

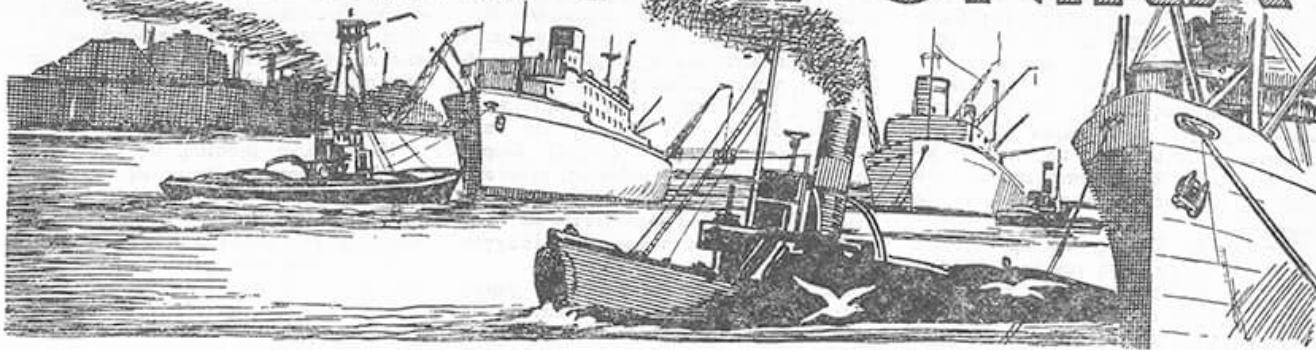
NAYTIKA XRONIKA



1η Αυγούστου 1972

Αρ. Φύλλου 892/651

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΗΑ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 892/651

ΕΚΔΟΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ:
ΕΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1972

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΡΟ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Εγμεθα δέναισι δι ολαι αι άφροδιδαι υπηρεσίαι θέλουν επιδείξει την απαιτουμένην κατανόησιν διά την υιοθέτησην των μέτρων της έπαγγελματικής έξελίξεως και προαγωγής έν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ, τὰ δόπια ύποδεικνύει η σχετική άναφορά τῆς 'Ενώσεως Ἑλλήνων 'Εφοπλιστῶν, τὸ πλήρες κείμενον τῆς οποίας έδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος. Πρακτικά, ἀλλωστε, εὐφέρμομσι καὶ προσγειωμένα είναι τὰ μέτρα ταῦτα. Είναι δὲ άναμφιδολον δι τὰς άναγκας τῆς παρούσης ἐποχῆς ἔκφράζουν.

Πρὸ ἑταῖ, ἐπιτακτικὴ είχε προβάλει ή ἀνάγκη τῆς βελτιώσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τοῦ ναυτικοῦ. 'Εδημιουργήθη πρὸ τοῦτο τὸ δίκτυον τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν, ύψωθησαν τὰ εἰσαγωγικὰ προσόντα, ἐβελτιώθη τὸ πρόγραμμα διδασκαλίας καὶ ηδήσθησαν τὰ προσόντα δαλασσίας ὑπηρεσίας. 'Η ἀριστοποίησης ἐπεδιώκετο. Καὶ ὅρθως. Διότι ήτο δόκημή ἡ ἐποχὴ καθ' ἡν ἡ μικρὰ καὶ ρυθμικὴ ἀνοδικὴ πορεία τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως μας ἀρ' ἐνὸς καὶ ἡ ικανοποιητικὴ προσφορὰ στελεχῶν ἀφ' ἑτέρου, ἐπέτρεπε ἡ ἐπένδυση τὴν λῆψιν τῶν μέτρων. Δεκτόλαστοι τῶν κενῶν θέσεων ήσαν οἱ ὑποψήφιοι εἰς τὰς Σχολὰς καὶ ἐπλέονταν οἱ ἀξιωματικοὶ εἰς ὅλους τοὺς κλάδους.

'Αλλὰ τὰ πράγματα ἔκτοτε ριζικῶς μετεβλήθησαν. 'Ο Ἐμπορικὸς στόλος τῶν οποίων καθύπτει η κυανόλευκος ἡ τὰ ἐλληνικὰ συμφέροντα, ἐγνώρισε καὶ γνωρίζει — παρὰ τὴν κρίσιν — μίαν διόγκωσιν ἡ οποία δὲν ἔχει τὸ προηγούμενον τῆς. 'Απὸ τὴν ἄλλην πλευρὰν τὸ προσφερόμενον ἔμψυχον ύλικὸν οὔτε προλαμβάνει οὔτε ἐπαρκεῖ νὰ καλύψῃ τὰς ηδήσθησας ἀνάγκας. Αἱ κοινωνικαὶ καὶ οἰκονομικαὶ συνθήκαι τῆς ἐποχῆς μας ἔχουν δημιουργήσει ἔν τεράστιον πρόβλημα εἰς τὴν ἀγοράν ἐργασίας, τὸ οποίον ἔχει μοιρασθεῖ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἀντίκτυπον. 'Η ἐκδιομηχάνισις τῆς χώρας, ἡ κυκλοφορία τοῦ χρήματος, ἡ ἐντατικὴ ζήτησις ἐργασίας, ἡ ἀφθονος προσφορὰ ἀγαθῶν, ἀποτελούν παράγοντας οἱ οποίοι δὲν ὑποδοθοῦν εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ ναυτεργατικοῦ προβλήματος. Παρὰ τὰς σημαντικὰς καὶ ούσιαστικὰς βελτώσεις τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ἡ ζωὴ ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ὑπέβαλε τὸ βασικὸν μειονέκτημα τῆς ἀπομονώσεως, τὸ δὲ ναυτικὸν ἐπαγγελμα δὲν ἔπιασε νὰ είναι σκληρόν. 'Εφ' ὅσον ἡ χερσαία ἀπασχόλησις δεναμένει τὸν νέον δοστικὸν εὐρίσκεται εἰς τὸ κατώφλιον τῆς ἀπαγ-

γελματικῆς του σταδιοδρομίας, ἡ νοοτροπία τῶν ἔστω διλιγωτέρων κερδῶν τῆς ἔπορᾶς ἀντὶ τῶν περισσότερων τῆς θαλάσσης, κατακτά συνεχῶς ἔδαφος. 'Οχι μόνον εἰς ἡμᾶς, ἀλλ' εἰς ὀλόληπον τὸν κόσμον καὶ δὴ εἰς τὰς ἐκ παραδόσεως ναυτικὰς χώρας, αἱ οποίαι ἐνώπιον τοῦ ίδιου προβλήματος ἀγνώζονται, κατὰ τὰς ίδιας τῆς ἐκάστη συνθήκας, ν' ἀντιμετωπίσουν, διὰ συνεχῶς τροποποιούμενων λύσεων, τὴν κατάστασιν.

ΑΙ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

Δι ήμας αἱ γενικαὶ γραμμαὶ ἀντιμετωπίσεως τῆς καταστάσεως αὐτῆς, δὲν εἰναι πολλαὶ. 'Η θὰ ἐπιτύχωμεν νὰ προσελκύσωμεν τοὺς ἐλληνόπατοὺς ἡ θὰ προσφύγωμεν εἰς τοὺς ἀλλοδαπούς ἡ θὰ περιορίσωμεν τὴν γαυτιλιακήν μας ἀνάπτυξιν. Τῆς τρίτης λύσεως τὴν ἐπιδίωξιν οὐδεὶς θὰ συνεβούλευεν ἡ θὰ ηγέτη. Πάσαν συρρίκνωσιν τῆς ναυτικῆς μας δράσεως θὰ τὴν πληρώσῃ ἀκριβὰ ἡ οἰκονομία τοῦ τόπου εἰς βάρος ὅλων μας. Ο κίνδυνος εἶναι τοσούντον προφανῆς, ὥστε νὰ μὴ χρειάζεται περιστερά προγράμματις. 'Η δευτέρα λύσις ὀπεδείχθη ὅτι δὲν εἶναι λύσις. 'Η καταφυγὴ πρὸς περιωρισμένον ὀριθμὸν ἐγχώρων πληρωμάτων, ήτις κατ' ἀνάγκην ἐφημόσθη, χρειάζεται αὐτὴ καθ' ἑαυτὴν προσοχὴν ὥστε νὰ μὴν ἀποδῆ καταστρεπτική. 'Η ἐπέκτασις, ἀλλωστε, τῆς καταφυγῆς αὐτῆς πρὸς τὰ βασικὰ στελέχη τοῦ πλοίου, εἶναι ἐκ τῶν πραγμάτων ἀδύνατος καὶ ἀδιανότος. Μᾶς ἀπομένει ἡ πρώτη λύσις. 'Η προσέλκυσις περισσότερων νέων πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπαγγελμα καὶ ἡ συνεχῆς ἀνανέωσις τῆς προσφορᾶς εἶναι ἡ μόνη δόση ἡ οποία δύναται νὰ κρατήσῃ τὸν στόλον μας εἰς ἐλληνικὰς χειρας. Χρειάζεται, ὅμως, νὰ προσφέρωμεν πολλὰ διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν προσέλκυσιν. Τόσα πολλά, δοσα εἶναι δυνατόν ν' ἀνέβῃ ἡ οἰκονομία τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Καὶ παραλλαγαὶ χρειάζεται ἡ διευκόλυνσις τῆς εἰσόδου καὶ τῆς σταδιοδρομίας εἰς τὸ ἐπαγγελμα μέχρι τοῦ σημείου εἰς τὸ οποίον αἱ διευκολύνσεις δὲν θ' αποδούν ἀρνητικαὶ δι' αὐτῆς τὴν ταῦτην τὴν ναυτιλίαν. Καὶ ἂς μὴ νομισθῇ ὅτι θὰ εἴμεθα μόνοι ἡ πρωτοπόροι εἰς τὴν λῆψιν τῶν μέτρων τούτων. Οἱ ὄλοι ἔχουν ηδὴ προηγηθῆ. Καὶ η Ἄγγλα καὶ αἱ Σκανδινανίαι καὶ χώραι.

Ἐνδιάσις, εὔκολον, ἀλλὰ καὶ δραστικόν, ν' ἀξιούμεν συνεχῶς ηδήσθησαν πρόσοντα. 'Αλλ' ὅστις αἱ τάξεις τῶν ὑποψήφιων στελεχῶν ἀραιούνται ἐπικινδύνως, ἡ πρώτη σκέψις πρέπει νὰ στρέφεται πρὸς αὐ-

τὴν ταῦτην τὴν ἐπιδίωσιν τῆς Ναυτιλίας. Καὶ ν' ἀναζητήται ἡ ἀντιμετώπισης τῶν ἐκτάκτων συνθηκῶν δι' ἐκτάκτων μέτρων. 'Αρκεῖ τὰ μέτρα ταῦτα νὰ μὴν κλονίζουν τὰς δάσεις τῆς ἐπαγγελματικῆς ναυτικῆς παιδείας.

ΑΙ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Μόνον ὑπὸ τὸ πρῆσμα τῶν ἀνωτέρω ἀπόφεων εἶναι δυνατή ἡ ἐκτίμησις καὶ ἡ κατανόησις τῶν προτάσεων τῆς 'Ενώσεως Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Εἴτε μὲν ὅτι τὰς ἀνάγκας τῆς ἐποχῆς ἐκφράζουν. Μίαν περιωρισμένην μείωσιν τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας ζητοῦν γενικῶς, ἐπὶ τῷ τέλει διευκολύνσεως τῆς ἐπαγγελματικῆς ἔξελίξεως.

'Αλλ' ἂς ἴδωμεν ἐκ τοῦ πλησίον τὰς ἐπιμέρους προτάσεις: Κατ' ἀρχήν, οὐδεὶς ἔκ τῶν ζώντων τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, ἀμφιβόλει διὰ τὴν ὄρθοτητα τοῦ γενικοῦ μέτρου τῶν στρατολογικῶν διευκολύνσεων. 'Επισής διὰ τὴν ἀνάγκην ἀνυψώσεως τῆς τάσθμης τῶν ναυτικῶν μας σχολῶν, τῶν οποίων τὸ ὑφιστάμενον καθεστώς οὐδεμῶς θίγεται. Περὶ τῆς ἀνάγκης ταῦτης ἐγράψαμεν διεξοδικῶς ἀλλοσχοῦ ὥστε νὰ μὴν χρειάζεται νὰ ἐπανέλθωμεν.

Ζητεῖται περιπέτερω, νὰ μειωθῇ εἰς τριτηὴν θαλασσίαν ὑπηρεσία τῶν ἀποφοίτων τῶν κοινῶν γυμνασίων. 'Ο μόνος κίνδυνος εἶναι ν' ἀποδῇ τὸ μέτρον ἀντικίνητρον διὰ τὴν προσέλκυσιν εἰς τὰς Σχολάς. 'Η ἐντελῶς δωρεάν φοίτησις εἰς αὐτάς, ητίς καθιερούται ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ ἡ ἐνδεχομένη διαρρύθμιση τοῦ χρόνου τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας τῶν ἀποφοίτων των, θ' ἀποτέλεσουν ίσως τὰ ἀναγκαῖα ἀντίθετα.

Διὰ τοὺς μηχανικούς τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν ζητεῖται η μείωσις τῆς φοιτήσεως κατὰ ἔτος καὶ τῆς ἐργοστασιακῆς ὑπηρεσίας κατὰ δύο ἔτη. 'Επὶ τοῦ πρώτου χρειάζεται ιδιαιτέρα προσοχὴ λόγῳ τῶν συνθηκῶν φοιτήσεως εἰς τὰς ιδιωτικὰς σχολάς. Μία ἀλλή διαρρύθμισης τοῦ διου διευθητικοῦ προγράμματος ἐπ' ὀφελείᾳ τῆς θεωρητικῆς διδασκαλίας θὰ ἐπέτρεπε τὴν μείωσιν. 'Ο αἰτούμενος περιορισμὸς τῆς διαρκείας τῶν πρακτικῶν ἐφορμογῶν διευκολύνει τὴν τοιαύτην διαρρύθμισην. 'Εξ αἱ δόλου καὶ σήμερον ἐπιτρέπεται ἡ ἀναπτήρωσις ἐργοστασιακῆς ὑπηρεσίας διὰ θαλασσίας τοιαύτης. Πάντως, έχει ἀποδείχθη ὅτι μίσιος ὀλλαγὴν τοῦ συστήματος εἰνοὶ ἀπαραίτητος διὰ νὰ στραφῇ πρὸς τὴν θαλασσίαν μεγαλύτερο ποσοστὸν ἐπ' αὐτῷ τῶν ἀποφοίτων τῶν ιδιωτικῶν σχολῶν, οἵτινες ἐνῷ ἐκπαιδεύονται διὸ διὰ τὰ πλοῖα διαρρέουν πρὸς τὰς ξερσαίας μηχανολογικὰς ἀπασχολήσεις.

Τέλος, οἱ μείωσις τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας τῶν ὑπεξιωματικῶν μηχανῆς πρὸς ἀπόκτησην τοῦ διπλώματος πρακτικοῦ, δὲν φαίνεται νὰ παρουσιάζῃ κινδύνους ή δυσ-

χερείας. Θ' αναδείξη περισσότερα πρακτικά στελέχη έξι έκεινων, οι οποίοι άπειδειαν έμπρακτως ότι ή θάλασσα άποτελει τό μόνιμον έπάγγελμά των. Ειδικώς διὰ τούς άποφοίτους τῶν Σχολῶν Βιομηχανίας, θά ήδη συνάμεσθαν νὰ παρατηρήσωμεν ότι έφ' ὅσον κατὰ κανόνα διαθέτουν τὴν ἐργοστασιακὴν ὑπηρεσίαν, ή διὰ τοῦ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ὁδός, θά τοὺς ἐπέτρεπεν ἵσως τὴν ταχιέραν ἔξελιξιν, ἐνῷ ή πέραν τοῦ Γ' διπλώματος προσγαγή θὰ πρέπει ὅπωσδήποτε νὰ συνδυασθῇ μὲν ὑποχρεωτική ποιητικής εἰς τὸ μετεκπαιδευτικᾶς σχολᾶς ικανῆς διαφρεκτίας.

Τοιαῦτα, ἐν δλίγοις, τὰ προτεινόμενα μέτρα. "Αν ή ἔφαρμογή τῶν ἐπιφέρῃ τ' ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα, θὰ ἐπιτρέψουν τὴν ὑπερπήδησιν σοθαρῶν δυσχερειῶν." Αλλώστε σήμερον, μὲ τὰς ὑπαρχούσας δυνατότητας, η καθιέρωσις ἐπιμορφωτικῶν περιόδων καὶ σταδίων μετεκπαιδεύσεως εἶναι ἵσως η καλύτερα μέθοδος διὰ τὴν συνέχη ἐνημέρωσιν τὴν δελτίωσιν τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

KATI PREPEI NA GINH

Εἶναι ἐκτὸς πάσης ἀμφισβητήσεως ότι παρ' ὅλας τὰς προδόους εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ τὸν ἔξοπλισμὸν τῶν συγχρόνων πλοίων, η ριζικὴ βελτίωσις τῶν συνθηκῶν διαδιώσεως τοῦ πληρόματος οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον νὰ περιορίσῃ τὰς συνεπειῶν τοῦ ἀποχωρισμοῦ καὶ τῆς ἀπομονώσεως. Κατὰ κανόνα μάλιστα τὰς ἀπειδείνωσε λόγω τῆς ἐπιμηκύνσεως τῶν ταξιδίων καὶ τῆς μειώσεως τοῦ χρόνου παραμονῆς ἐδῶ δημιουργοῦνται πλοία, λόγω φορτοεκφορτώσεως, τῶν ύγρων ίδια, φορτίων. Καὶ ἐπειδὴ, η κατὰ στασίς αὐτὴ τοῦ τρόπου ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων δὲν πρόκειται νὰ μεταβληθῇ, ἐνῷ παραλλήλως η ἀνάγκη προσεκτύσεως νέων εἰς τὸ ἐπάγγελμα προβάλλει ἐπιτακτική, κατὰ πρέπει νὰ γίνη ὡστε νὰ ἐλαττωθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατὸν αἱ δυσμενεῖς συνθῆκαι ὑπὸ τὰς ὄποιας τὸ ναυτικὸν έπάγγελμα ἐπὶ τράμπης κυρίως σκαφῶν ἀσκεῖται.

Η ἔλλειψις τῆς οἰκογενειακῆς θετικῆς ἀπεδείχθη ότι ἀποτελεῖ τὸ ισχυρότερον ἀντικίνητρον. Καὶ έφ' ὅσον δὲν εἴναι δυνατὸν νὰ συνταξιδεύῃ συνεχῶς μεθ' ὀλοκλήρου τῆς οἰκογένεως του, ἄλλα μέτρα, μικροτέρας ἀποδόσεως, ἀλλ' εὐκολωτέρας ἔφαρμογής, θὰ δύναντο, συνδυαζόμενα κατὰ τὰς περιστάσεις, νὰ προσφέρουν θετικάς ἀληθώς ὑπηρεσίας. Οὕτω η ἀποφυγὴ πάσης καθυστερήσεως εἰς τὴν ἀληθογραφίαν, η ἔξασφάλισις ἐπαφῆς μέσω τῶν στηλῶν τοῦ περιοδικοῦ τῆς ἑταῖρίας, η διὰ τοῦ τηλεφώνου καὶ τοῦ ἀσυρμάτου ἐπικοινωνία, η πύκνωσις τῶν χρονικῶν διαστημάτων τῆς ἀδείας, η ἐπὶ πληρωμῇ πραγματική ἐν τῇ ἥρη διάνυσίς της καὶ

ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ἔξαγορᾶς της, αἱ ἔκτακτοι ἀποστολαὶ εἰς τὴν πατρίδα, η μετάκλησις οἰκογενειῶν εἰς τοὺς λιμένας προσεγγίσεως, η ἄνευ διακοπῆς τῆς μισθοδοσίας διεύρυνσις τῶν περιόδων παραμονῆς εἰς τὴν ἥρην διὰ δεδικασιολογημένην αἵτιαν (μετεκπαιδεύσεις, συμμετοχὴ εἰς ἔξτασεις, παρακολούθησις ἐπισκευῶν κλπ.) καὶ τέλος η περιοδικὴ δι' ἐνὶ η πλειόνα ταξίδια ἐπιβίσασις τῶν συζύγων τοῦ κατὰ τὸ δυνατὸν μεγαλύτερον ἀριθμοῦ ἀνδρῶν τοῦ πλοίου, ἀποτελούν μεθόδους, αἱ ὄποιαὶ δὲν θὰ ἔρουν μὲν ὡς διὰ μαργείσας δῆλα τὰ μειονεκτήματα, ἀλλὰ τουλάχιστον θὰ τὰ ἀπαλύνουν καὶ θὰ καταστήσουν τὸ ἐπάγγελμα ἀλκυστικώτερον.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ εἰς ἄλλας χώρας, μολονότερα τὰς ἐμπορικὰ πλοῖα καταπλέουν πολὺ συχνότερα εἰς τοὺς λιμένας τῶν, ἔχουν καθιερωθῆ πολλὰ ἐκ τῶν ὡς ἄνω μέτρων καὶ ἀναζητεῖται η ἔξευρεσις καὶ ἄλλων. Μεγάλαι ἐφοπλιστικαὶ ἐπιρίσαι τὸ ἔφαρμόδιον. Παρ' ἥμιν, τὸ γεγονός ότι σπανίως τὸ πλοία μας προσεγγίζουν εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ βίου των — τράμπης σκάφη πλανώμενα ἀνὰ τὴν ὑδρόγειον — περιπλέκει καὶ ὁργίζει τὸ πρόδηλημα. Δι' αὐτὸν αἱ θυσίαι θὰ είναι κατ' ἀνάγκην μεγαλύτεραι, ἐφ' ὅσον η ἔφαρμογή τοῦ ἐνὸς η τοῦ ἄλλου μέτρου ἐτῶν ἀνωτέρω σημαίνει σοθαρὰς οἰκονομικὰς ἀπιβρύνσεις. Αἱ περιστάσεις τὰς ἐπιβάλλουν.

OXI EΓΧΡΩΜΟΥΣ

Εἰς τὴν ἔξιθυραν μεγάλου ναυτικοῦ γραφείου τοῦ Πειραιῶς, διαχειριζομένου πεντηκοντάδα σκαφῶν, ανήρτηθη πρὸ ἡμέρων ἡ ἀποδοπήσις εἰς τὴν Ἀγγλικήν: «No foreign crew». Χαρμόσουν τὸ μήνυμα, ὅπερ καὶ ἀπὸ ἄλλο ἐφοπλιστικὸν γραφεῖον εἶχε πρότινος χρόνου ἔχαποστολῆ. Ξένα πληρώματα δὲν ἔχησαν.

Πρόκειται, βεβαίως, περὶ κατωτέρων πληρωμάτων, εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν ὄποιων μετέχουν, ως γνωστόν, οἱ ἔχχρωμοι. Η ἔλλειψις, καὶ δὴ ὁρτάτη, συνεχίζεται διὰ τοὺς μηχανικούς, τοὺς ἀσύρματιστάς, τοὺς ἡλεκτροδόγους καὶ τοὺς μαργείρους. Προσφέρομεν δὲν ὑπάρχουν, οἱ ὀλίγοι διαθέσιμοι — ἀν ὑπάρχουν — ἀκριβοπληρώνονται. Ο ἐφοπλιστής, δὲ δεχόμενος νὰ πληρώσῃ τὰ περισσότερα, αὐτὸς καὶ δυνατὸν νὰ ἀποστάτη ἀπὸ ἄλλο πλοίον τὸν περιζήτητον μηχανικόν, ἀκόμη καὶ τὸν μάργειρον, τὸν εὔκολων ἡδη ἔξευρισκοντα εἰς τὴν ἥρη τὴν ἀπασχόλησιν, μὲ μισθὸν ἰκανοποιητικόν.

Μὲ τὸν παροπλισμὸν τόσων καὶ τόσων πλοίων καὶ μὲ τὴν προσφορὰν τῶν ἔχχρωμων ἔξετονθή δόπωσδήποτε η δύντης τῆς ἔλλειψεως κατωτέρων πληρωμάτων. Η προσπάθεια τῆς συγκροτήσεως ἐνὸς πληρώματος ἀποδαίνει ἡδη ἔχχρεστέρα, παρὰ τὸ γεγονός ότι λόγω τῆς θερινῆς περιόδου

ἐπανήλθον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν περὶ τὰ τριάκοντα ἐπιβατηγά σκάφη. Τὸ ἀξιοσημείωτον είναι τὰ σκάφη μὲ τὴν συχνότεραν ἐδῶ προσέγγισιν — πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν — δὲν ἀντιμετωπίζουν μὲ τὴν αὐτὴν ὁρτή τηταὶ τὸ πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως. Οἱ ναυτικοὶ δέλουν νὰ ἐπισχέπωνται κατὰ βραχύτερα χρονικά διαστήματα τοὺς οἰκείους τῶν ἔστοι καὶ ὅτι αἱ ἀπολαβαὶ τῶν είναι χαμηλότεραι.

Η προσφυγή, βεβαίως, εἰς τὰς ἀμφιβόλους ἀποδοτικότητος ὑπηρεσίας τῶν ἔχχρωμων πρέπει — πολλοὶ λόγοι τὸ ἐπιβάλλουν — νὰ σταματήσῃ. Πλὴν ἐφ' ὅσον η Ναυτιλία μας βαίνει διογκούμενή καὶ ἡ πρὸς τὴν βάλασσαν κόθοδος τῶν νέων καθυτερόμενη ἐπισημαίνεται, ἀναποτρέπτεως θὰ καταλήξων εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μας μὲ τοὺς ὀλλοδαπούς. Οὐκ ἦν ἄλλως γενέσθαι.

H NAYLATORA

"Ολαι αἱ προβλέψεις φέρονται πρὸς τὴν ἀποφίνησιν ότι τοιαῦτη ὑπῆρξεν η προκληθεῖσα εἰς τὴν Ἰαπωνικὴν Οἰκονομίαν ἀνωμαλία ἐπὶ τῆς πολυμήνου ἀπεργίας τῶν Ἰαπωνῶν ναυτικῶν — Ἐλλειψις πρώτων υλῶν διὰ τὴν βιομηχανίαν τροφίμων καὶ βιομηχανικῶν προϊόντων πρὸς ἔξαγωγὴν — ὥστε καὶ μετὰ τὴν ἀπεργίαν θὰ συνεχισθῇ η ναύλωσις ἀρκετοῦ χένου τοννά, δεδομένου ότι θὰ χρειασθῇ χρόνος ἰκανός διὰ τὴν ὀμάλην ἐπάνδρων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ὄγκωδον ἀναγκαστικῶν παροπλισθέντος Ἰαπωνικοῦ τοιούτου.

'Ἐπὶ ξηροῦ ἀκμῆς ἔφθασε, πράγματι, η Ἰαπωνικὴ Οἰκονομία λόγῳ τῆς παρατάσεως τῆς ἀπεργίας. "Ἐφθασαν τὰ ἀποθέματα πετραλαίου νῦν ἀρκούν διὰ 15 μόνον ἡμέρας. Ἀρκετὰ ἐργοστάσια ἀνέστειλαν τὰς ἐργασίας των λόγω ἐλλειψεως πρώτων υλῶν. Βασικαὶ τοιαῦται (σιδηρομετάλλευμα, κώκ) Ἐλειφαντὶς καὶ ἐπειγόντως ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν μεταφέρονται διὰ ξένων πλοίων, ἐνῷ καὶ τὰ ἔξωθεν εἰσαγόμενα τρόφιμα είχον ἔχοντας ἀπεργίαν.

"Η ἀναπλήρωσις τῶν κενῶν θὰ ἀπαιτήσῃ ἐντατικάς μεταφοράς ἐνὸς τριμήνου.

Γεγονὸς ἀπροσδόκητον καὶ η τόση ζήτησις σκαφῶν ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν διὰ τὰ πολλὰ φορτία ἀραβούσιτον πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὸ Ήνωμένον Βασίλειον. Τὸ διαθέσιμον τοννά ὑπῆρξεν ἀνεπαρκές. Ναύλοι καθύπεροι — κατὰ δὲν δολλάριον — ἐπληρώθησαν. Σκάφη ἔξι ἄλλων τομέων πρὸς τὰ ἐκεῖ ἔσπευσαν ἐπιτυχάνοντα ἔνα πρέμιον.

"Ερευνα ἐπισταμένη εἰδικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Εύρωπαϊκῆς Κοινότητος διαπιστώνει

COULOUTHROS Ltd.

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

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP, LONDON E.C.3

TELEX: 887-556/7, ANDROSHIP, LONDON

TELEPHONE: 01-481-8781 (TEN LINES)

COULOUTHROS SHIPPING Co. Ltd.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.20.611 (4 ΓΡΑΜΜΕΣ)

ὅτι διὰ τοὺς πρώτους πέντε μῆνας τοῦ τρέχ. ἔτους ἡ Οἰκονομία τῶν ἔξ χωρῶν ἐμφανίζει θετική βελτίωσιν ἐπὶ τῆς ὅλης παραγωγῆς. Αἱ πλεῖσται τῶν βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων ἀναφέρουν σύξησιν τῆς παραγωγῆς, μεγαλυτέραν δὲ διαβλέπουν διὰ τὸ ἀμέντως προσεχὲς μέλλον.

Ἐνίσχυσιν σημαντικὴν διὰ τὴν ἐν κρίσει τελούστων τράμπι ναυτιλίαν ἀποτελεῖ ἡ ζητησις χωρητικότητος πρὸς μεταφορὰν τῶν ρωσικῶν σιτοφορτίων. Πρόκειται περὶ ἐκατομμυρίων τόνικων δημητριακῶν, τὰ ὅποια μέλλουν νὰ διακινθοῦν ἐντὸς τριετίας.

Αἱ ἀνασκοινωθεῖσαι λεπτομέρειαι τῆς ρωσο-ἀμερικανικῆς συμφωνίας δὲν ἀναφέρονται εἰς τὸν ὄγκον τῶν φορτίων. Τὴν ἀξίαν αὐτῶν εἰς 756 ἑκατόμβια δολαρίων καθορίζουν. "Ἄν σμως ληφθῇ ὑπὸ σφίν διὰ τὸ παραχωρούμεναι διὰ τὸ πρῶτον ἔτος πιστώσεις συνεφωνήθησαν εἰς 200 ἑκατομ. δολ., διὰ τοὺς δύο ἑκατομ. τόν. καὶ 130 ἑκατομ. δολ. ἀνήρχοντο αἱ ποσότητες καὶ ἡ ἀξία τοῦ ἀγοράσθεντος κατὰ τὸ τελευταῖον φθινόπωρον ἀμερικανικοῦ σίτου, ἔτι δὲ δῆτα αἱ ἀγοραὶ τοῦ 1963 ἀνεφέροντο εἰς ἀξίαν 140 ἑκατομ. δολ., καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα δῆτα ὑπέρ τὰ τρία ἑκατομ. τόνικων δὲ ἀνέλθουν τὰ μέλλοντα νὰ μεταφερθοῦν ἐντὸς τοῦ πρώτου ἔτους τῆς συμφωνίας φορτία. Πρόκειται περὶ μεταφορικοῦ ἔργου σημαντικοῦ.

Δὲν φάίνεται δῆμας τὰς μεταφορὰς αὐτὰς ἐν τῷ συνόλῳ τῶν νὰ ἀνάλαβουν τὰ προσφέρομενα εἰς τὴν Ἐλευθέραν ναυλαγορᾶν σκάφη. "Οἱ Ἀμερικανός 'Υπουργός τοῦ Ἑμπορίου μεταβαίνει δικριβῶς εἰς τὴν Μόσχαν διὰ τὸν καθορισμὸν καὶ τῶν μέσων τῆς μεταφορᾶς τῶν φορτίων. Εἰδικὴν συμφωνίαν θὰ συνάψῃ. Λέγεται δῆτα διαφυλάσσονται τὰ δύο τρίτα τῶν φορτίων διὰ τὸ Ἀμερικανικὸν καὶ Ρωσικὸν σκάφη καὶ μόνον τὸ ὑπόλοιπον ἐν τρίτον διὰ τὰ πλοῖα τῶν ἄλλων ξένων σημαιῶν. Οἱ πανίσχυροι Ἀμερικανοὶ λιμενεργάται αὐτὴν τὴν προϋπόθεσιν προβάλλουν ἵνα διενεργήσουν τὰς φορτώσεις.

Ρευστὴ ἡ πολιτικὴ κατάστασις εἰς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Κανεὶς δὲν εἶναι εἰς θέσιν νὰ προβλέψῃ τί τέξεται ἡ ἐπιούστα καὶ ποιὸς ὁ ἀντίκτυπος τῆς κάθε ἀνωμαλίας εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν πετρελαίων.

Ολίγον ἀκόμη καὶ ἡ κυβερνητικὴ κρίσις θὰ ἔξεστα εἰς τὴν Λιβύην, μὲ σάγνωστον τὸν ἀντίκτυπον εἰς τὰ πετρέλαια. Αὔριον δὲν ἀποκλείεται οἱ Παλαιστίνιοι ἀντάρται νὰ προσοῦν καὶ πάλιν εἰς τὴν ἀνατίναξιν ἐνὸς πετρελαιαγογοῦ εἰς ἀντίποινα οἰσαδήποτε διπλωματικῆς ἔνεργειας τῆς Δύσεως.

Πλεῖστοι δύοσι στάθμητοι παράγοντες ἀσκοῦν τὴν ἐπήρειάν των εἰς τὴν διακίνησιν τῶν πετρελαίων. Παράδειγμα πρόσφατον ἡ ἀπεργία τῶν Ἰαπωνῶν ναυτικῶν.

Ἀναθεωροῦσα τὰς προηγουμένας τῆς προβλέψεις ἡ Μιτσουμπίστι Μπάνκι βλέπει διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1972/73 αὔξησιν τοῦ πραγματικοῦ οἰκονομικοῦ εἰσόδηματος τῆς Ἰαπωνικῆς οἰκονομίας κατὰ 9%, ἔναντι τῶν 5,7% τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ταχεῖα, κατὰ τὴν Τράπεζαν, ἐπέρχεται ἡ ἀνάκαμψις τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς καὶ τῶν ἐπενδύσεων.

Καὶ ἀκόμη τονίζεται δῆτα ἡ αὔξησις πιθανὸν νὰ εἶναι μεγαλυτέρα, ἀν δὲ νέος Πρωθυπουργὸς κ. Τανάκα πρωθήση διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν τὰ περαιτέρω βῆματα τῆς ἀναπτύξεως.

Αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας εἶναι καλαί. "Η Ἀμερική, ἡ συγκεντρώνουσα τὸ ἥμισυ τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κινήσεως, ἀνα-

πτύσσει καὶ πάλιν τώρα — ὅπως οἱ δεῖκται διαγράφουν — τὴν οἰκονομίαν τῆς μὲ τὸ σημαντικὸν ποσοστὸν ἐπησίας αὐξήσεως κατὰ 5½ - 6%. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸ — ὡς παραπτεῖται — διασφαλίζει τὴν ἀνάκαμψιν, τὸ νέον παγκόσμιον «μπούμ» τοῦ 1972/73.

Βελτιωμένη καὶ εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν ἡ ἐφετεινὴ παραγωγὴ χάλυβος. Εἰς 42 ἑκατομ. τόν. ἔναντι τῶν 40,32 διὰ τὸ 1971, ὑπολογίζεται. Τεσσαράκοντα πέντε ἑκατομ. ρεκόρ διὰ τὸ 1969.

Τὴν ἀνάγκην ἐπαναλήψεως τῶν εἰσαγωγῶν σιτηρῶν δὲν ἀντιμετωπίζει πλέον ἡ Ἰνδία. "Ἡ ἐπάρκεια εἰς δημητριακά — συμπειριλαμβανομένης καὶ τῆς ὄρυζης — ἐπετεύχθη. Ἐποθέματα ὀκτὼ ἑκατομμύρια τόνικων. Πιθαναὶ καὶ αἱ ἔξαγωγαί. Εἰς τὸ Μπαγκλαντές παρεχορήθησαν 800.000 τόν. σίτου. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν 100 χιλ. τόν. ἀραβοσίτου ἡδη ἐπωλήθησαν.

"Ἄς σημειωθῇ δῆτα τὸ 1966 ἡ Ἰνδία εἰσήγαγε 10 ἑκατομ. τόν. ἀμερικανικοῦ κυρίως σίτου. Τὸ 1971 μόνον 2.160.000 τόν.

Αὔξανονται αἱ ἔξ Αὐστραλίας μεταφοραὶ γαιανθρακοίς δχι πλέον μόνον διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν Εὐρώπην. Τελευταίως ἡ Ἱταλικὴ βιομηχανία χάλυβος τοῦ «Ιταλοστάιτερ» συνήψει συμβόλαιον διὰ τὴν ἀγορὰν δέκα ἑκατομ. τόν. γαιανθρακούς, παραδοτέον ἐντὸς δεκατίας ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου 1974. 'Αξία συμβολαίου 180 ἑκατομ. Αὐστραλιανῶν δολαρίων.

Σκανδιναύοι ἐφοπλισταὶ ἔχρονοναύλωσαν τελευταίως περὶ τὰ εἴκοσι νεότευκτα δεξιαμενόπλοια τῆς Σάνκο γύρω τῶν 80.000 τόνικων ἔκαστον, διὰ 10 ἑταῖς τοῦ 1974-76 μὲ μίσθωμα 2,80 καὶ 2,90 δολαρία (ἴσον πρὸς W 70-71½) καὶ χωρὶς πρόβλεψιν τινα διὰ τὴν μὴ ἀποκλειούμενη νομισματικὴν μεταβολὴν.

Ο.ΤΙ Ο ΝΟΜΟΣ ΥΠΑΓΟΡΕΥΕΙ

"Ἐπὶ τῇ προφύει προσφυγῆς εἰς τὰ Σουηδικὰ δικαστήρια γνωστοῦ «Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ, δοτίς ὑπέστη τὸν ἐκβιασμὸν τοῦ μπούκοτάς πλοίου του εἰς Σουηδίαντον, λιμένα, υποχρεωθεὶς διὰ νό τὸ ἀποφύγη νὰ καταβάλῃ εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. χιλιάδας λιρῶν, ἀπημύνθη σχετικὸν ἔρωτημα εἰς εἰδίκον δικηγορικὸν γραφεῖον τοῦ Γκόττεμπουργκ τῶν κ. Μαγχάιμερ καὶ Ζέττερλοφ.

Εἰς μακρὸν ἐπὶ τὸ προκειμένον ζητήματος γνωμάτευσιν οἱ Σουηδοὶ νομίκοι ὑποδεικνύουν τὸ βάσιμον τῆς προσφυγῆς κατὰ τὸν Νόμον περὶ ἐκβιασμοῦ καὶ διατυπώντων τὴν γνώμην δῆτα εὐνοϊκὴ ὑπέρ τῶν

ἐφοπλιστικῶν ὀπόψεων θὰ εἶναι ἡ ἀπόφασις τῶν Σουηδικῶν δικαστηρίων.

Αναφέρονται μεταξὺ τῶν πολλῶν ἐπιχειρημάτων καὶ τὰ ἔξης δξιοσημείωτα:

"Οπως ἀποδεικνύεται ὁ "Ἐλλην ναυτικός δὲν ἔπιθυμει καὶ δὲν ἔχει οἰσανδρόποτε σχέσιν μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., ἔστω καὶ ἀν ὁ ἐφοπλιστής υποχρεωθῇ νὰ καταβάλῃ εἰς τὸ Κεφαλαιον Προνοίας τῆς ἐλόγω δργανώσεως τὰ δικαιώματα μέλους διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους του. Δὲν νομίζουμε δῆτα οὔτε ὁ ἐφοπλιστής οὔτε τὸ πλήρωμα εἶχουν νά κερδίσουν τι ἀπὸ τὴν καταβολὴν αὐτῶν.

"Πιστεύουμε δῆτα ἔχομεν εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν ἔνα καλὸν ἐπιχείρημα ὑπὲρ τῆς ἀπόψεως μας. Μεγάλη ἡ πιθανότης νὰ καθορίσουν τὰ Σουηδικὰ Δικαστήρια δῆτα ὁ προσφυγή εἰς τὰ Δικαστήρια παρὰ ὁ υποχρόησις πρὸ τῶν ἐκβιασμῶν τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ἡ ἀναγνώρισις της διὰ τὸ πρότιμον καὶ ἐπιδεωρητοῦ τῶν πλοίων μας, σὺν τῇ καταβολῇ τέλους ὑποταγῆς (χαράται) εἰς μίαν ξένην συνδικαλιστικὴν δργανώσιν.

Δὲν πιστεύουμε ἄλλο τι νὰ ἔχειαστο διὰ νὰ δικαιολογηθῇ ἡ υποστηριχεῖσα καὶ ἀπὸ τῶν σημάντων μας ἀποφίση δῆτα προτιμήσατε θά δητὸ η προσφυγή εἰς τὰ Δικαστήρια παρὰ ὁ υποχρόησις πρὸ τῶν ἐκβιασμῶν τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ἡ ἀναγνώρισις της διὰ τὸ πρότιμον καὶ ἐπιδεωρητοῦ τῶν πλοίων μας, σὺν τῇ καταβολῇ τέλους ὑποταγῆς (χαράται) εἰς μίαν ξένην συνδικαλιστικὴν δργανώσιν.

ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ "ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ,,

Διαφωνεῖ δῆτα εἰς Λονδίνον ἔδρεύσατα Διεθνῆς Ναυτιλιακή 'Ομοσπονδία — ἐφοπλιστικὴ δργανώσις — μὲ τὸν χαρακτηρισμὸν τῶν «πληρωμάτων εὐκαιρίας», καθειρωθέντα ἀπὸ τὴν γνωστήν μας Διεθνή τῶν Μεταφορῶν. Συνάντησιν ἐπεζητησεν ἡ 'Ομοσπονδία μὲ ἐκπροσώπους τῆς Δ.Ο.Μ. ἴνα συζητήσῃ τὸ θέμα. 'Η συνάντησις ὠρίσθη τὴν Ιην Αύγουστου.

Καὶ ἔχομεν ἐπ' αὐτοῦ νὰ παρατηρήσωμεν δῆτα τὴν φοράν αὐτῆς δῆτα ἡ Ἐφοπλιστικὴ 'Ομοσπονδία συνεκινήθη μὲ τὰ ἔκσπολυδύμενα συνήματα κατὰ τῶν πλοίων μὲ ξένα πρὸ τὴν ἀντικότητα τοῦ πλοίου πληρώματα καὶ προσβάνει εἰς διαδήματα, διότι θίγονται τὰ συμφέροντα τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ωριμένων δυτικοῦ - ευρωπαϊκῶν χωρῶν, συγκεκριμένως τῆς Βρετανίας, τῆς Δ. Γερμανίας, τῆς Νορβηγίας καὶ τῆς 'Ολλανδίας.

"Αν ἐπρόκειτο περὶ μόνης τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας πολὺ ἀμφιβάλλομεν δῆτα τοιαύτη δητὸ η στάσις τῆς «Φεντερέσιον».

Πράγματι ἀπὸ τὴν τακτικὴν τοῦ «μπούκοτάς», τὴν ἀκολουθουμένην ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. δι' ὅλα τὰ πλοῖα ἀνεξαρτήτως ἐθνικότητος, ἀττινα φέρουν ξένα πληρωμάτα — «εύ-

ARGONAUT STEAMSHIP AGENCIES, S.A. STEAMSHIP AGENTS

TERMINAL PORTS - BALBOA/CRISTOBAL

CABLE: ARGONAUT - PANAMA

TEL. { PANAMA OFFICE: 23-1372, 64-5559
COLON OFFICE: 47-7161

TELEX { PA- 3282151
(ISLA- 368683
P. O. BOX 2094 BALBOA, C. Z.

Captain JOHN STRATIDAKIS
Mr. JACK M. CARMICHEL

καιρίας» ώστε τὰ ἀποκαλεῖ — θίγονται οὐσιώδη συμφέροντα καὶ τῶν Ἀγγειοκόν σκαφῶν, δεδομένου ὅτι ἡ Δ.Ο.Μ. θέλει νὰ ἐπιβάλλῃ τὴν μισθοδοτικὴν ἔξιστων λευκῶν καὶ ἔγχρωμών ναυτικῶν. Ἐσπειράθησαν τελευταίως εἰς τὴν Αὔστραλίαν ἐπεισόδια ἐκ τῆς παρεμβάσεως τῶν «ἐπιθεωρητῶν» τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπὶ γερμανικῶν καὶ ὀλλανδικῶν σκαφῶν.

Πάντως τὰ διαβήματα τῆς «Φεντερέϊσον» ἔξυπρετούν καὶ τὴν ἴδικήν μας ὑπόθεσιν. Εὐπρόσδεκτα είναι καὶ καθ' ἀπληφορούμεθα, ἡ παρουσία τῶν Ἑλλήνων ἐκπροσώπων, τῶν κ.κ. Κ. Λύρα καὶ Κ.Ι. Καρρᾶ, κατὰ τὴν πρόσφατον διάσκεψιν τῆς «Ομοσπονδίας εἰς τὴν Ιερουσαλήμ» συνέτεινεν εἰς τὴν ληφθεῖσαν περὶ διαβημάτων παρὰ τῇ Δ.Ο.Μ. ἀπόφασιν.

ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Η ΑΠΕΙΛΗ

Τὴν ἀπαίτησιν διὸ τὴν πρόσληψιν Αὐστραλῶν καὶ Νεοζηλανδῶν ναυτικῶν ἐπὶ πλοίοιν ὄλλων Ἐθνικοτήτων, ἔτινα προσεγγίζουσιν τακτικῶς τοὺς λιμένας τῆς Αὔστραλίας καὶ τῆς Νέας Ζηλανδίας, προβάλλουν αἱ ναυτεργατικαὶ Ἔνωσεις τῶν δύο χωρῶν.

Τὸ πρώτον κρούσμα ἐσημειώθη ἥδη εἰς βάρος Γερμανικῆς ἑταῖρίας, ἣτις ἐξυπηρετεῖ τακτικὴ γραμμὴν μεταξὺ Αὔστραλίας - Νέας Ζηλανδίας καὶ Ἕνωσέν τοις Πολιτείαις, διὰ τριῶν πλοίων - κοντένερος.

Από τὴν ἐν λόγῳ ἑταῖρίσιαν ἔζητηθή, ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας τῶν δύο χωρῶν, ὅπως ἐπανόρθωσι ἐν ἑκά των πλοιών της δι'. Αὐταρτάλων καὶ Νεοζηλανδῶν, μὲ ἀγνώστους, μέχρι στιγμῆς, εἰς βάρος της συνεπίας εἰς περίπτωσιν μὴ συμμορφώσεως της.

Ο Όμοσπονδιακός έκπρόσωπος κ. Τ. Μπάλα έτούνισεν ότι είς πρόσφατον συνέδριον τών Ηγουμένων Έθνών είς Σάν Ντιέγκο συνεφωνήθη όπως έκαστη τών διναφερομένων χωρών διὰ φόρτωσιν και παραλαβὴν ἐμπορευμάτων διακινουμένων ἀπὸ θαλάσσης, έχει δικείωμα μεταφορᾶς τοῦ 40% τῶν φο-

τίων δι' ιδικῶν της πλοίων. 'Εφ' ὅσον δέ, συνέχισεν ὁ κ. Μπώλ, ἡ Αύστραλια στερεῖται κατ' οὐσίαν ἔθνικής ναυτιλίας, ὀφείλει τουλάχιστον νὰ ἐπιμείνῃ εἰς τὴν ἔτανδρωσιν τῶν ζένων πλοίων, ἄποινα ἐξυπηρετοῦν τοὺς λιμένας τῆς χώρας, δι' ιδικῶν της πληρωμάτων.

ΔΙΕΥΡΥΝΕΤΑΙ Η „ΕΙΣΒΟΛΗ„;

Συμφώνως πρὸς τὸ συμπέρασμα μελέτης καταρτισθεῖσης ὑπὸ τῆς ὀργανώσεως διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν (Ο.Ο.Σ.Α.), ἐδρουνόστης εἰς Παρισίους, ἢ στροφὴ τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὰς σημαίας «κεύαιρισας» προβλέπεται νὰ ἔνταθῇ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη. Καὶ ὑπογραμμίζεται ὅτι ἡδη οἱ «Ολλανδοὶ καὶ Δυτικογερμανοὶ ἐφοπλισταὶ φεύγοντες τὸ ἔθνικὸν των σῆμα, σπεῦδουν νὰ ἔγραψουν δάκρυ, καὶ νεοναυπηγούμενα σκάφη των εἰς τὰ νηολόγια χωρῶν, αἵτινες παρέχουν κόστος ἐπανόρθωσεώς χαμηλότερον, ἀλλὰ ἐν ταῦτῃ καὶ φορολογικὴν ἀσυνδοσίαν. Δὲν ἔχομεν ὑπὸ δόψιν μας δόλκητρον τὸ κείμενον τῆς μελέτης διὰ νὰ πληροφορθῶμεν πόθεν συνάγεται τὴν πρόβλεψιν τῆς ἡ ἐν λόγῳ ὀργάνωσις καὶ πρὸς ποιαίς σημαίας στρέφονται οἱ «Ολλανδοὶ καὶ οἱ Γερμανοὶ πλοιοκτῆται. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς τὸ τεύχος των τῆς 1ης παρελθόντος «Ιουλίου εἶχον ἐπισημάνει, βάσει ἀδιαφεύστων ἀριθμῶν, ὅτι η κυανόλευκος κερδίζει τὴν μάχην τῆς πρὸς τὰς σημαίας εὐκολίας. Ηρίθμει ἡ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον ναυτιλία 2.408 σκάφη 16.036.131 τόννων γκρός μὲ αὔξησιν, ἐντὸς ἑξαμήνου, περὶ τὸ 1,5 ἐκατομμύριον τόννων γκρός, ἐνῷ ἡ δύναμις τῆς ὑπὸ τὴν λιθερισμὴν χωρητικότητος μας ηὔξησθαι μόλις κατὰ 370.000 τόννων γκρός ὁ δὲ ἀριθμὸς τῶν λιθεριανῶν σκαφῶν ἐμειώθη κατὰ μίαν εἰκοσάδα. Σταθερώς, ἐξ ὅλου, συνεχίζεται, ἡ συστολὴ τῶν λοιπῶν σημαιῶν εὐκαιρίας, πλὴν τῆς κυπριακῆς.

Συνεπῶς, καθ' αὐτὸν ἀφόρη τοὺς «Ἐλληνας» γίνεται μνεία δι' αὐτῶν εἰς τὸ ἄρθρον, τὸ ὅπερισ αὖτε φέρεται ὅτι οὗτοι ἥλεγχον κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1969 σκάφη ὑπὸ στ-

μαίας εύκαιριας 16.300.000 τόνων γκρός — ή στροφή κατ' ἐμφανικὸν τρόπον πρὸς τὰς σημαίας αὐτάς δέον ἐκ προσιμου νά διπλεῖσθῇ. Τὰ νηολόγια αεύκαιριας δὲν είναι πλέον ἐλκυστικά, δὲ ἐπαναπατρι-
σμὸς τῶν πλοίων μας ὑπὸ τὴν σκέπην τῆς κυανοειδούς σταθερῶς θά συνεχίζεται. Τοῦ-
το μετὰ δεβαιότητος δύναται νά προβλε-
φθῇ.

Διὰ τοὺς Εύρωπαίους ὅμως ἐφοπλιστάς ἡ στροφὴ πρὸς τὰς σημαίας εὐκαιρίας δικαιολογεῖται ἐκ τῶν προγμάτων. Τὸ ἀκριβόν κόστος ἡκαὶ ἐπανδρώσεως καὶ ἡ ἐντεῦθεν βεβαρημένη ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων των, τοὺς ὑποχρεώνει εἰς τὴν καταφυγὴν πρὸς τὰς σημαίας «εὔκολιάς». Δι' ἡμᾶς ἡ πλέον ἀνήσυχητική ἔξελιξις, ἔγκειται εἰς τὴν ἥδη διαβολημένην στροφὴν τῶν Εὐρωπαίων ἐφοπλιστῶν καὶ πρὸς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, μολονότι θεοβαῖς αὕτη δῆδε εἶναι, λόγω κόστους καὶ σημαίας «εὐκαιρίας».

Εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν ἐπεισημάνθη
ἡ πρόθεσις Γερμανῶν πλοιοκτητῶν διπλωτῶν
ὑψώσουν εἰς ἑκατοντάδα σκαφῶν των τὴν
Κυανολέυκον ἡ τὴν Κυπριακὴν καὶ τούτο
σχέδιον ἐπραγματοποίηθ. Τώρα οἱ Ὀλλαγ-
δοὶ καὶ οἱ Γερμανοί —κατὰ τὰ συμπερά-
σματα τῆς μελέτης— πρόκειται νά συνεχί-
σουν κατά τὰ προσεχῆ ἔτη τὴν φυγήν των
ἀπό τὸ έθνικὸν νηδόλιγον.

Πρέπει νὰ μᾶς άνησυχούν αύται αἱ ἐπι-
σημαινόμεναι ἔξελίσεις. Πρὸ τῆς ἀπειλου-
μένης εἰς τὴν ηὔημένη καί μακαρεῖσθολῆς τῶν
ζένων συμφερόντων εἰς τὴν Ναυτίλιαν μας
κάθε μέτρον ἀντιμετώπισεν αὐτῆς ἐπι-
βάλλεται καὶ δικαιολογεῖται. Οἱ τεταγμέ-
νοι ἄρμοδιοι καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι καλούν-
ται νὰ λάβουν τὰ προσκόντα μέτρα.

Н "КОМПИНА",

**Ἐκατὸν τεσσαράκοντα πέντε σκάφη, 581.
000 τόν. γκρός, διεγράφησαν ἀπὸ τὸ γερ-
μανικὸν νηλόδιον κατὰ τὸ α' πεντάμηνον
τοῦ τρέχοντος ἔτους. Ἐξεποιήθαντο, λόγω
τοῦ ἀδύνατον τῆς ἐκμεταλλεύσεώς των ὑπὸ^{της} ἄγκοιβνην γεωμανικὴν σημαίαν. Πεντίκον-**

INDEPENDENT COMBINED LINES

"MED LINE"

"PRODROMOS LINES"

ПРАКТОРЕΣ

"MIDDLE EAST AGENTS"

ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10

Ναυτικὸν Πρακτορεῖον “ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ”

ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9

‘Η μεγαλυτέρα ‘Ελληνική Ναυτιλιακή Οργάνωσις Τακτικῶν Γραμμῶν μεταξὺ λιμένων Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ανατολῆς καὶ τανάπαλιν.

Κοντέινερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρι 105 τ. -

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικάς έγκαταστάσεις - 'Ηλεκτρικός 'Αερισμὸς κυτῶν.

τα δικτύα έξι αύτών — 277.000 τόν. γκρός — έπανηλθον χρονοναυλωμένα υπό την διαχείρισην τών πωλητών, έπηγανδρυμένα δύμας μὲ εύθηνότερα πληρώματα.

Πλείστα σάς έκ τών ούτω παπαληθέντων φέρουν ήδη τήν Κυανόλευκην και τήν Κυπριακήν σημαίαν. Οι πλέον ἀπίθανοι κέφοπλιστοι έμφανίζονται τελευταίως κατέχοντες στόλου τέως γερμανικών σκαφών. 'Η γνωστή πλέον «κομπίνα» υπό την πλήρη αύτής άναπτυξιν.

'Εν τῷ μεταξύ ἀδύνατος καθίσταται ἡ ἔξερεσις εἰς τήν πειραιϊκήν ἐργαταγοράν ἐνὸς δηγελομηχανικού οιασθήποτε τάξεως και ἐνὸς ἀσυρματιστοῦ μὲ τὸν ἐλκυστικώτερον δυνατὸν μισθόν. Δέν υπάρχουν διαθέσιμοι. 'Η πλειοδοσία εἰς ἑνέργειαν...

1.200 \$ ΑΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΚΙΝΗΣΕΩΣ

Λεπτομερής, ὡς κατωτέρω, ἀνάλυσις τῶν ἔξιντα κινήσεως φορτηγών πλοίων τράπεζας (τουπτέκερ) προσφέτον ναυπηγήσεως, χωρητικότητος 16.500 τόνων d.w., φέρει τὰς ἡμερογίας τῶν δαπάνας εἰς τὸ ποσόν τῶν 550 λιρῶν 'Αγγλίας.

Συγκεκριμένως τὰ σχετικά κονδύλια ἔχουν ὡς ἔξης:

| | |
|-----------------------------|----------|
| Μισθοί και ἐπίδημα Κυριακών | € 145.00 |
| 'Υπερωρίαι και ἄδειαι | » 20.00 |
| N.A.T. | » 16.00 |
| Διατροφή | » 36.00 |
| Δαπάναι γραφείου | » 30.00 |
| 'Ασφαλιστρα σκάφους | » 93.00 |
| Κλάμπτς | » 53.00 |
| Κίνδυνοι πολέμου | » 7.00 |
| 'Υλικά και λιπαντικά | » 50.00 |
| "Έξοδα ταξιδίων | » 10.00 |
| Γενικά ἔξοδα | » 10.00 |
| 'Ιατροί δαπάναι | » 20.00 |
| 'Επισκευαί | » 60.00 |
| Σύνολον ἡμερ. δαπανῶν ... | € 550.00 |

'Αξιοσημείωτος είναι ἡ διαπιστουμένη ἐπιπλέον διαφορά εἰς τὸ κόστος ἐπανδρώσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου. Καλύπτει ήδη δαπάνη αὐτῆς διὰ φορτηγών σκάφους ξηρού φορτίου 16.000 τόνων d.w. τὰ 45 περίπου τοῖς ἐκατὸν τοῦ συνόλου τῶν ἡμερήσιων δαπανῶν κινήσεως, ἐνῷ πρὸ εἰκοσαετίας μόλις ἀνήρχετο εἰς τὰ 25 περίπου τοῖς ἐκατόν.

Τὰ ἀνωτέρω δύμας ποσὰ ἔμφανίζονται αἰσθητῶς χαμηλότερα ἀπὸ ἐφοπλιστάς, διαχειρίζομένους σκάφη ἐλαφρῶν κατωτέρων χωρητικότητος («φρήντομς»).

'Υπολογίζουν: Εἰς 170 λίρας ἡμεροησίως τὸ συνολικὸν κόστος ἐπανδρώσεως, συμπεριλαμβανομένης τῆς τροφοδοσίας. Εἰς 110 λίρας, τὸ ὅδον κόστος τῆς ἀσφαλίσεως και τάς λοιπάς δαπάνας κινήσεως, συμπεριλαμβανομένων και τῶν ἐπισκευῶν εἰς λίρας 110. Σύνολον λίρ. 'Αγγλίας 390.

'Η διαφορά είναι σημαντική. Δέν είμεθα εἰς θέσιν νὰ ἀμφισβήτησωμεν τοὺς ἀριθμοὺς εἰς ἑκατέρων τῶν περιπτώσεων. 'Οπωσδήποτε, δύμας, και ἔξι ιδιαιτέρας ἔρευνης εἰς ἥν προέδημεν, τὸ δημερήσια ἔξοδα τοῦ φορτηγού ξηρού φορτίου, μέσης χωρητικότητος 14.000 τόν., δὲν είναι κατώτερα τῶν 1.000-1.100 δολαρίων. Και αὐτὰ χωρὶς ἀποσβέσεις οὔτε και ἀποπληρωμὴν δανεισκῶν ὑποχρεώσεων.

Μὲ τὴν κρατούσαν ναυλαγοράν, οἱ λογαριασμοὶ τῶν ταξιδίων δὲν ἔμφανίζουν ἀσφαλῶς ἐνεργητικά ὑπόλοιπα, ἀκόμη και διὰ τὰ σκάφη μικρᾶς ἡλικίας και μεγαλύτερος σχετικῶς χωρητικότητος — 15-16.000 τόνων, ἀν υπολογισθούν και αἱ ἀποσβέσεις. Τὰ τοκοχρεωλύτια δὲν καλύπτονται.

Αἱ χρονοναυλώσεις — ὥλλα και αὐταὶ περιωρισμέναι εἰς ἀπλὰ ταξίδια — είναι

ὅπωσδήποτε κερδοφόροι. Αἱ τῶν τελευταίων ἔβδομαδων ἀσφαλῶς. Οἱ ναύλοι δύμας τῆς ἐλευθέρας ναυλαγορᾶς είναι θετικῶς ἐπιζήμιοι.

Και δύμας τὰ σκάφη διατηροῦνται ἐν ὑπηρεσίᾳ. Δύο είναι οἱ λόγοι: 'Ο παροπλισμός, δόσον και ὃν φαίνεται τούτο παράδοξον, στοιχίζει πολλά εἰς τὸ σύγχρονον πλοίον, ἐνῷ τὸ ἐν κινήσει συντηρεῖται ἐν ἀναμονῇ καταυτέρων ημερών. Διά τοὺς χρεωμένους ὁ τρεχούμενος λαμβάνει προστίζεται προσαστίζεται διὰ τῆς μὴ ἔγγραφῆς εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Μονρόδιας σκάφους ὑπερτέρας ἡλικίας τῶν εἴκοσιν ἐτῶν, έτι δὲ διὰ τῆς πλήρους ἐφαρμογῆς τῶν περὶ συνθετικῶν τοῦ πληρώματος διατάξεων.

'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς κρατεῖται ἐν κινήσει σημαντικὸν μέρος τῆς τράμπτ χωρητικότητος. Ζῆ κατά καποίου τρόπου τὰς ἡμέρας τῆς δυσπραγίας, ἐν ἀναμονῇ τῆς καταυτέρως αὐριον. Και δόσος τὸ κατορθώνειν πρέπει νὰ είναι ἀναδόγως τῶν περιστάσεων και ικανοποιείνον. 'Οχι δίλγοιοι οἱ ἀντιμετωπίζοντες δυσχερείας ἀνυπερβλήτους, αὐτὸς τὸ ἀδιέξοδον.

Η ΛΙΒΕΡΙΑ ΕΛΕΓΧΕΙ

'Η Λιβερία προσθίσται ἀσκούσσα ἐπὶ τῶν πολλῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πλοίων τὸν ἔχαγγειλθέντα πρὸ τίνος διοικητικὸν θεσμόν.

Τὸ ἔγγεγραμένα εἰς τὸ τηλεοδόγον τῆς Μονρόδιας πλοίοι, ὅλα, βεβαίως, ξένων συμφέροντων, υφίστανται ἀπό τίνων μηνῶν ἐπιμόνους ἐπιθεωρήσεις, εἰς τὰ μέσα διασώσεως, τὸν ἔξοπλισμόν των εἰς μέσα ναυσιπλοίας, ὥλλα και εἰς τὴν πληρότητα τῶν κανονισμῶν συνθέσεως τοῦ πληρώματος τῶν. Μὲ πτυχία και διπλώματα ικανότητος δέοντα νὰ είναι ἐφωδιασμένοι οἱ ἐπιβαίνοντες τῶν πλοίων ξένοι ναυτικοί — τὰ ἀνώτερα κυρίως στελέχη — ἐκδόσεως τῶν Λιβεριανῶν ἀρχῶν. Και τὸ διπλώματα ἐνὸς ἔκαστον δέοντα νὰ ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν κατεχομένην παρ' αὐτοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου θέσιν.

Κυρώσεις ἐπιβάλλονται εἰς τοὺς παραβάτας ἀπὸ τοὺς κατὰ λιμένας δρισθέντας ξένους ἐπιθεωρητάς — 'Ἄγγελοι οἱ περιστόρεοι — κυρώσεις ἐξικνουμέναι μέχρι τῆς διαγραφῆς τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸ Λιβεριανὸν Νηολόγιον.

'Η Λιβερία θέλει νὰ ἔμφανίζεται μὲ τὴν μεγάλην ὑπὸ τὴν δάνειον σημαίαν τῆς Ναυτιλίας, ως κράτος ναυτιλιακόν, πιστῶς ἐ

**ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ 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"

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΙΩΝ ΒΕΝΙΕΡΗΣ - Teleph. 24 28 75 / 76 - 640 41 41

Head office : 2000 Hamburg 1, Steinweg 8, Teleph. 24 28 75 / 76,

Telex "SIPC" No. 02 162345

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 Pferd, | 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
Teleg. Address "KYKLADES" c/o "Sartori" Telex: 02 92832

φαρμόζου τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς. Θέλει νὰ περιφρουρῇ τὸ καλὸν σύνομα τοῦ Λιβεριανοῦ πλοίου, παρέχουσα διὰ τοῦ ἀσκουμένου ἐλέγχου τὴν ἀπάντησιν εἰς τὰς ἐκάστοτε διατυπουμένας ἐπικρίσεις διὰ τὴν κρατούσαν ἀσύνοδον ἐπὶ τῶν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς πλοίων. 'Ακόμη και τὴν θέσιν τοῦ Λιβεριανοῦ πλοίου εἰς τὴν σημαίαν τῆς πλοίων εἶναι προστίζεται προσαστίζεται διὰ τῆς μὴ ἔγγραφῆς εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Μονρόδιας σκάφους ὑπερτέρας ἡλικίας τῶν εἴκοσιν ἐτῶν, έτι δὲ διὰ τῆς πλήρους ἐφαρμογῆς τῶν περὶ συνθετικῶν τοῦ πληρώματος διατάξεων.

Διὰ τὴν μικρὰν αὐτὴν χώραν τῆς 'Αφρικῆς ή μεγάλη ναυτιλία — ή μεγαλύτερα τοῦ Κόσμου — ποὺ αἱ περιστάσεις τῆς ἐπέτρεψαν νὰ κατέχῃ, ἀποτελεῖ πηγὴν πρόσδουσ συναλλαγματικῆς πολυτίμου. 'Οχι δίλγοια τὰς ἐσοδεύμενας ἀπὸ τὰ δικαιώματα και τὰ παντοειδῆ τέλη.

Και οἱ ἐφοπλισταί, οἱ ἔχοντες λόγους σοδαρούς νὰ διατηροῦν τὰς σκάφη τῶν — σκάφη ὑψηλῆς τὸ πλείστον ἀξίας — ὑπὸ τὴν Λιβεριανὴν σημαίαν, στέργουν, σώζοντες δυσκόλους καταστάσεις, νὰ πληρώνουν τὰς ἀξιούμενα και νὰ συμμορφώνονται εἰς τὰς ἐκάστοτε ἐντολὰς τοῦ διοικητικοῦ φρέων, τοῦ κομισταρίου κ. Ρούντικ τῆς N. 'Υόρκης.

ΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ. ΟΦΕΙΛΑΙ

'Η κρίσις ἀναποτέρεπτως δημιουργεῖ κενά εἰς τὴν διαχείρισην τῶν πλοίων. Αἱ καθυτερήσεις διὰ τὴν έξόφλησην ληξιπροθέσμων ὑποχρεώσεων δὲν ἀποκλείονται. 'Ἐπ' αὐτῶν δὲν ἔχομεν τί νὰ εἴπωμεν. Εἰς τοὺς δανειστὰς και τοὺς ὀφειλέτας ἐναπόκειται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς δυσχερείας.

'Έχουμεν δύμας και τὰς συναλλαγάς μὲ τὸ Ν.Α.Τ. Αἱ πρὸς αὐτὸν εἰσιφοραὶ είναι ιεραὶ και νόμῳ κατωχυρωμέναι. 'Ως δημόσιον ἔσοδον εἰσπράττονται. 'Η καταβολή τῶν δὲν ἐπιδέχεται τὴν ἀμέλειαν. Κυρώσεις ἐπιβάλλονται.

Κατά τὴν παρούσαν κρίσιμον περίοδον δὲν ἀποκλείεται νὰ σημειωθοῦν καθυτερήσεις περὶ τὴν καταβολή τῶν δικαιωμάτων τοῦ 'Απομακιού Ταμείου. Τὴν προσοχὴν ἔχομεν νὰ συστήσωμεν. Οἱ διαχειρισταὶ τῶν πλοίων έχουν εἰς χείρας των και τὰς παρακρατηθείσας εἰσιφοράς τῶν ναυτικῶν. Πάσας περὶ τὴν ἀπόδοσίν των εἰς τὸ Ταμείον

άναβολή κινδυνεύει νά κριθῇ ως υπεξαιρέσις. "Ας τὸ ἔχουν δόλοι ὑπ' ὅψιν των.

Πληροφορούμεθα, πράγματι, ότι σημαντικά ποσά άπό εισφοράς διείλουν και έφοπλισται ωδέν τὸ παράπαν θιγέντες άπό τὴν κρίσιν, λόγω τοῦ τύπου τῶν πλοίων των. 'Η ἐντολὴ πρὸς τὸν Δημόσιον Ταμίαν διὰ τὴν ἀμεσον ἐσπρεζεῖν τῶν καθυστερούμενῶν ἀποτελεῖ — πιστεύομεν — κύριον μέλημα τῶν διοικούντων τὸ 'Ιδρυμα. 'Εφ' δσον τὰ οφειλόμενα συσταρεύονται ἐπὶ τοσούτον ἡ ἔξοφλησίς των καθίσταται δυσχερεστέρα. "Αν οἱ καθυστερούντες λάδουν τὴν πρόσκλησιν τοῦ Δημοσίου Ταμείου θὰ σπεύσουν νά πληρώσουν, φοδούμενοι καὶ τὰς ἐπακολουθούσας τὴν ἄρνησιν των κυρώσεις. Σκληρὸν τὸ μέτρον, ὅλλ' ἀναγκαῖον διὰ τοὺς κατακρατούντας ἔνεα χρήματα, τὰς εισφοράς τῶν πληρωμάτων.

Η ΔΙΑΔΟΧΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ

Πληροφορούμεθα ότι τὸ Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 1938/1972 ἀποφάσεως τῆς 'Ολομελείας αὐτοῦ ἀπέρριψε διὰ λόγους τυπικοὺς τὴν προσφυγὴν ναυτικοῦ διὰ τὴν μὴ ἐφαρμογὴν τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως εἰς τοὺς ησφαλισμένους τοῦ N.A.T.

'Ο κ. Ν. Χαλκιάς, προϊστάμενος τοῦ Νομικοῦ τμήματος τοῦ Ταμείου ὑπετήριες τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ N.A.T. θέσιν ἐπὶ τοῦ ζητήματος. 'Ο κ. Γ. Κολύμβας, νομικὸς σύμβουλος τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν παρενέβη κατὰ τὴν συζήτησιν.

Καὶ ἔδοθε εἰς τὸ ἔγερθὲν ἀπὸ τὴν "Ενώσιν τῶν Μηχανικῶν κυρίως ζήτημα ἡ ὁρθότερά λύσις.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΣΤΙΑ

"Ημισυ ήμερομίσθιον ἑτησίως διὰ κάθε ἐπὶ πλοίου ἐργαζόμενον ὀρίζεται ως εισφορὰ τῆς πλοιοκτησίας εἰς τὸν συνιστώμενον ὄργανον τῆς Ναυτικῆς 'Εστίας. Σκόπιμος ἡ εισφορὰ καὶ ἐπιβεβλημένη πιστεύομεν. Αἴτημα ἐπίμονον ἀπὸ ἐτῶν προεβάλλετο ἀπὸ τὸν ναυτεργατικὸν μας κόσμον.

Δὲν χρειάζεται νά συστήσωμεν τὴν πρό-

θυμον ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς καταβολὴν τῆς καθοριζομένης εἰσφορᾶς — 1.500 δραχμαὶ κατὰ πλοῖον ἑτησίως. Τὸ εὐρισκόμενον πρὸ τῆς Συμβουλευτικῆς 'Ἐπιτροπῆς Νομοθετικὸν Διάταγμα ἀναφέρεται εἰς τοὺς σκοπούς, οἵτινες ἐπιτυγχανόμενοι θὰ παράσχουν εἰς τὸν Πειραιᾶ, κατὰ πρῶτον, στέγην καὶ ψυχαγωγίαν πολιτισμῆνη, τῆς ὅποιας, πράγματι, ἔχει ἀνάγκην ὁ προσωρινῶς ἔδω μέχρι τῆς ναυτολογήσεως του διαμένων ναυτικός. "Ολοὶ οἱ ἔνοι ναυτεργάται ἔχουν τὴν ίδιαν τῶν στέγην εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας τοῦ Κάσου, τοῦ Κόντινεντ κατὰ πρῶτον λόγον, χάρις εἰς τὰς εισφορὰς τῶν ἐργαζομένων καὶ τῶν ἐργοδοτῶν. Καθυστημένοι προερχόμεθα εἰς τὴν πλήρωσιν ἐνὸς κενοῦ.

ΔΙΑ ΝΕΑΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

'Εξαπελύθησαν πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν οἱ 'Ισπωνες ἵνα ἔκμαιεσσον ναυτηρικά συμβόλαια. Παρ' ὅστε καὶ ἀλλέγωνται, ἐμφανίζονται λίαν ὑποχωρητικοὶ καὶ εἰς τὰς τιμάς. Τὰ μικρὰ τῶν ναυτηρικῶν ἔχουν ἀπόλυτον, ἀμεσωτέραιον ἀνάγκην νέων παραγγελιῶν διὰ μικροτέρους μεγέθους σκάφη. Τὰ μεγάλα ἔχουν ἔξησφολισμένην τὴν ἐργασίαν τῶν μέχρι καὶ τοῦ 1975, μὲ ὥρισμένα πάντας κενὰ εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ἐσχαρῶν τῶν.

Τώρα πληροφορούμεθα ἀπὸ τὸ Τόκιο ότι η Τράπεζα Dai - Ichii Kangyo ἐν συνεργασίᾳ μὲ πέντε ἀπὸ τὰ μεγάλα ναυτηρικά μελετᾷ τὴν δυνατότητα τῆς συστάσεως εἰς τὴν Εὐρώπην — τὸ Λονδίνον πιθανῶς — πιστοδοτικὸν ὀργανισμόν, προοριζόμενον διὰ τὴν χρηματοδότησιν παραγγελιῶν ναυπηγήσεων Εὐρωπαίων ἐφοπλιστῶν. "Αγονται εἰς τὴν ἀπόφασιν αὐτῆν οἱ 'Ισπωνες ναυτηρικοί, διότι ἡ χρηματοδοτούσα τὰς ναυτηρικήσιες Τράπεζα Εἰσαγωγῆς - 'Εξαγωγῆς πρόκειται νά περικόψῃ σημαντικῶς τὰς παρεχομένας πιστώσεις διὰ τὸ οἰκονομικὸν έτος 1973/74.

'Η μέλουσα νά συσταθῇ Τράπεζα θὰ χρηματοδοτήσῃ πλοῖα μέλλοντα νά ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν 'Ισπωνίαν καὶ θὰ ἐπιζητήσῃ τὴν συνεργασίαν καὶ ἔνοι τραπεζών, συγκεκριμένως τῆς Χάμπρος Μπάνκ καὶ τῆς

Οὐίλλιαμ Ντήκονς Μπάνκ, αύτινες ἡδη πιστοδοτούν Εύρωπαίους ναυτηρικούς.

"Ας σημειωθῇ ότι η 'Ισπωνικὴ Τράπεζα Εἰσαγωγῆς ἔχει ἔξουσιο δοτηθῆ ἀπὸ τὴν 'Ισπωνικὴν Κυβέρνησιν νά παράσχῃ ναυτηρικά δάνεια διὰ πλοΐα πρὸς ἔξαγωγή μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 876,6 ἑκατομ. δολ. μὲ μέσον ἐπιτόκιον 6.875 τοῖς ἑκατόν διὰ 7 - 8 ἔτη διὰ τὸ έτος 1972/73.

ΤΟ ΔΕΛΤΙΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

Δὲν ἡδύνατο νά παρασχεθῇ χρησιμώτερον βοήθημα εἰς τὰ ναυτιλιακά γραφεῖα καὶ τοὺς πλοιάρχους, ἀπὸ τὸ ὑπὸ τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἐκδοθὲν εἰδικὸν δελτίον ναυτεργατικῶν διαφορῶν.

Τὸ ὑπὸ ἀριθ. 21 τεῦχος τοῦ γνωστοῦ δελτίου τῆς 'Ενώσεως, ἀφιερωθὲν ἔξι ὀλοκλήρου εἰς τὸ θέμα τοῦτο περιέσθεν εἰς τὰς 160 σελίδας του, τὸ σύνολον τῶν κατὰ τὰ ἔτη 1964 - 1971 δοθεισῶν ἀπαντήσεων τοῦ 'Υπουργείου ἐπὶ ὑποβληθέντων αὐτῷ Ισαριθμῶν ἐφωτημάτων. Αἱ ἀπαντήσεις ἀφοροῦν, ὡς γνωτὸν εἰς ἀπόφεις καὶ γνωμοδοτήσεις τοῦ 'Υπουργείου ἐπὶ ζητημάτων δημιουργουμένων κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν κυρίως μὲν τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων, ὅλλα παραλλήλως καὶ τῆς λοιπῆς ναυτεργατικῆς νομοθεσίας, τῶν Κανονισμῶν 'Εργασίας κ. λ.π. Βασιζόμεναι ἐπὶ τῆς ὑφισταμένης νομολογίας, τῆς καθιερωμένης πρακτικῆς καὶ τῆς ὄρθης ἐρμηνείας τῶν σχετικῶν διατάξεων, ἀποτελούν τὰς ἐγκυροτέρας λύσεις ἐφ' ὅλων τῶν λεπτομερῶν καὶ ἐν πολλοῖς ἀκανθωδῶν προβλημάτων ἐργασίας, τὰ ὅποια αἱ καθημεριναὶ ἔξελιξεις παρουσιάζουν εἰς τὰ σύγχρονα πλοῖα.

Πλουτισμένον μὲ ἐν θαυμάσιον ἀλφαριθμότικόν εὑρετήριον, τὸ τεῦχος τούτῳ, ἀποτελεῖ ἀλλήλη κώδικα τῶν ναυτεργατικῶν διαφορῶν. Μὲ τὰς ὑπερπεντακοσίας περιπτώσεις τὰς ἐμφανισθείσας ἐπὶ ὅκτω ὀλόκληρα ἔτη, τὴν συστηματικήν των κατάταξιν καὶ τὴν μεθοδικὴν εὑρετηρίασιν, εἴμεθα βέβαιοι ότι δὲν θ' ἀφήσῃ ἐρώτημα, ἀμφιβολίαν ἢ διαφοράν, ἐπὶ τῆς ὅποιας ὁ πλοιοκτήτης, ὁ πλοιάρχος, ὁ ναύτης καὶ πᾶς ἄλλος ἀνδιαφερόμενος δὲν θὰ δυνηθῇ νά εύρῃ ἀμεσον.

TAKTIKAI GRAMMAI
ANAT. MESOGEIOU-KONTINENT

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ • ΤΗΛΕΦ. : 472.984 — 473.538 • TELEX : 212.371 & 212.152

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ : EIFFE AND Co. - ANTWERP - BELGIUM • INTRAJA G.M.B.H. - RUHRORT - GERMANY • TEUTONIA - HAMBURG - GERMANY • C. STEINWEG ROTTERDAM - HOLLAND • AMINE GAZAWOUI & SONS - BEIRUT - LEBANON

καταποτιστική και έπίσημον τὴν δέουσαν σπάντησην ἡ λύσιν. Μίαν λύσιν, τὴν ὅποιαν ἔχει κατὰ κανόνα συμφέροντα καὶ χρέος ν' ἀκολουθήσῃ ἐὰν ἐπιθυμεῖ ν' ἀποφύγῃ τὰς δικαστικάς περιπλοκάς καὶ τὰς ἀσκόπους δαπάνας. Τοῦτο θὰ σημάνει ἀσφαλές μείσων τῶν παραπόνων καὶ τῶν ἑξεζητημένων διεκδικήσεων ἐκ μέρους τῶν πληρωμάτων, ἀλλὰ παραλήλως καὶ περιορισμὸν τῶν ἀδικιῶν ἡ αὐθαιρεσίων ἐκ μέρους τοῦ ἔργοδόν του ἡ τοῦ πλοιάρχου. Καὶ ἐν τελευταῖς ἀναλύσει σημαίνει τὴν ἐμπέδωσιν τῆς συνεργασίας καὶ τῆς τάξεως ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Συγχαρητήρια εἰς τὴν "Ενωσιν διὰ τὴν ὥραιαν, τὴν κυριολεκτικῶν πολύτιμον, πρωτοβουλίαν της.

ΤΑ ΒΙΒΛΙΑ ΤΟΥ ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟΥ

Πρὸς ὅλα τὰ μέλη τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν ἑκοινοποιήθη ἔγκυλος τοῦ 'Υπουργείου, ἀφορῶσα εἰς τὰ ὑπὸ τοῦ Εὐγενίδειον 'Ιδρυματος ἐκδοθέντα ναυτικά βιβλία καὶ συνιστῶσα τὸν δι' αὐτῶν ἐμπλουτισμὸν τῶν βιβλιοθηκῶν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Μᾶς εἶναι λίαν γνωστή καὶ ιδιαιτέρως συμπαθῆσης ἡ ἐπέκτασις τῆς ἐκδοτικῆς ὁραστηριότητος τοῦ Εὐγενίδειον 'Ιδρυματος εἰς τὸν τομέαν τῶν ναυτικῶν ἐπισκευαστικῶν κειμένων. Τὸ τρίπτυχον τῆς αὐτηρᾶς ἡλεγμένης ὥλης τοῦ περιεχομένου, τῆς καλλισθήτου ἐμφανίστεως καὶ τῆς λίαν προστῆτης τιμῆς, ἀποτελεῖ τὸ κοινὸν χαρακτηριστικόν των. Εἰς τὸν προσηρημένον τῇ ἔγκυλῳ πίνακα, ἀναγινώσκομεν 17 ἐν ὅλῃ ναυτικὰ ἐκπαιδευτικὰ βιβλία, τὰ ὅποια ἔχουν τεθῆ, μέχρι σήμερον, εἰς κυκλοφορίαν. Τὰ ὄνματα καὶ μόνον τῶν συγγραφέων, ἀλλὰ καὶ τὸ κύρος τῆς ἐκδοτικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ 'Ιδρυματος ἔγγυωνται περὶ τῆς ἀρτιότητος των.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολίας ὅτι ὁ ἐφόδιασμὸς διὰ τῶν ἐν λόγῳ βιβλίων τῶν βιβλιοθηκῶν δὲν ἔχει παραπλανηθεῖ τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν, ἀποτελεῖ καθήκον τοπτός "Ελληνος ἐφοπλιστῶν. Παραλήλως πρὸς τὰ ψυχαγωγικὰ ἡ γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος ἔργα, τὰ τεχνικὰ βιβλία τοῦ Εὐγενίδειον θὰ εἶναι ἔξαιρετικῶς χρήσιμα βοηθήματα διὰ τοὺς νέους λίδια ἀξιωματικούς, κατοικητάμοτος καὶ μηχανῆς, τοὺς προπαρασκευαζόμενος διὰ τὰς προαγωγικάς των ἑξετάσεις ἢ τοὺς ὀπωσθῆποτε ἐπιθυμούντας νὰ βελτιώσουν τὴν ἐπαγγελματικήν των κατάρτισιν. Διὸ τοῦτο μόλιστα τὰ δύο καὶ τρία ἀντίτυπα ἐνὸς ἑκάστου ἐξ αὐτῶν δικαιολογούνται ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Η δαπάνη εἶναι λίαν μικρά, συγκρινομένη δὲ πρὸς τὸ μέγεθος τῆς ὀφελείας ἀποβαίνει μηδαμινή.

ΚΑΙ ΕΔΩ ΟΙ ΙΑΠΩΝΕΣ:

Πρόγραμμα παροχῆς τεχνικῆς καὶ οικονομικῆς βοηθείας εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Ναυτικής διε τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας κατήρτισε τὸ 'Ιαπωνικὸν 'Υπουργείον Μεταφορῶν. Τελούν ήδη ὑπὸ μελέτη σχέδια διε τὴν τοιύαν συμπράστασιν εἰς τινὰς χώρας. Δάνεια μακροπρόθεσμα εἰς γιέν προβλέπονται καὶ ποικίλαι τεχνολογικαὶ παραχωρήσεις. 'Η ἔναρξις τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προγράμματος καθωρίσθη ἀπὸ τοῦ οικονομικοῦ ἔτους 1973.

'Η 'Ινδονησία καὶ ἡ Μαλαισία θὰ εἶναι αἱ πρῶται χώραι, αἵτινες θὰ τύχουν τῆς 'Ιαπωνικῆς συνεργασίας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας των — παραγγελία σκαφῶν εἰς μικρὰ ιαπωνικὰ ναυτηρεία — ἀλλὰ καὶ τὴν ιδίαν τῶν ναυτικήν βιομηχανίαν. 'Η Ταϊλάνδη θὰ ἐπακολουθήσῃ εἰς τὸ καταρτισθέν πρόγραμμα.

"Αν αἱ ἑκάτη τοῦ Τόκιο πληροφορίαι μας εἰγονται ἀκριβεῖς οἱ 'Ιαπωνες ἀποβλέπονται εἰς τὴν ἐγκαθίδρυσιν μιᾶς ναυτικού επισκευαστικῆς βάσεως καὶ εἰς τὴν 'Ελλάδα, λόγῳ τῆς ἐπι-

καίρου γεωγραφικῆς τῆς θέσεως καὶ τῶν δεσμῶν τῆς 'Ιαπωνικῆς ναυτικής βιομηχανίας μὲ τοὺς 'Ελληνες ἐφοπλιστάς.

Τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτε φέρονται ἐνδιαφερόμενα διὰ μίαν τοιάστην ἐγκατάστασιν. Παλαιότερον αἱ πληροφορίαι ἀνεφέροντο εἰς τὴν πρόθεσιν τῆς 'Ιαπωνικῆς — Χαρίμα, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν κ. Καραγάρην, νὰ συστήσῃ βάσιν ναυτικού επισκευαστικήν εἰς τὴν Πύλον.

Φαίνεται, πάντως, βάσει τοῦ ἀνωτέρω προγράμματος τοῦ Τόκιο, νὰ μὴ ἀποκλείεται ἡ ἐδῶ παρουσία καὶ τῆς ιαπωνικῆς ναυτικής βιομηχανίας. 'Έχουν κάθε συμφέροντος οἱ 'Ιαπωνες νὰ ἐγκαταστήσουν εἰς τὴν Μεσόγειον μίαν ἐπισκευαστική βάσιν καὶ δὴ εἰς 'Ελληνικὸν λιμένα ἵνα προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς τὰ πάμπολλα ιαπωνικῆς κατασκευῆς ἐλληνικὰ καὶ ξένα πλοῖα, που διαπλέουν τὴν Μεσόγειον. Οὔτε τὰ οικονομικά μέσα, οὔτε καὶ η γνῶσις λείπουν ἀπὸ αὐτούς.

ΜΙΑ ΓΟΝΙΜΟΣ 50ΕΤΗΡΙΣ

Συνεπλήρωσε κατ' αὐτὰς 50ετίαν δράσεως ἀπὸ τῆς ιδρύσεως της ἡ Διεθνής Ναυτικής 'Ενωσις, ητίς ἐντατικὰς καὶ συστηματικὰς προσπαθείας κατέβαλε καὶ καταβάλλει διὰ τὴν καλήν, τὴν ἀπρόσκοπτον κίνησιν τοῦ πλοίου τακτικῶν γραμμῶν. Τὸ γεγονός θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἐρταστικῶν ἀδηλωσεων εἰς τὰ ιδιόκτητα γραφεῖα τῆς 'Ενώσεως παρὰ τὴν γνωσίαν τῶν δόδων Κολοκοτρώνη καὶ Μπουμπούλινας. Θὰ κληθούν νὰ παραστούν εἰς αὐτὰς κρατικοὶ ἐπίσημοι καὶ ἀκτινοβολοῦσι πολιτικοὶ καθηκονταρίσματος. 'Η συμβολὴ τῆς Δ.Ν.Ε. εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἶναι προφανής, ὡς πρὸς τὸν πόλον, τὸν ὅποιον αὐτὴ διαδραστίζει. Μὲ κύριον μέλημά της τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἐταιρίων πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, η 'Ενωσις ἐπιζητεῖ πάσαν διευκόλυνσιν εἰς τὸ πλοίον, συμβάλλει καὶ μεριμνᾷ διὰ τὴν καλήν λειτουργίαν τῶν λιμένων, μεσολαβεῖ διὰ τὴν διαμόρφωσιν χαμηλῶν τιμολογίων καὶ παρέχει ὑπευθύνους πληροφορίας ἐπὶ τῶν ὀγορῶν ἐφοδίων, τῶν φορτώσεων, τῶν ἐπισκευαστικῶν διευκολύνσεων, τῆς ἐπινόρωσεως, ἔτι δὲ καὶ ἐξευρέσεως ναυλῶν. 'Ιδιαιτέρα δόμως προσπάθεια καταβάλλεται διὰ τὴν δελτίων τῶν λιμένων τῆς χώρας, ὥστε ἀπρόσκοπτως νὰ κινηθεῖ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον τακτικῶν γραμμῶν ἀλλὰ καὶ τὸ ξένον ἐφ' ὅσον ἐκτελεῖ ἀπὸ πρὸς τὴν 'Ελλάδα μεταφοράς.

Σήμερον ὁ πόλος τῆς Δ.Ν.Ε. ἔχει περαιτέρω διευρυνθῆ λόγῳ τῆς πυκνώσεως τοῦ δικτύου τῶν τακτικῶν γραμμῶν. 'Η ἔγκυρος γνώμη τῆς διοικήσεως τῆς 'Ενώσεως λαμβάνεται πάντοτε ὑπὲρ — παρὰ τὸν γνωμοδικὸν χαρακτήρα τῆς — δχι μόνον ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργείου καὶ τῶν συναφῶν 'Οργανισμῶν σχέσιν ἔχοντων μὲ τὴν ναυτιλίαν, εἰς τοὺς δοτίους η "Ενωσις ἐπροσωπεῖται, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸν καταρτι-

σμὸν νομοθετημάτων ἐκπονουμένων καὶ καθισταμένων νόμων τοῦ κράτους πρὸς τὸν σκοπὸν ἀρτιωτέρας ἔξυπηρετήσεως τοῦ πλοίου τακτικῶν γραμμῶν.

Κατὰ καιροὺς ἔξεχουσαι προσωπικότητες ἀπετελεσαν μὲλη τῆς 'Ενώσεως, ἀλλὰ καὶ σήμερον διαπρεπεῖς ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ πράκτορες μετέχουν εἰς αὐτήν. Δέοντος χαρακτηριστικῶν νὰ ἀναφερθῇ ὅτι ἐκ τῶν τάξεων τῶν ναυτικῶν πρακτόρων πρόθετος Δημήτριος Καλλιμασιώτης, ὁ ὄραματιστής καὶ δημιουργός τοῦ συγχρόνου λιμένου τῆς 'Ενώσεως περιλαμβάνονται ὁ Κάσου (πατήρ), ὁ ἀείμηντος Παναγῆς Γιαννουλάτος, οἱ κ. Κράβ καὶ Στήβηνς, οἱ κ. Μόρφου, ὁ κ. Περ. Καλλιμανούπολης, αἱ οἰκογένειαι 'Εμπειρίκου, Γουλανδρῆ κ. κ.

Καὶ διὰ τὴν ιστορίαν: Πρώτος πρόσδρος τῆς 'Ενώσεως διετέλεσεν ὁ Νικόλαος Χαρολάμπης τῆς 'Εθνικῆς 'Ατμοπλοΐας (1922 - 1938). Τὸν διεδέχθη ὁ Γεώργιος Φραγκόπουλος (1938 - 1940). 'Ο σείμηντος Εύγενιος Εὐγενίδης ὑπῆρξεν ὁ ἐπόμενος πρόδρος, τούτον δὲ διεδέχθη ὁ Κων. 'Αθανασούλας (1945 - 1954). 'Ο κ. Κων. Μπέζης ὑπῆρξε πρόδρος μέχρι του 1968, ἔκτοτε δὲ τὰ καθήκοντα τοῦ πρόδρου ἀσκεῖ ὁ κ. Δημ. 'Αγγελόπουλος, μὲ διευθυντὴ τῆς 'Ενώσεως τὸν κ. Θ. Σαρλήν.

ΕΠΙΤΥΧΗΣ ΕΚΛΟΓΗ

Μὲ ιδιαιτέραν ίκανοποίησιν ἐπληροφορήθη ἡ ναυτικὴ κοινωνία τὴν ἐκλογὴν τοῦ δικηγόρου κ. Παύλου Θ. Σαρλῆ εἰς τὸ πενταμελές διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ΕΤΒΑ. 'Αναμφιδόλως, πολυτίμους ὑπηρεσίας θὰ προσφέρῃ ὁ διασκευριμένος οὗτος νέος ἐπιστήμων εἰς τὸ τραπεζικὸν 'Ιδρυμα, τὸ εὐρύτατα κρηματοδοτούν τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, λόγῳ τῶν ἔξειδικευμένων καὶ εἰς βάθος γνώσεών του ἐπὶ τῶν πιεστοδοτικῶν θεμάτων. 'Εγγύσιον ἐπίσης ἐπιτυχίας τοῦ κ. Σαρλῆ εἰς τὰ νέα αὐτοῦ καθήκοντα ἀποτελοῦν τὸ ηθος καὶ η ἀκεραιότης τοῦ χαρακτήρος του.

ΤΑ ΤΟΥ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ

Εἰς σημείωμα σχετικὸν μὲ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν, καταχωρηθὲν εἰς τὸ προηγούμενος τεῦχος μας, ἀνεφέρθημεν εἰς τὰ γεγονότα τοῦ παρελθόντος καὶ συγκεκριμένων εἰς τὴν μεγάλην, πολυετὴ κρίσιν τοῦ 1931.

"Ομως ὁ καλός μας ἐπὶ τῆς λινοτυτικῆς μηχανῆς τυπογράφου ἐκ παραδρομῆς μετέβαλε τὸ 1931 εἰς 1937. Καὶ τὸ ἔτος αὐτὸ — σημειωτέον — ἔκειτο εἰς περιόδον ὅχι κρίσεως, ἀλλὰ πραγματικῆς εὐημερίας τῆς Ναυτιλίας. Προβαίνομεν εἰς τὴν ἐπανόρθωσιν.

For your Shipping in Israel, apply to

ALLALOUF & Co.,

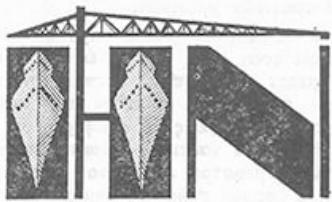
For over half a century at the service of the Shipowners in Greece and for 36 Years
at the service of the Greek Shipowners in Israel.

Israel Head Office : 94 Allenby Road,
P. O. Box 460,
TEL AVIV. Phone : 613389 — Telex : 033 533
Branch Offices at : HAIFA & ASHDOD.

Cable Address All Offices : ALLALOUFCO

General Agents for the leading Greek and Foreign Steamship Companies operating
passenger & cruise liners — cargo liners, including ro/ro services — Tankers, etc.

THE ONLY GREEK SHIPPING ENTERPRISE IN ISRAEL
Correspondence also in Greek welcomed.



ΗΝΩΜΕΝΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ν.Β.Ε. ΠΕΡΑΜΑ - ΙΤΕΑ

- ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ
- ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ
- ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Ένα σύγχρονον Ναυπηγείον υπό κατασκευήν και έτερον έν λειτουργία είς τὸν διάδεσίν σας μεδ' ὅλων τῶν τεχνικῶν μέσων.

ΠΛΟΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΕΝΤΑ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΘΕΝΤΑ
ΚΑΤΑ ΤΟ 1971.

"ΓΕΩΡΓΙΟΣ" Έπιβατηγόν όχηματαγωγόν 3500 TDW

"ΔΙΑΝΑ" Έπιβατηγόν όχηματαγωγόν άνοικτοῦ τύπου

"AQUARIUS" Κρουαζιερόπλοιον 4000 TDW

ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ

"ΦΟΙΒΟΣ" Έπιβατηγόν όχηματαγωγόν Α' τύπου 4000 TDW

"ΣΟΦΙΑ Δ'" BULK CARRIER-CONTAINER 5500 TDW

ΥΠΟ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΝ

"STELLA SOLARIS"

Υπερωκειάνειον Κρουαζιερόπλοιον

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ 34
ΤΗΛ. 441421, 441820

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΙΤΕΑΣ
21Η ΑΠΡΙΛΙΟΥ 55
ΤΗΛ. 32377, 32371.

ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΑΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΣ

ΑΙΣΩΗΤΗ Η ΑΠΟΧΗ ΕΚ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

ΕΝΤΟΣ ΔΕΚΑΕΤΙΑΣ Ο ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟΝΝΟΝ ΓΚΡΟΣ ΕΜΕΙΩΘΗ ΕΙΣ ΤΟ ΉΜΙΣΥ • ΟΙ ΕΓΧΡΩΜΟΙ ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

"Εχομεν ύπ' σφιν μας τὰ πορίσματα ἐμπειριστατωμένης Βρεταννικῆς στατιστικῆς ἐπὶ τῆς πορείας τοῦ ύπ' ἀριθ. ἔνα προδόλματος τῆς Ναυτιλίας, τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων τῆς. Τὰ ἐδόγια πορίσματα προέκυψαν ἀπὸ τὴν διενεργηθεῖσαν τὸ 1971 στατιστικήν ἔρευναν ἐπὶ τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας. Τὰ δημοσιεύομεν κατωτέρω.

'Η Βρεταννικὴ στατιστικὴ ἀναφέρεται ὅχι μόνον εἰς τὰς ἐπελθούσας ἑντος τοῦ ύπο ἀνασκόπησιν χρονικού διασήματος (1961 - 1971) μεταβολὰς τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν μέσον ὄρον τῆς κατὰ κατηγορίας ἡλικίας. Στοιχεῖον ἀρκετὰ σημαντικόν. Εἰς τὴν στατιστικὴν περιελήφθησαν καὶ οἱ ὑπερετούντες ἀπὸ Βρεταννικῶν πλοίων ἔγχρωμοι.

Οὕτω ἡ χωρητικότης τοῦ συνόλου τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας — ἔξαιρεσι τῶν θαλασσιγῶν, τῶν ὀλιευτικῶν καὶ τῶν κάτω τῶν 200 τόνων σκαφῶν — ὑδηθή σχεδὸν κατὰ ἐν τρίτον, ἀπὸ 18.048.000 τόνων γκρός εἰς 23.645.000 τόνων μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1961 καὶ 1971, ἀλλ' ὁ ἀριθμός τῶν ναυτικῶν ἐμειώθη ἀπὸ 142.457 εἰς 89.156.

Κατὰ τὴν γενομένην ἀπογραφὴν ναυτικῶν τὴν 26ην Ἀπριλίου 1971, ὁ μέσος ἀριθμὸς ναυτικῶν ἀπασχολουμένων κατὰ τόνων γκρός ἐμειώθη σχεδὸν εἰς τὸ ήμισυ. Ἐπίσης ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων ἐμειώθη ἐπίσης κατὰ ἐν τρίτον, ἀπὸ 3.088 μονάδας τὸ 1961 εἰς 2.159 τὸ 1971.

"Η ἀναλογία τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν εἰς τὸν γκρός χωρητικότητα ποικίλει κατὰ τὸν τύπον τοῦ σκάφους ἐπὶ τοῦ ὄποιον οὗτοι ὑπηρετοῦν. Κατὰ τὸ 1971 ἡ ἀναλογία ὑπηρετούντων ναυτικῶν εἰς ἐπιβατηγὰ σκάφη ἦτο 16,1 ἀτομα ἀνὰ 1.000 τόνους γκρός, λόγῳ κυρίως τοῦ ἀπασχολουμένου εἰς τὰ πλοία αὐτὰ πολυεργίμου βοηθητικοῦ προσωπικοῦ (τὰ 64% τοῦ συνόλου τῶν ναυτικῶν ποὺ ἀπασχολούνται εἰς τὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη ἀνήκουν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν βοηθητικῶν ὑπηρεσιῶν).

"Η μικρότερά ἀναλογία ναυτικῶν ἐπὶ τοῦ συνολοκού τοννάς ἀνεφέρετο εἰς τὰ μικτὰ σκάφη ἥπρου καὶ ὑγροῦ φορτίου, ἥτοι εἰς ναυτικός ἀνὰ 1.000 τόνους. 'Ο μεγαλύτερος ἀριθμός τῶν ναυτικῶν ἀπασχολεῖτο εἰς κάρυκο λάινερς μὲ ἀναλογίαν 6,7 ναυτικοί

ἀνὰ 1.000 τόνους.

'Η χαμηλὴ ἀναλογία ἀπασχολουμένων ἀνδρῶν εἰς μπάλκα κάρριερς, τάνκερς (1,6) καὶ σκάφη κοντέινερς (2,3) κατὰ μείζονα λόγον ὄφειλεται εἰς τὸ μέγεθος τῶν πλοίων τούτων. 'Εξαιρέσει τῶν ἐπιβατηγῶν, δύον ἐν σκάφος είναι μεγαλύτερον τόσον μικρότερά είναι ἡ σχέσις πληρώματος καὶ χωρητικότητος.

Κατὰ τὴν ιδίαν ἀπογραφὴν παρετηρήθησαν σημαντικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὴν κατανομὴν ἡλικίας μεταξὺ τῶν 1938, 1961 καὶ 1971. Μετὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου 1939 - 45, ὑπῆρχεν ηδημένη ἀναλογία ναυτικῶν νεωτέρων ἡλικιών, ἡ τάσις δὲ αὐτῇ συνεχίσθη μέχρι τοῦ 1961 διὰ νὰ ἀνατραπῇ κατὰ τὸ 1971.

Πράγματι, μεταξὺ 1938 καὶ 1961 ἡ ἀναλογία ναυτικῶν ἡλικίας 20 - 24 ἑτῶν ηδη

87 ἀπὸ 14% εἰς 23%, ἐνῷ ἡ ἀναλογία τῶν 35 ἑτῶν καὶ ἀναλογία 49% εἰς 37%. 'Η ἀναλογία ναυτικῶν ἡλικίας κάτω τῶν 19 ἑτῶν ηδημένη διαφορούντων τῶν ἑτῶν τούτων ἀπὸ 10% εἰς 14%.

Κατὰ τὴν ἀπογραφὴν τοῦ 1971 καταδεικνύεται ὅτι ἡ ἀναλογία ναυτικῶν ἡλικίας ἕνων τῶν 35 ἑτῶν, ἀνελθούσα εἰς 41%, ἐπανῆλθε σχεδὸν εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ 1938 ἥτοι εἰς τὰ 49%, ἐνῷ ἡ ἀναλογία τῶν ναυτικῶν ἡλικίας 19 ἑτῶν καὶ κάτω ἀνέρχεται εἰς 11%, ἥτοι ἐμειώθη κατὰ 3% ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1961. Μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1961 καὶ 1971 δὲν ἐσημειώθη σχεδὸν μεταβολὴ εἰς τὴν ἀναλογίαν τῶν ναυτικῶν ἡλικίας 20 - 24 ἑτῶν καὶ κατὰ τὰς περιόδους 1938 - 1961 - 1971 ἡ ἀναλογία τῶν ἡλικιών μεταξὺ 25 ἑως 34 ἑτῶν παρέμεινε περισσότερα μὲ ποσοστὰ 27%, 26% καὶ 26% ἀντιστοίχως.

Οἱ Ἀσιάται, Ἀφρικανοί καὶ οἱ Ἑ. Δυτ. Ἰνδῶν προερχόμενοι ναυτικοί, οἱ ὑπηρετούντες ἐπὶ Βρεταννικῶν πλοίων ἀνήρχοντο κατὰ τὴν διενεργηθεῖσαν στατιστικὴν εἰς 29.191, ἔνωντι 43.180 τοῦ 1961. Οἱ πλειστοί ἔξι αὐτῶν (14.892) ἦσαν Ἰνδοί, 7.780 ἀπὸ τὸ Χόγκ Κόγκ καὶ οἱ λοιποὶ ἀπὸ τὴν Δυτ. Ἀφρικήν, Σιγκαπούρην καὶ ἄλλας χώρας.

KAI EIS TA KAO' HMAS**Η ΑΠΡΟΟΥΜΙΑ ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΕΩΣ
ΝΕΩΝ ΔΙΑΠΙΣΤΟΥΤΑΙ ΔΙ' ΑΡΙΟΜΩΝ**

ΜΕΙΩΣΙΣ "Η ΣΤΑΣΙΜΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΑ ΧΟΡΗΓΟΥΜΕΝΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΕΝ ΣΥΝΕΚΤΙΜΗΣΕΙ ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΔΙΑΡΚΩΣ ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΑΣ ΑΝΑΓΚΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΕΙΣ ΕΜΨΥΧΟΝ ΥΛΙΚΟΝ

Καὶ ἡ Βρεταννικὴ στατιστικὴ μᾶς παρέχει τὴν εὔκαιριαν νὰ ἀναφερθῶμεν εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς. Θὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν χρησιμότητα τῆς κατ' ἄραια ἐστὸ χρονικὰ διαστήματα διενεργειῶν μιᾶς ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν μᾶς καὶ τῆς διὰ τῆς δειγματοληψίας διατρήσεως τῆς.

Πρὸ ἑτῶν κατεβλήθη μία σχετικὴ προσπάθεια καὶ αὐτὴ πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ. 'Η διαγκή τῆς πλήρους στατιστικῆς ἐνημέρωσεως ἐπιδιώλλεται διάτοι πρέπει νὰ γνωρίσωμεν τὰ διαδραματιζόμενα ἀπὸ τινῶν ἑτῶν γεγονότα εἰς τὸν χώρο τῆς Ναυ-

τιλίας ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων μᾶς.

Μὲ τὴν εὐκαιρίαν τῆς ἀνακοινώσεως ἀριθμῶν τινῶν ἐπὶ τῶν χορηγηθέντων διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν ἰκανότητος κατὰ τὸ ἔξαμνον τοῦ 1971 ἀνετρέξαμεν εἰς τὰ συναρθήσαται τῶν παρελθόντων ἑτῶν μέχρι τοῦ 1961. 'Η ἀραιώσας τῶν ναυτεργατικῶν μᾶς τάξεων είναι καταφανής καὶ χαρακτηρίζει ἀκριβῶς τὴν ἀπροσδύσιαν καθόδον εἰς τὴν θάλασσαν τῶν νέων. 'Η πλέον θεαματική μείωσις, ὅπως καταφαίνεται ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς, παρατηρεῖται εἰς τοὺς ναύ-

FENTIS SUPPLY CORP.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS - BONDED WAREHOUSE - CHL 82

DECK - ENGINE - PROVISIONS - MARINE ELECTRICAL AND MECHANICAL SPARES - PARTS IN STOCK

REPRESENTATIVES FOR

BELDAN PACKING - LAVAN COATING - JOHNS - MANVILLE PACKINGS - HEMPEL'S MARINE PAINTS - CROSBY LAUGHLIN DIVISION - MARITEC CHEMICALS - THERMAL REFRACTORIES - WALL ROPE WORKS - J. H. WILLIAMS Co. - BRIGHT STAR INDUSTRIES - KOPPERS PISTON RINGS - KILGORE PYROTECHNICS - B & L BLOCKS

COMPLETE LINE OF CARGO GEAR W/ ABS - LIFEBOATS AND LIFESAVING EQUIPMENT

CABLE ADDRESS: "STANMAR" SAN PEDRO
503 N. HARKER STREET P.O. BOX 1740
SAN PEDRO, CALIF. 90731

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935

NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 831-4476, 596-5100, 378-1818

MIKE FENTIS - GENE KNODEL - JOE AYON - COSMAS FLORATOS

SERVICE AROUND THE CLOCK

τας. 'Ενώ κατά το 1961 είχον χορηγηθῆ 1.210 άδειαι, διάριμός ούτος προσδευτικώς μειούμενος έφθασε κατά το 1971 είς 71 μόνον. Πιθανόν τούτο νά όφειλεται καὶ εἰς άπροθυμίαν, δόλα καὶ τὴν ἀποστίαν δριστικοῦ ἐπαγγελματικοῦ προσανατολισμοῦ τῶν ὑπηρετούντων ώς ναυτῶν. 'Ανάλογος μείωσις παρατηρεῖται καὶ εἰς τοὺς θερμαστάς. 'Από 402 τὸ 1961 ἐμειώθησαν εἰς 21 τὸ 1971. 'Απεναντίας, αὐξήσις παρατηρεῖται εἰς τοὺς πλοιάρχους Α' τάξεως μολονότι αὐτὴ κρίνεται ἀμελητέα λόγω τῆς ἐντὸς 10ετίας ραγδαίας διογκώσεως τῆς ναυτιλίας μας εἰς χωρητικότητα καὶ αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σκαφῶν. Πάντως τὸ 1961 είχον χορηγηθῆ 213 πλοιαρχικὰ διπλώματα, τὸ δὲ 1971 ὁ ἀριθμὸς ούτος ἀνήλθεν εἰς 587.

'Απεναντίας στασιμότης ἄν ὅχι συστολὴ παρατηρεῖται εἰς τοὺς ναυτίλους β' τάξεως (356 - 472) καὶ αἰσθητὴ μείωσις εἰς τοὺς τρίτους (805 - 765 μὲν ἔξαρσιν κατὰ τὸ ἔτος 1962 ὅποτε ἐχοργήθησαν 1.372 διπλώματα).

Εἰς τοὺς ἀτμομηχανικοὺς Α' παρατηρεῖται ἐλαφρὰ αὐξῆσις (78 - 198), συστολὴ εἰς τοὺς ἀτμομηχανικοὺς β' (242 - 142) καὶ ἐντυπωσιακὴ μείωσις εἰς τοὺς ἀτμομηχανικοὺς γ' (564 - 92) λόγω κυρίως τῆς ὑποχωρήσεως τῶν κινουμένων δι' ἀτμοῦ σκαφῶν, τῆς προώσεως ταύτης περιορίζομένης εἰς τὰ μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα πλοῖα.

Εἰς τοὺς Μ.Ε.Κ. α' τάξεως παρατηρεῖται σχετικὴ αὐξῆσις, (64 - 300) πλὴν ἀνεπαρκῆς ἐν ἐκτιμήσει τῶν σημερινῶν ἀναγκῶν τῆς ναυτιλίας μας. Αὔξουμενοίς μὲ κύριον συμπέρασμα τὴν στασιμότητα ἐμφανίζουν οἱ Μ.Ε.Κ. β' τάξεως (90 - 279) καὶ αὐξῆσις παρατηρεῖται εἰς τοὺς Μ.Ε.Κ. γ' τάξεως (269 - 404).

Οι ραδιοτηλεγραφηταὶ α' καὶ β' τάξεως παρουσιάζουν στασιμότητα, ἐνῷ συστολὴ

παρατηρεῖται καὶ εἰς τὰς λοιπὰς εἰδικότητας (ναύκληροι, ἀρχιθερμασταὶ, λιπανταὶ κλπ.). Γενικὸν συμπέρασμα: 'Η ἀραιώσις τῶν ναυτεργατικῶν τάξεων, λόγῳ τῆς ἐπισημανούμενης ἀπροθυμίας προσελύσεως τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸς προσλαμβάνει ὅσημέραι μεγαλυτέρας διαστάσεις.

Καὶ πρέπει νὰ τονισθῇ ὅλως ἰδιαιτέρως ὅτι μεταξὺ τῶν ἔτῶν 1961 - 1971 ἡ Ναυτιλία μας τεραστίαν προσέλαθε ἀνάπτυξιν. Τὸ ναυτεργατικὸν ὅμως δυναμικὸν δὲν τὴν ἡκολούθησε.

ΤΟ ΕΞΑΜΗΝΟΝ 1972

'Ιδού καὶ τὰ χορηγηθέντα ἀποδεικτικὰ ναυτικῆς ἴκανότητος 2.464 συνολικῶς, κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ὡς ἀνεκοινώθησαν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνιῶν, κατὰ κατηγορίαν καὶ τάξιν:

ΑΠΟΝΕΜΗΘΕΝΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

| | |
|------------------------------------|-----|
| Πλοίαρχος: Α' τάξεως | 391 |
| Πλοίαρχος: Β' τάξεως | 322 |
| Πλοίαρχος: Γ' τάξεως | 366 |
| Πρακτικοὶ Πλοίαρχοι: | 28 |
| Μηχανικοὶ Α' τάξεως 'Ατμοῦ | 96 |
| Μηχανικοὶ Β' τάξεως 'Ατμοῦ | 66 |
| Μηχανικοὶ Γ' τάξεως 'Ατμοῦ | 63 |
| Πρακτικοὶ Μηχανικοὶ 'Ατμοῦ | 49 |
| Μηχανικοὶ ἑσωτ. κακώσεως Α' τάξεως | 125 |
| Μηχανικοὶ ἑσωτ. κακώσεως Β' τάξεως | 94 |
| Μηχανικοὶ ἑσωτ. κακώσεως Γ' τάξεως | 239 |
| Πρακτικοὶ Μ. Ε. Κακώσεως | 65 |
| Ραδιοτηλεγραφηταὶ Α' τάξεως | 18 |
| Ραδιοτηλεγραφηταὶ Β' τάξεως | 48 |
| Οἰκονομικοὶ Α' τάξεως | 8 |
| Οἰκονομικοὶ Β' τάξεως | 17 |
| Φροντισταὶ | 4 |

Σύνολον διπλωμάτων 1.999

ΑΠΟΝΕΜΗΘΕΝΤΑ ΠΤΥΧΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

| | |
|-----------------------|----|
| Ναύληροι: | 37 |
| Κυβερνήται: Α' τάξεως | 14 |
| Κυβερνήται: Β' τάξεως | 1 |
| Κυβερνήται: Γ' τάξεως | 50 |
| Κυβερνήται: Ρυμούλην | 1 |
| Μηχανοδηγοὶ Α' τάξεως | 2 |
| Μηχανοδηγοὶ Β' τάξεως | 76 |
| Ἄρχιθερμασταὶ | 22 |
| Διπανταὶ | 13 |
| Ἄρχιμάγιειροι: | 12 |
| Ἄρχιθαλαμηγόροι: | 7 |

Σύνολον 235

ΑΠΟΝΕΜΗΘΕΙΣΑΙ ΑΔΕΙΑΙ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

| | |
|----------------------|-----|
| Ναῦται: | 78 |
| Θερμασταὶ | 9 |
| Μάγιειροι: Α' τάξεως | 22 |
| Μάγιειροι: Β' τάξεως | 13 |
| Μάγιειροι: Γ' τάξεως | 36 |
| Θαλαμηγόροι: Α' | 9 |
| Θαλαμηγόροι: Β' | 116 |
| Βοηθοὶ: Φροντιστῶν | 4 |
| Χειρισταὶ μηχανῆς | 3 |

Σύνολον 230

ΑΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

'Επιδόλλεται νὰ ἐπιμείνωμεν ἰδιαιτέρως εἰς τὰ συγκρίσειν τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν ἐπὶ τῶν χορηγηθέντων διπλωμάτων εἰς τοὺς πλοιάρχους γ' τάξεως καὶ εἰς τοὺς Μ.Ε.Κ. καὶ τῶν τριῶν τάξεων.

Διὰ τὴν περίπτωσιν τῶν πλοιάρχων γ', κατὰ τὸ 1971 ἐχοργήθησαν 765 διπλώματα, ἐνῷ κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τρέχοντος ἔτους 366. Οὐδὲν προιωνίζει ὅτι μέχρι τέλους τοῦ ἔτους ὁ ἀριθμὸς ούτος θὰ είναι αἰσθητῶς ἀνώτερος τοῦ προηγουμένου ἔτους. 'Η στασιμότης ἡ καὶ ἡ μείωσις δὲν ἀποκλείεται τὴν ἀπροθυμίαν προσελύσεως τῶν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Οἱ ἔχοντες λάβει: τὸ δίπλωμα τοῦ τρίτου κατ' ἀνάγκην θὰ ἀκολουθήσουν τὰς βαθμίδας τῆς ἐπαγγελματικῆς ἱεραρχίας. Οἱ τὸ πρῶτον διπλῶμα καὶ κατὰ μειωμένον ἡ στάσιμον ἀριθμὸν λαμβάνοντες τὸ δίπλωμα τοῦ τρίτου πλοιάρχου χαρακτηρίζουν ἀκριβῶς τὴν ἀποκήνη, ἢτις καθίσταται περισσότερον αἰσθητή, λόγῳ τῶν αὐξανομένων ἀναγκῶν εἰς προσωπικὸν τῆς συνεχῶς δύκουμένης ναυτιλίας μας. Τὸ φαινόμενον ὅμως τούτο ἐν μέρει νὰ ὄφειλεται καὶ εἰς ἐνδεχομένην ὑπερβολικὴν αὐστηρότητα κατὰ τὰς ἑξετάσεις. Πρόγυματι πολλάκις εἰς τὸ παρελθόν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἐπεστήμαντον τὸν ὑπερβολικὸν ἀριθμὸν τῶν ἀπορριπτόμενων καὶ ἐπέστησαν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων διὰ τὴν ἐπισήμανσιν τῶν αἰτίων, μεταξὺ τῶν ὄποιών ἐνδεχομένων καὶ ἡ ὑπερβολικὴ αὐστηρότητα τῶν ἑξετάσεων.

Καὶ ἔρχομεθα εἰς τοὺς Μ.Ε.Κ. διὰ νὰ συναγάγωμεν τὰ αὐτὰ συμπέρασμα: Τὰ χορηγηθέντα διπλώματα εἰς τοὺς Μ.Ε.Κ. α' τάξεως καθ' ὅλον τὸ 1971 ἀνήλθον εἰς 300 ἔναντι 125 τοῦ α' ἔξαμηνου τρέχοντος ἔτους. 'Υπολείπονται δηλαδὴ κατὰ 25, ἔναντι τοῦ μέσου ὥρου τοῦ 1971. 'Απιθανος μᾶλλον ἡ ὑπερκάλυψις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν 300.

Χειροτέρα ἡ εἰκὼν διὰ τοὺς Μ.Ε.Κ. β' τάξεως: Εἰς μόλις 94 ἀνήλθον τὰ χορηγηθέντα διπλώματα κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον 1972 (φθάσαντα τὸ ἐπίπεδον τοῦ 1961) ἔναντι 279 κατὰ τὸ 1971. 'Η μείωσις μέχρι τέλους τοῦ ἔτους είναι βεβαία καὶ λίαν χαρακτηριστική.

Αἰσθητὴ τέλος μείωσις παρατηρεῖται καὶ εἰς τοὺς Μ.Ε.Κ. γ' τάξεως. 'Έχοργήθησαν 239 διπλώματα κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον 1972, ἔναντι 404 τοῦ 1971.

Καὶ αὐτὰ παρὰ τὰς ηύξημένας ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας.

Γ. Μ. ΜΟΥΝΔΡΕΑΣ & ΑΔΕΛΦΟΙ

A.E. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΣ - ΕΤΟΣ ΙΑΡΥΣΕΩΣ 1919

• ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

— ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΙΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
— ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.479, 477.365, 479.433, 474.273

• ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

— ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΝΑ ΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝΩΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΙΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 475.227, 479.433

• ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝΩΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΧΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
— ΔΙΑΦΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΧΟΒΙΕΤΙΚΑ ΠΙΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 - 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 479.433, 474.273, 425.371

• ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

— ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ ΛΙΟΥΔ' ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 477.365, 479.433, 425.371

• ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

— ΑΝΑΛΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΙΣ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

• ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ: 425.371 - 5, ΤΕΛΕΞ: 312.544, 312.545, 312.546
ΤΗ.Δ/ΝΣΙΣ ΦΛΟΥΓΕΣ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

Η ΕΠΙΜΟΡΦΩΣΗ ΣΤΑ ΚΑΡΑΒΙΑ

ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

ΤΟ ΝΑΥΤΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ μας πρόβλημα σήμερα δὲν περιορίζεται μόνο στὴν προετοιμασία καταλλήλων πληρωμάτων γιὰ τὴν Ἐμπορική μας Ναυτιλία. Ἐκτείνεται καὶ στὴ συνεχῆ ἐνημέρωση τῶν ἐνεργῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὶς ἔξειδεις, ποὺ σημειώνονται στὴ ναυσιπλοΐα καὶ ποὺ μεταπολεμικὰ γνωρίζουν ἀλματικὴ πρόσδο, ἐπιβάλλοντας τὴ γρήγορη ἐφαρμογὴ τους στὰ καράβια, γιὰ νὰ μποροῦν νὰ διστηροῦν ἀμειωτὴ τὴν ἀνταγωνιστικότητά τους στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικὸ στίβο, ὅπου ἡ ναυτιλία μας πρωταθλεῖ, κατέχοντας ἀπὸ τὸ 1967 τὴν πρώτη θέση μεταξὺ ὅλων τῶν ἔθνων ναυτιλίων.

Γιὰ τὴν ἐνημέρωση αὐτὴ τῶν ναυτικῶν μας ἡ Πολιτεία μας ἴδρυσεν ὃς τώρα τρεῖς μετεκπαιδευτικὲς σχολές: Δυὸς γιὰ τοὺς ἀξιωματικούς, τὴ Σχολὴ Ἡλεκτρονικὸν Ὀργάνων καὶ τὸ Ενέργειαν 'Ἐπιμορφωσεων Στελέχων Ε.Ν. (δὲν ἄρχισε νὰ λειτουργῇ ἀκόμη) καὶ μιὰ γιὰ τοὺς Θαλαμηγόλους ναυτες, ποὺ λειτουργεῖ στὴ Δημόσια Σχολὴ Θαλαμηγόλου.

Βέβαια, οἱ σχολές αὐτὲς δὲν εἰναι ἀρκετές, γιὰ ν' ἀνταποκριθοῦν στὶς μετεκπαιδευτικὲς ἀνάγκες τῶν ναυτικῶν μας, ποὺ, μὲ τὶς σημειωμένες ἔξειδεις στὴ ναυσιπλοΐα, ἀρχισαν νὰ χρειάζωνται δλοὶ τους —ἀξιωματικοὶ καὶ ναύτες ὅλων τῶν εἰδικοτήτων— συνεχῆ ἐνημέρωση στὸν τομέα τῆς δουλειᾶς τους. Μᾶς κι' οὔτε ἡ ἴδρυση καὶ ἄλλων μετεκπαιδευτικῶν σχολῶν θὰ μπορέσῃ νὰ λύσῃ ικανοποιητικὸ τὸ πρόβλημα. Γιστὶ κι' ἂν ἀκόμη ὑποθέσουμε ὅτι θὰ μπορούσαμε μὲν τὰ ἴδρυσματα σημείωσης σχολέων χρειάζονται γιὰ τὴν συνεχῆ μετεκπαιδευσης ὅλων τῶν ναυτικῶν μας, θὰ προσκρούσαμε στὸ ἀξετέρωτο ἐμπόδιο τῆς φοιτησίας τους σ' αὐτές, ἔξαιρισας τῆς φύσεως τῆς ναυτικῆς ἐργασίας; Δὲν μπορεῖ νὰ καλούνται κάθε τόσο καὶ λίγο οἱ ναυτικοὶ μας στὶς μετεκπαιδευτικὲς σχολές, ἔστω καὶ γιὰ σύντομα χρονικὰ διαστήματα, ἀπὸ τὸ πέρατα τῆς Οἰκουμένης, γιὰ νὰ ἐνημερώνωνται στὶς νέες δελτιώσεις τῆς εἰδικότητός τους, γιστὶ αὐτὸς θ' ἀπέβανε στὲ βάρος τῆς ἀποδοτικότητος τῆς ναυτιλίας μας. Καὶ τὸ κυριότερο

ποὺ δὲν πρέπει νὰ μειώσῃ ἡ Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία, ἀλλ' ἀντίθετα νὰ τὸ κρατῆῃ σὲ διαρκὴ ἀκμὴ, εἶναι ἡ ἀποδοτικότητά της.

ΟΜΩΣ, ἡ φύση τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, μὲ τὴν ἀπομονωμένην ἀπὸ τὴν κοινωνία συμβίωση τῶν πληρωμάτων στοὺς περιορισμένους χώρους τῶν σκαφῶν μέσα στὴ θάλασσα, εὔνοει τὴν ἀνάπτυξη τῆς ἐπιμορφώσεως, ποὺ, ὅταν ὀργανωθῇ καλά, ὅχι μονάχα τὴ μετεκπαίδευση θὰ ἀντικαταστήσῃ σὲ ἀρκετὰ μεγάλο βαθμό, ὅλλα καὶ τὴ γενικότερη μόρφωση τῶν ναυτικῶν μας θὰ προαγάγῃ καὶ τὴ ναυτικὴ ζωὴ θὰ πλουτίσῃ μὲ πνευματικὲς ἐνασχολήσεις κατὰ τὶς ὥρες τῆς σχόλης, ἔξουδετερώντας τὶς κακές ἐπιδράσεις τῆς μονοτονίας τοῦ θαλασσινοῦ περιβάλλοντος.

Καὶ ὑπάρχουν σήμερα οἱ προϋποθέσεις γιὰ τὴν ὀργάνωση μιᾶς τέτοιας ἐπιμορφώσεως στὰ σκάφη, προπάντων στὰ ποντοπόρα. Ἡ ναυτικὴ ἐργασία τώρα δὲν εἰναι ἔξαιρητη ὅπως ἄλλοτε, γιστὶ περιορίζεται στὸ ἔργοτικὸ ὄχτάρῳ καὶ γιστὶ γίνεται μὲ τὴ βοήθεια μηχανημάτων, ποὺ δὲ χειρισμός τους δὲν ἀπαιτεῖ κοτεβολή μικρῶν δυνάμεων. "Ετσι, μετὰ τὸν ὑπολογισμὸ καὶ ἄλλων δέκα μὲ ἔντεκα ὥρων γι' ἀνάπτυξη, φαγητὸ κ.λπ., δὲλεύθερος χρόνος τῶν ναυτικῶν ὑπερβαίνει τὶς πέντε ὥρες τὸ εἰκοσιτετράρῳ καὶ παρέχεται ἡ εὐχέρεια γιὰ τὴ διάθεση δύο καὶ τριών ἀπ' αὐτές, γιὰ τὴν μόρφωση τῶν πληρωμάτων μὲ τὴν αὐτομόρφωση καὶ τὴν ἐπιμορφώση.

Ξεχωρίζω τοὺς δυὸς δροὺς, γιστὶ μὲ τὴν αὐτομόρφωση ἡ μόρφωση στὰ καράβια θὰ παίρνῃ ἀτομικὸ χαρακτήρα, ἐκτεινομένη σὲ διερευνήσεις ποικίλων θεμάτων μὲ τὴν ἀνάγνωση, μὲ τὴν παρακολούθηση ἔργων καὶ διμιλῶν ἀπὸ τὸ οσδιόφωνο καὶ τὴν τηλεδραση καὶ μὲ τὶς συζητήσεις —δακόμα καὶ μὲ τὴν παρακολούθηση μαθημάτων μὲ δληλογραφία— ἐνῶ ἡ ἐπιμόρφωση θὰ γίνεται προγραμματισμένα λίγες ὥρες τὴν ἐδδομάδα, στὶς δόπιες, κατὰ κύριο λόγο, θὰ διδάσκωνται οἱ δελτιώσεις στὴ ναυσιπλοΐα, καὶ κατὰ δεύτερο θὰ γίνωνται προγραμμα-

τισμένες δημιλίες πάνω σὲ θέματα γενικοῦ ἐνδιαφέροντος.

ΒΕΒΑΙΑ, ἡ διαδικασία τῆς ἐπιμορφώσεως στὰ καράβια ἀποτελεῖ μεγάλο καὶ λεπτὸ θέμα, ποὺ χρειάζεται διεξοδικὴ ἀνάπτυξη. "Ομως μπορούμε ἀπὸ τώρα νὰ πούμε, σὲ γενικές γραμμές, ὅτι οἱ ἐπιμορφωτικὲς διδασκαλίες θὰ γίνωνται ἀπὸ ἀξιωματικοὺς —ἄλλα κι' ἀπὸ εἰδικούς ναύτες— τοῦ κάθε καραβίου ποὺ κατέχουν τὰ θέματα, εἴτε γιατὶ δέχτηκαν εἰδικὴ ἐκπαίδευση —ἢ μετεκπαίδευση— σ' αὐτά, εἴτε γιατὶ ἀνήκουν στὴν εἰδικότητά τους καὶ μὲ τὴν αὐτομόρφωση ἔγιναν περισσότερο κατοχοί τους. Γιὰ τὸ σκοπὸ αὐτὸν ὁ πλοίαρχος ἦνες ἀξιωματικὸς τοῦ καραβίου, ποὺ θ' ἀναλάβη ὑπεύθυνος τὸν προγραμματισμὸ τῆς ἐπιμορφώσεως, παρορμούμενος ἀπὸ τὶς ἔξειδεις στὴ ναυσιπλοΐα καὶ παρουσιάζει τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους σὲ ναυτιλιακὰ θέματα, θ' ἀναθέτη στὸν πιὸ κατάλληλο γιὰ κάθε θέμα τὴ σχετικὴ καταποτιστικὴ διδασκαλία, ποὺ ὅταν γίνεται πάνω στὰ ἴδια τὰ πράγματα —ὅργανα περιπτώσεις— εἶναι ἀποτελεσματική, ἀσχετα ἀπὸ τὸ δάσκαλος δὲν εἶναι ἐπιπαιδευτική. Τὸ ἐπαγγελματικὸ ἐνδιαφέρον καὶ ἡ διδασκαλία μὲ τὴν ταυτόχρονη πρακτικὴ ἐφαρμογὴ μέσος στὴν ἴδια τὴ ζωὴ ἀποτελούμενον παράγοντες ἐπιτυχίας, ποὺ ἀπληρώνουν κάθε διδακτικὴ ἀδυναμία.

"Άλλας καὶ γενικότερα ναυτιλιακὰ θέματα (οἰκονομικά, ιστορικά, κοινωνικά κ.λπ.), καθὼς καὶ ἔξαντιλιακά (καδλιτεχνικά κ.ἄ.) μπορεῖ ν' ἀναπτύσσονται καὶ νὰ συζητούνται προγραμματισμένα. "Οταν μάλιστα τὰ θέματα αὐτὰ ἀνακύπτουν ἀπὸ τὴν ἴδια τὴ ζωὴ μέσα στὸ καράβι —ἀπασχολοῦν μέλη τοῦ πληρώματός του ἡ παρουσιάζονται σὰν προβλήματα τῆς καθημερινότητος ἀπὸ διάφορες αἵτιες— δημιουργούνται οἱ καλύτερες προϋποθέσεις γιὰ τὴν ἐπιτυχία τῆς διδασκαλίας τους, ἔστο καὶ μὲ τὴν ἀνάγνωση ἀπὸ κάποια ὑπεύθυνη πηγὴ (ἐγκυκλοπαίδεια κ.λπ.) καὶ τὴ συζήτηση κατὰ τὴν ἐπιμορφωτικὴ ὥρα, ποὺ σὲ τέτοιες περιπτώσεις μπορεῖ νὰ προγραμματίζεται καὶ ἔκτακτα, ἀνάλογα μὲ τὸ προκολούμενο ἐνδιαφέρον καὶ τὶς δυνατότητες.

Σὲ περιπτώσεις ἀδυναμίας διερευνήσεως κάποιου θέματος σ' ἔνα καράβι, μπορεῖ νὰ προβολλέται ἀπὸ τὸ ναυτιλιακὸ μας τύπο, ποὺ θὰ πρέπει νὰ προσαρμοστῇ ἀνάλογα γιὰ τὴν καλύτερη ἐξυπηρέτηση κι αὐτοῦ τοῦ

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

σκοπού, καὶ ἡ ἐπιμορφωτικὴ συζήτηση θὰ πάρη γενικότερο χαρακτήρα, προκαλώντας τὴν ἐπέμβασην καὶ τῶν πιὸ εἰδικῶν, διατὰς ἡ ἀνάγκη τὸ καλῆ.

"Ἐτοι, τὸ κάθε κεφάλι: Θὰ γίνη γιὰ τὸ πλήρωμά του ἔνα ἐπιμορφωτικὸ σχολεῖο, ποὺ ἡ καθημερινὴ πείρα ὅλο θὰ τὸ ἑξελίσσῃ, περιορίζοντας ἀντίστοιχα τὴν ἀνάγκη λειτουργίας μετεκπαιδευτικῶν σχολῶν μόνο γιὰ τὰ στελέχη τοῦ Ε.Ν. "Ισως καὶ γιὰ ἀλάχιστες περιπτώσεις εἰδικοτήτων, ποὺ δὲ θὰ μποροῦν γιὰ κάποιο λόγο νὰ ἔχουν πρητερηθοῦν μὲ τὴν ἐπιμόρφωση στὰ καράβια.

ΟΜΩΣ, γιὰ ν' ἀρχίσῃ νὰ λειτουργῇ ἀπόσκοπτα ἡ ἐπιμόρφωση στὰ καράβια, εἶναι ἀπαραίτητο — «έκ των ὁν σύκανε» — νὰ ἴδρυσθον πρώτα σ' αὐτὰ οἱ κατάλληλες διβλιοθήκες, ποὺ θὰ μποροῦν ν' ἀνταποκρίνωνται στὶς ἀνάγκες ἐνὸς τέτοιου σκοποῦ: Βιβλιοθήκες πλούσιες σὲ μορφωτικὰ βιβλία, μ' ἐπικρατέστερα ἀνάμεσά τους τὰ ναυτιλιακού περιεχομένου, γιατὶ σ' αὐτὰ θὰ προστέρευουν πιὸ πολὺ τὰ πλήρωματα γιὰ τὴν αὐτομόρφωση καὶ τὴν ἐπιμόρφωσή τους. Βέβαια, καὶ τὰ ψυχαγωγικὰ βιβλία δὲν πρέπει ν' ἀποκλειστοῦν ἀπὸ τὶς διβλιοθήκες τῶν πλοίων, ὅμως τὰ μορφωτικὰ θὰ είναι ἀπαραίτητο νὰ κατέχουν τὴν πρώτη θέση σ' αὐτές. Αὐτὸ τὸ τονίζω ίδιαίτερα, γιατὶ ὑπάρχει ἔνα προγογύμενο ποὺ δείχνει διαφορετικὸ προσανατολισμὸ τοῦ κρατικοῦ μας παράγοντος στὸ θέμα τῶν διβλιοθηκῶν τῶν πλοίων:

Τὸ 1969 τὸ ὑπουργεῖο Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀποσκοπῶντας στὴν καλύτερη κάλυψη τῆς ἀνάγκης ἴδρυσες διβλιοθήκην στὰ πλοῖα, ποὺ ἀποτελεῖ καὶ αἴτημα τῆς ἐποχῆς μας, συνέστησεν εἰδικὴ ἐπιτροπὴ γιὰ τὴν σύνταξη καταλόγων τῶν βιβλίων,

ποὺ κατὰ κύριο λόγο θὰ ἔπειτε νὰ τὶς πλουτίσουν. Δυστυχώς, ἡ σύνταξη τῶν καταλόγων αὐτῶν ἔγινε μὲ τὸ πνεῦμα ὅτι εῇ διβλιοθήκη (σὲ κάθε σκάφος) δὲν ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν στενὴν ἐπιμόρφωσιν — ὅπως ἀναγράφεται στὸ σχετικὸ σκεπτικὸ τῆς ἐπιτροπῆς — καὶ διαλέχηκαν βιβλία, ποὺ στὸ μεγαλύτερό τους ποσοστὸ ἀποσκοποῦν στὴν ἔξαψη τῆς φαντασίας καὶ στὴ φυγὴ ἀπὸ τὴν πραγματικότητα. Δηλαδή, κάθε ὄλλο παρὰ μορφωτικά, καὶ μάλιστα ἐπιμόρφωτικά γιὰ τὸν τούς ναυτικούς. Οἱ κατάλογοι αὐτοὶ, ὅπως ἔγραφα καὶ στὸ ἄρθρο μου «Αἱ ἐπὶ τῶν πλοίων βιβλιοθήκαι», ποὺ δημοσιεύτηκε στὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ τῆς 1.6.69 καὶ συμπεριλήφθηκε στὸ ἔργο μου «Ναυτιλιακὸ Θέματα Α'» (ἔκδ. 1970, σελ. 243—247), πρέπει ν' ἀναθεωρηθοῦν ἡ — τὸ καλύτερο — ν' ἀκυρωθοῦν καὶ νὰ συνταχθοῦν καινούργιοι, γιατὶ στέκονται ἐμπόδιο στὴν ἴδρυση καταλλήλων γι' αὐτομόρφωση καὶ ἐπιμόρφωση διβλιοθηκῶν στὰ πλοῖα μας.

"Ἀλλὰ καὶ οἱ ἔφοπτοί τε μας δὲν ἔδωσαν ἀκόμη τὴ σημασία ποὺ πρέπει στὸ θέμα τῆς ἴδρυσεως βιβλιοθηκῶν στὰ πλοῖα τους, ἀν καὶ ἡ «Ἐνωσή μας τόνισεν ίδιαίτερα τὴν ἀναγκαιότητά τους μὲ ἐπανειλημμένες ἐγκυκλίους τῆς. «Οπως διαπιστώθηκεν ἀπὸ τὶς προστάθειες τοῦ ἐκδότη τῶν ἔργων μου γιὰ τὴν εἰσαγωγὴ τῶν ναυτικοῖς στορικῶν ἀπὸ αὐτὰ στὶς διβλιοθήκες τῶν πλοίων — καὶ μάλιστα μὲ τὴν προσφορὰ ἀπὸ μέρους μου νὰ διατεθοῦν τὰ κέρδη τους γιὰ τὴ διάδοση τοῦ φιλοναυτιλιακοῦ πνεύματος στὴ Χώρα μας μὲ τὴ δωράδη διανομὴ τῶν βιβλίων αὐτῶν στὶς διβλιοθήκες τῶν ἀναύτων περιοχῶν μας — ὁ ἔφοπτος μας κόσμος δὲν εἶδεν ἀκόμα σ' ὅλη τῆς τὴν ἔκταση τὴν χρησιμότητα τῆς ιδρυσεως διβλιοθηκῶν στὰ

σκάφη. 'Εξδον ἀπὸ ἀλάχιστες περιπτώσεις, ποὺ μποροῦν νὰ θεωρηθοῦν ἔξαιρέσεις στὸν κανόνα, οἱ ἔφοπτοί τε μας — χωρὶς νὰ ἔξαιρούνται καὶ οἱ κορυφαῖοι — ἔξακολουθοῦν νὰ μὴν ἐνδιαφέρωνται γιὰ τὴν ἴδρυση διβλιοθηκῶν στὰ πλοῖα τους ἢ γιὰ τὸν κατάλληλο ἔξοπλισμὸ τους, ὅπου μὲ ὑποτυπώδη μορφὴ ιδρύθηκαν.

ΑΝΑΦΟΙΣΒΗΤΗΤΑ ἡ στάση αὐτὴ τῶν ἔφοπτοί των μας στέκεται ἐμπόδιο στὴν ὁργάνωση τῆς ἐπιμόρφωσεως στὰ καράβια, γιατὶ οἱ ἀνάλογα πλουτισμένες διβλιοθήκες, ὅπως εἶπα καὶ παραπάνω, είναι ἀπαραίτητες γιὰ τὸ σκοτὸ αὐτόν. Καὶ γιὰ νὰ πλουτιστοῦν ἀνάλογα, ὥστε νὰ καταστοῦν ίκανές νὰ τὸν ἔχυπηρηθῆσουν ἀποτελεσματικές, χρειάζονται τὶς ἀπαραίτητα κονδύλια, ποὺ μόνον ὅταν οἱ πλοιοκτήτες ἐκτιμήσουν συνασπάστα τὸ ρόλο τῶν διβλιοθηκῶν στὰ πλοῖα, θὰ τὸ χορηγήσουν ἀπλόχερα. Γιατὶ θὰ καταλάβουν τότε πώς δύστοποί είναι τὰ δικά τους κέρδη.

"Ἄς ἐλπίσουμε πώς ἡ κατανόηση τῆς σημασίας τῆς ἐπιμόρφωσεως — καὶ συνεπὸς καὶ τῶν διβλιοθηκῶν — στὰ καράβια μας γιὰ τὸν ναυτεμπορικὸ μας ἀγώνα ἀπὸ τὸν ὑπεύθυνους ναυτιλιακούς μας παράγοντες δὲ γίνη γρήγορα στὶς διαστάσεις ποὺ πρέπει, καὶ πώς σύντομα ἡ Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία, ἡ πρώτη σ' ὅλο τὸν κόσμο, θὰ πάψῃ νὰ ύστερη στὸν τομέα τῶν διβλιοθηκῶν ἀπὸ πολλές ἀλλες ἔθνικές ναυτιλίες, μικρότερές της σὲ ναυτικές δυνάμεις.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΑΝΔΡΟΣ Ε.Π.Ε. ΣΩΤΗΡΟΣ ΔΙΟΣ 7 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ MEANDROS LINES LTD



TELEPHONES : 477.423/424

TELEX : 21-2353 KARD

CABLES : "KARDAMYLIAN"

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΝΟΤΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΕΛΛΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

ΠΡΟΣ:

1) ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΟΤΙΟΥ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΦΡΙΚΗΣ ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ: MATADI - LUANDA - LOBITO - CAPE TOWN
DURBAN - LOURENCO MARQUEZ.

2) ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ - ΟΥΡΑΓΟΥΑΝΗ - ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ ΜΕΣΩ ΛΙΜΕΝΩΝ ΔΥΤΙΚΗΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΠΡΑΞΙΟΥ ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ.

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΔΙΑ ΣΥΝΤΟΜΟΝ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΕΥΠΑΘΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΕΙΣ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟΥΣ ΚΑΙ ΑΕΡΙΖΟΜΕΝΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ — ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ ΔΙΑ ΧΥΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΝ ΒΡΩΣΙΜΩΝ ΕΛΑΙΩΝ

ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΟΣ ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΣ ΜΟΝΟΚΛΙΝΟΥΣ "Η ΔΙΚΛΙΝΟΥΣ ΘΑΛΑΜΟΥΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΕΛΛΑΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΑΡΑΣΧΟΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΣΚΟΥΖΕ 1,
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦ.: ΙΟΠΑΡ
ΤΗΛΕΦ.: 4523 541
4523 543
ΤΕΛΕΣ : 21-2290
21-2144

ΑΡΓΕΝΤΙΝΗ

MEANDROS MARITIMA
Y COMERCIAL
AVENIDA BELGRANO 355

BUENOS AIRES
CABLES : MINOTAUROS
TELEPH. : 33-2615
34-2673
12-2306AR KHIOS
TELEX : 12-2306 KHIOS

ΟΥΡΑΓΟΥΑΝΗ

CHADWICK WEIR
NAVEGACION LTD.
CERRITO 302
MONTEVIDEO

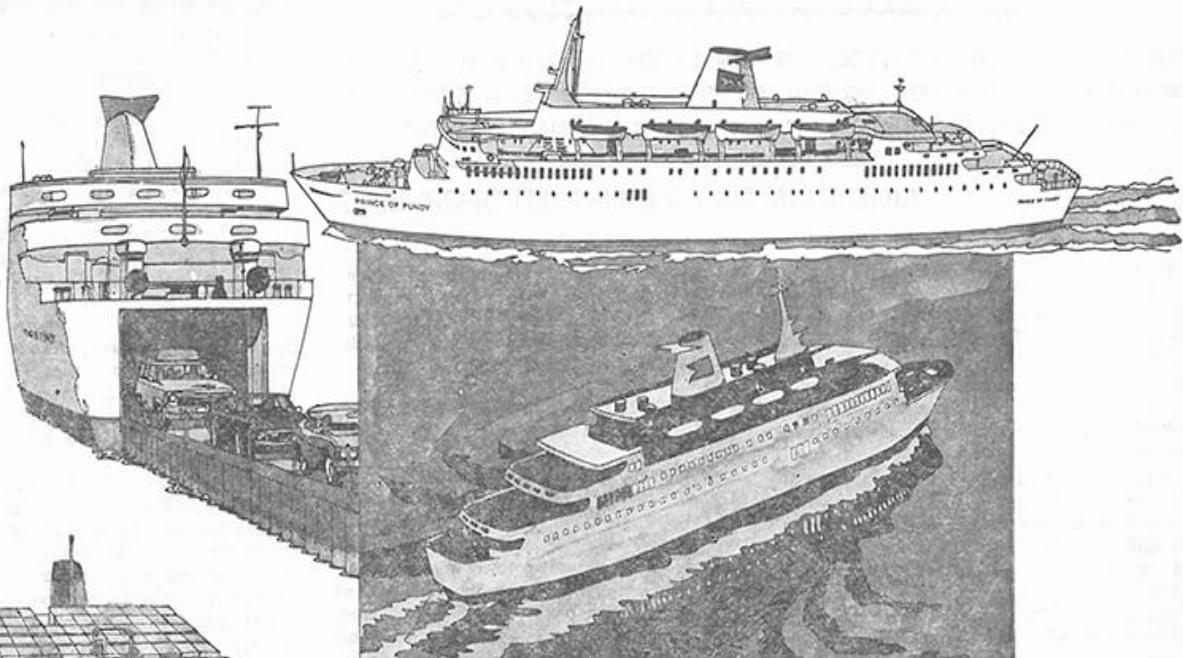
CABLES : CHADWEIR
TELEPHONES : 86174
90224

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ

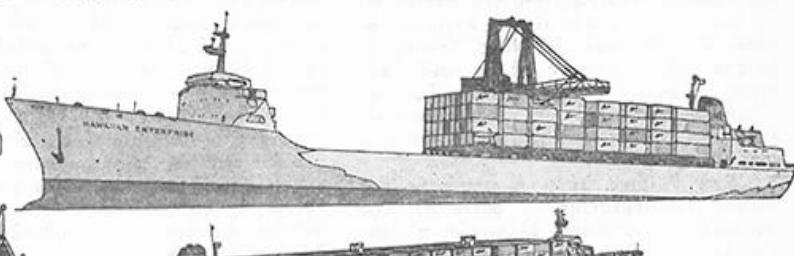
MEANDROS SHIPPING
OPERATORS (PTY) LTD.
P.O.B. 1404 — CAPE TOWN

WATSON'S SHIPPING (PTY) LTD.
30 BAY TERRACE
DURBAN — NATAL
SOC. TRANSITARIA
MOCAMBIQUE
MAJOR ARAUZO 322
P.O.B. 329
LOURENCO MARQUES

Chevron lubrication at sea helps the M/S Prince of Fundy and the S/S Hawaiian Enterprise make speed records in port.



M/S Prince of Fundy (Lion Ferry) high-speed cruise ferry between Portland, Maine and Yarmouth, Nova Scotia with a two-hour layover between trips. 387 feet long. Carries 1,000 passengers and 200 vehicles with drive-through loading.



S/S Hawaiian Enterprise (Matson Navigation Company) 34,700 deadweight tons, carries 1,168 containers plus liquid and general cargo with a port turn-around time of 36 hours.

Represented in Greece by
Tremco Maritime & Trading Company Limited
13 Aghiou Constantinou
Piraeus T.T. 36,
Telephone 474.351-474.417

Chevron can help you.

If you'd like to count port turn-around time in hours instead of days, we can help.

Chevron marine engineers are on hand at major world ports to help you quickly solve any specialized fuel or lubrication problem. And we are specialists in developing lubrication programs that reduce port downtime for the world's fastest ships.

If you need a better lubrication plan for your ship, or your whole fleet—or if you'd like more information on fuels, lubricants, or Chevron's worldwide service, contact Chevron International at principal offices in San Francisco, New York or London. Or at 340 ports around the world. Worldwide port capability is what makes Chevron so international.

Chevron International Oil Company



ΠΩΣ ΜΑΣ ΒΛΕΠΟΥΝ ΟΙ ΕΕΝΟΙ

'Εξαίρεται τὸ ἐπιχειρηματικὸν δαιμόνιον τῶν Ἑλλήνων

ΣΟΒΑΡΟΣ ΘΑ ΉΤΟ Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΖΩΗΝ ΤΟΥ ΣΙΤΥ ΕΚΤΥΧΟΝ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΚΕΙΘΕΝ ● ΕΠΙΚΡΟΤΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΤΗΣ ΕΥΕΛΙΣΙΑΣ ΚΑΙ ΕΞΑΙΡΕΤΑΙ Η ΣΟΒΑΡΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΑΣ ΤΩΝ

ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΒΡΕΤΑΝΝΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ

Τὸ ἔγκυρον περιοδικὸν «Shipping World and Shipbuilder» εἰς τὸ τεῦχος τοῦ τρέχοντος μηνὸς καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ σύγχρονον Ἑλληνικὸν θεῦμα», ἀφιερώνει πολλὰς σελίδας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Προηγεῖται σύντομον, ὅλα περιεκτικὸν ὄρθρον τοῦ προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος κ. Ἀλκίμου Γράτσου.

Ἄπο τὰ ἀκολουθοῦντα ὄρθρα ἀποσπῶμεν καὶ παραθέτομεν εὐρείας περιλήψεις τῶν καθ' ἡμᾶς πλέον ἐνδιαφερόντων καὶ δὴ τοῦ ὄρθρου «Οἱ Ἑλλήνες εἰς ταῖς Μπράτης τοῦ Λαζαρίου» καὶ τοῦ ὄρθρου «Ἡ Ἑλλήνες ναυτικοὶ παράδοσις οἰκεῖα τὰ δύναμτα εἰς τὸ Σίτυ, τὴν δύμαδα τῶν Ἑλλήνων τῆς Νέας Υόρκης, ἔχουσαν πολλὰς σχέσεις μὲ τὸ Λούθ' καὶ τέλος τὴν δύμαδα τῶν ἑξ 'Ἑλλάδος δρόντων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἱ ὅποιοι ἐμφανίζονται εἰς τὸ Μπράτη μέσω τῶν ναυλομεσιτῶν των.

»Ἐγὼ ὁ ἴδιος, λέγει ὁ συντάκτης τοῦ ὄρθρου (ναυλομεσίτης ὃς φαίνεται), ἔχω ναυλώσει ἑκατοντάδας Ἑλληνικῶν πλοίων. Πρόκειται περὶ ἔργασίας εύλαριστου ἐξ ἥς ἀπέκτησα πολλοὺς καὶ καλοὺς φίλους. Οὐδέποτε μοῦ ἐδόθη ἡ ἀφορμὴ νὰ ἐπικρίνω τὰς μεθόδους τῶν Ἑλλήνων. Εκλέγουν τοὺς ἀριστεῖς τοῦ Μπράτη καὶ ἀμείβουν γενναίως. »Οἱ Ἑλληνες τοῦ Λονδίνου εἶναι εὐπρεπεῖς καὶ ἀξιόλογοι οἰκογενειάρχαι, ἀποτε-

λοῦντες ἡδη συμφυές τμῆμα ἐν τῷ χώρᾳ. Μεγάλη ἡ ἀξία καὶ ἡ σοβαρότης των εἰς τὸ Μπράτη. Ἐὰν διά τινα λόγον ὀπεκάρουν, θὰ ἐπροξενεῖτο σοβαρὰ ἀπώλεια εἰς τὴν ἐμπορικὴν ζωὴν τοῦ Σίτυ.

ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ ΚΑΙ ΠΛΑΟΥΝ ΤΗΝ ΚΑΤΑΛΗΛΟΝ ΕΠΟΧΗΝ

»Υπάρχει μία ἀγγλικὴ παροιμία: «Ἐχουν οἱ Ἑλληνες καὶ περὶ αὐτοῦ γλωσσικὴν ἔκφρασιν». Κατ' ἐμέ — συνεχίζει ὁ συντάκτης τοῦ ὄρθρου — προκειμένου περὶ πλοίων, οἱ Ἑλληνες ἔχουν λίσαν ἐπηγμένην διαίσθησιν. Συχνὰ ἡ πορήσαμεν εἰς τὸ Μπράτη μὲ τὰς ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων πραγματοποιουμένας ἀγορὰς πλοίων. 'Ἄλλ' οὐτοὶ ἐπανειλημμένως μᾶς ἀπέδειξαν πόσον δίκαιον εἶχον. 'Αγοράζουν πλοία σταν διαστάνωνται ἐπερχόμενην τὴν ὑφωσιν καὶ πωλοῦν σταν ὄρθως διεβλέπουν στις ἐπίκειται ἐποχὴ ισχνῶν ἀγοράδων. Καλοὶ πλοιοκτῆται, καλοὶ διαχειρισταί, καλοὶ πελάται τοῦ Μπράτη. 'Απτηχώ — λέγει — μὲ τὰς παραστηρήσεις μου ταῦτας τὴν γενικὴν γνώμην τοῦ Μπράτη.

»Ἀπόφοιτοι τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν προκύπτει ἐπὶ τῆς συνεχοῦς αὐξήσεως του, στατιστικῶς ἀποδεικνυμένης. »Η σημασία τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν προκύπτει ἐπὶ τῆς συνεχοῦς αὐξήσεως του, στατιστικῶς ἀποδεικνυμένης.

δηπως κάποιος παρετήρησε πρὸ δὲ λίγου, «κρίσις εὑρχονται καὶ παρέρχονται, ὅλα οι 'Ἑλληνες προχωροῦν ἔς δεῖ».«

ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

「Ολιγώτερον ἵσως ἐνθουσιώδες, ὅλα περισσότερον μεμαρτυρημένον εἰς ἀριθμοὺς εὐγλώττους είναι τὸ δευτέρον ὄρθρον περὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς παραδόσεως.

Περιγράφει ἐν ἀρχῇ ὁ συντάκτης τὴν πρόσφατον διομήναν καὶ ἐμπορικὴν πρόοδον. «Ἐν τούτοις — λέγει — τὸ μέγιστον ἐπίτευγμα τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀφορᾶ τὸν ἔξωτερικὸν τομέα, εἰς τὸν ὅποιον ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔχει ἡγετικὸν ρόλον.

Αναφέρεται εἰς τὸ εἰς δολάρια ἀπόθεμα τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος καὶ σημειώνει ὅτι ἀνήρχετο τούτο τὸν 'Απρίλιον 1972 εἰς 537,3 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐμφανίζομένης αὐξήσεως 63,3% ἐναντί τοῦ 'Απρίλιον 1971.

«Ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν εἰς τὴν σύξησιν τοῦ ἀποθέματος τούτου — γράφει — ἡ σηκωσαν οἱ αὐξανόμενοι ὄδηλοι πόροι (635,9 τὸ 1966, 1.257,9 τὸ 1972 εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων). Πρόσδοσοι ἔτη τῆς Ναυτιλίας ἀποτελοῦν τὸ 1960 τὸ 28% τῶν ἀδήλων πόρων. Εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων, οἱ ἀριθμοὶ είναι 76,5 τὸ 1960, 182,5 τὸ 1966 καὶ 346,4 τὸ 1971. Ο ναυτιλιακὸς τομέας συνεπῶς ἔγινε μεγίστη πηγὴ τῶν ἀδήλων πόρων, ὑπολειπόμενος μόνον τοῦ μεταναστευτικοῦ συναλλάγματος καὶ τοῦ συναλλάγματος τῶν ἐν τῇ ξένῃ ἐργατῶν.

»Η σημασία τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν προκύπτει ἐπὶ τῆς συνεχοῦς αὐξήσεως του, στατιστικῶς ἀποδεικνυμένης.

Αναλύει, μετὰ ταῦτα, ὁ συντάκτης τοῦ ὄρθρου τὴν δομὴν τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, καὶ ὑπογραμμίζει τὴν αὐξήσιν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐμβοσμάτων ἀπὸ 29% τοῦ 1959 εἰς 63,3% τοῦ 1971, ἐνῷ παρατηρεῖται μείωσις τῶν ναυτεργατικῶν ἐμβοσμάτων. Εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων, τὸ ἐφοπλιστικὸν συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς 219,1 τὸ 1971, ἐνῷ ἦτο 113,9 τὸ 1966. Τοῦτο ἀποτελεῖ μαρτυρίαν τῆς ἀποφασιστικῆς τροπῆς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐνδιαφέροντος πρὸς τὴν 'Ἑλλάσα, προδῆλως ὡς ἀποτέλεσμα τῆς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀκολουθουμένης ὑγιοῦς οἰκονομικῆς πολιτικῆς.

Δεδομένου ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ ἔχουν τὴν εὐχέρειαν νὰ τοποθετοῦν τὰ ὅχι μικρὰ κεφάλαιά των εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορᾶν καὶ βάσει σύστημάς οἰκονομικῶν κριτηρίων, ἡ ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν γενομένη ἐπιλογή, καταδεικνύει τὸ εὐνοϊκὸν περιβάλλον ἐπενδύσεων ὅπερ ἐπικρατεῖ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν.

Οἱ ἀποτελέσματα τῶν εὐνοϊκῶν μέτρων ἀπίναται ἐπ' ἐσχάτων Ἑλλήφθησαν διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν εἰς τὸ συνάλλαγμα ἀποταμεύσεων τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐργαζομένων Ἑλλήνων, ἐπῆλθεν ἡ αὐξήσις τῶν ἐν 'Ἑλλάδι ναυτεργατικῶν λογαριασμῶν εἰς συνάλλαγμα ἀπὸ μηδὲν ἐν ἔτει 1967 εἰς 40,8 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐν ἔτει 1971.

Οἱ 'Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ συνεχίζουν τὴν ἐπιτυχῆ δραστηριότητά των. Ο ἀριθμὸς τῶν ἀνω τῶν 100 τόνων γκρός πλοίων ἀνήλθεν ἀπὸ 2.474 τὸ 1965 εἰς 3.795 τὸ 1971. Ο ἐμπορικὸς στόλος τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, προηγεῖται εἰς τὸν πίνακα στόλων τῶν ἀλλων χωρών, ἐνῷ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία παραμένει εἰς τὴν ἐδδομένη.

Ο συντάκτης τοῦ ὄρθρου καταδηγεῖ: «Ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία ὑπῆρξε πάντοτε τὸ μεγαλύτερον στοιχεῖον τοῦ ἐνέργητικον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν. Μὲ τὸν συνεχῶς αὐξανόντα συναμπτόμενον καὶ τὴν συνεχιζόμενην πλωινότηταν τῶν Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίων, δὲν είναι δυνατόν ἡ νὰ πάιξῃ ἀποφασιστικὸν ρόλον εἰς τὴν ἐν τέλοις προσπάθειαν οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 25493

A/H 881407

836882

Argonaut Suppliers (pty) Ltd

16TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

ΟΜΙΛΟΥΝ ΟΙ ΠΡΟΕΧΟΝΤΕΣ

Ο κ. ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧ. ΛΕΜΟΣ ΕΝΩΠΙΟΝ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

**ΔΙΕΥΡΥΝΕΤΑΙ ΤΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΤΟΥ ΠΟΛΥΣΧΙΔΟΥΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΟΣ ΕΦΟ-
ΠΛΙΣΤΟΥ ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ • Ο ΝΕΟΣ ΚΑΙ ΑΠΟΛΥΤΩΣ ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ ΕΤΟΙΜΟΣ
ΝΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΜΕΛΛΟΝΤΑ ΑΚΟΜΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΑΓΟΡΑΝ •
ΤΑΣΣΕΤΑΙ ΚΑΤΑ ΠΑΣΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ**

Συνέντευξίς του εἰς Βραζιλιανήν έφημερίδα

Εύρυτάτης κυκλοφορίας βραζιλιανή έφημερίς, ως άπευθυνομένη εἰς τὸ πολυάριθμον ἀναγνωστικὸν κοινὸν μιᾶς χώρας ἵσης περὶ που ἐκτάσεως μὲ δόλοκληρον τὴν Εύρωπην, ἡ «Ἐλ Γκλόμπο», ἔδημοσίευσεν εἰς τὸ φύλλον τῆς 3ης παρελθόντος Ἰουλίου μακροσκελῆ συνέντευξιν συνεργάτιδός της μὲ τὸν κ. Κώστα Μ. Λεμόν, τὸ πλήρες κείμενον τῆς δοπίας δημοσιεύμενον κατωτέρω.

Πρέπει νὰ υπογραμμισθῇ ὅτι ἡ ἐπίλογὴ τοῦ κ. Λεμού μεταξὺ τόσων ἄλλων ἔξεχόντων συναδέλφων του, δικαιολογεῖται ἀπολύτως τόσον λόγῳ τῆς ἐντόνου διεθνοῦς ἀκτινοβολίας του, ὃσον καὶ ἐπὶ τοῦ ιδιαιτέρου ἐνδιαφέροντός του νὰ διευρύνῃ τὴν ἐπιχειρηματικήν του δραστηριότηταν καὶ εἰς τὴν Βραζιλίαν. Παρὰ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦτο, κ. Λεμόν δὲν ἔδιστασε νὰ ἐκδηλώσῃ τὴν ἀντίθεσίν του ὡς πρὸς τὸ Ισχύον εἰς Βραζιλίαν καθεοτάς τοῦ προστατευτισμοῦ —δικαιολογούμενον ἵσως ἐπὶ τῶν πραγμάτων εἰς τὴν χώραν αὐτήν, ὡς ἐπαρκῶς ἔχηγησεν ὁ ἐκπρόσωπός της κ. Μπράβο κατὰ τὸ εἰς τὸ «Εὐγενίδειον» συνελθόντων συμπόσιον ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν «Ποσειδώνων»— ταχεῖς ἀναφανδόν υπὲρ τῆς ἐλεύθερίας τῶν θαλασσῶν.

«Οφείλομεν, ἐπίσης, νὰ ἔξαρωμεν τὸν σεβασμὸν, τὸν ὅποιον ὁ ἔξεχων «Ελλην ἐφοπλιστὴς καὶ ἐκ τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου, τρέφει διὰ τὴν Κυανόλευκον ἥτις, ὡς ὑπεγράμμισεν, «εἴ τινα μία ουσίαν εἰς τὸν περιστρέφει τοῦ σεβασμοῦ ὅντος εἶναι τὸν μεγαλύτερον περιουσιῶν, εἰγαί, ἵσως, μία ἀπὸ τὰς δλιγύρτερον γνωστὰς παγκοσμίους προσωπικότητας διεθνοῦς προβολῆς.

ΑΘΗΝΑΙ. — Κάτοχος ἐνὸς στόλου 70 πλοίων, τὰ δοπία ἐν συνδόλῳ φθάνουν τὰ 5 ἐκατομμύρια τόννους, ἥτοι εἰς τὸ διπλάσιον τοῦ ἐκτοπίσματος τοῦ Βραζιλιανοῦ Εμπορικού Ναυτικοῦ, καὶ μιᾶς περιουσίας ὑπολογιζομένης εἰς 700 ἐκατομμύρια δολαρία (4,2 τρισεκατομμύρια κρουζιέρων), ὁ κ. Κώστας Λεμός, ὁ ὅποιος, τύχη ἀγαθῆ, είναι εἰς τῶν μεγαλυτέρων ἐφοπλιστῶν τοῦ κόσμου καὶ κάτοχος μιᾶς τῶν μεγαλυτέρων περιουσιῶν, εἰγαί, ἵσως, μία ἀπὸ τὰς δλιγύρτερον γνωστὰς παγκοσμίους προσωπικότητας διεθνοῦς προβολῆς.

«Ἀντιθέτως, ἀπὸ δοπία συμβαίνει μὲ τοὺς συμπατριώτας του Ὀνάστην καὶ Νιάρχον, ὁ κ. Κώστας Λεμός, γνωστὸς ἐπίσης ὡς κύριος Goldfinger (χρυσοδάκτυλος), ἀποστρέφεται τὴν ἐπίδειξιν. Πράγματι, ἔχει κηρυχεῖ τὸν πόλεμον καθ' οἰουδήποτε εἰδους προβολῆς.

«Ἡ συνάντησίς μου μὲ τὸν κ. Λεμόν ἔγινε μίαν ἡμέραν Τετάρτην, εἰς τὰς 5 μ.μ. Κατόπιν ἐπιμονῆς μου δύο περίπου ὥρων μὲ τὸν γραμματέον του, διακοπτόμενον ὑπὸ μυστηριώδων καὶ παραστεταμένων τηλεφωνημάτων, μιὰ παρεχωρήθη μία ὥρα συνεντέχεως. Εἰς τὸ παρόν ρεπορτάζ θὰ ἀσχοληθῶ μόνον μὲ τὰ οἰκονομικὰ θέματα, τὰ σχετιζόμενα μὲ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς καὶ τὰς ναυπηγήσεις. Οὗτος μοῦ ἐνεπιστεύθη ὅτι μελετᾷ σειράν σχεδίων διποσκοπούντων εἰς τὴν ἐν Βραζιλίᾳ ἐπένδυσιν κεφαλαίων.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: «Ολοι οι μεγάλοι ἐφοπλισταί, μεταξὺ τῶν δοπίων «Ελλήνες καὶ Νορβηγοί ἀντιτίθενται εἰς τὴν θέσιν τὴν ὅποιαν λαμβάνει ἡ Βραζιλία καὶ ἀλλαζει ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρας ἐν σχέσει μὲ τὴν πολιτικὴν τῶν ναυλῶν. Ἀπὸ τοῦ 1967, ἡ Βραζιλία ἥρχισεν ἀσκούσα πίεσιν ἐπὶ τῷ σκόπῳ διπώς μεταφέρῃ τὸ τεσσαράκοντα τοῖς ἔκα-

στεύω διτὶ οἱ ἔθνικοι στόλοι πρέπει νὰ ἀναπτυχθῶν φυσικῶς, πλὴν δύμως ἔχω τὴν γνώμην ὅτι ἡ θέσις τῆς Βραζιλίας, μὲ μίαν τεραστίαν ἀκτὴν καὶ μὲ ἐπιταχυνομένην ἔξελιξιν, ἀπαιτεῖ εἰδικὰ μέτρα. Ἐν τῷ μεταξύ, φιλοσοφικῶς είμαι καθ' οἰουδήποτε προστατευτικοῦ μέτρου.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: «Η μεταφορὰ φορτίων εἰς χώμα (ἄνθρακος, πετρελαίου, μεταλλευμάτων) πληρώνεται στήμερον εἰς τιμᾶς πολὺ χαμηλάς. Μάλιστα, λέγεται, διτὶ κατὰ τὸ παρόν, τὸ κέρδη τῶν ἐφοπλιστῶν είναι ὀστήμαντα. Εσεῖς τὸ ἐπικυρώνετε αὐτό;

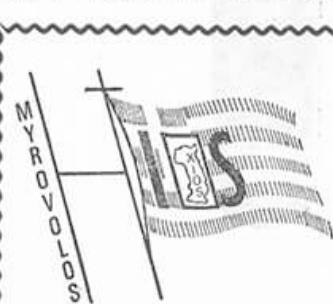
ΚΟΣ ΛΕΜΟΣ: Δὲν ἐπικυρώνω αὐτὴν τὴν ἀντίληψιν. Εύρισκω τὴν τιμὴν δικαίαν, ἀκόμη δὲ ἀντιλαμβάνομαι ὅτι κατὰ τὰ δέκα προσεχῆ ἔτη αἱ μεγάλαι ἐργασίαι εἰς τὰς μεταφορὰς θὰ είναι ἀκόμη ἡ μεταφορὰ πετρελαίου. Αναφέρω ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου τὴν ἀνακάλυψιν πετρελαίου ἐν «Αλάσκα, μὲ τὸ ἀνιγματικὸν τοῦ λιμένος τοῦ Βόλντ, ποὺ θὰ ἀπατήσῃ την μεγαλύτερα πετρελαιοφόρα πρός μεταφορὰν φορτίου αὐτοῦ τοῦ εἰδους. Οι μεταφορεῖς φέμενοι νὰ ἔκσυγχρονίζουν δόλο καὶ περιστότερον τοὺς στόλους των, διστεννά νὰ δυνηθῶν νὰ ἀνταποκριθῶν εἰς αὐτὸ τὸ εῖδος τῆς ζητήσεως, ἀκόμη καὶ μὲ τὴν διαφοροποίησιν εἰς τὰς μεταφοράς, ὡς ἡ περιπτώσις τῶν πλοίων Ο.Β.Ο., φορτηγῶν συνδυασμῶν μεταφορᾶς μεταλλεύματος καὶ πετρελαίου, εἰς τὰ δοπία ὑπῆρχε εἰς ἐκ τῶν πρωτοπόρων. Σήμερον παραλαμβάνω ἐξ «Ι-απτωνίας ἔνα νέον πετρελαιοφόρον ἐκατόν έβρομηκόντα πέντε χιλιάδων τόννων διὰ τὸ στόλον μου.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: Διὰ ποῖον λόγου οἱ μεγάλοι ἐφοπλισταί συνηθίζουν νὰ θέτουν τὰ πλοία των ὑπὸ στηματίας χωρῶν ὡς ἡ Λιβερία καὶ ὁ Παναμᾶς; Διὰ νὰ ἀποφύγουν τὰς ἐκ τῆς ἐργαστικῆς νομοθεσίας ἀπορρεύσας ὑποχρεώσεις; Άληθευει αὐτὸ κ. Λεμέ;

ΚΟΣ ΛΕΜΟΣ: Οι μεγάλοι ἐφοπλισταί νηολογούν πλοιά εἰς διαφόρους χώρας λόγω

τὸν γενικοῦ φορτίου τὸ ὅποιον ἔκινετο εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τῆς ἐμπόριου, ἀντὶ τοῦ δέκα τοῖς ἀκταῖς ὅπερ μετέφερε μέχρι τότε. «Οταν ἡ Βραζιλία δὲν εἶχε πλοιά, ἐμίσθων τοιαῦτα (έναυλων), ἐπὶ πλέον δὲ ἥθιλε νὰ μεταφέρῃ περιστότερα φορτία διὰ τῶν πλοίων της καὶ τὸ κατώρθωσε. Η θέσις μας αὐτῆς κατακρίνεται δριμέως ὑπὸ τῶν «Ελλήνων» ἐφοπλιστῶν, δεδουλεύοντες ὅπιοι στοῖς ουτοῖς ἐπιπλυμούν τὴν ἐλεύθερίαν τῶν θαλασσῶν. «Ἐπιθυμούμενον νὰ γινώσκωμεν τὴν θέσιν σας ἐπὶ τῆς ἐπίσης τῶν ναυλώσεων πολιτικῆς μας καὶ τὸν λόγον διὰ τὸν ὅποιον αὐτῆς ἐπικρίνεται συνήθως ὑπὸ τῶν «Ελλήνων» ἐφοπλιστῶν.

ΚΟΣ ΛΕΜΟΣ: Εἰμαι ὑπὲρ τῆς ἐλεύθερίας τῶν θαλασσῶν. «Έχω τὴν γνώμην τὸ ἐλεύθερον ἐμπόριον καὶ ὁ διαποτέμνησης δύνανται νὰ δελτίωσουν τὰς μεταφορικὰς ὑπηρεσίας καὶ νὰ χαμηλώσουν τὸ κόστος. Εἰμαι ἐπίσης πληροφορημένος περὶ τῆς Βραζιλιανῆς θέσεως: ήτις χωρὶς τὸ «εγενικόν φορτίου» ἀπὸ τὸν ὑπηρεσίαν του «ΤΡΑΜΠ», ὅπου ὁ ἀνταγωνισμὸς είναι ἐλεύθερος. Πι-



**MYROVOLOS HIOS (PTY) LTD.
SHIP CHANDLERS & SUPPLIERS**

Warehouse: 29 SOMERSET ROAD, P.O. BOX 3304, CAPE TOWN

TELEPHONES: 2-3281 2-3214

Warehouse 41-2752

TELEX 5-0076 S.A.

Cable Address: GALANOLEFKI

London Representatives: SHIPPING, SURVEYING & SERVICES LTD.
Baltic House, 27 Leadenhall Street, London EC2A 1AH

“ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΜΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ”

συμφερόντων άσχέτων πρὸς τὴν ἑργατικὴν νομοθεσίαν μᾶς ἡ ἀλλήλης χώρας. "Οσον ἀφορᾶ ὑμέ, ἔχω ἐταιρίας εἰς διαφόρους χώρας, πλὴν ὅμως θεωρῶ τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν ὡς ἐμπνέουσαν πολὺν σεβασμὸν καὶ ὡς μίαν τῶν καλυτέρων τοῦ κόσμου, πολλὰ δὲ ἐτῶν ἔδομονται πλοίων μου εἶναι νηολογημένα ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίαν. Αὐτὸς δὲν σημαίνει ὅτι ἔγω γένεν ἔχω οὐδὲν συμφέρον νὰ ἀποφύγω τὰς ἐπὶ τῆς ἑργατικῆς νομοθεσίας ἀπορρεύσας ὑποχρέωσεις, δεδομένου ὅτι ἔγγράφω τὰ πλοία μου εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια καὶ ἔχω περίποτν τρεῖς χιλιάδας ὑπαλλήλους εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις μου καθ' ὅλον τὸν κόσμον.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: Ποίαν παραπήρησιν ἔχετε νὰ κάνετε ὡς ἐφοπλιστής ἐπὶ τῶν ἑργασιῶν φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως εἰς τοὺς λιμένας; Διὰ ποίου λόγου αἱ τιμαὶ εἶναι τὸν ὑψηλούς; Διὰ ποίου λόγου εἶναι ὑπερβολικαὶ εἰς τὰς Ἁνωμένας Πολιτείας; Εἶναι ὀλίγητες δημοσίες εἰς τὴν Μαφία;

Κος ΛΕΜΟΣ: Αἱ ἑργασίαι φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ποικίλουν ἀπὸ λιμένας εἰς λιμένας καὶ τὸ κόστος αὐτῶν ἔξαρτεται ἐκ τοῦ τοπικοῦ κόστους τῶν ἑργατικῶν, τὸ δόποιον διαφέρει ἀπὸ χώρας εἰς χώραν. Οὕτω, εἰς τὰς Ἁνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ἀγγλίαν, διου τὰ ἑργατικὰ εἶναι ἀκριβά, τὸ κόστος εἶναι ὑψηλὸν καὶ οὕτω καθ' ἔχη. Αὐτὸς τὸ κόστος ὑπολογίζεται εἰς τὸν καῦλον τῆς μεταφορᾶς. "Οσον ἀφορᾶ τὴν Ἐμφία, ἔὰν αὐτὴ ὑφίσταται ἡ ὁχι, εἶναι πρόβλημα τῆς Ἀστυνομίας καὶ ὁχι δικό μου.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: Καθ' ἑάστην χρησιμοποιοῦνται περισσότερον τὰ ἐμπορευματοκιβώτια. Μέχρι ποίου σημείου θὰ ἔχουν ἐπιτυχίαν εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον;

Κος ΛΕΜΟΣ: Τὰ ἐκοντέινερς συντομεύουν τὸν χρόνον φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ἐνὸς πλοίου, εἶναι δὲ προφανῶς μία ἐκ τῶν ἐκσυγχρονισμένων λύσεων αἱ ὅποιαι στέφονται ὑπὸ ἐπιτυχίας.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: Λέγουν οἱ ἱστορικοὶ δτὶ κατὰ τὴν ἀρχαιότητα ἡ ναυσιπλοΐα ἔχετελείτο ὑπὸ πειρατῶν, καὶ λέγεται κακεντρεχώς δτὶ ἡ κατάστασις δὲν ἥλλαξε πολὺ σημερον. 'Ἐπ' αὐτῷ, κ. Λεμέ...

Κος ΛΕΜΟΣ: "Οπως λέγει ἡ ἱστορία, οἱ πειραταὶ ἐλήστευον διὰ τῶν πλοίων των. Σήμερον ἡ ναυτιλία προστατεύεται ὑπὸ διεθνῶν Νόμων, ἀκόμη καὶ μὲ προστατευτικὸν παρεμβατισμὸν, δπως εἶναι ἡ περίπτωσις τῆς Βραζιλίας. Τότε, λοιπόν, αἱ Κυνερνήσεις εἶναι πειρατικαὶ;

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: Εἶναι ἀληθές, δημοσίευσις, ὅτι οἱ ψεγάλοι ἐφοπλισταί, οἱ ὅποιοι χρησιμοποιοῦν πληρώματα χαμηλοῦ κόστους, προτιμούν παλαιά καὶ ἀνασφαλῆ πλοία διὰ νὰ αυξάνουν τὰ κέρδη των; Προσφέρεται ποσοστό ἐπὶ τῶν κερδῶν εἰς τὰ μέλη τοῦ πληρώματος; Πώς ἐνεργεύει διὰ νὰ ἔργαζωνται διὰ τὰ πλοία σας εἰς διον τὸν κόσμον καὶ νὰ γνωρίζητε τὰς ἀντιξότητες ἑκάστης περιοχῆς; Αὐτὸς κοστίζει πολὺν ἀκριβά;

Κος ΛΕΜΟΣ: Εἶναι ἀδύνατον σήμερον δι' ἓνα ἐφοπλιστήν νὰ συναγωνισθῇ εἰς τὴν ἀγοράν, χωρὶς νέον καὶ ἐκσυγχρονισμένον στόλον. Οἱ ἔσαγωγεῖς καὶ οἱ εἰσαγωγεῖς ἀπαιτοῦν καθημερινῶς καὶ μεγαλύτερα πλοία καὶ περισσότερα ἀσφάλειαν διὰ τὸ φορτίον. "Ἐπειτα ὑπάρχει συναγωνισμός, τὰ δὲ περὶ πελαιῶν καὶ ἀνασφαλῶν πλοίων δὲν εἶναι ὀλίγηθ. "Οσον ἀφορᾶ τὰ πληρώματα, αἱ ἀποδοχαὶ τῶν κανονίζονται διὰ νόμου ἑκάστης τῶν χωρῶν καὶ εἶμαι σύμφωνος μὲ τὸν

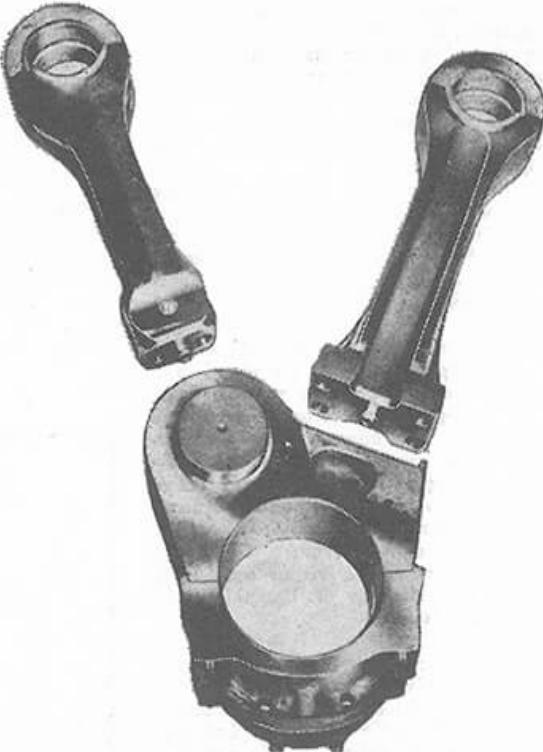
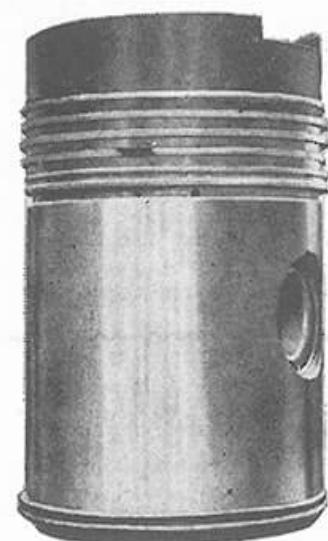
νόμον ἑκάστης τῶν χωρῶν αὐτῶν, Ἐγὼ ἰδιαιτέρως κατάγομαι ἀπὸ μίαν γενεάν, ἢ μᾶλλον ἀπὸ ἕξ γενεάς ἀνθρώπων ἐπιδιθέντων εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης καὶ ἔχω τρεῖς χιλιάδας ὑπαλλήλους καὶ δλόκητρον μέγαρον ἐν Πειραιεῖ μὲ σκοπὸν τὴν φροντίδα τῶν ὑποθέσεων αὐτῶν.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: Τί τὸ νέον δύναται νὰ συμβῇ εἰς τὰ πλοῖα κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη; Ποίοι τύποι πλοίων τείνουν νὰ εἶναι οἱ πρωτιώμενοι; Πῶς σάς φαίνεται τὸ πλοίον ψητολλοφόρον - πετρελαιοφόρον; "Ἐξεπόπισε τὰ πλοῖα ποὺ μεταφέρουν μόνον μετάλλευμα ἢ μόνον πετρέλαιον;

Κος ΛΕΜΟΣ: Τὰ πλοῖα Ο.Β.Ο. (μεταλλεύματος - πετρελαίου) ἀποτελοῦν ηδη μίαν πραγματικήτη, δπως μέταφέρουν καὶ πετρέλαιον δύνανται νὰ μεταφέρουν καὶ ἄλλου εἴδους φορτία, δπως αὐτοκίνητα, ξυλείαν κλπ. Διάφοροι ἐπινόησεις σχετικῶς ἐφαρμάζονται καὶ εἰς τὸ τράμπ πιάρος. Εκείνο τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ συμβῇ εἶναι τὸ δτὶ ἂπολλο ἔτους εἰς ἔτος θὰ ἔμφανίζωνται νέαι μέθοδοι μεταφορᾶς, δχι μόνον εἰς τὰ σκάφη, ὀλόλα καὶ εἰς τὰ πρωταρία συστήματα κλπ. Καὶ ἔωστος τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ ἔχῃ νὰ προσαρμόσῃ τὰ πλοῖα του μὲ τὰς ἀνάγκας του. Σήμερον, εἰς τὸν στόλον μου, πέραν τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ πλοίου Ο.Β.Ο. καὶ τῆς πλέον ἐκσυγχρονισμένης ἐπ' αὐτῷ ἀντιλήψεως, εἶμαι ἔτοιμος νὰ ἀντιμετωπίσω τὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς τὴν ἀγοράν.

ΕΡΩΤΗΣΙΣ: Οἱ ναῦλοι πρέπει νὰ ἐλέγχωνται ὑπὸ τῶν Κυνερνήσεων (ώς συμβαίνει μὲ τὴν Βραζιλίαν), ἢ νὰ καθορίζωνται εἰς τὴν ἀγοράν διὰ τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως;

Κινητῆρες προώσεως Diesel · Ηλεκτροπαραγωγὴ Ζεύγη · Ανταλλακτικὰ κινητήρων Diesel



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

TANTEE A. E. ΙΕΡΑ ΟΔΟΣ 61 ΤΗΛ. ΚΕΝΤΡ. 364.691 ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 503 ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ TANTEE, ΤΕΛΕΣ 313

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α.

ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΝΝАЗ ΜΕΧΡΙ ΤΟΥ 1975

ΑΙ ΠΟΛΥΑΡΙΘΜΟΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΝΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΠΟΚΛΕΙΟΥΝ ΤΗΝ ΕΝΩΡΙΤΕΡΩΝ ΕΠΙΣΤΡΟΦΗΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΛΗΡΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΝ

Αι παγκόσμιοι από διαλάσσης μεταφοραί μετά διυσχερίες προσημόδησαν το 1971 εις τὸν ἐπειραδυνόμενον ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως των.

Συμφώνως πρὸς τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Ανωπούζεως (ΟΟΣΑ) τὸν Παρισίων, ἐπὶ τρία καὶ πλέον ἔτη, τὸ ὑριστάμενον τονὰς καὶ ἡ ἀδιάκοπος αὐξησίς του διὰ τῶν ναυπηγήσεων, μολις ἀντεμετώπισαν τὴν ἀσκηθεῖσαν ὑπὸ τῆς ζητήσεως χωρητικότητας ἔξαιρετικὴν πίεσιν. 'Η ἀνδρὸς τῆς ζητήσεως ἐπειραδύνθη περὶ τὰ τέλη τοῦ 1970 καὶ κατὰ τὸ 1971, ἀλλὰ τὰ τεράστια ναυπηγικά προγράμματα δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ περιορισθῶν. 'Ο παγκόσμιος στόλος συνέχισε νὰ αὔξενται μὲν ρυθμὸν ρεκόρ. Κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1971 τὸ ἐν παροπλισμῷ τονὰς ἔφθασε, διὰ πρώτη φορὰν ἀπὸ τοῦ 1963, εἰς ἀξιοσημειώτων ἐπίπεδον.

Φαίνεται ὅτι ὀλίγας διαγράφονται προσπιτροφῆς τὸν παγκόσμιον στόλον εἰς τὴν πλήρη ἀπασχόλησην πρὸ τῆς παρόδου ἴκανον χρόνου. Δοθέντος τοῦ ὑψηλοῦ ρυθμοῦ τῶν τρεχουσῶν καὶ προβλεπομένων παροδεσῶν νέων σκαφῶν, εἶναι πιθανόν διὰ τὸ παγκόσμιον τονὰς βάλ λειπονάζῃ τούλαχιστον μέχρι τοῦ 1975.

'Η ὑπερπροσφορά τονὰς καὶ ἡ πτώσις τῶν ναυλῶν προεκάλεσαν σοδαρὸν ἀνταγωνισμὸν εἰς δῆλους τοὺς τομεῖς τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν, ἀλλ' ἡ συνεχίζομέν αὐξησίς ὀλῶν σχεδὸν τῶν διαμορφούντων τὸ κόστος παραγόντων, περιώριστο τὸ ὑπέρ τοῦ κατέχου τοῦ φορτίου κέρδος ἐκ τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν.

'Ἐκτὸς τῶν συμπερασμάτων τούτων, ἡ ἔκθεσις τοῦ ΟΟΣΑ πραγματεύεται ἐπίσης καὶ τὰ κυριώτερα ζητήματα γενικωτέρου καὶ ἐπικαίρου ἐνδιαφέροντος, ἀτινα ἀνέκυψαν εἰς τὸν τομέα τῶν θαλασσίων μεταφορῶν κατὰ τὸ 1971 καὶ κατὰ τὰς ἄρχας τοῦ 1972.

Ἐις τὸ εἰδικὸν κεφάλαιον περὶ σημαιῶν εὐκαιρίας περιγράφεται ἡ ἔξελιξις τῶν στόλων ὑπὸ τὰς σημαῖας ταύτας κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων ἔτῶν καὶ ἔξετάντως τὰ χαρακτηριστικά τῶν, ἡ οἰκονομικὴ συμβολὴ πρὸς τὰς χώρας νηολογήσεως, τὰ πλεονεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα ἀτινα παρουσιάζει ἡ νηολόγησις ὑπὸ τὰς σημαῖας εὐκαιρίας διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ὡρισμέναι ἐπιπτώσεις στίνες προκύπτουν διὰ τὸ σύνολον τῶν παγκόσμιων ἀπὸ τὸ θαλασσής μεταφορῶν. 'Η συμμετοχή τῶν στόλων τούτων εἰς τὸ παγκόσμιον τονὰς ἐδιπλασιάσθη σχεδὸν κατὰ τὰ δέκα τελευταῖς ἔτη διὰ νὰ φέστη τὸ 20% τὸ 1971.

Ἐις διαφοροποιούμενα; τάσεις τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς ἀπηρέασταν σοδαρῶς τὴν ναυλαγόραν καὶ ιδιαίτερος τὰς δραχυπροθέσμους ναυλώσεις, τῶν διοικών δὲ χαρακτήρα εἰναι πειστόρεον κερδοσκοπικός. 'Ἐν τούτοις, καθ' ὅ δι χρόνον τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύεταις συνεχίζουν νὰ αὔξανονται, τὸ κόστος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν διὰ τοὺς φορτωτὰς βὰ δραδύνη δέκομη νὰ μειωθῇ παρὰ τὰς ἔπι τοῦ ἀντιθέτου ἐνδείξεις τῆς ναυλαγόρας. 'Η κατάστασις αὕτη δρείλεται εἰς τὴν σταθεράν διαδόν τῶν ναυλῶν, οἵτινες καθορίζονται διὰ τὰ σκάφη τακτικῶν γραμμῶν καὶ εἰς τὴν σημαντικήν συμμετοχήν τῶν μακροχρόνων μὲν ὑπηλάς τιμᾶς χρονοναυλώσεων διὰ τὸν μεταφορὰν πετρελαίου καὶ φορτίων χύμα, συμβόλαια μὴ ὑφιστάμενα τὰς πρὸς τὰ κάτω διακυμάνσεις τῆς ἀγορᾶς.

τακτικῶν γραμμῶν. Εἰς τὰς ἄρχας τοῦ 1971, οἱ ὑπεύθυνοι ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ὑπουργοὶ τῶν 12 χωρῶν μελῶν τοῦ ΟΟΣΑ, ἐξῆταις ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν χωρῶν των νὰ προετοιμάσουν ἵνα κώδικα συμπεριφορᾶς τῶν κόνφερες. 'Ο κῶδις οὗτος ἔξεπονήθη ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, μὲ εὐρεῖαν συνεργασίαν τοῦ Συμβουλίου Εύρωπαίων φορτωτῶν καὶ ἔγενετο ἀποδεκτὸς κατὰ Νοέμβριον ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερήσεων, αἱ διοικούσαι τὸν ἔκριναν σύμφωνον πρὸς τὰς ὑποδείξεις των.

Τὸ θέμα τῆς διακρίσεως σημαίας ὑπῆρξε σταθερὰ πηγὴ ἀνησυχιῶν, ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὅτι πολλά κχώραι προέδησαν εἰς τὴν λήψη μέτων πρὸς θελγάχων προωθήσεως τῶν φορτίων τῶν πρὸς τὸ συμφέρον τοῦ ἐθνικοῦ τῶν στόλων.

Εἰς τὸ κεφάλαιον περὶ ζητήσεως χωρητικότητος ἀναδύεται ἡ ἐπιβράδυνσις, ἥτις ἐπῆλθε κατὰ τὸ 1971 μετά τὸ φυτούμων εἰς τὴν ζητήσιν ἐπὶ τρία καὶ ἅμισυ ἔτη. Διὰ πτώντων φοράν ἀπὸ τοῦ 1959, ἡ ζητήσις τονὰς διὰ τὴν μεταφορὰν ἔγρων φορτίων παρέμεινε στάσιμος ἡ ηὐθήθη κατ' ἐλάχιστον. Μολονότι ἡ ζητήσις τονὰς διὰ μεταφορῶν πετρελαίου συνέχισε νὰ αὔξενται μὲ ψυλὴν ρυθμόν, ἡ σημειωθεῖσα αὐξησίς κατὰ 9% περίπου ἐκ τῆς συνολικῆς ζητήσεως τονὰς ὑπῆρξε πολὺ κατωτέρα τοῦ μέσου δρου ποσοστοῦ 14% τοῦ σημειωθέντος κατὰ τὸν διάρκειαν τῶν τεστάρων προηγουμένων ἔτῶν. 'Ιδιαίτερα μειεία γίνεται διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν στατιστικῶν στοιχείων ἐπὶ τῆς παγκόσμιου ζητήσεως τονὰς ὡς καὶ ἐπὶ τὸν μακροπροθέσμων προβλέψεων διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορᾶς.

Εἰς διαφοροποιούμενα; τάσεις τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς ἀπηρέασταν σοδαρῶς τὴν ναυλαγόραν καὶ ιδιαίτερος τὰς δραχυπροθέσμους ναυλώσεις τοῦ 1970, διὰ πολλῶν μεταφορικής ίκανότητος τῶν πετρελαιοφόρων καὶ τῶν σκαφῶν χώμα φορτίου τὸν ηὐθήθη ἀνω τοῦ 15%.

Αἱ διαφοροποιούμεναι; τάσεις τῆς ζητήσεως καὶ τῆς προσφορᾶς ἀπηρέασταν σοδαρῶς τὴν ναυλαγόραν καὶ ιδιαίτερος τὰς δραχυπροθέσμους ναυλώσεις, τῶν διοικών δὲ χαρακτήρα εἰναι πειστόρεον κερδοσκοπικός. 'Ἐν τούτοις, καθ' ὅ δι χρόνον τὰς δρείλεται εἰς τὴν σταθεράν διαδόν τῶν ναυλῶν, οἵτινες καθορίζονται διὰ τὰ σκάφη τακτικῶν γραμμῶν καὶ εἰς τὴν σημαντικήν συμμετοχήν τῶν μακροχρόνων μὲν ὑπηλάς τιμᾶς χρονοναυλώσεων διὰ τὸν μεταφορὰν πετρελαίου καὶ φορτίων χύμα, συμβόλαια μὴ ὑφιστάμενα τὰς πρὸς τὰ κάτω διακυμάνσεις τῆς ἀγορᾶς.

THE LONDON
STEAM-SHIP OWNER'S MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION LTD.
(ESTABLISHED 1866)

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ (P & I)
ΔΙΑ ΝΑΥΛΟΝ, ΣΤΑΛΙΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΣ

A. BILBROUGH & CO., LTD.

Walsingham House, Seething Lane,

London EC3N 4AT

Telephone: Royal 4971
TELEX: 886394

ΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΤΟΥ N.A.T.

Ο ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ 1970

Διενεμήθη είς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου ὁ ισολογισμός τοῦ Ἰδρύματος διὰ τὸ έτος 1970.

Τὸ σύνολον τῆς περιουσίας του ἀνήρχετο τὴν 1ην Ἰανουαρίου 1971 εἰς δραχμὰς 1.415.284.075.

| | | | | |
|------------------------------|---------------|-------|----|--------|
| 'Εκ τούτων εἰς ἀκίνητα | 74.148.338 | ἡτοι, | τὰ | 5.24% |
| » » Χρεώγραφα | 288.071.196 | » | » | 20.35% |
| » » Δάνεια | 13.981.252 | » | » | 0.99% |
| » » Διάφορα ὄλικά | 2.013.176 | » | » | 0.14% |
| » » Τραπέζας | 883.093.327 | » | » | 62.40% |
| » » "Εντοκα Γραμματ. . | 1.886.437 | » | » | 0.13% |
| » » Χρεώσται | 152.090.349 | » | » | 10.75% |
| | 1.415.284.075 | | | 100% |

Τὰ ἔσοδα τοῦ 1970 ἀνήλθον εἰς δρχ. 685.282.325, τὰ δὲ ἔξοδα εἰς 571.734.005. Πλέονασμα κεφαλαιοποιηθέν, δρχ. 113.548.320.

| | | | | |
|-----------------------|---------------------------|-------------|---|--------|
| Τὰ ἔσοδα προέρχονται: | 'Απὸ εἰσφοράς Ναυτικῶν .. | 252.444.832 | ἡ | 36.84% |
| | 'Απὸ εἰσφοράς Πλοιοκτητῶν | 271.532.486 | ἡ | 39.62% |
| | 'Απὸ εἰσφοράς Κοιν. Πόρων | 34.730.463 | ἡ | 5.07% |
| | 'Απὸ Πρόσδοσοι Περιουσ. | 117.335.982 | ἡ | 17.12% |
| | 'Απὸ διάφορα | 9.238.562 | ἡ | 1.35% |

Τὰ ἔξοδα ἀναφέρονται:

| | |
|-----------------------------|-------------|
| Εἰς παροχὰς Συντάξεων κλπ. | 532.406.666 |
| Δαπάναις Διοικήσεως | 17.166.863 |
| Δαπάναις Περιουσ. στοιχείων | 21.456.525 |
| Κεγλεισμέναι χρήσεις | 703.050 |

Τὸ 1970 δὲν παρουσιάζει σημεῖα τινὰ προκαλούντα τὴν ἀνησυχίαν διὰ τὴν οἰκονομικὴν θέσιν τοῦ NAT. Ἐξακολουθεὶς ζήτησις ναυτικῶν, δεδομένου δὲ τῶν παροπλισμῶν ἀποχωροῦν οἱ ἀλλοδαποί. Τὰ ἔξοδα Διοικήσεως τοῦ Ταμείου διατηροῦνται εἰς χαμηλά, πράγματι ἐπίπεδα. Εἶναι 2.51% ἐπὶ τῶν ἑσδόων, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἐπιβαρύνσεων ἐπὶ τῆς ὑπηρεσίας Ναυτικῶν Μητρώων. Καὶ τούτῳ, διότι μέρος τοῦ προσωπικοῦ τοῦ NAT, ἀποτελούμενον ἀπὸ ἀξιωματικούς, ὑπάξιωματικοὺς καὶ ναύτας τοῦ Λιμ.

Σώματος, ἔξυπηρτον τὸ Ταμείον ἀνεύ ἐπιβαρύνσεως.

Ίδιαιτέρως, ὅμως καὶ οἱ παραστηρήσεως, εἰναι τὸ χαμηλὸν ποσόστον, ἔναντι τῆς δλῆς περιουσίας τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ Ἰδρύματος τῶν ναυτικῶν, τῆς ἀκινήτου περιουσίας των. Εὐρίσκεται εἰς τὰ 5.24%. Οὐδενὸς δὲ διαφένει τὸ συμπέρασμα ὅτι, ἡ ἀκί-

νητὸς περιουσία διὰ τὰ 'Ασφαλιστικὰ Ταμεία, ἀποτελεῖ τὸν ἀξιολογώτερον παράγοντα σταθερότητος. Τούτῳ ἀπεδείχθη σαφῶς εἰς τὸ NAT εἰς τὰς ἀλλεποδλήλους οἰκονομικάς μας ἀναστατώσεις, δόπτες τὰ πάντα ἔξτιμος θέσησαν πλήγη τῶν ἀκινήτων. Αὔτα, ἀντιθέτως, πολλαπλασίως ἀνετιμήθησαν. 'Αλλὰ καὶ ὑπὸ ὀμαλᾶς οἰκονομικᾶς περιόδους, τὰ ἀκίνητα, δχι μόνον δὲν χάνουν, ἀλλὰ προπορεύονται εἰς ἀνατιμήσεις.

'Ελάχιστα ικανοποιητικά καὶ τὰ ποσοστὰ τῶν παροχῶν. Μέσος δροῦ συντάξεων δρχ. 2.433. 'Ο ὀλικὸς ἀριθμὸς τῶν συνταξιούχων εἰς τὸ τέλος τοῦ 1970 ἀνήρχετο εἰς 19.803.

Τὰ μετὰ τὸ 1970 ἔτη, αἰσθητὰς διαφοράς θὰ παρουσιάσουν εἰς τοὺς ισολογισμοὺς τοῦ Ταμείου τῶν ναυτικῶν. Ή ὑπαγωγὴ του ὑπὸ ἔτερον διοικητικὸν φορέα, οἷος είναι τὸ ὑπουργεῖον Κοινωνικῶν 'Υπηρεσιῶν, ἀπεστέρησε τούτο ἐκ τῆς παρουσίας ὀργάνων ἐκ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Συνεπός, σημαντικὴ θὰ προκύψῃ ἡ μεταβολὴ τοῦ κονδυλίου ἔξόδων Διοικήσεως. 'Εξ ὅλου, κοινῶς πλέον είναι παραδεδεγμένον τὸ συμπέρασμα ὅτι ἡ συνέχισις παροχῶν εἰς τοὺς ἀπομάχους συντάξεων χαμηλῶν,

δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ συνεχίζεται, δεδομένου ὅτι τὸ φαινόμενον τοῦτο εἶναι ἀπὸ τοὺς σοβαρωτέρους παράγοντας τῆς ἀπροθυμίας προσελύσεως νέων ναυτικῶν καθὼς καὶ ἡ παρατηρούμενη φυγὴ τῶν ναυτικῶν καὶ ἀναζήτησις ἄλλων πηγῶν βιοπρισμοῦ.

Βεβαίως, τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον σοβαρῶς ἔχει προγραμματίσει τὴν δελτίωσην τῆς ἑκατοστάσεως καὶ ἡ μελέτη νέου συστήματος παροχῶν, διὸ «Συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ», ἥρχισεν ἥδη. 'Επὶ τοῦ παρόντος, ἀναμένεται τὸ πόρισμα τοῦ 'Ελεύθερου ἀναλογιστοῦ κ. Μπρεγγέ, εἰς τὸν ὅποιον ἀνετεθῇ ἡ οἰκονομικὴ μελέτη τοῦ NAT, ὅπως, κατόπιν αὐτῆς καὶ τῶν ὑποδείξεών του, ληφθοῦν τὰ κατάλληλα καὶ ἐπιβαλλόμενα μέτρα.

ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

'Η ἔξι 'Υπουργῶν Νομισματικὴ ἐπιτροπή, ἐνέκρινε τὴν πρὸ μηνῶν ἀπόφασιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, διὰ τῆς ὑποίας ρυθμίζεται ἡ προσαρμογὴ τῶν παλαιῶν συντάξεων πρὸ τὰς νέας, τὰς προκυπτούσας δηλαδὴ ἐκ τῆς τελευταίας συλλογικῆς συμβάσεως τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν. Διὰ τῆς ὡς ἄνω ἐγκρίσεως δημοσίας, τροποποιεῖται ἡ λαφρῶς διάφορες ἡ τρόπος ἐφαρμογῆς τῆς ἀπόφασεως, ὡς δεκολούθως:

'Αντὶ τῆς αὐξήσεως τῶν συντάξεων κατὰ ποσοστὸν 15%, μὲν ἀναδρομικὴν ισχὺν τὴν Ἰανουαρίου, θὰ δοθῇ αὐξήσις κατὰ 10%, μὲ ἀναδρομικὴν ὡς ἄνω περίοδον. Τὸ δὲ υπόλοιπον 5%, ἀρχεται ἀπὸ τὴν προσεχοῦς 'Οκτωβρίου 1972.

Δικαιούμενοι αὐξήσεως είναι ὅσοι συνταξιούχοι είχον ύποδαλεὶ αἰτήσιν συντάξεων πρὸ τῆς Ιανουαρίου 1970, δεδομένου ὅτι οἱ μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν αὐτῆς λαμβάνουν ἥδη σύνταξιν σύμφωνον μὲ τὴν ἐν ίσχυει συλλογικὴν σύμβασιν.

Εἰς τὴν αὐξήσην δὲν ἔποιον προσετέθη τελευταίων εἰς ὅλας τὰς συντάξεις γενικῶν. 'Επίσης, οἱ τοῦ κατωτάτου όριου συνταξιούχοι δὲν δικαιούνται αὐξήσεως, ἐφ' ὅσον τὸ λαμβανόμενον κατώτατον όριον δὲν ἔκαλύφθη μὲ τὰς ἐκάστοτε γενομένας δελτιώσεις τῶν ἀρχικῶν δικαιωμάτων των.

Τὸ ὑπουργεῖον Κοινωνικῶν 'Υπηρεσιῶν, διειδίσεται τὴν σχετικὴν διαταγὴν πρὸ τοῦ NAT. 'Η ἐναρξις ὅμως τῆς ἐφαρμογῆς, εἰναι δύνατον νὰ πραγματοποιηθῇ πρὸ τῆς παρελύσεως τούλαχιστον τετραμήνου, λόγω τῆς στενότητος προσωπικοῦ εἰς τὸ Ἰδρυμα, κατόπιν τῆς ἑκείθεν ἀποχωρήσεως σοβαρωτάτου ἀριθμοῦ προσωπικοῦ ἐκ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἀλλὰ καὶ τῆς ἀποχωρήσεως ὑπαλλήλων, βάσει τοῦ όριου τριακονταπεντακούτης κ.λπ.

DEDS NORDANA LINE

TAXEIAI TAKTIKAI GRAMMAI METAEY LIMENON :

KOLPOU H.P.A. (TAMPA - NEW ORLEANS - HOUSTON) PEIRAIOS — ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ
ΔΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 21 ΜΙΛΛΙΩΝ
ΜΕ ΨΥΚΤΙΚΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ (διὰ κρέατα, φαρικά, τυριά, φρούτα)
ΚΑΙ ΜΠΙΓΕΣ 85 ΤΟΝΝΩΝ

Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐκ Κόλπου Η.Π.Α.:
M.V. "MANITOBA" 1—7/8
M.V. "MICHIGAN" 2—11/8, 11—18/8
M.V. "ALBERTA" 27/8—6/9

'Αναμένονται εἰς Πειραιάδ: M.V. "MISSOURI" 11/8
M.V. "MANITOBA" 4/9
M.V. "MICHIGAN" 20/9
M.V. "ALBERTA" 4—5/10

ΔΕΚΤΑΙ ΕΠΙΣΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ :

LA GUAIRA — VERA CRUZ — SAN JUAN

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: BALTIC LEVANT Co.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 7, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — P.O.B. 110

Τηλέφωνα: 479-265, 476-902 — Τέλεξ: 2597 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλεγρ.: BALEVSHIP, BEJASHIP

ΝΕΟΝ ΜΕΓΑΛΕΠΙΒΟΛΟΝ ΣΧΕΔΙΟΝ ΤΟΥ κ. ΣΤΑΥΡΟΥ ΝΙΑΡΧΟΥ

ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ

ΘΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΘΗ ΠΑΡΑΠΛΕΥΡΩΣ ΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΟΡΙΖΕΤΑΙ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΥΠΕΡΜΕΓΕΘΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ • ΘΑ ΑΠΑΣΧΟΛΗ ΕΚΕΙ ΝΕΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΕΚ 2.500 - 3.000 ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΩΝ • ΜΟΝΙΜΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗ - ΚΛΙΝΗ ΤΩΝ 500.000 ΤΟΝΝΩΝ ΉΤΙΣ ΘΑ ΕΞΟΠΛΙΣΘΗ ΜΕ ΔΥΟ ΤΕΡΑΣΤΙΟΥΣ ΓΕΡΑΝΟΥΣ ΤΩΝ 300 "Η 400 ΤΟΝΝΩΝ • ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΤΗΣ ΤΑΞΕΩΣ ΤΩΝ 70 ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΩΝ ΔΟΛΑΡΙΩΝ

ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΕΙΣ ΜΕ ΙΑΠΩΝΑΣ ΤΕΧΝΙΚΟΥΣ

Πληροφορούμεθα ότι δ. κ. Στ. Νιάρχος προτίθεται νά δημιουργήσῃ νέαν ναυπηγικήν έγκαταστάσιν παραπλεύρως της ύπαρχου σημείου, διά την κατασκευήν υπερμεγέθεων μονάδων. "Οταν τον ναυπηγέον τούτο συμπληρωθεί, θά έχῃ άπορροφήσει έπενδυσεις μεγαλυτέρας, τών δύο μέχρι τούδε διετέθησαν διά τάς υφισταμένας εἰς Σκαραμαγκά ναυπηγικάς και κτιριακάς έγκαταστάσεις.

Πρός τὸν σκοπὸν τοῦτον ἀνέχωρησε δι' Ιαπωνίαν διευθυντής τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» κ. Χριστοφ. Καλδῆς, προκειμένου νά έπισκεψθῇ τὰ πλέον σύγχρονα Ιαπωνικά ναυπηγεία καὶ νά προσθῇ εἰς συνεργασίες με τοὺς Ιαπωνικούς, μὲ τὴν συνεργασίαν τῶν ὅποιων θὰ κατασκευασθούν αἱ νέαι εἰς Σκαραμαγκά ναυπηγικαὶ έγκαταστάσεις. Τὸν κ. Καλδῆν θὰ συναντήσουν εἰς Ιαπωνίαν ἀναχωρούντες ἐκ Λοιδίνου οἱ δύο μίοὶ τοῦ κ. Νιάρχου, Φίλιππος καὶ Σπύρος, οἱ δόποιοι θὰ τὸν συνοδεύσουν κατὰ τὸ ἔνημερωτικὸν του ταξίδιον. Θὰ μορφώσουν καὶ οἱ νεαροὶ διαστοὶ πληρεστέραν ἀντίληψιν ἐπὶ τῆς συγχρόνου λειτουργίας καὶ τῶν τάσεων τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. "Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ θὰ παραστοῦν καὶ εἰς τὴν καθέλκωσιν τοῦ σούπερ τάνκερ «Γουάρλον Χοράζον» χωρητικότητος 220.000 τόνων δ. w., ὥπερ παραδίδεται εἰς τὸν Οίκον Νιάρχου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Μιτσοῦ. Αναδόχος τοῦ σκάφους θὰ παραστῇ ἡ κ. Καλδῆ.

ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 500.000 ΤΟΝΝΩΝ

Τὸ δόλον ἔγχειρημα τῆς δημιουργίας νέων ναυπηγικῶν έγκαταστάσεων, εἶναι συνυφασμένον μὲ τὴν ἀντεθεῖσαν ἡδη πρὸ ἔτους παραγγελίαν εἰς τὰ «Ελληνικὰ Ναυπηγεῖα» διὰ τὴν κατασκευὴν διά τάνκερ μαρμούθ τῶν 300.000 τόνων δ. w. ἔκαστον. Αἱ υφιστάμεναι έγκαταστάσεις δὲν ἔνιστον νὰ ἀντοποριθοῦν εἰς τὰ νέα μεγαλεπήδολα σχέδια τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων». Η ἀρχικὴ ἀπόφασις διὰ τὴν κατασκευὴν τῆς νέας μονίμου δεξαμενῆς τῶν 300.000 τόνων ἔτρωποτοιήθη καὶ ἡδη οἱ θύνοντες τῶν Ναυπηγείων κατέληξαν εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν διαστάσεων τῆς, εἰς τρόπον

ἀπασχοληθοῦν ἐκεῖ εἰς πρώτην φάσιν.

• Ή συνολικὴ ἐπένδυσις μετὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἔργου θὰ ὑπερβῇ τὰ 70 έκατομμύρια δολαρίων, ἔναντι 50 περίπου ἑκατομμυρίου δολαρίων, ἀτινα ἔχουν ἐπενδυθῆ μέχρι τοῦδε διὰ τάς υφισταμένας ἐγκαταστάσεις.

Αἱ παλαιότεραι ἐγκαταστάσεις «θὰ ἔγκαταστοθῶν», ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι θὰ χρησιμοποιούνται ἀποκλειστικῶς μὲ τὴν κατασκευὴν μικροτέρων ἔξειδικευμένων σκαφῶν, ὡς καὶ μὲ τὰς ἐπισκευάς. Τὸ νέον ναυπηγεῖον, ὥπερ θὰ συνδυασθῇ μὲ τὴν δημιουργίαν τοῦ ἔργοτασσίου μηχανῶν — ἀνωθεν τοῦ προσδιορισθέντος χώρου διὰ τὸ ναυπηγεῖον — θὰ ἀσχολήσηται μὲ τὴν κατασκευὴν κυρίως δὲλλα καὶ μὲ τὰς ἐπισκευάς ἐνδεχομένων μεγάλων σκαφῶν.

Πάσα τε περιτέρω πληροφορία ἐπὶ τοῦ νέου σχέδιον τοῦ κ. Νιάρχου κρίνεται παρακινδυνεμένη. Πολλὰ ἔξαρτῶνται ἐκ τῆς ἐπισκέψεως τοῦ κ. Καλδῆ εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεῖα.

Η ΛΑΙΠΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

• Εξ ἄλλου, πληροφορούμεθα ὅτι ἐντὸς τοῦ Οκτωβρίου, παραδίδεται τὸ ηδη συμπληρούμενον πρώτων μπάλκ κάρριερ τῶν 35.000 τόνων δ. w., ἐνῷ περὶ τὰ τέλη προσεχοῦς Σεπτεμβρίου θὰ καθελκυσθῇ τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὴν μεγάλην μόνιμον δεξαμενήν τῶν 300.000 τόνων δεύτερον τῆς σειρᾶς. Ως γνωστὸν, 7 ἀδελφὰ μπάλκ κάρριερ ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία».

• Επίσης ἔρρυθμίσθησαν δῆλαι αἱ τεχνικοοικονομικαὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν ἐν σειρᾷ κατασκευὴν τῶν 5 παραγγελθέντων σκαφῶν εἰδικῶν διὰ τὴν μεταφορὰν παραγώγων πετρελαίου (Products Carriers). Η τρόπος τοῦ πρώτου ἔξ αὐτῶν θὰ τοποθετηθῇ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

Τέλος, ἔγνωσθα ὅτι μὲ ίκανοποιητικὸν ρυθμὸν διάνειται ἔξειδισσόμενος καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ὅ δεικτης τῶν ἐπισκευῶν. Μόνιμας εἰς τὰς δεξαμενὰς καὶ τὰς λοιπὰς ἐγκαταστάσεις τῶν «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» ἔπισκευάζονται 10—12 σκάφη μέσης χωρητικότητος ἐκάστου 25.000 τόνων δ. w. Αἱδιόλογοι ἔξ ὅλου ἐπισκευαστικαὶ ἔργοσιαὶ πραγματοποιοῦνται ἐπὶ τῶν κατὰ τακτὰ διαστήματα καταπλέοντων εἰς Σκαραμαγκά ἀμερικανικῶν πολεμικῶν σκαφῶν, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς υφισταμένης συμφωνίας μεταξὺ «Ελληνικῶν Ναυπηγείων» καὶ ἀμερικανικοῦ Ναυτικοῦ.

Κ. ΔΟΥΚΑΣ

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:
N. K. TOMASOS
S. G. ΛΕΡΙΩΤΗΣ

ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ • ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ • ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

80133 NAPOLI (ITALIA)

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦ. {
312210
321225
528543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

IRAN. K. ΡΑΤΣΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ
ΣΥΡΟΣ - ΤΗΛ. 3.49



Αναλαμβάνομε τήν φροντίδα τους!

Άρκει νά εμπιστευθῆτε σέ μᾶς τό καθημερινό μικρό περίσσευμά σας, άνοιγοντας μιά κατάθεση συναλλάγματος στό Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο.

Χιλιάδες προνοπτικοί Έλληνες τού έξωτερικού και τού έσωτερικού, δημιούργησαν έτσι περιουσίες γιά τά παιδιά τους και τά γεράματά τους. Άλλοι τόσοι έλιασαν τό πρόθιμα της στέγης γιά τίς οικογένειές τους. Και ή φροντίδα μας δέν σταματά έδω.

Σάς έξασφαλίζομε:

- Ύψηλότερο τόκο άπό όποιαδήποτε άλλη Τράπεζα τού έξωτερικού.
- Καταβολή τών τόκων σέ συνάλλαγμα.
- Έλευθερή έπανεξαγωγή συναλλάγματος, χωρίς διατυπώσεις
- Σημαντική φορολογική έκπτωση άπό τήν φορολογία μεταβιβάσεως άκινήτου, έαν γίνεται άπό τό συνάλλαγμα τών καταθέσεων.

Αύτό πού γιά σάς είναι ή φροντίδα μιας ζωῆς, γιά μᾶς γίνεται σκοπός.



ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΓΥΗΣΙΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΤΟΚΟΣ 6,75% ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΟΣ

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

ΚΑΙ Η ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Φίλτατε κ. Διευθυντά,

Θέ σάς παρακαλέσω, αν είναι δυνατόν, νά δημοσιεύσετε την κάτωθι επιστολή μου εις άπαντησιν τού κ. Πατεράκη.

Μέ μεγάλη μου χαρά έπαναβλέπω στὸ ναυτικὸν στερέωμα τὴν ἐμφάνισιν τοῦ φίλτατος κ. Πατεράκη. Όμοιολόγω διτὶ πρέπει νά τὸν κρίωμεν ἐπιεικέστατα, διότι ποιεῖ τὰς διατριβάς του στὴν ὑπεραπλανικὴν χώραν, σὲ πολυθρύην μεγαλούπολι, ἀναπνέει ἀπειρα πασαρέα καὶ ἔργαζεται σὲ γραφεῖο οὐρανούστουν μὲ αἴρ κοντίσιον.

Καὶ τοῦτο τὸ γράφω διά νά τὸν καταποτίσω. Πολλές φορές τὰ ἑρτζιανὰ ἔχουν παράσιτα καὶ πολλές φορές ὁ σπῆκερ μιλά συμφεροντολογικά.

Φαίνεται διτὶ τὸ πρῆσμα μὲ τὸ δόπιον διέπει τὴν κατάστασιν διό τὸ φίλτατος κ. Πατεράκης ἔχει θαυμάσει ἡ τὸ νηφος τοῦ οὐρανούστη τὸν ζαλίζει. Καλὸ διά είναι νά τὸ σκουπίσῃ, καθαρίσῃ καὶ ξεραλούθῃ καὶ τότε νά κρινῃ καὶ ἐκφέρῃ γνῶμη. Τὸ νά χορεύει ἕπεις ἀπὸ τὸν χορὸν είναι εὔκολο, ἀλλὰ ἄν πιασθῆται τότε τὰ λέμε.

Στὴν επιστολὴ τοῦ κ. Πατεράκη παρατηροῦνται πολλές ἀτυχέστατες καὶ ἀστοχεῖς φράσεις καθὼς καὶ ἀνεφάρμοστες ὑποδείξεις. Μᾶς κινεῖ δὲ τὴν περιέργεια διό φίλτατος κ. Πατεράκης: Τόσον ἔνθερμος καὶ φιλοποιο-αρχικὸς φίλος είναι, ἡ κάτι ἀλλο συμβαίνει;

Σήμερα οἱ ἀποστάσεις ἐψηθεντήσθησαν καὶ ἄν δ. κ. Πατεράκης θέλη νά ἔχῃ διαρύνουσα γνῶμη, δὲν ἔχει τίποτε ἀλλο νά κάμη, παρὰ νά πάρῃ ἵνα Μπόγκ, νά προσεγγισθῇ στὸν Πειραιά καὶ λέγω στὸν Πειραιά, γιατὶ ἔδω είναι τὸ διαρύμετρον, διχι τοῦ καιροῦ, ἀλλὰ τοῦ πλοιαρχικοῦ ἐπαγγέλματος. Θά καταποτίσθῃ, θά διαπιστώσῃ ἰδίοις ὅμμασι, θά ἀκροσαθῇ τὸν ἀσθενὴ καὶ τότε σὰν δόκτορας Πανεπιστημίου, θά γράψῃ τὴν ρετέστα του, διχι μὲ συμπεράσματα ἀπὸ ἑρτζιανὰ οὔτε ἀπὸ τὸ μαύρο μελάνι τοῦ τύπου.

Τὸισιν νά ἔτελει ἐν ἔνθουσιασμῷ ἡ εύθυμιά διό επιστολογράφος, διαν ἔγραφε διτὶ ἥρχισαν οἱ κλωψούρες καὶ σκιαγραφοῦνται οἱ κωδικούρούνται, διά τὴν παραπτηρούμενην ἥ μᾶλλον τὴν μέλλουσαν ἔλλειψιν πλοιάρχων. Ἀσφολῶς θά θέλη νά περιπατῇ τὴν τάξιν μας, ἡ οἱ πλοιοφορίες του είναι λαθασμένες ἥ κάτι ἀλλο συμβαίνει. Θά είναι εὐγνώμων ἥ τάξις τῶν πλοιάρχων καὶ σὲ γενικὴ συνέλευσιν θὰ τὸν ἀνακηρύξωμεν εὐεργέτην, ἢς μᾶς ὑποδείξῃ τὸ φάρμακον, τὸ πράγματι σωτήριοι δι' ἡμάς της ἔλλειψεως προσφορᾶς πλοιάρχων.

Σήμερα, ποὺ μὲ τὰ καταστροφικὰ μέτρα, κατὰ τὴν γνώμην του, ποὺ τῆραν οἱ ὑπεύθυνοι, ἡ ἀγορά —ἡ πιάτσα— ἔχει πλημμυρίσει πλοιάρχους, πόσον μᾶλλον ἀν κατὰ τὶς ὑποδείξεις του τετραπλασιασθῇ ἥ παραγγή πλοιάρχων. Πῶς θὰ ἀπορροφηθοῦν; Πλὴν ἀν ἔχη ὑπὸ διτὶ τὸν γνωστὸν ἀφορισμὸν: «πλοιάρχου δίπλωμα ἔχει δις πάη καὶ λοστρόμος!!!»

Τὸ «Υπουργεῖον σφάλλει, δὲν δέν χρησιμοποιῇ τὸν κ. Πατεράκην, ἀφοῦ αὐτὸς προβλέπει καὶ ἔχει τὴν δυνατότητα μὲ δικές του στοιτοικές μελέτες νά ὑποδεικνύῃ, διτὶ κάθε χρόνο θὰ ἔχωμε ἔλλειμμα 1.500 πλοιάρχων.

Ἐπειδὴ οἱ χριθέντες ἐργαστοπατέρες εἰναι λίγο χονδροκέφαλοι, θὰ ἔχετε τὴν καλούσην, κ. Πατεράκη, νά μᾶς καταποτίσετε, νά μᾶς ἔξηγήσετε, πῶς είναι δυνατόν νά ἔχωμε ἔλλειμμα 1.500 πλοιάρχων ἥ διστον τὰ πλοιάρχους σίγουρα κάθε χρόνο θὰ ἐλαττώνται, δὲν θὰ αύξανουν καὶ τοῦτο ἀφοῦ κα-

ταγίνεσθε στὰ ναυτιλιακὰ θὰ τὸ γνωρίζετε ποὺν καλά. Σήμερα κτίζονται πλοιάρχους ποὺν ισοδυναμούν μὲ 20-30 ἀπὸ τὰ ἄλλα, μὲ πλοιάρχους 20-30, ἐνώ σήμερα χρειάζονται ENAN, πλὴν ἀν ἔχετε ὑπὸ διστονία πλοιάρχους πλοιάρχους νὰ τὸν χρησιμοποιήσητε διὰ πλήρωμα ἡ νὰ δημιουργήσετε κανένα καπινόργυρο νομοσχέδιο νά ἐπιβάλλετε στὰ μαμμούθ στὴν σύνθεσιν 10-20 πλοιάρχων, φύσει τοῦτο ὀδύνατον, γιατὶ μιὰ σκουφία δέν χωρᾷ 10-20 πλοιάρχων καφάλια. Πρακτικῶς δὲν στέκει.

Γνωρίζετε ποὺν καλά διότι φαίνεσθε ἔξυπνος αὐθωρωπος, διτὶ διαν ὑπάρχη ὑπερταραγγή καὶ ζήτησης περιωρισμένη, τί γίνεται γιὰ τὸ κάδε ἐμπόρευμα. Σαπίζει. «Οσο - διστονία ποὺληθῇ, δρὰ τὰ ὄμγα στὴν πατρίδα μου. Μήπως καὶ ὑμεῖς, μὲ εὔσχημο τρόπο ἐπιδιώκετε τὸ ίδιο στὴν πλοιαρχικὴ τάξιν; Σὰν καλὸς φίλος τῆς τάξεως μας — καὶ ἀν διαφέρεσθε πραγματικά — ἐπρεπε νά ὑποστηρίζετε: περισσότερο προσόντα, περιορισμὸν ἀκόμα περισσότερον, διὰ νὰ κατορθώσωμεν ἴσσαγύιον πλοίου — πλοιάρχου. «Οχι τὸ ἀντίθετον. «Έχομεν ὑπερπροσφορά, κ. Πατεράκη καὶ δχι θλειψιν, πλὴν πρέπει νὰ ἔνεργη ἀναλόγως καὶ νὰ προσανατολίζεται σὲ κάθε δημιουργημένη ἔξελικτη κατάστασι.

«Η φρασεολογία σας καὶ ἀστοχη καὶ εἰρωνικὴ είναι: ΕΡΓΑΤΟΠΑΤΕΡΕΣ. Σᾶς πληροφορούμε, διότι, ίσως, ἐπειδὴ ζῆτε σὲ οὐρανούστουν, τὰ ἑρτζιανὰ σας νά ἔχουν πολλὰ παράσιτα, διτὶ διοὶ οἱ προστάτεμοι τῶν Ναυτικῶν. «Ενώσεων είναι πραγματικὰ ναυτικοὶ, μὲ ὀλιγύρα ποτισμένοι καὶ ἐξελεγμένοι μὲ δλες τὶς συνδικαλιστικὲς διαστηπώσεις. Κατέχουν τὰ ναυτεργατικὰ θέματα καὶ ἐνδιαφέρονται διὰ τὰ συμφέροντα τῶν συνδέλφων των. Δὲν είναι διωρισμένοι.

Πρέπει, πράγματι, εἰδικῶς ἡ δική μας ἡγεσία, νὰ κομπορρημοῦντες ποὺ ἔπεισε τὸν τότε ὑπουργὸν νὰ ὑπογράψῃ τὸ «καταστροφικὸν Διάταγμα τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἔξετάσεων. «Ἐπίστεις εὐγνωμούμενοι καὶ τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» διὰ τὴν συμπαράστασιν των.

«Ονομάζετε ἀναχρονιστικὸν τὸ Διάταγμα ποὺ προσπαθεῖ νὰ περιορίσῃ, ἄρα νὰ κατοχυρώσῃ τὴν ἐπαγγελματικὴν ἐπάρκεια καὶ

δχι τὴν δασδοσία, πρὸς λύπη μερικῶν: ειδικά πεντάρα δέκα πλοιάρχοι. Τότε, δλόκηρον τὸ ἐφαρμοζόμενον σύστημα στὴν ἀνωτάτη ἐκπαίδευσιν είναι σαθρὸ καὶ πρέπει ἐλευθερως νὰ εἰσάγωνται εἰς τὰ ιδρύματα δλοὶ οἱ ὑποψήφιοι.

«Ἄτυχέστατος καὶ εἰλικρινὰ μᾶς ἔλυπησε διαρκτηρισμός σας διὰ τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εφούριος τοῦ Χότζα». «Έχομεν ἀπειρα δείγματα διὰ τὶς πολύτιμες ὑπηρεσίας ποὺ προσέφεραν στὴν Ναυτιλία μας καὶ τοὺς ναυτικούς, ή δὲ πείρα τοῦ κ. Κωττάκη, πανθομολογημένως είναι τόση μεγάλη, δωτε ἐπαξίως νὰ κατέχῃ τὸν τίτλο τοῦ δετεράρου περὶ τὰ ναυτικὰ ζήτηματα. Μέντωρα τὸν ἀποκαλοῦν, καὶ σωστότατα καὶ ἐπιθεβλημένο είναι νὰ ἔνεργη ἀναλόγως καὶ νὰ προσανατολίζεται σὲ κάθε δημιουργημένη ἔξελικτη κατάστασι.

«Ἀπορούμε πῶς συμπεραίνετε διτὶ τὸ διέθριο Διάταγμα κάμει τοὺς νέους νὰ στραφοῦν σὲ ἄλλα ἐπαγγέλματα καὶ δχι στὸ ναυτικό. Καὶ πάλι σᾶς πλοιοφόρων διτὶ τὰ ἑρτζιανὰ σας πλοιαρχικῶν ντούνται μὲ πολλὰ παράσιτα, διότι τὰ καταστροφικὸν Διάταγμα ποὺ πλεονάζουν καὶ πρέπει νὰ τροποποιηθῇ, καθὼς γράφετε, ἡνῶ μηχανικῶν καὶ ἀσυρματιστῶν καὶ ἡλεκτρολόγων, ἔχομεν πράγματι θλειψιν. Δὲν κρούετε δι' αὐτοὺς τὸν κώδωνα, ἀλλὰ ποιεῖτε τὴν νῆσταν. «Ἄρα κάτι ἀλλο συμβαίνει καὶ δχι τὸ Διάταγμα.

«Πράγματι, οἱ σημερινοὶ νέοι είναι διπρόθυμοι διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, διὰ πολλοὺς καὶ διαφόρους λόγους: Πρῶτα - πρῶτα εύκολη εὑρεσις ἐργασίας, τώρα, στὴν ξηράν. Δεύτερον, διώς πωστά ἀναφέρετε, τὴν σκληρότητα τοῦ ἐπαγγέλματος. Τρίτον τὴν μῆκανόντων παρὰ τῶν ἔφοπτοιστῶν. Τέταρτον καὶ σπουδαιότερον, τὸ NAT. Ναί, σήμερα ὁ νέος ὑπολογίζει στὰ γεραστιά. Θέλει πάντα τὰ καλά, ἀλλὰ νὰ ἔχῃ ἀσφάλεια γεραστεῖν ποὺ δυστυχῶς δὲν ἔχει. Καὶ πέμπτο πρότερος διπλούς μεταβολούς.

Στὰ προτεινόμενα μέτρα σας ἔχομεν ἀντιρρήσεις. Σωστά, δωρεάν ἐκπαίδευσιν, δχι δημάσια σταθασίας ὑπηρεσίας, ἀλλ'

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE ASSOCIATION (LONDON) LTD.

Freight Demurrage and Defence
Crew Strikes
Port Area Strikes

JOINT MANAGERS OF THE THROUGH TRANSIT MARINE
MUTUAL ASSURANCE ASSOCIATION

1 LLOYD'S AVENUE, LONDON EC3N 3DN

CABLES: WESTENG LONDON E.C.3

TELEPHONE: 01-480 7272

TELEX: WESTENG LONDON 886029

αυξήσιν. Νά γίνη ναύτης δχι υπεύθυνος δπό από την θεωρητικήν μόνον κατάρτισιν. Νά αποκτήσῃ πείρα, και πείρα δὲν αποκτάται μέντα τη βιδλία.

Στό στρατό, δχι διάκρισις. "Ολοι ίσια δικαιώματα και ύποχρεώσεις έχουμε έναντι του Συντάγματος. "Ολα τα 'Ελληνόπουλα απαιτούν ιστηνα μεταχείρισιν. Νομίζω, δην απαλλαγή η ελαττωθή η θητεία, θά είναι ύποχρεωμένος δ κάθε νέος και με δεσμευτικές ύποχρεώσεις. Δηλαδή ελαττώνομε την θητεία, άλλα θά είναι ύποχρεωμένος δ νέος δ όποιος μπορεί νά μετενώσε νά γίνη ναυτικός. Θά το δεχθή δ σημειρινός νέος; 'Εγώ λέγω δχι.

Στήν τελευταία σας ύπόδειξην «ένωρις συνταξιοδότησιν και δελτίωσιν δρων ζωής και άμοιθης ἐπί του πλοίου», θά μού ἐπιτρέψετε μὲ δλο το θάρρος της έξι αποστάσεως φίλιας, νά σᾶς θέσω μια έρωτησιν και απορία:

Νομίζω δτι κάπου είσθε Μάνατζερ 'Οπερέσιον και ἐπειδή υπεραμύνεσθε διά τα συμφέροντα των ναυτικών, τούτο είναι πρός τιμή σας. Θά δέλευμε νά μάθωμε: 'Εσείς ειδικώς, τι είσηγησες η πιέσεις δσκάπτε εις του πλοιοκτήτη σας νά καλυτερέυση τους δρους έργασιας και άμοιθης η τι ἐμπόδια προβάλλετε εις τα πλοία σας νά αποκλείουν άλλοδαπούς, πού σημαίνεις δύνατισμα του NAT; Νομίζω τίποτε δπολύτως η μάλλον το διάτετον, διότι άλλοις άδιντον νά κρατηθήτε στή πολυθρόνα πού κάθεσθε. Και δὲν μὲ δποτά δη μηνή μου, έσεις κάποτε είχατε εισηγηθή και τα διπλώματα της 'Αφρικής, έννω των πλοιάρχων, δχι δτι πρέπει νά δναγκωρίζωνται, άλλα και καλύτερα είναι των έλληνων!

Ο κάθε πλοιοκτήτης σχίζει τά ίματά του, ίσχυρίζεται δτι καταστρέφεται δν ζητηθή αυξησης «όδερτάιμ», δλίγων πεννών. Γνωρίζετε δτι διά νά κερδίσουν το γραμματόσημον πολλά γραφεία, αποκλείουν την αποστολή στὸν αίχμαλωτο της θαλάσσης περιοδικών ή έφημεριδών;

Διά νά συνταξιοδοτήθη δ ναυτικός νέος (θείον δάρων) πρέπει νά υπάρχουν χρήματα, πόροι, οικονομική εύωστεια, κατά τους οικονομολόγους στὸ NAT. 'Άλλα πού θά δρεθούν; 'Από την πλημμύρα των άλλοδαπών στα πλοία; 'Αρα επέστουλα στὸ NAT. "Η από την γενναιοδωρίαν των έφοπλιστών νά αυξήσουν τα απομακιά; Ούτε από το διά σύντησης πάντα το άλλο.

Πράγματι εύστοχος η φράσις σας. 'Εσείς ύποστηρίζετε και προσπαθήτε νά δημιουργήσετε υπεράθυνο πλοιαρχικό ἐμπόρευμα, ήνα τούτο νά διατεθή στήν άγορά πάμφην. 'Άλλα, λυπάμα, δὲν θά το κατορθώσουν οσοι αύτό επιδιώκουν, διότι η πλοιαρχική τάξης θέλει νά επιζήση και θά επίζηση γιατί θά άγνωστη, θά πολεμήση. Δὲν θά συμμαχήση μὲ αντίθετα συμφέροντα.

Μετά πάσης τιμῆς
ΒΑΣ. ΚΟΡΟΓΙΑΝΝΑΚΗΣ
Πλοιαρχος Ε.Ν.

ΤΟ ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΟΝ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ

Κύριε Διευθυντά,

'Ανέγνωσα μετά μεγάλου ένδιαφέροντος τό ύμετερον σημείωμα εις τό τεῦχος της 15ης Φεβρουαρίου. "Εν δκόμη σημειωμα είδε τό φῶς της δημοσιότητος υπό τον τίτλον 'Μελέτη τού διντιπλοίαρχου Λ.Σ. κ. Ε. Μητροπούλου, προκληθέν ασφαλώς από τό προηγούμενον.

'Επειδή είμαι μεσίτης διαπραγματεύμενος ἐπιστροφάς ασφαλίστρων λόγω παροπλισμού η 'Ελευσίς μού ἐπροξένησεν εύλογον άνησκτίαν και σύτω, σφού διντιπαρέβαλον τα δύο σημειώματα θά θελα νά έφεράσω μιαν άμερόληπτον γνώμην και έκ της κατά τα τελευταία 5 έτη κτηθείστης πείρας μου τούτο, έλπιζω, θά τύχη του ένδιαφέροντός σας.

Είναι έξαιρετικά δύσκολον νά διευκρινήση τις τό ασφαλές η τό άνασφαλές άγκυροδόλιαν, δμως, δὲν υπάρχουν άνασφαλεῖς περιοχαί εις τόν κόλπον της 'Ελευσίνος. Εις την περίπτωσιν τής ἐπιστροφής ασφαλίστρων, μία περιοχή καθορίζεται απλώς ηδης, δτον εποίον δύναται νά προσδεθή ασφαλώς κατά την έννοιαν διά την άποιαν οι 'Ασφαλισται κρατούν —δάσει ενός Ναυτιλιακού Συμβολαίου 'Ασφαλείας— έν δυομαστικόν ποσόν καλύπτον τους κινδύνους λιμένον τούτο δρολογείται κανονική κράτησης έννοντι κινδύνων λιμένος.

'Εν τούτοις, δταν εποίον είναι ήγκυροβολημένον εις ασφαλή περιοχήν, μή έξασφαλίζουν δμως πλήρη προστασίαν, δηδ. δι' ασφαλίσεων πρώτων και πρύμνης εις σταθερόν άντικείμενον, τότε γίνεται δεκτόν πρός ασφάλισιν μὲ διπλασίαν την προσαφερθείσαν κράτησιν. 'Εν προκειμένῳ, δλαι αι περιοχαί εις τόν κόλπον της 'Ελευσίνος (πλήν των ναυπατήσιων 'Ανδρεάδη και Νιάρχου εις Σκαραμαγκά) γίνονται δεκταί μὲ διπλάσιον τό κανονικόν ασφαλίστρον έννατι κινδύνων λιμένος.

Διεξοδικώτερον, συμφωνεῖται δτι η 'Ελευσίς ώς περιοχή είναι προστατευόμενή —ήλείς χρησιμοποιείται διά λόγους συγκέντωσης— άλλ' άνασφαλής διά πρόσδεσιν, καθ' δσον μόνον η πρώτα τού πλοίου δύναται νά είναι ασφαλής (διά της άγκυρας) και, εις δύναμιν άνεμους 3 έως 5 μπωάρο, έστω και διά μόνον 10 ήμέρας κατ' έτος. Σημαίνει δτι διά μίαν περίπου ήμέραν εις κάθε 30 ήμέρας, έν δυστύχημα θά ήδηνατο νά συμβῇ. "Εν κύμα δύο η τριών ποδών ύψους είναι ασήμαντον δταν υπάρχη ασφαλής πρόσθεσις (πρόρρος και πρύμνη), ένδιαν είναι καλώς προσδεθείσα, ή δυνατότης νά παρασυρθῇ τό σκάφος έπαυξάνεται.

Εις τους θαλασσίους κινδύνους, μία άγκυρα δὲν θεωρεῖται ποτέ ώς μόνιμος έγγυητης και γίνεται δεκτή μόνον ηδης προσωπική. Πρόσδεσις επιλεύχει πλευρά και πλευρά και πρύμνη, έπαυξάνει περισσότερον την άνασφαλειαν μὲ άναπτφευκον αποτέλεσμα τό πλοίον νά «ξεσύρη» την άγκυραν του. "Εστω και προσδεθείση η πρύμνη εις παρασκείμον πλοίον (η πλοϊα), δ-

ταν χαθῇ μία άγκυρα, η πρώτα μένει ἐπικινδύνως ἐκτεθείμενή καθιστώσα άνασφαλή την πρόσδεσιν των δλων πλοίων, αποθαίνουσα έν δπόδιον εις την ναυτιπλοίαν. 'Από πλευράς ένδιαφέροντος, δ τρόπος αύτός παροπλισμού (και οι διάφοροι συνδυασμοί του) δέν έλαβον ποτέ την πλήρη ἐπιδοκιμασίαν των 'Ασφαλιστών, λόγω της πιθανότητος τριβής μεταξύ των δύο πλοίων και της ήποτε θεμέλιης άνεπαρκείας των έλαστικών παρεμβλημάτων μάς χρονικής περιόδου. Ζημία λόγω τριβής μεταξύ πλοίων δην και είναι φυσιολογικώς μοκραί αποκλείονται, ώς έπι τό πλείστου, της ασφαλίσεως κατά τα ίσχυοντα, δάλλ' έδαν άναλογισθώμεν τό ταχέως άνερχόμενον κόστος των δηπλών ασφαλίστρων. 'Αλλη λόγια, θά ήτο η τοποθέτησις σημαντήρων, άλλα και αύτη απορρίπτεται ώ λίσιν δαπανηρά.

Ούδιλως άμφιβόλω δτι μία λύσις είναι πολύ πλησίον άλλ' έν δψει τού προβλήματος ώ λύσις τού προβλήματος θά ήτο λιμενικά έξοδα, τά θποία, καθ' δσον γκρίζομεν εκ της 'Αγοράς, σχεδόν θά άντεστάμιζον τό κόστος των δηπλών ασφαλίστρων. 'Αλλη λόγια, θά ήτο η τοποθέτησις σημαντήρων, άλλα και αύτη απορρίπτεται ώ λίσιν δαπανηρά.

Ειλικρινώς πιστεύων δτι αι πληροφορίασι αύται θά σᾶς είναι χρήσιμοι εις τό μέλλον,

Διατελώ μετά τιμῆς
B. K. ΣΕΤΤΕΡ (Σ.Κ.Α.Μ.)

Λουδίνον, 'Ιούλιος 1972

ΑΚΤΟΠΛΑΟΙΚΑ

Κύριε Διευθυντά,

Εις απάντησιν δημησιευθέντος σχολίου καταχωρισθέντος εις τό φύλλον της 1.7.72 τού έκγριτον ίδμων περιοδικού υπό τον τίτλον 'Ακτοπλοίκας και καθ' δσον άφορά την καθυστέρησιν προσεγγίσεως εις Σύρον έκάστην Κυριακήν ἐπιβατηγού πλοίου, έχομεν την τιμήν νά σᾶς γνωρίσωμεν τά κάτωθι:

1) Τό ἐπιβατηγόν «Κανάρη» άναχωρούν έκ Πειραιώς καθ' έκαστον Σάββατον την 13.00 ώραν, έκτελει τό δρομολόγιον Σύρου - Τήνου - Μυκόνου - 'Αγ. Κηρύκου - Καρλοβασίου - Σάμου - Πάτμου - Σάμου - Καρλοβασίου - 'Αγ. Κηρύκου - Μυκόνου - Τήνου - Σύρου - Πειραιώς. Γεγονός είναι δτι τό ἐπιβατηγόν τού πλοίον προσεγγίζει κατά την ἐπιστροφήν του εις Σύρον την 24.00 ώραν καταπλέον εις Πειραιά περί την 06.30-07.30 ώραν. 'Αναμφιβόλως, ό σχετικός καθυστέρημένος κατόπλου τού πλοίου εις Σύρον, θψείλεται εις την πραγματοποιημένην προσέγγισιν τούτου εις Πάτμον. Τούτο δμως δὲν κρίνεται δτι θά έσει νά αποτελέσῃ λόγον έγκαταλείψεως της προσεγγίσεως τού πλοίου εις Πάτμον ήτις παρά τό του τουριστικού χαρακτήρα δέν δατασι νά θεωρηθῇ δέν έξυπτρεται κατά τρόπον ίκανοποιητικόν.

2) Η νήσος Πάτμος έξυπτρεται σήμερον διά τού πλοίου «ΜΙΜΙΚΑ Λ», ΜΑΡΙΛΕΝΑ (άγδουν γραμμής) και προσφάτως διά τού ΕΓ)Γ «ΑΔΩΝΙΣ» κατά Κυριακήν δέ διά μίας προσεγγίσεως τού ΕΓ) «ΚΑΝΑΡΗΣ». 'Αλλωστε δέν πρέπει νά παροράται τό γεγονός δτι σήμερον ή Σύρος συνδέεται μετά τού Πειραιώς, ένδιαν κατά Κυριακήν δέν δατασι πιοντασιών έκ Σύρου τάς βραδυνάς ώρας διά

NAUTIKON GYMNASION - LYKEION OINOUYESON XIOU ME SΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΟΝ ΟΙΚΟΤΡΟΦΕΙΟΝ

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΥΜΝΑΣΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
'Αστια έκπαίδευσις. 'Επιβλεφις αύτη πράγματα ύπο την πεπειραμένων καθηγητών.
Τέλεια ναυτικά δργανα (Ραντάρ, Γυροποξίς, 'Ασύρματος, Μηχανουργείον κλπ.). Τροφή έκλεκτή και άγκεινή. Οι άπόφοιτοι τού Ν.Γ.Ο. έργισκουν έργασίαν εις τά έκατοντάδες οίνουσιακά πλοία, καθώς και εις τά πλοία δλων
'Εταιρειών.
'Εχασφαλίσατε τό μέλλον των παιδιών σας έγγραφοντάς τα εις τό Ναυτικόν Γυμνασίον Οίνουσών Χίου.

Πληροφορία: 'Απόλλωνος 5, τηλ. 3233-600

Πειραιά τρία πλοΐα («ΜΑΡΙΛΕΝΑ», «ΕΛΑΣΗ», «ΚΑΝΑΡΗΣ»).

Μετά τιμής
Ο 'Υφηπουργός
ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΠΑΔΟΓΙΑΝΝΗΣ

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Κύριοι,

'Επανερχόμεθα, έν συνεχείᾳ προηγουμένης μας έπιστολής.

Μὲ μεγάλην κατάπληξιν τὸν τελευταῖον καιρὸν πληροφορούμεθα ἀπὸ τὰς ἔφημερίδας ἀγορᾶς πλοίων πρὸς διάλυσιν ἀπὸ Τούρκους ἐπιχειρηματίας. Παλαιότερα, ἀνάλογοι εἰδῆσεις ἔκαναν τὴν ἐμφάνισιν τῶν συχνά ἀπὸ τὰς στήλας τῶν εἰδικῶν περιοδικῶν, προκειμένου δι' ἀγορᾶς ἀπὸ διαλυτὰς τῆς Κίνας καὶ τῆς Ιαπωνίας καὶ διὰ πλοία εὐρισκόμενα μέσα εἰς τὴν ἀκτίνα τῆς δράσεως τῶν συνεργείων αὐτῶν διαλύσεως. Τὸ φαινόμενον δώμας τῶν τουρκικῶν ἀγορῶν εἶναι πρωτοφανές καὶ ἀξιοπρόσεκτον.

"Ο,τι εἶναι πρωτοφανές, δὲν χρειάζεται μεγάλη σκέψη, ἀν συγκρινῇ κανεὶς τὴν πλήρη ἡλείψιν τέτοιων εἰδῆσεων, παλαιότερα, μὲ τὴν πληθώραν τοῦ τελευταίου καιροῦ. Ἀξιοπερίεργον εἶναι ἀπὸ τὴν ἄποψιν διτι, ἐδό, μέσα στὴν γειτονία μας, ξένος μάστορας μᾶς συναγενίζεται. Καὶ μάλιστα, χωρὶς νὰ πληρώνῃ περισσότερα, ἀλλ' ἀπόλες καὶ μόνον ἐπειδὴ πληρώνει εἰς συνάλλαγμα. Αὐτὸς κυρίως δίνει καὶ τὸν τόνον τοῦ ἀξιοπερίεργου τοῦ φαινόμενου. Διάτοι πέραν ἀπὸ τὴν ἐπιφάνειαν, ἡ λογικὴ δόηγει εἰς συμπεράσματα διτι εἴκεις ἀναπτύσσεται μὰ σχετικὴ διομήχανία καὶ, διτι αὐτὴ ἡ διομήχανία ἐνισχύεται ἀπὸ τὸ Κράτος ἀκόμη καὶ μὲ τὴν παροχὴν συναλλαγματικῶν διευκολύνσεων, ἐνῷ ἐδὼ ἡμεῖς, τὴν ιδίαν οὐτὴν διομήχανίαν, τὴν ἔχομεν παραμερισμένην, παρ' ὅλην τὴν ἔξωφθαλμὸν ὁργανικὴν τῆς σύνδεσιν μὲ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγικὴν διομήχανίαν.

"Εχομεν συγχεκριμένα περιστατικά: Αἴτησίς μας διὰ τὴν χορήγησιν συναδλάγματος πρὸς ἀγορᾶν πλοίου πρὸς διάλυσιν ἀπερρίθη ἀπὸ τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν. Αἴτησίς μας εἰς τὸν Ο.Λ.Π. νὰ μᾶς χορηγηθῇ χῶρος διαλύσεως πλοίων εἰς τὴν Κυνοσούραν ἔλαβε σειράν προτεραιότητος ἀπὸ τὸν Ο.Λ.Π., μετὰ ἀπὸ τὰς ἐκπροθέσμους αἰτήσεις ὠρισμένων ναυπηγίων.

Φαίνεται διτι ἡ 'Ιστορία δὲν ἐπαναλαμβάνεται μόνον, ἀλλὰ καὶ συχνὰ ἀντιστρέφεται. Τὸ περίφημον «Μάλτα γιόν τῶν Τούρκων, πάρε νὰ γίνῃ «Σκράπ γιόν» δι' ἡμᾶς τοὺς "Ελληνας. Καὶ δώμας κάτι πρέπει νὸν κάμωμεν. Ἀξίζει τὸν κόπον. Τί νομίζετε καὶ σεῖς;

Μεθ' ὑπολήψεως
«Ωλσκράπ»

Σ. ΛΕΝΤΑΡΗΣ & Ε. ΚΑΒΡΟΥΔΑΚΗΣ

Πέραμα, 1ούλιος 1972

Σημ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν»: Δικαιολογοῦνται αἱ παρατηρήσει. 'Η διομήχανία τῶν διαλύσεων ἔχει εὑρύτατα περιθώρια ἀναπτύξεως. 'Αποτελεῖ ἀμεσον ἔξαρτημα τῆς διομήχανίας χάλυβος. Χρήζει ὑποστρίξεως.

ΕΥΚΟΛΙΑΙ ΛΙΜΕΝΩΝ

'Αξιότιμε Κύριε Διευθυντά,

'Ο ήτο ἐπόμενον τὴν παρούσαν ἐποχήν, λόγῳ τῆς αὐξήσεως τῆς τιμῆς καὶ τοῦ δυσκόλου τῆς ἔξευρέσεως νωποῦ κρέατος πλεῖστοι ἐνδιαφέρομενοι εἰσαγωγῆς καὶ ἔμποροι κρέατων ἀν εἶναι δυνατή ἡ μεταφορὰ καὶ προσκόμισις εἰς τὴν 'Ελλάδα διὰ τῶν πλοίων μας νωποῦ κρέατος ἀπὸ μακρυνάς ἀγορᾶς.

Πρὸς πληροφορίαν κάθε ἐνδιαφερομένου δηλοῦμεν διτι ἡ τοιαύτη μεταφορὰ εἶναι δύνατη διὰ τῶν πλοίων μας, τὰ ὅποια διαθέτουν εὐκολίας διὰ μεταφορὰν κρέατος εἰς κατάστασιν ὑποψήσεως (Chilled). Δὲν ἀναλαμβάνομεν δικαὶος οὔτε συντομεύει εἰς τοὺς φορτωτὰς μας τὴν μεταφοράν τοιούτου εἶδους κρέατος διὰ τὸν ἀπλούστατον, ἀλλὰ καὶ ὑψηστῆς σπουδαιότητος λόγον διτι ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΜΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΙ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΟΙΟΥΤΟΥ ΕΙΔΟΥΣ ΚΡΕΑΤΟΣ ΥΠΟ ΤΑΧΥΤΕΡΟΝ ΡΥΘΜΟΝ.

Λόγῳ τῆς καταστάσεως τοῦ οὐδεμίαν σχεδὸν μεταβολὴν θερμοκρασίας ἐπιδέχεται τὸ νωπὸν κρέας. "Ενας ἡ δύο βαθμοὶ ψύχεις εἶναι ἀρκετοὶ νὰ μεταβολούν τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ εἰς κατεψυγμένον, μὲ ἀποτέλεσμα μεγάλου ἐκπεισμοῦ εἰς τὴν ἐμπορικὴν ὁδίαν του, ἐνῷ ἔνας βαθμὸς θερμάνσεως εἶναι ἀρκετὸς διὰ τὴν τελείαν καταστροφὴν καὶ ἀπώλειαν του. 'Απολύτως ἀναγκαῖον εἶναι ὅπως ἡ θερμοκρασία του παραμείνει σταθερά καὶ ἀμετάβλητος καθ' ὅλον τὸ μακρὸν διάστημα ἀπὸ παρασκευῆς μέχρι καταναλώσεως. 'Ως ἐκ τούτου εἰδικαὶ ἐγκαταστάσεις ἀπαιτοῦνται εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, τὰς ὅποιας ἡμεῖς δὲν διαθέτουμεν.

Τὸ γεγονός αὐτὸν φέρομεν εἰς γνῶσιν τῶν ὑπευθύνων διὰ τὰ σχέδια τοῦ προγραμματιζόμενου ψυχροθαλάσσου (Νεκροθαλάσσου) διὰ τὸν λιμένα Πειραιώς. Μία τοιαύτη εύκολιά

κατὰ πολὺ θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν δυνατοτήτων ἀγορᾶς νωποῦ κρέατος δι' ἡμᾶς καὶ τὴν χειραφέτησιν μας ἀπὸ τὰς γειτονικὰς πρὸς βορράν χώρας ἀπὸ ὅπου ὑποχρεωτικῶς μέχρι σήμερον συντελεῖται ἡ εἰσαγωγὴ νωποῦ κρέατος διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἀγορᾶς μας.

Γιωστὸν καὶ ἐπόμενον εἶναι διτι βέδαιο διὰ τὴν αδυναμίαν μας νὰ στραφῶμεν εἰς ἄλλας ἀγορᾶς οἱ γειτονές μας ζητοῦν καὶ ἐπιβάλλουν τὰς τιμὰς καὶ τοὺς όρους των, καὶ ίσως ἡ στάσις καὶ αἱ ἀπαιτήσεις των καταπολέμουν διτι θά εἶναι βέδαιο διτι ὡς ἀγορασταὶ τοῖς μετρητοῖς ἔχουμεν τὴν δυνατότητα νὰ στραφῶμεν εἰς ἄλλας ἀγορᾶς διὰ τὰς ἀνάγκας μας. 'Η ἀνατέρω ἀποψὶς ίσως νὰ μὴν συμφωνητὶ μὲ τὰς ἀπόφεις καὶ εἰπιθυμίας περὶ αὐξήσεως παραγωγῆς καὶ αὐταρκείας ἐντὸς διλίγου χρονικοῦ διαστήματος. "Ἄς προχωροῦν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν σηράγγων κατεψυχέων διὰ τὰ πλεονάσματα τῆς παραγωγῆς μας. 'Αναμφισβήτητον γεγονός παραμείνει διτι ἡ 'Ελλάς διτι, εἶναι καὶ θὰ παραμείνῃ εἰσαγωγεύς κρέατων καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ μας συνεχῶς αὐξάνονται. 'Αναγκαῖον, καὶ συμφέρον μας εἶναι νὰ ἔχωμεν εύκολιάς διὰ τὴν εἰσαγωγὴν οἰουδήποτε τύπου κρέατος ἀπὸ δισον τὸ δυνατὸν περισσότερας ἀγοράς.

Μετὰ τιμῆς
Κ. Σ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Πειραιεὺς 28 Ιουλίου 1972

INTERNATIONAL
TAGAROPULOS, S/A

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER
AT THE

PANAMA CANAL

CRISTOBAL / COLON

CABLE: TONIO COLON
TELEX: 3482072

TELEPHONE: Colon 47-1541 • 47-1098

MAILING ADDRESS: P.O. Box 443, Colon, R. Panama

BALBOA / PANAMA CITY

CABLE: TONIO PANAMA
TELEX: 3282068, 368633

TELEPHONE: Panama 23-9920

MAILING ADDRESS: P.O. Box 4583, Panama S. R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS
ELECTRIC APPLIANCES
DUTY FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

HELLENIC SHIPYARDS Co

SKARAMANGA YARD
Near Piraeus, GREECE



SHIPBUILDERS AND SHIPREPAIRERS



THE SHIPBUILDING PROGRAMME

Hellenic Shipyards are working at full tilt on three types of vessel that have proved highly popular with shipowners ★ The first is the successful SD 14-type 15,000-ton cargo ship. Skaramanga Yard (pictured above) has turned out 19 such vessels so far and is completing orders for eight more ★ The second is the BC 37-type bulk carrier of 37,000 tons, with a speed of 15 knots, 12000 HP engine and 7 10-ton cranes. These ships will be fully air-conditioned and automated and seven are now on order with delivery until the end of 1973 ★ The third is a 30,000-ton product carrier with 12000 HP engine specifically designed to meet Shell Chartering specifications. Five are on order and four of them have already been chartered to the Shell Company ★ For more information please contact any of the offices listed below.

OFFICES AT HOME & ABROAD

ATHENS, GREECE: Hellenic Shipyards Co, 4 Acadimias St. - Tel. 611.141, 2, 3 - Telex: 215123 & 215372 - Cables: Shipyard, Athens

SKARAMANGA YARD: Tel. 8.073.471, 8.073.351, 8.073.611 - Telex: 215293, 215396 & 215567 - Cables: Shipyard, Athens

U.K. AGENTS: Hellenic Shipyards (London) Ltd, 41/43 Park St, London W1A-2IR - Tel. 01-629 8400 - Telex: 28561/2 - 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

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΑΝΝΗ ΦΥΤΡΑ

Βάσει τῶν στοιχείων τοῦ Ο.Λ.Π.

ΚΑΜΨΙΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΕΙΣΑΓΩΓΑΣ

Η ΕΙΚΩΝ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑΝ

Έξαιρετικὸν ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ὁ ἔγκριθεὶς ἀπολογισμὸς τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τὸν ὅποιον ἐμφαίνονται αἱ διακυμάνσεις τῆς δλῆς κινήσεως κατὰ τὴν πενταετίαν 1967 - 1971, ὡς καὶ ὁ ρυθμὸς τῶν πραγματοποιηθειῶν δαπανῶν, δι' ἐπενδύσεις εἰς ἔργα καὶ ἔξοπλισμὸν τοῦ λιμένος.

Βάσει τῶν στοιχείων, τὰ ὅποια, ἐν συνεχείᾳ, παραβέτομεν, συμπερινούνται τὰ ἀκόλουθα:

• Η ἐμπορευματικὴ κίνησις ἐντὸς τοῦ κυρίως λιμένος, τόννοι ἐπενδύσεις εἰς βασικῶς

διαμορφοῦνται τὰ μεγέθη τῶν ἐσόδων καὶ δαπανῶν τοῦ Ο.Λ.Π., δὲν παρουσιάζει κατὰ τὸ 1971 αὐξησις ἔναντι τοῦ 1967, ἐνώ ἀντιθέτως παρουσιάζει μικρὰ κάμψιν ἔναντι τοῦ 1969 καὶ τοῦ 1970.

• Τούτῳ, ἀποδίδεται εἰς τὰ ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἐφαρμοζόμενα μέτρα ἐνισχύσεως τῆς ἐγχωρίας παραγωγῆς, προκειμένου ἡ χώρα μας νὰ καταστῇ αὐτάρκης καὶ νὰ ἀποφεύχθῃ ἡ ἐξαγωγὴ συναλλαγμάτων.

• Παρὰ τὴν κάμψιν τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τὸ ἀντίστοιχα ἐσόδα ἐσημείωσαν

αἰσθητὴν ἄνοδον, ἡ ὅποια ὀφείλεται εἰς τὴν αὔξησιν τῆς κινήσεως εἰδῶν γενικοῦ φορτίου ἔξωτερικοῦ.

• "Ανοδὸν ἐσημείωσαν καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ Ο.Λ.Π., ἐξ αἰτίας τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν ἡμερομισθίων τοῦ ἐργαστοτεχνικοῦ προσωπικοῦ. Πάντως, κατὰ τὸ 1971 τὸ ποσοστὸν ἀπορροφήσεως τῶν ἐσόδων πρὸ τῶν πραγματοποιηθειῶν δαπανῶν ἀνελθὸν εἰς 75% παρουσιάζεις ἐλαφρὰν κάμψιν, ἀποτέλεσμα τῆς προσποθείας τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ συμπλεξιν τοῦ λετονικοῦ κόστους τοῦ 'Οργανισμοῦ.

• Δὲν διαπιστούνται οὐσιώδεις διακυμάνσεις εἰς τὴν χρηματοδότησιν τοῦ προγράμματος ἐπενδύσεων, λόγω τοῦ ἀργοῦ ρυθμοῦ ἡ τῆς ἀδυναμίας ἐκτελέσεως ἐνιών ἐργασιῶν ἐκ παρεμβαλλομένων τεχνικῶν ἡ τυπικῶν δυσχεριών.

Παραστατικότερον, ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις, ἡ πορεία τῶν ἐσόδων - ἔξοδων καὶ αἱ ἐπενδύσεις, κατὰ τὴν πενταετίαν ἐμφανίζονται εἰς τὸν παρατιθέμενον πίνακα:

ΠΟΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΕΣΟΔΩΝ - ΕΞΟΔΩΝ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ 1967 - 1971 (εἰς χιλιάδας)

| | 1967 | % | 1968 | % | 1969 | % | 1970 | % | 1971 | % |
|---|---------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|-----|---------|-----|
| 'Εμπορευματικὴ κίνησις τοῦ κυρίως λιμένος, τόννοι | 3.292 | 100 | 3.103 | 94 | 3.449 | 105 | 3.433 | 104 | 3.332 | 101 |
| Τακτικὰ ἔσοδα δραχμαὶ | 566.770 | 100 | 627.107 | 110 | 672.929 | 118 | 710.032 | 125 | 784.048 | 138 |
| Τακτικὰ ἔξοδα, δραχμαὶ | 465.784 | 100 | 477.018 | 102 | 505.561 | 109 | 543.761 | 118 | 591.107 | 127 |
| Σχέσις ἐξόδων - ἐσόδων | | 82% | | 76% | | 75% | | 77% | | 75% |
| 'Επενδύσεις δραχμαὶ | 213.784 | 100 | 171.477 | 80 | 124.276 | 58 | 212.307 | 99 | 205.652 | 96 |

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Αἱ φορτοεκφορτωτικαὶ ἐργασίαι εἰς τὸν Πειραικὸν λιμένα ἐσημείωσαν κάμψιν, ἔναντι τοῦ 1970, ὅμως ἐπὶ τῶν ἐκφορτώσεων γενικοῦ φορτίου ἔξωτερικοῦ παρουσιάζουν αὔξησιν κατὰ 134.957 τόνους (9%) καθὼς καὶ ἐπὶ τῶν φορτώσεων γενικοῦ φορτίου ἔξωτερικοῦ αὔξησιν κατὰ 31.412 τόνους (14%).

Ἐάν ληφθῇ ὑπὸ διανοίᾳ ἡ αὐξησις τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως ἔξωτερικοῦ 2.324.624 τόνους αἱ φορτοεκφορτώσεις γενικῶν ἐμπορευμάτων ἀνέρχονται εἰς 1.944.825 τόνους (84%), συναγέται διὰ τὸ κύριος ὅγκος τῶν πραγματοποιουμένων τακτικῶν ἐσόδων προέρχεται ἐκ τῶν φορτοεκφορτώσεων ἔξωτερικοῦ, ἐπὶ γενικῶν φορτίων.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Κατὰ τὸ 1971 ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις παρουσιάσας αὔξησιν 3%, παρὰ τὸν αὐξανόμε-

νον ἀνταγωνισμὸν, ὑπὸ τῶν συγκοινωνιακῶν μέσων ηρᾶς καὶ δέρος. Ή αὔξησις προέρχεται μόνον ἀπὸ τὴν διεκίνησιν ἐπιβατῶν ἔξωτερικοῦ, δεδομένου διὰ τὴν κίνησις ἐπιβατῶν ἔξωτερικοῦ παρουσίαστε μείωσιν.

ΝΑΥΤΙΑΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

"Ανοδὸς ἐσημειώθη εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ λιμένος, τόσον εἰς ἀριθμὸν πλοίων, ὅσον καὶ εἰς χωρητικότητα. Συγκεκριμένως, κατέπλευσαν 20.615 πλοία ὀλικῆς χωρητικότητος 25.250.182 κόρων, τὸ 1971, ἔναντι 20.430 πλοίων, καθαρᾶς χωρητικότητος 22.686.840 τόνων, τὸ 1970.

Ο ΠΡΟΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

Κατὰ τὰ ἐπίσημα στοιχεῖα τοῦ Ο.Λ.Π. τὰ βεβαιώθεντα τακτικὰ ἐσόδα ἀνήλθον κατὰ τὸ 1971 εἰς 784.048.000 δρχ., ἔναντι 710.032.000 δρχ. τοῦ 1970. Τὰ ἐσόδα, δηλαδή, ηύγιθσαν, ἐντὸς ἐνὸς μόνον ἔτους

κατὰ 74.016.000 δρχ. (10%).

• Βασικῶς ἡ αὔξησις τῶν ἐσόδων ὀφείλεται εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ἀποθηκεύτρων καὶ ἐν μέρει μόνον εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ἐσόδων ἀλλων λειτουργιῶν τοῦ λιμένος.

Τὸ σύνολον τῶν ἐσόδων ἐξ ἀποθηκεύτρων διῆρθεν εἰς 178.347.000 δρχ., ἐνεφάνισε δὲ αὔξησιν ἔναντι τοῦ 1970, κατὰ 37.918.000 δρχ.!

• Η αὔξησις αὕτη ἐξηγεῖται διὰ ἀκολούθων ὑπὸ τῶν οἰκονομικῶν ὑπηρεσιῶν, τοῦ 'Οργανισμοῦ:

• Εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως, τῆς 'Ελευθέρας Ζώνης, ιδίως ἐπὶ ἐμπορευμάτων γενικοῦ φορτίου ἔξωτερικοῦ.

• Εἰς τὴν μεταδολὴν τῆς συνθέσεως τῶν εἰσαχθέντων ἐμπορευμάτων, ἀπὸ ἀπόφεως κατατάξεων των εἰς κατηγορίας ἀποθηκεύτρων αὐξηθέντων.

• Εἰς τὴν ἐπιβράδυνσιν τοῦ ρυθμοῦ πα-

COLOCOTRONIS LTD SHIP BROKERS

149, Leadenhall Street,
London, E.C.3
Telephone : 283-7003/6
Telex : 27151
Telegrams : Colocotron London E.C.3

Tanpy Building, Piraeus
17/19 Akti Miaouli,
Telephone : 471-523/527
Telex : 212367
Telegrams : Sifco, Piraeus

ραλαθής τῶν ἐμπορευμάτων ἐκ τῶν ἀποθηκευτικῶν χώρων.

ΤΑ ΕΞΟΔΑ

Τὰ πραγματοποιηθέντα ἔξοδα ἀνήλθον εἰς 591.107.000 δρχ., ἔναντι 543.761.000 δρχ. τοῦ 1970. Ἡ αὔξησις ὀφείλεται εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως καὶ εἰς τὴν χορηγηθήσαν τὸν ἱανουάριον τοῦ 1970 αὔξησην, ἐπὶ τῶν βασικῶν ἡμερομισθίων κατά 10%. Κατὰ τὸ 1971 τὰ καταβληθέντα ἡμερομισθία ἀνήλθον εἰς 270.737.000 δρχ., ἀνώτερα κατὰ 34.968.000 δρχ. τοῦ 1970.

ΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Διετέθησαν 205.000.000 δρχ. δι' ἐπενδύσεις, ἐκ τῶν ὅποιών ἀπερροφήθη ποσο-

στὸν 50%. Παρὰ ταῦτα τὸ ποσοστὸν αὐτὸν θεωρεῖται ἴκανοποιητικόν.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω, ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. καταβάλλει σοδαράς προσπαθείας πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τοῦ πλήρους ἑκατονταετούς τοῦ λιμένος, εἰς τρόπον ὃστε ν' ἀνταποκρίνεται πλήρως πρὸς τὰς ἀπατήσεις τῶν συγχρόνων μεθόδων, τῶν διὰ τῆς θαλάσσης διενεργουμένων μεταφορῶν.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον ἔχει ἡδη προγραμματισθῆ ἡ προμήθεια συγχρόνων καὶ εἰδικοῦ τύπου φορτοεκφορτωτικῶν μηχανημάτων, ἡ δημιουργία νέων χώρων ὑπόδοχης ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν, ἡ ἀλλαγὴ τοῦ νομικοῦ καθεστώτος τοῦ Ὀργανισμοῦ, διὰ τὴν ταχείαν καὶ εὐδικτον ἀσκήσιν τῶν λειτουργιῶν του, ὡς καὶ ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν μηχανημάτων καὶ τιμολογίων, ἐπὶ ὑγιῶν καὶ συγχρόνων βάσεων.

'Η νέα λεωφόρος θὰ παρακάμψῃ τὴν νεοαποκτηθεῖσαν, ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., περιοχὴν τῶν ἀποθηκῶν ΟΔΙΣΥ ὃστε νὰ ἐνοποιηθῇ αὐτὴ μὲ τὰς λιμενικὰς ἔγκαταστάσεις.

Ἐξετάζονται, ἐπίσης, δύο λύσεις:

• Κατάργησις τῶν τροχιοδρόμων καὶ χρησιμοποίησις τοῦ ἐλευθερουμένου χώρου, διὰ τὴν δημιουργίαν διηρημένης ἀρτηρίας διωρίδων κυκλοφορίας.

• Χάραξις τῆς ἀρτηρίας βορείως τῶν τροχιοδρόμων, οἱ ὄποιοι, οὕτω, διατρούνται.

Ἐξετάζεται καὶ ἡ περίπτωσις διελεύσεως τῆς νέας λεωφόρου ὃντων τῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς ΟΔΙΣΥ, διὰ γεφυρῶν.

Αἱ ἔκτιμοι μένουν διαπάναι ὅπεραν περίπτωσιν καὶ 70 ἑκ. δρχ., διὰ τὴν δευτέραν περίπτωσιν καὶ 350 ἑκ. δρχ., διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς πρώτης προτάσεως.

Αἱ νέαι δόδιαι ἀρτηρίαι εἶναι συνδεμέναι μὲ τὴν δδικήν σύνδεσιν τῆς Σαλαμίνος, τῆς χωροταξικῆς μελέτης τῶν λιμένων τῆς εύρυτέρας περιοχῆς πρωτευούσης καὶ τῆς κυκλοφοριακῆς μελέτης τοῦ γραφείου Σμίθ.

ΑΡΤΗΡΙΑ ΠΡΟΣ ΠΕΡΑΜΑ

ΥΠΕΒΛΗΘΗ ΜΕΛΕΤΗ ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Λ.Π.

Ἐξαιρετικῆς σπουδαιότητος μελέτη ὑπεβλήθη εἰς τὸν Ο.Λ.Π., ὑπὸ τοῦ γραφείου συγκοινωνιακῶν καὶ κυκλοφοριακῶν μελετῶν I. Φραντζεσκάκη, περὶ τῆς δημιουργίας ἐνὸς μεγάλου δικτύου δόδικών προσπελάσεων, πρὸς τοὺς λιμένες Κερατσίνιον καὶ Περάματος. Ἐπιλύνονται, μακροχρονίως, τὰ εἰδικά προβλήματα, τὰ ὄποια προκύπτουν ἐκ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος, ὡς π.χ. τὴν ἐνοποίησιν τῶν λιμενικῶν χώρων τοῦ Ο.Λ.Π., εἰς τὴν περιοχὴν τῶν ἀποθηκῶν ΟΔΙΣΥ, αἱ ὄποιαι, στήμερον, διασχίζονται διὰ τῆς ὁδοῦ B. Γεωργίου, τὴν ἀνεξάρτητον καὶ τελωνειακῶς ἐλεγχομένην δόδικήν σύνδεσιν τῶν ἑταῖρων πετρελαιοειδῶν, πρὸς τοὺς νέους προβλήτας ποὺ δημιουργοῦνται εἰς τὸ Πέραμα.

Χαρακτηριστικῶς ἀναφέρονται τὰ ἀκόλουθα: «Τὸ ὑφιστάμενον, κύριον, δόδικὸν δίκτυον εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν Περάματος καὶ Κερατσίνιον ἔχει ἡδη ὑπερβῆ τὸ δρίον κορεσμοῦ δι' ἓντεν κυκλοφορίαν, ἐνὸς συνεχίζεται ἡ σηματική αὔξησης τῆς κυκλοφορίας. Κατὰ τὴν ἔξαετίαν 1965-1971 διάσπορος ἐτήσιος ρυθμὸς αὔξησεως εἰς τὰς σημερινὰς προσπελάσεις ἀνήλθεν κατὰ 12,5%».

Αἱ δόδιαι συνδέσεως τοῦ Περάματος (Μίνωνος καὶ Σαλαμίνος πρὸς Ἀθήνας, B. Γεωργίου πρὸς Πειραιά καὶ Σχιστοῦ πρὸς Σκαραμαγκά) μετέφερον κατὰ τὸ 1971 18.000.000 ἀτόμων. Ἐξ αὐτῶν μόνον τὸ 10% μετεφέρθη ὑπὸ τῶν ἡλεκτρικῶν σιδηροδρόμων, τῶν ὅποιων ἡ ἐπιβατική κίνησις ἐμειώθη εἰς τὸ ἥμισυ, κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν.

Υπολογίζεται ὅτι κατὰ τὸ 1990 θὰ ἔχῃ ὀλοκληρωθῆ ἡ κατασκευὴ δόλων τῶν προβλήτων καὶ ὃταν ἔχουν ἀποκτηθῆ κρηπιδώματα, μήκους 13.000 μέτρων. Ἐπίσης, ὅτι αἱ ναυπηγεσικευστικαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ ἔχουν μεταφερθῆ. Τότε, ὑπολογίζεται ὅτι συνολικῶς 50.450 ἐπιβατικά αὐτοκίνητα ἡμερησίων θὰ διέρχονται μεταξὺ Περάματος, Σαλαμίνος καὶ Μεγάρων (ἐφ' ὅσον συνδέσθω δύο δόδια) καὶ 27.420 ὁρήματα θὰ καταλήγουν εἰς τὸν λιμένα Περάματος.

Εἰς τὴν μελέτην προτείνονται δύο λύσεις:

• 'Η δόδος B. Γεωργίου θὰ μετατραπῇ ἀνατολικῶς τῆς Καρασολῆ - Δημητρίου εἰς ἀρτηρίαν 4 λωρίδων, δι' ἀπαλοτριώσεως τῆς περιοχῆς καὶ ἀπομακρύνσεως τῶν ναυπηγεσικευστικῶν ἐγκαταστάσεων. Μέχρις ότου συντελεσθῇ ἡ μεταφορὰ τῶν ναυπηγείων θὰ μετατραποῦν εἰς μονοδρόμους αἱ δόδιαι B. Παύλου καὶ B. Γεωργίου καὶ θὰ κατασκευασθῶν μία ἀκόμη, ἐγκαρσία σύνδεσις τοῦ λιμένος μὲ προέκτασιν τῆς δόδου 'Αγίου Νικολάου.

Εἰς τὴν περιοχὴν τῶν ἑταῖρων πετρελαιοειδῶν θὰ δημιουργηθῇ μία «διητηρήμενη» ἀρτηρία 4 λωρίδων κυκλοφορίας. Νοτίως τῶν ἑταῖρων προβλέπεται ὃδος σύνδεσης τούτων μετά τὸν εἰδικὸν προβλήτος πετρελαιοειδῶν. Ἡ δόδος αὕτη θὰ διέρχεται διὰ σήραγγος, κάτωθι τῶν λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ Ο.Λ.Π., ώστε νὰ διευκολυνθῇ διελανειακὸς ἀλεγχος.

ΝΑΥΑΓΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΥΡΑΝ

Ἐπὶ τέλους, ἐν μέτρον δραστικώτερον, ἐλλήφθη ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π., προκειμένου νὰ σταματήσῃ ἡ περατιέρω, κατὰ κυριολεξίαν, ἀποτελέστωσις τῶν ἔγκαταστάσεων ναυαγμάτων, εἰς τὰ Ἀμπελάκια τῆς Σαλαμίνος. Ἁπό δεκαετρίδας σήπονται «μασαύνες», «φαρόβαρκες» καὶ κατὰ τοὺς Σαλαμινίους ἀλιεῖς «φαροκασάλες» εἰς τὸν πολύτιμον κολπίσκον, μέχρι σημείου δηλητηριάσεως τῆς θαλασσίας περιοχῆς, ἔτσι ώστε νὰ ἐκβρασθούν ιχθύες νεκροί ἐκ τῆς θαλάσσης, γεγονός τὸ ὄποιοι οἱ κάτοικοι ἔχουν ήδη καταγγείλει αρμοδιώσις.

Ίδου, δώμας, τώρα, ὁ Ο.Λ.Π. ἀπεφάσισε νὰ ἀνέλκυσῃ καὶ νὰ ἀπομακρύνῃ, διὰ γερανού, μακρὰν τῶν Ἀμπελακίων, εἰς τὴν κοινωνίαν πλευράν τῆς Κυνοσούρας, ὅλα τὰ ἄθλια καὶ ἐπικίνδυνα διὰ τὴν ὑγείαν τῆς θαλάσσης, ναυαγήματα. Ἐκεῖ δὲ δὲν θὰ τὰ βούλιαζε. Θά τὰ κάψῃ! Μόνον ἔτσι θὰ ἀποφεύχθῃ ἡ ρύπανσις τῆς θαλάσσης, ἡ δόπια θὰ συντελεσθῇ, ἔτσι τὰ ναυαγήματα βυθισθῶν καὶ ἐν συνεχείᾳ διασύνεμα ἀναδύθων ὑπὸ μορφὴν τεμαχίων ξύλων κλπ.

Μετά τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ δόπια πρέπει ταχιστά νὰ πραγματοποιηθῇ, ἐλπίζομεν ὅτι δὲν θὰ ἐμφανισθοῦν ὄψιμως τυχόν επλοιοκτήταις ἐκ Σαλαμίνος, οἱ ὄποιοι νὰ ἐγέρονται ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως! Οὐδὲν δικαίωμα θὰ ἔχουν πρὸς τούτο διότι ἔχουν ἐγκάριως εἰδοποιηθῆ ὅπως σπεύσουν καὶ ἀπομακρύνουν μόνοι των τὰ ναυαγήματά των, ὅλλα ἐκώφευσαν δύμας, διὰ ν' ἀποφύγουν τὴν σχετικήν δαπάνην. Μὲ συνέπειαν ἐπὶ σειράν ἐτῶν τὰ Ἀμπελάκια νὰ ἔχουν μεταβληθῆ — ἔνας τόσον ζωτικός, θαλάσσιος χώρος — εἰς ἄθλιον νεκροταφείον!

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

P. O. Box: 4797
PHONES: 431339 - 28829 - 26057
96508 - 976480
447718 - 444994

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

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935
GENERAL SHIP CHANDLERS

Γενικός Διευθυντής: Ιωάννης Δ. Μπαμπαλετάς
Διευθυντής: Γεράσιμος Θωμάτος

Άντιπρόσωποι: Ιωάννης Βλαχοστέργιος
A. NYXAS

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ:
ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΤΡΑΝΖΙΤ

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

MONTEVIDEO - URUGUAY

NAFTILOS LTD.

MATEO M. ELEFTERIU
DIRECTOR
COLON 1563 ESC. 2

SHIP SUPPLIES — GENERAL PROV.
BONDED STORES

TELEX 398241 REXUL UY TELEPH. 86992
NIGHT 88003
CABLES: NAFTICOS

ΤΟ “ΕΠΑΝΩΠΡΟΙΚΟ”

ρει νά έχασαν τὴν ναυτικότητά τους πολλές όλλες χώρες, χωρὶς τούτο νά αποδῇ ἀπελπιστικό. "Αν έχασαν τὴν ναυτικότητά τους, η Ἰσπανία, η Πορτογαλία, οι Κάτω Χώρες, η Γαλλία, η Ἀμερική καὶ ἄλλη ναυτικότηταν γιὰ τὸ ίδιο η Ἀγγλία καὶ αὐτὴ η Νορβηγία, ήπουρεσσαν ὅλοι αὐτοὶ η θά μπορέσουν νὰ αντισταθμίσουν αὐτὴ τὴν ἀπόλεια μὲ ὅλες ἀνάλογες ἐπιδιώξεις. Βέμεις δημος οὐ τί θὰ στραφοῦμε σὰν χάσουμε τὴν ὑγρὴ ἐπέκταση τῆς χώρας μας στὴν ἀπεραντούσην τῶν Ὁκεανῶν; Θὰ τροφοδοτούμε ἕσσος τὰ Γερμανικὰ ἔργαστα, τὸ κάθιμπον τῆς Αδριατικῆς καὶ τὸ Βελγικὰ ὄρυχα, μὲ τὸν νέους μας η ἀλπίζεται οὗτος καὶ ἐδῶ, δίχως πρώτες δλεῖς καὶ μὲ πάντα τα καθιστερημένη βιομηχανία, θὰ τακτοποιηθοῦμε, ώστε νὰ ρίξουμε μαζί πέτρα στὴν αἰγανία μας μετάτηρη μάνα καὶ πατρίδα μας, τὴν θάλασσα;

Ἐλλάδα δίχως θάλασσα, εἶναι ἀδύνατο νὰ ζησῃ. Η δισφύτια τῆς ἀναπόδευτη.

* * *

ΓΡΑΦΩ δος γράφω μὲ ἀπόλυτη τὴν βεβαιότητα δημονούσιον εἰρωνικὰ σχόλια μὲ περιμένουν. "Αλλὰ θὰ συνεχίσω, θὰ γράψω δος νομίζω πός πρέπει νὰ γραφοῦμε καὶ ...δὲ τὰ πάρει τὸ ποτάμι.

"Ἐπιτακτική καὶ ἀμεσην προσδιλλεται: ή θυμόρεων μας νὰ δικτηρήσουμε τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. "Ἐπιτακτική καὶ ἀμεσην θυμόρεων μας νὰ συνεχίσουμε τὴ θυμικότητας ναυτικότητας. "Ἐπιτακτική καὶ ἀμεσην η ἀνάγκη νὰ βρούμε τὸ ἐπανώπροικο ποδὸς θὰ ἀντισταθμίσῃ τὴν καθηγη, μὲ ἐπαναφορὰ τὴν φλογερή προτίμηση στὴν ζωὴ τῆς θάλασσας καὶ στὴν βιομηχανία τῶν πλοίων.

Γιὰ τὸν ἀδειτε, εἴκονη καὶ λιγότερην εἶναι: ή ἀπάντηση: "Ἄς αδησουν τὰ μισθολόγια οἱ καραβοκυραῖοι καὶ δλα τακτοποιοῦνται.

"Αλλά, αὐτὴν τὴ φορά, δι. Αὖτας ἀποτελεῖ τὸ μισθολόγιο φάρμακο θεραπεύεται. γιατὶ, δημος δλοις μας ἔρουμις, δὲν μας ἐπιτρέπεται ἀλευθερία κινήσους πάνω σ' αὐτό. Ο «παράγων» συναγωνισμός, προσδίλλεται τὶς τροχοπέδες του, ἀδυσώπητα. Καραβοκυραῖοι δλλων ἀνικήτητον καὶ προσελύσεων, μὲ πλαισιτηρίες, συγχριτερης ἀπίφανεις ἀπὸ τὸν δικούς μας, δλωνίζουν, δημος καὶ ἀμειδὲς τὰ πέλαγα, ἐπιδιόμενοι στὶς διεθνεῖς μεταπορές. "Οστε, τὸ ἐπιχείρημα θαρράλει, ἀναπροσαρμογής τῆς μισθολογικῆς κατακτάσεως χωρὶς τὸν κίνηνο ποδὸς τὸ ἀλληλικό πολιοῦ νὰ κάση τὴν συναγωνιστική του ἀξία, ἀποκλείεται. Κάποιος δλα λος τρόπος θὰ πρέπει νὰ ἀναγνητηθῇ, τρόπος προσεργόμενος ἀπὸ δλλους δρόμους.

"Ἀπὸ τὴν Ναυτιλία μας, δὲν ἀποκομίζουν μόνον οἱ ιδιοκτήτες τῶν πλοίων. "Αποκομίζουν καὶ οι ναυτικοί. Περισσότερα δημος ἀποκομίζεται τὸ κοινωνικό μας σύνολον, δηλαδὴ τὸ Κράτος μας. Οι ἀποκλείσται. Θὰ κάμουν τὴ δουλειά τους εἶτε μὲ μαύρους εἶτε μὲ κίτρινους. Καὶ δταν δοῦτο η ἐπιχείρηση αὐτὴ δὲν ἀποδίδει, ἔνα πολλημα τὸν καραβον, προσφέρει μὲ κάποιον τρόπο τὴ λόγω. "Επίσης καὶ οι ναυτικοὶ μποροῦν νὰ μήν ἀνησυχοῦν. Πολλὰ τὰ προσκλητήρια, τώρα, ἀπὸ στερινές δουλειές καὶ περισσότερα ἀπὸ τὴ μετανάστευση. Τὸ κοινωνικό μας σύνολο, δημος, δὲν πρέπει νὰ καθηγησάντη. Ή ἀπόλειται τὴν ναυτικότητάς μας, μὲ σύνορο θεριώμα τῆς ναυτιλίας, εἶναι λόγος δι: μόνο ἀνησυχίας, δλλα καὶ ἀσυγκράτητου φόβου.

Κάποιος θὰ τερματισθῇ η μετανάστευση. "Ι-ωσις ποδὸς σύνοτον. Κάποιος θὰ ξαναμαζευθῇ με πάνω στὸν ἀγονο φράχο μας, πλούτιζοντας τὸν καταλόγους τῆς ἀνεργίας, δημος, δημος, δημος. "Αλλά, τότε Ιωσ., η ὑγρὴ ἐπέκταση τῆς φτωχής γης μας θὰ ἔχῃ ἔξαφανισθῇ, γιὰ νὰ ἀποτελῇ ἀνάμυηση τῶν γεροντοτέρων καὶ θέμα Ιστορίας.

"Αλλά, ίδοι καὶ ἔνα δλλο ἐρώτημα: Μπο-

ρει νὰ έχασαν τὴν ναυτικότητά τους πολλές όλλες χώρες, χωρὶς τούτο νὰ αποδῇ ἀπελπιστικό. "Αν έχασαν τὴν ναυτικότητά τους, η Ἰσπανία, η Πορτογαλία, οι Κάτω Χώρες, η Γαλλία, η Ἀμερική καὶ ἄλλη ναυτικότηταν γιὰ τὸ ίδιο η Ἀγγλία καὶ αὐτὴ η Νορβηγία, ήπουρεσσαν ὅλοι αὐτοὶ η θά μπορέσουν νὰ αντισταθμίσουν αὐτὴ τὴν ἀπόλεια μὲ ὅλες ἀνάλογες ἐπιδιώξεις. Βέμεις δημος οὐ τί θὰ στραφοῦμε σὰν χάσουμε τὴν ὑγρὴ ἐπέκταση τῆς χώρας μας στὴν ἀπεραντούσην τῶν Ὁκεανῶν; Θὰ τροφοδοτούμε ἕσσος τὰ Γερμανικὰ ἔργαστα, τὸ κάθιμπον τῆς Αδριατικῆς καὶ τὸ Βελγικὰ ὄρυχα, μὲ τὸν νέους μας η ἀλπίζεται οὗτος καὶ ἐδῶ, δίχως πρώτες δλεῖς καὶ μὲ πάντα τα καθιστερημένη βιομηχανία, θὰ τακτοποιηθοῦμε, ώστε νὰ ρίξουμε μαζὶ πέτρα στὴν αἰγανία μας μετάτηρη μάνα καὶ πατρίδα μας, τὴν θάλασσα;

1) Η ναυτική ἐπακτίθεται: ἀπολύτως δωρεάν, δημος ἀκριβῶς ἐδηλώθη πρὸς θμεράν, μὲ προστήθηκε καὶ μικροῦ κρηματικοῦ ἐπιδέματος. (Χαρτζῆλιτες).

2) Ἀπαλλαγὴ τῶν μαθητῶν, ναυτικῶν σχολῶν, ἀπὸ τὸ μεγαλύτερο μέρος τῆς στρατιωτικῆς θητείας. "Η φυσική τους ἐκγόνωμας πάνω στὸ φορτηγό καὶ στὸ δεξικενόπλοιο, εἶναι ἀποτελεσματικήτερη καὶ χρησιμότερη ἀπὸ τὰ γηνιάτια στὸ προγυμναστήριο τοῦ Πόρου. Λέγοντας δὲ μαθητάς ναυτικῶν σχολῶν, δὲν πειροφίζομε: μόνο στὸν δεκάμους ἀξιωματικούς, ἀλλά καὶ τὸν διαξιματικούς καταστρώματος καὶ μηχανῆς.

3) Εδέστρει διασμολογική καὶ φορολογική διάκρισης γιὰ τὸν ναυτικόν, ἀλλὰ γιὰ τὸν πραγματικούς ναυτικούς. Δηλαδὴ: Μὲ ναυτικὴ θητεία ποντόπλοων, πέραν τῆς τριετίας, πλὴν τῆς γνωστῆς ἀπαλλαγῆς φόρων μεταβίβασεων ἀκινήτων καὶ διασμολογικὴ σοδαρή ἀπαλλαγὴ γιὰ τὰ ἀκάτοτο προσκομιζόμενα εἴδη οἰκογενειακῆς ἀνάγκης συμπειριαμβούμενου καὶ τοῦ αδοκούντου. Γιὰ τὸ τελευταῖο αὐτό, ίγινε πρόγραμμα ἐφαρμογή, ἀλλὰ παραδέσια, περιορίζεται τὸ δικαιώματος χρήσεως εἰς μίαν τριμηνίαν!... Νά έπεκταθῇ τὸ δικαιώματα, ἐφ' δούν δὲ ναυτικὸς ιδιοκτήτης του συνεχίζει: ἐργαζόμενος, πλέον τοῦ ἔξαριντου, κάθε χρόνο καὶ γιὰ ἡδη του τὴ ζωὴ, ἀκόμη καὶ στὴν ἀπομακρύτη του τὸν γήνη συνταξιούμχος ναυτικού.

4) Ἐξασφάλιση τῆς λατροφαρμακευτικῆς προστασίας στὸν ναυτικόν μὲ θετικότερο καὶ ἀσφαλέστερο, ἀλλὰ καὶ ἀπλούστερο τρόπο. "Ο ναυτικός, δηλαδὴ, δημος πραγματοποιεῖ ναυτικὴ θητεία πέραν τῆς τριετίας καὶ δὲν ἔγκατατεί πόλει τὸ ἐπάγγελμα πέραν τοῦ ἔτους, νά δικαιοθεῖ προσφῆγες σὲ δλα τὰ Κρατικὰ Νοσοκομεῖα γιὰ νοσηλεία μέχρις ίάσεως η μέρη θανάτου. Φυσικά, τὰ ίδια δικαιώματα καὶ γιὰ τὴν οἰκογένεια του.

5) Ναυτικὸς συμπληρώμων ναυτικὴ ἐργασία μεγαλύτερη τῆς πεντετείας καὶ μὴ ἐγκαταλείπεται τὴν ἐργασίαν του πέραν τοῦ ἔτους, νά δικαιοθεῖται δημορέαν εἰσιτηρίων εἰς τὴν ἀποτολότην, ἀλλά καὶ τὰ κρατικὰ μέσα τῆς ἑηρᾶς, οἰκογενειακῶν.

6) Σοδαρή ρόθιμος: τοῦ συνταξιούδητος θέματος, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀπαιτουμένων ἔτῶν γιὰ συνταξιούδητην ναυτικοῦ.

Άντα καὶ πολλὰ δλλα θὰ μποροῦσαν νὰ ἀποτελέσουν τὸ περιεχόμενο στὸ ἐπιζητούμενο "πανώπροικο": τῆς ναυτικῆς ἐργασίας, ώστε νὰ ἔχωνται προτιμώνται καὶ ἐπιθυμητή.

"Άρτι δὲ οἱ ἀνησυχίες μον, φαινεται πλέον εἰναι: μόνο δικέ μον, θὰ ἔλεγα δητε ἐπιβαλλεται: και γιὰ αὐτὸ τὸ θέμα εδὺ Σεμινάριο, δημος ἀφοι ἀκουσθεῖν γνωμιες καὶ ἀποφέταις, νὰ βγῃ κάποιο συμπέρασμα. "Ο ὑπογράφων, σὲ ένα καὶ μόνο ἀπιμέναι: και γιὰ σημασίαται, δητε:

"Ἐλλάδα χωρὶς θάλασσα, εἶναι: ἀδύνατον νὰ ζησῃ. "Άλλα καὶ ναυτιλία χωρὶς "Ελληνες ναυτικοῦς, δηκ: μόνο δὲν μπορεῖ νὰ ζησῃ, ἀλλὰ καὶ δην ζησῃ, εἶναι: τελείως δ κ ρ η σ τ η.

Η χθες και η σήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΔΕΝ ΉΑΝΕ πολλά χρόνια πού οι θηρωποί από την έλλειψη μιας εδρυτικής παιδείας παρέμεναν προσολημένοι: οι πανάρχαιοι ήσαν γηγήσεις φυγονομένων και αντιμετώπιζαν με άρσετη δεισιδαιμονία και αυτή τα φυσικά φαινόμενα πού σήμερα πλέον έχουν την έπιστημονική τους έξιγγης; ή δηποταί είναι τόσο άπλη και πειστική στις περισσότερες περιπτώσεις.

Στόν εκδρόμο της Θελάσσης, πού τά στοιχεία των καιρών τόση σημασία είχαν πάντοτε γιά τό ταξίδι: τοι πλοίου, αυτή ή τάσις ήταν πολλή έντονη στούς ναυτικούς.

Ο ναυτικός ή άπλοτος, σε κάθε φυσικό φαινόμενο, διατερχόταν και τό άντιμετωπίση με την γνώμη, έδειπε νά δρθώνεται: έμπρος του κάποιο πρόβλημα και άρχιζε νά σκέπτεται, νά ένεργη και νά αισθάνεται άπλη μέ έναν τρόπο ένταλμας μεταφυσικό. "Ετοι μέ τόν καιρό έδυνασυργήθηκαν μερικοί ναυτικοί θρόλοι στήν πατρίδα μας, πού άπλη και σήμερα στήν έποχη τής επιστημονικής ναυτιλίας έχουν κάποια - κάποια τήν άποδοχή τους.

Είναι γεγονός, δτι ή τρόπος τής ζωής τών παλαιών ναυτικών, ο χαρακτήρας τους, η πνευματική τους άναπτυξη, είχαν συνθέσει μιά περιεργή φυλογοία και πολλά φυσικά φαινόμενα, τά δηποταί έπιγρείαν τόν πλοιού κατά τόν ένα ή άλλον τρόπο, άπειδησαν σε δυνάμεις τον καλού ή τον κακού.

"Ετοι γιά τόν "Ελλήνας ναυτικό, τά τελώνια, έκεινη ή φωσφορώδης λάμψις πού έμφανιζεται εις τά ξύρα τών ιστών σε δύρα θυέλλης, ήταν μία ένδειξης πού προμήνυε κακό, ήταν μία στατική παρουσία, ή δηποταί ένα δέν δέηθραντο τό γρηγορώτερο θά δύνησαν τό καράδι μέ βεβαίωτης στά βάθος τού γηρού πόντου. Οι "Ελλήνες ναυτικοί έδειπεν τό τελώνια σάν φυγωμένο σατανά, δηποταί λέει ή Καρκαδίτας, πού άφησε τόν σκοτεινό θρόνο του γιά νά τελωνίση τής φυγές τών ναυτών. Συναγερμός στό καράδι, οι ναυτες πρόβαλαν στό κατάστρωμα μέ ήλια τά χάλινα σκεύη του μαγειρίου, μέ τά δηποταί έκαναν ένα φορεδ θύριδο κτωπώντας. διέτοι πίστευαν δτι τά τελώνια μέ τό κτώπυλο τού χαλκού θά έγκατέλειπναν τό καράδι.

Ο Καρκαδίτας μάς περιγράφει αυτό τό γήτερα πού άπειδησε δηλη έκεινή τήν πίστη τού "Ελλήνας ναυτής στό θερβατικό.

Ταυτά, ταντζερέδες, λεβέται, καπάνια, έπαιξαν τόρα στά χέρια τους κι ή έγκαν ανωτό δρολάπι: άπλη ήχους και φωνές. Νευρικό τό μέταλλο διπτορίας, οδράταις, τά στέρνα του έξαγιζες ήπονα, τρανονταλούδες μέ πάταγο, έκραζε μέ ρυθμό, έσπρωχνε κόμπατα δργής και λύσασαν νά κουρελιάσουν τό στερέωμα. Κλαγγή,

γδούπος, στρίγγιλισμα, κραυγή, θρήνος, ομιγή ήλια, περιπλεχτά, ωριμούσαν έδθησ - καίσις, τάραζαν τό σκαρφίδι, λάμπαζαν τήν άνυσσο. Τά τελώνια θρύμα, έμειναν σκαλωμένα στή θάλασσα, περιφρονώντας τήν ταραχή και τό θερόδιο. Γύρω στέν ήταν δύο, δέν ήταν τρία: ήταν έκατό, χίλια. Τό οχύρωκιτρινό φως τους έφευγε πέρα - δύομετρα στό πλωτού κατάρτι, στό πρυμόδιο, στόν φλόκους, στά πινά, στίς στρατιέρες άπλωνταν μέ έσδηνε κινούμενο σάν φίδι πού έφευγε τή λαμπτήδωνα. Κατέ πέρα βαθειά, στό σκοτάδι: μέσα, διπτορίες γοργά, άσπρισε ή θάλασσα και τά πανιά μας, κεραυνός χύθηκε χαλκούστερνος και τρανταχτός.

* * *

ΑΛΛΑ φάνεται δτι: ή ίδια θυερωτική τάσσει, ή ίδια μεταφυσική θάλεσσας θύραχει σε κάθε ναυτικό λαό. Αυτή ή άδυναμια τού άνθρωπου νά θυτάζει άπλωτα τά στοιχεία τής φύσεως, άθει τόν ναυτή εις τήν έπικλησης τού θείου, δηποταί σέβεται, τιμᾶ, φοβεται και τού δίνει έξουσία βοηθείας, ζωής και τιμορίας.

Ο ναυτικός θρόλος τού "Ιπτάμενου" Όλανδος, πού έπλασε ένας λαός γεμάτος ναυτούσση, δέν είναι τόν ναυτή εις τήν έπικλησης τού θείου, δηποταί σέβεται, τιμᾶ, φοβεται και τού δίνει έξουσία βοηθείας, ζωής και τιμορίας.

Ο θρόλος φάνεται μέχρι τής έποχής τού Βάσκο ντε Γκάμπια. Εξιστορετ τήν τιμωρία τού κακού και δοσείστεται καπετάνιος, πού άθεος και άπιστος είρθη μέ τό πλοιο του μέσα σε καταγγίδα. Στίς παρακλήσεις τών ναυτών του τήν ποδίσης έσάρκους και ταυτόχρονα έχλεύσεις τής πρός τόν θεόν έθειν έπικλησεις τους. Κατέ ξαφνικά έσφανη φήλη στό έπιστηλο τό δραμα τού θεού, έναντινον τού δηποταί σε μέτρος έπιμορθίλης μέ ποτείσαμενα και παραλληλίας.

Μετά τήν κατάρτη τό δραμα έξαφανίζεται και μαζί τό δέξαφανίζεται και τό μαρτυρικό πλήρωμα. Μόνος και έργμος διασεβής πλοιαρχού, μέ ένα παραμορφωμένο οίκτρα ναυτόπαιδα περιπλανώνται άντα τά πέλαγα έκπτεις άδιάκοπα, σέρνοντας τήν σωματορά σε κάθε πλοιο πού θά τούς προσεγγίσει.

ΜΙΑ ΆΛΛΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ μέ κάποιο θυερωτικό περιεχόμενο είναι και αυτή ή διάθεσης προλήφθεων πού συνοδεύει τους ναυτικούς όλου τού κόσμου. Άναλογα μέ τά θύη και έθιμα κάθε λαού, τίς δεξασίες και τίς παραδόσεις, διαπλάσονται: οι έπι μέρους προλήφθεις τών ναυτικών.

* * *

Άλλα πέραν άπλη τίς τοπικές προλήφθεις, θά λέγουμε δτι: θύραχον και τό διατοπικές δηλαδή οι διεθνείς, κατές πού γίνονται αποδεκτές άπλη κάθε ναυτή κάθε φυλής και γραμματος και άγγιζουν τήν φυχή του σάν επιταγή μάς καθολικής θυροκείας...

* * *

Έτοι μιά διεθνής προλήφθεις θύραχει γιά τό πουλί άλμπατρος, πού κάθε ναυτής, σε κάθε μήνας και πλάτος τής θυλάσσους δφείλει: νά προστατεύει, διέτοι θύραχει: ή άμιστακίνητος ήπιον φυχή τους πεποιθηρη, δτι δηποταί σκοτώνει: άλμπατρος θά θυοτεί άπωχημα άργη ή γρήγορα.

* * *

Κατέ είναι δηλαπατρος άλγηθινός φίλος τού ναυτικού, σύντροφος και παρηγορά του, διέτοι γνωρίζουν οι ναυτικοί δτεν τόν ίδιον σε στιγμής θυέλλης δτι είναι: κοντά ή έγρα.

* * *

Βεβαίως θύραχει και ή άντιθετος άποφιεις δτι δέν πληριστεί ποτέ τήν έγρα, παρά για νά άποθεση μήνων τά άργη του. Τούτο θύμο δέν είναι: άλγηθις, διέτοι οδέποτε άπωμακρύνεται δη και έπιπτει πολλή συχνά στήν άνω θυέλλης, παρά νά θυερίζεται ποτέ.

* * *

Ο άλμπατρος έναν περάστιο πουλί, μήκους 1,80 και μέλοντα πετρύγων 4 μέτρα. Ό μεγαλύτερος ήπιος έλους είναι: δηλαδήμενος περιπλανώμενος ή έξεριστος. Διακρίνεται γιά τήν μική του θύμημα και τήν δεξιότητα του κατά τήν πτήσιν, άκριμα και σε ώρα θυέλλης, δτεν προτιμά νά διασθαλήνει έπάνω στό κόμπα, παρά νά θυερίζεται ποτέ.

* * *

Σύμβολο τό πουλί αυτό και παραλληλης άπλη και πρόληφθεις καλωσορίζει τών ναυτικού στής άφιλόζενες θύλασσες τού νότου.

* * *

ΑΛΛΑ ΛΑΣ ΕΛΘΩΜΕ τώρα σε μιά συνήθεια πού είχαν οι παλαιοί "Ελλήνες ναυτικοί νά προσδίδουν παρωνόμια (παρατούλια) μεταξύ των

* * *

Τό φυινόμενο ήταν σύνηθειας και πολλές φορές δηλαπάταν δέν ήταν γνωστός μέ τό δηνορά του, άλλα μέ τό παρώνυμό του, τό δηνοποτού, πολλές δηνάριες κατά την διάτεται την πτήσην και την τοπονυμικό.

* * *

"Ομως, συνήθειας κάποιο ήδιατερος γνωρισμά του ή κάποια συνήθεια ή ένα τυχαίο γεγονός ήταν άρκετο νά άποκτηση ή καπετάνιος τό χαρακτηριστικό του δηνορά. Ό καπετάνιος ή άποκτησης δην ήταν άρκετο νά πάρη τό δηνορά την πτήσην και την τοπονυμικό.

* * *

"Ετοι κάποιο χαρακτηριστικό δην ήταν τό άγριον τό χαρακτήρος του ήταν δυνάτων νά άποδηση στόν καπετάνιο τό παρωνόμιο δηνοράς ή τό νευρικόν τού ήδιατερος γνωρισμά του ή τό παρωνόμιο δηνοράς του νά τό δηνορά τόν δηνορά τού δηνορά. Ό καπετάνιος ή άποκτησης δην ήταν άρκετο γιά νά πάρη τό δηνορά την πτήσην και την τοπονυμικό.

* * *

"Ιστορικό, θά έλεγε κανείς, παρωνόμιο θηρήσε δην ήταν τό καπετάνιος γολέτας, τό δηνοποτού τόν καπετάνιος πουλί τόν δηνοράς της Έπαναστάσεως, διέτοι πολλή συχνά δηνοποτού γιά δηνάπαντας είτε τήν άγκυρωδηληγμένη στό Φάληρο θαλαμηγό του, ή δηποταί ήτο ήμιαλία, άγλαδη γολέτα.

* * *

"Ενα άλλο παρωνόμιο, τό δηνοποτού δηνοποτίων σε κάθε καπετάνιο ήδιατερος δην ήταν τό καπετάνιον νά πάντες.

* * *

"Η συνήθεια αυτή είχε έπικρατησε τήν σημαίαν τής θυμότητος τού πλοιαρχού των, δη δηνοποτού πολλά σημειώνασε έπεικρατησε τήν σημαίαν της θυμότητος τού πλοιαρχού: ένοντο, ήδιατος έπτανήσιοι μέ δηνοποτού σημειώνασε έπεικρατησε τήν σημαίαν της θυμότητος τού πλοιαρχού.

* * *

Τά Ιστορίδρα αυτή έφωναν τήν σημαίαν τής θυμότητος τού πλοιαρχού των, δη δηνοποτού πολλά σημειώνασε έπεικρατησε τήν σημαίαν της θυμότητος τού πλοιαρχού.

Ο ΕΝΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΝΟΤΙΟΥ ΑΦΡΙΚΗΣ

PANDORA MARITIME AGENCIES (Pty) Ltd.

SHIP AGENTS & BROKERS

16TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

CABLES: "PANDORA" DURBAN TELEX: 7500 DN

PHONE: 62921 SOUTH - AFRICA P.O. BOX 2110

D. P. SYRRIS - G. B. GOULACOS

NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΝΕΟΝ Π.Π.Κ.Ε.Ν.

ΤΑ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΑ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

ΤΟΥ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

'Ως γνωστόν, τὰ πειθαρχικὰ παραπτώματα ούτε ἔξαντλητικῶς ἀπάριθμονται ούτε ἐπακριβῶς περιγράφονται. Παρὸ ταῦτα ἐπέκτησεν ἀνέκαρα εἰς τὴν ναυτικὴν πειθαρχικὴν νομοθεσίαν, ἡ παράδοσις μιᾶς σειρᾶς ἐξ αὐτῶν, δι' ὧν ὑπογραμμίζονται αἱ βασικαὶ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιάρχου, αἱ συνδέονται ὅμεσῶς πρὸς τὸν ὀμαλὴν διεξαγωγὴν τοῦ πλοῦ. 'Η παράδοσις εἶναι σαφῶς ἐνδεικτική, δεδομένου ὅτι πειθαρχικὰ παραπτώματα τοῦ πλοιάρχου προβλέπουν πλεῖσται ὅσαι διατάξεις νόμων καὶ κανονισμῶν. Τὸ γεγονός ὅμως διτὶ τὰ ἐν τῷ κώδικι ἀπαριθμούμενα εἰναι ἐπὶ τῶν σοβαρωτέρων ἢ συνηθεστέρων, ἐπιτρέπει τὴν ἀνάπτυξιν τῶν κατ' ίδιαν διατάξεων αὐτοῦ, δι' ὧν παρέχονται τὰ στοιχεῖα τῆς ὑποστάσεως ἐνὸς ἔκαστου ἐκ τῶν παραπτωμάτων τούτων.'

Τὰ πειθαρχικὰ παραπτώματα τοῦ πλοιάρχου περιλαμβάνονται εἰς τὸ ἄρθρον 45 τοῦ Κώδικος. Ταῦτα δυνάμεθα εὐχερῶς νὰ διακρίνωμεν εἰς τρεῖς κατηγορίας: 'Η πρώτη περιλαμβάνει παραβάσεις ἀναφερομένας εἰς παρανόμους προσλήψεις καὶ ναυτολογήσεις ἐπὶ τοῦ πλοίου (έδαφ. α—ε), ἡ δεύτερα παραβάσεις τῶν ἔναντι τῶν ἐπιβαίνοντων ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου (έδαφ. στ., η, ι), καὶ ἡ τρίτη παραβάσεις τῶν ἔναντι τῶν ἐπιβαίνοντων ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου (έδαφ. ζ, θ, ια-ιστ.).

Α. ΠΑΡΑΝΟΜΟΙ ΠΡΟΣΛΗΨΕΙΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ.

Τοιαῦται εἶναι:

α) Πρόσληψις μὴ καὶ νομικῶς ἀπὸ λύθεν τοιούς ναυτικούς (έδαφ. α): 'Ως γνωστόν, κατὰ τὰς διατάξεις περὶ ἀπογραφῆς ναυτικῶν, ἐκτὸς τῶν ἐν τῷ ναυτολογίῳ ἐγγραφῶν τῶν στοιχείων καταρτίσεως ἡ λύσεως τῆς συμ-

βάσεως ναυτολογήσεως, ἀπαιτεῖται καὶ ἡ ἐγγραφὴ αὐτῶν εἰς τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον τοῦ ναυτολογουμένου. 'Η ἐγγραφὴ αὕτη γίνεται κανονικῶς μὲν ὑπὸ τῆς λιμενικῆς ἡ προσενικῆς ἀρχῆς, ἐκτάκτως διως, ἐν Ἀλείφει 'Αρχῆς, ὑπὸ τοῦ Ιδίου τοῦ πλοιάρχου. 'Αρα δὲν νοεῖται κανονικὴ ἀπόλυτης ἀνεύρεσης τῆς οἰκείας πρόδησεως ἐν τῷ ναυτολογίῳ φυλλάδιῳ. Μή ὑπαρχούσταις τοιαύτης, ἔξυπακονταῖς πρόσλογος ἀποχώρησης ἐπὶ τοῦ πλοίου ἡ τούλαχιστον ἀνωμαλία περὶ τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως. Τὴν παρεμπόδισιν ναυτολογήσεως τοῦ ὑπαίτου καὶ τὴν τακτοποίησιν τῆς ἀνωμαλίας σκοπεῖ ἡ παρούσα διατάξις, διὰ τῆς ὁποίας τιμωρεῖται πειθαρχικός ὃ πλοιάρχος διτὶς προσλαμβάνει ναυτικὸν ἐπὶ τοῦ φυλλάδιον τοῦ ὅποιου δὲν ὑπάρχει κανονικὴ πρᾶξις ἀπολύτων.

β) Πρόσληψις δὲν νοεῖ ναυτικούς τοῦ λογίου τοῦ ἄρχοντος (έδαφ. β): Κατὰ τὸ ἄρθρο. 53 ΚΙΝΔ ἡ ναυτολογήσεις συντελεῖται διὰ τῆς ἐγγραφῆς εἰς τὸ ναυτολογίον μερίμηντῆς λιμενικῆς ἡ προσενικῆς ἀρχῆς. 'Ομοίως ἡ λύσις τῆς συμβάσεως δι' οἰονδηπότε λόγον. 'Αλλ' ἡ πρόσληψης ναυτικοῦ, εἶναι δυνατή, ἐν Ἀλείφει 'Αρχῆς ἡ μετὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ναυτολογίου, ὑπὸ μόνου τοῦ πλοιάρχου, διὰ σχετικῆς ἐγγραφῆς ἐν τῷ ἡμερολογίῳ. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτᾶς ἡ πρόσληψης ἡ ἀπόλυτης εἶναι νόμιμος, διὰ νὰ ὑπάρῃ δὲ τὸ παραπτώμα αἱ πατεῖται νὰ μὴ ἐπηρήμησαν 'αἱ ἔκαστοτε Ισχύουσαις ἐπὶ τοῦ προκειμένου διατάξεις, δηλαδὴ νὰ μὴ κατεχωρίθη ἡ πρᾶξις εἰς τὸ ἡμερολόγιον ἡ ὑπωσδῆπτος ν' ἀπολλάσσουν τοῦτον τὸν ἔλεγχον τῆς 'Αρχῆς.

'Ἐν τῷ αὐτῷ ἔδαφῳ δρίζεται καὶ τὸ παραπτώμα τῆς ναυτολογήσεως μὴ ἐπιβαίνοντος. Πρόκειται περὶ τῆς καταστροφής στοιχείων, καθ' ἥν ἐν γνώσει τοῦ πλοιάρχου, δηλαδὴ τοῦ ναυτολογουμένου δὲν ἐπέδεινε πράγματι τοῦ πλοίου, ὀρκούμενος νὰ συμπληρώῃ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν ἀπὸ τῆς ἡρᾶς. 'Η ἔκαπτησις ἀποκαλύπτεται ὑπὸ τῆς 'Αρχῆς διὰ λεπτομεροῦς ἔλεγχου τῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου. 'Ἐνδέχεται ἐπίσης, ὡς πανοικῶς ναυτολογηθεῖει νὰ μὴ προσέλθῃ πρὸς ἀνάληψιν προηρεσίας ἐν ἀγνοίᾳ τοῦ πλοιάρχου. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς, ὁ πλοιάρχος, εὐθὺς ὡς ἀντιληφθῇ τὴν ἀπονοσίαν, δρεῖται εἰς πρώτην εὐκαιρίαν νὰ ζητήσῃ παρὰ τῆς 'Αρχῆς τὴν ἐκ τοῦ ναυτολογίου ἀπόλυτην τοῦ μὴ ἐπιβαίνοντος, διότι δύλως

ὑποπίπτει εἰς τὸ ἐν λόγῳ παράπτωμα.

γ) Πρόσληψις στερού μὲν τοῦ δικαιούσαντος τοῦ ογήσεως (έδ. γ): Τοῦ δικαιωμάτου τούτου στεροῦνται ἀφ' ἐνὸς μὲν οἱ μηδέποτε ἀποκτήσαντες τοῦτο, ὡς μὴ ἀπογράφεντες καὶ ἀφ' ἔτερου οἱ στερηθέντες τούτου διὰ λόγους ποιῆς, ὑγείας ἢ ἀλλούς. 'Απάσας τὰς περιπτώσεις τούτας καταλαμβάνει ἡ διατάξις τοῦ παρόντος ἐδαφίου. Σημειώτεν διτὶ στενωτέραν ἀπαγόρευσιν ἀφορῶσαν μόνον τοὺς πειθαρχικῶς τιμωρουμένους ἔχει τὸ περὶ προσωρινῆς στερήσεως ἔδ. ζ τοῦ ἄρθρου 48. 'Η παράγοντος πρόσληψις δέοντα νὰ γίνη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, εἰς ὃς περιστάσεις οὖν ἔσται, ἐλείφει 'Αρχῆς, ἔχει δικαίωμα ναυτολογήσεως. Τὸ παραπτώμα δύναται νὰ διαπραχθῇ καὶ ἐξ ἀμελείας ἐφ' ὃσον ὁ πλοιάρχος ἡδύνατο, ἐπιδεικνύων τὴν δέουσαν ἀπιμέλειαν, ν' ἀντιληφθῇ τὴν στέρησιν καὶ νὰ ματιώσῃ τὴν ναυτολογήσην.

δ) Πρόσληψις μὴ προσωρινῆς (έδ. δ): Δυνάμει τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν.Δ. 2651/1953 περὶ συνθέσεως πληρωμάτων, ὡς εἰς ὑπεύθυνον τινὰ δύσιν τῆς δργανικῆς συνθέσεως πλοίου προσλαμβανόμενος, δρεῖται νὰ κατέχῃ τὸ κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις δριζόμενον ἀποδεικτικὸν ναυτικῆς ίκανότητος, ἦτοι τὸ ἀνάλογον δίπλωμα, πτυχίον ἡ ἀδειαν. 'Η κατὰ παράδοσιν τῆς διατάξεως ταύτης σύνθεσις τοῦ πληρωματος, ἐπιτρέπει τοῦ τακτοποίησιν τῆς ἀνωμαλίας διατάξις 'Αρχῆς, καλεῖται ἀντικανονική καὶ ἔχει διαφόρους συνεπείας, μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ τὸν κατὰ τὸ παρὸν ἔδαφιον πειθαρχικὸν ἔλεγχον τοῦ πλοιάρχου. 'Εγκρίσει τῆς 'Αρχῆς ἐπιτρέπεται ὁ ἀπόλους μὲ ἀντικανονικήν σύνθεσιν ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τοῦ νόμου. Μή ὑπαρχούσης ἐπὶ τόπου 'Αρχῆς, ὁ πλοιάρχος ἐὰν ὑποχρεωθῇ ἐκ τῶν περιστάσεων ν' ἀποτελεύτη ἔνευτον κανονικῆς συνθέσεως, δέοντα νὰ ἐνεργήσῃ σχετικὰς ἐγγραφὰς ἐν τῷ ἡμερολογίῳ, αἵτινες ἐὰν κριθοῦν δεδικιαστοῦμενοι, ἐνδέχεται ν' ἀπολλάσσουν τούτον τῆς κατὰ τὸ παρὸν ἔδαφιον εὐδόνης.

ε) Η αὐτὴ διατάξις δρίζει περαιτέρω ὅτι εἰς τὸ αὐτὸν παραπτώμα ὑποπίπτει ὁ πλοιάρχος διτὶς προσλαμβάνει εἰς θέσεις προστούχων, ναυτικούς στερηθέντας τοῦ οἰκείου ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος. 'Αλλ' ἐφ' ὃσον ἡ στέρησις τοῦ ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ίκανότητος, ὡς πειθαρχικὴ ποινὴ δὲν υφίσταται ὑπὸ τὸν νέον κώδικα, ἡ διατάξις εἶναι δυσχερές νὰ εὔρῃ πεδίον ἐφαρμογῆς.

ζ) Πρόσληψις ἀλλοδαπού (έδ. ε): Κατὰ τὸ ἄρθρον 4 τοῦ προμησθέντος Ν.Δ. 2653/1953 ἡ πρόσληψης ἀλλοδαπού ἐπὶ ἀλληλικοῦ πλοίου ἀπογορεύεται κατ' ἄρχην, ἐπιτρέπει τοῦ πλοίου πρόσληψην τῆς 'Αρχῆς καὶ ὑπὸ τὰς ἐν λόγῳ προϋποθέσεις εἰτάς, ὡς περιπτώσεις 100

CEUTA

THE HELLENIC & INTERNATIONAL LTD.

GEORGE PAPAMINA DIACOMANOLI
(Manager)

&

VASSILIOS J. KOULOURIDIS
(Director) Captain M.M.

SHIPS - CHANDLERY, successors
GEORGE E. AMANATIDES
PROVISIONS, CABIN, DECKS,
& ENGINES STORES

Mail Address.

Post Of. Box 241
CEUTA, Spain.

Telephones.

51 - 42 - 12.
51 - 27 - 62.

CABLE ADDRESS

PAPAMINAS - CEUTA.

ΕΙΣ ΔΕΥΤΕΡΑΝ ΕΚΔΟΣΙΝ

K. ΔΑΝΑΛΗ

"Ο ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ"

BIBLION ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΝ ΔΙΑ ΠΑΝΤΑ ΝΑΥΤΙΛΑΜΕΝΟΝ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΠΑΡ' ΉΜΩΝ ΔΡΑΧΜΑΣ 100

χου, ἐλλείψει 'Αρχῆς, πρόσληψις ὀλλοδαπῶν, σημειουμένη διπωσδήποτε ἐν τῷ ἡμερολογίῳ, θὰ κριθῇ κατά τὰς περιστάσεις καὶ θὰ λογισθῇ ὡς παράπτωμα, κατά τὴν ἐν λόγῳ διάταξιν, ἔὸντι ἡ πρόσληψις ἐγένετο πέραν τῶν ἀνεγνωρισμένων δρίων.

Β. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ ENANTI TΩΝ ΑΡΧΩΝ.

Τοιαῦται εἰναι:

α) Μὴ ἔγκαιρος θεώρησις τοῦ ἡμερολογίου προβλέπει καὶ τὸ ἄρθρον 19 ΚΕΦΠ. Τὸ παράπτωμα ἐπομένως συνίσταται εἰς τὴν πέραν τῶν 24 ὥρων ἀδικαιολόγητον καθυτέρωι προσκομίσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων. 'Ἐὰν ἡ προσκόμιση παραδειρῇ ἐντελῶς, ἔχομεν τὴν ποικιὴν παράβασιν τοῦ ἄρθρου 33 τοῦ ΠΠΚΕΝ. Ποιᾶς τὰ πρὸς θεώρησιν ναυτιλιακὰ ἔγγραφα; 'Ο ΚΙΝΔ ὅμιλει μόνον περὶ ἡμερολογίων —καταστάματος, μηχανῆς, ὀσυρμάτων— καὶ ναυτολογίου, ὅλλ' ἐφ' ὅσον τὸ παράπτωμα ἀναφέρεται γενικῶς εἰς τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, δέον νὰ θεωρήσωμεν ὅτι ἐμπίπτουν εἰς τὸ αὐτὸν καὶ τὸ λοιπὰ ἔγγραφα, ὃν αἱ εἰδικαὶ περὶ αὐτῶν διατάξεις προβλέπουν τὴν θεώρησιν.

β) Μὴ πρόσληψις πλοίου (έδαφ. η). Κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 17 τοῦ N. 3142/1955 περὶ πλοηγικῆς ὑπηρεσίας, ὅπου ὑπάρχει πλοηγικὸς σταθμός, ἡ πλοηγήσις εἶναι ὑποχρεωτική διὰ πάντων εἰσόδων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ σταθμοῦ ἢ ἐκπλέον ἐκ ταύτης. Οἱ πλοηγικοὶ σταθμοὶ εἰς τοὺς ἀλληλικούς λιμένας συνιστῶνται διὰ διατάγματος. Καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἀλλοδοπῆς εἰς οὓς ὑφίσταται ὑποχρεωτική πλοηγήσις, εἶναι δυνατή ἡ διάπραξις τοῦ παραπτώματος ὅποιος ἀλληλικής πλευρᾶς, ἀσχέτως τῶν ὑπὸ τῆς παρακτίου χώρας προβλεπομένων κυρώσεων.

γ) Μὴ ἔξοφλησίς καὶ ἀντικατάστασις ναυτολογίου (έδαφ. i). Τὸ ναυτολόγιον ἐκκαθαρίζεται, ἔξοφλεται καὶ ἀντικαθίσταται ὑπὸ τῆς λιμενικῆς ἡ προξενικῆς ἀρχῆς, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ N. 3170/1955 περὶ NAT ὡς ἀντικατεστάθη διὰ τοῦ Ν.Δ. 87/1967, ἐν ᾧ περιέχονται λεπτομερεῖς διατάξεις περὶ τῶν σχετικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοιάρχου. Αὗται συνιστανται κυρίως εἰς τὴν παράδοσιν τοῦ ληξιπροθέσμου ναυτολογίου πρὸς τὴν 'Αρχήν καὶ εἰς τὴν ὑπὸ αὐτοῦ τοῦ ίδιου ἐκδοσιν νέου ναυτολογίου ἐπειδὸν τὸ ληξιπροθέσμον εἶναι διαρκείας μείζονος τῶν δώδεκα μηνῶν. 'Η ἐκ προθέσεως ἡ ἀμελείας μὴ συμμόρφωσις τοῦ πλοιάρχου πρὸς τὰς ὑποχρεώσεις αὐτὰς συνιστοῦν τὸ παράπτωμα τοῦ ἐν λόγῳ ἔδαφίου.

Ξ. Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

Η ἀφετηρία τῆς τριμήνου ἀποσβεστικῆς προθεσμίας τοῦ ἄρθρου 283 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ.

ΤΟΥ Κ. Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

'Ενδιαφέρουσα ἀπόφασις τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου 'Αθηνῶν ἐδημοσιεύθη (6988/1971) 'Ἐπιθεώρησις Ἐμπορικοῦ Δικαίου Τόμος ΚΓ' σελ. 94). 'Ἄσχολεται μὲ τὴν ἀφετηρίαν τῆς ἐν ἄρθρῳ 283 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου τριμήνου ἀποσβεστικῆς προθεσμίας πρὸς ἀσκητὴν τοῦ δικαιολόγου πρὸς ἐγκατάλειψιν τοῦ πλοίου εἰς τὸν ἀσφαλιστὴν ἐκ μέρους τοῦ ἡσφαλισμένου. 'Η διάταξις τοῦ ἀνωτέρω ἄρθρου τοποθετεῖ τὴν ἀφετηρίαν τοῦ τριμήνου εἰς τὴν ἐπιούσαν τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐγένετο γνωστὸν τὸ ἀτύχημα.

'Ερμηνεύουσα τὴν διάταξιν ταῦτην ἡ ἀπόφασις δέχεται ὅτι ἡ τρίμηνος ἀποσβεστικὴ προθεσμία ἄρχεται οὐχὶ ἀπὸ τῆς ἐπιούσης τῆς πραγματοποιήσεως τοῦ συνιστῶντος περίπτωσιν ἐγκαταλείψεως κινδύνου ἢ τῆς λήψεως τῆς εἰδήσεως περὶ τοῦ ἐπισυμβάντος ἀτυχήματος, ὅλλ' ἀπὸ τῆς ἐπιούσης τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ὁ ἡσφαλισμένος ἔλαβε καθ' ὅσον δύναται τὸ πλοίον τὴν ἀπόφασιν τὴν ἀπόκταστας τῶν ὅποιων ἔξοδα ὑπερβαίνουν τὰ ¼ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀξίας.

Εἰς τὴν ἐρμηνείαν ταῦτην καταλήγει ἡ ἀπόφασις διότι:

α) Σκοπεῖται ἐνταῦθα ὑπὸ τοῦ νόμου ν' ἀφεθῇ εἰς τὸν ἡσφαλισμένον ὁ ἀποράιτης χρόνος νὰ προβῇ εἰς προτίμησην μεταξὺ τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ δι' ἀδερφιῶν κανονισμοῦ, εἰς τὴν ἐνέργειαν δὲ ταῦτην δύναται προφανῶς νὰ προβῇ μόνον ἐὰν διατελῇ ἐν ἐπιγνώσει τῆς ἀληθοῦς τῶν πραγμάτων καταστάσεως.

β) 'Εκ τῆς ἐνάρξεως τῆς προθεσμίας ἀπὸ τῆς τοιαύτης γνώσεως δὲν δύναται νὰ ἐπέλθῃ ἀδικαιολόγητος παράτασης τῆς ἐκρεμότητος ἀφοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 288 ὁ ἀσφαλιστής δύναται νὰ καλέσῃ τὸν ἡσφαλισμένον ὅπως προβῇ εἰς ἐγκατάλειψιν ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας, ἡς παρελθούσης ἀπράκτου, ἀπόλυτιν ὁ τελευταῖς τὸ δικαίωμα ἐγκαταλείψεως.

γ) 'Υπὸ τὴν ἀντίθετον ἐκδοχὴν —τῆς γενομένης ὑπὸ τῆς ἀποφάσεως δεκτῆς— διατρέχει ὁ ἡσφαλισμένος τὸν κίνδυνον νὰ προβῇ εἰς ὅκαιρον καὶ ἀσύμφορον δῆλωσιν ἐγκαταλείψεως, ἀφοῦ θὰ τελῇ ἐν ὅγνοια τῆς ἀκτώσεως τῶν λημάνων.

δ) Πρόσθετον ἐπιχείρημα δύνλεται ἐκ τοῦ ἄρθρου 497 τοῦ προϊσχύσαντος Ἐμπορικοῦ Νόμου, ἐνθα ὡς ἀφετηρία ποικιλλούσης ἀποσβεστικῆς προθεσμίας δρίζεται ἡ ἡμέρα «καθ' ἥν ἐλήφθη ἡ εἰδήσης τοῦ δυστυχήματος» ὑπὸ δὲ τὴν διατύπωσιν ταῦτην ἡ κρατούσα τότε γνώμη ἐδέχετο ὅτι ἀπαι-

τεῖται γνώσις τῆς ἐκτάσεως τῶν λημάνων.

Τόσον ἡ ἐρμηνεία τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως τοῦ Πολυμελοῦς Πρωτοδικείου 'Αθηνῶν, ὅσον καὶ τὰ πρὸς ὑποστήριξιν ταῦτης ἐπιχειρήματα δὲν φάνενται ἀπροσμάχητα.

Κατ' ὅρχην παραπτηρῶ ὅτι ἡ ἐν τῷ ἀποφάσει ἐρμηνεία ὅτι ἡ τρίμηνος ἀποσβεστικὴ προθεσμία ἄρχεται οὐχὶ ἀπὸ τῆς ἐπιούσης τῆς λήψεως τῆς εἰδήσεως κλπ. δὲν εὑρίσκει ἐρειπίσματα ἐν τῷ ἄρθρῳ 283 τούλαχιστον δοσὸν ἀφορεῖ τὴν περίπτωσιν ἡπτικαὶς φάνεται ν' ἀπτεχόληστε τὴν ἀπόφασιν. 'Ἐν τῷ ἄρθρῳ 283 Κ.Ι.Ν.Δ. τοποθετεῖται ἡ ἀφετηρία τῆς τριμήνου ἀποσβεστικῆς προθεσμίας εἰς τὴν ἐπιούσαν τῆς ἡμέρας «καθ' α' θ' ἦν ἐγένετο γνώμη τοῦ πλοίου τὸ διάτυχον τὸ πλοίον τῆς εἰδήσεως τῆς ἀποφάσης τῆς λημάνων».

Ἐπίσης δύναται τις νὰ ἔχῃ ἀντιρρήσεις ὡς πρὸς τὴν ἀπιχειρήματα ἄτινα ἡγαγον τὴν ἀπόφασην εἰς τὴν τοιαύτην διορθωτικὴν ἐρμηνείαν τοῦ κειμένου τοῦ νόμου καὶ δῆ:

α) Τρίμηνος προθεσμία εἶναι σήμερον ὑπεραρκετὴ ἵνα ἐπιλέξῃ ὁ ἡσφαλισμένος μεταξὺ ἐγκαταλείψεως καὶ «κανονισμοῦ ἀδερφιῶν». 'Ἐν τοῖς πράγμασι, πρόκειται νὰ ἀποφασίσῃ ἡ πολιτεία τῆς γραμματικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρου.

β) Βεβαίως, παραπτείνεται ἡ ἐκκρεμότης μὲ τὴν ἀποφίνη τῆς τοιαύτης γνώσεως δύναται ὁ ἡσφαλισμένος προτείνων τὴν ἀπόφασιν τῆς λημάνων, τὸ στοιχεῖον τῆς παρὰ τῷ ἡσφαλισμένῳ γνώσεως τῆς ἐκτάσεως τῶν λημάνων τοῦ πλοίου, προϋπόθεσιν μὴ στηριζούντων οὐδέποτε ἐν τῷ νόμῳ καὶ μὴ δικαιολογούμενην ἐξ ἀσαφείας τίνος τυχὸν προκυπτούσθης ἐκ τῆς γραμματικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρου.

γ) Τρίμηνος προθεσμία εἶναι σήμερον ὑπεραρκετὴ ἵνα ἐπιλέξῃ ὁ ἡσφαλισμένος μεταξὺ τῆς λημάνων λημάνων καὶ τοῦ δικαιούμενος προτείνων τὴν ἀπόφασιν τῆς λημάνων τοῦ πλοίου τὸν δικαίωμα της προθεσμίας τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δικαιώματος.

δ) Η ὑπὸ τῷ κράτος τοῦ προϊσχύσαντος ἄρθρου 497 τοῦ Εμπορικοῦ Νόμου ἐρμηνεία, οὐδὲν ἄξιον λόγου κομίζει ὑπὲρ τῆς ἀπόφασης ἡ εἰδήσης τῆς λημάνων, ν' ἀποφέρεται τὸ δικαίωμα της προθεσμίας τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δικαιώματος τοῦ δικαιούμενος προτείνων τὴν ἀπόφασιν τῆς λημάνων τοῦ πλοίου τὸν δικαίωμα της προθεσμίας τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δικαιώματος.

γ) 'Η ὑπὸ τῷ κράτος τοῦ προϊσχύσαντος ἄρθρου 497 τοῦ Εμπορικοῦ Νόμου ἐρμηνεία, οὐδὲν ἄξιον λόγου κομίζει ὑπὲρ τῆς ἀπόφασης ἡ εἰδήσης τῆς λημάνων, ν' ἀποφέρεται τὸ δικαίωμα της προθεσμίας τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δικαιώματος τοῦ δικαιούμενος προτείνων τὴν ἀπόφασιν τῆς λημάνων τοῦ πλοίου τὸν δικαίωμα της προθεσμίας τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. δικαιώματος.



CATALINA" LTD
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΡΜΟΥΖΗΣ

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ΤΗΛ. 422.671 ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ ΚΑΤΑΛΙΝΑ

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ■ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ ■ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΜΙΣΘΟΣ

ΔΕΝ ΕΥΘΥΝΕΤΑΙ Η ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑ ΔΙΑ ΜΙΣΘΟΥΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ ΓΕΓΕΝΝΗΜΕΝΟΥΣ ΠΡΟ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΛΟΙΩΝ

Ο ναυτικός, συμφώνως είς τὸ ἄρθρον 66 τοῦ ΚΙΝΔ ἀσθενήσας, δικαιούται εἰς μισθὸν καὶ νοσηλεύεται δαπάναις τοῦ πλοίου, ἐὰν δὲ ἡ συμβάσεας ναυτολογήσεως λυθῇ λόγῳ τῆς ἀσθενείας καὶ νοσηλεύεται οὕτος ἐκτὸς τοῦ πλοίου, δικαιούται εἰς τὰ νοσήλια καὶ εἰς μισθὸν ἐφ' ὅσον διαρκεῖ ἡ ἀσθενεία οὐχὶ ὅμως πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν.

Αἱ ἀνωτέρα διατάξεις ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀτυχημάτων ἔκ διαίσθησης τοῦ συμβάντος, ἐὰν δὲ ὁ ναυτικός ὑπέστη ἐξ αὐτῶν ἀνικανότητα πρὸς ἔργασίαν, ὡς καὶ ἐν περιπτώσει θανάτου αὐτοῦ, ἐφαρμόζονται αἱ εἰδικαὶ διατάξεις περὶ ἀτοξημιώσεως τῶν ἐξ αὐτῆματος ἐν τῇ ἔργασίᾳ παθόντων.

Ἐξ ἀλλοῦ, τὸ ἄρθρον 19 τοῦ Α.Ν. 373) 1968 διημέρινεν ὅτι ἡ ἀληθὴς ἔννοια τῶν διατάξεων τοῦ ὡς ἀνω τὸ ἄρθρον 66 τοῦ ΚΙΝΔ εἶναι, ὅτι ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως λόγῳ ἀσθενείας ἢ ἀτυχήματος τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἀποτελεῖ καταγγελίαν αὐτῆς παρά τοῦ πλοιάρχου, τοῦ ναυτικοῦ μὴ δικαιούμενου καὶ τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἄρθρου 75 τοῦ ΚΙΝΔ.

Οὕτως ἔχόντων τῶν πραγμάτων, διευκρίνεται ὅτι συμφώνως εἰς τὴν νομολογίαν τῶν δικαιοτρίων, εἰς περίπτωσιν πωλήσεως τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ὑπηρέτησεν ὁ ἀσθενήσας ναυτικός, δὲν εὐθύνεται ἡ ἀγοράστρια πλοιοκτήτρια ἑταῖρία διὰ τοὺς ἀνωτέρους μισθούς, ἀσθένειας ἢ ἀποζημιώσεων καὶ νοσήλια τοῦ ναυτικοῦ ἐφ' ὅσον οὕτος ἀπελύθη πρὸ τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου.

Οπωσδήποτε, τὸ κατὰ τὸ ἄρθρον 205 τοῦ ΚΙΝΔ πρὸνόμιον διὰ τοὺς ναυτικούς δὲν παρέχει τὸ δικαίωμα προσωπικῆς ἀγωγῆς τοῦ ναυτικοῦ κατὰ τῆς νέας πλοιοκτήτριας ἑταῖρίας διὰ τὰς γεγεννημένας ἀξιώσεις του δι' ἀσθένειαν του πρὸ τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου.

ΑΡΝΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΙ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΚΑΤΑ ΠΛΟΥΝ ΝΑ ΜΕΤΑΤΕΘΗ ΕΙΣ ΕΤΕΡΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΛΟΓΩ ΒΛΑΒΗΣ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ

Ἐπὶ ναυτολογήσεως κατὰ πλούν ἡ διὰ κυκλικὸν ταξίδιον, ὡς χρόνος διαφρείας τῆς συμβάσεως λαμβάνεται ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως τοῦ ναυτικοῦ μέχρι τέλους τῆς ἐφορτώσεως τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ. Σχετικὴ πρόδλεψις ὑφίσταται εἰς τὸ ἄρθρον 71 τοῦ ΚΙΝΔ.

Κατὰ ταῦτα, διὰ λιμὴν προορισμοῦ ἐκ τῶν προτέρων δρίζεται, ἐνῷ διὰ λιμὴν φορτώσεως

δυνατὸν νὰ μὴ δρίσθῃ, καθ' ὅσον εἰς τὴν χρονικὴν διάρκειαν τῆς κατὰ πλούν συμβάσεως περιλαμβάνεται καὶ τὸ ὑπὸ ἔρμα ταξίδιον τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸν λιμένα ἐνθα διλαβεῖ χώραν ἡ ναυτολογήσις μέχρι τοῦ λιμένος φορτώσεως.

Ἐξ ἀλλοῦ, κατὰ τὸ ἄρθρον 61 τοῦ ΚΙΝΔ ἐὰν ὁ μισθὸς συνωμολογήθη κατὰ πλοῦν, ἐπεκταθεντὸς μὲν τούτου, αὐξάνει ἀναλόγως, συντιμθέντος δὲ παραμένει ἀμείωτος.

Οὕτω κατὰ δικαιοτριακὴν νομολογίαν, στηριχεῖσα ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων νομοθετικῶν διατάξεων, ἡ ἀργησίς τοῦ ναυτικοῦ, δ. ποίος ἐναυτολογήθη δι' ἐν κυκλικὸν ταξίδιον νὰ συνεισίῃ τὴν ἔργασίαν του ἐπὶ ἀλλού πλοίου, λόγῳ βλάβης τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἐπέβαινε καὶ εἰργάσθη πρότερον, ἀποτελεῖ παράπτωμα. Τὸ παράπτωμα τούτο, δικαιολογεῖ τὴν ἀνευ ἀποζημιώσεως του ἀπόλουσιν.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΘΕΣΙΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΩΤΕΡΑ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΚΑΘΑΡΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΜΑΘΗΤΕΥΟΜΕΝΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ

Ζήτημα ἐτέθη ἐὰν τὰ καθήκοντα τῶν καθαριστῶν εἶναι διάφορα τῶν καθηκόντων τῶν μαθητευομένων μηχανῆς καὶ ἐὰν ὑφίσταται διάκρισις μεταξὺ τῶν δύο τούτων εἰδικοτήτων.

Οὕτω, ἀρμοδίως ἐγνώσθη ὅτι δ. νέος Κανονισμὸς 'Έργασίας ἐπὶ Φορτηγῶν Πλοίων καὶ διὰ τοῦ ἄρθρου 91 αὐτοῦ ἀντιμετωπίζει ἔνιαίς καὶ τὰς δύο αὐτὰς εἰδικότητας καθορίζων κοινὰ καθήκοντα.

Εἰδικότερον οἱ καθαρισταὶ ἢ οἱ μαθητευομένοι μηχανῆς εἶναι βοηθοὶ τῶν λιπατῶν καὶ θερμαστῶν εἰς τὰ καθήκοντα αὐτῶν καὶ ἀποτελοῦν τὴν πρώτην βασιδία εἰς τὴν ιεραρχίαν τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς τοῦ πλοίου.

Τὸ ἄρθρον 91 τοῦ ὡς ἀνω Κανονισμοῦ καθορίζει τὰ καθήκοντα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις αὐτῶν ὡς κατωτέρω:

Κατ' ἄρχην ἐνεργούν τὸν καθαρισμὸν τῶν δισχωριστήρων τοῦ ἔλαιου καὶ πετρελαίου, ὅμοιας τῶν φίλτρων καὶ θερμοδοχείων ὁχετῶν σαρώσεως.

Ὄσαύτως, ἐνεργούν τὴν σφυροκόπησιν καὶ τὸν καθαρισμὸν ἐν γένει, τὴν σάρωσιν, πλύσιν, χρωματισμόν, στίλβωσιν τῶν στιλπνῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν εἰς δόλους τοὺς χώρους τῆς μηχανῆς.

Ἐκτελοῦν τὴν ἑκκένωσιν τῶν βαρελίων μηχανελαίου εἰς τὰς δεξαμενὰς καὶ συμμετέχουν εἰς τὰς ἔργασίας παραλαβῆς καυσίμων καὶ ὕδατος.

Ἐξ ἀλλοῦ, συμμετέχουν εἰς τὴν παραλοβὴν τῶν ὄλικῶν μηχανῆς, εἴτε ἐκ τοῦ κρηπιδώματος, εἴτε ἐκ τῆς πλευρᾶς τοῦ πλοίου, εἴτε ἐκ τοῦ καταστρόματος αὐτοῦ, ὡς καὶ εἰς τὴν περαιτέρω μεταφορὰν καὶ τοποθέτησιν τούτων εἰς τὰς οἰκείας ἀποθήκης. 'Ἐπίστης, ἐπιμελούνται τοῦ καθαρισμοῦ καὶ τῆς συντηρήσεως τῶν λεβήτων, καυστήρων, προφυσίων αὐλῶν κλπ. 'Ἐκτελοῦν τὴν ἀπόρριψιν εἰς τὴν θάλασσαν τῶν ὑπολειμμάτων καύσεως, ὡς καὶ πάσης φύσεως ἀπορριμμάτων ὑπὸ τὰς δόηγις τοῦ 'Αρχιθερμαστοῦ καὶ τοῦ Α' Μηχανικοῦ, ὡς πρὸς τὸν τόπον καὶ χρόνον ἀπορρίψεως πρὸς ἀποφυγὴν παραβάσεως νόμων περὶ ρυπάνσεως τοῦ θαλασσίου χώρου.

Ἐνεργούν τῶν καθαρισμῶν ἐν γένει τῶν κοινοχρήστων χώρων ἐνδιαιτήσεως καὶ ύγιεινῆς τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ μηχανῆς καὶ ἐκτελοῦν δοθητικὰς ἔργασίας εἰς παντὸς εἰδοῦς ἐπιδιορθώσεις μηχανῶν, μηχανημάτων καὶ ἔργαλείων. Τέλος, οἱ καθαρισταὶ ἢ οἱ μαθητευομένοι μηχανῆς ἐπιμελούνται οἱ ίδιοι τοῦ καθαρισμοῦ τῶν θαλασσίων.

Οὕκων νοεῖται, ὅτι οἱ καθαρισταὶ ἢ οἱ μαθητευομένοι μηχανῆς ἔχουν καὶ τὰς γενικὰς ὑποχρεώσεις καὶ καθήκοντα ὡς μέλη τοῦ πληρώματος τὰ δοπία ἐπιβάλλονται ἀπὸ τὸν Κανονισμὸν γενικώτερον.

ΠΕΡΙΠΟΛΙΑ ΠΥΡΚΑΙΑΣ ΑΜΟΙΒΗ ΑΥΤΗΣ

Ζήτημα ἐγεννήθη διὰ τὸ θέμα τῆς περιπολίας πυρκαϊᾶς τῶν ἐπιβατηγών πλοίων.

Εἰδικότερον ὑπὸ ποίου πρέπει νὰ ἐκτελήται ἡ περιπολία αὐτῆς καὶ νὰ διενεργήται

THE UK P&I CLUB (BERMUDA)

Συμμετέχοντα πλοῖα ἄνω τῶν 50 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός υπὸ 70 σημαίας.

**Διευθυνταί : Thos. R. Miller & Son (Bermuda),
Mercury House, Front Street, Hamilton, Bermuda (P.O. Box 665).
Τηλέφωνον : Hamilton 2-4724. Τελέξ : Bermuda 317.
Τηλεγραφήματα : Mutuality Bermuda.**

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

* Αντιπρόσωποι τῶν Διευθυντῶν ἐν Λονδίνῳ : Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London, EC3 A 8DA. Τηλέφωνον : 01-283 (AVE) 4646. Τελέξ : 885.271 Τηλεγραφήματα : Mutuality, London.

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

Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

IATROS

Appointed and Approved by : P. & I. Clubs
in Buenos Aires, Argentina
C. Pellegrini 641

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

η παρακολούθησις τῶν σταθμῶν ἔλέγχου καὶ ἐὰν δικαιοῦται ὁ ἐκτελῶν τὰς ἔργασίας ταύτας προσθέτου ἡ ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς.

'Ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἐγνώσθη, ὅτι ἡ ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐκτέλεσις περιπολίας πυρκαϊᾶς, ἡ παρακολούθησις τῶν σταθμῶν ἔλέγχου καὶ ἡ ὑποχρεωτική ἐξ αὐτῶν διέλευσις, δέον νὰ ἐκτελήται ὑπὸ τοῦ ὀπῆρος τῆς φυλακῆς τῆς γεφύρας, ὁ δόποιος διὰ τὴν ἔργασιν ταύτην, δὲν δικαιοῦται ἀμοιβῆς ἐφ' ὅσον αὐτὴ ἐκτελεῖται ἐντὸς τοῦ κεκανονισμένου ωραρίου ἔργασίας του.'

ΑΤΥΧΗΜΑ

ΠΑΡΑΜΟΝΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΙΣ ΤΟ ΠΛΟΙΟΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΑΣΘΕΝΕΙΑΝ ΤΟΥ ΚΑΙ ΣΥΝΕΞΙΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ — ΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΝ ΘΑΝΑΤΟΥ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑ ;

Διὰ προσφάτου ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Ἐπικρατείας ἡ κυρώθη ἀπόφασις τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Ἐπιτροπῆς Συντάξεων τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικού Ταμείου, διὰ τῆς δόποιας εἰλην ἀπορριφθῇ αἰτησίς συζύγου ναυτικοῦ περὶ συνταξιοδοτήσεώς της λόγω θανάτου ἐν ναυτικοῦ ἀτυχήματος τοῦ ἀνδρός της ἡσφαλισμένου εἰς τὸ NAT.

Τὴν τοιαύτην κρίσιν τοῦ τὸ Συμβουλίου 'Ἐπικρατείας ἀστήριξεν εἰς τὸ ὡς κατωτέρω σκεπτικόν:

«Κατὰ τὰς διεπούσας τὴν ἐπίδικον σχέσιν διστάξεις τοῦ ἄρδου 29 τοῦ νόμου 3170)55 περὶ NAT παράγραφος 3, χορηγεῖται σύνταξις λόγω ἀτυχήματος, εἰς ναυτικοῦ καθιστάμενον ἀπολύτως ἀνίκανον συνεπείᾳ ἀτυχήματος ἀπελθόντος ἐν τῇ ναυτικῇ ἔργασίᾳ ἢ ἔξι ἀφορμῆς αὐτῆς.

Περὶ τῆς ὑπάρχεως ἡ μὲν τοῦ κατὰ τὴν ὡς ἄνω παράγραφον ἀτυχήματος, ἀποφαίνεται ἡ τιολογημένως τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ NAT.

Περαιτέρω, κατὰ τὸ ἄρδου 42 τοῦ αὐτοῦ νόμου, δρίζεται ὅτι περὶ τῆς δικαιούτητος τοῦ ἡσφαλισμένου ἀποφαίνεται πρωτοβάθμιος τριμελής ἐπιτροπή (ὑγειονομική). 'Ομοίως, ἐπὶ πάσης ἀμφισβητήσεως ἀφορώσης τὴν ἀπόφασιν τῆς Πρωτοβάθμιου 'Υγειονομικῆς 'Ἐπιτροπῆς, ἐπιτρέπεται προσφυγὴ ἐνώπιον Δευτεροβάθμιου τοιαύτης τῆς ὅποιας ἡ ἀπόφασις θεωρεῖται δριστική.

Κατὰ τὴν ἔννοιαν τῶν ἀνωτέρω διατάξεων ὡς ἀτύχημα ἐπερχόμενον κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἢ ἔξι ἀφορμῆς τῆς ναυτικῆς ἔργασίας, παρέχον συνταξιοδοτικό δικαίωμα εἰς ἡσφαλισμένον ναυτικόν, θεωρεῖται καὶ ἡ νόσος ἐφ' ὃσον αὔτη προεκλήθη, ἡ ὑφισταμένη ἐπεδεινώθη ἐν διαίσιον συμβάντος ἡ ἀκόμη ἔνεκεν ἑξαιρετικῶν καὶ ἀσυνήθων συνθηκῶν ἔργασίας. 'Υπὸ τὴν ἔννοιαν αὐτῆς ὡς ἀτύχημα θεωρεῖται καὶ ἡ νόσος ἡ ὅποια προεκλήθη ὅχι ἐκ ναυτικίας ἑξασθενήσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ, δὲλλ' ἔνεκα τῆς ἐν δεδομένῃ περιπτώσει ἐκτελέσεως ταύτης ὑπὸ ἑξαιρετικὰς καὶ ἀσυνήθεις συνθηκας, αἱ δόποιαι ὑπῆρχαν ἡ κυρία ἀφορμὴ ἐκδηλώσεως ἢ ἀναπτύξεως τῆς νόσου, ἀρκεῖ νὰ ὑφίσταται μεταξὺ τῶν συνθηκῶν καὶ τῆς νόσου αἰτιώδης σύνδεσμος.

'Οσαύτως, ιδιαιτέρως τονίζεται, ὅτι τοιαύτας ἑξαιρετικὰς συνθῆκας συνιστά καὶ ἡ παρεχομένη παρὸ τὴν κακὴν κατάστασιν τῆς ὑγείας τοῦ μισθωτοῦ ἔργασία ἢ ἡ παρατεινομένη πέρον τοῦ κανονικοῦ ωραρίου, ἔστω καὶ ἐὰν δι' αὐτὴν παρέχεται ιδιαιτέρως ἀμοιβή.

Παρὸ ταῦτα, ἡ 'Αναθεωρητικὴ 'Ἐπιτροπὴ Συντάξεων τοῦ NAT, ἔκρινε διὰ τὸ αἰτημα περὶ συνταξιοδοτήσεως τῆς ἡδη αἰτούσης λόγω θανάτου τοῦ συζύγου της ἐπισυμβάντος ἡ καρδιακῆς ἀνεπαρκείας καὶ δρογχικοῦ ἀσθματος ὡς ἀκόλουθως:

Κατὰ τὸν χρόνον τῆς ὑπηρεσίας του διὰ

τὸν θανόντα ναυτικὸν οὐδὲν ἔκτακτον ἡ διαίσιον γεγονός συνέβη δυνάμενον νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀκλυτικὸν αἵτιον τῆς νόσου, οὔτε διεπιστώθησαν ἑξαιρετικῶς δυσμενεῖς ἡ ἀσυνήθεις συνθῆκαι αἱ δόποιαι ἀπετέλεσαν τὴν γενεσιούργον αἰτίαν ἐμφανίσεως αὐτῆς.

Οὕτω, διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀκυρωτικῆς ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου 'Ἐπικρατείας, ἐκρίθη εἰδικῶς ὅτι ἡ ὡς ἀπορριπτική ἀπόφασις τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Ἐπιτροπῆς τοῦ NAT κακῶς δὲν ἀπήντησεν εἰς οὐσιώδεις ισχυρισμούς τῆς αἰτουσῆς. Εὐρίσκοντες ἔρεισμα εἰς τὸ πόρισμα τῆς διεξαχθείσης ὑπὸ ἀξιωματικοῦ Λ.Σ. προανακρίσεως καὶ εἰς ἀπόφασιν τοῦ Ειρηνοδικού Πειραιῶς. 'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ ἀπόφασις τῆς 'Αναθεωρητικῆς ἐδέχθη ὅτι τὰ πραγματικά περιστατικά δὲν συνιστοῦν περίπτωσιν ναυτικοῦ ἀτυχήματος μὲ τὴν αἰτιολογίαν ὅτι διὰ τὴν παρεμονὴν τοῦ συζύγου τῆς αἰτουσῆς εἰς τὸ πλοίον, παρὰ τὴν παρουσιασθεῖσαν ἀσθενείαν του, ἐγνωμάτευσε ὁ ἑξετάσας αὐτὸν Ιστρός. 'Επιστης διὰ τὴν ὑπερωριακήν του ἔργασιν ἐλάμβανεν ούτος ιδιαιτέρων ἀμοιβήν καὶ τέλος, ἡ 'Υγειονομική 'Ἐπιτροπὴ ἐδέχθη ὅτι ἡ πάθησις ἡ δόποια ἐπέφερε τὸν θανάτον του δὲν δύναται ἀπολύτως ν' ἀποδοθῇ εἰς δυσμενεῖς συνθῆκας ἔργασίας.

Κατὰ ταῦτα, ἡ προσβαλλομένη ἀπόφασις τῆς 'Αναθεωρητικῆς δὲν εἶναι προστάκωντας ἡτιολογημένη, καθ' ὃσον καίτοι ἐδέχθη τὴν συνδρομὴν περιστατικῶν τὰ ὅποια κατὰ τὰ ἀνωτέρω συγκροτούν κατ' ἀρχήν, τὴν ἔννοιαν τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ὡς είναι ὡς ὑπὸ τοῦ παθόντος παροχὴ ὑπερωριακῆς ἔργασίας παρὰ τὴν κακὴν κατάστασιν τῆς ὑγείας του κατέληξεν εἰς ἀντίθετον συμπέρασμα.

Διὰ τὸν λόγον τούτον ὁ δόποιος βασίμως προεβλήθη, ἡ ἀπόφασις τῆς 'Αναθεωρητικῆς 'Ἐπιτροπῆς τυγχάνει ἀκυρωτέα.

John Laing Management (Bermuda) Ltd

PO Box 1732
Front Street
Hamilton, Bermuda
Tel: 27155
Telex: 334

Piraeus office
7-9 Akti Miaouli
Piraeus

The Shipowners' Mutual Strike Insurance Association (Bermuda) Ltd

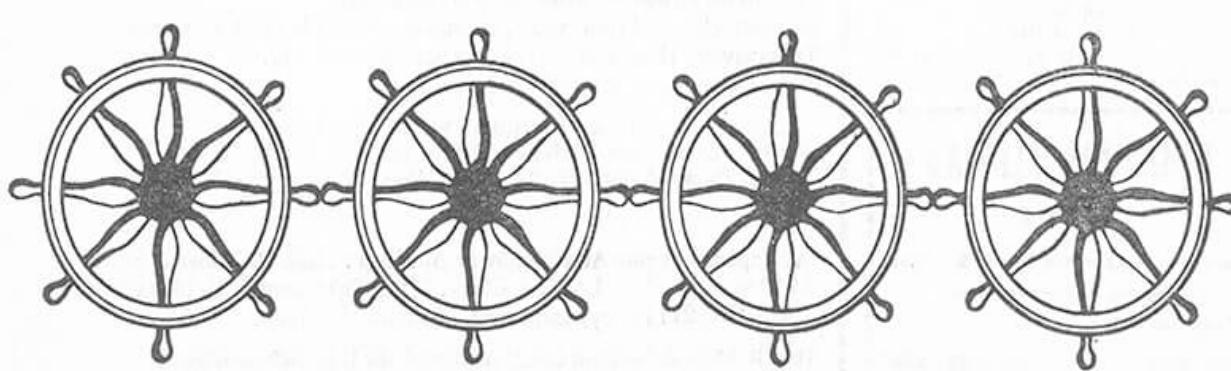
Specialists in the insurance of all strike risks for Shipowners and Charterers. Worldwide and immediate cover.

The Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd

Protection and Indemnity, Freight, Demurrage and Defence

London Correspondents: John Laing (Management) Ltd

Forum House
15-18 Lime Street
London EC3
Tel: 01-623 1981
Telex 888259



ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ

Η έσωτερική προστασία τῶν μηχανῶν έσωτερικῆς καύσεως ἔναντι πυρκαϊᾶς

τΟΥ κ. Ν. ΚΑΛΥΒΑ γΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΥ, ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ

Η πρόσφατος προώθησις υπὸ τοῦ ΠΜΣΟ, Συστάσεως ρυθμιζόντος τὸ θέματος προστασίας τῶν κινουμένων μὲ μὴ ἐπινδρωμένους χώρους μηχανῶν, πλοίων (*), ἔφερεν ἐκ νέου εἰς τὸ προσκήνιον τὸν ναυτικὸν αὐτοματισμόν, τὰς ἐφαρμογάς, τὴν ἔκτασιν καὶ τὰ προβλήματά του.

Ἄπο τῆς ήμερημνίας θέσεως ἐν Ισχῇ τῆς ἐν λόγῳ Συστάσεως, οὐδὲν πλοίον θὰ ἐπιτρέπεται νὰ κινήται μὲ μὴ ἐπινδρωμένον μηχανοστάσιον, δηλαδὴ μὲ σημαντικήν μείωσιν τοῦ πληρώματος μηχανῆς, ἐδὲ δὲν συμφοροῦνται πρὸς τὰς διατάξεις αὐτῆς.

Η έσωτερη προστασία τῶν μηχανῶν δῆξε ἔναντι πυρκαϊᾶς, περὶ ήτος ἡ παρουσία ἐργασία, ἀποτελούσα ἔδρως σοβαρὸν θέμα ἀσφαλείας τῶν αὐτοματοποιημένων πλοίων, καθίσταται ὑποχρεωτική υπὸ τῆς ἀνωτέρω Συστάσεως.

1. Ανίχνευσις ἀτμοποιημένου ἔλαιου (Oil Mist Detection)

1. Γενικαὶ ἀρχαὶ

Ὑπὸ φυσιολογικάς συνθήκας, δι στροφαλοθάλαμος περιέχει δέρα καὶ θερμὸν λιπαντικὸν ἔλαιον. Μέρος τοῦ ἔλαιου τούτου φεκάζεται υπὸ πίεσιν ἀπὸ διάφορα κινουμένα μέρη τῆς μηχανῆς. Τὰ δεύτερα σταγονίδια τοῦ ἔλαιου προσπίπτουν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ στροφαλοθάλαμου καὶ ἐν συνεχείᾳ πίπτουν ἐντὸς τῆς ἔλαιολεκάνης. Τὰ δευτέρα δομῶς σταγονίδια κινοῦνται, συνεχῶς αἰωρούμενα, ἀναμιγνύμενα μετὰ τοῦ δέρα. Τὸ μῆγμα τοῦτο, δέρος καὶ λεπτῶν σταγονίδων ἔλαιου, εἶναι γνωστὸν υπὸ τὴν τεχνικὴν ὄντως στοιχείων «ἄφλυτός ἔλαιος» (Oil Mist). ἀκριβῶς λόγω τῆς δημιουργίας διμηλδουσίου ἀτμοσφαίριας ἐντὸς τοῦ στροφαλοθάλαμου. Η πυκνότης τοῦ μήγματος αὐτοῦ ἔχεισται ἐκ τῆς θερμοκρασίας τοῦ στροφαλοθάλαμου.

Ἐδὲ τὸ σύστημα φύξεως τοῦ ἔλαιου λιπάντων εδρίσκεται εἰς καλὴν κατάστασιν καὶ λειτουργεῖ ίκανοποιητικῶς, ἡ θερμοκρασία δὲν δύναται νὰ φέσῃ εἰς δριὰ ἐπιτρέποντα τὴν ἀτμοποιήσιν τοῦ ἔλαιου καὶ δημιουργίαν ἐπικινδύνου διμηλδουσίου καταστάσεως. Τὸ ἔλαιον παραμένει οὖτα εἰς τὴν ύγρην μοφήν του, διευθεύνεται χρηματικῆς μεταβολῆς, μὲ μόνην, ἐνδεχομένως, διαφοράν, τὴν μεταβολὴν τοῦ χοώματος τοῦ διεριδουσίου περιεχομένου τοῦ στροφαλοθάλαμου.

Η σύνθεσις διως τοῦ ἀνωτέρου διεριδουσίου μήγματος καὶ τῶν ἐντὸς αὐτοῦ σταγονίδων ἔλαιου, δύναται νὰ μεταβληθῇ ἐδὲ ἐντὸς τοῦ στροφαλοθάλαμου θερμοκρασία αὐτῆς ἢ ἐδὲ ποσούσιασθη μία θεομή κηλίς.

Τοιαῦται θεομή κηλίδες, δύναται νὰ δημιουργηθῶν λόγω ὑπερθερμάνσεως ἐνδὲ ή

περιστοτέρων τριβῶν ή ἐτέρων κινουμένων ἐπιφανειῶν τῆς μηχανῆς, εὐοισκομένων ἐντὸς τοῦ κλειστοῦ χώρου τοῦ στροφαλοθάλαμου.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτη, τὰ σταγονίδια τοῦ ἔλαιου τὰ εὐρισκόμενα πλησίον τῆς θερμῆς κηλίδος δέχονται θερμότητα, καὶ ἀτμοποιοῦνται. Μὲ τὴν συνεχῆ καὶ ταχεῖαν μετάδοσιν τῆς θερμότητος, λόγῳ τῆς μεγάλης διαφορᾶς θερμοκρασίας μεταξὺ τῆς θερμῆς κηλίδος καὶ τῶν σταγονίδων τοῦ ἔλαιου, ἡ ἀτμοποιήσις συνεχίζεται μέχοις δου τὴς θερμοκρασίας τοῦ ἔλαιου εἰς τὸν δέρα γίνη τοιχύν, δοστε ἡ θερμοκρασία τῆς θερμῆς κηλίδος νὰ προκαλέσῃ ἔκρηξιν τοῦ δημιουργηθέντος ἐκοπτικού μήγματος ἀέρος - ἀτμοποιημένου ἔλαιου.

2. Πρόληψις ἐκρήξεων στροφαλοθάλαμου

Προφανές καθίσταται, ἐκ τῶν ἀνωτέρω διναφερθέντων, διτε εἶναι ἀπαραίτητον νὰ λοιδόνωνται δλα τὰ διαγκαῖα μέτρα διτε τὴν ποδηλημένην ἐκρήξεων ἐντὸς τοῦ στροφαλοθάλαμου.

Η πρόληψις βασίζεται:

α) Εἰς τὴν ληφν μέτων ποδε ἀποφυγὴν σχηματισμοῦ ἐκοπτικῶν μηγμάτων ἐντὸς τοῦ στροφαλοθάλαμου καὶ,

β) Εἰς τὸν πεοιορισμὸν τῶν αιτίων, τὰ δοτοῖς δύναται νὰ προκαλέσουν ἔναστιν τῶν ἐκοπτικῶν μηγμάτων, ἐδὲ σχηματισθῶν τοιαύτα.

Η ἀποφυγὴ σχηματισμοῦ ἐκοπτικῶν μηγμάτων, δύναται ἡ θὰ δύναντο νὰ ἀποφεύχθῃ ἐάν:

α) Ἡ δυνατή ἡ πλήρωσις τοῦ στροφαλοθάλαμου δι' ἀδρανοῦς δέρου, εἰς τρόπον ὃστε νὰ ἀποκλεισθῇ τὸ δημιουργόν καὶ ὡς ἐκ τούτου, νὰ καθίσταται πρακτικῶς ἀνέφικτος ἡ δημιουργία εὐθέλετου ἀτμοσφαίρας. Τοῦτο δομῶς εἶναι πρακτικῶς δύναντον,

καὶ δοσον συχνάκις ἀπαιτεῖται τὸ ἄνοιγμα τῶν θυρῶν τοῦ στροφαλοθάλαμου πρὸς ἐπιθέρητον η διενέργεια ἐπισκευῶν ἢ ἔργασιῶν συντηρήσεως.

β) Ἀποφέυγεται ἡ ταχεῖα, μετὰ τὴν διακοπὴν λειτουργία τῆς μηχανῆς, ἐπικινούνται τοῦ στροφαλοθάλαμου μὲ τὸ ἔσωτερικὸν περιβάλλον, δι' ἀνοίγματος τῶν θυρῶν. Θὰ πρέπει προηγουμένως νὰ κατέληθη ἡ θερμοκρασία τῶν τριβῶν καὶ κινουμένων ἐπιφανειῶν εἰς φυσιολογικά ἐπίπεδα, ἡ κυλοφορία τοῦ ἔλαιου νὰ διακοπῇ καὶ οἱ τριβῆς νὰ στραγγισθοῦν ἀπὸ τὸ ἔντος αὐτῶν ἔλαιον. Τὰ μέτρα ταῦτα θὰ ἀποτρέψουν:

(i) Εἰσοδον ἐπιπροσθέτου ἀέρος, δι ποιος διὰ τὸ δημιουργόν του εἶναι δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ ἔκρηξιν τοῦ ἐκρηκτικοῦ μήγματος.

(ii) Ἀνακίνητον τοῦ ἀεριώδους περιεχομένου τοῦ στροφαλοθάλαμου, μὲ ἀποτέλεσμα ἵνη διὰ ἐκρηκτικὸν μήγμα, νὰ ὑληθεὶς εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸν θερμὸν τριβέα καὶ νὰ ἀναφλεγῇ, ἐνῷ πρὸ τοῦ ἀνοίγματος τῶν θυρῶν δὲν ὑφίστατο τοιούτος κίνησις.

3. Παρακολούθησις θερμομορφασίας

Η αὔξησις τῆς θερμοκρασίας τῶν τριβῶν εἶναι η κυριωτέρα αἰτία τοῦ σχηματισμοῦ δημιουργίας τοῦ ἔλαιου καὶ η αἰτία ἀναφλέξεως τούτων. Ἐν τούτοις, ἐπικίνδυνοι καταστάσεις δύνανται νὰ δημιουργηθοῦν καὶ ἔξ δλῶν στίτιων ὡς π.χ. λόγω ὑπερθερμάνσεως τῶν ἔμβδωλων η πυρκαϊᾶς εἰς τὸν δημιουργόν τοῦ σαρώσεως δητέ θὰ προληθῇ αὔξησις τῆς θερμοκρασίας τῶν τοιχωμάτων τοῦ στροφαλοθάλαμου.

Ὑπεστορίχθη δτοι ο ἔκ λευκοῦ μετάλλου τριβεῖς εἶναι ὀλιγώτερον ἐπικίνδυνοι, διτε τυχὸν ὑπερθερμάνσεις τῶν διὰ προκαλέση τὴν τῆξιν των εἰς μικρὸν χρόνον, μὴ ἐπιτρέποντα τὴν δημιουργίαν ἀπώλων ἔλαιου. Τοῦτο δομῶς δὲν εἶναι ἀπολύτως σωστόν, ἐπὶ πλέον δὲ ὑφίσται θερμοκρασίας δύνανται νὰ διαπρηθοῦν ἐπὶ μακρὸν καὶ διὰ τὸν τριβέα οἱ δοτοῖς δὲν εἶναι ἔκ λευκοῦ μετάλλου, ὡς καὶ ἔμβδωλων, δητῶν σαρώσεως κλπ.

Ἀπ' εύθειας μέτρησις τῆς θερμοκρασίας τῶν κινουμένων ἐπιφανειῶν εἶναι ἐπὶ τοῦ παρόντος διέριτος. Δύναται δομῶς νὰ παρακολουθηθῇ η θερμοκρασία τῶν τριβῶν καὶ η σύνθεσις τοῦ ἀεριώδους περιεχομένου τοῦ στροφαλοθάλαμου.

Αἱ ἀκολουθύμεναι κυριωτέραι μέθοδοι εἶναι αἱ ἔχῆς:

α) Παρακολούθησις τῆς θερμοκρασίας τῶν τριβῶν καὶ λοιπῶν κινουμένων ἐπιφανειῶν

ARIST. THEODORAKOPULOS REPRESENTATIVE OF SCHAAR & NIEMEYER

ESTABLISHED 1851

WHOLESALE SHIP CHANDLERS

HAMBURG II

FREEPORT, BROOK 6

TELEF 36 22 46) 47) 48) 49

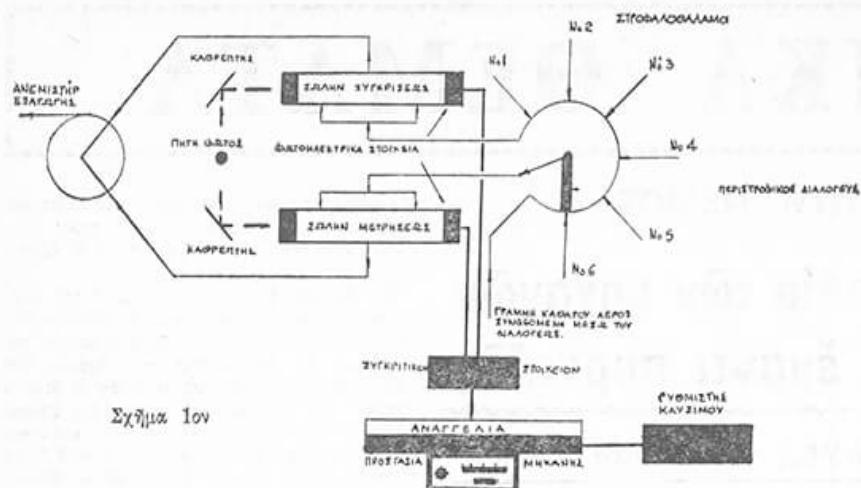
PRIVATE: 220 56 08

TELEX: 021 2326

TELEGRAMS: SCHAARMAYER - HAMBURG

(*) «Ναυτικά Χρονικά» τεύχος 15.5.72.

«Δελτίον Ναυτικού Επιμελητηρίου» τεύχος 6.72.



νειών διά μετρήσεως τής θερμοκρασίας τού έλαιου αυτών.

'Η μέθοδος δημοσιεύεται στην παρέχει απολύτως ικανοποιητικά αποτελέσματα και τείνει νά γίγκασταλειφθῇ.

β) Παρακολούθησης τής θερμοκρασίας τών τριβέων και λοιπών κινουμένων επιφανειών διά τής τοποθετήσεως ήλεκτροδίων έντός των έδρων, χορηγήσεως ηλεκτρικής ένεργειας εις αυτά και λήψεως τής θερμοκρασίας υπό μορφή συγκόντητος. 'Η μέθοδος αυτή χρησιμοποιηθείσα κατ' άρχην εις μικράς μηχανάς ξηράς, απέδωσε λίαν ικανοποιητικά αποτελέσματα και ήδη χρησιμοποιεῖται εύρυτατα εις τάς τάξις μηχανάς θαλάσσης, ζνεζαρτήτων ιπποδυνάμεως.

4. Πρόληψης φθοράς τριβέων.

'Η κατά τά διατάξεις έγκαιρος άνιχνευσις αύξησεως τής θερμοκρασίας τών τριβέων ή οισαδήποτε κινουμένης επιφανείας έντός του στροφαλοθαλάμου, προλαμβάνει τήν φθοράν και θλάβησην αυτῶν.

'Η άναγκη πολύ ύψηλής εύασθησίας, διφέρεται εις τό γεγονός ότι ή αύξησης τής θερμοκρασίας συντελεῖ εις τήν καταστροφήν τής λιπαντικής μεμβράνης και τήν συνεπεία ταύτης ταχυτάτην φθοράν τών τριβέων λευκού μετάλλου, λόγω τής δημιουργίας άμεσου τριβής.

Τούτη αυτό παρουσιάζεται και εις τούς τριβεῖς μετάλλων άκριβειάς, όπου ή έλαχίστη έλευθερία, τής τάξεως τών χιλιοστών τής ίντσας, προκαλεῖ ταχέως έπασφήν τριβέων και κομβών.

5. Άνιχνευσις ατμών έλαχίστη.

Οι λόγοι διά τούς διποίους έπιβδύλλεται η παρακολούθησης τού δέριωδους περιεχομένου τού στροφαλοθαλάμου και ή άνιχνευσις τών έντος αυτού άτμων έλαιου, είναι διασκιών οι κατωτέρω:

α) 'Η πρόληψης έπικινδύνων καταστάσεων έξι διά ήδυντο νά προκληθῇ έκρηξης εις τόν στροφαλοθαλάμον.

β) 'Η πρόληψης τής φθοράς τών τριβέων, έκ τής αύξησεως τής θερμοκρασίας τών.

'Η άνιχνευσις και άνακλώμψις έκριτικου μίγματος έντος τού στροφαλοθαλάμου είναι λίαν δυσχερής. Δείγματα δύνανται νά ληφθούν μόνον εις δέλγια σημεία τού στροφαλοθαλάμου και ταύτα δέν έγγυωνται άπολύτως έπι τής καταστάσεως δλοκλήρου τού στροφαλοθαλάμου.

'Η συνθετέρα μέθοδος διασκίνεται εις τήρη έξετασιν δειγμάτων έκ τού άρειώδους περιεχομένου έκαστου στροφαλοθαλάμου. Τά δείγματα ταύτα συγκρίνονται με τά θεωρούμενα ώς κανονικά, υπό τών κατασκευαστῶν.

Οι άνιχνευταί τού τύπου τούτου είναι λίαν εύασθητοι εις τήν μέτρησιν έξαιρετικώς μικρών διαφορών ύπερ ή υπό τό έπιπεδον πυκνότητος, τό διποίον άνωλόγως τής ταχύτητος και τού φορτίου τής μηχανῆς, θεωρείται κανονικόν.

Αύξησης τής πυκνότητος τής τήξεως τής 0,3 MG άτμοποιημένου έλαιου, διασκορπισμένου εις έν λίτρον τού δύκου τού στροφαλοθαλάμου, προκαλεῖ διέγερσιν τού άνιχνευτού, διόποιος διδει προειδοποιητικόν σήμα.

7. Άνιχνευσις φωτοελεκτρικών κυττάρων.

'Οι άνιχνευτής τού τύπου τούτου κατασκευαζόμενος κυρίως άπο τήν Graviner Man. Co. λειτουργεί έπι τής άρχης τής μετρήσεως τής πυκνότητος τών άτμων τού έλαιου και τής συγκρίσεως ταύτης πρός τόν άτμοσφαιρικόν άέρα. Δύναται νά παρακολουθήσει έκαστον στροφαλοθαλάμου κεχωρισμένων, δι' ειδικού πρός τόν σκοπόν τούτων διαλογέων. 'Αποτελείται άπο δύο σωλήνας, έκαστος τών διποίων φέρει άνά έν φωτοηλεκτρικόν κύτταρον. 'Άπο ειδικήν πηγήν φωτός, έκπεμπεται φωτεινή άκτις πρός έκαστον φωτοηλεκτρικόν κύτταρον. Μέσω άνεμιστήρος, εις τόν ένα σωλήνα διηγείται πό άεριώδες περιεχόμενον τού στροφαλοθαλάμου, εις τόν έτερον δέ καθαρός άτμοσφαιρικός άέρα. Τά δύο κύτταρα εύρισκονται υπό ζυγοσταθμισμένον ήλεκτρικόν φορτίον (Σχήμα 1).

"Όταν ή πυκνότης τού περιεχομένου τού στροφαλοθαλάμου είναι ή διά τήν ταχύτητα και τό φορτίον τής μηχανῆς προβλεπομένη κανονική, ούδεμια διέγερσις λαμβάνει χώραν, έάν δημοσιεύεται ή πυκνότης μεταβληθῆ, τότε σκιάζεται ή φωτεινή άκτις τού ένδος έκ τών δύο κύτταρων και παράγεται ρεύμα, πέραν τού άπαρχοντος έξι άρχης.

"Η τιμή τού παραγομένου κατά τά διατάξεις έκτος ζυγοσταθμίσεως, ρεύματος, δεικνύεται έπι ειδικού ένδεικτικού όργανου ή χάρτου καταγραφής. Τά ένδεικτικά όργανα κείνται συνήθως πλησίον τού πίνακος τών λοιπών όργανών και παρέχουν συνεχώς ένδείξεις έπι τής καταστάσεως τού στροφαλοθαλάμου.

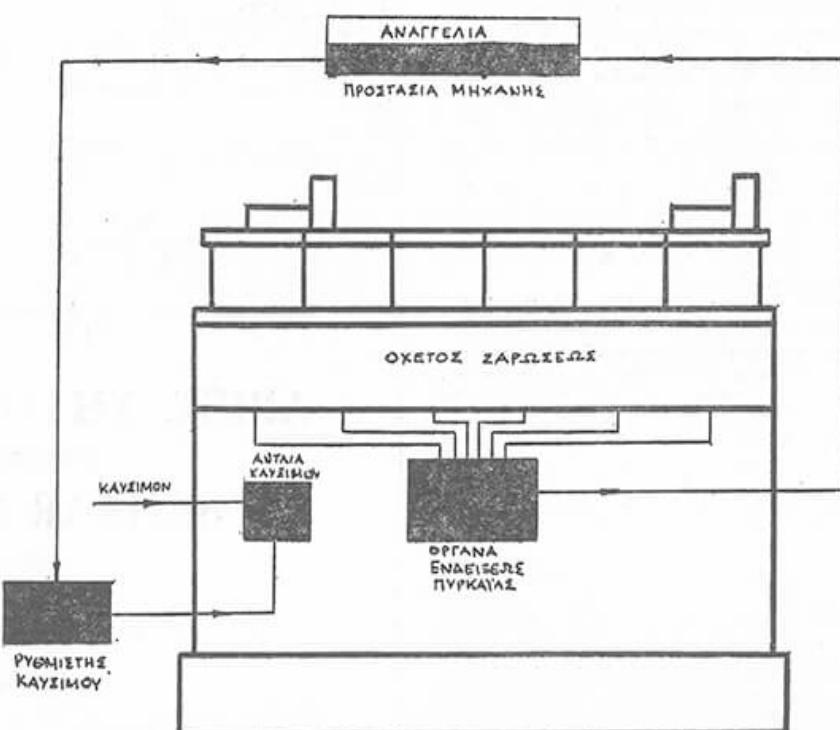
6. Άνιχνευσις ατμών έλαχίστη.

'Οι έπονοισθητή ήδη, ή υπερθέρμανσις τών τριβέων, δύναται νά έχῃ ως άποτελέσματα τήν δημιουργίαν έκρηκτικών μιγμάτων, έντος τού στροφαλοθαλάμου και τήν ταχείαν άναφεις αυτῶν.

'Απαιτείται συνεπώς συνεχής παρακολούθησης τής θερμοκρασίας τών έντος τού στροφαλοθαλάμου αιώρουμένων σταγονίδιων έλαιου, πρός πρόληψιν έπικινδύνων καταστάσεων διά τήν μηχανήν, τήν άσφαλτειαν τού πληρώματος και τού πλοίου.

'Η παρακολούθησης αυτή πραγματοποιείται δι' ειδικών συσκευών, διαφόρων τύπων, καλούμενων «Άνιχνευτών άτμων έλαχίστων».

'Είς έκ τών γνωστών τύπων είναι διάνιχνευτών τήν διαφοράν πυκνότητος τού άτμοποιημένου έλαιου. 'Η αύξησης δηλ., τής θερμοκρασίας, έχει άμεσον έπιδρασιν εις τήν πυκνότητα τού άτμοποιημένου έλαιου. 'Έδυνηπεται συνεχώς η πυκνότης τού έντος τού στροφαλοθαλάμου άτμοποιημένου έλαιου, είναι δυνατόν, οι ένδείξεις νά μετατρέπωνται αυτομάτως, υπό τής συσκευής, εις θερμοκρασίαν.



Άνιχνευσις και προστασία κυρίας μηχανῆς έναντι πυρκαϊδές άχετον ασφάλειας

Σχήμα 2ον

'Επιπροσθέτως τὸ ρεῦμα τοῦτο διαγείρει ἀναγγελίαν, φωτεινήν καὶ ἡχητικήν, προειδοποιούσαν περὶ τὰς δημιουργίας ἐπικινδύνου καταστάσεως. Τὸ προειδοποιητικόν σῆμα διδεται εἰς τὰ 2½% τοῦ κατωτέρου ἐκρητικοῦ δρίου, διπερ σημαίνει διτὸς ἔχειν τὸ κατωτέρον ἐκρητικοῦ δρίου [σιδουναμεῖ εἰς 50 MG ἀτμῶν ἔλαιου ἀνὰ λίτρον καθαροῦ ἀρέος, τὸ σῆμα θὰ δοθῇ διτὸν σχηματισθούν 1,25 MG ἀτμῶν ἔλαιου ἀνὰ λίτρον ἀρέος. Τὸ αὐτότηρον τοῦτο μέτρον διεμόνισται διὰ νὰ παρέχεται ἐπαρκῆς χρόνου, μεταξὺ τῆς προειδοποιητικῆς ἀναγγελίας καὶ τῆς δημιουργίας καταστάσεως ἐπικινδύνου. Θὰ δοθῇ σύτῳ ὁ χρόνος διὰ τὴν κράτησιν τῆς μηχανῆς καὶ τὴν ἀδρανοποίησιν τοῦ στροφαλοθάλαμου διὰ τῆς πληρούσεως του μὲ G.O.2, ἐξαν προβλέπεται τοιαύτη ἔγκατάστασις.

2. 'Ανίχνευσις πυρκαϊᾶς εἰς τοὺς ὄχετοὺς σαρώσεως

Μεγάλος, σχετικῶς, εἶναι δὲ ἀριθμὸς τῶν ἀναφερομένων καθ' ἕκαστον ἔτος, περιστατικῶν πυρκαϊᾶς εἰς τοὺς ὄχετοὺς σαρώσεως τῶν μηχανῶν ἐσπειρικῆς καύσεως, μὲ λίαν δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ἀσφαλείας τῶν πλοίων καὶ τοῦ προσωπικοῦ αὐτῶν, ἀλλὰ καὶ σημαντικὴν ἐπιβάρυνσιν τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεως συνεπείᾳ καθυστερήσεων καὶ ηγήμενων δαπανῶν δι' ἐπισκευάς.

Αἱ πυρκαϊαὶ αὗται ὀφείλονται, κατὰ κανόνα, τὸν συγκριτωνταν διαφεύγοντος ἐκ τῶν διαβίδων ἡ θυρίδων, ἔλαιου, τὸ δόποιον ἐν περιπτώσει αὐξήσεως τῆς θερμοκρασίας ἐντὸς τῶν ὄχετῶν σαρώσεως, λόγω διαφυγῆς καυσαερίων ἡ ἄλλης ἀναλόγου αἰτίας, ἀποτολεῖται καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀναφέλεγεται.

Διὰ τὸν λόγον τοῦτον ἐκρίθη ἀναγκαία ἡ λῆψις μέτρων παρακολουθήσεως τῆς θερμοκρασίας τῶν ὄχετῶν σαρώσεως, διὰ τῆς χρησιμοποίησεως εἰδικῶν συστημάτων ἀνίχνευσην.

Οἱ ὄντευται οὕτοι παρακολουθούν τοὺς ἀνικνιδίους χώρους καὶ ἐκτὸς τῶν ἐνδείξεων πυρκαϊᾶς, δίδουν καὶ ἀναγγελίαν καταστάσεως πυρκαϊᾶς, ἀκουστικὴν καὶ ὅπτικὴν. (Σχῆμα 2).

Τὸ γνωστότερον σύστημα ἀνιχνεύσεως, ἀποτελεῖται ἀπὸ κύλωμα στοιχείων, τοποθετημένων ἐντὸς τῶν ὄχετῶν σαρώσεως, πέριξ ἑκάστου χιτώνου. 'Εκαστον στοιχεῖον ἀποτολεῖται ἀπὸ ἐν τριχοειδές, ἀνοξείδωτον, σωληνοειδὲς σύρμα, ἐντὸς τοῦ δόποιον ὑπάρχει ἐν κεντρικὸν ἥλεκτροδίων, περιβαλλόμενον ὑπὸ θερμικῆς μονάδων. Τὰ στοιχεῖα ταῦτα λίαν ἀνθεκτικά εἰς τὰς ὑψηλὰς θερμοκρασίας ἀλλὰ καὶ εὐαίσθητα εἰς τὰς μεταβολὰς αὐτῆς, καταλήγουν εἰς τὴν μονάδα ἐλέγχου, ἡ δόποια περιλαμβάνει συσκευὴν δοκιμῆς καὶ ἀναγγελίας, ἀκουστικὴν καὶ ὅπτικην.

'Υπὸ φυσιολογικᾶς συνήθειας ἔκαστον στοιχεῖον τροφοδοτεῖται ὑπὸ τῆς μονάδος ἐλέγχου μὲ μικρᾶς τιμῆς ρεύμα A.C. ἡ C.D. Τὸ ρεῦμα τοῦτο δέν εἶναι ικανὸν νὰ ἐνεργοποιήσῃ τὸ κύλωμα ἀναγγελίας. 'Ἐν περιπτώσει ὅμως πυρκαϊᾶς, τὸ στοιχεῖον θερμαίνεται, ἡ θερμοκρασία του ἀνέρχεται καὶ ἡ ἀντίστασίς του πίπτει, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπιτρέπῃ τὴν ροήν ρεύματος, ἐπαρκοῦς διὰ νὰ ἐνεργοποιήσῃ τὸ κύλωμα ἀναγγελίας.

Τὸ σύστημα δύναται, ἐπιπροσθέτως τῆς παρακολουθήσεως τοῦ ὄχετού σαρώσεως, νὰ ἀνιχνεύσῃ καὶ ὑπερδολικὴν αὔξησην τῆς θερμοκρασίας τῶν ἐμβόλων.

Αἱ ἀνιχνεύσμεναι θερμοκρασίαι, κυμαίνονται μεταξὺ 300°G.

'Αναλόγως τῆς ἐκτάσεως τοῦ αὐτοματισμοῦ, εἶναι δυνατόν, ἐπὶ πλέον τῆς ἀναγγελίας νὰ ἐπιτευχθῇ καὶ αὐτόματος κράτησις τῆς μηχανῆς, ἐν συνδυασμῷ μὲ διακοπὴν τοῦ ἀρέος, μέσω εἰδικῆς μονάδος ἐλέγχου, συμφώνως πρὸς τὸ διάγραμμα τοῦ σχήματος.

N. ΚΛΛΥΒΑΣ

Υποπολίαρχος, Λιμενικοῦ

ΑΕΡΙΟΣΤΡΟΒΙΛΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΚΥΡΙΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΟΙΟΥ

Μία ἀπὸ τὰς πλέον ἐνδιαφερούσας παραγγελίας πλοίον κατὰ τὰ πρόσφατα ἔπειτα ἐποιηθεῖσαν εἰς τὰς ναυπηγείας Γκούντερσον καὶ Πόρτλαντ 'Ορεγκον, μὲ χρωνοαὐλωσιν εἰς τὴν Σεβρόν. 'Η παραγγελία ἀφορᾷ εἰς τρία δεξαμενόπλοια τῶν 35.000 τόν. d.w. καὶ ίπποδυνάμεως 10.000, συνολικῆς ἀξίας περίπου 50 ἑκατομ. δολαρίων. Οἱ ούσιαστικοὶ ίδιοκτῆται εἶναι ἐν οἰκονομικὸν συγκρότημα περιλαμβάνον 'Αμερικανικὰ Τραπέζας. Τῶν πλοίων τούτων ἡ ἀποτάλλευσις θὰ γίνεται ὑπὸ τῆς Σεβρόν θά ψωθῇ σημαία τῶν H.P.A., περιοχὴ δὲ ταξιδίων αἱ ἀκταὶ τοῦ Ειρηνικοῦ. 'Η έναρξις παραδόσεως πιθανολογεῖται περὶ τὸ τέλος τοῦ 1974.

Πέραν ἡμέρας τῆς συνήθους τεκζότητος τῶν λεπτομερεών τούτων, εύρισκεται, μία πολὺ ἐντυπωτικὴ πρόδοση εἰς τὸ πλοῖον καὶ τὸ σχέδιον μηχανῆς του. 'Η πρώτης πραγματοποιεῖται διὰ ἀεριοστρόβιλο /ήλεκτρικοῦ συστήματος, κατὰ τὸ δόποιον εἰς ἀεριοστρόβιλος Βαρέος τύπου τῆς Τζένεραλ 'Ελεκτρικ ποποθετεῖται ἐπὶ τὸ πρωμανίου κυρίου καταστρώματος καὶ κινεῖ μίαν γεννήτριαν ἀναλλακτικοῦ ρεύματος, ητίς τροφοδοτεῖ ἵνα σύγχρονον ἡλεκτροκυπητήρα πρωσίσεως 10.000 πραγματικής Ισχύος. 'Ο κινητήρας οὗτος καταλαμβάνει ἔνα μικρὸν χώρον ὑπὸ τὸ κατάστρωμα, εἰς τὴν θέσιν τοῦ ἀπαραδοσιακοῦ μηχανοστασίου καὶ κινεῖ τὴν Ελίκα, τὸ δὲ κύριον συγκρότημα παραγωγῆς ρεύματος θὰ χρησιμοποιήται ἐπίσης διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς κυρίας ἀντίλιας φορτίου. 'Επίσης μία ἐπὶ πλέον μικροτέρας ἀσφαλῶς διὰ τοὺς διαχειριστάς σημαντικὴ οἰκονομία εἰς τὸ κόστος ἀκμεταλλεύσεως' βεβαίως, τὰ ἔξοδα καταναλώσεων εἶναι ἀλαφρῶς ψηφιζότερα συγκρινόμενα μὲ τὰ ἀντίστοιχα τῶν δῆμελ, ὅλα τούτο ἀντιστομίζεται κυρίως τῶν αεριοστρόβιλων εἰς λιπαντικά ἔλαια. 'Εξ ἀλλού, συμφώνως πρὸς διαμοσιεύσθεντα στοιχεῖα ὑπὸ τῆς Τζένεραλ 'Ελεκτρικ, ἐμφαίνεται διτὸς δόκτορος συντηρήσεως τῶν μηχανῶν αεριοστρόβιλων εἶναι σχεδόν τὸ ημισύνοτον τῶν μέτης τούτης τοῦ ηπείρου πρόσων πεπισμένοι ὡς πρὸς τὰ σημαντικά πλεονεκτήματα τῶν βαρέων τύπου αεριοστρόβιλων, ὥστε ἔχουν ηδη τοποθετήσει παραγγελίας εἰς τὴν Τζένεραλ 'Ελεκτρικ.

Τὰ πλοία ἀποκτούν μεγαλυτέραν, διὰ τὸ μέγεθος των, χωρητικότητα φορτίου διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τοῦ κινδύνου διερροής φορτίου λόγω ζημίας εἰς τὸ σκάφος, τούτο προβλέπεται νὰ είναι μὲ διπλὸν κέλυφος, τὸ δὲ πλοῖον θὰ πλαισιούται καὶ ὑπὸ ἀλλών ἔξαρτημάτων, ὥστε διὰ καταλλήλων χειρισμῶν νὰ ἀντιμετωπίζεται ὁ κίνδυνος ρυπάνσεως αποτελεσματικώτερον τῶν πλοίων κλασικοῦ τύπου.

Λόγω τῆς σχετικῆς ἀπλότητος τῶν μηχανῶν καὶ τῆς εὐχερείας εἰς τὸν χειρισμὸν των, οἱ διαχειρισταὶ ἀπτίκους εἰς τὴν μείωσην τῆς δύλικης συνθέσεως, ἐκ τῶν 38 ἀνδρῶν, ὡς θεωρεῖται κανονικόν, διὰ πλοίον τούτου μεγέθους, εἰς τὸ σύνολον τῶν 13 ἀνδρῶν μόνον.

'Η αὐξανόμενη χωρητικότης φορτίου, ἡ οἰκονομία εἰς τὸν χώρον τῶν μηχανῶν, ἡ ἀπλότητης ἔγκαταστάσεως καὶ ἡ μείωση τῶν καταλυμάτων πληρώματος, σημαίνουν διτὸς ἔκαστον τοῦ πλοίου τῆς Σεβρόν θὰ είναι περὶ τὰ 3-4 ἑκατομ. δολαρίατρα εὐθυγόντερον τῶν συμβατικοῦ τύπου δημίου του. Τὸ ἐπίκλινος κέρδος εἶναι ἀσφαλῶς διὰ τοὺς διαχειριστάς σημαντικὴ οἰκονομία εἰς τὸ κόστος ἀκμεταλλεύσεως' βεβαίως, τὰ ἔξοδα καταναλώσεων εἶναι ἀλαφρῶς ψηφιζότερα συγκρινόμενα μὲ τὰ ἀντίστοιχα τῶν δῆμελ, ὅλα τούτο ἀντιστομίζεται κυρίως τῶν αεριοστρόβιλων εἰς λιπαντικά ἔλαια. 'Εξ ἀλλού, συμφώνως πρὸς διαμοσιεύσθεντα στοιχεῖα ὑπὸ τῆς Τζένεραλ 'Ελεκτρικ, ἐμφαίνεται διτὸς δόκτορος συντηρήσεως τῶν μηχανῶν αεριοστρόβιλων εἶναι σχεδόν τὸ ημισύνοτον τῶν μέτης τούτης τοῦ ηπείρου πρόσων πεπισμένοι πρόσων πεπισμένοι ὡς πρὸς τὰ σημαντικά πλεονεκτήματα τῶν βαρέων τύπου αεριοστρόβιλων, ὥστε ἔχουν ηδη τοποθετήσει παραγγελίας εἰς τὴν Τζένεραλ 'Ελεκτρικ.

Η ΙΣΙΚΑΒΑΤΖΙΜΑ — ΧΑΡΙΜΑ

'Η 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα, ἡ ἀπλώς IHI, εἶναι ἡ μεγαλυτέρα καὶ ἡ πλέον παραγωγῆς ναυπηγική ἑταῖρα τοῦ κόσμου. Μὲ σύνολον ἐργατικοῦ δυναμικοῦ ἐκ 37.000 ἀνδρῶν, ἡ IHI κατασκευάζει τὸ ἐν δέκαστον τοῦ παγκοσμίως ναυπηγουμένου τονάκι. 'Ακόμη καὶ διὰ τὰ ιαπωνικά πρότυπα ἡ IHI εἶναι ἡ πλέον παραγωγῆς — ἡ μεγάλη ἀνταγωνιστριά της ή Μιτσούμπισι, ητίς καθελκεύει διπλάσιον προσωπικὸν διὰ νὰ τὸ πείρας, πολλοὶ πλοιοκτῆται εἶναι τόσον πεπισμένοι ὡς πρὸς τὰ σημαντικά πλεονεκτήματα τῶν βαρέων τύπου αεριοστρόβιλων, ὥστε ἔχουν ηδη τοποθετήσει παραγγελίας εἰς τὴν Τζένεραλ 'Ελεκτρικ.

Μόνη ἡ 'Ισικαβατζίμα - Χαρίμα κατασκευάζει ἐπηργασίας σκάφη μεγαλυτέρου συνολικοῦ τονάκι ἀπὸ τὴν Σουηδίαν ἢ τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν, αἵτινες κατέχουν τὴν δευτέραν καὶ τρίτην θέσιν ἀντίστοιχως μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ναυπηγήσεις μεγάλων σκαφῶν, ἡ IHI ὑπῆρξε πάντοτε πρωτοπόρος. Τὸ 1966 ἐνσυντίγησε τὸ 151.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Τόκιο Μαρού» καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ 210.000 τόν. d.w. «Ιντεμίτου Μαρού». Τὰ ἔξι μεγαλύτερα ἐν ὑπηρεσίᾳ σκάφη τῆς κατηγορίας τοῦ «Γιούνιβερς Αἰρολαντ», τὸ 326.000 τόνων, κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία της, ηδη δὲ εἰς τὴν μεγάλην δεξαμενήν τοῦ Κούρε τῶν 800.000 τόνων ναυπηγεῖ τὸ 477.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Γκλόμπικ Τόκιο».

"Η IHI έχει εἰς τὸ ἐνεργητικόν της πλειάδα τεχνικῶν κανονιμῶν, μεταξὺ δὲ αὐτῶν εἶναι καὶ ἡ ἐπιτυχῆς ἐμπορικὴ ἐκμετάλλευσης τοῦ τυπωτοπιμένου ἀντιλίμπερτο τῶν 14.900 τόν. d.w. «Φρήντομ» καὶ τοῦ 22.000 τόν. d.w. μπάρικ κάρριερ πολλαπλῆς χρή-



ΠΡΟΤΙΜΑΤΑ
Hempels

σεως «Φόρτσιουν».

Η διπλώμης ότι η Ιαπωνία είναι η πρώτη ναυπηγική χώρα τού κόσμου χάρις εις τὸν μόχθον τοῦ έργατικού της δυναμικού έχει πλέον έκλεψει. Ο σιοσδήποτε πιστεύων διτι αι εις Ιαπωνίαν έφηρμοζόμεναι μέθοδοι ναυπηγήσεως είναι άπροχαιωμέναι καὶ τὰ ήμερομίσθια χαμηλά, δὲν έχει παρά νὰ ἐπισκεφθῇ τὰ ναυπηγεία της Γιοκοχάμας ή τού Κούρε.

Ως γεγονός, αι ἀποδοχαι τῶν έργατοτεχνῶν αὐξάνονται ταχύτερον εις τὴν Ιαπωνίαν, παρά εις τὰς περισσοτέρας ναυπηγικὰς χώρας τῆς Εύρωπης. Ο μέσος δρος αὐξήσεως τῶν τελευταίων τριῶν ἔτων ἡ πο 14%, ἐνῷ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος η αὐξήσις ἀνῆλθεν εἰς 19%. Σήμερον οἱ έργάται τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων ἀμείβονται καλύτερον ἀπό ἔκεινους τοῦ Κλάντη ή τοῦ Μπέλφαστ, μολονότι μία ρεαλιστικὴ σύγκρισις είναι δυσχερής, λόγῳ τῶν ὑψηλοτέρων ἔξτρα ἀμοιβῶν εἰς Ιαπωνίαν. Ἐπὶ πλέον, η ἀνατίμησις τοῦ γιένησης τὸ κόστος τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγήσεων κατὰ τουλάχιστον 10% ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς σοδαρωτέρους Εύρωπαιούς ἀνταγωνιστάς.

Οι Ιαπωνες συνετόνισαν τὰς προσπαθείας τῶν εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς παραγωγικότητος καὶ κατώρθωσαν νὰ διατηρήσουν τὴν θέσιν τῶν ὡς ναυπηγοῖ, μὲ ἐπησίαν παραγωγὴν ἐλαφρῶς ὑψηλοτέραν τῆς παραγωγῆς δῶλων τῶν Εύρωπαικῶν ναυπηγείων ὅμοι. Εἰς τοῦτο, ἀσφαλῶς, συνέπειε καὶ διατηροῦσαν τὸν αὐξανόμενον τοῦ κόσμου. Τὸ βασικὸν, ὅμως, αὐτὸν πλεονέκτημα δὲν είναι τὸ μοναδικὸν. Συνδιάζεται μὲ τὴν ἐπιμονὸν στοφήν πρὸς τὴν τυποποίησιν, τὴν δελογισμένην καὶ ἐπωφελὴ χρήσιν τῶν ηλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν καὶ τὴν διερεύνησιν κατὰ πόσον τὰ ὑπὸ σχεδίασιν σκάφη είναι ἐκμεταλλεύσιμα.

Τὸ κέντρον ἐλέγχου παραγωγῆς τῆς ΙΗΙ, τὸ μοστικὸν τῆς ἐπιτυχίας τῆς νὰ ἀνταπο-

κρίνεται εἰς τὰς ήμερομηνίας παραδόσεως, ἀποτελέσται ἐξ ἐνὸς συστήματος ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν, τοῦ δποίου τὸ μέγεθος μόνον εἰς τὰς ἀεροναυπικὰς ἑταρίας τῶν Η-νωμένων Πολιτειῶν συναντᾶται. Τὸν ἀκρογωνιαῖον λίθον τοῦ συστήματος ἀποτελοῦν τρεῖς συσκευαὶ «Γιούνιβακ» 1.108 καὶ μία 1.107, ἐνῷ παραδίληλως ὑπάρχουν καὶ πέντε συσκευαὶ «Αἴ Μπι «Εμ» καὶ «Τζένεραλ «Ε-λέκτρικο».

«Η Ισικαβατζίμα Χαρίμα ἐσχηματίσθη τὸ 1960 καπόπιν συγχωνεύσεως πέντε ναυπηγείων καὶ είναι καὶ ούσιαν ἡμαγκασμένη νὰ χρησιμοποιῇ ἡλεκτρονικούς ὑπολογιστὰς μὲ τηλεπικοινωνιακὰς ἐπεκτάσεις διὰ νὰ συντονίζῃ τὰς ἐνέργειας τοῦ διου συγκροτήματος.

ΤΟ ΡΥΜΟΥΛΑΚΟΝ ΤΗΣ ΑΥΡΙΟΝ

«Η αὐξήσις τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων — συντόμως θὰ ἔθη ὑπηρεσία σούπερ τάνκερ τῶν 477.000 τόνων π.ω. μὲ μῆκος 379 μ. καὶ πλάτος 62 μ. — καθιστᾶ ὑποχρεωτικὴν πλέον τὴν πρόβλεψιν Ισχυροτέρων ρυμουλκῶν διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῶν χειρισμῶν τῶν πλωτῶν τούτων κολοσσῶν.

Συμφώνως πρὸς προσφάτους τεχνικὰς μελέτας διὰ τὸν χειρισμὸν ἐνὸς σκάφους τῶν 50.000 τόνων χρειάζονται ρυμουλκά τῶν ὅποιων ή συνολικὴ ἐλκτικὴ δύναμις πρέπει νὰ ἀνέρχεται εἰς 60 τόνων. Καὶ κατὰ συνέπειαν:

Διὰ σκάφη 100.000 τόν. π.ω. ἐλκτικὴ δύναμις 80 τόνων.

Διὰ σκάφη 200.000 τόν. π.ω. ἐλκτικὴ δύναμις 105 τόνων.

Διὰ σκάφη 310.000 τόν. π.ω. ἐλκτικὴ δύναμις 124 τόνων.

Διὰ σκάφη 500.000 τόν. π.ω. ἐλκτικὴ δύναμις 150 τόνων.

Διὰ σκάφη 1.000.000 τόν. π.ω. ἐλκτικὴ

δύναμις 195 τόνων.

Δύναται συνετώς νὰ προβλεφθῇ ὅτι η γενικὴ αὐξήσις τῆς Ιπποδυνάμεως τῶν ρυμουλκῶν θὰ συνεχισθῇ, παραδίληλως πρὸς τὴν αὔξησιν τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, ἀλλ' ἡ ἐλκτικὴ δύναμις τῶν 32 ἐως 40 τόνων κατὰ ρυμουλκὸν — κατ' ἔξαρτεσιν δὲ 50 τόνων — θὰ εἶναι ἐπαρκῆς διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ὑπερμεγέθων πλοίων.

Τοῦτο προϋποθέτει, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν τῶν ἥδη ὑφισταμένων μέσων προώσεως, Ισχὺν μηχανῶν 2.000 ἐως 3.500 πίπτων ἢ κατ' ἔξαρτεσιν 4.500 πίπτων, πρᾶγμα ὅπερ δὲν θέτει ιδιαίτερον τί τεχνικὸν πρόβλημα.

Η βελτίωσις τῆς Ικανότητος τῆς δηζελομηχανῆς θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν δημιουργίαν Ισχυροτέρων μέσων προώσεως μὲ κατάληψιν ὀλιγητέρους χώρων λόγῳ μικροτέρου ὄγκου τῆς μηχανῆς. Θὰ ἡδύνατο δῆμος νὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ ὅλως τύπων μηχανῶν, ὡς ἐπὶ παραδείγματι τοῦ ἀεροστροβίλου, ὁ θόρυβος τοῦ ὅποιου θὰ ἡδύνατο καταλήλως νὰ εἶναι ὀλιγώτερον ἐνοχλητικός, λόγῳ τῆς μὴ παρουσίας προσωπικοῦ εἰς τὸ μηχανοστάσιον (αὐτοματισμός).

Λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν τῶν ἀναγκαιουσῶν Ιπποδυνάμεων, αἱ διαστάσεις τῶν ρυμουλκῶν τῆς αὔριον δὲν θὰ ὑπερέβαντον τὰ 35 μ. ἢ ἔστω τὰ 40 μ.

Ἐάν δημάτω τὸ ὀλικὸν τῶν ρυμουλκῶν ἐξειδίχη ὑέρως, ἀντιθέτως τὸ σύστημα ρυμουλκήσεως οὐδεμίαν ἔξελιξιν ἔσημειωσεν. Ἀρχέγονον είναι τοῦτο καὶ ἀπαιτεῖ τόσον προσωπικόν, δύον καὶ πρότερον. Εἰς τὸν τομέα τούτουν διαγράφονται αἱ ἔξης προοπτικαί:

Πιθανῶς, ὡς συνέδην εἰς τὰς Ην. Πολιτείας, νὰ γενικευθῇ ἡ ρυμουλκησίς δι' ὀδούς, χωρὶς ρυμουλκούς, ἀντὶ τῆς ἐλέγχου καὶ δὲν ἀποκλείεται τὰ σκάφη αὐτὰ νὰ τὰ χειρίζονται δύο μόνον ἀπόμα, ἐν διὰ τὴν διακυβέρνησιν καὶ ἔτερον διὰ τὴν πλεύρισιν.

H.E.Moss & Co.Ltd

Ship Brokers

Sale, Purchase, Construction and
Chartering of Tonnage of every
description. Ship Agency,
Shipping Valuers, Air Charter

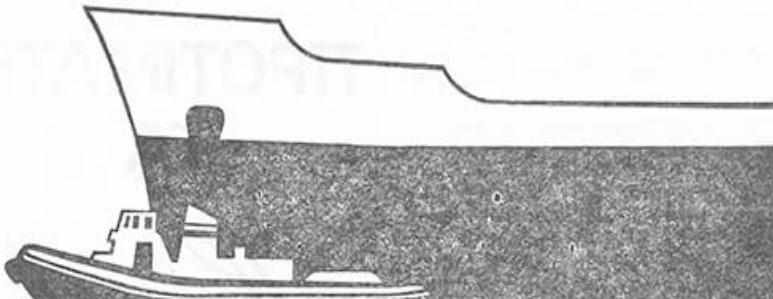
SARACENS HEAD HOUSE
92 FENCHURCH ST.
LONDON EC3M 4ET

Telephone: 01-709 0111 Telex: 887884

Telegrams:
Foreign Moss London EC3
Inland Moss London, Telex:
Sale & Purchase Mossale London EC3
Tanker Chartering Mossoids London EC3

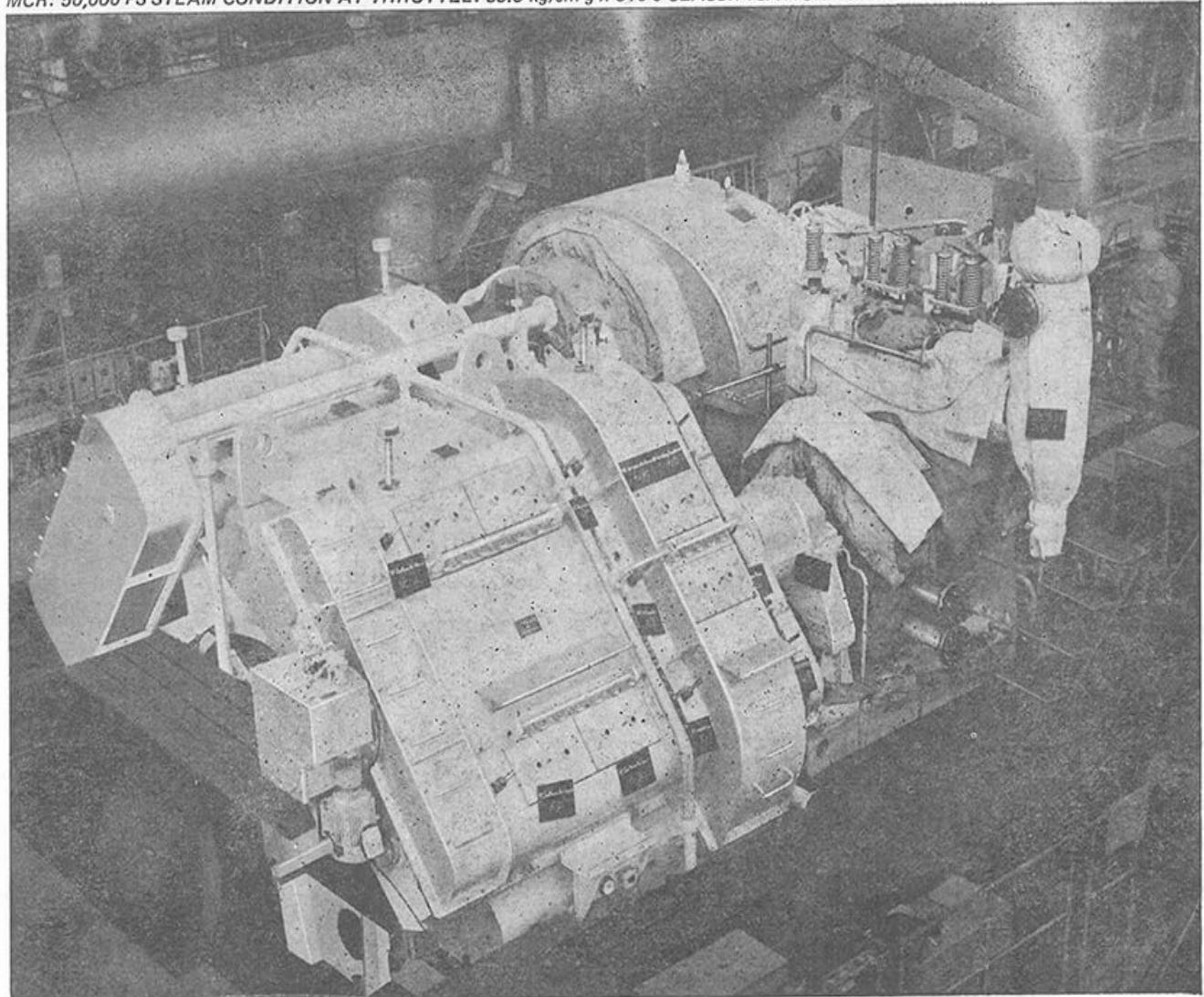
CUNARD BUILDING
LIVERPOOL L3 1DY

Telephone: 051-227 3000 Telex: 6243/3
Telegrams: Hemoss Liverpool L3 1DY



Moss

MCR: 50,000 PS STEAM CONDITION AT THROTTLE: 59.8 kg/cm² g x 510 c CLASSIFICATION: NK-MO



Our 50,000PS Marine Turbine is ready to roll.

Completed just this January for container ship use.
It was big yes, but very compact nevertheless.
And it's the first standardized marine turbine
ever to reach this size.

Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd., Tokyo, Japan
GREECE OFFICE: 3rd floor, No. 7 Akti Miaouli, Piraeus, Greece Tel: 426583, 426584 Cable Address: IHI-COSHIP PIRAEUS

IHI



ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Προσπάθειαι τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας νὰ ἔξελθῃ τοῦ μακροχρονίου ληθάργου τῆς

**ΑΙ ΦΙΛΟΔΟΞΟΙ ΟΜΩΣ ΕΝΑΤΕΝΙΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΩΝ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΚΡΙΝΟΝΤΑΙ
ΑΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΤΟΙ ΥΠΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΙΩΝ**

'Εαν δόθετο σοβαρά δάσις εἰς τὰς γεννέμενας δηλώσεις, κατά τὴν πρόσφατον ἐπησίαν συνέλευσιν τῆς Ἐνώσεως Εὐρωπαίων Ναυτικών, ὑπὸ τοῦ κ. Χούντ, προέδρου τῆς 'Ἐνώσεως Αμερικανῶν Ναυπήγων, τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα θὰ πρέπει νὰ προσανατολίζωνται πρὸς μίαν πρακτικήν συναγωνιστικήν ἐπίδοσιν ἔνεκπι τῶν ζένων ναυπηγών.

Ὦς ἔτοντες δὲν ἔν λόγῳ διλητής, παρὰ τὴν ἐπιβράδυσιν τοῦ ρυθμοῦ τῶν παραγγελιῶν εἰς ὀλόκληρον τὸν κόσμον, τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα δὲν διαύνουν περίσσον στασιμότητος. Σημειώτεον, δτὶ η τεχνολογία τῆς ναυπηγικῆς ἐπαργαμοποίησεν ἀλλαγά εἰς τὴν Ἀμερικήν, σημαντικά ἀποτελέσματα ἐστιμειώθησαν εἰς τὸν τομέα ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν νεών μεθόδων ἐντατικῆς παραγωγῆς, αἵτινες θὰ τροποποιήσουν ἀκόμη καὶ τὴν σχέσην κεφαλαίου/έργασίας.

Ἐν τούτῳ γεγονότος τούτῳ, κρίνεται δτὶ η προοπτική διεθνούς συναγωνιστικότητος τῆς ἀμερικανικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας εἶναι περισσότερον ισχυρὰ παρὰ ποτέ.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν προσφάτων συνενωπούμενα μεταξὺ Ιαπωνικῶν καὶ εὐρωπαϊκῶν ναυπηγείων, ὁ κ. Χούντ ὅφησε νὰ ἐνοψήθῃ δτὶ ὀρισμένοι Αμερικανοί ναυπηγοί θὰ ἡδύνωνται συντόμως νὰ καταστοῦν συναγωνιστικοί εἰς τὸν τομέα τῶν υγραεριοφόρων καὶ διηκρίνησαν δτὶ ηδη ἀμερικανικά ναυπηγεῖα θὰ κατασκεύαζουν ἔξεδρα διὰ τὴν ἀπό θελάσης ἐξερεύνησην πετρελαιοπηγῶν διὰ λογαριασμὸν ἔνων, ἐνῷ μικρότερα ναυπηγεῖα ἔχαγουν ηδη ρυμουλικά καὶ πλωτὸν ἔξοπλισμόν.

Προσέθεσε, δεδαίως, δτὶ εἰς τὸ ἄμεσον μέλλον, η ἀμερικανική ναυπηγική ἀγορὰ θὰ ἔξακολουθήσῃ παραμένουσα ἔγχωρια, πλὴν δὲν δὲν ἀποκλείονται ταχεῖαι μεταβολοῖ, διότι τὴν φοράν οὐτήν ὑφίσταται καθολικὴ πρὸς τὸν θέλησις.

Αἱ ἔνθουσιώδεις οὐται θέσεις τοῦ κ. Χούντ προεκάλεσαν δαδείον ἐντύπωτιν εἰς τοὺς ζένους τεχνικούς, οι δποίοι παρετίρουν δτὶ κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη η ἀμερικανικὴ τεχνολογία ισχυρῶς ἐκυριάρχησεν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Αἱ 'Ηνωμ. Πολιτείαι, πολλοί γερουσιασταί ἀσκοῦν πίεσην εἰς τὸ Κογκρέσον νὰ θέσῃ ἀπὸ τοῦδε εἰς ἀφαρμογὴν πρόγραμμα ἐπιδρούσων διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ η ἀμερικανική κατασκευὴ 40 πλοίων μεταφορᾶς φυσικοῦ ἀερίου, πρόγμα τὸ δποίον θὰ προκαλέσῃ οἰκονομικήν ἐξέμβασιν θετούς διαρκείας.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἐλλείψεως ἐνέργειας, αἱ ΗΠΑ πρέπει νὰ ἀπευθυνθῶν εἰς ζένας χώρας, δεδομένου δτὶ η ἐπὶ τριετίαν ἀδικαιολόγητος καθυστέρησις εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πετρελαιοπηγοῦ τῆς 'Αλάσκας ἐχειροτέρευσε τὴν κατάστασιν. Μεταξὺ τῶν νέων πηγῶν ἐνέργειας πρὸς ἀναζήτησιν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιλαμβάνεται καὶ τὸ φυσικὸν ἀερίου. Εἰναι γνωστὴ η συναφθεῖσα συμφωνία μεταξὺ ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως καὶ 'Αλγερίας, δασεῖ τῆς δποίας η ἐπιτροπή 'ΕΛΠΑ Πάσο Νάστιουραν Γκάζ Κόμπαν' θὰ προμηθεύῃ ἐπὶ 25ετίαν πολλὰ ἐκστομύρια κυβικῶν μέτρων φυσικοῦ ἀερίου. Η ίδια ἐταιρία ὑπέγραψε συμβόλαιον ἀξίας 1,5 δισεκατομμυρίου δολλαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν 9 μεθανοφόρων. Απὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ή

κῆς διομηχανίας ἀπὸ τὸν μακροχρόνιον λήθαργον, διεθίλεται εἰς τὴν πολιτικὴν τοῦ Προέδρου Νίξον, δστις ἔθεσεν εἰς ἔφαρμογην τὸ γκωστὸν σημαντικὸν πρόγραμμα ἐπιδοτήσεων διὰ τὴν προώθησιν καὶ ἐπιτάχυνσιν τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Ολας προσφάτως διετέθησαν 660 ἐκστομύρια δολλαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν 16 ἐμπορικῶν πλοίων πρὸς ἀποκατάστασιν τοῦ ρόλου τῶν ΗΠΑ ως κυρίας ναυπηγικῆς δυνάμεως. Καὶ πράγματι, τὰ ἀμερικανικά ναυπηγεῖα κατασκεύαζουν σήμερον τὰ πλέον σύγχρονα σκάφη τοῦ κόσμου, πλὴν δὲν δέν πρέπει νὰ λησμονούνται αἱ κάπως τεχνηταὶ συνθῆκαι τῆς παραγωγῆς αὐτῆς. Τὸ κόστος τῶν πλοίων ἐπιδοτεῖται, ως ἐπίσης καὶ η ἐκμετάλλευσις ὥρισμένων μεταφορῶν εἰς τὰς ὅποιας τὰ πλοία θὰ ἀπασχοληθῶν. Η συμμετοχὴ τοῦ κράτους ποικίλει ἀπὸ 41% ἕως 55% εἰς τὸ κόστος τῶν πλοίων.

Ἡδη ζητοῦνται ἐπιχορηγήσεις διὰ πετρελαιοφόρα τῆς τάξεως τῶν 80.000 τόνων d.w. καὶ διὰ σημαντικὸν στόλον υγραεριοφόρων, ἐνῷ η Ναυτικὴ Διοίκησις συζητεῖ κατὰ τὴν παρούσαν στιγμὴν τὴν στάσιν τὴν δποίον πρέπει νὰ διατηρήσῃ ως πρὸς τὴν κατασκευὴν στόλου σκαφῶν μεταφορᾶς υγραερίων.

Ἡ ἐπανάληψις τῆς δραστηριότητος ἐκ μέρους τῆς ἀμερικανικῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας —ἐσχολίασον οι ζένοι ναυπηγοί κύκλοι— καὶ ἐάν ἀκόμη είναι ἀποτέλεσμα καθολικῆς θελήσεως, ητὶς ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὸν εἰνόμονο περὶ Ναυτιλίας τοῦ 1970», δέν δφίσταται τεχνασμάτων. Η ἐπίπει τῆς ἀντιμετώπισης τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ δύνανται νὰ είναι φυσιολογική, πλὴν δὲν δωτούλως θὰ ἡδύνωτο νὰ πεισθῇ τὶς δτὶ η ἀμερικανική κυβέρνησης θὰ πρέβει μελλοντικῶς εἰς τὴν ἐπιδρότησιν κατασκευῆς σκαφῶν προσφορών διὰ λογαριασμὸν τείνης τινάς σηματίας. Αλλὰ καὶ ἀν ἀκόμη οὕτως ηδηση, υπὸ τὴν μορφήν αὐτῆς, η ὑπὸ μίαν άλλην, οἰσδήποτε ἐνέργεια τοῦ εἰδούς τούτου μοιραίως θὰ προεκάλει ἀλυσωτάς τιναδράσεις, καθ' ὅσον αἱ κυβερνήσεις ἀλλών χωρῶν θὰ ὑπερεούντων νὰ ἐπέμβουν διὰ νὰ ὑποστηρίξουν τὰς τιμάς τῶν ιδίων αὐτῶν ναυπηγείων.

Καὶ κατέληγον οἱ οὕτοι κύκλοι λέγοντες δτὶ προφανῶς η ὅμιλία τοῦ κ. Χούντ ἔξελθεισαν μεταφορᾶς φυλοδοξίαν μακρᾶς πνοῆς, τῆς δποίας αἱ πιθανότητες ὑλοποίησεως τῆς είναι ἐλάχισται. Εν τούτοις, αἱ δηλώσεις αὐται δέν παύουν νὰ προκαλούν τὴν ἀνησυχίαν.

ΤΑ ΥΓΡΑΕΡΙΟΦΟΡΑ

Ἐν τῷ μεταξὺ, ὑπάρχουν ἀντικρουόμεναι γνῶμαι ὡς πρὸς τὴν μαζικήν ἐπίδοσιν τῶν ΗΠΑ εἰς τὴν κατασκευὴν σκαφῶν μεταφορᾶς υγραεριοφόρων λαμβανομένων ὑπὸ διφορών τῶν πλεονεκτημάτων τοῦ νόμου περὶ ναυτιλίας τοῦ 1970. Πράγματι, ἐν δφει τῆς ἀναμενόμενης ἐλλείψεως ἐνέργειας εἰς τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείαις, πολλοί γερουσιασταί ἀσκοῦν πίεσην εἰς τὸ Κογκρέσον νὰ θέσῃ ἀπὸ τοῦδε εἰς ἀφαρμογὴν πρόγραμμα ἐπιδρούσων διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ η ἀμερικανική κατασκευὴ 40 πλοίων μεταφορᾶς φυσικοῦ ἀερίου, πρόγμα τὸ δποίον θὰ προκαλέσῃ οἰκονομικήν ἐξέμβασιν θετούς διαρκείας.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἐλλείψεως ἐνέργειας, αἱ ΗΠΑ πρέπει νὰ ἀπευθυνθῶν εἰς ζένας χώρας, δεδομένου δτὶ η ἐπὶ τριετίαν ἀδικαιολόγητος καθυστέρησις εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πετρελαιοπηγοῦ τῆς 'Αλάσκας ἐχειροτέρευσε τὴν κατάστασιν. Μεταξὺ τῶν νέων πηγῶν ἐνέργειας πρὸς ἀναζήτησιν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιλαμβάνεται καὶ τὸ φυσικὸν ἀερίου. Εἰναι γνωστὴ η συναφθεῖσα συμφωνία μεταξὺ ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως καὶ 'Αλγερίας, δασεῖ τῆς δποίας η ἐπιτροπή 'ΕΛΠΑ Πάσο Νάστιουραν Γκάζ Κόμπαν' θὰ προμηθεύῃ ἐπὶ 25ετίαν πολλὰ ἐκστομύρια κυβικῶν μέτρων φυσικοῦ ἀερίου. Η ίδια ἐταιρία ὑπέγραψε συμβόλαιον ἀξίας 1,5 δισεκατομμυρίου δολλαρίων διὰ τὴν κατασκευὴν 9 μεθανοφόρων. Απὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ή

Βεβαίως, συνέχισεν δ. κ. Χούντ, η κυβερνητικής δασκεῖ κάποιον ὀλεγχον καὶ κάποιον ἐπιτροπήν εἰς τὰ ιδιωτικά ναυπηγεῖα. 'Επι πλέον, η ἀμερικανική ναυπηγική διομηχανία, συγκρινομένη μὲ τὰ ζένα ναυπηγεῖα, δεν εύνοεται ἀπὸ πλευρᾶς κοστού παραγωγῆς, ἀλλ' η κατάστασις αὐτῆς δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ δτὶ η συνεχισθῇ εἰς τὸ δημιούργησης.

Κατὰ τὸν κ. Χούντ, λαμβανομένης ὑπὸ δψιν καὶ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ δολλαρίου, δ-

άμερικανική κυβέρνησης, μολονότι λαμβάνει υπ' όψιν της τὸ φάσμα τῆς ἀλλείφεως ἔνεργειακῶν ἀποθεμάτων, φαίνεται ὅτι διδεῖ προτεραιότητα εἰς τὴν κατασκευὴν μπάλκ κάρριερ, εἰδίκευμένων πλοίων ξηροῦ φορτίου πολλαπλής χρήσεως καὶ, τελευταίως, δεξαμενοπλοίων μεγάλου μεγέθους.

Ἡ Ναυτικὴ Διοίκησις φρονεῖ ὅτι πρέπει νὰ τεθῇ κάποιο δριον, τούτεστιν νὰ μὴ κατασκευάζωνται ἄνω τῶν 8 ὑγραιειοφόρων κατ' ἔτος. Παρὰ τὸ δριον τοῦτο ἡ κοτά πλοιον ἐπιδότησης θὰ ἀνήρχετο εἰς τὰ 35% τῆς ἀξίας του καὶ ἡ ἐπίτρια ὁμοσπονδιακὴ διπάνη θὰ ἀνήρχετο εἰς 180 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Παρὰ ταῦτα, οὐδεμία ἔνδειξης ὑπάρχει ὅτι θὰ τεθῇ εἰς ἐφαρμογὴν τὸ φιλόδοξον τούτο πρόγραμμα. Κατ' ἀρχὴν πρέπει νὰ διαπιστωθῇ ὁ ρυθμὸς καταναλώσεως τοῦ ἀλλερινοῦ ἀερίου εἰς τὰς ΗΠΑ, ἐνῷ ἀφ' ἔτερου, πολλαὶ ὑφίστανται προσπτικαὶ εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν διὰ τὴν κατασκευὴν στόλου τοιούτων εἰδίκευμένων σκαφῶν. Ἐπίσης ἐὰν ἥρχιζεν ἀπὸ τοῦ 1974 ἡ κατασκευὴ ὑγραιειοφόρων μὲν ρυθμὸν 8 ἐπηρίων, ταχέως θὰ ἐπηριουργεῖτο ὑπερπροσφορά, διότι ἡ ἀγορά δὲν θὰ ἡδύνατο νὰ ἀπορροφήσῃ τοιούτην χωρητικόπτητα.

Κατὰ τὰ ἀμερικανικὰ σχέδια προβλέπεται ἡ ἐν σειρᾷ κατασκευὴ ὑγραιειοφόρων τῶν 125.000 κυβικῶν μέτρων. Καθ' ὃν χρόνον θὰ νωρηγήγηται τὸ σκάφος, ἀλλαὶ ἔξειδικευμέναι εἶγκαταστάσεις θὰ προσδίνουν εἰς τὴν κατασκευὴν τῶν δεξαμενῶν, αἱ ὀποῖαι θὰ δοκιμάζωνται καὶ θὰ είναι ἔτοιμαι πρὸς τοποθέτησιν. Προφανῶς θὰ ἔξοικον μῆται πολὺς χρόνος.

Εἰς τὰ πλαίσια τοῦ ἔγκριθέντος ὑπὸ τοῦ Προέδρου Νίξον προγράμματος διὰ τὴν χορήγησιν πιστώσεων ὑψους 660 ἑκατομμυρίων δολλαρίων πρὸς ἐπιδότησιν τῆς ναυπηγήσεως 16 ἑμπορικῶν πλοίων, ἔγνωσθη ὅτι τὰ πρώτα τρία ἔξι αὐτῶν θὰ είναι δεξα-

μενόπλοια χωρητικότητος ἑκάστου 265.000 τόνων, μὲ παράδοσιν τὸ 1973. Θὰ είναι τὰ πρώτα ὑπερμεγένη πετρελαιοφόρα τὰ ὅποια θά περιληφθούν εἰς τὸν ἀμερικανικὸν ἑμπορικὸν στόλον. Πρόκειται ἐπίσης νὰ κατασκευασθούν πετρελαιοφόρα τῶν 225.900 τόνων d.w. καὶ τρία φορτηγά κυλιομένων ὀχημάτων.

Τὰ προαναφερθέντα τρία δεξαμενόπλοια στὰ κατασκευασθούν εἰς τὸ ναυπηγεῖον «Μπέθλεμ Στήλ Κορπορέϊσον» τῆς Βαλτιμόρης διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταίριας «Φ.Μ.Κ. — Μπόστον Τάκερς».

METRA DIA TA APORRIMMATA

'Η Ἀμερικανικὴ Κυβέρνησης ἀπεφάσισε νὰ λάβῃ σοβαρὰ μέτρα κατὰ τῆς ἔκκυσεως ἀπορριμμάτων εἰς τὰ χωρικὰ ὄχατα τῆς Χώρας.

Προκειμένου νὰ ἐπιβληθῇ ὅπως ἄπαντα τὰ σκάφη ἔφοδιασθούν δι' εἰδικῶν συσκευῶν ἐγκεκριμένων ὑπὸ τῆς Ἀκτοφυλακῆς, ὡς ἀρχικῶς προετάθη τὸν Μάιον τοῦ 1971, ἡ Ἑταίρια Προστασίας τοῦ Περιβάλλοντος προέτινε τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς μέτρου διὰ τοῦ διποίου ἀπαγορεύεται τελείως ἡ οἰσδήποτε ἀπόρριψις. Λι συνέπεια τῆς ἀπαγορεύσεως αὕτη θὰ είναι βαρύταται, κατὰ τοὺς εἰδήμονας, ιδιοτέρως διὰ τὰ ὑπὸ διαφόρους σημάτιας ἐπιβαθηγά σκάφη, ἀπίνα προσεγγίζουν συνχών εἰς τοὺς Ἀμερικανικοὺς λιμένας.

Βεβαίως, ἡ εὐρεία αὐτὴ ἀπαγόρευσις θὰ ἔχῃ ὥρισμένας ἔξαιρέσεις. Πλοία, ἐπὶ παραδείγματι, ἀπίνα θὰ ἔχουν ἥδη ἐγκαταστήσεις «συσκευάς ὑγιεινῆς» ὅπου η Ἀκτοφυλακὴ θέση ἐπιστήμως εἰς ἐφαρμογὴν τὸ μέτρον αὐτό, θὰ ἐπιτρέπῃ νὰ συνεχίσουν τὴν χρήσιν των, ἐφ' ὅστοις αἱ συσκευαὶ ἀνταποκρίνονται εἰς ὥρισμένας προδιαγραφάς.

Τὰ νεότευκτα σκάφη διείλουν νὰ συμμορ-

φοῦνται μὲ τὸ μέτρον περὶ μὴ ἀπορρίψεως, ὅπερ προϋποθέτει τὴν ἐγκατάστασιν εἰδικῶν δεξαμενῶν περιστύλλογῆς τῶν ἀπορριμμάτων, ἐντὸς διετίας ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ σχετικοῦ νόμου.

Ἐνῷ ἡ Ἑταίρια Προστασίας τοῦ Περιβάλλοντος ὑπολογίζει περισσότερα ἀπὸ ἑπτά ἑκατομμύρια σκάφη διαφόρων τύπων (6,5 ἔκατ. σκάφη ἀναψυχῆς), ἐκεῖνα τὰ δημόσια θὰ ὑποστῶν τάς ἀμέσους συνεπείας ἐκ τοῦ ὡς ἄνω μέτρου είναι τὰ περίπου 700 ἀμερικανικὰ ὀκεανοπόρα ἑμπορικὰ πλοῖα καὶ αἱ 6.000 ρυμουλκά καὶ φορτηγίδες, καθὼς καὶ ἀνυπολόγιστος ἀριθμός πλοίων ὑπὸ ἔνεις σημαίας, ἀτίνα τακτικῶς διατέλουν τὰ χωρικά ὄχατα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς Ε.Π.Π., ἡ ἀπαιτουμένη δαπάνη, διὰ νὰ ἀνταποκριθοῦν ὅλα τὰ σκάφη αὐτὰ εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ Καινοισμοῦ, είναι τῆς τάξεως τῶν 1.057 ἔκατομ. δολλαρίων, τὸ δὲ ποσὸν τοῦτο περιλαμβάνει 242 ἔκατομ. δολλάρια μόνιμον διὰ τὰ 700 ἀμερικανικὰ ποντοπόρα φορτηγῶν.

Συμφώνως πρὸς τὰς ὑφισταμένας ἐνδείξεις, τὸ κόστος τῶν δεξαμενῶν περιστύλλογῆς ἀπορριμμάτων είναι κατώτερον ἐκείνου τῶν «συσκευῶν ὑγιεινῆς», ἀλλὰ δὲ ἐτοίμαις δὲ τῆς Υποδιοικητῆς τῆς Ε.Π.Π., κ. Ρόμπερ Φρί, ἡ ἀνείψις μέσων ἀντλήσεως καὶ παρακτίων ἐγκαταστάσεων παραλαβῆς τῶν ἀπορριμμάτων συνηγορούν ὑπὲρ τοῦ ἀντιθέτου, τουλάχιστον ἀρχικῶν.

Ἡ Ἀκτοφυλακή, ἡτις ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ὑποβάλῃ πρὸς ἔγκρισιν τοὺς σχετικοὺς καινοισμοὺς περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους, θὰ λάβῃ, ἀσφαλῶς, ὑπὸ ὅψιν τῆς ὥρισμένας ιδιαίτερας περιπτώσεις αἵτινες θὰ πρέπει νὰ ἔξαιρεθοῦν, εἶπεν δ. κ. Φρί.

Ὁς παράδειγμα μιας ιδιαίτερης περιπτώσεως, εἶπεν δ. κ. Φρί, δυνάμεθα νὰ λάβωμεν ἓνα μεγάλης χωρητικότητος καὶ ἡλικίας ἑμπορικού σκάφους, τοῦ ὅποιου ἡ ζωὴ δὲν ὑπερβαί-



TELEX NO. 6-6129 S.A.

HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. KOUGIANOS

DURBAN

WHOLESALE SHIP CHANDLERS TO
THE ROYAL NAVY & LEADING MARITIME FIRMS
DIRECT IMPORTERS OF ITEMS APPLICABLE TO GREEK CREW

BONDED WAREHOUSE PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE

CABLE ADDRESS: "HERMES"
POSTAL ADDRESS: BOX 475
DURBAN - R.S.A.

TELEPHONES: 23.002 - 65.181 - 28.690
NIGHT TELEPHONES: (882.321 - 21.841
(319.611 - 316.155

SERVICE AROUND THE CLOCK
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

νει τὰ δύο ή τρία ἔτη καὶ τὸ ὅποιον δὲν κινεῖται εἰς ὕδατα πλησίου δημοσίων ἐγκαταστάσεων ή εἰς περιοχάς ἀλιείας.

Η ΜΟΙΡΑ ΕΝΟΣ ΚΟΛΟΣΣΟΥ

‘Η ἀναγγελία ἀγόρας τοῦ ὑπερωκεανίου ‘Γιουνάιτεντ Στέйтς’ ὑπὸ τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως, ἀντὶ τοῦ εὐτέλειας ποσοῦ τῶν 12 ἑκατομ. δολαρίων, συνέπεσε μὲ τὸ 20ήν ἐπέτειον τοῦ παρθενικοῦ του ταξιδίου, ὅτε κατέπλευσεν ὑπερφάνως εἰς τὸν λιμένα τῆς Χάρβργ. μὲ κυματίζοντα εἰς τὸν ιστόν του τὸν κυανούν ἐπισείσαντα, εἰς ἐνδειξιν ὅτι εἶχε καταρρίψει τὸ ρεκόρ ταχύτητος διάπλου τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

Κατὰ τὴν διάρκειον τοῦ ἀξιομημονεύου τοῦ εἰκόνινον ταξιδίου, τὸ ‘Γιουνάιτεντ Στέйтς’ ἀνέπτυξε ταχύτητα 35,59 κόμβων, χρησιμοποιούν μόνον τὰ 80% τῆς ἀποδόσεως τοῦ 243.000!! Ἰππων ἀμτοστροβίλοκιντού πρωστηρίου συστήματος του. Σημειώτεον ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τότε δοκιμῶν του εἶχεν ἀναπτύξει ταχύτητα 23 κόμβων εἰς ἀναστροφον πλεύσιν (διπλανὸν διλοταχῶς).

Τὸ μήκος 300 μ. ὑπερωκεανίου ἀπεσύρθη τὸ 1969 τῆς ἐνέργου ὑπηρεσίας ὡς ἐπίζημον, κυρίως λόγω τοῦ ὑπερόγκου κόστους τῆς ἐπανδρώσεώς του. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἔχει τοῦ Νόμου δοτὶς ἐπέτρεπε τὴν πώλησιν πέντε ἔτερων παρωπλισμένων ὑπερωκεανίων εἰς ἀλλοιοποίους καὶ τώρα περιλαμβάνεται εἰς τὸν κρατικὸν ἐφεδρικὸν στόλον τὸν Η.Π.Α., διὰ νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς μεταχωγὴκὸν εἰς περίπτωσιν μελλοντικῆς ανάγκης.

Διὰ νὰ πλέυσῃ εἰς τὴν περιοχὴν παροπλισμοῦ του, ἐὰν πρέπει νὰ διέλθῃ κάτωθι τῆς γεφύρας τοῦ ποταμοῦ Τζαιμῆς εἰς Νόρφολκ, ἡ ὁποία ὑψώνται 145 πόδας ἀναθεν τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης. Τοῦ σκάφους ὅμως διατάξεις τὸν ποδὸν ἔχει 159 ποδῶν ἀπὸ τῆς ισάλου γραμμῆς, ἐνῷ αἱ κοπινδόχοι ἔχουν ὑψός 150 καὶ 147 ποδῶν. Θὰ πρέπει, λοιποῦ, νὰ εὑρεθῇ κατάλληλος τρόπος ἐρματώσεως τοῦ σκάφους διὰ νὰ ἀποκτήσῃ βύθισμα κατὰ 14 πόδας μεγαλύτερον τοῦ σημερινοῦ, ἀλλὰς θὰ πρέπει νὰ ἀποκοπῇ τμῆμα τοῦ ιστοῦ καὶ τῶν καπινδόχων διὰ νὰ διέλθῃ κάτωθι τῆς γεφύρας.

Σύμφωνο μὲ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου, δὸποιος διέπει τὴν μεταδίδεσθαι τῆς κυριότητος, τὸ σκάφος δινατὸν νὰ διατεθῇ διὰ νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς ἐπιβατηγὸν ὑπὸ τὴν Ἀμερικανικὴν σημαίαν. ‘Εγκαροι πηγαί, ὅμως,

ὑποστηρίζουν ὅτι αἱ πιθανότητες τῆς ἐπανόδου του εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν ὡς ἐπιβατηγὸν εἶναι μηδαμιναί.

Σημειωτέον ὅτι λόγω ἴσχυρᾶς κατασκευῆς καὶ ἐπιμελούς συντηρήσεως, τὸ ‘Γιουνάιτεντ Στέйтς’ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ταξιδεύῃ εἰσέτι διὰ μίαν τουλάχιστον εἰκοσαετίαν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

Ο ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Ἐνῷ πλεῖστα δύσα ναυπηγεῖα ἀντιμετωπίζουν δυσχερείας λόγω τοῦ περιωρισμένου χρώου, ποὺ κατέχουν καὶ τοῦ ἀσυγχρονιστοῦ τῶν ἐγκαταστάσεων των, οἱ Ἰάπωνες ἀσχεδίασαν καὶ ἐνεκατέστησαν εύρυτάτης ἐκτάσεως ναυπηγικάς μονάδας, τῶν ὅποιων ἡ λειτουργία τείνει νὰ διεξάγεται δι’ ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῶν. Διὰ τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν ἡ Ἰάπωνική ναυπηγική βιομηχανία ἐπέτυχε νὰ κατασκευάσῃ 232 πλοία κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1971, συνολικῆς χωρητικότητος 11,2 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός.

Ἐν τοιούτον ναυπηγείον συνεστήθη εἰς Τσού, εἰς απόστασιν 250 μιλίων νοτιοδυτικῶν τοῦ Τόκιο εἰς τὴν ἀνατολικήν ἀκτὴν τῆς Ἰαπωνίας. Ἔκει ἡ ναυπηγική ὄργάνωσις τῆς Νίππον Κόκκων («Τζάπον Στήλη») κατεσκεύασεν ἐπαναστατικὸν ναυπηγείον ἐφωδιασμένον διὰ μονίμου δεξαμενῆς, εἰς τὴν ὅποιαν δυνητοῖς νὰ ναυπηγούνται τουτοχρόνων δύο σκάφη των 600.000 τόνων.

Ἡ δεξαμενὴ σῦντη ἔχει θύρας εἰς ἀμφότερα τὰ ὄφρα της μὲ φορητὸν διαχώρισμα, παρεχομένης τῆς δυνατότητος συμπληρώσεως ἐνὸς σκάφους ὅπερ ναυπηγεῖται εἰς τὸ ἐν ὄφρων καὶ ἡμίσεος ἐπέρου σκάφους εἰς τὸ ἐπέρου ἄφρων. Μόλις συμπληρωθῇ τὸ ἐν σκάφος, τὸ διαχώρισμα μετακινεῖται ἀπλῶς καὶ ἀποπερατώνται τὸ δεύτερον σκάφος.

‘Ἄλλη’ ἡ πραγματικὴ ἐργασία ναυπηγήσεως ἐνὸς Ἰαπωνικοῦ σκάφους πραγματοποιεῖται πρὶν τοῦτο φάσῃ εἰς τὴν φάσιν τῆς δεξαμενῆς. Αἱ ναυπηγικοὶ ἐγκαταστάσεις ἐκτείνονται εἰς ἑκατασιν 465 περες. Καταλαμβάνεται ἡ ἔκτασις αὐτῆς ἀπὸ πλείστα δύσα εύμεγένη κτίρια, ὅπου τὰ πλοία κατασκευάζονται κατὰ τὴν τήματα.

Τὸ πάντα ὑπόκειται εἰς τὸν ἐλεγχον τοῦ ἡλεκτρονικοῦ ὑπολογιστοῦ. Εἰς τὸ ἐν ὄφρων τοῦ κτιρίου εἰσάγονται τὰ ἐλάσματα τοῦ χάλυβος εἰς ρόλους καὶ εἰς τὸ ἐπέρου ἄφρων ἔξερχονται ὡς προκατασκευασμένα τήματα πλοίου ύψους 50 ποδῶν. Τὰ τήματα αὗτά

μεταφέρονται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν μόνιμον δεξαμενήν, ὅπου συγκολλῶνται καὶ τὸ ἔξωτερον κέλυφος τοῦ σκάφους συμπληρούνται.

Πορά τὴν ἀρίστην ὥμως αὐτὴν τεχνικὴν παραγωγῆς, οἱ οἰκονομικοὶ ἐμπειρογνώμονες προβλέπουν σιολράς ἐποχής διὰ τὴν ἰαπωνικὴν ναυπηγοβιομηχανίαν.

Κυριωτέρα αἵτια εἶναι ἡ κατάρρευσις τῆς ναυλαγορᾶς, ἡτὶς ὑπαγορεύει εἰς τοὺς ἐφοπλιστοὺς τὴν ἐπιφύλαξιν. ‘Ηδη κατὰ τὰ τρία παρελθόντα ἔτη αἱ παραγγελίαι ἔμεινασαν ἀποτόμως, οὐδεὶς δὲ προέρχεται εἰς προναυλώσεις διὰ σκάφη μὲ παράδοσιν κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη. Πολλοὶ Εύρωπαίσι πλοιοκτήταις ὑπερχερήσθονται νά σταματήσουν παραγγέλλοντας νέα σκάφη, χωρὶς νὰ ἔχουν διά τῶν προναυλώσεων ἔξησφαλισμένην τὴν πληρωμήν των.

ΑΙ ΣΥΝΕΠΕΙΑΙ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΣ

‘Η μακρὰ ἀπεργία τῶν Ἰαπώνων ναυτικῶν προβλέπεται νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν περικοπή τῶν κερδῶν τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν. Παρασλήγως, οἱ Ἰάπωνες πλοιοκτήταις, πρὸς ὀποφυγὴν παρομοίων δυσχερειῶν εἰς τὸ μέλλον, διοιδέτουν ὡς μοναδικῆν λύσην τὴν προσφυγὴν εἰς τὰς σημαίας εὐκολίας, διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἀποκτήσουν τὴν εὔχερειαν πρωστήρων πληρωμάτων μὲ κατωτέρους μισθούς.

‘Οταν ἡ ἀπεργία ἔληξεν εἰς τὰ μέσα τοῦ Ιουλίου, τὸ εἰς ἀργὸν πετρέλαιον ἀπόθεμα τῆς Ἰαπωνίας ἥτο εἰς θέσιν νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας διὰ 15 μόνον ημέρας, ἔναντι τοῦ φυσιολογικοῦ ἀποθέματος τῶν 45 ημερῶν. ‘Ἀρκετὰ ἐργοστάσια ἡναγκάσθησαν νὰ διακόπων τὰς ἐργασίας των ἐλλειφει πρώτων ύλων, ἐνῷ τὰς ἔξι ἀλλών χωρῶν εἰσαγόμενα εἶδη τρυφίμων είχον σχεδὸν ἔξι ὀλοκλήρους ἔξαντληθη.

‘Υπολογίζεται ὅτι θὰ παρέλθῃ τουλάχιστον τρίμηνον διὰ νὰ καλυφθοῦν τὰ δημιουργηθέντα σκενά καὶ νὰ ἐπανεύρῃ ἡ ναυτιλία τὸν συνήθη τῆς ρυθμόν.

Οἱ πλοιοκτήταις ἰσχυρίζονται ὅτι ἡναγκάσθησον νὰ δεχθοῦν τὴν μεσολάθησιν τῆς Κυβερνήσεως διότι λασμάνουν σημαντικὰ ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν τοκοχρεωτισίων ἐπέρου τῶν διανείσιν διὰ νέας κατασκευᾶς, καὶ θὰ πρέπει τώρα νὰ ζητήσουν ἔτι μεγαλύτερες ἐπιχορηγήσεις διὰ νὰ διατεθῇ ἡ Ἰαπωνικὴ ναυτιλία τὴν συνογκωνιστικότητά της εἰς τὰς παγκοσμίες μεταφοράς.

‘Ερευνα διενεργείθεισα ὑπὸ τοῦ ‘Υπουργείου Μεταφορῶν ἀπέδεξεν ὅτι ἔξ μεγάλαι ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν ὑπέστησαν, κατὰ τὴν διάκρισιν τῆς ἀπεργίας, συνολικήν ζημίαν 24.900 ἑκατομ. γιέν.

‘Η Ἰαπωνία, ὡς χώρα ἀποκλειστικῶν σχεδῶν ἔξωτρωμένη ἀπὸ τὰς εἰσαγωγαὶς καὶ ἔξαγωγαὶς, διοικεῖ διὰ λογαριασμῶν τῆς τὸ 30% περίπου τῶν εἰς τονομίλια ἐκφραζομένων φορτίων, ἐπὶ παγκοσμίου ἐπτεπέδου. ‘Η συμμετοχή, ὅμως, τῆς ἐγχωρίου ναυτιλίας εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφοράς — ἡτὶς σήμερον ἀνέρχεται εἰς 50% — θὰ ἐπίθεται ἐν κινδύνῳ, ἐὰν οἱ ναυτεργάταις ηθελον συνεχίσει τὰς μισθολογικὰς ἀπαιτήσεις των καὶ τὰς μικροχρονίους ἀπεργίας εἰς τὸ μέλλον.

KINA

ΕΙΣ ΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟΝ

‘Η Κίνα εἶναι πλέον ἀποφασισμένη νὰ μετάσχῃ εἰς τὴν αὐξανομένην κίνησιν τῶν θαλασσίων μεταφορῶν μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ασίας. Τούτο καταφένται ἐν γεγονότων ἄπιαν γιαρίζουν τὴν θέλησιν τοῦ Πεκίνου όπως δι’ ιδίων του πλοίων συμμετάσχῃ εἰς τὸ Κινεζικὸν ἔξωτερον ἐμπόριον.

Διαρκοῦντος τοῦ πενταετούς σχεδίου ἡ Κινεζικὴ ναυπηγικὴ δραστηριότης περιωρίσθη εἰς τὴν πρόσκτησιν σκάφων τινῶν ἐκ τῆς Πολωνίας καὶ Γιουγκοσλαβίας. ‘Η μεγίστη

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)

PROTECTION & INDEMNITY OF SHIP OWNERS

THE WEST OF ENGLAND SHIP OWNERS MUTUAL INSURANCE
ASSOCIATION (LONDON) LIMITED

1 LLOYD'S AVENUE, LONDON EC3N 3DN

TELEPHONE: 01-480 7272

TELEX: WESTENG LONDON 886029

CABLES: WESTENG LONDON E.C.3

πράξις, ή συναφθείσα ύπό της Κίνας υπήρξεν ή συμφωνία, με τὰ ναυπηγεία τοῦ Φιούμε, διὰ τὴν κατασκευήν φορτηγών σκαφών τῶν 15.000 τόνων, "Ετερον ἐνδισφέρον συμβόλαιον ἀφέωρα τὴν προμήθειαν ἀριθμοῦ ναυτικῶν κινητήρων, προφορίζομενα διὰ τὰς Κινεζικὰς ναυπηγήσεις. 'Η παραγγελία αὐτῆς ἀφέωρα εἰς δέκα κινητήρες, ἐκ τῶν δποιῶν ὁ πρώτος παρεδόθη εἰς τὸ Πεκίνον τὸ παρελθόντα 'Ιουνίου, καὶ οἱ ὑπόλοιποι δέονται νὰ έχουν παραδοθῆ μέχρι τοῦ 1973.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἔλαβε χώρων τὸ εἰς Βαρσούδιαν ταξίδιον τοῦ Κινέζου 'Υπουργοῦ Συγκοινωνῶν κατόπιν προσκλήσεως τοῦ Πολεονού συναδέλφου του. 'Ἐπρόκειτο περὶ ἐπισκέψεως μὲ σαφεῖς σκοπούς, σχετικούς πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, οἵτινες διαφαινοῦνται ἐκ τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ νέον Κινεζικοπλανικὸν σύμφωνον ὅμιλει περὶ προμηθείας πλοίων καὶ ὅχι πλέον «ένός πλοίου» ὡς προέβλεπε τὸ προηγούμενον τοιούτον. 'Ἐξ αὐτοῦ καταφίνεται ὅτι τὸ Πεκίνον προσαντολίζεται πρὸς τὴν πρόστιτην διαφόρων μονάδων ἐκ Πολωνίας. Διαρκούστη τῆς περιόδου 1960 - 1970 η Κίνα ἐπρομηθεύθη ἀρκετά σκάφη καὶ ἐκ τῆς Δύσεως: Δύο 15.000 τόνων ἐκ τῶν Βρετανικῶν Ναυπηγείων Ντόξφορτ καὶ ἔτερα 2 τῶν αὐτῶν χραπτηριστικῶν ἐκ Γαλλίας (Ναυπηγεία τῆς Δουνκέρκης καὶ Τουλών), 4 ἄκρων σκάφη εὐρισκούνται εἰς τὸν πίνακα παραγγελίων τῶν Δυτικῶν Χωρῶν.

Αἱ ἀνω περιπτώσεις ἀποτελοῦν προειδοποιητικὰ σημεῖα νέας πολιτικῆς. 'Ἐπι 20 Ἑτη εἰς τὴν Κίναν ἐπραγματοποιήθησαν ἐλάχιστοι ἐπειδόμενοι διὰ τὸν ἐμπορικὸν στόλον καὶ, σχεδὸν ἀποκλειστικῶς, ἡ Χώρα αὐτῆς κατέφευγε εἰς ναυλώσεις ἐκ τοῦ ἔξωτεροῦ, ἀκολουθώντα τὴν χαραχθείσαν γραμμήν, ἥτις συνίσταται εἰς τὸ δόγμα τείνει προτιμώτερον νὰ ἀγοράζῃ κανεὶς σκάφη παρὰ νὰ ναυπηγῇ, ἀκόμη δὲ κοινότερον νὰ ναυλώνῃ παρὰ νὰ προσκτά». Κατὰ τὸ 1966 τὸ Πεκίνον εἶχε ναυλώσει 150 σκάφη. 'Ἐπι πλέον διμοίλου περὶ τῆς ἐχαμηλῆς ἐμπορικῆς διανοητικότητος ἥτις ἐπὶ ἔτη ἐκράτησεν καὶ οὕτω δίδεται μία στροφὴ εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικήν, προσανατολιζόμενης τελικῶς τῆς Κινεζικής ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

'Ἄδιαφόρως δύμας αὐτῆς τῆς νέας κατεύθυνσεως η Κίνα ἐξηκολούθησε νὰ προμηθεύεται ἐκ τῆς ἔξωτερης ἀγορᾶς, κυρίως τῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ Πολωνίας σκάφη. 'Ἐξ ἄλλου ἡ Γιουγκοσλαβία ἐμφανίζεται ὡς ἡ πλέον συναγωνιστική ἐν τῇ διεθνῇ ἀγορᾷ. Ἐνῷ τὰ Πολωνικὰ ναυπηγεία κρατοῦν τὴν πρώτην βαθμίδα καὶ τὰ ἔργοστάτα τοῦ Πόζναν κατέστησαν οἱ μεγαλύτεροι Εὐρωπαϊ-

κοὶ παραγγελοῦνται ναυτικῶν κινητήρων.

Διαρκούστη τὸν 20 τελευταίων ἑταῖρον ἡ Πολωνία ὑπῆρξεν ἡ μόνη Χώρα ἥτις συνηλάσγη μετά τοῦ Πεκίνου. 'Ἐναύλωσε εἰκοσάδα μονάδων, ἀντικουσῶν εἰς τὴν Πόλις "Οσεαν Λαΐνες. Διεθνεῖς παραπτορηταὶ είναι τῆς γνώμης ὅτι ὁ Πολωνός 'Υπουργός Μεταφορῶν ἔχομενοι ποιεῖσθαι τὴν ἐπίσκεψιν του εἰς Κίναν, ἥτις ἔλαβε χώραν κατὰ τὸ περυσινὸν θέρος, πρὸς διαπραγμάτευσιν διευρύνσεως τῆς σφαίρας δραστηριότητος τῆς ἀνω ἐπαριστορίας, ἔχων ὑπ' ὄψιν του τὴν προφανῆ ἀνάπτυξιν τῶν ἀντιλλαγῶν μεταξὺ Κίνας καὶ Εὐρώπης. 'Ἡ τοιαύτη πρόδηλεις ἀνάπτυξις, ἐπιμαρτυρεῖται ἐκ τῆς ὑπογραφῆς συμφώνου μεταξὺ τῆς Τσαίνα Νάσιονος Σπίτι-πηγῆς 'Οργανίζεισον καὶ τῶν Γιουγκοσλαβικῶν Γραμμῶν, ὑπογραφῆς πραγματοποιηθεῖσης ἀμέσως μετά τὴν ἀνάπτυξιν ἀνταλλαγῶν μεταξὺ Πεκίνου καὶ Βελιγραδίου κατὰ τὸ 1970. 'Οπως σημειούται ἀμα τῆς προγραφῆς τοῦ συμφώνου ἐτέθη ἐν λειτουργίᾳ ἀμέσως τακτικὴ γραμμὴ μετά τῆς Γιουγκοσλαβίας, ἥτις ἔχει ἐδδομαδιάσην συνότητας καὶ χρησιμοποιεῖ 4 - 5 σκάφη ἐφ' ἐκάστης τῶν κατεύθυνσεων.

ἐμπορικοῦ στόλου.

'Ἐκ τοῦ συνόλου τῶν 2.253 σκαφῶν, περίπου τὰ 1.613 ἀπασχολοῦνται εἰς ὑπερποτίους μεταφοράς, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 640 ἔκτελον ἐσωτερικάς καὶ ἀκτοπλοίκας μεταφοράς.

'Ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία κατέχει τὴν τρίτην θέσιν παγκοσμίως, μετά τὴν Λιβερίαν, γνωστὴν σημαίαν εύκολίας, ἥτις κολυπτεῖ 74.796.000 τόν. d.w. καὶ τὴν Ιαπωνίαν μὲ 47.842.000 τόν. d.w. (*)

(*) 'Ἡ 'Ελληνόκτητος Ναυτιλία ἔρχεται πρῶτη, ἀν υπολογισθῆ καὶ τὸ ὑπό Λιβεριανήν σημαίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων τοινά.

Καὶ ἡ αὔξησις θέλει συνεχισθῆ ταχυρύθμως κατὰ τὸ προσεχῆ ἔτη, δεδομένου ὅτι αἱ διά τὴν Βρετανικὴν σημαίαν προροζόμενα παραγγελίαι ἀνήρχουν τὸν 30ην Απριλίου ἐ.ξ. εἰς 20.491.080 τόν. d.w., ἥτοι 49% τοῦ ἐν υπηρεσίᾳ τοινά. Πάντως, τὸ πλείστον τῶν παραγγελίων αὐτῶν ἀνάγεται εἰς τὸ ἀπότερον παρελθόν. Κατὰ τὸ τελευταῖον 18μηνον αἱ παραγγελίαι ἔκ μέρους Βρετανῶν πλοιοκτητῶν ἔσημείωσαν οὐσιαστικὴν κάμψην.

'Εις τὴν κατηγορίαν τῶν δεξαμενοπλοίων, η Μεγ. Βρετανία, μὲ 24.589.000 τόν. d.w., καταλαμβάνει παγκοσμίως τὴν δευτέραν θέσιν μὲ ποσοστὸν 13%. Εἰς τάνκερς, ἐπίσης, ἀναφέρονται τὰ 64% τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν της (12.603.016 τόν. d.w.).

'Ἀπὸ ἀπόφεως ἀριθμοῦ πλοίων, πολυπληθεστέρα κατηγορία είναι ἡ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν μὲ 800 σκάφη, ἀτινα μεταφέρουν ἀγαθά εἰς ἀποντας, σχεδόν, τοὺς ἀξιολόγους λιμένας τῆς ψηλήσιου. Τὸ συνολικὸν τοινάς τῆς κατηγορίας αὐτῆς είναι περίπου 6.500.000 τόνοι.

'Ο μέσος ὄρος ἡλικίας τοῦ Βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου είναι 73% ἔτη, ἐνῷ τὸ 45% δύει ἡλικίαν κατωτέρων τῶν πέντε ἔτῶν.

'Προέχουσαν θέσιν κατέχει, ἐπίσης, η Μεγάλη Βρετανία εἰς τὰς διὰ κοντένερς μεταφοράς, διαθέτουσα ἐν υπηρεσίᾳ 62 νεότευκτα πλοία - κοντένερς 802.000 τόν. d.w. καὶ ἔτερα 22 ὑπό παραγγελίων (15% τοῦ συνόλου τῶν ὑπό παραγγελίων πλοίων - κοντένερς) 659.000 τόν. d.w.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΕΙΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΙΣΡΑΗΛ

Τὰ δύο μεγαλύτερα, ἐν ἐνέργειᾳ, ὑπερωκενίαια τοῦ κόσμου — τὸ γαλλικὸν «Φράνς» καὶ τὸ βρετανικὸν «Κουήνη 'Ελίζαμπεθ 2» — δὲ διακόψουν τὴν προσεχῆ ἀνοίξιν τὰς κρουαζέρας μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τῆς Νέας Ύρδης.

'Αμφότερα θὰ ἀναλάβουν, κρουαζιέρας ἀπὸ εύρωπαϊκῶν λιμένων πρὸς τὸ 'Ισραήλ, ἐπὶ τῇ ἐπετείῳ τῆς συμπληρώσεως 25 ἑταῖρον ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ Κράτους τοῦ 'Ισραήλ, τὸν προσεχῆ Μάιον.

'Εις τὰ πλαίσια μιᾶς κρουαζιέρας διαρκείας 13 ἡμερῶν, μὲ ἀπότολους ἑκανόν την 29ην 'Απριλίου, τὸ «Φράνς» θὰ παραμείνει εἰς Χάϊφαν τὴν δημι καὶ 7ην Μαΐου.

Τὸ «Κουήνη 'Ελίζαμπεθ 2» ἔχει ναυλωθῆ διὰ μίαν κρουαζιέραν ἐκ Σαουθάμπτον μὲ ἔνσρξιν τὴν 14ην Απριλίου. Μετὰ περιήγησιν μιᾶς ἐδδομάδος θὰ καταπλεύσῃ εἰς τὰς διάτα τοῦ 'Ισραήλ διποὺ θὰ παραμείνῃ ἐπὶ 12ήμερον. Οἱ ἐπιβάται οἱ προερχόμενοι: ἐκ Σαουθάμπτον θὰ ἀποβιδασθοῦν τὴν 29ην Απριλίου καὶ θὰ ἀπισταθοῦν ὑπὸ διεθνέου γκρούπ ἐπιβατῶν οἱ ὄποιοι θὰ μεταφέρουν εἰς 'Ισραήλ ἀπεριορικῶς διὰ νὰ διέλθουν ξενήμερας ἐπὶ τοῦ σκάφους, πρὶν ἀποπλεύσῃ ἐκ νέου διὰ Σαουθάμπτον.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ

Προσφάτως, εἶδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος στοιχεία τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς Μεγάλης Βρετανίας, βόσει τῶν ὅποιων, τὴν 1ην Ιανουαρίου 1972 ὁ ἐμπορικός στόλος τῆς χώρας πρίθιμε 2.253 πλοῖα, 42.054.000 τόν. d.w. — ὁ μεγαλύτερος στόλος εἰς τὴν μακράν ναυτικήν ιστορίαν τῆς, καλύπτων ποσοστὸν 11% τοῦ παγκοσμίου

POYMANIA

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

'Ως ἐδήλωσεν ἐκπρόσωπος τῆς «'Ισικαβατζίμα Χορίμα» ὑπεγράψῃ συμφωνία μεταξὺ τῶν ἐλύγων ναυπηγείων καὶ τῆς ρουμανικῆς κυβερνήσεως, ἐπὶ ἐμπορικῆς βάσεως, διὰ τὴν κατασκευὴν τεσσάρων τάνκερς χωρητικότητος ἐκάστου 84.000 τόνων d.w.

Πρόκειται περὶ τῆς μεγαλυτέρας μεμονωμένης συμφωνίας ἔξαγωγῆς πλοίων, ἥτις συνήθητη ποτὲ ὑπὸ μιᾶς Ιαπωνικῆς ναυπηγικῆς ἐπιχειρήσεως μὲ ὄργανωσιν τοῦ κομμουσιστικοῦ συνασπισμοῦ.

'Κατὰ τὸν αὐτὸν ἐκπρόσωπον, διεξάγονται ἐπίσης διαπραγματεύσεις μετά τῆς ρουμανικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν κατασκευὴν ὑπερμεγέθων πετρελαιοφόρων τῶν 150.000 τόν. d.w., πορσαχεθησομένων πιστωτικῶν διευκόλυνσεων εἰς γιέν.

ARTHUR RAPP LIMITED

OIL and TANKER BROKERS

ST. CLARE HOUSE,

30/33 MINORIES,

LONDON E.C.3N IDX

TELEPHONE: 01-481 1424 CABLES: "KORATANK" TELEX: 886 778

SHIPBROKERAGE-SHIPPING

HELLASMAR S.R.L.

CONSTANTINO VALAOURIS

G. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ

GENERAL SHIP SUPPLIES
BONDED STORES - IMPORT EXPORT

TELEX: CEDPA 1838
TELEGRAMS: "HELLASMAR"
TELEPHONES: 329915 - 327906
TELEPH. NIGHT: 321616
P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Δέν χρειάζεται πλέον νά έρχεσθε έπειτα σήμας, ... ή θα με έμεις σήμας!



Διὰ τὴν καλλιτέραν ἔξυπηρέτησιν
τῶν φίλων τῆς ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα,
ἡ Hitachi Zosen δημιούργησε ὑποκατάστημα εἰς τὸν ΠΕΙΡΑΙΑ.

Ο κ. Hachiro Kitagawa, διευθύνει τὸ νέο μας γραφεῖον
καὶ θὰ είναι εύτυχής νὰ σᾶς προσφέρει τὴν βοήθειά του
εἰς οἰονδήποτε τομέα τῆς ἐπιχειρήσεώς σας,

Hitachi Zosen:
Συνεργάτις καὶ φίλη σας εἰς θέματα ναυπηγήσεων.

HITACHI ZOSEN
HITACHI SHIPBUILDING & ENGINEERING CO., LTD.
'ΑΚΤΗ Μιαούλη 33, Πειραιές, Τηλέφωνον 4527.546/9
Τέλες 21.2945 Τηλεγρ. Διεύθ. HITACHI PIRAEUS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας - Μεταφορῶν καὶ Ἐπικοινωνῶν ὑπεδήμθσαν αἴτησις διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1) «Σ τὸ λατ Ἀθῆναι α να δεξαμενόπλοιον (πρώην δανικὸν «Stolt Progress») νεοαγορασθέν, 13.212 τόν. γκρός τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ἀθηναϊκῶν Τρανσπερτόλων» (κ. Σεν. Κυριάκου).

2) «Π ἐ λ α φ φορτηγὸν (πρώην λιθεριστὸν «Bordazuris») νεοαγορασθέν, 5.928 τόν. γκρός τοῦ 1947, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Τοτοσίππιγκ» (κ. Δημ. Καλακασίνας).

3) «Μ α ρ ι α τ.» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Gannsfjord») νεοαγορασθέν, 10.989 τόν. γκρός τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ἀργινούσα» (Eletson Maritime).

4) «Π α γ κ σ μιον Μεγαλειόν δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριστὸν «Gouärden Γκραντάιρα») 25.318 τόν. γκρός τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Φαράκες» (κ. Ι. Φραγκολώνης).

5) «Αρμιστεΐδης» φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν «Amelie Thyssen») 10.348 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Αιμέλια» (κ. Α. Καποσιγάργης).

6) «Α κρόπολις» ναυπηγούμενον μπάλκαριερ 13.200 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ακρόπολις» (κ. Α. Ευλάζης).

7) «Διδώ» φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Hjelmaren») νεοαγορασθέν, 3.851 τόν. γκρός τοῦ 1946, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Διδώ» (κ. Ι. Σαμαρτζῆς).

8) «Θεωρία» φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Kogyo Maru») νεοαγορασθέν, 7.068 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ἀντελεμπρος» (κ. Γ. Ἀγγελάκης).

9) «Αγελική» ψυγεῖον (πρώην δαγγλικὸν «Port Burnet») νεοαγορασθέν, 8.374 τόν. γκρός τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ἀφρομάρ» (κ. Θ. Ἀρδανιτάκης).

10) «Μαριόλα» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 12.676 τόν. γκρός τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Τριφύλλια» (κ. Κ. Φαθαλίδης).

11) «Μαριέττα» ψυγεῖον (πρώην δαγγλικὸν «Port Albany») νεοαγορασθέν, 8.362 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ἀφρομάρ» (κ. Θ. Ἀρδανιτάκης).

12) «Ιουλιέττα» ψυγεῖον (πρώην δαγγλικὸν «Port Huon») νεοαγορασθέν, 8.362 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ἀφρομάρ» (κ. Θ. Ἀρδανιτάκης).

13) «Ανδρος» «Αϊλαντν» μπάλκαριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 21.423 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Οσεανικό» (Ην. Ναυτ. καὶ Εμπορ. Ἐταιρ. τῆς Ἑλλάδος Α.Ε.).

14) «Αικατερίνη Γουλανδρής

δρή» μπάλκαριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 28.774 τόν. γκρός τοῦ 1967, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Σησπραίη» καὶ «Νόρος Σή».

15) «Θερέτρα» (πρώην δαγγλικὸν «Port Melbourne») νεοαγορασθέν, 12.123 τόν. γκρός τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν «Α.Ε. Χιών Ναυτιλιακή».

16) «Άρωτηρη» (πρώην δαγγλικὸν «Port Sydney») νεοαγορασθέν, 11.683 τόν. γκρός τοῦ 1955, ἀνήκον εἰς τὴν «Α.Ε. Χιών Ναυτιλιακή».

17) «Λουκάς Ν.» ναυπηγούμενον μπάλκαριερ 22.350 τ. d.w. ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Σήκρεστ» (Μπλούμπερτ Μαριτάιμ).

18) «Φωτεινή» φορτηγόν (πρώην τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Αλφοτρίν» (Καρράς ('Ελλάς) ANE).

19) «Τρίνιτυ» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 10.492 τόν. γκρός τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Γιουνάντεντ Τράνσπορτ» (Καρράς ('Ελλάς) ANE).

20) «Κισμέττη» δεξαμενόπλοιον (πρώην νορβηγικὸν «Minorka») νεοαγορασθέν, 36.870 τόν. γκρός τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Ορχιντ» (κ. Δημ. Χαλκιάς).

21) «Κόντρα Πάτιον» μπάλκαριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα) 23.258 τόν. γκρός τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Κόνικαρ Μαριτάιμ» (κ. Δημ. Χαλκιάς).

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ

Τὴν 18ην Ιουλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἔσχάρας τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα - Χαρίμα τὸ τύπου «Φόρτσιουν» μπάλκαριερ τοῦ Οίκου Αγγελικούση εἰς τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα - Χαρίμα.

— Απὸ τὰς ἔσχάρας τῶν ναυπηγείων Χιτάτσι εἰς Σακάι καθειλκύσθη τὴν 28ην Ιουλίου τὸ γιγαντιαῖον δεξαμενόπλοιον τῶν 262.820 τόν. d.w. «Ιωάννης Χανδρῆς» τοῦ κ. Α' Αντωνίου Χανδρῆ. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι κατασκευῆς Βασασάρι 36.000 πτπων, προσδιδούσαι ὑπρεσιακὴν ταχύτηταν 16 μιλίων. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

— Τὴν 25ην Ιουλίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἔσχάρας τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα Χαρίμα εἰς Γιοκοχάμαν ἐν δεξαμενόπλοιον τῶν 212.661 τόν. d.w. διά λογαρισμὸν τῆς ἑταίριας «Σκορπίο» (Σ. Νιάρχος). Θά δύναμισθη κατὰ τὴν παράδοσιν του τὸν Οκτώβριον. Εἰς τὴν καθέλκυσιν παρέστησαν καὶ οἱ δύο ιδιοὶ τοῦ κ. Νιάρχου.

— Απὸ τὰς ἔσχάρας τῶν ναυπηγείων Νίππων Κόκκαν εἰς Τσούν καθειλκύσθη τὴν 28ην Ιουλίου τὸ 255.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Βιολαντό Ν. Γουλανδρῆ» τοῦ Οίκου τῶν Υιῶν Ν. I. Γουλανδρῆ. Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι ισχύος 31.000 πτπων ἀξονος, αἴτιες θὰ προσδιδούν εἰς τὸ σκάφος ὑπη-

ρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Κατὰ τὴν παράδοσιν του, περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτου, θὰ υψωσῃ τὴν κωνόλευκον καὶ θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον σκάφος ἐγγεγραμμένον εἰς τὸ Ἑλληνικὰ Νηολόγια.

ΠΑΡΑΔΟΣΙΕΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 30ην Ιουνίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οίκος Διαμαντῆ Πατέρα) τὸ 28.500 τόν. d.w. μπάλκαριερ «Ναυτοπόρος».

— Απὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα τοῦ Τόκιο παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οίκος Ξυλά) τὸ 22.000 τόν. d.w. μπάλκαριερ «Ακάδημος» τύπου «Φόρτσιουν». Σημαία Ελληνικῆ.

— Απὸ τὰ ὡς ἄνω ναυπηγεία παρεδόθη, ἐπίσης, προσφάτως τὸ 223.500 τόν. d.w. μπαλλοφόρου / πετρελαιοφόρου «Ἀνδρός Απλας» τοῦ Οίκου Υιών Π. Γουλανδρῆ. Σημαία Ελληνικῆ.

— Τὸ 15.000 τόν. d.w. λάινερ τῆς «Ελληνικῆς Α.Ε. «Ελλήνικης Αιντήσιλ» παρεδόθη ἀπὸ τὰ «Ελληνικὰ Ναυπηγεία» τοῦ Σκαραμαγκά τὴν 20ην Ιουλίου.

— Τὴν 21ην Ιουλίου παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μπάρτραμ εἰς Σάντερλαντ τὸ 15.000 τόν. τύπου SD14 φορτηγὸν «Νατάλια» τοῦ Οίκου Αδελφῶν Κολοκοτρώνη καὶ ὑψηλῆς την κωνόλευκου.

— Τὸ 19.200 τόν. d.w. μπάλκαριερ «Ολύμπια» τοῦ Οίκου Υιών N. I. Γουλανδρῆ παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιτάτσι εἰς τὰς ἀρχὰς Ιουλίου. Σημαία Ελληνικῆ.

— Απὸ τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα εἰς Αϊόι, παρεδόθη τὴν 12ην Ιουλίου τὸ 150.000 τόν. d.w. O.B.O. «Συμφόνικα πλοιοκτησίας κ. Κώστα Μ. Λεμού.

— Απὸ τὸ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα Χαρίμα εἰς Ναγκόγια, παρεδόθη τὴν 19ην Ιουλίου τὸ τύπου «Φρήντομ» φορτηγὸν 14.900 τόν. d.w. «Μαριγώ» τοῦ κ. Δ. Εύθυμου.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο τύπου «Φόρτσιουν» μπάλκαριερ τῶν 22.000 τόνων d.w. παρηγγέλθησαν ἀπὸ τὸν Οίκον Αγγελικούση εἰς τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα - Χαρίμα.

Μὲ τὴν προσθήκη τῶν δύο αὐτῶν σκαφῶν οἶκος Αγγελικούση ἔχει παραγγείλει ἔξι τύπου «Φόρτσιουν» μπάλκαριερ, μὲ παράδοσιν 1972, 1973 καὶ 1974.

Τιμὴ κατὰ σκάφος: 1.750 ἑκατομ. μὲ 30% τοῖς μετρητοῖς καὶ 70% μὲ ἐπταετὴ πίστωσιν εἰς γιγενὲς. Παράδοσις τῶν δύο αὐτῶν σκαφῶν οἴκου Αγγελικούσης εἰς τὰ ναυπηγεία Ισικαβατζίμα - Χαρίμα.

— «Ελληνικόφορτης» διαπραγματεύεται τὴν παραγγελίαν δύο δεξαμενόπλοιοι μαμμούθ τῶν 373.000 τόν. d.w. Γερμανικά ναυπηγεία συνεγγύζονται μὲ Ιαπωνικὰ διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς παραγγελίας. Σημαία Ελληνικῆ.

— Εἰς τὰ νηολόγια τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιώς καὶ ὑπ' αὐξονταί ἀριθμοὺς 4287, 4288, 4289, 4290 καὶ 4291 ἐνεγράφησαν τὰ πέντε ὑπὸ ναυπηγείων εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά σκάφη τύπου «Πρόντουκτ Κάρριερ» τῶν 30.000 τόνων d.w.

ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΠΑΠΑΛΙΟΥ

“Ἐν ἀκόμη «Σάντα Φε 77» παρήγγειλεν ὁ κ. Ν. Παπαλίος εἰς τὰ ναυπηγεία «Αστιλλέρος Εσπανόλες» τοῦ Μπιλμπάο, διου ηδη, ὃς ανέγραψαν 7 ἀδελφά σκάφη, συνολικῆς ἀξίας 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ή νέα παραγγελία ἐποτοθήθη ἐπὶ τῶν 5 διφτὸν τὰ διοπταὶ διετήρει ὁ κ. Παπαλίος, συνεφωνήθη δὲ ὅτι τῆς Ιδιαίς τιμῆς καὶ τοῖς μετρητοῖς ὡς καὶ τὰ λοιπὰ 7. Ή κατὰ μονάδα πάντως

τιμή δὲν άνεκοινώθη.

Τὸ ἐν λόγῳ πλοίον ἀναμένεται νὰ παραδοθῇ κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1974 καὶ διατηρεῖται ἐπὶ πλέον ὄψιὸν διὰ παραγγελίαν δύο εἰσέτι σκαφῶν τοῦ ίδιου τύπου, παραστέων τὸ 1975 ἀντὶ τῆς αὐτῆς πάντοτε τιμῆς. Καὶ εἰς τὰ νέα αὐτὰ σκάφη θὰ ὑψωθῇ ἡ κυανόλευκος.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Gammfjord» 10.989 τόν. γκρός, 18.100 τόν. d.w. τοῦ 1955 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τοῦ 1½ ἑκατ. δολλαρίων.

—Ἀντὶ 1½ ἑκατ. δολλ. ἡγοράσθη ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Lifjord» 12.369 τόν. γκρός, 19.680 τόν. d.w. τοῦ 1958.

—Εἰς Κυπρίους ἀγοραστὰς ἐπωλήθη τὸ

δεξαμενόπλοιον «Εύανθια» 17.354 τόν. γκρός, 28.179 τόν. d.w. τοῦ 1953 καὶ παρεδόθη. «Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Ἐρασμία».

—Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον «Liemelund» 22.671 τόν. γκρός, 38.600 τόν. d.w. τοῦ 1961. Τιμὴ γύρω τῶν 2.8 ἑκ. δολλ.

—Τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Salmela» 8.801 τόν. γκρός, 13.050 τόν. d.w. τοῦ 1961 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 500.000 λιρῶν.

—Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ μότοροπιπ «Warnia» 936 τόν. γκρός 1.234 τόν. d.w. τοῦ 1948. Μετωνομάσθη «Βικτώρια».

—Τὸ νορβηγικὸν μότοροπιπ «Agena» 1.087 τόν. γκρός 1.775 τόν. d.w. τοῦ 1962 ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Baltic Sky».

—Τὸ δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Καλιόπη» 11.792 τόν. γκρός, 17.750 τόν. d.w. τοῦ 1955 ἐπωλήθη εἰς λιθεριανὰ συμφέρον-

τα σὲ δημοπρασία εἰς Σαβέναν ἀντὶ 421.000 δολλαρίων.

—Παρὰ τῆς ἑταῖρίας Σ. Λιδανὸς ἡγοράσθη διὰ πελάτας τῆς τὸ ἀτμοκίνητον παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Köberg» 34.073 τόν. γκρός 60.070 τόν. d.w. τοῦ 1964 ἀντὶ 3.6 ἑκ. δολλαρίων συμπεριλαμβανομένου πάιμ πτέρτερ καὶ παραλαμβάνεται εἰς Σιγκαπούρην.

—Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη ἀντὶ 2 ἑκατ. δολ. περίπου τὸ δηζελοκίνητον μπάλκ κάρπιερ «Kovert Kabelas» 11.081 τόν. γκρός 17.380 τόν. d.w. τοῦ 1963.

—Τὸ ὅλλανδικὸν μότοροπιπ «Zeester» 499 τόν. γκρός, 878 τόν. d.w. τοῦ 1957 ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων καὶ μετωνομάσθη «Φιλιμάνω».

—Τὸ γαλλικὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Roseline» 3.143 τόν. γκρός τοῦ 1957 ἡγοράσθη παρὰ Κυπρίων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Αλέξανδρος Τ.».

—Ἡγοράσθη, παρελήφθη, ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Madeleine» 4.994 τόν. γκρός τοῦ 1969.

—Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Beauford Sea» 13.012 τόν. γκρός τοῦ 1958 ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Οντώ». Παρέμεινεν ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

ΔΕΝ ΕΠΩΛΗΘΗ

‘Ανακριβῆς ἡ πληροφορία περὶ πωλήσεως τοῦ δεξαμενοπλοίου «Κίμων». Τούτο μᾶς ὑποδεικνύεται ἀπὸ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Nieto de Larrinaga» 10.373 τόν. γκρός τοῦ 1959 καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Αἴγις Μπουντύτου».

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Eastern Trader» 8.950 τόν. γκρός τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Χρυσοδαλάντου Δύο». Σημαία Κύπρου.

—Τὸ ἀγορασθέν νορβηγικὸν φορτηγὸν «Forza» 1977 τόν. γκρός τοῦ 1957 παρελήφθη. ‘Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Δεκατρία».

—Παρελήφθη, ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Έλλη 2» τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «King Alexander» 8.194 τόν. γκρός τοῦ 1952.

—Παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ παραληφθὲν γερμανικὸν φορτηγὸν «Nordpartner» 3.917 τόν. γκρός τοῦ 1952.

—‘Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δόνομα τὸ παραληφθὲν μοτοροπιπ «Λιννα Σουλμάνη» 996 τόν. γκρός τοῦ 1966.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Köberg» 34.073 τόν. γκρός τοῦ 1964 καὶ ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Ασωπός».

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Γεώργιος» 7.378 τόν. γκρός τοῦ 1953 ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν.

ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

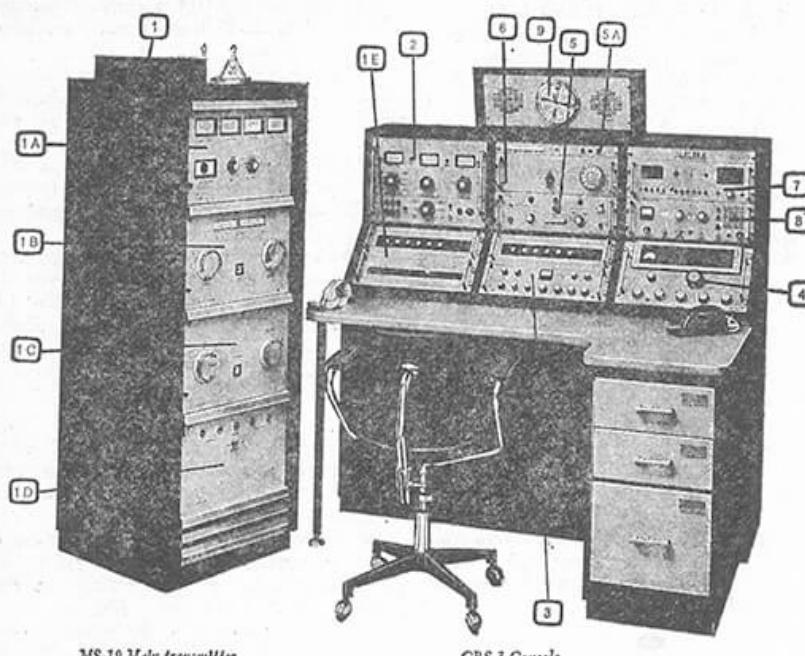
Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Ἐλιάνω» 2.068 τόν. γκρός τοῦ 1945 ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Τὸ λιθεριανὸν μικτὸν «Στόλτ Σακούρα» 12.540 τόν. γκρός τοῦ 1951 μετωνομάσθη «Σακούρα».

AN EXTREMELY ADVANCED HIGH-POWER RADIO STATION DESIGNED FOR PRESENT AND FUTURE REQUIREMENTS

Fully frequency synthesized main transmitter, main receiver and VHF telephone - very extensive transistorization



BUILT FOR COMPETITIVE WORLD-WIDE SHIPPING OPERATORS

All present and future maritime frequencies in the bands up to 30 MHz, and all VHF channels covered - without new crystals being required.

All modes of maritime communications, MF/HF telegraphy, MF/HF/VHF telephony.

Telex, facsimile, sel-call and connection of the SSB and VHF to the automatic telephone system, if required.

Reserve transmitter for both telegraphy and telephony.

NERA
MARINE DIVISION
(U.K.) LIMITED

BLACK CLAWSON HOUSE, WELLESLEY ROAD, CROYDON CR9 2UL

Telephone 01-681 66512 - Telegrams: Nera Croydon - Telex: 946384

REPRESENTATIVE IN GREECE: NAUTEX O.E.

71, NOTARA STREET - PIRAEUS
TEL.: 421.675 - 426.733

— Εἰς «Ερασμία» μετωνομάσθη καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ δεξαιεμένο πλοιον «Εὐανθία» 17.354 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

— Τὸ δηγελόπλοιον «Καδλιόπη» 11.792 τόν. γκρός τοῦ 1955 μετωνομάσθη «Ἀπόδημος».

— Μετωνομάσθη «Ντάρτινγκ 11» καὶ ὑψώσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Λένω» 2.563 τόν. γκρός τοῦ 1948.

— Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν «Φέρστ Λαίμητρ» 6.415 τόν. γκρός τοῦ 1953 μετωνομάσθη «Αὔρα».

— Εἰς «Ολγα» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Χρυσούλα» 2.095 τόν. γκρός, τοῦ 1945.

METALLION EIS TON K. STAMPOULIN

Εἰς τὸν τέως ἀρχηγὸν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὑποναύαρχον ἐ.ά. κ. Νικ. Σταμπούλην, ὀπενεμήθη τὸ Ναυτικὸν Μετάλλιον Α' τάξεως, διὰ τὰς προσφερθείσας ὑπηρεσίας πρὸς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν.

Κατὰ τὴν ἀπόνομὴν τοῦ μεταλλίου, παρέστησαν δὲ ὑφυπουργὸς κ. Μ. Παπαδογάνης, δὲ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ὑποναύαρχος κ. Γ. Μητράκος καὶ ἄλλοι ἀνώτεροι ἀξιωματικοί τοῦ Σώματος.

ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΟΥ Κ. ΚΑΙ ΤΗΣ Κ. ΛΥΡΑ

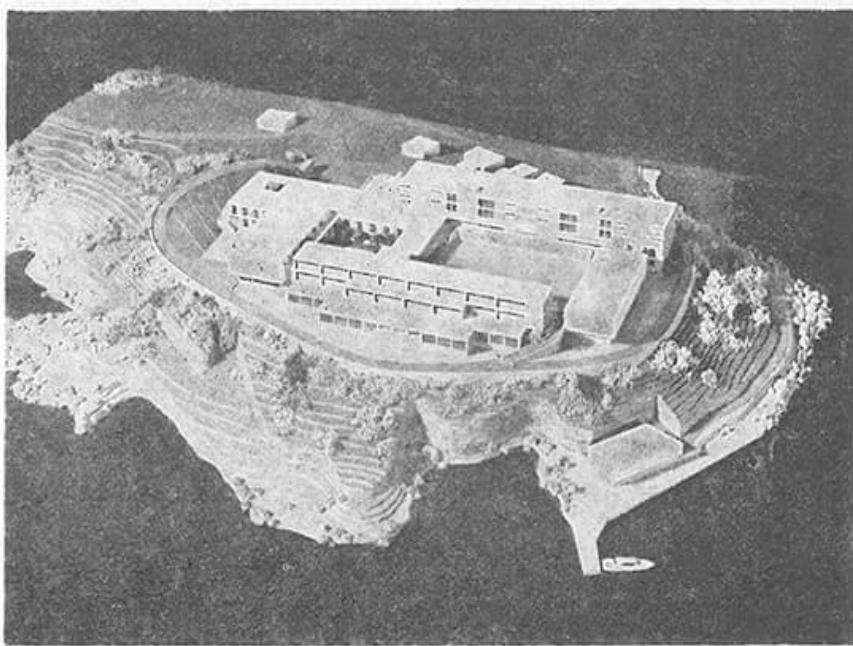
Ο ἐν Λουδίνῳ μεγαλοεφπιλοιστής καὶ ἡ κ. Γ. Λύρα, κατέθεσαν εἰς τὴν «Ἐθνικὴν Τράπεζαν, τὸ πασὸν τῶν 5.000 λιρῶν, ἐπ' ὅντιμοτοῦ τοῦ ἀντιπροέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Στ. Παππακού, διὰ τὴν διάθεσιν των πρὸς ἀγαθοθεργοὺς σκοπούς.

Ο κ. Παππακός ηγάριστησε τὸ ζεῦγος Λύρα, διὰ τὴν προσφοράν του.

H ENOSIS NAYTIKOY DIKAIOU

Υπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγητοῦ κ. Κ. Σπηλιοπούλου συνήλθον εἰς δύο συνεδρίσεις, τὴν 19ην Μαΐου καὶ 3ην Ἰουλίου, τὰ μέρη τῆς «Ἑλληνικῆς Ενώσεως Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ ἡσχαλήθησαν ἀφ' ἐνὸς μὲν τὸ θέματα τροποποιήσεως τῆς διεθνῆς συμβάσεως Βρυξελλῶν περὶ περιορισμοῦ εὐθύνης πλοιαρικῆτῶν καὶ ἀφ' ἐπέρου μὲν τὸ θέματα τῆς ἀποφυγῆς ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, ἐφ' οὐ τὸ «Ὑπεργείου» ἔχει καταρτίσει σχετικὸν νομοσχέδιον. Ἐπὶ τοῦ πρώτου θέματος, μετὰ τὴν ἀντολλαγὴν ἀπόφεων καὶ κατάρτισιν σχετικῆς ἐκθέσεως ὑπὸ τοῦ δικηγόρου κ. Π. Σωτηροπούλου, ἐδόθη ἀπάντησις εἰς τὸ ἐπί τοῦ ζητήματος ἔρωτηματολόγιον τῆς Κομματίου Μαριτίμ «Ιντερνάσιον». Ἐπὶ τοῦ δευτέρου, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἔγγραφων παρατηρήσεων τῶν μελῶν καὶ τῶν σχετικῶν συζητήσεων συνετάγη λεπτομερῆς κατ' ἄρθρον ἐκθεσις περὶ συμπληρώσεων καὶ τροποποίησεων τοῦ νομοσχέδιου.

AI SΧΟΛAI ΝAΥPIHGIKHS BIOMHCHANIAS ΣYROU



Μὲ ταχὺ ρυθμὸν προχωροῦν αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν μελέτην ἀνεγέρσεως τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων διὰ τὰς Σχολὰς Μαθητείας καὶ Ταχυρρύμενον Ἐκπαιδεύσεως εἰς τὰ δέματα τῆς συγχρόνου Ναυπηγικῆς Βιομηχανίας, αἵτινες ἔχα λειτουργήσουν εἰς Σύρον ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ Ἀπασχολήσεως Ἐργατικοῦ Δυναμικοῦ καὶ ἐντὸς τῶν πλαισίων ἀναπτύξεως καὶ λειτουργίας τοῦ ΝΕΩΡΙΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. τῶν ιδίων Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ. Αἱ Σχολαὶ θὰ εἶναι σύγχρονοι καὶ ἡ παρεχομένη ἡδη Τεχνικὴ κατάρτισις εἶναι πρότυπος. Τὸ κτιριακὸν συγκρότημα ἐκτὸς τῶν αἰθουσῶν διδασκαλίας, ἐργαστηρίων καὶ λοιπῶν μέσων ἐκπαιδεύσεως, περιλαμβάνει καὶ οἰκοτροφείον, ἡ δὲ ἀρχιτεκτονικὴ αὐτοῦ εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὸ φυσικὸν περιβάλλον τῆς Σύρου.

TA SYMVEBALHMENA

Κατὰ τὸ β' 150θήμερον τοῦ Ἰουλίου ὑπεγράφησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοιῶν ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφέροντων:

«Ἄγιος Στόικος» κυπρ. τόν. γκρός 11.525 ἀπὸ 1.7.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΕΠΕ, «Άγιος Γουΐστον» κυπρ. τόν. γκρός 11.701 ἀπὸ 1.7.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς ΑΙΓΑΙΟΥ ΝΕΠΕ, «Ἐλπιτετάλη» λιβ. τόν. γκρός 1.079 ἀπὸ 1.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Ἡνωμ. Ναυτ. καὶ Ἐμπορ. Ἐταιρίας τῆς Ἐλλάδος Α.Ε., «Μαριγώ Τ.» κυπρ. τόν. γκρός 3.254 ἀπὸ 1.10.71 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. I. Τσούνη, «Μιμή Μεθενίτη» κυπρ. τόν. γκρός 5.485 ἀπὸ 1.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κλεοβ. Μεθενίτη, «Ἀργικούσιτη» Ἀιλάντερ λιβ. τόν. γκρός 32.607 ἀπὸ 28.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς Σέρες Σίππηγκ Εντερπράζες, «Κανάρης» κυπρ. τόν. γκρός 3.346 ἀπὸ 8.6.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Α.

FEDERAL STORES LTD. SHIPCHANDLERS

TO AVOID CONFUSION:

New denomination of the Old Firm: STAMATIO ELEFTERIU (Since 1935)

GENERAL SUPPLIES & TRANSIT REPRESENTATIONS IMPORT-EXPORT

ADDRESS: CALLE ZABALA 1574
MONTEVIDEO-URUGUAY

TELEGRAMS: "FEDERAL" - MONTEVIDEO

TELEPHONES: (98 3050 - 98 7312
(NIGHT: 98 4382

TELEX: CX 782 FEDERAL MONTEVIDEO

γκρός 17.354 ἀπό 7.7.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κυρ. Μαμιδάκη, «Άγια Ειρήνη» κυπρ. τόν. γκρός 2.030 ἀπό 12.7.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Βερνίκου, «Αἴλαντ ὁ Σάτιπρούς» κυπρ. τόν. γκρός 12.714 ἀπό 10.7.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κων. Εύθυμιού, «Ναδίνια Φλένη» κυπριακὸν τόνων 970 ἀπό 8.7.72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σταμ. Λουράνου, «Νταλμάρινα» κυπριακὸν τόνων γκρός 1.454 ἀπό 29(6)72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Αντωνοπούλου, «Ακάδημιος λιβεριανὸν τόνων γκρός 13.124 ἀπό 5)72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Α. Συλᾶ, «Σάπτρεμ Μπήβερ» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 1.560 ἀπό 3)72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. Ν. Κορδώνη - Ε. Καρατζᾶ, «Σάνκτ Τζάκομπ» κυπριακὸν τόνων γκρός 1.595 ἀπό 4)72, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Σκαρβέλη, «Άθηνια» λιβεριανὸν τόνων γκρός 31.869 ἀπό 4)72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Συλᾶ, «Ερμής» κυπριακὸν τόνων γκρός 997 ἀπό 3)72 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Α. Σπανού.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τού καταλόγου τῶν ήσαφαλισμένων τὰ κάπωθι πλοῖα:

«Αρόδα» κυπρ. τόν. γκρός 7.237 ἀπό 1.12.71 λόγω πωλήσεως, «Μπλάν Νάϊτς παν. τόν. γκρός 5.100 ἀπό 7.11.72 λόγω πωλήσεως, «Πανέσεα» κυπριακὸν τόν. γκρός 580 ἀπό 16.6.72 λόγω πωλήσεως, «Άγιος Διονύσιος» κυπρ. τόν. γκρός 2.358 ἀπό 16.6.72 λόγω κατασχέσεως, «Παναγιώτης Κ.» λιβερ. τόν. γκρός 8.426 ἀπό 5.10.71 λόγω πωλήσεως, «Γιάννης» κυπρ. τόν. γκρός 5.478 ἀπό 22.1.72 λόγω πωλήσεως, «Μάνι» λιβ. τόν. γκρός 10.044 ἀπό 9.6.72 λόγω ύψωσεως ἐλληνικῆς σημαίας, «Πρήτη» κυπρ. τόν. γκρός 8.512 ἀπό 7.1.72 λόγω ύψωσεως ἐλληνικῆς σημαίας, «Άγια Εύτυχια» κυπριακὸν τόνων γκρός 4.805 ἀπό 28.11.71 λόγω πωλήσεως, «Κισμέ» λιβεριανὸν τόνων γκρός 24.527 ἀπό 30.6.72 λόγω πωλήσεως, «Φελίστις» κυπριακὸν τόν. γκρός 5.403 ἀπό 20.11.71 λόγω πωλήσεως, «Αστήρ» λιβανικὸν τόνων γκρός 6.370 ἀπό 5.5.72 λόγω ύψωσεως ἐλληνικῆς σημαίας, «Ειρήνη Μαθέος» κυπρ. τόν. γκρός 3.626 ἀπό 9.6.72 λόγω πωλήσεως, «Μαριμούντα» λιβ. τόν. γκρός 16.100 ἀπό 26.4.72 λόγω πωλήσεως, «Απλάντικ Έμπερρ» λιβ. τόν. γκρός 17.062 ἀπό 10.5.72

λόγω πωλήσεως, «Απλάντικ Λέιντια» λιβ. τόν. γκρός 12.785 ἀπό 22.5.72 λόγω πωλήσεως, «Ασυρόρα» κυπρ. τόν. γκρός 8.380 ἀπό 9.5.72 λόγω πωλήσεως, «Γκόντεν Τσάλις» λιβ. τόν. γκρός 10.397 ἀπό 30.5.72 λόγω ύψωσεως ἐλληνικῆς σημαίας, «Μιστράλ» λιβ. τόν. γκρός 1.639 ἀπό 31.12.69 αιτήσει ἐκπροσώπου, «Αργυρώ» παναμαϊκὸν τόν. γκρός 1.036 ἀπό 22.10.71 λόγω κατασχέσεως, «Τζίνο Β.» κυπριακὸν τόνων γκρός 455 ἀπό 1.8.71 αιτήσει πλοιοκτήτου.

ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α' ΤΑΞΕΩΣ

Κατὰ τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις τοῦ παρελθόντος Ιουνίου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως, ἐπέτυχον, κατ' ἀλφαριθμητικὴν σειράν, οἱ κάτωθι:

Αντωνιάδης Στ., Ανθρακός Αγαμ., Αμοράκης Αντ., Αργυρούδης Κων., Αθανασάτος Χαρ., Αβδελόπουλος Ι., Ανδρέαδης Μιλτ., Αγραφιώτης Εύστρ., Άλαφούζος Γ., Βαλσαμίδης Νικ., Βασιλάκης Μάρκ., Βουτεάκης Στυλ., Βιτώριος Ι., Βολικᾶς Γεώργ., Βαθρουνιώτης Κων., Βρεττός Θέοδ., Βασαλάς Π., Βαγιάνος Μιχ., Βουτεστιάνος Σπ., Βλαχόπουλος Κων., Βασιλάκης Ι., Βόλτης Δημ., Βοστισάνος Σπυρ., Γιανέλος Γ., Γάιλας Μιχ., Γλύκης Γ., Γιασεμής Η., Γεωργούλακος Γ., Γαγάνης Παν., Γλύνος Λεον., Γερογιάνης Ι., Γαβαλάς Λαζ., Γιανουάρσος Π., Δουράτος Μάρκ., Δημητρίου Έμμ., Δούτσιος Λεων., Δαινάλης Α., Δελαγραμάτικας Νικ., Δευτόποτουλος Δημ., Δρακόπουλος Ι., Δημητριάδης Ε., Δεδεγκίκας Α., Δημητριάδης Ι., Εύθυμιος Γ., Εύαγγελινός Κων., Εύγενικός Κ., Εύσταθιος Εύστ., Ζαγοριανός Χαρ., Ζαλάδας Κων., Ζαντίσανος Γερ., Ζαχαρίας Π., Ζαφειρόπουλος Ι., Θεοδωράκης Ι., Ιωάννης Κ., Ιωάννου Ε., Κουκουριτάκης Γ., Κουκουλάς Εύ., Κοραναΐδης Τιμ., Καραμπλάκας Δημ., Κουδιέλος Γρ., Καρούτσος Ξεν., Καραμούζος Ι., Κωνσταντάρας Εύ., Κοκοράκης Γ., Κόντης Ι., Καρράς Δημ., Κουφοτανελής Μ., Καραμαλής Χαρ., Καρώτης Δημ., Καρυάρος Π., Κωστάπος Α., Καθεδαρίας Εύ., Κατσούρης Ν., Κιττές Χαρ., Κλήμης Α., Καλογιάνης Παν., Καρακόζης Παν., Καματερός Κων., Καρυστιώς Γεώργ., Κούλουθρος Νικ., Καρυστιανός Ι., Καζάκος Α., Κοντός

Πετρ., Κονιδάρης Εύ., Κατσαβριάς Εύστ., Κριμπογιάνης Θ., Λούρδης Π., Λιονουδάκης Ε., Λευτέσης Δ., Λευταράς Γ., Λέκκας Ε., Λιγνός - Μιταλομούτσανος Νικ., Λύτρας Π., Λώρης Ι., Λεωνίδας Ι., Λιώνης Δημ., Λεμονῆς Εύ., Λευκός Α., Λιούσκος Γ., Μαρδάκης Σπ., Μιτούχας Π., Μιτούχλας Α., Μπαχαντούρης Γ., Μαργέτης Μιχ., Μαυρήκης Στ., Μιταζάκης Ι., Μιχαλάκης Μ., Μιτογιατζόπουλος Ι., Μπούλμέτης Ι. (τοῦ Χρήστου), Μιτουλμέτης Ι. (τοῦ Νικολάου), Μάνικας Κ., Μηλαίος Ι., Μαντζαλίδης Νικ., Μαργαρίτης Στ., Μιχαλέτος Εύ., Μοσχογιάνης Νικ., Μάγκος Χρ., Μαρκόπουλος Ε., Μανάλης - Αστασιόδης Γ., Μαγκόπουλος Κ., Μενδρινός Νικ., Μαρής Γ., Μέντζος Α., Μινίδης Π., Νάνος Εύ., Ορφανός Νικ., Περδικομάτης Γ., Παγώνης Ι., Παπαδαντωάκης Ε., Παρασκευαίδης Β., Παπέστης Δ., Πετρόποιος Αντ., Πολέμης Νικ., Παυλάκης Νικ., Πολίτης Γ., Πούλος Κων., Ποντίκης Παν., Παπάζογλου Δημ., Παντελόπουλος Παν., Πιπεράκης Μιχ., Πετρόχειλος Μιχ., Παπαθεοδώρου Α., Πολυχρονώτης Πολ., Παυτούκης Κ., Πάστρας Α., Πανταζής Βασ., Ραφαηλίδης Νικ., Ρετζεμέτρης Β., Ροδοκανάκης Ε., Ρούσσος Ι., Ρουμελιώτης Ε., Ριζόπουλος Μιχ., Σωτηριάδης Σωτ., Σθορώνος Μιχ., Σκλιάς Σ., Σκλιβάνος Δημ., Σαμαρτζόπουλος Κων., Σασούρης Κων., Σειρηνώτης Κων., Σαλταμάνικας Π., Σούρος Ν., Συράχης Στ., Σπανός Μιχ., Σαλδάνος Α., Σπυρόπουλος Μιλτ., Σαλίχος Εύ., Στεφάνου Σταυ., Σεμιτόγλου Α., Σκευοφύλαξ Γρ., Σέργης Ε., Σκαρδάσης Λ., Σπανός Α., Σπέρτος Ι., Σοφιανίτης Σ., Σιδηροκαστρίτης Σπ., Σπυριδάκης Α., Σκαρπέλης Εύ., Σαμουρίδης Κ., Τομαράς Νικ., Ταχατζής Βασ., Τσατσαρώνης Ι., Τσαμπής Ζ., Τσεπαπαδάκης Ε., Τουτουντζής Ε., Τσαγκόγιαρας Δ., Τσεβδός Γ., Τζίβρας Η., Τριφύλλης Ν., Ταραζής Γρ., Τριπολίτης Γ., Τσάκος Μ., Τέσσερης Α., Τρικουράκης Α., Τσατσαρώνης Α., Τραγάκης Δημ., Τσαγκαρογιανάκης Ι., Τσιβρίνης Στ., Ταμπούρης Γ., Υψηλάντης Κων., Φούρναρης Γ., Φακίρης Δημ., Φαφούτης Γ., Φραγκούλης Γ., Φαραντούρης Ι., Φαρδός Ν., Φιλιππίδης Ε., Φωτόπουλος - Πρίγκηπας Α., Χαλδαίος Ι., Χατζάρας Χρ., Χονδροματίδης Παντ., Χατζής Δημ., Χάνδρας Σπυρ., Χαζάκης Γ., Χάντζης Γ., Χήρας Π., Χουρμούζης Ε., Στεφανίδης Σ., Σκαλτσιώτης Σ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΓΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

T.S.S. ΑΠΟΛΛΩΝ

Καθημερινῶς ὥραν 8.15 π.μ. διὰ ΤΗΝΟΝ,
ΜΥΚΟΝΟΝ. Ἐπιστροφὴ ΠΕΙΡΑΙΑ ὥρα
20.30.

Δ/Π ΚΑΝΑΡΗΣ

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ὥραν 11.00 διὰ ΣΥ-
ΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ. Ἐπιστροφὴ
ἐπομένην πρωινὴν ὥραν 5.30.

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ καὶ ΠΕΜΠΤΗΝ ὥραν
13.00 διὰ ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟ-
ΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ,
ΣΑΜΟΝ.

Ἐκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ ὥραν 13.00 διὰ
ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓ. ΚΗ-
ΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΣΑΜΟΝ, ΠΑ-
ΤΜΟΝ.

ΜΕ ΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΝ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΠΛΩΤΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΗΣ

Τὰ Ναυπηγεῖα Ἐλευσῖνος ἔξαπλασιάζουν τὴν ἐπισκευαστικήν των ἰκανότητα



Ο ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΣ

Μὲ τὴν καθελκυσθεῖσαν εἰς τὸ Μπλέξεν τῆς Βρέμης τὴν 27ην Ἰουλίου μεγάλην πλωτὴν δεξαμενὴν — τὴν μεγαλυτέραν τῆς Μεσογείου — ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος 33.000 τόννων, δυναμένην νὰ δέχῃ σκάφη χωρικότητος 115.000 τόννων d.w., συμπληρύται ἡ πρώτη φάσις τοῦ ἐπισκευαστικοῦ τομέως τῶν Ναυπηγείων Ἐλευσίνος.

Ἄπο τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου τὰ Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος θὰ δύνανται νὰ δέχωνται πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευὴν σκάφη μεγάλα — μέχρι τῆς ὡς ἄνω χωρητικότητος — γεγονός ἄξιον ἴδιαιτέρας ἔξαρστεως. Ἐνισχύεται ἡ ἐπισκευαστική μας βιομηχανία, ἱκανὴ πλέον νὰ ἀνταγωνισθῇ τὰ μεγάλα κέντρα ἐπισκευῶν τοῦ κόσμου.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Ἀνδρεάδης χωρεὶ πλέον πρὸς τὴν δευτέραν φάσιν τῶν προγραμματισμένων ἔξελίξεων διὰ τὸν ναυπηγικὸν το-

ΤΑΧΕΩΣ ΣΥΜΠΛΗΡΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΕΞΕΛΙΚΤΙΚΑΙ ΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ • Η ΝΕΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΡΥΜΟΥΛΚΕΙΤΑΙ ΉΔΗ ΚΑΙ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ ΕΓΚΑΘΙΣΤΑΤΑΙ • ΘΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΚΑΦΗ ΜΕΧΡΙΣ 115.000 ΤΟΝΝΩΝ D.W.

Πανηγυρικὴ ἡ τελετὴ τῆς καθελκύσεως

μέα. Προσωρινῶς ἔγκαθίσταται ἐντὸς τοῦ Αύγουστου γερανὸς ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος 50 τόννων, δοστὶς θὲ ἀντικατωτήση μέχρι τοῦ προσεχοῦ Φεβρουαρίου τὴν γερανογέφυραν τῶν 400 τόννων, τὴν ὅποιαν κατασκευάζει ὁ Κρούντ εἰς ἀντικατάστασιν τῆς καταστραφείσης.

Εὐθὺς ἀμέσως μετὰ τὴν ἔγκατάστασιν τοῦ γερανοῦ τῶν 50 τόννων, θὰ ἀρχίσῃ καὶ ἡ ναυπήγησις τῶν μπαλκάν κάρριερς τῶν 43.000 τόννων, τῶν μεγαλυτέρων ποὺ μέχρι τούδε ἔδω ἐναυπηγήθησαν. Δύο τοιάυτα σκάφη ἔχουν παραγγελθῆ εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος.

Ἡ τρίτη φάσις τῶν περὶ τὰ Ναυπηγεῖα συντελουμένων ἔγκαταστάσεων ἀναφέρεται εἰς τὴν προγραμματιζομένην ἥδη ἐπέκτασιν τῆς ναυπηγικῆς κλίνης διὰ νῦν κατασκευάζωνται ἐν αὐτῇ σκάφη μέχρι 150.000 τόννων καὶ τὴν κατασκευὴν δευτέρας ναυπηγικῆς κλίνης διὰ σκάφη μέχρι 250.000 τόννων!

Καὶ δημιουργεῖται οὕτω ναυπηγικὸν συγκρότημα ἐφάμιλλον πρὸς τὰ τελείότερα, τὰ πλέον συγχρονισμένα τοῦ κόσμου.

Ἡ καθελκυσθεῖσα πλήρως αὐτοματοποιημένη δεξαμενὴ εἶναι μῆκος 252 μ., πλάτους 35 μ., φέρει δύο γερανοὺς ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος 12 τόννων ἔκαστος καὶ τὸν πλέον σύγχρονον ἔξοπλισμόν. Ἡ παροχὴ ἐνεργείας εἶναι 440 βόλτα AC. Ἐπίσης διαθέτει παροχὴν ἀτμοῦ, δύναται δὲ νὰ παραλάβῃ καύσιμα μὲ δυνατότητα ἐπαναπαραδόσεως.

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΣ

Πανηγυρικὸν προσέλαβε χαρακτῆρα ἡ τελετὴ τῆς καθελκύσεως, εἰς τὴν ὅποιαν παρέστησαν πλεῖσται δοστὶς προσωπικότητες, μεταξὺ τῶν ὅποιων ὁ βαρώνος φὸν Σῆμενς, ἰδιοκτήτης τῆς παγκοσμίως γνωστῆς βιομηχανίας ἡλεκτρικῶν συσκευῶν — ἡ σύνυγος τοῦ ὅποιου κ. Τζούλια φὸν Σῆμενς ἥτο καὶ ἡ ἀνάδοχος τῆς δεξαμενῆς, ἡτις ὄνομάσθη «Ἐλευσίς» — ὁ καθηγητὴς κ. Στρατῆς Ἀνδρεάδης, ὁ ἐπιτετραμμένος τῆς Ἐλλάδος εἰς Δυτ. Γερμανίαν κ. Ἐμ. Σπυριδάκης, μέλη τοῦ ἐπιτελικοῦ συγκροτήματος τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης, εἰς τὴν ὅποιαν διενήκου τὰ «Ναυπηγεῖα Ἐλευσίνος» καὶ ἐπρόσωποι τοῦ βιομηχανικοῦ καὶ ἐπιχειρηματικοῦ κόσμου τῆς Γερμανίας, ὡς καὶ πολλοὶ «Ἐλληνες καὶ ἔνοι δημοσιογράφοι.

Ομιλῶν κατὰ τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως ὁ καθηγητὴς κ. Στρ. Ἀνδρεάδης, ὑπεγράμμισε τὴν ραγδαίαν ἀνάπτυξιν τῶν «Ναυπηγείων Ἐλευσίνος», ὀλλὰ καὶ γενικώτερον τῆς ἐλληνικῆς ναυπηγοεπισκευαστικῆς βιομηχανίας καὶ ἐτόνισεν ὅτι ἡ νέα δεξαμενὴ θὰ αὐξήσῃ σημαντικῶς τὰς παρεχομένας ἐπισκευαστικὰς διευκολύνοντες εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἐπίσης ἀνέκοινωσεν ὅτι ἀπεφάσισε τὴν κατασκευὴν μονίμου δεξαμενῆς δυναμένης νὰ ἐξυπηρετήσῃ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 250.000 τόννων d.w. Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ ἀρχίσῃ ἡ κατασκευὴ τοῦ ἔργου τούτου, τὸ ὅποιον θὰ ἀ-

ELEUSIS SHIPYARDS S.A. DOCK NO. 3

πασχολήση άποκλειστικώς "Ελληνας έργας".

Κατά τὸ παραπετθὲν ἐν συνεχείᾳ γεῦμα δὸν Σῆμεν δύμιλῶν κατὰ τὰ ἑπτάδρυπια ὑπεγράμμισεν δότι ἐπεκτείνεται ἔτι περαιτέρω ἡ ἀμειβαίσι φιλία καὶ συνεργασία τῶν δύο χωρῶν, ἔξεφραστε δὲ τὸν θαυμασμόν του διὰ τὴν ἐπιτελουμένην οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν πρόσδον τοῦ κ. Στρ. 'Ανδρεάδη δημοσιεύεται κατωτέρω.

Η ΠΡΟΣΦΩΝΗΣΙΣ ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑΔΗ

Προσφωνῶν τοὺς παρισταμένους κατὰ τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως δὲ καθηγητῆς κ. Στρ. 'Ανδρεάδη εἶτε τὰ ἔξῆς:

«Κύρια καὶ κύριοι,

'Επιθυμῶ γὰρ σᾶς εὐχαριστήσω διότι μᾶς ἐτιμήσατε σήμερον ἐνταῦθα διὰ τῆς παρουσίας σας κατὰ τὴν καθελκυσιν τῆς τρίτης πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν «Ναυπηγείων 'Ελευσίνος», ἡτις θὰ εἴναι καὶ ἡ μεγαλύτερα διαθέσιμος ἐν Ἑλλάδι.

Ἐίναι πράγματος εὐχάριστον γεγονός νὰ βλέπῃ τὶς τὴν ἐπιτελεσθεῖσαν ἔξαρτετον Ἐργασίαν εἰς τὸ ναυπηγεῖον τοῦτο κατὰ τὴν κατασκευὴν τῆς δεξαμενῆς, ἐκφράζω δὲ τὰ θερμότερα συγχαρητήριά μου καὶ τὴν βαθύτερα ἐκτίμησίν μου πρὸς ὅλους ὅσους συνέδαλον εἰς τὸ τεχνολογικῶν προηγμένον τοῦτο ἐπίτευγμα.

Ἡ δεξαμενὴ αὕτη θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν περιπέτεραν ἀνάπτυξιν τῶν τῶν «Ναυπηγείων 'Ελευσίνος», δύον καὶ τῆς ἐπισκευαστικῆς διευκολύνσεως τῆς Ἑλλάδος. Κατόπιν τῆς ἀποκτήσεως τῆς, ἡ ἐπισκευαστικὴ Ικανότητος τοῦ Ναυπηγείου μας θὰ ἔχει πλαστικὴ καὶ ἡ Ἑλλάς ἐν γένει θὰ ὀφεληθῇ ἐκ τῆς ὑπέρεργως περιστοτέρων μέσων δεξαμενισμοῦ δυναμένη οὕτω νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν αὐξανομένην ἡπτησιν. Πράγματι ἡ καθελκυσις αὕτη ἀποτελεῖ ἀπτήν ἀπόδειξιν τῆς πρόσδοτος ἡτοις ἐπετελέσθη ὅχι μόνον εἰς τὸ «Ναυπηγείο 'Ελευσίνος», ὀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἐνέργειαν τῆς Ἑλλάδος ἐντὸς ὅλιγων μόδις ἐτῶν.

Πρὸ πέντε ἐτῶν ἡ ναυπηγικὴ καὶ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία τῆς Ἑλλάδος δὲν εἶχε σχεδὸν συγκριτικὴ ὄντότητα μὲ τὰ λοιπὰ ἔθνη. Κατὰ τὸ 1967 αἱ συμπληρώσεις σκαφῶν ἀνήλιθων συνοδικῶν εἰς 9.000 τόνων γκρός περίπου, ὀλλὰ κατὰ τὸ 1971 ὁ ἀριθμὸς οὗτος ὑπερέβη τὰς 100.000 τόνων γκρός. Κατὰ τὸ τέλος Μαρτίου 1972 αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόδως Ρέτζιστερ» εὑρίσκουν τὴν Ἑλλάδα μὲ βιδλίου παραγγελιῶν ἐκ 400.000 τόνων γκρός, ἔξ ὧν 100.000 τόνων περίπου τελούν σήμερον ὑπὸ κατασκευῆς.

Ἡ ιδία ἐντυπωσιακὴ αὔξησις καὶ δῆ εἰς εὐρύτεραν κλίμακα παρετρήθη εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπισκευῶν καὶ μετασκευῶν. Οὕτω ἡ Ἑλλάς σήμερον καταλαμβάνει σημαντικὴν θέσιν μεταξὺ τῆς παγκοσμίου ναυπηγι-

κῆς βιομηχανίας.

Πρὸ τινῶν ἐτῶν — συνέχισεν ὁ κ. 'Ανδρεάδης — ὑπεστήριξα δότι ἡ ἑκδιομηχανίσις τῆς Ἑλλάδος ἀπαιτεῖ μαζικός ἐπενδύσεις κεφαλαίων ἐπέριοδος τῶν ιδιωτικῶν Τραπεζῶν, ιδίως καθ' ὅσον οἱ μεμονωμένοι ἐπιχειρηματίαι δὲν ἡδύναντο δὲν ἡδύλεον νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς ἀνάγκας σημαντικοῦ μεγέθους σχεδίων. Τὰ «Ναυπηγείο 'Ελευσίνος» ἰδρύθησαν ὑπὸ Τραπεζῶν ἀνέκουστων εἰς τὸ μιλιονό τῆς 'Εμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος καὶ ἀποτελεῖ μεγίστην Ικανοποίησιν δι' ἐμὲ διαπιστώνων δότι ἡ ἀνάπτυξις τῶν καὶ ἡ πυρετώδης δραστηριότης τῶν εὐθυγράμμιζονται μὲ τὰς προβλέψεις μου. 'Αλλ' εἶμαι περιστόρεον Ικανοποίημένος διότι συνέβαλον μεγάλως τὰ «Ναυπηγείο 'Ελευσίνος» εἰς τὴν πρόσδοτον τῆς χώρας.

'Η σημερινὴ καθέλκυσις εἶναι ἐπίσης ἐνδεικτικὸν καὶ σημαντικὸν γεγονός τῶν ὑφισταμένων στενῶν δεσμῶν φιλίας μεταξὺ Γερμανίας καὶ Ἑλλάδος. Οἱ δεσμοὶ οὗτοι δὲν περιορίζονται μόνον εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν καὶ τὸν μηχανικὸν ἔξοπλισμόν, ὀλλὰ ἐκτείνονται ἐπίσης πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἐμπορικῆς καὶ οἰκονομικῆς ζωῆς. Εἰλικρινῶς πιστεύω ὅτι τὸ γεγονός τοῦτο θὰ είναι ἐποικοδομητικὸν εἰς τὸ νὰ καταστοῦν οἱ δεσμοὶ αὐτοὶ ισχυρότεροι ἐπ' ἀγαθῷ ἀμφοτέρων τῶν χωρῶν καὶ τῶν λαῶν μας.

Καὶ ὁ κ. 'Ανδρεάδης κατέληξεν ὡς ἔξῆς:

«Τιμῶμεθα σήμερον μὲ τὴν παρουσίαν τῆς κυρίας Τζούλια φὸν Σῆμεν, ητοις ἀπεδέχθη νὰ καταστῆ ἡ ἀνάδοχος τῆς καθελκυσμένης δεξαμενῆς. Εἰμιαὶ ιδιαιτέρως εὐτυχῆς διὰ τὴν εὐγενὴν αὐτὴν ἀπόδοξήν. Οἱ οἰκογενειακοί μας δεσμοὶ ἀνατρέψουν πολλὰ ἔτη πρίν, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὀπίων ἐτιμήθην ὑπὸ ἀπειρούστου φιλίας τῆς ἀνάδοχου καὶ τοῦ συζύγου της, τοῦ ἀγαπητοῦ μας φίλου Πήτερ. Πρὸς ὅλους ἐσάς, κυρία καὶ κύριοι, ἐκφράζω διὰ μίαν ὀκλήφη φορὰν τὰς θερμάς μου εὐχαριστίας διότι παρέστητε εἰς τὴν σημερινὴν τελετήν. Σᾶς εὐχαριστῶ.

'Ἐν συνεχείᾳ παρετέθη τὴν ἐσπέραν γεῦμα εἰς τὰς αἰθούσας τοῦ ξενοδοχείου NORDSEE — HOTEL τῆς Βρέμης εἰς τὸ ὅπιον παρεκάθησαν πλεῖστοι οἵσοι προσκεκλημένοι τοῦ ἐπιχειρηματικοῦ κόσμου τῆς Γερμανίας καὶ ἀντηλλάγματαν θερμαὶ προπόσεις. 'Ο κ. Πέτερ φὸν Σῆμεν, πρόσδρος τῆς γνωστῆς μεγάλης γερμανικῆς ἐταιρίας Σῆμεν, ἐτόνισε μεταξὺ ὄλων τοῦ διαστικά στοιχεία διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν πρόσδοτον ἐθνῶν καὶ τῶν ἀτόμων εἰναι ἡ ὑπαρξία τῆς μεταξὺ των φιλίας, τῆς ἀναγνωρίσεως τῶν ἐκτερόθεον πληθών κατασκευῆς.

'Ἀπευθυνόμενος δὲ εἰδικότερον πρὸς τὸν Καθηγητὴν κ. Στρατῆ 'Ανδρεάδη, ὁ κ. Φὸν Σῆμεν εἶπεν ὅτι ἀποτελεῖ τὴν πρώτην διὰ τὴν Ἑλλάδα οἰκονομικὴν δύναμιν ὅχι μόνον συνεπείᾳ τοῦ θερμῶν τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν ὅπιων προϊστατο, ὀλλὰ καὶ διότι ἡ πνευματικὴ δραστηριότης τοῦ κ. Καθηγητοῦ συντελεῖ εἰς τὴν ἐκ δάσθρων δημιουργίκην ἀνάπτυξιν διλοκήρου τῆς χώρας, ἐπε-

κτείνεται δὲ καὶ διεθνῶς, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ καταστῆ παράδειγμα πρὸς μίμησιν, δόχι μόνον ἐπιχειρηματικῆς ιδιοφυΐας ὀλλὰ καὶ πολιτιστικῆς ἐπιτροπῆς. Καταδίγγων δὲ κ. Σῆμεν ἐτόνισεν δότι ἡ δραστηριότης τοῦ κ. 'Ανδρεάδη συνετέλεσεν ἀκόμη εἰς τὴν μεγάλην ἀνάπτυξιν τῆς χώρας τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ ἔδοικήσεως τὰ μεγιστά τὸ ἔργον τῆς σημερινῆς Κυβερνήσεως.

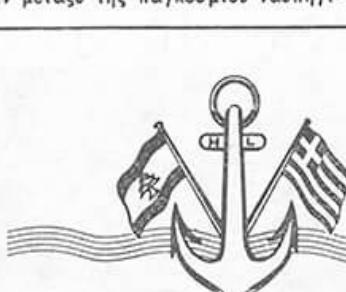
'Ο κ. 'Ανδρεάδης ἀπαντῶν εἰς τὸν κ. Σῆμεν ὑπερράμψισε τὴν ὑφισταμένην συνεργασίαν μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, Γερμανίας καὶ Ἑλλάδος, τὴν ἀπὸ μακροῦ συνεχιζομένην καὶ διεδήλωσε τὴν ἀπόλυτον πιστίν του ἐπὶ τὸ οἰκονομικὸν μέλλον τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸ ὅπιον σημαντικῶς θέλει συμβάλλη τὴν γερμανικὴν οἰκονομία.

'Πιστεύω, ἐτόνισεν, εἰς τὴν καλὴν αὔριον τῆς Ἑλλάδος. Τὸ μέλλον της διαγράφεται λαμπρόν. Τὸ νόμισμά της εἶναι σταθερόν, η οἰκονομία της προχωρεῖ καὶ εἶναι θαυματία ἡ πεποίθησίς μου δότι ἡ 'Ἑλλάς, ἐφ' ὅσον συνεχισθοῦν αἱ κρατοῦσαι συνθῆκαι ἀναπτύξεως, θὰ καταστῆ μέχρι τὸ 1980 χώρα ἀνεπτυγμένη παρέχουσα τὴν εὐημερίαν εἰς τὸν λαόν της.

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Δέον νὰ σημειωθῇ δότι εἰς τὸ δραχύ χρονικὸν διάστημα τῆς λειτουργίας των — ἀκόμη δὲν ἔχουν συμπληρωθῆ τρία ἔτη διά της ἐνάρξεως τῶν ἐργασιῶν — Τὰ Ναυπηγεία 'Ελευσίνος ἔχουν νὰ ἐπιδείξουν μίαν ἀνευπομένου δραστηριότητα εἰς τὸν τομέα ἐπισκευῆς καὶ μετασκευῆς σκαφῶν παντὸς τύπου. 'Ἐνῳ δὲ ἡ δραστηριότης αὐτῆς ἐπεκτείνεται συνεχῶς, τῆς τρίτης δεξαμενῆς ἀντίτροπονευόμενου δραστηριότητα εἰς τὸν τομέα ἐπισκευῆς καὶ μετασκευῆς σκαφῶν παντὸς τύπου. 'Ἐνῳ δὲ ἡ δραστηριότης αὐτῆς ἐπεκτείνεται συνεχῶς, τῆς τρίτης δεξαμενῆς ἀντίτροπονευόμενης ἀκόμη μίαν σημαντικὴν προσθήκην, τὸν παρελθόντα μῆνα ένεκαινιασθήσῃ καὶ κατασκευαστικὴ φάσις μὲ τὴν καθελκυσιν τοῦ πρώτου σκάφους των πολλαπλῆς χρήσεως Μπάλκ Κάρριερ 5.900 τόνων διὰ παντὸς ξεδους ξηρά φορτία καὶ ξυλίειαν, μὲ ἐπὶ πλέον τὴν δυναστότητα μεταφορᾶς 155 ἐμπορευματοκιβώτων. Τὴν Ιδίαν ήμέραν ἐτίθετο ἡ τρόπις καὶ ἐπέρου σκάφους ὁμοίου τύπου. Παραδίληως ἐπερστώθη ἡ κατασκευὴ μεγάλης ναυπηγικῆς κλίνης, πλάτους 55 μέτρων καὶ μήκους 190 μέτρων μὲ δυναστότητα περαιτέρως ἐπεκτάσεως. Αὕτη ἐπιτρέπει, πρὸς τὸ παρόν, τὴν σύγχρονον κατασκευὴν δύο πλοίων 15.000 τόνων διὰ την πρόσδοτον, ἡ ἐνὸς πλοίου 45.000 τόνων ὁμοὶ μετ' ὄλλου μικροτέρου. 'Ἡ ναυπηγικὴ κλίνη προβλέπεται νὰ ἐπεκταθῇ ἀργότερον διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων μέχρι 150.000 τόνων. 'Απὸ τοῦδε προγραμματίζεται ἡ ἀμεσος κατασκευὴ πλοίου 100.000 τόνων εἰς δύο τμῆματα καὶ ἡ συγκόλλησίς των.

'Ούτω, μὲ τὸ δράστιον προσωπικόν των καὶ τὸν διαρκῶς ἐμπλουτιζόμενον σύγχρονον ἐξοπλισμόν των, τὰ Ναυπηγεία 'Ελευσίνος, ὡς τέλειον ναυπηγοεπισκευαστικὸν συγκρότημα, συμβάλλουν μεγάλως εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς στάθμης τῆς ἐλληνικῆς ναυπηγιού πικραίσας ἔξασφαλίζονται διλονέν μεγαλύτερον ἀριθμὸν πελατῶν καὶ ηγέητην εἰσορόην συνολιλάγματος.



The Hellenic Lebanese Marine Supplies

BONDED STORES, FRESH, DRY PROVISIONS, CABIN,
DECK & ENGINE STORES

INSIDE BEIRUT HARBOUR BEHIND PASSENGERS STAND R.C.B. 24800 P.O.BOX 1521 - CABLE "HELEBMASUP"
TELEPH.: 223996/931249, BEIRUT - 292768, LEBANON



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ: 'Αφίχθη εις Κιουρασάο την 18ην 'Ιουλίου δι' έπισκευάς έπι ζημιών έκ κακοκαιρίας ήσαν υπέρτε ην 21ην 'Ιουλίου στην διάρκειαν ταξιδίου του άπο Αμερική Μιτσάη διά Πώλστημπωρ.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΡΡΑ: 'Από Ράς Τανούρα με φορτίον άργον πετρελαίου, προσήραξεν εις πλάτος 40, 28' 30'' και μήκος 74, 04' 00'' δυτικόν την 17ην 'Ιουλίου. Πρώτα προσπάθειαί άνελκυσέων του τη δονθεία ρυμουλκών απέτυχον. Τελικώς άνελκύσθη την πρωίαν της 19ης 'Ιουλίου τη δονθεία 5 ρυμουλκών, άφού προηγουμένων έξεφορτώθησαν 14.000 τόνοιν προσωριναί 4 φορητηγίδας. 'Εν συνεχεία έπιλεύρισεν εις τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης πρός έκφρωσιν τού υπόπλοίου φορτίου. Δέν άνεφερθησαν ζημιάς.

ΑΡΙΣΤΑΓΓΕΛΟΣ: Συνεκρύσθη εις Πόρτο Αλέγκρε την 14ην 'Ιουλίου μετά τού κυπριακού δηζελοπλοίου «Πλούτων». Άμφοτερα υπέστησαν ζημιάς.

ΑΡΙΣΤΟΔΗΜΟΣ: 'Υπέστη ζημιάς έξωτερικών κατόπιν συγκρύσεως μετά τού δηζελοπλοίου «Χάν Γιν Νο. 2s» εις Πουσάν την 13ην 'Ιουλίου. 'Επισκευαί άνεβληθησαν.

ΑΡΟ: 'Ολίγον μετά την αφίξιν του εις Γιουρούπορτ την 10ην 'Ιουλίου, άπο Σιδώνα μὲ 36.393 τόνους πετρελαίου, έξερράγη πυρκεϊά εις τὸ μηχανοστάσιον, ητις κατεστάλη την μεσημβρίαν τῆς έπομενής υπὸ τῆς πυροσβεστικῆς υπηρεσίας δι' θάτος και ἀφροῦ. Προεκλήθησαν ἐκτεταμένας ζημιάς.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ: Κατά τὴν εἴσοδόν του εις τὸν λιμένα τοῦ Σαλαβάρδο, τὴν πρωίαν της 23ης 'Ιουλίου, προσήραξεν ἐπὶ άμμωδους βυθοῦ, ἀλλ' άνειλκύσθη μετά διώρων και τὴν έπομενήν διενηγρήθη ἐπιθεώρησις.

ΕΚΑΛΗ: 'Από Σύρον δι' Αγγλίαν. Τὴν πρωίαν τῆς 25ης 'Ιουλίου έξέπεμψε σῆμα κινδύνου εις τὴν θαλασσίαν περιοχήν. Δέ Σμάλς, ξέσωθι τῶν θρετανικῶν ὀκτῶν. Λόγω διμίχλης τὸ σκάφος προσήραξεν εις πλάτος 51, 44' 18'' δύρειον και μήκος 05.27' 18'' δυτικόν. Μετ' δλίγον ἀνέφερον διτὶς ἀπεκολλήθη και παρεύρετο υπὸ τῶν κυμάτων,

ἀργότερον, οἵμως, ἀνεκτήθη ὁ ἔλεγχος τοῦ σκάφους και ὁ πλοιάρχος ἀνέφερεν διτὶς κατηύθυντο εις Μπάρτντσεϋ "Αἴλαντ".

ΕΛΛΕΡΟΣ: 'Υπέστη ζημιάς εις τὸν δεξιοὺς νομεῖς 135 και 136 κοθώς και τὰ προσκείμενα ἐλάσματα διτὶς τὸ ρυμουλκὸν «Ρόμαν» κατόπιν ἐσφαλμένου χειρισμοῦ συνεκρύσθη μετά τοῦ σκάφους εις Γδύνια τὴν 8ην 'Ιουλίου. 'Ετελέσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαί.

ΕΡΜΗΣ: 'Από Πειραιᾶ διά Κωνστάντζαν κενόν. Τὴν 11ην 'Ιουλίου ἀνεκοινώθη διτὶς προσήγγισεν εις λιμένα τῆς Χίου μὲ ζημιάς εις τὸ πηδάλιον και ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσεν ἀπέντεων.

ΕΥΠΛΟΙΑ: Πυρκαϊά ἔξερράγη εις τὸ φορτίον τοῦ σκάφους την 19ην 'Ιουλίου εις πλάτος 29, 19' νότιον και μήκος 35, 40' ἀνατολικόν. Τὸ πυρ περιωρίζετο εις τὰ κύτη No 4 και 2, κατεστάλη δε τὴν 21ην 'Ιουλίου δι' θάτος. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εις Λορέντζο Μάρκες τὴν Ιδίσιαν ἐσπέραν.

ΖΑ·Ι·ΡΑ: 'Ανειλκύσθη υπὸ ρυμουλκών και παρεδόθη εις Σιμπενίκ τὴν 12ην 'Ιουλίου, βάσει συμφωνικού Λόιδ'ς ἀνοικτοῦ τύπου (ἰδὲ τεύχος 16.7.72).

ΗΑΙΟΣ: 'Από Μόμπιλ διά Ν. 'Ορλέανη, προσήραξεν εις τὸ ποταμόν Μισσισσιπήν τὴν 7ην 'Ιουλίου. 'Ανειλκύσθη τῇ δονθείᾳ 5 ρυμουλκών την 10ην 'Ιουλίου και ἀπέλευσεν εις Νέαν Ορλέανην τὴν Ιδίσιαν ἡμέραν.

ΚΙΚΗΣ: 'Αφίχθη εις Πόρτο διό Σπαίνη τὴν 20ην 'Ιουλίου διά προσωρινάς ἐπισκευαίς εις τὸν λέβητας και μονίμους τοιαύτας εις δοθητικὴν δηζελομηχανήν.

ΚΙΝΑΡΟΣ: 'Από Μιτουένος "Αὔρες διά Πειραιᾶς, ἀφίχθη εις Γένοβαν τὴν 6ην 'Ιουλίου δι' ἐπισκευάς ζημιῶν εις τὴν μηχανήν.

ΚΥΘΗΡΑ: 'Από Νεκοτέσα δι' Ιταλίαν με φορτίον κοιθῆς. Τὴν 18ην 'Ιουλίου ἀνέφερεν εις Μιτουένος "Αὔρες ζημιάς εις γεννήτριαν. Τὴν 20ην 'Ιουλίου τοιαύτης εις τὴν διάρκειαν δημίχλης.

ΚΩΣΤΗΣ: Κατά τὴν διάρκειαν χειρισμῶν εις Πόρτο Σουδάν παρεσύρθη υπὸ ἀνέμων και προσέκρουσεν ἐπὶ τὸ δηζελοπλοίου «Στάρ Φεντίνα», υποστάντη ζημιάς εις τὰ ἔξωτρικά ἐλάσματα.

ΚΩΣΤΙΑΝΑ: 'Εβυθίσθη εις πλάτος 16, 53' βύρειον και μήκος 17, 30' δυτικόν. Απαντα τὰ μέλη τοῦ πληρώματος παρεληφθῆσαν υπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Σέλιντε Λόιδη», τὸ διτοίον ἀφίχθη εις Καζαμπλάνκα τὴν 26ην Ιουλίου.

ΛΗ: 'Απὸ Χάρτλεπουλ, κενόν, προσήραξεν εἰς Ιμπιγχαμ τὴν 14ην 'Ιουλίου λόγω διμίχλης. 'Ανειλκύσθη τὴν Ιδίσιαν ἐσπέραν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παλιρροίας υπὸ ρυμουλκῶν. Δὲν ὑπάρχουν ἐμφανεῖς ζημιῶν.

ΜΑΡΙΠΟΖΑ 11: 'Αφίχθη εις Λάς Πάλμας τὴν 10ην 'Ιουλίου μὲ ζημιάς εις τὸν αὐλόν ψάμφοτέρων τῶν λεβήτων. 'Επιθεώρησις και ἐπισκευαί έλασθον χώρων υπὸ τὴν ἐπιθεώρησιν τοῦ Ἀγγλικού Νηογνώμονος.

ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ: 'Απὸ Σφάξ ἀφίχθη εις Γκάρτον τὴν 11ην 'Ιουλίου συνοδευόμενον υπὸ ρυμουλκού λόγω βλάβης εις τὴν μηχανήν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ·Ι·Τ: Τὴν πρωίαν τῆς 15ης 'Ιουλίου, ἀπέπλευσεν ἐξ Ἀρούμπα ψάμφορτον διά Τάμπα. Τὴν ἐπομένην πρωίαν υπὲστη βλάβην εἰς ψάμφοτέρους τοὺς λεβήτας εις πλάτος 13.06' βύρειον και μήκος 66.50' δυτικόν. Τὸ σκάφος ἐπέστρεψεν εις Ἀρούμπα τὴν ἐσπέραν τῆς 17ης μὲ τὸν δεξιὸν λέβητα ἐλειπούργιας, ὅλλα και μειωμένην ἀπόδοσιν. 'Ανειλήθησαν ἐπισκευαί.

ΠΑΝΔΩΡΑ: 'Αποπλεύσων ἐξ Ειδονμασιθ τὴν 14ην 'Ιουλίου, ἐπέστρεψε τὴν Ιδίσιαν ἡμέραν λόγω δικαμπιῶν εις τὴν μηχανήν.

ΠΑΣΙΘΕΑ: 'Απὸ Ράς Τανούρα διά Γιουροπόρτ, ψάμφορτον, συνεκρύσθη τὴν 21ην 'Ιουλίου εις πλάτος 49, 49' δύρειον και μήκος 02, 17' δυτικόν μετά τὸν ισπανικὸν δηζελοπλοίου «Φορμέπορ» υποστάν όλαφρον δόδωτωσιν εις τὰ ἐλάσματα. Κατὰ τὴν δύραν τῆς συγκρύσεως ή περιοχὴ έκαλυπτετο υπὸ πυκνῆς διμίχλης.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΩΛ: 'Απὸ τὸ Ρόπτερνταμ διά Σάν Βισέντε με φορτίον δολομίτου. Τὴν 25ην 'Ιουλίου δικενοινώθη εις Κρίστομπολ διτὶς ἐτελούντο ἐπισκευαί εις τὰ ἐμβόλα τῶν κυλίνδρων.

ΡΟΚΟΣ V: Εἰς Λισσαδῶνα τὴν 11ην 'Ιουλίου δικενοινώθη διτὶς ἐτελούντο ἐπισκευαί εις τὸν δολομίτον. Τὴν 25ην 'Ιουλίου δικενοινώθη εις Κρίστομπολ διτὶς ἐτελούντο ἐπισκευαί εις τὰ ἐμβόλα τῶν κυλίνδρων.

ΣΙΜΟΣ: 'Απὸ Ισραήλ διά Γαλλίαν με φορτίον φωσφάτων, προσήραξεν ἔξωθι τῶν ποταμῶν δολομίτων. Τὴν 22ην 'Ιουλίου, συνεπεία προσαράξεως εις Μπρούδιν τὴν 21ην Μαΐου.

ΣΙΜΟΣ: 'Απὸ Ισραήλ διά Γαλλίαν με φορτίον φωσφάτων, προσήραξεν ἔξωθι τῶν ποταμῶν δολομίτων. Τὴν 22ην 'Ιουλίου, συνεπεία προσαράξεως εις Μπρούδιν τὴν 21ην Μαΐου.

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. 4521.011, 012, 013

Δέν γενιάται άμφιδολία στις με τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ἡ ἐκ τῆς τριμήνου ἀπεργίας τῶν Ἰαπωνῶν ναυτεργατῶν προκληθεῖσα ἀνώμαλία εἰς τὰς Ιαπωνικάς μεταφοράς θά παρέρχεται καὶ ὁ γνωστὸς συνήθης χαμηλὸς τούσις κινήσεως θά ἐπικρατήσῃ καὶ πάλιν. "Ολαὶ αἱ ἐκ Τόκιο πληροφορίαι καθορίζουν τρίμηνον τὸ διάστημα τῆς ἀποκαταστάσεως. "Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Ἰαπωνεῖς φορτωταὶ θά συνεχίσουν ἀπασχολούντες καὶ ἔνον τονᾶς διὰ τὴν διακίνησιν τῶν πρὸς ἑξαγωγὴν προΐντων των καὶ τὴν εἰς πρώτας ὥλας δημιουργίαν κανονικῶν ἀποθεμάτων.

Δύο, κατὰ συνέπειαν, ἀποφασιστικά γεγονότα διὰ τὴν συγκράτησιν τῆς ναυλαγορᾶς εἰς σταθερότερὰ πως ἐπίπεδα, ἡ ἐκ τῆς ἀπεργίας ἀνώμαλία καὶ ἡ ἀδρός ζῆτησις χωρητικότητος διὰ τὰ πρὸς τὴν Ρωσίαν στοφορία προεκάλεσαν κάποιαν ισόρροπον κατανομήν κατὰ περιοχὰς τοῦ διαθεσίμου τονᾶς καὶ τὴν διατήρησιν τῶν ναύλων μὲν τινας μικρὰς αὐξεμείωσεις εἰς τὰς ἀπό τίνος κρατοῦντα ἐπίπεδα. Διὰ τὸ Ρότερνταμ πάντως ἀπὸ τὸν Κόλπον ὁ ναύλος ἔξεπεσεν εἰς τὰ 2,75 δολ.

Καὶ εἰσερχόμεθα δοσονούπω εἰς τὸ φθινόπωρον. Κείται πρὸ ἡμέρων ἡ κίνησις τῶν χειμερινῶν ναύλωσεων. Οἱ αἰσιοδοξίντες προβλέπουν, παρὰ τὴν ὑπέρμετρον προσφορὰν χωρητικότητος, ναύλους οὐχὶ βεβαίως κερδοφόρους, ἀλλὰ τουλάχιστον ίκανούς νὰ καλύψουν τὰς πολλαπλάς ὑποχρεώσεις τῶν πλοίων. Πρόκειται πάντως περὶ αἰσιοδόξων προβλέψεων. Μέχρι τούδε τὰ πράγματα τὰς δικαιώνουν. "Η αὔριον εἶναι εἰσέτι ακαθόριστος. "Η ἀπεργία τῶν Ἀγγλῶν λιμενεργατῶν θά ἔχῃ τὴν δύσκολον ἐπίδρασιν τῆς.

"Η κατὰ τομῆς κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὸ μέρος τῆς 27ης Ἰουλίου χρονικὸν διάστημα εἶχεν ἐν συντομίᾳ ὡς κάτωτα:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑΣ : Αἱ σοδιετικαὶ ναυλώσεις ὑπῆρχαν δύορος ἀπροσδόκητον διὰ τὴν συσσωρευμένην καὶ ἀπρακτούσαν χωρητικότητα. Χωρὶς αὐτὰς ἡ ναυλαγορὰ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ὑπερτροφορᾶς θά υφίστατο καὶ πάλιν τὴν καθίσησιν, εὐθὺς ὡς ἔδαινον περιορίζομεναι αἱ Ιαπωνικαὶ καὶ ναυλώσεις διὰ σιτηρά καὶ γαϊάνθρακας. Αἱ προβλέψεις ὅμιλοῦν περὶ διπλασιασμοῦ τῆς ἀξίας τῶν ἔξαρχησιμένων διὰ τὴν Ρωσίαν ἀμερικανικῶν δημητριακῶν. "Αντὶ τῶν 200 ἑκατομμυρίων πιθανὸν νὰ φέρουν τὰ 400 ἑκατομμύρια. Οἱ ναύλοι πάντως ἀπὸ τε τοῦ Κόλπου καὶ τὰς Μεγάλας Λίμνας διετοῦθεν εἴτε τὰ γνωστὰ ἐπίπεδα. Τὰ δολ. 5,80 φίδια διὰ Μαύρην Θάλασσαν εἰς μέτρια μηδὲν κάρριερες διὰ φορτώσεως Αύγουστου καὶ Σεπτεμβρίου καὶ τὰ 6 δολ. μὲ 2.000 τ. ἐλ. ἐκφόρο. διὰ Ναγκόντκα, Ικανοποιητικὸς διάφυμός τῶν ναυλώσεων ἀπὸ τοῦ Κόλπου διὰ δημητριακά. Διὰ Πειραιᾶ δολ. 5, μὲ 2.500 τον. ἐλ. ἐκφόρο, "Αδριατικὴν δολ. 4,75 φίδι. Γιουγκασλούταν δολ. 7,85 φίδι, Ιαπωνίαν δολ. 5, "Ολλανδίαν δολ. 3,60, ἀλλ' ἐν συνεχείᾳ δολ. 3,25 φίδι. "Ἐν συνεχείᾳ 45.000 τον. δολ. φίδι" "Αμέρερσαν - Αμβούγον. Ρωσικὴν Βασικὴν δολ. 5,50 φίδι.

"Απὸ τὰς Μεγάλας Αἰγαίας πολ. 10,75 φίδι μικρὰ σκάφη. Πολωνίαν ("Ιουλ.) δολ. 9,75 φίδι. "Ολλανδίαν δολ. 8,50 Αύγ. φίδι. Μὲ συμπλήσιωσιν εἰς "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 7,75 / 3,75. "Ολλανδίαν φίδι. Μαύρην θάλασσαν δολ. 11 / 5 διάτιστοίχως καὶ 10,75 / 4,75 "Ιουλ. - Αύγ. φίδι. "Απὸ "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 9,50 κριθή. "Απὸ "Αγ. Λαυρέντιον διὰ Κίνους η.φ. δολ. 10,13 φίδι. "Απὸ Μπαΐ Κουΐ καὶ Πότο Καρτιέ διὰ "Αγγλίαν λίρ. 2,12½ φίδι καὶ Πολωνίαν δολ. 4,25, μὲ 2.500 τον. ἐλ. ἐκφόρο. "Απὸ Τσάρτσιτ διὰ "Αγγλίαν μικρὸν σκάφος λίρ. 2,35, μὲ 3.000 τον. ἐλ. ἐκφόρο. Διὰ τὴν Αμέρερσαν δολ. 4,25 ἐλ. ἐκφόρο.

Γαῖαν θρακακαὶς: "Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδες διὰ τὸ Κάρδιφ δολ. 4,10. "Ιαπωνίαν δολ. 3,75 ἐλ. ἐκφ. (35.000 τον.) καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 3,35 ἐλ. ἐκφόρο. καὶ 3,40 δολ. εἰς σκάφος 48.000 τον. (Αύγ. - Σεπτεμ.). "Απὸ τὸ Μόμπιλ διὰ "Ιαπωνίαν δολ. 4,10 φίδι (Αύγ.).

Παλαιοὶ οἱ οσιδηροί: "Απὸ "Αγ. Λαυρέντιον διὰ "Ιαπωνίαν ("Ιουλίου) δολ. 8,12½ φίδι καὶ ἀπὸ Ν. "Υόρκην διὰ "Ιαπωνίαν 16.500 τον. δολ. 132.000 κατ' ἀποκοπὴν φίδι (22 ἡμέραι).

Λιπάνια σιδηρά: "Απὸ Κόλπον διὰ Βραζιλίαν δολ. 6,25 φίδι. "Ινδίαν δολ. 12 φίδι μικρὰ σκάφη "Ιουλ. - Αύγ. καὶ Σεπτεμ. "Απὸ Τάμπα διὰ "Ινδίαν φωσφάτα δολ. 10,85 φίδι "Ιουλ. καὶ Αύγ.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ: Φορτία δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν διὰ τὸ Κόντινεντ. "Επιληρώθησαν δολ. 7,25 φίδι διὰ "Αμέρερσαν - "Αμβούργον, δολ. 6 καὶ 7,50 διὰ "Αμστερνταμ (Αύγ.) φίδι. "Απὸ τὸ Πλέιτ διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 6,50, μὲ 1.500 τον. γκρόδος φόρτ. καὶ 3.000 τον. ἐλ. ἐκφόρο. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 8 (Αύγ.) 2.500 τον. ἐλ. ἐκφόρ.

ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ: Περιορισμένη ἡ κίνησις ναυλώσεων ἀπὸ τὸν Β. Ειρηνικόν. Σιτηρὰ διὰ Καράτσι δολ. 9,70 γκρόδος τέφρης. Τάνκερερ δολ. 10. Σιτηρὰ διὰ "Ιλιγκαν (16.000 τον.) "Ιουλίου δολ. 7.000 μὲ 1.000 τον. ἐλ. ἐκφόρο. "Ελαιόσποροι ἀπὸ Βρεταν. Κολομβία διὰ "Ιαπωνίαν μέτρια μπάλλον κάρριερ δολ. 7,00 διὰ "Ιουλίου καὶ δολ. 5,90 καὶ 7,50 Αύγουστον φίδι. "Απὸ Βανκούμπερ δολ. 6,15 φίδι.

"Απὸ Περού διὰ "Ιαπωνίαν σιδηρομετάλλευμα 100.000 τον. δολ. 3,50 φίδι.

ΝΟΤΙΟΣ ΑΦΡΙΚΗ: Εἰς τὸ προσκήνιον τῆς κινήσεως ἡ Νότιος Αφρική, μὲ πολλὰς ναυλώσεις καὶ ναύλους βελτιωμένους. "Αρβασόστος καὶ ζάχαρις τὰ φορτία. διὰ "Αγγλίαν ἀρσοδόστον ("Ιουλ. - Αύγ.) 13.000 τον. λίρ. 30.000 κατ' ἀποκοπὴν, μὲ 2.000 τον. γκρόδος φόρτωσιν καὶ 3.000 τον. ἐλ. ἐκφόρο. Διὰ Κάρδιφ διὰ "Είβονμασούθ λίρ. 3,75 (3.000 τον. ἐλ. ἐκφόρο.), διὰ "Μέρσεϋ δολ. 9,85, Φορμόζαν δολ. 8,25, "Ιαπωνίαν δολ. 7,90 (Αύγουστον) συνήθη τράμπης καὶ 8,25 δολ. μὲ 2.500 τον. ἐλ. ἐκφόρο. Ζάχαρις ἀπὸ Ντρόμπταν διὰ "Ιαπωνίαν λίρ. 3,50 φίδι (Αύγ.).

"Απὸ τὴν "Ακαμπτα ὁ καλὸς ναύλος τῶν λίρ. 2,12½ φίδι διὰ "Ινδίαν.

ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ ἀλαχίστη ἡ



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

BERA

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 476.573 - 471.888

γιωνοθεῖσα κίνησις. Σιτηρὰ ἀπὸ Πλάστον διὰ "Ιαπωνίαν δολ. 6,50 μὲ 1.500 - 2.500 τον. φορτοεκφόρτωσιν. Ζάχαρις ἀπὸ Κουήνσλανδ διὰ "Αγγλίαν (29 ποδ. καὶ 3 ἵντσ.) λίρ. 6,87½, μὲ 5.000 τον. πρὸς 2,50 αύτρ. δολ. καὶ 750 τον. ἐλ. ἐκφόρτ., ἐν συνεχείᾳ δὲ καὶ λίρ. 7 (Αύγ. καὶ Σεπτεμ.). Ζάχαρις ἀπὸ Φιλιππίνας διὰ "Αμερικήν (Β. Ατλαντ. / Κόλπος) δολ. 9 φίδι. (16.000 τον.). Βωξίτης ἀπὸ Βέιτα διὰ τὸ Κόντινεντ (45.000 τον.) δολ. 4,25 φίδι.

"Απὸ Δυτ. Αφρικήν (Σάκο) διὰ "Ιαπωνίαν 130.000 τον. (Αύγ.) δολ. 3,25 φίδι (40.000 - 20.000 τον. φορτοεκφόρτωσιν).

Σιτηρὰ ἀπὸ Λατ. Παλαιόλις - Νατηνήδης διὰ "Αλεξάνδρειαν (9.500 τον.) δολ. 6,15 φίδι, καὶ ἀπὸ Μιτροδώρων δολ. 5,95 φίδι ("Ιουλ. - Αύγ.).

Ζάχαρις ἀπὸ Δουνκέρκην διὰ Μπαντάρ Σαπούρ δολ. 10,20 φίδι.

Λοιποὶ ἄγοραι ἀνεῦ ἐνδιαφέροντος.

ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ: Πολλαὶ αἱ χρονοναύσεις, τουπητέκερες κυρίως, εἰς τὰς γνωστάς βελτιωμένας τιμάς διὰ ἀπλᾶ κυρίως ταξίδια, μὲ παράδοσιν εἰς "Απτα "Ανατολήν αἱ περισσότεραι. Ρεκόρ πληρωθέντος μισθώματος δολ. 3.100 τὸν ἡμέραν εἰς σκάφος ταχὺ 17 μι., τοῦ 1972, τὸν. d.w. 18.800.

ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Ἐπανέρχεται ὁ στόλος τῶν Ιαπωνικῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ἀγοράν καὶ ὡς συνέπεια ἡ ὑπερροπήσθω τονᾶς καὶ ἡ χαλάρωσις τῶν ναύλων ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Αἱ καθυστέρησεις εἰς τὰς φορτώσεις προεβλέποντο.

Αἱ ναύλωσεις διὰ "Ιουλίου ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ὑπῆρχαν ἐκτάκτως πολλαὶ λόγω καὶ τῶν περιορισμῶν εἰς τὴν παραγωγὴν τῆς Λιβύης, αἱ τοῦ Ίράκ τὰς ἀνώμαλίας. Αἱ μεγάλαι ἐταῖραι — Β.Ρ. καὶ Σὲλλ — ἐπὶ σκηνῆς διὰ νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν εἰς τονᾶς τῆς χειμερινῆς περιόδου. Τὰ 70 - 72½ τοῦ Γουορλιντσκέιλ καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ W. 50 ἐπιληρώθησαν (Αύγουστον) διὰ σκάφη 60 - 70.000 τόνων καὶ τὰ W. 50 - 47½ διὰ τῶν περισσότερων μαμμούθ τρία συνεχῆ ταξίδια διὰ "Αγγλίαν - Κόντινεντ. Διὰ τὴν "Απτα "Ανατολήν σκάφη "Ιουλίου ἐπιληρώθησαν (Αύγουστον) διὰ Βραζιλίαν 100.000 τ. W. 51½ (Αύγουστον).

"Απὸ τὴν Μεσόγειον διὰ "Ηιωμένας Πολιτείας (Αύγουστον) W. 55.

Πενταετές τάιμ τσάρτερ εἰς σκάφος 100 χιλ. τόν. ἐπιληρώθη δολ. 2,10 οὖν 58 τοῦ Γουορλιντσκέιλ, ἔναρξις Σεπτεμβρίου.

Η .. ΠΑΣΙΦΙΚ ΜΑΡΙΝ ..

Άνεκοινωθή ὅτι αἱ ἐταῖραι Λάζαρητ Μπρόδερς Λτδ καὶ Λάζαρητ Φρέρ καὶ Σία τῆς N. "Υόρκης ἀπέκτησαν τὸ ἡμιστού τοῦ κεφαλαίου τῆς Πασίφικ Μαρίν Κορπορέτσιον ἀπὸ τὸν κ. Τζέν Μάκ Μούλλεν. δύστις κρατεῖ εἰσέτι τὰ 50% τῶν μετοχῶν.

"Η Πασίφικ Μαρίν ἀναπτύχθη τῆς τὸν κλάδον τῶν ναυλώσεων ἐργαστηρῶν εἰς Τόκιο ἀπὸ 20ετίας καὶ ηδη συνέστησε γραφεῖα εἰς τὴν N. "Υόρκην καὶ Λονδίνον. Οἱ κ.κ. Λάζαρητ καὶ Μάκ Μούλλεν πρόκειται νὰ διευρύνουν — καθ' ἀνακοινώσουν — ἐπὶ διεθνούς πεδίου τὰς ἐργαστηρῶν τῆς Πασίφικ Μαρίν.

"Οι. κ. Μάκ Μούλλεν θὰ παραμείνη Γεν. Διευθυντής τοῦ 'Ομίλου, διευθυνταὶ δὲ αὐτοῦ δρίσθησαν οἱ κ.κ. Γ. Βακαλάκης, I. Κούνεο, M. "Εδουαρδός καὶ Π. Μέντκραφτ. Δύο ἐπρόσωποι τοῦ Οίκου Λάζαρητς θὰ μετέχουν τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου.

Ημερολόγιο των Ελληνικών Πλοίων

| | | | | |
|-------------------------------|---------------------------------|----|-------|---|
| ΑΒΑΝΣ | έτ. «Ατρόμπιτος» | 60 | 6646 | έφθ. Λέυκορν 18 'Ιουλ. |
| ΑΓΑΘΩΝ | έτ. «Κίσσαδος» | 70 | 10008 | έφθ. Αιδί 17 'Ιουλ. |
| ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ | έτ. «Πρωτεύς» | 68 | 35477 | διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουλ. διά Μονρέδια |
| ΑΓΑΠΗ | έτ. «Άγαπη» | 69 | 10006 | άνεχ. Ναγκόγια 28 'Ιουν. διά Νηπτρόϊτ |
| ΑΓΓΕΛΑ Φ. (δ.) | έτ. «Κυπαρισσία» | 59 | 15859 | άνεχ. Βοστώνην 19 'Ιουλ. διά Καραϊδίκην |
| ΑΙΓΑΙΕΙΚΑ | έτ. «Άντζου» | 52 | 6336 | έφθ. Πειραιά 22 'Ιουλ. |
| ΑΙΓΑΙΕΙΚΗ | έτ. «Αφρομάρ» | 65 | 8374 | ύπό παραλαβήν. |
| ΑΙΓΑΙΕΙΚΗ Λ. | έτ. «Εθέρμια» | 58 | 8952 | άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 19 'Ιουλ. διά Εύρωπην |
| ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΓΑΒΡΙΗΛ | έτ. «Τζέμινι» | 59 | 5728 | άνεχ. Αντεν 24 'Ιουλ. διά Βομβάνην |
| ΑΙΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δ.) | έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα» | 57 | 11630 | άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 28 Μαρτ. |
| ΑΙΓΓΛΙΑ | έτ. «Γιουνιβέρσαλ» | 44 | 1920 | έφθ. Καλλάριο 9 'Ιουλ. |
| ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ ΙΙ | έτ. «Τράμπ Σίπιπικ» | 70 | 18623 | άνεχ. Σαιντ 'Αννα Μπαιν 24 'Ιουλ. διά Μόμπιλ |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | έτ. «Άγια Μαρίνα» | 54 | 8798 | άνεχ. Ντώρμπαν 21 'Ιουλ. |
| ΑΓΙΑ ΤΡΙΔΑ | έτ. «Καρδαμύλιαν» | 55 | 3021 | άνεχ. Πόρτ Χεντλάντ 8 'Ιουλ. διά Ναγκόγια |
| ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ | έτ. «Άρμενιοτής» | 68 | 20527 | άνεχ. Βανκούμπερ 14 'Ιουλ. διά Βραζίλιαν |
| ΑΓΙΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ | έτ. «Αντρέβριζιν» | 51 | 7066 | άνεχ. Κέιπ Τάουν 12 'Ιουλ. διά Σαγκάνη |
| ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ | έτ. «Σαέρνταν» | 61 | 10493 | άνεχ. Τομπάτα 17 'Ιουλ. διά Πουσάν |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | έτ. «Νίκοπαν» | 45 | 2430 | άνεχ. Τεργέστην 20 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΑΓΙΟΣ ΓΙΩΡΓΗΣ | έτ. «Εύνηερια» | 62 | 16565 | έφθ. Τριπολίν (Λιθονίς) 11 'Ιουλ. |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | έτ. «Ρίο Πάρντο» | 59 | 8067 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | έτ. «Μπλού Όράΐζον» | 56 | 8267 | διπλήθε Κων/πολιν 13 'Ιουλ. διά Μπουργκάς |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | N. Βλάχος Μ. Μακρυνός | 46 | 2414 | έφθ. Γδυνία 19 'Ιουλ. |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | K. Άθανασιάδης | 49 | 1932 | άνεχ. Ρίο Γκράντε 4 'Ιουλ. διά Σαιν Ναζάρη |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | έτ. «Μαλίνια» | 51 | 1988 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 'Ιουν. 1971 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ III | έτ. «Τίταν» | 70 | 15345 | έφθ. Κυνοντάζαν 5 Μαΐου |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ IV | έτ. «Ντελαγκράτοια» | 53 | 11558 | άργει εἰς Σύρον ἀπό 28 Μαΐου 1971 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | έτ. «Μαρέαντε» | 55 | 8254 | άνεχ. Ντουμπάι 8 'Ιουλ. διά Κουθάιτ |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | έτ. «Γκόλφο Άζουλ» | 57 | 9924 | άνεχ. Γλασκώνη 17 'Ιουλ. διά Τάμπα |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | έτ. «Τελέπτης» | 50 | 5421 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 22 Αύγ. 1971 |
| ΑΓΙΣ ΑΣΤΕΡΙΔΗΣ | έτ. «Αχ. Χαλκούσης» | 56 | 7989 | έφθ. Σέτε 12 'Ιουλ. |
| ΑΓΚΝΙΚ | έτ. «Αγκνίκη» | 52 | 6177 | έφθ. Ντακάρ 28 'Ιουν. |
| ΑΓΚΥΡΑ | έτ. «Γιουνιβέρσαλ» | 46 | 1892 | έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 24 'Ιουλ. |
| ΑΓΝΗ | έτ. «Καρένα» | 47 | 4391 | όπου Κων/πολιν 22 'Ιουλ. |
| ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ | «Διαμαντής Ελδίκη ANE» | 55 | 7967 | έφθ. Γκηλογκ 23 'Ιουλ. |
| ΑΔΑΜΑΣ | έτ. «Ελιάκων» | 69 | 10008 | |
| ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ | έτ. «Μούντιαλ» | 57 | 10320 | |
| ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ | έτ. «Απς Νικόλας» | 56 | 8846 | |
| ΑΔΩΝΙΣ | έτ. «Αδωνίς» | 59 | 12180 | |
| ΑΕΤΟΣ | έτ. «Μάρεμπορ» | 56 | 8799 | |
| ΑΘΕΝ | έτ. «Διαπούλι» | 51 | 2966 | |
| ΑΘΕΝ ΣΑΝ | έτ. «Πόσιτος» | 54 | 5077 | |
| ΑΘΗΝΑ | έτ. «Σέλομπαρ» | 59 | 8132 | |
| ΑΘΗΝΑΙ | έλλην. συμφέροντα | 51 | 2372 | |
| ΑΘΗΝΑΙ | Έλλ. Γραμμή Ν. Άμερικής | 53 | 3575 | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) | έτ. «Τρανσπασιφίκ» | 56 | 2863 | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.) | έτ. «Πλάκομαρ» | 55 | 10027 | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) | έτ. «Άθηνιαν» | 53 | 8921 | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΛΑΙΔΗ (δ.) | έτ. «Άθηνιαν» | 51 | 8675 | |
| ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΡΑΙΖΟΝ (δ.) | έτ. «Άγνω» | 58 | 13551 | |
| ΑΘΗΝΟΥΛΑ | έτ. «Αγνώ» | 63 | 9916 | |
| ΑΘΟΛΟΝ | έτ. «Άθλος» | 45 | 13570 | |
| ΑΘΩΣ | έτ. «Άθως» | 69 | 10008 | |
| ΑΙΓΑΙΟΝ ΕΣΠΡΕΣ | έτ. «Χίών» | 59 | 3169 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΚΙΝΓΚΝΤΟΜ | έτ. «Εστέρλα Ντομινάντε» | 71 | 15387 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΡΕΙΤ'ΒΕΡΥ | έτ. «Άστρο» | 71 | 15387 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΝΤΕΣΤΙΝΥ | έτ. «Σουντατλάντικα» | 70 | 15387 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ | έτ. «Σπηντγουελ» | 69 | 9355 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΠΑΟΥΕΡ | έτ. «Ντέλαπε» | 54 | 9337 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΑΙΝΤ | έτ. «Βενεστόρε Τρανσμάρ» | 70 | 9200 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | έτ. «Καμπεόν Όσεάνικη» | 71 | 15387 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΣΠΙΡΙΤ | έτ. «Εστρέλα» | 70 | 9200 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΤΡΕΙΝΤ | έτ. «Κόρονετ» | 70 | 9025 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΘΑΙΝΗ | έτ. «Σπηντγουελ» | 69 | 9355 | |
| ΑΙΓΑΙΣ ΘΙΟΥΡΗ | έτ. «Μαράλια» | 61 | 13058 | |
| ΑΙΓΑΙΟΣ ΑΙΓΥΠΤΟΣ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 45 | 3805 | |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ (δ.) | έτ. «Θεσσαλονίκη» | 65 | 40043 | |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Μ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ | έτ. «Σποτσράιν & Νόρθ Σή» | 67 | 28774 | |
| ΑΙΜΙΑΙΑ Γ. | έτ. «Ναυτίλος IV» | 54 | 2488 | |
| ΑΙΟΛΙΑ | έτ. «Ιόνικη» | 54 | 8825 | |
| ΑΙΟΛΟΣ | έτ. «Αλθέα» | 71 | 9885 | |
| ΑΙΟΛΟΣ | έτ. «Κρέων» | 51 | 7860 | |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ | έτ. «Πόρτο Νάσιοναλ» | 62 | 11063 | |
| ΑΙΤΩΛΙΑ | έτ. «Σαρόνικ» | 61 | 14269 | έφθ. Ριγιέκαν 21 'Ιουλ. |
| ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ | έτ. «Γεράνια II» | 72 | 9856 | άνεχ. Ντώρμπαν 22 'Ιουν. διά Ντάριεν |
| ΑΚΟΥΡ | έτ. «Ούλτραμπ Νεπτούν» | 53 | 17676 | έφθ. Προβίντεν 30 'Ιουν. |
| ΑΚΡΑ AKTION | έτ. «Άντρια» | 57 | 2306 | άνεχ. Βαλενθά Α 15 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην |
| ΑΚΡΑ PION | έτ. «Άκριον» | 59 | 3379 | άνεχ. Βαλενθά Β 10 'Ιουλ. διά Τεργέστην |
| ΑΚΡΑ ΣΟΥΝΙΟΝ | έτ. «Άκρανιον» | 60 | 4623 | άνεχ. Λέγκορν 15 'Ιουλ. διά Ν. Ύόρκην |
| ΑΚΡΑ TAINAPON | έτ. «Άκρα» | 55 | 3356 | έφθ. Ταϊρλεστον 24 'Ιουλ. |
| ΑΚΡΙΤΑΣ | έτ. «Ινισιάλ» | 71 | 9868 | άνεχ. Σάντος 11 'Ιουλ. διά Σαγκάνη |
| ΑΚΡΩΤΗΡΙ ΕΣΠΡΕΣ | έτ. «Χίών» | 55 | 11683 | διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Συρίαν |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | έτ. «Άλεμάτ» | 59 | 9735 | διπλήθε Παναμάρ 12 'Ιουλ. διά Όναχάμα |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Α. | έτ. «Στέλαμα» | 47 | 2097 | άνεχ. Λίθερπουλ 22 'Ιουλ. |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Β | έτ. «Νεπτούνια» | 62 | 7797 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουλ. διά Βοστώνην |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΥΖΗ | έτ. «Ολκάς» | 44 | 7207 | άνεχ. Χάμπτον ρόδος 23 'Ιουλ. διά Άρούμπα |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. ΙΙ | όδ. Τσουρινάκη | 39 | 3375 | έφθ. Νιουκάστλ (Άνστρ.) 21 'Ιουλ. |
| ΑΛΕΞΗ Γ. | έτ. «Ναυτίλος II» | 53 | 1533 | έφθ. Μόπιλα 16 'Ιουλ. |
| ΑΛΕΞΙΑ II | έτ. «Μορτέρο» | 47 | 2389 | έφθ. Γδυνία 15 'Ιουλ. |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ | έτ. «Εμπρός» | 54 | 7234 | άνεχ. Καζαμπλάνκα 12 'Ιουν. διά Κίναν |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΑΙΓΙΣ | έτ. «Λικρίστα» | 55 | 3003 | έφθ. Πιόνια 22 'Ιουλ. |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΜΠΡΗΣ | έτ. «Άλιακμών» | 58 | 9878 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΓΓΑΤ | έτ. «Άλιακμών» | 57 | 8266 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΤ'ΟΝΗΡ | έτ. «Άλιακμών» | 57 | 8192 | έφθ. Κέιπ Τάουν 23 'Ιουλ. |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΑΟΥΕΡ | έτ. «Άλιακμών» | 68 | 7949 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | έτ. «Άλιακμών» | 56 | 8192 | έφθ. Εμπαντάν 23 'Ιουλ. |
| ΑΛΙΚΗ | έτ. «Ντάπο» | 53 | 8453 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΑΛΙΚΗ Ι. Π. | έτ. «Αριενιστής» | 62 | 9092 | έφθ. Αριενίστεν 17 'Ιουλ. διά Αύγουστον |
| ΑΛΙΚΡΑΤΩΡ | έτ. «Ντινιμάρις» | 56 | 1803 | έφθ. Ρίλενέρο 19 'Ιουλ. |
| ΑΛΙΟΦ | έτ. «Τορσόδ» | 70 | 10011 | έφθ. Αμπαντάν 21 'Ιουλ. |
| ΑΛΚΑΝ | έτ. «Ραιμόδου» | 60 | 9959 | άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδος 20 'Ιουλ. διά Φουσίκη |
| ΑΛΚΥΩΝ | έτ. «Τίτραμάρ» | 53 | 1886 | άνεχ. Χάρβρν 12 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ |
| ΑΛΚΥΩΝ | έτ. «Άλκωνιά» | 49 | 5048 | άνεχ. Νιού Γουεστμπινστερ 21 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων |
| ΑΛΜΑΡ | έτ. «Μαρθέρας» | 47 | 5441 | έφθ. Αμμόχωστον 23 'Ιουλ. 1971 |
| ΑΛΜΠΙΡΕΟ | έτ. «Πανος Γκαλάντε» | 57 | 3817 | άνεχ. Δουνκέρκην 28 'Ιουν. διά Ντουάλα |
| ΑΛΟΥΕΤ | έτ. «Κορίνθια» | 53 | 4509 | άνεχ. Μπαγιόν 29 'Ιουν. διά Λορέντζο Μάρκες |
| ΑΛΤΙΣ | έτ. «Ρόστον» | 70 | 9868 | άνεχ. Κων/πολιν 19 'Ιουλ. διά Αοντόνι |
| ΑΛΦΑ | έτ. «Στέλαλ» | 39 | 1830 | έφθ. Λονδίνο 23 'Ιουλ. |

| | | | | | |
|-------------------------|----------|---------------------------------|----|--------|--|
| ΙΩΑΝΝΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Εουρο Σίππιγκ» | 58 | 10057 | άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 18 Μαρτ. |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Σάουντ Μεντίτερπαν» | 68 | 16323 | άνεχ. Ναυγούγια 17 Μαρτ. διὰ Μαντράς |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άλμα» | 67 | 44646 | άνεχ. Ράς Τανούρα 18 Ίουλ. διὰ Πόρτ Ντιζον |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ (δ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 72 | 137100 | εἰς Σακάι ύπο συμπλήρωσιν |
| ΙΩΛΚΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σφαρίκαλ» | 57 | 12614 | άνεχ. Φιλαδέλφειον 26 Ίουλ. διὰ Πόρτ Χώκομπερι |
| ΚΑΒΑΛΑ | | έτ. «Σέλφ 'Ανλοάντερς» | 56 | 16015 | ἔφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Ίουλ. |
| ΚΑΒΟ ΑΕΤΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρινέρο» | 55 | 12151 | ἔφθ. Μένα 'Αχιμαντί 25 Ίουλ. |
| ΚΑΘΩΡΙΝ | (N.A.T.) | έτ. «Νέπιουν Μαριτάμι» | 64 | 10864 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Ίουλ. διὰ φίλαδέλφειαν |
| ΚΑΙΤΗ | (N.A.T.) | έτ. «Άιλα Πέντρεγκαλ» | 65 | 23524 | άνεχ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 21 Ίουλ. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΚΑΛΗ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Ζούσι» | 51 | 1923 | ἔφθ. Παναμά Σίτυ 24 Ίουλ. |
| ΚΑΛΗΔΟΝΙΑ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Νουέρα Βαλένθια» | 67 | 34498 | διπλήθε Παναμά 6 Ίουλ. διά Ιαπωνίαν |
| ΚΑΛΗΝ | (N.A.T.) | έτ. «Ρόμπερτσορπτ» | 57 | 8774 | άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 2 Ίουλ. διὰ Λονδίνου |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΑΝΤΩΝΑΤΟΥ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άριάνα» | 54 | 8532 | άνεχ. Χιροχάτα 15 Ίουλ. διὰ Β. Κορέαν |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ελαφίνα» | 67 | 44708 | άνεχ. Τζεμπέλ Ντανά 20 Ίουλ. διὰ Τσιμπά |
| ΚΑΜΕΛΙΑ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 52 | 8111 | διπλήθε Παναμά 14 Ίουλ. |
| ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εντιρόντακ» | 52 | 8197 | ἔφθ. Γιβραλτάρ 26 Ίουλ. |
| ΚΑΝΟΠΟΥΣ | (N.A.T.) | έτ. «Κάντυμιλος» | 64 | 14493 | ἔφθ. Μπωμόντ 20 Ίουλ. |
| ΚΑΝΤΜΙΛΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Κάντυμιλος» | 48 | 4949 | εἰς Καράτοι ἀπό 23 Απρ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Εξκος» | 50 | 3913 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Βίργκο» | 63 | 16984 | άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 5 Σεπτ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (δ.π.) | (N.A.T.) | έτ. «Άστρο Π.» | 57 | 24854 | άνεχ. Τεργέστην 24 Ίουλ. διὰ Ζουεϊτίνα |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΟΥΚΗΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λακωνία» | 55 | 15683 | ἔφθ. Μουρούραν 22 Ίουλ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΑΝΤΕΛΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Τεραμάρ» | 50 | 6841 | εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 6 Φεβρ. 1971 (έπιοκευαὶ) |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΤΑΣΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Αίλα Βολκάνικα» | 68 | 23666 | άνεχ. Νέρβια 22 Ίουλ. διά Γάνδην |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΡΗΣΤΟΣ Π. (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Καλίστο» | 50 | 3910 | εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαΐου (έπιοκευαὶ) |
| ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντέλμαρ» | 59 | 29626 | άνεχ. Κεμπέκ 12 Ίουλ. διά Αρούμπα |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΕΡΙΝΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σίριους» | 51 | 15784 | διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Ίουλ. διά Ασκελόν |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΚΡΕΓΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πορτοράφτι» | 56 | 20899 | άνεχ. Φιλαδέλφειον 19 Ίουλ. διὰ Σαΐν Κρουά |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Φροντέρα» | 65 | 18995 | ἔφθ. Φιλαδέλφειον 19 Ίουλ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΠΑΥΛΟΥ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φρέντηλ Πέλλη» | 47 | 3340 | άνεχ. Λάς Πάλμας 3 Ίουλ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άσκο» | 40 | 3500 | ἔφθ. Μπιλμπάδο 7 Ίουλ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ. | (N.A.T.) | έτ. «Ελαφίφερρες» | 61 | 13437 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Ίουλ. διά Ακίτα |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΤΣΑΒΑΡΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Άλινζα» | 52 | 7597 | άνεχ. Θέουτα 22 Ίουλ. διὰ Κόλπον ΗΠΑ |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ. | (N.A.T.) | έτ. «Ελμαρίνα» | 66 | 19827 | άνεχ. Νιούκαστολ (Αύστρ.) 24 Ίουλ. διά Περού |
| ΚΑΡΙΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Φερεσί Κάρριερ» | 69 | 9072 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Ίουλ. διά Μόντρεαλ |
| ΚΑΡΝΤΙΦ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κάρντιφ» | 55 | 21075 | άνεχ. Ντώρμπαν 9 Ίουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν |
| ΚΑΡΟΙΝΑ (κ.) | | έτ. «Φός» | 54 | 2716 | εἰς Ιωσαδέβια ἀπό 22 Αύγ. 1971 |
| ΚΑΡΠΑΘΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Αφρομάρ» | 55 | 5879 | διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Ίουλ. διά Πειραιᾶ |
| ΚΑΡΥΑΤΙΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πλανάμι Ναδιγκέσιον» | 57 | 2467 | άνεχ. Θέουτα 19 Ίουλ. διά Αλγέριον |
| ΚΑΣΣΑΝΑΡΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καράλι» | 58 | 14606 | άργει εἰς Ρίβερ Μπλάκγουωτερ ἀπό 17 Μαΐου |
| ΚΑΣΤΑΛΙΑ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιαννίκος» | 53 | 7641 | άνεχ. Ρίο Γκράντε 14 Ίουλ. διά Γδύνια |
| ΚΑΣΤΕΛΛΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Κάρρυκο» | 57 | 20564 | άνεχ. Τσιμπά 18 Ίουλ. διά Περοκόν Κόλπον |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ Κ. (κ.) | | έτ. «Μεντ. Λίνκ. Λάινς» | 47 | 7011 | εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24 Ιαν. (έπιοκευαὶ) |
| ΚΑΤΙΝΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Θεσσαλία» | 56 | 15802 | άνεχ. Χάμπτον ρόδης 18 Ίουλ. διά Αρούμπα |
| ΚΕΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Ρόζα» | 53 | 10339 | ἔφθ. Πειραιά 25 Ίουλ. διά Ιαπωνίαν |
| ΚΕΙ'Π ΑΡΑΞΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Σεοίλιο» | 58 | 13996 | διπλήθε Παναμά 2 Ίουλ. διά Κορέαν |
| ΚΕΙ'Π ΚΟΝΤ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βαλντέσα» | 58 | 11755 | άνεχ. Σαΐντ 'Αννα Μπαιν 24 Ίουλ. διά Στάνλου |
| ΚΕΙ'Π ΜΑΪΥ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 58 | 1996 | άνεχ. Νιούρποτ 14 Ίουλ. διά N. Υόρκην |
| ΚΕΙ'Π ΣΕ'ΙΜΠΛ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 57 | 1998 | ύπο παραλαβήν |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 57 | 10173 | άνεχ. Αμέρεραν 21 Ίουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Ιντάτριαλ Φρέύτ.» | 57 | 17180 | διπλήθε Παναμά 9 Ίουλ. διά Ιαπωνίαν |
| ΚΕΡΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαργκόλα» | 52 | 20667 | άνεχ. Ρίο Γκράντε 23 Ίουλ. διά Πέρτλαντ (Με) |
| ΚΕΦ ΠΕΤΕΡ (κ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μέμπαι» | 58 | 13533 | εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19 Μαρτ. (έπιοκευαὶ) |
| ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πριμέρα» | 59 | 24333 | άνεχ. Χάρβρην 11 Ίουλ. διά Σίδηνα |
| ΚΗΟΥΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. Τρανούπορτες Ντ. Έστε | 71 | 16563 | άνεχ. Αύλα Ρίβερ 20 Ίουλ. διά Πουέρτο Μιράντα |
| ΚΙΚ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μικνήαιαν» | 66 | 44867 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Ίουλ. διά Ντουμπάι |
| ΚΙΚ ΘΗΡΑΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βόλκαν» | 56 | 21131 | ἔφθ. Σκίκντα 17 Ίουλ. |
| ΚΙΚ ΚΑΔΜΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κάδμος» | 64 | 29797 | άνεχ. Καράκος Μπαιν 17 Ίουλ. διά Πίνευ Πούντ |
| ΚΙΚ ΠΗΛΕΥΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μυριδώνη» | 58 | 20487 | άνεχ. Πουσόν 16 Ίουλ. διά Σίντα Τέρμιναλ |
| ΚΙΚΙΣ (δ.κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λαομέδων» | 54 | 17568 | άνεχ. Τσαγκουαράμας 24 Ίουλ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΚΙΜΦΑΛΟΣ Β. (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βεντούρη» | 48 | 3858 | ἔφθ. Πειραιά 27 Ίουν. |
| ΚΙΜΩΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ελληποποντος» | 62 | 6370 | ἔφθ. Μασσαλίαν 1 Ίουν. |
| ΚΙΜΩΝ | (N.A.T.) | έτ. «Μέντ Σίππιγκ» | 52 | 3714 | ἔφθ. Κουτούκο 15 Ίουν. |
| ΚΙΝΑΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Κριούμπορ» | 49 | 8328 | ἔφθ. Τσιβιταδέκια 21 Ίουν. |
| ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οίλ Τράνσπορτ» | 56 | 23232 | ἔφθ. Ντώρμπαν 24 Ίουν. |
| ΚΙΤΙΟΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ελλήποποντος» | 59 | 7030 | ἔφθ. Σάντος 23 Ίουλ. |
| ΚΙΤΣΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τζένιφερ» | 54 | 9519 | άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24 Ιαν. |
| ΚΙΤΣΑ Σ. (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 58 | 5854 | ἔφθ. Μπραπάντος 25 Ίουλ. |
| ΚΛΑΙΡΧΙΛΛ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άστρο Κέμπεον» | 54 | 12782 | ἔφθ. Γιουροπόρτ 26 Ίουλ. |
| ΚΛΑΡΕΝΣΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερκρονένταλ» | 60 | 22944 | ἔφθ. Βίλμιγκτον (Β.Κ.) 26 Ίουλ. |
| ΚΛΕΑΝΘΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Γκούντ Γουίντ» | 59 | 10400 | άνεχ. Κοσιν 24 Ίουλ. διά Ραγκούν |
| ΚΛΕΙΩ 2 (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λόιν» | 38 | 7590 | ἔφθ. Ραβένον 10 Ίουλ. |
| ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρίοια» | 51 | 8079 | άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 19 Απρ. |
| ΚΛΕΩΝ (δ.) | | έτ. «Κλεόδουλος» | 59 | 16212 | άνεχ. Τεργέστην 13 Ίουλ. διά Αύγουσταν |
| ΚΛΥΤΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεανίν Πετρόλεοιμ» | 58 | 22129 | ἔφθ. Πόρτλαντ (Με) 24 Ίουλ. |
| ΚΟΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαργκάλα» | 55 | 19853 | άνεχ. Αύγουσταν 9 Ίουλ. διά Βαλτιμόρην |
| ΚΟΜΕΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ορίεντ» | 56 | 20219 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Ίουλ. διά Πουέλο Σαμπού |
| ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Κόκναρ Ιντρεπίντ» | 71 | 38847 | άνεχ. Γένοβαν 15 Ίουλ. διά Λόουερ Μπουστάναν |
| ΚΟΝΚΑΡ ΡΕΖΙΟΛΙΟΥΤ | (N.A.T.) | έτ. «Κόκναρ Ρέζιολιούτ» | 70 | 25139 | διπλήθε Κωνγκού πολιν 15 Ίουλ. διά Κωνσταντίζαν |
| ΚΟΝΤΕΣΣΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κοντολέεσιον» | 52 | 11755 | άνεχ. Βορμόν 24 Ίουλ. διά Σουδάμπα |
| ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άστρο» | 56 | 12754 | άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24 Ιουλ. 1971 |
| ΚΟΡΙΝΘΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βιλανουέθα» | 63 | 30705 | άνεχ. Σιδήνα 17 Ίουλ. διά Θεος) νίκην |
| ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Αφρομάρ» | 56 | 6370 | ἔφθ. Ρίο Ιανέρο 25 Ίουλ. |
| ΚΟΡΣΑΤΓ' | (N.A.T.) | έτ. «Κράουν» | 72 | 16313 | άνεχ. Κοσαν 22 Ίουλ. διά Μαντράς |
| ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΑΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Ηοτερν Σε Τράνσπορτ» | 62 | 15000 | άνεχ. Μαρμόγκαδο 24 Ίουλ. διά Ιαπωνίαν |
| ΚΟΡΩΝΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Ιολαμποράντα» | 70 | 11826 | άνεχ. Αγ. Βικέντιον 19 Ίουλ. διά Πόρτ Αλφρεντ |
| ΚΟΣΜΑΡ | (N.A.T.) | έτ. «Κόσμο» | 49 | 7378 | άνεχ. Μπ. Αὔρες 18 Ίουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΚΟΣΜΑΣ (δ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 57 | 13750 | άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 24 Ιουλ. 1971 |
| ΚΟΣΜΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Οχύμ» | 57 | 30322 | άνεχ. Αμδούργον 22 Ίουλ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ | (N.A.T.) | έτ. «Μάρφιελ» | 44 | 14875 | άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15 Απρ. (έπιοκευαὶ) |
| ΚΡΗΝΗΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάρα» | 57 | 24233 | διπλήθε Κωνγκού πολιν 22 Ίουλ. διά Νοβορωσιόκπν |
| ΚΡΗΤΑΝ ΧΟΟΥΠ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κοντινέταλ Φρέύτερς» | 47 | 1860 | ἔφθ. Τσάλαν 12 Ίουλ. |
| ΚΡΗΤΗ | | έτ. «Άιθορο Κόουστ» | 43 | 8433 | άνεχ. Τακοράντι 20 Ίουλ. |
| ΚΡΙΟΣ II (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετιτ Πέλι» | 48 | 6800 | ἔφθ. Τραμαντάι 25 Ίουλ. |
| ΚΡΟΥΣΣΕ'ΙΝΤΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κοι. Οίλ Κάρριερ» | 57 | 20778 | άνεχ. Γκέλα 7 Μαιου διά Τεκιρντάγ |
| ΚΥΘΩΝΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Σεσλίο» | 57 | 13895 | άνεχ. Της 15 Ίουλ. διά Φορκάντος |
| ΚΥΚΝΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μελάζαι» | 71 | 16563 | άνεχ. Καλκούταν 24 Ίουλ. διά Σουάμπα |
| ΚΥΜ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πακλάραι» | 56 | 24234 | άνεχ. Χάροκ 11οντα 22 Ίουλ. διά Λειξοες |
| ΚΥΝΘΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Βιαφέλλ» | 71 | 11801 | άνεχ. Ντάρμπαν 6 Ίουλ. διά Ιαπωνίαν |
| ΚΥΡΑ ΚΑΤΙΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Βρόνκαι» | 52 | 7415 | ἔφθ. Κείπ Τάουν 3 Ίουλ. |
| ΛΑΒΕΝΤΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Εστρέλλα» | 53 | 6836 | άνεχ. Θράτσαν 26 Ίουλ. |
| ΛΑΙΔΗ ΚΛΕΙΩ | (N.A.T.) | έτ. «Εργκάπα» | 53 | 11230 | ἔφθ. Φράτσαν 26 Ίουλ. |
| ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΘ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσένο» | 59 | 27462 | άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29 Αύγ. 1971 |
| ΛΑΚΚΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σηήκωκ» | 65 | 34185 | άνεχ. Ράς Ελ Σιδέρ 22 Ίουλ. διά Τεργέστην |
| ΛΑΚΟΝΙΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λέωνι» | 61 | 13360 | άνεχ. Ναυδινιάν 16 Ίουλ. διά Αμβούργον |

| | | | | | |
|------------------------|----------|--------------------------------------|----|--------|---|
| ΛΑΜΥΡΑ (δ.) | | έτ. «Νουέρα Σεβίλλα» | 64 | 37338 | άνεκ. Χάργυρ "Αἴλαντ 24 'Ιουλ. διά N. Ύόρκην |
| ΛΑΟΔΙΚΗ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λαδούπικη» | 61 | 12922 | άνεκ. "Αγ. Βικέντιον 20 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΛΑΡΓΚΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρέα» | 56 | 23880 | άνεκ. Κοσιν 24 'Ιουλ. διά Χάργυρ "Αἴλαντ |
| ΛΑΣΤΡΙΓΟΝΙ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λίθος» | 56 | 3506 | εφθ. Κενόσα 15 'Ιουλ. |
| ΛΕΒΑΝΤΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Παγκαλάντε» | 60 | 8801 | εφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 11 'Ιουλ. |
| ΛΕΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Λένα» | 48 | 2563 | Ιδέ ΝΤΑΡΑΠΙΚ II) ώς μετωνομάσθη |
| ΛΕΝΙΩ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 56 | 5154 | άνεκ. Αμβούργον 21 'Ιουλ. διά Καύνεν |
| ΛΕΩΝ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 50 | 7467 | άνεκ. Τριπολίν (Λιβύης) 18 'Ιουλ. |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Ιλισσός» | 57 | 10499 | εφθ. Τήν 15 'Ιουλ. |
| ΛΗΤΩ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σουών» | 53 | 12577 | εφθ. Δουνκέρκην 19 'Ιουλ. |
| ΛΙΑΝΑ (λιθαν.) | (N.A.T.) | έτ. «Χάλκοφιλ» | 42 | 2881 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 18 Φεβρ. 1971 |
| ΛΟΓΙΝΤΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ριό Άζουλ» | 57 | 20730 | εφθ. Δουνκέρκην 25 'Ιουλ. |
| ΛΟΡΔΟΣ ΒΥΡΩΝ | | έτ. «Νόροποι» | 57 | 8866 | άνεκ. Πόρτ Καρτέ 26 'Ιουλ. διά Δουβλίνον |
| ΛΟΥΓΙΖΑ (κ.) | | έτ. «Μπόλτμεντ» | 57 | 1041 | διπλής Γιβραλτάρ 16 'Ιουλ. διά Μπόλτον (Λινκς) |
| ΛΟΥΣΣΙΟΣ | | έτ. «Αϊκον» | 71 | 27958 | διπλής Σιγκαπούρνη 20 'Ιουλ. διά Μουροράν |
| ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εστρέλλα» | 58 | 27526 | άνεκ. Γιουροπορτ 15 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον |
| ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσεάνο» | 58 | 27466 | άνεκ. Τεργέστην 26 'Ιουλ. διά Ράς ες Σιδέρ |
| ΛΥΡΙΚ | (N.A.T.) | έτ. «Κονοτελέσιον» | 64 | 29396 | διπλής Παναμά 9 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν |
| Μ. Ι. ΚΑΡΡΑΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλμα» | 67 | 44646 | διπλής Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Χάργυρ "Αἴλαντ |
| ΜΑΓΚΝΟΛΙΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαγκνόλια» | 51 | 7126 | άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 26 'Απρ. |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Ελ Λιμπεράντη» | 53 | 5789 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 27 Ιαν. |
| ΜΑΪΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βιαμερίτο» | 63 | 25378 | εφθ. Πειραιάδ 20 'Ιουλ. διά Αμερίγκεν |
| ΜΑΪΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάϊος» | 52 | 8853 | άνεκ. Πόρτ Κλάγι 16 'Ιουλ. διά 'Αμβούργον |
| ΜΑΙΡΗ Κ. (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρούμελη» | 47 | 2879 | εφθ. Σπαλάτον 24 'Ιουλ. |
| ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» | 60 | 13592 | άνεκ. "Αϊ οφ Γκραΐν 27 'Ιουλ. διά Καλούντημπορύκ |
| ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.» | 58 | 24065 | άνεκ. Χώρ άλ Αμάδια 11 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μάρκες |
| ΜΑΓΓΣΤΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Αουρόρα Μπορεάλις» | 69 | 18923 | άνεκ. Μαντράς 7 'Ιουλ. διά Τοιμπά |
| ΜΑΗΦΕΡ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαϊνφέρ Τάνκερς» | 54 | 12123 | άνεκ. Ζεμπρούγκε 19 'Ιουλ. |
| ΜΑΗΦΕΡ ΠΡΕΣΤΙΤΖ | (N.A.T.) | έτ. «Μαϊνφέρ Τάνκερς» | 54 | 16100 | άνεκ. Αιμέρσον 8 'Ιουλ. διά Πόρτο Αλέγκρε |
| ΜΑΗΦΕΡ ΣΠΑΙΝΤΟΡ | (N.A.T.) | έτ. «Μαϊνφέρ Τάνκερς» | 53 | 15685 | άνεκ. Νεάπολιν 7 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλέιτ |
| ΜΑΓΥΡΛΑΟΥΡΕ Χ. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μιοτράς» | 52 | 10856 | εφθ. Κέπι Τάουν 17 'Ιουλ. |
| ΜΑΚΟ ΦΕΛΙΣΙΤΥ (κ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μακόσην» | 51 | 10936 | άνεκ. Κέπι Τάουν 15 'Ιουλ. διά Κόντινεντ |
| ΜΑΛΑΓΙΑ (δ.π.) | (N.A.T.) | έτ. «Ναός Ασιάτικ» | 49 | 18082 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 14 Φεβρ. |
| ΜΑΛΑΓΚΑΣΥ | (N.A.T.) | έτ. «Ιότι» | 47 | 4344 | άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 9 Δεκ. |
| ΜΑΛΑΜΠΑΡ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παρθενόπη» | 54 | 1970 | μετωνομάσθι ΡΟΖΑ Τ. |
| ΜΑΝΤΕΛΕΤΝ | (N.A.T.) | έτ. «Μαντελένη» | 69 | 4994 | άνεκ. Πειραιάς 23 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην |
| ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (δ.) | | έτ. «Τρανσοκοντινένταλ» | 58 | 21738 | εφθ. Εμέν 9 'Ιουλ. |
| ΜΑΝΤΟΥΛΑ (κ.) | | έτ. «Έγκουλους» | 52 | 2352 | εφθ. Πειραιάς 13 'Ιουλ. |
| ΜΑΡ ΣΤΑΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρλινέας» | 53 | 11310 | άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 13 'Ιουλ. διά 'Αρούμπα |
| ΜΑΡΑΘΩΝΙΑΝ | | έτ. «Γιουρόπα» | 43 | 15028 | εφθ. Ωιλαδέλφειαν 17 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 57 | 1962 | άνεκ. Σαδόνα 25 'Ιουλ. διά Μπισσάσ |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ | | έτ. «Σάουθερν Κράς» | 66 | 15404 | εφθ. Βανκούμπερ 22 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΤΟΥ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σέλια» | 41 | 3307 | άνεκ. Κότκα 19 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΓΚΩ | (N.A.T.) | έτ. «Παναδέρο» | 62 | 8951 | άνεκ. Ν. Όρλεάνην 25 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΕΑΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάρεαν» | 52 | 12057 | εφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. |
| ΜΑΡΟΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βάσιολετ» | 52 | 2240 | εφθ. Μπορούτω 17 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάρβα» | 60 | 25190 | άνεκ. Ράς Τανούρα 29 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιοθέμια» | 56 | 12231 | άνεκ. "Αγ. Βικέντιον 22 'Ιουλ. διά Κνέμε |
| ΜΑΡΙΑ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗ | (N.A.T.) | έτ. «Ρεγγίνα» | 71 | 16313 | διπλής Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΑ ΙΣΑΒΕΛΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λεόντερη» | 64 | 34827 | εφθ. Φορκάντον 22 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΑ Κ. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερόσεαν Κάρριερς» | 70 | 51602 | άνεκ. Μένα Αχαρντί 10 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν |
| ΜΑΡΙΑ ΦΟΡΣΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νόρρατ» | 59 | 28693 | άνεκ. Οθάς 30 'Ιουν. διά Ντουμάϊ |
| ΜΑΡΙΑΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιουρουσπίρινα» | 54 | 7933 | άνεκ. Λορέντζο Μάρκες 8 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ |
| ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Αστρο Βεντουρόζο» | 58 | 9299 | άνεκ. Νταμάμπ 20 'Ιουλ. διπλής Κωνί πολιν 20 'Ιουλ. διά Χερούνα |
| ΜΑΡΙΓΩ Τ. (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μερίντσον» | 51 | 2354 | άνεκ. Σουέζ 12 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΕΛΙ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάριελλη» | 53 | 11616 | άνεκ. Ούμα Σαϊδ 12 'Ιουλ. διά Βενετίαν |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 56 | 20207 | άνεκ. Μπιλμπάδ 12 'Ιουλ. διά Μη. Αὔρες |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ Ε. | (N.A.T.) | έτ. «Πανούταρα» | 61 | 8951 | άνεκ. Πενάγκ 22 'Ιουλ. διά Τορόντο |
| ΜΑΡΙΚΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ | (N.A.T.) | έτ. «Ντελαντέρα» | 63 | 9190 | εφθ. Κολούμπια πιθερ 22 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΑΝ Λ. | (N.A.T.) | έτ. «ΕΛΔαπόρες» | 68 | 14800 | άνεκ. Πειραιάς 16 'Ιουλ. διά Ταρτούς |
| ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ III (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαριμπέλλα» | 55 | 12597 | εφθ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΝΑ | | έτ. «Φιντελίτιου» | 66 | 19411 | άνεκ. Καλλάδο 27 'Ιουν. |
| ΜΑΡΙΝΑ Λ. | | έτ. «Ελμαρίνα» | 65 | 19805 | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 26 'Ιουλ. διά Κίναν |
| ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαιντ Νικολας» | 55 | 7916 | άνεκ. Ηλισδεΐαν 56 'Ιουλ. διά Στρατόνι |
| ΜΑΡΙΝΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λιβαδείαν» | 56 | 1965 | άργει εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 24 Δεκ. |
| ΜΑΡΙΝΤΑ | (N.A.T.) | έτ. «Μάρινερος» | 48 | 2735 | εφθ. Ράς Σουκείρ 20 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΝΤΕΡΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαριπέρλα» | 50 | 15747 | άνεκ. Πάλεμπαγκ 14 'Ιουλ. διά Ντουμάϊ |
| ΜΑΡΙΠΡΙΜΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαριπριμά» | 51 | 10216 | άνεκ. Λάς Πάλας 20 'Ιουλ. διά Πόρτ Σαϊδ |
| ΜΑΡΙΡΟΖΑ II (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαριρόζα» | 53 | 12991 | άνεκ. Πάρ Σουκείρ 22 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΣΑΡΦ (κ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλλάντ ινταστρις» | 51 | 7977 | εφθ. Μοντεβίδεο ρόδες 26 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΣΙΡΑ (δ.κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 53 | 20729 | άνεκ. Πόρτ Σουδάν 17 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΤΣΑ (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πολιόκης Αστήρ» | 53 | 11310 | άνεκ. Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΑΡΙΤΣΑ 2 (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κούριον» | 37 | 5272 | εφθ. Πόρτ Σουδάν 17 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΙΟ | | έτ. «Παραμάσυντ» | 65 | 17238 | άνεκ. Αιμεριόνταν 16 'Ιουλ. διά Καζαμπλάνκα |
| ΜΑΡΚΑ Λ. | | έτ. «Ελκομόντορε» | 68 | 36365 | εφθ. Βαλιμάρην 19 'Ιουλ. |
| ΜΑΡΚΟΣ ΜΠΟΤΣΑΡΗΣ | | έτ. «Πάνθισια» | 61 | 12011 | άνεκ. Βανκουμπερ 23 'Ιουλ. διά Μπαγκλαντές |
| ΜΑΡΝΑ (δ.) | | έτ. «Πόρος» | 54 | 16573 | άνεκ. Ράς Αλ Χαφζ 14 'Ιουλ. διά Αγγλίαν |
| ΜΑΡΥΤΟΝΙΑ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 61 | 7657 | άνεκ. Ν. Όρλεάνην 18 'Ιουλ. διά Έλλαδα |
| ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΟΣ | | έτ. «Σιών» | 64 | 9390 | άνεκ. Αγ. Βικέντιον 21 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΩΡΤΖ (κυπρ.) | | έτ. «Πλασπορο» | 46 | 7334 | εις Μαριέλ από 24 'Ιουλ. 1970 |
| ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γαλαξίας» | 65 | 34185 | άνεκ. Αρζέδ 20 'Ιουλ. διά Τήν |
| ΜΑΧΗΤΗΣ | | έτ. «Αίρβιλλ Μότοραϊπ» | 57 | 8855 | εις Αιμοτερνταμ ἀπό 27 'Απρ. (έπισκευα) |
| ΜΕΓΑΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μηέσον» | 67 | 43231 | άνεκ. Γιουροπορτ 19 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα |
| ΜΕΘΩΝΗ (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μετρόπολιταν» | 58 | 29139 | άνεκ. Οίτα 17 'Ιουλ. διά Ινδονησίαν |
| ΜΕΛΙΔΑΣ | | έτ. «Υπαντάπτη» | 59 | 3372 | διπλής Παναμά 16 'Ιουλ. διά Πούντα Αρένας |
| ΜΕΛΙΔΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλπεργκάς» | 57 | 11652 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 29 Απρ. |
| ΜΕΛΟΝΤΙΚ (μικτόν) | | έτ. «Κάρντιναλ» | 66 | 39617 | άνεκ. Τεργέστην 13 'Ιουλ. διά Χάργυρ "Αἴλαντ |
| ΜΕΛΠΟ ΛΕΜΟΥ (δ.) | | έτ. «Σανφλέρι» | 71 | 113780 | άνεκ. Τενερίφην 10 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν |
| ΜΕΛΤΕΜΙ | | έτ. «Γιουνιβέρσοαλ Τράμπη» | 56 | 7986 | έφθ. Χάμιλτον Όντ 26 'Ιουλ. |
| ΜΕΝΤΙΤΑ | | έτ. «Μαρισπόδη» | 56 | 10360 | άνεκ. Ν. Όρλεάνη 12 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν |
| ΜΕΝΤΙΤΕΡΑΝΕΑΝ ΚΛΙΟ | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 59 | 4258 | έφθ. Λα Παλίς 20 'Ιουλ. |
| ΜΕΡΟΠΙ (π.) | | έτ. «Μαρπέσεος» | 50 | 3139 | ΕΠΩΛΗΘΗ, μετωνομάσθι ΟΣΕΑΝ ΠΙΓΣ |
| ΜΕΡΡΥΔΑΝΤ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μεριτάθ» | 43 | 8284 | διπλής Κωνί πολιν 11 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΕΣΣΑΛΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μεσσόδαιο» | 47 | 2740 | διπλής Κωνί πολιν 19 'Ιουλ. διά Ρένι |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΑΝΔΡΕΙΑ(δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αγκουλά Γκαλάντε» | 65 | 50798 | διπλής Κωνί πολιν 28 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν |
| ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρνπετούνο» | 58 | 25275 | άνεκ. Σιγκαπούρη Σουσού 4 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΕΤΕΩΡΟΝ | | έτ. «Μετρόπολιταν» | 61 | 31387 | άνεκ. Γιοκαλάνιμαν 23 'Ιουλ. διά Ντουμάϊ |
| ΜΗΤΕΡΑ ΑΣΗΜΙΝΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αουρόρα Μπορεάλις» | 52 | 7731 | έφθ. Πλαρ 16 'Ιουλ. διά Ρεοστόκ |
| ΜΗΤΕΡΑ ΖΑΦΕΙΡΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καισιόπειαν» | 51 | 80332 | άνεκ. Αίμερσαν 12 'Ιουλ. διά Σάντο Ντομίγκο |
| ΜΙΜΗ Μ. (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σκηνάτερ» | 59 | 5224 | άνεκ. Χιούνταν 29 'Ιουν. διά Ντώρμπιν |
| ΜΙΜΗ ΜΕΘΩΝΗΤ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 56 | 5485 | διπλής Παναμά 21 'Ιουλ. |
| ΜΙΜΗΣ Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αγγήνορ» | 68 | 9069 | άνεκ. Σάντος 27 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην |
| ΜΙΜΟΖΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μιμόζα» | 56 | 8782 | έφθ. Βίλ |

| | | | | | |
|--------------------------------|----------|--------------------------------|----|-------|--|
| ΜΙΝΙ ΛΙΦΤ | (N.A.T.) | έτ. «Ε. Λιφτ» | 70 | 1582 | άνεκ. Ντώρμπαν 17 'Ιουν. διά Ταιταγκόκ έφθ. Κόμπε 10 'Ιουλ. |
| ΜΙΝΙ ΛΟΡΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Ε. Λόρντ» | 69 | 1565 | έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 26 'Ιουλ. |
| ΜΙΝΟΥΤΣΙ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μινούτσι» | 48 | 8388 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΜΙΝΩΑ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 53 | 1980 | έφθ. Ταμίκο 19 'Ιουλ. |
| ΜΙΝΩΑΝ ΜΠΟΥΛ | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερν Ναύ.» | 58 | 13257 | άνεκ. Ντουλούθ 14 'Ιουλ. |
| ΜΙΝΩΑΝ ΣΤΑΡ | (N.A.T.) | έτ. «Μίνωαν» | 57 | 8181 | άνεκ. Μόντρεαλ 17 'Ιουλ. διά Μιλγουώκι |
| ΜΙΝΩΑΝ ΣΗΣΘ | (N.A.T.) | έτ. «Μουμπάζ» | 54 | 11743 | διπλήθε Σιγκαπούρην 27 'Ιουλ. διά Περιοκόν Κόλπον |
| ΜΙΝΩΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βικτώρια» | 57 | 21229 | άνεκ. Αμβούργον 21 'Ιουλ. διά Σαΐν Ναζαίρ |
| ΜΙΡΑΜΑΡ (δ.) | | έτ. «Μιραμάρ» | 56 | 8590 | άνεκ. Χιούστον 27 'Ιουν. διά Ντώρμπαν |
| ΜΙΡΕΙΤ' | (N.A.T.) | έτ. «Μιρείτ» | 57 | 6205 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουλ. |
| ΜΙΡΟΦΑΚ (δ.) | | έλλην. συμφέροντα | 61 | 22566 | άνεκ. Λονδίνον 8 'Ιουλ. διά Μομπάσα |
| ΜΙΣ ΜΑΡΙΕΤΤΑ | (N.A.T.) | έτ. «Μίσαμαρ» | 66 | 22241 | άνεκ. 'Αθανά 15 'Ιουλ. διά Μαριέλ |
| ΜΙΣ ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ακτωρ» | 69 | 9241 | είς Κολόμπο από 16 'Απρ. |
| ΜΙΣΤΡΑΛ Ι | (N.A.T.) | έτ. «Μιστράλ» | 49 | 1683 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην |
| ΜΙΧΑΗΑ (κ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πλανώρια» | 60 | 12779 | άνεκ. Ράς Τανόύρα 8 'Ιουλ. |
| ΜΙΧΑΗΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστροβίγκια» | 59 | 26737 | άνεκ. Μόμπλι 23 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνην |
| ΜΙΧΑΗΑ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Πιλερμαΐη» | 62 | 2574 | έφθ. Βρέστον 21 'Ιουλ. |
| ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ. | (N.A.T.) | έτ. «Μαρούμιέντο» | 65 | 28313 | άνεκ. Βίλελμουσαφέν 13 'Ιουλ. δι' Αρούμπα |
| ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρόποις» | 58 | 22129 | άργει είς Πειραιά από 15 'Ιουλ. 1971 |
| ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Χαντερ» | 53 | 11289 | είς Βρινόνισον από 27 'Απρ. 1971 |
| ΜΙΧΡΙΣ (κ.) | | έτ. «Κόδων» | 54 | 2807 | έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ. |
| ΜΟΝΤΑΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Αμαζών» | 57 | 7655 | άνεκ. Τόρε 'Ανουνζιάτα 14 'Ιουλ. διά Φαγιάλ |
| ΜΟΣΧΑΝΗ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λεβάντε» | 51 | 3386 | έφθ. Ταμάνο 11 'Ιουλ. |
| ΜΠΑΖΙΛ ΙΙΙ | (N.A.T.) | έτ. «Σέρο - Γκουάκα» | 67 | 18459 | άνεκ. Τόρε 'Ανουνζιάτα 14 'Ιουλ. διά Φαγιάλ |
| ΜΠΑΛΤΙΚ ΣΚΑ'Υ' (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 62 | 1087 | ύπο παραλαβήν |
| ΜΠΑΡΑΚΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ηγκλ 'Οσεαν» | 55 | 9242 | έφθ. Γουαμπά 2 'Ιουλ. |
| ΜΠΕΛΛ ΚΡΟΥΣΕΙΝΤΕΡ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πλεντάς» | 56 | 1333 | άνεκ. Ρούνκορν 22 'Ιουλ. διά Πειραιά |
| ΜΠΕΛΛΟΡΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σελάρταν» | 52 | 4303 | διπλήθε Γιμπραλάρ 20 'Ιουλ. διά Σαλέρνο |
| ΜΠΕΡΤΗ ΜΑΪ'ΚΕΣΛ | (N.A.T.) | έτ. «Σπηλάτερ» | 65 | 4636 | έφθ. Σικάγο 21 'Ιουλ. |
| ΜΠΗΒΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπήβερ» | 57 | 20464 | άνεκ. Νέαν 'Υρκην 23 'Ιουλ. δι' Αρούμπα |
| ΜΠΛΟΥ ΣΗΝ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 61 | 1946 | ύπο παραλαβήν |
| ΜΠΛΟΥ ΣΚΑ'Υ' (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 61 | 1946 | άνεκ. Αμδέρσαν 22 'Ιουλ. διά Λονδίνον |
| ΜΠΟΝΑΜΑΡΙΑ (κυπρ.) | | έλλην. συμφέροντα | 56 | 1454 | ύπο παραλαβήν |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΕΡΤΕ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εσπερος» | 58 | 988 | έφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΟΦΤΟΥΝΑ (π.) | | έτ. «Άγιος» | 59 | 22844 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουλ. |
| ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πιανάχραντος» | 48 | 2086 | σηπλήθε Κων(πο)λιν 18 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν |
| ΜΠΡΙΓΙΑΝ | (N.A.T.) | έτ. «Γορύνα» | 53 | 21577 | άνεκ. Μπαρέιν 19 'Ιουλ. διά Κελέδηγκ |
| ΜΠΡΙΣΕ II (κ.) | | έτ. «Γκλορίανα» | 51 | 2633 | διπλήθε Κων(πο)λιν 19 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν |
| ΜΥΘΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Γιασομίνη» | 57 | 999 | άνεκ. Φούνες 26 'Ιουλ. διά Νόροντεγκαμ |
| ΜΥΚΑΛΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπορέας» | 67 | 39617 | άνεκ. Παλέρμο 18 'Ιουλ. διά Τουμπρούκ |
| ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μετρόπολίταν» | 62 | 28395 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ. διά Περιοκόν Κόλπον |
| ΜΥΡΩΝ | (N.A.T.) | έτ. «Μινοτράς» | 57 | 25267 | άνεκ. Σιγκαπούρην 17 'Ιουλ. |
| Ν. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Καρρέτο» | 64 | 17487 | άνεκ. Χάμπτον ρόδς 17 'Ιουλ. διά Κάρδιφ |
| ΝΑΠΙΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Στάρ» | 57 | 23690 | ύπο παραλαβήν |
| ΝΑΤΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τζάντ» | 59 | 23785 | έφθ. Γουαμπά 2 'Ιουλ. |
| ΝΑΥΑΡΙΝΟ | (N.A.T.) | έτ. «Ιντάλγκο» | 57 | 9990 | άνεκ. Ρούνκορν 22 'Ιουλ. διά Πειραιά |
| ΝΑΥΤΑΜΟΝΤΙΑΙΑ I (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κουλανόφατ» | 52 | 20887 | διπλήθε Σουσού 12 'Ιουν. |
| ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νέας 'Ελλάς» | 69 | 9241 | άνεκ. Ναγκόγια 22 'Ιουλ. διά Λουάντα |
| ΝΕΑΠΟΛΙΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ουσόρλαν - Γουάιντ» | 58 | 24068 | έφθ. Ράς Τανόύρα 22 'Ιουλ. |
| ΝΕΑΙ 2 (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άλτις» | 38 | 7679 | διπλήθε Κων(πο)λιν 25 Μαΐου διά Γαλάται |
| ΝΕΑΣΩΝ (κυπρ. δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστήρ N. K.» | 57 | 12784 | άνεκ. Κοατζακόλακος 26 'Ιουλ. διά Τουξπάν |
| ΝΕΜΕΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νεμέο» | 54 | 10980 | έφθ. Αμδέργον 26 'Ιουλ. |
| ΝΕΝΗ | | έτ. «Ντάλεξ» | 53 | 1044 | διπλήθε Μπρούνομπούτελ 18 'Ιουλ. διά Γουώτερφορντ |
| ΝΕΠΙΚΟ ΑΝΤΒΑΝΣ (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόσεανικ T.» | 58 | 29262 | έφθ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 25 'Ιουλ. |
| ΝΕΠΙΚΟ ΓΚΑΛΛΑΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νέας 'Αρμαντόρα» | 72 | 54719 | άνεκ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 24 'Ιουλ. διά Π. Εθεργκλείντς |
| ΝΕΠΙΚΟ ΕΝΕΡΓΥΖ (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίν Τάκερς» | 58 | 29141 | έφθ. Πόρτ Τζέφερσον 25 'Ιουλ. |
| ΝΕΠΙΚΟ ΝΤΩΝΤΑΕΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ουάϊτα» | 56 | 19821 | άνεκ. Φρηπόρτ (Μπαχ.) 19 'Ιουλ. διά Νιού Μπέντφορντ |
| ΝΕΠΙΚΟ ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ουογκούνγκο : Όιλη» | 55 | 23930 | είς Πειραιά από 23 Μαΐου (έπισκευαι) |
| ΝΕΠΙΤΟΥΝ Α | (N.A.T.) | έτ. «Καρντενόζα» | 67 | 15996 | άνεκ. Θέσιτα 23 'Ιουλ. διά Πειραιά |
| ΝΕΠΙΤΟΥΝ Δ | (N.A.T.) | έτ. «Ντάρτη» | 52 | 4386 | άνεκ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουλ. διά Λομπίτο |
| ΝΕΠΙΤΟΥΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 53 | 3990 | άνεκ. Ακάσοτλα 7 'Ιουλ. διά Μανζανίλο (Μεξ.) |
| ΝΕΡΕΙΝΤΕ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νερέιντε» | 54 | 10944 | άνεκ. Φώλεια 24 'Ιουλ. διά Λίθερπουλ |
| ΝΕΣΤΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Νέοτος» | 64 | 16073 | έφθ. Αμπιτζάν 23 'Ιουλ. |
| ΝΕΣΤΩΡ | (N.A.T.) | έτ. «Όστερ» | 41 | 4169 | έφθ. Αμπιτζάν 23 'Ιουλ. |
| ΝΕΤΤΟΥΝΟ (δ.) | | έτ. «Νεττούνο» | 55 | 11018 | είς Τεργέστην από 11 Φεβρ. (έπισκευαι) |
| ΝΕΩΔΗΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νεφέλη» | 57 | 1424 | άνεκ. Αμδέρσαν 26 'Ιουλ. διά Κόμπε |
| ΝΕΦΕΛΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πολάρις» | 58 | 24152 | έφθ. Βαγκαρεί 24 'Ιουλ. |
| ΝΕΦΟΣ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσαπάσιφικ» | 67 | 54502 | άνεκ. Μίνα όλ Φαχάλ 25 'Ιουλ. διά Χόρ όλ 'Αμάγια |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πέργκα» | 52 | 11234 | άργει είς Πειραιά από 25 Αύγ. 1971 |
| ΝΙΚΑΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νίκαια» | 55 | 11356 | άνεκ. Τεργέστην 14 'Ιουλ. δι' Αύγούσταν |
| ΝΙΚΑΝΑ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 29 | 1943 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΝΙΚΕ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αραμπέλλα» | 55 | 9689 | άνεκ. Πόρτ Κλάνγκ 14 'Ιουλ. διά Ραβέναν |
| ΝΙΚΟΛΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετρέρελουμ» | 68 | 9034 | άνεκ. Ντόρμπαν 23 'Ιουλ. διά Τοιταγκόκ |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Α | (N.A.T.) | έτ. «Ιζόλα» | 53 | 12396 | άργει είς Πειραιά από 16 'Ιουν. 1971 |
| ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ δ. | (N.A.T.) | έτ. «Κόλφο ντε Πάναμα» | 48 | 3614 | άνεκ. Αλέμερια 22 'Ιουν. διά Σάν Πέντρο ντέλ Πινατάρ |
| ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Μάροιν Κορπ.» | 68 | 86521 | άνεκ. Χάδρην 18 'Ιουλ. διά Περιοκόν Κόλπον |
| ΝΙΚΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 57 | 1599 | άνεκ. Τοιπολίν (Λιθβ.) από 23 Δεκ. 1970 |
| ΝΙΝΦΕΟ (δ.) | | έτ. «Νινφέο» | 52 | 12975 | άνεκ. Σάροχ 23 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΝΙΟΥΧΝΑ (κ.) | | έτ. «Καλίρια» | 51 | 7643 | άργει είς Πειραιά από 23 Δεκ. 1970 |
| ΝΙΤΣΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερκοντ 'Οσεάνικ» | 71 | 16563 | άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 'Ιουν. διά Σαγκάνων |
| ΝΟΕΛ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καμέλια» | 41 | 7256 | έφθ. Εινόχοι 20 'Ιουν. |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαμψών» | 58 | 20451 | άργει είς Βαλτιμόρην από 25 'Ιουν. 1971 |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΡΙΚΑ (μετ. 63) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανζόσεαν Θράύτερ» | 44 | 14800 | άργει είς Βαλτιμόρην από 25 'Ιουν. 1971 |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κούεστρα» | 58 | 18183 | άργει είς Μπονού 16 'Ιουλ. |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΚΟΝΚΕΣΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρέμους» | 59 | 18180 | άνεκ. Αγ. Βικέντιον 26 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχοάρ |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΑΙ'ΑΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Αμπερ» | 67 | 22549 | άνεκ. Νιούκστολ (Αύστρ.) 17 'Ιουν. διά Λονδίνον |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΤΖΟΥ' (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πριάμ» | 64 | 38469 | άνεκ. Ράς Τανόύρα 28 'Ιουν. διά Τεργέστην |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΕΡΟΡ | (N.A.T.) | έτ. «Πλαϊφίφ Κάρριερς» | 67 | 25837 | άνεκ. Βιτόρια 25 'Ιουλ. διά Δουνκέρκην |
| ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παλύμρα» | 56 | 12402 | άργει είς Πειραιά από 31 Αύγ. 1971 |
| ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετρολέρα» | 56 | 18210 | άργει είς Πειραιά από 15 Σεπτ. |
| ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετρολέρα 'Αρμαντ.» | 52 | 12029 | άργει είς Πειραιά από 23 'Ιουλ. 1971 |
| ΝΟΡΘΟΓΥΙΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Γούεστογιοντ» | 70 | 11328 | άνεκ. Λουάντα 26 'Ιουλ. διά Πουάντ Νουάρ |
| ΝΟΡΝΤΦΕΔΛ (κ.) | | έτ. «Ερζάκ» | 54 | 4352 | διπλήθε Παναμά 18 'Ιουλ. |
| ΝΟΤΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βύπκο» | 50 | 2748 | διπλήθε Κων(πο)λιν 15 'Ιουλ. διά Σαμοσούντα |
| ΝΟΤΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Κανάρια» | 58 | 12339 | έφθ. Λαραίσ 22 'Ιουλ. διά Ρουμανίαν |
| ΝΤΑΛΑΜΠΑΡΙΝ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 56 | 2709 | άργει είς Πειραιά από 16 Μαΐου |
| ΝΤΑΡΑΙΝΓΚ II (κ.) | | έτ. «Οινούσαι» | 48 | 2563 | έφθ. Πειραιά 3 'Ιουλ. |
| ΝΤΑΥ'ΝΑΜΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Γουίντγουορντ» | 58 | 30235 | άνεκ. Σιγκαπούρην 27 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν |
| ΝΤΕΓΚΕΝΤΟ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αγήνορ» | 68 | 9079 | άνεκ. Χάρηκ 'Αιλαντ 28 'Ιουν. διά Μεροίνα |
| ΝΤΕΛΦΟΙΚ ΜΙΡΑΚΛ | (N.A.T.) | έτ. «Καλύμνιαν» | 61 | 13198 | άνεκ. Νέαν 'Ορλέαντον 20 'Ιουλ. |
| ΝΤΕΛΦΟΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Δωρίκη & Δελφική» | 57 | 21340 | άνεκ. Πόρτ Κλάνγκ 22 'Ιουλ. διά Μπάρι |
| ΝΤΕΡΜΠΥ | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερν Σπηνουάιν» | 58 | 10396 | άνεκ. Νέαν 'Υρκην 19 'Ιουλ. δι' Αρούμπα |
| ΝΤΗΖΕΡΤ ΚΟΥΗΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καζαμπλάνκα» | 57 | 22006 | άνεκ. Νέαν 'Υρκην 19 'Ιουλ. δι' Αρούμπα |
| ΝΤΗΖΕΡΤ ΛΙΝΤΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τζάκον» | 57 | 20728 | άνεκ. Νέαν 'Υρκην 14 'Ιουλ. δι' Αρούμπα |
| ΝΤΗΖΕΡΤ ΠΡΙΝΣΕΠ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντίζερτ» | 56 | 20352 | έφθ. Χάμπτον ρόδς 8 'Ιουλ. |
| ΝΤΗΦΑΙ' ΑΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Νοι | | | |

| | | | | | |
|----------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|-------|------------------------------|---|
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Μίντλαντη» | 51 | 14804 | άνεχ. Κοκούρα 23 'Ιουλ. διά Μορμουγκάδο |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΙΚΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ερμῆς» | 54 | 11478 | έφθο. Πειραιά 18 'Ιουν. (έπισκευαι) |
| ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ | (N.A.T.) | έτ. «Τζένεραλ Κάρριερς» | 57 | 9553 | άργει είς Πειραιά ἀπό 29 Μαΐου |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αρμαντόδες» | 55 | 11209 | άνεχ. Μπ. "Άύρες 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Μημάπη» | 56 | 8716 | άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 21 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην |
| ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σωκράτης» | 60 | 28655 | άνεχ. Χόρ άλ. Αμάγια 10 'Ιουλ. διά Τεργέστην |
| ΝΤΟΡΙΑΝ | (N.A.T.) | έτ. «Ρέζόλιουτ» | 56 | 10486 | έφθο. Πειραιά 23 'Ιουν. (έπισκευαι) |
| ΝΤΟΡΙΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λιτζέντη» | 66 | 45280 | άνεχ. Ρίο Ιανέριο 12 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί |
| ΝΤΟΡΙΝΑ ΠΑΠΑΛΙΟΥ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλκων» | 56 | 8424 | διπλήθε Ειβραλτάρ 7 'Ιουλ. διά Ντέριντζε |
| ΞΕΝΙΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάρ» | 47 | 2836 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 49 | 1953 | ύπο παραβήν |
| ΟΔΥΣΣΕΥΣ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρεπίκα Νεπτούνεα» | 54 | 2227 | έφθο. Νέαν 'Ορλεάνην 21 'Ιουλ. |
| ΟΛΑΝΤΕΝΜΠΟΥΡΓΚ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρενάφο» | 50 | 1439 | άνεχ. Χάιφα 17 'Ιουλ. διά Λεγκορ |
| ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κύμα» | 62 | 11270 | έφθο. Τεργέστην 23 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝΤΖΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καμπόζ» | 72 | 111540 | άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 24 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντουράγκο» | 69 | 97468 | άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 19 'Ιουλ. διά Γιουροπόρτ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εξετέρ» | 54 | 17999 | άνεχ. Νόρε 1 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντεμεράρα» | 70 | 98726 | άνεχ. Χάροκ 'Αιλαντ 12 'Ιουλ. διά Λάντς "Εντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΛΛΑΓΑΝΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λύνγουντη» | 70 | 97206 | άνεχ. Γιοροπόρτ 15 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΜΠΙΣΙΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιγκλεσάιντη» | 70 | 97206 | άνεχ. Αίλ οφ Γκραίνη 18 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΘΕΜ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιρβίνη» | 70 | 98566 | διπλήθε Γιβραλτάρ 30 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ δ. (N.A.T.) | έτ. «Ωμπουρνη» | 70 | 97466 | έφθο. Γένοβαν 25 'Ιουλ. | |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΞΙΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ομπορνη» | 70 | 98566 | διπλήθε Σιγκαπούρην 21 'Ιουλ. διά Τοίμπα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΡΟΟΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γράντον» | 70 | 96627 | άνεχ. Τοκουγάμια 10 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΤΣΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπρίτζπορτ» | 70 | 96679 | είς Σαΐν Ναζάρ ύπο συμπλήρωσιν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΣΠΡΕΙΣ ΣΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 72 | 111540 | άνεχ. Πούντα Καρτόν 24 'Ιουλ. διά Πίνευ Πόιντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καρταγίνη Σίππιγκη» | 54 | 13652 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πριμόδουζη» | 54 | 20453 | άνεχ. Μπαντάρ Μαχαόρ 14 'Ιουλ. διά Νουμέα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΛΦ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ειδοντείλη» | 54 | 20495 | άνεχ. Χαλούκ 'Αιλαντ 26 'Ιουν. διά Γιουροπόρτ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΑΡΛΑΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σίγκουελη» | 65 | 38607 | διπλήθε Σιγκαπούρην 16 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'ΜΕ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρέντμπανκ» | 64 | 32380 | άνεχ. Χόρ άλ. Αμάγια 6 'Ιουλ. διά Λάντς "Εντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙ'Τ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάντεν» | 65 | 32478 | άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιουλ. διά Βιλελμοσαχαφέν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΛΟΡΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μίλφορδη» | 64 | 38598 | άνεχ. Βεντόνην 23 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΟΛΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πόλταμαρη» | 65 | 38607 | έφθο. Πέρα από 16 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΡΕΙ'Σ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κονοεποίδην» | 65 | 32407 | άνεχ. Επιβολτάρ 17 'Ιουν. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αρρόδου Σίππιγκη» | 54 | 14047 | έφθο. Τεργέστην 25 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κερνούντειτς» | 58 | 27602 | άνεχ. Τρανομαρίνη 24 'Ιουλ. διά Τομπρούκ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανομαρίνη» | 50 | 24741 | έφθο. Πειραιά 12 'Ιουν. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τοθέστερ» | 53 | 14221 | είς Αρούμπα 17 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ'Τ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπαρμπάντος» | 53 | 24009 | άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 12 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΙ'Κ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φλώριδα» | 54 | 17999 | άνεχ. Δυτ. Πάλμ Μητρης 15 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σωναντι» | 54 | 13934 | άνεχ. Φιλαδελφειαν 21 'Ιουλ. διά Πουέρτο Μιράντα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φλόμανθιλη» | 55 | 13709 | άργει είς Πειραιά ἀπό 6 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανοκοντινένταλη» | 54 | 18476 | άνεχ. Λορέντζο Μάρκες 27 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙ'ΟΝΗΡ | (N.A.T.) | έτ. «Ρίτοντον» | 66 | 15625 | έφθο. Χάμιλτον ('Οντ.) 24 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΛΑΜ | (N.A.T.) | έτ. «Κλίφτον» | 65 | 15577 | άνεχ. Σεμαράρη 15 'Ιουλ. διά Μπιτούγκ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Ινγκουντη» | 68 | 15809 | άνεχ. Κιασαράζη 19 'Ιουν. διά Σικάγο |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΓΚΑΣΟΥΣ | (N.A.T.) | έτ. «Σώμερεστη» | 65 | 15179 | άνεχ. Πλόρτ Καρτιέ 24 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΕΡΑ | (N.A.T.) | έτ. «Φλάμουσθη» | 65 | 15671 | έφθο. Φιλαδελφειαν 26 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΙΓ'ΙΣ | (N.A.T.) | έτ. «Κίναντέληλη» | 69 | 15688 | διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Αντέρλεϊνη» | 67 | 15697 | άνεχ. Ταιτανόγκον ρόδης 24 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΕΣΤΙΤΖ | (N.A.T.) | έτ. «Ολίντατη» | 69 | 15808 | έφθο. Ντουλούν 29 'Ιουν. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΠΡΟΓΚΡΕΣ | (N.A.T.) | έτ. «Χέσουντη» | 69 | 15688 | διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. διά Σάν Χοσέ (Γουατ.) |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μέριλουαντη» | 55 | 13934 | άνεχ. Τζεμπέλ Τανάν 16 'Ιουλ. διά Λάντς "Εντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μοντέρεϋ» | 60 | 32008 | άνεχ. Ντάς "Αιλαντ 15 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με) |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λούζερ» | 59 | 32007 | άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιουλ. διά Βιλελμοσαχαφέν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σέμπουοκη» | 54 | 17999 | διπλήθε Σιγκαπούρην 19 'Ιουλ. διά Κεσλάγκ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σέαουθ 'Ατλάντικη» | 55 | 18790 | άνεχ. Φρίταουν 24 'Ιουλ. διά Νιγηρίαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λίμπερτη Τράνσορπτη» | 55 | 13934 | άνεχ. Τζάκονβιλ 24 'Ιουλ. διά Κιουρασσό |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εινενέαντα» | 54 | 13665 | άνεχ. Αγ. Βικέντιον 8 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΑΤΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μοντερέροντη» | 54 | 20955 | άνεχ. Χιούστον 15 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φόρελαντη» | 49 | 17792 | άνεχ. Χάμιλτον ('Οντ.) 6 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βιαμόντε» | 54 | 14047 | έφθο. Αρούμπα 15 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "ΟΙΔΑ"» | 49 | 24689 | έφθο. Γένοβαν 25 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ δ. (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια Τράνσορπτη» | 59 | 37958 | έφθο. Ντάς "Αιλαντ 14 'Ιουλ. | |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πούσερ Σίππιγκη» | 60 | 37744 | άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Ιουλ. διά Σαθόνα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αραπαίνη» | 63 | 30574 | έφθο. Μασαλίαν 26 'Ιουν. (έπισκευαι) |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΙΒΑΛΡΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λουσέρον» | 64 | 30581 | έφθο. Σαθόνα 23 'Ιουλ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΕΘΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μέλμπουρη» | 65 | 15179 | διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μαχαόρ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΕΙ'Μ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φάλκον» | 65 | 47493 | άνεχ. Χόρ άλ. Αμάγια 19 'Ιουλ. διά Ρίο Ιανέριο |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΡΗΝΤΟΜ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπένερλου» | 64 | 47493 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 'Ιουλ. |
| ΟΜΗΡΙΚΟΣ (π. υπερωκ.) | | έτ. «Χόδη Λάινε» | 31 | 18563 | άνεχ. Ντότες 15 'Ιουλ. διά Μπάριο Γκράντε |
| ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οινονοία» | 55 | 16741 | άνεχ. Ντότες 15 'Ιουλ. διά Μπάριο Γκράντε |
| ΟΝΤΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Όντα» | 58 | 13012 | έφθο. Φρίπορτ (Μπάκ.) 24 'Ιουλ. |
| ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λά 'Εμπρέοσα» | 56 | 21090 | άνεχ. Ντότες 17 'Ιουλ. διό Σιδόνα |
| ΟΡΕΑΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερβάσεων Μπάλκη» | 56 | 11267 | άργει είς Πειραιά ἀπό 3 Μαΐου 1971 |
| ΟΡΙΚΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οροσόδηλη» | 58 | 12668 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 21 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπα |
| ΟΡΟΝΤΗΣ (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρούσος» | 42 | 2881 | άργει είς Πειραιά ἀπό 14 'Ιουλ. 1971 |
| ΟΣΕΑΝ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 53 | 9803 | άνεχ. Ράς Τανούρα 9 'Ιουλ. διά Αγ. Όρους |
| ΟΣΕΑΝ ΛΑΓ'ΤΟΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τόλασ Στάρη» | 70 | 79001 | άργει είς Πειραιά ἀπό 3 Ιαν. 1971 |
| ΟΣΕΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 50 | 9627 | άργει είς Πειραιά ἀπό 3 Αύγ. 1971 |
| ΟΣΕΑΝ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόδιλη» | 53 | 9839 | έφθο. Ρόττερνταμ 17 'Ιουλ. |
| ΟΣΕΑΝ ΡΕΓΓΙΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Φορτούνινα» | 56 | 9165 | άνεχ. Ντότες 27 'Ιουν. (έπισκευαι) |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Ούλτραμαρίνη» | 56 | 9829 | έφθο. Αυδούργον 22 'Ιουλ. |
| ΟΣΕΑΝ ΣΤΑΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Χάννονερη» | 57 | 15406 | άνεχ. Ντότες 27 'Ιουν. (έπισκευαι) |
| ΟΣΕΑΝ ΤΡΙΤΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάρε Νόστρουμη» | 63 | 11963 | άνεχ. Ντότες 27 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν |
| ΟΣΕΑΝΙΚΑ (π. υπερωκ.) | | έτ. «Χόδη Λάινς» | 65 | 27645 | άνεχ. Ταμπίκο 21 'Ιουλ. διά Μανζανίλο (Μεξ.) |
| ΟΣΕΑΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Οσεάνικα» | 65 | 28101 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 'Ιουλ. διά Μένα 'Αχμαντί |
| ΟΥΘΟΡΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Στάνταρντηνη» | 56 | 23232 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 'Ιουλ. διά Νέντερ Οθέρ Χούμπεκ |
| ΟΥΛΑΣΝΙΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κλεοπάτρα» | 66 | 999 | διπλήθε Λούνταντα 25 'Ιουλ. |
| ΟΥΡΑΝΙΑ | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 58 | 3598 | διπλήθε Τιμπάλταρ 17 'Ιουλ. |
| ΟΥΡΑΝΙΑ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστροδουέρτε» | 55 | 1839 | έφθο. Θάντερ Μπαιν 22 'Ιουλ. |
| ΟΥΡΑΝΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίνη» | 29 | 2692 | έφθο. Θάντερ Μπαιν 22 'Ιουλ. διά Πόρτισι |
| ΠΑΙ'Ν (δ.π.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρέιντερ Σίππιγκη» | 61 | 18484 | άνεχ. Ντώρμπαν 24 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ |
| ΠΑΙΑΙΜΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λίνκολνη» | 45 | 14351 | άνεχ. Ταμπίκο 21 'Ιουλ. διά Μανζανίλο (Μεξ.) |
| ΠΑΙΛΕΡΜΟ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άστροντοράντο» | 57 | 12881 | άνεχ. Σιμόπαου 11 'Ιουλ. διά Μπαχρέιν |
| ΠΑΙΜ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μυρτούη» | 51 | 1362 | διπλήθε Κωνιώποι 11 'Ιουλ. διά Πειραιά |
| ΠΑΜ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πίλη» | 54 | 11582 | έφθο. Μάλταν 16 'Ιουλ. |
| ΠΑΜΠΙΤΕΡΟ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φανφέρο» | 56 | 8674 | έφθο. Θάντερ Μπαιν 22 'Ιουλ. |
| ΠΑΝΑΓΙΑ (κ.) | | έτ. «Φάν | | | |

| | | | | | |
|-------------------------------|----------|--------------------------------|----|-------|--|
| ΠΑΝΤΑΖΗΣ ΚΑ'ΙΑΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάργυκαρετ» | 54 | 9618 | άνεχ. Ρεοιφ 18 'Ιουλ. διά Σαγκάνη |
| ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΓΙΕΜΕΛΟΥ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πελλίναιον» | 61 | 10276 | άνεχ. Λασούτοκα 21 'Ιουλ. διά Μελδούρηνη |
| ΠΑΡΘΕΝΩΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πανάνδη Σίππινγκ» | 51 | 1000 | έφθ. Ραβέναν 7 'Ιουλ. (έπισκευα) |
| ΠΑΡΗΝΗΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πανκόρμπο» | 59 | 23607 | έφθ. Λα Γκουλέτ 16 'Ιουλ. |
| ΠΑΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Άλδρα» | 61 | 13912 | άνεχ. Μαλάγα 24 'Ιουλ. διά Σεβίληνη |
| ΠΑΣΑΓΙΕΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σουθατερι» | 56 | 1384 | άνεχ. Λίθερπουλ 22 'Ιουλ. διά Μπόννηνη |
| ΠΑΣΙΦΟΙΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σελεστιαλ» | 65 | 38116 | άργει εἰς Πειραιά από 28 Αύγ. 1971 |
| ΠΑΤΕΡ ΗΛΙΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Άλτερ» | 54 | 6902 | άνεχ. Τενερίφην 24 'Ιουλ. |
| ΠΑΤΙ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πολα» | 50 | 5623 | έφθ. Σαΐν Λουί (Ρόδη) 20 'Ιουλ. |
| ΠΑΥΛΟΣ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 53 | 7283 | έφθ. Ράς Τανούρα 15 'Ιουλ. |
| ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσεάνο» | 56 | 24521 | άνεχ. Καζαρμπλάκα 16 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ 2 (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σολάνι» | 36 | 5065 | έφθ. Μάσυνη Μασυγκανού 22 'Ιουλ. |
| ΠΕΛΟΨ | (N.A.T.) | έτ. «Δαναδάς» | 55 | 7508 | άνεχ. Πρόδιντες 4 'Ιουλ. διά Αρούμπα |
| ΠΕΝΝΑΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κόρουσαλ» | 54 | 19444 | έφθ. Ντουλούδη 15 'Ιουλ. διά Αρούμπα |
| ΠΕΝΝΥ ΜΑΓΙΚΕΛΣ | | έτ. «Οφιμίκε» | 59 | 7919 | έφθ. Χάμπτον ποδες 21 'Ιουλ. |
| ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσεάνο» | 56 | 24502 | έπισκευακάς μεταγοράς |
| ΠΕΡΑΜΑΤΑΡΗΣ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Περαματάρης» | 41 | 6464 | έπισκευακάς μεταγοράς |
| ΠΕΡΓΑΜΟΣ | | έτ. «Μέρκιουριο» | 72 | 10600 | εἰς Οζάκαν ύπο συμπλήρωσιν |
| ΠΕΡΙΚΑΗΣ (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αντάρκτικ Γκάζ» | 51 | 1077 | έφθ. Ταματάθε 6 'Ιουλ. |
| ΠΕΡΑ ΑΓΛΑΤ | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόβια» | 64 | 10865 | διπλήθε Παναμάδη 22 'Ιουν. διά Κόμπε |
| ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ | (N.A.T.) | έτ. «Καρρέτο» | 58 | 8466 | άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 18 'Ιουν. διά Ινδονησίαν |
| ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ Β δ. | (N.A.T.) | έτ. «Ιντάλγκο» | 58 | 15987 | άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 26 'Ιουλ. διά Πλατζού |
| ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤΡΑ Υ δ. | (N.A.T.) | έτ. «Τρανούπο» | 57 | 18176 | εἰς Ντώρμπαν από 26 Μαΐου (έπισκευα) |
| ΠΕΡΜΙΝΑ ΣΑΜΟΥΝΤ ΙΙ δ. | (N.A.T.) | έτ. «Ηοτέρη Σή» | 55 | 16007 | άνεχ. Τακόμα 5 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων |
| ΠΕΡΣΕΥΣ Ι (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ηοτέρη Γουδρόντη» | 54 | 20537 | άνεχ. Γοκοκάχαν 23 'Ιουλ. διά Περισκόν Κόλπον |
| ΠΕΤΟΥΝΙΑ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 56 | 15852 | άνεχ. Λείκ Τούρλης 17 'Ιουλ. διά Αρούμπα |
| ΠΕΤΡΟΥΝΙΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετούνια» | 57 | 7843 | άνεχ. Πόρτ ορ Σπαιλίν 15 'Ιουν. διά Σιγκαπούρων |
| ΠΕΤΡΟ ΑΚΟΥΑΜΑΡΙΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ακουαμαρίν» | 68 | 1199 | άνεχ. Αϊδούρυον 24 'Ιουλ. διά Εγκερσούντ |
| ΠΕΤΡΟ ΕΜΕΡΑΛΔ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εμεράλδ» | 68 | 1200 | άνεχ. Αϊδούρυον 26 'Ιουλ. διά Εγκερσούντ |
| ΠΕΤΡΟ ΡΟΥΜΠΗ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρούμπη» | 68 | 1200 | άνεχ. Τρόκτακιμ 12 'Ιουλ. διά Κίελον |
| ΠΕΤΡΟ ΤΟΠΑΖ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τοπάζ» | 66 | 1198 | άνεχ. Γκαλγουσίν 17 'Ιουλ. διά Τονναϊ Σαρέντε |
| ΠΕΤΡΟ-ΓΑ (δ.) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 53 | 10164 | άργει εἰς Πειραιά από 4 Αύγ. 1971 |
| ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ δ. | (N.A.T.) | έτ. «Πισιφίρ Όιλ» | 65 | 41255 | άνεχ. Χονσούλουδη 13 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων |
| ΠΗΑΙΟΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαροσεάνο» | 58 | 23607 | άνεχ. Ράς Τανούρα 10 'Ιουλ. |
| ΠΙΝΤΕΡ Δ. | (N.A.T.) | έτ. «Ελανθάδη» | 61 | 13437 | έφθ. Καλλάδη 20 'Ιουλ. |
| ΠΙΣΚΕΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ελμίρα» | 50 | 17763 | άνεχ. Γένοβαν 21 'Ιουλ. διά Ασκελόν |
| ΠΙΑΤΟΝΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Σπονπρέϋ» | 67 | 48747 | άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουλ. διά Τενερίφην |
| ΠΙΑΕΙΟΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γκράντιαν» | 53 | 12514 | άνεχ. Ντώρμπαν 15 'Ιουλ. διά Περισκόν Κόλπον |
| ΠΙΑΙΟΥΤΟΝ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πλάείτ» | 53 | 9422 | άνεχ. Λείζεος 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΠΙΑΤΩΤΟ | (N.A.T.) | έτ. «Βράχος» | 59 | 10918 | έφθ. Πόρτο Αλέγκρε 22 'Ιουν. |
| ΠΙΑΙΤ | (N.A.T.) | έτ. «Βίκτριξ» | 68 | 35191 | διπλήθε Παναμάδη 28 'Ιουν. διά Σάν Νίκολας (Περού) |
| ΠΟΕΤΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Σκάβυντομ» | 66 | 33291 | άνεχ. Χάρκ Αϊλαντ 3 'Ιουλ. διά Σαίν Κρουά |
| ΠΟΙΩΝΤ ΚΛΗΑΡ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Πριμιούλα» | 72 | 57102 | άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 21 'Ιουλ. διά Τρίνινταν |
| ΠΟΛΛΑ Ν. | (N.A.T.) | έτ. «Σίριους» | 56 | 10483 | άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ |
| ΠΟΛΙΑΓΙΟΣ Β. (κ.) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 48 | 2000 | άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουλ. διά Τρίπολιν (Λιβύνς) |
| ΠΟΛΥΔΩΡΑ | | έτ. «Πόλου» | 56 | 8325 | διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Ιουλ. διά Πουδάν α Πίερ |
| ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πολυνίκης» | 45 | 5181 | προσήραξεν εἰς Μπουργκάς ρόδες 7 Ιαν. 1971 |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. | (N.A.T.) | έτ. «Βάλι ντι Κομπάρε» | 57 | 8549 | έφθ. Αθίλεος 19 'Ιουλ. |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Πόλει» | 71 | 80194 | άνεχ. Μένα Άχαμπτι 7 'Ιουλ. διά Ιμιμιχαν |
| ΠΟΝΤΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστροοισέλο» | 58 | 16258 | άνεχ. Νέαν Ύόρκην 19 'Ιουλ. διά Αρούμπα |
| ΠΟΡΤΟ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σούντερ» | 56 | 966 | έφθ. Αϊδούρυον 28 'Ιουλ. |
| ΠΡΑΪΝΤ ΦΦ ΜΟΡΕΑΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αχαία» | 56 | 1706 | εἰς Κορούνα από 27 Μαρτ. |
| ΠΡΕΒΕΖΑ | (N.A.T.) | έτ. «Γουεστμιντόντερ» | 57 | 10389 | έφθ. Ντιπτρότητ 27 'Ιουλ. |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Προμηθέυς» | 59 | 9633 | άργει εἰς Πειραιά από 1 Απρ. |
| ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ | (N.A.T.) | έτ. «Προμηθέυς» | 64 | 5916 | έφθ. Χάιφα 18 'Ιουλ. |
| ΠΡΟΜΠΙΤΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πρόμπιτη» | 52 | 10188 | άνεχ. Μπιλιμπού 27 'Ιουλ. διά Σαίν Ναζαρί |
| ΠΡΟΣΦΕΡΙΤΥ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπακί» | 45 | 2088 | άνεχ. Ντουόπαν 24 'Ιουλ. διά Αμπιτζάν |
| ΠΡΟΦΕΤ ΗΑΙΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Γουέστ Άφρικα» | 58 | 8369 | έφθ. Μπατόν Ρούζ, 24 'Ιουλ. |
| ΠΡΩΤΟΑΠΟΣΤΟΛΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πρωτοαπόστολος» | 56 | 8130 | έφθ. Ναγκόγια 22 'Ιουλ. |
| ΠΡΩΤΟΚΛΗΤΟΣ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πρωτοκλόπτος» | 44 | 7984 | άνεχ. Ντώρμπαν 13 'Ιουλ. διά Ροστόκ |
| ΠΥΘΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Γουέστερν Σπλέντην» | 72 | 10382 | έφθ. Γιοροπόρτ 29 'Ιουν. διά Περισκόν Κόλπον |
| ΠΥΛΑΡΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πύλαρω» | 53 | 13256 | άνεχ. Σουάμπια 16 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν |
| ΠΥΛΑΙΑΣΤΡΟΝ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Πυλαίστρον» | 46 | 1921 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΠΥΡΓΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλεουμο» | 58 | 23102 | άνεχ. Γιβραλτάρ 22 'Ιουλ. διά Μπεζάια |
| ΠΩΛΙΝΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σκιάδομος» | 64 | 1199 | διπλήθε Μπρούνομπουτελ 15 'Ιουλ. διά Αγγλίαν |
| Ρ. K. ΡΙΚΜΕΡΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ηοτέρη Γουαίνη» | 57 | 8127 | άνεχ. Αϊδούρυον 1 'Ιουλ. διά Σαγκάνη |
| ΡΑΒΕΝΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κωστούλα» | 47 | 8039 | άνεχ. Αβάνων 19 'Ιουλ. διά Ταμικό |
| ΡΑΙΜΠΟΥ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάντραϊς» | 52 | 1346 | άνεχ. Μόλταν 11 'Ιουλ. διά Καστελαμάρε |
| ΡΑΝΝΕΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λίγκουε» | 57 | 23693 | έφθ. Κοιν 27 'Ιουλ. |
| ΡΕΑ | (N.A.T.) | έτ. «Θεμαϊκός» | 66 | 11859 | έφθ. Σπέτζια 23 'Ιουλ. |
| ΡΕΓΙ'ΦΕΝΕΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ελέκτρα» | 46 | 8070 | άνεχ. Ντινδίνον 20 'Ιουλ. διά Αθάναν |
| ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ | (N.A.T.) | έτ. «Ιντεραμερικάν» | 59 | 19047 | διπλήθε Παναμάδη 19 'Ιουλ. διά Ιανουάριαν |
| ΡΗΝΟΥΛΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κάνονους» | 48 | 1515 | διπλήθε Κων 26 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν |
| ΡΗΤΟΡΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Μουνφλάουερ» | 71 | 77049 | άνεχ. Γιοροπόρτ 29 'Ιουν. διά Περισκόν Κόλπον |
| ΡΙΟ ΜΑΡ | (N.A.T.) | έτ. «Μαραλάντα» | 65 | 16334 | διπλήθε Παναμάδη 13 'Ιουλ. |
| ΡΙΟΝ | (N.A.T.) | έτ. «Άλτα» | 58 | 10811 | άνεχ. Μπιλιμπού 27 'Ιουλ. διά Φρίπορτ |
| ΡΟΖΑ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Βερβερόντα» | 51 | 2979 | άργει εἰς Πειραιά από 14 Σεπτ. |
| ΡΟΘΕΝΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τατίνι» | 46 | 8106 | έφθ. Αθάνων 16 'Ιουλ. |
| ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γουέστερν Σή» | 56 | 21028 | άνεχ. Λισσαδώνα 23 'Ιουλ. διά Σαίν Κρουά |
| ΡΟΜΑΝΤΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Μουντόνου» | 71 | 77049 | άνεχ. Βιτόρια 10 'Ιουλ. διά Κισαράζον |
| ΡΟΥΓΙΑ (κ.) | | έλληνικά συμφέροντα | 67 | 2486 | έφθ. Σαβδόνα 27 'Ιουλ. |
| ΡΟΥΘΗ ΜΑΓΙΚΕΛΣ | (N.A.T.) | έτ. «Σποτρέίντερ Μ.» | 63 | 7311 | έφθ. Ιγνιάνα Χάρμπορ 25 'Ιουλ. |
| ΡΥΘΜΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Γκλόμπε» | 57 | 10316 | άργει εἰς Πειραιά από 11 Μαρτ. 1971 |
| ΡΥΘΜΥΛΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα» | 59 | 21275 | έφθ. Σάντος 26 'Ιουλ. |
| ΣΑΓΓΙΤΑΡΙΟΥΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σανγγιτάριουσ» | 50 | 17791 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Ιουλ. διά Σάντος |
| ΣΑΓΕΦΩΡΓΙΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Προμπατίνα» | 53 | 1837 | προσήραξεν εἰς Κουφονήος 29 'Απρ. |
| ΣΑΙΝΤ ΑΘΗΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Αθηνά» | 54 | 2730 | έφθ. Καλκούταν 21 'Ιουλ. |
| ΣΑΙΝΤ ΑΝΔΡΕΑΣ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Θάντερ» | 58 | 3065 | έφθ. Αυθέρσαν 19 'Ιουλ. |
| ΣΑΙΝΤ ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαίντ Ασστιμ» | 65 | 23249 | άνεχ. Νέαν Ύόρκην 23 'Ιουλ. διά Αρούμπα |
| ΣΑΙΝΤ ΕΜΜΑΝΟΥΕΛ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαίντ Νικολάε» | 57 | 20686 | άνεχ. Νέαν Ύόρκην 23 'Ιουλ. διά Αρούμπα |
| ΣΑΙΝΤ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝ | (N.A.T.) | έτ. «Σαίντ Κωνσταντίν» | 58 | 16973 | άργει 'Αμβούργον 17 'Ιουλ. |
| ΣΑΙΝΤ ΜΑΙΡΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαίντ Νικόλας» | 56 | 12279 | έφθ. Βανκουβέρ 26 'Ιουλ. |
| ΣΑΙΝΤ ΜΑΡΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σαίντ Μαρία» | 53 | 8715 | έφθ. Γιουροπόρτ 27 'Ιουλ. |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Αστρονάβλα» | 66 | 16334 | έφθ. Κέιπ Τάουν 22 'Ιουλ. |
| ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαίντ Γρηγορούσσα» | 53 | 12453 | έφθ. Νέαν Ύόρκην 22 'Ιουλ. |
| ΣΑΙΝΤ ΟΛΓΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαίντ Όλγα» | 49 | 17905 | άνεχ. Πρόδιντενς 16 'Ιουλ. διά Αρούμπα |
| ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιόνιαν Μαρίτ.» | 59 | 22190 | άνεχ. Λάς Πόλμας 27 'Ιουλ. διά Περισκόν Κόλπον |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Σαιν Τζόν» | 50 | 11631 | διπλήθε Παναμάδη 27 'Ιουλ. διά Αντστραλίαν |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΡΤΖ ΙΙ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαιν Τζώρτζ» | 54 | 9755 | έφθ. Κόμπε 23 'Ιουλ. |
| ΣΑΙΚΟΥΡΑ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Ιθάκα» | 51 | 12540 | άνεχ. Ντώρμπαν 17 'Ιουλ. διά Καράτσι |
| ΣΑΙΛΑΒΙΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάλδαια» | 56 | 8671 | άργει εἰς Πειραιά από 1 Αύγ. 1971 |
| ΣΑΙΛΑΥ Χ. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κρουγκένικ» | 52 | 13542 | άνεχ. Πολόκαμάν 23 'Ιουλ. διά Σαγκάπην |
| ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ | (N.A.T.) | έτ. «Άπος Δημητρός» | 72 | 11506 | άργει εἰς Πειραιά από 1 Αύγ. 1971 |
| ΣΑΙΜΤΖΟΝ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ | (N.A.T.) | έτ. «Άπος Γιάννης» | 71 | 11506 | άνεχ. Κολόμπα 26 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρων |
| ΣΑΙΝ ΑΝΔΡΕΑΣ (κ.) | | έτ. «Λ | | | |

| | | | | | |
|-----------------------------------|----------|-------------------------------------|----|-------|---|
| ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νάζος» | 54 | 2006 | άνεχ. Ρουέν 21 'Ιουλ. |
| ΣΑΝΤΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Αντιλλάνα» | 53 | 2699 | άνεχ. Μπέλιξ 25 'Ιουλ. διά Πουέρτο Κορτές |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαρία» | 56 | 9966 | άργει είς Πειραιά ἀπό 10 Δεκ. |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντουέρο» | 65 | 31779 | άνεχ. Φορκάντος 15 'Ιουλ. διά Πόιντ Φόρτιν |
| ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ | (N.A.T.) | έτ. «Σαντιάγκο» | 57 | 9144 | άνεχ. Αμέρικα 21 'Ιουλ. διά Μομπάσα |
| ΣΑΝΤΡΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κύκνος» | 53 | 5799 | διπλήθε Σιγκαπούρην 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΣΑΣΣΕΣΟΡ (κυπρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαζέσσορ» | 63 | 11471 | έφθ. Τόκιο 23 'Ιουλ. |
| ΣΑΟΥΘ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ | (N.A.T.) | έτ. «Κρέσαρ» | 57 | 8124 | έφθ. Τέμα 24 'Ιουλ. |
| ΣΑΟΥΘΟΥΓΟΥ·ΙΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Γουέστ Αρρίκαν» | 70 | 11329 | διπλήθε Σιγκαπούρην 26 'Ιουλ. |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιούνιον» | 58 | 21144 | διπλήθε Σιγκαπούρην 27 'Ιουλ. |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΕΜΠΡΕΣ (δ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 64 | 32379 | διπλήθε Σιγκαπούρην 28 'Ιουλ. |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (μετ. 61) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόδεαν Θράύτερ» | 44 | 14020 | έφθ. Πόρτ Κλάνυκ 26 'Ιουλ. |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΚΡΟΣ (π.δ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 54 | 18790 | άνεχ. Νιούπορτ 18 'Ιουλ. δι' Ινδίαν |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΜΕΡΤΣΑΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Εθεργκλέιντς» | 66 | 15668 | άνεχ. Νιούπορτ 18 'Ιουλ. δι' Ινδίαν |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΜΠΡΙΖ | (N.A.T.) | έτ. «Μπρίζ» | 63 | 15985 | άνεχ. Νέα Υόρκην 25 'Ιουλ. διά Σαΐν Κρουά |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΣΑΝΝΑΙΤ' (δ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 54 | 19462 | άργει είς Πειραιά ἀπό 10 Απρ. 1971 |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΣΑΝΡΑΙΤ' | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 58 | 10057 | |
| ΣΑΠΡΗΜ ΜΠΗΒΕΡ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσατλάντικ» | 72 | 1560 | έφθ. Καλλάο 25 'Ιουλ. |
| ΣΑΦΑΝΟΥΡΙΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαφανούριος» | 52 | 1566 | έφθ. Μάλταν 24 'Ιουλ. |
| ΣΕΟΥΤΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κόννυ» | 55 | 3570 | άνεχ. Λάς Πάλμας 22 'Ιουλ. δι' Αμερικανόν |
| ΣΕΕΡ ΟΡΕΝΤΕΡΙΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκαντίνελα» | 54 | 19053 | άνεχ. Ν. Υόρκην 27 'Ιουλ. δι' Αρούμπα |
| ΣΕΡΙΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Ιντάστριολ Κάρριερς» | 58 | 13944 | έφθ. Καλλάο 8 'Ιουλ. |
| ΣΗ ΕΞΠΛΟΡΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Μαριάνα» | 59 | 9165 | άνεχ. Χόκη Κόκη 8 'Ιουλ. διά Σικάγο |
| ΣΗ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ | (N.A.T.) | έτ. «Σάρμα» | 71 | 11055 | άνεχ. Βανκούμπερ 14 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πέλλας» | 51 | 1522 | άνεχ. Αμβούργον 21 'Ιουλ. διά Σπέτζια |
| ΣΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Φρήντον» | 51 | 3904 | διπλήθε Θερσάνταν "Αίλαντ 26 'Ιουλ. διά Βομβάν |
| ΣΗΒΙΟΥ | (N.A.T.) | έτ. «Ούβεροπίς δρ.» | 61 | 13083 | έφθ. Πόρτ Αλέγκρε 21 'Ιουλ. |
| ΣΗΓΚΑΛ | | έτ. «Σηγκαλ» | 47 | 6507 | άνεχ. Ντουάλα 25 'Ιουλ. |
| ΣΙΓΚΡΙΤ' (κ.) | | έτ. «Μπαλτιέντη» | 56 | 1041 | έφθ. Καλαρί 22 'Ιουλ. |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΚΟΟΥΣΤ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σιλάβερ Κόουστ» | 48 | 7473 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ. διά Φιλιππίνες |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΝΤΟΛΦΙΝ (κ.) | | έτ. «Μερμάνιτη» | 58 | 4840 | έφθ. Πειραιά 23 'Ιουλ. |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΑΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σιλάβερ Γκάλλη» | 58 | 4839 | άνεχ. Φουκουνίαμα 17 'Ιουν. διά Χοινκάκυ |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΣΚΑΥ' (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 51 | 6974 | άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρείαν |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΦΙΡ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σιλάβερ Φίρ» | 56 | 4827 | |
| ΣΙΛΑΒΕΡ ΧΟΟΥΠ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σιλάβερ Χόουπ» | 45 | 5319 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδος 18 'Ιουλ. διά Καράτοι |
| ΣΙΝΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Στάρνταστ» | 65 | 32827 | άνεχ. Ούπιε 14 'Ιουλ. διά Τοινθάγκταο |
| ΣΙΝΙΣΕΡΙΤΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σινόσερίτη» | 54 | 15463 | άνεχ. Βίλελμοχαφεν 25 'Ιουν. διά Περσό |
| ΣΙΝΤΥ | (N.A.T.) | έτ. «Βιασέλλη» | 70 | 18287 | κόλπον |
| ΣΙΣΤΕΡ ΆΜΑΛΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Άγαπη» | 57 | 944 | άνεχ. Ντάς Αίλαντ 25 'Ιουν. διά Φιννάρτη |
| ΣΙΣΤΕΡ ΚΛΕΙΩ | (N.A.T.) | έτ. «Τέμη» | 57 | 984 | άνεχ. Φάλμουθ 26 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν |
| ΣΙΩΝΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Σεοίλιο» | 58 | 13906 | άνεχ. Καράτοι 17 'Ιουλ. διά Χιλήν |
| ΣΚΑΥ'ΛΑΡΚ | (N.A.T.) | έτ. «Πίο Βαλίσα» | 63 | 12273 | άνεχ. Ούπιε 14 'Ιουλ. διά Παρανάμ |
| ΣΚΙΠΠΕΡ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαιν Τζών» | 59 | 8786 | άνεχ. Ρουέν 26 'Ιουλ. διά Τουλέαρ |
| ΣΚΙΡΟΝ | (N.A.T.) | έτ. «Τζιούνον» | 64 | 17487 | άργει είς Πειραιά ἀπό 17 Απρ. |
| ΣΚΟΡΠΙΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Προσπεριτάντη» | 54 | 11909 | άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουλ. διό Χάργκ "Αίλαντ |
| ΣΟΒΕΡΙΤΚ ΚΡΥΣΤΑΑ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστρο Πασιφίκη» | 57 | 3070 | άνεχ. Καζαμπλάνκα 20 'Ιουλ. |
| ΣΟΒΕΡΙΤΚ ΡΟΥΜΠΥ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τριντέντκο» | 58 | 4468 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διά Σικάγο |
| ΣΟΝΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Τάϊγκερ» | 62 | 28387 | είς Πειραιά ἀπό 21 Μαρτ. (έπισκευαί) |
| ΣΟΥΕΡΤΕ | (N.A.T.) | έτ. «Λίζα» | 57 | 10661 | έφθ. Μπέρια 17 'Ιουλ. |
| ΣΟΥΝΙΟΝ | (N.A.T.) | έτ. «Μιντσατλάντικη» | 62 | 10708 | άνεχ. Βικτώρια (Β.Κ.) 15 'Ιουλ. |
| ΣΟΦΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σοφία» | 65 | 14048 | έφθ. Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ. |
| ΣΟΦΙΑ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 53 | 1843 | ύπο παραλογήν |
| ΣΠΑΡΤΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σπάρτα» | 69 | 8825 | έφθ. Ντόρμπαν 24 'Ιουλ. |
| ΣΠΑΡΤΑ (π.) | | έτ. «Άνελ» | 56 | 1743 | άνεχ. Σάφι 19 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΣΠΑΡΤΑΝ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λακωνία» | 56 | 13322 | διπλήθε Παναμάρ 12 'Ιουλ. διά Μαντζανίλο (Μεζ.) |
| ΣΠΗΝΗΤΓΟΥΑΙΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γκόθικη» | 57 | 20683 | άνεχ. Τόρ Μπαίν 26 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΣΠΡΙΝΓΚ ΦΛΑΥΟΥΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Χάντον» | 58 | 11006 | άνεχ. Τζιμπούτι 9 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ούλυσσες» | 64 | 34827 | άνεχ. Φάλευσ 30 'Ιουν. διά Ράς Ταούρα |
| ΣΠΥΡΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σουαρέζ» | 65 | 31428 | άνεχ. Ν. Ορλέαντον 19 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν |
| ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γουάλιντεν» | 56 | 30709 | άνεχ. Αμερικανόν 20 'Ιουλ. διά Νιγηρίαν |
| ΣΤΑΛΩ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 53 | 7353 | άνεχ. Πειραιά 27 'Ιουν. διά Σουδάν |
| ΣΤΑΡ ΦΩ ΣΑΝΤΙΑ (κ.) | | έτ. «Οσσαρι» | 51 | 4032 | άνεχ. Τζέντα από 23 Απρ. |
| ΣΤΑΥΡΟΣ Τ. (κ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λιθέρα» | 49 | 4930 | άνεχ. Πειραιά 18 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν |
| ΣΤΕΛΙΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αργινούσσαι» | 52 | 10407 | διπλήθε Παναμάρ 12 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΣΤΕΛΙΟΣ Μ. (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Στάλκα» | 55 | 8623 | άνεχ. Κίγκωταν (Τζαμ.) 23 'Ιουλ. διά Ντεμεράρα |
| ΣΤΕΛΛΑ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 45 | 4014 | άνεχ. Μπαράντα 27 Μαΐου διά Μπερμπέρα |
| ΣΤΕΦΑΝΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σαντίνι» | 55 | 3398 | είς Τζέντα από 2 Μαΐου. |
| ΣΤΟ'ΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Φαιρφλόντη» | 60 | 10733 | άνεχ. Πειραιά 18 'Ιουλ. διά Σάο Σεμπατίαο |
| ΣΤΟΛΤ ΑΛΑΝΤΙΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάουθγουίντη» | 71 | 71208 | διπλήθε Εσκουμπιάν 14 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΣΤΟΛΤ ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τζέμινη» | 60 | 13481 | |
| ΣΤΡΥΜΩΝ | (N.A.T.) | έτ. «Στρυμών» | 69 | 16320 | διπλήθε Παναμάρ 20 'Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην |
| ΣΥΜΗ | (N.A.T.) | έτ. «Σύμπο» | 53 | 5339 | άνεχ. Σαΐν Τζών (Ν.Β.) 27 'Ιουλ. διά Ντόρμπαν |
| ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν) | (N.A.T.) | έτ. «Γουεστγουίντη» | 72 | 70600 | έφθ. Πασαγιές 12 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΣΥΠΡΙΑΝ ΠΡΟΝΤΙΟΥΣΕΡ Κ. | (N.A.T.) | έτ. «Στάρ Στήμ Ναθ.» | 53 | 1764 | είς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΣΥΠΡΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γκρήνη» | 50 | 1776 | άνεχ. Ταραγκόνα 11 'Ιουλ. διά Μπεζάρια |
| ΣΥΡΙ | (N.A.T.) | έτ. «Τζένεραλ Θράύτερς» | 68 | 9024 | άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Ιουλ. διά Τάμπα |
| ΣΦΑΚΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Αίδονταρ Κόουστ» | 44 | 8636 | άνεχ. Ταλάν 12 'Ιουλ. διά Ταϊταγκόδυκ |
| ΣΩΚΡΑΤΗΣ (π.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αντάρκτηκ Γκάζη» | 53 | 1092 | άνεχ. Καλλάο 23 'Ιουλ. διά Μπαλμπόρα |
| ΤΑΙΝΑΡΟΝ | (N.A.T.) | έτ. «Τρόπικ Σίππιγκ» | 55 | 8880 | άνεχ. Μαντράς 12 'Ιουλ. διά Καμαϊός |
| ΤΑΚΤΙΚΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ακούαριους» | 54 | 12338 | είς Πειραιά ἀπό 4 Μαΐου (έπισκευαί) |
| ΤΑΡΑ Ε. (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 58 | 2897 | άνεχ. Ταραγκόνα 11 'Ιουλ. διά Ν. Υόρκην |
| ΤΑΡΠΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ταροΐ» | 58 | 13581 | διπλήθε Τιβέρια 21 'Ιουλ. διά Βοστώνην |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΗ | (N.A.T.) | έτ. «Ταρουσίφ» | 57 | 7977 | άνεχ. Τάμπα 22 'Ιουλ. διά Λεϊκ Ταόρλες |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΟΥΙΓ'ΟΤ | (N.A.T.) | έτ. «Αλίκη» | 58 | 8465 | έφθ. Αμβούργον 27 'Ιουλ. |
| ΤΑΡΠΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ | (N.A.T.) | έτ. «Αλίκη» | 68 | 11025 | έφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουλ. |
| ΤΑΡΣΕΥΣ | (N.A.T.) | έτ. «Άγ. Σπυρίδων» | 47 | 5605 | άνεχ. Ντόρμπαν 26 'Ιουλ. διά Τζέντα |
| ΤΑΡΣΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άλεπου» | 55 | 17103 | άνεχ. Βομβάνης ἀπό 17 'Ιουν. (έπισκευαί) |
| ΤΑΣΟΣ V. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κορίνθιαν» | 57 | 21450 | άνεχ. Μπλαντίσ 4 'Ιουλ. διά Τούμπα |
| ΤΕΒΕΓΚΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Θιντέλιτη» | 65 | 19421 | άνεχ. Γκέλα 15 'Ιουν. δι' Αγυούσταν |
| ΤΕΚΤΟΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τζένιμαρ» | 62 | 3535 | άνεχ. Γένοβαν 18 'Ιουλ. |
| ΤΕΜΑΓΙΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τεμάργια» | 53 | 1326 | έφθ. Καμάρο 26 'Ιουλ. διά Τρινινταν |
| ΤΕΣΑΝΙΤΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερδόσεαν Όιλη» | 68 | 48339 | άνεχ. Ντόρμπαν 6 'Ιουλ. διά Λύμπεκ |
| ΤΕΡΡΥ (δ.) | | έτ. «Τέρρου» | 52 | 12152 | άνεχ. Σεμαίνους 4 'Ιουλ. διά Τούρκιαν |
| ΤΕΧΟΓΚΑ (κ.) | | έτ. «Τεχούγκα» | 58 | 1882 | άνεχ. Σεμπού 1 'Ιουλ. διά Μπρίζπορτ |
| ΤΖΑΝΙΣ Λ. | (N.A.T.) | έτ. «Ελσεγκούρο» | 68 | 14800 | είς Καϊνέστο 21 'Ιουν. διά Τούρκιαν |
| ΤΖΕΜΙΝΙ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κορίνθιαν» | 57 | 21831 | άνεχ. Γκέλα 15 'Ιουν. δι' Αγυούσταν |
| ΤΖΕΝΗ | (N.A.T.) | έτ. «Θιντέλιτη» | 65 | 19421 | άνεχ. Γένοβαν 18 'Ιουλ. |
| ΤΖΕΝΙΜΑΡ | (N.A.T.) | έτ. «Τζένιμαρ» | 62 | 3535 | έφθ. Καμάρο 26 'Ιουλ. διά Λεϊκ Ταόρλες |
| ΤΖΕΝΥ | (N.A.T.) | έτ. «Εποπτέριν» | 69 | 90 | |

| | | | | | |
|-------------------------|----------|---------------------------|----|--------|--|
| ΤΟΚΙΟ ΟΛΥΜΠΙΚΕΣ | (N.A.T.) | έτ. «Μαρφορτούνα» | 64 | 15597 | έφθ. Σουντοβαλ 18 'Ιουλ. |
| ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τολλάνα» | 59 | 12821 | έφθ. Γουεστερνπορτ 2 'Ιουλ. |
| ΤΟΡΕΝΙΑ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τορένια» | 57 | 8077 | έφθ. Τοιμόποτε 8 'Ιουλ. |
| ΤΟΡΕΡΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 59 | 21617 | έφθ. Μπαχρέιν 26 'Ιουλ. |
| ΤΟΥΔΑ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 52 | 8194 | διπλήθε Κων) πολιν 18 'Ιουλ. διά Μ. Θάλασσαν |
| ΤΡΕΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ (μικτ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρέιντ» | 61 | 16591 | άνεχ. Κέιπ Τάουν 25 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΤΡΕΙΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Τρέιντ» | 54 | 12570 | διπλήθε Γιθραλτάρ 15 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΤΡΕΙΝΤ ΦΟΡΤΙΤΙΟΥΝΤ δ. | (N.A.T.) | έτ. «Μαράστρο» | 63 | 31743 | έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ. |
| ΤΡΕΦΑ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 47 | 5417 | άνεχ. Σάφι 15 'Ιουλ. διά Θεσ) νίκην |
| ΤΡΙΑΙΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Άνδρομέδα» | 54 | 6559 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 19 Νοεμ. |
| ΤΡΙΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Αλντεμπαράν» | 53 | 5493 | έφθ. Σιγκαπούρην 18 'Ιουλ. |
| ΤΡΙΚΑΛΑ | (N.A.T.) | έτ. «Νασιέντο» | 56 | 10423 | εἰς Νέαν 'Υδρην ἀπό 29 'Ιουλ. 1971 |
| ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νέπτουν» | 67 | 34501 | άνεχ. Ράς Τανούρα 14 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ |
| ΤΡΙΠΟΛΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαϊντλανδ» | 54 | 17672 | άνεχ. Προδιντενς 3 'Ιουλ. δι' Αρούμπα |
| ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βιολόγκρο» | 64 | 28311 | άνεχ. Τόρ Μπαιν 26 'Ιουλ. διά Βιλελμοχαφεν |
| ΤΡΙΤΩΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρόπικα» | 54 | 11913 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 3 'Απρ. |
| ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λιμνία» | 60 | 10470 | άνεχ. Πόρτ Καΐζερ 15 'Ιουλ. δι' Αντίγκουα |
| ΤΡΟΠΙΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κλίπερ» | 66 | 45255 | άνεχ. Γκουάμ 7 'Ιουλ. διά Χάργκ "Αίλαντ |
| ΤΡΟΠΙΣ (π. δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλκάντη» | 55 | 11991 | άνεχ. Κέιπ Τάουν 14 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον |
| ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νίλα» | 57 | 23664 | άνεχ. Καρθαγένην 27 'Ιουλ. διά Πειραιά |
| ΤΣΕΡΙΤΥ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 39 | 4623 | διπλήθε Παναμά 13 'Ιουλ. δι' Ιράν |
| ΤΣΕΡΓΚΟΥΙ' (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Νοτ Μεντιτεράνεαν» | 57 | 1177 | άνεχ. Λεμεσόσ 21 'Ιουλ. διά Πύλον |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Υδρούσσα» | 55 | 21088 | άνεχ. Ράς ές Σιδέρω 21 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΥΜΗΤΤΟΣ (κ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Υμηττός» | 49 | 11771 | άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουν. διά Κουύθων |
| ΥΠΕΡΜΑΧΟΣ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σύλβια» | 52 | 2517 | έφθ. Τορεθίέζα 8 'Ιουλ. |
| Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σοπραίν "Οίλα» | 71 | 105784 | εἰς Ράς Τανούρα (ἀποθήκη) |
| ΦΑΕΩΝ | (N.A.T.) | έτ. «Κόμετ» | 45 | 15005 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 9 'Απρ. 1971 |
| ΦΑΙΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Λάνσερ» | 45 | 13849 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 30 Αύγ. 1971 |
| ΦΑΛΚΕΝΜΠΕΡΓΚ (κ.) | (N.A.T.) | έλληνικα συμφέροντα | 70 | 1599 | διπλήθε Μπρούνομπουτελ 20 'Ιουλ. |
| ΦΑΛΚΟΝ | (N.A.T.) | έτ. «Μπαλτικό» | 43 | 13848 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 5 'Ιουλ. 1971 |
| ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ | (N.A.T.) | έτ. «Αλόρα» | 60 | 13998 | έφθ. Μπιζέρτα 23 'Ιουλ. διά Κορέαν |
| ΦΑΛΜΟΥΟ | (N.A.T.) | έτ. «Φόλμουθ» | 59 | 9830 | διπλήθε Σιγκαπούρην 17 'Ιουλ. διά Κορέαν |
| ΦΑΝΝΥ | (N.A.T.) | έτ. «Φάννυ» | 48 | 2436 | εἰς μεσογειακάς μεταφοράς |
| ΦΑΝΤΟΜ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μερμάιντ» | 57 | 21910 | άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 18 'Ιουλ. διά Κοσίν |
| ΦΑΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Μέιζι» | 44 | 13854 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 1 Σεπτ. |
| ΦΕΛΤΟ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εύανδρα» | 53 | 1430 | άνεχ. Καρθαγένην 5 'Ιουν. δι' Αγκουίλας |
| ΦΕΡΣΕΤ ΛΑΗΗΝΤΥ | (N.A.T.) | έτ. «Οράιον» | 53 | 6415 | ΐδε «ΑΥΡΑ» ως μετωνομάσθη |
| ΦΙΛΙΠΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ανδρομέδα» | 63 | 50872 | έφθ. Μιζουώμια 20 'Ιουλ. |
| ΦΙΛΙΠΠΟΣ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Κουμπανίο» | 36 | 3149 | εἰς Λάς Πάλμας ἀπό 24 Μαρτ. |
| ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. Πασιφικ Μαρ. Κάρριερς | 67 | 46382 | άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 1 'Ιουλ. διά Σαθόνα |
| ΦΙΟΝΑ ΤΣΕΤΝ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νάριοναλ» | 59 | 15914 | άνεχ. Μπωμόντ 21 'Ιουλ. |
| ΦΙΘΘ ΑΒΕΝΙΟΥ | (N.A.T.) | έτ. «Λουνάρ» | 70 | 11024 | άνεχ. Βικέντιον 20 'Ιουλ. διά Πόρτ "Αλφρεντ |
| ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ (π.) | (N.A.T.) | έτ. «Εουρέκα» | 49 | 1502 | άνεχ. Κάλιαρι 30 'Ιουν. διά Γαλάται |
| ΦΙΛΕΡΤΙΕ (κ.δ.) | | έτ. «Αρσινόη» | 54 | 2510 | έφθ. Δάντοιχ 24 'Ιουλ. |
| ΦΙΩΡΑ II | (N.A.T.) | έτ. «Αρφορμάρι» | 60 | 5044 | άνεχ. Όζάκαν 24 'Ιουλ. διά Τόκιο |
| ΦΙΩΝΙΣ I (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσοσεάνικ» | 54 | 13972 | άνεχ. Αυτορενταμ 20 'Ιουλ. δι' Αύγούστουν |
| ΦΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Άλόρα» | 60 | 13997 | έφθ. Κολούμπια ρίθερ 24 'Ιουλ. |
| ΦΟΝΤΕΛΕ (κ.) | | έλληνικα συμφέροντα | 50 | 1338 | έφθ. Μάλταν 23 'Ιουλ. |
| ΦΟΡΤΣΟΥΙΤΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φορτσούιτυ» | 53 | 10945 | έφθ. Φώλει 27 'Ιουλ. |
| ΦΟΡΑΤΕΡΝΙΤΥ | (N.A.T.) | έτ. «Φρατερνίτυ» | 63 | 10382 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΦΟΡΑΚΡΙΓΚ (κ.) | (N.A.T.) | έλλην. συμφέροντα | 56 | 3405 | έφθ. Χιούστον 26 'Ιουλ. |
| ΦΡΕΖΑ | (N.A.T.) | έτ. «Ντόβερ» | 58 | 12035 | διπλήθε Μπρούνομπουτελ 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ |
| ΦΡΗ ΛΑΖΙΕΡ (κ. μικτόν) | | έτ. «Κ. Ν. Τάνκερ» | 59 | 17948 | άνεχ. Τείμπλ Μπαιν 17 'Ιουλ. |
| ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άλμα» | 68 | 44646 | έφθ. Σιγκαπούρην 11 'Ιουλ. |
| ΦΩΦ (κ.) | (N.A.T.) | έλληνικα συμφέροντα | 64 | 1199 | διπλήθε Μπρούνομπουτελ 21 'Ιουλ. δι' Ελσίνκι |
| ΧΑΠΠΙΔΑΝΤ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Χάππι» | 48 | 10703 | άνεχ. Τζιμπούτι 26 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. | (N.A.T.) | έτ. «Χαρικλεία» | 59 | 21357 | άνεχ. Λάς Πάλμας 23 'Ιουλ. διά Φαλκονάρα |
| ΧΑΤΖΗΤΣΕΑΚΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Πιλαρκίρι» | 56 | 10523 | άργει εἰς Πειραιά ἀπό 21 θερ. |
| ΧΕΛΟΥΑΝ (κ.) | | έτ. «Χελουανί» | 51 | 1544 | άνεχ. Μεσοίνα 23 'Ιουλ. διά Συρακούσας |
| ΧΟΛΝΙΣ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 56 | 2986 | διπλήθε Μπρούνομπουτελ 26 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ II | (N.A.T.) | έτ. «Κιντέλιτυ» | 66 | 19419 | έφθ. Ρίο Ιανέϊρα 25 'Ιουλ. |
| ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φρεστάτυ» | 58 | 10352 | άνεχ. Μπόουεν 15 'Ιουλ. διά Κουροζάκι |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.) | (N.A.T.) | έλληνικα συμφέροντα | 58 | 8116 | έφθ. Τσιταγκόνα 23 'Ιουλ. |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ (δ.π.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσέδο Ατλαντικό» | 59 | 29141 | άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 11 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Γ. Λ. | (N.A.T.) | έτ. «Κόδωμαρ» | 71 | 16275 | άνεχ. Βιζαντοπόντι 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σανμπήμ» | 71 | 113780 | έφθ. Λισσαδώνα 23 'Ιουλ. |
| ΧΡΥΣΗ Α. Σ. | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκρία» | 51 | 5563 | έφθ. Αμεριούργον 17 'Ιουλ. |
| ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πασιρίκ "Οίλα» | 66 | 41066 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουλ. διά Μαλόνγκα |
| ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΔΥΟ (κ.) | | έλλην. συμφέροντα | 59 | 8950 | ύπο παραλαθήν |
| ΦΚΕΑΝΙΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βίρα» | 60 | 29086 | άνεχ. Χάργκ "Αίλαντ 13 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΦΚΕΑΝΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Νέπτουν» | 67 | 28021 | άνεχ. Βανκούμερ 19 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν |

"NAYTIKA XRONIKA"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 476.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "NAYTIKA XRONIKA" A. E.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

'Εκδότης - Διευθυντής
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ
'Ορφίας 18 - Ν. Σμύρνη

'Επί τῆς θαλασσής
ΚΩΣΤΑΣ ΔΟΥΚΑΣ
Μαντινείας 2 - 'Αθήνα

Διευθυντής Τυπογραφίου
ΑΛΕΞ. Γ. ΠΟΛΥΔΩΡΑΚΗΣ
Κρήτης 77, 'Αγία Βαρβάρα

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 284

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st AUGUST 1972

Going to Court

A Greek shipowner, who under threat of a longshoremen's boycott of his ship in Sweden was obliged to pay thousands of pounds to the I.T.F. to be let off the hook, consulted a Swedish law firm about the advisability of going to court in such instances.

The Swedish lawyers concluded that a shipowner in such circumstances could well plead that he had been blackmailed and stand a good chance of being vindicated by a Swedish court.

Among the many interesting facets of the Swedish lawyers' report in this one:

"It is evident that a Greek seaman does not wish to have anything to do with the I.T.F., even if the shipowner is disposed to contribute to this organization's welfare fund. We do not consider that either the seaman or the shipowner can stand to gain anything from such contributions."

"We believe that this point is a good argument in our favour. There is a great possibility that the Swedish courts will find that the agreement between the shipowner and the I.T.F. is null and void and order the refund of the monies forcibly collected by the I.T.F."

blackmail has been violated, those responsible for it can be punished in accordance with the provisions of the relative penal law".

We do not think anything more is needed to support our frequent urgings to shipowners to make a stand against the I.T.F. and resort to litigation rather than succumb to the I.T.F.'s blackmail and all the humiliations that go with it.

Opportunity Crews

The London-based International Maritime Federation disagrees with the I.T.F. on the subject of what the I.T.F. calls "opportunity crews".

A meeting has been fixed for August 1, during which this problem is to be discussed.

Apparently, the I.M.F. is upset with the I.T.F.'s attacks on ships carrying foreign crews for the simple reason that these tactics are affecting the shipping interests of certain West European countries. To be more specific, those of Britain, West Germany, Norway and Holland. The I.M.F. would have remained supremely indifferent if Greek shipping interests were the only ones to be affected.

Indeed, the I.T.F. practice of boycotting ships with foreign crews — or "opportunity crews" as it has labelled them — and insisting that coloured crews employed on such ships be given equal wages as nationals of the ship's flag, can play havoc with British ships which rely so much on cheap coloured crews. There have also been incidents in Australia when I.T.F. inspectors interfered with German and Dutch ships.

In any case, the I.M.F.'s interest in the problem is very welcome to us Greeks and we are pleased to note that Messrs. K. Lytras and J.C. Corras participated in the Lisbon conference of the I.M.F. which resolved to take up the matter with the I.T.F.

The Invasion Spreads

An OECD study reveals that the trend by shipowners towards the "flag of convenience" is expected to become more widespread in the next few years.

The study points out that Dutch and German shipowners are abandoning their national flags and seeking to register their ships in countries with lower crew costs and tax exemptions. We do not have the complete study at hand and we do not know on what data the OECD study bases its predictions nor to what flags the Dutch and Germans are transferring their ships. What we do know, however, is that the Greek flag is winning the battle against convenience flags and that the trend that has been noted among West European shipowners had been diametrically reversed in Greece.

What is giving us cause for anxiety, however, is the fact that many West European shipowners consider the Greek flag to be an acceptable alternative to their own flag in spite of the fact that the running costs of a Greek-flag ship are not so much lower and that the Greek flag is certainly not one of convenience.

The invasion of the Greek flag by German interests has been commented upon time and again in these columns and relevant figures are quoted elsewhere in this issue. Something must be done to stop it and the officials concerned are strongly advised to take the necessary measures without delay.

The Racket

During the first five months of the year, a total of 145 ships grossing 581,000 tons were transferred from German registry as a result of the high running costs of the German flag. Of these, 58 vessels grossing 277,000 tons were time-chartered by the original sellers and operated with cheaper crews.

Many of the ships thus "sold" are now flying the Greek or Cyprus flag and a crop of unlikely "shipowners" has suddenly appeared on the shipping scene. The well-known racket continues in full swing.

Meanwhile, bona fide Greek shipowners cannot find a single diesel engineer or radio officer in spite of the extremely attractive pay they are offering.

Liberian Officiousness

The administrative measures recently announced by the Liberian government are now being applied and Liberian-flag ships, all of which are foreign-owned, are being subjected to inspections in many ports.

Safety equipment, navigational aids, crew complements and conditions on board are being checked by Liberian-appointed inspectors — most of them British — while ship's officers are required to be supplied

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ SINGAPORE

SEASMIC MARINE SERVICES

CABLES: SEASMIC
TELEX: RS 21793

21, TELOK AYER STREET, SINGAPORE-1

PHONE: 79421/3
(24 Hrs) (3 lines)

ΔΙ' ΟΙΑΝΔΗΠΟΤΕ & ΟΤΙΔΗΠΟΤΕ ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ
ΕΙΣ ΥΛΙΚΑ & ΤΡΟΦΙΜΑ

DIRECTORS: CAPT. P. PAPADIAS
K. S. TAJU DEAN

with Liberian certificates in accordance with their function on board.

Ships that are found wanting in any respect can be fined and even struck from the Liberian register.

Liberian obviously intends to adopt the mantle of a maritime nation with a merchant fleet that complies in all respects with international maritime regulations. The object is to give the Liberian ship a good name and to remove from it the stigma of "convenience". The quality of the fleet is also being taken care of with the stipulation that no ship more than twenty years old can be registered in Monrovia.

For the Liberians, who acquired this fleet unawares and by sheer force of circumstances, shipping has now become an important source of income from the various fees charged. They are therefore rightly determined to preserve it and to make it respectable.

The shipowners, on the other hand, who must maintain their vessels under Liberian registry for many reasons, have no alternative but to pay the fines and comply with the new regulations.

"No Foreign Crews"

A large shipping office in Piraeus that manages some fifty ships has posted up a large sign outside its main door saying: "No Foreign Crews". This is indeed a good sign. It means that there is no shortage of lower deck Greek crews and that the services of coloured crews are no longer required.

The situation is not so cheerful with regard to officers who are still in very short supply, as are cooks and electricians.

Shipowners are currently engaged in enticing them from other ships by offering higher wages.

The only ships that do not suffer from shortages are those that make regular calls at Greek ports. Officers and men are willing to work on them for lower as long as they are given the opportunity of being with their families more frequently than usual.

The reason why coloured crews are no longer needed is, of course, the fact that so many ships have been laid up in recent months. With no short-term solution to the crew problem in sight and when the freight market improves, we are very much afraid that the "No Foreign Crews" sign will very probably come down.

Something Must Be Done

There is no doubt that in spite of the great improvement in living conditions

aboard ship in recent years, nothing can compensate a seaman for the deprivation of his loved ones. Moreover, improvements in loading and unloading techniques have resulted in rapid turnarounds in port that give seamen even less time with their families when they do get to see them.

There are ways, however, of mitigating the nostalgia. Shipping offices should make every effort in avoiding delays in delivering the ship's mail, should facilitate communications by ship to shore telephone and should develop more contacts through the columns of house organs. Seamen should be forced to take their leaves and not stay on board in return for extra pay. Finally, families should be facilitated in visiting ships calling at nearby ports and every effort should be made to get the men to take courses whenever this is indicated, or pass exams, and pay them their full wages while ashore while wives should be allowed to travel with their husbands whenever possible.

In Britain and in other countries, where seamen call at home ports much more often, these and other measures have been taken to make the seaman's lot an easier and more attractive one. All the more reason why they should apply to Greek ships as well.

Expansion at Skaramanga

We are informed that Mr. Stavros Niarchos intends to expand Skaramanga Yard with the addition of new installations representing a further investment of \$70,000,000 to the \$60,000,000 that has already been absorbed by this up-to-date repair base, one of the largest in the world and the most important shipbuilding centre in the Eastern Mediterranean.

Hellenic Shipyards' technical director, Mr. C. Coldis, will go to Japan, accompanied by Mr. Niarchos' sons, to visit major Japanese yards and bring himself up-to-date on the latest developments in Japanese shipbuilding. On this occasion, Mrs. Coldis will be launching the latest addition to the Niarchos Fleet, the 220,000 dwt, tanker "World Horizon" at the Mitsui yards.

The expansion at Skaramanga will consist of a new 500,000-ton building/graving dock will be served by a 300-ton or 400-ton crane and new workshops will be set up to prefabricate sections of ships to be built in this dock. The building processes will be entirely automated and computerised. The expanded facilities will require an extra work force of 2,500 to 3,000.

Meanwhile, work is proceeding at Skaramanga on the first 37,000-ton bulk carrier

to be delivered in October. The second is to be floated from the 250,000-ton graving dock in September. Seven of these ships are on order.

Finally, during the past year, ten to twelve ships averaging 25,000 tons each have been constantly occupying the yard's floating docks and repair piers for repairs, surveys, etc.

The Japanese in Greece

The Japanese Ministry of Transport has worked out a programme of technical and financial aid for developing countries in the field of shipping and shipbuilding. Specific plans for certain countries are in the process of being drafted with provision for long-term loans in Japanese yen. These programmes will begin in 1973.

Indonesia and Malaya will be the first to benefit from Japanese aid with orders for small ships to be built in Japanese yards and in their own shipyards. Next on the list is Thailand.

If we are to believe reports from Tokyo, the Japanese are also eyeing Greece as a likely spot for setting up a shipbuilding and shiprepair industry in cooperation with Greek shipowners.

The Hakodate yards are reported to be interested in such a project. At one time, there were reports that Ishikawajima-Harima were intending to set up a repair base at Pylos in cooperation with Mr. M. Karageorgis.

The aid programme described above leads us to believe that the Japanese are indeed eyeing Greece with the object of establishing a shipyard here to act as a Mediterranean repair base for the many ships built in Japan for Greek and other shipowners. They have both the means and the technical know-how to carry out such a project.

Seamen's Hostel

A contribution of half a day's wages per man per ship per annum has been set for shipowners towards the setting up of a Seamen's Hostel in Piraeus. This amounts to roughly \$150 per year per ship. The Hostel will afford cheap lodgings for seamen as well as club rooms, etc. Hostels of this type are available to foreign seamen in all major ports and it is high time we had one in Piraeus. Needless to say, our shipowners will willingly contribute to this worthy cause.

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

"MEDOV"

SHIP MANAGERS AND OPERATORS, LINER AND GENERAL SHIPPING AGENTS

CHARTERING, SALE & PURCHASE AND INSURANCE BROKERS,



VIA XX SETTEMBRE, 29/7 16121 GENOA

Telex: 27046 (MEDOV)

Telephone: GENOA 54.13.61 (Five Lines)

Cables MEDOV GENOA

Branches and Agents at all Italian Ports

Representatives of Hellenic Register of Shipping

