

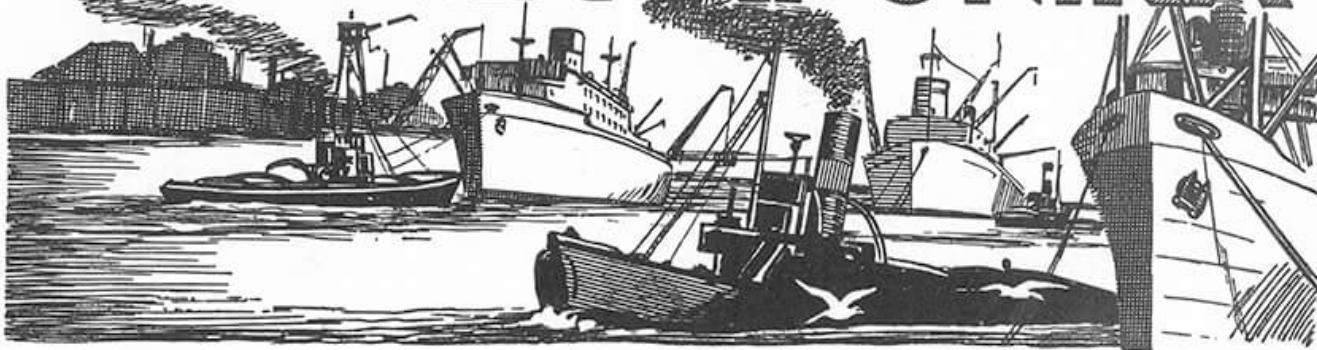
# NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1977

Αρ. Φύλλου 1004/763

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΖ' (Περιόδος Β') — ΑΡΙΘ. 1004)763

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1977

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΞΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

## Τὸ δεκαπενθήμερον

### ΠΟΥ ΠΑΜΕ :

'Αναγράφομεν τὰς τελευταίας πληροφορίας διὰ τὴν ἐπιβάρυνσιν ποὺ καλεῖται τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον νὰ ἀναδεχθῇ ἐκ διαφόρων ἐντεύθεν κατεύθυνσεων.

Καὶ μᾶς λέγει ἡ εἰδῆσις :

Νοιουσχέδιον τελούν πρὸς ὑπογραφὴν ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους 'Υπουργούς, διὰ τοῦ ὅποιου ἐπιδάλλεται τέλος ἐπὶ τῶν παροπλιζέμενῶν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ύδατα πλοίων. Τοῦ κειμένου τοῦ νομοθετήματος δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ λάθωμεν γνῶσιν, ἀν καὶ ἐπιμόνως τὸ ἔξητησαμεν ἀπὸ τοὺς ἀρμόδιους τοῦ 'Υπουργείου. 'Η εἰδῆσις, πάντως, ἀνεγράφη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ ἡμέρσιον δελτίον τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

Δευτέρα ένδιαφέρουσα, καὶ αὐτή, εἰδῆσις :

'Η Διεύθυνσις Λειτουργίας τῶν Σχολῶν τοῦ Ε.Ν. θὰ καλέσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ἔξευρειν τρόπου ταχυτέρας προωθήσεως τοῦ Σχεδίου Νόμου «περὶ τροποποίησεως διατάξεως τοῦ Ν.Δ. 99/73 κλπ.» διὰ τοῦ ὅποιου ἐπιδιώκεται ἡ αὔξησις τῶν εἰσφορῶν κατὰ πλοίον ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Έκπαιδεύσεως.

Καὶ ἡ τρίτη εἰδῆσις, ἐπιβεβαιοῦσα τὰς κυκλοφορούσας πληροφορίας :

Διὰ τῆς συντηρήσεως τοῦ χρόνου τῆς συνταξίου υπηρεσίας ἀπὸ τὸ NAT ἀπὸ 25 εἰς 22 καὶ 23 ἔτη ἡ ἐπιβάρυνσις τοῦ Ταξιέρου θὰ είναι σοβαρά. Τούτῳ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον καὶ μελετάται ἡ αὐξησις τῶν εἰσφορῶν, ἵνα καλυφθῇ ἡ προβλεπόμενή δαπάνη καὶ ἵνα μὴ δισταραχθοῦν τὰ οἰκονομικὰ τοῦ Ταμείου.

Αὐτά, ἐν συντομίᾳ, μᾶς λέγουν αἱ εἰδῆσεις. Καὶ ἐρωτᾶται : 'Αντέκει τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον εἰς τὰς διαγραφούμενας ἐπιβάρυνσεις εἰς περίοδον μᾶλιστα κρίσεως; Τὴν ἀπάντησιν περιμένουμεν ἀπὸ τὸ 'Υπουργείον καὶ τὰς ἐπαγγελματικὰς ὁργανώσεις τῆς Ναυτιλίας.

### ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ Η Ε.Ο.Κ.

Πολλά, δεσμαίως, καὶ πολύπλοκα τὰ ὅσα ἐμφανίζονται πρὸ ἡμῶν, εἰδικῶς καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν, μὲ τὴν εἰσοδόν μας εἰς τὴν Κοινὴν 'Αγοράν. Τὸ ναυτεργατικὸν είναι τὸ πρῶτον. 'Η ἐγκατάστασις ἐδὼ παραρτημά-

τῶν τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων δυνατὸν νὰ τὰς διευκολύνῃ εἰς τὴν πρόσληψιν 'Ελλήνων ναυτικῶν διὰ τὰ πλοῖα τῶν. Δεν θὰ ἡτο δύσκολον νὰ συμπεράνῃ τις τὰς δυσαρέστους συνεπείας μιάς φυγῆς τοῦ 'Ελληνος ναυτικοῦ ἀπὸ τὰ πλοῖα τῆς Πατρίδος του.

Τὸν καταμερισμὸν τῶν φορτίων πρέπει νὰ τὸ φοδούμεθα. 'Αν καὶ χωρὶς τὸ Ἑλληνικὸν τράμπι μεταφοραὶ πρώτων υλῶν εἰς τὰ βιομηχανικὰ κράτη τῆς Δύσεως, μὲ ναύλους καμηλούς, δὲν είναι νοητοὶ οὐτὲ καὶ συμφέρουσαι. Μέγας ὁ σύγκος καὶ ὑπολογίσιμος τοῦ Ἑλληνικοῦ τοννά.

Οιαδήποτε ἀλλα μέτρα, ποὺ θὰ ἐλαμβάνοντο ἐρήμητη τῆς 'Ελλάδος, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, δὲν θὰ είναι δυνατά. 'Ο Ἑλληνικός παράγων θὰ ἐλαμβάνετο ὑπ' ὄψιν, διότι αὐτὸν θὰ συνέφερε καὶ εἰς ὅλας χώρας - μέλη τῆς Κοινότητος.

'Η μόνη διαφορά, εἰς τὰς περὶ Ναυτιλίας ἀπόφεις χωρῶν τινῶν μελῶν καὶ ήμων ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός ὅτι η μεγίστη ἀνάλογία τῶν εὐρωπαϊκῶν στόλων ἀναφέρεται εἰς πλοῖα γραμμῶν, ἐνῷ τοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου εἰς τράμπι φορτηγά. Πᾶν δὲ τι συμφέρει εἰς τὸ λάδινερ, δὲν συμφέρει πάντοτε καὶ εἰς τὸ τράμπι. Διάφοροι συνχνὰ αἱ ἀπόφεις καὶ αἱ ἐπιδιώξεις.

'Οπωαδήποτε, ὅμως, δὲν πρέπει νὰ φοδούμεθα τὰ μετὰ τὴν ἐνταξίν μας ληφθούσαν μέτρα. Τὸ πρὸ αὐτῆς κυρίων πρέπει νὰ παρακολουθοῦνται καὶ αἱ κατάλληλοι ἐπ' αὐτῆς ἐνέργειαι νὰ διαμορφώνωνται.

### ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΝ ΔΙΚΑΙΟΝ

Δημιουρείσθων δημοσίευματα εἰκλεπτοῦ συνεργάτου μας, διὰ τοῦ διοί ποιοῦ τὸ δόλον πρόδηλημα τῆς ἐντάξεως μας εἰς τὴν Κοινότητα διερευνᾶται ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς. Αἱ εἰς δάθος παραπομπές του, δεδομένου τοῦ κύρους τοῦ συνεργάτου μας, είναι ἀξιοπρόσεκτοι. 'Εχουν ως κάτωθι:

'Εντείνονται καὶ συνεχίζονται αἱ Κυberνητικαὶ δραστηριότητες διὰ τὴν ἐνταξίν τῆς Χώρας εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. Εύνόητον ὅτι θὰ μεσολαβήσῃ μὲ καθοριζόμενον εὐχερώς χρονικὸν διάστημα πρὶν ἡ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐνταξίς. Μᾶς ἀναγκάζει τοῦτο νὰ σκεφθῶμεν ἐγκαίρων τὰς πιθανὰς ἐπιπτώσεις ἐκ τῆς ἐντάξεως ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας.

Συνήθως λέγεται ὅτι κατόπιν τοῦ ἄρθρου 84 τῆς Συνθήκης τῆς Ρώμης, ἡ ἐπέκτασις ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῶν διατάξεων αὐτῆς ἀπαιτεῖ ὁμόφωνον ἀπόφασιν τοῦ

Συμβούλιου τῆς Κοινότητος, ἀπόφασιν μὴ ληφθεῖσαν εἰσέτι. Πενιχρά δημοσίευμα είναι ἡ ἐνθάρρυνσις ἐκ τοῦ ἐπιχειρήματος τούτου διότι ἡ ἐνταξίς τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. πρωρισταῖ νὰ θέσῃ ἄλλα προβλήματα δυσπιλίτα.

Ούτων ὑπογραμμίζεται ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν καὶ ἔξαγογικὸν ἐμπόριον τῆς Κοινότητος θέτει τὸ ἔρωτημα ἀν τὸ σχετικὸν κριτήριον θὰ είναι ἡ σημαία τοῦ πλοίου, ἡ πλοιοκτησία, ἡ τὸ 'Ἑλληνικὰ συμφέροντα τῆς πλοιοκτησίας.

Πέραν τοῦ δυσεπιλύτου τούτου προσδηματος, ἡ ἐνταξίς τῆς 'Ελλάδος εἰς τὴν Κοινότητα, θέτει ὑπὸ ἔξετασιν τὸ σημερινὸν νομοθετικὸν καθεστῶς τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Ποικίλαι διατάξεις τίθενται ὑπὸ ἀμφισβήτησιν μὲ τὸ ἔρωτημα τῆς καταργήσεως. Είναι ἐκεῖνοι αἱ ὅποιαι ἀφοροῦν εἰς τὴν Ἑλληνικότητα τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ καὶ τὴν ἐλευθέρων διακίνησιν τούτου, τὴν ἐγκατάστασιν ἐν 'Ελλάδι ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν μὴ ἀλλοίωσιν τῶν ὄρων τοῦ ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ.

'Ιδιον νομικὸν καθεστῶς ἔχει ἡ Κοινότης. Κατὰ πληροφορίας, καταλαμβάνει τούτο δεκάδας χιλιάδων σελίδων καὶ ἡ ἐνταξίς θὰ σημάνῃ τὴν ἐπέκτασιν τούτου εἰς τὴν Χώραν μας, ἀγνοστον τεθεῖσαν διά νόμου. Πρόκειται διὰ τὸ Ν. Δ. 2687/53 καὶ διὰ τὸ νόμον 27/1975.

Τὸ πρῶτον ρυθμίζεται τὴν νηολόγησιν τῶν εἰς ἀλλοδαπάς ἐταιρίας ἀνηκόντων Ἑλληνικῶν συμφέροντων πλοίων (τὸ περίφημον ἄρθρον 13) καὶ διὰ τὸ δεύτερον τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων.

Οὐδεμία διεθνής δέσμευσις τῆς 'Ελλάδος ἐμποδίζουσα τὴν συνταγματικὴν κατοχύρωσιν τῶν νομοθετημάτων τούτων ὑφίστατο καθ' ὃν δύρχον περιελήφθησαν ταῦτα εἰς τὸ Σύνταγμα μὲ δράτερον εἰπεῖν, εἰς τὰ Συντάγματα. Λέγομεν τοῦτο διότι ἡ κοινότητα ἀπὸ Κοινοτικῆς πλευρᾶς ἡ θεωρία ὅτι τὸ δίκαιοον τῆς Κοινότητος ὑπερτερεῖ τοῦ ἐσωτερικοῦ ήμῶν Δικαίου καὶ ἐγένετο σχετικῶς ἐπίκλησις τοῦ ἄρθρου 28 § 1 τοῦ Συντάγματος.

Τὸ ἄρθρο δημοσίευμα τοῦ διατάγματος δὲν εἶπε τι νέον. 'Απλῶς ἀπετύπωσεν τὸν καθοριζόμενον τὸ πρότερον ισχύοντα παρ' ἡμῖν κανόνα καθ' ὃν αἱ διὰ νόμου κυρούμεναι διεθνεῖς Συμβάσεις καθίστανται τημῆματα τοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου. 'Η ἐν τῷ Συντάγματι φάσις «ύπερισχύουν πάσης ἀντιθέτου διατάξεως νόμου» δὲν περιλαμβάνει τεθεῖσαν δικαίωσιν τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Συντάγματος.

Σύνταγμα, ὅπερ θ' ἀπέτελει ἀπροσδόκητον ὅλως καὶ ἀπαράδεκτον ἐρμηνείαν, διότι θὰ ἥκει ἡ Ἑλλὰς νὰ κυρώσῃ διεθνῆ Σύμβασιν καταργοῦσαν τὴν Βουλὴν ἡ εἰσάγουσαν τὴν ἐλέω Θεοῦ Μοναρχίαν, διὰ ν' ἀνατραπῇ πᾶσα Συνταγματική ταξις παρ' ἡμῖν. Ἡ διάταξις τοῦ Συνταγματος ἐν ἄρθρῳ 28 § 1 ἡρκέσθη νὰ λύσῃ τὸ πρόβλημα τοῦ λεγομένου «δυσαδισμοῦ» ὑπὸ τὸν ὁποῖον συνίσχουν παρ' ἡμῖν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀντικειμένου διατάξεις ἐσωτερικαὶ καὶ διεθνεῖς ὅπως π.χ. πρὸ τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (1958) ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς, αἱ διατάξεις τοῦ νόμου ΓΡΙΖΙΚΙΝΟΥ Κώδικος τοῦ 1910 κυρωθεῖσης διὰ τοῦ νόμου ΓΡΩΠΣΤ) 1911.

Εἶναι ἐπομένως γεγονός ὅτι Συνταγματικῶς κατοχυρωμέναι διατάξεις θὰ ἔξακολουθησούν διατηροῦσαι τὴν ἐπινημένην τυπικὴν ισχὺν αὐτῶν καὶ δὲν θὰ θεωρηθοῦν καταργηθεῖσαι διὰ μόνον τὸν λόγον τῆς ἐντάξεως εἰς τὴν Ε.Ο.Κ., ἐκτὸς ἂν προηγηθῇ ταύτης Συνταγματική μεταβολὴ.

Κατὰ τὰ λοιπά, δηλονότι κατὰ τὰς δι' ἀπόλλων νόμων εἰσηγμένας ρυθμίσεις τῆς Ναυτιλίας, ἡ ἔνταξις εἰς τὸ Κοινοτικὸν δίκαιον, ἀν τούτῳ περιέχῃ ἀντιθέτους διατάξεις, εἴναι δέδιον ὅτι θὰ μᾶς ἀναγκάσῃ ν' ἀποχαιρετίσωμεν ὁριστικὸν τὸ πλέγμα τῶν κανόνων δι' ὧν ἔξησφαλισθη ἡ ἀνταγωνιστικότης τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὁποία λόγω ἐλλείψεως ἀξιῶν λόγου ἐθνικῶν μεταφορῶν, ἀνοζητεῖ τὴν ἐπικερδή ἀπασχόλησιν τῆς εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν.

Τὶ θὰ πράξουν ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη τὰ ιδιωτικὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα εἶναι εὔχερες ἀλλ' ἀνεπιθύμητον νὰ προβλέψωμεν. 'Ο Ἀδάμ Σμιθ ἔλεγε ὅτι ὁ κάτοχος κινητοῦ πλούτου εἶναι πολίτης τῆς οἰκουμένης καὶ δὲν διεψεύσθη στὸν παλαιότερον, κυρίως εὐθὺς μετὰ τὸν πόλεμον, ἀποουσίαν ὀλοσχερῶς ναυτιλιακὴ πολιτική, ἡ Ναυτιλία συνήντη πνεῦμα ἀδιαφορίας, ἵνα μὴ εἴπωμεν ἔχθρότηος καὶ ηκούθη ἐν τῇ Βουλῇ σύγκρισις τῶν πλοίων πρὸς τὰ ἔξι 'Αρτης ὑποζύγια! Τότε, ἡ Ναυτιλία αὐτοπροστατεύθη καὶ εὑρε τὸν τρόπον νὰ τὸ πράξῃ.

"Ἀλλο δεδίως τὸ ζήτημα ἀνὴρ ἔνταξις εἰς τὴν Ε.Ο.Κ. προσδοκᾶται ὅτι θὰ εἶναι τόσον ὠφέλιμος καὶ ἔνεργεική, ὥστε νὰ δυναμεθῇ ν' ἀδιαφορήσωμεν διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἀξιμίως. Εἶναι τούτῳ θέμα ἀντὸν εἰς τὴν ἀρμοδιότητα ἀλλὰ καὶ τὴν ευθύνην τῆς Κυβερνήσεως. Γεγονός εἶναι ὅτι ἐπιθεικύνεται συνόρμησις πρὸς τὴν ἔνταξιν καὶ ἐπαναλαμβάνεται πάλιν τὸ σύνθημα ἐλληνικὸν φαινόμενον τῆς ὁμαδικῆς ἔξορμήσεως πρὸς ἄλλων σκοπού τινος, ὅπερ διὰ τὴν ἡρωϊκότητα καὶ τὸ ὅμοθυμον, ἔχαρκτηρίσθη ὡς «φυγὴ πρὸς τὸ ἐμπρός».

Τὸ θέμα εἶναι μέγα, τόσον μέγα ὡστε ν' ἀποκλείεται ἔξαντλησις αὐτοῦ εἰς τὰς ἑδῶ στήλας. Θίγοντες τούτῳ εἰς τὸ παρὸν σημείωμα, ὁφείλομεν νὰ ἀνακέρωμεν ὅτι ἡ "Ενωσις Ἑλλήνων" Ἐφοπλιστῶν συνειδητοποιήσασα τὴν μεγίστην σημασίαν του, ἔχει δραστηρίας ἐπιδόθη εἰς τὴν μελέτην καὶ διερεύνησιν του εἰς έθαθος, συντόμως δὲ θὰ

προκύψουν ἐκ τῆς ἐντακτικῆς αὐτῆς ἐργασίας, τὰ συμπεράσματα καὶ αἱ χρήσιμοι ὑποδείξεις πρὸς τὴν Κυβέρνησιν.

## ΕΔΩ, ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ

Προσέξοτε τὰ μικρὰ μεσογειακὰ σκάφη. "Εχουν ὠρισμένα αἰτήματα λογικά καὶ δικαια. Παρεγγνωρίσθησαν τελείως ἀπὸ τὸ Κράτος. Ἡγονήθη καὶ αὐτὴ ἡ ὑπαρξίες των, ἀφοῦ οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι οὐδὲ καν τὰ ἀναφέρουν εἰς τὰς προβαλλομένας ἐνεργείας των.

Μέγας ὁ ὄγκων ἐπικρατήσεως εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον. Παρούσα ἡ Ρωσία, μὲ τὸν σταθερῶν ἀναπτυσσόμενον ἐμπορικὸν τῆς στόλου. Τὴν στιγμὴν αὐτὴν — βάσει τῶν στατιστικῶν τοῦ Βοσπόρου — τὰ ρωσικὰ πλοῖα εἰναι τὰ περισσότερον, πάσης ἄλλης σημαίας, συγχάζοντα εἰς τὰ μεσογειακὰ ὑδατα. "Ἐπονται οἱ Ἰταλοὶ μὲ τὰ σύγχρονα σκάφη των — τὰ ρ.ρ. καὶ τὰ κοντεύερς — καὶ ἀκολουθοῦν οἱ βορειοδυτικοὶ ἐμπορικοὶ στόλοι, σίτινες, μὲ τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τῶν πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν εἰσαγωγῶν, διαμφισθητούν προέχουσαν θέσιν εἰς τὰ μεσογειακὰ ὑδατα, μὲ σκάφη προϊόντα τῆς συγχρόνου ναυπηγικῆς τεχνολογίας.

Καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Μεσογειακὴ Ναυτιλία, ἡ ἄλλοτε κυριαρχοῦσα εἰς τὴν ἀνατολικὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου, ἔξακολουθεῖ νὰ ἐμφανίζεται μὲ τὰ ὑπολείμματα τῆς «καυρῆρης λεγομένης μοίρας». Διὸ τὸ ἐλληνικὸν «ετράπτη», τὸ μεσογειακὸν, καμμίας νομοθετικὴ πρόβλεψις, ἐκτὸς τοῦ ἄρθρου 13 κείται, καμμίας ἀνανέωσις, καμμίας πιστοδοτικὴ διευκόλυνσις, καμμίας καν προσοχὴ εἰς τὰ ἑκάποτε ὑποβαλλόμενα αἰτήματα τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανησης τῶν μεσογειακῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ μεσογειακὸν σκάφος εἶναι ὁ παρίας τῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας.

Καὶ ὅμως, αὐτὸς εἰσφέρει πάμπολλα εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας. 'Εδῶ αἱ ἐπισκευαί του, ἐδῶ ὁ ἀνεφοδιασμός του, ἐντεῦθεν ἡ διασκευαρίσις του καὶ ἐδῶ αἱ ναυτολογίσεις πληρωμάτων, τῶν ἀπὸ "Ἐλληνας κυρίων ναυτικοὺς συγκεκροτημένων. Οὐχὶ κατὰ μικρὸν ἐπίσης ποσοστὸν — πολὺ πέραν τοῦ ἡμίσεος — ἡ συμμετοχὴ του εἰς τὰς ἔθνικὰς μεσογειακάς μεταφοράς.

Πρέπει οἱ ἀρμόδιοι καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι νὰ λάβουν ὑπ' ὄψιν τῶν τὴν διαρύνουσαν — ἔθνικην καθαυτό — σημασίαν ποὺ ἔχει διὰ τὸν Τότον μας ἡ Μεσογειακὴ Ναυτιλία. "Ἐπι τοι περισσότερον ἐνισχύεται ἡ θέσις τοῦ μεσογειακοῦ σκάφους ὥστε τὴν τεραστίαν εἰς ἕκτασιν οἰκονομικῆς ἀνάπτυξιν τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Προέχουσα εἰς αὐτὴν ἡ θέσις τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας, πρόεχουσα πρέπει νὰ εἶναι καὶ ἡ θέσις τῆς Ἑθνικῆς Ναυτιλίας.

Πολλὰ καὶ δίκαια τὰ αἰτήματα τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου. 'Ἐπικαλούμεθα ἐπ' αὐτῶν τὴν κρατικὴν συναπτίλην. 'Η μελέτη τῆς δῆλης θέσεως τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται ὡς καθῆκον. Εἶναι, πράγματι, ἀποκαρδιωτικὸν τὸ φαινόμενον — ἀντινομία ἡμιπορεὶς τις νὰ εἴπῃ — τοῦ ἀφανισμοῦ τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰ γνώριμα ἀπὸ ξιλιητρίδων ὑδατα τῆς Μεσογείου, ἐνῷ τὰ

ὑπερπόντια, μεγάλα σκάφη μας, ὑπερμέτρως αὐξάνονται καὶ πληθύνονται. Θά χάσωμεν, μήπως, τὴν κοίτην τῆς θαλασσινῆς ἔξορμήσεως μας;

## ΤΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΑ

Τὸ ἐλληνικὸν κρουαζιερόπλοιον ἀποδαίνει δόσημέραι ἀκριδότερον. Οἱ ναῦλοι ποὺ ζητοῦνται τώρα διὰ τὰς ἑκατόντα περισσότερους, πενθημέρους ἢ ἐπταπεμέρους κρουαζιέρας είναι κατὰ 20% ὑψηλότεροι τῶν εἰστραπτομένων διὰ τὰς κρουαζιέρας ἀπὸ τὸ Μαΐαμι εἰς τὴν Καραϊβικήν.

Τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἐπιβαρύνσεων εἰς τὰ κονδύλια τῆς ἐπανδρώσεως, τῆς τροφοδοσίας καὶ τῆς πρατορεύσεως ἔρχονται ἀμέσως νὰ μᾶς προειδοποιήσουν, ὅτι ἡ συναγωνιστικὴ ίκανότης τοῦ ἐλληνικοῦ κρουαζιερόπλοιού παύει πλέον ύφισταμένην. "Ἐνας καλός τῆς Ναυτιλίας μας τόσα προσεγκόκων εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας, δημιουργημα ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας, ἥρχισε καμπτόμενος. Καὶ ἡ κάμψη του θὰ ἔχῃ ἀμείον ἀντίκτυπον εἰς τὴν τουριστικήν μας προσπάθειαν.

Μόχθον πολὺν καὶ κεφάλαια ἀξιόλογα περικλείουν αὐτὰ τὰ ἐλληνικὰ κρουαζιερόπλοια, τὰ ὁποῖα, ἐν τῷ μεταξύ, μὲ τὴν αἰσιόδοσην διὰ τὴν αὔριον προοπτικήν, αὐξάνονται καὶ πληθύνονται. Τέσσαρα τὸν ἀριθμὸν πρόκειται νὰ προστεθοῦν εἰς τὸν δυναμικὸν τῶν οἰκονομικῶν συγκεκροτημένων. Οὕτως δὲν ἐπεδείξαμεν τὴν δεσμούσα προσοχὴν εἰς τὰς δυνατότητας τῆς ἀποδόσεως των. Τὰς ἐπειδηρύναμεν πολλά καὶ παρεδόθημεν, λόγω ὑπερπροσφορᾶς, βορὰ καὶ εἰς τὰς διαθέσεις τῶν ζένων πρακτόρων

## ΔΙΑ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΓΡΑΜΜΗΣ

'Επισημαίνομεν μίαν παράδειψιν. Δέν παρέστησαν, ὡς ὄφελε, κατὰ τὰς διαπραγμάτευσις, τῆς ἀνανεώσεως τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως Ποντοπλοΐας ἐκπρόσωποι — ἡ ἔστω καὶ ἐκπρόσωπος — τῶν φορτηγῶν τακτικῶν γραμμῶν. 'Ιδιάζοντα τινά, διὰ τὰ πλοῖα γραμμῶν, ζητήματα θὰ συνεξτούντο μὲ τοὺς ἐργατικούς ἀντιπροσώπους καὶ θὰ καθωρίζοντο ὠρισμέναι συμβατικαὶ προβλέψεις εἰς τὰς της Ἐργατικῆς Ναυτιλίας, τοῦ καταστρώματος ιδίᾳ.

Μεταξὺ τῶν ἀρχιπλοιάρχων τῶν ἐταιριῶν φορτηγῶν γραμμῆς είχον συζητηθῆ ὑπερμέτρα, λύσεις διὰ τὰ ὁποῖα διὰ τὴν διεπιτητήτων νὰ καθιερωθοῦν συμβατικῶς. 'Αντιγραφον σχετικού πρακτικού συνταχθέντος κατὰ τὰς συζητήσεις τῶν ἀρχιπλοιάρχων δημησιεύμενον κατωτέρω.

'Η «Ἐλληνική», τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου, εἶχεν ὑδη ζητήσει δι' ἐπιστολῆς της ἀπὸ τὴν "Ενωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν ὄπως παραστήσει δι' ἀντιπροσώπου της — ὡς συνέδαινε καὶ εἰς τὸ παρελθόν — κατὰ τὰς διαπραγμάτευσις, ἵνα ἐν καιρῷ ζητήματα τινὰ οὐσιώδη διὰ τὸ πλοῖον γραμμῆς συζητηθοῦν μὲ τοὺς ἀκτιπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο. 'Η αἵτησις αὐτὴ δὲν ἔγενετο, ὡς φαίνεται δεκτή, ἀφοῦ δὲν ἔτυχε καμμίας ἀπαντήσεως ἀπὸ μέρους τῆς 'Ενωσεως.

'Απὸ τὸ δημοσιεύμενον πρακτικὸν καταφίνεται ὅτι τὰς ἀπασχολούμεντα ἐργατικά ζητήματα τῶν φορτηγῶν γραμμῆς δὲν εἶναι διάλιγα. 'Η Συλλογική, δεσμίως, ζητήματος παρέλκει. 'Επισημαίνομεν, πάντως, τὴν παραπλεύσιν, ἵνα μὴ ἐπαναληφθῇ.

## ΠΡΑΚΤΙΚΟΝ ΣΥΣΚΕΨΕΩΣ

Σήμερον τὴν 15.2.1977 συνελθόντες εἰς κοινή σύνεσην οἱ κάτωθι ύπογεγραμμένοι 'Αρχιπλοιάρχοι, ἐκπροσωπούντες τὰς ἔναντι ζητήσους ἀναφορεμένας 'Εταιρείας Τακτικῶν Γοπιωνῶν, συνέφωνήσασεν ἀπὸ κοινοῦ ἐπὶ



## MERCANTILE MARINE ENGINEERING AND GRAVING DOCKS Co. N.V.

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403

BELGIUM

Tel.: 0032-31-410.420

Telex: 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece:

N. A. CATSIKADAKOS

59, Vas. Constantinou Ave.

Tel: 4519.629

Telex: 21-3306 NIKA

Cables: Hansadok Piraeus

θεμάτων άφορώντων είς πλοϊα Τακτικών Γραμμών τὰ κάτωθι, πρὸς ἐνορμάτωσιν εἰς τὴν Νέαν Συλλογικήν Σύμβασιν:

A) Ἐχμάσεις καὶ ἀφεχμάσεις φορτίων:

1. Containers κενὰ 1 \$ ἀνὰ ἐντατῆρα (γρύλλον) £ 0.55.
  2. Containers πλήρη 2 \$ ἀνὰ ἐντατῆρα (γρύλλον) £ 1.10.
  3. Αὐτοκίνητα ἐπιβατικά 1 £ ἀνὰ τεμάχιον.
  4. Αὐτοκίνητα λεωφορεῖα 2 £ ἀνὰ τεμάχιον.
  5. Μεγάλα φορτηγά - Τρακτέρ - Διάφορα Η/Λ - Κάρσες - Σκελετοί - Σωλήνες 2 \$ ἀνὰ ἐντατῆρα (γρύλλον) £ 1.10.
  6. "Άλλα φορτία Καταστρώματος 0.70 £ ἀνὰ τόννον.
- Σημείωσις: Τὰ ἀνώτερα εἰναι ἀμοιβὴ δι' ἔχμασιν καὶ ἀφεχμασιν.
- B) Ξελεία ἐπιστρώσεως κυτῶν (dunnage) 10 £ μηνιαίως ἀνὰ κύτος ἐφ' ὅσον γίνη τοποθέτησις ἡ περισυλλογὴ ἐντὸς μηνός.

Τέλος νὰ συμπεριληφθῇ εἰς νέαν Συλλογικήν Σύμβασιν ἡ ἀπόφασις Υ.Ε.Ν.:

«Ἐπὶ ἔρωτήματος ἔαν μετὰ 8ωρον ἀπασχόλησιν τοῦ πληρώματος ἐπὶ ἔργασίας παρεχούσης τὸ δικέιωμα εἰς ἀπόληψιν ιδιαιτέρως ἀμοιβῆς καταστάλλεται εἰς τοῦτο ὑπερωριακὴ ἀμοιβὴ δι' ἔκτελεσιν ἐν συνεχείᾳ τῆς 4ώρου φυλακῆς του ἐδόθη ἡ ἀπάντησις, ὅτι δεδομένου ὅτι ὁ ναυτικὸς ὑποχρεούτων εἰς τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως νὰ ἔργασθῇ ἡμερσίων ἐπὶ 12ωρον (8+4) κατ' ἀνώτατον ὥριον ἀπὸ Δευτέρας μέχρι Παρασκευῆς, ἐφ' ὅσον ἀμφότεραι αἱ ἔργασίαι, ητοι ἡ "Ἐξτρα ἀμειδομένη καὶ ἡ 4ωρος φυλακὴ δὲν ὑπερβαίνουν τὸ ἀνώτατον ὥριον τοῦ δωδεκάωρου ἡμερσίων ἀπασχολήσεως, οὐδεμίας έτερα ἀμοιβὴ θὰ πρέπει νὰ καταβάλλεται, πέραν τῆς προβλεπόμενής ὑπὸ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς διὰ τὴν ἔκτελεσιν τῆς ἑκάτου ἔργασίας.

»Ἐὰν ἡ ἀπασχόλησις ὑπερβῇ τὸ 12ωρον ἐπὸς 24ώρων εἰς φυλακὰς καὶ "Ἐξτρα ἔργασίας, τὸ πλήρωμα δικαιοῦται, ἐκτὸς τῆς "Ἐξτρα ἀμοιβῆς καὶ ὑπερωριακῆς τοιαύτης, διὰ τὸν πέραν τοῦ 12ώρου χρόνου».

Εἰς κεφ. Ζ παρ. 1 β τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως:

Νὰ προστεθῇ ἡ παράγραφος: «Κύτη πλοίων - ψυγείων μετὰ τῶν διαλάμων μονάδων ψύξεως (cooling units) ἀποτελούν κανονικὸν κύτος. Ἡ δὲ μετακίνησις τῶν ξυλίνων πλασίσιων (καφασιών) πρὸς καθαρισμὸν δὲν ἀπαιτεῖται ιδιαιτέρας ἀμοιβῆς».

Διὰ τὴν Hellenic Lines Ltd.: N. Καραγιώργης - B. Μακρῆς. Διὰ τὴν Evangelides Lines: Φρυτζάλας - Καρδέλας. Διὰ τὴν Empros Lines: Σάκος. Διὰ τὴν Med Line: Δρακάτος. Διὰ τὴν Arapko Lines: Μπελέης. Διὰ τὴν Prodromos Lines: Παναγιώτου.

Διὰ τὰ ἀνώτερα εἰδικὰ αἰτήματα τῶν Ἑταιρειῶν Τακτικῶν Γραμμῶν ἔχουσιο δοτεῖται ὁ Ἀρχιπλοίαρχος τῆς Α.Ε. Ἀτμοπλοΐκῶν Γραμμῶν «Ἡ Ἑλληνική» κ. N. Καραγιώργης σπους τὰ θέση ὑπὸ όψιν τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

(Ἐπαναλαμβάνονται αἱ ὑπογραφαί).

## ΤΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Προσέξωμεν τοὺς τελευταίους πίνακας τῶν ἀτυχημάτων εἰς ἐλληνόκτητα πλοῖα. "Ολα ἀναφέρονται εἰς φορτηγά μικρᾶς χωρητικότητος καὶ ὑπὸ πειστάσεις ὑποδηλούσας διὰ τινὰ ἔξ αὐτῶν κατάστασιν ποιοτικὴν ήστατην ίκανοποιητικὴν ἡ καὶ παραλείψεις τοῦ πληρώματος τῶν, ὑπὸ καιρικὰς πάντως συνθήκας ὅχι πάντοτε ἀπαγορευτικὰς τοῦ πλοῦ.

Μᾶς ἐπιτρέπεται νὰ συμπεράνωμεν, ὅτι δὲν ἀποδίδεται ἡ δέουσα προσοχὴ εἰς τὴν συντήρησιν τοῦ σκάφους οὔτε ὅτι ἀσκεῖται

ὁ ἐπιβεβλημένος ἔλεγχος ἀπὸ μέρους τῶν Νησιωνάρων.

Καθ' ἡμᾶς, ὅχι μόνον ἡ καλὴ συντήρησις τοῦ πλοίου καὶ αἱ καιρικαί, βεβαίως, συνθῆκαι, ἀλλὰ καὶ τοῦ πληρώματος ἡ ποιοτικὴ ἀνεπάρκεια ἀποφασιστικὸν διαδραματίζει ρόλον εἰς τὴν καλὴν τοῦ ταξιδίου περαίσιν.

Εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, τὰς ἀρμοδιότητας ἀρχὰς καὶ τοὺς Νησιωνάρους ἐναπόκειται ἡ φροντίς. Θὰ ἡτο ἀδικον μία μεγάλη Ναυτιλία, ὅπως ἡ ιδικὴ μας, νὰ ἐμφανίζεται μὲν συχνὰ ἀτυχήματα, μὴ ἀναφέρομενα εἰς τὰ ὕκεανοπόρα σκάφη της, ἀλλὰ εἰς τὰ μικρά, μεσογειακοῦ τύπου.

## ΟΙ ΛΑΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

"Ἐλλην ἀνθυποπλοίαρχος, ὑπηρετῶν ἡδη ἐπὶ σουηδικοῦ φορτηγοῦ, μᾶς περιγράφει, δι' ἐπιστολῆς του, τὰς ἀνέσεις, ὑπὸ τὰς ὁποίας ζουν τὰς ἡμέρας των οἱ ἐπιβαίνοντες οἱ πλήρωμα — εστω καὶ κατώτερον — ναυτικοί.

Καὶ πρῶτον τὰ διαμερίσματα: 'Ατομικοὶ οἱ θάλαμοι δι' ἔνα ἔκαστον τοῦ πληρώματος. "Ολα τὰ χρειώδη περιλαμβάνονται, ὡς καὶ τοῦ λουτροῦ ἡ ντούς. Κεντρικὴ θέμασις ἡ κλιματισμός, ἀνεμιστήρες κλπ. Εἰς τὰ ἀνώτερα καταστρώματα είναι τοποθετημένα τὰ διαμερίσματα. Εύρυχωρος ἡ αἰθουσα ἐστιατορίου καὶ ἡ αἰθουσα συγκεντρώσεων, μετὰ τηλεοράσεως, ψυγείου, ἀναψυκτικῶν, βιδλιοθήκης, παγινίδιων. "Ιδιαιτέρα ὑπηρεσία καθαριότητος καὶ σερβίρισματος τῶν ἀδεσμάτων. Δωρεάν καὶ αἱ τηλεπικοινωνίαι διὰ τὰ πληρώματα. Περὶ ἀδειῶν μετ' ὀποδοχῶν οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται· ἀνυπέρβλητοι οἱ Σουηδοί.

Εἰδικαὶ προδιαγραφαὶ θεσπίζονται νόμῳ, διὰ τὰς διαστάσεις τῶν διαμερισμάτων καὶ τὰς παρεχομένας ἀνέσεις κατὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν σουηδικῶν πλοίων. Τὰ σουηδικὰ σκάφη, λόγω ἀκριβῶς, τῶν υψηλοτέρας στάθμης διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος, στοιχίουν ἀκριβότερα.

Καὶ μᾶς συναποστέλλει ὁ ἐπιστολογράφος μας τρεῖς φωτογραφίας διαμερισμάτων μικρῶν ἐλληνοκτήτου φορτηγοῦ, ὑπὸ κυπριακῆς σημαίας, ἐπὶ τοῦ ὅποιου ὑπέρτησης πρότινος χρόνου καὶ ἀπελυθῆ διὰ νὰ ναυτολογηθῇ ἐπὶ τοῦ σουηδικοῦ σκάφους. Γνώστης τῆς ἄγγλικῆς. Οἰκτρά ἡ ἐντύπωσις ἀπὸ τὰς φωτογραφίας αὐτάς.

Καὶ προσθέτει εἰς τὴν ἐπιστολήν του: «Δὲν ἐπρόθετει εἰς τὴν ἐπιστολήν του: «Δὲν ἐπρόθετα νὰ ὑπηρετήσω ἐπὶ ἐλληνικοῦ τίνος νεοτεύκτου σκάφους. Πιστεύω ὅτι αἱ συνθῆκαι διαβίσσεως τοῦ πληρώματος νὰ είναι καλύτερα ἀπὸ τὰ μικρὰ σχετικῶς παρήλια — τῆς προπερασμένης δεκατίας — σκάφη. 'Οπωσδήποτε, όμως, ἡ «ἀνθρωπιά» τῶν σκανδιναυικῶν σκαφῶν είναι ἀξία ἰδιαιτέρας προσοχῆς καὶ κατὰ τὸ δυνατὸν μιμή-

σεως. Πῶς θέλετε καὶ προπαγανδίζετε τὴν κάθεδρον τῶν νέων εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθῆκας εἰς πολλὰ ἐλληνικά σκάφη; Ἡ ζωὴ εἰς αὐτὰ σίναι, πράγματι ἀδίωτος καὶ μάλιστα ὅταν ὑπερπόντια είναι τὰ ταξίδια.

»Ἄλλα παραδειγματισθοῦν — καταλήγει ὁ ἐπιστολογράφος μας — οἱ ἐφοπλισταί μας ἀπὸ τὰ ὅστα είναι ἡδη παραδεγμένα εἰς τὰ σκανδιναυικά σκάφη. Τότε θὰ δικαιούνται νὰ προπαγανδίζουν τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

## ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ ΚΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ

Εἰς τὸν σύγχρονον τεχνολογικὸν κόσμον οἱ ναυτικοὶ είναι εἰς θέσιν ν' ἀπολαμβάνουν εἰς τὴν γλώσσαν τῶν ἐκπαιδευτικά καὶ ψυχαγωγικά προγράμματα τῆς ἐγχρώμου τηλεοράσεως μὲ τὸ σύστημα τῶν κασσετῶν, εἰς μίαν προσπάθειαν καταπολεμήσεως τοῦ αἰθημάτος τῆς πλήρεως καὶ ἀπομονώσεως, τὸ ὄποιον κυριαρχεῖ εἰς τὸν συνήθειαν μακρού πλάσιον. Τὰ προγράμματα αὐτὰ δύνανται νὰ περιλάβουν ἀπό τανιάς μακρού μέχρι τῶν πλειάλεπτων της εθνικής τηλεοράσεως.

Αἱ φωτο-όπτικαι αὐταὶ κασσέται μὲ παντοτεσδήθεντα (φίλμς, τηλεοπτικά προβολαί, ἀθλητικά εἰδήσεις κλπ.) παρέχονται ἐπὶ ἐνοικίῳ ὑπὸ τῆς Μαρίν-Βίντεο 'Ιντερνάσιοναλ (M.V.I.), η σποία ἀναλαμβάνει τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐγκατάστασιν τοῦ συστήματος Βίντεο, τὴν προμήθειαν κασσετῶν καὶ τὴν ὄργανωσιν ἐκπαιδευτικῶν προγραμμάτων. 'Απὸ τοῦ 1972, ὅτε ἡρχισε τὸ πρώτον ἐφαρμοζόμενον τὸ σύστημα μέχρι σήμερον, η ἐταιρία ἔχει ἐφοδιάσει ἄνω τῶν 500 σκαφῶν, οἱ δὲ ὑπεύθυνοι τῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν δεναπούνται τὸ ηθικὸν τοῦ ταξιδεύοντος προσωπικοῦ ἐβελτιώθη σηματικῶς ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς του. Σημαντικὸν προστὸν τὸ συστήματος είναι ἡ δυνατότης τῆς παρακολούθησεως τοῦ προγράμματος καθ' οἰανήποτε δρόμων ἡ νυκτός, δωτεῖ ὁ καθεὶς ν' ἀπολαμβάνῃ τὸ θέαμα τῆς ἀρεσκείας του.

Διὰ τὴν διατήρησιν τῆς κανονικῆς λειτουργίας τοῦ συστήματος ἡ ἐταιρία διαθέτει εὐκόλιας ἀλλαγῆς κασσετῶν εἰς 105 λιμένας τοῦ Κόσμου καὶ ὑπηρεσίας ἐγκαταστάσεως καὶ ἐφοδιασμοῦ εἰς ὅλους τοὺς μεγάλους λιμένας. Αἱ προσφερόμεναι βίντεο-κασσέται είναι σήμερον εἰς πεντέ γλώσσας: ἀγγλικήν, γερμανικήν, ινδικήν, ιταλικήν καὶ ισπανικήν, προβλέπεται δὲ ἡ προσθήη δύο ἀκόμη γλωσσῶν ἐντὸς τοῦ ἔτους.

Ἐκτὸς τῆς ψυχαγωγίας ἡ ἐκπαιδευτικὴ ἀποστολή τῶν βίντεο-κασσετῶν, κατακτά συνεχῶς ἔδαφος. Οὕτως η Τεξάκο, ὡς πλοιοκτήτρια πετρελαιοιφόρων παρήγγειλεν εἰς τὴν ὡς ἄνω ἐταιρίαν μίαν σειράν ταινιῶν δριαρκείας ἀναφερομένων εἰς τοὺς

## HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - HAMBURG - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

ΝΩΠΑ ΚΑΙ ΞΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91      NIGHT PHONES: B. FOTOU 25 94 41  
TELEX: 02 44171      J. KARAGIANNIDIS 34 35 66  
GROPELINGER HEERSTR. 254      TELEGRAMS: "SHIPCANDLER BREMEN"

28 BREMEN 21

P. O. BOX: 210266

λέθητας και τὸ σύστημα πηδαλίου. Ή ἐπιτυχία ὑπῆρξε τοιαύτη, ὥστε συνεφωνήθη ἡ διανομὴ τῶν κασσετῶν αὐτῶν καὶ εἰς πλοῖα ἄλλων ἔταιριῶν. Έξ ἄλλου ἡ M.V.I. ἐπεξεργάζεται ὅηδη ἐν εὐρύτερον ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα διὰ πέντε ἐκ τῶν μεγαλύτερων ἐφοπλιστῶν, δεδομένου ὅτι, εἰς πολλῶν παρατηρήσεων ἀπεδείχθη ὅτι ἡ παρακολούθησις ἐνὸς ἐκπαιδευτικοῦ φίλμ εἶναι περισσότερον ἀρεστὴ ἀπὸ τὴν ἀνάγκωνσιν ἐκπαιδευτικοῦ ἔγχειριδίου.

Ἡ ὑπὸ τῆς M.V.I. ἀποκτηθεῖσα πεντατεττῆς πείρα εἶναι πολύτιμος διὰ τὰς ἀνάγκας δειτιώσεως τῆς ὅλης προσπαθείας. Τὰ ἔξειδικευμένα τεχνικὰ συνεργεία τῆς ἐπισκέπτονται τακτικὰ τὰ πλοῖα τῶν πελατῶν τῆς διὸ νὰ παρακολουθοῦν τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος, νὰ διδάσκωνται ἀπὸ τὴν πρᾶξιν καὶ ἀκόμη νὰ προλαμβάνουν τὰς ἐμπλοκὰς τῶν προγραμμάτων, αἱ ὁποῖαι δὲν εἶναι σπάνια. Τὸ μέλλον, πάντως, τῆς ἐμμέσου αὐτῆς ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων μετὰ τῆς ξηρᾶς, φαίνεται λίγον ἐνθαρρυντικὸν καὶ υπάρχει ἡ πρόδειψις ὅτι θ' ἀποτελέσῃ ἀλλοθῆ ἐπανάστασιν εἰς τὰ μέσα ψυχαγωγίας καὶ ἐκπαιδεύσεως τῶν ναυτικῶν.

### ΕΥΕΞΗΓΗΤΟΣ Η ΑΠΡΟΘΥΜΙΑ

Τὰ κατώτερα πληρώματα ἐπεβάλλετο νὰ εἶναι τὰ πλέον ὠφελημένα διὰ τῆς ἀνανεωθείσης Συλλογικῆς Συμβάσεως Ποντοτλοΐας. Καθ' ὃ πληροφορούμεθα, τοῦτο προετάθη ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὰς κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις. Η πρότασις δὲν ἐγένετο ἀποδεκτὴ ἀπὸ τὸν ἐκπροσώπους τῶν ἀξιωματικῶν. Ἐπρόκειτο, δηλαδή, τὸ ποσοστὸν αὐξῆσεως τοῦ μισθοῦ τοῦ κατωτέρου πληρώματος νὰ εἶναι ἀνώτερον ἔναντι τοῦ προτεινομένου διὰ τὸν ἀξιωματικούς. Οἱ μισθοί, ἄλλως τε, τῶν τελευταίων εἶναι ἀπλῶς συμβατικοί. Οἱ πραγματικοὶ εἶναι πολὺ ἀνώτεροι, συμφωνούμενοι βάσει τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως.

Πολλοί καὶ διάφοροι οἱ λόγοι, οἱ ἐπι-

βάλλοντες τὴν τοιαύτην διαφοράν. Πρῶτον τὸ δίκαιον. Ἔνας οἰκογενειάρχης ναυτικός, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας τοῦ κόστους τῆς ἐδῶ ζωῆς, ἀμφιβολον εἶναι ἂν θὰ κατορθώσῃ νὰ συντηρηθῇ —αὐτὸς καὶ τρία μέλη τῆς οἰκογενείας του— μὲ ποσὸν κατώτερον τῶν 15 χιλιάδων δραχμῶν ἡ καθαρῶν λιρῶν διακοσίων τούλαχιστον. Αὐτὸ τὸ ποσὸν πρέπει νὰ τοῦ ἀποδίδῃ ἡ ἐργασία του ταξιδεύοντας.

Δεύτερον: Τὸ ἡμερομίσθιον τῶν ἐπτακοσίων δραχμῶν —ἐκτὸς ὑπερωρῶν— εἶναι πλέον σύνηθες διὰ τὸν χερσαίον ἐργάτην, μετρίας ἔστι συνειδέσσεως. Πρός τι, κατὰ συνέπειαν, νὰ ταξιδεύῃ, νὰ στερήται τῆς οἰκογενειακῆς θαλαπωρῆς καὶ φροντίδος, ἂν ἡ θαλασσινὴ του ἀπασχόλησις δὲν τοῦ ἀποδίδει αὐτὸ τὸ ἐλάχιστον;

Τρίτον: Πῶς θὰ ἡδύνατο τις νὰ πιστεύσῃ ὅτι θὰ κατήρχοντο εἰς τὴν θάλασσαν οἱ νέοι διὰ κατώτερα πληρώματα, ὅταν δὲν θὰ ἀπελάμβανον ἔνος ἡμερομισθίου ἵσου, ἀν μὴ καὶ ἀνώτερου, ἀπὸ τὸ προσφέρομενον εἰς τὴν ξηράν διὰ τὸν εἰδικευμένον πως ἐργάτην; Καὶ αἱ χερσαίαι πλέον ἀπασχόλησις εἶναι πολλαὶ εἰς μίαν ἀνεπτυγμένην Οἰκονομίαν ως η ιδική μας, διάφορον πολὺ τῆς προπολεμικῆς. Η ἀπροθυμία διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εὔεξηγήτης.

Ἄλλα ἄς ἀνατρέξωμεν εἰς τὸ προπολεμικὸν παρελθόν. Οἱ μισθοί τοῦ ναύτου καὶ τοῦ θερμαστοῦ ὑπελογίζετο καὶ κατεβάλλεται εἰς τὸ τρίτον περίπου τοῦ μισθοῦ τοῦ Πλοιάρχου. Ἐξ λίρας ἐπληρώνεται ὁ ναύτης καὶ εἴκοσι μίαν λίρας ὁ Πλοιάρχος. Ἀνεγνωρίζετο ἡ ἀνάγκη τοῦ ἐλάχιστον τῆς συντηρήσεως καὶ διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα.

Μεταπολεμικῶς καὶ ἔφοδον τὰ πλοῖα μας ἐπλημμένοντο καὶ ἡ ἀνεπάρκεια εἰς ἀξιωματικούς καθίστατο πιεστική, οἱ μισθοί των ηγέραντο διὰ νὰ φέρουν εἰς τὰ σημερινά των γνωστὰ ἐπίπεδα, πέραν πολὺ τῶν συμβατῶν.

Διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα νὰ ἀνεπάρ-

κεια καλύπτεται πλέον διὰ τῶν ἔγχρωμων. Ὁ ἐργοδότης δὲν πιέζεται νὰ πληρώσῃ τὰ περισσότερα, πέραν τῶν συμβατικῶν, διὰ τὸν ίδιον μας ναύτην, λιπαντήν, καθαριστήν. Καὶ οὕτω, σὺν τῷ χρόνῳ, οἱ μεταβολοί τῶν ἀξιωματικῶν προσηρμόσθησάν πως καὶ πρὸ τὰ εἰς τὴν ξενην δραστουντα, τῶν κατωτέρων καὶ σθητικῶν ὅθη σαν εἰς τὰ ἐκάστοτε συμβατικά ἐπίπεδα. Ἀποτέλεσμα: Ἐνετάθη ἡ ἀπροθυμία καθόδου εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ηρακιώθησαν, σὺν τῷ χρόνῳ, αἱ τάξεις τοῦ ναυτεργατικοῦ μας δυναμικοῦ.

Καὶ ὅπως θαίνουν τὰ πράγματα τὰ κατώτερα ίδιοκα μας πληρώματα θὰ λείψουν ἀπὸ τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα. Θὰ ἐπαρκοῦν ἄραγε οἱ ἔγχρωμοι νὰ τὰ ἀντικαταστήσουν μὲ τὴν αὐτὴν ἀπόδοσιν; Πολὺ τὸ ἀμφιβόλωμεν.

Οἱ ἐφοπλισταί, ὅσοι πιστεύουν εἰς τὴν καλὴν αὔριον τῆς Ναυτιλίας μας, ὁφείλουν νὰ λάβουν ὑπὲρ οφίν των τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις καὶ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸ ὄλον πρόβλημα τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοίων μας, τῆς πυκνώσεως τῶν ναυτεργατικῶν μας τάξεων καὶ τῆς διατηρήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ὑπὸ τὴν κατάστασιν —τὸν ἐπιβεβλημένην— τοῦ «γνησίου ἐλληνικοῦ δεσμοῦ» —genius link— μὲ τὴν ἀπαίτουμενην περίστεψιν καὶ ὑπευθυνότητα.

Κατὰ τὴν ἀνανέωσιν, μετὰ 18μηνον, τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως πρέπει τὴν μισθοδοτικὴν αὐτὴν ἀνωμαλίαν νὰ τὴν ἐπανορθώσωμεν. Πρέπει νὰ φέρωμεν εἰς τὰ πλοῖα μας τοὺς περισσότερους «Ελληνας ναυτικούς.

### ΝΑ ΕΠΙΛΕΞΩΜΕΝ

«Υπάρχει ἔν δασικὸν θέμα εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπαπίδευσιν, διὰ τὸ ὅποιον ἐπέστη ὁ καιρὸς νὰ δοθῇ μία ὄρθη καὶ δικαία λύσις. Πρόκειται διὰ τὴν ἀξιολόγησιν τῶν ναυτικῶν σπουδῶν.

Τὸ θέμα δὲν εἶναι πολὺ παλαιόν. Ἐδημιουργήθη λόγω τῆς γενικῆς μορφωτικῆς ἀνόδου καὶ τῶν μεγάλων εύκαιριῶν ἐπαγγελματικῆς ἀπασχόλησεως, ἀνώπιον τῶν ὅποιων ἡ πρὸς τὸ κινδυνῶδες καὶ ίδιορρυθμὸν ναυτικῶν ἐπάγγελμα, στάσις τῶν νέων καθίστατο συνεχῆς διστακτικώτερα μέχρι τελείως ἀρνητικῆς.

Απὸ τὴν προσπάθειαν ἀποφυγῆς τοῦ κινδύνου τούτου ἐξεκίνησεν ἡ ναυτεκπαιδευτικὴ ἐπανάστασις τῶν τελευταίων ἐτῶν εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς ναυτικὰς χώρας τοῦ κόσμου, ηπίτης προσδίδει συνεχῶς ἀνωτέραν στάδιμην εἰς τὰς ναυτικὰς σπουδὰς καὶ παρέχει ἀφειδῶς εύκολιας ἐπαγγελματικῆς ἐναλλαγῆς. Η φιλοσοφία της εἶναι ἀπλή: «Ἀντὶ νὰ μὴν ἔλθῃ διόλου πρὸς τὴν θάλασσαν ὁ σύγχρονος νέος εἶναι προτιμότερον νὰ ἔλθῃ καὶ νὰ φύγῃ.» Οσον δὲ περισσότερον μείνη τόσον τὸ καλύτερον.

Ἀντίθετος εἶναι ἡ ἀντίληψις, ἡ ὅποια θέλει τὸν ναυτικὸν μὲ τὴν ἔμφυτον ροπὴν πρὸς τὴν θάλασσαν, μὲ τὴν μετρίαν μόρφωσιν καὶ τὴν ἀποκλειστικὴν ἐπαγγελματικὴν ἔξειδικευσιν, ηπίτης ἐπιτρέπει μὲν τὴν ἐντὸς τοῦ κλάδου βελτίωσιν καὶ ἔξελιξιν, ἀλλ' ἀπαγορεύει πᾶσαν ἐπαγγελματικὴν μετακίνησιν.

Μεταξὺ τῶν ἀντιθέτων αὐτῶν τάσεων καὶ ὅποιων οἱ ξένοι φαίνεται πώς ἔχουν ἐπιλέξει. Πρέπει κάποτε νὰ ἐπιλέξωμεν καὶ ἡμεῖς. «Ἐντὸς πάντοτε τῶν ιδικῶν μας συνθηκῶν καὶ μὲ τὰς ιδικάς μας ιδιομορφίας.

### ΑΥΤΟΜΑΤΙΣΜΟΣ

«Ἐγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχος μας διὰ τὴν στροφὴν πρὸς τὰ αὐτοματοποιημένα πλοῖα καὶ διὰ τὴν ἀνάγκην προσαρμογῆς τῶν ἀπανταιδευτικῶν μας προγραμμάτων.

Τὸ εἰδικότερον πρόβλημα παρουσιάζεται ως πρὸς τὴν μέθοδον τῆς ἐκπαιδευτικῆς προσαρμογῆς καὶ ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰς παρατηρήσις τομεῖς τεχνολογικῶν ἔξειδίξεων καὶ ἐφαρμογῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Μεταξὺ τῶν διαφόρων συστημάτων ἡ ἀμεσος ἀντιμετώπισις τοῦ θέματος διὰ ταχυρρύθμων καὶ ἔξειδικευμένων ἐκπαιδευτικῶν περιόδων

# ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ

(ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Ε.Ν.)

## “Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” Α.Β.Ε.Ε.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ

ΤΗΛΕΦ. 99.29.710 - 99.28.049

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΟΤΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ

‘Αλεξιοπόλεως 29 — ‘Αργυρούπολις

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ: 99.16.759 - 99.17.469

ΤΕΛΕΞ: 6680 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: WALKAR

ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

GIN BURNETT'S WHITE SATIN — VODKA SMIRNOFF  
PIMM'S No. I CUP — COGNACS (ΜΠΡΑΝΤΥ)

«Ο ΙΝΟΗ» Α. Ε.

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ — ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: Β. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ - Μ. ΖΕΡΒΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟ: 'Αλεξ. Σούτου 6 - Τηλέφ. 3616.811 'Αθήναι

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ: 'Αλεξ. Σούτου 4 - Τηλέφ. 3626.954 - 3616.026 'Αθήναι

ΕΙΣΑΓΟΜΕΝΑ ΠΡΟ·Ι·ΟΝΤΑ

ΣΠΕΣΙΑΛ ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΟΥ·Ι·ΣΚΥ ΣΚΩΤΙΑΣ, ΜΠΡΑΝΤΥ (KONIAK),  
ΛΙΚΕΡ, ΡΟΥΜΙ, ΤΕΚΙΛΑ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΣΑΜΠΑΝΙΕΣ  
ΚΡΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΠΥΡΕΣ ΕΥΡΩΠΗΣ

Έχυπερτούνται μὲ BOND STORES καὶ CIGARETTES κρουαζιερόπλοια, Πρεσβεῖες, πλοῖα ἔξωτερικοῦ καὶ ἀποτέλλονται δῶρα ἔστρων στὸ ἔσωτερο καὶ τὸ ἔξωτερο.

ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΕΣ TRANSIT ΤΗΛΕΦ. 99.28.047

φαίνεται ή προτιμοτέρα. Διότι θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἄμεσον κατάρτισιν τῶν ἀναγκαιούντων στελέχων εἰς τὸ παρὸν στάδιον, ἐνῷ συγχρόνως θὰ προσδώσῃ εἰς τὴν Διοίκησιν τὴν ἀπαραίτητον πεῖραν ὡς πρὸς τὴν διδακτέαν ὑλην, τὴν διάρκειαν τῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ τὴν ὁριστικήν ἔνταξιν αὐτῆς εἰς τὰς δαδίδας τῆς ἐπαγγελματικῆς ἑξελίξεως.

'Εφ' ὅλην τούτων ἀφονοῦν εὐτύχων τὰ ἔνεα πρότυπα, ἐνῷ ἡ συνεργασία καὶ συνεννόησις, τόσον μετά τοῦ κλάδου ὅσον καὶ μετά τοῦ ἐφοπλισμοῦ, θεωρεῖται ἐκ τῶν ὡν οὐκ ἄνευ. Συναφὲς μάλιστα εἶναι καὶ τὸ ζῆτημα τῆς πρετοιμασίας τοῦ ἀναγκαιούντος ἐπικοινωνικού προσωπικού διὰ τῆς καταλλήλου ἐπιλογῆς καὶ τῆς βραχυχρονίου μετεκπαιδεύσεως.

## ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΙΝ

'Η περίπτωσις τῆς Σαμοθράκης κατὰ τὴν ὥραν 180 νέοι ἐπέζητοσαν τὴν εἰσόδον των εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἶναι, τῷ ὄντι, ἐντυπωσιακῇ. Αὐτοὺς τούς νησιώτας πρέπει νὰ τοὺς διευκολύνωμεν διὰ τὴν ἄνοδόν των ἐπὶ τῶν πλοίων μας.

Καὶ θὰ ἐπρεπεν ἀκόμη ἡ προπαγάνδα διὰ τὴν κάθιδον πρὸς τὴν θάλασσαν νὰ στραφῆ κυρίως πρὸς τὰ μέρη τῆς Ἑλληνικῆς ἐπικρατείας, ὅπου δύσκολος εἶναι ἡ διαβίωσις καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ τῶν νέων σταδιοδρομία. 'Ἄξιες', δηλαδή, μάις ἐν προκειμένῳ μελέτῃ, ποὺ θὰ προσέδινε τάς κατευθύνσεις μιᾶς ἀποδοτικῆς προσπειθείας καὶ τοῦτο πρὶν ἡ ἡ μετανάστευσις πρὸς τὴν Αὐστραλίαν ἢ καὶ ἀλλαχοῦ μᾶς προλάβῃ.

## Η Δ.Ο.Μ. ΣΙΩΠΑ

Σημαντικὸν στόλον ὑπὸ σημαίας εὐκολίας διατηροῦν ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία καὶ ἡ Λαϊκὴ Κίνα. 'Η πρότη διασχείζεται περὶ τὰ 100 σκάφη ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν καὶ τινὰ ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν σημαίαν, ἐνῷ ἡ δευτέρα, ἡ ὥρα πέραν μέχρι πρὸ τίνος διετήρει περὶ τὰ 80 πλοία ἐγγεγραμμένα εἰς τὰ νηολόγια τῆς Σομαλίας, μεταφέρει τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰς τὸ Παναμᾶ.

'Ο Παναμαῖς προτιμάται ἀπὸ τὴν Λιβερίαν διότι δὲν ἐπιβάλλει τόσον αὐστηροὺς κανονισμούς ἀσφαλείας. 'Ἐν τούτοις, τινὰ ἐκ τῶν κινεζικῶν σκαφῶν παρέμειναν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Σομαλίας, διότι δὲν ἀνταποκρίνονται οὐδὲ εἰς τάς ἀπαιτήσεις τῶν παναμαϊκῶν νηολογίων. Τὰ πλοῖα αὐτά, μολονότι ἀνήκουν εἰς τὴν Λαϊκὴν Κίναν, τελοῦν ὑπὸ τῆς διασχείρισιν γραφείου ἐδρεύοντος εἰς Χόγκ Κογκ.'

'Η σφροφή πρὸς τάς σημαίας εὐκολίας παρέχει εἰς τάς κομμουνιστικὰς χώρας δύο βασικὰ πλεονεκτήματα: τὴν μεγαλύτεραν ἐμπορικὴν ἀνέχαρτησιαν καὶ τὴν ἀνώνυμιαν.

Θὰ ἐπέμβῃ ἀραγε ἡ Δ.Ο.Μ. εἰς τὰ πλοῖα αὐτά, ὡς πράττει μὲ τὰ ἀμερικανικῶν καὶ δυτικοευρωπαϊκῶν συμφερόντων πλοῖα καλαπότερα ὑπὸ σημαίας εὐκολίας; Πολὺ ἀμφιβάλλομεν. Σημειώτεον ὅτι οὐτε ἡ Κίνα οὐτε ἡ Ρωσία ἔχουν ὑπογράψει σύμβασιν μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., τὰ δὲ μισθολόγια τῶν εἶναι σαφῶς κατώτερα τῶν ἀμερικανικῶν καὶ εὐρωπαϊκῶν —πολλῷ δὲ μᾶλλον τῶν μισθολογίων τῆς Δ.Ο.Μ.

## ΑΥΤΗ Η Δ.Ο.Μ.

Εἶναι πολὺ διδακτικὴ ἡ ἱστορία τοῦ Φιλιππινέζικου πληρώματος τοῦ ὑπὸ σημαίαν Μπαχάμας δεξαμενοπλοίου «Γκλόπτικ Βίναζ», τὴν ὥραν γνωρίζουν ἡδη οἱ ἀναγνώσται μας.

Οι μισθοὶ τοῦ πληρώματος τούτου, ἀνερχόμενοι εἰς 220 δολ. μηνιαίων πλέον ὑπερωρίων καὶ ἐπιδόματος ὑπηρεσίας, ὑπέρεβαινον κατὰ τὸν πλοιοκτήτην κ. Ravil Tikkoo, κατὰ 10% περίπου τὸ ἐπίσημον βρετανικὸν μισθολόγιον. Παρὰ ταῦτα, μολονότι ὑπέρογκοι διὰ τὰ Φιλιππινέζικα ἐπίπεδα, θεωροῦνται πολὺ κατώτεροι τῶν προβλεπομένων ὑπὸ τῶν συμφωνιῶν τῆς Δ.Ο.Μ., ἡ

ὅποια ἀξιώνει μηνιαίων μισθὸν 508 δολλαρίων. 'Ἐννοεῖται ὅτι ὁμιλοῦντες περὶ συμφωνιῶν τῆς Δ.Ο.Μ. δὲν πρέπει νὰ ὑποθέτωμεν οὐτε κανονικάς συμβάσεις ἐλευθέρως διαπραγματευμένας οὐτε τὰ μισθολόγια τῆς «συστάσεως» τοῦ Διεθνοῦς Γραφείου Εργασίας μὲ τὸ μίνιμου τῶν 187 δολλ., ἀλλὰ πρέπει νὰ ἔχωμεν ὑπὸ' ὡφιν ὄρους ὑποχρεωτικούς τοὺς ὅποιους ἐπιβάλλει εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἡ Δ.Ο.Μ. ὑπὸ τὴν ἀπειλὴν τοῦ μπούκοτάζ.

Εἶναι φανερόν, ἐξ ὅλου, ὅτι ὅλα τὰ ἀσιατικὰ ναυτεργατικά συνδικάτα ἔχουν ἀπὸ πολλοῦ κατανόησι, ὅτι ἡ τακτικὴ τῆς Δ.Ο.Μ., ἡ ὥρα προθυμοποιεῖται νὰ τοὺς προσφέρῃ μισθοὺς κατὰ πολὺ ἀνοτερούς τῶν μετών όρων τῶν συμπατριωτῶν τους, ἔχει ὡς σκοπὸν καὶ ὡς ἀποτέλεσμα νὰ τοὺς ἔχασφανίσῃ ἐκ τῆς σκηνῆς πρὸς ὄφελος τῶν ναυτικῶν τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν.

'Ἡδη τὸ συγκεκριμένον πρόβλημα τοῦ «Γκλόπτικ Βίναζ» εἶναι ἐὰν τὸ ἀντικατασταθὲν Φιλιππινέζικὸν πλήρωμα θὰ λάβῃ τὴν ἀποζημίωσιν ἀπολύτερης καὶ τοὺς καθυτερουμένους μισθοὺς, κατὰ τὰς ἀξιώσεις τῆς Δ.Ο.Μ., ἡ ὥρα ποίας ἀναβιθάζει τὴν συνοδικὴν πρὸς τοῦ δαπάνην εἰς 263.000 δολαρίων. Τὴν ἀξιώσιν αὐτὴν θεωρεῖ ὁ πλοιοκτήτης ὅτι μόνον ὡς παραλόγως ὑπερβολικήν, ἀλλὰ ὡς καθαρὸν ἐκβιασμόν, εἰς τὸν ὅποιον ὅμως δὲν προτίθεται νὰ ἀποκύψῃ. 'Ἀπέδειξιν τούτου ἀποτελεῖ ἡ ἀπόφασις του ὅπως συγκροτήσῃ τὸ νέον πλήρωμα ἐκ μη συνδικαλισμένων ναυτικῶν. Περαιτέρω δὲ ἀπόδειξις ἡ πρόθεσης του ὅπως ἐγκαταλείψῃ οἰκογενειακὸν τὴν Μεγ. Βρετανίαν, διὰ νὰ εὑρεθῇ, ὡς ἐδήλωσεν, ἐκτὸς τοῦ δεληγεκούς τῆς «κομμουνιστικῆς ἐδικήσεως».

Τελικῶς τὸ ζῆτημα διηθετήθη, χωρίς, δεβαίως, νὰ πληρωθοῦν οἱ Φιλιππινέζοι, ὅτι ηδίους ὑπὲρ αὐτῶν ἡ Δ.Ο.Μ.

## ΠΕΡΙΠΛΟΚΑΙ

Μὲ τὴν γενικωτέραν χαλάρωσιν τῶν δεσμῶν υπολογίου - πλοιοκτήσιας - πληρώματος τὸ θέμα τῶν σηματικῶν εὐκαιρίας ἐμφανίζει νομικάς καὶ πραγματικάς περιπλοκάς ἀπὸ τὰς ὥρας η διέξοδος καταντᾶ ἔνιοτε προβληματική.

Παράδειγμα τὸ πλοίον τῆς Γκλόπτικ Τάνκερς θύματος «Γκλόπτικ - Βίναζ», τὸ ὅποιον φέρονταν σημαίαν Μπαχάμας ἐναὐλάθη ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας πετρελαίου «Ελφ διὰ νὰ μεταφέρῃ πετρέλαιον ἐκ Νορβηγίας εἰς 'Ην. Βασίλειον καὶ ἐκεῖθεν εἰς Κόντινεντ. Τὸ πλήρωμά του ἀπετελεῖται ἐκ Φιλιππινέζων, μὲ μισθοὺς κυμανιμένον περὶ τὸ ημίσιο τοῦ κατωτάπου δρίου τῶν μισθῶν τῆς Δ.Ο.Μ. Σημειωτέον ὅτι, ἡ Δ.Ο.Μ. κατατάσσει τὴν σημαίαν Μπαχάμας εἰς τὰς σηματικὰς εὐκαιρίας, ἐνῷ τὸ Λόιδ Λίστ θεωρεῖ τὸ πλοίον ὡς βρετανικόν. Κατὰ τὴν ἄφιξιν τοῦ πλοίου εἰς Χάρδρην οἱ Φιλιππινέζοι ηδίωσαν νὰ πληρωθοῦν μὲ τοὺς μισθοὺς τοὺς προβλεπομένους ὑπὸ τῶν συμφωνιῶν τῆς Δ.Ο.Μ.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ὑπὸ πλοιοκτήτης διέγραψε τὸ πλοίον ἐκ τοῦ νηολογίου τοῦ Νασσώ καὶ τὸ ἐνηλογήσεων εἰς Λουδίνιον, ἀποφασισμένος νὰ ἀντικαταστήσῃ τοὺς Φιλιππινέζους διὰ τὴν προσθήτη πλεόν τοῦ Δ.Ο.Μ. νὰ μη μεφανίσῃ ἐλλειμμα, δὲν φαίνεται νὰ καλύπτῃ τὰς πραγματικάς ὑποχρεώσεις του.

Φιλιππινέζοι ἀρνοῦνται νὰ ἔγκαταλείψουν τὸ πλοίον ὃν δὲν ἔχοφληθοῦν ως ἀνωτέρω.

## ΠΡΟΣΟΧΗ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

'Ἐπίμονον ἐπὶ σειρὰν ἐῶν αἴτημα πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὸ «Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» ἡδη οἱ αὐξησις τῶν συντάξεων τῶν ναυτικῶν μας, ὅχι μόνον διὰ τὴν δελτίωσιν τῶν οἰκονομικῶν μέσων ἐπιβιώσεως τῶν ἀπομάχων τοῦ κύματος, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν προσέλκυσιν νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

'Ἀπέβλεπε, δηλαδή, τὸ αἴτημα νὰ ἐνεργήσῃ καὶ ὡς κίνητρον αὐξήσεως τοῦ εἰς ναυτικούς δυναμικού διὰ τὴν ἐπανδρωσιν δι' 'Ελλήνων ναυτικῶν τῶν πολυαριθμών ἐλληνοκτήτων πλοίων.

Τὸ αἴτημα ικανοποιηθῆ διὰ τοῦ Ν.Δ. 152/74 καὶ τὸ ἐπόπτην ποσὸν εἰς δραχμάς διὰ συντάξεις ηγέηθη ἀπὸ 800 ἑκατομμύρια τὸ 1974 εἰς 1.800 ἑκατομμύρια διὰ τὸ 1976 μὲ πρόβλεψιν αὐξήσεως διὰ τὸ 1977 εἰς 2,4 δισεκατομμύρια λόγω αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων καὶ τῶν συντάξεων, αὔτινες θὰ ἀκολουθήσουν κατὰ Νόμον τὴν αὐξήσην τοῦ μισθολογίου τῶν ποντοπόρων πλοίων, τῆς πρὸ διλίγων ἡμερών ὑπογραφείσης Συλλογικῆς Συμβάσεως. "Ἐνοντι τῶν ηγέημένων αὐτῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ν.Α.Τ. τὰ ἐξ ἀσφαλιστικῶν εἰσφορῶν ἔσοδά του, ὑπολογίζομενα ἐπὶ τοῦ μισθοῦ καὶ τῶν ἐπιδομάτων τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ ὡς ἐπὶ τῶν πραγματικῶν καταβαλλομένων, ἐξακολουθοῦν νὰ παραμένουν εἰς τὰ ἐπίπεδα εἰσφορᾶς 8% διὰ τὸν ναυτικὸν καὶ 11% διὰ τὸν πλοιοκτήτην τοῦ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίου ἔναντι 10% καὶ 15% ἀντιστοίχως διὰ τὰ ὑπὸ ξένην σημαίαν ἐλληνοκτήτη πλοίοις τῶν ὄποιων οἱ ἐκ τῶν πληρωμάτων τους "Ελλήνες ναυτικοί εἶναι ησησιοφασισμένοι εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

'Η κατὰ τὰ ἀνωτέρα ἀλματικὴ αὐξησις τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπιβάλλει τὴν ἔγκαιρον ληψιν ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. αὐτοῦ καὶ τοῦ «Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» τῶν ἐνδειγμένων μέτρων πρὸς ἀντιμετώπισιν ὅχι μόνον τοῦ συνεχῶς αὐξανομένου κονδύλου διὰ συντάξεις, ἀλλὰ καὶ τῶν προσθέτων οἰκονομικῶν ἐπιβερύνσεων ἐκ τῆς ἀποφασισθεῖσης ὑπὸ τοῦ Δ.Σ. δελτιώσεως τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν διαδοχικὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν εἰς τὰς ὥρας ηδίων εἰς τὸν πλοιοκτήτην τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἐλαχίστην ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν τῶν εἰς τὰς ὥρας ηδίων εἰς τὸν πλοιοκτήτην τῶν ναυτικῶν καὶ τὴν ἐπιβαρυνσίας ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ χρόνου διὰ συνταξιοδότησην διὰ τὴν ὄποιαν συνεφώνησε καὶ ἡ "Ενωσίς τῶν Ελλήνων" Εφοπλιστῶν.

'Η γέκαιρος συνεπῶς ληψις τῶν ἐνδειγμένων μέτρων ἐπιβάλλεται, ἵνα ἀποφευχθῇ ἡ χρησιμοποίησης τῶν ἀποδεματικῶν τοῦ Ν.Α.Τ. πρὸς κάλυψιν τῶν ὑποχρεώσεων του, ὅταν μάλιστα ληφθῇ ὑπὸ' ὡφιν ὅτι ὁ ἐγκριθεὶς προϋπολογισμός του διὰ τὸ 1977, μετά τὴν ἐπιμονήν μελῶν τοῦ Δ.Σ. νὰ μη μεφανίσῃ ἐλλειμμα, δὲν φαίνεται νὰ καλύπτῃ τὰς πραγματικάς ὑποχρεώσεις του.

'Αλλὰ χωρὶς νὰ εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ ὑπολογίσωμεν ἐπακριών ποῖα θὰ εἶναι τελικῶς ἡ ἐπιβαρυνσία τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχι-



# c.riganatos (shipbrokers)

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

24, AKTI POSSIDONOS  
P. O. BOX 523 E.H.S.  
TELEX: 21-2605 RIGA  
TEL: 4121.289, 4127.328  
CABLES: «RIGACHART»  
PIRAEUS

κού Ταμείου άπό την καθιέρωσιν ως συντάξιμων τών έτων 22 και 23 άντι τών ήδη κρατούντων 25, τείνομεν νά παραδεχθώμεν κατά πρόχειρον ύπολογισμὸν ὅτι τὸ Ταμεῖον θὰ ἐπιβαρυνθῇ ἑτησίως μὲ τετρακόσια κατά προσέγγισιν ἑκατομμύριο δραχμῶν ἐπιπλέον διὰ τὰς συντάξεις. Καὶ τὸ σοβαρὸν αὐτὸν πρέπει διὰ τῶν ηγεμενῶν ἔσδόνων νὰ καλυφθῇ. Πόροι νέοι δέον νὰ ἔξευρεθοῦν διὰ νὰ μὴ ἰδωμεν τὰς εἰσφορὰς πλοιοκτήτου καὶ ναυτικού αὐξανομένας ὑπερμέτρως.

Ἐντὸς ὅλίγου, μὲ τὴν θεσμοθέτησιν τοῦ ἀποφασισθέντος μέτρου μειώσεως τῆς συντάξιμου ὑπηρεσίας, τὸ ἡγητημα τῆς ἔξευρεσιν νέων πόρων θὰ τεθῇ. "Ιδωμεν τὶ τελικῶς θὰ ἀποφασισθῇ. Τὸ πιθανότερον εἶναι νὰ ἰδωμεν τὰς εἰσφορὰς αὐξανομένας. Μέχρι ποιού σῆμας ὄριου;

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ

Εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν χώρον, κινεῖται δραστηρίας μίας ὁμάς ὁμογενῶν οἱ ὄποιοι, ἀφανῶς μὲν ἀλλὰ θετικῶς, ἔξυπηρετοῦν τὸ ἐλληνικὸν πλοίον εἰς τὴν ζένην —εἴναι οἱ "Ελληνες ναυτικοὶ πράκτορες καὶ προμηθευταὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Πιστοί, πολύτιμοι συνεργάται τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ὑπῆρξαν ἀνέκαθεν. Πέραν τοῦ πλεονεκτήματος τῆς γλώσσης, τὸ ὄποιον διευκολύνει τὴν συνεργασίαν με τοὺς πλοιάρχους τῶν ἐλληνικῶν τεκνῶν σκαφῶν, ἔγκατεστημένοι μονίμως εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν οἱ ὁμογενεῖς ναυτικοὶ πράκτορες καὶ προμηθευταὶ, γνωρίζουν καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα εἰς τὴν περιοχὴν τῶν, διευκολύνοντες πλειστάκις τοὺς πλοιοκτήτας εἰς θέματα ἐκτὸς τῆς ἀρμοδιότητος των. Οἱ ἐφοπλισταὶ μας εἴναι εἰς θέσιν νὰ γνωρίζουν αὐτὸ καλύτερον παντὸς ἄλλου.

Τελευταίως, σῆμας, διατυπούνται παράπονα ἀπὸ διαφόρους περιοχῶν ὅτι πολλοί, νέοι κυρίως, πλοιοκτῆται μας, προτιμοῦν τοὺς ξένους πράκτορες καὶ προμηθευτὰς ἀντὶ τῶν ὁμογενῶν, ἀνευ συγκεκριμένης αἵτιας. Σχετικὴ μακροσκελὴς συνέντευξις μᾶς ἀπεστάλη ἐκ μέρους τοῦ κ. Β. Α. Καταχανᾶ —διευθυντοῦ τοῦ μοναδικοῦ ἐλληνικοῦ πράκτορεον εἰς τὸν "Αγιον Φραγκίσκον τῆς Ἀμερικῆς — τὴν ὁποίαν ἐπιφύλασσομέθα νὰ δημιουργούμενεις εἰς τὸ προσεχὲς τεύχος μας.

Θὰ ἡτο εὐχῆς ἔργον νὰ ἀντιληφθοῦν ὅλοι οἱ πλοιοκτῆται μας τὴν συμβολὴν τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν πράκτορων καὶ προμηθευτῶν τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ νὰ ἐπιδείξουν ἐμπράκτως τὴν προτίμησιν τῶν προσφέροντες περισσοτέρας ἔργασίας εἰς αὐτούς. Πολλὰ θὰ ὠφεληθῇ ἡ Ναυτιλία μας, ἐάν οἱ εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ἔγκατεστημένοι ὁμογενεῖς ἀποκτήσουν μεγαλύτεραν οἰκονομικὴν εὐρωστίαν, παρέχοντες οὕτως ὀρτιώτεραν ἔξυπηρετησιν εἰς τὸ ἐλληνικὸν πλοίον.

## ΠΟΙΟΣ ΕΙΝΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΣ:

Εἰς πλήρη ἐφαρμογὴν ἀλλὰ καὶ πλήρη

δοκιμασίαν αἱ ἀρχαὶ τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Δικαίου εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυαγίου τοῦ πετρελαιοφόρου «Ἀργὼ Μέρτσαντ». Ὡς γνωστὸν ἡ προσάραξις τοῦ σκάφους εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Νάντακετ, ἐδημιούργησε τεραστίαν πετρελαιοκήλιδα, ἥτις κατευθύνεισα νοτιοανατολικῶς παρεσύρθη τελικῶς ὑπὸ τοῦ ρύματος τοῦ Κόλπου καὶ τὰ ἔχη τῆς ἔξηφανίσθησαν. Σημειωτέον ὅτι ἐκ τῆς θεσεως τῆς πετρελαιοκήλιδος θὰ ἐκρίνετο, ἐνδεχομένως, ἡ ὄρμοδιότης τῶν δικαστηρίων τῆς Ν. Υόρκης ἡ τῆς Βοστώνης.

"Ἡδη ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησις ἡγειρεν ἀγωγὴν κατὰ τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρις Θεσες Shipping, ἀξιούσας ἀποζημιώσιν διὰ τὴν δαπάνην ἡν ἐδημιούργησεν ἡ ἐπιθέψις τοῦ ναυαγῆσαντος πλοίου καὶ ὁ ἔλεγχος τῆς διαρροῆς τοῦ πετρελαιοφορτίου του πρὸς ἀποσόβησιν ρυπάνσεως τῶν ἀκτῶν. Αἱ δαπάναι αὗται ἔξειμησθαι εἰς ποσὸν 1.800.000 δολαρίων, εἰς τὸ ὄποιον προστίθενται αἱ σχετικαὶ δαπάναι τῆς Πολιτείας τῆς Μασσαχουσέτης καὶ αἱ ἀξιώσεις τῆς ασφαλιστικῆς ἔταιρίας τοῦ φορτίου.

Τὸ μέγα ὑπὸ συζήτησιν θέμα εἶναι σήμερον ἔαν οἱ πλοιοκτῆται θὰ ἀντιτάξουν τὸν περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τῶν μέχρι τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους, ὅπερ θὰ ἐμπλένει σχεδὸν τὰς ὑποχρεώσεις των, δεδομένου ὅτι τὸ σκάφος ἐθεωρήθη ὡς ὅλικὴ ἀπώλεια. Συζητεῖται, ἐξ ἄλλου, τὸ πρόβλημα αὐτῆς ταύτης τῆς ἀμερικανικῆς ὄρμοδιότητος εἰς μίαν περίπτωσιν καθ' ἡν τὸ ἀτύχημα ἔλασε χώραν εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, οἱ πλοιοκτῆται εἶναι υπῆρκοι "Ελληνες καὶ τὸ πλοίον ἔφερε λιθεριανὴν σημαίαν. Διερωτώνται ἐπομένως, κατὰ ποιάν ἀρχὴν δικαίου θὰ ὑπαχθοῦν εἰς τὴν ἀμερικανικὴν δικαιοδοσίαν ξένους υπῆρκοι, ἐκ μόνου τοῦ λόγου ὅτι οἱ ἐνάγοντες εἶναι 'Αμερικανοί. Πολλῷ μᾶλλον καθ' ὅσον οὔτε ἡ Κυβέρνησις οὔτε οἱ υπῆρκοι τῶν Η.Π.Α. υπέστησαν ζημίαν τιὰς ἐκ τοῦ ναυαγίου, ἐνῷ αἱ δαπάναι τῶν προληπτικῶν μέτρων τῆς Κόστ - Γκάρφων δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ δημιουργούν εὐθύνας διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας.

## ΤΑ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

"Ἀγανάκτησις ἐπικρατεῖ μεταξὺ τῶν ναυτικῶν τῶν δανειοδοθέντων ὑπὸ τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης διὰ τὴν ἀπόκτησιν στέγης, λόγω τῆς αὐξήσεως, ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1977, κατὰ δύο μονάδας, τοῦ ἐπιτοκοῦ τῶν χορηγηθέντων δανείων καὶ πρὸ τῆς ἀνωτέρω ἡμερομηνίας. Σπεύδομεν νὰ διευκρινήσωμεν ὅτι διὰ τὴν τοιαύτην αὐξήσιν δὲν εὐθύνεται ἡ Κτηματικὴ Τραπέζα, πρὸ τὴν ὄποιαν στρέφεται ἀνάπτως ἡ ἀγανάκτησις τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν, ἀλλὰ αἱ ἀρμόδιοι κυριώτεροι ὑπηρεσίαι. Αἱ ὄποιαι, ὡς συνήθως, οὐδόλως ἔλασθον ὑπὸ διφιν των διανοούμενοι υπὸ τῆς Κτηματικῆς Τραπέζης ναυτικοὶ διὰ νὰ τούχουν δανείου ἔδει προγούμενάς νὰ ἔχουν δημιουργῆσει καταθεσίν εἰς συνάλλαγμα καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει δὲν λαμβάνουν ὑπὸ διφιν, ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν

πραγμάτων, τὴν συναλλαγματικὴν συμβολὴν τῶν ναυτικῶν μας.

Δὲν ἀμφιδάλλομεν ὅτι τόσον ἡ Π.Ν.Ο. ὅσον καὶ αἱ ἐφοπλιστικαὶ Ἐνώσεις θὰ προδοῦν εἰς τὰ ἐνδεικνύμενα διαβήματα διὰ τὴν ἔξαρσειν τῶν δανείων τῶν ναυτικῶν μας, τὰ ὅποια χορηγούνται εἰς ἀντάλλαγμα διὰ τὰς εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις των, ἀπὸ τὴν θεσπισθεῖσαν σύνησιν τῶν ἐπιτοκίων χορηγήσεων. Φρονούμενος δημοσίως διὰ τοῦ δέν ἀρκεῖ. "Ἐπιβάλλεται καὶ ἡ ἀμερικανικὴ παρέμβασις τοῦ κ. Παπαδόγυνα, ὁ ὄποιος δρεῖται νὰ ἔχηγήσῃ εἰς τοὺς εἰς τὴν κυβερνήσει ἀρμόδιοὺς συναδέλφους του τὴν τεραστίαν συνεισφορὰν τῶν ναυτικῶν μας, συνεπεία τῆς ὁποίας πρέπει νὰ τούχουν διακριτικῆς μεταχειρίσεως ἐμπροστούς της Πολιτείας. "Άλλως πολὺ φοβούμεθα διὰ τὰς ίδωμεν νὰ συρρικνωται τὸ εἰσάρεον εἰς τὴν χώραν ναυτεργατικὸν συνάλλαγμα.

• Ναυτικὸς μᾶς ἐπισημαίνει ὅτι ἐφ' ὅσον αἱ εἰσφοραὶ πρὸ τὰ Ταμεῖα Προνοίας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καταβάλλονται εἰς συνάλλαγμα, ἔδει καὶ αἱ παροχαὶ των πρὸ τοὺς ναυτικῶν μας νὰ τυγχάνουν τῶν πλεονεκτημάτων τῶν εἰς συνάλλαγμα καταθέσεων. "Η παραπήρησις εἶναι ὄρθη, ἀλλὰ ἐκ τῶν ἐκτιθεμένων ἀνωτέρω προκύπτει ὅτι καὶ αἱ εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τῶν ναυτικῶν μας δὲν εἶναι πλέον πλεονεκτικαὶ.

## Η ΑΠΕΡΓΙΑ ΤΟΥ Ο.Τ.Ε.

"Ἡ κατὰ τὸ λῆξαν 15θήμερον ἀπεργία τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ΟΤΕ προεκάλεσε πολλαπλὰ προβλήματα, ἀλλὰ καὶ ζημίας εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Δὲν θὰ ἔχηγησωμεν τὴν σημασίαν ἡν ἐνέχει διὰ τὴν Ναυτιλίαν ἡ ἐπικοινωνία, διότι είναι αὐτονότος. Εἴμεθα δημοσίων προστηρώμενοι, διὰ τὸ ΟΤΕ, ὁ ὄποιος ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος προσπορίζεται σημαντικώτατός πορύους, δρεῖται νὰ λάβῃ τὸ ἐνδεικνύμενο μέτρα, ὥστε νὰ μὴ πλήττεται η Ναυτιλία ἐκ τῶν ἀνωμαλιῶν τὰς ὄποιας δημιουργούν αἱ ἀπεργίαι τῶν υπαλλήλων του.

## ΕΙΣ ΑΝΟΔΟΝ ΤΟ ΝΕΩΡΙΟΝ

"Ἐντυπωσιακὴ αὐξησίς τῶν ἐπισκευαστικῶν ἔργων παρατηρεῖται εἰς τὸ Νεώριον Σύρου, παρὰ τὴν ἀχρήστευσιν, λόγω δυθίσεως, τῆς κρατικῆς πλωτῆς δεξαμενῆς. Αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαιοειδῶν είναι ηδη οἱ κυριώτεροι πελάται τοῦ Νεωρίου, τὸ ὄποιον ἀντεμετοπίσειν ἐπιτυχῶς τὰ προβλήματα διὰ τὸ ποτίσμα της προεκάλεσεν ἡ ἔλλειψης τῆς κρατικῆς δεξαμενῆς διὰ τῆς ἀναλήψεως ἐπισκευῶν πλοίων ἐπ' ἄγκυρᾳ. Τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἐπισκευάζεται εἰς τὸ Νεώριον σκάφος 135.000 τόνων d.w., τὸ ὄποιον δὲν ἔχει ἀνάγκη δεξαμενισμοῦ, ἔτερον δὲ τῶν 115.000 τόνων δημιουργεῖται νὰ καταπλεύσῃ ἐντὸς τῶν ἡμερών εἰς τὴν Σύρον δι' ἐπισκευάς.

• "Η τοιαύτη αὐξησίς τῶν ἐπισκευαστικῶν ἔργων δόηγει ηδη εἰς σκέψεις ἐπεκτάσεως τῆς δυναμικότητος τοῦ Νεωρίου, τὸ ὄποιον, ὅχι ἀπλῶς διαστηρεῖ ἀνέπταφον τὸ 1.300 ἀτόμων προσωπικοῦ του, ἀλλὰ συνέχως προβάπτινεις εἰς νέας προσδιλήψεις διὰ τὴν κάλυψιν τῶν συνεχῶς αὐξανομένων ἀνοικόκων. Καταδεικνύεται οὕτω, ὅτι ἐπιδιώκεται αὐξησίς καὶ ὅχι μείωσις τοῦ προσωπικοῦ τοῦ ναυπηγείου, ἡ ἐγκατάλειψης δὲ τῶν σχεδίων διὰ τὴν δημιουργίας μονίμου δεξαμενῆς δρεῖται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὰς δημιουργηθεῖσας εἰς τὴν Ναυτιλίαν συνθήκας ἐκ τῆς συνεχιζομένης ναυτιλιακῆς κρίσεως.

• "Αναμένεται ὅτι νέα σημαντικὴ αὐξησίς τῶν ἐπισκευαστικῶν ἔργων εἰς τὸ Νεώριον θὰ σημειωθῇ καὶ συνεπῶς καὶ νέα αὐξησίς τοῦ προσωπικοῦ θὰ ἐπέλθῃ, ὅταν καταστεῖ δυνατή ἡ πρόσκτησις νέας πλωτῆς δεξαμενῆς. Διὰ τὰς ἐπιτευχθῆ δημοσίως ἡ πρόσκτησις νέας δεξαμενῆς πρέπει νὰ ἐπιλυθῇ τὸ πρόβλημα, τὸ ὄποιον ἀνέκυψεν ἀπὸ τὴν

## At U.S.A. South Atlantic & Gulf Ports STRACHAN SHIPPING COMPANY SHIP AGENTS & STEVEDORES SINCE 1886

12 operating offices at major ports U.S.A. South Atlantic & Gulf Coasts. Sub-Agents at outports.

Represented by:

Karaicos Maritime Co. Ltd.  
P. O. Box 118  
Piraeus, Greece  
Phones : 4127022 - 4124665

Caemi International, Ltd.  
52/54 Gracechurch Street  
London, EC3V 0EH, England

STRACHAN SHIPPING COMPANY 17 Battery Place, New York, N.Y. 10004, U.S.A.  
TWX : 710 - 581 - 5874 Phone : 212 - 269 - 6262

άχρηστευσιν της κρατικής. Και πρός τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν δέον νὰ τείνουν αἱ ἐνέργειαι καὶ τοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν συνεχῆ πρόσδον τῆς Σύρου. Τὸ Νεώριον, πάντως, ἐν ὅψε τῶν προσπτικῶν τῆς περαιτέρω αὐξήσεως τῶν ἔργασιῶν του πρόκειται νὰ ἀνεγέρῃ νέαν ξενοδοχειακὴν μονάδα, εἰς τὴν θέσιν τοῦ ιδιοκτήτου ξενοδοχείου του «Ἐρμῆς», διὰ τὴν ἔχυπρετήσιν τῶν ἀναγκῶν τῶν πελατῶν του, ἀλλὰ καὶ τοῦ τουρισμοῦ.

### ΔΙΑΦΟΡΑΙ

Εἰς τοὺς μονίμους ὑπαλλήλους τῶν Ἰδρυμάτων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καταβάλλεται, βάσει νόμου τοῦ 1976, ἡ διαφορά νοσηλίων τὴν ὅποιαν καταβάλλουν διὰ τὴν νοσηλείαν τῶν ίδιων καὶ τῶν μελῶν τῶν οἰκογενειῶν των εἰς νοσοκομεῖα καὶ κλινικάς. Τὸ μέτρον, τείνον εἰς τὴν δελτίωσιν τῶν συνθηκῶν περιθάλψεως τῶν ἔργασιῶν, εἶναι ἀπολύτως ὅρθον. «Ὕπο ναυτικῶν, δύος, ὑπὸ τῶν ὅποιων μᾶς ἐπιστημαίνεται ἡ λῆψις τοῦ ἀνιστέρου εὐνοϊκοῦ μέτρου τίθεται τὸ ἔρωτήμα, ἐπὶ τοῦ ὅποιου δέον νὰ δοθῇ ἀπάντησις, διατί δὲν ἔξασφαλίζεται παρομοία μεταχείρισις καὶ εἰς τοὺς ησφαλισμένους τοῦ Οἴκου Ναύτου. Οἱ ναυτικοί μας, ὑπὲρ τῶν ὅποιων ὑποτίθεται ὅτι λειτουργούν τὰ Ἰδρύματα Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, θεωροῦνται πολίται δευτέρας κατηγορίας;

### ΑΝΙΣΟΣ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΙΣ

Ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Νόμου 485/76 ἀνέκυψεν ἀνίσος μεταχείρισις τῶν ησφαλισμένων ἡ συνταξιούχων ναυτικῶν ἡ τῶν οἰκογενειῶν τους κατὰ τὴν ἔξαγοράν ὑπηρεσίας.

Ἡ ἀνίσος μεταχείρισις ἀνακύπτει ἀπὸ τὸ διαφορετικὸν πτοσὸν τῶν καταβαλλομένων εἰσφορῶν, τὸ ὅποιον εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἔξαγορᾶς πραγματικῆς ὑπηρεσίας διαυθεσῆς ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν ὑπολογίζεται ἐπὶ τῇ δάσει τῶν εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτικού ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τοῦ ἰσχύοντος κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἔξαγορᾶς διὰ φορτηγὸν πτοσὸν 15.000 τόν. Δ.Β., ἐνῷ διὰ τὴν ἔξαγοράν ὑπηρεσίας ἡ ὅποια δὲν διηνύθη ἐπὶ πλοίου — ὑπηρεσίας οἰονεὶ πλασματικῆς — τὸ πτοσὸν τῶν εἰσφορῶν ὑπολογίζεται ἐπὶ τῇ δάσει τοῦ κατὰ πολὺ μικρότερον πτοσοῦ τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ τῆς ειδικότητος τοῦ ναυτικοῦ, οὐδεμίαν σχέσιν ἔχοντος ἐν προχειμένῳ, διθέντος ὅτι ὁ συνταξιοδοτικὸς μισθός, λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν μόνον διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς συντάξεως τῶν ναυτικῶν.

Γενομένη ἔρευνα ἀπεκάλυψεν ὅτι ἡ διαφοροποίησις ὄφειλεται εἰς ἐνέργειαν τοῦ ὑπουργείου, διότι τὸ Ν.Α.Τ. είχεν ἀποφασίσει καὶ εἴχε προτείνει εἰς τὸ ὑπουργείον Ε.Ν. τὸν ὑπολογισμὸν τῶν εἰσφορῶν κατὰ ἐνιαῖον τρόπον διὰ τῆς καταβολῆς εἰς δλας τὰς περιπτώσεις ἔξαγορᾶς ὑπηρεσίας τῶν εἰσφορῶν τῶν ὄριζουμένων διὰ τὴν ἔξαγοράν

ὑπηρεσίας διαυθεσῆς ἐπὶ πλοίου, ὡς ἀπαιτεῖ ἡ ἴση μεταχείρισις.

Ἄδιστάκτως συνεπάστη ἡ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ ἡ γενομένη διαφοροποίησις εἴτε εἰς ἄγνοιαν τῶν ἀρμόδιων τοῦ ὑπουργείου τῶν ἑκατὸν ἑπτά τῆς διαφοροποίησεως τῶν εἰσφορῶν ἐπιπτώσεων ἢ εἰς εἰνοιαν ὑπὲρ ὠρισμένων προστατευομένων τους, χωρὶς νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψιν οὐτε ἡ ἀπώλεια ἐσόδου τοῦ Ν.Α.Τ., οὐτε διότι οἱ ἔξαγοράζουντες ὑπηρεσίαν μὲν μειωμένας εἰσφοράς ἀποκούντων ἵστα συνταξιοδοτικὰ δικαιώματα μὲ τοὺς καταβάλλοντας τὰ ποσά εἰσφορῶν.

### ΑΜΙΜΗΤΟΝ

Μᾶς κατηγέλθη, καὶ ἔδυσκολεύθημεν νὰ πιστεύσωμεν τὴν πληροφορίαν, ὅτι ὑπὸ λιμενικοῦ ὄργανου ἐπεβλήθη εἰς πλοίαρχον Α' τάξεως πρόστιμον, διότι ὠδήγητος ταχυκίνητον σκάφος (κρίς - κράφτ) ἀνεύ ἀδείας! Τὸ δίπλωμα, δηλαδή, τοῦ Πλοιάρχου Α' τάξεως, τὸ ὅποιον παρέχει εἰς τοὺς κατόχους των τὸ δικαίωμα νὰ πλοιαρχεύει ἐπὶ γιγαντιαίων σκαφῶν δὲν ἔπαρκει, κατὰ τὴν ἀποφιν τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς, διὰ τὴν ὀδηγήσιν τῶν προαναφερθέντων σκαφῶν ἀναψυχῆς, τὰ ὅποια, είρησθα ἐν παρόδῳ, δύναται νὰ δηγήῃ πάς της ὅστις ἔσπευσε νὰ ἔφοδισθη διὰ τῆς σχετικῆς ἀδείας, ἡ ὅποια, δεν προϋποθέτει καὶ γνώσεις ναυτίλου ἀξιωματικοῦ. Ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ διὰ νὰ μὴ γελοιοποιούμεθα, πρέπει νὰ ἔκδοθῇ πάρατα ἐρμηνευτική διαταγή, ὥστε οἱ ναυτικοὶ οἱ ἔφωδιασμένοι διὰ διπλώματος ἢ πτυχίου ναυτικῆς ικανότητος νὰ ἔξαιρούνται τῆς ὑποχρεώσεως νὰ φέρουν τοιαύτην ἀδειαν, ἡ ὅποια οὐδὲν προσθέτει εἰς τὰς γνώσεις καὶ τὴν ικανότητά των. «Ἀλλως φοδούμεθα ὅτι θά γίνωμεν καταγέλαστοι ἀν παρομοία περιπτώσις παρουσιασθῆ καὶ ἐπὶ ἀλλοδαπῶν ναυτικῶν, κυρίως ἔξ έκεινων οἱ ὅποιοι ἀποτελοῦν πληρώματα τῶν ξένων θαλασηγῶν, αἵτινες κατακλύζουν τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας.

### ΕΙΣ ΤΟ ΛΑΓΟΣ

Τὴν κατάστασιν εἰς τὸ Λάγος περιγράφουν εἰς ὑπόμνημά των πρὸς τὸν ὑπουργὸν Ναυτιλίας, τὴν «Ἐνωσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, τὴν «Ἐνωσιν Πλοιάρχων καὶ τὴν Π.Ν.Ο. 52 πλοιάρχοις ἐκ τῶν εὐρισκομένων ἑκεῖ ὁγδοίκοντα καὶ πλέον ἀλληλοποτήτων πλοίων. «Ὑπογραμμίζουν σχετικῶς οἱ ἐν λόγω πλοιαρχοὶ ὅτι ὁ λιμὴν τοῦ Λάγος τελεῖ διαρκῶς εἰς κατάστασιν συμφορήσεως, ἡ ὅποια ἀναμένεται ὅτι θὰ διαφρέσῃ ἐπὶ πολλά ἔτη, οὐδὲν δὲ καταλλήλον μεταφορικὸν μέσον διατίθεται διὰ τὴν ἔγκαιρον καὶ ἀσφαλή μεταφοράν ἀσθενῶν διὰ τοὺς ὅποιους ἀπαιτεῖται ἀμεσῶς ιατρική ἡ νοσοκομειακὴ περίθαλψις, ἐνῷ δὲ τὰς ἡρᾶς ἐπικοινωνία διὰ Β.Η.Φ. πολλάκις είναι ἀδύνατος ἐπὶ πολλάς ὥρας. 'Ως ἐκ τούτου ἐπιβάλλεται διπλάσια ὁ ἔνδος μὲν διατεθῆ κατάλληλον ταχύπλοον σκάφος

διὰ τὴν ἐπείγουσαν μεταφορὰν ἀσθενῶν καὶ ἀφ' ἑτέρου ἀποσταλῆ ιατρός, ὁ ὅποιος θὰ ἐπιβαίνῃ πάντοτε ἐπὶ πλοίου, διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν προβλημάτων τρεχούσας φύσεως ιατρικῆς περιθάλψεως καὶ θὰ ἀποφανεῖται διὰ τὴν ἀνάγκην εἰσαγωγῆς ἢ μὴ ἀσθενῶν εἰς νοσοκομεῖον ἢ διὰ τὸν ἐπαναπατρισμόν.

Οἱ ἐν λόγῳ πλοιαρχοὶ ὑπογραμμίζουν ἐπίσης ὅτι ἀποδέλπουν εἰς τὴν πλήρη συνεργασίαν μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν καλυτέραν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοιών των καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν ἀσκόπων ἔξδων ὡς καὶ εἰς τὴν διαφύλαξιν τῆς ζωῆς καὶ τῆς ύγειας τῶν ναυτικῶν μας. «Ἐπίσης ὑπογραμμίζουν ὅτι ἐπιδιώκεις τῶν εἰναι νὰ δώσουν εἰς τοὺς ναυτικούς μας τὸ αἰσθήμα τῆς ἀσφαλείας καὶ τούς ιζουσθεῖς ὅτι ἡ ὀλόποιησις τῶν αἰτήματων των, μεταξὺ τῶν ἀποίων περιλαμβάνεται καὶ ἡ ἐπέκτασις καὶ δι' αὐτούς τῶν εὐεργετικῶν μέτρων τῶν ληφθέντων διὰ τοὺς λιμένας τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης, θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀποφυγὴν συχνῶν παραιτήσεων καὶ τῶν ἔξδων παλιννοτήσεως καὶ ἀντικαταστάσεως τῶν πληρωμάτων.

### ΔΙΚΑΙΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

«Ο Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Χρηματόπουλος συνηγόρησε θερμῶς πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν διὰ τὴν ικανοποίησιν τοῦ αἰτήματος τῆς Π.Ν.Ο. περὶ ἀναπροσαρμογῆς τοῦ ὄριου τοῦ ἐκπιπτούμενού ποσοῦ ἐν τοῦ εἰσοδήματος τῶν ἀξιωματικῶν Ε.Ν., τὸ ὅποιον ἔξακολουθεῖ νὰ διατηρηται εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 40 Λ.Α. ἀπὸ τοῦ 1973. Διὰ τὴν ικανοποίησιν τοῦ δικαίου αὐτού αἰτήματος ὁ κ. Χρηματόπουλος ἐπικαλεῖται τὴν σημαντικὴν αὔξησιν τὴν ὅποιαν ἔστημασθεν τὸ τιμάριθμος καὶ ἡ ἀμοιβὴ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ἀπὸ τῆς 1.1.1974, τὴν πτῶσιν τῆς τιμῆς τῆς στερλίνας καὶ τὸ γεγονός ὅτι τὸ μέτρον θὰ ἀποτελέσῃ πρόσθετον κίνητρον διὰ τὴν ναυτολόγησιν εἰς πλοιάρχειρικού καὶ τὴν εἰσαγωγὴν συναλλαγμάτων.

«Ἐξ ἄλλου ἡ Π.Ν.Ο. εἰς σχετικὸν ὑπόμνημά της πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν καὶ πρὸς ὑποστήριξιν τοῦ αἰτήματος ὑπογραμμίζει ὅτι διὰ τοῦ ἀρθρου 1 τοῦ Νόμου 12) 1975 ἡ ἐκπιπτώσις ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος τῶν μισθωτῶν ὑπηρεσιῶν ὠρίσθη εἰς ποσοστὸν 30% καὶ εἰς ποσὸν κατ' ἀνώτατον ὄριον 40.000 δρ., ἔναντι τοῦ προϊσχύσαντος ποσοῦ τῶν 25.000 δρ., ἐνῷ τῶν ναυτικῶν παραμένει εἰς τὸ ἐπίπεδον τὸ ὅποιον ὠρίσθη τὸ 1973.

Θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν ὅτι οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν θὰ ἀντιληφθοῦν τὴν σημασίαν τοῦ προτεινόμενου μέτρου καὶ θὰ προδούν εἰς τὴν ικανοποίησιν τοῦ αἰτήματος τῶν ναυτικῶν μας διὰ τὴν ἀστίμην, τουλάχιστον, μεταχειρίσιμην των μὲ τοὺς ἄλλους ἐργαζομένους τῆς ζωῆς.

LIFERAFTS LIFEBOATS LIFEJACKETS



Σᾶς συμφέρει νὰ ἀγοράζετε  
ἄριστη ποιότητα  
καὶ νὰ βασίζεσθε  
σὲ ύπευθυνο service

'Υποτονική ή ναυλαγορά. Αἱ προσδοκίαι περὶ ἀνακάμφεως διαφεύδονται, ἄχρι τούδε, ἀπὸ τὰ πράγματα. Αἱ προβλέψεις ὅμιλον περὶ μεταφορῶν δημητριακῶν εἰς τὴν αὐτὴν περίπου κλίμακα τοῦ 1976, ἐνῷ καὶ τῶν ἄλλων πρώτων ὅλων η διοικητική στασιμότης δὲν ἔπιτρέπει τὴν πρόβλεψιν μεγαλυτέρας ζητήσεως. Καὶ τὸ τοννᾶς ὑπερμέτρως πιέζει τὴν ναυλαγοράν.

Καὶ ὡς μοναδικὴ διὰ τοὺς ἀθεραπεύτως αἰσιοδοξῶντας ἐλπῖς : ὁ ἀπὸ μηχανῆς θεός. Κάποιο ἔκτακτον γεγονός δὲν ἀποκλείεται. Τὸ παρελθόν αὐτὸν μᾶς ὑποδεικνύει.

Προβλέπουν οἱ Ἀμερικανοί : Αὔξησιν μικρότεραν ἔναντι τοῦ 1976 τοῦ ὄγκου τοῦ πταγκούσμου ἐμπορίου διὰ τὸ 1977. Τὸ 10% τοῦ 1976, θὰ είναι ἐφόδιο μικρότερον, διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς μεγαλύτερον ποσοστὸν τὸ 1978.

Αἱ ἀγησυχίαι, πάντως, δι' ὠρισμένας χώρας τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου ύψιστανται (Ἀγγλία, Ἰταλία, Γαλλία). Τὰ πολιτικὰ πράγματα δύναντὸν νὰ ἐπηρεάσουν τὴν ἀνάκαμψιν τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων.

Ἄπαισιοδοξία διακατέχει τοὺς ἐπιχειρηματικοὺς κύκλους τῶν διοικητικῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Ἀδεβαίοι αἱ προπτικαί, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ὅπου η ἀνάκαμψις τελεῖ σταθερῶς ἐξελίξει.

Οἰκονομολόγοι, ἀνώτατα στελέχη ἐπιχειρήσεων, κατὰ τὸ πρόσφατον Εὐρωπαϊκὸν Συμπόσιον Διευθυντῶν, λαβόντας χώρων εἰς Νταβός τῆς Ἐλβετίας, ἔξεφρασαν ἀμφιβολίας —τινές δὲ καὶ ἀπογοήτευσιν— δύον ἀφορᾶς εἰς τὴν εὐρωστίαν τῆς ἀνακάμφεως εἰς τὴν Βορειοδυτικὴν Εὐρώπην. Ἐμπειρογνώμονες τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς εἰς Βρετανίας προβλέπουν αὔξησιν τῆς συνολικῆς παραγωγῆς τῶν χωρῶν - μελῶν τῆς Κοινότητος ἐκ 3% μόλις τὸ 1977, ἔναντι 4.5% τοῦ 1976.

Αἱ ἐπενδύσεις συνιστοῦν τὸν ἀσθενέστερον κρίκον τῆς ἀλύσεως. Τὰ χαμηλὰ κέρδη περιορίζουν τὴν δυνατότητα διαθέσεως χρημάτων διὰ γένας ἐπεκτάσεις καὶ ἀπονοῦν τὴν ἐπιθυμίαν ἐπενδύσεως τῶν ὑφισταμένων κεφαλαίων.

Αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ ἀναμένεται νὰ αὔξηθούν κατὰ 6 ή 7% μόλις, ἐν συγκρίσει μὲ 10-11% τοῦ 1976. Αἱ ἔχωροι ἀγοραὶ συνχάνεται ἀνασφαλεῖς. Αἱ κυβερνήσεις δὲν δύνανται η δὲν ἐπιθυμοῦν νὰ ἐπισπεύσουν τὴν ἀνάκαμψιν φοβούμεναι νέαν ἀνδονῶν τῶν πληθωριστικῶν τάσεων.

\* \* \*

Κινδυνεύει η ἀσθεδεία δημητριακῶν τῆς Κίνας ἀπὸ τὴν ἀπὸ τὴν πενταμήνου συνεχίζομένη ξηρασίαν. 'Ἐκτακτος κινητοποίησις διετάχθη διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν της. 'Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ἀγοραὶ τῆς Κίνας, μὲ παράδοσιν 1977, ἀνέρχονται ἡδη εἰς ἔξι ἑκατομ. τόν., τὸ ύψηλότερον ποσὸν τῆς τελευταίας τριετίας.

\* \* \*

Τὸ σύνολον τῆς Ιταλικῆς παραγωγῆς σίτου κατὰ τὴν περίοδον 1977/78 ὑπολογίζεται περὶ τὰ 8.730.000 τόν., ἐν συγκρίσει μὲ 9.330.000 τόν. τῆς τρεχούσης περιόδου. Εἰσαγωγαὶ σίτου τῆς τάξεων τῶν 2.53 ἑκατ. τόν. προβλέπονται, ἀντὶ τοῦ 1.8 ἑκατομ. τόν. διὰ τὴν περίοδον 1976/77. Αἱ ἔξαγωγαὶ τοποθετοῦνται εἰς τὰς 700.000 καὶ 730.000 τόν. ἀντιστοίχως.

Ἡ παραγωγὴ ἀράβοσίτου ἀναμένεται νὰ φθίσῃ τὰ 5.5 ἑκατομ. τόν. τὴν προσεχῆ περίοδον, ἔναντι 5 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1976/77, μὲ ἀντιστοίχους εἰσαγωγάς 4.4 καὶ 4.7 ἑκατομμυρίων τόνων.

Τέλος, ἡ παραγωγὴ ὄρυζης εἰς τὴν Ιταλίαν ποποθετεῖται εἰς τὸ 1.025.000 τόν., ἐν συγκρίσει μὲ 976.000 τόν. τῆς τρεχούσης περιόδου. Αἱ ἔξαγωγαὶ ἀναμένεται νὰ φθάσουν τὰς 610.000 τόν., ἀντὶ 590.000 τόν. τῆς περιόδου 1976/77.

Αἱ ἀμερικανικαὶ ἔξαγωγαὶ δημητριακῶν πρὸς τὴν Σοδιετικὴν Ρωσίαν κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1977 (ὅπερ ἥρχισε τὴν Ἰην 'Οκτωβρίου 1976), ἀναμένεται ὅτι θὰ κυμαθοῦν περὶ τὰ 7 ἑκατομ. τόν. καὶ ἀνώτατον ὅριον, συμφώνως πρὸς τοὺς ὑπολογισμοὺς τῆς ἀμερικανικῆς Πρεσβείας εἰς Μόσχαν.

Εἰς τὴν ἔτησίαν ἔκθεσίν της πρὸς τὸ 'Αμερικανικὸν 'Υπουργείον Γεωργίας, ἡ Πρεσβεία λέγει, ὅτι ὑπάρχει τὸ ἐνδεχόμενον μιᾶς νέας ἐσοδείας - ρεκόρ τὸ ἔτος αὐτό, τῆς τάξεως τῶν 235 ἑκατομ. τόν. εἰς περίπτωσιν εύνοικῶν καιρικῶν συνθηκῶν. Εἰς ἐναντίαν τηρίτων, ἡ ἐσοδεία θὰ είναι καὶ πάλι, ὅπωδηποτε, ἀνωτέρα τῶν 190 ἑκατομ. τόν., ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις εἰς τὴν ὄποιαν, πάντως, ἐκφράζονται ἀμφιβολίαι κατὰ πόσον θὰ ἐπιτευχθῇ ὁ στόχος τῆς μέσης ἔτησίας παραγωγῆς ἐκ 215-220 ἑκατομ. τόν. κατὰ τὴν 5ετίαν 1976-1980, ἔκτος ἐάν αἱ καιρικαὶ συνθήκαι είναι ἔξαιρετικῶς εύνοικαι.

Ἡ ἔκθεσις ἐπισημαίνει ὅτι, τὸ ὑπερβολικὸν ψύχος κατὰ τὸ μῆνα 'Οκτωβρίου παρημπόδισε τοὺς Σοδιετικούς νὰ φθάσουν τὸν στόχον τῶν, δισεσι τοῦ ὄποιου ἡ χειμερινὴ σπορά θὰ ἐκάλυπτε 41 ἑκατομ. ἑκταρίων, τῆς ἔκτασεως περιορισθείσης εἰς 36.9 ἑκατ. ἑκταρίων.

Ἄπὸ τὰς ἀρχὰς 'Ιανουαρίου, ἔνα μᾶλλον ἀλαφόνι στρῶμα χιόνος, ιδιαιτέρως εἰς τὴν κοιλάδα τοῦ Βόλγα, τὴν κεντρικὴν ζώνην Χερνόζεν καὶ τὸ Κράσονονταρ Κράυ, ἔξεθεσ τὴν φιωτιωρινὴν σπορὰν εἰς κινδύνους, δὲν ἀποκλείονται δὲ αἱ καταστροφαὶ ἐκ παγετοῦ.

Τὸ πρόγραμμα τῶν ἐκτάσεων τῆς εαρινῆς σπορᾶς δὲν ἔχει εἰσέτι ἔξαγγελθῆ, ἀλλ' ἀναμένεται ὅτι δὲν θὰ δισφέρει σοδαράς τοῦ προηγουμένου ἔτους, διτεῖς 100 ἑκατ. ἑκταρίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι θὰ καλλιεργοῦνται ἔκ νέου αἱ πληγεῖσαι ἐκ τοῦ παγετοῦ περιοχαί. Αἱ ἐκτάσεις σπορᾶς ἀραβοσίτου προφανῶς θὰ αὔξηθούν, ἀλλ' ὅχι σημαντικῶς.

Ο μόνος ἀρνητικὸς παράγων μέχρι στιγμῆς, δισον ἀφορᾶ εἰς τὴν συγκομιδὴν τοῦ 1977, είναι η ποιότης τοῦ χρησιμοποιηθείσας σπόρου εἰς τὰς περιοχὰς τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ρωσίας, ἀλλὰ προσθέτει ἡ ἔκθεσις ὅτι, πρὸς τὸ παρὸν δὲν φαίνεται αὐτὸν νὰ ἔχῃ σοδαράς ἐπιπτώσεις.

#### ΤΑ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ

Ἀντιμετωπίζοντες τὴν ἀγνώστου διαρκείας ψεύσιν εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαιμενοπλοίων καὶ τὸ ταχέος διαγραφόμενον υπερπληθωρισμὸν χωρητικότητος τῶν μπάλκ κάρριερς, οἱ ἀνά τὸν κόσμον ἀνήσυχοι πλοιοκτήταις ἀναζητοῦν ἄλλους τομεῖς, ποὺ θὰ ἐδικαιολόγουν ἐπενδύσεις εἰς νεότευκτα.

Ἡ ἀπάντησις φαίνεται ὅτι εὐρύσκεται εἰς τὰ πλοία πολλαπλῆς χρήσεως, δυνάμενα νὰ μεταφέρουν παντός εἶδους γενικά φορτία, κοντένερα, βαρέα καὶ χύδη φορτία. Οἱ καλῶς γνωρίζοντες τὴν ἀγορὰν ἐφοπλισταὶ πιστεύουν ὅτι τὸ μέλλον ἀνήκει εἰς τὰ εὐέλικα αὐτὰ σκάφη.

Ἡ Βρετανικὴ ἑταῖρία «Οσεαν Τράνσπορτ ἔντ Τρέιντιγ Κο.» παρήγγειλε τελευταίως εἰς τὴν Ιαπωνίαν τέσσαρα φορτηγά «λάινερς», χαρακτηριστικὰ τῶν τάσεων τῆς σήμερον. Μὲ δύθισμα 8.70 μ. τὰ ταχύτητος 18 κόμβων σκάφη θὰ ἔχουν d.w. 14.300 τόν., αὐξανόμενον εἰς τοὺς 20.700 τόν. d.w. ὅπας τὸ δύθισμα είναι 10,60 μ. Τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ μεταφέρουν γενικά φορτία καὶ κοντένερα. Θὰ είναι ἐφαδιασμένα μὲ ἓνα φορτωτήρα διὰ βαρέα φορτία καὶ γενικῶς ίσχυρά μέσα φορτοεκφορτώσεως.

Πολωνικὰ ναυπηγεία κατασκευάζουν μιὰν σειρὰν σκαφῶν ταχυτήτος 18 μιλίων, χωρητικότητος 16.000 τόννων γενικοῦ φορτίου. Διαθέτουν ἕνα κύτος ψυγείουν καὶ δύνανται νὰ μεταφέρουν βαρέα φορτία, χύδην φορτία καὶ κοντένερα τῶν 20 ποδῶν εἰς τὰ κύτη καὶ τὸ κατάστρωμα. Ἐφοδιάζονται μὲ φορτωτήρα τῶν 300 τόννων.

Τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία μὲ τὴν σειράν

## ITALY AT YOUR SERVICE IN ALL ITALIAN PORTS "MEDOV"



The Mediterranean &  
Overseas Shipping Agency S.p.A.

GENERAL SHIPPING AND LINER AGENTS

Shipbrokers — Oil & Bunker Contractors

Research and Development

Via XX Settembre 29/7  
16121 Genoa

Phones : 54.13.61 (Five lines)

Telex : 27046 (Medov)

Cables : Medov Genoa

των άνέλαβον παραγγελίας τών γέων γενικού φορτίου σκαφών, περί ὧν γράφομεν εἰς ἄλλην στήλην.

“Απαντά, σχεδόν, τὰ γνωστὰ ἀνὰ τὴν ὑδρόγειον ναυπηγεία προσφέρουν σήμερον τυποποιημένα σκάφη πολλαπλάς χρήσεως διαφόρων μεγεθών, τὰ ὅποια λόγῳ τῆς εὐελιξίας των ἀπό απόφεων δυνατότητος παραλαβῆς ποικίλων φορτίων θὰ είναι, ἀσφαλῶς, συναγωνιστικώτερα τῶν συμβατικῶν σκαφῶν γενικού φορτίου καὶ τῶν μπάλκ κάρριερς.

\*\*\*

Εἰς τὴν Νορδηγίαν ὁ Οἶκος Γουΐλελμσεν διαπραγματεύεται τὴν ναυπηγήσιν δύο τύπου ρὸ - ρὸ πλοίων γραμμῆς 22.500 τόν. d.w. Μεταφορική ικανότητας 1.700 κοντένερς, μὲ ταχύτητα 21 - 22 μιλίων. Παράδοσις 1978 καὶ 1979. Πιστώσεις κρατικαί. Αἱ προσφοραὶ τῶν Ιαπωνῶν ἥσαν κατὰ 5 ἑκατ. λιρῶν χαμηλότεραι.



## ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΙΝ

Ο ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας τὸ 1977 θὰ κυμανθῇ μόλις περὶ τὰ 3,5%, κυρίως λόγῳ τοῦ πληθωρισμοῦ εἰς τὰς μὴ κομμονιστικάς διοικητικάς χώρας, ὑποστηρίζουν οἱ ἐμπειρογνόμονες τῆς Τσείς Μανχάτταν Μπάνκ. Μία ἀεύσησις τῶν τιμῶν ἄνω τοῦ 7% κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, θὰ περιορίσῃ εἰς τὰς πλείστας τῶν χωρῶν αὐτῶν τὴν δυνατότητα ληφεως εἰδικῶν μέτρων τονόσεως τῆς οἰκονομίας.

Η Μπάνκ τῆς Αμερικαίας, ὅμως, ἀντιστρέψει τοὺς ἀριθμούς, διαβλέπουσα ὅτι ὁ ρυθμὸς ἀναπτύξεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας θὰ φέρῃ τὸ 5,3%. Εἰς σχετικὴν ἔκθεσιν ὑπὸ τὸν τίτλον «παγκόσμιοι οἰκονομικοὶ προσποτικοὶ διὰ τὸ 1977», ἡ ἀνωτέρω Τράπεζα ἀμφισβήτητὴ ἀποφίνει ὅτι ἡ ἔντασις καὶ ἡ ποιότης τῆς ἀνακάμψεως θὰ ἔχαρτον σημαντικῶς ἀπὸ τὰς ἔξελιξεις εἰς τὰς τρεῖς μεγαλυτέρας διοικητικάς χώρας — τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ιαπωνίαν. Προέχει, τούτης ἡ ἔκθεσις, τὸν αἱ τρεῖς χώρας αὐτὰς ὅσον καὶ τὰ ὅλα διοικητικά ἔθνη, νὰ ἀντιληφθοῦν ὅτι ἡ ἀνάκαμψης πρέπει νὰ δοσίζεται κυρίως εἰς τὴν ἔγχωριον ἀγοράν καὶ νὰ ἀποφύγουν τὴν πολιτικὴν στηρίξεως τῆς οἰκονομικῆς των ἀναπτύξεως εἰς τὰς ἔξαγωγάς καὶ μόνον.

Ἡ ἔκθεσις τῆς Τσείς Μανχάτταν ἀναφέρει ὅτι θὰ ὑπάρξουν τρία ἐμπόδια εἰς τὴν ἀναπτυξιν πολλῶν χωρῶν: Ἡ ἀπροθυμία τῶν κυβερνήσεων νὰ υιοθετήσουν μέτρα ἐνισχύσεως τῆς οἰκονομίας, ἡ συνεχίζομέν ἐπιφυλακτικότης εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἰδιωτικῶν κεφαλαίων καὶ τὸ πρόδηλημα ρυθμίσεως τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν κατόπιν τῶν διεθνῶν ἀνακατατάξεων, αἵτινες προεκλήθησαν ἐκ τῆς ἀνατιμήσεως τῶν πετρελαίων.

Λέγει, ἐπίσης, ὅτι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ἡ Δυτ. Γερμανία καὶ ἡ Ιαπωνία εἰναι μὲν αἱ ἵσχυροτεραι τῶν μὴ κομμονιστικῶν χωρῶν, ἀλλὰ εἴναι ἀγνωστον κατὰ πόσον θὰ δυνηθοῦν νὰ συμπαρασύρουν τὰς οἰκονομίας τῶν ἄλλων χωρῶν πρὸς τὴν ἀνάκαμψιν.

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεία Μιαούλη - Πειραιεὺς

Τηλ. 4516-439

Ἐνοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

Τὸ Ισόγειον M2 300 καὶ ὁ ἡμιόροφος M2 300.

‘Η αὔξησις τῶν εἰσαγωγῶν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θὰ κατανεμηθῇ, κυρίως, μεταξὺ ὀλίγων χωρῶν, ιδιαιτέρως τὰς πετρελαιοπαραγώγους καὶ τὰς ὀλιγώτερον ἀνεπτυγμένας χώρας, λέγει ἡ Τράπεζα.

Αἱ Ιαπωνικαὶ εἰσαγωγαὶ θὰ προέρχωνται κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἀπὸ τὰς Ἀσιατικὰς χώρας. Ἐλάχισται αἱ εἰσαγωγαὶ ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος — ἀντιστοιχούσαι κάτω τοῦ 1% τοῦ συνόλου τῶν Ιαπωνικῶν εἰσαγωγῶν.

Ἡ Τράπεζα ὑποστηρίζει ὅτι τὰ κίνητρα μιᾶς ισχυροτέρας οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως εἰς τὴν Εὐρώπην πρέπει νὰ ἔχουν ἀφετηρίαν τὰς χώρας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος κυρίως. Μία ἀναπτυξιακὴ οἰκονομικὴ πολιτικὴ ἐνέργεια μέρους τῆς Δυτικῆς Γερμανίας θὰ ηδύνατο νὰ δοθῇ σημασία πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτὴν, ἀλλὰ «ὁ φόδος τοῦ πληθωρισμοῦ ἀποκλείει προφανῶς οἰανδήποτε σημαντικὸν μεταβολὴν τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς εἰς τὴν Γερμανίαν».

## Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Σπεύδουν αἱ Κυβερνήσεις τῶν ναυπηγικῶν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν εἰς μέτρα ἀνακουφίσεως τῆς χειμαζομένης ναυπηγικῆς διομηχανίας των.

Εἰς τὴν Σούηδιαν συνιστᾶται ἡδη ἡ κρατικὴ ἐνίσχυσις τῶν ναυπηγείων, τὰ πλείστα τῶν ὀποίων ἐλέγχονται ἡδη ἀπὸ τὸ Κράτος. Δισεκατομμύρια δολαρίων εἰς ἐπιχορήγησεις καὶ κρατικὰς ἐγγυήσεις πρόκειται νὰ διατεθοῦν. Οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταί, οἱ παραγγέλλοντες σκάφη, θὰ τύχουν ιδιαιτέρων προνομίων. Παρὰ ταῦτα ἡ παραγωγικότητα τῶν ναυπηγείων συνιστᾶται νὰ περιορισθῇ κατὰ 40%. Υπὲρ τὰς ὄκτω χιλιάδας ἐργατῶν πρόκειται νὰ χάσουν τὴν ὀπασχόλησιν τῶν.

Εἰς τὴν Ἄγγλιαν σχέδιον ἐπιχορήγησεως τῶν ναυπηγείων διὰ τὸ ποσοῦ τῶν 110 ἑκατομ. δολ. κατηρτίσθη ἡδη. Οἱ Βρετανοὶ ἐφοπλισταί θὰ καλύψουν οὕτω τὰς μειωμένας προσφοράς ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν, Κορέαν καὶ Βραζιλίαν.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν ἡδη δάνεια καὶ ἐγγυήσεις διὰ τὸ ποσοῦ τῶν 250 ἑκατομ. δολ. εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.

Εἰς τὴν Νορβηγίαν ἡδη δάνεια καὶ ἐγγυήσεις διὰ τὸ ποσοῦ τῶν 250 ἑκατομ. δολ. εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.

Εἰς τὴν Ολανδίαν αἱ κρατικαὶ ἐνίσχυσεις ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθουν εἰς 400 ἑκατομ. δολ. Ἀκολουθοῦν ἡ Γαλλία, ἡ Ιταλία καὶ ἡ Δυτ. Γερμανία, ἐνῷ μὲ τὸ πρόβλημα τῶν ναυπηγείων ἀσχολεῖται ἡ Κοινὴ Αγορά εἰς τὰς Βρυξέλλας.

Καὶ τὴν Ἡπανίαν ἡδη δάνεια καὶ ἐγγυήσεις διὰ τὸ ποσοῦ τῶν 250 ἑκατομ. δολ. εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.

Εἰς τὴν Καναδίαν ἡδη δάνεια καὶ ἐγγυήσεις διὰ τὸ ποσοῦ τῶν 250 ἑκατομ. δολ. εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.

Εἰς τὴν Ελλάδαν αἱ κρατικαὶ ἐνίσχυσεις διὰ τὸ ποσοῦ τῶν 250 ἑκατομ. δολ. εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.

Εἰς τὴν Ιταλίαν αἱ κρατικαὶ ἐνίσχυσεις διὰ τὸ ποσοῦ τῶν 250 ἑκατομ. δολ. εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς διομηχανίας.

Τὸ προσφάτως εἰσαγένει τὸ Κογκρέσον νομοσχέδιον διὰ τὸν ὀποῖον διαφύλασσεται ποσοστὸν σημαντικὸν τῶν ἀμερικανῶν μεταφορῶν πετρελαίων εἰς τὴν Δυτικὴν Ασιατικήν τὰς χώρας τοῦ Καναδοῦ καὶ τὸν Ασιατικὸν μεταφορῶν τοῦ Καναδοῦ τοῦ Ασιατικοῦ καὶ τοῦ Αυστραλίου.

Τὸ ἀντίμετρον κατὰ τὴν προστατευτικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῶν δύο ὑπερδυνάμων προτείνονται, τὰ ὅποια, πάντως, ἐννοεῖται ποτε τὸν θαλασσινὸν καταστρέψαντα.

Πρικον δι' ὄλους τοὺς μέλλοντας νὰ μετάσχουν αὐτὸν.

## ΟΙ ΑΙΣΙΟΔΟΞΟΙ

Αἱ Εθνικοὶ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κύκλον. “Ελλην ἐφοπλιστὴς ὑποκατέστησε τὴν παραγγελίαν τριῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 60.000 τόν. d.w. εἰς Ιαπωνίαν, δι' ιστορίμων δεξαμενοπλοίων(!!) τῶν 65.000 τόννων. Θὰ παραδοθοῦν τὸ δεύτερον ήμισυ τοῦ 1978, τὰ δύο καὶ ἀρχὰς τοῦ ἐπομένου ἔτους τὸ τρίτον.

Παρότολος χαρακτηρίζεται ἡ παραγγελία αὐτή. ‘Η αἰσιοδοξία, πάντως δὲν είναι καὶ ἀδύσιμος. Ζητησις ἀξιόλογος προβλέπεται διὰ τὰ τάνκερς τοῦ μεγέθους αὐτοῦ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, λόγῳ τῆς σταθερᾶς αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Καὶ ὡς γνωστόν, οἱ λιμένες τῆς διοικητικῆς ἀκτῆς δὲν δύνανται νὰ δεχθοῦν μεγαλύτερα σκάφη.

Περαιτέρω, δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι λόγω τῆς στροφῆς πρὸς τὰ μεγάλα δεξαμενόπλοια κατὰ τὰ τελευταῖα 10 ἔτη, τὰ ὀλίγα ἐν ὑπερεσίᾳ τάνκερς τῆς τάξεως τῶν 50.000 ἔως 70.000 τόννων ἔχουν, ως ἐπὶ τὸ πλεύστον, ὑπερβῆται τὸν 15ετῆ ἡλικίαν καὶ συντόμως θὰ ἀκολουθήσουν τὴν ἄγουσταν πρὸς τὰς ἔργοστάσια διαλύσεως.

Πιστεύεται, ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ παντελής Ἐλλειψις νέων παραγγελιῶν δεξαμενοπλοίων ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐξισορρόπησιν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως μετά τινα ἔτη — τὸ 1980 προβλέπεται — εἰς τρόπον ὥστε καὶ τὰ μεγάλα σκάφη — αἴτια ἀποτελοῦν τὸν ὄγκον τῆς πλεοναζούσης χωρητικότητος — θὰ ἀπασχολούνται ἀποδοτικῶς. Εἰς τὴν πρόδειψιν αὐτὴν δασίζονται καὶ αἱ πρόσφατοι ἀγοραὶ μεγάλων τάνκερς παρ' Ἑλλήνων.

**Τὸ σχόλιον  
τοῦ 15 θημέρου**

Μολονότι ὑπάρχουν πολλαὶ ἐκδοχαὶ διὰ τὴν καταγωγὴν τοῦ ἑθίμου τῶν πρωταπριλιάτικων ἀστείσμῶν, ἡ ὥραιοτέρα ἔχει σχέσιν μὲ τὴν θάλασσαν. Διότι λέγεται ὅτι προήλθεν ἐκ τῶν εἰς τὰς Κελτικὰς χώρας ἀπαρχῶν τῆς ἀλιείας, αἵτινες τὴν παλαιὰν ἐποχὴν συνέπιπτον τὴν Ιην Ἀπρίλιον. ‘Η ἀλιεία αὐτὴ κατὰ κανόνα ἀπέβανεν ἀκάρπος καὶ οἱ ἀλιεῖς διέδιδον φανταστικὰς ἐπιτυχίας εἰς δύσκολο τὸν εύπιστων. ‘Αλλοι πάλιν λέγουν, ὅτι τὴν ἡμέραν ἐκείνην προσεφέροντο εἰς τοὺς ἀφελεῖς ἀντικείμενα, τὰ ὅποια διέφευγον τῶν χειρῶν, ως ἀκριβῶς οἱ ιχθεῖς διέφευγον τῶν χειρῶν τῶν ἀλιέων κατ’ Ἀπρίλιον. Διὰ τοῦτο οἱ Γάλλοι ἔξακολουθοῦνν’ ὑποκαταστήσαντες τὸ πρωταπριλιάτικο γέλασμα.

‘Οπως καὶ ἀν ἔχῃ τὸ πρᾶγμα, ἡ συνήθεια τῆς διαδόσεως ψευδῶν εἰδῆσεων τὴν ἡμέραν αὐτὴν ἐξηπλώθη εἰς ὄλον σχέδον τὸν κόσμον καὶ ἐπεξετάθη εἰς ὅλας τὰς τάξεις. ‘Αναφέρονται δὲ πρωταπριλιάτικας ἀστείστητες διὰ τοῦ τόπου, αἱ ὅποιαι ἐξηπάτησαν μυριάδας ἀναγνωστῶν καὶ συνήγειρον παγκόσμιον σχεδὸν ἐνδιαφέροντα.

‘Αλλ’ ἔταν τὸ ψεύδος τῆς Ιης ስπριλίου ἀνθριμὸν μόνον ἡμέραν, τὰ ψεύδη ἡ μᾶλλον αἱ ὑπερβολαῖς τῶν ἔραστειχνῶν ιδίᾳ ἀλιέων ἔξακολουθοῦν καθ’ ὄλον τὸ ἔτος ν’ ὑποτελοῦν τὴν μόνην μεθόδον διασῶσσεων τὸ γούστρον τῶν εἰς τὰς συντροφίας τῶν ἀμυῆτων. ‘Οχι ὅμως ἐπὶ πολὺ. Διότι, ὅπως λέγει καὶ ἡ ἀγγλικὴ παρομία, «fish and company stink in three days».



## ΝΕΟΡΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



KODAK

**Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός**

Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοιών μέχρι 75.000 T.DW.

### ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΝΕΟΡΙΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001. Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μισούλη' 67  
Τηλ. 49.20.778. Telex. 212563, Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Piraeus. ΗΝΩΜΕΝΟΝ ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ: N.J. Goulandris (Agencies) Ltd, Lee House, London  
Wall London EC2Y 5AB Tel. 01-600-1766 - Telex. 51883157 Cables, Lanfall-London. ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΜΕΡΙΚΗΣ: United Operators Shipping  
Agencies Corp. 660 Madison Avenue, New York - N.Y. 10021 - Tel. 838.6900 Telex. 7105812187 Cables, Okeanis New York.

# 'Η άλλη λογραφία μας

## ΤΙ ΕΙΣΦΕΡΕΙ Η NAYTIKIA

'Αγαπητέ κύριε Κωντάκη,

Είς συμπλήρωσιν τῶν ἀπόφεων μου τῶν ἔκτεινεσῶν εἰς τὸ ἄρθρον μου τὸ δημοσιεύθεν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15.3.77 ὑπὸ τὸν τίτλον «ΤΙ ΕΙΣΦΕΡΕΙ Η NAYTIKIA» ἔχω νὰ προσθέσω καὶ τὰ κάτωθι ἀφορώντα καὶ εἰς τὴν συγκρισιν τῆς εἰσροής συναλλάγματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας πρὸ τὸ τουριστικὸν συναλλάγμα.

Ἡ Φορτηγός Ναυτιλία εἶναι ἡ μόνη ἀστερική πηγὴ εἰσροής συναλλάγματος εἰς τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν τὰς τάξεως τοῦ ἐνός δισεκατομμυρίου δολαρίων, ἀκόμη καὶ κατὰ τὰ ἔπη τῆς δυσπραγίας. Ἐπιτυγχάνεται μὲν κερδάσια ἔνεα, ἀνευ οὐδεμιᾶς δαπάνης καὶ χωρὶς νὰ καταναλάσσῃ ἀγαθό (προϊόντα τῆς χώρας μας). Τὸ συναλλάγμα εἰσρέπει δόλαις τὰς ἐποχάς καὶ δόλαις τὰς ώρας τοῦ ἔτους (ἡ προπλέλλα γυρίζει). Ἡ Ναυτιλία μας εἶναι αὐτοδύναμος, διότι ἔχαρτάται ἀπὸ ημάς τοὺς ιδίους δηλαδὴ τὴν ίκανότητα τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῶν καλῶν μας ναυτεργατῶν.

Εἰδικῶς πέραν ἐν σχέσει πρὸς τὸ τουριστικὸν συναλλάγμα ἐπιθυμῶ νὰ σημειώσω τὰ κάτωθι:

1) Ἡ εἰσροή τουριστικοῦ συναλλάγματος, διὰ τὸ ὅποιον τόση μεγάλη διαφήμισις γίνεται, ὑστερεῖ κατὰ πολὺ τοῦ συναλλάγματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας.

2) "Ἐχουν δαπανεῖν πολλὰ δισεκατομμύρια δραχμῶν, ἐκ τῆς ἔθνικής μας οἰκονομίας καὶ πολλὰ δαπανῶνται κατ' ἔτος, διὰ τὴν ἀνέγερσιν ξενοδοχείων, τουριστικῶν ἐγκαταστάσεων κλπ.

3) "Ἐνος μέρος τοῦ συναλλάγματος ἀφορᾶ εἰς τὴν κατανάλωσιν ἀγαθῶν τοῦ τόπου.

4) Ἡ διάρκεια εἰσροής δασκικῶς εἶναι τρίμηνος κατ' ἔτος (καλοκαίρι).

5) Ἡ 3μηνος χρονική περίοδος ἐκάστου ἔτους πολλάκις ἀναστέλλεται ἀπὸ ἓνα ἔκτακτον περιστατικὸν π.χ. τῆς ἐντάσεως τῶν σχέσεων μας μὲν μία γειτονική χώρα ἢ ἀκόμη καὶ κάποιας ἀνατασσαχῆς εἰς τὴν περιοχήν μας, ὥπως τὸ 1974 τὸ Κυπριακόν. Ἐπίσης ἀπὸ τὴν ἐμφάνισιν μιᾶς ἐπιδημικῆς νόσου εἰς τὴν χώραν μας ἢ καὶ εἰς γειτονικὴν τοιεύτην, ὥπως συνέβη τὸ 1973 εἰς τὴν Ιταλίαν (χολέρα) καθὼς καὶ ἄλλα ἀπρόβλεπτα.

"Ἄς σημειωθῇ ὅτι ἡ τόσον συναλλαγματογόνος πηγὴ τῆς Ναυτιλίας εἶναι παντελῶς ἀδάπανως διὰ τὸ Δημόσιον, ἐνὸς ἀλλού καὶ εἰς τὰς μεγάλας ἀκόμη ναυτιλιακὰς χώρας ὃχι ὀλίγα δαπανῶνται διὰ τοῦ Κρατικοῦ Σύρουπολογισμοῦ διὰ νὰ σταθῇ ἡ ἔθνική των Ναυτιλία.

Συνεπῶς ἡ εἰσροὴ τοῦ συναλλάγματος ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἶναι ιδιαίτερως ζωτική διὰ τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν.

Εύχαριστῶ διὰ τὴν φιλοξενίαν  
ΜΙΧ. Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Πειραιεὺς 23 Μαρτίου 1977

## ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

Κατόπιν ἔξουσιοδοτήσεως τοῦ Δ.Σ. τοῦ NAT, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν σας τὰ ἀκόλουθα, ποὺ δίνουν ἀπάντησιν εἰς τὸ δημοσιεύμα τοῦ ἔγκοπτον περιοδικού σας τῆς Π.Π. Μαρτίου 1977 ὑπὸ τὸν τίτλον «Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ NAT» καὶ δοιθμῶν νὰ κατανοθεῖμον ἀπὸ τὸ Κοινὸ καλύτερα οἱ περιπτώσεις συνταξιοδοτήσεως ναυτικῶν ποὺ θίγονται εἰς τὸ σχάλιόν σας.

Περίπτωση 1η

‘Ο Κ. Δ., Μηχανικὸς Α’, ὑπέβαλε αἴτησιν

NAT. Σημειοῦται καὶ ἐνταῦθα, ὅτι ἡ ἀνωτέρω ἔχει δικαιωθῆ συντάξεως βάσει τῶν ἐπωνυμίας τοῦ συζύγου της.

Περίπτωση 3η

Διὰ τῆς ὑπ’ ἀριθ. 1483)30.9.71 ἀποφάσεως ΔΣ)NAT ἡ χήρα Σ. Π. ἔδικαιώθη ἐφ’ ἀπὸ ἀποζημίωσεως βάσει ὑπηρεσίας τοῦ συζύγου τῆς 13 ἐπωνυμίας καὶ 6 ἡμερῶν.

Τὴν 13.10.76 ὑπέβαλε αἴτησιν δι’ ἔξαγοράν τῆς κατοχικῆς ἀνεργίας τοῦ συζύγου της διὰ τὴν συμπλήρωσιν 15ετίας προκειμένου νὰ τύχῃ συνταξιοδοτήσεως, βάσει τοῦ ἀριθμοῦ 5 τοῦ Ν.Δ. 87)69.

Ἡ διάταξις τῆς ἔξαγορᾶς ἔχει θεσπισθῆ ἀπὸ τὸ 1966 καὶ ὑστερεῖ ἀπὸ ἀλλεπαλληλες παροτράσεις τοῦ νόμου ἐλῆσε τὴν 12.11.1975. ‘Ἐπι μίαν δεκαετίαν ἡ ἐνδιαφερομένη δὲν προσήλθει ἡ ίδια, οὔτε διὰ μιᾶς ἀπῆλης ἔξουσιοδοτήσεως ἐμερίμησε διὰ τὴν ἔξαγοράν, τελικῶς δὲ ισχυρίσθη ὅτι λόγω διαιμονῆς της εἰς τὸ ἔξωτερικὸν δὲν εἰλεῖ λάθει ἐγκαίρως γνῶσιν τῆς τελευταίας ἐπὶ ἓνα ἔτος παρατάσσεων καὶ προσεκόμεσε τὸ ἀπὸ 18.11.76 πιστοποιητικὸν τοῦ Γενικού Προξενείου Μόντρεαλ, ἀπὸ τὸ ὅποιο προκύπτει ὅτι σύμφωνα μὲ τὸ Καναδικό της διαβατήριο, κατοικοῦσε στὸ Μόντρεαλ Καναδᾶ ἀπὸ 12.11.74 μέχρι 13.11.75, μη ἀναχωρήσασα εἰς Ἑλλάδα.

Παρὰ τάντα, τὸ ΔΣ)NAT, κατὰ τὴν συνεδρίασιν του τὴν 19.1.77 ἀνέβαλε τὴν λῆψιν ἀποφάσεως προκειμένου νὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὴν ἐνδιαφερομένην νὰ φέρῃ ἀπόφασιν Δικαστηρίου ποὺ νὰ ἀναγνωρίζῃ ὅτι λόγω ἀνωτέρας διασ έχει τὴν προθεμία ἔξαγορᾶς τῆς κατοχικῆς ἀνεργίας. Μόνο μὲ αὐτὸ τὸν τρόπο τὸ Δ.Σ.)NAT ἔχει τὴν δυνατότητα νὰ λάβῃ νομίμως ἀπόφασιν ποὺ νὰ ἔγκρινε τὴν ἐκπρόθεμον ἔξαγοράν τῆς κατοχικῆς ἀνεργίας.

Σ’ ὅλες τις ἀνωτέρω περιπτώσεις αἱ ἀποφάσεις τοῦ Συμβουλίου ἵσσαν ὅμαφωνες καὶ σύμφωνες μὲ τὸν νόμον καὶ τὴν νομολογίαν τῶν δικαστηρίων, ὅπως ἐπίσης στηρίζεται στὸν νόμο καὶ εἰναι ὑποχρεωτική ἡ ἀναγνωρίσις τῆς διαφερομένης τῶν Ελλήνων ναυτικῶν εἰς αἰγαίου ποὺ, τὴν ὅποιαν, ἐπίσης, θίγει τὸ δημοσίευμα. “Ἀλλωστε ύψιστανται καὶ ὄλα ὄργανα ἀπονομῆς (Αναθεωρητική Επιτροπή καὶ Συμβούλιον Επικρατείας) διὰ νὰ κρίνουν καὶ ὀνταρέψουν τυχόν πεπλανημένες ἀποφάσεις τοῦ ΔΣ)NAT.

‘Ἐὰν τὸ NAT δὲν ἡτο ἀσφαλιστικὸς Οργανισμὸς καὶ δὲν διήπειτο ἀπὸ εἰδικές διατάξεις ὑποχρεωτικές διὰ τὴν Υπηρεσίαν καὶ τὸ Δ.Σ., δὲν θὰ ὑπῆρχε ἀντίρρησης νὰ συμφωνήσουμε εἰς τὸ σχόλιον τοῦ περιοδικοῦ σας, διότι ὑπάρχουν πράγματα μερικές περιπτώσεις ποὺ προσκρούουν ἐνδεχομένων εἰς τὸ περί δικαίου τοῦ ΔΣ)NAT.

Τὸ Δ.Σ. μὲ τὴν διοίθεια τῆς Υπηρεσίας τοῦ NAT, μελετᾶ μὲ συμπάθεια τέτοιες περιπτώσεις καὶ τὰ αἰτήματα τῶν ναυτικῶν. Πολὺ πρόσφατα οὐθέτησε καὶ προώθησε πρὸς νομοθετικὴν ρύμασιν σοθαρά μέτρα ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, δην τὸ τῆς ἐλαχίστης ἀσφαλιστικῆς προστασίας (μείωσις ἀπὸ 15 εἰς 5 ἐπη τῆς θαλασσίας υπηρεσίας) καὶ τῆς διαδοχικῆς ἀσφαλισίεως (προοδευτικὴ μείωσις τῆς προϋπηρεσίας ἀπὸ 10 εἰς 5 ἐπη),

FOR YOUR AGENCY SOUTH AFRICA  
**MENTOR SHIPPING AGENCY (PTY) LTD**  
AT  
DURBAN, EAST LONDON, PORT ELIZABETH, CAPE TOWN.  
ALL ENQUIRIES TO:  
P. O. BOX 2981  
DURBAN 4000  
TELEPHONE: 320390  
CABLES: MASPORT  
TELEX: 6-0204 SA



μας μέχρι και τών ήμερών μας, ήρχισα τήν συγγραφήν ένδος έργου, άναφερομένου εἰς τήν δραστηριότητα τού 'Ελληνικού 'Εφοπλισμού κατά τήν μεταπολεμικήν περίοδον, ίδια δε κατά τά τελευταία δέκα έτη, κατά τά όποια ή 'Ελληνική 'Εμπορική Ναυτιλία πρωταγωνιστεῖ εἰς τὸν παγκόσμιον ναυτεμπορικὸν στίβον.

Διὰ τὴν πληρότητα, δῆμος, τοῦ ἔργου τούτου χρειάζονται καὶ τὰ στοιχεῖα ἐνός ἑκάστου ἔξι ὕμῶν, διότι εἰς τὸ σημερινὸν ἐπίτευγμα τοῦ 'Εφοπλισμοῦ μας, ἀναμφιθόλως, ἔχετε συμβάλει καὶ σεῖς, μὲ τὴν προσωπικὴν σας ναυτίλιακὴν δραστηριότητα. Τὰ στοιχεῖα δὲ ταῦτα ὅ καθεὶς διὰ τὸν ἑαυτὸν του καὶ τὴν οἰκογένειάν του δύναται νὰ παράσχῃ μὲ τὴν ἀπαίτουμένην πληρότητα.

Διὰ τοῦτο σᾶς παρακαλῶ, δῆμος μοῦ ἀποστείλετε σχετικὸν σημειώματα, δισλαμβάνον τὴν ἔξελικτικὴν πορείαν τοῦ Οἴκου σας (έτος καὶ τόπος ιδρύσεως, ιδρυται καὶ πορεία μέχρι σήμερον), ὡς ἐπίσης, καὶ στοιχεῖα τῆς προσωπικῆς σας διογραφίας (έτος γεννήσεως, σπουδαὶ, δραστηριότης) καὶ τῶν διαδόχων σας, ἐφ' ὃσον οὔτοις εἰσῆλθαν εἰς τὸν ἔφοπλιστικὸν στίβον, ἀλλὰ καὶ πάν τὸλο στοιχεῖον, τὰ ὅποιον θέλετε κρίνει χρήσιμον διὰ τὴν πληρεστέραν παρουσίασιν τοῦ Οἴκου σας.

Τὰ στοιχεῖα ταῦτα παρακαλῶ δῆμος ἀποσταλοῦν, ὃσον τὸ δυνατὸν γρηγορώτερον, πρὸς τὸν δοηθόν μου κ. ΚΩΣΤΑΝ ΤΣΙΚΟΠΟΥΛΟΝ εἰς τὴν διεύθυνσιν:

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ  
'Εφοπλιστής - Συγγραφένς  
'Επίτιμος Πρόεδρος τῆς Ε.Ε.Ε.  
Πανεπιστημίου 44  
'Α θήνα Ι.Τ. 143

πρὸς τὸν ὅποιον δύνασθε ν' ἀπευθύνεσθε διὰ

πᾶσαν πληροφορίαν κατὰ τὰς ἔργασίμους ἡμέρας καὶ ὥρας (τηλ. 3632.537 καὶ 856.536).

Ἐξυπακούεται δῆμος, ἡ παροχὴ τῶν ζητουμένων στοιχείων οὐδεμίαν ὑποχρέωσιν συνεπάγεται διὰ σᾶς πρὸς προμήθειαν τοῦ ὡς ἄνω βιβλίου.

Ἐνέλεπτόν σας δῆμος η παρούσα θὰ τύχῃ τῆς ὄνταποκρίσεώς σας,

διατελῶ μετὰ πάσης τιμῆς

#### ΑΝΔΡΕΑΣ ΛΑΙΜΟΣ



#### ΡΙΖΙΚΗ ΛΑΛΑΓΗ

Κύριε Διευθυντά,

Διὰ τῆς παρούσης ἐπιστολῆς μου, τὴν ὁποίαν σᾶς παρακαλῶ —ἀν τὸ κρίνετε σκόπιμο— νὰ δημοσιεύσετε εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικό σας, ἐπίθιμω νὰ ἔκθεσω μία κατάστασι πολὺ λίγο γνωστή.

Τυγχάνω σύζυγος πλοιάρχου Ε.Ν., ἡσαλισμένην εἰς τὸν «Οἶκο Νάυτου». Ἐπειδὴ ὑπόφερω ἀπὸ πάληση τῶν νεφρῶν ἀπὸ ἔτῶν, πολλάκις χρειάσθηκε νὰ καταφύγω εἰς τὸν «Οἶκον Νάυτου». Ἡ κατάστασις δῆμος ἡ ὁποία ἐπικρατοῦσε ἦταν τούλαχιστον τραγικὴ. Οἱ ιατρικὲς ἔξετάσεις γινόντουσαν κατὰ τὸ πότο κωμικό, στὰ Νοσοκομεῖα ἦταν ἀδύνατο νὰ πάπη κανεὶς ἐπειδὴ παρ' ὅλα δύσα πληρώναμε, μᾶς ἔθαζαν σὲ θαλάμους μὲ ὄκτὼ ἡ καὶ περισσότερα κρεβάτια. Δὲν μᾶς χορηγούσσαν φάρμακα ἀν κοτίζαν περισσότερο ἀπὸ 100 δρχ. καὶ τὰ φαρμακεῖα μετά δυσκολίας μᾶς ἔξυπερτούσαν, ἐπειδὴ ἡ συναλλαγὴ τους μὲ τὸν «Οἶκο Νάυτου» ἦταν προβληματική.

Ἄπ' αὐτή τὴν κατάστασι ἀναγκάσθηκα νὰ καταφύγω στὸ ἔξωτερικὸ γιὰ νὰ χειρουργῆθω καὶ γιὰ διάστημα μεγαλύτερο ἀπὸ 1½

ἔτος πλήρωνα περισσότερο ἀπὸ 1.500 δρχ. τὸ μῆνα γιὰ φάρμακα.

Ἐνα ἄλλο περιστατικό, ποὺ θέλω νὰ ἀναφέρω, εἶναι δῆμος κάποτε χρειάσθηκε νὰ ἔξετάσῃ τὴν κόρη μου καρδιολόγος, ὅταν τὸν ἐπισκεφθῆκαμε μᾶς ἔρωτησε ἄν θὰ τὸν πληρώναμε, ἐπειδὴ ἡ ἀμοιβὴ του ἀπὸ τὸν «Οἶκο Νάυτου» δὲν ήταν μόνο χαμηλή, ἀλλὰ τὴν θεωρούσε καὶ ἔξευτελιστική.

Πρὸς ημέρων χρειάσθηκα νὰ μὲ ξαναδῇ γιατρὸς καὶ σκέφθηκα νὰ πάω στὸν «Οἶκο Νάυτου», σίγουρη δῆμος δέν ἐπρόκειτο νὰ ἔξυπητερο. Ἡ κατάστασις δῆμος σήμερα εἶναι τελείως διαφορετική. Ἡ ἔξυπηρέτησης εἶναι πλήρης καὶ ἔκεινο, τὸ ὅποιο μὲ προβλημάτισης εἶναι τὸ πῶς κατορθώθηκε νὰ γίνη μία τόσο ριζική ἀνακαίνισι τοῦ ἀσφαλιστικοῦ αὐτοῦ ὀργανισμοῦ. Οἱ ιατροὶ πραγματικά ἀσχολούνται μὲ τοὺς ἀσθενεῖς, ἡ νοσοκομειακή περίθαλψη εἶναι ἀρίστη καὶ χορηγούνται τὰ ἀπαίτουμενα φάρμακα χωρὶς κανένα περιορισμό.

Μὲ τὴν ἐπιστολὴν αὐτὴν ἐπίθυμω νὰ κάνω γνωρίγρα τὴν σ' δλούς τοὺς ἀσφαλισμένους τὴν καινούργια κατάστασι, ώστε νὰ χρησιμοποιούν τὸν «Οἶκον Νάυτου» καὶ νὰ μὴν ὑποβάλλωνται σὲ δαπάνες ἀσκοπεῖς. Ἐπιθυμῶ, ἐπίσης, νὰ εύχαριστσω γι' αὐτὴν τὴν πρόσδο, ἡ ὅποιες, ἐπαναλαμβάνω, εἶναι τεραστία, τὸν Πρωθυπουργὸ κ. Κ. Καραμανῆ, τὴν Κυβέρνησην καὶ τὸν 'Υπουργὸ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Α. Παπαδόγγονα, ὁ ὅποιος σὸν ἀρμόδιος διὰ τὰ θέματα τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, πιστεύων δῆμος ὅτι ὑπῆρξε ἀπὸ τοὺς κύριους συντελεστὰς αὐτῆς τῆς ἀλαγῆς.

Μετὰ τιμῆς

ΔΗΜΗΤΡΑ ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΥ

'Αγίας Ζώνης 24 - 'Αθῆναι

'Αθῆναι, 19 Μαρτίου 1977

## «EPIRUS LINE COMPANY LIMITED»

## ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΟΧΗ !!!

Σᾶς συμφέρει νὰ χρησιμοποιῆτε τὰ νεότευκτα F/B πλοϊα μας "EPIRUS 1" "EPIRUS 2" - "EPIRUS 3" - "EPIRUS 4" - καὶ "EPIRUS 5" γιὰ τὶς μεταφορές σας ἀπὸ τὴν 'Ελλάδα πρὸς τὴν ΕΥΡΩΠΗ μέσω Μπάρι 'Ιταλίας καὶ ἀντιστρόφως, μὲ ΤΑ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΑΣ στὶς γραμμὲς Πάτραι-Μπάρι καὶ 'Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Μπάρι.

ΓΕΦΥΡΩΝΟΥΜΕ ΔΥΝΑΜΙΚΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ, ἐξασφαλίζοντας ΤΑΧΥΤΗΤΑ, ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

Εἰμεθα στὴ διάθεσί σας νὰ συζητήσωμε μαζὶ σας τὰ μεταφορικά σας προβλήματα γιὰ τὴν ἐξεύρεσι τῆς ιδανικώτερης καὶ τῆς πλέον ἔξυπηρετικῆς λύσεως γιὰ τὰ συμφέροντά σας.

"Ενας ἀκόμη στόχος μας, εἶναι ἡ ἐπέκτασι τῶν μεταφορικῶν ἔξυπηρετήσεων σας πρὸς τὴν Κύπρο καὶ τὶς χῶρες τῆς Μέσης 'Ανατολῆς.

ΠΡΟΤΙΜΗΣΤΕ ΜΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΕΤΕ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΤΑΧΥΤΗΤΑ

## «EPIRUS LINE COMPANY LIMITED»

Πληροφορίαι : Κεντρικὰ Γραφεῖα : 11 Μεραρχίας 3 - Πειραιεύς. Τηλ. 4117311/15, 4111517/19. Τέλεξ 213191/2  
Κεντρικὸ Πράκτορες : Πάτρα Τηλ. (061)/274451/274127/278018 Τέλεξ 031223, 'Ηγουμενίτσα Τηλ. (0665)/  
22877/22409 - Τέλεξ 33144, Κέρκυρα (0661)/29112/23712, Τέλεξ 33118, Μπάρι (0039/80) 213508/218444

ΤΟΥ Κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΣΤ. ΛΙΒΑΝΟΥ

«Αγαπητέ κ. Κωττάκη,

Παρετήρησα είς τὴν τελευταίαν ἔκδοσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὅτι ἐκυκλοφόρησε τὸ χιλιοστὸν τεῦχος καὶ ἐπιθυμῶ νὰ ἐκφράσω τὰ εἰδική μου συγχαρητήρια καὶ τὰς καλυτέρας μοι εὐχὰς διὰ τὴν ἐπιτυχῆ συνέχισιν τοῦ ἔργου σας.

Ἡ 'Ἐλληνικὴ Ναυτικὴ Κοινότης πρέπει, ἀσφαλῶς, νὰ σᾶς εἶναι ὑπόχρεως διὰ τὰς σπουδαίας ὑπηρεσίας σας πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κατὰ τὰ τελευταῖα 40 ἔτη».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ

Σαίν Μόριτζ, 17 Φεβρουαρίου 1977



ΤΟΥ Κ. ΦΡΙΞΟΥ ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗ

«Αγαπητὲ κύριε Κωττάκη,

Ἐπιστρέψας μόλις περὶ τὸ τέλος τῆς περισσεύματος ἐδόμαδός εἰς Μοντρέαλην σπεύδω καὶ ἔγω νὰ προσθέσω τὰ θερμὰ καὶ φιλικώτατα συγχαρητήρια μου ἐπ' ἐκφράστη τῆς ἐκδόσεως τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

Ὄτιος ιστορικὸς αὐτὸς σταθμὸς τῆς θαυμαστῆς σταδιοδρομίας σου, είναι στενότατα συνδεμένος μὲ τὴν ἐπαγγελματικήν ἑξέλιξιν δόλων μας. Ἐπὶ τρεῖς καὶ πλέον δεκαετίας σὲ παρακολουθῶ μὲ ἀνυπόλομον ἐνδιαφέρον διὰ νὰ πληροφορηθῶ, νὰ σχηματίσω γνῶμην, νὰ κανονίσω τὴν περαιτέρω πορείαν μου ἀπὸ τὰ πολυτιμότατα ἐφοπλιστικὰ μαθήματα τὰ ὅποια πλημμυρίζουν τὰς σελίδας τοῦ ἀρίστου περιοδικού σου. Προσωπικῶς πλειστάκις ἐπωφελήθην καὶ ἔγω ἀπὸ τὰ ἐπιχειρήματά σου, τὰς παρατηρήσεις σου, τὰ διδάγματά σου.

Πολλοὶ ἀπὸ ήμέντας ἐπλούτισαν ἀπὸ τὰς ιδέας σου καὶ εὑμέρησαν ἀπὸ τὰς συμβουλῆς σου. Ἐξυπηρέτησες πολλαπλῶς διὰ τῆς ἔξαιρετης καὶ ἀμερολήπτου διανοίας σου τὴν ιδέαν τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχείρισης. Τὴν ἐφαντάσθηση, τὴν συνέλαβες, τὴν ἐπόνεσες, τὴν ἐγαλούχησες καὶ τόρα, εἰς τὸ χιλιοστὸν αὐτὸ τεῦχος, δόλι μας σεμνήμεθα μαζί σου διὰ τὰ ἐπιτευχθέντα, διὰ τὸ μεγεθός των καὶ τὸ μεγαλεῖον των. Ἐξυπηρέτησες μὲ σόκον τιμιότητα καὶ θάρρος ἐπὶ πολλοὺς ἐνιαυτούς, όχι μόνον τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον, ἀλλὰ καὶ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, μὲ εὐδύτητα καὶ ἀμεροληφίαν. Ἐχεις ἐπηρεάσει κυβερνήσεις, ἔχεις διαμορφώσει τὴν ναυτικὴν πολιτικὴν τοῦ Κράτους, ἡ ὅποια ἵσως δὲν μᾶς φαίνεται ἀκόμη ιδεώδης, ἀλλὰ ἡ ὅποια ἐξυπηρέτησε τὰ μέγιστα πολλούς.

Ἀποκαλύπτομαι καὶ χαιρετῶ τὸν ὑπέροχον ἄνδρα, τὸν σόκον ἐργάτην τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ Θεοῦ νὰ σὲ χαιρόμεθα ἐπὶ πολλὰ ἀκόμη χρόνια».

Μὲ πολλὴν ἀγάπην

ΦΡ. Β. ΠΑΠΑΧΡΗΣΤΙΔΗΣ

Μόντρεαλ, Μάρτιος 1977



ΤΟΥ Κ. ΓΡΗΓ. Π. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

«Αγαπητέ κ. Κωττάκη,

Ἄνακτος οικονομούστης τῆς ἐπλοφορήθην ὅτι ἡ «Ενωσις Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν παραβέτει γεῦμα πρὸς τιμὴν σου εἰς τὸν Ναυτικὸν Ομίλον τὴν 7ην Μαρτίου.

Αἱ ὑπηρεσίαι τὰς ὅποιας προσέφερες εἰς τὴν «Ενωσιν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν Ναυτιλίαν ἐγένει εἶναι ἀνεκτίμητοι καὶ ἡ ἀναγνώρισις ἔρχεται μὲ σημαντικὴν καθυστέρησιν.

Μὲ στενοχωρεῖ τὸ γεγονός ὅτι, δι' οἰκογενειακοὺς λόγους, δὲν δύναμαι νὰ ἔλθω εἰς Ἀθήνας καὶ νὰ παρευρεθῶ αὐτοπροσώπως, ὅλλα σὲ διασβετικῶς ὅτι αἱ σκέψεις αἱ ίδιαι μου καὶ δεδιάσις ὅλων τῶν ἀδελφῶν μου καὶ ἀνεψιῶν ταυτίζονται μὲ τῆς «Ενωσεως καὶ συμμετέχουν εἰς τὴν πρὸς ἐσὲ τιμητικὴν ἐκδήλωσιν».

Ἐπίλεκτον τοῦ Ελληνικοῦ Ναυτιλίου οικογενειακούς λόγους, δὲν δύναμαι νὰ ἔλθω εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν οικογενειας πρὸς ὑμᾶς διὰ τὰς πολλὰς δεκαετίας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὅποιων μετὰ πάθους καὶ ἀφιλοκερδείας ὑπηρετήσατε τὰ συμφέροντα τῆς «Ελληνικῆς Ναυτιλίας».

Μὲ ἀκτίμησιν

Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Νέα Υόρκη, 7 Μαρτίου 1977

# ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»

## Αἱ ἐκδηλώσεις συμπαθείας

Ἄθροισα μᾶς ἀπευθύνονται τὰ γράμματα καὶ τὰ τηλεγραφήματα καλῶν φίλων καὶ ἀναγνωστῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπ' εύκαιρια τῆς ἐκδόσεως τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους καὶ τοῦ πρὸς τιμὴν τοῦ κ. Δ. Κωττάκη γεύματος ἀπὸ μέρους τῆς «Ενωσεως τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν».

ΤΟΥ Κ. ΥΠΟΥΡΓΟΥ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

«Μὲ ιδιαίτερη χαρὰ σοῦ ἀπευθύνω τὰ θερμὰ μου συγχαρητήρια γιὰ τὴν ἐπίσημη ἀναγνώριση τοῦ ἔργου σου ἀπὸ τὴν «Ενωση Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν». Προσθέτω σὲ σᾶς ἐλέχθησαν τὰ δική μου πρωσποτική ἐμπειρία ὡς πρώην «Υπουργοῦ Ναυτιλίας» γιὰ τὴ μεγάλη σου συμβολὴ στὴν πρόσθιο τῆς «Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας». Σοῦ εὔχομαι γιὰ πολλὰ ἀκόμα χρόνια νὰ είσαι γερὸς καὶ νὰ συνεχίσῃς τὸ τόσον ἐποικοδομητικὸ ἔργο σου. Δέξου ἐπίσης τὰ θερμότατα συγχαρητήρια μου καὶ τίς εὐχές μου γιὰ τὸ χιλιοστὸ τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν».

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ  
Υπουργὸς Συγκοινωνιῶν

ΤΟΥ ΝΑΥΑΡΧΟΥ Κ. Β. ΣΚΑΡΠΕΤΗ

«Αγαπητέ μου κ. Δ. Κωττάκη,

Παρηκολούθησα εἰς τὰ τελευταῖα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» νὰ ἐπισημαίνεται καὶ νὰ τονίζεται ὑπὸ τοῦ ναυτιλιακοῦ κόσμου τὸ 1000ὸν τεῦχος τοῦ λαμπροῦ σας περιοδικοῦ. Γνωρίζω καὶ ἔγω, ἀλλως τε, καὶ εὐχαρίστως παρακολουθῶ ἐκ τοῦ μακρόθεν τώρα, ἀλλὰ καὶ ἐξ ἐσωτερικῆς μου διαθέσεως καὶ ἀγάπης πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐν γένει — τὰ συντελεσθὲν θεύμα τῆς Χώρας μας — τὰς πράγματα ἀπὸ μακρού χρόνου προσφερομένας πλουσίας καὶ πολυτίμους εἰς περιεχόμενον σελίδας τοῦ ἱστορικοῦ περιοδικοῦ σας καὶ χαίρω διότι ἡμπορῶ νὰ συνυπολογίσω μὲ τοὺς ἄλλους ναυτιλιακοὺς παράγοντας καὶ νὰ ἔσχωρα τοὺς μόδους καὶ τοὺς ἀγώνας σας διὰ τὴν διατήρησην εἰς ὑψηλὴν ποιότητα ἐργασίας τὰς τόσας πολλὰς σελίδας τοῦ περιοδικοῦ σας, ὅπως τὰς ἀπαριθμεῖτε εἰς τὸ τεῦχος τῆς Ιησοῦ Μαρτίου. Δικαίως πρέπει νὰ υπερφανεύσετε διὰ τὸ προσφερθὲν μέχρι τοῦδε καὶ συνεχίσμενον νὰ προσφέρεται ἐνημερωτικόν, συμβολευτικόν καὶ καταποτικόν τῶν προβλημάτων καὶ ἐν γένει πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας σας. Σάς συγχαίρω καὶ ἔγω καὶ σᾶς εὔχομαι καὶ τὴν περαιτέρω ἐπιτυχῆ συνέχισιν τῶν ἀξίων πάσης τιμῆς καὶ ἐπαίνων ἀγώνων σας».

Μετὰ τιμῆς καὶ πολλῆς ἀγάπης

Β. ΣΚΑΡΠΕΤΗΣ

Αντιναύαρχος ἔ.α.  
Ηπείρου 6, Αθῆναι

Αθῆναι, 11 Μαρτίου 1977

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΜΙΧ. ΛΕΜΟΥ

«Αγαπητέ Δημήτρη,

Μὲ εὐχαρίστησιν ἐπλοφορήθην τὴν γενομένην πρὸς Σὲ τιμὴν καὶ ἀναγνώρισιν ἀπὸ διόλκηρον τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον, διὰ τὴν μεγάλην συμβολὴν Σου εἰς τὴν σημερινὴν ἔξειδιν της Ναυτιλίας μας.

Ἡ πλήρης γνῶσις τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων καὶ ἡ ἀμπενευσμένη ἐπίδρασης ποὺ ἥσκησες κατὰ τὰ τελευταῖα 50 χρόνια θα μείνουν ἀξέχαστα εἰς δόλους μας.

Χρειάζεται ἐπαίνος εἰς τὴν σημερινὴν δι-

λυπούμεθα μὴ δυνάμειν ὅλα νὰ τὰ καταχωρίσωμεν. «Ἄς μᾶς ἐπιτραπῇ ὁρισμένας τῶν συγχαρητηρίων ἐπιστολῶν καὶ τῶν τηλεγραφημάτων — τὰ πλέον χαρακτηριστικά — νὰ δημοσιεύσωμεν κατωτέρω, χωρὶς δεσμαίως νὰ πάνωσμεν εὐχαριστούντες τοὺς δύοσυς ἐκτιμούν τὴν προσπάθειάν μας.

Οἰκεῖσιν τῆς «Ενωσεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν» διὸ τὴν ἐδήλωσιν αὐτῆς πρὸς Σὲ ὁρισμένας καὶ ἐμπειρησμένας τὰς συγχαρητηρίας τῆς Ναυτικῆς μας Οἰκογενείας. Μὲ συγκίνησιν ἐσμείωσα τὸ λόγια Σου κατὰ τὴν ἀποδοχὴν Σου, καθὼς καὶ τὴν συμπαράστασιν τοῦ ἀγαπητοῦ Στρατηίου εἰς τὴν εὐγενή αὐτῆς σκέψην.

Δεῦν θὰ ηθελα νὰ είμαι ἀπὸν ἀπὸ αὐτὴν τὴν ἐκφρασιν τιμῆς καὶ ἐκτιμῆσεως καὶ θὰ ἔστω καθούστημένα, νὰ ἐκφράσω καὶ ἔγω μαζὶ μὲ δόλους τοὺς ἄλλους τὰς εὐχαριστίας καὶ τὴν εὐγνωμοσύνην μου διὰ τὸ σπουδαῖον ἔργον Σου.

Ο 'Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός καὶ η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία θὰ σὲ ἐνθυμῆται ΠΑΝΤΟΤΕ!!!

Μὲ ἀγάπην  
Κ. Μ. ΛΕΜΟΣ

Αθῆναι, 13 Μαρτίου 1977

ΤΟΥ Κ. ΦΩΤΗ Π. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

«Φίλε κύριε Κωττάκη,

Στὴν «Ναυτεμπορικὴ» τῆς 8ης τρέχ., σᾶς ἐτίμησαν, ἔστω καὶ μὲ καθυστέρησι, γιὰ τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας ποὺ προσφέρετε καὶ προσφέρετε στὴν Ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλία, καὶ σᾶς δεδιάσιως ὅτι είναι μία ἀπὸ τὰς διόλιγες τοιωτάς της φύσεως ἐδήλωσης, στὴν ὅποιαν τοῖνας θὰ ηθελα νὰ πάραστω.

Ἄτυχώς δὲν ἔλαβα γνῶσιν ἐγκαίρως αὐτῆς της προθέσεως τῆς Ε.Ε.Ε. καὶ δι' αὐτὸν ἀναγκάζουμε νὰ σᾶς διαστιβάσω γραπτῶς καὶ δι' αὐτὸν ἔστως, ὅπως θὰ ηθελα, τὰ θερμὰ μεγαλεῖδαν της οἰκογενείας μου καὶ ἔμοι γι' αὐτή τὴν τιμητικήν ἐδήλωσην, καὶ σᾶς δεδιάσιως ὅτι ἡ ἐκτιμῆσης καὶ ὁ θαυμασμός ὅλων μας γιὰ τὸ καταπληκτικὸ ἔργο σας, είναι μεγαλεῖδαν της οἰκογενείας μου.

Παρακαλῶ δεχθεῖτε τοὺς ἔγκαρδίους χαιρετισμοὺς τῆς οἰκογενείας καὶ τοὺς δικούς μου.

ΦΙΛΙΚΩΤΑΤΑ

Φ. Π. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ

Λονδίνον, 10 Μαρτίου 1977

ΤΟΥ Κ. ΓΙΑΝΝΗ ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗ

«Αγαπητέ μου Μήτσο,

Μὲ ικανοποίησιν ἐπλοφορήθην ὅτι ἡ «Ενωσις Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν παραβέτει γεῦμα πρὸς τιμὴν σου εἰς τὸν Ναυτικὸν Ομίλον τὴν 7ην Μαρτίου.

Αἱ ὑπηρεσίαι τὰς ὅποιας προσέφερες εἰς τὴν «Ενωσιν καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν Ναυτιλίαν ἐγένει εἶναι ἀνεκτίμητοι καὶ ἡ ἀναγνώρισις ἔρχεται μὲ σημαντικὴν καθυστέρησιν.

Μὲ στενοχωρεῖ τὸ γεγονός ὅτι, δι' οἰκογενειακοὺς λόγους, δὲν δύναμαι νὰ ἔλθω εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ἐφοπλιστικὴν οικογενείας πρὸς ὑμᾶς διότι δὲν ἡδυνήθην νὰ μετάσχω εἰς τὸ γεῦμα αὐτῷ, τὸ ὅποιον ὀποτελεῖ ποὺ μικρόν δεγμάτως τῆς ἐκτιμῆσεως ὀλοκλήρου τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οικογενείας πρὸς ὑμᾶς διὰ τὰς πολλὰς δεκαετίας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ὅποιων μετὰ πάθους καὶ ἀφιλοκερδείας ὑπηρετήσατε τὰ συμφέροντα τῆς «Ελληνικῆς Ναυτιλίας».

Εἰλικρινῶς ὑμέτερος

ΙΩ. Ε. Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

Λονδίνον, Φεβρουάριος 1977

## Ο ΟΙΚΟΣ ΦΑΦΑΛΙΟΥ

«Δημήτριον Κωττάκην,  
«Χρονικά», Πειραιεύς,

Λόγω καθυστερημένης αφίξεως «Χρονικών» 15ης έστω και άργα παρακαλούμενον δεχθείτε έκ ί μέρους όλων μας καλλιτέρας μας εύχας, άλλα και εύχαριστιάς διὰ πολυετή υπηρεσίαν ήν προσεφέρατε 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν. Εύχομενοι μακροχρέυσιν, ύγειαν, εύτυχίαν».

Μὲ σεβασμὸν καὶ ὄγάπτην  
ΦΑΦΑΛΙΟΙ

## ΤΟΥ Κ. ΝΙΚ. ΣΠ. ΛΑΙΜΟΥ

«Κύριον Δημήτριον Κωττάκην  
Πειραιεύς,

Γιὰ τὴν τιμητικὴ διάκριση ποὺ σᾶς γίνεται ἀπὸ τὴν Ε.Ε.Ε. καὶ ἡ ὁποία συνέπεσε μὲ ἑδοσθικὸν τεῦχος «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θερμότατα σᾶς συγχαίρω καὶ σᾶς διαθεσιῶ διότι οἰκογένειά μου καὶ ἔγὼ ἀπέραντο ἐκτιμοῦμε τὴν προσφορά σας καὶ τὸ γιγαντιαῖο ἔργο σας στὴν ὑποδομὴ καὶ ὑπέροχη ἀνάπτυξη τῆς Ναυτιλίας μας, εὐχόμενος πάντα νάστε καλὰ γιὰ νὰ συνεχίζετε σπουδαῖο ἔργο σας».

Σᾶς χαιρετῶ μὲ ἐκτίμηση  
ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΠΥΡΟΥ ΛΑΙΜΟΣ

## ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ Κ. ΑΝΑΙΡΟΥΣΗ

«Κύριε Κωττάκη,  
«Ναυτικά Χρονικά»  
Νοταρά 77, Πειραιᾶ

Εύτυχήσας παραστῶ συγκινητικὴν στιγμὴν ἡθικῆς ἐπιβραδεύσεως ἀναγνωρίσεως τεραστίας ἔθνικῆς προσφορᾶς ὑμῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μηνυμοενθέντων συνεργαστῶν σας 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν φορεῖς συγχαίρω δι' Ε.Ε.Ε. ιδιαίτερως, διότι ἔχω ζήσει ιδίως κατὰ τὴν πρόσκτησιν τοῦ Λίμπερτο ἀποστολῆς 'Αθραάμ' Ἀμερικὴν καὶ γνωρίζω προσφοράν σας. Παναγία χαρίζη ύγειαν συνεχιστῆ δημιουργικὸν ἔργον σας».

ΑΝΑΙΡΟΥΣΗΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ

## ΤΟΥ ΒΟΥΛΕΥΤΟΥ Κ. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑ

«Κύριε Δημήτριον Κωττάκην  
«Ναυτικά Χρονικά»  
Νοταρά 77, Πειραιᾶ,

Χιλιοστὸν τεῦχος «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀποτελεῖ ἀξιοσημειώτων γεγονός διὰ ἐλληνικὸν Τύπον καὶ συγχαίρομεν ἀπὸ καρδίας. Εὐχόμεθα μακροχρέυσιν καὶ ύγειαν διὰ νὰ συνεχίστε μαζὶ μὲ ἐκλεκτὸν συνεργάτας σας ἐπίπονον ἔργον διὰ προάσπισιν προώθησιν καὶ προβολὴν 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας καὶ 'Εθνους».

DALEX SHIPPING CO.  
ΓΕΩΡΓ. ΔΑΛΑΚΟΥΡΑΣ  
Βουλευτής

## ΤΟΥ Κ. ΙΩΑΝ. Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ

«Ἀγαπητέ μας κύριε Κωττάκη,

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ ἑκόσεως χιλιοστοῦ τεῦχους ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θερμότατα συγχαίρομεν ὑμᾶς καὶ λαμπροὺς συνεργάτας σας εὐχόμενοι ἐγκαρδίως ύγειαν καὶ μακροδιότητα ἵνα συνεχίστε μὲ τὸ αὐτὸ ἀπαράμιλλον σθένος, εὐθυκρισίαν καὶ κύρος σας τὰς μοναδικὰς καὶ ιστορικὰς υπηρεσίας σας ἐπ' ἀγαθῷ 'Ελληνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ 'Εθνικῆς μας Οικονομίας».

Φιλικῶτατα

Οἰκογένειαι  
ΙΩΑΝ. Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ  
ΚΑΙ ΥΙΩΝ

## ΤΟΥ Κ. ΜΙΧΑΗΛΑ ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

«Ἐπὶ τῇ ἑκόσει τοῦ χιλιοστοῦ τεῦχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» συγχαίρω ἐγκαρδίως διὰ τὰς ὑπέρ της Ναυτιλίας ὑπηρεσίας σας καὶ εὔχομαι ὅπως συνεχίσητε μὲ ἐπιτυχίαν τὴν ἑκδοσιν καὶ τοῦ δισχιλιοστοῦ τεῦχους».

MIX. A. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

## ΟΙ ΚΥΚΛΑΔΙΤΑΙ

«Κύριον Δημήτριον Κωττάκην

«Ναυτικά Χρονικά»  
Νοταρά 77, Πειραιᾶ,

'Ὑπέρηφανοι διὰ δικίαν τιμὴν καὶ ἐπιβράβευσιν ἀκαταβήτου πρυτάνεως προστάτου 'Εθνικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκλεκτοῦ τέκνου Κυκλαδῶν, συγχαίρομεν εὐχόμενοι ὑψηστὸν χαρίζη ύγειαν πρὸς συνέχισιν μεγάλου ἔργου ὑπέρ φορέων Ναυτιλίας μας».

ΚΟΙΝΩΦΕΛΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ  
ΚΥΚΛΑΔΩΝ ΝΗΣΩΝ  
ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΣΥΡΙΑΝΩΝ

## ΤΟΥ Κ. ΙΩΑΝ. ΖΑΝΝΑΡΑ

«Ἄξιότιμον κ. Δημήτρ. Κωττάκην

Περιοδικὸν «Ναυτικά Χρονικά»

Ἐν ταῦθα,

Φίλαττε μου κύριε Κωττάκη,

"Ἄς ἔλθω καὶ ἔγὼ νὰ προσθέσω στὰ τόσα ἄλλα καὶ τὰ δικά μου συγχαρητήρια γιὰ τὸ ἐπίτευγμα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μὲ τὴν κυκλοφορία τοῦ χιλιοστοῦ τεῦχους ὑπὲρ τῆς ιδρύσεως των. 'Ἄλλα καὶ τις ὄλθεμέρες εὐχές μου γιὰ νὰ σᾶς χαρίση ὁ Θεός ἀκόμα παλλὰ χρόνια γιὰ νὰ συνεχίστε τὸ ἔργον σας.

Καὶ ἡ μεγάλη σημασία κατ' ἐμὲ αὐτῆς τῆς γιγαντιαῖς προσπαθείας εἶναι ὅτι τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ὃν καὶ δημοσιογραφικὸν ὅργανον, ἐπούτοις ὄλα αὐτὰ τὰ μακρὰ χρόνια τῆς ζωῆς των, δὲν ἔξυπηρέτησαν δημοσιογραφικῶς τίποτε ὄλλο παρὰ τὴν μεγάλην ὑπόθεσιν τῆς Μεγάλης 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Αὐτὸ κατ' ἐμὲ εἶναι τὸ μεγαλύτερον «Εύγειο ποὺ δικαίωσα σᾶς ἀνήκει γι' αὐτὴν τὴν ἀξιοζηλευτὸν προσπάθειαν».

Εἰλικρινῶς δικός σας  
ΙΩΑΝ. Δ. ΖΑΝΝΑΡΑΣ

Πειραιεύς, Φεβρουάριος 1977

## ΤΟΥ Κ. Σ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΥ

«Φίλε κύριε Κωττάκη,

Μόλις λαβὼν τὸ 1000ὸν τεῦχος σας, σπεύδω νὰ σᾶς ἐκφέρω καὶ ἔγὼ τὰ θερμότερά μου συγχαρητήρια, μέλος καὶ ἔγὼ τῆς παλαιᾶς ναυτικῆς φρουρᾶς εἰς τὴν δουλειά μας τῆς ἔξυπηρέτησεως τῆς Ναυτι-

λίας μας, ὅπου καὶ δύσον δυνατόν, εἰς τὴν ὁποίαν ἀφιερώσαμεν τὴν ὅλην ἔως σήμερον ζωὴν μας καὶ... ἔξακολουθούμεν σὺν Θεῷ τὰς δυνάμεις μας νὰ ἀφιερώνωμεν».

Φιλικῶτατα

## Σ. ΛΙΤΟΠΟΥΛΟΣ

Κων.) πολις, Φεβρουάριος 1977

## ΤΟΥ Κ. Μ. ΝΟΜΙΚΟΥ

«Κύριον Δημήτριον Κωττάκην

«Ναυτικά Χρονικά»

Νοταρά 77, Πειραιᾶ,

'Ἐπὶ τῇ ἑκόσει τοῦ χιλιοστοῦ πρώτου τεῦχους «Ναυτικῶν Χρονικῶν» συγχαίρομεν ὑμᾶς εὐχόμενοι συνέχισιν τοῦ ἐπιτυχούς ὑμῶν ἔργου ἐπ' ὀφελεία τῆς Εθνικῆς μας Ναυτιλίας».

ΠΕΤΡ. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

## ΤΟΥ Κ. ΜΠΑΜΠΗ ΑΝΝΙΝΟΥ

«Φίλαττε κύριε Κωττάκη,

Διάβασα ὅτι ἡ "Ενωσις 'Εφοπλιστῶν ἐξώφλησεν ἔνα μικρὸ μέρος ὅπερ ὅσα σᾶς ὀφείλουν δοῖοι 'Ελληνες ἀσχολήθηκαν τὰ τελευταῖα πενήντα χρόνια μὲ τὴ θάλασσα.

Εὔχομαι ὀλόφυχα ύγεια καὶ δύναμη γιὰ νὰ συνεχίστε μὲ θέρημην ὑπέρ της τελευταῖας στρατηγικῆς προβλήματα, νὰ τὰ προβλέπετε μὲ τὴ διορατικότητά σας καὶ νὰ πολεύετε πάντοτε δυναμικά, ἀκούραστα κι' ἀδέσμευτα».

Πάντοτε δικός σας

## ΜΠ. ΑΝΝΙΝΟΣ

Αθῆναι, 9 Μαρτίου 1977

## ΤΟΥ Κ. Δ. ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

«Ἀγαπητέ μου Μῆτρο,

Εὔχομαι διὰ τὴν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν καὶ γενικώτερον διὰ τὴν Πατρίδα, ὁ Θεός νὰ σῶ χαρίσῃ πολλὰ ἀκόμη χρόνια ἵνα τὸ χιλιοστὸ τεῦχος τῶν ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», σὲ ἔχουν πάντοτε ἑκόσητην των.

Μὲ φιλίαν καὶ ὄγάπτην

## ΔΗΜ. ΒΡΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

## ΤΟΥ Κ. ΧΡΗΣΤΟΥ ΣΤΑΜΠΕΛΟΥ

'Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς γενομένης σήμερον πρὸς ὑμᾶς τιμητικῆς διακρίσεως ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν διὰ τὰς πολλαπλὰς καὶ πολυτίμους ὑπηρεσίας τὰς ὅποιας προσεφέρατε εἰς τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν δεχθείτε τὰς καλυτέρας τῶν εὐχῶν ὄλοκληρους τῆς οἰκογενείας μου».

## ΧΡΗΣΤ. ΣΤΑΜΠΕΛΟΣ



## BEST OFFER FROM OUR BONDED WAREHOUSE:

Wire & synthetic ropes - Chains, anchors, booms and all the cargo gear supply.  
Surplus of many nationally known brands.  
\*\* Vessels cleaning, washing & painting.

## PUGET SOUND MARINE INDUSTRIAL INC.

(Capt. Panos S. Palas - President)

Cable: PALMARINE - Phone: (206) 474-0765

2420 So. Tacoma Way - Tacoma Wash. 98409 (U.S.A.)

# SERES

**SHIPPING, INC.—BROKERS AND AGENTS**



ONE WORLD TRADE CENTER, SUITE 5057,  
NEW YORK, N.Y. 10048 — TELEPHONE 432-1600  
CABLE: SERSHIPINC — TELEX: 222231  
TWX: 710-581-4915

General Agents for  
CERES, HELLENIC SHIPPING ENTERPRISES LTD.  
Cables: Shipceres Piraeus — Telex: 212-257

CERES SHIPPING COMPANY LTD.  
Cable: Ceres London — Telex: 886-437

CERES JAPAN SHIPPING K. K.  
Cable: Cereeast Tokyo — Telex: Q222-4067

# ΑΠΟ ΤΟ ΥΨΟΜΕΤΡΟ ΧΙΛΙΑ



**Σ**ΑΝ ΤΟ ΥΨΟΜΕΤΡΟ μας έδειξε τὸν ἀριθμὸν χίλια, ἀναφέρετο θὰ ἡταν τὸ δικαιώμα μας νὰ πειραιωτολογήσουμε, κάπως. Νὰ μιλήσουμε γύρω ἀπὸ τὴν μακρόχρονη, αὐτὴ, ἐργασία μας. Γιὰ τοὺς σχετικοὺς ἀγώνες μας καὶ τὴ συμβολὴ μας σ' αὐτὸ τὸ θεαματό μεγαλούργημα τοῦ τόπου μας, ποὺ ὄνωράζεται ΝΑΥΤΙΛΙΑ. Νὰ συζητήσουμε στὸ ἔαν αὐτή, ἡ ἀνά δεκαπενθέμερο προσφορά μας, στάθηκε ὠφέλιμη ἡ βλαβερὴ στὴν ἀναφερομένη ὑπόθεση.

Νὰ ὅμως, ποὺ πρὶν ἀναλάβουμε ἐμεῖς οἱ ἕδιοι αὐτὸ τὸ θέμα, τὸ σύνθημα δόθηκε ἐπισημότερα καὶ πρακτικώτερα ἀπὸ ἄλλη πλευρά, ὅταν:

«Η 'Ενωση τῶν 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, μὲ πανηγυρικὴ δεξιῶση, στὸν Ναυτικὸν 'Ομιλο Πειραιῶς, τίμησε τὸν πρώτο μας ἄνθρωπο».

Ἐτοι, στὴν ὥραία αὐτὴ γιορτή, μίλησαν ἄλλοι. Μίλησαν στόματα ἀρμοδιότερα καὶ μᾶλλον ἐπίσημα πρόσωπα, για νὰ ἔξαγειλλουν μιὰ καὶ μόνη ὄμολογη. Νὰ ἐκέφρουν μιὰ καὶ μόνη κρίση. Νὰ καταλήξουν σ' ἔνα καὶ μόνο συμπέρασμα. Στὸν ἔπινο. «Ἐπαινο στὸν τιμώμενο Δημήτριο Κωττάκη καὶ στὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» του.

Οταν δὲ ἔνας τέτοιος ἐπαινος εἶναι τόσο καθολικὸς καὶ ὅταν ἔσκιναν ἀπὸ τὸ ύψομετρο χίλια τῆς κυκλοφορίας τοῦ ναυτικοῦ ἐντύπου, τότε δίκαιο καὶ ἀγνὸ πρέπει νὰ ἀκολουθεῖ, ὅπως καὶ ἀκολούθησε, τὸ χειροκρότημα. Χειροκρότημα παρατεταμένο καὶ προερχόμενο ἀπὸ τὸ πυκνὸν ἀκροστήριο, πέρα τοῦ πέρα.

Κατὰ κανόνα δύμας —ὅπως γράφει ὁ ἔκ τῶν συνεργατῶν τοῦ ἐντύπου μας, κ. Γ. Φρέρης— ὅταν κάποιος προσφέρει κάτι τὸ ὠφέλιμο στὴν κοινωνία, ὀρητικὴ ἀκολουθεῖ ἡ ἀναγνώριση καὶ ἡ ἀγνωμοσύνη ἀπομένει τὸ νόμισμα, ποὺ θὰ πληρωθεῖ. 'Ιδού, λοιπὸν ἡ μεγάλη διαφορὰ στὴν περίπτωσή μας. «Οχι μόνο σ' ὅσα ἀκούσθησαν ἔκει στὴν γιορτή, ὅχι σὲ ὅσα γράφηκαν μετὰ τὴν γιορτὴ ἄλλα καὶ σ' ὅσα ἄλλα λέχθησαν στόμα μὲ στόμα, πλαισιώθηκαν μὲ αὐτὸ τὸ ἴδιο συμπέρασμα καὶ τὴν ἔδιστη ἀναγνώριση. Μὲ τὸν ἔπαινο στὸν πνευματικὸ καθοδηγητὴ τῆς κεγάλης ἑθνικῆς μας Ναυτιλίας. Μὲ τὴν καθομοδογία, ὅτι μὲ τὸ ἔργο του προσέφερε πολλά. «Ο, τι ἀκούραστος καὶ ἐπίμονος στὸ πόστο του, παρηκολούθησε πληρέστερα κάθε ἄλλον, τὴν πορεία τῆς Ναυτιλίας μας ἀνάμεσα σὲ καλές ἄλλα καὶ ἄγονες ἐποχές. 'Ο Κωττάκης μὲ τὰ ΧΡΟΝΙΚΑ του, ἡταν πάντοτε ἔτοιμος νὰ κρίνει καὶ νὰ γνωμοδοτεῖ μὲ ἀπόλυτη τὴν ἐπιτυχία.

Ο ὑπογράφων, τυχαίνει νὰ είμαι, ὁ παλαιότερος τῶν ἐπιζώντων, συνεργάτης στὸ κοινότερο, αὐτὸ, ναυτικὸ περιοδικό. Συνεργάτης ἀπὸ τότε ποὺ εἶχε τὴ βάση στὴ λεωφόρο Σωκράτους. Σημειώματα καὶ διάφορα ἐπαγγελματικὰ - ναυτεργασία μου. Μετὰ τὸν πόλεμο δύμας, ἔγινα ταχικότερος συνεργάτης ἐκεὶ μὲ τὰ «Γράμματα ἀπὸ τοὺς 'Οκεανούς», σὸν ταξίδευσα μὲ τὰ πλοῖα καὶ μὲ «Γράμματα πρὸς τοὺς 'Οκεανούς» ὅταν τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου, ἀλλὰ καὶ τῆς ἡλικίας, μοῦ ἐπέβαλλαν τὴν διαμονὴ μου, μόνιμα, στὴ στεριά.

Δηλώνω, πὼς στὰ πρώτα χρόνια δαρειά ὑποψία συνόδευε τὸ καλό μας αὐτὸ ἔντυπο. 'Υποψία δὲ ὅχι μονόπλευρη. Καὶ ἐκ τῶν ἄνω καὶ ἐκ τῶν κάτω.

— Τὶ τὴν μαζεύετε ἐδῶ αὐτὴ τὴ φυλλάδα; Ἐκραύγαξε πολαῖος πλοιοκτήτης, σὰν εἰδεῖ στὸ σαλόνι τοῦ πλοίου του τὰ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ... 'Αλλὰ σὲ λίγο, ἀλλο κριτήριο ἀπὸ τοὺς σοφοὺς τῆς... πλώρης.

— Τώρα, μάλιστα! 'Αφοῦ τὸ λέει καὶ ὁ Κωττάκης, σωθήκαμε. Αὐτὸς, μάτια μου, εἶναι «Η φωνὴ τοῦ κυρίου του». Μιλάει κατὰ ποὺ τὸν συμφέρει.

Κόκκινο πανί, ἀκόμα, τὸ ἐντυπο αὐτὸ γιὰ τοὺς περισσότερους Πλοιάρχους τῆς παλῆς ἐποχῆς. «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», κίνδυνος γιὰ τὰ καράδια καὶ δυναμίτης γιὰ τὴν πειθαρχία.

«Ομως, τίποτα τὸ ίκανὸ νὰ ἀλλάξῃ τὴν πορεία καὶ τὰ προγράμματα τοῦ ἀρτίου ἐντύπου ὄργανου. Πίστη τοῦ καὶ σκοπού του κάτι ἄλλο. Τὸ σωστό. Τὸ πραγματικό. Τὸ ὠφέλιμο καὶ τὸ ἐπιβαλλόμενο. 'Ενας ὁ μόνιμος ἀντικειμενικὸς του σκοπούς: 'Η 'Ελληνικὴ Εμπορικὴ Ναυτιλία καὶ αὐτῆς ἡ προκοπή.

Σὲ κάθε τὶ ποὺ τὴν ἀφοροῦσε, μόνιμη ἡ γνώμη τοῦ Κωττάκη. Σταθερὴ ἡ θέση τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας.

'Αλλεπάλληλες διαφωνίες μὲ τὰ προτεινόμενα τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Ιστορίμες καὶ στὰ ἐπιζητούμενα ἀπὸ τοὺς ναυτικούς. Ριζικώτερες ἄλλες διαφωνίες, μὲ τὰ ἀκολουθούμενα ἀπὸ τοὺς κρατικούς παράγοντες. «Ἐνας ὁ ἀξόνας τῆς πορείας του: Τὸ συμφέρον τῆς Ναυτιλίας καὶ ἡ ὄμαλη της λειτουργία. Πέραν ἀπὸ αὐτό, ἡ διαφωνία ἐπίμονη.

«Ἐτοι, φθάσαμε στὸ ύψομετρο χίλια. 'Αλλα καὶ φθάσαμε καὶ σὲ ἔνα ἄλλο διαφορετικὸ ύψομετρο, ποὺ παρουσιάζει τὴν Ναυτιλία μας στὴν πρώτη παγκόσμια θέση πλοίων ἀλλὰ καὶ σὲ πρώτη παγκόσμια δύναμη θαλασσίων μεταφορῶν. "Ωστε, ἀπὸ αὐτὲς τὶς

δύο ἀναμφισβήτητες σὲ ἀξία θέσεις, δὲν πρόκειται νὰ διαλογεί κάποιο ἀπὸ συμπέρασμα πορείας. Βγάζουμε ἀλάνθαστη ΙΣΤΟΡΙΑ. Τοποθετούμε τὸν καθένα συντελεστὴ στὴν πραγματική του θέση καὶ τὸν κρίνουμε, πά, χωρὶς ἐπιφυλάξεις καὶ χωρὶς προσωπικὰ ἀμφίβολα κριτήρια.

Η ιστορία, διγαίνει σαφής καὶ ἀδιαφορίνητη, μετά τὸ ύψομετρο χίλια καὶ μετὰ τὴν πραγματοποίηση τοῦ ναυτιλιακοῦ μας θαύματος, ποὺ καμαρώνουμε αὐτὴ τὴ στιγμή. 'Ολα δικαιώνουν καὶ ὅλα ἐπαινοῦν τὸ Δημήτριο Κωττάκη καὶ τὸ ὥραί του τὸ ἔργο. Χωρὶς καμμία ἐπιφύλαξη, τοῦ τὸ ἀναγνωρίζουν καὶ τοῦ τὸ ὅμολογον ὅλοι εἴτε εἰναι ἐργοδότες στὴ θάλασσα εἴτε ἐργαζόμενοι στὸ πλοίο. Εἴτε εἰναι ἀκόμη καὶ κυβερνητικοὶ παράγοντες.

Σ' ὅλες αὐτὲς τὶς ἀναγνωρίσεις, ἐπισημότερη καὶ πλέον ἀξιοπρόσεχτη θέση, ἔχουν μερικές ἄλλες πολὺ χαρακτηριστικές ἀναγνωρίσεις, προερχόμενες ἀπὸ στόχους ποὺ πολλές φορές ἀνάγκασαν τὸ ναυτικό μας ἐντυπο νὰ ἐναντιθεῖ καὶ νὰ καυτηριάσει. Νὰ ψχάραινε ἔντονα. Σήμερα, φθένοντας στὸ ύψομετρο χίλια, ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἔδιους στόχους, ἀκούοντας πολὺ διαφορετικά κριτήρια. Κριτήρια, συμβαδίζοντα μὲ ὅλα τὰ ἄλλα. «Ἐπαινοι προστίθενται καὶ ἀπὸ ἐκεῖ πρὸς τὸν Δημήτριο Κωττάκη καὶ πρὸς τὸ ἔργο του.

Ομως, ἂς μὴν παραμελούμε νὰ προτάσουμε στὰ πολλὰ καὶ διάφορα ἐπαινετικά κριτήρια στὸν τιμώμενο, τὸ πάγιο ἄλλο, τὸ προερχόμενο ὅχι ἀπὸ σκέψεις καὶ συμπεράσματα ἀνθρώπων. Εἴναι αὐτὸ ποὺ ξεκινᾷ ἀπὸ ἄλλη πραγματικὴ προέλευση καὶ τὴν ἀλάνθαστη θέση. Καὶ αὐτὴ ἡ θέση εἴναι ἡ κατεχόμενη ἀπὸ τὴν 'Ελληνικὴ Ναυτιλία. 'Απὸ ἐκεῖ, μὲ ἐπιχειρήματα ἀδιάστιτα, ξεκινοῦν οἱ ἐπαινοι καὶ τὰ γνήσια χειροροπήματα πρὸς τὸν Δημήτριο Κωττάκη καὶ τὸ μεγάλο σὲ χρόνο καὶ πειρεχόμενο, ἔργο του.

**ΘΑΝΑΣΗΣ Π.**

**ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ**

**COSTANTINO TOMASOS LTD.**

— ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 —

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

**Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες**

**'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις**

**—— ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ ——**

**ΔΙΚΤΥΟΝ ΥΠΟΠΡΑΚΤΟΡΕΙΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ**

◆ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΙΤΑΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ◆

**80133 NAPOLI (ITALIA)**

GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: { 312210  
321225  
328543

ΤΕΛΕΣ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

**Αϊτημα τῆς ἐποχῆς κι' ἑθνικὴ ἀνάγκη**

# ΙΔΡΥΣΗ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ ΤΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ

Τὸ 1920, ὁ Πρωθυπουργὸς τῆς Ἑλλάδος Ἐλ. Βενιζέλος ἀνέθεσε στὸν τότε διάσημο πανεπιστημιακὸν Καθηγητὴν (μαθηματικὸν) Κων/νο Καραθεοδωρῆ τὴν ὄργανωσην τοῦ Πανεπιστημίου, ποὺ ὁ μεγάλος πολιτικὸς ἡγέτης μας εἶχεν ὀρματιστὴ τὴν ἔγκωμιδρυσή τοῦ στὴν Σμύρνη, γιὰ ν' ἀκτινοβολή τὸ Ἑλληνικὸν Πνεύμα πρὸς τὴν Μέση Ἀνατολὴ καὶ νὰ κατοχυρώνῃ καὶ πνευματικὰ τὴν Μεγάλην Ἰδέαν τοῦ Νεοελληνισμοῦ.

Οἱ αἰμηνηστοὶ Καθηγητῆς γοητευμένος ἀπὸ τὸ μεγαλεῖον αὐτῆς τῆς ἀποστολῆς, ἐπιδόθηκε μὲ τέτοιο ζῆλο καὶ τόσῃ ἀφοσίωσῃ στὸ ἔργο του, ὥστε κόντεψε νὰ πέσῃ αἰχμάλωτος στὰ χεριά τῶν Τούρκων τὸ 1922, γιατὶ δὲν εἶχε πληροφορήθη ἔγκαιρα τὴν ὀπισθοχώρηση τοῦ στρατοῦ μας ἀπὸ τὴν Μ. Ασία. "Ἐτσι, ὅτι εἶχεν ἐτοιμάσει στὰ δυὸ χρόνια ὑπερεντατικῆς ἐργασίας του —καὶ εἶχεν ἐτοιμάσει πάρα πολλὰ— χάθηκε μαζὶ μὲ τὴ Σμύρνη.

"Ομως, δὲν ξάθηκε καὶ ἡ Ἰδέα τοῦ ἀναμορφωτῆ τῆς νέας Ἑλλάδος. Αὐτῆ, σκεπασμένη ἀπὸ τὶς χιονοστιβάδες, ποὺ δημιούργησε γιὰ τὸ ἔθνος μας ἡ μικρασιατικὴ καταστροφή, καρτερούσε τὴν ἑθνικὴ μας ἄνοιξη, ποὺ θὰ ἔλειψε τὰ χίοις ἀπὸ πάνω τῆς καὶ θὰ τὴν ἀπονάρκωνε μὲ τὸ ζεστό της ἥλιο.

Πολλὰ σημάδια δείχνουν πώς ἡ ἄνοιξη αὐτῆ ἥρθε στὶς μέρες μας. Βέβαια, ὅχι ὅπως τὴν ὀρματίζονταν οἱ προπολεμικὲς γεννιές, καθάλλα στὸ φτερὰ τῆς Μεγάλης Ἰδέας, ἀλλὰ θρονισμένη στὸ ὄρμα τοῦ πολιτισμοῦ. Τοῦ πολιτισμοῦ ποὺ διαμόρφωσαν οἱ μεταπολεμικὲς ἔξελιξεις καὶ διαφοροποίησεις καὶ ποὺ στὴ Χώρα μας, κοντά στ' ἄλλα, πλάτυναν κι' ἔξακολουθούν νὰ πλαταίνουν κάθε χρόνο περισσότερο τὴν παιδεία, κατασταίνοντας παλλασκή τὴν ἐκπαίδευση, μὲ συνέπεια στὸ γοργὸν ἀνέδοσμα τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ λαοῦ μας.

Στὴν ἐποχὴ μας οἱ ἐκπαιδευτικὲς συνθῆκες τῆς Χώρας μας βελτιώθηκαν τόσο, ὡ-

στε τὰ σχολεῖα τῆς Μέσης Ἐκπαίδευσής μας (Γυμνάσιο, Λύκειο, Τεχνικὲς Σχολές κλπ.) νὰ γενικευτοῦν δόσο τὰ Δημοτικὰ Σχολεῖα κατὰ τὴν προπολεμικὴ περίοδο καὶ τὰ Πανεπιστήμια μαζὶ μὲ τὶς ἄλλες Ἀνάτατες κι' Ἀνώτερες Σχολές νὰ τείνουν νὰ φτάσουν τὸν ἀριθμὸν τῶν πρωποπολεμικῶν Γυμνασίων μας. "Ἐτσι, ἐνῶ πρὶν τὸ τελευταῖο πόλεμο μόνο στὴν πρωτεύουσα μας (Ἀθῆνα - Πειραιᾶ) καὶ στὴν Θεσσαλονίκη εἶχαμε Ἀνάτατες Σχολές, "επαπολεμικά, προπάντων τὰ τελευταῖα δέκα χρόνια, οἱ Σχολές αὐτὲς πολλαπλασιάστηκαν μὲ ἕδρυση νέων τόσο στὶς παραπάνω πόλεις, δόσο καὶ σὲ διάφορα διαυερίστατα τῆς Χώρας μας: "Ηπειρο-, Πελοπόννησο, Θράκη καὶ Κρήτη. Κι' ὅλα δείχνουν, πὼς δὲ θ' ἀργῆσουν νὰ ἕδρυσον πασόδυμοις Σχολές καὶ στὶς ἄλλες περιοχὲς τῆς Χώρας μας: Στὴ Θεσσαλία, στὴ Στερεά, στὴ Δ. Μακεδονία, στὰ Ἐφτάνησα, στὰ νησιά τοῦ Αιγαίου, στὰ Δωδεκάνησα καὶ στὴν Κύπρο, ὅποι τὸ τελευταῖο ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τὸ σημερινὸν τῆς ἄγχος. Γιατὶ αἴτημα τῆς ἐποχῆς μας εἶναι ἡ πανεπιστημιακὴ μόρφωση (ἐπιστημονικὴ καὶ τεχνικὴ) δόσο γίνεται μεγαλυτέρου τιμήστα τοῦ λαοῦ μας, γιὰ νὰ μπορέσῃ τὸ ἔθνος μας νὰ ἐπιβιώσῃ στὶς διαυφωνώμενες σήμερα συνθῆκες στὸν παγκόσμιο ἀνταγωνιστικὸν στίβο.

Τὸ αἴτημα γιὰ ἕδρυση Πανεπιστημιακῶν Σχολῶν καὶ στὰ νησιά μας τοῦ Α. Αιγαίου ἀποτελεῖ ἀναδίωση τοῦ διάματος τοῦ Ἑλευθερίου Βενιζέλου γιὰ ἕδρυση Πανεπιστημίου στὴ Σμύρνη. Ἀποναρκωμένος ἀπὸ τὸν ἥλιο τῆς ἑθνικῆς μας ἄνοιξης, γιὰ τὴν ὀπίσια γράφω πασαπάνω, τὰ τελευταῖα χρόνια ἀσχίσεις νὰ τονίζεται περισσότερο ἀπὸ δύο ἰδιαιτέρους παράγοντες: Ἀπὸ τὶς διεκδικήσεις τῶν Τούρκων στὸ Αιγαίο κι' ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴ ἀκμὴ τῆς περιοχῆς, προπάντων τῆς Χώρας καὶ τῆς Αιγαίου.

Ο πρῶτος —οἱ τουρκικὲς διεκδικήσεις — ἀπαιτεῖ ἔντονα καὶ τὴν πνευματικὴ θω-

ράκιση τῆς περιοχῆς, μὲ τὴν ἕδρυση ἐνὸς Πανεπιστημίου στὴ Χίο, ποὺ νὰ διακλαδίζεται μὲ Σχολές του καὶ στ' ἄλλα δύο μεγάλα νησιά τοῦ Α. Αιγαίου: τὴ Λέσβο καὶ τὴ Σάμο.

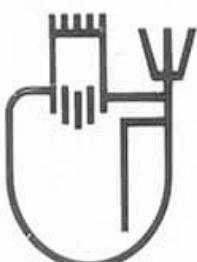
Ο δεύτερος παράγοντας —ἡ ναυτιλιακὴ ἐπίδοση τῶν νησῶν μὲ κορυφαίες τὴ Χίο καὶ τὴ Αιγαίουσα— ζητάει ἐπιτακτικὰ τὴν ἀξιοποίηση, γιὰ ἑθνικοὺς κυρίως, λόγους, ὅλων τῶν παραδόσεων τῆς περιοχῆς, ἀπὸ τὰ πανάρχαια χρόνια ὡς τὶς μέρες μας, στὰ γράμματα, στὶς τέχνες, καὶ στὸ ναυτεμπόριο, μὲ τὴν ἕδρυση ἀντίστοιχων Πανεπιστημιακῶν Σχολῶν στὰ τρία παραπάνω νησιά. Καὶ εἶναι οἱ παραδόσεις αὐτές πολλές καὶ πλούσιες, γιατὶ στὰ νησιά αὐτὰ συγκεντρώθηκαν κι' ἔκεινες ποὺ είχαν δημιουργήσει σὶ αἱώνες στὸ μικρασιατικὸ χώρῳ τῆς ἀρχαίας Ιωνίας. Καὶ οἱ σύγχρονοι Χιώτες καὶ Αιγαίουσιώτες, μὲ τὶς ἐπιδόσεις τους, στὸ θαλασσινὸν ἀγῶνα, δημιούργησαν μιὰ ρωμαλέα ναυτούσην, ποὺ κάνει τὰ νησιά τους νὰ θεωροῦνται τὰ ναυτικώτερα σ' ὅλο τὸν κόσμο.

"Ἐτσι, τὸ αἴτημα τῆς ἐποχῆς μας γιὰ ἕδρυση Πανεπιστημιακῶν Σχολῶν, σὲ σόλα τὰ διαιρέστατα τῆς Χώρας μας, προκειμένου γιὰ τὰ νησιά τοῦ Α. Αιγαίου παίρνει ἐντονώτερο ἀπ' δόσο σὲ κάθε ἄλλη περιοχή, χαρακτήρα.

Ο ὑποφαινόμενος τὴν ἑθνικὴ αὐτὴν ἀνάγκη τὴν προείδεν ἑδῶ κι' ἀρκετὰ χρόνια καὶ δὲν ἔπαψεν νὰ τὴν τονίζῃ εὐκαιριακά σὲ διμίλιες καὶ δημοσιεύματά του. "Ομως, τώρα τελευταῖαί ἡ τουρκικὴ δουλιμία τὴν κατέστησε περισσότερο ἐπείγουσα.

"Ἄς προσέξῃ τὸ αἴτημα αὐτὸν ἰδιαίτερα ἡ πολιτεία μας καὶ ἀς ἐπιταχύνῃ τὶς διαιρέσεις γιὰ τὴν ικανοποίησή του. Οἱ προϋποθέσεις γιὰ τὴν ἕδρυση ἐνὸς Πανεπιστημίου, μὲ κέντρο του τὴ Χίο καὶ μὲ Σχολές στὴ Λέσβο καὶ στὴ Σάμο, ὑπάρχουν στὴν περιοχὴ εὐνοϊκῶτερες ἀπὸ παντοῦ ἀλλοῦ. Γιατὶ μεγάλος ἀριθμὸς θά ἔρθη καὶ τὸ Χιωτικούγνουσιώτικό ἐφοπλιστικό κεφαλαίο, ποὺ τὴν ἕδρυση μιᾶς Πανεπιστημιακῆς Σχολῆς μὲ ναυτιλιακὸ περιεχόμενο στὴν κοιτίδα του ἀσφαλῶς θὰ τὴ δῆ μὲ πολὺ καλὸ μάτι καὶ θὰ καταβάλῃ κάθε προσπάθεια γιὰ τὴν προκοπή της.

Τὸ Πανεπιστήμιο αὐτό, κατὰ τὴ γνώμη μου, θὰ πρέπει νὰ φέρῃ τὸ ὄνομα τοῦ μεγαλύτερου ποιητή τῶν αἰώνων, «Ομήρειο» μιὰ καὶ τώρα καμιὰ ἐλληνικὴ πόλη δὲν «έριζει» γιὰ τὴν καταγωγή του.



**CONTRACTING  
SALE & PURCHASE  
DEMOLITION  
CHARTERING**

**marbrokers s.a.**  
PANAMA

# UNITOR IS GREAT



## SOME PEOPLE JUST CAN'T CONTROL THEMSELVES

Lots of our users are really enthusiastic about the complete range of Binks-Bullows spray equipment designed for the tough jobs on board - large

or small. Why not find out for yourself why Binks-Bullows is one of the leaders in its field?

Quality products and services for maintenance and safety protection for the marine industries all over the world.

This sums up our activities, and we feel we have come a long way since we started in 1936 with our first depots abroad. More than 14,000 ships and oil rigs of all flags are using our world-wide service. Gas and electric welding equipment, industrial gases in standard cylinders, refrigerants, fire-fighting equipment, personal safety equipment, air tools and marine chemicals are available from 33 branch offices, with over 100 agents covering 350 ports.

### UNITOR



SHIPS SERVICE

Suppliers of  
Gas welding equipment  
Electric welding equipment  
Refrigerants  
Marine chemicals  
Fire extinguishers  
Safety Equipment  
Air tools  
Spray Equipment

Head office:  
Sørlygaten 8  
Post Box 2810  
Oslo 6 - Norway  
International  
Telephone (47 2) 19 77 00  
Telex 16004  
Cable Unitorweld

# BINKS

ΩΡΓΑΝΩΜΕΝΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ ΘΑ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝ

## ΤΑ «ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΔΕΛΦΙΝΙΑ» ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ «ΣΕΡΕΣ»

ΗΓΟΡΑΣΘΗΣΑΝ ΤΕΣΣΑΡΑ ΝΕΑ ΣΚΑΦΗ



“Ενα έκ των έπτα «Ιπταμένων Δελφινιών» της έταιριας «Σέρες».

Η έταιρια «Σέρες» Υδατοπτέρυγα, ήτις με τα «Ιπτάμενα Δελφίνια» της έχυπηρέτησεν έπιτυχώς την γραμμή του Αργοσαρωνικού κατά το παρελθόν έτος, έπιχειρει τώρα έπεκτασιν εις τὸν χώρον τῶν ὡργανωμένων κρουαζιερών. Διά τὴν ψηλοποίησιν τοῦ προγράμματος αὐτοῦ ηγοράθησαν τέσσαρα νέα σοβιετικά ύδατοπτέρυγα τύπου «Κομέτη», ναυπηγήσεως 1976, ἀτινα παραληφθέντα εις τὰς ἀρχὰς Μαρτίου ἀνεβίσασαν τὸ σύνολον τῶν ιπταμένων σκαφῶν τῆς έταιριας εἰς ἐπτά.

Τὰ σκάφη τὰ ὅποια ἔκτελον τακτικὰ δρυμολόγια εἰς τὰς νήσους τοῦ Σαρωνικοῦ, ἐντὸς διαστήματος πέντε μηνῶν τῆς τουριστικῆς περιόδου τοῦ 1976 μετέφεραν περὶ τὰς 80.000 ἐπιβατῶν εἰς τὴν Υδραν, τὰς Σπέτσας, τὸν Πόρον καὶ τὸ Πόρτο Χέλι.

Διὰ τὸ 1977 ἡ έταιρια προβλέπει κίνησιν τουλάχιστον διπλασίαν εἰς τὸν Αργοσαρωνικόν, ἀφ' ἐνὸς διότι τὸ κοινὸν ἐγνώρισε τὰ «Ιπτάμενα Δελφίνια» καὶ ἀφ' ἐτέρου διότι ἡ έταιρια ἐμερίνησε διὰ τὴν περαιτέρω βελτίωσιν τῆς έχυπηρέτησεως μὲ τὴν πεῖραν τὴν ὄποιαν ἀπέκτησε.

Η μεταφορὰ τῶν ἐπιβατῶν μεταξὺ Ζέας καὶ Αθηνῶν θὰ διεξάγεται δι' εἰδικῶν πούλμαν πρὸς ἀνετώτεραν έχυπηρέτησιν τοῦ κοι-

νοῦ καὶ συντόμευσιν τοῦ ὅλου χρόνου τοῦ ταξιδίου.

Ἡ νέα ἔξορμησις τῆς έταιριας πρὸς τὰς ὡργανωμένας κρουαζιέρας θὰ πραγματοποιηθῇ διὰ τῶν τεσσάρων νεοαγορασθέντων σκαφῶν. Δύο ἔξ αυτῶν, μὲ ἀφετήριαν τὴν Μαρίνα Τροκαντερὸ τοῦ Παλ. Φαλήρου, θὰ ἐκκινοῦν καθημερινῶς εἰς τὰς 8. π.μ. διὰ κρουαζιέρας διαφορετικῶν κατευθύνσεων. Ἡ μίσ, διαρκείας ὀλοκλήρου ἡμέρας, θὰ περιλαμβάνῃ τὴν Υδραν, τὸ Ναύπλιον — μὲ ἐπίσκεψιν τῆς Ἐπιδαύρου δι' εἰδικῶν πούλμαν — καὶ εἰς τὴν ἐπιστροφὴν τὸ Πόρον. Ἀφιξις εἰς τὸ Παλαιὸν Φάληρον 7.30 μ.μ.

Ἡ δευτέρα κρουαζιέρα θὰ ἔκτεληται διὸς ἡμεροήσις μὲ προσέγγισιν εἰς Λαύριον καὶ ἐπίσκεψιν τοῦ Σουνίου διὰ πούλμαν. Ἐπιστροφὴ εἰς τὰς 12.30 τὴν μεσημέριαν. Ἡ

ἀπογευματινὴ κρουαζιέρα θὰ εἶναι διαρκείας τεσσάρων ὥρων μὲ ἀναχώρησιν 14.30 καὶ ἐπιστροφὴν 19.30.

Τὰ δύο ἄλλα νεοαγορασθέντα σκάφη θὰ δρομολογηθοῦν εἰς τὰς γραμμὰς Ρόδου - Κῶ - Ρόδου καὶ Ρόδου - Σύμης - Ρόδου, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἡμεροήσιων ἑκδρομῶν, καθὼς ἐπίσης εἰς τοπικὰς συγκοινωνίας μεταξὺ Ναυπλίου, Σπετσών, Πόρου, Υδρας καὶ Πόρτο Χέλι.

Τὰ «Ιπτάμενα Δελφίνια» ἀντιπροσωπεύουν τὰ σύγχρονα ἐπιτεύγματα τῆς σοβιετικῆς τεχνολογίας. Είναι πλήρως αὐτοματοποιημένα καὶ ἔχουν πληροφορίες μὲ δλα τὰ σύγχρονα μέσα ναυσιπλοΐας καὶ ἀσφαλείας. Διαθέτουν 116 θέσεις ἐπιβατῶν μὲ καθίσματα ἀεροπορικοῦ τύπου. Ἀναπτύσσουν ταχύτητα 32 μιλίων.

Ομιλῶν εἰς δημοσιογράφους, διευθύνων Σύμβουλος τῆς έταιριας «Σέρες», κ. Κ. Χατζηαντωνίου, ἐτόνισε μεταξὺ ἄλλων τὰ ἔξης: «Η έταιρια «Σέρες» μελετᾷ ἐπίσης τὴν ἐπέκτασιν τῶν ὡργανωμένων κρουαζιερών καὶ εἰς ἄλλας περιοχὰς τῆς χώρας αἱ ὁποῖαι παρουσιάζουν τουριστικὸν ἐνδιαφέρον. Δὲν ἀποκλείεται δὲ νὰ ἔπειται μελλοντικῶς καὶ εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν πρὸς ἔξυπρέτησιν ὡρισμένων περιοχῶν μὲ πλημμελή συγκοινωνίαν. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ή έταιρια «Σέρες» θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ δχι μόνον εἰς τὰς γνωστάς περιοχάς ἀλλὰ καὶ εἰς ἄλλας ὀλιγάτερον ισχώς γνωστάς ἀλλ' ἔξισου πλουσίας εἰς φυσικά καλλονάς.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἡ έταιρια μελετᾷ τὸ ἐνδεχόμενον προσκτήσεως περισσότερων καὶ μεγαλυτέρων σκαφῶν — «Χόδερκραφτς» ή «Τζεφοίλες» — τὰ οποία θὰ μεταφέρουν σημαντικῶς μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν.

Ως ἀνέφερεν ὁ κ. Χατζηαντωνίου, αἱ συνολικαὶ ἐπενδύσεις τῆς έταιριας ἀνέρχονται μέχρι στιγμῆς εἰς 4,5 ἔως 5 ἑκατ. δολαρίων, μεγαλύτερα δὲ κεφάλαια προβλέπεται νὰ ἐπενδυθοῦν κατά τὰ προσεχῆ ἔτη.

Η έταιρια «Σέρες» πρωτοπόρος καὶ εἰς αὐτὸν τὸν τομέα, καθὼς καὶ εἰς ἄλλους, συμβάλλει θετικῶς εἰς τὴν ταχείαν, ἀνετον καὶ ἀσφαλή ἔχυπηρέτησιν τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ, Ἑλληνικοῦ καὶ ξένου. Μὲ τὴν ἀνάμενομένην δὲ αύξησιν τοῦ ὑψηλῆς στάθμης τουριστικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν Ελλάδα, ή συμβολὴ αὐτὴ προσλαμβάνει ιδιαιτέρων σημασίαν εἰς τὸν τομέα τοῦ τουρισμοῦ καὶ, γενικώτερον, τῆς κοινωνικῆς ζωῆς καὶ τῆς θενικῆς οἰκονομίας τῆς χώρας μας.



Ο Διευθύνων Σύμβουλος τῆς έταιριας «Σέρες», κ. Κ. Χατζηαντωνίου, δημιούργος μας.

TELEPHONES : RES: 439-423, 531-552  
OFF: 235.827, 220.326, 235.827, 236.036

**MARATOS & Co.**

(SHIPPING AGENTS)

Ship Suppliers

P.O.B. 7006 CABLE "PROMETHEUS"  
OFFERS TO ALL GREEK SHIPS  
THE BEST SERVICE,  
PROVISIONS AND STORES AT  
COMPETITIVE PRICES.

Mules Mansions, KEAMARI,  
KARACHI-7 PAKISTAN

# ΣΤΟ ΠΕΔΙΟ ΤΗΣ ΟΥΤΟΠΙΑΣ

TOY k. S. M. PANH

"Απλώνει ό ανθρωπος τή σκάλα του νά φτάσει τ' αστρα και τίποτε πιά δέν τὸν συγκρατεῖ. Τὴν ἀκούμητησε στὸ φεγγάρι και τώρα τὴν ἀκουμπάται φαχουλευτά στὸν "Αρη. Ψάχνει νά δρει ἀπάντηση στὴν ἀπορία του. Εἰμαστε μόνοι στὸ ἀπέραντο σύμπαν; 'Υπάρχει κάπου ἄλλου ζωῆς ή ἀκόμη λογικά δύτα; 'Απὸ τοὺς ὄκτω πλανήτες ποὺ συντροφεύουν τή γῆ στὴν ἀτελείωτη περιφορά της γύρω στὸν ἥλιο, ό 'Αρης πάντα συγκέντρων τὶς περισσότερες ἐλπίδες, ἀν δχι τή μόνη ἐλπία νά ἀνακαληθεῖ εκεὶ κάποιοι μορφή, στοιχειῶδους ἑστω, ζωῆς. Οἱ πλανήτες ποὺ εἶναι πέρα ἀπ' τὸν "Αρη δηλαδή οἱ Ζεύς, Κρόνος, Οὐρανός, Ποσειδών και Πλούτων εἶναι ἀκατάληποι νά ὑποστηρίξουν ὅπιοιδητος πολιτή ζωῆς και μοιάζουν σὰν νά ἀνήκουν σ' ἔνα ἄλλο πλανητικό σύστημα. Εἶναι ἐντελῶς διαφορετικοὶ ἀπ' τοὺς κοντινούς, σχεδόν ίδιους μὲ τή γῆ πλανήτες, δηλαδή τὸν 'Ερμῆ, τὴν 'Αφροδίτη και τὸν 'Αρη. 'Απὸ αὐτοὺς πάλι ό 'Ερμῆς εἶναι τόσο κοντά στὸν 'Ηλιο ποὺ φήνεται σὲ μιὰ τρομαχτική θερμοκρασία, ὅπερε κανεὶς δὲν περιμένει ποτέ νά ὑπάρχει κάτι ζωντανό ἑκεῖ.

"Ωστε γιά ἐλπίδα ἔξωγήνης ζωῆς περιορίζομαστε στὴν 'Αφροδίτη και τὸν 'Αρη, τοὺς πιὸ κοντινούς δηλαδή διαστημικούς γείτονές μας, ποὺ έχουν κάποια ἀτμόσφαιρα και δέχονται τὴν ίδια περίπτωση μὲ τή γῆ ζωῆς ἀκτινοβολία. 'Αλλά και στὴν 'Αφροδίτη οἱ ἐλπίδες νά ὑπάρχει κάτι σχετικό μὲ ζωῆς εἶναι μηδαμινές. "Ενα βαρύ ἀδιαπέραστο πέπλο καλύπτει τὸ μυστηριώδες πρόσωπο τῆς 'Αφροδίτης. "Ένα σύνυφεο ὑδραστικό και διοξειδίου τοῦ ἀνθρακος, κι' ἡ ἀτμόσφαιρα εἶναι τόσο βαρεία σὰ νάχουμε ἔδω στὴ γῆ βυθισμή σὲ δύσθατος 800 μέτρων. Αύτὸ τὸ τρομαχτικό πάπλωμα κρατάει φοβερά θερμή τὴν 'Αφροδίτη, γύρω στοὺς 500°C.

"Ο 'Αρης φαίνεται πιὸ φιλόδενος, έχει μιὰ λεπτή ἀτμόσφαιρα, οἱ πόλαι τοι καλύπτονται ἀπὸ πάγους κι' ἡ ψηφ του ἀλλάζει σύμφωνα μὲ τὴν ἐποχή τοῦ ἔτους. 'Απὸ τότε λοιπὸν ποὺ ὁ Γαλιλαῖος ἀνακαλύψει τὸ τηλεσκόπιο, γενιές ἀστρονόμων τὸν σκοπεύουν στὸ διάστημα μὲ πείσμα. "Αλλοτε ήταν ἔτοιμοι νά ἀνακαλύψουν ἑκεὶ τὰ πάντα, συμπληρώνονται μὲ πολὺ φαντασία αὐτά ποὺ νόμιζαν ὅτι ἔβλεπαν. 'Απ' ὅλα τὰ οὐράνια σώματα ό 'Αρης κι' ἡ Σελήνη ήταν τὰ προσφιλέστερα πάντα ἀντρα ἔξωγήνων πλασμάτων τῆς φαντασίας γηίνων συγγραφέων. Χρόνια και χρόνια γινόταν λόγος γιὰ τὶς διώρυγες τοῦ 'Αρεως, ποὺ ὅμως δέν τὶς είχαν κατασκευά-

σει δαιμόνιοι 'Αριανοί μηχανικοί, ἀλλὰ ἔνας κακός γηίνος μεταφραστής.

"Ο 'Ιταλὸς ἀστρονόμος Τζιοβάνι Σκιαπαρέλλι ἀνακοίνωσε, πρὶν ἐκατό χρόνια πώς εἶχε ἀνακαλύψει στὴν ἐπιφάνεια τοῦ 'Αρεως ἓνα δίκτυο ἀπὸ λεπτές ἴστες γραμμές. Τις ὄνομασε canali δηλαδή πορθμούς. Ποτὲ δέν εἴπε ὅτι ήταν τεχνητά ἔργα, νόμιζε ἀπεναντίας ὅτι ἔβλεπε ἔνα φυσικό χαρακτηριστικό τοῦ 'Αρεως. Λίγο ἀργότερα ό 'Αμερικανὸς ἀστρονόμος Περιόναλ Λόουελ, τὴν ἵπαλική λέξη canali τὴν μεταφράσει στ' Ἀγγλικά επανή (διώρυγα) ἀντὶ νά τὴν ὄνομάσει channel (πορθμός). Τὸ λάθος ήταν θεμελιώδες γιατὶ οἱ μὲν πορθμοί εἶναι ἔργα φύσεως, ἐνώ οἱ διώρυγες εἶναι ἔργα λογικῶν πλασμάτων. 'Ο Λόουελ συγκλονίστηκε ἀπ' τὴν ἀνακάλυψη. Είναι, δήλωσε, ἀρδευτικά ἔργα ποὺ τὰ κατασκεύασαν σπουδαῖοι μηχανικοί γιὰ νά ποτίζουν τὶς φυτείες τους μὲ νερό ποὺ τρέχει ἀπ' τοὺς πολικοὺς πάγους. Πλύνση ἐγκεφάλου ἔκανε ὁ Λόουελ στὴν ἀνθρωπότητα μὲ τὸ ἀρδευτικὸ νερὸ τῶν καναλιών. Μὲ ἄρθρα, βιβλία, διαλέξεις και λεπτομέρη σχέδιο τῶν καταπληκτικῶν διωρύγων, θυμάρδιζε ἔνα κοινὸ ἔτοιμο νά πιστέψει ὁ διδήποτε σχετικό μὲ τή ζωή στὸν 'Αρη. Οἱ 'Αρειανοί, ἔξηγουσε, ήταν σὲ πολὺ δύσκολη θέση γιατὶ ὁ πλανητής τους δρίσκονταν στὸ λυκόφως τῆς ζωῆς του, τὸ νερὸ χανόταν κι' ὅφειλαν νά κάνουν σοφὴ χρήση αὐτοῦ ποὺ τοὺς ἀπέμενε. Τελικά τὸ πειθήνιο τηλεσκόπιο του ἀρχισε νά ἀνακαλύψει πλήθις λεπτομέρειες γύρω ἀπ' τὰ καταπληκτικά αὐτά λούκια. Δένδρα, οάσεις, φυτείες. Μόνο τοὺς κηπουρούς και τοὺς ὑδραυλικούς δὲν μπορούσε νά δεῖ, κι' αὐτὸ τὸ ἀπέδιδε στὸ ἀδύνατο τηλεσκόπιο του. Βρήκε ἀφάνταστα γόνιμο ἔδαφος αὐτή ἡ πλάνη κι' ὁ κάθε ἀστρονόμος θεωρούσε πιὰ καθήκον τοῦ νά συμπληρώσει κι' αὐτός μὲ κάτι τὴν ρέουσα ἀρειανὴ τεχνολογία. Κι' ἔτοι ποὺ σὲ λίγο μπήκαν πόλαι και μαούνες στὰ κανάλια, λαμπτρές πόλεις στὶς οάσεις και τεράστιες ἐγκαταστάσεις ἀντλήσεως τῶν υδάτων. Καλύπτει τηλεσκόπια ὅμως και καλύτεροι ἀστρονόμοι διέλυσαν τὰ κανάλια τοῦ Λόουελ.

Στὰ χρόνια ποὺ μεσολάβησαν ἡ ἐπιστημονική και τεχνολογικὴ πρόσδος ἔξελιχτηκαν σὲ ἐπανάσταση. Σὲ χειμάρρο αφρισμένο ποὺ έχει τὴν ὄρμητική πηγή του στὸν ὄγώνα γιὰ τὰ μοιραία στρατηγικά πλεονεκτήματα, ποὺ προσπαθεῖ ὁ κάθε συνασπισμός νά ἔξασφαλίσει εἰς δάρος τοῦ ἄλλου.

Οι Ρώσοι έχουν στείλει ἔφτα διαστημόπλοια στὸν 'Αρη ἀπ' τὸ 1962 μέχρι σήμε-

ρα, χωρὶς ἐπιτυχία. Εἶτε χάσαν τὸ στόχο εἴτε προσεδαφίστηκαν μὲν ἄλλα δὲ στείλαν σύσιτιδες πληροφορίες.

Τὰ ἀμερικανικὰ διαστημόπλοια Mariner πλήσιασαν πολλές φορές ἀπ' τὸ 1965 τὸν "Αρη. Στείλαν χιλιάδες φωτογραφίες και πληροφορίες, χάρη στὶς ὅποιες γίνονται κάρτες τοῦ "Αρη και προετοιμάστηκε ἡ προσεδάφιση ὁχήματος. Μ' αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν ἀποστολὴν ξεκίνησε τὸ 1975 στὶς 20 Αὔγουστου στὸν ὁμερικανικὸ διαστημόπλοιο «Βίκινγκ 1» γιὰ τὸ διαπλανητικὸ ταξίδι του. Λίγες μέρες ἀργότερα στὶς 9 Σεπτεμβρίου ἀκολούθησε τὸ δεύτερο διαστημόπλοιο, τὸ «Βίκινγκ 2». Στὶς 2 Ιουλίου πέρυσι ὑπέρηφαν ἀπὸ 11 μῆνες ταξίδιο ἔφτασε στὸν "Αρη τὸ πρώτο διαστημόπλοιο. Λίγες μέρες ἀργότερα ἀκολούθησε τὸ δεύτερο. Δύο τμήματα ἀποτελούσαν τὸ κάθε διαστημόπλοιο ποὺ χωρίστηκαν τὴν κατάλληλη στιγμή και τὸ ἔνα ἀπ' αὐτά, τὸ ὁχήμα προσεδαφήσεως, φρενάροντας μὲ ρουκέτες και ἀλεξίπτωτα, κάθισε στὸν ἐπιφάνεια τοῦ κόκκινου πλανήτη. Τὸ ἄλλο τμήμα τοῦ διαστημόπλοιού μπήκε σε τροχιά γύρω στὸν "Αρη.

Τὸ ὁχήμα προσεδαφήσεως ἀπὸ τὸ «Βίκινγκ 1» κάθησε στὸ Χρυσὸ πεδίο και τὸ διχύμα τοῦ «Βίκινγκ 2» κάθησε 4.600 μίλια ἀνατολικώτερα, στὸ πεδίο Ούτοπιας. Και τὰ δύο αὐτὰ πεδία δρίσκονται στὸ Βόρειο ήμισφαίριο τοῦ "Αρεως, σπουδαῖο πέπισης δρίσκονται κι' ἄλλα... Ἐλληνικά πεδία. Τὸ πεδίο τῶν Αμαζώνων, τὸ 'Αρκαδικό πεδίο και τὸ πεδίο τῶν Ηλισών. Στὸ νότιο ήμισφαίριο είναι τὸ 'Αργυρό πεδίο και τέλος τὸ πεδίο 'Ελλάς... Νά υπόθεση κανεὶς ὅτι 'Ελληνικὸς δάκτυλος δρίσκονται πίσω ἀπ' τὰ ώραια αὐτὰ τοπωνύμια;

"Όταν τὰ ὁχήματα προσεδαφήσεως κάθησαν μὲ δρόσον στὸ γείτονα πλανήτη ἀρχισαν νὰ στέλνουν φωτογραφίες πίσω στὴ Πασαντένα τῆς Καλιφόρνιας, όπου οἱ πατέρες τοῦ διαστήματος και τοῦ πανάκριβου ἔχειρηματος περίμεναν μὲ ἀγωνία. Σάν εἶναι γήπεδο σπαρμένο μὲ κοτρώνια μέχρις ὅπου ἔφτανε τὸ μάτι. Τέτοιο ήταν τὸ «πεπίδιο τῆς ουτόπιας», σχεδὸν ὅμιο μὲ τὸ Χρυσὸ πεδίο. Πέτρες παντού, πορώδεις σᾶν σπόγγοι κάθε μεγέθους σκέπαζαν τὸ αὐχμηρὸ τοπίο. Τὰ ραδιοσήματα ἀπὸ τὴν Πασαντένα χρειάζονται 21 λεπτά νὰ φτάσουν στὸ διαστημό διχύματος στὸν "Αρη. Αύτὸ σημαίνει ὅτι δυνατότητας ἔλεγχου ἀπ' τὴ γῆ υπήρχε μόνο περιωρισμένη, τὰ ὁχήματα συνεπώς ἐλέγχονταν κατά μεγάλο μέρος ἀπ' τοὺς ύπολογιστές

ΟΙ ΜΟΝΑΔΙΚΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ NAYTIKOI ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΙΣ ABU DHABI KAI DUBAI

HELLENIC KUNAIBY Co.

(ΛΙΑΝ ΠΡΟΣΕΧΩΣ ΚΑΙ ΕΙΣ MUSCAT)

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: D. GEORGAROS — HADER ABDULLA AL MAZROEY

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

CLEARANCE — FORWARDING — CHARTERING — CREW CHANGES

ABU DHABI — U.A.E. Διεύθυνσις: P.O. Box 4143 — Τηλεγρ.: «KUNAIBI» — Τηλεφ.: 43676 — Τέλεξ: 2533 «KUNAIBI AH»

'Αντιπρόσωπος ἐν 'Ελλάδι: JOHN A. PARISSIS

Tel.: 411.2570, 417.4495, 412.0341, A.O.H. 821.7103 — Tlx: 21-3557 PARI GR, 21-2794 F.Y. GR

τους. Τὰ ὄργανα δούλεψαν κι' ἀκόμα δουλεύουν αὐτόματα. Οἱ κάμερες ἐρεύνησαν τὸ γύρω τοπίο, στεῖλαν φωτογραφίες στὴ γῆ, γύρισαν στὸν ὄριζοντα, στὸν οὐρανὸν ποὺ εἶχε ἔνα κιτρινοκόκκινο χρῶμα. "Ἐναὶ ἔρημο σεληνιακὸ τοπίο ὑπῆρχε γύρω. Οὔτε ἵχνος Ἀρειανοῦ. Τὰ παράξενα ἔξωγήνα πλάσματα μὲ τὰ πόδια καὶ τὶς κεραίες ὑπερφυσικοῦ ἐντόμου, τὰ ἔξογκωμένα μάτια καὶ τὶς ἀρπαγὲς ὄστακοῦ δὲν φαίνονταν πουθενά.

Τὸ κοκορόζουμο ποὺ μ' ἐπιμέλεια τοὺς εἶχαν ἐτοιμάσει καὶ στείλει ἀπὸ τὴ γῆ δὲν τὸ δοκίμασαν κανεῖς. Τὸ σύστημα ποὺ θὰ ἔκανε τὴ πιὸ λεπτὴ καὶ σπουδαῖα ἐργασία ἦταν τὸ μίνι διολογικὸ ἐργαστήριο ποὺ διέβετε τὸ ὄχημα στὸν Ἀρη. "Ἐναὶ μηχανικὸ χέρι ρομπότ δύγκε, πήρε μιὰ χούφτα χῶμα, τὴν ἔφερε στὸ ἐργαστήριο. Ἐκεὶ τὸ χῶμα ποτίστηκε μ' ἔνα ὑγρὸ φτιαγμένο γιὰ νὰ ἴκανοποιεῖ τὰ γούστα ὅπαιουδήποτε ἀρειανοῦ μικροργανισμοῦ. Τὸ θρεπτικὸ αὐτὸ ὑγρὸ τὸ εἶχαν οἱ ἐπιστήμονες μὲ χιούμορ ὄνομάσει «κοκορόζουμο».

'Ἐκεὶ σ' ἔνα εἰδὸς θερμοκητίδος ἔαν ὑπῆρχαν μικροργανισμοὶ στὸ χῶμα τοῦ "Ἀρεως θὰ καλλιεργῶντο καὶ αὐτόματα τὸ ἐργαστήριο θὰ πληροφορούσε τὸ κέντρο στὴ Πασαντένα. Τὰ μηνύματα ὅμως δὲν ὑπῆρξαν κατηγορηματικά. Μόνον ἐνδέιξεις. "Ισως νὰ ὑπάρχουν μικροργανισμοὶ στὸν Ἀρη Ἰσως δχι.

"Ο Ἀρης κάνει μιὰ στροφὴ στὸν ἄξονα του σὲ 24 ὥρες καὶ 37 λεπτά καὶ τὸ ημερονύκτιο στὸν Ἀρη κρατάει μισὴ ὥρα περισσότερο ἀπὸ διή τη στὴ Γῆ. Ἡ κλίση τοῦ ἄξονα τοῦ "Ἀρη εἶναι 24° δηλαδὴ ὥση σχεδὸν καὶ τῆς Γῆς, ὡστε οἱ ἐποχές τοῦ χρόνου εἶναι γενικὰ σὰν τὶς δικές μας ἀν καὶ κρατάνε πολὺ περισσότερο μιὰ καὶ τὸ ἔτος στὸν Ἀρη κρατάει 687 γῆινες μέρες. Τὸ μετεωρολογικὸ δελτίο ποὺ ἔστειλε τὸ πρώτο ὄχημα μόλις κάθησε ἥταν περίπου ἔτοι: «Καιρὸς αἰθρίος, ἀλλὰ ἔξαιρετικὰ ψυχρός, ἀνεμος μεταβλητός, ἐλαφρᾶς ἐντάσεως». Ἡ θερμοκρασία στὶς 2 τὸ μεσημέρι, ὥρα "Ἀρεως φυσικά, ἥταν -30°C κι' ἔπεισε στὸν -80°C τὴ νύκτα. 'Ο ἀνεμος εἶχε τὴ μεγαλύτερη ἐνταση στὶς 10 π.μ. 14 κόμβοι κι' ἔπεισε τὸ βράδυ στοὺς 5 κόμβους.

Πολὺ ἐνδιαφέρουσες πληροφορίες στείλαν τὰ διαστημόπλοια ποὺ τροχιοδρομοῦν γύρω στὸν Ἀρη, κάνουν παρατηρήσεις, μετρήσεις καὶ φωτογραφήσεις, ἐνῶ παράλληλα χρησιμεύουν ώς σταθμοὶ ἀναμεταδόσεως τῶν πληροφοριῶν τῶν ὄχημάτων προσεδαφήσεως.

Μέχρι τώρα πιστεύαμε πῶς οἱ πάγοι τῶν πολικῶν περιοχῶν τοῦ "Ἀρης ἦταν στερεοποιημένο διοικείδιο τοῦ ἀνθρακος, ἐνῶ ὅπως μᾶς πληροφόρησαν τὰ διαστημόπλοια εἶναι παγωμένο νερό. 'Υδρατοι ἐπίσης ὑπῆρχαν ἀφθονοι πάνω ἀπὸ τὸ παράλληλο τῶν 60°. Νέρο στὴν υγρὴ του μορφὴ δὲν μπορεῖ νὰ υπάρξει στὸν Ἀρη, γιατὶ ἡ ἀτμοσφαιρικὴ πίεση εἶναι πολὺ χαμηλὴ καὶ ἔξατμιζεται στὸ διάστημα. 'Αλλά στοὺς πόλους καὶ σ' ἄλλα σημεῖα υπάρχει παγωμένο νερό. Αὐτὸ ἐνισχύει τὴ θεωρία ὅτι αὐτὰ ποὺ στὸν Ἀρη μοιάζουν μὲ κήτες ἔρεων ποταμῶν, πράγματι εἶναι ποτάμια χωρὶς νερό. "Ωστε στὸ πρόσφατο σχετικὰ γεωλογικὰ παρελθόν του πρέπει νὰ υπῆρχε νερὸ στὸν Ἀρη καθὼς καὶ πιὸ πικυὴ ἀτμόσφαιρα. Εἶναι πιθανὸ νὰ περνά σήμερα ὁ "Ἀρης μιὰ ἐποχὴ παγετώνων ποὺ ἔχει σωριάσει ὅλο τὸ νερὸ τοῦ πλανήτη σὲ πάγους, στοὺς πόλους κυρίως. Τῆς ἐποχῆς τῶν παγετώνων προηγήθηκε μιὰ ἐποχὴ μὲ υψηλότερη θερμοκρασία ποὺ μπορεῖ νὰ ἔταν προσφορώπερη γιὰ ἀνάπτυξη κάποιας ζωῆς. Οἱ ἐποχὲς ἀκόλουθων, ὅπως πολλοὶ εἰδικοὶ πιστεύουν σήμερα, ἔνα κύκλῳ 500.000 ἔως 1.000.000 ἔτῶν. "Ωστε ἀνήμερα δὲν υπάρχει ζωὴ στὸν Ἀρη, τούτο δὲν σημαίνει ὅτι δέν δέντρο στὸ παρελθόν.

Οἱ Ἀμερικάνοι ἐτοιμάζουν ἔνα ὄχημα μὲ κίνηση τὸ «Mars Rover» δύμοι μ' αὐτὸ ποὺ οἱ Ρώσοι στεῖλαν στὴ Σελήνη, τὸ «Луноход». Τὸ ὄχημα αὐτό, θὰ σταλεῖ στὸν Ἀρη καὶ θὰ ἔχει τὴ δυνατότητα νὰ κάνει μερικὲς διαδρομές καὶ νὰ ἔξερενηται μιὰ περιοχὴ τηλεκατεύθυνόμενο.

"Άλλο πρόγραμμα προβλέπει τὴ μεταφορὰ στὴ γῆ δειγμάτων τοῦ ἀδάφους τοῦ "Ἀρη. "Ωστε δὲν θ' ἀργήσουμε νάχουμε πλήρη εἰκόνα τοῦ γείτονά μας καὶ δὲν θ' ἀργήσουμε θετικὰ νὰ ξέρουμε μὲν υπάρχει ή οὐτε κατέπιενται καμιά μορφὴ ζωῆς.

"Αν ἐπιβεδαιωθοῦν οἱ θετικές ἐνδέιξεις καὶ δικαιωθοῦν δσοι πιστεύουν πῶς υπάρχει ζωὴ

στὸν "Ἀρη, θὰ ἔχωμε μιὰ συγκλονιστικὴ ἐπιβεβαίωση, ὅτι ὁ ἀνθρωπος δὲν εἶναι μόνος στὸ διάστημα. "Αν υπάρχει στὸν "Ἀρη ζωὴ τότε ἀσφαλῶς καὶ ἄλλοι πλανῆτες στὸ σύμπαν θὰ ἔχουν ζωὴ.

Θὰ πρέπει νὰ ἀναφέρω ἐδῶ τοὺς λόγους τοῦ καθηγητὴ τῆς διολογίας τοῦ Μ.Ι.Τ. δόκτορος Ν. H. Horowitz. «Η ἀνακάλυψη ζωῆς σ' ἄλλο πλανήτη θάναι νὰ ἀπὸ τὰ συγκλονιστικῶπερα περιστατικὰ τῆς ἀνθρώπινης Ιστορίας». Νομίζω ὅτι τὸ πιὸ συγκονιστικὸ θάναι νὰ κατανοήσει ὁ ἀνθρωπος, ὑστερά ἀπὸ μιὰ τέτοια διαπίστωση, πῶς τὸ γένος του εἶναι μιὰ καὶ μόνη κοινότητα στη μικρὴ αὐτὴ σκονίστα τοῦ διαστήματος ποὺ τὸν ἔταξε κάποια υπέρτατη μοίρα νὰ ζει, κάποια μοίρα ποὺ ὄριζει καὶ ρυμίζει τὴν οἰκονομία τοῦ σύμπαντος. Κάποια μοίρα ποὺ δὲν μαθητεύομενος νάνος τῆς γῆς τὴν προκαλεῖ μὲ ἀλαζονία.

Ξέρουμε σήμερα πῶς ἀστρα καὶ γαλαξίες στὸ σύμπαν εἶναι ὅλα φτιαγμένα ἀπὸ τὰ ἴδια γνωστὰ στοιχεῖα. "Αστρα σὰν τὸν ἥλιο, στὸ δικό μας γαλαξία μονάχα υπάρχουν κάπου 100.000 ἑκατομμύρια. Γαλαξίες πάλι στὸ σύμπαν υπάρχουν δισεκατομμύρια. Μερικοὶ εἶναι τόσο μακρά μας ποὺ τὸ φῶς τους χρειάζεται ἑκατομμύρια χρόνια γιὰ νὰ φτάσει ἐδῶ στὴ γῆ καὶ νὰ τὸ δοῦμε. Σ' αὐτὴ τὴν ἀπέραντη θάλασσα τῶν ἀστρων τοῦ σύμπαντος, θάτων παράλογο νὰ υποθέσουμε πῶς μόνο τὸ δικό μας ἀστρο, ὁ ἥλιος ἔτυχε νάχει πλανῆτες δόπου ἀναπτύχθηκε ζωῆ.

"Η ἔρευνα ὅμως καὶ ἡ προσπάθεια κατακτήσεως τοῦ διαστήματος δὲν εἶναι ἡ τουλάχιστον δέν εἶναι μόνον μιὰ ἐπιστημονικὴ ή ρομαντικὴ Ιστορία. Εἶναι ἔνα μέρος μιᾶς εύρυτερης δραματικῆς Ιστορίας γιὰ τὴν διποία ἀξίζει νὰ μιλήσουμε σὲ προσεχές τεῦχος. Εἶναι ἡ Ιστορία ἐνός χωρὶς χαλινὸ ἀνταγωνισμοῦ ἔξοπλισμῶν καὶ ἔξασφαλίσεως στρατηγικῶν πλεονεκτημάτων.

"Ανταγωνισμοῦ ποὺ στοιχίζει πολὺ αἴμα δάκρυα καὶ χρήμα στὴν ἀνθρωπότητα. Τὴν ίδια στιγμὴ ὁ πλανήτης γῆ καὶ ὁ ἀνθρωπος πιέζονται κάπως ἀπὸ τὸ δάρος σοδαρῶν ἀναγκῶν καὶ ἀμέσων ἀπειλῶν.

**Σ. Μ. ΡΑΝΗΣ**



# Θρύλοι, ιστορία και θεσμοί της Ναυτιλίας

γράφει δ. κ. Ε. 'Αθηναϊος

ΟΙ ΔΙΑΦΟΡΕΣ έθνοτητας άποτελούν κατά τεκμήριο και διάφορες γλωσσικές κοινότητες η κάθε μία των δύοταν, έχει και μία γλώσσα που άποτελεί τό αστυνηματικής μεταξύ των άνθρωπων πού τις άπειπται.

Κατά ένα επιστημονικό δριμού δημόσια γλώσσα είναι: τό γήγητικό άλλα και γραπτό διερθρωμένο σύστημα έπικοινωνίας πού χρησιμοποιεί μια διάφορης άνθρωπων για να περιγράψει, καταχωρίσει και ταξινομίσει, έμπαιριες, έννοιες και άντικειμένα.

'Άλλα άπο των δριμού και τήν πράξη προκύπτει: δι: ή δημάς αὐτή δὲν είναι: άπαραιτητο να είναι: ένθιτης. Μπορεί ή δημάς αὐτή να έχη μια διεθνότητα με κοινές έπιδημίες και στην έπιτευξη τῶν έπιδημίεων καθόν μοιριά διαμορφώνει μια γλώσσα δημόνων για να περιγράψῃ, να καταχωρίσῃ και να ταξινομίσῃ τις έμπαιριες τού έπιδημοκράτην σκοπού άλλα και για να μεταδώσῃ τις έννοιες και τά νοημάτα τῆς συναλλαγῆς.

Σαν μια τέτοια διάδικα είναι: δυνατόν να έκληθεί τὸν κόσμο τῆς διεθνός Ναυτιλίας δηποτού σε μια έπιδειλημένη, άπο τήν φύση τῶν διεθνών μεταφορών, παγκοσμίας της συναλλαγώσαται: άπο δικινημονεύσαν χρόνων σε ένα διεθνές πεδίο.

Και πράγματι, διεθνής ναυτικής κόσμος διεθνώνος άπο τήν άκαταμάχητη άνάγκη τῆς συναλλαγῆς, είχε και έχει: διαμορφώσεις: μιάν ίδιατερη γλώσσα άποδεχόμενος δρους άπο μιά η περισσότερες έθνικές γλώσσες.

"Όμως, αὐτή η διεθνής ναυτική γλώσσα πού δεν έπηρε τίποτα περισσότερο άπο μια περισσηγένη δροσορία είχε μια ένακλλαγή, στήν προέλευσις: άνθλογα με τὴν έπηριση πού είχε η Ναυτιλία μέσα στὸν χρόνο άπο ένα δεδομένο έθνος. Γιὰ ένα μεγάλο χρονικό διάστημα η Ιταλική γλώσσα έδωσε κατ' άποκλειστικότητα δρους στήν διεθνή Ναυτιλία οι δηποτοί Ιταλίτερα στήν δική μιας συναλλαγής είχαν μια θύμορφία και μια διαμόρφωση: στήν δεινή κάθε λέξεως έλληνοποιημένη.

Η ΙΤΑΛΙΚΗ γλώσσα έπηρέασε τήν δροσογύια τῆς έποκης τῆς Ιστορίας Ναυτιλίας δηποτού η Αγγλική τήν δροσογύια τῆς άπιμηρους Ναυτιλίας.

Φυσικά δὲν είναι: δυνατόν άπο τις στήλες αύτές να μελετηθῇ τό φαινόμενο σε έκτοι, άλλωστε πολλά έχουν γράψει κατά τό παρελθόν.

"Αφορμή στά σημειώματα τά σημειώνα, μιας έδωσε ένα (προτέστο) διαμορφωτικό τού έτους 1807 πού δημοσίευσε δι καθηγητής κόριος Δημήτριος Χ. Γκόρφας δι δάκτυλος αὐτού μελετητής τῶν θεσμών τού ναυτικού μιας δικαιού.

Γνεται άναφορά στὸ διαμορφωτικό αὐτό, γιά να τονιστῇ περισσότερο η έκτασι τῆς διαδρόσεως τῆς Έλληνηκής γλώσσας άπο τήν Ιταλική, στή ναυτιλιακή συναλλαγή δηποτοί είχε φθάσει σε σημείο δισταγής έντελλος: δι αντίστοιχος άλλην καθηγητής και νομικός δρος και να έχη γίνει καθολική άποδεκτός δι Ιταλικός δρος ο δηποτος έτοις είσαι έλληνοποιημένος είχε καθιερωθή συνειδητά ως μόνος ιπάρχων.

Τό προτέστο είχε συνταχθή τίς παραμούνες τού Ρωσοτουρκικού πολέμου τού 1806 κατά τήν προσπαναστική έλληνική περίοδο στήν Κατεζέλαρχία τῆς Σύρου και με αὐτό έπεδιώκει δ

καρδιοκύρης και καπετάνιος τού μπριγκαντίνου "Αγιος Νικόλαος": διά τού εἰς τήν Σύρον άντιπροσώπου του τήν πληρωμήν άπο τού ναυτικών τού δεδουλευμένου ναύλου άφοι οι άντιπροσώποι καθόν στήν Σύρο παραλαβούν τό φορτίο.

Λόγου κατῆς τῆς έπιδιώξεως ηταν κυρίως η άδυναμία πλεύσεως τού πλοίου υπό τουρκική σημαία έδει: τού Ρωσοτουρκικού πολέμου και άκαριον διότι: τό πλοίον και τό φορτίον παρουσίαζαν άλλην, δη πλοίον είχε άκρην άνάγκη προσκευές.

ΤΟ ΠΡΟΤΕΣΤΟ συντεταγμένο στήν γνωστή έδιστηπη δημιοτική γλώσσα τῆς έποκης γεμάτο άνορθογραφίες, δικυθημένο με τού έλληνοποιημένους Ιταλικούς δρους, παρουσιάζεται άκατάληπτο στήν πρώτη άνάγκωσι. Μέ περισσότερη δημος προσοχή άνακαλύπτει: κανείς μιά νομική συγκρότησης και μια ακοπημένης πού άποδελπει: στήν έπιτευξη έννομων άποτελεσμάτων.

Στή μιά πρώτη έπιλογή προσδάλλουν έκανενοι: οι Ιταλικής προελέυσεως δροι, πολλοί τῶν δηποτοί κρησιμοποιούνται: κακή οι ομηροί στά νομική ναυτιλιακή καίμανα, κυρίως δημως λόγω τῆς έντο τού Ρωμαϊκού Δικαίου πηγής.

Φιναρόνο εγο ο κάτοθεν Επογγεγραμμένος Ιστον: Καπέλλο Εξουσιαστο τού πριγμαντίνου δονοματι: ο αγιος Νικόλαος, με παντερα Οθωμανικη, ανακορά το εδοσις Σύρο φωνερού λέγο εδο εἰς την Καντζελαρία: το Κίνου και προτεστάρο κατά τό κοντρατομεον και πολιτιζει τα καρίκο...

"Λε περχαδέψωμε τήν δροσογράφη τού καιμένου και έδηδης τούς δρους.

"Ο δρος «κυνοράτο» Ιταλικά ancorato σημαίνει: τό άγκυροδημένον πλοίον. «Καντζελαρία τού κινού» είναι: έδρα τής Δημογεροντίας,

ένδο «προτεστάρω» είναι: διαμορφωτομικι: "Ο δρος «κοντράτο» είναι: τό ναυλοσύμμετων και πολιτική τα κάρικο: η φορτωτική! Και συνεχίζει:

"... Έγο λοιπόν φωνερόν ταξ ετιες δησου με εκαρχιν διά να πάχων εδο κατα τό κιορνάλας μου και προδα τα φορτουνα και μαρτυρίες. Τον ξένον καπετάνιον οπου εδο εθρικοντανε τον αρτον κερον αριθμοντας εδο αθηνιαν κα φτιασα και να σιγηρισι το παρτιδον μου διανα την αμητιλε και ταξιδεψα, αμέσως λιπον οπου ετελισσα και στησικα.

Στό σημειο αὐτό παρατηρούμε διτο οι δρος: έλληνοποιημένοι είναι: άγνωριστοι και στήν άρχική τους μορφή. Δέν είναι δυνατόν να άντιληθη κανείς διτο: η λέξη: «κιορνάλεμου» είναι τό ιταλικό διοναλε. Περισσότερον γνωστός είναι δη δρος «προδα» τα φορτουνα ποσ εγκινει: τήν ξιθει: τού πλοιαρχου έπι τῶν έκτακτων γεγονότων τού πλοιο. Ίταλιτερη έντηποιοι: κανείς: η λέξη: «παρτιδον» και αὐτή είναι: ιταλικής προελέυσεως και σημαίνει: τό έπι τού πλοιο μερίδιον = παρτιτο. Επίσης: «κιπλε» σημαίνει: ίκανος - κατάλληλος Ιταλικά «abile».

ΚΑΙ ΑΚΟΛΟΓΕΙ ομρια κάλλων παραγματέων ιταλικού δρων οι δηποτοι: ώς παρουσιάζονται: έλληνοποιημένοι: είναι: άγνωριστοι: και άκατάληπτοι. «Ειδέ δι μέλι γενεστα το αρτο καρικο και να λαδο πληροφοριαν απε τους νολεκικάτορους». Η λέξη: «κάρικο» είναι: η περισσότερη δημος προσοχή άνακαλύπτει: τό φορτίον. Ο δρος δημος «νολεκικάτορο» είναι: άγνωστος και προέρχεται: άπο τό ιταλικό πολεγγιατο δη ποτος σημαίνει: τό ναυλωτή.

Παρακάτω άκατάρεται: δη δρος κομισάρος Ιταλικός commissario ποσ έχει: τήν έννοιαν τού έπιτρου - πληρεξουσίου, δη δρος «καταριου» παραγμάτρα τού δροι αλι ποσ σημαίνει: πρέξεις, η λέξη: «κομισαντρος» ποσ σημαίνει: παραγγελόδημος commissionario, η λέξη: «πατιδο» Ιταλικά patito ειδελλημάνο, η λέξη: «περιτους» Ιταλικά perito έμπαιρογνώμων, η λέξη: «παγα» άπο τό παραγγελμάτης ή παραγγελμάτης ποσ σημαίνει: προσφάγιον.

Βεβαίως άκολουθουν ομρια Ιταλικού έλληνοποιημένον δρων μέγιστο σημαίνει: ποτος σημαίνει: τό νόημη τού διαμορφωτικού έκ πρότης δησεις είναι: άκατάληπτο έκτος και άν γίνη ειδική έπιπονος έρμηνεια.

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

## MUTUAL TRADING Co., LTD

1-3-5 OKINA-CHO NAKA-KU

P.O.BOX 163 TELEPHONE: 078 (2410471-3)

YOKOHAMA - JAPAN

◆◆◆

Marine Suppliers for Deck, Engine, Cabin, Provisions and Bonded stores

"TRY US, YOU WILL NOT BE DISAPPOINTED"

Δοκιμάστε μας, δὲν θὰ ἀπογοητευθῆτε

Represented by: J. A. PARISSIS Agency

17/19 AKTI MIAOULI STREET 7TH FLOOR - PIRAEUS

TELEX: 213557 - 212794

TEL.: 4174495, 4112570, 4120341

# ‘Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

## ΠΡΩΤΟΦΑΝΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Αναφορικώς μὲ τὴν ὅλην χαώδη κατάστασιν, εἰς ἥν περιῆλθεν ὁ λιμὴν τῆς πρωτευόσης, πληροφορούμεθα στὶ οὐ Ο.Π. πρόεδρη, παραπάνω, εἰς πρωτοφανή πρᾶξιν διακρίσεως, ποτὲ ἄλλοτε μέχρι τοῦδε σημειώθεισαν εἰς τὰ χρονικά τὸν λιμένων ὅλου τοῦ Κόσμου.

‘Θέλησεν ὁ Ο.Π. νὰ τιμωρήσῃ τὰ πλοῖα γραμμῆς, τὰ μάτην ἐπὶ τόσας ἡμέρας ἀναμενοντα εἰς τὴν ράδαν τοῦ λιμένος, διότι ἀπὸ τοὺς ἔφοτοις τάξ—ζένους καὶ ἡμετέρους—πρὸ τῶν τεραστίων ζημιῶν τὰς ὁποῖας ὑφίστανται, ἀπεφαίσθιν νὰ ἐπιβληθῇ ὁ ἐπίναυλος, ὡς μοναδικὸν μέσον ἀμύνης καὶ καλύψεως τῶν μεγάλων ζημιῶν των.

Καὶ ἐπέδαλεν ὁ Ο.Π.—ἄκουσον, ἄκουσον— τὴν προσκόμιστν ύπευθύνου ἔνόρκου δηλώσεως διὰ τὸ κάθε πλοίου, προκειμένου νὰ ἐπιτροπῇ ὁ εἰσπλούς τούτου εἰς τὸν λιμένα. Πρόκειται περὶ πρωτοφανούς, πράγματι, καταπληκτικῆς ἐνεργείας, ητίς ἀσφαλῶς θὰ δημιουργήσῃ θλιβεράν ἐντύπωσιν, διότι ἡ ἐνέργεια αὐτὴ τοῦ Ο.Π. θίγει 15 ἑταιρίας τακτικῶν γραμμῶν—ρωσικῶν, γερμανικῶν, βουλγαρικῶν, δλλανδικῶν, πολωνικῶν καὶ ἐλληνικῶν.

Τὴν ἐνέργειάν του αὐτὴν ὁ Ο.Π. πρέπει νὰ ἀνακαλέσῃ ἀμέσως. ‘Ἄς ἀποδοθῇ αὐτὴ εἰς τὴν σύγχυσιν, τὴν ὁποῖαν προεκάλεσε τὸ λιμενεργατικόν.

## ΠΟΥ ΒΑΙΝΟΜΕΝ:

Τὸ χάρος εἰς ὁ περιῆλθεν ὁ πειραικὸς λιμὴν ἥρχισε νὰ προκαλῇ τὴν ἀνησυχίαν τῶν ἐμποροδιομηχανικῶν κύκλων. ‘Έχομεν ὑπ’ ὄψιν μας ἐπιστολὴν σημαίνοντος παράγοντος, ἀπευθυνθεῖσαν πρὸς τὸν κ. Παπαδόγυνα. Τὴν δημοσιεύμεν, διότι τὸν κ. Παπαδόγυνα. Τὴν δημοσιεύμεν, διότι εἶναι πλήρως ἀποκαλυπτική τῶν καταστάσεων, αἵτινες κρατοῦν εἰς τὸν πρῶτον λιμένα τῆς Χώρας καὶ τῶν θλιβερῶν συνεπειῶν διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας.

‘Αναφέρεται εἰς τὴν ἐπιστολὴν :

Κύριον

‘Υπουργὸν ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας  
ΕΝΤΑΥΘΑ

‘Αξιότιμε Κύριε ‘Υπουργέ,

‘Η ἐκ τῆς στάσεως τῶν ἐργατῶν δη-

μιουργηθεῖσα κατάστασις, νομίζομεν ὅτι ἔχει σοδαρὸν ἀντίκτυπον εἰς ἓν ἐκτεταμένον τομέα τῆς ‘Εθνικῆς ἡμῶν Οἰκονομίας, μὲ ἀπροσδιορίστους συνεπείας.

‘Ενδεικτικῶς σᾶς ἀναφέρομεν τὰ κάτωθι, τὰ ὁποῖα περιῆλθον εἰς γνῶσιν μας :

- α) Ἐργοστάσια διέκοφαν ἡ κινδυνεύουν νὰ διακόφουν τὴν παραγωγὴν των, λόγῳ ἐλλείψεως πρώτων ὑλῶν.
- β) Πολλὰ ἐκ τῶν παραμενόντων ἐπὶ μακρὸν εἰς τὰ κύτη τῶν πλοίων ἐμπορευμάτα, ἀλλοιούνται ἐπικινδύνων.
- γ) Ἐντείνονται διὰ τοὺς εἰσαγωγεῖς ἀγαθῶν αἱ δυσχέρειαι διαθέσεως τῶν εἰσαγομένων εἰδῶν. Τοιάυται δυσχέρειαι εἰναι ἐνδεικτικῶς ἡ δεσμευτικὴ Κεφαλαίων, ἡ δυσκολία διαθέσεως ἐμπορευμάτων, ιδίως ἐποχικῶν, λόγῳ μὴ ἐμπροθέσμον ἀφίενται κλπ.
- δ) Τὸ κόστος τῶν εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων αὐξάνεται εἰς τὸ ἐσωτερικὸν λόγῳ τῆς ὄνταγκης περαιτέρω μεταφορᾶς τῶν πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς ἄλλους λιμένας.
- ε) Τὸ κόστος τῶν ἐμπορευμάτων ἐπιβαρύνεται, ἐπίσης, λόγῳ τῆς ἐπιβολῆς ἐπιναύλου.
- στ) Αἱ Ἑλληνικαὶ Ἐταιρεῖαι Τακτικῶν Γραμμῶν περιάγονται εἰς ἀδιέξοδον λόγῳ τῆς ἐμπλοκῆς τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς μακροχρονίους καθυστερήσεις εἰς λιμένα Πειραιῶς, μὲ συνέπειαν τὴν ἀδυναμίαν συνεχίσεως τῆς ἐκτελέσεως τῶν τακτικῶν δρομολογίων των.

‘Αν καὶ δὲν διαφέυγουν τῆς προσοχῆς μας αἱ δυσκολίαι τὰς ὁποῖας ἀντιμετωπίζει ἡ Κυβέρνησις, νομίζομεν, ἐν τούτοις, ὅτι θὰ ἡτο σκόπιμον νὰ ἔξετασθούν τὸ δυνατὸν ταχύτερον, αἱ διαστάσεις τοῦ δημιουργηθέντος προβλήματος καὶ ἡ ταχεία κατὰ τὸ δυνατὸν λύσις του, ὥστε νὰ μὴ ἐπιδεινωθῇ περαιτέρω ἡ κατάστασις.

‘Οθεν προτείνομεν τὴν ὑπὸ τὴν προσδίων σας σύγκλητην συσκέψεως ἐκπροσώπων Ο.Π., Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ένω-

σεως, Βιομηχανικοῦ καὶ ‘Εμπορικοῦ ‘Επιμελητηρίου, ἐκπροσώπων Conference καὶ, ἐφ’ ὅσον τὸ ἔκρινατε σκόπιμον, ἐκπροσώπων ‘Υπουργείου Συντονισμοῦ, ‘Εργασίας καὶ ἐκπροσώπων ἐργατῶν Λιμένος Πειραιῶς.

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Μειωμένη κατὰ 7% ἡτο ἡ ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς τὸν παρελθόντα ‘Ιανουάριον, συγκρινομένη πρὸς τὴν τοιαύτην τοῦ ίδιου μηνὸς 1976, ἐνῷ οἱ καταπλοίοι πλοίων ἡτον περισσότεροι κατὰ 2,47%, ἡ καθαρὰ χωρητικότης τῶν καταπλευσάντων πλοίων ἡτο μειωμένη κατὰ 0,29% καὶ ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις ἡτο μειωμένη κατὰ 4,32%.

Συγκεκριμένως ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τὸν ‘Ιανουάριον 1977, συγκρινομένη πρὸς τὴν τοιαύτην τοῦ ‘Ιανουαρίου 1976, εἶχεν ὡς ἀκολούθως:

### 1. Ναυτιλιακή:

—Κατέπλευσαν 1.452 πλοία, καθαρὰς χωρητικότητος 2.523.555 κόρων, ἔναντι 1.417 πλοίων, χωρητικότητος 2.530.935 κόρων.

—Ἐπεσκευασθησαν εἰς τὴν λιμενικὴν περιοχὴν 77 πλοία, ὀλικῆς χωρητικότητος 311.203 κόρων, ἔναντι 68 πλοίων, χωρητικότητος 224.627 κόρων, ἡτοι ἐσημεώθη αὐξῆσις 13,23% καθ’ ὅσον ἀφορᾶ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ 38,54% τὴν χωρητικότητα.

—Εἰσῆλθον εἰς τὰς δεξαμενὰς τοῦ Ο.Π. 55 πλοία, ὀλικῆς χωρητικότητος 216.604 κόρων, ἔναντι 56 πλοίων, χωρητικότητος 180.574 κόρων.

—Ἐχορηγήθη εἰς πλωτὰ μέσα ςδωρ 59.550 κυβ. μέτρων, ἔναντι 52.390 κυβ. μέτρ.

### 2. Έμπορευματική:

Φορτοεξοφτώθησαν 711.780 τόνοιοι ἐμπορευμάτων ἔναντι 765.320 τόνων. ‘Επὶ πλέον ἔξεφορτώθησαν πετρελαιοειδῆ εἰς τὰ διύλιστηρια ‘Ασπροπόρου 229.826 τόνων, ἔναντι 417.992 τόνων.

‘Εκ τῶν ἀνωτέρω ἐμπορευμάτων ποσότης 58.176 τόνων διεκινήθη ἐντὸς 4.014 ἐμπορευματοκιβώτων, ἔναντι 43.090 τόν. καὶ 3.404 ἐμπορευματοκιβώτων ἀντιστοίχως. ‘Επὶ πλέον διεκινήθησαν 1.511 κενά ἐμπορευματοκιβώτια, ἔναντι 1.010.

### 3. Ἐπιβατική:

Διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ 146.979 ἐπιβάτες (έξωτεροι 13.057 καὶ ἐσωτερικοὶ 133.922), ἔναντι 153.608 ἐπιβατῶν (έξωτεροι 12.814 καὶ ἐσωτερικοὶ 140.794).

## “ΙΝΔΙΑ”

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΑΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

## DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΜΕ ΑΜΕΣΟΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ  
GENERAL CONTRACTORS, STEAM LAUNCH AND NAVAL SUPPLIERS

Τιμαὶ λογικαὶ - ‘Εξυπηρέτησις καθ’ ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE : 39252 WITH EXTNS.  
AFTER OFFICE HOURS : 446873 & 666169

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

CABLE ADDRESS :  
“SHIPDAWOOD” MADRAS

**ΨΥΓΕΙΟΝ — ΑΠΟΘΗΚΗ**

Έχοργήθη υπό τού Ο.Λ.Π. είς τὴν Α.Ε. «Ελληνική Ατλαντική Αλιεία Βασιλάσου» ή άδεια διά τὴν κατασκευὴν υπό τῆς ἑταιρίας φυγείου - ἀποθήκης, χωρτικότητος ἐκατόντα χιλιάδων κυβ. μέτρων, εἰς τὴν ἐν Κυνοσύρῳ ιδιόκτητον παραθαλασσίαν ἔκτασίν της. Τὸ φυγείον - ἀποθήκη προορίζεται διὰ τὴν ἄμεσον ἐναπόθεσιν καὶ συντήρησιν τῶν διά θαλάσσης ἀφίκινουμένων εἰς τὴν χώραν μας κατεψυγμένων καὶ εύπαθῶν γενικῶς προϊόντων.

Ἄπό πλευρᾶς Ο.Λ.Π. δηλοῦται ὅτι ἡ προσδήποτε φυκτικοῦ ἀποθηκευτικοῦ χώρου εἰς τὴν περιοχὴν τῆς πρωτεύουστης καὶ ιδιαιτέρως πλήσιον τοῦ λιμένος, θὰ ἦτο λίαν ἐπωφελής, τόσον διὰ τὴν ἔθνικὴν Οἰκονομίαν γενικώτερον, σσον καὶ διὰ τὴν εύρυθμοτέρων λειτουργίαν τοῦ λιμένας Πειραιῶς εἰδικώτερον, πολλῷ δὲ μᾶλλον ἐνός συγχρονισμένου φυγείου, τοῦ ὅποιου ἡ ἐλειψις εἶναι πάρα πολὺ ἐμφανής.

Ἡ ἄδεια χορηγεῖται υπὸ τὰς ἔξῆς προϋποθέσεις :

- α) "Οτι τὸ γεγονός αὐτὸ δὲν συνεπάγεται οἰσθίητο μορφῆς δέσμευσιν τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ
- β) "Οτι δὲν θὰ ὑπέχῃ θέσιν προνομιακῆς μεταχειρίσεως τῆς ἐν λόγῳ ἑταιρίας.

**ΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ**

Δώδεκα ἔλκυστῆρες (τρακτέρ) θὰ προμηθευθῇ ὁ Ο.Λ.Π. κατόπιν διαγωνισμοῦ. Διὰ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὁ Ὀργανισμὸς ἐνέκρινε πίστωσιν 18.000.000 δρχ. Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ διαγωνισμὸς είχε προγραμματισθῇ νὰ γίνη ἐντὸς τοῦ 1976 καὶ μᾶλιστα εἶχεν ἔγκριθη διὰ τὴν περίπτωσιν κονδύλιον 14 ἑκατομμυρίων δρχ. Ἡ μὴ πραγματοίησις τῆς προμηθείας ἐντὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους εἶχεν ὡς συνέπειαν νὰ ἀπαιτούν-

ται σήμερον 4 ἑκατομ. δρχ. ἐπιπλέον διὰ τὴν ίδιαν προμήθειαν. Ἡ περίπτωσις δὲν εἶναι ἡ μόνη. "Υπάρχει σωρεία παρομοίων περιπτώσεων, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ δαπανῶνται σημαντικὰ κονδύλια ἐξ αἰτίας αὐτῶν τούτων τῶν καθυστερήσεων.

Ἐὰν αἱ καθυστερήσεις αὐταὶ ὀφείλωνται εἰς τὸ διέπον τὰς προμηθείας τοῦ Ο.Λ.Π. καθεστώς, τότε τοῦτο θὰ πρέπει νὰ τροποποιηθῇ καὶ νὰ ἐκσυγχρονισθῇ, ὥστε ἡ ὅλη διαδικασία τῶν διαγωνισμῶν μέχρι τῆς συντελέσεως τῶν προμηθείων νὰ συντομευθῇ κατά πολὺ.

Οὕτω, πέραν τῶν οἰκονομικῶν καὶ συναλλαγματικῶν ὀφειλῶν, θὰ προκύψουν καὶ ἄλλα ὑπὲρ τοῦ Ο.Λ.Π. πλεονεκτήματα, ὥστα ἡ κάλυψις ἐπειγουσῶν ἡ καὶ ἀπροβλέπτων ἀναγκῶν κλπ.

**ΠΕΝΤΑΕΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ  
ΜΕ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ «ΑΡΓΩ»**

Παρεχωρήθη εἰς τὴν Α.Ε. «ΑΡΓΩ» ἐπὶ μίαν πενταετίαν ἡ χρήσις χώρου τοῦ Ο.Λ.Π., συνολικῆς ἐπιφανείας 4.500 τετρ. μέτρ. μὲ μέτωπον θαλάσσης 185 μέτρων, κειμένου εἰς τὴν "Άκρα Πούντα Σαλαμίνος. Τὸ υπὸ τῆς ἑταιρίας ἐτήσιον ἀντάλλαγμα ὡρίσθη εἰς 45 δρχ. τὸ τετραγωνικὸν μέτρον καὶ εἰς 275 δρχ. τὸ τρέχον μέτρον. Ἡ παραχώρησις τῆς χρήσεως λήγει τὴν 28ην Φεβρουαρίου τοῦ 1982.

**ΝΕΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ**

Τριαντακτώ δηζελοκίνητα περονοφόρα δχ̄ματα στοιβασίας θὰ προμηθευθῇ ὁ Ο.Λ.Π. ἀπό τὸν οἰκονομικό ΒΑΛΚΑΝΚΑΡΙΜΠΕΞ - ΕΧΠΟΡΤ, ἀντιπροσωπευόμενον ἐνταῦθα υπὸ τῆς Α.Ε. «ΑΝΤΩΝΙΤΣΗΣ», ἀντὶ τῆς συνολικῆς τιμῆς τῶν 12.500.000 δρχ., διὰ παράδοσιν φράνκο σιδηροδρομικὸν σταθμὸν Πειραιῶς.

Ἡ προμήθεια γίνεται, μετὰ ἀπὸ διαγωνισμὸν ὃ ὅποιος διενηργήθη μεταξὺ χωρῶν κληρικού τὴν 17η Δεκεμβρίου 1976.

**ΠΡΟΣΩΡΙΝΗ ΑΔΕΙΑ  
ΕΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ**

Έχοργήθη προσωρινὴ ἄδεια εἰς τὸ ναυπηγεῖον Μ. Λεονάρδου διὰ τὴν ὑπὸ αὐτοῦ χρήσιν χώρου τοῦ αἰγαίου εἰς Πέραμα δι' ἔτος, ἢτοι μέχρι τῆς 10.3.1978, υπὸ τὸν ὅρον ὃτι θὰ κατατεθῇ, ἐντὸς 10 ημερῶν ἀπὸ τῆς γνωστοποίησεως τῆς ἐγκρίσεως, ἔγγυητική ἐπιστολὴ Τραπέζης 500.000 δρχ., ἢτις καὶ θὰ ἐκπέσῃ ὑπὲρ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐὰν δὲν ἀπελευθερωθῇ ὁ κατεχόμενος χώρος τοῦ αἰγαίου μέχρι τῆς ἀνωτέρω ἡμερομηνίας. Ἐπίσης θὰ πρέπει νὰ δηλωθῇ ὑπευθύνως ὃτι τὸ ναυπηγεῖον δὲν θὰ ἀναλάβῃ ἀλλην ἐργασίαν, ἡ ὅποια θὰ διαρκέσῃ πλέον τοῦ ἔτους εἰς τὸν χώρον αὐτὸν τοῦ Ο.Λ.Π., ἀλλας θὰ κηρυχθῇ ἔκπτωτον.

**ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΑΠΟ ΤΡΙΤΟΥΣ**

Διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν δημιουργηθεισῶν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἐκ τῆς ἀποχῆς τῶν λιμενεργατῶν ἀπὸ κάθη υπερωριακὴν καὶ ἐργολαβικὴν ἐργασίαν, ἐκτάκτων ἀναγκῶν ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. παρεχόρησε τὸ δικαιώματα ἐκτελέσεως φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν εἰς πράκτορας, πλοιοκτήτας, φορτωτάς καὶ παραλήπτας, διυναμένους νὰ ἐκτελέσουν τὰς ἐργασίας ταύτας, διὰ πληρωμάτων καὶ δι' ἴδιων ἐργατῶν, μετὰ ἀπὸ προηγουμένην αἵτησιν τὸν ἐνδιαφερομένων.

Οι αἵτουντες θὰ είναι ὑπεύθυνοι διὰ τὸ προσωπικὸν τὸ ὅποιον ηθελον χρησιμοποιήσει, ἔναντι ἀτυχημάτων.

Ο σάκις ἀπαιτοῦνται, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐργασιῶν καὶ μηχανήματα, ταῦτα θὰ παραχωροῦνται ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἔναντι μισθώματος.



Τὸ νέο ΟΡΟΣΗΜΟ μας!

Οι ἔξι θυγατρικές ἑταιρείες πού δημιουργήσαμε, ἔξασφαλίζουν στὸν πλοιοκτήτη καλύτερο καὶ οἰκονομικώτερο ἔξυπηρέτησον.

**ΑΛΦΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ Ε.Π.Ε.**

ΕΦΟΔΙΑΖΕΙ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ INTERNATIONAL ΕΠΙ 25 ΧΡΟΝΙΑ

**ΑΤΛΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ Ε.Π.Ε.**

ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΙΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΕΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**ΝΑΒΙΣΤΟΡΣ Ε.Π.Ε.**

ΕΦΟΔΙΑΖΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

**R.F.D. ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.**

ΕΦΟΔΙΑΖΕΙ ΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΕΙ ΠΝΕΥΣΤΑ ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

**PRINCESE COMPANIA NAVIERA S.A.**

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΕ ΞΕΝΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ

**ΑΤΛΑΝΤΑ ΕΛΛΑΣ ΧΗΜΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ Α.Ε.**

ΠΑΡΑΓΕΙ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΕΙ ΧΗΜΙΚΑ ΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΑ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ, ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΚΑΙ ΙΔΡΥΜΑΤΑ.

# ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ-ΑΤΛΑΣ Α.Ε.

Στὴν ύπηρεσία τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοιοκτήτου ἀπό τὸ 1932.

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ: ΑΚΤΗ ΚΟΝΔΥΛΗ 12 (ZEA) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΩΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ: 417.6435 – 417.6628 – ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΕΤΕΡΩΝ ΓΡΑΦΕΙΩΝ: 417.9911 – 417.9912

ΤΗ/ΤΑ ANTMAP – ΠΕΙΡΑΙΑ TELEX: 21.2601 – 21.2602 ATMA GR



# ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

**ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ  
ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ  
ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ**

Κατ' απόφασιν του Έφετείου 'Αθηνών ή σύμβασις έργασίας προσληφθέντος ήλεκτρολόγου έπι μηνιαίω μισθώ πρός παροχήν ύπηρεσιών έπι διαφόρων πλοίων έκαστοτε της ίδιας σύμως διαχειρίσεως, είναι σύμβασις ναυτολογήσεως.

'Η περίπτωσις άφορά είς ήλεκτρολόγου σπογεγραμμένου ναυτικού ή όποιου προσληφθή ήποτε αντιπροσώπου πλοιοκτητών προκειμένου νά ναυτολογήται είς διάφορα πλοία της έταιρίας, την όποιαν αντιπροσώπευεν. Πρός τούτο συνεφωνήθη μισθός 15 χιλιάδων δραχμών «κλείστα» ο όποιος θα κατεβάλλεται άδιακόπως ήποτε πλοιοκτητρίας έταιρίας και κατά τά χρονικά διαστήματα της μη πραγματικής του ήπασχολήσεως είς πλοία.

Πράγματι ο έναγων ναυτικός ήποτε την ιδιότητα του ήλεκτρολόγου έναυτολογήθη είς φορτηγά πλοία της έναγομένης κατά διάφορα και σχετικώς σύντομα έκαστοτε χρονικά διαστήματα μικρότερα η μεγαλύτερα του ένδει μηνός ή κολοσθούν τούς πλόας τουτού είς την άλλοδαπτην. Αἱ ναυτολογήσεις κατεχωρίζοντο νομίμως είς τα ναυτολόγια των πλοίων είς τά όποια η πρότερη έκαστοτε και κατεβάλλεται η άναλογος είσφορά είς το NAT, είς το όποιον ο έναγων τυγχάνει ή-σφαλισμένος.

'Η τοιαύτη ιδιόμορφος κατάστασις έν σχέσει πρός την συνήθη σύμβασιν ναυτολογήσεως δι' αρίστουν ή ώρισμένον χρόνον έργασίας έπι ήρισμένου πλοίου φαίνεται ότι ανταπεκρίνεται, κατά την κρίσιν του δικαστηρίου, είς τό συμφέρον των συμβαλλομένων και ίδια τού έναγοντος. 'Η κρίσις αύτη στηρίζεται έπι τού γεγονότος, ότι ο ναυτικός ως άρτι νυμφευθείς ένδιεφέρετο νά μη ήπουσιαζή έπι μακρὸν έκ της οίκογενειακής έστιας, έστω κι' ἄν είργαζετο άντι μι-

σθού μικροτέρου έκεινου τὸν όποιον άσφαλώς δι' άπειρορίστον χρονικῶς έπι διάσημενο πλοίου ναυτολογήσεως.

'Επισής ή διαχειρίστρια τῶν πλοίων έπι τῶν όποιων είργασθή ή ναυτικός έταιρία, είς την πραγματικότητα έργοδότης, έξησφάλιζεν κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον ήλεκτρολόγον άντι μικροῦ μισθοῦ, όποτεδήποτε ηθελε τούτο και εἰς οιδίηποτε πλοίον έξι έκεινον τὰ όποια διεχειρίζετο.

Οὕτω όπτε τὰ άποδειχθέντα κατά τὴν διαδικασίαν περιστατικά προκύπτει ότι ο έναγων ναυτικός συνεβλήθη μετά τῆς διαχειρίστριας έταιρίας διὰ τοῦ αντιπροσώπου, άκομη ή δὲν συνυπολογήθη σύμβασις χερσαίας έργασίας, ἀλλὰ σύμβασις ναυτολογήσεως έπι τοῦ έκαστοτε πλοίου. 'Ο όρος δὲ της άδιακόπου μισθωδότησέως του και κατά τὸν χρόνον τῆς μὴ έπι πλοίου έπιδιβάσσεως τούτου πρός έργασίαν είναι ἀνευ σημασίας, ώς πρός την ισχὺν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως.

**ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΗ ΑΡΝΗΣΙΣ ΜΕΤΑΒΕΣΙΑΣ ΑΠΟ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΣ ΠΛΟΙΟΝ ΤΗΣ ΑΥΤΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ**

'Η σφρηγος άποδοχῆς προτάσεως μεταβέσεως άπό φορτηγού πλοίου είς δεξαμενόπλοιον τῆς αύτης πλοιοκτησίας, κατ' απόφασιν του Έφετείου 'Αθηνών είναι δεικιαλογημένη διὰ τὸν ναυτικὸν και δὲν συνιστά παραπτωμα λόγω τῶν δυσχερεστέρων συνηθκῶν έργασίας αἱ οποίαις έπικρατοῦν έπι τῶν δεξαμενοπλοίων. 'Ο οὕτω άπολυτες ναυτικὸς δικαιούται είς αὐτοζημίωσιν.

'Εκ τῆς διαδικασίας άπειρείχη ότι ο έναγόμενος ναυτικός ναυτολογήμενος ώς άσυρματιστής έπι φορτηγού πλοίου τῆς έναγούσης άπειροθή εἰς λιμένα τῆς Βορ. Εύρωπης παλιννοστηθεὶς δαπαναῖς τῆς έταιρίας. 'Ωσαύτως άπειρείχη ότι δὲν συνεφωνήθη μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ και τοῦ πλοιάρχου νά άπολυθή ο ναυτικός προκειμένου νά μετατεθῇ είς εύρισκόμενον είς λιμένα τῆς 'Αφρι-

κῆς δεξαμενόπλοιον τῆς αύτης έταιρίας. Είναι άλληδες ότι τὴν προτεραίαν τῆς άπολυεως τοῦ ναυτικοῦ συνεφωνήθη όπως μετατεθῇ ούτος εἰς έτερον φορτηγὸν πλοίον τῆς έταιρίας εύρισκόμενον εἰς λιμένα τῆς Βορ. Εύρωπης. Καὶ οἄκι εἰς δεξαμενόπλοιον.

Κατὰ ταῦτα μετὰ τὴν ὁπίστων τοῦ ναυτικοῦ τοῦ έγένετο ὑπὸ τῆς έταιρίας πρότασις νά ναυτολογήθῃ εἰς δεξαμενόπλοιον, γεγονός τὸ ούτον και δὲν απεδεχθῆ ο ναυτικός δεικιαλογημένως, ἀφού ἄλλαι συνθηκαὶ έργασίας έπικρατοῦν, πλέον δυσμενεῖς, ἐπὶ τὸν δεξαμενοπλοίων, διὰ τοῦτο και καταβάλλεται ειδικὸν ἐπίδομα έργασίας.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω δὲν υφίσταται παράπτωμα τοῦ ναυτικοῦ, νάστε νά μὴ δικαιούται ούτος τῆς συμφώνως πρὸς τὰ ἄρθρα 53, 54, 72, 75 παρ. 2 και 76 τοῦ ΚΙΝΔΑ παροζημιώσεως, ή όποια ισούται πρὸς τὸν μισθὸν 30 ήμερών, διότι ο ναυτικός άπειρείχη εἰς λιμένα τῆς Εύρωπης.

**ΑΤΥΧΗΜΑ**

**ΩΣ ΑΤΥΧΗΜΑ ΘΕΩΡΕΙΤΑΙ ΚΑΙ Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΙΡΗΝΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΨΥΧΑΓΓΥΙΑΣ**

Κατὰ απόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς θεωρεῖται ως έργατικὸν άτυχημα και θάνατος ναυτικοῦ ο όποιος προηλθεν ἐξ αὐτοκινητικοῦ άτυχηματος εἰς τὴν ξηράν κατὰ τὴν διάρκειαν ψυχαγγύιας.

Ειδικώτερον έθεωρήθη ότι, τὸ δίαιον συμβάν έξι αφορμής τοῦ ούτοιον έπηλθεν ο θάνατος εἰς τὸν ναυτικόν, συνδέεται ἐμμέσως μετὰ τῆς ναυτικῆς έργασίας, αἱ ιδιόρρυθμοι και έπαχθεῖς συνθηκαὶ τῆς όποιας, ώς ἐκ τῆς φύσεως της, δημιουργοῦν τὴν ἀνάγκην πρὸς ψυχαγγύιαν ἐντόνως και δὴ μέχρι βαθμοῦ ηποτιμήσεως τῶν υφισταμένων κινδύνων.

Οὕτω, ο ναυτικός έν τῇ ἐπιθυμίᾳ αὐτοῦ πρὸς καταπολέμησιν τῆς ἐντεύθεν σωματικῆς και ψυχικῆς κοπώσεως τῆς δημιουργουμένης εἰς τὸν περιωρισμένον χώρον τοῦ πλοίου έξηθε τοῦ πλοίου και ὑπέστη τὸ άτυχημα, τὸ ούτον κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον είναι συνδεμένον ἐμμέσως μετὰ τῆς ναυτικῆς έργασίας.

'Ακομή, τὸ διακαστήριον ἔκρινε ότι δικαιούται τῆς αὐτοζημίωσεως τοῦ άτυχηματος ο μήτηρ τοῦ σύγαμου θανόντος ναυτικοῦ, ή ούποια έξη ήδησος αὐτοῦ. 'Ο ὑπολογισμὸς τῆς αὐτοζημιώσεως πραγματοποιεῖται ἐπὶ τῇ δάσει τῶν μηνιαίων ἀποδοχῶν τοῦ τελευταίου πρὸ τοῦ άτυχηματος δωδεκαμῆνου συμπεριλαμβανομένων μισθοῦ, έπιδομάτων, ὑπερωριών, τροφοδοσίας, ἀποδοχῶν δείσας κλπ.

**ΕΠΙΛΟΓΗ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ ΕΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

Κατ' απόφασιν τοῦ Έφετείου 'Αθηνών εἰς περίπτωσιν έργατικοῦ άτυχηματος λόγω παραβάσεως ὥρων δσφαλείας είναι διεζητικὴ ή συρροή ἀξιώσεων τοῦ διαπόντος τῆς μιᾶς ἐκ τοῦ νόμου 551)14 και τῆς έτερας ἐκ τοῦ κοινοῦ 'Αστικοῦ Δικαίου. 'Η ἐπιλογὴ τῆς πρώτης ὀπωσδήποτε ἀποκλείει τὴν δευτέραν.

Διὰ τῆς ἐγερθείσης ἀγωγῆς ἐπεδιώκετο η καταβολὴ ἀποζημιώσεως εἰς τὴν ξήραν τοῦ διαπόντος ναυτικοῦ και εἰς τὰ ἀνήλικα τέκνα του λόγω τοῦ διαπόντου αὐτοῦ ἐξ έργατικοῦ άτυχηματος ἐπισυμβάντος κατὰ τὴν έργασίαν αὐτοῦ, ώς νάυτου, ἐπὶ πλοίου τῆς ἀναγομένης έταιρίας.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει, σύμως, ἔλαβε χώρων συμβιδασμὸς ικανοποιηθείσης τῆς ἀναγούσης δι' αὐτοζημιώσεως λόγω τοῦ ώς ἄνω έργατικοῦ άτυχηματος, στηριζομένου τοῦ συμβιδασμοῦ εἰς τὸν νόμον 551 τὸν ἀποζημιώσιν τοῦ ούτοιον ἀνεκκλήτως ἐτέλεξε. Προσέτι παρητήθη παντὸς δικαιώματος και πάσης ἀξιώσεως και ἀγωγῆς ἀκόμη δὲ και πάσης προσβολῆς τοῦ ώς ἄνω συμβιδασμοῦ δι' οίονδήποτε λόγον τυπικὸν η ούσιαστικόν.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-2550 SA

P. O. BOX 2110

PHONE: 376545

A/H 376067

## Argonaut Suppliers (pty) Ltd

19TH FLOOR. JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

DURBAN

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: ΔΗΜ. Π. ΣΥΡΡΗΣ

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

TROPHODOSIAI

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

# NOMIKA ΘΕΜΑΤΑ

## Έλληνική Νομολογία

**ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ  
ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
(ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 1860/76**

Δικαστής: Ό Πρωτοδίκης κ. Γ. Ανέστης  
Δικηγόροι: Οι κ. κ. Α. Δαμάσκος, Ι. Μπουντούρης.

• Εργατικὸν ἀτύχημα. —Ναυτικὸς νοσήσας ἐξ ὄγκου τοῦ ἔγκεφάλου. —Ἀποβίωσις ἐν νοσοκομείῳ τῆς ἐκλογῆς αὐτοῦ μετεγχειριτικῶς λόγω ἐμβολῆς. —Οὐ συνδρομὴ τῆς ἐν τῷ νόμῳ 551 ἔννοιας τοῦ ἔργατικοῦ ἀτυχήματος ἐκ βιαίου συμβάντος ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ἔργασίας ἢ ἐξ ἀφορμῆς αὐτῆς.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν ἐκατέρωθεν ἐπικαλουμένων καὶ νομίμων προσκομίζομένων ἐγγράφων ἐν οἷς καὶ ἡ ὑπ' ἀριθμ. 1403) 1976 καὶ 1404) 1976 ἔνορκοι δεβαιώσει, ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδίκου Πειραιῶς τῶν παρὰ τῶν πληρεζουσίων τῶν διαδικών προφορικῶν καὶ διὰ τῶν ἐγγράφων αὐτῶν προτάσεων ἐκτεθέντων καὶ τῆς ἐν γένει διαδικασίας, ἀπεδείχθησαν κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τὰ ἀκόλουθα περιστατικά: 'Ο Ε. Μ. νόμιμος σύζυγος τῆς ἐναγούσης καὶ πατήρ τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀντιπροσωπουμένων ἀνηλίκων τέκνων, δινάμει συμβάσεως ναυτικῆς ἔργασίας ἀօριστου χρόνου συναφθείσης μετὰ τοῦ ἀντιπροσώπου τῆς ἐναγομένης πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπὸ 'Ελληνικῆς σημαίαν φορτηγού πλοίου «Ε» χωρατικότητος 12.808 κόρων προσληφθείς εἰς τὴν ὑπηρείαν ταύτης ἐναυτολογίθη ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου τὴν 5.2.1975 ὡς θαλαμηπόλος καὶ ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην ὑπέρτεταις ἐπ' αὐτοῦ μέχρι τῆς 18.8.1975. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ μηνὸς Μαΐου 1975 ὅτε τὸ πλοίον εὑρίσκετο εἰς τὸν λιμένα ΠΟΡΤΟ ΒΕΡΜΕ τῆς Σαρδηνίας ἐπεδιβάσθη εἰς τὸ πλοίον ιατρὸς διὰ νὰ ἔξετάσῃ τοὺς αἴτιωμένους ἀσθενεῖς ναυτικούς ἐπὶ τὴν εὔκαιριαν δὲ ταύτη ὁ Ε. Μ. παρεκάλεσε τὸν πλοιάρχον νὰ ἔξετασθῇ καὶ οὕτος ὑπὸ τοῦ ιατροῦ διότι, ὡς τῷ ἀνέφερε διακατείχετο ὑπὸ τοῦ ιατρού, πόνων εἰς τὴν καρδίαν, κοπώσεως καὶ συνεχῶς ἐδίψα.

Ο ἔξετάσας αὐτὸν κατόπιν ἐντολῆς τοῦ πλοιάρχου, ὃς ἄνω ιατρὸς τοῦ συνέστησε νὰ μεταβῇ εἰς ιατρὸν μικροβιολόγον διὰ ἔξετάσεις αἴματος καὶ σακχάρου. Τὴν ἐπομένην ἡμέραν ἀπέσταλή ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς ιατρὸν μικροβιολόγον ὃπου ὑπεβλήθη εἰς μικροβιολογικὴν ἔξετασιν καὶ διεγνώσθη ὅτι τὸ σάκχαρον του ἦτο ἀπολύτως φυσιολογικόν. Τὸ δεύτερον 10ήμερον τοῦ μηνὸς Μαΐου 1975 ὅτε τὸ πλοίον εὑρίσκετο εἰς Βενετίαν ὁ ἄνωτέρω Ε. Μ. ἀπεστάλη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου εἰς ιατρὸν παθολόγον διότι ήσθνετο, ὃς εἶπε, ἐνοχλήματα εἰς τὴν καρδίαν. Ο ἔξετάσας αὐτὸν ιατρὸς τοῦ ἔχοργους φάρμακα καὶ τονωτικὰ ἔνεσεις καὶ δὲν τοῦ συνέστησε νὰ ἀπόσχῃ τῆς ἔργασίας του, ἐν συνεχείᾳ ὁ πλοιάρχος τὸν ἀπέστειλεν εἰς ειδικὸν καρδιολόγον τοῦ Νοσοκομείου "Αγίος Μάρκος", διστὶς κατόπιν τοῦ ληφθέντος καρδιογραφίματος διεπίστωσεν ὅτι ἡ καρδία του ἦτο φυσιολογικὴ καὶ οὓδον τὸ παθολογικὸν ἐνεφάνιζεν, ὃς προκύπτει ἐκ τῆς προσαγομένης ἐν νομίμῳ μεταφράσει ἀπὸ 16.5.1975 γνωματεύσεως τοῦ ιατροῦ τούτου. Τὴν 17 Ιουλίου 1975 ὅτε τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς Φιλαδέλφειαν Ἀμερικῆς ὁ Ε. Μ. ἀπεστάλη εἰς ιατρὸν παθολόγον διότι ἥσθάνετο ἀδια-

θεσίαν καὶ κόπωσιν, ὃ ἐν λόγῳ δὲ ιατρὸς μετὰ τὰς ἐνδειγμένας κλινικὰς ἔξετάσεις ἀπεφάνη ὅτι οὐδὲν τὸ παθολογικὸν ἐνεφανίζετο καὶ τὸν παρέπεμψε εἰς ειδικὸν καρδιολόγον ιατρὸν διότι μετὰ τὴν λήψην τοῦ καρδιογραφίματος παρουσίαζεν ἡ καρδία του. Τέλος ὅτε τὸ πλοίον κατέπλευσεν εἰς Βαλτιμόρην τὴν 15 Αὐγούστου 1975 ὁ ἀνωτέρω παρεπονέθη εἰς τὸ πλοιάρχον δι' ἀδιαθεσίαν καὶ οὗτος τὸν παρέπεμψε εἰς ιατρόν, διότι διέγνωσεν ἄγχος εἰς τὸν θώρακα αὐτοῦ ἀγνώστου αἰτιολογίας καὶ συνέστησεν εἰς τὸν πλοιάρχον τὴν παλινόστησήν του εἰς τὴν Ἐλλάδα διὰ νὰ ὑποβληθῇ εἰς ἔξετάσεις. Μετὰ τάῦτα ὃ πλοιάρχος ἀπέλυσε τοῦτον ἐν Βαλτιμόρῃ τὴν 18 Αὐγούστου λόγω ἀσθενείας καὶ ἀκολούθως οὗτος ἐπαλινοστήθη εἰς Ἐλλάδα. Πάντας τὸν ἀνωτέρω λεπτομερῶς σημειούνται ἐν τῷ ἡμερολογίῳ τοῦ πλοίου προσεπιβεβαίουν δὲ ὑπὸ τῶν ἐνώπιον τοῦ Εἰρηνοδίκου Πειραιῶς ἔξετασθεντῶν μαρτύρων τῆς ἐναγομένης. Περαιτέρω προέκυψεν ὅτι ὁ Ε. Μ. εὐθὺς ἀμέσως μετὰ τὴν ἀφίξιν του εἰς Ἐλλάδα εἰσήκη εἰς τὸν κλινικὸν «ΑΣΚΛΗΠΕΙΟΝ ΑΘΗΝΩΝ», ἔνθα ὑπεβλήθη εἰς τὴν εἰσήκησην της ἀποδεικτικῶν στοιχείων ἀπεδείχθη ὅτι καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας τοῦ ὡριμένος δὲν είργασθη ποτὲ ὑπὸ οἰασθήποτε ἔξαιρετικάς καὶ ἐκτάκτους συνθήκας ἐργασίας. Οὐδέποτε εἰδικώτερον εἰργάσθη ὑπερωριακῶς ἐπὶ πέντε καὶ πλέον ὥρας ἡμερησίων πέραν τοῦ νομίμου ὡραρίου του, οὔτε καὶ ἐκ τῆς ἐργασίας κατεπονήθη καὶ προσεβλήθη ἐξ ὑπερκοπώσεως καὶ ἔξατλήσεως ὁ ὄργανισμός του ὁσάκις δὲ εἰσήρχετο εἰς τὸ ψυγείον εἴτε διά νὰ τοποθετήσῃ τρόφιμα εἴτε διά νὰ παραλάβῃ τοιάστα τέφρας πάντοτε εἰδικήν ἀντιψυκτικήν στολήν μετὰ καλύμματος τῆς κεφαλῆς (κουκούλα) ἢν (στολὴν) διέθετε τὸ πλοίον. Εξ ὅλου, ὁ πλοιάρχος τοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης διὰ τῆς προεκτείσης συμπεριφορᾶς του πρὸς τὸν σύζυγον τῆς ἐναγούσης καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας αὐτοῦ εἰς οὐδεμίαν παράλειψιν ὑπέπεσε ἀλλ' ἀντιτέως πλέον ἡ ἑπτάρκως ἔξεπληρωσεν ἀπάτας τὰς ἐκ τοῦ νόμου (ἀριθμ. 66 ΚΙΝΔ, 27 ΠΠΚΕΝ, 44, 45 τοῦ ἀπὸ 15/18.12.1836 Διατάγματος επερὶ 'Αστυνομίας Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας) διαγραφομένας ὑποχρεώσεις του. Κατ' ἀκολούθινον τῶν ἀνωτέρω σαφές καθίσταται ὅτι ἡ ὡς είρηται ἀσθενεῖς τοῦ σύζυγου τῆς ἐναγούσης καὶ πατρὸς τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀντιπροσωπευμένων ἀνηλίκων τέκνων της δὲν συνιστοῦν ἀτύχημα ἐκ διαστάσεων εἰς τὴν ιδιότηταν του Πατρίδα. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου 1975 μετέβη μετὰ τῆς σιύζυγου του δαπάναις τῆς ἐναγομένης εἰς Λονδίνον ὅπου εἰσήχθη εἰς τὸ Νοσοκομείον S.M.H. κατόπιν δὲ τῶν γενομένων

ἔξετάσεων διεπιστώθη ὅτι ἔπασχεν ἐκ μεγάλου ὄκουστικοῦ νευρώματος καὶ ὑπεβλήθη εἰς ἔγχειρότην τὴν 3ην Δεκεμβρίου 1975.

Ἄκολούθως τὴν 9 Δεκεμβρίου 1975 ὑπεβλήθη εἰς δευτέραν ἔγχειρησιν εἰς τὸ νοσοκομείον «P» ὅλως ὅμως αἰφνίδιως τὴν 4ην ἡμέραν ἀπὸ τῆς ἔγχειρησεως προσεβλήθη ἐκ πνευμονικῆς ἐμβολῆς καὶ ἀπεβίωσε τὴν 13ην Δεκεμβρίου 1975 (ὅρ. τὴν ἀπὸ 16.12.1975 ιατρικὴν ἔκθεσιν τοῦ διευθυντού χειρουργού τοῦ Νοσοκομείου). Ως προκύπτει ἐκ τῆς ἀπὸ 19.7.1976 γνωματεύσεως τοῦ καθηγητού τοῦ Πανεπιστημίου 'Αθηνῶν I. M., διστὶς ἔξετασε τὸν μῆνα Σεπτέμβριον τοῦ ἔτους 1975 τὸν Ε. Μ., ἡ μεγάλου ὄκουστικοῦ νευρώματος νόσος ἐξ ἡπατίας οὗτος καὶ συνεπείᾳ τῆς ὁποίας ἀπεβίωσε, είναι νόσος ἀγνώστου αἰτιολογίας καὶ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὅτι ὀφείλεται εἰς ψύξην ἡ κάκωσιν ἢ ὅτι ἔχει σχέσην μὲ τὴν ἐν τῷ πλοίῳ ἐργασίαν τοῦ ἀνωτέρω. Εἰς τὸ αὐτὸν συμπέρασμα καταλήγει καὶ ἡ γνωμάτευσις τοῦ ιατροῦ χειρουργού Α. Σ., διστὶς τὴν 21 Αὐγούστου 1975 ἔξητασε τὸν ὡς είρηται. 'Εξ ὅλου, ἐκ τῶν αὐτῶν ἀποδεικτικῶν στοιχείων ἀπεδείχθη ὅτι καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας τοῦ Εἰρηνοδίκου Πειραιῶς καὶ συνεπείᾳ τῆς ὁποίας ἀπεβίωσε, είναι νόσος ἀγνώστου αἰτιολογίας καὶ ἐκτάκτους συνθήκας ἐργασίας. Οὐδέποτε εἰδικώτερον εἰργάσθη ὑπερωριακῶς ἐπὶ πέντε καὶ πλέον ὥρας ἡμερησίων διά τῆς προεκτείσης συμπεριφορᾶς του πρὸς τὸν σύζυγον τῆς ἐναγούσης καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ὑπηρεσίας αὐτοῦ εἰς οὐδεμίαν παράλειψιν ὑπέπεσε ἀλλ' ἀντιτέως τοῦ πλοίου ἡ ἑπτάρκως ἔξεπληρωσεν ἀπάτας τὰς ἐκ τοῦ νόμου (ἀριθμ. 66 ΚΙΝΔ, 27 ΠΠΚΕΝ, 44, 45 τοῦ ἀπὸ 15/18.12.1836 Διατάγματος επερὶ 'Αστυνομίας Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας) διαγραφομένας ὑποχρεώσεις του. Κατ' ἀκολούθινον τῶν ἀνωτέρω σαφές καθίσταται ὅτι ἡ ὡς είρηται ἀσθενεῖς τοῦ σύζυγου τῆς ἐναγούσης καὶ πατρὸς τῶν ὑπ' αὐτῆς ἀντιπροσωπευμένων ἀνηλίκων τέκνων της δὲν συνιστοῦν ἀτύχημα ἐκ διαστάσεων εἰς τὴν ιδιότηταν του Πατρίδα. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ μηνὸς Νοεμβρίου 1975 μετέβη μετὰ τῆς 16.10.1975, ἀφορμήσης της διατάξεως της 551 τοῦ 1915 διότι εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν δὲν συντρέχουν τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου τούτου ἀπαπούμενα στοιχεῖα, δροὶ καὶ προϋποθέσεις διὰ τὴν στοιχειοθέτησιν καὶ ὑπα-

For your Provisions in Tarragona, Valencia,  
and Barcelona (Spain), contact us:

**ATHANASIOS MAMZERIDIS**  
"NEW PYRGOS,,

FRESH & DRY PROVISIONS — DECK & ENGINE STORES  
LAUNDRY — BONDED STORES

TARRAGONA ADDRESS :  
P. O. BOX 631  
General Contreras Street No. 24

CABLES : "THANASIS"  
TELEPHONES : 207548/9  
A.O.H.: 213097

Piraeus Office: John A. Parissis  
Tel.: 411.2570, 417.4495, 4120.341 A.O.H. 821.7103  
Tlx: 21-3557 Pari Gr, 21-2794 F.Y. Gr.

ειν τοῦ κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἐν λόγῳ ἄρθρου ἀτυχήματος ἐκ διαίου συμβάντος ἐν τῇ ἑκτέλεσει τῆς ἐργασίας ἢ ἔξ αφορμῆς αὐτῆς. "Οθεν δέον ὅπως ἀπορριφθῇ ὡς ούσια ἀδάσιμος ἢ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς.

**ΜΟΝΟΜΕΛΟΥΣ  
ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
(ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΔΙΔΙΚΑΣΙΑ)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 118/1976**

Δικαστής: 'Ο Πρωτοδίκης κ. Γ. Σαραντινός  
Δικηγόροι: Β. Λύρας, Κ. Στεργιόπουλος,  
'Ι. Μπουντούρης

● Ναυτικὸς ἀπολυθεὶς τῇ αἰτήσει του πρὸ τῆς συμπληρώσεως ἔτους.— Δὲν δικαιούται εἰς ἀποζημίωσιν καὶ παλινόστησιν.— Συμφηφισμὸς ἀνταποτήσεων ἐργοδότου διὰ δαπάνας παλινόστησεως καὶ ταξιδίου του ἀντικαταστάτου.— 'Ἄδασιμος ούσιά ὁ ἰσχυρισμὸς ὅτι παρακρατηθὲν ποσὸν ἀναγκαῖον διὰ διατροφὴν ναυτικοῦ καὶ τῆς οἰκογένειας του.— Μὴ ἀπόδειξις ἐπικαλουμένης ἀσθενείας.

«Ἐπειδὴ, ἐκ τῶν ἐπικαλουμένων καὶ προσκυμζόμενων ἔγγραφων, ἀπόδεικνύονται τὰ ἔξις: Δυνάμει συμβάσεως ναυτολογήσεως, ἀφρίστου χρόνου, συναφθείσης, ἐν Πειραιεῖ, τὴν 26.6.74, μεταξὺ τούτου καὶ τῆς αὐτοῦ πράκτορος καὶ ἀντιπροσώπου τῆς ἐναγομένης, πλοιοκτητρίας τοῦ ὑπὸ τῷ δόμοιαν «Ε», χωρτικότητος μεζίονος τῶν 4.500 τόννων d.w., ὁ ἔναγον προσελήφθη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς τελευταίας, ἀντὶ μηνιαίου μισθοῦ ἐλ. Α. 310 καὶ τροφῆς εἰς είδος, ἀποτιμωμένης εἰς Λ.Α. 17.10 μηνιαίων, ναυτολογηθεὶς ἐπὶ τοῦ ὡς ἄνω πλοίου, αὐθιμερόν, ὡς ἀνθυποπλοίαρχος, ὑπὸ τὴν ιδιότητα δὲ ταῦτην, ὑπρέπησεν ἐπ' αὐτῷ μέχρι τῆς 14.2.75, ὅτε ἀπέλθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἐν Βαλτιμόρῃ - Η.Π.Α., κατόπιν καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκ μέρους αὐτοῦ τοῦ ιδίου (ἐνάγοντος). «Ενισχυτικὸν τῆς ἀνωτέρω κρίσεως εἶναι καὶ τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἔναγον, ἐμπειροῦς ἀξιωματικοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, οὐδεμίαν ἐπιφύλαξιν διεπύπωσε κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ἀπὸ 14.11.74, τελικοῦ λογαριασμοῦ μισθοδοσίας του, φέροντος τὴν, μὴ ἀμφισβητούμενην ὑπ' αὐτοῦ, ὑπογραφὴν του, καθ' ἣν ἔγένετο καὶ ἡ εἰς αὐτὸν καταχωρισθεῖσα παρακράτησης ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου τοῦ νῦν αἴτουμένου μέρους τοῦ μισθοῦ του, ἐλ. Α. 142 (πρβλ. προμνησθείσαν Ε.

A. 1381) 1974 ὡς καὶ 4376) 1974, ἀδημοσ.). Ἐν ὅψει τούτων, ὁ ἔναγον δὲν ἐδίκαιουτο ἐξόδων παλινόστησεως, οὔτε δικαιούται νοσηλίαν καὶ μισθών ἀσθενείας. Περατέω, ἀποδεικνύεται δάσιμος καὶ κατ' ούσιαν ὁ ἰσχυρισμὸς τῆς ἐναγομένης, περὶ συμφηφισμοῦ πρὸς τὴν ἀπάτησιν τοῦ ἔναγοντος ιστόσων (ἐλ. Α. 168 καὶ 151, ἀντιστοιχῶς καὶ ούχι ἀντιστρόφως, ὡς ἀναφέρονται ἐν τῇ ἀγωγῇ τὰ παρακρατηθέντα ἐκ τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ἐνάγοντος ποσᾶ) ἀνταποτήσεων ταύτης κατ' αὐτοῦ διὰ δαπάνας τῆς πρὸς πληρωμὴν τοῦ εἰσιτηρίου παλινόστησεως τοῦ τελευταίου ὡς καὶ τοῦ τοιούτου τοῦ ἀποσταλέντος ἐξ Ἑλλάδος εἰς N. Φιλαδέλφειαν - H. Π.Π., νομίμου ἀντικαταστάτου του δοτικοῦ (ἰσχυρισμὸς) συνιστᾶ νόμιμον, δισκελῆ, ἔνστασιν, ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρ. 440 ἐπ., 914, 330, 297, 298 Α.Κ., ἐν συνδ. πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρ. 73 ἐδ. 78 στοιχ. 6' τοῦ K.I.N.D. 'Ο κατὰ τῆς ἐν λόγῳ ἐνστάσεως τῆς ἐναγομένης προτεινόμενος ἰσχυρισμὸς τοῦ ἐνάγοντος, περὶ τοῦ ὅτι τὸ παρακρατηθὲν μέρος τῶν μισθῶν του εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖον διὰ τὴν διατροφὴν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του, συνιστᾶ, καίτοι ἀφρίστως πως διατυπώμενος, νόμιμον ἀντέντασταν, ἐκ τοῦ ἀρθ. 664 Λ.Α., ἡπτὶς ὅμως ἐλέγχεται ἀδάσιμος κατ' ούσιαν καὶ ἀπορριπτεῖται. 'Ἐν ὅψει τῆς παραδοχῆς τῆς ὡς ἄνω ἐνστάσεως τῆς ἐναγομένης, παρέλκει ἡ ἔρευνα τῆς δλῶς ἐ-

πικούρικῶς, διὰ τὴν περίπτωσιν ἀπορρίφεως τῆς τελευταίας, ἐπὶ τῶν αὐτῶν δὲ περιστατικῶν ἐρειδομένης, ἀνταγωγῆς. 'Ο ἐν τῇ ἀγωγῇ ἰσχυρισμὸς τούτου, περὶ τοῦ ὅτι ὁ πραγματικὸς λόγος τῆς ἀπολύτευσης του εἰναι ἡ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἀναφερομένη ἀσθενεία αὐτοῦ, δὲν ἀποδεικνύεται. 'Ἐπικαλεῖται θεοδαιμόνιος καὶ προσκομίζει τὴν ἀπὸ 27.2.75 γνωμάτευσιν τοῦ ἐν Βόλφ Ιατροῦ Θ. Σ., ἐν ἥ οὐτος θεοδαιμόνιος διὰ τὴν ἀγωγὴν τὸν έναγοντα περίπτωσιν τοῦ θεοδαιμόνος ὅμως δὲν προκύπτει ὅτι ἡ ὡς ἄνω ἀσθενεία ἐξεδηλώθη διαρκούσης τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου τῆς ἐναγομένης ὑπηρεσίας τοῦ ἐνάγοντος οὔτε, ἐν ἐκδηλώσει τῆς μετὰ τὴν ἀπόλυτον του, διὰ τὴν ἀπότοκος τῆς τοιαύτης ὑπηρεσίας του (βλ. Δ. Καρμύση, 'Η Σύμβασις Ναυτολογήσεως, σ. 116 ἐπ., Ε.Α. 3599) 1973, E. N.Δ. 2, σ. 102, 1451) 1970, 'Ε. Εργ. Δ. 30, σ. 734). Δὲν προκύπτει ἐπίσης ὅτι, ἐν ὑπάρξει τῆς ἐν λόγῳ ἀσθενείας, υφίσταστο ἀρχῆθεν ὅξεια μορφὴ ταύτης καὶ ὅτι, ἐντέθην, ἐπηρεάσθη ἐστω καὶ ἐν μέρει, ἡ ικανότης του ἐνάγοντος πρὸς ἐργασίαν, μὲ συνέπειαν νὰ καταστῇ ἀναγκαῖα ἡ διὰ τὸν λόγον τούτων ἀπόλυτος του (πρβλ. Ε.Α. 1381) 74, E. N.Δ. 2, σ. 233). Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἐκτεθέντων, ἡ ἀγωγὴ δέον ὅπως ἀπορριφθῇ, ὡς ἀδάσιμος κατ' ούσιαν.

## Άγγλικη Νομολογία

● Πλοίον παραμειναν ἔρμαιον ἐλλείψει καυσίμων.— Ρυμούλκησις.— 'Ἄξιωσις τῶν πλοιοκτητῶν κατὰ τῶν ναυλωτῶν εἰς συνεισφορὰν ἐν τῇ γενικῇ ἀδιαρίδᾳ.— 'Ανεπαρκής παραλαβὴ καυσίμων καὶ παραλαβὴ ἀκαταλλήλων καυσίμων συνιστούν ἀναξιοπλοῖσιν κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλοῦ, ἀποκλείουσιν τὴν συνεισφοράν.

Συμφώνως πρὸς ὅσα εἰπεν ὁ δικαστής Ντόναλτον εἰς τὴν ἐπὶ τῆς παρούσης ὑποθέσεως ἀπόφασιν ἐπρόκειτο περὶ ἀδέσσεως συνεισφορᾶς προβληθείσης ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν ἀλλὰ πρὸς στενοχωρίαν τῶν ἀφωσιωμένων εἰς τὴν τέχνην ἥ τὴν ἐπιστήμην τοῦ διακανουνσιοῦ ἀδαρίων, δῆπας δλαι σχέδον αἱ παρόμοιαι ἀξιώσεις, οὐδεμίαν εἶχεν σχέσιν μὲ γενικὴν ἀδαρίαν. 'Η γενικὴ ἀδαρία, αἱ συνεισφέρουσαι ἀξιαί, αἱ ἐκπτώσεις, αἱ κατονομαί, αἱ ἀριθμητικαὶ πράξεις, δῆλα αὐτὰ ἔχουν καλῶς. 'Αλλά, οἱ ἀπόδημοι πράξεις, δῆλα αὐτὰ ἔχουν καλῶς. 'Εντονος ἀσφαλής προστασίας τοῦ πλοίου τοῦ πλούτου τοῦ πλούτου καὶ δῆλα οἱ πλοιοκτῆται δέν κατέθασαν ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ καταβάλονται πάν τοσού συνεισφορᾶς εἰς γενικὴν ἀδαρίαν δῆλα οἱ νομίμως θὰ ὀφείλεται ὑπὸ τοῦ 'Ινδικοῦ Δημοσίου.

Οἱ πλοιοκτῆται προσέβαλον ἀξιώσιν συνεισφορᾶς εἰς γενικὴν ἀδαρίαν ἀλλ' οἱ ναυλωταί ισχυρίσθησαν δῆλα δυνάμει τῆς ἐπὶ τῶν ναυλωτοφύλων ρήτρας Τζέισον ἐκωλύετο ἡ συνεισφορὰ διότι οἱ πλοιοκτῆται παρέλειψαν νὰ καταστήσουν τὸ πλοίον ἀξιόπλουν κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλοῦ, ἐπειδὴ (α) τὸ πετρέλαιον ἥτο ἀκαταλλήλον διὰ τὴν μηχανὴν (β) κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλοῦ εἰχεν λάβει χώραν ἀνάμειξις καυσίμων ἀσυμβιβάστων (γ) Αἱ βαλβίδεις ροής πετρελαίου δέν ἐτέλουν ἐν καταστάσει καλῆς λειτουργίας (δ) τὸ πλοίον εἶχεν ὑπερφορτωθῆ ἥ τοι (ε) μία δεξαμενή γλυκός ὄντας ήτο ἐσκωριασμένη καὶ διαρρέουσα.

Οσον ἀφορᾶ τὰ πραγματικὰ περιστατικά. Τὴν 14.11.1966, τὸ νοοδημοκόν διελέποι πονο «ΕΒΓΕ» ἐναυλώθη ὑπὸ τοῦ ινδικοῦ Δημοσίου δυνάμει ναυλωσμού πάν τοσού συνεισφορᾶς ῥήτρας Τζέισον ἐκωλύετο ἡ συνεισφορὰ διότι οἱ πλοιοκτῆται παρέλειψαν νὰ καταστήσουν τὸ πλοίον ἀξιόπλουν κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλοῦ εἰχεν λάβει χώραν ἀνάμειξις καυσίμων ἀσυμβιβάστων (γ) Αἱ βαλβίδεις ροής πετρελαίου δέν ἐτέλουν ἐν καταστάσει καλῆς λειτουργίας (δ) τὸ πλοίον εἶχεν ὑπερφορτωθῆ ἥ τοι (ε) μία δεξαμενή γλυκός ὄντας ήτο ἐσκωριασμένη καὶ διαρρέουσα.

Οσον ἀφορᾶ τὴν δεξαμενὴν γλυκέος ὄντος μολονότι παρέστη ἀνάγκη νὰ εἰχεν χώραν ἀνάμειξις καυσίμων ἀσυμβιβάστων (γ) Αἱ βαλβίδεις ροής πετρελαίου δέν ἐτέλουν ἐν καταστάσει καλῆς λειτουργίας (δ) τὸ πλοίον εἶχεν ὑπερφορτωθῆ ἥ τοι (ε) μία δεξαμενή γλυκός ὄντας ήτο ἐσκωριασμένη καὶ διαρρέουσα.

Τὸ Δικαστήριον ἔδει νὰ κρίνῃ ἐάν κατὰ τὸ πέρας τῆς φορτώσεως, τὸ πλοίον ήτο ἐν παν-

**HELLAS-MAR S.R.L.**  
SHIPBROKERS - CHARTERERS  
(P + I CLAIMS ALL MATTERS)  
SHIPPING AGENTS  
HEAD OFFICE BUENOS AIRES  
ATTEND. ALL ARGENTINIAN,  
RIVER PLATE AND SOUTH  
ATLANTIC PORTS  
GEN. DIR. CON. VALAOURIS  
TELEX 121094 DANBEAR  
TELEGR. HELLASMAR BAIRRS  
PHONES 311384, 321616, 313397  
PHONE AOH 900886  
SAN MARTIN 1119  
BUENOS AIRES - ARGENTINA

σον άφορά την ύπερφόρτωσιν τό Δικαστήριον έκρινεν ότι τό πλοίον είχεν φορτωθή μέχρι τής οριακής χωρητικότητος αυτού και όταν άπεπλευσεν άπό τό Πόρτλανδ και σταν εισήλθεν είς τήν χειμερινήν ζώνην φορτώσεως, άλλα κατά τήν κρίσιν τού Δικαστηρίου ένω ούτω τό πλοίον δέν καθίστατο άκαταλληλον διά τήν μεταφοράν τού φορτίου, κατά νόμον ήτο άναξιόπλουν. Συγχρόνως όμως τό Δικαστήριον έκρινεν ότι ο βαθμός ή περιφρτώσεως ήτο τό τόσον μικρός ώστε νά μη δύναται νά έπηρεσε ούσιωδώς τήν ταχύτητα τού πλοίου.

"Οσον άφορά τάς βαδιδίας πετρελαίου τό Δικαστήριον άπεδεχθή τήν γνώμην ναυτικού έμπειρογνώμονος ότι τό ότι δέν υπήρχον κατά τό ταξίδιον άμοιδεις θαδίδεις ήτο συγκριτικώς έπουσταδες θέματα και έκ τούτου δέν προέκυπτεν άναξιοπλοία. Σχετικώς πρός τήν άναμμιν άσυνβιβάστω πετρελαίων, τό Δικαστήριον έπεισθη ότι δέν συνέτρεξεν πρό τής παραλαβής τών καυσίμων, άλλα και στην συνέτρεξεν και κατέστησε τό πλοίον άναξιόπλουν, δέν ήτο έλαττωμα δυνάμενον ν' άποκαλυφθή διά τής καταβολής τής δεύσης έπιμελείας. "Οσον άφορά τό πετρελαίου, οι

πλοιοκτήται ίσχυρίσθησαν ότι τούτο παραγγέλλεται μέν αναφοράν είς τόν βαθμὸν ρευστότητος και ο' μηχανικός κατεύθεσεν ότι δέν ήδύνατο ν' αναλύσῃ τό πετρελαιον δυνάμενος μόνον νά έλεγχη τόν βαθμὸν ρευστότητος ως άνεγράφετο είς τά έγγραφα. Τό Δικαστήριον έδέχθη ότι η ανάλυσις ήτο άνεφικτος άλλ' ότι οσάκις ο' κατασκευαστής τής μηχανής πλοίουν καθορίζει μέγιστον ειδίκης βάρος, οι πλοιοκτήται, ο πλοιαρίσκος και ο' μηχανικός οφείλουν παραγγέλλοντες τό πετρελαιον νά καταστήσουν σαφές τό προσπατούμενον τότο.

Τό Δικαστήριον έκρινεν ότι τό πλοίον ήτο αναστόπλουν κατά τήν έναρξην τού πλούν είτε διότι είχεν ανεπαρκή καυσίμα είτε διότι είχεν άκαπταλληλα καύσιμα είτε δ' άμφοτέρους τούς λόγους τούτους και ότι η τοιαύτη άναξιοπλοία ήτο η αιτία τού άτυχήματος. "Έκρινεν περαιτέρω ότι η τοιαύτη μορφή άναξιοπλοίας θα ήδύνατο ν' άποφευχθή, έαν οι πλοιοκτήται είχον καταβάλει τήν δέουσαν έπιμελειαν ίνα καταστήσουν τό πλοίον άξιόπλουν και συνεπώς άπεκλείετο η συνεισφορά είς γενικήν άβαρίαν.

## Γαλλική Νομολογία

● Τό πταίσμα περὶ τήν στοιβασίαν είναι έμπορικον ή ναυτικόν πταίσμα;

Τό έκ σόγιας φορτίου τού πλοίου «ΜΕΣΣΗΝΙΑ» τό όποιον έξεφορτώθη είς Νάντην τόν Ιούνιον 1972, εύρεθη έν μέρει «ψηφέμενον και έν μέρει κατά τόπους άπηνθρακωμένον. Είχεν τοποθετηθή είς τά κύτη έπι τών δαπέδων ύπό τά όποια διήρχοντο οι σωλήνες θερμάνσεων τών δεξιμενών μαζούτ, άνευ άλλης μονωτικής προφυλάξεως έκτος ένος φύλλου χάρτου. Τό Δικαστήριον τής Ρέν έκρινεν ότι τό πταίσμα τού πλοίουν περὶ τήν στοιβασίαν τού φορτίου, ήτο πταίσμα ναυτικόν.

Η έκφρασις «ναυτικόν πταίσμα» είς τό Γαλλικόν δίκαιον περιλαμβάνει δύο διάφορα είδη πταίσματος: πταίσμα περὶ τήν ναυσιπλοίαν και πταίσμα περὶ τήν διοίκησιν τού πλοίου. Τό πράτον (πταίσμα περὶ τήν ναυσιπλοίαν) δέν δημιουργεί έρμηνευτικά προβλήματα. Συνισταίται είς έσφαλμένον χειρισμόν ή έσφαλμένη πλεύσιν. Τό δευτερον (πταίσμα περὶ τήν διοίκησιν τού πλοίου) ένδιαφέρει τό πλοίον ως θαλασσοπλοίουν ναυπήγημα καθ' έαυτο, εκτός τού φορτίου και τών μηχανήμάτων και έγκαταστάσεων διά τήν διατήρησιν αυτού. Οι ύπό τό δάπεδον τών κυτών διερχόμενοι σωλήνες θερμάνσεως, σκοπόν είχον τήν άνψωσιν τής θερμοκρασίας τού μαζούτ τού καταστήσουν ρευστόρερον και έπιδεικτον έυκολωτέρας άντλησης. Έπομένως έπρόκειτο περὶ μηχανισμού πρωρισμένου νά διευκολύνη τήν πλεύσιν και έκει η προέλευσις τής ζημίας και τό Δικαστήριον τής Ρέν, εύαισθητον ως πρός τήν άντλησην ταυτή, έκρινεν ότι έπρόκειτο πταίσμα περὶ τήν διοίκησιν τού πλοίου, μορφή ναυτικού πταίσματος δι' δέν εύθυνεται ό μεταφορεύς. Αντιθέτως, τό Ακυρωτικόν άντιρρεσ τήν άποφασιν είπε τή ιατίολογις ότι τό δικαστήριον τής Ρέν δέν έλαθεν ύπ' όψιν και δέν έξετίμησεν τό πταίσμα περὶ τήν στοιβασίαν τού φορτίουν άσχετον πρός τήν πλεύσιν και τήν άσφαλειαν τού πλοίου και δέν ήρευνησεν άνευ τού πταίσματος τούτου, θά έπήρχετο η ζημία. Είναι εύλογον νά ήδυνέστη τις διά τό Δικαστήριον είς δ' άνεπέμφη ή ύπόθεσης (Πουατιέ) θά καταδικάσῃ τόν μεταφορέα.

Η διάταξις τού άρθρου 38 τού Διατάγματος τής 31 Δεκεμβρίου δρίζει ότι παρά πάσαν άντιθετον διάταξιν ο μεταφορεύς ένεργει κατά τόπον πρόσφορον και έπιμελη, τήν φορτωσιν, διατήρησιν, στοιβασίαν, μεταφοράν, φύλαξιν και έκφρωσιν τού φορτίου. Έπομένως, πάσα ένέργεια διά τήν στοιβασίαν και πάσα έλαττωματική στοιβασία συν-

«Διοικητής - Στρατηγός Τίρμαν» οπερ άπεπλευσεν χωρίς νά κλεισθή μέρος τού στομίου τού κύτους, ώστε νά είσδυση έντος τού κύτους θάλασσα και νά δλάψη τό φορτίον, έκτος τού κινδύνου όν διέτρεξεν τό πλοίον, είναι κλασσικόν παράδειγμα πταίσματος περὶ τήν άσφαλειαν τού πλοίου, σχόντος έμπεισμας ως άποτέλεσμα ζημιάν τού φορτίου. «Ενταθά έπροκειτο άναμφηριστώς ναυτικόν πταίσμα και τό 'Ακυρωτικόν έδέχθη τούτο και έκρινεν ότι πρός άχρακτηρισμόν τού πταίσματος δέον νά ληφθή ύπ' όψιν ή έσωτέρα μορφή αυτού και δχι αι πραγματικά συνέπειας άς έσχεν τούτο.

Άναμφιδόλως τό πράγμα διαφέρει τού πταίσματος περὶ τήν στοιβασίαν οπερ έθεσεν είνιν κινδύνων τήν άσφαλειαν τού πλοίου. «Εστω ως παράδειγμα η περίπτωσις τού πλοίου «Χίλτεγκαρδ Ντέρεκαμπ». Τό σκάφος διετρυπήθη ύπό τού έπιπεδου έκσφενδησίων ένδος φορτηγού αύτοκινήτου έκτοξευτού πυραύλων θων ήγερθη θαλασσοταραχή. Τό εισέρον θαλάσσιον υδωρ έβλαψε τό φορτίον και έθεσεν ένιν κινδύνων τό πλοίον.

«Υπήρχε πταίσμα περὶ τήν στοιβασίαν; Υπεστήριξαν τούτο οι παραλήπται άλλ' οι έμπειρογνώμονες τό ήμφεδητηρούν. Τήν άμφιδόλιαν έταπεν τό 'Ακυρωτικόν είπον ότι η στοιβασία τού φορτηγού αύτοκινήτου κατά τό έγκάρσιον τού κύτους, κυρία αιτία τής ζημίας, άπτεται τών ίκανοτήτων τού πλοιάρχου, τής ναυτικής τέχνης πρός διαφάλισιν τής άσφαλειας τού πλοίου και έπομένως όρθως τό δικαστήριον τής ούσιας έκρινεν ότι τό πταίσμα περὶ τήν στοιβασίαν, έαν ουφίστατο ναυτικόν πταίσμα οπερ άπαλλάσσει τόν μεταφορέα άπό τής εύθυνης.

Δύναται τις νά προχωρήση έπι περισσότερον και νά έπι τό άπάρχει έπίστη ναυτικόν πταίσμα ουδάκις τούτο δέν έθιξεν μὲν τήν άσφαλειαν τού πλοίου, ητο όμως τοιαύτης φύσεως ώστε ήδύνατο νά θίξη ταύτην;

Δύναται τις νά προχωρήση δικαστικά άποφάσεις συγκλινόντας πρός τήν άποψιν ταύτην. Απόφασις τού 'Εφετείον τών Παρισίων (1971) κρίνεται άπό τής ήδυνέσων τού πλοίου «Αρμόρικ» έθεωρησεν ως ναυτικόν πταίσμα τήν ένέργειαν τού πλοιάρχου άποτέλεσμας μετά τήν φόρτωσιν ξυλίνων δοκών, χωρίς νά έπαληθεύση τήν κατάστασιν τού σκάφους και έπομένως νά άντιληφθῇ ότι μία δοκός προσκρούσασα μεθ' όρμης έπι πλευρικού άπαλλάσματος διετρύπησεν τούτο και έκ τούτου είσερρευσεν θαλάσσιον υδωρ οπερ έβλαψεν τό φορτίον. Τό πλοίον δέν διέτρεξεν κίνδυνον, άλλα τό 'Εφετείον έκρινεν ότι η έλλειψις έπαρχης τών φροντίδων άπαλλάσσει τόν μεταφορέα τής έμπορης.

Έν συμπεράσματι, έκεινο οπερ άποφάσις συγκλινόντας πρός τήν άποψιν ταύτην. Απόφασις τού 'Εφετείον τών Παρισίων (1971) κρίνεται άπό τής ήδυνέσων τού πλοίου «Αρμόρικ» έθεωρησεν ως ναυτικόν πταίσμα τήν ένέργειαν τού πλοιάρχου άποτέλεσμας μετά τήν φόρτωσιν ξυλίνων δοκών, χωρίς νά έπαληθεύση τήν κατάστασιν τού σκάφους και έπομένως νά άντιληφθῇ ότι μία δοκός προσκρούσασα μεθ' όρμης έπι πλευρικού άπαλλάσματος διετρύπησεν τούτο και έκ τούτου είσερρευσεν θαλάσσιον υδωρ οπερ έβλαψεν τό φορτίον. Τό πλοίον δέν διέτρεξεν κίνδυνον, άλλα τό 'Εφετείον έκρινεν ότι η έλλειψις έπαρχης τών φροντίδων άπαλλάσσει τόν μεταφορέα τής έμπορης.

Έν συμπεράσματι, έκεινο οπερ άποφάσις συγκλινόντας πρός τήν άποψιν ταύτην.



## ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ολαι αι μάρκες αύτοκινήτων εις τιμάς έργοστασίου και άνευ δασμού (transit).

Γράψατε διά νά σας σταλούν κατάλογος και τιμαί έντελως δωρεάν.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

- tradition in repairs
- experience
- up to date technology

The NAFSI repairing yard at Perama which last year served 234 ships, 4.758.000 tons dwt, is the centre of a series of interconnected activities, all aiming at the complete coverage of the most complex and sophisticated needs of the ship.



**NAFSI S.A.**

Perama Repair Base / Piraeus  
Phones: 4410.320, 4410.620, 4410.720  
Telex : 21-3344 NFI GR





# ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ



## ΑΙΓΑΙΟΝ

### Η ΔΙΩΡΥΞ

Η διέλευσις υγραινοφόρων τάνκερς και πλοίων-κοντέινερς μέσω της διώρυγος του Σουέζ, καθώς και η χρησιμοποίησης έλικοπτέρων διά την διαπεραίωσην πληρωμάτων και πλοηγών είς την περιοχήν, απετέλεσαν τὰ κυριώτερα θέματα τῶν συνομιλιῶν εἰς 'Ισματίλιαν μεταξύ ἀντιπροσωπείας τοῦ Διεθνούς Ναυτικού 'Επιμελητηρίου (ἀποτελουμένης ἐκ Βρετανών, Αμερικανών, Γερμανών, Ιταλών καὶ Ἐλλήνων ἐφοπλιστών) καὶ τῶν 'Αρχών τῆς Διώρυγος.

Ἐκπρόσωπος τῶν 'Αρχών τῆς Διώρυγος εἶπεν ὅτι ἀπὸ τούδε θὰ ἐπιτρέπεται ή διέλευσις τῶν υγραινοφόρων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν λήψεως ωρισμένων μέτρων ἀσφαλείας, ἐνῷ ἀντιπρόσωπος τῆς ἀμερικανικῆς ἐταιρίας «Ἐλ Πάσο» ἀνέφερεν ὅτι ήδη συζητεῖ τὴν χρησιμοποίησην τῆς διώρυγος ὑπὸ τῶν υγραινοφόρων τάνκερς τῆς ἐταιρίας του, ἄτινα θὰ μεταφέρουν ύγροποιημένους φυσικὸν ἀερίον ἀπὸ τὸ 'Ιράν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας.

Τὸ ἔκ 10% τέλος διελέυσεως διὰ τὰ μεγάλα πλοία-κοντέινερς τῆς τρίτης γενεᾶς μειούνται εἰς 5% διὰ μίαν δοκιμαστικὴν περίοδον ἔξι μηνῶν διὰ νότον ἐνθαρρυνθῆ η χρησιμοποίησης τῆς Διώρυγος ὑπὸ τῶν πλοίων-κοντέινερς. Κατὰ 'Ιανουάριον ἔ.ξ. 57 μεγάλα σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ διῆλθον δι' αὐτῆς.

Τὸ θέμα χρησιμοποίησεςς έλικοπτέρων πρὸς διευκόλυνσιν τῆς διαπεραίωσεως πληρωμάτων και πλοηγών είς τὰ σημεῖα ἀναμονῆς τῆς νηοπομπῆς ἐμελετῆθη ἐπίσης κατὰ τὴν σύσκεψιν και ὡρισμέναι βρετανικοῖ, ἀμερικανικοῖ και γαλλικοῖ ἐταιρίαι προσερθῆσαν νάνονθησουν τὰς ἀρχὰς τῆς Διώρυγος εἰς τὸ θέμα αὐτό.

Ο πρόεδρος τῆς Διώρυγος, κ. Μασούρης Αχμέντ Μασούρη, ἐτόνισεν ὅτι πλοιά ἀπὸ 93 χώρας ἔχρησιμοποίησαν τὸν δίσιλον κατὰ τὸ 1976 — 1.168 πλοιά τὸν 'Ιανουάριον, ἄτινα αύξανομένα σταδιακῶς ἔφθασαν τὰ 1.654 τὸν Δεκέμβριον. Κατὰ μέσον δρον, τὸ 1976 διήρχοντο ἡμερσίως ἀπὸ τὸ Σουέζ σκάφη χωρητικότητος 186.620 τ. ἐνῷ τὴν πρώτην ἐδδομάτων τοῦ Μαρτίου ἔ.ξ. ή μέση ἡμερησία χωρητικότης διαπλεύσασα τὸ δίσιλον ἀνήλθεν εἰς 297.100 τόνους, βάσει τοῦ πιστοποιητικοῦ καταμετρήσεως τῆς Διώρυγος Σουέζ. Πρώτα τὰ ἐλληνικὰ εἰς τὴν κίνησιν.

### ΚΑΙ ΜΕ ΦΟΡΤΙΟΝ ΡΕΚΟΡ

Τὸ πλοίον κοντέινερ 'Νίκον', τὸ διποίον ἀνήκει εἰς τὴν Σεβένσκα 'Οστασιάτικα, εἶναι τὸ πρώτον πλοίον τῆς ἐταιρίας ποὺ διήλθε τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ μὲ φορτίον ρεκόρ 2.466 ἐμπορευματοκιβωτίων ή ἄλλως 21.000 τόνους. Η δίοδος δὲν παρουσίασε προβλήματα, ἐδήλωσεν δὲ πλοιαρχός, μολονότι τὸ πλοίον είχε βύθισμα 37 ποδῶν, ήτοι κατὰ ἕνα πόδα περισσότερον τοῦ ἐπιτρεπομένου, διότι είχεν ἀνανεώσει τὰ μπώνικες. Τὸ μόνον πρόβλημα θὰ ἐνεφάνιζεν ἐνδεχομένως δὲ ἀνεμος, διότι μὲ τρεῖς ἐπαλλήλους σειράς κοντέινερς στοιβαγμένων ἐπὶ τοῦ καταστρώμα-

διάβασιν, ἐπιτρέποντα μίαν ἰκανὴν οἰκονομίαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν πλούν διὰ τοῦ Ακρωτηρίου ή τοῦ Παναμᾶ.

### Ο ΝΕΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΓΩΓΟΣ

Ο πετρελαιαγωγὸς «Σουμέντ», διτὶς συνδέει τὸ Σουέζ μὲ τὴν Μεσόγειον διασχίζων 300 χλμ. αιγαίνιακού ἐδάφους, δοκιμασθεῖς προσφάτως ἐπὶ διάστημα μηνὸς ἀπέδωσε λίαν ἰκανοποιητικά ἀποτελέσματα. Η ἀπόδοσίς του ἀνέρχεται πρὸς τὸ παρόν εἰς 20 ἑκατομ. τόνων ἐπήσιως μὲ πρόβλεψιν διπλασισμοῦ, διότι η δευτέρα σύνδεσις τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ.

Τὸ τιμολόγιον τῆς διοχετεύσεως καθωρίσθη εἰς 2 δολάρια κατά τόνων μεταφερόμενου πετρελαίου. Τὸ ποσὸν τούτο εἶναι κατὰ πολὺ ἀνώτερον τῆς τιμῆς μὲ τὴν ὅποιαν ἐπιτιθεμένηται διὰ τὴν ἀμφοτερόπλουν διάβασιν τῆς διώρυγος ἔκαστος μεταφερόμενος τόνων.

Ἐν τῷ μεταξὺ δύο ἐταιρίαι πετρελαίου, ή 'Εξον καὶ η Μόμπιλ ὑπέγραψαν δεκατές συμβόλαιον μὲ τὴν 'Αρσιβικήν ἐταιρίαν τοῦ πετρελαιαγωγού διὰ τὴν χρησιμοποίησιν αὐτοῦ μὲ ρυθμὸν 5 ἑκατομ. τόνων ἐπήσιως διὰ

τος τὸ σκάφος παρουσιάζει εύπαθειαν τριστίου ιστιοφόρου.

Η χρησιμοποίησης τῆς διώρυγος ἀντιπροσωπεύει μείωσιν τῆς ἀποστάσεως κατὰ 3.000 μῆλια εἰς ἐκάστην διάβασιν. Εἰς χρόνον ἡ μείωσις αὐτῆς ὑπολογίζεται εἰς 5 ἡμέρας κατὰ τὸ πλούν Εὐρώπης - 'Ιανουάριας καὶ εἰς 9 ἡμέρας κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς. Τὰ διδίδια ἀνέρχονται διὰ τὸ ὡς ἄνω πλοίον εἰς 100.000 δολ. δι' ἐκάστην

 **Venecia Puerto Cabello C. A.**



**VEPUCA**

 **Venecia La Guaira C. A.**



**VEGUACA**

**LARGEST SHIPCHANDLERS IN  
PUERTO CABELLO AND LA GUAIRA - VENEZUELA**

FRESH  
AND  
DRY  
PROVISION



DECK  
AND  
ENGINE  
STORES

### PUERTO CABELLO

CALLE COMERCIO No. 6  
TEL. (042) 5314 - 5315  
PLAZA EL AGUILA  
P. O. BOX 174  
TELEX 42479  
CABLES VEPUCA

### DISTRIBUTOR - REPRESENTATIVE



INTERNATIONAL PAINT

### LA GUAIRA

CALLE BOLIVAR No. 39  
TEL. (031) 27092 - 27340  
PLAZA VARGAS  
P. O. BOX 304  
TELEX 31143  
CABLES VEGUACA



DREW AMEROID  
INTERNATIONAL

OUR PIRAEUS AGENTS: GLOBAL MARINE SERVICE

30 Karaoli & Dimitriou Str. • Tel. 4115339 - Telex 21-3280

τὰ πέντε πρώτα ἔτη καὶ 10 ἑκατομ. τόνων διὰ τὰ ὑπόλοιπά πέντε ἔτη.

Διὰ τὴν εὐχέρειαν τῆς συγκρίσεως σημειώται ὅτι ἐν VLCC, τὸ ὄπιον πλέι διὰ τοῦ Ἀκρωτηρίου εἰς περίπλουν 40.000 χλμ. λαμβάνει ναῦλον W 25 ἦτοι δολλάρια 4.13 κατά μεταφερόμενον τόνων, ὥπερ σημαίνει ὅτι ἕκαστος τόνος διὰ τὴν διάνυσιν 10.000 χλμ. καταβάλλει 1 δολλάριον.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

### ΑΥΣΤΗΡΑ ΜΕΤΡΑ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΕΩΣ

Ο πρόεδρος Κάρτερ προέτεινε τὴν κατάστρωσιν προγράμματος διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἀμερικανικῶν υδάτων ἀπὸ τὰς ρυπάνσεις, καὶ τὴν αποζημίωσιν τῶν θυμάτων ἐκ ρυπάνσεως διὰ τὰς ζημιὰς τὰς ὑπέστησαν.

Ως ἐδήλωσεν ὁ ἀμερικανὸς ὑπουργὸς τύπου, κ. Τζόντι Πάουελ, ἵνα ἀπὸ τὰ μελετώμενα μέτρα ἀφορᾶ εἰς τὴν ἀπαγόρευσιν εἰσόδου εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ὄρθα εἰς ἄπαντα τὰ δεξαμενόπλοια, ἀπίνα ἔχουν προϊστορίαν ζημιῶν καὶ ἀτυχημάτων.

Τὸ πρεδρικὸν σχέδιον ἀποβλέπει εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν ὁμοσπονδιακῶν προγραμμάτων κατὰ τῆς ρυπάνσεως, ἐκ πετρελαίου, ὥστε νὰ καταστούν ἀπλούστερα καὶ ἀποτελεσματικότερα. Ο Λευκός Όίκος, εἰπεν ὁ πρόεδρος Κάρτερ, μελετᾶ μίαν σειράν ὁμοσπονδιακῶν μέτρων τὰ ὄποια περιλαμβάνουν:

—Ἐπικύρωσιν ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τὸ Διεθνός Συμφωνίας τοῦ 1973 περὶ προληψεων τῶν ρυπάνσεων ἀπὸ πλοῖα:

—Τὴν καθιέρωσιν νέων «εστάνταρτ», μέσω τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, δι᾽ ἄπαντα τὰ δεξαμενόπλοια, ἀμερικανικά καὶ μή, καταπλέοντα εἰς ἀμερικανικά ὄρθα.

—Τὴν ὑπόδολήν εἰς τὸ Κογκρέσον σχέδιον καταλογισμοῦ εὐθύνων εἰς περιπτώσεις ρυπάνσεως καὶ λήψιν νομοθετικῶν μέτρων ἀφορῶντων εἰς τὴν σχετικὴν ἀποζημίωσιν.

—Τὴν δημιουργίαν εἰδικοῦ ναυτιλιακοῦ γραφείου πληροφοριῶν διὰ τὸν ἐντοπισμὸν τῶν δεξαμενόπλοιων μὲν ιστορικὸν χαμηλῆς συντηρήσεως, ἀτυχημάτων καὶ καταστρατ-

γήσεως τῶν κανονισμῶν ἀποφυγῆς ρυπάνσεως.

Χαρακτηριστικῶς ἀνέφερεν ὁ κ. Πάουελ ὅτι τὸ προεδρικὸν σχέδιον ἀποσκοπεῖ εἰς τὸ νὰ ἀποκλεισθοῦν ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς μεταφορὰς πλοῖα μὲν προϊστορίαν ἀτυχημάτων, ὡς τὸ «Ἀργώ Μέρτσαντ», τὸ ὄπιον προεκάλεσε σοδαρωτάτην ρύπανσιν ἔξωθι τῶν ἀντολικῶν ἀκτῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον.

«Αἱ ρυπάνσεις», εἶπεν ὁ κ. Πάουελ, «ἀπειλούν τοὺς πλέον πολυτίμους φυσικοὺς μας πόρους —τοὺς ὡκεανούς, τὴν ἐνάλιον ζωὴν, τὰς παραλίας μας. Τὰ ἀτυχήματα τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐπίσης, θέτουν εἰς κίνδυνο τὴν ἀνθρωπίνην ζωὴν καὶ αἱ ρυπάνσεις εἰκὸνες ἐπετελοῦν τὴν οἰκονομίαν ἐκατομμυρίων ἀμερικανῶν οἱ ὄποιοι κατοικοῦν εἰς παρακτίους περιοχάς».

### ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Κατὰ προσφάτως ἀνακοινωθείσας στατιστικὰς 739 σκάφη ἀμερικανικῆς ίδιοκτησίας ἐκαλύπτοντο ἀπὸ τὰς σημαίας ἔξων κρατῶν. «Υπὸ τὴν παναμαϊκὴν 384 σκάφη, ὑπὸ τὴν λιθεριανὴν 99 καὶ ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν 122. Σύνολον τονιά, 16.5 ἑκατομ. τὸν. d.w. Πρό δεκαετίας τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας ἀμερικανικά ἀνήρχοντο εἰς 422.

«Ἐξ ἀντιθέτου, ὑποχώρησις σημειούται εἰς τὸν αριθμὸν τῶν ὑπὸ τὴν ἀστερόεσσαν πλοιῶν. Ἀνήρχοντο εἰς 580, χωρητικότης d.w. 15 ἑκατομ. τόνων.

### ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΝ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΩΝ

Χάρις εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις τὰς ἀμερικανικὰ ναυπηγεία προβλέπεται νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησην τῶν κατὰ τὸ 1977 - 78. Περὶ τὰ δέκα πέντε πλοῖα διαφόρων μεγεθῶν, προεύσθησις τεχνολογίας, πρόκειται νὰ παραγγελθοῦν, ἐνῷ ἀν διαφυλαχθοῦν κατὰ ποσοστὸν 30% οἱ μεταφοραὶ πετρελαίων — κατὰ τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον — ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν τάνκερων, προβλέπονται ναυπηγήσεις πολλῶν μετρίου μεγέθους σκαφῶν.

Ο πρόεδρος Κάρτερ φέρεται ὑποστηρίζων ἐκθύμως τὴν Ἐθνικὴν Ναυτιλίαν. Ο κρατι-

κός προϋπολογισμὸς τοῦ ἐπομένου ἔτους προβλέπει πιστώσεις 372 ἑκατομ. δολ. δι᾽ ἐπιχορηγήσεις τακτικῶν γραμμῶν. Ἐπίσης ζητούνται 135 ἑκατομ. δολ. διὰ ναυτηγικᾶς ἐπιχορηγήσεις καὶ 233 ἑκατομ. δολ. διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν.

## INDIA

### ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΥΣΤΗΡΙΝΗΝ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ

Εἰς 329 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας θὰ ἀνέλθουν αἱ πιστώσεις διὸ τὴν ὀγοράν πλοίων εἰς συμπλήρωσιν τοῦ προγράμματος κατὰ Μάρτιον 1979 μᾶς ἔθνικῆς Ναυτιλίας 6.5 ἑκατομ. τὸν. γκρός. Η σημερινὴ της δύναμις ἀνέρχεται εἰς 5.1 ἑκατομ. τὸν, μὲ 0.8 ἑκατομ. τὸν. γκρός ὑπὸ κατασκευὴν ἡ παραγγελίαν. Η βελτιωμένη συναλλαγματικὴ κατάστασις τῆς χώρας ἐπιτρέπει τὴν παροχὴν τῶν πιστώσεων.

## ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Τὸ Διεθνές Ναυτιλιακὸν Φόρουμ συνιστά πρὸς τὰς κυβερνήσεις τῶν ναυτηγικῶν χωρῶν τὴν ἀποφυγὴν λήψεως προσωρινῶν μέτρων ἀνακυρώσεως τῶν ναυπηγείων, δεδομένου ὅτι διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ θὰ αὐξηθῇ ἀπλῶς ἡ πλεονάζουσα χωρητικότης καὶ θὰ ἐπιμικνύθῃ ἡ κρίσις.

Η δημιουργία «παρακαταθήκης» πλοίων, αἱ πιστωτικαὶ διευκολύνσεις, κρατικαὶ ἔμμεσοι ή ἀμεσοὶ ἐπιχορηγήσεις, εἰδίκοι δροὶ χρηματοδοσήσεως διὰ παραγγελίας ἐκ μέρους τῶν ὑποαναπτύκτων χωρῶν: ὅλα αὐτὰ ἀποτελοῦν «μπούμεραγκ» δι᾽ αὐτὰ ταῦτα τὰ ναυπηγεία, λέγει τὸ Φόρουμ, μὲ δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν.

Η μείωσις τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς παραγωγῆς είναι ἀναπόφευκτος. «Οσον συντομώρευον ληθοῦν αἱ ὄρθαι ἀποφάσεις, τόσον θὰ ἐπανέλθῃ ταχύτερον ἡ Ισορροπία μεταξύ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονιάζῃ.

Ος ἔτερα λύσις προτείνεται τὸ πρόγραμμα διαλύσεως καὶ ἀντικαταστάσεως τῶν διαλυμένων σκαφῶν καὶ νεοτεύκτων, ὥστε ἡ προσφορά νὰ παραμένῃ σταθερὰ μέχρις ὅτου τὸ σύνολον τῆς πλεονασύνης χωρητικότητος ἀπορροφήθῃ ἀπὸ τὴν ζήτησιν.

Τὰ μέτρα, δῆμως, αὐτὰ πρέπει νὰ γίνονται ὅχι μόνον ὑπὸ τῶν ναυτηγικῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. ἀλλ' ὑφ' ἀπασχόλησης τῶν χωρῶν τῆς ὑδρογείου διὰ νὰ ἀποδώσουν. «Ἄλλως, κάθε προσπάθεια θὰ είναι ματαία.

### ΤΟ ΕΠΕΙΣΟΔΙΟΝ ΤΟΥ «ΓΚΛΟΜΠΤΙΚ ΒΙΝΑΣ»

«Ἐλληνες ή διαμάχη μεταξύ Δ.Ο.Μ. καὶ τοῦ Ἰνδοῦ μεγαλοεφοπλιστοῦ Ραβί Τίκου, διὰ τῆς ὑπογραφῆς μυστικῆς συμφωνίας, δάσει τῆς ὄποιας ὁ τελευταῖς ὑπερχερούτο νὰ καταβάλῃ ἔνα σημαντικὸν ποσὸν ὑπὲρ τῶν 38 Φιλιππινέζων μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπὸ λιθεριανῆς σημαίαν δεξαμενοπλοίου «Γκλόμπτικ Βίνας» —λέγεται διὸ τὸ ποσὸν αὐτὸν ὑπέρεβη τὰς 100.000 λιρῶν Ἀγγλίας, ἀλλ' ὅπως δήποτε ἦτο κατώτερον τῶν ἀρχικῶν αἰτηθέντων 150.000 λιρῶν. Τὰ χρήματα αὐτὰ θὰ διανεμθοῦν μεταξὺ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, ἀναλόγως δαθμοῦ καὶ χρόνου ὑπηρεσίας.

Εἰς ἀντάλλαγμα, αἱ ναυτεργατικαὶ ἐνώσεις, αἴτινες ἐλαθον μέρος εἰς τὰς διαπραγματεύσεις, ὑπεσχέθησαν εἰς τὴν ἔταιριαν τὴν συμπάραστασιν τῶν διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον διαχείρισιν τῶν πλοίων τῆς.

Τὸ ὑποστὸν τὸ μπούκοτάλ τάνκερ τῶν 34.800 τόν. ἀνεμένετο νὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ Χάρητος τὴν παρελθούσαν ἔθδομάδα, μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκφορτώσεως καὶ τὴν πραγματοποίησιν ἐπισκευῶν, μὲ πλήρωμα ἀποτελουμένον ἐκ μελῶν τῆς Ἐθνικῆς Ενώσεως Βρετανῶν Ναυτικῶν, εἰς ἀντικατάστασιν ἐκείνων

**WHEN WE SAY WE CAN  
furnish you with any type of car of all European  
or Japanese make and forward it to any place  
in the world**

**WE CAN ....**

because we are an international service - organisation specializing in the tax-free automobile trade. To our clients we offer a collection of 738 models, of course under European standard specifications, at the official tax-free price of Belgium.

THE LOWEST TRANSIT PRICE IN EUROPE

**TRANSCO TAX FREE CARS**

4 Kerkstraat 2000 Antwerp Belgium  
tel: 031 / 35.31.44 or 35.31.59  
telex: 35207 trans b - cable: TRANSITCARS ANTWERPEN

Please ask for free documentation and prices  
You may write in Dutch, English, German, French and Greek.

οι οποίοι εἰς τάς ἀρχάς τοῦ μηνὸς ἔξεδίωσαν ἀπό τὸ σκάφος διὰ τῆς βίας τοὺς ἀπεργοῦντας Φιλιππινέζους.

Ο κ. Τσάρλς Μπλάυθ, Γενικός Γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ., ἐδήλωσε μετά τὴν ὑπογραφὴν τῆς συμφωνίας: «Οὐδεὶς εἶναι ἀπόλυτας ἰκανοποιημένος, ἀλλ᾽ ἐπειδύχομεν μίαν λογικὴν λύσιν. Υπεσχέθη νά μή ἀποκαλύψῃ λεπτομερεῖας, ἀλλ᾽ εἴμαι δέβαιος ὅτι οἱ Φιλιππινέζοι εἶναι εύχαριστημένοι ἀπὸ τὴν διευθέτησιν. Μή λησμονεῖται ὅτι οἱ ἀνθρώποι αὐτοὶ ἔλασθον ὅσην ἔδικαιοντο. Καὶ ἡ ἀνέργια εἰς τὰς Φιλιππίνας εἶναι τοιαύτη ὥστε ἐνδέχεται νά παρέλθῃ ἀρκετὸν διάστημα ἔως ὅτου δυνηθοῦν νά ἐργασθοῦν ἐκ νέου».

#### ATENIZONTAS TO MELAON

Η Βρετανική Ναυτιλία δὲν δικαιολογεῖται νά παρακολουθῇ ἀπαθῆς τὰς διεθνεῖς ἔξελιξεις, ἐδόντες ὁ ἀντιπρόδρομος τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας, κ. Πήτερ Γουώλτερς.

Ολοι οι παράγοντες οἱ οποῖοι ἐπηρεάζουν τὴν εὐημερίαν τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας καὶ τὴν συνεισφοράν της εἰς τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν δέον νά μελετηθοῦν ἐπισταμένως καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐρεύνης νά γνωσθοῦν εἰς τὴν κυβερνήσιν, τοὺς φορτωτὰς καὶ ἀπαντὰς ἐν γένει τοὺς ἐνδιαφερομένους, ὥστε νά χαραχθῇ μία ναυτιλιακὴ πολιτική, ἷτις θὰ ἔχηπηται κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον τὸ κοινὸν συμφέρον.

Ο κ. Γουώλτερς εἶπεν ὅτι παρὰ τὰς πολιτικο-οἰκονομικὰς καὶ τεχνολογικὰς ἀνακατατάξεις κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὁ βρετανικὸς ἐμπορικὸς στόλος παραμένει μεταξὺ τῶν πρώτων παγκοσμίων, καλύπτων σήμερον ὑπὲρ τὰ 50 ἑκατομ. τόν. d.w.

Τὰ ἔσοδα τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελ-

θὸν ἔτος ἀνήλθον εἰς τὰ ἀνώτατα ἐπίπεδα ὅλων τῶν ἐποχῶν, ὑπὲρ τὰ δύο δισεκ. λιρῶν Ἀγγλίας, ἐνῷ ἡ καθαρὰ συνεισφορά εἰς τὸ ισοζύγιον πληρωμῶν τῆς χώρας ὑπερέβη τὰ 800 ἑκατ. λιρῶν — ἐπίσης ρεκόρ.

Αλλά, συνέχισεν ὁ κ. Γουώλτερς, εἶναι ἄγνωστον τὶ ἐπιφύλάσσει τὸ μέλλον διὰ τὴν Βρετανικήν Ναυτιλίαν. Τὰ ἔθνικά μας φορτία ἀντιπροσωπεύουν τὸ 4% περίπου τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, ἐνῷ ὁ ἐμπορικὸς μας στόλος ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ 8% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

Τοῦτο συμβαίνει διότι τὸ βρετανικὸν πλοίον ἀπασχολεῖται, κυρίως, εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς, ἐνῷ πολλάκις ναυλώνομεν ἔναν πλοῖο διὰ τὴν διακίνησιν τῶν ἔθνικῶν μας μεταφορῶν.

Τὰ βρετανικά πλοῖα ἀποτελοῦν τὴν σπουδαίην στήλην τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας, ἀλλ᾽ εἰς τὴν σύγχρονον ἐποχὴν τῶν «πτούνις», τῶν «εκουσόρτια» καὶ τῶν πολυεθνικῶν ναυτιλιακῶν ἔταιριών, ή συνολικὴ συνεισφορά τῆς Βρετανικῆς Ναυτιλίας δὲν δύναται νά ἐκπιμηθῇ βάσει τῆς ὑπὸ Βρετανικήν σημαίαν χωρητικότητος.

Μακρωπροθέσμως, αἱ ἐργασίαι ἑκίνων οἱ οποῖοι ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν Βρετανικήν Ναυτιλίαν θὰ ἔξαρτηθοῦν ὅχι μόνον ἀπὸ τὸ ἔργον τὸ ὄποιον παράγει ἡ Ναυτιλία, ἀλλ᾽ ἀπὸ τὰ ἔσοδα τὰ ὄποια πραγματοποιεῖ καὶ τὰ κέρδη ποὺ ἐπιτυγχάνει, κατέληξεν ὁ κ. Γουώλτερς.

#### KAMPSIS TΩΝ NAYPIHIGHEON

Ως ἀποτέλεσμα τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς κρίσεως, τὸ σύνολον τῆς παραγωγῆς νεοτεύκτων σκαφῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐνεφάνισεν ἐλαφράν μείωσιν ἔναντι τοῦ 1975 — φαινόμενον παρατηρούμενον διὰ πρώτην

φοράν ἀπὸ τοῦ 1961, ἐπισημαίνει τὸ Λόδδ'ς Ρέτζιστερ εἰς τὴν ἐπησίαν ἀνασκόπησίν του ἐπὶ τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων.

Ἡλλατωμένη κατὰ 280.321 τόν. γκρός, ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ παραγωγὴ τοῦ 1976 ἐφθασε τὰ 33,9 ἑκατομ. τόν. γκρός, ἀλλ᾽ ἀναμένεται σοδαρωτέρα κάμψις νὰ σημειωθῇ κατὰ τὸ τρέχον καὶ τὰ προσεχῆ ἔτη, εἰς τρόπον ὥστε μέχρι τὸ 1980 ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ νὰ ἔχῃ κατέλθει εἰς τὰ 12-13 ἑκατομ. τόν. γκρός. «Ηδη, πολλαὶ ναυπηγικαὶ χώραι περικόπιτον σηματικῶς τὴν δυναμικότητα τῆς παραγωγῆς των, ὥστε νὰ προσαρμοσθῶν εἰς τὴν περιωρισμένην ζήτησιν νεοτεύκτων.

Συμφώνως μὲ τὰ στοιχεῖα τοῦ Λόδδ'ς, εἰς τὴν Ἰαπωνίαν κατεσκευάσθησαν πλοῖα 15.8 ἑκατομ. τόν. γκρός τὸ παρελθόν ἔτος, ἔναντι 16.9 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1975, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μειωθῇ ἡ συμμετοχὴ τῆς χώρας εἰς τὰς παγκοσμίους ναυπηγήσεις εἰς 46.8% (49.6% τὸ 1975).

Η Σουηδία μὲ ρεκόρ παραγωγῆς 2.5 ἑκατομ. τόν. γκρός κατατάσσεται εἰς τὴν δευτέραν θέσιν, μὲ τρίτην τὴν Δυτικὴν Γερμανίαν τῆς ὁποίας ἡ παραγωγὴ ἔξι 1.87 ἑκατομ. τόν. γκρός ήτο κατὰ 28% (624.911 ἑκατομ. γκρός) κατωτέρα τοῦ 1975. «Ἀκολουθοῦν ή Γαλλία, μὲ ρεκόρ ἔξι 1.6 ἑκατομ. τόν. γκρός — κυρίως λόγω τῆς ναυπηγήσεως τῶν δύο μεγαλυτέρων τάνκερς τοῦ κόσμου «Μπατιλλόους» καὶ «Μπαλλάμου», τῶν 553.652 τόν. d.w. ἔκαστον — καὶ ή Ἀγγλία, μὲ ρεκόρ, ἐπίσης, παραγωγῆς 1.5 ἑκατομ. τόν. γκρός.

Σπουδαιοτέρας, Ίσως, σημασίας ἥτοι ή αὔξησης τῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν Νότιον Κορέαν. Η πρώτη, μὲ 615.898 τόν. γκρός (ἔναντι 220.212 τόν. τοῦ 1975) δίδει νέαν λαβὴν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῆς Δυτικῆς Εύρωπης νὰ δημιουργήσει.

# HELLENIC MUTUAL WAR RISKS ASSOCIATION (BERMUDA)

Οργανισμός ίδρυθείς ύπό σημαινόντων

Έλλήνων πλοιοκτητῶν πρός κάλυψιν κινδύνων πολέμου ἐπί κοινῆς βάσεως. Καλύπτει τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ Έλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Συνολική ἀξία ἀσφαλισμένων πλοίων ἄνω τῶν 10.500 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Διά πληροφορίας ἀποτείνεσθε εἰς τοὺς ἐν Λονδίνῳ ἀντιπροσώπους τῶν διαχειριστῶν:

Thos. R. Miller & Son, 14-20 St. Mary Axe, London EC3A 8DA. Telephone: 01-283 4646.

Telex: 885271 Cables: MUTUALITY LONDON.

κού έπεκτασιμού και τών κινδύνων που συνεπάγεται διά τάς άλλας ναυτιλιακάς χώρας, ένω ή δευτέρα, με τό ρεκόρ τών 813.583 τόν. γκρός, έσημείωσεν αύξησην τής παραγωγής της κατό ποσοστό 49.7% έναντι τού προηγουμένου έτους, προκαλέσασα τάς άνησχιας και αύτών άκομή τών 'Ιαπωνών λόγω τής συναγωνιστικότητος τών τιμών της.

\*\*\*

Δεξαμενόπλοιοι 19.9 έκατομ. τόν. γκρός έκαυπηγήθησαν τό 1976, έναντι 22.7 έκατομ. τόν. τού 1975. Παραμένουν εισέτι ύπό παραγγελίες τάνκερς 19.8 έκατομ. τόν. γκρός, τά όποια θά έχουν πρεταθή, σχεδόν άπαντα, εις τάς άρχας τού προσεχούς έτους.

\*\*\*

'Η σκοπιμότης τών προστατευτικών μέτρων, τά όποια αι διάφοροι ναυπηγικά κώραι λαμβάνουν ίνα έξασφαλίσουν τήν άπασχόλησιν τών ναυπηγείων των, άμφισθετοί τά άπό τους γνωστούς ναυλωμεστίας τού Λοιδίνου "Εγκαρ Φόρρεστερ εις τό δελτίον άγοραπαλησιάν τού μηνός Μαρτίου.

Αι έπιχοργήσεις εις τούς έντοπίους πλοιοκτήτας, αι έκτεταμέναι πιστώσεις διά τάς ύποσαναπτύκους χώρας και η προσφορά τιμών κάτω τού κόστους χαρακτηρίζουν τήν άπελπιδα προσπάθειαν τών ναυπηγείων νά προσελκύσουν νέας παραγγελίας.

Κατά τό πρόσφατον ναυπηγικόν συνέδριον τού Ο.Ο.Σ.Α. εις Παρισίους, οι 'Ιαπωνες άπεδέχθησαν τήν μείωσιν τής παραγωγής των, τήν αύξησην τών τιμών και τήν περιστολήν τών έξαγωγών νεοτεύκτων πρός τήν Εύρωπην, έκφράζοντες τήν άποψιν ότι τά μέτρα αύτά ήσαν τα καλύτερα τά όποια

ήδυναντο νά λάβουν. 'Αμφίβολον, πάντως, κατά πόσον οι Εύρωπαίοι θά θεωρήσουν έπαρκη τήν προσφοράν.

'Η πρόθεσις τών ναυπηγών νά άπασχολούν μέρος μόνον τής δυναμικότητος τών ναυπηγείων των δέν άρκει διά νά έξαλείψη τούς φόδους έκ τής υφισταμένης υπερπροσφοράς χωρητικότητος. Μόνον αι παραγγελίαι διά σκάφη ξηρού φορτίου υπερβαίνουν τά 45 έκατ. τόν. d.w., τό μεγίστον δέ ποσοστον τού τοννάς αύτού θά έχῃ παραδοθή μεχρι τά μέστο τού προσεχούς έτους.

'Η μείωσις τής παραγωγής θά καταστήση δύντερον τό πρόβλημα τής άνεργίας βραχυπρόθεσμως, άλλ' η συνέχισης τής τηρουμένης σήμερον τακτικής ύπό τών ναυπηγικών χωρών ένδεχεται, μακροπρόθεσμως νά δημιουργήση έτι σοβαρώτερα προβλήματα εις τούς ναυπηγούς.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

### ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΓΚΟΤΑΒΕΡΓΚΕΝ

'Η διαιτησία εις τήν διαφοράν μεταξύ τών ναυπηγείων Γκοταβέργκεν και τού "Ελλήνος έφοπλιστού Διαιμαντή Λαιμού διά τήν άρνησιν παραλαβής τών δύο σκαφών τών 124.000 τ. d.w. «Αγγελική Εύλογία» και «Αγγελική Άρμονίας άπεφάνθη, ώς γνωστόν, ύπέρ τών ναυπηγείων, κρίνασα σπώας άκυρωθή τό συμβόλαιον και περιέθουν τά πλοία εις τά ναυπηγεία. Κατόπιν τούτου τά πλοία θά τεθούν ύπό τής σημαίαν εύκολιας, δεδομένου ότι έπειδη εις ωρισμένα σημεία (πλάτος διαδρόμων, όψος θαλάμων) δέν άνταποκρίνονται

εις τούς σουηδικούς κανονισμούς, δέν είναι δυνατόν νά τεθούν ύπό σουηδικήν σημαίαν. Ούτω ό σουηδικός στόλος άποκτά συνεχώς περισσότερα σκάφη ύπό σημαίας εύκαιριας, έφ' θσον άλλα τά άνηκοντα εις τό έν λόγω ναυπηγείον σκάφη τελούν ύπό τοιαύτας σημαίας.

'Έγνώσθη έξ αλλου ότι τά ναυπηγεία Γκοταβέργκεν έλαβον προσφοράν τού συγκροτήματος Μπρόστρομ διά τήν κατασκευήν 12 φορτηγών πλοίων τών 5-25 χιλ. τόν. d.w. 'Εννοείται ότι η προσφορά αυτή έχει γίνει και πρός τά λοιπά ναυπηγεία τής χώρας καθώς και άφετά ένα ναυπηγεία και εύρισκεται έν τώ πλαισιώ τής άποφάσεως τού συγκροτήματος περί έκαυπγχρονίσεως τού στόλου του. Τό Γκοταβέργκεν έπιζει ότι έδει ή Κυζέρνησις ύιοθετήσει τά ύπέρ αύτού προταθέντα μέτρα ύπό τής οίκειας 'Επιπρόπης, θά είναι εις πολύ πλεονεκτικωτέραν θέσιν διά τήν άποδοχή τής προσφοράς τού Μπρόστρομ.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

### ΓΡΑΜΜΗ Μ. ΘΑΛΑΣΣΗΣ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Μέ τόν άπόπλουν ένός σοβιετικού σκάφους άπό τόν λιμένα Κέρτς τής Μαύρης Θαλάσσης ένεκανιάσθη μία νέα τακτική γραμμή συνδέουσα άπ' εύθειάς τούς ρωσικούς λιλένας τής Μαύρης Θαλάσσης μέ τόν Πειραιά. 'Η νέα γραμμή περιλαμβάνεται εις τά πλαίσιο τού προγράμματος άναπτυξεως τών τακτικών γραμμών τής Σοβιετικής 'Ενόσεως.

P. O. BOX 4797  
TELEX 570909  
S. A.



**CAPE TOWN FAROS & C. PTY. LTD.**

Phones: 431339 - 228829 - 226057

16 - 20, TENNANT STREET • CAPE TOWN • SOUTH AFRICA

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1930 -

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ «ΦΑΡΟΣ»

I. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

Δ. ΛΙΒΑΡΗΣ - M. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ

AFTER HRS TEL. 444994

447718

ΠΡΟΙΣΤΑΜΕΝΟΙ:

(ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ)

Δ. ΣΑΡΙΔΑΚΗΣ

(ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ)

J. CRAWFORD

- ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ ΤΡΟΦΟΔΟΤΑΙ ΒΑΣΙΛΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΓΓΛΙΑΣ.
- ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΕΚΤΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΛΙΜΕΝΟΣ ΔΙ' ΕΛΙΚΟΠΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑΡΙΟΥ.
- ΚΑΤ' ΕΥΘΕΙΑΝ ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ.
- ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΚΑΙ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ- ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΔΑΣΜΟΥ.
- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 7703798
- ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΘ' ΟΛΟΝ ΤΟ 24ΩΡΟΝ, 365 ΗΜΕΡΑΣ ΤΟ ΕΤΟΣ
- ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

'Εμβλημά μας: ΥΨΗΛΗ ΠΟΙΟΤΗΣ ♦ ΑΡΙΣΤΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ♦ ΧΑΜΗΛΑΙ ΤΙΜΑΙ

# BUNKERS IN RED SEA?

Yes with

PETROSTAR CO. LTD  
JEDDAH S. ARABIA

**SAVE!!**

● TIME

= Immediate delivery  
= No Deviation  
= No Congestion

● MONEY

= Low Prices  
= Fine Quality  
= Best Discounts

**STEM NOW!!!** and ...

get your Bunkers on passing

## JEDDAH ROADS!

→**CONTACT: PETROSTAR CO. LTD**

C/O RED SEA BUNKERS SUPPLIES S.A.

G. GOULANDRIS (HELLAS) AGENCY

1, SKOUZE STREET - PIRAEUS

CABLES: GOULANDRISON  
PIRAEUS

TELEPHONES : 4523333 / 4510926  
(AOH)  
8220320 / 9221240

TELEX: 212084 GREECE

# NAYTIKAI



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, δάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1. «Ἄλεξάνδρα»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην γαλλικὸν «Touraine») νεοσαγορασθὲν 36.271 τόν. γκρός, τοῦ 1964, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αἰκατερίνη» (κ. Π. Μαυρομάτης).

2. «Ἐρρος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 15.983 τόν. γκρός, τοῦ 1963, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν

«Σάουθ Ιόνιαν» (Σ. Λιθανὸς Ἐλλάς).

3. «Ἀντίγκουσα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 15.597 τόν. γκρός, τοῦ 1966, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαριντζένιο» (Ἀνδριακὴ Ναυτικὴ Ἐταιρία).

4. «Σίλερ Λάϊτ»: Φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Rabenfels») νεοσαγορασθὲν 6.739 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σίλερ Λάϊτ» (κ. Στ. Νταϊφᾶς).

5. «Φαίη Κ.»: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Προσπέριτο») 10.388 τόν. γκρός, τοῦ

1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀσπέρα» (κ. Στ. Σχίζας).

6. «Λυδία Π.»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην κυπριακὸν «Σή Τρέιντερ») 12.982 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Νερίνε» (κ. Ν. Πιερράκος).

7. «Σαντιάγκο»: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 9.134 τόνοι γκρός, τοῦ 1907, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σαντιάγκο» (κ. Ν. Δανιόλος).

8. «Άλιάκμων Λήντερ»: Φορτηγὸν (πρώην γαλλικὸν «Ville du Havre») νεοσαγορασθὲν, 9.055 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βερτζέμια» (κ. Γεώρ. Κουμούσης).

9. «Γιούργουσαίη»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Ελνα») 8.275 τ. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σένταρ» (κ. Δ. Μπαρμπούτης).

10. «Σμήναρχος Φραγκίστας»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Yamatoshi Maru») νεοσαγορασθὲν, 8.771 τόν. γκρός, τοῦ 1962, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ατζουλίνο» (Franco Compania).

11. «Γιάννης Δ.»: Μπάλκ κάρριερ ναυπηγούμενον 14.600 τόν. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ακρόπολις» (κ. Νικ. Εύσταθίου).

12. «Γουΐνεα Γκάλφ»: Φορτηγὸν (ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα, σημαία Σιγκαπούρης) νεοσαγορασθὲν 3.985 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Στέλλα Πολάρις» (κ. Νικ. Αλαφάσος).

13. «Κωσταθήνα»: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Sirena») νεοσαγορασθὲν, 8.695 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εμίκας» (κ. Ιάκ. Τσούνης).

14. «Άγριπη II»: Φορτηγὸν (πρώην «Σοφία» κυπριακὸν) 1.838 τόν. γκρός, τοῦ 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν M. and K. Marine Management (κ. Αικατερίνη Γούναρη).

15. «Άτλαντικ Χώκ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 16.323 τόν. γκρός, τοῦ 1969, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Χώκ» (Σ. Λιθανὸς Ἐλλάς).

16. «Μαντίνεια»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 21.759 τόν. γκρός, τοῦ 1958, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Τρανσκονινένταλ Σή Κάρριερ» (Ἀνδριακὴ Ναυτικὴ Ἐταιρία).

17. «Άρδρος»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 15.597 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Μαρλίστα» (Ἀνδριακὴ Ναυτικὴ Ἐταιρία).

18. «Ασύρροα»: Φορτηγὸν ναυπηγούμενον 6.750 τόν. γκρός ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γκλόμπαλ Ναυτικόσιον» (κ. Γεώρ. Μιστλίδης).

19. «Σίτου Φ Μάρκονος»: Επιβατηγὸν (πρώην ιταλικὸν «San Marco») νεοσαγορασθὲν, 4.754 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Ἀνδρέαν καὶ Γεώργιον Κυρτάτα.

20. «Κρίτων»: Φορτηγὸν (πρώην ἀγγερινὸν «Ville de Bougie») νεοσαγορασθὲν 1.538 τόν. γκρός τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Λιναρία» (κ. Χρ. Ρότσος).

21. «Κόνκαρ Ρεζολιούτ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 25.139 τόν. γκρός, τοῦ 1970, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόνκαρ Ρεζολιούτ» (Κόνκαρ Σίππινγκ «Εϊτζενσού»).

22. «Κόνκαρ Ιντερεπιντ»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 38.847 τόν. γκρός, τοῦ 1971, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Κόνκαρ Ιντερεπιντ» (Κόνκαρ Σίππινγκ «Εϊτζενσού»).

23. «Λούντα»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 20.730 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πίο Αζούλ» (κ. Αθαν. Κοντογιάνης).

24. «Κάπταν Τζώρτζ»: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα) 9.151 τόν. γκρός, τοῦ 1960, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αστρο Καρίσμα Αρμαντόρα» (κ. Στ. Σαμωνᾶς).

25. «Σκύμνος»: Φορτηγὸν (πρώην κ.

**INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S/A**

OLDEST AND LARGEST SHIP CHANDLER AT THE PANAMA CANAL

**CRISTOBAL / COLON**

CABLE: TONIO-COLON  
TELEX: 3482072

TELEPHONE: Colon 47-1541 - 47-1098  
MAILING ADDRESS: P.O. Box 443  
Colón, R. Panama

PROVISIONS  
DECK SUPPLIES  
DUTY-FREE LIQUORS

**BALBOA / PANAMA CITY**

CABLE: TONIO-PANAMA  
TELEX: 3480042  
3282068  
368633

TELEPHONE: Panama 23-9920  
MAILING ADDRESS: P.O. Box 4583  
Panama S. R. Panama

CHARTS & NAUTICAL AIDS  
ELECTRIC APPLIANCES  
DUTY-FREE WAREHOUSE

24 HOUR SERVICE

COMPLETE SATISFACTION GUARANTEED

πριακὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν ὄνομα) 9.661 τ. γκρός, τοῦ 1962, ἀνὴρ εἰς τὴν ἐταιρίαν «Οὐλ-τρασμ Μπελγράνο» (κ. Νικ. Χαλκιᾶς).

26. «Ἐλενα»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακὸν «Pío Sáncta Elenae») 6.834 τ. γκρός, τοῦ 1956, ἀνὴρ εἰς τὴν ἐταιρίαν «Οὐλ-τρασμαρ Ανχορένα» (κ. Νικ. Χαλκιᾶς).

#### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

‘Ηγοράσθη καὶ παρελήφθη τὸ δηζελοκίνητον νεοζηλανδικὸν ρὸ - ρὸ «Union Wellington» 3.220 τόν. γκρός, 3.861 τόν. d.w., τοῦ 1973. Μετωνομάσθη «Άλφα Εξηρές». Σημαῖα ἑλληνική.

—‘Επωλήθη εἰς ἵταλικὰ συμφέροντα γύρω τῶν 1.1 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ δεξαμενόπλοιον «Πρόμαχος» 13.606 τόν. γκρός, 20.000 τόν. d.w., τοῦ 1959.

—Τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Marocsand» 1.999 τόν. γκρός, 3.326 τόν. d.w., τοῦ 1970, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Λέω Πράιντ». Σημαῖα ἑλληνική.

—‘Επωλήθη τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Aσπασία» 4.631 τόν. γκρός, 5.139 τόν. d.w., τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Plavas».

—Παρὰ Κυπρίων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ισπανικὸν φορτηγὸν «Lago Victoria» 2.889 τόν. γκρός, 4.072 τόν. d.w., τοῦ 1954 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Γκρέιτ Αλεξάντερ». ‘Ψύσως τὴν κυπριακὴν σημαῖαν.

—‘Ηγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Nina Bowater» 3.866 τ. γκρός, 5.828 τόννων d.w., τοῦ 1961, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 3.000 ἵππων καὶ 8 φορτωτήρας τῶν 6 τόν., εἰς τὰ δολ. 1 ἑκατομ.

—‘Ηγοράσθη γύρω τῶν 2 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον γαλλικὸν σελτεροτέκερ «Hornbelle» 9.018 τόν. γκρός, 12.968 τόν. d.w., τοῦ 1959, μὲ μηχανὰς MAN 7.860 ἵππων.

—‘Επωλήθη εἰς παναμαϊκὰ συμφέροντα καὶ θατὸν παραμείνη ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, τὸ δεξαμενόπλοιον «Μαρία Τερέζα» 11.755 τόν. γκρός, 18.885 τόν. d.w., τοῦ 1958.

—‘Ηγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων τὸ δηζελοκίνητον γερμανικὸν φορτηγὸν «Rabenfels» 6.642 τόν. γκρός, 8.610 τόν. d.w. τοῦ 1956, μὲ μηχανὰς MAN 7.200 ἵππων. Τιμὴ γύρω τῶν 1.5 ἑκατομ. δολλαρίων.

—Παρὰ τοῦ ‘Ομίλου Όναστη ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μπάλι κάρριερ «Shackleford» 39.866 τόν. γκρός, 71.700 τόν. d.w., τοῦ 1974, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 17.400 ἵππων, εἰς τὰ δολ. 8.600.000.

—‘Επωλήθη γύρω τῶν 3 ἑκατομ. δολλαρίων τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Γκούντ Λάκ» 7.838 τόν. γκρός, 11.052 τόν. d.w., τοῦ 1961.

—‘Επωλήθη μεταξὺ ‘Ελλήνων τὸ παναμαϊκὸν μπάλι κάρριερ «Δρέπανον» 20.964 τόν. γκρός, 34.660 τόν. d.w., τοῦ 1965. Τιμὴ γύρω τῶν 3.2 ἑκατομ. δολλαρίων.

—‘Ηγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαῖαν τὸ δηζελοκίνητον λιβεριανὸν φορτηγὸν «Tsen Hsing» 3.982 τόν. γκρός, τοῦ 1969. Μετωνομάσθη «Γιούρκο Στρένγκθ».

—‘Ηγοράσθη ἐπίσης τὸ δηζελοκίνητον ισπανικὸν φορτηγὸν «Talos» 4.358 τόν. γκρός, 6.299 τόν. d.w., τοῦ 1970. Τιμὴ γύρω τῶν 1.9 - 2 ἑκατομ. δολλαρίων.

—‘Επωλήθη εἰς ἀγοραστὰς “Απω Ανατολῆς” τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Ελενα I» 10.639 τόν. γκρός, 16.212 τόν. d.w., τοῦ 1963. Τιμὴ γύρω τῶν 2.450.000 δολλαρίων.

—Κύπροι ήγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον ιταλικὸν φορτηγὸν «Giosue Borsi» 3.133 τόν. γκρός, 3.954 τόν. d.w., τοῦ 1946 καὶ τὸ παρέλασθον. Μετωνομάσθη «Dawn».

—‘Αντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 5.3 ἑκατομ. δολλαρίων ήγόρασαν ‘Ελληνες τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν μπάλι κάρριερ «Indian City» 27.018 τόν. γκρός, 43.800 τόν. d.w., τοῦ 1967, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 13.800 ἵππων καὶ 14 φορτωτήρας τῶν 10 τόννων.

—“Ελληνες ἡγόρασαν ἀντὶ 450.000 δολλαρίων τὸ δηζελοκίνητον νορβηγικὸν δεξαμε-

## ΑΤΛΑΝΤΙΣ: ΤΟ ΕΠΙΛΕΚΤΟΝ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΝ



Τὸ πρῶτον ἀπὸ τὰ τέσσαρα κρουαζιερόπλοια τῆς ‘Εταιρίας Καδουνίδη, τὸ «Ατλαντις Ι», ἀνέλαβεν ὅπο τινῶν ἡμέρων τὰ τουριστικά του ταξίδια. Ο πατροπαράδοτος ἀγιοισμός ἐτελέσθη ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Τὸ «Ατλαντίς» καταλέγεται εἰς τὴν σειρὰν τῶν «ξέτρων» πολυτελῶν κρουαζιεροπλοίων μας. Πρόκειται περὶ σκάφους ἔκτακτων καλῆς κατασκευῆς, νεαρᾶς ἡλικίας, μὲ διαμερίσματα ὑπερπολυτελῆ διὰ τετρακοσίους πεντήκοντα ἐπιβατών, εἰς καμπίνας εύρυχωρους, διηκούσας εἰς τὰς πλευράς τοῦ πλοίου, δικλίνους, μετὰ λουτροῦ καὶ ὅλων τῶν συγχρόνων ὀνέρεων διὰ τὸν ἀπαιτητικὸν ἐπιβάτην. Τρεῖς εύρυταται αἰθουσαὶ δεξιώσεων, μὲ πολυτελῆ τὴν ἐπίπλωσιν καὶ

τὸν διάκοσμον. Η αἰθουσαὶ ἑστιατορίου καθ’ ὅλον τὸ πλάτος τοῦ σκάφους, δύναται ἀνέτως νὰ δεχθῇ 250 ἐπιβάτας, ἐνώ τὰ κομμωτήρια, τὰ καταστήματα διαφόρων εἰδῶν, τὰ εύρυτατα καταστρώματα περιπάτου καὶ ἡ δεξαμενὴ κολυμβήσεως συμπληρώνουν τὰς παρεχομένας ἀνέσεις.

Ἐπίλεκτον προσωπικόν, γλωσσομαθές, προσφέρει τὰς ὑπηρεσίας του, ἐνώ ἡ γενικὴ παράστασις τοῦ πληρώματος προσδίδει τὸν τόνον φιλοξενίας καὶ ἔξυπρετήσεως.

Τὸ «Ατλαντίς» είναι ἀπὸ τὰ πλέον ἐπίλεκτα τουριστικά μας σκάφη. ‘Εχει ὑπὲρ αὐτοῦ τὰς ἀρίστας ἐντυπώσεις τῶν προγούμενων τουριστικῶν ἔξορμήσεων’ προτιμάται καὶ ἀποτελεῖ τὸ ὅπτότερον δείγμα τοῦ θαλασσίου πολιτισμοῦ μας.

νότιον φορτηγὸν «Προσπέριτο» 10.388 τόννων γκρός, τοῦ 1960. Τιμὴ γύρω τῶν 2.6 ἑκατ. δολλαρίων.

—Τὸ δηζελοκίνητον ισπανικὸν δεξαμενόπλοιον «Kyujiin Maru» 21.450 τόν. γκρός, 37.000 τόν. d.w., τοῦ 1973, μὲ μηχανὰς Σούλτζερ 14.000 ἵππων, ἡγοράσθη παρ’ ‘Ελλήνων εἰς τὰ δολαρία 7.500.000 ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως.

—‘Ελληνες διαπραγματεύονται τὴν ἀγορὰν τοῦ δηζελοκίνητου γερμανικοῦ τύπου «τράμπικο» σκάφους «Christiane Bolten» 5.143 τόν. γκρός, 7.081 τόν. d.w., τοῦ 1969, μὲ μηχανὰς Φίσατ 6.000 ἵππων, ταχύτητος 16 μιλίων, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 4.600.000 δολ.

—Εἰς ἔτερα κυπριακά συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Αθήνιαν Σπίριτ» 9.769 τόν. γκρός, τοῦ 1955 καὶ παρεδόθη. Μετωνομάσθη «Ιαπετός».

—Μεταξὺ ‘Ελλήνων ἐπωλήθη τὸ λιβερια-

νόν φορτηγὸν «Προσπέριτο» 10.388 τόννων γκρός, τοῦ 1960. Τιμὴ γύρω τῶν 2.6 ἑκατ. δολλαρίων.

#### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Δύο μπάλι κάρριερς τῶν 25.300 τόννων d.w. παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Χακοντάτες ὑπὸ τῶν κ.κ. ‘Αφῶν Λυγνοῦ. Παραδόσεις ‘Ιούλιον καὶ ‘Οκτώβριον 1978.

—Η ἑλληνικῶν συμφερόντων ναυτιλιακή ἑταίρια «Μαρντινάρικο Κομπανία Ναβιέρα» παρηγγείλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ούσονί κοφτηγὸν σκάφος τῶν 16.000 τόν. d.w., μὲ παράδοσιν Μάρτιον 1978. Θά ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν Σούλτζερ ίσχυός 8.000 ἵππων καὶ θά ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15.1 μιλίων.

—Παρὰ τοῦ κ. ‘Αντωνίου Χανδρῆ παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Κασάντο μπάλι κάρ-

## ΦΟΡΤΙΑ ΑΠΟ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΡΑΖΙΛΙΑΝ

σᾶς ἔξασφαλίζει ἡ “OCEANIC” Shipping Agency Ltd διὰ λογαριασμὸν πρώτης τάξεως φορτωτῶν. Φορτία χῦμα καὶ γενικά, ἐμπορευματοκιβώτια καὶ ὁχήματα ἀπὸ τὰ Βραζιλίαν διὰ KONTINENT, ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ καὶ ΑΦΡΙΚΗΝ, ὡς ἐπίσης καὶ διὰ τὴν Βραζιλίαν. Γνωστοποιήσατε τὰ διαθέσιμα εἰς λιμένας πλαΐσιος Martin Afonso 78 Conj. 11/12 telef: 346203, 23763, 23948. Telex: 0131202 COUL BR - Teladdress “COLOURIS” SANTOS, BR. Διὰ πληροφορίας ἀποταθεῖτε ἐν Πειραιεῖ AKTI MIAOUYAH 17/19 τηλέφ. 4112570, 4174495, 4120341 τελέξ 213557 καὶ 212794 γραφ. I. A. Παρίση.

## ΤΟ ΦΟΡΤΗΓΟΝ «FREEDOM MK2»



Τὸ νέον πολλαπλής χρήσεως σκάφος τῶν 'Ιαπωνικῶν ναυπηγείων 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, δυνάμενον νὰ χρησιμοποιηθῇ εἴτε ὡς αὐτοστοιχαζόμενον μπάλκ κάρριερ ή ὡς σκάφος γενικοῦ φορτίου, χωρητικότητος 15.600/16.600 τόν. d.w. ἀντιστοίχως. 'Εφωδιασμένον μὲ μεσόστροφον μηχανήν ἔσωτερικῆς καύσεως, θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14,5 κόμβων. Διαθέτει 5 κύτη μὲ μηχανικῶς συρόμενα ἐνδιάμεσα καταστρώματα (κουραδόρους), σύγχρονα μέσα φορτεκφορτώσεως καὶ ὑψηλὸν βαθμὸν αὐτοματισμοῦ. Περὶ τὰ 20 πλοιαὶ τοῦ τύπου αὐτοῦ ἔχουν παραγγελθῆ παρ' Ἑλλήνων καὶ θὰ ἀρχίσουν παραδίδομενα ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν.

ριερ τῶν 25.400 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν Νοέμβριον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Θὰ ἔφοδιασθῇ μὲ μηχανήν Σούλτζερ ισχύος 11.400 ἵππων προσδίδουσαν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15.5 κόμβων.

—Εἰς τὰ ναυπηγεία Χασιχάμα παρηγγέλθη ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας «Ἀλάσσια (κ. Χατζηιωάνου) φορτηγὸν τῶν 16.300 τόν. d.w. μὲ παράδοσιν Σεπτέμβριον 1977. Θὰ ἔφοδιασθῇ μὲ μηχανήν Σούλτζερ ισχύος 8.000 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 15 μιλίων.

—Δύο μπάλκ κάρριερ τῶν 18.000 τόν. d.w. παρηγγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία Μιτσούι ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας «Διαμαντῆς Λεμός

ΛΤδ.». Θὰ παραδοθοῦν ἀρχὰς καὶ μέσα τοῦ προσεχούς ἔτους.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Περὶ τὰ μέσα τοῦ λήξαντος μηνὸς παρελθόντη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χασιχάμα τὸ 8.250 τόν. d.w. φορτηγὸν «Μάνθος» τοῦ Οίκου M. Μαρκαντωνάκη & Υιών. Τὸ σκάφος εἶναι ἔφωδιασμένον μὲ μηχανήν B & W ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 6.150 ἵππων χαλινωτρίου καὶ ἀναπτύσσει ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14.5 μιλίων. Σημαία Ἑλληνική.

—Τὸ 26.600 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ

«Τζὼν Γρέγος» παρεδόθη τὴν 10ην Μαρτίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Οσίμα εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οίκος Βάτη - Γρέγος) καὶ τὴν ἐπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον, ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

—'Απὸ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα παρεδόθη εἰς τὸν Οίκον τοῦ κ. 'Αχ. Χαλκούση τὸ τύπου «Φρήντομ» φορτηγὸν «Τιτίκα Χαλκούση», τὸ δεύτερον μιᾶς σειρᾶς τεσσάρων ἀδελφῶν σκαφῶν, ἀπάντων ἔγγραφέντων εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια.

—Τὴν 29ην λήξαντος μηνὸς παρελθόντη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Νίπουνκαι τὸ 18.390 τόν. d.w. φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Ἀριστονίδας» τοῦ Οίκου M. A. Καραγεώργη. «Υψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

—'Απὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Βαριμεούντε εἰς Ροστόκ παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (Οίκος Γαλάνη) τὸ 15.500 τόν. d.w. φορτηγὸν «Χάώκ», δῆπερ ἐνεγράφη εἰς τὰ λιθεριανὰ νηολόγια.

### ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

—'Απὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Νίππου Κόκαν καθειλκύσθη εἰς Τσουρούμι τὴν 19ην Ιανουαρίου ἔνα μπάλκ κάρριερ τῶν 26.190 τόν. d.w. διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Σάμαμερφλην Σῆ Τράνσπορτ» (Οίκος Βεργωτῆ). Θὰ ἔφοδιασθῇ διὰ μηχανῆς Σούλτζερ, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ισχύος 11.400 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα ὑπηρεσιακήν 15,1 μιλίων. Παράδοσις τέλη 'Απριλίου.

—Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρίας «Μάνο Σίππιγκ καὶ Τρέιντικ Κορπ.» (κ. Στρ. 'Ανδρεάδης) καθειλκύσθη τὴν 23ην Φεβρουαρίου εἰς Σακάι, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιτάτσι, τὸ 59.850 τόν. d.w. (30.800 τόν. γκρός) μπάλκ κάρριερ «Εὐνίκη», τύπου «πάναμαξ». Μηχανή Σούλτζερ κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, τύπου 6RND90, ισχύος 17.400 ἵππων χαλινωτρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,3 μιλίων. Παράδοσις μέσα Μαΐου.

—Τὸ τύπου «Φρήντομ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Λεωνῆς Χαλκούσης», 14.800 τόν. d.w., καθειλκύσθη εἰς 'Αιόλη τὴν 10ην Φεβρουαρίου ἀπὸ τὰ ναυπηγεία 'Ισικαβατζίμα Χαρίμα, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. 'Αχ. Χαλκούση. Θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἀρχομένου μηνὸς καὶ θὰ ὑψώσῃ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

—Τὴν 7ην Φεβρουαρίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἑσχάρας τῶν ναυπηγείων Ναμούρα τὸ 26.200 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Πολυχρό-

**ACHAIKI  
NAFTILIAKI  
S.A.**

- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

167, ALKIVIADOU STREET  
PIRAEUS

TELEPHONE: 4117611/4 • TELEX: 213101/6 • CABLE: ACHAIKASHIP

νησιά, άνηκον εις τὴν ἑταῖριαν «Κάμινος Οὐλτραμάρ 'Αρματόρα» (κ.κ. Π. Λεμός - Α. Λυγόνος). Θάλασσασθή διὰ μηχανῆς Σούλτζερ, κατασκευῆς Μιτσουμπίοι, ισχύος 11.550 ἵππων χαλινωτηρίου καὶ θάλασσασθή ύπηρεσιακή ταχύτητα 15 μιλίων. Παράδοσις μέσα Μαΐου. Σημαία 'Ελληνική.

—Ένα μπάλκ κάρριερ τῶν 26.900 τόν. d.w. καθειλκύσθη τὴν δην. Φεβρουαρίου εἰς Ἰμάτζι από τὰ ναυπηγεία Κουροσίμα διά λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Ἀκρόπολις Σίππηγκ Λτδ.» (Οίκος Δάμπαση). Όνομασθη «Γιάννης Δ.» καὶ παραδίδομεν τὴν 20η τρέχοντος μηνὸς θάλασσα τὴν κυανόλευκον. Μηχανὴ Σουμιτόμο - Σούλτζερ, τύπου ΒΝΔΝ 68Μ, ισχύος 11.400 ἵππων χαλινωτηρίου. Υπηρεσιακή ταχύτητα 14,9 μιλία.

—Διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Μιτόμι Χίλλς» (κ. Παπαχρηστίδης), καθειλκύσθη τὴν 16ην Φεβρουαρίου ἀπό τὰ ναυπηγεία Ναμούρα ἡνα μπάλκ κάρριερ τῶν 42.700 τόν. d.w. Θάλασσασθή μὲν μηχανῆς Σούλτζερ, ισχύος 12.000 ἵππων χαλινωτηρίου καὶ θάλασσασθή ύπηρεσιακή ταχύτητα 14,5 μιλίων. Παράδοσις Μάιον. Σημαία Λιβερίας.

—'Απὸ τὰ ναυπηγεία Νίπονοκάι καθειλκύσθη εἰς Τογιάμο τὴν 15ην Δεκεμβρίου τὸ τύπου «εκόνκορπτ» φορτηγὸν πολλαπλῆς χρήσεως «Ἀριστονίδας», 18.390 τόν. d.w., ἀνῆκον εἰς τὴν ἑταῖριαν Μ. Α. Καραγεώργη. Μηχανὴ Μ & W, Ιαπωνικῆς κατασκευῆς ισχύος 9.400 ἵππων.

—Τὸ δεύτερον καὶ τρίτον σκάφος μᾶς σειρᾶς τεσσάρων ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερς τῶν 26.600 τόν. d.w., παραγγελθέντων εἰς τὰ ναυπηγεία 'Οσίμα υπὸ τοῦ Οίκου Βάτη - Γρέγου, καθειλκύσθησαν 22 'Ιανουαρίου καὶ 13 Μαρτίου, ὄνομασθεντα «Θεόφιλος I. Βάτης» καὶ «Παρακοπή άντιστοίχως. Θάλασσασθησθή τέλη Απριλίου καὶ μέσα Μαΐου. "Απαντά τὰ σκάφη τῆς σειρᾶς ἐνεγράφησαν εἰς τὰ ἑλληνικὰ νηολόγια.

—'Απὸ τὰς ἔσχάρας τῶν ναυπηγείων Μιτσούι εἰς Τσίμπα, καθειλκύσθη τὴν 16ην Μαρτίου, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Εὐαγγελίστρια», τὸ 34.000 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Γιάννης Νικολός». Μηχανὴ Β & W κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ισχύος 13.100 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδιδόμενα ύπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων. Παράδοσις μέσα 'Ιουνίου. Σημαία 'Ελληνική.

—«Ντέζερτ Κίγκ» ώνομασθη τὸ καθειλκύσθη τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον πρῶτον σκάφος τῆς σειρᾶς ἔξι ἀδελφῶν μπάλκ κάρριερ τῶν 26.000 τόν. d.w. παραγγελθέντων υπὸ τοῦ Οίκου Κουμαντάρου εἰς τὰ ναυπηγεία Κόγιο. Θάλασσασθησθή τέλη Απριλίου τὸν ἑπτάμερον μηνὸς. Τὸ δεύτερον, καθειλκύσθη τὴν 16ην Μαρτίου, ώνομασθη «Ντέζερτ Κουνήγ» καὶ θάλασσασθη περὶ τὰ τέλη 'Ιουνίου. 'Αμφότερα θάλασσαι τὴν κυανόλευκον.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Παρελήφθη τὸ νορδηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Star Fjellanger» 15.649 τόν. γκρός, τοῦ 1962 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Στάρ Πράιντ».

—Τὸ ἀγορασθὲν γαλλικὸν φορτηγὸν «Henneti Delmas» 7.877 τόν. γκρός, τοῦ 1964, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Αλάμπρα». Σημαία ἑλληνική.

—Παρελήφθη, μετωνομάσθη «Ράντιαντ Μέντα» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν Ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Shusei Maru» 2.999 τόν. γκρός, τοῦ 1970.

—Εἰς «Μπλού Γουαίνη» μετωνομάσθη τὸ παραληφθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Elmbank» 8.573 τόν. γκρός, τοῦ 1960. Σημαία ἑλληνική.

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ λιβεριανὸν μπάλκ κάρριερ «Star Bay» 13.209 τόν. γκρός, τοῦ 1961 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Στάρ Λάϊτ».

—Μετωνομάσθη «Κρόνος» καὶ ὑψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαῖαν τὸ ἀγορασθὲν Ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Japan Totara» 7.009 τόν. γκρός, τοῦ 1967.

—Τὸ ἀγορασθὲν ισπανικὸν μότορσπιτ «Bayren» 689 τόν. γκρός, τοῦ 1956, μετωνομάσθη «Μπάλκου Γιούνιτο» καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαῖαν.

—Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Golden Shark» 3.407 τόν. γκρός, τοῦ 1958 καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαῖαν. Μετωνομάσθη «Μπρόδερ Λάκα».

—Τὴν κυπριακὴν σημαῖαν ὑψωσε ἐπίσης τὸ παραληφθὲν φορτηγὸν «Bintang Pagi» (σημαία Σιγκαπούρης) 5.051 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Γκρέιτ Μωρίς».

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν μπάλκ κάρριερ «Finnamore Meadow» 13.057 τόν. γκρός, τοῦ 1961 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Ντόν Μάνουελ». "Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Μετωνομάσθη «Δάφνη K.» τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Hollywood» 15.098 τόν. γκρός, τοῦ 1970 καὶ ὑψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαῖαν.

—Παρελήφθη ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Itsuksushima Maru» 5.094 τόν. γκρός, τοῦ 1955, μετωνομάσθη «Ποσειδώνια» καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον.

—Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον «Ardshiel» 119.678 τόν. γκρός, τοῦ 1969 παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μαρακάντα».

#### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Μετωνομάσθη εἰς «Στάρ Πουκού» τὸ μπάλκ κάρριερ «Πουκού» 18.892 τόν. γκρός, τοῦ 1973.

—Τὸ δεξαμενόπλοιον «Εύγ. Κ. Τσιμπλῆ» 12.324 τόν. γκρός, τοῦ 1958, μετωνομάσθη «Αἴτος».

—Εἰς «Γιουβέντους» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Τανγκανίκα» 8.927 τόν. γκρός, τοῦ 1972.

—Μετωνομάσθη «Νέδα» τὸ φορτηγὸν «Νόπαλ Νέδα» 7.280 τόν. γκρός, τοῦ 1963.

—Εἰς «Κυρά Σταθού» μετωνομάσθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Λάουρα Β.» 4.314 τόν. γκρός, τοῦ 1953.

—Τὸ κυπριακὸν μότορσπιτ «Νικολής» 834 τόν. γκρός, τοῦ 1952, μετωνομάσθη «Φωτεινή Σ.».

—Μετωνομάσθη «Μεσσηνία II» τὸ φορτηγὸν «Μόνικα Σ.» 1.950 τόν. γκρός, τοῦ 1952.

—Εἰς «Τομένταυρος II» μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Αναστάσιος» 2.706 τόν. γκρός, τοῦ 1950.

—Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Άλιντα» 13.010 τόν. γκρός, τοῦ 1958 μετωνομάσθη «Γουαίνη».

—Εἰς «Ρένα» —οὖτις «Νίκη Κ.»— μετωνομάσθη τὸ φορτηγὸν «Γκαζικάρα», 5.944 τ. γκρός τοῦ 1950. 'Η κυανόλευκος διετρήθη. Τὸ σκάφος ἐκτελεῖ ἐπισκευάς εἰς τὸν Πειραιά.

#### ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

—Ἐπωλήθη εἰς Πακιστανῶν διαλυτὰς γύρω τῶν 102 δολλαρίων κατὰ τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος τὸ φορτηγὸν «Σουερέτ» 10.661 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

—Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Εύγενία Νιάρχου» 30.158 τόν. γκρός, τοῦ 1956 ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐβαν γύρω τῶν δολ. 113/115 κατὰ τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

—Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐβαν ἐπωλήθη ἐπί-

σης τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ολυμπικός Γκάλφ» 20.495 τόν. γκρός, τοῦ 1954. Τιμὴ δολ. 110 κατὰ τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος.

—Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ δεξαμενόπλοιον «Χαμσίν» 18.302 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

—Τὸ κυπριακὸν δεξαμενόπλοιον «Μαριδίκι» 21.675 τόν. γκρός, τοῦ 1955 ἐπωλήθη ἀντὶ δολ. 109,75 κατὰ τόν. ἑλ. ἐκτοπίσματος εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐβαν.

—Εἰς Βέλγους διαλυτὰς ἐπωλήθη τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Κάπται Θέο» 8.545 τ. γκρός, τοῦ 1953.

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Κατὰ τὸ διαρρεῦσαν 150ήμερον υπεγράφουσαν εἰς τὸ NAT συμβάσεις ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκαφῶν υπὸ ἔνεις σημαῖας :

—«Μπριγκίτε», 1.135 τόν. γκρός, ἀπὸ 4.117, ἐκπρόσωπος κ. Ἀδραίμ Ρομάνιο.

—«Σέλας», κυπριακόν, 7.341 τόν. γκρός, ἀπὸ 25.177, ἐκπρόσωπος κ. Βασ. Μαλτέζος.

—«Χώκ», λιβεριανόν, 10.256 τόν. γκρός, ἀπὸ 15.12.76, ἐκπρόσωπος κ. Π. Καρούνος.

—«Ρόκος», κυπριακόν, 7.675 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.1.77, ἐκπρόσωπος κ. Σπ. Ἀρμπούζης.

—«Μεσσηνιακή Φιλία», λιβεριανόν, 79.500 τόν. γκρός, ἀπὸ 21.1.77, ἐκπρόσωπος κ. Μ. Καραγεώργης.

—«Ἀριστόνοφος», λιβεριανόν, 11.377 τ. γκρός, ἀπὸ 20.5.76, ἐκπρόσωπος κ. Μιχ. Καραγεώργης.

#### ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΕΥΘΥΜΙΑΔΗ

Δύο όχηματαγωγὰ τῆς ἑταῖριας Εύθυμιαδή, τὰ «Αἰολίς» καὶ «Πλάτων», ἐκπλειστηριασθέντα προσφάτως ἐν Πειραιεῖ, κατεκρυφωθέσαν υπὲρ Γερμανικῆς Τραπέζης, ἐκ τῶν κυριωτέρων πιστωτῶν τῆς ἑταῖριας. Τὸ πρώτον ἔξι οὐτών ἐπωλήθη ηδη υπὸ τῆς Τραπέζης εἰς τὸν Κύπρον ναυτικὸν πράκτορα, κ. Τάκην Σολωμονίδην.

#### ΕΠΙΒΟΛΗ ΚΥΡΩΣΕΩΝ ΔΙΑ ΤΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΥ «ΑΡΓΩ ΜΑΣΤΕΡ»

Τῇ ἐντολῇ τοῦ Ναυτιλιακοῦ Επιτρόπου τῆς Λιβερίας, ἀνεκλήθη τὸ λιβεριανὸν δίπλωμα πλοιάρχου τοῦ κ. Γεωργίου Παπαδοπούλου, κυβερνήτη τοῦ διπλού λιβεριανῆς σημαίας δεξαμενοπλοίου «Αργώ Μέρτσαντ», ὃπερ προσήρχεν ἔξωθι τῶν ἀμερικανῶν ἀκτῶν τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον προκαλέσαν σοβαρωτάτην ρύπανσιν.

Ἡ ἀπόφασις ἔβασισθη εἰς τὴν προσωρινὴν ἔκθεσιν τῆς ἐπιτροπῆς ἐρεύνης, συσταθείσης εἰδικῶν πρὸς διερεύνησιν τῶν αἰτίων ἃτινα προκεκλέσαν τὸ συγκεκριμένον αὐτὸν ἀπότυχον.

—Ανεκλήθησαν, ἐπίσης, προσωρινῶς, «ἄνευ προκαταλήψεως», τὰ διπλώματα τοῦ διπλοπλοίου κ. Γεωργίου 'Υψηλάντη καὶ τοῦ ἀνθυποπλοιάρχου, κ. Γεωργίου Δενδρίου, κατόπιν συστάσεως τῆς ἐπιτροπῆς. 'Η προσωρινὴ ἀνάκλησης «ἄνευ προκαταλήψεως», ὡς διηγηκρίσθη, δὲν ἀποκλείει τὴν ἐπιβολὴν βαρυτέρων ποινῶν ἀργότερον, ὅταν περατωθῇ ἡ ἀκροαματικὴ διαδικασία.

## NEGRIS Overseas Suppliers

P.O.BOX 87, BOMBAY (INDIA)  
CABLES: NEGRISCLEO (BOMBAY)  
TELEPHONE: 26 86 56 - 26 10 68 - A.O.H. 21.15.34

Ο ΜΟΝΟΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣ  
BOMBAH - INDIA

# ΚΑΘΕΙΛΚΥΣΘΗ ΕΙΣ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ ΤΟ ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡ «ΤΖΟΑΝΝΑ»

ΠΑΡΕΛΟΘΗ ΗΔΗ ΤΟ «ΦΩΤΕΙΝΗ»



Τὸ παρελθὸν Σάββατον 26ην Μαρτίου καθειλκύσθη ἐκ τῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκᾶ τὸ δεύτερον μπάλκ κάρριερ τῶν 37.000 τόν. d.w. τὸ ὄποιον παρηγγέλθη εἰς τὰ

Ἐλληνικὰ Ναυπηγεία ὑπὸ τοῦ Οἴκου Μ. M. Ξυλᾶ. Τὸ καθειλκυσθὲν σκάφος, τὸ ὄποιον ὀνομάσθη «Τζοάννα» (ἀνάδοχος ἡτο ἡ κ. Νανά Φράγκου), θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ 'I-

ούλιον. Τὸ πρώτον ἐτῶν δύο σκαφῶν τὰ ὅποια ἐναυπηγήθησαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου Ξυλᾶ, ὄνομασθὲν «Φωτεινῆ» παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του τὴν 23ην Μαρτίου.

Σημειοῦται ὅτι τὸ «Τζοάννα» εἶναι τὸ 15ον σκάφος ἐκ τῆς σειρᾶς τῶν 19 μπάλκ κάρριερς τῶν 37.000 τόννων, ἡ ναυπηγῆσις τῶν ὄποιων ἔχει ἀνατεθῆ εἰς τὰ Ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκᾶ.

Ομιλῶν κατὰ τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως ὁ γενικὸς τεχνικὸς διευθυντῆς τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων κ. Χρ. Καλδῆς ὑπεγράμμισεν ὅτι συμφώνως πρὸς τὰς ὑπαρκούσας πληροφορίας τὰ 14 μπάλκ κάρριερς τὰ ὄποια ἔχουν παραδοθῆ μέχρι τοῦδε ὑπὸ τῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκᾶ ἀπεδείχθησαν ἔξαιρετικῶς ἐπιτυχῆ εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν των. Ἐπίσης ἐτόνισεν ὅτι ἡ διαδοχὴ τῆς παραδόσεως τοῦ μπάλκ κάρριερ «Φωτεινῆ» μὲ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Τζοάννα» χωρὶς ἐνδιάμεσον νεκρὸν χρόνον δίνει τὸ μέτρον τῆς ὄργανωσεως τῆς παραγωγῆς τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων. Ἐπίσης ὁ κ. Καλδῆς ἀνέφερεν ὅτι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κατασκευῆς καὶ τοῦ ἔξοδιον τοῦ «Φωτεινῆ» ἡ συνεργασία τῶν Ναυπηγείων μὲ τοὺς ἐκπρόσωπους τῶν πλοιοκτητῶν ὑπῆρξεν ἔξαιρετος καὶ αἱ ὑποδείξεις αἱ ὄποιαι ἐγένοντο διὰ διαφόρους βελτιώσεις εἰς ἓνα τύπον σκάφους ποὺ ἔχει ἀποδείξει τὰς ναυτικὰς καὶ ἐμπορικὰς τοῦ ικανότητας ἔδωσαν τὴν εὐκαιρίαν εἰς τὰ Ναυπηγεία νὰ ἐκτιμήσουν τὴν γνώσιν καὶ τὴν πείραν τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν σκαφῶν τοῦ τύπου αὐτοῦ.

«Εἶμεθα δέδαιοι, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. Καλδῆς, ὅτι ἡ γνώσις αὐτὴ θὰ τοὺς θοηθῆσῃ νὸς ξεπεράσουν τὴν κρίσιν, ἡ ὄποια μαστίζει ἀκόμη τὴν Ναυτιλίαν. "Ἀλλωστε, μιὰ ματιά εἰς τὸν Κόλπον τῆς Ἐλευσίνος θὰ δεῖξῃ πῶς πολλὰ ἀπὸ τὰ σκάφη ποὺ ἥσαν παραπλισμένα τὸν παρελθόντα Νοέμβριον δὲν ὑπάρχουν πλέον καὶ αὐτὸς ἀποτελεῖ ἀσφαλῆ ἐνδείξιν ὅτι ἡ κρίσις εὑρίσκεται εἰς τὸ στάδιον τῆς ὑποχρήσεως».

Καταλήγων ὁ κ. Καλδῆς ἀνέφερεν ὅτι ὅπως εἶχεν εἴπει καὶ κατὰ τὴν προηγουμένην καθέλκυσιν, ἡ κατασκευὴ τῶν δύο σκαφῶν τοῦ Οἴκου Ξυλᾶ γίνεται εἰς τὴν ἐποχῇ μιᾶς ἐκ τῶν μεγαλύτερων ναυτιλιακῶν κρίσεων, ὅπου αἱ Τράπεζαι εἶναι ἐντελῶς ἀπρόθυμοι νὸς χρηματοδοτήσουν νέας κατασκευάς. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ ἀπόφασις τῆς παγκοσμίως γνωστῆς Τραπέζης Manufacturers Hanover Trust τῆς Νέας Υόρκης, ἡ ὄποια ἐξετίμησε τὰς δυνατότητας τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἀνέλαβε τὴν χρηματοδότησιν, ἀξίζει νὰ ἔχειρι. "Ἀλλωστε, εἴπεν, αἱ ικανότητες τὰς ὄποιας ἐπέδειξαν οἱ ἐκπρόσωποι τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὴν συνεργασίαν μετὰ τῶν Ναυπηγείων κατὰ τὴν ναυπηγῆσιν τῶν δύο σκαφῶν θὰ δικαιώσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην τῆς Τραπέζης.

ESTABLISHED 1896

**EVANGELOS CASTRIOTIS  
HALKIS AGENCIES LTD.  
VOUDOURI AVE 30  
HALKIS - GREECE**

ATHENS OFFICE

EL. VENIZELOU AVE. 42  
TEL. 3618.679 - 3632.567  
TELEX 9388 EK GR  
TELEGRAMS : EVIANAVE ATHENS

TELEX 27149 EK GR  
TELEGRAMS EVIANAVE HALKIS  
TEL. (0221) 22231 - 22126 - 22325  
A.O.H. (0221) 22867 - 24282

## ΗΥΞΗΜΕΝΑ ΕΣΟΔΑ ΚΑΙ ΕΞΟΔΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ Ο ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ. ΔΙΑ ΤΟ 1977

ΤΑ ΕΙΣΦΕΡΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΕΡΧΟΝΤΑΙ ΕΙΣ 8.437

'Ενεκρίθη ύπό τού Δ.Σ. τού NAT ό προϋπολογισμός τού 'Ιδρυματος χρήσεως 1977, ό όποιος παρουσιάζει ηγήσμενα έσοδα και έξοδα έναντι τού προϋπολογισμού τής προηγουμένης χρήσεως. Έπισης ο όφετεινός προϋπολογισμός τού NAT παρουσιάζει και πλεόνασμα 56 έκατομ. δρχ., ένω ό προϋπολογισμός τού 1976 παρουσιάζει έλλειμμα 3.215.000 δρχ. Συγκεκριμένως, ό προϋπολογισμός χρήσεως 1977 παρουσιάζει έσοδα 3.431.696.000 δρχ. και έξοδα 3.375.688.000 δρχ. έναντι 3.001.294.000 δρχ. και 3.004.509.000 δρχ. άντιστοίχως τού 1976. Εις τά άνωτέρω πορώ περιλαμβάνονται, έπισης, τά ύπερ τού ΚΑΑΝ έσοδα κλπ. Σημειούται ότι και ό όφετεινός προϋπολογισμός ό όποιος υπεβλήθη άρχικώς εις τό Δ.Σ. τού NAT παρουσιάζει έλλειμμα, διότι είχεν ύπολογισθή έσφαλμένως ό άριθμός τών πλοίων (είχον παραλειφθή 202 πλοία) και είχεν άναγραφη υψηλὸν κονδύλιον διὰ τήν άγοράν ακίνητων. Μετά τήν έπισήμανσιν τών εν λόγω παραλείψεων ύπό τού Δ.Σ. ό προϋπολογισμός άνεμορφώθη και οὕτω παρουσιάζει τό προαναφερθέν πλεόνασμα τών 56.008.000 δρχ. και όποθεματικόν 20.000.000 δρχ. διὰ τήν άντιμετώπισιν άνεπαρκών πιστώσεων και όπροβλεπτων δαπανών.

Εις τόν προϋπολογισμόν άναφέρεται ότι ή διαχείριστις NAT έκ πραγματικών έσόδων προβλέπεται εις 2.403.925.000 δρχ. και ή διαχείριστις έκ πραγματικών έξόδων —πε-

ριλαμβανομένων τών έπενδυσεων ύπερ τού 166.375.000 και τού όποθεματικού ύπερ τού 20.000.000. Έπισης τά έσοδα ύπερ τού ΚΑΑΝ, διὰ τό όποιον καταρτίζεται ίδιος προϋπολογισμός, τού 'Ελληνικού Δημοσίου και έτερων λογαριασμών τρίτων προϋπολογισθσαν εις τό ποσὸν τών 994.317.000 δρχ., τό όποιον περιλαμβάνεται εις τά γενικά έσοδα πρός όποδοσιν. Συνεπών τό ύψος τής διαχείρισεως NAT και τής διαχείρισεως τρίτων άναδιθάζουν τό σύνολον τών έσόδων εις τό ποσὸν τών 3.431.696.000 δρχ., και τό ύψος τών έξόδων εις τό ποσὸν τών 3.375.688.000 δρχ. Πέραν όμως τών διά τού προϋπολογισμού προβλεπομένων ώς άνω έσόδων ύπερ τού 3.431.696.000 δρχ., συνεισπράττονται μετά τών τού NAT και τά έσοδα τών Ταμείων Προνοίας Ε.Ν., τού Κεφαλαίου Πλοηγικής Υπηρεσίας, τού Κεφαλαίου Ναυτικής Εκπαίδευσεως, τά όποια δέν έμφανίζονται εις τόν προϋπολογισμόν τού 'Ιδρυματος, ούτω δέ ό κύκλος τών έν γένει πραγματοποιουμένων έσόδων ύπερ τού Ταμείου θά είναι διὰ τό 1977 τής τάξεως τών 4.5 δισεκατομμυρίων δρχ.

### ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Τά κύρια χαρακτηριστικά τού προϋπολογισμού τού τρέχοντος έτους είναι :

—'Η πρόβλεψις πραγματικών έσόδων εις ποσοστόν κατά 7.89% άνωτερον τού 1976.

—'Η αύξησις τών πραγματικών τακτικών

και έκτακτων έσόδων, τής μεγαλυτέρας αύξησεως σημειουμένης έπι τών άσφαλιστικών είσφορών.

—'Η αύξησις τών πραγματικών τακτικών και έκτακτων έσόδων, τής μεγαλυτέρας αύξησεως σημειουμένης έπι τών πληρωμών δι' ύπηρεσίας και δή έπι τών άσφαλιστικών παροχών.

—'Η αίσθητή αύξησις τών ύπερ τρίτων είσπραττομένων και άποδιδομένων έσόδων, κυρίως λόγω τής άποδόσεως εις τό ΚΑΑΝ έπι τών τακτικών είσφορών τού NAT ποσοστού 25% έναντι 20% τού έτους 1976.

### ΠΡΟΕΛΕΥΣΙΣ ΕΣΟΔΩΝ

Τά πραγματικά έσοδα τού 1977 είναι ηγήσμενά κατά 175.795.000 δρχ., ήτοι κατά ποσοστόν 7.89% έναντι τού 1976, τής αύξησεως ταύτης όφειλομένης εις τήν πρόβλεψιν τής ηγήσμενής άποδόσεως τών τακτικών έσόδων, τής μεγαλυτέρας αύξησεως σημειουμένης έπι τών άσφαλιστικών είσφορών και τής επιχειρηματικής έν γένει δραστηριότητος τού 'Ιδρυματος. Τά έκ τής κατηγορίας ταύτης έσοδα άντιπροσωπεύουν ποσοστόν 99.65% έπι τού συνόλου τών πραγματικών έσόδων.

Σημειούται σχετικώς, ότι αι άσφαλιστικών είσφοραί έργοδοτο και ήσφαλισμένου ύπελογισθσαν συνολικώς εις τό ποσὸν τών δρχ. 2.048.310.000 έναντι 1.917.912.000 τού 1976, ήτοι παρουσιάζονται ηγήσμεναι κατά 30.398.000 δρχ. ή κατά ποσοστόν 6.80%. Αι είσφοραί συγκεκροτημένων πληρωμάτων ύπελογισθσαν έπι τή βάσει τού άριθμού τών πλοίων και τής νομίμου συνθέσεως πληρωμάτων, άναλογως τής κατηγορίας ή χωρητικότητος εις ήν άνήκει τό πλοίον. Αι βάσει τού ήλικού άριθμού τών έργαζομένων πλοίων και τής συνθέσεως πληρωμάτων είσφοραί άποτελούν τάς «είσφοράς δυνάμεως», τό σύνολον δέ αύτών άποτελού-



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ  
ANAT. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - KONTINENT

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :	Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ.	: 4111511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
ΤΕΛΞ	: 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ	: AGENCIE MARITIME DE KEYSER THORNTON S.A., ANTWERP, BELGIUM. TEUTONIA, HAMBURG, GERMANY. C. STEINWEG NV., ROTTERDAM-HOLLAND. SARK EXPRESS SHIPPING AGENCY LTD., ISTANBUL, TURKEY. MONTAN BRENNSTOFFHANDEL UND SCHIFFAHRT, FRANKFURT, W. GERMANY. B. DETTMER & CO. BREMEN W. GERMANY. JAMES FISHER & SONS LTD, FELIXSTOWE ENGLAND. STEINFORT LTD, CLEVELAND ENGLAND.

μενον άπό τας εισφοράς των πλοίων έσωτερικού, ποντοπόρων και συμβεδημένων, ύπελογισθη είς δρχ. 3.212.103.000 έναντι 3.096.685.000 τού 1976. Έκ τούτων δρχ. 374.597.000 προέρχονται έκ των πλοίων έσωτερικού και συμβεδημένων ξένης σημαίας μισθολογίου δραχμών και δρχ. 2.837.506.000 έκ των ποντοπόρων πλοίων έλληνης σημαίας και συμβεδημένων μετά τού NAT πλοίων ξένης σημαίας μισθολογίων συλλογικών συμβάσεων είς Λίρας Αγγλίας. Τό δεδαιούμενον σύνολον είς Λίρας Αγγλίας ιστότιμον των ώς ανω δρχ. 2.937.506.000 άνέρχεται είς 51.591.012 Λ.Α. έναντι 41.410.240 Λ.Α. τού 1976. Τέ άνωτέρω μεγέθη, δηλαδή αἱ «εισφοραὶ δυνάμεως» ἀφορούν τάς εισφοράς πρό τῆς ἐκπτώσεως α) τῆς προβλεπομένης συνήθους ή ἐπεκτεινομένης ἀργίας πλών, β) τῆς ἐκπτώσεως ποσοστοῦ 20% έκ των συμβεδημένων πλοίων λόγω μὴ πλήρους συνθέσεως και γ) τού ἀπόδοτέον είς τὸ KAAN ποσοστοῦ. Τό ύπόλοιπον ἀποτελεῖ τάς καθαράς ύπερ τού NAT εισφοράς.

Κατά τό 1977 τό εισόδημα τῶν ἔργαζομένων και ἀμειθομένων είς συνάλλαγμα ναυτικών ύπελογισθούμενον δάσει τῶν καθαρών εισφορῶν ἐκ συγκροτημένων πληρωμάτων, τῶν μισθών τῶν συλλογικών συμβάσεων και τού ἀριθμού τῶν ἔργαζομένων ύπελογισθεῖται είς 213.000.000 Λ.Α. η 364.000.000 δολάρια περίπου. Τό ύψος δύμας τού ἐν λόγῳ εισοδήματος είς συνάλλαγμα είναι είς τὴν πραγματικότητα κατά πόλιν ἀνότερον ἐάν προστεθούν ή εἰς δάρος τού πλοίου νοσηλεία και μισθοδοσία τῶν ἀσθενῶν, οἱ συμφωνούμενοι ἄνω τῶν συλλογικών συμβάσεων μισθοί κλπ. Ἐξ ὅλου τὸ εισπραττόμενον συνάλλαγμα ἐκ τού συνόλου τῶν ἀσφαλιστικῶν εισφορῶν (NAT και KAAN) ἐκ συγκε-

κροτημένων πληρωμάτων, ύπολογισθεῖται διὰ τό 1977 είς 73.881.000 δολλάρια, τὸ ποσὸν ὅμως τούτο αὐξάνεται σημαντικός ἐκ τῶν ἐσόδων τῶν Ταμείων Προνοίας, τῶν λοιπῶν εἰδικῶν κεφαλαίων, τῶν κρατήσεων ύπερ τού Δημοσίου κλπ. Κατ' εἰδος πλοίου αἱ εισφοραὶ τῶν πλοίων ἥπρων φορτίου ἀποτελοῦν ποσοστὸν 61.68%, τῶν δεξαμενοπλοίων 21.75%, τῶν ἐπιβατηγῶν 12.62% και τῶν διαφέρων 3.95% ἐπὶ τού συνόλου τῶν εισφορῶν συγκροτημένων πληρωμάτων.

#### ΤΑ ΕΙΣΦΕΡΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ

Τὰ εισφέροντα πλοία ὅλων τῶν κατηγοριῶν ύπελογισθησαν διὰ τό 1977 είς 8.437 έναντι 8.398 τού 1976. Έκ τῆς συγκρίσεως τῶν στοιχείων τῶν δύο ἐτῶν προκύπτει αὐξῆσις τῶν πλοίων κατά 39. Εἰδικώτερον, τὰ πλοία έσωτερικού ἐμειώθησαν κατά 98, τὰ ποντοπόρα πλοία ύπὸ ἔλληνικήν σημαίαν ἡγήθησαν κατά 189 και τὰ συμβεδημένα πλοία ύπὸ ξένας σημαίας ἐμειώθησαν κατά 52.

#### ΤΑ ΕΞΟΔΑ

Τὰ πραγματικὰ ἔξοδα τού ἔτου 1977 παρουσιάζονται ἡγήθησαν ἔναντι τού 1976 κατά δρχ. 116.572.000 η κατά ποσοστὸν 5.22% κυρίως λόγῳ τῆς προβλέψεως τῆς ηγήθησαν πληρωμῶν δι' ὑπηρεσίας. Διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν δαπανῶν τού προϋπολογισμοῦ ἐλήφθησαν ὑπὸ ὅψιν:

—Τὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῆς προβλεπομένης αὐξῆσης τού ἀριθμού τῶν συνταξιούχων καὶ τῆς ἀνόδου τού μέσου ὅρου τῶν ἀπονεμούμενων νέων συντάξεων ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν χαμηλὸν μέσου ὅρου τῶν διαγραφομένων συντάξεων.

—Ἡ ἐφαρμογὴ τού ισχύοντος μισθολογίου ἐπὶ τού πολιτικού πρασωπικοῦ, ως και ἡ πλήρωσις ὅλων τῶν ὄργανικῶν θέσεων τοῦ

προσωπικοῦ, αἱτίνες ἐδημιουργήθησαν διὰ τού νέου νόμου 458)76.

—Ἡ ἐπιδάρυνσις τοῦ Ταμείου ἐκ τῆς φορολογίας τῶν περιουσιακῶν του στοιχείων, καταθέσεων ἔξωτερικοῦ κλπ.

Αἱ πληρωμαὶ δι' ὑπηρεσίας παρουσιάζουν αὐξῆσιν κατὰ 159.432.000 δρχ. ἢ κατὰ ποσοστὸν 8.08% ἔναντι τοῦ 1976. Συγκεκριμένως αἱ ἀσφαλιστικαὶ παροχαὶ ἡγήθησαν διὰ τό 107.942.000 δρχ., αἱ ἀμοιβαὶ ὑπαλλήλων κατὰ 27.146.000 δρχ., αἱ δαπάναι συμμετοχῆς εἰς τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν και ἀσφαλίσιν τῶν ὑπαλλήλων κατὰ 11.339.000 δρχ., αἱ πληρωμαὶ διὰ μὴ προσωπικᾶς ὑπηρεσίας κατὰ 8.949.000 δρχ., αἱ δαπάναι διὰ φόρους, τέλη και ἔξοδα δεδαιούσεως και εἰσπράξεως ἐσόδων κατὰ 3.999.000 δρχ. κλπ. Ἡ αὐξῆσις τῶν ἀσφαλιστικῶν παροχῶν ὀφείλεται εἰς τὴν αὐξῆσιν τού ἀριθμοῦ τῶν συνταξιούχων, τὴν αὐξῆσιν τού γενικοῦ μέσου ὅρου τῆς μηνιαίας συντάξεως και τὴν πρόδεψιν ἀπονομῆς νέων συντάξεων εἰς 1.800 ἡσαφαλισμένους μὲν μέσην μηνιαίαν σύνταξιν 7.500 δρχ., και ἡ αὐξῆσις τῶν ἀμοιβῶν τῶν ὑπαλλήλων εἰς τὴν πρόδεψιν καλύψεως ὅλων τῶν κενῶν θέσεων αἱτίνες ἡγήθησαν σημαντικῶς δάσει τοῦ νέου νόμου περὶ NAT.

#### ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ

Εἰς τὸν προϋπολογισμὸν ἀνεγράφῃ δι' ἐπενδύσεις συνολικῶς ποσὸν 161.375.000 δρχ. ἔναντι 225.123.000 τοῦ 1976 —μείωσις κατὰ 63.748.000 δρχ. ἢ κατὰ ποσοστὸν 28.32% — λόγῳ τῆς ἐγγραφῆς μειωμένης πιστώσεως δι' ἀγορὰν ἀκινήτων. Διὰ τὴν ἀλέγερσιν ἀκινήτων και διὰ τὴν ἔναρξιν τοῦ προγράμματος ἀνοικοδομήσεως ἐπὶ ὑφισταμένων οἰκοπέδων προβλέπεται συνολικῶς ποσὸν 60.141.000 δρχ. και διὰ τὴν ἀγορὰν ἀκινήτων πίστωσις 100.000.000 δρχ.

# HELLENIC & INTERNATIONAL LTD (CEUTA)

SUCCESSOR OF: GEORGE PAPAMINA - DIAKOMANOLI

(ESTABLISHED 1923 IN NORTH AFRICA)

INTERNATIONAL SHIP SUPPLIERS - GENERAL CONTRACT CO.

FRESH PROVISIONS - BONDED DECK AND ENGINE STORES - MAGNUS MARITEC

CHEMICAL PRODUCTS

Managing Director: Captain SACIS THEODORIDIS

#### CENTRAL OFFICE :

Calvo Sotelo 64  
P.O.Box 420  
CEUTA, SPAIN  
Phones : 514540 (8 lines) 516993  
Cables : GRECO - CEUTA  
Telex : 78089 FONCAB E.

#### MADRID OFFICE :

J. K. TSELKAS - R. S. SAUGAR  
Fer De Los Rios 100  
MADRID 15, SPAIN  
Phones : 2438847/8, 2518767  
Cables : GRECO - MADRID

#### PIRAEUS OFFICE :

J. A. PARISIIS  
17 - 19, Akti Miaouli  
Phones : 4112570, 4174495, 4120341  
Telex : 213557 PARI GR - 212794 F.Y. GR

#### CADIZ OFFICE :

J. ACAL PEREZ  
Mercado Central 48  
Phones : 225424, 224983

#### LONDON OFFICE :

AVGHERINO & APERGIUS  
65, London Wall  
LONDON EC2M 5TU  
Phones : 6384905/6  
Cables : AGESILAUS - LONDON EC2  
Telex : 883401

#### MALAGA OFFICE :

FR. MOPAL BERROCAL  
Parque Vista Franca  
Ed. Extremadura 3 - 4°  
Phones : 313223, 441053

**Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ  
ΤΟΥ Ν.Α.Τ.**

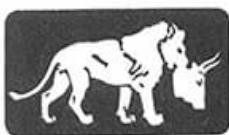
Εις τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ παρατηρεῖται ὅτι ἡ οἰκονομικὴ κατάστασις τοῦ Ἰδρύματος δὲν ἐμπένει βεβαίως ἀνησυχίαν, χωρὶς τὸ στοιχεῖον τοῦτο νὰ εἴναι παρόγων ἐφήσυχάσεως. Αἱ ἀσφαλιστικαὶ εἰσφοραὶ ὑπερβαίνουν τὰς ἀσφαλιστικὰς παροχὰς κατὰ 44 ἑκατομ. δρχ. καὶ κρίνεται σκόπιμον νὰ ὑπομηνηθῇ ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ μὴ ἀπατᾶται τις ἐκ τῆς σημερινῆς καλῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ Ἰδρύματος καὶ νὰ ἐνδίδῃ πρὸς πιέσεις πρὸς χορήγησιν παροχῶν (πρώτῳ δελτίσεις συντάξεων ἡ ἰκανοποίησις αἰτημάτων διὰ διευρύνσεως ἐν γένει νομοθετικῶς τῶν περιθωρίων διὰ τὴν ἀπόκτησιν συνταξιοδοτικοῦ δικαιώματος), ἀλλὰ νὸ σταθμίζῃ τὰς ἀνειλημμένας ὑποχρεώσεις τοῦ Ταμείου πρὸς τοὺς συνταξιούχους καὶ τοὺς ἐνέργειας ναυτικούς, ὡς καὶ τὴν δυοχερῆ οἰκονομικὴν θέσιν εἰς ἥν θέλει εὐρεθῆ τὸ "Ιδρυμα εἰς περίπτωσιν κάμψεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηρίου", ὅτε πλήττεται διττῶς τὸ Ταμείον, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τῆς μειώσεως τῶν ἐσόδων του, ἀφ' ἔτερου δὲ διὰ τῆς ἐπαυξήσεως τῶν παροχῶν πρὸς τοὺς σπεύδοντας νὰ ἐγκαταλείψουν ὅμαδικῶς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα καὶ νὰ εἰσέλθουν εἰς τὸν συνταξιοδοτικὴν προστασίαν τοῦ Ἰδρύματος.

Φρονοῦμεν, παρατηρεῖται ἐπίσης, ὅτι ἡ ὑποβολὴ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν αἰτήματος ὅπως τὸ ἀσφαλιστικὸν "Ιδρυμα τῶν μαχητῶν τοῦ κύματος τύχης καὶ πάλιν τῆς στοργῆς καὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ κρατικοῦ παράγοντος διὰ τὴν ἐνένευρην ἀπαλλαγὴν του ἀπὸ τῆς φορολογίας ἐπὶ τῶν προσόδων τῆς ἀκινήτου περιουσίας καὶ τῶν τόκων τῶν παρὰ Τραπέζαις ἔξωτερικοῦ καταθέσεων αὐτοῦ λαμβανομένου ὑπ' ὄφιν καὶ τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ Ν.Α.Τ παρέχει δωρεάν ὑπηρεσίας πρὸς τὸ Κράτος, συνισταμένας εἰς τὴν Ἑκκαθάρισιν, εἰσπραξιν καὶ ἀπόδοσιν τῶν δικαιωμάτων τοῦ Δημοσίου ἐκ φόρου μισθωτῶν ὑπηρεσιῶν καὶ χαρτοσήμου τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ τῆς ὑπὸ τοῦ Ν. 28)75 ἐπιβληθείσης εἰσφορᾶς ἐπὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ πλοίων ἑνῆς σημαίας. Ἡ τοιαύτη χειρονομία Ḣτὰ ἀπετέλει μίαν ἐμπρακτὸν ἀναγνώρισιν τῆς μεγάλης συμβολῆς καὶ τῶν θετικῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας τόσον εἰς τὸν τομέα τῆς προσφορᾶς θυσιῶν πρὸς τὸ "Ἐθνος ὄσον καὶ εἰς τὸ πεδίον τῆς οἰκονομικῆς ἀναδημιουργίας, εὐημερίας καὶ προόδου τῆς χώρας.



## Ο «ΠΕΙΡΑΪΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ» ΤΙΜΑ ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ ΕΙΣ ΤΟΝ κ. ΔΗΜ. ΚΩΤΤΑΚΗΝ



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

**BERA**

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΚΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:  
ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ Ε.Π.Ε.

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. 4176.573 - 4171.889

Τὴν μεσημβρίαν τῆς 28ης Μαρτίου, ὁ Πειραιϊκὸς Σύνδεσμος ἀπένειμεν εἰς τὸν ἴδιοκτήτην καὶ διευθυντὴν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», κ. Δημήτριον Κωττάκην, τιμητικὸν δίπλωμα ἐπὶ τὴν εὐκαιρία τῆς ἐκδόσεως τοῦ χιλιοστοῦ τεύχους.

Ο Πειραιϊκὸς Σύνδεσμος, ὁ ὅποιος ἐπὶ 75 συναπτά ἔτη προσφέρει καὶ ἔξακολουθεῖ νὰ προσφέρει ἀνεκτιμήτους ὑπηρεσίας εἰς τὴν πνευματικήν, κοινωνικήν καὶ ἐκπολιτιστικήν ζωὴν τῆς χώρας γενικῶς καὶ ἰδιαιτέρως τοὺς Πειραιῶν, ἥθελης μὲ τὸν τρόπον αὐτῶν νὰ τιμῆσῃ εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ κ. Κωττάκη, τὴν ἐντιμονακότερην μακράν δημοσιογραφικὴν δράσιν εἰς τὸν τομέα τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἡ ὅποια ἀποτελεῖ τὴν βάσιν τῆς πειραιϊκῆς ἀντιπύξεως καὶ προόδου.

Εἰς μίαν σεμνήν καὶ ἀπέριττον τελετήν, εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Πειραιϊκοῦ Συνδέσμου, ὁ Πρόεδρος αὐτοῦ, ὑποναύαρχος Λ.Σ. ἐ.ά. κ. Παναγιώτης Θεοχάρης, ἐνεχείρισεν εἰς τὸν κ. Δημ. Κωττάκην τὸ τιμητικὸν δίπλωμα καὶ τὸ μετάλλιον τῆς 75ετηρίδος τοῦ Συνδέσμου, προσφωνήσας αὐτὸν ὡς ὀκολούθως :

«Ο Πειραιϊκός Σύνδεσμος, διὰ τῆς ἀπονομῆς τοῦ Μεταλλίου τῆς 75ετηρίδος, εἰς τὸν ἐκδότην τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», της 1000στοῦ τεύχους τῆς ἐκδόσεως των, τιμᾷ, ὅχι μόνον τὸν θεμελιώτην καὶ πρύτανιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας, δημοσιογραφίας, ἀλλὰ καὶ ὅλοκληρον τὸν ναυτιλιακὸν καὶ ήμερησιον Τύπον, διὰ τὴν προσφοράν των εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς Μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας».

Καταλήγοντας ο Πρόεδρος κ. Θεοχάρης εἶπε: «Εύχαι ὅλων μας, κ. Κωττάκη, εἶναι, νὰ συνεχίστε ἐν ύγεια, ἀδιάκοπον τὴν ἐκδόσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ τοὺς ὠραίους ἀγάνας σας διὰ τὸ Εμπορικὸν Ναυτικὸν τῆς Πατρίδος μας».

Εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν : 'Ο Πρόεδρος, ἡ διοίκησις καὶ μέλη τοῦ Συμβουλίου τοῦ Πειραιϊκοῦ Συνδέσμου κ.κ. Π. Θεοχάρης, Μ. Μάγκος, Γ. Ρεδιάδης, Ν. Μακρυγιάννης, Π. Λεοντής, Κ. Κούτσης, Γρ. Ραγκούσης καὶ Α'. Φρ. Σκληρού, ὁ τιμώμενος κ. Δημ. Κωττάκης καὶ οἱ κ.κ. Βασ. Καδουνίδης, Γρ. Παραράς, Δημ. Τσαπραλῆς, Κ. Κυρίμης καὶ Παύλος Πέτσας.

# ΑΘΗΝΑΙ - ΠΑΡΙΣΙΟΙ

## ΣΥΝΤΕΜΝΕΤΑΙ Ο ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

'Η όπ' εύθειας σιδηροδρομική σύνδεσις Αθηνών - Παρισίων, μέσω Γιουγκολασίας, θα διακοπή έντος τού τρέχοντος έτους, ώς έδηλωσεν ο γενικός διευθυντής τού 'Οργανισμού Σιδηροδρόμων 'Ελλάδος, κ. Ιωάννης Λάμπρου. Μία νέα γραμμή θα δημιουργηθῇ, ξεσητηρεσμένη υπό τών όχηματα γωγῶν έκτελοντων δρομολόγια μεταξύ Πατρών - Βρινδήσιου. Διὰ τού τρόπου αύτού ο χρόνος της ζητούσης διαδρομῆς άπο τού Αθηνᾶς εἰς Παρισίους θα μειωθῇ άπο 57 εἰς 50 ώρας.

'Άπο τάς 'Αθήνας οι έπιβάται θα μεταφέρωνται εἰς Πάτρας δι' ειδικής άμαξοστοιχίας και θα έπιβιδαζωνται τών όχηματα γωγῶν μὲ κατεύθυνσιν τού Βρινδήσιου. 'Εκεῖ θα παραλαμβάνουν έτεραν άμαξοστοιχίαν πρός Παρισίους, μέσω Μπάρι, 'Ανκόνας, Μιλάνου και Λωζάνης. Ο σιδηροδρομικός σταθμὸς τών Πατρών εύρισκεται ηδη έντος τής λιμενικής περιοχῆς, άλλα ή έταιρια σιδηροδρόμων προτίθεται νὰ κατασκευάσῃ νέον σταθμὸν πλησιέστερον τής προβλήτος άπο τάς ώραν πόσιαν άναχωρούν τά πλοία διὰ Βρινδήσιου. Τούτο θα διευκολύνῃ τήν διακίνησιν τών έπιβατών και ιδιαιτέρως τών άποσκευών.

'Η νέα γραμμὴ θὰ έξυπηρετήται άπο τά πλοία τής ιταλικής έταιριας «Άδριατικα» που η τής Ελληνικής έταιριας «Ελληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαῖ» (ΕΛΜΕΣ), αἱ όποιαι έχουν δημιουργήσει κοινοπραξίαν. Οι πρός Βορρᾶν διακινούμενοι έπιβάται θα χρησιμοποιούν τό «Έγνατια» ή τό «Αππία», ένω οι πρός Νότον τό «Νεπτούνιο» ή τό «Ποσειδώνια».

'Διὰ τούς κατεύθυνσιν πρός τήν 'Ελλάδα έπιβάταις ή μεγίστη καθυστέρησις εἰς Βρινδήσιου δὲν θα ύπερβαίνῃ τάς δύο ώρας, άλλ' εἰς τάς Πάτρας, διὰ τούς έχοντας προορισμὸν τήν Ιταλίαν, 'Ελβετίαν ή Γαλλίαν έπιβάταις ή καθυστέρησις θα είναι μεγαλύτερα.

'Πιστεύεται οτι άπο τού προσεχούς έτους αἱ έταιριαi θα ρυθμίσουν τά δρομολόγια τών σκαφών των, ώστε νὰ μὴ σημειούται ούδεμία καθυστέρησις εἰς τούς έπιβάταις τών σιδηροδρόμων, άλλα διὰ τήν περίοδον τού τρέχοντος έτους, ή όποιας άρχιζει τήν 15ην 'Ιουνίου, τούτο είναι αδύνατον δεδομένου οτι έχουν ηδη προγραμματισθῇ και διαφορισθῇ τά δρομολόγια τών όχηματα γωγῶν.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ

### Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Μὲ λίαν κολακευτικὰς κρίσεις άπειδέθησαν τὸ έργον τού κ. Ιωάννου Μελά περὶ τής 'Ιστορίας τής πόλεως τού Πειραιώς κορυφαίοι ἐπτρόσωποι τού πολιτικοῦ και έπιστημονικοῦ κόσμου. Ούτω θερμάς συγχαρητήριοις ἐπιστολάς έλαβεν άπο τούς κ.κ. Κ. Παπακωνσταντίνου, Παναγ. Κανελλόπουλον και Γ. Μαύρου, άπο τὸν πρόεδρον τής 'Ακαδημίας κ. Ν. Λούρου και τούς καθηγητάς κ.κ. Γ. Μυλωνάν, Ν. Πλάτωνα, Μ. Σακελλαρίου, Χ. Μουλόπουλον και τὸν πρόεδρον τού Πειραικοῦ Συνδέσμου κ. Π. Θεοχάρην.

### ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Τὸ δωδέκατον και τελευταῖον τεύχος τού 1976 τῆς 'Επιθεωρήσεως Ναυτιλιακοῦ Δικαίου τού δικηγόρου κ. I. Σέργη, είναι άφιερωμένον κυρίως εἰς τήν εύρετροισιν τῶν περιεχομένων τού άπειροντος έτους.

Εἰς τήν άρχην περιέχει τήν πρόσφατον ναυτιλιακὴν νομοθεσίαν ήτοι: τὸν Νόμον

457)76 «περὶ ἐπεκτάσεως τῶν διατάξεων περὶ προτιμωμένης ύποθηκῆς ἐπὶ κατηγοριῶν τινῶν πλωτῶν ναυπηγημάτων», τὸν Νόμον 485)76 «περὶ τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων περὶ NAT» και τὸν Νόμον 486)76 «περὶ κυρώσεως τῆς διεθνοῦ συμβάσεως περὶ προλήψεως ἔργατικῶν ἀτυχημάτων ναυτικῶν». 'Επιστης τάς τελευταῖας ύπουργικάς ἀποφάσεις περὶ ρυθμίσεως ὅρων ἔργασίας, κυρώσεις συλλογικῶν συμβάσεων κλπ.

'Εξ ἄλλου, εἰς τάς έπιστησια εύρετρηα περιλαμβάνει τὸ κύριον εύρετριον τῆς νομολογίας και ἀλφαριθμητικὴν διατέρειον τῆς ζηλῆς και κατ' ἄρθρον τού ΚΙΝΔ, καθὼς και τά ειδικάτερα εύρετρηα τῶν μελετῶν και τῆς νομοθεσίας και τέλος τά ἀριθμητικὰ εύρετρηα τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων, τῶν γνωμοδοτήσεων και τῶν νόμων.

### "GLOBAL SHIPPING INDEX"

'Εκυκλοφόρησε προσφάτως, πλήρως ἐνημερωμένον, τὸ «Global Shipping Index» 1977 - 78. Διατίθεται άπο τά γραφεῖα τῶν «Ελληνικῶν Ναυτιλιακῶν Εκδόσεων», ἐπὶ τῆς δύο διοίκησης Σκουζὲ 14 εἰς τὸν Πειραιά, τηλ. 4521.839. 'Εντὸς τῶν ήμερων τίθεται εἰς κυκλοφορίαν και δ ὁ «Ελληνικός Ναυτικός Οδηγός» τού ίδιου ἐκδοτικοῦ ὀργανισμοῦ.

## ΠΕΝΘ

### ΑΙΑΣ ΜΑΤΑΡΑΓΚΑΣ ΥΠΟΝΑΥΑΡΧΟΣ

'Απεδίωσεν αἰφνιδίως και έκηδευθή τὴν 23ην Μαρτίου ἐπού τοῦ ιεροῦ ναοῦ τού Α' Νεκροταφείου Αθηνῶν, ο 'Υποναύαρχος Λ.Σ. έ.ά. Αίας Ματαράγκας. Τὸ γεγονός συνεκίνησε βαθύτατα τὸν ναυτιλιακὸν κόσμον εἰς τὸν όποιον ὁ ἀπελθὼν ως ἐκ τῆς μακρᾶς ὑπηρεσίας του ἡτο λίαν γνωστός και ἀγαπητός. Τὴν κηδείαν του παρηκολούθησεν ἡ ἡγεσία τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, παλαιοὶ και νεοί συνάδελφοι του και πλήθος γνωστῶν και φίλων του. Τὸν ἐπικήδειον έξεφνησεν ο 'Αρχιπλοίαρχος Λ.Σ. κ. 'Αλέξ. Μοσχονᾶς, εἰπών τὰ ἀκόλουθα:

"Οσο κι' ἂν είναι ἐπιβεδλημένο δὲν παύει νὰ είναι θλιβερό, θλιβερώτατο τὸ σημερινό μου καθήκον, νὰ ἀποτίσω τὸν ψυχλὸ φόρο τιμῆς ποὺ ούπειλε τὸ Λιμενικό Σώμα σ' ἔνα ἀπὸ τὰ ἐκλεκτὰ στελέχη ποὺ τὸ ὑπηρέτησε εὐόρκως 35 ὀλόκληρα χρόνια, τὸν 'Υποναύαρχον Αίαντα Ματαράγκαν.

Πτυχιούχος Ανωτάτης Σχολῆς κατετάχη στὸ Λιμενικό Σώμα τὸ 1936. 'Εκτοτε ἀνερχόμενος τις βαθμίδες τῆς ιεραρχίας ὑπηρέτησε σὲ πλειστες διεσες ὑπηρεσίες τῆς Διοικήσεως 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, γιατὶ νὰ φάσει στὸ φηλότερο ἀξιώματο τοῦ 'Ανωτηρωτού Γενικοῦ Διευθυντού τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας και στὸν ὀντότατο βαθμὸ τοῦ 'Υποναύαρχου.

Δραστήριος, εύφυης, ικανός, προσηλωμένος εἰς τὰ ιδεώδη μας και ἀφοσιωμένος στὴν ὑπηρεσία και στὸ καθήκον ἐτίμησε δλες τις ὑπηρεσίες ἀπὸ τὶς ὅποιες ἐπέρασε, εἴτε ως Προξενικός Λιμεναρχής, εἴτε ως Προσωπάρχης εἴτε ως Διευθυντής και ἀφισε τὰς ἀγαθότερες ἀναμήνησεις στοὺς συναδέλφους ποὺ τὸν γνώρισαν ως ύφιστάμενο, συνεργάτη της προϊστάμενο.

Παράλληλα, ὅμως, πρὸς τὴν διοικητικὴν δραστηριότητα, δὲν παράλειψε, ἀσχολούμενος εἰς τὰ ιδεώδη μας και ἀφοσιωμένος στὴν ὑπηρεσία και στὸ καθήκον ἐτίμησε δλες τις ὑπηρεσίες ἀπὸ τὶς ὅποιες ἐπέρασε, εἴτε ως Προξενικός Λιμεναρχής, εἴτε ως Προσωπάρχης εἴτε ως Διευθυντής και ἀφισε τὰς ἀγαθότερες ἀναμήνησεις στοὺς συναδέλφους ποὺ τὸν γνώρισαν ως ύφιστάμενο, συνεργάτη της προϊστάμενο.

'Αποστρατεύεις τὸ 1969 μὲ τὸν βαθμὸ τοῦ 'Υποναύαρχου συνέχισε, παρὰ τὸν κλονισμὸ τῆς ήγειας του, νὰ προσφέρει τὴν βοήθεια του και τὸ περίσσευμα τῆς καλωνύνης του πρὸς ἓντος πλήθος ἀνθρώπων ποὺ τὸ ἐκτιμούσε, τὸν ἀγαπότατον και τὸ περιέναλλε.

Θαυμάσιος ἔξ ἄλλου οίκογενειάρχης, ἀφοσιωμένος στὶς ὀραῖες ἀλληγορικές παραδόσεις, ἐπέτυχε νὰ δημιουργήσει μιὰ πραγματικὰ ὑποδειγματικὴ οίκογένεια, τῆς ὅποιας ὁ θεός του ἀφισε νὰ στελέψει τὰς ἀποκαταστημένα, οίκογενειακά και ἀπαγγελματικά, τὰ ἀγαπητέμα παιδιά του μέσα στὴ θαλπωρὶ τῆς ἀγάπης και τὸ σεβασμὸν τῶν ὅποιων ἔζησε.

Τάρος ὁ 'Υποναύαρχος Ματαράγκας δὲν δρίσκεται πιὰ μαζύ μας. Δὲν νομίζω πῶς μπροστὰ στὸν ἀπαρηγόρητη οίκογένεια του είναι ὁ χρόνος καταλλήλος γιατὶ νὰ περιγράψω λεπτομερῶς τὶς πτυχεῖς τῆς ὑπηρεσιακῆς σταδιοδρομίας του οὔτε νὰ ἔχω περισσότερο τὶς ψυχικὲς ἀρετές του. Στρέφω μόνο εὐλαβικά τὴ σκέψη μου πρὸς τὸν ἀείμνηστο σεβαστὸ συνάδελφο και θέλω νὰ δεσμαίσω τὴν έξαρτητη τοῦ ιεροῦ ναοῦ τοῦ Α' Νεκροταφείου Αθηνῶν Αίαντα Ματαράγκα.

"Ἄς είναι ἀλαφρὰ ή 'Αττικὴ γῆ ποὺ θὰ τὸν σκεπάσει.

\* \* \*

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὰ ὅποια συνεδέοντο ἀπὸ μακροῦ μετὰ τοῦ ἐκλιπόντος διαβιδάζουν πρὸς τὴν οίκογένειάν του τὰ θερμότερα συλλυπητήρια.

## MONTEVIDEO

DIRECTORS  
STAMATIO ELEFTERIU (GREEK)  
M. STAMATIO ELEFTERIU

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

ASSOCIATED TO

S. A. FINANCIERA Y COMERCIAL

J. R. WILLIAMS (MONTEVIDEO)

TELEGR.: ARGOSHIP

TEL.: 98 07 49

A. O. H. 78 29 05

TELEX 398 925 JRWS UY 925

SOLIS 1533  
MONTEVIDEO - URUGUAY



# Θαλάσσια άτυχήματα

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

**ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (κ.):** 'Επεθεωρήθη είς Ντουμπάι λόγω θραύσεως τού στροφαλοφόρου άξονος τῆς άριστερᾶς γεννητρίας. Νέος ξένων έτοποθετήθη εἰς έπισκευαστήριον τού Ντουμπάι. Έχημροσθή, έπισης, ό στροφαλοφόρος ξένων τῆς δεξιᾶς γεννητρίας πρὸς έλεγχον.

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Μ.:** 'Αφίχθη εἰς Πειραιᾶ τὴν 13ην Μαρτίου ἀπὸ Κωνστάντζαν μὲ δ-πτην εἰς τὴν No. 1 κεντρικήν δεξαμενήν φορτίου. Προετάθησαν προσωρινά έπισκευαὶ διὰ τοποθετήσεως χαλαζδίνου ἐλάσματος.

**ΑΛΟΥΕΤ :** Πυρκαϊά ἔξερράγη ἐπὶ τοῦ σκάφους τὴν 13ην Μαρτίου εἰς πλάτος περίποι 46 μοιρῶν δόρειον καὶ μῆκος 07 μοιρῶν δυτικόν, ἐπὶ πλῷ ἀπὸ Ἀμβέρσων διὰ Βηρυτόν, μὲ γενικὸν φορτίον. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον ρὸ - ρὸ «Σήσπην Μάστερ» ἔσπευσε πρὸς βοήθειαν καὶ παρέλαβε τὸ πλήρωμα σῶν. 'Ἐν συνεχείᾳ ὑπεγράφη συμφωνητικὸν Λόδδ'ς ἀνοικτοῦ τύπου μετὰ τοῦ ρυμουλκοῦ «Πασιφίκα», τὸ ὅποιον ἔρρυμοντικόν τὸ ἐλληνικὸν σκάφος εἰς Χερβούργον τὴν 17ην Μαρτίου. Ζημίαι εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος. Τὸ φορτίον, ἀνέταφον, ἐπρόκειτο νὰ μεταφορτωθῇ εἰς ἔτερον σκάφος.

**ΑΝΝΙΤΑ (κ.):** Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ ἄνοιγμα κύτους No. 2 εἰς Ρόττερνταμ τὴν 25ην Μαρτίου. Αἱ λιμενικαὶ 'Αρχαὶ συνέστησαν τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ σκάφους. Τὰ ἀνοιγματα No. 1 καὶ 2 (συνεχόμενος χῶρος φορτίου) κατεκλύσθησαν δι' ὕδοτος. Τὸ πῦρ κατεστάλη καὶ ἥρχισεν ἡ ἐκφόρτωσις.

**ΑΝΣΟΝ (κ.):** Μὲ φορτίον πετρελαίου, προσήραξεν εἰς τὸ 162ον χιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ 'Ορινού τὴν 20ην Μαρτίου, λόγω βλάβης τοῦ πηδάλιον καὶ ἀπώλεσε σημαντικὸν μέρος τοῦ φορτίου τῶν δριστερῶν πλευρικῶν δεξαμενῶν No. 4 καὶ 5 συνεπείᾳ ῥηγμάτων εἰς ἀμφοτέρας τάξ δεξαμενάς. 'Ανελκυσθὲν τὴν ίδιαν ἡμέραν ἐπέστρεψεν εἰς Πουέρτο 'Οριντάκ.

**ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ :** 'Αφίχθη εἰς Μιτουένος 'Αὔρες τὴν 22αν Μαρτίου δι' έπισκευάς εἰς τὴν πρωστήριον μηχανήν.

**ΑΤΡΕΥΣ :** Προσήραξεν ἐπὶ δρασάδους ἀκτῆς εἰς Τσέσπατηκ Μπαίνη τὴν 22αν Μαρτίου ἀφότον, παρακωλύον τὴν ναυσιπλοΐαν εἰς τὴν περιοχήν. 'Ανελκυσθὲν ἄνευ βοήθειας τὴν ίδιαν ἡμέραν ἐπέλευσεν εἰς Νιούπορτ Νιούς πρὸς δεξαμενισμόν. Ρήγμα εἰς τὰ ἔωτερικὰ ἐλάσματα τῶν διπλωμάτων καὶ τὴν πρωρίαν δεξαμενήν ζυγοσταθμίσεως. Μερικῶς μόνιμοι καὶ μερικῶς προσωρινοὶ έπισκευαὶ ἀνελήφθησαν εἰς Νιούπορτ Νιούς.

**ΒΙΡΓΚΟ :** Κατόπιν ἀνεπιτυχῶν προσπαθειῶν ἀνελκυσθεώς του, οἱ πλοιοκτῆται ἐπώλησαν τὸ σκάφος εἰς Γάλλους διαλυτάς (ἰδε τεῦχος 15.12.76).

**ΒΙΤΑΣΗ :** 'Αφίχθη εἰς Καρθαγένην τὴν 15ην Μαρτίου μὲ διαρροήν εἰς τὸ κύτος No. 5. Διενηργήθη ἐπεθεωρήσις καὶ ἀνελήφθησαν έπισκευαὶ ὑπὸ συνεργείου δυτῶν, ὑπὸ τὴν ἐπίθλεψιν τοῦ νησιγνώμονος. Τὴν 17ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Γύννια.

**ΕΛΕΝΑ Μ.:** Ζημία εἰς τὴν μηχανήν ἔγε-

πιθεώρησις ἀπεκάλυψεν ὄδοντώσεις καὶ κάμψεις εἰς τὰ ἐλάσματα, καθὼς καὶ ρωγμάτ. Τὴν 10ην Μαρτίου ἀπέπλευσε ὑπὸ ἔρμα διὰ Πειραιᾶ ὃπου κατὰ τὴν ἄφιξιν του ἀνελήφθησαν ἐπισκευαῖ.

**ΝΕΠΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ (λ.):** 'Επεθεωρήθη προσφάτως εἰς Λισσαβῶνα λόγω ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Ερευνῶνται τὰ αἴτια.

**ΝΤΑΠΟ ΑΛΕΚΟΣ :** Κατὰ τὴν ἄφιξιν του εἰς προδόλητα ἐκφορτώσεως εἰς Σετουμπάλ (ἀπὸ Πουάν Νούάρ) προσήραξε τὴν 11ην Μαρτίου. Προσπάθειαι ἀνελκυσθεώς του, τῇ δοηθείᾳ τεσσάρων ρυμουλκῶν, ἀπέτυχον. Δευτέρα προσπάθεια λαβούστα χώραν τὴν 17ην Μαρτίου ἐστέφθη ὑπὸ ἐπιτυχίας. Τὸ σκάφος μὲ φορτίον 15.800 τόν. σιδήρου ἡγκυροδόλησης ἔναντι μονῆ ἐκφορτώσεως. 'Επλεύσιε τὴν 21ην καὶ ἥρχισεν ἡ ἐκφόρτωσις περατωθείσα ἐντὸς τριήμερου. 'Ἐν συνεχείᾳ ἐπλευσεν εἰς έπισκευαστικὴν δάσιν πρὸς τέλεσιν έπισκευῶν αἵτινες εἶχον προγραμματισθῆ πρὸ τῆς προσαράξεως. 'Ανεμένετο νὰ δεξαμενισθῇ τὴν 1ην Ἀπριλίου.

**ΟΥΡΑΝΟΥΠΟΛΙΣ :** 'Απὸ Χαλκίδα διὰ Γέρυπο, μὲ πλήρεις φορτίον τοιμέντου, ἀφίχθη εἰς Πόρτ Σάιδ τὴν 14ην Μαΐου. Πρὸ τῆς διελεύσεως του ἐν τῇ διώρυγος τοῦ Σουέζ ὑπέστη διαρροὴν εἰς τὰ δεξιά ἔξωτερικά ἐλάσματα. 'Επιθεωρήτης τοῦ νησιγνώμονος συνέστησε προχείρους έπισκευάς διὰ τοποθετήσεως τοιμεντοκιβώτου παραχωρήσας προσωρινὸν πιστοποιητικὸν ἀξιοπλοῖας μέχρι τέλους Ἀπριλίου ἵνα τὸ σκάφος δυνηθῇ νὰ περατώσῃ τὸ ταξίδιον του.

**ΠΑΛ (κ.):** Εἰς Βενετίαν τὴν 14ην Μαρτίου ὑπέστη ἔκρηξιν εἰς τὸν λέθητα θερμάσεως. 'Επιθεωρήσις ἔλαβε χώραν εἰς Γένοβαν.

**ΠΑΝΑΓΙΑ:** Τὴν 15ην Μαρτίου εύρισκετο εἰς Τζέντα ἐν ἀναμονῇ έπισκευῶν εἰς τὴν μηχανήν.

**ΠΕΤΡΟΛΑ 24:** 'Απὸ 'Ελευσίνα διὰ Τζέντα, προσήραξεν εἰς Πόρτ Σάιδ τὴν 22αν Μαρτίου κατὰ τὴν ἔκει ἄφιξιν του. 'Ανελκυσθέν ὑπὸ ρυμουλκοῦ τῆς διώρυγος ἐπεθεωρήθη ὑπὸ δύτου πρὸ τῆς διελεύσεως του.

**ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ:** 'Αφίχθη εἰς Μπιζέρτα τὴν 13ην Μαρτίου λόγω ζημιῶν τοῦ παρεμβυθμοτοῦ τοῦ τελικοῦ ἀξιονος. 'Ετελέσθησαν έπισκευαὶ τῇ δοηθείᾳ δύτου καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν μεθεπομένην.

**ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ:** 'Επεθεωρήθη ἐπὶ ἀγκύρᾳ εἰς Ντόρμπατ, λόγω ζημιῶν εἰς τὸ πηδάλιον ἢς ὑπέστη κατὰ πρόσφατον ἀπόπλου του ἐν Μαπούντο. Τὸ σκάφος θὰ δεξαμενισθῇ περίπου τὸ πέρας τοῦ ταξιδίου του εἰς Εύρωπην.

**ΣΑΝΤΑ ΑΛΙΣΙΑ:** 'Επισκευαζόμενον εἰς Οζάκα, ἀνέφερε ζημίας ἐκ προσαράξεως τὴν 23ην Μαρτίου.

**ΣΗ ΡΟΒΕΡ (κ.):** Μετὰ τὴν παραλαβὴν φορτίου τοιμέντου εἰς Δρέπανον, προσήραξεν εἰς τὴν περιοχὴν 'Αραχωβίτικα τὴν 17ην Μαρτίου. 'Ανελκυσθέν τὴν 21ην Μαρτίου τῇ δοηθείᾳ δύο ρυμουλκῶν, ἐπλευσεν εἰς Πάτρας ὃπου ἐπεθεωρήθη. Μὴ διαπιστωθείσης ζημίας ἀπέπλευσεν ἐν συνεχείᾳ διὰ τὸν προορισμὸν του.

**ΣΟΥΖΑΝ:** Προσήραξεν εἰς Σαουθουέστ Λαζί την 15ην Μαρτίου. 'Ανελκυσθέν, ἀφίχθη ἐπόμενην.

**ΨΑΡΑ:** Παραβεβλημένον εἰς Μπαντάρ Σαπούρη τὴν 9ην Φεβρουαρίου, ἔδεχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου 'Ολάνχος, ὑπὸ σημαίαν 'Ονδούρας, προσαράξαν ἐπὶ ἡμίωρον καὶ ἀνελκυσθέν τῇ δοηθείᾳ τῆς παλιρροίας. Τὸ ἐλληνικὸν σκάφος ἐπεθεωρήθη ἐν δεξαμενῇ. Ζημίας εἰς τὸ πρόστεγον καὶ τὰ πλευρικά ἐλάσματα, καθὼς καὶ τὰ διπλωμάτα. Κάμψις ἐνός πτερυγίου τῆς Ἐλλίκου. 'Ετελέσθησαν μερικαὶ έπισκευαὶ. Τὴν 18ην Μαρτίου ἀπέπλευσε διὰ Σίκκα.

**ΜΑΡΙΓΟΥΛΑ (π.):** Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ Βρετανικοῦ μπάλκ κάρροιερ «Σρότσταρς» εἰς Μόζι τὴν 10ην Μαρτίου. Δὲν ἀνεφέρθησαν ζημίαι εἰς τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκάφος.

**ΜΠΟΡΕ Β:** Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ φιλανδικοῦ δεξαμενοπλοίου «Τεμπόνα» εἰς Χαμίνα τὴν 12ην Μαρτίου, ὑπόστησαν ἐλαφράς ζημίας. Τὴν μεθεπομένην ἀφίχθη εἰς Γκότεμποργκ καὶ ἀπέπλευσε τὴν ίδιαν ἡμέραν διὰ Χάνκο.

**ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΙ (κ.):** Προσέκρουσεν ἐπὶ προδόλητον εἰς Τρίπολιν (Λιδύη) τὴν 1ην Μαρτίου κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας. 'Ε-

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Όχι μόνον ή παρούσα θέσις της ναυλαγοράς έλαχιστα άφηνει περιθώρια έργασιας ικανοποιητικής διὰ τὰ προσφέρομενα σκάφη, μικρά καὶ μεγάλα, ἀλλὰ καὶ αἱ μέχρι τούδε ἐνδείξεις περὶ τῆς αὔριον δὲν ἐπιτρέπουν τὴν αἰσιόδοξον πρόβλεψιν διὰ τὴν ἀνάκαιμψιν. 'Η ὅλη τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας κατάστασις ἔξακολουθεῖ νὰ τελῇ ὑπὸ τὸν στασιμοπληθωρισμόν.

Καὶ τὸ τοννάζ ἀθρόον προσφέρεται. 'Εστημειώθησαν ἡδη σποραδικοὶ παροπλισμοὶ σκάφῶν γενικοῦ φορτίου. Διὰ τὰ μεγαλύτερα μπάλκ κάρριερ τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων καὶ τῶν μεταλλευμάτων δὲν ἐπαρκοῦν νὰ καλύψουν τὸ προσφερόμενον τοννάζ.

Οἱ ναῦλοι, πρὸς τὸ παρόν, χαρακτηρίζονται σταθεροί, εἰς τὰ γνωστά χαμηλά ἐπίπεδα. Διὰ τὰ μισθώματα τῶν τάιμ τσαρτερῶν δὲν εἶναι καλυτέρα ἡ κατάστασις. 'Εφ' ὅσον αὐξανεταὶ ἡ προσφορά πλοίων ρὸ - ρὸ καὶ κοντένερος πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν, ἐπὶ τοσοῦτον ἡ ἄγητησις τῶν τουητέρων ἀπὸ τάς ἑταῖριας γραμμῶν θὰ περιορίζεται εἰς ώρισμένους τομεῖς, τῆς Μέσης 'Ανατολῆς καὶ τοῦ Περσικοῦ κατὰ πρώτων λόγων.

Εἰς τὸν νευραλγικὸν τομέα τῆς Βορείου Αμερικῆς διὰ δημητριακὰ οἱ ναῦλοι ἀνεφέροντο εἰς τὰ 5 δολ. φίο ἀπὸ τὸν Κόλπον δι'. 'Ολλανδίαν εἰς σκάφη 50 - 55.000 τόν. καὶ διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 8.45 φίο 'Απρίλ. διὰ σκάφους 50.000 τόν., ἔναντι τῶν 8.60 δολ. τοῦ παρελθόντος μηνὸς διὰ σκάφους 57.000 τόννων.

Αἱ ναυλώσεις τῆς Κίνας καὶ τῆς Ρωσίας διὰ σιτηρά, ὅπως καὶ τὸ ἄνοιγμα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν θὰ δώσουν, βεβαίως, κάποιαν ζωηρότητα εἰς τὴν ναυλαγοράν. Αἱ πρώται ναυλώσεις ἀπὸ τὰς Λίμνας ἐκλείσθησαν. 'Ιδωμεν, ὅμως, ἂν καὶ οἱ ναῦλοι θὰ ἐπακο-

λουθῆσουν τὴν ζωηρότητα αὐτὴν κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας.

'Η κίνησις τῆς ναυλαγοράς κατὰ τομεῖς, διὰ τὸ μέχρι τῶν τελευταίων ἡμερῶν τοῦ Μάρτιου χρονικὸν διάστημα τοῦ 15θημέρου εἶχεν ὡς κάτωθι :

## ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

Σποραδικαὶ αἱ ναυλώσεις δημητριακῶν ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ διαφόρους προορισμούς. Τὰ 5. δολ. φίο δι'. 'Ολλανδίαν εἰς σκάφη 65 - 55.000 τόν. καὶ 5.25 δολ. φίο διὰ τὴν Αμερικήν - Αμερικούργον ρέιντζ (σκάφος 55.000 τόν.) Μάρτιον. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 25.000 τόν. 'Απρίλ. δολ. 10.30 φίο, καὶ 9.50 δολ. Μάρτιον φίο 31.000 τόν. Διὰ τὴν Φορμόζαν 13.000 δολ. φίο, 25.246 τόν. 'Απρίλ. Βενεζουέλαν 14.600 τόν. δολ. 9.65 φίο Μάρτιον καὶ 9.00 δολ. φίο 'Απρίλ. 19.000 τόν. 'Αδριατικὴ κατ' ἀποκοπὴν 24.500 τόν. δολ. 26.500 φίο Μάρτιον.

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι'. 'Αλεξανδρειαν 24.605 τόν. δολ. 16.50. μὲ 1.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απρίλ. Γάνδην 22.000 τόν. δολ. 6.35 φίο Μάρτιον.

'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὴν Αμερικήν - Αμερικούργον ρέιντζ Μάιον δολ. 16.50 - 17.00 φίο σκάφος 17.000 τόν. Μὲ συμπλήρωσιν 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Σοβιετ. Μαύρην Θάλασσαν 17.000 τόν. δολ. 18.50 καὶ 11.50 φίο Μάιον.

'Απὸ 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ Γάνδην - Αμερικούργον ρέιντζ ἀ.φ. 26.000 τόν. δολ. 8.50 φίο. 'Απὸ Σαιν Τζών ἡ Χάλιφαξ διὰ Τίλμπουρον 29.756 τόν. δολ. 6.35 φίο Μάρτιον - 'Απρίλ. καὶ 'Αλγέριον 17.000 τόν. δολ. 15.60 φίο Μάρτιον.

## NAYTIKA XRONIKA

Γαιαίανθρακες : 'Απὸ τὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ τὸ Κόντινεντ 50.000 τόν. δολ. 3.50 ἐλ. ἐκφ. καὶ Δουνκέρκην, Ρόττερνταμ, Γάνδην Μάρτιον 21.500 τόν. δολ. 6.95 ἐλ. ἐκφ. Τάιμ τούρτερ : Παράδοσις 'Αμβέρσαν - Δουνκέρκην ρέιντζ 23.760 τόν. δολ. 3.500 ἡμερησίως, ἐπαναπαράδοσις Γιβραλτάρ - 'Αμβούργον ρέιντζ, 1 - 2 κυκλικὰ Μεγάλων Λιμνῶν 'Απρίλ. Μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν Κόντινεντ δολ. 3.600 ἡμερησίως ἔνα κυκλικὸν Μεγάλων Λιμνῶν 'Απρίλ. καὶ σκάφος 51.119 τόν. τοῦ 1974, δολ. 1.62½ παράδοσις ἀμέσως Ρόττερνταμ κυκλικὸν Βραζίλιας.

Παλαιοί σιδηρα : Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 15.300 τόν. ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 162.500 φίος 'Απρίλ.

'Απὸ Σέδεν 'Αιλαντς δι'. Ιταλίαν 45.000 τόν. σιδηρομετάλλευμα δολ. 4.50 φίο 'Απρίλ.

## ΝΟΤΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ

'Αρκετὴ έργασία ἀπὸ τὸ Πλεῖτ. Διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ Δανίαν 27.000 τόν. δολ. 17.90 φόρτωσιν γκρός, ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απρίλ. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 27.000 τόν. 'Απρίλ. δολ. 17.85 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτ. καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

Διὰ Πολωνίαν 20.000 τόν. δολ. 15.00, μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. Μάρτ. - 'Απρίλ.

Διὰ Σήφορθ ('Ην. Πολιτ.) 22.000 τ. δολ. 15.000 μὲ 8.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απρίλ. Καζαμπλάνκαν 21.000 τόν. δολ. 14.85 μὲ 2.000 τόν. γκρός φόρτωσιν καὶ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απρίλ.

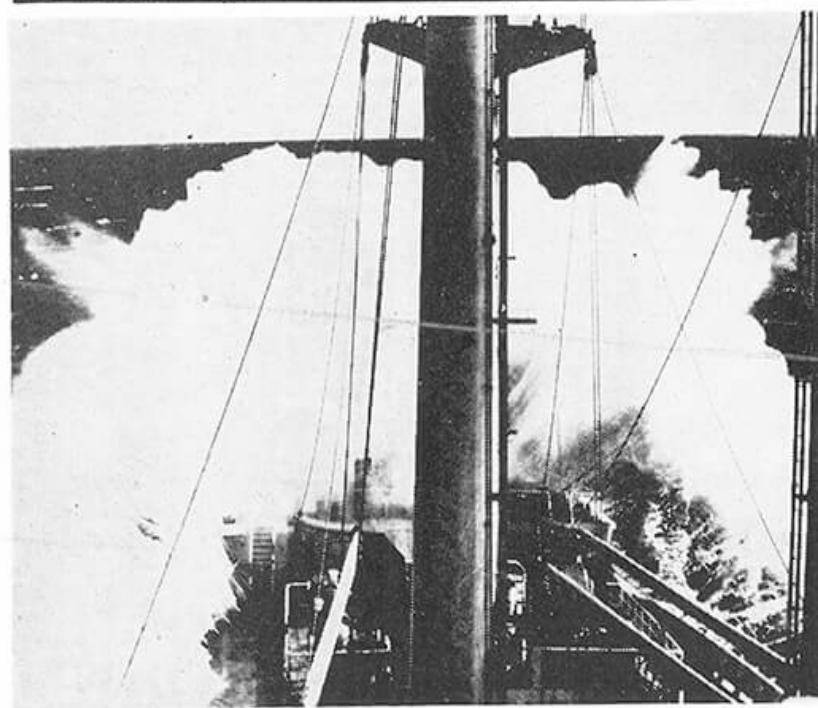
'Απὸ Βραζιλίαν διὰ Σοβιετικὴν Μαύρην Θάλασσαν 37.000 τόν. 'Απρίλ. δολ. 14.00 φίοτ.

'Απὸ Τουμπαράδο σιδηρομετάλλευμα διὰ Γκιχόν 90.000 τόν. δολ. 3.25 φίο 'Απρίλ.

# Macrymichalos Brothers S.A.

Established 1914

Insurance Brokers, Agents, Underwriters, Surveyors and Claims Settling Agents



We work on land  
For those at sea

If you have insurance problems  
If you need expert advice on insurance  
matters  
WE CAN HELP YOU and will  
be delighted to do so  
With our international connections  
and thorough knowledge  
of Marine Insurance we can  
place your covers better  
We can serve you better  
Do get in touch with us before  
the next renewal date  
of your Marine, War and P & I covers

Affiliated Company THE PROODOS HELLENIC INSURANCE & REINSURANCE CO. S.A.  
196 Syngrou Avenue Kallithea - Athens

Telephones: 959 30 01 - 959 30 11 (20 lines) Telex: 215232 MAC GR and 214364 MAC GR

Πλότσες 43.500 τ. δολ. 284.000 φίοτ Μάρτ. Ριγιέκαν σ.φ. 22.000 τόν. δολ. 13.80 φίο.

#### ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ

Σήτος διά Νότ. Κορέαν 28.000 τόν. μὲ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. δολ. 14.25 'Απριλ. καὶ 25.200 τόν. δολ. 14.25 μὲ γκρὸς φόρτ. 6 ἡμέρας καὶ 1.200 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Από Βρετ. Κολομβίαν διά Κίναν αἱ πρώται ναυλώσεις : 32.000 τόν. δολ. 12.50 μὲ 2.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Απριλ. καὶ 30.000 τόν. δολ. 12.50 φίοτ, ἔννεα ἡμέρας / 2.000 τόν. 'Απριλ.

'Ελαιόποροι ἀπό Βανκούμερ δι' Ιαπωνίαν 25.000 τόν. Μάρτ. δολ. 15.00 φίοτ. Γαιάνθρακες ἀπό Ρόμπερτσμπαν διά Λαζάρο Γκαρντένας 45.000 τόν. δολ. 5.15 'Απριλίου.

#### ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ, ΙΝΔΙΑ, ΝΟΤ. ΑΦΡΙΚΗ

'Από άνατολ. λιμένας Αύστραλίας δι' Ιαπωνίαν δημητριακὰ 25.000 τόν. δολ. 10.00 Μάρτ. - 'Απριλ., μὲ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ. 'Από Νότ. Αφρική δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ δρώμη 12.100 τόν. δολ. 17.00, μὲ 2.000 τόν. γκρὸς φόρτωσιν καὶ 3.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν.

Χρώμιον ἀπό Ντάρμπαν δι' Ιαπωνίαν ἄ.φ. 12.000 τόν. δολ. 12.50 φίο. Ζάχαρις ἀπό Βομβάνη διά Ντάρ έσ Σαλάμ 11.400 τόν. δολ. 15.75 φίοτ Μάρτιον.

'Από Δυτ. Αφρικήν, Καζαμπλάνκαν διά Ρόττερνταμ φωσφάτα ἄ.φ. 22.000 τόν. δολ. 5.35, μὲ 55 σέντς φόρτ. καὶ 5.000 τόν. ἐλ. ἐκφόρτωσιν. 'Από Τόγκο διά Δουνάδιν 10.522 τόν. δολ. 14.00, σκέιλ 55 σέντς, 1.800 τόν. ἐλ. ἐκφόρτ.

'Από Νεροβορσίσκην τσιμέντα διά Περσικὸν 14.500 τόν. δολ. 18.75 φίος 'Απριλ. Γαιάνθρακες ἀπό τὸ Ρόττερνταμ διά Δυτ. Ιταλίαν Μάρτ. 45.000 τόν. δολ. 2.55 φίο.

#### ΤΑ ΤΑΪΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ

"Ολαι αἱ χρονοναυλώσεις διὰ ταξίδια. Μὲ παράδοσιν 'Ια πωνίαν : Σκάφος 14.938 τόν. διὰ Περσικὸν ἥ Ερυθρὸν δολ. 4.300 ἡμερησίως. — Σκάφος 15.411 τόν. τοῦ 1973,

δολ. 3.500 ἡμερησίως. — Σκάφος 14.940 τόν. τοῦ 1973 δολ. 3.450 ἡμερησίως δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ, μὲ 1.200 δολ. μηνιαῖς ὅβερταιμ. — Ταξίδιον Μεξικοῦ - Κόλπου 11.313 τόν. τοῦ 1976, δολ. 4.550 ἡμερησίως. — Διὰ Βανκούμερ παράδοσιν Οζάκαν δολ. 2.300 ἡμερησίως. Σκάφος 15.057 τόν. τοῦ 1965.

Μὲ παράδοσιν Ἀνατολήν : Καραϊβικήν, παράδοσις Μαλάκκαν δολ. 4.000 ἡμερησίως, σκάφος 20.670 τόν. τοῦ 1974. Διὰ Μεσόγειον - Μαύρην Θάλασσαν, παράδοσις Σιγκαπούρου δολ. 3.200 ἡμερησίως σκάφος 14.850 τόν. d.w. τοῦ 1976. — Ταξίδιον Ἀλεξανδρείας - Πόρτ Σάιδ, παράδοσις Σίδνευ, δολ. 4.850 ἡμερησίως, περιλαμβανομένου ὅβερταιμ, σκάφος 23.340 τόν. τοῦ 1968. — Ταξίδιον Βοστώνης - Κόρπους Κρίστι, μὲ παράδοσιν Νότ. Κορέαν δολ. 4.25 τόν. ὀψὲν ἐπαναπαράδοσις Μεγάλας Λιμναῖς δολ. 4.60 τόν. τόν. σκάφος 27.042 τόν. τοῦ 1969. — Σκάφος 12.507 τόν. παράδοσις ἀμεσος Πόρτ Όκα, 2.200 δολ. ἡμερησίως, ναυπηγ. τοῦ 1956.

Παράδοσις Δυτ. Αφρικήν : Ταξίδιον Βορδὼ - Αμβούργον ρεῖντζ, παράδοσις Λάγος, δολ. 3.575 ἡμερησίως σκάφος 7.047 τόν. τοῦ 1971.

Παράδοσις Μεσόγειον : Κυκλικὸν Πλέιτ, παράδοσις Μεσόγειον, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ - Μεσόγειον δολ. 2.900 ἡμερησίως, σκάφος 27.808 τόν. τοῦ 1966.

Κυκλικὸν Βραζιλίας, παράδοσις Κάδο Πάσσερο, ἐπαναπαράδοσις Μεσόγειον 55.800 τόν. τοῦ 1970, δολ. 1.50.

Ταξίδιον Βραζιλίας ἀπό Πολωνίαν σκάφος 30.400 τόν. τοῦ 1961, δολ. 2.000 ἡμερησ.

Παράδοσις Αγγλίαν - Κόντινεντ : Σκάφος 12.905 τόν. τοῦ 1957, δολ. 2.775 ἡμερησίως, ταξίδιον Κέιπ Τάουν - Μομπάσος (περιλαμβανομένου Μαυρικίου). — Κυκλικὸν Νοτ. Αφρικῆς, παράδοσις Δουνκέρκην, ἐπαναπαράδοσις Κόντινεντ - Μεσόγειον, ὥχι ἀνατολικῶς τοῦ Πειραιῶς, σκάφος 31.123 τόν. τοῦ 1963 δολ. 3.000 ἡμερησίως, 1.500 δολ. ὅβερταιμ μηνιαῖς. — Ταξίδιον Περσικοῦ, ἐπαναπαράδοσις Μουσκάτ δολ. 4.500 ἡμερησίως, 1.500 δολ. ὅβερταιμ, σκάφος 16.707 τόν. τοῦ 1972. — Σκάφος νεότευκτον, 21.050 τόν. ταξίδιον Ν. Ζηλανδίας,

παράδοσις Λίβερπουλ δολ. 3.800 ἡμερησίως, πλέον 1.500 δολ. ὅβερταιμ μηνιαῖς.

Παράδοσις Βόρ. & Νότ. Αμερικήν : Ταξίδιον Κόντινεντ, παράδοσις Χιούστον, 4.000 δολ. ἡμερησίως σκάφος 14.800 τόν. τοῦ 1966. — Ταξίδιον Πειραιᾶ, μέσω ἀμερ. λιμένων, παράδοσις Ν. Υόρκην, δολ. 2.835 ἡμερησίως, 8.481 τόν. τοῦ 1956. — Ταξίδιον Δυτ. Μεσόγειου, παράδοσις Γκουγιάνα, δολ. 3.200 ἡμερησίως πλέον 35.000 δολ. ὅφερτον μπόνους, σκάφος 20.950 τόν. τοῦ 1960.

Παράδοσις Ειρηνικόν : Ταξίδιον Μεσόγειον - Μαύρην Θάλασσαν, μέσω Νοτίου Αμερικής, παράδοσις Μπαλμπόρα, δολ. 4.000 ἡμερησίως σκάφος 22.258 τόν. τοῦ 1973.

#### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Αμφιβόλος ή θέσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων. Ζήτησις ἐπισημαίνεται μεγάλων σκαφῶν ἀπό τὸν Περσικὸν, ἐνῷ καὶ ἀπό τοὺς ἄλλους τομεῖς ἡ κίνησις ναυλώσεων ὑπῆρχεν ικανοποιητικὴ εἰς τὰ γνωτὰ ἐπίπεδα ναυλῶν. Παρὰ ταῦτα βελτίωσις τῶν ναυλῶν δὲν ἐσημειώθη. Τούναντίον δὲ ὑποχώρησις εἰς τὴν Καραϊβικήν.

'Από τὸν Περσικὸν τὰ W 24 ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 340.000 τόν. διὰ τὴν Δύσιν καὶ τὰ W 27.5 διὰ τὴν Αγγλίαν - Κόντινεντ εἰς σκάφος 220.000 τόν. Διὰ τὴν 'Ανατολήν τὰ W 87.5 εἰς σκάφος 55.000 τόν. καὶ τὰ W 38.5 διὰ τὴν Ιαπωνίαν εἰς σκάφος 140.000 τόν.

Τεσσαράκοντα σκάφη VLCC ὑπολογίζεται ὅτι προσφέρονται δι' Απριλίου.

'Από τὴν Καραϊβικὴν διὰ Β. Αμερικὴν W 72.5 εἰς σκάφος 52.000 τόν. καὶ τὰ W 80 εἰς σκάφος 41.000 τόν.

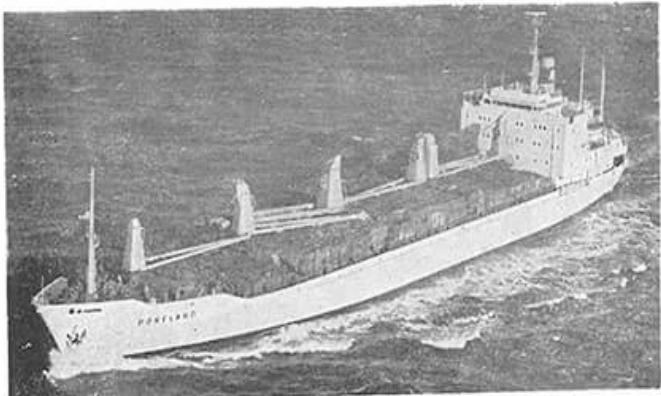
'Από τὴν Δυτ. Αφρικὴν διὰ Β. Αμερικὴν 55.000 τόν. W 80 ἄφ.

Χρονοναυλώσεις : Νεότευκτον 125.000 τ. παράδοσις Μάδιον - Ιούνιον διὰ 3 ἔτη τάξιμο ταΐτερ, τὸ πρώτον δολ. 1.25 τόν. τόνον. Τὸ δεύτερον 1.48 δολ. καὶ τὸ τρίτον 1.70 δολ. Πλέον ὄφιδον διὰ τὴν ἀγοράν του.

Σκάφος 31.700 τόν. διὰ 4/6 μῆνας τάξιμο ταΐτερ παθαρά δολ. 4.85 τόν. τόν.

# SOL

*Always at  
your service*



SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC  
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA  
CONTINENT / SCANDINAVIA / BALTIC  
and vice versa

BROSTRÖMS

General Agents for Greece :

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558



**ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ:** 30.275 τόν. d.w. (14½—15 μιλ. 36—38 τόν. φιούσε διλ τού 1970) \$ 3.975 ήμερησίως, ταξίδια 6—9 μηνών, παράδοσις 'Ατλαντικόν, Μάρτιον — 'Απρίλιον.

**ΔΗΜΗΤΡΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ:** 16.621 τόν. d.w. (14 μιλ. 22 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1971) \$ 3.300 ήμερησίως πλέον \$ 1.000 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Μπράκε Μαρτίου 18—24, έπαναπαράδοσις Σύριαν ή Τουρκιαν, όψιμον ταυλωτών, άσφαλτος κατά κινητών πολέμων εἰς θάρος πλοιοκτήτων.

**ΜΕΛΙΤΩΝ:** 14.847 τόν. d.w. (669.926 κ.π. 13½ μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 3.650 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, έποιμος παράδοσις μετά τήν άναχωρήσην τού πιλότου εἰς ανατολικήν Μεσόγειον.

**ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.:** 37.518 τόν. d.w. (1.623.000 κ.π. 15 μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.000 ήμερησίως, μείον 1½%, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον νοτίου 'Αφρικής έποιμος παράδοσις Ρόπτερνατ, έπαναπαράδοσις διτ. 'Ιταλίαν.

**ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΤΡΑΣΤ:** 10.157 τόν. d.w. (13 μιλ. 17 τόν. φιούσε διλ τού 1969) \$ 3.140 ήμερησίως, έν κυκλικόν ταξίδιον Τζαμάικας, έποιμος παράδοσις Σάουθγουεστ Πάρσ.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθ.):** 31.123 τ. d.w. (35 π. 7 ίντ. 1.332.000 κ.π. 14½ μιλ. 29 τόν. φιούσε διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ, τού 1963) \$ 3.000 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικόν ταξίδιον νοτίου 'Αφρικής, παράδοσις μετά τήν άναχωρήσην τού πιλότου εἰς Δουνκέρκην Μαρτίου 21—26, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, 'Αδριατικήν, Μεσόγειον σύχι ανατολικώτερον τού Πειραιώς.

**ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ:** 15.291 τ. d.w. (70.802 κ.π. 13 μιλ. 20—21 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1955) \$ 2.950 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις κατά τήν άριξην εἰς πλοηγούκον σταθμόν ανατολ. Γερμανίας ή Πολωνίας, Μαρτίου 1—26, έπαναπαράδοσις διτ. 'Αφρικήν σύχι νοτιώτερον τού πιλότου η Νοάρ.

**ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ:** 14.937 τόν. d.w. (710.000 κ.π. 13—13½ μιλ. 18 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ, τού 1970) \$ 3.500 ήμερησίως, παράδοσις Μωμιλ Μαρτίου 16—18, έπαναπαράδοσις Βενεζουέλαν.

**ΑΙΓΙΣ ΜΑΤΖΕΣΤΙΚ (εἰς τάιμ ποάτερ):** 20.670 τόν. d.w. (968.000 κ.π. 15½—16 μιλ. 34—35 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1974) \$ 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Μαλάκα Στρέτ 'Απριλίου 5—12, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

**ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ:** 12.905 τόν. d.w. (620.000 κ.π. 13 μιλ. 19 τόν. φιούσε διλ και 1½ τ. ντήζελ διλ τού 1957) \$ 2.775 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Γκράδεσεντ Μαρτίου 27, έπαναπαράδοσις Κέπι Τάσου — Μομπάσαν ρέιντ, συμπεριλαμβανομένου Μαυρικίου.

**ΚΑΡΟΛΙΝΑ Π. (λιθ.):** 22.258 τόν. d.w. (1.054.000 κ.π. 14½ μιλ. 28—30 τόν. και 1½ τ. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 4.000 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις Μπαλιμπόδη Μαρτίου 22—27, έπαναπαράδοσις Μεσόγειον, Μαύρην θάλασσαν, μέσω δυτ. άκτης νοτίου 'Αμερικής.

**ΓΛΑΥΚΗ (λιθ.):** 24.044 τόν. d.w. (15 μιλ.

30 τόν. φιούσε διλ τού 1964) \$ 3.600, ταξίδια 12—18 μηνών, παράδοσις άμεσος 'Ατλαντικόν.

**ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΥΓΝΟΣ:** 14.800 τόν. d.w. (454.000 κ.π. 16½ μιλ. 34 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσις Χιούστον Μαρτίου 21—24, έπαναπαράδοσις 'Αμερίκαν — 'Αμεριδύργον ρέιντς.

**ΑΙΓΑΙΗΝΗΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.):** 8.481 τόν. d.w. (454.000 κ.π. 13 μιλ. 15 τόν. φιούσε διλ τού 1956) \$ 2.835 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις 'Αμερίδύργον Μαρτίου 31, έπαναπαράδοσις Κέπι Τάσου — Ντάρμπιτον πειραιά, μέσω ΗΠΑ.

**ΕΑΕΝΗ Μ.:** 11.200 τόν. d.w. (479.000 κ.π. 13 μιλ. 13 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1958) \$ 2.350 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις 'Αμερίδύργον Μαρτίου 26—30, έπαναπαράδοσις Κέπι Τάσου — Ντάρμπιτον πειραιά.

**ΑΣΤΟΡ ΠΡΙΝΣΕΣ:** 23.340 τόν. d.w. (970.968 κ.π. 14—14½ μιλ. 30 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1968) \$ 4.500 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις με τήν άφιξην τού πιλότου εἰς Σίνεδρο ή Νιούκστολ Μαρτίου 26—30, έπαναπαράδοσις 'Αλεξάνδρειαν ή Πόρτο Σάιδ.

**ΛΗΤΩ:** 9.500 τόν. d.w. (463.000 κ.π. 15 μιλ. 24 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1951) \$ 2.200 ήμερησίως, παράδοσις Κόντινεντ τέλος Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Βραζιλίαν.

**ΑΔΩΝΙΣ:** 18.435 τόν. d.w. (33 π. 6½ τόν. 744.000 κ.π. 14 μιλ. 28 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1959) \$ 3.600 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις μετά τήν άναχωρήσην τού πιλότου εἰς Δουνκέρκην Μαρτίου 21—26, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Αδριατικήν, Μεσόγειον σύχι ανατολικώτερον τού Πειραιώς.

**ΣΑΜΟΣ:** 27.808 τόν. d.w. (1.200.000 κ.π. 14½ μιλ. 33 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 2.900 ήμερησίως, παράδοσις Μεσόγειον άμεσος, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, έν κυκλικόν ταξίδιον Ρίθερ Πλέιτ.

**ΨΑΡΑ:** 12.507 τόν. d.w. (587.039 κ.π. 12½ μιλ. 19 τόν. φιούσε διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1956) \$ 2.200 ήμερησίως, έποιμος παράδοσις Πόρτο 'Οκα, έπαναπαράδοσις Περιοκών Κόλπου.

**ΘΕΡΜΟΠΟΥΛΑΙ:** 26.237 τόν. d.w. (1.179.000 κ.π. 15 μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ τού 1965) \$ 4.000 ήμερησίως, παράδοσις Μπαλμπόδη 'Απριλίου, έπαναπαράδοσις Περιοκών Κόλπου, μέσω Χίλης.

**ΚΑΝΟΠΟΥΣ:** 33.600 τόν. d.w. (1.500.000 κ.π. 15 μιλ. 48 τόν. φιούσε διλ τού 1977) \$ 3.800 ήμερησίως, παράδοσις Κάρλοσχαμ Μαρτίου 24, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ, μέσω Ερυθρού Θαλασσής ή Περιοκών Κόλπου.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ:** 23.804 τόν. d.w. (1.179.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 175.000 κ.π. τών πλευρικών δεξαμενών, 14 μιλ. 28 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 4.60 παράδοσις νότιον Κορέαν Απριλίου 10—20, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας "Αθένη" ή Μουσκάτ, μέσω Ερυθρού Θαλασσής ή Περιοκών Κόλπου.

**ΑΙΓΑΙΣ ΜΠΑΛΤΙΚ:** 21.050 τόν. d.w. (972.000 κ.π. 15—15½ μιλ. 30—31 τόν. φιούσε διλ και 2½ τόν. ντήζελ διλ νεότευκτον) \$ 3.800 ήμερησίως πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις με τήν άφιξην τού πιλότου εἰς Γκράδεσεντ ή Λιθερπούλ Απριλίου 12—15, έπαναπαράδοσις Νέας Ζηλανδίαν.

**ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΥΜΦΗ (λιθ.):** 40.074 τόν. d.w.

(1.800.000 κ.π. 14½ μιλ. 42 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 2.750 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις διαπλέοντας Γιεραλτάρ άναδρομικώς άπο 18 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Γιεραλτάρ — Πολωνίαν ρέιντς, Μεσόγειον, Μαύρην θάλασσαν, έν κυκλικόν ταξίδιον άνατολής νοτίου 'Αμερικής.

**ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΟΥΟΡΝΤ:** 21.727 τ. d.w. (914.000 κ.π. 15 μιλ. 29 τόν. φιούσε διλ, τού 1972) \$ 3.79, παράδοσις διαπλέοντας Γιεραλτάρ άπο 18 Μαρτίου, έπαναπαράδοσις Κόντινεντ, Έν κυκλικόν ταξίδιον νοτίου νοτίου 'Αμερικής.

**ΝΟΡΦ ΕΜΠΕΡΟΡ:** 46.427 τόν. d.w. (40 π. 1.893.000 κ.π. 15 μιλ. 43 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ, τού 1967) \$ 3.100 ήμερησίως, πλέον \$ 127.500 δάρων, παράδοσις διαπλέοντας Ρεκαλάντα 'Απριλίου 12—19, έπαναπαράδοσις μετά τήν άναχωρήσην τού πιλότου εἰς 'Αγγλίαν, Γιεραλτάρ — 'Αμεριδύργον ρέιντς, Μεσόγειον συμπεριλαμβανομένης άλλη σύχι ανατολής της Δριατικής.

**ΑΝΤΙΓΚΟΥΑ (λιθ.):** 25.323 τόν. d.w. (1.240.000 κ.π. συμπεριλαμβανομένων 104, 545 τόν. πλευρικών δεξαμενών, 15 μιλ. 36—37 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1966) \$ 4.350 ήμερησίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίως δι' υπερωρίας, παράδοσις Ρεκαλάντα 'Απριλίου 12—20, έπαναπαράδοσις μετά τήν άναχωρήσην τού πιλότου εἰς Λίθινην.

**ΑΛΙΑΚΜΩΝ ΛΗΝΤΕΡ:** 12.503 τ. d.w. (576.000 κ.π. 17½ μιλ. 35 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1962) \$ 4.250 ήμερησίως, συμπεριλαμβανομένων υπερωριών, παράδοσις με τήν άφιξην εἰς πλοηγικό διαβάθμον 'Αμεριδύργον Μαρτίου 28 — 'Απριλίου 1—15, έπαναπαράδοσις Λίθινη Κόλπου.

**ΜΑΡΚΑ Λ.:** 26.985 τόν. d.w. (1.155.000 κ.π. 15 μιλ. τού 1975) \$ 4.350 ήμερησίως, παράδοσις Ρεκαλάντα 'Απριλίου 1—15, έπαναπαράδοσις διαπλέοντας Μουσκάτ κόλπου.

**ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ (εἰς τάιμ ποάτερ):** 15.411 τόν. d.w. (716.790 κ.π. 13½—14 μιλ. 22½ τόν. φιούσε διλ και 1 τόν. ντήζελ διλ τού 1973) \$ 3.500 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Μαρτίου — 'Απριλίου έπαναπαράδοσις Περιοικών Κόλπου.

**ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (λιθ. εἰς τάιμ ποάτερ):** 41.620 τόν. d.w. (1.936.000 κ.π. 14½ μιλ. 40 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1970) \$ 3.30, παράδοσις νότιον Κορέαν 'Απριλίου, έπαναπαράδοσις Ερυθρή θάλασσαν ή Περιοικών Κόλπου.

**ΑΤΤΙΚΑ ΧΟΟΥΠ:** 15.428 τόν. d.w. (14½ μ. 27 τόν. φιούσε διλ τού 1972) \$ 3.350 ήμερησίως, παράδοσις Ιαπωνίαν Μαρτίου 25—28, έπαναπαράδοσις Καραϊβικήν.

**ΟΥΡΑΝΙΑ Κ.:** 23.760 τόν. d.w. (1.197.425 κ.π. 14½ μιλ. 31 τόν. φιούσε διλ και 1½ τόν. ντήζελ διλ τού 1963) \$ 3.500 ήμερησίως, παράδοσις 'Αμερίκαν — Δουνκέρκη ρέιντς 'Απριλίου 14—20, έπαναπαράδοσις 'Αγγλίαν, Γιεραλτάρ — 'Αμεριδύργον ρέιντς, διαπλέοντας Μπρούντσπουτελ — Σάιν ρέιντς 1—2 κυκλικά ταξίδια Μη. Λιμνών.

**ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II:** 24.577 τόν. d.w. (1.206.000 κ.π. 14—14½ μιλ. 36—37 τόν. φιούσε διλ και 2 τόν. ντήζελ διλ τού 1965) \$ 3.600 ήμερησίως, πλέον \$ 1.300 μηνιαίως δι' υπερωρίας, έν κυκλικό διαβάθμον Μεγ. Λιμνών, παράδοσις και έπαναπαράδοσις Κοντίνεντ 'Απριλίου 12—16.

**ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ:** 27.056 τόν. d.w. (35 π.

## FENTIS SUPPLY CORP.

SERVING THE PORTS OF CALIFORNIA U.S.A.

WHOLESALE SHIPCHANDLERS — BONDED WAREHOUSE - CHL 82

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

### REPRESENTATIVES FOR

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

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

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

TELEPHONES: AREA CODE 213-833-3555/775-3935  
NIGHT TELEPHONES: 831-2871, 833-2049, 596-5100, 540-0148, 831-8703  
TWX No. 9103457495 "UNIFENT SPRO" SAN PEDRO, CALIF.

MIKE FENTIS — GENE KNODEL — JOE AYON — COSMAS FLORATOS — MIKE S. KTISTAKIS

SERVICE AROUND THE CLOCK

11½ μιλ. 1.122.080 κ.π. 13 μιλ. 22 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ τού 1961) \$ 3.500 ή μερισίως, πλέον \$ 1.500 μηνιαίος δι' υπερφοριας, έντι κυκλικών ταξιδίων Μεγ. Αιγαίων, παράδοσης μετά την άναγκώσην του πιλότου εις Τάνι Μαρτίου 25-27, έπαναπαράδοσης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, λόσιερ Μπόλτικ, Σκανδιναβιαν, όσρ. & κτήνιαν νοτιού 'Αμερικής.

ΑΡΙΑΝΑ: 40.476 τόν. d.w. (1.895.000 κ.π. 15 μιλ. 49 τόν. φιούελ δίλ και 2 τόν. ντηζελ δίλ τού 1973) \$ 3.250 ήμερησίως, ταξιδίων 30-70 ήμερων, παράδοσης 'Αλεξανδρείας ήμεσος.

ΕΚΤΩΡ: 29.707 τόν. d.w. (1.305.000 κ.π. 15 μιλ. 38 τόν. φιούελ δίλ και 2½ τόν. ντηζελ δίλ τού 1970) \$ 4.000 ήμερησίως, ταξιδίων 6½-9½ μηνών, παράδοσης δυτικής Μεσόγειου 'Απριλίου - Μαΐου.

#### ΤΑ ΔΞΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΜΕΣ. - ΑΝΑΤΟΛΗ: Καραϊθικήν 30.000 τόν. καθαρά Πουέρτο Ρίκο Γουόρλνταστικέλ 115, Μαρτίου 13.

ΑΝΝΑ (λιθ.): 'Ινδονησίαν 35.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπωνίαν, Γουόρλνταστικέλ 130, Μαρτίου 13.

ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτὸν λιθ.): 'Ενδομεσογειακὸν ταξιδίων 67.000 τόν. μέρος φορτίου, Γουόρλνταστικέλ 70, Μαρτίου 14.

ΣΙΡΟΚΟ: Γαλλικός λιμένας Μεσογείου 23.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ιαπαίλιαν Γουόρλνταστικέλ 160, Μαρτίου 18.

ΣΑΒΒΑΣ: 'Ερυθρών θάλασσαν 28.000 τόν. Βουλαρά, Γουόρλνταστικέλ 120, Μαρτίου 25.

ΚΗΦΕΥΣ: Μεσόγειον 25.000 τόν. μέρος φορτίου καθαρά άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλνταστικέλ 130, ήμεσος φόρτωσης.

ΑΤΟΜΙΚΗ (λιθ.): Καραϊθικήν 57.750 τ. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 55, Μαρτίου 21.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Καραϊθικήν 55.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 51.25, Μαρτίου 14.

ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 130.000 τόν. 'Ιαπωνίαν Γουόρλνταστικέλ 42.5, Μαρτίου 20.

ΣΤΑΥΡΟΣ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ: Καραϊθικήν 55.000 τόν. μέρος φοτίου, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 51, 25, ήμεσος φόρτωσης.

ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΚΑΡΙΤΑ: Μαύρην θάλασσαν 18.000 τόν. καθαρά 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλνταστικέλ 150, όψιν άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 155, Μαρτίου 20.

ΤΟΥΛΙΠ Β. όψιν ΝΤΑΦΦΟΝΤΙΑ Β.: Νέαν 'Υφρην 29.000 τόν. μέρος φορτίου Χόλυρουντ, Γουόρλνταστικέλ 160, όψιν Κεμπέκ Γουόρλνταστικέλ 175, Μαρτίου 20.

ΑΙΤΖΙΑΝ Α'ΙΔΑΝΤ (μικτὸν λιθ.): 'Ινδονησίαν 75.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας δυτ. άκτης, Γουόρλνταστικέλ 72.5, όψιν πλήρες φορτίον 105.000 τόν. Γουόρλνταστικέλ 50, Μαρτίου 26.

ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτὸν λιθ.): Μεσόγειον 85.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 49, Μαρτίου 21.

ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.): Μεσόγειον 73.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 51.5, Μαρτίου 17.

ΜΑΡΙΑ: Λιθύν 85.000 τόν. Τεργέστην, Γουόρλνταστικέλ 55, Μαρτίου 22.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 65.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Γουόρλνταστικέλ 65, Μαρτίου 23.

ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙΝ (λιθ.): Καραϊθικήν 17.000 τόν. μέρος φορτίου καρμπόν μπλάκ 'Αργεντινήν \$ 205.000 κατ' αποκοπήν, Μαρτίου 18.

ΕΦΕΣΟΣ (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 100.000 τόν. μέρος φορτίου, 'Ισπανίαν, Γουόρλνταστικέλ 42.5, Μαρτίου 26.

ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ: 'Αμβέρσαν 33.0000 τόν. Σουηδίαν, Γουόρλνταστικέλ 132.5, Μαρτίου 20.

ΠΕΤΡΟΙΝΑ Ι (κ.): Μεσόγειον 18.000 τόν. καθαρά όψιν, Γουόρλνταστικέλ 162.5, Μαρτίου.

ΣΤΟΑΤ ΓΑΡΚΟΣ: Μεσόγειον 19.000 τ. καθαρά όψιν, Γουόρλνταστικέλ 153.75, Μαρτίου 27.

ΓΑΡΜΠΗΣ (μικτὸν λιθ.): Καραϊθικήν 57.500 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 55, Μαρτίου 18.

ΜΙΧΑΗΛ (λιθ.): 'Ενδοκαραϊθικόν ταξιδίων 43.000 τόν. δύο συνεχή ταξίδια, Γουόρλνταστικέλ 100, Μαρτίου 18.

ΙΩΝΙΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ: Μεσόγειον 55.000 τ. 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλνταστικέλ 60, Μαρτίου 17.

ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ: Καραϊθικήν 66.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλνταστικέλ 69, Μαρτίου 20.

ΧΡΙΣΤΙΝ: Φρήπορτ 48.500 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 77, Μαρτίου 21.

ΑΝΤΚΑΙΖΟ (λιθ.): Καραϊθικήν 25.000 τόν. καθαρά, Περού, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 130, ζιούμος φόρτωσης.

ΜΕΣ. ΑΝΑΤΟΛΗ: 'Ενδοκαραϊθικόν ταξιδίων 29.000 τόν. καθαρά, Γουόρλνταστικέλ 130, Μαρτίου 22.

ΟΝΤΕΣΙΟΥΣ: Φρήπορτ 50.000 τόν. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 77.5, ζιούμος φόρτωσης.

ΜΑΝΤΙΝΕΙΑ (λιθ.): Καραϊθικήν 28.000 τόν. μέρος φορτίου, Χόλυρουντ Γουόρλνταστικέλ 102.5, ζιούμος φόρτωσης.

ΗΝΕΙΡΙΟΣ: Καραϊθικήν 20.000 τ. μέρος φορτίου, άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 105, ζιούμος φόρτωσης.

ΡΟΚΟΣ Β. (λιθ.): Καραϊθικήν 34.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλνταστικέλ 97.5, Μαρτίου 21.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ ΙΙ: Βενεζουέλας άκτη πολιού 26.000 τόν. Γουόρλνταστικέλ 130, δύο συνεχῆ ταξίδια, άμεσος φόρτωσης.

ΣΩΕΑΝ ΒΟΓΙΑΤΖΕΡ: Περισικόν Κόλπον 80.000 τόν. 'Ιαπωνίαν Γουόρλνταστικέλ 67.5, ζιούμος φόρτωσης.

ΠΛΑΤΟΝΙΚ (μικτὸν λιθ.): Μεσόγειον 67.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας Κόλπου ναύλος δύο άνευκοινώθη Μαρτίου 25.

ΚΡΗΤΗ ΣΗ: Ντουμάτ 115.000 τόν. Τρίνιταν, Γουόρλνταστικέλ 50.5, Μαρτίου 27.

Μ. I. ΚΑΡΡΑΣ (λιθ.): Δυτ. 'Αφρικήν 60.000 τόν. Πουέρτο Ρίκο, μέρος φορτίου, Γουόρλνταστικέλ 70, Μαρτίου 29.

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτὸν λιθ.): Μεσόγειον 68.000 τόν. άμερ. λιμένας Κόλπου Γουόρλνταστικέλ 52.5, Μαρτίου 24.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ: Φρήπορτ 37.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 83.75, Μαρτίου 23.

ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ: Φρήπορτ 37.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 93.25, ήμεσος φόρτωσης.

ΟΥΥΚΙΑ (λιθ.): Καραϊθικήν 75.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 70, Μαρτίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ (λιθ.): Ταματάθε 30.000 τόν. Σιγκαπούρην, Χόγκ Κόρκ, Γουόρλνταστικέλ 5-10.

ΑΤΤΑΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (λιθ.): Φρήπορτ 58.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 75, Μαρτίου 26.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΟΡΥ ΙΙ: Πουέρτο 'Ορούτας 20.000 τόν. μέρος φορτίου άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 110, Μαρτίου 25.

ΛΑΜΥΡΑ (λιθ.): Καραϊθικήν 66.000 τόν. άμερικ. λιμένας Κόλπου Γουόρλνταστικέλ 67.5, ήμεσος φόρτωσης.

ΑΡΜΟΝΙΚ (λιθ.): 'Αρζού 80.000 τόν. Φός, Γουόρλνταστικέλ 72.5, Μαρτίου 25.

ΜΕΣ. ΜΠΕΡΓΚΕΝ: Καραϊθικήν 30.000 τόν. καθαρά 'Αγγλιαν, Κόντινεντ, Γουόρλνταστικέλ 80, Απριλίου 5.

ΑΟΥΚΙΑ (λιθ.): Καραϊθικήν 75.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, Γουόρλνταστικέλ 70, Μαρτίου 28.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤ (λιθ.): Φρήπορτ 62.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 65, Μαρτίου 28.

ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λιθ.): Περισικόν Κόλπον 50.000 τόν. 'Απω 'Ανατολήν Γουόρλνταστικέλ 87.5, Απριλίου 1.

ΘΕΟΠΑΙΣ: Μαύρην θάλασσαν 33.000 τόν. άμερικ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Καραϊθικήν Γουόρλνταστικέλ 97.5, όψιν 25.000 τόν. άμερ. λιμένας άκτης 'Ατλαντικού, άμερ. λιμένας Κόλπου, Γουόρλνταστικέλ 95.000 τόν. δύο άκτης 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλνταστικέλ 130, Μαρτίου 27.

ΚΙΓΚ ΗΛΙΕΥΣ: Καραϊθικήν 22.000 τόν., μέρος φορτίου, 'Αγγλίαν, Κόντινεντ, Γουόρλνταστικέλ 80, άρχας Απριλίου.

## AEGEAN OCEANIC S.A.

Akti Miaouli 23

CABLES: SHIPS AEGEAN, PIRAEUS

TELEX: 21-3845/6 AEOC GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)

## COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr

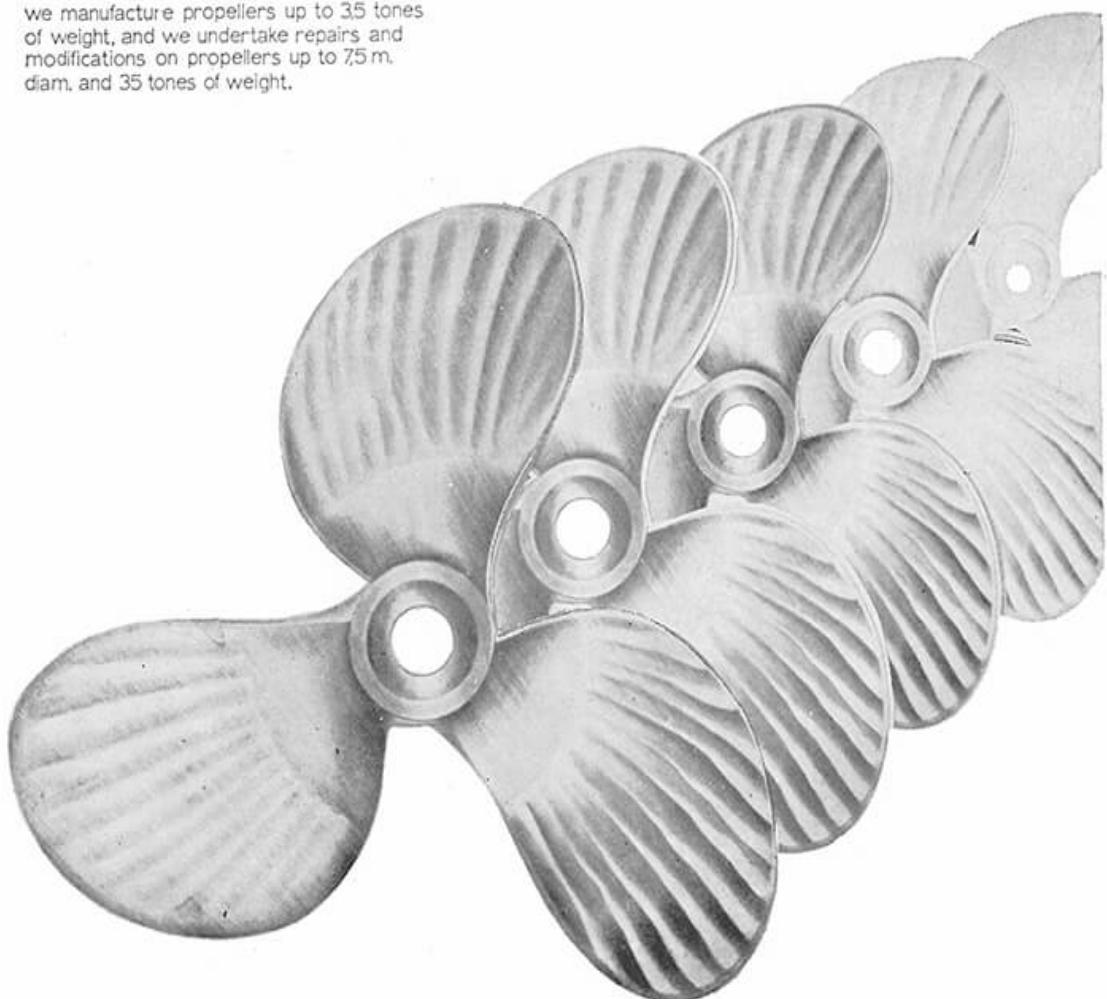
TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, A/B ANDROS G. LONDON

TELEPHONE: 01-930 7561

# unhappy engines?... ...give them a kiss with our LIPS\*

we manufacture propellers up to 35 tones of weight, and we undertake repairs and modifications on propellers up to 7.5m. diam. and 35 tones of weight.



**LIPS\*** • NAFSI SA  
PROPELLER WORKS

34, METHONIS ST. - PIRAEUS (24) - TEL. 4914282-409836 - TELEX 212708 NFI GR





ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π. ....	54	5491	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς		50758	ἀργεὶ εἰς Τζοχόρε από 25)8
ΒΑΛΜΑΣ ....	54	8347	ά. Μπ. Μασάρ 9)12		6076	έ. Θεσσαλονίκη 5)2
ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.) ....	56	20022	ά. Πειραιά 7)3 διά Χαλκίδα		6077	ά. Αιγαίνων 4)3 Σ. Πέντρο ('Ακ. Ελ.)
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. ....	62	10741	εἰς Πειραιά 22)1		6000	ά. Γιθραλτάρ 21)3
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.) ....	58	12368	ά. Μητέρα 16)3		30650	ά. Γιθραλτάρ 21)3
ΒΑΣΙΛΗΣ	62	10442	ά. 'Αμβέρσαν 22)2 διά Ρόπτερνταμ			
ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	έ. Ρόπτερνταμ 20)3			
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) ....	65	40043	έ. 'Αρούμπα 5)3			
ΒΑΣΙΛΙΚΗ	52	2684	ά. Καζαμπλάνκα 17)3			
ΒΕΓΚΑΖ ....	49	5048	ά. Βόλον 24)2			
ΒΕΓΚΕΖΑΚ	59	3143	ά. Δάντατζ 27)2 διά Τούρμπο			
ΒΕΖΕΡΜΟΥΝΔΑ	59	3139	ύπό παραλαβήν			
ΒΕΛΟΣ	75	15981	ά. Σουέζ 12)3 διά Μπάσαρν			
ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ά. Ρεσφί 11)3 διά Σάντος			
ΒΕΝΟΥΣ ....	48	3551	ά. Πειραιά 5)3 διά 'Ιταλίαν			
ΒΕΝΟΥΣ	66	2979	έ. Τζιμπούτι 15)12			
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	έ. Ντακάρ 9)3			
ΒΕΡΓΟΥ (μ.) ....	72	57527	έ. 'Αμβέρσαν 18)3			
ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙ'						
ΚΕΙΤΟΡ	48	3930	ά. Χόρκ 17)2			
ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ά. Σουέζ 12)3			
ΒΙΚΤΩΡ	60	3963	έ. Πειραιά 16)3			
ΒΙΚΤΟΡΙΟΥΣ ΚΟΛ. 8.	58	13186	ἀργεὶ εἰς Πειραιάς ἀπό 12)5)76			
ΒΙΚΥ ΛΑΜ.	57	3951	έ. Φαλκενβέργκε 11)3			
ΒΙΝΓΚΑΡΕΝ	60	6701	ά. 'Οσολ 21)3 διά Γκότενμπουργκ			
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	53	2536	έ. Πειραιά 3)3			
ΒΙΟΛΕΤΤΑ	51	2731	ά. Χόρκ 25)2 διά Σαγκάνη			
ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Ρουέν 8)3 διά Λατάνκα			
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	ά. Δάντατζ 19)3 διά Ριό 'Ιανέρο			
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ.	58	7665	έ. Πόρτ Άλμον 3)3			
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	έ. Πειραιά 19)			
ΒΙΡΓΚΟ	54	2496	προσφρ. 45.12 Β. — 01.15 Δ. 2)12			
ΒΙΤΑΚΑΛΜ	57	9722	ά. Σουέζ 19)3 διά 'Ιράκ			
ΒΙΤΑΚΑΡΡΙΕΡ	59	13381	ά. Κούρδ Μπαΐτη 11)1 διά Κούθαν			
ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	έ. Λάγος 25)2			
ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Καρβαγένη 17)3 διά Γούνιναν			
ΒΟΜΑΡ	71	16313	ά. Παναμά 22)2			
ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Κων/πολην 14)2			
ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΒΟΥΛΑ	58	8334	ά. Κασσιόπη 25)12 διά Μπαγκόκ			
ΒΟΥΝΙΤΣΑ	48	2401	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς			
ΒΡΟΝΤΗ (μ.)	64	33245	έ. Ριό 'Ιανέρο 10)3			
ΒΥΖΑΝΤΙΝΟΣ ΜΟ.						
ΝΑΡΧΗΣ	59	9374	έ. Σάντος 12)3			
ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ά. Μαπούτο 2)3 διά Ρόπτερνταμ			
Γ. Π. ΚΟΣΜΑΣ	57	9376	ύπό παραλαβήν			
ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	έ. Σάρ Λουίς 4)3			
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.) ....	61	18588	εἰς Ν. 'Ορλέανην ἀπό 7)12)74			
ΓΑΛΑΤΑΣ	56	9059	ά. Γιθραλτάρ 13)2 διά Λάγος			
ΓΑΛΗΝΗ (δ.) ....	58	16357	ά. Τζάκονσβιλ 12)3 διά Κιουρασάο			
ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Μάλτα 16)12			
ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ	60	12006	ά. Λιουσεδώνα 21)3 διά Ρόπτερνταμ			
ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Σιγκαπούρην 7)3 διά Β. Κορέαν			
ΓΕΩΡΓΗΣ Α.						
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗΣ	76	15900	ά. Σιγκαπούρην 18)1 διά Νταμάνη			
ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΘΗΣ	67	15421	ά. Σιγκαπούρην 9)3 διά Φιλιππίνες			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.) ....	60	23451	ά. Πόρτ 'Ελλιζαπέθ 6)2			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	58	8105	ά. Σιγκαπούρην 19)3 διά Κεελάγκ			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Ναυάρι 29)1			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796	ά. Μπ. Μασάρ 14)3 διά 'Ιαπωνίαν			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	60	11908	ά. Ν. 'Ορλέανην 1)2 διά Βενεζουέλαν			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	57	6508	έσθιτ Λάγος 30)1			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	49	3676	ά. 'Εσμπεργκ 16)3 διά 'Αρχωνς			
ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Σιγκαπούρην 8)3 διά 'Ινδιαν			
ΓΕΩΡ. Μ. ΙΙ (δ.)	58	16605	έ. Πειραιά 22)3			
ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ	70	10006	ά. Παναμά 3)3			
ΓΕΩΡ. Ν. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	68	9071	ά. Βαρκελώνην 18)3			
ΓΕΩΡ. ΞΥΛΑΣ	70	18634	ά. Ν. 'Υρκην 19)3 διά Χάμπτον ρόδς			
ΓΕΩΡ. ΠΑΡΑΒΑΛΟΣ	69	10006	ά. Τίταν Λουίς 9)3 διά Λάγος			
ΓΕΩΡ. ΡΟΥΣΣΟΣ	61	1545	έ. Πειραιά 19)3			
ΓΕΩΡ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	70	19162	ά. Παναμά 16)3			
ΓΕΩΡ. Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	43	7176	ἀργεὶ εἰς Πειραιάς ἀπό 10)1)71			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΧΡ. ΛΕΩΜΟΣ	67	17346	ά. Μπλέφαστ 21)3 διά ΗΠΑ			
ΓΙΑΝΙΣ ΜΑΡΙΟΣ	69	2949	έ. Σουάμπιαν 8)3			
ΓΙΑΝΝΑΚΗΣ	58	2875	έ. Κων/πολην 16)3			
ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ά. Γκλήρον 13)3 διά 'Αιγαυπτον			
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ά. Π. Χάρκουρτ 11)3 διά Νταρμπραν			
ΓΙΑΝΝΗΣ Δ.	77	14600	έ. Ιμάτζ ούπο συμπλήρωσιν			
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν. Η.	65	21374	ά. Ρόπτερνταμ 10)3 Ρίτσαρντς Μπαίνη			
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΟΣ	77	19200	έ. Τσιμέντα ούπο συμπλήρωσιν			
ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΥΛΛΑΣ	70	9256	ά. Λάγος 2012			
ΓΙΑΝΝΗΣ Π. Β. (δ.)	58	12377	εἰς Χαλκίδα ὅπε 14)1 (ἐπισκ.)			
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.)	65	28648	ά. Χάμπτον ρόδς 17)3 διά 'Αρούμπα			
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	έ. Τσάλιαν 6)3			
ΓΙΟΥΒΕΝΑ	56	4891	έ. Γουώρι ούπο 27)1			
ΓΙΟΥΒΕΝΤΟΥΣ	72	8927	ά. Τσάρλεστον 11)3 διά Νεάπολιν			
ΓΙΟΥΝΙΟΣ ΠΡΑΓΙΝΤ.	67	13091	εἰς Σιγκαπούρην 6)3 διά Μπαχρέλιν			
ΓΙΟΥΝΙΟΣ ΣΠΙΡΙΤ	65	22494	έ. Κομώ Μπαϊ			
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	έ. Καράτοι 15)3			
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	έ. ζωθ. Λατάκιος ἀπό 30)10			
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ἀργεὶ εἰς Πειραιάς ἀπό 13)11			
ΓΙΟΥΡΚΑ ΑΙΝΚ	53	4481	ά. Κολόμπο 20)3 διά Μπαγκόκ			
ΓΙΟΥΡΚΟ ΣΤΡΕΝΓΚΩ	69	3982	ά. Κόμπιτε 13)3 διά Σιγκαπούρην			
ΓΙΟΥΡΚΟ ΦΑΙΗΘ	69	4037	ά. Βρέμη 18)3 διά Κίελον			
ΓΙΟΥΡΓΟΥΟΝΙΤΥ	77	14600	ά. Λος 'Αντζελες 18)3 διά Βανκούθερ			
ΓΙΟΥΡΓΟΚΡΕ'ΙΣ	72	3944	ύπο παραλαβήν			
ΓΙΟΥΡΓΟΥΟΗΙΒ	58	8275	ά. Πούντα 'Αρένας 2)3			
ΓΙΟΥΡΟΚΑΡΡΙΕΡ	73	16605	ά. Λ. 'Αντζελες 17)3 διά Γιοκοχάμα			
ΓΙΟΥΡΟΑΝΤΕΡ	72	18885	ά. Π. Κέμπλετ 18)2 διά 'Αμβέρσαν			
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ	65	7068	έ. Ν. 'Ορλέανην 20)3			
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ	55	8165	ά. 'Αμβέρσαν 10)3			
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ	61	8560	ά. Λος 'Αντζελες 18)3 διά Ιταλίαν			
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.)	73	1999	έ. Ντεμεράρα 20)3			
ΓΙΟΥΡΟΜΕΡΤΣΑΝΤ	72	4481	ά. Ν. 'Ορλέανην 16)3			
ΓΙΟΥΡΟΥ ΣΕ-'ΥΑΡ	52	6790	ά. Κων/πολη 21)2 διά Κωνσταντζάν			
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΙΝΤΕΝΤΕΝΣ	58	5175	έ. Νταμάρη 18)3			
ΓΙΟΥΡΟΣΗ	77	14800	ά. Ζήνευ 22)2 διά 'Ιαπωνίαν			
ΓΙΟΥΡΟΣΚΑΪ	74	20623	ά. Βαλτιμόρειο 13)3			
ΓΙΟΥΡΟΣΠΙΡΙΤ	59	5009	ά. Ριο 'Ιανέρο 28)1			
ΓΙΟΥΡΟΣΤΑΡ	60	13103	ά. Γάνδην 18)3			
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	57	8539	ά. Καρβαγένην 11)3 διά Χουέλθα			
ΓΙΟΥΡΟΦΙΝΑ (δ.)	67	2792	ά. Θόβς 15)3			
ΓΙΟΥΡΟΧΑΝΤΕΡ	66	3927	ά. Σουέζ 18)3 διά Νταμάρη			
ΓΙΩΡΓΗΣ	53	2059	έ. Γάνδην 16)11			
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	έ. Μαυριτανίαν 6)3			
ΓΙΑΚΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ	56	8841	ά. Πορτομαντάρ 27)2			
ΓΚΑΛΙΣΣΑ	66	12429	ά. Ν. 'Ορλέανην 19)3 διά Μεξικόν			

ΔΙΩΝΗ	54	1832	δ. Σουέζ 25)2 διάτηνα	
ΔΟΡΥ	54	4784	δ. 'Αμπερζαν 25)2 διάτηνα	
ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	δ. Σ. Ναζάρι 16)3 Μπ. Αύρες	
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	δ. Πειραιάς 21)3 διάτηνα	
ΔΡΥΣ	63	22211	δ. Βαττιόρην 17)3 'Αμπερνταμ	
ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	δ. Ρουέν 7)3 διάτηνα	
ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	δ. Φλώριδην 14)3	
ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΙ·Μ	72	16398	δ. Βαρκελώνην 22)3 διάτηνα	
ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΔΩΡΟΣ	56	9070	δ. Πειραιάς 5)3 διάτηνα	
E. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	58	9431	Ε. Βαρκελώνην 9)3	
E. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ δ.	60	24532	Ε. Ν. 'Υόρκην 22)2 διάτηνα	
ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	Ε. Π. Σαΐδ 15)3 διάτηνα	
ΕΒΙΜΑΡ	58	1997	Ε. Ριγύέκα 18)3	
ΕΒΙΣΤΑΡ	62	3505	Ε. Λάγος 20)2	
ΕΒΜΑΡ	76	16396	δ. Πόρτ α Σαΐδ 14)3	
ΕΒΡΟΣ	63	15983	δ. Γιβραλτάρ 19)3 διάτηνα	
ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	Ε. Μωρικίου 9)3	
ΕΙΡΗΝΗ Α.	56	10289	Ε. Πειραιάς 17)2	
ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	Ε. Λιοσσαδάς 21)3	
ΕΙΡΗΝΗ ΞΥΑΛ	54	7835	Ε. Σιγκαπούρην 19)3	
ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΤΕΡΑ	58	8138	όπως παραλαθήν	
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΛΑΙΜΟΥ	57	24698	δ. Αμέρερας 27)2 διάτηνα	
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	δ. Σουέζ 15)3 διάτηνα	
ΕΚΑΒΗ	56	11528	δ. Μπρουνόμπουτελ 1)3 διάτηνα	
ΕΚΤΟΝ	62	11428	Ε. Πειραιάς 6)3	
ΕΚΤΩΡ	70	16258	Ε. Νεκτασίας 13)3	
ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	δ. Ν. 'Ορλέανην 14)3 διάτηνα	
ΕΛΑΦΙ	68	19667	δ. Σιδνέϋ 22)3 διάτηνα	
ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	Ε. Εδρώπην	
ΕΑΓΙΑΝΝΗ	70	12791	δ. Όστρους 11)3 διάτηνα	
ΣΛΑΙ·ΣΤΡΙΑ VI	51	7264	δ. Κων(πολίν 24)1 διάτηνα	
ΣΛΑΙ·ΣΤΡΙΑ VII	59	9237	ώπος παραλαθήν	
ΕΛΕΝΑ	56	6834	ώπος παραλαθήν	
ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ά. Γιοκοχάμας 1)3 διάτηνα	
ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ά. Γένεβας 13)3 διάτηνα	
ΕΛΕΝΗ Α.	45	3755	Ε. Ριγύέκα 18)2 διάτηνα	
ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	ά. Άσ. Μίνας Μπαίλι 13)3 Κριόπουταλ	
ΕΛΕΝΗ Κ.	55	4084	δ. Π. 'Ελιζάμπεθ 16)3 διάτηνα	
ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ά. Αμέρερας 4)3 διάτηνα	
ΕΛΕΝΗ Μ. (δ.)	53	8985	ε. Ριγύέκα 19)3	
ΕΛΕΝΗ Τ.	49	4294	δ. Θέουτα 21)3 διάτηνα	
ΕΛΕΝΜΑ	58	5769	ά. Αισσαδάνια 15)3 διάτηνα	
ΕΛΕΝΟΣ	50	7392	ε. Μονρόβια 13)3	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ ΝΙΚΗ	51	6736	δ. Παναμά 11)1 διάτηνα	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	29	2581	εἰς Πέραμα (άπο 15)75	
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	δ. Θέουτα 16)3 διάτηνα	
ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	δ. Θέουτα 18)3 διάτηνα	
ΕΛΕΥΘΕΡΩΤΡΙΑ	67	11429	δ. Ν. 'Ορλέανην 11)3 διάτηνα	
ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ε. Λάγος 5)3	
ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	δ. Θερνάτα 'Αιτ., 9)3 διάτηνα	
ΕΛΙΝΕΛΑ	50	4675	ά. Αμέρερας 8)3 διάτηνα	
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ε. Ταρπος 17)11	
ΕΛΚΑΝΤΙΑ	72	1994	εἰς Λάγος (άπο 28)11	
ΕΛΛΑΣ	56	4380	Ε. Ρόππερνταυ 20)3	
ΕΛΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ε. Γκαλέστον 8)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ Α' ΙΝΤΗΑ	72	8987	ά. Λεμεσού 29)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	56	7510	ε. Μπέλρος 15)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΚΡΕΙ·Σ	63	7298	δ. Σουέζ 15)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ.	71	10328	ε. Ν. 'Ορλέανην 20)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	72	8987	ά. Ν. 'Ορλέανην 6)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΗΝΤΕΡ	62	6666	ε. Σαλί Τζέων 14)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΑΩΡΕΑ	60	7293	ε. Πειραιάς 21)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΕΝΤ	54	8121	ε. Ρίγιεκα 26)2 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	6659	ε. Κοϊν(πολίν 28)11	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ·ΙΝΤ	71	10310	ε. Ν. 'Υόρκην 22)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΝ	72	10327	ά. Κ. Τάους 9)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ά. Σουέζ 16)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ά. Αντεν 19)2 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ·	62	7259	ε. Ζωλαδίου 20)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	7063	δ. Γιβραλτάρ 16)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Αλεξανδρίαν 24)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Μονρόβια 19)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Νικαράγουα 11)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	8987	ε. Ακαμπα 11)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	62	6659	ε. Πειραιάς 16)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10327	ε. Ν. 'Υόρκην 22)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ·ΙΝΤ	71	10327	ά. Κ. Τάους 9)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΗ	72	10327	ά. Σουέζ 16)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ά. Αντεν 19)2 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ε. Ζωλαδίου 20)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ·	62	7259	δ. Γιβραλτάρ 16)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΙΡΙΤ	57	1063	ε. Θεσσαλονίκην 30)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	59	9550	ε. Αλεξανδρίαν 24)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΤΑΡ	71	10328	ε. Μονρόβια 19)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΟΡΤΣ	56	7510	ά. Νικαράγουα 11)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	60	8987	ε. Απέραντας 22)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ	62	6659	ε. Γιβραλτάρ 8)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΑΤΡΙΟΤ	62	10310	ε. Ν. 'Υόρκην 22)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΑ·ΙΝΤ	71	10327	ά. Κ. Τάους 9)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΑΗ	72	10327	ά. Σουέζ 16)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗ	72	10327	ά. Αντεν 19)2 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΗΜΑΝ	66	10704	ε. Ζωλαδίου 20)3	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΪ·	62	7259	δ. Γιβραλτάρ 16)3 διάτηνα	
ΕΛΛΕΝΙΚ ΧΗΡΟ	57	7068	ε. Καλκούτα 11)3	
ΕΛΛΕΡΟΣ	52	2778	δ. Γιβραλτάρ 19)3 διάτηνα	
ΕΛΛΗ	57	2555	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΛΛΗ ΙΙ	47	2389	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΕΛΛΗΝΙΔΑ	66	9384	ά. Καγκούλαθε 24)2 διάτηνα	
ΕΛΛΗΝΟΡΑ	66	10132	ε. Ν. Ντόρμπιταν 18)3	
ΕΛΛΗΝΣΠΟΝΤΟΣ	72	16207	ά. Μιγάκιο 15)3 διάτηνα	
ΕΛΛΟΡΑ (μικτόν)	67	44222	ε. Ν. 'Ορλέανην 21)3 διάτηνα	
ΕΛΑΜΑΝΙ	66	8937	δ. Μινέσιν 29)3 διάτηνα	
ΕΛΑΜΕΛΑ	51	4847	ε. Ν. Ντόρμπιταν 26)2	
ΕΛΑΝΤΑΝΙΑ	65	8085	δ. Σουέζ 5)3 διάτηνα	
ΕΛΑΝΤΙΑ	55	6515	ά. Μπατιμπάνο 11)2 διάτηνα	
ΕΛΑΝΑ	69	6359	δ. Πόρτ α Σαΐδ 8)3	
ΕΛΟΣΕΑΝ	65	20514	ε. Ν. Ντόρμπιταν 5)3	
ΕΛΠΙΔΑ	56	8377	ε. Βιζυκάπαταν 20)3	
ΕΛΠΙΔΑ	46	3472	ά. Καντί 8)3 διάτηνα	
ΕΛΠΙΣ	71	9885	ά. Μπαρμπάντος 1)3 διάτηνα	
ΕΛΠΙΣ	56	3656	δ. Πόρτ 'Ελιζαμπεθ 18)3	
ΕΛΠΙΣ Κ.	57	8773	ε. Φρόγκασον 5)3	
ΕΜΙΑ	58	3963	ώπος παραλαθήν	
ΕΜΜΑΝΟΥΗΛΑ Κ.	59	11840	ά. Κέιπ Τάουν 16)3	
ΕΜΜ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539	ε. Σιγκαπούρην 31)1	
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006	ε. Ρόππερνταυ 21)3	
ΕΠΙΜΟΝΟΣ	53	5755	ε. Ρουέν 14)3	
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	58	8931	ά. Νούσαλα 13)3 διάτηνα	
ΕΡΕΧΟΣΙΟΝ	58	7271	ά. Αμερίδρημον 17)2 διάτηνα	
ΕΡΗΜΗΣ	72	16055	δ. Παναμά 17)3	
ΕΡΗΜΗΣ	60	9959	δ. Ρόππερνταυ 2)2 διάτηνα	
ΕΡΜΙΟΝΗ	61	9068	δ. Μπρουνόμπουτελ 14)3 διάτηνα	
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ (μ.)	67	33980	ά. Βανκούμπερ 18)3 διάτηνα	
ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	72	10194	δ. Παναμά 3)3 διάτηνα	
ΕΣΣΕΣΕ	57	4023	ά. Ρουέν 5)3 διάτηνα	
ΕΤΕΡΝΙΤΥ	55	9718	ά. Αλεξανδρειαν 21)3	
ΕΥΑ	59	11894	ε. Αιερέρπουλ 19)3	
ΕΥΑ	73	3717	έ.ωσθι. Π. 'Ελιζαμπεθ 11)3	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ (δ.)	61	22119	ε. Σάντα Μαρία 28)2	
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ	60	8717	δ. Κων(πολίν 20)2 διάτηνα	
ΙΑ	71	9426	ά. Τομπάτα 16)3	
ΙΑΜΑΤΙΚΟΣ	63	15965	δ. Κων(πολίν 16)3 Μαύρην θάλασσαν	
ΙΑΣΩΝ	70	11489	ά. Σουέζ 19)3 διάτηνα	
ΙΕΡΑΣ (μικτόν)	66	41207	ά. Σιγκαπούρην 4)3 διάτηνα	
ΙΖΟΜΠΕΛΑ	57	9746	ά. Μαλάγκος 17)3 Αλεξανδρειαν	
ΙΘΑΚΗ	68	9066	ά. Σιγκαπούρην 21)3	
ΙΘΑΚΗ - ΚΑΘΑΡΑ	62	6933	ά. Γδύνια 14)3	
ΙΘΑΚΗ - ΣΕΙ·ΛΟΡ (δ.)	59	12575	ά. Χιούστον 10)3 Αλεξανδρειαν	
ΙΚΑΡΟΣ	70	10880	ά. Κουβέτη 8)3 διάτηνα	
ΙΚΑΡΟΣ	68	11670	ά. Σιγκαπούρην 16)3 διάτηνα	
ΙΚΤΙΝΟΣ	69	11489	ά. Κελάπη 12)3	
ΙΛΕΝΑ	76	16261	ά. Μπιλμπάρο 3)3	
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ (δ.)	52	6633	έ. Τακαράτα 8)3	
ΙΝΤΑΝ (δ.)	60	27415	δ. Γιβραλτάρ 15)3 Χάμπτον Ρ.	
ΙΝΩ	54	4339	ώπος παραλαθήν	
ΙΟΝ	63	7832	ά. Μπιλμπάρο 4)3 διάτηνα	
ΙΟΝ. ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	65	30516	ά. Κόρπους Κρίστι 6)3	















ΑΤΛΑΝΤΙΚΗ ΗΓΚΑ . . . . .	63	15977	δ. Παναμά 22)3	Γ. ΝΟΟΥΛΕΤΖ (δ.) . . . . .	69	41477	δ. Ν. Όρλεάνην 14)3 διά Κιουρασό
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.) . . . . .	68	40962	δ. Μασατσαλία 12)3	Γ. ΝΙΤΟΥΛΑΙΠ (μ.) . . . . .	70	51878	δ. Γιβραλτάρ 13)3 διά Κωνστάντζαν
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ . . . . .	54	16006	δ. Κίτιπατ 19)2	Γ. ΝΙΤΟΥΟΕΤ (μ.) . . . . .	71	51878	ε. Μόμπιτ 17)3
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)* . . . . .	68	48936	άργει εἰς Πειραιά από 19)1)75	Γ. ΠΡΕΣΙΤΤΖ (δ.)* . . . . .	71	101831	δ. Ράς Τανόύρα 27)12
ΑΤΑ. ΜΠΑΡΟΝ (δ.) . . . . .	74	124724	δ. Γιορτοπόρτ 17)3 διά Κάρυκ "ΑΙΔ.	Γ. ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.) . . . . .	73	125972	ε. Πειραιά 10)1
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) . . . . .	66	40884	δ. Ν. Όρλεάνην 13)3 διά' Αρούμπα	Γ. ΦΑΙΗΘ (δ.) . . . . .	64	49437	άργει εἰς Πειραιά από 25)6)75
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ . . . . .	69	16291	δ. Τόκιο 3)3 διά' Οναχάμα	Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.) . . . . .	65	49437	δ. Γιβραλτάρ 21)8
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤΖ . . . . .	69	16291	ε. Βανκούβερ 21)3	Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.) . . . . .	71	102326	δ. Κόρδ άφ. Αμαγία 21)2 Χάρηρη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΧΕΡΟ . . . . .	69	16320	ε. Σιγκαπούρην 15)3 διά Π. Κελάγκ	Γ. ΧΗΡΟ (δ.) . . . . .	70	100175	δ. "ΑΙΔ φθ Γκραΐην 19)3 διά Περιοκόν
ΑΤΛΑΣ ΕΞΠΛΟΡΕΩ δ.* . . . .	65	35823	δ. Φιλαδέλφειαν 5)3 διά' Αρούμπα	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.) . . . . .	71	100175	ε. Πειραιά 9)2
ΑΤΛΑΣ ΤΙΤΑΝ (δ.) . . . . .	67	104561	δ. Ιμπινγκαν 15)3 διά Περιοκόν	Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.) . . . . .	72	102300	ε. Μίνα όλ. Μπάκρ 28)2
ΑΤΤΙΚΟΝ (κ.)* . . . . .	56	45321	δ. Ν. Όρλεάνην 26)2 διά Κιουρασό	ΓΡΑΝΔΑΔΑ . . . . .	56	10180	άργει εἰς Πειραιά από 12)3)75
ΑΥΓΑΔΕΦΟΣ (κ.) . . . . .	56	1803	δ. Κωνίπολιν 14)3	ΓΡΕΓΟΣ . . . . .	59	10542	ε. Μπαντάρ Σαπούρη 30)1
ΒΑΚΧΙΣ (κ.)' . . . . .	50	2494	δ. Ντουμπάτη 14)3 διά Ντέρμπαν				
ΒΑΛΛΗ ΝΙΕ ΠΙΚΑΝ-							
ΤΟΥΡΑ (κ.) . . . . .	58	10057	δ. Μελάγκα 19)3				
ΒΑΛΛΙΑΝΤ . . . . .	60	9088	ε. Τακοράντι 20)2				
ΒΑΡΒΑΡΑ (κ.) . . . . .	48	4310	δ. Κωνίπολιν 5)3 διά Ταρτούς				
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)* . . . . .	51	2501	ε. Νεάπολιν από 26)6)75				
ΒΑΣΙΛΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ κ. 55		9242	δ. Κωνίπολιν 27)2 διά Κωνστάντζαν				
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)* . . . . .	76	66000	δ. "Αντεν 3)2 διά Κιουρασό				
ΒΕΑΝΤΑ*	57	10311	ε. Σιγκαπούρην 14)3				
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.) . . . . .	54	2842	δ. Βρέμην 25)2 διά' Όραν				
ΒΙΒΗ (κ.) . . . . .	34	2709	δ. Σουεζ 8)12				
ΒΙΕΔΑ (κ.) . . . . .	53	8576	δ. Πόρτ Σαΐδ 14)3				
ΒΙΚΙΩΡ*	64	4281	ε. Λιθρόν 23)2				
ΒΙΟΔΑΝΤΟ Ν. ΓΟΥ-							
ΛΑΝΔΑΡΗ (δ.) . . . . .	72	119811	δ. Κάρυκ "ΑΙΔ. 3)3 Λάντς "Εντ				
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.) . . . . .	58	8510	άργει εἰς Χαλκίδα από 19)3)76				
ΒΙΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)* . . . . .	48	1845	ε. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΒΟΡΡΑΣ . . . . .	58	11677	δ. Λας Πάλμας 14)3 διά Γκιζόν				
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ . . . . .	56	8615	δ. Π. Σαΐδ 25)2 διά Π. Σουδάν				
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ . . . . .	68	24894	ε. Τάραντα 20)3				
Γ. ΠΑΠΑΣ (π.)' . . . . .	57	1742	δ. Σφέδη 27)10 διά Ραβέννα				
ΓΑΒΡΙΗΛ Ι. (κ.)* . . . . .	50	5406	ε. Σετουμπάλ 14)11 (έπισκεναί)				
ΓΑΒΡΙΗΛ V (κ.)* . . . . .	55	6504	ε. Λάγος 15)12				
ΓΑΙΡΕΣΤΟΣ (δ.) . . . . .	64	32231	δ. Χάλιφας 17)3 διά' Αρούμπα				
ΓΑΛΑΤΕΙΑ . . . . .	56	9537	ε. Μόκα 26)2				
ΓΑΛΗΝΗ . . . . .	55	9415	ε. Μπαντάρ Σαπούρη 18)2				
ΓΑΡΜΠΗΣ (μ.)' . . . . .	67	42439	δ. Ν. Όρλεάνην 13)3 διά' Αρούμπα				
ΓΕΡΑΝΕΙΑ (δ.) . . . . .	63	30650	δ. Πόρτλαντ Με. 13)3 διά' Αρούμπα				
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Κ. (κ.) . . . . .	54	1890	ε. Πειραιώς 26)2 διά Ριγύέκα				
ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ Μ. (π.) . . . . .	52	11116	ε. Μεσόσανα 25)2 διά' Ασσάμπ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) . . . . .	65	1811	ε. μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (κ.) . . . . .	49	2755	είς Γκόλτενχερον όπο 31)1)76				
ΓΕΩΡ. Β. ΣΦΙΚΑΣ π.δ.*	63	29534	δ. Καστζακόλακος 12)3				
ΓΕΩΡ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ (δ.) 66		30647	ε. Νότροπορτ 10)3				
ΓΙΑΝΝΗΣ Μ. (κ.) . . . . .	58	6923	ε. Σαδόνα 20)3				
ΓΙΟΥΝΙΑΑΚ. (κ.) . . . . .	56	10774	δ. Τομπάτα 7)3 διά Ναχόντκα				
ΓΙΟΥΝΙΦΟΡΣ (κ.)* . . . . .	56	8636	όπο παραλαβήν				
ΓΙΟΥΝΙΧΟΟΥΠ (κ.) . . . . .	56	8783	ε. "Ακαπά 26)2				
ΓΙΟΥΝΙΤΤΕΡ (κ.)* . . . . .	64	1594	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΙΟΥΡΟΜΠΑΛΚΕΡ (κ.) . . . . .	63	7311	δ. Γιβραλτάρ 22)3 διά Καντζί				
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΣΚΑΥ*. 55		1275	δ. Κεπεύτη 26)2 διά Στρατό				
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕΙΝΤΕΡ κ. 50		8280	άργει εἰς Πειραιά από 4)6				
ΓΙΩΡΓΗΣ ΜΑΤΘΑΙΟΣ κ. 60		4246	ε. Ταλκογιάνον 13)3				
ΓΙΩΡΓΗΣ Π. (κ.)* . . . . .	48	6800	ε. Τέμα 29)10 διά Λάγος				
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.) . . . . .	54	2666	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΚΑΛΦ ΑΓΓΛΙΑ (κ.)* . . . . .	60	2269	ε. Λάγος 16)1				
ΓΚΑΡΠΙΑΝ (κ.) . . . . .	53	1764	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΚΙΖΕΛΛΑ (κ.)* . . . . .	52	6576	ε. Ταλκογιάνον 10)12				
ΓΚΙΚΑΣ (κ.) . . . . .	48	2358	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΚΛΟΡΙΓ (μ.) . . . . .	67	48747	δ. Δουνούρην 26)2 διά Ιθύνην				
ΓΚΟΛΝΤ ΜΙΗΤΣ (κ.) . . . . .	56	5485	ε. Μόκα 7)2				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ θ. 59		23084	άργει εἰς Πειραιά από 7)4)76				
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΣΠΡΑΙ-θ. 66		663573	δ. Κεπεύτη 26)2 διά' Αρούμπα				
ΓΚΟΥΝΤ ΓΟΥΙΣ (κ.) . . . . .	56	6778	δ. Σουεζ 18)3 διά Βιετνάμ				
ΓΚΟΥΝΤ ΕΞΠΛΟΡΕΡ κ. 67		2997	ε. Αμπιτζάν 8)3				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΑΚ (κ.) . . . . .	61	7838	δ. Σάντος 7)2 διά' Αλγερίαν				
ΓΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ . . . . .	73	59193	ε. Ρίταρπορτ Μπαίην 19)3				
ΓΚΟΥΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ κ. 56		8750	δ. Ρεσίφ 3)3 διά' Αλγερίον				
ΓΚΟΥΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ-							
ΤΟΡ (κ.) . . . . .	56	8750	δ. Γιβραλτάρ 8)3 διά Ρ. "Ιανέριον				
ΓΚΟΥΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ. 73		6415	δ. Ν. Όρλεάνην 3)3 διά' Αλεξάνδρειαν				
ΓΚΟΥΝΤ ΦΡΕΝΤ (κ.) . . . . .	70	9954	δ. Λούνιον 8)3 διά' Αθάνα				
ΓΚΟΥΝΤ ΧΟΟΥΠ (κ.)* . . . . .	69	2993	ε. Βεραρκόύν 16)2 διά' Αθάνα				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΔΗΤΖΕΝΤ 69		22998	δ. Π. Σαΐδ 18)3 διά' Αστερνταμ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ 70		22992	ε. Τακόδια 25)2 διά Μπουσάν				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΤΕΜΠΑ 66		23570	ε. Βαλτιμόρην 16)3				
ΓΚΡΕΙΣ ΜΠΟΝΥ ι. 57		1009	δ. Καλαμπάρ 21)2 διά Π. Χάρκουρτ				
ΓΚΡΕΙΣ ΣΣΕΥΛΛΟΡ κ. 53		1313	ε. Τέλταν 15)3				
ΓΚΡΕΙΤ ΑΛΕ-							
ΖΑΝΤΕΡ (κ.) . . . . .	54	2889	δ. "Αντεν 10)3 διά Ν. Αφρικήν				
ΓΚΡΕΙΤ ΜΩΡΙΣ (κ.)* . . . . .	59	5051	όπο παραλαβήν				
ΓΚΡΕΙΤ ΖΩΤΡΙΣ (κ.)* . . . . .	58	5065	δ. Γιβραλτάρ 19)3 διά Σάφι				
ΓΚΡΗΚΗ ΣΚΑΥ*. 55		1308	είς μεσογειακάς μεταφοράς				
ΓΛΑΥΚΗ . . . . .	64	15240	δ. Καζαζμπλάνκαν 10)3				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ (κ.) . . . . .	61	12593	δ. "Αμέρερσαν 4)3 διά Ρόττερνταμ				
ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.) . . . . .	62	21248	δ. Σακάτ 17)3 διά Νασύρου				
ΓΟΥΑΙΗΣ (κ.) . . . . .	58	13010	όπο παραλαβήν				
ΓΟΥΕΣΤΙΓΟΥ-ΙΝΤ . . . . .	70	11329	ε. Λάγος 1)3				
ΓΟΥΕΣΤΕΡΗΝ ΗΓΚΑ . . . . .	43	14313	άργει εἰς Πειραιά από 17)4)76				
Γ. ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ* . . . . .	76	19261	ε. Γιοκοχάμα 16)3				
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΣ II 75		19393	ε. "Αμβούρων 10)3 διά Χουέλα				
Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.) 53		21284	άργει εἰς Πειραιά από 15)9)75 έωλα.				
Γ. ΚΑΙΝΤΗΣΕΣ (δ.) . . . . .	69	41477	δ. Π. Μπούκ 15)3 διά Μπόνου				
Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.) . . . . .	58	10546	δ. Ν. Υόρκην 5)3 διά Κιουρασό				
Γ. ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.) . . . . .	57	20902	δ. Ν. Όρλεάνην 14)3 διά Κιουρασό				
Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.) . . . . .	57	20533	άργει εἰς Πειραιά από 16)1)75				
Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤ-ΤΟΡ . . . . .	67	22549	δ. Λισασθώνα 21)3 διά Κάμσαρ				
Γ. ΝΑΥΤΙΔΑΣ . . . . .	67	23064	δ. Γύνιαν 14)3 διά Κίελον				
Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ . . . . .	68	22513	δ. Μορμουγκάν 20)3 διά Ιαπωνίαν				
Γ. ΝΕΙ-ΜΠΟΡ . . . . .	68	23064	ε. Ν. Όρλεάνην 1)3				
Γ. ΝΕΙ-ΤΣΑΡ . . . . .	67	23064	ε. "Αμβέρσαν 18)3				
Γ. ΝΙΟΥΣ . . . . .	68	22531	δ. Φρήπορτ Μπαχ 23)2				
Γ. ΝΟΜΑΝΤ . . . . .	68	22531	ε. Σιγκαπούρην 22)2 διά' Ιράν				
Γ. ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ . . . . .	67	22549	δ. Πειραιά 10)2				



ΜΠΟΥΕΝΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ (π.)*	50	6307	Ε. Μασσαλίαν 14)2 άργει εἰς Ιτέαν ἀπό 22)5)75	
ΜΠΟΥΡΜΑ ΛΑΠΙΣ (δ.)	53	21577		
ΜΠΡΑΒΟ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	59	4026	Ε. Μαλάγκα 17)3	
ΜΠΡΑΔΕΡΣ ΛΑΚ (κ.)*	58	3407	ά. Τεργεστην 12)3 διά Βόλον	
ΜΠΡΙΓΚΙΤΕ (κ.)	60	1135	ά. Καζαπιλάνκαν 15)3 "Άμβούργον	
ΜΠΡΙΤΖΙΝΑ Ι. (κ.)	58	6753	ά. "Άμβούργον 22)3	
ΜΥΩΙΚ (π.)	67	39617	ά. Γιουροπόρτ 9)3 Ν. Όρλεανη	
ΜΥΡΙΑΜ Ο.	52	2823	Ε. Τέμα 12)2	
ΜΥΡΩΜ	64	17487	Ε. Πειραιᾶ 9)3	
ΝΑΒΙ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (γ.)	62	9354	ά. Νίγκατα 16)3 διά Τόκιο	
ΝΑΙΑΝΤ	75	35561	Ε. Ν. Όρλεανη 18)3	
ΝΑΥΚΡΑΤΙΣ (δ.)	75	115207	ά. Ρ. Τανούρα 15)3	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΙΙ (κ.)	64	1594	Ε. Πειραιᾶ 13)3	
ΝΕΑΔΑ (κ.)	61	1460	ά. Βαρκελώνη 7)3 διά Παναμά	
ΝΕΔΩΝ (κ.)	55	3709	Ε. Μαπούτο 19)3	
ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.)*	47	1531	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΕΠ. ΓΚΑΛΑΝΤ (δ.)	72	54719	δ. Γιεραλτάρ 16)3 διά Δ. Αφρική	
ΝΕΠΙΚΟ ΜΠΑΧΑΜΑΣ (δ.)	75	112100	Ε. Ισσαβέννα 27)12	
ΝΕΠΤΟΥΝΙΑ*	65	27960	Ε. Ραθέννα 14)3	
ΝΕΡΙΝΑ*	67	30827	δ. Παναμά 6)3	
ΝΕΣΤΟΣ*	64	16073	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)5)75	
ΝΕΣΤΩΡ ΙΙ (κ.)*	50	3364	ά. Μούπασα 4)3 διά Καράτοι	
ΝΕΦΕΛΗΝ (δ.)	58	24152	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 14)8)75	
ΝΗΜΕΡΗΣ (δ.)	52	11234	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)12)73	
ΝΗΣΟΣ ΚΕΡΚΥΡΑ π.	56	3979	δ. Μπρούνιμπουτελ 10)3	
ΝΗΣΟΣ ΡΟΔΟΣ (π.)	57	3190	ά. Θέουτα 12)2 διά Κριστομπαλ	
ΝΗΣΟΣ ΣΚΥΡΟΣ (π.)	61	6519	ε. Αμπιτζάν 2)3	
ΝΙΚΑΝΑ (κ.)	29	2712	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΗΤΑΣ (κ.)	44	2289	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΗΤΑΣ Μ. (π.)	53	1886	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ	76	35500	ά. Άμβούργον 12)3	
ΝΙΚΟΛΑ	68	9034	ά. Σιγκαπούρην 19)3 Π. Κελάγκ	
ΝΙΚΟΛΑΚΗΣ (κ.)	57	1368	Ε. Κουβέτη 13)3	
ΝΙΚ. ΜΑΛΕΦΑΚΗΣ κ.	60	11632	ά. Πειραιᾶ 7)3 διά Συμύρην	
ΝΙΚΟΛΑΣ ΜΑΡΗΣ	58	7324	Ε. Πειραιᾶ 25)1 (ἐπισκ.)	
ΝΙΚΟΛΑΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝ-				
ΔΡΗΣ (δ.)	68	86521	ά. Μ. δλ. Μπάκρ 8)3 Λάντ' Σ έντ	
ΝΙΚΟΣ Α. (π.)	56	2435	ά. Καστέλον 18)2 διά Αννάμπα	
ΝΙΚΟΣ ΙΙΙ (κ.)*	60	2914	εἰς Μοντεβίδεο 6)3	
ΝΙΟΥ ΚΟΝΚΕΣΤ (π.)*	60	13726	Ε. Σίκε 22)2	
ΝΟΡΔΕΡΝ Α'ΙΣ (κ.)	60	4113	ά. Χάρην 11)3 διά Βερακρούδ	
ΝΟΡΔ. ΗΓΚΑ, μετ.	63	44	14800	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 7)4)76
ΝΟΡΔ. ΚΟΓΚΕΡΟΡ	58	18183	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23)3)75	
ΝΟΡΔ. ΝΑΙΑΝΤ	67	22549	ε. Ροζάριο 12)3	
ΝΟΡΔ. ΤΖΟΥ*	64	38649	δ. Σουεζ 12)3 διά Περσικόν	
ΝΟΡΘ ΕΡΑ (δ.)	56	12402	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 21)2)75	
ΝΟΡΘ ΣΤΡΗΜ (κ.)	51	1435	ά. "Αντεν 16)3	
ΝΟΡΘΟΓΥΙΝΤ	70	11328	ά. Ν. Όρλεανη 2)3 διά Λάγος	
ΝΟΡΦΟΛΚ (δ.)	59	20915	ά. Μπούλεν Μπαΐη 27)2 διά Φρήπορτ	
ΝΟΤΟΣ (κ.)	50	2748	Ε. Λεμεσόσδων 22)3	
ΝΟΤΟΣ	58	12339	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 28)5)75	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτ.)	58	30235	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)3)76	
ΝΤΕΡΜΠΥ	58	10396	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 1)3)76	
ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ	60	19988	ά. Λ. "Αντέλες 19)3 διά Γιοκοχάρα	
ΝΤΙΝΑ (κ.)	54	5251	ά. Λάγος 11)3	
ΝΤΟΛΦΙΝ (δ.)	56	11669	ά. Π. δφ. Σπαίην 20)3	
ΝΤΟΛΦΙΝ ΕΛΕΝΑ κ.δ.	54	11385	Ε. Γένοβα 2)1	
ΝΤΟΛΦΙΝ ΛΟΥΚΙΑ κ.*	59	13223	Ε. Παλέρμου 20)12	
ΝΤΟΛΦ, ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ κδ*	58	13093	Ε. Παλέρμου 1)3	
ΝΤΟΜΙΝΙΟΝ ΓΙΟΥ-				
ΝΙΤΥ (κ.)*	54	1972	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	
ΝΤΟΝΑ ΓΙΟΥΛΑ (δ.)	53	12200	ά. Σιγκαπούρην 3)3 διά Ινδονησίαν	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	57	9953	ά. Τής 4)3 διά Άλεξανδρειαν	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	56	8716	ά. Λάγος 17)3	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (κ.)	58	10686	Ε. Πειραιᾶ 24)1	
ΝΤΟΝΑ ΜΙΡΑ	57	9553	δ. Μπρούνιμπουτελ 3)3 διά Λάγος	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (π.δ.)	55	11209	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)6)76	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ	56	8718	Ε. Τζένταν 20)3	
ΝΤΟΝΑ ΡΙΤΑ (δ.)	60	28655	δ. Σουεζ 19)3	
ΝΤΟΡΙΑΝ	56	10486	άργει εἰς Χαλκίδα ἀπό 11)6)75	
ΝΤΟΡΙΚ (δ.)	66	45280	ά. Νότιτζες 7)3 διά Γιεραλτάρ	
ΝΤΩΝ (κ.)*	46	3153	ά. Σπέτζια 15)3 διά Τρίπολιν	
ΟΔΗΓΗΤΡΙΑ Β. (κ.)	49	1953	ά. Καστέλον 15)3 διά Όραν	
ΟΘΩΝ (κ.)*	37	5272	ά. Αμπιτζάν 2)2 διά Π. Χάρκουρτ	
ΟΛΥΜΠΙΑΝ (κ.)	62	11270	ά. Αγ. Δομίνικον 22)2 Π. Καμπέλο	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΒΕΝ-				
ΤΖΕΡ (δ.)	72	106123	ά. Μ. δλ. Μπάκρ 13)3	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΘΛΕΤ (δ.)	69	97463	ά. Π. Όρλεανην 21)2 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΑΚΚΟΡΝΤ (δ.)	70	98726	ά. Π. "Αρθουρ 2)3 διά Ρ. Τανούρα	
ΟΛ. ΑΛΛΑΙΑΝΣ (δ.)	70	97206	ά. Μ. δλ. Μπάκρ 6)3 διά Χάρην	
ΟΛ. ΑΜΠΙΣΙΩΝ (δ.)	70	97206	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)10)75	
ΟΛ. ΑΝΘΕΜ (δ.)	70	98566	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 12)3 Μπ. Μασάρ	
ΟΛ. ΑΝΤΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Β.	70	97466	ά. Φόδ 21)3	
ΟΛ. ΑΞΙΟΝ (δ.)		98566	Ε. Ρόττερναν 22)3	
ΟΛ. ΑΡΡΟΥ (δ.)	70	96627	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 17)3 Μπ. Μασάρ	
ΟΛ. ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	70	96679	ά. Τέιμπλ Μπαΐη 6)3 Μίλδ. Χάρην	
ΟΛ. ΑΣΠΙΡΕΙΣΟΝ	52	106123	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 4)12)75	
ΟΛ. ΓΚΑΡΑΛΑΝΤ (δ.)	65	38607	δ. Γιεραλτάρ 18)3 διά Άρζού	
ΟΛ. ΓΚΕΙΜΣ (δ.)	64	32380	ά. Φιλαδέλφειαν 21)3 Φρήπορτ Μπαχ	
ΟΛ. ΓΚΕΙΤ (δ.)	65	32478	Ε. Φιλαδέλφειαν 11)3	
ΟΛ. ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.)	64	38598	ά. Γκαλεότα Πόλην 15)3 διά ΉΠΑ	
ΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ (δ.)	65	32407	Ε. Γιουροπόρτ 22)3	
ΟΛ. ΓΚΡΑΛΑΝ (δ.)	65	38607	δ. Γιεραλτάρ 9)3 διά Γκάμπα	
ΟΛ. ΗΓΚΑ (δ.)	58	27602	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29)10	
ΟΛ. ΜΠΑΝΝΕΡ (δ.)	72	128561	ά. Πάλμας 4)3 διά Περσικόν	
ΟΛ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	72	126027	δ. Γιεραλτάρ 26)2 διά Ρ. Τανούρα	

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σία)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (1ος ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ



ΣΤΟΛΑ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.)	60	13481	ξ. Π. ντέ Μπούκ 10)1	Φ. Α. ΝΤΑΙΗΒΙΣ (δ.)*	71	107584	άργει είς Μπρούνει Μπ. από 4)1
ΣΤΟΛΑ ΑΡΓΚΩ (δ.)	56	10945	είς θέσιν 23.08.08. — 80.11.Δ. 7)10	ΦΑΔΕΡ ΠΑΝΟΣ	68	9216	ά. Μοντεβιλέο 5)3 διά Ρόττερνταμ
ΣΙΟΙΔΙ ΑΡΓΚΟΜΠΙΕ-Ι. δ.	60	12497	ά. Φρημάντλ 19)3 διά Οζάκα	ΦΑΕΘΩΝ (κ.)	51	1000	ξ. Λισανθίνα 2)13
ΣΤΟΛΑ ΖΕΥΣ (δ.)*	61	16542	ά. Π. Κάτιερ 16)3 διά Φρήπορτ	ΦΑΛΚΟΝ	74	8896	δ. Π. Σάιδ 16)1 διά Σ. 'Αραβιαν
ΣΤΟΛΑ ΗΡΑ (δ.)*	56	15734	ά. Π. 'Εσκιελ 8)3 διά Σ. Τζών	ΦΑΛΚΟΝ ΙΙΙ (π.)*	36	1990	ά. Άσσαμπ 20)1 διά Σουεζ
ΣΤΡΥΜΩΝ .....	69	16320	ά. Τσαγκουναράμας 24)2	ΦΑΝΑΡΙ*	67	52664	δ. Γιθεράλταρ 20)3 διά Π. Σάιδ
ΣΥΜΗ .....	53	5339	ά. Σαντάντερ 4)2 διά Μασέλι	ΦΑΝΤΟΜ (δ.)*	48	6771	δ. Σουεζ 20)2
ΣΥΜΦΟΝΙΚ (μικτόν)	72	70508	ά. Φατέχ Τέρμ. 4)3 διά Π. ντέ Μπούκ	ΦΑΡΧΑ (κ.)	57	21910	άργει είς Πειραιά από 20)4)75
ΣΥΡΙ .....	68	9024	ά. Μπρεμερχάφεν 8)3 διά Τζιμπούτι	ΦΕΛΙΣΙΑ (κ.)	73	2660	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΑΚΗΣ ΑΛΕΞΑΚΟΣ κ.	57	9294	ξ. Αιθούργον 6)3	ΦΕΡΑΙΟΣ*	60	8742	άργει είς Σιγκαπούρην από 13)9
ΤΑΚΙ .....	69	3921	ξ. Πειραιά 19)3	ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.)	56	10423	άργει είς Πειραιά από 19)5)75
ΓΑΡΑ Ε. (κ.)	58	2897	ά. Σεβιλλην 12)3 διά Άλγεριον	ΦΕΡΡΥΣΙΠ Λ. (π.)	54	6836	εις Τσιταγκόκυ από 1)1)76
ΤΑΡΣΕΥΣ ΙΙΙ (δ.)*	64	43921	άργει είς Πειραιά από 27)11	ΦΙΛΙΠΠΟΙ*	65	13828	ά. "Αντεν 18)3 διά Σουεζ
ΤΑΣΟΣ Β. (δ.)*	57	21450	ά. Λ. "Αντζελες 11)2 διά Παναμάτ	ΦΙΛΙΠ Σ. ΝΙΑΡΧΟΣ δ.	63	50872	άργει είς Πειραιά από 22)10
ΤΑΣΟΣ ΤΣΙΡΗΣ (κ.)	56	2651	ά. Ντουμπάι 18)3 διά Τζέντα	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΙΣ (κ.)*	49	4728	ά. Σουάμπα 3)3 διά Σουεζ
ΤΕΝΙΑ II (κ.) .....	53	1362	ξ. Πειραιά 6)3	ΦΙΝΤΕΛΙΟ (δ.)	67	46382	ξ. Σιγκαπούρην 27)2
ΙΖΕΝΗ .....	59	9855	ά. Πειραιά 17)3 διά Περού	ΦΙΟΝΑ ΤΖΕΙ'Ν (δ.)	59	15914	ξ. Κιουρασάο 9)3
ΤΖΕΝΥ .....	69	9072	ά. Σάντος 15)3	ΦΛΩΡΑ Κ. (π.)	60	9685	ά. Λαύριον 4)2
ΤΖΟΥΑΙΑ (κ.)	49	6739	ξ. Λάς Πάλμας 9)2	ΦΛΩΡΑ II	60	5044	ά. Τέμα 16)3 διά Τακοράντι
ΤΖΟΥΑΙΑ ΡΟΣΣΗ (κ.)	55	5457	ά. Πειραιά 25)2 διά Ταρτούς	ΦΛΩΡΙΝΤΑ ΣΤΕΙΓ. π.	43	6338	ξ. Ταμπικο 16)3
ΤΖΩΝΝΥ (κ.) .....	57	9680	ξ. Πειραιά 25)1	ΦΟΙΝΙΞ I.	76	10256	ξ. Ρόττερνταμ 25)2
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (κ.) .....	57	3178	ξ. Σούεζ 4)3	ΦΟΙΝΙΞ II (κ.)*	57	7863	ά. Βαρκελώνην 2)3 διά Λάγος
ΤΖΟΡΤΖΥ .....	54	8119	ξ. Πειραιά 19)2	ΦΟΥΛΒΙΑ (κ.)	56	10360	ξ. Λαττάκια 23)12
ΤΙΝΤΑΧΟΛΜ. (κ.)*	43	4313	άργει είς Πειραιά από 16)5)75	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	63	10382	δ. Π. Σάιδ 20)3 διά Κοραμπάρ
ΤΙΦΟΣΟ (δ.) .....	74	68631	ά. Σιγκαπούρην 24)2 διά Π. α. Πιέρ.	ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ. (π.δ.)	58	12430	εις Τσιταγκόκυ από 9)1
ΤΟΛΛΑΝΑ (δ.)*	59	12821	ά. Αιμέρσαν 15)3 διά Στένουγκοσουντ	ΦΩΣ (κ.)*	50	6183	ξ. Βομβάρη 9)3
ΤΟΛΜΗ .....	56	3146	ά. Χαλκίδα 8)1 διά Ισπανίαν	ΦΩΤΕΙΝΗ ΚΑΡΡΑ (δ.)	68	44646	ά. Ν. 'Ορλέανη 21)3 διά Πειραιά
ΤΟΣΟΤΗΣ (δ.κ.)*	60	12645	ά. Σουεζ 13)3	ΧΟΑΝ ΚΡΟΣ*	44	14775	άργει είς Πειραιά από 11)7)75
ΤΟΥΛΑ (κ.) .....	53	8257	ά. Πόρτ Σαΐδ 18)3	ΧΟΑΝ ΤΡΙΝΙΤΥ *	44	12646	άργει είς Πειραιά από 17)2)75
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ .....	71	22759	ξ. Ρόττερνταμ 16)3	ΧΟΝΕΣΤΥ	76	10200	ά. Ντουμπάι 29)1 διά Ισπανίαν
ΤΡΕΙ-ΙΝΤ ΕΝΤΗΒΟΡ δ.	61	16591	ά. Μπέλγκαμ 4)3	ΧΡΗΣΤΟΣ (κ.)*	51	4669	εις Π. Σάιδ 1)3
ΤΡ. ΦΟΡΤΙΤΟΥΝΤ (δ.)	63	31743	ά. Γιθεράλταρ 19)3 Κόρπους Κριστί	ΧΡΙΣΤΙΝΑ I (κ.)*	58	11765	ξ. Μίνα Χαλιδ 7)3
ΤΡΕΙ-ΙΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.)	61	31012	ά. Π. Σάιδ 11)2	ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ Σ. (κ.)	58	10352	ξ. Καματσοί 15)3
ΤΡΕΦΑΛΓΚΟΝ ΑΟ-				ΧΡΥΣ (κ.)*	50	3827	ξ. Ρόττερνταμ 19)3
ΤΖΙΚ (δ.) .....	59	12787	ά. Καράτος 21)3 διά Περσικόν	ΧΡΥΣΑΛΙΣ (κ.)*	65	12191	ξ. Ρόττερνταμ 14)3
ΤΡΕΨΑ (κ.) .....	47	5417	ξ. Σπαλάτον 15)3	ΧΡΥΣΑΝΘΗ (κ.)	58	8116	ά. Κολόμπο 15)3 Μπ. Σαπούρ
ΤΡΙΑΔΑ (κ.) .....	52	4664	ξ. Πειραιά 17)2	ΧΡΥΣ. Μ. ΛΕΜΟΥ (δ.)	71	113780	ά. Σ. Κρουά 18)2 Κάργκ αλ
ΤΡΙΝΑ ΜΟΥΑΤΙΝΑ 5.	68	14180	ά. Βεστάνην 18)3 Βενεζουέλαν	ΧΡΥΣΗ Π. ΓΟΥΛΑΝ-			
ΤΡΙΝΤΕΝΤ (δ.) .....	67	34501	είς Πειραιά από 23)3)76	ΔΡΗ (δ.)	66	41066	ά. Ντουμπάι 14)2 διά Π. α. Πιέρ
ΤΡΙΠΟΛΙΣ (δ.) .....	64	28311	ξ. Κάργκ αλ 7)3	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 2 κ.	59	8050	ά. Σιγκαπούρην 6)3 διά Ρόττερνταμ
ΤΡΟΓΙΑΝ (κ.) .....	60	10470	ξ. Κοραμπάρ 14)2	ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ 3 κ.	63	9190	ά. Ρόττερνταμ 5)3 διά Συρίαν
ΤΡΟΠΙΚ (δ.)*	66	45255	ά. Γιθεράλταρ 22)3	ΧΩΚ	76	10256	ά. Βαλτιμόρη 28)2 διά Μαλάμι
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.) .....	57	23664	ά. Ρ. Ιανέρο 10)3 Σαλβαντόρ	ΩΚΕΑΝΟΣ	67	28021	ξ. Μεσοίνα 23)2
ΤΣΗΦ Σ. Β. ΜΠΑ-							
ΚΑΡΕ (κ.)*	55	8828	ξ. Μπαγκόκ 8)3				
ΥΖΟΝΑ (κ.) .....	52	3256	εις μεσογειακάς μεταφοράς				

## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΝΟΤΑΡΑ 77 - ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 4176.658 - ΤΑΧ. ΘΥΡΙΣ 76

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ" Ε.Π.Ε.

### ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ:

\*Εκδότης - Διευθυντής

Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

\*Ορφέως 18, Νέα Σμύρνη

\*Επί τής Θλης

ΓΡΗΓ. Σ. ΠΑΡΑΡΑΣ

Αιγαλεώ 51β, Κορυδαλλός

\*Υπεύθυνος Τυπογραφείου

ΠΑΝ. ΠΟΛΙΤΗΣ

Βοσπόρου 229, Νίκαια

Τυπογραφικά έγκαταστάσεις: Νοταρά 77 — Πειραιεύς

ΕΤΗΣΙΑ ΣΥΝΔΡΟΜΗ ΔΙ' ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ, ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΚΑΙ  
ΚΡΑΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΔΡΑΧ. 900.— ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΛΟΙΠΟΥΣ ΣΥΝΔΡΟ-  
ΜΗΤΑΣ ΔΡΧ. 700.—

ADDRESS :  
153 - 157 GALE STREET  
OR P. O. BOX 475  
DURBAN - R.S.A.



TELEX NO. 6-0129 SA  
CABLE ADDRESS: «HERMES» DURBAN

## HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE  
P. ROUSSOS - G. SIDERIS - G. KATSAROS

## DURBAN & RICHARDS BAY

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

BONDED WAREHOUSE  
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



RESIDENT DIRECTOR IN GREECE: G. KATSAROS - TELEPHONE 2282920

LARGEST REFRIGERATED WAREHOUSE  
IN SOUTH AFRICAN PORTS

OFFICE HRS TEL. { 67577/8/9  
65181

AFTER HRS TEL. { 69392 - 53978  
836474 - 833647  
53064 - 370491 - 512524

AT YOUR SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 405

EDITOR: D. M. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st APRIL 1977

### The Common Market

Greece's impending entry as a full member of the European Economic Community has created a host of problems and complications for Greek shipping. The main problem is the fact that Greek officers and lower deck crews will be able to work on the ships of other EEC members and it is likely that many of them will do so to earn higher wages.

Cargo quotas are also to be feared, although the position of Greek tramp ships as carriers of raw materials to the industrialised countries of the west cannot seriously be challenged.

It would be difficult, moreover for the EEC to adopt any measures in the field of shipping without taking Greece into account and, in any case, the interests of Greek shipping are identical with the shipping interests of other EEC members.

The only differences that could arise would be based on the fact that the merchant fleets of some of the other EEC members are mainly liner fleets whereas the Greek fleet is predominantly a tramp fleet. And measures that would serve the interests of liner companies are not always measures that would also serve the interests of tramp operators.

To sum up, there is not much to fear from Greece's entry into the Common Market but we should keep a close watch on developments and take whatever steps are needed to cope with them.

### The Optimists

The news that a Greek shipowner has replaced an order for three 60,000-ton bulk carriers at a Japanese yard with an order

for three 65,000-ton tankers has caused quite a sensation among shipping circles.

To order tankers at a time like this seems irrational and yet there is some method in this apparent madness. A significant demand is foreseen in coming years for tankers of this size as a result of the steadily increasing rate of oil imports by the United States. And U.S. Atlantic seaboard ports cannot take larger vessels.

It is further to be noted that the trend towards giant tankers during the past decade has meant that the few tankers in the 50,000 to 70,000-ton range are more than 15 years old and will soon be scrapped.

Moreover, the total halt in tanker orders is expected to result in a balance between supply and demand in 1980 making it possible for the giant tankers to operate at a profit.

### Extra Burdens

Three news items that have appeared in print should cause grave concern among our shipowners.

The first is a report in the bulletin of the Ministry of Mercantile Marine to the effect that a draft law is being prepared for the imposition of a duty on ships laid up in Greek waters. We have not been able to obtain a copy of the draft law in spite of our insistent demands at the Ministry.

The second is an announcement that the Directorate of Merchant Navy Training Schools is to call on shipowners to find ways and means of speeding up a draft law to revise the provisions of Law No. 99/73 and increase the contributions per ship to the Training Fund.

The third is a confirmation of rumours that the Seamen's Pension Fund (NAT) is seeking to reduce pensionable service from 25 to 23 and 22 years and will need extra funds in order to do so. These extra funds would be forthcoming from increased shipowners' contributions to the Fund.

Will Greek shipping be able to bear these extra burdens at a time of crisis like the present? The Ministry and the unions should stop and think before they take any action in this respect.

### Mediterranean Shipping

The owners of small cargo ships operating in the Mediterranean have made certain reasonable and fair demands to the Government. They have been completely ignored and neglected by the State which does not even refer to them in its scheduled activities.

They are fighting a hard battle for survival in the Mediterranean. They are being shouldered aside by an ever-growing Soviet fleet and by the Italians with their modern ro-ro and container ships, not to mention West European cargo liners that are active in the Mediterranean with first class ships.

The Greek tramp ship in the Mediterranean continues to operate with no privilege other than article 13, no possibility of renewing old and obsolete ships, no credit facilities and no response to the demands made by the Mediterranean Shipowners' Association.

The Mediterranean cargo ship is the pariah of Greek shipping.

And yet, these vessels contribute so much to the national economy. Repairs are carried out locally, supplies are taken on at Greek ports, they are managed in Greece and their crews are predominantly Greek. More than

# “CALCUTTA” AND ALL INDIAN PORTS PAVLEDIS SONS & Co. - MANNA

(SHIPCHANDLERS - BONDED STORES)

General Manager: MANNA

Ο αρχαιότερος και μοναδικός ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ προμηθευτικός οίκος ΥΛΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΦΙΜΩΝ

ΕΞΥΠΗΡΕΤΕΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ ΣΧΕΔΟΝ ΕΝΑ ΑΙΩΝΑ

Διαθέτει, έπισης, Συνεργείον Έπισκευών Πλοίων και άναλαμβάνει Σφυροκοπανισμούς

#### HEAD OFFICE:

4, Wood Street, CALCUTTA 16  
PHONES: 445649 - 446680  
CABLES: "NAFTIKA"  
TELEX: CA - 2382 A/B NAFTIKA

#### ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

ATLANTIS GENERAL AGENCIES LTD.  
ΜΕΓΑΡΟΝ «ΑΤΛΑΝΤΙΣ», Ακτή Μιαούλη 71, 7ος δρόμος, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 4511 831 - 4516 912  
ΤΕΛΕΞ: (21) 3566 LOU GR

half the Greek cargoes in the Mediterranean are carried by these ships.

The authorities should wake up to the fact that our Mediterranean shipping is an important factor —particularly in view of the rapid growth of trade in the Middle East—and do everything that is needed to help it survive.

## Accidents

We have cast a glance over recent lists of accidents on Greek-owned ships. They all concern small vessels and the accidents to some of them were due to the unsatisfactory condition of the vessel or to crew negligence and not always in bad weather.

This leads us to conclude that the maintenance of these ships is not what it should be and that there is lack of supervision on the part of the classification register.

The owners, the authorities and the registers are in a position to rectify this situation and reduce the frequency of accidents on these small ships, most of which operate in the Mediterranean.

## Silence from the I.T.F.

The Soviet Union and China maintain sizable fleets under flags of convenience. The former operates a fleet of some 100 vessels which fly the flags of Panama and, to a lesser extent, Liberia. The latter has registered about 80 ships under the flag of Somalia which it is now transferring to Panamanian registry.

The Panamanian flag is preferred because there is less insistence on safety regulations than the Liberian. Nevertheless, some of the Chinese ships have remained under So-

malian registry because regulations are even more lax in that country. The ships are operated from an office in Hong Kong.

These two communist countries use these flags because they provide greater independence in trading and a certain degree of anonymity.

Will the International Transport Workers Federation intervene with these ships as it does with American-owned and West-European-owned convenience-flag shipping? We very much doubt it. It is to be noted that neither the Soviet Union nor China has signed an agreement with the ITF while their wage scales are lower than those of American and West-European convenience-flag ships and much lower than the ITF wage scale.

## Time to Choose

The time has come for us to choose whether we shall increase the scope of our training programmes or suffer the consequences of leaving them as they are.

The need for increasing the scope is governed by the fact that higher levels of training allow a youngster who ultimately decides against a sea career to use this training in another profession. In such circumstances, one can attract the potential seafarer and at least give him a start. Otherwise, he will not even contemplate entering a merchant navy training school which will equip him only for a sea career, when there are so many other training opportunities open to him in professions that do not carry the risk of the sea voyager.

Other maritime nations have grasped this concept and have revised the curricula of their training schools accordingly. It is time we did the same or we shall find that the number of entrants to our schools will dwindle to an alarming degree.

In a previous issue we pointed out the need for adapting our Merchant Navy training programmes to the new developments in automation.

The main problem in this respect is the method by which such an adaptation could be made. It would appear that the initial step should consist of crash courses at specific times and on specific features of automation. This would serve the purpose of providing immediate training for a number of officers and enabling instructors to work out curricula to be applied in the training schools.

There are foreign examples, of course, which could be used as models and it is up to the training establishments, in co-operation with the shipowners to set these courses afloat as soon as the proper instructors have been found.

## Cruise Ships

Greek cruise ships are becoming more and more expensive. Cruise rates for three-day, four-day and seven-day voyages sailing from Piraeus are 200% higher than similar cruises from Miami to the Caribbean.

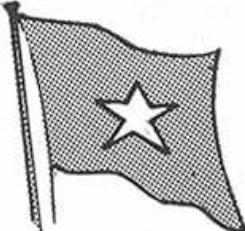
These are the results of higher crew costs, higher fueling costs and higher agency costs.

The obvious result is that cruise traffic will decline and a branch of shipping that has contributed so much to the economy and to our tourist drive, entirely on its own and with no help from any government quarter will end up in the red.

### TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

# Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

NEW YORK, N. Y. 10006