

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1970

Αρ. Φύλλου 837/596

ANTI ΠΡΟΛΟΓΟΥ

ΣΥΜΒΟΛΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑΝ ΤΟΥ Ε.Ν.

ΗΙΣΤΟΡΙΑ του 'Ελληνικού 'Εμπορικού Ναυτικού κατά τὸν Β' Παγκόσμιον Πόλεμον δὲν ἔχει γραφῆ. Τεράστιον τὸ ἔργον. Ἀπαιτεῖ τὴν συγκέντρωσιν ὀπειρίας στοιχείων κατεσπαρμένων εἰς τὰ ὄρχεια δημοσίων ὑπηρεσιῶν τῶν πλείστων ἐκ τῶν ἐμπολέμων χωρῶν, εἰς τὰ ἡμερολόγια χιλιάδων πλοίων καὶ εἰς τὰς ἴδιωτικὰς σημειώσεις ἑκείνων, οἱ ὅποιοι τὴν ἔγραψαν εἰς τὰς ἀθανάτους τῆς Κλειοῦς δέλτους. Τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὸ μέγιστον χρονικὸν διάστημα καὶ κατὰ τὸ μέγιστον αὐτοῦ μέρος, ὁ ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἔδρασε μακρὰν τῆς πατρίδος, εἰς δῆλους τοὺς ὥκεανοὺς καὶ δὴ ὑπὸ τὸν συμμαχικὸν ἔλεγχον, δυσχεραίνει ἔτι πλέον τὸ καθ' ἐαυτὸ δύσκολον ἔργον.

Διὰ τὸν λόγον αὐτόν, πᾶν ὅ,τι ἔρχεται εἰς τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος, ἀπὸ τῆς δημοσίας ἢ ἴδιωτικῆς πλευρᾶς, ὀποτελεῖ οὐσιωδεστάτην συμβολὴν διὰ τὸν ιστορικὸν τοῦ μέλλοντος, ὅστις θὰ προσπαθήσῃ ἐκ τῶν μεμονωμένων ἔργων καὶ τῶν ὀποστασματικῶν στιγμιοτύπων ν' ἀναπαραγάγῃ τὴν πολύεδρον εἰκόνα τῆς ναυτικῆς ἐποποίησις τοῦ αἰώνος μας. Καὶ τοιαῦτα εἶναι αἱ εἰδικαὶ μελέται, οἱ στατιστικοὶ πίνακες, τὰ ἐπίσημα στοιχεῖα, αἱ μονογραφίαι καὶ τὰ εἰς τὸν πόλεμον ἀναφερόμενα κεφάλαια γενικωτέρων ναυτιλιακῶν συγγραμμάτων. Μεταξὺ τούτων ἴδιαιτέρων δλῶς ὀποκτοῦν σημασίαν τὰ ἡμερολογιακὰ σημειώματα ἢ αἱ ἀπομνημονευματικαὶ ἀφηγήσεις, τὰς ὅποιας, οἱ πρωταγωνισταὶ τοῦ δράματος, οἱ "Ἐλληνες ναυτικοί, μᾶς ἔχάρισαν μέχρι τοῦδε καὶ ἐλάχιστα ἑσακολουθοῦν νὰ μᾶς χαρίζουν. 'Αποτελοῦν τὴν πολυτιμωτέραν πρώτην ὑλὴν, ἥτις προσφέρεται εἰς τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ χρόνου καὶ τῶν εἰδικῶν. Εἶναι ύλικὸν ἀσμίλευτον, ἵσως, καὶ ἀλάξετον. 'Αλλ' οἱ πλοιάρχοι δὲν εἶναι οὔτε συγγραφεῖς οὔτε λογοτέχναι. "Αν καὶ εὐτυχῆ συγκυρίαν διετήρησαν γραμμένας εἰς τὰ θαλασσόδρεκτα σημειωματάρια ἢ ἀγράφους εἰς τὴν ἀστείρευτον μνήμην των, τὰς περιστάσεις τῶν ἀτομικῶν τῶν περιπτειῶν, δὲν τὸ ἔκαμαν διὰ νὰ γράψουν ίστορίαν. Μᾶς δίδουν, ὅμως, τὰ γεγονότα ἀπὸ πρώτης χειρός, ὅπως ἀκριῶς τὰ ἔζησαν οἱ ἴδιοι, μὲ τὴν ζωηρότητα τῶν ἀτομικῶν ἐντυπώσεων, μὲ τὴν ὄρθην ἢ μῆ, ὅλλ' ἄμεσον κρίσιν των καὶ μὲ τὴν λιτήν γλαφυρότητα τοῦ διηγουμένου. Δι' αὐτὸ καὶ εἶναι πολύτιμα καὶ δικαιοῦνται τῆς τιμῆς τῆς διατηρήσεως. Αἱ πολλαὶ καὶ ποικίλαι προφορικαὶ διηγήσεις τῶν πολεμικῶν γεγονότων δὲν ἀποκλείεται νὰ εἶναι θαυμάσιαι καὶ ἀκριβέσταται, ὅλλ' εἶναι ἐπεια πτερόεντα. Μόνον τὰ γραπτὰ μένουν.

Τοιοῦτον, φρονοῦμεν, ὅτι εἶναι καὶ τὸ ἔργον τοῦ 'Ιθακησίου πλοιάρχου τοῦ Ε.Ν. κ. Γερασίμου Κολαΐτη, πολλά, ὡς ὁ πολύτροπος πανάρχαιος συμπατριώτης του, παθόντος καὶ πολλὰ γνωρίσαντος. Γέννημα καὶ θρέμμα τῆς ιστορικῆς νήσου, μὲ τὴν παράδοσιν τῆς προπατορικῆς ὁδυσσείας εἰς τὴν ψυχὴν καὶ τὴν θαλασσινὴν ἀλμυρότητα εἰς τὸ αἷμα του ὁ πλοιάρχος Κολαΐτης, ἐτίμησε τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα κατὰ τὴν πεντηκονταετή σταδιοδρομίαν του καὶ διεδραμάτισε τὸν μικρὸν ἢ μεγάλον ρόλον του εἰς τὴν ίστορίαν τοῦ τελευταίου παγκοσμίου ἀλληλοσπαραγμοῦ. Ταξιδεύσας καθ' ὅλην τὴν μακρὰν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ εύτυχήσας νὰ ἔξελθῃ ἀλώβητος τῆς θεομήνιας, μὲ ἀκμαίον τὴν μνήμην καὶ θαλεράν τὴν κρίσιν, ἐσκέφθη, χρώμενος τοῦ ἐκ τῆς ἀπομαχίας του ἐλευθέρου χρόνου, νὰ μὴν ἀφῆσῃ νὰ

χαθούν τὰ ὅσα «οἰδεν καὶ ἔγνω». Πλοιαρχεύσας κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἐπὶ τριῶν ἑλληνικῶν σκαφῶν καὶ αὐλακώσαις ἀπείρους φορὰς τὸν ὡκεανὸν ἀπὸ ἀνατολῶν πρὸς δυσμάς καὶ τάνατοπαλιν, ἔζησεν, ἐν ὅλῃ τῆς τῇ μεγαλοπρεπείᾳ, τὴν ἐποποιῶν τῶν συμμαχικῶν νησοπομπῶν, αἴτινες ἐκέρδισαν τὴν μάχην τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τὰς ὁποῖας ἀσθμαίνοντα μετέσχον τὰ μικρὰ καὶ παλαιὰ ἑλληνικὰ φορτηγά, διὰ νὰ προσφέρουν τὰς ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας των εἰς τὴν συμμαχικὴν ὑπόθεσιν καὶ τὴν πλουσιωτέραν συγκριτικῶς θυσίαν εἰς τὴν ἐκατόμβην ὑπὲρ τοῦ κοινοῦ διὰ τὴν ἐλευθερίαν ὄγώνος.

Αἱ σελίδες αἱ ὁποῖαι ἀκολουθοῦν, σελίδες ἐκ τῆς ἱστορίας τριῶν ἑλληνικῶν πλοίων, ἀποτελοῦν, βεβαίως, τὴν μικρογραφίαν τοῦ ὄγώνος τούτου. Ἡ ἐπίπονος προσπάθεια στρατολογήσεως τῶν πληρωμάτων, ὁ διαφῆς κίνδυνος τῶν ὑποθρυχίων καὶ οἱ μοιραῖοι τορπιλλισμοί, αἱ βαθμιαίως ὑπερνικούμεναι δυσχέρειαι συγκροτήσεως τῶν νησοπομπῶν, ὁ μόχθος καὶ ἡ ἐπιμονὴ τῶν ἀγωνιστῶν τῆς θαλάσσης, τὰ θλιβερὰ μηνύματα ὑποδουλώσεως τῆς πατρίδος καὶ τὰ ἄγρια ξεσπάσματα τῆς νίκης καὶ πλήθος ἄλλων, μικρῶν καὶ μεγάλων, περιστατικῶν τῆς ἡρωϊκῆς ἐκείνης ἐποχῆς, παρελαύνουν εἰς τὰς διηγήσεις τοῦ πλοιάρχου κ. Γ. Κολαΐτη. Μὲ τὴν ἀνεπιτήδευτον περιγραφήν, μὲ τὴν ἀφηγηματικὴν ζωηρότητα τοῦ γνησίου ναυτικοῦ καὶ μὲ τὸν χρωματισμὸν τῆς τοπικῆς διαλέκτου του.

Διὸ τοῦτο καὶ ἐθεωρήσαμεν ὑποχρέωσίν μας νὰ τὰς φιλοξενήσωμεν εἰς τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», ἐν εἴδει ἐπιφυλλίδος καὶ νὰ τὰς παρουσιάσωμεν εἰς τοὺς ἀναγνώστας μας. Ὡς μικρὰν συμβολὴν εἰς τὴν ἱστορίαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῶν Ἑλλήνων, ἥτις γνωρίζει νὰ μεγαλουργῇ εἰς τὴν περίοδον τῆς εἰρήνης, καθὼς γνωρίζει νὰ θυσιάζεται ἐν πολέμῳ.

Εἰς τὸ περισπούδαστον ἔργον του «Τὸ ναυτικὸν τοῦ γένους τῶν Ἑλλήνων» ὁ ἱστορικὸς τῆς Ναυτιλίας μας κ. Ἀνδρέας Λεμός, ἀναφερόμενος εἰς τὰς θυσίας τοῦ πολέμου, σημειώνει, παραστατικῶς, ὅτι «χίλιαι ἑλληνικαὶ σημαῖαι ἐστήθησαν εἰς τοὺς βυθοὺς τῶν ὡκεανῶν» καὶ διερωτᾶται ποῦ καὶ πῶς νὰ τὰς ἀναζητήσωμεν, διὰ ν' ἀποδώσωμεν τὰς προστηκούσας τιμὰς καὶ νὰ μὴ κατηγορθῶμεν ὡς οἱ Ἀθηναῖοι ναύαρχοι τῶν Ἀργινουσῶν, ὅτι ἐγκατελείψαμεν τοὺς νεκροὺς τῆς ναυμαχίας. «Ἄσ είναι τὸ ἔργον τοῦτο μικρὸν δεῖγμα τιμῆς πρὸς τὰς σημαῖας ἐκείνας τῶν ἀγνώστων βυθῶν καὶ ἐλαχίστη προσφορὰ πρὸς τοὺς ἡρωϊκοὺς νεκροὺς τοὺς ὅποιους καλύπτουν.

Ξ. Α. Α.



Ο ΔΕΥΤΕΡΟΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ

ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΟΠΩΣ ΤΟΝ ΕΖΗΣΑ

ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ Κ. ΚΟΛΑΪΤΟΥ
ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Ε.Ν. Ε.Α.



ΜΝΗΜΟΣΥΝΟ
ΓΙΑ Τ' ΑΔΕΛΦΙΑ ΜΑΣ,
ΠΟΥ ΤΑ ΚΡΑΤΗΣΕ
ΓΙΑ ΠΑΝΤΑ Ο ΠΟΝΤΟΣ
ΣΤΗΝ ΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΑΛΗ
ΜΕ ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΑ
ΣΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΕΣ
ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΧΙΤΛΕΡΙΚΟ ΠΟΛΕΜΟ

Ο ΓΡΑΨΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τὰ ιστορήματα, ποὺ ἀκολουθούν, δὲν εἰναι τὸ συμμάζεμα δισφόρων σημειώσεων, ποὺ κρατήθηκαν ἔξεπίτηδες μὲ τὸ σκοπὸ νὰ δημοσιευθοῦν, ἀλλὰ εἰναι κυρίως ὅσα ἔμειναν στὴ μήμη μου ἀπὸ τὴν προσωπικὴ μου ἀνάμιξη σ' αὐτὴ τὴν παγκόσμια καταιγικὴ ἐκδήλωση ἀνθρώπινου ἀλληλοσπαραγμοῦ.

Γεγονός εἶναι ὅτι ήταν αὐστηρότατα ἀπαγορευμένη ἡ κράτηση προσωπικῶν ἡμερολογίων. Φαντάζομαι ὅμως ὅτι πολλοὶ θὰ ήταν ἔκεινοι ποὺ κράτησαν τέτοια γραφίματα. Τοῦτο συμπεραίνω ἀπὸ τὸ ὅτι καὶ ἔγω, παρὰ τὴν ἀπαγόρευση — ντρέπομαι ποὺ τὸ γράφω ἐδώ — ἔβαλα στὸ χαρτὶ ὅτι ήταν δυνατὸ νὰ γραφτῇ. Αὐτῆς τῆς προσπάθειας ἀποτέλεσμα εἶναι ἔνας ἀριθμὸς χειρόγραφῶν βιβλίων, ποὺ ἔνα μάλιστα ἀπὸ αὐτὰ μὲ συνώδεια στὸν τορπιλισμὸ μου καὶ ποὺ τὸ διέσωσα μαζὶ μὲ τὰ ἄλλα ντοκουμέντα τοῦ ἀ/π «ΝΗΓΟΝ», τὸ ναυτικὸ μου φυλάδιο καὶ μερικά τοῦ πληρώματός μου, ώς καὶ τὸ ταμείο τοῦ πλοίου ἔκεινου, δταν ἐτοπιλίστηκα τὸν 'Ιούνιο τοῦ 1940.

Στὰ βιβλία αὐτὰ ἐσυνήθιζα νὰ καταχωρῶ τὶς ἐντυπώσεις καὶ σκέψεις μου, μαζὶ μὲ πεταχτές περιγραφές ἀπὸ μέρη, ποὺ προστήγγιζαν τὰ πλοῖα, ποὺ ὑπέρτετο ἀπὸ τὸ 1914, ποὺ πρωτογήγκα νὰ πλανήθω ἐπαγγελματικά. Τὰ πρὶν ἀπὸ τὸν Χιτλερικὸ Πόλεμο ἀφῆσα στὸ σπίτι μου, ὅταν Ἑκίνησα γιὸ τὴν πάλη μὲ τὰ ἐμπορικὰ τῶν Συμμάχων ἐνάντια στὸν Χιτλερισμὸ καὶ Φασισμό. Τὰ ἄλλα ποὺ ἀκολούθησα νὰ γράφω, καθὼς ἔνα - ἔνα τους ἐγέμιζε, τὰ διέσωσα ὅλα. Εἰναι ἔνα είδος πεταχτῶν σημειώσεων καὶ περιγραφῶν μὲ χρονολογικὴ μὲν σειρά, ἀλλὰ χωρὶς βιβλιογραφικὴ συνοχή, ἐπειδὴ οὔτε ἴδεα μού είχε περάσει, πώς κάτι τέτοιο θὰ ἐμέλλα νὰ κάμω, μὴν ἔχοντας καὶ τὰ προσόντα γι' αὐτό.

Τώρα τελευταῖα δρώς βλέπω στὸν Τύπο

ἄρθρο καθὼς καὶ βιβλία νὰ κυκλοφοροῦν, ποὺ σὲ πολλὰ ἀπ' αὐτὰ διέκρινα ἀπόσταση ἀπὸ τὴν πραγματικότητα καὶ μᾶλλον τάση γιὰ εύχαριστηση μέρους ἐνδιαφερομένων, ποὺ τὰ διαβάζουν. "Οχι βέβαια ὅλα.

Γιὰ τοῦτο ἀποφάσισα νὰ δώσω μία σκιαγραφία τῶν γεγονότων, ποὺ ἔγω ἔξησα, νὰ ξεσκεπάσω δηλαδὴ μιὰ πτυχή, καὶ ἐπίζω ὅτι τόσο ἔκεινοι, ποὺ μπορεῖ νὰ προσέξουν, σσο καὶ ἔξειδικευμένοι ἴστοριογράφοι, θὰ ἀποδώσουν φιλολογικὰ ούτα τὰ χρειαζούμενα γραφίματα, ὡστὸ τὸ πολὺ Κοινὸ νὰ καταλάβῃ τὸ δράμα του θαλασσινού πολέμου, ποὺ τὰ δύο Ναυτικά, 'Εμπορικά καὶ Πολεμικά, τῶν Συμμάχων, ἔζησαν καὶ σ' αὐτὸ ἔδρασαν, μαρτύριο μαζὶ καὶ αὐτοϊκανοποίηση γιὰ ὅλα ὅτι ἔκαμαν.

Δὲν λησμονίεται ποτὲ ὅτι παρ' ὅλες τὶς προσωπικές καὶ ταξικὲς ἀντιθέσεις καὶ ἐκδηλώσεις, εἰς τὶς καρδιές τῶν πολλών, δῶν μπορῶ νὰ πῶ, ἔκυριάρχησε τὸ πνεύμα τῆς συνοχῆς καὶ συνεργασίας, γιὰ τὸ Σκοπό, δηλαδὴ, τὴν κατάργηση τῆς ἀπολυταρχίας καὶ τοῦ δεστοτισμοῦ, ποὺ ἀπὸ ταταδόλης κόσμου κρατεῖ τὸ ἀνθρώπινο πλάσμα σὲ ρομποτισμὸ — ἃς μοῦ ἐπιτίστη ἡ βάρβαρη αὐτὴ λέξη — ὅπου γιὰ τοῦτο κι' ἐπαλέψαμε καὶ τόσοι πολλοὶ ἔδωσαν τὴ σωματικὴ τοὺς ἀκεραιότητας, ἀλλὰ καὶ τὴν ἴδια τὴ ζωὴ τους. Αὗτοὶ ἔχαθκαν γιὰ νὰ μπορέσουν, σσοι ἔπειταν, νὰ λογαριάσουν καὶ ἔκτιμήσουν τί είχαν, τί ἔχασαν, ἀλλὰ καὶ σὲ τί βαθμὸ στάθηκαν ίκανοι καὶ εἰλικρινεῖς στὶς ἀποθέσεις των.

Βέβαια, καὶ τὸ ποὺ καλὸ κρασὶ κάνει κατακάθια, μολοντοῦτο ὅτιοι ὅλοι, ζωντανοὶ καὶ χαρένοι, μοῦ μένουν ἀλησμόντοι καὶ πολλῶν τὰ ὄνδρατα μοῦ ἔμειναν στὴ μήμη.

Γιὰ νὰ τελειώσω τοῦτη τὴν εἰσαγωγὴ, πρέπει νὰ προσθέμα μιὰ σύντομη σκιαγραφία τῶν βασικώτερων ναυτιλιακῶν κινδύνων ποὺ ἀντιμετωπίσαμε, καὶ οἱ ὅποιοι ἀφοροῦν κατὰ γενικότητα ὅλη τὴν πολεμικὴ ἐπίδοση τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῶν Συμμάχων. Κι' αὐτὸ γιατὶ ἀκόμη ἀπὸρω πῶς ἐστάθηκε κατορθωτὸ νὰ μήν ἔχουμε ζημίες ἀναμεταξύ μας τὰ πλοῖα στὶς νησοπομπὲς μὲ τὶς ὁμίχλες καὶ τὰ πυκνὰ σκοτιάδια, ὅτι τόσο στὰ περάσματα τῶν ὁκεανῶν, γιατὶ ὅπως καὶ νάταν, ἐταξιδέψαμε μὲ κάποιας ὁμοιόμορφη γραμμὴ καὶ τάξη πάνω στὴν ἴδια πορεία ὅλα τὰ πλοῖα, ἀλλὰ στὰ στενά καὶ γιομάτα ἀπὸ θαλασσινούς κινδύνους νερὸ δισύλων καὶ ἀφώτιστων ἀκτῶν καὶ πορθμῶν. Δίνω λοιπὸν τὶς ἀκόλουθες τρεῖς περιπτώσεις:

α) Δοσμένη ἀπὸ πρὶν ἀλλαγὴ πορείας γιὰ κάποιας ὥρισμένη ὥρᾳ τῆς νύχτας. "Αν ἡ ἀτμόσφαιρα κρατιώτων καθαρή, τότε τὸ πλευρινὸ ἐκτελεστικὸ σῆμα φαίνοντας καὶ κουτσά - στραβά - ὅ χειρισμός ἔγινοντας ἀπίστευτα ἀσφαλής καὶ τὸ πρωΐ, βρισκόμαστε ἔτσι κι' ὀλλοιδῶς στὶς θέσεις μας. "Αν δρώς λόγω ὁμίχλης τὸ σῆμα τὸ ἔδινων οἱ

σφυρίχτρες, τότες τὸ πρωΐ ἔρχονται οἱ ἀπογοητεύσεις.

β) Στὸν Pentland Firth — πορθμὸ μεταξὺ Όρκαδων καὶ Σκωτίας — στὸ πέρασμα πρὸς τὴν 'Ανατολικὴ Ἀκτὴ, νύχτα, ποὺ τὰ φώτα στεριάς (φάροι, φανοὶ κλπ.) ἔταν σθηστά, καὶ ἐπρεπε νὰ ἀνέψουν γιὰ νὰ περάσῃ ἡ νησοπομπή, σύμφωνα μὲ δοσμένες ἀπὸ πρὶν ὀδηγίες. Μὰ αὐτά, γιὰ ἔνα ἡ ἀλλού λόγῳ δὲν ἀνάβουν. Πιθανότης ἡ ἔκει συνάντηση νησοπομπῆς, ποὺ ἔρχεται ἀντιθέτως. 'Ο Κομμιδῶρος στὶς 03.00 π.μ., δίνει μέσα σ' αὐτὸ τὸ πυκνὸ σκοτάδι φωτεινὸ σῆμα γιὰ ὀλλαγὴ 180 μοιρῶν. Τί γίνεται τότε; Τὸ ποὺ δὲν ἔγινε σύγκρουση καμμία είναι ἀπίστευτο θαύμα, ἀλλὰ τὸ κοπάδι σκόρπισε. Τὴν ἄλλη μέρα σούρουπο ἔφταναν ἔνα - ἔνα στὸ Μέθυλ καὶ συνέχισαν νὰ φτάνουν καὶ τὸ ἄλλο πρωΐ ἀκόμη. Μερικά ξανοίχτηκαν δυτικά ἀπὸ τὶς Όρκαδες, ἀλλὰ στὰ ἀνατολικὰ κατὰ τὰ ναρκοπέδια. 'Ο πωσόδηποτε, δὲν ἀκούστηκε καμμία ἀπώλεια.

γ) Ομίχλη καὶ πέρασμα στενῶν μεταξὺ 'Εβρίδων καὶ Σκωτίας. Δὲν εἶναι πλέον ἀπὸ ξει μίλια χώρος, ἀλλὰ ὑπάρχουν καὶ ἀρκετοὶ κίνδυνοι, ψυφαλοί, σκόπελοι, ποὺ περιορίζουν τὸ πλοάς του πορθμοῦ, ὃ δὲ ἀριθμὸς τῶν πλοίων κάνει τὴν κατάσταση ἀκόμη πιὸ δύσκολη, ἀφοῦ είναι καὶ ἡ ὁμίχλη. Τὰ πλοῖα, ρυμουλκώντας τοὺς πλωτῆρες ὁμίχλης, περνούσαμε τόσο κοντά, ποὺ τελικά ἀλέτησε ὁ ἔνας τὸν ἄλλο καὶ κουβεντιάζαμε χωρὶς οὔτε νὰ χρησιμοποιούμε τὸν τλεόδρο, σὰν νάμαστε σὲ καφενέα.

"Οποιος ἔχει φωντασία, ἃς βγάλη συμπεράσματα, ἀπὸ ὅτι τόσο ἀπλὰ ἰστορεῖται στὶς ἀκόλουθες σελίδες, ποὺ δὲν λείπουν ἀπ' αὐτές καὶ οἱ ίλαρότητες.

Γ. Κ. Κ.

'Αθῆναι, Πάσχα, 1969

ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟΝ ΤΩΝ ΤΡΙΑΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΟΥ ΕΠΛΟΙΑΡΧΕΥΣΑ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟΝ

A. 'ΝΗΓΟΝ' (ex 'Mont Geneva'): Ναυπηγημένο στὰ 1918, στὸ Τάιν. "Ηταν τῆς τάξεως standard, ποὺ ναυπηγήθηκαν στὸν πρῶτο πλεύσο. Χωρητικός 8.100 τόνων φορτίου. Ταχύτης 10 μίλια ώρικινή, πολὺ στέρεο ναυπάγγηλη. Άρχικο δόνομα «War Puma». Τὸ ἀγόρασε ἀπὸ τὸν Γάλλους ίδιοκτήτη του ὁ "Ελλην" ίδιοκτήτης καὶ ἀναστάσιος Δ. Καλλινικός, στὰ 1934 καὶ ἔγω ἐστάθηκα δη πρῶτος του "Ελλην" πλοιαρχος. Στὸν τορπιλισμὸ του, βρέσκια, ἐστάθηκε καὶ δὲ τελευταῖος. Είχε μεσολαβήσει ἔνα διάστημα ποὺ είχα μεταχοληθῆ ἀλλοι. Τὸ πλοίο αὐτὸς ὡς ἐλληνικό, είχε καλὴ σταδιοδρομία καὶ ἔπει τοῦ πεδίου της ηγετικής της μεταξύ της μητρικής Ελλάδος. Νηολόγιον Πειραιώς. B'. «ΘΑΕΜΑΧΟΣ»: Ναυπηγημένο στὰ

1911, στήν "Αγγλία". Έδρασε κατά τὸν Πρόστο Πόλεμο καὶ δὲν ἔπαθε σύτε καὶ στὸν Δεύτερο. Ιδιοκτῆτες του ἡ ἑταῖρια Γ. Κ. Δρακοῦλη Μ.Ε. Δὲν ἀλλάξει καθόλου δόνομα σύτε καὶ Ιδιοκτῆτες. Ἀφοῦ ἐργάστηκε καλά μεταποιεικῶν, ωδηγήθηκε στὸύς διαιτητές, γιατὶ ἦταν πολὺ γέρικο στὰ 47 του χρόνια. Χωρητικότης 6.100 τάννων φορτίου καὶ ἀρχικὴ του ταχύτης 10 μίλια, στὰ γεράματά του, δύοις, 6 μίλια. Νησολογγιμένο στήν "Ιθάκη.

Γ'. «ΕΑΕΝΗ»: Νωπηγήσεως 1918, στήν Αγγλία, χωρητικότης 9.400 τόννοι: φορέσιο. Αγγλικό δύναμα «Rhode Island». Ηγοράζθη μετά τὸν κ. Ἀναστάσιον Θ. Καλλίνικον καὶ μετόχους, κατὰ τὸ 1926 καὶ ἐσταδιοδόρημας καλλά. Κατὰ τὸν πόλεμο δὲν ἔπιπε ζημία. Ταχύτης 10 μίλια, καλὸς πλοϊος. Νηρολόγιον '19-
κης. Ἐνῷ ἀπέψυχε τὶς συνέπαις τοῦ πολέμου, κατὰ εἰρωνεία τῆς τόχης, ἐξώκειλε στὸ στόμα τοῦ δηρεντινοῦ λιμένος τῆς Necochea, τὴν 26.6.46 καὶ ἦγε διληκὴ ἀπόλεια.

Ο Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΠΟΛΕΜΟΣ ΟΠΩΣ ΤΟΝ ΕΖΗΣΑ

Α'. Η ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ ΕΡΧΟΤΑΝ

Έκείνο το καλοκαίρι τού 1939 ήταν εγκάριστο στο Θιάκι. Ό νόδος τό απολάμβανε. Όλες οι ήλικιες και τάξεις. Μπάνια, έκρημές, πανηγύρια, διακεδάσεις, άρρωστινάσματα, γάμοι, βραφτίσια, μα και επιγεγματικές έπιδεσεις, καθώς περνούσαν οι μέρες και ή γηδίνα τούς καρπούς της. Το κεράσι, τό βερβοκοκκο, τό ροδάκινο, τό δαμάσκηνο, τό πεπόνι, ή σταφίδα, τό σύκο, τό σταφύλι, τό κυδώνι, τό ρόδια. Τό δρεπάνι έκοψε τό σπαρτό και στά άλινιά του άντηγκοθεν τά κυδουνάκια που οι καρπούμενοι κραυγάζεις, τά υποψήγια ίδρωναν και λαχάνιαν, ξεγυρίζοντας τόν καρπό άπο τό άχυρο. Έτσι πάλι: έσωσε πάλι: ο λόγος «Θέρος-τρύγος - πόλεμος». Ό γηλος δλδλαμπρος έχαριε τήν ζωή στά έμφυα και άψυχα, πού άνυποτα, δέν είχαν προσέξει: πώς πίσω από τέτοιες μακραριότητες, κάτι: μπορούσε νά κρύθεται. Ούτε οι μεγάλες, ούτε οι μικρές τάξεις. Οι πρώτες απόδειξαν, δτι στάθηκαν δπρονόητες και δέν είχαν μωριστή δτι ή μεγάλη θεομηνία έρχεται με άρρωστους άλγους γρηγοράδα. «Οσο γιά τις μικρές, φυσικό ήταν νά μη προκαταβαθμού, άφον μάλιστα και άδυντας είναι: άπο χρηματικής πλευρᾶς, ούτε νά λάδουν τίποτις μέτρα.

Καὶ δπως πάντα ἔχει γίνει, μὲ τὸ τέλος
τοῦ καθολικαριοῦ, τὰ σύννεφα πυκνόθυμαν καὶ
ἡ μπόρα ἔσπειρε. Ἡ ἀνθρωπότης τραχυμένη
καὶ ἄλαλη τὴν ὑποδέχτηκε. Καὶ οἱ μὲν ἐμπό-
λαιροι, ἐρριχτηκαν δικανίας ἀπάνω στὸν ἄλ-
λο, δηνος εἰτε τρόπο καὶ μέσον. Οἱ Χίτλερ, δυ-
νατικὰ προστικαρισμένοι, ἐτρέχει μὲ τὰ πολε-
μικά του ἀλέτρια μέσα στὶς ἀδύναμες γειτονι-
κές του χώρας καὶ ἀλέτριας κράτης καὶ λαούς
μὲ τὴν ρέσσα καὶ πατούσα μὲ τὴν μπόρα.

Οι γειτονικοί του ἄμεσοι: ἀντίλλαιοι, μολονότι ἀπρεστούμαστοι, βέαστηκαν νά τὰ χαλάσουν μιὰ δράσα ἀρχήτερα μ' αὐτόν, γιατὶ έται καὶ τοῦ δίναν ἀκόμη καιρό, θήθελε γίνει ἀνικήτος, περισσότερο στὴν Θάλασσα, ποι γιὰ τὸν πόλεμο τῆς δὲν ἦταν ἀκόμη κακά ἔτοιμος. Τοῦ λείπειν πολλὰ ὑποθρήγγια καὶ πόστα.

"Οος γιὰ μᾶς, τοὺς μακρυνούς οδδέστερους, δὲν πήγανε δὲ νοῦς μας, τούλαχιστον στοδὸς πολλούς ἀνεβύθουνος, πῶς μποροῦσε νὰ μπούμε καὶ μεῖς σ' αὐτὸν τὸν χρόο. Μάλιστα, τὸ πήραμε καὶ ἀφήκαστα, μή προβλέποντας τὸ τι θήθελε ἀντιπατησίσσωμε.

Μαζί με τις πολεμικές ἐπιχειρήσεις, άρχισαν και ο δραγματός στις Θαλασσινές μεταφορές και οι ἑνόδια περιθέματα. Ήτταν τα κέρια μὲ τὴν προσποτική μεγάλων κερδῶν. Σύγχρονα ἀρχισαν και οι ζημιές στὴν θάλασσα, περισσότερο δλδγυρα ἀπὸ τὶς βορεινὲς περιοχὲς τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης. Γ’ αὐτὸν καὶ σὲ μένα δὲν μοι ἔρχοταν στὸν νοῦ, τοὶ σοσσάρι ἐπακόλουθα γῆσελ· ἔχει γιὰ τὴν τάξην μου δι πλέοντας αὐτός. Μᾶλλον γῆσεν τὰς γνώμην, θει αὐτὴ ἡ κατάσταση

δὲν ήταν νὰ κρατήσῃ πολύ. Καὶ ἐνī πολλοὶ συνάδελφοι ἀπήγνων τίς δουλείες τους καὶ ἔρχονται στὰ σπίτια τους, γιὰ νὰ ἀποφύγουν κακοπάθειες καὶ κινδύνους, ἐγὼ ἔκινησα νὰ πάω ἔξω, σὰν ποὺ μὲ κάλεσε ὁ πρώην Ἐργοδότης μου.

Δέν λέγω πώς ήταν ἀφροντισιά η ἀφοδία για διά δι τι θά ἀντιμετώπιζε, γιατί μπορώ να πάθηται δὲν ήμουν ἀνήκανος νά ἀντιμήψω τα γεγονότα, ἐπειδή είχα και τού πρώτου πολέμου τὴν πειρα. Μά τι νά ἔκανα, ἀφοῦ ήμουν ἔνα χρόνο ἔμπτερχος και τά ἀποθέματα είχαν φτάσει σωματικά. "Ετοι ἔκαψα τὸν σταυρό μου και ἔκανη-

γάλου Κόδπου Ταξιαρχή. Τώρα κατασκευάζει,
έκει, σ' αὐτό το πλατύ στρώμα, γέφυρα και
ποθελάσσιο τουνέλι: σε συνδυασμό, για την
εύκολικ του περάσματος πλοίων και τροχοφό-
ρων.

THE UNION,

Σύγκριψα ἐπτάσσω στὴν παραλία τοῦ κόλπου Χάμπτον καὶ μὲ βενζινακάτους μᾶς πέρασσαν στὸ πλοῖο μας, ποὺ ἦταν ἀγχορεύοδηλημένα στὸ Χάμπτον Ρέουστην. Οἱ ἄνθρωποι μου θελαν χρήματα «νὰ φωνίσουν», κλασικὴ δικαιολογία, για νὰ λειψουν. Ἐγώ ἀντέδρασα μὲ τὴν ὑπό-



TO NHION - 1940

σα μαζί με 18 άνθρωπους, κατώτερο πλήρωμα, για να παραχθεί την νέα μου πλοιαρχία στὸ Νόρφολκ, Η.Π.Α., δύο τὸ πλοίο ήταν στα-
ματημένο, ώς εἰς ξέλα έλληρυνα φορτηγά,
στὸ ίδιο, ώς καὶ σὲ ξέλα λιμάνια τῆς Υδρο-
γείου. Τὰ πληρώματά τους, είτε τρομοκρατη-
μένα είτε παρακυρμένα ἀπὸ καθοδηγητές, πρό-
κτορες, ἐπωαδήποτε ἔμιναν συμφερόντων, δὲν
ήθελαν νὰ συνεχίσουν τὰ ταξίδια τους. Οι διά-
φορες "Αρχές" τῶν κρατῶν, ποὺ βρίσκονται αν-
τά τὰ πλοῖα, η δὲν μπορεῖσαν η δὲν ήθελαν νὰ
ἔπειμον. "Ετοι: είχε δημιουργηθῇ γάρ.

B'. ΣΕΚΙΝΗΜΑ

"Ήταν 15 τοις Οχτώρη, πού ξεκίνησα από τόν Πειραιά με τό υπερωκεάνιο «Νέα Ελλάς». Όταν ξαναγύρισα, με τήν είναιο τού Παντοδυνάμου, ήταν 20 τοις Νοέμβρη τού 1946, έπειτα χρόνια γρήγορερα, έπιμετρα παλινούστομίενος με τό ωστηγό «Πόλιν Κλήρο».

Είσι τὸ ταῦτην πρὸς τὴν Ἀμερικὴν εἰχα συ-
επιβάτην τὸν συνάδελφο Γιάννην Χωραφᾶ, μακα-
ρίτην πρὸ χρόνων, ποὺ κι' αὐτὸς πήγαινε μὲ
μέρος πληρωμάτων νὰ παραλάβῃ τὸ «Αἴγαλον»,
διοικών σταθικτήμενό στὸ Νόρφολκ. Τὸ δικό μοι
ήταν τὸ «Νήσιον», ποὺ είχα ἀλλοτε πλοιοκ-
ράχεος· ἐπὶ 32 μῆνες. Μαζὶ μου θήρευ καὶ ὁ φί-
λος Νίδιος Ματαράγκας, συνάδελφος καὶ συ-
ιδιοκτήτης τοῦ «Νήσιον», τώρα κι' αὐτὸς πρὸ
χρόνων μακαρίτης. Μὲ συνάδεψε γὰλ λόγους
προνοίας, μήπως καὶ παρουσιασθῶν κακιμά
ἄνωματος καὶ χρειάζονται νὰ παρθεύσῃ ἀπο-
φάσις. Πλοιαρχὸς τοῦ «Νέα «Ελλάς»» ήταν δὲ
φίλος Κάστος Καρδαράς, νῦν συνταξιούχος,
εἳν πολλούς ἀπὸ μᾶς.

Ἐπειτα ἀπὸ καλὸ ταξίδι: φτάσαμε στὴν Νέα Υόρκη. Γιὰ λόγους προνοίας — ἀποφογὴ δραπετεύσων — ἐμεῖναμε μέσα στὸ ἐπιβατηγό. Ἀντιμετωπίσαμε, βέβαια, διαμαρτυρίες, γιατὶ πουθενάθε δὲ λείπουν οἱ καθηδηγητές, ἢν καὶ οἱ δικοὶ μου ήταν καλοὶ καὶ εὐνοεῖσθοι ναυτικοί, όλοι σχεδὸν σκυτορινοί, ἀλλὰ ὁ φυθροὶς ἀπὸς ἐπηρεάζει: καὶ τὸν πιὸ σταθερὸ χαρακτῆρα.

Μὲ ένα μεγάλο πούλιμαν ξεκινήσαμε άπό τὸ ἐπίδεκτηγὸ μῆς γιὰ τὸ Νόρφολκ. Διαδρομὴ ἀναπνυτικὴ καὶ οἱ ὅποιεις πολὺ δημοφέρες. Ἔνυχτωθήκαμε στὸν δρόμο καὶ τὴν αὐγὴν ἐφτάσαμε στὸ Ἀκρωτήριο Τσάρλες, ὅπου στησιατήσαμε, περιμένοντας τὸ φέρρυ. Ἔγινε εἰσοδήλη^ο σ' ἔνα ἑστιατόριο γιὰ ἔνα χορταστικὸ ἀμερικανικὸ μπρέκφετ. Ἐγώ, δημορ, ἔζησα τὸν φόδο, μήπως μοῦ τὸ σκάσῃ κανείς. Ἀνάσσανα ἀναπνυτικά, δταν ἔναντηγήματα στὸ πούλιμαν, καὶ πιὸ πολὺ, δταν μπήκαμε στὸ φέρρυ. Αὗτὸ μῆς ἐπήγγειας ἀντίκαν στὸ ἀκρωτήριο Χένρου. Τὰ δύο αὐτὰ ἀκρωτήρια καθορίζουν τὸ στόμιο τοῦ με-

οχεσον δι: Ως φέρω έμπροσους μέσα, να πάρουν
δι: θέλουν, δημιουργούν και ξενιάζουν.

Κάποιοις έπισκεψες στὸν αδόματο τοῦ πλοίου μῆς καθηστέρχουν, πάντως οἱ διατυπώσεις τῆς ἀλλαγῆς πλουσάρχου καὶ νωπολογίας τῶν νέων ἔγιναν μέσα στὸ πλοῖο μὲ τὴν παρουσία προξενικοῦ ὑπαλλήλου ἀπὸ τὴν πρεσβεία τῆς Οὐδαίαγκτουν. Διεδέχθη τὸν ομικοτάτην Φόρτον Μαρούλην, τῷ πάροι ἀπὸ χρόνια μακαρίτην. Οἱ ἄρνουμενοι νὰ ταξιδίψουν είχαν φύγει πρίν φτάσουμε οι νέοι:

Τό πλοϊο, φορτωμένο παλιοσίδερα, έπειρ-
μενες σχεδόν δύο μήνες στὸ λιμάνι καὶ ἡ γά-
στρα του ἦταν χορταρισμένη, μὲ αποτέλεσμα
ἐλάττων τῆς ταχύτητας. Τέλος, τὸ πρῶτον 5
τοῦ Νοεμβρίου 1939, ἔφευγε. "Ἐπρεπε νὰ κάμω
ἀντιστάθμισην πυξίδων στὸ ἀκρωτήριο Χέρνου.
Στὸ μεταξὺ, τὸ μετεωρολογικὸ δελτίο δίδει ἀγ-
γελία κυκλώνος. Γιὰ τὸν λόγον αὐτὸν οἱ ἀρμό-
διοι δὲν θελαν νὰ φύγω. Ἔγώ, δημοσ., ἐπέ-
μενα, γιατὶ δὲν θέτων δυνατό νὰ κρατήσω
μέσα τὸ πλήρωμα. Βράδυ πιὰ ἐτελείωσα τὴν
ἀντιστάθμισην καὶ τοῦθων γιὰ δίδει. Προορι-
σμός τὸ 'Αργυρόσαν τῆς Σκωτίας καὶ δὲ καιρός
εἶναι κακήν τέλεσην.

Θάνατοι μεταξύ των έδω, διτί τό βράδυ, πού ἔπειται στο Νόρφολκ, 2 Νοεμβρίου, ἔμεινα στο διευθυντήστο ἔξω. Ἐκεῖ ἤλθε καὶ μὲ βρήκης ἔνας παιδικός μου φίλος, ἀπὸ χρόνια ἔκει ἐγκατεστημένος. Μοῦ ἔκανε αὐτογράφης παρατηρήσεις, γιατί νὰ βγω στὰ πέλχαγα με τούτον τὸν πόλεμο τῶν διαφορετικούντων. Τὸν ἔπειτα, διτί για τὴν ὥρα μικρός ἦταν αὐτὸς ὁ κινδύνος καὶ τὸν ἀντιπαρατηρήσας, διτί αὐτοὶ ἀπὸ ἔξω ἐσογκώνουν τὰ πληρώματα ἀπὸ τὰ πλοια. Όστόσο, αὐτὸς μοῦ ἔδειξε νεόπια ἐφημερίδα πού ἔλεγε, διτί γερμανικοὶ ινστροφόροις εἰναὶ ἔξω ἀπὸ τὰ λιμάνια τῆς Ἀμερικῆς καὶ περιμένουν νὰ βουλιάζουν τὰ φορτηγά. Γ' αὐτὸς τὸν λόγο δὲν ἔφης τοὺς ἀνθρώπους μου νὰ βγοῦν ἔξω, ἐπειδὴ τὸ πρωτήτερο πλήρωμα είχε ἐσογκωθῇ ἀπὸ τοὺς στρατιωτούς καλοθελητές.

Τότε ταξίδι: μας πήγανε καλά. Οι καιροί μαλλήλων βροχητικοί Ν.Δ. και κάνωμε καλό δρόμο — το Γκράφστερπορ ήρησθεός — κατ' μὲ τὴν πρόβλεψη συνάντησης πολεμικῶν τῶν ἐμπολέμων, εἰώχα προετοιμάζεις τρεις ἐπάρσεις σημάτων, δύναμικ, φορτίο, προορισμό κ.λπ.

Δ'. ΠΡΩΤΗ ΕΠΑΦΗ

"Ενα πρωτ, θταν έφεξε, φάνηκε ένας καπνός απόν τον δρίζοντα δεξιά. Δέν όχργησμε νά βεβαιωθούμε, θτι ήταν πολεμώ μεγάλο και έρχοταν κατάπιον μας. "Εσήμωσα τα σήματα και έσκοψα δρόμο. Είχε και απότο σήματα συγκρίνεν. Σε κάθε πλευρά του πλοίου μας έφενταζαν άπό τρεις μεγάλες γαλανόβενεκες και σε

μεγάλα γράμματα τὸ δνομα τοῦ πλοίου στὴν ἄγγλικη. Τὰ Ἕνωράφιαν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ πλοίου στὸ Νέρφολκον, πρὶν φύγουμε. "Ωστέο, τὸ πολεμικὸ δὲν είχε τὴν ἐθνική του σημαίαν ὅφελμένη καὶ ἀκουες σχόλια καὶ γνῶμες τῶν δικιῶν μου ἐπάνω στὴν γέφυρα καὶ κάτω στὸ κατάστρωμα, γιὰ τὴν ἐθνικότητα του. "Αλλος τὸ ἔλεγε γιὰ τὸ "Ντώποτελαντ" η ἄλλο γερμανικὸ κ.ο.κ.

Φάνεται πώς, σαν έδιαδασκαν οι πολεμικοί τα σήματά μας και βεβαίωθήκαν όπό τὸν νησιγνωμόνα τους, τότε άφησαν από πάνι τους νὰ κυριατίσῃ ἡ «Δύστρη σημαῖα», θώπων οι Βρετανοί τὴν ναυτικὴν πολεμικὴν τους σημαῖαν μὲ τὸν Σταύρο τὸν Ἀγίου Γεωργίου, σηκώνοντας καὶ τὴν ἔπαρση «καλὸ ταξῆ!» καὶ συνακόλουθα ἀνοιχτηράν. Σύγκαιρα ἐφάνηκε ἓνα ἀεροπλανοφόρο μὲ τὰ συνοδὰ του ἀντιτορπιλικά. Τὰ ἀεροπλάνα του ἔκμιαν πολλοὺς χιρετιστήριους γύρους δλ̄δυρα μαζ. Τὸ θωρηκτὸ ήταν τὸ «Γουώρωπατί», ἡ πρώτη μου ἐπαφὴ πολέμου.

Πρέπει νά συμειωσώ, ότι λόγω της άκαταστασίας, πού προήλθε άπο την άφνηση του παλαιού πρωθυπατού νά συνεχίσῃ ταξίδι, τά σωσίδια μέσα δὲν είχαν τεθή σε κατάσταση λειτουργίας όμεσου ανάγκης. «Ετοι, μόλις φεύγοντας άπο το Νόρδοφολ, άρχισαμε την έργασία της τακτοποιήσεως των βαρκών, περισσότερο, όποιο μόλις μετά την συνάντηση με το θωρηκτό είλαμε τούμοι: νά τις αναρρηθούμε στις έπωτέσις τους, έτοιμις για καθέλκωση ανάγκης. Γι:» άντο μεσημεριάκια μάθησε της ήμέρας άρχισαμε τὸν χειροποδό. Σύγκαιρα, δημως, καλούσε ο καρδός καὶ μόλις καταφέραμε νά κρεμάσουμε τὴν δεξιά, πού ξέσπασε Θεέλλα. «Ετοι άρχισαμε τὴν ἄλλη στα βάζα της.

Είχαμε στό ταξίδι και μερικές άλλες φρεσκοκυριές, μάλισταν όπως μας έφτάσαμε βράδη στα πρόσγεια του "Αργυρόπεδου". Έμαθανες στόν απτήριο κάνοντας διαβρομές, μηδέροντας νάνι κάρυομες — έφρεσκοις καὶ γιὰ ναρκοπέδια — ο δὲ καιρός έχαλούσε. Μάζι έπληγασαν ένα άντιτορπιλικό και καθώς έχαράζεις ή αντίγραφος, μάζι έπληγης νά πάσσουμε άγκυροβόλιο. Ή κακός καιρός έπέρασε και τότε άλλο πρότοι έμπλήκαμε στό ντόπιο γιά ξερότωση, 21 Νοεμβρίου 1939.

Αλλό τὸ ταχίδε ἔγινε στὴν ἀδεκαΐστητη, συγ-
κινκ μὲ τὴν πολεμικὴν προετοιμασίαν. Δὲν εί-
χα σύτοις δέδηγίσις οὐτε τίποτις διαρωτικὸν γιά-
προσγειώσεις η συσκοτιόν μὲ κ.π. Καὶ οἱ λ-
ειδοὶ οἱ Ἀγγεῖοι δὲν ήξεραν τι θὰ ἔπειται νά
κάνουν. Μολονότι ἔχουν μεγάλη πείρα ἀπό
πλακατινούς πολέμους, διστάσο φαίνονταν νά
μήν ηταν προετοιμαζόμενοι γιά τὴν ἀνιψιεύ-
τησιν τοῦ ἐν προκειμένῳ. Τούτο, βέβαια, γιατί
κανενάκι νέος πόλεμος δὲ μοιάζει μὲ τοὺς πρω-
τητερους, διότι δὲ νέος προϋπόθεσις διαφορετι-
κά μέσα καὶ τρόπους ἔκτελέσων.

Τελευταίαν ἔθοδοιά του Δεκέμβρη ἦτοι μακ-
τήχαιμε. Στὸ μεταξὺ ἥρθαν μερικοὶ ἀπὸ τὴν
Ελλάδα γιὰ συμπλήρωσις κενῶν πληρώματος.
Τοῦ πρώτα σημάδια ἀποκτήσεων γιὰ αὐτῆσις
αισθανθοῦν καὶ γάλλα ἀποκτήσεται ἀρχικούν νὰ
αισθανθοῦνται καὶ έτοις ὁ χορὸς τοῦ προινοῦ πήρε
τὴν ἀρχὴν του. Ο ἔνας τράδας ἀπὸ τὸ ἔνα μέ-
ρος καὶ ὁ ἄλλος ἀπὸ τὸ ἄλλο. Όστρος οἱ πρι-
νιές δὲν πολυφανίσονταν, γιατὶ τὰ μεγάλα
ἔρεδροι ἐκαλύπτουν δόλες τις ἀποκτήσεις. Καὶ
ἥτις ἐργοδοσίας τὸν ὑπερασπιστοῦμε καὶ τὸν
αντεργατῶν τὸ περιπλέον εἰσόδημα γιὰ τοὺς
κτητούς κόρπους καὶ κινδύνους.

"Από τὸ Ἀρτρόσων πῆγμα στὴν Γλασκώθη τικὲς δεξαιμενοὶς μὲν κ.α. καὶ σύγκυρα φύγματα γιὰ τὸν Κόλπο Μεξικοῦ, τελευταῖς ήμέρες τοῦ 1939. Τότεν ἀτλαντικὸν κατάμονοι καὶ κακένα ουνανιτημάτων. Οι βάρδιες στὴν γέφυρα ἐνισχυμένες αὐτοὺς εἰσήρχοντο κακόθεροι. Σάννι ποὺ ήταν τὸ λοιοῦ ἄδειο, ἀνγκαστήκη νὰ κατακλύσω μακρινῆς μὲ θάλασσα τὰ ἀμπάρια, γιὰ νὰ μπορέσω νὰ πάσω γρήγορα τὰς μπονάτσες. Αθτὸν ὁ ἔκαψε ζημιές στὴν δύνική τῶν ἀμπαρίδην, αὐτὰς τὰς ἐπισκεύαστα πρὸν φτάσω στὸ λιμάνι. Καὶ μικρὰ πλάτη μακάριστας γαλῆνες καὶ τὸ έρεζουμ ἀνάμεσας Μπαχάμες καὶ πορθμοὶ τῆς

Φλωριδας ἐνδικαφέρον. Τελικά, και μὲ διατάγη ἀπὸ ἀσυρμάτου, ἐπῆγκι στὸ Γκάλιβεστον, Χιούστον και Νέα Ὀρλέανη. Φορτίο γενικά λιθίνη, προσφεύγομεν Λούθινο. Ναῦλος μεγάλος. Πλήγματα ήσυχο και πρόθυμο.

Е. ННОПОМПН

Πρίν ψύχω από Νέα Όρλεανη, έλαβα διαταγή νά προσεγγίσω Χάλιφαξ για την πορευή, δύο έτσας στις 10 το β' Φλεβάρη 1940, έφωδικωσμός με πόλι σταχειστικές νωντιλιακές και προσορμιστικές δύνησις από το Βερτανικό προξενείο του λιμένος έκεινου τού απόπλου. Έκει στό Χάλιφαξ θα ξαπιρνα και κάρβουνα, μαζί οι προμηθεατές, πού είχαν τό προπολεμικό τους κωντράτο, δύο μοδ έδιναν, δύο τού, έπιλήρωνα τούς μετρητούς. Ούτε καν μέ πρακτορεύσουν δύο ήδελαν. Τότε συνενοήθηκα με μάλι αλλη τοπική φίρμα νωντιλιανή πρακτόρων, τους Μάθερς, και τους διώρισα έγγραφως πράκτορες του πλοίου, αντού δύο άνδρας κάθε χρηματική εθύνη. «Έτοι έπιηρα σήριν υγροπομή πού έφευγε, ειδοποιήντας συγχρόνως τούς πράκτορες του πλοίου από Λονδίνο, πού ένεκριναν τίς ένέργειές μου.

Αδητή μου ή προσέγγιση και πρώτη έπαφή με την πολεμική μεταφορά Δάπο Θαλάσσης ήταν, ων πομές, η πρώτη τάξη τού δημιουρικού στήγυ έμμαθότης αυτής της έπιδεσσων. Θα περνούσε πολλούς καιρούς για τα διευκόλυτα, όχι: μένο το οικό μου, άλλα και διλον τῶν συμμάχων ναυαγίουν μὲ τὸν πόλεμο. 'Ωστόσο, χωρὶς νὰ ξεφύριζω τὸ Βρεταννικὸ B. N., ἐπειδὴ κι' αὐτοὺς τοὺς ἑπῆρε ἔκφυκα ή νέα ἐκδήλωση, ξέλεπες, δριώς, πώς είχαν και φυγική και πρατική, άλλα και κοινωνική προστοιμασία. Μπο-

νόν νά πο, ίτι δύοι τους. Στην φωνή τοι κινητούνσι ότρεξαν και δύοι ήταν οι έφεδρείας, ποι άντρα χρόνια είχαν απόκαμψιθή πρός άλλας έπι-
δέσεις, περισσότερο στερινές. Τέτοιους έφε-
δρους διώρισαν σε καίριες θέσεις, ιδιαίτερα σε
γραφεία νησοποιόν και άλλων βοηθητικών θ-
ητηρεος πορειών. «Άλλα και οι άρχηγοι των ναυτι-
κών έλέγχων ήταν εκ μονίμων. «Ανάμεσά τους
και μενή άλλημπόντος δι πλωτάρχης «Ολαντ-
τό Χάλισαχ. «Ολοι πρόθυμοι και άκονθραστοι,
και μάς καταπίζουν, νά μάς μεταδώσουν νεο-
νανετε τόπουν, νά μάς έγγιγκουν τὸν μηχα-
νισμό τού δημιουρκού πλού και δλων τῶν λεπτο-
σειών, ποι ήταν χρήσιμες.

Τό σύστημα είχε συνεχεῖς έξαλιξεις και οι
άδει λιμάνι της Αντιμετωπίζαμε. Έγινονταν
υνελίσεις πρό απόπλου, που λαβαίνονται δύο
ι πλοιαρχού μέρος μαζί ή τούς νωτίλους ά-
μαρτικούς μαζί, για τούς άσυρματούς, ή
εκκανών έγχωριστές συνελίσεις. Και θ-
ες μυστικές και έμπιστευτικές. Καθένας μας
υπόστως οι μια του υπορία ή έλεγε κάποια
νόμημη, πολλές δὲ φορές, τόσο οι έρωτήσεις,
οι και οι γνήσιες προκλήσεων και ίλαρδητη-
ες ή και παρατηρήσεις.

Πρίν φύγουμε ἀπὸ τὴν συνέλευσι, προσέφε-
αν σάντουίς καὶ μπύρα. Ἀργότερα αὐτῇ ἡ
συήθειας κατηργήθη ἐξ αἰτίας ὑπερβολῶν με-
τακτῶν, ποιὶ τὸ ἀγαπότελον τὸ κακημένο. Στὴν
ερχὴν μᾶς ἔδινεν ὅλα τὰ συνεχῆ ἔμμραφα στὰ
έρια, ἀργότερα, διώρες, μᾶς τὰ ἔψερκαν μέσα
τὰ πλοιά, ίωας γιὰ τόδο διακροθῆς πληροφο-
ριῶν.

"Ηταν ωραία προκατηπτισμένη δλη ή λει-
ωργία της Νησοπομπής και δικαστιρίων
άλλες πόντες λεπτά απόπλους των πλοίων. Μέ-
σαν δραφιώδης όποιων θέσεων στον έπαρτη
αλι ή μέσηστην άπιβισσον και αποθήκησαν
την πλοηγήν. Ωρολογιακή ή ακρίβεια και δι-
αρθρωτός κατά παραγωγήν σχηματισμός, δταν
τα και τα τελευταία πλοίο ήταν ξένο στα Α-
ιγαία, είχαν ήδη δοθή το σήμα «σχηματίσατε
προπομπήν». Τότε, δπως πραγματίσαμε άργη, έκ-
πληκτικές καθένας μιας τής ταχύτητά του και έ-
τειρίζει νά καταλάβῃ τήν προκαθηπτισμένη του
ισχυ. "Όταν δραφηγήδε της γηπομπής ίκανο-
ποτείσεται γιά την σχηματισμό, ούφωνα σήμα τα-
χύτητος και δλοι μιας κανονιζόμενας τίς στρο-
φής των μηχανών μας. Ο δραφηγήδε έπαιρνε συ-
στοιχία μεσαία στήλη πρότος και είχε συ-

νεκώς τὸ σῆμα του ὑφωμένο. Ὑπῆρχαν καὶ
δύο ἡ καὶ περισσότεροι ὑπαρχηγοί.

Οι νησοπομπές είχαν άπό δυτικά μέχρι δέκα πέντε στήλες πλοίων, καθέ στήλη άπό τρία μέχρι δέκα πλοία, έκτος δταν ήταν δικτοπλοία, δπως στις άνωτοικές ακτές της Αγγλίας, ποδ ήταν μονή και κάποτε διπλή γραμμή παραγωγής, ποδ τότε δ ἀριθμός των πλοίων ήταν ἀκαθόριστος, ἀνάλογα μὲ τὴν ἀνάγκη τῶν μεταφορῶν καὶ τὸν ἀποστάσεων ἡ προσθέσεων πλοίων κατὰ τὸ διάδικτο ποδ τούς διαφορούς λικέρων· Ἀπόστασις στηλῶν κατὰ μέτωπον άπό τρία μέχρι πέντε δέκατα τοῦ μελίου καὶ πλοίων τῆς στήλης άπό ἓνα μέχρι τρία δέκατα. Τὴν νόχτα οἱ ἀποστάσεις αὐτὲς ἐμεγάλωναν σύμφωνα μὲ σῆμα. Ἐπίσης, δταν είχαντας ἐπίβεις ὑπορρυγίων ἡ ἀστροπλάνων, τὶς ἀποστάσεις κανονίζει σῆμα τοῦ ἀρχηγοῦ. Πολλοὶ φορές τὴν νήμερα, τὰ πλοῖα τῆς πρώτης στήλης ἔφταναν νά μη βλέπουν καλά - καλά ἐκεῖνα τῆς τελευταῖς καὶ ἀντιθέτως, μόνο άπό τὰ εἰς κείρια μακρὰ ἐμπιστευτικὰ διαγράμμιατα ἐγνωρίζουμε τὰ πλοῖα ἔνα τὸ ἄλλο. Πρὶν βραδυάσῃ, ἐδίδετο σῆμα ἀλλαγῆς χρόνου καὶ συναντήσεως σε περίπτωση διασκορπισμοῦ ἢ ἐλλαττόσεως ταχύτητος, λόγῳ ἀνωμαλίας μηχανῆς ἢ περιπτώσεως ἀνάγκης. Ἐπίσης ἐδίδεντο καὶ ἀλλαγὴ πορείας για τὸ φύσιμόν δρα τῆς νόχτας, σὰν αὐτὸς ήταν ἀνάγκη.

Τὰ καταφέρναμε καλούσταικα, μὲν οἱ ἐμπορουμέντες εἴμαστε ὅπραγοι: ἀπὸ τέτοιου εἰδούς ταξίδεμά. Μᾶς ἔκαναν, δημος, γυμνάσιο κειρισμῶν. Ἀθρόα ἡ διαδοχικὴ στροφή, ἀλλαγὴ πορειῶν καὶ ἄλλα παρδοματικά. Πολλές φορὲς μακλύναμε μεταξὺ μας, μὲ σύμματα, βέβαια, κακοὶ τὸ αἰσθηματικὸν τῶν "Αγγλων" συναπέλθουν μας ἐστάθμηκε πολλὲς φορὲς ἐκδηλωτικό. Δέν ήταν ἀδικαιολόγητα... Θαλασσοκράτερες καὶ κλήρονόμοι τοῦ Νιρέηκ καὶ τοῦ Ραλήγ.

‘Αστέρος’, σὰν ἀπροστοιχαστοί πού εἰμαστείς, έδειν μποροῦσε νά μη κάνουμε και λι άδειξιότητες, δλοι οι σύμμαχοι καπετανείοι, και οι παρατηρήσεις τού ἀρχηγού διδαχών κι ἔπικρναν. Κάποια δικαία μας πλοιά, ἀντίθετα στὴν διαταγή πεπανναλήφεως συμμάτων, περιωρίζονταν μόνο νά ψώφησουν τὸ «εἰδόν», παρά τις παρατηρήσεις. Ήπια σ’ ένα συνάδελφο, και συμπολίτη μάλιστα, γιατί έδειν ήπάκουε, και μοι ἀπάντησε «αὖν οὐδὲν πού είναι τὰ σηματοθέσιά μου, τότε θα μηδεὶς πηγε». Λαί αὐτά και ἄλλα ἀκόμη ἀναφέρηκαν στὰ γραφεῖα νησοποιῆς και ἐλαχαν μέσω διοικούμενών τῶν κακῶν και μένον.

Οι νόγκες είχαν μεγάλη δύσκολία, γιατί ήταν ικτίμηροι των ἀποστάσεων ήταν πολὺ δύσκολη και έτοι πολλά πλοῖα ἀπό δισταγμό έμεναν επίση. Ή νυχτερίη συνέννοή ήταν ἀπαγορευμένη, δημιουργία του διαφορετικού. Κατόπιν είχαν είδυτα φαναράκια μετωπιάνης ἐντάσεων και είς χρώμα βαθύ γαλάζιο ή πράσινο. Συσκοτισμός ἀπόλυτος ἔξωτερικά, α-

έλοιμη και στά πλοϊκά φύσις, ποδ μόνο στήν έχαγτα άνάγκη θανάτων θυμητή και άμωδρα.
Συνοδός πλοίου είχημε λίγα κι' απότα μας πα-
παστόσιαν και γύριζαν πίσω, λόγω διεπαρκείας
κυανώμων. Μεζές μας ξέμεναν κάτι της πλοιοκύμα-
της έπιθατηγά, ποδ κι' απότα ήταν μάλλον προ-
ληπτικά έξι αιτίας τού δγκου τους. 'Αρχέχαστα
και μείνουν το δ «Ραβδαλπίνι» και το «Γερέβις
Ιπαγί». Ετοι τήν περισσότερη διαδρομή τήν
την κάμψε μόνοι, μέχρι ποδ πλησιάζοντας τήν
λίλλη πλευρά τού όκεανού, μας συνανταντούσαν
έσι στολίσκοι συνοδών. Δὲν ξέταναν δμως κι'
απότα. Τήν περίσταση τήν έσωσε τελικά ή 'Α-
ρεική, δανειζόντας τήν 'Αγγλίς μέ τα πε-
ντάντα αντιτορπιλικά και έσοι είμπαλαδόθηκαν
και πράγματα. Τδ ξήτημα τῶν καυσίμων διωρ-
θήθη, έταν στήν νησοποιήτη έπικρναν δύο και
ορίς δεξαμενόπλοια, άναλογα μέ τῶν αριθμό-
διν πλοίων της, ποδ έφοδιαζαν τά μικρά συ-
νοδά στο ταξίδι. Σύγκαιρα έρχονταν μαζί μας
και ένα ή δύο δερπολικοφόρα, μέσουν και μι-
σερούν μεγαλύτερα, για τήν άνιχνευστή ίποδρυχίων
και πάρκρουντη έχθρων δερπολάνων. Γενι-
δις, τά πολεμικά συνοδά ήταν κορδέτες, φρε-
άτες, αντιτορπιλικά ή κανέναν έλαφρο κα-

ταδρομικό. Ἐπί πλέον καὶ ἔνα διασωτικό, πρώην μικρὸ οὐδεταγγέλ, πού ἤταν καὶ νοσοκομεῖακῶς ἐξωπλοισμένο, γιὰ νὰ μαζεύῃ τοὺς ναυαγοὺς τοπτήλικομένουν, γιατὶ τὰ πλοῖα τῆς νηοποιητῆς δὲν ἔπρεπε νὰ πιστώνεντον καὶ νὰ κάνουν διασώσεις ναυαγών. Στὸ ταξίδι ὁ ἀρχιγγῆς ἔκκενε καὶ μεταθέσεις πλοίων στὴν νηοποιητή, ἀνάλογα μὲ τὶς Ικανότητές του ἡ λέγυ προορισμοῦ.

Ἐλέγεν ἐπίεινοθή ἔνα σύστημα δικτύων ἐνάντια στις τοπικέλles, ἐφαρμόστηκε δχι: γενικῶς, ἀλλὰ δὲν κράτησε πολλόν, γιατὶ δὲν ἐφάνηκε αποτελεσματικό. Ἐπίσης μᾶς ἐφωδιάζουν μὲν ὑφασμάτων ἀετούς καὶ μπαλλόνια. Αυτὰ τὰ ὑψώνωνται κατόπιν σήματος, δεμένα μὲν ἔνα λεπτό, ἀλλὰ ισχυρὸν σύμρα καὶ ήταν ἀποτελεσματικά ἐνάντια στὰ ἔχθρικά δερποτάνα, πού μας ἤκαναν ἐπίθεσις, συνήθως στὴν Βόρειο Θάλασσα.

Με τὴν ὥρα μᾶς ἐξῆπλι:σαν μὲ κανόνια με-
γάλου σχετικῶς δικαιετήματος, στηγμένα ἐπά-
νω στὸ κάστρο τῆς πόλις, ἀργότερα δὲ καὶ
μὲ τὰ πολὺ ἐπιτυχημένα ἀντιαστορικά καὶ
ἀνθυποδρυχικά, τὰ Ἐρεικίων. Π: ὡτὸ εἰχαίμε
μαζὶ μας καὶ πυροβολήστε τοῦ B. B. N., ἀλλὰ
καὶ τὰ πηλῷματα μας τὰ ἔπαιρον ἔξω καὶ
τὰ ἁγνύματα στὴν χρήση αὐτῶν τῶν δπλων,
ὅταν τὰ πλοῖα ἦταν στὰ λιμάνια, δύστε νὰ
ὑπάρχῃ ἐπάρκεια στὴν ἄμυνα. Σ' ὡτὸ τὸ κε-
φάλαιο ἐκνάματε καὶ ἀσκήσεις στὸ ταξίδι.

"Ωργάνων καὶ καλυτέρευν τὰ σωσίδια μέσοις οὲ περίπτωση τορπιλλισμοῦ. Οἱ σωσίδιαις βάρκαις καὶ σχεδίες, καθὼς καὶ οἱ ἀτομικὲς ζῶνες ἤταν παραγενόμενές ἀπὸ κάποιον, εἰδος φυτικῆς οὐσίας, ἀδικτεράστινος ἀπὸ τὸ νερό καὶ πολὺ πλεύσιμης. "Ολὰ αὗτὰ τὰ μέσα καὶ συστήματα τὰ ἐκαλυτέρουν συνεχῶς, σύμφωνα μὲ τὴν πεῖρα ποὺ ἀποκτοῦσκαν ὅπως λ.χ. ἡ κουκούλα τῆς βάρκας ἀπὸ μουσαρᾶ γιὰ τὴν προφύλαξη τῶν ναυαγμῶν ἀπὸ τὶς ἄγριες καιρικές συνθήκες. "Εχουμε τὸν περίπτωση δικοῦ μας πλοίου, ποὺ τορπιλλιστήκε στὸν ἀρχὴ τοῦ πολέμου καὶ οἱ βάρκες δὲν εἶχαν κουκούλα, ποὺ ἔτοι διπλῶν μερικοὶ καὶ μάλιστα εἴχαν καὶ θύματα ἀπὸ ψύξη.

„Αλλος γενετεριαμός ήταν ο ἔφοδιαιωμός γλυκού νερού σὲ μικρά κουτιά ἀπὸ τενεκέ, ώς είδος κονσέρβας, καθώς καὶ στέρεας τροφής σὲ φόρμα σοκολάτας, τὸ γνωστὸ «πέμπικα». Οἱ βάρκες ήταν ἐπίσης ἔφοδιαιωμένες μὲ ἀγάλογο χρήματος καυσθερτῶν, νιτραράδων καὶ λαστιχένιων φυλλῶν ὑποδημάτων, καθώς καὶ ἄλλων γρήσιμων εἰδῶν καὶ μέσων ἐνάντια στὴν κακοπάθεια, ἀλλὰ καὶ βοηθητικῶν γὰ τὴν ἔξασφάλιση τῆς διασώσεως. Ἐννοεῖται διτὶς δλα αὐτὰ ἔγιναν μὲ τὴν πάροδο τοῦ χρόνου, ὑπολογίζεται δὲ τοις πέρας τοῦ τρίτου χρόνου τοῦ πολέμου πὼ εἶχαμε πιὰ ἔξασκηθῆ δλοι: μας μέσω στά πλοια καὶ ἔφοδιαιωμῇ μὲ τὰ μέσα γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση δλων μας τὸν προσβλητικὸν.

Στίς ἀρχές ή συνοδεία μᾶς ἔγινε μέχρι καλπο η προκαθητικόν την προσέδοσην την οποία ἐσκορπίζαμε και τραβούσας καθένας τὸν δρόμο του — σύμφωνα μὲ τὶς ἐνσφράγιστες πρὸ τοῦ ἀπόπλου δηγγίας ποιεῖσθαι — καὶ μὲ πάσας ἴπποδόναμη. "Ἐβλαπτεῖς τότε οὐλα αὐτὰ τὰ πλεῖστα νὰ παίρνουν κατεύθυνσις πρὸς τὰ διάφορα σημεῖα τοῦ δρόμουτος, ἀλλαγὴν μηδενί.

Συνήθως ο διασκορπισμός της νησοπομπής έγινετο το βραδάκι, ώστε πρίν ακοτανιάσῃ νά έξελιξει φθή ή κίνδυνος τυχέν συγκρόσεως μεταξύ των πλοίων ήσε αιτίας του συσκοτισμού. Κάποτε ακορπίζαις και νύχτα, σάν η νησοπομπή ήταν μικρή. Ένωνεται διτε έγινανται άλοι νυκτάλοπες και τόσο συνηθίσαμε την κατάσταση, ώστε τάξιδιμα πάρεις στο «σορολόπε» άλα, σάν κοινά πράγματα. Πολλά και διάφορα ήταν τα έπεισθέντα και άστεια γεγονότα συνάμια, άταν στήν νησοπομπή το ίδια πλοίο προσπαθούσε νά πάρη διλλή θέση ή νά χειρίση ήσε αιτίας ζημιώς κ.λπ. Είναι δε παράδοξο, πώς έγκυωντας από διπλήσουν νάρκες τις νύχτες, γιατι την ήμέρα τις βλέπαμε και τις έπισημανται με τό ειδικό σήμα.

Τὸ σύστημα τοῦ ρυμουλκούμενου «σημαντῆ-

ρος διμίχλης», ποὺ ἡ θυμοσοφία τῶν ναυτικῶν μητε τὸ ὀνόμασε «ἀεροπλανάκι», ἀπὸ τὸ σχῆμα ἐνδύς ἀπὸ αὐτά, ἢταν διακεδαστικό, δὲν ἦταν, διμοις, τέλεια ἑφαριδόσιμο. «Ωστόσο κάτι-
ζουν καὶ» αὐτὸς γιὰ τὴν ἀπεφυγὴν συγχρούσεων
καὶ τὴν κράτησην συνοχῆς τῆς νησοπομπῆς, ἀλ-
λὰ μόνο τὴν ἡμέρα. Τὴν νῦχτα μόνο οἱ σειρή-
νες κάπως μᾶς ὠψεοῦσαν καὶ κρατήσιμαστε
κοντάδι ὅ δινας στὸν ἄλλο. «Ἐπειτα, οἱ κίνδυνοι
συγχρούσεων μέσος στὴν διμίχλη, ἢταν ἀναλό-
γως λίγοι, ἐπειδὴ τὰ πλοῖα εἶχαν τὴν ίδια
κτενεύσην: καὶ προσθήσοι. Οἱ περισσότερες νη-
σοπομπές ἢταν ἐπίτι μαλίνοι ταχύτητος καὶ τὰ
περισσότερα πλοῖα εἶχαν καὶ σημαντικό περι-
θώριο περιπλέουν.

Ήταν μεγαλύπερπο τό θέμα της νησοποιίας, καθώς προχωρούσε, και οι προσπάθειες στον πλοϊόν ήταν, κυρίως, πώς νά κρατιέται από καθένα στήν θέση του. Και έτσαν μὲν ήταν φορτομένα, σπας αὐτά πολι πληγκυναν πρός τὴν Αγγλίαν, δὲν ήταν δύσκολη ή τεχνική. Στις παραευθύνσεις δημος πρός τὰ δυτικά — Η.Π.Α. Η Κνακάδ — τὰ περισσότερα ήταν άδεια και ἀγένητον: αὐτό, έτσαν οι συνθήκες καιροῦ δὲν είναι συναρπαγείς, ή κράτηση ήταν δυσκολή και πολλές φορές δέσμυνταν, μὲν ψέδο το πλοιό νά μένει δικαιόντανό και λιγότερο περιπτώσεις από την νησοποιή. Το διήμερα, ώστόσο, ἀντιμετωπίζοταν μὲν πρόστιμη ηφή έμματος πρό τού απόπλου. Αυτό ήταν δημος ή κακηρίσματα ἀνθρακωρυχείων κ.α. Το δημος το μοιράζουσα κατ' ἀναλογίαν βιθύραστος ήταν εἰς δῆλα τὰ χριπάρια και φάνακαν νά ξεκινήσει μικρό φορτό. Οι Ἀρχές προσπάθουσαν νά έπειτας δυσκολέψουν, ἐπειδή η έμματισμός και ἔπειρματισμός ἔκδοταις πολὺ σὲ χρήμα και χρόνο. Εμπρός, δημος, στήν ἐπιμονή τῶν πλοιαρχῶν και για τὰν ἔξασφάλιση τοι ταξιδιοῦ, δῆλα παρεβάλποντο. Θυμάματα ένα ταξίδι, πρός τὰ δυτικά είχαμε πολλές δύκλας, πυκνές και μῆι, μαζι μὲν θάλασσα, διού, έτσαν ἐκαθάριστο, ἐπειδή από λίγες ημέρες ή νησοποιή είχε γίνει: μύλος, οι δεξιές στήλες είρεθησαν ἀριστερά και οι ἀριστερές δεξιά, μὲν ἐκπληγή μας δὲ είλημε δι: δὲν έλειπε κανένα πλοιό. Φυσικά, δέρνην τὸ σημαντικότερα νησοποιή.

Σχετικώς μὲ τούς καιρούς δὲν έδιναμε καὶ
έσχατη σημασία, ξεχωτες μόνη φροντίδα μας τὴν
ισχαλέαν καὶ καλή μας ἀφίξην, καὶ κάθε μας
εργοπάθεια ἦταν ἡ συνεχῆς κράτησις τῶν θέ-
σιμῶν μας.

ΣΤ΄, Ο ΤΟΡΠΙΛΙΣΜΟΣ

Τό φορτίο μας ἀπὸ τὴν Νέαν Ὀρλεάνην, δι-
αυτού εἰπομει, ἦταν γιὰ τὸ Λονδίνο, ὃπου ἔφτα-
σα καὶ τὸ ἑσφόρτωσα, καὶ πάλι μὲ νησοπομπή,
γιὰ τὰ λιμάνια τοῦ Κόπρου. Ἐκεῖ ἑσφόρτωσα
ἀλλά στὴν Νέαν Ὀρλεάνην, δύοις ἔψυχα τὴν
διδούμενα τῆς Δικαιινῆσιμου γιὰ τὴν Γαλλία.
Θεοῦγγιασα στὸ Ταύρολεστον γιὰ κάρθουσα καὶ
ποτὲ ἐκεῖ στὴν Βερμούδα, γιὰ νησοπομπή. Νέα
μέρη, νέες ἐντυπώσεις καὶ ζητήματα, οἱ και-
οῖ, θυμῶς, καλοί, καὶ βοηθοῦσαν στὴν ἀπόκτη-
μα πείρας νησοπομπῆς, ποὺ μᾶς χρειαζόταν γιὰ
τοὺς ληγράτερες μέρες, ποὺ βρίσκονταν μπροστά
αὐτῶν. Χωρὶς νὰ τὸ καταλάδουμε, ζυγδόσαμε στὰ
γυγγιάκαν νερά.

Φάνοντας στήν Μάγχη, έστριψα για τὴν
βρέστη και ἀπὸ ἐκεὶ διατάχτηκα γιὰ Σαΐν
Ναζαρίου νὰ ξεφορτώσω. Μπήκα στὸ νόδο και
τριχιών ξεφόρτωση πρώτη βθομάδα τοῦ "Ιουνίου"
τοῦ 1940. Αξιούσιον νὰ ξεφορτώνουν, ἀλλὰ οἱ
εργανοί είχαν μηδὲ στήν Γαλλία και προχω-
ρίσαν διλογίας, και τούτη τὴν φορὰ οὔτε
Ιάρνης, οὔτε Ζόρφ οὐπήρχαν γιὰ νὰ τοὺς στα-
τικήσουν. "Ετοι; οἱ ἀρμόδιοι σύδι λιμάνι αρχι-
καν νὰ τὰ χάνουν. Τὸ φορτίο πότε τὸ ἔμπαζαν,
σύντοτα τὸ ξεναγθότωναν. "Η Λούπτεράφε μαζὶ τῶν
αυτῶν ἐπισκέψθη μέρα - νύχτα και ἔρριψε
τὶς μπόμπες τῆς νὰ κυτταρήσῃ μεγάλο γαλ-
λικὸ ἐπιβατηγό, τὸ «France», ποὺ ήταν κοντά
τοῖς και ἔτοι; δικός μας κίνδυνος δὲν ήταν
καὶ μικρός. Ωτέδο δὲν ἐπάθημε κακομία ζη-
τούσαν. "Ερείθεν είχαν ἀρχίσει; οἱ "Αγγλοι νὰ
χάνουν ἐκκένωση μέρους τῶν ἀποβατικῶν τους
ονάρμουν μὲν πολλὴ γρηγοράδα και τὰ μετα-

γωγικά τους ἐπερίμεναν ἔξω στὴν ράδα, δησού
διάφορα μικρά πολεμικά τούς πήγαιναν τὸν
στρατὸν τους. Μὲ μία δμώς κακοτυχία, δταν
κοντά ἔτοιμο νὰ φύγῃ μὲ πέντε χιλιάδες δ-
πλίτες τὸ «Τυρρένια» — ἀδελφὸς τοῦ δικοῦ μαρ-
«Νέας Ἐλλάδας» — ἔναν γηραινικὸν δερπολάνο
τοῦ αρχιτέκτονος μία βόμβα μέσα στὴν καπούδοχο,
μέρα πλευνύμετο καὶ τὸ ἔστειλε στὸν βυθό. Πολ-
λοὶ ἑγάθηκαν, οἱ πιὸ πολλοὶ δὲ ἀπὸ τὰ καθ-
οιμα λάδια τοῦ πλοίου. Καθὼς ἦταν μεγάλο
καράδι καὶ εἶχε μεγάλες προμήθειες, τὰ καθ-
οιμα ποὺ ἐγκύηκαν μούσκευαν τὰ χονδρά θρά-
ματα την τοῦν επολῶν τὸν στρατιωτῶν, ποὺ κολυμ-
ποῦσαν καὶ πολὺ τοὺς ἐπισκόπευαν. Μὲ μεγά-
λες προσπάθειες ἐσώθηκε τὸ μεγαλύτερο μέρος
τῶν ἄτυχων φυντάρων.

Ἐνναὶ βράδυ μὲ διέταξεν γὰ φύγω, δπως η-
μουν, καὶ ἀμέσως. Ως τότε, κανεῖς μας δὲν
είχε πραγματικά καταλάβει, τι είναι πόλεμος.
Γ' αὐτὸς καὶ δὲν θιμεῖς ἀκόμη ἔποιμος για
ἐπικακτην ἀνάγκη, σύτε μᾶς εἰλαν δώσω τίποι-
τες δηγγίες γι' αὐτό. Τέλος, οὐ δώδεκα δρός
καταφέραμε νὰ φύγουμε γιὰ Ασπαλίς. Καὶ ἐ-
κεῖ, δημος, τὰ πράγματα ήταν οκοτεινά. Ἐ-
μειναμε στὴ ράδα ἀνοιχτὰ καὶ τὰ γερμανικά
φτερά ἔρχονταν λενῶνται. Τό προτὶ ἐφύγαμε γιὰ
τὸ στόμιο τῆς Γιρδονής - Μπορντὼ καὶ σύγκαι-
ρη ἀγκυροδοτήσαμε στὴν ἔξω ράδα, δημος
τρυγά πλοια κάθε εἰδους περίεναν ἀγκυροδο-
λημένα, μεταξὺ τους πολλὰ ἐλληνικά.

Μοδήραθε διαταγή νά φύγω μόνος μου γιά Φάλλουσθ. Ιουνίου 20, 1940, άπόπλους μεσημέριας: Αύτος ο κόλπος της Μπισκάγιας, ο φόδος και ο τρόμος των Θαλασσονών, ζέψει ότι κάποτε είναι καλύχη για δικιεμένη την τρομακτική του φήμη. Γαλήνη σε μακαριότητα, άλλα ή γιαν και μισοκαλάκια. Επέρχομαι, πάση δυνάμει — 10 μίλια — και η νύχτα πολὺ σκοτεινή, σάν έπειος, άλλα με καθαρή και καλή δρατότητα. Δέν ήταν πολλές οι φρες γιά το Φάλλουσθ. Ή μεσονυχτική βάρδια άρχισε μέτρη χρόνη της 21ης Ιουνίου. «Ωρα 01.00, δέν ήταν κακούμισμον, μόνο θύμους ξαπλωμένος νυτιμένος και μέ το σωσιδίο μου γιλέκο φορεμένο, στό κρεβατάκι μου στο «ταξάρουμ». Ένας δυνα

έρδες κρότος, ένας δυνατός κλονισμός, μιά τρο-
παιγμένη φωνή, «τοπτίλαστήχαμε...».

«Ολοι μας έτρεξαμε στις βάρκες, τό πλοϊο,
όμως, πήγαμε στὸν τάφο του μὲ γρηγοράδα.
Τὴν εἰς λαπάζες στὸ χώρισμα μηχανῆς καὶ
κρίς ἀμπάρι. Γρήγορα στὸ νερὸν οἱ βάρκες. Οι
πολλοὶ ἔτρεκαν στὴν ἀριστερή, τοῦ θυπολο-
ύρχου. Τὴν δεῖξα — τὴν δικῆ μου — τὴν ρί-
ζας, μὰ δὲν κρατήσων αὐτά. Μερικοὶ μπήκαν
πάντα τὴν δινείσκαλα, ἀλλοὶ ἐπήδηραν στὸ νε-
ρό, τελευταῖος ἐγώ ἐκολόητηρα, για νά φτάσω,
ἀνδρὸς τὰ νερὰ είχαν ἀνέβει μέχρι τὸν λαιμό¹
μου. Λιτὸ τὸ ἔκκαμα, γιατὶ ήθελα νά σώσω τὸν
τεριάτινο σάκκο μὲ τὰ ἔγγραφα καὶ τὸ τα-
μείο τοῦ πλοϊού. «Ενας θερινάστης Φινλανδός
είναι βοήθης νά πλησιάσω καὶ ν' ἀνέθω στὴν
έρδην, πάνωσιν τὸν σάκκο».

"Ημάς στήνει πάρκα, πού έδουλιαζε και ξενίζει μας πίσω. "Ηρθε η άλλη και μας πήρε τούς δύο μας. "Εμετρηθήκαμε, έλειπε θνάση, ή ξυλουργής. Ο Θεός συγχωρέσσει τον, τὸν καμμένον. Τὸν ἔλεγχαν Κ. Κόμη, ἀπὸ τὴν Κεφαλλονιά, μεσόνοτος. "Ηταν Αδεστραλές οπήκοος. Στὸ μετέκεν θνάση κρότος μας πήρες νὰ καταλάθουμε, πώς τὸ πλοϊο μας θυσίωντας άβλετα. "Ηταν μόνο τὸ κάστρο τῆς πλάνης, πού διακρίνειμα μέσα στὸ σκοτάδι πρὸ διλγῶν δευτερολέπτων, καθὼς τὸ σκάφος πήγαινε κάτω μὲ τὴν πρύμην ένθη μὲ τὸν κρότο φάνηκε μιὰ λάμψη, ή τελευταῖς φλόγας ἀπὸ τοὺς λέθητες, κακολός ζεπτάγκυες ἀπὸ τὴν καπνούδη. Κάποιοι εἰδὲ τὸ ρολόγι του, ώρα 01.15' τῆς 22ας Ιουνίου 1940.

“Ετοι, νά μας ἐμεῖς, ματαξήθησαν καὶ πελάγους, μέστος σ' ἔνα σκαρφίδι. Νύχτα διστρέφεγγη. Μαϊστράλι: φρεσκούστικο, κυματισμός ἐπαρφός. Πρώτη μας φροντίδα νά βολευτούμε. Αὐτός ἔχεταις μέρχοι μία ώρα, γιατί! Επαθεψία ή σκάτος τοῦ ἀρμπούρου. Τελικά τὸ στεγνώσκιο, συγκράσσει πάνι, διποπλοίαρχος — Νικόλας Κιάφας — στὸ τιμόνι, μερικοὶ στὰ

κουπιά, ἄλλοι ξερινοῦσαν, μὰ η πλώρη γιὰ τὶς
γαλλικὲς ἀκτές, κάπου ἔκει γιὰ τὸ Λοριάν.
Τὸ κόμικ ἀπὸ τὴν πρόμη, δύως καὶ τὸ ἀγέρι,
μᾶς ἐπαπούσε, γι' αὐτὸ μερικοὶ ἔζηγαν νερά.

Αὐτή ή βάρκα, διοι, ήτανε γερή και αὐτό
ηταν μιά παρηγοριά. Νερό είχαμε, τρόφιμα
είχαμε, δ καιρός ήταν δυκι και δ άνεμος
ούδετος. Οι οιωνοί, λοιποί, καλοί, Ήτα λέγαμε
«ειλενετές». Εκάμψαμε τόν σταρού μας και δι-
τλήσαμε θάρρους. «Ούλοι μας λίγο - ποτί βρε-
γμένοι. Κάποιος μοι δάνεισε ένα σακκάκι -
δ Θαλαμηπόλεις Γεωργίης Κάραλης, - και έ-
νυκ αλλάς - δ άνθρωπος Γιάννης Καστάνης -
έναν χονδρό ρούχο, που τά βρήκαν σύτε τούς
ρώτησαν. Μέ συνεκίνησε η εγγενική τους προ-
σωρά, γιατί ήμουνα μούσκεια και έκανε κρύο.
Έμοιράσκαμε μία δύση ρούχου. Βέβαια ή βάρκα
δεν ήταν τέλεια έφωδιασμένη, μά τά στοιχειώ-
δη τά είχαμε, γιατί, εκτός από τήν κανονική
γαλεττά, είχαμε μπόλικα κουτιά «εχρηνεν -
μπήν» και μπουκάλια ρούχων και τοιχάρων, δηλα-
δή διτί προνοσώπων μέχρι τότε οι διαδινείς κα-
νόνες διατάσσεων ζωῆς ήν Θαλάσση, που με τήν
πείρα και δπως προχωρούσε δ πόλεμος, έποιλ-
λατλασιάσθησαν και καλύτερεφαν. Είχαν δλοι
τους ρούχα, που φαρδούσαν, και μόνο δ λοστρό-
μος, Σπύρος Μαρούλης, εύρηθκε γυμνός, δπως
κουράκια, άδιδφρος για τόν κινδύνο. Τήν γύ-
μνια του σκέπτεσε μέ κάτι τουσδάλιτ πού βρέ-
θηκαν στήν πλώρη τής βάρκας. «Από αποκευ-
ές σύτε λόγος, δλοι τίς χάσαμε. «Εγώ λυπή-
θηκα τά άτομικά μου τεχνικά βιβλία και κάτι
τέτοια, που είχα πάρει τελευταίως. «Ο έδαν-
τας μου, οικογένειακό κειμήλιο, πάξει;» αύ-
τός.

Τό φορτίο του πλοίου, πολυτιμώτατο γιὰ τὴν πολεμική προσπάθεια. Τὸ σκάφος ἀσφαλι-
σμένο γιὰ £ 100,000. Είχα καὶ γὼ ἀσφαλι-
σμένα τὰ προσωπικὰ μον ἀντικείμενα γιὰ
£ 100, τὶς ὥραις ἐπῆρα κακόπιν καὶ ντύθηκα,
καὶ τὸ πον νὰ φτάσῃ ἡ φτωχιὰ ἀποζημιώσεων ποὺ
μας δῶνε δὲ Νόμος, δὲ 25 γιὰ τοὺς ἀξιωματι-
κούς καὶ £ 15 γιὰ τὰ πληρώματα, ἀδιακρίτως
βαθμιδῶν.

“Η ήμέρα πού ἀκολούθησε ήταν καλή, μὲ
θάλασσα θυσική καὶ ἀτμόσφαιρα καθαρή. Ὁλό-
γυρά μας ἔπεισαν σκόρπιοι συντρίψιμα ναυαγι-
ῶν. Ἔνας ἐλληνικός πλοῖος πέρασε, δῆι μηρυά
μας. Δὲ μᾶς ἔδωσε σημασία. Φανερώ πάδες
ἔτρεχε πάσῃ δυνάμει, νάξος φύγη ἀπὸ τὴν ἐπι-
κίνδυνην ζώνην. Ὁ πλοίαρχός του, φίλος μου,
ὅταν ἀργότερα σὲ μιὰ συνάντηση μας τοῦ τὸ
εἶπα, μοῦ ἀπάντησε, δῆι δὲ λιόντος θάλασσης
ἔπλωσε: στὰ πρόχειρα καὶ οἱ ἑκτελεστικοὶ του
τῆς γένεφυρας θάλασσῶν θρυμοὶ: ἀπὸ τὴν κού-
ραγη ἀπάνω στὴν βάρδια.

“Ολγή την ήμερα πηγαίναμε. Από μακριά περνούσαν πλοιά, ψαρόδερκες, πού ίσως μάς έξελαβαν και μάς για φαρδάικο, παρ’ θά τα σημάτα πού τούς κάνωμε. Αργύτερα έφερμό- στηκε κανονισμόδιο για τις αυστησίες βάρκες νά έχουν πανιά σε χρόμα κόκκινο ή κίτρινο, ώς ένδειξη δτι είναι: από ναυάργιο.

Ἐνάμιας τὸ συνγηθισμένο γεῦμα ὅταν ἔπει-
πε καὶ ἔγινε δικονομίη νεροῦ. Ἡ νύχτα ἔναρ-
θε μὲ τὸν καιρὸν νὰ φρεσκάρῃ. Τὸ τιμόνι δλὴ
μέσα τὸ κράτησαν, κατὰ φυλακές, οἱ δύο τους,
ὕ/χος καὶ ναύληρος καὶ στὰ κοινά καὶ τὴν
ἀντλησην τῶν νερῶν ἀλλάζαν κανονικά οἱ κα-
τετεροι καὶ δλλοι: βαθμούμχοι. Μόνο ἔνας ἀπὸ
τοὺς μηγανικούς — δχ: ὁ πρώτος — δὲν κα-
ταδέχτηκε νὰ συμβάλῃ στὴν κοινὴ προσπά-
θεια, αἰώνιο φυλετικὸ παράδειγμα ἔχουνακι-
σμοῦ καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν κοινῶν ἀπὸ τοὺς
καππάτους. Ο πρώτος μηχανικός, Σταμάτης
Ἀναστασίου, ἔξαιρετος ἐπαγγελματίας καὶ
καθηρωπός, ἔφανηκε πολὺ συνεπής στὴν περί-
σταση, δέχοντας ἔτσι, πόδο ἐπαγγελματικᾶ
καὶ κοινωνικᾶ ἦταν πρεστοιμασμένος.

Γιὰ τὴν νῦχτα ἀνέλαβαν τὴν πηδαλίουχία, ἐν συνεργασίᾳ δὲ ἀνθ/χοις Γιάννης Καστάνης μὲ τὸν ἀσφυματιστὴν Πάνον Ζαΐτεωνον, ἔχοντας τὸ νῦν τους στὸ πυειδάκι καὶ τὴν ἀμφινοίξα. Μὲ τὴν διανομὴν ρουμιού, ἔκεινοι. τὸ τραβόδισσαν στὴν ζωδία κάπους περισσότερο καὶ οἱ φιλονικείς τους ἐγίνονταν ἔκδηλες ὡς πρὸς

τὴν ὄρθην πηγαδαῖς: Ήτοι ἐγώ δὲν ἔλαβα εἰκόνα: τίς καθόλου γίνε νὰ κλείσω μάτι: δῆλη τὴν νύχτα, γιατὶ συγχών μᾶς ἔμπαζον θαλασσάκια καὶ μᾶς ἔθρεψαν καὶ δὲν κίνδυνος ἀπὸ τὸ σκοτιάδι: δὲν ἦταν μικρός. Ήτοι οἱ 29 ασφαλίσοντο, μὲ τὴν ἐπίδειξη στὸν Μεγαλοδόναριο, μολις δέλπαις κανένα πλοϊο μακριά, ἁπολούσαμε βραγγαλικά - ροκέτες, γιὰ νὰ μᾶς δοῦν, ἀλλὰ στὰ χαμένα. Κρυώναμε καὶ βρεχόμαστε, ἀκόμη καὶ ἀπὸ τὴν περαστική μπρέρα.

Σκανηγμέρωσε μὲ τὴν σχετικὴ ἀθούρα. Οὐσίσσα, ἀριστερὰ καὶ πίσω μας ἔρχονταν δύο βυζόρδια φορτηγά, ἀδειά. Τὸ δικα κατεπάνω

Σὲ μιὰ στιγμὴ πρόσταξε: Μάνια τὸ πανί.
Αἱρέσως τὸ πλοϊο ἔχειρίσε, καὶ σύγκαιρα,
ἀν πληριάσαμε, πέταξε παλαιμάρι καὶ πέσαμε
δίπλα του. Στὴν ἀνεμοσκαλα, ποὺ πέταξεν,
φρέστος - πρώτος σκαρφάλως ὁ ἔνας ἀπὸ τοὺς
οὐρῶν γρα μηχανικούς. Μηνὰ τὸν ἐλεγαν. Μέχρι^{το}
εἶναι ωρὰ ἑκατηνή ἔκανε τὸν φόριο. Οὗτος κουπή^{το}
τοσδέκαντές, οὗτος νεαρός ἔμνυται. ΒΕΝΤΟΥΡΙΑΚΟΣ.

Τὸ πλοῦτον γῆταν ἀγγεῖλαι. "Οὐαὶ τῷ Κύπρῳ —

— της "Ελερίων" - Γουάλιον Αδάν.
Μάζ περιποιήθηκαν. Όστόσο μαζί μες ἐπήρχ-
ται ἐπάνω και τις τροφές μας και ἀφοῦ περά-
χεις ἀπό τὸ Λαπαλίδ, ποὺ ἦταν ἔκει κοντά,
πιστότεραφν γιὰ τὴν "Αγγλία. " Ήταν ἀδύνατο
καὶ πληγαστὴν ἀπό τὸ γαλλικό λιμάνι, λόγο

ών ἀποτοπικῶν ἐπιθέσεων τῶν Γερμανῶν, τοῦ συνεχίζονταν ἀδιάκοπον, ὅτι οἱ Ἀγγλοὶ μηδοῦζονταν νὰ τραβήξουν τὸν στρατό τους. Ας σημειώσω, δὲ: τὴν ὥρα ποὺ φάνη-
ται τὸ «Κυνό», ἀρχις νὰ φύνεται καὶ ἡ
τεριά στὴν πλάκη μας. Ἀποδείχτηκε κατό-
πιν, πῶς ήταν τὸ «Νησὶ τοῦ Ματιοῦ» (Πλε δ'
ευ). Ἔτοι, μὲ τὸν πλοϊάρχο Τζένοντον, τοῦ
Κυνό, ὑπολογίσκεις δὲ: ὁ τορπιλισμός μας
γινεί γύρω στὰ 50 μίλια, περίπου στὰ νότια
οῦ νησιοῦ Οὔεσσον. Στὴν βάρκα μείναμε 30
φρεσ καὶ δυτικούς μας, ποὺ εἶχε βάρδια στὴν
ἔφυρα καὶ ἔχειρος γιὰ τὴν διάσωσή μας, ἡ-
νῶν ὁ πρότος ἀξιωματικὸς του καραβίον, ὀνό-
ματι: Μπένετ. Π/χος ήταν ὁ κ. Τόμασον.

Πήραν διατηγή και προσήγγισαν στα Σάουλιτον, διπού μάς άπειδεύαν δύο ήμέρες άριστερα, βράδυ. Μάζ παρέλαβαν άριστοι και ήσαν λαχανικά για κατάλυμα στο «Σπίτι των Ναύαρη» και το πρωΐ, 24 Ιουνίου, ήμέρα της «ΑΙΓΑΙΟΝΗΣ», μάς πήγαν σ' ένα εμπορικό και μάς τηρούσαν. Τόνι ίματσιμό μας απέντω τόν πληρώμα της έδων. «Εγίναν, βέβαια άντιρρας τό το πλήρωμα και άκουσα πολλές βαρετές ιδέες, αλλά δὲν είχαν δίκιο, γιατί ούμφωνα στην Νέμο έπηραν αποζημίωσι ήματσιμού. Έστόσο είναι γνωστό, ότι για τόν «Ελλήνα, θρόνος είναι: Ε, τι καλύπτει τό άτομικό του ιωσέαν.

Έτοι, πρὸν καλὰ - καλὰ τὸ νοιῶσω, εὑρέ-
κα τοπτίλιομένος ναυαγός. Εἰναι ἀλήθεια,
ὅς οἱ τοπτίλιοι εἶχαν ἀρχῖσει μὲν γοργὸν
θύμον. "Οὐλὴ ἡ τεχνικὴ τῶν Γερμανῶν ἐφάνη-
κε, μᾶς καὶ οἱ Σύμμαχοι: ἀντιδροῦσκον. Νωτικοὶ
ἀνόνταν καὶ τὰ λαμπάνια μῆρικαν μὲν τοπτί-
λιομένους ναυαγούς. "Εχο ὑστέρο να σημειώ-
σῃ, ὅτι μεταξὺ τῶν συμμάχων θαλασσοῦν καὶ
"Ἐλληνας ἔδοξεντηκε καὶ τὰ γεγονότα τοῦ
δους τρήγυρα λογχαριάστηκαν γιὰ φυσικά.
Ἄξιοπατήρηγτο ήταν, ὅτι Κηφισός τον ἔκτα-
σες ἀμιούρεις, ἔδειχναν λίγην προσήλωσην στὴν
νειλιά τους καὶ κανεὶς δὲν εἶχε δύναμην νὰ
ἔρῃ μιλήσην. Μικρὸ μόνο ποσοστὸ ἀπ' αὐτοὺς
ρρέει τὰ καθήκοντά του καὶ τοῦτο ἀπὸ δι-
ερθουσίλικ, γιατὶ ἔτοι μέριζαν καὶ τὰ ἀν-
τικαταστατικά διανομοῦν τοῦ ἀναποτέλεσματος.

ετοιχα μηδενα εκεινων, που απουσιαζαν.
Είναι: πολλά και περιστατικά, που θα ἔπει-
ναι σγγειωθεύν, και πολλοί, που ζεῦν ἀ-
μη, τό θυμούνται, μά πρέπει και οι μετα-
νέστεροι: νά τά μάθουν. Ἡρώοις, αδη-
ρήνησεις, δραπετεύσεις, ἀρνήσεις καθηγόν-
εις, οικονομικοί ἀκβίσαροι κ.ά., νομῆσι θέ,
τόνοι: ἀπό χαρτί και μελάνη δὲν φτάνουν,
νά γραφούν. Και οιγά - οιγά ληγμούνθ-
η, δταν δὲ κάποτε τά λέμε μερικοί, λογα-
ζόμετε παραμυθάδες, ἀπό τούς ἀκόλου-
6.

"Οταν ἔτελείωσε μὲ τὶς μεταποτιλλήκες διατυπώσεις καὶ λογχαιρισμούς καὶ τὰ ἄλλα ἐπακόλουθα, ἔγκυτας τάχη στὸ Λονδίνο. "Η-Θέλησα νὰ γνωρίσω τὴν μεγάλην Βασιλιάνα τῆς Δύσεως, ζηγ: τόσο ἀπὸ πλευρᾶς τέρφων, δυσ-
τὸ περιέργεια καὶ παρατήρηση. "Ηταν πρώ-
τη φορά, πότι θὰ βρισκόμενος ἔνει. Γνωριμίες
εἰχανά δάρκετές στον Θιακῶν ἐπαγγελματικὸν το-
μένον καὶ ἔτοι πάρκαν δὲ Ιούλιος καὶ Αἴγυπ-
τος. "Η ζωὴ γχρινισμένη μὲ τὸν συκοτοιχόδ
καὶ τὶς γχρικὲς ἀστροπορικὲς ἐπιδρομές.

Ζ'. ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ

Τόν Σεπτέμβρη μοδ προσεφέρθη ἀπὸ τὸν μακεδόνα πιὰ Περικλῆν Δρακούλην, ἡ πλοιαρίας τῶν φορτηγῶν τοὺς «Τηλέμαχος». Διεδέχθην τὸν ἄλλαχμόντον Μίμην Σ. Λιοσάτον. «Ἐτοι, στὰ μέσα τοῦ μηνὸς ταξίδευα μὲ νησοποτα-
πὴ γιὰ Νέα Σκωτία. Μικρό, 6.100 τόνων φορτίου, ἀλλὰ ἔξιο βαπτοράχι. Ναυπηγημένο ἀ-
πὸ τὸ 1911, ἐπέρασε τὸ καρίνι τοῦ πρώτου πολέμου καὶ εἶχε γίνει θρυλικό, γιατὶ εἶχε
κατοργάψει ἑντάκ ἑνα τοπταλιότοι. Ἐφόρτωσε
μετείλατα στὸ Γιάλιμουθ καὶ Χάλιψαξ, ἐπιστρέφον-
τας μὲ τὴν νησοποτὴ γιὰ τὴν Ἀγγλία. Κα-
τοι τοῦ Βόρειου Ἀτλαντικοῦ ὄπουφερτοι.

28 "Ουκισθρίου ἀπόγονοια, καπού στὸν κεντρικὸν Ἀτλαντικὸν, ὥρα τῆς ἐλληνικῆς ἐκπομπῆς τοῦ Β.Β.С.: «Προσοχή! Προσοχή!». Οὐ Ελληνικὸς Ἐθνικὸς «Γύρος» καὶ τὸ μεγάλο νήνυμα. Ο φοιτώτας ἐπιτέθηκε κατὰ τῆς παρεργίδας μας καὶ τὸ ΟΧΙ τοῦ λαοῦ μας ἀκούστηκε ἀπὸ τὸ στόμα τοῦ ἑθνικοῦ κυβερνήτη Ιωαννοῦ Μεταξᾶ. Τὸ αἰώνιον Ελληνικὸν Δράμα σ' ὅλην μίαν του ἔκδοσην, ἔργους μίαν φορά. Πόλεμος αὲ στερεά καὶ σὲ θάλασσα καὶ τὴν ἐπιθωτὴν Φωλῆς καὶ τὴν Ἐξαυθεσία της.

Στήν θάλασσα οι «Ελλήνες ναυτικοί δέν γη-
στούσε πιά μόνο μεταφροτείς, ἀλλὰ πολεμούσα-
νε και τῆς πατρίδας μας τὸν πόλεμο. Κοινὴ
πόθεση γη ἐξασφάλιση τῆς ἑλευθερίας τοῦ κα-
κοῦ, ἐνάντια στὴν προσπάθεια γιὰ τὴν ἐκ-
δημόσιαν τοῦ ἀτόμου, ποὺ κάθε τόσο ἀρχιγνῶν
ι διάφορες δυνάμεις τοῦ κακοῦ.

"Αφέντος οὐδὲ τοις αὐτοῖς πάντας.
Ἔργασίες γὰρ ἔκ-
δρωση καὶ πολεμικὸ δέσπολισμό τοῦ πλοίου,
μυντικό, ἐνάντια στὶς ἐπιθέσεις ὑποθρυχίων
αἱ δεσποτάνων.

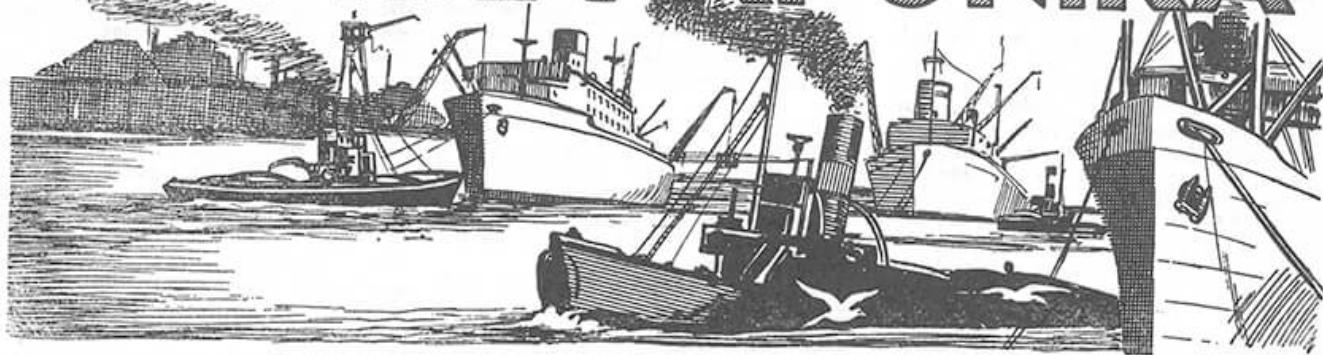
Μαζί με άλλα πολλά, πού ζήσαμε τότε, πού
ωριότας τους δείγμα ήταν η θρηνηση τῶν πλη-
μώπατων νὰ ταξιδέψουν, είναι καὶ τὸ ἀκόλου-
το, ποδ ἄξεις: νὰ καταχωριθῇ ἐδῶ: Τὸ πᾶς
ωρτάσκως τὰ Χριστούγεννα καὶ τὴν Πρωτο-
νοιά του 1940 πρὸς 1941, μέσα στὸ «Τηλέ-
χχος».

Τό δορυφργάκι μας των 6.100 τόννων φορεί, έτσι ότι τελείωσαμε τήν έκφραστην και της πιστεύεις, τό κατέβασμα και τό πλευρόσιμο στην οργάνωση της ένας κρηπίδωμα, μέσα στήν διώρυγα του Μάντσεστερ, κάπου στα δύο τρίτα του μήνας της άπο τό μεγάλο αιθρίου λιμάνι της Β. Αγγλίας, που είναι κτισμένο έπανω σε μεγάλο υψηλό έσωτερικών και συγκοινωνεί με στόμιο του Μέρσεϋ ζώντικρη από τό Λίβερπουλ, τό δεύτερο αιθρίου λιμάνι του 'Ηνωμένου Κυπριακού και θέστρου του έμπορου ήφασμάτων και, γενικότερα, δλης τής βαμβακουργίας.

"Οπως καὶ πολλὰ ἄλλα φορτηγά, δικά μας, αν σταματημένα στὸν Μέρσεϊ, καθὼς καὶ σὲ λα κεντρικά λιμάνια τῆς Ἀγγλίας, ἔτοι καὶ δικό μας πλοῖο, στεκάντας ταπεινωτικά ἀρ-
ιστερά, σὲ τέτοια μεγάλη ἀνάγκη πολεμικῶν με-
φορῶν, ἐξ αἰτίας τῆς ἀπειθαρχῆς διαγωγῆς
ν πληρωμάτων, ποι εἶχαν παραυθῆ ἀπὸ
τῆς θεοῦσας πράκτορες ἔνουν συμφερόντων —
ἢ διεθνοῦς ἀριστερισμοῦ — ουστηματικὰ δα-
λαλέμενους ἀπὸ τὰ μεγάλα κέντρα τοῦ κομ-
μουσικοῦ. Πολλὰ ἡταν τὰ στελέχη τῆς μαρφί-
τοῦ παρακυριοῦ τῶν πληρωμάτων μὲν ἔξω-
ν ἀρχηγούς τῶν διαβόητος Γαλατασιών Κε-
λλωνίτη, τῶν ἀσυρματιστή τραμπατίς κοιλο-
ρη τοῦ ἐμφύλιου ἴσπανικοῦ πολέμου, τοὺς
Ἀνδρεῖσθες ναῦτες καὶ ἄλλους πολλούς.

Απὸ τὸ ἄλλο μέρος, διπλῶς προσωπικῶς ἐ-

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΛΙ' (Περιόδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 837/596

ΕΚΔΟΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ:
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1970

ΠΡΟ ΤΟΥ ΚΙΝΔΥΝΟΥ

Χωρίς γάλη χρειασθή γάλη ένδιατρίψωμεν εἰς λεπτομερείας — γνωστὸν τὸ ξῆτημα ἐκ τοῦ παρελθόντος — σχοινεῖς γάλης ἐπιστήσωμεν δύλως ἴδιαι: τέρως τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῆς διαγραφούμενῆς συνεργασίας τῶν ἔχορῶν τῆς Ναυτιλίας μας, τῷ Ἀμπατιέλου καὶ τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν.

Μή πρὸ καιροῦ προσπάθεια τοῦ ἀριστεροῦ γεν. γραμματέως τῆς Δ.Ο.Μ. σ. Μπλάσθ, ὅπως περιλάβῃ εἰς τοὺς κόλπους τῆς καὶ τὴν παράνομον κίνησιν τοῦ Ἀμπατιέλου, φάνεται, τώρα, νὰ προωθήσῃ. Κατὰ τὴν ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν μηνῶν συνερχομένην εἰς τὸ Ρόττερνταμ διάσκεψιν τῆς Δ.Ο.Μ. θέλει: ἀποφασισθῆ γάλησδοχῆ του, γεγονός ὅπερ θὰ σημάνῃ τὴν διποστήριξιν ἀπὸ μέρους τῶν δργανώσεων τῆς Δ.Ο.Μ., εἰς τὰς γνωστὰς στασιαστικὰς ἐνεργείας τῶν συντρόφων τοῦ Ἀμπατιέλου, κατὰ τὸν ἀλληγορικὸν διαχειρίσεως ὑπὸ ξένας σημιαῖς πλοίων εἰς ἐκείνους τοὺς λιμένας, ὅπου τὸ ιλικά ἐμφανίζεται πρόσφορον.

Συγιστῶμεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς γάλησδον ἀπὸ τοῦδε, κατὰ τρόπον συστηματικὸν τὴν ἀμιναν γιαν κατὰ τῶν πιθανῶν ἐκδιαστημάν. Η προσφυγὴ εἰς τὸ δικαστήρια τῆς χώρας, ὅπου τυχὸν κρούσματα λιμενεργατικοῦ μπούκοτάζηθεις σημειώθη, πρέπει γάλησι: γάλησος ἀπάντησις. Η ἀσφαλῆς ὑπὲρ τοῦ πλοίου δικαστικὴ ἀπόφασις θὰ διποτέλεσῃ τὸ δεδικασμένον καὶ θὰ προλάβῃ τὰ χειρότερα. "Έχομεν, ἄλλως

τε, ὑπὲρ ἡμῶν τὰς προσφάτους ἀποφάσεις τῶν ἀγγλικῶν δικαστηρίων εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ "Αννα Κ." καὶ τὰς παλαιοτέρας ἀμερικανικῶν, δύλανδικῶν, νορβηγικῶν καὶ γερμανικῶν δικαστηρίων ἐπὶ παρομίσιων ὑποθέσεων.

Λορκεῖ, ὅμως, γάλησδοχηστικὴ ἀλληλεγγύη καὶ γάλησπαράστασις εἰς τὸ παύθον πλοίων νὰ είναι πλήρης καὶ ἀνεπιφύλακτος. Θὰ ἔχειάστετο, ἵσως, γάλημασυργίας ἐνὸς κεφαλαίου ἀλύγης καὶ ἐνὸς ἐπιτελείου νομικῶν, οἵτινες ἀπὸ τοῦδε γάλησδοχησιν εἰς τὴν μελέτην τοῦ δύλου θέματος καὶ τῆς κρατούσης παρ' ἔκαστη χώρᾳ — διὰ τὰς κυριωτέρας — νομιολογίας. Θὰ εἰμισθεῖσι τὰ προπαραστευκατέρων: ἀμέσως γάλησδοχησιν πάθεις γάλησδοχησιν. Τὸ συσταθὲν κεφαλαιον θὰ διέθετε τὰ ἀπαιτούμενα μέσα.

Τὴν ἀπόλυτην συμπαράστασιν πάθεις ἀντιδράσεως πατὰ τῶν ἐχθρικῶν πιέσεων θὰ ἔχῃ, ἐκ παραλήγου, γάλη ἀποστάθεια τοῦ τε Κράτους καὶ τῶν ἑδῶν γαυτεργατικῶν δργανώσεων, αἰτιαῖς διὰ τῶν ἐκπροσώπων των θὰ δύνηται: καὶ πρὸ τῶν ξένων δικαστηρίων γάλησδοχησιν καὶ γάλησπαράστασις τὰ τεκταινόμενα ἀπὸ τοὺς τόσους καὶ εἰς τὸ παρελθόν διαπράξαντες ἐγκλήματα πατὰ τῆς ὑποστάσεως τῆς Ἑπικής Ναυτιλίας μας.

Συσπειρούμενοι περὶ τὸν κοινὸν ἀγῶνα, εἴμεθα βέβαιοι, δι: θὰ τὸν κερδίσωμεν. Η κατανόησις τοῦ κινδύνου καὶ γάλησδοχησία προϋποτίθεται.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΟΧΙ ΜΕΧΡΙΣ ΑΥΤΟΥ ΤΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ

"Ἐπισημαίνεται ἀπό τίνος χρόνου προσπάθεια ἐπιπρόσθιων τίνων νὰ ναυτολογήσουν ἐπὶ πλοίον ὑπὸ ἀγγλικήν ἡ γερμανικὴν σημαίαν "Ελληνας ναυτικούς, ἡσφαλισμένους δύμας ἀπὸ τὸ N.A.T. Πρόκειται, κυρίως, περὶ κατωτέρου πληρώματος καὶ οὐχὶ πλήρως συγκεκριτημένου τοιούτου, ἀφοῦ δὲ πλοίαρχος, ὁ α' μηχανικὸς καὶ δὲ ἀσφαλιστής ὑποχρεωτικῶς θὰ ἥσαν "Αγγλοι ἡ Γερμανοί. Πρὸς τοὺς "Ελληνας ναυτικούς στρέφονται, διότι δι' αὐτῶν τὸ κόστος τῆς ἐπανδρώσεως ἐπιτυγχάνεται χαμηλότερον.

Καὶ ὃ μὲν περίσσειαν εἶχομεν πληρωμάτων, ἀντίρρησίς τις πιθανὸν νὰ μὴ προεβάλλετο εἰς τὴν ἐπιδίωξιν αὐτῆν. Καθ' ἣν δύμως στιγμὴν τὸ ἐλληνικὸν πλοίον ἀντιμετωπίζει τὸ πρόβλημα τῆς συμπληρώσεως τῶν κενῶν τῆς συνθέσεως του, ἡ πρὸς τὰ ξένα πλοία, ξένης ιδιοκτησίας, παραχώρησις διττῆς ἀποτελεῖ ζημίαν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας: Τὸ μὲν καθίσταται δύστερον τὸ πρόβλημα τῆς ἀνεπαρκείας πληρωμάτων διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, τὸ δὲ ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ἀνταγωνιστάς μας νὰ γίνωνται συναγωνιστικώρει πλέοντες τὸν ἀπονδρώσαντας. Αὐτός, ἄλλως τε, καὶ μόνον είναι ο λόγος — ἐπαναλαμβάνομεν — τῆς προτιμήσεως τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν.

Οἱ ἐπιτήδειοι, δύμως, καταφεύγουν εἰς παντὸς εἶδους μέσα, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὸν σκοπὸν των. "Εφθασαν καὶ μέχρι τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας, διότι τὸ N.A.T., δρῶς πράττον, — ἡρνήθη νὰ ἀσφαλιστῇ πληρώματα, ὑπηρεσίαντα ὑπὸ ξένου πλοίαρχον, ἐπὶ ξένων πλοίων, ξένης κυριότητος.

Δὲν ἀμφιβάλλομεν ὅτι ἡ προσφυγὴ τῶν θὰ ἀπορριφθῇ, διότι τὸ 'Υπουργείον θὰ ἐνημερώσῃ τοὺς μέλλοντας νὰ κρίνουν τὴν ὑπόθεσιν ἐπὶ τῶν πραγματικῶν δεδομένων. Σχετικῶς, ὁ κ. Ν. Χαλκιδῆς, προϊστάμενος τοῦ Νομικοῦ Τμήματος τοῦ N.A.T., ἀσχολεῖται ἐπὶ τοῦ ἐγερθέντος θέματος εἰς ἄλλην σελίδα τοῦ παρόντος τεύχους. Νόμω τὸ N.A.T. δικαιούται νὰ ἀρνηθῇ τὴν ἀσφαλιστικῶν μέτρων σπως ἔρευνάται πατὰ πόσον τὸ ξένον πλοίον, τὸ προσλαμβάνον "Ελληνας ναυτικούς, είναι καὶ ἀλληλικῆς ιδιοκτησίας.

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Μυστήριον καλύπτει τὴν ὑπόθεσιν τῶν «Ναυτιγείων 'Ανατολικῆς Μεσογείου» κει-

μένων κατά σχετική είδησιν, άναγραφείσαν και εἰς τὸν ξένον τύπον, παρὰ τὴν Διώρυγα Κορίνθου.

Εἰς έρευναν προέβημεν σχετικῶς. Καμίαν ἀπτερικινόνην πληροφορίαν δὲν ἀπεκούσταμεν. Ἀποκόλυψις διὰ τοὺς ναυτιλιακούς μας κύκλους. Κατ' αὐτὸὺς τὰ ἐν λόγῳ «ναυπηγεῖα», πρὸς τὸ παρὸν τουλάχιστον, εἶναι ἀνύπαρκτα. «Ισως αὐτὸις νὰ συσταθῶν, ὅχι βεβαίως ἀπὸ τῆς μαῖς εἰς τὴν ὅλην ἡμέραν, ὅστε νὰ εἶναι ἔτοιμα νὰ ἀναλάσσουν εὐθὺς ἀμέσως ἔργον καὶ νὰ κατασκευάσουν σκάφη 7.500 τόν. d.w., ὡς ἀναφέρει ἡ δημοσιεύσις εἰδῆσις, μὲ παράδοσιν μάλιστα τοῦ πρώτου τὸν 'Ιουνίον τοῦ 1971 καὶ τῶν λοιπῶν τεσσάρων μέχρι τοῦ 'Ιουνίου 1972!»

Κάτι, πάντως, ὑποκρύπτεται εἰς τὴν ὅλην αὐτὴν ὑπόθεσιν. Καὶ τὸ κάτι αὐτὸ τὸν γά τινα τὸ μάννα τῶν πιστώσεων — 80% ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους — ἀπὸ τὴν ἀδό χρηματαγόραν, κρατικῇ ἐγγυήσει. Συγκεκριμένως συνιστώμεν, τελοῦντες ἐν γνώσει τῶν ὅχι ἀπιθάνων «συνδυασμῶν», προσοχὴν ἰδιαιτέρων εἰς τὸν ὑποδηληθόσμενον προϋπολογισμὸν τοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως τῶν πλοίων καὶ τὸν ἔλεγχον τῶν τιμῶν, διότι δυνατὸν νὰ καταντήσῃ ὅ δηλον πρὸ αγατικὴ ἀξία τοῦ σκάφους νὰ πληρωθῇ διὰ τῆς πιστώσεως. Ποιος δὲν θὰ ἔχεινεν αὐτὴν τὴν «κομπίνα»; Ελκυστικὴ καὶ διὰ τοὺς ξένους.

Ἐπιειδὴλημένη ἡ προσοχή.

ΑΙ "KROYZIEPAI".

Τὰ κρούσματα τῆς ὑπὸ διάφορα προσχήματα καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκ μέρους ναυτικῶν ἐπὶ τῇ ἀφίξει των εἰς τὸν λιμένα συναντήσεως τοῦ πλοίου ἐφ' οὐ ἐναυτολογήθησαν, φαίνεται ὅτι δὲν ἔξελιπτον. Προσφάτως δύν ναυτικοί, οἱ ὄποιοι ὑπέγραψαν ἀπομικὴν συμβάσιν νὰ ἐργασθῶσιν ἐπὶ ὠρισμένου πλοίου ἀφίχθησαν εἰς Ἱταλικὸν λιμένα, ἀναμένοντες τὸν κατάπλουν τούτου.

Τὸ πλοῖον κατέπλευσε καὶ οἱ «διόσκουροι» ἀνήλθον ἐπ' αὐτοῦ, τὸ ἐπεδεώρησαν, πλήν... ἀτυχῶς δὲν ἱκανοποιήθησαν, δι' ὅ καὶ ἀπεφάσισαν, ὅπως μὴ σεβασθούν τὰς ὑπογραφάς των καὶ ἀρνηθοῦν τὴν ἀνάληψιν ἐργασίας. Καὶ ἐπειδὴ ἔχειριάζοντο καὶ μίσον δικαιολογίαν, ισχυρίσθησαν ὅτι αἱ «βεσποσιαναῖς» τὸν πλοϊόν αὐτὸν δυσσομένιαν, ἡ ὄποια ἡγάπει τὴν εὐάσθιθον δσφροσίν των.

Καὶ ἀφοῦ ἔκαμπαν ἔνα πρώτον ταξίδιον δαπάναντες τοῦ πλοίου εἰς Ἱταλίαν ἐπέστρεψαν εἰς Ἑλλάδα, διὰ νὰ ὄργανώσουν ἔνδε-

χομένως ἀλλην... «κρουαζίέραν» εἰς ἔτερον ξένον λιμένα. Οἱ ἀδό δημοσίευσαν τοῦ πλοίου κατήγγειλαν τὴν ὑπόθεσιν καὶ αἱ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ ὅ ρθ ὅ τα τὰ ἀπηγόρευσαν τὴν ἐκ νεού ναυτολογίαν, ἐνῷ, παραλήλως διενεργοῦν καὶ τὰς σχετικὰς ἀνακρίσεις διὰ τὴν περαιτέρω ἐπιβολὴν τῶν νομίμων κυρώσεων.

Δέν ἀρκεῖ, ὅμως, ἡ ἐπιβολὴ τῶν κυρώσεων. Χρειάζεται ὅπως κοινολογηθοῦν αἱ τιμωρίαι εὑρύτατα διὰ νὰ πληροφορηθοῦν οἱ ὑποψήφιοι μιμηταί, ὅτι παρόμοια κρούσματα αὐθαιρέτου καταγγελίας τῶν συμβάσεων θὰ πατάσσωνται διὰ τῆς πλήρους καὶ αὐστηρᾶς ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου.

Ἐνδεχομένως θὰ ἥτο μία εὐκαιρία νὰ ἐπανεξτασθῇ παλαιότερον αἴτημα, ὅπως αἱ συνεδριάσεις τῶν Πειθαρχικῶν Συμβουλίων καὶ ἡ σχετικὴ διαδικασία ἐνεργῶνται ὑπὸ συνθῆκας δημοσιότητος καὶ προσιτότητος ὡς αἱ Ισχύουσαι εἰς τὰ ποινικὰ δικαστήρια. Πολλὰ είχον νὰ προκύψουν ἀπὸ τὴν διαδικασίαν αὐτὴν καὶ τὸ κυριώτερον ἡ ἡμικὴ διαπαιδαγώγησις τῶν ἐλαχίστων κακοποίστων καὶ κατὰ κανόνα νεοπροστηλύτων ναυτικῶν.

Η ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ

«Κομπίνες» τοῦ καιροῦ: Μᾶς καταγγέλλεται ἀπὸ γνωστὸν ἐφοπλιστήν εὐρυτάτης ἐπαγγελματικῆς δραστηριότητος, ὅτι πράκτορες διατρέχουν τὴν ὑπαίθριον εἰς τὴν «Ηπειρον», διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Ἀμοιβή: 2.500 δρχ. διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ ναυτικοῦ φύλαδδος καὶ ὑποσχετικὸν καταβολῆς ἐπὶ ἐν ἔτος εἰς τὸν πράκτορα ποσοστοῦ 10% ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας τοῦ μέλλοντος νὰ ναυτολογηθῇ!

Ποιηγεῖον διώξιμος ἡ ἐπιχείρησις. Τὸ Υπουργεῖον δὲν ἀναλάβη τὴν ἔρευναν τῶν καταγγελλομένων. «Ἄς ἀποσταλῇ ἐπὶ τόπου ἀξιωματικός.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΠΡΩΤΕΙΑ

«Ἀγανακτημένοι φαίνονται οἱ ἀρμόδιοι τῆς Ἀμερικανικῆς 'Υπηρεσίας Μεταναστεύσεως, διὰ τὴν ἀλματώδη αὐξήσιν τῶν παρανόμων διακινόντων ἀλλοδαπῶν εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἔδαφος. Εἰς ἄνω τῶν 10 ἐκατομμυρίων ὑπολογίζονται οἱ ζένοι πάστης κατηγορίας, οἱ ὄποιοι ἀνὰ πάσαν στιγμὴν εύρισκονται εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ μεταξὺ αὐτῶν τὸ ποσοστὸν τῶν παρανόμων εἰσελθόντων είναι τεράστιον. 'Ο κίνδυνος τῆς πέμπτης φάλαγγος ἐκ τῶν δρα-

πετῶν Κινέζων κομμουνιστῶν, ή αὔξησις τῆς ἐγκληματικότητος, ή σοδαρεὶς οἰκονομικὴ ἐπιβάρυνσις τοῦ Δημοσίου καὶ ἡ παράνομος ἀνάληψις ἐργασίας ὑπὸ τῶν ἐκατοντάδων χιλιάδων ἀλλοδαπῶν εἰς βάρος τῶν Ἀμερικανῶν πολιτῶν, ἐπισημαίνονται ὡς κίνδυνοι χρήζοντες ἀμέσου ἀντιμετωπίσεως. Διὰ τοῦτο καὶ ζητοῦν τὴν αὐξήσιν τῆς δυνάμεως τοῦ προσωπικοῦ τῆς Μεταναστευτικῆς 'Υπηρεσίας: «Δῶσατέ μας τὰς πιστώσεις διὰ νὰ μισθώσωμεν χιλίους ἐπὶ πλέον ὑπαλλήλους καὶ ὑποσχόμεθα νὰ ἔχοδειψώμεν τὴν παράνομον ξένην ἐργασίαν, ηῆται στερεῖ τὸ 'Εθνος 5 δισεκατομμύ. δολαρίων ἐπησίως». Παραλήλως ὑποδεικνύουν τὴν λῆψιν σειρᾶς ὅλης αὐστηρῶν μέτρων πρὸς βελτίωσιν τῆς καταστάσεως. 'Η τροποποίησις τῶν διατάξεων περὶ χορηγήσεως ἀδειῶν ἐργασίας, ὁ χαρακτηρισμὸς τῆς μισθώσεως ἐργασίας λαθρομεταναστῶν ὡς «δομοπονδιακού» ἀδικήματος, ὁ περιορισμὸς τῆς παραμονῆς τῶν τουριστῶν, ἡ μερικὴ καὶ μόνον ἐν ἀνάγκῃ χρησιμοποίησις εἰς ἐργασίας τοῦ ἀλλοδαπῶν σπουδαστῶν καὶ ἀλλα τινὰ παρόμοια μέτρα θεωροῦνται ὅλως ἀναγκαῖα πρὸς περιστολὴν τῆς ἐπικινδύνων ἔξαπλουμένης λαθρομεταναστεύσεως.

Καὶ τὸ μὲν γενικὸν μεταναστευτικὸν θέμα τῆς Ἀμερικῆς δὲν εἶναι τοῦ ἀμέσου ἐνδιαφέροντός μας. Τὸ γεγονός, ὅμως, ὅτι μέγιστη σχετικῶς ποσοστὸν τῶν λαθρομεταναστῶν προέρχεται ἐκ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, συνιστᾶ ἐν πρόβλημα καθ' ἑαυτὸν ἐλληνικόν, πρόβλημα τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Εἰς μίαν πρόσφατον ἐπίσημον ἀμερικανικὴν στατιστικὴν τῆς τελευταίας ἀφορῶσαν μόνον εἰς τὸν λιμένα τῆς Φιλαδελφείας, ἀποδεικνύεται ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν Ἐλλήνων δραπτῶν ναυτικῶν, ἐδιπλασιάσθη τὸ 1968, ἐτριπλασιάσθη τὸ 1969 καὶ φαίνεται ὅτι θὰ τετραπλασιασθῇ τὸ 1970, ἀν κρίνωμεν ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς τῶν δύο πρώτων μηνῶν τοῦ ἔτους τούτου. 'Εξ ἀλλοῦ, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ναυτικῶν δραπτῶν κατὰ τὴν ὡς ἀνώ περίοδον, ἐνῷ τὸ 1963 τὸ ποσοστὸν τῶν Ἐλλήνων μόλις ἡγγιζε τὸ 18%, σήμερον ἐφθασε τὸ 30% μὲ τάσεις περαιτέρω ἀνόδου. 'Ακολουθοῦν, βεβαίως, κατὰ πόδας οἱ Κινέζοι καὶ ἔπονται οἱ τῶν ἀλλών χωρῶν.

Ἐχομεν κατ' ἐπανάληψιν γράψει διὰ τὸν κίνδυνον αὐτὸν. 'Εφ' δόσον ἡ σύλληψις τοῦ δραπτῶν εἶναι βεβαία, τὸ μόνον... κέρδος ἐκ τοῦ ἀπονενομένου διαβήματος, ὅπερ τοῦ ἀπομένει εἶναι ἡ καταχώρησις τοῦ δνόματός του εἰς τὸ «μπλάκ - λίστ», μεθ'

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"

ὅλων τῶν ἐντεῦθεν συνυπειῶν. Συγχρόνως ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, ἡ συνεχώς ὅγκουμένη καὶ ἔχουσα ἀνάγκην χιλιάδων νέων ἐργατικῶν χειρῶν, ἀντιμετωπίζει ἄνευ προηγουμένου διαρροὴν ἐκ τῆς ὅποιας δυσχερῶς θάσην.

Είναι άνωμφιστήτητον, ότι η αὐξησις τού ἀριθμού τῶν Ἑλλήνων δραπετῶν ὄφει- λεται εἰς τὴν γιγάντωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας πατρὸς. Ἐνευθὲν, η μεγάλη ἀναλογία τῶν ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν, ἀπί- να προσεγγίζουν εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λι- μένας καὶ ἔντευθεν τὸ πλήθος τῶν νέων ἀ- νειδικεύτων, ἀναύτων καὶ ἀμύητων, οἵτινες προσῆλθον καὶ προσέρχονται πρὸς τὸ ναυ- τικὸν ἑπτάγελμα. Μέ τὴν πρόθεισαν δραπε- τεύσεως ἀρχικῶς ὑπάρχουσαν εἴτε δημιουρ- γουμένην λόγῳ τῆς ἀδυναμίας ἔξοικισθεῖσας μὲ τὴν θάλασσαν, διαφέρουνται εἰς τὸν πρώ- τον λιμένα τοῦ ἀμερικανικοῦ παραδείσου, ἀγνοοῦντες τὰς συνεπείας. Καὶ τὰς ἐπίχει- ρα τῆς ἀγνοίας πληρώνουν οἱ ἴδιοι καὶ τὸ πλοῖον τῶν καὶ γενικώτερον ἡ Ναυτιλία μας. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀποτελεῖ πρω- ταρχικὸν καθῆκον ἡ ἐνημέρωσις ὅλου αὐτοῦ τοῦ πλήθους τῶν νέων τῆς ἑλληνικῆς ὑπαί- θρου, οἵτινες κατέρχονται πρὸς τὴν θάλασ- σαν, ἐπὶ τῶν κινδύνων καὶ τῶν εύθυνῶν τῆς λιποταξίας. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν καὶ αἱ σχολαὶ προπαιδεύσεως ὥθε προσέφερον καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἐν ἐπὶ πλέον πολύτι- μοι ἔργον. Τί ἄλλο νὰ προτείνωμεν;

И "ЕУРОПА-И.КН., НАУКА

Ἐπειδὴ ἔχομεν τηρῆσαι τοὺς ἀναγνώστας μας ἐνημέρους τοῦ ὑπὸ τῶν χωρῶν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος καὶ ιδίως τῆς Γαλλίας, συνεχῶς πρωθυμένους σχεδὸν ὑπαγγήλιας καὶ τοῦ τορμέως τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν εἰς τὴν Κοινήν Ἀγοράν, ἀξίζει ἡ ἐνημέρωσις ἐπὶ τῶν ἡμιεπισήμων ἀπόφευκεν, αἵτινες μετ' ιδιαιτέρας ἐμφάσεως προβάλλονται καὶ πάλιν ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ εἰδικοῦ ναδιλού τύπου.

Εις ειδικήν συνέντευξίν του πρὸς τὸ ἔγκριτον γολδίκιὸν περιοδικὸν «Ἐφημερίς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», ἀρμόδιος ἐκπρόσωπος τῆς Ἐπιτροπῆς Μεταφορῶν τῆς Ε.Ο.Κ., διεπύωσε τὴν ἀποφίν, ὅτι ἐφ' ὅσον αἱ χερσαῖαι μεταφοραὶ — δικαῖαι, σιδηροδρομικαὶ καὶ ἐσωτερικῶν ὑδάτων — ὑπάγονται ἀπό μακρῶν ἥδη εἰς τὴν κοινὴν πολιτικὴν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος, ἀρχίζει νὰ εἶναι παράλογος καὶ ἀντιφατικὴ ἡ διατήρησις ἐκτὸς αὐτῆς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, αἱ ὥποιαι, ἐν τούτοις, συνδέονται ἀμερότατα μὲ αὐτὰς εἰς τὴν ὅλην μεταφορικὴν διάρθρωσιν. Ἡ γνώμη αὕτη, συνάδουσα πρὸς ἔκεινην τόσον τῆς Οἰκονομικῆς Ἐπιτροπῆς, ὅσον καὶ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ Κοινοβουλίου, δὲν φάνεται, ἐν τούτοις υιοθετούμενή ἀκόμη ὑπὸ τῶν ἐπαγγελματικῶν ναυτιλιακῶν κύκλων καὶ τῶν κυβερνήσεων τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Τὴν βάσιν τῶν ἀντιρρήσεων συνιστᾷ τὸ ἐπιχείρημα, διτὴ ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ἐκτείνεται οὐσιωδῶς ἐκτὸς τῆς σφαίρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος καὶ ἔκτείνεται κυρίως πρὸς τὸν ὑπόλοιπον κόσμον τοῦ ἐξωτερικοῦ. Παρ' ὅλας τὰς ἀντιρρήσεις, πάντως, μία ειδικὴ ἐπιτροπὴ ἔξι ἐφοπλιστῶν τῶν ἔξι χωρῶν, συνεστήθη ἥδη, διὰ γὰρ χρησιμεύση τῆς ὧδη σύνδεσμος διὰ τὰς μετά τῆς Ε.Ο.Κ. διαπραγματεύσεις, συνεννόησεις καὶ σχεδιασμούς.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰς γενικάς γραμμάς μιᾶς κοινῆς εὐρωπαϊκῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ὁ ἕδιος ἐκπρόσωπος διέστειλε σαφῶς μεταξὺ ἑσωτερικῆς καὶ ἑξωτερικῆς τοιαύτης. Ή πρώτη περιορίζομέν εἰς τούς κόλπους τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος θὰ συνέβαινεν ἀποτελεσματικός εἰς τὴν ἑξομάλυνσιν τῶν ἀντιθέσεων καὶ τὴν ἔξιστροπότησιν τῶν συνθηκῶν ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν χωρῶν - μελῶν εἰς θέματα ώς αἱ φρεσκοπλοΐ-

καὶ μεταφοράς, τὰ λιμενικά δίκαιωματα καὶ υπεράνω ὅλων αἱ κατὰ χώρας διαφοραὶ τοῦ καθεστώτος χρηματοδότησεως καὶ ἐπιβαρύνσεως τῆς Ναυτιλίας. «Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν ἔξωτερικήν πολιτικήν, ἡ ἀσκησης αὐτῆς θὰ ἡτο ἀναιφιδόλως δυσχερεστέρα καὶ θ' ἀπέβλεπεν νὰ καταστήσῃ τὸν «έωρωπαῖκον» ἐμπορικὸν στόλον ὃσον γίνεται ἀνταγωνιστικῶτερον εἰς τὸ πεδίον τῆς παγκοσμίου ναυτικῆς ἀγροᾶς. Μέχρι τότε, πάντως, μέχρις ὃτου δηλαδή ὠριμάσθη ἡ ἵδεα τῆς κοινῆς πολιτικῆς, ἡ συγκέντρωσις τῆς δραστηριότητος εἰς τὴν ἐπίλυσιν μερικῶν εἰδικῶτέρων προβλημάτων θεωρεῖται ἀναγκαῖα, μεταξὺ δὲ τούτων τὸ πρόβλημα τῆς διακρίσεως τῶν σημαιῶν ἔχει τὴν ὑψηλοτέραν προτεραιότητα.

Είναι φανερόν, ότι ύπαγωγή της Ναυτιλίας είς τὴν Κοινὴν Ἀγοράν, παρ' ἡς ρητῶς τὴν ἔξαριτη ή Συνθῆκη τῆς Ρώμης, ἔχει καταστή ἐμμονος ιδέα διὰ τοὺς Γάλλους. Είναι ἐν προκειμένῳ χαρακτηριστικὴ ἡ ἀποψίς, ὅτι ἐνῷ ἡ εἰσόδος τῆς Ἀγγλίας κρίνεται ἀναγκαῖα καὶ ἐπιθυμητὴ διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς κοινῆς πολιτικῆς, ἡ ἐν τοῦ λόγου τούτου καθυστέρησις κρίνεται ἀπαράδεκτος. "Ετι δὲ πλέον χαρακτηριστικὴ είναι ἡ ἐπιγραμματικὴ ἔκφρασις σημαίνοντος Γάλλου ἐφοπλιστοῦ, τούςαντος εἰς ἐπίσημον ἐδόκλωσιν, ὅτι "τὸ πραγματικὸν συμφέρον τῆς γαλλικῆς Ναυτιλίας είναι νά καταστῇ βαθμιαίων εὐρωπαϊκή".

Παραβλέπεται οώμως τὸ γεγονός, ότι ἐκτός τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς θὰ παρέμενον, ἀν ποτὲ ἀπεφασίζετο, ἡ σύντασις τῆς «Εὐρωπαϊκῆς» Ναυτιλίας, ἡ ἀγγλική, ἡ νορβηγική καὶ ἡ Ἑλληνική Ναυτιλία, αἱ πράται τοῦ κόσμου. Πού, λοιπόν, ἡ «Εὐρωπαϊκή Ναυτιλία» καὶ πώς θὰ ἀσκηθῇ ἡ ἐπ' αὐτῆς κοινὴ πολιτική;

ΣΥΝΝΟΜΟΣ Η ΕΝΕΡΓΕΙΑ;

'Απαγόρευσις ἀπόπλου ὑπὸ τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων εἰς Ἑλληνικὸν φορτηγὸν προεκάλεσε τὴν ὑποβολὴν εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Πατριάλις εὐλόγου σχετικοῦ ἐρωτήματος ἐνδιαφερομένου πλοιοκτήτου. Αναγνένει οὗτος τὴν ἐνδεικνυομένην ἀπάντησιν. Τὰ περιστατικά, ἀτινα ἡγαγον τὴν Ε.Ε.Π. εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀπαγόρευσιν, ἔλασθον χώραν ὡς ἀκολούθως:

Προσφάτως έλληνικὸν φορτηγόν, ἐκτελοῦν τακτικὰς γραμμαὶς μεταξὺ ἑλληνικῶν

ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ
ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

For your Agency in Northern Germany, for an expert attention to all your problems and everything concerning shipping, consult the "Greek Shipping Company".

Cables to all offices: "KYKLADES"

ΑΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ = Teleph. 24 28 75 /76 - 44 39 477

Head office: 3000 Hamburg 1, Steinstraße 8, Telefon 24 28 75 / 76

Hamburg 1, Steinweg 6, FR
Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at:

Branch Offices at:

| | | | | |
|---------------------|---------------------|---------------|-------------------|-----------------|
| 2800 Bremen, | Am Wall 128/134 | P.O.Box 23, | Teleph: 3 16 71, | Telex: 02 44375 |
| 2850 Bremerhaven, | Columbusbahnhof 11, | P.O.Box 2187, | Teleph: 4 54 13/4 | |
| 2880 Brake, | Am Pier, | P.O.Box 66, | Teleph: 33 50 | |
| 2970 Emden, | Neptunstrasse 15, | | Teleph: 2 50 61, | Telex: 027 804 |
| 2940 Wilhelmshaven, | Rheinstrasse 37, | | Teleph: 2 64 04, | Telex: 02 5327 |

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog
Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger
Telegr. Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex : 02 92832

είναι νόμως έπιτρεπτὸν νὰ ἀμφισθῆτῃ τὴν ἐγκυρότητα τῶν ἐν λόγῳ πιστοποιητικῶν καὶ νὰ ζητῇ διὰ τοῦ ἀρμοδίου ὄργάνου του τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ἀπόπλου;

Τὰ ἀνωτέρω ἐτέθησαν ὑπ' ὅψιν τοῦ 'Υπουργείου διὰ τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν, ἐτῆς ἀπαντήσεως, ὅμως, ήτις θὰ δοθῇ, θὰ δύναται νὰ ἐπιλύωνται καὶ ἄλλαι συναφεῖς περιπτώσεις.

ΕΝΔΟΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Οι Ἰταλοὶ κερδίζουν διὰ τῶν πλοίων κοντέινερς τὴν ἐνδομεσογειακὴν μεταφορικὴν κίνησιν. Πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν ἀπὸ τοὺς λιμένας Τεργέστης - Βενετίας καὶ τῆς Γένοβας συνιστοῦν τακτικὰ γραμμὰς μὲ τὰ κατάλληλα πλοία. Παραλαμβάνουν τὰ κοντέινερς, τὰ συγκεντρούμενα ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸν τῆς Εὐρώπης διὰ μεσογειακούς προορισμούς, ἐξυπηρετούν δὲ τὸ παραλήλου τὰς μεταφορτώσεις κοντέινερς ἀπὸ τὰ μεγάλα πλοῖα τῶν ὑπεραστατικῶν γραμμῶν, τὰ προσεγγίζοντα εἰς τὸν λιμένα τῆς Γένοβας. Καὶ ἡ κίνησις αὐτὴ θὰ βασίνη αὐξανομένη μὲ ἀνάλογον πύκνωσιν τῶν δρομολογίων.

Πρὸς τὸ παρόν, ἡ ίδική μας Ναυτιλία — πλὴν τῶν μίνι μπάλκ - κάρριερς εἰς ἄλλους τομεῖς ἀπασχολούμενον — δὲν διαθέτει πλοῖα, μὲ χώρους, διὰ κοντέινερς. Εἰς τὴν Μεσόγειον, ιδιαιτέρως, ἡ ἀπουσία μας εἶναι καθαυτὸ ἐπιζημία, ὅχι μόνον διὰ τὰ ἔπι μέρους ναυτιλιακού συμφέροντα, ἀλλὰ διὰ τὰ γενικώτερα τῆς Οικονομίας μας. Θὰ καταντήσῃ νὰ πληρώνωμεν ναῦλους καὶ δαπάνας μεταφορτώσεως εἰς ξένους λιμένας καὶ εἰς ξένα πλοῖα διὰ τὰ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς φορτία μας, τὰ ὄποια, ἀλλως θὰ μετεφέροντο ὅπ' εὐθείας ἐδῶ.

Ἡ Μεσογειακή, ἀτυχῶς, Ναυτιλία μας, μαστιζομένη ἀπὸ τὴν Ἑλλειψιν κεφαλαίων καὶ πλοίων συγχρονισμένων, τελεῖ ὑπὸ κατάστασιν μονίμου πλέον καθυστερήσεως. Κίνητρα διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ τὸν ἔκσυγχρονισμὸν τῆς δὲν ὑφίστανται. "Ολαὶ αἱ προσπάθειαι καθιερώσεως τακτικῶν γραμμῶν ἐνδομεσογειακῶν — ἔχομεν ὑπ'"

ψιν μας τὰς τελευταίως καταβληθείσας — ἡ καὶ ἔξεργέσεως τῶν μέσων ἀνασένεσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ ὀπέτευχον. Θάττον, ἡ βράδιον, ἡ ἀσκουμένη πολιτικὴ τῆς διακρίσεως σημαίας ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλάκων καὶ ἀπὸ τὰς λοιπὰς τῆς νοτιοανατολικῆς Μεσογείου, θὰ ὑποχρεώσῃ τὸ ἐλληνικὸν μεσογειακὸν νὰ ἀποσυρθῇ. Δὲν εἶναι συναγωνιστικόν. Τὸ μὲν παρόλικον θὰ διολυθῇ, τὸ δὲ διαβέτον περιθώριον χρόνου ἐκμεταλλεύετος, θὰ στραφῇ πρὸς ἄλλους τομεῖς, δυναμένους νὰ παράσχουν τὴν ἀπασχόλησιν. Περὶ πλοίων κοντέινερς ἡ ἄλλων νεωτέρου τύπου σκαφῶν, οὐδὲ λόγος, ἀτυχῶς, νὰ γίνεται. Λείπουν διὰ σχετικῆς τινα ἀπὸ μέρους μας προσπάθειαν αἱ προϋποθέσεις.

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

'Ικανοποιητικὴ ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἡ δημοσιευθείσα, εἰς τὸ προγόνουμενον τεῦχός μας, ἀπάντησις τοῦ κ. Ιω. Χολέδα, εἰς ὅσα διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ πράγματα ἔγραψαμεν.

'Αναγνωρίζει ὁ κ. Υπουργὸς τὴν ἀκαταλληλότητα τῶν ἐν πληθωρισμῷ, ἔστω, προσφερομένων διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας πλοίων. 'Αναγνωρίζει ὁκόμη τὴν ἀνεπάρκη ἡδὴ ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς μεγαλονήσου, χωρὶς ὅμως νὰ ἀναγέρεται εἰς τὸ αὐτὸν πρόδημα καὶ διὰ τὰ Δωδεκάνησα. 'Η ἀνεπάρκεια κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ὑφίσταται καὶ ἔκει.

Στηρίζει πάντως τὰς ἐλπίδας του δ. κ. Χολέδας διὰ τῶν συμπλήρωσιν τῶν κενῶν εἰς τὴν ἀναπτυσσομένην ἡδὴ ναυπηγικήν δραστηριότητα περὶ τὰ ἐπιβατηγά - ὀχηματαγωγά, παραβλέπων τὸ γεγονός, ὅτι κονέν ἐκ τῶν ὑπὸ παραγγελίαν δὲν προορίζεται διὰ τὰς κυρίας γραμμὰς τῆς Κρήτης, τῆς Δωδεκανήσου καὶ τῆς Κερκύρας. Πρόκειται περὶ σκαφῶν μικροτέρων διαστάσεων, μικροτέρων δὲ καὶ ταχύτητος ἔκεινων ποὺ ἀπαιτούνται διὰ τὴν ἀνετον ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐν λόγῳ γραμμῶν.

'Ἐπαναλαμβάνομεν: Χρειάζομεθα δύο ἡ τρία μεγάλα καὶ ταχέα ἐπιβατηγά, ἵνα μετὰ τῶν ναυπηγουμένων καὶ τῶν ὑπὸ παραγγελίων ἐπιτύχωμεν τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ

ἀκτοπλοιούντος ἐπιβατηγοῦ μας στόλου. 'Ας μὴ λησμονῆται, ὅτι τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον ὁσμέραις αὐξάνει καὶ αἱ μεταφοραὶ διευρύνονται. 'Η ταχύτης εἶναι ἀναγκαῖα.

"Αλλοὶ τὸ ζήτημα τῆς ἐξυπηρετήσεως τῶν σων κεφαλαίων μέλλουν νὰ ἐπενδύθουν διὰ τὴν πρόσκτητον ὅλων σύντονων τῶν σκαφῶν. Τὸ ισχύον ναυλόγιον εἶναι χαμηλὸν καὶ αἱ δαπάναι κινήσεως βαίνουν τὴν ἀνιούσαν.

* * *

'Οχηματαγωγὸν τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ — κατόπιν ἐντολῆς τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, ἐνημερωθέντος σχετικῶς ὑπὸ τοῦ ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως καὶ ὑπουργοῦ τῶν Εσωτερικῶν κ. Στυλ. Παττακοῦ — ἐπλευσεὶς τὸν λιμένα τοῦ 'Ηρακλείου, ὃπου παρέλαβε ὅλα τ' ἀναμένοντα ἔκει φορτγά αὐτοκίνητα. 'Η ἐνέργεια ἀπέβλεπε εἰς τὴν ταχείαν διακίνησιν πρὸς Πειραιᾶ τοῦ φορτίου των, ποὺ ἀπετελεῖτο ἀπὸ πρώιμα κηπευτικά, καὶ ἐκινύνευε νὰ καταστραφῇ. Παραλήλως ὁ κ. Παττακός, συνέστησε τὴν λῆψιν μέτρων διὰ τὴν πύκνωσιν τῶν δρομολογίων τῶν ὄχηματαγωγῶν πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς Κρήτης.

METRON ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΤΙΚΟΝ

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς καθόδου τελευταίως εἰς τὸν Πειραιᾶ ἐντεταλμένων ὑπαλλήλων τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος ἐνέργοντων ἐκ μέρους τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς, καὶ ἐπιφορτισμένων προφανῶς μὲ τὸν ἐλεγχον τοῦ ἐκείνων καὶ χορηγεῖσαι πιστοδοτήσεις ἡναλώθησαν διὰ τὸν σκοπὸν δι' ὃν παρεχωρήθησαν πλοιοκτήτης ἔθεσε τὸ ἐρώτημα, διατί δὲν εἶναι αἱ ἐμπορικαὶ Τράπεζαι παγίως ἔξουσιοδητημέναι νὰ χορηγοῦν ἔγγυητικὰς ἐπιστολὰς διὰ τὰς ἀκαπτούσσες ἀνάγκας τοῦ πλοίου, εἰς τὸ ἐξωτερικόν.

'Ανεφέρθη συγκεκριμένως τὸ παραδείγμα πλοίου, τὸ ὅποιον ἐρρύπανε τὴν θάλασσαν ἐντὸς ξένου λιμένος. Αἱ ἔκει ἀρκαὶ, ἀκολουθῶσσαι τὴν νόμιμον διαδικασίαν, ἀπαγορεύουσαι συνήθως τὸν ἀπόπλου τοῦ σκάφους, ἐάν τοῦ δὲν καταβάλει τὴν ἐκτιμηθεῖσαν ἀποζημίωσιν. Τὸ πλέον εὐχερές θὰ ἦτο ὅπως ἡ ἔδω Τράπεζα χορηγήσῃ ἔγγυητικήν ἐπιστολήν, τὸ ποσόν τῆς ὅποιας θὰ ἀφαιρεῖτο ἀπὸ τὸν εἰς συνάλλαγμα ἔξωλογιστικὸν λο-

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

GENERAL AGENTS FOR :

CABLES :

MEANDROS

MINOTAUROS

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

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΜΕΓΑ ΤΟ ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝ ΕΡΓΟΝ
ΠΟΛΛΑ ΑΠΟΜΕΝΟΥΝ

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΚΑΙ Η ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΙΣΦΟΡΑ

ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ Η ΑΝΑΓΚΗ ΤΗΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

γαρισσμὸν τοῦ πλοιοκτήτου. Θὰ διειδάζετο αὐτὴ, μέσω τοῦ τελές εἰς τὰς ἔξεις ἀρχὰς καὶ θὰ ἐπετρέπετο ὁ ἄμεσος ἀπόπλους τοῦ σκάφους. Τοῦτο ὅμως δὲν συμβαίνει, ἐν τῇ πρᾶξῃ. Αἱ Τράπεζαι, μὴ ούσαι παγίως ἔξουσιοθημέναι, δὲν χορηγοῦν ἔγγυητικάς ἐπιστολάς, σκευεῖς εἰδικῆς ἐγκρίσεως τῆς Ν.Ε., ὃ δὲ πλοιοκτήτης διὰ νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ἔγγυητικὴν ὀφείλει νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν γραφειοκρατικὴν διαδικασίαν, ὅποτε θὰ παρέλθουν πολλαὶ ἡμέραι. Εὐλογοὶ αἱ ζημίαι ἐκ τῆς καθυστέρησεως, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται καὶ φυλάκισις τοῦ πλοιάρχου εἰς ἔνιους λιμένας μέχρι χορηγήσεως τῆς ἔγγυητος.

τού σκάφους δέν είναι ξένη καὶ πρός εἰσ-
πρακτικούς δικαιωμάτων σκοπούς; Τί θὰ
πρέπει νὰ ύποθέσουμεν όταν τὸ βρετανικὸν
μέτρον ἀφορᾷ εἰς μόνα τὰ ἔρχομενα ὑπὸ^{τὴν Κυανολευκὸν πλοια;} Εἶναι ἀδύνατον νὰ
πιστεύῃ της εἰς μίαν τόσον κατάφωρον
δυσμενῆ μεταχείρισιν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυ-
τιλίας.

'Οπωσδήποτε θὰ ἐπεδύμουν οἱ ἐνδιαφερό-
μενοι "Ελληνες ἐφοπλισταὶ νὰ πληροφορη-
θοῦν ἀπὸ τὰ 'Αγγλικὸν Νησογύμνονα εἰς
ποιάς ἐνεργείας πρόδει διὰ τὴν ματαίωσιν
τοῦ — ἀν μὴ τί ἄλλο — ἀψυχολογῆτον μέ-
τρου τῶν βρετανικῶν ἀρχῶν. 'Η σιωπὴ του
εὐλόγως θὰ δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς συνενο-
χῆ, ὑπόθεσις, ἡ οποία ἔχει ἀλλησεύη, δὲν εἴ-
ναι δυνατὸν παρὰ νὰ ἐπιφέρεσση τὴν πολυ-
πληθῆ πελατείαν τοῦ Λόδου'ς Ρέτζιστερ καὶ
περισσότερον τοὺς "Ελληνας, ἔαν τὸ μέτρον
στρέφεται κατὰ τῆς 'Εθνικῆς μας Ναυτι-
λίας.

ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ

Τὸ γεγονός τῆς συνεχῶς ὑποχωρούσης
θαλασσίας ἐπιβατικῆς κινήσεως ἔξι αἰτίας
τοῦ ἀεροπορικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ἔχει ὀδηγή-
σει τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς ὑπερωκεανοῦ ναυ-
τιλίας εἰς ἀναζήτησιν διεξόδων καὶ λύσεων
κερδοφόρων, σίτινες τείνουν νὰ τοὺς ἀπο-
μακρύνουν ὅμως ἀπὸ τὴν γνωστήν μας καὶ
πατροπαράδοτον ἐπιχειρηματικὴν δραστη-
ριότητα.

'Απὸ τὸν παράδειγμα ἡ πασίγνωστος
«Φρέντς - Λάιν». "Εχουσα εἰς τὸ ιστορικὸν
ἐνεργητικὸν τῆς πλοΐα καυχήματα, ὡς τὸ
«Νορμανδία», τὸ «Λιμπερτέ», τὸ «Πλ - ντε
- Φράνξ» καὶ τὸ «Φράνξ», δὲν διστάξει σή-
μερον νὰ τραπῇ πρὸς ἄλλας πεζωτέρας ἀ-
πασχόλησεις ἡ νὰ μετατρέψῃ τὰς ὑπὸ τῶν
ὑπερωκεανῶν τῆς παρεχομένας ὑπηρεσίας,
ἀπὸ ὑπηρεσίας θαλασσίας μεταφορᾶς εἰς ὑ-
πηρεσίας θαλασσίας φυσαγγίας. Εἶναι βέ-
βαιον, δηλούν οἱ ὄμροδοι ἐκπρόσωποι τῆς,
ὅτι μὲ τὰ «Τζέτ 747» ἡ διάρος μεταφο-
ρᾶς ἐπιβατῶν ὑπὲρ τὸν 'Ατλαντικόν, ἔξοντω-
τικὴ ἥδη διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν πλοῖον, θ' αὐ-
ξηθῇ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος τουλάχιστον κα-
τὰ 55%, μὴ καταλείπουσα περιβωρία συνα-
γωνισμοῦ εἰς τὰ ὑπερωκεάνια σκάφη. 'Ενώ-
πιον τοῦ δεδομένου τούτου, τὸ νὰ ἔχῃς εἰς
χείρας σου ἓνα ἐπιβατηγὸν γραμμῆς ἀξίας
80 ἑκατομ. δολαρίων, σόσον στοιχίζει τὸ
«Φράνξ», δὲν πρέπει νὰ γεννᾶ σκέψεις ἀπελ-

ται ὅχι μόνον πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν
τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ κυρίως λόγῳ τῶν ὑ-
ξημένων ἀπαιτήσεων εἰς ποιοτικὴν κατάρτι-
σιν στελεχῶν τῶν πλοίων.

Δὲν είναι μακράν τὸ διάστημα τὸ ὁποῖον
μᾶς χωρίζει ἀπὸ τὴν ἡμέραν, κατὰ τὴν ὁ-
ποίαν τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα θὰ ἐπανδρώνω-
νται διὰ προσωπικοῦ ὑψηλῆς παγγελματικῆς
καταρτίσεως. Συγκλίνουν αἱ προβλέψεις ὅ-
τι τὰ μελλοντικὰ πληρώματα θὰ συνθέτουν
ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀνώτερα στελέχη — ἀξιωμα-
τικοὶ — μὲν ἡγιεμένην ἐπιστὴ μονι-
κὴν καὶ ναυτικὴν εἰδίκευσιν, ἀφ' ἐτέρου δὲ ἐκ τωντέρων πληρωμάτων
γενινὴς ἀπασχολήσεως, δηλαδὴ ναυτικῶν δυναμένων νὰ παράσχουν τὰς βοη-
θητικὰς ὑπηρεσίας των εἰς δόλους τοὺς το-
μεῖς τῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίας.

Τοιουτοπότως προβάλλεται αὐτομάτως
τὸ ἀναγκαῖον συμπέρασμα, ὅτι ἡ Δημοσία
Ναυτικὴ 'Ἐκπαίδευσις εἶναι ἡ μόνη πηγή,
ἐκ τῆς οποίας ἡ Ναυτιλία τοῦ μελλοντος
θὰ ἀντλήσῃ τὸ — εἰς ἐπίλεκτα, πλέον, στε-
λέχη — πρωσπικὸν τῶν πλοίων. Διὰ νὰ
πραγματοποιηθῇ δὲ τούτο είναι προφανές
ὅτι θὰ χρειασθῇ νὰ συνταχθῇ ἀπὸ τούδε ὁ
προγραμματισμὸς ἐκείνος, ποὺ θὰ ὀδηγήσῃ
τὴν Ναυτικὴν 'Ἐκπαίδευσιν νὰ καλύψῃ τὰς
διάνοιας τῆς Ναυτιλίας διὰ τῶν καταλλη-
λῶν ἀνωτέρων στελεχῶν, τῶν ἀξιωματικῶν
καταστρώματος καὶ μηχανῆς.

πισίας, ἀλλὰ ἀντιθέτως μίαν αἰσιόδοξην νέαν
ἐπιχειρηματικὴν φιλοσοφίαν. 'Η δὲ φιλοσο-
φία αὕτη ἔγκειται εἰς τὸ νὰ πάρωμεν ἀπό-
φασιν ὅτι δὲν συναγωνίζομεθα πλέον τὰς
ἀεροπορικὰς γραμμάς, ἀλλὰ διαφοροποιού-
μεν αὐτὸν τούτον τὸν σκοπὸν τοῦ ταξιδίου.
Δὲν προσφέρομεν ἀπλῶς μίαν μεταφορὰν εἰς
ἔνα οἰονδήποτε θρυλικὸν τόπον παραθερισμοῦ
τῆς Εύρωπης ἡ τῆς Καραϊβικῆς, ἀλλὰ προσ-
φέρομεν ἔνα παραθερισμὸν εἰς τὴν θάλασ-
σαν, ὑπὸ τὰς ἑστούς θρυλικὰς ἀνέσεις ἐνὸς
πολυτελούς ὑπερωκεανοῦ, μακράν τῆς ἀγ-
χώδους σημερινῆς ζωῆς τῶν πόλεων, μακράν
τοῦ θορύβου, τῆς τροχαίας συμφορήσεως
καὶ τῶν καυσαρείων. 'Αναλογος πρὸς τὴν φι-
λοσοφίαν αὕτην ὑπῆρξεν καὶ ἡ χρηματοποίη-
σις τοῦ «Φράνξ» κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη.
Ἀπὸ τὰς 20 μόνον ἡμέρας καθ' ἄς διετέ-
θη διάρκειας τοῦ Λόδου'ς 1962, ἔφθασε τὰς
53 τὸ 1964, τὰς 67 τὸ 1965 καὶ τὰς 134 τὸ
1969. Τὸ 1968 παρέλασε τοὺς ἐμπορι-
κοὺς ἀντιπροσώπους τῆς 'Εταιρίας ἐλαστι-
κῶν «Μισελένου» μὲ τὰς συζύγους τῶν εἰς
μίαν ἐδρομῆν - συνέδριον, ἥτις ἐσημείωσε
τοσαύτην ἐπιτυχίαν ὥστε ἐπανείθη τὸ ἐ-
πόμενον ἔτος. 'Εφέτος τὸ πλοῖον ἀπέπλευσε
τὴν 11ην Φεβρουαρίου διὰ μίαν πρώτην πε-
ριήγησην 33 ἡμέρων εἰς Ν. Αμερικὴν καὶ
Εύρωπην, ἥδη δὲ προγραμματίζεται διὰ τὸ
1972 ὁ γύρος τοῦ κόσμου εἰς 3 μῆνας.

Παρὰ τὴν ἐντατικὴν αὐτὴν δραστηριότη-
τα εἰς τὸν τομέα τῶν κρουαζιερῶν, ἡ Φρέντς -
Λάιν πιστεύουσα εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἀνανε-
ώσεως καὶ τῆς διαφοροποίησεως, ἐπεδόθη
προσφάτως καὶ εἰς ἑνοδοχειακάς ἐπιχει-
ρήσεις εἰς Κορσικὴν καὶ Γαλλικάς "Αλπεῖς
καθὼς καὶ εἰς τὴν μᾶλλον πρωτότοπον ἐπι-
χείρησην τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν γαρίδων
τοῦ 'Ατλαντικοῦ. 'Υπογράφασα συμβόλαιον
μὲ 'Ιάπωνας εἰδικούς προτίθεται νὰ προθῇ
ἀμέσως εἰς ἑγκαταστάσεις καλλιεργείας γα-
ρίδων εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βρετανῆς. Εἶναι
παράδοξον, λέγουν οἱ ὄμροδοι, ὅτι τὸ μι-
κρὸν τούτο μαλακόστρακον ἀποτελεῖ τὴν ἀ-
πάντησην μας εἰς τὰς ἱπτάμενα μεγαθήρια,
ἄλλ' δυσον καὶ ἀν φαίνεται ἀπίστευτον, ἡ
ἐκμεταλλεύσις τῶν γαρίδων θαλάσσης εἶναι
σήμερον πολὺ περισσότερον ἐπικερδῆς ἀπὸ
τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπιβατῶν τοῦ ωκεα-
νού.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

'Εδήλωσεν ὁ κ. Γκίπσον τῆς 'Αμερικανι-
κῆς Μαριτάιμ 'Αντιμινιστρέσιον: «Θέλω νὰ
έξαρκισθω, διατὶ τόσοι καὶ τόσοι 'Αμερι-
κανοὶ φορτωταὶ ἐπιπλόνως ὑποστηρίζουν τὸ
ξένον φορτηγὸν γραμμῆς, ἀλλὰ καὶ τὰς ἀμερι-
κανικὰ σκάφα προσφέρονται μὲ τὸ οὐτὸν
γαύλων καὶ ἀνάλογον δίκτυον δρομολογίων».

Εἰς τὴν 'Αγγλίαν, ἐξ ἄλλου, τὸ 'Εθνικὸν
Γραφείον Οἰκονομικῆς 'Αναπτύξεως παρο-
τύνει διάρκειας τοῦ τούς "Αγγλους
φορτωτάς, δηλαδὴ προτιμούν τὰς ὑπὸ βρεταν-
ικὴν σημαίαν φορτηγά πλοῖα. 'Η Ἑγκύλιος
καταλήγει μὲ τὰς συστάσεις διὰ τὴν βελ-
τιώσιν τῆς συναγωνιστικότητος τοῦ ἀγ-

γλικοῦ πλοίου πρὸς τὸ καλὸν τῆς ὅλης 'Ε-
θνικῆς Οἰκονομίας.

'Αναφέρομεθα εἰς τὰς ἀνωτέρα προσφά-
τους ἐνεργείας ὑπευθύνων διὰ τὴν Ναυτι-
λίαν παραγόντων εἰς χώρας πλουσίας καὶ
μεγάλας, ὅπως η 'Αμερικὴ καὶ ἡ 'Αγγλία,
διὰ τὴν ὑποστηρίξιν τοῦ ἔθνους των πλοίων,
ΐνα ἐπανέλθωμεν εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς, εἰς
τὴν ἐπιχειρημένην διείσδυσιν τῶν πλοίων
χωρῶν τοῦ κομμουνιστικοῦ μπλὸκ —
συγκεκριμένως τῆς Βουλγαρίας καὶ τῆς 'Α-
νατολικῆς Γερμανίας — εἰς τὴν ἔθνηκήν ἡ-
μῶν μεταφορικήν κίνησιν, παραγωγικήν
του τοῦ ἀλληλικού φορτηγού γραμμῆς.

'Αξιοπρόσεκτον τὸ θέμα. 'Υφασμάτων
εἰλικρίστης, ἔξι ἐν συνόλῳ, ἀποτελούν τὸ
πλοίο μηχανῆς εἰς τὰ φρήντομ. Περι-
ωρισμένος καὶ ὁ χώρος τοῦ μηχανοστασίου,
ἀφοῦ τὸ πρωστήριον σύστημα Πήλστικ
είναι μικρών διαστάσεων.

Εἰς καὶ μόνος ὁ ἐκτελῶν φυλακὴν μηχα-
νικὸς εἰς τὸν θάλασσαν τῆς παρακολουθήσεως
τῶν πολλῶν καὶ διαφόρων ἐνδεικτῶν.
'Ηρεμία ἀπόλυτος ἐπικρατεῖ. Λείπουν αἱ
συζητήσεις τῶν πολλῶν τῆς φυλακῆς καὶ αἱ
στεντορείς τῆς φωνῆς διαταγαὶ τοῦ μηχανι-
κοῦ. 'Ανία καταδιμάνει τὸν μηχανικὸν τῆς
τετραώρου φυλακῆς. Μονότονον τὸ ἔργον
του.

Καὶ προϊόντος τοῦ χρόνου, στοὺς θὰ φά-
σουμεν εἰς τὸν πλήρη τοῦ σκάφους αὐτομα-
τισμόν, θὰ περιορισθῇ κατὰ πολὺ, θέλομεν
νὰ εἴπωμεν διὰ τὰς ἑξαλειφθῆ τελείωσις η ἐπὶ^{τὸν πλοίον τὸν ἀναπτυσσόμενόν} δραστηριότης
τῶν ἐπιβανώντων ναυτικῶν. 'Ομως, μη
μίαν τῶν στοιχείων τῆς φύσεως θὰ τοὺς δια-
τηρῇ ἐν ἐγρηγόρσει, θὰ τοὺς ὑπενθυμίζῃ δι-
τι καμμία ἀνθρωπίνη δύναμις δὲν ἡμπορεῖ
νὰ τὴν δομάσῃ. Τὸ ποντοπλοεῖν θὰ ἐνέχῃ
πάντοτε τὸ στοιχεῖον τῆς περιπτείας, τῆς
ὅχι ἀκινδύνου.

Η ΑΥΡΙΟΝ

Πλοῖα κοντεῖνερς ἀτομοκίνητα, μὲ ταχύ-
τητα 60 μιλίων. 'Οκεανοπόροι φορτηγίδες
μέχρις 60 χιλ. τόννων, ρυμουλκούμενα ἀπὸ
ρυμουλκὰ δυνάμεων ἀνατέρας τῶν 10 χιλ.
Ἴππων. Πλοῖα αὐτοματοποιημένα, μὲ πλή-
ρωμα δέκα μόνον προσώπων. Πλοῖα, τέλος,
τηλεκατευθύνομενα, ἐν νησοπομπῇ, πλέοντα
ἀνεπάνδρωτα, συνοδεία σκάφους ἐπινόρω-
μενού, κατευθύνοντος τὰ λοιπὰ καὶ ἐπο-
πτεύοντος εἰς τὰ της κινήσεως των. Εἶναι
αἱ ἐπιδιώξεις τῆς αὔριον.

Δὲν πρόκειται περὶ δραματισμῶν, ἀλλὰ

"CATALINA" LTD ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ : ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

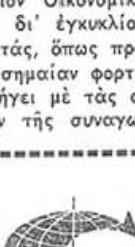
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η πεῖρα μας θὰ σᾶς ἐξυπηρετήσῃ διὰ ταχείαν
καὶ οἰκονομικὴν ἀποστολήν.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 - ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ



θετικών της νεωτέρας τεχνολογίας κατακτήσεων, την έφαρμογήν των όποιων, πιθανόν, έντος της έρχομένης 25ετίας να ίδωμεν πραγματοποιουμένην. Οι τεχνικοί «έχουν ύπ» σφιν των συγκεκριμένας μελέτας έπι τών άνωτέρω. Δυνατάς τάς πιστεύουν.

Η ανάγκη, φέρ' είπειν, τού διὰ πυρηνικής, ένεργειας πρωσθυμένου έμπορικου σκάφους ύποδεικνύεται ως ή μόνη λύσης τῆς έπιπτεύξεως μεγαλυτέρας έκμεταλλευσίμου τοχύτητος διὰ τὰ παντός είδους φορτηγά, τὰ μεταφέροντα πρώτας ψλας καὶ τὰ πλοϊα γραμμῆς. Μὲ τὰ γνωστὰ συμβατικά πρωστήρια συστήματα ἡ μεγαλυτέρα ταχύτης τῶν 15 - 17 μιλίων είναι λίαν δαπανηρά. Ο διπλασιασμός της πρωσπατεί ιπποδύναμιν όκταπλασίαν καὶ τὸ μηχανοστάσιον, ώς γνωστόν, είναι τὸ περισσότερον δαπανῶν μέρος ἐνὸς σκάφους.

Ἡ ἐπιδιωκομένη αὐξησις τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων κοντέινερς ἀναποτέρεπτως θὰ μᾶς φέρῃ εἰς τὴν πυρηνικήν ἐνέργειαν. Ἡ ταχύτης τῶν 60 μιλίων — παρηγγέλθησαν τῶν 33 — προϋποθέτει μηχανήν τῶν υφισταμένων συστημάτων τεραστίων διαστάσεων καὶ ἀναλογίους δεκασύμονας καυσίμου. Τὸ μέγεθος τοῦ πλοίου θὰ αὐξηθῇ ὑπερμέτρως, προκειμένου νὰ ἔξασφαλισθῇ καὶ ἡ μεταφορικὴ ἱκανότης τοῦ πλοίου, εἰς οἷς ἔκτασιν θὰ ἐπευγχάνετο αὕτη μὲ πρωστήριον σύστημα ἐκ τῶν κρατούντων.

Οι σημερινοί, ἄλλως τε, ἀντιδροστήρες κρίνονται κατόλληλοι καὶ ἀποδοτικοὶ δι' ἐμπορικά σκάφη. Ἀπρηχαιωμένος θεωρεῖται πλέον ὁ τοῦ «Σαβάννα».

Τὸν δεξαμενοπλοίων, τέλος, τῶν 500 καὶ 750 χιλιάδων τόνων τὰ σχέδια ἐμελετήθησαν ἥδη ἀπὸ τοὺς νηργώματας. Ο οικονομικὸς παράγων ἀποτελεῖ ἥδη ἀντικείμενον συζήτησεων. Προπαρεσκευασμένοι είναι οἱ Ἰάπωνες διὰ τὴν κατασκευήν των. Μετὰ μίαν δεκαετίαν δυνατὸν τὰ μεγαθήρια αὐτὰ νὰ καταλάθουν τὸν θαλάσσιον χῶρον.

Ο αὐτοματισμὸς εἰσῆλθεν εἰς τὸ στάδιον τῆς πλήρους ἐφαρμογῆς. Εἰς ἄλλην στήλην ἀναφερόμεθα εἰς σχετικὴν Ισπανικὴν μελέτην. Τὸ σούπερ - τάκικερ τῶν 9 ἀνδρῶν προγραμματίζουν οἱ τεχνικοί.

Ἡ δεκαετία 1960 - 1970 εἶδεν ἐπιτελούμενα ἀπαναστατικά, τῷ ὅντι, ἐπιτεύγματα τῆς τεχνολογίας εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς. Δὲν ὑπάρχει ἀμφισβάλλεται ἀπὸ τὴν ταχύρυθμον βιομηχανικὴν παραγωγὴν. Αἱ ἀπαιτήσεις, τέλος, εὐζώνιας τοῦ σημερινοῦ ἀνθρώπου τείνουν νὰ καταστήσουν περισσότερον ἄνετον καὶ ἀσφαλῆ τὴν θαλασσινήν περιπέτειαν.

OXI ΔΥΟ ΡΥΜΟΥΛΚΑ

Δίκαιον τὸ αἵτημα τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων διὰ τὴν μετὰ φειδοῦς χρήσιν ρυμουλκῶν προκειμένου περὶ τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν. Παρατήρησις σχετικὴ ὑπεδήλωτη, πράγματα, ὑπὸ τινῶν μελῶν τῆς Ἐνώσεως ὅτι κατὰ κανόνα οἱ πλοιογοι διὰ τὸν εἴσπλουν, ἔκπλουν ἢ μεθόρισιν ζητοῦν τὴν πρόσληψιν δύο ρυμουλκῶν χωρὶς προφανῆ διάγκην, ἐάρνησι δὲ τοῦ πλοιάρχου, οὗτοι δὲν προσφέρουν τάς ὑπηρεσίας των.

Κατόπιν τούτου ἡ Ἐνώσεις ὑπέβαλεν υπόμνημα εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς τὸ δόποιον τονίζεται, ὅτι ἡ μεσογειακὴ φορτηγὸς ναυτιλία διέρχεται δύσκολον περίσσον, λόγῳ σκληροῦ ἀνταγω-

νισμοῦ ὃν ύφισταται ἀπὸ μακροῦ ὑπὸ ὄμορων κρατῶν, ἡ δὲ πρόσληψις δευτέρου ρυμουλκοῦ ἐπιβαρύνει ὑπερμέτρως τὴν ἔκμεταλλευσιν τοῦ πλοίου, ἔτι πλέον ὅταν δὲν ὑπάρχῃ σοβαρὸς λόγος διὰ τὴν ἀσφαλῆ πλοήγσιν.

«Δὲν γνωρίζομεν, τονίζεται ἐν κατακλείδι εἰς τὸ ὑπόμνημα, ἐὰν ὑπέρχουν τόσον σοβαροὶ λόγοι προσλήψεως δύο ρυμουλκῶν, δεδομένου ὅτι τὸ πλοίο ταῦτα εἰναι μικρᾶς χωρητικότητος, πολλάκις δὲ εἰσπλέουν — εἰς περιπτώσεις μεγάλης καθυστέρησεως ἐπιβιδάσεως τοῦ πλοηγοῦ — εἴτε μὲ τὴν βοήθειαν ἐνδὸς ρυμουλκῶν, εἴτε καὶ ἄνευ ρυμουλκήσεως. Τέλος ὁ πλοιάρχος, ὁ μόνος ὑπεύθυνος, δὲν θεωρεῖ σκόπιμον τὴν πρόσληψιν δευτέρου βοηθητικοῦ σκάφους».

ΣΠΟΥΔΗ ΤΗΣ NAYT. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Ἡ Ἐνώσεις Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἔδωσε συνέχειαν εἰς τὴν ὑπόδειξιν τῶν στηλῶν τούτων, ὅπως ιδρύσῃ ἔδραν Ναυτιλιακῆς Οἰκονομίας καὶ εἰς τὴν Ανοιτάνη Σχολὴν Οἰκονομικῶν τῆς Εμπορικῆς Επιστήμης. Εἰς ἐμπειριστατωμένον ἔγγραφον τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Καθηγητοῦ κ. Στρ. Ἀνδρεάδη πρὸς τὸν κ. Πρωθυπουργόν, ως Ὑπουργὸν Παιδείας τεκμηριοῦται βασίμως ἡ ἀνάγκη ὅπως ἡ Ναυτιλία τύχῃ τῆς ἐπιστημονικῆς παρακολούθησεως καὶ μελέτης τῶν προβλημάτων τῆς.

Θὰ συμφωνήσωμεν δὲ πλήρως πρὸς τὴν σκέψιν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ὅτι δὲν είναι μόνον οἱ συνεχῶν ἀνδρώμενοι Ναυτιλίαις καὶ ἐπιχειρήστεις, αἱ ὅποιαι ἔχουν ἀνάγκην εἰδικευένων περὶ τὴν ἐπιστήμην τῆς Ναυτιλίας στελεχῶν, ἀλλὰ σειρὰ ὅλη ἀλλων Ὀργανισμῶν ὡς καὶ Κρατικῶν ὑπηρεσιῶν. Πρόκειται περὶ τῶν περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐργαζομένων τραπεζικῶν, ἀσφαλιστικῶν καὶ ἀλλων ἐπιχειρήσεων ἢ καὶ βιομηχανιῶν καὶ περὶ δημοσίων ὑπηρεσιῶν ἀπτομένων τῶν θεμάτων τοῦ πλοίου.

Διὰ τῆς στελεχώσεως τῶν φορέων τούτων διὰ προσωπικοῦ μεμψημένου εἰς τὰ προβλήματα καὶ τὴν τεχνικὴν τοῦ πλοίου καὶ τῶν Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων είναι φυσικὸν νὰ ἀναμένεται, ὅτι πολύτιμος θὰ προσφερθῇ συμπαράστασις πρὸς τὴν ἐπιστημονικῶν

ἀγνοούμενην Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Ἐλπίζομεν ὅτι μὲ ἀφετηρίαν τὴν Ἀνωτάτην Βιομηχανικὴν Σχολὴν Πειραιῶν καὶ μὲ πρόδρομον τὸν Καθηγητὴν κ. Ἰω. Χολέβαν θὰ ἔχωμεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ χαρώμεν τὴν ιδρύσιν καὶ ἄλλων ἔδρων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Πανεπιστήμια καὶ, πρωτίστως, εἰς τὴν Α.Σ.Ο. καὶ Ε.Ε. ὅπου ἡ ἀνάγκη είναι πλέον ἐπείγουσα.

Η ΕΝΩΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλε πρὸς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον καὶ πρὸς τὴν Ἐνώσιν Ναυτικοῦ Δικαίου ἔγγραφον τοῦ ΙΜΚΟ καὶ σχέδιον διεθνοῦς συμβάσεως περὶ συνδεδυσμένης μεταφορᾶς φορτίων, προπαρασκευασθὲν ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦ Ινστιτούτου Ἐνοποιήσεως τοῦ Ἰδιωτικοῦ Δικαίου, πρὸς μελέτην καὶ διατύπωσιν ἀπόφεων. Τὸ θέμα τῆς συνδεδυσμένης μεταφορᾶς εἰς ἡν περιλαμβάνεται καὶ ἡ μεταφορὰ διὰ κοντέινερς ὅτι αὐτοτέλεση ἀντικείμενον τῆς συνόδου τῆς Νομικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ΙΜΚΟ ἐν Λονδίνῳ μεταξὺ 20 - 24 Ἀπριλίου.

Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον μετὰ τῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου κατήρτισαν Κοινὴν Ὁμάδαν Ἐργασίας ἐξ ἐκπροσώπων των, πρὸς μελέτην τοῦ θέματος καὶ διατύπωσιν τῶν ἐπί αὐτοῦ παραπτηρήσεων, εἰς τρόπον ὡστε ὁ Κρατικὸς ἐκπρόσωπος τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν ὡς ἄνω Νομικὴν Ἐπιτροπήν νὰ είναι ἐνήμερος τῶν ἀπόφεων τοῦ ναυτιλιακοῦ καὶ ἐπιστημονικοῦ κόσμου.

* * *

Κατὰ τὰς ἐκλογὰς πρὸς ἀνάδειξιν νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου, τὰς διενεργηθείσας τὴν 18ην Μαρτίου καὶ περὶ διατεχωρήσαμεν λεπτομέρεις σημείωμα εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ὡς Β' Ἀντιπρόεδρος ἔξελέγη παμψηφεῖ διαπρέπης νομικός καὶ ἀσφαλιστής κ. Στέφανος Μακρυμίχαλος.

Εἰς τὸ ώς ἄνω σημείωμά μας ἐκ τυπογραφικῆς ἀδέλφιας κατεχωρήθησαν ἐσφαλμένως τὰ διόματα τῶν κ.κ. Εὐαγγέλου Στρατήγη καὶ Εὐστρατίου Στρατήγη, Α' Ἀντιπρόεδρου καὶ Ειδ. Γραμματέως ἀντιστοίχως, τῆς Ἐνώσεως.

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

Σ. Μ. ΡΑΝΗ Πλωτάρχου Λ.Σ. ἐ.ἄ.

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

• Λειτουργοῦντα τμήματα:

- 1) Πλήρη Φροντιστήρια Πλοιάρχων Α—Β—Γ
- 2) Πλήρη Φροντιστήρια Ραδιοτηλεγραφητῶν
- 3) Σχολὴ Ραντάρ Γυροπυξίδων
- 4) Τμῆμα φορτώσεως - Εύσταθείας

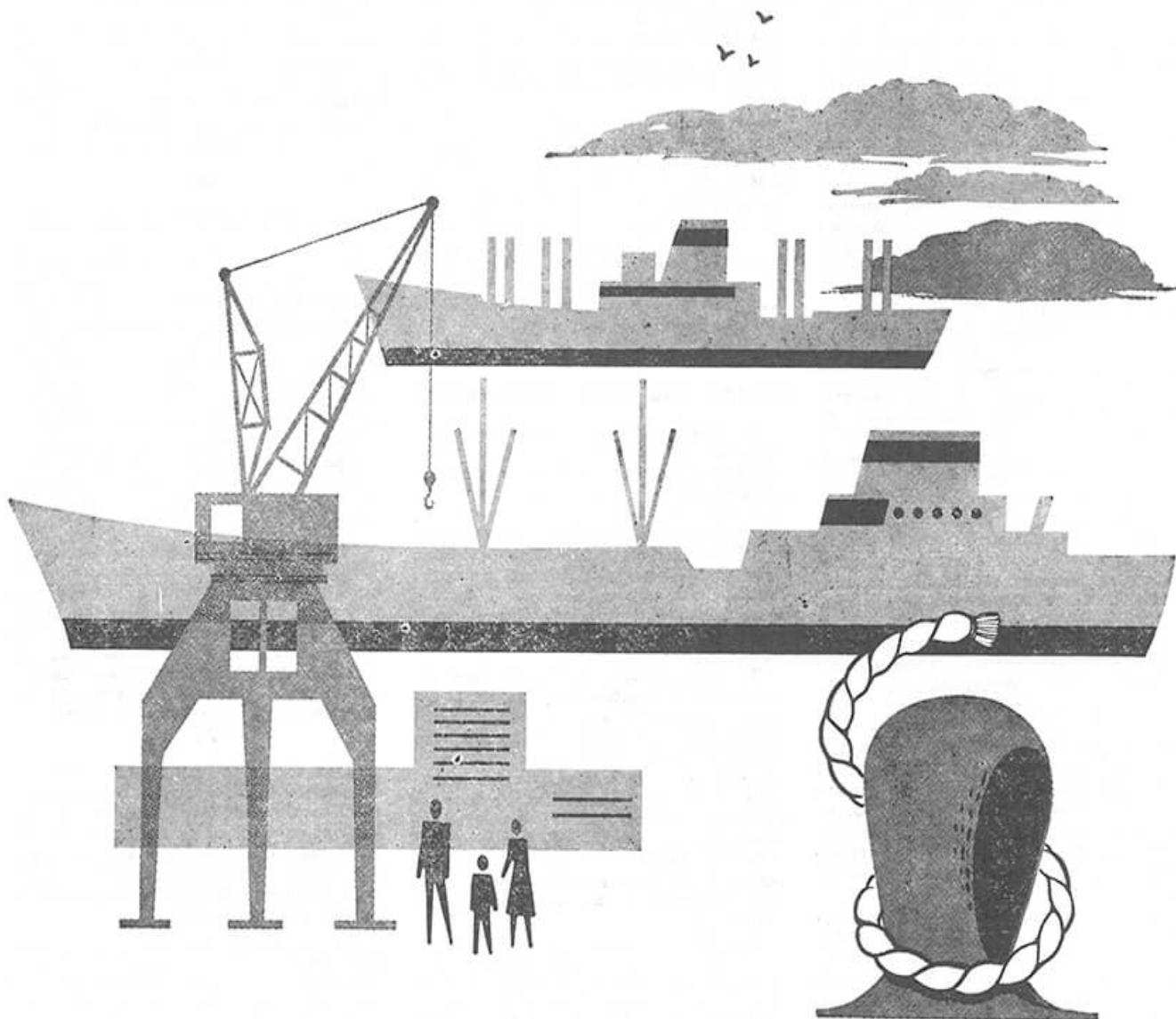
ΥΠΟΦΗΦΙΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΑΙ

• Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ οἰκονομίαν σας, χρόνου καὶ χρήματος, ΣΥΝΔΥΑΣΑΤΕ:

- α) Τὰ φροντιστηριακά σας μαθήματα καὶ
- β) Τὴν παρακολούθησιν τῆς Σχολῆς Ραντάρ - Γυροπυξίδων Τὸ κύρος τοῦ ἐπιτελείου τῶν συνεργατῶν μας ἔξασφαλίζει κατάρτησιν καὶ ἐπιτυχίαν.

Πληροφορίαι - Ἐγγραφαί:

ΟΔΟΣ Β' ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 11, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ. 425.521/2



***total insurance service to the
marine industry for more
than one hundred years***



FRANK B. HALL & CO., INC.

67 WALL STREET NEW YORK, N.Y. 10005, U.S.A. • WHITEHALL 4-3300

- International Insurance Brokers • Average Adjusters
- Estate Analysts • Employee Benefits Consultants

Cable: "HALLCOY" NEW YORK

Telex: 42 02 33
22 21 21
62 915

'Απεφασίσθη ἀπὸ τὴν ἑταιρίαν τοῦ κ. Ὁνάση

ΠΡΟΣΘΕΤΟΣ ΣΥΝΤΑΞΙΟΛΟΤΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΜΕ ΒΑΣΙΝ ΤΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ - ΚΑΛΥΠΤΕΤΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ
ΓΗΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΘΑΝΑΤΟΥ - ΑΠΑΛΛΑΓΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΥ ΕΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ
ΚΑΙ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ ΕΞΑΓΟΡΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Ο ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΑΝΑΛΟΓΙΣΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΣ

'Η ἐπικουρική ἀσφάλισις τῶν 'Ἐλλήνων ναυτικῶν ἡρχισε νὰ γίνεται πραγματικότερη. Τὸ σχέδιον τοῦ κ. Ὁνάση περὶ τοῦ ὅποιου εἴχομεν γράψει παλαιότερον, ἔτερον, ἡδη εἰς ἔφαρμογήν. Δι' ἔγκυκλιον τῆς ἡ ἐν Πειραιεῖ Σπρίνγκφιλντ Σίπιπινγκ Κόμπαν, ειδοποιεῖ ὅλους τοὺς πλοιάρχους τῶν πλοίων τῆς 'Ἑταιρίας, ὅπως ἐνημερώσουν τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τὰ πληράκους τοῦ συστήματος ἀσφαλίσεως, τῶν δικαιωμάτων καὶ ὑποχρεώσεών των καὶ πάσης συναφοῦς λεπτομερείας. Εἰς συνημμένην ἔρμηνευτικήν ἔκθεσιν, τὴν ὅποιαν, λόγῳ τῆς σπουδαιότητός της δημοσιεύμενην ἔξι ὀλόκληρου, παρέχονται ὅλα τὰ στοιχεῖα τοῦ συστήματος ἀσφαλίσεως. Μετά τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀπαντήσεων τῶν πλοιάρχων, ἐξ ὧν θὰ προκύψῃ ὁ ἀριθμός τῶν διατιθεμένων νὰ ὑπαχθοῦν εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀσφάλισιν, ἡ ἑταίρια θὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ὑλοποίησή της, ὑπογράφουσα τὰ σχετικά συμβόλαια ἐν 'Ἐλβετίᾳ.

Τὸ γεγονός ὅτι βάσις τῆς ἀσφαλίσεως τίθεται τὸ ἐπίδομα ὑπηρεσίας (Seniority bonus) ὥστε νὲ μὴ θίγωνται αἱ βασικαὶ ἀποδοχαῖ, ἀπότελεῖ ὁχι μόνον μίαν δικαίαν ἀσφήνη, ἀλλὰ καὶ μίαν βάσιν δημιουργίας μονίμων πληρωμάτων μὲν ἔξησφαλισμένην τὴν ἐργασίαν καὶ τὴν ἑξέλιξιν. 'Εξ ἄλλου οἱ ναυτικοὶ ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀπαλλάσσονται πάσης φροντίδος καὶ διαδικασίας διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν, ἀφ' ἔτερου δὲ ἐπιτυχάνουν τὴν σοβαρωτάτην ἔκπτωσιν τῆς ὁμιδικῆς ἀσφαλίσεως. 'Η ἔξασφαλισις μιᾶς ἐπὶ πλέον συντάξεως εἰς τὸν ἀπόμαχον ναυτικόν, δυναμένην νὰ φθάσῃ εἰς ὑψος κεφαλαίου τὰ 10.000 δολλάρια, ἀπότελει τὴν βάσιν τοῦ συστήματος αὐτοῦ, ὅπερ εἶναι προὶὸν μακρᾶς μελέτης τῶν πλέον ἑξιδικευμένων πρώτων.

'Ιδού τώρα τὸ πλήρες κείμενον τοῦ σχεδίου τῆς ἀσφαλίσεως, ἡτις καλύπτει τὸ γήρας, τὸν θάνατον καὶ τὸ ἀτύχημα:

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

I. Βάσις: 'Ασφαλίσεως: 'Η ἀσφαλίσις θὰ γίνη μὲ βάσιν τὸ Seniority bonus τῶν ναυτικῶν.

Οἱ ναυτικοὶ οἱ μὴ λαμβάνοντες Seniority bonus θὰ δύνανται νὰ ἀσφαλισθοῦν δι' ἴδιων ἔξόδων, ἀλλὰ ἀπολαμβάνοντες τῶν πλεονεκτημάτων τῆς Συλλογικῆς 'Ασφαλίσεως.

II. Βασική προϋπόθεσις: Βασικὸς ὄρος τοῦ 'Ασφαλιστρίου εἶναι ἡ κατοικία τοῦ ἡσφαλισμένου νὰ εὐρίσκεται εἰς 'Ἐλβετίαν. Δεδομένου δὲτοιού ναυτικοί μας δὲν ἔχουν κατοικίαν ἐκεῖ αἱ ἀσφαλιστικαὶ συμβάσεις βάσινον μέσω τῆς Τραπέζης 'Εβαγγειού de Depots ἡτις ἐδρεύει ἐν 'Ἐλβετίᾳ καὶ θὰ συμβληθῇ μὲ τὴν ἀσφάλισιν ὡς πληρεξούσια τῶν ναυτικῶν.

III. 'Ασφαλίστρος: Τὰ καταβαλόμενα ἀσφαλίστρα θὰ είναι ἀνάλογα τῶν Seniority bonus τοῦ πλοίου ἀλιμάνων ἔκστασος ναυτικούς ἡ μέρος αὐτῶν, ἐφ' ὅσους τούτου δὲν εἶναι κατώτερον τοῦ ἐλαχίστου προβλεπομένου ἀσφαλιστρου, ἡτοι £ 4 μηνιαίων ἡ £ 48 ἔτησίων καὶ ἀνάλογον θὰ είναι καὶ τὸ ἀσφά-

λισμα (εἰσπραχθησόμενον ποσόν) βάσει συνημμένου πίνακος.

'Ο ἡσφαλισμένος ναυτικός δύναται ὅταν λαμβάνῃ ἀνώτερον Seniority bonus νὰ ἀνέρχεται εἰς ὑψηλότεραν ἀσφαλιστικήν τάξιν, συμπληρώνων ἀνάλογον ἀσφαλιστρου, τοσού μὲ τὸν νέον Seniority bonus μὲ ἀνάλογον ἀναπροσαρμογήν τοῦ ἀσφαλισμάτος, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς ἡλικίας κατὰ τὸν χρόνον ἀναπροσαρμογής.

IV. 'Ασφαλίστρη κάλυψις: 1) 'Ασφαλίσια γήρατος. 2) 'Ασφαλίσια θανάτου. Συγκεκριμένως:

1. 'Ασφαλίσια γήρατος: Α.— 'Αμα τὴ συμπληρωσιαὶ τοῦ δόσου ἔτους τῆς ἡλικίας θὰ καταβάλλεται τὸ ἡσφαλισμένον κεφάλαιον (ἀσφαλίσμα), τὸ διπλὸν θὰ κυμαίνεται ἀνάλογως τῶν καταβληθέντων ἀσφαλίστρων καὶ ἡλικίας κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀσφαλίσεως ὡς ὁ συνημμένος πίνας (1). Τὸ ἀνώτατον καταβλήτον ποσόν εἶναι 10.000 δολλάρια H.P.A.

B.— 'Ο ἡσφαλισμένος ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ λαμβάνῃ τὸ ἀσφαλίσμα τοῦ ὑπὸ τύπου εἰσόδηματος κατὰ ἐναὶ ἐκ τῶν ἀκολούθων τρόπων:

α) Νὰ εἰσπράττῃ τὸ ἀσφαλίσμα ὑπὸ τὴν ποσήν της εἰσόδηματος ἐφ' ὄρου ζωῆς. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ λαμβάνῃ ὡς εἰσόδημα τὸ 6,67% τοῦ ἀσφαλισμάτος. 'Εάν π.χ. τὸ ἀσφαλίσμα του εἰς ἡλικίαν 60 ἔτῶν διέρχεται εἰς 10.000 δολλάρια H.P.A. θὰ λαμβάνῃ ἐπησίως καὶ ἐφ' ὄρου ζωῆς ἐν εἰ-



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
TA

Hempels

σόδημα ἐκ \$ 667.

β) Νὰ λαμβάνῃ ἐν εἰσόδημα ἐφ' ὄρου ζωῆς κατὰ τις ἡλιτρωμένων τοῦ προηγουμένου ἡτοι τὰ 5,01% τοῦ ἀσφαλισμάτος ἡ εἰς ἀσφαλίσμα \$ 10.000 νὰ λαμβάνῃ ἐπήσιον εἰσόδημα ἐπ' \$ 501,15. Εἰς περίπτωσιν δημως θανάτου, τὰ 50% τοῦ εἰσόδηματος τούτου, ἡτοι εἰς τὸ ἀνωτέρω παράδειγμα \$ 250 νὰ περιέρχονται εἰς τὴν σύζυγον του ἐν εἰδεὶ εἰσόδηματος ἐφ' ὄρου ζωῆς τῆς τελευταίας ταύτης.

Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἡ διαφορὰ ἡλικίας μεταξὺ ἡσφαλισμένου καὶ συζύγου αὐτοῦ δέν διπλῶς μὴ ὑπερβαίνῃ τὰ 3 ἔτη τότε τὸ ποσότον τοῦ εἰσόδηματος τοῦ ἡσφαλισμένου καὶ τῆς συζύγου του μειοῦται ἀναλόγως.

γ) Δύναται νὰ λαμβάνῃ ὡς ἐπήσιον εἰσόδημα ἐφ' ὄρου ζωῆς τὸ 5,66% τοῦ ἀσφαλισμάτος του, ἡτοι δι' ἀσφαλίσμα \$ 10.000, \$ 565 ἔτησίως καὶ εἰς περίπτωσιν θανάτου αὐτοῦ τὸ μὴ εἰσπραχθὲν ὑπ' αὐτοῦ ἀσφαλίσμα ὑπὸ μορφὴν ἐπησίων εἰσόδημάτων νὰ περιέρχεται εἰς τοὺς κληρονόμους του, ἐφ' δισούς βεδαίως τὰ ὑπ' αὐτοῦ εἰσπραχθέντα εἰσόδηματα δὲν ἔχουν κατὰ τὸν χρόνον τοῦ θανάτου του ἔξαντλήσει ὀλόκληρον τὸ ἀσφαλίσμα.

δ) Δύναται νὰ λαμβάνῃ ὡς ἐπήσιον εἰσόδημα ἐφ' ὄρου ζωῆς τὸ 6% τοῦ ἀσφαλισμάτος της ἡτοι δι' ἀσφαλίσμα \$ 10.000 \$ 600 ἔτησίως καὶ εἰς περίπτωσιν θανάτου νὰ ἔχῃ 15 εἰσόδηματα τοῦ αὐτοῦ ποσοῦ ἡσφαλισμένα. Δηλαδὴ ἐὰν κατὰ τὸν χρόνον τοῦ θανάτου του είναι 65 ἔτῶν καὶ ἔχῃ σύτω εἰσπράξει 5 εἰσόδηματα τῶν \$ 600 τὰ ὑπόλοιπα εἰσόδηματα εἰς τὸν 15 ἡσφαλισμένων ἡτοι 10 εἰσόδηματα ἐκ \$ 600 νὰ πληρώνωνται εἰς τὸν κληρονόμους αὐτοῦ.

Ὦση συνημμένηται εἰς 'Ελβετίαν τὰ εἰσόδηματα ταύτα πληρώνονται ἀνὰ τριμηνίαν.

2. 'Ασφαλίσια θανάτου: α) Εἰς περίπτωσιν θανάτου πρὸ τοῦ δόσου ἔτους καὶ ἀσχέτως καταβαλλόμενου ἀσφαλίστρου ἡ ἀποζημιώσις θὰ είναι 10.000 δολλάρια H.P.A. πληρωτέα εἰς τοὺς ὑπὸ τοῦ ἀσφαλισμάτος ὑποδειχθησομένους δικαιούχους.

β) Εἰς περίπτωσιν θανάτου ἔξι ἀτυχήματα πλέον τῶν 10.000 δολλάρια ποσόν ἡτοι σύνολου 20.000 δολλάρια H.P.A.

V. Περίπτωσις ἀνικανότητος:
α) 'Ἐν περιπτώσει σωματικῆς ἡ πνευματικῆς ἀνικανότητος πρὸς ἐργασίαν τουλάχιστον 25% προερχομένης ἐξ ἀσθενείας ἡ ἀτυχήματος (ἀσχέτως ἐὰν τοῦτο συνέβη κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας), ἔχομεν ἀνάλογον ἀπαλλαγὴν ἐκ τοῦ ἀσφαλίστρου.

β) 'Ἐν περιπτώσει ἀνικανότητος πρὸς ἐργασίαν σωματικῆς ἡ πνευματικῆς τουλάχιστον 75% ἡ ἀπαλλαγὴ πληρωμῆς τοῦ ἀσφαλίστρου είναι τελεία καὶ ὁ ἡσφαλισμένος ἔξακολουθεῖ νὰ παραμένῃ πλήρως κεκαλυμμένος.

Ἡ ὡς ἄνω μείωσις ἡ ἀπαλλαγὴ ἐκ τοῦ ἀσφαλίστρου ἀρχεται:

α) 'Ἐπὶ προσκαίρου ἀνικανότητος 6 μῆνας μετὰ τὴν ἔναρξην τῆς ἀνικανότητος καὶ θὰ διαρκῇ ἐφ' ὅσον χρόνον καὶ ἡ ἀνικανότης.

β) Έπει διαφορούς (μονίμου) άνικανότητος 3 μήνας μετά τήν έναρξην τής άνικανότητος και θά διαρκή μέχρι τής συμπληρώσεως τού 60ου έτους της ήλικιάς διπότε θά λαμβάνη άσφαλτειον γήρατος.

VI. "Εξ αγορά Ασφαλείας: Ο ήσφαλισμένος δύναται νά έξαγοράση τήν άσφαλτειον του κατόπιν καταβολής άσφαλτρων ένδος έτους. Τό ποσον τής έξαγοράς ισούται με τό σύνολον τῶν μέχρι τούδε καταβληθέντων άσφαλτρων, άφαιρουμένου ποσοστού τινός πρός κάλυψην τῶν κινδύνων θανάτου, άτυχήματος, άνικανότητος και έξοδων διαχειρίσεως, δηλαδή θά επιστρέφηται τό ποσοστὸν τῶν άσφαλτρων, τά δποια συνιστούν τό ποσοστὸν τῆς άποταμεύσεως τής άσφαλτειας.

VII. Πλεονεκτή ματα της άσφαλτειας: α) Δεδομένου δτι θά γίνη συλλογική άσφαλτειας θά έχουμεν μίαν έκπτωσιν 20% έπι τού ποσού τό δποιον θά κατεβάλλετο έπι άτομικής άσφαλτειας.

β) Ή μεταχειρίσις τῶν άσφαλτομένων

ώς πρός τάς διατυπώσεις διά τήν έναρξην τής άσφαλτειας θά είναι εύνοικωτέρα (π.χ. ιατρικαί έξετάσεις, ή άσφαλτεια θά άρκεσθη είτη τύπο τής Εταιρίας διενεργουμένην έξετασιν τῶν ναυτικῶν κατά τήν ναυτολόγησίν των).

γ) Τά άσφαλτειατα θά καταβάλλωνται εις Έλβετικά φράγκα, ητοι εις σταθερὸν νόμιμα.

δ) Ή στενή παρακολούθησις τῶν συμφέροντων τῶν ήσφαλτομένων ύπο τής «Banque de Depots», άδελφης Τραπέζης ένεργουσης ώς πληρεξουσίας τῶν ήσφαλτομένων ναυτικῶν μας.

VIII. Περί πτωσις άδειας ν αυτικών: 'Εν περιπτώσει άποχωρήσεως τού ναυτικού έπι τού πλοίου λόγω άδειας δύναται ούτος είτε νά καταβάλῃ προκαταβολικώς έξι ίδιων τά άσφαλτοτρα δι' δσον χρόνον θά παραμείνει έν άδειας έκποτος τού πλοίου, είτε νά καταβάλῃ άμεσως μετά τήν έπαναναυτολόγησιν του έπι πλοίου τής Εταιρίας ύπο τό σρον εις τήν δευτέραν

ταύτην περίπτωσιν, οτι τό χρονικὸν διάστημα τό δποιον θά παρεμβάλλεται μεταξύ άποχωρήσεως έπι τού πλοίου και έπαναναυτολογήσεως δὲν θά ιπερβαίνη τό δμησον. Κατά τό έξαμηνον άυτό ή άσφαλτεια παραμένει έν ισχύ, άλλα παρελθόντος τού έξαμηνου έπερχεται άυτόματος έξαγορά τής άσφαλτειας τής δποιας τό προϊόν διατίθεται συμφώνων πρός τάς έξηγήσεις περί έξαγοράς άσφαλτειας (τίτλος VI).

IX. Συμετοχή εις τά κέρδη: Οι ήσφαλτομένοι ναυτικοί έκποτος τῶν δριζομένων άσφαλτομάτων θά δικαιούνται και εις συμμετοχήν εις τά κέρδη τής Άσφαλτοτρικής Εταιρίας, τού γκρούπ κινδύνων εις τό δποιον δάνηκον.

Η διανομή ποσοστού έκ τῶν κερδῶν έκάστου άσφαλτοτρικού γκρούπ τής Άσφαλτοτρικής Εταιρίας έλέγχεται άπό τό δμοσπονδιακον γραφείον άσφαλτων τής Έλβετίας και ή διανομή άυτη τῶν κερδῶν άρχιζει μετά πάροδο δύο έτῶν άσφαλτειας και προστίθεται εις τό άσφαλτομάτα.

| ΕΤΗΣΙΟΝ SEN BON | 48 Ε 114,42 US \$ | | 72 Ε 171,63 US \$ | | 108 Ε 257,44 US \$ | | 180 Ε 429,07 US \$ | |
|--------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | ΆΣΦΑΛΤΙΣΜΑ US \$ | ΆΣΦΑΛΤΙΣΤΡΟΝ US \$ | ΆΣΦΑΛΤΙΣΜΑ US \$ | ΆΣΦΑΛΤΙΣΤΡΟΝ US \$ | ΆΣΦΑΛΤΙΣΜΑ US \$ | ΆΣΦΑΛΤΙΣΤΡΟΝ US \$ | ΆΣΦΑΛΤΙΣΜΑ US \$ | ΆΣΦΑΛΤΙΣΤΡΟΝ US \$ |
| 25 | 2.894,60 | 114,42 | 6.418,10 | 171,63 | 10.000,— | 234,16 | 10.000,— | 234,16 |
| 26 | 2.655,10 | 114,42 | 6.074,20 | 171,63 | 10.000,— | 243,40 | 10.000,— | 243,40 |
| 27 | 2.449,50 | 114,42 | 5.735,80 | 171,63 | 10.000,— | 252,65 | 10.000,— | 252,65 |
| 28 | 2.233,70 | 114,42 | 5.418,60 | 171,63 | 9.725,60 | 257,44 | 10.000,— | 262,91 |
| 29 | 2.056,— | 114,42 | 5.104,60 | 171,63 | 9.241,20 | 257,44 | 10.000,— | 273,19 |
| 30 | 1.854,40 | 114,42 | 4.770,50 | 171,63 | 8.752,10 | 257,44 | 10.000,— | 284,49 |
| 31 | 1.662,60 | 114,42 | 4.433,70 | 171,63 | 8.265,30 | 257,44 | 10.000,— | 296,81 |
| 32 | 1.496,— | 114,42 | 4.148,40 | 171,64 | 7.831,20 | 257,44 | 10.000,— | 309,12 |
| 33 | 1.325,10 | 114,42 | 3.834,— | 171,63 | 7.363,50 | 257,44 | 10.000,— | 323,51 |
| 34 | 1.161,60 | 114,42 | 3.521,90 | 171,63 | 6.901,40 | 257,44 | 10.000,— | 338,91 |
| 35 | 1.016,70 | 114,42 | 3.244,70 | 171,63 | 6.469,80 | 257,44 | 10.000,— | 355,35 |
| 36 | 883,40 | 114,42 | 2.985,66 | 171,63 | 6.058,60 | 257,44 | 10.000,— | 372,80 |
| 37 | 726,33 | 114,42 | 2.708,90 | 171,63 | 5.636,88 | 257,44 | 10.000,— | 392,30 |
| 38 | 613,67 | 114,42 | 2.470,67 | 171,63 | 5.239,69 | 257,44 | 10.000,— | 413,88 |
| 39 | 483,07 | 114,42 | 2.229,47 | 171,63 | 4.848,59 | 257,44 | 9.787,32 | 429,07 |
| 40 | 363,93 | 114,42 | 1.997,65 | 171,63 | 4.747,80 | 257,44 | 9.107,76 | 429,07 |
| 41 | 257,81 | 114,42 | 1.784,11 | 171,63 | 4.073,15 | 257,44 | 8.462,08 | 429,07 |
| 42 | 163,10 | 114,42 | 1.580,66 | 171,63 | 3.706,62 | 257,44 | 7.815,74 | 429,07 |
| 43 | 56,97 | 114,42 | 1.373,99 | 171,63 | 3.349,17 | 257,44 | 7.196,16 | 429,07 |
| 44 | — | 114,42 | 1.203,49 | 171,63 | 3.027,73 | 257,44 | 6.606,48 | 429,07 |
| 45 | — | 114,42 | 1.028,57 | 171,63 | 2.709,66 | 257,44 | 6.030,75 | 429,07 |
| 46 | — | 114,42 | 869,37 | 171,63 | 2.410,88 | 257,44 | 5.476,69 | 429,07 |
| 47 | — | — | 724,70 | 171,63 | 2.128,91 | 257,44 | 4.937,65 | 429,07 |
| 48 | — | — | 581,10 | 171,63 | 1.854,72 | 257,44 | 4.402,29 | 429,07 |
| 49 | — | — | 454,94 | 171,63 | 1.602,21 | 257,44 | 3.898,21 | 429,07 |
| 50 | — | — | 344,61 | 171,63 | 1.368,50 | 257,44 | 3.416,54 | 429,07 |
| 51 | — | — | 249,94 | 171,63 | 1.153,19 | 257,44 | 2.959,89 | 429,07 |
| 52 | — | — | 161,51 | 171,63 | 949,72 | 257,44 | 2.526,32 | 429,07 |
| 53 | — | — | 90,04 | 171,63 | 766,56 | 257,44 | 2.119,76 | 429,07 |
| 54 | — | — | 34,83 | 171,63 | 603,20 | 257,44 | 1.740,07 | 429,07 |
| 55 | — | — | — | — | 459,02 | 257,44 | 1.386,95 | 429,07 |

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: "OKEANIS," - NEW YORK - TEL. 838-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

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

ΤΟ ΜΕΓΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΤΟΥ κ. ΜΙΧ. ΣΟΡΩΤΤΟΥ

'Από πολλών έτών τα «Ναυτικά Χρονικά» και ήμεις δι' αύτων, πολλάκις έτονίσαμεν την άναγκην στροφής του ένδιαφέροντος, παντός άρμαδιού εις τὸ μέγα πρόβλημα τοῦ ΕΜΨΥΧΟΥ ΥΔΙΚΟΥ τῆς Ναυτιλίας μας. Διότι όμως δὲν ἐπεδείχθη ἀτυχῶς πρὸς τὴν πλευρὰν αὐτῶν η οὐα ἔχειαζετο προσπάθεια, τὸ πρόβλημα σήμερον παρουσιάζεται οὕτως. 'Απειδεῖ νὰ καταστρέψῃ τὸ όλον οἰκοδόμημα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Κατεβλήθη μία προσπάθεια, ιδίως κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, προσελκύσεως τῶν νέων μας εἰς τὴν θάλασσαν. Εἴχομεν ὅπωσδήποτε ἐνθαρρυντικὰ τὸν ἀποτελέσματα, τὰ ὄποια ὅμως ἡμέρᾳ τὴν ἡμέρᾳ ἀπονοῦν, λόγῳ τῶν γνωστῶν αἰτίων (μυθιστορηματικαὶ ἀφηγησίεις ναυαγίων, μετανάστευσις εἰς Γερμανίαν, ἑκδιοικήσις κλπ.). Χωρὶς νὰ διαφένηται καὶ ἡ ἀπατούμενη ἀντίδρασις ἐκ μέρους δῶλων τῶν ἀρμοδίων παραγόντων.

Δένθα ἦτο ὑπερβολὴ νὰ υποστηρίξω τὴν ἀποφίνηση τοῦ ἔργου τὸ πρόβλημα τῆς μαζικῆς στροφῆς τῶν νέων πρὸς τὸ ναυτικό ἀπάγγελμα, τότε ἡ πραγματικότης τῆς Μεγάλης 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας θὰ ἀποδείχθῃ ὄντερον ἀπατηλὸν καὶ κτίσμα πάνω στὴν ἄμμον. Σήμερον, μὲ δόλουν αὐξανόμενον ρυθμόν, ἐπὶ τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων ἀποστέλλονται ἔγχρωμοι διὰ νάν ἔργασθον, διότι δὲν ὑπάρχουν πληρώματα 'Ελληνικὰ καὶ 'Αξιωματικοὶ διὰ νὰ ἐπανδρώσωμεν τὰ καθημερινῶς εἰς ἀριθμὸν πολλαπλασιαζόμενα πλοῖα μας.

Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: Πτώσις τοῦ εἰσαγομένου συναλλάγματος, κίνδυνος διὰ τοὺς ἀσφαλιστικοὺς φορεῖς τῶν Ναυτικῶν μας καὶ ὅχι πολὺ ἀργά καὶ μείσις τῶν ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν πλοίων.

Τὸ πλοίον εἶναι ἐλληνικὸν ὥχι μόνον διότι φέρει τὸ ἔθνικόν μας σῆμα. Τὸ πλοίον ἔστω καὶ ὑπὸ ἔντειν σημαίαν εἶναι 'Ελληνικόν, ὅταν τὸ πλήρωμά του εἶναι 'Ελληνικόν. 'Η Ἐθνική μας Οἰκονομία μόνον ἀπὸ τὰ ἐπηνδρωμένα μὲ 'Ελληνικὰ πληρώματα πλοῖα ὀφελεῖται. Καὶ κάτι ἄλλο: Θάντο πλάρχουν 'Ελληνικὰ πλοῖα ὅσον θάντο πλάρχουν 'Ελληνικὰ Πληρώματα, τὰ ὄποια θὰ τὰ ἐπανδρώνουν. Κάθε ἀντίθετος πρὸς τὴν ἀλήθειαν αὐτὴν σκέψις καὶ πολιτική, θὰ ἀποδείχθῃ ὥχι ἀπλῶς ΕΣΦΑΛΜΕΝΗ, ἄλλα ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΙΚΗ.

"Ενα, λοιπόν, καὶ μοναδικὸν θὰ πρέπει νὰ είναι τὸ σύνθημά μας: 'Ελληνικὰ πλοῖα μὲ 'Ελληνικὰ Πληρώματα.

Μόνον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ἡ 'Εθνικὴ Οἰκονομία πολλὰ θὰ εἰσκομίσῃ, διότι εἶναι ἑκτὸς πάσης ἀμφιβολίας ὅτι, αἱ δυνατότητες τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ ἀπόφεως συναλλαγματικές, εἶναι τῆς τάξεως τῶν \$ 450.000.000 ἔτησίσιον. Τὸ ποσὸν αὐτὸν δὲν είναι δυνατὸν νὰ καλύψουν αἱ ἔξαγωγαί μας οὐτε μετὰ εἰκοσαετίαν τουλάχιστον.

Οὐδὲν, λοιπόν, ἀδιανόητον νὰ ἀδιαφορήσωμεν διὰ τὴν ἀσφαλὴ αὐτὴν θέσιν χάριν ἄλλων ἐπισφαλῶν ἐπιδιώξεων.

Εἶναι ἀλλοθές ὅτι τὸ θέμα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων δι' ιδικῶν μας πληρωμάτων εἶναι τρομερὰ δύσκολον καὶ πολύπλευρον. Συμφωνῶ ἀπολύτως. Μᾶς ἐκεῖνο ὅμως μὲ τὸ ὄποιον δὲν συμφωνῶ εἶναι, ὅτι είναι ΑΛΥΤΟΝ.

Χρειάζεται μελέτη σοβαρά. Συντονισμὸς καὶ πλαισιώσις ἐντὸς τοῦ εὐρύτερου Κυbernetikou προγράμματος. Χρειάζεται στενὴ συνεργασία τοῦ Κυbernetikou καὶ τοῦ 'Εφοπλιστικοῦ παράγοντος. Χρειάζεται ἡ διάθεσις σοβαρῶν οἰκονομικῶν πόρων. Χρειάζεται τέλος 'Επαναστατικὴ ἀνασύνταξις τῶν σημερινῶν θέ-

σεων, αἱ ὄποιαι ἀποτελεοῦν ΤΡΟΧΟΠΕΔΗΝ διὰ τὰς ὄρθας λύσεις καὶ χρειάζεται τέλος, ὅπτας τὸ θέμα αναχθῇ εἰς τὸ ψόφο τοῦ ΕΘΝΙΚΟΥ Προσδόκησης τοῦ ματούς ἀποτελέσματος, ὅπου αἱ μικρόψυχοι ἀντιληφθεῖσι δὲν ἔχουν θέσιν.

Εἰς τὸ πενταετές πρόγραμμα 1968 - 1972 Οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, ἀναφέρεται καὶ δὴ εἰς τὸ Επασχόλησις καὶ Ναυτικὴ 'Επατίδευσις).

«Διὰ τὴν προσέλκυσιν καὶ ἔκπαίδευσιν τοῦ θανατηφόρου ἀριθμοῦ ναυτεργατῶν διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ συνόλου τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων προβλέπεται ἡ λῆψις τῶν κάτωθι μέτρων:

Δημιουργία προϋποθέσεων προσελκύσεως ναυτεργατῶν καὶ ἐκ τῶν μὴ ἐπαρδώσουν τὰ πλοῖα των δι' 'Ελλήνων ναυτικῶν στρέφονται εἰς ναυτεργατικάς πηγὰς τῆς Μέσης καὶ 'Απω 'Αντολής. Τὰ τρομερὰ ἀποτελέσματα δὲν θὰ ἀργήσουν νὰ ἐκδηλωθοῦν. Θὰ είναι λίαν ὀδυνηρὰ καὶ σοσσικά προβλήματα θὰ τοποθετηθῆται η ἐπιτεύχθησις, τοσούτοις θὰ ἐκδηλούται ἡ ἐπί τὰ χειρώ πίσεις των.

Τὸ νὰ σταυρώνωμεν τὰς χεῖρας μοιρολατρικῶν πρὸ τῶν δυσκολιῶν εἰς οὐδέν οφελεῖ. Χρειάζεται ἀντιθέτως δράσις τολμηρὰ καὶ συνεχῆς. Δὲν χρειάζεται ἀπλῆ ἀντίδρασις. Χρειάζεται, ἐπαναλαμβάνομεν, ἔνας ἀγώνας διαρκοῦς ἐπαγρυπνήσεως καὶ δράσεως. 'Υπάρχει εύτυχῶς εἰς τὴν κορυφὴν τοῦ Υ.Ε.Ν. ὁ 'Υπουργὸς κ. Χολένας. "Εχομεν δεῖγματα τῆς τόσον καρποφόρου δραστηριότητος του καὶ τῆς ἀγάπης του διὰ τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν. "Ας ἀναλάβῃ οὗτος τὴν ηγεσίαν τοῦ Μεγάλου 'Αγώνος μὲ τὴν οἰλαν χρειάζεται ἐπαναστατικήν πίστιν καὶ ἀγωνιστικήτητα.

Οἱ ἀφοπλισταὶ ἐπίσης ἐν τῇ ὀλόττη των ἀς τὸ καταλάβουν καλῶς. Εἰναι πρὸς τὸ συμφέρον των νὰ ἔχουν εἰς τὰ πλοῖα των 'Ελληνικῶν πληρώματα. Εἰναι διασφαλίσις τῆς περιουσίας των τὸ νὰ ἐπιβαίνουν ἐπὶ τῶν πλοίων των πληρώματα 'Ελληνικά. Πρέπει νὰ ἀντιληφθοῦν ὅτι, εἰς τὸ βάθος τοῦ μέλλοντος κρύπτονται τεράστιοι κίνδυνοι πολλαπλῆς μορφῆς. "Ας βοηθήσουν, λοιπόν, τὴν προσπάθειαν μὲ γενναιοψύχιαν καὶ γενναιοδράσιαν. 'Ο σημαντικώτερος συντελεστής τῆς ἀφοπλιστικῆς δραστηριότητος εἰναι στήμερον τὸ καλὸν πλήρωμα. "Ενα καλὸν πλήρωμα κινεῖ μὲ ἐπιτυχίαν καὶ τὸ χειρότερον πλοίον. 'Ενω ἀντιθέτως καὶ τὸ ἀριστον πλοίον οὐδὲν ἀποδίδει μὲ κακὸν πλήρωμα. Τὸ κακὸν πλήρωμα ἵσον καταστροφῆς τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου. Αὐτὴ είναι ἡ ΑΛΗΘΕΙΑ. Εἰναι δὲ ἀφαντάστως ριψοκίνδυνον περιουσία 10 - 15 ἑκατομμυρίων δολαρίων νὰ τὰς ἐπιστευθῶμεν εἰς τοὺς ἔγχρωμους, ίδιος δὲ μὲ τὰ δεδομένα τοῦ φυλετικοῦ ἀνταγωνισμοῦ, ὁ ὄποιος εὑρίσκεται στήμερον εἰς πλήρη ἀγωνιστικήν ἔξελιξιν.

'Εάν Κράτος καὶ 'Εφοπλισταὶ ἀποφασίσουν νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ δύντατον αὐτὸ πρόβλημα λύσις θὰ ὑπέρξῃ. Πρέπει τοι καὶ αἱ δύο πλευραὶ ἀπὸ τῆς εἰδικῆς θέσεως τῆς ἐκάστη τὸ ὄριση τοὺς στόχους της καὶ νὰ ἔξειρη τὰ κατάλληλα μέσα ἐπιτυχίας. Ρεαλισμός, πρόβλεψις καὶ μακρὰ προοπτική εἰναι ἀπαραίτητοι προϋποθέσεις ἐπιτυχίας. Προχειρότης δὲ καὶ μικροψυχία είναι τὸ δίδυμον τῆς ἀποτοχίας.

MIX. ΣΟΡΩΤΤΟΣ

ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΝ ὁδὸς Φλοίας 3 καὶ Λεωφ. Κηφισίας πωλούνται εἰς ἀνεγειρομένην πολυκατοικίαν διαμερίσματα 2, 3, 4 καὶ 5 Δωμ. εἰς εύνοικάς τιμάς διὰ τοὺς Ναυτικούς. Τεχν. 'Ετ. Σ. ΜΑΥΡΟΜΜΑΤΗΣ —

Γ. ΑΛΤΙΠΑΡΜΑΚΗΣ, Φλοίας 3, 'Αμαρούσιον. Τηλέφωνα 610.938 & 8027552.

Η ΖΩΗ ΤΩΝ NAYTIKΩΝ ΜΑΣ

(Β' Η ΔΙΑΒΙΩΣΗ ΣΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ)

TOY k. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

ΟΙ NAYTIKOΙ, διασχίζοντας τούς όκεανούς, είναι ύποχρεωμένοι νὰ βρίσκονται σὲ διαρκή ἐτοιμότητα, γιὰ ν' ἀντιμετωπίζουν κάθε ἔνδεχμενο κίνδυνο καὶ νὰ μὴν ἀπομακρύνωνται καθόλου ἀπὸ τὴν δουλειά τους. Αὐτὴ ἡ συνεχῆς ἔνταση τῆς προσοχῆς καὶ παραμονῆ στὸ πλοῖο σημαίνει, ὅτι οἱ ναυτικοὶ κατὰ κάποιο τρόπο, ὑποτονικό ἔστω, ἐργάζονται κι' ὅταν ησυχάζουν ἔξω ἀπὸ τὴν βάρδιά τους. Γι' αὐτὸν ἐπιβάλλεται περισσότερο ἀπὸ ἄλλου ἡ διαβίωσή τους μέσα στὸ καράβι νὰ είναι, ὅσο γίνεται, πιὸ εὐχάριστη: σὲ καθαρὸ καὶ υγιεινὸ περιβάλλον, μὲ κάθε ἀνέση στὸν χώρους ἐνδιαιτήσεως καὶ ἐργασίας, μὲ δρεπτικὴ καὶ υγιεινὴ διατροφή, μὲ ψυχαγωγία ποὺ ν' ἀμβλύνῃ τὴν μονοτονία τῆς θάλασσας κ.λπ. Μὲ λίγα λόγια, ἡ διαβίωση τῶν ναυτικῶν πρέπει νὰ συνθέτει ἕκεινο τὸ πλέον καλοζωΐα.

"Ομάδα, ὁ ὄρος καλοζωΐα είναι πολὺ ἐλαστικός. Κι' ἐπειδὴ ἀποτελεῖ τὴν ούσια τοῦ παρόντος θέματος, θὰ προσπαθήσω νὰ καθορίσω τὸ περιεχόμενό του.

Η ΚΑΛΟΖΩΪΑ στάθηκε, πάντα, τὸ κυριώτερο ἐλάττηρο τῆς δραστηριότητος τοῦ ἀνθρώπου, ποὺ τὴν ἔξειλική κλίμακα τοῦ πελιτισμοῦ του τὴν συνθέτουν, βασικά, τὰ ἐπιτεύγματά του γιὰ τὴν βελτίωση τῶν συνθηκῶν τῆς ζωῆς του. "Ομως, δὲν ἔχει μόνο τὴν ἔννοια τῆς καλυτέρας ίκανοποιίσεως τῶν σωματικῶν ἀναγκῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ψυχοπνευματικῶν περισσότερο, γιατὶ αὐτὲς ἔχειρισουν τὸν ἀνθρώπον ἀπὸ τὰ ζῶα. "Ετσι, ἡ θλική καλοζωΐα δὲν ἀποτελεῖ αὐτοκόπο, ἀλλὰ μέσο γιὰ μεγαλύτερα κατορθώματα τοῦ ἀνθρώπου, γιὰ δόλενα καὶ ὑψηλότερα ἀνεδάσματα τοῦ πολιτισμοῦ του.

Αὐτὴ τὴν ἔννοια ἔχει τὸ «εὖ ζῆν» τῶν ἀρχαίων προγονῶν μας, ποὺ καὶ στὸ φαγῆτο τους προσπαθοῦσαν νὰ δημιουργοῦν εὔκαιριες γιὰ ψυχοπνευματικές ἀπολαύσεις: "Ἐτρωγαν — συμποσίασαν — φιλοσοφώντας καὶ νέρωναν τὸ κρασί τους, γιὰ νὰ μὴ χάνουν τὸ πνευματική τους διάυγεια. Αὐτό, ἐπίσης, τὸ νόμος ἔχει καὶ τὸ «κού μόνον ἐπ' ἄρτῳ ζήσεται ἀνθρωπος», ποὺ ὁ Θεάνθρωπος γι' ἀπάντηση στὸν Σατανᾶ, ὅτον ὁ τελευταῖος παρουσιάστηκε μπροστά του σὰν προσωποποίηση τῶν υλικῶν ἀπολαύσεων.

ΚΑΤΑ δυὸ τρόπους ίκανοποιούνται οἱ ψυχοπνευματικές ἀνάγκες τοῦ ἀνθρώπου: Μὲ τὴν χαρὰ τῆς δημιουργίας καὶ μὲ τὴν αἰσθητικὴ ἀπόλαυση τῶν δημιουργημάτων τῆς Τέχνης καὶ τῆς Ἐπιστήμης, δηλ. τῶν ψυχοπνευματικῶν του δυνάμεων.

Ἡ πρώτη είναι ἡ χαρὰ ποὺ αἰσθάνεται ὁ δημιουργός: ὁ ὀποιοσδήποτε δημιουργός, ἀπὸ τὸ μικρὸ παιδίκι, ποὺ κτίζει σπιτάκια στὴν ἄμμο, ὡς τὸν ἀρχιτέκτονα, ποὺ οἰκοδομεῖ Παρθενῶνες. Ἀποτελεῖ τὴν πεμπτουσία τῆς δημιουργικῆς ἐργασίας καὶ τὴν νοιώθουν ἀνάλογα ὅσοι τὴν ἀγάπουν τὴν δουλειά τους, θεωρῶντας τὴν ὥχι μόνο βιοποριστικὴ ἀπασχόλησή τους, ἀλλὰ καὶ ἀτομική τους προσφορὰ στὴν κοινωνία καὶ πεδίο ἀσκήσεως τῶν ψυχοπνευματικῶν τους δυνάμεων. "Οσοι ἐργάζονται ἔτσι, δὲν είναι ἀπλῶς ἐργάτες, ἀλλὰ καὶ καλλιτέχνες δημιουργοὶ στὴν δουλειά τους, νοιώθοντας δημιουργικὴ χαρά, ἀκόμη κι' ὅταν ἐπιβλέπουν αὐτόματα μηχανήματα, γιατὶ χάρη στὴν ὀλόψυχη ἐπίθλεψή τους, τὰ μηχανήματα αὐτά ἀποδίδουν περισσότερο,

ἔξυπηρτετώντας καλύτερα τὸν κοινωνικὸ τους σκοπό. Καὶ ἀνομφισθήτητα, τὸ περισσότερο αὐτὸν είναι καθαρὴ δημιουργία τῶν ἐπιτηρητῶν τῶν μηχανημάτων.

"Η δεύτερη, ἡ αἰσθητικὴ ἀπόλαυση, πηγάδεις ἀπὸ τὸ λογής δημιουργήματα τοῦ ἀνθρώπου — καὶ τοῦ Θεοῦ, ὅπως κι' ἀν τὸν πιστεύει κανείς — ἀποτελεῖται ἀκτινοβολίστης μεταγγισμής σ' αὐτὰ ψυχῆς τῶν δημιουργῶν τους. Τὴν εὐεργετική τῆς ἐπίδραση μπωροῦν νὰ τὴν νοιώθουν ὅσιοι, ἀνάλογα μὲ τὴν ψυχοπνευματική τους καλλιέργεια, γιὰ τὴν ὅποια στὴν ἐποχὴ μας, τὴν μεγαλύτερη εὐθύνη ἔχουν τὰ σχολεῖα καὶ τῆς ὅποιας, ὅμως, τὸ πλάτεμα συνεχίζεται πάντοτε, ἔχοτανε κατὰ πολὺ ἀπὸ τὰ ίδια τὰ ἄτομα.

"Οταν οἱ ἐργοζόμενοι — ὀποιοιδήποτε κι' ἀν εἰναι αὐτοὶ κι' ὅπουδήποτε καὶ ἀν ἐργάζονται — νοιώθουν δημιουργικὴ χαρὰ στὴν δουλειά τους καὶ κατὰ τὶς δρες τῆς σχόλης τους προσπαθοῦν νὰ ἔρχονται σ' ἐπαρκῆ μὲ τὶς ψυχές τῶν ἄλλων δημιουργῶν — πρὸ παντὸς τῶν καλλιτεχνῶν καὶ τῶν ἐπιστημόνων — ἀπὸ τὰ ἔργα τους, ἀναμφισθήτητα τότε στὸν τόπους τῆς δουλειᾶς δημιουργοῦνται προϋπόθεσεις γιὰ εὐχάριστη διαβίωση, ἀκόμη καὶ κάτω ἀπὸ τὶς πιὸ δύσκολες συνθήκες.

Ο ΠΑΡΑΠΑΝΩ κανόνας θὰ ἔπειτε νὰ εἰχει βρῆ τὴν καλύτερη ἔφαρμογή του ὡς τώρα στὰ σκάφη τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, γιατὶ σ' αὐτὰ ὑπάρχουν οἱ καλύτερες προϋποθέσεις: ἀπὸ τὴν μιὰ ἡ ζωὴ τῶν ναυτικῶν γιὰ πολλές μέρες κυλά μεταξὺ ούρανού καὶ θάλασσας, ἐπιβάλλοντας περισσότερο ἀπὸ ἄλλου τὴν στροφὴ πρὸς τὶς ψυχοπνευματικές ἀπολαύσεις. Κι' ἀπὸ τὴν ἄλλη τὰ σύγχρονα σκάφη, ἡ ναυπηγική, ποὺ τόσες ἀλματικές προόδους σημείωσες μετατοπευκά, τ' ἀντιμετωπίζει ὥχι μόνο σὰν ἔργοτάσσιας θαλασσινά, ἀλλὰ καὶ σὰν ἐνδικήτηματα τῶν ἐργαζομένων σ' αὐτά, πλουτίζοντάς τα μὲ ὅτι καλύτερο ἐπιτυγχάνουν ἡ Ἐπιστήμη καὶ ἡ Τεχνική, πόσο στὸν τομέα εὐκολύνσεως τῆς ἐργασίας (αὐτόματα καὶ ήμαυτόματα μηχανήματα), δέσι καὶ στὸν τομέα βελτίωσεως τῶν συνθηκῶν ζωῆς (ἀνετοί, ἀστομοί καὶ ὅμαδικοί χώροι, κέντα ψυχαγωγίας κ.λπ.).

"Υπὸ τὶς προϋποθέσεις αὐτές θὰ ἔπειτε ἡ ζωὴ τῶν ναυτικῶν μας στὰ καράβια νὰ βρίσκεται σήμερα σὲ ζηλευτὸ ἐπίπεδο καὶ τὰ ναυτικὰ ἐπαγγέλματα νὰ γνωρίζουν ἀκμή, ἀνάλογη μὲ τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, καὶ ν' ὑπάρχουν κύριους στόχους ἐπαγγελματικοῦ προσανατολισμοῦ τῆς νεολαίας μας. Κάτι τέτοιο, ὅμως, δὲν μποροῦμε νὰ ισχυριστοῦμε ὅτι συμβαίνει, γιατὶ καὶ πολλές φυνές δυσαρεσκείας ἀκούγονται καὶ τὸ πρόβλημα τῆς διαστροφῆς χρόνια τώρα εξακολουθεῖ τὸν ἀπασχολητὸ τὸν ἀνεπιθύμητον παράγοντας, καὶ οἱ νέοι μας συνεχίζουν νὰ προτιμοῦν τὰ ἐργοτάσσια τῆς ζενητείας, μὲ συνέπεια νὰ ὁρίζεται καθε χρόνο καὶ περισσότερο τὸ πρόβλημα τῆς λειψανδρίας γιὰ τὴν Ἐμπορική μας Ναυτιλία.

Γιατὶ αὐτὴ ἡ ἀντινομία; Γιατὶ ἡ ζωὴ στὰ καράβια νὰ μὴν είναι ἀνάλογη μὲ τὶς ἀνέσεις ποὺ ὑπάρχουν σ' αὐτά;

NOMIZΩ, ὅτι ἡ αἰτία τῆς καταστάσεως

σεως τῶν πληρωμάτων κι' ἔκει ν' ἀντιμετωπισθῇ κατάλληλα, γιατὶ τὸ πρόβλημα τῆς διαβίωσεως τῶν ναυτικῶν μας στὰ καράβια είναι ὄργανωντικό στὴν ούσια του καὶ ὥχι οἰκονομικό. Είναι πρόβλημα δημιουργίας καλοζωΐας πλουτισμένης μὲ ψυχοπνευματικές ἀπολαύσεις κι' ἐπαγγελματικά ιδανικά, ποὺ ἀνεβάζουν τὸ ἀγωνιστικὸ φρόνημα καὶ ὥχι πρόβλημα θερμίδων, δηλ. διατροφῆς, ποὺ κι' αὐτὴ ρυθμίζεται μὲ τὸν καλύτερο τρόπο σὲ κάθε σκάφος, ὅταν τὸ πλήρωμά του ὄργανωση τὴν ζωὴ του σύμφωνα μὲ τὸ πνεύμα του θαλασσινοῦ ἀγώνος.

"Υπὸ τὴν μορφὴ του αὐτὴ τὸ πρόβλημα τῆς διαβίωσεως τῶν ναυτικῶν μας ἀποκτᾶ μεγάλη σπουδαιότητα, γιατὶ ἀφορά τὸ ἴδιο τὸ μέλλον τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ ἡ σωστὴ λύση του ἀπαιτεῖ πολλές προπάτεις καὶ μακροχρόνια διαδικασία:

Χρειάζεται νὰ παρθοῦν ὅλα τὰ κατάλληλα μέτρα, ποὺ θὰ συμβάλουν στὸ νὰ πάψῃ ἡ Ἐμπορική μας Ναυτιλία νὰ συγκροτή τὰ πληρώματά της καὶ μὲ πρόσωπα, τὰ δόπια δὲν μπαίνουν στὰ καράβια γιὰ ν' ἀγωνίσηση στούν ἀπὸ κάποιο πόστο τους, ἀλλὰ γιὰ νὰ διαπεραιωθοῦν — σὰ λαθρομετανάστες — σὲ κάποια χώρα, ἡ ὄλλοιων πως νὰ κυνηγήσουν τὴν τύχη τους, σκοπεύοντάς την ἀπὸ τὰ κατάστρωμα κάποιου πλοίου. Οἱ «ναυτικοί» αὐτοί, ὃντας ἄναυτοι στὴν μεγάλυτηρη τους ἀναλογία καὶ μὴ νοιώθοντας καμμιάν ἀγάπη προσεργούνται προϋπόθεσεις γιὰ τὴν προσωρινή τους δουλειάς δημιουργοῦνται προϋπόθεσεις γιὰ τὴν προσωρινή τους δουλειάς, ὥχι μόνο δὲ συμβάλλουν στὴν βελτίωση τῶν συνθηκῶν διαβίωσεως στὰ σκάφη τους, ὥχι λόγως πως πάντα τὰ χειροτερεύουν κιόλας, ἐπηρεάζονται μὲ τὴν συμπεριφορά τους καὶ ἀπαγγελματίες ναυτικούς μας. "Εδού ἔχουν τὴν αἰτία τους οἱ ἀδρόες λιποταξίες, ἡ χαρτοπαίξια, ἡ οἰνοποιία καὶ τ' ἄλλα κακά, ποὺ παραπρούνται στὰ πληρώματά μας καὶ ποὺ καταστρέπουν τὰ πληρώματά μας καὶ πού κατέστησαν τὸ πληρώματά μας — μὲ τὴν σωστή της, ἀνθρώπινη, ἔννοια — συμβάλλουν.

"Ἐξυπεκούνται, ὅτι τὰ μέτρα αὐτὰ θ' ἀποσκοποῦν βασικὰ στὴν ἔτοιμασία καταλληλών ναυτικῶν, ποὺ ν' ἀγαποῦν τὸ ἐπάγγελμά τους, βλέποντάς το ὥχι μόνο σὰν μέσο βιοπορισμοῦ, ἀλλὰ καὶ σὰν πεδίο ἀδιάκοπης ἀσκήσεως τῶν δυνάμεων τῆς προσωπικότητός τους. Καὶ οἱ ναυτικοὶ αὐτοὶ δὲν ἔτοιμασίονται ἀπὸ τὴν μιὰ μέρα στὴν ἄλλη, μὲ τὴν ἀπόκτηση τοῦ «ναυτικοῦ φυλλαδίου», ποὺ σήμερα δίνεται σ' ὅποιον τὸ ζητήση. Χρειάζονται προετοιμασία μὲ εἰδικὴ ἐκπαίδευση, καὶ πρὸ πάντων γνωριμία μὲ τὴν θάλασσα, ποὺ θὰ τοὺς έχοικείωση μαζί της καὶ θὰ τοὺς κάνῃ νὰ τὴν ἀγαπήσουν, μὲ λίγα λόγια, θὰ ἐμφυσήσῃ στὸν ψυχικό τους κόσμο τὴν ἀπαραίτητη γιὰ τὸν θαλασσινὸ ἀγώνα ναυτούσην.

"Αλλὰ καὶ στὰ σκάφη παράλληλα χρειάζεται νὰ τονωθῇ ἡ ναυτοσύνη μὲ τὴν κατάλληλη διαπαιδαγώγηση καὶ μόρφωση, ποὺ ἐδὼ θὰ πρέπει νὰ πάρῃ τὴν μορφὴ τῆς συνέχους αὐτομορφώσεως, στὴν ὄποια μεγάλο ρέλο θὰ πάισουν καὶ οἱ βιβλιοθήκες τῶν πλοίων, ποὺ καιρὸς είναι πιὰ νὰ καταστούν πραγματικότης.

"Ετσι, τὸ πρόβλημα τῆς διαβίωσεως τῶν ναυτικῶν μας ἀναλύνεται τελικά σὲ πρόβλημα ναυτοσύνης κι' ἔκτείνεται πολὺ πέρα ἀπὸ τὰ καράβια μας, ἀγκαλιάζοντας ὅλους τους παράγοντες τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ποὺ πρέπει ν' ἀναλογιστούν τις εὐθύνες τους καὶ νὰ προχωρήσουν ἀποφασιστικά καὶ γρήγορα στὴν λύση του, γιατὶ παραπραγήσαμε καὶ οἱ καιροὶ δὲν είναι «μενετοί».

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΤΟ ΕΠΙΔΟΜΑ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΣ

Κύριε Διευθυντά,

Κατά την έφαρμογή του θεσμού της ασφαλίσεως των ύπο σημαίας πλοίων παρά τῷ N.A.T., έθεσμον θετήθη και διαχειριστικόν έπιδομα εισπράξεως υπέρ τρίτων έκ 5% διά τὸν ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἔργασίαν αὐτῆς πλοίαρχον.

Τὸ έπιδομα τοῦτο ἔχοργετο ἐπὶ τοῦ ὑπολογιζομένου ύπο τοῦ πλοιάρχου ποσοῦ τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν μόνον, ἀπὸ τὰς ἀποδοχάς τῶν ὁποίων, ἔγενετο ἡ κράτησις (εἰσπράξις).

Ἐν συνεχείᾳ καθιερώθη τὸ διαχειριστικόν αὐτὸν έπιδομα νὰ καταβάλλεται εἰς τοὺς ἐνεργούντας τὴν πληρωμὴν τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ N.A.T., περιθλέν πρὸς τὰ ἐν Πειραιᾷ γραφεῖα τῶν ἐκπροσώπων τῶν πλοίων.

Τέλος, προσφάτως, καθιερώθη νὰ μὴ καταβάλλεται οὐδέλως τὸ ἐν λόγῳ ἀδιαχειριστικόν έπιδομα τῆς διοικήσεως τοῦ N.A.T., ἀρνούμενης τῆς καταβολῆς τοῦ ἀδικαιολογῆτος. Αἴρομεν δὲ ἀδικαιολογήτως, διότι δὲν νομίζομεν ὅτι ἔχει μεσολαβήσει μεταβολὴ τῆς ἰσχυόστης νομολογίας «περὶ τῶν δικαιωμάτων εἰσπράξεων υπέρ τρίτων, ἢν ὅλως θὰ ἐπεκαλείτο ἡ διοίκησις τοῦ N.A.T., ἐάν ωφιστατο».

Πάντως, ἡ ἀπασχόλησις τοῦ Πλοιάρχου διὰ τὸν σκοπὸν τῆς «εἰσπράξεως υπέρ τρίτων» εἶναι λογικόν, δίκαιον καὶ νόμιμον νὰ ἀμείβεται.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

Ἐν πλῷ, Μάρτιος 1970

Σ η μ. «Ν ΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»:
Ο πλοιάρχος, σημειώτεον, υποχρεούται διὰ τὰ ύπο ξένας σημαίας πλοῖα μας εἰς πρόσθιον γραφικήν ἔργασίαν — ὅχι, βεβαίως, εὐχάριστον — διὰ νὰ καταρτίσῃ τὰς κατεστάσεις εἰσπράξεως τῶν εἰσφορῶν, δεδομένου ὅτι δὲν ὑπάρχει ναυτολόγιον, ὅπερ ἀποτελλεται εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ N.A.T. πρὸς ἔλεγχον καὶ υπολογισμὸν τῶν διειλογέντων εἰσφορῶν. Τὸ εἰσπρακτικόν, συνεπῶς, ἐπίδομα καὶ δίκαιον εἶναι καὶ ἐπιβελημένον. Τί θὰ συνέδαινεν ἂν ὁ πλοιάρχος τοῦ ξένου πλοίου ἥρετο ή τακτίζῃ τὰς κατεστάσεις, προδιαινών εἰς τοὺς πολυπλόκους υπολογισμούς; Κανεὶς νόμος δὲν τοῦ τὸ ἐπιβάλλει.

ΠΕΡΙ ΕΔΕΣΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ Κ.Λ.Π.

Κύριε Διευθυντά,

Ἀνέγνωσα μετὰ προσοχῆς εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἐπιστολὴν τοῦ ἀξιούτιμου πλοιάρχου κυρίου Μ. Δακορόνια, τὴν ἀναφερομένην εἰς δύο θέματα:

Τοῦ πλεονασμοῦ τῶν πλοιάρχων ἀφ' ἐνός καὶ τοῦ ἀδεσματολογίου ἀφ' ἔτερου. Συγχρητήρια ἀνήκουν εἰς τὸν κύριον Δακορόνια διὰ τὴν ὄρθην καὶ ρωμαλέαν ἀνάπτυξιν τοῦ θέματος τῶν πλοιάρχων. Οὐδεὶς ἀπολύτως ἔχει φράσει ναυτικὸς δὲν εἶναι δυνατόν, παρανάθηται διὰ τὴν τοιστόν μεταχείριστιν τῶν πλοιάρχων, δεδομένου ὅτι λίαν συντόμως θὰ ἀκολουθήσουν καὶ οἱ ἄλλοι κλάδοι ἐφ' ὅσον ἡ τακτικὴ τοῦ πλωμαρισμοῦ συνεχίζεται ἀμείωτος. Συνεπῶς ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου δὲν ὑπάρχει οὔτε ἡ ἐλαχίστη ἀντίρρησις.

Προχωρῶν ὅμως ὁ κύριος Δακορόνιας εἰς τὸ ζῆτημα τοῦ ἀδεσματολογίου, ὀλος ἀπρόπτως ἐπιπέδηται ἐναντίον τῶν ἀσυρματιστῶν, ἀποντῶν εἰς τὸν κ. Γ. Φρέρην, διστις εἰχεν ἔκφράσει προσωπικάς του ἀπόψεις εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Καὶ μᾶς λέγει ὁ κύριος

Δακορόνιας ὅτι «Καὶ τὰ ἔκανε ὁ κ. Φρέρης νὰ μὴν ἐνδιαφέρεται τόσον διὰ τὶς γιασουτσουζητήσεις ποὺ γίνονται μέσω ραδιοτηλεφώνων. Υπάρχουν τόσες πολλές σκοτουρεῖς στὰ τέσσαρα γαλόνια, ποὺ οὔτε τὸ τέταρτον δὲν ἔχουν τὰ ραδιοτηλεφώνα». Δηλαδὴ οἱ ἀσυρματιστοί. Ἐδῶ δὲν ἀντιλαμβάνομεν τί ἔνοιη μὲ τὴν λέξιν σκοτουρεῖς. Εάν μὲν ἔνοιει εὐθύνας, τὸν πληρωφόρον διὰ ἔκαστος ἐν τῷ πλοιό φέρει τὰ εὐθύνας του. Καὶ η μὲν ἀξιολόγησις τῶν εὐθύνων ἔχει γίνει ἀπὸ τὰ ἐντεταλμένα πρὸς τοῦτο ὄργανα τῆς ἐλληνικῆς Πολιτείας, η δὲ συναίσθησις τούτων, ἐξαρτᾶται τάς εὐθύνας του.

Οἱ πραγματικοὶ ἀξιωματικοὶ ἀσυρμάτου, ἔχοντες εἰς τὸ ἐπάκριον ἀνεπιτυγχέντη τὴν ἐπαγγελματικήν συνείδησιν, πράττουν τὸ καθήκον των ἀπὸ αὐτοσεβασμὸν καὶ μόνον, καὶ συνεπῶς δὲν ἔχουν ἀνάγκη σύδενος τὸν ἐπιπονικὸν δὲν μορφήν. Εάν δὲ ένοιει ὑποθέσεις, Βεβούσιος οἱ κύριοι πλοιάρχοι ὡς ἀντιπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν ἔχουν ηὔξειμένας. Διὰ τὸν λόγον ὅμως αὐτὸν πληρώνονται περίπου τὸ διπλάσιον τῶν ἀσυρματιστῶν.

Συνεπῶς ἀστοχος ἡ σύγκρισις τῶν τεσσάρων γαλονιών μὲ τοὺς ἀσυρματιστάς.

Ἐάν θέλει ὁ κύριος Δακορόνιας νὰ μάθῃ καὶ διὰ τὴν ἀξίαν τῶν γαλονιών, ὃς μελετήσῃ τὴν ίδιαν τοῦ ἐπιστολήν, τοσὶς κάτι νὰ διδαχθῇ ἐν προκειμένῳ.

Τῷρα δ' ἔκεινους, οἱ ὅποιοι πράγματι φυλαροῦν ἀκαταπάυστως ἀπὸ τὸ πρώτη μέχρι τὸ βράδυ, ἀπὸ ραδιοτηλεφώνου ἢ ἀπὸ χειριστηρίου, καλὸν θὰ είναι: νὰ παύσουν φυλαροῦντες καὶ νὰ ἀφοσιωθῶν ἀποκλειστικῶν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ πλοίου καὶ μόνον, βελτιώνοντες κυρίως τὰς τεχνικὰς τῶν γνώσεις, σύνως ὥστε νὰ ἀποτελοῦν ἐνεργόν μονάδα ἐν τῷ πλοιό.

Ἡ γνώσις τοῦ χειριστηρίου μόνον, πλέον δὲν ἀρκεῖ. Χειριστήριον γνωρίζουν καὶ οἱ στρατιώται τῶν τάκτων ποὺ μᾶς ἔρχονται στὰ πλοῖα ὡς ἀσυρματιστοί, καὶ οἱ ἀεροπόροι, καθὼς καὶ πάσαι αἱ φύλαι τοῦ Ἰσραὴλ, Ἑγγλέζοι, Ἰρλανδοί, Ἰνδοί, οἵτινες ἔργαζονται ἀνενόχλητοι εἰς τὰ πλοῖα μας, ἐνῷ ημεῖς οὐτε τὴν σκάλα τῶν βρετανικῶν πλοίων δὲν ἔ-

χομεν τὸ δικαίωμα νὰ ἀνέλθωμεν. (Visitors not Allowed) μᾶς πληρωφοροῦν οἱ κύριοι.

Καὶ ἔρχομεθα τώρα εἰς τὸ ἀδεσματολόγιον: Ἐδῶ νομίζω διὰ τὴν κλείδα τοῦ μυστηρίου μᾶς τὴν παρέκει ὁ κύριος Δακορόνιας εἰς τὴν ἐπιστολὴν του ὅπου μᾶς πληρωφορεῖ ὅτι «Κάθε πλοῖον ἔχει καὶ τὸ δικό του ἀδεσματολόγιον. Μία τάξις, μία σειρά γιὰ τὰ τὴν ἀκολουθήσην κανεὶς δὲν ὑπάρχει. «Εκαστος κατὰ διάνοιαν ἔχει». Καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀφοῦ μᾶς ἀπορθιμέτι 4 ἀδεσματολόγια προσθέτει ἀπὸ κάτω καὶ τὴν λέξιν κ.ο.κ. Δηλαδὴ καὶ τρέξι μορδέλα.

Ἄλλα ἐφ' ὅσον τὰ ἀδεσματολόγια εἰναι τόσα, σσα ἔκαστος; κατὰ διάνοιαν ἔχει, τότε διὰ ποιὸν ἀδεσματολόγιον μᾶς ὅμιλει ἐν συνεχείᾳ τῆς ἐπιστολῆς του, ὅτι: ἐφαρμοζόμενον πεινάει ὁ κόσμος;

Διότι ἔαν ἔφημοσε τὸ νέον ἀδεσματολόγιον τὸν π.χ. εἰς τὸν πίνακα 5 ἡμέρα Δευτέρα Δεκτίνων, προσφέρει: Ὁρεκτικού, κρέας μόσχου ψητὸν μὲ πατάτες καὶ καρότα, ρύζι μπλάφι μὲ σύλτασι λάδι καὶ καρότα, σαλάτα ἀπὸ ὡμά λαχανικά, γιασούρτι ἡ τυρός, φρύστο, χυμὸς φρούτων. Καὶ ἀνάλογον μενον προσφέρει καὶ τὰς ἄλλας ἡμέρας, καὶ εύρημσαν ἀλισσοποιοί, οἱ ὅποιοι ἔδηλωσαν ὅτι πεινοῦν, τότε δύο τινά συμβαίνουν: «Ἡ ἔχει νά κάνη μὲ Λουκούλους ὀλκῆς ἢ μὲ κακῆς πίστεως ἀνθρώπους, ὅποτε καὶ εἰς τὰς δύο πειππάσεις οὐτοῦ πάντα θὰ πεινοῦν.

Συμπέρασμα: Δέν είναι τὸ νέον ἀδεσματολόγιον οὔτε τὸ ἀδύνατο γιασούρτακι, τὸ ὅποιον τόσας ἐπιθέσεις ὑπέστη προσφάτως καὶ διὰ τὸ ὅποιον σημειωτέον ὑπόρχει ἡ πρόβλεψις νὰ ἀντικαθίσταται μὲ τυρὸν ἔαν είναι ὅτι ἔξειρεσίς του. Ὁποιοδήποτε ἔφημοσε τὸν προσφάτων καὶ νὰ μᾶς σερδίρουν ἐφ' ὅσον ἀπὸ τὴν μιὰ μεριά ὑπάρχει ἡ νοοτροπία τοῦ ἔκαστος κατὰ διάνοιαν ἔχει, καὶ ἀπὸ τὴν ἄλλη τοῦ πεινάω, θὰ είναι κατοδικασμένον εἰς ἀποτομίαν.

Περαίνων ἔχαριστῶ πολὺ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διὰ τὴν φιλοξενίαν, καὶ δηλῶ ὅτι πρόθεσίς μου δὲν είναι οὔτε νὰ ἀντιδικήσω, πολλῷ δὲ μᾶλλον νὰ θίξω οὐδένα, οὔτε νὰ προχειρισθῶσα. Ἄλλα ὅσον τὸ δυνατὸν νὰ ἀποδώσω τὰ τὸ Καίσαρος τῷ Καίσαρι καὶ τὰ τοῦ Θεοῦ τῷ Θεῷ.

Διατελῶ μεθ' ὑπολήψεως
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΑΦΑΝΤΑΡΗΣ
Ἄξιωματικὸς ἀσυρμάτου Ε.Ν.
Τρίνινταν 2 Ἀπριλίου 1970

INTERNATIONAL MUTUAL STRIKE ASSURANCE COMPANY (BERMUDA) LIMITED

ΑΠΕΡΓΙΑΙ ΚΑΙ ΛΟΚ-ΑΟΥΤ

Εὐπροσάρμοστος καὶ πλήρης κάλυψις Ἀπεργῶν καὶ Λόκ-αουτ, προκαλούντων καθυστερήσεις εἰς τὰ πλοῖα. Οἱ ὅροι καὶ ἡ διάρκεια τῆς καλύψεως δύνανται νὰ προσαρμόσωνται 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.

TANKCLEANING EQUIPMENT

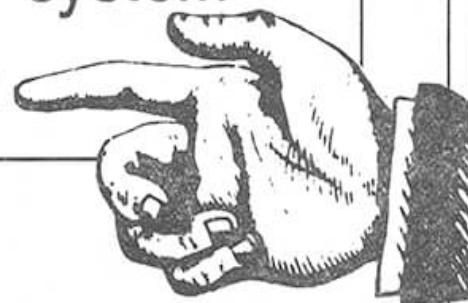
DOES NOT HAVE TO COST

£ 50.000

or more

The TOFTEJORG system
does it for one tenth

Tankcleaning
does not have to take 5-6 men



With the TOFTEJORG system
1 or 2 will do.



Further information:

Tofte & Jørgensen a/s

31, Nyrrnbergsgade, 2300 Copenhagen S
Denmark - Telex: 9588

or at our

LONDON OFFICE:

151 Oakwood Court London W 14
Phone: (01) 607-2285. Telex: 88 60 92

μένη ἀνεκτή καὶ χωρίς τις συνέπειες τοῦ παραδειγμάτος τῆς παραδόλης; Πολὺ φασθεῖ: Εἰς ἐδό η τιμωρία δὲν θὰ προσφύγει μόνον ἀπὸ τὴν ὁργήν τοῦ Κυρίου, ἀλλὰ ἀπὸ ἡλίου τὴν ἔδη τὴν ἀνθεσκήνην ἐπιχείρησε: Μήτ τέτοια δὲ προσφέτειν δὲν διδάσκεται: μόνο ἀπὸ τὴν παραδολή τοῦ Κυρίου. Τὴν ἐπισημαίνει φυσὴ ἀπὸ σάμα μέλους τῆς ιδιαίτερης σίνεγενείς τῶν παραδειγμάτων. "Ολοί μας τὴν διαβάσαμε, τὴν ἀκούσαμε:

·Προσέχετε τοὺς ναυτικούς. Προσέχετε τὰς φυγές τῶν παραδίων μας. Προσέχετε τὴν

'Απὸ χέρι γυναικεῖο S.O.S.

"Απὸ ποῦ ἄλλο; Πάλιν ἡ γνωστή μας μαρχάντισσα, ἡ Νάντια Κωνσταντοπούλου, μᾶς περιγράφει τὰ συναπαντήματά της. Χειμώνας καὶ βρόεις θάλασσες.

εἰπενόμαστε — λέει — ἀπὸ τὴν Σουηδία, φορτωμένοι ξυλεία. Περνώντας τὸ κανάλι τοῦ Κιέλου, ξεδιαρέψαμε καὶ επιστε, ὡς ἐδώ τὰ βασανό μας. 'Αφήσαμε τὶς βαρύχειμωνές, τοὺς σκληρούς βορειάδες, τοὺς πάγους καὶ τὰ χιόνια. 'Απὸ ἐδό κι' ἐμπρός, ήμερεύει ὁ πλανήτης. Κάθε μέρα καὶ καλύτερη ὥσπου νὰ φθάσουμε στὴν 'Ελλάδα, νὰ δούμε σπάταλο ἥλιο.

"Αλλοίμονο, δῆμος. Μπορεῖ νὰ γλυτώσουμε ἀπὸ τὰ χιόνια καὶ τοὺς πάγους. 'Αλλὰ ἡ Βόρειος Θάλασσα μᾶς ὑποδέχθηκε μὲ τὰ δικά της τὰ καπτρίσια, γιὰ νὰ μᾶς διαψεύσῃ τὶς ἐλπίδες καὶ τὰ ὅνειρα. Στὶς 30 τοῦ Γενάρη περάσαμε τὸ Κίελο καὶ μόλις στὶς 11 τοῦ Φελεάρη φθάσαμε στὸ Ντόβερ, καραβοταπομένοι ἀπὸ τὸν χορὸ τῶν κυμάτων.

"Εκείνο τὸ μοιραίο πρωινὸν περαθρεθήκεις πάρει τὰς ἔσπασης, τάχα, ὁ καιρός, γιὰ νὰ σαλπάρουμε ἀπὸ τὸ τελευταῖο μας φουντάγιο, στὸν κόλπο Ντούρενεζ. 'Αλλὰ ἀπὸ τὸ ίδιο: βράδυ καταλόθαμε τὴν πλάνη μας. Πάλι φρεσκαδένες ὡς τὰ 9 μπωφόρ. 'Απανωτές θύελλες ἀπὸ τὴν 'Οστρια καὶ κύματα ἀνελέητα.

Περνοῦσας τὶς ὥρες μου ξαπλωμένη μὲ τὰ ρούχα στὴν κουκέττα μου, ἐνῷ κάθε λίγο ἔπαιρνα μὲ τὸν ἀσύρματο πληροφορίες ἀπὸ συνάδελφό μου, ποὺ βρισκόταν στὸ Βισκαϊκό, σχετικά μὲ τὴν ἐκεί καιρικὴ κατάστασι. Καὶ ἡσαν φρεσκαδένες ὡς τὰ 9 μπωφόρ... δηλητήριο. Κάθε μιά χερότερη ἀπὸ τὸν προηγούμενον.

"Ετσι, βγήκε ἡ πρώτη νύχτα. 'Αλλὰ πρὶν καλοξημερώσῃ, μού ἔφερε ὁ καπετάνιος ἔνα λίαν θερόβαλό σήμα. Νὰ εἰδοποιηθῶν — λέει — τὰ παραπλέοντα πλοῖα, πῶς εἴμαστε ἀκυρεύοντος καὶ πάσι ὁ καιρὸς μᾶς ξεσέρνει κατὰ τὰ βράχια τῆς στεριάς.

Τώρα ὁ ἀέρας ξεπέρασε τὰ 11 μπωφόρ ἀπὸ Μπουνέντε καὶ μᾶς διπλαρώνει χωρὶς καμμία δύναμιν ν' ἀντιδράσουμε. Στὸ σήμα μας ἀπαντά ὁ παράκτιος τῆς Βρέστης, ἐνῷ ἀπορεύουμε νὰ ἀνοικούμε στὸ πλάνωμα ἡ δυσάρεστη θέσι μας. Κρατήθηκε τὸ μυστικό, ἀκόμη καὶ ὅταν μετά μία ὥρα δύναμε δριστικά τὴν κραυγὴ τοῦ κινδύνου. Τὸ S.O.S.!

Αλλὰ δὲν ἡμαστεῖ καὶ οἱ μόνοι στὴν σκληρή αὐτὴ θέσι. 'Απανωτά τέτοια σήματα ἔφθαναν στὸν δέκτη τοῦ ἀσύρματου μας ἀπὸ παραπλέοντα πλοῖα.

"Οση ἔμεινε βρισκόταν στὸ κατάστρωμα, ὁ γνωστὸς «χαβαλές» εἶχε κάμει φτερά. Τρομακτικὸ δὲ τὸ μπότζι τοῦ καραδίου, ποὺ ἔφθανε μὲ κάθε κλίση σὲ 40 - 45°.

Στὸ φινιστρίνι μου, ἐναλλαγὴ τῆς θέας ούρων καὶ θάλασσας. Γιά νὰ χειρίσω, ἐπρεπε νὰ κρατέμει γερά, ἐνῷ γύρω μου, διάφορα ἀντικείμενα χρέωνταν ἐκνευριστικά στὸ πάτωμα.

"Αποκομιδμένη μὲ τὰ φοιερά σήματα στὸν δέκτη μου, ζήτησα κάποια ήρεμία στὸ ραδιοτηλέφωνο, μιά καὶ καταφέρων καλὰ τὰ γαλλικά. Συνέθηκα μὲ ἔνα μικρὸ πλοιάριο,

φυγὴ τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἢν θέλετε νὰ μὴν ἔρθη ποτὲ ἡ ἀποφάσις ἡμέρας, νὰ δρεθοῦμε μὲ παραδίκα ἀψυχα!....

"Η προσχή κατήδεν πετυχάνεται μὲ κονδύλους. Θέλει θαρραλέες πράξεις. Θέλει συμπόνια καὶ συναιθηματισμό. 'Αλλά, νὰ ποῦ κάνουμε τὸ ἀντίθετο. Περικόπτουμε καὶ κάτιμη ἀκάη τὴν εἰσφορά ἀργοδότου στὸ 'Απομακριδ Γαλιτό καὶ ἀπὸ πάνω ἔξασφαλίζουμε τὴν αιγαλούναστη κατήδεν πράξη, μὲ συντακτικές πράξεις καὶ συνταχηματική κατοχύρωσι.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ΤΟ ΧΙΟΥΜΟΡ ΤΗΣ ΠΛΩΡΗΣ



— Δὲν είναι σωστό νὰ τοὺς προστιμάρχες, κακότηνες. Ήπιζουν... ἐκτός... πλοίου!



— "Ελλά πέσω, Χριστιανέ μου, νὰ φέμεις, ποὺ ού μᾶς δρῆσε τὴν... μεσημέρια μὲ τὸν... ἐξάντα!



ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ..

ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ: Ομοιοπαθεῖς είμαστε, δεσμοποιίς Τερψιχώρη! Καὶ οἱ δύο μας υποφέρουμε ἀπό... λειφανδρία!!!

(Τοῦ κ. ΜΑΡΙΟΥ ΖΙΤΗ)

Τὸ σημειωματάριο τοῦ ποντοπλόου

ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΜΥΘΟΛΟΓΙΑΣ ΣΥΝΕΧΕΙΑ:

ΕΤΕΛΕΙΩΣΑΜΕΝ τὴν ἱστορίαν τοῦ «μί-
τοῦ» τῆς Ἀριάδνης μὲν τὸ ἐπιφόνυμα: «Ἐναὶ ΑΙΓΑΙΟΝ εἰναι: ἀρκετόν. Δὲν μηδὲ
χρειάζεται: ἀλλὰ καὶ κρατήσαμε τὸ θαυμα-
τουργὸν κουραράκι: διὰ τὰς περαιτέρω διερευ-
νήσεις μας, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἀσφάλειάν μας.

«Ηδη προσδένομεν τὴν μίαν ἀρχὴν τῆς κλω-
στῆς εἰς τὴν εἰσόδον καὶ εἰσερχόμεθα ἀσφόδων
καὶ ἀπαθῶς εἰς τὸν Λαδύρινθον. Δὲν συνοδεύ-
όμεθα, θιμοῦ, σύτε ἀπὸ ἄπτα παρθένους, οὔτε
ἀπὸ ἔπια ἐψήθους, συνοδεύσημεθα, θιμοῦ, ἀπὸ
τὰς εὐχάριστας πολλῶν χλιάδων «πλεόντων» καὶ
πολλῶν γυνῶν καὶ προσδετικῶν σκεπτομένων
ἐργοδοτῶν καὶ ἔχομεν ἐνθέξεις: εὐοιώνους, δι-
τι καὶ τόν. Μινώταυρον τὸν «καννίβαλον» θὰ συναντήσουμεν καὶ ἔνα χεράκι θὰ τὰ πούμε καὶ
τελικά... φυνικὸ δὲν θὰ γίνη.

Ηρὸς τῆς ἀποπείρας μας ἔδοιλοςκοπήσαμεν
ἔκπροσώπους τῶν «πλεόντων» καὶ «πλέοντας»,
καθὼς καὶ ἔκλεκτος ἔκπροσώπους τοῦ ἐφο-
πλιστικοῦ κόσμου, ἐξ ἕκινων οἵτινας ἔχουν
τὸ χάριον τοῦ δραματιστοῦ καὶ βλέπουν πο-
λὺ μακριά, ἀντιλαμβανόμενοι: διὰ τὴν Ναυτιλίαν
μας δὲν εἰναι ὑπόθεσις... ἐποχική, ἀλλὰ συ-
νέχεια καὶ ἀνάγκη, ώστε νὰ χρειάζεται: συνε-
χῆ παρακολούθησιν καὶ μακρότερον προγραμ-
ματισμόν, ἀναμφίβωσιν καὶ βελτιώσεις ἀνα-
κανικιστικάς ἐμφύων καὶ ἀσφόδων. «Η ἐποχὴ
τῆς πραγματότητος παραδίθειν ἀνεπιστρέπει,
ώστε νὰ ἐφηγερθῶμεν κανονικάς λογοτακομούς
στὸ «γόνατο» ἡ ἀψήνοντες τὴν συσσώρευσιν τῶν
προσδημάτων, τὰ δύοια μοιραίων θὰ κληθοῦν
νὰ ἐπιλέσουν οἱ μεταγενέστεροι. Φωνήμενον
τῆς τοικύτης ἀδελτηρίας μας τοῦ παραλθό-
τος, είναι: διὰ ἔνφος οἱ ἔχεφρονες προβλέπον
τὴν θαυματικὴν διόγκωσιν τῆς Ναυτιλίας μας,
οὐδεὶς σχεδὸν ἐνδιεφέρθη διὰ τὴν δομὴν τῶν
εἰς ἀνθρώπινον ὄλικον ἀναγκῶν της ἐπὶ μίαν
ὅληντον εἰκοσιτετάν. Βεδαίως, μέγιστον ἐν-
διαφέροντος ἐπεδείχθη διὰ τὴν ποσοτικὴν πλευ-
ρᾶν τῆς δομῆς, δυνάμεθα μαλιστα νὰ προσθέ-
σουμεν καὶ τῆς ποιοτικῆς, πλήν δὲν ἡγελούθη-
θη δρθιολογιστικὴ τακτικὴ διὰ τὴν κατανομὴν
τῶν εἰδικοτήτων. Καὶ εὐρισκόμεθα σήμερον εἰς
τὴν δυσάρεστον θέσιν, ἐνῷ εἰς τοὺς κλάδους
τῶν μηχανικῶν καὶ δυσκολία διὰ τὴν ἐξεύ-
ρεσιν τῶν, νὰ ἀντιμετωπίζωμεν πληθωρισμὸν
εἰς τὰς τάξεις τῶν πλοιάρχων ὅλων τῶν βα-
θμῶν. Οὐδεὶς καλής πίστεως συζητητής δύνα-
ται νὰ ἀμφιβάλῃ ἐπὶ τῆς πραγματικότητος
ταῦτη.

«Ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ποιοτικὴν καὶ ποσοτι-
κὴν δομὴν τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, δὲν
δυνάμεθα νὰ εἴμεθα ὑπερήφανοι. «Εδώ ἡ κα-
τάστασις παρουσιάζεται: περισσότερον ἀγγώ-
δης. Καὶ διερωτόμεθα; Ήδης εἰναι: δυνατόν, νὰ
ζήσιεν ἡμέρας εὐφορίας καὶ θεινικῆς ἐξάρσεως
διὰ τὰς γιγαντιαῖς διαστάσεις, τὰς δύοιας
ἔλασεν ἡ Ναυτιλία μας, νὰ κολακευθεία ἀπὸ
τὰ δημητριεύματα τοῦ παγκοσμίου. Τόπου διὰ
τὴν κατάκτησιν τοῦ σκήπτρου τῆς «Θαλασσο-
κρατείρας» καὶ ήμεις νὰ ΠΝΙΓΩΜΑΣΤΕ μέ-
σον στὸν Πειραιώς, ἀδυνατοῦντες νὰ ἐξέρωμεν
ἔναν ΝΑΥΤΗ, ἔνα καμποτάκι, ἔνα ναυτομά-
γειρον, ἔνα δισερματικόν, ἔνα μηχανικόν...;

Διερωτόμεθα, ἐπίοντες, πᾶντας εἰναι δυνατόν νὰ
ἀντιμετωπίζωμεν μελλοντικήν ἔτι περαιτέρω
διόγκωσιν, ἔχοντες εἰς τὰς ναυπηγικὰς ἐσχά-
ρας ὑπὸ ναυπήγησιν τάνκερς - μαρμούθ, μπάλκ-
κάρριερς γιγαντικούς φρήνοις, ἀντιλιμπετριτούς,
μηνινούς - μπάλκια καὶ ἔνα αερό δῆλλα σκάφη δια-
φόρων τύπων, ἐνῷ βλέπομεν τὰς προθήκας τῶν
ὑπερσυγγράνων ναυτιλιακῶν γραφείων τοῦ
Πειραιώς — δέκανην «πανώ» μικρών ἀγγελιών—
δι᾽ ὃν ζητοῦμεν: δινθρωποι πάσης εἰδικότητος
καὶ προσλέσουμεν, διὰ νὰ ἐπανδρώσουν τὰ νεδ-

βαθυτάτης πυκνίς — δὲ ρέος ημίδιν τῶν ἐρ-
γαζομένων εἰναι: αὐτοτρόπως ἐγκιδωτομένος εἰς
τὰ στενὰ πλαίσια τῆς ἀποδέσσεως χειρονακτι-
κῆς ἐργασίας. Είμαστε για νὰ ταξιδεύσουμε τὰ
καράδια... ἀλλοι φροντίζουν δι᾽ αὐτά... «Αλ-
λοι: έχουν τὴν εὐθύνην. «Αλλοι: είναι άρμό-
διοι.

«Αλλὰ διερωτῶμεις καὶ πάλιν: «Οταν ἐγό^ς
δὲν φροντίσω διὰ τὴν ἐργασίαν μου, δταν ἔχω
δὲν ἐνδιαφέρωθε διὰ τὸ μέλλον μου καὶ τὴν
σταδιοδρομίαν μου, ὥστε νὰ αἰσθάνωμαι ἀσφα-
λής ἀπὸ πάσης πλευρᾶς, δταν ἐνεργώς δὲν
συμιετέχω εἰς τὴν δικαιόρρωσιν τοῦ πλαισίου.
ποιός, είναι: ἀρμόδιοτερος ἐμοῦ;

Δύο ἔκ τῶν συνομιλητῶν μου — πρόσδρομοι
ἐπαγγελματικῶν δργανθεσών — κατελήφθη-
σαν ἐξ ἀπίνης εἰς τὸ ἄκουσμα τῆς φράσεως
ΓΙΟΝΡΕΩΤΙΚΟΣ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΜΟΣ, εὐρέθη-
σαν δὲ ἀπαράσκευοι εἰς τὴν ἀπάντησιν τῶν
πρόσωπων τῶν πλευρῶν μου καὶ με πολλήν ἐλα-
φράν καρδίαν ἐξέφρασαν καὶ ἀμφισβούσιαν, ἀν
τοῦτο εἰναι: δυνατόν νὰ κατορθωθῇ. Συνεπέρα-
νυ, δι: οδόποτε τοὺς ἀπαγχόλησης τοισθόν θέ-
ται, ὡσάν νὰ ἐπρόκειτο περὶ ἀπηγγειριμένου
θέματος, ἐνῷ εἰναι: τόσον ζωτικόν καὶ τόσον
ἐπωφελές διὰ τὰ τρία σκέλη τῆς Ναυτιλίας
μας, δηλαδή: Διοίκησιν, ἐφοπλιστός καὶ ἐρ-
γαζομένους, ἐκ τῆς ἀρμονικῆς συνεργασίας
τῶν ἑποίων ἐξαρτᾶται, δι: μόνον ἡ διατήρη-
σις, ἀλλὰ καὶ ἡ μελλοντική ἐπαύξησις.

Δὲν ἐπιθυμοῦ νὰ ἀναφέρω εἰς τὸ παρελθόν
— καὶ ἔννοι τὴν δικρανέσσαν εἰκοσαετίαν ἀ-
πὸ τοῦ 1950 — ἀλλὰ ἡ ναυτεργατικὴ μας ἡ-
γεσία, αἱ ναυτεργατικαὶ ἐπαγγελματικαὶ δρ-
γανθεσίες, ἐνῷ έχουν εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τῶν
ἐπιτυχίας. ὡς ἡ ἐκκαθάρισις τοῦ ἀλληγορικοῦ

ΣΧΟΛΗ

PANTAR - ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ Κ.Λ.Π.

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΙΣΤΟΙΜΟΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ



• ΠΛΗΡΗΣ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΠΙ ΣΥΣΚΕΥΩΝ

PANTAR — ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ — ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ Κ.Λ.Π.

• ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ



ΤΜΗΜΑ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑΣ



ΑΠΟ ΤΟ 1958 ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΚΑΡΑΓΙΣΚΟΥ 98 . ΤΗΛ. 471.041 . 422.306

πλοίου έκ των δελιοφθόρων και αναρχικών στοιχείων, ένθη έπειταχον εἰς τὴν οικεδομικήν των πολιτικήν διά τῆς ἀναγέρσεως καλλιψαρμάρων και εὐπρεπῶν μεγάρων διά τὴν στέγασην των, ένθη ησκήσαν και κοινωνικήν πολιτικήν διά τῆς θρόσεως ἀλληλοδογθητικῶν ταμείων, ταμείων προνοίας, παρηγμέληρων εἰς βαθύνταν ἀναπίτρεπον τὸν κύριον σκοπὸν τῆς θηράξεως και συστάσεως των, παρηγμέληρων νὰ προσελκύσουν νέα μέλη, παρηγμέληρων νὰ γεννήσουν και αὐτήν ἀκόμη τὴν ἀμπιστοσύνην πρὸς τὸν ἀνθρώπους τὸν δοποῖς ἀμπεροσύνου. Παρηγμέληρων ἀκόμη και τὴν ἀνανεώσιν των, τόσην ἀναγκαίαν, ώστε και διαδέχους νὰ ἔχουν και φθόρους νὰ αῦσησουν. Ἐχοτείσθη εἰδικός νόμος διὰ νὰ τὸ ἐνοίησουν. Ήσσοις ἔξι αὐτῶν δὲν παρέστησαν, κατά τὸ παραθέν, και νὰ πολιτευθοῦν, ένθη απόρως ἐπρεπε νὰ γνωρίζουν, διὰ θυγῆς συνδικαλιστρᾶς εἶναι: ἑκατόν, εἰς τὸν δοποῖον δὲν ἀμφιλογούρει ή πολιτική. Ἀτομικῶς δὲ καθεὶς των θύραντο και νὰ ἐλεύθερος νὰ ἔχῃ τὰς πολιτικὰς του παπούθησεις, συλλογικῶς δημος, ή ἐπαγγελματική δργάνωσις ἐπρεπε νὰ ἀπέχῃ;

Ἄλλα και τὰ μέλη τῶν δργανώσων μήπως δὲν ἔδειξαν κατά τὸ διάστημα τοῦτο και ἀκόμη και σήμερον πλήρη ἀδιαφορίαν; "Ἄρα γε, τὸ φαινόμενον τοῦτο εἶναι: συμπτωματικὸν ή ἀπορρέει: ἔξι αὐτῆς ταῦτης τῆς ίδιουσυγκράσεις τοῦ "Ελλήρου και τοῦ ἐγκωνεντρικοῦ του χρηστητῆρος ὥ και τῆς ἀνόλου ἐφέσεως του πρὸς κριτικήν;

Πάντως, θεωρήποτα και ἀν την πηγάδη ή ἀδιαφορία, δὲν εἴναι: ἀποτρέποντας και ἀντιθέτως τὰ καλῶς νοούμενα συμφέροντα τοῦ ναυτικοῦ ή

πάθεια του καὶ ή μὴ ἐνεργός του ἀνάμειξεις εἰς τὴν κοινήν προσπάθειαν διὰ τὴν προάσπισιν τῶν ἐπαγγελματικῶν του συμφερόντων, εἰς τὴν ἕξιφυσίαν του, ἐπαγγελματικήν και κοινωνικήν και εἰς τὴν διαφάλισιν τῆς ἐπαγγελματικῆς του σταδιοδρομίας.

Συγγάνεις εἰς τὰ πλοῖα ήκουσα αἰστηράν και ἀνεργάτιστον κριτικὴν ἔναντιον προέδρων συμπτωμάτων και τρόπου μεθ' οὐ κατέβονται τὰ ἀπαγγελούντα τὸν ναυτικοῦς ζητήματα. Καὶ μὲν κατέπλυσε τὸ γενονός, διὰ συνήθως οἱ ἀπεικρίνοντες δὲν ἔχουν ἐγγεγραμμένα μέλη τῆς σίκειάς των δργανώσων ή και πάλιν ήσαν, ἀλλὰ μετά τὴν παρομήνη τῶν δικαιωμάτων ἐγγραφῆς, οδέποτε ἀλλοτε ηλθούν εἰς ἐπαφήν μὲν τὸ συμπτωμάτων των, τόσον κατά τὴν ἔξι 'Ελλάδος ἀπουσίαν των, δυον και κατά τὰς ἀφίξεις των εἰς 'Ελλάδα.

Δὲν εὑρίσκω δεδικιαστογγιμένην τόσον τὴν κριτικήν, δυον και τὴν ἀδιαφορίαν, ἀλλὰ ἔκ παραλλήλους κατὰ μέριστον μέρος ἀκαρίκιν φέρον τὸν εὖθυνην οἱ ἡγέταις τῆς τάξεως, οἵτινες ἀσχολούνται συνήθως περισσότερον μὲ δύεικτα τρεχοῦσας φύσεως, ἐνῷ οδέποτε μηχανήσουν, ἄλλ' εὗται καὶ συνέλαβον τὴν θέσην μηδὲ πλήρους ἀνακορφώσεως και ἀνακαίνισεως: τῶν ναυτεργητικῶν συνδικαλιστικῶν μης πρωγμάτων, δὲν παρακολουθοῦν τὴν ταγνολογικὴν ἔξιλην τῆς ἀποχής μης και τὰς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐπιπτώσεις αὐτῆς και ἀξούμονον συνδικαλιστρὸν ἔνευ πνοής, ἔνευ δρακιατισμῶν και προβλέψεων, ἀκρούμαντον εἰς τὴν τρέχουσαν ἀργυρίκιν ἔνδον ἐπαγγελματικῶν συμπτωμάτων, δέν εἴναι τὸν γενικούτερον ὅπεραν τῆς Ναυτιλίας μας, μήπως θὰ πρέπει νὰ μισθετήσουμε νέαν τακτικήν, νέας μεθόδους, νέαν ταχυτροπίαν, ἀνάλογον τῶν συντελεσθεῖσῶν ἀλλαγῶν και ἐφαρμογῶν τῆς τεχνολογίας: ἔπει τῶν μεταστάσεων νέων μελῶν ή τῆς ἐ-

νεργοποιήσεως τῶν ηδη ὑπαρχόντων.

Τὰ κατωτέρω ἔκτιθέμενα παραδείγματα τὰ ἡγιτῆσαν ἔκ τῶν ἐπαρχῶν μου μετά τῶν ἀρμοδίων ἐπαγγελματικῶν δργανώσων. Είναι: ἀποθερρυντικά.

"Εκ τῶν ὑπαρχόντων, κατὰ προγείρους ὑπολογισμοὺς 10.000 μηχανικῶν Ε.Ν. διπλωματιών πάσσων τάξεως, μόλις και μετά βίας δύο χιλιάδες είναι μέλη τῆς Η.Ε.Μ.Ε.Ν. 'Ἐκ τούτου περίπου τὸ ημίσιο είναι ταμείακας ΕΝ ΤΑΞΕΙ. "Ο.τι: σημβαίνει εἰς τὴν Η.Ε.Μ.Ε.Ν., σημβαίνει και εἰς τὴν Ηκανελήτην "Ἐνοσιν Ηλιοτάρχων, εἰς τὸν Σύνδεσμον 'Αξιοματικῶν Λαυρήτων. "Ἄς μη δημιλήσουμεν δὲ διὰ τὰ κακότερα πληρώματα. 'Εκεῖ ή κατάστασις είναι τελείως ἀποκαρδιωτική.

Εὐλόγως, λοιπόν, διερωτάται: κανεῖς, διαν μάλιστα, εἰς τὴν περιπλάνησιν του ἀνά τὰς διεύθυνσις στοιλα τοῦ λα καὶ συρίγη ου ου ώθεοίται: ἔξι ἀγάθων συνειδότος και διακαοῦς ἐπιθυμίας, δηποτε θηρ τὸ θυμάτιον ἔμψυχον Κεφαλλιού τῆς Ναυτιλίας μης συμπτεέχον ἐνεργών δέ παρορέστος δικαιώματος, καθ' δ παραγωγικῶν και ἀνανικατάστατον εἰς πάσον ἀδεήλωτον τὸν γενικωτέρων ὅπεραν τῆς Ναυτιλίας μας, μήπως θὰ πρέπει νὰ μισθετήσουμε νέαν τακτικήν, νέας μεθόδους, νέαν ταχυτροπίαν, ἀνάλογον τῶν συντελεσθεῖσῶν ἀλλαγῶν και ἐφαρμογῶν τῆς τεχνολογίας: ἔπει τῶν μεταστάσεων νέων μελῶν ή τῆς ἐ-

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

TSAVLIRIS SALVAGE-TOWAGE LTD.

TOWAGE ANYWHERE IN THE WORLD



REGULAR SALVAGE BASES ON ALL ISLANDS IN THE ATLANTIC, MEDITERRANEAN, RED SEA, INDIAN OCEAN, SINGAPORE AND THE FAR EAST

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., "Trimisur", London, E.C.3.

After Office Hours: Telephone: Billericay (Essex) 3921 & 01-739-2658

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:

Orpington (Kent) 26885, 01-882

(Foxlane) 1022, 01-590 7482, 727/7987

GREECE

95, Kolokotroni Street, Piraeus

Telephones: 424309, 422225, 470969

Telex: 2338 & 2340

Cables: "Tsvlico" & "Solvetow"

Telephones - after office hours:

670520, 412260 & 670530

ΑΠΟ ΜΙΑ ΕΠΙΣΚΕΨΗ ΣΤΗ ΣΥΡΟ

«Η ΚΙΒΩΤΟΣ ΤΩΝ ΕΛΠΙΔΩΝ»

ΤΟΥ ΣΥΝΕΡΓΑΤΟΥ ΜΑΣ ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΡΕΡΗ

“Ένα άπριλιάτικο Σεβδικούριακο το 1959 — έγηλαδή πριν ένδεκα χριστιανούς χρόνια — ένας βαθυστόχαστος άνθρωπος, ένας μεγάλος φίλος της Σύρου και των Συριανών, ο αεβαστός μετ’ Άνδρεας Λαζαρός, έπροπλιστής και άνθρωπος πνευματικός, γεμάτος άγαπη για τὴν θάλασσα και τούς άνθρωπους της, «γητός ξήρες νά ξανθαπτίσθη στὴν κοιλιμέθρων τῶν περασμένων μεγαλείων τῆς Σύρου, πού ξαναγεννήστων μὲ τὴν καθέλκουσα ένδος μικροῦ, κοινοῦ και χαριτωμένου σκάφους ἀπὸ τὸν ταρσοντὸν τοῦ Νεώριου τῆς». Είχε ξεκινήσει — δύοις μᾶς λέει — μὲ τὸ Κανάρης, ἀπὸ τὸν Πειραιά, ἐπιβάτης μὲ πολλοὺς ἄλλους συμπλωτήρας, προσκεκλημένος τῶν ἀδελφῶν μ.κ. Ν.ι.κ. και Μηνᾶ Ρεθύμνη, σταυροφόρων τῆς ἀναγεννήσεως τῆς Σύρου.

Καθὼς τὸ βλέμμα περιέπει τὴν τρικυμιούμένην θάλασσα — συνεχίζει — ή σκέψεις μου ἀνέτρεχε σε ἀρχαίους καιρούς. Είχε τὴν παραίθησις «δι τὰ ταξίδευσι μὲ τὴν Ιερὴ Ηπέρα», γιὰ νὰ πάρῃ μέρος στὰ Δήλια.

Και περινάφει τὴν καθέλκουσα:

...καθὼς τὸ σκάφος μετὰ τὸ κτύπημα τῆς μποτίλλαις τῆς ασημάνιας στὴν πρωρίαν παρεῖται, ζεγλιστρόδεις ἀπὸ τὰ βάρια στὴν θάλασσα, ἑτογάστηκα στὶς τὴν ὥρα έκεινη συντελεῖτο ὁ θιέναιος τοῦ παρελθόντος μὲ τὸ παρόν και ἔνας Ιστορικὸς σταθμὸς ἐσηγματίνετο. Μήτρα νέας ἐξόρμησης πρὸς νέαν ἐπιτεθμάτων εἰς τὴν υποτηρικήν και ἐπισκευαστικήν Ιστορίαν τοῦ νωποτοῦ μαζός.

Και ἀφοῦ ήκουσθησαν ὥραιοι και κατάλληλοι λόγοι πρὸς ἔξαρσιν τοῦ Ιστορικοῦ πράγματος γεγονότος και ἐτελέσθωσαν ἐν μέσῳ εὐοίων ἐνθουσιασμοῦ και ἐλπίδων αἱ δεξιάσεις:

«Ἀπεχαιρετήσαμεν τὰ μεσάνυχτα τῆς Κυριακῆς τὴν Σύρον, ἡλεκτροφώτιστην εἰς τὴν ἀμφιθεατρικὴν τῆς πολεοδομικῆς συγκρότησιν μὲ τὸν ναὸν τῆς Ἀναστάσεως εἰς τὴν κορυφὴν. Κάποια δέσμοις ἀνεπέμψθη ἀπὸ μέσω μου, καθὼς ἀτένιζα τὸν ναὸν τῆς Ἀναστάσεως. Νὰ ἀναστήσῃ η κάρη τοῦ τὴν Σύρον μαζάς.

* * *

Ταξίδευσθαι καὶ ἐγὼ τῷρα μὲ τὴν οειδῶν μου πρὸς τὴν Σύρον — ένδεκα χρόνια ἀργότερα — τραβηγμένος ἀπὸ κάποιο «ψύγνωμα» πού ἔψυχε κάποιο ἀπὸ τὸ «νηρὶ μου». Ή θερμὴ προσευχὴ πού ἀναπέμψθηκε ἔκεινο τὸ ἀπριλιάτικο βράδυ ἀπὸ τὸν Ἄνδρεα Λαζαρό, βρήκα εδήκοο οὓς και εἰσηγόσθη, ἔγινε τὸ θυμός στὶς μέρες μαζί, θυδικα ἀληθινόν, πού κακένας δὲν περιέπιε πιά, γιατὶ είχαν διαμορφωθῆ τέτοιες συνθῆκες μετὰ τὸν πόλεμο τῶν ἔξι ήμερων και τὸ κλείσιμο τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, θωτες οἱ ἐλπίδες είχαν ἐξανεμισθεὶ και η ἀπολογία εξανεγέρτων νά γεμίσῃ καρδιές και νόσους.

Έκεινο πού οἱ ἀδελφοί Ρεθύμνην είχαν ὀρματισθῆ στεκόταν και δὲν στεκόταν στὰ πόδια του και πάλιας ἀπεγνωσμένα γιὰ νὰ κρατηθῇ, ἔστω, σὰν «μαγιά».

Και τὴν «μαγιά» κατέην τὴν κρατοῦσας ζωντανή και φρέσκια η ἀγάπη τῶν Ρεθύμνιων, πού χωρὶς φειδὸς συντηροῦσαν τὸ φύραμα, περιμένοντας τὶς ικαλήστερες μέρες η σχεδιάζοντας κάτι θετικότερο. Και είναι ἀλήθεια πότε οι Συριανοί πρέπει νάναι πολὺ εὐγνώμονες στοὺς Αδελφούς Ρεθύμνην, γιατὶ θταν πήραν τὰ καλάσματα μᾶς ἔνδοξης ἐποχῆς, θταν ἀγρέσους ἀπομενάριας σκουριασμένων αἰδηρικῶν, πούχαν τόσα ἀποδεικνύουσα δουλέψεις στὸ παρελθόν και γράφει θηραφες σελίδες τῆς τεχνικῆς ἀκμῆς τῆς Σύρου, έδωσαν τὶς ἐλπίδες μᾶς κάποιας

άναψιτορφόσεως στὸν τομέα τὸν ἐπισκευαστικὸν και μικροναυπηγικό, μὲ παράλληλη προσποτικὴ ἀναπτύξεως τοῦ λιμανιοῦ. Και είναι ἀλήθεια, δὲν ἔπεσαν ἔξι στὶς προβλέψεις των. Μηρὶ καὶ η μονάδα, ἀλλὰ ἀντάραξε τὸ «τέλμα» και ἔδωσε ἀρκετή κίνηση και ζωὴ στὴν δεκαετία πού μᾶς πέρασε, θωτες νὰ ξαναζητηνεύῃ τὸ λιμάνι, νὰ ταραχθοῦν τὰ νερά του, νὰ ξανακουσθησοῦν «φορτηγίσιες» οιστρήνες, νὰ δημιουργηθοῦν προσποθέσεις και νὰ στέκη τὸ Νεώριο σὰν πολύτιμο Συριανὸ κεφάλαιο, παριμένοντας καλύτερες μέρες και προσποτικές.

Και δὲν ἔχει ἀκόμη συμπληρωθῆ χρόνος, δέταν ἡ μεγάλη σκέψη και τὸ μωσαϊκὸ σχέδιο τῶν Ρεθύμνιων μόρια δέξεδο και συνέσεις. «Ολαὶ κι μετοχηὶ τοῦ «Νεώριον και Μηχανουργείων Σύρου» ἔξεχωροδυτὸν στοὺς μεγαλοεφοπλιστὰς Κυκλαδίτες μ.κ. Αδελφούς Ν. Γουλανδρή. Ιστος γιὰ τὴν ἀπόφραξι κατὴ τῶν Αδελφῶν Ρεθύμνης οἱ Συριανοί οὐδὲ πρέπει νὰ είναι περισσότερος εὐθυγάμοντος, μιᾶς πού τὸ μεγάλο ἔργο, η μηχιά, δινόταν σὲ ζητια και νέα κέισια, σὲ ἀνθρώπους γενέτερους μὲ ἐπιχειρηματική δράση διεπιθυμούσις·

Αδέτα σκέπτομαι: θταν τὸ πλοιό τῆς γραμμῆς παραπλέει τὸν μικρὸ κάδο τοῦ Αγίου Δημητρίου και χωρεῖται τὸν «Άγιο, πού ἀγανατεῖς: τὸ κυκλαδίκον πέλαγος». Ήπιρνει: οἱ ἀγέραρχοι τὸν ἥρο τοῦ σημαντηρού, πού ἀντιχαιρετεῖσαν πούτσας και ἐπιδάτες. Μπροστά μαζὶ τῷρα, σὰν τὰ τεράστια πανεργατικὴ δύνην ἔστοληται τὸ συριανὸ σκηνογράφημα, τὸ τόσο χαρακτηριστικὸ μὲ τὴν διλογή πολιτισμού, ημιφειδετικὰ κτισμένη, μὲ στέμμα διού ναού.

Τὰ μάτια βουριώνουν, θταν ἔχει τύχει και η ἀποστολὴ τὴν παραταμένη και η σκέψη προσπαθεῖ συναγωνιζόμενη και τὴν ταχύτητα τοῦ φωτὸς νὰ φέρῃ ἀναμνήσεις, πού δρο κι·

ἀν περάσῃ ὁ χρόνος, δρο κι· ἀν τὰ μαλλιά λευκυνθοῦν, δὲν σήμουν, γιατὶ η ἀγάπη μαζὶ τὴν Σύρο είναι: ζημιωμένη μ' αὐτῇ τὴν ίδιαν μετὰ τὴν ζωὴν.

Κι· έτοι, μ' αὐτές τὶς σκέψεις και τὸ γλυκὸ συνακούσμημα, πατῷ τὰ γόμματα τῆς Σύρου, πού ἔχει: αὐτοδικίων πάρει τὴν θέση τοῦ Β' Ναυπηγικοῦ Κέντρου τῆς Ἐλλαδος, ἀφο πληκτεῖ και νίκησε τὸν τοῦ μαρασμοῦ θάνατον. Τὰ πρώτα βήματα μου πατοῦν πάνω σ'

έναν τάπητα ἐλπίδων, σὲ μιὰ ζωντανὴ πραγματικότητα, σὲ ένα αὔριο καλύτερο. Λύτο τὸ βλέπω στὰ μάτια δλῶν, γνωστῶν και φίλων, σὲ δλῶν έκεινον πού έδωσα τὸ χέρι και θερμὰ χωρέτηκα κι· ἀντηλλαξα διού λέγεται.

* * *

«Γιαπι!» τεράστιο η πολιτεία τοῦ «Κερδών Ερμού». Πόλι ἀνασκαψμένη, ἀνασκαψή ἀναγκαστική, γιὰ νὰ περάσῃ τὸ νερό, ναὶ, τὸ νερό, ἀνάγκη πού ἀνακαμπισταν δεκάδες πολλές χρόνια. Και νά, τώρα, πού αἱ σωληνώσεις αἱ αρριγώνται παντού, γιὰ νὰ φέρουν σὲ κάθε γειτονιά· εἰς αὐτές σπίτι τὸ νεράκι τοῦ Θεοῦ, νεράκι πού θά πάφη νάνα: βραχυπόλεις και θά γίνη εύλογίς, μιᾶς πού τὸ παραγωγή τοῦ έργοστασίου ἀφκατισθεῖσαν θάνατον: μεγάλη, θωτες νὰ περισσέυν νά ποτιζεται και η Συριανὴ Γῆ, θταν οἱ δμόροι και οἱ θετοὶ τοῦ γειτονιούς διέργωνται· τράχιτο· πάνω ἀπὸ τὸ Συριανὸ οὐρανὸν και οἱ Συριανοὶ ἀγρότες ποτίζουν στὶς μέρες τῆς συγκῆνος ἔηρασίας τὴν Γῆ τους μὲ τὸν ίδρωτα τους. Λύθηκε ένα πρόδηλης πούχες δημιουργηθῆ ἀπὸ τὴν ήμέρα πού οἱ σημαντικοὶ μὲ τὸ μεγάλο θράσος παραπλέει τὸν μικρὸ κάδο τοῦ Αγίου Δημητρίου και χωρεῖται τὸν «Άγιο, πού ἀγανατεῖς: τὸ κυκλαδίκον πέλαγος». Ήπιρνει: οἱ ἀγέραρχοι τὸν ἥρο τοῦ σημαντηρού, πού δημιουργήσαν στὴν φιλόδεσην γῆ της, σθήσαν τὸ φρικτὸ δράμια τῆς σφραγῆς πού ζήσαν, ζεδίφωσαν τὴν δίψα τους, ζεκείσαν τὰ κουρασμένα βλέφαρά τους και σὰν ξόπηγαν γιὰ πρώτη φορά στὰ γόμματα της, ποὺ τὸν ἀγκαλιάσαν, τὰ εὐλόγησαν. Πόθες ήταν, λοιπόν, δυνάτων, νὰ πεθάνη μιὰ τέτοια γῆ, ποὺ τοῦτο η μοίρα της νὰ φτάνῃ, νὰ ἔγγιξῃ τὸν θάνατο και ποτὲ νὰ μήν πεθάνη;

* * *

«Οδεύω πρὸς τὸ «Νεώριον», τὸ τόσο γνώριμο ἐργοτάξιο, στὸ αὐτιά μου φθάνει σὰν μικρυνδὸς «ἄγδε». ή φωνὴ τῆς «μπουρούδης» τοῦ παρελθόντος, αὐτὴ η φωνὴ πού μᾶς ξύπναντας στὶς καλές μέρες ἀκόμη, πρὶν ξημερώσῃ. Τῆς Σύρας τὸ «ξηνηγήτηρη», τὸ σύνηθητα τῆς δουλειᾶς. Ξέπναγε τὴν Αττάνια - Χώρα μι τοὺς καλοὺς τεχνίτες, τορναδόρους, ἐφαρμοστές, χότες, καζαντζήδες. Ξέπναγε τὸ Βροντάδο, τὰ Πευκάκια, τὸ Σηρόκαμπο, τὰ Βρυσαράνια, τὰ Σαντορινέ-



ΤΗ ΣΥΡΟΣ και ο λιμήν της

και κι' έλας τις άργατικές συνοικίες. Και ξανασές τό δυνάρι τών ασθ οπτά τήν δοφρηγού, προσάναρια τότε για τόν προσωπικό προσάναρια τότε για τόν προσωπικό προσώπου τόν δρόμο και μησιαζάν τά στενά σάν πρωτόπτυμοι πού βάσινόντουσαν στήν μεγάλη άρτησία, τήν δόδη Ποσειδωνίας, πού μαρτίζει από πλήθος. "Ολοι: ταχυτές τούς Νεαρίου. Σ' αυτούς προστίθεντο χιλιάδες άλλοι για τά κλωστήρια, τά ωφαντήρια, τά καλτσάδικα, τό φωργόδαδικο. Τά ξαναζή τόρα και τά βλέποι σάν θαμπάς σκιές νά ξαναντανέσουν τήν ιερή πομπή πρός τόν βωμό τής άργασίας. Λιτά τότε.

"Ετοι διατροπαριμένος βρίσκομει στά γραφεία του Νεαρίου. Τίποτα δέν θυμιζει προσελθόν. Μαζί με τόν γανού διευθυντή τής άπιγειρήσεως, τόν κ. Καλογεράν και τόν νομικό σύμβουλο διηγήγορο κ. Βάγια. "Άρχιζουμε τήν συζήτηση: πληροφοριακού χαρακτήρας, συζήτηση: πού πολύ άπεις: από δημοσιογραφική συνέντευξ. Γνωστό τό διάγραμμα, γνωστές σά γενικές γραμμές ή προγραμματισμές και αι φάσεις.

"Επαναλαμβάνομε τά πιο ζωμερά. Φάσης πρώτη: "Επένδυσης γόριο στά 12.000.000 δολάρια. Ταχινή υποδομή. "Άγορά χώρων διά τά ναυπηγικά και επισκευαστικά υπόστεγα. Δύο: άρκετοι, πού άρχιζουν από τίς κυρώσις γραπτωστάσις του Νεαρίου, για νά φέρουν μέρι: τό πρώτη "Εργοστάσιο Αλεπούδης και νά επεκταθούν μέχρι τίς παλιές φυλακές Αλεπούδης. Τά 4/5 τούς λημανιούς στήν διάθεση του Νεαρίου. "Άξιεπανιοι, στό σημείο ώστε, οι Συριανοί, πού προσέφεραν τά σινόπεδα τους και τίς έκτασεις τους σά γενιές λογικές, δύο ούτε ακότες δέν γεννήθηκαν για παπλωτήσεις. Καλό συμπλέξει. Καλή άρχη. "Έργο θεμελιωμένο στήριγμά κι' έχει στήν αλάφα. Γιά τήν ώρα 650 δινήρωποι: άπανθολούνται. "Ενα μέρος από έκτασην, ταχινίται, άπανθολούνται στις άπισκευασμές πού δριγίζουν ηδη. Τό βλέπουμε από τήν κίνηση του πρώτου διημήνου του '70. Τρίαντα ακάρη κατέπλευσαν διά δεσμανισμένηριαν και επισκευάσαν. Τό '69 μόλις 10 ακάρη κατέπλευσαν κι' αιτάκ για πατεραλίσιαν. Τό μή ταχινή προσωπικού ασχολείται στήριγμα ακάρη διεποδημή, στό ξεκαθάρισμα πλακαδιν άγριστων ακινητών. Η πρωταρχική αιτή καταπλήγει στήν τοπική οικονομία τής Σύρου γόριο στά 4 έκατ. τόν μήνα για θημερούσια. Έκ τών 12 έκατ. δολαριών γόριο στά 2.5 διγούν μπορερφήθη ηδη. "Άγορά έκτασεων, πλωτών γερανών ρυμουλκούν, τροχιούν όλικοι κ.λπ.

"Η μεγάλη δεξιαστή για ακάρη μέρις 70.000 παραγγέλη ηδη, στά 12 μήνες θά βρίσκεται στό άγκυροδολιό της, γιά τό διπλό δεσμόντος άρχιζουν κι' άργασίες.

"Προσχώσατε διά τήν εύθυγράμμισιν τών γενικών προδιπόντων: 2.000.000 κυβικά μέτρα λίθων θά γραψαθούν. Εξαιρέθη τό λατομείον και η άργασία άρχιζει συντόμως.

"Ελλειψεις γόριο προτιμετωπίζεται: διά τήν μεγάλην ναυπηγικήν ακίνητον διά τά ακάρη μέρις: 30.000 τόνους, άλλα και τούτο υπερπρόδικα. Γνωστή ή απονοική μέθοδος...

"Πολλά τών μηχανημάτων και άργατισιν του Νεαρίου θά γραψαμοτιθούν, άλλα άρκετά ακάρη θά άπανθολούνται διά τήν μεταφοράν τών πλέον συγχρόνων, δύτε τό επισκευαστικόν κέντρον νά μεταθηγήσει κινέλην άργασίας διεθνούς ακτινοδόλικος.

"Κατά τόν κ. Καλογεράν νά μοι διαπίσσεται: διλόχηρον τό μεγαλεπήδολον σχέδιον τών εύγενην τέκνων τής "Άνδρου, τών κ.κ. "Άδελφον Γουλανδρή, οίτινες θά πρέπει νά αισθάνωνται εύθυγειες και υπερήφανοι, διότι εις αιτήν έλλας ή μοιρά νά γίνουν συνεχισταί μικρές παραδόσεων και νά διαστήσουν στήν κυριολεξία ένα μέρος ναρκόν.

"Πηδήξειν, άλληστα πρόσφορο τό περιβάλλον γιά τήν ναυπηγική και επισκευαστική διαναγέννηση τής Σύρου, διότι προβηγράχει και ή άναγκαιός ίποδομή από καθερηνήτικη πλευράς, πού κωνίσταται περισσότερο έλπιδοφόρος, άφος άρρωδοις παράγοντες τής Έθνους Κυβερνήσεως

έπικανειλημμένως έδήλωσαν, διά πάσα κρατική συμπαράστασης είναι ένα προσιμόν πρόγραμμα πιστοποίηση. Δέν άντιμετωπίσθη θέμα έναργειακόν διότι: ή Δ.Ε.Η. έχει θάμνον διαθέσιμον ένέργειαν, ητίς θά διαπιστήθη διά τά ναυπηγεία μετά δύο περίπου έτη θά ενδικούνται ένα πλήρεια λειτουργία.

Προσβλέψθη και η άντιμετωπίση τούς άργατικον δυναμικού, με προγραμματισμόν διάρρεωσε σχολών ταχυρόθυμου έκπαιδευσών δι' ένδυνονοκολλήτας, ήλεκτροσυγκολλήτας και ήλεκτρολόγον. Ή έπιλογή θά γίνη ένα τόν Κυκλαδίου, θώρακας, ή θά ενεργεί άξιοδίγονον θάλασσαν. Ή παραλλήλως, ή θά σταμάτηση Σχολή Μηχανικών ή θά έπιπλουτού θά τόν μαθητών της και θά καλύπτει άρκετές άναγκες, ένθη και οι μαθητές της θά έχουν είς τήν διάθεσην των τόν τεράστιον μηχανικών έξπλοιασμών, δύτε νά καταστούν άριστες εις τό μεθωπιανόν κυρίως έπαγγελμά των. Διπλή άγριαθή προσφορά πρός τήν Νεαρίου. Τό Νεαρίου θά έργαζεται τελείως αισθανόματα και τά πάντα διά πάσαν έπισκευην ή ναυπηγήσαι θά γίνωνται ένα αιτή. Ή πολογίζεται εις τήν πλήρη άναπτυξήν τόν έργατων μνά άπανθολούνται περίπου δύο χιλιάδες άνθρωποι.

"Ηρώτησε έναν ή διεύθυνσης είναι: Ικανοποιημένη ένα τής άποδιδομένης άργασίας τούς ηδη άπανθολούμενόν προσωπικού της. Ή άπαντησης ήτο ένθησιακαστήνη. Πλήρης ικανοποίησης. "Άλλα τήν ίδιαν ικανοποίησιν αισθάνονται: και οι άργατημένοι και οι ομιλετέουν έλαφογύμης εις μίαν έπιχειρήσιν, ήτος τός έργων πού θά γίνεται στήν ιστορίαν τών πάνω στόν «βράχο» τους.

Δέν γρειαστούται, νομίζω, άλλα, άλλως τα διάγκυτος χρήσ τούς Συριανούς λαού και αι παντούδεις έκδηλωσεις εύγνωμοσύνης πρός τήν κ.κ. "Άδελφος Ν. Γουλανδρή, είναι οι άφενδεσταροι μάρτυρες τής συντελουμένης άναθηματουργίας.

"Δι' έκεινος πού δέν γνωρίζουν τά στοιχεία τής τοπικής οικονομίας τής Σύρου, παρέβετο προσχέρως μερικά. Μηνιαίον είσοδημα ένα τής Νεαρίου 10 έκατ. μηνιαίων. Σημειώνεται Νεαρίου 10 έκατ. ήτοι πρώτης ή έκατ. Εγροτικό περίπου 5 έκατ. Εις αιτάκην νά προσβασμούν τά είσοδημα τής θάρησης είστει βιομηχανίας βάσιδας, τό είσοδημα ένα τόν δημιουργών ήπιαληλων και λοιπούν κρατικών ήπηρεσιών, δύτε δέν θά ήπειρούμεν, ένα είπομεν θά τό κατά κεραλήν είσοδημα τών Συριανού, λαμβανόμενον ήπ' έ-

φιν τούς άριθμούς τών κατοίκων, πιθανόν νά είναι έντον δημητότερων έντον διό τόν έλληνικον χρώσι. Ή περιπτέριο αλληγορίας προβλέπεται ραγδαία, δύτε πανευτυχείς δέσον νά θεωρούνται οι κάτοικοι τής παλιάς «Αρχόντισσας», πού τίποτε δύο μπόρεσε νά τής άφαρέση τήν άρχοντια και τήν ήδη.

* *

Φεύγω άπό τήν Κιβωτόν τόν έλπιδων» τόν Σημανών. Ήγχαριτών τόν κ. Καλογεράν και άπό τόν στηλήν τούτων, διά τήν εμγενή του παλαθάνην νά με ένημερώση και νά άναπτερώσῃ και τίς δικές μου έλπιδας.

Σκοτεινίασει πάν και τό παρτιάτικο δειλιγάντη κάνεται: άπαλλά πρός τήν δύος. Ήλεκτροφώτιστην ή Έρμοπολίς, πανδράμια οι δύο λόφοι, χριογελαστό τό λιμάνι. Καινούργια καταστήματα, καινούργιες έπιχειρήσεις, καινούργιο έπιπορικό δαμάνιο, καινούργιο αίμα, ζωντανό. Ήπιαλά ή παράδος: άπό τότε πού οι Χιθετας, οι Ψαριανοί, οι Λίθαλιθες, οι Μακεδόνες έκτισαν τόν δημοφηγή πόλιν, έπιπορηνούμενο τόν Κερδή Ήρμη.

Σαν καπιάρουμε τό «πλοίον» γιά νά έπιστρεψουμε στό «οίκαπα». Αντικρίζουμε και μεις τό ίδιο θέμα, πού ή «Ανδρέας Λαζαρίδης μετέ παρέγραψε. "Ιδιο, άπαλλακτο. Στοχάδωμα: και έγιν, άφοι είλασθηκατέρο. Στοχάδωμα: και έγιν, άποι είλασθηκατέρο. Στοχάδωμα: η έπιστρεψης τής Ανάτασης και τό «ΑΥ. Γιώργη» τής Απάντα Ήρμης. Ήληρας. Ήληρας έπιστρεψης θάμνος θραύσινε: άπό μέσο μου, ναι, "Αι μου Γιώργη Σημανέ...».

"Άλλα έπειρα και στήμ μνήμην πού τήν ιστορίαν ρήγιαν τόν άστιδην Έλευθερίου Βενιζέλου:

"Ο ομηρινός τόπος τούς Έθνικον Εύθεργέτού είναι: έκεινος πού διαθέτει τόν πλούτον του γιά νά δημιουργήση έπιχειρήσεις, γιά νά άπανθολούμενόν τό έλληνικά χέρια και νά σταχασθούμεν τά έλληνικά μωαλά, γιά νά κρατηθούμει στόν τόπο μας, νά ριζώσωμε και νά έπιδιώσωμε...».

"Έθνικος, λοιπόν, εδεργέτας, θά πρέπει νά θεωρήσουμε και τόν Άδελφούς Ρεθύμνην, πού διέριξαν τόν άρχικον σπόρο, άλλα κυρίων τόν Άδελφούς Ν. Γουλανδρή, οι δοποί: άνοιξαν τίς άλλες τους και έριξαν τόν πλούτο τους γιά ένα έργο, πού θά έπιπρέψη στούς Συριανούς, και είδηκωταρα στούς Κυκλαδίτες, νά κρατηθούμει στόν τόπο μας, νά ριζώσουμε και νά έπιδιώσωμε...».

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

THE WEST OF ENGLAND

SHIP OWNERS MUTUAL

PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

PROTECTION & INDEMNITY
OF
SHIP OWNERS

Manager: 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



way ahead access

equipment
by MacGREGOR.
the progress
makers

The wide range of side doors designed and supplied by MacGREGOR permits 'door-to-door' service, giving efficient and profitable handling of cargo. Fully automated for ease of operation. Proven performance, backed by extensive product development. Side doors can be profitably installed as conversion units in existing vessels or incorporated into original designs. Hundreds of MacGREGOR side doors have been fitted to general cargo ships, RO/RO and refrigerated vessels. Customers or potential customers can utilise the unique Pre and After Sales Services created by MacGREGOR, to make available their specialised experience and techniques in shipboard cargo handling technology.



MacGREGOR International organisation

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Η ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Τὸ θέμα τῆς πυρασφαλείας τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἀπασχολεῖ σοδαρῶς τὰς ἀρμοδίας, λημενικάς ἀρχᾶς, αἱ δόποιαι ἀναζητοῦν τρόπους καὶ προτεινούν λύσεις εἰς τὸν Ο.Λ.Π., προκειμένου νὰ προστατευθῇ τὸ πλοῖον καὶ τὸ φορτίον, εἰς περίπτωσην πυρκαϊᾶς.

Συγκεκριμένως, τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς, ἀπέστειλεν εἰς τὸν 'Οργανισμὸν σχετικὴν ἔκθεσιν, εἰς τὴν δόποιαν ἀναφέρονται μεταξὺ ὅλων:

Τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον δέχεται δῆτας κατὰ τὰς περιόδους αἰχμῆς, ὅτε ὁ χώρος εἰς τὰς προβλήτας εἶναι πολύτιμος νὰ ἀφίεται χώρος διὰ τὴν προσέγγισιν τῶν ρυμουλκῶν μόνον ἐκ τῆς μᾶς πλευρᾶς ἢ τοῦ τὰ πλοῖα νὰ πρωμυωδεῖται, τρόπον τινά, ἀνὰ τεῦχη.

• Ἐπὶ τοῦ ἐπισκευαζόμενον πλοίον δέον δόποια διατίθεται ἀντίλια ὕδατος μὲ ἔκταμα σωλῆνος καλύπτοντος τοὺς χώρους ἐργασιῶν. Ἐν περιπτώσει μὴ ὑπάρχεις ἀντίλιας πρέπει τὸ δίκτυον πυρκαϊᾶς τοῦ πλοίου νὰ συνδέεται μὲ τὴν παροχὴν ὕδατος ἐκ τοῦ προβλήτος.

• Ὁ χώρος ἐκτελέσεως ἐργασιῶν διὰ φλογὸς δέον δόπως εἶναι ἀπλλαγμένος παντὸς εὐφλέκτου ὑλικοῦ, νὰ τίθεται δὲ εἰς τὴν διάθεσιν ἐκάστου συνεργείου πρὸς ἄμεσον χρῆσιν πυροσβεστοῦ, δοχεῖον ἄμμου καὶ δοχεῖον ὕδατος, ἵνα παρέχεται δυνατότης καταστολῆς τοῦ πυρός ἐν τῇ γενέσει του.

• Εἰς τὰ διαυλόμενον πλοῖα νὰ ἐκτελοῦνται κατὰ πρῶτον αἱ ἐργασίαι ἀποκοπῆς, ἀπομακρύνοντας τὰς εὐφλέκτους ὑλικῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν μετάλλων.

• Κρίνεται ἀναγκαῖα ἡ Ἱδρυτικὴ Πυροσβεστικοῦ Σταθμοῦ εἰς ἐπισκευαστικὸν προβλήτα Περάματος, καθ' ὅτι ὁ ὑπάρχων εἰς τὸν λιμένα «Ἡρακλέους» λόγῳ τῆς ἀποστάσεως τοῦ δὲν ἔχει πρετεῖ πλήρως. Ὡσαύτως ἡ ποπόθετης εἰς ὥρισμένα σημεῖα πυροσβεστικῶν ὄχημάτων μὲ τὰ ἀπαραίτητα μέσα καταστέσεως; πυρκαϊᾶς ὡς καὶ ἡ ἐγκατάστασις, κατὰ διαστήματα, ἀγγελτήρων πυρκαϊᾶς δέον δόπως κριθῆ ἀναγκαῖα.

• Ὡσαύτως κρίνεται ἀναγκαῖα ἡ ὑπαρξία, ἀνὰ ὥρισμένα διαστήματα, λήψεων ὕδατος διεθνοῦς τύπου μετὰ ὅθινον σωλῆνος ἴκανον μῆκους.

• Οἱ χώροι ναυπηγείων - νεωρείων δέον ὑπεύθερούνται ἀπὸ τὰς παντοίας εὐφλέκτους ὑλας, ὡσδύτως δὲ ἵνα ἔξασφαλίζεται ἡ ἐλευθέρα κίνησις ἐν τῷ ναυπηγείῳ - νεω-

ρείῳ τῶν πυροσβεστικῶν ὄχημάτων καὶ ἡ ἐλευθέρα, ἀπὸ θαλάσσης, προσέγγισις πυροσβεστικῶν πλοιαρίων καὶ ρυμουλκῶν.

• Ἔκαστον ναυπηγείουν θὰ εἶναι ἐφωδιασμένον διὰ τῶν ἀπαραίτητων μέσων κατασέσως πυρκαϊᾶς, ἐτοίμων δι' ἄμεσον χρησιμοποίησις ὡς καὶ διὰ δύο τουλάχιστον πυριμχῶν ἐνδυμαστῶν.

• Διὰ τὴν ἀπόδοσιν τέλος ὅλων τῶν ἀνωτέρω δέον δόπως ἐκπαιδευθῇ ἀριθμός τις φυλάκων εἰς τὴν χρήσιν τῶν πυροσβεστικῶν μέσων καὶ τὴν καταπολέμησιν τοῦ πυρός, οἵτινες πιστεύεται ὅτι θὰ συμβάλουν εἰς τὸν ἔγκαιρον ἐντοπισμὸν καὶ κατάσθεσιν τῶν ἐκτελουμένων συχνάκις πυρκαϊῶν.

Ἐπίσης σκόπιμον κρίνεται δόπως οἱ φύλακες τῶν πλοίων, πρὸ τῆς χορηγήσεως εἰς τούτους ἀδείας, ἐκπαιδεύονται ἐπὶ τίνα χρόνον ὑπὸ τῆς Πυροσβεστικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ λιμένος ἐπὶ τοῦ χειρισμού τῶν μέσων πυρασφαλείας.

Ἐφ' ὅσον καὶ ὁ Ο.Λ.Π. συμφωνῇ ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω μέτρων, δέον ἀπομένει παρὰ ἡ ἐκδοσις τῶν σχετικῶν διαταγῶν, ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προτεινομένων.

ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ ΤΑΞΙΔΙΟΝ

Λίαν ἐπιτυχῆς ἡ ἰδέα τοῦ προέδρου τοῦ Ο.Λ.Π., στρατηγοῦ Οἰκονόμου, περὶ πραγματοποίησεως ἐκπαιδευτικοῦ ταξιδίου, 30 ὑπαλλήλων τοῦ 'Οργανισμοῦ εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ, βάσεις ἐπονθητικοῦ προγράμματος, ὑπὸ τοῦ Γραφείου 'Ἐπιχειρησιακῶν Ἐρευνῶν. Οἱ ἐν λόγῳ ὑπάλληλοι θὰ ἐπισκεφθοῦν τοὺς λιμένας Νεαπόλεως, Γένοβας, Ἀμβέρσης, Λαστερνταμ, Ρόττερνταμ, Βρέμης καὶ Ἀμβούργου καὶ πιθανῶς λιμένας τῆς Ἀγγλίας. Τὸ ἐκπαιδευτικὸν ταξίδιον θὰ πραγματοποιηθῇ ἀπὸ 8 'Ιουνίου, μέχρις 7 'Ιουλίου.

Τὸ ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα τῶν 30 ὑπαλλήλων τοῦ Ο.Λ.Π. προβλέπει τὴν μελέτην, ἐκ τοῦ σύνεγγυς, θεμάτων ἐκμεταλλεύσεως, διοικήσεως καὶ νέων μεθόδων διακινήσεως τῶν φορτίων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς πρόσδους εἰς τὰς τεχνολογικὰς ἔξελίξεις τῶν θαλασσίων συγκοινωνῶν.

Τὸ γεγονός ὅτι ἔξεπονθήθη ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα, σημαίνει ὅτι θὰ ἀξιοποιηθῇ πλήρως ὁ χρόνος τοῦ ἐνός μηνός, διὰ δόποις θὰ

διανυθῇ, κατὰ τὸ ἐκπαιδευτικὸν ταξίδιον καὶ ὅτι δὲν θὰ ἐμφανισθοῦν ἀπροθετοῦμαστοι οἱ ὑπάλληλοι τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τοὺς παράγοντας τῶν ἔνων λιμένων. 'Ασφαλῶς, οἱ ὑπάλληλοι οὗτοι, κατέχοντες τὴν Ἀγγλικήν, θὰ ἐπιλεγοῦν καὶ θὰ διατρέθουν εἰς δύμαδας, ὥστε ἔκστητη ἔξι αὐτῶν νὰ ἀσχοληθῇ μὲ ἐν διαφορετικοῦ ἀντικείμενον.

Παρόμοιοι, ἐκπαιδευτικὸν ταξίδιον, εἶχε νὰ γίνῃ ἀπὸ θεοφίας καὶ εἶχε καταστῆ ἀπολύτως ἀναγκαῖος ἡ ἄμεσος ἐπικοινωνία ἐκπροσώπων τοῦ Ο.Λ.Π. μετὰ τῶν ἐκπροσώπων τῶν κυριωτέων, εὐρωπαϊκῶν λιμένων, εἰς περίοδον κατὰ τὴν δόποιαν εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα προετοιμάζεται βάσις κοντίνερς, ἀναμένεται τὸ πρῶτον πλοίον «Λάζα» τὸν προσεχὴν ὁκτώβριον καὶ γενικῶς νέου τύπου σκάφη καταπλέουν τακτικῶν εἰς τὸν λιμένα. 'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ ταξιδίου τῶν ὑπαλλήλων, πρέπει νὰ ἀναφερθῇ ὅτι ζωηρά δραστηριότης παραπτεῖται, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ θέμα τῆς ὑποδοχῆς πλοίων «Λάζα».

Συγκεκριμένως, ὑπὸ ἐνδιαφερομένης, ναυτιλιακῆς ἀταρίας ἀνελήφθη πρωτοβουλία, διὰ τὴν, δαπάναις τῆς, συνάντησις εἰς Μαδρίτην ἀντιπροσώπων τοῦ Ο.Λ.Π., τῆς Τουρκίας, 'Ιταλίας καὶ 'Ισπανίας, τὴν 27ην 'Απριλίου, πρὸς ἀπὸ κοινοῦ ἔξετασιν τῆς δημιουργίας τακτικῆς γραμμῆς «Λάζα», μεταξὺ 'Ισπανίας καὶ 'Ελλάδος.

Οὕτω, τὸ ἐκπαιδευτικὸν ταξίδιον τῶν ὑπαλλήλων καὶ ἡ συνάντησις εἰς Μαδρίτην, πρέπει νὰ θεωρηθοῦν ὡς λίαν σημαντικὰ γεγονότα, διὰ τὸν πρῶτον λιμένα τῆς χώρας.

ΝΕΟΙ ΧΩΡΟΙ

Ὦς σταθμὸς εἰς τὴν ιστορίαν τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων τοῦ λιμένος Πειραιῶς, πρέπει νὰ χαρακτηρισθοῦν δύο ἀποκάτεσις τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τῶν ὁπίσων ἀποκτῶνται νέοι, πολύτιμοι, ἐστεγασμένοι χώροι, πρὸς ἐναποθήκευσιν τῶν ἐκφορευομένων ἐμπορευμάτων.

Διὰ τῶν ἐν λόγῳ ἀποφάσεων:

• Ἐντάστεται τὸ κτίριον τῶν Γενικῶν 'Αποθηκῶν τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης, «πρὸς κάλυψιν τῶν, εἰς ἀποθηκευτικούς χώρους, ἐπιτακτικῶν ἀναγκῶν τῆς».

• Ἐγκρίνεται πίστωσις 65.000.000 δρ., διὰ τὴν δημιουργίαν τριώροφου, ὑποστέγου ἀποθήκης, εἰς τὴν προδῆτα V, τοῦ λιμένος «Ἡρακλέους».

Ἐκ τῶν χώρων τούτων ηδη είναι ἔτοιμος πρὸσδοτούμενος τοῦ εἰς τὸν Ο.Λ.Π., ὁ τῶν Γενικῶν 'Αποθηκῶν, ὁ ὅποιος έχει καὶ κατάλληλον διαφρύμισιν, οὔτε διαθέτει οὐδεμία δαπάνην ἡ ἀπόλεια χρόνου νὰ ἀπαιτήται, διὰ τὴν ὀλοκλήρωσίν του. Αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ οἱ χώροι τῶν Γενικῶν 'Αποθηκῶν περιήλθον εἰς τὸν Ο.Λ.Π., ως γνωστόν, εἰς ἀπαλλοτριώσεως.

Ἐνῷ ἡ τριώροφος ἀποθήκη τοῦ λιμένος «Ἡρακλέους» θὰ ἀπαιτήσῃ, βεβαίως, ἐν χρονικῶν διάστημα, διὰ τὴν δημιουργίαν της, δημιουργίαν δὲν είναι ἐπιζήμιον διὰ τὴν φορτεκφόρτωσιν, διότι αἱ σημερινὲς ἀνάγκαιοι εἰς τὸ Κερατούνι, δὲν είναι ἀμεσοί.

Η διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., δύναται νὰ ἐπαίρεται, διότι ἀντελήφθη ἀπολύτως τὸ ἀποθηκευτικὸν πρόδολημα. 'Υπῆρχε κίνδυνος νὰ καταδικασθῇ τὸ συγκρότημα τῶν Γενικῶν 'Αποθηκῶν καὶ νὰ χρησιμοποιηθῇ ὁ χώρος του, δι' ἄλλας ἀνάγκας. Οὕτω θὰ ἔχαντο καὶ χρόνος καὶ χρήματα καὶ ἡ ἀξιοποίησις τοῦ ἀποκτήματος δὲν θὰ ητο ἡ ίδεωδεστέρα.

ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

"Οχι μόνον τὴν μορφήν, ἀλλὰ καὶ τὴν λειτουργίαν ἐνὸς συγχρόνου καὶ πλήρους λιμένου, ἀποκτᾶ τὸ Πέραμα, διὰ τὸν προσφάτον διοικητικὸν συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π., διὰ τῆς δόποιας:

• Ἐπεκτείνονται τὰ δρια τῆς 'Ελευθέ-

LOURENCO MARQUES

APOLLON SHIPCHANDLERS

PROVISIONS - DECK - ENGINE STORES

P.O.BOX 2635 L. MARQUES / CABLES: APOLLON

PHONES: OFF. 5825 - RES. 5476 OR 72679

DAY & NIGHT SERVICE - COLD STORAGE CHAMBERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟΤΑΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ρας Ζώνης Πειραιώς καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐπισκευαστικῆς Βάσεως, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀπροσκόπου ἔξυπηρετίσεως τῶν ὀντογάνων, τῶν ἐν τῇ Βάσει ἐγκατασταθμομένων βιομηχανιῶν ἐπισκευῆς, μετασκευῆς καὶ διαδύσεως πλοίων.

• 'Ἐπίσης, διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως, ἔχασσαντιζεται ή ἀνετος ἐκφόρτωσις καὶ εἰσαγωγή, ἐντὸς τῆς Ἐπισκευαστικῆς Βάσεως, τῶν υλικῶν τὰ ὄπιον προορίζονται διὰ τὰς ἐπισκευᾶς καὶ μετασκευᾶς.

'Η ἐπέκτασις τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης ἔκτείνεται εἰς διετίνα 200 μέτρων ἀπὸ τῆς παραλίας.

Θὰ ἐπακολουθήσῃ ἡ ἐγκατάστασις πλήρους τελωνειακοῦ φυλακείου καὶ ἡ μανδροτοίχωσις τῆς νέας Ἐλευθέρας Ζώνης, πρὸς προστασίαν τῶν ἐμπορευμάτων.

Αἱ ἐπισκευαστικαὶ βιομηχανίαι, αἱ ὁποῖαι θὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς τὰ μεταλλικὰ ὑπόστεγα τοῦ Ὀργανισμοῦ, θὰ ἔργαζονται ἐντὸς τῆς καθορισθείσης περιοχῆς. Πρὸς τὸ παρόν, μία μόνον τοιωτὴ βιομηχανία ἔχει ἐγκατασταθῆ, ή τῆς «ΝΑΥΣΙ», δὲλλὰ συντόμως ὁ Ο.Λ.Π. θὰ προσθῇ εἰς τὴν ἐγκατάστασιν καὶ ἑτέρων.

ΑΙ ΑΠΟΘΗΚΑΙ

'Ηκυράθη καὶ πάλιν διενεργηθεὶς ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., τὴν 5ην Μαρτίου, θιαγωνισμός, διὰ τὴν ἐκμίσθωσιν τῶν δέκα ἀποθηκῶν, πῶν δύο μεταλλικῶν ὑποστέγων, εἰς τὴν Νησόδημην Φορτηγῶν, διότι ἐκριθῆ ὡς ἀσύμφορος. Οὕτω, ή διοίκησις τοῦ Ὀργανισμοῦ ἀπεφάσισε τὴν ἀπ' εὐθείας ἐκμίσθωσιν τριῶν ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀποθηκῶν εἰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις, τῶν δὲ 7 εἰς τροφοδότας πλοίων, διὰ διάρκειαν 2 ἑτῶν, ἀντὶ ἐπηρίου μισθώματος 400 δρ., ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον. Προσθέπεται διὰ τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως, πιθανότης παρατάσσεως τοῦ χρόνου μισθώσεως καὶ ἀναπροσαρμογῆς τοῦ μισθώματος, ἀναλόγως τῶν οἰκονομικῶν συθηκῶν, αἵτινες, ἐνδεχομένως, νὰ διαμορφωθοῦν μετά τὴν διετίαν.

Παραμένουν, σχεδόν, ἀνεκμετάλλευτοι αἱ ἀποθηκαὶ λόγῳ τοπικῶν — τελωνειακῶν κυρίων — δυσχερεῖων. Τὸ ἐνδιαφέρον δῆμως τῶν ἐπιχειρήσεων ἔχει ἐκδηλωθῆ ἐντονον.

Οὕτω, κατὰ τὸν διαγωνισμὸν τῆς 5ης Μαρτίου είχον καταθέσει προσφοράς, διὰ

τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀποθηκῶν, αἱ ἀκόλουθοι ἔταπιρι: «Ωκεανική» πρὸς 330 δρ., ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον, «Υἱοὶ Καμπάνη» πρὸς 330 δρ., ἀνὰ τ.μ., «Ἀντωνιάδης - Αττλας» πρὸς 310 δρ., ἀνὰ τ.μ., «Ἀστήρ» πρὸς 325 δρ., ἀνὰ τ.μ., «Μαρσέλ Μιτουρλά» πρὸς 500 δρ., ἀνὰ τ.μ., ή «Ναῦς» πρὸς 325 δρ., ἀνὰ τ.μ., ή «Στέτεν Μεντιτερράνεα» πρὸς 350 δρ., ἀνὰ τ.μ. καὶ «Σάββας - Αθανασιάδης» πρὸς 346 δρ., τὸ τετραγωνικὸν μέτρον. Επίσης, είχον καταθέσει προσφοράς αἱ «Γραμμαὶ Ἐλλάδος - Αντιρρίας» πρὸς 330 δρ., ἀνὰ τ.μ. καὶ ή «Ηπειρωτικὴ Αττικοπούλα» πρὸς 510 δρ., ἀνὰ τ.μ.

Λόγω, δῆμως, τῆς ὑφισταμένης διαφορᾶς ἐπὶ τῶν προσφερομένων τιμῶν, καίτοι καὶ σὶ αἱ ἀποθηκαὶ τυγχάνουν τῆς αὔτης ἀξίας, διὰ τοῦ παραπομποῦ τῶν 400 δρ., ἀνὰ τετραγωνικὸν μέτρον.

ΑΠΑΛΛΟΤΡΙΩΣΙΣ

Μία ἀκόμη ἀπαλλοτρίωσις ἐκτάσεως ἀπεφασίσθη ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τὴν περιοχὴν Περάματος. 'Η ἐν λόγῳ ἔκτασις κείται μεταξὺ ἐγκαταστάσεων «Σέλλα» καὶ «ΕΛΒΥΝ» καὶ ἔκτεινεται εἰς ἐμβαδὸν 9.141,33 τετραγωνικῶν μέτρων μὲν κτίσματα συνολικοῦ διγού 12.600 κυβικῶν μέτρων. Πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ιδιοκτητῶν ἐνεκριθῆ πιστωτικὸς 6.573.767 δρ.

'Η ἐν λόγῳ ἔκτασις ἐκριθῆ ὡς ἀναγκαία, διὰ τὴν δημιουργίαν ἀποθηκευτικῶν χώρων, ἀκριβῶς διπισθεν τῶν προβλεπομένων νὰ κατασκευασθοῦν λιμενικῶν ἔργων, βάσει τοῦ προγραμματικοῦ σχεδίου τοῦ μείζονος λιμένος. Παρέχεται ἐπίσης ή εὐχέρεια διανοίξεως δόῶν προσπελάσεως πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Περάματος.

ΤΟ ΜΕΓΑΡΟΝ

'Ἐκτίθενται, ἀπὸ ἡμέρων, εἰς τὸ Ἐμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς, αἱ βραβευθεῖσαι διὰ δευτέρου βραβείου μελέταις τοῦ πολιωρόφου μεγάρου τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τὴν πλατείαν Καραϊσκάκη. Τὰ ἐν λόγῳ χρηματικὰ βραβεῖα, ἔξι 120.000 δρ. ἐκαστον, ἐδόθησαν εἰς τὰ ἀρχιτεκτονικὰ γραφεῖα «Ηλ. Παπαγιαννούπολου καὶ Ελ.

Παπαγιαννούπολου - Τσασούση καὶ Δ. Καταρρούπου, Π. Ἀδάμη, Πρ. Τσελέκα. Τὸ πρόβλημα εἶναι ἐάν τελικῶς τὸ μέγαρον τοῦ Ο.Λ.Π. θὰ ἀνεγερθῇ βάσει τῶν τυχουσῶν δευτέρου βραβείου μελετῶν η ἀναζητηθοῦν ἔπειρα σχέδια. Πάντως, αἱ ἐν λόγῳ μελέται προβλέπουν 13ώροφον κτίριον, μὲν γέφυραν ὑψοῦ 5 μέτρων, συνδέουσαν τὴν πλατείαν Καραϊσκάκη μετά τῶν παραπλέωρων τοῦ μεγάρου ἐπιβατηγῶν σταθμῶν ἐσωτερικοῦ. 'Η ὅλη διαπάνη τοῦ ἔργου προϋπολογίζεται εἰς 25.000.000 δρ.

ΤΟ Τ.Α.Ν.Π.Υ. ΚΑΙ Ο ΚΛΑΔΟΣ ΑΡΩΓΗΣ

'Εξ ἀφορμῆς τῆς δημοσιευθείσης εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιης Ἀπριλίου ἐπιστολῆς τοῦ κ. Σπ. Αθανασούλια, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀπόφασιν περὶ καταργήσεως τοῦ Κλάδου Ἀρωγῆς καὶ Προνοίας παρὰ τῷ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ἐλαύνοντες πλεύστας δόσας εὐχαριστίας, δι' ὅσα ἐπὶ τοῦ θέματος ἐγράψαμεν, ἀλλ' ἐν ταύτῳ, μᾶς παρεσχέθησαν καὶ πλεύστας δόσας ἀλλοιοφορίας, ἐξ ὃν ἀδιαστίστως προκύπτει, ὅτι τὸ ὅλον θέμα δὲν ἀντεμπίσθη ἐξ ἀρχῆς μὲν τὴν δέουσαν προσοχήν, μεταγενεστέρως δέ, δὲν ἐπεδιώχθη ἡ διόρθωσις διόρθωσις τῶν τυχὸν κακῶν ἔχοντων.

'Δὲν γνωρίζουμεν βεβαίως τὰς ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἀπόφεις τοῦ ἀρμοδίου Ὑπουργείου, ἀλλ' ἐξ ὅλων τῶν εἰς τὴν διάθεσίν μας τεθέντων στοιχείων (ἀναφοραὶ - ἔγγραφα - δικογράφια κτλ.), ἀδιάστως προκύπτει τὸ θιλεόρον συμπέρασμα, ὅτι σοδερὸς ὄριθμος ἡ σφαλισμένων, διέκοψε τὸ ἐπάγγελμα καὶ ἐσυνταξιοδοτήθη, στηρίχεις καὶ εἰς τὴν πρόσθετον ταύτην παροχήν, τὴν ὅποιαν δὲν ἔλαβε μέχρι σήμερον, καίτοι διέρρευσε τριτία, νῦν δέ, διὰ τῆς σκοπουμένης καταργήσεως, πρόκειται νὰ στερηθῇ καὶ δριστικῶς.

'Ἐπειδὴ τὸ θέμα ἀφορᾷ μίαν τάξιν, τῆς ὅποιας τὴν δημιουργικὴν συμβολὴν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς οἰκονομικῆς ζωῆς τῶν λιμένων είναι περιττὸν νὰ ἔξαρσωμεν, νομίζουμεν ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ ἔξετασθῇ τούτο, μετά τῆς προσκούσης προσοχῆς καὶ μέχρι τῶν ἀπωτάτων ἐπιπτώσεων, δοθέντος ὅτι πρόκειται περὶ ἀσφαλιστικοῦ κλάδου, ἀποκλειστικῶν καὶ μόνων, ἐξ εἰσφορῶν τῶν ησφαλισμένων συντηρουμένου.



ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ Α.Ε.

ΕΑΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΕ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΙΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

M/S «ΑΘΗΝΑΙ» καὶ τοῦ M/S «ΜΥΚΗΝΑΙ»

διὰ Βραζιλίαν, Οὐρουγονάην, Ἀργεντινὴν

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 53-55 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

Μέγ. Λαιμοῦ Ακτὴ Μιαούλη 35-39, Πειραιεύς. Τηλ. 424.222 (δέκα γραμμαὶ)

ΣΚΕΨΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΤΟΥ ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Λ.Σ. κ. ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗ

'Εφιστώμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀναγνωστῶν μας ἐπὶ τοῦ κατωτέρῳ ἄρθρου τοῦ 'Υποπλοιάρχου Λιμενικού κ. Χρ. Ντούνη. Θίγεται καὶ ἀνδιάντεται ἐκτενέστερὸν πῶς τὸ «σοβαρότερον πρόδημα», ὅπως τὸ ἔχαρακτηρίσαμεν τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων μας μὲ κατώτερα πληρώματα.

'Ο κ. Ντούνης ἀντιμετωπίζει τὸ θέμα μὲ τὴν ὄρθοτητὰ τῆς σκέψεως κάθε ζῶντος τὴν σημερινὴν πραγματικότητα ἀντικειμενικοῦ παρατηρητοῦ. 'Υποδεικνύει λύστεις δυνατάς, ἀλλὰ καὶ ἐπιβεβλημένας.

Οἱ καιροὶ τῷ ὄντι ἔχουν ἀλλάξει καὶ ἡ Ναυτιλία μας ἐμεγάλωσε πολὺ. 'Η προχειρολογία τῆς χθὲς καὶ, διατί νὸ τὸ ἀποκρύψωμεν, ἔν τινι μέτρῳ ἡ καιροσκοπία καὶ ὁ τυχοδικτισμὸς δὲν ἔχουν πλέον τὴν θέσιν των. Μέτρα συντονισμένα καὶ κατανόησις βαθεῖα τῶν προβλημάτων ποὺ ἀνακύπτουν τῶν σοβαρῶν ἀπειλούντων τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας δέονταν νὰ ληφθοῦν. Εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐναπόκειται ἡ φροντὶς τῆς μελέτης καὶ τῶν σχετικῶν ἀποφάσεων.

Εἶναι θεβαίως γνωστὸν ὅτι τελευταίως μὲ τὴν σηματικὴν αὔξησιν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων καὶ τὴν εἰσβολὴν τοῦ αὐτοματισμοῦ ἔμειώθη εἴς τινα βαθμὸν ὁ ἀριθμὸς τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος. Φαίνεται ὅτι εἰδικῶς; ἡ λέξις «αὐτοματισμός» ἔχει ιδιαιτέρως συγκινήσει τοὺς ναυτικούς κύκλους καθ' ὅσον ἐν τῇ ἐφερμογῇ του ἀνεμένετο ἔτι μεγαλυτέρα εἰς ἔκπτωσις μείωσις τοῦ πληρώματος ἐπὶ σκοπῷ, θεβαίως, περιορισμοῦ τῶν δαπανῶν ἀκμεταλλεύσεως.

'Η πραγματικότης ὅμως ἀρχίζει νὰ διογράφεται καπάς διαφορετικὴ ἀπ' ὅτι ἐν ἀρχῇ ἐπιστεύετο. 'Ο ἀριθμὸς τοῦ πληρώματος ἐφ' ἔνδον πλοίου δὲν φαίνεται δὲν δύναται νὰ μειωθῇ πέραν τοῦ ἀναγκαίου τοιούτου, τοῦ ἀπαιτουμένου σήμερον δι' ὥρισμένας ἐργασίας, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὑφισταμένου βαθμού αὐτοματισμοῦ, τουλάχιστον διὰ τὰ προσεχῆ ἐτη διὰ τὰ ὅποια δύνανται νὰ γίνουν προβλέψεις εἰς τὴν ναυτιλίαν.

Λέγοντες τ' ἀνωτέρω ἔχομεν πρὸ δημῶν ἐνδεικτικῶς τὴν εἰκόνα ἐνὸς συγχρόνου αὐτοματοποιημένου μὲ τὰ σημερινὰ δεδομένα πλοίου. Εἶναι γεγονός ὅτι κατὰ τὰς ἐργασίας προσδέσεως τοῦ πλοίου τούτου δ ἀριθμὸς τῶν ἀνδρῶν εἰς τὴν πρώτα καὶ πρύμνην τοῦ πλοίου, τελῶν ὑπὸ τὰς διαταγαῖς ὑπευθύνου ἀξιωματικοῦ, δὲν δύναται νὰ μειωθῇ πέραν τοῦ ἀναγκαίου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐργασιῶν προσδέσεως. Οιαδήποτε ἀπόπειρα μειώσεως τῶν ἀναγκαίων ἀπόμων θὰ ἐσήμανε ἀδυναμίαν τῶν ὑπολοίπων νὰ προσδέσουν τὸ πλοίον, πράγμα τὸ ὅποιον θὰ εἰλένω ὡς ἀσφαλέστερα προσώπων εἴτε νὰ προξενήθῃ ἀτύχημα εἰς τὸ πλοίον. Εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι εἰς τὸ ἀνωτέρω ἐνδεικτικῶς ληφθὲν παράδειγμα ἡ Ἑλλειψις καὶ ἐνὸς εἰσέτι ναυτοῦ δύναται νὰ ἀποδῆ μοιραία διὰ τὸ πλοίον.

'Ανεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρων εἶναι γεγονός ὅτι τὸ πλοίον, ἀντίπροσωπεύοντος σοβαρῶν περιουσίων, φέρεται ἀνὰ τὰ διάφορα πλάτη καὶ μήκη τῆς ὑδρογείου, ὑπὸ τὰς πλέον ἀντιξόους συνθήκας καὶ κατ' ἀνεξαρίτερον κανόνα ἄνευ τῆς παρουσίας τοῦ ιδιοκτήτου του. 'Η τοιαύτη περιπλάνησίς του ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις προσδίδει εἰς τὸ πληρώμα δόλως ὑπεύθυνον καὶ ιδιόμορφον θέσιν, ἔστω καὶ ὃν τούτο συνδέεται μὲ τὸ πλοίον διὰ τῆς τυπικῆς σχέσεως τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. 'Η ιδιομορφία συνίσταται ἀκριβῶς εἰς τὴν ἀνάγκην τὸν ὅποιαν ἔχει τὸ πλοίον διὰ τὴν ἐπίδειξιν προσωπικοῦ ἐνδιαφέροντος ἐκ μέρους τοῦ πληρώματος, καθ' ὅσον πολλάκις ἀποδεικνύεται ὡς ἀνεπαρκῆς ἡ τυπικὴ περιοχὴ τῶν ὑπερεστῶν ἡ προκύπτουσα ἐκ τῆς σχέσεως τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Τὸ πλοίον ἔχει ἀνάγκη ὅποιο «νοικοκυρίο», τὸ ὅποιον δύναται νὰ εὑρεθῇ μόνον ὅταν τὸ πληρώμα συνδεθῇ μαζὶ του, μόνον ὅταν ὁ ναυτής ἡ ὁθεμαστής ἀπονέσουν τὸ πλοίον. Μόνον ἀπὸ τὸν τοιούτον πληρώματος εἶναι δυνατὸν ν' ἀναμένεται νὰ φανῇ πολύτιμον εἰς τὰς δυσκόλους στιγμάς, χρήσιμον εἰς τὸ πλοιοκτήτην, σωτήριον εἰς τοὺς συναδέλφους του καὶ

ποτελεῖ λέξιν κενήν, ὅπλα εἶναι συγχρόιας ἡ θαλασσινὴ λειτουργία καὶ τὸ νοικοκυρίο τοῦ πλοίου καὶ διὰ εἰναι αὐτό, ἀπὸ τὴν Ἑλλειψιν τοῦ πάσχου τὰ σημερινὰ πληρώματα. 'Αντιμετωπίζοντες μὲ ρεαλισμὸν τὴν δημιουργίθεον κατάστασιν θὰ πρέπει νὰ ὀμολογήσωμεν διὰ εἰναι κάτι τὸ ὅποιον ἀνεμένετο νά συμβῇ καὶ διὰ ἡ καθοδος εἰς τὴν θάλασσαν καὶ πρόσληψις ἀνθρώπων μὴ ἔθισμένων ἐκ τῶν προτέρων πρὸς τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον ἢ η μόνη προσποτή λύσις ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος ἀριθμητικῆς τουλάχιστον ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων. Βεβαίως δὲν προκειται περὶ ιδιαίτερης λύσεως, ὅπλοις λόγοις τὰ εἰσερχόμενα στοιχεῖα δὲν ήσαν αὐτά τὰ ὅποια ἐπρέπει νὰ προστηθοῦν ἐφ' ὅσον εἰς τὸ πλεῖστα περιπτώσεις πρόκειται περὶ νέων οὐχὶ μόνον ἀνειδικεύων, ἀλλὰ καὶ φορτωμένων μὲ ἀρνητικὰ προσόντα, τὰ διόπις ἀρχίζουν ἀπὸ τὴν ἀδιαφορίαν καὶ καταλήγουν εἰς τὴν προκλητικότητα καὶ αύθαδειαν. Καὶ διὰ τοὺς τὰ πράγματα γνωρίζοντας εἰναι ἀσφαλῶς γνωστὸν ὅτι ἀπαιτούνται πολλαὶ ικανότητες ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου διὰ νὰ πεισθοῦν οἱ νεφώτιστοι οὗτοι ναυτικοί νὰ παραμείνουν εἰς τὸ πλοίον, ἐφ' ὅσον ἐξ ἀρχῆς γνωρίζουν ἀφ' ἔνδος μὲν διὰ σχεδὸν παρεκλήθησαν νὰ ναυτολογηθοῦν καὶ ἀφ' ἔτερου διὰ εἰς τὴν ξηρὰν δὲν διασκολεύονται νὰ εὕρουν ἐργασίαν. Μὲ σημαντικὸν λοιπὸν ποσοστὸν τοῦ πληρώματος ἀπαρτίζομεν ἀπὸ ναυτικούς τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας, ἐρωτάται τι πρόκειται νὰ συμβῇ διάκοινος ἡ κατάστασις ἀπαιτήσει τὴν ἐκτέλεσιν σοβαρᾶς καὶ ἀπεικόνισης ἀποστολῆς. 'Η ἀπάντησις εἶναι δυστυχῶς γνωστή: 'Ατύχημα εἶτε εἰς τὸν ίδιον τὸν ναυτικόν, εἶτε εἰς τοὺς συνα-

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1919.

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΑΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΑΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΙΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ.
- ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΑΛΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.479, 477.365, 412.433, 474.273.

• ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΗ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΛΗΡΩΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 475.227, 412.433.

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

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

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ ILOUDY'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ. ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 477.865, 412.433, 425.371.

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ.

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

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

δέλφους του, είτε καὶ εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ πλοῖον μὲ γενικωτέρας συνεπείας.

Μὲ τὴν παρέλευσιν τοῦ χρόνου ἡ κατάστασις δὲν φαίνεται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταῦτης νὰ βελτιωθῇ. Θά ὑπεστήξαμεν μάλιστα τὸ ἀντίθετον, διὸ θὰ ἐπιδεικνθῆ, ἐφ' ὅσον σὺν τῷ χρόνῳ ἀφ' ἐνὸς μὲν ἀπομακρύνονται, συνταξιοδοτούμενοι οἱ παλαιόμαχοι ναυτικοί, αὐτοὶ οἱ διποῖοι δικείων ἀπαιτοῦν δάφνας, ἐφ' ὅσον ἔτι τῶν δώμων των ἡνδράθη καὶ ἐγιγνόντῳ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, καὶ ἀφ' ἐτέρου βελτιώνονται αἱ ἀποδοχαὶ καὶ οἱ ὅροι ἐργασίας εἰς τὴν ἔραν. Ποιά λοιπὸν εἶναι ἡ ὁδὸς τῆς ἀποφυγῆς τοῦ ἀδειέδου; Ποιός θὰ ἐπωμισθῇ τὴν εὐθύνην διὰ τὴν λύσιν τοῦ προβλήματος; Τὸ Κράτος ἡ οἱ ἀποφλοιαῖ;

Τὸ Κράτος βεβαίως ἐν τῇ ἀσκήσει τῆς παρεμβατικῆς του πολιτικῆς ὑποχρεούται νὰ δημιουργήσῃ τὴν ἀναγκαῖαν ὑποδομήν, ἐφ' ἣς καὶ θὰ στηρίξεται αἱ οικοδόμημα τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν περαιτέρω ἐλευθέρων ἀνάπτυξιν τῆς. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν, ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἔμψυχον ὑλικὸν ἔχουν τεθῆ ὅραι θάσεις καὶ χαραχθῆ αἱ ὅραι κατεύθυνσεις, ἀλλὰ φαίνεται ὅτι ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὸ κατώτερον πλήρωμα ὅποιος ἡ προσφορὰ καὶ ἡ ζήτησις παίζει τὸν πρωτεύοντα ρόλον, ὁ ρόλος τοῦ Κράτους δὲν δύναται νὰ μεταβάλῃ οὐσιαστικῶς τὴν κατάστασιν. "Υποστηρίζεται πράγματι ὅτι δσαι Σχολαὶ Προπαιδεύσεως καὶ ἄντα λειτουργήσουν πρὸς στρατολόγησιν καὶ ἐκπαίδευσιν κατωτέρου πληρώματος δὲν πρόκειται νὰ λύσουν οὐσιαστικῶς τὸ πρόβλημα. "Υποστηρίζεται ἀκόμη ὅτι αἱ τοιαῦται Σχολαὶ πιθανὸν ν' ἀποτελέσουν καὶ ἀνασχετικὸν παράγοντα καθόδου πρὸς τὴν θάλασσαν, ἐφ' ὅσον συνιστοῦν μίαν ἐπὶ πλέον διαδικασίαν, ἡ ὥποια ἀπαιτεῖται ὀρισμένον χρονικὸν διάστημα, πρὶν ἀναληφθῆ ὑπηρεσία ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὅπερ σήμερον δὲν συμβαίνει.

"Οσον ἀφορᾷ τὸν ἀποφλοιαῖ, διότε ἐγένετο συνεί-

δησις ὅτι ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ἀποτελεῖ δημοκρατικὴν ἀνάγκην διὰ αὐτὴν ταῦτην τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας, οἱ ἀφοπλοιαῖ καταβάλουν τὴν γενναῖαν συνδρομήν των εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀναληφθεῖσαν προσπάθειαν τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

"Η ὡς ἄνω προσφορά τοῦ ἀφοπλοιαῖ δημού μὲ τὴν γενναῖαν κρατικὴν ἐνίσχυσιν, εἰχε τὸ θετικὸν ἀποτέλεσμα τῆς δημιουργίας ἐνὸς τεραστίου ἔργου, τὸ ὅποιον πρὸ ὀλίγων μόνον δεκαετιῶν οὐδὲν νὰ δραματισθῶμεται ἀνανέμεται. Παρ' ὅλην ὅμως τὴν προσφορὰν αὐτὴν τὸ θέμα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων διὰ κατωτέρου πληρώματος δὲν λύεται, δεδομένου ὅτι αἱ Ναυτικαὶ Σχολαὶ ἀποσκοποῦν εἰς τὴν στελέχωσιν τοῦ πλοίου μόνον δι' ἀξιωματικῶν. Τούτο βεβαίως δὲν σημαίνει ὅτι ἐάν ἐν ποσοστὸν τῆς ἀνωτέρω προσφορᾶς κατηγορεῖται καὶ πρὸς τὴν ἐκπαίδευσιν κατωτέρου πληρώματος θὰ ἐπελύεται τὸ θέμα τοῦτο.

"Ἄλλοι λόγοις ἀρχίζει νὰ διαφαίνεται, ὅτι τὸ θέμα τοῦ κατωτέρου πληρώματος, τὸ ὅποιον κατὰ τεκμήριον δὲν ἀπαιτεῖ εἰδικῆν τινα σχολικὴν προπαρασκευὴν, δὲν δύναται νὰ λυθῇ οὐσιαστικῶν μόνον διὰ τοιούτων εἰσφορῶν ἡ προπαιδεύσεων. Τούτο δὲν σημαίνει βεβαίως ὅτι ἡ προπαιδεύσις δὲν είναι εὐπρόσδεκτος. Φοβούμεθα δῆμος ὅτι τὸ πρόβλημα τῶν πληρωμάτων ἀποτελεῖ κυρίως κατ' ιδίαν πρόβλημα ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ, τοῦ Κράτους μὴ δυναμένου νὰ τὸ ἀναλάβῃ εἰς οἷον τουλάχιστον βαθμὸν τὸ ἀνέλαβε διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς τῶν πλοίων. 'Ο ρόλος τοῦ Κράτους εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην πειρορίζεται μοιραίως εἰς τὴν λήψιν ὀρισμένων γενικῶν μέτρων ἀσφαλείας καὶ υγιεινῆς ἐπὶ τῶν πλοίων ὡς καὶ τὴν διὰ παντὸς μέσου ἐνίσχυσιν τῆς προσπάθειας διὰ τὴν προσθέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. 'Ως ἐκ τούτου πρέπει νὰ ἔξετάσωμεν τί ἔχει γίνει κατ' ίδιαν ἐκ μέρους τῶν ἀφοπλοιαῖ γενικῶς διά-

τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων των διὰ κατωτέρου πληρώματος, μὴ λαμβάνοντες ὑπ' ὄψιν ἔξαιρετικάς πρὸς τὰ ὄντα ἡ τὰ ἔξαιρετες, ἀλλὰ τὴν κρατούσαν μέσην κατάστασιν.

"Ως γνωστὸν ἀντικείμενον ἐκμεταλλεύσεως τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως, ὡς οἰκονομικῆς μονάδος, ἀποτελεῖ τὸ πλοίον, τοῦ ὅποιου ἐπιδιώκεται ἡ ἀριστοποιησίς τῆς ἀποδόσεως. 'Εποιητής τοῦ πλοίου διὰ τὴν ἐναρξιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως του σημαίνει κατ' ἀνάγκην πλοίον ἀξιόπλουν, ἵτοι πλοίον δχι μόνον ἀπὸ ἀπόφεως ὑλικοῦ, ἐπαρκῶς ἰκανοῦ νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκτέλεσιν μεταφορᾶς, ἀλλὰ καὶ ἐπαρκῶς ἐπινδρωμένου (ποιοστικῶς καὶ ποιοτικῶς) ὥστε νὰ δημητρῇ ἀσφαλῶς εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως καὶ νὰ παραδώσῃ τὸ φορτίον εἰς οἷαν παρελήφθη κατάστασιν. 'Υπὸ τὸ πρίσμα τοῦ διατητοῦ ἔξετασθη τὸ δλον θέμα βλέπομεν ὅτι, τουλάχιστον μέχρι πρὸ ὀλίγου χρόνου, τὸ κύριον βάρος τοῦ ἀφοπλιστοῦ ἐρρίπτετο ἐπὶ τοῦ παράγοντος 'εύλικον'. Μὲ ἄλλους λόγους η δηλη ὀργάνωσις τῆς ἐπιχειρήσεως μικρὸν μόνον ποσοστὸν τῆς δραστηριότητός της κατηγορεῖται εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῶν πληρωμάτων καὶ δῆ τῶν κατωτέρων τοιούτων. Κατὰ κανόνα ἐπίσης μικρὰ σημασίᾳ ἐδίθετο εἰς τὸν παράγοντα 'ἀνθρώπον', ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι ἔκαστος τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἀπετέλει μίαν πρωστικότητα μὲ τὰ προβλήματα καὶ τάς ἀνάγκας της. 'Ο μας σήμερον, μὲ τὴν ὑπάρχουσαν Ἐλλειψιν, η δηλοίστη ἀποτελεῖ ἐποχικὸν φαινόμενον, ἀλλὰ μόνιμον κατάστασιν, μέλλουσαν, ὡς φαίνεται, νὰ συνεχισθῇ, εἰναι ἀνάγκη νὰ ὑπάρξῃ μία μεταβολὴ εἰς τὸν τρόπον τον ἐνεργείας καὶ τὸν τρόπον σκέψεως, ἵνα ἐπιτύχωμεν τὴν ἀκώλυτον καὶ συνεχῆ τροφοδότησιν τῶν πλοίων διὰ ἐμψύχου ὑλικοῦ. Σήμερον ὅπου κατὰ κανόνα δὲν ὑφίσταται ὁ συγγενικός, φιλικός ἡ τοπικός δεσμός μεταξύ πλοιοκτήτων καὶ ναυτικοῦ, ὁ δηποίος δημητόλικος σοβαρῶν τὴν συγκρότησιν ικανῶν

ΒΕΡΝΙΚΟΣ - ΜΑΤΣΑΣ - ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ & ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

- ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΙ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ.
- ΣΤΑΘΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ, ΣΥΡΟΝ, ΠΑΤΡΑΣ, ΚΡΗΤΗΝ.
- ΠΑΡΟΧΗ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ.

ΔΙΑΡΚΗΣ 24ΩΡΟΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΑΙ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

| ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ | CONSORTOW | ΠΕΙΡΑΙΑ | ΤΕΛΕΧ |
|---------------|-----------|---------|-------|
| ΝΙΒΕΡΝΙΚΟΝ | | ΠΕΙΡΑΙΑ | 450 |
| ΛΟΥΚΑΝ ΜΑΤΣΑΝ | | ΠΕΙΡΑΙΑ | 5562 |
| ΤΣΑΒΛΙΡΗΝ | | ΠΕΙΡΑΙΑ | 5831 |

GWCT 1) ΒΕΡΝΙΚΟΥ SZSZ 2) ΜΑΤΣΑ SWHV 3) ΤΣΑΒΛΙΡΗ SZNE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ

| ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑΣ | ΒΕΡΝΙΚΟΥ | ΜΑΤΣΑ | ΤΣΑΒΛΙΡΗ |
|--------------|-----------|-----------|-----------|
| 'Ημέρας | Νυκτὸς | 'Ημέρας | Νυκτὸς |
| 472 - 713 | 454 - 290 | 476 - 127 | 713 - 391 |
| 472 - 718 | 462 - 435 | 476 - 205 | 712 - 919 |
| 472 - 715 | 453 - 787 | 476 - 206 | 710 - 724 |
| 472 - 744 | 468 - 156 | 425 - 075 | 479 - 837 |
| 472 - 776 | | 425 - 076 | 8046107 |
| | | 425 - 077 | 422 - 555 |
| | | | 876 - 338 |

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

πληρωμάτων όφειλομεν νά έπιαναφέρωμεν καί νά αποκαταστήσωμεν τὸν δεσμὸν αὐτὸν ἐπὶ νέας βάσεως.

Τὸν νέον αὐτὸν δεσμὸν εἰναι ἀναγκαῖον ὅπως τὸν βασίσωμεν εἰς τὴν ἀμοιβαίαν ἐμπιστοσύνην, ἔκτιμον καί κατανόσιν. 'Ο πλοιοκτήτης όφειλει νά ἀντιληφθῇ ὅτι ὁ ναυτικὸς εἶναι μία ὠλοκληρωμένη προσωπικότης μὲ τὰ προβλήματά του, τὰ οἰκογενειακά, τὰ προσωπικά, τὰ οἰκονομικά καί τὰ συναισθματικά, τὰ όποια ἡ μονοτονία τοῦ περιβάλλοντος εἰς τὰς ἀτέλειώτους νύκτας τοῦ ὥκεανοῦ, τὰ ἔξογκαν, τὰ πολλαπλασιάζει καί τὰ καθιστά δυστεπίλυτα. Καὶ ὅτι δὲν εἰναι δυνατὸν ἀπό ἓνα πολλάκις κλονισμένον ψυχικὸν κόσμον ν' ἀναπτηδῆσῃ ύψηλὸν ἥθικόν, ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ἐργασίαν, καί πόνον διὰ τὸ πλοίον. 'Ἄς μὴν ἔχωμεν ὅτι ἡ εὔτυχια τροφοφόρος προστατεύει τὸν νέον αὐτὸν, διὰ τὸ πλοίον. 'Ἄς μὴν ἔχωμεν ὅτι τὸν νέον αὐτὸν προστατεύει τὸν νέον αὐτὸν, διὰ τὸ πλοίον. 'Ἄς μὴν ἔχωμεν μοναδικὸν ύποχρέωσιν νά τὰ τροφοφόρωμεν καί συντρώμεν καλῶς προκειμένου νά ἐργάζωνται συνεχῶς. 'Ἀποδειξιν τῶν ἀληθιών τούτων ἀποτελεῖ τὸ γεγονός ὅτι ναυτιλιακαὶ ἑταῖραις οἱ όποιαι παρέχουν καλυτέρας συνθήκας ἐργασίας ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἔχουν ἐπιτύχει πάντοτε νά διατηρήσουν μόνιμα πληρώματα. 'Ἄλλοις λόγοις, θὰ ἡδυνάμεθα νά ὑποστηρίξωμεν ὅτι τὰ εύτυχεστέρα πρότον τινὰ πλοία δὲν εἰναι τὰ πλέον σύγχρονα καί τὰ διαθέτοντα δλας τὰς ἀνέσεις, ἀλλὰ αὐτὰ εἰς τὰ όποιαι οἱ ναυτικοὶ αἰσθάνονται ὅτι ὑπάρχει ἐκ μέρους τῆς ἑτοιμίας εἰλικρινές ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ίδικην τῶν εύμερίαν καί ὅπου οὗτοι αἰσθάνονται ὅτι πραγματικῶς ἀναγνωρίζονται ως ἄνθρωποι.

Συνταγαὶ βεβαίως διὰ τὸ πῶς θ' ἀποκατασταθῇ μιὰ τοιαύτη γέφυρα δὲν δύνανται νά δοθοῦν, πλὴν ὅμως ὡρισμέναι ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρήσεις φάνεται ὅτι εὐρίσκονται εἰς τὴν ὄρθην ὃδὸν τῆς πραγματοποιήσεως τῆς.

Οὕτω προσπάθειαὶ ἔκ μέρους τῆς ἑταῖρας, μέσω εἰδικοῦ προσωπικοῦ, διὰ τὴν συνεχὴ τήρησιν ἐπαφῆς μὲ τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτικῶν, ἐνημερώσεως τοῦ εἰς ὡρισμένας περιπτώσεις, ὡς καὶ καλλιεργείας φιλικοῦ κλίματος μὲ τοὺς οἰκείους του, ἔχουν δημιουργήσει ἕνα εἰλικρινή δεσμόν, δ ὅποιος προάγει τὴν συνεργασίαν, τὴν ἀμοιβαίαν ἐμπιστοσύνην καί τὴν ἀμοιβαίαν κατανόσιν, καὶ διευκολύνει τὰ μεγίστα τὴν ἔξυπρετησιν τῶν συμφέροντων ἀμφοτέρων, τὴν ἐπιχειρήσεως καὶ τοῦ ναυτικοῦ. Πιστεύομεν ὅτι τοιούτον κλίμα «δένει» τὸν ναυτικὸν μὲ τὴν ἑταῖριαν καὶ μὲ τὸ ἐν τῇ ἡρῷ ἐπιτελεῖον τῆς, καθ' ὃσον ἱκανοποιεῖται βασικῶς μία φυσικὴ ἀνθρωπίνη φιλοδοξία, ητοὶ ἡ ἀναγνώρισί του ὡς ἀτόμου ἐν τῇ κοινωνίᾳ, διὰ τῆς ἐκδηλώσεως τῶν ἀνωτέρω αἰσθημάτων τόσον πρὸς τὸν ίδιον, ὃσον καὶ πρὸς τὴν οἰκογενείαν του, πρὸς τὴν όποιαν ὡς γνωστὸν διὰ ναυτικὸς εἶναι λίαν εὐηγγεληθεὶς. 'Υπὸ τοιούτας προϋποθέσεις κρίνεται ὅτι ὀπωδότητε διὰ ναυτικὸς πέραν τοῦ συνήθους ἔξ υποχρεώσεως ἐνδιαφέροντός του θὰ καταβάλῃ καὶ προσωπικὸν ἐνδιαφέρον, αὐτὸ τὸ όποιον βασικῶς ἔχει ἀνάγκη πάντοτε τὸ πλοίον. Τὸ προσωπικὸν αὐτὸ ἐνδιαφέρον εἶναι τὸ «δέσι-

'Υπὸ Ἐπιτροπῆς ἐξ Ἀρεοπαγιῶν κ.ἄ. ΕΞΕΠΟΝΗΘΗ ΝΕΟΣ Π.Π.Κ.Ε.Ν.

ΙΣΧΥΕΙ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΣΕΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ ΕΦ' ΟΣΟΝ ΕΙΝΑΙ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

'Εξεπονήθη νέον σχέδιον Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸ όποιον, ἡδη, ὑπεγράφη ὑπὸ τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Δικαιοσύνης κ.κ. 'Ιω. Χολέβα καὶ 'Ηλ. Γ. Κυριακοπούλου.

Ο νέος Π.Π.Κ.Ε.Ν. ἐξεπονήθη ὑπὸ Ἐπιτροπῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ Α.Ν. 447/68 καὶ συσταθείσης, διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὡς ἄνω ὑπουργῶν. Πρόσδρος τῆς Ἐπιτροπῆς εἶναι ὁ ἀρεοπαγίτης κ. Κ. Κονιάδητης καὶ μέλη οἱ ἀκόλουθοι: Α. Τσούτος ἀντιπρόεδρος τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας, Η. Γάφος ἐπίτιμος καθηγητής τοῦ Πανεπιστημίου Ἀθηνῶν, Ι. Πασσιάς, ὑφηγητής, Ε. Μέλλιος νομικός σύμβουλος τοῦ Κράτους, Γ. Κολύμβας δικηγόρος, Γ. Τσούρης πλωτάρχης λιμενικός καὶ εἰσηγητής τῶν θεμάτων καὶ Δ. Ηλιάδης, πλωτάρχης, γραμματεύς.

Τὸ νέον σχέδιον ἀντικαθιστά τὸν ισχύοντα, ἀπό τοῦ 1923, Π.Π.Κ.Ε.Ν., ὡς όποιος ἐθεωρήθη ἀναγκαῖον ὅπως ἀντικατασταθῇ, λόγω τῶν σημειώσεισῶν ἐξελίξεων εἰς τὰ θέματα πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων.

Η Ἐπιτροπὴ ἔλαβεν ὑπὸ ὅψιν τὴν υπάρχουσαν νομοθεσίαν, ἐν σχέδιον τὸ όποιον εἶχεν ἐκπονήθη κατό τὸ 1948, ὡς καὶ πρόσφατον σχέδιον, ἐκπονηθὲν ὑπὸ Ομάδος Ἐργασίας, συσταθείσης ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολέβα.

Η σύνταξις τοῦ νέου Π.Π.Κ.Ε.Ν. ὑπὸ τῆς νέας ἐπιτροπῆς ἐγένετο διὰ ἐντολῆς τοῦ κ. Πρωθυπουργοῦ, πρὸς καλυτέραν ἐξέτασιν καὶ ἀνασυνταξιν ὅλων τῶν, ὑπὸ τῆς Ομάδος Ἐργασίας, συνταχθέντων σχέδιον.

Εἰς τὸν Κώδικα πειθαρχικούς πει-

σται, νέαι διατάξεις, αἵτινες προβλέπονται εἰς Κώδικας ἄλλων χωρῶν.

Διὰ τῶν νέων διατάξεων:

• Ἐπεκτείνεται, διὰ πρώτην φοράν, ἡ ἐφαρμογὴ Ποινικῶν καὶ Πειθαρχικῶν διατάξεων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἐφ' ὃσον ταῦτα εἶναι συμβεβλημένα μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ καθορίζεται ὑποχρέωσις τοῦ πλοιάρχου, διὰ καταγγελίαν εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχάς.

• Τὰ 'Ανακριτικὰ Συμβούλια χαρακτηρίζονται, Πειθαρχικὰ Συμβούλια.

• Παρέχεται εύρυτέρα ἔξουσία εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχάς, πρὸς ἐκδίκασιν πειθαρχικῶν παραπτωμάτων.

• Ἐκτός τῶν ἡδη ισχυουσῶν διατάξεων καθιερώνεται ὡς ἀξιόποινοι πράξεις ἡ μὴ προσέλευσις πρὸς ἀνάληψην ἐργασίας ὑπὸ τοῦ ἀποστελλομένου, πρὸς τούτο, εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ναυτικοῦ, ἡ ἐγκατάλειψις κινδυνεύοντος πλοίου, ἡ πειρατεία, ἡ κλοπὴ καὶ φθορὰ φορτίου, ἡ παράνομος ἐκτροπή πορείας, ἡ παράνομος εἰσόκμισις ναρκωτικῶν, ὁ ἀπόπλους ἀνεύλεγχου τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς κ.ά.

• Προβλέπεται ἐκδοσις διατάγματων περὶ συνθέσεως Πειθαρχικῶν Συμβουλίων, εἰς τὰ όποια θὰ μετέχουν καὶ ἐκπρόσωποι τοῦ κλάδου, εἰς ὃν ἀνήκει ὁ ναυτικός.

• Προβλέπεται ἐκδοσις διατάγματος περὶ Ποινολογίου, τὸ όποιον θὰ τηρήσαι εἰς τὸ πλοίον καὶ εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχάς.

Ἐπίσης ἀπλοποιούνται πολλαὶ διαδικασίαι.

ΓΙΑΝΝΗΣ ΦΥΤΡΑΣ

μο» τοῦ ναυτικοῦ μὲ τὸ πλοίον, εἶναι ἡ νοικοκυροσύνη, ἡ θετικὴ καὶ καθαρὴ ἐργασία, ἡ συνεχὴς μέριμνα τοῦ ναυτικοῦ διὰ τὸ πλοίον του, ἡ ναυτοσύνη. Σήμερον παρά ποτὲ, ὅπότε δὲ ἐφοπλιστικὸς κύκλος περιλαμβάνει καὶ μέλη τὰ όποια οὐδένα εἶχον πρότερον δεσμὸν μὲ τὴν θάλασσαν, ἀπαιτεῖται ιδιαιτέρω προσπάθεια διὰ νὰ προσεγγίσωμεν τὴν ψυχὴν τοῦ ναυτικοῦ θεωρούνται ταῦτα σημφέροντα τὰ ταύτης. Τὸ γεγονός διὰ οὗτοι κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν δὲν προέρχονται ἐκ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ ἐκ τῆς ἡρᾶς, ἐπιδηλώσεις εἰς ἑταῖρον οἱ ναυτικοί. 'Εκδηλώσεις δῆθεν ἀνωτέροτης τοῦ κακοτασθείας καὶ ἀκαταδεξίας ἐπιβεικυνόμεναι πολλάκις ὑπὸ τῶν ὑπαλλήλων, τῆς ἐπιχειρήσεως πρὸς τοὺς ναυτικούς θεωρούνται τελείως ἀψυχολόγητοι καὶ οὐδόλως προσάγουν τὰ συμφέροντα ταύτης. Τὸ γεγονός διὰ οὗτοι κατὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν δὲν προέρχονται ἐκ τοῦ πλοίου, ἀλλὰ ἐκ τῆς ἡρᾶς, ἐπιδηλώσεις εἰς ἑταῖρον οἱ ναυτικοί, ηποτέ προσπάθεια διὰ τὴν προσεγγίσιν τοῦ ναυτικοῦ, ἡ προσπάθεια, διὰ μὲς ἐπιτραπῆς διὰ ἔκφρασις, «διὰ νὰ μπούνεις τὸ πετσι τοῦ ναυτικοῦ». 'Ἄς μὴν ἔχουν καὶ οὗτοί, ἀλλὰ καὶ δλοι οἱ ἐν τῇ ἡρῷ περὶ τὸ πλοίον ἀσχολούμενοι, διὰ τὸ πλοίον διὰ νὰ κινηθῇ ζητεῖν ναυτικούς πρότερον ἀπὸ τὰ ἐπιτελεῖα τῆς ἐπιχειρήσεως, ηποτέ τὸ πρόσωπο μὲ τὰ όποια ιστάμενοι εἰς τὴν κορυφὴν τῆς πυραμίδος, ἐν μέσῳ ἐνὸς πολυδιάστατου πλέγματος εὐθύνων καὶ ὑποχρεώσεων,

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"
● 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.

XP. ΝΤΟΥΝΗΣ



BANQUE DE DÉPOTS



Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΛΑΔΟΣ ΤΗΣ BANQUE DE DÉPOTS

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

Παρέχει δάνεια ἢ έγγυητικάς ἐπιστολάς δι' ἀγοράς πλοίων - προεξοφλήσεις ναύλων.

MIA TRAPEZA EIS THN EΛΒΕΤIAN EIS THN DIAΘESEIN TΗS
ΕΛΛΗΝIKΗS EMPIORIKΗS NAUTILIAS

ΜΑΡΙΟΣ Ν. ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος

1211 GENÈVE 3 | RUE DU RHÔNE 94 • CASE RIVE 550 • TÉL: (022) 25 43 35
SOCIETE ANONYME FONDÉE EN 1921 | TÉLÉGR: DEPOSITBANK • TELEX: 22351 • CHÈQUES POST. I2 I2046

ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ποια πλοϊα ύπο ξένη σημαίαν δέον ν' ἀσφαλίζωνται εἰς N.A.T.

ΤΟΥ ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ κ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ
ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ N.A.T.

Τὸ δικαίωμα τοῦ N.A.T. ν' ἀρνηθῆ τὴν ὑπογραφὴν συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος πλοίου ύπο ξένη σημαίαν, διὰ τὸ ὅποιον δὲν ὑπάρχουν ἀποδείξεις περὶ τῆς ἐλληνικότητος κατὰ ποσοστὸν πλέον τῶν 50% τῆς πλοιοκτησίας του, ἡμεσθητῆ ύπο ἔγκριτου συναδέλφου, ἐνῷ παρ' ἔτερον, κατετέθη καὶ σχετικὴ προσφυγὴ εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας.

Τὰ ἐπιχειρήματα τῶν ἀμφισθητούντων τὸ δικαίωμα τοῦ N.A.T. ν' ἀρνηθῆ τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως, εἶναι κυρίως δύο:

Τὸ πρῶτον στηρίζεται εἰς τὴν ἀνάγκην προστασίας τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων ύπο ξένη σημαίαν.

Τὸ δεύτερον στηρίζεται εἰς τὴν ἀποφινήν, ὅτι ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 1 παρ. 4 τοῦ B.D. 19 τῆς 9.1.1967 (Φ.Ε.Κ. 6A), καθ' ἥν «ἡ πλοιοκτητρία ἐταίρια τοῦ υπὸ ξένην σημαίαν πλοίου δέον νὰ καλύπτῃ ἐλληνικά συμφέροντας κατὰ ποσοστὸν τοῦ ἡμίσεος (50%) τοῦ κεφαλαίου αὐτῆς», ἔξεδόθη ἀνευ νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως.

Καὶ εἰς τὰ δύο ἐπιχειρήματα τῆς ἀπόφεως ταύτης ἔδοθή ὑφ' ἡμῶν ἀπάντησις ἀπὸ τῶν στηλῶν ναυτιλιακοῦ περιοδικοῦ.

Ἐπειδὴ τὸ θέμα εἶναι ἔξωχας σοδαρὸν καὶ λεπτόν, ἐπιθυμούμεν ὅτις συμπληρωματικῶς ἐκτεθῶσι καὶ τὰ ἀκόλουθα:

Κατ' ἄρχην, οἱ Ἑλλήνες ναυτικοί, οἱ ὑπηρετούντες ἐπὶ πλοίων ύπο ξένη σημαίαν, ἀνεψικήτης ἔθνοτος τούτων καὶ πλοιοκτησίας, δικαιούνται, βάσει τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 24 τοῦ N. 4502/1966 καὶ 1 τοῦ N.D. 375/1969, νὰ ἔξαγοράσσουν ταύτην εἰς τὸ N.A.T., ἐφ' ὃσον ἔκτηθη ἀπὸ τοῦ ἔτους 1941 καὶ ἐντεύθεν, διότε ἡ ὑπηρεσία αὐτῇ θεωρεῖται ὡς ἐὰν ἔκτηθη ἐπὶ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Τοιουτοπρόπως, ἡ προστασία τοῦ ναυτικοῦ ἀπὸ ἀπόφεως συντεξιοδοτικῶν παροχῶν καὶ νοσηλευτικῆς καὶ φαρμακευτικῆς προστασίας εἶναι πλήρης.

Οσον ἀφορᾷ τὴν διάταξιν τοῦ B.D. 19/1967, ἡτὶς ἔξεδόθη κατὰ τὴν τὰ ἀντίθετα ὑποτερήζουσαν ἀποφινή, ἀνευ νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως, λεκτέα τὰ ἀκόλουθα:

Ἡ παράγρ. 2 τοῦ ἄρθρ. 46 τοῦ Νόμου 3170 ὥριζε τὰ ἀκόλουθα: «Διὰ B.D., ἐδιδούμενον προτάσει τοῦ 'Υπουργού μετὰ γνώμην τοῦ Δ.Σ., δύνανται νὰ καταστῇ ὑποχρεωτική ἡ ἀσφαλίσις παρὰ τὸ N.A.T., κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν ἔργαζομένων ἐπὶ πλοίων, φερόντων ξένην σημαίαν καὶ ὃν οἱ πλοιοκτῆται κ.λπ. δέχονται τὴν ἀσφαλίσιν ταῦτην...».

Ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι ὁ νόμος ὡμιλεῖ περὶ πλοίων φερόντων ξένην σημαίαν, ἡ ἀντίθετος ἀποφινή ἡκθῆ εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι δύνανται ν' ἀσφαλίζωνται εἰς N.A.T. καὶ πλοία ξένην σημαίαν, ἐστω καὶ ἂν οἱ πλοιοκτῆται των ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΕΛΛΗΝΕΣ.

Ἐρευνητέον, ὅμως, τί ἔνοει ὁ νόμος διὰ τὸν ὡμιλητή «περὶ ΠΛΟΙΩΝ ΦΕΡΟΝΤΩΝ ΖΕΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ».

στὸν μεῖζον τοῦ 50%, δύνανται νὰ συμβοληθῇ μετὰ τοῦ N.A.T.;

Ο θεσμὸς τῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ N.A.T. πλοίων, καθ' ὃσον τούλαχιστον γνωρίζομεν, δὲν υφίσταται ύπο ἀναδογον, φυσικά, μορφήν, εἰς ἄλλας εὐρωπαϊκὰς χώρας.

Τούτω τὸ ἄρθρον 37 τοῦ 'Ιταλικοῦ νόμου τῆς 27ης Ἰουλίου 1967 ὑπ' ἀριθ. 658 τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν ἀναδιογάνωσιν τῆς ναυτικῆς υπηρεσίας, πραγματοποιεῖσης ύπο ναυτικῶν τῶν χωρῶν τούτων, ἐπὶ πλοίων ύπο ξένης σημαίας.

Οὕτω τὸ ἄρθρον 37 τοῦ 'Ιταλικοῦ νόμου τῆς 27ης Ἰουλίου 1967 ὑπ' ἀριθ. 658 τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὴν ἀναδιογάνωσιν τῆς ναυτικῆς προνοίας, ὥριζε τὰ ἀκόλουθα:

«Οἱ 'Ιταλοὶ ναυτικοὶ δύνανται νὰ ζητήσωσι τὴν ἔξαγοράν τῶν ἐπὶ πλοίων ύπο ξένης σημαίας διανυθεισῶν περιόδων ναυτολογίσεως, ἐφ' ὃσον ἡ αὐτὴ ὑπηρεσία δὲν ἔχει ἀναγνωρισθῆ ὡς συντάξιμος διὰ διατάξεων προνοίας ύπο τῶν νόμων τοῦ Κράτους, εἰς τὸ ὅποιον ἀνήκει τὸ πλοίον, ὡς ἐπίσης, δύναμει διεθνῶν συμβάσεων καὶ συμφωνιῶν, ἢ ὁ 'Ιταλός ναυτικός ὑποδηθεῖς διόμοις εἰς εἰσφορᾶς τῆς ξένης ἀσφαλίσεως, δὲν ποιεῖται χρῆσιν τοῦ δικαιώματος διὰ παροχᾶς κατὰ τοὺς κανόνας τῆς τοιούτης ἀσφαλίσεως».

Ἡ διάταξις ὅμως τοῦ νόμου δὲν διακρίνει ποίας σημαίας πλοία παρατητικῶν συμφερόντων θ' ἀσφαλίζωνται εἰς N.A.T. καὶ π. ο. ι. α. ΟΧΙ. Είναι, ὅμως, πασισθητική, ὅτι διάταξις ἐγένετο διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῶν «ἄσ ο υ δ ο τ ω ν» ἡ «σημαίων εύκολιάς», ὡς ἔχορακτηρίσθησαν.

Είναι, εὖ ἀλλο, γνωστόν, ὅτι τὰ πληρώματα πλοίων φερόντων τὰς σημαίας τῶν ἐπαραδόσεων ναυτικῶν χωρῶν, ἔχουν ἐπαρκῆ προστασίαν ἀπὸ ἀπόφεως κοινωνικῆς προνοίας καὶ ἀσφαλιστικῶν παροχῶν, δι' ὃ καὶ τὰ πλοία τούτα ἐκφεύγοντα τοῦ ἐλέγχου τῆς Δ.Ο.Μ., δὲν ἔχουν ἀνάγκην νὰ ὑπογράψουν σύμβασιν μετὰ τῆς Π.Ν.Ο. Τί θὰ συμβῇ, ὅμως, ἐὰν πλοίον χώρας ἐπαραδόσεως ναυτικῆς, π.χ. ἀγγλικόν, ζητήσῃ νὰ ἀσφαλίσῃ τὸ ἔξι 'Ἑλλήνων πλήρωμά του εἰς N.A.T.;

Συμφώνως πρός τὰς κειμένας διατάξεις προϋπόθεσις καταρτίσεως τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος τοῦ υπὸ ξένην σημαίαν πλοίου, ἐλληνικῶν συμφερόντων, είναι ἡ προηγουμένη ὑπογραφὴ συμβάσεως μετὰ τῆς Π.Ν.Ο.

Είναι, ὅμως, βέβαιον, ὅτι ἡ Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδίας τοικύτην σύμβασιν μὲ ἀγγλικὸν πλοίον δὲν ὑπογράφει. Διότι τὸ πλήρωμά του, ἀνεξαρτήτως τῆς ἔθνικότητος τῶν μελῶν του, ἔχει ἐπαρκῆ προστασίαν ἀπὸ τοὺς ἀγγλικοὺς νόμους, ὡστε νὰ παρέλκῃ ἡ προστασία τοῦ ἐλληνικοῦ νόμου. Διὰ τίνα ὅμως λόγον τὸ N.A.T. θὰ χωρήσῃ εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμβάσεως μὲ πλοίον 'Αγγλικῆς σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων; Προφανῶς διὰ τὴν προστασίαν τῶν 'Ἑλλήνων ναυτικῶν. 'Ἄλλ' οὐτοι δύνανται νὰ ἔξομοιώσουν τὴν ἐπὶ τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου ὑπηρεσίαν τῶν μὲ τοικύτην ἐλληνικού πλοίου, ἔξαγοράζοντες ταύτην. 'Άλλ' ἔαν, παρὰ ταῦτα, γίνη δεκτὸν εἰς τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ N.A.T. τὸ πλήρωμα τοῦ ἀγγλικοῦ πλοίου, θὰ πρέπει, ὡς φρονοῦμεν:

1) Νὰ πρασκομισθῇ βεβαίωσις εἰς τὸ N.A.T. τῶν ἀρμοδίων 'Αρχῶν τῆς σημαίας τοῦ πλοίου, ὅτι ἐπιτρέπεται νὰ πλοιαρχεύῃ τούτου 'Ἑλληνη πλοίοιαρχος, καὶ

2) "Οτι τὸ ἔξι 'Ἑλλήνων πλήρωμά του δὲν καλύπτεται διὰ τὰς παροχᾶς κοινωνικῆς προνοίας καὶ ἀσφαλίσεως ύπο τοῦ ἀγγλικοῦ νόμου.

Πρόκειται περὶ σοδαροῦ ζητήματος, ἀλλὰ καὶ λεπτοῦ, οὐτινος ἡ ἔρευνα δὲν ἔχει τελεῖται σήμερον, δι' ὃ καὶ ἐπιφυλασσόμεθα νὰ συνεχίσωμεν.

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ
Δικηγόρος

CEYLON SHIP SUPPLIERS CO

114 Negombo Building York Street

Colombo Ceylon

Tel. Address : BLAKO - Phn. 82.340

ΟΙ ΜΟΝΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ

NOMIKA ZHTHMATA

ΑΚΥΡΟΣ ΚΑΙ ΑΚΥΡΩΣΙΜΟΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Έαν ο ασφαλιστής προτίθεται νά θεωρήσῃ ακυρό την σύμβασιν ασφαλίσεως έπι τώ λόγω ότι η ήσαφαλισμένος δεν άνεκοινώσειν αύτῷ κρίσιμα πραγματικά περιστατικά, έρευνάται από ποιου σημείου δρᾶς ή ακυρότητας και δη έταν η σύμβασις ασφαλίσεως είναι ακυρός έξι ώραχρης ή αύτη ης έκρυψεν ταύτην ακυρων ή ασφαλιστής.

Θεωρητικώς, ο ασφαλιστής κωλύεται νά κηρύξῃ την σύμβασιν ακυρων πρίν η πραγματοποιηθῇ ζημία έξι ήσαφαλισμένου κινδύνου. Η άντιληψης σύτη ζημίας είναι άντιθετος πρὸς την σύγχρονον νομικήν σκέψιν έπι τού θέματος. Την απόδοξημαζομένην ταύτην άντιληψιν έκπροσωπεῖ η Αγγλική νομολογία μὲ τὴν γνωστὴν ἀπόφασιν τοῦ Εφετείου τοῦ 1966, ἀναφερούμενην ὡς ὑπόθεσην «Feldia». Η ἀπόφασις ἔξεδόθη ἐπὶ υποθέσεως ασφαλίσεως υπὸ τοῦ Λοῦδη ἀδαμάντων. Ἐξεδόθη συνολικὸν ασφαλιστήριον καλύπτον τρεῖς Εὐρωπαϊκὰς ἔταιρις ασφαλισμένας μὲ τὸ ἐμπόριον τῶν ἀδαμάντων κατὰ τῶν πολυτίμων λίθων ἐγένετο. Τὸ ασφαλιστήριον ἐκάλυπτε τοὺς πολυτίμους λίθους τῶν ἔταιριν εἰς οἰονόποτε μέρος τῆς γῆς ἐναντίον ζημίας ή ἀπωλείας διὰ χρονικὴν περίοδον ἐνὸς ἔτους καὶ μὲ συνολικὸν ποσὸν ασφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως λ. 'Αγγλίας 45000.

Κατὰ τὸ ίανουάριον 1965, ὑπάλληλος μιᾶς τῶν ήσαφαλισμένων ἔταιριν εὑρίσκετο εἰς Νεάπολιν τῆς Ιταλίας, ἔχων ἀδάμαντας καὶ ἄλλους πολυτίμους λίθους ἐντὸς χαρτοφύλακος, διὰς χάριν ἀσφαλίσεις ήτο προσθεδεμένος διὰ χαλυβδίνης ἀλύσεως εἰς τὸν καρπὸν τῆς χειρὸς του. Καθ' ἦν στιγμὴν εὑρίσκετο ἔξοδοι ἐνὸς καταστήματος συνομιλῶν μετά τινος φίλου του ἀπωθήθη βισίως καὶ ὁ χαρτοφύλακς ἀνηρτάγει υπὸ ἀγνώστων.

Ἡ γενομένη ἔρευνα ὑπὸ τῆς ασφαλιστικῆς ἔταιρις ἀπέκαλψεν ότι οἱ ἐμποροὶ τῶν ἀδαμάντων ἡσχολοῦτο συστηματικῶς μὲ λαθραίστις εἰσαγωγὴν πολυτίμων λίθων εἰς Ιταλίαν, δι' ὃν λόγον ήτο πιθανὸν νά δωχθῆ ποινικῶς ὁ ληστευθεὶς ὑπάλληλος ὑπὸ τῶν Ιταλικῶν ἀρχῶν.

Μετά διαπραγματεύσεις οἱ ασφαλισταὶ ἀπέκρουσαν τὴν ἀξίωσιν ἀποζημιώσεως τῶν ήσαφαλισμένων ἔταιρων, ἐπὶ τῷ ἀσχυρισμῷ ότι η σύμβασις ασφαλίσεως ήτο ακυρός λόγω ἀντιθέσεως πρὸς τὸν νόμον καὶ δη δὲν τοῖς ἐγνωστοποιήθησαν ὑπὸ τῶν ήσαφαλισμένων κρίσιμα πραγματικά περιστατικά.

Τὸ ἀξιοσημείωτον είναι ότι εἰς τὸ ασφαλιστήριον περιείχετο ρήτρα ἀλλοδαπῆς δικαιοδοσίας ἔχουσα σύτη «Παρά τὸ δη οἱ παρούσα σύμβασις συνωμολογήθη ἐν Λοιδίνῳ, αὐτῇ καταλαμβάνεται καὶ ρυθμίζεται ἀποκλει-

στικῶς ὑπὸ τοῦ Βελγικοῦ δικαίου πᾶσα δὲ διαφορὰ πηγάδουσα ἐκ τῆς συμβάσεως θά ἐκδικάζεται ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τῶν Βελγικῶν Δικαστηρίων.

Τὸ Ἀγγλικὸν Ἐφετείον ἀντιμετώπιζε τὸν ισχυρισμὸν ότι ἡ ἀρμοδιότης τῶν Βελγικῶν Δικαστηρίων οὐδέποτε συνεφωνήθη, ἐπειδὴ η σύμβασις ήτο ακυρός έξι ώραχρης λόγω τῆς μὴ ἀνακοινώσεως κρισίμων περιστατικῶν.

Τελικῶς ἔκριθη ότι η παραπομπὴ ἐνώπιον τῶν Βελγικῶν Δικαστηρίων δὲν ἀπετέλει παραπομπὴν ἐνώπιον μὴ καταλήλου δικαιοδοσίας (forum non conveniens).

Ο νόμος περὶ θαλασσίας ασφαλίσεως τοῦ 1906 προδέπει τὴν διάκρισιν μεταξὺ ἀκύρων καὶ ἀκυρωτίμων συμβάσεων ἀσφαλίσεως. Οὕτω, ἐνῷ η μὴ χαρτοσεσημασμένη σύμβασις ασφαλίσεως είναι ακυρός, καὶ δὲν τίκτει ἀγωγήν, η σύμβασις εἰς ἡν ἀπεκρύθησαν κρίσιμα πραγματικά περιστατικά, είναι ακυρώσιμος.

Κατὰ τὰ ἐν τῇ πρακτικῇ ειθιζόμενα, οἱ ασφαλιστής ἀνακαλύπτων ότι τῷ ἀπεκρύθησαν κρίσιμα περιστατικά, κηρύζεται τὴν σύμβασιν ακυρού. Τούτο δημοσίευτον, διότι ἡ ἐπιδιώξουν τὴν εἰσπραξίαν τῆς ασφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως. Καὶ ἐν ἀκόμη δὲν κατέστησαν τούτο γνωστόν, δὲν ἀγόμεθα εἰς αὐτόματον ἀκύρωσιν τῆς συμβάσεως. Δύνανται οἱ ασφαλισταὶ νὰ ἀποκρύψουν τὴν ἐκ τῆς συμβάσεως ασφαλίσεως ὑποχρέωσιν τῶν, τούτο δημοσίευτον, εἰς τὰ δικαστήρια, ἐφ' ὅσην ηθελεν ἀνακύψει διένεκτος μεταξὺ τῶν μερῶν.

Συνήθως τὸ πρόδηλης τῆς ακυρότητος τῆς συμβάσεως ἀνακύπτει, διανομένης ἀξίωσις τοῦ ήσαφαλισμένου. Ἀνακαλύπτων ὁ ασφαλιστής τὴν ἀπόκρυψιν κρισίμων γεγονότων, ἀρνεῖται τὴν ἐκ τῆς συμβάσεως δέσμευσιν αὐτοῦ καὶ προσφέρει τὸ ληφθέν ἀσφάλιστρον, ἐάν δὲν ἐνεφιλοχώρησεν δόλος τοῦ ἀσφαλισμένου. Ἡ προσφορὰ ἐπιστροφῆς τοῦ ἀσφαλίστρου προδίδει ἀρχικὴν ακυρότητα τῆς συμβάσεως. Πάντως, τὸ Δικαστήριον τελικῶς θὰ κρίνῃ, ἐφ' ὅσην ὁ ἀσφαλισμένος ἡθελεν ἀμφισθήτησει τὴν ακυρότητα τῆς συμβάσεως.

Ἡ νομιμότης τοῦ ἀσφαλισμένου συμφέροντος ἀντιμετώπισθε αἵπετο σταθερῶς ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν Δικαστηρίων, κρινάντων ότι παρόντος συμφέροντος καθιστά ακυρων τὴν σύμβασιν.

Ἐνδιαφέρουσα ἐν προκειμένῳ είναι ἡ διάταξις τοῦ ἀρθρου 84 παραγράφου 3 (α) τοῦ περὶ θαλασσίας ασφαλίσεως νόμου καθ' ἧς σάκις η σύμβασις ασφαλίσεως είναι ακυρός η ακυρώσιμος — ὡς τοιούτη κηρυσσομένη ὑπὸ τοῦ ἀσφαλίστρου — ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ασφαλιστικῆς καλύψεως, τὸ ἀσφάλιστρον ἐπιστρέφεται, ἐκτὸς ἀν συνέτρεξε δόλος τοῦ ἀσφαλισμένου ἡ ἀντιθεσὶς τοῦ ἀσφαλισμένου πρὸς τὸν νόμον.

Κατὰ τὴν διάταξιν ταύτην διμούρουσαν περὶ

ακυρότητος ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ασφαλιστικῆς καλύψεως είναι φανερὸν ότι ἀντιμετωπίζεται ακυρότητης αἱ ιδιότητας τῶν Δικαστηρίων, τουλάχιστον ἀμέσως. Μιὰ ἔνδειξις φαίνεται ότι ἀνευρίσκεται εἰς ἀπόφασιν ἐκδιθεῖσαν ἐτεῖ 1872, «Εκτοτε, ἡ ὑπόθεσις ἡ ὅποια ἐνεφανίσθη μὲ τὸ αὐτὸ δέμα, ήτο ἡ ἀναφερθεῖσα ἀνωτέρω ὑπόθεσις τῆς ασφαλιστικῆς τῶν ἀδαμάντων.

Ο δικαστής Μακνέαρ ἐπιτρέψας δι' ἀπόφασιν τῆς προσφυγῆς εἰς τὴν ἀλλοδαπήν (Βελγικήν) δικαιοδοσίαν, ἐκρινεν δὲν είναι βέσιον ότι ἡ κρίσις περὶ τοῦ ἀν ἡ σύμβασις ἀσφαλίσεως ἡτο ακυρός η ακυρώσιμος, ἀντέθη καὶ αὐτὴ ὑπὸ τῶν συμβαλλομένων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν δικαιοδοσίαν.

Κατὰ τὴς ἀποφάσεως ταύτης ἡ σκηνή έφεσις, Ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου ἔξετεθησαν λίαν ἐνδιαφέρουσα ἀπόφεις. Ο Εἰσηγητής Εφέτης Ντεννίγκ έκρινεν ότι καὶ ἐν ἀκόμη οἱ ἀσφαλισμένοι ἐσκόπευον νὰ ἐνεργήσουν λαθραίστις εἰσαγωγὴν εἰς ἀλλοδαπήν χώραν, τοῦτο δὲν παρεκάλυπεν τὴν συνομολόγησην τῆς συμβάσεως. Ἀπλῶς καθίστα ταύτην ἀνεργήν ύπὸ τὴν ἐννοιαν διότι οἱ ἀσφαλισμένοι δὲν θά δημύναντο νὰ ἐπιδιώξουν τὴν εἰσπραξίαν τῆς ασφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως. Καὶ ἐν ἀκόμη δὲν κατέστησαν τούτο γνωστόν, δὲν ἀγόμεθα εἰς αὐτόματον ἀκύρωσιν τῆς συμβάσεως. Δύνανται οἱ ασφαλισταὶ νὰ ἀποκρύψουν τὴν ἐκ τῆς συμβάσεως ασφαλίσεως. Τούτο δὲν σημαίνει ἀρχικὴν ακυρότητα.

Ο ἐπὸν ἐφετώντων λόρδος Ντίπλος ἐξεφράσθη ἐντὸντερον. Σύμβασίς τις — εἰπεν — ὅποια κατὰ τὸ καταλαμβάνον αὐτὴν δικαιον, δὲν είναι ακυρός διότι παράνομος, δὲν είναι ακυρός διότι κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν αὐτῆς ἐν ἀλλοδαπή χώρᾳ ἐνεφιλοχώρησε τι ὅπερ είναι παράνομον κατὰ τὸ δίκαιον τῆς χώρας ταύτης. Οταν δεχθείμεθα διότι δύσμασις τῆς είναι ακυρώσιμος τούτο δὲν σημαίνει ότι ἡ σύμβασις αὐτῇ οὐδέποτε ὑπῆρχεν, ἀλλ' ότι παύει νὰ ὑπάρχῃ ἀφ' ης στιγμῆς ἐκηρύχθη ακυρώσιμος.

Συμφωνήσαντος καὶ τοῦ τρίτου Ἐφέτου, ἐκριθῇ ότι η σύμβασις ἡτο ισχυρὰ ὥστε νὰ ισχύῃ η ἐν αὐτῇ ρήτρα ἀλλοδαπῆ δικαιοδοσίας καὶ συνεπῶς ἐπετράπει η εἰς τὰ Βελγικά δικαστήρια προσφυγή.

Ἐκ μέρους τοῦ πληρεζουσίου δικηγόρου τῶν ασφαλιστῶν ἐτέθη τὸ ζῆτημα νὰ ἐπιτραπῆ η εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων προσφυγὴ κατὰ τὴς ἀποφάσεως τοῦ Ἐφετείου.

Η σχετική ἐπιχειρηματολογία ἐπετρίχθη εἰς τὴν σκέψιν ότι ἡ κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ἀξίωσις ἡρητηταὶ ἀποκλειστικῶς ἐκ τῆς ἐν τῷ συμβάσει ρήτρας ἀλλοδαπῆ δικαιοδοσίας, η δὲ ἐγκυρότητης τῆς ρήτρας ταύτης ἡρητηταὶ ἐκ τῆς νομικῆς ἀναλύσεως εἰς ἧν θὰ ὑποβληθοῦν οἱ δροὶ «ἄκυρος» καὶ «ἄκυρωσιμος» ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς ἐννοίας τῆς μὴ ἀποκλύψεως κρισίμων πραγματικῶν περιστατικῶν καὶ τῆς πρὸς τὸν νόμον ἀντιθεσεως τοῦ ἀ-

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

“MEDOV”

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

Telephone: 67541 Telex: 27006 (MANAGEMENT & CHARTERING)
62217 27046 (OPERATIONS & PASSENGERS)
Branches and Agents at all Italian Ports

Cables: "MEDOV"
Representatives of Hellenic Register of Shipping


σφαλιζομένου συμφέροντος.

'Εν τούτοις τὸ αίτημα τῆς προσφυγῆς εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων, δὲν ἔγινεν δεκτὸν καὶ οὕτω τὸ σημερινὸν νομικὸν καθεστώς εἶναι ὅτι ἡ σχετική ἀκύρωτης δρᾶ ἀφ' ἡς στιγμῆς πραγματοποιηθῆ ὁ κίνδυνος ὃν καλεῖται νὰ καλύψῃ ὁ ἀσφαλιστής.

Αγγλικὴ Νομολογία

• Ναύλωσις. — 'Αποκλεισμὸς κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ. — Πλευσις διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος. — 'Ἄξιωσις ἐπὶ πλέον δαπανῶν, λόγω ματαίωσεως τῆς συμβάσεως. — Οὐ ματαίωσις τῆς συμβάσεως διὰ μόνον τὸν λόγον τῶν ηγέημένων δαπανῶν ἐκ τῆς διαφόρου πλευσεως.

'Εξακολουθεῖ εἰσέτι ἡ ἀντιδικία διὰ τὰς ὑποθέσεις τὰς ὄποιας ἐδημιούργησε τὸ κλεισμὸν τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ. Προσφάτως, μετ' ἀπόφασιν ἐπιδιαιτητοῦ, ἐπελήφθησαν τὰ ἀγγλικὰ δικαστήρια παρομοίας ὑποθέσεως, εἰς ἥν ἐνάγονται ἡσαν οἱ πλοιοκτήται τοῦ φορτηγοῦ «Κάππαν Τζώρτζ Κ.» καὶ ἐναγόμενοι οἱ ναυλωταὶ αὐτοῦ. Οἱ πλοιοκτῆται προέβαλον ἀξίωσιν δολλαρίων 67.969,68 ὅσα ἀδαπάνησαν ἵνα ἐκτελέσουν τὴν μεταφορὰν μέσω τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος. 'Ο ἐπιδιαιτητής εἰχεν ἀπορρίψει τὴν ἀπαίτησιν ταύτην τῶν πλοιοκτητῶν. Μεθ' ὅ ἐπηκολούθησε προσφυγὴ εἰς τὸ Δικαστήριον.

'Ο δικαστής ἔκρινεν ὅτι δυνάμει τῆς ἀπὸ 10.4.1967 συμβάσεως ναυλώσεως τὸ ὡς ἄνω πλοίον ἐφόρτωσε τὸ φορτίον θείου ἀπὸ τὴν ἀναστολικὴν ἀκτὴν τοῦ Μεξικοῦ πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς λιμένας τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῶν Ἰνδίων. 'Έκατέρωθεν ὅμολογεῖται ὅτι ἡ ἀπόστασις μέσω τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ ἦτο 9.700 μίλια, ἀλλὰ διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος, 18.400 μίλια. 'Η ἀπαίτησις ἡτοις εἶχεν παραπεμφθῆ εἰς διαιτησίαν παρίστα τὴν ἐπὶ πλέον δαπάνην, ἵνα τὸ πλοίον πλεύσῃ διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος.

'Εκριθή ἐν τῇ διαιτησίᾳ ὅτι κατὰ τὴν συμμολόγησιν τῆς συμβάσεως ναυλώσεως οὐδὲν εἶχεν συμβῆ ἐν σχέσει πρὸς τὴν Διώρυγα, οἱ δὲ συμβαλλόμενοι δὲν ἦτο δυνατὸν νὰ σκεφθοῦν τότε ὅτι θά ἔξερηγνύετο ἕνεκον πόλεμος μεταξὺ Αἴγυπτου καὶ Ἰσραὴλ τὸν Μάϊον 1967. 'Η Διώρυξ ἔκλεισε τὴν 12 Ἰουνίου, ἥτοι μίαν ἡμέραν πρὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ πλοίου εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ Πόρτ Σάιδ. Τὴν 15 Ἰουνίου διὰ τῶν ἐν Νέφ Υόρκη μεστῶν των, οἱ πλοιοκτῆται ἐδήλωσαν ὅτι θεωροῦν τὴν σύμβασιν ναυλώσεως ματαίωσείσαν. Τὴν 17 Ἰουνίου τὸ πλοίον ἀπέπλευσε ἀπὸ τὸ ἀγκυροδόλιόν του καὶ κατημύθη πρὸς τὸν προσριμόν του διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ὁ ἐπιδιαιτητής θ' ἀπεφάσιζεν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, ἐάν δὲν εἶχε μεσολαβήσει ἡ ἐπὶ παρεμφερούν ὑποθέσεως, τοῦ ἀ/π τοῦ «ΕΥΓΕΝΙΑ» ἀπόφασις τοῦ ἔτους 1963.

Εἰς τὴν δίκην ἐκείνην τὸ «ΕΥΓΕΝΙΑ» εἶχεν παγιδευθῆ ἐντὸς τῆς Διώρυγος, οἱ δὲ πλοιοκτῆται συνήψαν μεταγενεστέρως νέαν σύμβασιν μετὰ τῶν ὑποναυλωτῶν ἐπεζήτησαν δῆμος νὰ λάβουν μίσθωμα διὰ τὸν χρόνον καθ'

ΕΚΑΛΗ Πωλεῖται: "Επαυλίς

εἰς προνομιούχο γένος μὲν ὅλα

τὰ σύγχρονα κομφόρ. Πληρ.

τηλέφ. 8014898.

δὲν εἶχε παραμείνει τὸ πλοίον ἐντὸς τῆς Διώρυγος. Τὸ «Εφετεῖον» εἶχε τότε κρίνει ὅτι ἡ ναύλωσις δὲν εἶχε ματαίωθη, διότι οἱ ναυλωταὶ εἶχαν παραβῆται περὶ πολέμου ρήτραν τοῦ ναυλοσυμφώνου.

'Ο Δικαστής συνεχίζων εἶπεν ὅτι ὁ πληρεξόντιος τῶν ἐναγομένων ναυλωτῶν ἰσχυρίσθη διὰ τὸ δικαστήριον δεσμεύεται ὑπὸ τῆς ἀποφάσεως τοῦ «ΕΥΓΕΝΙΑ» καὶ δέουν νὰ δεχθῶσιν ὅτι δὲν ἔχωρησεν ματαίωσις τῆς συμβάσεως. 'Η ματαίωσις τῆς συμβάσεως εἶπεν ὁ πληρεξόντιος δικηγόρος χωρεῖ μόνον ὅταν τὸ ἔκτελεσθὲν ταξίδιον ἀνήκει εἰς διάφορον σφάραν λόγῳ μεταβολῆς τῶν συνθηκῶν. Εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν, ἡ οὐσία τῆς μεταβολῆς ἔγκειται εἰς τὸ διὰ τὸ ἔκτελεσθησίας τῆς συμβάσεως κατέστη πλέον δαπανηρά καὶ πιθανώς μὴ ἐπικερδῆς διὰ τὴν πλοιοκτησίαν, ἀλλὰ τούτο εἶναι νόμῳ ἀδιάφορον.

Τὸ ταξίδιον ἀπὸ Μεξικοῦ εἰς Ἰνδίαν μέσω τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ δὲν ἦτο ριζικῶς διάφορον ἀπὸ τὸν διά τοῦ 'Ακρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος ταξίδιον.

'Η ἀντίθετος ἀποφις τῶν ἐναγόντων πλοιοκτητῶν, συνέχισεν ὁ Δικαστής, ἐστηρίχθη εἰς τὸ ἐπιχείρημα διὰ τὸ θέμα πρέπει νὰ ὑποβληθῇ εἰς τὴν τελικὴν κρίσιν 'Ανωτάτου Δικαστηρίου. Μόνον ὅταν τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς δίκης τοῦ «ΕΥΓΕΝΙΑ» ταύτιζον-

ται πρὸς τὰ τῆς παρούσης, τότε δεσμεύει ἡ ἀπόφασις ἐκείνη τὴν παρούσαν δίκην. 'Αλλὰ εἰς τὴν δίκην τοῦ «ΕΥΓΕΝΙΑ» δὲν ἔκριθη κατά πόσον ἡ ἐπιμήκυνσις τοῦ ταξιδίου συνιστᾷ ματαίωσιν τῆς συμβάσεως καὶ εἰς τὴν παρούσαν δίκην ἡ ἐπιμήκυνσις τοῦ ταξιδίου συνιστᾶται ἴδιον χαρακτηριστικὸν τῆς ὑποθέσεως, ἡ οὐσία τῆς μεταβολῆς τῆς συμβάσεως.

'Ο Δικαστής συνεχίζων εἶπεν ὅτι ὁ πληρεξόντιος δικηγόρος χωρεῖ μόνον ὅταν τὸ ἔκτελεσθὲν ταξίδιον ἀνήκει εἰς διάφορον σφάραν λόγῳ μεταβολῆς τῶν συνθηκῶν. Εἰς τὴν παρούσαν ὑπόθεσιν, ἡ οὐσία τῆς μεταβολῆς τῆς συμβάσεως.

'Οθεν, κατοι διστάζων, ἐκηρύχθη ὑπὲρ τῆς ἀπόφασης τοῦ «Επιδιαιτητοῦ» καὶ ἔκρινεν ὅτι δὲν ἔχορησε ματαίωσις τῆς ἀρχικῆς συμβάσεως ναυλώσεως. 'Ἐπεφυλάχθη ὅμως ἵνα εἰς ὅλην δικασίαν καὶ μετ' ἀκρόσαν τῶν διαδικιῶν ἀποφασίσῃ ἐάν λόγῳ τοῦ ἐγειρούμενου ὑπὸ τῆς δίκης σοθαροῦ ζητήματος, δέον νὰ ἐπιτραπῇ ἡ πρασφυγὴ εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων.

Langeberg -KOO -GOLD REEF

Two cans of Langeberg Koo Gold Reef fruit are shown. The left can is labeled 'KOO YELLOW CL.' and the right can is labeled 'Gold Reef APRICOTS HALVES IN HEAVY SYRUP'.

17 ΧΡΥΣΑ ΜΕΤΑΛΛΙΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΠΕΧΤΗ ΤΟΥΣ
ΠΟΙΟΤΗΤΑ
ΣΤΙΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ
ΟΛΥΜΠΙΑΔΕΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

1964 1965 1966 1967 1968

ΠΑΡΙΣΙΟΝ ΜΠΟΛΟΝΙΑΣ ΒΡΥΞΕΛΛΩΝ ΒΑΛΕΝΤΖΙΑΣ ΝΥΡΕΜΒΕΡΓΗΣ

Trade Enquiries: Langeberg Kooperasie Beperk, Sanlam Centre, Cape Town, South Africa

* Αγγλος δια την Ελλαδα: Κ. Ε. ΚΟΥΤΟΥΠΙΔΗΣ — Εύριπου 9 — Αθηναι — Τηλεφωνον 228-801
Διορχης Παρακοτοδηκη Τρανζιτο δια τον έφοδιασμον πλοιον: Εις τους κυριωτερους τροφαδοτος Πειραιων

SOCIEDAD ESPANOLA DE CONSTRUCCION NAVAL

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 CADIZ DRYDOCK FOR SHIPS UP TO 13.000 TONS D.W.

SHIPBUILDERS

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

DIESEL ENGINE BUILDERS

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

SHIPS EQUIPMENT MANUFACTURERS

LIPS PROPELLERS - ATLAS WINCHES ETC.

REPAIRING COMMERCIAL SERVICE

P.O. BOX 30 - CADIZ - CABLE ADDRESS: NAVAL - TELEX: 76022

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ - REPRESENTATIVES:

ΕΙΣ ΑΘΗΝΑΝ

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

GOURDOMICHALIS & CO. (CHARTERING) LTD

ΓΟΥΡΔΟΜΙΧΑΛΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε.

MANAGEMENT HOUSE,

PARKER STREET, LONDON W.C.2 ENGLAND

AKTH ΜΙΑΟΥΛΗ 51

Telephone: 01-242-0981 — Telex: 267704

ΤΗΛ. 429.333 - ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ: KAVOS

Teleg.: KAVOSHIP, LONDON W.C.2

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ - ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΛΥΣΕΙΣ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΙΣ ΛΟΓΩΝ ΑΠΟΛΥΣΕΩΣ — ΣΤΕΡΗΣΙΣ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ

Ναυτικός, κατόπιν συμβάσεως αρίστου χρόνου, προσελήφθη ἐπί ποντοπόρου δεξιαμενοπλοίου φέροντος τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ παρέσκε τὰς ὑπηρεσίας του ὡς δόκιμος μηχανικὸς κατ' ἀρχάς, ἐπί διῆμνον καὶ ὡς γ' μηχανικὸς ἐπί ἔννεψμην ἐν συνεχείᾳ. Μετὰ ἐνδέκμηνον ὑπηρεσίαν καὶ πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους, ὑπέβαλεν εἰς τὸν πλοίορχον ἐνυπόργαφον αἴτησιν, ἔχουσα ἐπί λέξει ὡς ἀκολούθως: «Πρὸς τὸν κ. Πλοίαρχον — Παρακαλῶ ὅμας κατάπλω τοῦ πλοίου! Ιεὶς Περσικὸν Κόλπου, ὥστας πραγματοποιήσῃς ἀντικατάστασίν μου». Σημειώτεον, ὅτι ὡς καὶ ἀνωτέρω φάνεται, διὰ τὴν αιτούμενην ἀντικατάστασίν του ὁ ναυτικὸς οὐδένα λόγον ἐπεκαλέσθη.

Ο πλοίαρχος, ἀπαντῶν εἰς τὸν ναυτικόν, δι' ὑποβληθέντος εἰς τὸ δικαστήριον ἐγγράφου, μετὰ πενθήμερον ἀπὸ τῆς ὑποβολῆς τῆς σχετικῆς αἴτησεως, ἔγνωρισεν εἰς αὐτὸν, ὅτι ἀντιτίθεται εἰς τὴν αἰτούμενην ἀντικατάστασιν αὐτοῦ καὶ συγχρόνως τοῦ ὑπέμιτην ὅτι ἔτον δὲν ἀνακαλέσῃ ἐγγράφως τὴν αἴτησιν του, θὰ ἀπελύετο, μὴ δικαιούμενος ἔξόδων παλιννοστήσεως, ὡς καταγγείλας τὴν σύμβασιν ναυτολογησεως πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους.

Καταπλεύσαντος τοῦ πλοίου εἰς λιμένα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, ἐλύθη ἡ σύμβασις νικυτολογήσεως 15 ἡμέρας μετά τὴν ὑποβολὴν τῆς παραίτησεως καὶ συγχρόνων 15 ἡμέρας πρὸ τῆς συμπληρώσεως 12μῆνον ὑπηρεσίας. Κατὰ ταύτην ὁ ναυτικὸς ἀπελύθη ὡς μὴ ἐπιθυμῶν νὰ ἐργασθῇ περαιτέρω ἐπὶ τοῦ πλοίου, παρὰ τὴν ἀντίθετον βούλησιν τοῦ πλοιάρχου.

Τὰ ἀνωτέρω πραγματικὰ περιστατικὰ ἐδεικνύθησαν παρὰ τοῦ κατ' ἔφεσιν δικάσαντος τὴν ὑπόθεσιν Πρωτοδικείου Πειραιῶς, τὸ ὄποιον περαιτέρω ἔκρινεν ὡς ἀκολούθως:

Ἐν προκειμένῳ ἔλαβε χώραν λύσις τῆς σύμβασεως ναυτολογησεως ποὺ ναυτικοῦ, συνεπείας καταγγείλας αὐτοῦ καὶ δὲν δικαιούται παλιννοστήσεως. Τούτο διότι κατὰ τὸ ἄρθρον 78, ἑδάφ. 2, τοῦ Κώδικος Ἰδιωτ. Ναυτ. Δικαίου, ὁ ναυτικὸς δὲν ἔχει τὸ δικαίωμα παλιννοστήσεως καὶ ἐπομένως δὲν δικαιούται τῶν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 79 τοῦ ίδιου κώδικος προβλεπούμενων ἔξόδων παλιννοστήσεως, ἔτος κατήγγειλε τὴν ἀρίστου χρόνου σύμβασιν ναυτολογησεώς του πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους, ὡς δρίζει τὸ ἄρθρον 73 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἑδάφ. 1.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, ἐφ' ὅσον ἡ προκειμένη σύμβασις ναυτολογησεως ἀρίστου χρόνου ἐλύθη πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους διὰ καταγγείλας ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, οὗτος δὲν δικαιούται ἔξόδων παλιννοστήσεως καὶ ἐσφαλμένως ἐδέχθη ἡ πρωτόδικος (προσβαλλομένη) ἀπόφασις, ὅτι ἔλαβε χώραν λύσις τῆς σύμβασεως δι' ἀμοιβαίας συνανέσεως τοῦ ναυτικοῦ καὶ τοῦ πλοιάρχου.

ΑΔΕΙΑ

ΚΑΤ' ΕΠΙΛΟΓΗΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Ο ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΟΧΗΣ ΑΔΕΙΑΣ — ΑΝΤΙΤΙΜΟΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ

Τὴν διάτοξιν τῆς παραγράφου 4 ποὺ Κεφαλίου ΙΔ' τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς

Συμβάσεως ἐπεκολέσθη τὸ ὑπουργεῖον, προκειμένου νὰ γνωμοδοτήσῃ ἐπὶ τεθέντος ἐρωτήματος, ἐὰν εἰς περίπτωσιν παραμονῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ ποὺ πλοίου πέραν τοῦ ἔτους, ὁ πλοίαρχος δικαιούται ὥστας καταδίλλης εἰς τὸν ναυτικόν, ἀντὶ τῆς δικαιουμένης παρ' αὐτοῦ ἀδείας, τὸν ἀναλογούντα εἰς ταύτην μισθὸν ἄνευ τοῦ ἀντιτίμου τροφοδοσίας.

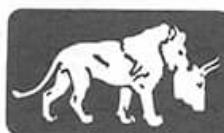
Οὕτω, συμφώνως πρὸς πὴν ὡς ἀνω διάταξιν, ἡ ἀδεία παρέχεται ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἐφ' ὅσον, κατὰ τὴν κρίσιν του, ἐπιτρέπει τὴν παροχὴν ταύτης αἱ ἀνάγκαιαι τοῦ πλοίου. Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει, καὶ τὸ ἐπιλογής παροχὴς ταύτης διὰ τὸν κατόλληλον χρόνον, εἴτε θεωρεῖται ὡς παρασχετίσας, καταδολλομένουν ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει εἰς τὸν ναυτικὸν τοῦ ἀναλογούντος μισθοῦ, ἄνευ τοῦ ἀντιτίμου τροφῆς, καὶ τὸν ὅσον οὐτος παραμένει καὶ διατρέφεται ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Ἐν περιπτώσει παραμονῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου πέραν τοῦ ἔτους καὶ μὴ παροχῆς τῆς ἀδείας ἡ μὴ καταδολής εἰς αὐτὸν τὴν αἴτησιν του, τοῦ ἀναλογούντος μισθοῦ κατὰ τὴν παροχὴν τῆς ἀδείας ἐπὶ τῇ ἀπολύτῃ αὐτοῦ, παρέχεται καὶ τὸ ἀναλογούντος εἰς τὰς ἡμέρας ἀδείας ἀντιτίμον τροφῆς.

Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω — ἀποφίνεται τὸ 'Υπουργεῖον — εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν, ἐφ' ὅσον δὲν παρέχεται ἡ ἀδεία, ὅλλα τὸ χρηματικὸν ἀντιτίμον ταύτης (ἀναλογούς μισθοῦς), ὁ ναυτικὸς δικαιούται, μὴ ἀποδεξόμενος τοῦτο, νὰ ἐπιλέξῃ τὴν ἀναδελλήη παροχῆς τῆς ἀδείας δι' εὑθετώτερον χρόνον, ὅποτε, ἔαν ὁ χρόνος οὐτος συμπέσῃ μὲ τὴν ἔτον πλοίου ἀπόλυτον του, δικαιούται πλὴν τοῦ χρηματικοῦ ἀντιτίμου ἀδείας (ἀναλογούντος μισθοῦ), καὶ τοῦ ἀντιτίμου τροφοδοσίας.

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΔΙΠΥΘΜΕΝΩΝ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

Ἐὰν ὁ καθαρισμὸς τῶν διπυθμένων τοῦ μηχανοστασίου ἀνάγεται εἰς τὰ καθήκοντα



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

Παραστατική καὶ τεχνικὴ πληροφορία:

Γκόστας "Εμπορ. Ε.Π.Ε.

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

τοῦ προσωπικοῦ τοῦ μηχανοστασίου, ἡρωτήῃ ἡ ἀμοιβαία ὑπηρεσία τοῦ Υ.Ε.Ν.

Ἐπὶ τοῦ ἐρωτήματος τούτου, ἐγνώσθη παρὰ τοῦ 'Υπουργείου, ὅτι συμφώνως πρὸς τὸν ισχύεντα Κανονισμὸν 'Έργασίας, ὁ καθαρισμὸς τῶν διπυθμένων τοῦ μηχανοστασίου, ἀνάγεται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ προσωπικοῦ τοῦ μηχανοστασίου, ἀνεξαρτήτως τοῦ περιεχόμενου αὐτῶν.

ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

ΑΜΟΙΒΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ ΠΕΡΙΚΟΧΛΙΩΝ ΚΑΙ ΠΩΜΑΤΟΣ ΒΑΛΒΙΔΟΣ ΑΠΟΧΕΤΕΥΣΕΩΣ

Ἐπὶ ἐρωτήματος ἐὰν ἡ ἐργασία ἔξαγωγῆς τῶν περικοχλίων καὶ πώματος τῆς βαλβίδος ἀποχετεύσεως ἀμείβεται ιδιαιτέρως (extra), τὸ ὑπουργεῖον ἀπεφάνθη ὡς ἔξης: 'Η ἐργασία αὐτὴ δὲν συμπεριλαμβάνεται μεταξὺ τῶν ἀναφερομένων ἐν τῷ συλλογικῷ συμβάσει, ὡς ιδιαιτέρως ἀμειδομένων ἐργασίων, θεωρουμένων ὡς ὑπαγομένη εἰς τὰς συνήθεις τοιαύτας τῶν καθηκόντων τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς.

ΑΜΟΙΒΗ ΕΞΑΡΜΩΣΕΩΣ ΑΝΤΙΑΣ ΦΟΡΤΙΟΥ

Ἐξ αλλου, ἔκριθη παρὰ τῆς ἀμοιβίας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν., κατόπιν σχετικοῦ ἐρωτήματος, ὅτι ἡ ἐργασία ἔξαρμωσεως ἀντιάς φορτίου ἀνάγεται εἰς τὰ συνήθη καθήκοντα τῶν μηχανικῶν καὶ δὲν ἀμείβεται ιδιαιτέρως (δι' ἔξτρα ἀμοιβῆς), ἐφ' ὅσον ἐκτελεῖται ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ώραρίου ἐργασίας. Οἰκονομείην νοεῖται ὅτι ἐφ' ὅσον ἡ ἐργασία αὐτὴ ἐκτελεῖται πέραν τοῦ κεκονισμένου θώρου ἐργασίας, ἀμείβεται υπερωριασκῶς.

ΑΜΟΙΒΗ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΦΑΙΡΕΣΙΩΣ CARGO-BATTENS

Ζήτημα ἐτέθη, ἐὰν ἡ τοποθέτησις καὶ ἡ ἀφαίρεσις τῶν Cargo-battens (πρόκειται διὰ τὰς ἀστραγαλίας κύτους, τὰ ἔλατα τὰ ποποδετούμενα εἰς τὰ πλευρὰ τῶν κυτῶν ὡς πρωφυλακτῆρες τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν κυτῶν), ὀμείβεται ιδιαιτέρως:

Ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω ἐρωτήματος τὸ ὑπουργεῖον ἐγνώρισεν εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, ὅτι ἡ τοποθέτησις καὶ ἀφαίρεσις τῶν Cargo-battens, ἐκτελουμένη ἐντὸς τοῦ κανονικοῦ ώραρίου, δὲν ἀμείβεται ιδιαιτέρως (extra).

Ἐκτελουμένης, δημος, τὴν ἀνωτέρω ἐργασίας, πέραν τοῦ κεκανονισμένου ώραρίου, καταδίλλεται ὑπερωρία.

ΑΜΟΙΒΗ ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΥ ΠΗΔΑΛΙΟΥ

Ἀντικείμενον σχετικῆς γνωμοδοτήσεως τῆς ἀμοιβίας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. ὑπῆρξεν ὡς πρὸς τὸν πρόπον ἀμοιβῆς καὶ ἡ ἐργασία χρωματισμοῦ τοῦ μηχανισμοῦ τοῦ πηδαλίου (steering gear).

Σχετικῶς τὸ ὑπουργεῖον ἔκρινεν, ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἐργασία δὲν εἶναι ἐργασία ἀμειδομένη ιδιαιτέρως (δι' ἔξτρα ἀμοιβῆς), ὅλλα τοιαύτη, ἀμειδομένη ὑπερωριασκῶς, ἐφ' ὅσον πραγματοποιήθη πέραν τοῦ κανονικοῦ ώραρίου ἐργασίας.

ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΠΛΕΙΨΕΩΣ ΔΙΑ ΤΣΙΜΕΝΤΟΥ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΩΝ

Παλαιότερον, τὸ ὑπουργεῖον καθώρισε τὸν τρόπον ἀμοιβῆς τοῦ καθαρισμοῦ τῶν top wing tanks ἐξ ὑπολειμμάτων ἔργου φορτίου. Τώρα, ἔξ αφορμῆς σχετικοῦ ἐρωτήματος, γνωμοδοτεῖ ποία δέοντα νὰ εἶναι ἡ καθαρισμὸν καὶ ἐπλειψίην διὰ τοιμέντου τῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν wing tanks πλοίων τύπου μπόλκ-

κάρριερες.

Ούτω, κατά την αποψίν του υπουργείου πρός υπολογισμὸν τῆς ἀμοιβῆς διὰ τὴν ὡς ἄνω ἐργασίαν, δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ, ἀναλογικῶς, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς χωρητικότητος αὐτῶν, ἢ διάταξις τοῦ Κεφαλαίου Ζ' παράγρ. 1, ἔδοψ. Ιδ' τῆς ισχυούσης συλλογικούς συμβάσεως, ἥτις καθορίζει τὴν καταστήσανταν ἀμοιβὴν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς αὐτῆς ἐργασίας εἰς τοὺς χώρους τοῦ fore peak καὶ after peak. Συγκεκριμένως, ἢ ἀνωτέρω ἀναφερθείσα διάταξις προβλέπει τὰ ἔξι: Διὰ τὸν καθαρισμὸν, ξύσιμον καὶ ἐπάλεψιν δὶς διὰ τὸν τοιμέντον τοῦ fore peak καὶ after peak, καταβάλλεται ἰδιαίτερα ἀμοιβὴ ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 29.03.04 κατὰ τάνκ, διὰ τὰ πλοῖα τύπου λίμπερτ, — ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 35.0.0. διὰ πλοῖα χωρητικότητος 13 - 20.000 τόνων d.w. διὰ πλοῖα ἀγγλίας 46.13.03 διὰ πλοῖα χωρητικότητος ἄνω τῶν 20.000 καὶ μέχρι 35.000 τόνων d.w. καὶ ἐκ λιρῶν Ἀγγλίας 58.06.07 διὰ πλοῖα ἄνω τῶν 35.000 τόνων d.w.

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΑΣΘΕΝΕΙΑ ΥΠΟ ΑΝΥΜΑΛΟΥΣ ΣΥΝΟΗΚΑΣ ΣΥΝΙΣΤΑ ΒΙΑΙΟΝ ΣΥΜΒΑΝ

‘Υπὸ τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου Πειραιῶς, δικάσαντος ὡς ‘Ἐφετείου, διεπιστώθησαν τὰ κατωτέρω πραγματικὰ περιστατικά ἐπὶ τῶν ὁποίων ἐθεμελιώθη κρίσις περὶ ὑπάρξεως ἐργαστικοῦ ἀτυχήματος, προελθόντος ἐκ βιαίου συμβάντος εἰς τὸν ναυτικὸν καὶ κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἐργασίας αὐτοῦ.

Συγκεκριμένως, δὲ ὑποστάται τὸ ὀπτύχημα ναυτικός, ἐναυτολογίηθ ὑπὸ τὴν εἰδικότητα τοῦ θαλαμηπόλου ἐπὶ ποντοπόρου πλοίου, φέροντος ἐλληνικὴν σημαίαν. Τὸ πλοίον, ἀποπλεύσαν ἐκ Πειραιῶς μετὰ τὴν ναυτολόγησιν τοῦ ἐν λόγῳ ναυτικοῦ προσήγγισεν εἰς λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης, ἔνθα κατόπιν ταξίδιου 15 ἡμερῶν, κατέπλευσεν εἰς λιμένα τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Μετὰ παραμονὴν 18 ἡμερῶν εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένα, ἀφίχθη εἰς εὔλογον χρονικὸν διάστημα εἰς λιμένα τοῦ ‘Ινδικοῦ’ Νοτίου. Καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῶν πεζιδίων τούτων ἐπεκράτησεν ἀφόρητος καύσων, λόγῳ τῶν κρατούντων εἰς τὰς περιοχὰς ταύτας κλιματολογικῶν συνθηκῶν. Αἱ αὐταὶ κλιματολογικαὶ συνθῆκαι ὑψηλοτάτης θερμοκρασίας ἐκρά-

τουν καὶ κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ πλοίου εἰς Εύρωπην. Καθ' ὅλην τὴν χρονικὴν περίοδον τῆς μεταδάσεως καὶ τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ πλοίου, ὅτε δὲ καύσων ἦτο ἀφόρητος, ὃ περὶ οὐ δὲ λόγος ναυτικὸς ὡς ἐκ τῶν καθηκόντων τοῦ ὡς θαλαμηπόλου, βοηθούμενος καὶ ὑπὸ τοῦ ἐν τῷ πλοίῳ ὑπάρχοντος βοηθοῦ θαλαμηπόλου, ἐποθετεῖ ὑπερμεγέθεις φάλας ἐξ 20 κιλῶν ἐκάστην, πλήρεις ὑδατος εἰς τὸ ψυγεῖον κρεάτων πρὸς ἐφοδιασμὸν τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος διὰ παγωμένου ὑδατος, διθέντος ὅτι τὰ ἐν τῷ πλοίῳ δύο ἡλεκτρικὰ ψυγεῖα δὲν ἐπήρκουν πρὸς τοῦτο. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἦτο ἀναγκασμένος νὰ κατέρχεται καὶ νὰ ἀνέρχεται 8 ἔως 10 φορᾶς τὴν ἡμέραν κλίμακας ἐκ δέκα βαθμίδων, ὅδηγουσαν εἰς τὸ ψυγεῖον, καταπονούμενος βαρύπατα ἐν ὅψει καὶ τῶν κρατουσῶν δυσμενῶν κλιματολογικῶν συνθηκῶν, τῆς ἡλικίας, ἥτο 55 ἑτῶν καὶ προσθέτων ἀναπτεθεισῶν ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ καθηκόντων μαχείρου, τὰ δόποια, ὅμως, ἔξελει δευτερεύοντως, προσεβλήθη ὑπὸ ἀριστερᾶς βουδουνοκήλης καὶ ἐκ βαρείας ἀνεπαρκείας τῶν στεφανίων ἀρτηρίων μετ' ἐμφράγματος καὶ ίσχαιμίας τοῦ μυοκαρδίου. ‘Ἐκ τῶν παθήσεων τούτων, τέλος, ἀπελύθη εἰς τὸ Λαύριον.

Περαιτέρω τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι αἱ τελευταῖαι παθήσεις τούτου ἦσαν ἀπότοκοι τῶν συνεχισθεισῶν ὑπεράγων κοπιωδῶν ὅρων τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ἐργασίας. Ἐκ παραδόληπος, κατὰ τὸ πόρισμα τῆς διαταχθεῖσῆς πραγματογνωμοσύνης ἐκ τῶν τριῶν ἵστρων, τῆς δεσμευτικῆς διὰ τὸ δικαστήριον, ἐκ τῶν ἀσθενειῶν του ὡς ναυτικὸς κατέστη πλήρωρας καὶ διαφράστης ἀνίκανος διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

‘Υπὸ τὰς ἄνω δεδομένας καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Νόμου 551, τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη, ὅτι ὑφίστανται οἱ κατὰ τὸ ἄρθρον 9 τοῦ Νόμου 551 δροὶ τοῦ ἐργαστικοῦ ἀτυχήματος, προελθόντος ἐκ βιαίου συμβάντος ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ἐργασίας, ἀφοῦ ἡ ἐκδήλωσις τῶν ὡς ἄνω ἀσθενειῶν, ἔγένετο ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ, οὐχὶ ὑπὸ συνήθεις καὶ κανονικάς συνθήκας τοῦ ἐπαγγέλματος, ἀλλὰ ὡς ἐκ τῆς ἐπενεργείας ἐξωτερικῶν αἰτίων, τῶν δὲ δηλαδὴ ἀσυνήθων καὶ ἐξαιρετικῶν περιστάσεων.

Τέλος, τὸ ἄρθρον 1 τοῦ Νόμου 551, τὸ δόποιον ἐπικαλεῖται τὸ δικαστήριον διὰ τὴν

τοιαύτην κρίσιν του, προβλέπει ὅτι ὡς ἀτύχημα ἐκ βιαίου συμβάντος ἐν τῷ ἐκτελέσει τῆς ἐργασίας ἡ ἐξ ἀφορμῆς αὐτῆς, θεωρεῖται καὶ ἡ νόσος, ἥτις ἐπήλθεν εἰς τὸ ναυτικόν, οὐχὶ ἐκ βαθμαίας ἐξοσθενήσεως τοῦ ὄργανισμού του, συνεπείδη τοῦ εἶδους τῆς ὑπὸ αὐτοῦ ἐν τῆς συμβάσεως ἀναληφθείσης ἐργασίας, ἀλλὰ ἐνεκεν τῆς ἐνδομένη περιπτώσει ἐκτελέσεως παύτης ὑπὸ διῶλως ἀσυνήθεις, ἐξαιρετικάς καὶ ἀνωμάλους συνθήκας, ἐκ φυσικῶν ἡ ἄλλων αἰτίων, ἐξ ὧν κατεπονήθη βαρύτατα ὁ ὄργανισμὸς τοῦ παύσοντος καὶ αἱ ὅποιαι ὑπῆρξαν ἡ κυρία ἀφορμὴ διὰ νὰ ἐκδηλωθῇ ἡ ἐπιδεινωθῆ ἡ νόσος καὶ ἂν ἐν λανθανούσῃ καταστάσει ἐτέλει ἀκόμη.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΣΤΗΛΗΣ

Γ.Τ., πλοιοκτήτην Πειραιᾶ: Σχετικὴ λύσις περὶ ἀναγραφῆς διακριτικῶν στοιχείων πλοίου, ὡς ἀδόθη καὶ θιά τῆς ὑπὸ ἀριθ. 70440/69 ἐγκυλίου τοῦ Υ.Ε.Ν., ἐδημοσιεύθη εἰς «Ναυτικὰ Χρονικά» 15.6.69, σελίς 45, ἥτις καὶ ἔχει ὡς ἀκολούθως:

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 43 τοῦ Κανονισμοῦ ‘Ἐργασίας τῶν Ἑλληνικῶν Φορτηγῶν Πλοίων 800 κ.ο.χ. καὶ ἄνω, μεταξὺ τῶν καθηκόντων τοῦ ἀνθυποπολιάρχου περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἐπιμέλεια τῆς καλῆς καταστάσεως τῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐξαρτημάτων καὶ παρακολούθημάτων, ἐγχρώμων διακριτικῶν στοιχείων καὶ ἐνδείξεων.

Ἐξ ἑτέρου, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 1α, Κεφάλαιον Η' τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w., ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις ὀξιωματικῶν διὰ τὴν ἐκτελέσειν χειρωνακτικῶν ἐργασιῶν.

Ἐκ τῶν συνδυασμῶν τῶν ἀνωτέρω διατάξεων προσήκει ἡ λύσις, ὅτι δὲν ἀποτελεῖ καθῆκον τοῦ ἀνθυποπολιάρχου ἡ ἀδόχειρος ἀναγραφὴ τῶν στοιχείων, ἀλλὰ ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ παροχὴ ὅδηγιῶν πρὸς τοὺς ἄνδρας καταστρώματος, ὡς πρὸς τὴν ὁριζόντην θέσην ἀναγραφῆς τῶν διακριτικῶν στοιχείων, μεταξύ τῆς παραγράφου 1α, Κεφάλαιον Η' τῆς ισχυούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως φορτηγῶν πλοίων ἄνω τῶν 4.500 τόν. d.w., ἀπαγορεύεται ἡ χρησιμοποίησις ὀξιωματικῶν διὰ τὴν ἐκτελέσειν χειρωνακτικῶν ἐργασιῶν.

SOL
Always at your service



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

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

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP."

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΑΙ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

ΘΕΑΜΑΤΙΚΑ ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

Άνασκόπησιν τῶν σημειουμένων εἰς τὴν παγκόσμιον ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν θεαματικῶν ἔξελίξεων, δημοσιεύει εἰς τελευταῖον του τεῦχος τὸ «Μότορσπιτ». Περίληψιν αὐτῆς παρέχομεν κατωτέρω. Ἐξόχως ἐνδιαφέροντα τὰ ἐπιτευχθέντα. Θέλομεν, ἐξ ἄλλου, νὰ κατεξήμενον τὴν ἐπιτελεσθεῖσαν πρόσδον καὶ ἀντεῖσον μὲ τὴν ιδικήν μας ὑποχώρησιν. Σύγκρισιν τινα δὲν ἐπιδέχονται αἱ κατακτήσεις ὅλων τῶν ἄλλων χωρῶν εἰς τὸν ἀλιευτικὸν κλάδον, μὲ τὴν ιδικήν μας, τὴν τόσον χαλαρωθεῖσαν δραστηριότητα.

Α' ΤΟ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΝ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΟΥ

Τὸ σύγχρονον ἀλιευτικὸν σκάφος εἶναι μᾶλλον περίπλοκον. Κατέστη πλέον δαπανηρόν, τόσον ὡς πρὸς τὴν ναυπήγησίν του, ὃσον καὶ τὸν ἐφοδιασμὸν του, ἐν συγκρίσει πρὸς πᾶν ἔπειρον ἐμπορικὸν σκάφος. Κατὰ τὴν διαρρέεσσαν 20ετίαν καὶ μὲ ἐπιταχυνόμενον ρυθμὸν τὴν τελευταίαν 10ετίαν, διεξήλθομεν μίαν ἐπαναστατικὴν περίοδον, τόσον δυνατὴν - ωραίαν - εἰς τὴν σχεδίασιν, δυσον καὶ εἰς τὴν χρησιμοποίησιν.

Τὸ καπατό σχεδὸν τυποποιημένον πλοῖον ἐνὸς καταστρώματος ἀλιευτικὸν σύρσεως καὶ περιωρισμένης ἀκτίνος ἐνεργείας, ὅπερ διετίπει τὸ ἀλιευμά του ἐντὸς πάγου, μετεβλήθη εἰς τὸ δύο καταστρωμάτων ὀκεανοπόδρου πλώτων - ψυχεῖον πρυμναίας σύρσεως.

Διὰ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν ὑδραυλικῶν κινουμένων βαρούλκων σύρσεων, τὸν ἔχοντα τὴν ικανότητα νὰ χειρισθοῦν τὰ ἔκ συνθετικῶν ίνῶν δικτύα τεραστίου μεγέθους, τὰ πλοῖα γριπτήσεως ἐμεγεθύνθησαν εἰς ὥρισμένους στόλους, μεταπήδησαν αὖτε τὰ σκάφη τῶν 60 - 80 ποδῶν εἰς τὰ τόν 140 καὶ πλέον ποδῶν. Πλοῖα ἐργοστάσια 600 ποδῶν καὶ μεγαλυτέρου ἀκόμη μήκους εὐρίσκονται ἢδη ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν ἡ ναυπήγησιν. Τέ άμερικανικά τοινάδικα (clippers) τὰς Δυτικῆς Πολικῆς 'Ακτῆς, ἀντικαπεστάθησαν διὰ πλοίων κυκλικῶν δικτύων 1.000 τόνων.

Νέα ὄλικά, ὡς τὰ ἐνισχυμένα πλαστικὰ τσιάμτα ἔξι ίνῶν ὑάλου καὶ τὸ σιδηροτσιμέντο, παρουσιάζονται ἢδη ὡς πρακτικοὶ ἀντικαταστάται τοῦ ἔλιου καὶ τοῦ χάλυβος διὰ μικρότερα σκάφη, ἐνῷ αἱ ἴνες ἔξι ὑάλου φαινοῦνται διὰ θύλων χρησιμοποιηθεῖται σκαφῶν πρυμναίας σύρσεως καὶ κυκλικῶν δικτύων, ὑπερβανώντων τοὺς 100 τόνους.

Ἡ ἔξαρσις τῶν τελευταίων 5 ἑταν., ἡ σημειωθεῖσα τόσον εἰς τὴν ἀλιείαν δυσον καὶ τὴν ψύξιν καὶ ἀλιείων τῶν γαρίδων, ἐδημούργησε παγκόσμιον ζήτησιν δι' ὅμαδικήν ναυπήγησιν μικρῶν ἀλιευτικῶν.

Αἱ νέαι μέθοδοι, τὰ νέα ὄλικά καὶ αἱ συνέπειαι τῆς ἐκτάσεως τῆς ἀλιείας ἐπὶ γνωστῶν περιοχῶν, ἔσχον τὴν ἐπιπρόφητην τῶν ἐπὶ μίας βιομηχανίας, ἥτις ἀνεπτύχθη τοχύτερον καὶ διῆλθε διὰ περιστερῶν ἔξελίξεων ἐντὸς δύο 10ετίαν παρ' δυον εἰχε διέλθει καὶ τὰ τὴν διάρκειαν τῶν χιλιετρῶν, ἥτοι ἀφ' ἥς δ ἀνθρωπος ἥρχισε τὸ πρώτον νὰ ἀλιεύῃ ἵχθεις καὶ νὰ ἐμπορεύεται αὐτοὺς ἐπ' ἀνταλλαγὴ ἔτερων εἰδῶν. Αἱ ἀγοραὶ καταναλώσεων ἀσκοῦν τὴν σοδαράν ἐπίδρασιν τῶν ἐπὶ τῶν τύπων τῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν.

Εἰς τὰς χωρᾶς τῆς ἐλευθέρας οἰκονομίας, τὸ συνεχῶς βελτιούμενον ἐπίπεδον τῆς ζωῆς τῶν κατοίκων, ἐδημιούργησε τὴν ἀνάγκην προσφορᾶς καταδίλληλως συσκευασμένων τρόφων, πωλουμένων μέσω τῶν σούπερ - μάρκετς καὶ τούτῳ ἐτόνωσε τὴν προσφορὰν κατεψυγμένων ἰχθύων ὃν ἡ ποιότης ἐβελτιώθη λόγω τῆς πραγματοποιουμένης καταψύξεως ἐπὶ τόπου ὀλίγας μόνον ώρας μετὰ τὴν ἀλιευσιν.

Ἡ ζήτησις τῆς γαρίδας, τοῦ ἀστακοῦ καὶ διαφόρων ποικιλίων διστρακοειδῶν, παρέχει εἰς πολλάς ὑπὸ ἀναπτύξιν χωρᾶς, ἀκμαζούσας πηγὰς ἀλιευτικῆς παραγωγῆς καὶ ἔποι-

νωσε συγχρόνως τόσον τὴν εἰσαγωγὴν νέων σκαφῶν, δύσον καὶ νέων τεχνικῶν μεθόδων ἐπὶ ἀριθμοῦ τῶν πλαστοτέρων ὑπὸ ἀνάπτυξιν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἄπο τὰς σοσιαλιστικὰς χώρας πρώητη ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. καὶ μετέπειτα ἡ Πολωνία, ἡ 'Ανατολικὴ Γερμανία, ἡ Ρουμανία καὶ ἔπειροι περιέλασθον φιλόδοξα σχέδια εἰς τὰ οἰκονομικὰ τῶν προγράμματα.

'Εναυπήγησαν ὅλως νέους στόλους⁽¹⁾, μονάδας αἱ ὅποιαι εἰνεφανισθησαν ἢδη κατὰ μεγίστην ἀναλογίαν εἰς τὰς περιοχάς ἀλιείας. Αἱ ναυπηγήσεις τῶν παρέσχεν ἐργασίαν εἰς τὰς σύνολα ἀνῆλθον ὑπὸ τῶν προγράμματα.

Καὶ ἐνῷ προχωροῦμεν πρὸς τὸ 1970, μερικαὶ ἐκ τῶν μεγαλυτέρων καὶ παραγωγικῶν περὶ τὴν ἀλιείαν χωρῶν, ἥρχισαν νὰ παρατηροῦν μὲ ὀντησχίαν τὴν παρούσαν κατάστασην τοῦ ἀλιευτικοῦ τῶν στόλου, ἀνάλογοι δὲ ἀντησχίαν προκαλεῖεις αἱ αὐτὰς ὁ τρόπος καθ' ὃν αἱ πηγαὶ καὶ τὰ μέσα ἀλιείας θέλουν χρηματοποιηθεῖσαι.

Ἡ μεγάλη πρὸς 10ετίας κρατήσασα αἰσιοδοξία παραχωρεῖ ἢδη τὴν θέσιν της εἰς μίαν ὄλλην πραγματικὴν ἔκτιμησα πῆγα καταστάσεως τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας. Δέον νὰ ἀναφερθῇ ἐντύπως, διὰ τὸ κύριος φόδος τῶν πλοιοκτητῶν εἰναι, τὸ τι θὰ κάνουν τὰ δαπανηρὰ σκάφη των, ἀντίνα ἡγόρασσαν μὲ ἐλπίδας μιᾶς ἀναπτύξεως, τώρα διόπτει πρώρως ταῦτα θεωροῦνται ἀντιοκονομικά, λόγω

(1) Πολωνία καὶ ναυπηγήσεις: 'Η Πολωνία ἐναυπήγησε κατὰ τὸ 15 τελευταῖς ἡτα 268 ἀλιευτικά 100 - 550 τόν. Δ.Π. 62 πλοῖα - ἐργοστάσια καὶ ἀλιευτικός ψυγεία 600 - 1.200 τόν. Δ.Π. καὶ 23 σκάφη ἐργοστάσια 9.300 καὶ 10.000 τόνων.

Ναυπηγήσεις: 'Η Ανατολικὴ Γερμανία ἐναυπήγησε 1.100.000 τόν. ὀλ. χωρητικούτης πλαστοτέρων, μεταξὺ τῶν ὅποιων συγκαταλέγονται σκάφη - βάσεις 10.130 τόν. διλίκης χωρητικότητος, σκάφη πρυμναίας σύρσεων 991 τόν., διλίκης χωρητικότητος, μεταφορικά ἀλιευμάτων καὶ ψυγεία 2.657 τόν. διλίκης χωρητικότητος, ἀλιευτικά ἐργοστάσια 3.065 τόν. διλίκης χωρητικότητος, ἀλιευτικά γριπτήσεως 664 τόν. διλίκης χωρητικότητος καὶ ἀλιευτικά πρυμναίας καὶ πλευρικής σύρσεως 45 μ.

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

τῆς προόδου τῆς τεχνολογίας, ἀλλὰ καὶ τῆς ἔξαντλήσεως τῶν γνωστῶν ἀλιεύσων.

'Υπῆρχον ἀφθονοὶ αἱ ἀποδείξεις αὐτού τοῦ προβλήματος διαφορούντος τοῦ 1969, διπέρ διὰ πολλάς χώρας ὑπῆρχεν ἔτος δύονταράς προσφερούσης εἰς τὰς ἀπαγόρησεις τῆς ταχυρρύθμου ἀναπτύξεως.

Β' ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Μεταξὺ τῶν ἔτων 1948 καὶ 1968 ἡ παγκόσμιος ἀλιευτικὴ συγκομιδὴ ἐτριπλασιάθη ἀνελθούσα ἀπὸ 20.000.000 μετρ. τόνους εἰς 64.000.000 μετρ. τόνους. Τὰ θαλάσσια ἀλιεύματα εἰς αὐτὰ τὰ σύνολα ἀνῆλθον ὑπὸ τῶν 17.000.000 εἰς 56,6 ἑκατομμ. τόνους.

Κατὰ τὸν περισσότερον χρόνον τῆς περιόδου αὐτῆς αἱ ἀλιευτικαὶ ἐπιχειρήσεις διετήρησαν μίαν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς, ἵσην πρὸς 6% περίπου, ἥτις ἦτοι σημαντικῶς ὑψηλότερά του μέσου παγκόσμιου δρου τῶν παραχθεισῶν ὅλων τροφῶν.

Μία προσεκτικὴ κατάταξις τῆς ΦΑΔ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ ἐπιστήμονας τοῦ θαλασσίου βασιεύοντας εἰς πολλὰς χώρας, ἀναδινάζει τὸ δυναμικὸν τῆς ἐποίησιας ἀλιείας ἀπὸ γνωστὰς πηγὰς καὶ μὲ τὰς ὑφισταμένας μεθόδους εἰς περίπου 120.000.000 τόν.

Πρὸς ὑποδολήν εἰς τὸ Β' παγκόσμιον Συνεδρίον τροφίμων, διπερ θά λάδη χώρων ἐπὶ δύο ἐδομάδας εἰς Χάγην κατὰ τὸν προσεχὴ 'Ιούνιον, ἡ ΦΑΔ κατήρτισεν ἐν «ένδεικτικὸν παγκόσμιον διάγραμμα γεωργικῆς ἀναπτύξεως καὶ περιέλασθε ἐν αὐτῷ κεφάλαιον περιλαμβάνον τὴν παραγωγὴν εἰς ίχθεis καὶ τὰς δυνατότητας παραγωγῆς κατὰ τὸ 1975 καὶ 1985.

'Η ΦΑΔ μετὰ προσοχῆς ἐπεξιγεῖ, διτὶ τὸ «ένδεικτικὸν παγκόσμιον διάγραμμα», ὑπολογίζεται αἱ συντελεστῆς ἀναπτύξεως τῆς παραγωγῆς ἰχθυρῶν ίσος πρὸς 4% ἐπηρίως. Βάσει τοῦ συντελεστοῦ αὐτοῦ προβλέπεται παραγωγὴ διὰ τὸ 1975 εἰς 52,5 ἑκατομμ. τόνων ἐδωδίμων ίχθυρων καὶ 21,1 ἑκατ. τόνων ίχθυών πρὸς παρασκευὴν ίχθυαλεύρου.

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικὸς Διευθυντής: 'Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάκης
Διευθυντής: Γερ. Θωμάτος — Γ. Δεσιμόνης
Α/Η Τηλεφωνήσατε: CAPTAIN 'Ιωάννης Βλαχοστέργιος. Τηλ. 976.480

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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

Η ζήτησης διά το 1975 υπολογίζεται εις 47,6 έκατομ. τόνων και 26,4 έκατομ. τόν. διάτυπούχως.

'Από τού 1975 δ συντελεστής διαποτύξεως δινατών νό υπολογισθή εις 3,6% μέ ποσότητας έδωσιμων ίχθυων 73,5 έκατομ. τόνων και τών πρός παρασκευήν ίχθυαδεύρων τοιύτων εις 24,2 έκατομ. τόνων κατά τό 1985. 'Η ζήτησης αυτή τήν έποχήν πιθανόν νά έχῃ φθάσει τά 69 έκατομ. τόνων έδωσιμων ίχθυων και 37,5 έκατομ. τόνων πρός παρασκευήν ίχθυαδεύρων.

'Εάν αι σημειωθείσαι μεταβολαί κατά τήν 10ετίαν τού 1960 άποτελούν ένθεξιν τινά, τά συμπεράσματα έκ τού «ένδεικτικού παγκοσμίου διαγράμματος», δινατών νά αναπτραπούν βασικώς.

Οι άλιεις ήρχ:σαν νά διατηλαμβάνωνται, φέρ' εἰπεῖν, διτά αι διοικένων αύξανόμεναι προσπάθεισι των έχουν ήδη έπικινδύνως συγκεντρωθή έπι άλιγων και σχετικώς μικράς έκτασεως περιοχών. 'Η άλιεία δινατών νά άποτελή εύρεως έκτεταμένην δραστηριότητα, άλλα κατά τό 1968 εις τών 150 περίπου χωρών, αίτιας άπειρθησαν εις αύτήν, αι 20 μόνοι συνεκόντρωσαν τά 2)3 τής παγκοσμίου άλιευτικής συγκομιδής.

Μεγάλαι θαλάσσαι έκτάσεις τυγχάνουν έκμεταλλεύσως λίσην περιωρισμένης, ένω δ. Β.Α. και Β.Δ. 'Ατλαντικός, δ. Β.Δ. Ειρηνικός, δ. Ν.Α. Ειρηνικός και δ. Ν.Α. 'Ατλαντικός, άποδιδουν τά ¾ τής συνολικής άλιευτικής παραγωγής.

'Ως έκ τού λόγου τούτου σπουδαῖα άποθέματα εις διλας τάς διάντερω περιοχάς κινδυνεύουν νά υποβιβασθούν μέχρι ποιούτου σημείου, διστά νά χρειασθούν πολλά έτη — έάν καταστή ποτέ δινατών — διά νά συνέλθουν μεχρι τού βαθμού έκεινου, διτις θά έπειτρεπεν οικονομικώς συμφέρουσα τήν εις αύτάς έπαιναληψην τής άλιείας.

Γ' ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΕΓΧΟΣ

'Αγωνία κατέχει έπι τού θέματος αύτοῦ τούς ένδιαφερομένους, ήτις πιθανόν νά δδηγήσῃ κατά τήν δεκαετίαν τού 1970 εις έγκαθιδρυσιν καθεστώτος ποσόστημορίων, βάσει τής άποδοτικότητος τής άλιείας ή και τής άποδοτικότητος τών πλοίων πρός έλεγχον τής άλιευτικής δραστηριότητος.

'Έάν τούτο δέν έγκαθιδρυθή μέσω διεθνών 'Επιπροπών, έθνη τινά, έξαρτώμενα εκ τών

παρακτίων διποθεμάτων των, πιθανόν νά λάβουν αύτά τά ίδια μέτρα επεκτάσεως τής δικαιοδοσίας των έπι τών χωρικών ίδιατων των μέχρι τής ήπειρωτικής ήφαλοκρηπτίδος ή και πέραν ταύτης.

Κράτη τινά τής Ν. 'Αμερικής έφήρμοσαν ήδη άνάλογον μέτρον διά τής διάλωσεως τού Σεντιάγκο — 'Ισημεριώδης, Περού και Χιλή — διεκδικούντα ζώην 200 μιλίων, ένω δ. Η 'Αργεντινή διεκδικήσασα 200 μιλίων κατά τό 1967 και έπιβαλλούσα τήν τοιαύτην διεκδικησιν, έπειτας νά περιορίση τήν ύπό τών συδιετικών σκαφών άλιεις τού βασικάλου έπι τής ήπειρωτικής ήφαλοκρηπτίδος τής Παταγονίας άπο 513.000 τόν. κατά τό 1967 εις 100.000 τόν. κατά τό 1968.

'Έάν διασφορούντος τού 1969 αι κυβερνήσεις τού Καναδά και τής 'Ισλανδίας, απηκόντας ιπηθήσην τήν θέλησην τών ίδιων αύτών άλιεών, άρχιζουν νά ακέπτωνται έφωρμογήν προστασίας τών ίδιων των ίδιατων, διεκδικούσαι πλαισιούρας ζώνας, πράπτουν τούτο πιθανώς άποδιλέπουσαι εις τήν έπιτυχίαν διεθνούς συμφωνίας.

'Έάν οι έκμεταλλεύμενοι μεγάλους άκεστηπόρους στόλους άποχρεωθούν νά περιορίσουν τάς προσποθείας των εις τάς νύν γνωστάς περιοχάς, πιθανόν νά έχουν νά έπιλεξουν μεταξύ τού παραπλισιού τών σχετικών νέων σκαφών των ή τής έκτροπης αύτών πρός άλιείν εις τήν άλλα ίδιατα.

Δ' ΕΘΝΙΚΟΙ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ

Τά άλιευτικά σκάφη, δημιουργηθέντα κατάτον μικρών προσπαθειών, άποτελούν τήν μάλλον πολυάριθμον κατηγορίαν τών έργαζομένων σκαφών τού παγκοσμίου στόλου.

Μόνη ή 'Ισπανία διαθέτει έκτιμάνων άσιμους σκαφών πολιτών τύπου 400.000, ή Ε.Σ.Δ. 20.000 αύτορωσθυμένων πλοίων, τό 'Ην. Βασίλειον διαθέτει πλέον τών 6.000 ηνηλογημένων άλιευτικών σκαφών.

'Έάν λάδωμεν ύπ' άψω μας μόνιν τά δικά τών 100 τόν. άλικής χωρητικότητος άλιευτικά σκάφη, τό παγκόσμιον σύνολον φθάνει τάς 12.000 άλιευτικών, έργοστασίων και μεταφορικών σκαφών.

Συμφώνως πρός τάς στοτιστικάς τού Λόιζ'ς, έν τούλαχ:στον έπι τεσσάρων έμπορικών σκαφών ήσχελείτο κατά τό 1969 εις τήν άλιείν, ένω δ. ή συνολικής αύτών χωρητικής συντετούστο εις έπιτά έκατομ. τόν.

Έπι συσλικού τοινάζ, τών έμπορικων πλοίων 133,8 έκατομ. τόν.

Α' Ε.Σ.Σ.Δ. & ΙΑΠΩΝΙΑ

Τά μεγάλα άλιευτικά σκάφη είναι συγκεντρωμένα εις 87 χώρας, έκ τών 150 άσχολουμένων μέ τήν άλιείν, πλέον δέ τού ήμισεος τού συνολικού αύτών τοινάζ άνήκει εις τών στόλων τών δύο μεγαλύτερων άλιευτικών δινάμεων τού 'Οκεανού, τήν Σοδιετικήν 'Ειρων και τήν 'Ισπανίαν.

Κατά τό 1969 ή Ε.Σ.Σ.Δ. —πραγματοποίησασα άλιευτικήν άποδοσιν κατά τό πασελθόν έτος 6.082.100 τόνων— διέθετε 2.604 άλιευτικά μεγαλύτερα τών 100 τόνων, ώς και 304 σκάφη μεταφοράς άλιευμάτων και πλατά έργοστάσια.

'Ο άλιευτικός αύτός στόλος περιλαμβάνει 382 σκάφη άνω τών 2.000 τόνων και 66 σκάφη μεγαλύτερα τών 10.000 τόνων. Συγκαποτέρευονται εις τήν στόλουν αύτών και πά μεταφορικά και πλοία - έργοστάσια.

'Η 'Ισπανία περιλαμβάνει εις τήν στόλουν τής 100 άλιευτικά μεγαλύτερα τών 1.000 τόνων. 'Αποτελείται έκ 2.067 σκαφών. Διεθετεί ακόμη 100 έργοστάσια και μεταφορικά.

Αι δύο ουτοί χώραι άκολουθούνται κατά σειράν άπό τήν 'Ισπανίαν, τό 'Ην. Βασίλειον, τήν Γαλλίαν, τήν Νορδηγίαν, τήν Πολωνίαν και τήν Δ. Γερμανίαν.

Β' ΤΟ ΠΕΡΟΥ

Τό Περού, αύτινος ή άλιευτική συγκομιδή άνέρχεται εις 10.520.300 τόν., εύρισκεται εις τό ηψηλότερον έπιπεδον τής συγκομιδής οισιαδήποτε άλλης χώρας. 'Ερχεται 170 εις τήν σειράν τών χωρών πού διαθέτουν άλιευτικών στόλους, μέ 294 σκάφη, μικρότερα τών 500 πόνων έκστοτον. 'Η χώρα αύτη είναι μία τών μάλλον εύνοισμένων χωρών. 'Η βιομηχανία της βασίζεται έπι τών εύκολως προστιών πρακτών άποθεμάτων, ίδια εις τήν άντεργην, ήτις άλιεύεται παρασκήτιας διά κυκλικών δικτύων. 'Ιχθυάλευρον και ίχθυέλαιον παράγεται,

"Όπου τά άποθεμάτα είναι έπισκρών προστιών παρακτών άποθεμάτων, ίδια εις τήν άντεργην, ήτις άλιεύεται παρασκήτιας διά κυκλικών δικτύων. 'Ιχθυάλευρον και ίχθυέλαιον παράγεται,

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ δραν 10.00 διά Α. ΜΟΡΓΟΝ (Αιγιαλην), ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ. 'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ δραν 13.00 διά ΣΥ. ΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

'Εκάστην ΤΕΤΑΡΤΗΝ δραν 14.00 διά ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΝΙΣΥΡΟΝ, ΤΗΛΟΝ, ΣΥΜΗΝ, ΡΟΔΟΝ.

σμένιον, περιλαμβάνον γραμμήν φιλεπτοποιήσεως ήμερησίας παραγγής 30 τόν. μεγάλου γάδου, γραμμήν διά 50 τόν. γάδου μέσου μεγέθους, γραμμήν διά 50 τόν. διατηρημένης ρέγγας, 2 γραμμές διά 50 τόν. άλιστης ρέγγας και έγκατάστασιν ιχθυαλεύρου παραγωγικής ικανότητος 100 τόν.

Τό σύστημα έπεξεργασίας δύναται να τεθεί εύκόλως σε έναργεια ανολόγως της υπότιμων μικτών άλιευτικών τροφοδοτήσεως.

Τά πρός κατάψυξην προϊόντα τυγχάνουν έπεξεργασίας μέσω δύο ψυκτικών σηράγγων συνολικής ήμερησίας παραγγής 90 τόνων.

Συμφώνηση πρός τα σάνταρντης της Ε.Σ.Σ.Δ. το Β-69 κατετάσσεται εις τά έργοστάσια μέσου μεγέθους.

Τό μεγαλύτερον και πλέον τεχνικώς προχωρημένον σκάφος τών Ρώσων είναι το «Βαστόκ», μήκους 735 ποδών, καθελκυσθέν είναι στα Λένινγκραντ ναυπηγεία του Σοβιετικού Ναυτικού κατά τόν παρελθόντα 'Απρίλιον και διπέρ φαίνεται ότι θα έχη συμπληρωθή περί τά τέλη τού τρέχοντος έτους. Τό σκάφος τούτο έκπτωσιστος 44.000 τόνων καθελκυσθή 18 μήνας βραδύτερον τής προγραμματισθείσης ήμερημηνίας, γεγονός διπέρ έπιτρεπτε τό συμπέρασμα ότι έπιλθον μεταβολής είς τήν σχεδίσσιν του, ύπαγορευθεῖσι προφανώς έκ τών άποτελεσμάτων τής έκ της έκμεταλλεύσεως πείρας έτέρων πλοίων - έργοστάσιων.

Τό πρόιον τούτο θεωρείται ως τό πρότυπο νέας γενεάς πλοίων - έργοστάσιων, έφ' ών διπέρ πλέον άσυνήμητης τών νεωτερισμών είναι τό ότι θα παραλαμβάνη έπι αύτού τά μικρά άλιευτικά δίκην σωσιδίων λέμβων είς έκατέρων τών πλευρών του πρός μεταφοράν είς τήν περιοχήν άλιείας.

Φαίνεται ότι ή άλιευτική περιοχή δραστηριότητος τού σκάφους αύτού θα είναι ή Ν.Δ. 'Ακτή τής 'Αφρικής.

Τά μικρά άλιευτικά περί διά άνωτέρω, θά άνερχωνται είς τήν άφιμην τών 14. Τά πλοία αύτά έχουν ήδη ναυπηγηθή, έχοντα σκάφος και ύπερκατασκευάς. Τό πρότυπον τών μικρών αύτών σκαφών έξετέθη κατά τήν είς Λένινγκραντ διεθνή άλιευτικήν έκθεσιν τού 1968, μελετήθην με έντεταμένον ένδιαφέρον και κατάπληξην υπό τών έξι έτέρων χωρών έπισκεπτών τής έκθεσεως.

Τά σκάφη αύτά έχουν μήκος μόνον 60 ποδών. Τό πλήρωμά τών άποτελείται έκ 5 άπόμων άτινα θά έργαζονται κατ' ένωσην έπι δωδεκάρων. 'Η πρώσις τών πλοίων τούτων έξασφαλίζεται υπό δύο μηχανών 300 ίπ., με κίνησην εις δύο θλικας (σήραγγος Court). Διαθέτουν ύδραυλικής κινήσεως βαρούλκα και μηχανών τροχίλους διά 4 συστήματα άλιείας, είς διπέρ πλαμβάνονται γρίππησης βυθού και μέσων υδάτων ώς και άλιεία διά κυκλικών δικτύων (Purse Seine).

Σύστημα γερανών έξασφαλίζει τήν άνακρέμαση ή καθαίρεσην τών μικρών αύτών σκαφών με ρυθμόν 2 - 3 λεπτών κατά σκάφος.

'Απομένει νά άποδειχθή κατά πόσον ό στολίσκος αύτός τών μεγάλης ιπποδυνάμεως μικρών σκαφών θά έχη τήν δυνατότητα άλιευτικής συγκομιδής έπαρκους πρός τροφοδότησην ένός σκαφους έργοστάσιου ήμερησίας ικανότητος έπεξεργασίας 300 περίπου τόνων ιχθυηρών είς κατεψυγμένα φιλέττα κονσερβοποιημένα προϊόντα και ιχθυάλευρον.

'Ένοι ή τάσις τής Σοβιετικής άλιείας διδει έμφασην εις τήν παραγωγήν βραστώμαν ιχθύων, διπάτα τά πλοία έργοστάσια αύτής ώς και τά άλιευτικά έργοστάσια είναι έφωδιασμένα δι' έγκαταστάσεως έπεξεργασίας τών άπορριπτέων ιχθύων και τών έντοσθιών είς ιχθυάλευρον.

'Η Σοβιετική 'Ενωσης έπιρεασθείσα προφανώς έκ τών έπιτευχθέντων άποτελεσμάτων υπό τών δύο γιγαντιαίων πλοίων έργοστάσιων ιχθυαλεύρου, τών χρησιμοποιηθέντων είς Ν. 'Αφρικήν, έσχεδιασθείσα πρός πλοίον έργοστάσιον ιχθυαλεύρου έκπτωσιστος 28.000 τόν. Τό σκάφος θά ναυπηγηθή είς τά ναυπηγεία τού Ναυτικού τού Λένινγκραντ και θά διαθέτη έγκατάστασιν ήμερησίας ικανότητος έπεξεργασίας 600 τόν. Ιχθύων είς άλευρον, έλαιον ή άλεσμένα προϊόντα, ή ικανότης αύτη θά είναι πολύ μικροτέρα έκεινής τών δύο μετεπευταθέντων φαλαινοθηρικών έργοστάσιων, άτινα ειργάσθησαν διά λογαριασμών τών Νοτιοαφρικανών κατά τά τελευταία 2 έτη, έξω τής ζώνης τών 12 μιλών τής Ν.Δ. 'Αφρικής.

Κατά τό 1968 τά δύο αύτά σκάφη έπεξεργάσθησαν πλέον τών 600.000 τόν. είδους σαρδέλλας.

Κατά τό παρελθόν έτος ή έπεξεργασίας τών περιωρίσθη είς 540.000 τόν., ότε δε συμπλήρωσε τήν άναλογούσαν είς αύτό ποσότητα έπεξεργασίας τό μετεπευτασμένον «Swiderkruis» έστάλη κατά τόν Αύγουστον είς πειραματικόν ταξίδιον έπεξεργασίας άλιευμάτων, άλιευθέντων υπό τού στολίσκου του (κυνηγών) τής Δ. 'Αφρικής.

Ζ' ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΤΟΥ ΜΕΛΑΟΝΤΟΣ

Δέν είναι πολὺς καιρός από τής έποχής καθ' ήν είς έπιχειρηματίας τής άλιείας τού Χάλλ Μπερμιχάφεν ή τής Βουλώνης, είχεν άπλούν τρόπον έκλογης, όταν ήθελε νά άποκτηση έν νέον άλιευτικόν. Τούτο ήτο τότε ένος καταστρώματος σκάφος, σχεδιασμένον βάσει μακράς πείρας, διπέρ θά έναυπηγείτο ταχέως και έναντι χαμηλής τιμής και ούτινος δι βίος άνεμεντο λογικώς ότι θά διήρκει επί 25 ή 30 έτη.

Σήμερον δὲν υπάρχει έγγυησις ότι οίνδηπτοτε τά έκ τών δισφόρων τύπων και σχεδιασμένων άλιευτικά τά κατασκευαζόμενα κατ' αύτάς θά δυνηθούν νά έπιζησουν έστω και επί μίαν 10ετίαν, ώς οίκονομικώς άποδίδοντα.

'Εσφαλμένη τυχόν άπόφασις έπι τήν έκλογην δυνατόν νά κοστίση είς τόν πλοιοκτήτην 500.000 λιρών ή και πλέον. 'Ο κίνδυνος δυνατόν νά μειωθή διά τής προσαρμογής τής έκλογής τού σκάφους πρός δλας τάς παρουσιαζόμενας συνθήκας άλιείας. Δηλαδή ή έκλογή δέον νά βασίζεται έπι τής συμβολής διαφόρων δεδομένων. 'Η προσφοράτέρα σχεδιαστις διά τό άπαιτούμενον σύστημα άλιείας δύναται νά έλεγχθή και έπιβεβαιωθή μέσω τής τεχνικής της βασιζομένης έπι τού ήλετρονικού υπολογιστού.

Είς τό μέλλον αί τοιαύται μέθοδοι έπιλογής σκαφών δυνατόν νά έφαρμόζωνται δλον και πειριστότερον κατά τού προγραμματίσμους νέων άλιευτικών. Τά τοιαύτα σκάφη δέον νά θεωρώνται ώς άποτελούντα μέρος ένός συνολικού συστήματος άλιείας, εν τώ δποιών έκαστος παράγων υπολογίζεται άπό τό είδος τού ιχθύος, διπέρ άποβλέπεται νά άλιευθή μέχρι και αύτού τού τύπου τού άτομου διπέρ πιθανώς θά χρησιμοποιήση τόν άλιευθησόμενον ιχθύς ώς τροφήν του.

RIVER PLATE SHIPPING AND TRADING AGENCY Ltd



WINDSOR HOUSE 83
KINGSWAY
LONDON E.C.2
ENGLAND
TEL. 01-405 0111
01-405 8015
TELEX LONDON 261619
TELEGRAMS AND CABLES PLATASHIP LONDON E.C.2

CHARTERING INSURANCE & BUNKERING BROKERS

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: ΜΑΡΙΟΣ & ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΑΛΙΔΗΣ

ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΚΟΛΟΣΣΙΑΙΟΝ ΚΑΙ ΑΡΤΙΟΝ ΤΟ ΕΡΓΟΝ

ΠΟΛΟΣ ΕΛΕΕΩΣ ΤΩΝ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡΣ Η ΜΟΝΙΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

ΕΞΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΗ Η ΔΙΑΡΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΙΣ ΤΗΣ ΙΔΙΩΣ ΜΕΤΑ ΤΟ ΑΝΟΙΓΜΑ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΖ. - ΕΔΕΞΑΜΕΝΙΣΘΟΥ ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΤΩΝ 102.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W. - ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΜΕΝΗ ΚΑΙ ΩΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΛΗΝ ΕΧΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΘΟΥ ΕΚΕΙ Η ΑΝΑΔΥΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΕΝΝΕΑ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΤΩΝ 35.000 ΤΟΝΝΩΝ

'Αναμένεται ό κατάπλους τάνκερ τών 200.000 τόννων

Πρέπει νὰ χαιρετισθῇ μὲ ιδιαιτέραν ίκανοποίησιν δεξαμενισμὸς τοῦ πρώτου σούπερ τάνκερ εἰς τὴν ἀποπεραθεῖσαν μόνιμον δεξαμενὴν τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» Σκαραμαγκᾶ, ὅπερ καὶ ἐνεκανισσεῖ τὴν ἀνέπισθμον λειτουργίαν τῆς. Εἰς ὅλας στήλας ἀναφερόμεθα ἀκροβιγῶς εἰς τὸ περιστατικὸν μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς καθεδύσεως τοῦ 9ου Ἀντιλίμπερτου διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ν. Παπαδιού.

Εἰς τὸ κατωτέρω σημείωμα θὰ ἔκθεσωμεν τὰς ἐντυπώσεις μας ἐκ τῆς πρώτης ἐπισκέψεως εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενὴν μὲ τὴν εὐκαιρίαν τοῦ δεξαμενισμοῦ τοῦ σούπερ τάνκερ «Μόμπιλ Αστραλ», 102.000 τόννων d.w. Ο χρόνος ἔκδοσεως τοῦ ἀνὰ χειρας περιοδικοῦ δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἐκταῦμεν εἰς λεπτομερείας. 'Επιφυλασσόμεθα διὰ πληρέστερον ρεπορτάς εἰς εὔθετον χρόνον καὶ δὴ κατὰ τὸν ἀναμενόμενον κατάπλουν τάνκερ μαρμούθ τῶν 200.000 τόννων.

'Αναμφισβήτητως, ή δεξαμενὴ τῶν 240.000 τόννων ἀποτελεῖ κολοσσιαῖον ἔργον, ἔξωχας παραγωγικὸν ἀπό πάσης ἀπόφεως. 'Εβαπτανήθησαν διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς 10.000.000 δολαρίων, μὴ ὑπολογιζομένων τῶν ἐπενδύσεων διὰ τὸν ἔξοπλισμόν. 'Η κατασκευὴ της ηρχίσεν ἀπὸ τοῦ ἔτους 1961. 'Εκτοτε τὰ ἀρχικὰ σχέδια ἐτροποιήθησον πέντε φοράς, προκειμένου τὸ τελικὸν μέγεθος τῆς δεξαμενῆς νὰ θεωρηθῇ τὸ κατάλληλον εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν σημερινῶν μεγαθηρίων τῶν θαλασσῶν. 'Η τελευταῖς φάσις τοῦ ἔργου (μελέτη καὶ κατασκευὴ), ηρχόταν τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1964 καὶ ἀνέτεθη εἰς τὴν παγκοσμίων γνωστὴν ἑταῖρίαν «Ρόγιαλ Νέθερλαντς Χάρμπουρ Γουέρκες», ήτις καὶ συνειργάσθη κατὰ ἔν βραχὺ στάδιον τῆς κατασκευῆς μετὰ δύο ἡργοληπτριῶν ἑταῖριῶν.

ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Μολονότι εἰς τὸ παρελθόν ἀνεφέρθημεν εἰς τὰ κυριώτερα τεχνικὰ χαρακτηριστικὰ τῆς δεξαμενῆς, δραπτόμεθα τῆς εὐκαιρίας ἐκ τῆς προσφάτου ἐπισκέψεως νὰ ἀναφερθῶμεν εἰδικώτερον εἰς αὐτά, ὡς τελικῶς διεμορφώθησαν: Τὸ μῆκος τῆς δεξαμενῆς ἀνέρχεται εἰς 335,2 μέτρα, τὸ πλάτος εἰς 53,65 μ. καὶ τὸ ἔλευθερον βύθισμα εἰς 9,25 μ. (30 πόδες). Δύναται νὰ δεχθῇ πλοία μέχρι 240.000 τόννων d.w. 'Η πληρότης εἰς ὕδωρ ἀνέρχεται εἰς 170.000 κυβ. μέτρα, ἡ

δὲ ἄντλησις πραγματοποιεῖται ἐντὸς 3.20' ὥρων διὰ τεσσάρων ἀντλιῶν, ἵπποδυνάμεως 480 KW 650 l/min ἵππων ἐκάστης, μὲ ίκανότητα ἀπαντλήσεως 13.400 κυβ. μέτρων ὥρισίων. 'Εχει προβλεφθῇ χώρος διὰ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ πέμπτης ἀντλίας διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἥν ηθελε κριθῆ ἀναγκαῖα ή ταχυτέρα ἀπάντλησις τοῦ ὕδατος.

ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

'Η δεξαμενὴ ἔξυπηρτεται δι' ἐνὸς ὑποσταθμοῦ ὑψηλῆς τάσεως (22.000 βόλτες), τροφοδοτούμενου ὑπὸ τῆς Δ.Ε.Η. Τέσσαρες μετασχηματισταὶ 1.000 KVA ἔκαστος, μετατρέπονταν τὴν παρεχομένην τάσιν εἰς 380 βόλτες. Διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον προβλέπεται ή ἐγκατάστασις ἐτέρων δύο μετασχηματιστῶν ισχύος 1.600 KVA ἔκαστος, τῆς συνολικῆς ισχύος ἀνερχομένης εἰς 7.200 KVA.

Εἰς τὸ δεξαμενιζόμενα πλοία, ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν παρέχεται ἡλεκτρικὴ ἐνέργειας ως κάτωθι:

α) 110/220 VOLTS DC ἔως 3.600 AMP.

β) 220/380/440 VOLTS AC 50 περιόδων ἀνὰ δευτερόλεπτον 500 KVA.

γ) 440 VOLTS AC 60 περιόδων ἀνὰ δευτερόλεπτον 500 KVA.

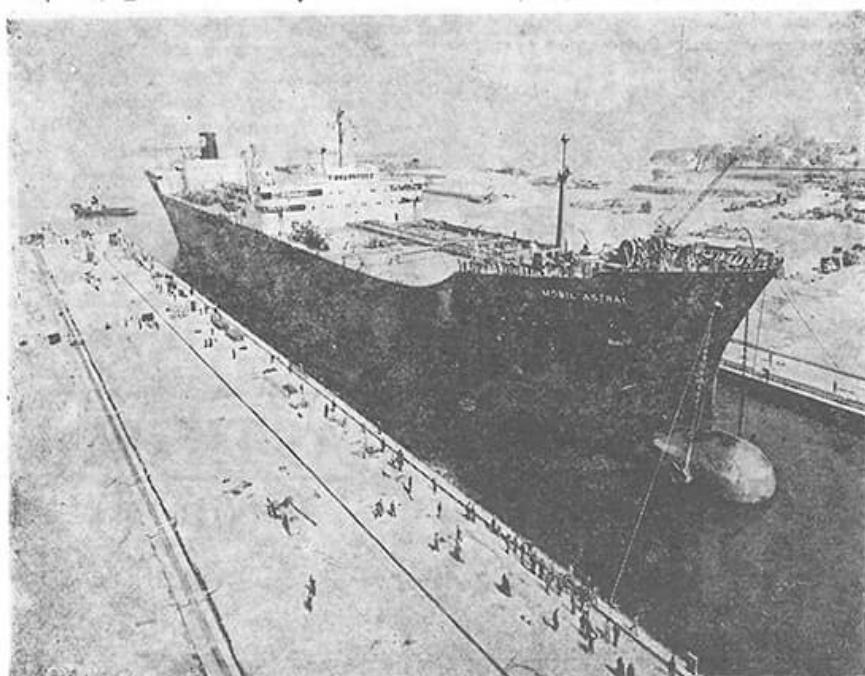
ΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΗΣΕΙΣ

'Υφίσταται μόνιμος διάταξις, ἐπιτρέπουσα τὴν παροχὴν ἡλεκτρικοῦ ρεύματος διὰ τὰς ἀνάγκας συσκευῶν ἡλεκτροσυγκολλήσεως ὑπὸ τάσιν 65 VOLTS συνεχοῦς ρεύματος, ίκανοντος 7.500 AMP.

'Η δεξαμενὴ εἶναι ἐπίσης ἐφωδιασμένη μὲ διατάξεις, αἵτινες ἐπιτρέπουν τὴν τροφοδότησιν διαφόρων ὅλων τύπων συσκευῶν ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐπὶ πλέον τῆς ὡς ἄνω ἀναφερομένης διὰ συσκευάς συνεχοῦς ρεύματος.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

'Ἐπι τοῦ παρόντος, ή δεξαμενὴ ἔξυπηρτεται δι' ἐνὸς γερανοῦ 100 τόννων καὶ ἐνὸς 50 τόννων, προβλέπεται δὲ ή ἐγκατάστασις ἐτέρων δύο γερανῶν, ἐνὸς 100 τόν-



Τὸ «Μόμπιλ Αστραλ», ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΒΗΜΑ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΛΗΡΗ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΝ

'Υπεραυτοματοποιημένον σούπερ τάνκερ με πλήρωμα μόνον έννεα άνδρων;

ΔΕΝ ΘΑ ΕΙΝΑΙ ΟΥΤΟΙ NAYTIKOI ΆΛΛ' ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΟΙ ΤΕΧΝΙΚΟΙ. -
ΜΕΙΩΣΙΣ ΕΞΟΔΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ ΤΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ, ΆΛΛ' ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ. - ΠΟΛΛΑΙ ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

'Υπάρχουν δρις εις τάς τεχνικάς προσδούσις; Πρέπει νά πιστεύθη τό άντιθετον, έφ' όσον καθημερινώς έρχονται εις φώς νέαι καινοτομίαι, φέννουσαι μέχρι τού δρίου τού άπιστεύτου. Και τὴν φοράν αὐτήν μία νέα τεχνική κατάκτησης εἰς τὸ τομέα τῆς Ναυτιλίας προέρχεται καὶ αὐτή ἀπό τὴν 'Ιαπωνίαν. 'Ο υπουργός τῶν Μεταφορῶν ἀνεκούνωσεν, δτὶ οἱ 'Ιαπωνες ναυπηγοὶ σχεδιάζουν βασικὸν σύστημα διὰ τὴν κατασκευὴν σούπερ τάνκερ μὲν υπεραυτοματοποιημένας ἐγκαταστάσεις, πότε θὰ βασιλεύουν οἱ ηλεκτρονικοὶ ὑπόλογοισταῖ.

'Η ἔφαρμογή τοῦ συστήματος τούτου θὰ ἐπέτρεπε τὴν ἀκμετάλλευσιν πετρελαιοφόρου τῶν 200.000 τόνων d.w., μὲ πλήρωμα μόνον 9 ἄνδρων, ἔναντι τοῦ ἐν 30 ἄνδρων πληρώματος τῆς σήμερον, διὰ σκάφη τοῦ μεγέθους τούτου.

Καὶ θὰ είχε τοῦτο ὡς συνέπειαν τὴν μειώσιν τῶν δαπανῶν ἀκμετάλλευσεως τοῦ σκάφους, ἀλλὰ θὰ συνέπεινεν ἐν ταύτῳ εἰς τὴν ἐπίλισιν τοῦ προβλήματος τῆς Ἑλλείφεως ναυτικῶν.

Τὸ σύστημα προβλέπει, δπως δῖοι οἱ χειρισμοὶ ναυτιπλοίας, φορτεκφορτώσεως καὶ ὅλη ἡ κίνησις τῶν μηχανῶν τεθοῦν ὑπὸ τὸν ψευδεῖς τῶν υπολογιστῶν.

νων καὶ ἐνὸς 50 τόνων.

'Η εἰσόδος τῆς δεξαμενῆς φράσεται διὰ σιδηρού θυροπλοίου μήκους περίπου 54 μ. καὶ βάρους 500 τόνων. Τὸ θυρόπλοιον κατεσκευάσθη εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία», βάσει ἀγγλικῶν σχεδίων.

ΑΙ ΔΙΑΓΡΑΦΟΜΕΝΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ

'Η δημιουργία τῆς μονίμου δεξαμενῆς ἀποτελεῖ τὴν ἀπαραίτητον ὑποδομήν, ἡτὶς θὰ δώσῃ νέαν ὁδήσιν εἰς τὴν βαρείαν ναυπηγοισκευαστικὴν βιομηχανίαν τῆς χώρας ὑπὸ τὸ πρόσιμα τῶν συγχρόνων τάσεων γιγαντισμοῦ τῶν πλοίων θεωρουμένην, θὰ ἀποτέλεσῃ δὲ αὐτῇ τὸν πόλον ἔλεως τῶν ὑπερμεγέθων σκαφῶν δι' ἐπισκευάς μὲ διαρκῆ τὴν ἀπασχόλησίν της, καθ' ὃσον εἰναι γνωστόν, δτὶ ὁ ρυθμὸς παραδόσεως τῶν τάνκερς μαμούθ εἶναι ταχύτερος τῶν μέσων ἔξυπρετήσεως τῶν. Κατὰ προσφήτη ἔκφρασιν «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ, δισχειρίζομένου στόλον δεξαμενοπλοίων, δὲν εύρισκεται μακράν ἡ ἐποχὴ καθ' ἧν τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ σκονεύουν εἰς τὴν ουράνην, διὰ νὰ ἔχηται θεοῦν. 'Υπάρχει, ὁφ' ἔτέρους καὶ ἡ ἀσφάληση, ἀν καὶ ἀπομεικρυμένη βεβαίως, προοπτικὴ ἐπαναποδόσεως τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυσιπλοίαν. Τὸ γεγονός τούτο θὰ τοποθετήσῃ καὶ πάλιν τὴν 'Ελλάδα εἰς τὸ ἐπίκεντρον τῆς ἀρτηρίας πρὸς Περσικὸν Κόλπον, μέσω διώρυγος, τὴν ὅποιαν θὰ δύνανται — μετὰ τὴν ἀκτέλεσιν τῶν ἀπαραίτητων ἔργων — νὰ διαπλέουν σκάφη ἄνευ φορτίου μέχρι 200.000 τόνων, ἀτίνα ἐμφόρτου θὰ ἀκολουθοῦν ἐν συνεχείᾳ τὴν δόδον τοῦ γύρου τοῦ 'Ακρωτηρίου. Κατὰ τὴν κάθοδον συνεπῶς πρὸς τὸ Σουέζ, θὰ δύνανται νὰ προγραμματίζουν τὴν ἀπόλασήν τῶν δεξαμενῶν ἀπὸ τὰ ἀέρια καὶ τὴν ἐν συνεχείᾳ ἀκτέλεσιν

'Η ιδέα είναι, ἀσφαλῶς, τολμηρά, ἀλλ' ἐάν κατορθωθῇ ἡ μείωσις τῶν ἔξδων ἀκμετάλλευσεως τοῦ σκάφους, θὰ πρέπει, ἐξ ἀντιθέτου, τὰ ἀσφαλιστρα νὰ φένουσιν εἰς ἐπίπεδα ρεκόρ. Τὰ 9 μέλη τοῦ πληρώματος θὰ είναι κατὰ τὸ πλείστου τεχνικοὶ τῶν ηλεκτρονικῶν συστημάτων. 'Εκτὸς τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ὑποπλοιάρχου, δὲν θὰ ὑπάρχουν σχεδόν ἐπὶ τοῦ σκάφους ναυτικοί. 'Ἐπι πλέον, ἐν περιπτώσει βλάβης εἰς τὸ κύκλωμα τῶν ὑπολογιστῶν, θὰ χρειασθῇ ἡ χρησιμοποίησίς χειρωνακτικῶν ἔργασιών διὰ τὴν ἀκτέλεσιν τῶν διάφορών χειρισμῶν. Οἱ κίνδυνοι πελάριοι ηδη ὑπὸ συνήδεις καταστάσεις, δηλαδή μὲ ἐπιβατίνων πλήρεις πλήρωμα, θὰ προσλάβῃ ὑπερβολικάς, ἀποστεύτως σοδαράς, διαστάσεις.

Είναι, βεβαίως, ἐκπληκτικὴ ἡ τεχνολογικὴ πρόσδοσις. 'Από σήμερον, ὅμως, πρέπει νὰ προσλεφθῇ πῶς θὰ ἔξελιχθούν αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ ἐντὸς τῶν 15 προσεχῶν ἑταῖρων, ὅποτε αἱ ἀνάγκαι τῶν βιομηχανοποιημένων χωρῶν θὰ ἔχουν πολλαπλασιασθήσαται καὶ τὰ τρεῖς ἡ τέσσαρας φοράς περισσότερον, ἐν συγκρίσεις πρὸς τὰ σημερινὰ δεδομένα.

Εἰς τὴν τεραστίαν αὐτὴν διεθνῆ ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου πρέπει δπως οἱ στόλοι είναι λίαν συγχρονισμένοι καὶ ταχύτατοι, διὰ

ἐπισκευῶν εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν, δστὶς σήμερον διαθέτει τὴν μεγαλυτέρων μόνιμον δεξαμενὴν τῆς Μεσογείου, καταλεγομένην μεταξὺ τῶν δίλιγων μεγαλυτέρων τῆς υδρογείου.

'Υπογραμμίζεται, δτὶ διττὴ ἔχει προγραμματισθῇ ἡ χρησιμοποίησίς τῆς δεξαμενῆς, ἡτοι καὶ ὡς ναυπηγικῆς κλίνης. Κατὰ δήλωσιν ἐκπροσώπου τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», καὶ σήμερον ἀκόμη ὑπάρχει ἡ δυνατότης την ναυπηγήσεως τάνκερ μαμούθ, ἀρκεῖ νὰ ἐκδηλωθῇ τὸ ἀνάλογον ἐνδιαφέρον. Προκτικῶς, ὅμως, ἡ προοπτικὴ αὐτῆς τοποθετεῖται εἰς τὸ ἀπότερον μέλλον. 'Ἐπι τοῦ παρόντος ἔχει προγραμματισθῇ ἡ ἐκεὶ κατασκευὴ ἀνά δύο τῶν παραγγελθέντων 9 μπάλων — κάρριερς τῶν 35.000 τόνων d.w. 'Η εὐελιξία τοῦ ἔργου, δυναμένου νὰ χρησιμοποιηθῇ διττῶς, ἡτοι ὡς δεξαμενὴ καὶ ὡς ναυπηγική κλίνη, ἀποτελεῖ πρόσθετον ἐγγύησιν τῆς διαρκοῦς ἀπασχολήσεως, ἡτὶς πολλὰ εἰς τὴν οἰκονομίαν μας μέλλει νὰ ἀποδώσῃ.

K. ΔΟΥΚΑΣ

νά ἀνταποκριθοῦν ἀποτελεσματικῶς.

Τὸ Ιαπωνικὸν σχέδιον δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς πρῶτον βῆμα πρὸς τὸν πλήρη αὐτοματισμόν, δηλαδὴ ἀλλὰ δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ μίαν τῶν ἡμερῶν. Οἱ 'Ιαπωνες, ἔξι ἄλλους, δὲν είναι οἱ μόνοι, οἱ δηοῖοι σκέπτονται τὸν πλήρη αὐτοματισμὸν τῶν πλοίων. 'Η ιδία ἀποφις λαμβάνεται σοδαρῶν ὑπ' δψιν καὶ εἰς τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείας.

Εἰς πρόσφατον ἔχεισιν δυνατότης τοῦ πλήρωμας αὐτοματοποιημένου ἐμπορικοῦ στόλου τηλεκατευθυνομένου. Δηλαδὴ ἐπὶ πέντε πλοίων, πετρελαιοφόρων ἢ φορτηγοφόρων, ἐν μόνον θὰ είχε πλήρωμα. Θὰ ἐπράκειτο περὶ τοῦ πλοίου ἔγκεφάλου, τὸ δποῖον θὰ κατηγόρηνεν ἐξ ἀποστάσεως τῆς δρόμην πορείαν τῶν λοιπῶν τεσσάρων. Εἰς τακτικὰ διαστήματα ἐλικόπτερον θὰ ἀπενησθεῖ ἐκ τοῦ ἐπὶ κεφαλῆς πλοίου καὶ θὰ προσενησθεῖ διαδοχικῶς εἰς τὰ λοιπά σκάφη, ώστε δύο ἢ τρεῖς τεχνικοὶ νὰ πραγματοποιηθῇ ἐπίπεδος ράρησην εἰς τὰ μηχανήματα. 'Εάν τὰ σκάφη αὐτὰ ήσαν χωρητικότητος 50.000 τόνων d.w. ἔκαστον, ἐπηγρωμένα συνήθως μὲ πλήρωμα μόνον 30 ἄνδρων, ὁ στόλος οὐτοῦς, ἀντὶ νὰ ἀφίθητο 150 ναυτικοὺς καὶ τεχνικούς, θὰ ἐτίθετο ὑπὸ τὴν ευθύνην ἐνὸς μόνον πληρώματος μειωμένου εἰς 20 περίπου πρόσωπα.

'Εξυποκεύεται, δμως, δτὶ θὰ ἔχηται σκάφη τῶν ναυτικῶν, οἱ δποῖοι θὰ παρεχώρουν τὴν θέσιν των εἰς ηλεκτρονικούς, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχοντας μὲ τὴν θάλασσαν. 'Αποφις δχι ἀνεύ σημασίας.

Τέλος, υπάρχει καὶ ἡ νομικὴ ἀποφις, ἵτις καλύπτει διαδοχικῶς τὴν νομοθεσίαν τῆς θαλάσσης, τάξ εύδηνας, τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὰ προβλήματα χορηματοδοτήσεως. Καὶ ἡ ἀνάπτυξης εἰς τοὺς τομεῖς τούτους δὲν είναι ἐξ ίσου ταχεία μὲ τὰς τεχνικὰς ἔχεισι.

'Η «κοντείνεροποιητική» ἐδημιουργήσε προβλήματα, ἀριθμός τῶν δποίων ικανοποιητικῶν λόγων δὲν εὑρεῖ ἀκόμη. 'Η τεχνικὴ τῶν φορητιδιοφόρων δημιουργεῖ ἐπίσης ἀλλα, περισσότερον πολύπλοκα. 'Οσον ἀφορᾶ εἰς τὰ διὰ πυρηνικῆς ἐνέργειας κινούμενα σκάφη, ἄν καὶ αὐτὴ ἐλασθεῖ τὴν ἀδύνατην δέσμην τοῦ πυρός πρὸ πέντε ἑταῖρων, ἀντιμετωπίζουν ἐπίσης δυσχερείας, περιοριζούσας τὴν ἐμπορίκην τῶν ἐκμετάλλευσιν. Τὸ παράδειγμα τοῦ γερμανικοῦ πυρηνικινῆτου σκάφους «ΟΤΤΟ ΧΑΝ» είναι χαρακτηριστικόν. Διὰ πρώτην φοράν κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος Μαρτίου τὸ πλοίον τούτο ήδην θὰ φορτωθῇ εἰς ξένους λιμένας, ἐνῷ ἔχει τεθῆ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀπὸ έτους. 'Η προσπέλασίς του εἰς ἄλλους λιμένας τελεῖ ἀκόμη εἰς τὸ στάδιον τῶν διαπραγματεύσεων μὲ τὰς ξένας κυβερνήσεις.

Τὰ ἀνωτέρω δὲν θὰ έθεωρούντο τόσον σοδαρά ἐπάρκειτο νὰ ἐπισημανθῇ δ κίνδυνος δστὶς θὰ προέκυπτεν ἐκ τῶν λίαν μεγάλων διστηρείων μεταξὺ τοῦ πραγματοποιησμού τῆς ναυτιλιακῆς τεχνολογίας, ὡς καὶ τῶν ἀντιδράσεων δλῶν τῶν καθεστωτικῶν ἐκείνων ὀργανισμῶν, τῶν ἐπιφορτισμένων μὲ τὰ προβλήματα ἀπὸ τῆς νομικῆς πλευρᾶς, οἵτινες, ἐν κατακλεῖδι, θὰ πρέπει νὰ συντονίσουν τὴν ὑπαρξίαν τῶν μὲ τοὺς νεωτερισμούς αὐτούς.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,
30/33 MINORIES,
LONDON E.C.3.

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK", TELEX. 28587

'Υπὸ τῶν πρωτοπόρων, πάντοτε, Ἰαπώνων

ΕΤΟΙΜΑΖΕΤΑΙ ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡ - ΔΙ'ΥΛΙΣΤΗΡΙΟΝ

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ :

ΔΕΝ ΘΑ ΧΡΕΙΑΖΩΝΤΑΙ ΧΕΡΣΑΙΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΟΥΔΕΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΕΝΑΠΟΘΗΚΕΥΣΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - ΕΞΑΙΡΕΣΙΣ ΕΚ ΤΟΥ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΤΟΣ ΤΩΝ ΑΚΙΝΗΤΩΝ - ΟΥΔΕΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΜΟΛΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΑΣ ΤΩΝ ΚΑΤΩΚΗΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.

ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ :

ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΤΗΣ ΗΜΙΣΕΙΑΣ ΜΟΝΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΦΟΡΤΩΣΙΝ ΑΡΓΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ - ΑΜΦΙΒΟΛΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΘΕΚΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΔΙ'ΥΛΙΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΙΡΙΚΑΣ ΣΥΝΘΗΚΑΣ - ΥΨΗΛΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΛΟΓΩ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ - ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΕΚ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ.

ΤΟ 1975 ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΣΚΑΦΟΣ ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Κοινὸν μυστικόν, ότι οι 'Ιαπώνες είναι λαός εύφυής. 'Απὸ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου τὰ ἐπιτεύγματά των, τεχνολογικά ἡ ἐμπορικά, καταπλήσσοντα διαρκῶς τὸν κόσμον. Τοιαύτη είναι ἡ οἰκονομική των ἀνάπτυξις, ὥστε νὰ ἀναμένεται κατὰ τὰ προσεχῆ πέντε ἔτη, ὅτι ἡ 'Ιαπώνια θὰ ὑποσκελίσῃ τὰς 'Ηνωμένας Πόλεις.

Αἱ κύριαι προσπάθειαι τῶν 'Ιαπώνων ἐστράφησαν βασικῶς πρὸς ναυτιλιακά ἐπιτεύγματα καὶ συγκεκριμένως εἰς τὰ μέσα μεταφορᾶς, διότι ἡ χώρα αὐτὴ δὲν στερεῖται μόνον πρώτων ὑδῶν, ἀλλ' ἔχει στηρίξει δόλκηρον τὸ οἰκονομικόν της οἰκοδόμημα εἰς τὰς πρὸς τὸ ἑξατερικὸν καὶ ἀπὸ αὐτὸν μεταφορᾶς.

Καὶ ἐπέπερτο νὰ ἐπιτηδησουν ἐπὶ τῆς ιαπωνικῆς τεχνικῆς τὰ γιγαντιαῖα πετρελαιοφόρα, φαίνεται δὲ ὅτι εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἐτοιμάζονται καὶ νέαι ἔξελίσεις. Πράγματι τὸ ιαπωνικὸν ὑπουργεῖον 'Εμπορίου καὶ Βιομηχανίας ἀπέφασε τὴν σύστασιν διὰ τὸν τρέχοντα μῆνα 'Απρίλιον εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, ἐπιφορτισμένης νὰ μελετήσῃ τὰς τεχνικὰς καὶ οἰκονομικὰς δυνατότητας δημιουργίας πετρελαιοφόρου - πλωτοῦ διύλιστηρίου.

Εἰς τὴν ποροῦσαν φάσιν τοῦ σχεδίου δευτερινού, διεκρίνεται ὅτι πρόκειται περὶ τῆς κατασκευῆς ἑνὸς σοῦπερ τάνκερ τῶν 200.000 τόν. d.w., ἔξοπλιζομένου δι' ἐγκαταστάσεων διύλιστηρίου. Τὸ σκάφος τοῦτο, ἀξίας 4 δισεκατομμύριων γινεῖ, θὰ ἐπιθετὸν ἐν ὑπερεσίᾳ τὸ 1975. 'Απὸ κατεριθνίσαν πρώτην μελέτην ἐκτιμῶνται αἱ θετικαὶ προσπτικαὶ ἐνὸς τοιούτου ἔγχειρήματος, ὡς καὶ αἱ ἀρνητικαὶ ἐπιπτώσεις, ἀλλὰ τὸ δριστικὸν συμπέρασμα εἶναι ἀμφίβολον, διότι πολλὰ στοιχεῖα δὲν ἔλιπθαν εἰσέτι ὑπέρ.

Λέγεται, ὅτι τὸ σύστημα τοῦτο θὰ ἐπέτρεπτε τὴν ἀποφυγὴν τῆς ἀναζητήσεως χερσαίων χώρων καὶ πληθωρισμού τῶν χερσαίων διύλιστηρίων. 'Εξ ἄλλου θὰ ἔξελιπτον τὰ σχειζόμενα μὲ τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν ρύπανσιν τῶν γειτνιασζουσῶν πετροχωμάτων. 'Επειδὴ ἀπίστησης προσβλήματα, ὡς τὰς ἐναποθηκεύσεως ἀργού πετρελαίου, θὰ ἔξελιπτον, ἐνῷ παραλλήλως ἐν πλοίον διύλιστηρίου δὲν θὰ ὑπάγεται εἰς τὸ φορολογικὸν καθεστώς τῶν ἀκινήτων.

'Οσον ἀφορᾶ τὰ μειονεκτήματα, ἡ ἔκβεστις ἐπισημαίνει, ὅτι ἡ ἀπόδοσις θὰ είναι κατὰ τὰ κατωτέρα ἐν συγκρίσει πρὸς χερσαίου διύλιστηρίου καὶ ὅτι τὸ σημαντικώτερον μειονέκτημα ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἐν πλοίον - διύλιστηρίου τῶν 200.000 τόνων δὲν θὰ ήδουντο νὰ φορώσῃ παρὰ μόνον 100.000 τόνων ἀργού πετρελαίου. 'Αν καὶ περισσότερον συμπαγεῖς αἱ ἐγκαταστάσεις διύλισεως, θὰ κατελάμβανον ἀρκετὸν χώρων.

Πρόκειται βεβαίως περὶ πρώτου σχεδίου καὶ μέχρι τοῦ 1973, δόποτε θὰ ἀρχιστῇ κατασκευὴ τοῦ πλοίου τούτου, θὰ ἐπέλθουν ἀρκεταὶ τροποποιήσεις, χωρὶς νὰ ἀποκλείεται καὶ ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ ἔγχειρήματος. Πράγματι, ἀνεφέρεται σχετικός, ὅτι παρὰ τὸ ἐνδιαφέρον, τὸ ὅποιον παρουσιάζει ἡ ίδεα, βαθύτερα ἔξεταστις τῶν πραγμάτων καθιστᾶ τὴν ἀλοποίησιν λίαν ὑποθετικήν.

Πάντως ἡ ιαπωνικὴ κυβέρνησις ἔδωσε τὰ πρώτα κεφάλαια, ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἐναρξίν ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου, τὸ ὅποιον ἐνεπιστεύθη εἰς ιδιωτικάς ἐπιχειρήσεις.

Σχολιάζοντες τὰς ἀνωτέρα ἔξελίσεις διεθνεῖς παραπτηρήται διηρωτώντο μήπως οἱ

νάς παραγωγῆς πρέπει νὰ καταλαμβάνῃ τὸν μικρότερον δυνατὸν χώρον. Καὶ εἰς τὸν τομέα τοῦτον δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι ἔχει ἡδη ἀποκτηθῆ σχετικὴ ἐμπειρία.

'Επὶ παραδείγματι, τὸν Σεπτέμβριον 1962, τὸ ναυπηγεῖον «Μπόελ» εἰς τὸν ποταμὸν Ταμιζ καθείλκυσε μικρὸν πλωτὸν διύλιστηριον. 'Η μονάς αὐτῆς, παραγωγικῆς ικανότητος 3 ἑκατομμυρίων βαρελίων ἑτησίων, πρωριζέτο διὰ τὸν ἔξοπλισμὸν μιᾶς ἐγκαταστάσεως πετρελαίου εἰς τὸν λιμένα Μπρέγκα τῆς Λιβύης. 'Ο υψηλότερος πύργος, στοις ἔγκατεστάθη ἐπὶ τῆς έκτης μετεπότερης εἰς τὸν πλατόφριμας, ἀνήρχετο εἰς 26 μέτρα, γεγονός ἐπιμαρτυρούν τὸ φιλόδοξον τῆς ἐπιχειρήσεως κατὰ τὴν ἐποχὴν ἑκείνην. 'Έλαβον εἰς τὸ πλωτὸν διύλιστηριον διήνυσε 4.000 χιλιόμετρα ἐν θωλάσσῃ ἀνεμοδιστῶς διὰ νὰ ἀγκυροβολήσῃ τελικῶς εἰς τὰς ἀμμώδεις περιοχὰς τῆς Λιβύης, τῆς ἐκ μπετὸν βάσεως - φορτηγίδος χρησιμοποιηθείσης ὡς θεμελίου. 'Απὸ τῆς ήμερομηνίας ἑκείνης τὸ διύλιστηρία «συμπάγουσα» τόπου ἐπολλαπλασιάσθησαν καὶ ὑφίστανται πολλὰ εἰς τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς 'Αμερικῆς, 'Αλλ' εἰς τὰς περισσότερας τῶν περιπτώσεων ἡ ναυτικὴ πλευρά τοῦ ἔγχειρήματος περιωρίζετο μόνον εἰς τὴν διαυμοένην διὰ θωλάσσης ἀπόστασην μέχρι τοῦ σημείου τῆς δριστικῆς ἀγκυροβολίας.

'Αντιθέτως εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δεξιανοπλοίων - διύλιστηρίων, τὰ ιαπωνικὰ πειράματα ἀποκοπών εἰς τὴν ἔξαστη πλάτη τῆς συνεχούς βαλασσίας κινήσεως διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πετρελαίου. 'Εδω ἀνευρίσκεται τὸ νέον στοιχεῖον. 'Εάν τὸ ἔγχειρημα καταστῇ πραγματοποίησιμον, ἡ τεχνικὴ αὐτῆς θὰ προεκάλει μίαν ἐντελῶς νέαν φίλοσοφίαν ἐπὶ τῆς προμηθείας τῶν μεγάλων καταναλωτῶν.

Πράγματι, τὸ γεγονός ὅτι ἐν διύλιστηριον δὲν ἔξαρτάται ἐκ τῆς ἡηρᾶς, θὰ παρουσιάζῃ εὐελιξίαν ἐκμεταλλεύσεως ἐναντὶ τῶν χωρῶν ὅπου αἱ ἀνθυποκοπίσεις κατέστησαν τοὺς συρμούς. 'Εξ ἄλλου ὑφίστανται ηγήημέναι δυνατότητες διασομῆς. Διὰ τὴν Ιαπώνιαν ἐπὶ παραδείγματι, πολλὰ είναι αἱ νοτιοανατολικαὶ ἀστικαὶ χώραι, αἵτινες θὰ ήδουντο νὰ ἔξυπητηθούν διὰ τῆς μεθόδου ταύτης.

Η ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΣ

'Υπάρχουν ὅμως πολλὰ ἀντιρρήσεις. Τεχνικῶς δὲν υφίστανται ἐμπόδιον διὰ τὴν κατασκευὴν δεξαμενοπλοίων - διύλιστηρίων, ἀλλ' ἡ ἀποδοτικότητα των δὲν είναι εύκολον νὰ καθορισθῇ διὰ πολλοὺς λόγους. Δέν ἀρκεῖ μόνον νὰ τοποθετηθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου μία ἀποτελεσματικὴ ἐγκατάστασις. Πρέπει ἐπίστης νὰ είναι αὕτη ἀνθεκτική εἰς δῆλας τὰς καιρικὰς μεταβολὰς καὶ εὐαίσθητης εἰς τὸ νὰ λειτουργῇ ὑπὸ οἰσσόδηποτε συνθήκας. 'Ο συντελεστής φθορᾶς θὰ είναι προφανῶς λίαν ὑ-

PORTUGAL

Address your enquiries to :

SHIPBROKERS

STEVEDORES

CARLOS GOMES & CO LTD

CENTENARY ORGANIZATION

POB : 658 TLG : GOMESCO TLX : 1545

LISBON (2)

AND AT ALL OTHER PORTUGUESE PORTS

General agents for Greek Line • Hellenic Lines • N. J. Goulandris Ltd. • Goulandris Eros, Ltd. • Fenton SS Co. Ltd. • Ormos Shipping Co. Ltd. • John S Latsis and many other Greek owners Representatives for the Hellenic Register of Shipping.

ψηλός. 'Εκτός καὶ ἔαν τὸ σκάφος ἀγκυροδολεῖ εἰς λιμενικήν ζώνην ἢ εἰς οἰουδήποτε φυσικὸν καταφύγιον, ἀλλ' εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν τίθεται τὸ ἑράτημα τῆς φορολογίας καὶ τῆς ρυπάνσεως, ἐφ' ὅσον ἡ τοποθεσία θύνπηγέτο εἰς τὴν νομοθεσίαν τῶν χωρικῶν ὑδάτων.

* Επειρά χρήματα ἔγειρονται ἐπὶ τῶν παραγόντων αὐξήσεως τοῦ ἀρχικοῦ κόστους, ὅπτος εἶναι τὰ πρόσθετα μέτρα ἀσφαλείας, καὶ αἱ εἰδικοὶ διευθετήσεις διὰ τὴν προστάσιαν τῶν ἄνθρωπων εἰδικεύμενών ἐργάτων, πέραν τοῦ συνήθους πληρώματος τοῦ σκάφους.

'Ελλείψει χώρου, ἡ διύλισις θὰ περιορισθῇ εἰς ὠρισμένα προϊόντα, διὰ λόγους ἀποθηκευτικῆς ίκανότητος, ἐνῷ θὰ ἐπιβάλλονται οἱ περισσότεροι καθαρισμοὶ τῶν δεξαμενῶν, μὲ δῖους τοὺς κινδύνους τούς ἀπορρέοντας ἐκ τοῦ στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ.

ΤΑ ΚΥΚΛΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ

"Οσον ἀφορᾷ τὰ κυκλικὰ ταξίδια ἐνὸς τοιούτου σκάφους, ταῦτα θέτουν τὸ πρόβλημα δεσμεύσεως τοῦ κεφαλαίου. 'Εάν ὑποτεθῇ, διὰ θὰ ἐκτελεῖ τακτικὰ δρομολόγια μεταξὺ Περσικοῦ Κόλπου, μὴ παραλαμβάνοντα φορτίον, καὶ τῆς Ἱστιανίας ἡ οἰσιδήποτε ἄλλης χώρας τῆς νοτιοανατολικῆς Ἀσίας, ἀνεύ παραδόσεως φορτίου, θὰ ὑπάρχῃ ἐκάστην φόρά μία ἐπιτροφὴ τοῦ σκάφους κενοῦ, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὀποίας ἡ μονάς διύλισεως δεῖ θᾶτε λειτουργῆ, ὅπερ ἀσύμβιβαστον εἶναι μὲ τὴν ἀποδοτικότητα, ητὶς θὰ ἀπαιτήσῃ ἀναλόγους ἐπενδύσεις. Εἰς περίπτωσιν βαλασσούς ἀπτυχήματος θὰ ἀπολεσθούν πλοῖον καὶ ἔγκαταστάσεις καὶ εἰς περίπτωσιν ἐπισκευῶν νέας δεσμεύσεις κεφαλαίου θὰ εἰναι ἀναπόφευκτοι.

Συγκριτικῶς πρὸς τὰ κεφάλαια ἀτίνα θὰ δεσμευθοῦν δι' ἐν πλοίοιν - διύλιστήριον τῶν 200.000 τόν., δ.ν., ἡ παραγωγὴ θὰ εἶναι σαφῶς ἀνεπαρκής διὰ νὰ θεωρήται ἀποδοτική, ἀκόμη καὶ ἔαν πρόκειται περὶ ἐργασίας προ - διύλισεως διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν χερσαίων ἔγκαταστάσεων.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΤΑ ΚΟΛΟΣΣΙΑΙΑ ΠΛΟΙΑ

Ποιοί, συνεπῶς, εἶναι οἱ ἐπιδιωκόμενοι: στόχοι οὐ πότε τῶν Ἱστιών; Πρόκειται περὶ προσταθείας ἐκμεταλλεύσεως κλειστοῦ κυκλωμάτου, ητοι διὰ τὸ πλοίον - διύλιστήριον θὰ ἔξυπηρτει ἀρκετά κέντρα ἐντὸς μικρᾶς ἀκτίνος, πράγμα ὅπερ θὰ τοῦ ἐπέπετε τὴν σταθεράν ἐπαναπρομήθειαν εἰς ἀργὸν πετρέλαιον; Τὸ καὶ πιθανώτερον.

Εἰς τὴν βάσιν τοῦ πειράματος τούτου ἐπικρατεῖ ή ἴδεια τῆς μειώσεως εἰς τὸ ἔλαχιστον τοῦ χρειαζομένου στήμερον χρόνου μεταξὺ ἀγορᾶς τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου καὶ τῆς πωλήσεως προΐοντων του. Ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ σκοπὸς οὗτος, θὰ ἐπέπετε νὰ καθορισθῇ ἡ κατασκευὴ μεγαλυτέρου τῶν 200.000 τόνων πλοίου.

'Εάν ὑποτεθῇ, διὰ θὰ καταστῇ ἐκμεταλλεύσιμον ἐν πετρελαιοφόρον - διύλιστήριον τῶν 250.000 τόν., δ.ν., ήτοι τοῦ τρέχοντος μεγέθους τῶν σουπερτάκερων, ἡ ἐποίησις ίκανότης διύλισεως θὰ ἀνήρχετο εἰς 3 ἑκατομμύρια τόνων περίποι, πράγμα ὅπερ ὑπὸ τὰς ιδιαιτέρας συνήθειας εἶναι ἀνεπαρκές. Συμφερώτερα θὰ ἡτο ἡ ἐκμετάλλευσις ἐνὸς σκάφους τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόνων δυναμέ-

νου νὰ φορτώσῃ 700.000 τόνων ἀργοῦ πετρελαίου. 'Αλλὰ καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ ἐπέπετε διπλῶς τὰ πραγματοποιούμενα κέρδη ἐκ τοῦ ταξιδίου μεταβάσεως ἀντισταθμίζουν ἀνέτως τὴν ὑποχρεωτικὴν ἀπραξίαν ἐκ τοῦ ταξιδίου ἐπιστροφῆς.

Αἱ προσπτικαὶ αὐταὶ δὲν εἶναι διὰ τὴν αὐριον, διότι τὰ πρὸς ἐπιλύσιν προβλήματα εἶναι λιαν περίπλοκα. Τὸ ιαπωνικὸν πάντως πείραμα, τὸ προγραμματισθὲν διὰ τὸ 1975, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀποτελέσῃ μεταβατικὸν στα-

θμὸν πρὸς ἔνα περισσότερον θεαματικὸν ἐπίτευγμα, ὅπερ θέλει καταστῆ πραγματοποιήσιμον μὲ τὴν προοπτικὴν τῶν τεχνολογικῶν προόδων τῆς προσεχοῦς δεκαετίας.

Τὴν ἔξελιξιν Βεβαίως, μὲ ίδιαιτέραν προσυχὴν θὰ τὴν παρακολουθήσουν οἱ πάντες. 'Εκτὸς τῶν τεχνικῶν καὶ ἐμπορικῶν ἐπόψεων, δὲν πρέπει νὰ διαφύγῃ τῆς προσοχῆς ἔτερος σημαντικότερος παράγων, διὰ τῆς ρυπάνσεως τῶν ὥκειαν, φαινόμενον, τὸ διποίον πιθανὸν νὰ ἐλάμβανε καταστροφικὰς διαστάσεις.

Ο ΩΣΤΗΡ ΠΡΩΡΑΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΕΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΒΟΛΗΝ

Πολύτιμος ἀπεδείχθη ὁ ὥστηρ τῆς πρώρας (trustees) διὰ τὰ πλευρίζοντα εἰς τὰς προβλήματας τοῦ λιμένος τῆς Νέας Υόρκης πλοίοις καὶ στερούμενα ἡδη τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ρυμουλκῶν λόγῳ ἀπεργίας. "Οσα σκάφη ἥσταν ἐφωδιασμένα δὲν ἡσθάνθησαν τὴν Ἑλλείψιν τῶν ρυμουλκῶν.

'Ο ὥστηρ πρώρας, ὡς γνωστόν, εἶναι τὸ βοηθητικὸν ἐκεῖνο μέσον πρώσεων, ὅπερ ἀποτελεῖται ἀπὸ Ἑλληκα μεταβλητοῦ βήματος, ἔγκαπεστημένου ἐντὸς ἐγκαρσίας σήραγγος ὑπαρχούσης εἰς σημεῖον παρὰ τὴν πρώραν. 'Η Ἐλις αὐτὴ προκαλεῖ πλευρικὴν ὃσιν, βελτιούσαν τὴν σκάφους.

'Ο «Βασιλεὺς» τῶν ὥστηρων πρώρας εἶναι ὁ πλοιάρχος τοῦ τακτικῶν προσεγγίζοντος εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης «Κουήν Ελίζαμπεθ 2», οὐτινος τὸ σκάφος εἶναι τὸ μόνον εἰς τὸν κόσμον ἐφωδιασμένον διὰ δύο ὥστηρων.

'Εξ ὀλῶν τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἀτίνα προσεγγίζουν τακτικῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους τῆς Νέαν Υόρκην, δύοτεκα μόνον περίπου εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ τοιούτου συστήματος βοηθητικῆς πρώσεως. Εἰς τὸ ἀριθμὸν αὐτῶν περιλαμβάνονται τὰ ἐξ φορτηγά τῆς Ἑλεύθερης Λάινην καὶ ἵσις ἀριθμὸς σκαφῶν ἐμπορευματοκιβώτων αὐτοκαλυμμένων φορτίων, ἀτίνα διαχειρίζεται ἡ «Ἀπλάντικ Κοντένερ Λάινην».

Τὴν 3ην Φεβρουαρίου, ὅπερ ὁ πλοιάρχος τοῦ 65.863 τόνων «Κουήν Ελίζαμπεθ 2» εἶχε νὰ προσσημίσῃ αὐτὸς εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθ. 92 προθλήτα τῆς Δυτικῆς 52 ὁδοῦ, ἀνεν χρησιμοποιήσεως ρυμουλκῶν, διεκάλυψε μίαν νέαν χρησιμότητα τῶν διδύμων ὥστηρων τῆς πρώρας του.

Εἰς συνέπειαν τὴν διποίαν ἔδωσε μετὰ τὸν διμόλων χειρισμὸν παραδόλης, διὰ πλοιάρχους εἶπεν: «Ἐχορισμοποίησα αὐτοὺς πρὸς ἀνατάραξιν τῶν ὅδων μεταξὺ τῶν δύο νηοδόχων, πρὸς θραύσιν τῶν πάγων».

Οἱ πάγοι εἰς τὸν μεταξὺ τῶν δύο νηοδόχων χώρων, κατὰ τὴν ἡμέραν ἐκείνην, ἐπεδράδυναν τὴν παραδόλην καὶ πρὶν ἡ διποίαρχος διηγήσθη νὰ παραδόλη τὸ σκάφος, εὐρέθη ὑποχρεωμένος νὰ «παίξῃ» τὸ πλοίον του τρεῖς φοράς ἀνάποδα καὶ πρόσω, πρὸς ἔξουδετέρων αὐτῶν.

'Ο αὐτὸς πλοιάρχος εἶπεν, διὰ χρησιμοποιεῖται τοὺς διποίους πρώρας τόσον καθ' ἐκάστην προσέλευσιν του εἰς τὴν Νέαν Υ-

όρκην δῖστον καὶ κατὰ τοὺς κατάπλοους καὶ ἀπόπλους αὐτοῦ ἀπὸ τῶν μικρῶν τουριστικῶν λιμένων τῶν Δυτ. Ινδίων.

— Οἱ ὥστηρες μας, εἶπεν, εἶναι τὸ ισόδυναμον ἐνὸς μικροῦ ρυμουλκοῦ.

'Η ἀνώτερων γνώμη ἐπιβεβαιοῦται καὶ ὑπὸ ἐκπροσώπου τῆς «Πλουντένιοι - Γκρέις Λάινης». "Εξ φορτηγά τῆς Ν. Αμερικῆς εἶναι ἐφωδιασμένα δι' ἐνὸς ὥστηρος πρώρας. Κατά τὴν τελευταίαν ἔδουσάδα τοῦ παρελθόντος Ιανουαρίου τὸ 12.600 τόνων σκάφος «Σάντα Μπάρμπαρα» ἐπέτυχε νὰ ἐκτελέσῃ πλήρη κύκλον στροφῆς ἐντὸς τῆς περιωρισμένης ὑδατίνης λεκάνης τοῦ λιμένος τοῦ Νιού-αρκ, διὰ τῆς χρήσεως μόνον τοῦ ὥστηρος πρώρας.

Οἱ ὥστηρες συνήθως ἐγκαθίστανται εἰς δάθιος 15 ποδῶν ὑπὸ τὴν ίσαλον γραμμὴν καὶ εἰς ἄποστασιν 50 ποδῶν πρὸς πρύμναν τοῦ ποδοστήματος.

Αἱ ἀπλῆις στήραγος μονάδες εἶναι ἀνοικταὶ πρὸς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς, ἀλλ' εἶναι τόσον καλῶς μηχανικῶς τακτοποιημέναι, ὥστε νὰ μὴ δημιουργοῦν ἀντίστασιν (τρίδην), ὅταν τὸ σκάφος εὐρίσκεται ἐν κινήσει.

'Η διδύμος ἐγκατάστασις τοῦ «Κουήν Ελίζαμπεθ 2», ιπποδυνάμεως 12.000 ἵππων, διαθέτει οὐδαμικῶς χειριζόμενας θύρας, αἵτινες παραμένουν κλεισταὶ ὅταν η ἐγκατάστασις δὲν χρησιμοποιεῖται η ὅταν τὸ σκάφος εὐρίσκεται εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν.

Γενικῶς, οἱ ὥστηρες πρώρας εἶναι ἀποτελεσματικοί εἰς ταχυτήτας κατωτέρας τῶν 3 κόριβων.

'Η μονάς τοῦ Κιουνάρντερ, κατεσκευάσθη ὑπὸ τοῦ σουηδικοῦ οἴκου Καμπεω, ὅστις θεωρεῖται ὡς εἰς τῶν κυριωτέρων κατασκευάστων μονάδων αὐτοῦ τοῦ εἰδῶν. 'Εκδοτισε κάτιον πλέον τῶν 200.000 δολαρίων. Τὸ συνολικὸν κόστος ναυπηγήσεως τοῦ σκάφους αὐτοῦ ἀνήλθεν εἰς 72.000.000 δολάρια.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ηγέρθη ταχέως διοριθμός τῶν σκαφῶν ἀτίνα διαθέτουν ὥστηρας πρώρας. 'Εφ' δοσον ταῦτα μεγεθύνονται περισσότεραν ἔχουν ἀνάγκην τῶν ὥστηρων. 'Η αὔξουσα δημοτικότης αὐτῆς τῆς συσκευής διέφεύλεται εἰς τὸν πειριορισμὸν τῶν ἔξδων τῶν ρυμουλκῶν καὶ εἰς τὴν τάσιν ἀποδαλαγῆς ἐκ τῆς ἱππολύτου ἐξαρτήσεως τῶν πλοίων ἀπὸ τὰ διαθέσιμα ρυμουλκά,

ΑΝΔΡΙΑΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΣΥΡΟΣ

Πρακτορεύσεις, Τροφοδοσίαι, Προμήθειαι ὑλικῶν καταστρωμάτων καὶ Μηχανῆς.
Δ/νσις: Λ. καὶ Θ. ΚΟΥΝΤΟΥΡΗΣ
Τηλ. Δ/νσις: ΑΝΔΡΙΑΚΟΝ ΣΥΡΟΣ
Τηλέφ.: 2-65, 2-24

ANDRIAKON SHIPPING AGENCY SYRA - GREECE

Ship Agents and Suppliers Deck and Engine Stores
Directors: L. and TH. KOUNTOURIS
Cables: ANDRIAKON SYROS
Tel.: 2-65, 2-24



ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Η σύγχρονος γιουγκοσλαβική ναυπηγική βιομηχανία είναι προϊόν μεταράς ιστορίας ναυτιλιακής παραδόσεως, υποστηριχθείσα και υπό εύνοιών γεωγραφικών συνθηκών. Οταν η σημαία της Δημοκρατίας του Ντομπρόνικ έξειπε από τις θαλάσσιες, τα γιουγκοσλαβικά πλοία έπλεουν ύπουλα στρατηγική σημαίαν και συνέβασιν σημαντικώς εις το οικονομικόν και πολιτικόν γότρων της μοναρχίας, μέχρις δου έδημοι ουργήθη τό σύγχρονον κράτος της Γιουγκοσλαβίας μετά τον Α' Παγκόσμιον Πόλεμον.

Ο έμπορικος στόλος άνεπτυχθήθη θραδέως μεταξύ των μεγάλων πολέμων, λόγω έλλειψεως χρηματοδοτήσεως και ήριθμει περίπου 450.000 τόνων γκρός το 1939. Κατά την διάρκειαν του Β' Παγκοσμίου Πολέμου περίπου τα 70% του στόλου άπωλεσθησαν και ή οικονομίας και αι συγκοινωνίας της χώρας, κατά το μεγαλύτερον μέρος, κατεστράφησαν ή άπεστησαν ζημιάς. Κατόπιν τούτου, ή κυρένησις άντεμετώπισεν ώς πρότιστον καθηκον της την άνορθωσιν της οικονομίας και των συγκοινωνιών, το ταχύτερον δυνατόν. Η έπανεγκαθίδρυσης των έμπορικων δεσμών με τάς άπερποντικές χώρας άπετέλει στόχους ζωτικών και άντιστοιχος έμπορικός στόλος ήτο άπαραίτητος. Μετά τὸν πόλεμον ή Γιουγκοσλαβία διέθετε προσδευτικώς άποκτηθέντα στόλον 135.000 τόνων γκρός, συκείμενον έκ πλασιών σκαφών.

ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Έκτοτε δ στόλος ήρχισε προσδευτικώς νά αύξανεται μέχρι τον 1958 και από τον έτους τούτου μέχρι τον 1968 άνηλθεν εις 1.5 έκατομμ. τόνων γκρός, άποτελούμενος από πλοία μέσης ήλικιας, 9 έτών. Ό στόλος χρησιμοποιείται εις τακτικά γραμμάς, άλλο και εις τήλη έλευθέρων ναυλαγοράν. Τα γιουγκοσλαβικά λαϊνερς συνέδουν λιμένας χωρών, μετά τῶν πόλιών ή Γιουγκοσλαβία διατηρεῖ έμπορικά σχέσεις και άντιπροσώποι άπεσταλότερον εις τάς ναυτιλιακάς κόνφερας, σταν ή εύκαιρια προσφέρετο. Ό έθνικός στόλος μεταφέρει περίπου 40% τον έξωτερικό έμποριον της χώρας. Συμφώνως πρός τό νέον πρόγραμμα οικονομικής άναπτυξεως, προβολέπεται περαιτέρω άναπτυξίς τού στόλου εις 2,5 έκατομ, τόνων γκρός μέχρι τον 1975 με έπενδυσις 4.000 έκατομμυρίων νέων δημιαρίων ή 133 έκατομμυρίων στερλινών. Αν και διά τὴν έπιτευξιν τῶν στόχων τού προγράμματος έληφθησαν ύποψιν ή άναπτυξις της χώρας και τα παγκόσμιον έμποριον, δὲν άποκλείεται ή μερική άποτυχία του συνεπεία μη άναιμενομένων πολιτικών και οικονομικών αναμελών. Ό κίνδυνος και ή ναυτιλία είναι άναπτυσσαστοι σύντροφοι, άλλα ή Γιουγκοσλαβία δὲν φαίνεται διατεθειμένη νά παρακηθῇ τῶν στόχων της. Η Γιουγκοσλαβία χαρακτηρίζεται από τὴν έμμονή τῶν έκ παραδόσεως ναυτι-

λικών χωρών και έπιθυμει νά διαδραματίση τὸν οίον τῆς άνηκει μεταφορικόν της ρόλον εις τὰς παγκόσμιους μεταφοράς.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Η γιουγκοσλαβική ναυτιλία ένισται καλύπτει διά τῶν εις συνάλλαγμα έσόδων της τούς καταβαλμόμενους ναυλους εις ξένους πλοιοκτήτας διά τὰς μεταφορικάς άνάγκας της χώρας, άλλα διά τὰ δύο παρελθόντα έτη δια λογαριασμός ούτος ήτο πλεοναστικός, τούτο δὲ ύπογραμμίζει τὴη σημασίαν τού έθνικού έμπορικού στόλου.

Τὰ συμφέροντα τῆς ναυτιλίας είναι συνδεδέμενα με τὰς τῆς ναυπηγικής βιομηχανίας. Τὰ άνα τὰς γιουγκοσλαβικάς άκτας κατεσταρμένα ναυπηγεία συνεχωνεύθησαν εις διλίγας συγχρόνους μονάδας. Ήρο τού Β' Παγκοσμίου Πολέμου τὰ κύρια ναυπηγεία ήσαν τού Κραλιέβικα και τοῦ Σπαλάτου, τὰ δοποία ήσχολούντο με τὴη κατασκευή μικρών μονάδων διά κρατικόν λογαριασμόν.

Μετά τὸν πόλεμον, με τὴη έπαναπροσάρτησιν τῶν περιοχῶν "Ιστρα και Ριγιέκας εις τὴη μητέρα χώραν, ήσον έχθησαν νέοι δρίζοντες διά τὴη άναπτυξιν τῆς ναυπηγικής βιομηχανίας.

Σήμερον ύπάρχουν έξι σημαντικά ναυπηγεία: Ουλιάνικ εις Πόλαν, Ζης Μαΐου εις Ριγιέκαν, Βίκτωρ Λένακ εις Ριγιέκαν, Τίτοβα εις Κραλιέβικα, Μπροντογκραντιλίστε Μόσσορ εις Ταγκίρ και Σπλίτισκο εις Σπαλάτο. Καὶ τὰ έξι συνεχωνεύθησαν ύπου τὴη έπωνυμίαν "Γιαντραμπρόντ", με κύριον σκοπὸν τὴη άμοιδαίαν συνεργασίαν εις τὴη ναυπηγική βιομηχανία διά τῆς χρησιμοποίησεως τῶν συγχρόνων τεχνολογικῶν μεθόδων.

Τὰ τρία μεγαλύτερα ναυπηγεία — Ουλιάνικ, Ζης Μαΐου και Σπλίτισκο — δύνανται νά κατασκεύασσον μεγαθήρια μέχρι 300.000 τόνων ι.ω. Τὸ ναυπηγείον Μόσσορ δύνανται νά άναλαμβάνῃ ναυπηγήσεις σκαφών μέχρι 30.000 τόνων και τὸ ναυπηγείον Κραλιέβικα μέχρι 5.000 τόνων. Τὸ ναυπηγείον Βίκτωρ Λένακ άσχολεῖται άποκλειστικώς με πάσης φύσεως έπισκευάς και δύνα-

ται νά δεχθῇ σκάφη μέχρι 60.000 τόνων ι.ω. Έπισης, τὰ τρία μεγάλα ναυπηγεία παράγουν και μηχανάς διά ξένης έξουσιοδοτήσεως.

Μεταξύ τῶν έτων 1945 και 1956 η παραγωγή τῶν ναυπηγείων προωρίζετο άπολειστικώς διά τὰς έγχωριους ναυτιλιακάς έταιριας, άλλα τὸ 1956 ή πρώτη ξένης παραγγελία έδοθη με συνεχή έκτοτε βελτίωσιν από τὸ έτος εις έτος. Μέχρι τοῦ 1964 ποσοστὸν ἄνω τῶν 90% τῶν νέων πλοίων τοῦ γιουγκοσλαβικοῦ στόλου κατεσκευάσθη εις τὰς έγχωρια ναυπηγεία, άλλα άπό τῆς έποχης έκτινης, ά δεσμός μεταξύ ναυπηγών και έφωπλιστῶν κατέστη ταχέως άσθενεστερος. Τούτο άποδιθεται κυρίως εις λανθασμένη πιστοδοτικήν πολιτικήν.

Η ναυπηγησις πλοίων διά λογαριασμὸν ξένων χάριει δρισμένων προνομίων και πλεονεκτημάτων από τὰς άπόφεως πληρωμῆς και τὰς ναυπηγείας χρηματοδοτούνται διά νά συναγωνισθῶν τὸ ξένον παραγωγικὸν κόστος. Τὰ οίκονομικὰ θμως πλεονεκτήματα δὲν ίσχυουν διά τοὺς παραγγέλλοντας πλοία της Γιουγκοσλαβίας, οἵτινες τοποθετούν παραγγελίας εις τὸ έξωτερικόν, άπολαμβάνοντες μεγαλύτερας πιστωτικάς διευκολύνσεις.

ΑΙ ΞΕΝΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Αι συνέπειαι εἰκ τῶν άνωτέρω συνθηκῶν δύνανται νά έκτιψηθούν έκ τῶν άκολουθῶν γεγονότων: Κατά τὴη διάρκειαν τῶν έτων 1956 - 1967 τὰ γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία κατεσκεύασσαν πλοία συνολικής χωρητικότητος 2,2 δισεκατ. τόνων γκρός, έξι δινάρων 707.000 τόνων γκρός ή 32% πρωρίστοντο διά τοὺς έγχωριους πλοιοκτήτας. Άπό τοῦ 1968 τὰ ναυπηγεία ούδεμίαν παραγγελίαν έλαβον από τὰς έθνικάς έταιρισ, άλλα έχουν έξασφαλίσει πλήρη άπασχολησιν μέχρι τοῦ 1972 με ξένας παραγγελίας, κυρίως έκ τῆς Σοβιετικῆς Ένωσεως προερχόμενας.

Μεταξύ τῶν ένων λόγω ξένων παραγγελιῶν περιλαμβάνονται δύο τάνκερς τῶν 200.000 τόνων ι.ω., διά λογαριασμὸν Νορδηγῶν έφωπλιστῶν και ἐν τῶν 250.000 τόνων ι.ω. διά λογαριασμὸν τῆς Μόδμπιλ. Τὰ δύο πρώτα τὰ θαυμητούν εις Ουλιάνικ και τὸ τρίτον εις Σπλίτισκο. Τὰ σκάφη θα παραδοθούν μεταξύ τῶν έτων 1972 και 1974.

Η ναυπηγική βιομηχανία τῆς Γιουγκοσλαβίας θεωρεῖται έκ τῶν πλέον σημαντικῶν βιομηχανιῶν τῆς χώρας, τὰ κέρδη τῆς δοιούς έκ τῶν έξισγωγῶν άνέρχονται εις τὸ ποσοστὸν 7% διλών θμοῦ τῶν βιομηχανικῶν έξαγωγῶν. Άπό οίκονομικῆς πλευρᾶς, ή ναυπηγούμηται ένθαρρύνεται τὴη παραγωγικότητα και ένισχυει πολλάς άλλας βιομηχανίας. Εύτυχως διά τὴη χώραν, τελευταίως ύφιστανται ένδειξεις, οἵτινες άι διαφοραὶ μεταξύ πλοιοκτητῶν και ναυπηγών θα έπιλυθούν Ικανοποιητικῶς και τὰ ναυπηγεία δέν θα άσχολούνται μόνον με ξένας παραγγελίας.

LAMBERT BROTHERS (HELLAS) L^{td}

Ship brokers, Ships' Agents
Sale & Purchase Brokers

Oceanic Building
57 Akti Miaouli Piraeus
GREECE

LAMBERT MILLER L^{td}

Lloyd's Agents

Tel. 472.098 - 474.271 - 477.950
Telex 5012
Callsign LAMILL

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΟΥ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΥ ΜΠΛΟΚ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ

'Από της 1ης Οκτωβρίου 1969 ή Μπάλτικ Στήμασιτ Κόμπαν έγένετο μέλος της Ναυτιλιακής Ένωσεως Νέας Ζηλανδίας - Εύρωπης. Χαρακτηριστικόν της τοιαύτης έξελίξεως ήτο ότι αύτη έπραγματοποιήθη σενε μεγάλων απαιτήσεων έκ μέρους της «Μπάλτικ» — κατ' αντίθεσιν τών δσων είχον σημειωθή κατά τάς άρχας τού έτους, κατά την είσοδοχην τών ρωσικών γραμμών εις τάς Κόνφερανς Αύστραλίας.

'Εν τῷ μεταξύ, ή Ρωσία, ή Πολωνία και ή 'Ανατολική Γερμανία συνεχίζουν τὴν ἐνέργον παρουσίαν των εἰς διαφόρους τακτικάς γραμμάς, έκτος Κόνφερανς, ως «άσουσταντερς». Αἱ κύριαι ἐν προκειμένω γραμμαι — αἱ ὀποῖαι, μάλιστα, δὲν ἀντιπροσωπεύουν ἔθνικά φορτία διά τάς κομμουνιστικάς αὐτάς χώρας — είναι αἱ ἀκόλουθοι:

1. Δυτική Ακτή Βορείου Αμερικής. 'Από καιρού ή 'Ρωσική Απροπολοική Εταιρία 'Άπω 'Ανατολής' πραγματοποιεί φορτίσεις, έκτος Κόνφερανς ἀπό τὸ Ιαπωνίαν διὰ τὸ Βαυκούνθερ και ἀντιστρόφως και φέρεται ώς ἐπιδιώκουσα τὴν ἐπέκτασιν τῶν τοιούτων δρομολογίων τῆς πρὸς λιμένας τῆς Δυτικῆς Ακτῆς τῶν Ην. Πολιτειῶν.

2. Ανατολική Ακτή Νοτίου Αμερικής. Τὸ συγκρότημα τῶν κομμουνιστικῶν γραμμῶν «Μπάλτικάρικα» ἔκτελει τακτικά δρομολόγια — μὲ μειωμένα ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ τῶν Κόνφερανς ναυλολόγια — μεταξύ λιμένων Βορείου Εύρωπης και Βραζιλίας, Ούραγουάντης και 'Αργεντινῆς (καὶ αντιστρόφως) και τοῦ παρὰ τὰς ἐν Ισηνί έξουσίας τῆς Βραζιλίας, ὥστε περιορίσῃ τὰς τοιαύτας μεταφορᾶς εἰς τὰ θέντικά και μόνον φορτία τῶν κομμουνιστικῶν κρατῶν ἀπὸ και πρὸς λιμένας τῆς Βολτικῆς. Κατά κυκλοφορούσαν φήμην, ή «Μπάλτικάρικα» ἐπιβουλεύεται συμμετοχήν της εἰς τὰς πρὸς Μεγάλην Βρετανίαν ἐξ 'Αργεντινῆς και Ούραγουάντης μεταφορᾶς ἐρίων, ώς συνέδη μὲ τὰς ἐξ Αύστραλίας παρομοίας μεταφορᾶς.

3. Δυτική Ακτή Νοτίου

'Α μερικής. Λέγεται ότι ή «Μπάλτικάρικα» προτίθεται νά κάμη ἔναρξην δρομολογίων μεταξύ Εύρωπης και Δυτικής Ακτῆς Νοτίου Αμερικής. Σημειωτέον ότι αἱ «Πολωνικαὶ Υπερπόντιοι Γραμμαι» μετέχουν ηδη τῆς ἀντιστοίχου Κόνφερανς.

4. Ανατολική Αφρικής. 'Η Μπάλτικάρικα' τοῦ Παραπετάσματος ἔξηστησισ συμβόλαιον μεταφορᾶς διὰ τὸ 1969 τοῦ ἐξ Ανατολικής Αφρικής μεγαλύτερου μέρους φορτίων καθὲ προσρισμού Μεγάλης Βρετανίας. 'Η διὰ τὴν ύψισταμένη Κόνφερανς τῆς γραμμῆς τούτης ἀπώλεια ναύλων ὑπολογίζεται εἰς £ 700.000 ἐπὶ 70.000 τ. καφέ.

'Ανηγγέλθη προσφάτως, ότι ή «Μπάλτικάρικα» ἔξηστησισ παρόδου συμβόλαιον διὰ τὸ 1970, ώς και τὸ «φίδιον» ἀνανεώσεως του διὰ τὸ 1971 - 1972, κατόπιν διαπραγματεύσεων μετά τῶν εἰσαγωγέων.

ΛΙ ΕΠΑΦΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤ. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ

Εἰς τὸ γενικὸν πλαίσιον ἐπαφῶν μεταξὺ τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου και τοῦ ρωσικοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπραγματοποιήθησαν δύο συναντήσεις ἐκπροσώπων τῶν εἰς τὸ Λονδίνον (κατὰ Μάϊον και 'Οκτώβριον 1969) και μία τρίτη εἰς Μόσχαν (τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον). 'Εχει ἐπέλθει συμφωνία περὶ περαιτέρω συναντήσεων, ἐνῷ ἀπό των ρωσικῆς πλευρᾶς ἔξεδηλωθη ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον περὶ συμμετοχῆς των εἰς τὰς διαβούλευσις τῆς τεχνικῆς και διλλῶν συναφῶν εἰδικῶν ἐπιτροπῶν τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου. Αἱ μέρχοντοῦ συζήτησις ἔχουν ἐπίσης περιστραφῆ περὶ τὰ θέματα «Έλευθερίας τῆς Ναυτιλίας» ἐν συχετισμῷ πρὸς τὰς θέματας τημένας ναυτιλιακάς ἐταιρίας, τὰς «Κόνφερανς» τακτικῶν γραμμῶν, τὰς ἐταιρίας πλοίων κοντένερων κλπ. 'Η Ρωσία ανεκόνωσεν ἐπίσης, κατὰ τὴν εἰς Μόσχαν συνάντησην, διὰ ἐπίκειται ἡ ίδρυσις 'Εθνικῆς της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν, ήτις θά περιλάβῃ τὰς 16 ἐν λειτουργίᾳ ἐταιρίας της.

οίας τῶν τακτικῶν γραμμῶν προέδη ὁ ὑπουργός Μεταφορῶν κ. Τζ. Λέμπερ, δηλαδός ότι εἰς περιπτώσεις παροχῆς οἰκονομικῆς βοηθείας ἀναπτύξεως πρὸς ὁρισμένας χώρας, θὰ ἀποκλείωνται διακρίσεις κατά τῆς γερμανικῆς σημαίας.

ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΙΣ

'Ως προσωγγέλθη η συγχώνευσις τῆς Χαμπουργκ 'Αμερικού Λάιν και τοῦ Νορτώτερ Λόδη ἐπετεύχθη. 'Η αὔξησις τῆς συναγωνιστικότητος ἐπιδιώκεται. Κατά σχετικήν ἀνακοίνωσιν η συγχώνευσις αὐτή θεωρεῖται ως τὸ μόνον μέσον.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΕΣ ΔΙΑ ΤΑ ΕΞ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Ός γνωστόν, έχει ὑπό άμερικανική σημαίαν ὑπερωκεάνια εύρισκονται παραπλισμένα εἰς λημένας τῶν ἀνατολικῶν ἀκτῶν τῶν 'Ηνωμά. Πολιτειῶν. Πρόκειται περὶ τῶν ὑπερωκεανίων «Κοινοτικούσιον», «Ίντεπένεντς» και «Άτλαντικ», τῆς 'Αμερικαν 'Εξπροτ, τῶν «Άργεντινη» και «Βραζιλία» τῆς Μόρρ-Μακκόρμακ και «Γιουνάΐτεντ Στέιτς».

Ο παροπλισμὸς τῶν ὑπερωκεανίων τούτων ὑπῆρξε τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἐκ μεταλλεύσεως τῶν ζημιῶν, παρὰ τὰς ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καταβληθεῖσας ἐπιχορήγησεις.

Η οὕτω δημιουργηθεῖσα και παρατεινομένη κατάστασις παροπλισμού ἀπηρχόλησε προσφάτως ἐκπροσώπους τῶν δύσπονιδιακῶν 'Αρχῶν, ἐφοπλιστῶν και τῆς Διεθνούς 'Ενώσεως Ναυτεργατῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς κοινή των ἐπὶ τοῦ θέματος σύζηψιν. Μετά τὴν σύζηψιν ταύτην, διευθυντής τῆς Φέντεραλ Μαριτάμ 'Αντημινστρέτιον κ. Α. Ε. Γκίμποσον ἐδήλωσεν, ότι δὲν ἀπέλιπον αἱ ἐπίπεδες ἐπαναδραστηριοποίησεως τῶν έξι υπερωκεανίων.

Κατὰ τὰ ὑπὸ τοῦ κ. Γκίμποσον ἀνακοινώθησα, ὃ πρόεδρος τῆς 'Αμερικαν 'Εξπροτ 'Ιζμπράντσεν Λάιν κ. Μανουέλ Ντιάζ, ὑπέβαλεν εἰς τὴν κοινήν σύζηψιν σχέδιον περὶ ὑπενθρήσεως τῆς κειμένης ναυτιλιακῆς νομοδεσίας κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν καταβολὴν ἐπιχορήγησεων εἰς ἐπίπεδον ἀνώτερον τοῦ Ισηνίου, ἐνῷ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ναυτεργατῶν ἐνώσεων ὑπῆρξε συμφωνία, ὥστε προθούμενος εἰς τὴν σύμμαχικάς υποχωρήσεις, ότι πρὸς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΣΥΓΚΟΙΩΝΙΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τρία σκάφη κρουαζιερῶν και διχηματωγάκη διαθέτουν ἐφέτος διὰ τὴν θερινήν περίοδον οἱ 'Ιταλοί πρὸς τὴν 'Ελλάδα. Τὸ «Άουζόνια», μὲ προσέγγισιν τακτικήν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς ἐκ Βενετίας, τὸ «Ιλλιρίο», εἰδικὸν κρουαζιερόπλοιον, μὲ ἔνδεκα μισέρας κρουαζιέρας ἀνά τὸ Αίγαιον και τὴν νησιωτικὴν 'Ελλάδαν και τὸ γνωστὸν μας «Άππια», ἀνακαινισθέν, μὲ μεταφορικὴν ικανότητα 1.000 ἐπιβατῶν, ὅπερ, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ «Έγνατια», θὰ ἐκτελῇ τὰ καθημερινά δρομολόγια Βρινδησίου - Κερκύρας - Ήγουμενίτης - Πατρῶν.

Ἐφέτος πλήρης θὰ είναι η ἐπάρκεια θέσεων διὰ τὴν γραμμὴν Πατρῶν - Βρινδησίου, μὲ τὴν προσθήκην τοῦ «Ποσειδώνια» (Γιαννουλάτου).

ΕΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΙ Ο ΛΙΜΝΗ ΤΗΣ ΓΕΝΟΒΑΣ

Ο λιμὴν τῆς Γένοβας διέρχεται κρίσιν και κρίσιν σεσβαράν. Διαρρέει ή κίνησίς του πρὸς ἄλλους λιμένας, Ιταλικούς ἢν πρόκει-

ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΑΙΑ ΤΗΣ

Ός ἀνέγραψαν ήδη τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά», ή Δυτ. Γερμανία ἐπιδίδεται εἰς τὴν ποσοτικὴν αὔξησιν ἂμα δὲ ἐκσυγχρονισμένην ἀνάπτυξιν τοῦ δυτικούριου τῆς στόλου διὰ μεγαλυτερών, ταχιτέρων και πλέον ἀποδικών σκαφῶν.

Κατ' εἰδικότερα στοιχεῖα, προσφάτως δημοσιευθέντα ὑπὸ τῆς 'Ενώσεως Γερμανῶν 'Εφοπλιστῶν, τὸ 1969 προσετεθῆσαν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ δυτικούριου γερμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου 82 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 523.906 τόννων γκρός, ἀντὶ δαπάνης 988.900.000 γερμανικῶν μάρκων, ήτοι \$ 270.000.000.

Αἱ διὰ 320 πλοίων δυτικούριους εἰς πενταετίας πενταετίας ἀνήλθον εἰς περίπου \$ 1.200.000.000. 'Αναλυτικῶς, αἱ ἐπενδύσεις τοῦ 1967 ήσαν τῆς τάξεως τῶν \$ 311.000.000 και τοῦ 1968 \$ 283.000.000.

Αἱ διὰ 320 πλοίων δυτικούριους εἰς πενταετίας πενταετίας ἀνήλθον εἰς περίπου \$ 1.200.000.000. 'Αναλυτικῶς, αἱ ἐπενδύσεις τοῦ 1967 ήσαν τῆς τάξεως τῶν \$ 311.000.000 και τοῦ 1968 \$ 283.000.000.

Έκ τῶν ἐπενδύσεων τοῦ 1969 τὰ 23,4% τοῦ συνόλου (\$ 63.180.000) ήσαν διὰ 12 νέα φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 92.502 τόννων γκρός, ἐνῷ τὰ 38,9% (\$ 105.000.000) ήσαν διὰ 49 σκάφη ξηρῶν φορτίων, ἀντιπροσωπεύοντα

Ship repairs in South Africa

Globe Engineering Works Ltd. Cape Town

James Brown & Hamer Ltd. Durban

Cape Diving & Salvage Ltd. Cape Town

Gearing (Pty) Ltd. Walvis Bay

Louw & Halvorsen Ltd. Cape Town

The largest, oldest established and best equipped ship repairing, marine and general engineering complex in South Africa. Accredited repairers for Burmeister & Wain, Doxford, M.A.N., Sulzer and Gotaverken diesel engines, Napier Blowers and Metalock.

'Mend on the move'squads

* "In Place" crankpin and Journal machining gear held at Cape Town in conjunction with Golton Bros., Oslo.

* Underwater Clearing.

Enquiries to: R. ABBOTT, Esq.

Technical Representative for U.K. & Europe.

**Anglo Transvaal Trustees Ltd.
36 New Board Street, London, E.C.2**

Telephone: 01-588 3272 Telex: 28210 Telegraphic Address: Anglovaal London, E.C.2

A G E N T S : GREAT BRITAIN : G. G. Ridley & Co. Ltd., 15 St. Helen's Place, Bishops Gate, London, E.C.3.
NORWAY : Maritime & Commercial Agencies, Tolbugt 28, Oslo. Mr. Sigurd Monsen, c/o S. I. Christie & Co.,
A/S, Bergen. GERMANY : Messrs. Nordisco, Holzbrucke, 7 Hamburg, 11. SWEDEN : Gosta, Sandstrom, Post-
gatan 2, Gothenburg. DENMARK : International Shipping Services, Amaliagade 8, Copenhagen. ITALY : E. Ritis
& Co. S.R.L., Via San Filippo Martire 1-B Rome. U.S.A. : James R. Porter, 17 Battery Place, New York, N.Y.
10004. BRAZIL : Aerobras Industria E. Comercio Avendia Franklin Roosevelt, 137, Grupo 901, Rio De Janeiro.

**ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ**

Εις τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις, διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηλόδιον, βάσει τοῦ ὅρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἐ λένη Η. Φ.»: Μπάλκ - κάρριερ, (πρώην νορβηγικὸν «Norbulk»), νεοσγορασθέν, 19.523 τόν. γκρός, τοῦ 1961, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρκομάρι» (κ. Γρ. Κασφίκης).

2. «Αιγιαλές Κίνγκ κντο μ»: Μπάλκ - κάρριερ, (πρώην γερμανικὸν «E. H. Bird»), νεοσγορασθέν, 15.328 τ. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαραθωνοδρόμος» (Αιγαίος Ν.Ε.Π.Ε.).

3. «Αιγιαλές Ντέστιν ιν υ»: Μπάλκ - κάρριερ, (πρώην γερμανικὸν «Split»), νεοσγορασθέν, 15.317 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μπούμπουλίνος» (Αιγαίος Ν.Ε.Π.Ε.).

4. «Αιγιαλές Μέριτ»: Μπάλκ - κάρριερ, (πρώην γερμανικὸν «Falcon»), νεοσγορασθέν, 10.456 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ντέλμαρ» (Αιγαίος Ν.Ε.Π.Ε.).

5. «Άτλαντις Ροοζεϊντ»: Μπάλκ - κάρριερ, (πρώην άμερικανικὸν «President Roosevelt»), νεοσγορασθέν, 18.920 τόν. γκρός, τοῦ 1944, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σόλιον», (Υπερωκεάν. Γραμματί Χανδρή Αμερικῆς A.G.).

6. «Γιάννη η η ζ»: Φορτηγόν, (πρώην Ινδικὸν «Ashoka Jayanti»), νεοσγορασθέν, 6.033 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τέξ Κόκλ» (κ. Α. Χαλκούσης καὶ Σίσα).

7. «Νικόλαος Κοντάρας ζ»: Ναυπηγούμενον φορτηγὸν N. 594, 3.090 τ. γκρός, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Η. Β.» (κ. Αθαν. Εύσταθιου).

8. «Οδγήτρια Βεντούρη»: Φορτηγόν, 1.545 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Αρίων» (κ. Κων. Βεντούρης).

9. «Πέτρολας III»: Δεξαμενόπλοιον, (πρώην «Save»), νεοσγορασθέν, 15.897 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πλαίνηρ», (κ. Ήλίας Κώστης).

10. «Πέτρολας II»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην «Petro - Cironde»), νεοσγορασθέν, 15.880 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σπέτερ» (κ. Ήλίας Κώστης).

11. «Σικίθος»: Φορτηγόν, (πρώην γερμανικὸν «Günther Schulte»), νεοσγορασθέν, 1.813 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γιακουάντε» (κ. Στυλ. Ιω. Χατζόκος).

12. «Νίκη ο ζ»: Φορτηγόν, (πρώην Ιτανικὸν «Amagisan Marus»), νεοσγορασθέν, 6.987 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀνήκει εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρκομάρι» (κ. Αναστάσιος Μ. Νομικός).

Τρία ὑπὸ ναυπηγησιν σκάφη ἑταῖριῶν ἐκπροσωπουμένων ὑπὸ τῆς «Πλειάδες» Ε.Π.Ε. — Ναυτικὴ Έργασίαι θά νηλογηθοῦν βά-

«ΜΚ 112, φορτηγὸν ἀντιλίμπερτον τοῦ κ. Ν. Παπαλιού. Είναι τὸ τρίτον μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων σκαφῶν, παραγγελθέντων εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖσα. 'Ανάδοχος ή ἐγγονὴ τοῦ κ. Ν. Παπαλιού δις Ντορίνα. Όνομα: «Αιγίς «Σπίριτ».

**ΔΙΑ ΤΑ ΜΠΑΚ - ΚΑΡΡΙΕΡΣ
ΤΟΥ κ. ΝΙΑΡΧΟΥ**

Τριάκοντα ἔξι γερανούς τῶν δέκα τόνων παρήγειειν τὰ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά εἰς τὰ γαλλικὰ ἐργοστάσια Μπρισσού καὶ Λότζ τῆς Νάντης.

Θά ἔξτασισθὲν δι' αὐτῶν τὰ ἔξι μπάλκ - κάρριερ τῶν 35.000 τόν., διὰ λ/σμὸν τοῦ κ. Νιάρχου.

ΗΜΑΡΤΗΜΕΝΟΝ

'Ο κ. Ιωάννης Μιχ. Καρρᾶς καὶ ὅχι δ. κ. Ιωάννης Κ. Καρρᾶς, ὡς ἐσφαλμένως ἀνεγράφει εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἐξελέγη μετὰ τῶν κ. κ. Νιάρχου καὶ 'Ωνάση, μέλος τῆς Κεντρικῆς Διοικούσης 'Επιτροπῆς τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΑΠΑΛΙΟΥ

Τρία μπάλκ - κάρριερ, συνολικῆς χωρητικότητος d.w. 65.000 τόνων, ναυπηγήσεων τοῦ 1962 καὶ ταχύτητος 15 μιλ. ἡγοράσθησαν ἀπὸ τὸν κ. Ν. Παπαλιόν. Πράκειται περὶ τῶν γερμανικῶν «E. H. Bird», «Split» καὶ «Falcon». Παραλαμβάνονται ἐντὸς τοῦ Μαΐου, ἐγγράφονται εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νηλόδιον καὶ μετονομάζονται: «Αιγίς Ντέστιν», «Αιγίς Κίγκντομ» καὶ «Αιγίς Μέριτ».

Τιμὴ, διὰ τὰ τρία, δολλ. 7.150.000, καταβληθεῖσα, ὡς ἀνεκοινώθη, τοῖς μετρητοῖς.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Τρίσαφα τῶν 4.400 τόν. d.w. φορτηγά, μὲ δύον δι' ἄλλα τρία παρηγέλθησαν ἀπὸ τὸν κ. Γ. Κοιτάρων εἰς τὰ ρουμανικά ναυπηγεῖα. Τὸ πρῶτον παραλαμβάνεται κατ' αὐτάς. Τοῦ δευτέρου ἡ παράδοσις προβλέπεται διὰ τὸν 'Ιούνιον καὶ τὰ λοιπὰ δύο τὸ 1971.

ΔΑΝΕΙΟΔΟΤΗΣΕΙΣ

ΔΙ' ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῶν Οικονομικῶν, παρεσχέθη ἡ ἐγγύησις τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου: α) Πρὸς τὴν 'Ελληνικὴν Τράπεζαν Βιομηχανικῆς 'Αναπτύξεως (Ε.Τ. Β.Α.) καὶ ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Σταύρου Δημη. Κοκκίνου διὰ ποσὸν δολ. 495.000 διὰ τὴν ἐμπρόθεσμον ἔχυπηρέτησιν, κατὰ κεφάλαιον, τόκους καὶ λοιπά ἔξοδα τοῦ ἑκ δολ. 920.000 δανείου, οὐτίνος τὸ προϊόν θέλει χρησιμοποιηθῆ διὰ τὴν ναυπηγησιν ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ - ὀχηματαγωγοῦ σκάφους, ἀντὶ τιμήστος δρχ. 49.500.000.

'Επιστη., διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 202/B. 23.3. 70 ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῶν Οικονομικῶν, παρεσχέθη ἡ ἐγγύησις τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου πρὸς τὴν 'Εμπορικὴν Τρά-

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.**BALTIMORE**

Fitting for grain cattle and high explosives

Suppliers of lumber & dunnage

London Agents: JAMES A. McLAREN & Co. Ltd.

65 BISHOPSGATE E.C.2.

ΑΝΑΜΕΝΕΤΑΙ ΝΑ ΕΙΣΠΛΕΥΣΗ ΤΑΝΚΕΡ 200.000 ΤΟΝΝΩΝ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ Η ΜΟΝΙΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΟΥ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

ΤΟΥΤΟ ΑΝΗΓΓΕΛΘΗ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΝ ΤΟΥ ΕΝΑΤΟΥ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑΝ ΑΝΤΙΛΙΜΠΕΡΤΥ SD14. - ΗΥΨΗΘΟ Ο ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΕΙΣ ΕΝΝΕΑ

N. ΠΑΠΑΛΙΟΣ: ΠΡΟΣ ΧΕΡΣΑΙΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

'Η λειτουργία της μονίμου δεξαμενής των 240.000 τόνων, τών 'Ελληνικών Ναυπηγείων κ. Χ. Καλδῆς, δύσκολη κατά την καθέλκυσιν του 9ου κατά σειράν άντιλιμπερτύ SD-14, την 4ην 'Απριλίου, κατασκευασθέντος διά λογαριασμόν του κ. N. Παπαλιού.

Τούτο προσανήγγειλεν ό γενικός τεχνικός διευθυντής τών 'Ελληνικών Ναυπηγείων κ. Χ. Καλδῆς, δύσκολη κατά την καθέλκυσιν του 9ου κατά σειράν άντιλιμπερτύ SD-14, την 4ην 'Απριλίου, κατασκευασθέντος διά λογαριασμόν του κ. N. Παπαλιού.

'Ο κ. Καλδῆς προσέθεσεν, ότι θά έπακολουθήσῃ συντόμως ή ύποδοχή τάνκερ μεμούνθ τών 200.000 τόν. d.w., όπερ θά καταπλεύσῃ εις την νέαν δεξαμενήν, πρός έπισκευάς. Θά πρόκειται περί τού πρώτου τάνκερ του μεγέθους τούτου, όπερ θά καταπλεύσῃ και θά έπισκευασθῇ εις έλληνικά υδάτα.

Εἰς την τελετήν της καθελκύσεως του άντιλιμπερτύ, εἰς τὸ όποιον ἐδόθη τὸ ὄνομα «Αἴγις Τραίνη», παρέστησαν ὁ ύπουργός 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ιω. Χολένας, ἀλλοὶ έπισημοι καὶ πολλοὶ ἐφοπλιστικοί.

'Ο κ. Καλδῆς ἀνέφερεν ἐπίσης, ότι ὁ ἀριθμός τῶν παραγγελθέντων μπάλκ - κάρριερς τῶν 35.500 τόνων d.w. ηὔξηθη ἀπὸ 6 εἰς 9.

Τὸ πλήρες κείμενον τῆς δύμης τοῦ κ. Χ. Καλδῆς ἔχει ως κατατέρω:

«Μετά παρέλευσιν διμήνου ἀπὸ τῆς τελευταίας καθελκύσεως, ἔχουμεν τὴν τιμὴν καὶ εὐχαριστησιν νὰ σᾶς ὑποδεχθῶμεν καὶ πάλιν κατὰ τὴν σημερινὴν καθελκυσιν, τοῦ ἐνάτου φορτηγοῦ SD-14.

Γνωρίζων τὸ ἐνδιαφέρον σας διὰ τὴν πρόσδον τῶν ἐργασιῶν τῶν ναυπηγείων μας, θὰ μοῦ ἐπιτρέψῃτε νὰ σᾶς ἐνημερώσω, ἐν συντομίᾳ ἐπὶ τῶν προσφάτων ἔξελίξεων καὶ ἐπὶ τῶν μελλοντικῶν προσφάτων.

Κατὰ τὴν προήγθεισαν συνάντησίν μας εἰς τὸν χῶρον αὐτὸν, ἐπιληφορήθητε, ότι αἱ συνολικαὶ παραγγελίαι φορτηγῶν SD-14, ἀνήρχοντο εἰς 25, τῶν δὲ μπάλκ - κάρριερς τῶν 35.500 τόνων, εἰς 6. Εὐρίσκομαι σήμερον εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν, νὰ σᾶς ἀναγγεῖλω, ότι αἱ παραγγελίαι τῶν μπάλκ - κάρριερς ηὔξηθησαν εἰς 9. Δὲν παραλείπω νὰ εἴπω, ότι δι' ἀμφοτέρους τοὺς τύπους τῶν προσαναφέρθεντων σκαφῶν, συνεχίζεται ἀμείωτον τὸ ἐνδιαφέρον, ἐλπίζομεν δέ, ότι συντόμως αἱ διαπραγματεύσεις θὰ καταλήξουν εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῶν σχετικῶν συμβολαίων.

Ἐτερον γεγονός, ποὺ εἶμαι βέβαιος ότι θὰ σᾶς χαροποιήσῃ καὶ διὰ τὸ όποιον θὰ

αἰσθανθῆτε ως "Ελληνες έθυμικήν ὑπερηφάνειαν, εἰναι ἡ ἐναρξίς τῆς λειτουργίας τῆς μονίμου δεξαμενῆς τῶν 240.000 τόνων, ή δηποία, περὶ τὴν 10ην τρέχοντος μηνός, ἐδεξεχῆται πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευάς τὸ πρῶτον σκάφος μιγάλης χωρητικότητος, τὸ «Mόμπλ» "Αστραλ», τὸ όποιον μᾶς ἀποστέλλει τοι παλαιά μας πελάτες, ἐταιρία Μόμπιλ.

Ἐπιφύλασσόμεθα, μετὰ τὸ πέρας τῶν ἀπαραιτήτων δοκιμῶν τῆς δεξαμενῆς αὐτῆς, νὰ καθορίσωμεν τὴν ἡμερομηνίαν τῆς ἐπισκευής της, τὰ όποια θὰ ἀποτελέσουν δόρσημον διὰ τὴν ναυτικήν βιομηχανίαν τῆς πατρίδος μας, δεδομένου ότι αὕτη θὰ συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν τριών μεγαλυτέρων τῆς Μεσογείου, ή δὲ κατασκευή τῆς ἐστοίχισεν ἀνω τῶν 10. 000 δολαρίων.

Περαίνων, ἐπίθυμω νὰ ἔκφρασω τὴν εὐγνωμοσύνην ὅλων μας, τῶν 'Ελληνικών Ναυπηγείων, πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, τὴν E.T.B.A. καὶ τὴν Τράπεζαν 'Ελλάδος, διὰ τὴν πρόθυμον συμπαράστασιν τῶν εἰς τὴν δημιουργικήν μας προσπάθειαν.

Τὸν κ. Παπαλιούν εὐχαριστούμενον θερμότατα, διὰ τὴν εἰς ἡμᾶς ἀνάθεσιν τῆς κατασκευῆς τῶν 6 σκαφῶν του, τὰ όποια εὐχάριστα νὰ είναι καλοτάξιδα καὶ τυχερά.

Τὴν κ. Παπαλιούν, ἀνάδοχον τοῦ πλοίου, εὐχαριστούμεν, διότι ἐδέχθη νὰ βαπτίσῃ τὸ πλοίον τούτο, τὸ όποιον κατεσκευάσθη ἀπὸ έλληνικά χέρια.

O K. N. ΠΑΠΑΛΙΟΣ

'Ακολούθης προσφέρωντες δι' διάλιγων τοὺς παρισταμένους ὁ πλοϊκότητης κ. N. Παπαλιός, ὁ όποιος ἐξέφρασε τὴν εὐτυχίαν του ως καὶ τῆς παρισταμένης οἰκογενείας του, διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἀρίστου σκάφους, ὑπογραμμίσας ότι ἀπέτολμης τὴν ναυπηγησιν ἀντιλίμπερτυς εἰς τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεῖσα, εἰς ἐπόχην καθ' ἥν οἱ ἀλλοὶ ἐφοπλιστοὶ ἡσαν διστακτικοί. Περαιτέρω διὰ τὸ Παπαλιός, ἀφοῦ ἐπλεξε τὸ ἔγκωμιον τῶν δύο «πύεραξίων», ώς εἶπεν, υἱῶν του, διὰ τὰς ἐπιχειρηματικὰς των ἰκανότητας, ηὐχαριστησην ὅλους σόους συνέβαλον εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ «Αἴγις Τραίνητον».

Ἐπίσης, διὰ τὸ Παπαλιός εἶπεν, ότι συντόμως θὰ εὐρεθῇ εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀναγγείλῃ ἐπενδύσεις εἰς τὴν έλληνικὴν ξηράν.

'Ἐν τέλει, ηὐχαριστησε τὴν σύζυγον του κ. Ντόραν Παπαλιού, διότι παρέστη ἀνάδοχος τοῦ σκάφους, ἥτις ἐν συνεχείᾳ θραυστεῖς ἐπὶ τῆς πρώτας τοῦ πλοίου τὴν πατροπάραδον φιάλην καμπανίτου.

ναυπηγησιν ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ - δημητραγωγοῦ πλοίου, ἀντὶ τιμήματος 35.000.000 δρχ.

ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΟΥ Κ. Π. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Τὴν 3ην 'Απριλίου τὸ ἐν Νέᾳ 'Υόρκη 'Ελληνο - 'Αμερικανικὸν 'Επιμελητήριον, παρουσίᾳ 350 προσκεκλημένων 'Αμερικανῶν καὶ 'Ελλήνων ἐπισήμων καὶ ἐκπροσώπων ἐπιχειρήσεων, παρέδωσε δεῖπνον εἰς τὰς α-

NAYTIKA XRONIKA

θεύσας τοῦ ξενοδοχείου «Πλάζα», μὲ διακεκριμένου ξενιζόμενον (distinguished guest) τὸν κ. Περικλῆν Καλλιμανόπουλον.

Τὴν προσωπικότητα τοῦ ξενιζόμενου ἐξῆρε διὰ θερμῶν λόγων ὁ κ. 'Εμμανουὴλ Κουλουκούνης. Μετ' αὐτὸν, ὁ κ. Καλλιμανόπουλος, εἰς μακράν ὁμιλίσαν τοῦ ήσοχολήθη μὲ τὸ τόσον προσφιλές εἰς αὐτὸν θέμα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. 'Ανέλυσε τὰ κατ' αὐτήν.

Τὴν ἐνδιαφέρουσαν ὁμιλίαν τοῦ κ. Καλλιμανόπουλου θέλομεν δημοσιεύσει εἰς τὸ προσεχές τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

ΑΙ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Κύπριοι ἡγόρασαν τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Ανελα», 2.756 τόν. γκρός, 3.996 τόν. d.w., τοῦ 1954. Μετωνυμάσθη «Caroline».

— Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Bannervale», 10.577 τόν. γκρός, 14.675 τ. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Μάλμο, τὸ 1953, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παραστήθη μετωνυμάσθη «Καλύψω». 'Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— Μετωνυμάσθη «Παναγία» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Kiffa», 2.588 τόν. γκρός, 2.697 τόν. d.w., τοῦ 1954.

— Παρ' 'Ελλήνων τῆς Νέας 'Υόρκης ἡγοράσθη τὸ ἀτμοκίνητον παναματίκον φορτηγὸν «Rosella», 2.434 τόν. γκρός, 3.499 τόν. d.w., τοῦ 1950, ἀντὶ 124.000 δολαρίων.

— Ιταλοὶ ἡγόρασαν τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Εγγενία», 2.523 τόν. γκρός, τοῦ 1946 ἀντὶ 28.000 διρῶν.

— Εἰς ἔτερα λιβεριανὰ συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Σαΐντ 'Εμμανουὴλ», 5. 131 τόν. γκρός, 9.030 τόν. d.w., τοῦ 1945 καὶ παραδόθη μετωνυμάσθη «Bordenea».

— Παναματίκη ἐταιρία ἀλληνικῶν συμφέροντων ἡγόρασε τὸ ἀτμοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Ταργενίκε», 2.488 τόν. γκρός, 4. 808 τόν. d.w., τοῦ 1954, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 320.000 δολαρίων. Θά ύψωση τὴν κυανόλευκον.

— Παρ' 'Ελλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Cammell Lairds», 3.290 τόν. γκρός, τοῦ 1936 καὶ παραληφθὲν μετωνυμάσθη «Σούνιον». 'Υψωσε τὴν έλληνικήν σημαίαν.

— Τὸ ύπτο πημαίαν Σομαλίας δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Danaa», 1.594 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἡγοράσθη παρ' 'Ελλήνων καὶ παρελθήθη. Μετωνυμάσθη «Αρτεμίς» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον.

— Παρελθήθη ἐπίσης τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Scandinavia», 3.450 τόν. γκρός, τοῦ 1945. 'Υψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνυμάσθη «Μπράιτ Σάν».

— Μετωνυμάσθη «Ποθητή» καὶ ὑψώσε τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Huntsville», 9.486 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

— Τὸ ἀγορασθὲν σουηδικὸν φορτηγὸν «Pēru», 5.148 τόν. γκρός, τοῦ 1938, παρελθήθη, ὑψώσε τὴν έλληνικήν σημαίαν καὶ μετωνυμάσθη «Μάκο Βέντσιουρ».

— Παρελθήθη τὸ φιλανδικὸν δεξαμενόπλοιον «Susanna», 11.124 τόν. γκρός, τοῦ 1951. Μετωνυμάσθη «Τενάστιτο». Σημαία ἐλληνική.

— Τὸ ἀγορασθὲν μότορσιπ (Wicklow), 586 τόν. γκρός, τοῦ 1938, ὑψώσε τὴν κυπριακήν.

— Παρελθήθη καὶ τὸ τρίτον βραζιλιανὸν δεξαμενόπλοιον, τὸ «Ceara», 11.237 τόνων γκρός, τοῦ 1952. Μετωνυμάσθη «Άλός».

— Τὸ ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Showa Maru», 6.576 τόν. γκρός, τοῦ 1952, παρελθήθη. Μετωνυμάσθη «Βεγόνια». Σημαία έλληνική.

— Παρελήφθη τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Kassel», 5.627 τόν. γκρός, τοῦ 1953 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον, παραμείναν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύομα.

— Τὸ ἀγροτικὸν παρὰ Κυπρίων γαλλικὸν φορτηγὸν «Imerina», 4.502 τόν. γκρός, τοῦ 1953, παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Νάνα Π.».

— «'Αρετούσα» μετωνομάσθη τὸ ἀγροτικὸν καὶ παραληφθὲν δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Northcarrie», 1.018 τόν. γκρός, 1.287 τόν. Ι.Λ.Μ., τοῦ 1958. Σημαία ἐλληνικῆ.

— Παρελήφθη ἐπίσης τὸ γερμανικὸν μότοριτ «Birgit Müller», 499 τόν. γκρός, τοῦ 1957. Υψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «'Αρτη».

— Παρελήφθη καὶ μετωνομάσθη «Ταίναρον» τὸ ἀγροτικὸν δηζελοκίνητον λιβεριανὸν μπάλκ - κάρριερ «Bolivar», 10.697 τ. γκρός, τοῦ 1955. Ή λιβεριανὴ διεπηρήθη.

— Μετωνομάσθη «Αιθαλία» τὸ παραληφθὲν ισπωνικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Mukoharu Maru», 7.604 τόν. γκρός, τοῦ 1954. Σημαία λιβεριανῆ.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ δεξαμενόπλοιον «'Αρης III», 12.373 τόν. γκρός, τοῦ 1952, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς «Απω Ανατολής».

— Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη τὸ παναματικὸν δεξαμενόπλοιον «Υδόνη», 8.997 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἀντὶ δολ. 67 κατὰ τόν. Ἐλαφρᾶς χωρητικότητος.

ΠΡΟΣΦΟΡΑΙ

Γιουγκοσλαβικᾶς ναυπηγεῖσας παλοῦν τρία μπάλκ - κάρριερ τῶν 23.600 τόν. χωρητικότητος, ταχύτητος 15,3 μιλίων. Ή μηχανῆ εἶναι κατασκευῆς Σούλτζερ, δυνάμεως 11.200 πτπων.

Τὸ σημαντικότερον εἶναι, διτὶ τὰ ναυπηγεῖσα ἀνάλογονταν νὰ παραδώσουν τὰ ὡς ἄνω πλοῖα τὸν Ιανουάριον - Ιούνιον - Δεκέμβριον 1971. Τὸ σύντομον τούτῳ χρονικὸν διάστημα παραδότες θεωρεῖται εὐνοϊκὸν στοιχεῖον, λαμβανομένου ὑπὲρ δύψιν τῶν παραδόσεων τῶν ἄλλων ναυπηγείων.

Οἱ όροι ἔξοφλήσεως ἐνδιαφέροντες.

Διὰ πάσαν πληροφορίαν ἀπειθυσθῆτε εἰς τὴν Μεσογειακὴν Ἐταιρίαν Διαχειρίσεως, 'Ακτὴ Μιαούλη 35 - 39, Πειραιά.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατὰ τὸν μῆνα Φεδρουάριον 1970 εἰσήχθη εἰς τὴν χώραν συνάλλαγμα ὑψους 1.445.501 δολ., διὰ καταθέσεις εἰς τοὺς Ἐλεύθερους μετατρεψίμους λογαριασμοὺς τῶν ναυτικῶν καὶ λοιπῶν ἐργαζομένων εἰς τὸ ἔξωτικὸν «Ελλήνων».

Ἐξ ὅλου, τὸ καθαρὸν ὑπόλοιπον τῶν καταθέσεων τῆς ὡς ἀνὰ κατηγορίας ἀνήρχετο κατὰ τὴν 28η Φεδρουάριον 1970 εἰς 8.485.055 δολ., ἔναντι 2.084.214 δολ. τῆς ἀντιστοίχου ημερομηνίας τοῦ 1969, σημειώθεισης οὕτω ἐπτοσίας αὐξήσεως κατὰ 30%.

Τὰ ἀνάτερα ἀνεκοινώθησαν ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορτηγὸν «Σπύρος Λ.», 2.209 τόνων γκρός, τοῦ 1940 διεγράφη τῶν νηολογίων, προκειμένου νὰ ὑψώσῃ τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ λιβεριανὸν λίμπερτο Φέντε, 7.253 τ. γκρός, τοῦ 1943, μετωνομάσθη «Arosa». Υψωσε τὴν κυπριακὴν.

— Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κρίστιαν», 2.376 τόν. γκρός, τοῦ 1955, μετωνομάσθη «Χρυσοβαλάντου».

— Τὸ φορτηγὸν «Νέστωρ», 2.036 τόνων

ΠΑΡΑΔΙΔΟΝΤΑΙ ΤΟ ΕΝ ΜΕΤΑ ΤΟ ΆΛΛΟ



Τὸ «Ελένη» τῶν 220.000 τόνων τάνκερ μαρμούθ τοῦ κ. Νιάρχου, κατὰ τὰς δοκιμάς του. Παρεδόθη πρὸ τοῦ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαδαχτέημα - Χαρίμα.

γκρός, τοῦ 1949, θὰ μετονομασθῇ «Αφρός».

— Τὸ παναματικὸν λίμπερτο «Φένις», 7.265 τόν. γκρός, τοῦ 1943, μετωνομάσθη «Αρεντάτη». Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

— Εἰς «Μεσσηνιακὴ Μιπέργκεν» μετωνομάσθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Μεσσηνιακὴ Δρῦς», 18.250 τόν. γκρός, τοῦ 1970.

ΠΡΟΣ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Τὴν 15ην Μαρτίου 1970 ἀνεχώρησε διὰ Γρενοβλῆνη ἡ πρώτη ἐκ τῶν τριῶν δύσδων πλοιάρχων μας, οἱ δόπιοι πρόκειται νὰ παρεκπλουθήσουν σειράν μαθημάτων καὶ πρακτικήν ἐφαρμογήν τούτων εἰς τὸ ἔκπταδευτικὸν κέντρον τοῦ Πόρτ Ρεβέλ.

Σκοπός τῆς μετεκπαίδευσεως ταύτης εἶναι ἡ ἐνημέρωσις τῶν πλοιάρχων τῆς ἑταίρησης «Ωνάση», δύσον ἀφορᾶ τὴν ἐπάνδρωσιν καὶ διεκδικήσιν τῶν νεοκτήτων σούπερ - τάνκερων τῶν 200.000 τόνων.

Οἱ συμμεταχόντες τῆς πρώτης δύμάδος ἐπολέγησαν μεταξὺ τῶν εἰς «Ελλάδα εύρισκομένων πλοιάρχων τῆς ἑταίριας, μὲ κριτήριο τὴν πολυτελήν καὶ εύδοκιμον ὑπηρεσίαν τῶν ὡς πλοιάρχων εἰς τὴν ἑταίριαν καὶ εἶναι οἱ ἔξις: Εὔστ. Γολάτης, Σπύρος Γιαννιώτης, Πέτρος Φιλιππούσης, Πέτρος Χατζησπύρου καὶ Πάνος Καγιάφας.

Ἡ ἑταίρια εἰς τὴν συνέχειαν τοῦ προγράμματος τῆς μετεκπαίδευσεως τῶν πλοιάρχων τῆς ἑταίριας έτοιμαζει τὸ δέυτερον κατὰ σειράν γκρώπιτ, ὅποιον θὰ ἀποτελέσουν ἔτεροι πέντε πλοιάρχοι καὶ τὸ δόπιον θὰ ἀρχίσῃ τὴν παρακολούθησιν τῶν μαθημάτων εἰς τὰ μέσα τοῦ προσεχοῦς Απριλίου.

ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Τὰ πληρώματα ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων, εἴτε ὑπὸ ἐλληνικήν εἴτε ὑπὸ ἔνεγκη σημαίαν, τὰ ἔχοντα ὑπηρεσίαν ἐπὶ ἐν τούλαχιστον ἔτος εἰς αὐτά, δικαιούνται νὰ κομιζοῦν εἰς τὴν χώραν τὰ ἐπιβατηγά αὐτοκίνητα τῶν ἐλεύθερων χρήσεως. Τοῦτο ἀνεκοινώθη εἰς τὰς τελωνειακὰς Ἀρχάς, δι' ἐγκυλίου τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, εἰς τὴν διοίσιαν τονίζεται διτὶ θὰ ισχύουν καὶ διὰ τοὺς «Ελληνας ναυτικούς αἱ διατάξεις τοῦ Ν.Δ. 270/69 ἐπερὶ παραδόσεως εἰς ἐλεύθερων χρήστην αὐτοκίνητων Ελλήνων ἐργαζομένων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ ἀπαλλαγῆς αὐτῶν ἐκ τῶν τελῶν κυκλοφορίας».

ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ

Δι' ἐπιστολῆς του πρὸ τὸν κ. «Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν, ὁ ὑπουργός Συντονισμοῦ κ. Ν. Μακαρέζος, συνιστᾶ δπως οἱ πλοιάρχοι τοῦ Ε.Ν. ἀπαλλαγοῦν τῆς εὐθύνης διὰ τὴν παρακράτησιν τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ἀμοιδῶν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. (Β.Δ. 17.8.1955, ἀρθ. 7, παρ. 1B'). Αφοροῦν εἰς τὴν πρότασιν αὐτὴν τοῦ κ. Μακαρέζου ἔδωσαν σχετικαὶ ἐνέργειαι τῆς «Ενώσεως Πλοιαρίων Ε.Ν., καθὼς καὶ πλείσται ἐπιστολαὶ πλοιάρχων πρὸς αὐτὸν, εἰς τὰς δόπιας τονίζεται τὸ ἀδικον τῆς διατροφήσεως τῆς τοιαύτης εὐθύνης, ἐφ' δοσον οἱ πλείστοι τῶν μισθῶν καταβάλονται ἀπὸ τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα καὶ οὐχὶ ὑπὸ τῶν ίδιων τῶν πλοιάρχων. Εἰς τὴν ἐπιστολὴν του δ. κ. Μακαρέζος τονίζει, διτὶ ἐπὸ φιστάμενον θέμα εἶναι γενικάτερον, ἀπασχολούν, κυρίως, τὴν πλοιαρχικὴν τάξιν.

ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΒΟΛΟΥ

«Ανακοινώνται ἀπὸ τὸ Λιμενικὸν Ταμείον Βόλου, διτὶ προκειμένου νὰ διαθέσῃ τούτο εἰς τὰς καταλληλους ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσιν τημῆτας τῆς χερσαίας ζώνης τοῦ λιμένος Βόλου, παρὰ τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος, καλεῖ τοὺς ἐνδιαφερομένους δπως ἔξετάσωσι τὴν δυνατότητα ιδρύσεως ἐγκαταστάσεως ναυπηγείου μεσογειακῶν σκαφῶν, καὶ ἐπισκευαστικῆς τοιαύτης εἰς τὴν ὡς διὰ θέσιν.

Ο διατιθέμενος χώρος, ἐκτάσεως κατ' ἀρχὴν 18 στρεμμάτων, εἶναι δυνατόν μὲ μικρὰς σχετικῶς διπάντη τῆς τάξεως τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου δραχμῶν, νὰ ἐπεκταθῇ δι' ἐπιχωματώσεων μέχρι 40 στρεμμάτων. «Ἐξ ὅλου θὰ παρέχῃ τὴν δυνατότητα εἰκόνας της πλοιάρχου τοῦ χώρου τοῦ Ναυπηγείου πουτρεώντων καταλλήλων βαθῶν.

Ο ὡς διὰ χώρος εὐρίσκεται πλησίον τῆς πόλεως μὲ ἀσφαλοστρωμένην δόδον διερχομένην ποτὲ πλησίον αὐτοῦ, εἶναι δὲ δυνατή ἡ σύνδεσις τους μετὰ τοῦ ἡλεκτρικοῦ, τηλεφωνικοῦ, ὡς καὶ μετὰ τοῦ δικτύου υδρεύσεως τῆς πόλεως.

«Ἐπιστημαίνεται ἡ ἐκ τῆς πόλεως Βόλου καὶ τῆς περιοχῆς δυνατότης ἐξειρέσεως τοῦ ἀπαραίτητου τεχνικοῦ προσωπικοῦ, διπέρη διπάλεσει τὸν πυρήνα τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ τοῦ ναυπηγείου.

Πλείσινες πληροφορίας παρά τών Τεχνικών Τμήματος του Λιμενικού Ταμείου Βόλου.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΑΗΜΕΝΑ

Κατά τὸ α' 15θήμερον τοῦ 'Απριλίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεων τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων, ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων: «Καρίνα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.071 ἀπὸ 2.4.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΕΠΕ Ναυτικαὶ Ἐμπορικαὶ Τεχνικαὶ Ἐπιχειρήσεις, «Ἀντιγόνη», κυπριακὸν τόνων γκρός 3.216 ἀπὸ 17.11.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Στράπτακ Κομπανία Ναυτιλίας», «Ταιναρόν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.380 ἀπὸ 1.1.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη, «Ἀκτιον», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.248, ἀπὸ 1.12.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη, «Παρνασσός», λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.184, ἀπὸ 1.1.70 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς κ. Αίκατ. Πρεζάνη, «Μίνι Λάϊον», λιβεριανόν, τόνων γκρός 1.562, ἀπὸ 10.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς «Σέρες Χελλένικ Σίππιγκ Ίντερ», «Σπάρτα», παναμακόν, τόνων γκρός 1.743 ἀπὸ 1.11.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Αντ. Πλαναγάκου, «Τζένι», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.071, ἀπὸ 15.7.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. Ναυτ. Ἐμπορ. καὶ Τεχν. Ἐπιχειρήσεις, «Βασιλική», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.839, ἀπὸ 28.1.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ὡς ἄνω ἑταῖρίας, «Βίργινια Μ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 11.623 ἀπὸ 18.9.69, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ὡς ἄνω ἑταῖρίας, «Μαρία Κ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 51.627, ἀπὸ 1.4.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. Καύλουθρος Ναυτιλιακὴς Ἐταιρία, «Κίτσα», κυπριακόν, τόνων γκρός 8.516, ἀπὸ 18.3.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. Γ. Δ. Πατρίκιος, «Ατλαντικ Μέρτσαντ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 15.697, ἀπὸ 18.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. Σ. Λιδανός - Ἐλλάς, «Ἐλλεν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 14.900, ἀπὸ 13.3.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας Πήγασος Ναυτικαὶ Ἐπιχειρήσεις, «Κάμπο Τρές Μόντες», λιβεριανόν, τόνων γκρός 3.282, ἀπὸ 4.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μεν. Ταφλιώπη, «Τρόδια», κυπριακόν, τόνων γκρός 10.392, ἀπὸ 1.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ε.Π.Ε. Διώρυξ Ἐλλάς Ναυτεμπρική, «Απόλλων», κυπριακόν, τόνων γκρός 1.274, ἀπὸ 5.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κυρ. Ἀγγελοπούλου, «Νόρθγουντ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.600, ἀπὸ 1.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας Πήγασος Ναυτικαὶ Ἐπιχειρήσεις, «Μίνι Λάϊτ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 1.563, ἀπὸ 2.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας Σέρες Χελλένικ Σίππιγκ Ίντερ, «Μίνι Λιότ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 1.563 ἀπὸ 2.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὡς ἄνω, «Μίνι Λέϊν», λιβεριανόν, τόνων γκρός 1.563, ἀπὸ 2.2.70, ἐκπροσωπούμενον ὡς ἄνω, «Αρόζα», κυπριακόν, τόνων γκρός 7.037, ἀπὸ 10.3.70, ἐκπροσωπούμενον διὰ τῶν κ.κ. Α/φῶν Πατέρα.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταστόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοία:

«Κορθί», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.239, ἀπὸ 29.9.69, λόγω πωλήσεως, «Μπαμπέρο», λιβεριανόν, τόνων γκρός 3.929, ἀπὸ 5.3.70, λόγω πωλήσεως, «Νικόλας Π.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 1.479, ἀπὸ 18.2.70, λόγω βυθίσεως, «Ἀντόνιος Δημάρδη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 18.500, ἀπὸ 7.2.70, λόγω βυθίσεως, «Σάνι Γεράσιμος», λιβανικόν, τόνων γκρός 2.736, ἀπὸ 22.3.70, λόγω βυθίσεως, «Σοφία Π.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.368, ἀπὸ 6.1.70, λόγω βυθίσεως.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω ἐπελθουσῶν μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, τῶν διποίων τὰ πληρώματα εἶναι ἡσφαλισμένα εἰς τὴν Ν.Α.Τ., ἀνερχεται εἰς 1.133, τόνων γκρός 15.863.641.

ΑΠΟΛΛΩΝ 11:

Τὸν ἀνεπιφύλακτον θαυμασμὸν εἰδημόνων καὶ μὴ ἀνέσπασε τὸ πολυτελές τουριστικὸν «Απόλλων 11» τῆς «Ἡπειρωτικῆς Ατμοπλοΐας». Πρόσφατος δεξιώσις διοργανωθείσας μὲ τὴν εὐκαιρίαν ἐνάρξεως τῶν τουριστικῶν ταξιδίων τοῦ σκάφους, ἐπέτρεψεν εἰς τοὺς πολυπληθεῖς ἐπισκέπτας — μεταξὺ τῶν διποίων καὶ ὁ ὑπουργὸς «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» κ. Ἰω. Χολένας — νὰ συναγάγουν τὰ συμπεράσματά των ἀφ' ἐνὸς ἐπὶ τοῦ εἴδους τῆς Ἑλληνικῆς ἔργασίας — ἡ ὅλη μετασκευὴ τοῦ πλοίου οὐσιώς εἶναι ἐν ταῦθα ὡς ἀλλαγὴ νικώντων τῶν περιοχῶν — καὶ ἡ έγκριση τῆς εἰσιτήριας μονάδος της εἰς τὸν σημερινὸν ἀπαγγειλητικὸν ζένον καὶ ιδιοκίνητος ἐπιβάτην.

Τὸ «Απόλλων 11» διαθέτει ἔξι καταστρώματα συναγωνιζόμενα μεταξὺ τῶν εἰς πρωτοτυπίαν, ἐντυπώσεις, διακόσμησιν καὶ ἀνέσεις. Ἐκ τῶν ἄνω εἰναι τὰ ἔξης: «Γιούπιτερ», «Απόλλων», «Αφροδίτη», «Διόνυσος», «Ποσειδῶν» καὶ «Νηρέυς».

Ἄνετοι καὶ ἡλιόλουστοι αἱ δίκιλνοι καὶ πρίνιλνοι καρπίνοι, ἀπότολυν μικρογραφίαιν διαμερίσματος μὲ δῆλα τὰ χρειώδη, μὴ ἔξαιρουμένου τοῦ ιδιαιτέρου ἀπαραιτήτου λουτροῦ, τηλεφώνου, ἀκόμη καὶ τὸν ἡλεκτρονικὸν συστημάτων ἀναμετάδοσεως μουσικῆς, κατὰ τὴν ἐπιλογήν τοῦ ἐπιβάτου.

Τὸ χωρητικότητος 6.000 τόνων γκρός «Απόλλων 11» διαθέτει μεγάλους κοινωνικήστους χώρους καὶ συγκεκριμένως τρία

ΤΟ ΝΕΟΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΥΨΗΛΗΣ ΚΛΑΣΣΕΩΣ ΤΗΣ ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑΣ

μεγαλοπρεπῆ σαλόνια, τρία μπάρ, μίαν ταβέρναν καὶ βιβλιοθήκην. Κολυμβητικὴ δεξιάμενὴ ὑπάρχει εἰς τὴν πρύμναν τοῦ σκάφους θερμαινομένη κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας.

Εἰς τὴν ἀπέραντον καὶ θαυμασίως διακομένην τραπεζαρίαν δύνανται νὰ παρακάθηνται συγχρόνως 220 ἄτομα.

Ἐξ ὅλου, τὸ πλοίον, τὸ διποίον εἶναι πλήρως κλιματισμένον, διαθέτει κλειστὸν κύκλωμα τηλεοράσεως, ὅπερ δύναται νὰ συνενθῇ καὶ μὲ τοὺς σταθμοὺς τηλεοράσεως τῶν περιοχῶν, ὅπου τὸ πλοίον ταξιδεύει.

Ίδιαιτέρω μνεία ἐπιβάλλεται νὰ γίνη διὰ τὸ προσωπικόν, τὸ διποίον εἶναι πλήρως προσηρμοσμένον εἰς τὰς συγχρόνους ἀντιληφτικές ἔξυπηρετήσεως τῶν ἐπιβατών.

Τὸ «Απόλλων 11» διαθέτει καταστρώματα συναγωνιζόμενα μεταξὺ τῶν εἰς πρωτοτυπίαν, ἐντυπώσεις, διακόσμησιν καὶ ἀνέσεις. Ἐκ τῶν ἄνω εἰναι τὰ ἔξης: «Γιούπιτερ», «Απόλλων», «Αφροδίτη», «Διόνυσος», «Ποσειδῶν», «Νηρέυς».

Ⓐ Εκάστην Δευτέραν θὰ ἀναχωρῇ ἀπὸ Πειραιᾶ διὰ Μύκονον, Δῆλον, Ἡράκλειον, «Άγιον Νικόλαον, Ρόδον, «Εφεσον, Πάτραν, Ύδραν, Πειραιᾶ.

Ⓐ Εκάστην Παρασκευὴν διὰ Αλικαρνασσόν, Κώ, Ρόδον, Σαντορίνη, Μύκονον, Δῆλον, Πειραιᾶ.

ΤΟ «ΛΑΡΡΥ Λ.» ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΙΣ Ν. ΥΟΡΚΗΝ

Τὸ νέον μπάλκ - κάρριερ τοῦ Οίκου Ι. Π. Λιδανού «Λάρρυ Λ.» ἐνηλογήθη πρὸ ἡμέρων εἰς τὸ Προβενικὸν Λιμεναρχεῖον Ν. Υόρκης. «Ἐπὶ τῇ εὔκαιρᾳ ἡ πλοιοκτήτηρας εταίρια ἔδωσε λαμπρὰν δεξιώσιν, καθ' ἓντηλλαγήσαντος θερμαί προσφαντήσεις μεταξὺ τοῦ Προβενικού Λιμενάρχου Πλοιάρχου Λ.Σ. κ. Γ. Μητράκου καὶ τοῦ ἐφόπλιστοῦ κ. Γεωργίου Π. Λιδανοῦ.

Προσφανῶν τὸ πλοιοκτήτην ὁ κ. Μητράκος, τὸν συνεχάρηθε λαμπρῶς διὰ τὰς πρωτοποριακάς του ἐμπνεύσεις καὶ τὰ τολμηρά ἐπιπτεύματά του εἰς τὴν Ναυτιλίαν, χάρις εἰς τὰ διποία καθίσταται πραγματικότης ὁ ἀδελφὸς τῶν 50 μῆνι μπάλκ - κάρριερ, πήχηθι.

Δέ εἰς αὐτὸν καὶ τὸν θεῖον τοῦ κ. Ἰωάννη Π. Λιδανού, διποία μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ Θεοῦ γνωρίσουν τὴν πλήρη ἐπιτυχίαν τὰ μεγαλόπνια σχέδιά των καὶ διποία συντόμως ἡ κιανούλευκος καλύψῃ καὶ τὰ ὑπόλοιπα πλοίά των.

Ἁπαντῶν δὲ κ. Γ. Π. Λιδανός, ηγάριστης σὲ τὸν κ. Προβενικὸν Λιμενάρχην καὶ εἴπεν διῆ τὴν ἑταῖριας ἀντέλει ὑπερηφάνειαν καὶ ἔμπνευσιν ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ὑπεσχέθη δὲ διῆ διὰ καταβάλλη πάσσαν προσπάθειαν διποίας συμβάλλη εἰς τοὺς δραματισμοὺς τῆς Εθνικῆς Κυβερνήσεως διὰ μίαν μεγάλην Ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ μίαν παγκοσμίας σεβαστὴν Ἐλλάδα.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ «Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ»

Συμφώνως πρὸς τὰ παρὰ τὴν Τραπέζη τῆς Ἐλλάδος τηρούμενα στοιχεῖα ἔξωλογιστικῶν λ/σμῶν Εἰσαγωγῆς Ναυτιλιακοῦ Συνοδλάγματος, ἡ «Α.Ε. Ατμοπλοΐκων Γραμμῶν 'Η Ελληνική», εἰσήγαγεν εἰς Ἐλλάδα κατὰ τὸ ἔτος 1969 συνάλλαγμα συμποσούμενον εἰς δολ. Η.Π.Α. 5.172.704,71. Κατὰ δὲ τὴν τελευταίαν πενταετίαν «Η 'Ελληνική» εἰσήγαγε συνάλλαγμα υψούς \$ 25.068.185,72, προσδευτικῶς αὐξανόμενον ὡς ἀκολούθως:

| Έτος | Διολ. |
|-----------|---------------|
| 1965..... | 3.769.354,32 |
| 1966..... | 5.072.093,96 |
| 1967..... | 5.390.204,71 |
| 1968..... | 5.663.828,02 |
| 1969..... | 5.172.704,71 |
| | 25.068.185,72 |
| | ===== |

Εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσὸν δὲν περιλαμβάνεται τὸ συνάλλαγμα, τὸ ἐμβασθὲν εἰς τὴν χώραν μας ὑπὸ τῶν πληρωμάτων τῆς «Ελληνικῆς», διῆ εύθειας εἰς τὰς οἰκογενείας των.

Ἡ «Ελληνική» ἔξυπηρετεῖ σήμερον βασικῶς ἔξι κυρίας τακτικὰς γραμμάς, ἐνόυσας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας μετά τῶν λιμένων Κόντινεντ, Ἀγγλίας, Μεσογείου, Αμερικῆς - Μεσογείου, Αδριατικῆς, Αφρικῆς, Αμερικῆς - Περσικού Κόλπου καὶ Ερυθρᾶς Θαλάσσης, διὰ 39 πλοίων της, ἀπάντων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀπασχολεῖ δὲ περὶ τοὺς 1.500 «Ελληνικαὶ ναυτικούς».

Τὰς γραμμάς ταύτας θὰ ἐνισχύσῃ καὶ ἐπεκτείνῃ ἄμα τῆς παρασλαβῆ τῶν ναυπηγηθούμενών 12 νέων μονάδων, ἔξελιγμένου ἀνωτάτης ὀποδόσεως τύπου, διὰ τὰ ναυπηγήκατα συμβόλαια ὑπεγράφησαν ήδη.

Εἰς τὴν Θάλασσαν τῶν Δαιμόνων

Η ΚΑΤΑΒΥΘΙΣΙΣ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΙΚΩΝ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ

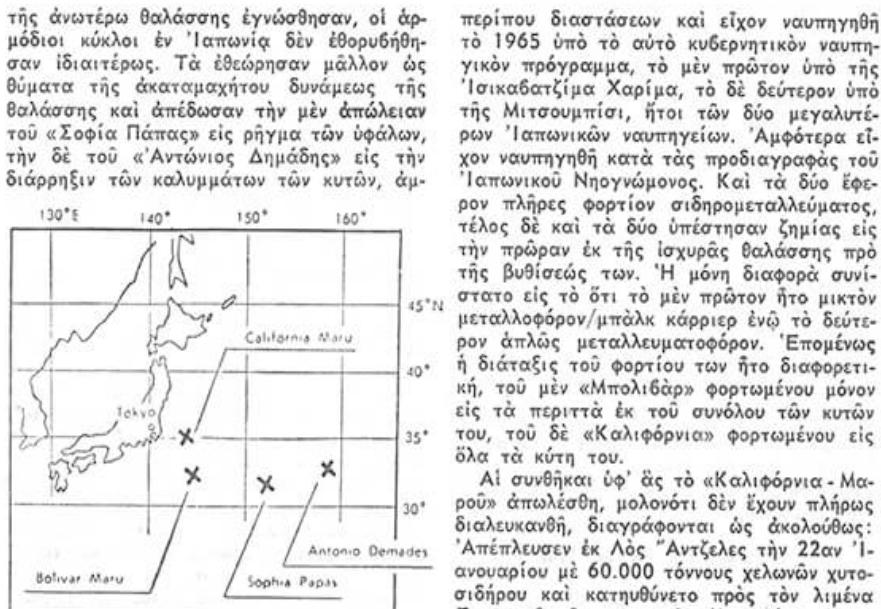
ΠΛΗΣΙΟΝ ΤΟΥ «ΣΟΦΙΑ Π.» ΚΑΙ ΤΟΥ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ»

Τὴν 10ην Φεβρουαρίου, οἱ Ἰαπωνικοὶ ναυτιλιακοὶ καὶ ναυπηγικοὶ κύκλοι κυριολεκτικῶς ἔτρομοκρατήθησαν, συνεκλονίσθησαν ἐπὶ τῷ ὄγγελματι τῆς ἀπώλειας τοῦ 62.146 τόν. d.w. μεταλλευματοφόρου «Καλιφόρνια - Μαρού» ὅπερ ἐδύνισθη ἐν μέσῳ ἵσχυρᾶς θαλασσοταραχῆς 225 μίλια ἀνοικτὰ τοῦ κόλπου τοῦ Τόκιο. Τὸ γεγονός ὅτι τὸ πλοῖον ἀπώλειθη κατὰ τὸν ἴδιον ἀκριδῶν τρόπου μὲ τὸ 54.271 τόν. d.w. μικτὸν «Μπολιθάρ - Μαρού», ὅπερ ἐδύνισθη εἰς τὴν αὐτὴν περιοχὴν τὴν 5ην Ἰανουαρίου τοῦ παρελθόντος ἔτους, μετέτρεπε τὴν ἀνησυχίαν εἰς ἀληθινήν ἀπόγνωσιν.

Εἶναι ἀληθές ὅτι ὁ φόρος τῶν ἀτυχημάτων εἶναι βαρύτατος εἰς τὴν θαλάσσαν τοῦ Τόκιο. «Οταν χαμηλαὶ πιέσεις διέρχονται ἀναθεν, ἡ θάλασσα καθίσταται ἀγρία, μὲ ἀκανόνιστα ὑψηλά κύματα ὅφειλόμενα τὸν εἰς τοὺς ἐπικρατοῦντας ἀνέμους, ὃστον καὶ εἰς τὸ ἵσχυρὸν ρεῦμα τοῦ Κούρο - Σίδο, ὅπερ ἀνέρχεται μὲ βορειοανατολικὴν κατεύθυνσιν. Κατὰ τὸν ἐφετεῖνον χειμῶνα δύο σοβαρὰ ἀτυχήματα ἔλασον χώραν εἰς τὴν περιοχὴν, πρὸ τῆς ἀπώλειας τοῦ «Καλιφόρνια». Τὸ ἔνδιαφέρεται εἰς τὸ τάνκερ «Σοφία Πάπας», 12.113 τόν. d.w. βυθίσθεν τὴν δην. Ἰανουαρίου καὶ τὸ ἔτερον εἰς τὸ μπάλκ κάρριερ «Αντώνιος Δημάδης», 23.990 τόν. d.w., ὅπερ ἐδύνισθη τὴν 7ην Φεβρουαρίου. Αἱ ἀπώλειαι εἰς πρόσποτα ὑπῆρξαν λίγα ύψηλαὶ εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις: 31 τοῦ «Μπολιθάρ», 7 τοῦ «Σοφία Πάπας», 12 τοῦ «Αντώνιος Δημάδης» καὶ 5 τοῦ «Καλιφόρνια».

ΔΙΑΤΑΣΣΕΤΑΙ Η ΕΡΕΥΝΑ

«Οταν ἡ συγκλονιστικὴ εἴδησις τῆς ἀπώλειας τοῦ «Μπολιθάρ - Μαρού» ἐφθασε πέρυσι εἰς Ἰαπωνίαν, μία πλήρης καὶ ἔξουχιστικὴ ἀνάκρισις ἀπεφασίσθη. Τὸ «Υπουργεῖον Μεταφορῶν ἡτίστητο παρὰ τοῦ Συμβουλίου τῆς Ναυπηγικῆς Τεχνολογίας νὰ ἔχεταί στὸ θέμα ἀπὸ πάστης πλευρᾶς, καὶ ὁ Ναυπηγικὸς Οἶκος κατασκευῆς τοῦ πλοίου συνέστησε ἰδίαν ἀνακριτικὴν ἐπιτροπήν. Συγχρόνως ὅλα τὰ μπάλκα κάρριερ διοίπου πρὸς τὸ «Μπολιθάρ» τύπου ὑπεδήθησαν εἰς ἔλεγχον ὑπὸ τῶν πλοιοκτήτῶν καὶ ναυπηγῶν των. Ἡ ἀνάκρισις δὲν κατώρθωσε νὰ ἔντοπισῃ τεχνικὸν τι σφάλμα ἀναφερόμενον εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῶν μεγάλων μεταλλευματοφόρων ἡ μπάλκα κάρριερ «Ιαπωνικῆς κατασκευῆς, παρεδέχθη ὅμως ὅτι ὑπῆρχον ἀκόμη ἄγγωστοι παράγοντες εἰς τὰ μεγάλα σκάφη τοῦ εἰδούς αὐτοῦ, ὡστε νὰ ἐπιβάλλεται ἰδιαιτέρω προσοχὴ εἰς τὴν μελλοντικὴν σχεδίασιν καὶ ναυπηγησίν των. Ἀκόμη καὶ ὅταν τὰ δύο ἐφετεινὰ πρώτα θύματα



φότερα λόγω τῆς ἵσχυρᾶς θαλασσοταραχῆς. Ἡ αἰσιόδοξος αὕτη ἀποφίς ἐγκατελεῖθη τελείως μετά τὴν βύθισιν τοῦ «Καλιφόρνια». Ὁ πρήρχον τόσα κοινὰ σημεῖα εἰς τὰς συνθήκας ἀπώλειας τῶν δύο μεγάλων σκαφῶν, ὡστε νὰ θεμελιούται ἡ ὑπόνοια ὅτι κάτι περισσότερον ὑπῆρχε ἀπὸ τὴν ἀπλῆ ἐπενέργειαν τῆς θαλασσίας ἵσχυος. Κάτι συνδέομενον μὲ τὴν σχεδίασιν, τὴν ναυπηγησιν, τὴν διευθέτησιν τοῦ φορτίου καὶ τὴν ναυσιπλοΐαν ἡ τὸ συνδυασμὸν δύον αὐτῶν.

Πράγματι εἰς ὅλας τὰς ὡς ἄνω περιπτώσεις τὰ πλοῖα μὲ πλήρεις φορτίου εύρισκοντο καθ' ὅδον πρὸς Ἰαπωνικούς λιμένας. Ἡ θαλασσία περιοχὴ εἰς ἥν ἐπλέων, μερικὰς ἐκαπούντας μιλίων ἀνοικτὰ τοῦ κόλπου τοῦ Τόκιο, ἐπλήσθη ὑπὸ χαμηλῶν πιέσεων μὲ ἵσχυροὺς δυτικοὺς ἀνέμους. Ἡ θάλασσα ἡτοί λίγα τρικυμιώδης, ἀλλ' οὐχὶ μέχρι σημείου ἐμποδίζοντος τὸν πλοῦν. Πράγματι ἀλλα φορτηγὰ πλοῖα εύρισκοντο πληγίσιον τῆς σκηνῆς τῶν ἀτυχημάτων καὶ, ἀσφαλῶς πλέοντα, ἡδυνήθησαν νὰ παράσχουν τὴν βοθιεύσιν τῶν πρὸς διάσωσιν τῶν ναυαγῶν. «Ολα τὰ ἀπολογεθέντα σκάφη ἐδύνισθησαν εἰς σχετικὸν σύντομον χρονικὸν διάστημα ἀφοῦ εἰδοποίησαν περὶ τῆς κρισίμου θέσεως των καὶ χωρὶς ν' ἀφήσουν οὐδείματι σχεδόν ἀπόδειξιν τῆς αἰτίας βυθίσεώς των. Ἰδιαιτέρως μεταξὺ τοῦ «Μπολιθάρ» καὶ τοῦ «Καλιφόρνια» αἱ ὁμοιότητες ἡσαν περισσότερον χαρακτηριστικαί. Ἀμφότερα ἡσαν τῶν αὐτῶν

περίου διαστάσεων καὶ εἶχον ναυπηγηθῆ τὸ 1965 ὑπὸ τὸ αὐτὸ κυβερνητικὸν ναυπηγικὸν πρόγραμμα, τὸ μὲν πρῶτον ὑπὸ τῆς Ἰσικαβατζίμα Χαρίμα, τὸ δὲ δεύτερον ὑπὸ τῆς Μιτσούμπισι, ἡτοι τῶν δύο μεγαλυτέρων Ἰαπωνικῶν ναυπηγείων. Ἀμφότερα εἶχον ναυπηγηθῆ κατὰ τὰς προδιαγραφὰς τοῦ «Ιαπωνικοῦ Νηογώμονος. Καὶ τὰ δύο ἔφερον πλήρεις φορτίου σιδηρομεταλλεύματος, τέλος δὲ καὶ τὰ δύο ὑπέστησαν ζημίας εἰς τὴν πρώταν ἐκ τῆς ἵσχυρᾶς θαλάσσης πρὸ τῆς βυθίσεως των. Ἡ μόνη διαφορὰ συνίστατο εἰς τὸ δότι τὸ μὲν πρῶτον ἡτο μικτὸν μεταλλοφόρου/μπάλκ κάρριερ ἐνῷ τὸ δεύτερον ἀπλῶς μεταλλευματοφόρον. Ἐπομένως ἡ διάταξις τοῦ φορτίου των ἡτο διαφορετική, τοῦ μὲν «Μπολιθάρ» φορτωμένου μόνον εἰς τὰ περιττά ἐκ τοῦ συνόλου τῶν κυτῶν του, τοῦ δὲ τοῦ «Καλιφόρνια» φορτωμένου εἰς δύο τὰ κύτη του.

Αἱ συνθήκαι ὑπὸ τοῦ «Καλιφόρνια - Μαρού» ἀπώλειθη, μολονότι δὲν ἔχουν πλήρως διασεκανθῆ, διαγράφονται ως ἀκολούθως: Ἐπέλευσεν ἐκ Λός «Ἀντζελες τὴν 22αν Ἰανουαρίου μὲ 60.000 τόνους χελωνῶν χυτοδήρους καὶ κατημθύνετο πρὸς τὸν λιμένα Σιμοτούνη τῆς κεντρικῆς Ἰαπωνίας. Ἀκολουθούν πορείαν μεγίστου κύκλου εἰς τὸ Βόρειον Ειρηνικὸν, ἀντεμετώπισε ισχυράν κακοκαιρίαν καθ' ὅλην σχεδόν τὴν διαδρομήν. Μεγάλα κύματα ἐπλήγησαν τὰς παρειάς του καὶ τὸ πρότερον ὑπέστη ἐλαφράν στρέβλωσιν, ἐνῷ τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα ὑπέστη ἐλαφράς συμπιέσεις. Ἐν τούτοις συνέχισε κανονικῶς τὴν πορείαν του. Τὴν 9ην Φεβρουαρίου καὶ ὥραν 9 μ.μ. ἀνέφερε τὰς καιρικὰς συνθήκαις ως ἀκολούθως: «Ἀνεμοὶ ΔΝΔ ταχύτητος 22 μέτρων ἀνὰ δευτεροδεπτον, θερμοκρασία 10,5° K. καὶ θαλάσσης 18° K. Περίοδος κύματος 10 δευτερ. καὶ υψος 6 μέτρα, περίοδος κυματισμοῦ 14 δευτερ. καὶ υψος 10 μέτρα. Ταχύτης περίπου 6 μίλια. Όλιγον μετά τὸ μεσονύκτιον τῆς ιδίας ημέρας, ἡκούσθη ἵσχυρός κρότος ως ἐκ θραύσεως σωλήνος, τὸ πλοϊον ὑπέστη ισχυρὸν κλονισμὸν καὶ ὀμέσως ἐκλινε πρὸς τὸ ἀριστερά. Ἡ μηχανὴ ἐσταμάτησε καὶ ἐστήμανε συναγερμός. Ἐνῷ ἡτοιμάζετο ἡ καθαίρεσις τῶν σωτηρίων λεμβων, ἡ ἀριστερὰ τοιαύτη παρεσύρθη μετά τῆς μιᾶς ἐπωτίδης τῆς καὶ τινες τὸν ἀνδρῶν εύρεθησαν εἰς τὴν θάλασσαν. Ἡ δεξιά τοιαύτη παρεσύρθη ἐπίσης ἔρματον τῶν κυμάτων μετά τῶν ἐπ' αὐτῆς ἀνδρῶν. Μία ἐλαστικὴ λέμβος ἐνῷ ἡτοιμάζετο κατεστράφη καὶ ἤχρηστευθή. Οἱ πλειστοί εἰκαὶ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος παρέμεινον ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ κατέβαλον προσπαθείας διασώσεως του, πληρώσαντες τὰς No 5 καὶ 6 δεξιαὶς δεξιαμενάς ἔρματος

THE LONDON STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD. (ESTABLISHED 1866)

Ασφαλίσεις προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως (P & I)
ΔΙΑ ΝΑΥΔΩΝ, ΣΤΑΛΙΔΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ

Πληροφορίαι εἰς τὸν διαχειριστὰς

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Telegrams: Bilbrough, London E. C. 3

Telephone: Royal 4971
TELEX: 262670

πρὸς ἔξουστέρωσιν τῆς κλίσεως. 'Ἐν τῷ μεταξὺ εἶχον ἀρχίσει αἱ ἐργασίαι παροχῆς βοηθείας ἀπὸ ἡράκας καὶ θαλάσσης. 'Αναγνωριστικὸν ἀεροπλάνον τῶν Η.Π.Α. ἀπογειώθεν ἐπὶ τῆς ἀκτῆς ἐπεσήμανε τὸ πλοῖον καθὼς καὶ τὰ πρὸς βοήθειάν του πλέοντα σκάφος. "Ἐν τούτων, τὸ νεοζηλανδικὸν «Aotearos» ἔφθασεν ἐπὶ τόπου ἐνωρίς τὴν πρώτην. Παρὰ τὴν τρικυίαν τὸ πλοῖον ἀπέστειλε μηχανοκίνητον λέμβον ὑπὸ τὴν κυβέρνησιν τοῦ ὑποπλοιάρχου του. "Οταν αὐτὴ ἐπέλευσε τὸ βυθίζομενον σκάφος, ἐνεπλάκη εἰς σχοινίον κρεμάμενον ἐπὶ τῆς πλευρᾶς του καὶ ἔχειάσθη νὰ κολυμβήσῃ ὁ γενναῖος κυβερνήτης της διὰ νὰ τὴν ἐλευθερώσῃ. Αἱ ὑπεράνθρωποι αὐταὶ προσπάθειαὶ τοῦ πληρώματος τῆς νεοζηλανδικῆς λέμβου κατέστησαν τελικῶς δυνατὴν τὴν διάσωσιν τῶν 22 παραμεινάντων ἐπὶ τοῦ βυθίζομένου πλοίου ἀνδρῶν. Μόνον ὁ πλοίαρχος τοῦ «Καλιόφορνια» Χιρόσι Σουμιμύρα ἥρνηθη νὰ ἔγκαταλεψῇ τὸ σκάφος του καὶ παρεσύρθη μετ' αὐτοῦ εἰς τὸν βυθόν, Ιστάμενος ἐπὶ τῆς γεύμας, καθὼς διὰ τῆς πρώρας κατῆρχετο τοῦτο πρὸς τὸν ύγρὸν τάφον, ἐννέα περίπου δρας μετὰ τάξ πρώτας ζημίας. Βραδύτερον τὴν αὐτὴν ἥμέραν ἡ δεξιὰ σωσίδιος λέμβος ἀνεκαλύφθη ὑπὸ τοῦ Ιαπωνικοῦ «Έκουαντόρ - Μαρού» καὶ οἱ δύο ἐπ' αὐτῆς ἐπιζώντες ἄνδρες διεσώθησαν. Οὕτω τελικῶς 24 ἐκ τῶν 29 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἶχον διασωθῆν. Εἰς τὰς ἀπωλείας πάντως πρέπει νὰ προστεθοῦν καὶ οἱ τρεῖς ἄνδρες ἐνός δημοσιογραφικοῦ ἀεροπλάνου ὅπερ σπεύσαν ν' ἀπαθανάτιση τὴν σκηνὴν τῆς βυθίσεως, ἡ ναυγάσθη εἰς φῶς τὰς αἴτιας τῆς ἀπωλείας. Συνέστησε πρὸς τοῦτο ἐπιτροπὴν μὲν ἐκπροσώπους τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Πανε-

πιστημίου καὶ τῆς Βιομηχανίας, μὲν ἐντολὴν νὰ ἔρευνῃσθη τὸ θέμα διὰ μόνον ἀπὸ πλευρᾶς ἀντοχῆς τοῦ σκάφους, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ πλευρᾶς τῶν μετεωρολογικῶν καὶ ὀκεανογραφικῶν συνθηκῶν καὶ πλευρᾶς διακινητῆς τῶν ἔνδιαφερομένων ὅπως ἐνεργήσουν πλήρη ἐλεγχοὶ ἀσφαλείας ὅλων τῶν μεταλλευματοφόρων καὶ μικτῶν σκαφῶν τῶν ἄνω τῶν 200 μέτρων μῆκους. Τὸ ισχυρότερον ὅμως πλῆγμα ὑπέστη ἀναμφιδόλως ἡ Μιτσουμπίσι, ὡς κατασκευάστρια τοῦ πλοίου. Γνωστὴ ὡς ἡ μεγαλύτερα ναυπηγική ἀπιχέρειας τῆς Ιαπωνίας, καίρουσα διεθνούς φήμης διὰ τὴν ναυπηγησιν λαμπρῶν σκαφῶν ἀπὸ μακρᾶς σειρᾶς ἐπών, εἴχε κατασκευάσει σειρὰν ὁμοιοτύπων πλοίων μὲ λίσια Ικανοποιητικά ἀποτελέσματα. Οἱ ὑπεύθυνοι Διευθυνταὶ τῆς ισχυρίζονται ὅτι δὲν δύνανται νὰ ἐπισπάνουν κατασκευαστικήν τινα παράλειψιν ὡς αἵτιαν τοῦ ἀτυχήματος. Εἶναι πιθανόν, λέγουν, ἡ γάστρα τοῦ σκάφους νὰ ὑπέστη ρήγμα ἐξ ἔξωτερης δυνάμεως ἀνυπολογίστου ἐντάσεως, δηθεομένην εἰς τὴν σφρόδραν τρικυίαν, ἀλλὰ δὲν πιστεύονται ὅτι ἐσωτερικοὶ παράγοντες, ὡς κατασκευαστική τυχὸν ὀδυνημάτια, συνέβαλον εἰς τὴν καταστροφήν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Μιτσουμπίσι συνέστησεν εἰδικὴν Ἐπιτροπὴν ἐξ ἴδιων της καὶ ἀλλών ἐμπειρογνωμόνων πρὸς διερεύνησιν τῆς ὑποθέσεως.

'Ἡ πανίσχυρος καὶ μαχητικὴ Ιαπωνικὴ Ναυτεργατικὴ Ὁμοσπονδία, ἀγανακτημένη διὰ τὴν ἀπώλειαν τόσων ναυτικῶν ἐκ τῶν ἀλλεπαλλήλων βυθίσεων, ἡσίωσε τὴν ἅμεσην λήψιν μέτρων προστασίας τῆς ζωῆς τῶν ναυτικῶν καὶ ὠργάνωσεν μίαν ἄνευ προγονισμού δημοσίαν παρέλαστιν διαμαρτυρίας. Συγχρόνως ἔδωσεν ἐντολὴν εἰς τὰ μέλη της ὅπως ἀρνούνται τὴν ναυτολόγησιν ἐπὶ πλοίων τοῦ ἐλόγῳ τύπου πρὸ τῆς διενέργειας ἐπ' αὐτῶν ὅλικῆς ἐπιθεώρησεως. 'Ἐξ ἄλλου ἀποφανισθεῖσαι τινὲς οἰκογένειαι ἐξ τῆς ἀπωλείας τοῦ «Μπολιβάρ» ἡγειρον ἀγωγὴν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου τοῦ Τόκιο, αἰτούσαι μείζονα ἀποζημίωσιν τῆς ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας Ἐταιρίας καταβληθείσης. Σημειώτεον ὅτι ἡ ὑπόθεσις τοῦ «Μπολιβάρ» ἐκκρεμεῖ εἰσέτι ἐνώπιον τῆς ἐνόπιον τῆς

Γιοκοχάμαρ 'Ανακριτικῆς 'Επιπροπῆς Ναυτικῶν 'Ατυχημάτων.

Τέλος τὸ 'Υπουργείον Μεταφορῶν δι' αὐτηράς ἔγκυκλου του ἡγήσατο παρὰ τῆς 'Εθνικῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν, τῆς 'Εθνικοῦ Νησογύμνωνος, ὅπως λάδουν ἀμέσως τὰ ἀκόλουθα μέτρα: εἰδοποίησις τῶν πλοιάρχων τῶν μεγάλων πλοίων, ἄτινα διέρχονται διὰ τῆς ἀνατολικῶς τοῦ Τόκιο περιοχῆς, ὅπως ἐπιδεικνύουν μεγαλυτέραν προσοχὴν εἰς τὰς μετεωρολογικάς καὶ θαλασσογραφικάς συνθήκας. 'Εκπαίδευσις τῶν πληρομάτων εἰς τὴν ἔγκαταλεψιν πλοίου. 'Ολικὴ ἐπιθεώρησις ὅλων τῶν 39 μεταλλευματοφόρων, τῶν 30 μικτῶν εὐδύν ὡς πλεύσουν εἰς Ιαπωνικὸν λιμένα. 'Αμεσος ἐπισκευὴ καὶ ἐνίσχυσις τῆς γάστρας εἰς ὃς περιπτώσεις ἡ ἐπιθεώρησις ἐπέβαλε τοῦτο, μὲν ιδιαιτέραν ἐμφασίης εἰς τὸ τρῆμα τῆς πρώρας. Αἱ ὡς ἀνώνυμοι λιμένας. Σημειώτεον ὅτι ἡ μὲν ἐπιθεώρησις ἀπαιτεῖ χρόνον δύο - τριών ἡμερῶν, ἡ δὲ ἐνίσχυσις τῆς γάστρας χρόνον δύο ἔβδοματων (κόστος ἑξήκοντα χιλιάδων λιρῶν 'Αγγλίας). 'Υπολογίζεται οὐτών ὅτι διὰ νὰ ὑποβληθῇ τὸ σύνολον τῶν ἐλόγω σκαφῶν εἰς τὸν τοιούτον ἐλεγχον θά χρειασθῇ ὀλόκληρον τὸ μέχρις 'Οκτωβρίου διάστημα. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ περὶ ἐνίσχυσεως ἐντολὴ τοῦ 'Υπουργείου, μεταφράζεται ὑπὸ τῶν ναυπηγικῶν κύλων, ὡς ἐντολὴ ἐνισχύσεως τῆς πρώρας ὅλων τῶν ἐλόγω πλοίων καὶ ὡς προεξόφλησις κατασκευαστικῆς ὀδυνημάτιας τοῦ τημήματος τούτου τῶν πλοίων, πράγμα τὸ ὅποιον, λέγουν, δὲν ἔχει εἰσέτι διαπιστωθῆ ἀλλ' ὑπαγορεύεται ἀπλῶς ὑπὸ τῆς πιέσεως τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων. Δέον πάντως νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, παρατηροῦν, ὅτι ὅταν αἱ ἐργασίαι ἐνίσχυσεως ἀρχίσουν, ὀλόκληρον τὸ πρόγραμμα εἰσαγωγῆς σιδηρομεταλλευμάτων πρὸς χρήσιν τῶν Ιαπωνικῶν χυτηρίων ὡς καὶ τὸ πρόγραμμα ἐπισκευῶν πλοίων θέλει σιδαρώς διαταράχθη.

Ξ. Α. Α.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10^ο ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 424.222 (10 ΓΡΑΜΜΑ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ.

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

διά τὸν 'Οκτώβριον.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ: Συνεκρούσθη εἰς Πούντα Καρυτόν τὴν 4ην Ἀπριλίου μετά τοῦ Βρεταννικοῦ δεξαμενοπλοίου «Χαντριάνια». Ἐκεῖθεν ἐπέλευσεν εἰς Κιουρασό, διὰ πρωστινάς ἐπισκευάς.

ΟΡΙΕΝΤ ΛΑ·Ι·ΝΕΡ: Συνεκρούσθη εἰς Τζένταν τὴν 27ην Μαρτίου μετά τοῦ δηζελοπλοίου «Τζουζεπίνα», υποστάν ἐλαφράς ζημίας. Ἀμφότερα ἀπέπλευσαν τὴν ίδιαν ήμέραν.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ: Τὴν 3ην Ἀπριλίου παρεπήρηθη πυρκαϊά εἰς τὴν αἰθουσαν δασυριμάτου. Τὸ πῦρ κατεστάλη καὶ ἐτελέσθησαν ἐπισκευαί. Τὸ σκάφος εύρισκετο εἰς Στεττίνον υπὸ ἐκφόρτωσιν.

ΠΕΛΙΑΣ: Ἀπὸ Στεττίνον διὰ Τσινάμπο, μὲν φορτίου ποτάσσης. Τὴν 28ην Μαρτίου συνεκρούσθη εἰς Ντιούκεργους μετά τοῦ γερμανικοῦ δηζελοπλοίου «Ἐντελγκαρντ». Ἀμφότερα ὑπέστησαν ζημίας, ἀλλὰ τὸ «Πελίας» συνέχισε τὸ πλοῦν του.

ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ: Προσαράξαν πλησίον τοῦ Río Γκράντε, ἀνειλκύσθη τὴν 3ην Ἀπριλίου καὶ ἐπέλευσε εἰς τὸ ὅντα λιμένα.

ΣΤΑΣ.ΣΙ: Ἀφίχθη εἰς Λοιδίνον τὴν 2αν Ἀπριλίου δι' ἐπισκευάς εἰς τοὺς λέβητας.

ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΡΕΣΤΗΣ: Ἐδεξαμενίσθη εἰς Τόκιον τὴν 6ην Ἀπριλίου. Τὴν μεθεπομένην ἔγενετο ἔκρηξις εἰς τὴν γέφυραν καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔξερράγη πυρκαϊά εἰς τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος, ἥτις κατεστάλη ἀργότερον. Ἐκ τῆς ἔκρηξεως ἐφονεύθη εἰς Ἰάπων τεχνικός καὶ ἔτραματισθησαν ἔπειτοι δύο. Εγκαύματα ἐπίστησαν ὑπέροχη εἰς "Ελλην, δόστις ἐπέδλεπε τὰς ἐπισκευάς. Τὸ πλήρωμα σῶν. Ἐκτεταμέναν ζημίαν εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὰ ἐνδιαιτήματα. Ζημίας ἐπίστησαν ὑπέστησαν διάφορα μηχανήματα τῆς γεφύρας ἐκ τοῦ ὕδατος, ὅπερ ἔχρησιμοποιήθη διὰ τὴν κατάσθεσιν τοῦ πυρός.

ΣΥΡΕΝ: Προσήγγισεν εἰς Κολόμπο τὴν 30ην Μαρτίου, λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν 4ην Ἀπριλίου ἀπέπλευσε διὰ Σιγκαπούρων.

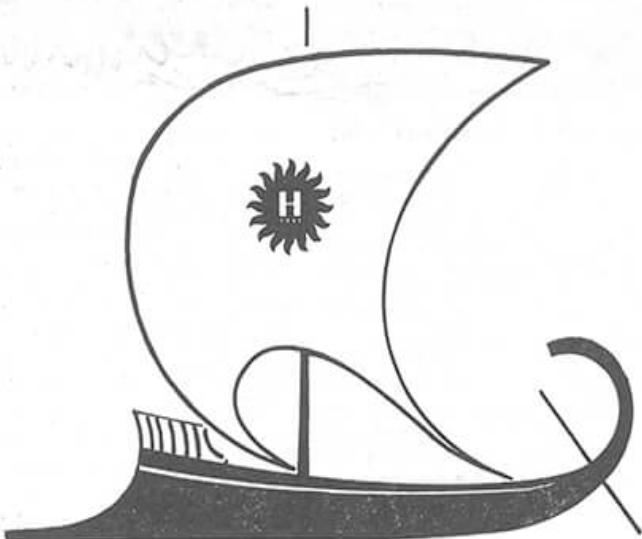
TZENNY - MAPINA: Ὡς ἀνεκοινώθη εἰς Νέαν Υόρκην τὴν 18ην Μαρτίου, ἀπερατώθησαν μερικαὶ ἐπισκευαὶ ἐπὶ ζημιῶν, τὰς ὁποίας ὑπέστη τὴν 21ην Φεβρουαρίου, συνεπείᾳ προσαράξεως εἰς Σουρινάμ ρίθερ.

TZON KOLOKOTRQNHS: Τὴν 6ην Ἀπριλίου, ἀφίχθη εἰς Λάς Πάλμας μὲν ζημίας εἰς τὰ ἀντλίας τῆς μηχανῆς. Ἐγένετο ἐπιθεώρησις καὶ τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διὰ Σουνέρκην.

XAIINTA: Ὡς ἀνεκοινώθη εἰς Καζαμπλάνκαν τὴν 4ην Ἀπριλίου, τὸ σκάφος ὑπέστη σοδαράς ζημίας εἰς τὸν πυθμένα, συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπὶ προβλήτος εἰς Κενίτρα. Διαφροῇ εἰς τὸ μηχανοστάσιον ρήγμα εἰς τὴν ἀριστερά δεξαμενήν θάρω, ἐπίσης της παρεπήρηθη εἰς τὰς σεντίνας 2 καὶ 3 καὶ εἰς τὸ κύτος No. 2. Ζημίαι εἰς τὸ πριδάλιον καὶ τὴν μηχανήν. Ὁ ἐπιθεωρήτης συνέστησε νὰ ρυμουλκηθῇ καὶ νὰ δεξαμενισθῇ εἰς Καζαμπλάνκαν μετά τὴν ἐκφόρτωσιν. Λόγω, δύμως, μὴ διαθεσίμου δεξαμενῆς εἰς Καζαμπλάνκαν, θὰ τελεσθοῦν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ καὶ θὰ ρυμουλκηθῇ εἰς Καντίζ, διὰ μονίμους τοιαύτας.

ΧΡΥΣΗ: Ἀποπλεύσαν ἐκ Νέας Υόρκης τὴν πρώινα τῆς 2ας Ἀπριλίου δι' Ἐλ Παλίτο, συνεκρούσθη τὴν ίδιαν ήμέραν εἰς πλάτος 39.39' βόρειον καὶ μῆκος 73.44' δυτικόν μετά τοῦ μεξικανικοῦ δηζελοπλοίου «Καμπέρε». Τὸ σκάφος ἐπέστρεψεν εἰς Νέαν Υόρκην δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ νέου τὴν μεθεπομένην.

ΨΑΡΑ: Τὴν 30ην Μαρτίου εύρισκετο ἐκτὸς ἐλέγχου εἰς πλάτος 36.10' βόρειον καὶ μῆκος 4.52' δυτικόν καὶ ἐξήτησε συμπαράστασιν τῶν παραπλεόντων σκαφῶν. Τελικῶς, τὴν 5ην Ἀπριλίου ἀφίχθη εἰς Καρθαγένην, ρυμουλκούμενον υπὸ τοῦ ἀτμοπλοίου «Βέλμπα».



ΕΛΛΗΝΕΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΑΙ

Δώσατε ἐντολὴν εἰς τὸν μεσίτην σας, ὅπως τοποθετῇ μέρος τῶν ἀσφαλειῶν σας εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγοράν!

'Η "ΗΛΙΟΣ" Α.Ε.:

- Συνεργάζεται μεδ' ὅλων τῶν εἰδικευμένων μεσιτῶν ἐπὶ τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν τοῦ Λονδίνου.
- Ἐμπιστευδῆτε τὴν ἀσφάλειάν σας εἰς τὴν ἐμπειρὸν ἐπιλογὴν τοῦ μεσίτου σας.
- Ἡ ὑπαρξίας ισχυρᾶς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς εἶναι πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ.

ΗΛΙΟΣ
Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΑΣ

ΟΔΟΣ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 86 - ΑΘΗΝΑΙ 142

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: KONATTO

ΤΗΛ. KENTRON 629.431

TELEX. NO 215.834 CAP. GR.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατά τούς παρατηρητάς: «Τὸ ἀπὸ τριμήνου ἀδιατίτωτα συνεχιζόμενον [μπούμ] τείνει νὰ χάσῃ ὑπωσδῆπτο τὴν προτέραν του ζωηρότητα καὶ τὴν σφριγγήν πρὸς τὴν ἀνιστάντα πορείαν του. Εἴθοπλισταὶ τινες ἡρικίσαν δεχόμενοι ναύλους κατωτέρους τῶν πρὸ τίνος κλεισθέντων».

Καὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἀμέσως αὔριον, λόγῳ καὶ τῆς ἐποχῆς, φέρουν τὴν ζητησιν χωρητικότητος χαλαρουμένην πως, ἢν καὶ οἱ Ἰαπωνεῖς μὲν τὰς τελευταίας ναυλώσεις των διὰ γαϊάθρας καὶ μεταλλεύματα καὶ τὰς εἰς δημητριακά μεγάλας ἀνάγκας των — 2.8 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ προσεκὲς ἔξαμπτον — ἐμφανίζονται ἐνδιαφερόμενοι διὰ μεταφοράς τεραστίων εἰς ὅγκουν φορτίων (σκάφος 85.000 τόν. διὰ γαϊάθρας ἀπὸ Χάμπτον Ρόδος πρὸς 10.45 δολ. λαριά!).

Τῶν σιτοφορτίων εἰδικότερον ἡ προσφορὰ ὑπῆρξε κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου ἀσθενεστέρα, μὲν ζωηρότητα δμῶς ζητήσεως ἀπὸ τὸν Ἀγιον Λαυρέντιον. Οἱ ναύλοι ἐστημένων ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν, τόσον διὰ τὸ Κόντινεντ, δσον καὶ διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, ἐλαφράν τινα κάμψιν.

Πάντως, ἐφ' ὅσον θελει συνεχισθῇ ἡ ἐντατικὴ ζήτησις φορτίων πρώτων ύλῶν ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὸ κινεζικὸν ἐνδιαφέρον διὰ σιτηρὰ καὶ λιπάσματα ἀμείωτων παραμεινῇ, ἐν συνδυασμῷ καὶ μὲν τὰς πολλὰς ἀκόμη χρονοναυλώσεις, ἡ ισόρροπος κατάστασις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως θέλει διατηρήση τὴν ναυλαγοράν εἰς ὑψηλὰ ὑπωσδῆπτο τέ πεπεδα καὶ κατὰ τὸν θερινούς μῆνας, ὅπως καθ' δολον τὸ 1970, ἐστω καὶ μὲν τιμᾶς ναύλων ὑπωσδῆπτο κατωτέρας τοῦ τριμήνου Ἰανουαρίου - Μαρτίου.

Κατὰ τούς μετεῖς ἡ ναυλαγορά ἐκινήθη, ἐν συντομίᾳ, ὡς κάτωθι:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ - ΚΑΝΑΔΑΣ: Περιωρισμένη ἡ ζήτησις τονὰς διὰ σιτοφορτία ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Καλυτέρα ἀπὸ τοὺς καναδικούς. Ἀπὸ τὸν Κόλπον σιτηρά τὰ 8.50 - 8.75 φί δολλ. ἐπιληρώθησαν εἰς οὐρήσια μέτρια μπάλκ - κάρριες. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολλ. 11.25 καὶ διὰ τέσσαρα συνεχῆ δολλ. 11.40 ἐλ. ἐκφ., μὲν τὸ σκάφος ἐπιστρέφοντο κενόν. Διὰ τὴν Βάροναν ἡ Πύργον, μικρὸν σκάφος δολλ. 17 φ.ο.τ. μὲ 3.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν (Ἀπρίλιον). Διὰ Τύνιδα μέρος φορτίου 16.700 τόν. δολλ. 17.75 καὶ πλήρες 19.500 τόν. δολλ. 15.75. Διὰ τὸ Ἀλγέριον (Ἀπρίλ. - Μάιον) δολλ. 12.88 καὶ 13. Διὰ τὴν Βενεζουέλαν δολλ. 8.75 (μικρὸν σκάφος) καὶ τὴν Κολομβίαν δολλ. 9.75 (σκάφος 19.000 τόν.) καὶ 13.25 δολλ. μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. Διὰ Φορμόζαν δολλ. 18. 'Αραβόσιτος διὰ Μπορδὼ - Ρουέν δολλ. 11.35 (9.500 τόν.), 'Αδριατικὴν δολλ. 14.75 (17.000 τόν.).

Γ σιάνθρακες: 'Ολιγώτερα τὰ φορτία δι' ἀπλὰ ταξίδια. 'Αρκεταὶ ναυλώσεις διὰ συνεχῆ. Τὰ 13.25 δολλ. ἐπιληρώνοντο δι' Ἀπρίλιον καὶ τὰ 13 διὰ Μάιον, εἰς μέτρια μπάλκ - κάρριες. Δέκα ἔξι συνεχῆ διὰ τέσσαρα ἔτη, μὲ ἔναρξιν Ἀπρίλιον - Ιούνιον 1972 δολλ. 7.30 μὲ συνήθεις δρους ἐλεύθ. ἐκφόρτ. Πέντε ήμέρας, 9.25 μὲ 4.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (σύνηθες σκάφος). Μπάλκ - κάρριερ 50.000 τόν. (Μάιον) διὰ Ρόττερνταμ δολλ. 7.02½ καὶ σκάφος 25.000 τόν. δολ. 7.35 διὰ Δουκέρχη.

Π αλ α : ο σ ί δ η ρ α δι' Ἰαπωνίαν ἀπὸ Κόλπον δολλ. 20.40 (σκάφος 14.000 τόν.) καὶ ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντ καὶ ἀποκοπὴν 290.000 δολλ. (σκάφος 14.200 τόν.).

Λιπάσματα διὰ Ρίον καὶ Μπουένος - 'Αύρες δολλ. 84.500 ἀπὸ Κόλπον (μικρὸν σκάφος) καὶ Ἰαπωνίαν δολλ. 15.60

(σύνηθες σκάφος). 'Απὸ Τάμπα δι' Ἰαπωνίαν 15.60 Μάιον.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ ιαπωνίαν 18.500 τόν. διὰ Γλασκώνη 72/6 φ.ο.τ. (Μάιον). 'Επίσης 72/6 μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. διὰ τὸ 'Ειδονόμουσ (Ἀπρίλ. - Μάιον). Διὰ τὸ Ρόττερνταμ δολλ. 7 φί (σκάφος 32.000 τόν.) Μάιον καὶ διὰ τὴν Συρίαν δολλ. 14, μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. (Μάιον). 'Απὸ τὸ Μπαϊ Κομάδι δι' Αλγέριον δολλ. 11.50 (σκάφος 15.000 τόν.) καὶ ἀπὸ Θρή Ρίβερς διὰ Ρόττερνταμ δολλ. 7.15 φί (Μάιον).

Σιδηρομεταλλεύματα ἀπὸ Σέδεν 'Αιλαντς δι' Όλλανδιαν δολλ. 4.27½ (σκάφος 55.000 τόν.).

ΠΛΕΙΤ: Ζωηρότης καὶ πάλιν ναυλώσεων. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολλ. 19.50 - 19.65 (ἀναλόγως μεγέθους). Διὰ Φορμόζαν δολλ. 20.50 καὶ Ἰαπλίαν (Ἀπρίλιον) διὰ τάνκερ δολλ. 12.50. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 13.75 ἀπὸ Μπουένος 'Αύρες διὰ 13.85 ἐλ. ἐκφόρτ. ἔχι δύο τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν εἰς σκάφος 10 - 11 χιλ. τόν. (Μάιον). Απὸ Μακάτα μαγγανέζα διὰ Μιντλέσμπορω δολλ. 8.40 (σκάφος 19.000 τόν.).

Ζάχαρις ἀπὸ Σάν Ντομίγκο δι' Ἰαπωνίαν δολλ. 17 φί (Μάιον - Ιούνιον). 'Απὸ Κούδαν διὰ Κωνσταντζιαν ζάχαρις δολλ. 19.40 φί.

BOP. ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Ναυλώσεις διὰ Ν. Κορέαν (σιτηρὰ) δολλ. 14 διὰ συνήθη σκάφη καὶ δολλ. 12 διὰ σκάφος 43.000 τόν. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολλ. 11.75 (σκάφος 15.700 τόν.).

Ζάχαρις ἀπὸ Μπουεναβεντούρα δι' Ἰαπωνίαν δολλ. 17.50 (σκάφος 10.000 τόν.).

Μεταλλεύματα Χιλῆς δολλ. 11.50 δι' Εμπειρίαν (σκάφος 23.000 τόν.) Απρίλ. - Μάιον.

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ: Σιτηρά διὰ προσιρισμούς χώρας τῆς 'Ανοτολής. 'Απὸ Μπρισμέπειν δι' Ἰαπωνίαν δολλ. 11.75 (14.500 τόνων). 'Απὸ Δυτικήν Αύστραλίαν διὰ Βόρ. Κίναν 110/- εἰς σκάφος 15.000 τόν. (τρία ταξίδια) καὶ 105/6 εἰς ψάλλο σκάφος (δύο ταξίδια). Βόρ. Κορέαν 126/- (σκάφος 14.000 τόν.). 'Απὸ Νιουκάστολ - Σιδηρέ διὰ Στάδιακερ δολλ. 11.80 καὶ Χιλῆς δολλ. 11.50 (σκάφος 25.000 τόν.). Δι' Ινδίαν 120/- ἀπὸ Σίδνεϋ (μικρὰ σκάφη).

Ζάχαρις ἀπὸ Κούνηλανδ δι' Ἰαπωνίαν 100/- (σκάφος 14.000 τόν.). 'Απὸ Φίτζι 'Αιλαντς δι' Αγγλίαν (βύθισμα 27 ποδ. καὶ 6 ίντσ.). 152/6. Ζάχαρις ἀπὸ Ντάρμπιταν δι' Ἰαπωνίαν 125/- καὶ ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές δι' Αγγλίαν 101/3 (σκάφος 11 - 12.500 τόν.). 'Αραβόσιτος δι' Ἰαπωνίαν ἀπὸ Ν. Α-

φρικήν 125/- καὶ 123/9 εἰς μικρὰ σκάφη (Μάιον).

Χυτοσίδηρος ἀπὸ τὴν 'Ινδίαν δι' Ιαπωνίαν δολλ. 11.75 καὶ 11.50 φί Μάιον καὶ 11 δολλ. (Ἀπρίλ. - Μάιον). Ζάχαρις ἀπὸ Βομβάην (Μάιον) διὰ λιμένας 'Ατλαντικού Β. Ἀμερικῆς δολλ. 17 φί μὲ 800 τόν. φόρτ. καὶ 1.500 ἐκφόρτωσιν. Χόλιψις ἀπὸ Ιαπωνίαν διὰ τὸν Κόλπον εἰς σκάφος 15.300 τόν. κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 142.500 (ἕνα λιμένα).

Μεσόγειος - Κόντινεντ: Λιπάσματα ἀπὸ Σφάξ διὰ Τσιτταγκόκη δολλ. 19.50 (10.000 τόν.). 'Απὸ Καζαπλάνκαν διὰ Ν. Κίναν 133/- καὶ 138/6 φί ὀναλόγως μεγέθους. Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ ('Αμερικήν) διὰ Β. Κίναν 164/- (σκάφος 13.000 τόν.) καὶ ἀπὸ 'Αμερικούγον διὰ Ν. Κίναν 162/6 (μικρὸν σκάφος).

ΤΑΞΙΔΙ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Σταθεραὶ αἱ τιμαὶ τῶν χρονοναυλώσεων εἰς τὰ γνωστὰ ὑψηλά τῶν ἐπιτεδα. Αἱ περισσότεραι ἀνεφέροντο εἰς ταξίδια διασφόρων προορισμῶν. Σκάφος 56.896 τόν. διὰ ¾ μηνας δολλ. 5.25. Σκάφος 10.263 τόν. δι' 11 - 13 μηνας δολλ. 4.40. Διὰ 12 μηνας σκάφος 28.370 τόν. δολλ. 3.85. Τρία ἔτη δολλ. 2.30 (57.000 τόν.), δολλ. 3.35 (σκάφος 33.997 τόν. καὶ δολλ. 3.25 σκάφος 54.200. Πέντε ἔτη σκάφος 56.896 τόν. διὰ ¾ μηνας δολλ. 5.25. Σκάφος 10.263 τόν. δι' 11 - 13 μηνας 35/-.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Σταθερά ἡ ναυλαγορά καὶ τῶν πετρελαϊκῶν. Γεγονότα σχετικῶς ἐπιδράσαντα εἶναι ἡ προληφθεῖσα ἀπεργία τῶν Ἰαπωνῶν ναυτικῶν — παρεχωρήθη εἰς αὐτοὺς αὐξησης 14% — καὶ ἡ λιώσις τῆς ἀπεργίας τῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος τῆς Ν. Υόρκης.

'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ οἱ ναύλοι διεκυμάνθησαν μεταξὺ τῶν 145 - 130 τοῦ Γουορλντσκέιλ καὶ ἀπὸ Β. Αφρικήν εἰς τὰ 140. 'Απὸ τὴν Νιγηρίαν 135 δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ καὶ Β. Αμερικήν 140. 'Απὸ Περσικὸν Κόλπον δι' Απωντολήν 152 τοῦ Γουορλντσκέιλ. Εἰς τὴν Καραϊβικὴν διὰ Β. Αμερικήν μέτρια σκάφη γύρω τῶν 195 τοῦ Γουορλντσκέιλ καὶ 180 διὰ μεγαλύτερα. 'Εν συνεχείᾳ δύμως 125 διὰ τὰ μικρά.

Αἱ χρονοναυλώσεις ἀρκεταὶ. Μεταξὺ ἀλλῶν: Σκάφος 97.000 τόνων, μὲ παράδοσιν 'Απρίλιον - Μάιον, διὰ δύο ἔτη 24/- κατὰ μῆνας καὶ τόνων, ἵσον πρὸς 85 τοῦ Γουορλντσκέιλ. Διὰ 13 μηνας ἐπληρώθησαν τὰ 27/11 εἰς σκάφος 59.000 τόνων. 'Ετερον 96.000 τόνων διὰ δύο ἔτη, ἔναρξις Μάιον, μὲ ναύλον μηνιανίσιον πρὸς τὰ 85 τοῦ Γουορλντσκέιλ. 'Άλλο 42.000 τόν. διὰ 13 μηνας ἀπὸ Ιούλιον 25/4, τὸν τόν. μηνιαίως. Σκάφος 121.000 τόνων ἀπὸ τὸν Ιούλιον 1970 μεχρι τοῦ Απρίλιου 1973 ἐπληρώθη τάιμ παρέτρο δολ. 3.30 τρία ἔτη συνεχῆ ἀπὸ τὸν Οκτώβριον 82½ τοῦ Γουορλντσκέιλ. 'Ετερον 57.000 τόν. εἰς τὰ 89¾ τοῦ Γουορλντσκέιλ.

J. LEETE & SON (Cargo Superintendents) Ltd.

L O N D O N

LONDON HOUSE CRUTCHED FRIARS, LONDON E.C. 3

ADD. TELEPHONE No. ROYAL 6401 (10 LINES)

TELEGRAPHIC ADDRESS TO READ "SEABURDOCK" LONDON TELEX 25940

STEVEDORING & TALLYING K.A.P.

Πλήρες δίκτυον δινοτοποκριτῶν εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας

Διευθύνεται προσωπικῶς ὑπὸ τοῦ "Ελληνος"

Κου ΡΟΔΟΦΑΥ ΔΕΝΤΕ

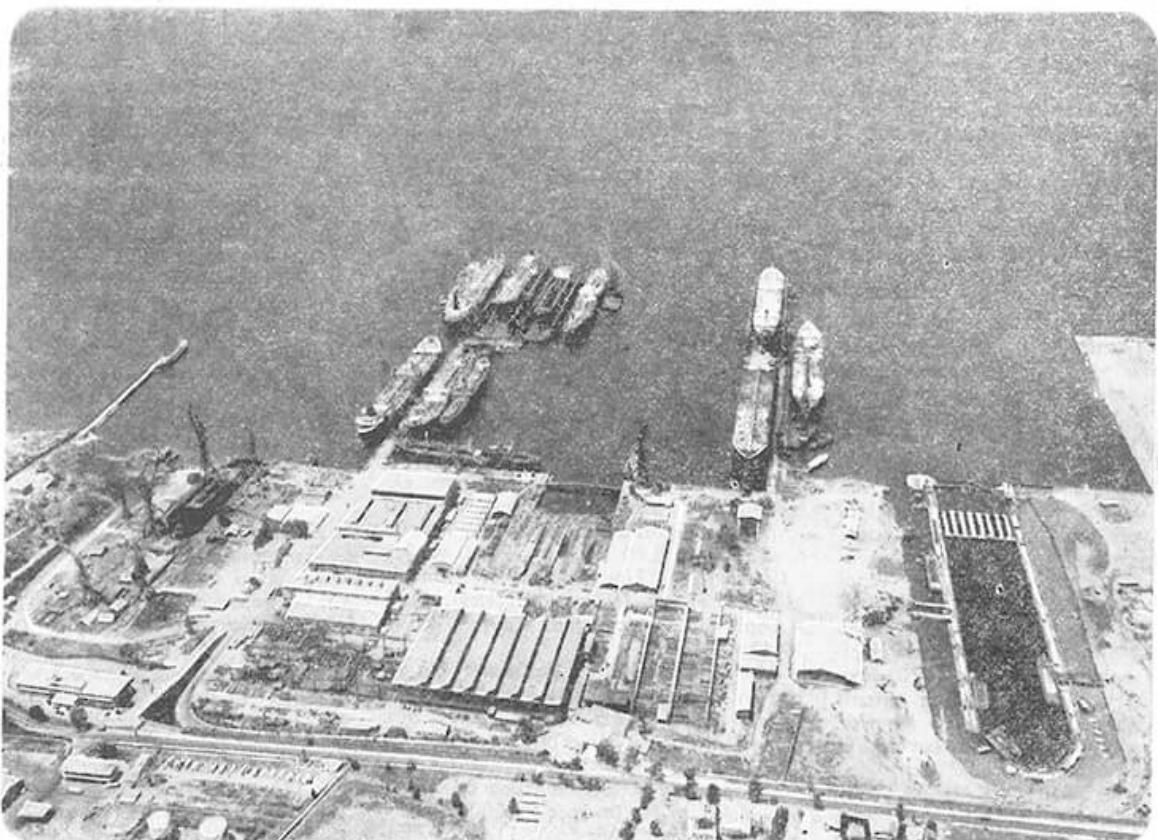
Γνωστοῦ διὰ τὴν πλήρη κατάρτισίν του εἰς τὰ

Ναυτιλιακὰ ζητήματα.

HELLENIC SHIPYARDS Co



SKARAMANGA YARD - PIRAEUS - GREECE



A general view of Skaramanga Yard.

New Ships for New Times



The building programme of Hellenic Shipyards is based on the speedy turnout of a series of 15,000-ton SD 14 - type cargo ships and a series of 35,000-ton bulk carriers. Of the first, 25 are on order and 7 have

been delivered so far. Contracts have been signed for 6 bulk carriers and many enquiries are pouring in from all quarters as the vivid interest in these new ships for new times continues unabated.



MACHINERY & HULL REPAIRS - SURVEYS - DRYDOCKING - CONSTRUCTION OF VESSELS OF ALL TYPES UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 DWT. - INDUSTRIAL WORKS - 3 FLOATING DOCKS FOR SHIPS UP TO 37,000, 60,000 AND 72,000 DWT. - 240,000-TON GRAVING DOCK UNDER CONSTRUCTION



OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co. 4, Acadimias St. - Tel. 611142 - Telex: 215123 - 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: 285611/2 - Cables: SHIPNIAR LONDON
U.S. AGENTS: Transoceanic Marine Inc. 39 East 51st St., N.York N.Y. 10022-Tel. MU 8-7070-Telex: 224042-Cables: TROCEANIC NEW YORK

ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

• Εις τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ» ἀναφέρεται ὅτι ἡ κατὰ 13 σελ. τὸν τόνους σημειωθεῖσα μείσωσις τοῦ κόστους τοῦ πετρελαίου ὄφελέται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν τάνκερς μαρμούθ. «Εξ ἀπησχόλησην ἢ Β.Ρ. κατὰ τὸ 1969 καὶ εἰκοσιν ὑπελογίζετο νὰ δισάρετή κατὸ τὸ τρέχον ἔτος.

• Ο στόλος πετρελαιοφόρων τῆς Σὲλλ περιελάμβανε εἰς τὸ τέλος τοῦ 1969 25 σούπερ τάνκερς τῶν 200.000 τόν., τὸ τέταρτον τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ. Η Σὲλλ παραλαμβάνει ἐντὸς τοῦ 1970 πέντε ἀκόμη τάνκερς μαρμούθ.

• Ή κατανάλωσις πετρελαίου εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτ. Εὐρώπης ἐστημέσωσε τὸ 1969 αὐξησιν κατὰ 10%, ἔναντι τῶν προβλεφθέντων 8%.

• Δυσμενεῖς καιροὶ περιώρισαν τὴν ρωτικὴν παραγωγὴν δημητριακῶν, χωρὶς νὰ προβλέπεται ὅτι ἡ χειμερινὴ ἐσοδεία θὰ υποστῆ τὴν εἰς τὸ αὐτὸ ποσοστὸν 20 - 25% περισσινήν καταστροφήν.

• Φορτία δημητριακῶν: τὸ 'Ισραὴλ θὰ εἰσαγάγῃ ἐφέτος ἐν ἑκατομμύριον τόν. δημητριακῶν, ἵνα καλύψῃ τὰ κενὰ τῆς μειωμένης ἐσοδείας του. 'Αξία εἰσαγωγῶν 100 ἑκατομ. δολ.

— Ή Τουρκία θὰ εἰσαγάγῃ ἐντὸς τοῦ 1970 200 χιλ. τόν. σίτου Ἀμερικανικού καὶ τὸ Πακιστάν ἐξητῆσεν ἥδη προσφοράς διὰ τὴν μεταφορὰν ἐξ Ἀμερικῆς 80.000 τόν. σίτου.

• Εἰς 308 σκάφη μὲ τλῆρεις ἡ μερικῶς χώρους διὰ κοντέινερς ἀνήρχοντο τὰ καθ' ὅλον τὸν Κόσμον ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1969. Δύνανται νὰ μεταφέρουν 104.000 ἐμπορευματοκιβώτια, μὲ σύνολον διαθεσίμων τοιούτων 300.000.

— Εἰς 234 πλοῖα κοντέινερς ἐτέλουν ὑπὸ παραγγελίαν, ἐκτὸς τῆς Ρωσίας, 3 ἑκατομ. τόν. d.w.

— Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1975 ἐν ἑκατομμύριον ἐμπορευματοκιβώτιων θὰ κυκλοφορεῖ εἰς ὅλον τὸν Κόσμον, τὸ ἥμισυ ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας.

μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αὔρες 13.000 τόν. γεννημάτων Τσιδάν δολ. 21.50 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 12 - 20.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Κ. (λιδ.): Σάντος - Παρανάγκουα 11.000 τόν. γεννημάτων Βίρρα Κρούζ δολ. 10.50 ἐλ. ἐκφόρτωτικον, Μάιον - Ιούνιον.

ΕΛΙΧΑΒΕΤ (λιδ.): Σάντος Νικόλας ('Αργ.) μὲ συμπλήρωσιν νιάνου ρίβερ 13.800 τόν. d.w. φορτίου κών (759.070 κ.π.) δολ. 185.500 μὲ 3.000/4.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 20 - Μαΐου 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λιδ.): Μακάπη 19.000 τόν. μαγγανίζεις Μίδλεσμπρο δολ. 8.40 μὲ 3.000/7.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 20 - Μαΐου 5.

ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΖΟΝΑΣ (δι.): Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άὔρες 15.200 τόν. d.w. φορτίου γεννημάτων (755.000 κ.π.) 'Αμβέρσαν - Ρότερνταμ - 'Αμστερνταμ δολ. 205.200 ἐλ. ἐκφόρτωτικον, μὲ 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 18 - 30.

ΠΡΟΦΕΤ ΗΛΙΑΣ (λιδ.): Μπουένος 'Άὔρες 11.650 τόν. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, Ρότερνταμ, 'Αμστερνταμ δολ. 13.75, ὅφιον σύγχι βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άὔρες 50 σάντες ἔξτρα, ἐλ. ἐκφόρτωτικόν, μὲ 1.500/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 28 - Μαΐου 8.

ΚΟΣΜΑΡ (λιδ.): Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άὔρες 10.000 - 10.600 τόν. γεννημάτων δολ. 13.85 ὅφιον 'Αμστερνταμ ή Ρότερνταμ δολ. 13.75 ἐλ. ἐκφόρτωτικον μὲ 2.000/3.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, Μαΐου 15 - 30.

ΕΞ ΑΓΓΛΙΑΣ - KONTINENT

ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ: 'Αμβέρσαν 13.000 τόν. λιπασμάτων Τσιγκάτο 164/- ὅμεος φόρτωσις.

ΕΚ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ ΚΑΙ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ

ΑΝΕΜΩΝΗ: Σεράς 10.000 τόν. λιπασμάτων εἰς σάκους Τσιταγκόγκ δολ. 19.50, 'Απριλίου 15 - 25.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ II: Σιδηνᾶ 25.000 τόν. σίτου 'Αντιφαγάστα - Σάν 'Αντινιο ρέιντζ δολ. 11.50 ἔνα λιμένα ἐκφόρτωσεως, δολ. 11.75 δύο, μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 11.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 1 - 30.

ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ: Σιδηνᾶ 14.500 τόν. σίτου βόρειον Κίναν 110/- μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.500 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, τρία συνεχῆ ταξίδια, ἔναρξης μέσα Μαΐου.

ΧΙΑΝ ΣΗ: Άδειασια μὲ συμπλήρωσιν Μελδούριν 10.000 τόν. ὀλεύων Κεϋλάνην δολ. 34.75 μὲ 500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 750 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 15 - 30.

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ: Δυτ. Αύστραλιον 12.500 τόν. σίτου βόρειον Κορέαν 128/6 μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 10 - 23.

ΤΡΙΝΙΤΥ (λιδ.): Ιαπωνίαν 15.300 τόν. χάλυβας λιμένων διά. 142.500, βάσις 1 - 1 μὲ δολ. 4.000 ἔξτρα διὰ κάθε πρόσβετον λιμένα φορτώσεως πέραν τῶν τριών, δολ. 4.500 ἔξτρα δύο λιμένες ἐκφόρτωσεως, 'Απριλίου 11 - 20.

ΚΑΡΙΝΑ (λιδ.): Κεύπησλαντ 14.000 τόν. ζαχάρεως Ιαπωνίαν 100/- μὲ 5.000 τόν. φόρτωσιν δολ. 2.50 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, δύο συνεχῆ ταξίδια, ἔναρξης Μαΐου 1 - 22.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΡΓΗΣ: Βιζαντοπούλη 8.000 τόν. σιδηνές παλαιάσματος Ιαπωνίαν δολ. 11.75 μὲ 1.500 τόν. φόρτωσιν, 300 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 20 - Μαΐου 5.

ΚΑΣΤΩΡ: Σιδηνᾶς ἡ Γκηλόδηγ 14.000 τόν. σίτου Λορέντζο Μαρέκες και Μπέρια 115/- μὲ 1.500 τόν. γκρός φόρτωσιν, 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 25 - Μαΐου 5.

ΕΚ ΠΑΝΤΟΙΩΝ ΆΛΛΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

ΜΑΡΙΝΑ ΓΚΡΑΝΤΕ (λιδ.): Ρόιντ Νουάρ 21.000 τόν. μαγγανίζεις Μίδλεσμπρο δολ. 9.25 μὲ 3.000 τόν. φόρτωσιν, 7.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 13 - 30.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ·ΑΝΤ (λιδ.): Άδουερ Μποχάν 40.000 τόν. μεταλλεύματος Ρότερνταμ δολ. 4.80, 'Απριλίου 1.

ΜΑΡΙΚΑ ΜΑΤΘΑΙΟΥ (κυπρ.): Πόρτ οφ Σπαίνη 4.300 τ. d.w. φορτίου παλαιάσματος (248.624 κ.π.) Δουναρέκη δολ. 75.000, 'Απριλίου 20 - Μαΐου 4.

ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΤΑ (κυπρ.): Ρότερνταμ - Ρούν πάντες 3.000 - 3.100 τόν. ὀλεύων Κεϋλάνην δολ. 24.75 ἔνα λιμένα ἐκφόρτωσεως, δολ. 25.05 δύο, μὲ 750/450 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 11 - 20.

ΑΟΥΡΟΡΑ (κυπρ.): Κούδαν 13.500 τόν. ζαχάρεως εἰς σάκους Κωνσταντζιαν δολ. 19.40 μὲ 750 τόν. φόρτωσιν βόρειον Κούδαν συμπεριλαμβανομένου Σιενφούργκος, 675 τόν. νότιον Κούδαν μὲ 1.000 τόν. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 1 - 20.

ΧΡΥΣΟΦΟΡΟΣ: Καζαμπλάναν 9.700 τόν. φωσφάτων νότιον Κίναν 138/- δρόμον Σαγκάην 139/- δρόμον βόρ. Κίναν 140/- μὲ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 1.

ΤΡΕΙ·ΝΤ ΚΑΡΠΙΕΡ (λιδ.): Τζαμάικαν 20.000 τόν. βαζίτου λιμένας Κόλπου δολ. 2.55, 'Απριλίου 15.

ΜΙΝΙ ΛΑΝΣ (λιδ.): 'Ανατολικήν διάτην Γουατεμάλας 2.800 τόν. ζαχάρεως λιμένας Κόλπου δολ.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΤΑ ΜΑΣ

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΑ

φόρτωσιν. Μάιον.
ΑΙ·ΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λιδ.): Λιμένας Κόλπου 14.500 τόν. γεννημάτων Τσιδάν δολ. 18.25 μὲ 1.500 τόν. τόν. ἐκφόρτωσιν, 'Απριλίου 20 - 30.

ΕΚ ΒΟΡΕΙΟΥ ΕΙΡΗΝΗΚΟΥ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΠΛΙΑΤΥ (λιδ.): Ή έπερον: Πόρτ Μούντο 40.000 τόν. γανανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 8.021/- μὲ 7.500/10.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, όφιν Ρόμπερτς Μπάνα δολ. 7.871/- μὲ 15.000 τόν. φόρτωσιν, Νέπτουν Τέρμιναλ δολ. 7.95 μὲ 10.000 τόν. φόρτωσιν, Μαΐου 1 - 15.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.: Αμερικανικούς λιμένας βόρειον Ειρηνικού 15.000 τόν. σίτου Νότιον Κορέαν δολ. 13.25 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Κορέα 1 - 15.
ΣΙΛΒΕΡ ΣΗ: Βρετ. Κολομβίαν, ἀμερικαν. λιμένας βόρειον Ειρηνικού 15.750 τόν. σίτου Τόκιο - Χακάτα πέντης δολ. 11.75 μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν, Ιουνίου 5 - 25.

ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΗΓΚΛΑ (λιδ.): Λόδη 'Αντζελές 24.800 τόν. d.w. φορτίου παλαιστισμών Τόκιο - Μόδι ρέιντζ δολ. 266.600, 'Απριλίου 20 - Μαΐου 5.

ΕΚ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

ΦΑΙΑΣ (λιδ.): Χουάνκο 23.000 τόν. μεταλλεύματον 'Εμπτεν δολ. 111.50, 'Απριλίου 29 - Μαΐου 15.

ΝΕΠΤΟΥΝ: Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο μὲ συμπλήρωσιν Μπουένος 'Άὔρες 10.000 - 11.000 τόν. γεννημάτων Πουέρτο Καμπέλο δολ. 13.55 ἐλ. ἐκφόρτωσικον μὲ 2.000/1.000 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, 'Απριλίου 15 - 30.

ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιδ.): Ρίδερ Πλέιτ 14.000 τόν. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 19.65 ἐλ. ἐκφόρτωσικον μὲ 2.000/2.500 τόν. φορτοεκφόρτωσιν, όφιν 5.000 τόν. ἐκφόρτωσιν δολ. 19.30, Μαΐου 18 - Ιουνίου 5.

ΦΟΙΒΟΣ: Οὐχὶ βορειότερον τοῦ Σάν Λορέντζο

SUMMARIT, S.L.

Shipchandlers

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

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

Christos Anemis

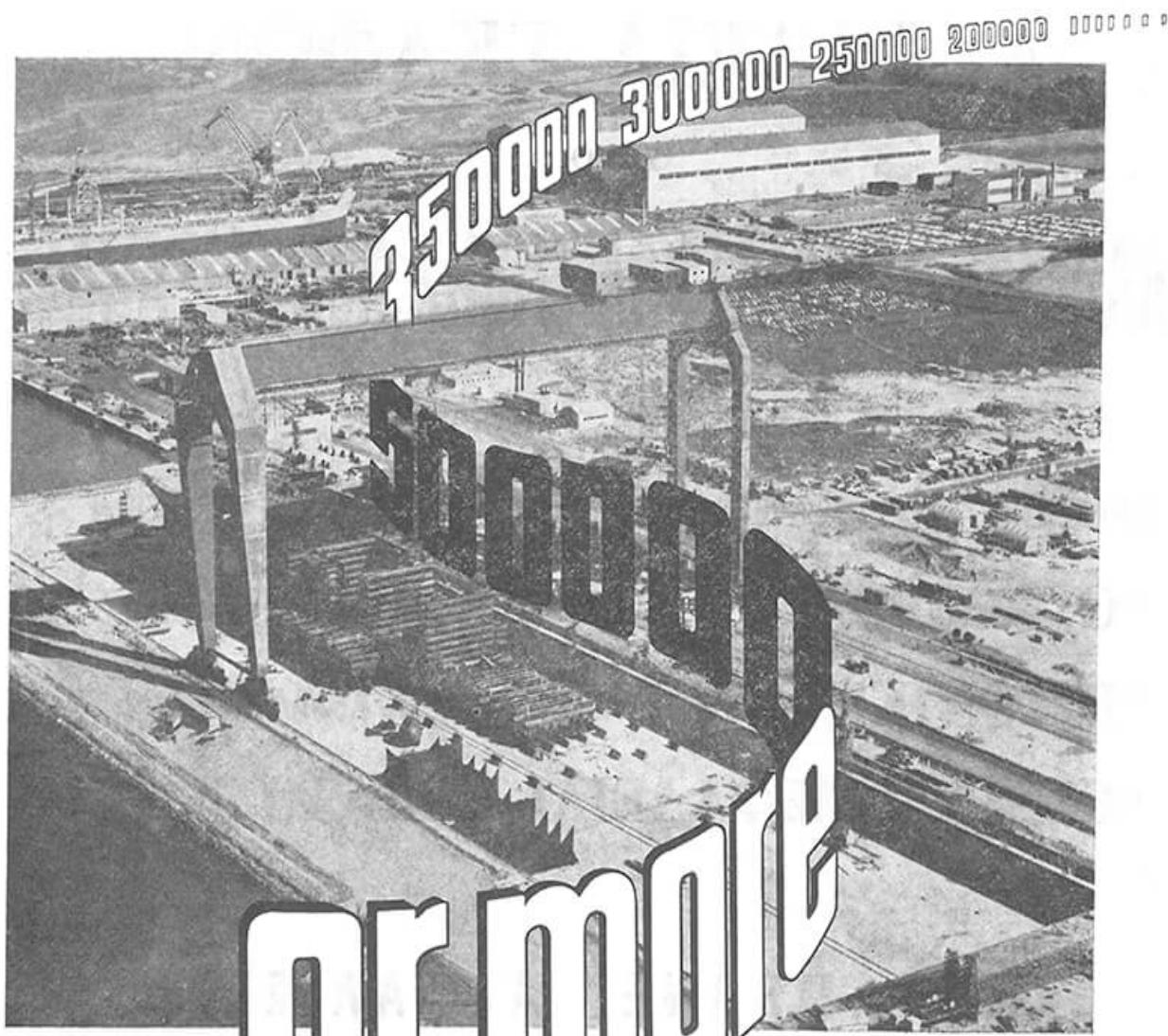
Captain of Merchant Marine

Captain Mendizabal, 22, 2^o B

Tel.: 259155 (day & night)

Cables: SUMAR

SANTURCE - BILBAO (SPAIN)



ormøde

-high
building capacity
for tankers
of tomorrow...

We welcome you
to our stand at the
POSDONIA '70

exhibition in Athens
(June 1—7, 1970).

ODENSE STEEL SHIPYARD LTD.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S ODENSE-LINDØ
P.O. Box 176, DK-5100 ODENSE, DENMARK TELEPHONE (09)11 31 31 -TELEX 9849

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

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

Γραφεία τῆς Κοινοπραξίας ἐν Ἀθήναις :

Παρὰ τῇ Ἀσφαλιστικῇ Ἐταιρείᾳ “Ο ΦΟΙΝΙΞ” δδὸς Σοφοκλέους 11

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

| | | | |
|--------------------------------|--|--|--|
| ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ (ύπερωκ.) | | | |
| ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.) | | | έτ. «Θεμιστοκλῆς» 27 16435 |
| ΒΕΓΑΣ (δ.) | | | έτ. «Γουόρλντ Μπρίλιαν» 59 43373 |
| ΒΕΓΝΟΝΙΑ | | | έτ. «Κάνονους» 58 20958 |
| ΒΕΛΜΠΑ | | | έτ. «Κλαούντιο» 52 6576 |
| ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ | | | έτ. «Βέλμπα» 47 1998 |
| ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) | | | Γιουνιθέρρας Κάρυκο 45 1892 |
| ΒΙΟΛΕΤΤΑ Μ. | | | έτ. «Άστρο Μαέστρο» 58 13186 |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ | | | έτ. «Ναυαρίνον» 49 2334 |
| ΒΙΡΜΑ | | | έλλην. συμφέροντα 54 8251 |
| ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ | | | έτ. «Άστος Ασφαντέ» 54 6229 |
| ΒΟΥΑΓΡΑΙΑ | | | «Ελληνική» Α.Ε. 44 1923 |
| ΒΡΟΥΛΙΔΙΑ | | | «Ελληνική» Α.Ε. 54 3669 |
| ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟΝΑΡΧΗΣ | | | έτ. «Δημητρα» 56 8414 |
| | | | έτ. «Πυξίς» 59 9374 |
| ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.) | | | |
| ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.) | | | έτ. «Γαύριον» 53 13406 |
| ΓΑΛΗΝΗ | | | έτ. «Μποτάπα» 61 18583 |
| ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ | | | έτ. «Γαλήνη» 60 10186 |
| ΓΕΡΑΝΙΑ | | | έτ. «Άστρομπέλο» 37 5613 |
| ΓΕΡΜΑΝΙΑ | | | «Ελληνική» Α.Ε. 46 2016 |
| ΓΕΩΡΓΙΑ | | | «Ελληνική» Α.Ε. 56 6424 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | | | έτ. «Αντεμινάρο Σεβέν» 52 2824 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) | | | έτ. «Κ.Α.Μ.Α.» 60 23451 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | | | έτ. «Φιδρόβικ» 53 6241 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.) | | | N. I. Βαρδηνογιάννης 61 18564 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ | | | έτ. «Άθες Μαρία» 62 16765 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (δ.) | | | έτ. «Μίνως» 48 10928 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (δ.) | | | έτ. «Κ.Α.Μ.Α.» 58 16605 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | | | έτ. «Ενοενάντα» 56 8818 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΡΚΑΚΗΣ | | | έτ. «Κρέτα» 39 2958 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ | | | έτ. «Σπτάντη» 69 10006 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ | | | Στρ. «Άνδρεάδης» 43 7176 |
| ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.) | | | έτ. «Γκόλφος» 57 12729 |
| ΓΙΑΓΚΟΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) | | | έτ. «Κονκούιστα» 60 41982 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ | | | έτ. «Χουμανίτας» 63 11194 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ | | | έτ. «Τέξ - κόλλα» 52 6033 |
| ΓΙΑΝΝΗΣ Ν. | | | έτ. «Πεντάχ» 65 21374 |
| ΓΙΑΝΝΕΥΛΑΣ (δ.) | | | Άχ. Χαλκούπης 63 25768 |
| ΓΙΝΑ | | | έτ. «Λαναράς» 53 3899 |
| ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ | | | έτ. «Αστούριας» 52 8129 |
| ΓΚΑΛΙΚ ΠΡΙΝΣ | | | έτ. «Βερίνα» 56 1937 |
| ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) | | | έτ. «Ρεινάτε» 61 29333 |
| ΓΚΙΚΑΣ | | | Δούρος - Βογανάτος 48 2358 |
| ΓΚΛΑΡΙΟΥΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) | | | έτ. «Μαρδαλίρια» 58 19231 |
| ΓΚΛΟΥΡΥ | | | έτ. «Αντζελίκη» 52 2048 |
| ΓΚΟΘΙΚ : ΠΡΙΝΣ | | | έτ. «Πάρωνων» 55 1965 |
| ΓΚΟΛΝΤ ΚΟ'ΙΝ | | | έτ. «Γκολντ Κοίν» 52 1961 |
| ΓΚΟΛΝΤ ΛΑΝΤ | | | έτ. «Αστροκαράτσαι» 30 3011 |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (δ.) | | | έτ. «Πετρομάρ» 56 21049 |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΚΡΟΣ | | | έτ. «Γκόλντεν Κρός» 68 11148 |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΛΑΝΣ | | | έτ. «Γκόλντεν Λάνς» 69 11148 |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΦΛΙΣ | | | έτ. «Γκόλντεν Θίλις» 69 11148 |
| ΓΚΟΥΤ ΧΟΟΥΠ | | | έτ. «Φίλανγκουτζ» 49 2641 |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ | | | έτ. «Ολινόρες» 57 9132 |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑ'ΙΤ | | | έτ. «Λίττλ Μπίρ» 63 15373 |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΤ | | | έτ. «Ρόμπιλντ ντε Όρο» 62 15389 |
| ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.) | | | 'Ιω. Λάπτος 52 11580 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ | | | έτ. «Γ. Γκλέιντ» 52 15762 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΙΟΥΣ | | | έτ. «Όπαλη» 68 22531 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΟΜΑΝΤ | | | έτ. «Ουνζ» 68 23366 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.) | | | έτ. «Ηρων» 61 15979 |
| ΓΡΑΒΙΑ | | | έτ. «Γραβίδα» 51 2170 |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII | | | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. 44 7227 |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ . | | | Έπειρος Κ.Λ.π. 52 1549 |
| ΔΑΜΟΝ (δ.) | | | |
| ΔΑΝΑΟΣ | | | έτ. «Άρπα» 55 11307 |
| ΔΑΝΑΟΣ | | | Πηγή 「Άλεξάτου」 43 1845 |
| ΔΕΛΦΟΙ! | | | έτ. «Δαναος» 39 4569 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ | | | Μαρκαντονάκης 48 1553 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Β. | | | έτ. «Αίολια» 59 9312 |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ Π. | | | έτ. «Άνταϊος» 37 2002 |
| ΔΕΥΤΕΡΟΝ | | | έτ. «Αγ. Παρασκευή» 43 7359 |
| ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΑΩΝ (δ.) | | | έτ. «Ιόνικη» 44 7255 |
| ΔΗΑΙΑΝ ΔΗΤΟ (δ.) | | | έτ. «Μανοπούλου» 37 4989 |
| ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) | | | «Σίππιγκ Ντεθέλοπμεντ» 63 16417 |
| ΔΗΜΗΤΡΑ | | | «Σίππιγκ Ντεθέλοπμεντ» 64 16417 |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ | | | «Σίππιγκ Ντεθέλοπμεντ» 61 16417 |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ | | | έτ. «Πάνη Μάλη» 53 9325 |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. | | | έτ. «Άλιος» 61 9326 |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ | | | έτ. «Ντιμάκο» 49 3676 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | | | έτ. «Οηρούνιες» 55 3534 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | | | έτ. «Θεοπατόρουν» 56 8782 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | | | έτ. «Φιλιόρι» 63 10524 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | | | έτ. «Μινέρβα» 44 13488 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | | | έτ. «Κολόνν» 49 3984 |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Γ. | | | Μ. Γκιγκιλίνης 52 1812 |
| ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ | | | έτ. «Μαριμπένες» 52 8790 |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.) | | | Ν. Βαρδινογιάννης 58 16277 |
| ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ | | | έτ. «Διάκαν» 59 4263 |
| ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ | | | έτ. «Φούρκερο» 58 9087 |
| ΔΙΟΝΥΣΗΣ | | | έτ. «Πάιοντρ» 50 1515 |
| ΔΙΡΦΟΣ ΙΙ | | | έτ. «Άστρο Ντικόζο» 59 7801 |
| ΔΙΩΝΗ | | | έτ. «Παρίντα» 57 9722 |
| ΔΩΡΟΘΕΑ | | | έτ. «Πάν - Οσεαν» 25 3297 |
| ΔΩΡΟΣ | | | έτ. «Μαρούμια» 49 4727 |
| ΕΙΡΗΝΗ (δ.) | | | |
| ΕΙΡΗΝΗ | | | έτ. «Άστρο Καστελλάνο» 56 9041 |
| ΕΙΡΗΝΗ ΒΑΛΜΑ | | | έτ. «Σάντα Ειρήνη» 58 8005 |
| ΕΙΡΗΝΗ Κ. | | | έτ. «Ρηνούλα» 43 8292 |
| | | | Έφοι Καρμήρη 44 2074 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

TELEGRAMS :
"MARSHIP"
San Francisco

UNITED MARITIME SHIP SUPPLIERS INC.

PROVISIONS — DECK, ENGINE & CABIN STORES

630 TENNESSEE STREET

SAN FRANCISCO, CALIFORNIA 94107

M. YANNAGHAS

HEMPEL'S MARINE PAINTS DISTRIBUTORS

24 HOUR SERVICE
TELEPHONE
Area Code 415
552 - 1900
Night 461-2008

| | | | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|----|-------|--|
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (δ.) | 'Ελλην. Δεξαμενοπλοία .. | 50 | 8173 | άνεκ. Θεσσαλονίκην 4 Μαρτ. δι' 'Αλιθέρι |
| ΘΕΤΙΣ Κ. | Χ. Καλαφάτης | 50 | 2276 | έφθ. Δουκιέρκην 2 'Απρ. |
| ΘΕΟΡΙΣ | 'Αγγελάκης | 38 | 3581 | έφθ. Πασάγιες 25 Μαρτ. |
| ΘΗΡΑΙΟΣ | έτ. «Λότζα» | 35 | 2680 | διήλθε Μπρούνομπουτελ 4 'Απρ. διὰ Τουρκοῦ |
| ΘΗΣΣΕΥΣ | έτ. «Ναυαράσσα» | 46 | 1988 | έφθ. 'Ακρωταν 26 Μαρτ. |
| ΘΙΣΜΠΗ | έλλην. συμφέροντα | 51 | 3435 | άνεκ. Ντώριμπον 24 Μαρτ. διὰ Φρίτσουν |
| ΘΩΜΑΣ Α. ΠΑΠΠΑΣ (δ.) | έτ. «Γκραϊτσα» | 65 | 40043 | άνεκ. Μπαντάρ Μαχοάκρ 25 Μαρτ. διὰ Χόγκ - Κόγκ |
| ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ | έτ. «Μαρνουέστρο» | 53 | 2969 | άνεκ. Μπέλιζε 6 'Απρ. διὰ Καναδᾶ |
| ΙΑΣΩΝ | έτ. «Καρυγκούσιονες» | 70 | 11489 | έφθ. Βαλέντια 3 'Απρ. |
| ΙΑΣΩΝ | έτ. «Ιάσων» | 51 | 2071 | άνεκ. 'Ισκεντερόν 28 Μαρτ. διὰ Κουλίκ |
| ΙΖΟΜΠΕΑ | έτ. «Τζενεράλ. Κόρριερς» | 57 | 9746 | άνεκ. 'Αγ. Φραγκίκον 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν |
| ΙΘΑΚΗ | έτ. «Ούλαδοςεψ» | 68 | 9066 | άνεκ. Κόμπε 3 'Απρ. |
| ΙΚΑΡΟΣ | έτ. «Πλειστόνη» | 68 | 11670 | έφθ. Βανκούμπερ 1 'Απρ. |
| ΙΚΤΙΝΟΣ | έτ. Λινέας 'Ιντεροσεάνικας | 69 | 11489 | άνεκ. Σεμάνιον 23 Μαρτ. διὰ Πουσάν |
| ΙΛΙΟΝ | Σαρλας - Παπαδέλης | 48 | 3514 | άνεκ. Σπέτζια 3 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ |
| ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.) | 'Ελλην. Δεξαμενοπλοία | 52 | 8633 | άνεκ. Σουάμπα 26 Μαρτ. διὰ Τζακάρταν |
| ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ I. (δ.) | 'Ελλην. Δεξαμενοπλοία | 53 | 8995 | έφθ. Τζακάρταν 9 Φεβρ. |
| ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΙ | έτ. «Πάνος» | 48 | 2088 | διήλθε Μπρούνομπουτελ 2 'Απρ. διὰ Κόλντικ |
| ΙΟΝΙΟΝ ΠΕΛΑΓΟΣ | έτ. «Βιογκάντε» | 49 | 1991 | άνεκ. Αύγουστον 1 'Απρ. διὰ Ντουάλα |
| ΙΡΙΣ | έτ. «Μαρίδικα Σιππιγκ» | 59 | 8479 | έπο. υπό παραλαβήν |
| ΙΣΤΟΡΙΚ ΚΩΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) | έτ. «Τρανσόπορτς 'Άρμ.» | 65 | 42824 | έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 30 Μαρτ. |
| ΙΤΑΛΙΑ | έτ. «Ελληνική 'Άρμ.» | 46 | 6727 | άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 28 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ |
| ΙΩΑΝΝΑ | έτ. «Ροζάντορ» | 50 | 5317 | άνεκ. Κολόμπο 4 'Απρ. διὰ Νέαν 'Υόρκην |
| ΙΩΑΝΝΑ | έτ. «Χανδασόδημ» | 48 | 3246 | προσφράζεν έξωθι Σεπτέμβριον 10 'Ιαν. |
| ΙΩΑΝΝΑ (δ.) | έτ. «Ν.Ε.Κ.» | 45 | 9918 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΙΩΑΝΝΑ B. (δ.) | έτ. «Βαρνίκος» | 56 | 12230 | άνεκ. Αύγουστον 28 Μαρτ. δι' 'Αλγκεθίρας |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | έτ. «Αγγελάκης κ.λ.π.» | 38 | 4740 | έφθ. Ρουέν 26 Μαρτ. |
| ΙΩΑΝΝΗΣ | έτ. «Συγγός» | 48 | 1845 | άνεκ. Τσάλια 1 Μαρτ. διὰ Σαγκάνη |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ | έτ. «Σολαμίτη» | 67 | 20568 | έφθ. Ντουγκούν 26 Μαρτ. |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΥΛΑΣ | έτ. «Ερόικα» | 55 | 8799 | άνεκ. Σαβόνα 4 'Απρ. |
| ΙΩΑΝΝΙΝΑ | έτ. «Ελεύν» | 59 | 2746 | άργει Πειραιά από 14 Σεπτ. |
| ΚΑΒΟ ΑΛΚΥΩΝ | έτ. «Μαρεόποκα» | 61 | 10934 | έφθ. Χάμπτον ρόδος 4 'Απρ. |
| ΚΑΒΟ ΓΙΟΣΩΝΑΣ (δ.) | έτ. «Άστρο Ναθεγκάντε» | 52 | 10160 | άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 1 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο |
| ΚΑΒΟ ΓΚΡΟΣΟΣ | έτ. «Άστρο Τριντέντε» | 49 | 7612 | άνεκ. Βάλδις Μπαν 23 Μαρτ. διὰ Σαϊγκόν |
| ΚΑΒΟ ΔΕΔΟΠΗΝΙ | έτ. «Μαρντεβότο» | 60 | 10934 | έφθ. Σουάνσον 2 'Απρ. |
| ΚΑΔΔΟΜΟΣ (δ.) | έτ. «Χάρη Τάνκερς» | 60 | 14077 | έφθ. Πρόδιντες 1 'Απρ. |
| ΚΑΛΙΡΡΟΗ | έτ. «Αριστειδης» | 59 | 8860 | άνεκ. Λός 'Αντζελες 16 Μαρτ. διὰ Πουσάν |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ (δ.) | έτ. «Ιντάστριας» | 55 | 11792 | έφθ. Λονδίνον 6 'Απρ. |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ. | έτ. «Άστρο Ναθερά» | 55 | 6133 | έφθ. Λός 'Αντζελες 5 'Απρ. |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ | N. Μικαλός & Yiol | 44 | 7249 | έφθ. Ριγιέκαν 5 'Απρ. |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ | έτ. «Αΐλα Γκράντε» | 65 | 15932 | έφθ. Γκεράλτον 5 'Απρ. |
| ΚΑΛΥΜΝΟΣ | έτ. «Ζαδέ» | 51 | 7154 | έφθ. Μοντεβίδεο 6 'Απρ. |
| ΚΑΛΥΨΩ | έτ. «Σεδεν 'Αιλς» | 53 | 10577 | άνεκ. Πειραιά 5 'Απρ. δι' 'Αμβούργον |
| ΚΑΜΙΝΑ ΜΠΑΙΗ | έτ. «Σέπάρτο» | 45 | 5130 | διήλθε Βιράλατά 31 Μαρτ. διὰ Κωνσταντζαν |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (δ.) | έτ. «Λούνα» | 49 | 11771 | διήλθε Κωνσταντζαν 29 Μαρτ. |
| ΚΑΠ ΚΡΙΟΣ | έτ. «Ηοτ Μεντπεράνεαν» | 53 | 1548 | έφθ. Σιμπενίκ 1 'Απρ. |
| ΚΑΠ ΣΟΥΝΙΟΝ (δ.) | έτ. «Κάπ Σουνίον» | 64 | 1763 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΑΠ ΦΑΙΣΤΟΣ (δ.) | έτ. «Κάπ Φαιστός» | 62 | 1551 | άνεκ. Όπορτο 4 'Απρ. δι' 'Αλγκεθίρας |
| ΚΑΠΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | 'Αθανασιάδης-Γεωργόπουλος | 48 | 2017 | άνεκ. Όραν 1 'Απρ. διὰ Μπέλφαστ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Τ. | Άφοι Τσουρινάκη | 36 | 4031 | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 3 'Απρ. διὰ Γουαμπά |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ | έτ. «Πιονάιτεντ Μπάλκ.» | 67 | 16098 | έφθ. 'Οκλαντ 5 'Απρ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ | έτ. «Αλαφουζός» | 68 | 9031 | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 9 Φεβρ. διὰ Κίναν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ | «Γκλόμπαλ Μπάλκ Κέρ.» | 68 | 24801 | έφθ. Αμέρεραν 7 'Απρ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ | έτ. «Γλαύκη» | 50 | 5120 | άνεκ. Μόζι 15 Μαρτ. διὰ Τσινθαγκτάο |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ | έτ. «Αστροκλάρο» | 53 | 5185 | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδος 2 Φεβρ. διὰ Β. Κορέαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ | έτ. «Πράμος» | 51 | 6076 | άνεκ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ | έλλην. συμφέροντα | 46 | 2103 | έφθ. Βοστονίων 27 Μαρτ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ ΠΑΝΟΥ | έτ. «Κερκέτις» | 50 | 4876 | διήλθε Παναμά 20 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ | έτ. «Οσανίκιν Μπάλκ.» | 68 | 24668 | άνεκ. Ροζάριο 21 Μαρτ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ I | έτ. «Ολυμπος» | 68 | 15355 | διήλθε Παναμά 20 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνιαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΜΟΣ | έτ. «Κόλμεναρ» | 67 | 24734 | άνεκ. Νιού Χάφεν 31 Μαρτ. διὰ Πουέρτο λά Κρούζ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΘΙΟΣ (δ.) | έτ. «Πεληνιάον» | 62 | 18410 | έφθ. Μπιλμπάο 26 Μαρτ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ | έτ. «Σεη 'Ηγκλ» | 69 | 9044 | άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 25 Μαρτ. διὰ Λά Σαλίνα |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΑΘΟΣ (δ.) | έτ. «Αστροπροτέκτωρ» | 58 | 16357 | άνεκ. Βιζανταπάνη 27 Μαρτ. διὰ Ναγκόγια |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΦΑΡΡΟΣ | έτ. «Πιονάιτεντ Τσάρτερικη» | 66 | 16164 | άνεκ. Αμέρεραν 15 Μαρτ. διὰ Μένα 'Αχμαντί |
| ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (δ.) | έτ. «Παρνάσσο» | 59 | 21854 | άνεκ. Ντακάρ 30 Μαρτ. διὰ Μομπάσα |
| ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ | Παλαιοκρασσός | 46 | 4576 | έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαρτ. |
| ΚΑΠΤΑΜΑΡΚΟΣ | έτ. «Μαρεπίκο» | 50 | 7622 | έφθ. Τακοράντι 3 'Απρ. |
| ΚΑΠΤΑΣΠΥΡΟΣ | έτ. «Μαρμπάδα» | 49 | 7591 | άνεκ. Βρέμην 27 Μαρτ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ | έτ. «Σάντα Σεσίλια» | 60 | 8717 | έφθ. Τακοράντι 3 'Απρ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΙΚΤΟΡ | έτ. «Μαρίνα Σιππιγκ» | 55 | 12494 | ύπο παραλαβήν |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΕΜΟΣ | έτ. «Μαρέρο» | 60 | 8493 | άνεκ. Θεούσα 24 Μαρτ. διὰ Δυρράχιον |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΑΪΚΑΛ | έτ. «Ιντερ. Σ. Τρέιντερς» | 62 | 9229 | έφθ. Ραβέναν 31 Μαρτ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΣΥΛΑΣ (δ.) | έτ. «Σάλιξ» | 53 | 11164 | άνεκ. Ροζάριο 2 'Απρ. διὰ Μπ. 'Αρες |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΠΗΗΣ | έτ. «Πιούτη» | 44 | 5184 | έφθ. Χόγκ Κόγκ 29 Μαρτ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΟΝ (δ.) | έτ. «Μπράιτ Στάρ» | 47 | 9956 | εἰς Μάλταν από 29 Δεκ. (έπισκευαι) |
| ΚΑΡΟΛΟΣ | έτ. «Κάρολος» | 54 | 2408 | έφθ. Μπιλμπάο 2 'Απρ. |
| ΚΑΡΡΑΣ | έτ. «Ζαδέ» | 47 | 8288 | έφθ. Επιρυτόν 5 'Απρ. |
| ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ | έτ. «Ακτίς» | 68 | 25084 | άνεκ. Πιοκούδαν 21 Μαρτ. διὰ δυτ. άκτην ΗΠΑ |
| ΚΑΣΣΕΛΑ | έλλην. συμφέροντα | 51 | 2959 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ | έτ. «Μαρεμπρέσας» | 53 | 5627 | άνεκ. Σάντα 'Αννα Μπαν 6 'Απρ. διὰ Βαλπαραίζο |
| ΚΑΣΤΑΛΙΑ | έτ. «Αγιασμόντε» | 51 | 9936 | άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διὰ Σάν 'Αντνιόν |
| ΚΑΣΤΡΕΝΤΖΑ | έτ. «Βασιλίκη» | 53 | 1901 | διήλθε Κωνσταντζαν 24 Μαρτ. διὰ Γαλάτσι |
| ΚΑΣΤΡΙΑΝΗ II | έτ. «Καστρεντζά» | 49 | 2317 | άνεκ. Πόρτ Ρόγια (Ν.Κ.) 3 'Απρ. διὰ Τουλόν |
| ΚΑΣΤΩΡ | έτ. «Κατιανάθ» | 48 | 1501 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΑΣΤΩΡ | έτ. «Κάνοπους» | 60 | 10494 | έφθ. Χόγκ Κόγκ 4 'Απρ. |
| ΚΑΣΤΩΡ | έτ. «Κρέθων» | 51 | 2373 | έφθ. Λονδίνον 6 'Απρ. |
| ΚΑΤΕ Ν. Λ. | έτ. «Άρδζα» | 65 | 18723 | άνεκ. Νέαν 'Ορλεάντην 25 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον |
| ΚΑΤΙΓΚΩ (δ.) | Άφοι Κολοκοτρώνη | 50 | 11136 | άνεκ. Μένα 'Αχμαντί 1 'Απρ. διὰ Ντάς 'Αιλαντ |
| ΚΑΤΙΓΚΩ Χ. (δ.) | έτ. «Ενσάιν» | 54 | 11647 | άνεκ. Πόρτ Εακούιθελ 28 Μαρτ. διὰ Τέλα |
| ΚΑΤΙΝΑ | Μ. Παγουλάτος & Σιά | 56 | 1082 | άνεκ. Πειραιά 26 Μαρτ. διὰ Μίλον |
| ΚΕΙΠ ΑΚΡΙΤΑΣ | έτ. «Ηοτ Μεντιτ. Τρανο.» | 55 | 1518 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |

COLOCOTRONIS Ltd

149, Leadenhall Street,
London, E.C.3
Telephone: 283-7003/6
Telex: 27151
Telegrams: Colocotron London E.C.3

SHIP BROKERS

Tapry Building
17/19 Akti Miaouli,
Piraeus - Greece
Telephone: 471-523/527
Telegrams: Sifco - Athens

| | | | | |
|---------------------------------------|--|----|-------|--|
| ΜΑΡΙΑ Π. ΛΑΙΜΟΥ | έτ. «Πασιφίκα Φινανσιάρια» | 62 | 12228 | άνεχ. Ναγκόγια 14 Μαρτ. διά Καναδᾶ |
| ΜΑΡΙΑ Τ. | έτ. «Ελευσον» | 36 | 1597 | άνεχ. Κατάνια 24 Μαρτ. διά Μαρούλα |
| ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ | έτ. «Πανδιότα» | 57 | 10314 | άνεχ. Αύγουστον 25 Μαρτ. διά Μη. Αὔρες |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ | έτ. «Ριμάραν» | 62 | 14782 | άνεχ. Χιροχάτα 14 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ | έτ. «Ελδίς II» | 54 | 8025 | άνεχ. Πούλο Μπούκου 4 Απρ. διά Σάκυάνη |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ III (δ.) | Ίω. Λάτσης | 50 | 15394 | άνεχ. Αλεξανδρείαν 5 Απρ. |
| ΜΑΡΙΒΑ | έτ. «Βάρκο» | 54 | 3146 | διπλήθε Παναμά 28 Μαρτ. |
| ΜΑΡΙΓΩ | Α. & Μ. Μπουσαές | 47 | 1595 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΜΑΡΙΓΩ ΓΕΜΕΛΟΥ | «Γέμελος Μαρ. Έντερν.» | 68 | 10016 | έφθ. Τσιβιταβέκια 3 Απρ. |
| ΜΑΡΙΓΩ Ρ. | έτ. «Γκόλφο 'Αζουλ» | 69 | 10816 | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Απρ. |
| ΜΑΡΙΓΩ φ. | έτ. «Ροδόσαι» | 53 | 5842 | άνεχ. Ντακάρ 17 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΑΡΙΕΛ | έτ. «Αιλάντερς» | 55 | 5118 | άνεχ. Μάσουντ Μαουκανού 6 Απρ. διά Πάγκο Πάγκο |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ | έλλην. συμφέροντα | 24 | 2359 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΜΑΡΙΚΑ | Μ. Μαρκοντονάκης & Υιοι | 62 | 1511 | έφθ. Πειραιά 6 Απρ. |
| ΜΑΡΙΛΕΝΑ Μ. (δ.) | έτ. «ΝΕΚΕ» | 53 | 15789 | διπλήθε Κων) πολιν 1 Απρ. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΑΡΚΟΣ Μ. φ. | έτ. «Βρουλίδια» | 62 | 10485 | άνεχ. Γένοβαν 4 Απρ. διά Μασσαλίαν |
| ΜΑΡΔΕΝ | έτ. «Τιταραμάρ 'Ινκ.» | 51 | 1851 | έφθ. Μοσταγκάνεμ 25 Μαρτ. |
| ΜΑΡΑΙ (δ.) | έτ. «Μάρλι» | 59 | 20827 | άνεχ. Μαντράς 1 Απρ. διά Χάρυκ "Αίλαντ |
| ΜΑΡΜΙΝΑ | Ν. Γκουμάς | 44 | 2817 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΜΑΡΟΥΔΙΟ | έτ. «Μαρκρεσιόντες» | 60 | 19663 | έφθ. Ρότερντεμ 6 Απρ. |
| ΜΑΡΟΥΛΙΟ Β. | έτ. «Βουλάν» | 50 | 1694 | άνεχ. Πόρτ Σουνάν 24 Μαρτ. διά Σαφάγκα |
| ΜΑΡΠΗΣΣΑ | έτ. «Ουνίβερσολ» | 55 | 9125 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Απρ. διά Κίναν |
| ΜΑΡΤΖΥ (δ.) | Ίω. Λάτσης | 52 | 11198 | διπλήθε Κων) πολιν 5 Απρ. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΑΡΩΝΙΑ | έτ. «Πλέτερης» | 49 | 5038 | άνεχ. Μπάνικα Μπλάνκα 30 Μαρτ. διά Ρότερνταμ |
| ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ | έτ. «Φιλόρεις» | 59 | 9162 | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Απρ. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΕΤΡΟΣ | έτ. «Μαιοτρος» | 69 | 22391 | άνεχ. Πενάγκ 16 Μαρτ. δι' Αγγλίαν |
| ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ | έτ. «Μόνθια» | 57 | 8905 | έφθ. Πειραιά 3 Μαρτ. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΖΩΡΤΖ | έτ. «Μιραλάχο» | 55 | 7471 | άνεχ. Μπέλφαστ 3 Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην |
| ΜΑΣΤΡΟ ΣΤΕΛΙΟΣ | έτ. «Αύτολικος» | 57 | 8823 | έφθ. Ραβέναν 31 Μαρτ. |
| ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) | έτ. «Εστρέλλα» | 65 | 32163 | διπλήθε Μπρούνιμπουτελ 4 Απρ. διά Μοντεβίδεο |
| ΜΑΤΡΟΖΟΣ | έτ. «Φονάν» | 57 | 9168 | άνεχ. Ναούρου 26 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Βικ.) |
| ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II | έτ. «Ελλένικ Μαριτ. Τραση.» | 65 | 14264 | άνεχ. Θεούτα 24 Μαρτ. διά Τεκίρνταγ |
| ΜΕΣΩΝΗ | έτ. «Μεθώνη» | 48 | 2227 | διπλήθε Παναμά 11 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΜΕΛΙΝΑ | έτ. «Μελίτρα» | 61 | 14661 | έφθ. Αθίλες 25 Μαρτ. |
| ΜΕΛΙΤΩΝ | έτ. «Φρηντού Ίντερκοντ.» | 68 | 10017 | άνεχ. Μπόννυ 22 Μαρτ. διά Βίρτζιν "Αίλαντ |
| ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (δ.) | έτ. «Αστούριας» | 58 | 21479 | έφθ. Μαρμουργκάν 29 Μαρτ. |
| ΜΕΡΑΙΝ | έτ. «Σάν Πέντρο» | 45 | 7235 | έφθ. Κόμπε 27 Μαρτ. |
| ΜΕΣΣΗΝΗΑ | έτ. «Αιτζίαν Φράιτ» | 60 | 14431 | έφθ. Χόγκ Κόγκ 5 Απρ. |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΙΓΑΛΗ (δ.) | έτ. «Αιγίγος» | 69 | 18263 | άνεχ. Μπόταν Μπάιν 5 Απρ. δι' Οκλαντ |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΣ (δ.) | έτ. «Βάρκιζα» | 70 | 18263 | άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 31 Μαρτ. δι' Αρούμπα |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.) | έτ. «Φουέντο» | 54 | 11744 | έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Απρ. |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΜΠΕΡΓΚΕΝ (δ.) | έτ. «Ικερίγε» | 70 | 18250 | έφθ. Χάρην 6 Απρ. |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΤΟΛΜΗ (δ.) | έτ. «Αστρο Εξίτο» | 65 | 54863 | έφθ. Ράς Τανούρα 4 Απρ. |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΛΟΓΑ (δ.) | έτ. «Μαρες Μπενιγκος» | 55 | 20364 | άνεχ. Πειραιά 2 Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΜΕΤΑΤΛΑΝΤΙΚ | έλλην. συμφέροντα | 47 | 1700 | διπλήθε Παναμά 2 Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΜΗΛΕΑ | έτ. «Τραμουντάνα» | 46 | 7713 | άνεχ. Μπαντάρ 'Αμπας 1 Μαρτ. διά Μπανάνα |
| ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) | έτ. «Άκμις» | 49 | 9004 | άνεχ. Μπανάνα 2 Απρ. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΗΤΕΡΑ ΚΑΛΛΙΟΠΗ | έτ. «Κόστο ντε Μάρφιλ» | 63 | 10514 | άνεχ. Ναγκόγια 31 Μαρτ. διά Μόντρεαλ |
| ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΑ | έτ. «Μαριψίμα» | 49 | 8409 | διπλήθε Παναμά 1 Απρ. διά Περού |
| ΜΙΑΟΥΛΗΣ (δ.) | έτ. «Λούνα II» | 52 | 18306 | διπλήθε Παναμά 24 Μαρτ. |
| ΜΙΜΙΝΑ | έτ. «Μοτορνάδες» | 57 | 9200 | έφθ. Απονα) Λάγκος 4 Απρ. |
| ΜΙΜΟΖΑ | έτ. «Πρότο» | 56 | 8618 | ύπο πορολιθίνη |
| ΜΙΝΑ | έτ. «Επτανησιακή ΝΕΠΕ» | 53 | 1963 | έφθ. Κολέπινο άπο 8 Δεκ. |
| ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ | έτ. «Μαρεμπλάμα» | 69 | 16413 | έφθ. Κούν Μπαίν 6 Απρ. |
| ΜΙΝΕΡΒΑ II | Μ. Βέττας | 56 | 1194 | άνεχ. Καζαμπλάνκα 5 Απρ. διά Μπορντώ |
| ΜΙΝΟΥΤΣΙ | έτ. «Μινούται» | 48 | 6122 | έφθ. Στεττίνον 25 Μαρτ. |
| ΜΙΧΑΗΑ Ε. | έτ. «Πινελόπη» | 56 | 8905 | έφθ. Γένοβαν 4 Απρ. |
| ΜΙΧΑΗΑ Κ. | έτ. «Ταλαδέρα» | 56 | 8046 | άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 Μαρτ. διά Ριγιέκαν |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ (δ.) | έτ. «Μαρκρέαντα» | 57 | 12317 | έφθ. Φλωσιγκ 9 Μαρτ. |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ | έτ. «Μίνιμιχ» | 68 | 23057 | οιπλήθε Παναμά 4 Μαρτ. διά Τούμπα |
| ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. | έτ. «Τζιλόνι» | 57 | 2208 | άνεχ. Καζαμπλάνκα 29 Μαρτ. |
| ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΣΥΛΑΣ | έτ. «Εδύλογια» | 61 | 12662 | έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 1 Απρ. |
| ΜΟΜΠΙΑΤΑ (δ.) | έτ. «Πανοσεάνικ Ναβ.» | 69 | 47958 | έφθ. Ευροπόρτ 6 Απρ. |
| ΜΟΝΙΚΑ Σ. | έτ. «Δίδυμοι» | 52 | 1950 | άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 Απρ. διά Σιγκαπούρην |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ | έτ. «Σεκούρινταντ» | 55 | 10013 | άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Μαρτ. διά Κονεγκάνην |
| ΜΠΕΛΛΑ | έτ. «Μπέλλα» | 53 | 2990 | άνεχ. Χιούτον 18 Μαρτ. δι' Ικούτιος |
| ΜΠΕΡΓΚΟΥΜ | έτ. «Κιλόνι» | 57 | 2208 | άνεχ. Βρέμην 24 Μαρτ. δι' Αννάμπα |
| ΜΠΙΑΝΚΑ | έτ. «Ζαδέ» | 52 | 5153 | άνεχ. Φορταλέστα 29 Μαρτ. διά Ρότερνταμ |
| ΜΠΙΛΙ | έτ. «Παν. - Όσαν» | 36 | 5275 | διπλήθε Κων) πολιν 31 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΠΡΑΪΤ ΣΑΝ | έτ. «Μπράϊτ Σάν» | 45 | 3450 | έφθ. Στοκχόλμην 30 Μαρτ. |
| ΜΠΡΑΪΤ ΣΚΑΥ | Γ. Σύσταθιου - Π. Παππάς | 51 | 6022 | έφθ. Χάρην 2 Απρ. |
| ΜΠΡΟΔΕΡΕ | έτ. «Στύλο» | 50 | 2424 | διπλήθε Κων) πολιν 31 Μαρτ. διά Γαλάτοι |
| ΜΥΚΗΝΑΙ | έτ. «Ελλην. Γραμμή Ν. Αμερ.» | 34 | 2709 | άνεχ. Πειραιά 6 Απρ. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΥΡΡΙΝΕΛΛΑ (δ.) | Παπαδημητρίου | 49 | 9025 | όργιας Πειραιά άπο 19 Φεβρ. 1969 |
| ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.) | Παραδημητρίου | 47 | 9957 | άνεχ. Χάμπτον πόδς 3 Απρ. δι' Ιταλίαν |
| ΜΥΡΤΙΩΤΙΣΣΑ | έτ. «Σαλαμινία» | 57 | 9345 | έφθ. Σίδην 24 Μαρτ. |
| ΜΥΣΩΝ | έτ. «Πρέσσος» | 51 | 4029 | άνεχ. Κομώ Μπαίν 31 Μαρτ. διά Σουάνον |
| ΜΥΤΡΙΚ | έτ. «Βικτωρίανα» | 56 | 7841 | διπλήθε Κων) πολιν 3 Μαρτ. |
| Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) | έτ. «Λιμπρα» | 58 | 13152 | διπλήθε Βιραλτάρ 4 Απρ. δι' Αμερέραν |
| Ν. ΖΩΓΡΑΦΙΑ | έτ. «Νόροις Φρέιτερς» | 59 | 11299 | άνεχ. Χοινκάν 10 Μαρτ. διά Μασσαλίαν |
| ΝΑΤΑΣ Κ. | έτ. «Λουτοκάτ» | 50 | 5326 | έφθ. Σιγκαπούρην πόδς 1 Απρ. |
| NANO | έτ. «Μαϊνδρος» | 50 | 1391 | έφθ. Φράτουν 5 Απρ. |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ | Κατρίσης - Δραγάνος | 57 | 2000 | είς μεσοαειδώς μεταφοράς |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΜΠΑΙΓ' | έτ. «Τριφυλία» | 50 | 1501 | άνεχ. Αλεξανδρείαν 6 Απρ. διά Ντόθερ |
| ΝΑΥΤΙΑΣ | έτ. «Μαρκρέαντα» | 46 | 2270 | διπλήθε Ούσαντ 4 Απρ. δι' Αλεξανδρείαν |
| ΝΕΑ ΜΟΝΗ | έτ. «Ινούδεν» | 47 | 4981 | διπλήθε Μπρούνιμπουτελ 4 Απρ. διά Δάντοιν |
| ΝΕΙΤΙΟΥΝ | έτ. «Εσπέρια» | 54 | 7968 | άνεχ. Ντώρμπαν 6 Απρ. διά N. Αμερικήν |
| ΝΕΡΙΝΑ | έτ. «Γιουνάιτεντ Σ.Ε.» | 63 | 1197 | άνεχ. Θέουτα 6 Απρ. δι' Ιμπέρια |

"THE HELLENIC SUPPLY AGENCY LTD.,

Agencia Hellenica Fornecimentos de Navios Ltda.

GENERAL SHIP SUPPLIES & COMMISSION AGENTS

ΝΩΡΑ ΣΗΡΑ ΕΦΩΔΙΑ - ΥΑΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΩΝ DREW - AMEROID - ΚΡΕΑΤΑ ΝΩΡΑ & ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ

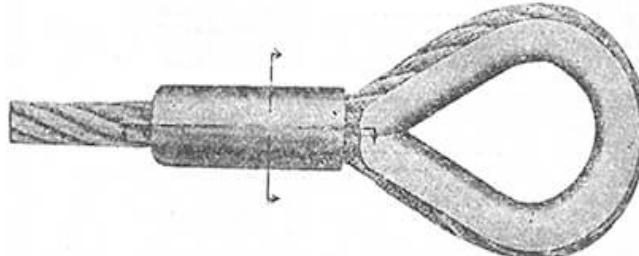
Principal NICOLAS GEORGES EFREMIDIS

AV. RIO BRANCO 37 SUITES 1905-6-12
RIO DE JANEIRO
TELEPHONES 47-8751 AFTER OFFICE HOURS
WAREHOUSES 23-1331 - 43-2584 - 43-7142 RIO DE JANEIRO BRASIL

TELEGRAMS
PANELLENICA
RUA NEWTON PRADO 67 67 A
RIO DE JANEIRO

| | | | | | |
|-----------------------------|--|--------------------------------|----|-------|---|
| ΠΕΤΡΟΛΑ III (δ.) | | έτ. «Πάτιονπρ» | 51 | 15897 | ύπο παραλαβήν |
| ΠΕΤΡΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (δ.) | | έτ. Χαλκούσης | 58 | 20592 | διήλθε Παναμά 5 Απρ. διά Κουνινάνα |
| ΠΗΓΑΣΟΣ | | έτ. «Κάνονπους» | 57 | 11089 | άνεχ. "Αγ. Φραγκίκον 17 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.) |
| ΠΗΛΕΑΣ | | έτ. «Πιλέας» | 69 | 10010 | έφθ. Χακοδάπνην 29 Μαρτ. |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ | | έτ. «Τορκουάτο» | 61 | 10072 | άνεχ. 'Αμδέρσαν 4 Μαρτ. διά Ντώρμπαν |
| ΠΙΝΤΑΡ | | έτ. «Κομέροιαλ Μαριτάιμ» | 54 | 8603 | άνεχ. Σαιν Τζών (N.B.) 1 Απρ. διά Πειραιά |
| ΠΛΑΙΑΔΕΣ | | έτ. «Κάνονπους» | 58 | 9603 | εις θέσιν 55.36 B - 16.49 Δ 6 Απρ. (ΕΠΟΛΗΘΗ) |
| ΠΛΕΙΑΣ | | έτ. «Μαρκομάντο» | 63 | 10736 | άνεχ. "Απαλα" Λάγκος 3 Απρ. διά Σαθόνα |
| ΠΛΕΙΑΣ | | έτ. «Πλειάς» | 56 | 10190 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 25 Μαρτ. διά Κούρε |
| ΠΟΘΗΤΗ | | έτ. «Υπέρμαχος» | 57 | 9486 | έφθ. 'Αμδέρσαν 26 Μαρτ. |
| ΠΟΛΑΡΙΣ | | έτ. «Κάνονπους» | 58 | 9603 | έφθ. 'Οζάκον 21 Μαρτ. |
| ΠΟΛΕΜΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) | | έτ. «Μαργκάσιο» | 54 | 12859 | άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 31 Μαρτ. διά Μη. "Αύρες |
| ΠΟΛΙ | | έτ. «Πλαναμάς» | 54 | 8825 | άνεχ. Πόρτ. Εθεργκλείντς 23 Μαρτ. διά Τζάκασονθιλ |
| ΠΟΛΛΑΙΟΣ | | έτ. «Κάνονπους» | 61 | 9956 | έφθ. Πόρτ. Αρδουρ 2 Απρ. |
| ΠΟΛΥΑΓΡΟΣ | | έτ. «Νάδα Στρόβιλη» | 62 | 11260 | έφθ. Βανκούμπερ 1 Απρ. |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. | | έτ. «Ατλάντα» | 57 | 9797 | άνεχ. Πόρτ. Ελίζαμπεθ 5 Απρ. διά Κέπι Τάουν |
| ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ | | Στρ. «Ανδρέαδης» | 43 | 14425 | έφθ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ. |
| ΠΟΛΥΦΟΝΙΟΣ | | έτ. «Πλούφημος» | 47 | 8485 | άνεχ. Πειραιάς 4 Απρ. διά Σέτε |
| ΠΟΠΗ | | έτ. «Οσεανγουαίνες» | 38 | 2562 | έφθ. Βενετίας 7 Απρ. |
| ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ | | Μ. Βέτας | 53 | 1365 | έφθ. 'Αοντόνι 3 Απρ. |
| ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ | | Μ. Μαρκογιανάκης | 53 | 4085 | εις Πειραιά (έπισκευαι) |
| ΠΡΙΑΜΟΣ | | έτ. «Μαριντάλη» | 65 | 20529 | έφθ. Πόρτ. Ελίζαμπεθ 6 Απρ. |
| ΠΡΙΑΜΟΣ | | έτ. «Κωστογιάννης» | 30 | 4184 | εις Σαράγκα ἀπό 20 Δεκ. |
| ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ (δ.) | | έτ. «Νοεύδα Σεβίλλα» | 64 | 40093 | άνεχ. Τενερίφην 16 Μαρτ. διά Περοκόν Κόλπου |
| ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΕΙΡΗΝΗ (δ.) | | 'Ιω. Λάτοπς | 64 | 37304 | έφθ. Ρόττερντου 31 Μαρτ. |
| ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ | | έτ. «ΕΛ Ντοράντο» | 55 | 13095 | άνεχ. Βοστώνην 7 Απρ. διά 'Αρούμπα |
| ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ | | έτ. «Σάδιμα» | 69 | 9073 | άνεχ. 'Αμδύργον 4 Απρ. διά Καζαμπλάνκα |
| ΠΡΟΕΑΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ (δ.) | | έτ. «Νόρδερν» | 54 | 16210 | έφθ. Μαντράς 25 Μαρτ. |
| ΠΡΟΕΣΤΩΣ | | έτ. «Προσοτώς» | 59 | 8494 | έφθ. 'Αμδέρσαν 5 Απρ. |
| ΠΡΟΚΥΩΝ | | έτ. «Κάνονπους» | 58 | 10995 | άνεχ. Μόζ 27 Μαρτ. διά Θρημάντη |
| ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) | | έτ. «Μαρεγκάντο» | 59 | 13606 | άνεχ. Τζωρτζάσουν (Β.Κ.) 30 Μαρτ. διά 'Ελ Παλίτο |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ | | έτ. «Προμηθεύς» | 68 | 35491 | άνεχ. Νταμπέρ 22 Μαρτ. διά Ναγκόγια |
| ΠΡΟΟΔΟΣ | | έτ. «Μαρπρίμο» | 61 | 2063 | άνεχ. Μασσαλίαν 14 Μαρτ. διά Γιόραλτάρ |
| ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ | | έτ. «Γκιώνας» | 70 | 10006 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Απρ. διά Ναγκόγια |
| ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ | | έτ. «Μαρινικί» | 47 | 2280 | άνεχ. Μπορώ 28 Μαρτ. διά Τρίπολιν |
| ΠΡΟΣΩ | | έτ. «Πρόσω» | 68 | 34640 | έφθ. Πόρτ. Χέντλαντ 29 Μαρτ. |
| ΠΡΟΤΟΜΑΧΟΣ | | έτ. «Μπλάκοπη» | 56 | 9218 | διήλθε 'Ακρωτήριον 30 Μαρτ. διά Μεσόγειον |
| ΠΡΩΤΟΝ | | Γ. Μανόπουλος | 48 | 6771 | έφθ. Νόρκοπιγκ 18 Μαρτ. |
| ΠΡΩ (δ.) | | 'Ιω. Λάτοπς | 52 | 10224 | άνεχ. Πειραιά 1 Απρ. διά Ταρτούς |
| PANTIAN MENT | | έτ. «Μαρεζάκτα» | 46 | 3920 | έφθ. Πειραιά 2 Απρ. |
| ΡΕΓΓΙΝΑ | | έτ. Κοοπερέτιγκ 'Εντζινερς | 54 | 1203 | διήλθε Ούσαντ 4 Απρ. διά Καζαμπλάνκα |
| ΡΕΓΓΙΝΑ Δ. (δ.) | | έτ. «Ναπέρέ» | 54 | 12858 | άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Απρ. διά Ραδέναν |
| ΡΕΟΥΜΝΟΝ | | έτ. «Ρέθιμνον» | 66 | 1127 | διήλθε Μπρούνοντουτελ 4 Απρ. διά Καέν |
| ΡΕΝΑ | | έτ. «Εύοινος» | 55 | 8902 | έφθ. Γένοβαν 4 Απρ. |
| ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ | | έτ. «Άνεσις» | 55 | 7790 | άνεχ. Λονδίνον 25 Μαρτ. διά Πόρτ. Σουδάν |
| ΡΙΟ ΠΛΑΤΑ | | έτ. «Μάρθαν» | 55 | 8117 | έφθ. 'Αμδύργον 30 Μαρτ. |

ΕΦΑΡΜΟΓΑΙ ΤΩΝ ΣΥΝΔΕΣΜΩΝ TALURIT

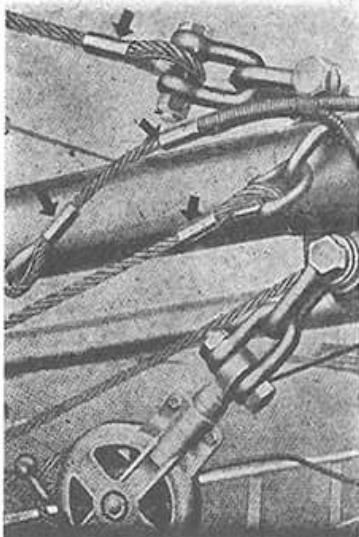
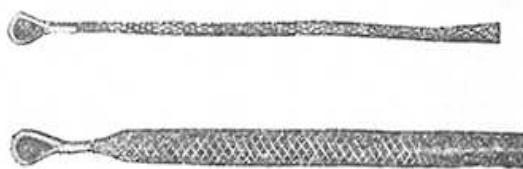


ΞΑΡΤΙΑ ΒΑΠΟΡΙΩΝ - ΠΟΔΑΡΙΑ ΜΠΙΓΩΝ ΣΑΜΠΑΝΙΑ ΔΙΑΦΟΡΑ (APTANAI)

Μὲ συρματόσχοινα ποιότητος κατὰ B.S.S.

Μὲ πρεσσαριστοὺς συνδέσμους TALURIT

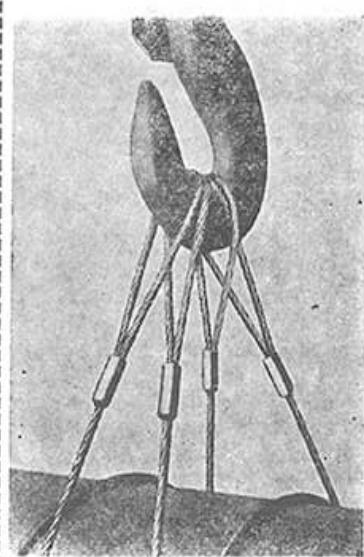
* Έξυπηρέτησις ταχυτάτη αύθημερὸν



N. ΛΕΒΕΝΤΕΡΗΣ Α.Ε.

ΦΙΛΩΝΟΣ 1 - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.021 - 478.038 - 421.810



| | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------|----|-------|---|
| ΤΟΛΜΗ | Μαρία Μελά κ.ä. | 54 | 1336 | διπλήθε Ούσαντ 5 'Απρ. δι' Αντάλυα |
| ΤΟΡΕΝΙΑ | έτ. «Πακτάρι» | 57 | 8077 | ύπο παραλαβήν |
| ΤΟΡΝΑΝΤΟ (μικτόν) | έτ. «Γουέστερν Ναθ.» | 69 | 41687 | άνεκ. Κισσαρού 1 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΤΟΥΛΑ Ν. | έτ. «Σπάουιφτ» | 53 | 3411 | έφθ. Τσάρλεστον 6 'Απρ. |
| ΤΟΥΛΑ ΣΥΛΑ | έτ. «Επερνίτα» | 56 | 8297 | έφθ. Ανκόνα 23 Μαρτ. |
| ΤΟΥΡΚΙΑ | έτ. «Ελληνική Α.Ε.» | 56 | 2963 | άνεκ. Νέαν Ύόρκην 4 'Απρ. διά Χιούστον |
| ΤΡΕΙΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ | έτ. «Τρέιντ Λάινς» | 45 | 7678 | άνεκ. Μόμπιλ 1 'Απρ. διά Βουλγαρίαν |
| ΤΡΕΙΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ | έτ. «Τρέιντ Λάινς» | 45 | 7643 | έφθ. Μπ. Άγρες 2 'Απρ. |
| ΤΡΙΓΚΟΝ (δ.) | έτ. «Πρόδιντενς» | 48 | 11172 | άνεκ. Μπ. Άγρες 24 Μαρτ. διά Γένοβαν |
| ΤΣΗΦ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ | έτ. «Οζιντένταλ» | 64 | 52619 | άνεκ. Μίλφορτ Χάφεν 2 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα |
| ΤΥΧΗ | έτ. «Αστροσίντ» | 52 | 7744 | έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. |
| ΥΔΡΑ (δ.) | έτ. «Ούλύσσες» | 68 | 14840 | ύπο παραλαβήν |
| ΥΔΡΑΙΟΣ ΙΙΙ | Ραφαήλ-Μελαχρονίδης & Υιοι | 38 | 5239 | άνεκ. Καντίν 27 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην |
| ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.) | έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ» | 59 | 23678 | άνεκ. Βιλέλμοχάφεν 16 Μαρτ. διά Μπόννυ |
| ΦΑΙΑΣ | έτ. «Μεσσηνία» | 70 | 11490 | εις Σάντερλαντ ύπο συμπλήρωσιν |
| ΦΑΙΔΡΑ | έτ. «Μαρσόδιο» | 66 | 15565 | έφθ. Βουλένιαν 4 'Απρ. |
| ΦΑΛΗΡΩΝ | έτ. «Φάληρον» | 39 | 1880 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΦΑΣΤ ΜΠΕΡΝΤ | Γ. Γιακουμόπουλος & Σιά. | 44 | 1906 | άνεκ. Χάριαν 4 'Απρ. διά Λονδίνον |
| ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ | έτ. «Πάτρας» | 69 | 12748 | άνεκ. Βιτόρια 26 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΦΗΑΡΛΕΣ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ (δ.) | έτ. «Εστρέλλα» | 62 | 31050 | άνεκ. Γενεύριφον 4 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΦΙΛΙΑ | έτ. «Επαντοποική» | 44 | 1596 | έφθ. 'Αλεξάνδρειον 3 'Απρ. |
| ΦΙΛΟΒΕΝ | έτ. «Φάρι» | 47 | 8207 | άνεκ. Ντώρμπαν 25 Μαρτ. δι' Ιταλίαν |
| ΦΙΛΟΤΗΣ | έτ. «Φιλόπτης» | 55 | 7578 | άνεκ. Σαδύνιαν 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΦΙΝΕΛΙΤΥ | έτ. «Κέσσοσιπ» | 51 | 2277 | εις Αμπερντίνην από 24 Φεβρ. |
| ΦΙΛΩΡΑ Ν. | έτ. «Διαπόρι» | 54 | 3534 | άνεκ. Κριστομπόλ 5 Μαρτ. διά Ματάντζας (Βεν.) |
| ΦΙΛΩΡΙΑ | έτ. «Αρμαντόρα Σουνταμ.» | 50 | 2392 | ύπο παραλαβήν |
| ΦΙΛΩΡΙΤΑ | έτ. «Φλωριντάραμ» | 49 | 3632 | άνεκ. Ιγνθρατάρ 31 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΦΙΟΒΟΣ | έτ. «Αμφιώνι» | 57 | 9949 | έφθ. Ντώρμπαν 1 'Απρ. |
| ΦΙΟΝΙΣ | έτ. «Κατερίνα» | 69 | 11489 | άνεκ. Πούλο Μπούκου 29 Μαρτ. διά Κίναν |
| ΦΙΡΑΤΕΡΝΙΤΥ | έτ. «Ντίκτα» | 47 | 2475 | άνεκ. Θεούτη 27 Μαρτ. διά Σάν Νικολας ('Αργ.) |
| ΦΙΡΗΤΟΝ | έτ. «Ινθικτο» | 70 | 10006 | άνεκ. Κολούμπια σίδερ 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΦΙΡΙΟΣ Α. | M. A. Χαμπούρης & Σιά | 47 | 1391 | άνεκ. Μίνα άλ Φαχαλ 22 Μαρτ. διά Μπείρα |
| ΦΙΡΟΣ Κ. | έτ. «Σαιντ Ιωάννης» | 69 | 9070 | έφθ. Μ. Άγρες 2 'Απρ. |
| ΧΑΔΙΕΣ | M. Καπότας κ.λ.π. | 27 | 2448 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΧΑΙΓΝΤΑ | «Κοοπερέτικη Εντζινιέρες» | 52 | 1175 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ | έτ. «Άκμε» | 60 | 9319 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ |
| ΧΑΡΙΕΤ | έτ. «Χόριετ» | 46 | 6939 | έφθ. Χαλκίδα 21 Μαρτ. |
| ΧΑΡΙΣ II | έτ. «Χόριεσλ» | 55 | 4721 | άνεκ. Χάρρων 26 Μαρτ. |
| ΧΑΡΟΥΛΑ | έτ. «Γκρηγκάλ» | 55 | 1791 | διπλήθε Κωνιών πολίν 3 'Απρ. διά Νοβορωσίσκην |
| ΧΑΡΠΕΘΖΕΛ | έτ. «Σενχόρε» | 53 | 6518 | έφθ. Μόντρεαλ 22 Μαρτ. |
| ΧΙΑΝ Α'ΙΓΑΝΤ | έτ. «Τρόμπι Τάνκερς» | 69 | 10000 | έφθ. Γιοκοχάμαν 31 Μαρτ. |
| ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ | έτ. «Φρίντονι» | 68 | 10016 | διπλήθε Γιορδατάρ 6 'Απρ. διά Νέαν Ύόρκην |
| ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ | έτ. «Φρίντονι» | 68 | 10121 | έφθ. Αϊδί 28 Μαρτ. |
| ΧΙΑΝ ΖΕΨΥΡ | έτ. «Φρίντονι» | 69 | 10000 | έφθ. Λειζίσες 2 'Απρ. |
| ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ | έτ. «Φρίντονι» | 67 | 10086 | άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 29 Μαρτ. διά Δανίαν |
| ΧΙΑΝ ΣΑΝ | έτ. «Φρίντονι» | 69 | 10100 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Νιού Ούεστμινστερ |
| ΧΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ | έτ. «Φρίντονι» | 68 | 10121 | έφθ. Νέαν Όρλεάνην 4 'Απρ. |
| ΧΙΑΝ ΣΗ | έτ. «Αιλάντερ» | 69 | 10016 | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 28 Μαρτ. διά Καμαΐσι |
| ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ | έτ. «Ασσοσιέτεντ Κόντ.» | 69 | 10016 | έφθ. Σπάττα 6 'Απρ. |
| ΧΙΑΝ ΧΙΛΑ | έτ. «Φρίντονι» | 69 | 10100 | έφθ. Ταλκαχούνιον 30 Μαρτ. |
| ΧΙΑΝΤΕ ΙΡΙΝΑ | έτ. «Νόργκρηκ» | 44 | 2463 | άργει Πειραιά από 4 Σεπτ. |
| ΧΙΟΣ | 'Αφοι Κοντού | 44 | 1752 | άργει Πειραιά από 15 'Ιαν. |
| ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ | έτ. «Πάλιοντρ Σίππιγκ» | 53 | 8458 | έφθ. Αγ. Βικέντιον 30 Μαρτ. |
| ΧΙΟΣ ΣΤΑΡ (δ.) | έτ. «Μαριφάντη» | 53 | 11310 | άνεκ. Μένα Αχμαντί 5 'Απρ. διά Μπαντάρ ας Σουδαϊκ |
| ΧΛΟΗ (δ.) | έτ. «Μάγια» | 54 | 16193 | άνεκ. Μένα Αχμαντί 4 'Απρ. διά Κασσιούγκ |
| ΧΡΗΓΚΑΛ | έτ. «Χρηγκάλ» | 45 | 2886 | άνεκ. Θέουτα 6 'Απρ. διά Λονδίνον |
| ΧΡΥΣΟΥΛΑ | έτ. «Κάναθ» | 45 | 2096 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ Θ. | 'Αφοι Θωμά | 52 | 1224 | διπλήθε Παναμάρ 28 Μαρτ. |
| ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ | έτ. «Παισιφίκ Κορπ.» | 69 | 28006 | άνεκ. Μένα Αχμαντί 4 'Απρ. διά Πόρτ Τάλμποτ |
| ΧΡΗΣΤΟΣ Σ. | έτ. «Μεντιτεράνεαν» | 45 | 2321 | εις Πύλον από 10 'Οκτ. |
| ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ | έτ. «Μπλού Σπί» | 45 | 4746 | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 Φεβρ. διά Σικανουκβίλ |
| ΧΡΥΣΟΥΟΡΟΣ | έτ. «Οσεάνικα» | 49 | 7526 | άνεκ. Καζαμπλάνκα 2 'Απρ. |
| ΩΚΕΑΝΟΜΑΧΟΣ | έτ. «Ωκεανομάχος» | 55 | 9242 | άνεκ. Γένοβαν 28 Μαρτ. διά Δυρράχιον |
| ΩΚΛΑΝΤ ΣΤΑΡ | έτ. «Κλαυδία» | 66 | 9854 | έφθ. Ελλεσμερ Πόρτ 7 'Απρ. |

Ta γύρας σημαντικών

| | | | | |
|---|--------------------------------|----|-------|--|
| ΑΒΙΣ ΟΡΝΙΣ (οπμ. Γιερ.) | έτ. «Λεοπάρδ» | 56 | 5403 | έφθ. Μασσαλίαν 19 Μαρτ. (έπισκευα) |
| ΑΓΑΠΗ (δ.) | (N.A.T.) | 53 | 11417 | άνεκ. Χονολουλού 18 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΑΓΓΕΛΑ | (N.A.T.) | 52 | 3714 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλο |
| ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) | (N.A.T.) | 56 | 12231 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. δι' Έλ Πολίτο |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ (κυπρ.) | (N.A.T.) | 59 | 15660 | άνεκ. Χάμποντ πόδες 5 'Απρ. δι' Αρούμπα |
| ΑΓΓΕΛΟΣ Π. | (N.A.T.) | 48 | 8482 | έφθ. Κυνή πολίν 24 Μαρτ. |
| ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.) | (N.A.T.) | 49 | 3718 | άνεκ. Βιρυττόν 29 Μαρτ. διά Πύλον |
| ΑΓΙΑ ΓΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) | (N.A.T.) | 49 | 20153 | άνεκ. Σμύρνην 25 Μαρτ. διά Πειραιά |
| ΑΓΙΑ ΕΥΤΥΧΙΑΝΗ (κυπρ.) | (N.A.T.) | 47 | 4806 | έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. |
| ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.) | (N.A.T.) | 43 | 2809 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κυπρ.) | (N.A.T.) | 47 | 3316 | έφθ. Οζάκαν 26 Μαρτ. |
| ΑΓΙΑ ΣΩΦΙΑ (κυπρ.) | (N.A.T.) | 55 | 5064 | άνεκ. Χαλιφάς 1 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν |
| ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.) | (N.A.T.) | 53 | 11010 | διπλήθε Παναμάρ 28 Μαρτ. |
| ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β' (δ.) | (N.A.T.) | 56 | 20140 | άνεκ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ |
| ΑΓΙΟΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ (κυπρ.) | (N.A.T.) | 49 | 2358 | έφθ. Μπαγιόν 2 'Απρ. |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | 53 | 11023 | έφθ. Νέαν Όρλεάνην 2 'Απρ. |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.) | (N.A.T.) | 50 | 5421 | ύπο παραλαβήν |
| ΑΓΙΟΣ ΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (π.) | (N.A.T.) | 55 | 3391 | έφθ. Χάλιμονταν 19 Μαρτ. |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | 53 | 13256 | εις Νέαν Ύόρκην από 2 Ιουν. 1968 |
| ΑΔΑΜΑΝΤΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | 56 | 15881 | έφθ. Κοολίν 6 'Απρ. |
| ΑΔΕΛΦΟΙ | (N.A.T.) | 49 | 4930 | έφθ. Καράτοι 6 'Απρ. |
| ΑΕΛΛΩ (δ.) | (N.A.T.) | 50 | 11693 | άνεκ. Ντακάρ 5 'Απρ. |
| ΑΖΑΛΕΑ (κυπρ.) | (N.A.T.) | 57 | 20797 | έφθ. Ούη Κάσρ 4 'Απρ. |
| ΑΖΟΥΛΑ ΚΩΣΤ ΙΙ (κ.) | (N.A.T.) | 48 | 9506 | έφθ. Νοβορωσίσκην 26 Μαρτ. |
| ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιβανό) | (N.A.T.) | 47 | 7638 | άνεκ. Πειραιά 4 'Απρ. διά Βιρυττόν |
| ΑΘΕΝΙΚ (μικτόν) | έτ. «Μεντ. Σηγουάιν» | 47 | 4113 | έφθ. Πόιντ Σέντραλ 6 'Απρ. |
| ΑΘΕΝΣ | έτ. «Πλάνετ» | 67 | 48747 | άνεκ. Σάν Νικόλας ('Αργ.) 3 'Απρ. διά Ραμάλο |
| ΑΘΗΝΑ (μ.) | έτ. «Νορδόποτερον» | 70 | 8825 | άνεκ. Ωάλει 3 'Απρ. δι' Αρούμπα |
| ΑΘΗΝΑ ΖΑΣΕΙΡΑΚΗ | έτ. «Οθερούτις Μίνεραλς» | 64 | 30682 | έφθ. Μόμπιλ 3 'Απρ. |
| ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) | έτ. «Σάουθ Ήστ Μεντίτ» | 68 | 16042 | άνεκ. Τοίμα 16 Φεβρ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) | έτ. «Αλμά» | 67 | 44708 | άνεκ. Νέαν Ύόρκην 22 Μαρτ. δι' Αρούμπα |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (κυπρ.) | έτ. «Αλτάντικ» | 54 | 19462 | άνεκ. Καλόντα 23 Μαρτ. |
| ΑΙΑΣ (δ.) | έτ. «Μιστράλ» | 62 | 9543 | έφθ. Α' Αγούστου 5 'Απρ. |
| ΑΙΓΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.) | έτ. «ΑΙας» | 53 | 12023 | έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 5 'Απρ. |
| ΑΙΓΓΙΣ ΦΕΙ'Μ (κ.) | έτ. «Μπαννέρ» | 69 | 9024 | εις θέσιν 7 Β - 81 Δ Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΑΙΓΓΙΣ ΧΟΟΥΠ (κυπρ.) | έτ. «Φέιμ» | 69 | 9241 | άνεκ. Πενέγκ 13 Μαρτ. διά Σαγκάνη |
| ΑΙΓΓΙΣ ΗΙΤΖΑΣ (κυπρ.) | έτ. «Αλκων» | 51 | 5678 | άνεκ. Σακάνη 18 Μαρτ. διά Κουβάνη |
| ΑΙΓΓΙΣ ΑΙΘΑΛΙΑ (δ.) | έτ. «Αιτζέζαν» | 56 | 1333 | εις Πειραιά από 26 'Ιαν. (έπισκευα) |
| ΑΙΓΓΙΣ ΑΙΘΑΛΙΑ (δ.) | έτ. «Νιούρο» | 56 | 12355 | άνεκ. Κλίφε φέ 4 'Απρ. δι' Αύγουστον |
| ΑΙΓΓΙΣ ΑΙΘΑΛΙΑ (δ.) | έτ. «Αιθαλία» | 52 | 7604 | άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 26 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΑΙΓΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Σπ» | 67 | 28774 | άνεκ. Φρππορτ (Μπαχ.) 25 Μαρτ. διά Σίδνεϋ |
| ΑΙΓΓΙΣ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ | έτ. «Πρίμο» | 58 | 10018 | άνεκ. Φρππορτ (Μπαχ.) 25 Μαρτ. διά Βρέμην |

| | | | | | |
|--------------------------|----------|---------------------------|----|-------|--|
| ΦΑΛΜΟΥΘ | (N.A.T.) | έτ. «Φάλμουθ» | 59 | 10251 | έφθ. Ναγκόγια 2 'Απρ. |
| ΦΑΝΝΥ | (N.A.T.) | έτ. «Φάννυ» | 48 | 2436 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΦΑΝΤΟΜ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μερμάντη» | 57 | 21910 | έφθ. Νεάπολιν 17 Μαρτ. (επισκευαί) |
| ΦΑΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Μέις» | 44 | 13854 | έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. |
| ΦΕΛΙΤΣΙΑ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άννα» | 45 | 7096 | έφθ. Μπιλανό 10 'Απρ. |
| ΦΕΛΤΟ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εύαγρας» | 53 | 1385 | διπλής Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Μασσαλιαν |
| ΦΕΝΙΣ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκαλίμπρε» | 43 | 7265 | ιδε «ΑΡΕΝΤΑΙΛ», ώς μετωνυμάσθι |
| ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άνδρομέδα» | 63 | 50872 | άνεχ. Όιτα 23 Μαρτ. διά Χάργι "Αϊλαντ |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Κουμπάνιο» | 36 | 3149 | άνεχ. Σμυνενίκ 1 'Απρ. διά Γκέλα |
| ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. Πασίφιο Μαρ. Κάρριερς | 67 | 46382 | άνεχ. Χάργι "Αϊλαντ 30 Μαρτ. διά Σακάι |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ | (δ.) | έτ. «Φιντέλιτυ» | 53 | 12107 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 4 'Απρ. διά Χόγκ - Κόγκ |
| ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Ρ. | (N.A.T.) | έτ. «Λίζα» | 49 | 5136 | έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ. |
| ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Εύουρέκα» | 49 | 1502 | εις μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Άλδρα» | 60 | 13997 | άνεχ. Σαιν Τζόν (N.B.) 21 Μαρτ. διά 'Αλγέριον |
| ΦΩΡΑΕΡΝΙΤΥ | (N.A.T.) | έτ. «Φρατέρνιτυ» | 63 | 10382 | άνεχ. Βρέμην 6 'Απρ. διά 'Αμβούργον |
| ΦΡΕΖΑ | (N.A.T.) | έτ. «Ντόθερ» | 58 | 12035 | άνεχ. Κούνι Μπαϊν 2 'Απρ. διά Γλασκώβην |
| ΦΡΗ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. Τσαδίρης | 44 | 7132 | άνεχ. Βενετίαν 18 Μαρτ. διά 'Αθάναν |
| ΦΡΙΝΤΑ | (N.A.T.) | έτ. «Αρρών» | 49 | 9694 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 10 'Απρ. |
| ΦΡΙΣΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Σπλέινς» | 44 | 15020 | έρθ. Σέθεν "Αϊλαντς 9 'Απρ. |
| ΦΩΤΕΙΝΗ | (N.A.T.) | έτ. «Αλφοτρίν» | 57 | 10493 | έφθ. Πουνταρένας 26 Μαρτ. |
| ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άλμα» | 68 | 44646 | άνεχ. Μίλφορντ Χάρφεν 31 Μαρτ. διά Μπακρέιν |
| ΦΩΤΕΙΝΗ Δ. | (N.A.T.) | έτ. «Έλκαπιταιν» | 67 | 36365 | άνεχ. Βακαγιάμα 17 Φεβρ. διά Σάν Νικολας (Περού) |
| ΧΑΠΠΥΛΑΝΤ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Χάπτυ» | 48 | 9080 | εις θέριν 22.31 Β. - 131.6 Δ. 25 Μαρτ. διά Κίναν |
| ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 59 | 22630 | υπό παραλαβήν |
| ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Πληγκριμ» | 56 | 10713 | έφθ. Πόρτ φ Σπαιν 31 Μαρτ. |
| ΧΙΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Χίος» | 56 | 10597 | έφθ. Καράτοι 4 'Απρ. |
| ΧΡΙΛΑΚ | (N.A.T.) | έτ. «Χρίλακ» | 44 | 2783 | άνεχ. Πειραιά 6 'Απρ. δι' 'Ιτέα |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ II | (N.A.T.) | έτ. «Φιντέλιτυ» | 66 | 19419 | άνεχ. Τοίμπα 26 Μαρτ. διά Κόλπον Η.Π.Α. |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεάνο 'Ατλαντικο» | 59 | 29141 | άνεχ. Φιλαδέλφεια 28 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Δ. | (N.A.T.) | έτ. «Ρόγιαλ» | 55 | 23930 | έφθ. Κοσιν 11 'Απρ. |
| ΧΡΥΣΗ (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαντάντερ» | 53 | 19183 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 'Απρ. δι' 'Ελ Παλίτο |
| ΧΡΥΣΗ Α. Σ. | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκρία» | 51 | 5563 | έφθ. Κουίλδον 29 Μαρτ. |
| ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πασίφικ Οίλ» | 66 | 41066 | άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 55 | 2376 | έφθ. 'Αμβούργον 7 'Απρ. |
| ΩΚΕΑΝΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σεξτάντ» | 56 | 8390 | έφθ. Ντόρ ες Σαλάμ ρόδις 11 'Απρ. |
| ΩΚΕΑΝΙΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βίρα» | 60 | 29086 | έφθ. "Αϊλ όφ Γκραιν 11 'Απρ. |
| ΩΚΕΑΝΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Νέπτουν» | 67 | 28021 | διπλής Παναμά 28 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν |

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Α.Ε.

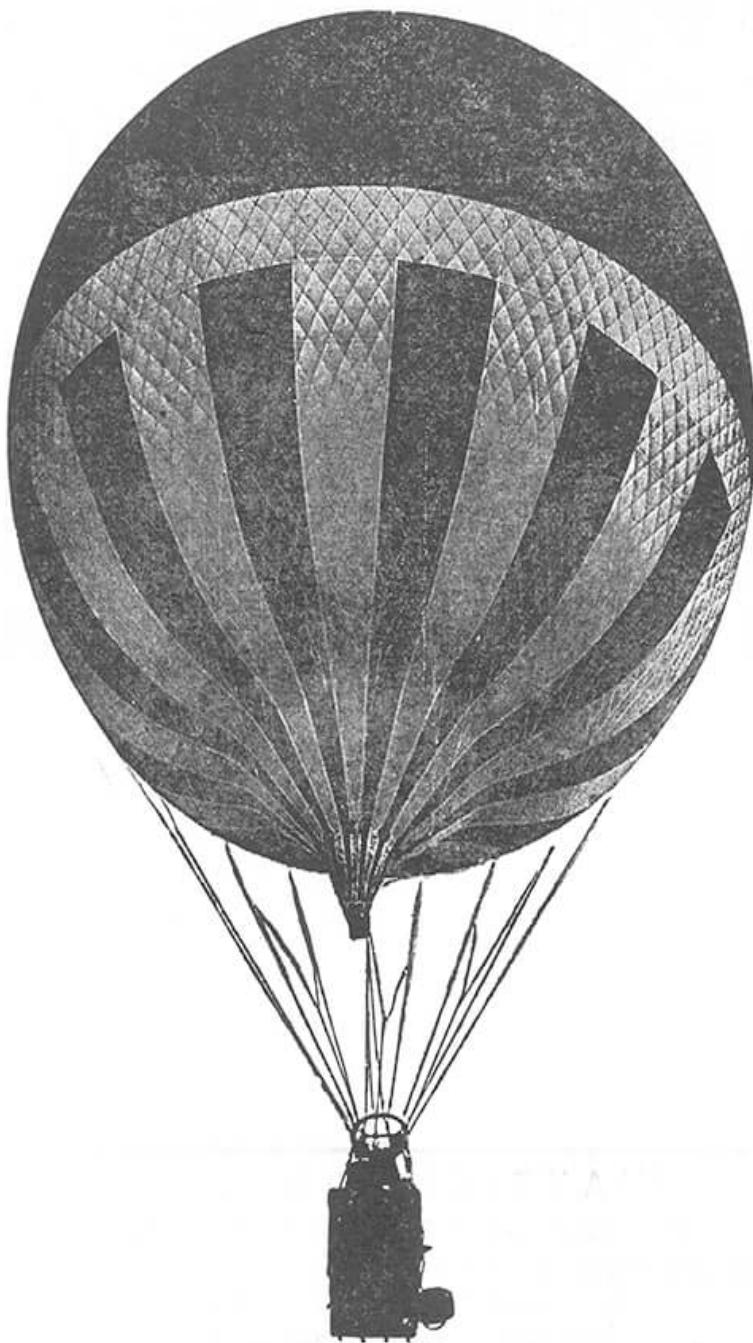
ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΝ ΤΩ ΝΟΜΟ:

'Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορφίων 18 - Ν. Σμύρνη

Διευθυντής Συντάξεως
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
'Αριστοτέλους 180 - 'Αθήνα

Διευθυντής Τυπογραφείου
ΑΘ. Α. ΚΩΣΤΑΡΑΣ
Θέμιδος 80 - 'Αμαρούσιον

Τυπογραφική έγκαταστάσεις : Νοταρά 77 — Πειραιεύς



Don't hang around with a load of gas!

Get rid of it quickly - and inexpensively - by using BP Marine Tank Cleaner.

The Research Laboratories at BP developed BP MARINE TANK CLEANER to meet the need for a tank cleaner which is really efficient and inexpensive. Used exclusively by the BP tanker fleet, BP MARINE TANK CLEANER was specially designed to speed up

the removal of oil residues that build up in cargo tanks - and thus get rid of the gas quicker.

BP MARINE TANK CLEANER - does what it says - thoroughly and cheaply. To receive full information about BP MARINE TANK CLEANER and a quotation for your own vessels contact:-

F. ZOGRAFOS

199, Pireos Str. Athens-Greece Tel. 361.995, 420.218

or



River Plate Shipping and Trading Agency Ltd.
Windsor House, 83, Kingsway, London, E.C.2

01-405 8015 Telex: LONDON 26

Tel.: 01-405 0111

Telegrams and Cables: Plataship London, E.C.2¹⁶¹⁹



BP Marine Tank Cleaner
does what it says -
thoroughly.

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 229

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th APRIL 1970

A Peculiar Measure

The representatives of Lloyd's Register have communicated to the Ministry of Merchant Marine a new measure taken by the British authorities by which ships recently transferred to the Greek flag must, on calling at British ports, produce seaworthiness certificates issued after the date of transfer to Greek registry.

This measure does not affect newbuildings which hoist the Greek flag on delivery but it does seriously affect newly bought second hand ships under other flags which, when transferred to Greek registry, still have valid certificates and are not due for survey for many months to come.

So far, such valid certificates have been endorsed by the Register concerned on transfer of registry with no change in the date of expiry.

The British measure makes it mandatory for ships that have been transferred to Greek registry to undergo the expense and delay of a new survey regardless of the fact that the old, endorsed seaworthiness certificate has not yet expired.

This measure does not affect ships that do not call at British ports but what Greek shipowner can guarantee that any ship of his will not be required, at some time or another, to load or discharge at a port in the U.K.?

The question rises, is this measure a general one or is it aimed at Greek ships exclusively? And what if the seaworthiness certificate issued before transfer happens to be a British one?

We cannot help but suspect that the measure is aimed at increasing revenues from survey fees and we find it hard to believe it could possibly be aimed at Greek ships exclusively.

In any case, those Greek shipowners involved will want to hear what steps Lloyd's is taking to void this peculiar British measure. If the answer is none, then we will have to conclude that Lloyd's Register is an accomplice in a scheme aimed at the detriment of its clients in general or of its Greek clients alone if the measure applies only to Greek-flag transfers.

Inter-Mediterranean Transport

The Italians are cornering inter-Mediterranean maritime transport by means of container ships. They are setting up container lines to all points from Trieste, Venice and Genoa. Containerised cargoes are shipped to these ports overland from the European hinterland and to Genoa from across the Atlantic as well for transhipment to final destinations in the Eastern and Southeastern Mediterranean. And this traffic is increasing day by day.

So far, with the exception of the minibulkers which are elsewhere employed, Greek shipping in the Mediterranean is not geared for container transport. The deleterious effects of this shortcoming on our Medi-

terranean shipping and on the national economy as a whole are obvious.

Our Mediterranean shipping is constantly plagued by a lack of capital funds and modern ships and has lapsed into a permanent state of retarded stagnation. There are no incentives for rehabilitation and renovation. All efforts to institute regular lines in the Mediterranean have failed. All attempts to secure capital funds for renewing the fleet have also come to naught. Sooner or later, the flag discrimination exercised by the communist bloc countries and those in the Southeastern Mediterranean will force the Greek Mediterranean merchant fleet to withdraw from this part of the world and seek more profitable employment elsewhere. There is no question of seeking to build up a container fleet or of acquiring more modern ships. The prerequisites for such developments on our part are simply not there.

ity is conducted beyond the limits of the European Community and extends to all parts of the world. In spite of these objections, however, a special committee has been set up, composed of shipowners from the six common market members, to act as a liaison between the governments involved and the E.E.C. bodies dealing with the problem.

As far as the general lines of a common European shipping policy are concerned, the spokesman of the E.E.C. Transport Committee clearly drew the line between internal and external policy. The former would be restricted to the European Community alone and could effectively eliminate contradictions and imbalances in the conditions under which the merchant fleets of E.E.C. members have to compete with each other in such fields as coastal transport and port dues and, above all, to eliminate differences in subsidies and taxation.

As far as external policy is concerned, this would be far more difficult to demarcate and its object would be to seek ways and means of making the "European" merchant fleet more competitive in the international market. Until this can be done, however, it is considered necessary first to solve a number of special problems among which flag discrimination is the most important.

It becomes obvious that bringing merchant shipping under the jurisdiction of the common market, although specifically excepted by the Treaty of Rome, has become an idée fixe with the French. Characteristically enough, a leading French shipowner recently remarked: "The true interests of French shipping dictate that it should gradually become European."

What the French fail to realise is that if a common market fleet were ever to come into existence, it would not include the merchant fleets of Britain, Norway and Greece which

The "European" Merchant Fleet

In a special interview to the authoritative "Journal de la Marine Marchande", a spokesman for the Transport Committee of the E.E.C. expressed the view that since road, rail and inland waterway transport have long come under the jurisdiction of E.E.C. common policy it is only natural that sea transport, which is so closely connected to the other three, should also come under E.E.C. sway. Although this view coincides with those expressed by the Common Market's Economic Committee and by the European Parliament, it does not seem to have been adopted as yet by the professional shipping circles and the governments of Common Market members. Their argument is that shipping activi-

••••• ΝΑΥΤΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν.



ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α' & ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΟΥ 140

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Δ. Σ. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ Πλοιάρχου Π.Ν.

1. Κατά τὰς Ἐξεταστικὰς Περιόδους 1969 :

Γενική Ἐπιτυχία τῶν ὑποψηφίων μαζί οἱ πλείστοι τῶν ὁποίων ἥριστευσαν εἰς τὴν «Ναυτιλίαν» καὶ «Ναυτικοὺς Ὑπολογισμούς».

- (1) Γ' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ 97%
- (2) Β' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ 100%
- (3) Α' ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ 100%

2. Ἐντὸς τοῦ δευτέρου 15ημέρου Ἀπριλίου 1970 κυκλοφορεῖ ἡ «Ναυτιλία δι' Ὑποψηφίους Γ' Πλοιάρχους, γραμμένη εἰς ἀπλῆν Γλώσσαν καὶ σύμφωνα μὲ τὸ πνεῦμα τῶν ἔξετάσεων ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου Π.Ν. ΣΠΥΡΟΥ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΥ».

3. Ἡ «Ναυτιλία διὰ Α' & Β' Πλοιάρχους, ὑπὸ ἔκδοσιν.

are the most important in the world. Its effectiveness, therefore, would be limited to say the least!

A Warning

We have investigated reports in the local and foreign press concerning the "Eastern Mediterranean Shipyards" and have found absolutely nothing to back them up. Greek shipping circles are also totally in the dark concerning this development. According to these reports, the new yards are to be built near the Corinth Canal and are to begin immediate construction of 7,500-ton vessels with the first scheduled for delivery by June 1971 and another four by June 1972!

There is no smoke without fire and we strongly suspect that foreign interests are being attracted by the generous shipbuilding credits—80% of the value of the vessel—available here. And if strict control over the estimated cost of construction is not exercised by the financing institutions concerned, clever operators could well receive the entire cost price in the form of credits—a very attractive prospect indeed for foreign interests.

Desertion

A recent statistical survey of ship desertions in the port of Philadelphia, covering the past seven years, reveals that the number of desertions from Greek ships was double the figure for the previous year in 1968, triple in 1969 and will probably be four times as large in 1970 to judge from the figures for the first two months of the year. Moreover, although Greek deserters represented only 18% of the total for all U.S. ports in 1963, the percentage is now 30 with an upward trend.

Naturally, this can be partly explained by the fact that many more Greek ships call at U.S. ports today than they did in 1963. Other factors are the crew shortage that makes it possible for an ever-increasing number of youths to sign up with the specific purpose of jumping ship in the U.S. or to do so after having decided they were definitely not fitted for a sea career after their first Atlantic crossing. Since they are almost always caught and deported, their only achievement is to make the U.S. Immigration Service's black list and cause a great deal of trouble and expense for the ship and the owners.

For this reason, it is imperative that youngsters going to sea for the first time are made fully aware of the seriousness of the offence as well as its futility. This task must be undertaken by the Preliminary Seamen's Schools, when they begin functioning. What else can we suggest?

Secondary Insurance for Greek Seamen

Mr. Onassis' insurance plan for seamen, about which we wrote some time ago, has already come into effect.

A circular from the Piraeus office of the Springfield Shipping Company to all masters of company ships advises them to inform officers and crew of all details concerning the secondary insurance plan which are published in an accompanying brochure. The masters are then asked to inform the company of the names of those officers or crew members who wish to participate in the plan so that formal contracts can be drawn up and signed in Switzerland.

The fact that the seniority bonus and not the basic wage or salary forms the basis of the insurance is not only fair but is also a means of creating permanent crews with certain employment and advancement. Moreover, the officers and crews themselves do not have to concern themselves with insurance procedures and benefit from the substantial rebates of group insurance.

The assurance of an extra pension for the retired seaman, capable of representing a capital of as much as \$10,000, constitutes the basis of this plan which has been the result of long study by experts.

The full text of the plan can be found in the Greek section of this issue.

Giant Graving Dock Inaugurated at Skaramanga

Skaramanga Yard's 240,000-ton Graving Dock, the largest in the Eastern Mediterranean, was inaugurated last week when the 101,282 dwt. tanker "Mobil Astral" entered the giant dock for drydocking.

Work on the \$10 million graving dock, originally planned to accommodate 80,000-ton vessels and later successively increased to 100,000, 165,000, 200,000 and finally 240,000 tons, was begun in 1964 by the Royal Netherlands Harbour Works Co. Ltd.

DIMENSIONS

Main particulars of the dock are as follows:

Length: 335.2 m. or 1,100 ft.

Width: 53.65 m. or 176 ft.

Depth at entrance: 9.25 m. or 30 ft.

Capacity: Ships up to 240,000 dwt.

Water capacity: 170,000 tons

Pumping out time: 3 hrs. 20 min.

Pumping out is carried out by four 480 KW 650 HP pumps each with an hourly capacity of 1300 cu. m. Space has been provided for a fifth pump if it should be required for a faster pumping out rate.

POWER SUPPLY

The dock is served by a high voltage substation (22,000 volts) supplied directly by the Public Power Corporation. Four 1000 KVA transformers convert this power to 380 volts. Ships in the dock can be supplied as follows:

- 110/220 volts DC up to 3600 amps.
- 220/380/440 volts AC 50 cycles per sec. 500 KVA.
- 440 volts AC 60 cycles per sec. 500 KVA.

WELDING SYSTEM

There is a permanent 65-volt DC welding system. Total: 7500 amps. The dock is also supplied with large, transportable welding combines.

CRANES

The graving dock is served at the present time by one 100-ton and one 50-ton crane. A second 100-ton crane is on order.

THE DOCK GATE

The entrance works, including the special meeting faces for the dock gate, were constructed inside a steel, sheet-piled cofferdam. The gate itself is a semifloating steel construction weighing about 500 tons. It was designed by Sir William Arrol & Co. of Glasgow and built at Skaramanga Yard.

The Neorion Yard at Syros

The Neorion Shipyard at Syros, recently bought by N. Goulandris Bros., is undergoing the first phase of its expansion programme.

Of the \$12,000,000 slated for the first phase, some \$2.5 million has already been spent on the purchase of surrounding land, floating cranes, tugboats, etc. The 70,000-ton floating dock has already been ordered and is to be installed in twelve months' time. Some two million cubic metres of stone will be required for the piers and this is already being quarried.

The new Neorion Yard will also have a building berth for the construction of ships up to 30,000 dwt.

Maritime Training Expenditures

The expense of running the Merchant Navy Public Training Schools listed in our last issue are borne exclusively by the state and by the Maritime Training Fund to which Greek shipowners contribute.

The total amount spent during the last five years was 118,573,000 drachmas of which 35% was provided by the Fund and 65% by the state.

The annual amount allotted towards maritime training by the state has risen steadily during the past five years from 18,132,000 drachmas in 1965 to 45,532,000 in 1969. However, amounts allotted in one year and not absorbed are carried over to the following year. Thus, from 1965 to 1969 a total of Drs. 206,400,000 was made available by the state and the Maritime Training Fund of which only Drs. 122,000, 000 was absorbed.

Currently, there are 925 cadets undergoing training in the eleven schools for deck officers, engineers and radio officers of which 300 will graduate this summer.

With the Salonica engineers' school in its second year of operation and the Chania engineers' school in its first, the number of graduates in 1971 and thereafter will be 400 per year of which 40-45% will be deck officers, 45% engineers and 10% radio officers.

Naturally, this is not a limit. The number of graduates will, in time, increase both in quantity and in quality and the plans for such increases should be made now.

The Boredom of Automation

The engineering crew of a Freedom ship consists of four officers, one apprentice and one wiper. All the officer on watch has to do is sit before the control board and keep an eye on the various dials. Gone are the days when there were three or four people in the engine room to relieve the boredom of his lonely vigil. In time, when automation increases, the boredom will increase in direct proportion to the reduction in crew numbers. However, the fury of the elements will always be there and men at sea will always have to meet this challenge with their wits and ingenuity, however much they may have been relieved from routine tasks by automation!