

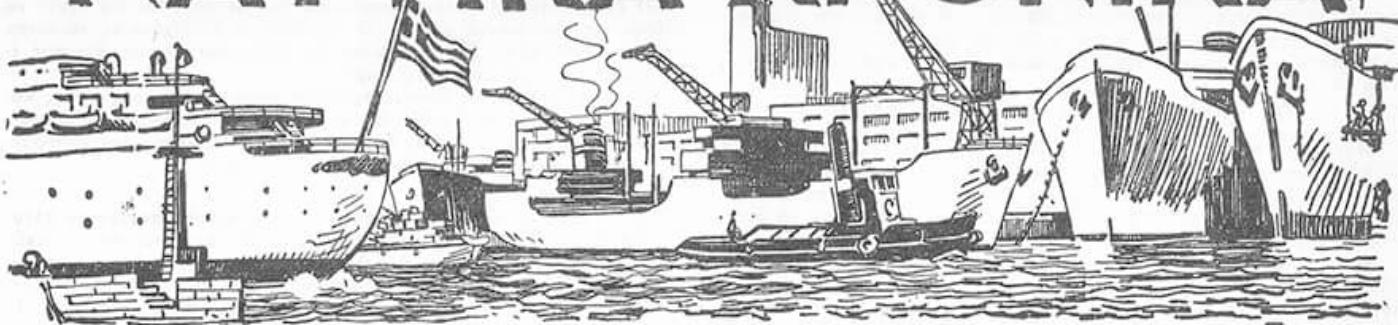
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1963

Αρ. Φύλλου 670/429

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΑΓ (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 670/429

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΜΑΐΟΥ 1963

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙΑΤΙ ΟΧΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ:

Αἱ οὐλίγαι αὐταὶ γραμμαῖ, ἀπόρροιαν ἔχουσαι ἔρευναν πολυνήμερον, ἐμπειριστατωμένην, μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν κύλων τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἀπευθύνονται πρὸς τοὺς δισχειρίζομένους ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν.

Τοὺς πληροφοροῦμεν, ότι δὲν ἐπισημαίνεται μόνον αἰσθητῶς ἐπιβραδυνόμενος ὁ ρυθμὸς τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας πλοιών, ἀλλὰ καὶ κάποια τάσις ἀλλαγῆς σημαίας διὰ τὰ ηδη ἐγγεγραμμένα εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον πλοῖα.

Οἱ ἐφοπλισταὶ διεπίστωσαν πλέον τὴν ἀπροσθύμιαν τοῦ Κράτους, ὅπως μὲ τὴν προϋποτιθεμένην κατανόησιν βοηθῆσῃ, κατὰ τὸ δυνατόν, τὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸν δύσκολον δρόμον της. Ἀπεγοητεύθουσαν μὲ τὸ τρόπον, μὲ τὸν ὄποιον ἔχειρίσθη τὸ 'Υπουργείον καίρια ζητήματα τῶν πλοιών — ἐπάνδρωσις κλπ. Ἐπανείδον τὰς ἀψυχολογήτους παρεμβάσεις τῶν λιμενικῶν ὄργανων, τὰ πρόστιμα τοῦ Ν.Α.Τ., τὴν προσπάθειαν τῆς κηδεμονεύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ τὴν ἀβελτηρίαν εἰς τὴν ἐπίλυσιν ζωτικῶν τῆς Ναυτιλίας ὑπόθεσεων. Ἐξηγέρθησαν, τέλος, διὰ τὴν τηρηθείσαν τακτικὴν τῶν ἀτελευτήτων συζητήσεων περὶ τὸ φορολογικὸν — φόροι ἐπὶ ζημιῶν. Ἐπὶ πλέον διαπιστοῦται — τὸ καὶ σοδαρώτερον ὑπὸ τὰς κρατουσάς συνθήκας — ὅτι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον καθίσταται ὀστημέραι ἀκριβώτερον εἰς τὴν δισχειρίσιν του, ἀνίκανον νὰ κρατήσῃ, λόγῳ κόστους, τὴν συναγωνιστικὴν του θέσιν.

Ἄγνωνά ὑπάρχεις διεξάγουν τώρα οἱ ἐφοπλισταί. Τονίζουν ὅτι θὰ φθάσουν καὶ τὴν Κυανόλευκον νὰ παραμερίσουν ὃ τὸ Κράτος δὲν θελήσῃ, συναισθανόμενον τὰς ὑποχρεώσεις του καὶ κατανοοῦν τὰς δυσχερείας τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, νὰ ἀλλάξῃ τακτικήν, νὰ ἀφήσῃ, τούλαχιστον, ἀνενόχλητον τὸν ἐφοπλιστὴν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν σημερινῶν δυσχερειῶν του.

Τὰ πρώτα κρούσματα τῆς φυγῆς — σποραδικὰ εύτυχῶς — ἐσημειώθησαν ἡδη. Πολὺν φοδούμεθα, ὅτι αὔριον θὰ είναι περισσότερα. Ός ἀνάγκη ἐπιτακτικὴ ὑποδεικνύεται ή ἡ ἀναθεώρησις τῆς μέχρι τοῦδε τηρηθείσης ἀλλοπροσάλλου τακτικῆς. Πρέπει νὰ ἀποκτήσουν οἱ τοῦ 'Υπουργείου μας ἀρμόδιοι, ἀλλὰ καὶ θλοὶ οἱ περὶ τὴν Ναυτιλίαν κινούμενοι, πλήρη ἐπίγνωσιν τῆς ιδιοτύπου, ὅσον καὶ λίαν ἐπικινδύνου θέσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Καὶ ἀν τίποτε τὸ καλὸν δὲν ἡμποροῦν νὰ τοῦ προσφέρουν, ὅς τὸ ἀφήσουν, τούλαχιστον, ησυχον. Ή λιθεριανή σημαία τὴν ησυχίαν αὐτὴν τοῦ τὴν ἔξασφαλίζει. Διατί οχι καὶ ημεῖς;

Καὶ ἡ δυσάρεστος διαπίστωσις: 'Ο ἐν Νέᾳ Υόρκη κομμισάριος τῆς Λιθερίας 'Αμερικανὸς κ. Ρούντκ είναι, πράγματι, ἔξαιρετικὸς ἀπησχολημένος. Προσπάθειά του ἡ ἐγγραφὴ περισσοτέρων σκαφῶν. Τὰ δικιώματα είναι ίκανοποιητικά. Ήδη θησαυρίζει αἰσθητῶς τελευταίως.

Λέγεται ὅτι εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν ποὺ διεξάγει ὁ κ. Ρούντκ διὰ τὴν προσέλκυσιν τοννάζ, θὰ προσφέρῃ καὶ τὴν δωριάν ἐπανεγγραφὴν εἰς τὸ λιθεριανὸν νηολόγιον — χωρὶς τὸ δολλάριον κατὰ τόνον — δι' οἵσα σκάφη ἐπανέρχονται ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ἀφρικανικῆς ζούγκλας.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Εἶναι ἀκριβώτερον τὸ ἐλληνικὸν ποντοπόρον σκάφος τοῦ ὁμοιοτύπου λιθεριανοῦ ἢ τοῦ τελούντος ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου. Στατιστικαὶ ἀπηκριθεῖσαι καὶ συγκρίσεις τῶν δαπανῶν σκαφῶν τῆς αὐτῆς δισχειρίσεως τὸ ἀποδεικνύουν.

Κατὰ 20 - 40 δολλάρια ἡμερησίως είναι λ.χ. χαμηλότερα τὰ ἔξοδα κινήσεως τοῦ ὑπὸ ξένας σημαίας λίμπερτον. 'Υπὸ τὰς κρατουσάς συνθήκας τὰ διλίγα αὐτὰ δολλάρια είναι πολλά. Αὐτὰ ἀγωνίζονται νὰ κερδίσουν — ἀν τὸ κερδίσουν — οἱ κινούντες τὰ λίμπερτος.

Δὲν είναι μόνον ὁ φόρος ἐπὶ τῶν ζημιῶν, ποὺ καλούνται νὰ πληρώσουν οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ ἐλληνικοῦ σκάφους. Διαφοράι υφίστανται εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος. Κατὰ τέσσαρας είναι μικροτέρα η τοῦ λιθεριανοῦ. Αἱ παλιννοστήσεις τῶν μη «προσοντούχων» καὶ αἱ μετα-

κλήσεις τῶν «προσοντούχων» στοιχίζουν εἰς τὸ ἐλληνικὸν καὶ είναι συχναῖ. Οἱ ἀστυνόμοι τὰς ἐπιβάλλουν. Τὰ ἔντυπα ἐπίσης τοῦ Ν.Α.Τ. είναι ἀκριβά. Τὸ γεγονός, ἀλλως τῆς κινήσεως περισσοτέρων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν, καταδεικνύει καὶ τὴν συναγωνιστικὴν των ικανότητα. Τὰ πλείστα τῶν ἐλληνικῶν είναι παραπλισμένα. 'Η διαφορὰ εἰς τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως των δὲν ἐπιτρέπει εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ τὰ κινήσουν. 'Ηδη οἱ πλοιοκτήται ἀντιμετωπίζουν τὴν ἀνάγκην νὰ καταφύγουν εἰς τὸ λιθεριανὸν νηολόγιον. Παρὰ τὴν ἐπιθυμίαν των, πελάται τοῦ κ. Ρούντκ θὰ γίνουν καὶ πάλι. 'Αγώνα ἐπινόστεως διεξάγουν καὶ οἱ ἔδω καλοί μας ἀρμόδιοι. Παρὰ τὰς τόσας ὑποδείξεις, οὐκ ἔδουληθσαν συνιέναι...

ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Κατορθώνουν μερικοὶ νὰ διατροφοῦν ἐν κινήσει τὰ λίμπερτος. 'Η οἰκονομία — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ὡς καύδοσις — είναι ἡ προϋπόθεσίς τοῦ. Τὸ λιθεριανὸν καὶ τὸ λιθανικὸν είναι συναγωνιστικώτερα, κατὰ 20% εὐθυνότερα εἰς τὴν δισχειρίσιν των. Οἰκονομία εἰς τὰ ἀσφαλίστρα — ἀκάλυπτοι οἱ πλείστοι τῶν κινδύνων. Οἰκονομία εἰς τὸν ἀριθμὸν τοῦ πληρώματος — σύνολον 24 - 27. Οἰκονομία εἰς ὅλας ἀνεξαρτέως τὰς δοπάνας.

Καὶ διότι είναι πολλὰ τὰ παραπλισμένα φορτηγὰ σκάφη πολεμικῆς κατασκευῆς τοῦ, τὰ ὑπέρθειας ἐπιτυγχάνουν τὴν ἀπασχόλησιν. Εἰδη τινὰ φορτίων καὶ πολλοὶ λιμένες καλύπτονται ἀπὸ τὰ λίμπερτος. Ναύλοι, δικαιολογούντες ὅπωσδηποτε τὴν κίνησίν των, πληρώνονται. Αἱ ἑκατόν λ.χ. χιλιάδες δολλαρίων διὰ τὰ παλαιοσιδήρα διὰ τὴν Ιαπωνίαν, ἐπιτρέπονται μὲ ἐλάχιστα ἐνεργητικὰ ὑπόλοιπα τὸ ταξίδιον. 'Ολίγον ὅμως, οἱ σημερινοὶ ναύλοι νὰ σταθεροποιηθοῦν, καὶ θὰ ἴωμεν ἐπανερχόμενα εἰς τὴν ἐνέργειαν πολλὰ τῶν ἀργούντων. Ή ἐπάνοδος θὰ ἐπέτεινε τὴν ὑπερπροσφορὰν χωρητικότητος. Οἱ ναύλοι θὰ ἐπανεπίπτονται τὰ γνωστὰ ἀπαγορευτικὰ δι' οἰονδήποτε σκάφος ἐπίπεδα.

Πάντως, εὐχάριστον είναι τὸ γεγονός, ὅτι ὑπὲρ τὰ διακόσια ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας λίμπερτος τελοῦν εἰσέτι ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ΑΞΙΟΣ Ο ΜΙΣΘΟΣ ΤΩΝ

Τὰ ἔργα καὶ αἱ ημέραι τῶν ἀστυνόμων:

Εἰς τὸν σταθμὸν ἀνεφοδιασμοῦ τῶν «Καλῶν Λιμένων» τῆς Νοτίου Κρήτης κατέπλευσε πρὸ τίνος διὰ νὰ παραλάβῃ καύσιμα τὸ μεγαλύτερον μπάκι κέριερ τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ο πρώτος μηχανικός του, ἀπὸ τῆς κατασκευῆς τοῦ σκάφους πρὸ πενταετίας ὑπηρετῶν ἐπ' αὐτοῦ, δὲν είχε τὸ Α' δίπλωμα. Τυπική ἡ περίπτωσις. 'Ἐπρεπε, κατὰ τὰς τελευταίας ὑπουργικὰς ἐντολάς, νὰ ἀντικατασταθῇ. 'Ο κ. λιμενάρχης 'Ηρακλείου ἔσπευσε νὰ διατάξῃ τὴν πρόσληψιν τοῦ πρώτου. Εὔκολος, θεβαίως, ἡ διαταγή, πλὴν δύσκολος ἡ ἐκτέλεσις. 'Ο καταλάπλος μηχανικός δὲν ἔχειρισκετο καὶ ὁ εἰς προσφέρεις μὲ προϋπηρεσίαν, ἔγγυουμένην τὴν ικανότητα, ήξιώσεις μισθῶν διπλάσιον σχεδὸν τοῦ συμβατικοῦ. Οἱ πλοιοκτήται ἔζητησαν τὴν παραμονὴν τοῦ ὑπηρετούντος, μέχρις ὅτου ὁ κατάλληλος καὶ ὁ μετριωτέρας ἔχων ἀπατηθεῖς ἔξερθε.

Ἐπὶ διήμερον ἐκράτησαν οἱ συζητήσεις. Τὸ πλοίον ἀνέμενε τὴν ἀπόφασιν. Οὐκ ὄλιγα καὶ καθυστέρησις αὐτὴ ἐστοίχισεν, ὅταν ἐλάχιστα είναι η ἀνύπαρκτα τὰ κέρδη μὲ τοὺς κρατούντας ναύλους. Οἱ ἀστυνόμοι, πάντως, ἔξετέλεσαν τὸ «καθῆκον» των. 'Αξιος ὁ μισθός των!

Παραπλισμένον εἰς τὴν Καλαμάταν λίμπερτο — ὑπὸ ξένην σημαίαν ἐλληνικῆς ὅμως πλοιοκτησίας — ἐπρόκειτο νὰ πλεύσῃ εἰς τὴν Σύρον, ἵνα δεξαμενισθῇ καὶ παραδοθῇ εἰς τοὺς 'Ινδους ἀγοραστάς του. Νομιμόφρονες οἱ πλοιοκτήται ἔζητησαν — χωρὶς νὰ ἔχουν ὑποχρέωσιν τινὰ — τὴν ὅδειαν τῆς ἐπανδρώσεως του μὲ τὸ θασικὸν πλήρωμα διὰ τὸ διλγάνων τῶν ταξίδιον. 'Η αἴτησις των θασίων ἐνεκρίθη. Πλήρης ὁ κ. λιμενάρχης τῆς Καλαμάτας ἀνεκάλυψεν ὅτι μεταξὺ τῶν προσληφθέντων εἰς θερμαστής δὲν ἦτο πτυχιούχος. Καὶ ἔζητηθῇ ἡ μετάκλησίς του ἀπὸ τὸν Πειραιά. Τὸ πλοίον θὰ ἔχει τὴν ημέραν τοῦ δεξαμενισμοῦ του. 'Εχριάσθησαν ἔντονα διαβήματα τοῦ πλοιοκτήτου διὰ νὰ ποράσῃ τὴν συγκατάβασιν του ὁ κ. ἀστυνόμος τῆς Καλαμάτας νὰ ἀποπλεύσῃ τὸ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίον διὰ τὴν Σύρον. Περιττὰ τὰ σχόλια.

ΠΡΟΑΙΡΕΤΙΚΗ Η ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ:

Είναι, πράγματι, υποχρεωτική η συνδικαλιστική είσφορά πρός την Π.Ν.Ο.: Πρέπει τὸ ζήτημα νὰ ξεκαθαρισθῇ. Τὸ Ὑπουργεῖον, μᾶς λέγει, δι' ἀνακοινώσεως του, δημοσιεύειστης πρὸ ἡμερῶν, διὶ η είσφορά εἶναι υποχρεωτική, ἐνῷ μέχρι τούδε, μὴ ὑπάρχοντος νόμου τινός καθιερώντος τὴν υποχρέωσιν, ἐπιστεύετο, διὶ η είσφορά ήτο πραιτική.

ΤΟ «ΡΑΚΕΤ» ΤΩΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΝ

Πληγὴ διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ἐπιχείρησιν αἱ ἔγειρόμεναι δίκαιοι εἰς τὴν Ἀμερικήν ἀπὸ "Ἐλληνας ναυτικούς, ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων υπηρετοῦτας. Καμία ἄλλη Ναυτιλία δὲν ὑφίσταται τὴν περιπέτειαν αὐτῆν." Οἵοι οἱ Εύρωπαίοι ναυτικοί σέβονται τοὺς νόμους καὶ τὰ δικαστήρια τῆς πατρίδος των, πλὴν ἡμῶν, ἀτυχῶς.

Καὶ ἂν μὲν πρόκειται περὶ ἀτυχήματος, ἐπισυμβάντος ἐπὶ πλοίου προσωριμισμένου εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, δικαιολογημένη ἵσως ἡ προσφυγὴ εἰς τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια. Ἀρρέδια εἴναι νὲ ἐκδιάσυν τὴν αἰτουμένην ἀποζημιώσιν. Πλὴν, αἱ περισσότεραι ἀπὸ τὰς ἀγωγὰς ἀναφέρονται εἰς περιπτώσεις ναυτικῶν, οἵτινες ἡσθένοσσαν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἔστω καὶ μετὰ τὴν ἀπόλυτον τῶν. "Ἐτυχον τῆς νόμῳ περιθάλψεως, ἔλαβον τὴν νόμιμον ἀποζημιώσιν — συχνὰ μετ' ἀπόφασιν ἐλληνικοῦ δικαστηρίου — καὶ ὑπέργραφαν ἔξοφλητικὴν πράξιν ἐνώπιον συμβολαιογράφου. Ἐν συνεχείᾳ ἐγέρονται ἀπὸ τοὺς ἀποζημιωθέντας ἀγωγαὶ ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων διὰ ποσὰ ἔξωφενικά. Συνήγορος τῶν ὑποθέσεων εἰς καὶ μόνος: ὁ γνωστός μας κ. Μόροβιτς νιός. Πράκτορες, διὰ λογαριασμῶν του ἐνεργούντες, γνωστοὶ ἐπίσης δικηγόροι τοῦ Πειραιῶν, μὲ τοιαύτας ὑποθέσεις ἀσχολούμενοι. Πράκτορες εἰς τὴν Ἀμερικήν: ἀδελφοί νοσοκόμοι τῶν νοσοκομείων, ὅπου θεραπεύονται οἱ ναυτικοί, ἀκόμη καὶ συνάδελφοι των, ἐπὶ προμηθείᾳ, βεβαίως. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ φάγου κύκλου ὑπόπτων συμφερόντων (ράκετ), Θύμα: ὁ ναυτικός. Αὐτὸς εἰσπράττει τὰ δλιγύτερα, συχνὰ οὐδὲ δραχμήν.

Καὶ ὁ ἐκδιάσμὸς ἀσκεῖται μὲ τὴν μέθοδον τῆς αἰτήσεως ἀπὸ τὸν κ. Μόροβιτς, ὅπως προσκομίσουν εἰς τὸ δικαστήριον οἱ ἀντίδικοι ἐφοπλισταὶ ἔγγραφα πάσης φύσεως, ἀπωτέρων ἡμερομηνῶν, ἀσχεταὶ ἐν πολλοῖς, μὲ τὴν ἐκδικαζομένην ὑπόθεσιν. Εἴναι ἐνοχλητικαὶ αἱ αἰτήσεις αὐταὶ — τὸ γνωρίζει ὁ κ. Μόροβιτς — χρείαζεται χρόνος πολὺς διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἔγγραφων, πολλὰ ἀποστέλλονται ἐντεύθεν, κεκυρωμένα ἀναλόγως — δαπάναι οὐκ ὀλίγαι — δὲν ἀποκλείεται δὲ ὡρισμένα ἔξ αὐτῶν νὸ εἶναι φύσεως ἐμπιστευτικῆς διὰ τὴν ἐπιχείρησιν. Ἡ κατάθεσις καὶ ἡ κοινοποίησίς των πιθανὸν νὰ τὴν διώλη.

Πρὸ αὐτῆς τῆς καταστάσεως ὁ ἐφοπλιστὴς στέρειται ἐκδιαζόμενος εἰς τὸν συμβιβασμόν. Εἰσπράττει ὁ κ. Μόροβιτς — πληρεξούσιος γάρ — ἐλάχιστα ἔναντι τῶν ἀξιουμένων — καὶ ὁ ναυτικὸς τὰ φύσια. Ὁ ἐκδιάσμὸς ἐπιτυγχάνει. "Ἄν ὁ ἐφοπλιστὴς προτιμήσῃ τὴν ἐκδίκαιων τῆς ὑπόθεσεως, ἀνάγεται εἰς μίαν ἀτέρμονα περιπέτειαν δαπανηρὰν καὶ ἐκνευριστικήν.

Αὐτὴ, ἐν ὀλίγοις, εἶναι ἡ συνίθησις μορφὴ τῶν ἐγειρομένων εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἀγωγῶν ἀποζημιώσεως. Τὸ πλοίον, κατὰ δάσιν, κρίνεται ώς ἀναξιόπλουν. Ἐκεῖθεν, κατὰ τὸν κ. Μόροβιτς καὶ τοὺς συνοδέλφους του, προήλθεν ἡ ἀσθένεια καὶ τὸ ἀτυχήμα. Ὁ ἐφοπλιστὴς καλεῖται νὰ πληρώσῃ σύμφωνα μὲ τὸν ἀμερικανικὸν νόμον. Τὰ δικαστήρια ἐπιλαμβάνονται ἀναρμοδίως τοιούτων ὑποθέσεων ἔνεναν ναυτικῶν, ἐπὶ ἔνεναν πλοίων ὑπηρετούντων. Τὸ πλοίον ἐπιβαρύνεται μὲ δαπάνας ἀδικαιολογήτων καὶ περιπέτειας ὀχληράς.

Προσδάλει ὅμως τὸ ἔρωτημα: Πῶς πρέπει — ἐπιβάλλεται νομίζομεν — νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ δύσκολος αὐτὴ κατάστασις διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν; Αἱ δίκαιοι τῆς Ἀμερικῆς εἴναι ἔνα ἀπὸ τὰ πολλὰ προβλήματα, τῶν ὅποιων ἡ κρατικὴ διοίκησις ὀφείλει νὰ ἐπιζητήσῃ τὴν λύσιν. Ὁ ναυτικός, διὰ τοῦτο ἀγωγαὶ τὴν δικαιούσην τῆς πατρίδος του καὶ προσφεύγει εἰς ἔνα δικαστήριο, παραθαίνει ρητὴν διάτοξιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ὀλλὰ καὶ αὐτὸν τὸ ἡβικόν νό-

μον. Ὁ ναυτικός, διὰ τοῦτο ἀπεζημιώθη καὶ δευτέραν ἀποζημιώσιν ἀναζητεῖ διὰ τοῦ ἐκδιάσμου τοῦ Μόροβιτς, διαπράττει ἀξιόποινον πρᾶγμα. Ἡ κρατικὴ διοίκησις τῆς Ναυτιλίας δὲν ἡμπορεῖ νὰ τὴν ἀγνοήσῃ.

Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔξ ἄλλου, ἀμυνόμενοι πρέπει νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ λάθουν τὰ προστικόντα μέτρα. Ὁ ναυτικός, ὁ μετερχόμενος τοιαύτας μεθόδους ἐκδιάσμου, δὲν ἔχει θέσιν ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων. Θὰ τὰς ἐπαναλάβῃ, ἀν τοῦ δοθῆ ἡ εὐκαιρία.

Κατὶ, ἐπὶ τέλους, τὸ ἀποτελεσματικὸν κατὰ τῆς οἰκτρᾶς αὐτῆς καταστάσεως πρέπει νὰ ληφθῇ. Οἱ ἀμρόδιοι τοῦ Ὑπουργείου ὃς μελετήσουν τὰ κατ' αὐτὴν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀς ἐφαρμόσουν τὴν αὐτοάμυναν. Ἡ "Ενωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν" ἔχει τὸν λόγον.

* * *

Τὰ ἐλληνικὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα τῆς Ν. "Υόρκης ἀποφεύγουν πλέον τὸ Marine Hospital διὰ τὴν περιθαλψιν τῶν ἀσθενούντων ναυτικῶν μας. Προτιμοῦν τὰς ιδιωτικὰς κλινικάς, ὅπου πληρεστέρα παρέχεται ἡ νοσοκομειακὴ περίθαλψις καὶ ὁ ἀσθενής, εἰς ιδιαίτερον θάλαμον νοσηλευόμενος, αἰσθάνεται πλέον στοργικὴν τὴν ὑπέρ αὐτοῦ φροντίδα. Τὸ εἰς Ν. "Υόρκην γραφεῖον τοῦ κ. Όνασης ἐφήρμοσε πρῶτον τὴν τακτικὴν αὐτῆν. Τὰ ἀποτελέσματα διά τε τὸ ἡβικὸν τοῦ ἀσθενούς καὶ τὴν ἀποθεταί του ἀπεδειχθέσαν ἀρίστα.

Πρόσθετος λόγος συνηγορῶν διὰ τὴν εἰς τὰς ιδιωτικὰς κλινικὰς περιθαλψιν τῶν ἀσθενῶν ναυτικῶν μας: Εἰς αὐτὰς οἱ πράκτορες τοῦ Μόροβιτς δὲν εἰσχωροῦν καὶ οἱ νοσοκόμοι δὲν τὸν ἔχουν πρετερούν, ὅπως εἰς τὸ Marine Hospital, ὅπου τὸ "ρίγκα" είναι ἔγκοτεστημένον.

ΤΑ ΚΑΛΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

"Ἐννέα ἐλληνικὸς ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα τοῦ Λονδίνου, διαχειριζόμενα περὶ τὰ 160 ποντοπόρα σκάφη, συνεργάζονται ἀπὸ τίνος καὶ ἐπιτυχάνουν σημαντικὴν οικονομίαν εἰς τὴν προμήθειαν τῶν καυσίμων καὶ τῶν ὑλικῶν τῶν πλοίων των. Συσσωματωμένοι οἱ ἐφοπλισταὶ διαπραγματεύονται τὰ συμβόλαια τῶν πετρελαίων (ἐτησία κατανάλωσις 500 χιλ. τ.). Ἐκπτωσίς εἰς τὰς τιμὰς τῶν μπωνκέρες παραχωρεῖται.

Συνέστησαν ἐπίσης την προμηθευτικὴν ὄργανωσιν, μὴ ἀποβλέπονταν εἰς τὸ κέρδος, ἀλλ' εἰς τὴν εὐδηνοτέραν τιμὴν τῶν ὑλικῶν διὰ τὰ πλοία τῶν μετεχόντων τοῦ ὅμιλου ἐφοπλιστῶν. Ὁ "Προμηθεύς" — οὕτω ἐπωνύμασθη ἡ ὄργανωσις — ἀναλαμβάνει τὰς παραγγελίες χρωμάτων, σχοινίων, ὄρυκτελαίων, παρεμβυσμάτων κλπ. διὰ λογαριασμὸν ἐνός ἐκάστου ἐφοπλιστοῦ. Τιμαὶ χονδρικῆς πωλήσεως ἐπιτυγχάνονται ἀπὸ τὰ ἔργοστασια, ὅπου αἱ εὐδείας παραγγέλλονται τὰ διάφορα εἰδῆ. Τὰ ἔργοστασια προτίθενται καὶ διά τὴν ἀποστολὴν τῶν παραγγελέντων εἰς μακρυνούς, ἔστω, λιμένας. Τὸ σύστημα αὐτὸς ἀπεδειχθεῖ συμφέρον. Πρόκειται κατ' αὐτὰς ιδίας ἀποθήκης νὰ ἔπιπτῃ στην «Προμηθεύ». Ἐκεὶ θὰ συγκεντρώνονται τὰ ὑλικά καὶ τὰ ἐφόδια καὶ θὰ ἔχαστο τοιαύτας ποστέλλονται εἰς τὰ πλοῖα.

Αἱ ἡμέραι τῶν ισχνῶν ἀγέλαδων, ὑπὸ τὰς ὅποιας διαβοιοὶ ἀπὸ ἔνων ἦδη ή Ναυτιλία, ἐπιβάλλονται κάθε οἰκονομίαν. Διὰ τῆς συνεργασίας καλύπτεται τιμὴ καὶ ποιότητες ἐπετεύχθησαν. Ὁ ἔλεγχος τῶν προμηθείων κατέστη ἀποτελεσματικός.

Τὰ περισσότερα θὰ εὑρέθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ διευρύνοντες αὐτήν. Γνωστὸν τὸ θέμα διὰ τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

"Ἡ συνεταιριστικὴ ὄργανωσις τῆς πλοϊοκτησίας ἀποτελεῖ πλέον μίαν ἀνάγκην, τὴν ὅποιαν θάττον ἡ δραδίον θὰ ἀντιμετωπίσουν οἱ περιωρισμένης πως ἐπιχειρηματικῆς ἐπιφανείας ἐφοπλισταί. Μόνον διὰ τοῦ συνεταιρισμοῦ θὰ κατορθώσουν νὰ ἀποκτήσουν καὶ αὐτοὶ τὰ δλιγύτερα, ἔστω, ἀλλὰ τὰ μαχητικώτερα πλοῖα. Θὰ φέτασον τὴν ἐπιβίωσιν. Μόνον, ἐπίσης, διὰ τῆς συνεργασίας, θὰ φέτασον καὶ εἰς τὴν ἀσφαλιστικήν, σὺν τῷ χρόνῳ, χειραφέτησιν, ἥτις τὴν οἰκονομίαν θὰ προσπορίσῃ εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον. Διὰ τῆς συλλογικῆς, τέλος, δράσεως, πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ καὶ ἡ ἐπίλυσις ἀλλών τινῶν προβλημάτων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, αὐτὰ ποὺ παρεμποδίζουν τὴν ὄμαλην ἐκμετάλλευσή του.

Παράδειγμα ἀξιομίμητον ἡ συνεργασία τῶν ἐν λόγῳ γραφείων τοῦ Λονδίνου. Ἀποδίδει πολλά. Τὰ περισσότερα προσδοκῶνται.

SCANDIA SHIPPING AGENCIES LTD.,

LINER & TRAMP AGENTS — CHARTERING BROKERS

SALE & PURCHASE

Cable Address :
"Scanship"

Telex :
Scanship - Mtl. 01-2795

New Boe Code
Tel. : 866-4811

HEAD OFFICE: 621 Craig Street West, MONTREAL, Canada.

Subagents at —

Sorel, Three Rivers, Baie Comeau, Quebec, Halifax, N.S., St. John, N.B., Fort William, Port Arthur, Ont., Hamilton, Toronto, Sarnia.

'Ελληνικὰ συμφέροντα ὑπὸ ἐλληνικὴν διαχείρισιν. 'Αποτανθῆτε εἰς τὸν κ. Σ. ΣΤΑΥΡΙΝΙΔΗΝ δι' οἰανδήποτε πληροφορίαν

σχετικῶς μὲ τὰ Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸ ST. LAWRENCE.

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

'Υπέστησαν κατά το 1962 ζημίας σημαντικάς οι ασφαλισταί — οι Γάλλοι πρώτοι — από τάς πολλάς απώλειές πολεμικής κατασκευής φορτηγών - λιμπερτες και όμοιοτύπων. Εις 56 ύπολογίζονται τά απόλεσθεντα.

Παρά ταῦτα ή γαλλική άγορά διατηρεῖ τήν συναγωνιστικήν της ίκανότητα. Καλύπτει ήδη σημαντικόν μέρος τού μεταπολεμικής κατασκευής έλληνικού τοννά. 'Ασφαλιστρα όπωσδήποτε χρημάτα (1 - 1.25%) εισπράττονται από τους καλὰ αποτελέσματα έχοντας νὰ έπιδείξουν έφοπλιστα.

"Έχασαν πλέον οι "Αγγλοι τήν πρωτοβουλίαν εις τὸν καθορισμὸν τῶν ἀσφαλίστρων. Δὲν έχουν τὸ μονοπώλιον διὰ τὸν έλληνικὸν κίνδυνον. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸ ἀπέδη εὐρεγετικότατον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. Αἱ συνθῆκαι τῆς ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων τῆς ἐμφανίζονται λίαν δελτιωμέναι. Δέον δημος ιδιαιτέρως νὰ τονισθῇ ἡ ἀνάγκη, σπως ἡ κάλυψις τοῦ έλληνικοῦ κινδύνου μὴ περιορισθῇ εἰς καὶ μόνην ἄγορά — τὴν γολλικὴν λ.χ. η τὴν ἀγγλικήν. Τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀμερικανικῆς ἐπίσης ἀγορᾶς πρέπει ἀμειώτων νὰ διατηρηθῇ. Ποσοστὸν τι ἐπὶ τῶν καλυπτομένων κινδύνων εὔχαριστως θὰ ἐκάλυπτον καὶ οἱ 'Αμερικανοὶ ἀσφαλισταί, σπως καὶ ηδη τὸ πράττουν δι' ὥρισμένους ἐπιλέκτους "Ελληνας ἔφοπλιστας.

Μεταξὺ τῶν τριῶν αὐτῶν ἀγορῶν πρέπει νὰ διατηρήσωμεν μίαν ισόρροπον κατάστασιν σχέσεων. Τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας καλύτερον ἔξυπητησθοῦνται.

'Η φυγὴ τοῦ 'Ελληνος ἔφοπλιστοῦ ἀπὸ τὸ «πατρονάζῃ τῶν 'Αγγλων ἀπεδείχθη σωτηρία. 'Ο συναγωνισμὸς τῆς γαλλικῆς ἀγορᾶς ἔσωσε πρὸ ἐτῶν μίαν ἔξαιρετικῶν δύσκολων κατάστασιν διὰ τὸ έλληνικὸν πλοίον. 'Η προσοχὴ ἐπιβάλλεται. Δὲν πρέπει νὰ ἔχωμεν τὴν οἶνα τῷ παραστάσεις καὶ εἰς τὰς τρεῖς ἀσφαλιστικὰς ἀγοράς. 'Άλλοι μονον ὃν μίαν ἡμέραν ἐπανέλθωμεν εἰς τὸ Λονδίνον ἡ ἀποκλειστικής ἀπὸ τὰς ἀσφαλίσεις μας τὴν Νέαν 'Υόρκην εὑρεθῶμεν μίαν ἡμέραν πρὸ αὐτῆσσαν τῶν ἀσφαλίστρων εἰς τὴν μίαν ἡ τὴν ἄλλην ἀγοράν, χωρὶς νὰ ἔχωμεν τὴν ἴκανότητα τῆς προσφορῆς εἰς τὴν τρίτην διὰ τὰς ἀντασφαλίσεις τῶν, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι αὐτοὶ ηδύτερον νὰ έχουν εθνικὰς ἀσφαλιστικὰς ὁργανώσεις.

Προσπάθεια καταβάλλεται καὶ ἀπὸ τῆς ιδικῆς μας πλευρᾶς διὰ τὴν συγκρήτησιν ἀσφαλιστικῆς ὁργανώσεως ἔλληνικης. Θὰ ἐπιτύχῃ, ἂν οἱ ἔφοπλισταὶ τὸ θελήσουν καὶ ἀν οἱ ἀναλαβόντες τὴν πρωτοβουλίαν γνῶσιν ἔχουν ὥρισμένων προϋποθέσεων.

Καὶ οἱ προϋποθέσεις συνοψίζονται: Εἰς τὴν ἐπάρκειαν τῶν κεφαλαίων, εἰς τὴν μετά περισκέψως μεγάλης συμμετοχῆς, μὲ μικρὸν κατ' ἀρχὰς ποσοστόν, εἰς τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων, εἰς τὴν ἐπιλογὴν αὐτῶν καὶ εἰς τὴν ἀποφυγὴν πάσης κηδεμονίας ἀπὸ τὴν μίαν ἡ τὴν ἄλλην ἔχειν ἀγοράν κατὰ τὰς ἀντασφαλίσεις.

'Ομιλῶν ἐτὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῶν θαλασσασφαλιστικῶν ἐργασιῶν εἰς τὴν 'Αμερικὴν ὁ Πρόεδρος τοῦ 'Αμερικανικοῦ 'Ινστιτούτου τῶν Θαλασσασφαλειῶν κ. 'Ινσελμαν ἐδήλωσεν ὅτι ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις ὑπερέωσε τοὺς ἀσφαλίστας εἰς τὴν ἔκπτωσιν τῶν ἀσφαλίστρων ἐπὶ σκαφῶν. Παρὰ ταῦτα αἱ ἔργασσαι ηδύτερον καὶ ὑγιεστέρα διαγράφεται ἡ προσπτική.

'Ιδιαιτέρως ἀνεφέρθη ὁ 'Αμερικανὸς ἀσφαλιστής εἰς τὸν ἔντονον συναγωνισμὸν τῶν ξένων ἀσφαλιστικῶν ἀγορῶν.

Ο. Κ. ΚΩΤΙΑΔΗΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς παρουσίας τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ Λονδίνον, συνεζήτησαν οἱ ἑκατὸν 'Ελληνες ἔφοπλισταὶ τὰς ζητήματα τοῦ πλοίου μὲ τὸν κ. Κωτιάδην. Τὰ ἀπόφευκις τῶν ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ, τῆς ἀκριδίης διαχειρίσεως τοῦ έλληνικοῦ πλοίου, ἐπὶ τὸ ὄπο μακρού ύψισταμένων αἰτημάτων τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἀνέπτυξαν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου.

'Ο κ. Κωτιάδης, εἰς ἔνα ἔκαστον τῶν ζητημάτων, παρέσχε τὰς ἀναγκαίας διευκρινήσεις. 'Ενημέρωσε τοὺς ἔφοπλιστὰς ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν τοῦ 'Υπουργείου, ἐκράτησε δὲ ιδιαιτέρως σημειώσεις διὰ τὰ ὑποδηλήσαντα νέα αἰτήματα ἡ τὰ χρήζοντα περαιτέρω ρυθμίσεως διοικητικὰ μέτρα.

ΤΑ ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΤΕΛΗ ΤΟΥ N.A.T.

'Απὸ τὰς συναλλαγάς τῶν ἔφοπλιστικῶν γραφείων μὲ τὸ N.A.T. δὲν λείπουν, δεδιά, τὰ πρόστιμα διὰ τὴν ἐλλιπή σύνθεσιν, τὰ πρόσθετα τέλη τοῦ N.A.T. οὐτε καὶ οἱ τόκοι ὑπερημερίας (2% κατὰ μῆνα).

'Η μη ἔγκαιρος — ἀδύνατος συχνὰ λόγω τῶν μακρυνῶν ταξιδίων

τῶν πλοίων — ἀνανέωσις τοῦ ναυτολογίου δικαιολογεῖ τὰ πρόσθετα τέλη καὶ αὐτὰ ἐπαυξάνονται ἀπὸ τοὺς νόμῳ καθοριζόμενους τοκογλυφικούς τόκους. Δὲν πάνους ἐπίσης τὰ πρόστιμα τῆς συνθέσεως, δόσον καὶ ὃν μειώνωνται διὰ τῶν ἐκάστοτε πρός τὸν 'Υπουργὸν προσφυγῶν, νὰ προκαλοῦν τὰς διμαρτυρίας καὶ τὸν ψυχικὸν κάματον τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Υποχρεούνται νὰ συντάσσουν ὑπομνήματα, νὰ ἐπικαλοῦνται τὴν ψυχικὴν παρέμβασιν, νὰ ἀπασχολοῦνται, ἐπὶ τέλους, μὲ ζητήματα, τὰ ὅποια δὲν ἐπρεπε καν νὰ δημιουργούνται. 'Εχομεν ὑπὸ όψιν μας λεπτομέρη πίνακας ἐπιβλημάτων ἀπὸ τὸ N.A.T. προσθέτων τελῶν διὰ τὴν μη ἔγκαιρον ἀνάνεωσιν ναυτολογίων καὶ δι' ἐλληπτὴ σύνθεσιν εἰς ἔφοπλιστικὸν γραφεῖον τῆς Νέας 'Υόρκης, διαχειριζόμενον περὶ τὰ ἔξηκοντα σκάφη, ἡσφαλισμένα παρὰ τὸ N.A.T.

Τὸ σύνολον τῶν προσθέτων τελῶν ἀνήλθε διὰ τὴν περίοδον τοῦ 1960—61 εἰς £ 18.717. 'Ετη τοῦ ποσοῦ τούτου ἔξεπεσθαν, κατόπιν ἐντάσσεων, £ 5.888 καὶ παρασέμουν τὸ πέρατέρω ἔκκαθάριστον £ 12.828. 'Ινοι καὶ τοῦ ὑπόλοιπον αὐτοῦ ἐπιτευχθῇ ἡ μειωσις, πρέπει νὰ προσκομισθοῦν τὰ ἀντίγραφα τῶν ἡμερολογίων τῶν πλοίων, τὰ ὅσα ὑπάρχουν δικαιολογητικά, χωρὶς νὰ λειψουν καὶ τὰ ὑπομνήματα αἱ παραστάσεις καὶ ἡ προσφυγὴ εἰς τὰ ἀντότερα διοικητικὰ ἐπιτεύχα τοῦ 'Υπουργείου. 'Ενύότας ὁ ἀνοιλιστόμενος χρόνος, η διηνεκὴ τοῦ πρωτοποίησί της διατηρεῖται πάντα τὸν γραφεῖον ἀπασχόλησις μὲ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ N.A.T., μὲ τὰ πρόστιμα, τὰς ἀντασθέσεις καὶ τὰς λοιπὰς περιπτετίες.

Εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι φιλότιμος καταβάλλεται προσπάθεια ἀπὸ τὴν διοίκησιν καὶ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ N.A.T., ἵνα αἱ ἀναφύομεναι ἐκ τοῦ ἔλλογου τῶν ναυτολογίων διαφοροποιήσουν. 'Η ύφισταμένη ὅμως νομοθεσία παρεποδίζει καὶ τὴν πλήρη τῶν ἀνωμαλιῶν ἔξαλεψιν. 'Η καλὴ θέλησις ὑφίσταται, ἀλλὰ καὶ τὸ ἀσυγχρόνιστον τῆς κειμένης νομοθεσίας ἀναγνωρίζεται. 'Η τροποποίησί της δὲν κατέστη μέχρι τοῦδε δυνατή. 'Εν τῷ μεταξὺ αἱ ἀντιδικίαι, ως μη ὕφειλε, συνεχίζονται, ὅχι, δέβαια, πρὸ το καλὸν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως.

ΙΝΑ ΜΗ ΚΑΤΑΛΗΦΩΜΕΝ ΑΠΑΡΑΣΚΕΥΟΙ

Εἰναι πλέον γεγονός ἡ ἔφαρμογὴ τοῦ αὐτοματισμοῦ εἰς τὰ πλοία. 'Η διακυβέρνησις τοῦ σκάφους, ἡ ἐποπτεία τοῦ μηχανοστασίου καὶ ἡ ἀντλησις τοῦ ὑγροῦ φορτίου ἀπὸ αὐτόματα ὄργανα ἐπιτελεῖται. 'Ο πλοίαρχος καὶ ὁ μηχανικὸς παρακολουθοῦν ἐπὶ ἐνὸς πίνακος τὴν πρείσαν τοῦ σκάφους, αὐτούς τοὺς χειρισμοὺς ἐν ὅρμῳ καὶ τῶν μηχανῶν τὴν κίνησιν. Εἰς τὰ τελευταίων ναυπηγηθέντα εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν πλοῖα — τάνκερς καὶ μπάλκερ κέρριερς — δὲν ὑπάρχει πηδαλιούχος ναύτης, οὔτε βαλδίδεις εἰς τὸ ἀντλιοστάσιον οὔτε τὰ στόμια τῶν κυτῶν χρειάζονται διὰ τὴν μετακίνησίν των τὴν ἀνθρωπίνην παρέμβασιν. Αὐτὸ τούτο τὸ ἡμερολόγιον τῆς μηχανῆς καὶ αἱ διστιστώσεις ἐπὶ τῆς προρίας τοῦ πλοίου εἰς ταΐνιας αὐτομάτως ἐγγράφονται. Τὰ πάντα διὰ τῆς ταινίας αὐτῆς ἔλλογονται.

Τὸ πλήρωμα, δεδιά, τοῦ σκάφους ἀναποτρέπτως περιορίζεται εἰς ἀριθμόν. Εἰς αὐτό, ἀλλωτε, ἀποσκοπεῖ καὶ ἡ ἔφαρμογὴ τοῦ αὐτομάτου χειρισμοῦ τῶν μηχανῶν καὶ τῆς πηδαλιούχης τοῦ σκάφους. Τὰ ηδη ναυπηγούμενα εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν σκάφη διὰ λογαρισμὸν 'Ελλήνων ἔφοπλιστῶν — περὶ τὰ 25 τάνκερ καὶ μπάλκερ κέρριερ — θὰ ἔχουν ἔξοπλισθη μὲ δῆλο τὸ τελευταία τεχνολογικὰ ἐπιτεύχαται. 'Ο αὐτοματισμὸς θὰ είναι πλήρης.

Οἱ 'Ιαπωνες ἔφθασαν νὰ κινοῦν τὰ σκάφη αὐτῶν — τῶν 50 χιλ. τόν. καὶ ἄνω — μὲ δεσικὸν πλήρωμα 19 μόλις ἀνδρῶν, πλὴν τοῦ δοθητικοῦ πρωσωπικοῦ. Οἱ ιδικοί μας ἔφοπλισταὶ προβλέπουν μίαν σύνθεσιν κατανεμημένη εἰς τέσσαρας ἀξιωματικούς γεφύρας, μετὰ τοῦ πλοιάρχου, εἰς ἓν δόκιμον, ἐν τούτων, ἔξ ναύτων, καὶ δύο ναυτοπλάσιας, ἔνα ἀσυμμετίστην, τέσσαρας μηχανικούς, τρεῖς δοκίμους, ἔνα ἡλεκτροδόγον, δύο καθεριστάς (ντείμαν), καὶ ἔξ μαγείρους καὶ θαλαμητόλους. Σύνολον 30.

Εἰς τὰ νέα σκάφη μὲ μηχανὰς ἀτμοστροβίλους — τοῦ τελευταίου οἰκονομικοῦ τύπου τῆς ἀμερικανικῆς 'Τζένεραλ 'Ελέκτρικ — εἰς καὶ μόνον τοῦ δέδης εἰναι ὁ ἀτμοπαραγωγός. 'Ον χώρος τοῦ μηχανοστασίου θὰ είναι λίαν περιωρισμένος, διότι καὶ τοῦ πρωστήρου συστήματος μικρότερος είναι ὁ σύγκος. Εἰς ἔνα διατομέον διαμέρισμα ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου, κλιματισμένον (air conditioning) παρασέμενι ὁ μηχανικὸς τῆς ὑπηρεσίας καὶ ὁ δόκιμος τοιούτος. Πρὸ αὐτῶν κείναι τοὶ πίνακες μὲ τοὺς διεκτίας τῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν. Τὰ πάντα ἐπισημαίνονται. 'Ολα είναι αὐτούματα. 'Εχει πρὸ αὐτοῦ καὶ τὰς δόνησίας διὰ κάθη περιπτωσιν. Εἰς εἰδικὴν ταινίαν καταγράφονται δῆλαι αἱ λεπτομέρειαι τοῦ ἀτμοπαραγωγοῦ συστήματος, τῆς κινήσεως της μηχανῆς, τῶν θερμοκρασῶν καὶ τῆς λιπάνσεως. Αὐτὴ ἡ ταινία είναι καὶ τὸ ἡμερολόγιον τοῦ μηχανικοῦ.

Εἰς τὴν γέφυραν ἐπίσης ὁ ἀξιωματικὸς τῆς φυλακῆς καὶ ὁ ναύτης σκοπιωρὸς παρακολουθοῦν τὴν πορείαν τοῦ σκάφους ἐπὶ τοῦ εἰδικοῦ πίνακος. 'Απὸ τὴν γέφυραν ἔλλογονται αἱ δολδίδεις τοῦ ἀντλιοστασίου

Telegrams: "GENICOLAOU..
LONDON

Telephone : ROYAL 7981

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

PORTSOKEN HOUSE, MINORIES, LONDON E.C. 3.

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A. E.

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 3, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΥΠΗΜΑ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΑΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

προκειμένου περὶ τάνκερς, τὸ ἄνοιγμα καὶ τὸ κλείσιμον τῶν κυτῶν, ἡ κατανομὴ τῶν θαρῶν κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ οἱ χειρισμοὶ κατὰ τὸ εἰσπολούντον καὶ ἔκπολον εἰς τὰς διώρυγας καὶ τοὺς λιμένας.

Καὶ ἀναφέρομεν τὰ ἀνωτέρω διὰ νὰ καταλήξωμεν εἰς τὴν ὑπόδειξιν πρὸς τοὺς ἀρμόδιους τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, ὅπως ἀπὸ τούδε μελετήσουν καὶ ἀποφασίσουν τὰ τῆς συνθέσεως τῶν ἥδη ναυτηγουμένων μεγάλων σκαφῶν διὰ λογαριασμὸν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. "Ἄς μὴ κατοληφθῶμεν ὀπαράσκευοι. Αὔριον τὰ σκάφη σύττα θὰ νηδογηθοῦν. 'Ο καθορισμὸς τῆς συνθέσεως των θὰ είναι τὸ προέχον τζήτημα. Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ζητήσουν τὴν μειωμένην σύνθεσιν. Εἰς δεκάδας χιλιάδας λιρῶν ὑπολογίζονται αἱ δαπάναι τοῦ αὐτοματισμοῦ διὰ κάθε σκάφος. Μὲ τὴν οἰκονομίαν εἰς τὸν ἀριθμὸν τοῦ πληρώματος θὰ ἔξυπηρτηθῇ τὸ κεφάλαιον αὐτό. Δέν θὰ θελήσουν νὰ δρχθοῦν σύνθεσιν ὑπὲρ τὴν ὑπολογισθεῖσαν ὅπὸ τοὺς ναυπηγούς. Τὰ ὄρια σύττα διαγράφονται — διὰ σκάφων 55-60 χιλιάδων τόνων — εἰς τριάκοντα ἐν ὅλῳ ἄνδρας μετὰ τῶν ἀξιωματικῶν. Κρίνονται ὑπεραρκετοί.

Καὶ ἂν οἱ τοῦ Ὑπουργείου δὲν στέρουν ἐγκαίρως νὰ καταρτίσουν τὴν σύνθεσιν, πρὸς τὸ νηδογίον τῆς Μονοροβίας θὰ στραφούν οἱ ἐφοπλισταὶ. 'Εκεὶ θὰ συναντήσουν τὴν κατανόησιν, τῆς ὅποιας, δὲν ἀποκλείται νὰ διαπιστωθῇ, ὅτι στερούνται οἱ ιδιοί μας ἀρμόδιοι.

Τὸ ζήτημα χρήζει ιδιαιτέρας προσοχῆς καὶ μελέτης. Θὰ πρέπει, νομίζουμεν, καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ μὴ λείψουν ἐγκαίρως νὰ ἐνημερώσουν τὸ Ὑπουργείον ἐπὶ τῶν δημιουργουμένων νέων καταστάσεων.

ΑΨΥΧΟΛΟΓΗΤΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

'Εδημιούργησεν, ἐκ τοῦ μὴ ὄντος, ζήτημα διὰ τὰ κεκτημένα αὐτόματον πηδάλιον πλοία ή ἐγκύκλιος τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, ή ἀνατρέπουσα προγενεστέρων τοισάντην εἰς τὰ τῆς φυλακῆς γεφύρας. 'Η πρώτη ἀπὸ τοῦ 1948 ἐγκύκλιος καθώριζεν, ὅτι τὴν ἡμέραν δὲν διατρέπεται η φυλακὴ τῶν δύο ναυτῶν ἐπὶ τῆς γεφύρας. 'Η ὑπηρεσία τοῦ ὑπῆρχος ναυτοῦ δὲν χρειάζεται, ἀφοῦ εἰς τὴν γέφυραν, παραμένει ὁ ἀξιωματικὸς τῆς φυλακῆς, συχνότατα δὲ καὶ αὐτὸς ὁ πλοίαρχος. Κατὰ τὴν νύκτα ἔκ περιτροπῆς οἱ δύο ναυτοί τῆς φυλακῆς χρησιμοποιοῦνται ως ὅπτηρες.

Διὰ τῆς δευτέρας ἐγκυκλίου — μετὰ μίαν ὅλην 14ετῆ ἐφαρμογὴν τῆς πρότης — καθορίζεται, περίεργως, ἡ φυλακὴ τοῦ ἐνὸς ναυτοῦ, ως ὅπτηρος κατὰ τὴν ἡμέραν, ἐνῷ ὁ δευτέρος θὰ ἀπασχολήται εἰς ἐργασίας καταστρώματος. 'Ο ὅπτηρος ἀκριβῶς ναύτης, δὲν ἔχει ὑπηρεσίαν τινὰ νὰ ἐκτελέσῃ κατὰ τὴν ἡμέραν ἐπὶ τῆς γεφύρας. 'Αρκεῖ η παρουσία τοῦ ἀξιωματικοῦ. Τὸ πλοίον, δηλαδή, ἀποστερεῖται διὰ τῆς νεωτέρας ἐγκυκλίου, τῶν ὑπηρεσιῶν ἐνὸς ναυτοῦ.

Καὶ διερωτώμεθα: Πρὸς τὶ τὸ αὐτόματον πηδάλιον, ἀφοῦ καμμία οἰκονομία ἔχει δὲν προέρχεται;

Δυσεγκένητος ή σπουδὴ τοῦ Ὑπουργείου νὰ ἀνατρέψῃ καθεστώς ἀπὸ τόσων ἐτῶν ὑφιστάμενον, εἰς ἐποχὴν δὲ, καθ' ἥν ὁ αὐτοματισμὸς πλήρης τείνει νὰ ἔχῃ ἐφαρμογὴν καὶ εἰς τὰ πλοία.

* * *

Ρητῶς, διὰ τελευταίας διαταγῆς του, ἀπαγορεύει τὸ Ὑπουργείον τὴν ναυτολόγησην ἐπὶ δημεροκήπου πλοίου μηχανικοῦ μὲν δίπλωμα δευτέρων εἰς τὴν θέσιν τοῦ πρώτου. Πρέπει, κατὰ τὴν σχετικὴν ἐγκύκλιον, ὁ' μηχανικὸς νὰ ἔχῃ καὶ τὸ δίπλωμα τοῦ πρώτου διὰ μηχανίνας ἐσωτερικῆς καύσεως.

Δὲν θὰ ἐπικρίνωμεν τὸ μέτρον. 'Ορθὸν κατὰ δάσιν είναι. Κακότε οἱ ύφιστάμενοι ἀνωμαλοί εἰς τὰ τῆς συνθέσεως πρέπει νὰ ἔκλεψουν. Εἰς τὴν προκειμένην, ὅμως, περίπτωσιν, ἡ ἐφαρμογὴ τῆς διαταγῆς τοῦ Ὑπουργείου, πρέπει νὰ είναι βαθμαίας καὶ ἐφ' ὅσον εἰς τῶν πραγμάτων καθίσταται δυνατή. Θὰ γνωρίζουν, ἀσφαλῶς, οἱ τοῦ Ὑπουργείου ἀρμόδιοι, ὅτι δηζελομηχανικοὶ μὲ αἱ δίπλωμα δὲν προσφέρονται ἐν ἐπαρκείᾳ. Τὰ κενὰ συμπληροῦνται ἀκόμη ἀπὸ τοὺς ἔχοντας τὸ β' δίπλωμα. 'Η πρὸς τὸ δηζελοκίνητα σκάφη στροφὴ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἐνταθεῖσα τελευταίως, χρονολογεῖται μόλις ἀπὸ δεκαετίας. Δέν ἐπικυνθήσαν κατ' ἀναλογίαν καὶ αἱ τάξεις τῶν δηζελομηχανικῶν. 'Ο χρόνος δὲν ήτο ἐπαρκής. 'Ανωμαλίας, κατὰ συνέπειαν, θὰ προκολέσῃ ἡ ἀπαγόρευσις τῆς ναυτολογῆσεως τοῦ δευτέρου δηζελομηχανικοῦ εἰς τὴν θέσιν τοῦ πρώτου. 'Επὶ ίκανοῦ ἀριθμοῦ πλοίων οἱ δευτέροι ὑπηρ-

τοῦν ὡς πρῶτοι. Οἱ ἐφοπλισταὶ τοὺς διατηροῦν, διότι καλὸν ἀποδίδουν ἔργον. Πλεῖστοι ἔχουν ἥδη τὴν νόμων προϋπηρεσίαν διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πρώτου. 'Ἐν καιρῷ θὰ προσέλθουν εἰς τὰς ἔξετάσεις, σὺν τῷ χρόνῳ δὲ καὶ η κανονικὴ σύνθεσις εἰς τὸ μηχανοστάσιον τῶν δηζελοκίνητων πλοίων θὰ ἀποκατασταθῇ.

Πρὸς τὸ παρόν, ὅμως, πολλὰς ἔχομεν ἐπιφυλάξεις διὰ τὸ δυνατὸν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ μέτρου περὶ ἀπαγορεύσεως. Προστριβᾶς μεταξὺ διοικητικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν θὰ δημιουργήσῃ, ζημίας καὶ καθυστερήσεων τῶν πλοίων θὰ προκαλέσῃ. Καὶ αὐτὰς ἔχομεν κάθε λόγον νὰ ἀποφύγωμεν, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας.

MH XEIPOTERA ...

Πρόσφατος ἀμερικανικὴ ἔκθεσις ἐπὶ τῶν περιπτώσεων ἀσθενείας τῶν ναυτικῶν, ἀναφέρει ὅτι ἐνῷ κατὰ τὸ 1951 ἐστημειώθησαν 41.000 περιπτώσεις ἀσθενειῶν ἡ τραυματισμῶν μεταξὺ τῶν 86.000 Ἀμερικανῶν ναυτικῶν, ἣτοι ἀναλογία 47,5%, ἡ ἀναλογία αὐτῆς διὰ τὸ 1962 ἀνήθεν εἰς τὸ καταπληκτικὸν ποσοστὸν τῶν 89%, ἀν καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἔργαζομένων ναυτικῶν κατήθεν εἰς τὰς 48.000. 'Εξ αὐτῶν 20.992 ναυτικοὶ ἀσθενήσαν κατὰ τὴν διάρκεια τῆς ὑπηρεσίας των καὶ 21.678 ἔτραματισθησαν. 'Ἐκ τῶν ἀσθενησάντων 1.913 ήσαν ἀξιωματικοὶ καὶ 19.079 κατώτερα πληρώματα, ἔκ δὲ τῶν τραυματισθέντων 1.892 ήσαν ἀξιωματικοὶ καὶ 19.786 πληρώματα.

Τὰ 30% τῶν ἀνώτερων περιπτώσεων ἀνεφέροντο εἰς «ὅλος θημα», «ππώνια» ἢ «ὑπερβολικὴν προσπάθειαν» τῶν τραυματιῶν, 10% προήλθον συνεπείᾳ φιλονεκίων, 34,4% συνεπείᾳ κτυπήματος τοῦ παθόντος εἰς ἐμπόδιον τι ἡ ἀπὸ κινητόν τι ἀντικείμενον καὶ 2% εἰς τραυματισμούς λόγω μέθης.

Διάφορα μέτρα προτείνονται πρὸς περιορισμὸν τοῦ κακοῦ αὐτοῦ, συνεπείᾳ τοῦ ὅποιον μειοῦται ἐπικινδύνος ἡ συναγωνιστικὴ ίκανότης τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, παρὰ τὰς ἀφθόνους ἐπιχορήγησεις καὶ τὴν πάσης φύσεως κρατικὴν ὑποστήριξιν, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἡ διὰ νόμου καθιέρωσις τοῦ ὑπὸ Ιατρῶν τῆς Ἀκτοφυλακῆς ἐλέγχου τῶν ἀσθενειῶν καὶ ἀτυχημάτων ναυτικῶν καὶ τῆς παρακολουθήσεως τῆς θεραπείας αὐτῶν, ὡς καὶ τῶν θεμάτων ἀποζημιώσεων κλπ. 'Υπάρχει ἐν προκειμένῳ τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν πολιτειακῶν καὶ συμπολιτειακῶν δικαστηρίων, ὁ περιορισμὸς τῆς ἀρμοδιότητος τῶν ὅποιων κρίνεται σχεδὸν ἀδύνατος.

Δὲν ἔχομεν ἐπισήμους ἐν προκειμένῳ ἀριθμούς ἀναφερομένους εἰς τὴν παρὰ τὴν Ἑλληνικὴ Ναυτιλία κατάστασιν, σχετικαὶ δημοσιαὶ στατιστικαὶ τῶν μεγάλων μας ἐφοπλιστικῶν Οἰκῶν τοποθετοῦν τὸ ποσοστὸν τῶν ἀσθενειῶν καὶ τραυματισμῶν ὡς οὐχὶ μικρότερον τῶν 30% τῶν ναυτολογουμένων ναυτικῶν καὶ οὐχὶ μεγαλύτερον τῶν 40%.

'Εὰν τὸ ποσοστὸν αὐτὸν είναι ἀκριβές, τότε ἐρχόμεθα τρίτοι εἰς τὸν κόσμον, μετὰ τοὺς Ἀμερικανούς καὶ τοὺς Καναδούς ναυτικούς.

Δὲν νομίζουμεν ὅτι ὀποτελεὶ τούτο μεγάλην διὰ τὴν ναυτιλίαν μας παρηγορίαν, διόλοψύχως ὅμως εὐχόμεθα τὸ «μη χειρότερα».

ΥΠΕΡΒΟΛΑΙ

'Η Κυβερνητικὴ ὄφείλει μετὰ προσοχῆς ιδιαιτέρας νὰ ἔξετάσῃ τὸ προκληθὲν ἐκ τῆς συμφωνίας Νιάρχου — 'Ανδρεάδη ζήτημα συστάσεως συνεργειῶν ἐπισκευῶν πλοίων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶν. Μός εἶναι ἀδύνατον νὰ πιστεύωμεν, ὅτι θὰ φάστη τὸ Κράτος μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἀπαγορεύσῃ τὴν ἐγκατάστασιν καὶ τῆς μικροτέρας βάσεως ἐπισκευῶν εἰς ἀκτίνα 20 μιλίων ἀπὸ τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος.

Καθ' ἡμᾶς, ἔτερον ἐκάτερον ἡ σύντασις ναυπηγείου μετὰ δεξαμενῶν καὶ ἡ ἐγκατάστασις ἐνὸς κέντρου ἐπισκευῶν, περιωρισμένης παραγωγικότητος μελλόντος νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς ἀνάγκας συντηρήσεως τῶν πολλῶν, μικροτέρων κόστος τῶν ἐπισκευῶν, πλοίων μας.

Πρὸ πάσης ἀποφάσεως ἐπὶ ἐνὸς τόσον σοδαροῦ ζήτηματος, αἱ ἀποφειρόμενοι.

'Εξυπακούεται, ὅτι προσπάθειά μας μοναδική, εἶναι ἡ προσέλκυσις τῶν ποντοπόρων πλοίων μας πρὸς τὰς ἐδῶ βάσεις ἐπισκευῶν καὶ ἀνεφοδιασμού. 'Απὸ τὴν σηνετού προσφορὰν τῶν μέσων δεξαμενισμοῦ καὶ ἀπὸ τὸ χαμηλὸν κόστος τῶν ἐπισκευῶν, ἔξαρταται ἡ συγκέντρωσις

YOUR AGENTS AT JEDDAH SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES LTD.

TELEGR. LOUCAS DJEDDAH
TELEPH. 2429 - 3430
P.O. BOX 419

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

Long Established and Specialising for years in Agency and Stevedoring, also in liner cargoes.

LONDON

TROODOS SHIPPING AND TRADING LTD
RODWELL HOUSE, MIDDLESEX STR., E. 1

TL. BISHOPSGATE 1306 (5 Lines) TX. 25417 AB & Telegr. TROODOSHIP LONDON — TROODOSHIP PIRAEUS. TEL. 477426

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

PIRAEUS

TROODOS SHIPPING CO. LTD.
11 AKTI MIAOULI, PO. B. 127

αυτής της τόσον προσδοκόφορου έργασίας.

Κάθε μέτρον τείνουν νὰ πειρούριστη τὴν δυνατότητα τῆς ἐπιτυχίας τῶν δύο αὐτῶν προϋποθέσεων, ἀποτρέπει τὸν ἐφοπλιστὴν νὰ φέρῃ ἔδω τὰ πλοῖα του, δὲν ἔχει πρέπει τὰ συμφέροντα τῆς Οἰκονομίας μας.

ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΜΗΧΑΝΙΚΟΝ

Εἶχομεν πρό τινος σχολιάσει τὴν ἀγορὰν παρ' "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, ἀντὶ 25 χιλ. λιρῶν, ἑνὸς μικροῦ φορτηγοῦ, τοῦ «Τέτη Ν.», 3.500 τόνων d.w., ναυπηγήσεως τοῦ 1949, μὲ μηχανὰς ἀεριστροβίλους (gas turbines), τοῦ 1959. Ἀμφιδόλον ἐκδάσεως ἡτο τὸ ἔχειριμα.

Ἐπρόκειτο περὶ σκάφους ἀπὸ μικροῦ παρωτλίσμενου. Τὸ πρωστήριον σύστημα αὐτοῦ ἐνεφάνιζεν ἀνωμαλίας. Οἱ ιδιοκτῆται του ἡθέλησαν νὰ ἀπολαγοῦν.

Καὶ τὸ ήγροσαν οἱ "Ἐλληνες. Ἡ ἀποτυχία εἰχε προεξοφληθῆ. Τὰ πράγματα ἀπέδειξαν τὸ ἀντίθετον. Οἱ "Ἐλληνες μηχανικοὶ ἀνεκάλυψαν τὸ ἐλάττωμο. Ἀπεδείχθη, ὅτι εἰς τὴν κακὴν καύσιν τοῦ πετρελαίου — δῆξε ὅτι μετεχειρίζοντο οἱ "Ἀγγλοι, φιουέλ ὅτι οἱ ιδιοί μας — ὥφειλοντο αἱ ἀνωμαλίας. Μικρά τις τροποποίησις τεῦ τροφοδοτικοῦ συστήματος, ἥρκεστο νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ὄμαλότητα. Αἱ μηχανοὶ ἀπροσκόπτοι λειτουργοῦν.

Τὸ περιφρονήμενον σκάφος τῶν 25 χιλ. λιρῶν ἀνέκτησε τὴν ἀξίαν του. Τετραπλασία εἶναι τώρα ἡ τιμή του. Αἱ μηχανοὶ του σίναι καινούργεις. Οἱ "Ἐλληνες μηχανικὸς ἐπέτυχε, χάρις εἰς τὴν ιδιοφυΐαν του, τὴν καλὴν λειτουργίαν των. Ἡ χρῆσις τοῦ ἀεριστροβίλου εἰς τὰ πλοῖα, μετὰ τὸ πρὸ ἐτῶν πείραμα τοῦ δεξαμενοπλοίου "Αουρίς", ἰθεωρεῖτο ὡς ἀποκλειομένη. Οἱ "Ἐλληνες μηχανικοὶ ἐκέρδισαν ἔνα τεχνικὸν ἐπίτευγμα.

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

"Η παρουσία τοῦ κ. Κωτιάδη εἰς τὴν συνελθούσαν εἰς τὸ Λονδίνον τὴν 23ην 'Απριλίου διάσκεψιν τῆς εἰδικῆς διὰ τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας ἐπιτροπῆς τοῦ N.A.T.O., κατέδειξε τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ὁριστικὴν ρύθμισιν τοῦ γνωστοῦ προβλήματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων κατὰ τῶν κινδύνων πολέμου. Λεπτομερεῖαι τὰν σχετικῶν συζητήσεων δὲν ἔγνωσθησαν. Ἡσαν ἐμπιστευτικῆς φύσεως. Τὴν Ἐλλάδα καὶ τὴν Ναυτιλίαν τῆς ἐξεπροσώπησαν, πλὴν τοῦ κ. Υπουργοῦ, ὁ κ. Γουλιέλμος, προξενικὸς λιμενάρχης Λονδίνου καὶ οἱ κ.κ. Κ. Λαιμός, Πάνος Παγώνης, Μπίσμπας καὶ Κοπανίτσας.

Εἰς σύντομον ὄμιλίαν του, κατὰ τὴν πρώτην ὥμερον τῆς Διασκέψεως, ὁ κ. Κωτιάδης ὑπεγράμμισε τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως, τὸ ἐδηλούμενον, ἄλλως τε, καὶ διὰ τῆς παρουσίας του εἰς τὴν διάσκεψιν, ἔχηρε δὲ τὴν δασικὴν ἀνάγκην τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἀπὸ διασυμμαχικὴν εἰδικὴν ὄργάνωσιν.

"Ολαὶ αἱ ἀντιπροσωπεῖαι τῶν χωρῶν τοῦ N.A.T.O. συνερώθησαν πρὸς τὴν ἐλληνικὴν πρότασιν. Μόνον οἱ "Ἀγγλοι διεπιπτωσαν τὰς ἐπιφυλάξεις τῶν, συμφωνήσαντες μὲν πρὸς τὸ σχέδιον, χωρὶς καὶ νὰ ἀποδέχωνται τὴν καθιερουμένην δι' αὐτοῦ ἀρχήν. Ἐπὶ πλέον, ἐδήλωσαν. ὅτι θὰ πάσουν εἰς τὸ μέλλον παρέχοντες τὰ μέσα τῆς γραιματείας διὰ τὴν προσεχὴ διάσκεψιν τῆς ἐπιτροπῆς καὶ ὑπεδειχναν, ὅπως αὐτὴ συνέλθῃ εἰς Παρισίους, ὅπου καὶ ἡ ἔδρα τοῦ N.A.T.O.

Τὴν ἀνέτιφιλακτὸν ὑπόστηριξιν τὸν σχέδιον ἀσφαλίσεως παρέσχεν ἡ ἀμερικανικὴ ἀντιπροσωπεία. Κατὰ πρότασιν αὐτῆς, ἀπεφασίσθη ἡ σύστασις ἐπιτροπῆς (steering committee), ητίς συνερχομένη εἰς Παρισίους, θὰ μελετήσῃ τὸ δῶν ζητῆμα ἀπὸ ἀσφαλιστικῆς καὶ οἰκονομικῆς πλευρᾶς. Εἰς τὸ Λονδίνον ἡ προώθησις τοῦ ζητήματος δὲν ἐπετύχθη.

Μετὰ τὴν διάσκεψιν ὁ κ. Κωτιάδης ἐπεσκέψθη εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτῶν τὸν "Ἀγγλον συνάδελφον του ἐπὶ τῶν Μεταφορῶν, καὶ ἡθέλησε νὰ πληροφορηθῇ τὰς ἀντιλήψεις τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως ἐπὶ τοῦ δόλου ζητήματος. Διεπιστώθη καὶ ἐκ τῆς ἐπαφῆς αὐτῆς ἡ ἀντίθεσης πρὸς τὸ σχέδιον ἀσφαλίσεως, ὅπως αὐτὴ ἔξεδηλωθῇ καὶ κατὰ τὴν διάσκεψιν.

Τὴν φοράν, πάντως, αὐτήν, τὸ ζητῆμα, χάρις εἰς τὴν παρουσίαν τοῦ κ. "Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, προσέλαβε συγκεκριμένην μορφήν. Ἀποκαλύπτεται ἡδη, ὅτι ἀπὸ τοῦ 1951 συζητεῖται ἡ ὑπόθεσης τῆς ἀσφαλίσεως, χωρὶς, δεδαίως, ἀπότελεσμά τι, διότι οἱ "Ἀγγλοι καὶ οἱ Νορβηγοὶ εἶχον ἐν τῷ μεταξὺ διακανονίσει τὰ κατ' αὐτοὺς, ἐνῷ τὸ ζητῆμα δι' ὅλας τὰς χώρας, πλὴν τῆς Ἀμερικῆς, παρέμεινεν ἐκρεμές.

Τὸ μέλλον θὰ καταδείξῃ τὴν ἀνάγκην τῶν περαιτέρω συζητήσεων

ἐπὶ πολιτικοῦ, πλέον, ἐπιπέδου. Ἡ Ἑλληνικὴ Κυβερνήσεις θὰ φέρῃ, ἐν καιρῷ, τὸ ζητῆμα πρὸ τῶν συμμαχικῶν διασκέψεων καὶ θὰ ἀξιώσῃ τὴν ἐπίλυσην τοῦ δόλου ζητήματος, τοῦ ὄποιος, σημειωτέον, ἡ ἐκκρεμότης, παραβλάπτει τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἐν καιρῷ εἰρήνης. Τὸ γεγονός τῆς μὴ ἀσφαλίσεως τῶν κινδύνων πολέμου, καθιστᾶ διστακτικὸν τὸ διεθνὲς κεφαλαιον, ὥπως χρηματοδοτήσῃ τὸ ναυτιγικὸν πρόγραμμα τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς τὴν προσαλλομένην ἀξίωσην τῶν πιστωτικῶν ίδρυμάτων, περὶ ἀσφαλίσεως τῶν ἐνυποθήκων πλοίων, ἀπάντησις ίκανων ιπτητικῆς δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἔρθῃ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Οἱ κινδύνοι πολέμου παραμένουν ἀκάλυπτοι, διά τε τὸν δανειστὴν καὶ τὸν ἐφοπλιστήν.

ΘΕΩΡΑ ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΝ

Ἐξοδεύουν πολλὰ οἱ ναυτικοὶ μας εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Γνωστὴ ἡ ὑπόθεσις. Εἰς σχετικὴν ἔρευναν τοῦ Διευθυντοῦ Ἐργασίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας τὸ ζητῆμα αὐτὸν θίγηται. Ορισμέναι ὥρθοταται ἀπόψεις ἀνεπιτύχθησαν. Συνέχεια τις εἰς τὰ συμπεράσματα τῆς ἐρεύνης ἔκεινης δὲν ἐπεσημάνθη. Παρεσχέθη εἰς τὸν γράφοντα ἡ εύκαιρια νὰ διαπιστωθῇ τὴν ἔκτασιν τῆς σπατάλης κατὰ τὴν πρόσφατον εἰς Νέαν Υόρκην ἐπίσκεψιν του. Ο κ. Παρδαλάκης, ἀντιπρόσωπος τῆς P.N.O. εἰς τὴν Ἀμερικήν, μᾶς διηκόλωνεν εἰς τὴν ἐνημέρωσιν. Εἰς ἑκατομμύρια δολλάρια ὑποδογίζονται τὰ δόσα οἱ ναυτικοὶ μας σπαταλοῦνται εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἰσπανίας, τῆς Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Κόντινεντ. Ἡ μισθοδοσία — μερικῶν εύτυχων — ἔξαντλεται εἰς διασκεδάσεις. Ἀπολύνονται χωρὶς ὑπόλοιπον την ὑπέρ αὐτῶν. Οἱ "Ἐλληνες ναυτικοί, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τοὺς ξένους συναδέλφους των, διαθέτουν ὄλοις λόγον τὴν μισθοδοσίαν των εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ οἱ ἀπερίσκεπτοι παρασύρονται. Ὁ κ. Παρδαλάκης — ὥπως καὶ ὁ κ. Δρακόπουλος — συνιστᾶ τὸ μέτρον τῆς ἀναγκαστικῆς ἀποταμιεύσεως. Ἰσχυσεν εἰς τὸ παρελθόν καὶ ἀπέδειξαν. Οἱ "Ἀγγλοι, οἱ Ἰταλοί, οἱ Γερμανοί, οἱ Σκανδιναվοί καὶ οἱ ἄλλοι. Εύπρωποιοι ναυτικοὶ ἐλάχιστα δαπανοῦν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἡ μισθοδοσία κατατίθεται εἰς τὰς Τραπέζας τῆς πατρίδος των. Ἡ παρ' ἡμῖν ἀσυνδοσία ἀλάπτεται τοὺς ἀπολαμβάνοντας αὐτῆς, τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν καὶ τὴν Οἰκονομίαν μας ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει. Αυτὴ εἶναι η πλευρὰ τῆς σπατάλης. Ἡ ἄλλη ἀναφέρεται εἰς τοὺς ναυτικούς, ποὺ ἀποταμιεύουν τὰς οἰκονομίας των, κατανούντες τὴν ἀνάγκην τῆς δημιουργίας ἀπὸ τὸν μόχθον των ἐνὸς μικροῦ κεφαλαίου.

Καὶ μᾶς ἀπεκάλυψεν ὁ κ. Παρδαλάκης, ὅτι εἰς ἑκατομμύρια δολλαρία ἀνέρχονται αἱ καταθέσεις Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς μίαν καὶ μόνην Τραπέζαν αἱμέρικαν, τὴν «Φράνκλιν Μπάνκ», εἰς τὸ ὑποκατάστημα αὐτῆς τῆς 42ας ὁδού, περὶ τὴν ὄποιαν οἱ ναυτικοί μας, οἱ ἐπισκεπτόμενοι τὴν Νέαν Υόρκην, συχνάζουν.

Ὀρθώς παραπτηρεῖται: Διατί νὰ κατατίθενται εἰς ξένην ἀμερικανικὴν Τραπέζαν αἱ οἰκονομίαι τῶν ναυτικῶν μας καὶ ὅχι εἰς τὴν ἐλληνικῶν συμφερόντων «Ἀτλαντικ Μπάνκ» τῆς N. Υόρκης; Διατί νὰ μὴ δργανωθῇ πληρέστερον ἡ προσφορά τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς καλῆς αὐτῆς Τραπέζης μας πρὸς τοὺς "Ἐλληνας ναυτικούς, ὥστε νὰ γίνουν πελάται τῆς καὶ αἱ καταθέσεις των νὰ διοχετεύνονται εἰς τὴν ἐλληνικὴν οἰκονομικὴν προστάθειαν — τῶν ἐν Ἀμερικῇ ὅμοιογενῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας;

ΕΠΙΜΟΝΟΣ ΣΥΣΤΑΣΙΣ

Ἐπαναλαμβάνομεν: "Υπογραμμίζομεν τὸ ἐπιτακτικὸν αἵτημα τῆς Ναυτιλίας διὰ περισσότερους δηζελομηχανικούς. Τὰ ὑφιστάμενα ἡδη κενὰ εἰναι μεγάλα. Όσημέρα διευρύνονται. Σκάφη μὲ μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως καθημερινῶς ἀγοράζουν οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταί, ἐνῷ καὶ πρὸς τὴν ναυπηγήσιν δηζελοκινήτων σύντερον τάνκερ — τῶν 50 καὶ ἄνω χιλιαρίων των — στρέφονται ἡδη. Χειριστὰς τῶν μηχανῶν των θὰ χρειασθῶνται πολλοί. Η μετεκπαίδευσις τῶν ἀτμομηχανικῶν καὶ ἡ παροχὴ πάσης διευκολύνσεως διὰ τὴν κατάρτισιν νέων δηζελομηχανικῶν, ἀποτελοῦν τὰ πρώτα δημάρτησα συγκεκριμένην μορφήν. Ήτις θὰ πρέπει ἀμέσως νὰ ἀναληφθῇ, πρὶν ἡ αἱ ἀνάγκαι μᾶς καλύψουν καὶ ἀπό τη δυσχερεστάτη ἡ ἐπάνδρωσις τῶν νέων μας πλοίων. Οἱ ἐφοπλισταί πρῶτοι ὄφειλον εἰς τὸν Υπουργείον τὰ ληπτέα μέτρα καὶ νὰ παράσχουν τὴν συμπαράστασιν διὰ τὴν ἐφαρμογήν των. Τὸ συμφέρον ὅλων — τῶν ἐφοπλιστῶν ὥπως καὶ τῶν μηχανικῶν — αὐτὸν ἐπιτάσσει.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΓΚΟΥΝΤΗΣ ΛΤΔ.

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΜΕΣΙΤΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ & ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ST. CLARE HOUSE 30/33, MINORIES
ΛΟΝΔΙΝΟΝ

RETHYMNISS & KULUKUNDIS LTD.

SHIP OWNERS - BROKERS
FOR THE

SALE PURCHASE, INSURANCE AND CHARTERING OF STEAMERS

TELEGRAMS DIOSKUROI

TEL. ROYAL 5611

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

META THN KATASTROPHN

Καταβάλλει σύντονον προσπάθειαν ό Οίκος Χανδρή, προκειμένου νὰ ἀμβλύνῃ τὰς ἑκάστης ἀδόκητου καταστροφῆς τοῦ ὑπερωκεανού του συνεπείας, διὰ τὴν ἔθνικὴν πρὸς τὴν Αὔστραλίαν Γραμμήν. Μὴ φειδόμενος δαπανῶν, ἐπέτυχεν ἡδη νὰ προωθῇ ὑπὸ τὰς καλυτέρας δυνατὰς συνθῆκας εἰς τὸν τελικὸν προορισμὸν τῶν, τοὺς ὑπερτετρακοσίους ἐπιβάτας τοῦ «Βρετάνη», τοὺς ἀποκλεισθέντας μετὰ τὴν ἀποτέφρωσίν του, εἰς τὴν Ἑλλάδα. Εἶναι ιδιαιτέρως χαρακτηριστικὰ τὰ ὅσα εἶπον οὗτοι ἀφικινούμενοι ἀεροπορικῶς εἰς τὴν Αὔστραλίαν: «Ἡ καταστροφὴ τοῦ ὠραίου Ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανοῦ — ἐδῆλωσαν εἰς τὴν τηλεοράσιν — μᾶς ἐλύπησε βαθύτατα, ἀλλ' εἶχε καὶ τὴν καλήν της πλευρὰν δι' ἡμάς. Ἀπροόπτως διήλθιμεν διακοπάς ἑκατομμυριούχων εἰς τὴν Ἑλλάδα».

Πράγματι, εἰς ξενοδοχεῖα πρώτης κατηγορίας ἐφιλοξενήθησαν οἱ ἐπιβάται τοῦ «Βρετάνη», μετέσχον εἰς ἑκδρομὰς καὶ ξεναγήσεις καὶ ἐπέλεξαν οἱ ίδιοι τὸ μέσον διὰ νὰ πρωθυθοῦν εἰς τὴν Αὔστραλίαν. Πρὸς τοῦτο ὁ Οίκος Χανδρή διέθεσε πέντε ἀεροπλάνας καὶ 120 θέσεις Α' ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανού «Ορσού», ὡς καὶ ειδικῶς ναυλωθείσαν ἀμαξοστοιχίαν, διὰ τοὺς προτιμήσαντας νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν.

Καὶ πάντα τοῦτα, ὑπὸ τὰς περιωρισμένας δυνατότητας ποὺ παρέχει ἡ Ἑλλὰς πρὸς ἔξειρεσιν συγκοινωνιακῶν μέσων, διὰ ἓνα τόσον μεγάλον ταξιδίουν καὶ διὰ ἓνα τόσον μεγάλον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν καὶ ὑπὸ τὰς δυσχερείας ποὺ ἐδημιούργησεν ἡ ηγεμόνη τουριστικῆς κίνησης τοῦ Πάσχα.

«Ηδη, ὁ Οίκος Χανδρή τακτοποιεῖ τὰς προσεχεῖς ἔναντι τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ ὑποχρεώσεις του, τὰς δημιουργηθείσας ἐκ τῆς καταστροφῆς τοῦ «Βρετάνη». Ἐύτυχως, τὸ μὴ ἐκτελεσθὲν δρομολόγιον τοῦ σκάφους, ἡτο τὸ τελευταῖον δι' ἐφέτος πρὸς Αὔστραλίαν. Οὕτω, πρόδηλη μόνον ἔξυπηρησεως τῶν ἐπιβατῶν τῆς ἐπιστροφῆς ἐδημιουργήθη, τὸ ὅποιον καὶ θὰ ἀντιμετωπισθῇ διὰ τῆς παρολαβῆς τῶν περιστοτέρων, ὑπὸ τοῦ ὑπερωκεανού «Ποττρίς». Ο μεσολαβῶν χρόνος, ἐν τῷ μεταξύ, κατὰ τὸν ὅποιον τὸ ἀποτεφρώθεν σκάφος θὰ ἔχετέλει κρουαζίερας εἰς τὴν Καραϊβικήν, θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν πλήρωσιν τοῦ μεγάλου κενοῦ ποὺ ἐδημιουργήθη εἰς τὴν γραμμήν. Ο Οίκος Χανδρή ἔστρεψεν ἡδη τὰς προσπαθείας του πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν καὶ ὡς ἀναφέρει εἰς σχετικὸν τηλεγράφημά του πρὸς τὸν πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, ἐπίπειρε τὸ ταχύτερον νὰ είναι εἰς θέσην νὰ δρομολογήσῃ εἰς τὴν τακτικήν ἐπικοινωνίαν «Ἐλλάδος — Εύρωπης — Αὔστραλίας, ἔτερον πλοίον, ἐφόμιλον» ή καὶ ἀξιολογώτερον εἰσέτι τοῦ «Βρετάνη».

Δὲν ἀμφιβάλλομεν, ὅτι ὁ ζῆλος μεθ' οὐ ὁ Οίκος Χανδρή ἐπεδόθη εἰς τὴν ἴδρυσιν τῆς πρὸς τὴν Αὔστραλίαν γραμμῆς, θὰ ὑπερνικήσῃ καὶ τὴν νέαν αὐτὴν ἀντιστότητα.

ΤΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ ΤΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ»

Συμπαθεῖς θέμα τῶν στηλῶν αὐτῶν ἡ δραστηριότης τῆς «Ελληνικῆς», τῆς μεγάλης αὐτῆς, διεθνοῦς προδολῆς, ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν. Τὴν σύστασιν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν — ἀπὸ μιὰς 30ετίας — μὲν ἀδιάπτωτον ἐνδιαφέρον, παρηκολουθήσαμεν. «Ἡδη ἔνα καθηκον. Τὸ παραγωγικὸν ἔργον τῆς «Ελληνικῆς» σημαντικῶς ἐνισχύει τὴν καθόλου οἰκονομικήν μας προσπάθειαν.

Πρέπει, ὅμως, νὰ ἔξελθῃ τὶς τῶν στενῶν ὄριων τοῦ Ἑλληνικοῦ ὁρίζοντος, ἵνα πληρεστερὸν ἐκτιμήσῃ τὴν ἔκτασιν τῶν κατακτήσεων τῆς «Ελληνικῆς». Εἰς τὸ εὐρύτερον, πράγματι, περιβάλλοντας τὸν Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ τομέα, ὅπου πανίσχυρα ἐφοπλιστικὰ συγκροτήματα, ποικιλοτρόπως προστατευόμενα, ἀναπτύσσουν τὴν δρᾶσιν των, ἡ ἀκτινοβολία τῆς «Ελληνικῆς» καθίσταται ἐντονωτέρα. Μίας ιδιωτικῆς ἐπιχείρησης, δημιουργία ἐνός κοινού μόνον ἐφοπλιστοῦ, τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, κατώρθωσε νὰ ἐπιληφθῇ εἰς τὸν στίθιον τῶν διεθνῶν ὥργανων μεταφορῶν, νὰ κερδίσῃ τὸ προβάδισμα εἰς τὸν τομέα τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἀπὸ τοὺς ὁμερικανικούς λιμένας πρὸς τὴν Ἀνατολὴν καὶ νὰ θεωρήται τὸ ὑπόδειγμα δι' αὐτοὺς τοὺς Ἀμερικανούς μιᾶς ἐργάδους ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας.

Τώρα η «Ελληνική» διατηρεῖ πλῆρες — τὸ πυκνότερον πάσης ἀλληλής ἑταῖριας — δίκτυον γραμμῶν ἀπὸ τοὺς λιμένας Κόλπου, Ατλαν-

τικοῦ, Μεγάλων Λιμνῶν καὶ ἀνατολ. ἀκτῆς τοῦ Καναδᾶ πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν, τὸν Περσικὸν Κόλπον, τὴν Ἰνδίαν, τὸ Πακιστάν, τὴν Κεϋλάνην καὶ τὴν Βιρμανίαν.

* * *

Τὴν ἔκτασιν ἐνὸς ὄρφου εἰς τὸν οὐρανοῦστην ὑπὸ ἀριθ. 39 τοῦ Μπροντγουάι, καταλαμβάνουν τὰ ἐν Νέας Υόρκη γραφεῖα τῆς «Ἐλληνικῆς». Ἐκείθεν ἐκπορεύονται τὰ νήματα τῆς διαχειρίσεως ὑπερτεσταράκοντα πλοίων γραμμῆς — 29 τὰ ιδιόκτητα σκάφη. ὑπερεκατὸν ὑπάλληλοι, Ἀμερικανοί καὶ «Ἐλληνες, συγκροτούν τὸ ἐπιτελεῖον τῆς ὅλης ὄργανωσεως. Προΐσταται αὐτῆς ἐπὶ 140ρων ἐργαζόμενος, τὰ πάντα ἐποπτεύοντα καὶ κατευθύνοντα, ὁ κ. Π. Καλλιμανόπουλος. Εἰς τὴν Νέαν Ορλεάνην δεύτερον γραφεῖον, διαχειρίζομενον τὴν κίνησιν τοῦ Κόλπου, ἔχει συσταθῆ. Εἰς τὸ Λονδίνον, τὸ Αμβούργον, τὴν Κωνσταντίνειαν καὶ τὴν Σμύρνην, ἐκτὸς τοῦ κεντρικοῦ τοῦ Πειραιῶς — ἔδρα τῆς ἐταιρίας — ὑποκαταστήματα τῆς «Ελληνικῆς» ἔχουν προτείνει τῆς γραμμῆς Μαύρης Θαλάσσης — Μεσογείου — Κόντινεντ.

* * *

Ἄπο διετίας συνεπληρώθη ἡ ὄργανωσις τῆς «Ελληνικῆς» εἰς τὴν Νέαν Υόρκη διὰ τῆς ἀγράρας ιδιοκτητοῦ πιερ εἰς τὸ κεντρικότερον σημείον τοῦ μεγάλου λιμένος — τὸ Μπρούκλιν — (57η ὁδός). Ἡσαν ἀπαραίτητοι αἱ ιδιόκτητοι αἱ ἀποθήκαι καὶ τὰ ιδιαίτερα κρηπιδώματα διὰ τὴν «Ελληνικήν», τῆς όποιας ἡ κίνησις τόσον ηγήθη. Περὶ τὰ δύο ἑκατομμύρια δολλάρια ἐδαπανήθησαν. Τὸ πιερ ἔχει μῆκος 1.468 ποδῶν καὶ πλάτος 315. Τεσσάρα σκάφη τῶν 13 χιλ. τὸν ἔκστασην ἀνέτοι πλεύσουν διὰ τὰς φορτεοφρότωσεις των. Τεράστιος ὁ σύγκος τῶν εἰσκομιζόμενών φορτίων. Εἰς τὰς ἀποθήκας αὐτάς τῆς «Ελληνικῆς» παραδίδονται τὰ παντοειδῆ ὑμερεύματα διὰ νὰ φορτωθοῦν. «Ἐκεῖ ἐκφορτώνονται τὰ εἰσαγόμενα.

Διὰ τοῦ πιερ ἡ «Ελληνική» ἀπέκτησεν, ὅπως δλοι αἱ μεγάλαι ἀμερικανικαὶ ἑταῖροι, δάσιν σταθερῶν καὶ ἀνάλογον ἐκτίμησην τοῦ κόσμου τῶν φορτών εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης. Ἐπίτευγμα σημαντικόν, δυνάμενον νὰ ἐκτιμηθῇ ἀπὸ τοὺς γνωρίζοντας τὰ πράγματα.

Καὶ χωρεῖ πρὸς τὴν περαιτέρω διέρυνσιν τῶν ἔργων της ἡ «Ελληνική». Ἀδέσμευτος ὑποχρεώσεων, ἀντιμετωπίζει τώρα ὁ Καλλιμανόπουλος τὴν παραγγελίαν καὶ ἄλλων σκαφῶν λάινερς ὑπερταχέων, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ηγήμενας ἀνάγκας τῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Ανατολήν.

Τὰ πλοῖα τῆς «Hellenic Lines», καλύπτονται ὅλα ἀπὸ τὴν Κυανόλευκον. «Ἡ καπνοδόχος τῶν ἔχει τὰ αὐτά χρώματα. «Ἡ ἔθνικότης τῶν προβάλλεται. Εἶναι πλέον πασίγνωστα. Τόσα πολλὰ αὐλακώνουν τὴν Μεσόγειον καὶ τοὺς δύο ώκεανούς, Ατλαντικὸν καὶ Ινδικόν!»

«Ο κ. Καλλιμανόπουλος, πρέπει νὰ είναι ὑπερήφανος διὰ τὸ ἐπίμοχθον ἔργον του. «Ὑπερηφανεύεται καὶ ἡ ναυτιλλομένη Ἑλλὰς δι' αὐτοῦ. Εἶναι ἄξιον θαυμασμοῦ, ἀλλὰ καὶ συμπαραστάσεως ἀπὸ μέρους ὅλων μας.

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Κ. Μ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Σύντονοι προσπάθειαι καταβάλλονται διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀναστήλωσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ ἑταῖρικον συγκροτήματος τοῦ κ. Μονώλη Κουλουκούντη. Πρωθεῖται ἡ σύστασις μιᾶς νέας ἑταῖριας μὲν κεφάλαιος 45, ἑκατόμ. δολαρίων, ηγίται ἡδη ἀνελάμβανε τὴν χρηματοδότησιν τῆς δῆλης ἐπιχειρήσεως, ἵνα τὰ πλοῖα ἀπαλλαγοῦν τῶν κατασκέψεων καὶ τῶν ἀναγκαστικῶν ἐκποιήσεων καὶ ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν.

«Ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, τὰ πλοῖα ἀκινητοῦν εἰς διαφόρους λιμένας καὶ οἱ πλειστηριασμοὶ διαδέχονται διὰ εἰς τὸν ἄλλον. «Ἡδη τὸ δεύτερον μπάκι κέρριερ — μετά τὸ «Ούεστθάμπτον» — τὸ «Σαουθάμπτον», ἐξεποιήθη εἰς τὸ Πόρτλαντ τὴν 15ην Απριλίου. Αγορασταὶ καὶ διὰ τὸ δεύτερον αὐτό, Εβραιοί. Τιμὴ 2.520.000 δολ.

Τὸ «Σαουθάμπτον» εἶναι τὸ πρώην τάνκερ T2 «Τρίτων», ὅπερ μετεκενάσθη διὰ δανείου τοῦ O.X.O.A. εἰς μπάκι κέρριερ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σακαραμογάκη. «Ο Ο.Χ.Ο.Α., εἶναι ὁ πρώτος ἐνυπόθηκος δανειστής διὰ ποσὸν περὶ τὸ ἑκατομμύριον δολλαρίων.

Καὶ ἀπομένουν δώδεκα εἰσέτι πλοῖα — 8 τύπου C2, 2 μπάκι κέρριερς καὶ 2 ἐπιμηκυνθέντα λίμπερτυς. Θὰ ἐκποιηθοῦν ἀν., ἐν τῷ μετο-

For Your Vessels Calling at Japanese Ports, the

N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Representatives of the Hellenic Register of Shipping

Are eager to help you with any of your shipping problems:
Supervision of new shipbuildings, jamboizings, lengthenings, elaboration of specifications, inquiries, repairs, surveys, drydockings, on-off-hire surveys, etc.
The valuable experience of the engineers and naval architects of the company, obtained after long years in Japan, is a guarantee for the fastest and most economical services offered by the company.

Cable Address:

Telephone : Tokyo, 431-6845, 431-5514

NIARIOS TOKYO

Direct Line : 431-4629

After Office Hours : 408-1343

Mail Address :

SHIBA P.O.B. 75

TOKYO — JAPAN

ένδιαν συσταθή ο δρόγανισμός, στις θάλασσαν, κατ' έντολην του δικαιοτηρίου και ένα συμφωνία με τους πιστωτάς, την χρηματοδότησην των πλοιοκτητριών έταιριών. Διά την έξιερεσιν των κεφαλαίων, προϋποτίθετο η συμμετοχή των κ.κ. Αδελφών Κουλουκουντή με το ποσό 2.5 εκατομμυρίων δολαρίων.

Δεν χρειάζεται να τονίσωμεν πόσον αἱ φάσεις τῆς περιπτετείας αύτῆς τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκουντή έχουν διεγέρει τὸ ἐνδιαφέρον, ἀλλὰ καὶ τὴν ἀνεπιφύλακτον συμπάθειαν τῶν διεθνῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων, ιδιαιτέρως δὲ τῆς ἀγορᾶς τῆς Νέας Υόρκης. Εύρυτατος εἶναι ο κύκλος τῶν πιστωτῶν, σοβαρὸς δὲ ο ἀντίκτυπος ἐπὶ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Ή ἐπιφύλαξις συνέχει τὰς ἀμερικανικὰς Τραπέζας, τὰς ἔταιριας πετρελαίων καὶ τοὺς διαφόρους προμηθευτικοὺς οίκους κατὰ τὰς συναλλαγάς των μὲν τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστάς". Βαρύτατον διὰ τὴν καθόλου Ναυτιλίαν μας ὑπῆρξε τὸ πλήρης ἀπὸ τὸν κλονισμὸν ἐνός τῶν κορυφαίων ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων. Ή ἀποκατάστασίς του ἀποτελεῖ πλέον μίαν ἀνάγκην, μὴ ἀναφερόμενη στενῶν εἰς τὰ συμφέροντα τοῦ Οἴκου Κουλουκουντῆς. Ολόκληρον τὴν Ναυτιλίαν μας ἀμεσώτατα τὴν ἐνδιαφέρει.

ΑΙ ΚΑΛΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

Τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» κατέκτησεν, ἐν κυριολεξίᾳ, τὴν Καραϊβικήν. Αἱ ἔφετειναὶ κρουαζέραι ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην καὶ τὴν Βοστώνην — ὅκτω τὸν ἀριθμὸν — ὑπῆρξαν πλέον ἡ ἐπιτυχεῖς. Δώδεκα ἀκόμη εἶναι προγραμματισμέναι μέχρι τέλους τοῦ ἔτους. Δεδομένης τῆς προτιμήσεως τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ, προβλέπεται νὰ συγκεντρώσουν καὶ αὐτὰ κίνησην ἔξαιρετην.

'Εκεῖνο, ποὺ ιδιαιτέρως ἔχομεν νὰ τονίσωμεν, εἶναι αἱ καλαὶ ἐντυπώσεις τῶν ἐπιβοτῶν τοῦ συμβατικοῦ ὑπερωκεανοῦ μας διὰ τὴν ἐπ' αὐτοῦ ὑπηρεσίαν καὶ τὴν παρεχομένην τροφήν. 'Αθρόας τὰ συγχαρητήρια πρὸς τοὺς μαγείρους καὶ τοὺς θαλασητόλους.

Καὶ ὁμολογοῦν οἱ πράκτορες τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» εἰς τὸν Ἀμερικήν: «Δὲν ἀπέδειχθησαν κατώτεροι οἱ "Ελληνες θελαμητόλοι τῶν Ιταλῶν συναδέλφων των, ποὺ ὑπηρετοῦν ἐπὶ τοῦ "Ιταλια", τῆς «Χόμ Λαΐνες». Τὸ μόνον μειονέκτημα ή ἄγνοια — μερικὴ ή καὶ ὀλικὴ — τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης. Σὺν τῷ χρόνῳ καὶ τὸ μειονέκτημα αὐτὸ ἀμβλύνεται, χάρις εἰς τὴν ἐπίμονον προσπάθειαν τῶν Ελλήνων θαλαμητόλων. Ή ἐπιτυχία τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» εἰς τὴν Καραϊβικήν ὀφείλεται ἐν πολλοῖς εἰς τὰς καλάς ὑπηρεσίας τοῦ πληρώματος του.

Μὲ πόσην ικανοποίησιν ὁ γράφων τὸ σημείωμα αὐτὸ ἥκουσε τὰς διαπιστώσεις αὐτάς! Εἶναι παρήγοροι, ἔνθαρρυντικαί.

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Ύπεβλήθησαν αἱ ἀπαντήσεις τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ ἀπευθυνθὲν πρὸς αὐτοὺς ἑρωτηματολόγιον ἐπὶ τοῦ σχεδίου διεθνοῦς συνεργασίας διὰ τὴν σταθεροποίησιν τῶν ναυλῶν τῆς τράμπι φορτηγοῦ Ναυτιλίας. "Αγνωστον εἰσέτη ἀν κατὰ ποσοστὸν σημαντικὸν υἱοθετοῦνται διὰ τῶν ἀπαντήσεων αἱ περὶ παροπλισμοῦ καὶ ἀποζημιώσεως προτάσεις. Θά χρειασθῇ καὶ ἀρχὴν ἀπόδοχη τοῦ σχεδίου ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν 60 τούλαχιστον τοῖς ἑκατόν τοῦ φορτηγοῦ τοννάς.

Διαφοραὶ ἀντιλήφεων μεταξὺ τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν φαίνεται νὰ ὑφίστανται σοβαραί. Οἱ κατέχοντες πολοὶ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς δὲν στέργουν εἰς τὴν καταβόλην ἀποζημιώσεων διὰ τὰ παραπλησμένα. Πιστέουν, ὅτι τὸ ζῆτημα τῆς ὑπερτροφοφόρους χωρτικότητος δὲν ἐπιλύεται διὰ τοῦ ἑκουσίου παροπλισμοῦ, ἀλλ' ἀπλῶς παρατίνεται μία κατάστασις, ητίς μόνον διὰ τῆς διαλύσεως τῶν ἀντιοκονομικῶν παρολικῶν σκαφῶν ἀποφασιστικῶς ἐπρεπε νὰ ἀντιμετωπισθῇ. Καὶ ἡ ἔξελιξις τῶν πραγμάτων πρὸς τὴν διάλυσιν θὰ φέρῃ πολλὰ τὸν πλούτον αὐτῶν.

Οἱ ἐφοπλισταὶ, τούναντίον, τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν — λίμπερτος καὶ ὁμοιοτύπων — συμμερίζονται κατὰ πλειονότητα τὰς προτάσεις περὶ παροπλισμοῦ, ζητοῦν ὅμως ἀποζημιώσεις κριομένως ὡς ὑπερμέτρους: περὶ τὰς 15 χιλ. λιρῶν ἑταῖσις. Καὶ τὴν ἀξίωσιν τῶν αὐτῆν τηρίζουν καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ σχέδιον προβλέπει τὴν διαπανηρά διατήρησιν τῆς κλάσεως τοῦ σκάφους, ἵνα τούτῳ λάθῃ τὴν ἀποζημιώσιν. Τὸ ποσόν, πάντως, αὐτῆς, καθὼς καὶ ἄλλαι τινὲς λεπτομέρειαι τοῦ σχεδίου, θέλουν συζητηθῆ μετὰ τὴν κατ' ἀρχὴν ἀπόδοχην τοῦ.

Τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου τράμπι τοννάς ὑπολογίζεται εἰς 32 ἑκατομ. τόν. d.w. Σκάφη τεσσάρων ἑκατομμυρίων τόνων προβλέπεται νὰ μὴ συμμετάσχουν εἰς τὸ προτεινόμενον σχέδιον, διότι ἀνήκουν εἰς

χώρας, μὴ συνεργαζομένας μὲ τὸν Δυτικὸν Κόσμον. Σκάφη ἐπίσης δέκα ἑκατομμυρίων τόνων — συνήθη φορτηγὰ καὶ μπάλκ κέρριερς — εἶναι χρονοναυλωμένα, ἀλλὰ ἀπαχρεοῦνται εἰς τὰς τακτικὰς γραμμάς, ἀλλὰ εἶναι κρατικῆς ιδιοκτησίας καὶ γενικῶς θεωροῦνται, ὡς ἐκτὸς σχεδίου εὐρισκόμενα. 'Απομένουν σκάφη 18 ἑκατομ. τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων περὶ τὰς 12 ἑκατομμυρία τόνων d.w. ὑπολογίζεται νὰ παραμένουν ὑπὸ κατάστασιν μονίμου παροπλισμοῦ, ἀποζημιώμενα.

'Η ἀνακούφισις, ητίς θὰ προήρχετο εἰς τὴν ναυλαγοράν ἀπὸ τὴν ἀποχώρησιν τοῦ τοννάς αὐτοῦ, δὲν τίθεται ἐν ἀμφιβόλῳ. 'Η σταθεροποίησις τῶν ναυλῶν εἶς ἐπίπεδα ἀνάτερα τῶν κρατούντων αὐτομάτως θὰ ἐπρήχετο.

Εἶναι ἀναντίρρητον, ὅτι ἡ διεθνῆς συνεργασία ἔξυπηρετεῖ ιδιαιτέρως τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν κατέχουσαν τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν πολεμικῆς κατασκευῆς σκαφῶν. Θάττον ἡ δράσιον τὰ σκάφη αὐτὰ ἀναγκαστικῶς θὰ ἀχρηστεύθοι. Βραχύδιος εἶναι ἡ περαιτέρω ἐνεργεία διατήρησις τῶν. 'Η λύσις τῆς ἀποζημιώσεως διὰ τὰ παροπλιζόμενα εἶπι ἐθελουσίας βάσεως, ἵσως δὲ καὶ ἡ διάλυσις τῶν ἐν συνεχείᾳ, εἶναι μόνη ἀπομένουσα. Πρέπει δηλοὶ ἐπίγνωσιν νὰ ἔχουν τῆς πραγματικότητος, ητίς καὶ ὑπαγορεύει διὰ μὲν τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν παροπλίκων σκαφῶν παροπλισμὸν καὶ τὴν ἀποζημιώσιν, διὰ δὲ τοὺς κατέχοντας σύγχρονον τοννάς, τὴν καταβόλην τῆς εἰσφορᾶς. Ητίς θὰ προήρχετο ἀπὸ τὴν ἀσφαλῆ τῶν ναυλῶν βελτίωσιν, λόγω ἀκριβῶν τῆς ἀποχωρησάσας ἀπὸ τὴν ναυλαγοράν μέρους, ἔστω, τοῦ πολεμικοῦ τοννάς.

Δὲν χρειάζεται ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις ἀπόψεων, γνωστῶν πλέον εἰς όλους. Καθ' ἡμῶν, ἡ προτεινόμενή συνεργασία εἶναι συμφέρουσα καὶ ἔξυπηρετεῖ ιδιαιτέρως τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν εἰς τὴν δύνσκολον θέσην τῆς. Πολὺ τὸ φοδονός τοῦ σχέδιον τελικῶς ἀπορριφθῆ, ὅτι θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ ἐλληνικὸν φορτηγὸν δυσχερεστέρας καταστάσεις, λόγω τῆς ἀναποφύκου, ἵσως, ἐντάσεως, τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῶν προστατευτικῶν μέτρων ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας τῶν κρατῶν, ἀπίστια μέχρι τούτος ἀπέσχον τῆς διακρίσεως καὶ τοῦ προστατευτισμοῦ. 'Η 'Αγγλία λ.χ. δὲν ἀποκλείεται νὰ παράσχῃ πλέον ἐνεργὸν τὴν κρατικὴν ὑποστήριξιν εἰς τὴν τράμπι φορτηγὸν ναυτιλίαν τῆς, τὴν ἡδη ὑπὸ κατάστασιν δυσχερεστάτην, πράγματι, τελούσαν. Καὶ κάθε μέτρον προστατευτικὸν ὑπὲρ τῆς ἀγγλικῆς ή ἀλληλης τινὸς ξένης μεγάλης φορτηγοῦ ναυτιλίας, θὰ ἔχῃ ἀμεσον ἀντίκτυπον εἰς τὴν θέσιν τοῦ ιδικοῦ μας φορτηγοῦ σκαφούς. "Ας μὴ αὐταπατώμεθα. Ειμεδα οἱ ἀσθενέστεροι δὲλων.

ΠΕΡΙΠΛΕΚΕΤΑΙ Η ΑΝΟΙΚΟΔΟΜΗΣΙΣ

'Η παρασχεθεῖσα ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς ἔγκρισις διὰ τὴν διάθεσιν ἀν τῶν ἀποθεματικῶν τοῦ N.A.T. 45 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ὑπὸ τὸν ὄρον τῆς ἀνέγερσεως ξενοδοχείων, περιπλέκει τὸ θέμα τῆς ἀξιοποίησεως τῆς ἀκίνητος περιουσίας τοῦ 'Ιδρυματος. Διότι, διὰ νὰ καταστῇ δυνατὴ δι' ιδίων κεφαλαιών, η ἀνοικοδόμησις τῶν δύο κεντρικῶν οἰκοπέδων του, ἔχωσεται τὸ 'Ιδρυμα νὰ διευρύνῃ εἰς ἐπικίνδυνον βαθμὸν τὰ σχέδιά του καὶ νὰ ἐμπλακῇ, ἔστω καὶ ἐμμέσως, εἰς ἐπιχειρηματικὰς περιπτετείας.

Πράγματι, τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας εἰς τὴν προσπάθειάν του ὅπως ἀξιοποίησα ὑπωδήποτε τὰ κεντρικὰ ἀκίνητα τοῦ N.A.T., ἐντὸς τῶν προϋποθέσεων τὰς ὁποίας θέτει η Νομισματική 'Επιτροπή, μελετᾶ τὸ σχέδιον, τοῦ ὁποίου τὰ κύρια σημεῖα δύνανται νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἔχει:

1) 'Ανοικοδόμησις τοῦ οἰκοπέδου τῆς ὁδοῦ Πατησίων διὰ τῆς μεδόδου τῆς ἀντιπαροχῆς, δεδομένου ὅτι τὸ N.A.T. ἔχει ἡδη ἐπιτύχει κατὰ πρόσφατον διαγωνισμόν, ποσοστὸν 70% ὑπὸ τῆς ἔταιρίας Κρεμμύδη. Τὸ κτίριον θὰ περιλαμβάνῃ κατοικίας καὶ καταστήματα.

2) 'Ανέγερσις πολυτελούς ξενοδοχείου ἐπὶ τὸ οἰκοπέδου τῶν ὅδων 'Ομηρού καὶ 'Ακαδημίας, τοῦ ὁποίου η ἐκμετάλλευσις προεξοφλεῖται ὡς ιδιαιτέρως ἀποδοτική, δεδομένης τῆς ὑφισταμένης πάντοτε ἐλλείψεως κλινῶν εἰς τὴν πρωτεύουσαν καὶ τῆς δημιουργίας κέντρου ξενοδοχείων ἐπὶ τὴν ὁδοῦ 'Ακαδημίας. 'Ως ἀπαραίτητος προϋπόθεσις διὰ τὴν ἀποδοτικήν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ξενοδοχείου τούτου, τίθεται ἡ δημιουργία μεγάλου ὑπογείου γκαρόδ τὸ ὁποίον θὰ ἔχει πρετέρη τούς ένοικους εἰς μίαν περιοχὴν συμφορημένην ὑπὸ μεγάλης κινήσεως.

3) 'Ανέγερσις ἔτερου ξενοδοχείου, εἰς τὸ ἐπὶ τῆς Τεοφιλέας τοῦ Πειραιῶς μεγάλου οἰκόπεδου τοῦ N.A.T., δευτέρας καὶ τρίτης, ἐν συνδυασμῷ, κατηγορίας, μὲ διακεκριμένας εἰσόδους, εἰς τρόπον ὡστε, ἀνέτως νότιον έξιπτηρεούνται οἱ διὰ τοῦ λιμένος διακινούμενοι τουρίσται, ὡς καὶ οἱ 'Ελληνες καὶ ξένοι ναυτικοί.

4) 'Ανέγερσις τῶν δύο ξενοδοχείων δι' ιδίων κεφαλαιών, τῶν ἐγκριθέντων ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς καὶ κατάλληλος ἐσωτερι-

ARGO SHIPPING AGENCY LTD. SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor: Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriu

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEVIDEO (URUGUAY)

κη διαφρύμισις του κτιρίου, τὸ ὁποῖον θὰ ἀνέγερθῇ εἰς τὸν Πειραιᾶ, εἰς τρόπον ὥστε, εὐχερώς νὰ δύναται τούτο νὰ μετατραπῇ εἰς δεδομένην περίστασιν, εἰς πολυκατοικίαν.

Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ σχέδιον τῆς εὐρείας ἀξιοποίησεως τῆς ἀκίνητου περιουσίας τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ νιοθητῇ, ἀφοῦ προηγουμένως τύχη τῆς ἐγκρίσεως τοῦ κ. Καρσμανλή. Λέγεται, ὅτι ἐπεδείχθη ζωηρὸν ἐνδιαφέρονταν ἀπὸ μέρους τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν μορφὴν καὶ τὸ εἶδος τῶν ὑπὸ κατασκευὴν δύο κεντρικῶν κτιρίων εἰς τὴν πρωτεύουσαν, σοσον καὶ διὰ τὴν ἀνέγερσιν εἰς τὸν Πειραιᾶ συγχρονισμένου ξενοδοχείου.

Δὲν δύναται νὰ ἀμφισθῆτῃ, ὅτι τὰ ἀνωτέρω συνιστοῦν μίαν δραστηρίαν καὶ ἀποδοτικήν, βάσει τῶν ὑπαρχόντων σήμερον δεδομένων, ἐκμετάλλευσιν τῶν τριών ἀναξιοποίητων οἰκοπέδων τοῦ Ν.Α.Τ. Διότι καὶ τὰ ξενοδοχεῖα καὶ τὸ κτίριον διὰ κατοικίας τῆς ὁδοῦ Πατησίων, θὰ ἔξασφαλίζουν θεωρητικῶς, ἵνα υψηλὸν ἐπήσιον εἰσόδημα εἰς τὸ "Ιδρυμα". Ἀλλὰ ἀπὸ τῆς διατυπώσεως ἐνὸς σχεδίου μέχρι τῆς πραγματοποίησεως του, ὑπάρχει πάντως μίσα μεγάλη ἀπόστασις, ἡ ὁποία, προκειμένου διὰ τὸ Ν.Α.Τ., είναι ιδιαιτέρως κρίσιμος. Διότι στερείται τούτῳ παντελῶς τῆς διοικητικῆς ἐκείνης ὑποδομῆς καὶ τῆς ἀπαιτούμενής μεγάλης ἐμπειρίας διὰ νὰ ἀνέγειρη δύο κεντρικὰ ἀκίνητα — τῆς ὁδοῦ Πατησίων, ὡς προσανεφέρθη, θὰ ἀνέγερθῇ δι' ἀντιπαροχῆς — καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ νὰ διασφαλίσῃ τὴν καλὴν ἀπόδοσίν των, ὡς ξενοδοχείων ἐπιχειρήσεων. Ἰδίως ἡ ὄργανωσις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ κτιρίου τοῦ Πειραιῶς, τὸ ὁποῖον παράδοσιν εἰς τὸ ἐπίνειον, θὰ ἀποτελέσῃ ἐγχειρῆμα, τὸ ὁποῖον σοδαρῶς θὰ ἐσκέπτετο νὰ ἐπωισθῇ καὶ ὁ ἐμπειρότερος ἐπιχειρηματίας.

Ἀναμφισθῆται, ἡ Κυβερνήσις θὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ σχεδίου τούτου, διότι είναι προφανές, ὅτι ἐπιδιώκει τὴν "Ιδρυσιν" ξενοδοχείων καὶ εἰς τὰς Ἀθήνας καὶ εἰς τὸν Πειραιᾶ, διὰ τῶν κεφαλαίων τοῦ Ν.Α.Τ. Τὸ "Υπουργείον" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὅμως, ὡς ἐποτένυστα ἀρχὴ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανουσμοῦ τῶν ναυτικῶν μας, θὰ πρέπει νὰ λάβῃ κατὰ πρώτον καὶ κύριον λόγον ὑπὲρ φύσης του, τὰ γενικάτερα συμφέροντα τοῦ Ταμείου. Καὶ είναι φανερόν, ὅτι τούτα ἐνδέχεται νὰ τεθούν εἰς κίνδυνον, ὅπως τὸ "Ιδρυμα" ἀναχθῇ, χωρὶς νὰ ἔχῃ τὴν κατάλληλον προετοιμασίαν πρὸς τούτο, εἰς τὸ πέλαγος τῶν οἰκοδομικῶν καὶ ξενοδοχειακῶν ἐπιχειρήσεων. Ἡ μεγάλη ζημία τότε θὰ είναι πιθανωτέρα, ἀπὸ τὸ ἐπιδιωκόμενον κέρδος.

ΧΡΗΣΙΜΑ ΕΡΓΑ

Σειρὰν νέων ἔργων ἐνέκρινε προσφάτως τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. "Ἐπιδιώκεται δι' αὐτῶν, ὡς ἀνεκοινώθη, ἡ ὀλοκλήρωσις τῆς τεχνικῆς ἀναμορφώσεως τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, ἡ πλήρης ἀξιοποίησις τῶν διαθεσίμων χερσαίων χώρων του καὶ ἡ περαιτέρω ἐπέκτασις τῶν ἔγκαταστάσεων του.

Οὕτω, τὸ Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. ἐνέκρινε τελικῶς τὴν ἀγορὰν τῆς περιοχῆς Βασιλειάδη. Ἀντὶ ποσοῦ 23 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ἐξασφαλίζεται διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως, μία ἑκτασίς ἐκ 33.750 τ.μ. εἰς καίριον σημεῖον παρὰ τὸν προλιμένα. Ἡ ἀγορὰ τοῦ χώρου τῶν ναυπηγείων Βασιλειάδη, μεθ' ὅλων τῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τοῦ τεχνικοῦ τῶν ἔξοπλισμοῦ, θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἐπέκτασιν τῶν κρηπιδωμάτων τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης καὶ τὴν ὄργανωσιν μᾶς χερσαίας λιμενικῆς περιοχῆς, ίκανον δάσθιμου, διὰ τὴν ἐναπόθεσιν μεγάλων ποστήτων ἐμπορευμάτων.

Τὸ Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. ἐνέκρινεν ώσαύτως τὴν διαπάνην διὰ τὴν κατασκευὴν νέου μικρού προβλήτος εἰς τὸ Πέραμα, ὡς ὁποῖος θὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἔχυπερτησιν τῆς τοπικῆς συγκοινωνίας. εἰς τρό-

πον ὥστε ὁ μεγάλος προβλήτης, στοιχεῖον διὰ τὴν ἡμερών θὰ ἀρχίσῃ κατασκευοῦσαν, νὰ χρησιμοποιηθῇ ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν παραβολὴν τῶν πρὸς ἐπισκευὴν πλοίων. Τὸ συνολικὸν ἀνάπτυγμα εἰς κρηπιδώματα, τοῦ προβλήτος τούτου, θὰ ἀνέλθῃ εἰς 250 μέτρα.

Ἐνεκρίθη ἐπίσης, ὡς διαπάνη διὰ τὴν ἡμιμόνιμον περιόραξιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ λιμένος, ἦτοι τὸν δύο προβλήτων τῆς ἀκτοπλοΐας, εἰς τὴν περιοχὴν Τζελέτη, προκειμένου νὰ διευκολύνεται ἡ τήρησις τῆς τάξεως κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς μεγάλης ἐπιβατικῆς κινήσεως. Ἡ περιφράξις αὐτῆς θὰ ἔχει σφαλίζη τὸν ἐλεγχον τῶν εἰσερχομένων εἰς τοὺς χώρους ἀποειδιβάσεως, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ παρεμποδίζῃ τὴν ἐλευθερίαν προσπέλασιν εἰς τοὺς προβλήτας, κατὰ τὰς ὥρας τῆς περιωρισμένης ἐπιβατικῆς κινήσεως.

Τέλος, τὸ Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π., ἐνέκρινε διαπάνην διὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ δελτίωσιν τῶν ἡλεκτρομηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ ἐπεκτεινομένου Σιλὸς εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα.

ΚΑΙ ΕΡΓΑ ΣΠΑΤΑΛΗΣ

"Ἄλλα δὲν είναι, ἀτυχῶς, μόνον αὐτά, τὰ χρήσιμα καὶ ἀποδοτικά ἔργα, τὰ ὁποῖα ἀπεφάσισε νὰ ἐκτελέσῃ ἡ Διοίκησις τοῦ Ο.Α.Π.: είναι καὶ ἄλλα, κατὰ πολὺ δαπανηρότερα, μεγαλεπήδολα καὶ ἐντυπωσιακά, τὰ ὁποῖα οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουν μὲν τὰς καθ' αὐτὸν λιμενικάς λειτουργίας. Ἀποτελούν τὴν συνέπειαν τῆς ισχυρᾶς ἐφέσεως πρὸς ἐπίδειξιν, τῶν διοικούντων σήμερον τὸν λιμένα, ἄλλα καὶ τῆς μειωμένης ἀντιστάσεως των εἰς τὰς πολιτικάς πιέσεις. Οὕτω, δο Ο.Α.Π., ὡς προσφυγὸς ἐτόνισε μέλος τοῦ Συμβουλίου του, μεταβάλλεται εἰς δεύτερον Ε.Ο.Τ., ἐπιδιδόμενος παραλλήλως μὲ τὴν τεχνικὴν ἀναμέρωσιν τοῦ λιμένος καὶ εἰς ἔργα ἔξωστοις μὲ τὴν πόλεων τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν ἀκτῶν τῆς. Τὸ φαληρικὸν Δέλτα, ἀπετέλεσε τὴν ἐπικίνδυνον ἀρχὴν — εἴκοσι καὶ πλέον ἑκατομμύρια δι'. ἔνα ἀχρηστὸν ἀπό πάστης πλευρᾶς ἔργον — καὶ ἡ ἀναμόρφωσις τῆς παραλίας τοῦ Νέου Φαλήρου, ἀποτελεῖ ηδη τὴν πλέον ἐπικίνδυνον συνέχειαν.

Πράγματι, σχέδιον διὰ τὴν τουριστικοποίησιν τοῦ Νέου Φαλήρου, τὸ οποῖον προβλέπει βασικὴν διαπάνην 50 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ἐνέκρινε κατ' ἄρχην τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π., μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι, ἐφ' ὅσον ἐπεξετάθησαν τὰ ὅρια τῆς δικαιοδοσίας τοῦ Ὀργανισμοῦ καὶ εἰς τὴν περιοχὴν αὐτήν, δὲν δύναται νὰ ἀρνηθῇ τὴν ὑποδεικνυμένην ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ἀξιοποίησίν της. Καὶ διατυπώται ἡ ἀπορία: Πόθεν θὰ διαθέσῃ τὰ χρήματα αὐτὰ δο Ο.Α.Π.; Ἐκ των διαπλασίων τὰς ὁποῖα προορίζονται νὰ ἐπενδυθοῦν εἰς καθρῶν ἀνταποδοτικά λιμενικά ἔργα; Ἐχει τοισάντα σκονομικά περιθώρια διὰ νὰ πραγματοποιήσῃ τὴν δευτέρων φάσιν τῆς ἀναμόρφωσεως τοῦ Κερατσινίου, νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ὄργανωσιν τῆς δύσεως ἐπισκευῶν εἰς τὸ Πέραμα, νὰ προμηθευθῇ ίκανής ἀνυψωτικῆς δυνάμεως δεξαμενὴν καὶ νὰ ἐκτελέσῃ ταυτοχρόνως ἔνα τόσον δαπανηρὸν τουριστικὸν ἔργον; Ἀσφαλῶς δι'. Τὸ Νέον Φαλήρον θὰ διαμορφωθῇ εἰς πλάκα καὶ κέντρον τοῦ θαλάσσιου ἀθλητισμοῦ, παρὰ τὰ ἀντιθέτως λεγόμενα, κατὰ προτεραιότητα καὶ εἰς δάρος τῶν σοδαρῶν καὶ μὲ κατεπείγοντα χαρακτήρα ἀναγκῶν τοῦ λιμένος. Ἀπὸ τοῦ έφετεινού θέρους, θὰ ἀρχίσουν κατὰ πάσον πιθανότητα αἱ ἐργασίαι, ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς κατὰ στάδιο ἐκτελέσεων των.

Ἐκτὸς δημοσίων τῆς οἰκονομικῆς της πλευρᾶς, τῆς διαθέσεως δηλαδὴ τόσων κεφαλαίων, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐνὸς ἀχρήστου διὰ τὸν λιμένα ἔργου, η ἀπόφασις τοῦ Ο.Α.Π. νὰ ἔχωρισῃ τὸ Φάληρον, δημιουργεῖ δυσχερείας εἰς τὸν προγραμματισμὸν τοῦ μεῖζονος λιμένος διότι ἀκόμη δὲν ἔχει μελετηθῆ, πολὺ δὲ περισσότερον δὲν ἔχει ἀποφασισθῆ, πρὸς ποιάν τοιστούς κατεύθυνσιν θὰ τραπῇ ἐπεκτεινόμενος αὔριον ὁ πειραικὸς λιμήν. Ο όρμος τοῦ Φαλήρου θέωρετο μέχρι τούδε, ὅτι συνεκέντρων πολ-



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT PERO - KLEAN MARINE CLEANER

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.
THE PEROLIN COMPANY, LTD.

350 FIFTH AVENUE
NEW YORK 1, N. Y.
(ALL U. S. & CANADIAN PORTS)
50 MOUNT ST.
LONDON W 1.
(all U. K. Ports)

Τὰ παγκοσμίου φήμης χημικά προϊόντα καὶ βελτιωτικά πετρελαίου PEROLIN διατίθενται τώρα μέσω τῶν Γενικῶν Ἀντιπροσώπων

INTERSHIP E. E.

MEΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 41.578 • ΤΗΛΕΓΡ. INTERSHIP, PIRAEUS

'Αποθέματα εύρισκονται εἰς Πειραιᾶ, Σύρου, "Αγ. Νικόλαον (Κρήτης) καὶ Πύλον πωλούνται δὲ εἰς σταθεράς τιμὰς Ν. ΥΟΡΚΗΣ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ἀνεύ ἀπολύτως οὐδεμιᾶς ἔτερας ἐπιβαρύνσεως.



λαίς πιθανότητας, τεχνικώς διαμορφούμενος, νά έξυπηρετήσῃ την ηγέτη μένην έπιβατικήν κίνησιν του μέλλοντος. Τώρα έκχωρείται πρός άλλοτριαν χρήσιν, χωρὶς άσφαλέως ή Διοίκησις του Ο.Λ.Π. νά στοθμίσῃ την άναγκαιότητα του και νά άποκλείσῃ την ένταξιν του εἰς τὰ προσεχῆ της σχέδια. Υπέκυψεν — ώμολογήθη ἄλλως τε — εἰς τὴν κυβερνητικήν πίεσιν, διὰ νά έκτελεστή ἔνα τουριστικὸν έργον μεγάλης δαπάνης και κατὰ πάσαν πιθανότητα, προσωρινοῦ χαρακτήρος. Πλήγμα, διὰ τὸν λιμένα.

Ο ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ

Τὸ ποὺ Συμβούλιον τῆς Εὐρώπης, ως γνωστόν, ἔχουν διαγραφῇ γενικοὶ κανόνες και ἔχουν τεθῆ αἱ προϋποθέσεις ἀσφαλίσεως τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς δημιουργίας ἔνιαίου, διευρωπαῖκου θά ἐλέγομεν, ἀσφαλιστικοῦ καθεστώτος, διὰ τοὺς ἐργαζομένους εἰς τὴν ξηρὰν και εἰς τὴν θαλασσαν.

Ἡδη καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κανόνων αὐτῶν, τὰ κράτη συνάπτουν διμερεῖς συμφωνίας, διὰ τῶν ὅποιων ἀσφαλίζουν ἀμοιβαίως τοὺς εἰς τὰ ἐδάφη των ἐργαζομένους ὑπηκόους τῆς ἐτέρας συμβαλλομένης χώρας.

Εἶναι γνωστὸν ὡσαύτως, ὅτι διὰ προσφάτου νομοθετήματος καθιερώθη εἰς τὴν Ἑλλάδα ὁ θεσμὸς τῆς καλούμενής διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως, βάσει τοῦ ὅποιου ἐνόποιούνται αἱ ἀσφαλιστικοὶ ὑπηρεσίαι εἰς διαφόρους φορεῖς, ὥστε οὗτοι νά μετέχουν ἀπὸ κοινοῦ εἰς τὴν συνταξιοδότησιν τῶν ἐργαζομένων. Πρόκειται περὶ μέτρου, τοῦ ὅποιου ἡ ἐφαρμογὴ διὰ τοὺς ναυτικοὺς εἶναι δυσχερής, δεδομένης τῆς ιδιορρυθμίας τῆς ἀσφαλίσεως των. Διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς παροχῆς ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ., λαμβάνεται ὑπὸ διφών μόνον ὁ συντάξιμος χρόνος, ἐνῷ ὑπὸ τοῦ Ι.Κ.Α. και τῶν ἄλλων φορέων, ὥστε τὴν ξηρὰ ἀσφαλίσεως, ὑπολογίζεται και τὸ υψός τοῦ μισθοῦ και τὰ οἰκογενειακὰ βάρη.

Τὰς δύο αὐτὰς σημαντικὰς ἔξελίξεις ἐπὶ διεθνῶν και Ἐθνικοῦ ἐπιπέδου ἦτοι τὴν τάσιν πόδα δημιουργίαν ἔνιαίου ἀσφαλιστικοῦ καθεστώτος εἰς τὴν Εὐρώπην και τὸ σύστημα τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλίσεως εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἔχουν τὴν γνώμην ὅτι θά πρέπει νά ἀντιμετωπίσῃ ὑπὸ τὸν καθηγητὴν κ. Στεριώτην τὸν συσταθείσας ἐπιτροπὴν διὰ τὴν μελέτην τῶν συνταξιοδοτικῶν ζητημάτων τοῦ Ν.Α.Τ. Καὶ τούτῳ διὰ νά διαπιστωθῇ, ἔναν ἡ ναυτικὴ ἀσφαλίσις παρ' ἡμῖν ἔχῃ δυνατότητα εύρυτέρας ἀνακανίσεως, εἰς τρόπον ὥστε νά καλύψῃ εἰς δεδομένην στιγμὴν τοὺς "Ελληνας ναυτικοὺς τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ τῶν ἔθνικῶν μας πλοίων. Η διαφανισμένη ἀλλωστε μετὰ τὴν σύνδεσιν τῆς χώρας μας μετά τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, πιθανότης ἐκτεταμένης ἀπασχολήσεως Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς τὰς κατὰ παράδοσιν εὐρωπαϊκὰς ναυτιλίας, καθιστά τὴν μελέτην τῆς διαδικασίας αὐτῆς πλέον ἐπείγουσαν, ὥστε τὸ Ν.Α.Τ., εἰς δεδομένην στιγμὴν, νά είναι εἰς θέσιν εὔχερῶς νά τὴν ἐφαρμόσῃ.

Η ΑΥΣΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΟΥΜΕΝΩΝ

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἀνερματίστου πολιτικῆς τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας και εἰς τὸν τομέα τῆς προστασίας τῶν ἀνέργων, ἀποδεικνύουν τὴν προχειρότητα μεθ' ἡς λαμβάνονται ἀποφάσεις διὰ νά ἀνατραποῦν ἔφαρμοζόμεναι, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων. Εἰς διάστημα τριμήνου περίπου, ηγέτηθη ἀπροσδοκήτως ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιδοτουμένων, καθ' ὃν χρόνον ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων δὲν ἐνεφάνισεν ἀξιόλογὸν τινὰ ἔξελιξιν, ἐμειώθη — ἐστω και ἐλαφρῶς — ἡ ἀργούσσα χωρητικότης και ἐκινήθησαν, μὲ τὴν ἐναρξην τῆς ταξιδιωτικῆς περιόδου, ἀπαντὰ τὰ ἐπιθετήγα σκάφη. Ο πίναξ που ἀκολουθεῖ, εἶναι ιδιαιτέρως κατατοπιστικὸς ἐπὶ τοῦ προκειμένου:

Ἐπιδο- τούμενοι	"Ανερ-	Ἐπιδο- τούμενοι	"Ανερ-		
Ημερο-	γοι	Ημερο-	γοι		
16.2.63	298	6.470	30.3.63	595	6.340
2.3.63	460	6.313	19.4.63	734	6.587
16.3.63	544	6.560	22.4.63	788	6.600

Οὕτω, ἐνῷ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων ηγέτηθη ἀπὸ τοῦ Φεβρουαρίου κατὰ ἔντελῶς ἀσήμαντον ποσοστὸν — παρέμεινεν οὐσιαστικὸς στάσιμος — ὁ ἀριθμός, ἐν τούτοις, τῶν ἐπιδοτουμένων εἰς διάστημα ἐ-

νός μηνὸς ἐδιπλασιάσθη και ἐντὸς διμήνου σχεδὸν ἐτριπλασιάσθη.

Τὸ φαινόμενον, ἀδικαιούόγητον αὐτὸ καθ' ἐστο, δὲν εἶναι δυσεξῆγητον. Η αὐξησης τοῦ χορηγούμενου δομήματος εἰς τοὺς ἀνέργους και ἡ παραλλήλος μείωσις τῶν πρὸς ἐπιδότησιν προσόντων, ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου, είχον ὡς ἀποτέλεσμα τὴν διεύρυνσιν τῆς προστασίας ἐπὶ τῶν ἑκτὸς τῶν πλοίων εύρισκομένων ναυτικῶν, ἀνεξαρτήτως ἂν οὗτοι ἦσαν ἀνέργοι ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι προσεφέροντο πρὸς ἐργασίαν, χωρὶς και νά ἀνευρίσκουν. Διεπιστώθη, ἀλλως τε, ὅτι ἔνα σημαντικόν, τὸ μεγαλύτερον ίσως μέρος, τῶν νῦν ἐπιδοτουμένων, τελεῖ ἐν ἀναπταύσει εἰς τὴν ξηράν, ἐνδιαφέρομενον περισσότερον διὰ τὸ ἐπίδομα, παρὰ διὰ μίαν ναυτολόγησιν εἰς οἰονδήποτε πλοίον ἢ ἔταιριαν.

Ἐν διλίγοις, ἡ προστασία τῶν ἀνέργων ναυτικῶν, ως διεμφρώθη διὰ τῶν προσφάτως ληφθέντων μέτρων, ὑπέθαψε τὴν φευδανεργίαν και ἐπεδάρευν ἀδικαιολόγητον, μὲ ὑπέρμετρον διατάνην, τὸ Κεφαλαῖον Ἀγρύποιαν. Θά ἡδύνατο εύκόλως και ἀσφαλῶς τὸ "Υπουργείον Ναυτιλίας νά ἐπιτύχῃ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἐνίσχυσιν τῶν πραγματικῶν ἀνέργων. Δὲν ἔχειάστη παρὰ ἡ αὐξησης, πέραν ἀκόμη και τῆς ἡδύ χορηγίσης, τοῦ ἐπιδόματος και ταυτοχρόνως ἡ αὐξησης τῶν πρὸς ἐπιδότησιν προσόντων. Αὐτομάτως οἱ ἐν ἀναπταύσει τελούντες ναυτικοί. Βέβαιον ἐρίσκοντο ἐκτὸς τῆς προστασίας αὐτῆς, ἡτοις θὰ καθίστατο πλέον οὐσιαστικὴ διὰ τοὺς μὴ δυναμένους νά ἀνεύρουν ἐργασίαν.

Ἡδη τὸ "Υπουργείον προσποθεῖ νά ἐλέγῃ τὴν δημιουργήσεισαν κατάστασιν, διὰ μέτρων ἀτίνας ἔξουδετερών τῶν προγενεστέρων ἀπόφασίν του, περὶ διευρύνσεως τῆς ἐπιδοτήσεως. Συγκεκριμένως, ἐπιβάλλει ἀπὸ τῆς Μαΐου εἰς τοὺς ἐπιδοτουμένους, ὅπως παρουσιάζωνται διὶς τῆς ἔδουμάδος εἰς τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. διὰ τὸ ἐνδεχόμενον νά ἀναλάβουν ἀμέσως ἐργασίαν, ἐπὶ ποινὴ διακοπῆς τοῦ ἐπιδόματος, εἰς περίπτωσιν καθ' ἡμῖνοντο νά ναυτολόγησούν ἐπὶ οἰονδήποτε πλοίον. Επιδιώκεται οὕτω, ἐστω και ἐκ τῶν ύστερων, νά περιορισθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιδοτουμένων εἰς φυσιολογικὰ ἐπίπεδα, ἀναλόγως πρὸς τὴν υφισταμένην σήμερον πραγματικὴν ἀνέργιαν. Διότι παρὰ τὸν πάγιον χαρακτῆρα τῆς κρίσεως, πιστεύεται, ὅτι δὲν ἐδοκιμάσθησαν μέχρι τοῦ σοδαρῶν, ὥρισμέναι τούλαχιστον κατηγορίαι τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Η ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΑΙΓΙΕΥΜΑΤΟΣ

Ἐπιτυχῶς, κατὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐνδείξεις, πρόκειται καθ' αὐτὰς νά ἀντιμετωπισθῇ τὸ ύφιστάμενον πρόδλημα διαθέσεως τῆς παραγωγῆς τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας και τῆς περατέρω σημαντικῆς και σταθερᾶς διευρύνσεως τῆς ἐσωτερικῆς καταναλώσεως. Μετὰ ἀπὸ μακρὰς διαπραγματεύσεις, πρωτοβουλία τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένης διὰ τὴν οἰκονομικὴν σταθερότητα τοῦ κλάδου τῆς ὑπερωκεανού ἀλιείας, αἱ οἰκεῖαι ἐπιχειρήσεις, εἰς τὴν πλειονότητά των, συνεφώνησαν διὰ τὴν ἰδρυσιν κοινοπραξίας, ἡ οἵοια θὰ ἀναλάβῃ τὴν δῆλη διακίνησιν τῶν κατευμένων ἴχθων, ως ἐνδιάμεσον ὄργανον μεταξὺ παραγωγῶν και ἐμπόρων χονδρικῆς και λιανικῆς πωλήσεως. Ήδη ἐπερατώθη ἡ σύνταξης τοῦ καταστατικοῦ τῆς Κοινοπραξίας, ειδίνης δὲ ὡς ρυθμισθούν ώρισμέναι νομικῆς και τεχνικῆς φύσεως λεπτομέρειαι, θὰ υπογραφῇ τὸ συμφωνικὸν διὰ τὴν ἰδρυσίν της.

Τὸ πρόδλημα τῆς διαθέσεως τῆς παραγωγῆς τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας κατέστη πειστικόν, μετὰ τὴν προσθήκην νέων μονάδων εἰς τὸ στόλον τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας, αἱ ὄποιαι ἀναμένεται νά αὐξησουν κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος τὴν ἀπόδοσιν τῶν εἰς 25.000 τ. ἔναντι 17.000 τ. κατὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ 14.000 τ. κατὰ τὸ 1962. Η τοιαύτη ἀλματώδης αὐξησης τῆς παραγωγῆς τοῦ κλάδου τῆς μεγάλης ἀλιείας, ἐδημιούργησε και θὰ διαμορφωθῇ περισσότερας ἀκόμη δυσχερείας κατὰ τὴν ἀπόρροφησίν της ὑπὸ μιᾶς καταναλώσεως τῆς οἵοιας ἡ διεύρυνσις, μὲ τὰ διατιθέμενα ὑφ' ἐκάστης ἐταιρίας μέσα, ἀπεδειχθῇ ἀδύνατος. Οὕτω αἱ μικροτέραις ἐπιφανείαις, μη διαθέτουσαι στοιχειωδῶς ἔστω ἐπαρκῆ μέσα — αὐτοκίνητα, ψυκτικοὺς χώρους — ἡ ηγακάζοντο νά ἐκποιοῦν ἐσπευσμένων τὴν παραγωγὴν τῶν και ἐνίστε εἰς τιμᾶς κατωτέρας τοῦ κόστους. Αποτέλεσμα τούτου ὑπῆρξεν ὁ ἐσωτερικός μεταξὺ τῶν ἐταιριῶν ἀνταγωνισμός, δοτις προστιθέμενος εἰς ἐκείνον τῶν ἀλλοδαπῶν ἀλιευμάτων, τὰ

Superior

Tugs

Superior

Service



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS:

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

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable - Radio "CURTISBACO"

όποια εύχερώς εισάγονται πάντοτε εις τήν έλληνικήν άγοράν, άπετέλεσε σοδαράν άπειλήν διὰ τὸν συνεχῶς ἀναπτυσσόμενον κλάδον, εἰς τὸν ὅποιον, σημειωτέον, ἐκτὸς τῶν ιδιωτικῶν κεφαλαίων, ἔχουν ἐπενδυθῆ ὑπὸ Ο.Χ.Ο.Α. καὶ τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης μέχρι τοῦδε, 150.000.000 δραχμῶν.

Ἡ ύπὸ ἴδρυσιν Κοινοπραξία, εἰς τὴν ὅποιαν μετέχουν αἱ ἑταῖριαι δεκτεσσάρων, ἐπὶ συνόλου δεκαεπτά, ποντοπόρων ἀλιευτικῶν, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἑταῖριῶν Ἀρκουλῆ καὶ Δοξιάδη, θὰ ἀγοράζῃ τὴν παραγωγὴν ἔκαστον σκάφους καταθάνοντος εἰς τὸν Πειραιᾶ, καταβάλλουσα ἀμέσως τὰ 80% τῆς ἀξίας της, τοῦ ὑπολοίπου καταβάλλομένου μετὰ τὴν δλοσχερῆ ἐκποίησιν τοῦ ἀλιεύματος. Πλήρες δίκτυον αὐτοκινήτων ψυγείων, ψυκτικῶν χώρων καὶ πρατηρίων, εἰς τὸ ὅποιον θὰ ἐνταχθῶν καὶ τὰ ὑπάρχοντα σήμερον μέσος τῶν μεγαλυτέρων ἑταῖριῶν, θὰ ἀποτελέσῃ μίαν συγχρονισμένην ψυκτικὴν ἄλυσον, ἔξασφαλίζουσαν τὴν ταχείαν προώθησιν τοῦ ἀλιεύματος εἰς τὰς ἀγοράς τοῦ κέντρου καὶ ταύτοχρονας εἰς τὴν ἐπαρχίαν, κατὰ προτίμησιν δὲ εἰς τὰ ὁρεινὰ διαμερίσματα τῆς χώρας, ὅπου ἐλλείπουν ἀπὸ τὸ διαιτολόγιον τοῦ πληθυσμοῦ αἱ λευκωματούχοι τροφαί. Οὕτω θὰ ἐπιτευχθῇ ἔνισιά τιμὴ διαθέσεως, χαμηλοτέρᾳ ἐνδεχομένως τῆς σημειρινῆς, δεδομένου διτὶ θὰ ἐκποιηθοῦν οἱ μεσολαβοῦντες εἰς τὴν ἐμπορίαν τῶν κατεψυγμένων ίχθύων, εἰς βάρος κατὰ κανόνα τῆς καταναλώσεως.

Ἡ ὄργανωσις ἐπὶ τῆς βάσεως αὐτῆς τῆς διοχετεύσεως τῆς παραγωγῆς τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας, θὰ διασφαλίσῃ τὰ ὄσα πολλὰ καὶ ἀξιόλογα ἐπετεύχθησαν ὑπὸ τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, εἰς ἓνα κλάδον εἰς τὸν ὅποιον ἡ χώρα μας οὐδεμίαν μέχρι πρὸ διάλυσης τῶν ἀκόμη ἐτῶν εἶχεν ἐπίδοσιν, θὰ διευκολύνῃ τὴν περαιτέρω καὶ εἰς μεγάλην κλίμακαν ἐνδεχομένως, ἀνάπτυξιν τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας καὶ θὰ ὑποβοηθήσῃ, ὡς προαναφέρεται, τὴν βελτίωσιν τῶν δρων διατροφῆς τοῦ πληθυσμοῦ τῶν ὁρεινῶν περιοχῶν τῆς χώρας.

KAI PALLIN DIA TAS SUNTAXEIS

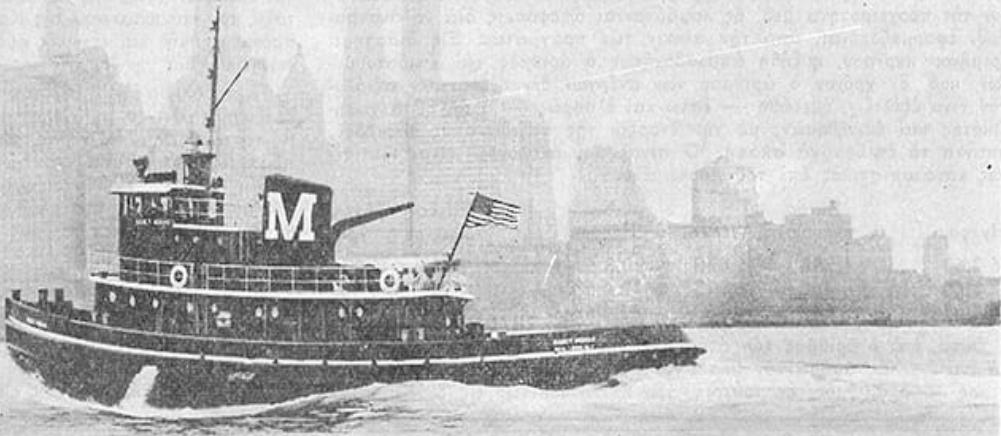
Θὰ δυσχερανθῇ ἡ συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ διὰ τὴν ἔξ ὑπαρχῆς θεώρησιν τοῦ διου συστήματος τῶν παροχῶν τοῦ N.A.T., προκειμένου νὰ συνδυάσῃ τὰς ἀπόφεις τῶν ἐν ἐνέργειᾳ καὶ ἐν συντάξει ναυτικῶν. Διότι συγκρούονται βασικῶς αὐταὶ μεταξὺ τῶν καὶ ὡς πρὸς τὴν βελτίωσιν καὶ ὡς πρὸς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν συντάξεων, ἐνῷ ἀπαραδέκτους διαφοροποίησεις θὰ ἡδύναντο νὰ προκαλέσουν εἰς βάρος τοῦ κυρίου ὄγκου τῶν συντάξιούχων. Οὕτω, η αἰτουμένη ὑπὸ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων αὐξησις παροχῶν διὰ τὸν συντάξιμον χρόνον ἀπὸ 15 ἔως 25 ἑτη, θὰ ἀνατρέψῃ

τὸ ισχὺον σύστημα ὑπολογισμοῦ καὶ θὰ καθερώσῃ τὴν διάφορον πλέον συνταξιοδοτικὴν μεταχειρίσιν πληρωμάτων καὶ ἀξιωματικῶν. Εἰς τὴν περιπτωσιν δὲ -καθ' ἧν ηθελε μεταβληθῆ ὑπολογισμὸς τῶν συντάξεων διὰ τὴν αὐτὴν περιόδον ἐτῶν καὶ διὰ τοὺς ἀξιωματικούς, τότε ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ N.A.T. θὰ ἥπτη ὑπέρμετρος καὶ θὰ καθιερώντο δύο συστήματα ὑπολογισμού συντάξεων. Ἐνα διά τοὺς ἔχοντας ὑπηρεσίαν μέχρις 25 ἑταῖροι καὶ ἔτερον διὰ τοὺς κεκτημένους μεγαλύτεραν τοιαύτην.

Τὰ αἰτήματα τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων θὰ ἔχουν δύως καὶ μίαν εἰσέτι κρίσιμουν διὰ τοὺς παλαιοὺς συνταξιούχους συνέπειαν. Θά παρεμποδίσουν τὴν ἔξομοισιν τῶν παροχῶν τὰ πρὸς ἐκείνας που λαμβάνουν οἱ προσφάτως ἔξελθόντες εἰς τὴν ἀπομαχίαν. Αἱ μεγάλαι δαπάναι αἰτίνες θὰ προσέλθουν ἐκ τῆς αἰτουμένης ἀλλαγῆς τοῦ τρόπου ὑπολογισμοῦ τῶν συντάξεων, θὰ ἀποκλείσουν εἰς τὸ N.A.T. πάσαν δυνατότητα εύνοικωτέρας μεταχειρίσεως τῶν συνταξιούχων τῆς κατηγορίας αὐτῆς.

Ἄλλα καὶ η ὑποδεικνυομένη μείωσις τοῦ ὄριου ἡλικίας δύναται νὰ δημιουργήσῃ εύρυτερον πρόβλημα διὰ τὸ N.A.T. Διότι ἀν τὸ ὄριον ἡλικίας ὑποβιβασθῇ ἀπὸ τὰ 55 εἰς τὰ 50 ἑτη, ὥστε τὸ ἀθροισμα τὸν ὑπηρεσίας καὶ ἡλικίας νὰ περιορισθῇ ἐπίσης εἰς 75 ἀπὸ 80, ἔνας μεγάλος ἀριθμός ικανῶν πρὸς ἐργασίαν ναυτικῶν θὰ ἔξελθῃ τοῦ ἐπαγγέλματος, μὲν ἀποτέλεσμα την σοδαράν οἰκονομικήν ἐπιβάρυνσιν τοῦ N.A.T. Καὶ θὰ είναι αὐτὴ σοδαράν, διότι θὰ προστεθοῦν νέοι συνταξιούχοι, οἱ ὅποιοι λόγῳ ἡλικίας, θὰ λαμβάνουν σύνταξιν ἐπὶ περισσότερα ἔτη.

Πέραν δύως τῶν προβλημάτων τὰ ὅποια θὰ δημιουργήσῃ μία ἀναμόρφωσις τοῦ ὑφισταμένου σήμερον συνταξιοδοτικού καθεστώτος, ἐπὶ τὴ βάσει τῶν αἰτήματων τῶν ἐνδιαφερομένων ὄργανώσεων, δι.τι ἐπιβάλλεται κατὰ βάσιν νὰ ἀπασχολήσῃ τὴν οἰκείαν ἐπιτροπήν, εἰναι, ἀν τὸ N.A.T. δύναται νὰ ἀναδεχθῇ νέα βάρη, εἴτε ὑπὲρ τῶν παλαιῶν, εἴτε ὑπὲρ τῶν μελλόντων δικαιοταρόχων του. Διότι πιστεύομεν, διτὶ ή ναυτιλία δὲν είναι εἰς θέσιν περαιτέρω νὰ ἐπιβαρυθῇ διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν τῆς συνταξιοδοτικῆς δραστηριότητος τοῦ Ταμείου. Ἡ παγιοποιουμένη ναυτιλιακὴ κρίσις, η ισχυρὰ τάσις διὰ τὴν δημιουργίαν ἔθνικῶν ναυτιλιῶν καὶ ἀπὸ μή ναυτικό κράτη, αἱ ἀθρόαι ναυπηγήσεις πλοίων ὑπὸ μεγάλων βιομηχανιῶν πρὸς ιδίαν μεταφορικήν χρήσιν, διαγράφουν τὸ ἀβέδαιον μέλλον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ ὑπογραμμίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς περαιτέρω ἐλαφρύνσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως του. Κατὰ συνέπειαν, η ἐπιχειρουμένη θεώρησις τοῦ συνταξιοδοτικοῦ συστήματος τοῦ N.A.T., πέραν τῆς οἰασδήποτε ἐστερεικής της δομῆς, δὲν πρέπει νὰ στηριχθῇ εἰς νέας προσδόους προερχομένας ἐκ τοῦ πλοίου. Διὰ νὰ ἔχῃ ἀξίαν καὶ διὰ νὰ δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ.



HARBOR, COASTWISE AND DEEP - SEA TOWAGE

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

AGENTS IN GREECE: National Hellenic American Line, Venizelou Street No 10 Athens.

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

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

17 BATTERY PLACE, NEW YORK, CABLE: "MORANTOW."

The Best in the Business

συμβάσεων έν τη ναυτική ἑργασίᾳ, ώς τούτο ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν.Δ. 304)1947. Τό δικαιώμα δώμας τούτο δὲν εἶναι ἀπεριόριστον. Ρητῶς έν τῇ διατάξει ταύτη δοῖται, ὅτι ἔξουσιοδοτούμενος ὁ Ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπὸ τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβούλιου, δικαιούται νὰ καθορίζῃ δι' ἀποφάσεως του «πανθέμα ἐκ τῶν ἀναγραφούμενων εἰς τὸ ἄρθρον 1, παράγραφοι 1 καὶ 2 τοῦ παρόντος νόμου ζητημάτων τῶν δυναμένων νὰ ρυθμίζωνται διὰ συλλογικῶν συμβάσεων».

Εἰς τὰς παραγράφους 1 καὶ 2 τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Α.Ν. 3276)1944 δοῖται τὸ περιεχόμενον τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, εἶναι δὲ τούτο ὁ μισθός, τὰ πολεμικὰ ἀπιδόματα, ἢ ἀποταμίευσις, ὡς καὶ αἱ πάσης φύσεως πρόσθετο ἀμοιβαί, οἱ δροὶ ναυτολογίσεων καὶ ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἢ σύνθεσις τοῦ πληρωματος, ἢ ἐνδιαίτησις τῶν ἀνδρῶν καὶ ὁ τρόπος ἐπιλύσεως τῶν διαφορῶν μεταξὺ πληρωματος, πλοιάρχων καὶ ἔφοπλιστῶν διαιτησίας.

Ἡ ἀπαριθμησὶς αὕτη εἶναι προσδήλως ἀποκλειστικὴ ἐφ' ὅσσον ἀπουσιάζουν ἐκ τῆς διατυπώσεως τῶν ἐν λόγῳ διατάξεων αἱ εἰθισμέναι νομοτεχνικῶς ἐκφράσεις, δι' ὧν εἰσάγεται ἐνδεικτικὴ ἀπαριθμησὶς. Συνεπὼς, εἰς τὰ ἀντικείμενα ταῦτα περιορίζεται ἡ ἀμροδιότητα τοῦ Ὑπουργοῦ, ἀναπληρούντος δι' ἀποφάσεώς του, τὴν μη καταρτισθεῖσαν συλλογικὴν σύμβασιν, ἀπεκλεισμένης τῆς ρυμίσεως θέματος μὴ συμπεριλαμβανομένου εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀπαριθμησὶν. Εἰς ταύτην, οὐδὲν ἀναφέρεται περὶ δικαιώματος τοῦ Ὑπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ εἰσάγῃ συμπληρωματικὰ πρός τὸν Ἐμπορικὸν Νόμον (τότε ἐν Ισχῇ ἐπὶ τοῦ θέματος), δικαιώματα τοῦ ναυτικοῦ πρὸς καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ἐργασίας, οὐδὲν δύναται νὰ παρισθῇ τοιούτων δικαιώματος δι' Ὑπουργὸς δι' ἐρμηνείας τῶν ἐν τῇ ἀνωτέρῳ ἀπαριθμήσει περιπτώσεων, οὐδεμία τῶν ὅποιων προσφέρεται εἰς τοιαύτην ἐρμηνείαν καὶ τούτῳ ἀν προσχωρήση τις εἰς τὴν ἀποψιν, διτὶ ἐπὶ τρέπεται ἐρμηνεία τῆς νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως.

Γεννώνται ὅθεν δάσιμοι ἀμφιβολίαι καὶ περὶ τῆς νομιμότητος τῆς ἐν τῇ δευτέρᾳ περιόδῳ τοῦ ἄρθρου 6 τῆς ἐν λόγῳ συλλογικῆς συμβάσεως διατάξεως, κειμένης ἐκτὸς τῆς νομοθετικῆς ἔξουσιοδοτήσεως. Περὶ τῆς σκοπιμότητος τῆς διατάξεως, ἐκτὸς τῶν προλαβόντων ἐκτεθέντων, θὰ ἥδυνατο τις νὰ προσθέσῃ διτὶ, ἐνῷ αὐτὴ οὐδὲν διασφαλίζει διὰ τὸ μέλλον, καταδικάζει ἀνευ σοδαρᾶς τινος αἵτιολογίας, τὸ παρελθόν.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

Πειραιεύς, 24 Απριλίου 1963

Δικηγόρος

ΔΙΚΑΙΑ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Κατὰ καθήκον ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ τεύχος μας τῆς 15ης Μαρτίου ἐπιστολὴν ὑπογραφούμενην ἀπὸ τοιεὶς «ναυτικούς» τοῦ Ἐλληνικοῦ δηζελοπλοίου «Δημητρός», εἰς τὴν ὅποιαν ἔξεφράζοντο παράπονα διὰ τὴν ἐν γένει ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω πλοίου ἐνδιαίτησην τῶν.

Χαίρομεν διότι ἡ δημοσιεύσην κατωτέρω ἐπιστολὴ τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου κ. Α. Χατζηδάκη ἀποκαθιστά τὰ πράγματα, τὸ περιεχόμενον δὲ αὐτῆς ἀποδεικνύεται ἀλληλος καθ' ὅλην αὐτοῦ τὴν ἔκτασιν ἀπὸ ἀντίγραφα ἐκθέσεων ἐπιθεωρήσεως τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχῶν «Ἀμβούργου ὑπὸ ἡμερομηνίαν 26(3)63 καὶ Κόμπε ὑπὸ ἡμερομηνίαν 29(1)11) 1962.

Συγχαίρομεν καὶ τὸν πλοιάρχον καὶ τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὴν ἀπό πάσης ἀπόψεως ἀρίστην κατάστασιν τοῦ πλοίου των, τόσον ὡς πρὸς τὴν μεταχείρισιν καὶ ἐν γένει ἐνδιαίτησην τοῦ πληρωματος, δοσον καὶ ὡς πρὸς τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου, δὲν λυπούμεθα δὲ μόνον, διότι ἐδώσαμεν πί-

στιν εἰς ἐπιστολὴν ὑπογραφούμενην ἀπὸ τρεῖς «Ἐλληνας ναυτικούς, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἡθικὴν στάθμην πολλῶν, ὡς ἀτυχῶς φαίνεται, ναυτικῶν μας.

Ίδου ἡ ἐπιστολὴ τοῦ πλοιάρχου:

Κύριε Διευθυντά,

«Ἀναφέρομενος εἰς τὴν ἐπιστολὴν τῶν Π. Ἀντικίδη, καθαριστοῦ, Κ. Μαυρέλου νούτου καὶ Π. Παπαδόπουλου, ἡ ὅποια ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικόν σας τῆς 15.3.63, ἔχω την τιμὴν νὰ σάς ἀναφέρω τὰ κάτωθι πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας καὶ πρὸς ἀποφύγων εἰς τὸ μέλλον τυχῶν δημοσιεύσιον δημοσιεύσιον, τὰ ὅποια σκοπὸν ἔχουν μόνον γὰρ βίβουν τὸ γόγγρον τῶν Ἐλλήνων πλοιάρχων.

«Ως πλοιάρχος τοῦ ὑπογραφούμενου μοτοροπλίτη «Δημητρός» ἀπὸ τῆς 10ης Ὁκτωβρίου 1962, γνωρίζω ὅτι δὲν συμπεριλαμβάνοντο τότε εἰς τὸ πληρωματο μονού οἱ ἀναφέρομενοι, πλὴν τοῦ καθαριστοῦ Π. Ἀντικίδη, δοτίαι καὶ παρέμεινε τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1962.

Οι Κ. Μαυρέλος καὶ Π. Παπαδόπουλος (ἴαν ὑπερέπησαν εἰς τὸ πλοίον, διότι ὑπὸ τὰ στοιχεῖα πού μπορούσαν δὲν ἀνερέθησαν) δεν πελλήσθησαν τοῦ πλοίου πρὸ τοῦ πλοίου οὔτε εἰς τὸ Κόμπε κατὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ ίδιου έτους πολὺ περισσότερον δὲ μετά τὸν ἀπόπλουν μας διὰ Εύρωπην, μέσω Φιλιππίνων. Οὐδεὶς λοιπὸν ἔξι αὐτῶν τυρίσκετο ἐπὶ τὸ πλοίον μετά τοῦ ἀπόπλου μας ὑπὸ τὸ Κόμπε, ώστε νὰ γνωρίζῃ τὴν κατάστασιν τοῦ πλοίου.

Βιδίνεις τροφοδοσίας περιτίαται εἰς τὸ πλοίον μηδὲ τελευταίαν θεωρησιν τοῦ Λιμενάρχου «Ἀμβούργου» κ. Βενιέρη, σας ἐσωκλείει δὲ δύο ἐπιστήμονες ἐπιθεωρήσεως τεῦ πλοίου μεν ὅποι τοὺς λιμενάρχας «Ἀμβούργου» καὶ Κόμπε, μὲ τὴν παράλληλην ὄποι τάς δημοσιεύσεως εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικὸν σας πρὸς μερικὴν ήθικὴν ικανοποίησιν ἔμου καὶ τοὺς πλοιοτήτους μου, τοῦ ὅποιον τὸ ονόματα ἐνδεικτικῶς ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπιστολὴν.

Σάς είναι γνωστόν, κ. Διευθυντά, διτὶ δὲν πλευτίζουν σήμερον οἱ «Ἐλληνης πλοιάρχοι» ὃι ἀπὸ τὴν τροφοδοσίαν. Ἐκείνους ποὺ δημιουργούν σήμερον καταστάσεις εἰς τὰ πλοία εἰναι εἰς νεαρούς ναυτικούς τοῦ ἐνδον καὶ τοῖς διότους δέντροις, ποὺ χωρὶς καμπίαν ναυτικούς συνειδησαν καὶ φιλοδοξίαν ἔχονται εἰς τὰ πλοίο μὲ μόνον τὸν τροποποίησιν τοῦ Κόμπε.

Μετά τιμῆς

Α. ΧΑΤΖΗΔΑΚΗΣ Πλοιάρχος

* * *

«Ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος τῶν παραπόνων μελῶν τινῶν τοῦ πληρωματος τοῦ μότοροπλίτη «Δημητρός» διὰ τὴν τροφοδοσίαν των, τὸ «Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μας πληροφορεῖ:

Εἰς ἀπότασιν δημοσιεύσην σχολίου μετά σχετικῆς ἐπιστολῆς εἰς τὸ ὑπὸ ἡμερομηνίαν 15.3.63 τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρυσικών» και τοῦ τίτλου: «Ἄυτή ἡ τροφοδοσία, ἔχειν την τιμὴν νὰ γνωρίσουμεν ὑπὸ τὰ κάτωθι:

1.— Τὰ ζητήματα τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῶν φορτηγῶν πλοίων παρακολουθοῦνται δεύτερα τὸν πλοίο τοῦ Υ.Ε.Ν. δόσον καὶ τὸν λιμενικῶν ὄρχων ἐστερικού καὶ ἔξωτερικού κατὰ τὰς ἔκστατες ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων, καθ' ὃς ουστάστασιν ὑπὸ τὸν λιμενάρχον αἱ οἰκεῖαι ἔλεσις ἐπιθεωρήσεως.

«Οσάκις ὑπάρχουν παραπόνων τοῦ πληρωματος ἡ διαπιστουνται ἀνωμαλίαι εἰς τὴν τροφοδοσίαν τῶν πλοίων, λερδάντες τὰ κατάλληλα μετρά διότι τὸν τυχῶν ἀπευθύνονται.

2.— Εἰδίκων διὰ τὸ Δ/Π «Δημητρός», τοῦτο ἐπιθεωρήθη τὸ 29.11.62 εἰς Κόμπε Ισπανίας ὑπὸ του εκτὸς Πρεσβ. Λιμενάρχου ἀπὸ ἀπόψεως ἐνδιαιτήσεως καὶ διαδιώσεως τοῦ πληρωματο. Κατὰ τὴν ἐπιθεωρήσην δὲν διετυπώθησαν ἐκ μέρους τοῦ πληρωματο παράπονα, ὡς τούτο εργάσθησε πειρατεῖα εἰς τὸν συνταχθεῖσαν ἔκθεσιν.

3.— Κατὰ τὸν κατόπλουν ὡς καὶ τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου ἐκ Κόμπε δὲν περιχρέανται περισσότερον τοῦ πληρωματο ναυτικοί φέρεταις τὰ ὄνοματα πεπόνων μας Κ. Μαυρέλος καὶ Π. Παπαδόπουλος ὡς προκύπτει ἐξ ὑποβολῆς ἰσχος εἰς τὸ Υ.Ε.Ν. ονόμαστικης καταστάσεως τοῦ πληρωματο τοῦ ὡς είρηται πλοίου.

4.— Τοῦ Π. Αντικίδης ἡ τεῦχος ἀποτελεγμένης ὡς καθαριστοῦ καὶ οὐχὶ ὡς ναυτῆς, ὡς παρευσιάζεται πούρογράφων τὴν ἐπιστολὴν. Ούτος ἀπολυθεῖς εἰς τὸν Κόμπε τὴν 6.12.62 καὶ τροπεύεται εἰς εκτὸς ησαντοκείων μέχρι τῆς 26.2.63, οὐδέποτε πρέβελε παράπονον τοῦ διοί τοῦ πλοίου χρησιμεύειν τροφὴν κατὰ τὰς ἐπανείλημένος μετά τοῦ Επίπλου.

5.— Πέραν τῶν ἀνωτέρω γεννάτονται ἡ ὄποια πῶς ἡτο δυνατόν ἐπ. Π. Αντικίδης νὰ ἔχῃ ιδιαὶ ἀντίληψην διὰ τὸ ἑδεσματολογίου τοῦ ἀνωτέρω πλοίου εἰς τὸ ὅποιον δὲν ἐπέστηειν πλέον καὶ πῶς είναι δυνατόν νὰ εύρισκεται εἰς τὸν πλοιάρχον τὴν 24.2.63 (ἡμερομηνίαν δημοσιεύσης ἐπιστολῆς), ἐνῷ είναι γεγνός ὅτι μέχρι τῶν μέσων Μαρτίου 1963 ὡς ἀναφέρεται ημέραν διὰ Πρεσβ. Λιμενάρχης Κέμπε, δι εἰσημενος ναυτικὸς εύρισκεται.

N. J. GOULANDRIS LTD.

27, LEADENHALL STREET
BALTIMORE HOUSE

LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE
NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475.284

ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΑΣ ΛΙΜΝΑΣ

ΠΑΡΩΝ ΚΑΙ ΕΚΕΙ Ο ΕΛΛΗΝΗ ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΤΑ ΤΕΣΣΑΡΑ "ΛΕΙΚΕΡΣ,, ΤΟΥ Κ. ΦΡΙΞΟΥ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

Την 9ην Απριλίου έβαπτίσθη εις τό Μόντρεαλ (ναυπηγεία «Κανέντιαν Βίκερς Λτδ.») τό ειδικόν διά τάς Μεγάλας Λίμνας φορτηγόν «Κεμπεκουά», τό τρίτον κατά σειράν μάς παραγγελίας τεσσάρων όμοιοτύπων σκαφών τών 26 χιλ. τόννων. Ή βάπτισις παρέσχε την καλήν εύκαιριαν έντονου προβολής και ισχυράς έπιβολής της προσωπικότητος ένός "Ελλήνος έφοπλιστού, τού κ. Φρίξου Παπαχρηστίδη. Διά λογαριασμόν του έναυπηγήθσαν και τά τέσσαρα σκάφη.

"Οσοι ηύτησαν νά παραστούν εις τήν τελετήν τής βαπτίσεως και τήν έπακολουθήσασαν δεξιώσιν, ίδιαιτέραν ησθάνθσαν ύπερφάνειαν, διότι ένας "Ελλην έκ του μηδενός έδημιούργησε τήν περίοπτον θέσιν, πού ήην κατέχει εις τήν οικονομικήν χώρην τού Καναδά. Έπιλεκτος μερὶς τής κοινωνίας τού Μόντρεαλ και δήλης τής περιοχῆς τού Κεμπέκ μετέσχεν εις τήν τελετήν. Δὲν ζλειψαν οι έκπρόσωποι τής κανοδικής κυβερνήσεως. Απουσίασαν οι τής έλληνικής. Παρέστησαν: 'Ο Υπουργός τών Οικονομικών, ό λόρδος 'Εμμορο, άνωταος έπιτρο-



Τό «Κεμπεκουά» πλευρισμένον εις τό Ναυπηγεία

πος τής Άγγλιας, οι διευθυνταί τών κυριωτέρων τραπεζιτικών ίδρυμάτων, γερουσιασταί, άνωτεροι διοικητικοί υπόλληλοι, άλλα και οι συμπατριώται μας, οι μετανάσται τού Καναδά. Αύτοι παντοιοτρόπως έξεδηλωσαν τήν ύπερφάνειάν των διά τά σσα μεγάλα, θυμαστά ένας "Ελλην έπιτθει εις τήν χώραν, πού τόσον προφρόνως τόν έδεχθη και τόν διηκόλυνε νά άνοπτύζῃ τήν καταπλήσσουσαν, πράγματι, σταδιοδρομίαν του.

Γεγονός πάντως διά τό Μόντρεαλ σημαντικόν ή βάπτισις τού πλοίου τού κ. Παπαχρηστίδη. Άναδοχος σύτού ή θυγάτηρ του Δίς 'Ελληνική. Και ήτο γεγονός, διότι τά τέσσαρα αύτά νεότευκτα σκάφη άποτελούν άμεσον όργανον τής Οικονομίας τού Κεμπέκ και τού Μόντρεαλ ίδιαιτέρας. Συγκεντρώνουν τά φορτία, τά όποιας άλλως, αν τό κόστος τής μεταφορᾶς δὲν είναι χαμηλόν, έτσι ήκολούθουν τόν δρέμεν πρός τους άμερικανικούς λιμένας τού Βορ. Ατλαντικού. Ο λιμνή τού Μόντρεαλ δή έστερειτο αύτῶν. Έξ ού και τό άμεσωτερον ένδιαφέρον διά τά νεότευκτα πλοία Παπαχρηστίδη, με τήν ένισχυμένην συναγωνιστικήν των ίκανότητα.

Ο Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Αθηναγόρας άνεπεμψε τάς εύχας τής Όρθοδοξου Εκκλησίας. Τό γαλανόλευκον τής καπνοδόχου τού σκάφους και τό έλληνικόν «Π», ώς σήμα τού έφοπλιστικού Οίκου Παπαχρηστίδη προέβαλλον τήν έλληνικότητα άυτού. Πλείστοι οσοι "Ελλήνες ναυτικοί ύπερτούν ήην έπι τών ύπο κανοδικήν σημαίαν σκαφών τού κ. Παπαχρηστίδη, άπολαμβάνοντες μισθών αισθήτως ηξημένων, έν συγκρίσει πρός τό έλληνικον μισθολόγιον.

Τήν τελετήν τής βαπτίσεως έπικολυμθησε τό παραπεθέν δι' ύπερχίλια πρόσωπο δείπνων εις τάς αιθουσαίς τού ξενοδοχείου «Κουνήν Έλιζαμπετ». Τό όμογενές στοιχείον προσήλθε διά τά άκουση τών έμπτευσμένων, τών παλλόμενων άπο τήν θερμήν άγαπην πρός τήν γενέτειραν, λόγον τού κ. Παπαχρηστίδη. Εις τρεῖς γλώσσας — τήν έλληνικήν, τήν γαλλικήν και τήν άγγλικήν — ωμίλησεν ό κ. Παπαχρηστίδη. Απευθυνόμενος ίδιαιτέρως πρός τους συμπατριώτας μας είπε τά έχει:

"Αγαπητοί μου φίλοι,

Είμαι θεραπευτικός ότι όλοι αισθάνεσθε τών έλληνικὸν παλμὸν εις τήν ψυχὴν έμού τού μετανάστου, ώς έπισης και ολοκλήρου τής έπιχειρήσεώς μου.

Εις τά νεότευκτα πλοῖα μου, όχι μόνον τά χρώματα έπι τών καπνοδόχων, όχι μόνον τό εύκρινώς έγγεγρωμένον έλληνικώτατον ονομα τού έφοπλιστικού μου Οίκου, άλλα και αύτό τό άπαραί τήτον χαρακτηριστικόν σήμα εις τόν πρωροσίον ίστον παντός ποταμοποδίου — τό κεφαλαίον γράμμα «Π» τής μητρικής μου γλώσσης — διαλαλεί μὲ ύπερηφάνειαν, ότι μέγα μέρος τής ψυχῆς τών ώραίων αύτῶν σκαφών είναι και θὰ παραμείνη έλληνικόν.

Πλέον τού ένος τετάρτου τών πληρωμάτων είναι "Ελληνες, έγκατεστημένοι έδω, άπολαμβάνοντες τό δεύτερον ύψηλόν μισθολόγιον τής παγκοσμίου Ναυτιλίας.

Μὲ μόχθους, μὲ θυσίας, άλλα και μὲ αφθαστον ένθουσιασμὸν προχωρούμεν εις τήν διείσδυσιν τών Μεγάλων Λιμνῶν. Ό συναγωνισμὸς είναι πρωτοφανής. Από είκοσι πενταετίας και πλέον εύδεις έτόλμησε ποτέ νά παραβιάσῃ εις αύτήν τήν έργασίαν τό μυνισπώλιον πανισχύρων όργανισμῶν. Έντος ένος έτους ομως ή έπιχειρήσείς μου όχι μόνον έγινε αισθητή παντού, άλλα, κυριολεκτικῶν, ήλλαξε τήν όψιν τής ναυλαγορᾶς.

Οι μεγαλόσχημοι έν ταραχῇ τήν κεφαλήν μου έπι πίνακι αι-



'Η άναδοχος τού σκάφους Δίς 'Ελληνική Φρ. Παπαχρηστίδη μετά τού Μητροπολίτου Αθηναγόρα και τού Πρέδρου τών Ναυπηγείων

τούσιν». Σάς διαθεσαιώ ομως, ότι ό πολύπλαγκτος συμπατριώτης σας «μικρός μὲν τό δέμας, άλλα μαχητής», έπειδας ηδη τό ονομά του, πρός δόξαν τών Έλλήνων έν Καναδᾷ μεταναστών, πρός δόξαν τής φυλῆς και τής γενετείρας μας.

Τά χαρακτηριστικά τού «Κεμπεκουά» και τών τριών άλλων άδελφῶν σκαφών είναι τά έξης: Μήκος ολίκον 730 πόδες — τό μέγιστον έπιτρεπτόμενον εις τήν διόρυγα. Πλάτος 75, ύψος 39 και βύθισμα έμφορτον 26,5 πόδες. Τόν. Ι.ν. 26.375. Μηχαναί άτμοστρόβιλοι, μεγίστης ισχύος 9.900 άξινικών πόπων, ταχύτης 17 μίλια. Πέντε κύτη, με είκοσι στόμια κυτῶν, αύτομάτως μετακινούμενα.

"Όλα τά θοηθητικά τού σκάφους είναι ήλεκτροκίνητα, έφημορόσθη δέ ο αύτοματισμός εις εύρυτατην έκτασιν.

Τό «Κεμπεκουά» διοφέρει από τά άλλα τρίο άδελφά σκάφη κατά τό οτι τούτο φέρει και σύστημα πλευρικής προώσεως, σημαντικώς διευκολύνον τους χειρισμούς τού πλοίου έντος τών διωρύγων και κατά

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΜΕΤΑΝΑΣΤΩΝ

ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ Ο ΔΙΑ Β. Δ. ΚΑΘΙΕΡΟΥΜΕΝΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Είς έκτελεσιν τού Ν.Δ. 4258 (τού 1962) κατηρτισθή ύπό τού 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας Κανονισμός μεταφοράς μεταναστών έξι Έλλαδος. Ό κανονισμός ούτος θὰ τεθῇ ἐν ισχύ, εύθυνς ὡς δημοσιευθῆ τὸ σχετικὸν Β.Δ., πότε ἔχει ἥδη καταρτισθῇ καὶ πρόκειται νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν καθιερωμένη διαδικασίαν.

Εἰς τὴν συνοδεύουσαν τὸ Διάταγμα εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, δι μολονότι εἶναι Ισχυρὸν τὸ μεταναστευτικὸν ρεῦμα έξι Έλλάδος πρὸς διαφόρους χώρας, δὲν ὑπάρχουν εἰδικαὶ διατάξεις καθορίζουσαι τὰ τού ἐλέγχου τῶν παραλαμβανόντων ἔξι ἐλληνικῶν λιμένων "Ἐλληνας μετανάστας πλοίων, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἔξασφαλίσεως εἰς αὐτὸὺς συνηθικῶν ἀνέσεως, υγεινῆς, τροφοδοσίας καὶ ἐν γένει διαβίωσεως, ἀνταποκρινομένων ἀφ' ἐνὸς μὲν πρὸς τὰς ἀντιλήψεις τῆς ἐποχῆς, ἀφ' ἔτερου δὲ διευκολυνούσων τὴν φυσολογικὴν προπαρασκευὴν τῶν μεταναστῶν, διὰ τὴν ἀλλάγη τοῦ πειράλαντος τῶν.

Σημειωθήτω, δι μὲν οὐταντικαὶ χώραι, ὡς καὶ χώραι προελεύσεως μεταναστῶν, ὡς ἡ Ἰταλία, ἔχουν προηγηθῆ τῆς Έλλάδος εἰς τὴν λῆψιν καὶ ἐφαρμογὴν τοιούτων μέτρων, ὑπόκεινται δὲ εἰς τὰς διατάξεις τῶν θεσπιζομένας ὑποχρέωσεις καὶ υφίστανται τὰς σχετικὰς συνεπείας, ἀπαντά τὰ ἐλληνικὰ υπερωκεάνια τὰ παραλαμβάνοντα μετανάστας ἐκ τῶν χωρῶν τούτων.

Τὸ μέχρι τοῦδε κενὸν — ἀναφέρεται ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν — ἑκατόφθι διὰ τού Ν.Δ. 4258/62, θεσπίσαντος ειδικὰς σχετικὰς διατάξεις καὶ προβλέψαντος τὴν ἕκδοσιν κανονισμού, ρυθμίζοντο τὰ τού ἐλέγχου καὶ τῶν προϋπόθεσων τῆς μεταφοράς μεταναστῶν έξι Έλλάδος.

Ο συνταχθεῖς κανονισμός καθιερώνει σύστημα ἐλέγχου τῶν μεταφερόντων έξι Έλλάδος μετανάστας πλοίων καὶ συμπληρούται ἡ παρ' ἡμῖν νομοθεσία, ἡ ἀποδιέπουσα εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας καὶ τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ εἰς δι, τοι εἰδικώτερον — ἀφορά τὴν διὰ θαλάσσης μεταφοράν 'Ἐλληνων μεταναστῶν, με σύγχρονον ἀντιμετώπισιν τοῦ υφισταμένου εἰς βάσος τῶν ἐλληνικῶν υπερωκεάνων θέματος, ἐκ τῆς ὑποδολῆς τῶν εἰς ἐλέγχους εἰς ζένους λιμένας.

'Αναλατικώτερον, δι κανονισμὸς μεταφοράς προβλέπεται, δι μὲν πλοίον δύνανται νὰ παραλάδῃ έξι Έλλάδος πλειονάς τῶν 30 μετανάστας, προσριζομένους δι ὑπερποντίους χώρας πέραν τῆς διώρυγος Σουέζ καὶ τοῦ στενοῦ τοῦ Γιβραλτάρ, ἐὰν δὲ ἐφόδιασθη προηγουμένων δι εἰδικῆς πρὸς τοῦτο ἀδείας ὑπὸ τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, βεβαιούσης δι τῆς πληροῦ τούς, κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ, δρους καὶ ιδιότητας ἀπὸ ἀπόφεως ἀσφαλείας, χωρητικότητος, ταχύτητος, ἡλικίας, ἐσωτερικῆς διατάξεως, υγεινῆς, ἐφοδιασμοῦ καὶ ἐπανδρώσεως.

Συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμόν, θεωρεῖται μετανάστης πάν πρόσωπον ἐκπατριζόμενον πρὸς τὸν σκοπὸν ἔξευρέσεως ἐργασίας ἢ μεταβαίνον εἰς ζένην χώραν πρὸς συνάντησιν συζύγου, μνηστήρας ἢ μνηστῆς, ἢ συγγενῶν, ἥδη μεταναστευσάντων εἰς τὴν χώραν ταύτην πρὸς τὸν σκοπὸν ἐργασίας καθ' οἰονδήποτε τοόπον καὶ ἄν διὰ ναῦλος διὰ τὴν μεταφοράν αὐτοῦ διακανονίζεται.

Σκοπὸς τῆς προβλεπομένης ἐπιθεωρήσεως εἶναι ἡ πιστοποίησις τῆς ικανότητος καὶ καταστάσεως τοῦ πλοίου εἰς δι, τοι ἀφορά τὴν κατάστασιν τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τοῦ σταθμοῦ ἀσύρματου αὐτοῦ καὶ εἰδικώτερον τὴν ταχύτητα, διάταξιν καταστρωμάτων, τὸ ὑψος αὐτῶν, τὴν ἐλευθέρων εἰς τὰ καταστρώματα ἐπιφάνειαν, τὸ οἱράμον καὶ τὴν διάταξιν τῶν κοινωνικῶν χώρων, τὴν ὑπαρξίην ἀπότελεσματικοῦ συστήματος κλιματισμοῦ, τὴν θέσιν, διαστάσεις καὶ καταλληλότητα τῶν θαλάσμων ἡ θαλασσίσκων ἐνδιαίτησεως μεταναστῶν, τὰ μαγειρεῖα, τὰ κυλικεῖα καὶ αιθούσας ἐστιάσεως, τὰ κλιμακοστάσια, τὰ νοσοκομεῖα, τὰ πλυντήρια, τὰ ἀποχωρητήρια καὶ τὴν διάταξιν αὐτῶν, τὸ σύστημα φωτισμοῦ, τὴν ἐπάρκειαν καὶ ταταλληλότητα τῶν δεξαιμενῶν ὑδατος καὶ ψυγείων τροφίμων, τὴν ικανότητα ἀποστακτῆρος ὑδατος καὶ τῶν συσκευῶν ἀπολυμάνσεως, τὴν ικανότητα τῶν δεξαιμενῶν ἡ ἀποθηκῶν καυσίμων, τὴν κάλυψιν τῶν ἀπαιτήσεων εἰς σωστικά μέσα, τῆς ισχυρούστης ἐκάστοτε διεθνούς συμ-

τὴν παραδολὴν ἡ τὴν ἀπαρσιν αὐτοῦ ἀπὸ τὰ κρηπιδώματα.

Τὰ ἐν χρήστι διάφορα συστήματα πλευρικῆς πρώσεως περιέγραψαν τὰ 'Ναυτικὰ Χρονικά' εἰς τὸ τεῦχος τῶν τῆς 15ης Φεβρουαρίου 1963, τὸ ἐφαρμοσθὲν δὲ εἰς τὸ «Κερμεκού», διαφέρει ἐκείνων, μόνον κατὰ τὸ δι τοῦ φέρει μίαν μόνον σήραγγα εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, ἀντὶ μιᾶς εἰς ἑκαστον τῶν ἄκρων αὐτοῦ.

Η εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου αὐτοῦ τοῦ κ. Παπαχρηστίδη σήραγγ, διηκει καθ' ὅλον τὸ πλάτος αὐτοῦ, ὑπὸ τὴν ἵσαλον γραμμὴν εύρισκομένη, εἰς τὸ μέσον δὲ αὐτῆς, ὃπου αὐτὴ τέμνεται μὲ τὸ διάμηκες ἐπιπέδον τοῦ πλοίου, ὑπάρχει ἡ λεκτροκίνητος στρόβιλος, ἀντλῶν τὸ ὑδωρ ἐκ τῆς μιᾶς πλευρᾶς αὐτοῦ καὶ καταθλίβετον τούτῳ πρὸς τὴν ἐπέραν. 'Αναλόγως τῆς φορᾶς πρὸς ἥν καταθλίβεται τὸ ὑδωρ, κινεῖται καὶ τὸ πλοίον πλευρικῶς οὕτως, ὃστε ἡ νὰ ἐπιταχύνεται τούτῳ τὸ πλεύρισις αὐτοῦ ἡ νὰ ἀνακόπτεται ἡ ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος ταχύτης παραδολῆς, ἀποφευγομένων οὕτω τῶν τόσων συνήθων, εἰς τὰς μεγάλας λίμνας, ζημιῶν.

Τὰ διὰ 40 ὄνδρας διαιρέσματα τοῦ πληρώματος καὶ τῶν τεσσάρων αὐτῶν πλοίων, εἶναι πολυτελή καὶ ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἀνετα, μὲ διαιστέρων δι ἑκαστον ἄνδρα καμπίναν.

Τὸ τέταρτον ελεύκερο τοῦ κ. Παπαχρηστίδη, παρεδόθη τὴν 20ην 'Απριλίου καὶ ἐβοττίσθη εἰς τὰ καναδικὰ ναυπηγεῖα Σαιν Τζέν τοῦ Νιού Μπρούνσβικ. Τὸ ὄνομά του 'Newbrunswicker'.

Τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου ἐλαβε χώρων τὴν 15ην 'Απριλίου. Τὸ πρῶτον πού διέπλευσεν αὐτὴν σκάφος ἡτο τὸ 'Μοντρεαλί' τοῦ κ. Παπαχρηστίδη.

βάσεως εἰπεὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, τὰς ἐπωτίδας καὶ τὸν μηχανισμὸν καθαιρέσεως λέμβων καὶ γενικῶς πάν δι, τοι ἀναγκαῖοι διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀκριβούς ἀριθμοῦ μεταναστῶν καὶ ἐπιβατῶν, τοὺς ὅποιους τὸ πλοίον δύνανται νὰ παραλάδῃ.

Ἡ ἐπιθεωρήσεις ἐνεργεῖται εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, μερίμνη τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, παρ' Ἐπιτροπῆς δριζομένης παρὰ τοῦ ἐπιθεωρητοῦ ἐμπορικῶν πλοίων καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι τὸ πλοίον εἶναι καθ' διηγήτη τὴν διάρκειαν αὐτῆς κενὸν ἐπιβατῶν.

Πλοιαὶ ξένης σημαίας ἀπαλλάσσονται ὑπὸ τὸν δρόνον τῆς ἀμοιβαιότητος, τῆς ὑποχρεώσεως ἐπιθεωρήσεως τῶν κενῶν ἐπιβατῶν καὶ τῆς ὑποχρεωτικῆς εἰς τὸ λιμένα Πειραιῶς πειθεωρήσεως αὐτῶν.

Ορίζεται ἐν συνεχείᾳ τὸν διαδικασία, ἡ ὅποια ἀκολουθεῖται διὰ τὴν αἴτησιν διενεργείας ἐπιθεωρήσεως, παρ' ἓπιτροπῆς δριζομένης παρὰ τοῦ διεκεμδίου τοῦ ἔτους καθελκύσεως αὐτῆς. α) 'Ηλικίας οὐχι μείζονος τῶν 20 ἑταν, μετρουμένης ἀπὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους καθελκύσεως αὐτῆς. β) 'Ολικῆς χωρητικούς οὐχι ἐλάσσονος τῶν 15.000 κόρων, μετρουμένης ἀπὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους καθελκύσεως αὐτῆς. γ) Δύο, κατ' ἐλάχιστον δρόνον τῆς θαλάσσης τοῦ 1960.

Κατ' ἔξαριστον δύνανται νὰ τύχουν ἀδείας καὶ πλοιαὶ ἡλικίας μείζονος τῶν 20 ἑταν, ὑπὸ τὸν δρόνον, ὅτι ταῦτα δύνανται ν' ἀναπτύσσουν μέσην ταχύτητας πειζόντα τῶν 16 μιλίων ὥριας.

Ὑπὸ τὸν δρόνον τῆς ἀμοιβαιότητος ὑπὲρ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, τὰ δι ποια εἶναι δρομολογημένα δι ἡ ηθελούση δρομολογηθῆ ἐκ λιμένων ζενῶν τοῦς χώρας ἡ προσεγγίζουν εἰς λιμένας αὐτῆς, δύνανται ἐπίσης νὰ ἔξαρισθον πλήρως τῶν πειζούντων ὅδικις περιορισμῶν, πλοιαὶ φέροντα τὴν σημαίαν τῆς χώρας ταύτης, χρησιμοποιηθέντας τακτικῶς εἰς τὴν ἔξυπερτησιν ὑπερωκεανῶν συγκοινωνιῶν τῆς Έλλάδος, πρὸς μεταφορὰν 'Ἐλλήνων μεταναστῶν, τούλαχιστον κατὰ τὸ τελευταίον πρὸ τῆς έναρξεως ισχύος τοῦ παρόντος παρόντος κανονισμοῦ.

Καθερίζονται ἐπίσης τὰ σχεδιαγράμματα καὶ τὰ λοιπά στοιχεῖα, τὰ δι ποια ὑποβάλλονται εἰς τὸν 'Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, διὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἐπιθεωρήσεως καὶ τὸν ἐλέγχον τῶν πλοίων.

Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀποτικάς τῶν συμβάσεων, αὐτοὶ ἔντονται ἐπί της διεθνούς συμβάσεως σκάφους, μηχανῶν, σωστικῶν μέσων καὶ ἀσύρματου.

Ἡ ἐπιθεωρήσεις τῶν δρῶν ἀνέσεως καὶ υγεινῆς, ίδια εἰς τὰ διαιρέσματα μεταναστῶν, τὸν νοσοκόμειον, τοὺς κοινωνήστους χώρους ἔξυπερτεσίας τῶν μεταναστῶν, ὡς μαγειρεῖα, πλυντήρια, ἀφοδευτήρια κ.λ.π., ἐνεργεῖται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐκάστοτε ισχυόντων ἐλληνικῶν κανονισμῶν, τῶν διατάξεων τῆς έναρξης ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἐφ' διστούντων μεταναστῶν παταρόντος.

Ἐπὶ παντὸς πλοίου ὑποκειμένου εἰς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος κανονισμοῦ προσλαμβάνεται, διατάναι τοῦ πλοιοκτήτου καὶ μετ' ἔγκρισιν τῆς 'Ἐπιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν πλοίων, ὡς πρὸς τὰ προσόντα αὐτοῦ, 'Ἐλλην ιστρός, δι ὅποιος προστάται τῆς υγειονομικῆς ὑπερεσίας τοῦ πλοίου, εἰς δι, τοι ἀφορά τοῦ 'Ἐλλήνων μεταναστῶν.

Ἐάν δι ὄπιμος τῶν παραλαμβανόμενών ὑπὸ τοῦ πλοίου 'Ἐλλήνων μεταναστῶν εἶναι μεγαλύτερος τῶν 500, προσλαμβάνεται ἐπὶ τοῦ πλοίου 'Ἐλλήνων μεταναστῶν εἰς τοὺς κοινωνίστης τοῦ πλοίου, δι παταρίτης καὶ δεύτερος ιστρός, δι τοὺς οἳ μέντοι δύνανται νὰ γίνεται μίαν τούλαχιστον ἡμέραν πρὸ τῆς ισχυρούστητος διεθνούς παραδολῆς.

Κατ' ἀναλογίαν ἐπὶ τοῦ νέου κανονισμού καθορίζονται τὰ καθήκοντα τοῦ 'Ἐλληνος ιστροῦ εἰς τοὺς λιμένας, ἡ παροχὴ δρορεάν τῆς υγειονομικῆς περιθάλψεως εἰς τοὺς 'Ἐλλήνων μεταναστῶν, δι τούς οἳ δικαιούται νὰ ιερουργήτη εἰς πρὸ τοῦ διατιθέμενον ἐπὶ τοῦ πλοίου κατάλληλον χώρων.

Ἐπίσης δριζεται, ὅτι προσλαμβάνεται πρωτωπικὸν θαλάμων καὶ ἐστιατορίου ἐξ 'Ἐλλήνων ναυτικῶν κεκτημένων τὰ πρὸς ἀντίστοιχον ἐργασίαν ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίων ἀπατούμενα προσόντα, κατ' ἀναλογίαν ιστροῦ πρὸ τὴν σχέσιν μεταξὺ 'Ἐλλήνων καὶ ἀλλοδαπῶν μεταναστῶν καὶ ἐπιβατῶν.

Εἰς περίπτωσιν μεταναστῶν διαιρέσματων μερίμνη τῆς 'Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως η τῆς Διακυβερνητικῆς 'Ἐπιτροπῆς Μεταναστεύσεως ἐξ Εύρωπης, οι πλοιοκτήται δι φέιλουν νὰ θέσουν εἰς τὴν διάθεσιν αὐτῶν τοὺς ἀπαραιτήτους θαλαμίσκους, ἐκ τῶν μᾶλλον καταλλήλων καὶ ἀνέτων ἐν τῷ πλοίῳ, πρὸς δινδιάτησην τῶν συνδόνων μεταναστῶν.

Τέλος, καθορίζονται διάφοροι ἀλλαὶ λεπτομέρειαι, ἀποβλέπουσαι εἰς τὴν ἀνέτον καὶ πολιτισμένην μεταφορὰν τῶν μεταναστῶν.

ΑΝΑΓΚΗ ΤΟΛΜΗΡΩΝ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΩΝ

ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ Ν. ΔΕΠΑΣΤΑ
ΟΙΚΟΝΟΜΟΛΟΓΟΥ - ΔΙΝΤΟΥ ΝΑΥΤΙΑ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Οι φορεῖς, τόσον τῆς 'Ελληνικής Ναυτιλίας, όσον και τῆς έλληνικής ναυτιλιακής πολιτικής, ἀπλῶς παρακολουθοῦν και ἀναμένουν τὴν λῆψιν πρωτοβουλίων και ἀποφάσεων ἐκ μέρους τῶν ὄλλων και πλέον συγκεκριμένως παρὰ τῶν ἀρμόδιων παραγόντων τῆς Εὐρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος, ίνα ἐν συνεχείᾳ ρυθμίσουν τὴν στάσιν τῶν ἀναλόγων τῶν ἔλληνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων γενικῶς και τῶν ἐπὶ μέρους συμφερόντων ἑκάστου κλάδου εἰδικῶς.

'Η τοιαύτη στάσις, θὰ ἡτοι κατανούτη και θὰ είχε κάποιαν δικαιολογίαν κατὰ τὴν ἐποχὴν κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ 'Ελληνική Ναυτιλία δὲν εἶχε τὴν ἀνάπτυξιν και τὴν σημασίαν, τὴν ὅποιαν ἔχει σήμερον, ὡς ἔνας σημαντικὸς συντελεστής τῆς διακινήσεως τῶν ἀγαθῶν ἐπὶ παγκοσμίου βάσεων και ὡς ἀποφασιστικὸς παράγων τῆς Ισοσκέλεσεως τοῦ Ισοζυγίου πληρωμῶν τῆς χώρας μας μὲ λίαν ἐνθαρρυντικὴ περαιτέρω προπτικήν.

Καθ' ἥν στιγμὴν ὅμως τὸ παρ' 'Ελλήνων ἐλεγχόμενον τοννάζ ἔχει ὑπερβῇ τὸ δέκατον τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, παρομοίᾳ στάσις και ἐντείνεσι δὲν εἶναι ὅρθαι. Καὶ είναι μὲν γεγονός, ὅτι ἡ θέσις τῆς χώρας μας ἔπει τοῦ παρόντος, τυπικός, ὡς ἀπλού συνδεδεμένου μέλους τῆς Εὐρωπαϊκής Κοινῆς Ἀγορᾶς, ὡς ἔκ των σχετικῶν διων τῆς συνθήκης τῶν Ἀθηνῶν συνάγεται, εἴναι μειονεκτική. Διότι ἡ πρωτοβουλία διὰ τὴν λῆψιν ἀποφάσεων και τὴν διατύπωσιν κανόνων διὰ τὰς θαλασσίας μεταφοράς ἀνήκει εἰς τὸ Συμβούλιον τῶν ἔξι 'Υπουργῶν τῆς Κοινότητος. 'Εφόσον θὰ ληφθοῦν τοιαῦται ἀποφάσεις, ἡ 'Ελλάς δύναται ἀπλῶς, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 50 τῆς συνθήκης τῶν Ἀθηνῶν, νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν λῆψιν ἀποφάσεως παρὰ τοῦ Συμβούλιον τῆς συνδεσεως «έὸν και κατὰ ποιὸν μέτρον και διαδικασίαν είναι δυνατόν νὰ ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν».

Θά δη τὸν τούτοις σκόπιμος ἡ προσεκτικὴ ἔξτασις τῆς δυνατότητος θέσεως τοῦ προβλήματος πῆς διατυπώσεως κανόνων ρυθμιστικῶν πῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν πρὸς τοῦ Συμβούλιον τῆς Κοινότητος παρὰ τῆς 'Ελλάδος, ἐφόσον, δεδιώκει, θὰ «καθίστατο κοινὴ συνείδησις ἡ ὀφελιμότης μιᾶς τοιαύτης ἐνέργειας.

'Ανεξαρτήτως τοῦ διαστήματος ποσοστού πλοίων τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐν συγκρίσει μὲ οἰανδήποτε ἀλλην χώρων, ἡ ὅποια συμμετέχει εἰς τὴν Εὐρωπαϊκήν Οικονομικήν Κοινότητα και εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκόμη κατὰ τὴν ὅποιαν δὲν θὰ ληφθῇ ὑπὸ δύνης τῶν πλοίων, τὰ ὅποια ἐλέγχονται ὑπὸ ἔλληνικῶν συμφερόντων, ἀλλὰ διατελοῦν εἰσέτι ὑπὸ ἔνειας σημασίας, δύναται ἐπάρκως νὰ δικαιολογήσῃ σχετικήν ἐλληνικήν πρωτοβουλίαν αἵτησες λῆψεως τῶν καταλλήλων ἀποφάσεων παρὰ τοῦ Συμβούλιον τῆς Κοινότητος. Τοσούτω μᾶλλον, ὅταν ληφθῇ ἐπὶ πλέον ὑπὸ δύνης, ὅτι ἡ 'Εμπορική Ναυτιλία, ἀποτελεῖ ἔνα ἔκ τῶν ἐλαχιστῶν κλάδων, ἀν μὴ τὸ μόνον τῆς ἐλληνικής οικονομίας, ὁ ὅποιος δὲν εὐρίσκεται εἰς ὑπανάπτυξιν και κατὰ συνέπειαν ἐπιβάλλεται νὰ ἔχῃ τὴν ἀρμόδιουσαν θέσιν εἰς τὸν ὑπὸ διαμόρφωσιν καταμερισμὸν τῶν ἔργων ἐντὸς τῆς Ε.Ο.Κ.

'Ἐπιπρόσθετῶς ὅμως ἡ ἔξασφάλισις τῆς ἑκ ταύτης σημαντικῆς προσόδου ἀποτελεῖ ἀποφασιστικὸν παράγοντα και προϋπόθεσιν τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἐλληνικής οικονομίας εἰς τὸν διαθέμον, ὁ ὅποιος ἀποτελεῖ τὸν σκοπὸν τῆς συμφωνίας συνδέσεως.

'Αλλὰ διὰ νὰ γίνη τούτο, θὰ ἡτοι ἀπαραίτητος ἡ ἐνημέρωσις τῶν ἀρμόδιων ἔλληνικῶν παραγόντων, κατόπιν ἀντικειμενικῆς ἀναλύσεως τῶν πλεονεκτήμάτων και τῶν τυχόν μειονεκτήμάτων, ποὺ θὰ είχε δι' ἡμᾶς ἡ λῆψις σχετικῆς πρωτοβουλίας.

'Ο γράφων τὰς γραμμὰς αὐτάς, είχε τὴν εὐκαιρίαν κατὰ τὴν πρὸ μηνὸς περίπου ὁμιλίαν του εἰς τὴν πρὸς τούτο ὄργανωθεῖσαν συνεστία-

σιν τῶν διπλωματούχων οἰκονομικῶν ἐπιστημῶν, νὰ διατυπώσῃ τὴν ἀποφίνια, τὴν ὁποίαν ἐδάσσεις ἐπὶ ἀντικειμενικῶν παρατηρήσεων, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διαστικῶν ὄρχων τῆς συνθήκης τῆς Ρώμης συμφέρει εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν και τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δεδομένης της διατήρησης τῆς διατάξεως τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας διὰ παντὸς μέσου ἡ ὀλοκληρωτικὴ κάλυψις τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ὑπὸ τὰ ἐλληνικὰ χρώματα, ἀφ' ἑτέρου δὲ ὅτι θὰ ληφθοῦν τὰ ἀπαραίτητα ὄργανων τῆς Ναυτιλίας μας.

Πάσα δῆμος διὰ τὴν Ναυτιλίαν ρύθμισις ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῆς Κοινῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἀγορᾶς, διὰ νὰ ἀποδῷση τὸ ἀπαν τῶν ὡφελημάτων τῆς θὰ είναι ἀναγκαῖον νὰ περιλάβῃ και τὴν συντριπτικὴν πλειονότηταν τοῦ παρ' 'Ελλήνων ἐλεγχόμενου τοννάζ, ἥτοι τὰ ἐλεύθερα φορτηγά (τράμπ) ξηροῦ και ύγροῦ φορτίου, τὰ ὅποια ἀποτελοῦν τὸ 91% περίπου τοῦ συνόλου.

Διότι, ἡ ἔκ της ἐφαρμογῆς τῶν ἀρχῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς μέλλουσα νὰ προκύψῃ ὥφελεια διὰ τὰ φορτηγά τακτικῶν γραμμῶν (λάινερς) και διὰ τὰ ἐπιβατηγά (λάινερς) δὲν νομίζομεν, ὅτι παρίσταται ἀνάγκη νὰ ἐπεξηγηθῇ διὰ μακρῶν. Τὰ προνύμια τῶν Διασκέψεων θέλουν καταργηθῆναι, τούλαχιστον εἰς τὴν σημειρινὴν αὐτῶν ἔκτασιν και θὰ ἀνοίξῃ η θύρα διὰ τὴν εἰσόδου εἰς τὴν γόνιμον αὐτὴν κατηγορίαν τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν, κατὰ πολὺ μεγαλύτερου ποσοστού πλοίων τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Τὸ αὐτὸν δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν και διὰ τὰ ἐπιβατηγά λάινερς.

'Ανεξαρτήτως τῆς διασίμου προσδοκίας, διὰ τοῦτο θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν πλέον ὄρθολογιστικὴν κατὰ κλάδους κατανομὴν τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος, τὸ κυρίως ἐνδιαφέροντος ήμάς σημείον, τὸ ὅποιον συνιστᾶ και τὸ μεγαλύτερον πρόδηλμα, ἀποτελοῦν τὰ ἐννέα δέκατα και πλέον τῶν πλοίων τῆς ἐλληνικῆς πλαισίους, τὰ ὅποια ἀνεφέρουμεν. Διότι είναι τὸ πλέον σημαντικόν, ἀλλὰ και τὸ πλέον χειμαζόμενον τμῆμα.

Αὐτὸν ὑφίσταται τὰς συνεπειάς τοῦ δισμέραι περισσότερον ἐπεκτενούμενου ναυτιλιακού ἐθνικισμού και τῆς διακρίσεως τῶν σηματιῶν. Και ἀποτελεῖ σχέδον τὸ σύναλον τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος και τῶν λαμπρῶν ἐπιτευγμάτων τῆς. 'Η 'Ελληνική Ναυτιλία, ἐν συγκρίσει μὲ δλας τὰς λοιπὰς ναυτιλίας τῶν χωρῶν τῆς ΕΟΚ, λόγω τῆς γνωστῆς μονομερείας τῆς συγκροτησεώς της, ἔχει τὴν ἀνάγκην τῆς σημαντικῆς πολιτικῆς και τῆς οἰκονομικῆς δυνάμεως τοῦ πολιτικο-οἰκονομικού αὐτοῦ 'Οργανισμού, διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ ἀντεπεξέλθῃ ἐπιτυχῶς ἐναντίον τῶν ἀπειλούντων αὐτὴν κινδύνων. Οἱ κίνδυνοι αὐτοὶ συνίστανται, ἀφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὴν ἔκτασιν τῆς ἑκ τοῦ μεταφορικού ἔργου, ἐκ τῆς ἐκτελέσεως τοῦ ὅποιαν ἐπέτυχε τὴν πρωτοφανή αὐτῆς ἀνάπτυξιν, λόγω τῶν προσδετικῶν αὐξανομένων ἀνελευθέρων μέτρων εἰς τὴν διακίνησιν τοῦ διά θαλάσσης πλαισίου, τὰ ὅποια συνακολουθοῦνται ἀπὸ μεγίστης ἐκτάσεως ναυπηγικού προγράμματος τῶν ἐμπνευστῶν των, ἀφ' ἑτέρου δέ, εἰς τὴν ἔλλειψιν διεζόδου, ἐφόσον δὲν θὰ καταστῇ δυνατός ὁ περιορισμὸς τοῦ ναυτιλιακού ἐθνικισμού και τῶν διακρίσεων και ἡ ἀποκάταστασις τῆς ἐλεύθερίας τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν.

'Καθ' ἥν ἐποχὴν οἱ ἐπιστημότεροι ἐκπρόσωποι τῆς θρετανικῆς ναυτιλίας, εἰς κλίμακα βαθμηδὸν καθισταμένη πλέον συχνήν, δὲν διστάζουν, δχι μόνον νὰ κρουσούν τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου ἐκ τῆς καταστάσεως αὐτῆς, ἀλλὰ και νὰ φάνουν μέχρι τοῦ σημείου νὰ συνιστοῦν εἰς τὴν κυβέρνησιν των νὰ ἐπαναφέρῃ ἐν ισχύι τὰς Navigation Acts, ποία είναι τὰ μέσα ἀντιδράσεως εἰς χείρας τῆς ἀπελπιστικῶς μόνης και ἀπροστατεύοντος 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας;

'Ἄξιοσημείωτον είναι, ὅτι αἱ φωναὶ αὐταὶ και αἱ ἐπικλήσεις πρὸς λῆψιν προστατευτικῶν μέτρων, προέρχονται ἀπὸ τοὺς ναυτιλιακοὺς ἐκπρόσωπους μιᾶς χώρας, τῆς ὅποιας τὰ πλοῖα κατὰ τὸ λήξαν ἐτοῖς 1962 μετέφεραν τὸ 49% τοῦ ὄγκου τῶν εἰσαγωγῶν της και τὸ 58% τῶν ἔξαγωγῶν της.

Τοῦτο ἀνάφερεται ἐνδεικτικῶς διὰ νὰ καταστῇ πλέον σαφὲς εἰς ποιὸν διαθέμον μειονεκτικῶν τερατών θέσεως εύρισκεται η Ναυτιλία μας, η ὅποια είναι ἀμφισβόλον, ζάν μετέφερε κατὰ τὸ αὐτὸν ἐτοῖς τὸ ἔν πέμπτον τοῦ διά θαλάσσης διακινηθέντος ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας μας, τοῦ ὅποιου δ συνολικὸς ὄγκος ἀποτελεῖ ὑποπολλαπλάσιον τοῦ ἀγγλικοῦ.

'Η ἀνάγκη θέσεως τοῦ ζητήματος ρύθμισεως προκαταβολικῶς παρὰ

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B. 55 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS"

ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with :

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.
KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

της Έλλάδος, υπαγορεύεται από τό ενδεχόμενον νά αφήσουν αι χώραι της ΕΟΚ έξω οιασδήποτε μελλοντικής διατυπώσεως κανόνων, τά πλοια τραππες, τά τόσον ζωτικής σημασίας διά την Έλληνικην Ναυτιλίαν, ητοι νά μάς φέρουν πρό τετελεσμένου γεγονότος, λόγω της πλέον όρθολογιστικής κατανομής της χωρητικότητός των, μέ συνέπειαν ή συγκρότησις της Ναυτιλίας των νά μή είναι μονόπλευρος, ώς πρός τά πλοιά τράμπτες και έτοι λόγου τούτου νά μή καθίσταται ζωτικώς άπαρτητος ή διατύπωσις ρυθμιστικών κανόνων, έν σχέσει μέ αυτά.

Πράγματι, τά πλοιά τής κατηγορίας αύτής ύπό τάς σημασίας τών ξωρῶν άποτελούν τό 14% της χωρητικότητός των, έν συγκρίσιμης πρός τό 91% τού έλληνικού τοννά.

Έπομένως, και αύτή ή πιθανότης σκοπίμου παραλείψεως σχετικής ρυθμίσεως ύπό τού Συμβουλίου της Κοινότητος, είτε ένεκεν έλλειψεως ζωτικού συμφέροντος ή διά νά αφήσουν τό πεδίον έλευθερον διά την άποκλειστικήν παρ' έκάστης συμμετεχούσης εις την συμφωνίαν χώρας, προστασίαν τού τομέως αύτού της ναυτιλίας των, δέν πρέπει νά άποκλείσται.

Κατόπιν τούτων, είναι άναγκη νά καταστή συνείδησις τών φορέων της Έλληνικής Έμπορικής Ναυτιλίας και τών σχεδιαστών τής έλληνικής ναυτιλιακής πολιτικής, ή έπιδιωξις, συμφώνως πρός τήν όποιαν πάσα ενδεχομένη ρύθμισην τών διά θαλάσσης μεταφορών και ή διατύπωσις σχετικών κανόνων παρά τού Συμβουλίου της Κοινότητος νά περιλάβῃ και τά έλευθερα φορτηγά ξηρού και υγρού φορτίου ύπό την άκολουθον έννοιαν:

Νά ένσωματωθῇ ώς κανών εις την συμφωνίαν της Ρώμης, ή άρχη της έλευθερίας τών διά θαλάσσης μεταφορών και της Ιστότητος τών σημαιών ύπό τον ζόρο της άμοιδαιότητος (έκ της Κοινότητος πρός τρίτας χώρας και τάνατάπαλα) διά την κατηγορίαν αύτην τών πλοίων. Ή έκ της ώς ανά συνθήκης άπορρέουσα εύχερια χαράξεως κοινής ναυτιλιακής πολιτικής θέτει καταστήση ίκανην την Κοινότητα νά εύθυγραμμίση την ούτω, έπι τού δόγματος της έλευθερίας τών θαλασσών θεμελιουμένην πολιτικήν της, μετά τών άλλων χωρῶν έκτος της Κοινότητος, αι όποιαι πιστεύουν και έφαρμόδουν τάς αύτάς άρχας. Ή δύναμις ή όποια θέλει σχηματισθή δι' αύτής της ένότητος σκοπών και έπιδιωξεων τών ναυτικωτέρων χωρῶν τού κόσμου, αι όποιαι έλεγχουν τό μεγαλύτερον ποσοστόν της παγκοσμίου χωρητικότητος θά είναι τόσον συντριπτικής ισχύος, ώστε αι χώραι αι όποιαι έθέσπισαν και άκολουθον οιουδήποτε είδους πολιτικήν αντίθετον πρός τάς άρχας της έλευθερίας τών διά θαλάσσης μεταφορών, ένδεχεται διά καταλλήλων χειρισμών, νά άναγκασθούν νά άναθεωρήσουν αύτην.

Η θέσπισις μάς τοιαύτης πολιτικής έκτος τών αύταποδείκτων πλεονεκτημάτων τά όποια μέλλει νά ξηρή διά την Έλληνικήν Ναυτιλίαν, θέλει συγχρόνως προφυλάξῃ και αύτήν, άλλα και διόλοκληρον την ναυτιλίαν τών χωρῶν της ΕΟΚ, από την κατηγορίαν έκ μέρους τρίτων χω-

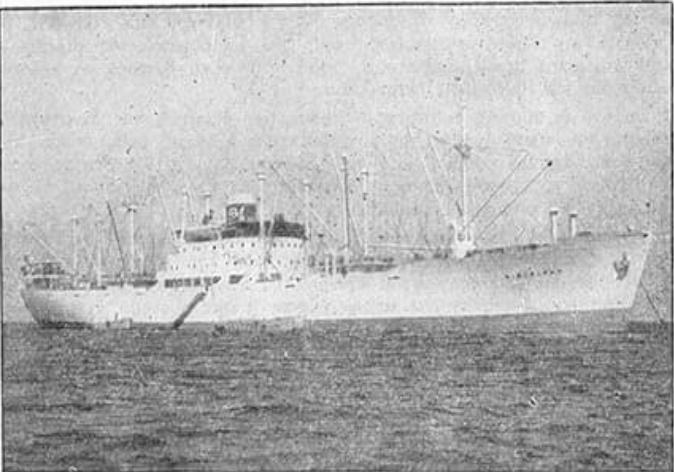
ρῶν, οτι ασκει διάκρισιν και προστασίαν ένεντι της ναυτιλίας οιασδήποτε έκ τούτων.

Ούτω, ή μή συμμόρφωσις πρός την άρχη της διακινήσεως τών άγαθών διά θαλάσσης, έπι αύστηρώς συναγωνιστικής βάσεως, ανευ διακρίσεων, θέλει άντιμετωπίση τά κοινά κατάλληλα μέτρα άμυνης τών ναυτιλίων της Κοινότητος, τών όποιων ζωμας ή θέσπισις θά τυγχάνη έξ αντικειμένου άδιάλητος.

Και πάντα ταύτα, άνεξαρτήτως της δυνατότητος της Έλληνικής Ναυτιλίας, ένεντι της έπικλήσεως παρά της βρετανικής διά την έπανοδον εις τους άνελυθέρους προστατευτικούς ναυτιλιακούς νόμους, νά έξυπηρετήση μετά τών ναυτιλίων τών χωρῶν της Εύρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος, ύπο ίσους δρους έλευθερους συναγωνισμού, τάς διά θαλάσσης μεταφορικά άναγκας τών συμμετεχουσών χωρῶν.

Αύται αι δυνατότητες, ένδεχεται νά έπαναφέρουν εις την λαγικήν, οσους παραγνωρίζουν την θεμελιώδη σημασίαν της οίκονομικής άρχης έπι ένός τομέως, ό όποιος έπηρεται θασικώς τό κόστος τών άγαθών, ύπερ άλλων άντιοκονομικών έπιδιωξέων.

'Αλλά και εις την περίπτωσιν κατά την όποιαν θά εύδωθασύν τελικών αι προσπάθειαi τών άγγλοσαξωνικών κυρίων χωρῶν, διά την δημιουργίαν μιάς εύρυτέρας Ατλαντικής Οικονομικής Κοινότητος, ή Έλληνική Ναυτιλία έν τώ συνόλω της, έφοσον θά είναι έγκαιρως έντεταγμένη και εύθυγραμμισμένη πρός την ύπό διατύπωσιν κοινήν ναυτιλιακήν πολιτικήν τών χωρῶν της ΕΟΚ, θά δυνηθῇ νά άπολαύση τά άποτελέσματα τών καλυτέρων δυνατών ρυθμίσεων, ώς άργανικόν τμῆμα της Εύρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος, ή όποια άπό θέσεως ίσχυος κατά τάς σχετικάς διαπραγματεύσεις, θέλει έπιτυχει τά πλέον ίκανοποιητικά άποτελέσματα διά την ναυτιλίαν της, ώς συνόλου, έντος τού άνελυθερων μέλλοντος νά διαμορφωθῇ εύρυτάτου οίκονομικού χώρου.



ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΑΙ

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

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

κάποτε οι ναυτικοί του μέλλοντος και δι πανευτυχείς αύτοί θά περιορισθούν μόνο στόν ειδυλλιακό ρόλο του άπολαμβανοντος, χωρίς προϋποθέσεις καταθέωντας και δι πιά την πραγματοποίηση του θαυμασίου αύτου συστήματος καλούνται οι νῦν ναυτικοί νά καταβάλουν θυσίες και νά υποστούν στερήσεις;

Παρουσιάζω την σημερινή κατάσταση:

Άπο το 1958, οι καταβολές των μετόχων είναι δραχμές έκαπον άγοδηκοντα έννεα κάθε μῆνα. Μὲ ύπερθεια δὲ μᾶς είκοσιπεντεταίς, δὲν άναλαμβάνουν οὔτε τις καταθέσεις των. "Ολοι ξαίρουμε πώς μὲ τόκο 5% στό Ταμευτήριο, τὰ χρήματα άνατοκιζόμενα διπλασιάζονται μέσα σὲ μιά είκοσιπεντεταίς. Δεδούμενο δὲ δι, για την συμπλήρωση μιᾶς είκοσιπεντεταίς ναυτολογίου χρειάζονται τούλαχιστον σαράντα χρόνια σὲ κάθε ναυτικό, θά ἐπρεπε μόνο μὲ τὸν άνατοκισμό τὰ χρήματα αὐτὰ τοῦ ΤΠΑΕΝ νά υπέρτετραπλασιάζωνται. Τούτο είχαν ύπ' άφιν τους οι ίδρυται τοῦ Ταμείου, δὲν μὲ καταβολές έκαπο μηνιανίν δραχμῶν προέβλεπαν άπολανές έκαπο χιλιάδων. Καὶ ή πρόδηλεψη τους δὲν άστοχήσε μέχρι τοῦ πολέμου.

Τί συμβαίνει τώρα δι, μὲ καταβολές έκαπο άγδοντα έννεα δραχμῶν, μόλις και μετά διας άπολαμβάνουμε άρδομήντα πέντε χιλιάδες στην είκοσιπεντεταίς; Τί συμβαίνει τώρα και κατηγρήθησαν οι προκοδοτήσεις κοριτσιών τῶν άσφαλισμένων; Τί συμβαίνει τώρα δὲν στά περιουσιακά στοιχεῖα τοῦ Ταμείου οὔτε μέτρο γῆς δὲν προσετέθη, πέραν δων τὸ Ταμείο άξιώθηκε ν' ἀποκτήση στὰ ἄγονα προπολεμικά χρόνια;

Δὲν παραπονούμεθα κατά τοῦ Κράτους, δὲν λιθοβολούμε τὴν Διεύθυνση ή τὴν κατά καιροὺς Διεύθυνση τοῦ ΤΠΑΕΝ. Ξαίρουμε δι την εἰκοσιπεντεταίς; Τί συμβαίνει τώρα και κατηγρήθησαν οι προκοδοτήσεις κοριτσιών τῶν άσφαλισμένων; Τί συμβαίνει τώρα δὲν στά περιουσιακά στοιχεῖα τοῦ Ταμείου οὔτε μέτρο γῆς δὲν προσετέθη, πέραν δων τὸ Ταμείο άξιώθηκε ν' ἀποκτήση στὰ ἄγονα προπολεμικά χρόνια;

Μὲ τέτοιες προϋποθέσεις, τὸ ΤΠΑΕΝ ξεφύγει ἀπὸ τὸν προορισμό του και ὅχι χρήσιμο, ἀλλὰ πολὺ ἐπιζήμιο ἀποθαίνει γιὰ τοὺς μετόχους του, ἀφοῦ, καθὼς εἶπα, είναι δύνατον νὰ διπλασιάζωνται και νὰ τριπλασιάζωνται οι μηνιαίες καταθέσεις στὰ Ταχυδρομικά Ταμευτήρια και στὰ Ταμευτήρια τῶν Τραπεζῶν. 'Εκεὶ, μαζὶ μὲ τὴν εὐχέρεια τῆς ἀνάληψης σὲ κάθε στιγμή, ξεφύγουμε και ἀπὸ τὸν κίνδυνο νὰ χαθοῦν τὰ μισά γιὰ τὴ χήρα και τὰ όφραντα σὲ περίπτωση, δὲν μέτοχος δὲν άξιωθη νὰ παρουσιασθῇ αὐτοπροσώπως στὴν ἀνάληψη τῶν, προτιμήσας τὸ αἰώνιο ἄλλο ταξίδιο;

Ἐν σωτηρίᾳ ἔτει 1963, ἔδησε ἐπὶ τέλους νὰ γίνη κάποιο ζύπηντα. Δὲν φαντάζομαι γιὰ τοῦτο νὰ συνετέλεσε κάποια τύψη συνειδήσεως γιὰ τὴ δράση τοῦ Ταμείου ἐπὶ μιὰ δόλκηρη είκοσιπεντεταίς, δόσο πέρασε ἀπὸ τὴ

λήξη τοῦ πολέμου. Πολὺς κόσμος ζημιώθηκε και ἀδικήθηκε μέσα στὴ μακρυνή αὐτή διαδρομῆς. "Αν κάπι τέτοιο συνέβαινε οι ἄλλη τάξη ἑργαζομένων, πολλὰ θά ἔβλεπαν τὰ μάτια μας." Ομως ἐδώ πρόκειται περὶ ναυτικών, τῶν ὅποιων τὰ κώτα είναι ἀνεκτικά γιὰ ξυλιές,

Ἄσφαλός, στὸ ξύπνημα αὐτὸ συνετέλεσε ἡ παρουσία στὸ "Υπουργεῖο τοῦ κ. Κωτιάδη. "Η ἐπανόρθωση τῆς ἀδικίας ἀρχίσε μὲ μιὰ θαρραλέα χειρονομία. Βελτίωση τῶν χορηγήσεων κατὰ 40%. Φυσικά, τοῦτο δὲν ἐπιτρέπεται νὰ ὄνομασθῃ αὐξῆση. Τὸ 40% μέρος μόνο τῶν πραγματικῶν δικαιωμάτων ικανοποιεῖ. Λείπουν ἀκόμη, τούλαχιστον, ἄλλα 60% και τὰ ὅποια εύχομεθα νὰ μπορέσουν νὰ τὰ ἔξασφαλίσουν οἱ μελλοντικοὶ ξερχόμενοι ναυτικοί. "Επὶ πλέον, τὸ ταχύτερο ἐπιβάλλεται νὰ ἐπαναρχίσουν οἱ προικοδοτήσεις τῶν κοριτσιών τῶν μετόχων και ἀκόμη νὰ ἀπαλειφθῇ αὐτὴ ἡ ἀκατανόητη και ἀμαρτωλή διάταξη ποὺ περικόπτει τὰ δικαιώματα τῶν χρώμων και ὄφραντων, σὲ περίπτωση θανάτου τοῦ μετόχου. Σὲ ποιὸ Ταμευτήριο γίνεται αὐτό; Εἴπαμε, τὸ Ταμείο Προνοίας κανένα ἄλλο πόρο προερχόμενο ἐκτὸς τῶν μετόχων δὲν ἔχει. Μὲ ποιὰ λογικὴ περικόπτουμε, ἀντὶ νὰ αὐξάνουμε — ἄν μπορούσαμε — τὰ δικαιώματα τοῦ όφραντου και τῆς χήρας;

"Η κατάσταση τοῦ Ταμείου Προνοίας πρέπει νὰ μελετηθῇ τώρα καλά. Είναι Ταμείο Ιδιόρρυθμο και ἀπάλλαγμένο ἀπὸ κινδύνους και ἐπλήξεις. Δὲν τοῦ χρειάζονται μεγάλα λιμνάζοντα κεφάλαια, γιατὶ ποὺ δὲν πρόκειται νὰ λάβῃ τὴν ἀνάγκη τους. "Ισως ἐπέκταση τῆς ἀκινήτου περιουσίας του είναι ἐνδειγμένη, ὥστε νὰ ἔργη ἀπὸ ἔκει κάποιος ἄλλος πόρος.

Τὰ λιμνάζοντα, διως, χρήματα στὶς Τράπεζες, δὲν προσφέρουν κανένα πόρο. "Ισως νὰ ἀπόδοσιν ἐπωφελή σὲ τρίτους ἄλλους. "Αλλὰ τέτοιο πρόγμα οὔτε οι ίδρυται τοῦ ΤΠΑΕΝ είχαν ύπ' ὄψη τους, οὔτε η νομοθεσία του τὸ περιλαμβάνει. Οι ίδρυται και οι νομοθέται τοὺς ναυτικούς - μετόχους θέλησαν νὰ προστατεύσουν και νὰ δοηθήσουν.

"Οσοι ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς πρώτους ίδρυτας και πρώτους νομοθέτας τοῦ ΤΠΑΕΝ ζοῦν σήμερα, ἀσφαλῶς πολὺ θὰ ἀγανακτοῦν μὲ τὴν κατάντια του. Πολὺ θὰ ἀγανακτοῦν θέλεποντας, δι τὴν ἀπάντηση τους η ἐπὶ τέλους εἴκοσι χρόνια μετά τὴν ἔναρξη τῆς λειτουργίας του η ἐπὶ τέλους εἴκοσι χρόνια μετά τὴν πολεμική κατάρρευση, τὸ ΤΠΑΕΝ μόλις και κατορθώνει νὰ ἐπιστρέψῃ στοὺς μετόχους καταθέτας τὰ χρήματά των ἄποκα!..

Δύο χρόνια χρειάσθηκαν — μεταξὺ 1926 και 1928 — γιὰ νὰ μπορέσῃ τὸ Ταμείο νὰ γίνη ικανὸ γιὰ τὶς πλήρεις ύποχρεώσεις του. Και ξαίρουμε τὶ χρόνια ησαν αὐτὰ τὰ δύο γιὰ τὴν ἐμπορική μας Ναυτιλία. Και ὅσα κατάφεραν αὐτὰ τὰ δύο ἀγονα τὰ δύο ἀγονα χρόνια, δὲν μπορέσαν νὰ καταφέρουν τὰ εἴκοσι μεταπολεμικά, μέσα στὰ ὅποια δλοι ἐπίσης ξαίρουμε, πῶς ἐκίνηθη και πόσα ἀπεκόμισε νὰ μεγάλη μας τώρα Ναυτιλία τῶν χιλιων πεντακοσίων πλοίων.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

IT NOW COSTS LESS TO BUY THE WORLD'S BEST DISTRESS SIGNALS - SCHERMULY



By the aid of advanced manufacturing techniques, and the use of new and improved rocket and flare compositions, Schermuly have produced a new range of signals of exceptionally high quality and at a remarkable reduction in cost. Not only are they the best signals available but also the best value for money.



Schermuly also produce the famous **PISTOL ROCKET APPARATUS**, which is carried in more ships, and has been responsible for saving the lives of more sea-farers, than all other line-throwers in the world combined.



Complete ship and lifeboat distress signal sets are packed in a strong, waterproof polythene container with screw top and rope carrying handle. The container, being virtually indestructible and everlasting, does not need renewing when replacement signals are required.



The **BUOYANT ORANGE SMOKE SIGNAL** generates a large volume of dense smoke for 3½ minutes. Safe for use in petrol and oil covered waters.

The new 3 purpose "ICARUS" Rocket Parachute Signal is approved for use in ships, in ship's lifeboats and in inflatable liferafts. The "ICARUS" measures only 1½ inches x 10½ inches, has a candle power of 40,000, a duration of over 40 seconds, and is operated by a unique trigger lever device which gives instantaneous ignition.

The "MARS" Hand Flare Red, is of metal cased construction, embodies percussion ignition, has a candle power of 20,000 and a duration of over 55 seconds.

THE SCHERMULY PISTOL ROCKET APPARATUS LTD., NEWDIGATE, SURREY, ENGLAND

Stocking Agents in most principle ports throughout the world.

Exclusive distributors in the U.S.A.
Atlantic Steamers Supply Co., Inc.,
44 Stone Street, New York.

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΗΣ ΥΠΕΡΠΟΝΤΙΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ ΘΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΘΗ ΜΕ ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

ΤΟΥ Κ ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εις τὸ φύλλον τῆς Ιης τρέχοντος τῶν Ν. Χ. καὶ εἰς τὸ σημείωμά μου ὑπὸ τὸν τίτλον ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΝΕΑ ΑΠΟ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ, αναφέρομενος εἰς τὴν παγκόσμιον ίχθυοπαραγωγήν, κατέταξα τὰς δέκα πρώτας κατὰ σειρὰν χώρας, μὲ τὴν διὰ τὸ 1961 παραγωγὴν ίχθυών έκστασης, σύμφωνα μὲ τοὺς δημοσιευθέντας ἐσχάτως στατιστικοὺς πίνακας τῆς Ὀργανώσεως Τροφίμων καὶ Γεωργίας τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν. Ἐν συνεχείᾳ, ἐπεξήγησα τὴν ὡς πρὸς τὴν προτεραιότητα κατατάξεως ἐπελθούσαν μεταβολὴν καὶ ἀνέλυσα τοὺς λόγους διὰ τοὺς ὄποιους ἡ Σοδιετικὴ "Ἐνωσις, ὑποσκείσασα τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, κατέλαβε τὴν τετάρτην θέσιν, ἡ Κίνα, ἀμφισβήτησα τοὺς ὑπὸ τῆς Ι.Δ.Ο. δοθέντας ἀριθμοὺς διὰ τὴν παραγωγὴν τῆς, διεξεδίκησε καὶ κατέλαβε τὴν δευτέραν θέσιν μετὰ τὴν Ἰαπωνίαν, τὸ Περού την τρίτην, ἡ Νορβηγία ἀπὸ τὴν τρίτην θέσιν ποὺ κατέχει πρότερον ὑπεριδάσθη εἰς τὴν ἔκτην μετὰ τὰς Ἡνωμένης Πολιτείας καὶ μὲ τὴν σειρὰν ἀνέφερα τὸν Καναδάν, τὴν Ἰσπανίαν, τὴν Νοτιοαφρικανικὴν Ἐνωσιν καὶ τὴν Ἰνδίαν. Τὸ καταπληκτικὸν δὲ εἶναι διὰ τὴν Ἀγγλία, ἡ ἀνέκαθεν κατατάσσομέντα μεταξὺ τῶν κυριωτέρων ίχθυοπαραγωγῶν χωρῶν, ἔξηφανίσθη ἀπὸ τὸν κατάλογον καὶ τὴν θέσιν τῆς κατέλαβεν ἡ Ἰσπανία.

Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας, ἡ ἀλματώδης αὐξησις τῆς ίχθυοπαραγωγῆς εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, Κίναν, Σοδιέτη, Ἰσπανίαν καὶ ἄλλας χώρας, ὀφείλεται εἰς τὰς συνεχεῖς ἀλιευτικὰς ἔξορμήσεις τῶν γύρω ἀπὸ τὰς ἐπισημανθεῖσας νέας περιοχὰς ἀλιείας τοῦ Ἀτλαντικοῦ, Ειρηνικοῦ καὶ Ἰνδικοῦ Ὡκεανοῦ καὶ τὴν ἀποτελεσματικὴν χρησιμοποίησαν συγχρονισμένων πλωτῶν ἐργοστασίων. Ἐξαίρετα ἡ θυμασία καθ' ὅλα ἐπιδόσις τῶν Ἰαπωνῶν ἀλιεύων, ἡ τεχνικὴ τῶν κατάρτισις καὶ ἡ μεθοδικὴ τῶν ἐργασία εἰς τὸ σον μεμακρυμένο ἐπὶ τῶν βάσεων τῶν σημεῖα. Δὲν εἶναι μόνον ἡ ἀλιευτικὴ τῶν ικανότης ποὺ τοὺς ἔξασφαλίζει τὰς ἐπιτυχίας τῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐμπορικὴ τῶν δεινότης νὰ συναλλάσσωνται, νὰ προσαρμόζωνται εὐκόλως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις ἔκστασης χώρας καὶ νὰ προμηθεύονται εἰς αὐτὰς τακτικὰ τὰ εῖδη τῶν ίχθυών τῆς προτιμήσεων τῶν. Ἀρκεῖ νὰ πληροφορηθοῦν ἀπὸ τοὺς ἀπανταχοῦ πράκτοράς των, ἡ ἀπὸ τοὺς ἐμπορικοὺς ἀκολούθους ποὺ διαθέτουν εἰς τὰς ἀνάλογους χώρας πρεσβείας τῶν, ὅτι εἰς τὸ τάδε σημείον ἐπεσημάνθησαν πλούσια ἀλιευτικὰ πεδία καὶ διὰ σι πλησίον τῶν περιοχῶν τούτων εὐρισκόμεναι χώραι ἔχουν ἀνάγκην ἀλιευμάτων, διὰ νὰ στέλλουν ἀμέσως ἐπὶ τὸπον τὰ πάσης φύσεως ἀλιευτικά τῶν συνεργειαίς καὶ νὰ ἀρχίσουν τὸ φάρευμα.

"Η ὁρχὴ ἐπημειώθη εἰς τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανόν. 'Οταν πρὸ τινῶν ἑτῶν ἡ Ἰνδία, ἡ ἀχανής αὐτὴ χώρα μὲ τὰ 460.000.000 κατοίκου, ἡ συνεχῶς μαστιζομένη ἀπὸ λιμον, ἀπεφάσισε — κατόπιν τῶν ἐπιμόνων συμβουλῶν τοῦ προέδουν κ. Νεχρού — νὰ ἀναζητήσῃ καὶ νὰ ἀνασύρῃ ἀπὸ τὴν θάλασσαν, ἓνα μέρος τῶν τροφίμων τῶν ὅποιων ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην διὰ τὴν ἐπιδίωσιν τοῦ Ἰνδικοῦ λαοῦ, πρῶτοι ἐπὶ τὸπον ἔφθασαν οἱ Ἰάπωνες μὲ τὰ φωράδικά των. Διεσκορπίσθησαν πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις, προχισταν νὰ φαρεύσουν ἐντατικὰ καὶ νὰ ξεφορτώνουν τὰ ἀλιεύματά των εἰς τοὺς μεγάλους λιμένας, ὅπου ἐγίνοντο ἀνάρταστα. Διὰ νὰ διευκολύνουν τὰς συναλλαγάς των, οἱ Ἰάπωνες προσέλαβον ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν Ἰνδίου δοκίμους εἰς τοὺς ὅποιους ἔξεμάθουν τὸν τρόπον τῆς ἀλιείας καὶ ἐν συνεχείᾳ συνεταρίσθησαν μὲ τοὺς ἐντοπίους καὶ ἰδρυσαν πρατήρια πωλήσεως ίχθυών, εἰς διὰ τὰ μεγάλα κέντρα. Σημειώτεον ὅτι οἱ Ἰάπωνες, διὰ νὰ συντονίσουν τὰς προσπαθείας των, ἔχρησιμοποίησαν μεγάλα πλωτά ἐργοστασία, εἰς τὰ στόλους συνεκεντρώνων τὰ πάσης φύσεως ἀλιεύματα, τὰ ἐπεριποιούντο καταλλήλως ἡ τὰς ἐδιμοχανοποίους καὶ κατόπιν τὰ διένειμον μεθοδικῶς πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις. Χάρις εἰς τοὺς Ἰάπωνας, ἡ Ἰνδία ἐδημοιούργησεν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν λιανί ἀξιόλογον καὶ σήμερον κατέλαβε τὴν δεκάτην θέσιν ὡς ίχθυοπαραγωγὸς χώρα.

"Ἐν συνεχείᾳ οἱ Ἰάπωνες πληροφορηθέντες ὅτι οἱ Μεσογειακοὶ λαοὶ, ἵδιος δὲ οἱ Ἐλληνες καὶ οἱ Ἰταλοὶ ἔξορμον πρὸς τὰ ὑπέριδα τῆς Μαυριτανίας διὰ νὰ φαρέων, ἔστειλαν καὶ ἐκεῖ τὰ συνεργεία των, φαρέουν μὲ πᾶσαν ἄνεσιν καὶ ξεφορτώνουν τακτικὰ τὰ ἀλιεύματά των εἰς τὸ Πειραιά καὶ εἰς τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας. Τὸ μυστικὸν τῆς ἐπιτυχίας των εἶναι, ὅτι ἔχουν κόστος παραγωγῆς πολὺ χαρημόδιο, διότι παρὰ τοὺς δασμούς ποὺ πληρώνουν, τοὺς μένει πάντοτε ἔνοι καλὸ κέρδος. Τόπος οἱ Ἰάπωνες στέλλουν τὰ μεγάλα πλωτά ἐργοστασία των, μὲ τὰ διάφορα συνεργεία, εἰς τὰ πλούσια ἀλιευτικὰ πεδία τῆς Νοτίου - Δυτικῆς Ἀφρικῆς. Ἐπίσης, ἀπὸ τίνος καιρού, φαρεύουν τὸν τόνον μὲ ειδικὰ πλοῖα (τοννάδικα), εἰς τὸν κόλπο τῆς Γουινέας, ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τῆς Νιγηρίας, Γκάνας, Λιμπερίας μέχρι τῶν νήσων τοῦ Πρασίνου Ἀκρωτηρίου καὶ ἐκεῖθεν μέχρι τοῦ Pio ντε "Oro". Τὸ ἀλιεύματα συγκεντρώνεται τμηματικῶς εἰς τὰ διάφορα πλωτά ἐργοστασία των, τὰ εὐρισκόμενα εἰς τὰ προκαθωρισμένα σημεῖα, ὅπου καταψύχονται ἡ βιομηχανοποίηση (κονοέρβες), καὶ ἐκεῖθεν διανέμονται πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις. Ἡ ἀλιευτικὴ δραστηριότητας τῶν Ἰαπωνῶν ἔξηπλωθη ἀπὸ διετίας εἰς τὰ παράλια τῆς Βραζιλίας, ὅπου ἐφημούσθη ἡ ιδιαί τακτικὴ ἐπικρατήσεως μὲ τὰ γνωστὰ ἀποτέλεσματα καὶ ἐκεῖθεν ἐπεκτείνεται πρὸς τὴν Βενεζουέλα καὶ τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ.

"Η πρὸς τὸν Ειρηνικὸν Ὡκεανὸν δραστηριότητας τῶν Ἰαπωνῶν, τόσον πρὸς τὰ Βόρεια, τὰ Κεντρικά καὶ τὰ Νότια παράλια τῆς Ἀμερικῆς, σημειώνεται τὰς διαφόρους ἀλιευτικὰς περιοχὰς τοῦ ἀχανοῦς ωκεανοῦ, εἶναι ἐντονωτέρα, διότι ἀπὸ ἐπούρεται τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἀλιευμάτων τῆς τεραστίας ἱππωνικῆς παραγωγῆς, ἥτις ἔφθασε τὸ ἀπίστευτο ποσόν τῶν 6.700.000 τόνων ίχθυών κατὰ τὸ 1961. Σημειώτεον, ὅτι οἱ Ἰαπωνες ἀπομακρύνονται ἀπὸ τὰς βάσεις των εἰς ἀποστάσεις 4.000 μέ-

χρις 8.000 μιλίων διὰ νὰ δράσουν καὶ τοῦτο, ὡς εἶναι εὐνότον, δὲν θὰ ἡτο κατορθωτὸν ἐὰν δὲν ἔχρησιμοποίουν τὰ μεγάλα πλωτά ἐργοστάσια ἀπὸ 5 μέχρι 25.000 τόνων. Αἱ προσπάθειαι τῶν σήμερον στρέφονται πρὸς τὴν Ἀνταρκτίδα, ὅπου ἐπεσημάνθησαν ἀχανεῖς ἔκτασεις μὲ μιθώδη πλούτον ἀλιείας. Αἱ πρὸς τὸν τομέα τοῦτον δύμας ἔξορμήσεις συνεπάγονται ἀνυπολογίστους δαπάνας, μεγάλα πλωτά ἐργοστάσια τελείων ἔξωπλισμένα, μὲ συνοδείαν ἀλιευτικῶν συνεργείων καταλλήλων διὰ τὴν ἐφαρμογὴν δῶλων τῶν μεθόδων ἀλιείας. Κάθε ἔξορμησις θὰ εἶναι διαρκείας 4 ἔως 6 μηνῶν. Τοῦτο βεβαίως θὰ ἔχαρτηθῇ ἀπὸ τὴν ἐκάστοτε ἀπέδοσιν εἰς ἀλιεύματα. Ἡ ἐπιτυχία εἶναι ἔξοφλασμένη, βάσει τῶν δύων ἀπέδωσαν αἱ πρώται εἰς μικράν κλίμακα ἔξερευνητικαὶ ἐκστρατεῖαι.

* * *

"Ἡ Σοδιετικὴ "Ἐνωσις εἶναι, ἴσως, ἀπὸ τὰς πρώτας χώρας ποὺ ἔχρησιμοποίησαν διὰ τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν πλωτά ἐργοστάσια, εἰς τὴν Ἀπωλετολήν. Τοιαύτα πλοῖα ἔναυστηγήθησαν ἀρχικῶς ἐπὶ τόπου κατά τὸ 1930 καὶ ἐν συνεχείᾳ παρηγγέλθησαν πολλὰ ἀλλα μὲ ὡρισμένας τελειοποίησεις ὡς πρὸς τὸ ἐξοπλισμὸν των, διὰ λογαριασμὸν τῆς Ρωσίας, εἰς Ἰταλία καὶ Γερμανικὰ ναυπηγεία. Ἡ χρησιμότητας τῶν πλωτῶν ἐργοστάσιων ἀπέδειχθη κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ὅποτε τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀπέδωσαν λίαν ἰκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα διὰ τὸν εἰς ἀλιεύματα ἀνεφοδιασμὸν τῶν στρατευμάτων. Ἐκτοτε, τὰ Σοδιέτη, συνεχώς βελτιώνουν τὸν τύπον τῶν πλοίων τούτων, καὶ τὸ τρόπον τῆς καθ' δόλου ριζίκης ἐκμεταλλεύσεως των. Σύμερον — τοῦτο εἶναι τὸν πλέον συγχρονισμένον πλοίον — ἔτοιμον — ἡ Ρωσία εἰς τὰς κατέχει τὸν πλεόντερον καὶ τὸν πλέον συγχρονισμένον εἰς πλωτά ἐργοστάσια τῶν οἰκισμάτων τοῦ Κόπαρος ἀλιευτικού στόλου της θαλάσσης τῶν ιπποροφοριών, τὰ διὰ τὴν διεύρυνσιν τοῦ Σοδιετικοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου σχέδια, περισταμένων 750 μεγάλων πλοίων — ἐργοστάσιων διὰ τὸ 1965. Τὰ σκάφη αὐτὰ θεωρούνται ὡς τὰ μόνα καταλλήλα διὰ τὰς εἰς μεγάλας ἀποστάσεις διενεγγούμενας ἀλιευτικὰς ἔξορμήσεις. Ως γνωστόν, Ρωσικά φαράδικα κινούνται σήμερον πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις καὶ κατὰ τὰς τελευταίας πληροφορίας, πρήστειν ἡ δράσης των εἰς τὴν Ἀνταρκτίδα, εἰς τρεῖς διαφορούς τομέτοις.

"Ἀπὸ Κινεζικῆς πλευρᾶς, ἡ χρησιμοποίησί των πλωτῶν ἐργοστασίων εἶναι ἐντελῶς διάφορος. Αἱ προερχόμεναι αἱ τοῦ Χόγκ Κόγκ, τὸ Μακάο καὶ τὸ Ν. Κορέαν πληροφορίαί εἰναι ἀναφέρουν, ὅτι οἱ Κινέζοι δὲν διαθέτουν συγχρονισμένα πλωτά ἐργοστάσια, πλὴν χρησιμοποιούν πολαιά φορτηγά πλοῖα, ἐπὶ τῶν ὅποιων βιομηχανοποιούνται τὰ ἀλιεύματα διὰ τὴν παρασκευὴν κοντερδάν, ἀλατισμένων ίχθυών ὡς καὶ καπνιστῶν, ἰχθυαλεύρου, ἰχθυελασίου καὶ ἐνός πολοῦ ἀπό διάφορα φάρις (Micture), περιζήτητον εἰς τὴν ἐνδοχώρων. Ὁ πολότος αὐτός, παρασκευαζόμενος μὲ Ιβιστέρων ἐπιμέλειαν — (οἱ Κινέζοι εἶναι σπουδαῖοι μάγειροι) — κατήντησε τὸ πιὸ ἐκλεκτὸ ἐδέσμα τοῦ λαοῦ καὶ γίνεται ἀνάρπταστον. Κυκλοφορεῖ εἰς ὅλην τὴν χώραν εἰς κυτία τοῦ ἐνός, τῶν δύο ἢ τῶν πέντε κιλῶν καὶ πωλεῖται εἰς τιμάς προστίτας διὰ διάφορους. Τὰ πλωτά αὐτὰ ἐργοστάσια, δηλαδὴ τὰ μετεκενασμένα πλακαὶ φορτηγά, χρησιμοποιούνται ἐπίσης ὡς ἐργαστήρια διὰ τὴν βιομηχανοποίησην τῆς ὑποβρύχιου βλαστήσεως. Ωρισμένα φυτά τῆς θαλάσσης κατόπιν ἐπεξεργασίας ἀπόδιδουν ἔνα εἶδος ἀλεύρου, κατὰ πολὺ ἀνώτερον ἀπὸ τὸ γνωστὸν τοῦ Ἀγκάρ - 'Αγκάρ'. Τὸ πλοίον - μάννα, ἀγκυροδολεῖ εἰς τὴν περιοχὴν ἔκεινην διόπου ὑπάρχει πλουσία ὑποβρύχιος βλαστήσεως καὶ ἔξυπερτεῖται ἀπὸ δεκάδας πλοιαριών ποὺ τὸ ἐφοδιάζουν μὲ πρώτην ὑλὴν ἀπὸ τὰ διάφορα θαλάσσασια φυτά. Τὸ παραγόμενον ἀλεύρι, ποποθετεῖται σε σακκούλες χάρτινες τῶν πέντε κιλῶν καὶ κυκλοφορεῖ εἰς δῆλη τὴν χώραν ὡς εἶδος πρώτης ἀνάγκης. Οἱ Κινέζοι εἶναι λίαν ικανοί φαράδεις καὶ χωρὶς νὰ διαθέτουν συγχρονισμένα φαράδικα, κατώρθωσαν νὰ ἀποδώσουν διάστημα 5.600.000 τόνων ίχθυών των. Τί θὰ ἐπιτύχουν ὅταν ἀπόκτησουν συγχρονισμένα ἀλιευτικὰ στόλου;

"Ἡ ζήτησις πλωτῶν ἐργοστασίων συνεχίζεται ὅχι μόνον ἐκ μέρους τῶν χωρῶν ἑκείνων ποὺ εἶναι ὑπόχρεωμέναι νὰ ἀναζητήσουν ἀλιεύματα εἰς μακράν τῶν βάσεων τῶν περιοχῶν ἀλιείας, ἀλλὰ καὶ ἐν μέρους ἑκείνων ποὺ ἔχουν ἀφθονίαν ίχθυών εἰς τὰς παραλιακάς των ζώνας. Δύο μεγάλαι Περουβιαναὶ ἑταρίαι, ἡ "Elahua Hacienda Prescado San Pedro" καὶ ἡ "Refinadria de Aceite San Jorge" ἔγραψαν πρὸ διμήνου ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὸ πλωτὸν ἐργοστάσιον "NEVA" διὰ νὰ τὸ χρησιμο-

SHIP OWNERS
WE SPECIALISE IN OBTAINING YOUR
INDIAN FREIGHT TAX REFUND

CONSULT:

JAMES MACKINTOSH & CO. PRIVATE LTD.,
STEAMSHIP AGENTS - OPERATORS - CHARTERERS - SHIPBROKERS

DARABSHAW HOUSE, BALLARD ESTATE,
(POST BOX 123.)
BOMBAY - I (INDIA)

TELEPHONES : 26 • 1686
26 • 4598

CABLE: "MACKINTOSH,"
TELEX : PR 76 BOMBAY.

ποιήσουν άποκλειστικώς διά την άλιείαν τόνου — κατάψυξιν και κονσερβοποίησιν — έπει τού πλοίου. Είναι τόσον πλουσία η είς το είδος τούτο άλιεία τού Περού, ώστε αἱ ως ἄνω ἑταῖραι ὑπολογίζουν νὰ παραδίδουν εἰς την ἀγοράν περίπου 2.000 τόνους άλιεύματος κατά μῆνα! Τὸ «NEVA» εἶναι πλωτὸν ὄρματογύδον τύπου LST μετασκευασθέν κατά τὸ 1950 εἰς πλωτὸν ἐργαστήριον ἀλιευμάτων ὑπὸ τῆς ἑταῖρας PAF, «Passive American Fisheries». Ἐχρησιμοποιήθη εἰς τὴν Ἀλάσκαν διά τὴν κονσερβοποίησιν σδολομῶν και μεγάλων καδουρίων και μετέπειτα εἰς τὸ Σάντο Διέγκο τῆς Καλλιφορνίας διὰ τοὺς τόνους τούτους.

Ἡ στροφὴ τῶν ἀλιευτικῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια κατέστη ἐντονωτέρα, ἀφ' ἡς στιγμῆς ἐπεομάθησαν νέαί ἀλιευτικαὶ περιοχαὶ νοτίας τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ὡκεανοῦ, τόσον πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς Δ. Ἀφρικῆς, δόσον και πρὸς τὴν πλευρὰν τῆς Ν. Ἀμερικῆς πλησίον τῶν ἀκτῶν τῆς Παταγονίας. Μία μεγάλη Ἰστανικὴ ἀλιευτικὴ ἑταῖρια τοῦ Βίγκο, ἡ «PESCANOVA», δὲν ἔδιστασε νὰ ἀποστείλῃ ἀμέσως δύο τελείως συγχρονισμένα ἀλιευτικὰ ψυγεῖα, τὸ «Leviotis» και τὸ «Andrade» νὰ φαρέψων τὸ καθένα χωριστὰ εἰς τὰς ὡς ἄνω περιοχάς. Τὰ ἀποτελέσματα ἥσαν λίαν ἐνθαρρυντικὰ και ἀπὸ τὰς δύο νοτίους περιοχὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ και αἱ ἔξορμήσεις συνεχίσθησαν μὲν ἀλλα τρία ἀλιευτικὰ - ψυγεῖα. Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἀποστασις ἀπὸ τὴν Ἰστανικὴν πρὸς τὰς ἐν λόγῳ περιοχὰς εἶναι περίπου 5.000 μίλια. Παρὰ ταῦτα, ἐφ' ὅσον αἱ ἔξορμήσεις ἀπέδωσαν ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, ἡ ἀποτολὴ νέων μονάδων πρὸς τὰς περιοχὰς ταῦτας συνεχίζεται, ὡς δὲ ἀναφέρουν αἱ ἑκατὸν Ἰστανικῶν ἀλιευτικῶν κύκλων πληροφορίαι, τὰ νέα ἀλιευτικὰ πεδία εἶναι ἐκτεταμένα και ἀποδίδουν δι' ἑκατὸν φαράδιον 20 - 25 τόνους ἐκλεκτῶν ίχθυών κατὰ 24ωρον. Ἡ ίδια ἑταῖρια μετεσκεύασε νέα φορτηγό 10.000 τόνους τῆς «Transatlantique Iberica», τὸ «HABANA», εἰς πλωτὸν ἐργοστάσιον και τὸ μετωνόμασε «PESCANOVA».

Οἱ Πορτογάλοι φαράδες δὲν ἔμειναν βεβαίως ἀπαθεῖς. Μόλις διεπίστωσαν διὰ τὸν ὑπάρχοντος ἔδαφος δράσεως διὰ τὰ μεγάλα τῶν φαράδικα, ἀπέσυραν ἀμέσως δύο μπακαλιαράδικα από τὴν τακτικήν τῶν ἐργασιῶν εἰς τὴν Νέαν Γῆν και τὴν Γροιλανδία και τὰ ἔξωπλισαν καταλλήλως διὰ νὰ δράσουν εἰς τὸν Ν. Ἀτλαντικόν. Ἀπὸ τὰ ἀποτελέσματα θὰ καθοδηγηθούν διὰ τὰ περαιτέρω. Πάντως, ἔνα πλωτὸν ἐργοστάσιον τῆς Ἀγκόλας εὐρίσκεται ἡδη εἰς τὰς πλησίον τῆς Νοτιοαφρικανικῆς Ἑνώσεως ἀλιευτικὰς περιοχὰς πρὸς δρᾶσιν. Ἡ Ἀγγλία ὡσάντως, κατόπιν τοῦ δημιουργηθέντος θερύδου γύρω ἀπὸ τὰ ἐπιστραθέντα νέα ἀλιευτικά πεδία, στρέφεται πρὸς τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια. Ἐκτὸς ἀπὸ τὸ πρών ἀεροπλανοφόρο «ΠΗΓΑΣΟΣ», τὸ δόπον μετεσκευάσθη πρὸς καιρού εἰς πλωτὸν ἐργοστάσιον, μετατρέπει και ἔξοπλίζει ἀλλα δύο μεγάλα φορτηγά εἰς πλωτὰ ἐργαστήρια διὰ τὴν ἀλιείαν. Ἐπίσης, τὰ γνωστὰ συγχρονισμένα ἀλιευτικὰ ψυγεῖα τοῦ τύπου «Lord Nelson», «Junella» ὡς και ἀλλα θὰ χρησιμοποιηθούν ἐνδεχομένως δι' ἀλιείαν εἰς τὰς νέας περιοχὰς τοῦ Ἀτλαντικοῦ.

'Απὸ τὰς Εύρωπας χώρας, ἡ Δ. Γερμανία ἔχει τὸ προσάρδισμα εἰς τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια. Βάσει τοῦ προγράμματος τῆς ἀνανεώσεως τοῦ ἀλιευτικοῦ τῆς στόλου, ἐναυπηγήθησαν, ἐκτὸς ἀπὸ τὰ τελείως νέου τύπου ψαράδικα - ψυγεῖα τῶν 73 μέτρων και ὀρκετὰ πλοῖα - ἐργοστάσια τῶν 5 ἔως 7.000 τόνων, τὰ ὅποια εύρισκονται ἡδη ἐν δράσει εἰς διαφόρους περιοχάς.

'Εκ τῶν ὡς ἄνω ἐν συντομίᾳ ἔκτειντων συνάγεται τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ὑπερπόντιος ἀλιεία, ὅταν πρόκειται νὰ διενεργηθῇ εἰς μεμακρυσμένας περιοχάς, δέον νὰ ἔξυπητετηθῇ ἀπὸ τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια τῶν 7 ἔως 10.000 τόν. τούλαχιστον. Ἡ παρατήρησις αὐτὴ ισχύει και διὰ τὰς ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς μελλοντικάς ὑπερποντιούς ἀλιευτικάς ἔξορμήσεις. Τούτο εἶναι εύνότων, διότι τὰ νῦν ἐν χρήσει τρῶλερς - ψυγεῖα μας ἔναι μᾶλλον μικρὰ διὰ τὸν σκοπὸν τούτουν και θὰ χάνουν εἰς ἔκστασιν ταξιδίοι των — διὰ τὰς μεγάλας ἀποστάσεις — 40 ἡ και περιστότερες ἡμέρες γιὰ τὸν πηγαίμι και ἔρχουμ! 'Εφ' ὅσον λοιπόν, μοιρασίως και ἀναγκαστήσει νὰ στραφῶμεν πρὸς τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια, θὰ ἦτοι ἵστος σκόπιμον νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ περίπτωσις αὐτῆς τὸ ταχύτερον. Διὰ τοὺς μὴ μεμημένους εἰς τὰς ἀλιείας... προβλήματα, ή εἰσήγησις μου θὰ χαρακτηρισθῇ, ίσως, ὡς παραδοξολογία. Διὰ τοὺς παρακολουθούντας ὄμως τὴν παγκόσμιον ἀλιευτικὴν κίνησιν, τοὺς γνωρίζοντας τὴν ἀξίαν και τὴν δύναμιν τοῦ ἐναλίου πλούτου και τοὺς διαβλέποντας τὴν ἐπικράτησιν τῶν ἀγαθῶν ποὺ μᾶς χαρίζει η θάλασσα, ή ὑπόδειξις μου θὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ ἐκ τῶν περιστάσεων ἐνδεδειγμένη και θὰ ἔκτιμηθῇ εἰς τὴν πραγματικήν της ἀξίαν. Νέοι καιροί, νέαι ἀντιλήψεις, νέα ζωή! 'Η θεωρία τοῦ γνωστοῦ «δὲν εἰναιται» μπαγιάτεψε!

Οἱ Ἑλληνες ὡς ἔξοχως ναυτικὸς λαός και ὡς ἔχοντες τὸ προσάρδισμα εἰς τὴν ναυτιλίαν, καλούνται σήμερον νὰ ἔξαπλωσουν τὴν δραστηριότητά των, νὰ διεσδύσουν και εἰς ἄλλους ναυτικοὺς τομεῖς, ἐκ τῶν ὅποιων, ἀναμφισθήτως, ὁ κυριώτερος εἶναι ή ΑΛΙΕΙΑ. Τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια, διὰ τὰ ὅποια κόπτομαι, εἶναι τὰ πιὸ ἀκριβὰ πλοῖα, δέονταν πρόκειται νὰ ναυτηγηθῶν. Δεῦ θὰ συμβῇ ὄμως τοιοῦτον τι, διότι οἱ «Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ» ἔχουν στὰ χέρια τους ἔνα κραταιὸν στόλον, ἀποτελούμενον ἀπὸ πολλὰ και διάφορα πλοῖα, μεγάλα και μικρά, πλαιά και νεότευκτα. Ἐκ τούτων μία κατηγορία πλοίων, εἶναι ἀπολύτως κατάλληλος διὰ νὰ μετακευασθῇ, μὲ μικρὰς σχετικῶς δαπάνας, εἰς ΠΛΩΤΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ. Τὸ ζήτημα ἔμελετηθῇ μὲ μεγάλη προσοχῇ ἀπὸ ναυπηγούς, μηχανολόγους, πλοιάρχους, ψυγειομηχανικούς και εἰδικούς ἐπὶ τὴν ἀλιείας παράγοντας. Τὰ σχέδια εἶναι ἔτοιμα και ὀστονύπω, θὰ ἀρχίσῃ η μετασκευὴ τοῦ πρώτου «Ἑλληνικοῦ πλωτοῦ ἐργοστάσιου». Ἐπειδὴ τὸ ζήτημα τούτου παρουσιάζει μέγας ἐνδιαφέροντας και ἐνδεχομένως θὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν τοῦ ναυτικοῦ - ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου, θὰ δώσω λεπτομερεστέρας ἐπὶ τὸ θέματος πληροφορίας εἰς ἔνα προσεχές σημείωμά μου.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

S. A. D. E. P.
SOCIÉTÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES
 37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.
 CABLES: AUXIPETRO PARIS

ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

ΕΠΙΣΗΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΕΙΣ
HEAVY FUEL, INTERMEDIATE & DIESEL

ΕΙΣ: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑΝ,
ΧΑΒΡΗΝ, ΒΡΕΣΤΗΝ ΚΑΙ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ "Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΑΠΟΤΑΘΟΥΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ :

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

CARGO - MARITIME,
28, AVENUE DE L' OPERA, PARIS, 2.
Cables: CARGOCHART PARIS
Telex: 21.000 CARMAR PARIS

ΕΝ ΑΟΝΔΙΝΩ:

ADELFIЯ SHIPPING Co, Ltd.,
BEVIS MARKS HOUSE, LONDON, E.C. 3,
Cables: ADELFIЯ LONDON TELEPH. AVENUE 7206
Telex: 24.288 ADELFIЯ LONDON

Η ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

IV

ΧΡΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΣ ΑΥΤΩΝ

Ως κατέστη ηδη σαφές έτοις των λεχθέντων είς τάς τρεῖς προηγουμένας τῆς παρούσης συνεχείας, πρός τὸ παρὸν καὶ διὰ τὸ προσεχές, τούλαχιστον, μέλλον τὸ κύριον μέσον πρὸς συντήρησιν τοῦ πλοίου ἀποτελεῖ ὁ χρωματισμός αὐτοῦ, εἴτε αὐτοτελες, εἴτε καὶ ἐν συνδυασμῷ μὲν ἄλλας μεθόδους, ὡς ή καθοδίτη προστασίας κ.λ.π.

Ἡ ιστορία τοῦ χρωμάτου, χρησιμοποιουμένου ἀρχικῶς διὰ διακοσμητικοὺς σκοπούς, εἶναι πολὺ παλαιά, ἀν κρίνη τις ἀπό τὰς πρωτογόνους διὰ χρωμάτους ἀπεικονίσεις προϊστορικῶν ζώων ποὺ εὑρέθησαν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων σπηλαίων τῆς νοτίου Εὐρώπης καὶ τῶν δόποιων ἡ ήλικια λεγεται ὅτι ὑπέρβανει τὰς 50.000 ἑτῶν. Περὶ τὸ 8000 π.Χ. ἡ ζωγραφικὴ ὡς μέσον διακοσμήσεως ήτο λίαν διαδεδομένη εἰς τὴν Αἴγυπτον, ἔξελιχθείσα πλέον εἰς τέχνην περὶ τὸ 3500 π.Χ. Τὸ βερνίκιον ἔχει χυμοῦ ἀκακίας, ἡ ὁποία ήτο τόσον ἀφθονος εἰς τὴν Αἴγυπτον, παρήχθη περὶ τὸ 1000 π.Χ., εἰς τὸν χρωματισμὸν δημως τῶν πλοίων τὸ χρώμα ἔχρησιμο ποιήθη πολὺ ἀργότερον.

Γνωρίζουμεν ὅτι οἱ Φοίνικες ἔχρησιμοποιοίουν ἐν ἀσφαλτῶδες διάλυμα πρὸς προστασίαν τῶν ύψηλῶν τῶν πλοίων των, τὰ ὁποῖα συχνὰ «έκαψαλιζαν», ὡς πράττουν καὶ σήμερον εἰς τὰ ζύλινα σκάφη, γνωρίζουμεν δὲ ἀκόμη, ὅτι ἡ ίδεα τῶν ύψηλοχρωμάτων, μὲ βάσιν τὸν χαλκόν, προήλθεν ἐκ τοῦ ἐμβόλου τῆς πρώρας τῶν πολεμικῶν πλοίων τῶν ἀρχαίων 'Ελλήνων, τὸ ὄποιον οὗτοι ἐνίσχυσαν ἐπευδόντες αὐτὸ δι' ἐλασμάτων ἐκ χαλκοῦ. 'Οταν παρετήρησαν ὅτι εἰς τὴν πλησίον τοῦ χαλκοῦ περισκήν ἡ ρύπανσις εἶχεν ἔκτασιν ἀσυγκρίτως μικροτέραν τῆς εἰς τὴν ὑπόλοιπον γάστραν, κατενόησαν ὅτι τούτῳ ὠφείλετο εἰς σχετικὴν ἀντιρρυπαντικὴν ἔνεργειαν τοῦ χαλκοῦ καὶ οὕτω, σὺν τῷ χρόνῳ, κατέληξαν νὰ καλύπτουν ὀλόκληρον τὴν γάστραν διὰ φύλλων ἐκ χαλκοῦ, περὶ τὸ 1860 δὲ ἐνεφανίσθησαν τὰ ἀντιρρυπαντικὰ χρώματα.

Μέ τὴν ἐπικράτησιν τοῦ χάλυβος εἰς τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων, προέκυψε καὶ τὸ πρόδλημα τῆς ὁξείδωσεως καὶ, ἐκ τούτου, πλέον ἐπιτάκτικὴ ἡ ἀνάγκη τοῦ χρωματισμοῦ τῶν μεταλλικῶν μελῶν τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου. Ἡ συνεχῆς ἔκτοτε ἔρευνα ὡδηγήσειν εἰς τὴν σημερινὴν ἔξελιξιν τῶν χρωμάτων, ἡ ὄποια, κατὰ τὴν τελευταίαν ίδια δεκαετίαν, ἐπέτυχεν εἰδικὰς συνθέσεις διὰ πάσαν εἰδικὴν περίπτωσιν εἰς τοιαύτην ἔκτασιν, ὥστε ἡ ἐκλογὴ τοῦ συστήματος χρωματισμοῦ ποὺ θὰ ἔφαρμασθῇ ἐπὶ ἑνὸς πλοίου, νὰ ἀποτελῇ μίαν δύσκολον πράγματι ὑπόθεσιν. Πρέπει κατ' ἀρχὴν ν' ἀποφασίσῃ τις τὶς ἀκριδῶς θέλει: νὰ χρησιμοποιήσῃ ἐν χρώματα μακρᾶς διαρκείας, λόγω τῶν ἀσαριετικῶν αὐτοῦ συστατικῶν ἡ νὰ χρησιμοποίησῃ χρώμα τοῦ ὄποιον ή ἱκανοποιητικὴν ἀπόδοσις οὐδεὶς εἰς εἰδικάς ιδιότητας αὐτοῦ, ἀνταποκρινομένας πρὸς τὰς εἰδικὰς συνθήκας χρήσεως αὐτοῦ τοῦ πλοίου, ὡς εἶναι ἐπὶ παραδείγματι ἡ ἀνάγκη ἀντοχῆς τοῦ χρώματος εἰς χημικὰς ἐπιδράσεις κ.λ.π.

Πρέπει ἀκόμη τὸ χρώμα ν' ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν ποιότητα καὶ τὸν τρόπον προπαρασκευῆς τῆς ἐπιφανείας ποὺ θὰ καλύψῃ, πρὸς τὴν μεθόδον ἐπαλείψεως ποὺ θὰ χρησιμοποιηθῇ, πρὸς τὴν πείραν τῶν ἔργατῶν εἰς τὴν ἐπάλειψιν τοῦ οἰουδῆποτε εἰδικοῦ τύπου χρωμάτου, εἰς τὰς κλιματολογικὰς συνθήκας τῶν περιοχῶν εἰς ἃς κινεῖται τὸ πλοίον, εἰς τὰς καιρικὰς συνθήκας κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπαλείψεως, εἰς τὸν χρόνον ποὺ διατίθεται διὰ τὸν χρωματισμὸν τοῦ πλοίου, εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν στρωμάτων τοῦ χρώματος ποὺ θέλουμεν νὰ χρησιμοποιήσωμεν καὶ εἰς πολλοὺς ἀκόμη τοιούτους παράγοντας.

Οιονδήποτε, πάντως, χρώμα καὶ ἄν χρησιμοποιούμεν, ἀποτελεῖται ἀπὸ τρία βασικὰ συστατικά, τὰ ὁποῖα καθορίζουν καὶ τὰς εἰδικὰς τοῦ χρώματος ιδιότητας. Τὰ συστατικά αὐτά εἶναι ἡ χρωστικὴ ὑλὴ (pigment), ἡ συνδετικὴ ὑλὴ (binder) καὶ τὸ διαλυτικὸν (thinner ή solvent), είνοτε δὲ καὶ στεγνωτικὸν τι μέσον (thinner).

Ἡ χρωστικὴ ὑλὴ δίδει εἰς τὸ χρώμα τὴν χρώσιν ποὺ ἔχει ὡς καὶ σοδαρὸν ποσοστὸν τῶν ἀντιοξειδωτικῶν τοῦ ιδιοτήτων, προκειμένου περὶ ἀντιοξειδωτικῶν στρωμάτων (primers). Ἡ χρωστικὴ ὑλὴ τῶν τελευταίων αὐτῶν ἔχει κυρίως ὡς βάσιν τὸν μολύβδον, τὸν ψευδάργυρον, τὸ ἀλουμίνιον ή τὸ ἀσθετίσιον, δι' οὐ καὶ ἀποκαλεῖται φυσικὴ ἡ ὄρυκτη χρωστικὴ ὑλὴ, ἐν ἀντιδιαστολῇ πρὸς τὴν ἑκατοντάριαν λαμβανομένην.

Ἡ ἀρχαιοτέρα, ἀσφαλῶς, λευκὴ χρωστικὴ ὑλὴ, εἶναι ὁ βασικός ἀνθρακούχος μόλυβδος (basie carbonato of lead), τὸ γνωστὸν «στουπέται» τῶν πρὸ τοῦ πολέμου ναυτικῶν μας, ἄλλαι δὲ λευκαὶ χρωστικαὶ ὑλαι εἶναι ὁ βασικὸς θειούχος μόλυβδος, τὸ ὁξείδιον τοῦ ψευδάργυρου, ὁ θειούχος ψευδάργυρος, τὸ ὁξείδιον τοῦ τιτανίου καὶ τὸ ἀντιμονίον κ.λ.π.

Αἱ κυριώτεραι ἐρυθραὶ χρωστικαὶ ὑλαι εἶναι τὸ ὁξείδιον τοῦ μολύβδου

(Pb3O4), τὸ γνωστὸν μας μίνιον, τὸ ὁξείδιον τοῦ σιδήρου, εἴτε ὑπὸ τὴν ισχυράν του σύνθεσιν (Indian Red), εἴτε ὑπὸ μετριωτέραν τοιαύτην (Venetian Red), τὸ ἐκ μολύβδου ή βολφραμίου μολυβδαίνιον, τὸ θειούχον ἀσβεστίον κ.λ.π.

Αἱ ἄλλαι χρωστικαὶ ὑλαι ἔχουν γαιώδη κυρίως τὴν προέλευσιν ή μεταλλικὴν τοιαύτην, ή σύγχρονος δημως βιομηχανία χρωμάτων χρησιμοποιεῖ χημικὰς συνθέσεις, ἐκ τῶν ὅποιων πολλαὶ ἔχουν ὡς βάσιν τὰ πετρελαιοειδῆ ή τὰς ρητίνας.

Ἡ συνδετικὴ ὑλὴ ἀποτελεῖται ἀπὸ διάφορα ἔλαια, ἐκ τῶν ὅποιων ἀφίστονται εἰναι τὸ λινέλαιον, ἡ ἀναλογία δὲ μεταξὺ τοῦ ἔλαιου καὶ τῆς χρωστικῆς ὑλῆς καθορίζει τὴν συνοχὴν καὶ τὴν εὐχέρειαν ἐπαλείψεως τοῦ χρωμάτος. 'Οσον μεγαλυτέρα εἶναι ή, ἐν σχέσει μὲ τὴν χρωστικὴν ὑλην, ἀναλογία τοῦ συνδετικοῦ μέσου τόσον στιλπνότερον θά εἶναι τὸ χρώμα καὶ τὸσον πλέον λεία ή χρωματισμένη ἐπιφάνεια. 'Εφ' ὅσον μειούται η ἀναλογία τοῦ συνδετικοῦ μέσου, μειούται τὸσον η στιλπνότης, συνοχὴ τοῦ χρωμάτος.

Τὸ λινέλαιον ἀποτελεῖται ἰδεώδη συνδετικὴ ὑλην, διότι ὁ μακρὸς χρόνος ξηράνσεως του (περίπου 24 ὥραι, ὑπὸ ἀρίστας συνθήκας) ἐπιτρέπει εἰς αὐτὸν νὰ διεισδύῃ εἰς τοὺς πόρους καὶ τὰς ἀνωμαλίας τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν καὶ νὰ σφραγίζῃ, οὕτως εἶπεν, αὐτάς. Παρὰ ταῦτα, λόγῳ ἀκριδῶς τοῦ μακρού χρόνου ξηράνσεως, σχεδὸν ἐγκατελείφθη διὰ ναυτικὴν χρήσιν, ἀντικατασθένταν ἀπὸ τὰ λεγόμενα συνθετικά ἔλαια, τὰ ὁποῖα παράγονται ἐκ συνδυασμοῦ φυτικῶν ἔλαιων καὶ συνθετικῶν παρασκευαζομένης ρητίνης, ἀλκυδικῆς βάσεως.

Ἡ διαλυτικὴ ὑλὴ εἶναι σήμερον συνθετικῆς ἐπίσης κατασκευῆς καὶ συνθέσεως ὀλιγόδημον πρὸς τὸν τύπον τοῦ ἀντιστοίχου χρώματος. Παλαιότερον ἔχρησιμοποιεῖτο ἡ ὄρυκτὴ τερεβινθίνη, τὸ γνωστὸν μας νέφτι δηλαδή, ἐγκαταλειφθὲν δημως καὶ αὐτὸ μετά τὸν τελευταῖον πόλεμον χάσιν τῶν συνθετικῶν διαλυτικῶν. Γενικῶς τὰ διαλυτικὰ χρησιμεύουν διὰ νὰ ἀραιῶνται τὸ χρώμα, καθιστῶντα εύκολωτέρων τὴν ἐπάλειψιν αὐτοῦ, δὲν πρέπει δημως νὰ χρησιμοποιούνται εἰς ποσότητα μεγαλυτέρων αὐτοῦ, διότι μειώνει τὴν προστατευτικὴν αὐτοῦ ικανότηταν.

Ἡ στεγνής, ἡ ἀραιωτικὴ ὑλὴ, ἡ τὸ γνωστὸν εἰς τοὺς παλαιοτεροὺς σινετίνες, χρησιμοποιεῖται πρὸς ἐπιτάχυνσιν τῆς ξηράνσεως τοῦ χρώματος. Παλαιότερον ἔχρησιμοποιεῖται πρὸς ἐπιτάχυνσιν τῆς ξηράνσεως δὲ χρώματος, σχεδὸν καταργηθῆντα, διότι δὲ τὸ χρόνος τῶν διαφόρων ἀλκυδικῶν καὶ συνθετικῶν χρωμάτων ρυθμίζεται διὰ τῆς καταλήπησης τῆς συνθέσεως τῆς συνθετικῆς ὑλῆς.

Βερνίκια (varnishes) ὄνομάζομεν τὰ ἄνευ χρωστικῆς ὑλῆς χρώματα, ὥστε νὰ εἶναι διαφανή καὶ νὰ προστατεύουν τὴν ὑπ' αὐτῶν καλυπτομένην ἐπιφάνειαν χρωίος νὰ ἔξαφανίζει τὸ φυσικὸν αὐτῆς χρώμα.

Πρὶν ἡ εἰσόδημων εἰς τὴν περιγραφὴν ἐνὸς ἔκάστου τύπου χρώματος, διευκρινίζομεν διότι σήμερον πάντα σχεδὸν τὰ χρώματα παρέχονται ἔτοιμα πρὸς χρήσιν. Διά τινας ἑξ αὐτῶν, δύναται ὁ χρησιμοποιήσης νὰ χρησιμοποιήσῃ καὶ ποσότητα διαλυτικού, ἐντὸς δημως τῶν κατασκευαστῶν τοῦ χρώματος τιθεμένων δρίων καὶ προϋποτιθέμενου διὰ τὸ διαλύλιον τοιούτου.

Τὸ ἐντὸς τοῦ δοχείου του εὐρισκόμενον χρώμα, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ πατέλες της ὑλικόν, τὸ ὁποῖον λαμβάνει τὴν διατοπήν του ἐπὶ τὴν ὄρυκτην του μορφὴν μετά τὴν ἐπάλειψιν του διὰ τὸ πόρο χρωματισμὸν ἐπιφανείας καὶ τὴν πλήρη ξηράνσην του. 'Η ξηράνσης αὐτῆς συντελεῖται εἰτε δι' ὁξείδωσεως εἰτε δι' διαλυτικῆς οὐσίας δὲ ξηράνεται, ὑπὸ κανονικὴν θεμοκρασίαν, διὰ τῆς ἐνέργειας τοῦ ἐπὶ τῆς συνθετικῆς τοῦ χρώματος ὑλῆς, τοιούτων ὄντων ὅλων τῶν συνήθους χρήσεως χρωμάτων. Τὰ εἰδικῆς χρήσεως χρώματα, ὡς εἶναι τὰ ἐκ βινύλης, ἐποξειδίου κ.λ.π., ἀποτελούνται ἐκ δύο συστατικῶν, κεχωρισμένων συσκευασμένων, τὰ ὁποῖα σύναψιγμον δὲλγονταν πρὸ τῆς χρησιμοποιήσεως τῶν — διότι τὸ οὕτω ἀναμιχθὲν ὑλικόν δὲν εἶναι πλέον χρησιμοποιήσιμον ως χρώμα μετά παρέλευσιν 24 ἀπὸ τῆς ἀναμιξεως τῶν δύο συστατικῶν πρὸς ἄλληλα εἰς θεμοκρασίας 100—150 Κελσίου (50—60 °F), ἡ ἀντίδρασις δὲ αὐτῆς ἐπιφέρει καὶ τὴν ξήρανσίν των, δι' οὐ καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀνέσου χρησιμοποιήσεως αὐτῶν. Πρόκειται περὶ χρωμάτων ἐξαριετικῆς ἀντοχῆς, τόσον εἰς τὰς χημικὰς, ὅσον καὶ εἰς τὰς μηχανικὰς ἐπιδράσεις.

Εἰς μὴ ναυτικὰς χρήσεις, χρησιμοποιούνται καὶ χρώματα ξηραινόμενα δι' ἔχατμος εσωστῆς ή κλιβανισμοῦ, αὐτὰ δημως δὲν ἐνδιαφέρουν τὴν παρούσαν μελέτην.

Εἰς τὸ περὶ προλήψεως τῆς ὁξείδωσεως κεφάλαιον τῆς παρούσης, ἐλέχθη ὅτι τὰ ἀπολύτως καθαρά μέλη τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου, τὰ ἀπηλλαγμένα δηλαδή παντός ἔχνους ὁξείδωσεως, ἐπαλείφονται διὰ τοῦ ἀρχι-

ΤΟ "ΒΙΒΛΙΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΛΟΥ"

Ο ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΣΥΝΤΡΟΦΟΣ ΚΑΘΕ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΠΟΛΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,, NOTARA 77.

ΟΙ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΟΙ ΤΟΜΟΙ ΔΡΑΧ. 600.—

ΣΥΝΙΣΤΑΤΑΙ ΟΛΩΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΔΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΕ
ΠΕΡΙ ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΕΡΓΑ ΔΕΧΟΛΟΥΜΕΝΟΝ

κού προστατευτικού χρώματος (pretreatment primer) πρό πάσης χρονιμοποίησεως αύτών. Τα ούτω προστατευθέντα μέλη διατηρούνται κατά τής δξειδώσεως καθ' όλον το στάδιον τής ναυπηγήσεως, μετ' αυτό δὲ έπαλείφονται διὰ δύο τούλαχιστον στρωμάτων προπαρασκευαστικού χρώματος (wash primer), τὸ δόποιον περιέχει φωσφορικόν οξύν καὶ τὸ δόποιον προσκολλάται ίδεωδῶς ἐπὶ τῆς μεταλλικῆς ἐπιφανείας καὶ παρέχει ἐν στρώμα χρώματος κατάλληλον διὰ τὴν ἐπ' αὐτοῦ ἐπάλειψιν τοῦ ἀντιοξειδωτικού χρώματος.

Προκειμένου περὶ παλαιών πλοίων, καὶ ούχι ναυπηγουμένων, τὸ ἀρχικὸν προστατευτικὸν χρώμα παραλείπεται, ἐπὶ τῆς πλήρως δὲ καθαρισθείσης δι' ἄμμοβιλῆς ἡ σφαιριδιοβολῆς μεταλλικῆς ἐπιφανείας ἐπαλείφονται δύο στρώματα προπαρασκευαστικού χρώματος. Είναι αὐτούντον διὶς εἰς πάσαν περίπτωσιν, τὸ προπαρασκευαστικὸν αὐτὸν χρώμα πρέπει νὰ ἔκλεγῃ οὐτως, ὥστε νὰ συνδυάζεται καλῶς μὲ τὰ ἐπόμενα στρώματα ὡς καὶ μὲ τὴν, τυχόν, καθεδικὴν προστασίαν τοῦ πλοίου.

Ἀφοῦ τὸ προπαρασκευαστικὸν στρώμα τοῦ χρώματος στεγνώσῃ καλῶς, ἀκολουθεῖ ἐπάλειψις δι' ἔνδος ἡ δύο στρώματαν ἀντιοξειδωτικού χρώματος (anti - rust primer), τὸ δόποιον ἔκλεγεται ἀναλόγως τῆς ὑπὸ προστασίαν ἐπιφανείας. Οὐτω τὸ πράμερ μολύbdου (τὸ γνωστὸν μίνιο) δὲν ἔνδεικνυται δι' ἐπιφανείας ἐκ φευδαργύρου ἡ ἔξ αλουμινίου καὶ ἐπόμενων οὔτε διὰ γαλβανισμένας ἐπιφανείας, ὡς εἰναι τὰ κιγκλιδώματα, ἀνεμοδόχοι κ.λ.π., διότι ἡ προστατευτικὴ ἐνέργεια τοῦ ἑκάτην μολύbdου μινίου είναι ἀντιθέτου φύσεως πρὸς τὴν ἐπιψεδαργύρωσιν τῆς γαλβανισμένης ἐπιφανείας. "Ἄλλο μειονέκτημα τοῦ μινίου είναι ἡ τοξικότης του, δι' ὃ καὶ δὲν δύναται νὰ ἐπαλειφθῇ διὰ φεκασμού, ἐκτὸς ἂν οἱ χειρίζομενοι τοὺς φεκαστήρας προστατεύωνται ἀπὸ ειδικᾶς προστατεύσιας.

Λόγω τῶν ἀνάτερων μειονεκτημάτων, χρησιμοποιούνται σήμερον, ἀντὶ μινίου, τὰ πράμερ ἐκ μολύbdου δύο στρώματαν ἀσθετικού δι' δλας τὰς ὑπὲρ τὴν ισαλον τοῦ πλοίου χαλυβδίνας ἐπιφανείας καὶ δι' δλας τὰς ἑσωτερικὰς τοῦ πλοίου χαλυβδίνας ἐπιφανείας ποὺ δὲν ἔρχονται εἰς ἐπαφὴν μὲ ὑγρά (ῦδωρ, πετρέλαιον κ.λ.π.). Προτιμῶνται σήμερον τὰ τοιαύτα πράμερος ταχείας ἐγράνσεων, χρώματος φαιού, διότι ἀποκαλύπτουν ἀμέσως τὴν τυχὸν ὑπὸ αὐτὰ παρουσίαν σκωρίας.

Τὸ ἔχ χρωμούχου φευδαργύρου πράμερ, χρώματος κιτρίνου ἡ ἐλαιώδους πρασίνου, είναι λίαν κατάλληλον δι' ἐπιφανείας ἔξ αλουμινίου ἡ γαλβανισμένου χάλυβος, ἔχει δὲ τὰς αὐτάς, ὁρίστας, προστατευτικάς ιδιότητας πρὸς τὰς τοῦ μολύbdου δύο στρώματαν ἀσθετικού.

Διὰ τὰ υφάλα τοῦ πλοίου, μέχοι καὶ τῆς ἐμφόρου ισάλου, ὡς καὶ διὰ τὰ ἔχομενα εἰς ἐπαφὴν μὲ ὑγρὰ ἑσωτερικὰ τμῆματα τοῦ πλοίου, πλέον κατάλληλον είναι τὸ ἔξ αλουμινίου πράμερ, διότι είναι ιδιαιτέρως ὑδατοστεγές.

Μετά τὸ προστατευτικόν, ἀκολουθεῖ ἐν διάμεσον χρώμα (intercoat), προρίζομενος δύως ἀποτελέσθη ἐν στρώμα κατάλληλον διὰ νὰ δεχθῇ τὸ τελικὸν χρώμα (finishing coat). Τὰ ἔνδιμεσα αὐτὰ χρώματα δὲν ἔχουν ἀντιοξειδωτικάς ιδιότητας, πρέπει δημος νὰ προσκολλάνται καλῶς ἐπὶ τοῦ ποάμερ καὶ νὰ σχηματίζουν τὸ κατάλληλον πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ τελικοῦ στρώματος.

Ἐπαναλαμβάνομεν, διὶς πάντα τὰ στρώματα χρώματος, ἀπὸ τοῦ προπαρασκευαστικοῦ μέχοι τοῦ τελικοῦ τοιούτου, ἀποτελούν ἐν ἔνιασιν σύνολον καὶ ἐπόμενως ἡ ἐκλογὴ αὐτῶν πρέπει νὰ είναι τοιαύτη διὰ τὸ ἔν στρώμα νὰ συνεγάρεται, οὐτως εἶπεν, μὲ τὸ ἄλλο. Τὸ τελικὸν στρώμα πρέπει νὰ ἔχῃ ἐπασκεῖς ὑδατοστεγεῖς ιδιότητας καὶ, ἀναλόγως τοῦ σημείου εἰς δη χρησιμοποιεῖται, πρέπει ἐπίσης νὰ ἀντέχῃ εἰς τὰς καιρικάς ἐπιδράσεις, εἰς τὸν ἥλιον, εἰς χημικάς ἐνέργειας, εἰς μηχανικάς κακώσεις κ.λ.π.

Τὰ συνήθη χρώματα, ὡς ηδη συντόμως περιεγράφαμεν αὐτά, ἀρχίζουν σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἐκτοπίζωνται ἀπὸ τὰ ωηλῆς ἀποδόσεως χρώματα ποὺ ἡρχισαν κυοίως νὰ ἐμφανίζονται κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν καὶ τὰ όποια εξασφαλίζουν, ως ηδη ἐλέχθη, τοιούτον βαθμὸν προστασίας τῆς μεταλλικῆς ποὺ πλοίου κατασκευῆς ἀπὸ τῆς διαβρώσεως, ὥστε νὰ γίνῃ ἀπὸ τοὺς νηγυνώμανας ἀποδεκτή ἡ διὰ τὰ ούτω προστατευόμενα πλοία μείωσις τῶν διαστάσεων αὐτῶν.

Οι νέοι αὐτοὶ τύποι χρώματων περιγράφονται κατωτέρω.

Τὰ ἔκ χλωρίου στικού ἐλαστικού (chlorinated rubber) χρώματα ἐπαλείφονται ἐπὶ ειδικοῦ προπαρασκευαστικού χρώματος, τὸ δόποιον ξηραίνεται δι' ἀντιδράσεως, ἐνώ τὸ τελικὸν χρώμα ξηραίνεται δι' δξειδώσεως καὶ ούτω ούδεμία δυσκολία παρατηρεῖται εἰς τὴν χρήσιν του. Τὰ χρώματα αὐτὰ ἔχουν μενάλον βαθμὸν ἀντιστάσεως εἰς τὸ γλυκὺ καὶ τὸ θαλάσσιον ὑδωρ, εἰς τὰ δέεα, τὰ ἀλκαλικὰ καὶ πολλὰς ἄλλας χημικάς ούσιας καὶ διὰ τούτο χρησιμοποιούνται ἐκεῖ ὅπου η τοιαύτη ἀντιστάσια είναι ἀπαραίτητος — ως εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ζώνης (latitude), ιδιαὶ τῶν

πλοίων ποὺ τὸ ἔξωτερικὸν τῶν περιόδημα προστατεύεται καθοδικῶς. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆν, ἡ ἔξαρτης ἀντιστάσια τοῦ ἐκ χλωριούχου ἐλαστικοῦ χρώματος εἰς τὰ ἀλκαλικὰ πράγματα ἀναντικατάστατον, λόγω τοῦ εύπαθους τῆς ὑπὸ καθοδικὸν προστασίαν περιοχῆς, ὑπὸ τὸν φυσικά διὶ ἡ μεταλλικῆς ἐπιφάνεια είναι καλῶς καθαρισμένη, κατὰ προτίμησιν διὰ φορητῶν συσκευῶν σφαιριδιοβολῆς.

Τὰ χρώματα αὐτὰ ἀντέχουν ἐπίσης πολὺ εἰς μηχανικὰ κοπώσεις, ὡς ἡ πρόστριψις.

Ως ἔλεχη, ἀπαιτεῖται ἀπόλυτος καθαρισμὸς τῆς μεταλλικῆς ἐπιφάνειας καὶ ἐπάλειψις αὐτῆς διὰ τοῦ ειδικοῦ προπαρασκευαστικοῦ χρώματος (wash primer), ἀνωθεν τοῦ δόποιον καὶ μόνον ἐπαλείφεται τὸ τελικὸν χρώμα, τὸ δόποιον ξηραίνεται διὰ τῆς ἔξατμίσεως τοῦ διαστολικοῦ του στοιχείου (ξήρανσις δι' δξειδώσεως) καὶ δὲν ἐπηρέαζεται καὶ τόσον ἐκ τῆς καιρικῆς καταστάσεως.

Τὰ ἔκ βινύλης (vinyl) χρώματα διακρίνονται ἐπίσης διὰ τὴν ἔξαιρετον ἀντίστασιν αὐτῶν εἰς τὸ ὑδωρ, τὴν ἀντοχὴν των εἰς σκληράν μεταχειρίσιτον, τὴν ἐλαστικότητά των καὶ τὴν ἀντοχὴν αὐτῶν εἰς τὰς μεταδόλας καιρικῶν συνθήκων ὡς καὶ τὴν εἰς τὸν χρόνον ἀντοχὴν των.

Ἀπαιτοῦνται καὶ αὐτὰ προσεκτικῶς καθαρισθεῖσαν μεταλλικῆς ἐπιφάνειαν, ἀπολύτων ἀπηλλαγμένην υγράσιας — πράγμα ποὺ καθιστᾷ τὴν χρησιμοποίησιν των δύσκολον διὰ τὰς κλιματικὰς συνθήκας τῆς Βορείου Εὐρώπης. Είναι, φυσικά, δυνατόν, κατὰ τὴν ναυπήγησιν τοῦ πλοίου, νὰ ἀνακλένῃ τις τὰς ἀπαιτουμένας διὰ τὴν ἐπάλειψιν τοῦ χρώματος αὐτοῦ εὐνοϊκάς συνθήκας, είναι δημος προφανές διὶ, δι' ἐν πλοίον εύρισκόμενον ἐν ὑπηρεσίᾳ, ὡς καὶ κατὰ τὸν περιαρισμένον χρόνον τῶν τακτικῶν ἀνά έτος δεξαμενισμῶν, δὲν είναι δυνατόν νὰ ἀναμένῃ τις κατάλληλον καιρὸν καὶ ἐποιέντας συνθήκας χρήσις τῶν ἐκ διαστολικοῦ του.

Τὰ χρώματα αὐτὰ ἐπαλείφονται διὰ φεκασμοῦ, χρησιμοποιουμένης τῆς σταυροειδούς τεχνικῆς (cross lap technique), ητοι τού φεκασμοῦ τῆς αὐτῆς ἐπιφανείας δύο φράσεων, ἐκάστοτε ἐν διευθύνσεως σχηματιζούσης γνωνίαν 90ο περίπου μὲ τὴν περιγουμένην. Τὸ χρώμα παρέχεται ἐτοιμον πρὸς χρήσιν, μὴ χρήσην ούδεμίας προπαρασκευῆς καὶ ξηραίνεται καὶ αὐτὸς δι' ἔξατμίσεως τοῦ διαστολικοῦ του.

Τὰ ἔκ βινύλης χρώματα ιδιαιτέρως προσφέρονται διὰ τὴν ἔκ τοῦ στατικοῦ ἡλεκτρισμοῦ προστασίαν τοῦ εἰς ἀλμυρὸν ὑδωρ βυθισμένου χάλυβος, ὡς τὰ υφάλα πλοίων, θύσαι δεξαμενών, υφάλα πλωτῶν δεξαμενῶν κ.λ.π.

Τὰ χρώματα ἔκ πολυουρεθάνης συνιστῶνται ιδιαιτέρως διὰ ξυλίνας κατασκευάς, διότε καὶ δύνανται νὰ ἐπαλειφθοῦν ἀπ' εὐθείας ἐπὶ τῆς ξυλίνης ἐπιφανείας, χωρὶς τὴν μεσολάβησιν πράμερ. Προκειμένου περὶ μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν ἀπαιτεῖται προγονούμενως ἐπάλειψις δι' εἰδικοῦ πράμερ. Πράφενται μίαν ἔξαιρετικῶς λείαν καὶ πολυτελούς ἐμφανίσεως ἐπιφάνειαν, εἰναι λίαν ἀνθεκτικά εἰς τὸ ὑδωρ καὶ τὰς χημικάς ἐπιδράσεις, ἀντέχουν εἰς τὴν τριβήν, ξυσίματα κ.λ.π. ὡς καὶ εἰς τὰς καιρικάς μεταδόλας. "Έχουν σχετικῶς μικροτέραν ἀντίστασιν εἰς τὰς καταλλικὰς ἀπὸ δῆμην τὰς ἐπαλειψίων τοῦ χρώματος ἡ τὰς ἔξ ἐποξειδίου, κατὰ δὲ τὸν χρόνον τῆς ἐπαλειψίων τῶν ἀπαιτούντων ἀπόλυτος στεγνήν ἐπιφάνειαν καὶ ἀπηλλαγμένην υγρασίας καιρὸν, δι' δὲ καὶ χρήσις των εἰναι δύσκολος εἰς τὰ ωηλῆς κλίματα. Είναι χρώματα ἐμφανισθέντα πρὸ τριετίας μόλις καὶ παρασκευάζονται χωριστὰ καὶ χωριστὰ τὸ διαστολικὸν (activator), ἀναμιγνυόμενα δλίγον πρὸ τῆς χρήσεως των, ὅπως δλα τὰ δι' ἀντιδράσεως ξηραινόμενα χρώματα. 'Εσχάτως ἔκαμπαν τὴν ἐμφάνισιν τῶν καὶ χρώματα ἐν πολυουρεθάνης ξηραινόμενα δι' δξειδώσεως, καὶ ἐπομένων φερόμενα εἰς τὸ ἐμπόριον εἰς ἀπλῆν, ἐτοιμον πρὸς χρήσιν, συσκευασίαν, δὲν ὑπάρχει δημος ἀπεκρή της τῆς χρήσεως αὐτῶν πειρα.

Τὰ γνωστὰ κοινῶς ὡς χρώματα ἔπι πολυ ουρεθάνης εἰναι ἐνέφανος θερμούσαν προστατευομένας ἐπίσης κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν δεκαετίαν καὶ είναι πλαστικά χρώματα ἐποξειδίου ρητινώδους βάσεως, ιδιαιτέρως κατάλληλα διὰ τὴν προστασίαν μεταλλικῶν μαγνητικῶν ἐπιφανειῶν (σιδηρος, χάλυψ κ.λ.π.) ἐπὶ τῆς διαβρώσεως. Προσφέρονται ἐπίσης, ἀναλόγως των εἰναι τὸ χρώματι καταλύτου, δι' ἐπιφανείας ἔξ αλουμινίου, ως υφάλοχρώματα, δι' ἐπιστρώσεις δεξαμενῶν θαλασσέρων καὶ χωριστῶν ως καὶ δι' ἐπαλειψίων τοῦ χρώματος προστατευομένας καὶ γενικῶς θεωρούμενα δι' ἐπιφανείας καθοδικῶς προστατευομένας καὶ γενικῶς θεωρούμενα δι' ἐπιστρώσεις εἰς τὴν περιοχὴν τῆς ζώνης (latitude), ιδιαὶ τῶν σημείων ἐν χρήσει χρώματων, δι' δὲ καὶ χρωματίζονται δι' αὐτῶν τὰ στοιχεῖα τῶν ὑπὸ τὸ ὑδωρ ἐργαζομένων ἡλεκτροκινητήρων. 'Η εἰδικὴ αὐτὴ σύνθεσις ἔχει ἀμινοκαταλύτην καὶ είναι δεξαμενή.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.

ΣΥΡΟΣ

ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΟΙΑΣΔΗΠΟΤΕ ΦΥΣΕΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΕΩΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΙΜΑΣ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ

ΣΥΡΟΣ : ΤΗΛ. 142 ΑΘΗΝΑΙ : ΤΗΛ. 24-329
GIAN SMATE 4

DAWOOD & C°

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

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

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores. Provision Merchants. Lighter Suppliers. ShipChandlers & c.
SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

προϊόν μακρών έρευνών της γνωστής έπαιριας Τζένεραλ Έλεκτρικ της Αμερικής.

Καὶ ὅ τύπος αὐτὸς τοῦ χρώματος συσκευάζεται κεχωρισμένων εἰς τὰ δύο συνθετικά του, τὰ ὅποια ἀναμιγνύονται όλιγον πρὸ τῆς χρόνεως, ἡ χημικὴ δὲ ἀντίδρασις τῆς βάσεως μὲ τὸ διαλυτικὸν αὐτῆς (antivator) προκαλεῖ τὴν ξήρανσιν τοῦ χρώματος. Ὁ χρόνος ξηράνσεως ἔξαρτάται ἐκ τῆς θερμοκρασίας, ὑπὸ δὲ θερμοκρασίαν ἀτμοσφαιρας 25ο—30ο Κελσίου εἶναι περίπου διώρος. Ἐπειδὴ ἡ διὰ χρωστήρος ἐπάλειψις τῶν ἐν λόγῳ χρωμάτων, λόγῳ τῆς ἀναποφέύτου ἀνίσου κατανομής τοῦ πάχους τοῦ χρώματος ἐπὶ τῆς ύπο τοῦ χρωματισμὸν ἐπιφανείας, ἀπολήγει εἰς ἀνομοιόμορφον στρῶμα καὶ ἐπομένως ἐλαστωματικὸν, συνιστᾶται ἡ διὰ φεκασμοῦ ἐπάλειψις, ἀλλὰ ύπο μηχανικῶν φεκαστήρων καὶ οὐχὶ τοιούτων διὰ πεπισμένου ἀέρος. Τοὺς φεκαστήρας αὐτοὺς περιεγράφαμεν πρὸ μηνῶν εἰς τὴν τεχνικὴν τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Ως ἐλέχθη, κατασκευάζονται χρώματα ἐπόπου καταπόλλητα διὰ πάσαν χρῆσιν, ἀπὸ ύφαλοχρωμάτων μέχρι χρωμάτων διὰ διπύθμενα, δεξαμενὰς καὶ καταστρώματα, κοινὸν δὲ χαρακτηριστικὸν ὅλων εἶναι ἡ ἀπόλοτος αὐτῶν προσκόλλησις ἐπὶ τῆς μεταλλικῆς ἐπιφανείας, ἡ ἀντοχὴ τῶν εἰς τὸν χρόνον, τὰς χημικὰς καὶ καιρικὰς ἐπιδράσεις, ὡς καὶ εἰς τὰ ξυστίματα εἰς τὴν τεχνικὴν τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Βεβαίως ἀπαιτεῖται ὅπως ἡ ὑπὸ χρωματισμὸν ἐπιφανεία εἶναι ἀπολύτως καθαρά, δι' ὃ καὶ συνιστᾶται ὡς διὰ σφαιριδιούλης καθαρισμὸς τῆς, ἀπολύτως στεγνή καὶ τὸ στρῶμα τοῦ εἰδίκου πράμερ νὰ ἔχῃ ἐπίσης ἐπαλειφῆ ὑπὸ τὰς αὐτὰς ἀρίστας καιρικὰς συνθήκας. Ἀπαγορεύεται ἐπίσης ἡ ἀσάσιστος τοῦ χρώματος, διότι ἡ ὑπὸ διάφορον πυκνότητα ἐπάλειψις του καθιστᾶται αὐτὸς μειονεκτικόν. Εἶναι ἰδεόδες διὰ τὸ ζωστήρα (lubricator) καὶ τὰς ἔξωτερικὰς τοῦ πλοίου πλευράς (topsides), ἐπειδὴ δύμως ἡ ξηρανσις αὐτοῦ ἔξαρτάται ἀπολύτως ἐκ τῆς θερμοκρασίας, καθιστᾶται δύσκολον τὴν ἐπάλειψιν τῶν χρωμάτων ἐποξειδίου εἰς ὑγρὰ κλίματα. Πρὸς ἐπίτευξιν ικανοποιητικού βαθμοῦ ξηράνσεως ἀπαιτεῖται ἐλάχιστον θερμοκρασία τῆς ἀτμοσφαιρας 10ο Κελσίου (50ο F.), ἀφοῦ δύμως ξηρανθούν εἶναι λίσαν ἀνθεκτικὰ χρώματα.

Τὰ χρώματα πυριτικοῦ ἀλατος ψευδαργύρου χρησιμοποιούνται ιδιαιτέρως διὰ δεξαμενὰς ὑγρῶν, ὅπου ἀπαιτεῖται περισσότερον ἡ ἀπόλοτος στεγανότης τοῦ χρώματος καὶ δολιγώτερον ἡ εἰς τὰ ἀλκαλικὰ ἡ τὰ ὄξεα ἀντίστασις. Ἐπειδὴ εἶναι ιδιαιτέρως εύασθμητα καὶ χρειάζονται ἀφ' ἑνὸς μὲν ἀρίστας προπαρασκευασθεῖσαν καὶ καθαρισθεῖσαν ἐπιφάνειαν καὶ ἀφ' ἑπέρου λεπτολόγον προσοχὴν εἰς τὴν ἐπάλειψιν, ἡ χρήσις τῶν εἶναι σχετικῶς περιωρισμένη — δεδέντος ἀλλως τε ὅτι τὰ ἐποξι καλύπτουν πάσαν ἐν προκειμένω ἀνάγκην. Μή προσεκτικὴ ἐπάλειψις τοῦ χρώματος, ἀπολύτου εἰς λεπτότερον τοῦ δέοντος στρῶμα, δοδγεῖ εἰς σχετικῶς ταχείσιν δέξιεσιν, ἐνῷ παχύτερον τοῦ κανονικοῦ στρῶμα δημιουργεῖ κυματοειδή ἐπιφάνειαν ἢ καὶ ρωγμάς.

Κανονικῶς ἐπαλειφόμενα, τὰ χρώματα αὐτά ἐπικολλῶνται στερεῶς ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας, παρέχοντα τελείαν προστασίαν, ἐν δὲ μέγᾳ πλεονέκτημα αὐτῶν εἶναι καὶ τὸ ὅτι καλύπτουν τελείως τυχὸν διακοπάς τῆς συνεχείας τοῦ χρώματος (ρωγμαί, «μπαλώματα» κ.λ.π.), ἀποτελεσματικῶς προστατεύοντα αὐτάς, ὥστε νὰ μὴ χρειάζεται ἐκ νέου καθαρισμὸς δι' ἀμμοβολῆς ἢ σφαιριδιούλης.

Ἀναμένεται ὅτι καὶ τὰ ἐπι πυριτικοῦ ἀλατος - ψευδαργύρου χρώματα θὰ διαδοθοῦν εἰς χρήσεις παραπλήσιους πρὸς τὰς τῶν ἐκ βινύλης ἢ χλωριούχου ἐλαστικοῦ. Συσκευάζονται καὶ αὐτά εἰς δύο χωριστὰ συστατικά, κόνιν ψευδαργύρους καὶ διαλυτικὸν (melium), ἀναμιγνύονται δὲ ἀμέσως πρὸ τῆς χρήσεως καὶ ἡ ξηρανσις τῶν ἐπιπτυχάνεται δι' ἀντιδράσεως.

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω περιγραφῆς τῶν ἐν χρήσει χρωμάτων ἀποδεικνύεται, ὅτι ὁ ἀσχολούμενος μὲ τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του μίαν πολὺ μεγάλην ποικιλίαν τόσον κοινῶν ὅσον καὶ μεγάλης ἀπόδοσεως χρωμάτων, ἡ δι' ἔκαστον δὲ τμῆμα τῆς κατασκευῆς τοῦ πλοίου καὶ ἡ δι' ἔκαστην περιπτώσιν ἐκλόγη τοῦ καταλληλότερου χρώματος οὐδόλως ἀποτελεῖ ἀπλήν ύποθεσιν. Πρέπει, ως ἐπανειλημένος ἐλέχθη, νὰ ἀποφασίσῃ τις κατ' ἄρχην πῶς θέλει νὰ προστατεύσῃ καὶ νὰ συντηρήσῃ τὸ πλοίον του καὶ κατόπιν ν' ἀκολουθήσῃ τάς ἐν προκειμένω ὁδηγίας τῶν εἰδικῶν.

Προκύπτει ἐπίσης ἐκ τῆς μικρᾶς αὐτῆς μελέτης ὅτι, πρὸς συντήρησιν τοῦ πλοίου απαιτεῖται πρώτον ὁ καλός καθαρισμὸς τῆς τυχὸν διασρωθεῖσης ἐπιφανείας κατὰ προτίμησιν δι' ἀμμοβολῆς ἢ σφαιριδιούλης, λόγω τῶν ἐκτεθέντων μειονεκτημάτων τοῦ διὰ σφυροκοπανισμοῦ καὶ ζέσεως

καθαρισμοῦ, καὶ ὁ χρωματισμὸς κατὰ τὰς περὶ τῆς χρήσεως ἐκάστου εἰδικού χρώματος ἐπιταγάς. Ἡ επάλειψις τοῦ χρώματος γίνεται διὰ φύκτρας, ρόλων χρωματισμού ἢ διὰ φεκαστήρων πεπισμένου αέρος ἢ μηχανικῶν — ὁ τρόπος δέ ποὺ ἐκάστοτε χρησιμοποιούμεν ύπαγορεύεται ἐπίσης ἐκ τῆς ποιότητος τοῦ χρησιμοποιούμενου χρώματος τὸ ὅποιον, πάντως, ἀνεξαρτήτως τῆς συνθέσεως αὐτοῦ, πρέπει γενικῶς νὰ πληροῖ τὰς κάτωθι προϋποθέσεις:

1.— Νὰ εἶναι ἀρκούντως ρευστόν, ὥστε νὰ εἶναι εὔκολος ἡ ἐπάλειψις του.

2.— Νὰ εἶναι ἀνθεκτικὸν εἰς τὸ ύδωρ καὶ νὰ μὴ διαλύεται ὑπὸ αὐτοῦ.

3.— Νὰ μὴ εἶναι δύσσομα τὸ τοξικόν.

4.— Νὰ ξηραίνεται (στεγνώνη) ταχέως καὶ νὰ παρουσιάζῃ ἐπαρκῆ σκληρότητα προτείνεται τοῦ ἀντέχει εἰς τὰς καιρικὰς μεταβολὰς καὶ εἰς μηχανικὰς κοπώσεις, ώς αἱ κρούσεις, ξυσίματα κ.λ.π.

5.— Νὰ ἔχῃ ἀρκετὴν καλυπτικὴν ικανότητα καὶ συμφέρουσαν τιμήν.

6.— Νὰ εἶναι ἀρκούντως ἐλαστικόν, ὥστε, ἐν περιπτώσει διαστολῆς λόγω θερμοκρασίας ἢ συστολῆς λόγω ψύχους, νὰ μὴ παρουσιάζῃ ρωγμάς.

7.— Νὰ προσκολλάται καλῶς ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας, ὥστε νὰ μὴ διασπάται καὶ καταπίπτῃ ἐξ αὐτῆς.

8.— Νὰ ἔχῃ ἀρκετὴν στιλπνότητα, ὥστε ἡ κόνις νὰ μὴ προσκολλᾶται ἐπ' αὐτοῦ.

9.— Νὰ ξηρακὸν ζωὴν καὶ νὰ μὴ ἀλλοιούται ὁ χρωματισμὸς μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου.

Ο τρόπος ἀπόθηκεσεως καὶ μεταχειρίσεως τῶν χρωμάτων, ὁ τρόπος ἐπαλειφεως αὐτῶν, αἱ λαμβανόμεναι πρὸ, κατὰ καὶ μετὰ τὸν χρωματισμὸν προφυλάξεις κ.λ.π., εἶναι ἐκ τῆς πράξεως γνωσταί, ὥστε νὰ παρέλκουν περισσότεραι ἐν προκειμένῳ λεπτομέρεια.

AITIA APOTYXIAS TOY XROMATISMOS

Ἐπειδὴ τὰ σύγχρονα χρώματα ἀποτελοῦν πολυπλόκους χημικὰς συθέσεις, ὄργανικὰς ἢ ἀνοργάνως, φυσικὸν εἶναι νὰ παρουσιάζωνται καὶ ἀποτυχίαι, δοφείλομενα κυρίων εἰς παραλήψιν τοῦ χρησιμοποιούντος τὸ χρώμα διὰς συμμορφωθῆ πρὸς τὰς σχετικὰς μὲ τὸν χρήσιν αὐτοῦ ὁδηγίας, ἡ, σπανιότερον, εἰς ἐλάττωμα αὐτοῦ τοῦ χρώματος. Οι κυριώτεροι λόγοι τῶν ἀποτυχῶν αὐτῶν αποτυχίας της συνοχῆς τοῦ χρώματος.

1.— Ἀπό τον χρώματος τοῦ χρώματος. Λαμβάνει τὴν μορφὴν ἑφελούδισματος, λεπίων ἢ γενικῆς ἀποκολλήσεως ἐνὸς ἢ περισσότερων στρωμάτων χρώματος ἐκ τῶν ύπ' αὐτὰ στρωμάτων, ἡ καὶ ἀποτυχίας τῆς συνοχῆς τοῦ χρώματος. Ὁ συνθέστερος λόγος τῆς τοιαύτης ἀποτυχίας είναι ἡ ἀνεπαρκής προπαρασκευή τῆς μεταλλικῆς ἐπιφανείας, διότι ἔαν υπάρχουν ἐπ' αὐτῆς διαβρώσεις οἰσαδήποτε φύσεως, ἀκαθαρσίαι, κόνις, ἀλατα, ἐλαιώδεις ἐπικαθήσεις, υγρασία γενικῶς κ.λ.π., τότε λείπει ἐξ υπαρχῆς ὁ παράγων ποὺ θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἐπίφανειας προσκόλλησην τοῦ χρώματος καὶ, ἐπομένως, εἶναι φυσικὴ ἡ ἀποτυχία. Αἱ ἀνωτέρω ἀνεπιθύμητοι ὅλαι, ποὺ ευρίσκονται ἐπὶ τῆς ύπο διαβρώσεως εἰς σχετικῶς ταχείσιν δέξιεσιν, ἐνῷ παχύτερον τοῦ κανονικοῦ στρῶματος, καὶ τὸ στρῶμα τοῦ χρώματος. Ἐάν ἐπὶ τῆς ἐπιφανείας υπάρχῃ υγρασία ἡ ἀλατα, τότε τὸ χρώμα «φουσκαλιάζει», λόγῳ τῆς δομοτικῆς πιέσεως, μὲ ἀπότελεσμα τὴν βαθμιαίαν ἀποκόλλησην αὐτοῦ.

Ἐάν η ἐπίφανεια ἡ τοκαθαρά καὶ στεγνή, παρὰ τούτο δὲ παρεπτήθη ξεφούδισμα τοῦ χρώματος, τότε τοῦτο θὰ ὀφείλεται εἰς πράμερ πατατάλληλον διὰ τὸ εἰδίκον χρώμα πού χρησιμοποιούμενον.

Προσοχή ἀπαιτεῖται καὶ κατὰ τὸν χρωματισμὸν ἐπὶ παλαιοῖ χρώματος καλῶς διατηρούμενου, διότι ἀπαιτεῖται καλὸς καθαρισμὸς καὶ τριμμον τῆς ἐπιφανείας αὐτοῦ, ὥστε νὰ καταστῇ αὐτὴ τραχεῖα καὶ νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ διαλυτικὸν τὸ νέον χρώματος νὰ εἰσχωρήσῃ ύπο τὸ παλαιόν, ὥστε οὕτως νὰ ἔξαρσηται οἰστροίσθη ἡ, οὗτος εἴπειν, μηχανικὴ προσκόλλησης τοῦ νέου χρώματος. Γενικῶς ἀπαιτεῖται ἡ τηρηση τῶν κάτωθι κανόνων, πρὸς ἔξασφάλισην τῆς ἐπιθυμήτης προσκόλλησεως τοῦ χρώματος:

α) Ἡ ύπο χρωματισμὸν ἐπιφάνεια νὰ εἶναι καθαρὰ καὶ στεγνή.

β) Τὸ χρώμα νὰ ἐπαλείφεται κατὰ τὰς εἰδίκας ὁδηγίας τοῦ κατασκευαστοῦ του.

γ) Ὑπὸ τὸ χρώμα νὰ υπάρχῃ, στεγνόν καὶ καθαρόν, τὸ ἐνδεικνύομενον πράμερ.

δ) Εάν χρωματίζωμεν ἀνωθεν παλαιοῖ χρώματος, τούτο νὰ καθαρίζε-

THE FIRST AND ONLY GREEK SHIPPING AGENCY FORMED AT EASTERN CANADA BY SHIOPNERS.

Established 1960

NAUTILUS SHIPPING AGENCY LTD.

STEAMSHIP AGENTS - BROKERS - CARGO SOLICITORS

353 ST. NICHOLAS ST.

Phone : VI. 9-4563-4

MONTREAL, CANADA

FOR COMPLETE AGENCY REPRESENTATION

ASSIGN YOUR VESSELS IN FULL CONFIDENCE TO OUR PERSONALIZED SERVICE IN EASTERN

CANADIAN AND ALL GREAT LAKE PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE SEAWAY

GENERAL REPRESENTATIVES:

GEORGE CARRAS, INC.

29 BROADWAY NEW YORK 6, N. Y.

Cables: CARRASBRO

ται και νά τριθεται διστατη του νά καθισταται τραχεια.

2.—**Κοκκιασις** (blitting) του χρωματος. Έξωτερικαι επι του χρωματος, έπιδράσεις, ως είναι ή έν τη στηριγμένη κόνις, προκαλούν την μετάνια μικρών κόκκων, οι οποίοι έχουν ώς άποτέλεσμα τραχειαν και ουχι δμαλην έπιφανειαν του στρώματος του χρωματος. Επειδή είναι άδυνατον σχεδόν νά έπιτύχωμεν χρωματισμόν ύπο ιδεωδών καθαρούν άτμοσφαιραν, το μόνον που δυνάμεθα είναι νά καθαρίζωμεν καλώς την ύπο χρωματισμόν έπιφανειαν και νά χρησιμοποιούμεν διά το χρώματα καθαρά δοχεια και καθαρούς χρωστήρας, νά άπομακρύνωμεν δε πραστικά τις «φλούδες» που δημιουργούνται εις την έπιφανειαν του χρωματος.

3.—**Τό ζάρωμα** (blistering) δφείλεται εις υγρασίαν, είτε έπι της ύπο χρωματισμόν έπιφανειας, είτε έντος αύτού του χρωματος. Η παρουσία υγρασίας ύπο ή έντος του χρωματος προκαλει, συν τη αύξησει της θερμοκρασίας, άσφιοπήσιν αύτης και έπομένων πίεσιν, διστατη την δημιουργούνται «ζάρες» εις το χρώμα. Δι' αύτον τὸν λόγον πρέπει νά άποφεύγεται διαδοχικός χρωματισμός ύπο υψηλήν υγρασίαν, ύπο χαμηλήν θερμοκρασίαν και κατά την διάρκειαν, πρό ή αύξεως μετά βροχήν. Η φύλαξις των χρωστήρων έντος διστατη πρέπει έπισης νά άποφεύγεται, διοιώς δε νά άποφεύγωνται διαδοχικοί χρωματισμοί έπι μη καλώς ξηρανθέντος προηγουμένων χρωματος.

Ζάρωμα του χρωματος των ύφαλων του πλοίου παρατηρείται διστατη ύπαρχη ήλεκτροχημική διάβρωσις, λόγω έπαφης της μεταλλικής έπιφανειας με άλατάδεις διαλύσεις, διστη ή άλακαλική ήπιδρασίας έπι του χρωματος προκαλει τό ζάρωμα αύτού. Ιδιαιτέρα προσοχή άπατεται εις τας καθοδικώς προστατευμένας περιοχάς, λόγω των άλακαλικών που σχηματίζονται, εις την περίπτωσιν διστη πρέπει νά χρησιμοποιούνται χρωματα λίαν άνθετικά εις τοιαύτη ήλεκτροχημική ήπιδρασιν, διότι δχι μόνον το χρώμα άποκολλάται της μεταλλικής έπιφανειας, άλλα και το υδωρ διαπερδι αύτο. Υπό τας συνθήκας αύτας το γλυκύ υδωρ είναι χειρότερον του θαλασσίου, διά τούτο δε πρέπει νά άποφεύγεται δια χρησιμοποίησης μινίου (του δποίου το διαλυτικών περιέχει και υδωρ) ύπο την ίσαλον, διότι ούτω δημιουργούνται χλωριούχοι ένωσεις.

4.—**Θάμωμα** (bleeding) του χρωματος, δλίγον μετά το στέγνωμα αύτού προκαλείται λόγω ψυχρού καιρού, υγρασίας, ρευμάτων άρεος κ.λ.π., που προκαλούν συμπτώμασιν ύδρατων έπι της έπιφανειας του χρωματος ή ένταπθεσιν έπι αύτης διαφόρων υλών, ώς καπνού, σκόνης, έλαιωδών κ.λ.π. Υπ' αύτάς έπισης τας συνθήκας είναι δυνατή και ή έκ της άτμοφασίας ρύπανσις του χρωματος δι' άμμωνισχων παραγώγων, γενικώς δμως το θάμωμα αύτό άντιμετωπίζεται δι' έγκαρου πλύσεως της έπιφανειας του χρωματος διά θερμού υδατος. Παρατηρείται έν προκειμένω δι, δστον μεγαλύτερο είναι ή είς το υδωρ άντιστασις του χρωματος, τόσον τούτο ύπόκειται εις θάμωμα.

5.—**Ραγισματα** (cracking) εις το στρώμα του χρωματος, έκ-

τεινόμενα εις βάθος μεχρι της ύπ' αύτο άρχικης έπιφανειας, προκαλούνται λόγω άπωλειας της ήλαστικότητος του χρωματος συνεπειά συνεχούς δξειδώσεως, ώστε τούτο νά μη δύναται νά ακολουθήσῃ τάς διαστολάς ή συστολάς της μεταλλικής κατασκευής. Σχεδόν δλα τά έκτειμενά εις τάς κατιρκάς μεταβολάς χρώματα παρουσιάζουν, σύν τῷ χρόνῳ ραγισματα, τά πρώρα δμως τοιαύτα φείλονται εις τους άνωτέρω λόγους και προκαλούνται κυρίως έκ της έπαλειφεως σκληροτέρων χρωμάτων έπι πλέον μαλακών τοιούτων.

6.—**Μάζεμα** (clogging) του χρωματος λέγεται ή, ουτως είτειν, άπομάκρυνται του χρωματος άπο την σημεία εύθυνης μετά την έπιλειψιν του, ώστε νά άφηνωνται «άχρωμάτιστα» σημεία έπι της έπιφανειας. Συνθήστερον τό χρώμα δεν άποσύρεται τελείως, άλλα έν λίαν λεπτό στρώμα αύτου παραμένει, περιβαλλόμενον ύπο παχυτέρου στρώματος, δημιουργουμένων σύτω «κρατήρων» έπι της χρωματιζομένης έπιφανειας. Τούτο προκαλείται λόγω ρυπάνσεως του χρωματος, ρυπαρας έπιφανειας, υγρασίας ή και μεγάλης διακυμάνσεως της θερμοκρασίας διαρκούντος του χρωματισμού.

Είναι προφανές, δτι δέν είναι και πολύ δύσκολος ή άποφυγή των άνωτέρω αίτιών καταστροφής του χρωματισμού, δπως είναι έπισης προφανές, δτι, έν τελευταία ανάλυσει, ή συντήρησης του πλοίου και ή ζωή αύτου έξαρταται έκ της έπιμελειας, του ένδιαφέροντος και της καλής κρίσεως των διαθέσιμων, δθέντος δτι εις την διάθεσην αύτων υπάρχουν σήμερον πάντα τά κατάλληλα μέσα. Ή έπιμελεια, λοιπόν, χρειάζεται άπλως διά νά γνωρίζωμεν πώς θά χρησιμοποιήσωμεν τά μέσα αύτα, δστε νά έπιτύχωμεν τό καλλίτερον δυνατόν άποτέλεσμα με την μικροτέραν δυνατήν δσπάνην.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Marine Geology, ύπο P. H. Kneen, 1950.
- The life of the Crustacea, ύπο W. T. Calman, 1911.
- Recent Advances in the Chemistry and Biology of Seawater, ύπο H. W. Harvey, Καμπριτζ, 1945.
- The corrosion of ships, ύπο J. V. C. Malcolmson και W. S. Quinby, Νέα Υόρκη, 1962.
- European Shipbuilding, ύπο A. G. Bikkens, Αμστερνταμ, 1962.
- The Chemistry of Paints, Pigments and Varnishes, ύπο J. Goned Bearn, Νέα Υόρκη, 1923.
- Paint and Varnish Technology, ύπο William Von Fischer, Νέα Υόρκη, 1947.
- Organic coatings in Theory and Practice, ύπο A. V. Blom, Νέα Υόρκη, 1949.
- Τό διδύλιον του ναυτίου, ύπο X. Γ. Σιδεράτου, Αθήναι, 1958.

ΜΙΑ ΝΕΑ ΔΥΝΑΤΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΑΘΕΣΙΝ ΤΟΥ ΕΦΟΠΛΙΣΜΟΥ

SEKA S.A.

ΚΟΚΟΚΟΤΡΩΝΗ 82 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. Δ/ΣΙΣ SEKA CRE, ΤΗΛ.: 477.836 TELEX: 172

ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
ΕΙΣ

“ΚΑΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ” ΝΟΤΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ ΑΠΟΘΗΚΕΥΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΑ 35.000 ΤΟΝΝΟΥΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΕΙΔΩΝ

ΠΡΟΣΦΕΡΟΝΤΑΙ:

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΣ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ ΤΗΣ MOBIL INTERNATIONAL OIL CO. ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ
(HEAVY FUEL, MARINE DIESEL, LUBRICATION OILS).

ΣΥΝΕΧΕΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΣΤΟΚ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΩΝ ΣΤΑΘΕΡΑΣ ΠΟΙΟΤΗΤΟΣ
ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ ΕΙΣ ΑΙΤΟΥΜΕΝΑΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ:

ΤΡΟΦΙΜΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΕΦΟΔΙΑ
ΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΝ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΑΙ ΤΙΜΑΙ
ΕΙΣ ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

ΠΡΟΣΟΧΗ: ΑΠΟΚΛΙΣΙΣ ΕΚ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΡΤΗΡΙΑΣ
ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ · ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ ΜΟΝΟΝ ΕΠΤΑ ΜΙΛΙΑ

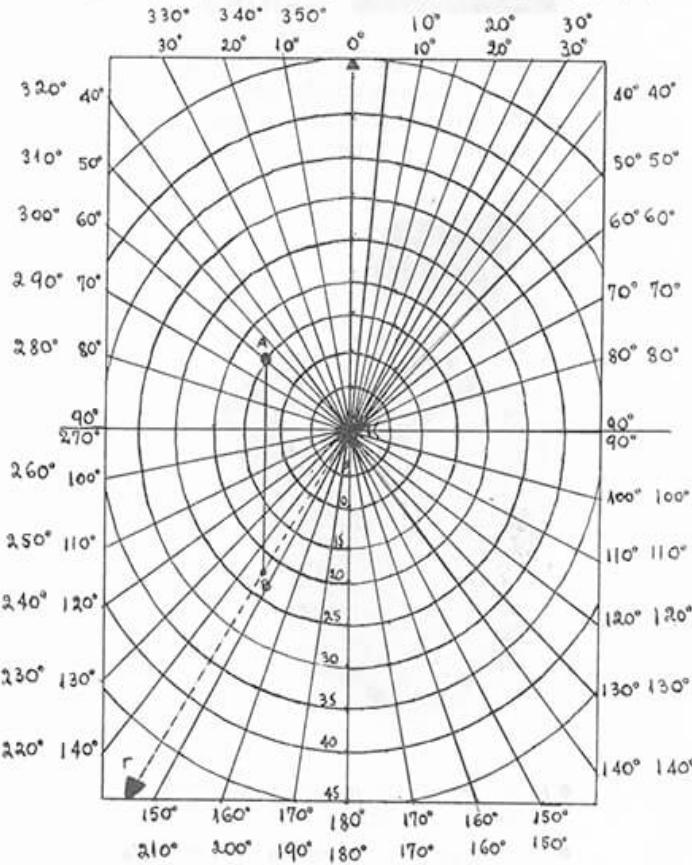
ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΟΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΤΟΥ ΑΛΗΘΟΥΣ ΑΝΕΜΟΥ

Ο υποπλοίαρχος τού α)π «ΦΑΝΜΑΡ» κ. Γεώργιος Σαμπούνης, μάς άπέστειλε έπιστολήν, δι' ης συνιστά την άκολουθον γραφικήν μέθοδον πρός εύρεσιν της διευθύνσεως και ταχύτητος του άληθους άνεμου, δάσει τών άπό τον πλοίον παρατηρουμένων στοιχείων του φαινομένου τούτου, ληφθείσαν έπειτα τού έγχειριδίου ναυτικής μετεωρολογίας της άμερικανικής ύδρογραφικής υπηρεσίας και την θόποιαν κρίνομεν ένδιαφέρουσαν διά τούς έκ των άναγνωστών μας ναυτίλους άξιωματικούς, δι' δια την δημοσιεύμενην, εύχασιστούντες τὸν κ. Σαμπούνην διά τὴν ἐπιστολήν του.

Ο δάσει τοῦ κατωτέρω διαγράμματος υπολογισμὸς τῶν στοιχείων τοῦ άληθους άνεμου, γίνεται ως ἀκολούθως:

1) Λαμβάνομεν τὴν ἀκτίνα, τὴν ἀντιστοιχούσαν εἰς ὅσας μοίρας Α-



ΡΙΣΤΕΡΑ ή ΔΕΞΙΑ τῆς πρώρας αισθανόμεθα τὸν φαινόμενον ἄνεμον (έστω 60° ΑΡ.) καὶ ἐπ' αὐτῆς λαμβάνομεν ἐν σημεῖον Α, δῶστε ἡ ἀπόστασις ΚΑ νάντιστοιχῇ εἰς τὴν φαινομένην δύναμιν αὐτοῦ (έστω ΚΑ=15 knots).

2) Ἀπὸ τὸ σημεῖον Α λαμβάνομεν τὴν κάθετον ΑΒ ἵσην μὲ τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου.

3) Ἐνώνομεν τὸ κέντρον Κ μὲ τὸ σημεῖον Β, ἡ δὲ ΚΒ εἶναι ἡ ἀληθῆς ταχύτης τοῦ άνεμου.

4) Ἡ προέκτασις τῆς ΚΒ, ἦτοι ἡ ἀκτίς ΚΓ τοῦ σχεδιαγράμματος

μᾶς δίδει τὴν τιμὴν 147°. Αὕτη προστιθεμένη εἰς τὴν παρείαν τοῦ πλοίου, μᾶς δίδει τὴν διεύθυνσιν τοῦ ἀληθούς άνεμου. Εἶναι τὸ ἀθροισμα ὑπερβαίνη τὰς 360°, ἀφαιρούμεν 360.

Η ΤΗΛΕΟΡΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΝ

Μὲ τὸ συνεχῶς αὔξανόμενον μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν μεταλλοφόρων καὶ τῶν μηπάλκε κέρριερς, ὡς καὶ μὲ τὴν τάσιν τῆς εἰς τὴν πρύμνην ποποθετήσεως τῆς γεφύρας, αὔξανουσ συνεχῶς καὶ περισσότερον αἱ δυνατοί διακυβερνήσεως τοῦ πλοίου, ιδίᾳ ἐντὸς περιαρισμένων ὑδάτων καὶ κατὰ τοὺς εἰς λιμένας χειρισμούς. Συχνὰ ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ πλοηγὸς ἔχουν πρὸ αὐτῶν ἐν μῆκος σκάφους 600 ἡ καὶ 700 ποδῶν, ὅποτε καθίσταται ἐν τῇ κυριολεξίᾳ ἀδύνατον εἰς αὐτοὺς νὰ ἰδουν τί συμβαίνει ὑπὸ τὴν ρίνα των — τὰς παρείας τοῦ πλοίου των, ἐν προκειμένῳ.

Δὲν περιορίζεται ὅμως μόνον εἰς αὐτὰς τὰς περιπτώσεις ὁ κίνδυνος. Δευτέραν πρήγματα σκάφη ἀποτελεῖ, περιέργως, ἐν τῶν χρησιμοτέρων διὰ τὸν ναυτίλον ἡλεκτρονικῶν βοηθημάτων, τὸ ραντάρ. Εἰς πεπειραμένας χείρας, ἡ συσκευὴ αὐτὴ εἶναι χρησιμωτάτη, ὅταν ὅμως τὴν χειρίζωνται ἀδεις, δύναται νὰ ἀποτελέσῃ, ὑπὸ κακῆν ὀρτατήτη, κίνδυνον πολὺ μεγαλύτερον ἀπὸ τὰ σφάλματα ἡ τὰς ἀδυναμίας τοῦ γυμνοῦ ὀφθαλμοῦ. Κακή ἐρμηνεία τῶν ἐνδείξεων τοῦ ραντάρ ὀδήγησε εἰς μερικά τῶν σοβαρωτέρων ἀτυχημάτων τῶν τελευταίων ἔτων καὶ τὸ παράδειγμα τοῦ ἀτυχοῦς «Ἀντρέα Ντόρια» δὲν ἐλημονίθη ἀκόμη.

Τὸ πρόβλημα αὐτὸν προεκάλεσε πολλάς ἀνησυχίας, φαίνεται δέ, ὅτι εύρηκε καὶ αὐτὸν τὴν λύσιν τοῦ εἰς τὴν ἔφαρμογήν ἐνὸς συστήματος τηλεοράσεως κλειστοῦ κυκλώματος, διὰ τοῦ ὅποιου ἔχουν ἡδη ἐφοδιασθῆ τὰ δεξαμενόπλοια «Border Chieftain», «Fred Olsen», «Jagarda» καὶ πολλὰ ἄλλα, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὰ τέσσαρα ὑπερδεξαμενόπλοια, ποὺ ναυπηγεῖ ἡ βρετανική ἑταῖρία P. and O.

Εἰς τὸ σύστημα τοῦτο ποποθετοῦνται δύο φωτογραφικαὶ μηχαναὶ λήψεως εἰς ἐκατέραν τῶν παρείων τοῦ πλοίου ὑπὸ κατάλληλον γωνίαν, εἰς τὸν πρὸ αὐτοῦ δὲ δέκτη τοῦ κλειστοῦ κυκλώματος τηλεοράσεως ἐπὶ τῆς γεφύρας, ὁ πλοιάρχος παρακολουθεῖ καὶ τὴν παραμικράν λεπτομέρειαν πολὺ πρὶν κἄν τιλαθῇ αὐτὴν ὁ ἐπὶ τῆς πρώρας ἀξιωματικός.

Ἐκ τῆς μέχρι τοῦδε χρησιμοποιήσεως τοῦ συστήματος αὐτοῦ, ἀπεδείχθη ἡ ἀνεκτίμητος χρησιμότης του καὶ διὰ τοῦτο ἡ χρῆσις του συνεχῶς ἐπεκτείνεται.

ΙΠΤΑΜΕΝΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Τὸ πρῶτον «Ιπτάμενον», πράγματι, ὡκεανοπόρον ἐπιβατηγὸν σκάφος, τίθεται ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν διὰ τὴν ἔξυπηρέτησην τῆς μεταξὺ τῶν ἀκτῶν τῆς Φλωρίδος καὶ τῶν νήσων Μηταχάμας συγκοινωνίας. Η ἀπόστασις εἶναι σχετικῶς μικρά, 200 μόλις ναυτικά μίλια, ἀλλα τὴν θαλάσσης δὲν εἶναι καὶ τόσον εύνοική διὰ τοιούτον σκάφους.

Τὸ ἐν λόγω πλοίον ὀνομάσθη «Ντένισον» καὶ καθειλκύσθη τὸν Ιούνιον τοῦ 1962 εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ούστερ Μπέη τῆς Νέας Ύόρκης, διὰ λογαριασμὸν τῆς Ναυτιλιακῆς Διοικήσεως τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὡς πειραματικὸν πλοίον, κατόπιν δὲ τῶν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν του, ἐναλλάγη ἀπὸ τὴν Γκρέης Λάινς διὰ τὴν γραμμὴν τῆς Φλωρίδος — Μηταχάμας.

Τὸ «Ντένισον», σχεδιασθὲν ἀπὸ τὴν ἑταῖρίαν ἀεροπλάνων Γκρούμαν, θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 60 ἐπιβάτες εἰς καθίσματα ὅμοια μὲ τὰ τῶν ἀεροπλάνων, μὲ ὥριαν τακτύτην 60 μιλίων. Ἐπειδὴ δέ, ὡς γνωστόν, τὰ μέχρι τοῦδε χρησιμοποιούμενα εἰς τὰ ιπτάμενα πλοῖα σταθερὰ πτερύγια ἀποδείχθησαν κατάλληλα μόνον διὰ περιωρισμένα ὑδάτα, ὅπου ὁ κυματισμὸς εἴναι πολὺ μικρός, διότι εἰς σοδαρόν κυματισμὸν δημιουργεῖται κίνδυνος ἀποκοπῆς των, εἰς τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐχρησιμοποιήθησαν τὰ κινητά πτερύγια. Αύτα, ὡς ἡδη ἐγράψαμεν εἰς προηγούμενα τεύχη μας, ἐλέγχονται ἀπὸ εἰδικῶν ἡλεκτρονικῶν ὑπολογιστῆς «Ἄντιλρφ» τὴν παρουσίαν οἰασδήποτε τάσεως διατοιχισμοῦ ἢ προνευστασμοῦ, προκαλεῖ τὸν διὰ τοῦ αὐτομάτου πλοηγοῦ ἀμεσον χειρισμὸν τῶν πηδαλίων ὑψους τῶν πρωραίων πτερυγίων καὶ ἀνάλογον κλίσιν διοκλήρου τοῦ πτυμαίου πτερυγίου, τοῦ σκάφους διατηρούντος οὕτω μονίμως τὴν δριζότηταν θέσην του.

Η πρωστήριος μηχανὴ τοῦ «Ντένισον» ἀποτελεῖται ἀπὸ διεριστρόβιλον τοῦ αὐτοῦ τύπου μὲ τοὺς τῶν ἀεροπλάνων Ισχύος 14.000 πόππων, δοτῖς μεταδίδει τὴν κίνησίν του εἰς τὴν ἐλίκα μέσω εἰδικοῦ συμπλέκτου,

CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores
at

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

HEAD OFFICE :

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario
Cable Address : CULSTEVE

General European Agents :

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

TEL. No AVENUE 5200

CABLES : FALLOSTEVE

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΔΙΑ ΑΚΡΙΒΗ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΩΣ
ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΟΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΑΥΤΗΝ
ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΣΥΡΟΥ ΔΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥΣ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣ ΑΤΕ :

ΓΡΗΓΟΡΙΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ ΣΥΡΟΝ — ΤΗΛ. 634 ΚΑΙ 638

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
ΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΛΑΛΗΝ ΑΜΕΣΩΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ

εύρισκομένου είς τὴν πρύμνην.

Η Ελίξ έχει διάμετρον 3 ποδών, άναπτυσσει ώστιν 25.000 λιτρών και παρὰ τὸν ἀριθμὸν τῶν 2.670 στροφῶν ἀνά λεπτὸν ποὺ ἀντιστοιχοῦν εἰς τὴν ταχύτητα τοῦ σκάφους τῶν 60 μιλίων, δὲν παρατηρεῖται σπηλαίωσις, διότι τὸ σχῆμα τῆς Ελίξ εἶναι ὑπερσπηλαιωτικόν. 'Η ίδια ἀρχή, τοῦ σχήματος ὑπερσπηλαιωσεως, ἐφημισθεὶ καὶ εἰς τὰς πτέρυγας τοῦ σκάφους, ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ταχύτης μέχρις 90 μιλίων, δι' ἣν καὶ ὑπελογίσθη ἡ ἀντοχὴ τοῦ ὑλικοῦ τοῦ πλοίου αὐτοῦ.

Εἰς τὴν ταχύτητα 40 περίπου μιλίων, τὸ «Ντένισον» ἀναψοῦται 5 περίπου πόδας ὑπέρ τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης, ὑποστριζεται δὲ εἰς τὴν θέσιν αὐτὴν ἀπὸ δύο πρωρίας πτέρυγας, εἰσερχομένας ὑπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ὑδατος (piercing the surface) καὶ μίαν τελείων βυθιζομένην εἰς τὸ ὑδωρ πρυμναίαν πτέρυγα.

Εἰς τὴν μικρὰν ταχύτητα μὲ τὴν ὄποιαν τὸ σκάφος χειρίζει κατὰ τὴν εἶσοδον ἢ ἔξοδον τοῦ ἑκατοντάριου λιμένος, αἱ κινήται πτέρυγες ἀνασύρονται ὑπὲρ τὴν ἐπιφάνειαν τοῦ ὑδατος καὶ τὸ πλοίον, ὡς σύντομες πλέον σκάφος, κινεῖται δι' ἑκτοεύσεως ὑδατος ἀπὸ δύο προστόμια, βοηθείᾳ ἐνὸς βοηθητικοῦ ἀεροστροβίλου καὶ ἀντλίας — δυνάμενον ν' ἀναπτύξῃ ταχύτητα μέχρις 11 μιλίων.

Ἡ αὐτὴ ἐταιρία ἀεροπλάνων, ἡ **Grumman**, σχεδιάζει καὶ ἔν μεγαλύτερον πλοίον, μῆκος 200 ποδῶν καὶ ἑκτοπίσματος 300 τόνων, πρὸς χρήσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ. Τὸ νέον αὐτὸν ιπτάμενον πλοίον θὰ κινήται ἀπὸ δύο ἀεροστροβίλους, ἀναπτύσσοντας ἵσχυν 18.000 ἵππων ἔκαστος.

Ἀνακοινούνται ἐν τῷ μεταξύ, ὅτι ἡ **Brereton** κατασκευάζει κατασκευῆς ἀεροπλάνων **Westland**, κατασκευάζουσα ἡδη τρεῖς τύπους αἰώρουμένων πλοίων, ἔνα δι' 20 ἐπιβάτας καὶ ταχύτητος 70 μιλίων, ἔνα δι' 70 ἐπιβάτας καὶ ταχύτητος 80 μιλίων καὶ ἔνα δι' 150 ἐπιβάτας, μὲ ταχύτητα 74 μιλίων (ἀντίστοιχοι τιμαὶ 75.600, 325.700 καὶ 450.600 στερλιναὶ), ἀνήγγειλεν διτὶ εἰναι ἐτοιμὴ νὰ κατασκεύασῃ τὸν πλέον ἔξειλυμένον τύπον τοιούτου πλοίου **SRN - 4**, δυνάμενον νὰ μεταφέρῃ 600 ἐπιβάτας ἢ 350 ἐπιβάτας καὶ 26 αὐτοκίνητα ἡ συνοδικόν δάρος φορτίου 65 τόνων, μὲ ταχύτητα 90 μιλίων, κατάλληλον νὰ χρησιμοποιηθῇ ὡς πορθμεῖον εἰς τὴν Μάγχην.

33% ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΩΣΙΝ, ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΒΟΛΒΟΕΙΔΗ ΣΤΕΙΡΑΝ

Εἰς τὰ ἐν Ναυγασάκι ναυπηγεῖα τῆς Μιτσούμπισι, κατασκευάζεται τὸ φορτηγὸν γραμμῆς «Γιαμασίρο Μαρού», 11.800 τόνων d.w. τῆς Νίπτον Γιουσέν Καϊσά, μὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 19½ μιλίων, τὸ ὄποιον εἰναι τὸ δεύτερον, μετά τὸ «Γιαμανάσι Μαρού», ιαπωνικὸν φορτηγὸν τοιαύτης ταχύτητος του, ἡτοι 13.000 ἵππων χαλινωτηρίου, ἔναντι τῶν 17.500 ἵππων τοῦ «Γιαμανάσι Μαρού».

Αἱ κατάλληλοι πρὸς ἐπίτευξιν τῆς οἰκονομίας αὐτῆς γραμμαὶ τοῦ σκάφους ἐμελετήθησαν ἐπὶ μακρόν, χαρακτηριστικός δὲ τοῦ τελικῶς προκριθέντος σχῆματος, εἰναι δὲ πολὺ χαμηλὸς συντελεστὴς γάστρας, ἐξ οὐ καὶ ἡ μεγάλη ταχύτητα τοῦ πλοίου.

Πρὸς ἔξουδέρωσιν τῆς ἀντιστάσεως κύματος, προεκρίθη ἡ δολοειδῆς στείρα, μὲ ποσοστὸν σφαιρικότητος 6%.

Ἀναμένεται διτὶ τὸ «Γιαμασίρο Μαρού» θὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ πρῶτον δεκαήμερον τοῦ προσεχοῦς Νοεμδρίου.

ΧΡΗΣΤΟΣ Γ. ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ
ΚΑΘ' ΟΛΗΝ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ
ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΩΝ
ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΚΑΥΣΙΜΑ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ
ΤΙΜΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX 27 046

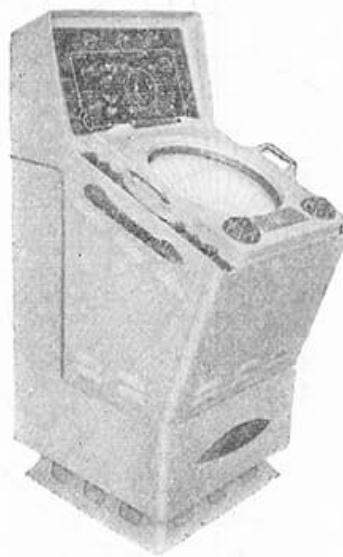
DECCA X BAND MARINE RADAR

THE



SERIES

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



- High power 75 kW, medium power 20 kW, moderate power 10 kW.
- Large 16 inch display, medium 12 inch display, small 9 inch display.
- Large 10 ft. aerial, medium 6 ft. aerial, small 4 ft. aerial.
- 7 relative motion radars.
- 4 true motion radars.
- Ranges from $\frac{1}{2}$ to 60 N.M.
- For the first time in any marine radar — INTERSCAN.

S-BAND RADAR

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

THE FINEST RANGE OF
MARINE RADAR IN THE WORLD



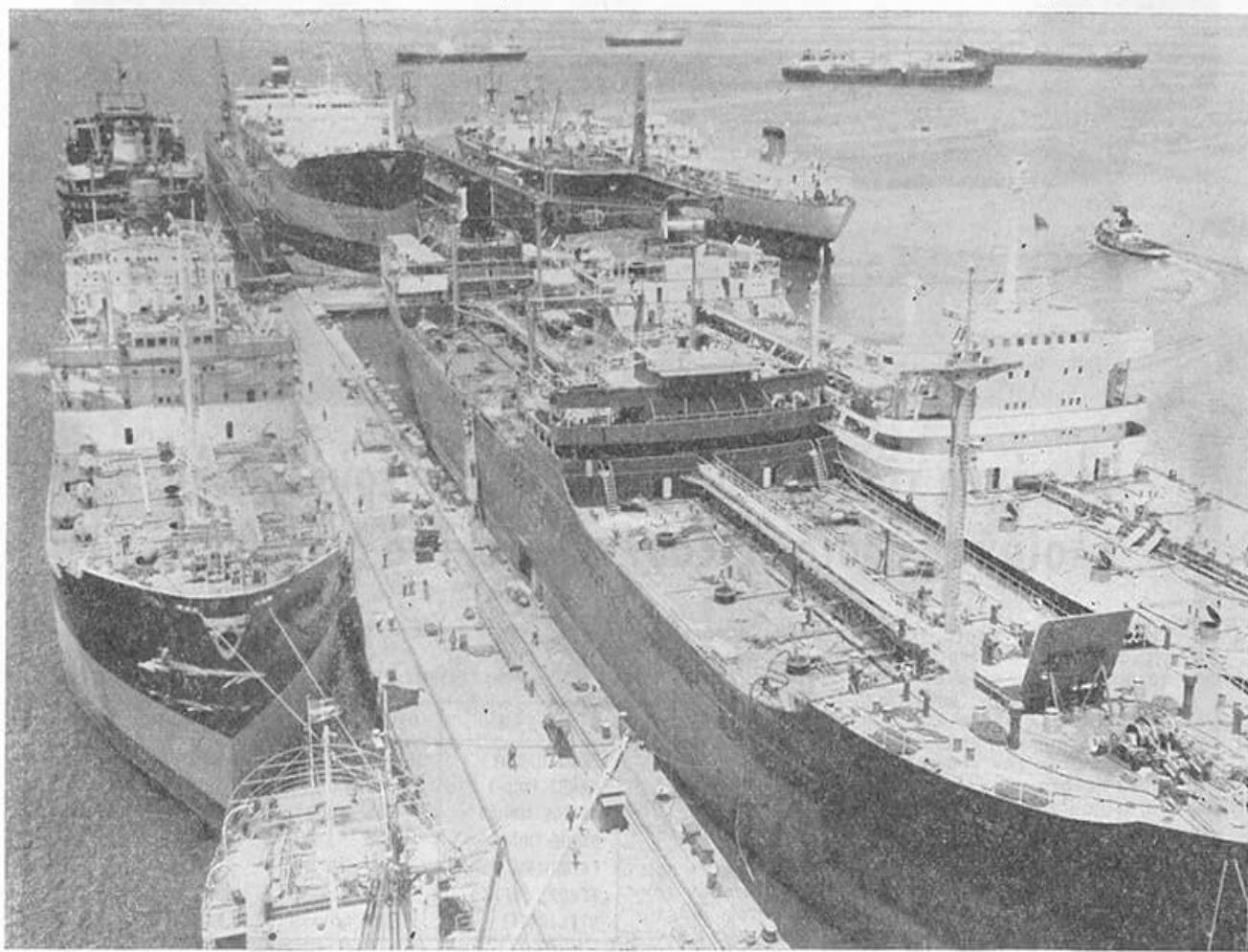
DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

HELLENIC SHIPYARDS

PIRÆUS (Skaramanga)

- ★ MACHINERY AND HULL REPAIRS • SURVEYS • CONVERSIONS • DRY-DOCKING
- ★ CONSTRUCTION OF ALL TYPES OF VESSELS UP TO 650 FT. IN LENGTH AND 32,000 D.W.T.
- ★ FLOATING DRY-DOCKS

- No. 1 LENGTH 694 FT. BREADTH INSIDE WALLS 121 FT.
LIFTING CAPACITY 26,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 50,000 D.W.T.
- No. 2 LENGTH 673 FT. BREADTH INSIDE WALLS 104 FT.
LIFTING CAPACITY 22,000 TONS. DOCKING VESSELS UP TO 40,000 D.W.T.



A busy day at Hellenic Shipyards.

Conveniently situated on the main shipping lanes through the Mediterranean. Fully equipped with the most modern installations for all types of shipbuilding and ship-repair work.

Registered Office :

HELLENIC SHIPYARDS CO. LTD., 4 Acadimias Street, Athens, Greece.

Cables : SHIPYARD ATHENS. Telex : ATHENS 123. Telephone : ATHENS 611-141.

Yard : Skaramanga, Eleusis Bay, Near Piraeus, Greece.

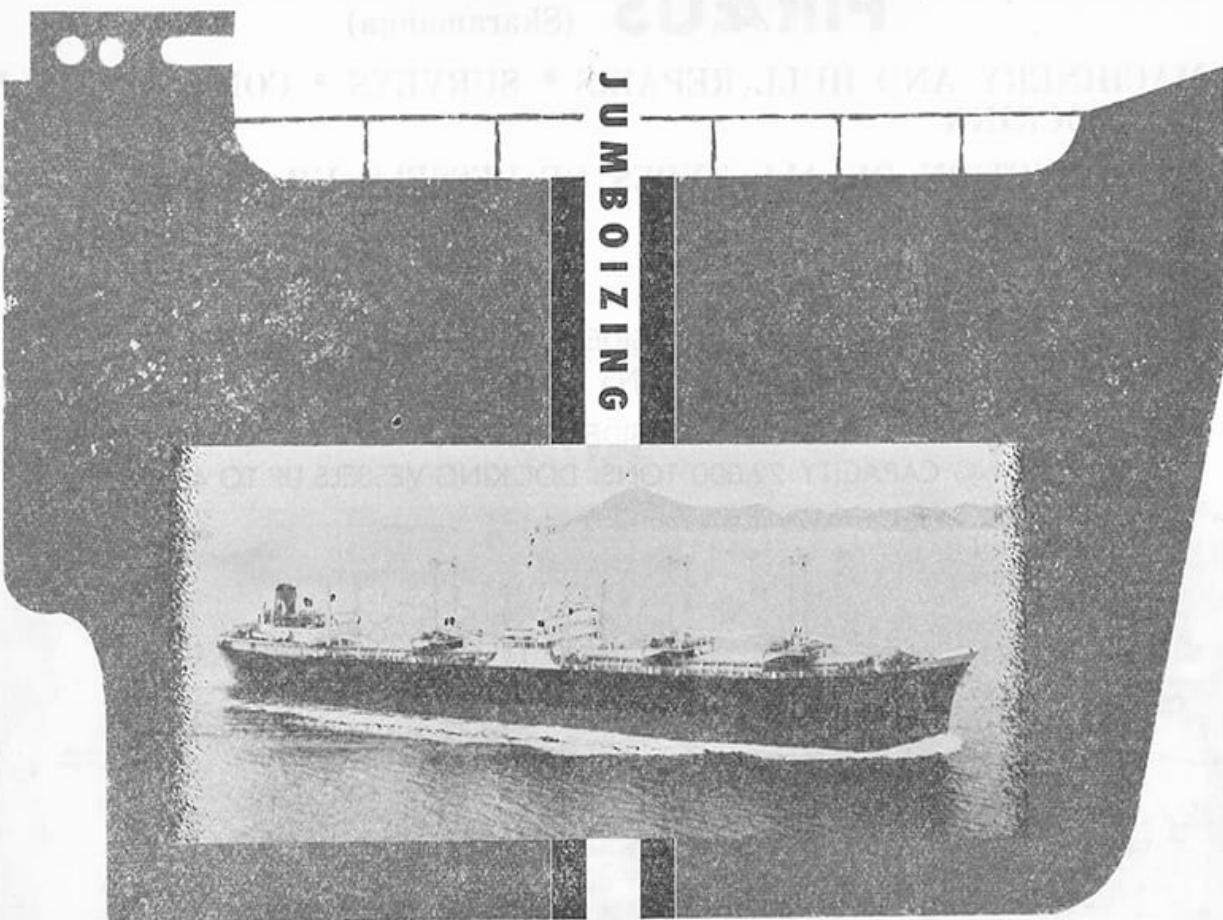
Telex : ATHENS 96. Telephone : ATHENS 073-471 (9 lines), 073-351 (10 lines)

U.K. Agents : HELLENIC SHIPYARDS (London) LTD., 41/43, Park Street, LONDON, W.I.

Cables : SHIPNIAR LONDON. Telex : LONDON 28561/2. Telephone : MAYfair 8400.

U.S. Agents : TRANSOCEANIC MARINE INC., 39 EAST 51st STREET, NEW YORK 22, N.Y.

Cables : TROCEANIC NEW YORK. Telex : NEWYORK 4042. Telephone : MURRAY HILL 8-7070.



Η τέχνη τῆς IHI παρατείνει τὴν ἐνέργον ζωὴν πλοίων τὰ ὅποια ἀξίζουν πολὺ διὰ νὰ διαλυθοῦν

Τὸ γηράσκοντα πλοῖα, τὰ ὅποια ἀλλως παραμένουν εἰς ἄργιλον ἢ δᾶ ὀποσταλοῦν διὰ νὰ διολυθοῦν διὰ παληοσιδερικά λαμβάνονται νέαν προδεσμίαν ζωῆς μὲ τὴν ἀνακατασκευὴν (jumboizing) τοῦ πλοίου. Αἱ πλήρεις ἔγκαταστάσεις τῆς Ishikawajima - Harima διὰ κάθε τύπον μετατροπῆς ἢ ἐπισκευῆς δίδουν μίαν λαμπράν λύσιν εἰς αὐτὸν τὸν τομέα.

Ἡ IHI δύναται νὰ κόψῃ ἔνα πλοῖον εἰς τὴν μέσην καὶ νὰ αὐξήσῃ τὸ μῆκος του νὰ ἀλλάξῃ τὸν βασικὸν του τύπον ἢ νὰ μεταβάλλῃ ἔνα πλοῖον ποὺ δὲν ἀποδίει, εἰς ἐπικερδοῦς ἐκμεταλλεύσεως.

Δύνασθε νὰ βασιοθῆτε εἰς τὴν IHI, παγκοσμίαν πρωτόροφρον εἰς τὴν ναυπηγικὴν μὲ τὸ μεγαλύτερον τοννάς καθελκύσεως κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, διὰ τὴν ἀνακατασκευὴν ἢ ὅποια μεταβάλλει τὸ παλαιά πλοῖο εἰς σχεδόν καινουργῆ.

ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

ΕΙΔΟΣ	ΠΑΛΛΙΟΝ ΚΗΤΟΣ	ΝΕΟΝ ΚΗΤΟΣ
ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ	ΦΟΡΤΗΓΟΝ
ΜΗΚΟΣ (b.p.)	503' - 0"	551' - 6"
ΠΛΑΤΟΣ (mld.)	68' - 0"	75' - 0"
ΒΑΘΟΣ (mld.)	39' - 3"	46' - 9"
ΕΚΤΟΠΙΣΜΑ (mld.)	30' - 2"	32' - 0"
ΤΟΝΝΑΣ ΓΚΡΟΣ	10.297 τόννοι	14.233 τόννοι
ΝΤΕΝΤΟΥΕΪΤ	16.309 τόννοι	23.281 τόννοι



Ishikawajima-Harima Heavy Industries Co., Ltd.

ΤΜΗΜΑ ΠΛΟΙΩΝ : 2,1-CHOME, OHTEMACHI, CHIYODA - KU, TOKYO, JAPAN CABLES : "IHIANNEX TOKYO"

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΛΟΝΔΙΝΟΝ : AUDREY HOUSE 5-7 HOUNDSITCH, LONDON E.C. 3

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ : ROOM No 2042,50 BROAD STREET, NEW YORK 4, N.Y.

ΧΟΓΚ ΚΟΓΚ : ROOM No 1125, CENTRAL BUILDING, PEDDER STREET HONG KONG

"Αντικρόσωπος ὁ" ἀποκευάς

Overseas Trading & Service Co., Ltd.
Schivesgt 4, Oslo

Vestlandet :

Sorlandet :
Marine-Service-Bergen Tlf. 32145 E. Stribolt, Grimstad Tlf. 43174

ΔΙΤΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΙΑΠΩΝΙΑΝ

Κατά τάς διαπραγματεύσεις πρός σύναψιν τής νέας έμπορικης συμφωνίας μεταξύ Βουλγαρίας και Ιαπωνίας άπειρασίσθη, πέραν τής άμοιδαίας ανταλλαγής προϊόντων και ή ναυπηγήσις εἰς τήν Ιαπωνίαν διά λογαριασμὸν τῆς κρατικῆς Τεχνικῆς και Έξαγωγικῆς Εταιρίας δύο σκαφών. Τὸ ἔνα θὰ είναι ειδικὸν γαιανθρακοφόρον τῶν 9000 τόνων d.w., και θὰ κατασκευασθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ναγκόγια, τὸ δὲ ἔτερον θὰ είναι δεξαμενόπλοιον τῶν 25.000 τόνων d.w. και θὰ κατασκευασθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσού. Αἱ σχετικαὶ προδιαγραφαὶ ἔχουν ἡδη ἐγκριθῆ, ἐνῷ και ἐπὶ τοῦ κόστους αὐτῶν ἔχει ἐπέλθει συμφωνία.

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Εἰς τελευταίαν ἔκθεσιν τῆς βουλγαρικῆς κυβερνήσεως ἀναφέρεται, ὅτι αἱ ἔργασίαι ναυπηγήσεως και ἐπισκευῆς πλοίων εἰς τήν Βουλγαρίαν θὰ διπλασιασθοῦν μέχρι τοῦ 1965, με περαιτέρω προσδευτικὴν ἀνάπτυξιν μεταξὺ τῶν ἔτῶν 1965 και 1980. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ κατασκευασθῇ τὸ πρώτον δεξαμενόπλοιον χωρητικότητος 5000 τόνων και ἔνα μικρότερον τῶν 1200 τόνων. Η καθέλκυσις τοῦ πρώτου φορτηγοῦ ἔησον φορτίου, μετρίου μεγέθους, θὰ πραγματοποιηθῇ μέχρι τοῦ 1965, ἐνῷ η ναυπηγήσις μεγαλυτέρων χωρητικοτήτων προβλέπεται βραδύτερον.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

Ἄπο σχετικήν ἀνακοίνωσιν τοῦ ὑπουργείου Εθνικῆς Οἰκονομίας προκύπτει, ὅτι η ναυπηγική βιομηχανία τῆς Δυτικῆς Γερμανίας ἐπραγματοποίησε κατά τὸ 1962 ἐργασίας συνολικῆς ἀξίας 2456 δισεκατομμύριών μάρκων, ἐπὶ τῶν ὀποίων 1025 δισεκατ., μάρκων ἀντερποσάπενων ναυπηγήσεις πρὸς ἔξαγωγήν. Κατὰ τὸ 1961 οἱ ἀντίστοιχοι ἔργασίαι εἶχον ἀνέλθει εἰς 2705 δισεκατ., μάρκων, ἐπὶ τῶν ὀποίων ποσὸν 1275 δισεκατ. μάρκων ἐκάλυπτε τάς πρὸς ἔξαγωγήν ναυπηγήσεις.

Διαρκούντος τοῦ παρελθόντος ἔτους τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία κατεσκεύασαν 178 σκάφη ἀνοικτῆς θαλάσσης, συνολικῆς χωρητικότητος 868. 634 τόνων γκρός, ἔναντι 227 σκαφῶν, 1.060.825 τ. γκρός, ναυπηγηθέντων τὸ 1961. Αἱ ἔξαγωγαι πλοίων, ἐν σχέσει μὲ τήν συνολικήν παραγωγήν, ἐσημείωσαν ἐλαφράν μείωσιν ἀπὸ 66,48%, τοῦ 1961 (889.361 τ.) εἰς 64,18% τὸ 1962 (557.572 τ. γκρός). Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ἀπησχολούντο εἰς τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν 88.880 ἐργατοεχῆται, ἔναντι 96.363 τοῦ τέλους 1961.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΔΕΥΤΕΡΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΕΙΣ ΙΝΔΙΑΝ

Τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι ὑπέβαλον εἰς τήν κυβερνήσιν τῆς Ινδίας, κατόπιν σχετικῆς αἵτησεως, σχέδιον ἐγκαταστάσεως δευτέρου ναυπηγικοῦ συγκροτήματος εἰς τήν περιφέρειαν Κοσσίν. Τὸ σχέδιον προβλέπει τήν δυνατότητα ναυπηγήσεως σκαφῶν — κυρίως δεξαμενόπλοιών — μέχρι τοῦ μεγέθους τῶν 50.000 τόνων. Τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι ἀναλαμβάνουν νά προμηθεύσουν ὅλας τὰς ἐγκαταστάσεις, προτίθενται δὲ νὰ ἀναλάβουν και τήν διεύθυνσιν τῆς ἐπιχειρήσεως, περιορίζονται δόμως εἰς τήν ἐν μέρει μόνον χρηματοδότησιν τῆς διαχειρίσεως, τοῦ μεγαλυτέρου τμήματος αὐτῆς καλυπτομένου ἀπὸ τήν κυβερνήσιν τῆς Ινδίας.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΟΒΙΕΤΙΚΗΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ

Ἐκπρόσωπος τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων Χιτάτσι διεύπωσε πρὸ ἡμέρων τοὺς φόδους τῶν ἀρμόδιων κύκλων, ὅτι θὰ ἀπολεσθῇ η σοβιετικὴ παραγγελία σκαφῶν συνολικῆς ἀξίας 135. ἑκατομμυρίων διλλαρίων, ἐξασφαλίζομένη ἀπὸ τὰ Βρετανικά ναυπηγεία. Η κυβερνήσι τοῦ Τόκιο — εἶπεν — ἀπέρριψε τήν πρότασιν, ὅπως τὰ 70% τῆς ἀξίας τῶν ναυπηγουμένων διὰ σοβιετικῶν λογαριασμῶν πλοίων ἐξοφλοῦνται ἐντὸς ἔξαετας. Ἐπιμένει εἰς τήν πενταετή ἔξοφλησιν και χαρακτηρίζει προηγουμένην περίπτωσιν ναυπηγικοῦ συμβολαίου ἀξίας 100. ἑκατομμυρίων δολλαρίων μὲ

όκταετή ἔξοφλησιν, ὡς ἀπετελέσσασαν ἔξαρτεσιν μὴ δυναμένην νὰ ἐπαναληφθῇ. Τελικῶς, και ὑπὸ τήν πίεσιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, η ιαπωνική κυβερνήσις ἐδέχθη νὰ ἐπεκτείνῃ τήν προθεσμίαν ἔξοφλησεως εἰς 5½ ἔτη, ἀλλ’ η Μόσχα ἐπέμεινεν εἰς τήν ἔξαεταν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀπορριφθῇ η πρότασις της. "Ηδη, οἱ Ιάπωνες ναυπηγοὶ πρόκειται νὰ ἀπευθύνουν ἐκκλήσιν πρὸς τήν κυβερνήσιν, ὅπως τοὺς ἐπιτραπῆ νὰ διαπραγματεύωνται τὰ ὑπὸ σύναψιν συμβόλαια εἰπὶ τή βάσει «συμβιβαστικοῦ τίνος τύπου». Εἰς τήν ἐπίμαχον σοβιετικὴν παραγγελίαν περιλαμβάνονται μεταξὺ ἄλλων και εἰκοσιν ἀλιευτικὰ - ψυγεῖα και ἐργοστάσια κατεργασίας τοῦ ὅλεύματος.

ΙΣΤΑΝΙΑ

ΤΡΙΑ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΙΚΑ ΚΩΣΤΕΡΣ

Τρία ἐνδιαφέροντα ἀκτοπλοικὰ φορτηγά 610 τόνων d.w. ἔκαστον παρεδόθησαν ἐγκάτως ἀπὸ τὰ γνωστὰ ιστανικὰ ναυπηγεία Astano τοῦ Φερόλη εἰς τήν πλοιοκτήτριαν ἐταρίαν Φρέντ "Olseen, τοῦ "Οσλο. Προορίζονται διὰ τήν Νορβηγίας εἰς λιμένας τοῦ Ρήνου μεταφοράν σιδηροσιλικίου και τήν ἔκειθεν ἐπιστροφήν μὲ γενικὸν φορτίον και διὰ τοῦτο ἔχουν ισχυράν μὲν κατασκευήν, ἀλλὰ μικρὸν σχετικῶς βύθισμα και ἀναδιπλουμένους πρὸς τὰ καταστρώματα δίποδας ιστούς, ώστε νὰ διέρχωνται ὑπὸ τὰς γεφύρας τοῦ ποταμοῦ.

Εἰναι ἐφωδιασμένα διὰ μιᾶς μηχανῆς M.A.N. τύπου G6V30/45, δυνάμεως 715 ἵππων εἰς τὰς 375 στροφάς, ἀναπτύσσουν ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 11 μιλίων και εἶναι πλουσιώτατα ἔξωπλισμένα μὲ βοηθητικὰ μηχανήματα.

Εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς των ἔγενετο χρῆσις κράματος ἀλουμινίου. Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῶν ἔν λόγῳ ὑποδειγματικῶν σκαφῶν, ὄνομασθέντων «Bonis», «Bassel» και «Brielle», ἔχουν ὡς κάτωθι: Μῆκος δλικόν 53,30 μέτρα, καθαρὸν 48 μ., πλάτος 9 μ., βάθος κύτους 5,40 μ., βύθισμα 3,15 μ., χωρητικότης κυτῶν εἰς δέματα 1161 κυβικά μέτρα και διὰ σιτηρά 1211 κ.μ., δλική χωρητικότης 297,64 κόροι και ἔμφορτον ἐκτόπισμα 994 τόνων.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

Ἐπιτυχίας ἔχουν νὰ ἀνακοινώσουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ιταλικοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας" ἐν σχέσει μὲ τήν ἐφαρμογὴν ἀπὸ τής 21ης Φεβρουαρίου μέχρι σήμερον τῶν μέτρων προστασίας και ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας.

Και διελύθησαν παρηλίκα σκάφη 120 ἐν συνόλῳ, 762.422 τ. γκρός. Κατεσκευάσθησαν και κατασκευάζονται εἰς ἀντικατάστασιν 45 σκάφη, 699.360 τ. γκρός. Αἱ προβλέψεισαν πιστώσεις 10 δισεκατ. λιρετῶν ἐξηντλήθησαν.

Διά τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν προεβλέθησαν κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις 48 δισεκατομμυρίου. Λιρεττών. Κατεσκευάσθησαν, βάσει αὐτῶν, 212 σκάφη, 1.465.442 τόν. γκρός.

Ο "Οργανισμός Ναυτικής Πίστεως" παρέσχε δάνεια 140 δισεκατομμυρίου. Λιρεττών.

ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ομιλῶν ἐνώπιον ἐργαστικῆς συγκεντρώσεως ὁ κ. Ντάιντ Τόμας ὑπεστήριξεν, ὅτι οι Βρετανοί πλοιοκτήται φέρεισσον νὰ ἐπισκευάζονται τὰ σκάφη των εἰς τὰ ἀγγλικά ναυπηγεία, ἐκτὸς — βέβαια — τῶν περιπτώσεων ἀδρίτου ἀνάγκης. Η Κορνουάλλη — εἶπεν ὁ ὄμιλητής — ἀπέχουσα 300 μίλια ἀπὸ τὸ Οὔεστμινστερ και ἔτερα 300 ἀπὸ τοὺς ψυχροὺς ὄφισταλμούς τοῦ Λόρδου Χαίστλαμ, εἶναι μίστη περιοχὴ τήν ὅποιαν δὲν δύναμαι νὰ λησμονήσω, σταν γίνεται λόγος περὶ ἀνεργίας. Τὸ Φάλμουθ ἐξ ἄλλου διά νὰ ζήσῃ, ἐξαρτάται, κυρίως, ἀπὸ τήν βιομηχανίαν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. Θὰ πρέπει δὲν νὰ ὑποχρεωθοῦν οἱ πλοιοκτήται νὰ ἀκολουθήσουν ἐν προκειμένῳ τήν τακτικήν τῶν ἐν "Αμερικῇ και "Ηπειρωτικῇ Εύρωπῃ συναδέλφων των, οἵτινες διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων των προτιμούν τὰς ἔθνικάς των βάσεις. Πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὁ ὄμιλητής, δὲν περιωρίσθη εἰς ἔκκλησιν πρὸς τοὺς "Αγγλους ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ προέδη και εἰς σύστασιν πρὸς τήν κυβερνήσιν, ὅπως μελετήσῃ τὸ θέμα και προέλθῃ εἰς τήν ληφιν τῶν ἐνδεικυνούμενων μέτρων.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΑΥΞΑΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Κατηρτίσθη ὑπὸ τήν κυβερνήσιν τοῦ "Οσλο" και πρόκειται νὰ ὑποληφθῇ εἰς τήν Βουλήν πρὸς ψήφισμόν νομοσχέδιον, διὰ τοῦ διόποιον τροποποιεῖται ριζικῶς τὸ Ισχύον σήμερον ἐν Νορβηγίᾳ σύστημα διὰ τὰς συντάξεις τῶν ναυτιλούμενών. Απὸ 1ης Ιουλίου αἱ συντάξεις θὰ αὐξηθοῦν κατὰ ποσοστὸν 37%. Η ἐπερχόμενη ὅμως ούσιώδης μεταρρύθμισης ἔγκειται εἰς τὸ οἴκο τοῦ κράτους ἀναλαμβάνει ἔνα μέρος ἀπὸ τὸ βάρος τῶν συντάξεων, δηπερ ἔφεραν μέχρι τοῦδε ἀποκλειστικῶς οἱ ναυτιλούμενοι και οἱ ἐφοπλισταί. Οὕτω, τὸ κράτος ἀναλαμβάνει ἀμέσως και ὀριστικῶς τὰς συντάξεις διὰ παρασχεθείσας κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον ὑπηρεσίας. Αναδέχεται ἐπίσης και κάθε ἐνδεχόμενον ἀλλείματα τοῦ Ταμείου Συντάξεων τῶν ναυτιλούμενών. Πρὸς ἀποφυγὴν ἐν τούτοις ἐνὸς πιθανοῦ ἀλλείματος, ἀπεφασίσθη ἡ ἀναδρομική ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου ἐξ. Αὐξησης τῆς εἰσφορᾶς τῶν ναυτών και τῶν ἐφοπλιστῶν. Η εἰσφορὰ τῶν ναυτών αὐξάνεται ἀπὸ 45 εἰς 69 νορβηγικάς κορώνας και ἡ τῶν ἐφοπλιστῶν δρίζεται εἰς τὰ 150% τῶν ναυτών.

"Η σύνταξις τοῦ ναύτου ἀνεύ πολεμικῆς ὑπηρεσίας ὠρίσθη ἀπὸ 1ης

ΓΡΑΦΕΙΑ πολυτελούς κατασκευῆς και ΔΥΟ ΚΑΤΑΣΤΗ

MATA ἐνοικιάζονται εἰς τὸ ἐνταῦθα και ἐπὶ τής ὁδοῦ Λυκούργου 6 νεόδμητον μέγαρον.

Πληροφορίαι παρὰ τῷ θυρωρῷ τοῦ μεγάρου.

Ιουλίου εις 12.096 νορδ. κορώνας και τῆς χήρας εις 7.260. Η σύνταξις τοῦ ναύτου τοῦ ἔχοντος πολεμικὴν ὑπηρεσίαν ὡρίσθη εἰς 14.692 κορώνας και τῆς χήρας εις 8.796. Διὰ τοὺς ἀξιωματικούς, μὲ ὑπηρεσίαν 300 μηνῶν, ὡρίσατο 20.520 κορώνας και τῆς χήρας αὐτῶν εις 12.312 νορδ. κορώνας. «Ἄς σημειωθῇ, δῖτι ἡ σύνταξις τῶν χρῶν καλύπτει τὰ 61% τῆς συντάξεως τοῦ συζύγου. Ή νορδηγική κορώνα ἀντιστοιχεῖ πρὸς 4.20 Ἑλληνικάς δραχμάς.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑ

Ἀνακεφαλαιούντες τὰς μέχρι σήμερον ἀπὸ τριμήνου ἀνακοινωθείσας παραγγελίας τῆς Μόσχας διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς ἔξενα ναυπηγεῖα διαφόρων τύπων σκαφῶν, ἔχομεν τοὺς ἔξης ἀριθμούς:

Ἐις τὴν Σουηδίαν 10 πλοῖα - ψυγεῖα τῶν 8.000 τόννων, τοῖς μετρητοῖς. Ἐις τὴν Φινλανδίαν 8 σκάφη φορτηγά τῶν 3.400 τόννων.

Ἐις τὴν Ἰαπωνίαν 12 πετρελαιοφόρα τῶν 35 χιλ. τόννων και 5 φορτηγά ξηροῦ φορτίου τῶν 12.000 τόννων.

Ἐις τὴν Γιουγκοσλαβίαν 11 πετρελαιοφόρα τῶν 21.990 τόννων ἔκαστον και 5 φορτηγά τῶν 12.000 τόννων.

Ἐπὶ πλέον δύο πλωταὶ δεξαμεναὶ παρηγγέλθησαν εἰς τὴν Σουηδίαν και τίνες βυθοκόροι εἰν τὴν Ἰαπωνίαν.

Παραγγελίαι εἰσὶς, διὰ τὰς δόποις δὲν ἐγνώσθησαν λεπτομέρειαι, διειδιάσθησαν και εἰς τὴν Πολωνίαν.

Γνωστὸν ἔτισης εἶναι, δῖτι διαπραγματεύσεις διεξήγοντο μὲ τὰ ἱαπωνικὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν μιᾶς εἰκοσάδος σκαφῶν, συνολικῆς ἀξίας ὑπερεκατὸν ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἔτι δὲ και μὲ δανικὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων - ψυγείων και δκτῶν πετρελαιοφόρων.

Δεδομένου διὰ τὰ Σοβιέτ προγραμματίζουν δύναμιν ἐμπορικού στόλου δέκα ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ 1970, πρέπει νὰ ναυπηγοῦν κατ' ἔτος σκάφη ἐνὸς ἑκατομμυρίου τόν. ἵνα αὐξήσουν τὴν ηδη δύναμιν τῶν 4,5 ἑκατομ. τόν. μέχρι τοῦ προγραμματισθέντος δύκου.

Και ἐπωφελεῖται ή Μόσχα τῶν χαμηλῶν τιμῶν και τῶν παρεχομένων πιστωτικῶν διευκολύνσεων ἀπὸ τὰ ἔξενα ναυπηγεῖα, ἵνα ἐπιτύχῃ τὴν ναυτιλιακὴν τῆς ἐπάρκειαν.

Είναι ἀναμφισβήτητον, δῖτι ἡ περιπτέτεια τῆς Κούνδας ὑπερέωσε τὴν Μόσχαν νὰ ἀπαλλαγῇ τῶν ὑπηρεσίων τῶν πλοίων τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως. Ασφαλῶς θὰ τὸ κατορθώσῃ.

ΣΟΥΗΔΙΑ

ΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Ο ἀποχωρῶν πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Σουηδῶν ναυπηγῶν κ.

Χίλιδικ Νήλσεν, ὁμιλῶν κατὰ τὴν παράδοσιν τῶν καθηκόντων του εἰς τὸν νέον πρόεδρον κ. Νίλς Χολσμοστράτημ, ἀνεσκόπησε δι' ὅλιγων τὴν δυσχερῆ θέσιν τῆς σουηδικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Παρὰ τὸ γεγονός — εἴτε — δῖτι τὰ βιβλία τῶν ναυπηγῶν είναι πλήρη παραγγελιῶν, ἐνέχει ιδιάζουσαν σημασίαν τὸ δῖτι ἀρκεταὶ ἀπὸ τὰς παραγγελίας ἑκλεισθησαν εἰς τιμᾶς ἐπιζημίους, διότι ἡ ἔξασφαλίσις τῶν εἰχεν ἀποτελέσει ἀντικείμενον δύστατον διεθνούς ἀνταγωνισμού. Ή τακτικὴ αὕτη τῶν ναυπηγείων ἀπέβλεπεν εἰς ἕνα ούσιωδη σκοπόν, τὴν διατήρησιν, δηλαδή, τοῦ ειδικευμένου ἐργατοτεχνικοῦ προσωπικοῦ των, ὅπερ ἀπεκτήθη κατόπιν ἑκπαιδεύσεως και πείρας πολλῶν ἑταῖρων, ὥστε νὰ μὴ εὑρεθῇ τοῦτο εἰς ἄνεργοιν καὶ ἀναγκασθῆ νὰ τραπῇ πρὸς ἄλλα βιοποριστικά ἐπαγγέλματα. Διὰ τὰ μέσης τάξεως σουηδικὰ ναυπηγεῖα, ὅπως και διὰ τὰ μεγάλα, ή θέσις τῶν δὲν διαγράφεται εύνοϊκή, ἐνώ η θέσις τῶν μικρῶν ναυπηγείων είναι καλυτέρα, διότι ταῦτα ἐπέτυχον νὰ προσαρμοσθῶν πρὸς τὴν δημιουργηθεῖσαν νέαν κατάστασιν. Τινὰ τούτων ἀνέστειλαν τὰς ἐργασίας των, ἀλλ' εἰς οὐδεμίαν ἀπόλουσιν προσωπικοῦ προέδρουν, ἐπὶ τῇ ἐλπίδι ἔξασφαλίσεως νέων παραγγελιῶν. Πράγματι, κατέληξεν ὁ ὄμιλητής, ὑπάρχει ἔδαφος ἀπασχολήσεως διὰ τὰ μικρὰ ναυπηγεῖα, ἀν ἡ κυβέρνησις προήρχετο εἰς τὴν λήψιν μέτρων τινῶν πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν μικρῶν πλοιοκτητῶν.

ΕΝΑ ΤΑΝΚΕΡ «ΜΑΜΜΟΥΘ»

Τὴν 23ην Ἀπριλίου καθειλύκουθή ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα «Ἐρικσμπεργκ τοῦ Γκόττεμπουργκ», ἔνα ἐκ τῶν μεγαλυτέρων δεξαμενοπλοίων, ἔξι δῶσων μέχρι τούδε κατεσκευάσθησαν εἰς τὴν Εὐρώπην. Πρόκειται περὶ τοῦ «Μόμπιλ Μπρίλλιαντ», χωρητικότητος 95.000 τόννων d.w., προοριζόμενου διὰ τὴν ἐταιρίαν δεξαμενοπλοίων Μόμπιλ. Ἀνάδοχος τοῦ σκάφους ἡτο ἡ κ. Νίκερσον, σύζυγος τοῦ προέδρου τῆς ἐταιρίας πετρελαίων «Σόκον - Μόμπιλ». Πρὸ τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους, τὸ μεγαλύτερον καθελκυσθέν ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα ἡτο ἐνα δεξαμενόπλοιον τῶν 50.000 τόννων d.w. Τὰ ναυπηγεῖα «Ἐρικσμπεργκ κατεσκεύασαν ἀπὸ τὸ 1928 και ἐντεύθεν 117 ἐν δλω δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 2.5 ἑκατομμυρίων τόννων.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΠΡΟΣ ΔΙΑΔΥΣΙΝ

Δύο τουρκικὰ σκάφη ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, χωρὶς δῆμας νὰ ἀνακοινωθῇ ἡ τιμὴ πωλήσεως των, ὁ χρόνος και ὁ λιμὴν τῆς παραδόσεώς των και ἡ ἔθνικότητα τῶν ἀγορασάντων αὐτὰ διαλυτῶν. Πρόκειται περὶ τοῦ φορτηγοῦ «Deniz» 3709 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1925 και περὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου τῆς κλάσεως T.2 «Κοκαελί» 10.489 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1943.

**ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.
(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907**

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51B ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΤΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΡΑΓΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΝΟΤΑΡΑ 77
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658 ΤΑΧ. ΟΥΡΙΣ 76
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: „ΧΡΟΝΙΚΑ“ - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΩΝ:

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΝΟΤΑΡΑ 77 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟΥ:
ΜΙΧΑΗΛ ΜΠΡΑΤΣΟΣ ΑΓΙΑΣ ΛΑΥΡΑΣ 6 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξιν κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Στέλιος Μ» φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Anten», νεοαγορασθὲν) 4014 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Σ. Μάτσουν.

2. «Ἄριστα» δεξαμενόπλοιον (πρώην ἀγγλικὸν «Junio», νεοαγορασθὲν) 8422 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Ναυτιλιακῶν Ἐπιχειρήσεων».

3. «Πώλη» δεξαμενόπλοιον (πρώην σουηδικὸν «Zelma Salen», νεοαγορασθὲν) 10.224 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Ίω. Λάτσουν.

4. «Ἐμπασσ» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Caligaria», νεοαγορασθὲν) 8418 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριν «Φερταλέστα», ἀντιπροσωπευόμενην ἐν Ἑλλάδι παρὰ τὸν κ. Π. Ι. Στεργιοπούλου.

5. «Νικόλαος» φορτηγὸν (πρώην σουηδικὸν «Skagern», νεοαγορασθὲν) 3911 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Στ. Νταϊφᾶν κ.λ.π.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Τὴν 23ην Μαρτίου ὑπεγράφησαν τὰ συμβόλαια κατασκευῆς παρὰ τῶν ναυπηγείων Μιτσούπιτις καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἑφοπλιστικοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Σ. Νιάρχου, τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τῶν 53.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Τὸ κόστος ἔκάστου πλοίου ὑπολογίζεται γύρω τῶν 5 ἑκατομμυρίων δολαρίων. «Ἄς σημειωθῇ, διτὶ ἡ ὑπογραφὴ τῶν ἐν λόγῳ συμβολαίων δὲν ἀνηγγέλθη εἰσέτι ἐπισήμως, ἐν ἀναμονῇ τῆς σχετικῆς ἀδείας τῆς Ἰαπωνικῆς κυβερνήσεως.

—Δηζελοκίνητον τάνκερ τῶν 65.000 τόνων d.w. παρηγγέλθη ἀπὸ τὸν Οἴκον Καρέλλας εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τῆς Ούράγκας. Τιμὴ 96 δολάρια κατὰ τόνον. Οὐφόν καὶ διὰ δεύτερον.

—Υπεγράφῃ ἐπίσης συμβόλαιον παρὰ τὸν κ. Στ. Λιβανοῦ μὲ τὰ ναυπηγεία Κούρε διὰ τὴν κατασκευὴν 6 σούπερ - τάνκερ τῶν 68.500 τόνων d.w. ἔκαστον, ἐφοδιασθομένων διὰ τὴν πρόσωσιν των μὲ ἀτμοστροβίλους. Τὸ κόστος ἔκάστου ὑπολογίζεται εἰς 6.380.000 δολαρίων, ἦτοι πρὸς 93 δολαρία κατὰ τόνον d.w. Παράδοσις τοῦ πρώτου τὸν Ἀπρίλιον 1964, τοῖν τἄλλων περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου τοῦ ἴδιου ἔτους καὶ τῶν ὑπολοίπων βραδύτερον.

—Τὴν 29ην Ἀπρίλιου ἐτέθη εἰς τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα Ταμιέζ ἡ τρόπης ἐνὸς δηζελοκίνητου φορτηγοῦ τῶν 13.000 τόνων d.w., διὰ λογισμὸν τοῦ ἑφοπλιστικοῦ Οἴκου τοῦ κ. Λουκά Νομικοῦ.

ΑΓΟΡΑΠΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Aristee» 2174 τ. γκρός, 3152 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν «Γενικὴν ἑταῖριν Τσιμέντων», ἥτις καὶ πρόκειται νὰ τὸ μετατρέψῃ εἰς εἰδίκον σκάφος διὰ τὴν μεταφορὰν τοιμένων.

—Τὸ σουηδικὸν φορτηγὸν «Skageren» 3911 τ. γκρός, 6350 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 47.500 λιρῶν. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Οὐάιτ Στάρ» 7248 τ. γκρός, 10.467 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς ἑφοπλιστική τῆς «Απωλ. Ανατολής». Η τιμὴ δὲν ἀνέκοινώθη.

—Τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν σκάφος «Nostix» 325 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου κ. Γιανούτου καὶ τελεῖ ἡδη ὑπὸ παραλαβῆς εἰς Χούλι.

—Τὸ φορτηγὸν «Τήνος» 7.139 τ. γκρός, 10.757 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς ἑφοπλιστική τοῦ Χόγκ Κόρκ πρός περαιτέρω ἔκμετάλλευσιν. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

—Παρὰ τὸν κ. Κ. Λαιμού ἡγοράσθη νορβηγικὸν «μπάλκ - κέρριερ» χωρτικότητος 22.000 τόνων d.w. Λεπτομέρειαι ἐλλείπουν.

ΑΓΟΡΑΙ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Παρὰ τῆς ἑταῖριας «ΕΛ - ΜΕΣ» ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον, διπλέλικον γαλλικὸν ἐπιβατηγὸν «Astarte» 5226 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως

1948, ὅπερ καὶ πρόκειται νὰ παραληφθῇ ἐντὸς τοῦ ἀρέαμένου μηνὸς Μαΐου. Πρόκειται περὶ πολυτελεστάτου σκάφους, ταχύτητος γύρω τῶν 20 μιλίων.

—Ἐπίσης παρὰ τῆς «Ηπειρωτικῆς Ἀτμοπλοίας» ἡγοράσθη τὸ καναδικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «Princess Louise» 4032 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1921, παραλαμβανόμενον δὲ εἰς Βαγκούμερ θάτα μετονομάσθη «Γιούπιτερ» καὶ θάτη τεθῆ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν. Ἡ τιμὴ ἡδη ἔχοργησις προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν «κόστερ» «Loch Fries» 329 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς Γκρήκον ἔτεθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Γεώργιος Σκούρας».

—Παραληφθεὶς εἰς λιμένα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Γεωργ. Βάτη ἀμερικανὸν φορτηγὸν «Seacomet» 6801 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945 καὶ μετωνομάσθη «Σοφία Β.». Ἡ ἀστερόεσσα διετηρήθη.

—Τὸ παραληφθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς λιβεριανὸν φορτηγὸν «Ανδρός» 7010 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, παραδοθὲν εἰς τὴν Βαλτιμόρην μετωνομάσθη «Grande Faith». Ἡ λιβεριανὴ σημαία διετηρήθη.

—Εἰς Βίσμαρ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γερμανικὸν φορτηγὸν «Transontario» 1429 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, ὑψώσαν δὲ τὸ Κυανόλευκον μετωνομάσθη «Ταύρος».

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέρονται ἐταίριαν «Φασουνέσιον Ἀρμαντόρες» λιβεριανὸν φορτηγὸν «Palos» 8184 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς θάτα μετονομάσθη «Εθνικός».

—Εἰς λιμένα τῆς Βαλτικῆς παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Στ. Νταϊφᾶν παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Στ. Νταϊφᾶν σουηδικὸν φορτηγὸν «Skageren» 3911 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, μετωνομάσθη «Νικόλαος».

—Τὸ παραληφθὲν εἰς λιμένα τῆς Βαλτικῆς ἀπὸ τὸν κ. Στ. Νταϊφᾶν παρελήφθη τὸν κ. Νταϊφᾶν σουηδικὸν φορτηγὸν «Marike» 2103 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, μετωνομάσθη «Αλέξιος» 2103 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1947, μετωνομάσθη «Αλέξανδρος», ὡς εἶχε προαναφερθῆ.

—Τὸ ἐλληνικὴς πλοιοκτησίας βρετανικὸν τάνκερ «Merchant Baron» 12.102 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, μετεφέρθη εἰς τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Ιάνθη».

—Τὸ φορτηγὸν «Αναστάσιος Πατέρας» 7.177 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀντικατέστησε τὸν Κυανόλευκον διά της σημαίας τοῦ Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Αναστάσιος».

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ἀπριλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἑνέας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων: «Ιάνθη» λιβεριανὸν τόνων γκρός 12.101 ἀπὸ 10 Ἀπριλίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ Ἀθηναϊκοῦ Ναυτικοῦ Πρακτορείου, «Αναστάσιος» λιβεριανὸν τόνων γκρός 11.281 ἀπὸ 4 Ἀπριλίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Κων. Μέλη, «Νεβάδα» 11 παναμαϊκὸν τόνων γκρός 7176 ἀπὸ 1 Ἀπριλίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν Γενικῶν Ναυτικῶν Πρακτορείων (κ. Πρωτοπαπᾶς) καὶ «Γουδλόν Γκράνταιρ» λιβεριανὸν τόνων γκρός 25.317 ἀπὸ 10 Ἀπριλίου 1963, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σοφ. Λογοθέτη.

—Ἐξ ἄλλου, διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ σκάφη «Μαριέττα» λιβεριανὸν τόνων γκρός 9221 καὶ «Καίτη Β.» ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου τόνων γκρός 1881, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ἀνάτερω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἑνέας σημαίας πλοίων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχονται εἰς 566, τόνων γκρός 5.459.915.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Mermaid» 10.542 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ἰαπωνας διαλυτάς ἀντὶ μῆ γνωσθείσης τιμῆς καὶ ὑπὸ τὴν αὔρσεων παροχῆς ὀδείας ἀπὸ μέρους τῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς Αντιρρίου 11.285 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ἰαπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 13 λιρῶν κατὰ τόνον.

—Τὸ φορτηγόν μας «Αντώνιος Σ.» 7108 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς Ἰαπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 13 λιρῶν κατὰ τόνον ἐλαφράς χωρτικότητος.

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγόν μας «Σείχης Μάρσης» 5.285 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Ἰαπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 45.000 λιρῶν ἦτοι πρὸς λίρας 13.5.0 κατὰ τόνον ἐλαφράς χωρτικότητος.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ μικρὸν φορτηγόν «Νήσος Σκιάθος» 1324 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924, μετωνομάσθη «Παναγία Α.».

—Ἐπίσης τὸ μικρὸν φορτηγόν «Παναγία Όδηγήτρια» 494 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, μετωνομάσθη «Παναγία Τήνου».

Η ΕΚΠΟΙΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΩΝ

Εἰς τὸ Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διεδιβάσθη τὸ σχέδιον τῆς καταρτισθείσας συμβάσεως μεταξὺ E.O.T. καὶ ἀναδόχου διὰ τὴν ἐπόπειτον τριῶν ὀχηματαγωγῶν πλοίων τῶν ναυπηγουμένων εἰς Ἰταλίαν, προκειμένου νά ποδάλη τάς ἐπ' αὐτού παραπτήσεις του καὶ τάς σχετικάς ὑποδείξεις.

Εἰς τὸ ἐν λόγῳ σχέδιον, ὡς πληροφορούμεθα, προβλέπεται ἡ ἐπέκτα-

κρούσεως ἐπί' αὐτοῦ τοῦ Ἰαπωνικοῦ «Κίγιο Μαρού», καθ' ὃν χρόνον πάρεμενε ἡγυροδολημένον εἰς Μουρόφαν. (Άπρ. 22)

«ΑΥΡΑ»: Κατευθυνόμενον ἀπό Ἀμέρερσαν εἰς Χούστον συνεκρούσθη, λόγω πυκνῆς ὁμίχλης, πλησίον τοῦ φάσου Τέξελ, μὲ τὸ ἐλληνικὸν «Ἀντώνιο», ὅπερ προήχθετο ἐπὶ Μόντπιλ καὶ κατημύθητο εἰς Ἀμέρερσαν. Τὸ «Ἀύρα» ὑπέστη ζημίας ἄνωθεν τῆς ισάλου γραμμῆς, χωρὶς ὅμως νὰ σημειωθῇ εἰσοδοὶ ὑδάτων εἰς τὸ κύτος του. (Άπρ. 18)

«ΒΑΛΟΡ» (λιβ.): «Ἡ παρὰ δύτου ἐπιθεώρησις τῶν ὑφάλων του εἰς Γιοκοχάμαν ὑπῆρξε πλημμελής. Ὑπεδείχθη νέα ἔξετασις εἰς Οζάκαν, μετά τὴν ἑκόρτωσιν τοῦ φορτίου του. (Άπρ. 13)

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (λιβάνου): «Ἐνώ ἔξετέλει ἐλιγμούς, διὰ νὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγυροδολημένου ἀμερικανικοῦ «Μποτζχαμπτον». Ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς τὴν Πικράν Λίμνην πρὸς ἐπιθεώρησιν. (Άπρ. 11)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ. δεξ.): «Ἐδεξαμενίσθη τὴν 16ην Ἀπριλίου εἰς Μασσαλίαν πρὸς ἐπιθεώρησιν τῶν ὑφάλων του, μετά τὴν κατὰ μῆνα Φεβρουάριον ἐλαφρὸν προσάραξιν του εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντ. (Άπρ. 16)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ» (λιβ.δεξ.): Κατευθυνόμενον ἀπό Ἐδεμονεν εἰς Σκαραμαγκάν, συνεκρούσθη εἰς πλάτος 49—20' Β. καὶ μῆκος 3—37' Δ. μὲ τὸ γερμανικὸν «Φάριντ», ὅπερ ἐπλευνάποτο Χάιφαν εἰς Ἀμβούργον. Τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουόλντ Γκάρπτιαν» ὑπέστη ἀρκετάς ζημίας εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν παρὰ τὴν πρύμναν, ἀλλὰ τελικῶς ἐπέτυχε νὰ φθάσῃ εἰς Πειραιά μὲ ἓνα μόνον λέβητα ἐν λειτουργίᾳ. (Άπρ. 10—13)

«ΔΩΡΙΕΥΣ» (λιβ.): Συνεκρούσθη μὲ ἀγγλικὸν σκάφος εἰς πλάτος 51—30' Β. καὶ μῆκος 2—19' Δ., τὴν 9ην Ἀπριλίου, εἰς τὸ ἀνοικτό τοῦ Ντόβερ. Τὸ ἀγγλικὸν σκάφος ὑπέστη ζημίας, ἀλλ' ἐπέτυχε νὰ φθάσῃ εἰς Λονδίνον. Τὸ «Δωριεύς», ὅπερ κατημύθητο ἀπὸ Ρόττερνταμ εἰς Ρουέν, ἔφθασεν εἰς τὸν προορισμὸν του μὲ ἀρκετάς ζημίας εἰς τὴν πρώτην. Τὸ ποδόστητον ἐβλάβη εἰς ὕψος ἀπὸ 6 ἕως 22 ποδῶν καὶ ἀρκετὰ ἐλάσματα καὶ νομεῖς ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς πρώτας του δευτέρας νὰ ἀντικατασταθοῦν καὶ ἀλλὰ νὰ ἐπισκευασθοῦν. Λεπτομερεστέρα ἐπιθεώρησις θὰ διεξαχθῇ κατὰ τὸν δεξαμενισμὸν του πλοίου. (Άπρ. 9—14)

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ»: Κατέπλευσεν εἰς Γιαδάτα μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του ἐν τρικύμιας. (Άπρ. 18)

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.»: Προερχόμενον ἀπὸ Μαντζανίλλο, μὲ ἔρμα, κατέπλευσε τὴν 16ην Ἀπριλίου εἰς Κριστούπαλ πρὸς ἐπισκευὴν τοῦ συστήματος αὐλών του φυγείου του. «Ἐπισκευασθὲν ἀπέπλευσε τὴν 21ην. (Άπρ. 16—21)

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ»: «Ἄπο τοῦ Εμδεν διὰ Βρέμην προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Βέζερ, ἀλλ' ἀνέκυσθεν ἀνεύ βοηθείας, ἔφθασεν εἰς τὸν προορισμὸν του. (Άπρ. 25)

«ΦΕΟΔΩΡΟΣ ΛΑΙΜΟΣ» (λιβάνου): «Ἐπειθεωρήθη εἰς Ροζάριο, κατόπιν τῆς ἐλαφρᾶς συγκρούσεως του μὲ τὸ φορτηγὸν «Φλέτερο». «Ἐνα ἐλάσμα του εὑρέθη θραυσμένον. (Άπρ. 17)

«ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ»: Ζημία ἐστημειώθησαν εἰς ἓντα ἡλεκτροκινητήρας του εἰς Νεάπολιν. Οἱ ναυπηγοὶ τοῦ σκάφους ἀπέστειλαν ἐκ Σπαλάτου ἔτερον ἡλεκτροκινητήρα εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ βλαβεροῦ. (Άπρ. 5—8)

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (λιβάνου): «Ἄπο Γένοβαν διὰ Λιβόρνο προσήραξε τὴν 14ην Ἀπριλίου ἀπὸ Βοάχου ἔξωθεν τῆς Σπέτζιας, ἀλλ' ἀνειλικύσθη ὀυθμερὸν μὲ τὸν βοήθειαν ρυμουλκού. Τὸ σκάφος προσωριμίσθη εἰς Σπέτζιαν πρὸς ἐπιθεώρησιν. (Άπρ. 14)

«ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ»: «Ἄπωλεσε τὴν ἀριστεράν του ἄγκυραν εἰς Καβασάκι, καθ' ὃν χρόνον ἥλασσεν ἡγυροδόλιον. Οἱ πράκτορες τοῦ σκάφους ἀνέθεσεν εἰς δύτην τὴν ἀνέλκυσιν τῆς ἄγκυρας. (Άπρ. 9)

«ΜΕΛΑΤΕΜΙ»: Κατὰ τὸν κατάπλου του εἰς Μιτζουσίμα ἀπὸ Τσάρλεστον ἀνεκοινώθησαν ζημίαι εἰς τὸ κατάστρωμά του προκληθεῖσαι ἐκ βαρείας τρικύμιας. «Οκτώ γωνίας καλυμμάτων κυτῶν εὑρέθησαν ραγισμέναι, καθὼς καὶ ὁ ὄπ' ἀοιδ. 3 νομεὺς τοῦ ὑποστέγου. Ζημίαι ἐστημειώθησαν καὶ εἰς τὰ καλύμματα τῶν σωσίδιων λέμβων. (Άπρ. 10)

«ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ» (δεξ.): Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν του εἰς Βαλτιμόρην ἀπεκαλύθησαν ωρισμέναι ζημίαι εἰς τὰς μηχανάς του, αἵτινες καὶ ἐπεισκευάσθησαν, κατόπιν σχετικῆς ὑποδείξεως τοῦ ἐπιθεωρητοῦ. (Άπρ. 10)

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιβ.): «Ἄπο Μουρόφαν διὰ Μόντρεαλ ὑπέστη τὴν 8ην καὶ 10ην Ἀπριλίου εἰς τὸν κόλπον τοῦ Αγ. Λαυρεντίου, ἔμφορτον μὲ γενικά εἶδον, ζημίας ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ πάγων. Οκτώ πλευρικά ἐλάσματα ὑπεδείχθη νὰ ἀντικατασταθοῦν ἐν καιρῷ. (Άπρ. 10)

Τηλέγρ. Δ/νσις : ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Σύρου

ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Χ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ
ΣΥΡΟΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΠΛΩΤΗΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ : ΝΕΩΡΙΟΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α. Ε.

ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ - ΣΥΦΡΟΚΟΠΑΝΙΣΜΟΥ - GAS FREE

ΥΔΡΟΔΟΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΔΙ' ΑΣΚΩΝ

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΔΙ' ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΧΟΝΔΡΙΚΗΣ ΠΩΛΗΣΕΩΣ

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ TRANSIT :

ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ Β.Ρ. - ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ RED · HAND · ΥΑΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

Τηλέφ. 6-34 & 4-04

«ΝΙΚΟΛΑΣ Σ.»: «Ἐμφορτον μὲ λιπάσματα εἰς σάκκους καὶ κατευθύνομεν ἀπὸ Ἀμέρερσαν εἰς Χόγκ Κόγκ προσήραξε τὴν 10ην Ἀπριλίου εἰς Θρή "Αἴλαντ, τοῦ πορθμοῦ τῆς Σιγκαπούρης. Δέν παρεπηρήθη εἰσορήθησαν εἰς τὸ κύτος του καὶ τὸ ἐπέκμεφθεν σῆμα κινδύνου ἡγυρώθη. Βραδύτερον ἀνέκοινώθη, ὅτι τὸ σκάφος ἐπέτυχε νὰ ἀνέλκυσθη τὴν 11ην Ἀπριλίου ἀνεύ βοηθείας καὶ ἐπλευσεν εἰς Χόγκ Κόγκ. (Άπρ. 10—11)

«ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ» (λιβάνου): «Ὑπέτη εἰς τὴν Βαλτικήν σειράν ζημιῶν ἐκ τῶν πάγων, ίδια δε εἰς τὸ πηδάλιον του. Τὸ σκάφος ἔφθασεν εἰς Ἀμβούργον καὶ ἡγυροδόλησεν εἰς τὰς ἑκατόντα εἰς διάστηματα. (Άπρ. 1)

«ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ» (λιβ.): Κατέπλευσεν εἰς Κόμπε μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του ἐκ τρικύμιας. «Ὑπεδείχθη ἡ ἀντικατάστασις ἐνίων ἐλασμάτων. (Άπρ. 15)

«ΟΥΑΙ·Ι·Τ ΚΛΑΟΥΝΤ» (παν.): Συνεπείᾳ τῶν ἐκτεταμένων ζημιῶν του ἐκριθῆ αὐάνυφος ἡ ἐπισκευή εἰς Ἀμερικανούς διοιλυτάς. (Άπρ. 10)

«ΠΑΙΑΝ»: «Ἄπο Λήθ διὰ Χάμπτον ρόδος, ἐπανέπλευσεν εἰς Λήθ τὴν 15ην Ἀπριλίου δι' ἐπισκευὴν βλάβης εἰς τὰς ηλεκτρικάς του ἔγκαταστασίες. (Άπρ. 15)

«ΠΕΛΑΓΟΣ»: Εἰς ναύτης ἐφονεύθη καὶ ἔτερος ὑπέστη ἔγκαμάτων, συνεπείᾳ ἐκρήξεως σημειωθείσης εἰς τὸ λεθητοστάσιόν του, ἐν καιρῷ τρικύμιας, δταν τὸ σκάφος εύρισκετο 900 μίλια ἀπὸ τῶν ἀκτῶν τῆς Αλάσκας, κατευθυνόμενον ἐξ Ἰαπωνίας εἰς Βαγκούνερ. Σκάφος τῆς Ακτοφύλακής παρέλαβε τὴν σφρόδα τοῦ φονευθέντος, καθὼς καὶ τὸν ταυματίαν. Βοδάυτερον τὸ «Πλέλαγος» κατέπλευσεν εἰς Βαγκούνερ, ὅπου καὶ ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπισκευὴν. «Ἀκολούθως θὰ παρελάμβανε φορτίον ξυλείας. (Άπρ. 8—10)

«ΠΕΡΛ ΣΗ»: «Ἐξετέλεσεν ἐπισκευάς εἰς Μασσαλίαν καὶ ἀπέπλευσεν ἐκείθεν. (Άπρ. 13)

«ΠΗΝΕΙΟΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Κόμπε μὲ ζημίας εἰς τὴν ἐλίκα καὶ τὴν ἐλικοφόρον ἄπρακτον. «Ὑπεδείχθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαί. (Άπρ. 17)

«ΠΟΠΗ Κ.»: «Ἐνώ ἥλασσεν ἡγυροδόλιον εἰς Τσιτταγόκγ, συνεκρούσθη μὲ τὸ ἀπόπλεον ἐκείθεν φορτηγὸν «Οσεαν Ενσάιν». Τὸ σκάφος ὑπέστη ζημίας εἰς τινὰ ἐξωτερικά ἐλάσματα τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς του, εἰς ἔτερο τοῦ καταστρώματος καὶ εἰς τὸ κιγκλίδωμα τοῦ προστροφού. (Άπρ. 15)

«ΡΕΔΑΙΣΤΟΣ»: Τὰ ζητηθέντα ἐξ Ἀγγλίας ἀνταλλακτικά διὰ τὸν ὑπ' ἀοιδ. I κύλινδρον μετεφέρθησαν εἰς Χαδάννων καὶ αἱ ἐπισκευαὶ ἔχετελέσθησαν. Αἱ δοκιμαὶ ὑπῆρχαν ἐπιτυχεῖσαι καὶ τὸ σκάφος κατημύθητε εἰς Καϊμάριόνει πρὸς φόρτωσιν. (Άπρ. 13)

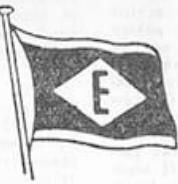
«ΡΟΔΟΠΗ»: «Ἐδεξαμενίσθη εἰς Σύρον πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευήν ὠρισμένων ζημιῶν του ἐκ πάγων κατὰ τὰ ταξίδια του ἀπὸ Ρόττερνταμ εἰς Ἀμβούργον καὶ Βρέμην, τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον. «Ὑπεδείχθη ἡ ἀνανέωσις 3600 ήλων, ἡ ἐνίσχυσις ἐτέρων 250 καὶ ἡ ἀντικατάστασις ἐνὸς ἐλάσματος. (Άπρ. 15)

«ΡΟΔΟΣ» (ἐπιβατηγόν): «Ἐκτελοῦν τουριστικὸν ταξίδιον ταξίδιον, ἐκτύπησεν ἐπὶ τοῦ κυματοθραύστου τῆς Υδρας τὴν νύκτα τῆς 13ης Απριλίου, ὑπόσταν τὸ φῆγμα. Τὸ σκάφος ἐπέτυχε νὰ ἐπαναπλεύσῃ εἰς Πειραιά διὰ τὸν οἶκον του μέσων, συνωδεύετο ὅμως ἀπὸ δύο ναυαγοσωστικά. «Ἐν συνεχείᾳ ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευήν. (Άπρ. 13—14)

«ΣΑΡΩΝΙΣ»: «Ἐνργήθη εἰς Γύδωναν ἐπιθεώρησις τῶν ζημιῶν του ἐκ τῶν πάγων εἰς τὴν Βαλτικήν, ἐκ προσαρέων 6 Α., συνεπείᾳ βλάβης τῶν μηχανῶν του. Βοδάυτερον ἡ βλάβη ἐπισκευάσθη προχείρως καὶ τὸ σκάφος ἀνήγγειλεν, ὅτι κατευθύνεται εἰς Μασσαλίαν. (Άπρ. 10)

«ΣΟΦΙΑ Κ.»: Κατέπλευσεν εἰς Ναυγκόγια μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του ἐν τρικύμιας. (Άπρ. 15)

«ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ» (λιβάνου): «Προσήραξεν εἰς Βαστερφλάκκετ, 4 μίλια δυτικῶς τῆς Λανδσκρόνα, ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ καὶ ἔμφορτον μὲ 3560 τ. ἀσφάλτου. Τὸ ὑπ' ἀοιδ. I κύτος είναι πλήρες βυθοῦ, διαφρούδη δὲ παρουσιάσθη καὶ εἰς τὸ No 2 κύτος, ἐνώ σοδαραί ζημίαι διεπιστώθησαν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς τὸ λεθητοστάσιον. Ναυαγοσωστικόν τῆς Σταϊτζέρ ύπεργραφε συμβόλαιον τύπου Λόσιδ διὰ τὴν ἀνέλκυσιν, ἐντήθησαν δὲ φορτηγίδες διὰ τηματικήν ἐκφόρτωσιν πρὸς ἐλάφρυνσιν τοῦ πλοίου. Αἱ ἐπικρατοῦσαι καιρικαὶ συνθῆκαι είναι καλαί.



Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ (HELLENIC LINES LIMITED)

ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΛΛΑΔΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΛΙΜΕΝΩΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ ΚΑΙ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΔΙ' ΑΙΓΥΠΤΟΝ, ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ, ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ ΔΙΑ ΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕΥΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ ΔΙ' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΙΝΔΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ.

ΕΚ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ ΔΙΑ ΚΑΡΑΒΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED

39, BROADWAY

NEW YORK 6, N. Y. CABLES: "ELLINIKI,"

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS

LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY,"

HELLENIC LINES LIMITED

319, INTERNATIONAL TRADE MART

NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI,"

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH - HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10. "HANSAHaus," CABLES: "DEUTELLEN,

ΚΩΝ/ΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK,"

ΣΜΥΡΝΗ : TURK - HELLEN SEYRISEFAIN ACENTALIGI LTD. STI. P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK,"

'Ωσαύτως Πράκτορες εις ἀπαντας τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: 'Ακτή Μισούλη. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον 471.541 (3 γραμμαί)

μάτων Γένοβας δολλ. 5.25, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Απρ. 25 — Μαΐου 15. «ΠΛΕΙΟΝΗ» (δεξ.) Κόλποι 18.000 τ. γεννημάτων χύμα Γδύνιαν ή Δάντσιγκ δολλ. 5.50 φίο, με 1300 μετρ. τ. έκφ)σιν, 'Απρ. 22 — Μαΐου 10. «ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ» (λιβ.). Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 100.000 φίο - στόσουεντ, Μαΐου 15 — 30. «ΠΑΙΑΝ» Νόρδερν 13.000 τ. γεννημάτων ή σόγια, ισπανικούς λιμένας Μεσογείου δολλ. 7.05, όψιον δι' αλευρα σόγιας δολλ. 7.55, με 1000 τόννους έλευθ. έκφ)κών, 'Απριλίου 20 — 30. «ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ» Φιλαδελφειαν 10.000 τ. άλευρων σόγιας, ισπανικούς λιμένας Μεσογείου δολλ. 7.85, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Απρ. 22 — Μαΐου 5. «ΚΡΙΣ» λιβερ. (εχ. «Μινδα Βοζζο») Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Δυτ. 'Ιταλίαν δολλ. 63.750 φίο, τέλη 'Απρ. — άρχος Μαΐου. «ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (κ. Γρατσου) Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 102.500 φίο, Μαΐου 10 — 25. «ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥΣ» άμερ. λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολλ. 7.85, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Απρ. 22 — Μαΐου 5. «ΕΛΛΗΝΑΣ» λιβερ. (εχ. «Μινδα Βοζζο») Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Δυτ. 'Ιταλίαν δολλ. 63.750 φίο, τέλη 'Απρ. — άρχος Μαΐου. «ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (κ. Γρατσου) Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 102.500 φίο, Μαΐου 10 — 25. «ΦΑΙΩΣ ΒΟΣ» (λιβ.). Νόρδερν ρέιντζ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 100.000 φίο, Μαΐου 15 — 31. «ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡΙ» (λιβ.) Αγίου Λαυρεντίου 21.000 τ. γεννημάτων Λονδίνου 32/6, με 3000 τ. έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 1 — 15. «ΕΛΕΑΝΑ» Χάμπτον ρόδη 12.000 τ. γαϊανθράκων Βικτωρίαν (Βραζιλίας) δολλ. 7.75, με 750 τ. έκφ)σιν 60 σάντες, 'Απρ. — Μαΐου. «ΖΩΗ» Χάμπτον ρόδη 9500 τ. γαϊανθράκων Βικτωρίας (Βραζιλίας) δολλ. 7.50 με 750 τ. έκφ)σιν 60 σάντες, Μαΐου 15 — 30. «ΗΗΡΑ» Κόλποι 20.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολλ. 5.25, με 3000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Απρ. 26 — Μαΐου 6. «ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ» Μιλγουσκι, συμπλήρωσιν 'Αγίου Λαυρεντίου 12.500 τ. γεννημάτων Χούλι 66/- και δι' ήν 'Αγ. Λαυρεντίου συμπλήρωσιν 35/-, όψιον Μπλεφαστ 68/ και 37/- 'Αντιστοίχιας, 3000 τ. έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 5 — 15. «ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ» (λιβ.) 'Αγίου Λαυρεντίου 14.000 τ. γεννημάτων Λονδίνου ή 'Ειδονμάρτι 34/-, με 3000 τ. έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 10 — 21. «ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ» Χάμπτον ρόδη 20.000 τ. γαϊανθράκων Γένοβαν, Σαδόναν, Σπέτζιαν δολλ. 4.17%, με 3000 τ. έλευθ. έκφ)κών, κανταλέο 25 Μαΐου. «ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ» (λιβ.) άμερ. λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολλ. 8, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Απριλίου 20 — 30. «ΦΩΤΕΙΝΗ» όμερικ, λιμένας Κόλπου 14.500 τ. γεννημάτων ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολλ. 8, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 10 — 25. «ΣΑΝΤΑ ΖΟΖΑ» (λιβ.) Τακόνα 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 71.500 φίο, Μαΐου 2 — 20. «ΦΑΙΑΞ» Κόλποι 20.000 τ. γεννημάτων Γδύνιαν ή Δάντσιγκ δολλ. 6.25, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 4 — 12. «ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» Κόλποι 23.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολλ. 4.90, με 3000 τ. έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 13 — 27. «ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ» (λιβ.) 'Αγίου Λαυρεντίου 20.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολλ. 4.25, με 3000 έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 1 — 10.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΕΝΤΕΛΑΦΙΚ ΣΚΑΥ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίαν 20.000 τ. γεννημάτων Κέιπ Τάουν - Ντόρμπρον ρέιντζ 52/6 ήν ή 55/- δύο λιμένας, 1500 τ. φόρτ. «γκρός - τέρμη» 750 τ. έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 1 — 10. «ΟΥΑΙΤ ΜΑΟΥΝΤΕΝ (παν.) Καλιφρόνιαν 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 75.000 φίο, δ.φ. «ΡΟΓΩ» 'Αγίες Φραγκίσκων 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) 'Ιαπωνίαν δολλ. 71.000 φίο (όψιον δύστερων ταξιδίων εἰς ίδιαν τιμήν), έναρξη Μαΐου 6 — 20. «ΠΛΕΙΑΔΕΣ» Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων Κέιπ Τάουν - Ντόρμπρον ρέιντζ 52/6 ήν ή 55/- δύο λιμένας, 1500 τ. φόρτ. 750 τ. έκφ)σιν, 'Ιουνίου 1 — 15. ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (Λιδωνού) Βρετ. Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων έκσατον 'Ιαπωνίαν δολλ. 5.75, με 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, φόρτωσις Μαΐου - 'Ιουνίου τό πρώτον και ύρχος 'Ιουνίου τό δεύτερον. «ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.» Βαγκούσθερ 4000 τ. γεννημάτων (τυμά θορτίου) Καλλάδο, δολλ. 6, με 1200 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Ιουνίου 1 — 20. «Εκ Νοτίου Α' Αμερικής

«ΣΤΡΟΒΙΑΙ» άνω λιμένας Πλείτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 9800 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν - 'Αμβούργον ρέιντζ 67/6, με 2000 τ. έκφ)σιν «γκρός - τέρμη», όψιον 'Ιοτίλιαν 67/6, Σικελίαν 68/9, ήν 'Αδριατικήν 72/6, Μαΐου 15 — 'Ιουνίου 15. «ΑΛΚΜΑΝ» όχι: "Ανα Σάν Λαρεντίο, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες 12.500 τ.

γεννημάτων 'Αδριατικήν 65/- ήν 67/6 δύο λιμένας, 1000 τόννους έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 5 — 25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. «Άνδρος») Ρεσιφ 11.300 τ. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου δολλ. 6 φίο, 750 τ. φόρτ., 500 τ. έκφ)σιν, Μαΐου 1 — 10. «ΑΡΜΑΡ», Ρίμερ Πλείτ 11.500 τ. γεννημάτων Καλλάδο δολλ. 6.50, με 1000 τ. έκφ)σιν, Μαΐου 1 — 15.

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» άνω λιμένας Ρίμερ Πλείτ, συμπλήρωσιν Μπουένος 'Αύρες ή Νεκοτόσέα 9800 τ. γεννημάτων 72/6, όψιον Σικελίαν 77/6, με 1000 τ. έκφ)σιν, Βραζιλίαν 13.500 τ. ζαχάρεως χύμα άμερ. λιμένας Κόλπου δολλ. 6.25 φίο, 750 τ. φόρτ., 1500 τ. έκφ)σιν, Μαΐου 1 — 10.

Έκ Μεσογείου και 'Αδριατικής
«ΟΛΓΑ» Λαττάκια 1700 τ. άρασσοίτου Βάρναν 21/6, Μάιον.
«ΠΥΘΑΓΟΡΙΟΝ» Λαττάκια 2100 τ. άρασσοίτου Βάρναν 21/6, Μάιον.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΠΛΟΒΕΡ» (λιβ.) Κωνσταντίνου 9800 τ. τοιμέντων Ταρραγκόνη - Βαρκελώνη ρέιντζ δολλ. 3.70 ήν 3.80 δύο λιμένας, φίο - στόσουεντ, 1000 τ. φόρτ., 750 τ. έκφ)σιν, άμερος φόρτωσης.

«ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ» (λιβ.) Κωνσταντίνου 10.000 τ. τοιμέντων Νότιου 'Ισπανίαν (ξιαρίστες Βαλεαρίδων νήσων) 32/- φίο - στόσουεντ, 100 τ. φόρτ., 750 τ. έκφ)σιν, 'Απριλίου 19 — 30.

«ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ» (λιβ.) Κωνσταντίνου 10.200 τ. τοιμέντων δύο λιμένας Βαρκελώνη - Ταρραγόναν ρέιντζ δολλ. 4.20 φίο - στόσουεντ, 1000 τ. φόρτ., 700 τ. έκφ)σιν, Μαΐου 10 — 25.

«ΚΛΑΕΡΧΟΣ» Κωνσταντίνου 1800 κ.μ. ξυλείας Κάλλιαρι, 3400 τό κ.μ., ά.φ.

«ΕΜΑΡΙΚΑ» Κωνσταντίνου 1400 κ.μ. ξυλείας Πόρτο Τόρρες 3750 λιρέττας τό κ.μ.ά.φ. «ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Μαυρην Θάλασσαν 4200 τ. άρασσοίτου 'Αδριατική 31/-, τέλη 'Απριλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Κωνσταντίνου 4200 κ.μ. ξυλείας δύο ή τρεις λιμένας 'Αλγερίας, 33/- τό κ.μ., τέλη 'Απριλίου.

«ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ» Κωνσταντίνου 2500 τ. τοιμέντων Βηρυττόν 31/-, ά.φ.

Έξ Αύστραλιας, 'Ινδιας και 'Απω Ανατολής

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικον) δύο λιμένας Μουρόρων - Γιαβάτα ρέιντζ 9500 τ. χάλιδος Μιτιλήπαν και Πασσάζες δολλ. 80.000 φίο - στόσουεντ, 1000 τ. φόρτ., 750 τ. έκφ)σιν Μιτιλήπαν και 700 τ. εις Πασσάζες, ύρχος Μαΐου.

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» Δυτ. Αύστραλιας όφων Σιδνεύ 13.500 τ. γεννημάτων χύμα Νταϊρεν - Σαγκάην 43/-, φόρτ., 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, Μαΐου 5 — 25.

«ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙ·ΚΣ» δυτικήν άκτην 'Ινδιών 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα Μόντρεαλ δολλ. 8.30 και Τερόντη 8.80 φίο 800 τ. φόρτ., 1000 τ. έκφ)σιν, Μαΐου 4 — 13.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» Μόρμπιλ 14.000 τ. άλευρων 'Αλεξανδρίας ή Πόρτ Σαΐδ δολλ. 10.50, με 1000 τ. φόρτ., 1000 τ. έλευθ. έκφ)κών, 'Ιουνίου 1 — 15.

«ΣΑΜΟΣ» Μόρμπιλ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ.π.) Ναγκασάκι - Μουρόρων ρέιντζ δολλ. 100.000 φίο, δύο λιμένας έκφ)σες δολλ. 102.500, Μαΐου 10 — 25.

«ΣΑΝ ΓΚΕΡΑΣΙΜΟ» (Λιδάνου) Τεργέστην 3800 τ. άλευρων Πόρτ Σουδάν 50/- φίο, άμεσος φρτωσις.

Αί χρονοναυλώσεις

«ΜΠΑΤΗΣ» (λιβ.) 15.570 τόννων ι.ω. (715.000 κ.π., 15 μίλ., 40 τ. φιούελ) τάπιμ - τοσάρτερ δολλ. 2.50, παράδοσις λιμένα Βρετ. Κολομβίας, Μαΐου, έπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντζ.

«ΠΕΛΛΑ» (λιβ.) 10.310 τόννων ι.ω. (467.603 κ.π., 10 μίλ., 24—26 τ. φιούελ) τάπιμ - τοσάρτερ 2 έως 4 μήνας 16/3, παράδοσις Τάμεσιν 19—25 'Απρ. έπαναπαράδοσις 'Ινδ.αν, Ποκιστάν, Καλνάν, Μποράσσα, Ντόρμπρον ρέιντζ ή Μαυρίκιον.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ» 12.692 τόννων ι.ω. (588.722 κ.π., 14 μίλ., 20 τ. φιούελ και 1 τ. ντεζελ) 1400 δολλ. ημερησίως, παράδοσις Χιούντον, έων παράδοσις Νίαν Ορθεάνη δύορος δολλ. 4.500, παράδοσις 25 'Απρ. — 3 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Σίχρον - 'Αιμπούργον ρέιντζ.

«ΜΕΡΤΣΑΝ ΝΤΙΟΥΚ» (σημ. άγγλ.) 9970 τόννων ι.ω. (536.000 κ.π., 10½ μίλ., 24 τ. φιούελ) 17/6, παράδοσις Γλασκώνη 10 — 15 Μαΐου, έπαναπαράδοσις Περού Κόλπων.

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ» (λιβ.) 12.165 τόννων ι.ω. (585.000 κ.π., 13 μίλ., 34 τ.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΟΙΑ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΗΣΟΥΣ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

D.E.S. "ΔΗΛΟΣ"

Έκστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ώραν 9

ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ.

Έκστην ΠΕΜΠΤΗΝ ώραν 14

ΡΟΔΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΝ — ΔΗΛΩΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ.

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,, "ΚΑΝΑΡΗΣ,, "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

Έκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

Έκστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ

ώρα 10: διά ΠΑΡΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΤΗΝΟΝ

Έκστην ΤΡΙΤΗΝ

ώρα 13: διά ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18: διά ΧΙΟΝ ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

» 18.30: διά ΧΑΝΙΑ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

Έκστην ΠΕΜΠΤΗΝ

ώρα 13: διά ΠΑΤΜΟΝ — ΛΕΡΟΝ — ΚΑΛΥΜΝΟΝ — ΚΩ — ΡΟΔΟΝ.

» 18.30 διά ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ — ΡΕΘΥΜΝΟΝ — ΧΑΝΙΑ.

Έκστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ

ώρα 14: διά ΣΥΡΟΝ — ΤΗΝΟΝ — ΜΥΚΟΝΟΝ — ΑΓ. ΚΗΡΥΚΩΝ — ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ — ΣΑΜΟΝ

» 18: διά ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ — ΛΗΜΝΟΝ.

Πληροφορία: 'Ακτή Ποσειδώνος, Τηλ. 470.895, 470.500, 475.033 και εις διαντα τά γραφεία ταξιδίων.

φιεύλ), τάιμ - τούρτερ διά 2 έως 3 μήνας 18/9, παράδοσης Τρικομάλι 25 'Απρ., έπαναπόρρισης Πολωνίαν.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ» 14.810 τόνων (l.w. (715.000 κ.π., 14½ μίλ., 40 - 42 μ. φιεύλ), ταξίδιος 'Απρ. «Ανατολής 18/6, παράδοσης Βομβάνη 18 - 27 Μαΐου, έπαναπόρρισης λιμένα Ιαπωνίας.

Τὰ δεξαιμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ Α·Ι·Σ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν-Κόντινεντ ή Σκανδιναύιον 45%, όψιμο Μεσόγειον 50% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Απρ. 21 - 26.

«ΒΕΓΓΑΣ» Καραϊβικήν 18.000 τ. καθαρού πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 41½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Απρ. 20.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς μέ όψιμο Σιδηνό (Νέας Σκωτίας) 45% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 27.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Βαγκούμερ 43¾% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 18.

«ΥΔΡΟΥΣΣΑ» Περισκόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 65%, όψιμο 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 50% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 1 - 10.

«ΣΑΝΟΥΚΟ» λιβ. (ex «Μηντζενέν») Βρινθόποιν ή Μίλαντσο 14.400 τ. καθαρού πετρελαίου Πόρτ Σενδαν, Μεγανατίσιο και Μαρπάσας, λίρος 17.750, 'Απρ. 20.

«ΜΑΡΙΠΟΖΑ» λιβ. (ex «Orleanship») Σιδηνό 18.000 τ. καθαρού πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 43¾% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Απρ. 15.

«ΑΝΤΩΝ Συμπάτων» 18.500 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν δολ. 3.50, 'Απρ. 20-28.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ-ΙΝΤ» (λιβ.) Σουμάτραν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 62½% έλαττον άμερικανικού, Μαΐου 22.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 43¾% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 8.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ 45% έλαττον 'Ιντασκέιλ τέλη 'Απρ.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΙΟΥΝΤ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 63¾% έλαττον άμερικανικού, Μαΐου 1 - 10.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 40% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 19.

«ΣΠΙΝΤΤΟΥΟΥΑ» (λιβ.) Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 46¾% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 14.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ....» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 43¾% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 29.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΑΡΟΝΤ» Καραϊβικήν 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Ταμπικό - Νόρδερν ρέιντς 50% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 21.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβικήν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο 45% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 22.

«ΜΑΥ-ΦΛΑΟΥΕΡ» (λιβ.) άμερ. λιμένας Κόλπου 45.000 τ. άκαθ. πετρελαίου (δύο συνεχή ταξίδια) Νόρδερν ρέιντς 32½% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., τέλη 'Απρ.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 47½% έλαττον άμερικανικού, Μαΐου 2.

«ΚΙΓΚ ΠΗΑΕΥΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Κόντινεντ 47½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, όρχας Μαΐου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α·ΙΝΤΗΑΛ» (λιβ.) Καραϊβικήν 38.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Τενερίφαν 55% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Απρ. 28.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ» 40.227 τόνων (l.w. (16 μίλ., 90 τ. φιούελ) τάιμ-τούρτερ 5 έως 10 έτη (παγκόσμιοι μεταφοροί πετρελαίων) 13/9, Σεπτ. — Οκτ.

«ΥΔΡΟΥΣΣΑ» 32.798 τόνων (l.w. (16 μίλ., 86 τ. φιούελ) τάιμ - τούρτερ διά 5

έως 10 έτη (παγκόσμιοι μεταφοροί πετρελαίων) 12/6, παράδοσης Σεπτ. — Οκτ.

«ΒΕΓΕΔΑ» 33.824 τόνων (l.w. (16 μίλ., 79 τ. φιούελ) τάιμ - τούρτερ διά 5 έως 10 έτη (παγκόσμιοι μεταφοροί πετρελαίων) 13/-, παράδοσης Σεπτ. — Οκτ.

«ΑΝΝΑ - ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» λιβ. (ex «Πλατινίτστον») Καραϊβικήν 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 15% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Απρ. 28.

«ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ» Καραϊβικήν ή άμερ. λιμένας Κόλπου ή Ταρπικό 16.500 τ. καθαρού πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδιναύιαν ή Μεσόγειουν 39½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Απρ. 29 — Μαΐου 5.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ·Ι·Κ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 64½% έλαττον άμερικανικού, Μαΐου 8 — 20.

«ΦΡΗΝΤΟΜ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 35.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Φορμόζαν 44¾% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 4.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβ.) Καραϊβικήν 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 30% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 25.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΘΟΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 16.500 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 42½% έλαττον Σκείλ ή 3, Μαΐου 4.

«ΙΩΑΛΚΟΣ» Περισκόν Κόλπον 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 70% έλαττον άμερικανικού, Μαΐου 15 - 31.

«ΑΙΩΝΗ» Περισκόν Κόλπον 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 70% έλαττον άμερικανικού, Μαΐου 15 - 31.

«ΝΟΣΤΟΣ» Περισκόν Κόλπον 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 70% έλαττον άμερικανικού, Μαΐου 15 - 31.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Παγιάρτι 'Αιλαντ (δύο συνεχή ταξίδια) 12½ τό πρώτον και 15% τό δεύτερον έλαττον 'Ιντασκέιλ, έναρξης 'Απριλίου 28.

«ΦΟΙΝΙΞ» Περισκόν Κόλπον 15.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 30% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Μαΐου 2.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδιναύιαν ή Μεσόγειουν 47½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 16.

«ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδιναύιαν ή Μεσόγειουν 47½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 20.

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 17.500 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν-Κόντινεντ-Σκανδιναύιαν ή Μεσόγειουν 47½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 13.

«ΥΠΕΡΙΩΝ» Περισκόν Κόλπον 37.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Κόντινεντ 47½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 19.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπον 44.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ - Σκανδιναύιαν ή Μεσόγειουν 47½% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 14.

«ΜΑΡΑΙ» Καραϊβικήν 31.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου 15% έλαττον 'Ιντασκέιλ, 'Απρ. 29.

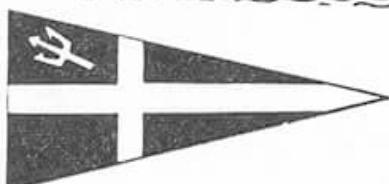
«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβικήν 18.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 30% έλαττον Α.Τ.Ρ.Σ. Μαΐου 9.

«ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ» Καραϊβικήν 17.500 τ. καθαρού πετρελαίου 'Αγγλίαν - Κόντινεντ ή Δυτικήν Αφρικήν 30% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 3.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΑΡΟΝΤ» (λιβ.) Καραϊβικήν 17.500 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου (δύο συνεχή ταξίδια) 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 5.

«ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ» Καραϊβικήν 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου (δύο συνεχή ταξίδια) 10% έλαττον 'Ιντασκέιλ, Μαΐου 5.

«ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ» 39.178 τόνων (l.w. (16½ μίλ., 92 τ. φιούελ) τάιμ - τούρτερ 5 έως 10 έτη (παγκόσμιοι μεταφοροί πετρελαίων) 14/-, παράδοσης Ι. Σεπτ. — 1 Οκτ.



ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ Α.Ε.

ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΥΣΑ ΤΗΝ ΠΡΩΗΝ ΠΡΩΤΗΝ ΘΕΣΙΝ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΝ

ΜΕΙΩΜΕΝΟΙ ΝΑΥΛΟΙ

Δ/Π ΜΑΣΣΑΛΙΑ Δ/Π ΛΥΔΙΑ Δ/Π ΜΗΔΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΝΕΑΠΟΛΙΣ - ΓΕΝΟΒΑ - ΜΑΣΣΑΛΙΑ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑ - ΛΕΜΗΣΟΣ - ΒΗΡΥΤΤΟΣ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

Πληροφορία: **ΕΛΜΕΣ** Μέγαρον Ε.Η.Σ.
Πειραιεύς - Τηλ. 474-341 - Τηλ. Δ/σις: ΕΛΜΕΣ

ΚΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ



МЯДОВЫЙ ИЗЮМИНДАЙ ИМПЕРИИ И



ΜΠΥΡΑ ΑΛΦΑ

Μπύρα
Ποιότητος



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΖΥΘΟΠΟΙΙΑ Α.Ε.

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 62.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, NOTARA STREET

1st MAY 1963

War risks insurance

The presence of Mr. S. Cotiadis, Minister of Mercantile Marine, at the meeting in London of the special shipping committee of N.A.T.O. was indicative of the Greek Government's keen interest in settling the matter of war risks insurance for Greek ships once and for all.

The discussions were of a confidential nature and details were not disclosed. In addition to the Minister, the Greek delegation included Capt. S. Goulielmos, RHCG, Consular Port Officer in London, Mr. C. Lemos, Mr. Panos Pagonis and Messrs. Bisbas and Copanitsas.

In a brief address on the opening day of the conference, Mr. Cotiadis stressed the basic need for insuring Greek ships against war risks by means of a special inter-allied organisation.

The delegations of the other N.A.T.O. members all agreed with the Greek proposal. Only the British delegates expressed reservations — agreeing with the scheme but refusing to accept it as an established principle. They also said they could no longer provide secretarial facilities to the committee and suggested that the next meeting be held at N.A.T.O. headquarters in Paris.

The insurance plan was accepted without reservations by the U.S. delegation which also proposed the setting up of a steering committee to meet in Paris and study the whole matter from an insurance and financial point of view.

Mr. Cotiadis subsequently visited the British Minister of Transport in the House of Commons and asked to be informed on the British Government's views on the matter. He was told that the British Government, as the Conference delegation had already made clear, was opposed to such an insurance scheme.

It now becomes apparent that the matter of war risks insurance has remained pending since 1951 for the simple reason that the British and the Norwegians, having solved the problem for themselves, were not interested in helping others do the same.

It may become necessary, in the course of events, for the matter to be taken up on political levels. Meanwhile, Greek shipowners are finding it difficult to obtain the financial backing for Greek-flag new-buildings as long as the question of war risks insurance remains pending.

The claims racket

Claims raised by Greek seamen working on Greek ships in United States courts are becoming more and more of a nuisance to Greek shipping firms. It would seem that all other European seamen respect the laws and courts of their homeland except the Greeks.

In cases of accidents happening on board while the ship is in a U.S. port, the U.S. courts are naturally competent to judge any claims arising from such accidents. There are cases, however, of seamen who are legally compensated according to Greek law and who have signed releases before a notary public and who then bring suit against the shipowning company in an American court for fantastic sums. Legal counsel in such cases is the one and only Mr. Morowitz Jr. whose agents in Piraeus — Greek lawyers who have now become notorious in this respect — are always on the lookout for seamen who can be duped by their glib and attractive arguments. In the States, the recruiting is done by nurses in Marine Hospitals and sometimes by fellow-seamen themselves, on a commission basis of course. The victim of this racket

is the unfortunate seaman who ends up with little or nothing for himself.

Mr. Morowitz's blackmail consists of asking for a great deal of documentation — much of it going a long way back and most of it irrelevant to the case — to be produced in court. He knows perfectly well that it takes months, sometimes, to produce this documentation and that the process is an expensive as well as being an exceedingly irksome one.

Shipowners are usually prepared to settle out of court with Mr. Morowitz for a few hundred dollars, instead of the thousands claimed. Mr. Morowitz gladly pockets the cash, with the seaman's power of attorney in hand, and then throws a few crumbs at the seaman himself — if he feels like it. If the shipowner fights the claim, the case may drag on for years and cost him much more in the end.

Mr. Morowitz bases his argument on the charge that the ship is unseaworthy — hence the accident. The compensation he seeks is in accordance with American law and U.S. courts are called upon to judge cases concerning foreign seamen serving on foreign-flag vessels.

How can this blackmail be stopped? Greek seamen who ignore Greek justice and seek redress in foreign courts are going against the terms of the collective agreement. Furthermore, in seeking further compensation through a foreign court, after they have already been awarded such compensation by a Greek court, they are breaking the law. This fact should not be passed over or disregarded by the Greek authorities. Seaman who indulge in this sort of blackmail should not be allowed to serve on Greek ships where they are likely to repeat it at the first opportunity.

Something drastic should be done to stop this racket. The Ministry of Mercantile Marine should study the matter and the Shipowners' Association should take action.

Meanwhile, more and more shipowners are sending their accident and sickness cases to private clinics instead of the Marine Hospitals. Mr. Onassis started this idea and it has proved vastly successful. Not only do the seamen get better care and treatment, but they are out of reach of Mr. Morowitz's agents who prey like vultures in the Marine Hospitals.

After the loss

Messrs. Chandris faced up admirably to the tragic loss of the "Britannia" by doing their utmost to get the several hundred passengers the ship was to have carried to their final destinations in Australia as quickly and as comfortably as possible. Airplanes were chartered for this purpose and 120 first class berths reserved on the "Orsova".

A remark made by one of the passengers on landing in Australia after the air trip is indicative of the pains the Europe Australia Line went to in order to keep these passengers happy:

"We were naturally sorry to hear about the loss of this fine ship but for us, there was a bright side to it. We spent a millionaire's holiday in Greece without expecting it!"

Fortunately, this was to have been the "Britannia's" last voyage to Australia for the season so there were no other southbound commitments to cancel. Passengers booked for the return voyage from Australia will use the "Patris".

Meanwhile, the months during which the "Britannia" had been

scheduled for Caribbean cruising will be used by Messrs. Chandris to find a similar, if not better, vessel for the Europe - Australia line, as they say in a reassuring message to the Greek premier.

We do not doubt they will keep their promise. This last and most tragic setback to their efforts to establish a regular line to Australia will only stiffen their determination to carry on with their plans.

Hellenic Lines

We have often found occasion to sign the praises of Hellenic Lines in these columns, and justly so. Perhaps, however, we have not been explicit enough in describing the very admirable achievement of Mr. Callimanopoulos in creating liner services in the face of very formidable competition from far more powerful shipping groups.

Today, Hellenic Lines maintain the largest network of regular lines from Gulf ports, Atlantic ports, Great Lakes and Eastern Canadian seaboard to the Mediterranean, the Red Sea, the Persian Gulf, India, Pakistan, Ceylon and Burma.

The New York offices of Hellenic Lines occupy a whole floor on 39, Broadway. From there, the operations of more than forty liners are guided. Twenty-nine of these are owned outright by Hellenic Lines. A staff of more than a hundred Americans and Greeks make up the office organisation headed by Mr. P. Callimanopoulos who puts in 14 hours per day on the job.

In New Orleans, there is a second office for the Gulf trade. In addition to Piraeus headquarters, branch offices in London, Hamburg, Istanbul and Izmir watch over Black Sea, Mediterranean and Continental operations.

Two years ago, Hellenic Lines bought their own pier in Brooklyn on 57th Street, with adjoining warehouses, at a cost of more than \$2 million. This pier is 1,468 feet long and 315 feet wide. Four 13,000-tonners can come alongside comfortably to unload.

Hellenic Lines, with the purchase of this pier, has now gained in stature and prestige among shippers in New York.

Mr. Callimanopoulos is now planning the purchase of new and fast liners to cover the increased demands of the eastbound trade. All Hellenic Lines ships are Greek-flag vessels and the funnels bear the Greek colours. They are ships that any Greek should be proud of.

International cooperation

Shipowners have sent in their answers to the questionnaire on the subject of the International Tonnage Stabilisation scheme. It is still too early to know whether the required sixty percent of tramp tonnage owners agree to abide by the scheme to make it practicable.

However, it would seem that there are serious differences of opinion among Greek shipowners. Those who own postwar ships do not agree to pay compensation for voluntarily laid-up tonnage. They say it will merely prolong an unsatisfactory situation and claim that the only solution lies in scrapping obsolete ships.

The owners of prewar and warbuilt tonnage appear to support the idea of compensation for laying up their ships, but the amount of compensation they ask for is deemed excessive — about fifteen thousand pounds per year. They base their claim on the expense involved in

meeting the scheme's stipulation that laid-up vessels be required to maintain their class. The amount of compensation, however, is subject to discussion after the scheme has been accepted in principle.

Total world tramp tonnage is estimated at 32 million dwt. Of this, four million dwt. is not expected to participate in the scheme since it belongs to countries that do not cooperate with the western world. Another ten million dwt. is on time charter and includes government-owned ships and ships on regular lines. This leaves 18 million dwt. of which about six million dwt. is likely to be permanently laid up and will qualify for compensation.

The effect on the freight market when these ships are withdrawn is expected to be immediate, resulting in a stabilisation of freights at higher levels.

We believe this scheme to be the last chance for Greek shipowners to improve their position. Britain is already believed to be contemplating state support for tramp tonnage and if other countries follow the British example, the competition Greek shipowners are now facing will become more formidable than ever. There is no point in fooling ourselves — we are the weakest of all.

The fruits of cooperation

Nine Greek shipping offices in London, operating about 160 ocean-going vessels, have recently begun cooperating in such a way as to bring about an important economy in fuel and supply costs.

Fuel contracts are signed jointly for a total of 500,000 tons per annum for which a substantial discount is obtained.

They have also set up a non-profit organisation named "Prometheus" for the supply of ship's stores.

This organisation orders paints, ropes, lubricants, packing, etc. directly from the manufacturers for each of the owners concerned. Wholesale prices are thus obtained and the manufacturers even undertake to ship the stores to distant ports.

This system has proved eminently successful and "Prometheus" is even thinking of setting up its own warehouses from which the stores can be distributed.

This proves the point we have been making for a long time — that cooperation among our shipowners, besides being vital for their very survival, can also be instrumental in freeing them from the yoke of foreign underwriters and help them solve many of the problems that plague Greek shipping at the present time.

The cooperative supply venture in London is a step in the right direction.

Insurance matters

Underwriters, and French underwriters in particular, had a bad year in 1962 with the loss of 56 warbuilt ships.

Nevertheless, the French market also covers a sizable portion of our postwar-built tonnage. Deserving shipowners pay low premiums (1.25%) and the British underwriters have lost their long-held initiative in setting the rate. They no longer monopolise Greek risks and this has been to our advantage. Nevertheless, we should not restrict ourselves to one market alone, whether it be British or French. The

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

SERVING ALL BRANCHES OF THE SHIPPING INDUSTRY

MAIN OFFICE
960 AVENUE OF THE AMERICAS

NEW YORK

DOWNTOWN OFFICE
123 WILLIAM STREET

Member Federal Deposit Insurance Corporation

interest of the American market should not be allowed to decline. U.S. underwriters are more than willing to cover part of our risks and several notable Greek shipowners have already done business with them.

We should strive for a balanced coverage among all three markets and we are certain that Greek interests will be better served in this fashion.

Meanwhile, if we are ever to establish a Greek insurance market of our own, those who would undertake such a venture should bear in mind that the basic requirements are the following: A sufficiency of capital; limited and cautious participation in the coverage of risks, in the beginning at least and in the careful selection of partners in foreign markets for reinsurance — avoiding tutelage by such markets at any cost.

The Kulukundis case

Vigorous efforts are being made to assist the financial recovery of the group of American firms controlled by Mr. Emmanuel Kulukundis.

A new company with a capital of \$4.5 million is being formed to finance the entire enterprise and free the ships from their liens.

Meanwhile, the Kulukundis ships have been immobilised in various ports and one auction follows the other. Following the "Westhampton", the bulk carrier "Southampton" was sold for auction at Portland on April 15. This ship, like the "Westhampton" was bought by Jews. The price: \$2,520,000.

The "Southampton" was the former T2 tanker "Triton" which was converted with the assistance of an Economic and Development Fund Organisation loan at Hellenic Shipyards. E.D.F.O. is the first mortgagor to the tune of about one million dollars.

Another twelve ships are waiting their turn. Eight of them are C2's two are bulk carriers and another two are jumboised Liberties. These will be auctioned off unless the organisation is set up on court orders and in agreement with the creditors, to finance the owning companies. The Kulukundis brothers are contributing \$2.5 million to the capital required.

The Kulukundis case has aroused a great deal of interest and much sympathy on all quarters. However, it has made banks, oil companies and suppliers cautious in their dealings with Greek shipowners. The restitution of the Kulukundis firm is therefore all-important for the reputation of Greek shipping as a whole.

Automation

Automation on ships has come to stay. Ships are piloted and their engines are controlled automatically. Liquid cargoes are also pumped in and out of a ship's tanks automatically. Tankers and bulk carriers newly-built in Japan have done away with helmsmen while pumps and hatchcovers do not need human hands to work them. The engine room log is automatically inscribed on tape and the ship's course is also logged on tape.

The immediate result of this automation is a reduction in the ship's crew. The Japanese have been able to reduce the basic crew (catering personnel excepted) of a 50,000-ton ship and above to 19 men.

Our own shipowners foresee a complement of four deck officers, including the Master, one apprentice, a boatswain, six A.B.'s, two deckboys, one radio officer, four engineers, three engineerroom apprentices, one electrician, two wipers and six cooks and stewards. Total: 30.

New ships equipped with the new type of General Electric turbine need only one boiler. Engine-room space will be small and the engineer and engine-room crew will be able to fit into an air-conditioned compartment where dials and indicators will permit them to work the

"NAFTIKA CHRONIKA,"

Is represented abroad (U.K. - Continent) by
Mr. S. MYLONAS
26 - 27 Conduit Street
Mayfair LONDON W. 1
Tel: Mayfair 26 46

engines and keep a constant check on them with push-button control. The entire performance will be automatically logged on tape.

Bridge navigation and loading and unloading operations will similarly be controlled from a central switchboard.

The point we wish to make in outlining these new developments is that the Ministry of Mercantile Marine should bear them in mind in setting the minimum complements required for the new 45 - 60,000-ton supertankers and giant bulk carriers now abuilding.

Thirty men are considered sufficient to man these ships and if the Ministry does not go along with this view, the shipowners will be justified in seeking Monrovia registry for these vessels. The new ships will cost a great deal of money and automation is one way to keep running costs down. If they are to be subject to feather-bedding, then the whole point of automation will be lost and their competitive ability ruined.

Seamen's Savings

Some time ago the Ministry of Mercantile Marine looked into the matter of excessive spending by Greek seamen in foreign ports. A report was made recommending certain measures and nothing more was heard of the matter.

During a recent visit to New York we were briefed on the subject by Mr. A. Pardalakis, P.N.O. representative in the U.S.

He told us that Greek seamen fritter away millions of dollars in Japanese, American and Continental ports. Some — but fortunately only a few — have saved nothing when the time comes for them to sign off a ship.

Mr. Pardalakis, as well as Capt. G. Dracopoulos, RHCG who investigated seamen's spending for the Ministry, both recommend compulsory saving with part of a seaman's wages paid into a bank account. This measure has been applied in the past and it proved eminently successful. Furthermore, it is common practice in the British, Italian, German, Scandinavian and many other merchant navies.

Mr. Pardalakis added, however, that on the other side of the coin we have seamen who save their wages and have deposited millions of dollars in the 42nd. Street branch of the Franklin Bank in New York.

We wonder why they patronise this bank instead of going to the Atlantic Bank which is a Greek concern. Perhaps the Atlantic Bank should organise its promotion on a more efficient basis towards these potential depositors in order that their savings should be used to support Greek-American ventures and Greek shipping itself.

There is little doubt that something must be done both to curb excessive spending and to channel savings to other quarters.

Regulations governing the transport of Greek emigrants

A new law governing the transport of Greek emigrants is expected to come into force shortly, as soon as it is published in the Government Gazette.

This law (4258/62) lays down certain regulations and a system

Telegrams ESPICO, Port-Said
R. C. Canal No. 3959
P. O. Box 12.

Phones | Office 2195
Night 3084
3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.
SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

Agents for: HELLENIC LINES LIMITED, Piraeus and New York, since 1938
and other leading Greek and foreign Shipping Companies.

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots:
5. Tantah Street
30, Fouad Street
Branch Office
Rached Street
Tel. 2012
PORT-TEWFIK (Suez)

by which Government control can be exercised over ships carrying Greek emigrants.

These regulations do not allow a ship to carry more than 30 emigrants to countries beyond Suez and the Straits of Gibraltar without a special permit from the Inspectorate of Merchant Ships certifying that the ship fulfills conditions with respect to safety, capacity, speed, age, accommodation, hygiene, victualling and personnel.

An emigrant is described as any person travelling abroad in search of employment or travelling to a foreign country to join a spouse, his or her betrothed, or relatives who have already emigrated to that country and regardless of the method of payment of the relative fare.

The inspection is carried out in the port of Piraeus under the auspices of the Inspectorate of Merchant Ships and by a committee appointed by the Inspector. The vessel must be free from passengers during this inspection.

Foreign-flag vessels are exempted from the requirement that the vessel be free from passengers or that the inspection be carried out in the port of Piraeus on condition that reciprocal facilities are granted to Greek ships in the relative foreign ports.

The procedure of application for the certificate is then described. The application must be accompanied by the documents required to certify that the ship is not more than 20 years old, to be counted from December 31, of the year of construction; her gross tonnage is not less than 15,000 calculated by a system of measurement recognised as similar and equivalent to the system applied in Greece; she is propelled by at least two engines and is equipped with doublebottoms in accordance with the regulations laid down by the 1960 International Convention for the Safety of Life at Sea.

An exception is made for ships older than twenty years provided they can attain an average speed of more than 16 knots.

On condition of reciprocal privileges to Greek ships, foreign ships can be completely exempted from the age limit requirement provided they have been engaged in serving Greece's overseas communications and have been carrying Greek emigrants for at least a year before the law came into force.

The plans and drawings required for the purposes of the inspection are also listed in the regulations.

As far as the inspection of the hull, the engines, lifesaving equipment and wireless are concerned, this is covered by existing regulations and vessels equipped with valid international certificates to this effect are exempted from inspection.

The inspection of the emigrants' quarters, the ship's hospital, public rooms, galleys, toilets, etc. and other spaces used by the emigrants is carried out in accordance with existing regulations.

Ships equipped with certificates to carry Greek emigrants are visited on every call at a Greek port by the Inspectorate of Merchant Ships or the Coastguard authorities in order to ascertain that the vessel abides by all the terms of these regulations. This visit must take place at least one day before the emigrants board ship.

All ships subject to these regulations must carry, at the shipowner's expense and with the approval of the Inspectorate of Merchant Ships regarding his qualifications, one Greek doctor who will be in charge of the health service on board as far as Greek emigrants are concerned. If the number of Greek emigrants on board exceeds 500, a second doctor will be required although he may be of the nationality of the ship's flag.

In the proportion of one to every 500 Greek emigrants, the ship must also carry, at the shipowner's expense, one male and one female nurse with proper qualifications and adequate experience. These must be carried even if the number of Greek emigrants is less than 500.

The Greek doctor's duties are outlined in detail in the regulations.

In addition, ships subject to these regulations must also carry a Greek Orthodox priest, appointed by the Church of Greece and qualified to hold services on board.

Furthermore, Greek hotel and catering personnel must be carried in equal proportion to the relation between Greek and foreign emigrants on the ship.

In the event that Greek Government or I.C.E.M. representatives are accompanying the Greek emigrants, the shipowner must provide adequate accommodation in cabins for these escorts.

PLACE A SHARE OF YOUR MARINE INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY,"

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR 242-0233

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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