

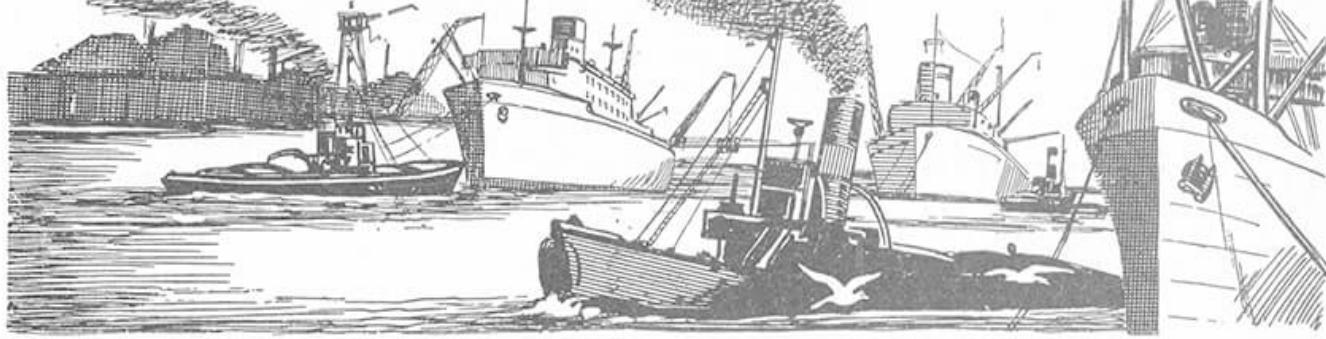
# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1975

Αρ. Φύλλου 962/721

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΕ' (Περιόδος Β')  
ΑΡΙΘΜΟΣ 962/721

ΕΚΔΟΤΗΣ - Δ/ΝΤΗΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΣ :  
Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :  
ΕΣΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1975

## "Ας προσέξωμεν όμως..."

Μέλιπην μας είχειθε ύποχρεωμένος: νὰ διαπιστώσωμεν, ότι τὸ ἐπικρατοῦν μεταξὺ τῶν κυβεργητικῶν κύλων κλήμα διὰ τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας δὲν είναι, ἀτυχῆς, τὸ ἀρμόδιον. Κατάδηλος ὁ σημέρι καθίσταται: κακοποια προκατάληψις περὶ τὴν καταγόσιν τῆς ίδιοτύπου θέσεως τοῦ πλοίου. Δὲν ἔλειφαν αἱ ἐπιφύλαξεις κατὰ τὴν συζήτησιν τῶν ληπτέων ὑπὲρ αὐτοῦ μέτρων, οὐχὶ πρὸς περαιτέρω τινὰ προστασίαν, ἀλλὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν κεκριμένων. Χαρακτηριστικὴ είναι, μετὰ τὴν αὐθόρμητον εἰσφορὰν τοῦ ἐφοπλισμοῦ τῶν ἔχηκοντα ἑκατομμυρίων δολλαρίων καὶ τὴν ἐτησίαν φορολογίαν τῶν τεσσαράκοντα ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐπὶ μίαν πεντετελίαν, ἡ ἐγκατάλειψις τῆς συνταγματικῆς ισχύος διὰ τὸ Νόμον 89, ὅτι δὲ ἡ ἐπιδιωκομένη ἀναθεώρησις τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, δάσει περιέργων, πρωτοφανῶν κριτηρίων.

Θέλουν νὰ ἀγγοσῦν οἱ ἐπὶ ἀνωτάτων δικαιμίων κρατικοὶ ἀρμόδιοι, ότι ἀν τὸ Ἑλληνικὸν Νησολόγιον ἀριθμῇ μίαν δύναμιν 25 ἑκατομμυρίων τόννων γκρές, ἀν ἔφθασεν ὁ Πειραιεὺς νὰ καταστῇ ἐντὸς διάλιγων ἐτῶν κέντρον εύρυτέρας ναυτιλιακῆς ἀκτινοθολίας καὶ, τέλος — τὸ καὶ σπουδαῖοτερον — ἀν ἡ Οἰκονομία μας ἐσοδεύῃ ἐκ τῆς Ναυτιλίας περὶ τὸ διασκατομμύριον δολλαρίων ἐτησίως, διὰ αὐτὰ τὰ τεράστια κέρδη διεπιλογῆς: δηλ. μίδον εἰς τὸ γνωστὸν ἄρθρον 13, τοῦ περὶ κεφαλίων ἔξωτερικοῦ διατομοῦ νόμου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς μετέπειτα νομοθετικὰς προβλέψεις. Αὐταὶ, χωρὶς κρατικήν τινα οἰκονομικήν ἡ ἀλληγορία τινὰ ἐπιδάρυγαντιν ἐπέτρεψαν τὴν ἔδρασίων τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰς ἔδω καταστάσεις καὶ διηγούσαν τὸν ἐπαναπτυξιακὸν τοῦ τε ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου, δισον καὶ τῶν διοικήσεων τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων.

Καὶ τώρα, μετὰ τὰ τόσα ἐπίλογα διαδήλωτα πρὸς τὴν Κυδέρησιν, διεσώθη μερικῶς πως ἡ συνταγματικὴ κατοχύρωσις διὸ φρίστηνες νομοθετικὰς προβλέψεις, δηλ. δημοσ. διὸ διλας. Ο Νόμος 89 ἔχηρέθη. "Πωσάσεις: ἐδόθησαν διὰ τὴν ἐπαγαφοράν του, χωρὶς τὴν συνταγματικήν, πάντως, ισχύν." Λγωστὸν ἀκόμη τί μας ἐπιφύλασσει καὶ ἡ ἐπιχειρουμένη ἀναθεώρησις τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων.

Γύρω μας — παντού, εἰς δὲ τὰ κράτη καὶ εἰς τὰς πλέον φιλελευθέρας οἰκονομίας — ἡ Ναυτιλία προστατεύεται, ἐπιδοτεῖται, διακριτικὰ ὑπὲρ αὐτῆς μέτρα λαμβάνονται. Τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἥγινόσει καὶ ἀγνοεῖ τὰ τοιαῦτα μέτρα. Διευκολύνσεις τινὰς ἔθεσεν εἰς τὸ παρελθόν καὶ αὐτὰς τώρα, ὑπαγκωροῦν, τείγει νὰ ἐγκαταλείψῃ, ἀν δὲν ἐγκατέλειψε, παρὰ τὸ γεγονός διὰ ἀπέδωσης πολλά, ἡ ναυτιλιακὴ δραστηριότης, ὑπὲρ τῆς Οἰκονομίας μας.

Ἡ μεγάλη Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, δημιουργηγμα τῆς ίδιωτικῆς καὶ μόνον πρωτοβουλίας, οὐδὲν ἀλλο ἥτιστο ἀπὸ τὸ Κράτος, παρὰ τὴν ἔδρασίων τῶν δισων ἀπλῶν διευκολύνσεων πρὸς τὸ πλοίον ἔθεσμοθέτησε. Οικτρὰ ὑπῆρξε κατὰ τὸ παρελθόν ἡ κακομεταχείρισις, ἀπὸ αὐτὸ τούτο τὸ Κράτος, τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Καὶ δὲν θέλομεν ποτὲ γὰρ πιστεύσωμεν, ότι ἡ κακομεταχείρισις αὐτὴ θὰ ἐπανισχύσῃ, οὔτε καὶ γὰρ προσβλέψωμεν τὴν παγκοσμίαν φυγὴν τοῦ παρελθόντος, ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν Νησολόγιον. "Ας προσέξωμεν δημοσ. . .

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΠΡΟΣ ΤΑΣ ΑΡΑΒΙΚΑΣ ΧΩΡΑΣ

Γραμμάτες τακτικάς — καὶ ὅχι γραμμή μίαν καὶ μόνον — ἐπιβάλλεται νὰ συστήσωμεν, τὸ ταχύτερον δυνατόν, πρὸς τὴν Αἴγυπτον, τοὺς λιμένας τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης καὶ τοὺς Περσικοὺς Κόλπους. Τὰ ἀμεσα συμφέροντα τῆς Οἰκονομίας μας τὸ ἐπιβάλλουν. Τὰ πλοία δὲν μάς λείπουν.

Προσπάθεια ἐπίμονος καὶ ἐκ τῶν πραγμάτων — ως διαφαίνεται — ἐπιτυχής, καταβάλλεται ἡδη διὰ τὴν αὐξησιν τῶν ἐμπορικῶν μας σχέσεων μὲ τὰς Ἀραβικὰς χώρας. Αἱ πρώται σχετικαὶ ἐνέργειαι εἶναι λίαν ἐνδιαφρυντικαί. Θὸ τεθῆ, δημοσ., ἐν ἀμφιβόλῳ ἡ ἐπιτυχία, λόγω τῆς ἀπουσίας ἐλληνικῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀπ' εὐθείας ἀπὸ τοὺς λιμένας μας πρὸς τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

Ἀκριβαὶ καὶ δύσκολοι οἱ μεταφορώσεις, ἀκριβὸν καὶ τὸ ναυλολόγιον τῶν ξένων πλοίων. Τὰς ἀπ' εὐθείας γραμμάτες πρέπει νὰ ἀποκτήσῃ ἡ ἐξαγωγική μας προσπάθεια. Κατέχομεν τὴν πρώτην, εἰς τονάζ, Ναυτιλίαν, μὲ τὰς ὀλιγοτέρας, δημοσ., τακτικάς γραμμάτες.

"Ας μελετηθοῦν τὰ ληπτέα διὰ τὴν σύστασιν τῶν, πρὸς τὴν Μ. Ἀνατολήν, γραμμῶν, ἀκόμη καὶ ἐν ἀνάγκῃ ἡ ἐπιχορήγησίς των κατὰ τὰ πρώτα, αὐτῶν βήματα. Οἱ ξένοι — Ἰταλοί, Ρώσοι, Γιουγκοσλαβοί καὶ Γάλλοι — μάς προέλαβαν ἡδη.

Διὰ τὰ τακτικῶν γραμμῶν θὰ ἔδραιωσούν αἱ συναλλαγαί μας μὲ τὰς πλουσίας αναπτυσσομένας χώρας τοῦ Ἀραβικού κόσμου, μὲ τὰς ὀποίας, σημειωτέον, αἱ σχέσεις μας ἀνέκαθεν ὑπῆρχαν ἀριστεῖ. Οἱ "Αραβεῖς συμπαθοῦν ὅλως ιδιαιτέρως τὸ ἐλληνικὸν στοιχεῖον καὶ προφόρως μὲ αὐτὸ συνεργάζονται. Πλείστα δσα βιομηχανικά προϊόντα μας δύνανται ἐκεῖ νὰ πλαστρισθοῦν, ἀν ἡ μεταφορά των εἶναι εὐχερής καὶ εὐθηνή πως.

\* \* \*

Τὴν ἀνάγκην συστάσεως τακτικῶν ἐλληνικῶν γραμμῶν πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Αιγαίου, Μάλτας, Τυνησίας καὶ Μαρόκου, τῶν χωρῶν τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Ανατολικῆς Αφρικῆς ἐπισημάνει οἱ Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ἐξαγωγών, δι' ὑπομνήματός του πρὸς τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Διὰ τῆς καθιερώσεως τῶν ἐν λόγῳ γραμμῶν, ἀναφέρεται εἰς τὸ ὑπόμνημα, θὰ ἀξιοποιηθῇ ἡ προσπάθεια ὀξιοποιήσεως τῶν ὑφισταμένων εύνοικῶν συνθηκῶν προωθήσεως

τῶν ἑλληνικῶν προϊόντων πρὸς τὰς ἀγορὰς τῶν ὡς ἄνω χωρῶν.

\*\*\*

Σοδαρά ἑλληνική ναυτιλιακή ἐπιχείρησις — ἐκ τῶν σοδαρωτέρων — μελετᾷ τὴν σύστασιν τακτικῆς ὑπηρεσίας κοντέινερς ἐκ τῶν λιμένων Δυτικῆς Μεσογείου διὰ τὴν Σαουδικήν Ἀραβίαν.

Αἱ μέχρι τοῦδε πληροφορίαι μας, λίαν περιωρισμέναι, δὲν κατονομάζουν τὸν ἑλληνικὸν οἰκὸν οὐτε καὶ ἄνθρακας ἔξυπηρετῆται — ὅπερ τὸ πτιθάνωτον — καὶ ὁ λιμὸν τοῦ Πειραιῶς. Προστίθεται ἀκόμη, ὅτι τὰ πλοῖα ποὺ θά ἐκτελοῦν τὴν γραμμήν, θά διαθέτουν ἴδια μέσα φορτεκφορτώσεως τῶν κοντέινερς, δεδομένου ὅτι ὁ λιμὴν τῆς Τζέδδας στερεῖται τοιούτων.

'Ανεξαρτήτως, ὅμως, τῆς ἀνωτέρω πρωτοβουλίας τοῦ ἑλληνικοῦ οἴκου, τὸ ἐκτελούμενον, ἀπό τίνος, τακτικὸν δρομολόγιον τοῦ νεοτεύκτου «Καστολία» τῆς Ε.Λ.Μ.Ε.Σ., μεταξὺ Δυτικῆς καὶ Ἀνατολικῆς Μεσογείου, μὲ προσέγγισιν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, ἀποτελεῖ ἀξιόλογον συμβολὴν δημιουργίας τακτικῆς ἐπικοινωνίας μεταξὺ τῆς Ἐλλάδος καὶ τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

### ΕΠΙ ΣΚΗΝΗΣ

Οἱ "Ελληνες" ἥρχισαν μετέχοντες ζωηρῶς εἰς τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα τῶν Ἀράβων. Εἰς τὴν ἄρτι συσταθεῖσαν ἑταῖρίαν «Ἄτλας Μαριταίμ», παραφύαδα τῆς «Σαμάρκο» τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας, τὸ ἑλληνικὸν στοιχεῖον ἐκλήθη καὶ προσφέρει τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας του.

Ἡ ἑταῖρία «Σαμάρκο» εἶναι ἡ μητρικὴ πλοιοκτήτρια τῶν πρώτων τριών ἀγορασθέντων σούπερ τάνκερων τῶν διακοσίων καὶ ἄνω χιλιάδων τόννων καὶ ἐκπρόσωπος αὐτῆς εἰς τὸ Λονδίνον, διαχειριζομένη τὰ νεοαγορασθέντα σκάφη, εἶναι ἡ «Ιντερόσεαν Σίππιγκ» Εἰτζενσυ Λτδ.». Διευθυνταὶ τῆς εἶναι ὁ κ. Ἀρις Δ. Ἐμμανουὴλ καὶ ὁ Ἐλληνο-αμερικανὸς κ. Π. Ταβουλαρέας, υἱὸς τοῦ Πρόεδρου τῆς Μόμπιλ "Οἴλ" τῆς Ν. Ύόρκης. Εἰς τὸ λοιπὸν προσωπικὸν τῆς «Ιντερόσεαν», ὅπως καὶ τῶν ἑδῶν γραφείων καὶ ἐκείνων τῆς Τζέδδας, πλείστοι οἵσοι "Ελληνες" ὑπάλληλοι μετέχουν ἥδη.

Προγραμματισμένη εἶναι ἡ ἀγορὰ καὶ ἄλλων πολλῶν σκαφῶν μεγάλου καὶ μετρίου μεγέθους. "Ελληνες" ἀξιωματικοὶ διαπρτίζουν ἥδη τὰ ἐπιτελεῖα τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας καὶ ἐντὸς τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν προγράμματος εἶναι ἡ κατάρτισις Σαουδαράβων ἀξιωματικῶν τοῦ E.N. εἰς τὰς ἑλληνικὰς ναυτικὰς σχολάς. Ὁ κ. Ἐμμανουὴλ πρόκειται ἀκριβῶς νὰ εἰσηγηθῇ εἰς τοὺς ιθύνοντας τὸν συγκροτούμενον ἥδη ἐμ-

πορικὸν στόλον τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας τὴν παροχὴν τῶν ἀναγκαίων πιστώσεων διὰ τὴν εἰσδοχὴν νέων Σαουδαράβων εἰς μίαν συσταθμοσύμηνη μεγάλην Ἑλληνικὴν Ναυτικὴν Ἀκαδημίαν.

"Η συνεργασία τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῶν σκοπῶν τῆς συγκροτησίας τῆς Σαουδαράβικης Ναυτιλίας θέλει πράγματι ἐπιδιωχθῆ. 'Η Σαουδικὴ Ἀραβία, εἶναι, ὡς γνωστόν, τὸ μεγαλύτερον καὶ πλουσιότερον ἀραβικὸν κράτος. Μεγάλαι, ὅσον καὶ ἀσφαλεῖς εἶναι αἱ δυνατότητες τῆς ἐπιτυχίας τοῦ περὶ τὰ πετρέλαια ἐγχειρήματος. Δὲν πειριζεται τοῦτο κού πλοιού εἰς τὴν μεταφοράν τοῦ πετρέλαιου, ἀλλ' ἐκτίνεται εἰς τὴν διύλισιν καὶ τὴν διανομὴν τῶν παραγώγων.

Πρέπει, πάντως, νὰ θεωρήται ὡς γεγονός, ὅτι ἡ σφύζουσα ἥδη ναυτιλιακὴ δραστηριότης τῶν Ἀράβων θὰ ἔχῃ τὸν ἀντίκτυπόν της εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων τῶν παραδοσιακῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Νορδηγίας κατὰ πρῶτον λόγον. 'Αναποτέλετος φερόμεθα πρὸς τὴν συνεργασίαν μὲ τοὺς Ἀράβας, τοὺς στερούμενους, δεσμίως, παραδόσεως, γνώσεως καὶ ἐμπειρίας περὶ τὰ ναυτιλιακά. Κέρδος ἡ συνεργασία, ὅποιαν ἥδη ἐπιδιώκουν Νορδηγοὶ καὶ τῆς Ισπανίας. Πρὸς τὸ ἑλληνικὸν στοιχεῖον κατάδηλος εἰναι ἡ προτίμησις. Πολλὰ δυνατὰν νὰ γίνουν καὶ πολλὰ ἥδη ἐπιδιώκονται. Τὰ ἀμέσως προσεχῇ ἔτη μᾶς ἐπιφύλασσουν ἐκπλήξεις.

### Η ΔΙΩΡΥΞ

Τὸ Σουεζὸν δὲν εἶναι πλέον ὁ δρόμος διὰ τοῦ ὄποιου θὰ διοχετεύεται τὸ πετρέλαιον τῆς Μέσης Ἀνατολῆς πρὸς τὴν κατανάλωσιν τῆς Δύσεως. Αἱ καταστάσεις ἔντος τῆς τελευταίας ὁκταετίας ἀρδην μετεβλήθησαν. Τὰ δεξαιμενόπλοια τῶν ὑπερδιακοσίων χιλιάδων τόν. καὶ αὐτὰ τῶν 550.000 τόν. εἶναι καὶ θὰ εἶναι τὰ εὐθηνότερα μέσα μεταφορᾶς τοῦ πετρέλαιου.

Ἀκομὴ αὐτὰ τὰ ὑπερταχέα μεγάλα πλοῖα κοντέινερς τῆς "Απω" Ἀνατολῆς καὶ τῆς Αὔστραλίας, δὲν ζητοῦν τι ἀπό τὴν διοίκησιν τῆς Διώρυγος, παρὰ μίαν εὔστροφον πολιτικὴν εἰς τὸν καθορισμὸν τῶν διοδίων, ἐκ τῶν πραγμάτων ὑπαγορευμένην, ἥτις δὲν θὰ τὰ ἐπεβάρυνε, λόγω τοῦ σῆκου των, μὲ δικαιώματα ὑπέρμετρα.

Τέλος τὰ ἀσφάλιστρα. Οἰδηπότε δι' ὑπεραφαλίστρων ἐπιβάρυνσις πλοίου καὶ ἐμπορεύματος θὰ σημάνῃ φυγὴν ἀπό τὴν Διώρυγα τῆς κινήσεως τῶν φορτίων πρὸς τὴν Ἀνατολὴν καὶ ἀντιστρόφων πρὸς τὴν Δύσιν.

Καὶ τὸ γεγονὸς τῆς πρὸ ἡμέρων προσκρουσεως εἰς νάρκην ἐνός διαπλέοντος τὴν Διώρυγα σκάφους —τοῦ «Chuen On»— ἐ-

πέτεινε τὰς ἐπιφυλάξεις τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων ἐπὶ τοῦ ἀσφαλοῦς τοῦ διὰ τῆς Διώρυγος διάπλου.

Δὲν ὑπάρχει, πάντως, ἀμφιδολία, ὅτι τὸ ἄνοιγμα τῆς ἀρτηρίας, ἥτις φέρει ἐγγύτερον τὴν μεταφορικήν κίνησιν δύο σημαντικῶν διὰ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ζωνῶν —τῆς Μεσογείου, τοῦ Ἰνδικοῦ Ὡκεανοῦ καὶ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου— θέλει διευκολύνει τὰ μέγιστα τὴν ἀνάπτυξιν τῆς κινήσεως αὐτῆς, σὺν τῷ χρόνῳ δέ, μὲ τὴν αὐξησιν τῆς διακινήσεως τῶν φορτίων καὶ τὴν εὐθηγοτέραν μεταφοράν των.

"Άλλ' ἂν μὴ τι ἄλλο ἡ Μεσόγειος παύει πλέον, μετὰ τὴν ἐπαναλειτουργίαν τῆς Διώρυγος, νὰ είναι κλειστὴ θάλασσα. 'Αποκαθίσταται εἰς τὴν προτέραν της προέχουσαν θέσιν, τοῦ κυριωτέρου διαδρόμου διὰ τοῦ ὄποιού 'Ανατολὴ καὶ Δύσις ἀμεσώτερον ἐπικοινωνούν. Διὰ τὰς μεσογειακὰς χώρας ὁ ἀντίκτυπος, ἀσφαλῶς, θὰ είναι εὐεργετικότατος.

"Οπωσδήποτε, ὅμως, αἱ ἐπιφυλάξεις διὰ τὴν αὔριον τῆς Διώρυγος, μετὰ τὰς ἐπελθούσας ἐξελίξεις κατὰ τὴν τελευταίαν ὀκταετίαν εἰς τὰς μεταφοράς τῶν πετρέλαιων καὶ τῶν ξηρῶν ἀκόμη φορτίων διὰ τῶν μεγάλων πλοίων-κοντέινερς, διατηροῦνται εἰσέτι ζωραῖς. Θὰ κριεσθῇ ἵσως χρόνος ἀρκετὸς διὰ νέη ἐπανεύρη τῆς Διώρυξ τὴν προτέραν της κίνησιν, ἐν πολλοῖς ἔξαρτωμένην καὶ ἀπό τὴν πολιτικὴν κατάστασιν εἰς τὴν Μέσην 'Ανατολὴν. 'Ορθοτάτη, ἀλλώς, τε, καὶ ἡ πρόδηλεψις σημαίνοντος παράγοντος τῆς διεθνούς πετρέλαιοδιομηχανίας, ὅστις ἐδήλωσε τελευταίως : «Τὰ μεγάλα πετρέλαιοιοφόρα εἶναι μία πραγματικότης. Θά συναγωνίζωνται τὴν Διώρυγα καὶ θὰ προτιμῶνται ἀπό τοὺς φορτωτάς, εὐθὺς ὡς ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις ἀναλάβῃ τὸν πρότερον ρυθμὸν τῆς».

\* \* \*

Κατὰ τοὺς Λάμπερτ Μπρόδερς, ἔνα τάνκερ 45.000 τόν. d.w. θὰ είχε νὰ διανύσῃ ἀπό Μένα ἀλλ' Ἀχμαντί διὰ Γένοβαν 4.705 μιλ., μέσω τῆς διώρυγος καὶ 11.069 μιλ. μέσω 'Ακρωτηρίου. Οικονομία εἰς τὰ καύσιμα: δολ. 164.000. Τὸ σκάφος θὰ ἔχετελει, ἐτησίως, 11.61 ταξίδια μέσω διώρυγος καὶ 5.34 μέσω 'Ακρωτηρίου.

Διὰ τὸ Ρόπτερνταμ: Ταξίδιον 6.560 μιλ. μέσω Σουεζ., 11.293 μιλ. διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου. 'Εξιοκονόμησις καυσίμων: 122.000 δολ. μέσω διώρυγος.

Ταξιδία ἐπηρίως: 8.69 μέσω διώρυγος καὶ 5.25 διὰ τοῦ 'Ακρωτηρίου.

### ΑΚΡΙΒΑΙΝΕΙ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Τὸ ἡμερήσιον κόστος κινήσεως τοῦ τυπικοῦ ἑλληνοκτήτου «τουσηντέκερ» τρέπτη τῶν 15.000 τόνων, ηὗθη, σὺν τῷ χρόνῳ καὶ βαίνει, εἰσέτι, αὐξανόμενον. 'Η ἐπάνδρωίς του, κατόπιν τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, στοιχίζει, τώρα, βάσει τῶν πρώτων διαπιστώσεων, κατὰ 20% περισσότερον. 'Η ἐπιβλήθεισα φορολογία συνέτεινεν, ἐπίστης, εἰς τὴν αὔξησιν, ἐνώ αἱ ἐπισκευαῖς, τὰ ὑλικά καὶ τὰ τρόφιμα, λόγω τοῦ πλήθωρισμοῦ, ἐλέγχονται ἥδη κατὰ 50% ἀκριβότερα.

"Ἐναντι 1.200 δολαρίων, τοῦ πρὸ διετίας ἡμερήσιου κόστους κινήσεως, φθάνομεν τῷ περιπτώσει τῷ ὑπερβαίνοντες.

"Ἐπικινδύνων, δηλαδή, τὸ ἑλληνικὸν πλοῖον χάνει τὴν συναγωνιστικότητά του, ἀν ληφθούντος ὑπὲρτερα ἀσφάλιστρα, εἰσφοραὶ εἰς τὰ κλάμπης, συχναὶ παλιννοστήσεις, ψευδασθένεια). 'Υψηλότεραι καὶ αἱ εἰσφοραὶ καὶ εἰς τὰ ταμεῖα προνοίας καὶ ἐκπαιδεύσεως.

Καὶ κατὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς ἐπισταμένως ἐλέγχοντας τοὺς ἀριθμούς, φθάνομεν πλέον εἰς τὸ μὴ περαιτέρω. 'Ολίγον ἀκόμη καὶ τὸ ιδικὸν μας κόστος θὰ ὑπερβαίνῃ τὸ τοῦ ἀγγλικοῦ ὅμοιοιστοπου πλοίου, λαμβανο-

# URUGUAY

## CHADWICK WEIR NAVIGATION S.A.

### Ship Agents & Brokers - Bunkers

Advisers to Majority of P and I & Defence Clubs.

Average Agents for The Central Union of Marine Underwriters

Cables : "CHADWEIR"

Telex 860 UY

Phones : 8.6174

91.0224

Casilla de Correo

451

Montevideo - Uruguay

Cerrito 302

μένων όπ' οφιν τῶν ὑπὲρ αὐτοῦ πλεονεκτημάτων καὶ τῶν μειονεκτημάτων τοῦ ἐλληνοκτήτου.

### ΤΑ ΚΡΑΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Πληθύνονται τὰ σκάφη τῶν χωρῶν τοῦ Παραπετάσματος — τὰ ρωσικά, τῆς Ἀνατ. Γερμανίας, τὰ πολωνικά, τὰ βουλγαρικά καὶ τὰ ρουμανικά. Ἡ παρουσία τῶν παντοῦ ἐπισημαίνεται. Εἶναι κρατικά ἔχουν εὐθηνότερον κόστος κινήσεως καὶ χαμηλότερον μισθοδόγιον πληρωμάτων. Συναγωγίζονται, ἐπιπλέον, τὰ σκάφη τῶν ἀλλών ναυτικῶν χωρῶν.

Εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας, τὸ Κογκρέσον συζητεῖ ἡδη νομοσχέδιον, ἀπαγορεύον τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναυλῶν, ἐπὶ σκοπῷ συναγωνισμοῦ. Εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν ἐπίσης, ὅπως καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, οἱ ἐφοπλισταὶ προβαίνουν εἰς ἐπίμονα διαθήματα διὰ τὸν ἀσκούμενον, παρὰ τῶν πλοίων τῶν χωρῶν τοῦ Παραπετάσματος, συναγωνισμὸν.

Εἰς τὰς γραμμὰς ἀπὸ τὸ Κόντινεντ καὶ εἰς αὐτὴν τὴν Μεσογείον, αἵτινες καὶ ἀμεσώτερον μᾶς ἐνδιαφέρουν, ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν πλοίων τοῦ ἀνατολικοῦ μπλὸκ ἀποβαίνει ὅσημέραι ἐντονώτερος. Διὰ τὰ ἀκριβότερα εἰς τὴν διαχείρισίν των πλοΐαν τὸν δυτικὸν χωρῶν, ὁ συναγωνισμὸς αὐτὸς εἶναι δυσδιάστατος. Ἐνισχύονται αἱ ἀμφιβολίαι διὰ τὴν αὔριον τῶν τακτικῶν γραμμῶν, λόγω, ἀκριβῶς, τῆς «έκτὸς κόνφερανς» παρουσίας τῶν κρατικῶν αὐτῶν πλοίων.

Τὸ ἀπότερον, πράγματι, μέλλον διὰ τὰ πλοία τοῦ ἐλευθέρου ἐφοπλισμοῦ δύσκολον ἐμφανίζεται ἀπὸ τὸν ὅσημέραι αὐξανόμενον συναγωνισμὸν τῶν κρατικῆς ἰδιοκτήσιας πλοίων. Κρατικὰ καὶ τὰ πλοῖα τῆς σταθερῶς διογκουμένης ἀραβικῆς Ναυτιλίας ('Ιράν, Κούβεϊτ, Σαουδικὴ Ἀραβία κ.λπ.). Ἡ διάκρισις σημαίας καὶ ἡ ἔκτασις τοῦ συναγωνισμοῦ θὰ ἀποτελέσουν τὰ κύρια ἐμπόδια τῆς παρεισήσεως, ὃν μὴ καὶ διατήρησεως, εἰς τὰ σημειρινὰ ἐπίπεδα, τῶν παραδοσιακῶν Ναυτιλιῶν τοῦ δυτικοῦ κόσμου.

### ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ

Πρόδυμον διατηρεῖται τὸ ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Δὲν ἀγοράζουν μόνον τὰ εὐθηνὰ δεξαιενόπλοια. Τὰ τουητέκερ καὶ τὰ μπάλι κάρφιερ τοὺς ἐνδιαφέρουν ἐπίσης. Τὰς τελευταίας αὐτὰς ἔδεσαν 13 σκάφη ἵπρων φορτίου ἡγοράσθησαν ἀπὸ «Ἐλληνας». Παρὰ τὸ ηὔξεμον ἡδη ἡμερήσιον κόστος κινήσεως τῶν ἐλληνοκτήτων σκαφῶν, ἡ τοποθέτησις κεφαλαίων εἰς τὴν Ναυτιλίαν δὲν παύει νὰ εἶναι ἐλκυστική.

Καὶ παρὰ τὴν κρατούσαν ἡδη καχεξίαν, ἡ αὔριον προσδοκᾶται καρποφόρος. Πρὸς τὴν ἀνάκαμψιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἀτενίζουν οἱ ἀγορασταὶ τῶν εὐθηνῶν σχετικῶς πλοίων. Ἐπενδύουν τὰ εἰς χεῖρας τῶν κεφαλαίων, τῶν ὅποιών ἡ ἀξία δυνατὸν περαιτέρω νὰ φαλικιδευθῇ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς νομισματικῆς ἀνισορροπίας.

### ΜΙΑ ΑΝΩΜΑΛΙΑ

Διὰ τὴν μεταφορὰν πολεμικοῦ ὑλικοῦ ἔξ 'Αμερικῆς ἐστημειώθη τελευταίως μία ἀνώμαλος κατάστασις. Ἡγονόθησαν αἱ προσφοραὶ τῆς «Ἐλληνικῆς», τῆς μοναδικῆς ἑταῖριας, τῆς διστηρούσης τακτικᾶς γραμμᾶς ἔξ 'Αμερικῆς, ἐνὲ αἱ προσφοραὶ τῆς αὐταὶ ἥστα σύμφωνοι πρὸς τοὺς ὄρους τῆς σχετικῆς δημοπρασίας.

Ἐπροτιμήθησαν ἄλλοι, μὴ κατονομάζοντες, ὡς ὅριζει ἡ προκήρυξις, τὸ πλοῖον διὰ τοῦ ὅποιον θὰ μετεφέρετο τὰ φορτία καὶ τοῦτο διότι εἶναι πιθανὸν τὸ πλοῖον αὐτὸν νὰ εἶναι ξένης σημαίας. Εἰς τὴν δημοπρα-

σίαν, δηλαδή, φαίνεται νὰ παρεισέφρουσαν οἱ «πτερουλαδόροι», αὐτοὶ ποὺ ἔκ τῶν ὑστέρων θὰ ἀναζητήσουν τὸ πλοῖον μὲ τὸν εὐθηνότερον ὑπὲρ αὐτῶν ναύλον.

Πρόκειται περὶ ἀνωμαλίας. Δὲν ὑποστηρίζεται τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, εἰς μεταφορὰς μάλιστα ὑψίστης σπουδαιότητος.

### ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΠΩ ΑΝΤΟΛΗΝ

Πολυμελὴς ιαπωνικὴ ἀποστολὴ μᾶς ἐπεσκέφθη κατ' αὐτάς. Τὸ ζῆτημα τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐμπορικῶν μας συναλλαγῶν 'Ελλάδος - Ιαπωνίας συνεζητήθη μὲ τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιους καὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐμπορικοὺς κύκλους. Κανεὶς ὅμως δὲν ἐσκέφθη καὶ δὲν προεβαλε τὸ ἀπὸ τὸν ὑφιστάμενον ζῆτημα τῆς συστάσεως μιᾶς τακτικῆς ἐλληνικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν 'Απω Ανατολὴν καὶ τὴν Ιαπωνίαν ίδιαιτέρως. 'Η οἰκονομία μας δι' αὐτῆς θὰ ἔξυπηρετεῖτο ἀμεσώτατα.

Προσπαθούσας ἐπίμονος τῆς «Ἐλληνικῆς» τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου καταβόλλεται διὰ τὴν σύστασιν τῆς γραμμῆς. Συνήντησε τὴν ἄρνησιν τῶν ιαπωνικῶν ἑταίρων. Δὲν ἀποδέχονται τὴν εἰσδοχὴν καὶ τῶν πλοίων τῆς «Ἐλληνικῆς» εἰς τὴν υφισταμένην κονφερανς, εἰς τὴν ὅποιαν οἱ πάντες, πλὴν ἡμῶν, συμμετέχουν.

Οἱ Ιάπωνες τῆς ἀποστολῆς ἔπειπε νὰ ἀκούσουν ἀναπτυσσόμενον τὸ ἐλληνικὸν αὐτὸ αἴτημα καὶ νὰ ζητηθῇ ἡ ίκανοποίησίς του ἔναντι τῶν ὅσων οἱ «Ἐλληνες εἰσφέρουν εἰς τὴν ιαπωνικὴν Οἰκονομίαν. 'Ατυχῶς, ἐλησμονήθη.

### «ΕΛΕΑΝΝΑ»

Συνώνυμον τῆς ἐντροπῆς καὶ προδοσία τῶν ναυτικῶν μας παραδόσεων ἀπεδείχθη, κατὰ τὴν διαδικασίαν, τὸ ὄνομα τοῦ ἀποτεφρώθεντος αὐτοῦ ὄχηματαγωγοῦ. Δεκάδες μάρτυρες, οἵτινες παρήλασαν πρὸ τοῦ δικαστηρίου ἐσκιαγράφησαν μὲ τὰ μελανώτερα γράμματα τὴν ἐπικράτησασαν σύγχυσιν. Δικαίως ὁ πρόεδρος τοῦ δικαστηρίου ἔχα-

ρακτήρισε τὴν ἐστίαν τῆς πυρκαϊᾶς ὡς «φουφούν».

Ἄλλα ἔκεινο ὅπερ προκαλεῖ τὴν ἀγανάκτησιν εἰναι τὸ γεγονός ὅτι τὰ σωτικὰ μέσα, ὡς μόνον ἡσαν ἐλλιπῆ, ἀλλὰ καὶ τὰ «σύμματα τῆς καθελκύσεως τῶν σωσιβίων λέμβων ἡσαν «πετρωμένα». Τίς οἶδε ἀπὸ πότε εἶχον νὰ λιπανθοῦν ἡ συντηρηθοῦν.

Τὸ ἄρθρον νερὸ τῆς θαλάσσης ἦτο ἀδύνατον νὰ φάσῃ εἰς τὴν φλεγομένην κουζίναν, ὁ ἀσύρματος —ο κύριος ἀσύρματος— ἦτο ἐκτὸς λειτουργίας. Κατασβεστήρες δι' ἐκτοξεύσεως ἀφροῦ ἡ διοξειδίου τοῦ ἄνθρακος σχέδιον ἀνύπαρκτοι.

Μὲ ἄλλους λόγους, τὸ «Ἐλεάννα» ἐκτὸς τοῦ συνωνύμου τῆς ἐντροπῆς καθίσταται καὶ συνώνυμον τῆς ἀσύρμασίας, διότι τὸ σκάφος προσήγγιζεν εἰς ἐλληνικούς λιμένας καὶ ἡ ἐπιθεωρησίς ὅτι εὑχερεστάτη. Λυπτὴν τὸ γεγονός ὅτι εἰς ἀπόστασιν 20 μόνον μιλίων ἐκ τοῦ λιμένος Πρίντεζι 25 ἄνθρωποι εύροντος οἰκτρὸν θάνατον, ἀλλὰ καὶ πλήγμα ἔναντιον τοῦ ἐλληνικού ἐπιβατηγοῦ σκάφους.

Φωτογραφίαι καὶ ἔρασιτεχνικὰ κινηματογραφικὰ «ντοκυμαντάρι» ὑπῆρχαν ἀφευδεῖς μάρτυρες μιᾶς ἀσυγχωρήτου ἀμελείας, ἡτις ημέρωσε τὴν καλὴν φήμην τοῦ «Ἐλληνος ναυτικοῦ, ἀλλὰ καὶ αὐτοῦ τούτου τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου».

Οἱ ἐπὸν ναυτικῶν παρελάσαντες μάρτυρες ἀνέφερον πράγματα ἀτίνα μόνον εἰς «παιανικὰ δικαστήρια» θὰ ἡδύναντο νὰ εἰπωθοῦν. Αἴφνης ὁ Β' ἀσύρματιστης ἀναμιγνύεται εἰς τὴν... προσπάθειαν τῆς περισυλλογῆς τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων τοῦ σκάφους (!!!) ὃς ἐπίσης καὶ εἰς τὴν διαφύλαξιν «σακκούλας νάυλου» παραδοθεῖσης εἰς αὐτὸν ὑπὸ τῆς... πωλητρίας τοῦ σκάφους καὶ ἡτις περιεῖχε τὰς εἰστράξεις.

Ἄλλοδαποὶ ἐπιβάται στιγματίουν μὲ τὰ μελαινώτερα γράμματα τὴν διαγωγὴν τοῦ πλοιαρχοῦ, εἰς τὸν ὅποιον καταλογίζουν ὅτι ἔγκατέλειψε τὸ φλεγόμενον σκάφος μεταξὺ τῶν πρώτων, προσπαθῶν νὰ σώσῃ ἑαυτὸν καὶ τὴν σύζυγόν του.

Ο μάργειρος τοῦ σκάφους ἀπολογούμενος εἶπεν, ὅτι πλειστάκις ὡχλησε τὴν Δ)νσιν τῆς ἑταίριας διὰ τὴν ἐπισκευήν τοῦ «χυτοσιδῆ-

## Η ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΛΙΑ ΤΗΝ ΔΩΡΕΑΝ ΩΝΑΣΗ

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, αἰσθάνεται τὴν ἀνάγκη νὰ ἐκφράσῃ δημοσίως, αἰσθήματα ὑπερηφανείας γιὰ τὴν προσφορὰ πρὸς τὴν πατρίδα τοῦ ἀειμνήστου 'Αριστοτέλη 'Ωνάση, ἐπίλεκτου μέλους τῆς ἐλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς κοινότητος ἐπὶ τέσσερεις συναπτεῖς δεκαετίες.

Μὲ τὴν διάθεσι τῆς μισῆς περιουσίας του γιὰ κοινωφελεῖς σκοπούς καὶ φιλανθρωπικὸν ἔργο κατὰ τὸ μέγιστο μέρος εἰς τὴν 'Ελλάδα, ὁ 'Αριστοτέλης 'Ωνάσης συνεχίζει τὴν παράδοσι τῶν Μεγάλων Εὔεργετῶν, ποὺ προῆλθαν ἀπὸ τοὺς κόλπους τῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὸν 19ον καὶ τὸν τρέχοντα αἰώνα καὶ ἀποδεικνύει, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ ἐπιχειρηματικότητα εἰς τοὺς ὀκεανοὺς δὲν στερεῖται ὑψηλοῦ πατριωτικοῦ φρονήματος καὶ γνησίου ἀνθρωπισμοῦ, ἀνέξαρτήτως ὃν δὲν κρίνη σκόπιμη τὴν προβολὴ καὶ τὸν θόρυβο.

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιο τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν, συγχαίρει τὴν κυρία Χρηστίνα 'Ωνάση, ποὺ ἀνέλαβε τὸ ἔργο τῆς πραγματοποιήσεως τῆς πατρικῆς ἐντολῆς, τιμώντας τὴν μνήμη τοῦ 'Αριστοτέλη 'Ωνάση καὶ τοῦ ἀειμνήστου ἀδελφοῦ τῆς 'Αλέξανδρου καὶ παρέχει τὴν διασεβαίνωσι τῆς συμπαραστάσεως τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, ἐφ' ὅσον ἥθελε κριθῆ ἀναγκαία.

'Ο Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ

ροῦ πώματος» τής έστιάς της κουζίνας!! Έπισκευή δύλιγων δραχμών.

Καὶ ὅλα αὐτὰ διατί; 'Απλῶς διέτι οἱ διαιχειρισταὶ τοῦ πλοίου ποσῶς ἐνδιεφέροντο. Δι' αὐτοὺς σκοπός ἦτο νὰ γεμίζῃ τὸ σκάφος ἀπὸ ἐπιβάτας καὶ ἔγραφον εἰς «τὰ παλῆά των παπούτσια» καὶ τοὺς στοιχειώδεις κανόνας ἀσφαλείας τοῦ σκάφους.

Τὴν ἐποχὴν ἑκείνη, ὅτε τὸ τουριστικὸν ρεύμα ἡτοῖς ισχυρὸν καὶ τὰ Ἑλληνικὰ ἐπιβατηγὰ δὲν διέθετον οὐδεμίαν θέσιν, ὁ παγκόσμιος Τύπος καὶ οἱ ἔχθροι τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εὗρον τὴν εὐκαιρίαν νὰ προδούν εἰς μίαν εὐρείας ἑκτάσεως ἐκστρατείαν δυσφημήσεως. 'Ἐχρειάσθησαν δύο καὶ τλέον ἔτη διὰ νὰ ἐπανορθωθῇ τὸ κακόν. 'Ἀλλὰ τὸ κακὸν εἶχε γίνει. 'Ἄπο δὲ λίγα λίτρα διαχυθέντος πετρελαίου εἰς τὸ μαγειρεῖον τοῦ «Ἐλεάνων» κατεστράφη ἥνα πλοίον. 'Ἐχθρός των 25 ἄνθρωποι, ἀλλὰ πρὸ πάντων ἐτρώθη ἡ Ἑλληνικὴ ἐπιχείρησις καὶ τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ "Ἐλληνος ναυτικοῦ". Μὲ τὴν ἐπίδειξιν δὲλίγης ψυχαριμίας, μὲ ἐπίδειξιν τῶν διοικητικῶν προσώντων τοῦ πλοιάρχου, ἐάν δεσμίως ὑπῆρχον τὰ μέσα ἀσφαλείας ἐν τελείᾳ λειτουργίᾳ, ἡ ζημία θὰ ἀπεφεύγετο. 'Αφήνομεν κατὰ μέρος τὴν ὑπερφόρτωσιν αὐτοκινήτων, ἀφήνομεν κατὰ μέρος τὸν ἐντικτώδη, ἀλλὰ τὸ τούλάχιστον δὲν ὑπῆρχαν δύο φύχραιμοι ἄνθρωποι, ὥστε ἐκ τῶν ἐνόντων νὰ ἐπιδείξουν τὴν ναυτικὴν ἀρετὴν τῆς αὐτοθυσίας;

'Ἐπαναλαμβάνομεν τὴν ἐπωδόν. «Ἐλεάνων». Πλοίον ὅπερ κατέστη συνώνυμον τῆς λέξεως ἐντροπῆ.

## Ο ΚΩΔΙΕ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Αἱ ἀρμόδιαι ὑπερείσιαι τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς συνέστησαν εἰς τὰς χώρας-μέλη τῆς, κατόπιν μελέτης τοῦ σῶου ζητήματος, τὴν μὴ ὑπογραφὴν τοῦ γνωστοῦ κώδικος λειτουργίας τῶν «κόκνεραν» ὑπὸ τὴν μορφήν, ὡς ἐψφίσθη εἰς τὴν τελευταίαν διάσκεψιν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν.

Τροποποίησεις προτείνονται ἵνα ὁ Κώδιξ προσαρμοσθῇ εἰς τὸ ὑφιστάμενον συμβατικὸν καθεστώς τῆς Κοινότητος.

## ΝΑ ΑΝΑΘΕΩΡΗΘΕΙ

Δὲν δυνάμεθα νὰ ἐννοήσωμεν τὴν ἀπὸ 3. 6.75 ἀπόφασιν τοῦ κ. 'Υπουργού 'Ἐμπορίκης Ναυτιλίας περὶ τῆς μισθοδοσίας τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἐπιτάκτων πλοίων. 'Ορίζεται εἰς τὴν ἐλάχι ἀπόφασιν, διὰ ὁ μισθὸς τῶν ἐπιτασσομένων πλοίων καθορίζεται δάσει τῶν ἐν ισχύι ἑκάστοτε συλλογικῶν συμβάσεων ναυτικῆς ἐργασίας κατὰ κατηγορίας πλοίων, κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπιτάξεως. 'Ἐρωτάται: Ποιὸς θὰ καταβάλῃ τὴν μισθοδοσίαν εἰς τὰ πληρώματα κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἐπιτάξεως; 'Ο οἰκεῖος πλοιοκτήτης ή ἡ ἐπιτάσσουσα τὰ

πλοίοι 'Αρχῆ; Διότι, ἐν περιπτώσει καταδόλης τῆς μισθοδοσίας ὑπὸ τοῦ οἰκείου πλοιοκτήτου, οὔτος θὰ ἀναγκασθῇ νὰ καταδάλῃ τοὺς πράγματι καταβαλλομένους μισθοὺς καὶ δῆι τοὺς δριζομένους ὑπὸ τῆς οἰκείας συμβάσεως, ὡς ἐγένετο καὶ τὸ περυσινὸν θέρος. Δηλαδή, εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὁ πλοιοκτήτης, ἐκτὸς τῆς ζημίας ἡτὶς τοῦ προσγίνεται ἐκ τῆς ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου, θὰ ὑποχρεωθῇ ἐπὸ τῶν πραγμάτων νὰ καταδάλῃ ἔξι ίδιων καὶ τὴν διαφορὰν μεταξὺ τοῦ μισθοῦ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ τοῦ πράγματος καταβαλλομένου μισθοῦ!

'Η ἀπόφασις, στηριζομένη ὡς ἀναφέρεται ἐν αὐτῇ ἐπὶ τοῦ N. 4442)29, πάσχει, διότι ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ἑκείνης, πρὸ τεσσαράκοντα πέντε ἔτῶν δηλαδῆ, αἱ συνθῆκαι ἐν τῇ ναυτικῇ ἐργασίᾳ μετεβλήθησαν ριζικῶς καὶ δὲν εἶναι, νομίζομεν, ἐπιτρεπτὸν νὰ στηριζομέθει εἰς τὴν νομοθεσίαν τοῦ 1929 διὰ νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὴν σημειρινὴν πραγματικότητα. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ ἐλόγια ἀπόφασις δέν νὰ καταργηθῇ καὶ τὸ πρόβλημα νὰ ρυθμισθῇ μὲ δάσιν τὰ σήμερον ισχύοντα, η, ἐάν τοῦτο δὲν εἶναι δυνατόν, νὰ προστεθῇ εἰς τὴν ἀπόφασιν, διὰ ἡ μισθοδοσία τῶν πληρωμάτων τῶν ἐπιτασσομένων 'Αρχῆς, ὥστε νὰ ἀποφύγουν, ὡς εἶναι ὅρδον, οἱ πλοιοκτῆται τὴν ἀνωμαλίαν τὴν ὅποιαν προκαλεῖ ἡ διένεξις μὲ τὰ πληρώματα.

## Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ

Τὸ ναυτικὸν νοσοκομείον καὶ ἡ πολυκλινικὴ διὰ τοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενεῖας τῶν εἶναι τὰ θέματα τοῦ ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος διὰ τὸν ναυτικὸν κόσμον, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἐκ βάθρων ἀνασυγκρότησιν τοῦ 'Οἴκου τοῦ Ναύτου.

Τὴν σύστασιν του ἐπιγγέλθη, κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν του ἀπὸ τὸ Λονδίνον ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας. 'Υπεσχέθημεν τὴν παρακολούθησιν τῶν βασικῶν αὐτῶν ζητημάτων διὰ τὴν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν κοινωνικῶν πρόνοιαν. Καὶ αὐτὸς πράττομεν μὲ τὸ σύντομον αὐτὸς σημείωμα.

'Ἐκτοτε, μετὰ τὰς πρώτας δηλώσεις τοῦ κ. Παπαδόγγονα, σιγὴ ἑκάλυψε τὴν ὅλην ὑπόθεσιν. Τὴν ὑπενθυμίζομεν — δὲν πιστεύομεν νὰ ἐλλησμονήθη — εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν καὶ περιμένομεν τὰ σχετικά, μὲ τὴν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν πρόνοιαν, νομοθετικὰ καὶ διοικητικὰ μέτρα. 'Ανεπίτρεπτος ἡ κρατούσα κατάστασις.

## ΤΑ ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΝΟΙΑΣ

Καθυστερεῖ, ἀδικαιολογήτως, κατὰ τὴν γνώμην μας, ἡ προώθησις ὡρισμένων θεμάτων, σχετιζόμενων μὲ τὴν ἐν γένει πρόνοιαν ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ. 'Απὸ τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου λ.χ., εἶχεν ἀποφασισθῇ ἡ αὐ-

ξησις τῶν ἔξοδων κηδείας τῶν ἡσφαλισμένων τοῦ N.A.T. καὶ τοῦ Οἴκου Ναύτου, ἀλλὰ ἡ ἀπόφασις αὐτὴ δὲν κατέστη εἰσέτι δυνατὸν νὰ ὑλοποιηθῇ. Τὸ χρονίζον, ἔξι ἄλλου, πρόβλημα τῆς μονιμοποίησεως τῶν ιατρῶν τοῦ Οἴκου Ναύτου δὲν κατέστη δυνατόν νὰ ρυθμισθῇ, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐκδηλωθῇ ἡ πρόσφατος ἀπεργία των, ἡ ὅποια ἐταλαιπώρωσε τοὺς ἡσφαλισμένους τοῦ 'Ιδρύματος. 'Απεργία ἡ πηπελήθη καὶ εἰς τὸ N.A.T., λόγῳ τῆς σημειωθείσης καθυστερήσεως εἰς τὴν προώθησιν τοῦ σχεδίου νόμου περὶ τοῦ ὑπαλληλικοῦ τοῦ προσωπικοῦ. 'Ἐπίσης, καθυστερεῖ ἡ νομοθετικὴ κύρωσις διαφόρων μέτρων, διὰ τῶν ὅποιων θὰ βελτιωθῇ ἡ γενικότερα προστασία τῶν ναυτικῶν μας.

Δέν γνωρίζομεν ποῖος εὐθύνεται διὰ τὴν σημειωμένην καθυστέρησιν. Τὴν ἐπισημανούμενην εἰς τὸν ὑπουργὸν κ. Παπαδόγγοναν καὶ τὸν γενικὸν γραμματέα τοῦ Y.E.N. κ. Χρηματόποιουλον, οἵτινες ἔχουν ἐπιδείξει ζωηρότατον ἐνδιαφέρον διὰ τὰ θέματα τῆς προνοίας ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ, ὥστε νὰ προχωρήσουν, χωρὶς ἀλλή λαβήν, καθυστέρησιν, εἰς τὴν ὑλοποίησιν τῶν μέτρων ἑκείνων, τὰ τέλη της ἀπόφασις.

## ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ

Μὲ ταχύτατον ρυθμὸν προχωροῦν αἱ ἐργασίαι ἐξοπλισμοῦ καὶ συγχρόνου ὄργανώσεως τῶν ναυπηγείων Σύρου.

'Η διοικησις τῶν ναυπηγείων, μὲ προσφάτως προμηθείας, ἐνεπλούτισε τὸν ἐξοπλισμόν των μὲ νέα ὑπερσύγχρονα μηχανήματα, πλήρους αὐτοματισμοῦ.

Μεταξὺ τοῦ νέου ἐξοπλισμοῦ τοῦ Νεωρίου, περιλαμβάνεται καὶ πλωτὸς γερανός, ἀνυψωτικής ικανότητος 200 τόννων, περιστρεφόμενος καὶ αὐτοκινούμενος, τοῦ ὅποιου τὸ ὕψος ὑπερβαίνει τὰ 70 μέτρα. 'Ο ἐν λόγῳ γερανὸς ἐφρυμουλκήθη προσφάτως, ἐκ Λονδίνου εἰς Σύρον.

'Ο πλωτὸς αὐτὸς γερανὸς εἶναι ὁ μοναδικὸς ἐν 'Ελλάδι, ἀπὸ ἀπόφεως μεγέθους καὶ εἰς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων τῆς Εὐρώπης.

'Ἐκ τοῦ συγχρονισμοῦ τῶν ναυπηγείων Σύρου προκαλεῖται ἐνδιαφέρον ἀνά τὴν 'Ελλάδα, πρὸς ἀπίσκεψιν αὐτῶν, ὡς μᾶς ἐκ τῶν μεγαλυτέρων, ἐν 'Ελλάδι, βιομηχανικῶν καὶ ναυπηγικῶν μονάδων. Πρὸ ημερῶν, ἐπεσκέφθησαν, πρὸς τοῦτο τὴν διοίκησιν καὶ τὰς ἐγκαταστάσεις τῶν ναυπηγείων οἱ σπουδασταὶ καὶ αἱ σπουδάστριαι τῆς Παιδαγωγικῆς 'Ακαδημίας Λαρίσης, τοὺς δόποιους ἐντυπωσίσασται η ὀργάνωσις καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς τῶν ναυπηγείων Σύρου καὶ ιδίως ὁ μεγάλος τόρνος τοῦ βαρέος μηχανουργείου ὁ ὅποιος εἶναι ἐκ τῶν μεγαλυτέρων εἰς τὸν κόσμον τοῦ εἴδους του

## ΑΙ ΕΓΓΥΗΤΙΚΑΙ ΕΠΙΣΤΟΛΑΙ

Προβλήματα δημιουργεῖ εἰς ἐνίους ἐφοπλιστὰς ή ἀξιωματικούς τοῦ NAT νὰ προσκομίσουν ἐγγυητικάς ἐπιστολὰς ἀφρίστου χρόνου διὰ τὴν κατάρτισιν συμβάσεως ἀσφαλίσεως πληρώματος πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν. Συγκεκριμένως, ὡρισμένοι ἐφοπλισταί, συναλλασσόμενοι μὲ τραπέζας τοῦ ἐξωτερικοῦ, δὲν δύνανται νὰ προσκομίσουν εἰς τὸ NAT ἐγγυητικάς ἐπιστολὰς ἀφρίστου διαρκείας, διότι αἱ ἐλόγια τραπέζας δὲν χορηγοῦν τοιαύτης ἐπιστολὰς καὶ ἔχουν ζητήσει ἐπιστολούς εἰναι διαρκείας ὡρισμένου χρόνου. 'Επι τὸ πλέον ἐφοπλισταὶ διαμαρτύρονται διὰ τὸ NAT τὸν ἐκμεταλλεύεται, διότι ἐνῷ κανονικῶς ἐντὸς τριών μηνῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς ισχύος τῆς συμβάσεως θὰ ἐπρεπε νὰ είλη γίνει ἡ ἐκκαθάρισις τῶν ναυτολογίων καὶ νὰ τοὺς ἐπιστραφοῦν τὰ χρήματα, τούτῳ γίνεται μετά τὴν πάροδον σηματικοῦ χρόνου. 'Ετερον πρόβλημα δημιουργεῖται, διότι τὸ NAT τὸν

# Ἐνοικιάζεται

**ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ** καὶ εἰς νεόδμητον μέγαρον ὑπερπολυτελούς κατασκευῆς ἐπὶ τῶν ὁδῶν Φίλων - Φιλελλήνων - Παλαιάς Τραπέζης (τρεῖς ὅφεις) πλησίον πολλῶν Ἑλληνικῶν καὶ ξένων Τραπέζων ὅ 5ος ὅροφος (ἐκ 400 τ.μ.) η τὸ ήμισυ τούτου, διὰ πολυετή θεοικίασιν εἰς μίαν ἡ δύο ναυτιλιακάς ἐταιρείας. Μελετημένος διαχωρισμὸς γραφείων προσημοσμένος εἰς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. 'Ο ὅροφος ἀποτελεῖται ἐκ 14 γραφείων, καταλλήλως προσημοσμένων δι' ἑξυπέρτησιν μιᾶς ἡ δύο ἐπιχειρήσεων, 20 γραφμαὶ τηλεφώνου, γραφμαὶ TELEX, ἐνδοσυνεννόησις, πολυτελῆς στρωσίς μαρμάρων, δρυΐναι θύραι, τέσσαρες τουαλέττες, δύο ἀποθήκαι. Τιμὴ ένοικου Λογική.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ : Δ. ΚΑΤΣΙΚΑΣ — Τηλ. 420.990 καθημερινῶς 9—13 καὶ 5—7 μ.μ.

νέωσιν ληγούσης συμβάσεως καλῆται ο ἐφοπλιστής νά προσκομίσῃ καὶ νέαν ἔγγυητικὴν ἐπιστολὴν διὰ τὸ αὐτὸ πλοῖον (δηλαδή ἐν τῇ οὐσίᾳ, πρέπει νά ἔχῃ καταθέσει δύο ἔγγυητικάς ἐπιστολάς), γεγονός ὅπερ προκαλεῖ ἀσαμφισθήτως δυσκολίας εἰς τὰς συναλλαγὰς του μὲ τὴν Τράπεζαν.

Τὸ θέμα συνεζητήθη ἀμρόδιως διὰ τὴν ἑξέρεσιν λύσεως ἔξασφαλιζόσης τὰ συμφέροντα τοῦ NAT καὶ ἔχυτηρετούσης τοὺς ἐφοπλιστάς. Τελικῶς καὶ μετὰ τὴν διαπίστωσιν ὅτι, μὲ τὰ μέτρα τὰ όποια λαμβάνονται, περιορίζεται ὁ χρόνος τῆς ἐκκαθαρίσεως τῶν καταστάσεων εἰς ἔξ μῆνας, ἀπέφασιθε ὅπως: Διατυπώθη εἰς τύπος ἔγγυητικῆς ἐπιστολῆς τῶν Ἑλληνικῶν Τραπεζῶν, ὡς καὶ τῶν ἀλλοδαπῶν, αἵτινες εἰναι ἔγκατεστημέναι εἰς τὴν Ἑλλάδα, ὥστε μετὰ τὴν λήξιν τοῦ 18 μῆνου νά ὑπάρχῃ αὐτομάτως ἀνανέωσις τῆς ἔγγυησεως διὰ τὴν νέαν σύμβασιν, η ὅποια ὑπογράφεται.

### EIS PERIODON AITOTHTOS

"Οσα καταγγέλλει η Ἐταιρία Γ. Φραγκουδάκη εἰς ἐπιστολὴν τῆς ἀπειθυνομένην πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας πρέπει νά τύχουν ιδιαιτέρας προσοχῆς. Ἀποκαλύπτονται παρανομίαι περὶ τὴν δρομολόγησιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Νάξος» καὶ ὑπογραμμίζεται ὅτι εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἐσχολιάσαμεν, η σπατάλη καυσίμων εἰς διπλᾶς καὶ τριπλᾶς συναναχωρήσεις ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν εἰς περίοδον περισυλλογῆς καὶ λιτότητος.

Καὶ ἐπιτίνεται η ἀπιπράδεκτος αὐτὴ κατάστασις ἀπὸ τὸ γεγονός ὅτι τὸ «Νάξος» δὲν ἔδρομολόγηθε τούλαχιστον εἰς ἐλευθερας ἡμέρας τῆς ἔδρομάδος, ἀλλὰ ἐν συναναχωρήσει μὲ τὸ «Ἐλλη» τῆς ἔταιρίας Φραγκουδάκη, ὅπερ ἀνελλιπῶς ἐτὶ πεντατίαν ἔχυτηρετε τὴν γραμμὴν Θήρας.

Παρακαλεῖται ο κ. Παπαδόγγονας νά ἐπανεξετάσῃ τὴν ἀνώμαλον αὐτὴν ὑπηρεσιακὴν ἐνέργειαν. Η ἐπιστομένη ἔρευνα θὰ ἀποκαλύψῃ ἵσως τὸ σκάνδαλον.

\*\*\*

Τὴν αὐτὴν ἄσκοπον σπατάλην καυσίμων διαπιστούμεν καὶ διὰ τὴν γραμμὴν Τῆνου-Μικόνου. Δύο τώρα μεγάλα ἐπιβατηγὰ ἀκτοπλοϊκὰ καὶ τρίτον προκείται ἐντὸς τῶν ἡμέρων νά προστεθῇ, εἰς μίαν γραμμὴν, ητὶς ἀνέτως θὰ ἔχυτηρετε, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθῆκας, μὲ ἔν καὶ μόνον σκάφος. Πρὸς τὶς ἀναναχωρησιες δύο καὶ τριών πλοίων διὰ νὰ μεταφέρουν τριακοσίους ἔστω η καὶ τετρακοσίους ἐπιβάτες;

Καὶ τὸ ἐρώτημα αὐτὸ ἀπειθύνεται εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας.

\*\*\*

Εἰς τὴν γραμμὴν Πατρῶν - Βρινδησίου καὶ Ἀγκάνος δις τῆς ἔδρομάδος, ἐκτὸς τῶν καθημερινῶν ὀλιγωτέρων συναναχωρήσεων, πέντε καὶ ἔξ πλοια —έν μόνον ιταλικὸν— συναναχωροῦν συναγωνιζόμενα, βεβαίως, καὶ εἰς τοὺς ναύλους.

Μέχρι τοῦδε —τὸν μῆνα 'Ιουνίου— τετρακόσιοι η ἔστω καὶ πεντακόσιοι ἐπιβάται ἐκ τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν κατανέμονται μεταξὺ τῶν πολλῶν αὐτῶν συναναχωρούντων πλοίων. Εύνόητος η ζημία. Εύνόητος ὅμως καὶ ἡ κατανάλωσις καυσίμων, δυσαναλόγως μεγάλη πρὸς τὸ παραγόμενον μεταφορικὸν ἔργον.

Αἱ παρατηρήσεις μας αὐταὶ ἀποσκοποῦν νὰ ἐφελκύσουν τὴν προσοχὴν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. Συνάλλαγμα πολύτιμον κατασάλλεται διὰ τὰ καύσιμα τῶν τόσων ἀσκόπων εἰς μίαν καὶ τὴν αὐτὴν γραμμὴν δρομολογημένων πλοίων.

### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

"Ενα περίεργον ἐρωτηματολόγιον ἀπεστάλη ἀπὸ "Ἐλληνα Πρόξενον εἰς Πλοίαρχον ἐλληνοκτήτου πλοίου. Προέλευσίς του τὸ

πουργείον Ναυτιλίας. 'Υπογραφὴ τοῦ τέως γεν. διευθυντοῦ κ. 'Αμαραντίδη.

Ζητεῖ τὸ 'Υπουργείον νὰ πληροφορηθῇ: Τὸν ἀριθμὸν τοῦ πληρώματος καὶ πόσοι εἰναι οἱ λευκοὶ καὶ πόσοι οἱ ἔγχρωμοι. Τῶν ἔγχρωμων ζητεῖται ἡ προέλευσίς (Ίνδοι, Πακιστανοί, Κινέζοι, Φιλιππινέζοι, Κορεάται). Τὸν ἀριθμὸν τῶν διατεθειμένων διὰ τὸ πλήρωμα διαμερισμάτων (κλινῶν κ.λπ.). Πόσαι κλίναι διατίθενται διὰ τοὺς λευκούς καὶ πόσαι διὰ τοὺς ἔγχρωμους.

Καὶ τελικῶς η διαταγὴ: "Άμεσος ἀντικατάστασις τῶν ἔγχρωμων, μὴ λαμβανομένων ύπ' ὅψιν τῶν ἔγχρωμων, μὴ διατηρηθεῖται ἐπάλληλης τῶν ἔγχρωμων τοῦ πλοίου καὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς ἀμέσου ἀντικαταστάσεως, ἐνῷ τὸ σκάφος ἐκτελεῖ ἔμφορτον τὸ ταξίδιόν του πρὸς τὴν Νότιον Αμερικήν, χρονοναυλωμένων μὲ προκαθωρισμένην τὴν ἡμερομηνίαν.

'Αστυνομεύεται τὸ πλοίον. 'Εντὸς τῶν ὥρων ὥμης τῆς λογικῆς καὶ τῆς ἐπιγνώσεως τῶν ιδιοτύπων συνθῆκων, ύψ' ἂς τούτῳ ἐκάστοτε τελεῖ. Δυνατὸν τὸ 'Υπουργείον νὰ παρεμβαίνῃ εἰς τὰ τοῦ πληρώματος. Τὸ ἀποσταλὲν πάντως ἐρωτηματολόγιον δενίζει. Πρός τι η ἐθνικότης τῶν ἔγχρωμων; Πρός τι η ἀναφορά διὰ τὰ διαμερισμάτα; 'Εξετάστεον ἀκόμη ὅτι ἡ ἀντικαταστάσεως τῶν ἔγχρωμων εἶναι πάντοτε εὐχερής. Τὸ κάθε πλοίον τελεῖ ὑπὸ εἰδικάς συνθῆκας ἀνειλημμένων ὑποχρεώσεων.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: 'Η προσοχὴ κατὰ τὴν ἔκδοσιν τῶν διαταγῶν ἐπιβάλλεται, νομίζομεν. Νὰ λαμβάνεται ύπ' ὅψιν τὸ γεγονός ὅτι τῶν «τράμπες» σκαφῶν δὲν εἶναι προκαθωρισμένη συχνὰ η κίνησίς των. Προθεσμίαι δὲν νὰ παρέχωνται εἰς αὐτά, ἀναλόγως καὶ τῶν ταξιδίων των. Συχνότατα τὸ «ἄμεσον» δὲν προσαρμόζεται μὲ τὴν λογικήν.

### EIS TO AIMENIKON SOMA

"Ἐλληνες η διαδικασία ἐπανακρίσεως τῶν ἐπὶ δικτατορίας ἀπομακρυνθέντων ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Μετά μακρὰς καὶ ἀτέρμονας συζητήσεις, ἐν πολλοῖς ἀδικαιολογήτους, τὸ Συμβούλιον κατέληξεν εἰς τὰς ἀποφάσεις του.

"Η πολυπραγμοσύνη καὶ η διστακτικότης, ἔχομεν τὴν ἐντύπωσιν, διτὶ ἐπεσκίσασαν τὴν μίαν, τὴν ἀπλῆν καὶ ὅρθην κρίσιν.

Οἱ διὰ μιᾶς ἀπλῆς ἀποκεφαλιστικῆς πράξεως τῆς δικτατορίας ἀποστρατεύθεντες, ἐντὸς τῶν πρώτων ἡμερῶν, ἐπὶ τῇ βάσει ἐκτάκτως, τότε, δημοσιεύθεντος νόμου, ἐφ' ὅσον ἐτύγχανον προσκτέοι κατὰ τὴν ἐπησίαν τακτικὴν κρίσιν, δὲν ἔχρειάζοντο οὔτε σκέψεις οὔτε συζητήσεις διὰ τὴν ἀποκατάστασίν των. Μία ὄμοια εἰς ἀπλότητα καὶ ἀμεσότητα πρᾶξις — δικαία αὐτὴν τὴν φοράν — ἥρκει διὰ νὰ τὸν ἀπαναφέρῃ. 'Αντ' αὐτῆς ἐπελέγησαν αἱ πλέον σκολιαὶ καὶ ἀνορθόδοξοι ὅδοι, παράτυποι λύσεις, ἴσως δὲ καὶ παράνομοι. Συνέδραμε, πρὸς τοῦτο καὶ η 'Υπηρεσία, ὑπὸ τὴν τότε διοικησιν, η πομπία, ἐν ἀκατανόητῳ μικροψυχίᾳ, οὐδεμίαν ἀφέντα εὐκαιρίαν νὰ μὴ ἐπιδείξῃ εἰς τὰ παρασκήνια τὴν ἐλλειψιν ἀντικειμενικότητος καὶ συναδελφικῆς ἀλληλεγγύης. Διὰ νὰ δικαιωθοῦν ἀπολύτως οἱ ἀνέκαθεν ὑποστηρίζοντες τὴν ἀμέσων καὶ ἀνευ μεσολαβήσεως συμβουλίων, ἀποκατάστασιν.

Τάρας ὑπάρχουν πολλοί, θεωροῦντες ὅτι ηδικηθήσαν. 'Έχουν τὴν προσφυγὴν εἰς τὸ Δευτεροβάθμιον καί, τέλος, εἰς τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας, ὅπου θὰ εὕρουν, ἀσφαλῶς, μεγαλυτέραν κατανόησιν καὶ δικαιοσύνην.

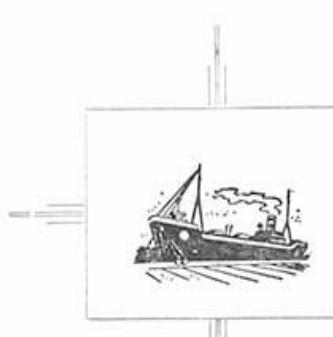
"Ἀλλά, δι' ὄνομα τοῦ Θεοῦ, εἶναι ἀνάγκη νὰ ὑποθάλλωνται, ἐπὶ ἔτη, εἰς ὅλην αὐτὴν

SHIPCHANDLERS

VENEZIA  
PUERTO CABELLO S. R. L.  
(VEPUCA)

LARGEST SHIPCHANDLER IN  
PUERTO CABELLO - VENEZUELA

FRESH  
AND  
DRY  
PROVISION



DECK  
AND  
ENGINE  
STORES

PUERTO CABELLO

Calle 2 (Antes El Aguila) No. 3  
Teléfonos No 5314-5315  
Código de Área 042  
Plaza El Aguila

DISTRIBUTORS - DISTRIBUIDOR



PINTURAS INTERNATIONAL S.A.

P. O. Box 174 — Telex : 42479  
Cables : "VEPUCA"  
Call By Marine VHF — Channel 16  
International Frec. 2182

τὴν διαδικαστικὴν ταλαιπωρίαν, ἐκεῖνοι οἱ ὅποιοι ἐδικαιοῦντο, πανθυμολογουμένως, τῆς τιμῆς μιᾶς αὐτομάτου ἀποκαταστάσεως;

#### ΤΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Πληροφορούμεθα, ότι ὑπεγράφη καὶ δημοσιεύεται τὸ Διάταγμα περὶ ἀποκαταστάσεως τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, τῶν διωχθέντων κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἐπιτασίας. Βασισθὲν ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων τοῦ οἰκείου συμβουλίου ἐπανακρίσεως, τοῦ συσταθέντος εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ Ν. Δ)τος 2)1975, τὸ διάταγμα προβαίνει εἰς τὰς ἀκολούθους ἀποκαταστάσεις:

'Ἀποκαθιστά εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ὑποναύαρχου ἀναδρομικῶς ἀπὸ τῆς 25.4.1969 τοὺς κατ' Ιούνιον τοῦ 1967 ἀποστρεψέντας ὑπὸ τῆς δικτατορίας πλοιάρχους: Σεν. Ἀντωνιάδην, Γεώργ. Καβελαράν, Ἀντ. Δεσποτάκην καὶ Ἐλευθ. Γεωργαντόπουλον.

'Ἀποκαθιστά, ἐπίσης, εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ὑποναύαρχου τοὺς ἐν τῷ ἀποστρετικῷ τούτῳ βαθμῷ τελοῦντας Α. Βαγενᾶν καὶ Θ. Μωράτην, ὡς καὶ τὸν ἀποβιώσαντα τὸ 1973 πλοιάρχον Κυρ. Βέτταν.

'Ἐπαναφέρει εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν τοὺς κάτωθι ἀξιωματικούς, ὑποβαλόντας σχετικὴν αἴτησιν: Σ. Πλυτζανόπουλον καὶ Ι. Κόλλιαν, μὲ τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου καὶ Ε. Φρόνιμον, μὲ τὸν βαθμὸν τοῦ ἀντιπλοιάρχου.

'Ἀποκαθιστά εἰς τὸν βαθμὸν τῶν τοὺς κάτωθι ἀξιωματικούς, ὄμαδικός, ἐπίσης, ἀποστρετεύσαντας τὸν Ιούνιον τοῦ 1967: Ι. Ψιακῆν, Σ. Καμαρινόν, Ι. Γελαδάκην, Ε. Καβαδέλλαν καὶ Τ. Ζωγραφίδην, εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀρχιπλοιάρχου. Α. Περιφεράκην, Λ. Οικονομίδην καὶ Κ. Τσαπαράλην, εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου. Κ. Γεωργιάδην, εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀντιπλοιάρχου καὶ Ν. Ἀνδριόπουλον καὶ Γ. Γιακουμόπουλον, εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλωτάρχου.

Διὰ τὸν αὐτὸν, ἐξ ἄλλου, Διατάγματος, ἐπέρχονται διορθώσεις ἡμερομηνῶν προαγωγῆς εἰς ἐνίους ἄλλους ἀξιωματικούς ἀποστρετεύσαντας κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἐπιτασίας, λόγω προαγωγῆς νεωτέρων των.

#### Ο κ. ΣΕΝ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

'Ο κ. Ξενοφῶν 'Αντωνιάδης, ἐπίλεκτον στέλεχος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἐπὶ σειρὰν ἐτῶ Προϊστάμενος τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως, ἔσχε τὴν τιμὴν πρῶτος νὰ ἀποταχθῇ ἀπὸ τὴν χούνταν τῆς ἐπιτασίας.

Πόστος ἐστοίχισεν ἡ ἀπονοτία τοῦ κ. 'Αντωνιάδη ἀπὸ τὴν ναυτεπικαιδευτικὴν προσπάθειαν καὶ πόστον ὑπεχώρησεν ἀντὶ νὰ προσχθῇ αὕτη κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς δικτατορίας, μόνον οἱ ἀμεσώτερον γνωρίσαντες τὸ ἔργον τῆς δημιουργίας ικανῶν στελεχῶν διετὸς Ἐμπορικού μας Ναυτικού, ἡμποροῦν νὰ ἐκτιμήσουν.

'Ἡ διατάξη, κινουμένη ἀπὸ ταπεινὴν ἐλατήρια, ἀποστρέψεις τοῦ πλοιάρχου 'Αντωνιάδη, κενὸν δυσαναπλήρωτον προεκάλεσεν εἰς τὰς ἔκτοτε ὑπηρεσιακάς, τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἀρμοδιότητας.

Τώρα, τὸ Συμβούλιον Κρίσεων τῶν διωχθέντων ἀξιωματικῶν παμφῆφει ἀποκατέστησης τὸ κ. 'Αντωνιάδην εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ Ναυάρχου Λιμενικοῦ. Διερωτώμεθα, λοιπόν, πῶς εἶναι δυνατὸν νὰ ἀγνοηθῇ, ὅχι μό-

νὸν ἡ ἀνεκτίμητος συμβολὴ του εἰς τὴν προαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ ἡ βαθείας καὶ ἔξειδικευμένη γνῶσίς του τῆς ναυτεπιδευτικῆς ὑποθέσεως.

Νομίζομεν, ὅτι τὸ ὑπουργείον καὶ ιδιαιτέρως ἡ Ναυτικὴ Παιδεία τῆς χώρας ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην τὸν ὑπηρεσιῶν τοῦ κ. 'Αντωνιάδην. "Ἄς παρακληθῇ, λοιπόν, νὰ μᾶς τὰς παράσχῃ.

#### Η ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΙΑ

Εἰς δεῖπνον προσφερθὲν τὴν Τρίτην 10 Ιουνίου είσι τὸ ξενοδοχεῖον «Μεγάλη Βρεταννία», ὁ ἐφοπλιστής κ. Ιωάννης Καρρᾶς, είχε τὴν εύκαιριαν νὰ παρουσιάσῃ πρὸς τὸν κόσμον τοῦ Τύπου καὶ τοῦ Τουρισμοῦ, τὰ νέα ἔργα τοῦ «Πόρτο - Καρρᾶς» καὶ τῶν «Delian Cruises». "Ἔργα ἀληθῆς ὑψηλῆς στάθμης καὶ ἀνυπολογίστου τουριστικῆς ἀξιοποίησεως.

Τὸ Πόρτο - Καρρᾶς, εἶναι χωρίον δημιουργούμενον εἰς τὴν δυτικὴν πλευρὰν τῆς Σιθωνίας ἄκρας τῆς Χαλκιδικῆς. «Χωρίον» εἶναι τρόπος τοῦ λέγειν. Διότι, ὡς προκύπτει τῶν ἐπιδειχθέντων σχεδίων, φωτογραφίῶν καὶ προτύπων, πρόκειται περὶ συγκροτήματος ὑπερτριακούς ἐπαύλεων, αἱ ὅποιαι, ὅμως, ἀντὶ νὰ κατασπαρούν μεμρονώμενας εἰς τὸν χώρον, ἀποτελούν ἐν ἀρμονικὸν σύνολον ιδίου οἰκισμοῦ μὲ ἐλληνικὴν μορφὴν καὶ ἀρχιτεκτονικὴν δόμησιν. Χρῶμα, ποικιλία, ἀνεστις, συνδυάζονται εἰς μίαν ἐκ τῶν μεγαλυτέρων τουριστικῶν μονάδων τοῦ κόσμου, μοναδικὴν κυριολεκτικῶς εἰς τὸ εἶδος τῆς.

Δύο ξενοδοχεῖα 1.000 δωματίων, ἐστιατόρια, κυλικεῖα, καφενεῖα, ταβέρνες, δύο θέατρα, γήπεδα ἀθλοπαιδιῶν, καταστήματα καὶ παντοία ἄλλα κέντρα ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν πλειστείσας 3.500 ἀτόμων συγκεντρούνταν εἰς τὴν πρωτότυπην μικρὰν πολιτείαν, τὴν ὅποιαν λείχει ἡ θάλασσα τοῦ Τορωναίου καὶ περιβάλλει ἀγρόκτημα 18.000 στρεμμάτων, ἐντὸς τοῦ ὅποιου αἱ ποικίλαι ἀγροτικαὶ καὶ κτηνοτροφικαὶ ἐγκαταστάσεις προσφέρουν ἀληθῆ γεύσιν τῆς ἀγροτικῆς ζωῆς, τῆς ὥρισης τόσην ἀνάγκην ἔχει ὡς σύγχρονος ἄνθρωπος. 'Ἄξιες εἰναι νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ τεράστιον αὐτὸν ἀγρόκτημα ἐδημιουργήθη ἐκ τοῦ μηδενὸς ἐπὶ τῶν γυμνῶν καὶ πετρώδων λόφων τῆς περιοχῆς, εἰς ὃν ἔχαρισθησαν πρὸς τοῦ δρόμον 170 χιλιόμετρων, ἐφυτεύθησαν ἀνω τῶν 100 χιλιάδων ὀπωροφόρων δένδρων καὶ ἄνω τοῦ ἑκατομμυρίου κλήματα ἀμπέλου, ἐκ τῶν ὅποιων κατασκευάζονται οἱ ἡδη γνωστοὶ οἶνοι τοῦ Πόρτο - Καρρᾶς.

"Ἡδη ὁ βασικὸς πυρὴν τοῦ «χωρίου» μὲ τὸ ξενοδοχεῖο, τὸν λιμενίσκον καὶ τὴν μαρίναν του, τὸ πανδοχεῖον καὶ τὸ κεντρικὸν τμῆμα τῶν κατοικιῶν, εἶναι ἔτοιμα, προχωρεῖ δὲ καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν λοιπῶν μὲ προσπτικὴν λειτουργίας ἀπὸ τοῦ προσχοῖς έτους. 'Ολοκληρωμένον θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ λειτουργήσῃ ἐν ἀποδοτική πληρότητι καθ' ὅλον τὸ έτος, χάρις εἰς τὸ ἥπιον κλήμα καὶ τὴν ὄργανωσιν διεθνῶν συνεδρίων καὶ ἑκδηλώσεων κατὰ τὸ πρότυπον ἄλλων μεγάλων παραθεοτικῶν κέντρων τῆς Εὐρώπης.

Παράλληλος πρὸς τὴν γιγαντιαίαν αὐτὴν τουριστικὴν ἔξοδμησιν εἶναι ἡ ἐπιχειρηματικὴ δρᾶσης τοῦ κ. Καρρᾶς εἰς τὸ τομέα τῶν κρουαζιεροπλοίων, τὸν ὅποιον ἐκπροσωπούν

αἱ «Delian Cruises» μὲ τὰ σκάφη «Δάφνη» καὶ «Δανάη». 'Εκ τούτων τὸ πρῶτον, 17 χιλιάδων τόννων, δυναμικότητος 500 ἐπιβατῶν ἀρχίζει τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ περιηγητικοῦ προγράμματος τὴν 26 Ιουλίου, μὲ δρούαζέρας τοὺς 2 - 3 ἔβδομάδας εἰς τὴν Δυτικὴν καὶ Ἀνατολικὴν Μεσόγειον, τὴν Ἀδριατικὴν καὶ τὸ Αίγαον. 'Η ἀναζήτησις τῆς τελειότητος διὰ τῆς ἐπιλογῆς ἐκλεκτῶν προεγγίσεων καὶ δραστηριοποίησεως τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ζωῆς, ἀποτελούν τὴν φιλοδοξίαν τῶν περιήγησεων.

Δέν ἀνάφερόμεθα καὶ εἰς ἄλλας, ἐνδιαφερούσας, πληροφορίας περὶ τῶν ἔργων αὐτῶν τῆς τουριστικῆς ἀναπτύξεως, διότι δὲν είναι αὐτός ὁ σκοπός τοῦ παρόντος. 'Ημεῖς ἐσημειώσαμεν ὡρίσμενα χαρακτηριστικά στοιχεῖα διὰ νὰ νὰ ὑπογραμίσωμεν τὴν ἀκτινοβολίαν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ πλούτου τῆς χώρας. Διότι είναι ἔργα τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας τὰ ἀνωτέρω. Διὰ νὰ ἀποδειχθῇ δι' ἄλλην μίαν φοράν, ὅτι ὁ τοσούτον ἀγνοούμενος εἰς τὸν τόπον μας ἐφοπλισμός, ὅχι μόνον ἀπαντούμενος εἰς τὸν πολυπληθῆς γαυτεργατικὸν δυναμικὸν τῆς χώρας, ὅχι μόνον ἐσοδεύει ἐπὶ τοῦ έξωτερικοῦ, χωρὶς τὴν παραμικράν κρατικὴν ἐνίσχυσιν, ἀλλὰ διαπαντὰ τὸν τρυγούτον του διὰ νὰ ἀξιοποιήσῃ καὶ ἐκπολιτιστική τὸν τόπον μας.

#### ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΟΝ ΣΕΜΙΝΑΡΙΟΝ

"Ἐλληση, τὴν Παρασκευὴν 13ην Ιουνίου, τὸ ναυτιλιακὸν σεμινάριον τοῦ Ελληνικοῦ Κέντρου Παραγωγικότητος, περὶ τῶν νομικῶν κανόνων, τῶν ἀφοράντων εἰς τὸ πλοίον καὶ τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν.

Τὸ σεμινάριον τούτο, ὁργανωθὲν ἐν συνεχείᾳ παρομοίων προγραμμάτων τοῦ ΕΛ. Κ.Ε.Π.Α., διήρκεσεν ἀπὸ τῆς 23ης Μαΐου μέχρι τῆς 13ης Ιουνίου καὶ περιελάμβανε τὰ ἀκόλουθα τέματα: Μορφαὶ ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ναυτηγήσις καὶ ἀγοραπλησία πλοίων, ναυτικὴ ὑποθήκη καὶ ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις, σύμβασις ναυτοδηγήσεως πλοιάρχου καὶ πληρώματος, ναυτικὴ ἀπογραφὴ καὶ ἐκπαίδευσις, ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, ποινικὸν καὶ πειθαρικὸν καθεστώτος Ε.Ν. καὶ ἔχουσια πλοιάρχου.

'Απευθυνόμενον πρὸς εὐρὺ ἀκροστήριον, περιέλαβεν εἰς τὰς τάξεις του ὑπὲρ τοὺς 30 ἀκροστάς, προερχομένους ἐκ τοῦ ἀνωτέρου προσωπικοῦ ναυτιλιακῶν ἐταιριών, Τραπέζων καὶ ἄλλων συναφῶν ὄργανων.

Εἰς τὸ σεμινάριον ἐδίδαξαν: Τὰ θέματα τοῦ 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ὁ καθηγητής τῆς Παντείου κ. Δ. Μαρκιανός, τὰ θέματα τοῦ Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου ὁ ὑποναύαρχος Λ.Σ. κ. Σεν. 'Αντωνιάδης καὶ τὰ θέματα τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως πλοιάρχου καὶ πληρώματος, ναυτικὴ ἀπογραφὴ καὶ ἐκπαίδευσις, ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, ποινικὸν καὶ πειθαρικὸν καθεστώτος Ε.Ν. καὶ ἔχουσια πλοιάρχου.

Παρὰ τὰς δυσχερείσας ἐκ τῆς ἀνομοιομορφίας τοῦ ἀκροστηρίου, τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον τῆς ἐπιστημονικῆς ἡ ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως αὐτοῦ καὶ ἡ βαθεία γνῶσης καὶ πειραστής τοῦ διδακτικοῦ ἐπιτελείου, ἐπέτυχον ὅστε τὸ σεμινάριον νὰ ἀποδώσῃ ἀριστα ἀποτέλεσματα καὶ νὰ προσφέρῃ οὐσιαστικὴν βοήθειαν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιμόρφωσιν τῶν στελεχῶν, τὰ ὅποια τὸ παρηκολούθησαν.

#### Η «ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ»

Εἰς μακροσκελές ἄρθρον, ἡ ἐφημερὶς «Λόδδις Λίστα» τῆς 14ης Ιουνίου, ἀναφέρεται μὲ λίσταν κολακευτικὰ σχόλια εἰς τὴν δραστηρότητα τῆς ἑταίριας «Μπουμπούλινα Σίππιγκ».

Ίδιαιτέρως ἔχαριτεται ἡ δυναμικὴ προσωπικότης τῆς πλοιοκτητρίας κ. Τζένης Πουρνάρα - Βαρδαβίλη, ἡ ὅποια ἀπὸ διευθύντρια τοῦ ἐργοστασίου ὑφασμάτων τοῦ πατρός της μετεπήδησεν εἰς τὰ θαλάσσαια ἔργα τὸ 1969, μὲ τὴν ἀγοράν ἐνὸς φορτηγοῦ σκάφους. Σήμερον, διαστέτει στόλον ἑκατόντα σκάφων, μικρὰς ἡλικίας καὶ ἔχει ὑπὸ παραγγελίαν τρία μπάλκια κάρριερς, συνολικοῦ d.w. 203.000

## PAVLEDIS SONS & Co. (Mr. Manna)

Head Office : 4 Wood str. CALCUTTA - 16

Branches : Madras, Visag, Haldia, Paradeep (India)

Shipchandlers, Repairers, Bonders, Deck and Enginespares suppliers

GREECE : Capt. Th. Zachariou.

Tel.: 451-0895 — Home: 783-932.

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

τόνων —εν τών 51.000 τόνων είς δόλλαρικά ναυπηγεία και δύο τών 76.000 τόνων είς τήν Βόρειον Κορέαν.

'Η κ. Πουρνάρα διατηρεῖ άριστας σχέσεις με δόλους τούς συνεργάτας της —ναυλωτάς, ναυλομεσίτας και τὸ προσωπικόν τοῦ γραφείου της. Χαρακτηριστικώς, ὁ γενικός διευθυντής τῆς ἔταιρις, ἐρωτηθεὶς πῶς αἰσθάνεται νὰ ἔχῃ μίαν γυναίκα ὡς προϊσταμένην, ἀπήγνησε : «Τὴν ἀγαπούμενην».

## ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Σχετικώς μὲν τὴν εἰς τὸ Λονδίνον σύστασιν τοῦ γραφείου Walter E Frank & Co. (Ship Management) Ltd εἴμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ προδώμεν εἰς τὴν ἔξης διευκρίνησιν : 'Η ὡς ἄνω ἔταιρις οὐδεμίαν εἶχε σχέσιν μὲ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Γραφείου Lyons Brothers. 'Απλῶς ὁ κ. Colin Peerless, προϊστάτο τοῦ τμήματος ναυλώσεων τοῦ ἐλόγω γραφείου Λύρα, ἀπεχώρησεν αὐτοῦ καὶ συνεργάζεται ἥδη μὲ τὸ νεοσυσταθέν, ὡς ἄνω, Γραφείον.

## Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Εἶναι βέβαιον, σήμερον, ὅτι ἡ οἰαδή ποτε ἐπαφή μὲ τὴν δημοσίαν ὑπηρεσίαν ἀποτελεῖ διὰ τὸν πολίτην τὴν πλέον δύσκολον καὶ ἀπογοητευτικήν ἐμπειρίαν. Κύριος λόγος εἶναι ὁ ἄκρατος εἰς περιπλοκάς γραφειοκρατικός μηχανισμός, τοῦ ὄποιου, ὡς βασικά χαρακτηριστικά προβάλλουν ἡ παρέλκυσις καὶ ἡ εὐθυνοφύδια.

Αἱ πάσης φύσεως διοικητικαὶ πράξεις, πρὶν ἡ φθάσουν εἰς τὸν τελικὸν διατάκτην, ὁ ὄποιος κατὰ κανόνα εἶναι ὁ κορυφαίος τῆς ὑπηρεσιακῆς ιεραρχίας, ἀκολουθῶν μίαν δαιδαλῶδη, συνήθως ἀσκοπον, ἀλλὰ πάντοτε ἔξαντλητικὴν διαδικασίαν καὶ μίαν συλλογήν δειγμάτων ὑπογραφῶν καὶ μονογραφῶν, μοναδικὸς στόχος τῶν ποιών τυχάνει, ὅχι φυσικά ἡ ἔξυπηρέτησις τοῦ πολίτου, ἀλλὰ ἐπιφανειακῶς μὲν ἡ δῆθεν προστασία τοῦ Δημοσίου συμφέροντος, οὐσιαστικῶς δὲ ἡ μετάθεσις καὶ τελικὴ ἀπώλεια τῆς εὐθύνης μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀρμοδίων, ὑφισταμένων καὶ προϊσταμένων.

'Ἄλλ' ἔναν ἀφήνωμεν τὰς γενικότητας, διὰ ν' ἀσχοληθῶμεν μὲ τὰ ίδικά μας προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, θὰ ἴδωμεν ὅτι ἡ κατάστασις εἶναι καὶ ἐδῶ ἡ ίδια. 'Ο ἀπλούς ναυτικός, αὐτὸς ὁ ὄποιος ἀντιμετωπίζει θαρραλέως τοὺς κινδύνους τῆς φύσεως, αἰσθάνεται τόσην δειλιάν καὶ τόσην ἀμφιχνίαν ἐνώπιον τοῦ ἀστημότερου τῶν ὑπαλλήλων ἡ τοῦ κατωτέρου βαθμοφόρου, ὥστε νὰ μὴ βλέπῃ ὅλην ὁδὸν ἀπὸ τὴν φυγὴν ἡ τὴν ἱκεσίαν. Διότι γνωρίζει ὡς διαβλέπει, ὅτι εἰναι ἀδύνατος ἡ ὑπερπήδησις τῶν φραγμῶν, τοὺς ὄποιους ἡ ἀκαταπόνητος, ἡ πολυπράγμων καὶ παμπόνηρος γραφειοκρατία, εἶναι ἱκανὴ νὰ ἐφεύρῃ, διὰ νὰ ταλαιπωρήσῃ τὸν ἀπολογίαν ἀνθρώπουν. Διὰ νὸς ἀποδείξῃ ἡ νὰ ἀπολαύσῃ τὴν ἔξουσίαν της καὶ διὰ νὰ ἀποφύγῃ ἀνεξέλεγκτως τὴν οἰανδήποτε ὑπηρεσιακὴν εὐθύνην.

Εἰς τὸν κατὰ Κτησιφῶντος λόγον του ὁ Αἰσχίνης μάς πληροφορεῖ, ὅτι «ἀνεύθυνον καὶ ἀναζήτητον καὶ ἀνεξέλεγκτον οὐδὲν ἔστι τῶν ἐν τῇ πόλει». Εἰς τὴν σημερινήν, ὅμως, πολιτείαν, ἡ γραφειοκρατία ἐπέτυχεν, ὥστε τὰ πάντα νὰ εἶναι ἀνεύθυνα καὶ ἀνεξέλεγκτα. Καὶ ὁ ἐορτακός μεμαρτύρηκεν.

Οἱ ναῦλοι τῶν ξηρῶν φορτίων ἐσημείωσαν εὐπρόσδεκτον ἐλαφράν τινα βελτίωσιν. Σποραδικῶς εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς ἐπηρώθησαν ύψηλότεροι μὲν ἐλαφρῶς ναῦλοι, χωρὶς ὅμως καὶ δι' αὐτῶν νὰ καλύπτωνται οἱ διαπάναι τῶν πλοίων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν δανεισκῶν τῶν ὑποχρεώσεων. Γενικῶς, ὁ τόνος τῆς ναυλαγορᾶς διατηστοῦται ἀσταθής.

Τὸ ἄνοιγμα τῆς διώρυγος δὲν προεκάλεσεν εἰσέτι ἀποφασιστικά ἀποτελέσματα ἐπὶ τῆς διακίνησεως τῶν δι' αὐτῆς φορτίων. 'Ο ἀντίκτυπος εἰς τοὺς ναῦλους πιστεύεται ὅτι δὲν θὰ εἶναι καὶ τόσον αἰσθητός. Μὲ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ τὴν πληρωμὴν μηνύλων μὴ κερδοφόρων, ὁ παροπλισμὸς διὰ πολλὰ σκάφη εἶναι ἡ ἀπομένουσα διέξιδος.

Καὶ ἀναμένονται αἱ νέαι ἐσοδείαι. 'Απὸ τὴν ἕκτασιν αὐτῶν θὰ ἔξαρτηθῇ, ἐν πολλοῖς καὶ θέσις τοῦ τράμπη φορτηγού ξηροῦ φορτίου.

'Η Ρωσία, ἡ Κίνα καὶ ἡ Ἰνδία ἀμεσώτατα μᾶς ἐνδισφέρουν διὰ τὰς αύριανάς εἰσαγωγάς των εἰς δημητριακά. Λέγεται, ὅτι αἱ ἀνάγκαι θὰ εἶναι μεγάλαι καὶ ἀκόμη τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν θὰ εἶναι σημαντικαί. 'Ιδωμεν, ἂν καὶ πάλιν οἱ ἀστάθητοι παράγοντες θὰ παρέμονουν, διὰ νὰ σώσουν μίαν δύσκολον κατάστασιν.

Δηλώσεις τοῦ Ἀμερικανοῦ προέδρου κ. Φόρτν : «'Η υφεσίς παρέρχεται. 'Η ἀνέργεια δὲ ἀρχίση μειουμένη. 'Η ἀνάκαμψις βαθυτέραν καὶ κατ' ὀλίγον θὰ καθίσταται αἰσθητή».

Συμφώνως πρὸς τὴν Οἰκονομικὴν Ἐπιθεώρησιν τοῦ Ἐθνικοῦ Ινστιτούτου τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τὸ μικτὸν ἀκαδέριον προϊόν τῶν 23 μεγαλυτέρων βιομηχανικῶν χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., θὰ μειωθῇ τὸ 1975, τούλαχιστον κατὰ 1,5% (λόγω τῆς μικροτέρας παραγωγῆς), ἐν συνεχείᾳ δὲ θὰ αὔξηθῃ τὸ 1976 κατὰ 6% περίπου (χάρις εἰς τὴν ἀνάκαμψιν, ἥτις ήρχισεν ηδη νὰ σημειώνεται εἰς ὀπάσσας σχεδὸν τὰς χώρας). Κατὰ τὴν αὐτὴν πηγὴν, αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ θὰ ἐλαττωθοῦν κατὰ 6 - 7%, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐνῷ τὸ 1976 θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ περιστικά ἐπίπεδα.

Κατὰ τὰς ἑκτιμήσεις τοῦ ἀμερικανικοῦ

ὑπουργείου Γεωργίας, ἡ ρωσικὴ ἐσοδεία δημητριακῶν ἐμφανίζεται μειωμένη κατὰ 10 ἑκατ. τόν., ἔναντι τῶν προηγουμένων προβλέψεων, κατὰ πέντε, πάντως, ἑκατ. τόν. ἀνωτέρα τῆς συγκομιδῆς τοῦ 1974.

— Τῆς Αὐστραλίας ἡ προβλεπομένη ἐσοδεία σίτου (1975 - 76), λόγω καιρικῶν συνθηκῶν, θὰ εἶναι κατωτέρα κατὰ 2 ἑκατ. τόν. τῆς περιστινῆς Αἱ ἔξαγωγαὶ κατὰ 3 ἑκατ. τόν. οὐλιγότεραι.

— Τῆς Ἀργεντινῆς, ἐπίσης, ἡ ἐσοδεία δραστιστού, λόγω δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν, θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὰ 7.8 ἑκατ. τόν., 25% κάτω, ἔναντι τῆς περιστινῆς.

\* \* \*

Τὸ ἀκαθάριστον ἔθνικὸν προϊὸν τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. τῶν Παρισίων εἶναι πιθανὸν ἐφέτος νὰ μειωθῇ κατὰ 2%, ἐνῷ τὸ διεθνές ἐμπόριον θὰ ἐμφανίσῃ πτώσιν κατὰ 10%. Διαπιστούται, πάντως, ὅτι ἡ ὑφεσίς ἔφθασεν εἰς τὸ κατώτερον, αὐτής, ὅριον καὶ τίθεται τὸ ἔρωτημα πότε θὰ ἀρχίσῃ ἡ ἀνάκαμψις καὶ ποία ἡ ἐπίδρασίς της ἐπὶ τοῦ πληθωρισμοῦ.

\* \* \*

Αἱ τεράστιαι εἰσαγωγαὶ βιομηχανικῶν καὶ ἄλλων προϊόντων τῶν πλουσίων ἀραβικῶν χωρῶν προκαλούν τὴν σημειουμένην ἔκτακτον μεταφορικὴν κίνησιν πρὸς αὐτάς. Τὰ φορτηγὰ τῶν τακτικῶν γραμμῶν ὑπερπλήρη καταπλέουν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Τὰ φορτηγὰ λάινερς δὲν ἐπαρκοῦν. Τὰ τράμπ (τουηντέκερς) καλούνται διὰ τῶν τόιμ πτούρτερς νὰ συμπληρώσουν τὰ κενά. Ζήτησις μεγάλη καὶ συνεχής.

Καὶ ὑπὸ τὰς κρατουσαὶς συνήκασ αἱ τὴν ναυλαγοράν, ἡ ζήτησις αὐτὴ εἶναι ἀνακουφιστική, ἔτι δὲ περισσότερον ἡ πίεσις τῆς πλεοναζόύσας χωρητικότητος περιορίζεται ἀπὸ τὸ γεγονός τῶν ὑπερμέτρων καθυστερήσεων τῶν σκαφῶν κατὰ τὰς ἐκφορτώσεις τῶν εἰς τοὺς ἀραβικοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου.

Ἐμμεσος παροπλισμὸς σκαφῶν διὰ συμφορήσεως τῆς κινήσεως εἰς τοὺς ἀραβικούς λιμένας.

\* \* \*

Κατὰ τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργείον Γεωργίας, ἡ Ρωσία πρόκειται, ἐφέτος, νὰ εἰσαγάγῃ δέκα ἑκατομ. τόν. δημητριακῶν. 'Η ἐσοδεία της θὰ κατέλθῃ εἰς τὰ 200 ἑκατ. τόν., ἀντὶ τῶν προβλεφθέντων 210 ἑκατομ.

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 2110

PHONE: 27146

A/H 881407

61467

836882

## Argonaut Suppliers (pty) Ltd

12TH FLOOR, JOHN ROSS HOUSE (WEST) 22/38 VICTORIA EMBANKMENT

## DURBAN

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

FOR ALL SHIP REQUIREMENTS

T R O Φ Ο Δ Ο S I A I

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

τόν. Καὶ ἡ νεωτέρα αὐτή πρόβλεψις τῶν 200 ἑκατ. τόν. ἔξαρτάται ἀπὸ μέσας καιρικάς καταστάσεις. Θά εἶναι ἡ κατωτέρα, ἢν ἀνεπαρκεῖς πέσουν αἱ βροχαὶ εἰς ὥρισμένας, κυρίως, περιοχάς.

\* \* \*

'Αξιοσημείωτος ἡ ζήτησις πρὸς ἀγορὰν δεξαμενοπλοίων. 'Η ναυλαγορὰ ἐπέδειξε τελευταίως κίνησιν ἀξιοσημείωτον. Τὰ διύλιστήρια τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς ἐμφανίζονται μὲν μειωμένα ἀποθέματα ἀκαθάρτου πετρελαίου. Εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι ἡ "Εξζον", ἀφοῦ κατὰ τὰς τελευταίας ἐβδομάδας ἐναύλωσε ἐπτὰ σοῦπερ - τάνκερς διὸ 12 μῆνας, ἔξακολουθεῖ νά ζητῇ καὶ ἄλλα σκάφη.

'Ἐν τῷ μεταξύ, σκάφη 3.7 ἑκατομ. τόν. γκρός ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου καὶ ἐξ αὐτῶν, τὰ 2 ἑκατ. τόν. ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενοπλοία.

\* \* \*

'Ελαφρά τις κίνησις ναυλώσεων ἐσημειώθη, πρὸ 150ἡμέρου, εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ναυλῶν διὰ τὰ δεξαμενόπλοια (μεγάλα σκάφη). Τὰ W. 22½ ἐπληρώθησαν εἰς σοῦπερ - τάνκερ. 'Ελληνικὸν πετρελαιοφόρον, 103.000 τόν., ἐναύλωσθε ἀπὸ Περσικὸν διὰ τὴν Δύσιν εἰς τὰ W. 35 ('Ιουνίου). 'Ο ναύλος αὐτὸς δέν καλύπτει τὸ κόπτος κινήσεως τοῦ σκάφους. Τὸ κατώτατον ὄριον τῶν δαπανῶν του κυμαίνεται μεταξὺ W. 45 καὶ 60, δυνάμενον νά περιορισθῇ ἐὰν τὸ περὶ οὐ λόγος σκάφος ταξιδεύῃ μὲν μειωμένην ταχύτητα.

Τὸ κόπτος κινήσεως ἐνὸς VLCC ὑπολογίζεται εἰς W. 30, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς μειωμένης ταχύτητος.

\* \* \*

'Η παραγωγὴ ἀκατεργάστου χάλυβος εἰς τὰς 27 χώρας, τὰς μετεχούσας τοῦ Διεθνούς

'Ινστιτούτου Χάλυβος — ἔξαιρουμένων τῆς Ρωσίας, τῆς Κίνας καὶ τοῦ ἀνατολικοῦ μπλόκου — ἐμειώθη κατὰ 16,9%, διὰ τὸ ἐπίσιον διάστημα ἀπὸ Μαΐου 1974 μέχρι τοῦ Μαΐου 1975.

\* \* \*

Κατὰ πληροφορίας ἀπὸ τὸ Τόκιο, πλήρη εἰς ἀποθέματα σιδηρομεταλλεύματος — 16,9 ἑκατ. τόν. — εἶναι τὰ ιαπωνικά χαλυβουργεῖα. Μεγάλαι αἱ πραγματοποιηθεῖσαι εἰσαγωγαί, μειωμένη δὲ ἐξ ἀντιθέτου ἡ παραγωγὴ χάλυβος. 'Ανεβλήθησαν ηδη ὅλαι αἱ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ παραδόσεις σιδηρομεταλλεύματος.

\* \* \*

Χαρακτηριστικὸν τῆς κρίσεως: Τὸ νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Cardo», 75.000 τόν., τοῦ 1964, παρωπλισμένον εἰς τὴν Νορβηγίαν, εἶχε κλεισθῆ ἀπὸ τὸν οίκον Κολοκοτρόνη, ἀντὶ 3.55 ἐκατομ. δολ. 'Η ἀγορὰ δὲν ἐπραγματοποιήθη. Καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ σκάφος ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν οίκον Μαυρακάκη, μὲ τιμὴν γύρω τῶν 3 ἑκατ. δολ. 'Εντος, δηλαδὴ, δύο ἐβδομάδων, ἡ τιμὴ ὑπενθύσθη κατὰ ἔξακοσίας καὶ πλέον χιλιάδας δολλαρίων!

\* \* \*

'Ολίγα, σχετικῶς, τὰ προσφερόμενα κάτω τῶν 100 χιλ. τόννων δεξαμενόπλοια εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Αὐτὰ καὶ ζητοῦνται. Ναῦλοι, βελτιωμένοι πως, δι' αὐτὰ πληρώνονται. Πρὸ ήμερῶν, σκάφος 80.000 τόν. ἐκλείσθη διὰ ταξιδίου πρὸς τὴν Δύσιν, μὲ ναῦλον δολ. 4.80 (W. 35) τὸν τόννον.

\* \* \*

'Ιδού αἱ ἀφορμαὶ τῆς κρίσεως καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς ἔτρων φορτίων:

Η ΧΑΛΑΡΑ ζήτησις προϊόντων χάλυβος ἐπέφερε τὴν ἀποτελμάτωσιν τῆς παγκοσμίου

παραγωγῆς. Αἱ προοπτικαὶ δελτιώσεως τῆς καταστάσεως πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔτους καὶ πλέον, εἶναι περιωρισμέναι. 'Η παγκόσμιος οἰκονομικὴ ὑφεσις ἀνεχαίτισε τὴν παραγωγὴν τῶν ναυπηγείων καὶ τῶν ἐργοστασίων αὐτοκινήτων, κατ' ἐπέκτασιν δὲ καὶ τῶν χαλυβουργείων.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΥΤ. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ αἱ νέαι παραγγελίαι χαλυβοφύλλων κατά τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἡσαν περίπου 40% κατώτεραι τῶν παραγγελιῶν τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1974. Τὰ γαλλικά καὶ τὰ αὐστριακά χαλυβουργεία ἀνακοινών κατακόρυφον κάμψιν τῶν ἐργασιῶν των. Εἰς τὴν Σουηδίαν ἡ μειωμένη ζήτησις ἤρχισε νά γίνεται αἰσθητή.

ΤΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ τοῦ 'Ομίλου Κρούπ εἰς τὴν Γερμανίαν ἔργαζονται μὲν ζημίαν ἀπὸ τοῦ Μαρτίου καὶ ἐντεύθεν. Τὸ ήμισυ σχεδὸν τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ των προσωπικοῦ ὑποαπασχολεῖται. Τὰ σιδηρουργεία «Μαρσινέλ Ε Μονσώ» τοῦ Βελγίου, ἀφοῦ πρὸ τίνος ἐμείσων τὴν παραγωγὴν των, τώρα ἀναγγέλλουν «πεπρίδον λιτότητος».

ΤΑ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΕΙΑ τῶν ἑννέα χωρῶν-μελών τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινῆς 'Αγροῦ περιορίζουν ἔκουσιν τὴν παραγωγὴν τῶν διὰ νά συμβαδίζουν μὲ τὴν χαμηλή ζήτησιν. Τινὲς ἐξ αὐτῶν ἐπιθάλλουν αὐστηρούς εἰσαγωγικούς περιορισμούς διὰ προϊόντα χάλυβος ἐξ Ἰσπανίας καὶ ἄλλων χωρῶν ἐκτὸς τῆς Κοινότητος.

ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ χαλυβουργεία, ἀντιμετωπίζονται μειωμένην ζήτησιν εἰς τὴν ἔωστερην ἀγορὰν καὶ τὸ ἔξωτερικόν, περιώρισαν τὴν παραγωγὴν εἰς κάτω τοῦ 80% τῆς δυναμικότητός των. Παρά ταῦτα, ἡ Νίππον Στήλη ἀναμένεται νά διαθέσῃ περὶ



### Managing Director: APOSTOLOS EVANGELIDIS

SHIP AGENTS - CHARTERING - BROKERS - FORWARDING - CONTRACTORS

MANAGERS FOR TURKISH COASTERS

*Special and Fast Services During Day and Night — This to Include Public Holidays for Vessels Passing the Straits of Dardanelles and Bosphorus.*

*Subagents in All Turkish Ports.*

*Bunkering, Shipchandlers and Crew Suppliers for Vessels in Port and in Transit Thru the Straits of the Bosphorus Arrangeable with Great Efficiency and No Delays Under Competitive Prices.*

*Assuring First Class Assistance and Service Under the Most Economical Turnround - with Competitive Agency Fee Conditions.*

**SERVICE IS OUR BUSINESS**

ALL CORRESPONDENCE INCLUDING CREW MAIL SHOULD BE ADDRESSED TO HEAD OFFICE:

**DELTA SHIPPING AND TRADING INC. CO.**

RIHTIM CADDESI, VELI ALEMDAR HAN KAT 9  
KARAKOY, ISTANBUL/TURKEY

TEL: 456894-446910 - TELEX 22500 TDA TR - CABLE: DELTAMARIT - POB 1257, KARAKOY, ISTANBUL

τά 4 δισεκατ. δολαρίων, έντος του τρέχοντος οίκουν. έτους, διά την κατασκευήν νέων ύψικαμίνων και την βελτίωσιν των έγκαταστάσεών της.

Η ΜΠΡΙΤΙΣ ΣΤΗΛΑ, έπισης, προγραμματίζει έπενδύσεις της τάξεως των 10 δισεκ. δολαρίων έντος 10ετίας, μολονότι κατά τά τελευταία έτη αι ζημιαί της είναι σημαντικά. 'Η Βρετανία, καθώς η 'Ισπανία και τινες άλλαι χώραι, έπιπλοι είς κατακόρυφον αυξήσιν της ζητήσεως χάλιβος, άπανται και η παρούσα υφεσις παρέλθη. Πάντως, αύτό δεν προβλέπεται νά συμβῇ πρό του δευτέρου έξαμηνου του 1976.

\*\*\*  
Περί τα μέσα του 'Ιουνίου, το άργον τονάκι των δεξαμενοπλοίων έφθασε τά 481 σκάφη, 34.875.925 τόν. d.w. Αύξησις από την αρχήν του μηνός κατά 1.5 έκατ. τόν.

\*\*\*

Αι κυρώσεις, αι γνωσθείσαι άχρι τουδε, άνήρχοντο εις σκάφη 25 έκατ. τόν. d.w. "Ετερα 25 έκατ. τόν. σκάφη ή κυρώσεων άκομη, χωρίς νά άνακοινωθούν αι άκυρώσεις των. Αι πλείσται αύτών άναφέρονται εις παραδόσεις σκαφών διά τά έτη 1976 - 78. "Ομως, παρά τάς έν λόγω άκυρώσεις, ο παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων θέλει αυξηθή κατά 100 έκατ. τόν. d.w.

\*\*\*

Τό παλιρροιακόν κύμα τών άκυρώσεων των δεξαμενοπλοίων έφθασεν δρμητικόν και εις τά ιαπωνικά ναυπηγεία. 'Η 'Ενωσις Ιαπώνων Έξαγωγέων Πλοίων ύπολογίζει, διτι μεταξύ του ένδος τρίτου και του ήμίσεος των εις Ιαπωνιαν παραγγελιών πετρελαιοφόρων τελεί έκ νέου ύπο διαπραγμάτευσιν. Τό αιτιολογούντων τονάκι, κυμαίνονται μεταξύ 25 και 40 έκατ. τόν. d.w., ύπερβανει απάσας τάς άκυρώσεις, αίτινες, μέχρι στιγμής έγενοντο εις τά διάφορα, ανά τή υδρόγειον ναυπηγεία. 'Η άξια των δυνατών νά φθάση τά 10 δισεκατ. δολαρίων.

Πρισμέναι διαπραγματεύσεις θά αποτύχουν, ένων, παραγγελίαι τινές δεξαμενοπλοίων θά μετατραπούν εις πλοία άλλων τύπων. "Απαντα τά ναυπηγεία έπιζητούν νά κατασκευάσουν άλλα σκάφη η πλωτάς έξέδρας πετρελαίου αντί των τάνκερ. Ούτως, ή κρίσις των δεξαμενοπλοίων ένδεχεται νά άποληξη εις ναυπηγικήν κρίσιν και δή μακράς διαρκείας.

Μία μελέτη βρετανικής έταιρίας πετρελαίων (ήτις έξερφαζεν άνησχιάς, διτι αι τιμαι τών πετρελαίων ύπενομενόντο από τά σούπερ - τάνκερ), ύποστηριζει διτι τό πλεόνασμα τονάκι εις τά δεξαμενόπλοια θά συνεχισθή και μετά τό 1980. Χρησιμοποιούν στοιχεία τής άνωτέρω μελέτης και στατιστικάς του οίκου H. P. Dreyfus, τό περιοδικόν «Έκόνομιστ» προβλέπει, διτι τό 1980, τό πλεονάζον τονάκι θά είναι συγκεντρωμένον εις χειρας τών ίδιωτων πλοιοκτητών, εις μεγαλύτερον ποσοστόν παρά σήμερον.

Η μελέτη προϋπολογίζει ζήτησιν 230 έκατομ. τόν. d.w. τό 1980, με πιθανήν προσφοράν 460 έκατ. τόνων. 'Αφαιρουμένων 70 έκατ. τόνων έξ άκυρώσεων (τούτο προϋποθέτει άκυρωσιν άλλων τών παραγγελιών διά παράδσιν τέλος του 1976 και μετά) και 70 έκατ. τόνων πρό διάλυσιν, θά παραμένουν εισέτη έν ύπερτεσί 320 έκατ. τόν. Περί τά 100 έκατ. τόν. θά άνηκουν εις έταιρίας πετρελαίων, όπερ σημαίνει, διτι τά ύπολοιπα 220 έκατ. τόν. θά είναι ίδιωτικής πλοιοκτησίας. Περίπου τό έν τέταρτον του τονάκι αύτού έχει ήδη χρονοναυλωθή διά μακράς περιόδους, συνεχίζομένας μετά τό 1980. Συνεπώς, θά παραμένουν τάνκερ 165 έκατ. τόν., ένω, ή ύπολοιπος ζήτησις θά φθάνη μολις τά 75 έκατ. τόνων. 'Ανησχητικοί άριθμοι διά τάς Τραπέζας, τάς παραχωρούσας πιστώσεις εις τους πλοιοκτήτας δεξαμενοπλοίων, σήμερον.

# 'Η άλληλογραφία μας

## Ο ΛΙΜΝΗ ΒΡΩΜΑ

Κύριε Διευθυντά,

'Αναφέρομενοι εις σχόλιον τού έγκριτου ύμνου περιοδικού, δημοσιευθέν εις τό τεύχος τής Ιης 'Ιουνίου 1975, σχετικώς με τούς έκχυνομένους, έντος της λεκάνης τού Κεντρικού Λιμένος, ύπονόμους και πρός έννημέρωσιν τού άναγνωστικού σας κοινού, έχομεν τήν τιμήν νά γνωρίσωμεν ύμνιν τά άκολουθα:

'Από δεκαετίας και πλέον, δι' έπανειλημμένων ένεργειών τού Ο.Λ.Π. πρός τόν 'Οργανισμόν 'Αποχετεύσεως Πρωτεουόσης και την άρμοδιαν διεύθυνσιν τού ύπουργειον Δημοσίων 'Εργων, έζητηθή ή έκτελεσις τών άπαραιτήτων έργων πρός άποτροπήν περαιτέρω έκδολης τών λυμάτων τής πόλεως έντος τού λιμένος και έξυγιασιν αύτού έν τής έπικρατούσης άφορητου καταστάσεως.

Μάλιστα ο Ο.Λ.Π. πρός ύποθεσίθησιν τού έργου τού 'Οργανισμού 'Αποχετεύσεως Πρωτεουόσης, έχρηματοδότησε, διά σημαντικών κονδυλίων, την έκτελεσιν τών έργασιών κατασκευής συλλεκτηρίων άγωγών, καθ' ολον τό μήκος τής 'Ακτής Μιαούλη.

Πλήν, θμως, ή μή μέχρι τούδε λειτουργία τού όλου συστήματος δέν οφείλεται εις λόγους άναγομένους εις τόν Ο.Λ.Π.

Μετά τιμῆς  
ΣΠΥΡΟΣ Ν. ΣΟΥΛΗΣ

Γενικός Διευθυντής Ο.Λ.Π.

Πειραιεύς, 19 'Ιουνίου 1975

## ΔΙΚΑΙΩΣ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΝΤΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τό έγκριτον ύμνων περιοδικόν, με ήμερομηνίαν Ιην Μαΐου έ.ε. και ήπο τόν τίτλον «Τά έπικαιρα τού δεκαπενθήμερου» τού κ. Γ. Φρέρη, άνέγνωσα, σχετικώς με τίς παράξενες φορολογίες, ητο τό ταλληράκι, διά τήν άδειαν άνδου έπι τόν πλοίων.

Ντροπή δέν πρέπει νά πούμε για τούς φυματικούς, πού τό Ειδικό Κεφάλαιο τους άποδέχεται τό ταλληράκι, όπως ή κ. Φρέρης γράφει, άλλα ΝΤΡΟΠΗ διά τά έπακολουθα τής άδειας αύτής, ένεκα τής ύπερμέτρου ψυχικής άγανακτήσεως, τού δάχυους και τής ταλαιπωρίας, τήν όποιαν ύφισταται ή σύνγος, πολλάκις μετά τών άνηλίκων τέκνων της, ή μητέρα, ή άδειφή ή ή μηηστή τού ναυτικού.

Εις τούτοις και παρά ταῦτα, εύρης σάλος σημειούται κατ' αύτά;

Η άδεια λαμβάνεται από τό Λιμεναρχείον και είσερχονται εις τήν περιοχήν τού Λιμένος Πειραιώς διά πλησιεστέρας πρός τό πλοίον εισόδου (φυλάκιον), ήνα άνελθουν έπ' αύτού. Διά νά έξέλθουν, θμως, δέοντας άπαραιτήτων νά διέλθουν διά τής αιθούσης τού Κεντρικού Τελωνείου, ήνα ύποστον τήν πλέον, άνα τόν κόσμον, ταπεινωτική δοκιμασίαν τής σωματικής έρευνης, πράγμα πού δέν συναντά κανείς ούτε στίς κομμουνιστικές χώρες ούτε στούς λιμένας τής 'Αφρικής, πού τώρα διοικούν οι πρών κανίβαλοι. 'Αντιθέτως, οι γυναίκες - πλήρωμα έξαιρούνται.

Και έρχεται ή μεγάλη ταλαιπωρία, πρός έξεύρεσιν τού πλωτού μέσου, ή καθυστέρησις και ή δοκιμασία διά τόν γυναικόκοσμον αύτόν, όταν μάλιστα πρόκειται από περιοχές έξωθεν τού κυρίου λιμένος Πειραιώς και ή θάλασσα σεινα κάπως.

Θά ήτο γελοία ή δικαιολογία «μέτρα προστασίας κατά τό λαθρεμπορίου κ.λπ.».

Οι παρανομούντες γνωρίζουν τούς τρόπους νά έξέρχωνται απαρατήρητοι.

Δέν άμφιβάλλω διά τήν έμπειραν τών άρμοδιων άργανων και ούδεμία αντίρρησης περί σωματικής έρευνης, όταν ύπάρχη ή παραμίκρα υπομία.

Διατί, θμως, ή γενικός αύτός κανών;

Μήπως είναι ύπολείμματα τής παλαιοτέρας νοσηράς νοοτροπίας κατά τών ναυτικών;

Εύχαριστώ διά τήν φιλοξενίαν  
Μετά τιμῆς

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Ι. ΒΡΕΤΤΟΣ

Πλοιάρχος m/v «Αιτεμον»

Τάρπους Ρόδου, 8 'Ιουνίου 1975

## ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΥΝΤΑΞΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Μετά τήν άναπροστρομογήν τών συντάξεων, τήν γενικήν αυξησην αύτών κατά 30% και τήν καθιέρωσιν τού συστήματος «Συνταξιοδοτικού μισθού», θά έπρεπε νά μή προβάλλωνται παράπονα τών ένδιαφερομένων. Ούτω, πιστεύοντες, οι περι τήν Πανελλήνιον 'Ομοσπονδίαν τών Ναυτικών Συνταξιούχων, περιώρισαν τά λεχθέντα κατά τό πρόσφατον συνέδριον, μάλλον εις ευχαριστίας πρός τό Ν.Α.Τ. και τό άφροδιον ύπουργειον.

Εν τούτοις και παρά ταῦτα, εύρης σάλος σημειούται κατ' αύτά;

## ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΡΙΟΝ

**ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ** νεόδημον μέγαρον πολυτελούς κατασκευής με άπτάσας τάς συγχρόνους άνεσεις κείμενον έν Πειραιεί έπι τόν όδων Φιλελλήνων 12 και Νοταρά 135 εις περιοχήν Τελωνείου Πειραιώς και είδικότερον πλησίον τής NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED, ώς και έτέρων Τραπεζών (BANK OF AMERICA, Κτηματικής Τραπεζής τής 'Ελλάδος, NATIONAL OF GREECE SHIPPING BRANCHE, 'Ιονικής και Λαϊκής Τραπεζής τής 'Ελλάδος Ναυτιλιακόν NOVA SKOTIA, FIRST NATIONAL CITY BANK κ.λπ.), κατάλληλον άποκλειστικώς διά ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις.

Ειδικότερον ένοικιαζονται: ύπογειος αίθουσα (145,38 Μτ) ισόγειος αίθουσα - κατάστημα (141 Μτ) μετά μεσοπατώματος αίθουσας άροφοι Α, Β, Γ, Δ και Ε άνα (232 Μτ) έκαστος ως και αίθουσα - άροφος Σ.Τ. (156,16 Μτ).

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:** Μιχαήλ Δημ. Παπαθανασίου, δικηγόρον, δδός Γαμβέττα 12, 'Αθηναί, τηλ. 618-640 και 623-977 άρα 6—8 μ.μ.

ούχων, μὲ τεριεχόμενον τὴν ἀμφιβολίαν, ὅχι πρὸς τὰ καθοριζόμενα ἐκ τῆς σχετικῆς ἀποφάσεως, ἀλλὰ εἰς τὸ δῖτι οἱ ὑπολογισμοὶ τῶν ἀναδρομικῶν δικαιωμάτων, ὥπως καὶ τῆς αὐξήσεως, δὲν ἔτυχον ἀκριβείας.

Προφανῶς, αἱ παρεξηγήσεις ὄφειλονται εἰς τὸ δῖτι τὸ Ν.Δ. (152) 1974, δυσχερῶς γίνεται καταληπτὸν ἀπὸ μὴ εἰδικούς. Περιέχει δὲ πολλάς καὶ ποικίλας περιπτώσεις προσαυξήσεων κ.λπ., μὲ ἀποτέλεσμα συνταξιούχοι μικροτέρων, εἰς χρόνον, ναυτολογίων, νὰ δικαιωθοῦν μεγαλυτέρων χρηματικῶν ποσῶν προσαυξήσεων ἀπὸ ἄλλους, μὲ περισσότερον χρόνον ναυτολογήσεων. Καὶ τοῦτο, διότι:

1) Ναυτολόγια, πραγματοποιήθεντα πρὸ τοῦ 1948, στεροῦνται προσαυξήσεων, δεδομένου δῖτι μέχρις αὐτοῦ τοῦ ἔτους, αἱ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφοραὶ ὅλων τῶν ναυτικῶν ἡσαν ὀμοιόμορφοι. Μεταξύ, δῆμως, τοῦ 1948 καὶ τοῦ 1975, αἱ ναυτολογήσεις εἰς συνάλλαγμα προσαυξάνονται χρονικῶς, τῶν μὲν πετρελαιοφόρων μὲ 30%, τῶν δὲ ἄλλων μὲ 20%. "Ωστε αἱ προσαρμογαὶ καὶ τὰ ἀναδρομικὰ δικαιώματα καμμίαν σχέσιν δὲν ἔχουν μὲ τὰ ἔτη ὑπηρεσίας ἐκάστου ναυτικοῦ οὔτε σύγκρισις δύναται νὰ γίνεται μὲ παραδολὴν τοῦ ἔνος πρὸς τὸν ἄλλον. Δὲν ὑπάρχουν οὔτε δύο ναυτικοί, ἔχοντες τὸν ἴδιον χρόνον ναυτολο-

γήσεων καὶ τὴν ὁμοιομορφίαν ναυτολογήσεων.

2) "Αλλη πλάνη παρουσιάζεται εἰς τοὺς ἔξ ἀτυχημάτων συνταξιοδοτηθέντας, οἵτινες πιστεύουν δῖτι, ἀπαξ δικαιωθέντες, εὐέργειτικῆς συντάξεως 25 ἔτῶν, θὰ πρέπει νὰ δικαιωθοῦν τοῦ πλήρους δικαιώματος συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ, ἦτοι τῶν 80% καὶ ὅχι μόνον τῶν 65%. Πιστεύουν, δηλαδή, δῖτι καὶ κάθε ἄλλος ναυτικός, συμπληρώνων εἰκοσιπενταετίαν ναυτικῆς ἐργασίας, λαμβάνει αὐτὸ τὸ ποσοστόν. Λάθος. Διὰ τὸ ποσοστὸν τῶν 80% χρειάζονται δώδεκα χιλιάδες ἡμέραι ναυτολογήσεων, ἐμφανιζόμεναι εἴτε εἰς τὰ ναυτολογία εἴτε συμπληρώμεναι μὲ τὰς ὁμοίας ἀναφερομένας προσαυξήσεις. Μὲ ἀπλῶς τὴν εἰκοσιπενταετίαν, ἦτοι ἐννέα χιλιάδας ἡμέρων, ἡ σύνταξις διὰ τοὺς ἐργαζομένους ναυτικοὺς δὲν ὑπερβαίνει τὸ ποσοστὸν τῶν 60% τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ. "Ωστε, οἱ ἔξ ἀτυχημάτων συνταξιοδοτούμενοι, κρίνονται μᾶλλον προνομιακῶς.

3) Συνταξιούχοι, συνταξιοδοτηθέντες ἐντὸς τοῦ 1974 καὶ μετά τὴν ισχὺν τῆς αὐξήσεως τοῦ μισθολογίου τῆς ἀκτοπλοΐας, μὲ τὸ ὅπιον συνεβαδίζεν ὡς ὑπολογισμὸς ὅλων τῶν συντάξεων, ἐδικαιώθησαν τῆς αὐξήσεως 23% τῆς ἀκτοπλοΐας. Οὗτοι, κατὰ τὸν νέον

ὑπολογισμὸν τῶν συντάξεων, ἐκρίθησαν ὅπως ὅλοι οἱ ἄλλοι συνταξιούχοι. "Υπολογίζουντες, τώρα, τὰ λαμβανόμενα διὰ τοῦ συνταξιοδοτικοῦ μισθοῦ, βλέπουν δῖτι δὲν λαμβάνουν πλήρως τὴν αὐξήσην τῶν 30%. "Οχι, δὲν τὴν λαμβάνουν οὔτε καὶ τὴν δικαιούνται, διότι καμμίαν σχέσιν δὲν ἔχει ἡ τέως σύνταξις τῶν μὲ τὴν νέαν ὑπολογιζόμενην. Διαφορετικά, αὐτοὶ θὰ είχον αὐξήσην συντάξεως 53% καὶ ὅχι 30%.

"Ητο φυσικόν, εἰς τοὺς 24 χιλιάδας φακέλλους συνταξιούχων, νὰ σημειωθούν, κατὰ τοὺς νέους ὑπολογισμούς καὶ μερικὰ λάθη. Ἐκυκλοφόρησαν, δηλαδή, τελικαὶ συντάξεις μὲ ποσά δύο χιλιάδων δρχ., ἐνῷ τὸ κατώτερον συντάξεως είναι 2.425. "Ακόμη καὶ σποραδικὰ ὅλλα λάθη καὶ τὰ ὅποια, γνωστοποιούμενα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ταμείου, τακτοποιούνται. "Ἐτούτοις, ἡ ἀμφιβολία ἔγινε γενικὴ καὶ ἐπίμονος. Κανεὶς δὲν πιστεύει αὐτὸν τὴν στιγμὴν, δῖτι ἐκρίθη ὄρθως καὶ δικαίως. Συνέπεια, ἡ δημιουργία ὀχλήσεων πρὸς τὸ ὑπουργεῖον, πρὸς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., πρὸς τὰς ὄργανωσεις κ.λπ. Ἀλλὰ ἐκεὶ, ὅπου τὰ παράπονα φθάνουν μὲ ὁξύτητα καὶ προκαλοῦν κυριολεκτικὴν τροχοπέδην ἐργασίας, είναι ἡ παρουσιαζόμενη εἰς τὸ τμῆμα παροχῶν τοῦ Ταμείου. Ἀρκεῖ μία ἐπίσκεψις ἐκεῖ, κατὰ τὰς δρᾶς ἐργασίας, διὰ τὴν διαπίστωσιν τοῦ ἀπαραδέκτου φαινομένου. Πολλαὶ ἐκαποντάδες αἰτήσεων νέων συντάξεων καθηλούνται ἦδη ἐκεῖ, ἐξ αὐτοῦ τοῦ λόγου. Χιλιάδες ἐνστάσεων ὑποβάλλονται ἐκ τοῦ κέντρου καὶ τῶν ἐπαρχιῶν, μὲ ἀξίωσιν ἀναθεωρήσεως τοῦ ὑπολογισμοῦ. "Η δὲ ἀμφιβολία, πάντοτε ἀμφιβολία, συνδυαζόμενη μὲ ἐναλλαγὴν βαρέων φράσεων καὶ ἄλλων ἐκδηλώσεων ἐναντίον τῶν ὑπαλλήλων.

"Η περίπτωσις, βεβαίως, θὰ φθάσῃ εἰς τὰς συζητήσεις τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ίδρυματος καὶ, ἀσφαλῶς, κάποιοι λύσις θὰ εὐρεθῇ. "Ωστε, οἱ συνταξιούχοι ἃς ἀρκούνται εἰς ὑποβολὴν ἐνστάσεως, ἐφ' ὅσον νομίζουν δῖτι ἀδικοῦνται καὶ ἃς μὴ προβαίνουν εἰς ἄλλας ἐκδηλώσεις. Θὰ λάβουν ἐπεξηγήσεις, νὰ είναι βεβαίοι, διὰ νὰ βεβαιωθοῦν δῖτι δὲν ἔγενετο λάθος. "Η, ἂν διαπιστωθῇ λάθος, θὰ τακτοποιηθῇ ὑπωσδήποτε.

Μετὰ τιμῆς

ΑΘΑΝ. ΠΑΠΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ  
Ἐκπρόσωπος Ναυτικῶν Συνταξιούχων  
Διοικητικοῦ Συμβουλίου Ν.Α.Τ.

#### ΤΟ ΠΡΥΤΟΝ Ο.Β.Ο.

Φίλε Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ φύλλον σας τῆς 1ης Ιουνίου, σελ. 12, δημοσιεύετε τὴν συνέντευξιν τοῦ κ. "Ἐρλιγκ Ναέςς πρὸς τὸ περιοδικόν «Νορβηγικά Ναυτιλιακά Νέα». Εἰς τὴν δευτέραν παράγραφον ἀναφέρετε, δῖτι ὁ κ. Ναέςς «ἀπήρξεν ὡς ἰδιος, δῖτις πρώτος, τὸ 1963, παρηγγείλει τὸ πρώτων σκόφος τύπου Ο.Β.Ο.».

Τοῦ κ. Ναέςς τοῦ δρέσει ἡ φευδῆ δόξα, δῖτι αὐτὸς «ἔφεύρε» τὸν τύπο Ο.Β.Ο.! Τὸ πρώτον τοιούτον πλοίον ἐσχεδίασα ἐγώ. "Ἐναυπηγήθη τὸ 1960, εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ούραγκας, διὰ λογαριασμὸν "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ καὶ ἦδη φέρει τὸ ὄνομα «Μίκτον». Καὶ ἄλλος ἐγράψατε περὶ τούτου. Εἰς "Ελληνας ἀνήκει ἡ τιμὴ τῆς ἐφεύρεσεως καὶ τῆς πραγματοποίησεως τῆς.

Φιλικώτατα  
ΕΥΓ. ΠΑΝΑΓΟΠΟΥΛΟΣ

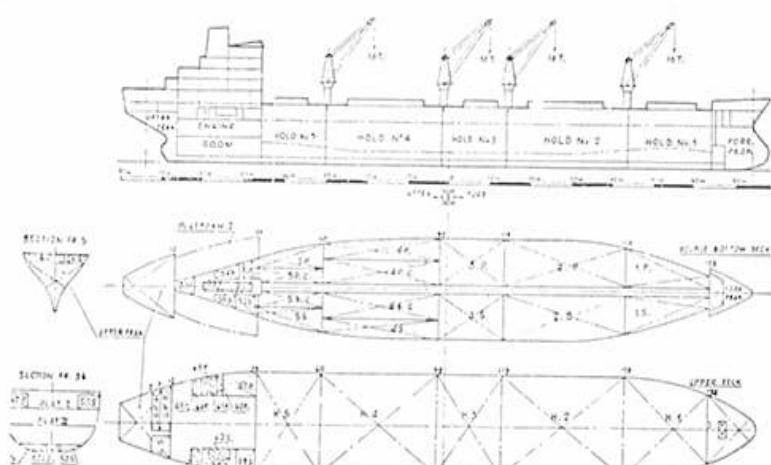
Νέα Υόρκη, 10 Ιουνίου 1975

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Παράλειψις ιδικί μας νὰ μὴ λάβωμεν ὑπ' ὄψιν μας, κατὰ τὴν δημοσίευσιν τῆς συνεντεύξεως τοῦ κ. Ναέςς, τὴν πρωτότυπον, πράγματι, διὰ τὴν ἐποχὴν τῆς, ναυπήγησιν τοῦ κ. Παναγοπούλου.

## Η ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΡΩΤΟΠΟΡΑ ΣΚΑΦΗ

### AEGIS SHIPPING COMPANY LIMITED

#### ΤΩΡΑ ΤΑ «ΣΑΝΤΑ ΦΕ 77»



#### ΓΡΑΦΕΙΑ ΑΘΗΝΩΝ :

2, ARGIROPOLEOS STR. KALITHEA,  
ATHENS - GREECE  
TELEX : 219113-4-5-6-7-8.  
CABLES : "AEGIS KALITHEA ATHENS"  
TELEPHONES : 95.85.060-074 (15 LINES)

#### ΓΡΑΦΕΙΑ ΛΟΝΔΙΝΟΥ :

KNIGHTSBRIDGE HOUSE,  
197, KNIGHTSBRIDGE, LONDON S.W.7  
CABLES : "AEGISHIP LONDON SW7"  
TELEPHONE: 01 - 584 - 1631/4 TELEX: 917951/2  
(ANSWERBACK "AEGISHIP - LONDON")

## 'Αφορμή ή διαθήκη 'Ωνάση

# ΝΑ ΟΡΓΑΝΩΘΗ Η ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΗ ΕΥΕΡΓΕΣΙΑ

ΤΟΥ κ. ΑΝΔΡΕΑ Γ. ΛΑΙΜΟΥ  
ΕΠΙΤΙΜΟΥ ΜΕΛΟΥΣ ΤΗΣ Ε.Ε.Ε.

'Εδώ καὶ λίγους μῆνες ἔνας μεγάλος — κορυφαίος στην παγκόσμια κλίμακα — ἐφοπλιστής μας, ο 'Αριστοτέλης 'Ωνάσης, πέθανε, τερματίζοντας μιὰ ζωὴ γεμάτη καταπληκτική οικονομική δραστηριότητα, πού τὸν κατέστησε Κροίσο τῆς ἐποχῆς μας καὶ πολύτην δόλου τοῦ κόσμου. Ο κοσμοπολίτισμός του εἶχε κάνει πολλοὺς νὰ πιστέψουν ότι εἶχε ἀπονίσει τὸν πατριωτισμὸν στὴν καρδιά του, σὲ διαθέμο ποὺ νὰ μὴ θυμηθῇ τὴν κοιτίδα του κατά τὴν τελευτὴ τοῦ θύμου του.

Μὰ φάνεται πώς η ἐπίδραση αὐτή τοῦ κοσμοπολίτισμοῦ δὲν ἀλλοιώνει τὴν ἀγάπη τῶν 'Ελλήνων γιὰ τὴν πατρίδα τους. Πρὸ πάντων ἐκείνων, ποὺ βάρβαρες δυνάμεις τοὺς ξερριζώνουν ἀπὸ τὴ γῆ τῶν πατέρων τους ἡ ἀδυσώπητες ἀνάγκες τοὺς ἐπιδάλουν τὸν ἐκπατρισμό. Γι' αὐτὸ καὶ ὅταν ἀνοίχτηκε η διαθήκη τοῦ 'Αρ. 'Ωνάση, μοσχοδόλησεν 'Ελλάδα: Τὴ μισὴ σχέδιον ἀπὸ τὴν τεράστια περιουσία του τὴν ἀφήνει στὴν Πατρίδα μας, μὲ προορισμὸν νὰ γίνουν ἔργα, ποὺ θὰ ἐπιταχύνουν τὴν πολιτιστικὴ ἄνοδο τοῦ λαοῦ μας! . . .

"Ετοι, ο 'Α. 'Ωνάσης, μὲ τὴν προθανάτια αὐτὴ εὐεργεσία του, ποὺ σὰν πράξη κατὰ πανανθρώπινο ψυχολογικὸν νόμον ἀποτελεῖ τὴ χαρακτηριστικότερη γιὰ κάθε ἀτομο ψυχικὴ ἔξαρση, ἀδειέν τι, παρὰ τὸν κοσμοπολίτισμὸν του, ὡς ψυχοπευματικὸς τοῦ κορμοῦς ἐξακολουθοῦσε σὲ ὅλη τὴν πολυκύμαντη ζωὴ του νὰ στρίζεται στὸ δάθρο, ποὺ εἶχε θεμελιώσει η ἀγωγὴ του —οἰκογενειακή, σχολική καὶ κοινωνική— στὴ μικρασιατικὴ κοιτίδα τοῦ 'Ελληνισμοῦ, ὡς τὴν ἐφήδηκη του ἥλικια, ὅποτε διωγμένος ἀπὸ τὶς ὄρδες τῶν Τούρκων, ἀναγκάστηκε νὰ ἐκπατριστῇ καὶ ν' ἀρχίσῃ στὴν ἔνητεια τὴν πορεία, ποὺ τὸν ἀνέβασε στὸ "Ἐβερεστ τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητας, προσκομίζοντάς του ἀμύθητα πλούτη. Καὶ ὅταν ἔκρινε πώς ἥλθεν ἡ ὥρα νὰ συντάξῃ τὴ διαθήκη του, τὴν καταύγασε μὲ τὸ 'Ελληνικὸν Πιεύμα, ποὺ θεμελιώσαν οἱ πρόγονοι του, μὲ τὴ θαλασσινὴ πρὸ πάντων δραστηριότητά τους, ὅταν ἐπὶ κεφαλῆς τῶν 'Ελλήνων δόγηγούσαν τὴν ἀνθρωπότητα ἀπὸ τὴν Προϊσταρία στὴν 'Ιστορία της.

\* \* \*

'Η διαθήκη του ἀνέβασε τὸν 'Αριστοτέλη 'Ωνάση στὴν κορυφὴ τῆς θερινῆς μας συνείδησης καὶ κατέστησε αἰώνια τὴ μνήμη του, καταστερίζοντάς τον, σὰν ἄστρο πρότου μεγέθους, στὸ στερέωμα τοῦ θερινοῦ μας ἐποικοδόμηματος, δίπλα στοὺς ἄλλους μεγάλους θερινούς μας εὐεργέτες. Τὸ ἄστρο αὐτό, κατευθύνοντας τὸ προβολικὸν του φῶς στὸν ἔλληνικὸν ἐφοπλισμό, ἀρχίσε ἀπὸ τὴν πρώτη μέρα νὰ προβάλλει, σὰν καθήκον μ' ἐπιτακτικὸ χαρακτήρα, ἔνα μεγάλο θέμα, γιὰ τὸ ὅποιο καὶ ἄλλοτε ἔγραφα (βλ. τὸ ἄρθρο μου «'Εφοπλισμὸς καὶ κοινωνικὸ ἀγαθό», ποὺ δημοσιεύτηκε στὸ «Βῆμα 'Αθηνῶν τῆς 31.1.71 καὶ ποὺ συμπεριέλαβα στὸ ἔργο μου «Ναυτιλιακὸ θέματα Β'»): Τὸ θέμα τῆς ὄργανωσης τῆς εὐεργεσίας τοῦ ἐφοπλισμοῦ μας.

"Οπως ἔγραφα καὶ στὸ ἄρθρο μου ἔκεινο, ὁ ἔλληνικὸς ἐφοπλισμὸς μεταπολεμικά, ἀγωνιζόμενος μ' ἐπιτυχίᾳ στὸν παγκόσμιο ναυτεμπορικὸ στίβο, ἀπέκτησε σεβαστὰ πλούτη, ποὺ ἥδη δημιουργήσαν τὶς προϋποθέσεις γιὰ τὴ διάθεση μέρους τους καὶ πρὸς τὴν κοιτίδα του 'Ελλάδα, γιὰ νὰ μπορέσῃ

τίρρητη ἀπόδειξη τῶν ἐθνικῶν αἰσθημάτων, ποὺ πλημμυρίζουν τὸν ψυχικὸ τους κόσμο. "Ομως, δὲν πρέπει νὰ σταματήσουν ἔκει. 'Η 'Ελλάδα μας χρειάζεται καὶ ἄλλες, ἀσταμάτητες κι' ἀπεριόριστες, προσφορές τῶν παιδιών της ποὺ εἶναι σὲ θέση νὰ τὶς κάνουν, γιὰ νὰ μπορέσῃ ὅχι μόνον ν' ἀνατρέψει τὸ σχέδια τοῦ 'Αττίλα, ὅλα καὶ νὰ συνεχίσει τὸ ρόλο της στὸν παγκόσμιο στίβο τοῦ πολιτισμοῦ. Καὶ σ' αὐτὸ περισσότερο ὅπ' οἶδες τὶς σημερινὲς ἐπαγγελματικὲς τόξεις είναι σὲ θέση νὰ δοηθήσουν οἱ ἐφοπλιστές μας, ἀκολουθώντας τὸ παράδειγμα τοῦ 'Αρ. 'Ωνάση.

"Ολοι σχέδιον οἱ ἐφοπλιστές μας μποροῦν νὰ προσφέρουν ἀνάλογα μὲ τὶς οἰκονομικές τους δυνατότητες καὶ ὅλοι γενικά, σὰν 'Ελλήνες, φιλοδοξοῦν γιὰ τὴν 'Ελλάδα μας νὰ πάρει τὴ θέση ποὺ τῆς ἀξίζει στὸν παγκόσμιο ἀγωνιστικὸ στίβο τῶν ἐθνῶν. Καὶ δὲν χωρεῖ ἀμφιβολία, ὅτι σημετοχή τους σ' αὐτὸν τὸν ιερὸ σκοπὸ θὰ πάρει τὴν καλύτερη της μορφή, σταν ὄργανων ὅπως πρέπει: "Οταν στὴν 'Ενωση 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ίδρυθει τὸ κατάλληλο ὄργανο, ποὺ θ' ἀναλάβει ν' ἀνοίξει τὸ δρόμο τῆς εὐεργεσίας γιὰ όλους τοὺς ἐφοπλιστές μας καὶ συγκεντρώνοντάς την νὰ τὴν καταστήσει μέγια 'Εθνικὸ 'Ιδρυμα γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση ψύχλων ἐθνικῶν σκοπῶν.

Εἶναι αἴτημα τῆς ἐποχῆς μας οἱ προσφορὲς τῶν ἐφοπλιστῶν μας στὸ Κοινωνικὸ 'Αγαθό νὰ πάρουν τὴ μορφὴ ὅρος γιαν μὲν ἡ εὐεργεσίας εὔεργεσίας μὲ τὴ σύσταση ἐνός εἰδικοῦ ὄργανου, ύπο τὴν αἰγίδα τῆς 'Ενωσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν.

\* \* \*

Τὸ δρόμο πρὸς τὴν κατεύθυνση αὐτή τὸν ἀνοίξει ὁ αἰείμνηστος 'Αριστοτέλης 'Ωνάσης. Κι' ἔνα πρότυπο ὄργανο γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τοῦ σκοποῦ αὐτοῦ μᾶς ἔδωσαν οἱ Αἰγαίουσιώτες ἐφοπλιστές, ποὺ ἐφέτος, στὶς 29 Μαΐου, ίδρυσαν στὸ Λονδίνο τὴν «Αἰώνια Αἰγαίουσα», ἔνα κοινωνικὸ ίδρυμα μὲ κύριο σκοπὸ τὴ συγκέντρωση τῶν προσφορῶν τους στὴ γενέτειρά τους Αίγανούσα, γιὰ τὴ δημιουργία ἐνός κεφαλαίου, ποὺ τὰ ἔσοδά τουν ἀποτελέσσουν ἀνεξάντλητη πηγὴ γιὰ τὴ διαρκὴ ἀκμὴ της.

Κάτι ἀνάλογο μπορεῖ νὰ γίνει καὶ γιὰ δῆλη τὴν 'Ελλάδα μας μὲ τὴν ίδρυση ἐνός αντίστοιχου ιδρύματος ἀπὸ τὴν Ε.Ε.Ε.

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΛΑΙΜΟΣ



## ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΙ ΔΥΤΑΙ ΕΠΕ

- ΥΠΟΒΡΥΧΙΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ — ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΩΝ
- ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΣ ΥΦΑΛΩΝ ΜΕ ΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΣΤΡΟΦΙΚΕΣ ΒΟΥΡΤΣΕΣ
- ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ — ΕΚΘΕΣΕΙΣ — ΦΩΤΟΓΡΑΦΗΣΕΙΣ — ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑΙ ΤΕΧΝΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ
- ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΣΑΣ ΔΙΠΛ. ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ ΤΕΧΝΙΤΑΙ
- ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΧΡΟΝΟΥ ΚΑΙ ΕΞΟΔΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ

II ΜΕΡΑΡΧΙΑΣ 3 - δος όροφος - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΤΗΛ. 4116542 — ΑΟΗ 734966 — ΤΕΛΕΞ 2394



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε



**Σύγχρονοι έγκαταστάσεις και έξοπλισμός**  
Έπισκευαί και δεξαμενισμοί πλοίων μέχρι 75.000 T.DW.

**ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. ΣΥΡΟΣ: Τηλ. 0281-22001, Telex. 0293123. Τηλεγραφική Διεύθυνσης Neorion Syros. ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: 'Ακτή Μιαούλη 67, Τηλ. 4520.778. 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.

## Ταχυρύθμως άναπτύσσονται

# ΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΠΑΡΑΓΩΓΩΝ ΧΩΡΩΝ

**ΕΥΝΟΟΥΜΕΝΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΝ, ΑΓΟΡΑΖΟΥΝ ΑΘΡΟΩΣ ΕΙΣ ΧΑΜΗΛΑΣ ΤΙΜΑΣ • ΥΠΟ ΠΑΡΑΚΜΗΝ ΟΙ ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΣΤΟΛΟΙ ΤΑΝΚΕΡΣ • ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΣ ΠΛΗΤΤΟΝΤΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΝΟΡΒΗΓΟΙ**

'Ο Αριστοτέλης 'Ωνάσης, είς έκ τῶν μεγαλύτερων ιδιωτῶν ἐφοπλιστῶν δεξαμενοπλοίων, ἀπέθανε. Δὲν ἔζησε διὰ νὰ παραστῇ εἰς τὸν καταστροφικὸν καταιγισμὸν τῆς κρίσεως τῶν πετρελαιοφόρων. Προφανώς, ἡ θεὰ Τύχη, ἡ ὅποια τοῦ συμπαρεστάθη εἰς ὅλας τὰς καμπήτας τῆς πολυκυμάντου σταδιοδρομίας του, ἡθέλησε νὰ ἀπολλάξῃ τὸν ἐκλεκτόν της ἀπὸ τοῦ νὰ ζῆσῃ τὰς ἐπερχόμενας διαφοροποιήσεις εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων.

Νέαι δυνάμεις ἀνατέλλουν τώρα εἰς τὸν ὄριζοντα: αἱ πετρελαιοπαραγωγοὶ χώραι. Εὔνοούμεναὶ ἀπὸ τὴν κρίσιν εἰς τὴν νευλαγοράν, τὴν ὁποίαν αἱ ἴδιαι προεκάλεσαν, αἱ μέχρι πρό τινος ἄναυτοι αὐταὶ χώραι εἰσβάλλουν δυναμικῶς εἰς τὸν στίβον τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀγοράζουσαι νεότευκτα καὶ μεταχειρίμενα σκάφη εἰς ἀπίστευτας χαμηλὰς τιμάς, χωρὶς νὰ ὑστεροῦν καὶ εἰς παραγγελίας. Η ἀπάσχολλησις τῶν πλοίων των εἶναι ἔξηστα μεγάλη. Τὰ φορτία ἐν ἀφονίᾳ διαθέτουν. Τοὺς λείπει, βεβαίως, ἡ πειρα. Προσφέρουν, σύμως, ἀφειδῶς τὸ χρῆμα διὰ νὰ τὴν ἔξαγοράσουν, ἔως ὅτου τὴν ἀποκτήσουν αἱ ἴδιαι.

Παραπλήλως, αἱ εύρωπαικαὶ, ισπωνικαὶ καὶ ἀμερικανικαὶ ναυτιλιακαὶ ἔταιριαι — μὴ ἔξαιρουμένων τῶν πολυεθνικῶν ἔταιριῶν πετρελαίου — ἐπιδιώκουν τὴν συνεργασίαν μετὰ τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν, μολονότι καλῶς γνωρίζουν ὅτι ἡ συνεργασία αὐτῆς θὰ ἀποδῆ εἰς δάρος τῶν μακροπρόθεσμων. Παραδειγμάτως, ἡ πρὸ τινος ἔξαγγελθεῖσα συνεργασία τῆς B.R. μετά τῆς Νάστιοναλ 'Ιράνιαν "Οἰλ Κόμπανι καὶ τῶν ισπωνικῶν ἔταιριῶν Καθασάκι καὶ Νίππον Γιούσεν Καϊσά μὲ τὴν Σασούδικην Ἀραβίαν.

Σήμερον, ἡ συγκρότησις τῶν στόλων δεξαμενοπλοίων τῶν πετρελαιοεξαγωγικῶν χωρῶν προβάλλει ώς ἀκολούθως:

### ΚΟΥΒΕΙΤ

Εἰς τὸ λιλιπούτειον ἐμίρατον τοῦ Περσικοῦ Κόλπου εἶναι ἔγκατεστημέναι δύο ἔταιροι δεξαμενοπλοίων: ἡ "Αραμπ Μαριτάιμ Πετρόλευμ Τράνσπορτ Κόμπανι καὶ ἡ Κουβέιτ "Οἰλ Τάνκερ Κόμπανι.

Ἡ πρώτη ἐγένετο διεθνῶς γνωστὴ τὸ 1973, ὅταν ἔζητησεν ἀπὸ διάφορα ναυπηγεῖα προσφορᾶς διὰ τάνκερς τῶν 100 - 150.000 καὶ 250 - 400.000 τόνων d.w., μὲ παραδόσεις μέχρι τὸ 1977. Τελικῶς, ἀπέτυχε τὴν πρότασιν, ἀλλὰ ἔχει ὥδη παραγγελίας δι' ἔξ σούπερ τάνκερ εἰς τὴν Εὐρώπην — δύο τῶν 278.000 τόνων εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ατλαντικὸν μὲ παράδοσιν 1977 - 78, δύο τῶν 318.000 τόνων εἰς Μπρέμερ Βούλκαν μὲ παράδοσιν 1976 - 77 καὶ δύο τῶν 386.000 τόνων εἰς τὰ ναυπηγεῖα Βέζερ, ἀμφότερα παραδοτέα ἐντὸς τοῦ 1977.

Τελευταίως, ἡ "Αραμπ Μαριτάιμ προσαντολίζεται πρὸ τὰς ἀγορὰς ναυπηγικῶν συμβολαίων μᾶλλον, παρὰ εἰς παραγγελίας. Πρὸ τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἔζητησε προσφορᾶς μέσω ναυλομεστικῶν σίκινων τῆς Βορείου Εύρωπης.

Ἡ Κουβέιτ "Οἰλ Τάνκερ Κόμπανι, ἡ οἵτις ἀπὸ τοῦ 1970 διέθετε τρία σούπερ τάνκερς καὶ τρία μικρότερα σκάφη, διαχειρίζεται ἐναὶ ἀξιόλογον στόλον δεξαμενοπλοίων. Πάν-

τας, μέχρι στιγμῆς, τὰ πλοῖα τῆς δὲν χρησιμοποιοῦνται εἰς τὰς κρατικὰς μεταφοράς. Κατὰ κανόνα, τὰ χρονοναυλώνει εἰς τὰς μεγάλας ἔταιρισις πετρελαίων. Τελευταίως παρέλαβε σκάφος τῶν 360.000 τόνων ἀπὸ ισπανικὰ ναυπηγεῖα, ἔχει δὲ ἔτερα τρία μεγάλα τάνκερς ὑπὸ παραγγελίαν: ἐν τῶν 328.000 τόν. d.w. εἰς Λά Σιοτάτ, ἐν τῶν 395.000 τόνων εἰς Μιτσουμπίσι καὶ ἐν τῶν 265.000 τόνων εἰς Σασέμπτο. Τὰ δύο πρώτα θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους καὶ τὸ τρίτον τὸ 1977.

### IPAN

Ο στόλος τῆς κρατικῆς ἔταιρίας τοῦ 'Ιράν, Νάστιοναλ 'Ιράνιαν Τάνκερ Κορπορέισον, θὰ αὐξήθῃ σημαντικῶς ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους, μὲ τὴν παρασλαβὴν δύο σούπερ τάνκερς τῶν 228.000 τόνων ἀπὸ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα. 'Αμφότερα ἔχουν χρονοναυλωθεὶ διὰ 15 ἔτη εἰς τὴν «Σάνκο», γεγονὸς ὅπερ δεικνύει ὅτι, πρὸ τὸ παρόν τούλαχιστον, τὸ 'Ιράν δὲν ἐνδιαφέρεται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰ ίδικά τους σκάφη πρὸς καλύψιν τῶν ἔξαγωγικῶν του ὑποχρέωσεων.

Πάντως, ἡ μακροπρόθεσμος πολιτικὴ τῆς ἔταιρίας προϋποθέτει τὴν ἀπόκτησιν ἀξιολόγου στόλου σκαφῶν μεταφορᾶς παραγγώγων πετρελαίου. 'Επίσης φημολογεῖται ὅτι τὸ 'Ιράν διαπραγματεύεται τὴν ἔξαγοράν τοῦ στόλου τοῦ Νορβηγοῦ πλοιοκτήτου Ντίτλεβ Σιμόνενσεν, ἀποτελουμένου ἐκ σκαφῶν μεταφορᾶς ὑγροποιημένου φυσικοῦ ἀερίου.

### ΛΙΒΥΗ

Ἄξιόλογον στόλον δεξαμενοπλοίων δημιουργεῖ καὶ ἡ Λιβύη. Αἱ παραγγελίαι της, ἀναφερόμεναι εἰς σκάφη μεταφορᾶς ἀργοῦ

πετρελαίου καὶ παραγώγων, ύπερβαίνουν τὸ ἔκατον. τόνων. 'Αριθμὸς σκαφῶν ἔχει ὥδη παραδοθῆ. Τὰ ὑπόλοιπα παραδίδονται ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς καὶ μεταπροσεχοῦς ἔτους.

Τελευταίως ἡγόρασε νεότευκτον τάνκερ 141.000 τόνων, ἀρχικῶς παραγγελθὲν ὑπὸ τοῦ Νορβηγοῦ πλοιοκτήτου Χβίστενταλ εἰς Σουηδίαν. Τὸ σκάφος ἐξακολουθεῖ νὰ τελῇ ὑπὸ νορβηγικὴν διαχείρισιν καὶ ἔχει νορβηγικὸν πλήρωμα.

### ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ

Ἡ πλέον ἐνδιαφέρουσα ἀπὸ ναυτιλιακῆς σποκιάς ἀραβικὴ χώρα εἶναι ἡ Σαουδικὴ Αραβία. Μολονότι ἡ κρατικὴ ἔταιρια δεξαμενοπλοίων, ἡ «Πέτροσπιτ», εύρισκεται εἰς νηπιακὴν ἡλικίαν, ὑπάρχουν τούλαχιστον τρεῖς μεγαλύτεραι, αἵτινες ἐσχηματίσθησαν μὲ τὴν συνεργασίαν ἀλλών χωρῶν.

Εἰς τὴν Σαούντι 'Αραμπίτεαν Μαριτάιμ Κόμπανι (Σαμάρκο) συμμετέχουν ὁ πρίγκιπος Μωάμέντ, ἡ ἔταιρια Χαζί 'Αμπτούλα 'Αλιρέζα καὶ Κο. Λτδ., ἡ Μόμπιλ 'Οἰλ καὶ ἡ Φαΐρφηλδ 'Ιντερνάσιοναλ Λτδ., θυγατρικὴ ἔταιρια τῆς Φαΐρφηλδ Μάξγουελ. Ἡ Σαμάρκο ἔχει ὥδη ναυλώσει «μπέαρ μπόουτ» τὸ 267.000 τόνων τάνκερ «Μόμπιλ Μάρινερ», ὅπερ μετωνόμασε «Σαούντι Γκλόρη» καὶ συντόμως ἀπόκτησε δεύτερον καὶ τρίτον σκάφος διὰ τοῦ αὐτοῦ τρόπου.

Στόχος τῆς Σαμάρκο εἶναι ἡ ἀπόκτησις τάνκερς χωρητικότητος μεταξὺ 800.000 καὶ 1.5 ἑκατομ. τόνων ἐτησίους ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους μέχρι τὸ 1978 - 79. Ἡ ἔταιρια προτίθεται νὰ προσεγγίσῃ ἰδίωτας πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι ἐπιθυμοῦν νὰ ἀπολαγούν μέρους ἡ ὀλοκλήρου τοῦ ἐκ δεξαμε-

### ΔΙ' ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΗΝ Β. ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΑΝΑΘΕΣΑΤΕ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΠΙΣΙΝ ΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΑΣ

ΕΙΣ ΤΩ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

## GREEK SHIPPING COMPANY G.M.B.H.

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

Cables to all offices: "KYKLADES"

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

Head office: 2000 Hamburg 1, Steinadamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,

Telex "SIPC" No. 02 162345

Branch offices at:

2800 Bremen, Am Wall 128/134 P.O.Box 23, Teleph: 3 16 71, Telex: 02 44375

2850 Bremerhaven, Columbusbahnhof 11, P.O.Box 2187, Teleph: 4 54 13/4

2880 Brême, Am Pier, P.O.Box 66, Teleph: 33 50

2970 Emden, Neptunstrasse 15, Teleph: 2 50 61, Telex: 027 804

2940 Wilhelmshaven, Rhenestrasse 37, Teleph: 2 64 04, Telex: 02 5327

2300 Kiel and 2212 Brunsbüttelkoog

Greek Shipping Company c/o Sartori & Berger

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

νοπλοίων στόλου των καὶ νὰ προδοῦν εἰς μαζικάς άγοράς. 'Επίσης, έξεφρασεν ἐνδιαφέρον διὰ παραγγελίας σκαφών μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τῆς τάξεως τῶν 30.000 τόννων d.w.

'Ετέρα μικτή ἑταιρία, μὲ τὴν ιαπωνικὴν Μιτσού - ΟΣΚ μετέχουσα κατὰ 40%, εἶναι ἡ Σαούντι 'Αράμπιαν Σίππιγκ Κόμπαν, μὲ κεφάλαιον 30 ἑκατομ., ρίαντ. Δύο σούπερ τάνκερ, τῶν 237.000 καὶ 272.000 τόν., παραγγελθέντα υπὸ τῆς Μιτσού - ΟΣΚ, ἔχουν χρονοναυλωθή εἰς τὴν Σ.Α.Σ.Κ. — τὸ μὲν δι' ἔντος, τὸ δὲ διὰ μακράν χρονικὴν περίοδον.

Τελευταίως συνεστήθη καὶ τρίτη Σαουδαραβικὴ ἑταιρία, ἡ 'Αράμπιαν Μαριτάμ Τράνσπορτ Κόμπαν, τῆς ὧδοις τὰ πρώτα δύο τάνκερς παρελήφθησαν τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον. Τὸ ἔν εἶς αὐτῶν, τὸ 40.000 τόν. d.w. «Ἀλσαρκία» ἥτο τὸ πρώτον σκάφος ὅπερ ὕψωσε τὴν σημαίαν τῆς Σαουδικῆς 'Αραβίας.

Τέλος, ἐγνώσθη ὅτι μελετάται ἡ σύντασις καὶ ἑτέρας μικτῆς ναυτιλιακῆς ἑταιρίας, μὲ τὴν συμμετοχὴν ἑλληνικῶν συμφερόντων.

#### ΗΝΩΜΕΝΑ ΑΡΑΒΙΚΑ ΕΜΠΙΡΑ

'Εδώ, ἡ κατάστασις εἶναι ἀρκετὰ περιπεπλεγμένη, τούλαχιστον διὰ τοὺς ἔξωθεν. 'Επὶ παραδίγματι, τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον, ἀνεκοινώθη ὅτι τὰ 'Ηνωμένα 'Αραβικά 'Εμιράτα καὶ ὄλλανδικὸς ὅμιλος ὑπέγραψαν συμφωνίαν περὶ δημιουργίας μικτῆς ἑταιρίας υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Γιουνάιτεντ 'Αραμπ 'Εμιρεῖτς Τάνκερ Κόμπαν». Πιστεύεται ὅτι, ἡ ἑταιρία ἀναμένεται εἰσετὶ τὴν ἔγκρισιν τῶν ὅμισπονδιακῶν ἀρχῶν τῶν 'Εμιράτων καὶ εἶναι ἄγνωστον ἔαν, τελικῶς, προδῆ εἰς ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματός της, ἀφορῶντος εἰς τὴν ἀγορὰν μεταχειρισμένων σούπερ - τάνκερς, μὲ στόχον τὴν μεταφορὰν 10 ἑκατομ. τόν. πετρελαίου ἑτησίως.

'Ἐν τῷ μεταξύ, τὸ 'Αμπου Ντάμπι αἰφνιδίσσεται διεθνεῖς ναυτιλιακούς κύκλους μὲ τὴν ἀγορὰν τοῦ βρεταννικοῦ σούπερ τάνκερ «Τρόιλους», 265.000 τόννων d.w., ἀντὶ 34 ἑκατομ. δολλαρίων. Παραλλήλως, μελετάται ἡ σύντασις μιᾶς νέας ἑταιρίας μὲ

συμμετοχὴν τῆς Κυθερήσεως τοῦ 'Αμπου Ντάμπι καὶ τῆς Τζαπάν Λάιν, ἡτοις θὰ διαχειρίζεται 18 σκάφη — περιλαμβανομένων ἀρκετῶν σούπερ τάνκερς. 'Η ἑταιρία αὐτὴ θὰ ἀναλάβῃ τὴν μεταφορὰν ἀργοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὸ 'Αμπου Ντάμπι εἰς Ιαπωνίαν. 'Αναφέρεται, ἐπίσης, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ ἑταιρία ἐνδέχεται νὰ παραγγείλῃ σκάφη μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου τῶν 130.000 - 200.000 τόννων d.w.

#### BENEZOYEAL

Περὶ τὰ μέσα τοῦ διαρρεύσαντος μηνός, ὁ ὑπουργὸς 'Επικοινωνῶν τῆς Βενεζούελας ἀνεκοινώσεν ὅτι ἡ χώρα τοῦ παρήγγειλε 10 τάνκερς, ἀξίας 250 ἑκατομ. δολλαρίων, εἰς φινλανδικά, ιαπωνικά καὶ γιουγκοσλαυϊκά ναυπηγεῖα, κατ' ἐφαρμογὴν προγράμματος ἐπεκτάσεως τοῦ στόλου τῆς ἐξ δεξαμενοπλοίων.

Πρὸς τὸ παρόν ἡ κρατικὴ ἑταιρία τῆς Βενεζούελας διαθέτει μόνον δύο τάνκερς, ἀμφότερα παραδοθέντα τὸ 1973. 'Επίσης, ἑτέρα ἑταιρία ἔχει υπὸ παραγγελίαν τάνκερ 265.000 τόν. d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Αστάνο, τῆς Ισπανίας.

'Ως εἶχε γνωσθῆ προηγουμένως, ἡ Βενεζούελα προσπετάθει νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν συνεργασίαν διαφόρων εὐρωπαϊκῶν ἑταιριῶν διὰ τὴν δημιουργίαν στόλου δεξαμενοπλοίων, διὰ τὰ ὧδοις διέθετε σημαντικὸν ποσοστὸν τῶν ἐπεργασίων ἐσόδων τῆς. 'Η ἀνάγκη δημιουργίας ἔνδος ἀξιολόγου στόλου τάνκερς ἀνέκυψε τὸ 1973 μὲ τὴν φύσισιν τοῦ νέου νόμου περὶ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, βάσει τοῦ ὧδού, τὸ 50% τῶν ἑθνικῶν μεταφορῶν τῆς Βενεζούελας θὰ μεταφέρεται ἐπὶ σκαφῶν φερόντων τὴν σημαίαν τῆς χώρας, εφ' ὅσον ὑπάρχει διαθέσιμον τοννάς πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν.

#### ΛΟΙΠΑ ΧΩΡΑΙ

Τὸ 'Ιράκ, ἡ 'Ινδονησία, ἡ 'Άλγερία, ἡ Αίγυπτος καὶ τὸ Περού διαθέτουν ιδικούς των στόλους δεξαμενοπλοίων, ἀλλ' οὐδεὶς ἔξι αὐτῶν εἶναι πρός τὸ παρόν ἀξιολόγος. 'Επιπροσθέτως, αἱ χώραι αὐταὶ δὲν ἔχουν παραγγελίας, οὔτε προγράμματα ἀναφερόμενα εἰς τὴν μελλοντικὴν ἀνάπτυξιν τῶν

στόλων των. Πάντως, αἱ δυνατότητες — καὶ τὰ φορτία — ύπαρχουν.

#### ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΙ ΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Πρὸς τὸ παρόν, δεδαίως, ἡ χωρητικότης πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν, εἶναι οὐσιαστικῶς ἀσήμαντος. Κατωτέρα τῶν 2 ἑκατομ. τόννων ὑπελογίζετο υπὸ τοῦ Λαόδ' Ρέτζιστερ περὶ τὰ μέσα τοῦ 1974. Αἱ παραγγελίαι των, ὅμως, ὑπερέβαινον τὰ 6,2 ἑκατ. τόννων, ἐνώ κατὰ τὸ διαρρεύσαντα 12μηνον προέβησαν καὶ εἰς ἀξιολόγους ἀγοράς.

Παραλλήλως, αἱ ἀραβικαὶ χώραι δημιουργοῦν ἐπισκευαστικά μονάδας διὰ σούπερ τάνκερς εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Εἰς 186 ἑκατομ. δολλαρίων υπολογίζονται αἱ ἐπενδύσεις τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Μπαχρέιν, ἐνῷ παρομοίᾳ βάσις κατασκεύαζεται εἰς Ντουμπτάη.

'Υπάρχουν, ἐπίσης, τεράστια προγράμματα κατασκευῆς διυλιστηρίων, χημικῶν ἐργοστασίων καὶ μονάδας υγροποιήσεως φυσικοῦ αερίου καὶ σερίων πετρελαίου. Περὶ τὰ 22 δισεκατ. δολλαρίων διετέθησαν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ μελετάται ἡ διάθεσις ἑτερόν 30 δισεκατομ. δολλαρίων.

Τούτο σημαίνει ὅτι θὰ περιορισθῇ σημαντικῶς εἰς τὸ μέλλον ἡ ζήτησις σκαφῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀργοῦ πετρελαίου, μὲ ἀνάλογον αὐξήσιον ζήτησεως διὰ τὰ πλοῖα μεταφορᾶς διυλισμένων καὶ χημικῶν προϊόντων τοῦ πετρελαίου.

Γεγονός παραμένει ὅτι, ἐὰν τὸ ἀγοραστικὸν μένοις τῶν πετρελαιοπαραγωγῶν χωρῶν συνεχισθῇ ἐπὶ σειράν ἐτῶν, οὐδεὶς δύναται νὰ προβλέψῃ τὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν ιδιωτικῶν στόλων τῶν δεξαμενοπλοίων μετὰ μίαν 10ετίαν. Σημαντικὸν ὄγκον τοννάς θὰ διαθέτουν τότε αἱ χώραι αὐταί. Καί, δεδαίως, θὰ ἔχουν προτεραιότητα εἰς τὰς μεταφοράς.

Μέχρι τότε, ὅμως, πολλὰ δύνανται νὰ συμβοῦν. Νέα κοιτάσματα πετρελαίου, νέαι πηγαὶ εὐθυνῆς ἐνέργειας νὰ ἔχουν τεθῆ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς ἀνθρωπότητος. 'Ισως τότε αἱ νῦν πετρελαιοπαραγωγοὶ χώραι θὰ παύσουν νὰ ρυθμίζουν τὰς τύχας τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας.

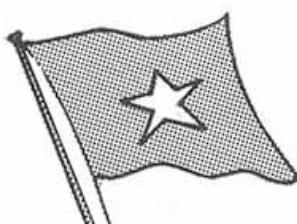
CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

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

# ΕΤΕΡΜΑΤΙΣΘΗΣΑΝ ΑΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ

## ΕΠΕΚΡΑΤΗΣΑΝ ΟΙ ΣΥΝΤΗΡΗΤΙΚΟΙ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΑΙ

Αι άρχαιρεσίαι είς τά ναυτεργατικά σωματεία έτερματισθησαν καὶ ηδη ἀρχίζει ἡ προεργασία διὰ τὴν πρεσοιμασίαν τοῦ πανναυτικοῦ συνεδρίου, ὑπὸ τοῦ ὅποιου θὰ ἐκλεγῇ καὶ ἀριέτὸς γενικὸς γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας. Ναυτεργατικοὶ παράγοντες ὑπεστήριζον, ὅτι τὸ πανναυτικὸν συνεδρίον ἐλπίζεται ὅτι θὰ καταστῇ δυνατόν νὰ πραγματοποιηθῇ περὶ τὸ τέλος Αύγουστου ἡ, τὸ βραδύτερον, εἰς τὰς ἀρχὰς Σεπτεμβρίου.

Κύριον χαρακτηριστικὸν τῶν ἀρχαιρεσίων είς τά ναυτεργατικά σωματεία ὑπῆρξεν ἡ πληρης ἐπικράτησις τῶν συντηρητικῶν συνδικαλιστῶν καὶ ἡ συντριβὴ τῶν ὑποψηφίων τούς ὅποιους εἶχεν ὑποδείξει ἡ λεγομένη «συντονιστικὴ ἐπιτροπή». Οὐδὲμιαν ὑπεύθυνον θέσιν ἥδυνθησαν νὰ καταδύσουν, τοῦτο δὲ θεωρεῖται ἐνδεικτικόν, ὅτι οἱ «Ἐλληνες ναυτικοὶ δὲν δέχονται εξωσυνδικαλιστικὰς ἀναμίξεις εἰς τὰ τῶν ἐπαγγελματικῶν τῶν ὄργανωσεων. Χαρακτηριστική, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, είναι καὶ ἡ ὀηλωσίς τοῦ νεοεκλεγεντος προέδρου τῆς Ἐνωσεως Μηχανικῶν Ε.Ν. κ. Βασ. Τζιερη πρὸς τὰ μελη τῆς Π.Ε.Μ.Ε.Ν., γενομενη εὐθὺς ἀμέσως μετὰ τὴν ἐκλογὴν του: «Οὐδεμία ἀναμίξης εξωσυνδικαλιστικῶν παραγόντων σά επιτραπη εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς Ἐνωσεως. Παρακαλῶ να πρυτανευσῃ τὸ σύννομα αγαπη - ὅμονοια - σύνεσις, ώστε νὰ επιδοθῶμεν ἀπερισπαστοι εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἐκκρεμούντων θεμάτων μας».

Αι πρώται ἐνδείξεις περὶ τῆς ἐπικρατήσεως τῶν συντηρητικῶν συνδικαλιστῶν ἥρχισαν νὰ διαφαίνωνται μετὰ τὸν τερματισμὸν τῶν ἀρχαιρεσιῶν εἰς τὰς Ἐνωσεις Ναυτῶν Μότοροτιπς καὶ Φροντιστῶν. Η ἐπιθεβαίωσις ἥλθεν, ὅταν ἀνέκοινώθησαν τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἀρχαιρεσιῶν εἰς τοὺς οἰκονομικοὺς ἀξιωματικούς, τὸ προσωπικὸν τροφοδοσίας, τοὺς κυβερνήτας M/S κ.λπ.

Μέχρι τῆς παρελθόντης Τετάρτης, είχον ἀνακοινωθῆ τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἀρχαιρεσιῶν εἰς 12 ἐκ τῶν 14 σωματείων τῆς δυνάμεως τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας καὶ συνεχίζετο ἡ διαλογὴ τῶν φήμων εἰς τὰς Ἐνωσεις Πλοιάρχων καὶ Θαλαμητόλων.

### ΑΙ ΝΕΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΕΙΣ

Αι προελθόνται ἔκ τῶν ἀρχαιρεσιῶν νέαι διοικήσεις τῶν προαναφερθέντων 12 σωματείων, συνεκροτήθησαν ὡς ἔξι:

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Μηχανικῶν Ε.Ν.»: Πρόεδρος Β. Τζιερη, γεν. γραμματεὺς Α' Α. Βεντούρης, γεν. γραμματεὺς Β' Θ. Μικέδης, ταμίας Σ. Στρογγυλούδης καὶ σύμβουλοι: Γ. Ειοκάκος, Δ. Δόριζας, Ε. Πιπίτσουλης, Ν. Βούλγαρης, Ν. Καλαμάκης, Κ. Στεφάνος, Χ. Καλαμάκης, Α. Μάλλης, Λ. Λεούσης, Τ. Ανδρουλάκης, Α. Πετρόπουλος, Χ. Καλαμάκης, Δ. Μανταλέρος, Ν. Θεοδώρου, Δ. Σακιώτης, Ι. Βαττικώτης, Σ. Ανταράκης, Ν. Τριλίθας, Π. Βερενιώτης, Κ. Δέδες καὶ Χ. Μπούζης.

— Πανελλήνιος Σύνδεσμος «Ἄξιωματικῶν Ασυρμάτου Θ.Α.Ξ.»: Πρόεδρος Ε. Σαΐτης, ἀντιπρόεδροι Γ. Ζιρό καὶ Ν. Φαντόπουλος,

γεν. γραμματεὺς Κ. Πετρώνιος, ταμίας Δ. Μαθιουδάκης, γραμματεὺς Ι. Σακιώτης, ἔφοροι: Γ. Καλογιάννης, Κ. Χρυσίνης, Δ. Περγάμαλης, Ε. Καράδης, Α. Τσεγκέλης καὶ Β. Ἀλευρομάγειρος καὶ σύμβουλοι: Γ. Μεσσάρης, Γ. Φουρλαρης, Δ. Δαρζέντας, Β. Ἐξαρχόπουλος, Γ. Μιχαηλίδης, Γ. Ντάρδας, Π. Καραουλάνης, Π. Δεληγιανίδης, Π. Καφαντάρης, Μ. Χατζηγεωργίου, Γ. Ἱερομάνχος, Φ. Μποφάντης, Π. Στεφόπουλος, Ο. Ταραντέλλος, Α. Μπακέας, Σ. Ανδρεόπουλος, Δ. Αντωνάκος, Ε. Καράλης καὶ Σ. Κωνσταντέλλος.

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ.»: Πρόεδρος Π. Κύρου, ἀντιπρόεδρος Ι. Καλαμίδας, γεν. γραμματεὺς Α. Χρηστίδης, ταμίας Ν. Γιαννακόπουλος καὶ σύμβουλοι: Ε. Ραυτόπουλος, Γ. Μαλῆς, Ε. Χαλκίδης, Δ. Πάλλας, Γ. Πετρόχειλος, Ε. Μαγιάτης, Χ. Καλλιπολίτης, Γ. Γιασμάνης, Π. Βλάχος, Κ. Χατζάρας, Σ. Τσόλκας καὶ Ε. Τσαλίκης.

— Πανελλήνιος Σύνδεσμος Οἰκονομικῶν Αξιωματικῶν: Πρόεδρος Π. Ζωντανός, γεν. γραμματεὺς Α. Ἀγγελόπουλος, ἀντιπρόεδρος Κ. Μακρῆς, ταμίας Δ. Μπέης, ἔφορος Δ. Παπίδας καὶ σύμβουλοι: Θ. Σκόνδρας καὶ Ν. Παπαμαρκάκης.

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Φροντιστῶν»: Πρόεδρος Ι. Βαλάστης, γεν. γραμματεὺς Μ. Λαδόπουλος καὶ σύμβουλοι: Γ. Ζαχαράτος, Σ. Μεσσάνης, Γ. Μιχαλάτος καὶ Ν. Ζαχαρίας.

— Πανελλήνιος Σύνδεσμος Ἡλεκτρολόγων Ε.Ν.: Πρόεδρος Α. Κωλέτσης, γεν. γραμματεὺς Κ. Ἀγαλόπουλος, ταμίας Ν. Πατρώνης καὶ σύμβουλοι: Κ. Φωριδάκης, Μ. Δενδρίδης, Π. Ζυγούρης, Ν. Καραγιάννης, Α. Μαρκέτης καὶ Σ. Θεοχάρης.

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Ναυτῶν Ε. Ν.»: Πρόεδρος Κ. Λιάπης, γεν. γραμματεὺς Α' Σ. Μπενέτατος, γεν. γραμματεὺς Β' Σ. Θε-

οπάκτος, ταμίας Γ. Πριμικύρης καὶ σύμβουλοι: Ρ. Τουμαζάτος, Μ. Μαύρης, Β. Μπενετάτος, Γ. Μουράτος, Β. Λαζάρου, Ι. Βαζαϊός, Α. Διδόλης, Χ. Βλαχόπουλος, Γ. Ψιακής, Μ. Παπαδίας, Ι. Μέξης καὶ Ι. Λιθαδᾶς.

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Θερμαστῶν Θαλάσσης»: Ἐξελέγησαν ἀκτοπλόδοι: Γ. Πατρίκιος, Ι. Ἀμοργιανός, Δ. Καρατζῆς, Σ. Τσούπης, Γ. Βλάχος καὶ Ν. Λάμπου καὶ ποντοπλόδοι: Γ. Καρατζᾶς, Ε. Ρωσάτος, Γ. Μπιθυτζῆς, Α. Χρυσάφης καὶ Μ. Μαρινάκης. Οι ἐκλεγέντες ἐπρόκειτο νὰ συνέλθουν διὰ τὴν ἐκλογὴν προέδρου, γεν. γραμματέως, ἀντιπρόεδρου καὶ ταμίου.

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Ναυτομαγείρων»: Πρόεδρος Γ. Παπούλιας καὶ σύμβουλοι: Π. Οικονόμου, Κ. Ἀρώνης, Γ. Γαβαλάς, Ι. Ἀρώνης, Α. Δουμάνης, Ι. Καταγάς, Κ. Καταγάς, Π. Κοντομηνᾶς, Γ. Τσάκος, Ε. Δεληγιάνης, Π. Κοντραφούρης, Α. Ἀνδρεάκος, Θ. Γαβρίλης, Μ. Λυσίκατος, Π. Σταθάκης, Ι. Δερμάτης, Χ. Ἀρώνης, Ν. Σκαλόγιανης, Κ. Μπιρμπίλης, Θ. Μόσχος, Μ. Δεληγιάνης, Κ. Μπιρμπίλης, Δ. Ἀντύπας καὶ Γ. Τζετζίος. Ἐκ τῶν συμβούλων ἐπρόκειτο νὰ ἐκλεγῇ ὁ γεν. γραμματέως.

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Προσωπικού Τροφοδοσίας»: Πρόεδρος Η. Ματσούκης, γ. γραμματεὺς Χ. Καταγάς καὶ σύμβουλοι: Κ. Πανταζόπουλος, Ι. Δελλαπόρτας, Γ. Παππάς, Γ. Βελισσαράτος, Κ. Ἀναστασόπουλος, Ι. Γαβρίλας καὶ Α. Φερεντίνος.

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Ναυτῶν Μότορων»: Πρόεδρος Ν. Σκορδίλης, ἀντιπρόεδρος Κ. Εύσταθίου, γεν. γραμματεὺς Ν. Λαζάρου, ταμίας Α. Ἀνδριμιδᾶς καὶ σύμβουλοι: Δ. Βαρελτζῆς, Σ. Σαλβāνος, Δ. Χατζηγεωργίου, Δ. Μπαλῆς, Ν. Σελλᾶς, Χ. Μενδρινός, Ι. Διολαντζῆς, Χ. Τόμπρος, Δ. Μπούσουλας, Γ. Λιβανός, Β. Χαλβατζῆς καὶ Ι. Χουχουλῆς.

— Πανελλήνιος «Ἐνωσις Πρακτικῶν Πλοιάρχων καὶ Κυβερνητῶν»: Πρόεδρος Ν. Σκορδίλης, ἀντιπρόεδρος Κ. Μωραΐτης, γεν. γραμματεὺς Ε. Κουκούτας, ταμίας Γ. Καραντώνης καὶ σύμβουλοι: Δ. Παπαδημητρίου, Α. Θωμᾶς, Χ. Χιλιτίδης, Ε. Λούρμπας, Ν. Ἀλισανδράτος, Δ. Κοκλιώτης, Ι. Παναγιωτόπουλος, Γ. Κασούμης καὶ Γ. Ὑψηλάντης.

**Προκειμένου νὰ ἐπιλέξετε τὸν Ἀλληλασφαλιστικόν  
Ὀργανισμόν σας Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως  
(P&I Club) συγκρίνατε τάς δαπάνας.**

Ἐξετάσατε τά στοιχεῖα τοῦ Club:  
τάς παρελθόντας προεκτιμήσεις  
συμπληρωματικῶν εἰσιφορῶν καὶ τί<sup>τελικῶς ἐζητήθη δι' αὐτάς.</sup>

Εἰς τὸ U.K. P&I Club, ἡ προεκτική,  
ἀκριβῆς ἐκτίμησης τοῦ κόστους –  
ἐνισχυόμενα καὶ ἀπὸ μελετημένας  
ἐπενδύσεις – εἴναι χαρακτηριστικὴ τῆς  
ἐπιμελοῦς ἐξυπηρετήσεως τῶν μελών του.

Ποιαὶ ἀκριβῶς ἡσαν αἱ προεκτιμήσεις;  
Εὐχαρίστως νὰ ἐξετάσητε καὶ νά  
συζητήσωμε τάς ίδιας μας.

Ἐτος 1971: Προεκτιμήθησα  
συμπληρωματική εἰσιφορά 30%.  
Τελικῶς ζητηθεῖσα 25%.

Ἐτος 1972: Προεκτιμήθησα  
συμπληρωματική εἰσιφορά 20%.  
Τελικῶς ζητηθεῖσα 10%.

Ἐτος 1973: Προεκτιμήθησα 20%.  
Τελικῶς ζητηθεῖσα 20%.

Οι ἐν Αονδίνῳ πράκτορες τῶν  
Διευθυντῶν μας είναι οἱ Thos. R. Miller  
& Son, οἱ ὅποιοι προθύμως θά οὓς  
παρέσχουν λεπτομερῶς κάθε σχετικὴν  
πληροφορίαν.

Διεύθυνσις: 14/20, St. Mary Axe  
London, E.C.3

Τηλέτυπον: 885271

Τηλέφωνον: 283 4646

Τηλεγραφήματα: Mutuality London

U.K. P&I Club (Bermuda)

Διεύθυνται: Thos. R. Miller & Son  
(Bermuda)

Ο μεγαλύτερος Ἀλληλασφαλιστικός  
Ὀργανισμός Προστασίας καὶ  
Ἀποζημιώσεως εἰς τὸν κόσμον.

# 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: Cereseast Tokyo — Telex: Q222-4067

## ΕΙΣ ΤΟ NAYTIKΩΤΕΡΟΝ ΕΘΝΟΣ

## ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΚΗ Η ΑΥΡΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

## Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

Διὰ πρώτην φοράν τὸ Νορβηγικὸν Κράτος παρεμβίνει καὶ προέρχεται ἀρώγον εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Κατ' αἴτησιν τῆς Ἐνόσεως τῶν Νορβηγῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ ἵνα προληφθῇ ἡ ἐκποίησις πλοίων εἰς τιμᾶς ἔξευτελιστικάς, πολὺ κατωτέρας τοῦ κόστους, ἡ Κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ ἔχουσιοι διοδήσης τὰς Τραπέζας καὶ τὰ πιστοδοτικὰ συγκροτήματα, ὥστις παράσχουν τὴν ἔγγυότην των καὶ χρηματοδοτήσουν, ἐν ἀνάγκῃ, τὰς εἰς ξένον ναυτηγεῖα ἐκτελουμένας παραγγελίας τῶν ἐφοπλιστῶν.

Μὲ κατάδηλον τὴν δυσφορίαν ἔφθασαν οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ εἰς τὸ αἴτημα τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως, τῆς ὅποιας πολέμιοι, πιστεύοντες εἰς τὴν ἀρχὴν τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας κατὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ Νορβηγία, μὲ τὰ 4 ἑκατ. κατοίκων τῆς, κατέχει τὸν τέταρτον εἰς σύγκον ἐμπορικὸν στόλον εἰς τὸν κόσμον, ἑκ 44 ἑκατ. τόννων d.w. Ἐπὶ σειράν δεκαετίων, ἡ Ναυτιλία ἀπέτελε τὴν κυριωτέραν πηγὴν συναλλάγματος. Οἱ πλοιοκτήται, ἐπίσης, ἀνέπτυξαν τὸ πνεῦμα τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Τολμηροί, ἀνεξάρτητοι, αὐτάρκεις, ρίππονται εἰς τοὺς κινδύνους τῶν διεθνῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν.

Ὑπέρ τὸ ἡμισυ τοῦ νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου —περίπου 23 ἑκατομ. τόν. d.w.— ἀποτελεῖται ἀπὸ δεξαμενόπλοια (ό παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς ὑπολογίζεται σῆμερον εἰς τὰ 250 ἑκατ. τόν. d.w.). Περὶ τὰ μέσα τοῦ διαρρέουσαντος μηνός, 97 νορβηγικά πλοία, 10,5 ἑκατομ. τόν. d.w., ἔτελουν ὑπὸ παροπλισμόν. Ἐξ αὐτῶν τὰ 77 ἥσαν δεξαμενόπλοια, καλύπτοντα τὸ 36% περίπου τοῦ τονάζ τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Τὸ σύνολον τῶν τάνκερς τοῦ γνωστοῦ μεγαλοεφοπλιστοῦ Ρέκστεν, ἑκ 3 ἑκατ. τόν. d.w., τελούν ὑπὸ παροπλισμόν.

Τὰ παρωπλισμένα σκάφη δὲν ἔχουν ἔσοδα —ἐκτὸς ἐκείνων τὰ ὅποια παρωπλίσθη-

σαν τῇ αἵτησει τῶν ναυλωτῶν. Ἡ ἐπιβάρυνσις τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τὴν συντήρησιν, τὰς ἀποζημιώσεις τῶν ἀπολυμένων ναυτικῶν, τὰς ἔξοφλησεις δάνειων καὶ τὴν καταδίλην ἐπιτοκίων, ποικίλει σημαντικῶς ἀπὸ πλοίον εἰς πλοίον. Ἡ τρέχουσα ἀξία τῶν εἶναι σοδαρῶς κατωτέρα τοῦ ἀρχικοῦ τῶν κόστους καὶ οὐδεμίαν ἔγγυότην προσφέρουν διὰ τὴν ἐπίτευξιν νέων δανειών.

## ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ

Ἡ "Ἐνωσις Νορβηγῶν Πλοιοκτητῶν ὑπολογίζει ὅτι τὰ μέλη τῆς ἡκύρωσαν —ἡ διαπραγματεύονται τὴν ἀκύρωσιν— παραγγελιῶν δεξαμενοπλοίων συνολικοῦ d.w. 9 ἑκατ. τόννων, διὰ παραδόσεις ἐντὸς τοῦ 1977 καὶ 1978. Ἡ ἀξία τῶν ἔκτιμαται περὶ τὰ 700 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας. Λήγοντος τοῦ 1973, αἱ εἰς ξένον συνάλλαγμα ὑποχρεώσεις τῶν νορβηγικῶν ναυτιλιακῶν ἐταιριῶν ὑπελογίζοντο τῆς τάξεως τῶν 22 δισεκατ. κορωνῶν (1,9 δισεκατ. λιρῶν Ἀγγλίας), ἐνώ τὸ ἐνεργητικόν των, ἀναφερόμενον εἰς ἀποσθεθείσας ἀξίας καὶ προκαταδίλας, δὲν ὑπερέβαινε τὰ 11 δισεκατ. κορωνῶν.

Ἡ κρίσις δὲν ἐπλήξει ὁμοιοιδῶς τὴν Νορβηγικὴν Ναυτιλίαν. Σοβαρώτερον ἐπλήγησαν οἱ πλοιοκτήται τῶν πετρελαιοφόρων, ἰδιαιτέρως δὲ οἱ διατηρούντες τὰ σκάφη τῶν εἰς τὴν «σπότ» ἀγοράν. Αἱ ἐταιρίαι αἱτίνες διέθετον μικτοὺς στόλους ἐκ πετρελαιοφόρων, πλοίων ξηρού φορτίου καὶ ἔξειδικευμένων σκαφῶν, ἐξακολούθων νὰ πραγματοποιοῦν κέρδος, παρὰ τὴν αὔξησιν τῶν δαπανῶν διαχειρίσεως καὶ τὴν κάρμψιν εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν Ἑρῶν φορτίων.

Ἡ "Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν ὑπολογίζει ὅτι τὰ 60% τοῦ στόλου τῶν τάνκερς θὰ εἰναι ναυλωμένα τούλαχιστον δι' ἐν ἔτος ἀπὸ τοῦδε καὶ ὅτι τὸ 50% θὰ εἰναι χρονοναυλωμένον τούλαχιστον δι' ἐν εἰσέτι ἔτος μετά τὴν 1ην Ιουλίου 1976. Κατόπιν αὐτοῦ, ίσως λεχθῇ ὅτι ἡ κρίσις ἔθμασε πλέον εἰς τὸ ναδίρ καὶ δὲν ὑπάρχουν περιθώρια παροπλι-

σμού περισσοτέρων σκαφῶν. Δὲν λαμβάνονται, ὅμως, ὑπ' ὄψιν τὰ 5,4 ἑκατομ. τόν. δεξαμενοπλοίων, ἀτινα παραλαμβάνονται ἐκ διαφόρων ναυτηγείων ἐντὸς τοῦ 1975, οὔτε τὰ 5,1 ἑκατομ. τόν. τοῦ προσεχοῦς ἔτους. Τὰ πλοία αὐτά, κατὰ πάσαν πιθανότητα, θὰ παροπλισθούν εὐθὺς μετά τὴν παραλαβὴν των.

Διὰ νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν κατάστασιν αὐτήν, οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτήται ἔζητησαν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν ὅπως ἀνασκευάσῃ τὸν κανονισμὸν καὶ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰ ιδρύματα ὑποθηκεύσεως νορβηγικῶν πλοίων νὰ καταβάλουν προκαταδίλικῶς τὰ δάνεια διὰ τὰ νορβηγικά συμφερόντων πλοία, τὰ ὅποια κατασκευάζονται εἰς ξένα ναυτηγεία.

Ἡ ἐκκλησίς πρὸς κυβερνητικὴν δοήθειαν ζήτει τὴν ὑπερφάνειαν τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ὀδηγησεν εἰς σοβαρὰ διενέξεις κατὰ τὴν διάρκειαν προσφάτου συσκέψεως τοῦ προεδρείου τῆς Ἐνόσεως Ἐφοπλιστῶν. Ἡ Κυβέρνησις ἀρχικῶς ἐφάνη ἀπρόθυμος, ἀλλὰ ἐν συνεχείᾳ διώρισε μίαν ἐπιτροπὴν διὰ νὰ μελετήσῃ τὰς δυνατότητας ἀποφυγῆς ἐκποιησέως τῶν νορβηγικῶν σκαφῶν εἰς ἀλλοδαπούς, μὲ λίαν χαμηλὰς τιμάς. Ἀναμένεται ὅτι θὰ παραχωρηθούν τραπεζικά δάνεια πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας ἔως ὅτου ἡ ναυλαγορά δελτιωθῇ.

Εἰς τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους τοῦ "Οσλο ἐπικρατεῖ γενικῶς ἀπαισιοδοξία, ἀλλὰ πολλοὶ πιστεύοντες ὅτι ἡ κρίσις εἶναι δυνατὸν νὰ ἀντιμετωπισθῇ, ἐάν ἡ παγκόσμιος οἰκονομία ἐμφανίσῃ σημεῖον ἀναρρώσεως ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ φθινοπώρου. Μὲ τὴν ἀρωγὴν τῆς Κυβερνήσεως, τὰ ἀμέσου ἀνάγκης προδλήματα τῶν περισσοτέρων ἐταιριῶν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀπλιθωθοῦν. Βεβαίως, τὸ πιθανώτερον εἶναι ὅτι ἡ Νορβηγικὴ Ναυτιλία δὲν θὰ ἀνακτήσῃ τὴν προτέραν τῆς θέσιν. "Ηδη ὁ κ. Ρέκστεν ἐδήλωσεν ὅτι ἡ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὅποιαν εἰς πλοιοκτήτης διεκινδύνευε ἔνα δόλοκληρον στόλον δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, παράλθεν. "Ωρισμέναι ἀνακατατάξεις, ἀδιατέρως μεταξύ τῶν μικροτέρων πλοιοκτητῶν, φαίνονται ἀναπόφευκτοι. Ἡ εὐρυτέρα συνεργασία ἐνδείκνυται εἰς πολλὰς περιπτώσεις.

"Ἀλλὰ ἔαν ἡ κρίσις ἐπιμηκυνθῇ, ὅχι μόνον σημειωθούν χρεωκοπίαι μεταξύ τῶν πλοιοκτητῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ Νορβηγικὴ Κυβέρνησις θὰ εὑρεθῇ διαβύτερον ἀναμεμιγμένη παρ' ὅσον θὰ ἐπεθύμει καὶ θὰ εὑρεθῇ πρὸ σοβαρωτάτου πολιτικοῦ διλήμματος.



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

ACHAIA<sup>®</sup>  
NAFTILIAKI<sup>®</sup>  
S.A.

8, IAK. DRAGATSI STR.  
PIRAEUS (37)

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

# ΟΙ ΕΛΙΚΕΣ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ ΜΑΣ

## Εποκενάζουμε έλικες

μικρών οκαφόνων αναψυχής μέχρι έλικες 3.5 τον.  
και 7.5 μέτρα διάμετρο.

## Τροποποιούμε έλικες

ανάλογας ή μειονοτάς τη διάμετρο και τό<sup>β</sup>θημα τους. Η πελέτη γίνεται από τη LIPS  
B.V. Ολλανδίας.

## Κατασκευάζουμε έλικες

μέχρι 3.5 μέτρα διάμετρο. εφαρμόζοντας τη  
πιο ουγγρων τεχνολογία και άδιοποιώντας  
τη γεράσια πείρα της LIPS B.V. Ολλανδίας.



**LIPS-NAFSI Ltd**  
**PROPELLER WORKS**

ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΝ ΕΛΙΚΩΝ  
Μεθώνης 34  
Πειραιές (24)  
Τηλ. 49 14 282 - 409836  
Telex. 21-2708 NFI GR

ΟΤΙ ΑΠΟ ΠΟΛΛΟΥΣ ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ

# Η ΖΩΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

## Διαπιστώσεις "Άγγλου έκπαιδευτικού"

Μίαν σημαντικήν συμβολὴν είς τὴν μελέτην τοῦ προβλήματος τῆς βελτιώσεως τῆς ναυτικῆς ζωῆς, ἀποτελεῖ ἡ ἔκθεσις τοῦ διευθυντοῦ τῆς βρετανικῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ὁ ὄποιος, ἀφοῦ ἐταξίδευσε μὲ πάσης φύσεως πλοίου, κατέγραψεν εἰς σειρὰν ἄρθρων τὰς ἐντυπώσεις του καὶ περιγράφει καταστάσεις, στοιχεῖα καὶ στιγμιότυπα ἐκ τῆς ζωῆς καὶ τῆς ὑπερεοίας του πλοίου, διὰ νὰ ἐπισημάνῃ τὰς ἀνάγκης, νὰ προδῷ εἰς ἐποικοδομητικὰς κρίσεις καὶ νὰ προτείνῃ ὠρισμένα χρήσιμα συμπεράσματα.

"Ἐν περιλήψει μεταφέρομεν τὰς διαπιστώσεις καὶ τὰ πορίσματα τῆς ἐρεύνης τοῦ "Άγγλου έκπαιδευτικού":

Τρία εἶναι τὰ βασικὰ σημεῖα, μὲ τὰ ὅποια ιδιαιτέρως ἀπήσχολήνη ἡ ἔκθεσις: Τὸ θέμα τῶν φυσικῶν ἀσκήσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου, τὸ θέμα τῆς τροφῆς καὶ τῆς ἑστιάσεως καὶ τὸ θέμα τῆς ἐπαφῆς καὶ ἐπικοινωνίας τοῦ πληρωμάτος.

### ΑΙ ΦΥΣΙΚΑΙ ΑΣΚΗΣΕΙΣ

"Ως πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο, ἀναφέρεται βασικῶς εἰς τὴν ἀνάγκην διατηρήσεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς φυσική καταλληλότητα διὰ τὴν ἀσκησιν τῆς ὑπερεοίας του καὶ τὴν προστασίαν τῆς ύγειας του. Μολονότι δέχεται τὴν τεραστίαν σημασίαν τῶν γυμναστικῶν ἀσκήσεων καὶ τῶν διαφόρων ἀθλοπαιδιῶν, ἀναγνωρίζει τὰς δυσκολίας τῆς πρακτικῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐφαρμογῆς των. Δὲν εἶναι, ἐπὶ παραδείγματι, δυνατή εἰς τὸ πλοίον ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἀσκήσεων τῆς πάλης, τῆς τοξοδολίας ἢ τοῦ χόκεϋ. Ποια, δύμως, εἶναι αἱ πλέον κατάλληλοι μέθοδοι; Πολλοί διλούν διὰ τὰς κολυμβητικὰς δεξαμενάς. Καί, ὀμολογουμένως, ἡ καλῶς τοποθετημένη καὶ προστατευόμενη πισίνα ἀποτελεῖ οὐσιαστικὴν προσφοράν, μὲ τὴν ὅποιαν τὸ πλήρωμα δύναται νὰ συνδυάσῃ τὴν ψυχαγωγίαν τῆς κολυμβήσεως καὶ τῆς ἡλιοθεραπείας. Εἰς τὴν πρᾶξιν, δύμως, παρετηρήθη, ὅτι εἰς πολλὰ φορτηγὰ πλοῖα ἡ πισίνα, εὐρισκούμενη εἰς ἀκατάλληλον θέσιν, ἐλάχιστα ἔχρησιμοποιήθη. 'Ο Ͻ πὸ τοῦ πλοίου δημιουργούμενος ἀνέμος καὶ τὸ χαλύβδινον, πέριξ αὐτῆς, κατάστρωμα, τὴν κατέστησαν ἐλάχιστα ἐλκυστικήν, ἐνῶ, παραλλήλως, προβλήματα καθαρισμοῦ, θερμότητος τοῦ ὕδατος καὶ συντηρήσεως ἐν γένει, παρέμειναν σχεδόν ἀλτα.

"Ἀλλὴ ἀθλοπαιδιά, ἐξ Ἰσού ἐνδιαφέρουσα διὰ τὸ πλοίον εἶναι ἡ ἐπιτραπέζιος ἀντισφαίρισις, τὸ γνωστὸν πίγι - πόγκ. Χρειάζεται, δύμως, ἡ τράπεζα νὰ τοποθετηθῇ εἰς εὐρύχωρον καὶ προστατευόμενον μέρος. Ἰδιαίτερον θὰ ἦτο νὰ ἐπιστρέψεται εἰς τὸ πληρωμάτος, ἀλλὰ μὲ δυνατότητα περισυλλογῆς τῶν σφαιρῶν καὶ παρακολουθήσεως ὑπὸ περισσοτέρων μελών τοῦ πληρωμάτος, ἀναμενόντων, ἐνδεχομένως, τὴν σειράν των. 'Εάν εὐρίσκετο εἰς ἐσωτερικὸν χώρον, ἡ πρὸς τοῦ αἴθουσα πρέπει νὰ εἶναι προστή εἰς δόλκηρον τὸ προσωπικόν καὶ γὰ εἶναι μονωμένη, ὥστε νὰ μὴ ἐνοχλῇ τοὺς διαμένοντας πέριξ αὐτῆς.

"Ἐνδιαφέρουσα θὰ ἦτο καὶ ἡ κυρίως ἀντισφαίρισις, τὸ τέννις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. 'Άλλ.' ἡ ἐγκατάστασί του δὲν εἶναι ἀπλὴ ὑπόθεσις ἐνὸς δικτύου καὶ δύο ρακετῶν. Χρειάζεται κάλυψη ἀπὸ τὸν ἀνέμον, ξύλινον καὶ στεγγὸν κατάστρωμα καὶ κατόλληλον πλευρικὴν προστασίαν. Διάφοροι,

ἐπίσης, παραλλαγαὶ αὐτοῦ (ἀντραλιανὸν τέννις, τέννις τοίχου κ.λπ.), θὰ ἡδύνανται κάλιστα νὰ παιχθοῦν ἐπὶ τοῦ πλοίου, μὲ ἐπιτυχίαν.

Εἰς τὸν τομέα τῶν μηχανικῶν ἀσκήσεων, αἱ συσκευαὶ κωπλασίας καὶ ποδηλασίας δὲν εἶναι κακαί. 'Άλλ.' εἰς μὲν κλειστὸν χώρον γίνονται ἀντιπαθεῖς, εἰς δὲ τὸ ὑπαίθριον ὑφίστανται σκωρίσιαν καὶ συχνάς βλάβες. Αἱ ἀτομικαὶ ἀσκήσεις δι' ἀλτήρων, ἐκτατήρων καὶ τῶν παρομοίων ὄργανων, δὲν προσελκύουν πολὺν κόσμον, ἐνῷ, ἐξ ἄλλου, δύνανται νὰ ἐφαρμόζωνται κατ' ίδιαν, εἰς τοὺς ἀτομικοὺς κοιτῶνας. Δὲν γίνεται, φυσικά, λόγος διὰ τὰς ὁμαδικὰς ἀθλοπαιδιὰς τῆς καλαθοφαίρας καὶ πετοσφαίρας, δεδομένου ὅτι προϋποθέτουν μέγα ἀριθμὸν παικτῶν, τοὺς ὅποιους δὲν διαθέτει, κατὰ κανόνα, τὸ φορτηγὸν.

Ἐκ τῆς πείρας καὶ τῶν παρατηρήσεων ἀπεδείχθη, ὅτι ἡ καλυτέρα λύσις εἶναι ἡ δημιουργία ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐνὸς ειδικοῦ χώρου ψυχαγωγίας καὶ ἀσκήσεων, μὲ πλήρη ἐξοπλισμὸν μέσων ἐνοργάνου γυμναστικῆς, καθὼς καὶ λουτήρων καὶ καταιονιστήρων. 'Η γειτίασίς του μὲ διαναψυκτήριον ποτῶν ἡ προσχείρων φαγητῶν, ὡς καὶ ἡ κατάλληλος διαφρύμησίς του, ὥστε νὰ δύναται νὰ χρησιμεύσῃ, καιροῦ ἐπιτρέποντος, διὰ νυκτερινὰς διασκεδάσεις, προβολάς, χορὸν κ.λπ., θὰ καθίστα τὴν λύσιν ιδανικήν.

Εἶναι πιθανόν, βεβαίως, ὅτι πολλαὶ ἔξ αὐτῶν τῶν ὑποδείξεων θὰ θεωρηθοῦν ὡς ἀκρότητες ἢ ὡς προτάσεις ἐξεζητημένα, ἀλλὰ αἱ δυνατότητες τῶν συγχρόνων μεγάλων πλοίων, ἀφ' ἐνός καὶ ἡ ἀνάγκη νὰ καταστῇ πράγματι ἐλκυστικὸν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, αἱρούν τελικῶς τὸν χαρακτῆρα τῆς ἐκζητήσεως καὶ τὰς καθιστοῦν ἀναγκαῖας ἢ ἀπαραίτητους.

### ΔΙΑΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ

Τὸ δεύτερον θέμα ἀναφέρεται, κυρίως, εἰς τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐστίασιν. Δεδομένου ὅτι τὸ φαγητὸν ἀποτελεῖ τὸ πλέον ἐνδιαφέρον, συζητήσιμον καὶ ἵσως πολύπολον ζήτημα τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ζωῆς, ἀξίζει νὰ προσεχθῶν ἀρκεταὶ λεπτομέρειαι ἐπὶ αὐτοῦ, δυνάμεναι νὰ διευκολύνουν τὴν ὁμαλὴν συμβίωσιν.

"Ἐάν εἰς τὸ ἐστιατόριον θὰ ὑπάρχουν πολλαὶ ἢ μία κοινὴ τράπεζα, εἶναι ζήτημα ἔξαρτωμενον ἐκ τοῦ ὀριθμοῦ τοῦ πληρώματος. Προτιμότερα, πάντως, εἶναι ἡ κοινὴ τράπεζα, ὑπὸ τὸν ὅρον ὅτι δὲν θὰ διεύσεις, ὥστε νὰ μὴ κινδυνεύῃ κανεὶς νὰ ἔχῃ ἐπὶ ὅλοκληρον ἐξάμηνον ὁμοτράπεζον γείτονα, τὸν ὅποιον δὲν συμπαθεῖ. 'Η εἰς περιπτώσεις καλοκαιρίας σίτισις ἐν ὑπαίθρῳ, μὲ φαγητὰ τῆς ζώας, θὰ προσέφερε μεγάλην ψυχαγωγικὴν ποικιλίαν, καθὼς καὶ ἡ σίτισις εἰς τὸ κυλικείον, κατὰ τὸ ἐσπέρας τοῦ Σαββάτου. Τοιαῦται, ὅμως, καινοτομίαι ἀπαιτοῦνται προπαρασκευήν, οὐχὶ συνήθη εἰς τὰ φορτηγὰ πλοῖα. 'Αντιθέτως, ώρισμέναι λεπτομέρειαι εἶναι εὔκολον νὰ προβλεφθοῦν, ὅπως π.χ. οἱ παγωμένοι χυμοί, τὸ νωπὸν γάλα, μερικά ἔτοιμα ἐδέσματα ἢ φαγητά ἐκ τῆς ἐσχάρας κ.λπ.

"Η τάσις τῆς ἐνοποιήσεως τοῦ ἐστιατορίου δι' ὅλον τὸ προσωπικόν, συμβαδίζει μετὰ τοῦ περιορισμοῦ τοῦ προσωπικοῦ του.

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

ΔΗΜ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1919

### ● ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

- ΝΑΥΛΩΣΙΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ
- ΠΛΗΡΕΣ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠ' ΕΥΘΕΙΑΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΩΣ ΜΕ ΤΟΥΣ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΝΑΥΛΩΤΑΣ ΚΑΙ ΜΕΣΙΤΑΣ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.479, 4177.365, 4179.433, 4174.273

### ● ΤΜΗΜΑ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

- ΔΥΝΑΜΕΩΘΑ ΝΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ Η ΠΛΑΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

### ● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

- ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟΥΣ ΤΑΣ ΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΜΗΧΑΝΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ «SUDOIMPORT» ΙΠΠΟΔΥΝΑΜΕΩΣ 5 Η.Ρ. ΚΑΙ ΑΝΩ, ΩΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΑ ΤΑ ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΦΟΔΙΑ
- ΔΙΑΘΕΤΟΜΕΝ ΤΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΣΟΒΙΕΤΙΚΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 6 - 150 ΕΠΙΒΑΤΩΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4179.433, 4174.273, 425.371

### ● ΤΜΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ

- ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝ ΠΑΡΑ ΤΑ ΛΙΟΥΔΥ'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑΣ ΟΡΟΥΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΟΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΟΝ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4177.365, 4179.433, 425.371

### ● ΤΜΗΜΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΩΝ

- ΑΝΑΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΠΑΝΤΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΑΠΟ ΚΑΙ ΕΙΣ ΟΙΟΝΔΗΠΟΤΕ ΛΙΜΕΝΑ

### ● ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ΕΥΣΥΝΕΙΔΗΤΟΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ : 425.371 - 5, TELEX : 212.544, 212.545, 212.546 ΤΗΛ. Δ)ΝΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

'Επειδή, ούμως, πολλοί έκ τών άνδρων προσέρχονται εἰς τὸ φαγητὸν μὲ τὴν ἐνδυμασίαν ἔργασίας η δὲν προσέχουν ίδιαιτέρως τὰς λεπτομερείας τῆς κοινωνικῆς εὐπρεπείας, σκόπιμος ήτο μία δευτέρα συνεχομένη αἴθουσα ή, ἐνδεχομένως, ἐν δεύτερον ἐστιατόριον αύτοεξπρετουμένου τύπου. Ής πρὸς τὸν χωρισμὸν τῶν ἑστιατορίων δι' ἀξιωματικοὺς καὶ πληρώματα, παρουσιάζει προβλήματα ή συνυπερσία συζύγων μὴ ὁμοιοδάθμων. Πάντως αἱ σύζυγοι, αἵτινες συνοδεύουσι τοὺς ἄνδρας τῶν ἐπὶ τὸ πλοίον, θὰ δώσουν ίδιαιτέραν ἔξαρσιν εἰς τὴν ἐννοιαν τοῦ κοιτάνος - διαιμερίσματος τοῦ ἐξωπλισμένου μὲ ψυγεῖον, μαγειρικὴν συσκευὴν κ.λπ.

Πρὸ δεκαετίας, ἀκόμη, η συζήτησις τοῦ ἐπὶ τὸ πλοίον ἀναψυκτηρίου (μπάρ) προέκλεις ζωρὸς ἀντιδικίας. Σήμερον τὸ μπάρ εἶναι κοινὼς παραδεγμένον, ἀλλὰ πρόβλημα ποτῶν ἔξακολουθεῖ νὰ ύφισταται. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, ὅπου λειτουργοῦν ἀναψυκτήρια ποτῶν, τελοῦν ὑπὸ ἔλεγχον, ίδιως ὡς πρὸς τὰς ὥρας τῆς λειτουργίας τῶν. Πάντως, ἀντὶ δύο κεχωρισμένων κυλικείων, δι' ἀξιωματικοὺς καὶ πληρώματα, προτιμότερον εἶναι τὸ κοινόν, συνδεόμενον, ούμως, μὲ αἴθουσαν ἀναψυχῆς, καταλλήλου διακομήσεως καὶ ἔξωπλισμένην μὲ τὰ ἀπαραίτητα ἐπιτραπέζια παίγνια καὶ μουσικὴν δίσκων. 'Οπωδήποτε, ούμως, δὲν πρέπει νὰ διαβέτῃ συσκευὴν τηλεοράσεως, ἥτις ὡς καταργοῦσσα τὰς συζητήσεις, πρέπει νὰ εὐρίσκεται εἰς εἰδικήν, ἔστω, συνεχομένην αἴθουσαν.

Συνεχομένη πρὸς τὸ κυλικεῖον πρέπει νὰ εἶναι καὶ η αἴθουσα τῆς γενικῆς ψυχαγωγίας, μεγάλη ἀρκετὰ διὰ κινηματογραφικὰς προβολᾶς. Εἶναι παράδοξον, πράγματι, νὰ βλέπῃ τὶς πόσα χρήματα διαθέτουν αἱ ἐταιρίαι διὰ ταινίας, μηχανᾶς κ.λπ., ἐνῷ οὐδεμίαν καταβάλλουν φροντίδα διὸ τὴν διαφρύμισιν τῶν καταλλήλων χώρων. 'Ωραῖαι εἶναι, ἐπίσης, αἱ κινηματογραφικὰ προβολαὶ ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, καιροῦ ἐπιτρέποντος, ἐνῷ, ὁ ἴδιος χώρος δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃται καὶ διὰ τὰ ὀμαδικὰ παίγνια τοῦπο τόπολας.

"Ἐν εἰδίκὸν ζήτημα ἀφορᾶ εἰς τὸν τόπον καλλιεργείας τῶν διαφόρων καλλιτεχνικῶν η ἄλλων διαθέσεων τῶν γνωστῶν ὡς «χόμπυς». 'Απὸ καιροῦ ἥδη, εἰς τὰ βρετανικὰ πλοῖα ἔθεωρετο ἀπαραίτητος η πρόβλεψις αἴθουσῆς «χόμπυς», μὲ κατάλληλον ἔξοπλισμὸν ἔργαλειον, βιβλίων καὶ λοιπῶν μέσων. 'Απητεῖτο, ούμως, ίδιαιτέρα φροντὶς ἀ-

ναινέσωσις τοῦ ὑλικοῦ, συντηρήσεως καὶ εὐθύνης ἐν γένει, ὥστε η ὑπόθεσις, τελικῶς, νὰ ἐγκαταλείφθῃ. Πάντως, θεωρεῖται ἀναγκαῖα καὶ σήμερον η διάθεσις τῶν εὐκολιῶν διὰ τὴν ἄνετον ἀπαχόλησιν εἰς τὰ χόμπυς καὶ κυρίως τὴν φωτογραφίαν, τὰς ἔγχρωμους διαφανείας, τὰ συναρμολογούμενα παίγνια κ.λπ.

#### Η ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Τὸ τρίτον θέματος ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν λεπτομερειῶν τῆς κοινῆς διαβίσεως. Τὸ πλήρωμα πρέπει νὰ μετέχῃ ἐνεργότερον εἰς τὴν ζωὴν καὶ τὴν κίνησιν τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῆς ὁποίας καὶ πρέπει νὰ ἐνημεροῦται. Δὲν εἶναι καθόλου σπάνιον φαινόμενον νὰ μὴ γνωρίζουν πολλὰ μέλη τοῦ πληρωμάτος τὴν θέσιν καὶ τὸν προορισμὸν τοῦ πλοίου. Καί, ούμως, τὸ πράγμα εἶναι ἀπλοῦν καὶ ἐφαρμόζεται, μὲ ἐπιτυχίαν, εἰς πλειστα σκάφη. Εἰς χάρτης τοποθετημένος εἰς ἔμφανές μέρος, δεικνύει, καθ' ἐκάστην, τὴν ἀκρίβη θέσιν τοῦ πλοίου. 'Εξ ἀλλου, η ἐνημέρωσις τοῦ προσωπικοῦ δι' ἀνακοινώσεων ἀναρτωμένων εἰς καταλλήλους πινακίδας, περὶ δῶν τῶν σημαντικωτέων γεγονότων τῆς διαδρομῆς, ὡς αἱ κινηματογραφικαὶ προβολαὶ, προγράμματα τυχὸν ὄργανουμενῶν ἐκδόλωσεων, ὑπηρεσιακαὶ εἰδήσεις, ἀνακοινώσεις περὶ τοῦ λιμένος κατόπιν κ.λπ. Κατάλληλοι, ἐπίσης, πινακίδες δύνανται νὰ διατεθοῦν εἰς τοὺς κοιτάνας τῶν μελῶν τοῦ πληρωμάτος διὰ τὴν ἐπικόλλησιν φωτογραφιῶν, εἰκόνων η ἀλλων διακοπήσεων.

'Η συμπαράστασις καὶ η ἀνθρωπίνη ἐπικοινωνία εἶναι κεφαλαιώδης εἰς τὴν ζωὴν τοῦ πλοίου. Οἱ νεαροὶ ναυτικοὶ χρειάζονται ὄπωσδήποτε, τὴν κατανόησιν, τὴν συμβούλην, τὴν στοργὴν τῶν παλαιοτέρων. 'Εάν ὁ τυραννούμενος ὑπὸ τῆς νοσταλγίας καὶ τῆς ναυτίας πρωτοτάξιος ναυτόπατος ἀσθενήσῃ καὶ μείνῃ ἐγκαταλειμμένος εἰς τὴν μικράν του καμπίναν χωρὶς μίαν λέξιν συμπαθείας η παρηγορίας ἐπὶ μέρους τοῦ πλοιάρχου η τῶν ἀνωτέρων του, εἶναι βέβαιον ὅτι εἰς τὸν πρώτον λιμένα δὲν θὰ ἐγκαταλείψῃ μόνον τὸ πλοίον, ἀλλὰ καὶ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

'Υπάρχουν μερικαὶ μικραὶ ἐνοχλήσεις, τῶν ὁποίων η σημασία ὄγκουται δυσαναλόγως, λόγω τῆς ἐπαναλήψεως καὶ τῆς μονοτονίας τῶν μακρῶν πλόων. 'Η θύρα τοῦ ἐρμαρίου, ἥτις, λόγω κακῆς ἐφαρμογῆς, τρίζει ἐκευριστικῶς, ἡ κακὴ στερέωσις τοῦ γραφείου, ἐφ' οὐ ἀνατρέποντα πάντα τὰ ὑπάρχοντα, ἀποτελοῦν παραλείψεις τοῦ κατασκευαστοῦ, ὁ ὅποιος ἡγόνησε τὸ γεγονός, ὅτι τὸ πλοίον διατοιχίζεται τρίς ἀνὰ λεπτὸν καὶ ὅτι διὰ τὸν δωδεκάμερον διάπλουν τὸ ὡκεανοῦ θὰ πραγματοποιήσῃ 51. 840 διατοιχισμούς. 'Εντός τῶν κοιτάνων,

ἀπαραίτητος εἶναι η ὑπαρξίας ἀσφαλῶν ρευματοδότῶν διὰ τὴν ἀκίνδυνον χρησιμοποίησιν τῶν παντοειδῶν ἡλεκτρικῶν ὄργανων τῆς σήμερον καὶ τὴν αύτοεξυπηρέτησιν μερικῶν μικρῶν συνηθειῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων τοῦ κύπελλον τοῦ τείου η τοῦ καφὲ εἰς τὴν κατάλληλον ὥραν δὲν εἶναι ἐκ τῶν πλέον ἀμελητέων.

Διὰ τὰς ἐνοχλήσεις τῶν θορύβων, η ἡχομόνωσις ἀποτελεῖ λύσιν, ὡς καὶ ὁ κλιματισμὸς διὰ τὰς ἐνοχλήσεις τοῦ ψύχους καὶ τῆς θερμότητος. 'Αλλὰ κατὰ κανόνα, η λύσις ένος προβλήματος δημιουργεῖ σᾶλα. 'Ο κλιματισμὸς π.χ., ἐνδέχεται νὰ ἐπαναφέρῃ τὸν θόρυβον η ἀκόμη νὰ κάμη τὴν ἀτμόσφαιραν πολὺ ψυχρὸν η πολὺ θερμόν. Τὸ ιδίον ἐνδέχεται νὰ συμβῇ καὶ εἰς τὸ τεράστιον πρόβλημα, τὸ ὅποιον συνιστᾷ η ἐλλειψις τῆς γυναικείας παρουσίας. Διότι ἐπετράπη, μὲν ἐπολοίς, η συνεπιδίβασις τῶν συζύγων τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ αἱ πολλαὶ γυναῖκες ἐπὶ τοῦ πλοίου δέν ἀποκλείεται νὰ δημιουργήσουν ὀδιέξοδον εἰς πλείστα ζητήματα. Βέβαιον, πάντως, εἶναι, ὅτι μεταξὺ τῶν ἀκραίων αὐτῶν ἐπιπτώσεων, ὑπάρχει πάντοτε μία μέση λύσις, δυναμένη νὰ ικανοποιήσῃ τὰς βασικὰς ἀπαιτήσεις.

Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν κρίνεται σκόπιμος η καθιέρωσις ἐκπαιδευτικῶν σεμιναρίων, εἰς τὰ ὅποια ἡ πείρα τῶν εἰδικῶν νὰ τίθεται ὑπ' ὅψιν τῶν ναυτιλομένων, πρὸς διεξαγωγὴν ἐπαγγειακῶν συζητήσεων καὶ συναγωγὴν χρησιμών συμπερασμάτων. Δέν εἶναι, βεβαίως, εὔκολον νὰ μεταβάλῃ τὴν φύσιν τοῦ ἀνθρώπου εἰς σύντομον διάστημα, δύνασαι, ούμως, νὰ τὸν διδάξῃ ὅσον γίνεται καλύτερον. Καὶ δὲν διδάσκονται μὲν ὅλα τὰ πράγματα, ἀλλὰ διδάσκονται πολλά. 'Αρκεῖ νὰ γίνῃ συνειδήσης, ὅτι ἡ ποιότης τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου διαβιώσεως δύναται σαφῶς νὰ βελτιωθῇ, ἐὰν ὁ καθεὶς μάθῃ τὴν σημαίαν τῶν λεπτομερειῶν, αἱ ὅποιαι πηγάζουν ἐκ τῆς κοινωνικῆς συμπεριφορᾶς καὶ προκαλοῦν τὰς διαφορᾶς καὶ τὰς ἐνοχλήσεις. Αἱ λεπτομέρειαι αὐταὶ, αἱ ὅποιαι παίζουν μεγάλον ρόλον καὶ εἰς τὴν χερσαίαν διοικίασιν, ἐντός τοῦ ἀσφυκτικοῦ χώρου τοῦ πλοίου, ἀποκτούν, κυριολεκτικῶς, ζωτικὴν σημασίαν.

Σημ. «NAYTIKON XRONIKON»: Καὶ σημειούμεν διὰ τὰ καθ' ήματα: Χρήσιμοι αἱ διαπιστώσεις, ἐνδιαφέροντα τὰ πορίσματα. Γεγονός, πάντως, ἥξιον νὰ ὑπογραμμισθῇ, ὅτι τὸ ἐπιβαλλεται νὰ γίνῃ διὰ νὰ διασκεδασθῇ ἡ μονοτονία τῶν μακρινῶν ταξιδίων. 'Ελκυστικότερον πρέπει νὰ καταστῆ τὸ ἐπάγγελμα. "Ο, τι διὰ τοὺς 'Αγγλους ναυτικοὺς ὑποδεικνύεται, ἔχει, ἐν μέτρῳ, τὴν ἐφαρμογὴν του καὶ παρ' ήμιν. 'Ας ἔξετασθῇ.



ΑΝΟΔΙΑ ΨΕΥΔΑΡΓΥΡΟΥ

**BERA**

ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗΝ  
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΣΙΔΗΡΩΝ  
ΣΧΑΦΩΝ ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΑΒΡΩΣΕΩΣ

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

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

#### ENOIKIAZETAI

**ENOIKIAZETAI** εἰς νεόδμητον μέγαρον ὑπερπολυτελοῦν κατασκευῆς μὲ ἀπάσας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις καὶ κλιματισμόν, κείμενον ἐν Πειραιεῖ, ἐπὶ τῶν ὁδῶν Σκουζῆ καὶ Κολοκοτρόνη καὶ Νοταρᾶ (τρεῖς ὄψεις) πλησίον Παραλίας καὶ εἰδικώτερον πλησίον τῆς NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED ὡς καὶ ἐπέτερων Τραπεζῶν (BANK OF AMERICA, Κτηματικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, 'Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, Ναυτιλιακῶν, NOVA SKOTIA, FIRST NATIONAL CITY BANK κ.λπ.) κατάλληλον ἀποκλειστικῶς διὰ ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ΟΛΟΚΛΗΡΟΣ Ο ΕΒΔΟΜΟΣ ΟΡΟΦΟΣ η τμῆμα τούτου (517 τετρ. μέτρα, τρεῖς ὄψεις, τρία ὀστανσέρ, τέσσερεις τουαλέττες κ.λπ.). Διὰ πολὺ χρόνιον ἐνοικίασιν.

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ:** 'Ανδρέαν 'Ηλ. Παπαγεωργόπουλον, δικηγόρον, ὁδὸς Πανεπιστημίου 44 'Αθῆναι - Τηλ. 620038 9—2 μ.μ. καὶ 6715395 καὶ 6721692 5—8 μ.μ. καὶ εἰς Λονδίνον Γεώργιον Α. Λαιμόν, Τηλ. 580-4386.

## Αἱ ἀπόψεις τῶν ἐφοπλιστῶν

# Ο ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟΝ Ν.Α.Τ.

ΝΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΕΠΙ ΤΗ ΒΑΣΕΙ ΤΟΥ ΜΙΣΘΟΥ ΤΗΣ ΟΙΚΕΙΑΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Αἱ ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφοραὶ (ναυτικοῦ καὶ ἐφοπλιστοῦ) δέον νὰ ὑπολογίζωνται, ὡς καὶ πρότερον, ἐπὶ τοῦ βασικοῦ μισθοῦ τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως καὶ οὐχὶ καὶ ἐπὶ τῶν διαφόρων ἐπιδομάτων, ὡς καθιερώθη διὰ τοῦ Ν. Δ) τος 152) 74. 'Ἡ ἀποψὶς αὕτη διατυπώτα παρ' ἐφοπλιστῶν, ἐν ὅψει τῆς αὐξήσεως τῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν τῶν πλοιοκτητῶν, ἦτις προβλέπεται ὑπὸ τοῦ καταρτισθέντος ἡδη καὶ πρωθυμένου πρὸς ψήφισιν σχεδίου νόμου «περὶ τῶν ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτοῦ».

Σχετικῶς παρατηρεῖται, ὅτι ὁ ὑπολογισμὸς καὶ τῶν ἐπιδομάτων διὰ τὰς πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφοράς, ποὺ καθιερώθη διὰ τοῦ Ν. Δ) τος 152) 1974, εἰσήχθη, τότε, διὰ νὰ ἐπέλθῃ αὔξησις τῶν ἑσόδων τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, δεδουμένου ὅτι δὲν ἡδύνωντο νὰ αὔξηθούν εὐθέως τὰ ποσοστά τῶν εἰσφορῶν, ἀτινα προεδέποντο ὑπὸ τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων. 'Ἡδη, προστιθέται, ἐφ' ὅσον διὰ τὸ σχέδιον νόμου αὔξονται τὰ ποσοστά τῶν εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., εὐλογὸν εἶναι νὰ καταργηθῇ ἡ διάταξις τοῦ Ν. Δ) τος 152) 1974 καὶ ὡς μισθὸς διὰ τὰς εἰσφορὰς νὰ ισχύσῃ, ὡς καὶ παλαιότερον, ὁ βασικὸς μισθὸς τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, ἀνεύ ὑπολογισμού τῶν ἐπιδομάτων. 'Ἄλλως τε, παρατηρεῖται, ἡ κατάργησις τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ἐπιδομάτων ἐπιβάλλεται καὶ ἐπὶ τοῦ προσθέτου λόγου, ὅτι προκαλοῦνται σοβαρά δυσχέρεια εἰς τὸν λογιστικὸν ὑπολογισμὸν τῶν κρατήσεων ἀπὸ τοὺς πλοιαρίχους, οἱ ὅποιοι, ὡς ἔχουν σῆμερον τὰ πράγματα καὶ πολύτιμον χρόνον, εἰς βάρος τῶν κυρίων καθηκόντων τῶν καταναλίσκουν καὶ πολλὰ λάθη κάμουν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκαλοῦνται πλεῖσται ὅσαι ἀνωμαλίαι.

'Ἐπίσης, ἀπὸ ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς διατυπώνται αἱ ἀξίες παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ σχεδίου νόμου «περὶ τῶν ὑπέρ τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν καὶ Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτοῦ»:

● Δέον νὰ διαγραφῇ ἡ φράσις «οὐχὶ ἔλασσον» τοῦ ἑδαφίου γ' τῆς παραγράφου 1, τὸ ὅποιον ἀναφέρεται εἰς τὸ ὑψος τῆς εἰσφορᾶς τῶν πλοιοκτητῶν πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1.500 κόρων. Διότι, παρατηρεῖται, ὑπὸ τὴν παρούσαν διατύπωσιν τοῦ σχέδιου νόμου, εἰς τὸν πλοιοκτητὸν πλοίον, εἰς βάρος τῶν κυρίων καθηκόντων τῶν καταναλίσκουν καὶ πολλὰ λάθη κάμουν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκαλοῦνται πλεῖσται ὅσαι ἀνωμαλίαι.

● 'Ἐπίσης, δέον νὰ ἀπαλειφθῇ ἡ διὰ τῆς παραγράφου 3 παρεχομένη εὐχέρεια εἰς τὸ Δ.Σ. νὰ αὔξηται τὰ ποσοστά τῶν εἰσφορῶν, ὅστε διὰ τὴν ἐκάστοτε αὔξησιν τῶν νὰ ἀπαιτήται νόμος καὶ νὰ καταργηθῇ ἡ δυνατότης ἐπιβολῆς προσθέτου τέλους εἰς τὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 30.000 κόρων.

● Τέλος, δέον νὰ καταργηθῇ ἡ ὑποχρέωσις καταβολῆς εἰσφορῶν διὰ τοὺς ἐλείποντας, ἦτις προβλέπεται διὰ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ἄρθρου 1. Σχετικῶς παρατηρεῖται, ὅτι ἡ ἐπιβολὴ κυρώσεων διὰ τοὺς ἐλείποντας εἶχεν ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ τὸ παρελθόν ἀποκλει-

νεργείᾳ ναυτικούς καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς.

● Διὰ τὴν ὑπαρξίν ἀπαρτίας τοῦ Δ.Σ. δέον ὅπως ἀπαραίτητος παρευρίσκωνται δύο ἐφοπλισταὶ καὶ ὅχι εῖς, ὡς προσδέπται εἰς τὸ σχέδιον καὶ νὰ προστεθῇ ὅτι «διὰ θέματος αὐξήσεως τῶν εἰσφορῶν ἡ ἐπιβολῆς προσθέτων οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων ἐπὶ τῶν πλοίων είναι ἀπαραίτητος ἡ θετικὴ ψήφος δύο τούλαχιστον ἐφοπλιστῶν».

### ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ

Αἱ καθιερώμεναι, διὰ τοῦ σχεδίου νόμου νέαι εἰσφοραὶ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

— Διὰ πλοῖα ὀλικῆς χωρητικότητος μέχρι 25 κόρων, 5% τῶν ναυτικῶν καὶ 6% τῶν πλοιοκτητῶν.

— Διὰ πλοῖα χωρητικότητος 25 - 1.500 κόρων, 8% τῶν ναυτικῶν καὶ 10% τῶν πλοιοκτητῶν.

— Διὰ πλοῖα χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1.500 κόρων, 8% τῶν ναυτικῶν καὶ 11% τῶν πλοιοκτητῶν.

'Ἐπισης ὁρίζεται, ὅτι ὁ πλοιοκτήτης ὑποχρεούνται εἰς τὴν καταβολὴν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῆς ιδίας αὐτοῦ εἰσφορᾶς, ὡς καὶ τῆς εἰσφορᾶς ναυτικοῦ δι' ἄπαντας τοὺς ἐλείποντας ἐπὶ τῆς όργανικῆς συνθέσεως. Προτείνεται, συγκεκριμένως, νὰ προστεθῇ ἡ ἔξης περίπου διάταξις:

«Οσακίς οἱ ὑπηρετοῦντες ναυτικοὶ ὑπερβαίνουν εἰς ἀριθμὸν τοὺς ναυτικοὺς τῆς όργανικῆς συνθέσεως τοῦ πλοίου ἡ ἔχουν ναυτολογηθῆ ὑπὸ εἰδικότητα διάφορον τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τῆς όργανικῆς συνθέσεως. Προτείνεται, συγκεκριμένως, νὰ προστεθῇ ἡ ἔξης περίπου διάταξις:

### ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΝ

Διὰ τὸ ἄρθρον 2, τὸ ὅποιον ἀναφέρεται εἰς τὴν συγκράτησιν τοῦ Δ.Σ. τοῦ Ν.Α.Τ., προτείνονται τὰ ἔξης:

● Σύνθετος δεκαπελής ὡς ἀκολούθως: Πρόεδρος εἰς οἰκονομολόγος - ἐπενδυτής, εἰς εἰδικότητα περὶ τὰ ἀσφαλιστικά, τέσσαρες ἐφοπλισταὶ, ἐξ ὧν τρεῖς ἐκ τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας καὶ εἷς εἰς τῆς ἐπιβατηγούν, τέσσαρες ναυτικοὶ, ἐξ ὧν δύο ἐνέργεια καὶ δύο ἐν συνταξιοδοτήσει (εἰς ἀξιωματικός καὶ εἰς κατώτερον πλήρωμα ἀντιστοίχως) καὶ εἷς ἀντιπρόσωπος τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ἀλλὰ ἀνεύ ψήφου.

● 'Ο προτεινόμενος ἀριθμὸς ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν, ἐξ ὧν θὰ ἐκλέγωνται τὰ μέλη τοῦ Δ.Σ., δέον νὰ εἶναι διπλάσιος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐκλεγομένων μελῶν.

● Νὰ καθιερωθῇ σύστημα τηματικῆς ἐναλλαγῆς τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ. διότι, ὡς ἔχει τὸ σχέδιον νόμου, εἰς τὸ τέλος τῆς δευτέρας τριετίας θὰ ἐμφανισθῇ τὸ φαινόμενον νὰ ἀλλάξῃ τὸ σύνολον τῶν μελῶν τοῦ Δ.Σ., τούτῳ δὲ εἶναι πιθανὸν νὰ ἐπιφέρῃ οὐσιώδεις καί, ἐνδεχομένως, οὐχὶ χρησίμους μεταβολὰς εἰς τὴν βασικὴν πολιτικὴν τοῦ Ν.Α.Τ.

● Νὰ ισχύσῃ καὶ διὰ τοὺς συνταξιούχους ὁ ἀποκλεισμός ἐκ τοῦ διορισμοῦ εἰς τὸ Δ.Σ., μετὰ δύο τριετίας, ὡς ισχύει διὰ τοὺς ἐν

Ἐν ΦΙΛΟΘΕΗ ἐνοικιάζεται  
Κατοικία νεόδημος, γωνιαία, πολυτελοῦς κατασκευῆς, M2 190 καὶ βεράντες M2 98, μὲ ἀνθόκηπον κ.λπ. Τηλέφωνον 68.14.524 ὥρας 5—10 μ.μ.

Τὸ καταρτισθὲν σχέδιον νόμου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Περὶ τῶν πολιτικῶν προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἐπέρει τοῦ τέλος Μαΐου ἡπειριθμοῦ τοῦ Δ.Σ., διότι τὸ προσωπικό τοῦ Ν.Α.Τ. λόγω τῆς σημειώσεως πληρώματος πλοίου ναυτικού, συνέβηται, ὅτι ἐπεριπτώσει τοῦ πλοίου μόνον πληρώματος, αἱ εἰσφοραὶ ὑπολογίζονται ἐπὶ τοῦ πληρώματος μόνον πληρώματος διαφορετικούς πλοίου ναυτικούς αὐτοῦ. Τέλος ὁρίζεται, ὅτι ἐπεριπτώσει τοῦ πλοίου μόνον πληρώματος μόνον πληρώματος διαφορετικούς πλοίου ναυτικούς αὐτοῦ.

Τὸ προσωπικό τοῦ Δ.Σ. διάταξις προσδέπται τὰ προσώπων, εἰδικά καὶ τυπικά τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ., τὴν μονιμοποίησιν τῶν ὑπηρετοῦντων ἡδη ἐπὶ συμβάσει ἡ ἐπὶ ήμερομίσθιῳ ὑπαλλήλων, τὰς μισθολογικὰς διαβαθμίσεις τοῦ προσωπικοῦ, τὴν παροχὴν ὑγειονικῆς περιθλάψεως, ἐπικοινωνίας τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. περιελήφθη διάταξις προβλέπουσα τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ληφθσομένου μέτρου καὶ διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.

Τὸ καταρτισθὲν σχέδιον νόμου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Περὶ τῶν πολιτικῶν προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἐπέρει τοῦ τέλος Μαΐου ἡπειριθμοῦ τοῦ Δ.Σ., διότι τὸ προσωπικό τοῦ Ν.Α.Τ. λόγω τῆς σημειώσεως πληρώματος πλοίου ναυτικού, συνέβηται, ὅτι ἐπεριπτώσει τοῦ πλοίου μόνον πληρώματος, αἱ εἰσφοραὶ ὑπολογίζονται ἐπὶ τοῦ πληρώματος μόνον πληρώματος τοῦ Ν.Α.Τ. περιελήφθη διάταξις προβλέπουσα τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ληφθσομένου μέτρου καὶ διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.

Τὸ καταρτισθὲν σχέδιον νόμου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Περὶ τῶν πολιτικῶν προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἐπέρει τοῦ τέλος Μαΐου τοῦ Δ.Σ., διότι τὸ προσωπικό τοῦ Ν.Α.Τ. λόγω τῆς σημειώσεως πληρώματος πλοίου ναυτικού, συνέβηται, ὅτι ἐπεριπτώσει τοῦ πλοίου μόνον πληρώματος, αἱ εἰσφοραὶ ὑπολογίζονται ἐπὶ τοῦ πληρώματος μόνον πληρώματος τοῦ Ν.Α.Τ. περιελήφθη διάταξις προβλέπουσα τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ληφθσομένου μέτρου καὶ διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.

Τὸ προσωπικό τοῦ Δ.Σ. διάταξις προσδέπται τὰ προσώπων, εἰδικά καὶ τυπικά τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ., τὴν μονιμοποίησιν τῶν ὑπηρετοῦντων ἡδη ἐπὶ συμβάσει ἡ ἐπὶ ήμερομίσθιῳ ὑπαλλήλων, τὰς μισθολογικὰς διαβαθμίσεις τοῦ προσωπικοῦ, τὴν παροχὴν ὑγειονικῆς περιθλάψεως, ἐπικοινωνίας τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. περιελήφθη διάταξις προβλέπουσα τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ληφθσομένου μέτρου καὶ διὰ τοὺς ὑπαλλήλους τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἀπομαχικοῦ Ταμείου.

# ΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΛΙΑ ΤΗΝ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΙΝ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

## Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

Η έφαρμογή τού κυρωθέντος διά τού Π.Δ. 136 και δημοσιεύθεντος την 11ην παρελθόντος Μαρτίου είς την 'Έφημερίδα της Κυβερνήσεως Κανονισμού περί ένδιαιτησεως πλοιάρχου και πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν ἀμυντικῶν πλοίων δρχεται διά μὲν τὰ ὑπάρχοντα σκάφη ἀπό τῆς 12ης προσεοχῆς Σεπτεμβρίου, διά δὲ τὰ νέα ἀπό τῆς 11.3.1976, ἐν ἔτος, δηλαδή, ἡργάτερον, ἀπό της δημοσιεύσεως τοῦ.

Τὰ ἀνωτέρω ὑπογραμμίζει εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 205 μόνιμον ἀμυντικὸν τοῦ διά την Ναυτιλίας, τὴν ὁποίαν ἀποθίνει πρὸς ἀπάντη τὰ κεντρικά Λιμεναρχεῖα, τὰ Λιμεναρχεῖα καὶ 'Υπολιμεναρχεῖα τῆς χώρας διά την ἐφαρμογὴν τοῦ Κανονισμοῦ.

Εἰς τὴν ἔγκυκλιον τοῦ Υ.Ε.Ν. ἀναφέρονται, μεταξὺ ἄλλων, τὰ ἔξι:

### 1. ΓΕΝΙΚΑ

1.1 Τὰ τῆς ἔνδιαιτησεως πλοιάρχου καὶ πληρώματος προθλέπονται ὑπὸ τοῦ Π. Δ)τος 136(1975 (Φ.Ε.Κ. 30Α') περὶ ἔγκρισεως καὶ θέσεως εἰς ἐφαρμογὴν Κανονισμοῦ περὶ ἔνδιαιτησεως πλοιάρχου καὶ πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν ἀμυντικῶν πλοίων.

1.2 Χώροι ἔνδιαιτησεως τοῦ πλοιάρχου καὶ πληρώματος, εἶναι, ως ναυτικόν, αἱ κοινωνίες, τὰ ἐπιστατήρια, τὰ καπιτανήρια, αἱ αιθουσαὶ ψυχαγαγγίας, τὰ γραφεῖα, τὰ ἀναρρωτήρια καὶ οἱ χώροι ὑγείας.

1.3 Η κατάτασις τῶν χώρων ἔνδιαιτησεως τῶν πλοίων, ἀποτελεῖ βασικὸν παράγοντα, τόσον ἐπὶ τῆς παραμονῆς τῶν ναυτικῶν ἐπὶ μακρῷ χρόνῳ ναυτολογημένων ἐπὶ τῶν πλοίων, δύον καὶ ἐπὶ τῆς προσελεύσεως νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἐνῷ, παρελλήλων, ἀντικαποτέρῃ τὸ ἔνδιαιτησθέν τῆς χώρας μας διά τούς ναυτικούς καὶ ὑπογραμμίζει ἐπίπεδον πολιτικού μας.

1.4 Μέχρι σήμερον, τὰ τῆς ἔνδιαιτησεως πλοιάρχου καὶ πληρώματος τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ἐρυθριμόντος κατὰ τρόπον γενικὸν καὶ συμφωνῶς πρὸς τὰ δεδομένα τῆς ἐποχῆς, κατὰ τὴν ὁποίαν είχον θεσπισθῆ ἀι σχετικοὶ διατάξεις ('Ὕποργυκὴ 'Ἀπόφασις ὑπ' ἀριθ. 5321)20.12.1939). Αἱ ἔξελλεις, δύος, αἱ δοποὶ ἀλαθον, ἐν τῷ μεταξύ, χώραν, τόσον εἰς τὸν τεχνολογικὸν, δύον καὶ εἰς τὸν κοινωνικὸν τομέα, ἐπεδαλον τὴν ἀναθέρωσιν τῶν διατάξεων τούτων, πρὸς τὸν σκοπὸν βελτίωσεως καὶ ἐναρμονίσεως τῶν συνηθικῶν ἔνδιαιτησεων μετὰ κρατούσας, σήμερον, συνθήκας καὶ ἀντιλήψεις.

1.5 Κατὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ὑπ' ἀριθ. 136(1975 Π. Δ)τος, ἐλλιθυντος ὑπὸ δύον αἱ σχετικοὶ διατάξεις διεισθῶν Σύμβασεων καὶ τῆς ἀντιστοχού νομοθεσίας μεγάλων ναυτιλιακῶν χωρῶν, ὡς

ἐπίσης καὶ αἱ σύγχρονοι ἀντιλήψεις ἐπὶ τῆς ὑγιείνης, ἀνέσεως καὶ πολιτισμοῦ.

1.6 Τὸ ἐν λόγῳ Π. Διάταγμα περιλαμβάνει δύο μέρη. Τὸ πρῶτον μέρος ὀναφέρεται εἰς δρισμούς καὶ γενικάς διατάξεις καὶ τὸ δεύτερον μέρος, ἀποτελούμενον ἐξ ἑξ (6) Κεφαλαίων, καθορίζει τὰς γενικάς καὶ εἰδικάς κατασκευαστικάς καὶ ἀπαιτήσεις ἐξοπλισμοῦ δι'. Ἐκαστον χώροι καὶ κατηγορία πλοίου, τὰ μέσα ψυχαγγαγίας, τὰ ὑποθλητέα σχέδια καὶ μελεταὶ καὶ τὸ τρόπον καὶ χρόνον ἐφαρμογῆς.

### 2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

2.1 Ο κυρωθεὶς Κανονισμὸς ἐφαρμόζεται ἐπὶ νέων πλοίων καὶ ἐπὶ ὑπαργόντων, δι'. δύον θέματα προθλέπεται τοῦτο ρήσως ὑπὸ τῶν διατάξεων αὐτοῦ. 'Ως νέα πλοία νοοῦνται ἑκένα, τῶν δύον ἡ τροπὴ θά τεθῇ μετά τὴν 11ην Μαρτίου 1976.

2.2 Η ἐφαρμογὴ τοῦ Κανονισμοῦ ἀρχεται:

α) Διά τὰ νέα πλοία ἀπό τῆς 11ης Μαρτίου 1976.

β) Διά τὰ ὑπάρχοντα ἀπό τῆς 12ης Σεπτεμβρίου 1975.

2.3 Κατὰ συνέπειαν τῶν ἀνωτέρω, τὸ μεσολαβοῦντον ἀπό τῆς ἡμερομηνίας δημοσιεύσεως τοῦ Κανονισμοῦ (11.3.1975), μέχρι τῆς 12ης Σεπτεμβρίου χρονικὸν διάστημα, ἔχει χαρακτήρα καθαρῶν ἐνημερωτικῶν, ἀποθλέποντα εἰς τὴν ἐνημέρωσιν καὶ προετοιμασίαν τῶν ἔνδιαιτησομένων, διά τὴν συμμόρφωσιν τῶν ὑπαρχόντων πλοίων καὶ μελετῶν διά τὴν ναυπήγησιν νέων πλοίων.

### 3. ΕΛΕΓΧΟΣ

3.1 'Από τῆς 12ης Σεπτεμβρίου 1975, δ. Ἐλεγχος τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, δι'. πρὸς τὸν τομέα ἔνδιαιτησεως. Θά διενεργήται ἐπὶ τῇ βάσει:

α) Τῶν διατάξεων τοῦ ἀριθμοῦ 40 παρ. 1 (στ) τοῦ Ν. Δ)τος 187(1973 περὶ Κάδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου».

β) Τῶν διατάξεων διά τὰ ὑπάρχοντα πλοία τοῦ κυρωθέντος διά τοῦ Π. Δ)τος 136(1975 Κανονισμοῦ, καὶ

γ) Τῶν διατάξεων τῆς Υ.Α. 5321)20.12.1939, δι'. δύον θέματα δὲν ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ Ανωτέρω Κανονισμοῦ.

3.2 Η Ε.Ε.Π. θὰ παράσῃ τὰς ἀναγκαῖας δημόγιας πρὸς τὸδύον πλοίων ἔνδιαιτησομένους πλοιοκτήτας ἐπὶ τῆς 12ης Σεπτεμβρίου 1975, δι'. δύον θέματα δὲν ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ Ανωτέρω Κανονισμοῦ.

τῶν πλοίων, δι'. καὶ ἐπὶ τυχὸν διευκρινήσεων ἐπὶ τῶν διαπιστήσεων διά τὰ νέα πλοία.

### 4. ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΙΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ

4.1 Οι ἔξουσιοδοτημένοι διά τὴν διενέργειαν ἐπιθεωρήσεων καὶ ἔκδοσιν πιστοποιητικῶν εἰς τὰ Ἑλληνικὸν πλοία κατά τὰς διατάξεις τῶν διεθνῶν συμβάσων περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ περὶ γραμμῶν φορτώσεως, ἔξουσιοδοτούνται ὑπὸ τοῦ Κανονισμοῦ καὶ διά τὴν ἐφαρμογὴν τῶν σχετικῶν, πρὸς κατασκευαστικά θέματα, διατάξεων αὐτοῦ.

4.2 Οι Νηογνώμονες οὗτοι είναι οι ἀκόλουθοι:

- (α) Ἐλληνικὸς Νηογνώμων.
- (β) American Bureau of Shipping.
- (γ) Bureau Veritas.
- (δ) Det Norske Veritas.
- (ε) Germanischer Lloyd.
- (στ) Lloyd's Register of Shipping.
- (ζ) Registro Italiano.

4.3 Η ἐν λόγῳ ἔξουσιοδότησις παρεσχέθη διά τῆς διευκόλυντον τῶν ναυπηγούμενων, κυρίως ἐκ τοῦ 'Ἐλλαδός, Ἐλληνικῶν πλοίων, χωρὶς νά ἀποκλείεται καὶ ἡ ἐν 'Ἐλλαδί η παρακολούθησις. Εἰς διμοτέρας, πάντας, τὰς περιπτώσεις, δι'. Ε.Ε.Π. διαπιστεῖ τὸ δικαιαίωμα ἐλέγχου καὶ παρακολουθήσεως.

4.4 Κατά τὰ ἀνωτέρω, οἱ Νηογνώμονες παρακολουθοῦν μόνον ναυπηγούμενα πλοία καὶ σύχι πλοία τὰ όποια τυχόνται δημόρασμένα διά τοῦ προθλέποντον πιστοποιητικοῦ.

4.5 Η συμμόρφωσις νέων πλοίων πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ, δὲν προσποτεῖται τὴν ἔκδοσιν συμπληρωματικοῦ πιστοποιητικοῦ. Τὸ κατασκευαστικό μέρος τοῦ τομέως ἔνδιαιτησεως, ἐντάσσεται διά τὰ φύγ πλοία εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις, αἱ δοποὶ καλύπτονται ὑπὸ τοῦ πιστοποιητικοῦ ἀσφαλείας κατασκευῆς.

### 5. ΠΑΡΑΒΑΣΕΙΣ - ΚΥΡΩΣΕΙΣ

5.1 Οι παραβάται τοῦ Κανονισμοῦ διώκονται κατά τὰς διατάξεις τοῦ ἀριθμοῦ 45 τοῦ Ν. Δ)τος 187(1973, διώ προστίμου 2.000 - 150.000 δρχ., ἀνάλογα τῆς βαρύτητος ἐκάστης παραβάσεως.

5.2 Εἰς σοθαράς περιπτώσεις δύναται ἐπιπροσθέτως νά παραπεμφῆ δι'. πλοιάρχος διά παράβασιν τῶν ἐπαγγελματικῶν τοῦ ὑποχρεώσεων, κατά τὰς οἰκείας διατάξεις τοῦ Κεφαλαίου τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνον Ν. Διατάξιμος.

5.3 'Ἐάν οι χώροι ἔνδιαιτησεως τοῦ πλοίου εὑρίσκονται εἰς πόλη κακήν κατάτασιν, δύτε νά τιθεται ἐν κινδύνῳ ἡ ζυγία τοῦ πλοηράματος, δύναται νά διπαρογευθῇ δ ἀπόπλους, μέχρις ἀποκαταστάσεως. Εἰς ἑτέρας περιπτώσεις παρέχεται εὐλογὸς προθεσμία.

5.4 Διά τὴν ἐπιθεωρήσην κυρώσεων ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, εἰς θέματα παραβάσεων τοῦ Κανονισμοῦ ἔνδιαιτησεως πλοιάρχου καὶ πληρώματος, σχετική τυγχάνει ἡ 'Εγκόλπιος περὶ κυρώσεων διά παραβάσεως τῆς περὶ ἐλέγχου τῆς ναυπιλοίας νομοθεσίας.

**SOL**  
*Always at  
your service*

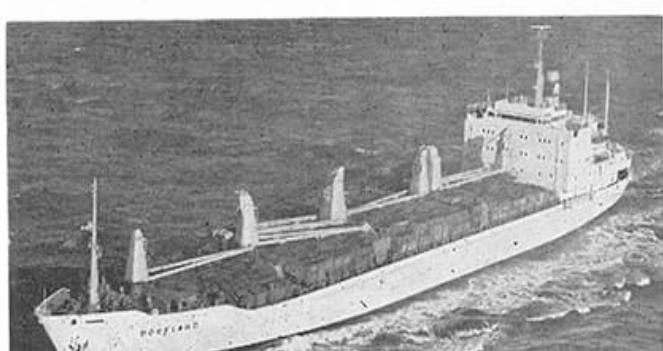
SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC  
MEDITERRANEAN / NORTH AFRICA  
CONTINENT/SCANDINAVIA/BALTIC  
and vice versa

BROSSTRÖMS



General Agents for Greece:

Scandinavian Near East Agency S.A.

Akti Miaouli 35 - 39

PIRAEUS

Tel. 4521 111

Telex 212557

212558

**"Όταν ό πλουτος ἀκτινοβολεῖ καὶ θερμαίνει**

# Η ΜΕΓΑΛΗ ΕΝ ΖΩΗ ΔΩΡΕΑ ΤΟΥ κ. ΜΙΧ. ΞΥΛΑ

ΤΟ ΟΜΗΡΕΙΟΝ ΠΙΝΕΥΜΑΤΙΚΟΝ ΚΕΝΤΡΟΝ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

"Οσοι παρηκαλούθησαν πρὸ δήμερῶν τὴν τελετὴν τῆς θεμελιώσεως τοῦ Ὀικουμενικοῦ Κέντρου Χίου, δὲν μετέσχογ τυπικῶς εἰς μίαν ἀπλὴν τοπικὴν ἐκδήλωσιν, ἀλλὰ παρέστησαν μάρτυρες ἑνὸς νέου ὥραιού δημιουργικοῦ ἔργου τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Τὴν Κυριακὴν 15 Ιουνίου, ὁ γνωστὸς ἐφοπλιστὴς κ. Μιχαὴλ Ξυλᾶς μετὰ τῆς ἑριτίμου συζύγου του κυρίας Σταματίας Ξυλᾶς, ἔθεσαν τὸν θεμέλιον λίθον ἑνὸς περιλάμπρου οἰκοδομῆματος, τὸ ὅποιον θὰ στεγάσῃ τὴν πνευματικὴν κίνησιν τῆς νήσου, μὲ εὐρύτεραν, θερμούργον τὴν ἀκτινοθόλιαν.

Ρέκτης, φιλοπρόδοος, διανοούμενος καὶ ἀνθρωπιστὴς ὁ κ. Μιχαὴλ Ξυλᾶς, δὲν εἶναι ἡ πρώτη φορὰ καθὸς ἢ διδεῖ τὰ δείγματα τῆς πνευματικῆς καλλιεργείας καὶ τῶν ψυχικῶν ἀρετῶν του. Πρὸ δὲ τῶν ἑπτὼν διδοῖς μετὰ τῆς ἑξῆς ισού πεφωτισμένης συζύγου του, παρέδωσαν ἔτοιμον πρὸς χρήσιν εἰς τὴν γεγέτειράν των τὸ Πνευματικὸν Κέντρον Καρδιμύλων. Καὶ συνεχίζων τῷρα τὴν δημιουργικὴν δρᾶσιν τοῦ ἐμπνευσμένου εὐεργέτου, ἰδρύει εἰς τὴν πρωτεύουσαν τῆς νήσου τὸν ἀγάλογον πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις αὐτῆς πνευματικὸν ναόν της.

Ἀγεγειρόμενον εἰς κεντρικὸν οἰκόπεδον τοῦ Δήμου, τὸ μεγαλοπρεπὲς κτίριον, τοῦ ὅποιου ἡ διπάνη ὑπολογίζεται εἰς 3 ἑκατομ. δολαρίων, θ' ἀποτελεσθῇ ἐκ 3 κυρίων ὄρφων καὶ 2 ἡμιορόφων καὶ ὑπογείων χώρων, διὰ νὰ καλύψῃ πᾶν ὅ, τι ἡ πολιτιστικὴ στάθμη καὶ αἱ πνευματικὲς ἀνησυχίαι τοῦ τόπου ἔχουν ἀνάγκην. Θέσπρα, αἴθουσαὶ διαιλέξεων, αἴθουσαὶ ἔκθεσεων, διδικτήματα, ἀναγγηλωστήρια καὶ παντοῖοι ἄλλοι συγαφεῖς χώροι: θὰ τεθοῦν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν κατοίκων τῆς νήσου καὶ ιδίᾳ τῆς χιακῆς νεολαίας, διὰ νὰ μορφωθοῦν, γὰρ προβάλουν τὰς καλλιτεχνικὰς ἐπιδόσεις των καὶ νὰ ἔξυψώσουν τὸ πνευματικὸν των ἐπίπεδον.

Δὲν εἶναι, φυσικά, οὕτε τὸ πρῶτον οὕτε τὸ τελευταῖον ἔργον εὐποίεις, τὸ ὅποιον προέρχεται ἐκ τῆς ἐφοπλιστικῆς γενναιοδωρίας, διὰ νὰ λαμπρύνῃ τὴν Χίον τὴν Ἑλλάδα. Είγει: ὅμως ἔργον χρακτηριστικὸν διότι ἀποτελεῖ διάρεαν ἐν ζωῇ, δωρεάν ἑκείνων αἱ ὅποιαι ἀποδεικνύουσαν τὴν διάθεσιν τοῦ δωρητοῦ νὰ διαπανήσῃ ἐκ τοῦ ἐνεργοῦ του εἰσαρτήματος καὶ σχῆματος νὰ ὑποδείξῃ τὸν τρόπον χρησιμοποιήσωντος τοῦ εκείνους δὲν θὰ δύναται πλέον νὰ φύσῃ.

Πιστεύει ὁ κ. Ξυλᾶς, διὰ ὅπως ἐν ζωῇ ἐκδηλοῦνται ἡ ἐπιχειρηματικὴ δραστηριότης τοῦ ἀτόμου, οὕτω ἐν ζωῇ ὀφείλει: γ' ἀκτινοθόλῃ καὶ νὰ θερμαίνῃ ἡ εὐεργετικὴ δρᾶσις του πρὸς τὸν συνάνθρωπον, πρὸς τὴν πόλιν καὶ πρὸς τὸ "Ἐθνος". Διότι τότε καὶ ὁ δωρητὴς ἀπολαμβάνει τὴν ἴθικὴν ἱκανοποίησιν τῶν ιδίων αὐτοῦ πράξεων καὶ τὸ κοινωφελὲς ὑδρυμα ἀκολουθεῖ τὰς κατευθύνσεις πρὸς τὰς ὅποιας τὸ ἐνεπνεύσθη καὶ διὰ τὰς ὅποιας τὸ ἐπραγματοποίησεν.

Κατωτέρῳ δημιουργείον τὰ τῆς σεμινῆς καὶ ἐντυπωσιακῆς τελετῆς, τὴν ὅποιαν ἐπιλήγειν ὁ ὑπουργὸς Πολιτισμοῦ κ. Τρυπάνης καὶ πλήθος ἐκλεκτῶν προσκεκλημένων.



Τὸ ζεῦγος τῶν δωρητῶν, ἡ Κυρία Σταματία καὶ ὁ κ. Μιχ. Ξυλᾶς, μετὰ τοῦ ὑπουργοῦ κ. Τρυπάνη.

"Η Χίος, πράγματι, ἐκινήθη εἰς συναγερμὸν διὰ νὰ ἐορτάσῃ τὴν κατάθεσιν τοῦ θεμέλιον λίθου τοῦ Ἰδρύματος Ξυλᾶς καὶ νὰ ὑποδεχθῇ τοὺς πολυπληθεῖς προσκεκλημένους.

Θερμοὶ λόγοι εὐχαριστιῶν καὶ συγχαρητήριών εξεφονήθησαν κατὰ τὴν εἰς τὸ Δημαρχεῖον τῆς πόλεως συγκέντρωσιν καὶ μετέπειτα κατόπιν τὸ παραπεθέν υπὸ τοῦ Δήμου Χίου γεῦμα εἰς ὑπερδιακοσίους προσκεκλημένους.

Ομίληται: Ὁ Μητροπολίτης Χίου Χρόστομος, ὁ ὑπουργὸς κ. Τρυπάνης, οἱ δουλευταὶ Χίου κ.κ. Μπουρνιάς καὶ Μαυριδόγλου καὶ ἄλλοι.

**Ο κ. ΜΙΧΑΗΛ ΞΥΛΑΣ**

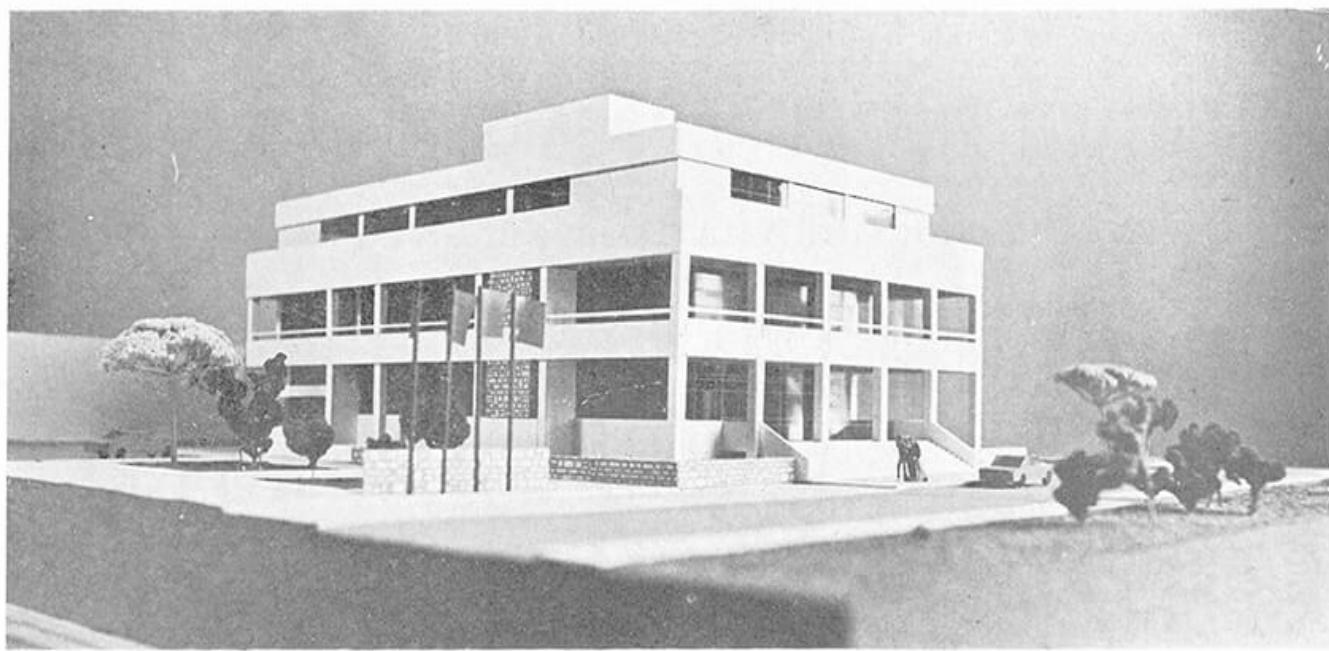
Τὸν λόγον τοῦ κ. Μιχ. Ξυλᾶς παραθέτομεν κατωτέρω. "Ἄς τὸν προσέξουν δοσοὶ καλοῦνται τὸ ὡραίον παράδειγμα τοῦ κ. Ξυλᾶς νὰ ἀκολουθήσουν εἰς ἔργα εὐποίησις :

Σεβασμιώτατε, ἔξοχώτατε κ. "Υπουργέ, κύριοι δουλευταί, κ. Νομάρχα, κ. ὑπαρχηγὲ Χωροφυλακῆς, κ. στρατιωτικὲ Διοικητά, κ. Δήμαρχε, κυρίαι καὶ κύριοι,

Πρωτίστως ἐπίθυμων νὰ ἐκφράσω ἐκ μέρους τῆς συζύγου μου καὶ ἐμοῦ τὰς θερμάς εὐχαριστίας καὶ τὴν βαθεῖαν εὐγνωμοσύνην μας πρὸς τὸν ἔξχωτατὸν ὑπουργὸν Πολιτισμού καὶ τὸν Επιστημῶν, ἀκαδημαϊκὸν κ. Κωνσταντίνον Τρυπάνην, διότι εὐηρεστήθη νὰ τιμήσῃ διὰ τῆς παρουσίας του, ἐκ μέρους τῆς Κυβερνήσεως, τὴν σημερινὴν τελετὴν καὶ μάλιστα νὰ καταθέσῃ τὸν θεμέλιον λίθον τοῦ Ομηρίου Πνευματικοῦ Κέντρου (ἐκ μέρους τῆς Αύτοῦ Ἐξοχότητος τοῦ Προέδρου τῆς Δημοκρατίας).

Εὐχαριστούμεν ἐπίσης τὸν κ. Τρυπάνην διὰ τὴν ἔξαιρετον διλητίαν του καὶ τοὺς φιλόδρομονας δι' ἡμᾶς λόγους του. "Ο ἐπιφανῆς οὗτος βλαστὸς διαπρεπῶν Χίων γονέων, συνεχίζει μετὰ μεγάλους ζῆλου καὶ πολλῆς ἐπιτυχίας τὸ μέγαν ἔργον του ἐκ μητρὸς πάππου του, σοφοῦ Γεωργίου Ζολώτα, βαδίζων συνεχῶς ἀπὸ ἐπιτυχίας εἰς ἐπιτυχίαν.

"Ομοίας εὐχαριστίας ἐπίθυμων νὰ ἐκφράσω πρὸς τοὺς κ.κ. Λεωνίδαν Μπουρνιάν, δουλευτὴν Χίου καὶ τέως ὑπουργόν, "Ιωάννην Σόδην, δουλευτὴν Χίου, "Ισιδώρον Μαυριδόγλου καὶ Νικόλαον Ζορμπάν, ἀμφοτέρους τέως δουλευτάς Χίου καὶ ὑπουργούς, τὸν Κωνσταντίνον Χουρδάκην τέως ἀντιπρόδρομον τοῦ Αρείου Πάγου καὶ ὑπουργόν, τὸν ὑπαρχηγὸν τοῦ ἐνδόξου σώματος τῆς Χωροφυλακῆς ὑποστράτηγον κ. Νικόλαον Πορικόν, τὸν Νομάρχην Χίου κ. Κυριάκον Στεφανάκον, τὸν στρατιωτικὸν διοικητὴν Αίγαίου, ταξίαρχον κ. Γεώργιον Κουμάνταρον καὶ τοὺς γενναῖους ἀξιωματικούς του, τὸν Δήμαρχον Χίου κ. Στέφανον Τσουρῆν, τὸν ὁμότιμον καθηγητὴν τοῦ Πανεπιστημίου "Αθηνῶν" κ. Κωνσταντίνον Μπόνη, τὸν διοικητὴν Χωροφυλακῆς κ. Λεωνίδαν Λαπτιώτην καὶ τοὺς ἔξαιρέτους ἀξιωματικούς του, τὸν Πρόεδρον Πρωτοδικῶν κ. Χαράλαμπον Παμπούκην καὶ τοὺς ἀξίους συνεργάτας του, τὰς Ναυτικὰς καὶ Λιμενικὰς "Ἀρχᾶς καὶ πᾶσαν παρισταμένην" Αρχὴν καὶ Υπηρεσίαν, ώς καὶ πρὸς ἄπαντας τοὺς διακεκριμένους προσκεκλημένους μας, οἵτινες εὐγενῶς προσήλθον διὰ νὰ τιμήσωσι διὰ τῆς παρουσίας των τὴν σημερινὴν τελετὴν μας. "Ἐπίσης χαιρετίζουμεν μετὰ πολλῆς χαρᾶς τὴν



Η μακέτα του 'Ομηρείου Πνευματικού Κέντρου.

παρουσίαν ένταῦθα τῶν ἑριτίμων Κυριῶν καὶ τῶν εὐγενῶν δεσποινίδων.

Εύχαριστούμεν ἐπίσης τοὺς ἔξαιρέτους ὀμιλητάς, τὸν Σεβασμιώτατον Μητροπολίτην Χίου κ. Χρυσόστομον, τοὺς ἀξιότιμους κυρίους Λ. Μπουρνιάν, Ιωάννην Σόδην, Νικόλαον Ζορμπάν καὶ Στέφανον Τσουρήν, Δῆμαρχον Χίου, διὰ τοὺς μεστούς περιεχομένου καὶ φιλόφρονας λόγους των. Διὰ τῶν λόγων τούτων ἔξαιρεται καὶ ἐπαινεῖται, κατ' οὐσίαν, ἡ μακρὰ καὶ εὐγενὴς Χιακὴ καὶ ἐν πολλοῖς Πανελλήνιος ἀφετὴ τῆς κοινωνικῆς εὔποιίας, ἥτις τόσον ἔχει εὐεργετήσει τὴν νῆστον μας καὶ τὴν Ἑλλάδα γενικώτερον. Ἡ παράδοσις αὕτη συνετέλεσεν ἀσφαλῶς εἰς τὴν ἀπόφασιν μας νὰ πληρώσωμεν μίαν μεγάλην ἔλλειψιν τῆς νήσου μας καὶ εἰς τὴν ικανοποίησιν ἐνὸς μακροῦ καὶ διακαούς πόθου τῶν συμπολιτῶν μας, ὅπως ἀποκτήσωσι Πνευματικὸν Κέντρον διὰ τὴν ἀνάπτυξιν καὶ ἔξυψωσιν τοῦ πνευματικοῦ, ἐπιμορφωτικοῦ καὶ ἐκπολιτιστικοῦ ἐν γένει ἐπιπέδου των.

Χάρισμεν ιδιαιτέρως, διότι ὁ πόθος οὗτος, διστις ἡτο καὶ ιδικός μας πόθος καὶ σηνειρον τῆς ζώνης μας, ἀρχίζει νὰ πραγματοποιήται σήμερον, διὰ τῆς θεμελιώσεως τοῦ 'Ομηρείου Πνευματικού Κέντρου. Είμεθα δὲ δέδαιοι, διτι τὸ θεμελιώμενον περικαλλές οἰκοδόμημα, μὲ τὸ ἔχοντα ἀρόβοζον εἰς αὐτὸν σοματικούς καὶ τίτλους, θέλει ἀπόδημον ἐσεῖ, μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ Θεοῦ, ὁ τηλαιγής Φάρος τοῦ πνεύματος καὶ πολιτισμοῦ διὰ τὴν Χίου, τὴν Ἑλλάδα καὶ εὐρύτερον ἀκόμη, τὸ 'Ιερὸν Τέμενος τῶν γραμμάτων καὶ τῆς τέχνης καὶ χώρος ὑψηλῆς

ἀπολαύσεως, διαφωτίσεως καὶ εύδαιμονίας παντὸς εἰσερχομένου εἰς αὐτό, φάρος δὲ ἀντάξιος τῆς μακρᾶς καὶ ἐνδόξου, ἀνά τοὺς αἰώνας, ιστορίας τῆς φιλτάτης μας Χίου.

Ἡ σχεδίασις τοῦ οἰκοδομήματος καὶ αἱ δραστηριότητες τοῦ εἰς αὐτὸν στεγασθοσομένου Πνευματικοῦ Κέντρου, μᾶς ἀπτσχόλησαν μεγάλως καὶ ἐπὶ μακρόν, διότι σκέψις καὶ πόθος μας ἡτο ν' ἀνεγείρωμεν οἰκοδόμημα κατάλληλον νὰ πληρώσῃ ὅσον τὸ δυνατὸν περισσότερας ἀνάγκας καὶ ἐλλείψεις τῆς Χίου καὶ συγκεκριμένως, θέατρον 500 θέσεων μετὰ συγχρόνου ἔξοπλισμοῦ, κατάλληλον καὶ διὰ συναυλίας καὶ μουσικὰς ἐκδηλώσεις ἐν γένει, πινακοθήκην διὰ τὴν στέγασιν ὑπαρχόντων ἡδονῶν πολυτίμων πινάκων ζωγραφικῆς, δύο αιθουσαῖς διὰ παντὸς εἰδους ἐκθέσεις, δύο αιθουσαῖς συνεδρίων καὶ σεμιναρίων, αιθουσαῖς ἐντεκτηρίου νέων, αιθουσαῖς διδιοθήκης, αιθουσαῖς ἀναγνωστηρίου, εύρυχωρον αιθουσαῖς κυλικείου, γραφεία, ίματοθήκας, ἀποθήκας καὶ διαδόρους ἄλλους χώρους, χρησίμους διὰ τὴν πληρότητα τοῦ Κέντρου.

Εἴμεθα ἔξοχας εύτυχεῖς, διότι αἱ σκέψις καὶ οἱ πόθοι μας εύροι ἔξαίρετον ἀπήχησιν καὶ ταχείαν ικανοποίησιν. Πρώτον διότι τὸ αἰτημά μας, ὅπως μᾶς παραχωρηθῇ κατάλληλον οἰκόπεδον εἰς τὸ Κέντρον τῆς πόλεως Χίου, εύρει ἀμεσον εύνοϊκὴν ἀπήχησιν καὶ ἀπόδοχην παρὰ τοῦ Δήμου Χίου, εἰς τὸν ὄποιον ὄφειλομεν, πράγματι, ἀπείρους εύχαριστίας, ἀφοῦ ἄνευ τοῦ καταλλήλου γηπέδου θὰ καθίστατο ἀδύνατος, ἐστω καὶ προσωρινῶς, ἡ πραγματοποίησις τοῦ πόθου καὶ τῶν

σχεδίων μας. "Ομως δ τότε Δήμαρχος Χίου κ. Δημήτριος Τσαμπλάκος, διστις ἐπὶ διετίαν περίπου ἐκινεῖτο δραστηριώς διὰ τὴν ἀπόκτησιν Πνευματικοῦ Κέντρου εἰς τὴν πόλιν τῆς Χίου, οὐδὲ ἐπὶ στιγμὴν ἔδιστασε καὶ τόσον ἔκεινος ὅσον καὶ ὁ τότε πρόεδρος τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου κ. Γεώργιος Πολυχρονόπουλος καὶ δοις ἀνεξαιρέτως οι δημοτικοί σύμβουλοι, μιοθέτησαν ἀμέσως τὰς σκέψεις καὶ τὰ αἰτηματά μας καὶ πολλαπλῶς ὑπενθύμησαν τὰ σχέδιά μας. 'Εκφράζω θέμεν πρὸς ἄπαντας τούτους εὐγνώμονας εύχαριστίας διὰ τὸ ἐπιδειχθὲν ἐκ μέρους των πολύτιμων ἐνδιαφέρον, τὴν συμπαράστασιν των πρὸς ἡμᾶς καὶ τὰς ἐν γένει ἀποφάσεις καὶ ἐνεργείας των. 'Ομοίας εύχαριστίας ἐπιθυμῶ νὰ ἐκφράσω πρὸς τὰς μετέπειτα Δημοτικὰς Ἀρχὰς, ἥτοι τὸν πρωταρινὸν Δήμαρχον πρωτοδικην κ. Καζάκον, τὸν ἀντιδήμαρχον κ. Χέλιον, τὸν πρόεδρον τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου κ. Λοΐζου καὶ δοις ἀνεξαιρέτως τοὺς δημοτικούς συμβούλους, διὰ τὴν πλήρη κατανόησιν καὶ τελείαν συμπαράστασιν των. 'Οφείλω ἀκόμη νὰ συγχαρῶ καὶ εύχαριστίσω τὸν νῦν Δήμαρχον κ. Τσουρήν, τὸν πρόεδρον τοῦ Δημοτικοῦ Συμβουλίου κ. 'Ανδρέαν Λοΐζου καὶ δοις τὰ μέλη τοῦ σημερινοῦ Συμβουλίου, διὰ τὴν κατανόησιν καὶ ἀγάπην των πρὸς ἡμᾶς καὶ τὴν ρητὴν ὑπόσχεσιν των νὰ μάς συντρέξουν, μὲ δόλας των τάς δυνάμεις, εἰς ὁτιδήποτε χρειασθῶμεν διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ κοινωφελούς ἔργου μας.

Τὴν ἐκπόνησιν τῶν σχεδίων τοῦ 'Ομηρείου Πνευματικοῦ Κέντρου ἀνεθέσαμεν εἰς τὸν διαπρεπή ἀρχιτέκτονα τῶν 'Αθηνῶν κ. Κώσταν Μανουσήδην, διστις μετὰ πολλοῦ ζήλου καὶ ἐνθουσιασμοῦ εἰργάσθη μετὰ τῶν συνεργατῶν του, ἐπὶ ἔν καὶ πλέον ἔτος ἐκπονῶν τὰ σχέδια, τροποποιῶν καὶ βελτιώνων ταῦτα κατ'

## 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  
TELEX: 02 44171

GROEILINGER HEERSTR. 254  
28 BREMEN 21

NIGHT PHONES: B. FOTOU 21 38 93  
J. KARAGIANNIDIS 34 35 66

TELEGRAMS: "SHIPCHANDLER BREMEN"  
P. O. BOX: 210266

## ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς  
Τηλ. 4516-439

'Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν:

- 1) 1ος ὄροφος Μ2 300.
- 2) Ισόγειον Μ2 300, μὲ ήμιόροφον Μ2 200.

έπανάληψιν και ίκανοποιών τάς διαφόρους παρακλήσεις και άπαιτήσεις μας, μέχρις ότου τὸ δημιούργημά του κατέστη, πράγματι, από πάσης άποφεως, ἄρτιον και ἐπαινετόν. Τὸν εὐχαριστούμε καὶ τὸν συγχαίρομε διὰ τὴν ἔξαρτον ἑργασίαν του.

Ομοίως εὐχαριστούμεν και συγχαίρομεν τοὺς διαπρεπεῖς πολιτικοὺς μηχανικοὺς τῶν Ἀθηνῶν κ.κ. Βίκτορα Ἀμπακούμκιν, Παντελῆν Ἀμπουσελᾶμ καὶ Χρήστον Κωστίκαν, οἵτινες μετὰ ζῆλου και ἐπιτυχίας ἔξεπόλησαν τοὺς στατικοὺς και λοιποὺς οἰκοδομικοὺς ὑπολογισμοὺς δομήσεως τῆς οἰκοδομῆς, ὡς και τοὺς κ.κ. Πρινάττο, Δαμπασίναν και λοιποὺς ἔξαιρέτους μελετητὰς τῶν διαφόρων ἔγκαταστάσεων τῆς οἰκοδομῆς, ητοι μηχανολογικῆς, κλιματιστικῆς, ὑδραυλικῆς, ἡλεκτρικῆς κ.λπ. Τὴν ἔκτελεσιν τοῦ ἀρχούν ἀνέθεσαμεν εἰς χιακάς χέρας, μὲ ἀνάδοχον τὸν πολιτικὸν μηχανικὸν κ. Χριστόφορον Κρουσουλούδην, και εἴμεθα δέδαιοι διτὶ θὰ τύχωμεν πλήρους ίκανοποίησεως.

Ο Χιακός λαός χαίρει και πανηγυρίζει σήμερον τόσον διὰ τὸ θεμέλιωθὲν ἔργον ὃσον και διότι φιλοξενεῖ εἰς τὴν νῆσον του τὸν ἔξοχάτατον ὑπουργὸν Πολιτισμοῦ και Ἐπιστημῶν, τοὺς διακεκριμένους βουλευτὰς κ.κ. Μπουρινάν και Σόδην, τοὺς τέως ὑπουργοὺς κ.κ. Μαυριδόγλου, Ζορμπάν και Χουρδάκην, τὸν δόμιτον καθηγητὴν τοῦ Πανεπιστημίου κ. Μπόνην και πλείστας ἄλλας ἔξεχούσας προσωπικότητας.

Εύχομεθα και ἔλπιζομεν νὰ προχωρήσουν ταχέως και ἀνευ ἐμποδίων αἱ ἀράμεναι οἰκοδομικαὶ ἔργασίαι τοῦ Κέντρου, ὥστε νὰ περιπλωθῇ τοῦτο εἰς τὸν συντομώτερον δυνατὸν χρόνον, νὰ συγκροτηθῇ και ἐγκριθῇ εἰς "Ίδρυμα Δημοσίου Δικαίου και ἀρχισῃ ἀμέσως ἐπειτα τὴν χρησιμωτάτην λειτουργίαν του. Εὐχαριστῶ.

#### Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΟΥ ΧΙΟΥ κ.κ. ΧΡΥΣΟΣΤΟΜΟΥ

Μετὰ τὴν τελετὴν τοῦ ἀγιασμοῦ και τῆς θεμελιώσεως τοῦ 'Ομηρίου Κέντρου, ὁ Σεβασμιώτατος Μητροπολίτης Χίου κ.κ. Χρυ-

σόστομος, προσεφώνησε τοὺς εὐγενεῖς χορηγούς, τοὺς ἐπισήμους και τὸ πολυπληθές ἀκροστήριον, μὲ τὴν παρακάτω ἐμπνευσμένη ὅμιλιαν:

"Ἡ Χίος πανηγυρίζει. Ἡ Ἐκκλησία τοῦ τόπου χαίρει και συγχαίρει.

Και ἐπευλογεῖ. Και οἱ γενεές ποὺ ἐπέρασαν και ἔκεινες ποὺ ἔρχονται, εὐγνωμονῦν. "Ἐνα δύνειρο δεκαετιῶν ὀλοκλήρων, ἐπὶ τέλος, ὑλοποιεῖται.

Τὸ "Ίδρυμα, τοῦ ὅποιού τὸν θεμέλιο ἔθεσαμε πρὸ δλίγου, θὰ πρέπει ὅλοι νὰ φιλοδοξήσωμε και νὰ βοηθήσωμε, νὰ δικαιώσωμε τὸν τίτλο του σὰν «Πνευματικοῦ Κέντρου», μὲ γνησίων πνευματικοῦ προσανατολισμοῦ.

Ἡ ζωὴ, ἀγαπητοῖ, δὲν ἔξαντλεῖται στὶς βιολογικές λειτουργίες της. Τὸ διεκήρυξεν ὁ λόγος τοῦ Θεοῦ τὸσο παραστατικά: «Οὐκ ἐπ' ἄρτῳ μόνῳ ζήσεται ἀνθρωπος». Δὲν εἶναι μόνο στόμαχος και ἐντερικός σωλήν. "Ἐχει μέσα του και κάτι τὸ ἀνώτερο ἀπὸ τὴν ψῆλη. "Ἐχει τὸ πνεῦμα, τὴν ψυχή, ποὺ ἀποτελεῖ τὴν κορυφαῖσι ἀξία μέσα στὸ Σύμπαν, τὴν πρωσαπικότητα, «δι' ἡ Χριστός ἀπέθανε». Χάρις σ' αὐτὴν ἀποδαίνει η κορωνίς τῆς Δημιουργίας. Είναι «κάλαμος σκεπτόμενος». Αὐτὴ πρέπει νὰ ἀναστηλωθῇ, νὰ ἔξαγισθῇ και νὰ σωθῇ (γιὰ νὰ ψύσωσῃ τὸν πολιτισμὸν και νὰ σώσῃ και τὴν ἀνθρωπότητα). Και ἀς μὴ λησμονοῦμε, ὅτι στὶς τρεῖς ὑψιστες ἀξίες τοῦ ἀρχαίου Ἑλληνικοῦ πολιτισμοῦ (τὸ ἀληθές, τὸ καλὸν και τὸ ἀγαθὸν) ὁ Χριστιανισμὸς προσέθεσε και τετάρτη, τὴν ἀξία του ὄγιον. "Ο ἔξιγιασμένος ἀνθρωπός, ὁ ἀναγεννώμενος ἐν Χριστῷ — ιδού μὲ λίγες λέξεις ὁ πνευματικός ἀνθρωπός. Χωρὶς αὐτὴ τὴν βάσι, μπορεῖ νὰ ὑπάρχουν «πνευματικοὶ ἀνθρωποι», ποὺ σῆμας στὴν πραγματικότητα νὰ είναι ἀντιπνευματικοί...

Εἶναι, και γι' αὐτό, ἄξιοι εὐγνωμοσύνης οἱ μεγάτιμοι εὐπατρίδαι, Μιχαὴλ και Σταματία Ξυλά, ποὺ συνεχίζουν μία λαμπρὰ χιακὴ παράδοσι τῶν Μεγάλων Εὐεργετῶν τοῦ νησιοῦ μας. Μὲ τὴν ἡγεμονικὴ των χειρονομία ἐδωσαν, νομίζω, ηδη ἀπὸ τοῦδε στὸ "Ι-

δρυμα σωστὸ προσανατολισμό, τὸν γνησίων πνευματικὸ και παράδειγμα φωτεινὸ. Τοὺς ηγέρησεν ἡ Θεία Πρόνοια μὲ ὑπερεπάκεισαν ὑλικῶν ἀγαθῶν. Δὲν τὰ ἐκράτησαν, δικαὶοι, ζηλόστυπα γιὰ τὸν ἑαυτὸν των μόνο, σὰν ἀνενέργητα «τάλαντα». Γνωρίζουν, διτὶ οἷς μόνον ἡ κτήσις, ἀλλά και ἡ χρήσις τοῦ πλούτου ἔχει σημασία.

Ἄλλα και κάτι ἀκόμη, τὸ πολὺ σημαντικό: Προσφέρουν ἐν ζωῇ. Δὲν προσφέρουν μετὰ θάνατον, διὰ διαθήκης, ἔκεινα ποὺ δὲν εἰναι εἰς θέσιν νὰ πάρουν μαζὶ των στὸ ταξίδι τῆς αἰώνιότητος... Παράδειγμα και τούτῳ πρὸς μήμσιν. Τούτει εμφαντικῶς ὁ Ἱερός Χρυσόστομος: «Καν φιλάνθρωποι γενόμεθα μετὰ τὸ ἀπελθεῖν οὐδὲν κερδίσωμεν εἰς τὸ διαφυγεῖν».

"Οταν ἔνας τόπος διαθέτῃ τέτοιους Εὐεργέτας, μεγάλους μεγαλωστί, μὲ τέτοια καρδιά και ἔργα γιγάντια, μὲ πνευματικοὺς προσανατολισμούς, ὅς μὴ φοβάται τὸ μέλλον, δισες καταδρομές τῆς Ιστορίας και ἀνάντιμετωπίζῃ... Ποτὲ δὲν θά χαθῇ. «Δύναι δ' οὐ θέμις».

Συναφῶς δέ, ἀς ἔπιτραπή νὰ ἀναφερθῶ τελειώνοντας, στὸν θεῖο Ραψωδό, ποὺ τὸ δινομά τοῦ θάτιστη τὸν τίτλο τοῦ 'Ιδρυματος. Στὰ ἔπη του ἔχει καταγράψει μιὰ μεγάλη ἀλήθεια, μὲ πολλὺ παραστατικότητα. "Ἄξιζει σὰν μήνυμα νὰ ἀκουσθῇ ἐπικαιρῶς σήμερα. Νὰ ἀκουσθῇ ἀπὸ ἀτομα και λαούς, ποὺ τόσο συχνὰ καταπατοῦν τὸ Δίκαιον και τὴν Ἀλήθεια, ἀπεργάζονται τὴν ἀδικία και τὴν δολιότητα ἢ τὴν ἐνθαρρύνουν σ' ἀλλούς. Και λησμονοῦν, διτὶ στὴν Ιστορία ὑπάρχουν Νόμοι, τοὺς ὄποιοι δὲν μπορεῖ κανεὶς νὰ παραβαίνῃ ἀτιμωρητί, ἐπ' ἄπειρον...

Βοᾶ, λοιπόν, ὁ "Ομηρος (και ὁ παφλασμὸς τοῦ κύματος ἀς παραλάβη τὸ μήνυμα γιὰ νὰ τὸ μεταφέρῃ στὴν χώρα κάποιου ιταμοῦ ἐπιδρομέως): «Οψέ ἀλέουσι μῦλοι θεῶν, ἀλέουσι δὲ λεπτὰ» (ἀργά ἀλέθουν οἱ μῦλοι τῶν θεῶν, ἀλέθουν δημως φιλά...).

## TAKTIKI GRAMMAI ANAT. MESOGEIOU-KONTINENT

# EMPROS LINES

KENTRIKA GRAFEIA : Δ. GOUNARH 2 - PEIRAIYES

THALEF. : 4111511 - 516 (6 GRAMMAI)

TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387

PRAKTORES : AGENCE 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.

P. O. BOX 4797

TELEX 570909

S. A.



CABLES:

"FAROSCO"

## CAPE TOWN

# FAROS & Co. PTY. LTD.

Phones: 431339 - 28829 - 26057

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

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1935 -

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΓΕΡ. ΘΩΜΑΤΟΣ - Δ. ΜΠΑΜΠΑΛΕΤΑΚΙΣ - Α. ΝΥΧΑΣ

AFTER HRS TEL. 96508

446983

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΛΑΧΟΣΤΕΡΓΙΟΣ - Κ. ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

AFTER HRS TEL. 976480

AFTER HRS TEL. 496010

- ◆ 'Αποκλειστικοὶ τροφοδόται Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ 'Αγγλίας.
- ◆ Παράδοσις ἐφοδίων ἐκτὸς περιοχῆς λιμένος δι' ἐλικοπτέρου καὶ πλοιαρίου.
- ◆ Κατ' εὐθείαν εἰσαγωγεῖς ἑλληνικῶν προϊόντων.
- ◆ Σιγαρέττα καὶ οἰνοπνευματώδη ποτά. Ἐλεύθερα δασμοῦ.
- ◆ 'Αντιπρόσωπος ἐν Ἀθήναις ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΕΣΣΙΜΟΝΙΣ - Τηλέφωνον 7703798
- ◆ SERVICE 24 HRS A DAY 365 DAYS PER YEAR.
- ◆ GENERAL ENGINE DECK & CABIN STORES.

OUR MOTTO

HIGHEST QUALITY • EXPERT SERVICE • LOWEST POSSIBLE PRICES



Σημαία	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια
	Πλοία Τ. γκρός	Πλοία Τ. γκρός	Πλοία Τ. γκρός
Έλληνική	1 13.570	4 20.717	11 160.539
Λιβεριανή	— —	3 20.219	35 600.269
Παναμαϊκή	— —	—	2 26.342
Κυπριακή	— —	3 8.060	— —
Λιθαναϊκή	— —	1 1.465	— —
Σύνολον	1 13.570	11 50.461	48 787.150

Η πορεία των διαλύσεων από το 1964 μέχρι και το α' έξαμηνον του 1975 έμφανηται εις τὸν κάτωθι πίνακα :

"Ετος	1964	Σκάφη	28	τόννων γκρός	199.213
»	1965	»	47	»	267.622
»	1966	»	57	»	434.087
»	1967	»	160	»	1.108.322
»	1968	»	156	»	1.068.431
»	1969	»	153	»	1.100.814
»	1970	»	78	»	543.499
»	1971	»	105	»	688.406
»	1972	»	125	»	923.768
»	1973	»	112	»	734.820
»	1974	»	112	»	845.532
»	1975 α' έξαμ.	»	60	»	851.181

### ΤΑ ΑΠΟΛΕΣΘΕΝΤΑ

Τὰ ἀπολεσθέντα ἐκ διαφόρων ἀτυχημάτων σκάφη, ἀνήλθον κατὰ τὸ α' έξαμηνον του 1975 εἰς 15, 126.866 τόν. γκρός καὶ ἡσαν περισσότερα τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνον του 1974 κατὰ 39.066 τόν. γκρός (1974 15 σκάφη, 87.800 τόν. γκρός) κατενέμοντο δὲ ὡς ἀκολούθως κατὰ κατηγορίας πλοίων καὶ σημαίας :

Σημαία	Μπ. Κάρριερς	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια
	Πλοία Τ. γκρός	Πλοία Τ. γκρός	Πλοία Τ. γκρός
Έλληνική	1 12.784	6 33.539	2 22.469
Λιβεριανή	— —	—	2 44.027
Παναμαϊκή	— —	1 8.826	1 1.959
Κυπριακή	— —	2 3.262	— —
Σύνολον	1 12.784	9 45.627	5 68.455

### Η ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΣΤΕΡΑ ΑΝΑΛΥΣΙΣ

Η ἔξελιξις τοῦ ἐλεγχομένου παρ' Έλλήνων τοννά, ἀπὸ τοῦ 1949 μέχρι σήμερον, ἀναφερομένη εἰς σκάφη ἐπηρδρωμένα μὲν Ἑλληνικά πληρώματα, πλὴν τῶν ὑπὸ ἀμερικανικὴν καὶ ἄγγλικὴν σημαίαν, Ἑλληνικῶν συμφερόντων, έμφανηται εἰς τὸν κάτωθι παρατιθέμενον πίνακα :

Έτη	Έλληνική	Λιβεριανή	Παναμά	Λιθανάου	Κύπρου
1949	1.301.512	50.016	1.025.726	—	—
1950	1.264.977	133.655	1.147.680	—	—
1951	1.238.868	396.116	1.668.025	—	—
1952	1.175.996	696.212	1.769.687	—	—
1953	1.139.609	1.309.620	1.847.601	—	—
1954	1.242.075	2.397.896	1.756.413	—	—
1955	1.270.221	3.236.550	1.729.236	—	—
1956	1.444.904	4.687.244	1.722.549	—	—
1957	1.575.899	6.414.910	1.903.253	—	—
1958	2.274.925	7.224.562	1.805.054	36.112	—
1959	3.892.392	6.366.303	1.691.779	202.808	—
1960	5.574.621	4.773.032	1.247.642	376.068	—
1961	6.519.185	4.903.567	732.789	720.660	—
1962	7.008.726	4.753.619	616.552	894.031	—
1963	7.503.563	6.033.505	661.491	799.905	—
1964	7.266.723	7.785.596	646.648	755.706	31.578
1965	7.198.394	9.663.181	784.440	704.587	159.062
1966	7.517.807	10.407.220	803.689	611.717	317.409
1967	7.665.297	12.382.836	827.440	353.995	536.223
1968	8.738.673	13.340.923	834.130	212.119	679.265
1969	10.564.264	14.333.333	891.441	99.938	991.307
1970	12.849.778	15.803.492	751.947	64.700	1.399.702
1971	14.562.299	17.038.260	743.994	38.307	1.705.059
1972	18.660.519	17.284.136	780.460	23.488	2.319.622
1973	21.831.877	17.080.723	761.322	20.495	2.930.546
1974	22.740.935	19.079.747	692.382	10.620	2.844.359
1975*	23.408.209	19.474.828	767.427	9.155	2.807.121

\* Α' έξαμηνον

Αἱ παρατηρήσεις, ἐξ ἄλλου, αὐξομειώσεις κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1975, εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1974 ἔχουν ὡς ἀκολούθως :

Σ μαία	Πλοΐα	Τόν. γκρός
Έλληνική	.....	+ 29
Λιβεριανή	.....	+ 28
Παναμαϊκή	.....	+ 11
Κυπριακή	.....	- 5
Λιθαναϊκή	.....	- 1
Σύνολον	.....	+ 6

### ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Τὰ ἔγγραφέντα κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1975 εἰς τὴν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας σκάφη ἀνήλθον εἰς 131, 1.448.773 τόν. γκρός καὶ ἡσαν ὅλιγωτερα τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνον τοῦ 1974 κατὰ 16 σκάφη καὶ 270.957 τόν. γκρός. Οἱ ἀντιστοίχοι ἀριθμοὶ διάτη τὸ 1973 ἦσαν 233 σκάφη, 2.676.232 τόνων γκρός. Η σύνθεσίς των κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει ὡς κάτωθι :

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα .....	11	τ. γκρός	171.733
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966 - 74 ..	6	»	99.289
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956 - 65 ..	2	»	26.765
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946 - 55 ..	1	»	15.685
Φορτηγά νεότευκτα .....	5	»	31.838
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966 - 74 ..	9	»	64.513
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	17	»	99.502
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	22	»	85.067
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγήσ.	3	»	12.129
Μικτά ναυπηγήσεως 1966 - 74 ..	1	»	39.054
Μικτά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	1	»	16.207
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα .....	5	»	335.975
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1966 - 74 ..	1	»	57.732
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	9	»	286.109
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 66 ..	5	»	91.024
Ἐπιβατηγά, τουριστικά, ὁχηματαγωγά	5	»	3.307
Διάφορα .....	28	»	12.844
Σύνολον σκάφη .....	131	τ. γκρός	1.448.773

Τὰ διαγραφέντα, ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα, ἀνήλθον εἰς 102 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 781.499 τόν. γκρός, ἔναντι 131 σκαφῶν καὶ 1.085.740 τόν. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνον τοῦ 1974, μὲ τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966 - 74 ..	7	τ. γκρός	153.352
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956 - 65 ..	4	»	66.167
Μπάλκ κάρριερς πολεμ. ναυπηγ. ....	2	»	27.058
Φορτηγά νεότευκτα .....	2	»	19.600
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966 - 74 ..	7	»	71.098
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	20	»	139.761
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	8	»	42.038
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγήσ.	5	»	17.127
Μικτά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	1	»	33.375
Μικτά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	1	»	10.722
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	5	»	74.559
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	7	»	98.531
Δεξαμεν. πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγήσ.	1	»	9.918
Ἐπιβατηγά, τουριστικά, ὁχηματαγωγά	1	»	1.516
Διάφορα .....	31	»	16.677
Σύνολον σκάφη .....	102	τ. γκρός	781.499

Ο δονομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἔχει ὡς κάτωθι :

### ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

#### Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός

Αίγις Λύρικ .....	12.498	καθειλκύσθη Όλαβεάγκαν
Αίγις Μύστικ .....	12.498	καθειλκύσθη Μπιλμπάο
Αίγις Νταύναμικ .....	12.498	καθειλκύσθη Μπιλμπάο
Άλκαίος .....	10.962	καθειλκύσθη Πουσάν
Βέλος .....	15.900	καθειλκύσθη Όζάκα
Γκόλντεν Στάρ .....	13.000	καθειλκύσθη Σιμίζου
Γκόλντεν Χοράζιον .....	13.000	καθειλκύσθη Σιμίζου
Κάρλοβα .....	23.777	καθειλκύσθη Κοπεγχάγην
Μερακλής .....	28.000	καθειλκύσθη Έμδεν
Τατιάνα Λ. .....	14.800	καθειλκύσθη Χακοντάτε
Τζώρτζ Λ. .....	14.800	καθειλκύσθη Μουροράν

## Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 1974

	Τ. γκρός
'Ανδρομάχη .....	11.025
Δέσποινα Γ. Κ. ....	9.410
'Ερατώ .....	12.754
Κόμμων Βέντσιουρ ...	15.589
Κρήταν Μπεϊμπού ...	40.129
Πυθία .....	10.382
Σ κά φ η 6 .....	99.289

## Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

	Τ. γκρός
Κρήταν Λίμπερτο ...	14.047
Νικόλας .....	12.718
Σ κά φ η 2 .....	26.765

## Δ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

	Τ. γκρός
Λακωνικός Γκάλφ ...	15.685
Σ κά φ ος 1 .....	15.685

## Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

	Τ. γκρός
'Αριστόλαος .....	9.800
'Αριστονίδας .....	9.800
'Αργώ Πάτιονηρ .....	1.600
'Αργώ Σπίριτ .....	1.600
Σίλδερ Κλάουντ .....	9.038
Σ κά φ η 5 .....	31.838

## ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

	Τ. γκρός
'Αγήνωρ .....	8.721
'Αίρηνς Τράστ .....	6.362
'Αντάρες .....	3.994
'Ελλενικ Σήμαν .....	10.714
'Ελόνα .....	6.359
Κώστας Πεφάνης ...	2.296
Μιρένε .....	4.933
Σή Γκάρντιαν .....	12.061
Χουανίτα Χαλκιά .....	9.073
Σ κά φ η 9 .....	64.513

## Ζ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

	Τ. γκρός
'Αγάθη .....	3.343
'Αηφανούριος .....	8.576
'Άλιοθ .....	1.803
'Αννούλα .....	8.509
Γιάννης .....	3.405
Δημήτριος Β. ....	9.556
"Ελλενικ Πάτριοτ .....	10.309
Θέρισσος .....	3.484
Κρήταν Πάλμ .....	5.769
Κώστας Κ. ....	3.065
Λάργυκο .....	3.963
Μανίνα .....	6.915
Μαρβέλλα .....	10.173
Μιχαήλ "Αγγελος .....	8.572
Νένη .....	3.396
Ρέντ Σκάύ .....	1.990
Φαίη III .....	6.674
Σ κά φ η 17 .....	99.502

## Η' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

	Τ. γκρός
'Ακιάνα .....	7.510
'Αλεξάνδρα Κ. ....	2.271
'Ανδρόα .....	5.407
'Αντζι .....	6.718
Γιούνιτο .....	8.603
Δέσποινα Τ. ....	1.575
"Έκτωρ .....	1.585
'Ιωάννης Δ. ....	1.454
Κάππαν Β. ....	6.934
Κατερίνα Κ. ....	1.126
Κωνσταντία .....	4.939
Λητώ .....	4.677
Λίλλυ Β. ....	2.962
Μιχαήλ Σ. ....	1.596
Μπράδο Μαρία .....	4.521
Νεόπολις .....	1.520
Ντένιος Β. ....	3.949
'Ομηρίς .....	3.006
"Ο μηρος Τ. ....	5.295
Προμηθεύς .....	3.348
Σηπέρλ .....	4.755
Σπάρτη .....	1.316
Σ κά φ η 22 .....	85.067

Θ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
Μιλένα .....	3.401
Νικόλας .....	3.466
Ροδάνθη Α. ....	5.262
Σ κά φ η 3 .....	12.129

## Ι' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

	Τ. γκρός
Νίνος Μ. ....	39.054
Σ κά φ ος 1 ....	39.054

## ΙΑ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

	Τ. γκρός
'Ελείστρια .....	16.207
Σ κά φ ος 1 ....	16.207

## ΙΒ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

	Τ. γκρός
"Ανταμαντ .....	48.100
Βασ. Κολοκοτρώνη ..	185.000
Γουόρλην Προτέκτωρ ..	18.204
Λαΐδη Κλειώ .....	23.500
Μαντινεία .....	61171
Σ κά φ η 5 .....	335.975

## ΙΓ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

	Τ. γκρός
'Αλέξανδρος Μ. ....	57.732
Σ κά φ ος 1 ....	57.732

## ΙΔ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

	Τ. γκρός
'Αρετούσα .....	20.729
Κατίνα .....	15.802
Πέτρολα XX .....	53.141
Πέτρολα XXIII .....	17.259
Πέτρολα XXIV .....	17.579
Πέτρολα XXV .....	27.279
Πέτρολα XXVII .....	53.342
Πέτρολα XXVIII .....	49.397
Τολμηρός .....	31.581
Σ κά φ η 9 .....	286.109

## ΙΕ' ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

T. γκρός	
Νεμέο .....	11.980
Νίκαια .....	11.356
Ούαμσούτα .....	27.278
Πέτρολα XXI .....	23.414
Πέτρολα XXII .....	16.996
Σ κάφη 5 .....	91.024

## ΙΣΤ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

T. γκρός	
"Αγ. Νικόλαος .....	320
Κάλυμνος .....	1.503
Πρωτεύς .....	998
Σταμάτιος Φ. ....	340
Ψαρά .....	146
Σ κάφη 5 .....	3.307

## ΙΖ' ΔΙΑΦΟΡΑ

T. γκρός	
"Αρης III .....	499
"Αστραπή (ρ.) .....	137
Βέλος .....	499
Γιάννα Π. ....	407
Ειρήνη Κ. ....	424
"Ελένη V. ....	881
Θεοδένεια II .....	474
Λένα .....	500
Λίνα .....	492
Μαρί "Αννα .....	498
Μαρία Σίσσυ .....	706
Μαριώ .....	500
Μαρινάστ. I. ....	400
Μπέους Μάρε .....	418
Ναυσικά II .....	299
Παντοκράτωρ .....	383
Παριμάρρ .....	500
Σή Γκλόρου .....	422
Σή Γουασίνη .....	499
Σή Λάζιον .....	490
Σή Ντάιμοντ .....	498
Σή Τζουέλ .....	499
Σίνεντ .....	500
Σκύρων .....	124
Τριήρης .....	383
Φάνης Σ. ....	500
Χαρά .....	412
Χρόνης 5 .....	500
Σ κάφη 28 .....	12.844

## ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

## Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

T. γκρός	
Αίκατ. Μ. Γουλανδρή ..	27.774
"Ανδρος "Αίλαντ .....	21.423
"Ανδρος Κάστλ .....	21.399
"Ανδρος Μάρινερ .....	21.399
"Ανδρος Μέντωρ .....	13.753
'Ελεράντα .....	17.830
"Ηδη .....	28.774
Σ κάφη 7 .....	153.352

## Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

T. γκρός	
"Αντζελικ Προτέκτορ ..	20.625
'Ελμόνα .....	12.229
Πρίσμας .....	20.529
Φρέιτς Κουήν .....	12.784
Σ κάφη 4 .....	66.167

## Γ' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
*Αθλον .....	13.570
Δημήτριος .....	13.488
Σ κάφη 2 .....	27.058

## Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

T. γκρός	
'Αριστόλας .....	9.800
'Αριστονίδας .....	9.800
Σ κάφη 2 .....	19.600

## Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

"Αγ. Γεράσιμος .....	8.279
'Αριστογένης .....	11.514
'Αριστοκλείδης .....	11.513
'Αριστοτέλης .....	11.513
Γκούντ Φρέντ .....	9.917
Ντόρα Παπατολού .....	9.072
Πόρτο 'Αλέγκρε .....	9.290
Σ κάφη 7 .....	71.098

## ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

T. γκρός	
"Αετός .....	8.799
"Άλκης .....	2.269
'Αμβρακικός .....	4.495
'Άνδρος .....	10.493
'Αριστόγγελος .....	8.792
Βάσια .....	4.029
Βάσω .....	4.707
Θεανώ .....	8.677
Θεμιστοκλής .....	1.325
'Ιόνικ .....	9.367
Καλλιρόη .....	8.860
Μάνθος Μ. ....	1.591
Μαρίτσα .....	10.596
Μπάρμπερμπρουκ .....	6.608
Νατκέπ .....	8.903
Νέφος .....	7.911
Παρασκευή Χ. ....	7.751
Πολινέζια Διάκαν .....	4.118
Σπάρτο .....	10.615
Τζένη .....	9.855
Σ κάφη 20 .....	139.761

## Ζ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

T. γκρός	
Αίας .....	3.910
'Αμβούργος .....	7.267
Γκαϊ Φαίηθ .....	5.663
Γκαϊ Φόρτσιουν .....	5.543
Διόνυσος II .....	2.756
Μαρία Β. ....	5.419
Μωρήας .....	6.811
Χρήστος .....	4.669
Σ κάφη 8 .....	42.038

## Η' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
"Άλκηστις .....	3.911
'Αρετή Σ. ....	4.578
'Αχαιός .....	1.595
Σοφία .....	2.729
Τίνταχολμ .....	4.314
Σ κάφη 5 .....	17.127

## Θ' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

T. γκρός	
"Ανεμος .....	33.375
Σ κάφη 1 .....	33.375

## Ι' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

T. γκρός	
Νίκος Καζαντζάκης ...	10.722
Σ κάφη 1 .....	10.722

## ΙΑ' ΔΞΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

T. γκρός	
"Αγγελος Λούζης .....	11.630
Κόνφιντες .....	16.392
Ν. Γεωργίος .....	13.152
Νταύναμικ Μάρινερ .....	12.200
Τζών Κολοκοτρώνης .....	21.185
Σ κάφη 5 .....	74.559

## Β' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

	Τ. γκρός	
'Αστήρ .....	12.338	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
Βράχος .....	18.259	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊβάν
'Ερδικ Κολοκοτρώνης .....	15.848	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Κάρμπο Σήχορς .....	12.551	έχαρακτηρίσθη όλική άπωλεια
Λυκαβηττός .....	18.306	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Μιτσύρη Τζέντ .....	10.203	έπωλήθη διαλυτάς Καράτσι
"Οσεαν Πρίνσες .....	11.026	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Σ κάφη 7 .....	98.531	

Γ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
'Ιωάννα .....	9.918	έχαρακτηρίσθη όλική άπωλεια
Σ κάφος 1 .....	9.918	

## Δ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

	Τ. γκρός	
Οία .....	1.516	όλική άπωλεια
Σ κάφος 1 .....	1.516	

## Ε' ΔΙΑΦΟΡΑ

	Τ. γκρός	
'Αγία Μαρίνα .....	125	έπωλήθη άλλοιδαπούς
Αίγαιον .....	324	έπωλήθη άλλοιδαπούς
'Αρχόντω (β) .....	891	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Άυρα Ι. .....	278	έδυθισθη
Δάφνη .....	244	έπωλήθη άλλοιδαπούς
Δημητρίος .....	190	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Δημητρίος Μ. .....	343	προσήραξε
Διόνυσος ΙΙ. .....	121	έπωλήθη πρός διάλυσιν
'Ελένη .....	149	έπωλήθη πρός διάλυσιν
'Ελένη Μ. .....	297	έπωλήθη πρός διάλυσιν
'Εμίλιο .....	287	έπωλήθη άλλοιδαπούς
Ένα .....	299	έπωλήθη άλλοιδαπούς
Κασσιανή .....	495	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Κωνστ. Μπουσές .....	998	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαιρούλα .....	984	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μάνος Σ. .....	290	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μαργαρίτα .....	249	έδυθισθη
Μεγαλόχαρη .....	455	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Μπαμπούνης Κ. .....	618	έδυθισθη
Μπρίττα .....	196	έπωλήθη άλλοιδαπούς
Μυρτώον .....	855	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ναύπλιον .....	499	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ναυτίλος .....	298	έδυθισθη
Νήσος Σύρος .....	242	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ντιάνα .....	999	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Ρενάτα (δ.) .....	1.604	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σκίρων .....	707	έπωλήθη άλλοιδαπούς
Σλαβέντα .....	697	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σπειώ .....	782	όλικη άπωλεια
Τιτίκα (δ) .....	1.971	έπωλήθη Γάλλους άγοραστάς
Φανή .....	190	έπωλήθη πρός διάλυσιν
Σ κάφη 31 .....	16.677	

'Από τάς άνωτέρω μεταβολάς προέκυψε καθαρά προσθήκη 29 σκαφών και 667.274 τόν. γκρός, ηπιας προστιθεμένη εις τήν ύπαρχουσαν τήν 31η Δεκεμβρίου 1974 δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην, ύπο τήν KYANOLEYKON, από :

2.825 σκάφη, 23.408.209 τόν. γκρός

'Η δύναμις αυτή, κατά κατηγορίας πλοίων, έχει τήν κάτωθι σύνθεσιν :

	Τ. γκρός	
Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα .....	11	τ. γκρός 171.733
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966-74 ..	205	» 3.783.497
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956-65 ..	138	» 2.039.108
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946-55 ..	7	» 95.080
Μπάλκ κάρριερς πολεμικής ναυπηγ. ..	2	» 28.193
Φορτηγά νεότευκτα .....	3	» 12.238
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-74 ..	258	» 1.850.243
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	412	» 2.907.157
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 ..	314	» 1.328.297
Φορτηγά πολέμ. και προπολ. ναυπηγήσ.	45	» 128.020
Μικτά ναυπηγήσεως 1966-74 .....	18	» 1.078.431
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65 .....	2	» 62.128
Μικτά ναυπηγήσεως 1946-55 .....	2	» 39.085
Δεξαμενόπλοιος νεότευκτα .....	5	» 335.975
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1966-74 .....	65	» 3.359.954
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956-65 .....	184	» 4.090.185
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946-55 .....	73	» 994.181
Δεξαμεν. πολέμ. και προπολ. ναυπηγήσ.	8	» 36.396
'Υπερωκεάνια .....	8	» 157.908
'Επιβατηγά, τουριστικά, οχηματαγωγά	278	» 564.510
Διάφορα .....	787	» 345.890
Σ υνολον σκάφη .....	2.825	τ. γκρός 23.408.209

## Η ΛΙΒΕΡΙΑΝΗ

Μικράν αυξήσιν τονάντας έπεφερον αἱ σημειωθεῖσαι προσθήκη-σεις εἰς τὸ νηολόγιον τῆς Μουροδίας, κατὰ τὸ ὑπὸ ὀνασκόπησιν ἔξαμηνον, ὀφειλομένην εἰς τὴν ἔγγραφήν νεοτεύκτων μεγάλων δεξαμενοπλοίων, ἀτινα συνεχίζουν νά προτιμούν τὴν λιθεριανήν σημαίαν καὶ τὴν μεταφοράν ἀπό τὴν κυανόλευκον μεταχειρισμένων μονάδων, μείωσιν ὅμως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων λόγῳ πωλήσεως πρὸς διάλυσιν δεξαμενοπλοίων μεγάλης ἡλικίας.

'Αναλυτικώρερον αἱ μεταβολαὶ αἱται ἔχουν ὡς ἀκολούθως :

'Ἐνεγράφοσαν κατὰ τὸ διαρρεύσαν ἔξαμηνον 38 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.388.108 τόν. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα .....	6	τ. γκρός	122.068
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966-74 ..	10	»	200.571
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956-65 ..	1	»	13.828
Φορτηγά νεότευκτα .....	1	»	8.900
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-74 ..	1	»	9.431
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 ..	2	»	19.007
Μικτά νεότευκτα .....	1	»	65.000
Μικτά ναυπηγήσεως 1956-65 .....	1	»	33.375
Δεξαμενόπλοιος νεότευκτα .....	11	»	807.522
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1966-74 .....	1	»	14.180
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956-65 .....	3	»	94.226
Σ υνολον σκάφη .....	38	τ. γκρός	1.388.108

Διεγράφοσαν, ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα 66 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 993.027 τόν. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966-74 .....	3	τ. γκρός	41.996
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946-55 .....	2	»	24.565
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966-74 .....	2	»	21.945
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956-65 .....	4	»	29.235
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946-55 .....	8	»	33.865
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956-65 .....	19	»	406.411
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946-55 .....	28	»	435.010
Σ υνολον σκάφη .....	66	τ. γκρός	993.027

'Ο δόνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν έχει ὡς κάτωθι :

## ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

## Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

	Τ. γκρός	
"Άννα Μ. ....	13.900	καθειλκύσθη εἰς Σάντερλαντ
"Αστρός ....	14.523	καθειλκύσθη εἰς 'Οζάκα
Σαμτζών Μάρινερ .....	23.777	καθειλκύσθη εἰς Κοπεγχάγην
Κεντάκου Χόουμ .....	16.307	καθειλκύσθη εἰς Φουζινγκάτα
Μελίτη .....	35.561	καθειλκύσθη εἰς Σάντερλαντ
Στάδιον .....	18.000	καθειλκύσθη εἰς Σιμίζου

Σ κάφη 6 .....

122.068

## Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

Τ. γκρός	
Φίλιπποι .....	13.828

Σ κάφος 1 .....

13.828

## Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός	
"Αρκανδρος .....	8.900

Σ κάφος 1 .....

8.900

## Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

Τ. γκρός

"Αγγελος Πρωτοστάτης	9.431	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Σ κάφος 1 .....	9.431	

## ΣΤ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

Κάππαιν Τζώρτζ .....	9.152	ήγοράσθη ἐξ Ιαπωνίας
Τζένη .....	9.855	ύπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2 .....	19.007	

## Ζ' ΜΙΚΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός

Λάρελ .....	65.000	καθειλκύσθη εἰς Ἀιότι
Σ κάφος 1 .....	65.000	

## Η' ΜΙΚΤΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

"Ανεμος .....	33.375	ύπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφος 1 .....	33.375	

## Θ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός

Αἴτζιαν Σέϋλορ .....	117.000	καθειλκύσθη εἰς Χακοντάτες
"Αρτεμις .....	60.670	καθειλκύσθη εἰς Χιροσίμα
"Εθνικ .....	125.947	καθειλκύσθη εἰς Τσίτε
"Ελλεσποντ Σπλέντορ .....	60.491	καθειλκύσθη εἰς Χιροσίμα
Κοτούκου .....	16.000	καθειλκύσθη εἰς Γκότεμπουργκ
Κουάκα .....	16.000	καθειλκύσθη εἰς Γκότεμπουργκ
Μίλητος .....	57.136	καθειλκύσθη εἰς Τσουρούμι
Μιχαήλ Κ. .....	60.900	καθειλκύσθη εἰς Χιροσίμα
Ναυκρατίς .....	115.207	καθειλκύσθη εἰς Τσούμι
Νόρθ Μόναρκ .....	67.000	καθειλκύσθη εἰς Τσουρούμι
Σάνκο Στρέσσα .....	111.171	καθειλκύσθη εἰς Κιέλον
Σ κάφη 11 .....	807.522	

## Ι' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

Τ. γκρός

Τρίνα Μουλτίνα .....	14.180	ήγοράσθη ἐκ Σουηδίας
Σ κάφος 1 .....	14.180	

## ΙΑ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

'Αγιά Τριάς .....	27.122	ήγοράσθη ἐξ Αγγλίας
"Αναστεν Τζάιαν .....	39.949	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Νέπτο Κοράζιους .....	27.155	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Σ κάφη 3 .....	94.226	

## ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

## Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

Τ. γκρός

Γουιλσάιρ Μπούλεβαρ.	11.025	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κόρμον Βέντσιουρ ..	15.589	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Τόρε ητέλ "Ορο .....	15.382	έπωλήθη ἀγγλικά συμφέροντα
Σ κάφη 3 .....	41.996	

## Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

Μαΐηφαιρ Σπλένταρ ..	15.685	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ταΐναρον .....	8.880	έπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς
Σ κάφη 2 .....	24.565	

## Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74

Τ. γκρός

'Αγήνωρ .....	9.884	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σή Γκάρντιαν .....	12.061	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2 .....	21.945	

## Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

Αύγη .....	10.312	έπωλήθη Ἰσπανούς διαλυτάς
Θάλεια .....	2.349	ύψωσε τὴν παναμαϊκήν
Μπαρμπεγκαΐτ .....	6.608	έπωλήθη Ἰσπανικά συμφέροντα
Σάντα Μαρία .....	9.966	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σ κάφη 4 .....	29.235	

## Ε' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

Θεομπήλ .....	2.929	ύψωσε τὴν κυπριακήν
Κίμων .....	3.714	ύψωσε τὴν παναμαϊκήν
Λαίδη Κλειώ .....	6.836	έπωλήθη διαλυτάς Καράτος
Ούρανια .....	1.839	ύψωσε τὴν παναμαϊκήν
Ρεναϊσάνς .....	2.375	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σαίντ Μαρία .....	8.715	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Σήφορητ .....	3.071	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Σίστερ 'Αμαλία .....	4.386	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σ κάφη 8 .....	33.865	

## ΣΤ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

'Αδαμάντιος .....	15.881	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
'Αλκυόν .....	13.637	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
'Ατλάντικ Γιούνιθερς .....	21.138	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Γουόρλντ 'Αιντήλα .....	26.032	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊθάν
Γουόρλντ 'Ιντέλιτζενς .....	25.357	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊθάν
Γουόρλντ Σπίριτ .....	25.888	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Γουόρλντ Τζαίστον .....	22.762	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊθάν
Θεοδώρα .....	31.581	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κασσάνδρα .....	14.606	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊθάν
Κατίνα .....	15.802	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κίσσασθος .....	23.232	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Κόρινθος .....	30.705	ένθυμίσθη
Μαρία Βενιζέλου .....	12.230	έπωλήθη "Ελληνας διαλυτάς
Μέτσοδον .....	31.387	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Νόρδ Μόναρκ .....	18.210	έπωλήθη Γιουγκοσλαβούς διαλυτ.
Πελληνίδαιον .....	24.521	έπωλήθη διαλυτάς Φορμόζας
Σαίντ 'Εμμάνουελ .....	16.973	έπωλήθη διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
Στόλτ Πασαντένα .....	12.461	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Τέρρου Τού .....	24.008	έπωλήθη διαλυτάς "Απω Ανατολ.
Σ κάφη 19 .....	406.411	

## Ζ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

'Αλμπακάρα .....	12.540	έπωλήθη διαλυτάς Πακιστάν
'Αλμπαρός .....	12.717	έπωλήθη ιταλικά συμφέροντα
Βάλλιαντ Κίγκ .....	18.504	έπωλήθη Γιουγκοσλαβούς διαλυτ.
Γουόρλντ Γκάρντιαν .....	27.278	έπωλήθη Γιουγκοσλαβούς διαλυτ.
Γουόρλντ Γκρέις .....	27.277	έπωλήθη Τουρκικά συμφέροντα
Γουόρλντ Σή .....	12.843	έπωλήθη "Ελληνας διαλυτάς
Γουόρλντ Σινσέριτου .....	20.165	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Διώρα .....	12.513	έπωλήθη διαλυτάς Κορέας
Καπετάν Γιώργης .....	15.638	έπωλήθη τουρκικά συμφέροντα
Κάππαιν Αύγερινός .....	15.784	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Κλαίριχιλ .....	12.782	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊθάν
Νεμέο .....	11.980	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Νερέίντε .....	10.944	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Νίκαια .....	11.356	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Νταϊνάμικ 'Αστρονάύτης .....	11.911	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Ντόβερ .....	15.826	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
'Ολύμπικ Βάλλευ .....	13.652	έπωλήθη διαλυτάς "Απω Ανατολ.
'Ολύμπικ Θάντερ .....	24.741	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
'Ολύμπικ Ρόκ .....	17.999	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Παρακόπι .....	20.900	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Πίσκες .....	17.763	έπωλήθη διαλυτάς Κορέας
Πρόμπιτο .....	10.188	έπωλήθη Πακιστανούς διαλυτάς
Ρόλλε .....	19.853	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Σαγγιγτάριους .....	17.791	έπωλήθη διαλυτάς Ταϊθάν
Σαίντ Τζώρτζ III .....	9.755	έπωλήθη 'Ισπανούς διαλυτάς
Σπάρταν Λαίντην .....	13.322	ένθυμίσθη
Στόλτ 'Ατλάντικ .....	8.043	έπωλήθη διαλυτάς Πακιστάν
Φορτιούτι .....	10.945	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Σ κάφη 28 .....	435.010	

"Απὸ τὰς ἀνωτέρω μετασοβολὰς προέκυψε καθαρὰ μείωσις 28 σκαφῶν, αὐξησίς δικαὶης δικαὶης κατὰ 395.081 τόν. γκρός, αἵτινες ὑπολογιζόμεναι εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1974 δύναμιν, μᾶς δίδουν σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν ἄποι :

705 σκάφη, 19.474.828 τόν. γκρός

Η δύναμις αυτή, κατά κατηγορίας πλοίων, έχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα .....	6	τ. γκρός	122.068
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966 - 74 ..	113	»	2.359.417
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956 - 65 ..	71	»	1.122.298
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1946 - 55 ..	3	»	46.600
Μπάλκ κάρριερς πολεμικής ναυπηγ. ..	8	»	112.183
Φορτηγά νεότευκτα .....	1	»	8.900
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966 - 74 ..	26	»	250.111
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	74	»	632.444
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	17	»	90.152
Μικτά νεότευκτα .....	1	»	65.000
Μικτά ναυπηγήσεως 1966 - 74 ..	27	»	1.642.006
Μικτά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	13	»	375.401
Μικτά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	2	»	24.171
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα .....	11	»	807.522
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1966 - 74 ..	84	»	6.249.503
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	194	»	4.752.420
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	50	»	804.669
'Επιβατηγά, τουριστικά, όχηματαγωγά	1	»	6.644
Διάφορα .....	3	»	3.319
Σ ύνολον σκάφη .....	705	τ. γκρός	19.474.828

**Η ΠΑΝΑΜΑ·ΙΚΗ**

Μικράν αύξησιν, εἰς άριθμὸν πλοίων καὶ τοννάζ., ἐνεφάνισεν ἡ Παναμαϊκή σημαία κατὰ τὸ λήξαν ἔξαμηνον, ὀφειλομένη εἰς τὴν ἑγραφὴν σκαφῶν ἀγορασθέντων ἐξ ἀλλοδαπῆς, ὡς καὶ μεταφορᾶς ἀπὸ τὰς ἄλλας σημαίας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας εἰς τὸ νηολόγιον τῆς. Οὕτω :

Αἱ ἐγγραφαὶ ἀνῆλθον εἰς 23 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 159.296 τόν. γκρός, ἔχοντα τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956 - 65 ..	2	τ. γκρός	26.951
Μπάλκ κάρριερς πολεμικής ναυπηγ. ..	1	»	13.488
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	5	»	38.650
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	5	»	17.328
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	2	»	25.225
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	2	»	20.763
'Επιβατηγά, τουριστικά, όχηματαγωγά	1	»	14.083
Διάφορα .....	5	»	2.808
Σ ύνολον σκάφη .....	23	τ. γκρός	159.296

Αἱ διαγραφαί, ἐξ ἄλλου, ἀνῆλθον εἰς 12 σκάφη καὶ 84.251 τόν. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων :

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	3	τ. γκρός	13.303
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	3	»	12.313
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956 - 65 ..	2	»	31.098
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55 ..	1	»	11.991
Δεξαμεν. πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγήσ.	1	»	14.351
Διάφορα .....	2	»	1.195
Σ ύνολον σκάφη .....	12	τ. γκρός	84.251

Ο διαγραφαὶ, ἐξ ἄλλου, ἀνῆλθον εἰς 12 σκάφη καὶ 84.251 τόν. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων :

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ****Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65**

Τ. γκρός	
"Ακρον .....	14.722
'Ελμόνα .....	12.229
Σ κάφη 2 .....	26.951

ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον

ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον

**Β' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

Νικόλας Κ. ....	13.488	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 1 ....	13.488	

**Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65**

Τ. γκρός

Θάλεια IV .....	2.349	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Λήγ. ....	8.760	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Μαρίτσα III .....	10.596	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον
Μερσινίδι .....	9.194	ήγοράσθη ἐξ Ἰαπωνίας
Σαγγιτάριος .....	7.751	ύπεστειλε τὴν κυανόλευκον

Σ κάφη 5 .....	38.650
----------------	--------

**Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55**

Τ. γκρός

"Αστρολαντ .....	1.570	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Κίμων Μ. ....	3.714	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Μπουένα Έσπεράντζα .....	5.307	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Ούρανία III .....	1.879	ύπεστειλε τὴν λιθεριανὴν
Σάντα Μαρία Β. ....	3.858	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν

Σ κάφη 5 .....	17.328
----------------	--------

**Ε' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65**

Τ. γκρός

Μαριχέρον .....	12.795	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Φρέντσιπ Λ. ....	12.430	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας

Σ κάφη 2 .....	25.225
----------------	--------

**ΣΤ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55**

Τ. γκρός

Σοῦζ .....	13.927	ήγοράσθη ἐκ Λιθερίας
Φέρρυσιπ Λ. ....	6.836	ήγοράσθη ἐκ Παναμᾶ

Σ κάφη 2 .....	20.763
----------------	--------

**Ζ' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ**

Τ. γκρός

Μαριάννα VI .....	14.083	ήγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Σ κάφη 1 .....	14.083	

**Η' ΔΙΑΦΟΡΑ**

Τ. γκρός

'Αλλέξης Τ. ....	499	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Γεωργίος Γ. II .....	886	ήγοράσθη ἐκ Παναμᾶ
'Ελένη Τ. Σ. ....	423	ήγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Κώνστας .....	500	ύπεστειλε τὴν κυπριακὴν
Πάνος .....	500	ήγοράσθη ἐκ Παναμᾶ

Σ κάφη 5 .....	2.808
----------------	-------

**ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ****Α' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65**

Τ. γκρός

Δωδώ I .....	2.706	ἀνήκον ξένα συμφέροντα
'Ιρένε I .....	1.820	ἐπωλήθη ὀλλοδαπούς
Σερενάντα .....	8.777	ύψωσε τὴν κυπριακὴν

Σ κάφη 3 .....	13.303
----------------	--------

**COLOCOTRONIS LTD  
SHIP BROKERS**

65/68, Leadenhall Street,  
London, EC3A 2AP  
Telephone: 01-480 6666  
Telex: 888639  
Telegrams: Colocotron London E. C. 3

Colocotronis Building, Piraeus  
2, Bouboulinas Street & Akti Miaouli  
Tel.: 411.5312 (5 LINES) - 411.5711 (7 LINES)  
Telex: (21) 3202 - 21 (2892) COLC.  
Telegrams: Colocotron, PIRAEUS

**Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55**

Τ. γκρός

Εύανθια Κ. ....	2.271	παρέμεινεν ύπό τὴν κυανόλευκον
Κορίνθιαν Τρέιντερ ...	1.216	έπωλήθη ὀλλοδαποὺς
Πεγκάσε ....	8.826	έχαρακτηρίσθη ὀλικὴ ἀπώλεια
Σ κάφη 3 ....	12.313	

**Γ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65**

Τ. γκρός

Μεθώνη ....	29.139	έπωλήθη ὀλλοδαποὺς
Πανγκλόμπαλ Φρέντσιπ	1.959	έδυθίσθη
Σ κάφη 2 ....	31.098	

**Δ' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55**

Τ. γκρός

Τρόπις ....	11.991	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Σ κάφος 1 ....	11.991	

**Ε' ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

Πάιν ....	14.351	έπωλήθη Ἰσπανοὺς διαλυτὰς
Σ κάφος 1 ....	14.351	

**ΣΤ' ΔΙΑΦΟΡΑ**

Τ. γκρός

Γιάννα Π. ....	407	ὕψωσε τὴν κυανόλευκον
Μαράκι ....	788	έπωλήθη ὀλλοδαποὺς
Σ κάφη 2 ....	1.195	

'Απὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς προέκυψε καθαρὰ αὐξῆσις 11 σκαφῶν καὶ 75.045 τόν. γκρός, ἥτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1974 δύναμιν, μᾶς δίδει σημειώνην τοι- αὐτην ὑπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ σημαίαν ἀπό :

107 σκάφη, 767.427 τόν. γκρός

'Η δύναμις αὗτη ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1966 - 74 ..	1	τ. γκρός	18.328
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956 - 65 ..	3	»	48.400
Μπάλκ κάρριερς πολεμ. ναυπηγ. ....	2	»	28.028
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966 - 74 ....	1	»	1.567
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ....	9	»	54.055
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ....	26	»	84.803
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγήσ.	2	»	9.857
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1956 - 65 ....	12	»	266.339
Δεξαμεν. ναυπηγήσεως 1946 - 55 ....	8	»	112.966
Δεξαμεν. πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγήσ.	1	»	10.499
'Υπερωκεάνια ....	4	»	89.603
'Επιβατηγά, τουριστικά, ὀχηματαγωγά	4	»	24.920
Διάφορα ....	34	»	18.062
Σ υνολον σκάφη ....	107	τ. γκρός	767.427

**Η ΚΥΠΡΙΑΚΗ**

Συνεχίζεται ἡ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους σημειωθεῖσα πτῶσις εἰς τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Αἱ διαγραφαὶ ὑπερέθησαν τὰς ἐγγραφὰς καὶ οὕτω ἐπέφερον μείωσιν εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ τονᾶς εἰς τὴν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς μεγαλονήσου δύναμιν. Αἱ ἐγγραφαὶ, ἀνῆλθον, κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔξαμηνον, εἰς 32 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 134.501 τόν. γκρός, ἔναντι 63 σκαφῶν, 385.355 τόν. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου 1974 καὶ 98 σκαφῶν 538.496 τόν. γκρός, τοῦ 1973.

Οὕτω, τὰ ἐγγραφέντα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α' ἔξαμηνου 1975 32 σκάφη, 134.501 τόν. γκρός, εἶχον τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν :

Φορτηγά ναυπηγήσεως 1966 - 74 ....	2	τ. γκρός	19.026
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ....	10	»	61.385
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ....	10	»	46.214
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγήσ.	2	»	3.193
Διάφορα ....	8	»	4.683

Σ υνολον σκάφη .... 32 τ. γκρός 134.501

'Εξ ἄλλου, τὰ διαγραφέντα ἀνῆλθον εἰς 37 σκάφη καὶ 171.739 τόν. γκρός, ἔχοντα τὴν κάτωθι σύνθεσιν, κατὰ κατηγορίας πλοίων :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγ. 1956 - 65 ..	2	τ. γκρός	27.518
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1956 - 65 ....	11	»	54.690
Φορτηγά ναυπηγήσεως 1946 - 55 ....	16	»	75.192
Φορτηγά πολεμ. καὶ προπολ. ναυπηγήσ.	3	»	11.137
'Επιβατηγά, τουριστικά, ὀχηματαγωγά	1	»	1.204
Διάφορα ....	4	»	1.998

Σ υνολον σκάφη .... 37 τ. γκρός 171.739

'Ο δινομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἔχει ὡς ἀκολούθως :

**ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ****Α' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1966 - 74**

Τ. γκρός

Γκούντ Φρέντ ....	9.954	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον
Ντόρα Παπαλιού ....	9.072	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον

Σ κάφη 2 .... 19.026

**Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65**

Τ. γκρός

'Ανδρεία ....	10.287	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Βελερέφοντς ....	3.484	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Γιουροσέϋλορ ....	4.234	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Παναμᾶ
Γκάλφ 'Αγγλία ....	2.269	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
Εύδοκια Τσίρη ....	5.331	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Νιγηρίας
Θεανώ ....	8.677	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Αλαμπάμη
Καπετάνιον Κώστας ....	8.313	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Καπετάνιον
Μαρίνα Τ. ....	8.903	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Μαρίνας
Μοτόρια ....	8.777	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Μοτόριας
Παράδολας 3 ....	1.110	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον ἡγοράσθη ἐξ Παράδολας

Σ κάφη 10 .... 61.385

**Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55**

Τ. γκρός

Γκαϊού Φαίη ....	5.663	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Διόνυσος II ....	2.756	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Θεοσκέπαστη ....	6.618	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν ἡγοράσθη ἐξ Ἰσπανίας
Λίλλου Β. ....	2.929	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν ἡγοράσθη ἐξ Λίλλου Β.
Μιμή Μ. ....	6.391	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν ἡγοράσθη ἐξ Μιμή Μ.
Νήσος Καστελλόριζον ....	1.599	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν ἡγοράσθη ἐξ Νήσου Καστελλόριζον
Ντένις Β. ....	3.949	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν ἡγοράσθη ἐξ Ντένις Β.
Τζουλιά Ρόσση ....	5.457	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν ἡγοράσθη ἐξ Τζουλιά Ρόσση
Φώς ....	6.183	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν ἡγοράσθη ἐξ Φώς
Χρήστος ....	4.669	ὑπέστειλε τὴν λιβεριανὴν ἡγοράσθη ἐξ Χρήστου

Σ κάφη 10 .... 46.214

**Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

Τ. γκρός

'Αχαιός ....	1.595	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν ἡγοράσθη ἐξ Αλαμδίας
Κάρμεν Φοντάνα ....	1.598	ὑπέστειλε τὴν κυανόλευκον παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν ἡγοράσθη ἐξ Κάρμεν Φοντάνας

Σ κάφη 2 .... 3.193

**Ε' ΔΙΑΦΟΡΑ**

Τ. γκρός

'Αχαΐα ....	499	ἡγοράσθη ἐξ Γερμανίας
Μάϊκ IV ....	499	ἡγοράσθη ἐξ Γερμανίας
Μπάλτικ Σάν ....	959	ἡγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Νάντια Τσίρη ....	499	ἡγοράσθη ἐξ Ολλανδίας
Νόμπελ ....	359	ἡγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σκαύμαστερ ....	962	ἡγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σκαύχδουπ ....	499	ἡγοράσθη ἐξ Φινλανδίας
Φλωριάνα ....	407	ἡγοράσθη ἐξ ἀλλοδαπῆς

Σ κάφη 8 .... 4.683

## ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

## Α' ΜΠΑΛΚ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

Δρυμός .....	13.471	έπωλήθη άγοραστάς Ν. Αμερικής
Κρήταν Λίμπερτου .....	14.047	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 2 .....	27.518	

## Β' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1956 - 65

Τ. γκρός

"Αλιοθ .....	1.803	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Βελερεφόντης .....	3.484	παρέμεινεν εἰς τὴν δύναμιν
Λάργυκο .....	3.839	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Μαρβέλλας .....	10.173	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Μιχαήλ "Αγγελος" .....	8.493	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Νένη .....	3.407	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ρέντ Σκάου .....	1.990	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σάν Βίκτωρ .....	8.622	έπωλήθη ξένα συμφέροντα
Τζατισάρι .....	7.558	έπωλήθη Ἰνδονησίους
Φράγκοκριγκ .....	3.405	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Χρυσώ .....	1.916	έχαρακτηρίσθη δόλική ἀπώλεια
Σ κάφη 11 .....	54.690	

## Γ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1946 - 55

Τ. γκρός

'Ακιάνα .....	7.510	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
'Ανδόρα .....	1.784	έπωλήθη Γόλλους άγοραστάς
Γιούνιτο .....	8.603	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Γκρέιτ Λάκ .....	4.422	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Γλυφάδα .....	3.006	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Καμπανούλα .....	6.553	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Κασταλία .....	7.641	έπωλήθη ἄγορ. Ἀπω Ανατολῆς
Κίμωλος Β. .....	3.858	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Λίλλου Β. .....	2.929	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Νόρντφελς .....	4.313	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Ντένις Β. .....	3.949	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ούρανία Π. .....	1.229	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Πανάχραντος .....	6.307	ύψωσε τὴν παναμικήν
Ραιμπόδου .....	1.346	έχαρακτηρίσθη δόλική ἀπώλεια
Σηπέρλ .....	4.699	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Τόσκα .....	7.043	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 16 .....	75.192	

Δ' ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ  
ΚΑΙ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Γκράν Μιχαήλ .....	2.409	έπωλήθη πρὸς διάλυσιν
Καΐ .....	3.466	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Ροδάνθη Α. .....	5.262	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 3 .....	11.137	

## Ε' ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ, ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΑ

Τ. γκρός

Σήσπηντ Φέρρυ .....	1.204	έπωλήθη ἀγγλικὰ συμφέροντα
Σ κάφη 1 .....	1.204	

## ΣΤ' ΔΙΑΦΟΡΑ

Τ. γκρός

'Αλέξης Τ. .....	499	ύψωσε τὴν παναμικήν
'Ιωάννα .....	499	έπωλήθη ἀλλοδαπούς
Σάουθ Κλίφ .....	500	ύψωσε τὴν παναμικήν
Φόνης Σ. .....	500	ύψωσε τὴν κυανόλευκον
Σ κάφη 4 .....	1.998	

"Απὸ τὰς ἀνωτέρα μεταβολὰς προέκυψε καθαρὰ μείωσις 5 σκαφῶν καὶ 37.238 τόν. γκρός, ἥτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν

τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1974 δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ΚΥΠΡΙΑΚΗΝ σημαίαν ἀπό :

## 552 σκάφη, 2.807.121 τόν. γκρός

"Η δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Μπάλκ κάρριερς ναυπηγη.	1966 - 74 ..	3	τ. γκρός	56.225
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγη.	1956 - 65 ..	12	»	119.254
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγη.	1946 - 55 ..	2	»	21.513
Φορτηγά ναυπηγήσεως	1966 - 74 ..	19	»	119.955
Φορτηγά ναυπηγήσεως	1956 - 65 ..	167	»	1.003.689
Φορτηγά ναυπηγήσεως	1946 - 55 ..	163	»	665.387
Φορτηγά πολεμ.	καὶ προπολ.	25	»	97.778
Μικτὰ ναυπηγήσεως	1956 - 65 ..	1	»	18.482
Δεξαμεν.	ναυπηγήσεως	1956 - 65 ..	20	»
Δεξαμεν.	ναυπηγήσεως	1946 - 55 ..	22	»
Ἐπιβατηγά,	τουριστικά,	δόχηματαγωγὰ	7	»
Διάφορα .....		111	»	71.646
Σ ύνολον σκάφη .....		552	τ. γκρός	2.807.121

## Ο ΛΙΒΑΝΟΣ

Μετὰ τὴν διαγραφὴν ἀπὸ τὸ Λιβανικὸν Νηολόγιον, κατὰ τὸ διαρρεύσαν ἔξαμηνον τοῦ φορτηγοῦ «Τεύκρος» 1.465 τόν. γκρός τοῦ 1938, ἡ ὑπὸ τὴν ΛΙΒΑΝΙΚΗΝ σημαίαν δύναμις παραμένει μὲν

## 2 σκάφη, 9.155 τόν. γκρός

"Η δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά ναυπηγήσεως	1946 - 55 ..	1	τ. γκρός	6.259
Φορτηγά πολεμ.	καὶ προπολ.	»	»	2.896
Σ ύνολον σκάφη .....		2	τ. γκρός	9.155

## Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΣΗΜΑΙΩΝ

Αὕξησιν 6 σκαφῶν καὶ 1.098.697 τόν. γκρός ἐσημείωσεν ἡ ὑπὸ τὰς πέντε σημαίας δύναμις τῆς ἑλληνικῶν συμφερόντων Ναυτιλίας κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1975, ἀνελθούσα εἰς :

## 4.191 σκάφη, 46.466.740 τόν. γκρός

κατανέμεται δὲ ὡς ἀκολούθως :

Σημαία	Πλοία	Τ. γκρός
'Ελληνική .....	2.825	23.408.209
Λιβεριανή .....	705	19.474.828
Παναμαϊκή .....	107	767.427
Κυπριακή .....	552	2.807.121
Λιβανική .....	2	9.155
Σ ύνολον σκάφη .....	4.191	46.466.740

"Η σύνθεσις τῆς χωρητικότητος ταύτης, κατὰ κατηγορίας πλοίων καὶ ἡλικίαν, ἔχει ὡς κάτωθι :

Μπάλκ κάρριερς νεότευκτα .....	17	τ. γκρός	293.801	
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγη.	1966 - 74 ..	322	»	6.217.467
Μπάλκ κάρριερς ναυπηγη.	1956 - 65 ..	224	»	3.329.060
Μπάλκ κάρριερς πολεμ.	ναυπηγη.	12	»	163.193
Φορτηγά νεότευκτα .....		12	»	168.404
Φορτηγά ναυπηγήσεως	1966 - 74 ..	304	»	2.221.876
Φορτηγά ναυπηγήσεως	1956 - 65 ..	662	»	4.597.345
Φορτηγά ναυπηγήσεως	1946 - 55 ..	521	»	2.174.898
Φορτηγά πολεμ.	καὶ προπολ.	ναυπηγήσ.	73	»
Μικτὰ νεότευκτα .....		1	»	238.551
Μικτὰ ναυπηγήσεως	1966 - 74 ..	45	»	65.000
Μικτὰ ναυπηγήσεως	1956 - 65 ..	16	»	2.720.437
Μικτὰ ναυπηγήσεως	1946 - 55 ..	4	»	456.011
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα .....		16	»	63.256
Δεξαμεν.	ναυπηγήσεως	1966 - 74 ..	149	»
Δεξαμεν.	ναυπηγήσεως	1956 - 65 ..	410	»
Δεξαμεν.	ναυπηγήσεως	1946 - 55 ..	153	»
Δεξαμεν. πολεμ.	καὶ προπολ.	ναυπηγήσ.	9	»
Ἐπιβατηγάνια .....		12	»	46.895
'Επιβατηγά,	τουριστικά,	δόχηματαγωγὰ	290	»
Διάφορα .....		935	»	637.713
Σ ύνολον σκάφη .....		4.191	»	438.917

# **Mobil Marine World-Wide Service**

**Mobil Marine Fuels**

**Mobil Marine Lubricants**

**Mobil Marine Paints/Coatings**

**Mobil Oil Hellas A.E.**

**6, Loudovikou Square  
Piraeus Greece**

Bunkers Local Deliveries Tel. 417 9823  
Bunkers International " 417 8971  
" 417 9488  
Paints/Coatings " 42 8755

**Telex 212582**

# ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΗ Η ΑΝΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ Η ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΙΩΝΙΚΗΣ & ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

**Η Έκθεσις τοῦ καθηγητοῦ κ. ΣΤΡΑΤΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ 1974**

Ο Πρόεδρος τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου τῆς Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης Ελλάδος Καθηγητής κ. Στρατῆς Γ. Ανδρεάδης, ἀναγνώσας τὴν "Έκθεσιν ἐπὶ τοῦ Ισολογισμοῦ τοῦ ἔτους 1974 κατὰ τὴν Τακτικὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων τῆς Τραπέζης, συνελθοῦσαν τὴν 11ην Ιουνίου 1975, ἀνεφέρθη, μεταξὺ ἄλλων, εἰς τὰ ἀκόλουθα:

## Α' ΣΥΝΕΧΗΣ ΔΙΕΥΡΥΝΣΙΣ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΜΕΤΑ ΠΑΡΑΛΗΛΟΥ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΒΕΤΙΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΟΙΝΟΝ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

«Κύριοι Μέτοχοι,

Υπὸ τὴν κρίσιν ὑδάν θέτομεν τὸν Ισολογισμὸν 1974 τῆς ἡμετέρας Τραπέζης, μετά τοῦ λογαριασμοῦ «Ἀποτελέσματα Χρήσεως».

Μολονότι, κατὰ τὸ ἔτος τοῦ, διαμενήση ὑπῆρξεν οἰκονομικὴ συγκρίσις διεθνῆς, καὶ —εἰς τὸ ἔσωτερικόν— διοικητικός θίος ἀντεμετάποιτον ἵκανας διασχετεῖσας καὶ ὑπέτασσες ἐκτάκτων ἔξοικονομικῶν γεγονότων ἡ Ιονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα Ελλάδος ἡδυνθή, παρὰ ταῦτα, νά συνεχίσῃ τὴν διεύρυνσιν τῆς δραστηριότητῆς της καὶ τὸ διαφραγμάτων καὶ λειτουργικῶν ἐκουγχρονισμῶν τῆς.

Ως δείκνυται ἐκ τοῦ Ισολογισμοῦ, τὸ σύνολον τῶν στοιχείων τοῦ Ἐνεργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ τῆς Τραπέζης ἡδηνθή, ἐντὸς τοῦ 1974, κατὰ 4,077 διοικητικούμορφων δραχμῶν, ἥτοι κατὰ 21,23%.

Αἱ παρὰ τῇ Τραπέζῃ καταθέσεις ἡδηνθήσαν, ἐν τοῖς 2,409 διοικητικούμορφων, ἥτοι κατὰ 20,46%.

Παραλλήλως, σταθερῶν ἀνοδικῶν πορειῶν ἐσημειώσαν καὶ αἱ χορηγήσεις τῆς Τραπέζης μας, ἀδηνθήσαν —ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἔτος 1973— κατὰ 2 διοικητικούμορφων δραχμῶν, ἥτοι κατὰ ποσοτὸν σχεδὸν 30%.

Ο λογαριασμὸς χρεωγράφων ἐσημείωσεν αἰδηξοῦν κατὰ 202.078.704 δρ., ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1973, δὲ λογαριασμὸς ἀκινήτων ἡδηνθή, ἐν σχέσει πάντοτε τὸ προηγούμενον ἔτος, κατὰ 24.063.346 δραχμάς.

Τὸ δίκτυον Καταστημάτων τῆς Τραπέζης ἐνσυχύθη, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, διὰ τῆς ίσονεσίας 4 νέων Καταστημάτων, 1 ἀδόμην Ἀνταλλακτηρίου Συναλλάγματος καὶ 2 νέων Γραμμῶν Ὑπηρεσίας Υπαλίθρου, εἰς τὰς διοίκησες προσετέθησαν ἔτεραι 2

"Απὸ τοῦ Ιουνίου 1974, ἡ Ιονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα ἤρχισε νὰ χρησιμοποιῇ τὸ πρωτοποριακὸν σύστημα Τηλεπεξεργασίας, τὸ ὅποιον εἰσήγαγεν εἰς τὴν Ελλάδα ἡ ἀδελφὴ Ἐμπορικὴ Τράπεζα. Μὲ τὸ σύστημα Τηλεπεξεργασίας, ὁ παράγων χρόνος ἐκμηδενίζεται καὶ ὁ πελάστης δύναται νὰ διεκπεραιώῃ τὰς συναλλαγάς του εἰς οἰονδήποτε Κατάστημα τῆς Τραπέζης.

κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Οὕτω, διαβέτομεν ἡδηνθή 102 Καταστημάτων, 6 Ἀνταλλακτηρίων Συναλλάγματος καὶ τὸ μόνιμον Πρακτορεῖον μας εἰς τὸ ἔνοδοχεῖον «Χίλτον» Αθηνῶν, δῶς καὶ 8 Αὐτοκινητοτραπέζων.

Μεγάλη πρόδοσις ἐσημειώθη, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς δραγανώσεως καὶ τὸ ἐκουγχρονισμὸν τῶν ὑπηρειῶν τῆς Τραπέζης. Οὕτω, 7 Καταστήματα μας ἐνέσθησαν εἰς τὸ σύστημα Τηλεπεξεργασίας, ἀπαντά δὲ τὰ Καταστήματα καὶ αἱ θυρίδες μας, ὡς πρὸς πλείστας βασικάς ἐφαρμογές, ἐνετάχθησαν εἰς τὸ Ηλεκτρονικὸν Κέντρον. "Εξ ἀλλου, διὰ τοῦ Ινστιτούτου καὶ διὰ τῆς πραγματοποίησεως εἰδικῶν Σεμιναρίων, δημιαρθίσθη ἡ περιφέρεια ἐπιμόρφωσης τῶν ὑπαλλήλων μας καὶ ἡ ἀνάδειξη στελεχῶν.

Οι μισοὶ τῶν παρὰ τῇ Τραπέζῃ ἐργαζομένων ἐδελτιώσαν σύστασιν, δῶς δεκτάντα ἑπτὰ τοῦ κατά 64, καὶ πλέον, ἐκαπομύρια δραχμῶν αἰδηξοῦσαν, ἐντὸς τοῦ 1973, τῶν δαπανῶν μισθωδίας μετά τῶν εἰσφορῶν εἰς τὰ Ασφαλιστικά Ταμεῖα τοῦ Πρωτοποριού. "Αντιστοίχως, τὰ Γενικά Εξόδα καὶ

αἱ ἀμοιβαὶ τρίτων ἡδηνθήσαν κατὰ 7, περίπου, ἐκαπομύρια δραχμῶν. Αὖθησιν, δημοίως, ἀνερχομένη εἰς πλέον τῶν 14,5 ἐκαπομύριων δραχμῶν, ἔνιαν τὸ προηγουμένου ἔτους, ἐνεργάσαν —δὲ εἶναι φυσικόν— καὶ τὰ ἔξοδα ἐγκαταστάσεως.

Παρὰ πάντα ταῦτα, ἡ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀνοδικὴ πορεία τῶν ἐργασιῶν μας διαμορφώνει τὸ πρὸ διανομῶν προτεινόμενον συνολικὸν ποσὸν μικτοῦ μερίσματος εἰς τὸ αὐτό, ὡς καὶ πέρισσον, ὡς δηοῦσιν 10.201.700 δραχμῶν, ἥτοι δραχμῶν 34 κατὰ μετογήν.

Καὶ τῶν συγγενῶν μας ἐταῖρων ἡ δραστηριότης ὑπῆρξε λίαν ικανοποιητική κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος: "Η Βιομηχανία Φωσφορίου Λιπασμάτων ἡδηνθήσαν τῆς διαφανείσης κάμψεως εἰς τὴν ζήτησιν δὲ ὠρισμένων εἰς τούτων, κατὰ τὸ δεύτερον ἡμίσεον τοῦ 1974 ἐπεκράτησε σαφής ἀνοδικὴ τάση, ὀφειλούμενη εἰς τὴν περιωρισμένην παραγωγὴν ὠρισμένων προϊόντων ἐπίπεδα.

Συγκεκριμένως, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀγροτικῶν προϊόντων, ἐνῶ αἱ τιμαὶ ἐσημείωσαν αἰσθητὴν γάλαρην περὶ τὸ μέσον τοῦ ἔτους, ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῆς διαφανείσης κάμψεως εἰς τὴν ζήτησιν δὲ ὠρισμένων εἰς τούτων, κατὰ τὸ δεύτερον ἡμίσεον τοῦ 1974 ἐπεκράτησε σαφής ἀνοδικὴ τάση, ὀφειλούμενη εἰς τὴν περιωρισμένην παραγωγὴν ὠρισμένων προϊόντων ἐπίπεδα.

Συγκεκριμένως, εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀγροτικῶν προϊόντων, λίαν ικανοποιητική κατά τὸ παρελθόν ἔτος: "Η Ναυπηγεία Ε-

Αἱ δαπάναι μισθοδοσίας τῆς Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης, δημοίως μετά τῶν εἰσφορῶν εἰς τὰ ἀσφαλιστικά Ταμεῖα τοῦ προσωπικοῦ, ἡδηνθήσαν τὸ 1974 κατὰ 64 ἐκαπομύρια δρ., ἀνέλθονται συνολικῶς εἰς 311 ἐκαπομύρια δραχμῶν.

λευσίνος" συνέχισαν τὴν ἀνοδικήν πορείαν των, τόσον εἰς τὸν τομέα τῶν ναυπηγηκῆσων, δονοὶ καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ναυπηγηκῆσων, ἐπικευδῶν. Τὸ Ναυπηγείον —Μηχανουργεῖον Περάματος, τῆς Ελληνικῆς Εταιρίας Γενικῶν Επιχειρήσεων— ἐπέτρεψε σημαντικὴν διεύρυνσιν τῶν ἐργασιῶν του, κατασκευαστικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν, ὡς ηγέτης ἀπόδοσης ἐπέτριχεν. ἐπίσης, ἡ "Ελληνικὴ Βιομηχανία Χυμῶν καὶ Κονσερβῶν".

"Ἄξιει, προσέτι, νὰ τοινοθῇ ἡ λίαν ἐπιτυχῆς λειτουργία —παρὰ τὴν κάμψην τῆς τουριστικῆς κινήσεως— τοῦ ἀνεοδοχείου «Χίλτον» Αθηνῶν, ἀνήκοντος, ὡς γνωστόν, εἰς τὸν ὅπερ τῆς Τραπέζης μας ἰδιούσιων. "Εταιρίαν Ξενοδοχειακῶν Επιχειρήσεων "Η Ιονική.

## Β' ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1974

Ἐν συνεχείᾳ δὲ καθηγητῆς κ. Ανδρεάδης προέθη εἰς τὴν Καθηγητήν τῆς Επιχειρήσεων τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν ἐξελίξεων κατὰ τὸ 1974. "Ἐκ τῆς δημίλιας τοῦ κ. καθηγητοῦ παρατίθενται τὰ ἀκόλουθα ἀποστάματα :

"Η ἡλληνικὴ οἰκονομία εὑρέθη κατὰ τὸ 1974 εἰς τὸ ἐπικεντρόν οἰσθαρῶν διαταρακτικῶν οἰκονομικῶν καὶ ἐξωικονομικῶν ἐπιδράσεων, αἱ ὀποῖαι ὀφ. ἔνδον μὲν ἀνεστείλαν τὸν συνεχῆ μεταπολεμικὸν δινοβίκον ρυθμὸν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ὀφ. ἔτερον δὲ ἀνέτρεψαν τὴν ιδρόροπτον ἐξελίξειν θασικῶν νομισματικῶν μεγεθῶν εἰς τὸν έπειταν τὸν οἰκονομικόν, τὸν τουρισμόν καὶ τὴν ἐμπορικήν νομισματικήν καυτύλας. "Ἐκ τῆς δημίλιας τοῦ κ. καθηγητοῦ ἐλήφθησαν τὰ ἀκόλουθα ἀποστάματα :

"Η ἡλληνικὴ οἰκονομία εὑρέθη κατὰ τὸ 1974 εἰς τὸ ἐπικεντρόν οἰσθαρῶν διαταρακτικῶν οἰκονομικῶν καὶ ἐξωικονομικῶν ἐπιδράσεων, αἱ ὀποῖαι ὀφ. ἔνδον μὲν ἀνεστείλαν τὸν συνεχῆ μεταπολεμικὸν δινοβίκον ρυθμὸν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ὀφ. ἔτερον δὲ ἀνέτρεψαν τὴν ιδρόροπτον ἐξελίξειν θασικῶν νομισματικῶν μεγεθῶν. "Η Ελλάς, ὡς

"Η Ιονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα καλύπτει ὀλόκληρον τὸν Ελλάδα διὰ 102 Καταστημάτων, 6 Ανταλλακτηρίων Συναλλάγματων, 1 Πρακτορείου καὶ 8 Αὐτοκινητοτραπέζων. Συνδιάλουσα δὲ τὴν μακράν παράδοσιν καὶ τὴν σύγχρονον ὁργάνωσιν, παρέκειται ὑποδειγματικὴν ἐξυπέρετησιν εἰς τοὺς πελάτας τῆς.

καὶ ἡ πλειονότης τῶν χωρῶν τοῦ Οργανισμοῦ Οικονομικῆς Συνεργασίας καὶ "Αναπτύξεως" ὑπὸ τὴν ζήτησιν τῶν συμπτώματα τοῦ ἐπιθεωρισμοῦ ὃν ὑπέστη, δηλαδὴ τὴν ἐπιθεωρισμούντων τῶν κάμψεων τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, μέσων καὶ ἐν συνεχείᾳ τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἐν μέσῳ κλίματος ἐντόνων πολιθωριστικῶν πιέσεων, προερχομένων τόσον ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ, δονοὶ καὶ ἐκ τῶν ἀτελειῶν τοῦ μηχανισμοῦ τῆς οἰστορικῆς στελεχῶν.

Εἰδικώτερον, παρατηρεῖται διαταρακτικὴ πορεία τῆς Ελληνικῆς οἰκονομίας χρονολογοῦνται ἀπό τοῦ 1973. "Ἐκδηλώθησαν ἀρχικῶς ὑπὸ τὴν ζήτησιν τῶν συμπτώματα τοῦ ἐπιθεωρισμοῦ τῶν ὑδῶν, καὶ προϊόντων ἐξωτερικοῦ, λαθοῦσαι δὲ διεντάτη πλέον μορφὴν μετά τὴν ἀπόρρησην τῆς οἰκονομικῆς καρακτήρος— δὲ καὶ περιοριστικῶν μέτρων τῆς Ελληνικῆς οἰκονομικῆς τάσεως εἰς τὸν Ελληνικὸν οἰκονομικόν, λαθοῦσαι δὲ διεντάτη πλέον μορφὴν μετά τὴν ἀπόρρησην τῆς οἰκονομικῆς καρακτήρος. Τοῦτο διενθέτησε τὴν ζήτησιν τῶν χωρῶν τοῦ Δύσης, ἐδιμούρωσε ταχέως συνθήκες ὑφέσεως μετὰ ξαρσού τῆς άνεργίας, χωρὶς διαδικασίαν ἡδηνθήσαν τὰς πληγωριστικὰς πιέσεις εἰς τὰς διοικητικὰς χώρας καὶ ἀπειδούμαστε τὸ διενέδειν νομισματικὰς γόρας καὶ ἀπειδούμαστε τὸ διενέδειν σύνταξης τοῦ οἰκονομικοῦ σύστηματος.

"Οι μισοὶ τῶν παρὰ τῇ Τραπέζῃ ἐργαζομένων ὁδοιπορούσαν σύστασιν εἰς τὴν προσφοράν της Ασφαλιστικῆς Ταμείου τοῦ Πρωτοποριού. "Αντιστοίχως, τὰ Γενικά Εξόδα καὶ





τὴν ὑπογραφὴν ἡ ἀνανέωσίν της δὲν προ-  
βῃ πρὸ τῆς ὑπογραφῆς ἡ ἀνανέωσεως τοῦ  
¼ τοῦ ποσοῦ τῆς εἰσφορᾶς, τῆς προσ-  
διορισθείσης κατά τὸ ἄρθρον 6, διὰ πρά-  
ξεως τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ NAT. Κατ' ἀκό-  
λουθίαν, ἔξαναγκασμὸς τοῦ NAT εἰς ὑ-  
πογραφὴν συμβάσεως, ἀνεύ καταδόλης,  
δὲν χωρεῖ, διότι ἡ ἀρνητική στηρίζεται εἰς  
τὸν νόμον.

Τὸ N.A.T. ὑποχρεοῦται νὰ ζητήσῃ κατα-  
δολήν τῆς εἰσφορᾶς εἰς δόλαριον ἡ λί-  
ρας. 'Ο ὑπόχρεως δικαιοῦται νὰ ἐπιλέξῃ  
μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν νομισμάτων. 'Αλλο  
νόμισμα εἶναι ἀπαράδεκτον, ως ἀπαρά-  
δεκτος εἶναι καὶ πᾶς ἄλλος τρόπος κα-  
ταδόλης (π.χ. ἔγγυτηκή ἐπιστολή, δρα-  
χμαὶ κ.λπ.). 'Εξ ἄλλου, τὸ NAT δὲν θὰ  
δικαιοῦται ν' ἀναζητήσῃ εἰσφοράς, ἀφοῦ  
ἡ σύμβασις οὐδὲν ἐπάγεται ἀποτελεσμα.

β) ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ, οἱ  
ὅποιοι, συνήργησαν εἰς ὑπογραφὴν συμ-  
βάσεως ἀνεύ καταδόλης τῆς εἰσφορᾶς  
καθ' ὃν τρόπον ὁ νόμος ἀπαιτεῖ, ὡς νομο-  
θέτης προέβλεψε πειθαρχικάς κυρώσεις.  
'Ανεξαρτήτως τοῦ γεγονότος ὅτι ἡ εἰσφο-  
ρὰ ἐπεδήμητη κυρίως δι' ἔθνικούς λόγους  
ἐν ὅψει ἔξωτερικών κινδύνων τῆς χώρας,  
καὶ συνεπῶς ἀποτελεῖ ἐπιτέλεσιν ἔθνικού  
χρέους, ἡ μέριμνα διὰ τὴν εἰσπραξῆν της,  
εἶναι δέσμοις, διὰ οὐδεὶς ποτὲ θὰ διενο-  
εῖτο ν' ἀμελήσῃ, ὅτι ἡ ἔθνικὴ συνειδήσις  
του ἄλλος καὶ ἡ ὑπαλληλικὴ δεοντολογία  
τοῦ ἐπιβάλλει.

γ) ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ αἱ συ-  
νέτειαι τῆς μὴ καταδόλης εἶναι διαρεῖαι.  
Διότι ὁ νόμος θεωρεῖ ἐκ προοιμίου, ὅτι  
ἡ σύμβασις ἀνεύ καταδόλης τῆς εἰσφο-  
ρᾶς, οὐδὲν ἐπάγεται καὶ ἔννομον  
αἱ τελετέαι.

Συνεπῶς ἡ θαλασσία ὑπηρεσία τῶν ναυτι-  
κῶν θεωρεῖται ὡς μὴ πραγματοποιθεῖσα καὶ  
δὲν καταχωρεῖται εἰς τὰς μερίδας τῶν ναυτι-  
κῶν, οἵτινες, ὡς εἰκός, δὲν θὰ δικαιοῦνται νὰ  
τὴν ἐπικαλεθούν διὰ τὴν ἀπόκτησιν προσόν-  
των εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Αἱ καταστάσεις πληρώματος μετὰ τῶν εἰσ-  
φορῶν θὰ πρέπει νὰ μὴ γίνουν δεκταὶ ἀπὸ  
τὸ NAT, τὸ πλοῖον θεωρεῖται ὡς μὴ εὐρισκό-  
μενον εἰς ἀσφαλιστικὴν μετ' αὐτοῦ σχέσιν  
καὶ, φυσικά, ὁ ἔκπρόσωπος οὐδεμίαν ἐκ τῆς  
συμβάσεως ἔχει ὑποχρέωσιν.

'Εκτὸς ὅμως τῶν ὀντώτερων συνεπειῶν, ἡ  
θαλασσία ὑπηρεσία τῶν ναυτικῶν, ἡ κτηθεῖ-  
σα διὰ τῆς ἀσφαλισεως πλοίου, ἀνεύ κατα-  
δόλης εἰσφορᾶς, δὲν θὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν διὰ  
τὴν συνταξιοδότησιν τοῦ ναυτικοῦ.

Ἐχαρακτηρίσαμε τὰς συνεπείας διαρείας,  
ὧς πρὸς τοὺς ναυτικούς. Καὶ εἶναι ὄντως.  
'Αλλὰ εἰς τὶ ἀραγε ἐπταίσαιν σύτοι,  
διότι τὰς συνεπείας πλοίου, ἀνεύ κατα-  
δόλης εἰσφορᾶς, δὲν θὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν διὰ  
τὴν συνταξιοδότησιν τοῦ ναυτικοῦ.

Ἐχαρακτηρίσαμε τὰς συνεπείας διαρείας,  
ὧς πρὸς τοὺς ναυτικούς. Καὶ εἶναι ὄντως.  
'Αλλὰ εἰς τὶ ἀραγε ἐπταίσαιν σύτοι,  
διότι τὰς συνεπείας πλοίου, ἀνεύ κατα-  
δόλης εἰσφορᾶς, δὲν θὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν διὰ  
τὴν συνταξιοδότησιν τοῦ ναυτικοῦ.

Κατὰ τὴν γνώμην μας εἶναι. 'Ως δύνανται  
νὰ διαπιστώσουν τὴν ἀσφαλιστικὴν  
μὲν ἕνα ἀπλὸ ἔρώτημα εἰς τὴν ὑπηρεσίαν,  
οὕτως καὶ μὲν ἕνα ἔρώτημα εἰς τὸ ἀρμόδιον  
Γραφείον Εἰσφορᾶς Νόμου 29)75 εἰς NAT  
θὰ δύνανται νὰ πληροφοροῦνται τὴν κατα-  
δολήν της.

#### ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

Δικιγόρος

(Συνεχίζεται)

# ‘Η χθὲς καὶ ἡ σήμερον

## ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΧΩΡΙΣ ΤΙΤΛΟΝ

ΣΤΙΣ ιστορικές φάσεις τῆς Ναυτιλίας μας  
συνυπῆρχαν, πάντοτε, ὥρισμένα, ὃς ἀπὸ παρά-  
δοσι, ἐπικαὶ περιθώρια, ποὺ ἔπαιρναν κατά  
κιρούς πιὰ διεύρυναν στὶς διατάξεις καὶ ἐδέ-  
χοντο κάθε φορά ἀνάλογα, μὲ τὴν ἐπιτάχυ-  
σην τῶν ἀναγκῶν, σὰν ἔνα εἰδὸς σπουδῆς,  
μέρος ἡ καὶ τὸ σύνολο τῆς ἀποταμιεύσεως τοῦ  
"Ελλήνος" οικείων.

Είναι μιὰ ἔνεργεια ποὺ διεκρίνεται τὸν ἐλλη-  
νικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ θάλασσας ποὺς ἔνη-

δραματικοὶ ἐνδέ μεγάλου ίδεολόγου, τοῦ ἐ-  
φοπλιστοῦ κ. Μιχαήλ Συλλ.

Σελάζουν μορφὴ στὴν ἐφοπλιστικὴ οἰκογέ-  
νεια, λάμπει μὲ τὴν πνευματικότητα καὶ τὴν  
ἐπαγγελματικὴν του κατάρτισι. 'Ικανὸς ἐπιστή-  
μων, μεθύδειος πάντα τὶς ἐπαγγελματικές του  
ἐπιδιώξεις καὶ πένυχε.

'Απὸ χρόνια μετακινήθηκε τυποχρόνως καὶ  
στὸν χώρο τῆς προσφορᾶς.

'Αλλὰ ἡ προσφορά ἡ δικὴ του δὲν είναι μό-  
νον οἰκιακή. Διαθέτει, συγχρόνως, δὴ ἐκείνη  
τὴν ἐργάγορας τῆς φυγῆς του καὶ σχεδιάζει,  
δραματίζεται, κατευθύνεται, ἐφαρμόζει καὶ περι-  
μένει τὸ καυνούργιο μήνυμα.

Τὰ πάντα, ἀπὸ ἐδῶ καὶ ἐπειτα, γιὰ τὴν ἀ-  
γαπημένη Χίο. Σεκίνησε ἀπὸ τὴν ίδειατερη  
πατρίδης τοῦ τὰ Καρδάμουλλα. 'Ιεράρχης, σχι-  
μόνος στὸν τόπο ποὺ θὰ δεχθῇ τὴν στοργὴν του  
καὶ τὶς ἐξάρσεις τῆς φυγῆς, ἀλλὰ καὶ τὶς ἀ-  
νάγκες. 'Αρχίσεις ἀπὸ τὸν δρόμον τοῦ κυριοῦ  
του, τὸ θέραγωγες, τὸ έδρυμα τῆς καταψυχῆς  
τῶν ἀνήλικων παιδίων καὶ γηρασμένων. 'Ακούσεις στὸν  
δρόμον τῶν Καρδάμουλλων νὰ συγχωρέσται: ἀ-  
πὸ μιὰ γρὶ μὲ τραχύμενα χεῖλη τὸ δύναμι τῶν  
γονιών του. Αὐτὴ, ίσως, θὰ είναι καὶ ἡ μεγα-  
λύτερη την Ικανοποίησι. 'Ανθρώποι: θρασί:  
δεμένοι μὲ τὸ χήμα ποὺ γεννήθηκαν, φέρονταν  
ἔναν ἀγέρα ποὺ καρπούς ἀλλοτίνος, γεμάτο  
αἰσθημα, ἀγάπην, πατρίδα.

Είδε στὴν πόλι τῆς Χίου τὸν Μιχαήλ Συλλ  
περιφέροντα νὰ μπαίνῃ στὶς πόλι μικρές λεπτο-  
μέρειες τοῦ μεγάλου ἔργου ποὺ δημιουργεῖ ἐ-  
κεῖ, τοῦ «Πνευματικοῦ Κέντρου».

Τὸ Πνευματικὸ Κέντρο τῆς Χίου δὲν είναι  
ἔνα ἔργο τῆς σειρᾶς, δὲν είναι ἔνα ἔργο τοπι-  
κῆς συμπλοκῆς μόνο. Είναι ἔνα μήνυμα στὸν  
Πνευμάτην, είναι ἔνα κάλεσμα στὴν ἀνθρω-  
πότητα, γιὰ νέρθη στὴν Χίο καὶ νὰ δῃ τὴν Δα-  
σκαλόπετρα καὶ τὸν τάφο τοῦ Ζωγράφου καὶ ἀ-  
κόμη τὴν μαρμάρινη ματιά τοῦ ἄλλου μεγάλου  
δάσκαλου, τοῦ Κοραή, νὰ τὸν κυττάζῃ ἀπ' τὸ  
βάθρο του, ἀκίνητος καὶ μαρμαρωμένος, μὲ  
ζωντανές, δημος, τὶς ίδειες του νὰ φωλιάζουν  
στὶς μνήμες τῶν Ελλήνων. Είναι ἔνα κάλε-  
σμα στὴν ἀνθρωπότητα νὰ δῃ τὴν ἀδικτάρατη  
ἔλληνική πνευματική συνέξεις ἀπὸ τὸν 'Ομηρο  
στὰ χρόνια μας.

ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ τῆς πόλεως, ἐκεὶ κοντά στὸ  
κελάνι, είδε σκηνιμένα τὰ τεράστια θεμέλια  
ποὺ θὰ στηρίζουν τὴν μεγάλη ίδεα τοῦ δραμα-  
τικοῦ Μιχάλη Συλλ.

Αἴθουσες συνεδρίων τέτοιες, ποὺ δὲν θαχῇ ἡ  
'Αθήνα, θέατρο, κινηματογράφος, πινακοθήκη,  
βιβλιοθήκη καὶ κοντά σ' αὐτά ἡ πνευματικὴ  
προσπάθεια γιὰ τὴν συλλογή τῶν λαογραφι-  
κῶν στοιχείων ἐξασφαλισμένη.

'Εφύκασ στὴν Χίο αὐτὸς τὸ Σάδθατο τοῦ  
Ιουνίου, ἀργὸς πνευματικά καὶ φωτιστικά ἀπὸ  
μιὰ κατάλαμπτη ίδεα. 'Εφύκασ οὐράδες φυσικά  
καὶ ἀναστήθηκαν ἀπ' τὴν ἀγάπην αὐτοῦ τοῦ άν-  
θρώπου γιὰ τὸ νησί του. Μιὰ εὐχὴ βγαίνεις ἀπ'  
τὰ γεῖλη μου, νὰ ἐπιληφθῷ δικαιοδότης τῆς θη-  
μουργίας πέρα γιὰ πέρα καὶ πάντα ἀξίες γιὰ  
κάθε εὐγενικό δραματισμό.

'Ο ήλιος γέρνει πρὸς τὴν δύσι του, μιὰ  
καινούργια ἐποχή, ὀλότελα πνευματική, ἀνα-  
τέλλει: στὸ νησί τοῦ Καρδάσου 'Ερμη. Τὸ μωρ-  
μένο νησί, ποὺ μοσχοθελεῖ διλκάληρο μαστί-  
χο, μέντα καὶ ἀγάπη, τὴν ἀγάπη τοῦ Συλλ γιὰ  
τὴν θεραπείαν τηρεῖ.

## Dr. DIMITRIOS SALIVARAS

I A T R O S

Appointed and Approved by: P. & I. Clubs

in Buenos Aires, Argentina

Vicente Lopez 2602—2° A

Buenos Aires Tel.: 85 - 3943

Cables : Salivaras - B. Aires : 30 - 0590

ΣΤΟΝ ίδιο πνευματικὸ χώρο, μὲ τὶς ίδειες  
ἐκπατέσεις προσθάλλουν τῷρα, πλέον ἔντονα σι-

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

# ‘Ο λιμήν του Πειραιῶς

## ΤΟ «ΠΑΝΤΕΛΗΣ»

Η υπόθεσις τοῦ ἀπό τον «Παντελῆ» και πάλιν εἰς τὴν ἐπικαιρότητα. Λόγω τὴν φοράν, δύναται, ἀνασύρεται εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἐκ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π., ὁ ὅποιος ἐνδιαφέρεται νὰ «εκλείσῃ» ἡ υπόθεσις αὐτῆς. Οἱ ἀναγνῶσται μας θὰ ἐνθυμοῦνται τὴν περιπέτειαν εἰς τὴν ὁποίαν περιέπεσε πρὸ τριετίας περίπολος ὁ Ὀργανισμὸς ἐκ κακοῦ χειρισμοῦ τοῦ θέματος ἀπὸ πλευρᾶς του. Ἀπὸ πιστωτῆς ἔγινε χρεώστης. Μία ἀπαίτησίς του ἐδρᾷ. 103.362 — ὁφείλη τὸν πλοιοκτήτων τοῦ «Παντελῆ» — Φουστάνου, πρὸς τὸν Ὀργανισμὸν — ἔγινεν ἡ ἀφορμὴ διὰ νὰ δηγῇ εἰς πλειστηριασμὸν τὸ σκάφος, μὲ τιμῶν ἐκκινήσεως τὸ ποσόν τῶν 3.000.000 δρ.χ.

Εἰς τὸν ἐν λόγῳ πλειστηριασμὸν οὐδεὶς προσῆλθεν, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ ἐκπλειστηριασμὸν νὰ μείνῃ εἰς τὸν Ο.Λ.Π., στὶς, ἀφοῦ θὰ συνεψήφιζε τὴν ἀπαίτησίν του, τὸ ὑπόλοιπον θὰ κατέβαλεν εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ σκάφους.

Οὕτω τὸ θέμα ἀπῆχθόλησε προσφάτως τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ ὅποια, εἰς μίαν ἐμδόλιμον συνεδρίασιν τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου, κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ καταβέσῃ εἰς τὸ Ταμείον Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων τὸ ποσόν τῶν 3.000.000 δρ.χ., τὸ ὅποιον ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ ἐκπλειστηριασμὸν τοῦ «Παντελῆ».

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐδόθη ἐντολὴ εἰς τὴν νομικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν οἰκονομίαν, παραλλήλως, τὸ ἔκτακτον ἔνδικον μέσον τῆς ἀναψηφισθεως τῆς υποθέσεως καὶ ἔγειρη ἀνταξίωσεις κατὰ τὸν Ἀδ. Φουστάνου κ.λπ., ὡς πλοιοκτήτων τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου «Παντελῆ», ητοι νὰ προδῷ εἰς ὑπόδολον μηνύσεως κατ’ αὐτῶν διὰ τὴν μὴ ἀπόδοσιν τῶν ἀχθοφορικῶν δικαιωμάτων εἰς τὸν Ὀργανισμὸν, ὡς καὶ διὰ τὴν ἔλλειψιν φροντίδος πρὸς φύλαξιν τοῦ πλοίου καὶ διατήρησιν αὐτοῦ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τῆς θαλάσσης. Περαιτέρω ἡ υπηρεσία δέοντας ὅπως ἔξετασῃ τὴν περίπτωσιν τυχόν ὑπάρχεως κακοδικίας καὶ λάθη γενικῶς πάντα μέτρων πρὸς τὸν σκοπὸν διασφαλίσεως τῶν συμφερόντων τοῦ Ὀργανισμοῦ.

## ΤΟ ΜΙΣΘΩΜΑ ΤΗΣ Α.Ε. «Ε. Β. ΚΥΝΟΣΟΥΡΑΣ»

Εἰς 30 δρ.χ. ἀνά τετραγωνικὸν μέτρον, διὰ τὸν χερσαῖον χώρον, καὶ εἰς 155 δρ.χ. ἀνά τρέχον μέτρον μετάποτον θαλάσσης καθωρίσθητο ποσό τοῦ Ο.Λ.Π. ἡ ἀπότιμη ἀποζημίωσις εἰς δάρος τῆς Α.Ε. «Ἐπισκευαστική Βάσις Κυνοσούρας» διὰ τοὺς ὑπὸ τούτης χρησιμοποιουμένους παραλιακούς χώρους τοῦ «Ὀργανι-

σμοῦ, εἰς περιοχὴν Κυνοσούρας Σαλαμίνος. Η ἀπότιμη ἀπότιμης αὐτῆς ἀφορᾷ τὸ ἔτος 1974 καὶ ἀναφέρεται εἰς χώρους :

1. Ἐμπροσθεν ἰδιοκτησίας τῆς ἑταῖριας 22.430 τετρ. μέτρα χερσαῖος, μὲ μῆκος μετώπου πρὸς θάλασσαν 234 τρέχ. μέτρα καὶ προσβλῆτα 1.962 τετρ. μέτρα, μὲ μῆκος πλευρῶν 263 τρέχ. μέτρα.
2. Ἐμπροσθεν ἰδιοκτησίας Κ. Διαμαντῆ (ΑΡΚΑΔΙΑ Α.Ε.) 1.400 τετρ. μέτρα, μὲ μῆκος μετώπου πρὸς θάλασσαν 100 τρ. μέτρα.

Ἐν τῷ μεταξὺ παρέχεται ἡ διευκρίνησις, ὅτι ὁ καθορισμὸς τῆς ἀνάτερα ἀποζημίωσεως εἰς δάρος τῆς Ε. Β. Κυνοσούρας δὲν σημαίνει καὶ ἀναγνώρισιν καὶ ἔγκρισιν τῶν ὑπὸ τῆς ἑταῖριας ταύτης ἐκτελεσθέντων, ἀνεύ ἀδείας τοῦ «Ὀργανισμοῦ Λιμένος», ἡ τῶν λοιπῶν ἀρμοδίων κρατικῶν Ἀρχῶν, ἔργων, καθ’ ὅσον ὁ καθορισμὸς ἀποζημίωσεως γίνεται διὰ τὸν εἰδικὸν σκοπὸν καταβολῆς τῆς ἀποζημίωσεως ταύτης διὰ τὴν παρ’ αὐτῆς χρήσιν χώρων τοῦ Ο.Λ.Π. ἀνεύ συμβατικῆς σχέσεως καὶ οὐχὶ δι’ ἄλλον σκοπόν.

## ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Μὲ ἐνδιαφέροντα θέματα ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ἐν γένει ἡ σχολὴ ή συνελθοῦσα εἰς Φλωρεντίαν, ἀπὸ 11—15 Μαΐου Διάσκεψις τοῦ διεθνοῦ ὄργανουσ Ἰντερνάσιον Κάρυκο Χάντλιγκ Κοορντινέσιον Ἀσοσιέσιον (I.C.H.C.A.), εἰς τὴν ὅποιαν ὁ Ο.Λ.Π. ἔξεπροσωπήθη διὰ τοῦ διευθυντοῦ κ. Ἀχιλλ. Γραμματικοπούλου.

Τῷ βασικώτερᾳ ἐκ τῶν συζητηθέντων θεμάτων ἥσαν :

— Ἀλλαγαὶ εἰς τὰ σχέδια καὶ τὴν σύνθεσιν τοῦ παγκομίου ἐμπορίου.

— Ὡλοκληρωμένη μεταφορά.

— Ρόλλ—όν/Ρόλλ—όφφ (προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζουν οἱ ἐπιχειρηματίαι καὶ οἱ μεταφορεῖς).

— Σιδηροδρομικαὶ καὶ χερσαῖαι μεταφοραὶ, λειτουργίαι εἰς μίαν ἀλογηληρωμένην μεταφοράν (χερσαῖα μεταφορά — ἐσωτερικὴ ἐδραίωσις τῶν τέρμιναλ — κέντρα φορτώσεως).

— Ογκώδεις φορτίον (ἐξελίξεις εἰς τὸν χειρισμὸν ὡγκώδους ζηροῦ φορτίου — θαλασσία μεταφορά τοῦ ἀργού πετρελαίου. Υποδεχόμενα τέρμιναλας καὶ ἀποθήκευσις).

— Ἀεροπορικὸν φορτίον (ἐξελίξεις τῆς παγκομίου συνεργασίας εἰς τὸν χειρισμὸν καὶ τὴν κίνησιν τοῦ ἀεροπορικοῦ φορτίου — σύγκρισις μεταξὺ ἐξελίξεων τῆς ἀεροπορικῆς

καὶ θαλασσίας μεταφορᾶς).

— Φορτηγοδόφόρα πλοῖα (έξελιξις καὶ πρόγνωσις μὲ ιδιαιτέραν ἀναφορὰν εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτίου εἰς τὸν λιμένα καὶ εἰς τὰς ἐπὶ τῆς ξηρᾶς φάσεις).

— Αὔξησις τῆς μεταφορᾶς ὑποκειμένων εἰς ἄλλοισι φορτίων.

## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Μειωμένη ἡτοῦ ἡ ἐμπορευματικὴ καὶ ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τρέχοντος ἔτους, ἐνώ ἐλαφρός αὐξησης παρεπερήθη εἰς τοὺς κατάπλους τῶν πλοίων.

Οὕτω, συμφώνως πρὸς τὰ στοιχεῖα τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ κίνησις τοῦ λιμένος, κατὰ τὸ ἀπὸ τὸν Ιανουαρίου μέχρις Ἀπριλίου ἐξ. χρονικὸν διάστημα είχεν ως ἀκολούθως :

1. Κατέπλευσαν 5.834 πλοῖα, καθαρᾶς χωρητικότητος 9.765.842 κόρων, ἔναντι 5.759, χωρητικότητος 9.555.217 κόρων τοῦ ἀντιστοίχου τετραμήνου 1974.
2. Φορτοεξεφορτώθησαν γενικὰ ἐμπορεύματα 4.211.479 τόννοι (συμπεριλαμβάνονται καὶ τὰ πετρελαιοειδῆ), ἔναντι 4.839.709 τόννων τοῦ τετραμήνου Ιανουαρίου — Απριλίου 1974.
3. Διεκινήθησαν ἐν συνόλῳ 763.907 ἐπιβάται (ἐξωτερικοῦ 84.032 καὶ ἐσωτερικοῦ 679.875), ἔναντι 817.337 ἐπιβατῶν (ἐξωτερικοῦ 739.55 καὶ ἐσωτερικοῦ 739.382) τοῦ τετραμήνου Ιανουαρίου — Απριλίου παρελθόντος ἔτους.

## ΝΕΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Τὴν δημιουργίαν ἀνεξαρτήτου τμήματος ὑποσταθμῶν ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας ἀπέφασισεν ὁ Ο.Λ.Π. Τὸ τμῆμα τοῦτο, τὸ ὅποιον θὰ ἀνήκῃ εἰς τὴν Διεύθυνσιν Μηχανημάτων τοῦ Ὀργανισμοῦ θὰ ἔχῃ ως ἀποστολὴν τὴν κατασκευὴν, ἐπισκευὴν, συντήρησιν, ἐπίδεψιν καὶ λειτουργίαν ἐπὶ 24ώρου δάσεως τῶν ὑπαρχόντων ών καὶ τῶν κατασκευασθησόμενων ὑποσταθμῶν μετατροπῆς ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας ἀπὸ ψηλῆς εἰς χαμηλήν τάσιν. Ή καλὶ συντήρησις, ἐπισκευὴν καὶ ἐπίδεψιν τῶν ὑποσταθμῶν θὰ ἔχῃ ως συνέπειαν, κατὰ τὴν ἀπόφειτην τῆς ὑπηρεσίας, τὴν εὔρυθμον λειτουργίαν τῶν φορτεσκορτωτικῶν ἐργασιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., η δὲ διοικητικὴ ὄργανωτικὴ δομὴ τῶν ὑποσταθμῶν τίθεται ἐπὶ νέας δάσεως, ἐπιτρεπούσης, ἀνὰ πάσαν στιγμήν, εἴτε ἐν καιρῷ εἰρήνης, εἴτε ἐν καιρῷ πολέμου, νά αντιποκριθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς δύμαλης καὶ εὐρύθμου λειτουργίας τοῦ λιμένου.

## ΣΥΝΤΟΜΑ

Ἐπαναληπτικὸν διαγωνισμὸν θὰ προκηρύξει ο Ο.Λ.Π. διὰ τὴν ἀνάθεσιν τῶν ἐργασιῶν ἐπεκτάσεων τοῦ μεταλλικοῦ ὑποστέγου λιμένος Ημακλέους.

• Τὴν συμπλήρωσιν τῆς κειμένης περὶ προμηθεῶν νομοθεσίας εἰσηγεῖται ἀρμοδίως ὁ Ο.Λ.Π. πρὸς ἄρσην τῶν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς κειμένων διατάξεων ἀνασχετικῶν ἐπιπτώσεων ἐπὶ τῆς εὐρύθμου λειτουργίας τῆς υπηρεσίας.

**ΠΡΑΞΙΤΑΙ** μία ἡλεκτρομηχανὴ TRAN-SIT — Μὲ μηχανὴ S/H RUSTON 6 VCBZ No. 495992 καὶ γεννήτρια HARLAND AND WOLFF 150 KW, 220 VOLTS DC, 650 RPM, τοῦ 1965, εἰς ἀρίστην κατάστασιν. Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας τηλεφωνήσατε 423.988, ἡρας γραφείου.

THE ONLY GREEK FIRM IN TRINIDAD  
**HELLENIC SHIP SUPPLY Co.**  
President: CAPTAIN NICHOS PANTELIDES

SHIPCHANDLERS — SHIPBROKERS — OWNERS REPRESENTATIVES  
GENERAL COMMISSION AGENTS — MARINE LAUNDRY  
IMPORT & EXPORT — MANUFACTURES REPRESENTATIVES

54 Ariapita Avenue, Woodbrook

PORT OF SPAIN — TRINIDAD — WEST INDIES

TELEPHONES: O. H. 62-25460, 54001  
A. O. H. 62-21867

FRESH AND DRY PROVISIONS, CABIN, DECK, ENGINE &  
BONDED SHIPSTORES AVAILABLE ON REQUEST

CABLES: "HELLENICO" PORT OF SPAIN  
TELEX: 310 ELNICO WG



# ΟΥΛΕΝ ΚΑΙΝΟΝ ΥΠΟ ΤΟΝ ΗΛΙΟΝ

λιστικώτερο τρόπο να ταχτοποιήσουμε τα άταχτοποίητα.

Σκέψηνκα, λοιπόν, διτί δὲν θὰ εδρίσου καλύτερη γνώμη ἀπὸ κανένα Δάλλον, παρὰ ἂν ρωτοῖς τὴν ἔναν ἀπὸ αὐτῶν τοὺς πρωτόγονος πολιορκητὰς τοῦ Πειραικοῦ Θεραπευτηρίου. Ήδηρά έτοις χρητὶ καὶ μολέθι, γιὰ νὰ φύδωσα ἐπὶ τόπουν. "Ἄφησα νὰ παρέλθῃ ὁ σάλος γιὰ τὴν ἀπόκτησι τῶν εἰκοσι πέντε τυχερῶν μὲ τὰ δεκτίκια προτιμήσεως καὶ ἐπληρίσασ αὖτας ἔνα ἀποτυγχάνεντον. Τῶν ἀφηρα νὰ ἔσπεσση καλλὰ μὲ θρεπτική πλαστικήμεσε, ἀναθέματα καὶ ἄλλες τέτοιες ἐκδηλώσεις καὶ ἀφοῦ κάπως ηγρέμησε, τὸν πληγούσας γὰρ τὸν ανθρώπον:

— Ηγαντιοέρχεσαι πολλὲς μέρες κάθε αὐγὴ, ώς ἐδοθεί;

‘Αντί γι:’ ἀπάντησε μὲν ἀγριοκότταξε πολὺ<sup>1</sup>  
βλέψας, λέγοντας:

— Νωρικός εἰσα;<sup>1</sup>: "Αν εἰσα;<sup>2</sup> καὶ σὸν νωρικός,<sup>3</sup> τότε γιατί μὲ πωτᾶς; 'Εκτός ἀν κάνης «πλάκα» η ἐπιθυμῆς νὰ πιάσουμε κουβέντα.

— Μὲ συγχωρής, τοῦ κάνω μὲ κατανόσιοι.  
Οὗτα πλάκα σοῦ κάνω σύτε καμψιά συγήγειροι  
ἔπιθυμην νὰ πιάσουμε. «Αλλὰ σάν ναυτικὸς ποὺ  
ῆδησεν κάποτε κα;» ἔγω, θὰ ἥθελα κάποια δικῇ  
σου γνώμην, για τοῦτο ἐδὴ τὸ φωνόμενο. Θὰ  
ἥθελα ἀκόμην νὰ ἀκούσων πῶς βλέπεις ἐδὲ τὸ  
δυνατόν νὰ τακτοποιηθῇ τούτη ἡ ἀνωμαλία,  
ὅποια κάθε ἄφρωτος νὰ βρίσκη μὲ ἀπλὸ και-  
δύσιο τρόπο τὴν δυνατὴν θερπεία του.

**Ο συνομιλητής μου ξέπεσε σε βαθειά σκέψη.  
Αλλά καὶ λίγο ξέσπασε με φόρα:**

— Δὲν μοι λέγε — μοι κάνει — ποι βρίσκουν οι άρρωστοι τὴν θεραπεία τους: Στούς δρόμους η στά νοσοκομεία;

Καὶ συνέγεισεν:

» Έμεις οι ναυτικοί δὲν άξιώνουμε τέτοια προστασία όπω τὴν κοινωνική φιλανθρωπία, ἀλλὰ σύτε και ἀπὸ τὸ Δημόσιο. Πληρωμόνυμα. Εἴτε ἐργάζομεν: μὲ τὰ καρδίαν εἴτε σὸν συντελεῖσθαι, κακαδῆλουμε τὰ χρειάσθιμα και γὰ τὴν λεγόμενη ιατροφαρμακευτική προστασία, τὴν δικήν μας και τῶν οἰκογενειῶν μας. Ήστε δὲν παραπονοῦτε κατὰ τὸ πληρωμόνυμα γι' αὐτὸν πολλὰ η λίγα σύτε και θὰ φέρουμε

ποτὲ ἀντίρρησις ἂν χρειασθοῦν νὰ πληρώσουμε περισσότερα γιὰ νὰ γίνεται καθὴ ή ὑπόθεσις καλύτερη καὶ πληρέστερη. Γιατὶ θεῖται εἰλιαστα πάντοτε μακριὰ ἀπὸ τὸ σπίτι μας, οἱ περισσότεροι καὶ τρόπο γιὰ νὰ αυτοπληρώνουμε τὴν προστασία τῶν δικῶν μας μὲ προσωπική μας ἐπέμβασι, δὲν ἔχουμε, δπως κάθις ἄλλος προστατεύομενος ἀπὸ ἄλλες ὑπηρεσίες. "Ομως, ίδοι τὰ ἀποτελέσματα. "Ιδού ή δικῇ μας κατάντια.

» Κάποτε και μὲ δικῇ μας οἰκονομικῇ θυσίᾳ, μὲ χρήματα, δηλαδή, τῶν πνιγμένων νευτικῶν τοῦ πολέμου, κατεργάσαμε νὰ σκαρφώσουμε ἔνα ωράτο νοσοκομεῖο καὶ γιὰ μερικὰ χρόνια τὸ χρηματοποίησμα γιὰ τός φυλακισθόδη ναυτούς. Ανούστεος αὐτὴν ἡ πελάτεια του λιγό-

στέφε πολύ, γιατί ή έπιστημη την πολέμησε ριζικά. "Ήταν κρήμα, λοιπόν, νά χαραμέσται ένα τέτοιο νοσοκομείο, γιά πάντε - δέκα φυματικούς και άντι νά τό μεταβάλλουμε μάταιός, δημόπως προγραμματίζουμε, σε γενικό νοσοκομείο, τό παραχωρήσμε σε ένα «ΑΔΕΛΦΑΤΟ», γιά νά τό χρηματοποίησουν κατά τό γοδού τους, γιά πολλά χρόνια. Φυσικά, πολλές διαμαρτυρίες λέχθηκαν και γράψηκαν άπο πολλούς και διαφόρους, ειδικούς γιατί κάποια άλλα δυνητικά θέλουν να γίνουν από τόπο παραγωγής

μερικούς από μας ακοληθεύει, όπως τον πρώτο με γαλύτερη έπιπτωση και άποτελεσματικότερη... κατανήσης: «Εναν τά προβαλλόμενα άπ' τούς εκλι- νικάρχες Πειραιώς, ποι καμμία διάθεσις δὲν εί- γαν, γά τέραν περιέβητο Οίκου Νάρτου. Ποι καν-

μικρή διάθεσις: Σέν είχαν νά στεργυθούν τήγ χρυσο-  
ψόρα πελατεία των λεγομένων «Κλάμπες», δηλ.  
διων ἔφθαναν ἀπ' τὰ καρδιά με ἀπόλυτοι: «λόγω  
ἀποθεώσεώς και πού ή ἀξιοποίησι τους ηταν ἡ  
δική τους ἐπιχείρησι. Αλλά τι νά σου τά λέω  
κάτι; Είμαι ρέθισας ότι: κι' ἐσύ ἔχεις μεσά-  
νυκτα ἀπό κάτες τις φοβερές υμαρτίες, πού  
ξεσπούν στο περισσό μας το χάλι, ζώπις το βλέ-  
πεις και το καμαρώνεις κάτη τήγ στιγμή!»

— "Ογκ., σὲ παρακαλῶ, τοῦ εἰπα, συνέχισε. Αὐτά, ἀκριβῶς, θέλω νὰ πληροφορηθῶ ἀπὸ στόμα, καὶ τὸ δικό σου. Αὐτά, ἀκριβῶς, ἐνδιαφέρουν καὶ θέλουν νὰ μάθουν δύοι οι νεανικοί μας, ἔργαζόμενοι καὶ ἀπόριζοι. Συνέχισε, λοιπόν.

— Σέ τι νά συνεχίσω; Είναι πράγματα πολλά γνωστά καὶ σ' θλούς. Κανεὶς δὲν έδεικνύεται καὶ κανεὶς ποτὲ δὲν πήρε μὲ τὸ μέσον μαλλό αὐτή την υπόθεση. Καὶ σοῦ ξαναλέω: Ποιό βρίσκουν τὴν οὐγεῖα τους οἱ ἀρρώστοι; Μὲ τὴν οἰστρὰ στὰ πεζοδρόμια, στὶς φθηνές καὶ πρόχειρες κλινικές ἡ στὰ νοσοκομεῖα; Φυσικά, ξέρουμε, διτὶ πολὺς κοινάκης κατατρέψεις σὲ τέτοιας προχειρότητας, ἀναζητῶντας τὴν οὐγεῖα του. Είναι οἱ ἀνακριβεῖστοι. Είναι οἱ φτωχολογιά, ποδὸς δὲν ἔχει σὲ κάθε στιγμὴ τὸν τρόπον νὰ κατατρέψῃ σὲ καλούς γιατρούς καὶ σὲ νοσοκομεῖα τῆς ἀνθρωπίδης. Ήμεις λέμε πώς ἀνύκουμε σὲ ἀσφαλιστικὸν δργανισμό, μὲ οικονομικὴ εὐχέρεια, ποδὸς μποροῦμε νὰ την κάνουμε πληρεστερηγό ποτε θέλουμε καὶ ποτὲ υπάρχει ἀνάγκη. Ἀλλὰ νομίζω πώς καὶ μὲ τὰ πρόχειρα τοῦτα τὰ συστήματα, ἀρκετὸ χρήμα κυλάει. Ἀρκετοί βολεύουνται καὶ Ικανοποιούνται, ἐπιθυμούνται καὶ εὐχέριονται νὰ συνεχίσει, διπλά συνεχίσει, ή Ιστορία τοῦ Οίκου Νάυτου καὶ τὴν Ιστοροφαρμακευτικήν προστασίας μας.

» Παραδέχομαι πώς και τώρα υπάρχουν μερικοί πού δὲν στηματοῦν νὰ ἐπισυγμαίνουν αὐτή τὴν κατάστασι. Δὲν στηματοῦν νὰ λένε και νὰ γράφουν χωρὶς τελειωμό. Ἀλλὰ δὲν στηματοῦν νὰ δουλεύουν τὴν ὑπόθεση: και οι ἄλλοι, για νὰ βγάζουν Ισχυρότεροι, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ συνεχίζουν: ή ἀμαρτία και τὰ βάσανά μας, καθὼς συνεχίζονται. Και για νὰ τελειώνουμε, σαδ λέω τούτο:

• Νοσοκομείο καὶ μόνο καλὸ καὶ μεγάλο νοσοκομεῖο γιὰ τοὺς νυκτικούς, μὲ ἀναλόγους σταθμούς. Πρώτων Βογδείμον, προχειρότερον, στὸ κέντρο καὶ στὶς ἐπαρχίες. Τοῦτο, πολλὰς φορὲς τὸ εἰπάμε καὶ περισσότερος τὸ παραδεγμήνηκε. Οἱωρος, σύντομα ἀκολούθησε τὸ μετάνοιον καὶ ἡ ἐπάνοδος στὸ «κακαστημένο».

> Νοσοκομείο, καλὸν καὶ γρήγορο. Ὡς τότε  
καὶ διότι ἔρουμε πόσον ἀργοῦν τέτοιες ἐφαρ-  
μογές, νὰ γίνην καὶ στὸν Πειραιῶν δὲ, γίνεται  
καὶ στὴν Ἀθήνα. Οἰκογένειακοι γιατροί σὲ κά-  
θε συνοικία, ἀλλὰ καὶ σεβαρὴ μαλέτη σὲ εἰ-  
δὲ καὶ οὐ στὸν συστήματος, για νὰ λείψουν  
οἱ ἀσχημίες τῶν ἐμμίσθων καὶ ἐπὶ πρᾶξει για-

Νά πηγαίνει ο ἄρρωστος σ' ὅποιον γιατρό<sup>1</sup> ἔχει: ἐμπιστοσύνη, ἀρκεῖ αὐτὸς οὐ γιατρός νὰ είναι: στὸν Οἶκο Ναότου καὶ νὰ μὴ παίρνῃ τὴν ἀπάντησην: «Δὲν μπορῶ νὰ δεχθῶ σήμερα, γιατί... συμπλήρωσα τὸ δικαιούμα τῆς εἰσέτασεων τοῦ μηνὸς»<sup>2</sup> κι ἀλλεις νοητές ή καὶ ἀνόητες ἀπαν-

— Δὲν ἔχεις γὰρ συμπληρώσους τίποτα ἄλλο; πόλισκας γὰρ τὴν φωτέλων αὖτε σταυρότερος

— «Οχι, μαζί είπε. Μόνο, αν θέλης κι:» έχηγε την καλωσύνη, έλα αυτοί να με βοηθήσουν να πετύχω κι:» έγραψε. «Δε λατέσι ο προτερα: δι: τη η το σ», γιά νά καταφέρω νά έξετασθω μαζί με τους είκοσι πέντε άλλους τυχερούς.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## Ένα κάθε τόσο

# ΨΥΧΟΣΑΒΒΑΤΑ ΕΝ ΠΛΩ...

Από τό φορτηγό λείπω πολλά χρόνια. "Έχω ξέχασει τις φουρτούνες των ωκεανών και τήν μυραξιά της θάλασσας. Τώρα άντιτοπίζω τις φουρτούνες της στεριάς και τήν νοσταλγία της θάλασσας. Έχχασα τό πέταγμα τού γάλαρου, πού πέταγε περήφανα μπραστά στήν πλάτη, κόντρα στόν άρκευ, κάνοντας έπιδειξ: τών έφερμογών τής άρεσμανωμένης. Προσθές, βρέθηκα σ' ένα ακρογάλι τού Σαρωνικού. Είδα ένα γάλαρο, τόν λυπήματα. Τά κάτασπρα φτερά του ήταν μαριμένα πίσσα, κατράκι. "Εμούσαι μέ ξωτικά πουλί, ζηνούστης συνιμοταξίας. Θύμια κι!" από τής «πετρελαϊκής ρυπάνσεως» των αιγαλιών. "Έπειθε κι! απός δι τι παθινούν οι λουόμενοι. Καθρού μπάνιουν στήν θάλασσα και βράχινουν σάν «λεβανέμενοι ποντικοί». Τά καταγάλια Λίγκιο έγινε δεξιαινή άπορριψάτων των καταλίποντων τής «μαράντης κατάρας». Τά γυαλάδικα κάθε θυμούδητος, πού τό διασχίζουν σ' από, βρίσκουν νά πετάσουν τά «ξεράσματά τους.

Είπα πός νοσταλγή τήν θάλασσα και τό σταματήμα μου στήν «ζεύγκαλα» τής στεριάς, μέ προδηλωτικές κι! ήμέρες μου θά ήταν ζηχρούτες και άδειες άντικυρεινά διάντηκα τήν θάλασσα. Βρίσκουμε στήν περίοδο όπου «ζεύγκαλα» τά «ώπέρα» και τά «κατά» και γιά πρώτη φορά δέν τολμή, φοδούμαι νά πάθην αλήθευτα. Τά λόγια μου μπορεί νά παρεγγένθουν.

Στήν στεριά έπερπε νά γεμίσω τής δρες μου, γι! από βρήκα κάτι: γιά διπαχόδημα, πού νά συνδέστει: μέ τό «ήγρο στοιχείο». Δέν θά μπορείσα — από τό φέρνω σάν παράδειγμα — νά ήσαι άναμεσα σε τέσσερεις τοίχους ένδες γραφείων διατηρουμείνων... άλεξηπτώτων ούτε σ' ένα γραφείο διακινήσων γεωμηλών. "Ένα νωτιλιακό γραφείο μέ στέγασε κι!" έτσι δι δημιουργός άλθος μέ κρατή πάντα συνδεδεμένο μέ τήν θάλασσα. Βρίσκουμε στό φυσικό μου περιβάλλον, όπου δέν μιλούν γιά τίποτε άλλο, παρά μόνο γιά βαπτόρια, γιά νεύλους, γιά πληρώματα, γιά ζημιές, γιά στραδομάρες κι! δι τι άλλο ήμεσα νά έμεινα συνδέσται μέ τό βαπτόρι και τό «χρυσοδότρια» θάλασσα.

Ότι βλέπω γύρω μου, η θάλασσα τοχεί απέλει. Τό δώριο μου γραφείο, τά «μπικλιπιδιά», πού τό στολίζουν κι! από τό μολύδι πού γράφω τώρα, είναι διλα ζηγοραφιμένα με άλιμωμένα λεπτά. "Έτσι, ή νοσταλγίας μου μειώνεται, λίγο. Ο χρόνος περνά ευκολώτερα, δέν τόν ακοτώνω, δέπω θάκινα στό καράδι, μέ τά διάφορά μου «χόριτη, γιά νά περάσουν οι δρες τής άτελευτής δινάρα.

Σήμερα άνακακάλευα κάτι γαρτιά. Είναι μέσα στό πρόγραμμα τής δουλειάς. Κάτι λογαριασμοί μέπο κάποιο σύμβολο. Λογαριασμός προφορισίκ. Προβλέγχος, ζέλγχος, τελική έπειταγκάδα, ζήγκος: και, τελικά, ή διπτήγη τής πληρωμής. Είχα κάτι άκοντας: γιά τήν τροφοδοσία, άλλα τώρα τέχνη χειροποιαστό. Και τί δέν είδα. Νά τά άναφέρω θλα: Θά πήγανε πολλό. "Άς άρκεσθι στά λίγα: Χάρη, καρδία, μέλι, γαρίδες, καθόρια, κομπόστες, φύλλα γιά μπακαλάκι, τρύγες... γιά καταΐφι, κοτόπουλα, φιλέτα, σηκώτια, φρούτα διάφορα και κάθε ζηγκή, γιασόρτα και... και... και!".

Βρέ, είπα, είναι δυνατόν: "Έγδ και τόσο: άλλοι δέν περάσουμε μέπο τήν θάλασσα; Και πρίν μέπο μέση ποικιλοτά πάν «αποικιαράδα και στημένες λειμονόκουπες», δέπω πέρασαν άλλοι:

Κι! ή νοσταλγία τής θάλασσας και τών άνθρωπων πού γνωρίσα, μεδ ξενάγησε στήν θύμη μέρες παλιές, δέν ή ρέγγα ή καπνιστή

κι! οι έλιες έπιαναν τόν πιό πολύ χώρο στήν τροφαποθήκη, δέν τό φυγείσι έκυοφορείτο στόν έγκεφαλο τού έφερμέτη, δέν τό κρίσι νεράκι «καλέρυζε» τρέχοντας απ' τό «μουσαμάδενο ασκούδακι», δέν τό ο καρφές μοιραζόταν σε χωνάκια κακωμένα μέπο φύλλα πλάιμον... Άλιμανά, δέν τό γάλα τό μοιραζάνα στήν τροφεζαρία — ένα κουτί συμπονωμένο ζαχαρούχο — γιά διπώ άτομα τήν βδομάδα, γάλα ζηγλικό, μέ τήν προειδοποίηση unfit for babies (άκατάλληλο γιά... βρέφη), δέν τό καπτετάνιος ήταν άγας κι! είχε δίπλωμα μπακάλη, αφού είχε περάσει μέπο σχολή μπακαλικής μετεπικλιδεύσεως κι! ή τροφοδοσία ήταν δι νοῦς κι! δι λογισμός του, δέν τό καμαρότος σε γιορτάσιμες μέρες έπιαρης βλέτα τό βαπτόρι, κρατόντας στόνταν χέρι: μέπο μπουκάλια κονιάκ — δι θεδς νά τέλκανα κονιάκ — και σ' άλλο ένα ποτηράκι: και κερνούσε γιά νά ποιμε τά «χρόνια πολλά», δέν τό Πάσχα, ή Ανάστασις τό Κυριού γιορτάζονταν μέ... τράγο Αδοπταίας σε ξουλιακά έξιμουμασμένο, δέν ή ασπιρίνη φυλάγγονταν στό φαρμακείο σάν τήν «Άγια Μεταλλήψη», δέν ή δουλειά δέν είχε τελειωμό και τό «λαζαρόφαντο» άντικατιστόμενος τό διπτόριο τής ήμέρας, δέν τό στά λιμάνια τό έλληνικό βαπτόρι ήταν θεοκόστιστο, γιά νά μή κατίμε κάρδουν, δέν, δέν, άλλα τά δέν δέν έχουν τελειωμό.

Τήν έποχη, λοιπόν, τού δέν τόν (δέν τόν οι αγημερινοί, πού γενούνται τά άγαθά, ήταν άκυρη μεταρρύμαντα πνεύματα - άγέννητοι), ζεύσα σ' ένα βαπτόρι. Ξεγνώ τό δινούμα του. Δέν θυμάμαι: εύτε τό δινούμα τού καπτετάνιου. Δέν χρειάζεται νά προσδιορίσω τό «επίγμα τού χρόνου», φάνεται τό πλαίσιο πού περιέργαφη, μαζήρ πείνα βρασίλευε, πού στάθηκε σάν πρότυπο τής κατοχής, πού δοκιμάζει. "Άν δέν πριζόριστε τότε, από τό άγριο, ποδφέρνε τό τό θαλασσινό ίδιο και μείωνε τήν άποδιταμένως, γιατί, δημος φωνεται, θά γινόταν τέλειος ή μεταδολούματος τού μηδέν. Μή δέ ν, έδο, θά ήδειο στομάχι:

Και άποια μέρα, πού τό κακό είχε παραγίνεται, «Συνελθόντες», αποφασίσαμε δέν ήταν υποχρέως μέρα ήζοντης, δέπω, τούλαχιστον νά φθάσουμε σε κανένα εύρωπανδο λιμάνι και μ' ένα «πεντόλιρο» νά γλυτώσουμε μέπο τό «Αουστρίας, παίρνοντας τό τραίνο γιά τήν πατρίδα.

Ο έξυπνότερος τού «μητίγκ» πήρε τόν λόγο:

— Μέ πατάτας γιαχνή — τρεις φορές τήν βδομάδα — έμπλουτομένα μέ ήγην λιδιάδου, ζωή δέν κρατιέται. Θά ήζοντης μέ καλλινό. Ηρόπτησε τόσα τόσα:

Ταξιδεύομε Αργεντίνα - Τζιμπεράλντα for orders. Φορτίο 9.000 τόνοι σιτάρι. Πέρσι θά τρώγαμε: "Έκατό, διακόπια κιλά; Ζύλλοι σ' ζήχυρα. Τό κόλλιδο κάνει καλό, έχει διφθορη γλουτίνη, τό κολλινόδιούμι ή ζέχαρη. Θά ματζίζουμε τήν βδομαδιάτικη μερίδα — 350 γραμμάρια τήν

βδομάδα, θά μέρες έλειπε τό... ρόδι και τά... σταριδάκια και τά λοιπά... διακομητικά. Άλλα αύτα δέν είναι γιά τούς ζωντανούς. Είναι γιά τίς... ψυχές. Και μετά αύτο θέλαμε, νά μή γίνουμε... ψυχές.

Και βλέπουμε μπροστά τήν μηχανή. Τρεις φορές τήν βδομάδα και κάθε βράδυ στίς 8 μέ τό σκάντεζα βάρδια, καθένας άπο τήν παρέα και μέ τήν σειρά του γινόταν διευθυντής... γραφείου τελετών.

"Η φωτιά στήν κουζίνα έκαιγε κι! δι σκάπουλος σάν Έστιάδα τήν συντηρούσε, ρίχνοντας κάθε τόσο τόσο δυνά φυτοριές κάρδουνο.

Σέ μια δύρα και μέ τέτοια φλόγα και θερμοκρασία τών 10.000 καλορί τό κόλλιδο ήταν έπιστρομα στό νούμερο τρία «κύρος». Πάνω στόν μουσαμά και γύρω - γύρω, δέλοι κατεβάζομε τής κουταλιές και ρουφούσαμε κάνεταρη τό κολλινόδιούμι. Δέν έρευ και δέν θυμάμαι πόσο κράτησε η «απαροφαγία». Είρω μόνο, πώς τό στομάχι: γέμιζε και δι όπνος ήταν έλαφρος και τά δινειρά μεγαλειώνα. Τό αρχοντικό μετατάπτωσε τήν παρόδης τους διανούσαμε τόδος τροπικούς. Τό αρχοντικό μετατάπτωσε τήν παρόδης τους διανούσαμε τόδος τροπικούς. Τό αρχοντικό μετατάπτωσε τήν παρόδης τους διανούσαμε τόδος τροπικούς.

Κάποια βραδύ τού μακάριου αύτού του Συμπόσιου, πού θύμιζε λίγο τό Συμπόσιο τού Πλάτωνος, κάποιος είπε:

— Τρόπο μέ τόλιδο, πίνουμε κολλινόδιούμι, γιά νά έπιγκουμε, γιατί, τούλαχιστον πρίν τήν πρώτη κουταλιά, νά μήν ανακέμπουμε μιά δέηση: λυπητερή γιά τούς άποθαμένους, νά έτοις σάν πρόσωπο;

Γελάσαμε μέ τήν ίδεα του. Δέν ήταν άσχημη σύρραγμαστη. "Ο προτείνας άνελαδα τήν ιερατικό ρόλο. Μία εύγη γιά τήν «άγνωστο νεκρό», στερικάδη ή θάλασσανό.

Κι! δρόκος:

— "Ο θεδς τών Πνευμάτων και πάσης ακρός, δι τόν θάνατον..."

— Αμήν. Αλινίκ τού ή μηνήμη.

— Επανολουθούσε «σόττο βότσα» τό «Μετά τών Αγίων...».

Στήν τάνγκερη δέν έμενε κουκι στάρι... Χορταίναμε. Και ήζαρει και φθάσαμε στήν Γένοβα, δέπω άπο διδ πάν κι! άλλοι...

Αύτά τά σκέπτομαι: τήν δύρα τού «προσλέγχου». Μαζίνων, τώρα, πώς στά καράδια οι άνθρωποι έξακολουθούμενοι νά μή μένουν εύχαριστημένοι. Θάταν άντικατομία τής άνθρωπινης φύσεως δι έμεναν, παρ' άλη τήν «πολοικάντζα» και τήν καλοπέραση. Δέν μπορώ, γιατί δέν έχω ούτε τήν δύναμι: κι! ούτε τό δικαιώματα νά στρέψω τόν γρήγορο πίσω. Τό ρέμα τών ποταμών δέν γυρνά ποτέ πίσω.

Αύτά τά γράφω, νοσταλγώντας τήν έποχη τού «OTAN», νοσταλγώντας τήν θάλασσα, τήν φουρτούνας τής θάλασσανές, τό πέταγμα τού γλαρού.

Στής μέρες μας και γιά τούς ογμερινούς, πού μέρες διαδέχθηκαν, δές φθάσουν δύλια αύτά, σαν παραμύθι: και σάν θάλασσανή Ιστορία. Αύτα έγιναν... δέν. "Όποιος βρή σπέρμα θεριβολής, δές μή συμφωνήση μιαζί μου.

**ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ**

## UNITED RENT-A-CAR

'Ενοικιάσεις αύτοκινήτων

ΕΙΔΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΚΑΙ ΤΙΜΑΙ  
ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥΣ Ε.Ν.

ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 33 - 35 ΑΘΗΝΑΙ

ΤΗΛΕΦ. 777.2924 - 7780.713



TELEX NO. 6-6129 S.A.

## HERMES SHIP CHANDLERS (PTY) LTD.

Directors: A. TSELENTIS - C. TSELENTIS - G. PAPPAS - A. DE FELICE  
P. ROUSSOS - G. SIDERIS

# DURBAN

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

BONDED WAREHOUSE  
PROVISIONS - CABIN - DECK - ENGINE



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

TELEPHONES: 23.576/5 LINES - 23.002 - 65.181  
( 53.978 - 21.841 - 25.391  
NIGHT TELEPHONES: ( 836.474 - 478.734 - 53.064  
( 54.903 - 474.884

SERVICE AROUND THE CLOCK  
INCLUDING PUBLIC HOLIDAYS

# Νομικὰ θέματα

## Έλληνική Νομολογία

ΕΦΕΤΕΙΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 8340/1974

Πρόεδρος: Ό. Κ. Χ. ΔΕΛΛΑΡΟΚΑΣ.

Εισηγητής: Ό. Κ. Ν. ΒΕΡΒΕΣΟΣ, έφετης.

Δικηγόρος: Οί. κ. κ. Σ. ΚΗΠΟΥΡΟΣ, Π. ΑΣΗΜΑΚΟΣ.

● **Νόμισμα.** — 'Απαγόρευσις συνομολογήσεως ύποχρεώσεων εν της Ελλάδι εις ξένον νόμισμα ή συνάλλαγμα. — 'Εξαίρεσις ἐπὶ διεθνῶν συναλλαγῶν.

— "Εννοια τούτων. — Κρίσις περὶ μὴ συνδρομῆς περιπτώσεως διεθνούς συναλλαγῆς (πλειοφ.) — ἀνεφέρμοστον, ἐπὶ συμβάσεως ναυλώσεως ἄρθρον 4 Α.Ν. 362/1945 (προσδιορισμὸς ἀντιπαροχῆς εἰς ήμεδαπὸν νόμισμα κατὰ κοίσιν ἀγαθοῦ ἀνδροῦ).

'Επειδή, κατὰ τὴν ἀπαγορευτικὴν, δημοσίας τάξεως, διάταξιν τοῦ ὅδοθρου 11 τοῦ Ν. 5422)1932, ὡς ισχύει κατὰ τοὺς Ν. 5665) 1931, 800)1933 καὶ 944)1946, ἀποκλείεται ἀπόλυτα ή συνομολογῆσις ύποχρεώσεων εν της Ελλάδι εις ξένον νόμισμα ή συνάλλαγμα, ἐκτὸς τῶν περιπτώσεων διεθνούς συναλλαγῆς ή ἀπαγόρευσις δὲ αὐτῆς οὐδαμῶς ηρθοῦ διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Α.Ν. 362)1945 ή διὰ τοῦ ἀπακολουθήσαντος Ν. 2415)1953, δοτὶς ἐκύρωσε τὴν ὑπ' ἀριθ. 267)1953 πολῖτην τοῦ 'Υπουργικοῦ Συυπουλίου Α.Π. 748)1970 ΝοΒ 19 320). Διὰ τῶν τελευταίων τούτων, ἀφ' ἐνὸς ἔχοργηνθή ή ἔξουσία εἰς τὰ δικαστήρια, ίνα προσδιορίζωσι τὰς συναδέσεις μισθώσεως πράγματος. Ἐργασίας ή ἔογον καὶ ἀγοραπωλησίας, ὡς ἐκ τῆς ἐν αὐτᾶς συνομολογήσεως ἀκύρων ὑπτρῶν εἰς χρυσὸν ή εἰς συνάλλαγμα, ἀντιπαροχὰς κατὰ κοίσιν ἀγαθοῦ ἀνδροῦ, ἀφ' ἔτερου ἐπετοπάτη ή ἐν δανειακῇ ιδίᾳ συμβάσει συνομολογησις οὗτος ἀποδίσσεως τοῦ δανεισθέντος μὲ τιμῶν δολαρίου ή ἄλλου ξένου νομίσματος. ἔξαιρεσι τῶν χρυσῶν νομισμάτων, εἰς τὰς συμβάσεις διαιωνιστας ταύτας, περιοριστικῶς ἀναφερούμενας, δὲν συγκαταλέγεται καὶ προσουοιάζουσα μὲν πρὸς τὴν σύμβασιν τῆς μισθώσεως ἔργου, πλὴν εἰδικῶν ρυθμίσουμένης σύμβασις ναυλώσεως, μία δ' ἀναλογικὴ δοσιομογή δέοντα θεωρηθῆ ἀποδειομένη, καθ' ὃσον οὔτω θὰ ἐκλογίσετο τὸ δῆλον ἐν Ιστού σύστημα νομισματικῶν πεοιορισμῶν. 'Εξ ἄλλου, ἔξωτεροι καὶ διεθνεῖς συναλλαγαὶ εἶναι ἐκεῖναι, ἐν αἷς ἔδοσι τῆς οἰκονομίας ἐκάστου τῶν συμβαλλουμένων εὐρίσκεται εἰς διάφορον κράτος, δηλούντοι ὀσάκις ὃ εἰς τῶν συμβαλλουμένων ἐκτελεῖ τὴν ύποχρέωσίν του εἰς τὴν γνώσαν ἐτέονος κράτους (Α.Π. 847)1972 ΝοΒ 21, 210), οὕτω δὲ σύναντις συμβάσεως ναυλώσεως, ήτις συνομολογεῖται μεταξὺ δύο ἐν της Ελλάδι ἐδοευουσῶν ἑταῖριῶν εν της Ελλάδι ἐπὶ ναύλων εἰς ξένον νόμισμα ή συνάλλαγμα, συνιστῷ παράνουμον πρᾶξιν καὶ καθ' ὅλοκληρίαν ἄκυρον (ὅδοθρ. 174 Α.Κ.), μὲ ἀποτέλεσμα οὐδεμία νὰ γεννᾶται, ἐξ αὐτῆς, ἀνοχῆ. "Οθεν, ή ἐφ' ής ἡ ἐκκαλουμένη ἀγωγή, ἐν ἦκτιθεται διτι μεταξὺ τῆς ἐναγούσης καὶ τῆς ἐναγούμενης, ἀμφοτέρων ἐλληνικῶν ἑταῖριῶν, ἔδρευσαν ἐν της Ελλάδι, κατηγορίσθη ἐν Πειραιεῖ τὴν 16.5.1970 σύνδεσις ναυλώσεως, δυνάμει τῆς ὅποιας ή ἐνάγουσα ἀνέλασε τὴν ύποχρέωσιν ὅπως διὰ διαφόρων πλοίων με-

ταφέρη ἐκ τῆς Βαλτικῆς Θαλάσσης εἰς ἐλληνικούς λιμένας ἐντὸς τῆς ἐλευθέρας πάγων περιόδου 1970 δώδεκα χιλιάδας κυβικά μέτρα ξυλείας, ἀντὶ συνομολογήθεντος ναύλου 54 δολλαρίων Η.Π.Α. κατὰ μονάδα στάνταρ, διώκουσα τὴν καταψήφισιν τῆς ἐναγούμενης εἰς τὴν καταβολὴν τῆς ἐναγούσης 18.372,91 δολλαρίων Η.Π.Α., ἄλλως τὸ εἰς δραχμὰς ἴστοποσον τούτων κατὰ χρόνον τῆς πληρωμῆς, δι' ὅφειλομένου ναύλου, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἐξ ὑπεραναμοῆς ἀξιώσεων, ὡς καὶ δι' ἀποζημιώσιν διὰ τὴν αὐτήν (ἐνάγουσα) ὑπέστη ζημιάν ἔξι ὑπερημερίας τῆς ἐναγούμενης περὶ τὴν καταβολὴν τοῦ ὅφειλομένου ναύλου, ἀβάσιμος νόμφ καὶ συνεπῶς ἀπορριπτέα τυχάνει, ταῦτα δὲ δεχεῖσα καὶ ή ἐκκαλουμένη (ὑπ' ἀριθ. 708)1973 Πολυμελούς Πρωτοδικείου Πειραιῶς) δρόμῳ τὰς διαληθείσας διατάξεις ἡρμήνευσε καὶ ἀπορριπτέοι οἱ τὰ ἐναντίον υποστηρίζοντες λόγοι ἐφέσεως. Εἰ καὶ ηδύνατό τις εἰπεῖν, διτι ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ δικογράφου τῆς κρινούμενης ἀγωγῆς προκύπτει σαφῶς, ὅτι ἡ προκειμένη σύμβασις ναυλώσεως φέρει χαρακτήρα ἐκδήλως διεθνούς συναλλαγῆς, ἐφ' ὃσον ἡ παραλαβὴ τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου συνεφανῆ νὰ γίνη, ὡς ἐκ τῆς φύσεώς του, εἰς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς, δηποτοῦ τὸ πλοίον ἢτον ἡναγκασμένον νὰ παραμείνῃ ἐπ' ἀκρέτον καὶ ὅπου αἱ καθ' ἔκαστον δαπάναι αἱ ἀγκυροβολίαις καὶ λιμενικῶν τελῶν, διατροφῆς πληρώματος, ἐπισκευῶν, προμηθείας καυσίμων καὶ λοιπῶν ἐφοδίων θά κατεβάλλοντο ἀναγκαίως εἰς ξένον νόμισμα καὶ διὰ εἰς δολλάρια Η.Π.Α. κατὰ τὰ παγίδια τῆς ναυτική τέχνης ἡδη κρατούντα. 'Αλλὰ ἐκτὸς τούτου, τὸ πλοίον ἀπὸ τοῦ λιμένος φορτώσεως μέχρι τοῦ τῆς ἐκφρώσεως θά ἤτοι δυνατόν ἀν μὴ ἐπιβεβλημένον, νὰ προσεγγίσῃ καὶ εἰς ἄλλους λιμένας διαφόρων ἔθνοτά των (ἐν προκειμένῳ δόλανδικούς, δανικούς, ἵταλικούς) καὶ νὰ ὑποθέμῃ ἐκεῖ εἰς δαπάναις ἀπαραιτήσους καὶ ἔξοφλητέας εἰς ξένον νόμισμα (δολλάρια Η.Π.Α. ἐν προκειμένῳ). 'Υπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτάς,

ἡ προκειμένη σύμβασις ναυλώσεως δέοντα νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς διεθνούς συναλλαγῆς τοιαύτη. Σημειωτέον, ὅτι κατὰ τὰ ἐν τῇ ναυτικῇ πρακτικῇ ἡδη παγίως κρατοῦντα, ἐφ' ὃσον ὑφίσταται ναύλωσις ποντοπόρων πλοίων, αὐτῆς, κατὰ κανόνα, συνομολογεῖται εἰς ξένον νόμισμα, ἔστω καὶ ἄν ἀφορῇ διακινήσεις ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ, οὐδέποτε ἡμισθητήθη ἐν τῇ πράξει τὸ κύρος τῶν τοιούτων συμβάσεων, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν, ὅτι καὶ τὰ ναυτολόγια καὶ τὰ μισθοδόγια τῶν πληρωμάτων τῶν ποντοπόρων πλοίων, ἀκόμη δὲ καὶ τὸ ποσὸν τοῦ ὑμερφίου σιτηρεσίου καὶ αἱ ὑπερωρίαι εἰς ξένον νόμισμα διεθνῶς καταρτίζονται (λίρας Ἀγγλίας η δολλάρια Η.Π.Α.). Περαιτέρω, κατὰ τὰ παγκοίνων ἐν τοῖς ναυτικοῖς κύκλοις γνωστά, τόσον οἱ ἀναλογούντες ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων καὶ τῶν ναύλων φόροι, ὡς καὶ αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ ταμεῖα, ἀξιούνται καὶ καταβάλλονται εἰς ξένον νόμισμα. 'Εδει κατ' ἀκολουθίαν, κατὰ τὴν μειοφούσαν γνώμην νὰ γίνη δεκτὸς ὁ σχετικὸς λόγος ἐφέσεως τῆς ἐναγούσης καὶ κρινούμενης νόμῳ βασίμου τῆς ἀγωγῆς νὰ χωρήσῃ τὸ Δικαστήριον εἰς τὴν περαιτέρω, κατ' οὐσίαν, ἐρευναν τῆς ὑποθέσεως.

Λίαν ἐνδιαφέρουσα ἡ δημοσιευμένη ἀνωτέρω ἀπόφασις. 'Η ἀποφίς τῆς πλειοψειας ἐμμένει εἰς τὴν ἀκαμπτον ἐρμηνείαν τῶν κειμένων διατάξεων καὶ παραβλέπει τὴν ἔκτοτε ἐπελθούσαν κολοσσιαίαν μεταβολὴν εἰς τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα. 'Η ἄλλοτε ἀσήμαντος ἐλληνικῆς Ναυτιλίας προσέλαβεν ἔκτασις ἄγνωστων εἰς τὴν ιστορίαν της. Χωρὶς οὐδὲν νὰ λαμβάνῃ ἀπὸ τὸ συναλλαγματικὸν ἀπόδεμα τῆς χώρας, τὸ τροφοδοτεῖ μὲ ποσὰ ἀριθμούμενα εἰς ἑκατοντάδας ἐκατομμυρίων δολλαρίων. Τούτο καθίσταται ἐφικτόν, διότι ἡ ἐλληνικὴ ποντοπόρος Ναυτιλία συναλλάσσεται εἰς ξένον συνάλλαγμα καὶ ὅταν μὲν πράττῃ τούτο εἰς τὸ ἔξωτερον, ἀργούν, βεβαίως, οἱ ἐλληνικοὶ νόμοι, οἱ πλήσσοντες μὲ ἀκυρότητα τὰς τοιαύτας συναλλαγάς της, θεωροῦνται, ὅμως, εὐπρόσδεκτα τὸ ἐντεύθει εἰσαγόμενα δολλάρια, ὅταν δὲ ἀποπειράται νὰ συνάψῃ τοιαύτας εἰς ξένον νόμισμα συμβάσεις ἐν της Ελλάδι, ἀντιμετωπίζει τὴν ἀπόλυτον ἀκυρότητα, ἐξ ης οὐδὲν ἀγωγὴ δύναται νὰ γεννηθῇ σὺν τῇ προσθήκῃ ὅτι ἄλλως «κλονίζεται τὸ δόλον ἐν ισχύι σύστημα νομισματικῶν περιορισμῶν».

### 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)

312210

321225

328543

ΤΕΛΕΞ: 71080

CABLES: CHIOS - NAPOLI

"Αγνωστον πώς δὲν διηρωτήθη η πλειοψηφούσα γνώμη ποῦ έγκειται ή τοιαύτη κλόνισις, εἴστω καὶ ἂν ἀναφέρεται τούτο εἰς τὰς εἰσηγητικάς ἐκθέσεις τῶν νομοθετημάτων, αἵτινα προσβλέπουν εἰς τὸ ξένον νόμισμα, ὡς πρὸς ἀντικείμενον ἐπίδεξ αὐστηρᾶς ἀστυνομεύσεως. Μήπως ή κλόνισις έγκειται εἰς τὸ ὅτι ή εἰς ξένον συναλλαγμα ναύλωτις καταλήγει μετὰ βεβαιότητος εἰς τὴν εἰσαγωγὴν ἐν 'Ελλάδι ξένου συναλλαγματος;

'Αληθές εἶναι, ὅτι ή ὑπαγωγὴ τῆς ναυλώσεως εἰς τὰς συμβάσεις τὰς ὁποίας ἀναφέρει τὸ Ν.Δ. 362)1945, ὡστε νὰ διασωθῇ αὕτη ἀπὸ τῆς ἀκυρότητος, ἀπαιτεῖ ίκανὸν ἔρμηνευτικὸν θάρρος, σσον καὶ ἂν ἡ ναύλωσις ὅμοιάζῃ πρὸς τὴν ἐν τῷ νόμῳ ἀναφερομένην μίσθωσιν.

Δὲν συμβαίνει δῆμος τὸ αὐτὸ μὲ τὸν χαρακτήρα τῆς ἐν 'Ελλάδι συναπτομένης συμβάσεως ναυλώσεως ὡς διεθνοῦς συναλλαγῆς, ἥτις νομολογιακῶν ἐξηρέθι τῶν εὐστηρῶν κυρῶν τῶν συναλλαγματικῶν νόμων. 'Εδώ τὰ πράγματα ήσαν εὐκολώτερα καὶ ἡ μειοψηφία τῆς ἀποφάσεως διείδε τοῦτο καὶ

ἐκηρύχθη διὰ πλουσίας ἐπιχειρηματολογίας ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως, ὅτι πρόκειται ἐνταῦθα διεθνῆς συναλλαγῆς.

'Η διαφωνία αὕτη — θὰ ἐλέγομεν ἡ εύτυχὴς αὕτη διαφωνία — ἀνοίγει τὸν δρόμον εἰς περαιτέρω δικαστικὴν διεκδίκησιν τοῦ θέματος καὶ δῆ ἐνώπιον τοῦ 'Αρείου Πάγου, ὁ ὄποιος προσδοκᾶται ὅτι θὰ προσβλέψῃ πρὸς τὸ θέμα μὲ μεγαλυτέραν εύρυτητα καὶ ἐν συνειδήσει τῆς ἀληθοῦς ὄψεως τῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος. Καθ' ἥν στιγμὴν σειρά μέτρων ἐλήφθησαν πρὸς προσέλκυσιν τῆς 'Ελλην. Ναυτιλίας εἰς τὴν πατρίδην της καὶ τὰ μέτρα ταῦτα ἐστέθησαν ὑπὸ ἐπιτυχίας, εἶναι πράγματι ἀδόκητον νὰ θεωρῆται, ὅτι ἡ ναύλωσις, ἡ κυριωτέρα συναλλαγὴ τῆς Ναυτιλίας, εἶναι ἄκυρος, διότι κατηρτίσθη ἐν 'Ελλάδι εἰς ξένον νόμισμα. 'Ισούται, τοῦτο, πρὸς τὸ νὰ ὑποδεικνύωμεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἀν θέλη νὰ συνάπτῃ ἐγκύρους ναυλώσεις, νὰ προσφεύγῃ εἰς τὸ ἐξωτερικό.

### ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

Δικηγόρος

## 'Αγγλικὴ Νομολογία

● Αύθαίρετος παρέμβασις τοῦ πλοιάρχου εἰς διαδικασίαν κατασχέσεως τοῦ πλοίου. — "Αποφίς πρὸς περιύδρησιν τοῦ δικαστηρίου. — Καταδίκη εἰς πρόστιμον.

'Ἐπρόκειτο περὶ κατασχέσεως τοῦ πλοίου «ΣΥΝΟΒΑ», οὐτινος ὁ πλοιάρχος ἐτύγχανε καὶ μεγαλύτερος συμπλοιοκτήτης.

'Ο ἐν λόγῳ πλοιάρχος διέμενεν ἐπὶ τοῦ πλοίου μετά τῆς οἰκογένειας του, σκοτεύων νὰ μεταναστεύῃ εἰς Αὐστραλίαν. 'Ωφείλε τὸ ποσὸν τῶν 625 λιρῶν δι' ἔφοδος τοῦ πλοίου καὶ διὰ τὴν ὄφειλὴν ταύτην διετάχθη ἡ κατάσχεσις τοῦ πλοίου. Τὴν 16ην Μαΐου δικαστικὸς κλητήρος τοῦ Ναυαρχείου ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ ἐπεκόλλησεν εἰς τὸν θάλαμον πηδαλιούχιας, τὴν περὶ κατασχέσεως ἀπόφασιν. 'Ο πλοιάρχος ἀπέσπασε καὶ ἐπέστρεψε τὸ ἔγγραφον εἰς τὸ Τελωνεῖον. Τὴν 19ην Μαΐου ἐγένετο νέα ἐπικόλλησις τοῦ ἔγγραφου, προειδοποιηθέντος τοῦ πλοιάρχου

περὶ τῶν συνεπειῶν ἐπαναλήψεως τῆς αύθαιρέτου ἀναμίξεως του εἰς τὴν διαδικασίαν κατασχέσεως. Παρὰ ταῦτα, ὁ πλοιάρχος ἐκ νέου ἀπέσπασε τὸ ἐπικολληθὲν ἔγγραφον, ὅπερ ἐπανέλαβε διὰ τρίτην φορά, ὅταν τὴν 21ην Μαΐου ἐγένετο νέα ἐπικόλλησις τοῦ ἔγγραφου, ισχυρίζομενος ὅτι ἡ κατάσχεσις ἦτο παράνομος, διότι εἶχεν ἐξοφλήσει τὸ χρέος του, μολονότι δὲν εἶχε καταβάλλει τὴν δικαστικὴν δαπάνην.

Κατόπιν τῶν τοιούτων πράξεων του, ἐμηνύθη ὁ πλοιάρχος ἐπὶ περιυδρίσει τοῦ δικαστηρίου (Σημ. Ν.Χ.: Διὰ τὸ ἀδίκημα τοῦ προβλέπεται ἀρίστος κράτησις, τερματιζόμενη ὅταν ὁ ἐπιβαλὼν ταύτην δικαστής κρίνῃ ὅτι ίκανῶς ἐπιμωρήθη ὁ δράστης). Παρενεδήθη δικονομικὸν ζήτημα περὶ τοῦ ποιος δικαιούται νὰ ὑποβάλῃ τὴν μήνυσιν, λυθὲν ὑπὲρ τοῦ ἐκπροσώπου τοῦ Ναυαρχείου.

'Ο πληρεξόδιος δικηγόρος τοῦ μηνυτοῦ (ἀπόντος καὶ δικασθέντος ἐρήμημ) ἐδήλωσεν ὅτι δὲν ζητεῖ τὴν καταδίκην τοῦ πλοιάρχου

χου εἰς κράτησιν, ἀλλὰ τὴν ἐπιβολὴν χρηματικῆς ποινῆς ἢ κατ' ἐπιλογὴν τοῦ Δικαστηρίου, τὴν παροχὴν ἐγγυήσεως περὶ συνιόμου συμπεριφορᾶς τοῦ δράστου εἰς τὸ μέλλον. 'Επεκαλέσθη τὴν ἐνταῦθη τὴν 1967 ἐκδοθεῖσαν ἀπόφασιν εἰς τὴν δίκην τοῦ πλοίου «Τζάρλιν», τὸ ὄποιον μετεκίνησεν ὁ πλοιάρχος καίτοι τὸ πλοίον εἶχε κατασχεθῆ. 'Επόντες ἐν τέλει, ὅτι τὸ κύρος καὶ ἡ ἐπιβολὴ τοῦ Δικαστηρίου δέον νὰ προστεθούν. 'Εν διαφορετικῇ περιπτώσει τὰ δργανα ἐκτελέσεως τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων θὰ παραμελήσουν τὰ καθήκοντά των, ἔλλον παρόμοια περιστατικά παραμείνουν ὅπερι κυρώσεων.

'Ο δικαστής Μπράντον ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν του, εἶπεν ὅτι ἐπείσθη περὶ τοῦ διτὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ πλοίου ἐγένετο ἔνοχος περιυδρίσεως τοῦ δικαστηρίου. Δέον νὰ ληφθῆ ὑπὸ διφήν, ὅτι οὗτος ἔθεωρε ὅτι ἡ δικείτη ἐπειδὴ εἶχε καταβάλει τὸ χρέος, ὅπερι καταβάλει τὸν λόγον τοῦτον κατεδίκασε τὸν κατηγορούμενον εἰς χρηματική ποινὴν 300 λιρῶν.

● 'Εργαστικὸν ἀτύχημα. — Οὐ συντρέχον πταίσμα 'Οργανισμοῦ Λιμένος Λονδίνου. — Πταίσμα δέον νὰ τελῇ ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἐκτελουμένην ἐργασίαν. — Καὶ ἂν εἶχε ληφθῆ τὸ ἀξιούμενον μέτρον, τὸ ἀτύχημα θὰ ἐπήρχετο, ὀφειλόμενον εἰς ἀμέλειαν τῆς ἐταιρίας φορτοεκφορτώσεως. — Καταδίκη τῆς τελευταίας ταύτης.

'Ἐκ νέου ἐνεφανίσθησαν αἱ τρομακτικαὶ συνέπειαι τῶν ἀτυχημάτων διαρκούστης τῆς φορτοεκφορτώσεως καὶ τῆς μετακινήσεως φορτίων ἐντὸς τῆς περιοχῆς τῶν προβλήτων. 'Η δημοσιευμένη ἐν συνεχείᾳ ἀπόφασις παρουσιάζει διάφορα νομικὰ χήρας λιμενεργάτου, στραφείσης ἐναντίον τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος τοῦ Λονδίνου καὶ μιᾶς ἐταιρίας φορτοεκφορτώσεων, χρησιμοποιούσης τὸν σύζυγον της, στοιχεῖον ἐφοεύθη ἐξ ἀτυχήματος. 'Η ἀγώνη ἀποζημιώσεως ἐστηρίζετο εἰς ἀμέλειαν τῶν ἐναγομένων καὶ ἡγέρθη ἐκ μέρους τῆς χήρας δι' ἐσαύτην, ἐξ ὄνοματος τῆς δεκατεούς θυγατρὸς της καὶ τοῦ πατρὸς τῆς ἐναγούσης, ἡλικίας 79 ἑτῶν.

Τὸ ἀτύχημα ἔλασε χώραν εἰς τὴν προβλῆτα Βικτωρία. Κατὰ τὴν πρωίαν τῆς ἡμέρας τοῦ ἀτυχήματος, λόγῳ παρατεταμένης ισχυρᾶς δροχῆς δὲν ἦτο δυνατή ἡ ἐργασία ἀπὸ 07.00 ἕως 11.30. 'Ο παθών, χρησιμοποιούμενος τότε ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Λονδίνου, ὃς δόηγός αὐτοκινήτου διχαλωτοῦ ἀνυψωτήρος φορτίων, διετάχθη νὰ μεταφέρῃ μέγα κιβώτιον περιέχον ἔνδημα, ἀπὸ τὸν ὑπὸ δριθμὸν 4 γερανόν, πλησίον τοῦ ὑπὸ δριθμὸν 2 γερανού. 'Η μεταφορὰ ἦτο δυσχερής καὶ ίκανῶς ἐπικίνδυνος, διότι εἰς τὴν προβλῆτα εύρισκοντο πλείστα ἀλλὰ κιβώτια καὶ ἀλλα φορτία ἐν ἀναμονῇ φορτώσεως τῶν ἐπὶ πλοίους.

Διὰ νὰ μεταφέρῃ τὸ κιβώτιον εἰς τὴν προβλῆτα Βικτωρία. Κατὰ τὴν πρωίαν τῆς ἡμέρας τοῦ ἀτυχήματος, λόγῳ παρατεταμένης ισχυρᾶς δροχῆς δὲν ἦτο δυνατή ἡ ἐργασία ἀπὸ 07.00 ἕως 11.30. 'Ο παθών, χρησιμοποιούμενος τότε ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Λονδίνου, ὃς δόηγός αὐτοκινήτου διχαλωτοῦ ἀνυψωτήρος φορτίων, διετάχθη νὰ μεταφέρῃ μέγα κιβώτιον περιέχον ἔνδημα, ἀπὸ τὸν ὑπὸ δριθμὸν 4 γερανόν, πλησίον τοῦ ὑπὸ δριθμὸν 2 γερανού. 'Η μεταφορὰ ἦτο δυσχερής καὶ ίκανῶς ἐπικίνδυνος, διότι εἰς τὴν προβλῆτα εύρισκοντο πλείστα ἀλλὰ κιβώτια καὶ ἀλλα φορτία ἐν ἀναμονῇ φορτώσεως τῶν ἐπὶ πλοίους.

'Οσον ἀφορᾶ τὸν 'Οργανισμόν Λιμένος Λονδίνου, προειδόληθη ὅτι ἐτέλει ἐν ἀμέλειᾳ, διότι παρέλειψε νὰ ἔφοδιάσῃ τοὺς φορτωτῆ-

## SHIPCHANDLERS NEPTUNO

OWNERS : Agências Apollon Lda., AEROMAR, N. Kassimatis Lda., Vitoria Lda.

Telephones : 731979 - 731976 - 734373  
731948 - 733912

Telex NAVIS MO 6339  
P. O. BOX 2635

Out of Office hours :  
Telephones 722679 - 25476

Telegraphic Address : "NEPTUNO"

LOURENCO MARQUES - MOZAMBIQUE  
THE MOST MODERN AND LARGEST PRIVATE COLD STORAGE,  
AT MOZAMBIQUE

THE GREEK COMPANY OF SHIPCHANDLERS

SUPPLIERS OF : PROVISIONS, DECK AND ENGINE STORES, WITH THE  
ASSISTANCE OF A SHIPPING ENGINEER

STOCKISTS OF : Johnnie Walker, John Haig and White Horse Whisky, Marlboro, Kent, Winston and Rothmans Cigarettes.

A LARGE VARIETY OF GREEK PRODUCTS

SPECIAL TERMS ON CONTRACTS WITH OWNERS . . . .

"AMEROID" SERVICE



# ΤΕΧΝΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΤΑ ΚΑΛΥΜΜΑΤΑ ΚΥΤΩΝ «ΜΑΚ ΓΚΡΕΓΚΟΡ»

Το 6.915 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1961 λάινερ «Τζακάρτα», της έταιρίας «Πόλις Οσεαν Λαΐνς», έφθασεν εις τὸν Πειραιά, μετά 8ετή παραμονή εις τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, ὅπου ἐπαγιδεύθη, τὸ 1967, μὲ τὴν ἔναρξην τοῦ ἀραβο - ισραηλινοῦ πολέμου.

'Αφοῦ ἔξεφόρτωσε τὸ φορτίον του, τὸ σκάφος παρεδόθη εἰς τοὺς νέους πλοιοκτῆτας του καὶ μετωνομάσθη «Μανίνα». Εἶναι ἔφαδιασμένον μὲ πέντε καλύμματα κυτῶν «Μάκ Γκρέγκορ» ἀπλῆς ἐλξεως, ἀτινα, μολονότι παρέμειναν ἄνευ συντηρήσεως ἐπὶ 8ετίαν, εὐρέθησαν εἰς ἀρίστην κατάστασιν.

Τὰ καλύμματα κυτῶν «Μάκ Γκρέγκορ» τυγχάνουν ιδιαιτέρας προτιμήσεως ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν. Υπολογίζεται ὅτι τὸ 80% τῶν μεταλλικῶν καλυμμάτων ἐφ' ὅλων τῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν εἶναι κατασκευῆς «Μάκ Γκρέγκορ».

Περὶ τὰ τέλη τοῦ 1969, ἰδρύθησαν τὰ γραφεῖα τῆς «Μάκ Γκρέγκορ» ἐν Πειραιεῖ, ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν τοῦ κ. Γ. Καμίνη, διὰ νὰ ἐπιτυγχάνεται ἀμεσωτέρα ἐπαφὴ μετὰ τῶν πλοιοκτητῶν. Ἔκτοτε, ἀπαντα τὰ ναυπηγήσαντα ἐν 'Ἐλλάδι πλοία ξηροῦ φορτίου καὶ πέντε «πρόντακτ κάρριερς», τῶν 30.400 τόν. d.w., ἐφωδιάσθησαν διὰ καλυμμάτων «Μάκ Γκρέγκορ». Ἐπίσης, πρόκειται νὰ ἐφοδιασθούν πολλὰ ὑπὸ ναυπηγησιν σκάφη. Σημειώτεον, ὅτι τὰ ἀνωτέρω «πρόντακτ κάρριερς» ἥσαν τὰ πρώτα εἰς τὸν κόσμον μὲ καλύμματα «Μάκ Γκρέγκορ».

Εἰς τὸ ἐνεργητικὸν τοῦ κ. Καμίνη δέον νὰ προστεθῇ καὶ ἡ συμφωνία μετὰ τῶν «Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων», βάσει τῆς ὁποίας, τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεία θὰ ἀναλάδουν, συντομότερα, τὴν κατασκευὴν καλυμμάτων κυτῶν «Μάκ Γκρέγκορ» ἐν 'Ἐλλάδι. Θὰ ἀποφεύγεται, οὕτως, ἡ ἐξαγωγὴ πολυτίμου, διὰ τὴν ἔννικην μας οἰκονομίαν, συναλλάγματος.



## ΜΕΤΑ 8ΕΤΗ ΔΙΑΚΟΠΗΝ

Μετά 8ετή περίπου ἀναγκαστικὴν παραμονὴν εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἀπέπλευσαν καὶ πάλι πρὸ ἡμέρων τὰ σκάφη *Munsterland* (9.365 BRT) τῆς ναυτιλιακῆς ἔταιρίας *Hapag-Lloyd* καὶ *Nordwind* (8.656 BRT) τῆς ναυτιλιακῆς ἔταιρίας *Nordstem*, μὲ προσιστόν τὴν πατρίδα τῶν.

Τὰ 2 ὡς ἄνω σκάφη εἶναι τὰ μόνα ἐκ τῶν 15 τὰ ὁποῖα εύρισκοντο παγιδευμένα, εἰς τὸ Σουέζ καὶ τὰ ὁποῖα ἤδυνήθησαν ν' ἀποπλεύσουν τὴν 7.5.75 ἐξ ίδιων δυνάμεων καὶ ν' ἀφίχθουν τὴν 8.5.75 εἰς Πόρτ Σάϊδ.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτὸς ἐφωδιάσθησαν μὲ καύσμα καὶ τρόφιμα καὶ ἀπέπλευσαν συνεχίζοντας τὸ ταξίδιον τῶν πρὸς Ἀμεριγγον, ὅπου καὶ ἀφίχθησαν τὴν 5.1975.

Τὰ 2 ὡς ἄνω σκάφη εἶναι ἔξωπλισμένα μὲ γνησίους M.A.N., διχρόνους κινητήρας δῆζελ. Τὸ σκάφος MS *Munsterland* φέρει κινητήρας M.A.N. τύπου K8Z 78/155, ισχύος 7.360 KW (10.000 PS) εἰς τὰς 115 στρ./l καὶ τὸ MS *Nordwind* κινητήρας M.A.N. τύπου K7Z 70/120 A, ισχύος 3.090 KW (4.200 PS) εἰς τὰς 112 στρ./l.

'Ακόμη καὶ ὁ διευθυντὴς τοῦ δρυανισμοῦ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ἔξεφρασε κατὰ τὴν τελετὴν τοῦ ἀποχαιρετισμοῦ τὸν θαυμασμὸν του διὰ τὴν καλὴν κατάστασιν τῶν κινητήρων M.A.N. τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν.

ποσὰ ἔναντι τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν των, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ καθιστᾶ δυσχερῆ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου παραμονὴν αὐτῶν.

Οὕτω, βεβαιωθέντων τῶν ἀνωτέρω πραγματικῶν περιστατικῶν, τὸ δικαστήριον ἐδέχη, ὅτι ἡ σύμβασις ἐλύθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ, λόγω βαρείας παραβάσεως τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καὶ συνεπείᾳ τῆς λόγως λύσης τοῦ πλοίου.

Τὸ Πρωτοδικεῖον Πειραιῶς ἔχαρακτήρισεν ὡς παράπτωμα τὴν ἄρνησην β' μηχανικοῦ εἰς ἔργασίαν καθαρισμοῦ λεβήτων καὶ ἐπισκευῆς μηχανῆς, κατὰ παράβασιν τοῦ Κανονισμοῦ 'Εργασίας.

Συνεπείᾳ τῆς τοιαύτης ἀποδειχθείσης, κατὰ τὴν διαδικασίαν διαγωγῆς τοῦ β' μηχανικοῦ, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ὅτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως τούτου ἐλύθη διὰ καταγγελίας ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, λόγω παραπάτωματος.

Ειδικώτερον, ὡς ἄνω μηχανικὸς ἀπελύθη μεθ' ἔνος μηρὸς ὑπηρεσίαν, διότι δὲν ἐπέδειξε τὴν ἐπιβαλλομένην ἐπιμέλειαν καὶ ἐνδιαφέρον κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ἔργασίας του.

Οὕτω, κατὰ τὸ τελευταῖον 10ήμερον τῆς ὑπηρεσίας του, ἡρήθη, κατ' ἐπανάληψιν νὰ μετάσχῃ τῶν ἔργασιών καθαρισμοῦ τῶν λεβήτων, ὁμοῦ μετὰ τοῦ κατωτέρου προσωπικοῦ τῆς μηχανῆς, τὸ ὅποιον, τούναντίον, θὰ ἔπερπε νὰ παροτρύνῃ εἰς ἔργασίαν, παρέχων ἐν γένει πᾶσαν συνδρομήν εἰς τὸν ὑπὸ τὰς διαταχὰς τοῦ ὅποιου ἐτέλει οἱ Α' μηχανικοί, ὃντες ἀδωματικὸς μηχανῆς, ὑπεύθυνος διὰ τὴν συντήρησιν καὶ καλὴν λειτουργίαν αὐτῆς, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 80 τοῦ Β. Δ.) τος 806) 1970 (περὶ Κανονισμοῦ 'Εργασίας Ποντοπόρων Πλοίων).

'Αποτέλεσμα τῆς τοιαύτης ἀρνήσεως τοῦ ἔναντος καὶ τῶν λοιπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἡτο ν' ἐκτελεσθῇ ὁ καθαρισμὸς τῶν λεβήτων ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, τοῦ Α' μηχανικοῦ καὶ δύο ἀνυθυπολοποιάρχων προσωπικῶν.

'Επισής, ὡς ἔνάγων δὲν μετεῖχε τῶν ἔργασιών ἐπισκευῆς τῶν μηχανῶν, παρ' ὅτι ἦτο ὑπόχρεως πρὸς τούτο καὶ συμπειρεφέρετο αὐθαδῶς πρὸς τὸν ἀρχιμηχανικὸν τῆς ἔναγομένης ἔταιρίας.

Πάντα ταῦτα, προέκυψαν ἐκ τῆς ἐπ' ἀκροστήριον καταθέσεως τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ ἡμερολογίου τοῦ πλοίου.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, δὲν προέκυψεν ὅτι ὁ ἔνάγων εἶναι ὑπαίτιος διὰ τὴν μὴ καλὴν λίπανσιν ἐμβόλου (θρός) τῆς μηχανῆς, συνεπείᾳ τῆς ὁποίας καὶ ἐθραυσθῇ τοῦτο.

Κατὰ ταῦτα, ἔνεκα τῶν παραπτωμάτων τούτων, ὁ πλοιάρχος κατήγγειλε τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως τοῦ ἔναγοντος εἰς λιμένα τῆς Ἀφρικῆς καὶ παρεκράτησεν ἐκ τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν του, τὴν ἀξίαν τοῦ ἔγχειρισθέντος εἰς αὐτὸν εἰσιτηρίου παλιννοστήσεως, δοθέντος ὅτι ὁ ἄνω μηχανικὸς ἀπελύθη, λόγω παραπτώματος καὶ δὲ ἀδικαιούτως ἔδοντας παλιννοστήσεως, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 78 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Προσέτι, ἡ πλοιοκτήτηρα ἔταιρία κατέβαλε τὰς ἔξοδος ἀχρεωστήτων καὶ νομίμως τὰ συνεψήφισε πρὸς τὸ παρακρατηθὲν ἴσοποσον ἐκ τῶν δεδουλευμένων ἀποδοχῶν του, ὅπερ δὲν ἦτο ἀπολύτως ἀναγκαῖον διὰ τὴν διατροφὴν αὐτοῦ καὶ τῆς οἰκογενείας του.

### ΑΚΑΙΡΟΣ ΛΥΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Εφετείου Αθηνῶν, ὁ ἀκάρων λύσας τὴν σύμβασιν ναυτικοῦ καὶ ἀποχωρήσας ἐκ τοῦ πλοίου πρὸ τῆς ἔξευρέσεως ἀντικαταστάτου καὶ πρὸ τῆς παρόδου

τοῦ χρόνου αὐτοδικαίας παρατάσσεως τῆς καταγγελίας συμβάσεως του, δὲν στερεῖται μὲν τῶν ἔξοδων παλιννοστήσεως, δυνάτων, δημος, νὰ ὑποχρεωθῇ εἰς ἀποκατάστασιν πάσης ἐνδεχομένης ἐντεύθεν ζημιάς τοῦ ἐργοδότου - πλοιοκτήτου.

### ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

#### ΔΕΝ ΥΦΙΣΤΑΤΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΑ ΚΑΤΑΒΟΛΗΝ ΕΣΟΔΩΝ ΦΡΟΥΡΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΥΠΟ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

Συμφώνως πρὸς ἀπόφασιν τοῦ Πρωτοδικείου Αθηνῶν, ὡς κατὰ διαταγὴν ἔξιντα ἀρχῶν ἔγκαταλειψίας τοῦ ἐδάφους μιᾶς χώρας ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ ὡς ἀνεπιθυμήτου, δὲν συνιστᾶ ἀδικοπραξίαν αὐτοῦ, γεννώντων ἀξιώσιν ἀποζημιώσεως διὰ τὰς ἔξοδα ἀστυνομικής ἀποτήρησεως καὶ φρουρήσεως καὶ προστασίας τοῦ.

Ἡ περίπτωσις ἀφορᾷ ναυτικὸν ἀστυνομικόν συνεπέντετα εἰς λιμένα τῆς Ἀμερικῆς καὶ ἀπολύτων κατέβαλεν ἀπό τοῦ πλοίου, ἔνεκεν τῆς αἰτίας ταύτης, δι' ὅτι καὶ ἐδικαιούτωτο τῶν ἔξοδων παλιννοστήσεως.

Δι' ὅτι ἀφορᾷ προσθλητίσαν ὁποῖας διὰ τὴν καταστολὴν ποσού 185 δολ. Η.Π.Α., τὰ ὅποια κατέβαλεν αὐτῇ διὰ δαπάνας φρουρήσεως του ὑπὸ τῶν μεταναστευτικῶν ἀρχῶν, διότι εἶχε κριθῆ ὑπὸ τούτων ὡς ἀνεπιθυμήτους καὶ εἶχε διαταχθῆ νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ ἀμερικανικὸν ἔδαφος, τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι δὲν ὑφίσταται ὑποχρέωσις τοῦ ναυτικοῦ πρὸς καταβολὴν τοῦ τυχούς καταθλητήνος, οὕτως, οὐτως, ποσοῦ.

#### ΔΕΝ ΑΠΟΤΕΛΕΙ ΠΤΑΙΣΜΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Η ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΡΙΑ ΑΥΤΟΥ

Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Εφετείου Αθηνῶν, ἡ ἀπειρία τοῦ μηχανικοῦ, μὴ γνωρίζοντος τὰ τῆς λειτουργίας ὡρισμένου συστήματος μηχανῶν, δὲν συνιστᾶ παράπτωμα αὐτοῦ ἐν τῇ ἔννοιᾳ τοῦ ἄρθρου 75 παράγρ. 2 τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ὡς συνιστᾶ ἡ ἀρνησίς ὑπηρεσίας.

Κατὰ ταῦτα, ὁ λόγω ἀπειρίας ἀπολυόμενος ναυτικὸς δικαιούτωται ἀποζημιώσεως.

Ἡ συγκρινόμενή περίπτωσις ἀφορᾷ εἰς πρόσληψιν β' μηχανικοῦ κατόχου διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ β' τάξεως, ὁ ὅποιος ἤγνοε τὰ τῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν ἐστερεική καύσεων τοῦ πλοίου, διότι ἐπέτρεπτο διπλώματος Μ.Ε.Κ., γεγονός τὸ ὅποιο ἐτέλει εἴναιτε τοῦ πλοιοκτήτου.

Τελικῶς, τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι οὐτος ἡτο ἀνεύθυνος διὰ προκληθείσαν βλάβην εἰς τὴν ἀντίλασι τροφοδοτήσεως τῆς μηχανῆς, ἐπισυμβάσαν κατὰ τὴν ἐπόμενην τῆς λέπιδης διάσεως του ἐπὶ τοῦ πλοίου, λαμβανόμενον ὑπὸ δψιν, ὅτι δὲν ἐπρόφθασε νὰ ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῆς λειτουργίας αὐτῆς.

Τελικῶς, τὸ δικαστήριον ἔκρινε τὸν πρότιτο τοῦ πλοιού τοῦ Σουέζ, ἀπέπλευσαν καὶ πάλι πρὸ τῆς πατρίδας τῶν πλοιοκτητῶν.

Τὰ 15 τὰ ὁποῖα εύρισκοντο παγιδευμένα, εἰς τὸ Σουέζ καὶ τὰ ὁποῖα ἤδυνήθησαν ν' ἀποπλεύσουν τὴν 7.5.75 ἐξ ίδιων δυνάμεων καὶ ν' ἀφίχθουν τὴν 8.5.75 εἰς Πόρτ Σάϊδ.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς νυκτὸς ἐφωδιάσθησαν μὲ καύσμα καὶ τρόφιμα καὶ ἀπέπλευσαν συνεχίζοντας τὸ ταξίδιον τῶν πρὸς Ἀμεριγγον, ὅπου καὶ ἀφίχθησαν τὴν 5.1975.

Τὰ 2 ὡς ἄνω σκάφη εἶναι ἔξωπλισμένα μὲ γνησίους M.A.N., διχρόνους κινητήρας δῆζελ. Τὸ σκάφος MS *Munsterland* φέρει κινητήρας M.A.N. τύπου K8Z 78/155, ισχύος 7.360 KW (10.000 PS) εἰς τὰς 115 στρ./l καὶ τὸ MS *Nordwind* κινητήρας M.A.N. τύπου K7Z 70/120 A, ισχύος 3.090 KW (4.200 PS) εἰς τὰς 112 στρ./l.

'Ακόμη καὶ ὁ διευθυντὴς τοῦ δρυανισμοῦ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ἔξεφρασε κατὰ τὴν τελετὴν τοῦ ἀποχαιρετισμοῦ τὸν θαυμασμὸν του διὰ τὴν καλὴν κατάστασιν τῶν κινητήρων M.A.N. τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν.

TELEPHONES: RES: 419-423, 516-552  
OFF: 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.**  
**KARACHI (West Pakistan)**



## ΔΥΤΙΚΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

Κατά τὸ Ινστιτούτον Οίκονομικῶν Ἐρευνῶν τοῦ Μονάχου, ἡ παγκόσμιος Ναυτιλία διέρχεται περίδον σχετικής κρίσεως, τὴν ὅποιαν δὲν θὰ κατορθώσῃ νὰ ἀντιμετωπίσῃ χωρὶς σημαντικὰς θυσίας.

Τὸ Ινστιτούτον ἀποδίδει τὴν πτῶσιν τῶν ναυλῶν τῶν πετρελαιοφόρων, ὅπως καὶ τῶν ξηρού φορτίου σκαφῶν, εἰς δύο διαστικά ἀφορμάς: Τὸ μὲν εἰς τὴν μείωσιν τῆς κατανάλωσεως τοῦ πετρελαίου, τὸ δὲ εἰς τὴν συρίκωνσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἥτις καὶ προσθλαμβάνει τὴν μορφὴν οἰκονομικῆς ὑφέσεως.

Λόγω τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν πετρελαίου ἀπὸ τὰς παραγωγῶν χώρας καὶ ἐν συνεχείᾳ τὴν σοδαράν ἀνατίμησίν του, ἡ κατανάλωσις εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν ἐμειώθη τὸ 1974 κατὰ 10%, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτου, μὴ ὑπέρβασι τὰ 120 ἑκατά. τόνων. Τὰ εὐρωπαϊκά διυλιστήρια ἀπασχολούνται μὲ τὰ 55 - 60% τῆς παραγωγῆς τῶν δυναμικότητος καὶ δῆλοι αἱ δεξαμεναὶ τῶν εἶναι ὑπερπλήρεις.

Κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ 1974 ὁ ρυθμὸς τῆς αὐξήσεως τοῦ ὅγκου τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἐπέβραδύθη καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1974, ἀπέδη ἀρνητικός. Καὶ ἡ κατάστασις αὕτη εἶχεν ἄμεσον τὸν ἀντίκτυπόν της εἰς τὴν διακίνησιν τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. 'Ἐνδείξεις ἡδη ὑφίστανται, δῖτι ἡ κρίσις χειροτερεύει. 'Ο πληθυσμὸς τοῦ τονᾶζ εἶναι κατάδηλος καὶ αἱ ἀκυρώσεις τῶν παραγγελιῶν εἶναι ἡ ἀμέσως συνέπεια. 'Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτου σκάφη πετρελαιοφόρα νέοτευκτα 65 ἑκατομ. τόν. θὰ παραδοθοῦν καὶ 100 ἑκατομ. τόν. διὰ τὰ ἔτη 1976 καὶ 1977. 'Ἄλλα καὶ αἱ ἀκυρώσεις δὲν ἀναφέρονται, θεδίως, εἰς τὰ ἡδη ναυπηγούμενα σκάφη. 'Ο στόλος τῶν πετρελαιοφόρων, κατὰ συνέπειαν, θὰ διαίνῃ αὐξανόμενος, γεγονός ὅπερ θὰ ἔχῃ τὰς ἐπιπτώσεις τοῦ καὶ ἐπὶ τοῦ πληθυσμοῦ τῶν ξηρού φορτίου σκαφῶν. Τὸ ἀνοιγμα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ θὰ ἐπιτείνη τὴν ὑπερπροσφοράν τονάζ. Μόνη ἐλπῖς ἡ ἐπάνοδος τῆς μεταφορικῆς κινήσεως εἰς ἀνώτερα ἐπίπεδα.

## ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ ΑΝΑΓΚΗ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗΣ

Τὸ μέλλον τῆς ἀμερικανικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν δυνατότητά της νὰ ἀνταγωνισθῇ τὰς νέας ναυτιλιακάς δυνάμεις, αἱ ὅποιαι τώρα μόλις ἀρχίζουν νὰ κινητοποιοῦνται ἀνὰ τὸν κόσμον, ἀλλὰ αἱ ὅποιαι ἐνδέχεται νὰ ἐπιφέρουν θεμελιώδεις ἀνακατατάξεις εἰς τὴν δομὴν τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας, παρατηρεῖ ὁ διευθυντής τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτικῆς Ενώσεως.

Εἰς τὸ πρώτον στάδιον τῆς διαφοροποίησεως, ἡ διαχείρισις σημαντικοῦ ὅγκου τονᾶζ περιέρχεται, ἀπὸ τὰς ἐκ της παραδόσεως ναυτιλιακάς χώρας τῆς Δύσεως καὶ τὴν Ἰαπωνίαν, εἰς χειρας χωρῶν, αἴτινες, μέχρι στιγμῆς, οὐδένες ρόλον διεδραμάτιζον εἰς τὰς ὑπερποντίους μεταφοράς.

ἀντιμετώπισιν τῆς; κρίσεως, λόγω τῶν πολλῶν ἀκυρώσεων καὶ τῆς ἐλλείψεως νέων παραγγελιῶν.

'Οκτὼ — τὰ κυριώτερα — ναυπηγεῖα τῆς Ἰαπωνίας ἔχουν παραγγελίας διὰ σκάφη 3.7 ἑκατομ. τόν. γκρός, μὲ παραδόσεις μέχρι τοῦ 1977. Θὰ ἔχειάζοντα ἀκόμη παραγγελίας 4.5 ἑκατ. τόνων, ίνα διατηρηθῇ ἡ συμμετοχὴ τῆς ιαπωνικῆς βιομηχανίας εἰς τὸ ποσοστὸν τῶν 50% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς.

Οἱ ναυπηγοὶ θὰ ζητήσουν ἀπὸ τὴν κυβέρνησην τὴν διάθεσιν περισσοτέρων κεφαλαίων διὰ τὰς πρὸς ἔξαγωγὴν ναυπηγήσεις. 'Επι πλέον, καλυτέρους όρους χρηματοδοτήσεως καὶ ἐπέκτασιν τοῦ χρόνου ἔξοφλησεως.

Θὰ ζητήσουν, ἀκόμη, τὴν παροχὴν διευκολύνσεων εἰς τὰς ἀναπτυσσομένας χώρας, ἵνα παραγγείλουν περισσότερα πλοία εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Θὰ ἔχαιτηται, ἐπίσης, ἡ βελτίωσης τῶν ὅρων ὑπὸ τοὺς όποιους θὰ ἐκτελῶνται αἱ παραγγελίες τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ ειδικῶντερον δι' ὠρισμένους τύπους πλοίων.

Οἱ ιάπτωνες ναυπηγοὶ πιοτεύουν, ὅτι ἡ παρούσα κρίσις θὰ διαρκέσῃ ἐπὶ δύο ἢ τρία ἔτη.

## ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΑΙ ΧΩΡΑΙ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Τὰ φιλελεύθερα εἰς τὰ τῆς οἰκονομίας των Σκανδινανικά κράτη — ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Σουηδία — προέρχονται εἰς ἀποφασιστικά μέτρα οἰκονομικῆς ἀρωγῆς εἰς τὴν δοκιμαζόμενην, λόγω τῶν ἀθρών ἀκυρώσεων τῶν δεξαμενοπλοίων, ναυπηγικήν των βιομηχανίαν.

Οὕτως, ἡ νορβηγική κυβέρνησης παρέσχε τὴν κρατικήν ἔγγυησιν δι' ἔξηκοντα ἑκατομ. κορωνῶν, εἰς δάνειον βραχυπρόθεσμον ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ, πρὸς τὰ ναυπηγεῖα Aker.

Τὴν κρατικήν, ἐπίσης, ἔγγυσιν, παρέσχεν ἡ νορβηγική κυβέρνησης διὰ δάνειον συναθηθόσμενον εἰς τὸ ἔξωτερικόν, παρὰ τὸ ναυπηγικόν ὄμιλον Kvaerner, ποσοῦ 300 ἑκατ. κορωνῶν.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὸ νορβηγικὸν Kvinobouliον παρέσχε τὴν ἔγκρισίν του διὰ δάνειον τοῦ νορβηγικοῦ Δημοσίου ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ 5 δισεκατομ. κορωνῶν, ἐκ τοῦ όποιου τὸ ἔν δισεκατομμύριον προορίζεται ὑπὸ τὸν μορφὴν ἔγγυησεως διὰ τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν.

Εἰς τὴν Σουηδίαν, ἐπίσης, τὸ Kvinobouliον ἐνέκρινε παμψφὶ τὴν κρατικοποίησιν ἀπειλουμένων ἀπὸ πτώχευσιν ναυπηγείων "Ερικσμπεργκ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, τὸ μὲν τῆς ἀκυρώσεως τῆς συμφωνίας μὲ τὴν Λισανδρέα διὰ τὴν κατασκευὴν τημηάτων πετρελαιοφόρων, τῶν όποιων ἡ κατασκευὴ ἡκυρώθη, τὸ δὲ τῆς μὴ ἀκυρώσεως τῆς παραγγελίας δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 400.000 τ. διὰ λογαριασμὸν 'Ιταλῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἡ σουηδικὴ κυβέρνησης παρέσχε τὴν κρατικὴν ἔγγυησιν διὰ τὴν ἐν τῷ μεταξὺ σύναψιν δύο δάνειον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα "Ερικσμπεργκ, μελετᾶ δὲ τὴν συγχώνευσιν δῶν τῶν σουηδικῶν ναυπηγείων εἰς μίαν ἐταιρικὴν συγκρότησιν.

## ΑΙ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, οἱ Ἀμερικανοὶ πλοιοκτήται πιέζουν τὴν κυβέρνησιν τῶν νάλαρθ ἀποφασιστικά μέτρα διὰ τὴν προστασίαν τῶν καὶ συνιστοῦν τὴν ἐπιψήφιστον τοῦ νέου κώδικος τῆς «Οῦνκταν» περὶ «Διαγωγῆς τῶν Κόνεφραν Τακτικῶν Γραμμῶν», στοιχεῖον τοῦ διατάξεως τοῦ γωνατῶν σύστημα 40-40-20 εἰς τὰς θαλασσούς μεταφοράς. 'Επισής, ζητεῖται ἡ λήψις προστατευτικῶν μέτρων πρὸς ἔξασφάλιστον σημαντικῆς μερίδος τῶν παντὸς εἰδίους ἔθνικῶν μεταφορῶν ὑπὲρ τοῦ περιωρισμένης συναγωνιστικότητος ἀμερικανικοῦ πλοίου.

## ΙΑΠΩΝΙΑ

### ΤΗΝ ΚΡΑΤΙΚΗΝ ΑΡΩΓΗΝ

Πρὸς τὸ Κράτος στρέφονται οἱ ιάπτωνες ναυπηγοὶ καὶ ζητοῦν τὴν βοήθειάν του, πρὸς

"BOZICKUM"

Cable Address

**BOGAZICI SHIPCHANDLERS Co.**

## ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

SEHIT TEGMEN HÜSEYİN SOFU SOK.  
HULUSI BEY HAN 17/8  
KARAKÖY — ISTANBUL

DAY AND NIGHT SERVICE

Office Phone : 455.783

Night Phone : 462.561

**ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ** A.E.



Από τού 1975

# Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ

των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά



**Θά χρησιμοποιήθηται άποκλειστικά δι' έπισκευάς**

Μήκος 337 μ., πλάτος 53,6 μ., βάθος εις είσοδον 9,25 μ. Η δεξαμενή έξυπηρτείται ύπό δύο γερανών των 100 τόννων και δύο των 50. Μικρότεροι γερανοί θά τοποθετηθούν διά την διακίνησιν μικρών βαρών.  
Τα Ελληνικά Ναυπηγεία Σκαραμαγκά διαθέτουν τά

νεώτερα και πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθώς και έξοπλισμόν διά παντός είδους έπισκευάς πλοίων. Οι κλιματολογικές συνθήκες, ό ειδικός έξοπλισμός και η όργανωσις τού σχετικού Τμήματος καθιστούν τά Ελληνικά Ναυπηγεία ιδεώδη δι' έργασίας άμμοβολής (GRIT BLASTING).

# ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



## ΕΙΔΗΣΕΙΣ

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπελήθησαν αἰτήσεις, διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.—«Τ σι γιόν τα»: Μπάλκ κάρριερ (πρώην ἀγγλικόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δύνομα), νεοσγορασθέν, 18.460 τόν. γκρός, τοῦ 1965, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γλυφσάκα» (κ. Κ. Μενενίτης).

2.—«Μ πενίτσεζ»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν «Ταμαρο», νεοσγορασθέν, 12.730 τόν. γκρός, τοῦ 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Φορτιούτι» (Κέδρος Σιππιγκ).

3.—«Πέτρολα XXX»: Φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Γέλλου Στάρ 1»), 2.796 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γέλλου Στάρ» (κ. Ι. Λάτσης).

4.—«Μαρίζ»: Φορτηγὸν (πρώην ιαπωνικὸν «Τογο Μαρι 1»), νεοσγορασθέν, 2.999 τόν. γκρός, τοῦ 1968, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Δουλειά» (κ. Ε. Λάϊος).

5.—«Νατμπέρ»: Μπάλκ κάρριερ, 7.986 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κατάλεγια Φλήτη» (κ. Αλίκη Φραγκίσκου).

6.—«Μέντα Τζόου»: Φορτηγὸν (πρώην νορβηγικὸν «Halldor», νεοσγορασθέν, 3.749 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Στράνικ» (Μέντλακ Κομπάνια).

### ΑΙ ΚΑΘΕΔΛΥΣΕΙΣ

Απὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Νίππου Κόκαν, καθειλκύσθη τὴν 22αν Μαΐου, εἰς Τσουρούμι, τὸ πρῶτον ἐκ δύο ἀδελφῶν τάνκερ, τῶν 135.000 τόν. d.w., ναυπηγουμένων διὰ λογαριασμὸν τοῦ οίκου Α. Γ. Παπαδάκη. Τὸ θύμα αὐτοῦ «Νόρθ Μόναρκ». Μηχαναὶ Σούλτζερ, δυνάμεως 26.100 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 15,8 μίλια. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

— Διὰ λογαριασμὸν τοῦ οίκου Φρ. Παπαχρηστίδη, καθειλκύσθη εἰς Γκότεσμπουργκ ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων «Ερικούπεργκ», τὸ 25.500 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου «Κουάκα». Παράδοσις Ὀκτώβριον. Τὸ «Κουάκα», ὡς καὶ τὸ ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ μηνὸς παραδιδόμενον ἀδελφὸν σκάφος «Κοτούκου», ἔχει χρονοναυλωθῆ εἰς τὴν Ἐθνικὴν Ἐταιρίαν Πετρελαίων τῆς Νέας Ζηλανδίας.

— Καθειλκύσθη εἰς Σάντερλαντ, τὴν 25ην Ἀπριλίου, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Νέπτου Μαριτάιμ» (διαχείρισις: Οἰκονόμου καὶ Κό. Λτδ), τὸ μπάλκ κάρριερ «Μελίτη», 70.500 τόν. d.w. Μηχαναὶ Ντόξφορτ, τύπου 7.658. Παράδοσις Αὔγουστον.

— Τὴν 5ην Μαΐου, καθειλκύσθη εἰς Μπρεμερχάφεν, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Βέζερ, τὸ 40.000 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου «Λαίδη Κλειώ», τοῦ οίκου 'Α)φών Κολοκο-

τρώνη. Μηχαναὶ M.A.N., 13.800 ἵππων. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ, 15,8 μίλια. Παράδοσις Αὔγουστον.

— Τὴν 3ην Ιουνίου, καθειλκύσθη ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ισικαβατζίμα Χαρίμα, εἰς Αΐδι, τὸ μικτὸν μεταλλοφόρον πετρελαιοφορέων «Λάδρε», 137.000 τόν. d.w., πλοιοκτησίας κ. Α. Αλαφούζου. Μηχαναὶ Σούλτζερ, 27.600 ἵππων. Ταχύτης 15 μίλια. Παράδοσις Ὀκτώβριον.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Τὴν 12ην Μαΐου παρεδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του (οίκος N. I. Γουλανδρῆ), τὸ 121.500 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Μίλητος», ναυπηγηθὲν εἰς Τσουρούμι, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Νίππου Κόκαν. Μηχανὴ Σούλτζερ, ίσχυός 23.200 ἵππων, χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ταχύτητα ὑπηρεσιακὴ 15,8 κόμβων.

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ελλεσποντ Σπλέντερ», 118.800 τόν. d.w., πλοιοκτησίας τοῦ οίκου Φρ. Παπαχρηστίδη, παρεδόθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι, τὴν 30ην Ἀπριλίου. Τὸ σκάφος είναι ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὴν.

### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Αἴφορμὴν λαβόντες ἐξ ἄρθρου δημοσιευθέντος τὴν 2αν Ιουνίου 1975 εἰς τὸ περιοδικὸν «Βαργ'σ» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, σχετικῶς μὲ τοὺς κ.κ. «G. and J. Karageorgis», φερομένους ὡς ἐδρεύοντας ἐν Πειραιεῖ καὶ ἀσχολουμένους περὶ τὰ ναυτιλιακά, φέρομεν εἰς γνῶσιν παντὸς ἐνδιαφερομένου, πρὸς ἀποφυγὴν συγχώσεως, ὅτι ὁ σύμιλος ἑταῖριν «Michail A. Karageorgis», ὁ ὄποιος συμπτεριλαμβάνει μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰς ἑταῖριας:

- 1) «Michail A. Karageorgis S.A.» διαχειριζομένη τὸν γνωστὸν στόλον «Καραγεώργη», ἀποτελούμενον ἐκ δεξαμενοπλοίων καὶ φορτηγῶν πλοίων.
- 2) «Michail A. Karageorgis Lines Corporation» διαχειριζόμενη τὰ δύο πολυτελῆ ἐπιβατηγά - ὄχηματα γωγῶν «Mediterranean Sea» καὶ «Mediterranean Sky», ἀμφοτέρας ἔγκαταστησάστες γραφεῖα ἐν Πειραιεῖ (μέγαρον Καραγεώργη, Ἀκτὴ Κονδύλη καὶ Αἰτωλικοῦ 2).
- 3) «Michail A. Karageorgis» (London) Ltd., 36 King Street, London WC2E 8JS, England.
- 4) «Michail A. Karageorgis» of N.Y. Inc., 1350 Avenue of the Americas, New York, N.Y. 10019, U.S.A.

οὐδεμίαν ἀπολύτως σχέσιν ἔχει μετὰ τῆς ἐπιχειρήσεως καλούμενης «G. and J. Karageorgis».

Σούλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, ίσχυός 26.100 ἵππων καὶ ἀναπτύσσει ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,7 μίλιων.

— Περὶ τὰ τέλη Ἀπριλίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Γιούρογκ τῆς Σιγκαπούρης τὸ τύπου «φρήντομ» φορτηγὸν «Ἀρκανδρος», 14.800 τόν. d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ρείνάντε 'Αρμαντόρα» (ἐκπρόσωπος κ. Ἀρ. Καρυστινάκης). Σημαία Λιβερίας.

— Τὸ 26.500 τόν. d.w. μπάλκ κάρριερ «Τατιάνα Λ.» τῆς ἑταῖριας «Σέρες», παρελήφθη τὴν 20ην Ιουνίου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χακοντάτε καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μηχαναὶ Σούλτζερ, ιαπωνικῆς κατασκευῆς, ίσχυός 12.000 ἵππων χαλινωτηρίου, προσδίδουσα ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15,2 μίλιων. Ἀδελφὸν σκάφος τὸ «Μάρκα Λ.», καθελκεύεται ἐντὸς τοῦ ἀρξαμένου μηνός.

### ΜΕΙΩΣΙΣ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ

Ο κ. Γ. Δρακόπουλος, τῆς «Ἐμπρός Λάϊ» μᾶς πληροφορεῖ, ἐν συνεχείᾳ τῶν ἐντόνων, παρ' αὐτοῦ, διαθημάτων, παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς τοῦ Λονδίνου, ὅτι τὰ ἔξτρα ἀσφαλίστρα πολέμου ἀπὸ τῆς 20ης Ιουνίου διὰ τὰ ταξίδια τῶν ἐλληνικῶν πλοίων πρὸς τὴν Τουρκίαν καὶ Κύπρον (Λεμισσόν, Λάρνακα), ἐμειώθησαν εἰς τὰ 0,5%.

### ΕΛΛΗΝΕΣ ΤΑ ΗΓΟΡΑΣΑΝ

Κατά τινας πληροφορίας, τὰ δύο γνωστὰ ιταλικὰ ἀνωτέρας κλάσεως ἐπιβατηγὰ «Ἐνότρια» καὶ «Μεσσάπια» ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων. Πλοιοκτήτρια τῶν σκαφῶν φέρεται τώρα 'Ελληνίς, τῆς ὥποιας σῆμας τὸ σόνομα δεῖ ἐγνώσθη.

### ΑΓΟΡΑ V.L.C.C. ΠΑΡ' ΕΛΛΗΝΩΝ

Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ στροβιλοκίνητον τάνκερ «Τοβάντα Μαροῦ», 111.639 τ. γκρός καὶ 223.699 τόν. d.w., ναυπηγηθὲν εἰς Ναυκασάκι, τὸ 1970. Τιμὴ περὶ τὰ 16 ἔκατ. δολλαρίων. Ή ἀγορά είχεν ἀνακοινωθῆ καὶ εἰς τὸ παρελθόν, ἀλλὰ δὲν ὀλοτοιμήθη, λόγῳ ἀντιθέσεως τῆς 'Ενωσεως Ιαπωνικῶν Ναυτικῶν, ὡς πρὸς τὴν πώλησιν τοῦ σκάφους εἰς ἀλλοδαπούς. "Αγωνιστον ἔαν εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις ἐπρόκειτο περὶ τῶν ιδίων ἀγοραστῶν.

### ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ

· Η παραγγελία τῶν δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 134.000 τόννων τοῦ οίκου 'Αγγελικούση ἡ κυρώθη, καθ' ἀ πληροφορούμεθα, πρωτοβουλία τῶν ναυπηγείων «Σκότ Λιθγκου» τῆς Γλασκώνης καὶ οὐχὶ κατ' αἰτησιν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ προκαθωρισμένον κόστος τῆς ναυπηγήσεως ὑπερεβλῆθη, λόγῳ τοῦ πληθωρισμού, ὥστε νὰ καταστῇ ἀσύμφορος διὰ τὰ ναυπηγεία ἡ κατασκευὴ τῶν πλοίων.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΡΩΝ

Παρελήφθη τὸ ἀγορασθέν σουηδικὸν φορτηγὸν «Συντονήση», 1.520 τόν. γκρός, τοῦ 1952 καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον. Μετωνομάσθη «Νεάπολις».

— Παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, τὸ πλαθήν μεταξὺ Ἐλλήνων λιθεριανὸν φορτηγὸν «Νεφέλη», 10.864 τόν. γκρός, τοῦ 1964. Μετωνομάσθη «Ανθία». Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ ἀτμοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Roland», 7.344 τόν. γκρός, 10.360 τόν. d.w., τοῦ 1950, μὲ σερβεύ Φεβρουαρίου 1971, ἀντὶ ποσοῦ γύρω τῶν 200.000 λιρῶν.

— Τὸ δηζελοκίνητον λιθεριανὸν (συμφέροντα Χόγκ - Κόγκ), μπάλκ κάρριερ «Showa Ventures», 30.890 τόν. γκρός, 60.548 τόν. d.w., τοῦ 1970, μὲ σερβεύ Ιουνίου 1975, ή-

γοράσθη παρ' Ἐλλήνων τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ ποσοῦ 8.850.000 δολλαρίων, συμπεριλαμβανομένου τάιμ τούτης εἰς τοὺς πωλητὰς 12 μηνῶν εἰς τὰ 2 δολλάρια καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔξι μηνῶν εἰς τὰ δολ. 2.50. Παραλαβὴ Ὀκτώβριος.

— Ἐπωλήθη εἰς Ἰνδοὺς ἀγοραστάς τὸ μπάλκ κάρριερ «Abedmaria», 11.665 τόν. γκρός, 17.225 τόν. d.w., τοῦ 1965, μὲ μηχανάς Σούλτζερ, 8.200 ἵππων. Τιμὴ δολ. 5.200.000.

— Τὰ διπλέλικα σουηδικά τύπου λάινερ σκάφη «Jasroo» καὶ «Ceylon», 6.960 τ. γκρός, 9.550 τόν. d.w. ἔκστατον, τοῦ 1950, μηχανάς Σούλτζερ, 8.200 ἵππων. Τιμὴ δολ. 5.200.000.

— Οἱ διπλέλικα σουηδικά τύπου λάινερ

σκάφη «Jasroo» καὶ «Ceylon», 6.960 τ. γκρός, 9.550 τόν. d.w. ἔκστατον, τοῦ 1950, μηχανάς Σούλτζερ, 8.200 ἵππων. Τιμὴ δολ. 5.200.000.

— Ἐλλήνης τοῦ Λονδίνου ἡγόρασαν τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν δεξαμενόπλοιον «Tatsuta Maru», 52.023 τόν. γκρός, 90.268 τ. d.w., τοῦ 1955, μὲ μηχανάς Σούλτζερ, 20.700 ἵππων, εἰς τὸ ποσὸν τῶν 3.8 ἑκατ. δολλαρίων. Οἱ ἀγορασταὶ θὰ ἐπιθεωρήσουν τὸ σκάφος εἰς Ἰαπωνίαν, ἐντὸς τῆς τρεχούσης ἐδδομάδος.

— Τὸ φορτηγὸν «Arimatana», 9.212 τόν. γκρός, 13.674 τόν. d.w., τοῦ 1971, μὲ σερβέν Δεκέμβριον 1971 καὶ μηχανάς M.A.N., 11.200 ἵππων, ἐπωλήθη εἰς δυτικογερμανικά συμφέροντα, ἀντὶ 6.5 ἑκατ. δολλαρίων καὶ παρεδόθη. Μετωνυμάσθη «Holstental».

— Τὴν ἀγορὰν τοῦ δηζελοκίνητον νορβηγικοῦ δεξαμενοπλοίου «Sagro», 49.817 τόν. γκρός, 96.585 τόν. d.w., τοῦ 1971, σερβέν 1972, μηχανάς B & W, 18.900 ἵππων, διαπραγματεύονται «Ἐλλήνες τοῦ Λονδίνου, εἰς τὴν τιμὴν τῶν 6 ἑκατ. δολλαρίων, μετὰ τὴν ἐπιθεώρησιν, ὅμως, τοῦ σκάφους γίνονται προσπάθειαν νὰ συνεχισθοῦν αἱ διαπραγματεύσεις μὲ βάσιν τὰ 5 ἑκατ. δολλάρια.

— «Hydro-θη, παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ 1.850.000 δολλαρίων, τὸ δηζελοκίνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Trewidden», 8.797 τόν. γκρός, 12.701 τόν. d.w., τοῦ 1960.

— Τὸ λιβεριανὸν φορτηγὸν «Sainit Eirinn», 8.687 τόν. γκρός, 10.997 τόν. d.w., τοῦ 1956, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστάς «Απὸ Ἀνατολῆς, εἰς τιμὴν γύρω τοῦ 1.1 ἑκατ. δολλαρίων.

— Εἰς κινεζικά συμφέροντα ἐπωλήθη τὸ δηξαμενόπλοιον «Kiaiméi II», 36.870 τόν. γκρός, 63.630 τόν. d.w., τοῦ 1965. Τιμὴ γύρω τῶν 5.2 ἑκατ. δολλαρίων.

— Μεταξὺν Ἐλλήνων ἐπωλήθη τὸ μπάλκ κάρριερ «Andreas E.», 11.969 τόν. γκρός, 16.772 τόν. d.w., τοῦ 1959 καὶ μετωνυμάσθη «Margrit B.». Θὰ παραμείνῃ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον.

— Ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς τὸ φορτηγὸν «Ariostogēta», 11.514 τ. γκρός, τοῦ 1974.

— «Episēs, ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποὺς τὸ φορτηγὸν «Themistoklēs», 1.325 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

— Μεταξὺν Ἐλλήνων ἐπωλήθη τὸ φορτηγὸν «Γκαϊ Φαΐηθ», 5.663 τόν. γκρός, τοῦ 1955 καὶ παρεδόθη. «Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

# ΟΙ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΠΡΟΣ ΔΥΟ ΤΟΡΠΙΛΛΑΚΑΤΟΥΣ Ο ΟΙΚΟΣ

## Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΩΣ

γεῖα τῆς «Ἐνφιλ Μαρίν» τῆς Ἀγγλίας, ναυπηγεῖα τὰ ὅποια τώρα μετεφέρθησαν εἰς τὴν Σύρον, ὅπου καὶ θὰ κατασκευασθῇ τὸ δεύτερον ἀδελφὸν σκάφος.

### ΚΑΙ Ο Κ. NIARXOS

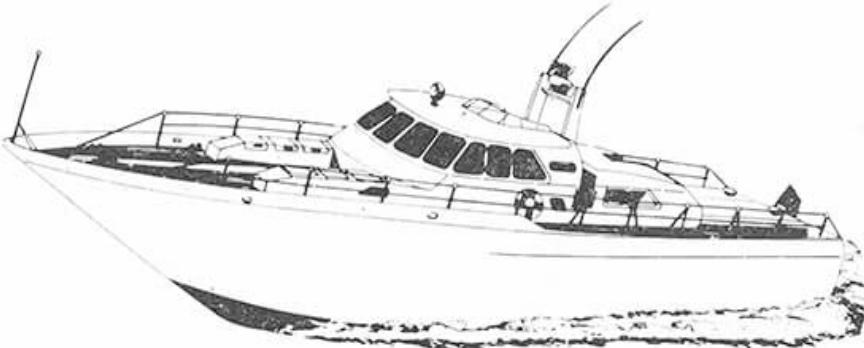
Ἐν τῷ μεταξὺ ἐγνώσθη, ὅτι τὰ ναυπηγεῖα Νιάρχου ἔχουν ἀναλάβει τὴν κατασκευὴν 10 τορπιλλακάτων, εἰς τιμὴν κόστους, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἐλληνικοῦ Ναυτικοῦ. Τὰ ναυπηγεῖα, ἐκτὸς τῆς κατασκευῆς τῶν 10, αὐτῶν, τορπιλλακάτων, θὰ δωρήσουν καὶ μίαν ἀκόμη εἰς τὰς Ἐνόπλους Δυνάμεις.

### ΟΜΙΛΙΑ Κ. KYP. P. ΦΙΛΙΠΠΑΚΟΥ

Μεγίστη ὑπερηφάνεια πλημμυρίζει τὴν ψυχὴν μας.

Ἡ στιγμὴ αὐτὴ ἀποτελεῖ, διὰ τὴν οἰκογένειαν Νιάρχου Ιωάννου Γουλανδρῆ, μίαν ἀπὸ τὰς πλέον εύτυχεῖς εἰς τὴν ιστορίαν της.

Εἶναι ἡ στιγμὴ τῆς μερικῆς ἐκπληρώσεως,



ρωμά του. Μὲ ἐπιβάτας τοὺς ἐπιστήμους, τὸ σκάφος ἔξετέλεσε τὸν πρῶτον πλοῦν.

Τὸ δωρθὲν σκάφος ἔχει μῆκος 24 μέτρα, πλάτος 6.2 μ., βύθισμα 1.07 μ. Ἐκτόπισμα 38.5 τόν. ἀκτίνα δράσεως 1.600 χιλιόμετρα, ταχύτητα 34.2 μίλ. Κινεῖται μὲ δύο μηχανάς, 1.350 ἵππων ἡ μία. Εἶναι κατασκευασμένον ἐξ ὄλοκλήρου ἀπὸ ντουραλούμινον καὶ εἶναι τὸ πρῶτον πολεμικὸν κατασκευασμένον ἀπὸ τὸ υλικὸν αὐτό.

Τὸ σκάφος κατεσκευασθῇ εἰς τὰ ναυπη-

πηγαδικά τοῦ. Μὲ ἐπιβάτας τοὺς ἐπιστήμους, τὸ σκάφος ἔξετέλεσε τὸν πρῶτον πλοῦν.

Τὸ δωρθὲν σκάφος ἔχει μῆκος 24 μέτρα, πλάτος 6.2 μ., βύθισμα 1.07 μ. Ἐκτόπισμα 38.5 τόν. ἀκτίνα δράσεως 1.600 χιλιόμετρα, ταχύτητα 34.2 μίλ. Κινεῖται μὲ δύο μηχανάς, 1.350 ἵππων ἡ μία. Εἶναι κατασκευασμένον ἐξ ὄλοκλήρου ἀπὸ ντουραλούμινον καὶ εἶναι τὸ πρῶτον πολεμικὸν κατασκευασμένον ἀπὸ τὸ υλικὸν αὐτό.

Τὸ σκάφος κατεσκευασθῇ εἰς τὰ ναυπη-

πηγαδικά τοῦ. Μὲ ἐπιβάτας τοὺς ἐπιστήμους, τὸ σκάφος ἔξετέλεσε τὸν πρῶτον πλοῦν.

Τὸ δωρθὲν σκάφος ἔχει μῆκος 24 μέτρα, πλάτος 6.2 μ., βύθισμα 1.07 μ. Ἐκτόπισμα 38.5 τόν. ἀκτίνα δράσεως 1.600 χιλιόμετρα, ταχύτητα 34.2 μίλ. Κινεῖται μὲ δύο μηχανάς, 1.350 ἵππων ἡ μία. Εἶναι κατασκευασμένον ἐξ ὄλοκλήρου ἀπὸ ντουραλούμινον καὶ εἶναι τὸ πρῶτον πολεμικὸν κατασκευασμένον ἀπὸ τὸ υλικὸν αὐτό.

Τὸ σκάφος κατεσκευασθῇ εἰς τὰ ναυπη-

πηγαδικά τοῦ. Μὲ ἐπιβάτας τοὺς ἐπιστήμους, τὸ σκάφος ἔξετέλεσε τὸν πρῶτον πλοῦν.

Τὸ δωρθὲν σκάφος ἔχει μῆκος 24 μέτρα, πλάτος 6.2 μ., βύθισμα 1.07 μ. Ἐκτόπισμα 38.5 τόν. ἀκτίνα δράσεως 1.600 χιλιόμετρα, ταχύτητα 34.2 μίλ. Κινεῖται μὲ δύο μηχανάς, 1.350 ἵππων ἡ μία. Εἶναι κατασκευασμένον ἐξ ὄλοκλήρου ἀπὸ ντουραλούμινον καὶ εἶναι τὸ πρῶτον πολεμικὸν κατασκευασμένον ἀπὸ τὸ υλικὸν αὐτό.

Τὸ σκάφος κατεσκευασθῇ εἰς τὰ ναυπη-

πηγαδικά τοῦ. Μὲ ἐπιβάτας τοὺς ἐπιστήμους, τὸ σκάφος ἔξετέλεσε τὸν πρῶτον πλοῦν.

Τὸ δωρθὲν σκάφος ἔχει μῆκος 24 μέτρα, πλάτος 6.2 μ., βύθισμα 1.07 μ. Ἐκτόπισμα 38.5 τόν. ἀκτίνα δράσεως 1.600 χιλιόμετρα, ταχύτητα 34.2 μίλ. Κινεῖται μὲ δύο μηχανάς, 1.350 ἵππων ἡ μία. Εἶναι κατασκευασμένον ἐξ ὄλοκλήρου ἀπὸ ντουραλούμινον καὶ εἶναι τὸ πρῶτον πολεμικὸν κατασκευασμένον ἀπὸ τὸ υλικὸν αὐτό.

Τὸ σκάφος κατεσκευασθῇ εἰς τὰ ναυπη-

πηγαδικά τοῦ. Μὲ ἐπιβάτας τοὺς ἐπιστήμους, τὸ σκάφος ἔξετέλεσε τὸν πρῶτον πλοῦν.

Τὸ δωρθὲν σκάφος ἔχει μῆκος 24 μέτρα, πλάτος 6.2 μ., βύθισμα 1.07 μ. Ἐκτόπισμα 38.5 τόν. ἀκτίνα δράσεως 1.600 χιλιόμετρα, ταχύτητα 34.2 μίλ. Κινεῖται μὲ δύο μηχανάς, 1.350 ἵππων ἡ μία. Εἶναι κατασκευασμένον ἐξ ὄλοκλήρου ἀπὸ ντουραλούμινον καὶ εἶναι τὸ πρῶτον πολεμικὸν κατασκευασμένον ἀπὸ τὸ υλικὸν αὐτό.

Τὸ σκάφος κατεσκευασθῇ εἰς τὰ ναυπη-

## C. RIGANATOS

### SHIP BROKER

24, AKTI POSSIDONOS  
P. O. BOX 523 E.H.S.  
TELEX: 21-2605 RIGA  
TEL.: 421.289 - 427.328  
CABLES: "RIGACHART"  
P I R A E U S

- CHARTERING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

τοῦ 1958 καὶ παρελήφθη. Μετωνυμάσθη «Ἀιτηρῆς Μπάννερ».

— Τὸ νορδηγικὸν μότορσπιτ «Borgund», 464 τόν. γκρός, τοῦ 1949, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Νατάσσα Ζοζεφίνα». «Υψωσε τὴν κυανόλευκον.

— «Hydro-θη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ όλαυνικὸν μότορσπιτ «Karel», 751 τόν. γκρός, τοῦ 1956. Μετωνυμάσθη «Νίκη».

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον ιαπωνικὸν φορτηγὸν «Toyo Maru No. 1», 2.999 τόν. γκρός, 5.113 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1968, ὅπερ παραληφθέν, ὠνομάσθη «Marulīs» καὶ ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. «Ηγοράπωλησία ἔγένετο μέσω τοῦ ναυλομεσιτικοῦ γραφείου «Mariprókeres» τοῦ Πειραιῶς. Τιμὴ 1.1 ἑκατ. δολλάρια.

— Τὸ όλαυνικὸν μότορσπιτ «Princes Wilhelmina», 500 τόν. γκρός, τοῦ 1951, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ μετωνυμάσθη «Ἐπιδάτης». Σημαία ἐλληνική.

— Τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ὑψωσε καὶ μετωνυμάσθη «Λαΐδη Αναστασία», τὸ ἀγορα-

POYN

## I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ

νικὸν "Οπλὸν, τὸ ἡρωικὸν Πολεμικὸν μας Ναυτικόν.

"Η προσφορά των αὐτὴ ἀποτελεῖ μικρὸν δείγμα τῆς μεγίστης προσφορᾶς τῆς Ἐμπορικοῦ Ναυτιλίας καὶ τῶν Ἑλλήνων Μεγάλων Εὐεργετῶν εἰς ὅλους τοὺς ἄγναντας τοῦ "Εθνους διὰ τὴν ἐλευθερίαν.

"Ἡ Ἑλλὰς κατὰ τὴν ιστορικὴν διαδρομὴν τῆς διὰ μέσου τῶν αἰώνων ἀντεμετώπισε πολλοὺς καὶ σοδαρούς κινδύνους, προερχομένους ἀπὸ τὴν ἐπιβούλην καὶ τὰς ἐπιδρομὰς διαρρέων λαῶν.

Τὰς κρισίμους ἑκατὸν διαρρέων λαῶν μεγάλους κινδύνους ἔδονούσε τοὺς Ἑλληνούς αἰθέρας τὸ σάλπισμα «ἴτε παῖδες Ἑλλήνων, νῦν ὑπὲρ πάντων ὁ ἄγνων».

"Ἡ Ἑλληνικὴ Πατρίδα ἐκαλοῦσε τὰ παιδιά της εἰς τὸ προσκλητήριον τῆς τιμῆς καὶ τοῦ καθήκοντος, κι' ἀμέσως ἐσπευσαν ὅλοι εἰς τὰς ἐπάλξεις, διὰ νὰ ὑπερασπισθοῦν τὴν κινδυνεύουσαν Πατρίδα.

"Ἡ συναίσθητης τῆς εὐθύνης, θέριευε τὴν θέλησιν, πολλαπλασίαζε τὰς δυνάμεις καὶ γιγάντων τὴν δρῆμην.

"Ἡ ἔμφυτος Ἑλληνικὴ ιδιοφυΐα, τὸ ὑπέροχον τούτῳ δῶρον τοῦ Δημιουργοῦ Θεοῦ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Φυλήν, ἐδιαμόρφωσε τὸ "Ἑλληνικὸν Πνεῦμα, ποὺ διαπότισε τὴν Ἑλληνικὴν Ψυχὴν καὶ ἔγινεν ἐνεργὸς δύναμις τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ.

"Όλα αὐτὰ ἀποτελοῦν τὰς ρίζας τῆς Ἑλληνικῆς Φυλῆς, τὴν πηγὴν τῆς φιλοπατρίας τοῦ Ἑλληνικοῦ Λαοῦ καὶ συνέθετον καὶ ἀπεικονίζουν τὴν ἔθνική μας φυσιογνωμίαν καὶ ἐπιτάσσουν εἰς τοὺς "Ἑλληνας νὰ προσφέρουν τὰ πάντα διὰ τὴν Ἑλλάδα.

"Ἀποτελοῦν ὅλα αὐτὰ τὸ χρέος καὶ τὸ ὑπέρτατον καθῆκον ὅλων τῶν Ἑλλήνων. Τοῦτο τὸ χρέος ἔξετέλεσαν πιστά ὅλοι οἱ "Ἑλληνες καὶ κατὰ τοὺς ἄγνωντας τῆς Ἑλληνικῆς Ἐπαναστάσεως τοῦ 1821. Ἰδιαίτερα πρέπει νὰ τονισθῇ ἡ μεγάλη προσφορά εἰς τὸν ἄγνωντοῦ Ἐμπορικοῦ καὶ Πολεμικοῦ Στόλου τῶν Ἑλλήνων τῆς ἐποχῆς ἑκείνης.

Οι "Ἑλληνες ναυτικοί, μὲ τὸν Κανάρη, τὸν Μιασόλη καὶ τὴν Μπούμπουλίνα ἐπικεφαλῆς, ἔδωσαν τὰ πάντα εἰς τὸν ἄγνωνα καὶ συνετέλεσαν ἀποφασιστικῶς εἰς τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Πατρίδος.

Καὶ συνέχισαν τὴν παράδοσιν αὐτὴν καὶ εἰς τὰ ἐπόμενα χρόνια διὰ νὰ μπορέσουν νὰ ἀναστηλώσουν τὰ ἐρείπια καὶ νὰ συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀνόθωσιν καὶ εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τοῦ Κράτους. "Ἡσαν "Ἑλληνες καὶ σὰν "Ἑλληνες ἔννοιαθαν βαθειά τὸ χρέος

σθέν μότορσιπ «Mimi Christo», 425 τόνν. γκρός, τοῦ 1950.

— "Ηγοράσθη παρ' Ἑλλήνων τὸ δηζελοκίνητον παναμακόν φορτηγὸν «Betty Mae», 1.598 τόν. γκρός, τοῦ 1955 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Μαρία Πρέκα II». Σημαία Ἑλληνική.

## ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

"Υψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν τὸ φορτηγὸν «Γκούντ Φρέντ», 9.954 τόνν. γκρός, τοῦ 1970.

— Τὸ φορτηγὸν «Τζένη», 9.855 τ. γκρός, τοῦ 1959, ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

## ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Μετωνομάσθη εἰς «Μελέτει», τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Τζάρα», 3.343 τόνν. γκρός, τοῦ 1950.

— Τὸ φορτηγὸν «Τέρρου», 7.798 τ. γκρός, τοῦ 1955, θὰ μετωνομασθῇ εἰς «Εὔτερπη».

— Εἰς «Ἀθανασία» μετωνομάσθη τὸ φορ-

τρός τὴν Πατρίδα.

Ο Γεώργιος Ἀδέρωφ μὲ τὴν προσφορὰν τοῦ θρυλικοῦ θωρηκτοῦ εἰς τὴν μικράν τότε Ἑλλάδα, ἀδημούργησε τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν μεγαλειώδη νίκην τοῦ Ἑλληνικοῦ Ναυτικοῦ εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Αἰγαίον καὶ τὴν συντριβὴν τοῦ ἔχθρικού στόλου.

Ἀποφασιστικὰ ἥσαν ἐπίσης εἰς τὴν ἀνόρθωσιν τῆς Ἑλλάδος αἱ προσφοραὶ καὶ τῶν ἄλλων μεγάλων εὐεργετῶν, τοῦ Ἀρσάκη, τοῦ Ζάππα, τοῦ Τσούτσα, τοῦ Συγγροῦ καὶ ὅλων ἑκατὸν τῶν ἄλλων ἐπωνύμων καὶ ἀνώνυμων Ἑλλήνων, οἱ ὅποιοι ἐσπευσαν νὰ ἐπιτελέσουν τὸ χρέος των πρὸς τὴν Πατρίδα.

Καὶ σήμερον ἀκόμη, ποὺ ἡ μαρτυρικὴ Κύπρος ὑπέστη τὴν ἀναγροῦν ἐπιδρομὴν τῶν ὄρδων τοῦ Ἀττίλα μαζὶ μὲ δῆλους τοὺς "Ἑλληνας πρώτοι ἐσπευσαν εἰς τὸ προσκλητήριον τῆς πατρίδος οἱ ναυτικοί μας.

Εἰς τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα ποὺ ἀμφενίζουν εἰς ὅλα τὰ γεωγραφικὰ πλάτη καὶ μῆκη τῆς γῆς, ἐσημειώθη ἀληθινὸς συναγερμός διὰ τὴν παροχὴν δονθείας εἰς τοὺς ἀδελφούς μας Κυπρίους. "Ολοὶ ἐδωσαν τὴν προσφοράν των, ἀπὸ τὸν ἀπλὸν ναύτην καὶ τὸν λοστρόμο, μέχρι τὸν πλοιαρχό. Πραγματικά, σημαντικὴ ὁμοίωση, εἰς ὑψος καὶ εἰς ἔκτασιν, τὸ ἡ προσφορά τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου. "Ολοὶ ἐδωσαν μὲ ἀπλοχερίᾳ. "Ολοὶ ἐδοθῆσαν. Οἱ ἑκάστην πατριώται ἀγνοὶ καὶ σπεύδουν προθύμως καὶ προσφέρουν τὰ πάντα εἰς τὴν φωνὴν τῆς Ἑλληνικῆς Πατρίδος.

Πρέπει δὲ νὰ τονισθῇ, διὰ τὸ συνολικὴ προσφορὰ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν πρὸς ἔισχους τοῦ Πολεμικοῦ μας Στόλου μετά τὰ πρόσφατα γεγονότα τῆς Κύπρου ὑπέρεβην κατὰ πολὺ, τὰ ἔξηντα ἐκατομμύρια δολαρία.

Καὶ τὰς ἡμέρας ὅμως αὐτάς, ἔνας ἄλλος μεγάλος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου ἐπέρασεν εἰς τὸν Πάνθεον τῶν μεγάλων Ἑλλήνων καὶ τῶν μεγάλων ἔθνων εὐεργετῶν. Είναι ὁ Ἀριστοτέλης Ὁνάσης. "Ο "Ἑλλην Κράσις, ὁ ἄγνως πατριώτης, γνήσιον κι' αὐτὸς τέκνον τῆς μεγάλης μας μητρὸς Ἑλλάδος.

Συνεχισταὶ τῶν παραδόσεων τούτων καὶ τὰ τέκνα Νικολάου Γουλανδρῆ καὶ οιστρηλαστούμενοι ἀπὸ τὸ ἀθάνατον Ἑλληνικὸν Πνεῦμα τῆς λατρείας πρὸς τὴν Πατρίδα, ἐθεώρησαν χρέος των ἐπιθεβλημένων σὰν ἔνδειξην τῶν δῶσων φέριλους εἰς τὴν αἰώνιαν Ἑλλάδα, νὰ προσφέρουν εἰς τὸ τρισένδιον Ἑλληνικὸν Ναυτικόν, ἔνα σκάφος σὰν πρώτην ἐκδήλωσην τῆς ἀγάπης των εἰς τὰς ναυτικὰς δυνάμεις τῆς χώρας μας.

Παρακαλεῖται ὁ κ. Λεωνίδας Ι. Γουλανδρῆς, ὅπως παραδώσῃ τὸ σκάφος εἰς τὸν ἔξοχώτατον ὑπουργὸν Ἐθνικῆς Ἀμύνης κύριον Εὐάγγελον Ἀδέρωφ-Τσούτσαν, διὰ τὸ Πολεμικόν μας Ναυτικόν.

τηγὸν «Κονκόρντια Γκλόρου», 8.915 τ. γκρός, τοῦ 1974.

— Μετωνομάσθη εἰς «Δελφοί», τὸ κυπριακὸν φορτηγὸν «Σκίππερ», 8.786 τ. γκρός, τοῦ 1959.

— Τὸ φορτηγὸν «Ἀλμύρτα», 2.133 τόν.

γκρός, τοῦ 1951, μετωνομάσθη «Ντέμε Κ.» καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν.

## ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταϊθάν τὸ δεκατέτερον έτος τοῦ 1954.

— "Αντὶ ποσοῦ 266.000 δολλαρίων, κατ' ἀποκοπήν, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς διαλυτὰς τὸ φορτηγὸν «Ἀρχων Μιχαήλ», 7.594 τόνν. γκρός, τοῦ 1951.

— "Ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν τὸ δεξαμενόπλοιον «Ἀρράς», 13.459 τόνν. γκρός, τοῦ 1953.

— Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς διαλυτὰς τὸ παναμακόν δεξαμενόπλοιον «Βίργκο», 10.499 τόνν. γκρός, τοῦ 1944.

## ΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Οὐδεμία σύμβασις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας ὑπεγράφη εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ κατὰ τὸ διαρρεύσαν 15θέμερον, διότι δὲν ἔκοινοποιήθη εἰσέπειται ἡ ἀναμενόμενή ἐρμηνευτικὴ ἐγκύκλιος τοῦ ὑπουργείου Οἰκονομικῶν, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ Νόμου 29 «περὶ ἐπιβολῆς εἰδικῆς, ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ., εἰσφοράς», εἰς τὰ ὑπὸ ἔνας σημαίας συμβεβλημένα πλοία.

## Η ΗΑΙΚΙΑ ΤΩΝ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ

Τὸ δριον ἡλικίας τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίαν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας πλοίων, διὰ τὰ ὅποια συνάπτεται τὸ πρῶτον σύμβασις ἀσφαλίσεως ὡρίσθη εἰς 25 ἔτη, ἀντὶ 20 ὡς προέβλεπε μέχρι τούτες ἡ παράγραφος 1 τῆς υπ' ἀριθ. 54004(15)70)5.4.75 διαταγῆς τοῦ Υ.Ε.Ν. Τούτο ἀπεφάσισεν ὁ ὑπουργὸς Ναυτιλίας.

## ΕΛΛΗΝ ΠΡΟΕΔΡΟΣ "ΚΛΑΜΠ."

Ο κ. "Ἐπαμεινώδας Κώνστας, ὁμογενής ναυτικός πράκτωρ, μὲ δῆραν τὴν Μαδρίτη, ἔξελέγη πρόεδρος τῆς ἑκεῖ νεοσυσταθείσης διεθνούς ναυτικῆς ἐνώσεως (club), εἰς τὴν ὁποίαν μετέχουν ὑπερεκατόν ηδη οἱκοι διαφόρων ἐπιχειρηματικῶν ἐπιδιώξεων, σχετιζόμενων μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

## ΑΙ ΟΦΕΙΛΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου τῆς προσωποκρατήσεως τῶν οφειλετῶν τοῦ Ν.Α.Τ. θὰ γίνεται ἀπὸ ὅλα τὰ δημόσια ταμεῖα τοῦ Κράτους καὶ οὐχὶ μόνον ὑπὸ τῶν ταμείων Γενικῶν Εσόδων Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς. "Ηδη, ὡς γνωστόν, τὸ Ν.Α.Τ. ἔχει ζητήσει τὴν ἐκδίσιν σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, ηδη τὶς προβλέπεται ὑπὸ τοῦ ἑδαφίου β' τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἀριθμοῦ 91 τοῦ Ν. Δ) τος 356) 1974.

## ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΩΝ Ε.Ν.

Εἰς τὴν ἐν Πειραιεῖ αἰθουσαν τοῦ Πειραιού Συνδέσμου, συνεκροτήθη τὴν Κυριακήν,



## ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται ὅλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμὰς ἐργοστασίου καὶ ἀνευ δασμού (transit).

διὰ νὰ σᾶς σταλοῦν κατάλογος καὶ τιμαί.

PHEDIAS D. NICOLAOU  
49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670  
telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

15ην λήξαντος 'Ιουνίου, τὸ πέμπτον Πανελλήνιον Συνέδριον τῶν Συνταξιούχων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Παρέστησαν ἀρκετοὶ συνταξιούχοι. Τὸ συνέδριον ἐτίμησαν οἱ κ.κ. Ναύαρχος Βασ. Χανίδης, πρόεδρος Δ. Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ., ὁ λιμενάρχης Πειραιῶς Γεώργ. Μπρατόπουλος, πλοίαρχος λιμενικός, οἱ βουλευταὶ Δῆμος. 'Αλιπράντης, πρόεδρος τῆς Κοινοβουλευτικῆς, ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας 'Επιπροτροπῆς, Εὐάγγελος 'Ανερούστης καὶ 'Εμμ. Σκορδίλης. Οἱ κ.κ. 'Υπουργὸς 'Εμπ. Ναυτιλίας, ὁ Γεν. Γραμματεὺς, οἱ 'Αρχηγὸς καὶ 'Υπαρχηγὸς Λιμενικοῦ Σώματος, καίτοι κληθέντες, δὲν προσῆλθον λόγῳ ἄλλης ἐπιβεβλημένης τῶν ὑποχρεώσεων.

Τὴν ἔναρξιν τοῦ Συνέδριου ἐκήρυξεν ὁ ναυάρχος κ. Χανίδης καὶ ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς 'Ομοσπονδίας Συνταξιούχων ἔχαιρετο τοὺς ἐπισήμους, τοὺς συνέδρους καὶ τοὺς λοιποὺς παρισταμένους. 'Επικολούθησαν διμιλίαι τῶν Βουλευτῶν καὶ τὸ ἔορταστικὸν μέρος τοῦ Συνέδριου ἔληξεν.

Εἰς τὴν ἀπόγευματινὴν συνέδριασιν συνεζητήθησαν ὅλα τὰ ἀπασχολοῦντα τοὺς συνταξιούχους ζητήματα, μὲν κυριώτερον θέμα τῆς πλημμελῆ ιστροφρακευτικῆς προστάσιαν τῶν ναυτικῶν δόλων. Τελικῶς, διεξῆχθη ψηφοφορία διὰ τὴν ἀνάδειξιν νέας διοικήσεως τῆς 'Ομοσπονδίας, καθ' ἥν ἀνεδείχθησαν οἱ κάτωθι:

Γεν. Γραμματεὺς ὁ κ. Βασ. Γουλανδρῆς καὶ Σύμβουλοι οἱ κ.κ.: Νίκ. Καραϊσκάκης, Κων. Κορδῶνης, 'Ηλίας Χρυσίνης, Δημ. Ψαρόπουλος, Γεώργ. Κοντόρηγας, Διον. Βουτινᾶς, Ιωάν. Μερκούρης καὶ 'Αθαν. Παπαναστασόπουλος, ὡς καὶ οἱ πρόεδροι ἑνιαίων ὄργανωσεων, Γεώργ. Σίνης, ἀναπληρωτῆς 'Ανδρ. Μπαζιώτης, Γεώργ. Τριλίθας καὶ Γεώργιος Μπαρδάκος.

Συνετάγη ϕήμισμα τῶν χρηζόντων πρωθήσεως θεμάτων καὶ τὸ ὄποιον, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν νέαν διοίκησιν τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, θά ύποβληθῇ, ἐν καιρῷ, εἰς τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον.

Ἡ ἔργασία τοῦ Συνέδριου διεξῆχθη μὲ σεμνότητα, ἡρεμίᾳ καὶ μὲ πνεῦμα πλήρους κατανοήσεως.

## Έκδόσεις

### ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

#### ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

'Εκκλησιοφόρησαν τὰ ὑπ' ἀριθ. 3 καὶ 4 τεύχη τοῦ 1975 τῆς 'Επιθεωρήσεως Ναυτιλιακοῦ Δικαίου τοῦ δικηγόρου κ. 'Ιακ. Σέργη. Εἰς τὸ πρώτον περιέχεται λίαν ἐνδιαφέρουσαν νομολογία τῶν ἐλληνικῶν δικαστηρίων. Οὕτω κατοχυροῦνται ἐφετειακαὶ καὶ πρωτοδικειακαὶ ἀπόφασεις ἐπὶ θεμάτων ναυλώσεως, ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, ναυτικῆς πρακτορείας καὶ παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου. Κατοχυροῦνται ἐπίσης καὶ εἰσαγγελικαὶ γνωμοδοτήσεις ἐπὶ ζητημάτων νηολογίου (ἔγγραφη ὑποθήκη, κατασχέσεις κ.λπ.), καθὼς καὶ πλουσία νομολογία (6 ἀπόφασεις 'Ἐφετείου καὶ Πρωτοδικείου) ἐπὶ τοῦ ειδικοῦ θέματος τῆς ψυχικῆς νόσου ὡς ναυτεργατικοῦ ἀτυχήματος. Περιέχονται ἐπίσης ἀπόφασεις φορολογικῶν δικαστηρίων ἐπὶ τῆς ναυτιλιαστικῆς φορολογίας καὶ ἡ πρόσφατη ναυτιλιακὴ νομοθεσία (ναυτικὸς συνδικαλισμός, κανονισμὸς ἐνδιαιτήσεως καὶ λοιπό).

Ἐξ ὅλου, εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 4 τεύχος δημοσίευται ἀπόφασις τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ἐπὶ θεμάτων ναυλώσεως (ἐλλειμμα φορτίου, φορτωτική) καὶ σχόλιον τοῦ πρωτοδικοῦ κ. Β. Κυπραίου, περὶ ίδρυσεως 'Ἐφετείου, μὲ ειδικευμένους «εναυτοδίκας» εἰς τὸν Πειραιά.

Τὸ ὑπόλοιπον τεύχος ἀφιεροῦται εἰς τὴν νομοθεσίαν (Ν.Δ. 152/1974 περὶ τροποποίησεως τῆς περὶ NAT νομοθεσίας Ν. 27/1975 περὶ φορολογίας πλοίων, Ν. 29/1975 περὶ ἐπιβολῆς ειδικῆς εισφορᾶς ὑπὲρ NAT, συλλογικαὶ συμβάσεις κ.λπ.).



## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΟΗΜΕΡΟΝ

**ΑΘΑΝΑΣΙΑ ΚΟΜΝΗΝΟΥ** (κ.): 'Ἐν πλῷ με φορτίον ἄνθρακος, ἀπὸ Σιδνέα (Ν.Σ.) διὰ Μπίρκενχεντ, ὑπέστη τὴν 16ην 'Ιουνίου ἐκρήξιν καὶ πυρκαϊάν εἰς τὸ πρόστεγον, εἰς πλάτος 46.40' δύρειον καὶ μῆκος 48.15' δυτικόν. Τέσσαρα μέλη τοῦ πληρώματος ὑπέστησαν σοδαρά ἐγκαύματα. Τὸ σκάφος ἐπλεύσεν εἰς σοιν Τζάν πρὸς τέλεον προχείρων ἐπισκευῶν. Σοδαραὶ αἱ ζημίαι εἰς τὸ καταστρώμα.

**ΑΙΟΛΟΣ** (λ.): 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν στροβιλογευνήτριαν τὴν 28ην Μαΐου, ἐν πλῷ ἀπὸ Σαίν Κρουά διὰ Νέαν 'Υρκην, ὃπου κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ ἐπιθεωρήθη καὶ ἀπέτηλευσε τὴν 5ην 'Ιουνίου ἀνεύ ἐπισκευῶν.

**ΑΤΖΙΛΙΤΥ**: Εἰς Τσιταγκόγκ τὴν 9ην 'Ιουνίου ὑπέστη πυρκαϊάν εἰς τὴν αἰθουσαν τοῦ θαρρούλου ἀγκύρας. Τὴν 21ην 'Ιουνίου ὑπεχώρησε τὸ κύτος No. 1 καὶ ἐτραματίσθησαν σοδαρῶς δύο λιμενεργάται καὶ ἔτερος ἐλαφρότερον.

**ΑΤΤΙΚΗ**: Μὲ πλῆρες φορτίον τοιμέντου δι' 'Αλγερίαν, προσήραξε τὴν 19ην 'Ιουνίου κατὰ τὸν ἀπότομον τοῦ ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Νικαίας. 'Ανειλκύσθη τὴν ιδίαν ἡμέραν ἀνεύ δονθείας καὶ ἡγκυροδόλησεν εἰς τὸν Κόλπον Βίλφραν. 'Υπέστη ζημίας εἰς τὰ ἐλάσματα τοῦ πυθμένος καὶ τὴν ἔλικα. 'Ἐν συνεχείᾳ ἀπέπλευσε δι' 'Αλγερίαν. Τὸ σκάφος θά δεξαμενισθῇ τὸν προσεχῆ 'Οκτώβριον.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.**: Παραβεβλημένον εἰς Κιότζια, ὑπέστη ζημίας ἐκ προσκρούσεως τοῦ δηζελοπλοίου «Γκάτα» τὴν 17ην 'Ιουνίου κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκαιρίας.

**ΓΚΑΛΑΛ ΣΗΧΟΡΣ**: Εἰς Κέιπ Τάουν τὴν 23ην 'Ιουνίου μὲ διαρροὴν εἰς τὸ ψυγεῖον τῆς μηχανῆς.

**ΕΡΙΝΙΩ**: 'Αφίχθη εἰς Κρίστομπαλ τὴν 13ην 'Ιουνίου δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν ἔλικα ὑπὸ τὴν ἐπιθεωρητοῦ.

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ**: 'Εδεξαμενίσθη εἰς Καρθαγένην τὴν 20ην 'Ιουνίου πρὸς διακρίβωσιν

ζημιῶν συνεπείᾳ προσφάτου προσαράξεως.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΟΜΝΗΝΟΣ** (τέως ΛΑΚΥ): Συνεκρούσθη ἔξωθεν τοῦ Λάγκος τὴν 20ην 'Ιουνίου μετὰ τὸ δεξαμενοπλοίον «Τεξάκο Μπρούσελς» καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν ὡς καὶ διαρροὴν εἰς τὸ κύτος No. 3.

**ΚΑΠΕΤΑΝ ΞΥΛΑΣ**: 'Απὸ Μόμπιλ διὰ Κόνακρου μὲ φορτίον ἀλέύρων καὶ σογιειαίου, προσέκρουσεν ἐπὶ πλωτῆς ἔξεδρας πετρελαϊού εἰς πλάτος 29.23'30'' δύρειον καὶ μῆκος 93.12'54'' δυτικὸν τὴν 8ην 'Ιουνίου. 'Υπέστη ἐκτεταμένας ζημίας εἰς τὸ πρωραίον τμῆμα ἀριστερά, πτῶσιν τοῦ ιστοῦ καὶ τῶν φορτωτήρων. Τὸ σκάφος ἀφίχθη εἰς λέιτη Τσάρλς, τὴν ιδίαν ἡμέραν, ὅπου ἐτέλεσθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαῖ. Μόνιμοι τοιστάν θά λάδουν χώρων εἰς Νέαν 'Ορδεάνην.

**ΚΑΡΠΑΘΟΣ** (λ.): Εἰς Μπουένος 'Αύρες τὴν 23ην 'Ιουνίου μὲ ζημίας εἰς τὴν ἔλικα. 'Εζητήθη ἐπιθεώρησις ὑπὸ τοῦ Λούδη'.

**ΚΑΣΙΟΠΕΙΑ**: 'Αφίχθη εἰς Γκότεμπουργκ τὴν 4ην 'Ιουνίου μὲ ζημίας εἰς τὴν μηχανήν. Διενηργήθη ἐπιθεώρησις καὶ ἀνελήφθησαν ἐπισκευαῖ.

**ΚΩΣΤΗΣ ΠΕΦΑΝΗΣ**: 'Αφίχθη εἰς Βηρυτὸν τὴν 5ην 'Ιουνίου μὲ ζημίας εἰς τὰ ἔδρανα τῆς δάσεως τῆς πρωστηρίου μηχανῆς καὶ τὸν στροφαλόφορον ἀξονα. 'Ετελέσθησαν μερικαὶ ἐπισκευαῖ καὶ τὴν μεθεπομένην ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν τοῦ.

**ΜΟΝΙΚΑ** Σ.: Λόγῳ ἀνωμαλιῶν εἰς τὴν μηχανήν ἐρρυμολυκήθη εἰς Βρέστην τὴν ἐπόρεαν τῆς 12ης 'Ιουνίου. Τὸ σκάφος κατημύνετο ἀπὸ Δάντσιχ εἰς 'Αλεξανδρείαν μὲ φορτίον χημικῶν. 'Επισκευαῖ ἐτέλεσθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος καὶ τὴν 15ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν τοῦ.

**ΜΠΟΥΕΝΑ ΣΟΥΥΕΡΤΕ** (λ.): Εἰς Σιγκαπούρην τὴν 20ην 'Ιουνίου ἔζητησεν ἐπιθεώρησην εἰς τὴν ἔλικα καὶ τὸ πηδάλιον, λόγῳ ζημιῶν.

**ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.** (π.): 'Απὸ Σορὲλ διὰ Μπάστρα μὲ φορτίον σίτου, παρέμεινεν ὀκυβέρνητον εἰς πλάτος 20.35' νότιον καὶ μῆκος 38.15' ἀνατολικόν, εἰς ἀπόστασιν 200 μιλίων ἔξωθεν τῆς Μπέιρας, ἐλεύσει πιλιστιμένου ὄντας εἰς τοὺς λέθητας. 'Εζητήθη ἡ δονθεία ρυμουλκοῦ ἢ ποσότης διυλισμένου.

**ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ**: 'Υπέστη ζημίας εἰς τὴν πρύμνην συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπὶ προδήλητος εἰς Γδύνια τὴν 20ην 'Ιουνίου κατὰ τὴν διάρκειαν ἐλιγμῶν.

**ΠΑΡΙΣ** (κ.): Παραβεβλημένον εἰς Κιότζια τὴν 17ην 'Ιουνίου, ἔξεχθη πρόσκρουσιν ὑπὸ τοῦ δηζελοπλοίου «Γκάτα», ὅπερ παρεσύρθη ὑπὸ κακοκαιρίας, καὶ ὑπέστη ζημίας.

**ΣΙΦΝΟΣ**: Εἰς Μπουένος 'Αύρες τὴν 18ην 'Ιουνίου, ἀνέφερε ζημίας εἰς τὴν μηχανήν.

**ΦΡΕΝΤΣΙΠ Λ.** (π.): Προσήραξεν εἰς Τσιταγκόγκ τὴν 11ην 'Ιουνίου ἐνώ ἔξετελει χειρισμούς πρὸς παραβολήν. 'Ανειλκύσθη τὴν ιδίαν νύκτα. Δὲν ἐγνώσθη ἐὰν ὑπέστη ζημίας.

**ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ**: Κατέφυγεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κέιπ Τάουν τὴν 16ην Μαΐου λόγῳ ζημιῶν εἰς τὴν μηχανήν. Εύρθησαν ἐθραυσμένα τρία χιτώνια κυλίνδρων. 'Επίστης, ζημίαι παρεπτρήθησαν εἰς ἐν ἐμβολον. 'Απαντά ἀντικατεστάθησαν δι' ἀμοιδῶν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Μπουένος 'Αύρες, ὅπου ἀφίχθη τὴν 9ην 'Ιουνίου. 'Ανελήφθησαν μόνιμοι ἐπισκευαῖ ὑπὸ τὴν ἐπιθεωρητοῦ τοῦ νησιονάρμονος.

**SHIPBROKERAGE-SHIPPING  
HELLASMAR S R L  
CONSTANTINO VALAOURIS  
Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ**

**GENERAL SHIP SUPPLIES  
BONDED STORES - IMPORT EXPORT**

**TELEX: DANBE 121094**  
**TELEGRAMS: "HELLASMAR"**  
**TELEPHONES: 311384**  
**TELEPH. NIGHT: 321616**  
**P. O. BOX: 3233**

**BUENOS AIRES - ARGENTINA**

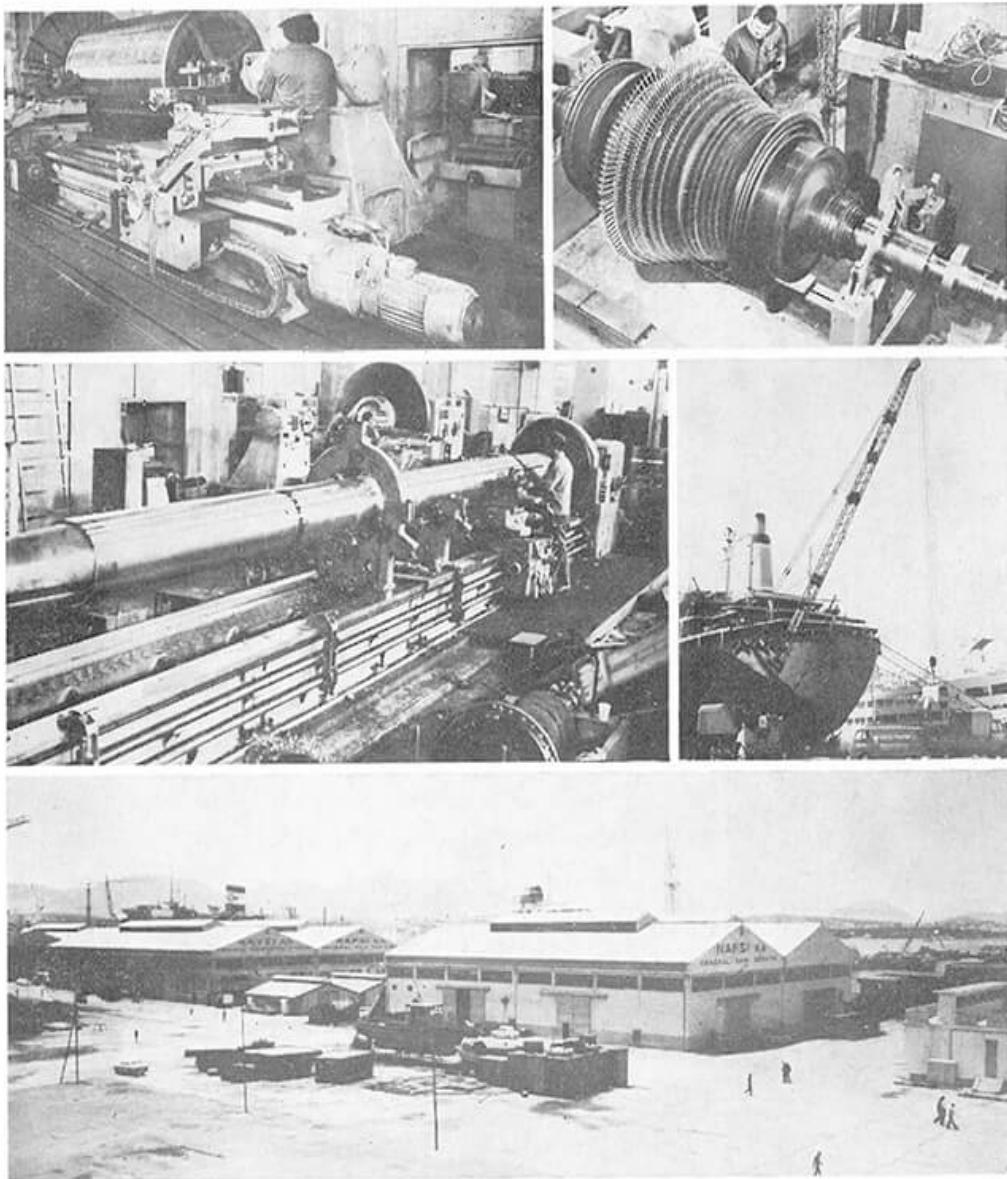








# NAFSI S.A. GENERAL SHIP REPAIRS



*We are in the position to solve your most intricate  
problems pertaining to repairs,  
with utmost respect of your time schedule.*

OFFICES: 34, Methonis Str., Piraeus (24) - Greece Phone: 4914 282 Telex: 21-2708 NFI GR Telegrams: NAFSI-PIRAEUS  
PERAMA YARD: Free Zone of the Piraeus Port Authority Phones: 4410320, 4410620, 4410720



ΑΝΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	74	9000	Ε. Κουθίτι 1)6	ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	Ε. Τόνιδα 13)6
ΑΝΝΑ Μ. (δ.)	54	16193	ά. Τεργέστην 8)6 διά Πειραιά	ΑΡΜΑ	58	9364	δ. Γιθραλτάρ 8)6 Πόρτ Σαΐδ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ Σ.	57	5728	δ. Ρόττερνταμ 18)6 δι' 'Αμερίκαν	ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Γέννια 15)6 δι' Η.Π.Α.
ΑΝΝΕΛΗ	44	13768	ε. Βενετίαν 28)5 δι' 'Αργοστόλιον	ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	ά. Πειραιά 14)6
ΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΡΡΑ μικ.	72	42093	φρεγι εις 'Αματέρνταμ από 2)5	ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	δ. Παναμά 11)6
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	65	19758	ά. Λός "Αντζελες 9)6 διά Σαγκάνη	ΑΡΟΣ	48	3783	ά. 'Απαπα(Λάγκος 7)4 διά Λουάντα
ΑΝΝΟΥΛΑ	71	10006	δ. Σιγκαπούρην 30)5 δι' 'Ινδιαν	ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Τενερίφη 12)6 δι' 'Αμερίκαν
ΑΝΝΟΥΛΑ	60	8509	ύπο παραλόδην	ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Πειραιά 13)6 διά Λιθόριο
ΑΝΤΑΙΟΣ	71	16606	δ. Παναμά 11)6	ΑΡΤΑ	57	10067	Ε. Πειραιά 22)5
ΑΝΤΑΜ Σ.	56	5230	Ε. Πειραιά 26)6	ΑΡΤΑ	55	1875	Ε. 'Αλεξανδρειαν 9)5
ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	εις Λι Σιοτά, ύπο συμπλήρωσιν	ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	ά. Ντάρμπαν 5)6 διά Μπ. "Άθρες
ΑΝΤΑΡΣΕΣ	69	3994	Καράτα 23)4				
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΑΙΟΥ	67	24829	Ε. Χάρτην Ρόδης 12)6	ΑΡΤ. ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ	63	36139	άργει εις Πειραιά από 8)3
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΚΡΕΝΗΣ	71	30193	Ε. Βιτόρια 29)5	ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Βηρυτόν 7)5 διά Λαττάκια
ΑΝΤΖΕΙΚ ΓΟΥΙΓΚΕΣ	58	9585	ά. Ράς Τανούρα 23)5	ΑΡΥΑ ΖΑΜ	62	10514	ε. Κοραμάρ 10)5
ΑΝΤΖΕΙΚ ΠΑΙΟΥΕΡ	59	9584	ά. Ντώρμπαν 2)5 Μπαντάρ 'Αμπας	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Ν. 'Ορλέανην 12)5 Μπ. "Άθρες
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	57	12558	φρεγι εις Πειραιά από 27)3	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Πειραιά 12)6 διά Τρίπολην
ΑΝΤΖΙ	53	6718	ά. Ν. 'Ορλέανην 13)4 Καράτα	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ	63	22798	ά. 'Αμβούργον 8)6 διά Ν. 'Ορλέανη
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	δ. Γιθραλτάρ 5)6	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Κελάγκ 8)6 διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΙΚΕΙΑ	57	10741	δ. Υόρκην 30)5 διά Βαρκελώνην	ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Βανκούβερ 15)5 διά Περού
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Κ. Τάουν 9)6 δι' 'Ισπανίαν	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	ά. Αμερίκαν 13)2
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	φρεγι εις Πειραιά από 5)4	ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ Η.	72	42253	ά. Φός 27)5 διά Ριγιέκαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	ά. Γκάλιθεστον 27)5	ΑΣΠΑ	66	2794	δ. Πειραιά 30)5 διά Δρέπανον
ΑΝΤΥ	56	10748	ά. Γιθραλτάρ 27)5 διά Ταέκα	ΑΣΠΑΣΙΑ	64	4701	ε. 'Αμβούργον 14)6
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β.	51	1545	ά. Κωνικούλιον 24.12.74	ΑΣΠΑΣΙΑ Μ.	53	4787	δ. Κωνικούλιον 12)5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Ντώρμπαν 5)3	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	60	13415	άργει εις Πειραιά από 11)5
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ.	61	10952	ά. Ντώρμπαν 11)5	ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ	59	9303	ά. Μπάρι 15)6
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	δ. Παναμά 12)6 δι' Ειρηνικόν	ΑΣΠΙΩΣ	58	9378	ά. Ντουμπάλ 17)5 διά Μπουσίρε
ΑΟΥΡΩΡΑ Ή	68	15353	ε. Σιγκαπούρην 9)6	ΑΣΠΙΣ	63	13461	ε. 'Απαπα(Λάγκος 9)5
ΑΠΕΣ	73	16397	ά. Ναγκόκουμα 9)6 διά Πουσάν	ΑΣΣΕΙΟΣ	65	6200	ά. Κ. Τάουν 29)5 δι' Αμπιτζάν
ΑΠΟΛΛΩΝ	70	18662	ε. Κανιλί 2)6	ΑΣΤΕΡΙ	74	13633	ά. 'Άδελαΐδα 6)6 διά Κοραμσάρ
ΑΠΟΛΛΩΝ ΧΙ (δ.)	57	22479	ά. Λα Γκουλ 11)6	ΑΣΤΗΡ	74	12624	ε. Σάντος 14)6
ΑΠΟΛΩΝΙΑ	61	11127	δ. Παναμά 2)6	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	16253	ά. Κοατζακούλιος 7)6
ΑΠΟΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Μασαλίαν 17)6 Ντακάρ	ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Σόρεχαν 15)6
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ε. Πειραιά 30)5	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ά. Φελίξεστόου 17)6 διά Πειραιά
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	ά. Τόκια 13)6 διά Ν. Ζηλανδίαν	ΑΣΤΥΑΝΑΞ	56	6156	ά. Βαλτιμόρην 13)5 διά Γαλλίαν
ΑΓΡΟ. ΓΟΥΑΓΙΗΒ (δ.)	58	20958	ά. Γκαλεστά Πόλιν 6)6 Βενεζουέλαν	ΑΣΤΥΑΝΑΛΙΑ	55	5516	ά. Ριγιέκαν 9)4
ΑΠΟΛ. ΛΑΙΤ	62	6929	ά. 'Αμβούργον 14)6 δι' Ελλάδα	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ά. Κόμπε 14)6 διά Χιροσίμα
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Γιθραλτάρ 11)6	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Σαουθάμπτον 14)5
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ά. Μελδούρην 2)6	ΑΤΕΝΕΙΑ	66	11944	ά. Ντώρμπαν 8)6 δι' 'Υεμένην
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	ά. Σαγκάπην 1)6 δι' Αδστραλίαν	ΑΤΖΙΛΙΤΥ	49	4641	ε. Τοιταγκόνκ 8)6
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ε. Τζιμπούτι 30)3	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΡΚ	57	25172	ά. Τάπτω 29)5 δι' Αρούμπαν
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Ντώρμπαν 11)6 διά Νουμέα	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ	57	25154	ά. Ν. 'Ορκην 9)6 διά Σαίν Κρούα
ΑΡΑΝ	70	9870	ά. 'Αμβούργον 7)6 Φιλαδέλφειαν	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	ά. Μιλγουώκυ 14)6 διά Ντηρτρότ
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Δαντούχ 3)6 διά Κλελόν	ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Ιμμινχάν 12)6 δι' 'Αμερίκαν
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Παναμά 27)5 δι' 'Αθάναν	ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Γιθραλτάρ 19)6 διά Σαγκάπη
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. 'Αμερίκαν 28)5 διά Σ. Ναζαίρ	ΑΤΑΛΑΣ	63	7224	ά. Τσιτατάθεια 14)6 διά Φιλαδέλφεια
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ε. Σάν Νίκολας ('Αργ.) 31)5	ΑΤΡΕΥΣ	74	13600	ά. Βρέμην 8)6 διά Κοργκούμεν
ΑΡΤΟΣ	69	9868	ά. Κ. Τάουν 12)6 διά Μπαχρέιν	ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	ά. Κ. Κέμπλα 20)5 δι' 'Αργεντινήν
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	ά. Ρόττερνταν 28)5 διά Γκουατάνα	ΑΤΤΙΚΑ	60	29741	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΩ ΕΛΛΑΣ	58	10397	ε. Σιγκαπούρην 2)6 (έπισκευα)	ΑΤΤΙΚΗ	66	3320	δ. Γιθραλτάρ 29)5
ΑΡΓΩ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	75	1600	εις Πέραμα, ύπο συμπλήρωσιν	ΑΤΤΙΚΟΝ	53	6160	ά. Γκάμπης 6)5
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	75	1600	εις Πέραμα, ύπο συμπλήρωσιν	ΑΥΔΙΣ	72	16600	ε. Κόμπε 18)6
ΑΡΓΟ ΧΙΟΣ	58	10371	ά. Κ. Τάουν 9)5 διά Περούκιον	ΑΥΣΤΡΑΛΙΣ (ύπερ)	40	26314	ά. Λας Πάλμας 14)6 διά Σίδνευ
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ε. Μπάραον 13)6	ΑΥΡΑ	62	10323	ά. Βηρυτόν 14)5 διά Λιθόρων
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	δ. Γιθραλτάρ 10)6	ΑΥΡΑ	54	1756	ε. Βηρυτόν 14)5 διά Λιθόρων
ΑΡΗΣ	70	9868	δ. Φρημάντη 17)6	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ε. Κοραμσάρ 2)6	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΑΙΟΥΡΥ	41	4879	ά. Βανκούβερ 19)6 δι' 'Ισπανίαν
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Μπράκε 8)6	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑ·Ι·ΟΝ	58	8331	ά. Λας Πάλμας 31)5 Π. Χάρκουρτ
ΑΡΙΕΑ	62	12038	ά. Καλκούτων 7)5				
ΑΡΙΕΣ	72	3446	δ. Γιθραλτάρ 9)6				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	74	9800	ε. Σιγκαπούρην 9)6				
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Ντακάρ 9)6				
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ε. Τζακάρτα 9)6				
ΑΡΙΣΤΕΑ (δ.)	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	57	10348	ά. Μπιλμπάο 5)6 δι' 'Αθάναν				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Ξ'ΛΑΣ	57	6452	ά. Τοάλαν 5)5				
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Σ.	48	3269	ά. Πειραιά 30)5 διά Τρίπ. Λιθύης				
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ε. Μασαλίαν 9)6				
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΣ	60	10631	ά. Κούμπα 17)6				
ΑΡΙΣΤΟΝΙΜΟΣ	74	9800	ε. Μόντρεαλ 15)6				
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. Ντεφρίζι 29)5 διά Καραϊσικήν				
ΑΡΙΣΤΟΦΙΑΟΣ	57	10609	ά. Ντώρμπαν 4)6 (έπωλήση)				
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. Εσμπτέριγκ 9)6 Μεγ. Λιμνασ				
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	ά. Γιθραλτάρ 18)6 Αλεξανδρειαν				
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Τενερίφην 18)6 Βαλένθια				
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	ά. Γιανιτσάρη 9)6 'Ασσάμπι				

## N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD.

Lee House, London Wall, LONDON E.C.2Y 5AB

CABLE ADDRESS: LANFALL LONDON - TEL: (01) 600-1766 - TELEX: (51) 883157

## ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

67, Akti Miaouli, PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD PIRAEUS - TEL: 4521011 - TELEX: (21) 2236















# "ΙΝΔΙΑ"

ΕΙΣ ΤΟ MADRAS ΚΑΙ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΆΛΛΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΤΗΣ ΙΝΔΙΑΣ

## DAWOOD & Co.

57, LINGHI CHETTY ST. MADRAS - 600001

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

Τιμαὶ λογικαὶ - Ἐξυπηρέτησις καθ' ὅλον τὸ 24ωρον

TELEPHONE: 39252 WITH EXTNS.

AFTER OFFICE HOURS: 446873 & 666169

CABLE ADDRESS:

"SHIPDAWOOD" MADRAS

ΔΙΑΤΙΘΕΝΤΑΙ BENZINAKATOΙ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

YOUR AGENTS

## AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

JEDDAH

SAUDI ARABIA

## ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

## LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

P.O.BOX 419

TELEPH. 22429 - 22496 - 23430

HOUSE 53573

TELEGR. LOUCAS JEDDAH

LONDON

ELPIDON (OVERSEAS) LTD.

TRIDENT HOUSE 55

ALDGATE HIGH STR. LONDON EC3N 1AS

TELEPH. 4818066 (5 lines)

TELEX 888728

PIRAEUS

ALASSIA SHIPPING CO. LTD.

11, AKTI MIAOULI,

TELEPH. 429500 417227 4175066 4175067

TELEX 2519

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVOURABLE TERMS

## COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4hr

TELEGRAMS CABLES: ANDROSHIP LONDON SW1

TELEX: 915.911-2, ANDROSHIP LONDON

TELEPHONE: 01-930 7561

## COULOUTHROS SHIPPING Co. LTD.

Akti Miaouli & II Merarchias 2

CABLES: COULOUTHROSHIP, PIRAEUS

TELEX: 212-496 COUL. GR.

TELEPHONE: 45.11.502 (FIVE LINES)













# NAFTIKA CHRONIKA

## A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 363

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

1st JULY 1975

## GREEK - CONTROLLED SHIPPING

**End of 1974: 4,185 ships - 45,368,043 gross tons**

**End of June 1975: 4,191 ships - 46,466,740 gross tons**

The conclusions to be drawn from our statistical review of the strength of Greek shipping at the end of the first half of 1975 are the following:

1. Our owners continue to favour the Greek flag.
2. There has been no change in Cyprus-flag registries.
3. The quality of our fleet is improving with half our strength consisting of ships less than 10 years of age.

### THE GREEK FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT
Newly built bulk carrier	11	171,733
Bulk carrier built:		
1967 - 74	205	3,783,497
1956 - 65	138	2,039,108
1946 - 55	7	95,080
Worbuilt bulk carrier ..	2	28,193
Newly built cargo ....	3	12,238
Cargo built 1966 - 74	258	1,850,243
» » 1956 - 65	412	2,907,157
» » 1946 - 55	314	1,328,297
Worbilt. & prewar cargo	45	128,020
Combined carrier built:		
1966 - 74	18	1,078,431
1956 - 65	2	62,128
1946 - 55	2	39,085
Newly built tanker ....	5	335,975
Tanker built 1966 - 74	65	3,359,954
» » 1956 - 65	184	4,090,185
» » 1946 - 55	73	994,181
Worbuilt & prewar tanker	8	36,396
Ocean liner .....	8	157,908
Passenger, ferry, cruise	278	564,510
Various .....	787	345,890
Total .....	2,825	23,408,209

### THE LIBERIAN FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT
Newly built bulk carrier	6	122,068
Bulk carrier built:		
1966 - 74	113	2,359,417
1956 - 65	71	1,122,298
1946 - 55	3	46,600
Worbuilt bulk carriers ..	8	112,183
Newly built cargo ....	1	8,900
Cargo built 1966 - 74	26	250,111
» » 1956 - 65	74	632,444
» » 1946 - 55	17	90,152
Newly built comb. carrier	1	65,000
Combined carrier built:		

### THE PANAMANIAN FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT
<b>Bulk carrier built :</b>		
1966 - 74	b	18,328
1956 - 65	3	48,400
Worbuilt bulk carrier ..	2	28,028
Cargo built 1966 - 74	1	1,567
» » 1956 - 65	9	54,055
1946 - 55	26	84,803
Worbilt. & prewar cargo	2	9,857
Tanker built 1956 - 65	12	266,339
» » 1946 - 55	8	112,966
Worbuilt & prewar tanker	1	10,499
Ocean liner .....	4	89,603
Passenger, ferry, cruise	4	24,920
Various .....	34	18,062
Total .....	107	767,427

### THE CYPRUS FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT
<b>Bulk carrier built :</b>		
1966 - 74	3	56,225
1956 - 65	12	119,254
1946 - 55	2	21,513
Cargo built 1966 - 74	19	119,955
» » 1956 - 65	167	1,003,689
» » 1946 - 55	163	665,387
Worbuilt & prewar cargo	25	97,778
Combined carrier built:		
1956 - 65	1	18,482
Tanker built 1956 - 65	20	309,537
» » 1946 - 55	22	282,016
Passenger, ferry, cruise	7	41,639
Various .....	111	71,646
Total .....	552	2,807,121

### THE LEBANESE FLAG

Type of Ship	No. of Ships	GRT
Cargo built 1946 - 55	1	6,259
Worbuilt & prewar cargo	1	2,896

Total .....

2 9,155

### THE FIVE FLAGS

Type of Ship	No. of Ships	GRT
Newly built bulk carrier	17	293,801
Bulk carrier built:		
1966 - 74	322	6,217,467
1956 - 65	224	3,329,060
1946 - 55	12	163,193
Worbuilt bulk carrier ..	12	168,404
Newly built cargo ....	4	21,138
Cargo built 1966 - 74	304	2,221,876
» » 1956 - 65	662	4,597,345
» » 1946 - 55	521	2,174,898
Worbuilt & prewar cargo	73	238,551
Newly built comb. carrier	1	65,000
Combined carrier built:		
1966 - 74	45	2,720,437
1956 - 65	16	456,011
1946 - 55	4	63,256
Newly built tanker ....	16	1,143,497
Tanker built 1966 - 74	149	9,609,457
» » 1956 - 65	410	9,418,481
» » 1946 - 55	153	2,193,832
Worbuilt & prewar tanker	9	46,895
Ocean liner .....	12	247,511
Passenger, ferry, cruise	290	637,713
Various .....	935	438,917
Total .....	4,191	46,466,740

## CLARKSON BROUDO (SHIPBROKERS) LTD.

Dry Cargo and Tanker Chartering. Sale and Purchase

TELEX: 212824 BILL GR - 212825 BULL GR - 212040 BALL GR

D. GOUNARI 2

PIRAEUS

TELEPHONES: 428.921 - 428.932 - 428.959 - 428.973

## The Canal

The Suez Canal is no longer the main artery through which Middle East oil flows to the western world. The situation has changed radically over the past eight years. Tankers of more than 200,000 dwt. and the 550,000-tonners are the cheapest and will remain the cheapest means of oil transport.

Even the large and fast container ships to Australia and the Far East do not find it cheaper to go through the Canal unless a more attractive formula is found for setting the relative canal dues.

Finally, there is the question of insurance. Any extra insurance on the vessel or on the goods it carries will frighten off both from transiting the Canal.

The recent case of the "Chuen On" striking a mine in the Canal Zone is also likely to cause both shipowners and insurers to view the safety of Canal transits with more scepticism.

There is no doubt that the opening of this artery will be of advantage to trade between East and West. If nothing else, the Mediterranean is no longer a closed sea. It has been restored to its former eminence as the highway between East and West and all the countries bordering the Mediterranean stand to gain from this.

Nevertheless, the absence of supertanker and container-ship traffic is sure to be felt by the Canal and it will be a long time before it regains its former importance in terms of the number of transits and before confidence is restored in the safety of the area. As one oil man put it: "The supertankers will be preferred by oil shippers and will seriously compete with the Canal when oil consumption returns to normal levels."

## Still Buying

Greek owners are still buying. Not only cheap tankers but tween-deckers and bulk carriers as well. In recent weeks, 13 dry cargo vessels were bought by Greeks. In spite of the increased running costs of Greek ships, Greek owners still continue to reckon it worth while to invest in ships. They are all looking forward to the end of the current slump and an upturn in world trade and consider it wiser to invest their cash in something tangible before it loses more of its value through inflation.

## Climbing on to the Arab Bandwagon

Greeks have already begun to climb on to the lucrative Arab bandwagon. The newly established Atlas Maritime company, an affiliate of Aramco, has acquired its first three super-tankers of more than 200,000 dwt. through a holding company named Somarco which is represented in London by the Inter-ocean Shipping Agency Ltd. The directors of this company are Mr. A. D. Emmanuel and Mr. P. Tavoulareas, the son of Mobil's president. Inter-ocean is staffed by more Greeks both in London and in Piraeus as well as in Jeddah.

The purchase of many other tankers is being planned and Saudi Arabian tankers are being officered by Greeks for the moment until Saudi Arabians, trained at Greek Merchant Navy Schools, can take over. Indeed, Mr. Emmanuel is proposing to Saudi Arabian maritime officials the building at their ex-

pense of a large academy in Greece for the exclusive training of Saudi Arabian officers.

There is no denying the fact that the Arabs, and the Saudis in particular, will very soon want to participate in other fields besides oil production. Refining and transport are the next steps and when they start carrying their own oil, our own tanker owners and the Norwegians will be the first to suffer. So if you can't lick 'em, join 'em, and this is what appears to be transpiring at the present time.

## Higher Running Costs

The daily running costs of a typical 15,000-ton Greek cargo ship has increased and continues to rise. The new collective agreement has pushed up crew wages by 20%. The tax on shipowners has also had its effects and ship's stores and victualling have risen in cost by about 50%.

Two years ago, the running costs stood at \$1,200 per day. They are now \$2,000 or more for most ships.

In other words, Greek ships are ceasing to be competitive, particularly if one takes into account the other disadvantages that plague them such as high P & I premiums, frequent repatriations, sham sicknesses and higher contributions to welfare funds and training funds.

Our ships will soon be more expensive to run than British ships of the same size.

## Cargo Lines to the Arab Countries

It is imperative that we establish not one but many cargo lines to Egypt and Red Sea ports and to the Persian Gulf.

It is in the interests of our national economy and we are not short of the necessary ships.

The strong efforts that are now being made to develop our trade with the oil-rich countries will come to no avail if we cannot have direct cargo lines between Greek ports and the ports of the Middle and Near East countries. Transhipments are costly and time-consuming and freight on foreign ships will invariably cost more.

Regular cargo lines should be established immediately even if it means they will have to be subsidised by the State. The Italians, Russians, Yugoslav and French are already ahead of us in this respect.

## Missing the Bus

A Japanese Trade Mission has visited Greece to discuss the development of trade between the two countries. During this visit, nobody thought of bringing up the subject of establishing a regular cargo line between Greece and Japan.

Mr. Callimanopoulos of Hellenic Lines has been striving in this direction for years but has been consistently rebuffed by the Japanese liner companies. They refuse membership to Hellenic Lines in the appropriate Conferences in which ships of many other nationalities participate.

This should have been brought home to the Japanese Trade Mission but, unfortunately, we missed the bus.

## State - Owned Shipping

Iron Curtain country merchant fleets are growing fast.

Russian ships, East German ships, Polish ships, Bulgarian ships and Rumanian ships are to be seen everywhere in the world in increasing numbers.

Since they are State-owned, they can apply lower freight rates than privately-owned vessels and can therefore compete successfully with them.

In the United States, a bill is before Congress to prohibit price-cutting in freight quotations for competitive purposes. Shipowners in Germany and in other EEC countries are also complaining about the competition from East European vessels.

Ships on the Continent - Mediterranean liner trade are also being hit hard by this competition and their survival is being questioned.

These Iron Curtain ships and those that will appear on the scene when the Arab countries build up their fleets plus flag discrimination will probably deal a death blow to the fleets of the traditionally maritime countries in years to come.

## The Syros Shipyards

The modernisation process at the Syros Shipyards is moving ahead fast. Automated machinery is being installed among which a 200-ton self-propelled and rotating floating crane which is more than 70 metres high. This crane was towed to Syros recently from London. It is the largest in Greece and one of the largest in Europe.

## The "Eleanna"

The name of this passenger and car ferry has become synonymous with shame and the betrayal of Greek maritime traditions during the course of the trial now in progress of the master, mate and owner of this ship which was destroyed by fire with considerable loss of life.

Scores of witnesses have described the confusion that reigned on board after a small fire in the ship's galley was not put out in time and eventually spread over the entire ship.

The main wireless transmitter was out of action. Fire fighting equipment was inadequate and the result was that only 20 miles from Brindisi, 25 persons lost their lives.

Witnesses described the master's inability to take charge of rescue operations and said he was among the first to abandon ship! Some of the lifeboats could not be lowered because their tackle had seized up from long months of neglect while other lifeboats capsized as they were lowered. And this in spite of the ship's frequent calls at Greek ports where inspection of lifesaving equipment is mandatory.

The cook testified that he had complained on several occasions about the faulty oil burner in his galley and that nothing had been done to repair it.

Thus, the case of the "Eleanna" is a black page in the history of Greek passenger shipping and the name is synonymous with shame!