

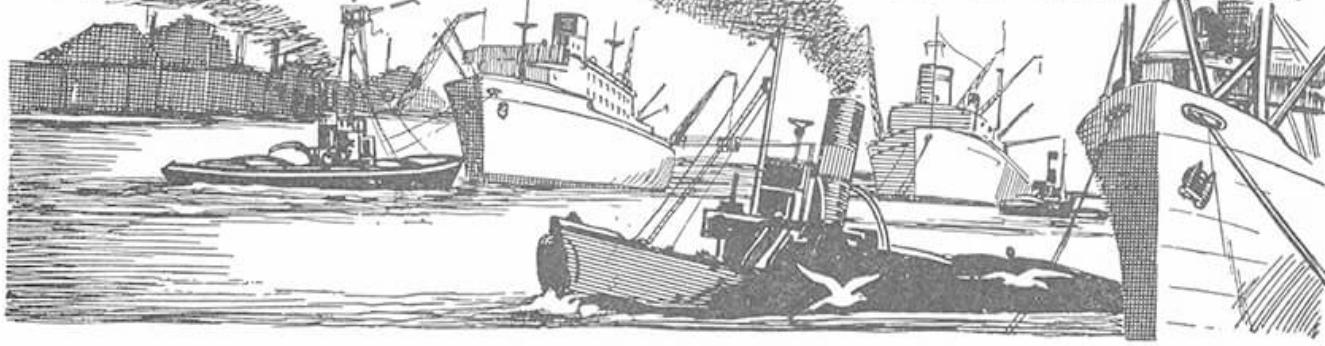
NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1975

Αρ. Φύλλου 965/724

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΜΕ' (Περίοδος Β')
ΑΡΙΘΜΟΣ 965/724

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

ΕΙΔΙΚΟΣ ΣΥΝΕΡΓΑΤΗΣ :
Ε.Ε. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1975

Πρὸς ἐπικρίσεις ἀπάντησις

- **Η ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ**
- **Η ΕΔΩ ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ**

Κατ' ἄρχην, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δὲν καταχωρούν εἰς τὰς στήλας των ἐπιστολῶν μὴ ἐνυπογράφους, τῶν ὅποιων ὁ ἀπόστολεὺς εἶναι ἄγνωστος. Δὲν λαμβάνονται ἀκόμη ὑπὲρ ὅψιν των καταγγελίας ἀνωνύμους καὶ δὲν ἀναφέρονται εἰς γεγονότα μὴ ἀπηκριθωμένα ἀπό πηγὰς ἀξιοπίστους καὶ ὁ πωδῆποτε ὑπεύθυνους.

Τὴν φορὰν ὅμως αὐτήν, θὰ ἀγνοήσωμεν τὸν κανονάκια καὶ θὰ δημοσιεύσωμεν σχολιάζοντες αὐτάς, δύο ἐπιστολᾶς ἀνωνύμους, αἵτινες μᾶς ἀπεστάλησαν ἀπὸ ἔν καὶ τὸ αὐτὸ πρόσωπον, κινούμενον εἰς τὸν χώρον τῆς Ναυτιλίας καὶ γνώστην τῶν ζητημάτων αὐτῆς. 'Ο ἀνώνυμος ἐπιστολογράφος μας «Φιλαλήθης» προβάλλει τὰς παρατηρήσεις του εἰς ώρισμένα βασικά, τῆς Ναυτιλίας μας, ζητήματα, ὡς ταῦτα προβάλλονται τὴν στιγμὴν αὐτήν. 'Η πρώτη ληφθεῖσα ἐπιστολὴ ἀναφέρεται εἰς τὸ περὶ κόστους διαχειρίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου σημείωμά μας.

Λέγει:

«Ἄξιοτιμε Κε Κωττάκη,

«Αναφέρομαι εἰς τὸ σχόλιον σας «Ἀνεδαινεῖ τὸ κόστος», εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιησού Ιουλίου, σελίδα 2, στήλην 3 καὶ σημειώ τὰς κάτωθι ἀντιπαρατηρήσεις μου.

ΥΠΕΡΤΕΡΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ: Αἱ καλῆς φήμης καὶ ὑποστάσεως ἐλληνικαὶ ναυτιλιαὶ καὶ ἐπιχειρήσεις πληρώνουν τὰ αὐτὰ ἀσφαλιστρα, ὡς καὶ αἱ ἔνεις ἐπιχειρήσεις, τηρουμένων τῶν ἀναστολῶν ἡσφαλισμένης χωρητικότηος. 'Υψηλότερα ἀσφαλιστρα πληρώνουν αἱ νεοφύτοις ἐπιχειρήσεις, καθὼς καὶ αἱ μὲ βεβαρημένον παρελθόν.

ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΚΛΑΜΠΣ: Τὸ αὐτό, ὡς ἄνω. 'Επὶ πλέον, κατὰ τὴν ἑτησίαν ἀναέωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως λαμβάνεται ὑπὲρ ὅμιν τὸ ὑψος τῶν κλαίμης, μὲ τὰ ὅποια ἀπεβαρύνθη τὸ Κλάμπ κατὰ τὸ προγόμενον ἔτος καὶ γίνεται ἀνάλογος προσφορογή τοῦ ἀσφαλιστρου.

ΣΥΧΝΑΙ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΙΣ: Τὸ ὑψηλὸν μισθολόγιον, αἱ διάφοροι ἐπιδοματικαὶ προσαυξήσεις καὶ ἡ βραχύτης διαρκείας τῆς τελευταίας συλλογικῆς συμβάσεως δίδουν τὴν εὐχέρειαν εἰς τὸν ναυτικὸν νὰ ἐπαναπά-

τρίζεται ἐμπροθέσμως, δι' ὃντος ἀνάπτωσιν, δι' ὃσον χρόνον τοῦ ἐπιτρέπει ἡ ἀποταμίευσίς του. Κατακριτέοι εἶναι οἱ «ναυτικοὶ εὔκαιριας», οἱ ὅποιοι ἐπωφελοῦνται τῶν ἀσφαειῶν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ τῶν υπουργικῶν γνωματεύσεων καὶ δικαστικῶν ἀποφάσεων ἐπὶ ζητημάτων ναυτεργατικῶν διαφορῶν, διὰ νὰ καταγγέλλουν μονομερῶς, προσώρως καὶ ἐκ τοῦ ἀσφαλοῦς τὴν σύμβασίν των, ἀπολαμβάνοντες δὲν προβλέπεται μακροχρόνιος μεταφορική του ἐκμετάλλευσις. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν συναγωνιστικότητά του εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, μὲ τὴν προσφοράν χαμηλῶν ναύλων, χάρις εἰς χαμηλὸν κόστος πλοίου, ή συνήθεια αὕτη ἀνάγεται πλέον εἰς τοὺς προπολεμικούς χρόνους».

Τὴν κερδοσκοπίαν ἐκ τῆς μεταφορικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ τὴν κερδοσκοπίαν ἐκ τῆς ἀγοραπωλησίας του. 'Ως ἐκ τούτου, ἀγοράζονται πλοῖα κούκλες ἀπὸ ἑνας ἐπιχειρήσεις καὶ πωλοῦνται ἀργότερον πανούκλες, λόγῳ ἐλαχίστης συντηρήσεως, καθ' ὃσον δὲν προβλέπεται μακροχρόνιος μεταφορική του ἐκμετάλλευσις. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν συναγωνιστικότητά του εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, μὲ τὴν προσφοράν χαμηλῶν ναύλων, χάρις εἰς χαμηλὸν κόστος πλοίου, ή συνήθεια αὕτη ἀνάγεται πλέον εἰς τοὺς προπολεμικούς χρόνους».

ΦΙΛΑΛΗΘΗΣ

Πειραιές, 23 Ιουλίου 1975

'Ο ἐπιστολογράφος μας δὲν ἀρνεῖται, ἐν πολλοῖς, τὰ πλεῖστα σᾶσα — σοδαρὰ καθ' ἡμᾶς — μειονεκτήματα τοῦ ἐλληνοκτήτου πλοίου, ἐν συγκρίσει, μάλιστα, πρὸς τὰ ἀνταγωνιζόμενα αὐτὰ εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν ξένα πλοία. Αὐτά, ἀκριβῶς, τὰ μειονεκτήματα ἐπαυξάνουν τὸ κόστος διαχειρίσεως τοῦ ιδικοῦ μας τράμπ καὶ τὸ καθιστούν εὐάλωτον κατὰ τὰς δυσκόλους, τῆς ναυλαγορᾶς, ἡμέρας.

Καὶ πρῶτον τὰ ὑπέρτερα ἀσφάλιστρα: Παραβλέπει ὁ ἐπιστολογράφος μας τὸ σοβαρὸν μειονεκτήμα τῆς ἡλικίας τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. 'Η μέση ἡλικία αὐτοῦ ἀφίσταται πολὺ δὲν πότε τόση, ὥστε νὰ μείωσῃ σοδαρῶς καὶ ἐπικινδύνως τὸ περιθώριον κέρδους τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς σημεῖον ποὺ νὰ μὴ τοῦ ἐπιτρέπῃ νὰ αὔξανται ψευδών τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων του εἰς τὴν ιδικὴν τού μονάδα τοῦ χρόνου.

ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΠΛΟΙΟΥ: 'Η συναγωνιστικότης δὲν βασίζεται εἰς τὸ χαμηλὸν μισθολόγιον, τὴν ἀλλιπή σύνθεσιν καὶ τὴν σημαίαν εὔκολιας. Βάσις της εἶναι ἡ σώφρων διαχειρίσεις εἰς ἀπαντας τοὺς κλάδους τῆς ἐργασίας, ἡ ἐπάνδρωσις τοῦ πλοίου, μὲ πεπιεραμένον, κατάλληλον καὶ εύσυνειδήτον προσωπικὸν καὶ ἡ ἐπιμελήμενη συντήρησις σκάφους καὶ μηχανῆς. Δυστυχώς, ἡ ἐμπορικὴ δραστηριότητας τῶν περισσότερων 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἀποβλέπει εἰς δύο ἀντικρουομένους σκοπούς:

σφάλιστρα ύψηλότερα πληρώνουν όχι μόνον — κατά τὸν ἐπιστολογράφον μας — οἱ νεοφύτιστοι ἐφοπλισταὶ — καὶ εἰναι, πράγματι, τόσοι πολλοί! — ἀλλὰ καὶ γενικῶς οἱ μὴ ἔχοντες γὰ προβάλουν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς «πορτοφόλιον» ἀσφαλίσεων διάτοννάς σημαντικόν. Πάντως, τὰ ἀποχήματα εἰναι περισσότερα εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, τὴν τράπη, τὴν ἑκτείνουσαν τὰ ταξίδια τῆς πρὸς πάσαν ἀφίλοδεν, ἔστω, γωνίαν τῆς Υδρογείου.

Αἱ εἰσφοραὶ εἰς τὰ κλάμπης — προστασία, ἀποχήμισις — εἰναι, ἐπίσης, ὑψηλαῖ. Μειονέκτημα καὶ αὐτό.

Ἐπανειλημμένων ἔχοντες τοὺς την ἀνάγκην κάποιας χειραφετήσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὰς ξένας ἀλληλασφαλείας. Πληρώνομεν πολλὰ εἰς εἰσφοράς. Πληρώνει, ὅμως, καὶ ἀναλογίαν καὶ ἡ ἐπιχείρησις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου οὐκ δίλγα, ἀν ληφθῆ ὑπ’ οφίν η ἀξία τοῦ ἀλληλασφαλιζομένου Ἑλληνικοῦ πλοίου — η χαμηλότερα, λόγω ἡλικίας — ἔνωντι τοῦ ὄμοιοτύπου, ἔστω, ἀλλὰ νεωτέρου ἀγγλικοῦ, φέρεται, πλοίου γραμμῆς, μὲ τὰ ὑψηλότερα claims. Εἰς τὰ σκανδιναϊκὲς κλάμπης αἱ εἰσφοραὶ εἰναι καὶ τὰ πολὺ μικρότεραι.

Αἱ συχναὶ παλιννοστήσεις: Εἰδυλλιακὴν ἐμφανίζει ὁ ἐπιστολογράφος μας τὴν πλευρὰν αὐτῆν, τὴν πανθομολογουμένας ἀστενή, τῆς Ναυτιλίας μας. «Αν, ὅπως πιστεύομεν, ζῇ καὶ αὐτὸς τὰς ἡμέρας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, θὰ πρέπει νὰ ὄμοιογήσῃ ὅτι τὸ «πῆγανε - ἔλα», ποὺ παρατηρεῖται εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ἐμπορικὸν ναυτικὸν εἶναι πρωτοφανές. Η κίνησις τῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν, ἐκ πάστης προελεύσεως, τὸ ἐπιμαρτυρεῖ. Οἱ καλύτεροι πελάται τῶν εἰναι οἱ ναυτικοὶ μας.

Ἄλλα θέλει ὁ ἐπιστολογράφος μας νὰ ἀγνοῇ τὴν χαίνουσαν πληγὴν τῶν δραπετεύσεων, τῶν λιποταξιῶν, μὲ τὰς γνωστὰς ἐπιζημίους συνεπείας διὰ τὸ πλοῖον. Κατέχομεν, παγκοσμίως, τὴν πρώτην θέσιν εἰς λιποταξίας ἀπὸ τὰ πλοῖα εἰς ξένους λιμένας. Μικρόν, μήπως καὶ τὸ μειονέκτημα αὐτό, τὸ τόσον δαπανόρδην;

Τὸν φαῦλον κύκλον τῶν φευδασθενειῶν δὲν φαίνεται νὰ ἀρνήται ὁ ἐπιστολογράφος μας. Υποδεικνύει καὶ αὐτὸς μέτρα περιστολῆς του κακοῦ. Υφίσταται, πάντως καὶ στοιχίζει πολλά.

Διὰ τὰ περιθώρια κέρδους δὲν ἔχομεν παρὰ νὰ παραπέμψωμεν τὸν ἐπιστολογράφον μας εἰς τὰς συχνὰς μετα-

πτώσεις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τράμπτης, τοῦ πλέον εὐπαθοῦς κλάδου τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Η Ναυτιλία μας διεξῆλθε κρίσεις βαρείας. «Αν ἐπεδίωσεν αὐτῶν, ὀφείλεται, κατὰ μέγα μέρος, εἰς τὴν σωφρονακαὶ ἐπιδεξίαν διαχειρίσιν, εἰς τὴν οἰκονομίαν, εἰς τὴν ἐπιχειρηματικότητα τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ εἰς τὴν πανθομολογουμένων πολύτιμων συμβολὴν τῶν πληρωμάτων μας. Ἐπωφελήθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ — αἱ νέαι, κυρίως, δυνάμεις — τῶν καλῶν περιστάσεων καὶ ηγέρσαν τοὺς στόλους των, δυσαλόγως, ισως, πρὸς τὸ προσφέρομενον ναυτεργατικὸν δυναμικοῦ. Ήγόρασαν ὅτι οἱ ἄλλοι — «Ἄγγλοι, Νορβηγοί, Γερμανοί, Σουηδοί — ἐπώλουν, ἀκριβῶς καὶ διότι τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως τῶν πλοίων των ήτο καὶ εἰναι ὑψηλόν, ἐκτὸς συναγωνισμοῦ. Ἐπωφελήθημεν, τολμήσαντες, τῆς καλῆς ναυλαγορᾶς τῶν τελευταίων ἑτῶν καὶ τῶν εὐθηνῶν ναυπηγήσεων, μὲ δάνεια χαμηλότοκα.

Ἀπευχόμεθα, πάντως, νὰ εὑρεθῶμεν καὶ ἡμεῖς εἰς τὴν δισχερῆ θέσιν τῆς μειωμένης συναγωνιστικότητος.

Καὶ τέλος, ὁ ἐπιστολογράφος μας, ἀπὸ καθέδρας ὅμιλῶν, ὑποδεικνύει εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὰ τῆς καλῆς καὶ προσφόρου διαχειρίσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. «Αναγνωρίζει τὰ δαπανόρδη μειονέκτηματά του, τὰ ἐπαυξάνοντα τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεως του. Καὶ καταλήγει εἰς μίαν ἄδικον, καθ’ αὐτὸν ἀδάστιμον, κατηγορίαν περὶ κακῆς, ἀπὸ μέρους μας, συντηρήσεως τῶν πλοίων. Θὰ τοῦ ἀντιστρέψωμεν τὴν κατηγορίαν: Συχνότατα παραλαμβάνομεν ἀπὸ τοὺς ξένους πλοῖα παρέργον δρολογίας τοῦ ἐπιστολογράφου μας — καὶ τὰ συντηροῦμεν μὲ πᾶσαν ἐπιμέλειαν καὶ τὰ ἐκμεταλλεύσεως ἐπικερδῶς, ἐπὶ μακρὰ ἔτη. Παραδείγματα ὑπεράσφιον ἀγόρων, ἀπὸ τοὺς ξένους, πλοίους, τὰ διόπια ἔτυχον τῆς καλῆς, ἀπὸ μέρους μας, συντηρήσεως, βελτιωμένης ἀποδόσεως καὶ οἰκονομίας εἰς τὰ καυστήρα καὶ ἀκόμη τὴν ταχύτητα. Περιμαζεύμεν καὶ συντηροῦμεν τὰ ὄσα, ἀπὸ τοὺς ξένους, ἐκποιοῦνται.

Ολίγα τινά, τέλος καὶ διὰ τὴν συναγωνιστικότητα: Πρὸ ημῶν αἱ περιπτώσεις τῶν γερμανικῶν καὶ σκανδιναϊκῶν φορτηγῶν πλοίων. Ἀπώλεσαν τὴν συναγωνιστικότητά των, λόγω τοῦ ὑψηλοῦ κόστους ἐπανδρώσεως καὶ ἀνεξήπτωσαν τὴν σκέπην ξένης τινός σημαίας, μὲ ξένα εὐθηνότερα πληρώ-

ματα ἡ, τέλος καὶ τὴν ἐκποίσιν.

‘Ανησυχοῦμεν διὰ τὸ συναγωνιστικὸν κόστος τοῦ Ἑλληνοκτήτου πλοίου. Πολλὰ τὰ σοδαρὰ μειονέκτηματα, αἱ ἀσθενεῖς του πλευραῖς. Τὰ ἀπηριθμήσαμεν. Ήλικία, ἀσφαλιστικόν, κλάμπης, φευδασθένεια, συχναὶ παλιννοστήσεις, ἀκριβὴ χρηματοδότησις καὶ, τέλος, κόστος ἐπανδρώσεως, βαῖνον, δίλγον καὶ ὀλίγον, πρὸς ἔξισων μὲ τὰ εἰς τὰ ξένα πλοῖα τῶν βορείων εύρωπας ίκων Ναυτιλίων, κρατοῦντα.

Τὰ πλείστα τῶν μειονέκτημάτων αὐτῶν εἰναι κτήματα ιδικῶν μας. Αἱ ξέναι Ναυτιλίαι, μὲ τὰς ὄποιας συναγωνισμέθεα εἰς τὸ διεθνῆ μεταφορικὸν στίδον, δὲν μαστίζονται μὲ αὐτά. Καὶ ἡ συναγωνιστικότης εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγοράν, εἰς περίοδον κρίσεως καταφαίνεται. Αἱ χρονοναυλώσεις εἰναι η πλήρης ἀπόδειξις. Τὸ πλοῖον μὲ τὸ εὐθηνότερον κόστος ναυλώνεται, ἐφ’ ὅσον θὰ προσφέρῃ τὰ ἀπαυτούμενα ἀπὸ τὸ τὸ ναυλωτὴν χαρακτηριστικά (κυβισμός, μέσα φορτεκφορτώσεως, ταχύτης, οἰκονομία εἰς τὰ καυστήρα). Τὰ πλοῖα τῶν μειονέκτημάτων εἰναι κτήματα ιδικῶν μας. Αἱ ξέναι Ναυτιλίαι,

Αὐτά, εἰς ἀπάντησιν τῆς πρώτης ἐπιστολῆς τοῦ ἀποστολέως. «Ἐχομεν, σμως καὶ τὴν συνέχειαν. Ο αὐτὸς ἀνώνυμος ἐπιστολογράφος ἀπαντᾷ εἰς δημοσιεύσαν ἐπιστολὴν ἐφοπλιστοῦ — γνωστοῦ εἰς ἡμᾶς — διὰ τὴν ἀπὸ μέρους τῆς κυβερνήσεως, οὐχὶ τόσον, ὃσον θὰ ἐπρεπεν, εὐμενὴ μεταχειρίσιν τῆς Ναυτιλίας.

‘Ιδού καὶ ἡ δευτέρα ἐπιστολή:

ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ

«Ἄξιότιμε Κε Κωττάκη,

‘Αναφέρουμε εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Ἐφοπλιστοῦ, τὴν ὄποιαν δημοσιεύετε ἐν πλαισίῳ εἰς τὴν πρώτην σελίδα τοῦ τεύχους τῆς 15ης Ιουλίου, σχετικῶς μὲ τὸ θέμα τῆς νέας φορολογίας πλοίων καὶ τὸν ὄπιστικὸν καθορισμὸν τῶν πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον φορολογικῶν καὶ ἀλλων ὑποχρεώσεων τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ παρακαλῶ ὅπως δεχθῆτε καὶ τὰ ίδικά μου συγχαρητήρια διὰ τὴν ὄρθην καὶ σώφρονα ἀρθρογραφίαν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου.

Δυστυχώς, ὁ ἐπιστολογράφος σας ὑπανισσεῖται δυσμενεῖς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ (ὑπὲρ τὰς 600.000 ‘Ελλήνων, καὶ αὐτὸν), εἰς περίπτωσιν καθ’ ἦν τὸ Κρά-



- SHIPBROKERS
- CHARTERING
- SALE & PURCHASE
- CONTRACTING

**ACHAIKI
NAFTILIAKI
S.A.**

8, IAK. DRAGATSI STR.
PIRAEUS (37)

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

τος ήθελε θεσπίσει ύποχρεώσεις, μειούσας τήν συναγωνιστικήν ικανότητα τού έλληνικού έφοπλισμού, προβάλλει δέ επί πλέον τήν διά κερδοσκοπίαν και μόνον έπιδοσιν τής τάξεών του είς τάς θαλασσίας μεταφοράς ως ύπηρεσιάν πρός τήν πατρίδα. Και παραπονεῖται, διότι ο περιεργος αὐτὸς τρόπος ύπηρεσιών πρός τήν πατρίδα δὲν έτυχε μέχρις ώρας, «εὐχαριστιών έξι έπισήμων χειλέων».

Προφανώς, ο κ. Έφοπλιστής λησμονεῖ, ότι ή ανάπτυξης τής Εμπορικής μας Ναυτιλίας έστριχη, πάντοτε, είς τήν φιλότιμον και πατριωτικήν άφοσίωσιν τού ναυτεργατικού μας δυναμικού είς τήν κλάδον αὐτὸν τής Εθνικής μας Οικονομίας και διά της έπι αύτού και μόνον θά συνεχίση νά στηρίζεται ο έλληνικός έφοπλισμός, προκειμένου νά συνεχίση ύψισταμενος και εύημερών, υπό τήν προστασίαν τήν όποιαν τού παρέχει η τιμημένη γαλανόλευκος, η δυνατότης ένταξεως είς την Ν.Α.Τ., τών υπό σημαίας εύκολιάς πλοίων, η συναλλαγματική θέλευσις και η συστηματική έπαγγελματική θργάνωσις και πρόνοια υπό τού Δημοσίου τών έλληνικών πληρωμάτων, άνευ τών όποιων δὲν δύναται νά δράσῃ και νά αναπτυχθῇ κατά τά ιδιόρυθμα διαχειριστικά του συστήματα.

Ο έλληνικός έφοπλισμός έτυχε μεγάλης εύνοιας και υποστηρίζεως έκ μέρους τού Δημοσίου μέχρι σήμερον. Καιρός είναι νά αντιληφθῇ, διότι έχει και υποχρεώσεις. Διά νά αποκτήσῃ τό δικαίωμα νά προβάλλεται ως φορεύς τής Εθνικής μας Οικονομίας, θά πρέπει νά προσφέρει είς τήν κρατικόν ύπολογισμόν όπως προσφέρουν δόλιοι οι άλλοι κλάδοι τής Εθνικής μας Οικονομίας και νά μή τά θέλη δόλια ίδικά του. Η άλματώδης αυξησης τού έλληνικού τονιάς ούδεν πρόσθετον εισόδημα έφερεν είς τό Κράτος μας, πέραν τού εισόδηματος τών Έλληνων ναυτικών και τού έξι αύτού συναλλάγματος. Αύτό τό εισόδημα και συναλλαγμα θά είσηγον οι ναυτικοί μας, ούτως η άλλως, έαν είργαζοντο έπι πλοίων ξένης έθνικότητος, οπου είναι περιήτητοι.

Πρέπει νά είναι βέβαιος ο κ. Έφοπλιστής, διότι τό Κράτος μας δέν πρόκειται νά τον στραγγαλίσῃ οικονομικώς. Απλούστατα, σκοπεύει νά τον προσγειώσῃ είς τήν πραγματικότητα και νά τόν κάνῃ άληθη και πραγματικόν φορέα τής Εθνικής μας Οικονομίας, διά νά δύναται νά προβάλλεται υπό τήν προσφιλή του αὐτήν ιδιότητα δεδικιολογημένως και χωρίς νά προκαλή μειδιάματα η άγανάκτησιν.

ΦΙΛΑΛΗΘΗΣ

Πειραιεύς, 27 Ιουλίου 1975

Θά άπαντήσωμεν ήμεις, έν άναμονή, πιθανώς και άπο μέρους τού έπιστολογράφου μας «Έφοπλιστού», άπαντήσωμες, είς τήν άνωτέρω έπιστολήν. Υποχρεούμεθα νά τό πράξωμεν, διότι ο «Φιλαλήθης» έπιστολογράφος μας παραβάλλει άπτά γεγονότα και θέλει νά άγνοη τά είς τήν ξένην διά τήν μεταχείρισιν τής Ναυτιλίας κρατούντα.

Και, πρώτων, θά διασκεδάσωμεν μίση παρεήγησιν. Εις τήν δημοσιευθείσαν έπιστολήν του ο έφοπλιστής δέν άνεφέρθη είς ναυτιλιακόν δυναμικόν 600 χιλιάδων άτόμων, άλλα είς τό ο λ ο ν πών έξαρτωμένων άπο τήν ναυτιλιακήν μας δραστηριότητα προσώπων, τό δόλον τής ναυτικής μας οικογενείας, μεταξύ τού έλληνικού πληθυσμού (έπάνωρσις πλοίων, ναυτικών γραφείων, ναυπηγοεπικευαστικής βιομηχανίας) και, έπι πλέον, οι έκ τών έργαζομένων έξαρτώμενοι.

Τήν άνασυχίαν, πράγματι, τού έφοπλισμού άπο τήν άκατανόητον στάσιν τών ιθυνόντων κύκλων έναντι τού πλοίου, διηρμήνευσεν ο έπιστολογράφος μας «Έφοπλιστής». Δέν τών έξενισεν ή φορολογία. Τήν έκρινε και αὐτός σκόπιμον υπό τάς παρούσας περιστάσεις. Τών έξενισεν, ζμως, τό

γεγονός, οτι δέν ήκουσθη, έξι έπισήμων χειλέων, ούδε ένα «εὐχαριστώ» — έστω και τυπικόν — άπο μέρους τής κυβερνήσεως διά τήν αύθρομη τον δωρεάν τού ένος δολλαρίου κατά τόνον (60 έκατομ. δολ.). Καμμία άλλη παραγωγική τάξις δέν ήκολούθησε τό παράδειγμα. Τών έξενισεν άκομη, διότι δέν ήκουσθη, ή προθυμία διά τήν έπιβληθείσαν φορολογίαν — 40 έκατομ. δολ. έτησίως, έπι μίαν πενταετίαν.

Και άνασυχει ο έπιστολογράφος μας «Έφοπλιστής» διά τήν αύριον, ούδεν άφορά είς τάς σχέσεις τού έφοπλισμού με τήν κρατική διοίκησιν, διαπιστώνεται ή έπιφλαξίς διά κάθε, υπέρ τής Ναυτιλίας, μέτρον και, έπι πλέον, ή έπικρισις.

Δέν πρόκειται, βεβαίως, νά συζητήσωμεν με τήν έπιστολογράφον μας τάς σας υπηρεσίας εισέφερε και ίσοφέρει είς τήν τόπον τής Ναυτιλία. Δέν είναι, άσφαλώς, άνιστορητος. Κινέται, άλλως τε, ώ φαίνεται, είς τήν ναυτιλιακόν χώρον και δύναται νά έκτιμηση τήν παραγωγικότητα τού πλοίου. Όμιλει περί ναυτιλιακόν συναλλάγματος. Λησμονεῖ τάς έδω μεγάλας έπενδύσεις τού ναυτιλιακού κεφαλαίου — δισεκατομμύρια δολλαρίων — και, θέλει τέλος, νά άγνοη, οτι καμμία ξένη Ναυτιλία — άπο τάς μεγάλας — λαμβανομένων ύπο οφιν τού φορολογικών διευκόλυνσεων — έκτακτοι άποσθέσεις, έπιδοτήσεις, χρηματοδότησεις και διακρίσεις — καταλήγει νά μή έπιβαρύνεται φορολογικών. Γνωστά, πασίγνωστα τά σχετικά μέτρα προστασίας τού έθνικού, κατά χώρας, πλοίου.

Διερωτώμεθα ποία ή κρατική, παρ' ήμιν, συμβολή διά τήν δημιουργίαν τής μεγάλης Ναυτιλίας μας. Ούδεν καν, βεβαίως, χρηματοδοτική. Μόνη η άλφαρά φορολογική έπιειδόντης κείται υπέρ τής κρατικής συμ-

βολῆς, ήν λησμονήσωμεν τήν έγγυησιν διά τά 100 λίμπερτς και τά 7 τάνκερς.

Διακατέχεται ο έπιστολογράφος μας «Φιλαλήθης» άπο μίαν σαφή προκατάληψιν, έφ' οσον φέρεται άγνοων τήν μεγάλην προσπάθειαν τού ναυτιλιακού κεφαλαίου και τήν παραγωγικότητα τής Ναυτιλίας μας.

Πιστεύει, σοδαρώς, ο έπιστολογράφος μας, οτι ο «Ελλην ναυτικόθ θά ήδύνατο, έργαζόμενος είς ξένης ιδιοκτησίας πλοία, οπως οι κούληδες, νά αναπτύξῃ τήν οίαν άποδοσιν πρόσδοσον έπετυχε, χάρις εις τήν έπιτευχθείσαν άναπτυξιν τής έθνικής του Ναυτιλίας;

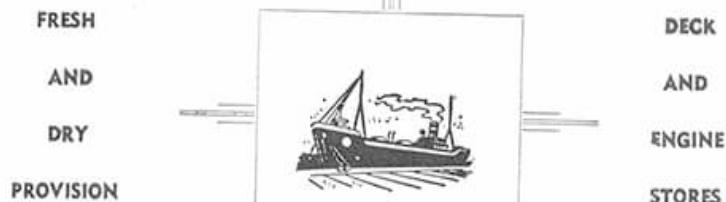
Και πιστεύει άκομη, οτι έτυχεν η Ελληνική Ναυτιλία, τών οσων προνομίων αι ξέναι χώραι παρέσχον και παρέχουν εις τά έθνικά των πλοία, χωρίς και νά έπιτυχγάνουν τά ξεια θαυμασμού έπιτεύγματα τού Ελληνος έφοπλιστού;

Και, ζμως, ο έφοπλισμός δέν έζητησεν άπο τό Κράτος, παρά καλήν διοίκησιν, συνέπειαν και στοργήν περισσοτέρων διά τό δημιούργημα που λέγεται «Ναυτιλία τών Έλληνων». Αύτην τήν Ναυτιλίαν τήν έχομεν και πρέπει νά τήν θαυμάζωμεν. Αι κατ' αύτης και τών δημιουργών της έπικρίσεις (βλέπε και τόν «Φιλαλήθης έπιστολογράφον μας») ά π ο μ α κ ρ ο ν ο υ ν, άντι έγγυτερον πρός τήν γενέτειραν νά φέρουν τήν άπαραμιλλον άπτην, τής φυλής μας, έπιδοσιν και έπιτυχιάν.

Και διά νά καταλήξωμεν: Ήσ απότον δείγμα τής έδω κρατούσης νοσηράς νοοτροπίας διά τήν έφοπλισμόν, άναφερομεν τό θλιβερόν γεγονός τής καθυβρίσεως τών έφοπλιστών, ώς «μ α σ τ ρ ω π ω ν τής έθνικας σασαρίας», εις έργον θεατρικόν, μετά θορύβου προβαλλόμενον εις θέατρον τών Αθηνών!!

SHIPCHANDLERS VENECIA PUERTO CABELLO S. R. L. (VEPUCA)

LARGEST SHIPCHANDLER IN PUERTO CABELLO - VENEZUELA



PUERTO CABELO

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. 2.92

Τὸ δεκαπενθήμερον

ΣΧΟΛΙΑ ΑΒΑΣΙΜΑ

Εις περίοπτον θέσιν — τὸ πρώτον σχόλιον ἐπὶ τῆς ἀναστοπήσεως τῶν γεγονότων — τὸ γνωστὸν βρετανικὸν ναυτιλιακὸν περιοδικὸν «Φαίραπλαΐου» ἀσχολεῖται μὲ τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας. Τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον, ἐν μεταφράσει, σχόλιον του (τεύχος 31ης Ιουλίου) εἶναι, ἐν πολλοῖς, κακόπιστον καί, ἀσφαλῶς, ὑποβολλαῖον.

Οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταί, ὅσον καὶ ἄν ἀποροῦν διὰ τὴν ἀκατανόητον ἀπροθυμίαν, μὲ τὴν ὁποίαν ἡ Ἑλληνικὴ κυβέρνησις χειρίζεται τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας, ἐπέδειξαν πλήρη κατανόησιν τῶν ἔκτακτων περιστάσεων, τὰς ὁποίας ζῆται γενέτειρα καὶ προθύμως εἰσέφερον εἰς τὰς ἀνάγκας της, διχθέντες τὴν αὐθόρυμητον εἰσφοράν τοῦ ἑνὸς δολαρίου κατὰ τόννον d.w. καὶ τὴν μετέπειτα τακτικὴν φορολογίαν, ἀκόμη καὶ τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πολίων μας.

"Ἡ μείσως τοῦ ὑπὸ τὴν κυανόλευκον τονός εἶναι γεγονός, χωρὶς δῆμας νὰ είναι τοῦτο καὶ ἀπόδειξις τῆς φυγῆς ἀπὸ τὸ Ἐλληνικὸν Νηολόγιον.

Καὶ ἄν ἀκόμη ὠρισμένα τινὰ πλοῖα ἐκαλύφθησαν, τελευταίως, ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, διότι ὀφείλεται τοῦτο εἰς τὰ φορολογικὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας, ἀλλ' ὅπως ἐτονίσαμεν καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν, εἰς τὴν διάχυτον, μεταξὺ τῶν ιθυόντων κύκλων, μὴ δρόμοδουσαν ἐπιφύλαξιν εἰς θέματα, σχέσιν ἔχουσαν μὲ τὴν Ναυτιλίαν, τὴν ἐδό ἐγκατάστασιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν διαχείρισιν ὠρισμένων ζητημάτων τοῦ πλοίου.

Τὴν ἀνήσυχιαν αὐτὴν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν κακῶς διηρήνευε τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικόν. Περισσὴν δόσιν σκανδαλοθηρίας περιέλει τὸ δημοσίευμά του. 'Ιδού καὶ ἡ μετάφρασις:

«Τὸ ἐλληνικὸν ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δὲν αἰσθάνεται προφανῶς ἰκανοποίησιν ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀναθεωρηθείσης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας. Τοῦτο μόνον δύναται νὰ ἔχηγησῃ διοτί, διὰ πρώτην φοράν ἐντὸς τῶν τελευταίων δέκα ἑταῖν, τὸ ὑπουργεῖον ἀπέφυγε νὰ δημοσιεύσῃ τὰ μηνιαῖς στοιχεῖα ἐπὶ τοῦ ὅγκου τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καί, ἀντ' αὐτοῦ, ἀνεψέρθη εἰς τὸ μέγεθος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας. Αὐτὸς ἡτο μία ἐμφανῆς προσπάθεια συγκαλύψεως τοῦ γεγονότος διτί, ὑπὸ τὰς προηγου-

μένας κυβερνήσεις, ὃ ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἐμπορικὸς στόλος ἐμεγάλωνε σταθερῶς, ἐνῷ, ὑπὸ τὴν παρούσαν κυβέρνησιν, ἥρχισε νὰ συρρικνύται. Οὔτω, τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1974, 3.145 πλοῖα (ἄνω τῶν 100 τόν. γκρός), ἔφερον τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ ὑπερέβαινον τὰ 24 ἑκατ. τόν. γκρός, ἐνῷ τὴν 31ην Μαΐου 1975, ἡ δύναμις εἶχε κατέλθει εἰς 3.123 πλοῖα, μόλις ἄνω τῶν 23,8 ἑκατ. τόν. γκρός.

» 'Ο κύριος λόγος δὲν είναι ἡ παγκόσμιος οἰκονομικὴ ὑφεσις, ὡς ἴσχυριζονται τινες, ἀλλὰ τὸ γεγονός ὅτι ὁ ἐλλειμματικὸς προϋπολογισμὸς ἡνάγκασε τὸ ἐλληνικὸν ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν νὰ ἀναθεωρήσῃ τὰ προνόμια ἀπίνα είχον παραχωρηθῆ εἰς τοὺς "Ἐλληνας πλοιοκτήτας ὃποι προηγουμένων κυβερνήσεων καὶ νὰ ἐπιβάλῃ ποικίλας φορολογίας καὶ ειδικὰς εἰσφοράς. Τοιουτόποτες, οἱ ἀριθμοὶ τοῦ 'Ιουνίου ἀνέφερον ἐμπορικὸν στόλον «ἐλληνικῶν συμφρόνων» 46 περίπου ἑκατ. τόν. γκρός, ἀλλ' ἀποφεύγεται ὁ σχολιασμὸς τοῦ γεγονότος, ὅτι ἐνῷ ἡ ἐγγεγραμμένη εἰς τὰς ἐλληνικὰς νηολόγιας χωρητικότης ἐμειώθη, τὸ ἀντίστροφον συνέδη μὲ τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ, τῆς Κύπρου κ.λπ., ὑπὸ τὰς ὁποίας τὸ ἐλληνικὸν τονάκις ηγένθη καίτοι μὲ βραδύτερον ρυθμόν, ὅπερ λογικῶς δύναται νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὴν κάμψιν τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν.

Οἱ "Ἐλληνες πλοιοκτήται καὶ τὰ σοβαρώτερα οἰκονομικὰ ἐντυπα ἐν Ἐλλαδὶ προειδοποίησαν ἔγκαιρα, ὅτι ἐὰν τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν ἐτήρη τὴν μωσαϊκὴν πολιτικὴν τῆς Αὐγήσεως τῶν ἡναυτιλίας ἐσόδων της, θὰ ἐφόνευε τὴν χρυσοτόκον ὄρνιθα. Τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπερ θεωρεῖται δευτερευούσης σημασίας, ἐν συγκρίσει μὲ ἐκείνῳ τῶν Οἰκονομικῶν, παρίσταται μάρτυς τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ἐνῷ τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν ἥρχισε νὰ διερωτᾶται ἔαν, μακροπρόθεσμως, δὲν θὰ ἐσοδεύσῃ διλιγόντερα διὰ τῆς μειώσεως τῆς φορολογησίου χωρητικότητος ἐκείνων τὰ ὅποια θὰ ἐσόδευνεν, ἐάν περισσότερα πλοῖα ταρέμενον ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, μὲ χαμηλοτέραν φορολογίαν. 'Αναμφιβόλως, ἡ δημοκοτία τῶν ἀριστερῶν κατὰ τὸ «τῆς προνομιούχου πλουσίας τάξεως τῶν ἐφοπλιστῶν», διεβραμάτισε τὸν ρόλον της εἰς τὴν ἀναθεωρησιν τῆς φορολογίας ὑπὸ τῆς Βουλῆς, ἀλλ' ἐὰν οἱ ἀνεργοί "Ἐλληνες ναυτικοί, οἱ ὁποίοι συγκεντρώνονται εἰς τὴν παραλιακὴν ὁδὸν τοῦ Πειραιῶς,

ἐρωτηθούσιν νὰ ἐκφράσουν τὴν γνώμην των, εἴναι προτιμότερον — γράφει ὁ "Ἀγγλος συντάκτης" — νὰ εύρισκεται τις μακρὰ διὰ νὰ μὴ ἀκούσῃ τὰς ἐκφράσεις, τὰς ὁποίας χρησιμοποιούν κατά τῶν ἐπιβαλλόντων τὴν νέαν φορολογίαν».

ΠΕΡΙ ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Δέν ὑπάρχει ἵσως γεγονός σημαντικώτερον εἰς τὴν πρόσφατον ιστορίαν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀπὸ τὸ φαινόμενον τῶν σημαιῶν εὐκολίας. Διὰ τὰς σημαίας αὐτάς, αἵτινες, ἀναλόγως τῆς ὁπτικῆς γωνίας ἀφῆσιν ἔχεται, ἀπεκλήθησαν «σημαῖαι ἀσυδοσίας», «εὐκαιρίας» ή «ἀνάγκης», καθὼς καὶ διὰ τὰς παντοίας ἐπιπτώσεις τῶν ἐπὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἔχουν γραφῆ τόσα πολλά, ὥστε νὰ μὴ φαίνεται ὑπερβολικὴ ἡ χαριτολογία καθ' ἥν, ἐάν συνεκεντρούντο εἰς τόμους, ἐν μέτριον λιθεριανὸν μπόλικό κάρριερ μόλις θὰ ἐπήρκει διὰ τὴν μεταφορῶν των.

Εἶναι περίτον νὰ ὑπομνήσωμεν, ὅτι ἐν μέσῳ τῆς ὁγκώδους αὐτῆς καὶ ἑτεροκλήτου φιλολογίας κυριαρχοῦν τὰ κείμενα τῆς ἀγανακτήσεως, τῆς κατακριτικῆς καὶ τῆς καταδίκης.

Δέν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι είναι ἀναρίθμητα τὰ ἀνομήματα, τὰ ὅποια ἐκάλυψαν, εἰς τὸ παρελθόν ιδίως, αἱ «σημαῖαι ἀσυδοσίας». Καὶ ἐκτείνονται εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν ἀσφάλειαν, τὴν σύνθεσιν, τὴν μεταχείρισιν τοῦ φορτίου, τὴν ἀσφάλισιν κ.λπ. Τὰ παραδείγματα ἀφονοῦν. Καὶ ἐν τοιούτον ἐντυπωτικὸν παράδειγμα περιγράφεται λεπτομερῶς εἰς ἄλλας στήλας τοῦ παρόντος.

Σήμερον, δῆμας, μετὰ τόσα ἐτη ἐφαρμογῆς εἰς παγκόσμιον κλίμακα, είναι δέδιον ὅτι τὸ φαινόμενον τῶν ἔνων σημαιῶν ἔχει ὑποστῆ δύο διάστηματα ἀλλοιώσεις. Πρῶτον: ὅτι ἔτυχε τῆς διεθνοῦς ἀναγνωρίσεως. 'Εννοοῦμεν ὅτι καὶ οἱ πλέον συντηρητικοὶ ἐκ τῶν πολεμίων τοῦ —κυβερνήσεις καὶ ἀτομο— ἡ ἀνεγνώρισαν τὴν ἀσταμάχητον ἐπιβολὴν τοῦ η προσεχώρησαν εἰς τὰς τάξεις του. Δέν είναι πλέον καταφύγιον τῶν πενήτων καὶ τῶν μικρῶν, ἀλλὰ διέξοδος οἰκονομικῶν συνδυασμῶν τῶν ἴσχυρῶν καὶ τῶν μεγάλων. Δεύτερον: ὅτι δὲν καλύπτει πλέον τὰ ἄνευ μοίρας σεσηπότα μικρὰ σκάφη, ἀλλὰ τὸ ὑπερσύγχρονα μεγαλύτερα σημαίας τοῦ πενήτων καὶ τῶν μικρῶν πολεμικῶν εἶται περισσότερον, κατὰ τὸν πενήτην της Βουλῆς, ἀλλ' ἐὰν οἱ ἀνεργοί "Ἐλληνες ναυτικοί, οἱ ὁποίοι συγκεντρώνονται εἰς τὴν παραλιακὴν ὁδὸν τοῦ Πειραιῶς,

τὰ πάντα ρεῖ εἰς αὐτὸν τὸν κόσμον. Δέν ἦτο δὲ δυνατὸν νὰ ἐκφύγῃ τοῦ κανόνος καὶ ἡ μέθοδος τῶν σημαιῶν εὐκολίας. 'Εάν ποτὲ ἐφαρμοσθῆται ὑπὸ μερικῶν εὐφαντάσων πρωτοπόρων ὀφαματιζομένη «κοινή» ή «παγκόσμιος» σημαία, τὸ φαινόμενον τῶν «σημαιῶν εὐκαιρίας» θὰ περιπέσῃ εἰς γεγονός ιστορικῆς μόνον σημασίας.

Εἰδικώτερον, ὅσον ἀφορᾷ εἰς τὰς καθ' ἥμας, ὁ ιστορικὸς τῆς αὔριον, ἀναφερόμενος εἰς τὴν πρὸς τὰς «σημαίας εὐκολίας» στροφήν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς χρόνους χαλεπούς, θὰ ὀμολογήσῃ ὅτι ἡ «σημαία εὐκολίας» η καὶ «ἀνάγκης» ἔσωσε μίαν δύσκολον κατάστασιν τοῦ "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ καὶ ὑπῆρξε μία διέξοδος διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ὑπερεκχειλιζόντης δραστηριότητός του.

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΜΑΣ

"Η 'Ελλὰς καταλέγεται πλέον μεταξὺ τῶν ναυπηγικῶν χωρῶν. Εύτυχες τὸ γεγονός. "Ωριμός πλέον η ναυπηγεστική διοικητική βιομηχανία της. Τὰ τρία μεγάλα συγκροτήματα τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά, τῆς 'Ελευσίνος καὶ τῆς Σύρου, τὸ ἔν μετὰ τῶν

ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΡΙΟΝ

ΕΝΟΙΚΙΑΖΕΤΑΙ νεόδμητον μέγαρον πολυτελούς κατασκευῆς μὲ ἀπάσας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις κείμενον ἐν Πειραιεῖ ἐπὶ τῶν ὁδῶν Φιλελλήνων 12 καὶ Νοταρᾶ 135 εἰς περιοχὴν Τελωνείου Πειραιῶς καὶ ειδικώτερον πλησίον τῆς NATIONAL WESTMINSTER BANK LIMITED, ὡς καὶ ἐπέρων Τραπέζων (BANK OF AMERICA, Κτηματικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, NATIONAL OF GREECE SHIPPING BRANCH, 'Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, 'Εμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ελλήσης Ναυτιλιακῶν NOVA SKOTIA, FIRST NATIONAL CITY BANK κ.λπ.), κατάλληλον ἀποκλειστικῶς διὰ ναυτιλιακᾶς ἐπιχειρήσεις.

Εἰδικώτερον ἐνοικιάζονται: ὑπόγειος αίθουσα (145,38 Μτ) Ισόγειος αίθουσα - κατάστημα (141 Μτ) μετὰ μεσοπατώματος αίθουσας δροφοί A, B, Γ, Δ καὶ E ἀνὰ (232 Μτ) ἔκστος διὰ αίθουσα - δροφος Σ.Τ. (156,16 Μτ).

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ: Μιχαὴλ Δημ. Παπαθανασίου, δικηγόρον, δόδος Γαμβέττα 12, 'Αθῆναι, τηλ. 618-640 καὶ 623-977 δρα 6—8 μ.μ.

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ

ΜΙΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΤΟΥ κ. ΜΙΧ. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗ

ἄλλο, ήνδρωθησαν. 'Επί συναγωνιστικής βάσεως —μετά τάς καθιερωθείσας χρηματοδοτήσεις— είναι εἰς θέσιν νὰ ἀναλάβουν τὸ μὲν τὰς σοφαρτέρας τῶν ἐπισκεψῶν εἰς μεγάλας σκάφη, τὸ δὲ σημαντικὰς καὶ ὅγκον εἰδίκευμένας κατασκευάς. Τὸ ἔμψυχον ύλικόν, πολυάριθμον σὸν χρειάζεται, κατηρτίσθη καὶ καταρτίζεται, σὺν τῷ χρόνῳ, πληρέστερον.

Καὶ πέραν αὐτῶν τῶν τριῶν μεγάλων συγκροτημάτων τὰ μικρὰ ναυπηγεῖα τοῦ Περάματος, μὲ τὸν στοιχειώδη, ἔστω, ἔξοπλισμόν των, ἐπιτελούν κυριολεκτικῶς θαύματα. 'Η πρὸ ήμερών ἀναληφθεῖσα ἀγγλικὴ παραγγελίη διὰ δύο, τῶν ἔξι χιλιάδων τόννων, φορτηγῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Περάματος - Ιτέας, εἴναι ἑνδεικτικὴ τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων ποὺ διαθέτουν.

Πολλά, δεδούσις, πρέπει νὰ γίνουν διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν τριῶν μεγάλων ναυπηγικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν μας μονάδων, ἔτι δὲ περισσότερα ἀπὸ τὰ κατασκευαστήρια τοῦ Περάματος. 'Η παραγωγικὴ ίκανότης τῆς ὅλης ναυπηγεοπισκευαστικῆς μας διομηχανίας ἐπιβάλλεται διὰ νέων, πρὸς ἔξοπλισμόν, ἐπενδύσεων, νὰ αὔξηθῃ.

Μᾶς χρειάζονται, κατὰ πρῶτον λόγον, περισσότεραι δεξαμεναί. Αἱ ύπαρχουσαι δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῶν εἰς ἐπισκεψᾶς ἐργασιῶν. Μᾶς χρειάζεται ἀκόμη νὰ δημιουργηθῇ παραπλεύρως πρὸς τὰ ναυπηγεῖα ἡ διομηχανία ἔξαρτημάτων τῶν πλοίων καὶ κατὰ πρώτουν λόγον τῆς κατασκευῆς μηχανῶν προώσεως. Τὸ πρόγραμμα τῆς ἀναπτύξεως τῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά προβλέπει ἀκριβῶς, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὴν Φίστ, τὴν ἔγκοτάστασιν ἐργαστασίου κατασκευῆς δηξελομηχανῶν. 'Η ἔδω, τέλος, διομηχανία τοῦ χάλυβος δέον νὰ φθάσῃ εἰς τοιούτον ἐπίπεδον παραγωγῆς, ώστε νὰ παράσχῃ τὸν ἀπαιτούμενον διὰ ναυπηγήσεις χάλυβα.

Δέν ἡμποροῦμεν, κατὰ συνέπειαν, νὰ ισχυρισθῶμεν, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ μας διομηχανία, παρὰ τὰ ἐπιτελεσθέντα, ἔχει ὀλοκληρώσει τὴν παραγωγικότητά της. Εὐτύχημα είναι ὅτι εύρισκεται εἰς καλάς χειρας, εἰς ἐπιχειρηματίας διαθέτοντας καὶ τὰ ὄλικὰ μέσα καὶ πρόθυμον τὴν διάθεσιν διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ τεραστίου αὐτοῦ παραγωγικοῦ ἔργου τῆς διορείσας ναυπηγικῆς διομηχανίας. Πᾶν δι, τι, ἄλλως τε, ἐπετελέσθη ἄχρι τοῦδε τὸ ὄφειλον εἰς τὴν πρωτοβουλίαν ὥρισμένον ἐφοπλιστῶν, προκειμένου διὰ τὰς τρεῖς μεγάλας μονάδας. Τὸ Κράτος εἰς οὐδὲν συνέβαλε. Τώρα, δημοσίευτον πλέον ἐν γνώσει τοῦ τί εἰς τὸν παραγωγικὸν αὐτὸν κλάδον τῆς ναυπηγεοπισκευαστικῆς διομηχανίας ἐπιτελεῖται, ἔστερξε νὰ διευκολύνῃ τὰς ἐργασίας τῆς διὰ τῆς τελευταίας ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς 'Ε-

διερμηνεύων τὸ δημόσιον αἵσθημα, ἀπευθύνει ὁ κ. Μιχ. Καραγεώργης, διὰ τῆς κάτω δημοσιευμένης ἐπιστολῆς του πρὸς τοὺς συναδέλφους του ἐφοπλιστάς τὴν σύστασιν τῆς συστειρώσεως τῶν περὶ τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν ὄργανων, τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ἀμεσωτέρας συμπαραστάσεως των πρὸς τὸ κοινωνικὸν σύνολον, ἵνα ἀκριβῶς τὸ καλὸν ὄνομα τοῦ ἐφοπλισμοῦ ζωρότερον προβάλλεται καὶ ἔργα κοινωνικῆς προνοίας περισσότερα δημιουργηθοῦν.

'Αγαπητοὶ Συνάδελφοι,

'Η ύποχρεωτικὴ ἔγγραφὴ εἰς τὴν "Ἐνωσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν ἀπάντων τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ποντοπόρων πλοίων καὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνοκτήτων, ἀλλ' ἔγγεραμμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ., εἴναι σήμερον, ὑπὲρ ποτε ἀλλοτε, ἐπιβεβλημένη. 'Υπῆρχε ἀντίρρησις διὰ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίοι, ἀλλ' ἀφ' ὅτου ἐπεξετάσθη ἡ φορολογία καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν, δὲν ύφισταται, πλέον, τοιαύτη.

'Εκ τῆς ἐποίησας συνδρομῆς τῆς μιᾶς δραμῆς κατὰ τὸν γκρός ἐκάστου πλοίου καὶ τῆς εἰσπράξεως τοῦ 15% τοῦ N. Δ)τος περὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, θὰ προκύψουν πλείστα ὄφελη ὑπὲρ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ὑπὲρ ἐνὸς ἐκάστου τῶν ἐφοπλιστῶν, χωρὶς καμμίαν δυσχέρειαν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Τούναντίον, θὰ ἀποκτηθῇ κάποια ἐφεδρικὴ δύναμις, ἡ ὄποια, σήμερον, δὲν ύφισταται. Διὰ τοῦ τροποποιούμενου Καταστατικοῦ, προβλέπεται

διὰ τὰ μεγάλης χωρητικότητος πλοία νὰ συνδρομῇ τῆς μιᾶς δραμῆς νὰ περιορίζεται εἰς σκάφη 60 - 80.000 τόννων.

Πρώτη, σημαντικὴ ὠφέλεια, ἡ ὅποια θὰ προκύψῃ, είναι ἡ διάθεσις ἐνὸς ποσού τούλαχιστον 40 ἑκατομμυρίων δραχμῶν κατ' ἔτος, ἐπὶ τοῦ Ταμείου τῆς 'Ἐνωσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν εἰς φιλανθρωπικὰ ἴδρυματα ἡ ἄλλους κοινωφελεῖς σκοπούς. Θὰ ἐμφανισθούν τοιουτοτρόπως οἱ ἐφοπλισταί, ἀπαραιτήτως ἐν συνόλῳ διὰ τῆς 'Ἐνωσεως, ὡς εὐεργέταις τοῦ κοινοῦ. 'Απὸ τὴν εὐεργεσίαν ἀποσιάζει ἡ 'Ἐνωσις τώρα, καίτοι πολλοὶ τῶν ἐφοπλιστῶν προσφέρουν ἔνας ἔκαστος πολλὰ περισσότερα, τὰ ὅποια δὲν φαίνονται. 'Εκ τῆς ἐνεργείας αὐτῆς, ἡ ὄποια θὰ εἶναι φορεύς μεγάλης προβολῆς, θὰ ἐνισχυθῇ ἀφ' ἐνὸς η Ναυτιλία δι' ἐμψυχού ύλικού καὶ ἀφ' ἐτέρου θὰ γίνη φανερόν, διὰ τὸ ἐφοπλισμὸς δὲν ἀγορεῖ τὰς ἀνάγκας τοῦ λαοῦ, ἀλλὰ συμβάλλει θετικῶς εἰς τὴν θεραπείαν των.

'Ακόμη θὰ δώσῃ εἰς τὸ Κράτος μίαν τεραστίαν δύναμιν, ἵνα τὴν χρησιμοποίηση δύνου δεῖ καὶ ἀπ' ὅπου θὰ ὠφεληθῇ καὶ ἡ Ναυτιλία.

'Ἐπίσης, θὰ πρέπει νὰ ἐνισχυθῇ, ήθικῶς καὶ οἰκονομικῶς τὸ Committee τοῦ Λονδίνου, ἀπαραίτητον ισχυρὸν σκέλος τῆς 'Ἐνωσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν.

Μετὰ συναδελφικῶν χαιρετισμῶν
ΜΗΧΑΝΑ Α. ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ

Πειραιεύς, Αὔγουστος 1975

πιτροπῆς ήτις, δημοσίευτη, δέον νὰ τροποποιηθῇ δάσσει τῶν ὄρθων ὑποδείξεων τῶν ἐνδιαφερομένων διομηχάνων.

'Η ναυσιδίος Ἐλλάς εἶχεν ἀπόλυτον ἀνάγκην τῆς ναυπηγεοπισκευαστικῆς διομηχανίας. Είναι τὸ ἀπαραίτητον συμπλήρωμα τῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπιδόσεως τῆς.

Η ΚΡΙΣΙΣ

'Η πλέον ἀπαισιούδοξης μελέτη, ποὺ εἶδε τελευταίως τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος, ἐν σχέσει μὲ τὴν κρίσιν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀνήκει εἰς τὸν προϊστάμενον τοῦ ναυτιλίας τῆς μεγάλης ἀμερικανικῆς Τραπέζης «Τσείζ Μανχάσταν Μπάνκ», κ. Ντάγκλας. Προβλέπει πὴν λίαν προσεχῆ «ἡ-

μέραν τῆς κρίσεως» διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν πετρελαιοφόρων, τοὺς μὴ δυναμένους νὰ ἀντιμετωπίσουν τὰς δυσκόλους ἡμέρας μὲ ἀποθεματικὰ κεφάλαια.

Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ μελέτην, δέον εἶναι ἀπίθανον τὸ ἀργούν τοννάς νὰ φθάσῃ τὰ 40 ἑκατ. τόν. — κατὰ τίνας καὶ τὰ 50 ἑκατ. τόννων. Καὶ ἐὰν τὰ σκάφη τῶν 40 ἑκατ. τόν. συνεχίσουν νὰ εἶναι παρωπλισμένα ἐπὶ διετίαν, οἱ πλοιοκτῆται τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ ἔχανονισθοῦν.

'Άλλ' οἷ μόνον οἱ πλοιοκτῆται, ἀλλὰ καὶ οἱ Τράπεζαι θὰ ὑποστοῦν σημαντικὰς ζημιές, ὥπως καὶ τὰ ναυπηγεῖα θὰ ἀπειληθοῦν εἰς αὐτὴν τὴν ὑπόστασιν των. 'Άλλα καὶ τὰ κράτη, ἀπτινα ἔχουν παράσχει τὴν ἐγγύησιν των διὰ δάνεια ἀνερχόμενα εἰς 30

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

δισεκατ. δολ. δέν θά μείνουν άλιώδητα από τάς ζημιάς.

Και ύποδεικνύει ό. κ. Ντάγκλας: Τὴν κρατική συμμετοχή ἐκτέλεσιν ἐνὸς προγράμματος διαλύσεων. Θὰ ἡτο ἀνόητον νὰ δελήσουν τὰ κράτη νὰ υποστηρίξουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν παραγγελιῶν σκαφῶν, τῶν ὁπίων ἡ ἀξία θὰ εἶναι μόλις τὸ ἥμισυ τῆς τιμῆς ποὺ θὰ ἔχῃ τὸ νέοτευκτὸν σκάφος εἰς τὴν ἀγοράν, ἔναντι τοῦ κόστους ναυπηγήσεώς του. Τὰ κράτη ὄφειλουν νὰ διευκολύνουν τὰς ἀκυρώσεις, διότι ὁ πληθωρισμὸς τοῦ τοννᾶς τῶν πετρελαιοφόρων θὰ διαρκεῖ ση ἐπὶ μακρόν, ἔτη μέτρα ἀποφασιστικά δὲν ληφθοῦν. «Ολη ἡ ἀγορά τῶν δεξαμενοπλίων εὐρίσκεται εἰς τὸ χείλος τῆς καταστροφῆς.

* * *

'Αλλ' ίδού καὶ δύο ἄλλων, σημαντικῶν παραγόντων τῆς νορβηγικῆς Ναυτιλίας, αἱ ἀπόψεις ἐπὶ τῆς κρίσεως. Σπεύδουν νὰ ἀπαντήσουν εἰς τὰς αἰσιοδόξους προθέψεις, αἵτινες διευπωθήσαν, τελευταίως καὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν, κατόπιν τῆς ἐλαφρᾶς αὔξησεως τῶν ναύλων.

Τὸ παγκοσμίως ἀργούν τοννᾶς — λέγει ὁ εἰς τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν — ὑπερβαίνει ηδη τὰ 20 ἑκατ. τόν. Πλείστοι ὅσοι ἐφοπλισταί, καθ' ὅλον τὸν κόσμον, ἀντιμετωπίζουν, πρωτοφανῶς, σοδαρὸ δικονομικὰ προβλήματα. Αἱ ἐλαφραὶ διακυμάνσεις τῶν ναύλων εἰς τὸ Περσικὸν Κόλπον δὲν ἡμποροῦν νὰ μεταβάλουν τὴν κατάτασιν ἡ νὰ ἐπιφέρουν μειώσιν τοῦ ἀργούντος τοννᾶς. 'Εκπρόσωπος τῆς Σὲλλ ὑπέδειξεν, ἄλλως τε, τελευταίως, ὅτι αἱ εἰς τοννᾶς ἀνάγκαι τὸ 1980 θὰ εἶναι γύρω τῶν 280 ἑκατομ. τόννων, ἐνὼ τὸ προσφερόμενον τοννᾶς θὰ φθάσῃ τὰ 430 ἑκατ. τόν.

"Εστω καὶ ἂν ὅλαι αἱ παραγγελίαι, αἱ

κλεισθεῖσαι μὲ παράδοσιν ἀπὸ 1 Ιαν. 1976 ἀκυρωθοῦν καὶ σκάφη 70 ἑκατ. τόν. διαλυθοῦν, πάλιν τὸ περιπλέον τοννᾶς τὸ 1980 θὰ φθάσῃ τὰ 40 ἑκατ. τόν.! Πλείστοι ὅσοι ἐφοπλισταί θὰ ἀντιμετωπίσουν δυσχερείας καὶ τινες θὰ φάσουν εἰς τὴν πτώχευσιν. Μή παρασυρώμεθα ἀπὸ αἰσιοδόξους προβλέψεις. Δέν δικαιολογοῦνται. 'Αποτελοῦν παραγνώρισιν τῆς παρούσης καταστάσεως.

* * *

'Εξ ἄλλου, ὁ γνωστὸς ἐφοπλιστής Οὐίλιαμ Οὐίλελμσεν ἔγραψεν εἰς τὴν νορβηγικὴν ἐφημερίδα «Ἀφεντόποστεν»: «Ἡ ἀπό τινων ἔβδομάδων ὑψησις τῶν ναύλων δὲν εἶναι παρὰ ἡ ἐπανόρθωσις μιᾶς ἀνωμαλίας. Οἱ ναύλοι, ποὺ ἐπιληρώνοντο εἰς σκάφη ἄνω τῶν 70 χιλ. τόννων, δὲν ἐπήρκουν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν δαπανῶν κινήσεως, εἰς τινας, μόνον, ἑκάτκους περιπτώσεις. Ἡσαν τόσον χαρητοῦ, ώστε νὰ μὴ καλύπτωνται ἀκόμη οἱ δαπάναι τῶν καυσίμων καὶ τὰ λιμενικά δικαιώματα.

Οἱ ναύλοι δὲν θὰ ἐπανέλθουν εἰς λογικὰ ἐπίπεδα, παρὰ μόνον ὅταν τὸ παρωπλισμένον τοννᾶς ἀναλάβῃ ὑπερεσίαν καὶ τὰ ἔσοδα ἐκ τῶν ταξιδίων θὰ ὑπερβαίνουν τὰς δαπανάς κινήσεως. Μή αὐταπατώμεθα. Δὲν ἔντοπης ισοζύγιος μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ἐφ' ὅσον η προσφορὰ θὰ ὑπερβαίνῃ τὴν ζητήσιν κατὰ 37 ὅλα ἑκατ.

* * *

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐτησίας γενικῆς συνελεύσεως τῆς ἑταῖριας «Δόντον καὶ Ὁθερσίης Φρέιτερ Λτδ», ὁ γενικὸς διευθυντής, κ. Ἐμμανουὴλ Μαυρολέων, ἔξεφρασε τὴν ἀποφιν, ὅτι η κρίσις εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων θὰ διαρκέσῃ ἐπὶ μίαν περίπου διετίαν εἰσέτι.

Πρὸς τὸ παρόν, ἡ Λ.Ο.Φ. ἔχει μόνον 7 ἐκ τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα είναι παρωπλισμένα εἰς τὴν Ἐλλάδα.

«Ἡ υφεσίς — παρετήρησεν — ὑποτίθεται ὅτι θὰ ἐκτονωθῇ πρώτον εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. 'Εὰν τούτο συμβῇ, ἡ κατανάλωσις πετρελαίου θὰ αυξηθῇ». Μὲ τὴν διάλυσιν τῶν παλαιοτέρων τάνκερς καὶ τὴν ἀκύρωσιν πολλῶν ἐκ τῶν υφισταμένων παραγγελιῶν, πιστεύει ὅτι θὰ ἐπλέθῃ βαθμιαίως ισορροπία εἰς τὴν ἀγοράν — πιθανώς περὶ τὰ τέλη τοῦ 1977 ή ἀρχὰς τοῦ 1978.

Ο. κ. Μαυρολέων εἶπεν, ὅτι τελευταίως διάφοροι ναυλωταὶ προσεφέρθησαν νὰ ναυλώσουν ὠρισμένα ἐκ τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς ἑταῖρίας του, ἀλλ' αἱ προτάσεις αὗται δὲν ἐγένοντο δεκταί, δεδομένου ὅτι οἱ προσφέρομενοι ναυλοὶ ήσαν ἔξαιρετικῶς χαμηλοί. Μὲ ἀπόθεμα ἄνω τῶν 20 ἑκατ. λιρῶν Ἀγγλίας εἰς μετρητά, η ἑταῖρις εἶναι πεπισμένη ὅτι δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν κρίσιν ἔως ὅτου η ναυλαγορὰ τῶν τάνκερς βελτιωθῇ.

Ἐπίσης, εἰς τὴν ἐτησίαν ἔκθεσίν του, ὁ πρόεδρος τῆς ἑταῖριας κ. Βασίλειος Μαυρολέων ἐτόνισεν, ὅτι τὰ ἀποθέματα τῆς Λ.Ο.Φ. πρέπει νὰ διατηρηθοῦν «διάτα καλυτέρους καιρούν» καὶ δὲν προέθη εἰς οὐδέμιαν ὑπόσχεσιν μερισμάτος διὰ τὸ οικονομικὸν ἔτος, τὸ λήγον τὴν 31ην Μαρτίου 1976.

Η ἑταῖρια ἐπραγματοποίησε κέρδη ἔξ 9.650.856 λιρῶν κατὰ τὸ 1974 - 75, ἔναντι 8.197.056 τοῦ 1973 - 74 καὶ ἔλαβε τὸ βραβεῖον τῆς Βασιλίσσης διὰ τὴν αὐξησιν κατὰ 6,3 ἑκατ. λιρῶν τῶν καθαρῶν συναλλαγματικῶν ἑσδόδων της ἐντὸς τριετίας, ἐπὶ ἐτησίου ποσοῦ 7,6 ἑκατ. λιρῶν.



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

Frank B. Hall is an old salt.

We've been in marine insurance since 1862.

Last year we managed or placed marine insurance for 190 ship lines. That adds up to more tonnage than any other broker.

Hall's leadership in this increasingly complex form of brokerage, where risks and values can be enormous, is based on our long experience, specialized knowledge, and worldwide marine contacts. Our clients span the world's commercial fleets—including everything from tugs, barges and container ships to drilling rigs, bulk carriers, mammoth tankers and tomorrow's LNG's.

Today, more than ever, you have to bring fresh, flexible, innovative thinking to the designing and servicing of marine coverage.

We got our sea legs helping



companies find better ways to meet their financial responsibilities. Perhaps we can help you.

Offices and service facilities throughout the world.

Frank B. Hall & Co., Inc.,
88 Pine Street, New York, N.Y.
10005 (212) 952-1200.



When you need a better solution.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Έν αναμονή τών ρωσικών είσαγωγών δημητριακών. Οι ναυλοί, έν τῷ μεταξύ, διά τὰ ἔτοιμα πλοιά κατέπεσαν εἰς τὰ κατώτατα ἐπίπεδα τοῦ ἔτους. Τὰ 3.75 δολ., φίο, ἀπό τὸν Κόλπον διὰ τὴν Ὀλλανδίαν εἰς σκάφος 54.000 τόννων.

Ἡ ναυλαγορά εύρισκεται, τὴν στιγμὴν αὐτήν, εἰς τὴν χειροτέραν θέσιν της. Ἡ ζῆτησις χωρητικότητος λίαν περιωρισμένη. Ἐν αι καθυστερήσεις εἰς τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως δὲν ἐνεφάνιζον τὸν πολυμηνὸν ἄργιαν τῶν ἐμφόρων πλοίων, θάτε εἴχομεν, ἀσφαλῶς καὶ περιπλισμένην χωρητικότητα τουητέκερς σκαφῶν. Τὸ φθινόπωρον, πάντως, διαφαίνεται καλύτερον διὰ τὰ ἡροῦ φορτίου σκάφη. Αἱ ρωσικαὶ ἀγοραὶ δημητριακῶν δυνατῶν νὰ φέσσουν τὰ 20 ἑκατομ. τόννων, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὴν Ἰνδίαν ἔρχονται τὰ πρώτα μηνύματα καταστροφών τῆς ἐσοδείας, εἰς ὥρισμένας περιοχάς.

Πάντως, ὅλαι αἱ ἐνδείξεις ἐπιτέρουν τὴν αἰσιοδοσίαν διὰ μίαν καλυτέραν αὔριον. Ἰδωμεν.

* * *

Ἄπο τὰς χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ἡ Ρωσία ζητεῖ νὰ ἀγοράσῃ ἐν ἑκατομ. τὸν δημητριακῶν, μὲ ταχείαν παράδοσιν. Ἡ Μόσχα ἐμφανίζεται ἐνδιαφερομένη διὰ μεγαλυτέρων ἀγοράς.

Πληροφορίαι τινὲς φέρουν τὰς εἰσαγωγάς δημητριακῶν ἀνερχομένας εἰς 30 ἑκατομμύρια τόννους.

Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ ἐσοδεία τῶν 9 χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς θά τίναι κατὰ 20% ἀνωτέρα διὰ τὸν ἀραβόσιτον, ὅμως κατὰ 10 - 14% κάτω διὰ τὸν σῖτον καὶ 8% διὰ τὴν κριθῆν.

* * *

Ἡ Ἰνδία, κατὰ δήλωσιν τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργοῦ, πρόκειται νὰ συστήσῃ ἀπόθεμα δημητριακῶν 12 ἑκατ. τόν. ὡς μέτρον προνοίας διὰ τὰς σιτοδείας.

Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμηνον ἡ Ἰνδία εἰσήγαγε 3.5 ἑκατ. τόν. δημητριακῶν καὶ θά συνεχίσῃ τὰς εἰσαγωγάς εἰς σημαντικὰς ποσότητας. Ἡ βοήθεια ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ θὰ ζητηθῇ.

Ἡ ἑταῖρα συγκομιδὴ ἐκτιμᾶται εἰς 114 ἑκατ. τόν. γεννημάτων. Ἐξ αὐτῶν, 49 ἀναφέρονται εἰς τὴν χειμερινὴν ἐσοδείαν. Βρο-

χαῖ, ὅμως, κατακλυσμιαῖαι, τὰς τελευταῖας ἡμέρας, θὰ περιορίσουν σημαντικῶς τὴν ἐσοδείαν.

* * *

Βροχαῖ, λίαν ίκανοποιητικαὶ διὰ τὴν ἐφορινὴν ἐσοδείαν εἰς τὰς ἀνατολικὰς περιοχὰς τῆς Ρωσίας. Καλὴ προβλέπεται ἡ συγκομιδὴ, ἀντιστομίζουσα τὴν πληγεῖσαν παραγωγὴν τῆς ἀπὸ τὴν ἡρασίαν δυτικῆς περιοχῆς.

* * *

Ἡ Ἱαπωνία θὰ εἰσαγάγῃ, ἐφέτος, 5.3 ἑκατ. τόν. σίτου, 7.5 ἑκατ. τόν. ἀραβόσιτου καὶ σόγια 3.24 ἑκατ. τόν. Κυρία πηγὴ προμηθείας ἡ Ἀμερική.

●

ΚΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΥΝ...

Ἐντὸς τῆς τελευταίας ἑδδομάδος τοῦ Ιούλιου, οἱ "Ελληνες ἔκρατησαν τὴν γνωσθεῖσαν κίνησιν τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, ἐν πλήρει ἐγρηγόρσει. Εἰς σχετικὸν δελτίον μεγάλου μεσιτικοῦ οἴκου τοῦ Λονδίνου μόνον οἱ "Ελληνες ἐμφανίζονται ἀγορασταῖς" οὐδεμίας ἄλλης ἔθνικότητος. Τάχει γνωσθείσας ἀγορὰς ἀναφέρομεν κατωτέρω :

Τὸ ιαπωνικὸν μότορ - τάνκερ «TATSUTA MARU» 90.268 τόν. d.w. τοῦ 1965, μὲ ἐπιθέωρησιν λήγουσαν τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1976. Μηχανὴ Σουλτζερ 20.700 ἵππων, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 3.2 ἑκατομ. δολαρίων.

— Τὸ μότορ - τάνκερ «TAIKOHSAN MARU» 68.435 τόν. d.w. τοῦ 1963, ἐπιθέωρησις 9/74, μηχανὴ B & W 18.900 ἵππων, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τῆς Νέας Υόρκης ἀντὶ 1.6 ἑκατομ. δολ. Μεγάλαι ἐπισκευαῖς εἰς τὸ σκάφος. Τιμὴ κατὰ 100 χιλ. δολ. ὑπὲρ τὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους πρὸς διάλυσιν.

— Τὸ βρετανικὸν τουητέκερ δηζελοκίνητον «INCHONA» (ἔνα ἀπὸ τὰ ὀλίγα ἀπομένοντα βρετανικὰ τοιαῦτα σκάφη) τόννων d.w. 12.000, τοῦ 1960, σερβεύ 1973, 4.800 ἵππων μηχανὴ Ντόξφορτ, ταχύτης 13 μιλ., ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 2.1 ἑκατομ. δολαρίων.

— Ἐπίσης τὸ τουρμπινοκίνητον «BENGALEN», 11.570 τόν. d.w. τοῦ 1956, ἐπιθέω-

ρησις (προέκτασις) μέχρι τοῦ Νοεμβρίου 1975, μηχανὴ 9.100 ἵππων, 16 μιλ., ἀντὶ 635.000 δολαρίων.

— Τὸ μπάλικ κάρριερ «BELBLUE» 18.402 τόν. d.w. τοῦ 1968, ἐπιθέωρησις Ἀπρίλιον 1973, μηχανὴ MAN 8.400 ἵππων, φορτωτήρες 5/8 τόννων, ἐπωλήθη εἰς "Ελληνας, ἀντὶ 5.250.000 δολαρίων.

Αἱ ἀνωτέρω ἀγοραὶ εἶναι αἱ μόναι γνωσθεῖσαι ἐντὸς μιᾶς ἑδδομάδος. Διαπιστοῦται ἡ διακατέσυστα τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστὰς αἰσιοδοσίας διὰ τὴν αὐρίον. Πιστεύουν εἰς τὴν προσεχῆ, τὸν χειμώνα, δελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Σπεύδουν, ἐξ ἄλλου, νὰ ἐπενδύσουν — ποὺ ἀλλοῦ παρὰ εἰς πλοία; — τὸ διαθέσιμά των. Ἡ τύχη εἰς τὸ παρελθόν ηγόνησε τοὺς τολμήσαντας. Διατί οἷς καὶ τώρα νὰ μὴ δικαιωθοῦν, ὅταν πρὸ ἡμῶν ἔχομεν ἔκτακτον μεταφορικὴν κίνησιν — τὴν ρωσικήν — διὰ φορτία είκοσι ἑκατομμυρίων τόννων;

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Κατὰ τὸν μῆνα Ιούλιον ἐσημειώθη κάποια ἀνάσχεσις εἰς τὰς ἀκυρώσεις — τούλαχιστον προσωρινού χαρακτήρος. Μέχρι στιγμῆς, τὰ ναυπηγεῖα ἀπώλεσαν παραγγελίας δεζεμενοπλοίων 45 περίπου ἑκ. τ. d.w. (ἀφαιρουμένων 5 ἑκατ. τόν., τῶν ὅποίων αἱ παραγγελίαι μετετράπησαν εἰς πλοία ἄλλων τύπων). Ἐνδεχομένως οἱ ναυπηγοὶ θὰ ἀξιοκούσονται πάλιν ταῖς πιέσεις ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι ἐπιτίθουν νὰ ἀπαλλαγούν τῶν παραγγελιῶν μεγάλων ἀνυλώτων τάνκερ. Αἱ ἐναπόμενουσαι κεναὶ ναυπηγικαὶ ἐσχάραι δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ πληρωθοῦν αὐθημερόν διὰ νέων παραγγελιῶν καὶ ἀπίζεται ὅτι τὰ διάφορα μετρα, λαμβάνομενα ὑπὸ τῶν ναυπηγείων — καὶ τῶν ἀντιστοίχων κυβερνήσεων — πρὸς περιορίσμον τῶν δημιουργουμένων κενῶν, θὰ ἔχουν, προφανῶς, εὐνοϊκὴν ἐπίδρασιν μακροχρονίως, ἐφ' ὃσον θεωρεῖται βέβαιον ὅτι θὰ ὑπάρχῃ πλέοντας συνθήκας, εἰς οιανδήποτε σοθαράν προσφοράν διὰ ναυπηγησεις — ιδιαιτέρως τὰς προερχόμενας υπὸ γνωστῶν ἐταιριῶν — παρέχονται ιδιαιτέρως εὐνοϊκοὶ όροι, οἵτινες ησαν ἀδιανότοι πρὸ τινῶν μηνῶν.

«Εξαιρετικῶς συναγωνιστικοὺς όρους προσφέρουν τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα, ἀπέναντι ἐπλήγησαν σοθαρώτερον ἀπὸ τὰς ἀκυρώσεις. Ὁς ἐκ τούτου, ἡ πλειονότης τῶν δλίγων νέων παραγγελιῶν τοποθετεῖται εἰς ιαπωνικὰ ναυπηγεία.

Γενικά τὰ ναυπηγεῖα μὲ τὴν βοήθειαν τῶν κυβερνήσεων, προσφέρουν 7ετή πίστωσιν διὰ τὸ 70% τῆς ἀξίας τῶν νέων παραγγελιῶν. Άλλα οἱ πλοιοκτήται πιέζουν τὰ ναυπηγεῖα διὰ μεγαλυτέρας διευκολύνσεις.

Πρός τὸ παρόν, δὲν ὑπάρχουν οὐσιαστικὰ κίνητρα διὰ τοποθετήσεις νέων παραγγελιῶν. Ἡ ναυλαγορά διέρχεται κρίσιν καὶ οἱ προσπικαὶ ταχείας ἀνακάμψεως εἶναι περιωρισμέναι· Ής ἀποτέλεσμα αἱ τιμαὶ τῶν νεοτέκτων κατέρχονται σταθερῶς. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους, μέχρι σήμερον, ἔχουν μειωθεῖ κατὰ 20% περίπου. Ἐπιπροσθέτως, αἱ πιστωτικαὶ εὐκολίαι, αἵτινες παραχωροῦνται τώρα, δὲν ἐπευχύγάνοντο εὐχερῶς, πρὸ μηνῶν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, ὡρισμένοι πλοιοκτήται θεωροῦν, ὅτι εἶναι τώρα εὐκαιρία νὰ ἐπενδύσουν εἰς νεότευκτα — κυρίως 40.000 τόν. d.w. καὶ μεγάλα ἡμιλάνερς, τῶν 15 - 20.000 τόν. d.w.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

«Απογοητευτική, διὰ τὰς Ἀρχαὶ τῆς διώρυγος, ἡ κίνησις πλοίων μέσω τοῦ Σουεζ. Κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τῆς ἐπαναλειτουργίας τῆς διήρχοντο, κατὰ μέσον όρου, 10 σκάφη ἡμεροτίων, διὰ νὰ αὐξηθοῦν εἰς 16, μετὰ τὸ πρώτον 15θήμερον. Εἰς τὰ τέλη 'I-

Entrust your vessels to

DICKINSON ORGANIZATION

OPERATING IN BRAZIL SINCE 1878

Steamship Agents, Brokers and Stevedores

Highly specialized staff capable of attending efficiently to everything connected with shipping activities.

Offices at Santos, São Paulo Paranaguá, Porto Alegre, Rio Grande do Sul and Vitória, and sub-agencies at all major Brazilian Ports.

HEAD OFFICE:

Agência Marítima Dickinson S/A - Santos, SP, Brazil.
Rua 15 de Novembro Nos 161/163 - P.O. Box, 210 - Santos.
Telex Number : 013-1101.

ουλίου, ό ρυθμός είχε φθάσει τα 25 σκάφη ήμερστίων. Ο έσορτασμός της διελεύσεως του χιλιοστού πλοίου έπραγματοποιήθη τάς πρώτας ήμέρας του Λύγούστου — μίαν έβδομαδά αργότερον από δις ηλπίζετο.

Σημειωτέον, ότι τα χρησιμοποιούντα μέχρι τούδε την διώρυγα σκάφη είναι μικρά χωρητικότητας το 80% είναι σκάφη γενικού φορτίου. Πάντως, αι 'Αρχαι της διώρυγος έλπιζουν, ότι έντος 3 - 4 μηνών, έμφορτα τάνκερ θά αντιπροσωπεύουν το 25 - 30% των έσόδων της διώρυγος, αφορτά τάνκερς το 35 - 40% και σκάφη ξηρού φορτίου το 35%.

Μεγάλη έταιριό πετρελαίων είχεν έπαφάς με τας 'Αρχάς της διώρυγος και έντος των προσεχών έβδομαδών, άρκετα δεξαμενόπλοια της, τών 110 - 150.000 τόν. d.w. Θά την διαπλέυσουν ύπο έρμα, κατευθυνόμενα πρός Περιοικόν Κόλπον. Τάνκερ τών 110.000 τόνων, πληρώνει περί τας 88.000 δολλαρίων είς τέλη διελεύσεως.

Τά τέλη διά τά άφορτα σκάφη είναι, φυσικά, χαμηλότερα. Τούτο, έν συνδυασμῷ πρός το γεγονός, ότι τά τέλη διά τά έμφορτα τάνκερς είναι κατά 10% περίπου χαμηλότερα από τά αντίστοιχα διά τά πλοία ηρού φορτίου, καταδεικνει την προσπάθειαν των 'Αρχών της διώρυγος νά προσελκύσουν τά μεγαλύτερα τάνκερς (πρό τού 1967, το 70% των έσόδων της διώρυγος προήρχετο από δεξαμενόπλοια).

Μετά έξ έβδομαδάς διελεύσεως μιᾶς μόνον νησοπομπής ήμερστίων (την μίαν ήμέραν βορείου και την έπομένην νοτίου κατευθυνσεως), αι 'Αρχαί της διώρυγος άπεφασισαν την διέλευσιν δύο νησοπομπών ήμερστίων — μία πρός έκαστην κατεύθυνσιν. Ή προσπέλασις θά πραγματοποιήται είς τάς Πικράς Λίμνας. Μέση ταχύτης διελεύσεως ύπολογί-

ζεται περί τά 12 - 13 χιλιόμετρα ώριαίως. Διά τήν έξυπρέπησιν της κινήσεως έτοποθετήθη προσφάτως σύστημα φανών ναυσιπλοΐας, ύπαρχουν δέ ένδεκα παράκτιοι σταθμοί σημάτων.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

Νομίζομεν ότι πρέπει νά γίνη άποδεκτή ή αποφις τών ναυτικών διά τήν μετατροπήν του Νοσηλευτικού 'Ιδρυματος Έμπορικον Ναυτικού, εις Γενικού Ναυτικού Νοσοκομείον. Τό πρόβλημα συνεχίζηθη είς νέαν σύσκεψιν ύπο τήν προεδρίαν του κ. 'Υπουργού Έμπορικης Ναυτιλίας, καθ' ήν οι έκπρόσωποι τών ναυτικών έπροτειναν οπως διακοπή ή λειτουργία του ΝΙΕΝ έπι άρισμένον χρονικούν διάστημα, προκειμένου νά γίνουν αι ένδεικνυμεναι έπισκεψαι και μετατροπαι είς τό κτίριον τών Μελισσών, ώστε τό ταχύτερον διανοτάν νά καταστή δυνατή ή λειτουργία του ώς Γενικού Ναυτικού Νοσοκομείου.

Βεδαίως, ή άπαιτηθησομένη δαπάνη διά τάς έλογυ έπισκεψάς και μετατροπάς του κτίριου είναι σημαντική, άλλα τό σφέλος, όπερ άναμένεται νά προκύψῃ έκ τής λειτουργίας του ναυτικού νοσοκομείου είναι διτόν: Πρώτον, θά έξασφαλισθη άνθρωπην νοσοκομειακή περιθαλψις είς τούς ναυτικούς μας και δεύτερον, θά προκύψῃ σημαντική οίκονομία είς τό Κεφάλαιον 'Ασθενειάς. 'Εξ άλλου, ή λειτουργία του Γενικού Ναυτικού νοσοκομείου ούδετος παρεμποδίζει την πρόθεσιν τών 'Ελλήνων έφοπλιστών νά προσφέρουν είς τήν έλληνικήν ναυτικήν οίκογενειαν ένα υπερσύγχρονον Γενικόν Νοσοκομείον. Αντιθέτως, ή πείρα ήτις θά άποκτηθῇ από τήν λειτουργίαν του ΝΙΕΝ, ώς γενικού ναυτικού νοσοκομείου,

θά δύναται νά χρησιμοποιηθῇ έπωφελῶς είς τό ίδρυμασόμενον, διά κεφαλαίων τού έφοπλισμού, νοσοκομείον.

Όφείλει, συνεπώς, τό ιπουργείον Ναυτιλίας, νά προχωρήσῃ, με τήν συμπαράστασιν όλων τών παραγόντων τής Ναυτιλίας, είς τήν λύσιν τήν όποιαν υποδεικνύουν οι ναυτικοί. Είναι ή πλέον συμφέρουσα.

Ο ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ

Συνεχίζεται ή ύποβολή παραπόνων έκ μέρους τών ναυτικών, διά τό έπιπεδον τής παρεχομένης, ύπο τού Οίκου Ναύτου, ιατροφαρμακευτικής περιθάλψεως, ή όποια, όμολογουμένων, δέν είναι, όχι άπλως ή ένδεδειγμένη, άλλα πολὺ κατωτέρα εκείνης τήν όποιαν δικαιολογεῖ τό ύψος τής καταβαλλόμενής δαπάνης. 'Ιδιαιτέρως παράπονα διατυπώνται διά τήν έν γένει λειτουργίαν τού Οίκου Ναύτου Πειραιώς, όπου ούδεν ήλλαξε, παρά τά κατά καιρούς έξαγγελθέντα. Τό σημείωμα προτεραιότητος έξακολουθεῖ νά ίσχυη, παρά τάς τολαιπωρίας και ποικίλας άλλας ένοχλήσεις, τάς όποιας προκαλεῖ είς τούς ήσαφαλισμένους καί, κυρίως, είς τάς οικογενείας τών ναυτικών μας. Μάς κατηγορείθη σχετικώς ή περίπτωσις συζύγου ναυτικού, ήτις προσελθούσα λίαν ένωρις, διά νό λάθη τό περιλάθητον, πλέον, σημείωμα προτεραιότητος, ήνωχλήση κατά τρόπον άνεπίτρεπτον ύπο άσχημονούτος, ούχι, βεβαίως, ήπαλλήλου τού 'Ιδρυματος και ήνωχλήση ή προστρέψη κλαίουσα είς τήν οίκιαν της, χωρίς, φυσικά, νά άναμεινη τήν σειράν της, διά νά έξυπρετηθῇ.

Πρό πολλού είχεν έξαγγελθή, ότι συντόμως θά έξησφαλίζετο είς τούς ναυτικούς περίθαλψις άξια τής έν γένει προσφορᾶς των πρός τήν έθνικήν οίκονομίαν, άλλα και

άνακοίνωσις

γιά τούς SHIPCHANDLERS δλου τού κόσμου

Τώρα ή Έταιρεία Καφέδων BRAVO προσφέρει τόν φημισμένο καφέ BRAVO - TRANZITO, άποκλειστικά γιά τούς προμηθευτάς πλοίων.



- 1 Σε νέες χαμηλότερες τιμές
- 2 Στήν ίδια ύψηλή ποιότητα πού άπολαμβάνουν όλοι στήν Έλλαδα.
- 3 Σε είδική συσκευασία με έγγυηση φρεσκάδας γιά 24 μήνες.
- 4 Με εύνοικούς όρους πληρωμῆς.

Τώρα χάρη στόν καφέ BRAVO δλοι οι "Ελληνες ναυτικοί μποροῦν νά άπολαμβάνουν μιὰ γένση άπ' τήν πατρίδα, σ' όποιο μέρος τού κόσμου κι ἄν ταξιδεύουν.

ΗΔΗ ΕΧΟΜΕ ΤΑΚΤΙΚΟΥΣ ΠΕΛΑΤΕΣ ΤΟΥΣ ΚΑΤΩΘΙ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΣΑΣ:

HOLLAND

Rotterdam
Atlas & Economic Shipstores Ltd
Beekers Hutton BV, Shiptores
Zennis - Shiptores NY

BELGIUM

Antwerp
De Coster & Auwerkerken

BAHRAIN

Bahrain Marine Supply Co

ENGLAND

Montreal
Immingham

HULL

E.E. Sharp & Sons Ltd.
Hutton & Co. (Shipchandlers) Ltd
FRANCE

Dunkerque

M. and R. Dekytpotter & Sons

Sète

E.A.F.M.

CANADA

Clipper Ship Supply Ltd

GREECE

Piraeus
Antoniades Atlas S.A.
Astar Transit Ltd.
NAFS - C. Anagnostou Ltd.

ITALY

Hardy Transit Stores

Genova

Michael Pagonis

Mavros Imports S.A.

Civitavecchia

F.I.N.D.E.R.

NAPLES

Montanari S.R.L.

RAVENNA

Montanari S.R.L.

JAPAN

Montanari S.R.L.

KOBE

Meandros Enterprises

YOKOHAMA

Susucc & Co., Ltd., Shiptores

PROVVEDITORIE MARITIME

"San Giacomo" S.p.A.
Montanari S.p.A.
Naples
Montanari S.R.L.

WEST GERMANY

Hamburg
Friedrich Sänger
Zerssen & Co.,
A.E. Dutton & Co., G.m.b.H.

SINGAPORE

Dawood & Co., (PTE) Ltd.



ΖΗΤΗΣΤΕ ΜΑΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΜΕ ΤΕΛΕΣ Η ΜΕ ΓΡΑΜΜΑ ΣΑΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΦΕΔΩΝ BRAVO
ΚΗΦΙΣΣΟΥ 100, ΑΙΓΑΛΕΩ - ΑΘΗΝΑΙ
ΤΕΛΕΣ: 214051 BRAV - ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
SAMOURTE - ATHENS

της μεγίστης συνεισφοράς των πρόστιν τούς ασφαλιστικούς των όργανισμούς. Μέλοντην διαπιστώνομεν, σύμως, ότι ούδεν έγένετο πρός την κατεύθυνσιν αύτήν, καίτοι είχε γίνει ή σχετική προεργασία διὰ την άπαιτουμένη νομοθετική ρύθμισιν. Ής γνωστόν, οι ναυτικοί μας ζητούν την καθιέρωσην τού συστήματος τού οικογενειακού ιατρού καὶ εἰς τὸν Πειραιά καὶ, γενικότερον, νά τοὺς ἔξασφαλισθῇ ιατροφαρμακευτική περίθαλψις, παρομοία τῆς παρεχομένης εἰς τοὺς δημοσίους ὑπαλλήλους.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Η ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΕΣΤΙΑ

'Απὸ πολλὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα μᾶς πληροφοροῦν, ότι κατὰ τὰς ἡμέρας αὐτὰς δέχονται πλήθος καταλογιστικῶν πράξεων τῆς 'Εργατικῆς 'Εστίας' δι' ἀρκετά ἔκατον μύρια. Πρόκειται περὶ μὴ παρακρατηθεισῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν. Ποιῶν εἰσφορῶν καὶ ποιῶν ναυτικῶν, εἰναι ἄγνωστον. Παλαιότερα, τὰ δικαστήρια είχον κρίνει, ότι καταλογιστικὴ πράξις, μὴ ἀναφέρουσα τὸ ὄνομα πεπώνυμον τοῦ ναυτικοῦ, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογίσεως του καὶ τὸν μισθόν, διὰ νά κριθῇ ἀν καὶ ποία ἔδει νά παρακρατῇ εἰσφορά, εἶναι ἀκυρός. Οὕτως, ἐπὶ τινα χρόνον, τὸ ζήτημα ἐκοιμήθη, διὰ νά ἔχυντη σή τώρα δριμύτερον, χωρὶς, ὡς μανθάνομεν νά συμμορφωθοῦν αἱ καταλογιστικαὶ πράξεις μὲ τὴν νομολογίαν, διότι καὶ πάλιν πάσχουν τὴν αὐτὴν ἀκυρότητα.

Τὸ ζήτημα, σύμως, δὲν εἶναι νομικὸν οὔτε λύεται μὲ τὴν συνήθη, πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους, ἐπωδὸν ἀκαταφύγετε εἰς τὰ δικαστήρια. Εἶναι ζήτημα οὐσιαστικὸν καὶ ἔντευθεν διωξῆς τῆς Ναυτιλίας, φρονούμεν ότι πρέπει νά κινήσῃ εἰς ἐνεργὸν ἀντίδρασιν τὴν διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας, τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Πλήθος θεσμῶν τῆς χερσαίας ἐργασίας δὲν ἔφαρμόζονται εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, λόγῳ τοῦ ίδιομόρφου αὐτῆς. 'Ἐπομένως, ἡ γενικότης τῆς ἐκφράσεως τοῦ ἰδρυτικοῦ νόμου τῆς 'Εργατικῆς 'Εστίας (πᾶς ἐργοδότης κ.λπ.), δὲν ἀκρέ διὰ τὴν αὐτόματον ἐπέκτασιν τῶν διατάξεων εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν. Καὶ ἄλλαι διατάξεις τῆς χερσαίας ἐργασίας εἶναι γενικῶς διατυπωμέναι, οὐδείς, σύμως, ἐσκέφθη, ότι ἔφαρμόζονται εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, διὰ μόνον τὸν λόγον τῆς γενικῆς διατυπώσεως αὐτῶν.

Ἡ ἐπιβαλλομένη οὐτῶν ἐρμηνευτικῶν εἰς τὸν πλοιοκτήτην ὑποχρέωσις παρακρατήσεως τῶν ὑπὲρ τῆς 'Εργατικῆς 'Εστίας εἰσφορῶν τοῦ ναυτικοῦ, εἶναι πρακτικῶς ἀνεφάρμοστος ὅταν δικαίως ὁ ναυτεργάτης αἰσθάνεται ότι φαλιδεύεται ὁ μισθός του διὰ σκοπούς, οὓς θεωρεῖ ξένους πρὸς αὐτῶν.

Κατόπιν, ὅταν καλῆται ὁ πλοιοκτήτης νὰ πληρώσῃ τὰ μὴ παρακρατήμενα, ἀπόληγει ἡ ὑπόθεσις εἰς ἀνεπίτρεπτον ἐπιβολὴν εἰσφορᾶς εἰς βάρος αὐτοῦ, ἥν ἀπαγορεύουν αἱ 'Ἐγκριτικαὶ Πράξεις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Νόμου 2687) 1953, ἀπαγορεύουσαι, μάλιστα καὶ τὴν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ἥ Νομικῶν Πρώτων Δημοσίου Δικαίου κατάσχεσιν τοῦ

πλοίου, πλὴν τῆς περιπτώσεως ὁφειλῶν τῶν πλοιοκτητῶν, προερχομένων ἐξ αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοίου.

Εἶναι, συνεπῶς, ἐνδεδειγμένη περίπτωσις νά ἀναμιχθῇ ἐνεργῶς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ νά ὑποδειχῇ εἰς τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον 'Απασχολήσεως τὴν ἀληθῆ θέσιν τοῦ ζητήματος, τὴν ὥστε εἶναι ἐνδεχομένως δὲν ἔχει ὑπ' ὄψιν αὐτοῦ.

Τὸ ζήτημα, ἀν διὰ τὰ φορτηγὰ πλοῖα, λόγῳ τοῦ σχετικῶν μικρού ἀριθμοῦ τοῦ πληρώματος, συνεπάγεται μικρότερα ποσά, διὰ τὰ ἐπιβατηγά, ὑπερβατικά, κρουαζιέρπολιποια κ.λπ., ὅπου μέγας ὁ ἀριθμός τοῦ πληρώματος συνεπάγεται ποσά τῆς τάξεως τοῦ ἐκατομμυρίου καὶ πλέον, τὰ ὥστε καλούνται νῦν νά πληρώσουν κατηγορίαι πλοίων, δεινῶν δοκιμασθεῖσαι καὶ δοκιμαζόμεναι.

Ἡ ἐνέργεια, συνεπῶς, δέον νά εἶναι ταχεῖα καὶ ἀμεσος πρὶν ἡ ἐπέλθουν ἀποτελέσματα ἀνεπιθύμητα.

ΠΟΙΑΙ ΑΙ ΚΥΡΩΣΕΙΣ :

'Απίστευτα μᾶς φαίνονται τὰ ἐνυπογράφως, δύμως, καταγγελλόμενα διὰ τὴν ἐπὶ φορτηγά πλοίον γνωστῆς μεγάλης ἐλληνικῆς ἐταιρίας διαδίνων τοῦ πληρώματος. 'Η καταγγελία ἔφασε μέχρις ἡμῶν καὶ πιστεύομεν ότι διὰ τὴν ἐπιστρέψαντας τὴν ὁμαλήν ἐπικοινωνίαν και πεπλατιωμένων χειροτηρίων καὶ ἀκουστικῶν. Εἰς τὴν δυσχερείαν ἐπικοινωνίαν μετά τοῦ Πειραιῶς. Εἰς τὸν οὐρανό τοῖς πλοίοις φεύγοντας καὶ τὴν ἀνομιομορφίαν τῶν χρησιμοποιουμένων δεκτῶν (μερικοὶ συνεπάλιωσαν ηδη ἡλικίαν τριάκοντα ἔτῶν. Εἰς τὴν χρησιμοποίησιν διαφορετικῶν κεραιῶν δι' ἐκάστην θέσιν ἐργασίας, γεγονός ὅπερ ἀποκλείει τὴν ὁμαλήν ἐπικοινωνίαν και πεπλατιωμένων χειροτηρίων και ἀκουστικῶν. Εἰς τὴν δυσχερείαν ἐπικοινωνίαν μετά τοῦ Πειραιῶς. Εἰς τὸν οὐρανό τοῖς πλοίοις φεύγοντας καὶ τὴν ἀνομιομορφίαν τῶν χρησιμοποιήσις ἐγχρώμων ἀσυρματιστῶν (Πακιστανῶν, Φιλιππινέζων, 'Ινδῶν κ.λπ.), ἀπό την ομοιομορφίαν τῶν χρησιμοποιουμένων δεκτῶν (μερικοὶ συνεπάλιωσαν ηδη ἡλικίαν τριάκοντα ἔτῶν. Εἰς τὴν οὐρανό τοῖς πλοίοις φεύγοντας καὶ τὴν ἀποτυχία τοῦ συστήματος συνεχοῦς ἀκροάσεως, τὸ ὥστοιον δὲν δύναται νά λειτουργήσῃ ἀποδοτικῶς, ἐλλείψει ὁμοιειδῶν συσκευῶν. 'Ετερος παράγων, ποὺ δυσχεραίνει τὴν ἐπικοινωνίαν, εἶναι, κατὰ τὸν Σύλλογον Ραδιοτηλεγραφητῶν Ο.Τ.Ε. και ἡ χρησιμοποίησις ἐγχρώμων ἀσυρματιστῶν (Πακιστανῶν, Φιλιππινέζων, 'Ινδῶν κ.λπ.), ἀπό την ομοιομορφίαν τῶν χρησιμοποιουμένων δεκτῶν.

«Φεύγοντας — καταγγέλλει τὸ πλήρωμα — ἀπὸ τὴν 'Αμερέσαν, φορτωμένον σιτάρι, μὲ προορισμὸν τὸ Πακιστάν, δὲν πήραμε στὸ πλοίο οὔτε πόσιμο νερὸ οὔτε τρόφιμα οὔτε καν εἰδὴ υγιεινῆς. 'Εδόθη ἡ ὑπόχρεσις ότι θὰ πάντας στὸ Λάς Πάλμας και θὰ ἀνεφοδιάζωμεθα ἀπὸ ἑκεῖ. Δὲν σταματήσαμε, σύμως, στὸ Λάς Πάλμας. 'Επρόκειτο νά σταματήσουμε στὸ Κέιπ Τάουν. 'Άλλ' οὔτε ἑκεῖ σταματήσαμε. 'Έτοι, φθάσαμε στὸ Πακιστάν, μὲ πολλὲς ἐλλείψεις σὲ τρόφιμα. 'Ανεφοδιασθήκαμε γιὰ μιὰ βδομάδα. Τὰ καύσιμα, μεταξύ, μάζευσαν και ἔλειψαν. Λίγο ντερπά, λίγο ρύζι, ἀλεύρι, βούτυρο, μαρμελάδα κι' ἔλιξ. Τὸ πόσιμο νερὸ εἶναι λάτρας, ἀποσταγμένο μὲ φάρμακα. 'Εχει χρώμα μελί, λόγῳ ἀκαθαρσίας τοῦ τάνκ.

» 'Η ζώη μας ἔχει μείνει στὸ ἔλεος τοῦ Θεοῦ, καθὼς τὸ πλοίο, χωρὶς καύσιμα, δὲν παρέχει καμμια ἀσφάλεια. 'Απ' τὶς πέντε βάρκες, οἱ τρεῖς εἶναι τρύπιες κι' οἱ ἄλλες δὲν μποροῦν νά καθελκυσθοῦν, γιατὶ τὸ σύστημα καθελκύσεως δὲν λειτουργεῖ. 'Αεροσμός στὰ δωμάτια δὲν ὑπάρχει. 'Έδω ἐπικρατεῖ τρομερὴ ζέστη. Οἱ καταστίδες εἶναι τόσο πολλὲς, ποὺ δταν κοιμώμασθε κάνουν παρέλαστας ἐπάνω στὸ σώμα μας.

» Δὲν ξέρουμε ποῦ νά ἀπευθύνουμε. 'Ἄσ μᾶς δώσῃ τὴν ἀπάντηση τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας καὶ μάλιστα εν καιρῷ Νέας Δημοκρατίας.

Καὶ προσθέτομεν ήμεῖς: Τὸ ὑπουργεῖον ἔλαβε γνῶσιν τῶν καταγγελλομένων. 'Ἄσ τὰ ἔξετάση καὶ αἱ δώση τὴν ἀπάντησην εἰς τὸ πλήρωμα. Εἶναι, μητως, ὑπερβολικὰ τὰ καταγγελλόμενα; Καὶ ἂν δὲν εἶναι, ποῖαι αἱ κυρώσεις;

Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΗΣ ΛΟΥΤΣΑΣ

'Ο νεοσύντατος Σύλλογος Ραδιοτηλεγραφῶν Ο.Τ.Ε. παραδέχεται, ότι τὰ διατυπώμενα ἐκάστοτε παράπονα διὰ τὰς συνθήκας ἐπικοινωνίας τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, μέσω τοῦ παρακτίου σταθμοῦ τῆς Λούτσας εἶναι απολύτως δικαιολογημένα. 'Υποστηρίζει, σύμως, ότι διὰ τὴν ἐπικρατούσαν καταστασίαν δὲν εύθυνεται τὸ προσωπικὸν τοῦ παρακτίου, τὸ ὥστοιον, ἐργαζόμενον ὑπὸ λίαν δυσμενεῖς συνθήκας, καταβάλλει ὑπερανθρώπους προσπαθείας διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν πλοίων. Κατὰ τὸν σύλλογον, αἱ παρουσιαζόμεναι ἀνώμαλαι εἰς τὴν ἐπικοινωνίαν μετά τῶν πλοίων φεύγοντας ὅφειλεται: Εἰς τὴν πλατιάτη τὴν ἀνομιομορφίαν τῶν χρησιμοποιουμένων δεκτῶν (μερικοὶ συνεπάλιωσαν ηδη ἡλικίαν τριάκοντα ἔτῶν. Εἰς τὴν χρησιμοποίησιν διαφορετικῶν κεραιῶν καὶ τελειωσαν τὴν ἀνομιομορφίαν τῶν χρησιμοποιούμενων συσκευῶν. 'Ετερος παράγων, ποὺ δυσχεραίνει τὴν ἐπικοινωνίαν, εἶναι, κατὰ τὸν Σύλλογον Ραδιοτηλεγραφητῶν Ο.Τ.Ε. και ἡ χρησιμοποίησις ἐγχρώμων ἀσυρματιστῶν (Πακιστανῶν, Φιλιππινέζων, 'Ινδῶν κ.λπ.), ἀπό την ομοιομορφίαν τῶν χρησιμοποιουμένων δεκτῶν.

'Ο σύλλογος ζητεῖ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν ἐγκαταστάσεων και τῶν τεχνικῶν μέσων τοῦ παρακτίου, ώς και τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῶν ἐργαζομένων, οἵτινες εύρισκονται εἰς δυσμενεστέρων θέσιν τοῦ Ο.Τ.Ε. και τοιούτοις διαθέτουν περισσότερα προσόντα ἀπὸ τοὺς διοικητικούς ὑπαλλήλους. 'Υποστηρίζουν οἱ ραδιοτηλεγραφηταὶ τοῦ Ο.Τ.Ε., ότι έταν ὁ 'Οργανισμὸς ἐχρησιμοποιοί εἰς Εύρωπας ούτοις δικαιοπειάστας παρακτίων, ούτοις θά διεκπεραίσθαινται πόλεις τοῦ 1) 3 μόνον τῆς ἐργασίας τοῦ προσωπικοῦ τοῦ παρακτίου τῆς Λούτσας, τὸ ὥστοιον, κατὰ τὸ 1974, μὲ 14 θέσεις εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφίαν ἐκάλυψεν 846.632 τηλεγραφήματα και μὲ 6 θέσεις εἰς τὴν ραδιοτηλεφωνίαν ἐξυπηρέτησε 239.756 συνδιαλέξεις μετά πλοίων.

'Η διοίκησης τοῦ Ο.Τ.Ε. όφειλε νά ἔξετάση μετά προσοχῆς τὰς ἀπόφεις τοῦ προσωπικοῦ τοῦ παρακτίου και νά προσθῇ εἰς τὴν λήψιν τῶν ἐνδεικυομένων μέτρων, διὰ νά καταστῇ ἀρτία τηλεπικοινωνιακή ἔξυπηρέτησις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΑΟΡΙΣΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

Τὸ θέμα τῆς νομίμου λύσεως τῆς συμβάσεως ἀδρίστου χρονού εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν εἶναι καὶ παλαιότερον και γνωστόν. Συμβαδίζουσα μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐποχῆς, ἡ διάρκεια τῆς ἐπ' ἀριστον τουτοῦ λειτουργητικῆς ἐπηργίας, μὲ δικαιώματα παρατάσεως ἐκ μέρους τοῦ πλοιού, ἀρχικῶς μέχρις ἐνέστη, τὸ πολύ, μηνῶν και βραδύτερον μέχρι τριάν. Σήμερον ζητεῖται ή μείωσις τῆς διαρκείας εἰς ἐνέστη.

'Ο νομίμος περιορισμὸς τοῦ δικαιώματος καταγγελλίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ὑπῆρχεν ἀπότοκος τῶν συνθηκῶν τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Κινουμένη μακράν τῶν ἐμψυχον ὑλικὸν τροφοδοτικῶν, αὐτῆς,



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

- CHARTING
- SALE AND PURCHASE
- MANAGEMENT

βάσεων, άντιμετωπίζει τεράστια προβλήματα διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολυμένων. Ἀποδημίώσεις, παλιννοστήσεις, ἔξοδος ἀντικαταστάσεως, ποιναὶ ἐλλιπούς συνθέσεως κ.λπ. Ἡ ὑποχρέωσις, λοιπόν, τοῦ ναυτικοῦ, ὅπως παραμένει ἐπὶ ἐτοῖς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπετέλει δικαιολογημένην ἀξίωσιν τοῦ πλοιοκτήτου. Οἱ ναυτικοὶ, ἀντιθέτως, θεωροῦν, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἀπαράδεκτον τὴν δέσμευσιν τῆς ἐργασίας τῶν, ἥτις — κακῶς, κατὰ τὴν γνώμην μας — ἀποκαλεῖται «ἀօρίστου χρόνου», ἐνῷ ἔπρεπε νὰ είναι «ἔτησίας διαρκείας».

«Ἡδη, ἐὰν ἡ σύμβασις ἀօρίστου χρόνου μειωθῇ εἰς ἐννεάδην, θὰ σημάνῃ νέας δυσχερίας καὶ ἀπροβλέπτους ἐπιβαρύνσεις διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Μὲ τὴν σημερινὴν μορφὴν τῶν μακρών πλόων καὶ τῶν χρονίων ναυλώσεων, τὸ δωδεκάμηνον δὲν είναι ὅσον μακρὸν ἐφαίνετο ἄλλοτε. Τούλαχιστον, ἐπομένως, ἡ διατήρησις τῆς τριμήνου παρατάσσεως θὰ παραστῇ ἀναγκαία, ὥστε φυσικῶτερα καὶ ἀνετωτέρα νὰ γίνεται ἡ ἀνανέωσις τῶν πληρωμάτων.

ΕΙΣ ΤΟ N.A.T.

Διάστασις ἀπόφεων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν σημειούται ἐπὶ τοῦ σχεδίου Νόμου «περὶ τῶν ὑπὲρ τοῦ N.A.T. εἰσφορῶν καὶ τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου αὐτού», διὰ τοῦ ὅποιού προβλέπεται ἡ κατὰ 2% αὐξῆσις τῶν εἰσφορῶν τῶν πλοιοκτητῶν. Ἀπὸ ναυτεργατικῆς δὲ πλευρᾶς παρατηρεῖται, ὅτι ὑπίσταται ὑπαναχώρησις τῆς 'Ἐνώσεως Ἐλλήνων' Ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τῶν συμφωνηθέντων, ὡς καὶ ἐπδίωξις ἀνταρτοπής τῆς οικονομικῆς ὑποδομῆς τοῦ N.A.T., ἥτις ἐτέθη διὰ τοῦ N. Δ) τος 152) 1974.

«Ἡ διάστασις τῶν ἀπόφεων ἐπὶ τοῦ ἐπιμάχου νομοσχεδίου διαπιστοῦται ἐξ ὑπομήματος τῆς Π.Ν.Ο. πρὸς τὸν ὑπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγοναν, διὰ τοῦ ὅποιου διατυπούνται παραπτήσεις ἐπὶ σχετικοῦ ἐγγύρου τῆς E.E.E., ὅπερ συνεχήθη εἰς τὸ Δ.Σ. τοῦ N.A.T.

Ἐπιβεβαιούνται οἱ διατυπωθέντες φόδοι περὶ καθυστερήσεως εἰς τὴν ἐπιψήφιστον τοῦ προαναφερέντος νομοσχεδίου, καθ' ἣν στιγμὴν ἡ ἀσφαλίσις πόρων ὑπὲρ τοῦ N.A.T. θεωρεῖται πλέον ἡ ἀπαραίτητος διὰ τὴν συνέχισιν τῆς ἐφαρμοζόμενης, ἥδη, ωρείας προνοίας ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ. Ἡ προσεγγύσις, οὖθε, τῶν ἀπόφεων τῶν δύν κυρίων παραγόντων τῆς Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται νὰ ἐπιτευχῇ τὸ ταχύτερον, ὥστε τὸ ἐπίμαχον νομοσχέδιον νὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ φυσιθῇ ὑπὸ τοῦ Τμήματος Διακοπῶν τῆς Βουλῆς. Ἀλλως, ἀναγκαστικῶς θὰ εἰσαχθῇ εἰς τὴν δόλομέλειαν τοῦ Σώματος, ὅπε ἡ ἐπιψήφισίς του θὰ βραδύνη, πέραν τοῦ ἐνδεχομένου νὰ διατυπωθοῦν καὶ ἀδικοὶ ἐπικρίσεις ἐναντίον τῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὴν σχετικὴν συζήτησιν.

ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΔΗΛΩΣΙΣ

Μεταξὺ τῶν δικαιολογητικῶν, τὰ ὅποια ὑποδάλλουν οἱ ὑποφήφιοι διὰ τὰς Δημοσίας Σχολάς E.N., περιελήφθη, ἐφέτος καὶ μία ὑπεύθυνος δήλωσις, ὅτι γνωρίζουν τοὺς Κανονισμοὺς τῶν σχολῶν καὶ τὸ ἐν αὐταῖς πνεῦμα πειθαρχίας καὶ δίδουν ὑπόσχεσιν τηρίσεως τῶν. Τόσον οἱ ἴδιοι, ὅσον καὶ οἱ γονεῖς ἡ κηδεμόνες αὐτῶν.

Ἀποτελεῖ προφανῶς ἀπόρροιαν τῶν τελεταίων ἐπεισοδίων καὶ ἐκδηλώσεων ἐν ταῖς Σχολαῖς, ἡ προσθήκη τοῦ νέου δικαιολογητικοῦ. Δὲν νομίζομεν, ἐν τούτοις, ὅτι ἐξυπηρετεῖ οὐσιαστικὸν τίνα σκοπόν.

Οἱ μαθηταὶ δὲν συμβάλλουνται μετὰ τοῦ Δημοσίου εἰς σχέσιν τινὰ ιδιωτικῶν δικαιῶν, ὥστε νὰ ὑπάρχῃ ἀνάγκη ὑπογραφῆς τῶν ὅρων τῆς συμβατικῆς σχέσεως. Διότι, ὅν συνέβαινε τοῦτο, τότε πάσα αἰλαγὴ τῶν δ-

ρων αὐτῶν θὰ εἶχεν ὡς συνέπειαν τὴν ἀκύρωσιν τῆς συμβάσεως καὶ τὴν δημιουργίαν ἀντιστοίχων ὑποχρέωσεων.

Πρόκειται, ἀντιθέτως, περὶ διοικητικῆς σχέσεως ἑξουσίας καὶ ὑποταγῆς, ἐξ ἣν ἐλλείπει τὸ συμβατικὸν στοιχεῖον. Ὁ μαθητής, ὑποβάλλων αἴτησιν εἰσδοχῆς, αὐτομάτως ἀναδεχεται τὸ ἐν τῇ Σχολῇ σύστημα, οὐτινος ἡ τήρησις κατοχυρώμενη διὰ πειθαρχικῶν διατάξεων καὶ οὐτινος ἡ τροποποίησις είναι δυνατὴ ἀνευ τῆς συγκαταθεσίας του.

Οὔτε τυπικὴν τίνα πρόσθετον ἔξασφάλισιν παρέχει ἡ δήλωσις. Τὴν δίωξιν μηπως ἐπὶ ψευδῇ δηλώσει; «Ἡ τὴν ἀφαίρεσιν τῆς αἵτιολογίας ἀγνοίας τοῦ συστήματος; Ἄλλα διὰ μὲν τὸ πρώτον, παρατηρούμενον ὅτι τὸ ἐκ τῶν Κανονισμῶν πειθαρχικὸν καθεστῶς ἀρκεῖ νὰ καλύψῃ πάσαν περίπτωσιν ἀνυπακοῆς, ἡ δὲ προσφυγὴ εἰς ἀμφισθούμηντης ἀξίας δίωξιν είναι τὸ τελευταῖον μέσον εἰς τὸ ὅποιον θὰ ἔπρεπε νὰ καταφύγῃ μία διοίκησις. Διὰ δὲ τὸ δεύτερον, παρατηρούμενον ὅτι εἰς τὴν ἐκπαιδευτικὴν λειτουργίαν, ἡ γνώσις τοῦ Κανονισμοῦ δὲν ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν τῆς μαθητικῆς σχέσεως, ἀφοῦ ἡ σχέσις είναι προαιρετικὴ καὶ ἡ ἀποχώρησις ἐλεύθερα.

Ἄλλα, λοιπόν, καταλήγομεν, εἰναι τὰ ἐνδικυνόμενα μέτρα βελτιώσεως τοῦ συστήματος καὶ ὅχι αἱ ἀστυνομικαὶ δηλώσεις καὶ ὁ φόδος τῆς δίωξεως.

ΚΑΘΗΓΗΤΑΙ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ἐγράψαμεν ἡδη διὰ τὴν νέαν Δημοσίαν Σχολὴν Πλοιάρχων τοῦ Ἀργοστολίου. Δεκατητὶς σχεδὸν προεργασία, κινουμένη ὑπὸ γενναιοδώρου πρωτοβουλίας τοῦ ἀειμνήστου Π. Βεργωτῆ, ἀπέληξεν εἰς τὴν σύστασιν καὶ τὴν ἔδρυσιν τοῦ νέου ἐκπαιδευτικοῦ φυτωρίου εἰς τὴν ναυτικοτάτην Κεφαλληνίαν. Εἰς θέσιν περιόπτων καὶ κατάλληλον ἀπὸ πόσης πλευρᾶς, μὲ δόλους τοὺς ἀντικειμενικοὺς ὅρους ἐπιτυχίας, ἀνηγέρθη τὸ μέγαρον τῆς σχολῆς, τὴν ὅποιαν αἱ κάτοικοι, ὡς είναι φυτικὸν, περιβάλλουν μὲ στοργὴν καὶ κατανόησιν.

«Ἡδη, εἰς τὰς ἐφετεινὰς εἰσαγωγικὰς ἑξτάσεις περιελήφθη ἡ προκήρυξις διὰ τὴν κόλψιν τῶν πρώτων 40 μαθητῶν της. Εἴμεδος περίεργον νὰ ἔδωμεν τὸ ποσοστόν τῶν νέων ἐκ τῆς Κεφαλληνίας καὶ τῶν λοιπῶν Ιονίων, οἱ ὅποιοι θὰ διεκδικήσουν τὸν τίτλον τῶν ιδιαίτερων σπουδαστῶν τῆς. Είναι γνωστὴ ἡ ναυτικὴ παράδοσις ὑποκλήρου τῆς

πειριοχῆς, ὥστε νὰ δικαιοιογήται ἡ ἐλπίς, ὅτι θὰ ὑπερισχύσῃ τῆς παμφάγου ἀστυφίλαξις τοῦ κέντρου.

«Ὀπωσδήποτε, ιδιαιτέρα προσοχὴ χρειάζεται διὰ τὴν ἀρτίαν λειτουργίαν τῆς σχολῆς εἰς τὰ πρώτα, αὐτῆς, βήματα. Ἡ ἀρχὴ είναι τὸ ημίσυο τοῦ παντός καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς ἐκκινήσεως θὰ σπερεώσῃ ἀκλονήτως τὴν φήμην της. Πρός τοῦτο, δύο κυρίων σημεῖα είναι ἀνάγκη νὰ τονισθοῦν: Ἡ ποιότητα τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ προσωπικοῦ καὶ ὁ πλήρης ἑξπολισμὸς τῆς σχολῆς. Ἐπὶ τοῦ πρώτου, τὸν λόγον ἔχουν οἱ κληρονόμοι τοῦ Βεργωτῆ, ὁ ὄποιος, συνεχίζων τὰς προσφοράς του, θὰ ἀνελάμβανε, ἀν ἔζη, νὰ καταστήσῃ τὴν Σχολὴν τῆς Κεφαλληνίας ἀνταξίαν τῶν πλέον προηγμένων τοῦ εἰδούς της. Τὸ τονίζομεν ιδιαιτέρως, διότι περὶ τεχνικῆς σχολῆς πρόκειται καὶ ἐπὶ τοῦ τεχνικοῦ αὐτῆς ἑξπολισμοῦ θὰ στηρίξῃ τὴν ὑπεροχήν της ἔναντι τῶν λοιπῶν θεωρητικῶν ναυτικῶν ἐκπαιδευτηρίων.

ΤΟ ΔΕΛΤΙΟΝ

Μὲ συνέπειαν, συστηματικότητα καὶ ἐπιμέλειαν, τὸ «Δελτίον» τῆς 'Ἐνώσεως Ἐλλήνων' Ἐφοπλιστῶν, είχεν ἐπιτύχει εἰς τὰ 34 τεύχη του, νὰ συγκεντρώσῃ ὀδόκληρον σχεδόν τὴν ἐνδιαφέρουσαν, τὸν ἐφοπλισμόν, νομοθετικὴν ὑλην. Κείμενα νόμων, διαταγμάτων καὶ ἐγκυκλίων, ἀφορώντων εἰς τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων, τὴν σύνθεσιν, τὴν ἀσφάλειαν, τὰς ἀποδοχάς, τὰς συλλογικὰς συμβάσεις καὶ ὅτι ἄλλο ἐνδιαφέρει τὴν ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, ἀντὶ νὰ ἀναζητοῦνται εἰς τὴν 'Ἐφημερίδα τῆς Κυθερήσεως, παρείχοντο κωδικοποιημένα καὶ σχολιασμένα εἰς τὰς σελίδας τοῦ «Δελτίου», πρὸς ἀμεσον τροφήν τῶν ἐνδιαφερομένων. Παραλλήλως, ἡ συγκέντρωσις τῶν γνωμοδοτήσεων ἐπὶ ναυτεργατικῶν διαφορῶν ἀπετέλεσε μοναδικήν, εἰς τὸ εἰδός της, προσφορὰν τοῦ «Δελτίου», ἀνεκτιμήτου χρησιμότητος, ἐνῷ ἡ δημοσίευσις τῶν διεθνῶν κειμένων, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιλοΐας καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ εἰς τὴν ἀποφυγὴν ρυπάνσεως τῆς θαλάσσης, συνεπήρωσην, κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον, τὴν ἐνημέρωσιν. Τέλος, ὁ λεξικογραφικὸς εὐρετηριασμὸς τῶν περιεχομένων διηγούλων, τεραστίως, τὴν ἀναζήτησιν καὶ τὸν πλέον λεπτομερῶν θεμάτων.

Ἀδιάσειστος ἀπόδειξις τῆς ἐπιτυχίας τοῦ «Δελτίου» ἔκεινοι ὑπῆρξεν ἡ μεγάλη

CABLES: "NAFTIKA"

TELEX: 6-7500 DN

P. O. BOX 210

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

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ

ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

APTIA ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ

λιγότερα προβολή του έλληνικού πλοίου. Διά τούτο και ό κατάπλους είς οιονδήποτε λιμένα του κόσμου έλληνικού πλοίου είναι πηγή χαράς. Τό υπόδεχονται μὲ τὰ φιλικώτερα αἰσθήματα.

ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Τὸ Κογκρέσσον ἀπέρριψε τελικῶς τὴν πρότασιν τῆς μὴ ἀσφαλίσεως κατὰ κινδύνων πολέμου, ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον, τῶν ὑπερτριακοσίων σκαφῶν (18 ἔκ. τόνων), ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας, ὑπὸ ξένας σημαίας. Μεταξὺ τῶν σκαφῶν αὐτῶν καταλέγονται καὶ θλίγα τινὰ ἐλληνόκτητα.

Ἐχεις προταθῆ, πρὸς ἔξαναγκασμὸν τῶν πλοιοκτητῶν, νὰ φέρουν ὑπὸ τὴν ἀστερέσσαν τὰ πλοῖα τῶν, νὰ πάυσῃ τὸ κράτος νὰ ἀσφαλίζῃ κατὰ κινδύνων πολέμου τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας σκάφη τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν. Ἀνεγνωρίσθη ὅμως, τελικῶς, ἡ ἀνάγκη τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ὑπὸ τὴν ὄποιαν ἀπεδείχθη, κατὰ τὸν πόλεμον τοῦ Βιενένα, ὅτι τελεῖ ἡ ἑθνικὴ ἄμματα τῆς Ἀμερικῆς. Καθ' ὑπόδειξιν τοῦ Πενταγώνου ὁ νόμος τῆς ἀνανεώσεως τῆς ἀσφαλίσεως ἀπὸ τῆς 7ης Σεπτεμβρίου, δἰεις μίστια τριετία, ἐκυρώθη ἀπὸ τὴν ἀρμόδιαν κοινοβουλευτικὴν ἐπιτροπὴν τοῦ Κογκρέσου, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων.

Καὶ ἀναφέρομεν τὰ ἀνωτέρω, διὰ νὰ ὑποδείξωμεν, διὰ μίστια ἀκόμη φοράν, ὅτι ὁ μόνος μεγάλος ἐμπορικὸς στόλος, ὅστις παραμένει ἀνασφαλίστος κατὰ κινδύνων πολέμου εἶναι ἡ ίδιος μας. Κάθε σχετικὴ προσπάθεια, μέχρι τοῦδε καταβληθεῖσα, ἀπέτυχε. "Ομως ἡ στοιχειώδης πρόνοια ἐπιβάλλει τὴν ἀσφαλιστικὴν κάλυψιν μᾶς τόσον ὄγκωδους Ναυτιλίας. Θὰ είχομεν νὰ συστήσωμεν τὴν ἐπανάληψιν τῶν σχετικῶν διαστήματων παρὰ τῇ Κυβερνήσει, ὃν καὶ πολὺ ἀμφιβάλλουμεν ὅτι θὰ συναντήσωμεν τὴν κατανόησιν.

ΠΡΩΤΟΝ ΑΙ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑΙ

Δὲν διαφωνοῦμεν, κατ' ἀρχήν, μὲ τὸν Διοικητὴν τῆς Ἑθνικῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος καθηγητὴν κ. Ἀγγ. Ἀγγελόπουλον, ὅστις ἔχει γεγενεῖς εἰς Κρήτην ὅτι θὰ παρασχεθῶν αἱ δινατοτήτες διὰ νὰ καταστῇ ἡ μεγαλόνησος κέντρον ἐπισκευῶν πλοίων καὶ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῆς Εὐρώπης καὶ τῶν χωρῶν τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Ἡ λήψις παντὸς μέτρου διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τομέως τῶν ἐπισκευῶν πλοίων καὶ τῶν δινατοτήτων διὰ νὰ καταστῇ ἡ Ἑλλὰς παρόμιον κέντρον εἶναι ἐπιτακτική. Μὲ τὴν διαφορὰν ὅτι ἡ ἐκδήλωσις τοῦ ἐνδιαφέροντος θὰ ἔδει νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τὰς ὑφισταμένας ἡδης ναυπηγοεπισκευαστικὰς μονάδας, εἰς τὰς ὅποιας πρέπει, πρωτίστως, νὰ παρασχεθοῦν δόλιαι αἱ δινατότητες διὰ νὰ ἀναπτύξουν τὸ παραγωγικὸν τῶν — καὶ συναλαγματοφόρον — ἔργον. Προέχει, δηλαδή, ἡ πλήρης ἀξιοποίησις τῶν ὑφισταμένων μονάδων. Μελλοντικῶς, καὶ ὅταν διαπιστωθῇ ὅτι αὐταὶ δὲν ἐπαρκοῦν, νὰ στραφῶμεν καὶ πρὸς τὴν δημιουργίαν νέων.

Η ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ

Δὲν ἔξεδόθη ἀκόμη ἡ ἔγκυκλιος, τὴν ὄποιαν ὑπεσχέθη ὅτι θὰ ἀπευθύνῃ πρὸς τὰ λιμενικὰ ὄργανα ὁ ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Παπαδόγγονας, σχετικῶς μὲ τὴν στάσιν ποὺ πρέπει νὰ τηροῦν ἔναντι τῶν πλοιάρχων καὶ, γενικώτερον, τῶν ναυτικῶν. Ὁ νέος πρόεδρος τῆς Ἐνδιάσεως Πλοιάρχων κ. Ἐλευθ. Καπνίσης, εἰς πρόσφατον συνέντευξιν του είχεν ἀναφέρει, ὅτι ὁ πλοιάρχος ὑφισταται συνεχῆ, ἀδικαιολόγητον, ἀνεξήγητον τὸν πολλοῖς, ὑποτιμητικὸν διωγμὸν ἀπὸ τὰ λιμενικὰ ὄργανα, τὰ ὅποια, εἰς πλείστας περιπτώσεις, συμπεριφέρονται σκαιώς πρὸς τοὺς πλοιάρχους καὶ δῆ τῆς Ἀκτοπλοΐας.

Εἶναι αὐτούνότον, ὅτι ἡ κατάστασις αὕτη, συνέπεια τοῦ πνεύματος τῆς αὐθαιρεσίας ποὺ εἶχε ἐκδηλωθῆ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπατείας, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ συνεχισθῇ. Ὁφείλουν, τόσου ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, δοσον καὶ ὁ κ. Ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος νὰ ἐκδώσουν, χωρὶς καθυτέρησιν, αὐστηράς διαταγάς πρὸς τὰ λιμενικὰ ὄργανα διὰ τὰς σχέσεις των μὲ τοὺς ναυτικούς. Παραλλήλως, ὑφείλουν νὰ ἐπιβάλλουν καὶ αὐστηράς κυρώσεις εἰς περιπτώσεις κατὰ τὰς ὅποιας θὰ ἐξεδηλουτὸν πνεύμα μαθαιρεσίας, ὥστε νὰ συνετισθούν καὶ οἱ ἔθισμέντες κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐπατείας. Ἀναμένομεν.

Ο. Κ. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ ΣΥΝΙΣΤΑ

Ἐπιστολὴ πλοιάρχου φορητοῦ πλοίου, διαμαρτυρομένου διὰ τὰς ταλαιπωρίας, τὰς ὑφίστανται οἱ συγγενεῖς τῶν ναυτικῶν μας κατὰ τὴν ἐπίσκεψιν τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, προεκάλεσε τὸ κάτωθι ἔγγραφον τοῦ κ. Ὑπουργού τῆς Ναυτιλίας, πρὸς τὸ ὑπουργεῖον Οἰκονομικῶν.

Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι αἱ ὑποδείξεις τοῦ κ. Παπαδόγγονα θὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς.

Ίδου τὸ ἔγγραφον :

«ΠΡΟΣ 'ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΤΕΛΩΝΕΙΑΚΗΝ (Δ 6)
Α Θ Η Ν Α Σ

1. "Εχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι :

a. Κατ' ἐπανάληψιν ἔχουν περιέλθει ἡμῖν παράπονα ναυτικῶν, σχετικῶς μὲ τὴν ταλαιπωρίαν, εἰς ἣν ὑποβάλλονται οἱ συγγενεῖς τῶν, ὁσάκις ἐπισκέπτονται αὐτούς, κατὰ τὸ δραχὺ συνήθως χρονικὸν διάστημα τῆς παραμονῆς τῶν πλοίων, ἐφ' ὃν ἔργαζονται, εἰς περιοχὴν λιμένος Πειραιῶς.

b. Συγκεκριμένως, οἱ ναυτικοὶ παραπονοῦνται διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν πάσῃ περιπτώσει ὁ ἔλεγχος περιορίζεται εἰς δειγματοληπτικὸν τοιούτον.

c. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

d. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

e. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

f. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

g. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

h. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

i. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

j. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

k. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

l. Διὰ τὴν ἀπίτευξιν τῆς ἐν λόγῳ διελεύσεως, ἀναγκάζονται τὰ ὡς ἄνω ἄπομνα διὰ τὴν σωματικὴν ἔρευναν, ἣν ὑφίστανται αἱ μητέρες, σύζυγοι, ἀδελφαὶ καὶ θυγατρεῖς τῶν, κατὰ τὴν ἐπίπονα προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ὑποκείμενον εἰς ἔκτελωνισμὸν ἢ ἐν λόγῳ διελεύσεως τῆς σημείου τοῦ τελωνειακού χώρου (Κεντρικοῦ Τελωνείου - Πλατείας Ἀγ. Νικολάου - Ἐλέγχου ἐπιβατῶν), ἔνθα ὑφίστανται ἔρευνήτριαι.

ὅποιων ἡ σκληρά πράγματα ἐργασία ἐπὶ τῶν πλοίων ἀποτελεῖ συναλλαγματοφόρον πηγὴν λίγων σημαντικήν διὰ τὴν οικονομίαν τῆς Χώρας μας.

B. Λίαν ἐπιθυμητὸν τυγχάνει, ὅπαλλαγωσι τῆς περιγραφείσης ὡς ἄνω ταλαιπωρίας ἀπομνημένης ἀποτελεῖσθαι τὸν εἰσερχομένων τῶν πλοίων ὑπερτριπτούντας ναυτικούς συγγενεῖς τῶν, ἔνθα νὰ εὑρίσκονται τὰς αὐτές της περιγραφῆς.

y. Εσχάτως ἔχει σημειωθῆ, ὡς γνωστόν, λίαν σημαντική πρόσδοση, ἐπ' ὠφελείᾳ τῶν ταξιδεύοντων, εἰς τὸ σύστημα τελωνειακού ἐλέγχου τῶν εἰσερχομένων ἐκ τοῦ ἔξωτερου Κρατικού διάρομου τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ, καθιερώθεντος τοῦ «πρασίνου διαδρόμου», διὰ τὸν ὑπότιμον διέρχοντας οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τι ἐπέρχονται.

3. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρων, παρακαλούμενοι τοῦ προσώπου τοῦ παραπόνου τῶν ναυτικῶν, έστασήτε τὴν δυνατότητα :

i. Δημιουργίας καὶ ἑτέρων σημείων, ιδίᾳ εἰς ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΝ (ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ) καὶ «ΠΕΡΑΜΑ», ἐλέγχου διελεύσεως τῶν ἐπισκεπτούμενών τοὺς ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ναυτικῶν συγγενεῖν τῶν, ἔνθα νὰ εύρισκονται καὶ ἔρευνήτριαι.

ii. Μειώσεως τῆς αὐστηρότητος τοῦ τελωνειακού ἐλέγχου, δημιουργούμενου καὶ διὰ τὴν προκειμένην περίπτωσιν «πρασίνου διαδρόμου» δι' οὐ θά ἔξερχονται οἱ μῆτραις νὰ δηλώσωσι τὰς αὐτές της περιγραφῆς.

4. Συνημένως διαβιβάζομεν ἐν φωτοαντίγραφῳ ἀπόκομμα τοῦ περιοδικοῦ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» τεύχους τῆς 1.7.75, εἰς διδούσιεται ἐπίστολη πλοιάρχου Ε.Ν. σχετική μὲ τὸ θιγόμενον θέμα.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 22 Ιουλίου 1975

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
Α. ΠΑΠΑΔΟΓΓΟΝΑΣ

πισημάνωμεν τὴν ὑλοποίησιν τῶν ὑπουργικῶν ἐπαγγελιῶν. Κανένα σχετικὸν μὲ τὸ πλοῖον καὶ τὰ περὶ αὐτὸν ἐκκρεμοῦντα ζητήματα δὲν ἔθασε μέχρι τῆς Βουλῆς.

Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὸν κ. 'Ὑπουργὸν τὴν εὐκαιρίαν τῆς λειτουργίας τῆς 'Ἐπιτροπῆς 'Ἑξουσιοδοτήσεως, διὰ νὰ καταστῇ εὐχερεστέρα καὶ δι' αὐτὸν ἡ ἐπιφήφισις τῶν ὄσων μέτρων θὰ ἔχῃ, ἀσφαλῶς, μελετήσει καὶ εἰς νομοθετήματα μετουσιώσει κατὰ τὸ διάστημα ποὺ διέρρευσεν ἀπὸ τῆς ἐπιστροφῆς του ἀπὸ τὸ Λονδίνον.

Πρέπει τώρα — ἐπιβάλλεται ἀπὸ τὰς περιστάσεις — μὲ τὴν ἡμέραν ποὺ διακρίνεται τὰς ἡμέρας μας αὐτάς, νὰ κινηθῇ ὁ κ. 'Ὑπουργὸς τὰς ὑπὲρ αὐτὸν 'Ὑπερεσίας, πρὸς τὴν ἐπίλυσιν κάθε ἐκκρεμοῦντος θέματος τῆς Ναυτιλίας, ἀναγομένου εἰς τὴν ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν κοινωνικῶν πρόνοιαν, τὴν ναυτικῶν ἐκπαίδευσιν, τὴν ποσοφορτέραν, τοῦ πλοίου, ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς, διοίκησην καὶ τὴν ἐγγύτερον, πρὸς τὴν Οἰκονομίαν μας δραστηριοποιησιν τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐπιδόσεως.

Δὲν ὑποδεικύομεν, βεβαίως, εἰς τὸν κ. Παπαδόγγονα τὸ καθῆκόν του. 'Απλῶς, τὴν παραίνεσιν, πρὸς αὐτόν, ἀπευθύνομεν, ἵνα ἐπὶ τῶν ἡμερῶν κερδίσῃ ἡ Ναυτιλία — πλοίον καὶ ναυτικὸν — τὴν ἐπίλυσιν ώρισμένων ζητημάτων της.

Τὸ σχόλιον τοῦ 15 θημέρου

Διαμαρτύρεται ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ 'Ομοσπονδία, διότι εἰς ἔγγραφόν του τὸ Γραφεῖον Ναυτικῆς 'Ἐργασίας, περιέλαβε, μεταξὺ τῶν «μεσαζόντων» καὶ τὰ ναυτεργατικά σωματεῖα.

'Ορθή, βεβαίως, ἡ διαμαρτυρία, διότι ταῦτα, προφανῶς, δὲν ἔνεργον τὴν παρεμβολήν των ἐπὶ σκοπῷ ἐπιτεύξεως ἀδεμίου, ὑπὲρ αὐτῶν, ὠφελεῖσαν.

'Αλλ ἔξ ἵσου ὅρθη εἶναι καὶ ἡ προσπάθεια πατάξεως τῶν μεσαζόντων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Εἶναι μακρά καὶ πλήρης τραγικῶν ἐπεισοδίων ἡ ἴστορία τῆς ἀνθρωπομεσιτείας εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Τὴν ἐγνώρισαν εἰς ὅλην τῆς τὴν ἀκμῆν οἱ μεγάλοι ἐμπορικοὶ λιμένες τοῦ κόσμου καὶ μέχρις ὅστου ἀναληφῆδη διεθνῶς ἡ διώξεις της, ἀπέτελει, μετὰ τοῦ ἐμπορίου λευκῆς σαρκός, ἐν ἀπὸ τὰ πλέον προσδοφόρα ἐπαγγέλματα. 'Ηδη, διὰ διεθνοῦς συμβάσεως, ἐπικυρωθείσης ὑψ' ὅλων τῶν ναυτικῶν κρατῶν, ἡ μεσολάθησις ιδιωτῶν πρὸς ἔξεύσειν ἐργασίας ἐπὶ πλοίου ἀπαγορεύεται, ἐπὶ ἀπειλῆ αὐστηροτάτων ποινῶν.

'Άλλα ἡ παρανομία ἀκολουθεῖ πολλάς ἀπροπόντιες. Περιστελλομένη εἰς ἐποχὰς ναυτιλιακῆς ἀκμῆς, ὅποτε οὐδεὶς ἔχει τὴν ἀνάγκην της, ἀναζωπούριται εἰς περιόδους κρίσεως, ὅποτε ἡ προσφορὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας ὑποσκελίζει σοδαρῶς τὴν ζήτησιν. Καὶ κάμνει πάλιν τὴν ἐμφάνισιν τῆς εἰς τὰς παρόδους τῆς πειραιϊκῆς ἀκτῆς, ἡ ἀθέατος προσωπικότης τοῦ μεσαζόντος. 'Εκ τοῦ πλήθους αὐτῶν, ἐλάχιστοι εἶναι οἱ διαθέτοντες, πράγματι «τὸ μέσον», ἐνὸς οἱ λοιποὶ ἀνήκουν, κατὰ κανόνα, εἰς τὴν κατηγορίαν ἐκείνην τῶν ἀπατεώνων, ρίτινες προσφυῶς ἀποκαλούνται venditori di fumo, νεοελληνιστὶ δὲ ἀσφαλωταὶ καὶ ἐπὶ τὸ χυδαιότερον «ἀεριτζῆδες».

Ἡ ἀλληλογραφία μας

ΕΡΓΟΝ ΑΞΙΟΝ ΕΠΑΙΝΟΥ

Ἡ κατωτέρω δημοσιευμένη, ἐκ Λάγος τῆς Νιγηρίας, ἐπιστολὴ τοῦ πλοιάρχου κ. Σκαπινάκη (δ/π «Φλωρίτα»), ἀξίζει νὰ τύχῃ ιδιαιτέρας ἔξαρσεως. Διὰ μίαν ἀκόμη φράν καταδεικνύεται τὸ τί ἡμπορεῖ νὰ δημιουργήσῃ ἡ συντονισμένη ἐνέργεια καὶ ἡ ἐφευρετικότης ὅλιγων 'Ελλήνων. Οἱ ἄξιοι ναυτικοὶ μας ἀντεμετώπισαν καὶ τὰς δυσκόλους καταστάσεις εἰς τὸ Λάγος, ὅπου περὶ τὰ 200 πλοῖα — πολλὰ ἐλληνικά — περιμένουν ἐπὶ μακρὸν τὴν ἐκφόρτωσιν, μὲ πρωτοφανῆ μεθοδικότητα καὶ ἀγαστὴν συνεργασίαν. 'Ἐπέλυσαν, κατὰ τὸν πλέον ἀποτελεσματικὸν τρόπον, τὸ δύσκολον πρόβλημα τῆς ἐπικοινωνίας μὲ τὴν ξηράν, τῆς ἔξυπητησεως τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν ἐκαποντάδων 'Ελλήνων ναυτικῶν, καὶ τῶν πλοίων.

Δίκαιος ὁ ἐπαινος καὶ σκόπιμος ἡ ἀναγνώρισις, παρ' αὐτοῦ τοῦ Κράτους, τοῦ ἐπιτευχθέντος ἔργου. Τὰ ὑπουργικά συγχαρητήρια πρὸς τὸν ἀναλεβόντα τὴν πρωτοβουλίαν πλοιάρχον κ. 'Ιωάν. Τριπολίτην, εἶναι ἐπιβεβλημένα. Τοιαύται πράξεις ἀλληλεγγύης τιμοῦν τοὺς ναυτικούς μας. Τοὺς ἔξυψωνους εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ διεθνοῦς ναυτικού κόσμου.

Ίδιου ἡ ἐπιστολὴ:

«Ἀγαπητὰ 'Ναυτικά Χρονικά',

Νομίζω, εἶναι μία εὐκαιρία ἀπὸ τὶς πολλές, ποὺ παρουσιάζονται στὰ ἐλληνικά πλοῖα, πλήν, δύως, δὲν γίνονται γνωτές, διὰ νὰ μάθουν, ἐκτὸς τῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν, ἀλλὰ καὶ τὸ εὐρύτερο κοινό, ποιός εἶναι ὁ 'Ελληνης πλοιάρχος καὶ οἱ 'Ελλήνες ναυτικοί.

Στὴν ράδα τοῦ Λάγος τῆς Νιγηρίας βρίσκονται σήμερα ('Ιούλιος 1975) περὶ τὰ 100 ἐλληνικά πλοῖα, μὲ διάφορα φορτία, μὲ προσπτική νὰ καθήσουν 5 - 6 μῆνες ἢ καὶ περισσότερο, περιμένοντας τὴν ἐκφόρτωσι.

'Απὸ πλευρᾶς τοπικῶν 'Αρχῶν, δὲν ὑπάρχει καρμιμὰ μέριμνα οὔτε μέσον ἐπικοινωνίας μὲ τὴν ξηρά, καθὼς ἐπίστης γιὰ τὴν προμήθεια τροφίμων, νεροῦ, ἀλληλογραφίας καὶ γιαστροῦ, ποὺ εἶναι στὴν καθημερινὴ ἀνάγκη τῶν πλοίων. 'Αποτέλεσμα: 'Η ράδα τοῦ Λάγος νὰ παρουσιάζῃ μᾶς εἰκόνα πλωτῆς φυλακῆς, μὲ τεράστια προβλήματα παντός είδους γιὰ τοὺς πλοιάρχους.

Πρὸ τῶν προβλημάτων αὐτῶν, ὁ 'Ελληνης πλοιάρχος δὲν δείλιασε, μαθημένος νὰ ἀντιμετωπίζῃ μὲ τὴν ξήρρωση καὶ ἀποφασιστικότητα καθέ τι, ξεκινᾶ γιὰ τὴν δημιουργία τῆς πρώτης, ίσως, θαλασσινὸς παροικίας.

'Ισως εἶναι περίεργο, ἀλλὰ εἶναι γεγονός καὶ τὸ πρώτο θαλασσινὸς ἐλληνικὸ χωρίο στὴν ράδα τοῦ Λάγος εἶναι πραγματικότης.

Μία κλῆσις ἐνὸς πλοιάρχου στὸ V.H.F.

στὸ 12 κανάλι, καλεῖ ὅλους τοὺς πλοιάρχους νὰ πειθαρχήσουν κάτω ἀπὸ τὴν ἀρχηγία του. 'Ορίζονται ραντεβού συνεννοήσεως τῶν πλοιάρχων γιὰ τὴν ἀλληλοεξυπηρέτησι σ' ὅλους τοὺς τομεῖς κι' διάσεως τὴν ἐπομένη ἀρχῆσουν τὸ δρομολόγιοις ἀπ' τὴν ράδα στὸ λιμένι κι' ἀντιστρόφως, μὲ τὶς μηχανοκίνητες λέμβους τῶν πλοίων ποὺ διαθέτουν τέτοιες.

Μεταφέρονται ὀσθενεῖς, τρόφιμα, παλινοστούμενοι, ἀλληλογραφία, ἀκόμη καὶ κάθε εἰδῆσις ποὺ ἔνδιαφρέται ἔνα πλοίοφρο καὶ τὸ πλήρωμά του.

Εἶναι, πράγματι, συγκινητικό, ἀλλὰ καὶ συγχρόνως ἄξιον ἐπάινον τὸ πόσο γρήγορα κατώρθωσαν ἐκατὸς ἐλληνικὰ πλοία νὰ πειθαρχήσουν ὑπὸ τὶς διαταγές ἐνός, γιὰ νὰ μετριάσουν, ἔτσι, τὰ προβλήματά τους.

Δὲν παραλείπω νὰ τονίσω, ὅτι ἄλλα ἀκατότοπα πλοία, διαφόρων ἔθνος τῶν ράδα τοῦ Λάγος, οἱ πλοιάρχοι τῶν ἔχουν μείνει ἐκτῆλητοι πρὸ τῆς δραστηριότητος τῆς ἐλληνικῆς θαλασσίας παροικίας γιὰ τὸν συντονισμὸ τῶν ἀνέρειών της, μὲ ἀποτέλεσμα πολλάκις νὰ ζητοῦν τὴν συνδρομή της. Σκεφθῆτε τί θὰ συνέβαινε ἂν δὲν ὑπῆρχε ἡ ὄργανωσις αὐτῆς! Σκεφθῆτε ἀκόμη ἐν ὥρᾳ κινδύνου, ως εἰς τὰς περιπτώσεις τῆς παραστέσεως, τραυματισμοῦ κλπ., ἐφ' ὅσον δὲν ὑπάρχει κανένα μέσον καὶ ἔνδιαφρέται ἀπὸ τὴν ξηράν.

"Ολα, ὅμως, αὐτά, ὑπερνικήθηκαν μὲ τὴν δραστηριότητα τῶν 'Ελλήνων πλοιάρχων ὑπὸ τὴν ἀρχηγία τοῦ πλοιάρχου Γιάγκου Τριπολίτην, ὁ ὁποῖος ἐργάζεται μὲ δλες του τίς δυνάμεις γιὰ τὴν ἀποτελεσματική καὶ χωρὶς καθυστέρησης ὅλων τῶν ἔυρισκομενῶν πλοιάρχων πλοίων.

"Αν καὶ γράφω γιὰ πρώτη φορά πρὸς ἑσάρ, ἐν τούτοις αἰσθάνομαι τὴν ἀνάγκη καὶ εἶναι ἐπιθυμία ὅλων τῶν ἔδω εὐρισκομένων πλοιάρχων, νὰ σᾶς παρακαλέσω γιὰ μιὰ εὐρεία δημοσιότητα, γιατί, πράγματι, ὅσιζει.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Γ. ΣΚΑΠΙΝΑΚΗΣ
Πλοιάρχος π/ν «Φλωρίτα»

Η ΕΓΓΥΗΣΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διεύθυντά,

Μετὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ Νόμου 29/75 επερὶ ἐπιβολῆς ειδικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τοῦ Ν.Α.Τ., ἐνομίσθη γενικῶς μέν, οὐχὶ ὅρθως δέ, ὅτι τὸ ἀρθρον 9 τοῦ νόμου αὐτοῦ, ἐπιβάλλει ὑποχρέωσιν εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον νὰ ζητῇ παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίων, οἱ ὅποιοι συμβάλλονται μετ' αὐτοῦ διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων, ἔγγυησιν καλύπτου-



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙ' ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Διατίθενται δλαι αἱ μάρκες αὐτοκινήτων εἰς τιμᾶς

εἰσφορᾶς αὐτοκινήτων εἰς την ΕΞΑΓΩΓΗΝ.

PHEDIAS D. NICOLAOU

49, West India Dock Road - LONDON E.14

telephone : 987 4670

telex : 897 833

telegrams : "PHENICO" LONDON

σαν ού μόνον τάς είκαζομένας, ύπερ τού Ν.Α.Τ., άσφαλιστικάς είσφοράς, άλλα και τήν είσφοράν τού Νόμου 29) 1975.

'Αληθές είναι, ότι ο Νόμος ούτος έπιγράφεται «περί έπιβολης ειδικής είσφοράς ύπερ τού Ν.Α.Τ.», έκει, όμως, τελειώνει η σχέσης τού Ν.Α.Τ. πρὸς τὴν είσφοράν ταύτην, διότι ο αὐτὸς νόμος έπιβάλλει τὴν ἐντὸς τριημέρου ἀπόδοσιν τῶν είσπραττομένων εἰς τὸ δημόσιον ταμεῖον. "Ωστε ή είσφορά είναι, έν τοῖς πράγμασιν, φόρος είσπραττομένος διὰ τού Ν.Α.Τ., ὅπερ οὐδεμία διάταξις τού νόμου ἀνηγόρευσεν εἰς ἔγγυητὴν ύπερ τῶν ὄφειλόντων, τὴν είσφοράν, πλοιοκτήτην, ὡστε νὰ δικαιολογήται ή μέριμνα αὐτοῦ πρὸς κάλυψίν του διὰ προσαρμογῆς τῆς ἔγγυησεως εἰς ποσὸν καλύπτονταν και τὴν είσφοράν τού Νόμου 29) 1975.

'Εθεωρήθη, ότι τοῦτο προκύπτει ἐκ τού ἄρθρου 9 παράγρ. 2 τού Νόμου 29) 1975. Τί ὄρίζει, όμως, η διάταξις αὐτῆς; 'Ορίζεται, ἀπλῶς, ότι, ἔαν καταπέσῃ η ύπερ τού Ν.Α.Τ. τραπεζιτική ἔγγυησις, ίκανοποιεῖται, ἐξ αὐτῆς, κατὰ πρῶτον λόγον τὸ Ν.Α.Τ., διὰ τὰς ἔξ ασφαλιστικῶν είσφορῶν ἀξιώσεις αὐτοῦ καὶ μετὰ τὸ Ν.Α.Τ., ἥπαρ αἱ τη σις αἱ το ὑ της ειδικῆς είσφορᾶς τού Νόμου 29) 1975. Πώς ἐκ τῆς διατάξεως ταύτης προκύπτει ὑποχρέωσις τού Ν.Α.Τ. νὰ καλύπτεται διὰ τὰς ιδικὰς του ἀσφαλιστικὰς είσφορὰς καὶ διὰ τὸν οὐσία φόρον τού Δημοσίου; Διατί τὸ νομοθέτης, θέλων ἐκείνο ὅπερ νομίζεται ότι ἔγκρύπτει ή διάταξις τού ἄρθρου 9, παράγρ. 2, παρέλειψε νὰ ὄρισῃ τοῦτο εὐθέως;

'Εγγύησιν ύπερ μελλούσης καταβολῆς φόρων δὲν ἔγνωρίζαμεν ἀκόμη ἐν 'Ελλάδι. 'Ηρκούντο οἱ νόμοι εἰς τὰ μέτρα τού Κώδικος Νόμων περὶ είσπράξεως δημοσίων ἐσόδων, ἀτίνα ούτος προβλέπει διὰ τοὺς ὄφειλέτας τού Δημοσίου καὶ τὰ μέτρα ταῦτα ἔχει ύπερ αὐτοῦ καὶ τὸ Ν.Α.Τ., ὅπερ διὰ τὸν λόγον τούτον μεριμνᾷ εἰς τὰς συμβάσεις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων νὰ ἔχῃ συμβατικῶς ιδρυμένη εύθυνη τῶν ἔκπραστων τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρίας, ἐν δὲ τῷ ἀπὸ τῶν στηλῶν τού ναυτιλιακοῦ Τύπου δημοσιεύθεντι σχεδίῳ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως (ἄρθρον 8), ὁ ἐν 'Ελλάδι ἀντιπρόσωπος ευθύ-

νεται μετ' ἄλλων προσώπων, ἐν οἷς περιέργως καὶ ὁ ἀντίκλητος, ὁ δὲ κατάλογος ἔξηντληθη ὅταν δὲν εύρεθησαν ἄλλοι διὰ νὰ εύθυνονται καὶ οὗτοι.

'Η διόγκωσις τῆς τραπεζιτικῆς ἔγγυησεως διὰ τῆς ἐν αὐτῇ συμπεριλήφεως τῆς είσφορᾶς τού Νόμου 29) 1975, εύνόητον ὅτι αὐξάνει τὰς δαπάνας πρὸς ἀπόκτησιν τῆς ἔγγυησεως καὶ εἶναι δύσκολον νὰ ἔνοισθωμεν διὰ ποιὸν λόγον ἐν ὧρᾳ ναυτιλιακῆς κρίσεως, καταβάλλεται προσπάθεια πρὸς ἀπαύξησιν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ δὴ ἐρμηνευτικῶς, τού Νόμου — ἵνα μὴ εἴπωμεν — σιωπῶντος — τούλαχιστον ἀσφάσως ἐκφρασθέντος.

'Η ἔρμηνεία αὐτῆς τού ἄρθρου 9 παράγρ. 2 τού Νόμου 29) 1975 δὲν ἐπίκουρεται οὔτε ἐν τῇ ἔρμηνευτικῇ ἔγκυλιῷ ἦν ἐκοινοποίησεν ἐσχάτως τὸ ὑποουργεῖον Οἰκονομικῶν. 'Εκεὶ (σελ. 13), ἀναγιγνώσκεται:

Διὰ τῶν διατάξεων τῆς παρ. 2 τού ἄρθρου 9 τού κοινοποιουμένου νόμου προβλέπεται ὅτι, εἰς περιπτώσιν καταπτώσεων ύπερ τού Ν.Α.Τ., τῆς κατατεθειμένης τραπεζιτικῆς ἔγγυησεως διὰ τὰς συμβεδλημένα πλοία θὰ δύναται να πάσσα ἀπαίτησις ἐκ τῆς ειδικῆς είσφορᾶς.

Κατὰ ρητὴν διάταξιν τού ως ἀνω ἄρθρου, ή ίκανοποίησίς τῆς ἀπαιτήσεως ἐκ τῆς ἐπιβαλλομένης είσφορᾶς ύπερ τού κοινοποιουμένου νόμου, θὰ ἐπεταί τῶν ἀπαιτήσεων τού Ν.Α.Τ., τῶν προερχομένων μόνον ἐξ είσφορῶν ἀσφαλίσεως.

'Η ἔγκυλιος, συνεπῶς, οὐδὲν ἄλλο διαβλέπει ἐν τῷ διατάξει τῆς παραγρ. 2 τού ἄρθρου 9 ἢ ὅτι ἡ ἔγγυητική ἐπιστολὴ διὰ τὸν αὐτὸν νὰ χρησιμεύσῃ πρὸς πληρωμὴν τῆς είσφορᾶς μετὰ τὴν ίκανοποίησιν τῶν ἀπαιτήσεων τού Ν.Α.Τ. ἐκ τῆς ἀσφαλίσεως, ἐάν, βεβαίως, καταλείπεται υπόλοιπόν τι μετά τὴν ίκανοποίησιν τού Ν.Α.Τ.

Μετὰ τιμῆς
Γ. Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

'Αθῆναι, 11 Ιουλίου 1975

ΔΙΚΑΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Στὸ ἔγκριτο περιοδικό σας, καθὼς καὶ τὸν ἡμερήσιο Τύπο, εἰδε τὸ φῶς ἡ πληροφορία ὅτι τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλε στὴν Βουλὴ πρὸς ψήφισι Διάταγμα, διὰ τοῦ ὅποιου προσαυξάνεται κατὰ 60% ἡ ἀπόζημώσις τῶν ἔξερχομένων τοῦ παγγέλματος ναυτικῶν παρὰ τοῦ ΤΠΑΕΝ.

'Η ισχύς τοῦ ἀνωτέρω Διατάγματος, ἀσφαλῶς, δὲν θὰ ἔχῃ ἀναδρομικὴν τοιστὴν. Τούτο, όμως, πλήγτει ήματς, οἱ ὅποιοι ἔξερχομενοὶ τοῦ παγγέλματος κατὰ τὴν περίοδον ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου ἐξ. καὶ μέχρι τῆς δημοσιεύσεως του καὶ τῶν ὅποιων δὲν ἔχει ἔγκριθη εἰσέται ἡ ἐφ' ἀπαξ ἀποζημίωσις.

"Ολοι, λοιπόν, ήμεις, θὰ εύρεθωμεν εἰς τὴν τραγικὴν θέσιν νὰ ἀδικηθῶμεν κατὰ τέτοιον τρόπον, οὕτως ὡστε νὰ ἀποτελέσῃ ἡ ἀδικία αὐτὴ καθαρὸν ἐμπαιγμόν.

Νομίζω καὶ εἰμαι βέβαιος γι' αὐτό, κύριε Διευθυντά, θὰ συμφωνήσετε καὶ υμεῖς, ὅτι θὰ ἔπειτε τὸ ἀνωτέρω Διάταγμα νὰ ἔχῃ ἀναδρομικὴν ισχύ, οὕτως ὡστε νὰ καλύψῃ τοὺς ἔξερχομένους τὸ 1975, δηλαδὴ ἀπὸ Ιης 'Ιανουαρίου 1975 καὶ ἐπεῦθεν καὶ οὐχὶ ἐκείνους μόνον ποὺ θὰ υποθάλουν τὴν αἵτησίν των μετά τὴν δημοσίευσιν τοῦ σχετικοῦ διατάγματος.

Τοιουτοτρόπως θὰ ἀποφευχθῇ μία κατάφωρος ἀδικία εἰς βάρος ὅλων ἡμῶν, οἱ ὅποιοι εύρισκομεθα εἰς τὴν δύσκολον θέσιν ποὺ ἀναφέρω παραπάνω.

'Ελπίζω, κύριε Διευθυντά, ὅτι καὶ υμεῖς θὰ ἐνώσετε τὴν φωνὴν σας, ὡστε νὰ προληφθῇ ἔνα κακόν, τὸ ὅποιον θὰ δημιουργήσῃ πικρίαν καὶ ἀπογοήτευσιν εἰς ὅλους ἡμᾶς, οἱ ὅποιοι ἐπὶ τοῦ ἔπειτα ἐπιπρεσός τούς εἰς τὸ Εμπορικὸν Ναυτικόν, ἐτιμήσαμεν τὴν σημαίαν τῆς πατρίδος μας ὁργώνοντες τοὺς ὑδάτινους δρόμους, φέροντες δόξαν καὶ πλούτον εἰς αὐτήν.

Εύχαριστώ διὰ τὴν φιλοξενίαν

Διατελῶ μετὰ τιμῆς
ΑΝΔΡ. ΚΑΡΑΒΙΑΣ
ἀξ. ἀσυρμάτου

N. Χαλκηδῶν, 31 Ιουλίου 1975

TELEPHONE:

WHITEHALL 3-7733-50

TWX 710-581-3755



CABLE ADDRESS: GLOCHARTS

CABLE CODE: NEW BOE

TELEX: ITT 420419 GLOCHAR

» RCA 222654 »

» WU 62-725 »

Orion & Global Chartering Co. Inc.,

Steamship Agents and Brokers

29 BROADWAY

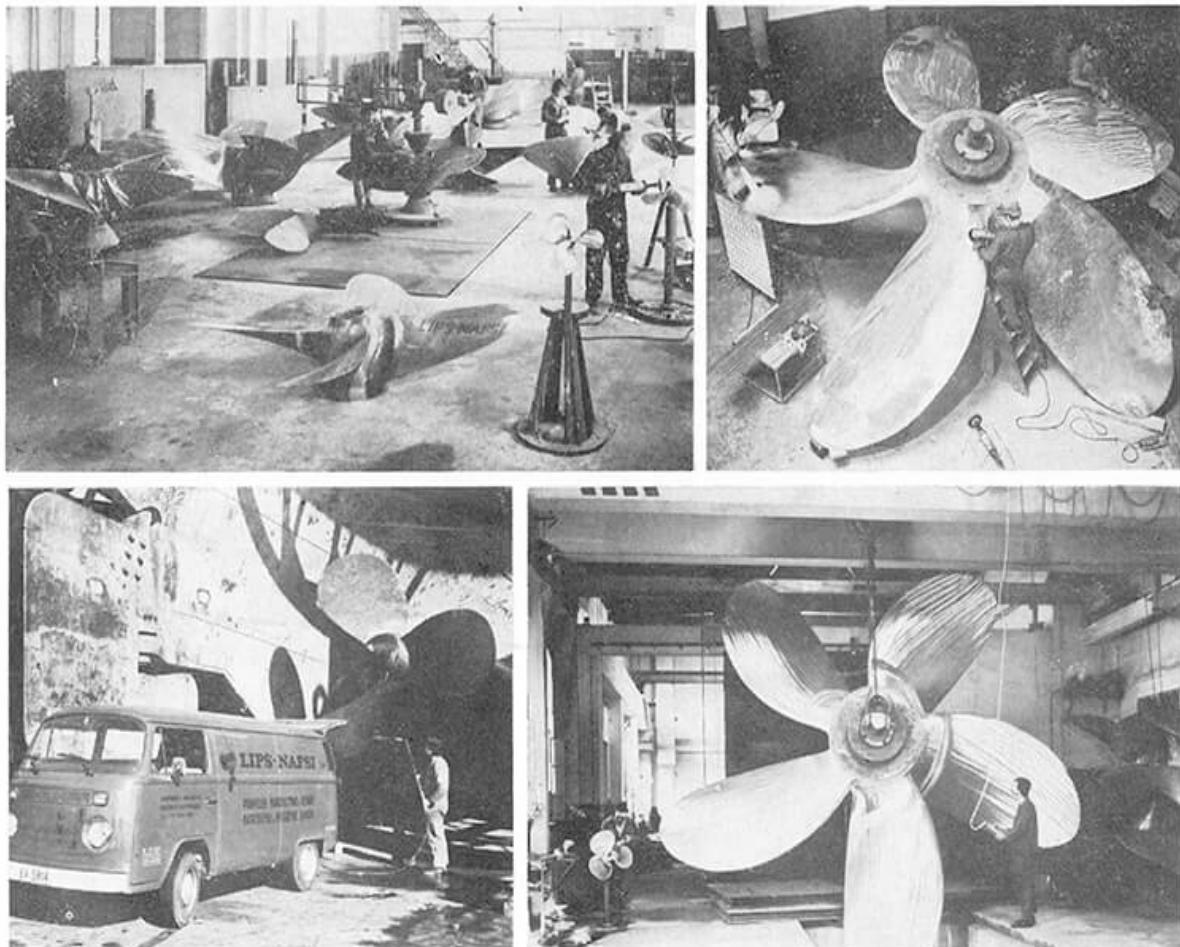
NEW YORK, N. Y. 10006

PROPELLERS ARE OUR SPECIALTY

Repairs of propellers
*of small cruise ships up to 35 tons
and 7.5 m. diameter.*

Conversions of propellers
*by increasing or reducing the diameter
and pitch. The relevant study is made
by LIPS B.V. Holland.*

Constructions of propellers
*up to 3.5 m. diameter by applying
the most up-to-date technology
as well as the long experience
acquired in this field by LIPS B.V.
Holland.*



LIPS-NAFSI Ltd
PROPELLER WORKS

34. Methonis Str.
Piraeus (24) - Greece
Phones: 49 14 282 - 409836
Telex: 21-2708 NFI GR

ΠΟΛΛΑ ΚΑΙ ΔΥΣΕΠΙΛΥΤΑ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

ΠΑΝΤΑΧΟΘΕΝ ΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΕΛΕΥΘΕΡΑ NAYTIA

Ο ΑΘΕΜΙΤΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΝ • Η ΥΠΕΡΠΡΟΣΦΟΡΑ TONNAZ •
Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ • Η ΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ NAYTIAΚΩΝ ΧΩΡΩΝ

Αἱ θεμελιώδεις ἀρχαὶ — τὸ κατεστημένον — αἱ ὅποιαι ἀπὸ 100 καὶ πλέον ἔτῶν διέπουν τὴν Ναυτιλίαν ἀπειλοῦνται. Ἡ Ρωσία καὶ οἱ δυρφόροι τῆς ἐξαπολύουν ἐπιθεσιν «ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ» εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς καὶ τὴν «τετράμπτην Ναυτιλίαν». Ἡ υπερπροσφορά τοννάς — ἐν σχέσει πρὸς τὴν ζήτησιν — πλήττει τὰς ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακὰς χώρας. Τέλος, ὁ νέος κῶδις τακτικῶν γραμμῶν τῆς «Οὖκαταν» καταργεῖ τὴν ἀρχὴν τῆς ἐλευθερίας τῶν υπερποντίων μεταφορῶν διὰ τοῦ συστήματος κατανομῆς τῶν φορτίων 40 - 40 - 20.

Αἱ ναυτιλιακαὶ «κόνφερανς», καθιερωθεῖσαι ὑπὸ τῶν Βρετανῶν τὸν 19ον αἰώνα, ἀποτελοῦν ἔνιδος «καρτέλ». Τὰ μέλη συμφωνοῦν κοινοὺς ναύλους καὶ ἐπιβάλλουν ποινὰς εἰς τοὺς φορτωτὰς οἱ ὅποιοι τολμοῦν νὰ χρησιμοποιήσουν πλοία γραμμῆς ἑκτὸς τῆς «κόνφερανς». Πλὴν τῶν γραμμῶν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, αἱ περισσότεραι «κόνφερανς» περιορίζουν τὸ ἀριθμὸν τῶν νέων μελῶν των. Ἡ κυρία δικαιολογία τῶν «κλειστῶν κόνφερανς» εἶναι ὅτι οἱ φορτωτοὶ ἔχουν ἐξηφαλισμένην σταθερὰν ἔξυπηρτήσιν καὶ ὅτι παρέχει τὴν δυνατότητα ἀναπτύξεως τῶν στόλων τοῦ τρίτου κόσμου.

Εἰς μίαν ἐκ τῶν κυριότερών ἐμπορικῶν γραμμῶν — ἀπὸ τὴν «Ἀπω Ανατολὴν» εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν — τὸ σύστημα τῶν «κόνφερανς» καταρρέει. «Ἀπαντοῦ σχεδὸν τὰ μέλη ἔχουν ἀποσυρθῆ ἀπὸ τὴν «κόνφερανς» τῆς γραμμῆς ἀπὸ Χόγκ Κόρκ καὶ Φορμόζαν πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Παρομοία τύχη πιστεύεται ὅτι ἀναμένει καὶ τὰς ὑπολοίπους «κόνφερανς» τῆς περιοχῆς τοῦ Ειρηνικοῦ.

Ο ΕΡΥΘΡΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ

Ἡ ἀποτυχία τοῦ συστήματος ἀποδίδεται εἰς τὸν πόλεμον τῶν ναύλων ὑπὸ τῶν Ρώσων καὶ τινῶν ἄλλων χωρῶν τοῦ Παραπετάσματος. Μέχρι πρὸ τίνος, οἱ Ρώσοι, εἰς κάθε νέαν γραμμήν, προέβαντον τὸ πρῶτον εἰς μίαν ἐπίδειξιν ισχύος καὶ ἐν συνεχείᾳ ἔγενον μέλη τῆς «κόνφερανς». Τώρα, εἶναι ἀπρόθυμοι νὰ δεχθοῦν τὸν ὄρους τῶν «κόνφερανς». «Ἀπειλοῦν, ἐπίσης, νὰ θέσουν ἐν ὑπερστίᾳ σύγχρονον πλοίο - κοντέινερς εἰς τὴν γραμμὴν Δυτικῆς Εὐρώπης - «Ἀπω Ανατολῆς», ἀπὸ τὴν ὥποιαν ὁ υπερσιθηρικὸς σιδηρόδρομος ἔχει ἡδη ἀποσπάσει ἀξιόλογον μέρος φορτίων.

Ἡ Ρωσία διστέτει τὸν μεγαλύτερον εἰς τὸν κόσμον στόλον σκαφῶν γενικοῦ φορτίου καὶ ἔχει ἔνα τεράστιον ἀριθμὸν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς ὑπὸ παραγγελίαν. Βάσει τοῦ ναυπηγικοῦ τῆς προγράμματος, συντόμως θὰ διασθέτῃ σοδαρὸν στόλον καὶ πλοίων - κοντέινερς.

Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι κατέθεσαν νομοσχέδιον, μὲ στόχον τὰ σοβιετικὰ πλοία, βάσει τοῦ ὅποιου θὰ μποῦκοτάρωνται τὰ πλοία τὰ δεχόμενα ἀντιοκονομικούς ναύλους. Πάντως, εἶναι συζητήσιμος ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου, δεδομένου ὅτι τὸ ρωσικὸν μισθωτογίον εἶναι χαμηλόν, τὸ δὲ διαχειριστικὸν κόστος καὶ ἡ ἐξυπέρτησις κεφαλαίου οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουν μὲ τὰ κρατοῦντα εἰς τὴν Δύσιν.

Ἐτερον μέτρον, ψηφισθὲν εἰς τὴν Βρεταννικὴν Βουλὴν τὸ παρελθόν ἔτος, ἀλλὰ μὴ τεθὲν ἐν ισχύῃ, ἐπιτρέπει εἰς τὴν Κυβέρνησιν νὰ προστατεύῃ τὴν Ναυτιλίαν

ταστάσεως εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, ἐφ' ὅσον ἡ ἀνάκαμψις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας έκα καθιερετερή.

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Σταθερῶς ἐξαπλούται, ἀπὸ χώρας εἰς χώραν, ὁ προστατευτισμός κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Μετά τὰς χώρας τοῦ παραπετάσματος, αἵτινες ἐφαρμόζουν τὸ σύστημα τῶν διμερῶν συμφωνιῶν, σὺν χώραι τοῦ τρίτου κόσμου τείνουν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν. Ὁ Ισημερινὸς καὶ ἡ Βενεζουέλα καθιέρωσαν διὰ νόμου τὴν μεταφορὰν τοῦ 50% τῶν ἔξαγωγῶν των ἐπὶ ίδικῶν των πλοίων. Εἰς τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὴν Νέαν Ζηλανδίαν τὸ ἔθνικὸν πλοίον τυγχάνει ιδιαιτέρας προτίμησεως εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς. Τὸ δέ τὴν ἀπειλὴν ὅτι θὰ ἀπαγορευθῇ ὁ κατάπλους τῶν σκαφῶν των εἰς τοὺς εὐρωπαϊκούς λιμένας.

Πάντως, ἡ συναγωνιστικὴ θέσις τῶν κρατικῆς ιδιοκτησίας στόλων, διέπεται ἀπὸ υπολογισμούς καὶ στόχους οἰκονομικῆς πολιτικῆς, προσδιοίσουσης εἰς τὰς κρατικὰς ἐπικήρυξησις. Τὸ οἰκονομικὸν σύστημα τῶν χωρῶν αὐτῶν εἶναι θεμελιωδῶς διάφορον τῶν δυτικῶν οἰκονομιῶν. Συνεπῶς, οἰαδήποτε σύγκρισις διαχειριστικοῦ κόστους τῶν πλοίων τοῦ ἀνατολικοῦ μπλόκον καὶ τῶν ἐλευθέρων ναυτιλιών καθίσταται, οὐσιαστικῶς, ἀδύνατος.

Φαίνεται ὅτι θὰ παρέλθῃ χρόνος πολὺς ἔως ὅτου τὰ προβλήματα τῆς συνυπάρξεως τῶν διαφέρων οἰκονομικῶν συστημάτων ἐπιλυθοῦν κατὰ τρόπον ὃστε νὰ καθιερωθῇ μία νέα ἰκανοποιητικὴ τάξις πραγμάτων εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

ΤΟ ΠΛΕΟΝΑΖΩΝ TONNAZ

Ἡ υπερπροσφορά χωρητικότηος ἐπεκτίνεται ἀπὸ τὰ δεξαμενόπλοια εἰς τὰ πλοῖα ἔξων φορτίων. Πέραν τῶν τάνκερς, τὰ ὅποια ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς μεταφορὰς γεννημάτων, λόγῳ τῆς ψηφῆς ρήτρας ἀκυρώσεως τῶν παραγγελίων πολλοὶ πλοιοκτῆται μετατρέπονται τὰς παραγγελίας των διὰ μεγάλα πετρελαιοφόρα εἰς πλοία ξηροῦ φορτίου.

Δὲν ἀποκλείεται, συνεπῶς, ἐντὸς τῶν προσεχῶν δύο ἡ τριῶν ἔτῶν, ἡ κρίσις τῶν δεξαμενόπλοιων νὰ ἔξελιχθῃ εἰς κρίσιν τῶν σκαφῶν ξηροῦ φορτίου καὶ δη μακρᾶς διαρκείας. «Ηδη τὰ μεγάλα μπλόκα κάρριερς ἀπασχολοῦνται ἐπιζημίως καὶ δέν ὑπάρχουν σοδαραὶ προοπτικαὶ δελτιώσεως τῆς κα-

καθιερώσεως χωρητικότηος περιέρχονται εἰς δυσχερεστέραν θέσιν. Στόχος τῶν πρέπει νὰ είναι ὁ περιορισμός, κατὰ τὸ δυνατόν, τῶν καταστρεπτικῶν ἐπιδράσεων τοῦ προστατευτισμοῦ. Ἡ ναυτιλιακὴ τῶν πολιτικὴ πρέπει νὰ ἐναρμονισθῇ μὲ τὰς προσφάτους ἀνακατατάξεις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. «Οσον ἀφορᾷ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς τῶν σχέσεις, τὸ σύστημα διακρίσεως σημαίας, ὡς γνώμων τῆς πολιτικῆς των, δέοντα νὰ ἀπορριφθῇ.

Συνεπῶς, αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακαὶ χώραι ὄφειλον νὰ ἐξακολουθήσουν τὴν τακτικὴν τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ, βάσει τῶν ἀρχῶν τοῦ σχετικοῦ Κώδικος τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Συνεργασίας καὶ 'Αναπτύξεως τῶν Παρισίων.



Brokers and Chartering Agents, Liner and Charter Steamers Agents, Stevedores

Cargo Surveyors and Claim Adjusters

Associates/Sub-Agents In All Gulf Ports

ALPHA COMPANY LIMITED

KHORRAMSHAH

Head Office : "Alphaco Building"
No. 154, Ferdorsi Ave., P. O. Box No. 290

Cables : "ALPHA"

Telex : 4014 DOURAGHI KOR

Telephones : 2629 — 3185 — 4697

‘Ο ’Αραβικὸς ἔφοπλισμὸς

ΘΑ ΠΡΟΚΑΛΕΣΗ ΑΝΑΤΑΡΑΧΗΝ ΕΙΣ ΤΟ ΚΑΤΕΣΤΗΜΕΝΟΝ;

Ο διευθυντής τῆς "Αραμπ Μαριτάιμ Πετρόλεουμ Τράνσπορτ Κόμπανη, ἐταιρίας ἡτις ἰδρύθη ἀπὸ τὸ "Αμπού Ντάμπι, τὴν Ἀλγερίαν, τὸ Μπαχρέιν, τὸ Κουβέιτ, τὸ Ἰράκ καὶ τὴν Σαουδικὴν Ἀραβίαν, ἀνεκοίνωσεν ὅτι δὲν εἶναι ἀπίθανον ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν νὰ πωληθοῦν μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια εἰς τοὺς "Αραβάς.

Οὕτω, τὸ Κονσόρτσιουμ τῶν ἀνωτέρω χωρῶν, ἀφοῦ ἐρρίφθη εἰς ναυπηγήσεις — 2 τάνκερς τῶν 318.000 τόννων d.w. ὑπὸ τῆς Μπρέμεν Βούλκαν καὶ 2 τῶν 278.000 τόν. d.w. ὑπὸ τῆς γαλλικῆς "Ατλαντικής, ἔξεδηλωσε τὸ ἐνδιαφέρον του πρὸς τὰ παρωπλισμένα σκάφη. Μέχρι πρὸ τίνος ἀπέρριπτε πάσας τὰς προσφορὰς τοιούτων σκαφῶν, γενομένας παρ' Ἐλλήνων, Ἰαπώνων καὶ Εὐρωπαίων ἔφοπλιστῶν. Οὕτω ἡ Ἀραβικὴ Ἐταιρία ἐνεφανίσθη εἰς τὴν ἀγοράν ἐνδιαφερομένη τόσον διὰ δεξαμενόπλοια μεταφορᾶς ἀργοῦ ὅσον καὶ διυλισμένων προϊντων.

Η δῆλωσις αὕτη τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ἀραβικοῦ Κονσόρτσιουμ ἔσχε τὴν ἐπίπτωσίν της εἰς τὴν ἀγοράν, ἡτις ἀπὸ καιροῦ εὐρίσκετο ἐν ὑφέσει. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἔφοπλισται ἀναμένουν μίαν σταθεροποίησιν τῶν τιμῶν καὶ μεταξὺ αὐτῶν, οἱ Νορβηγοὶ ἴδιαιτέρως, βλέπουν τὴν δύνατό τητα μιᾶς χαλαρωσεως τοῦ ἀδιεξόδου εἰς τὸ ὅποιον μέχρι σήμερον εὑρίσκοντο.

Αἱ σκέψεις αὕτινες ὥθησαν τοὺς "Αραβάς νὰ λάδουν τοιαύτας ἀποφάσεις, εἶναι ὅπλαι. Τὸ κόστος τῶν σημερινῶν ναυπηγήσεων νεοτεύκτων εἶναι λίαν ὑψηλόν, ἐνῷ αἱ τιμαὶ τῶν παρωπλισμένων συνεχῶς ὑποχω-

ροῦν. Ἐξ ἄλλου, ἡ ἀπόκτησις παρωπλισμένων πλοίων εἶναι τὸ μόνον μέσον ταχείας συγκροτήσεως ἐνὸς σημαντικοῦ στόλου καὶ ἡ ὑπὸ ὠρισμένας συνθήκας ἔξασφάλισις μεταφορᾶς σημαντικῶν ποσοτήτων ἀργοῦ πετρελαίου με συνέπειαν τὸν ἐλεγχον τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἡδη τὸ Ἀραβικὸν Κονσόρτσιουμ ἀνεκοίνωσεν τὰς διαθέσεις του εἰς ὅτι ἀφορᾶ τὸν τύπον τῶν σκαφῶν ἀτινα ἐπιθυμεῖ. Συνενόησες ἡρχισαν μετὰ τῆς Νίππον Γιούσεν διὰ τὴν πώλησιν τοῦ ὑπερδεξαμενοπλοίου «Τσακασάκι Μαρού» 273.442 τόν. d.w., ἡλικίας μόλις δύο ἑτάν.

Ἡ ζητηθεῖσα τιμὴ τοῦ ἀνωτέρω δεξαμενοπλοίου εἶναι 18 ἑκατ. δολλάρια. "Ἄς σημειωθῇ ὅτι ὑπὸ τὰς κρατούσας σήμερον συνθήκας διὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ ἰδίου σκάφους, μὲ χρόνον παραδόσεως μετὰ δύο ἑτη, θὰ ἔχειριάζοντο 50 - 55 ἑκατομ. δολλ.

Τί θὰ συμβῇ, ὅμως, ἐὰν οἱ "Αραβεῖς ἀγοράσουν ἔνα μεγάλον ἀριθμὸν σκαφῶν: Οἱ ἔφοπλιστικοὶ κύκλοι τῆς Δύσεως θὰ δύνανται νὰ ἐκβάλουν στεναγμὸν ἀνακουφίσεως; Κατὰ τὴν γνώμην μας μία τοιαύτη ἀντίδρασις εἶναι δλίγον πρόωρος, δοθέντος ὅτι, λαμβανομένου ὑπὸ ὡψιν τοῦ πρὸς μεταφορὰν ὄγκου πετρελαίου θὰ παραστῶμεν μάρτυρες μιᾶς ἀφαιμάξεως σημαντικῶν ποσοτήτων ἀργοῦ ἀπὸ τὰ ὑπὸ ἀραβικᾶς σημαίας σκάφη. "Ασφαλῶς τὰ ἀργοῦντα δεξαμενόπλοια — ὑπολογίζονται εἰς 50 ἑκατ. τόννους — θὰ τεθοῦν ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀλλὰ καὶ πάλιν νέα τοιαύτα θὰ τὰ ἀντικαταστήσουν καὶ ἀπαξ ἔτι ὁ ἐλεύθερος ἔφοπλισμὸς θὰ ὑποστῆ τὰς συνεπείας, διότι θὰ πρέπει,

ἐπίσης, νὰ ληφθοῦν ὑπὸ ὡρισμένα στοιχεῖα ἄτινα χαρακτηρίζουν τὴν παροῦσαν κατάστασιν τῶν μεταφορῶν πετρελαίων.

Δὲν ἔμεινεν ἀπαρατήρητον τὸ γεγονός ὅτι αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων ηὔξησαν τὸ εἰς τονάκις δυναμικόν των ναυλώνουσαι ὀλιγώτερα σκάφη, ἐνῷ κινοῦν τὰ σκάφη των μὲ τὴν μειωμένην ταχύτητα τῶν 10 - 11 μιλίων. Τὰ μέτρα ταῦτα ἔρμηνενται μὲ πρόσθετον διαθέσιμον δυναμικὸν πέριξ τῶν 50 ἑκατ. τόννων d.w. Μὲ ἄλλους λόγους ἐὰν ὑπάρξῃ δλίγον περισσότερον πετρέλαιον πρὸς μεταφοράν, ἀρκεῖ αὐξησης ταχύτητος ὥστε νὰ πληρωθῇ τὸ κενὸν χωρὶς νὰ καταφύγωμεν κατ' ἀνάγκην εἰς τὴν ναυλώσιν προσθέτου χωρητικότητος.

Τέλος, δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται ὅτι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος 1975 ὁ παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων θὰ παραλάβῃ 45 ἑκατ. τόννων νεοπαραγγελθέντα, διὰ τὸ ὅποια ἡ ἀκύρωσις ναυπηγήσεως ἦταν ὀδύνατος. "Ἐπιπροσθέτως καὶ ἂν ὀκόμη ληφθοῦν ὑπὸ ὡψιν αἱ γενόμεναι ἀκυρώσεις διὰ παραδόσεις 1977 - 78, ἥτοι περίπου 70 ἑκατ. τόννων d.w. παραμένουν εἰσέτι 140 ἑκατ. τόννων d.w. τῶν ὅποιων ἡ τύχη παραμένει ἀδηλος.

"Ἐκτὸς τῆς μεταφορᾶς πετρελαίων, ἐγείρεται τὸ ἐρωτηματικόν : "Υπὸ ποίαν προπτικὴν οἱ "Αραβεῖς θὰ χρησιμοποιήσουν τὸν στόλον τὸν ὅποιον θὰ ἀποκτήσουν — ἐὰν τελικῶς ἀποκτήσουν; Μήπως πρέπει νὰ ἀναιμένωμεν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον τὴν ἐναρξίν σημαντικῶν συνομιλιῶν μεταξὺ πετρελαιοπαραγωγῶν καὶ καταναλωτριῶν χωρῶν καὶ συναφῶν ἐταιριῶν, αἵτινες θὰ ἔτεινον εἰς τὴν κατανομὴν καὶ τῆς χωρητικότητος. Ποίος θὰ είναι ὁ ρόλος τοῦ ἀνεξαρτήτου ἐφοπλισμοῦ εἰς αὐτὴν τὴν ἀντιδικίαν; Οἱ "Αραβεῖς θὰ ἀποπειραθοῦν νὰ παρουσιάσουν κοινὸν μέτωπον μὲ τοὺς ἀνεξαρτήτους ἔφοπλιστάς, ἵνα ἀντιστοθμίσουν τὸ βάρος τῶν στόλων τῶν ἐταιριῶν πετρελαίου; Εἶναι ἐρωτήματα τὰ ὅποια τίθενται ἀπὸ τοῦδε.



M E D L I N E

Κοντέϊνερς - Βαρούλκα δυνάμεως μέχρις 105 τ.

Κύτη διαθέτοντα ψυκτικὰς ἐγκαταστάσεις - Ἡλεκτρικὸς Ἀερισμὸς κυτῶν.

‘Ελληνικὴ Ἐταιρία τακτικῶν γραμμῶν λιμένων

Κόντινεντ - Μεσογείου - Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τανάπαλιν

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
MIDDLE EAST AGENTS
ΣΑΧΤΟΥΡΗ 8 - 10 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 4523674, 4523676 - ΤΕΛΕΣ 2222 - ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ MEAST

ΑΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1974

Η ΕΤΗΣΙΑ ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Ο.Ο.Σ.Α.

Εις τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν τῆς ἐπὶ τῶν θαλασσιών μεταφορῶν 'Επιτροπῆς τοῦ Ο.Ο.Σ.Α., ἡτις ἔδοθη εἰς τὴν δημοσιότητα κατ' αὐτάς καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Αἱ θαλασσιαὶ μεταφοραὶ κατὰ τὸ 1974», ἀναλύονται κατὰ τρόπον λίαν ἐμπεριστατωμένον θέματα ἀφορῶντα τὸν εἰδικὸν τούτον τομέα τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ παρουσιάζουν ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον.

'Αναλυτικότερον, τὰ ἔξεταζόμενα θέματα είναι τὰ κάτωθι :

— 'Η καθιζήσις τῆς ζητήσεως χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1974 καὶ τὸ τέλος τῆς ἀνιούσης τῆς ναυλαγορᾶς τῶν ξηρῶν φορτίων, ἐκ τοῦ γεγονότος τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος καὶ τῆς ὑφέσεως τῶν παγκοσμίων οἰκονομικῶν συναλλαγῶν.

— 'Έκτιμησις τῶν μακροπρόθεσμῶν ἐνεργητικῶν προσπτικῶν, τὰς ὅποιας ἐπεξειργάσθη ὁ Ο.Ο.Σ.Α καὶ αἴτινες σχέσιν ἀμεσον ἔχουν μὲ τὰς θαλασσιαὶς μεταφοράς.

— 'Η ἀνάγκη νὰ συνεχισθῇ ἐπὶ εύρειας κλιμακος ἡ ἀκύρωσις παραγγελιῶν γιγαντιάων δεξαμενοπλοίων.

— Αἱ ὑψηλαὶ ἀπώλειαι σκαφῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας.

— Νέαι ἀπόψεις ἐπὶ τῆς δικαιοδοσίας τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς ἐπὶ τῶν μεταφορῶν.

— 'Η 'Εκθεσις αὕτη σκιαγραφεῖ τὰ κυριώτερα γεγονότα τὰ ὄποια ἐπέδρασαν ἐπὶ τῶν διεθνῶν θαλασσιών μεταφορῶν, διαρκούντος τοῦ 1974 καὶ κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1975 καὶ τὰ ὄποια τοποθετεῖ ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν νέων τάσεων καὶ προσπτικῶν μακρᾶς διαρκείας τῶν θαλασσιών μεταφορῶν καὶ τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν.

— 'Η ἀνάλυσις τῶν ἀπόφεων τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς ἐπὶ τῶν θαλασσιών μεταφορῶν ἀπασχολεῖται, κυρίως, μὲ τὸν πολλαπλασιασμὸν τῶν μέτρων, ἀπίστευτας εἰς τὴν διάκρισιν σημαίας καὶ εἰς τὴν ἔξτασιν τῶν προβλημάτων ναυτιλιακοῦ χαρακτῆρος, μὲ τὰ ὄποια ἀσχολοῦνται τὰ 'Ηνωμένα 'Εθνη καὶ, κυρίως, ἡ 'Επιτροπὴ Θαλασσιών Μεταφορῶν τῆς Ούγκταντ, καθὼς ἐπίσης καὶ ἡ ἔξελιξις, ἡτις θὰ ἐπακολουθήσῃ τὴν υιοθέτησιν τῆς Συμβάσεως δι' ἓνα κώδικα λειτουργίας τῶν ναυτιλιακῶν κόνφερανς.

— 'Η ζητήσις χωρητικότητος τῆς ὄποιας τὸ ποσοστὸν αὐξήσεως ἔφθασε τὸν ἀριθμὸν ρεκόρ τῶν 17% τὸ 1973, ἐπεισὸν ἀπότομως τὸ 1974. Τὸ ποσοστὸν είναι πλέον τῆς τάξεως τῶν 5% καὶ είναι λίαν ἀπίθανον νὰ αὐξήσῃ τὸ 1975.

Αἱ βαθεῖαι συμπτώσεις τῆς ἔκτιμήσεως τῶν προβλημάτων ἐνεργητικῶν μακρᾶς διαρκείας διὰ τὰς θαλασσιαὶς μεταφορᾶς ἔξεταζονται ἐντελῶς ιδιαίτερως. 'Έξαγεται τὸ συπέρασμα, ὅτι ἔαν αἱ τιμαὶ τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου δὲν μειωθῶν αἰσθητῶς, ἡ ζητήσις δεξαμενοπλοίων καὶ κατὰ τὸ 1980 θὰ είναι

ΠΩΛΕΙΤΑΙ μία ήλεκτρομηχανὴ TRAN-SIT — Μὲ μηχανὴ S/H RUSTON 6 VCBZ No. 495992 καὶ γεννήτρια HAR-LAND AND WOLFF 150 KW, 220 VOLTS DC, 650 RPM, τοῦ 1965, εἰς ὀρίστην κατάστασιν. Διὰ περισσοτέρας πληροφορίας τηλεφωνήσατε 423.988, ὥρας γραφείου.

κατωτέρα ἔκεινης τοῦ 1974 καὶ ὅτι μεταξὺ 1980 καὶ 1985 δὲν θὰ αὐξηθῇ παρὰ μόνον κατὰ 3% ἐποίως. Εἰς δὲ, τις ἀφορᾶς τὰς μεταφορᾶς φορτίων εἰς χῦμα, πετρελαίου καὶ γενικῶν φορτίων, ἀναλύονται αἱ ἔξελίζεις τῶν διαφόρων σεντελεστῶν τῆς ζητήσεως τοῦ 1973 καὶ τοῦ 1974 καθὼς ἐπίσης καὶ αἱ τροποποιήσεις τὰς ὅποιας κινδυνεύουν νὰ ὑποστοῦν τὸ 1975.

Κατὰ τὸ 1974 ἡ προσφορὰ χωρητικότητος ὑπῆρξε καὶ εἶναι πολὺ μακράν τῆς ζητήσεως. 'Η δύναμις τῆς παγκοσμίου Ναυτιλίας ηὔξηθη κατὰ 10%, ἡ χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων εύρισκεται ἐπὶ κεφαλῆς μὲ ποσοστὸν 19%. Αἱ ἔκτιμήσεις ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς αὐξήσεως ἀφίνουν νὰ ἔννοιθη, ὅτι ἡ πλεονάζουσα χωρητικότητος θὰ ὑφίσταται ἐπὶ πολλὰ ἔτη, ἔστω καὶ ἂν αἱ παραγγελίαι πετρελαιοφόρων ἀκυρώνται μαζικῶς. 'Η διεργασία ἀκυρώσεως συντελεῖται μὲ βραδὺν ρυθμὸν, ὥστε νὰ ἀποφευχθῇ ὁ παροπλισμὸς τῶν νεοτεύκτων. Τὸ κεφάλαιον τούτο τῆς Εκθέσεως μελετᾶ ἐπίσης τὸν παγκόσμιον στόλον εἰς δὲ, τις ἀφορᾶς τοὺς τύπους τῶν πλοίων καὶ τὰς σημαίας, ἐπιμένουσα ἰδιαίτερως ἐπὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν ἔξαγωγικῶν χωρῶν πετρελαίου, καθὼς ἐπίσης καὶ ὠρισμένων ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν.

Εἰδικὸν κεφάλαιον ἀφιεροῦται διὰ τὴν ναυλαγορᾶν. Σημειώνεται εἰς αὐτό, ὅτι τὸ 1974 διὰ πρώτην ἀπὸ δεκαετίας φοράν ἐστιμεώθη τοιαύτη ἀνδρὸς τῶν ναύλων τῶν φορτηγῶν, ἡτις συνέπεσε μὲ τὴν ὑφεσιν τῆς ναυλαγορᾶς δεξαμενοπλοίων. Καθ' ὅλην τὴν

διάρκειαν τοῦ 1974 οἱ ναύλοι τῶν δεξαμενοπλοίων παρέμειναν κάτω τοῦ ὄρου ἀποδοτικότητος, ἐνῷ κατὰ τὸ πρῶτον ἔχαμπτον τοῦ ίδιου ἔτους οἱ ναύλοι τῶν φορτηγῶν ἔφθασαν εἰς σημεῖον ὅπερ οὐδέποτε κατὰ τὸ παρελθόν ἐπετεύχθη. Πάντως, ἡ ὑποχώρησις εἰς τὴν ναυλαγορᾶν τῶν μικτῶν σκαφῶν καὶ ἡ μειώσις τῆς ζητήσεως ἐγένετο πρόξενος τῆς πτωχείως τῶν ναύλων τῶν φορτηγῶν καὶ κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους εὐρίσκοντο ἐν ὑφέσει, καθὼς καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων. Εἰς τὸ ίδιον κεφάλαιον τῆς Εκθέσεως ἔξητάσθησαν κεχωρισμένως αἱ κατὰ ταξίδιον ναυλώσεις, ὡς καὶ αἱ χρονοναλώσεις, τόσον διὰ τὰ δεξαμενόπλοια δοσον καὶ διὰ τὰ φορτηγά. 'Επίσης ἔξετάζεται καὶ ὁ τρόπος μὲ τὸ ὄποιον ἀντέδρασαν τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν εἰς ταχεῖσαν αὔξησιν τῶν ἔξδόων καὶ τὴν ἔξελιξιν τοῦ οἰκονομικού πλούτου τῶν περιεχομένου.

Εἰδικὸν κεφάλαιον τῆς ἐν λόγῳ 'Εκθέσεως ἔξετάζει τὸ ποσοστὸν ἀπωλειῶν σκαφῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δεκαετίας 1964 - 1973. Τὰ συμπεράσματα εἰς τὰ ὄποια κατέληξεν ἡ ἀνάλυσις αὐτῆς ἀποκαλύπτουν ὅτι ἐν τῷ συνόλῳ τὰς σημαίας εὐκολίας σκάφη ὑπόκεινται εἰς κινδύνους ἀπωλείας κατὰ τέσσαρας φοράς ἀνωτέρας τῶν σκαφῶν ἀτίνα φέρουν σημαίας κρατῶν μελῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α. 'Οσον μικρᾶς χωρητικότητος είναι τὰ σκάφη καὶ παρήλια, τόσον οἱ κίνδυνοι ἀπωλειῶν είναι μεγαλύτεροι. Καὶ μεγαλυτέρα είναι ἡ διαφορὰ μεταξὺ χωρῶν αἵτινες προσφέουσαν σημαίαν εὐκολίας καὶ χωρῶν τοῦ Ο.Ο.Σ.Α.

Η μελέτη αὐτῆς δὲν ἀναφέρει τίποτε τὸ συγκεκριμένον διὰ τὴν ἔξηγησιν τοῦ φαινομένου τῶν ἀπωλειῶν τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας σκαφῶν, οὕτω δὲν δυνάμεθα νὰ καταλογίσωμεν εὐθύνην παρὰ μόνον εἰς τοὺς τρόπους ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντρήσεως τῶν σκαφῶν.

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

— ΔΥΝΑΜΕΩΝ ΝΑ ΕΞΑΦΑΛΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΤΗ ΠΩΛΗΣΙΝ ΠΛΟΙΩΝ ΠΑΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ.— ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4175.227, 4179.433

● ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ

— ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΟΜΕΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΣ 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 LLOYD'S ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΥΠΟ ΑΠΟΛΥΤΟΣ 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
ΤΗΑ. ΔΙΝΗΣΙΣ «ΜΟΥΓΕ» - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ («MOUGE» PIRAEUS)

«Τὸ τρίπτυχον»:

ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΝΑΥΤΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΤΟΥ κ. Γ. Ι. ΚΟΥΤΣΗ

ΔΙΕΥΘ. ΣΥΜΒΟΥΛΟΥ «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΑΣΦΑΛ. ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ»
ΚΑΙ «ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ»

Η Εμπορική μας Ναυτιλία ανέκαθεν κατέχειν έξαιρετον θέσιν, όχι μόνον εις τον χώρον της έλληνικής δραστηριότητος, αλλά και διεθνώς. Ομως, ούδέποτε άλλοτε είχε λάβει τάς γιγαντιαίας διαστάσεις πού έλαβε τάς τελευταίας έπι, καταστάσα ή μεγαλύτερα τού Κόσμου, προστιθεμένων και τών πλοίων έλληνικών μέν συμφερόντων, άλλ' ύπο ξένην σημαίαν, εις έκεινα έπι τών όποιών κυματίζει η σημαία μας. Μεγάλα είναι τά οφέλη τά όποια προκύπτουν από τὴν περίλαμψην και άξιοθαύμαστον αύτὴν έπιδοσιν τῶν Έλλήνων εις τὸν ύγρον στίδιον. Πληρώματα πού άπασχολούνται εις τὰ πλοία μας, τεχνικοί και ἐργάται εις τὰ ναυπηγεῖα, ναυτικά γραφεῖα, έταιριαι και ὄργανισμοι ποικίλοι, πού ἐγκατεστάθησαν εις τὸν χώραν μας, κυρίως εις τὸν Πειραιά, συνάλλαγμα πού εἰσάγεται άπο τὸ έξωτερικόν, εἰσφοραὶ και δωρεαὶ υπὲρ έθνικῶν σκοπῶν, ὅλα μαζὶ ἀποτελοῦν τὸ ναυτιλιακό μας τεράστιο κύλωμα, μεγίστης έθνικῆς ὡφελιμότητος, άλλα και παγκοσμίου ἀκτινοβολίας.

Ἐν τούτοις, δύο παράγοντες πού πρέπει νὰ συμβαδίζουν και νὰ έξυπηρετούν τὴν Εμπορικήν Ναυτιλίαν, άλλα και νὰ ἀντλοῦν οφέλη ἀπ' αὐτήν, δὲν έλαβον εἰσέτι ἀνάλογον ἀνάπτυξιν ἐν Έλλάδι: Α' ὁ παράγων τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων, η Ναυτασφάλεια και Β' ὁ τῆς ἐπιθεωρήσεως, τεχνικῆς παρακολούθησεως και ταξινομήσεως αὐτῶν: Ο Νηογνώμων. Βεβαίως, είναι και οι δύο δευτερογενεῖς και θὰ ἡτο ὁπωσδήποτε δύσκολος η δημιουργία και η ἀνάπτυξίς των, παράλληλα με τὸν καταπληκτικῶν ταχὺ ρυθμὸν με τὸν όποιον ἀνεπύχθη η Ναυτιλία μας. Οι λόγοι; εὐεξήγητοι: Η Ναυτιλία ἀνήκει εἰς τὸν κύκλον τῆς ἐπιχειρηματικότητος με πιθανότητας πραγματοποιήσεων μεγάλων κερδῶν. Η Ναυτασφάλεια και ο Νηογνώμων ἀνήκουν εις τὸν κύκλον τῶν υπολογισμῶν και τῆς τεχνικῆς ὄργανώσεως, μὲ προσποτικήν χαμηλῆς ἀπόδοσεως κερδῶν, ἀμφιβόλου ἔνιστο. Ο Έλλην ἐλκύεται και διαπρέπει εις τὴν πρώτην περίπτωσιν. Διστάζει και προβληματίζεται εἰς τὴν δευτέραν.

Παρά τὰυτα, οι τὰ πρώτα φέροντες εἰς τὴν ἀσφαλιστικήν ἀγορὰν τῆς χώρας μας, δὲν ἔβράδυναν ν' ἀποφασίσουν, ότι «κάτι ἐπρεπε νὰ γίνη» και εἰς τὸν τομέα τῆς ἀσφαλιστικῆς καλύψεως, κατὰ τὸ δυνατόν,

τῆς τεραστίας Εμπορικῆς Ναυτιλίας μας, τῆς ὁποίας, φεῦ, τὸ σύνολον τῆς ἀνυπολογίστου ἀξίας της, ἀσφαλίζετο εις τὸ έξωτερικόν.

Ηδη, ἀπό τινος χρόνου ἐνδιαφέρθησαν αἱ μεγάλυτεραι και σοβασώτεραι ἀσφαλιστικαι ἔταιριαι: «Η Εθνική», «Ο Αστήρ», ή ιδρυθεῖσα τὸ 1964 και εἰδικῶς ἀναλαμβάνουσα ναυτασφαλίσεις, «Ελληνική Εταιρία Ασφαλίσεως Πλοίων και Αεροσκαφών» ἀπὸ τὴν μίαν πλευράν. «Ο Φοινίξ», αι «Γενικαὶ Έλλάδος», ή «Ιονική» ἀπὸ τὴν ὄλλην. Επίσης, η «Εμπορική», η «Λασίκη», ο «Εμῆς», η «Πρόδος» και ο «Ορίζων», ἐσχημάτισαν τὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγορὰν τῆς χώρας μας. Καλύπτουν μέρος τῆς ἀσφαλιζομένης ἀξίας τῶν πλοίων μας. Βεδαίως, τὸ ποσοστὸν που ἀναλαμβάνουν εἶναι μικρόν, ἀλλά, σὺν τῷ χρόνῳ, ὑπάρχου εἶλπις ἀνοπτύεως του, ώστε ἀσφαλιστικῆς η Ναυτιλίας μας νὰ μὴν εἴναι ἔρμαιον ἀποκλειστικῆς ἐκμεταλλεύσεως παρὰ τῆς ζένης ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ως ητο πρότερον, μὲ ἀνάλογον διαφυγὴν συναλλάγματος πρὸς πληρωμὴν ἀσφαλίστων.

Είναι ἀξία πάσης συμπαραστάσεως και ἐνισχύσεως η ναυτασφαλιστικὴ ἀγορὰ τῆς χώρας μας, ώστε νὰ καταστῇ διεθνῶς γνωστὴ και οὕτω νὰ κατορθώσῃ νὰ ποσεδέκυτος και πλοία οὐπὸ ξένην σημαίαν εἰς τὸν κύκλον τῆς δραστηριότητος της. Διεύρυνσις και ποικιλία κύκλου ἀσφαλίσεων συνεπάγεται βελτίωσιν ἀποτελεσμάτων.

Ἐνας ἄλλος παράγων εἶναι ο Νηογνώμων. Η δημιουργία ἐντοπίου Νηογνώμονος, δὲν εἶναι εὔκολος. Απαιτεῖ χρόνον, προσπάθειαν, ὀργάνωσιν. Εχει ν' ἀντιμετωπίσῃ ισχυρότατους παρομοίους ἀλλοδαποὺς ὀργανισμοὺς μὲ τεραστίαν ὀργάνωσιν, πολυετή παράδοσιν και πείραν. Ο Ελληνικός Νηογνώμων ιδρύθη ἀμέσως μετά τὸ τέλος τοῦ Α' πολέμου (1919). Ιδρυταί του ὑπῆρχαν Πειραιώται ἐφοπλισταὶ και ἀσφαλίσται τῆς ἐποχῆς ἑκαίνης. Αντεπόπισαν κατ' ἄρχας μεγάλας δυσκολίας. Υπῆρξε πολὺ δύσκολος η ἔξεύρεσις και ἀπασχόλησης καταλλήλου τεχνικοῦ προσωπικοῦ, η δημιουργία ἐκ τοῦ μηδενὸς Κανονισμῶν ναυπηγήσεως και ταξινομήσεως πλοίων, ο διορισμὸς κατολλήλων τεχνικῶν ἀντιπροσώπων εἰς τὸ έξωτερικόν. Η ἀνάπτυξις τοῦ Νηογνώμονος ἔβράδυνεν. Επη-

κολούθησεν ὁ Β' παγκόσμιος πόλεμος, η Κατοχή, η ἀπραξία και ὁ καταποντισμός... Ο Νηογνώμων οἰκονομικῶς τότε ἔξεμηδενίσθη. Ομως, δὲν ἔξελιπεν. Εισήλθον εἰς αὐτὸν νέοι παράγοντες, οἰκονομικῶς ἐτονώθη και ἤδη θαδίζει σταθερῶς πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ του. Αἱ μεγάλαι ἀσφαλιστικαι ἔταιραι πού, ως ἀναφέραμε προηγουμένως, ἐδημιούργησαν τὴν ναυτασφαλιστικὴν ἀγοράν, ἐνδιαφέρθησαν και συμμετέχουν ἡδη εἰς τὸν Ελληνικὸν Νηογνώμονα. Επίσης συμμετέχουν γνωστοὶ παλαιοὶ ἀσφαλίσται οὓς και τεχνικοί. Η σημειωθεῖσα πρέσοδος κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη είναι ἀξιόλογος. Θὰ ἐπιχειρήσωμεν νὰ δώσωμεν μίαν σύντομον περιγραφὴν τῆς δραστηριότητος του κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον και μέχρι σήμερον.

Ο Ελληνικὸς Νηογνώμων ἀνεγνωρίσθη παρὰ τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, δυνάμει τοῦ ἀπὸ 4ης Μαΐου 1950 Β. Δ)τος, ως ιστότιμος τοῦ Αγγλικοῦ και τῶν ὄλλων ἀνεγνωρισμένων ἀλλοδαπῶν Νηογνώμονων. Επίσης, ο Ε.Ν. είναι ἔχουσιον διεθνῶς παρὰ τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, τῆς Κυπριακῆς, Παναμῆς, Λιβάνου και Νοτίου Αφρικῆς, νὰ ἐκτελῇ ἐπιθεωρήσεις και νὰ ἔκδιη πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας ἐξαρτισμού, ἀσφαλείαις κατασκευῆς, ραδιοτηλεφωνίας και ραδιοτηλεφορίας, προβλεπόμενα ὑπὸ τῆς διεθνούς συμβάσεως περὶ Ασφαλείας Ανθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ, καθὼς και τῆς διεθνούς συμβάσεως Γραμμῆς Φορτώσεως και νὰ προβαίνῃ εἰς τὸν ἔλεγχον και θέρωσιν μελετῶν πορτώσεως στηρών.

Διατί πάλιεις Κανονισμούς κατασκευῆς και κατατάξεως χαλυβδίνων πλοίων, που είναι ἀπόδοσης εἰς τὴν Ελληνικήν, πλὴν τῶν κεφαλαίων Α. και Β., τῶν Rules and Regulations τοῦ Lloyd's Register of Shipping, κατόπιν προβύμον και εύγενούς ἐγκρίσεως τοῦ παγκοσμίου κύρους ἀγγλικοῦ τούτου ὄργανισμοῦ.

Τὸ τεχνικὸν γραφεῖον τοῦ Ε.Ν. ἐν Πειραιῇ, νέοκτιστον και ιδιοκτησίας αὐτοῦ, εύρισκεται εἰς κεντρικώτατον σημεῖον τοῦ λιμένος, ἐπὶ τῆς Ακτῆς Μιαούλη 23.

Τὸ τεχνικὸν αὐτοῦ προσωπικόν, ἀποτελεῖται ἐν τῷ ἐσωτερικῷ ἀποκλειστικῷ ἐξ Ελλήνων πρότερον, διπλωματούχων ναυπηγῶν και μηχανικῶν.

Ο Ελληνικὸς Νηογνώμων διαθέτει ἀντιπρόσωπους και ἐπιθεωρητὰς εἰς πλείστους λιμένας ἔξωτερικοῦ. Εξ αλλου, ἔχει συνάψει συμφωνητικὸν ἀμοιβαίας συνεργασίας μετα τὸ Γερμανικὸν Νηογνώμονος, τοῦ Νηογνώμονος Ε.Σ.Σ.Δ., ως και τῶν Νηογνώμονων Τσεχοσλοβακίας, Ρουμανίας και Εθνικιστικῆς Κίνας (Ταϊβάν). Ούτω, ο Ε.Ν. είναι εἰς θέσιν νὰ ἐνεργῇ ἐπιθεωρήσεις πρὸς ταξινόμησιν η διατήρησιν τῆς τάξεως πλοίων εἰς τοὺς πλείστους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ἐκτὸς τῆς τεχνικῆς ἔξυπηρετήσεως, τὴν ὄποιαν ο Ελληνικὸς Νηογνώμων παρέχει πρὸς τὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν, σκοπὸν ἔχει και τὴν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτικῆς και τεχνικῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν νέων τῆς χώρας μας, ἐφ' σον, κατὰ τὸ Καταστατικὸν αὐτοῦ, σημαντικὸν μέρος ἐκ τῶν ἐπιπλέοντων κερδῶν του, διαθέτει ὑπὲρ τοῦ ἀνωτέρω έθνικοῦ και κοινωφελοῦ σκοποῦ, μέσω τοῦ Υ.Ε.Ν. και ἐγκρίσει αὐτοῦ.

Ἐπίσης, ἀξίζει νὰ σημειωθῇ, ότι ο Ε.Ν. διὰ τῶν πραγματοποιουμένων ἐπιθεωρήσεων πλοίων, τόσον ἐν τῷ ἐσωτερικῷ ὅσον και ἐν τῷ ἐσωτερικῷ, συμβάλλει σταθερῶς εἰς τὴν έξοικονόμησιν, ἀλλὰ και τὴν εἰσαγωγὴν συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν μας.

Ταῦτα, ἐολίγοις, περὶ τοῦ «τριπτύχου»: Ναυτιλία - Ναυτασφάλεια - Νηογνώμων. «Ἄς ἐλπίσωμεν και συνάμα εὐχηθῶμεν, οἱ δύο δεύτεροι νὰ μὴν ἀποτελοῦν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον, τοὺς «πτωχοὺς συγγενεῖς» τῆς πρώτης.

Γ. Ι. ΚΟΥΤΣΗΣ

Ο ΜΟΝΑΔΙΚΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ

ABU DHABI & DUBAI

United Arab Emirates

KUNAIBY COMPANY

Διευθυντής : κ. Δημήτριος Γεώργιαρος

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ — ΥΛΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ

ABU DHABI — U.A.E.

Διεύθυνσις : P.O.B. 4143

Τηλεγρ.: " KUNAIBY "

Τηλέφ. : 43676

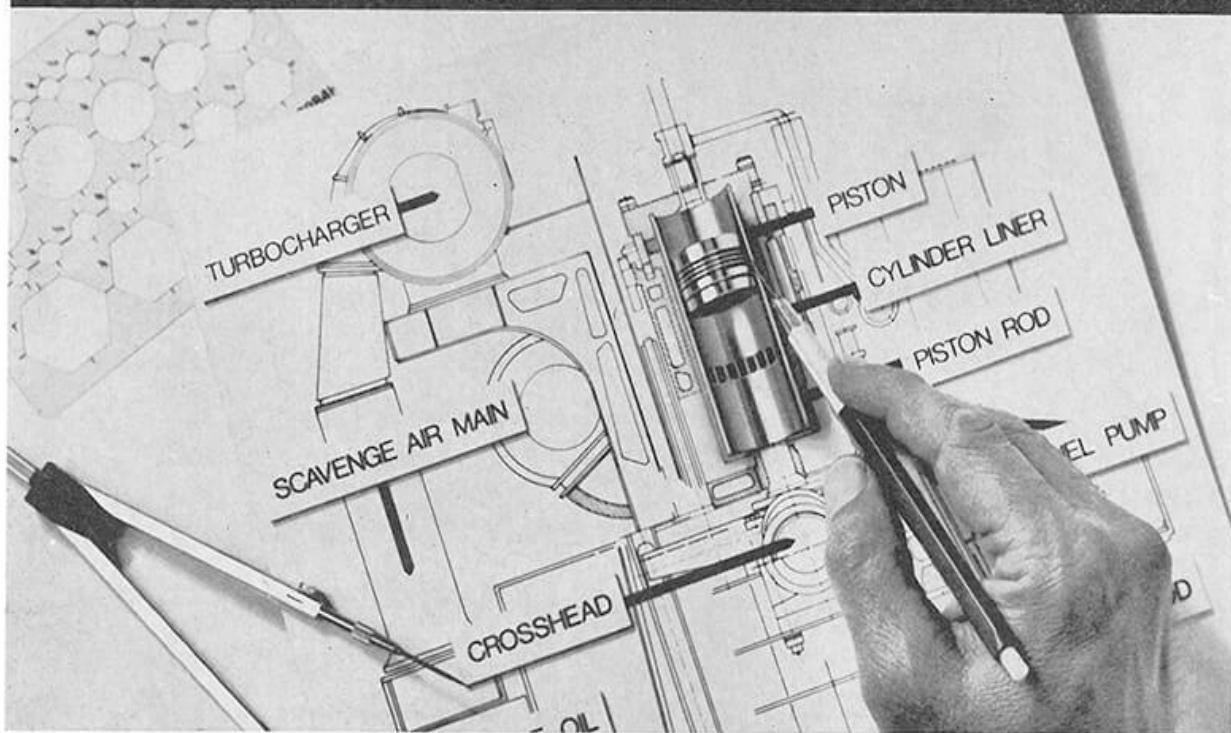
ANNOUNCING NEW TRO-MAR[®] SV

**BORN and BRED
to protect the
MIGHTIEST ENGINES MADE!**

Mighty engines sealed for life . . . totally reliable and never needing maintenance.

Perhaps impossible but an intriguing target.

We're pleased to offer newly formulated TRO-MAR[®] SV. A better crosshead diesel cylinder oil that can help owners move a step closer to that goal. Extensive laboratory and shipboard tests have demonstrated this new oil's ability to reduce piston ring and cylinder liner wear and improve engine cleanliness. The results; greater dependability with longer intervals between overhauls. This means lower maintenance costs are a real possibility for the nearly 1000 ships that will soon be supplied new TRO-MAR SV.



Your local representative has details.



THE SIGN OF SERVICE

ΕΛΛΗΝΙΚΑ  ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

Από τοῦ Ιανουαρίου 1975

Η ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΤΩΝ 250.000 ΤΟΝΝΩΝ

τῶν Ναυπηγείων Σκαραμαγκά



Θὰ χρησιμοποιῆται ἀποκλειστικά δι' ἐπισκευάς

Μήκος 337 μ., πλάτος 53,6 μ., βάθος εἰς είσοδον 9,25 μ. Ή δεξαμενή ἔχυτηρεται ὑπὸ δύο γερανῶν τῶν 100 τόννων καὶ δύο τῶν 50. Μικρότεροι γερανοί θὰ τοποθετητοῦν διὰ τὴν διακίνησιν μικρῶν βαρῶν.
Τὰ Ελληνικά Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά διαθέτουν τὰ

νεώτερα καὶ πλέον σύγχρονα μηχανήματα καθὼς καὶ ἔξοπλισμὸν διὰ παντὸς εἰδούς ἐπισκευάς πλοίων. Οἱ κλιματολογικὲς συνθῆκες, ὁ εἰδικὸς ἔξοπλισμὸς καὶ ἡ ὄργανωσις τοῦ σχετικοῦ Τμήματος καθιστοῦν τὰ 'Ελληνικά Ναυπηγεῖα ίδεώδη δι' ἐργασίας ἀμμοβολῆς (GRIT BLASTING).

Συμβολή εἰς τὴν ἑρμηνείαν τοῦ Κ.Δ.Ν.Δ.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΤΟΥ κ. ΞΕΝΟΦΩΝΤΟΣ Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΟΥ

'Ο Κώδιξ τοῦ Δημοσίου Ναυτικού Δικαιού διαθέτει διά τὴν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως τὰ 8 ἄρθρα (65 - 72) τῶν κεφαλαίων Β καὶ Γ τοῦ Δευτέρου αὐτοῦ Μέρους. 'Ἐκ τούτων βασικά εἰναι τὰ ἄρθρα 65 καὶ 66 τὰ ἀναφερόμενα ἀντιστοίχως εἰς τὴν δημοσίαν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν καὶ τὰς δημοσίας σχολὰς Ἐμπορικού Ναυτικοῦ.

1. Τὸ ἄρθρον 65 ὥριζε, ὅτι «ἡ δημοσία ναυτικὴ ἐκπαίδευσις (θεωρητικὴ καὶ πρακτικὴ), τελεῖ ὑπὸ τὴν διοίκησιν, κατεύθυνσιν καὶ ἐποπτείαν τοῦ Κράτους, ἀσκούμενην διὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, κατὰ τὰ ὑπὸ τοῦ παρόντος καὶ τῶν ἑκτελεστικῶν αὐτοῦ Π. Διαταγμάτων ὥριζομενα».

Ναυτικὴ ἐκπαίδευσις εἶναι ἡ διά σχολείων προπαρασκευὴ ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Αὕτη ἀποτελεῖ τμῆμα τῆς καλούμενης τεχνικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς παιδείας.

'Ο κώδιξ διαιρεῖ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν εἰς δημοσίαν καὶ ἰδιωτικὴν (πρβλ. ἄρθρον 72). Δημοσία δὲ είναι ἡ ἀσκούμενη ἀπ' εὐθείας ὑπὸ τοῦ Κράτους. Τοῦτο σημαίνει ὅτι τὸ Κράτος, διὰ τῶν ἐντεταλμένων αὐτοῦ ὄργανων διοικεῖ τὴν δημοσίαν ναυτικὴν παιδείαν, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν ἰδιωτικὴν, τὴν ὅποιαν ἀπλῶς ἐποπτεύει. Τὸ ὅτι ἡ διάταξις ὥριζε τὴν δημοσίαν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, τελούσαν ὅχι μόνον ὑπὸ τὴν διοίκησιν, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τὴν κατεύθυνσιν καὶ ἐποπτείαν τοῦ Κράτους, ἀποτελεῖ πλεονασμόν, δεδομένου ὅτι ὑπὸ τὴν γενικωτέραν ἔννοιαν τῆς διοίκησεως ὑπάγεται καὶ ἡ κατεύθυνσις καὶ ἡ ἐποπτεία.

'Αρμόδιος φορεὺς ἀσκήσεως τῆς δημοσίας ναυτικῆς παιδείας εἶναι τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Ως πρὸς τοῦτο ὁ κώδιξ ἐπεκύρωσε τὴν διὰ τοῦ Ν.Δ. 3973) 1959 καθιερώθεισαν ἔξαρτες τῆς τῆς καθολικῆς σχεδὸν ὑπὸ τὸ ὑπουργείον. Παιδείας ὑπαγωγῆς τῆς ἐπαγγελματικῆς καὶ τεχνικῆς ἐκπαίδευσεως. 'Ως γνωστόν, δυνάμει τοῦ Ν.Δ. τούτου ὑπῆρχοσαν εἰς τὸ ὑπουργείον Ἐθνικῆς Παιδείας αἱ πάσις εἰδικότητος καὶ βαθμός ἐπαγγελματικού σχολαί, αἱ συνιστώμεναι καὶ λειτουργούσαι αἱ δημοσίαι, νομικὰ πρόσωπα δημοσίαι καὶ ἰδιωτικού δικαίου ἡ ἰδιωτικαί. Τῆς ὑπαγωγῆς αὐτῆς ἔρθησαν αἱ κρατικαὶ σχολαὶ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ Ἀσπροπύργου, "Υδρας καὶ Κύμης, αἵτινες παρέμειναν ὑπὸ τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Εἰς τὴν ἔξαρτες αὐτήν, ἥτις περιέλαβε τὰς κατὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ Ν.Δ. λειτουργούσας, τρεῖς μόνον σχολὰς ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ὑπῆρχοσαν βραδύτερον ἐρμηνευτικῶς καὶ αἱ μεταγενέστερον ἰδρυθεῖσαι δημοσίαι ναυτικαὶ σχολαὶ πάσης κατηγορίας.

Κριτήριος χαρακτηρισμοῦ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως ὡς δημοσίας, εἶναι πρώτον μὲν ἡ ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ἀνάληψις τῆς διοίκησεως τῶν παρεχόντων τὴν ναυτικὴν παιδείαν ἐκπαίδευτηρίων, καὶ δεύτερον ἡ παροχὴ τῆς διδασκαλίας ὑπὸ προσώπων προσλόγισθον μέντον τοῦ Δημοσίου. Πράγματι δέ, εἰς τὰς Δ.Σ.Ε.Ν. ἡ διοίκησις ἀσκεῖται διὰ δημοσίων ὄργανων καὶ δὴ ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος (πρβλ. ἄρθρ. 2 καὶ 7 ΚΝΔ 664) 1948 καὶ ἄρθρ. 4 Ν. 1705) '51) ἡ διδασκαλία παρέχεται ὑπὸ ὄργανων

ἐπαγγελματικῆς, περικλείει ἰκανὸν ποσσοτὸν ἐμπειρικῶν γνώσεων.

Θεωρητικὴ εἶναι ἡ ἐκπαίδευσις, ἡ παρεχομένη κατὰ κανόνα διὰ τῆς ἀπὸ ἔδρας διδασκαλίας καὶ ἀναφερομένης εἰς τὴν κατὰ θεωρίαν ἔξετασιν τῶν διδακτικῶν θεμάτων. Πρακτικὴ δὲ ἡ εἰς τὴν πρᾶξιν ἐφαρμογὴ διαφόρων ἀσκήσεων, συνήθως χειρωνακτικῶν, πρὸς ἀπόκτησιν ἀναγκαίας ἐμπειρίας. (Π.χ. μηχανουργικαὶ ἀσκήσεις, πρακτικά ἔργα κ.λπ.). 'Η διάκρισις, πάντως, μὴ βασιζομένη ἐπὶ ἀδιασείστων κριτηρίων καὶ ἐν παρενθέσει μημονευμένη ἐν τῷ κώδικι, δὲν νομίζομεν ὅτι ἔχει ιδιαιτέρων τινὰ νομικὴν σημασίαν.

2. Τὸ ἄρθρον 66 τοῦ κώδικος ὥριζε ὅτι ἡ δημοσία ναυτικὴ ἐκπαίδευσις παρέχεται εἰς δημοσίας σχολὰς προπαίδευσεως, ἐκπαίδευσεως καὶ μετεκπαίδευσεως τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἰδρυμένας διὰ Π. Διαταγμάτων ἐκδιδούμενων προτάσει τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, μετά σύμφωνων γνώμων τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 69 συμβουλίου σχολῶν, ὑπάγονται δὲ εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας».

Κατὰ ταῦτα ἡ δημοσία ναυτικὴ ἐκπαίδευσις παρέχεται διὰ σχολῶν ἰδρυμένων ὑπὸ τοῦ Κράτους. Αἱ σχολαὶ αὗται διακρίνονται εἰς σχολὰς: α) προπαίδευσεως, β) ἐκπαίδευσεως καὶ γ) μετεκπαίδευσεως.

Τὰ κριτήρια τῆς διακρίσεως δέονταν ν' ἀναζητηθοῦν ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν διαφορὰν μεταξὺ ἀνειδικεύτων ὑποψηφίων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ ἐπιμορφωμένων ναυτικῶν καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς τὴν διαφορὰν μεταξὺ γενικῆς καὶ εἰδικῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως. Τὸ πρώτον ἀναστέλλει τὴν ἐκπαίδευσιν τῆς μετεκπαίδευσεως, τὸ δεύτερον τὴν προπαίδευσιν τῆς ἐκπαίδευσεως.

A. ΣΧΟΛΑΙ ΠΡΟΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ εἶναι αἱ σχολαὶ δι' ὧν ἐπιδιώκεται ἡ παροχὴ γενικῆς ναυτικῆς καταρτίσεως εἰς νέους προτιθέμενους ν' ἀσκήσουν τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῶν προπαίδευτικῶν σχολῶν εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν, ὡς διεμορφώθησαν ὑπὸ τῆς προσφάτου νομοθετικῆς ρυθμίσεως εἶναι: α) ὅτι ἡ ἐν αὐταῖς ἐκπαίδευσις εἶναι γενικὴ ναυτικὴ, μὴ ἀναφερομένη εἰς ιδιάτερον κλάδον ἡ εἰδικότητα καὶ β) ὅτι ἡ ἐν αὐταῖς ἐκπαίδευσις εἶναι στοιχειώδης, ἀποβλέπουσα εἰς προπαρασκευὴν δι' ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας ὑπὸ ιδιότητας κατωτέρου πληρώματος.

"Η προπαίδευσις ἀποτελεῖ καινοτομίαν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευτικὴν προσπάθειαν, εἰσαγθεῖσα τὸ πρώτον ὑπὸ τοῦ 1966 καὶ ἐπικυρωθεῖσα διὰ τοῦ κώδικος. Μέχρι τῆς ἐποχῆς ἔκεινης ἡ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις ἀπέδελπεν ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν κατάρτισιν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ, ἐνώ ἡ ἐπαγγελματικὴ κατάρτισις τῶν πληρωμάτων ἐλογίζετο ὡς θέμα πρακτικῆς ἐμπειρίας, ἀποκτωμένης διὰ τῆς θαλασσίας ὑπηρεσίας. 'Η τοιαύτη ἀντίληψις δὲν ἔχει πληρωμάτων ὑπηρεσίας.

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 ΕΗΡΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΕΦΟΔΙΑ ΤΡΑΝΖΙΤ - ΥΛΙΚΑ ΜΗΧΑΝΗΣ

KAI KATASTΡΩΜΑΤΟΣ

TELEPHONES: 61 20 91
TELEX: 02 44171

GROPELINGER HEERSTR. 254
28 BREMEN 21

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

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

έφ' όσον ή διά τών σχολών προπαίδευσεως προσέλευσης τών πληρωμάτων του έμπορικου ναυτικού δεν κατέστη υποχρεωτική, ή δε άποδωσις τών προπαιδευτικών σχολών άφορά, πρός τὸ παρόν, τούλαχιστον, εἰς μικρότατον ποσοστόν ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πληρωμάτων, τὰ ὅποια τὴν συντριπτικὴν ἀναλογίαν ἔξακολουθούν νὰ προσέρχωνται διὰ τῆς ἀπ' εὐθείαν εἰσόδου εἰς τὰ πλοῖα, μὲ μόνον τὸ προσόν τῆς ἀπογραφῆς. Παρατηρητέον, πάντως, δητὶ ἀν καὶ η διά τῆς θαλασσίας ἐμπειρίας ἐπαγγελματική κατάρτισις τῶν πληρωμάτων ἀποτελεῖ τὸν κανόνα, τὸ υφιστάμενον σύστημα ἐπαγγελματικῆς ἔξελίξεως εἰς τὸ έμπορικὸν ναυτικόν, προβλέπει δι' ὥρισμένους βαθμούς ἔξ αὐτῶν τὴν ὑποχρεωτικὴν θεωρητικὴν δοκιμασίαν πρὸς ἀπόκτησιν τοῦ προαγωγικοῦ ἀποδεικτικοῦ (ναύληρος, μηχανιδήρος, θαλαμηπόλος, μάγειρος). Τούτο ὅδηγει μοιραίων εἰς τὴν ἀνάγκην θεωρητικῆς αὐτῶν προπαρασκευῆς, τὸ μέγιστον τμῆμα τῆς ὅποιας καλύπτει σήμερον ἡ ιδιωτικὴ φροντιστηριακὴ ἐκπαίδευσις.

Σήμερον τὰ τῆς προπαιδεύσεως εἰδικῶς διέπει ή περὶ τῆς σχολῆς Πρεβέζης νομοθεσία. Αὕτη προβλέπει τὴν λειτουργίαν προπαιδευτικῆς σχολῆς εἰς τὴν Πρέβεζαν εἰς ἣν οἱ καταστασόμενοι νέοι λαμβάνουν στοχειώδη πρακτικήν κυρίων κατάρτισιν εἰς δλας τὰς ἑργασίας τοῦ κατεύθετου πληρώματος (καταστρώματος, μηχανῆς κ.λ.π.).

B. ΣΧΟΛΑΙ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ εἶναι αἱ σχολαὶ δι' ὧν ἐπιδιώκεται ἡ παροχὴ εἰδικῆς ἐπαγγελματικῆς κατάρτισεως, διὰ τὴν ἀσκήσην ὥρισμένης ναυτικῆς εἰδικότητος ἐν τῷ έμπορικῷ ναυτικῷ.

Αἱ σχολαὶ αὗται, ὡς καὶ αἱ τῆς προπαιδεύσεως, ἀποτείνονται πρὸς νέους στερουμένους θαλασσίας προϋπηρεσίας, διαφέρουν ὅμως τούτων, δεδομένου δητὶ ἀποσκοπούν εἰς τὴν ἔξειδίκευσιν τῶν σπουδαστῶν εἰς τινὰ τῶν ἀνεγνωρισμένων ἐν τῷ έμπορικῷ ναυτικῷ εἰδικοτήτων (πλοιάρχου, μηχανικοῦ, θαλαμηπόλους κ.λ.π.).

Εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτῆν δυνάμεθα νὰ διακρίνωμεν τὰς: α) σχολάς ἀξιωματικῶν καὶ β) σχολάς πληρωμάτων.

Σχολαὶ ἀξιωματικῶν εἶναι αἱ ἐκπαιδεύσεωσι τοὺς δοκίμους ἀξιωματικοὺς τῶν τριῶν βασικῶν κλάδων τοῦ έμπορικού ναυτικοῦ, ἦτοι καταστρώματος, μηχανῆς καὶ ἀσυρμάτου. Διὰ τοὺς λοιποὺς κλάδους (οἰκονομικῶν, φροντιστῶν) δὲν ὑφίστανται σχολαὶ, ἐ-

νῷ ἡ εἰδικότης τῶν ἡλεκτρολόγων δὲν εἶναι εἰσέτι ἐπίστημα ἀνεγνωρισμένη. Δημόσιαι σχολαὶ ἀξιωματικῶν Ε.Ν. λειτουργοῦν σήμερον αἱ ἀκόλουθοι: 'Ἄξιωματικῶν καταστρώματος 7 ("Υδρας, Ἀσπροπύργου, Κύμης, Οίνουσσῶν, Μηχανιώνος, Ἀργοστολίου), 'Ἄξιωματικῶν μηχανῆς 6 ("Ασπροπύργου, Σκαραμαγκά, Χίου, Μηχανιώνας, Ἐλευσίνος, Χανίων), 'Ἄξιωματικῶν ἀσυρμάτων 3 ("Ασπροπύργου, Ρέθυμνου, Πρεβέζης). Εἰς τὰς ἐν λόγῳ σχολάς εἰσάγονται νέοι, γυμνασιακῶν σπουδῶν, οἵτινες ἐνδιαίτουμενοι εἰν τῇ σχολῇ καὶ διανύνονται διετή (διὰ τοὺς μηχανικούς τριετῆ) φοίτησιν θεωρητικῆς καὶ πρακτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ἔχερχονται ὡς δόκιμοι ἀξιωματικοὶ τοῦ ἀντιστοίχου κλάδου.

Μολονότι ἔκφευγουν τοῦ ἀνωτέρω ὄρισμοῦ τῆς δημοσίας ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ὡς μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀλλ' εἰς τὸ ὑπουργεῖον Παιδείας, τὰ καλούμενα «Ναυτικὰ Γυμνάσια» πρέπει θεωρητικῶν νὰ ἔνταχθοῦν εἰς τὴν ἔξεταζομένην κατηγορίαν τῶν δημοσίων ναυτικῶν σχολῶν. Τὰ Ναυτικὰ Γυμνάσια εἰς τὸ ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα τῶν τριῶν τελευταίων αὐτῶν τάξεων, περιλαμβάνουν εἰδικὸν κύκλον ναυτικῶν μαθημάτων, ἔναντι τῆς διδασκαλίας τῶν ὅποιων, οἱ ἀπόφοιτοι ἐντάσσονται εἰς τοὺς δοκίμους ἀξιωματικοὺς καταστρώματος. Τοιαύτα δημόσια ναυτικά γυμνάσια λειτουργοῦν σήμερον 6 εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν.

Σχολαὶ πληρωμάτων εἰς τὸ ἔξεταζομένον στάδιον τῆς 'ἐκπαιδεύσεως' (ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν προπαιδεύσιν καὶ μετεκπαίδευσιν) εἶναι αἱ σχολαὶ αἱ ἐκπαιδεύσουσαι τοὺς δοκίμους ὥρισμένων εἰδικοτήτων τοῦ κατεύθετου πληρώματος. Σήμερον τοιαύτα σχολαὶ ὑφίστανται μόνον διὰ τὸ προσωπικὸν γενικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ δὴ 2 διὰ τοὺς θαλαμηπόλους (Φαλήρου, Πρεβέζης), καὶ 1 διὰ τοὺς μαγείρους (Πρεβέζης). 'Η ἐν αὐταῖς φοίτησι διερχεται 1 - 2 ἔξαρτην, οἱ δὲ ἀπόφοιτοι ἀπολαύσουν ὥρισμένων πλεονεκτημάτων εἰς τὴν ἔξασφάλιστην ἑργασίαν καὶ τὴν ἐπαγγελματικήν ἔξελίξιν ἔναντι τῶν μὴ προερχομένων ἐκ σχολῶν συναδέλφων των.

G. ΣΧΟΛΑΙ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΕΩΣ. Εἶναι αἱ σχολαὶ δι' ὧν ἐπιδιώκεται ἡ παροχὴ γενικῆς ἢ εἰδικῆς ἐπιμορφώσεως εἰς τοὺς ναυτικούς.

'Η υπόθεσις τῆς μετεκπαίδευσης ἐν γένει εἴς τὸ έμπορικὸν ναυτικόν εἶναι ἀπότοκος τοῦ ὅλου συστήματος τῆς τυπικῆς ἔ-

παγγελματικῆς ἔξελίξεως τῶν ναυτικῶν καὶ εἴναι ἀρρήκτως μετ' αὐτοῦ συνδεδεμένη. 'Η ἀπό μακροῦ ἐν 'Ἐλλάδι καθιέρωσις τῶν ἐπαλλήλων ἔξεταστικῶν δοκιμασιῶν διὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν προαγωγὴν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ ἐμπορικού ναυτικοῦ εἰχεν ὅδηγησει κατ' ἀνάγκην εἰς τὴν δημιουργίαν προαιρετικῶν σχολείων σκοπούντων εἰς τὴν προετοιμασίαν τῶν ὑποψηφίων διὰ τὰς ἔξετασεις. Τὴν υπόθεσιν ταύτην είχε καλύψει ἐξ ὀλοκλήρου ἡ ιδιωτικὴ πρωτοδουλία διὰ τῶν ναυτικῶν φροντιστηρίων. Τὴν εἰσόδον τῆς δημοσίας ἐκπαιδεύσεως εἰς τὸν τομέα τούτου ἐσημείωσεν ἡ ὑπὸ τοῦ Κράτους ἀνάληψις τῆς ἐκπαιδεύσεως τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ μηχανῆς διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ καταστρώματος διπλώματος τοῦ κλάδου των. Παραλλήλως ἡ ἀλματώδης ἀνάπτυξις τῶν τεχνικῶν μέσων εἰς τὴν σύγχρονην ναυτική πλοιούσιαν εἰδήσην εἰς τὴν ἀνάγκην συνεχοῦς ἐνημερώσεως τῶν στελεχῶν τοῦ ἐμπορικού ναυτικοῦ ἐπὶ τῆς λειτουργίας καὶ ἔχεις της τῶν μέσων τούτων, ἦν ἔγκαιρως ἔγνων ὡνταλάβη τὸ Κράτος εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπαιδευτικὴν αὐτοῦ προσπάθειαν τῆς τελευταίας εἰκοσαετίας.

'Ἐντευθὲν ἐκκινεῖ ἡ διαίρεσις τῆς μετεκπαίδευσεως καὶ τῶν μετεκπαίδευτικῶν σχολῶν εἰς γενικῆς καὶ εἰδικῆς μετεκπαίδευσης.

Σχολαὶ γενικῆς μετεκπαίδευσεως εἶναι αἱ σχολαὶ αἱ ἐκπαιδεύσουσαι τοὺς ναυτικούς εἰς ὀλόκληρον τὸν κύκλον τῶν ἀναγκαίων θεμάτων διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἐπαγγελματικού αὐτῶν ἀποδεικτικού ναυτικῆς ικανότητος.

'Ως πρὸς τοὺς ἀξιωματικούς, τοιαύτη σχολὴ ὑφίσταται σήμερον μόνον διὰ τοὺς πλοιάρχους καὶ μηχανικούς Β' τάξεως, τοὺς προτιθέμενος τὸ διπλώμα Α' τάξεως, καταργεθεῖσης ὡς πρὸς αὐτοὺς τῆς ἀπλῆς αὐτοφήσεως, ἔξεταστικῆς δοκιμασίας. Τὴν πρὸς τούτο ἐκπαιδεύσιν παρέχει τὸ Κέντρον 'Ἐκπαιδεύσεως Στελεχῶν 'Εμπ. Ναυτικοῦ (ΚΕΣΕΝ). Σημειώτεον, δητὶ διὰ τὴν ἀπόκτησιν πάντων τῶν λοιπῶν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος ἔξακολουθεῖ τὸ σύστημα τῶν ἔξετάσεων (πρβλ. καὶ ὀρθ. 76 ζ τοῦ ΚΔΝΑ) τῆς πρὸς τοῦτο προπαρασκευῆς τῶν ὑποψηφίων καλυπτομένης ὑπὸ τῶν ιδιωτικῶν φροντιστηρίων.

'Ως πρὸς τὰ πληρώματα, γενικὴ μετεκπαίδευσις προβλέπεται σήμερον μόνον εἰς τοὺς κλάδους τῶν θαλαμηπόλων. Πρὸς τοῦτο ἡ υφίσταμένη Σχολὴ Θαλαμηπόλων παρέχει κατὰ ἔξεταστικάς περιόδους τὴν ἀναγκαίαν προπαρασκευήν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ οἰκείου ἀποδεικτικοῦ τοῦ κλάδου.

Σχολαὶ εἰδικῆς μετεκπαίδευσεως εἶναι αἱ σχολαὶ αἱ ἐκπαιδεύσουσαι τοὺς ναυτικούς εἰς εἰδικά θέματα τοῦ κλάδου των.

Τοιαύτα σχολαὶ ὑφίστανται σήμερον διὰ δῆλους τοὺς κλάδους καὶ βαθμούς τοῦ ἐμπορικού ναυτικοῦ. Εἰδικῶτερον διὰ τοὺς θαλαμηπόλους, καταστρώματος καὶ ἀσυρμάτου τὴν εἰδικήν πετεκπαίδευσιν καλύπτει τὸ διάφορα ναυτικά δργανα καὶ μέσα (ραδιοτηλέφωνον, γυροποτέξις, ραντάρ κ.λ.π.) τὴν ὅποιαν παρέχει ἡ ἐν Πειραιεί Δημόσια Σχολὴ 'Ηλεκτρονικῶν Ναυτικῶν Όργανων (ΔΣΗΝΟ). 'Η ἐν αὐτῇ φοίτησις ποικίλουσα ἀναλόγως τοῦ θέματος, δόηγει εἰς τὴν ληψιν εἰδικοῦ πτυχίου, διὰ τὰς κανόνας τίθεται μεταξὺ τῶν προϋποθέσεων ἀποκτήσεως τοῦ ἀντιστοίχου διπλώματος ναυτικῆς ικανότητος.

'Ἐξ ἀλλοῦ, διὰ τὸ σύνολον τῶν ναυτικῶν, εἰδικὴ μετεκπαίδευσις υφίσταται ὡς πρὸς τὰ σωστία καὶ τὰ πυροσβεστικά μέσα τοῦ πλοίου, τὴν ὅποιαν παρέχουν τὰ πρὸς τοῦτο λειτουργοῦντα δημόσια σχολεῖα ἐν 'Ασπροπύργῳ. 'Η ἐν αὐτοῖς φοίτησις, διαφέρει δέκα περίπου ήμερων, δόηγει ἐπίσης εἰς τὴν ληψιν εἰδικοῦ πτυχίου, διὰ τὰς κανόνας τίθεται μεταξὺ τῶν προαγωγικοῦ ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος εἰς δῆλους τοὺς κλάδους καὶ βαθμούς.

Ξ. Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ

ΕΙΣ ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

COSTANTINO TOMASOS LTD.

- ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ: 1910 -

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

Διαχειρισταὶ πλοίων • Ναυτικοὶ πράκτορες
'Αγοραπωλησίαι • Ναυλώσεις

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

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

80133 NAPOLI (ITALIA)
GALLERIA MEDITERRANEA 5 (L. TORRACA)

ΤΗΛΕΦΩΝΑ 312210
321225
328543

ΤΕΛΕΞ: 71080
CABLES: CHIOS - NAPOLI

Τὸ ναυάγιον τοῦ “Σῆγκαλ” καὶ αἱ σημαῖαι ἀσυδοσίας

“Ἐν μυστηριώδες αὐτανδρον ναυάγιον. — Τὰ ἀνομήματα τῆς σημαίας. — Οὐδεὶς διπλωματοῦχος ἐπὶ τοῦ πλοίου. — Περιπτειώδεις ἀναζητήσεις διὰ τὴν πλοιοκτησίαν καὶ τὴν ἀσφάλειαν. — Μία εἰδικὴ ἔρευνα τῶν «Φαινάνσιαλ Τάιμξ».

Μὲ τὴν ἐπιγραμματικὴν καὶ δυσοίων διαπίστωσιν, ὅτι «ἡ σημερινὴ πλειοψηφία τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων ἀπόδιδεται εἰς ἐν μικρὸν ποσοστὸν ἐφοπλιστῶν, δισχειρίζομένων δύο ἢ τρία μικρὰ καὶ παλαιὰ σκάφη», ἀρχίζει χαρακτηριστικὸν ἡμισέλιον ἀρθρὸν τῶν «Οἰκονομικῶν Τάιμξ» τοῦ Λονδίνου, διὰ νὰ ἀναζητήσῃ περαιτέρω τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα, τὰ ὅποια θεμελιώνουν τὴν διαπίστωσιν καὶ νὰ περιγράψῃ ἐν κτυπητῷ παράδειγμα, τὸ ὅποιον τὴν ἐπιθεβαίνει.

Ἐπὶ τοῦ πρώτου σημείου ἀναφέρει, ὅτι αἱ σημαῖαι εὐκαιρίας, ἥτοι ἡ τριπλῆ ἀρχικὴ ὄμορφημία τοῦ Panholib, εἰς ἃς βραδύτερον προσετέθη ὁ Λίβανος, ἡ Σομαλία, ἡ Κύπρος καὶ ἡ Σιγκαπούρη, ἀντεπροσώπουν τὸ 1967 τὸ 15,6% τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς, καὶ εἶχον τὸ 44,3% τοῦ συνόλου τῶν παγκοσμίων ἀτυχημάτων. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1973, τὸ ποσοστὸν τῆς μὲν συμμετοχῆς εἰς τὸ παγκόσμιον τοννᾶς ἀνήλθεν εἰς 20,9%, τῆς δὲ συμμετοχῆς εἰς τὰ ἀτυχῆματα ἔφθασε τὸ 37%.

Ἐπὶ τοῦ δευτέρου σημείου, ἡ ιστορία εἶναι πολὺ μακρότερη καὶ θιλερωτέρα. Πρόκειται διὰ τὴν ἔξιστρησιν τοῦ μυστηριώδους ναυαγίου τοῦ πλοίου «Σῆγκαλ».

Τὸ «Σῆγκαλ», φορτηγὸν 9.000 τόνων, ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας, πλέον ἀπὸ Καζαμπλάνκας εἰς Πριόπο, μὲν φορτίον φωσφάτων, ἐβυθίσθη αὐτανδρον τὴν 17.2.1974 ἀνοικτά τῶν νοτίων ἀκτῶν τῆς Σικελίας. Σῆμα κινδύνου δὲν ἔξεπέμφθη καὶ οὐδεμία ἀνέλθητη προσπάθεια ἐντοπισμοῦ ἢ διασωσεως, πρὸ τῆς παρελεύσεως ἔδυσμάδος ἀπὸ τῆς ήμέρας καθ' ἥν ἀνέμενετο νὰ φάσηται.

Ἐκ τῆς ἀνακρίσεως, ἦν ἐνήργησεν ἡ ἀρμοδία λιθεριανὴ «Ὑπηρεσία, προέκυψεν ὅτι τὸ ναυάγιον ἐπῆλθεν ἀποτόμως, λόγῳ τῶν ἔξαιρετικῶν ὑψηλῶν καὶ ισχυρῶν κυμάτων, τὰ ὅποια, ὑπὸ καταιγίδα 9 - 10 μπαφόρ, δημιουργοῦνται εἰς τὰ σχετικῶς ἀδαμῆτη ὅδατα τῆς περιοχῆς ἑκείνης. Δὲν ἀπήντησεν, δῆμως, ἡ ἔρευνα εἰς τὸ φυσικὸν ἐρώτημα, διατί ὑπὸ τοιαύτας καιρικάς συνθήκας τὸ πλοίον εὑρέθη εἰς τὴν περιοχὴν ἑκείνην, ἐνώ ὑπάρχει γνωστὴ καὶ ἄλλη ἐναλλακτικὴ ὁδὸς βορείως τῆς Σικελίας, μὲ πολὺ ὀλιγωτέρους κινδύνους.

Τὸ μυστήριον τούτο, καθὼς καὶ πολλὰ ἄλλα συναφῆ, δυσανότα ἐρωτηματικά, προσπαθεῖ τώρα νὰ διαλευκάνῃ ἡ κήρα τοῦ Γιουγκοσλαվικῆς καταγωγῆς ἀσυρματιστοῦ τοῦ σκάφους, ἥτις ἀπὸ 18μήνους ἥδη διεξάγει, μετά τοῦ υιοῦ της, ἓνα σκληρὸν ἄγνωνα, ὅχι μόνον πρὸς ίκανοποίησιν τῶν ἀτομικῶν ἀπαιτήσεων της, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν καταπλέμησιν μερικῶν τραγικῶν συνεπειῶν τῆς ἀσυδοσίας.

Ἐκ τῆς συνεχοῦς, οὕτως, ἀνακινήσεως τοῦ ζητήματος, ἔχουν προκύψει, πρὸς τὸ παρόν, τὰ ἀκόλουθα:

“Οτε τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Καζαμπλάνκας, οὐδεὶς ἀπολύτως ἐκ τοῦ πληρῶματος κατέτην ἀποδεικτικὸν ναυτικῆς ίκανότητος, πλὴν τοῦ πλοιάρχου. Διπλωματοῦχοι ἀξιωματικοὶ καταστρώματος καὶ μηχανῆς δὲν ὑπήρχον, τὸ δὲ πλήρωμα ἀπέτελετο ἐκ νεαρῶν ἀρχαρίων, μεταξὺ τῶν ὅποιων, 19 Ἀφρικανοί. Μόνον ὁ προμηνοθείς ἀσυρματιστὴς κατεῖχε δίπλωμα ἀνθυποπλοιάρχου, οὐτινος, δῆμως, ἡ ισχὺς εἶχε λῆξει.

Τὸ σκάφος, ναυπηγήθεν τὸ 1947, ἐπεμη-

μίωσις, δὲν ἐνεκρίθη δὲ ἡ ἐπὶ ἔγγυήσει ἀποφασιστικῶν τῶν πλοιοκτητῶν, δεδομένου ὅτι οὔτοι, ισχυριζόμενοι ὅτι εἶναι ἀπλῶς καὶ μόνον πράκτορες τοῦ πλοίου, δὲν ἔχουν εἰσοδήματα εἰς Ἰταλίαν. Διατηρούν, ἐν τούτοις, σεβαστὸν λογαριασμὸν εἰς ἐλεγετικὴν Τράπεζαν, ἔξι οὖν ἐνεργοῦνται αἱ διάφοροι πληρωμαὶ τοῦ πλοίου καὶ εἰς τὸν ὄποιον, οὓν τοῖς ἄλλοι, εἶναι κατατεθειμένη ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀποζημιώσις ἐκ τῆς πρὸ τριετίας, ἀνευ θυμάτων, βυθίσεως ἐνός ἀδελφοῦ πλοίου τῆς αὐτῆς ἑταίριάς.

Διεκτραγαθοῦνται, ἐν συνεχείᾳ, αἱ μυθιστορηματικὴ περιπέτειαι τῶν θυμάτων εἰς δόλους τοὺς τομεῖς τῶν ἐπιδιώξεων των. Οὗτως ἡ ἑταίρια, εἰς ἣν φέρεται ἡσφαλισμένον τὸ πλοίον, ἀπεδείχθη ἐδρεύουσα εἰς Βερμούδαν. Οἱ ἐνδινίνω πράκτορες τῆς παρέπεμψαν τοὺς ἐνδιαφερομένους εἰς τοὺς δικηγόρους τῆς Γένοβαν, μεταξὺ τῶν ὅποιων διεξάγεται ἡδη μία παρελκυστικὴ διελκυστίνδα. Ἡ «Ἐνωσις Ἀσφαλιστῶν Λονδίνου ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ ὡς ἀνω ἀσφαλιστικὴ ἑταίρια τῆς Βερμούδας δὲν ἀνήκει εἰς τὴν δύναμιν τῆς καὶ εἰδοποίησε σχετικῶς τὸ ἀρμόδιον υπουργείον πρὸς λῆψιν τῶν ἐπιβαλλομένων μέτρων.

Τοιουτοτρόπως, καταλήγει ἡ ἀρμοδιογραφία τῶν «Οἰκονομικῶν Τάιμξ» τοῦ Λονδίνου, εἰς τὸν σκοτεινὸν δαίδαλον, ἐντὸς τοῦ ὅποιον διεξάγονται εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, τόσον αἱ θαλασσασφαλιστικαὶ καλύψεις, ὅσον καὶ αἱ τεχνικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιθεωρήσεις, καταπνίγονται αἱ προσπάθειαι τῶν συζύγων καὶ τῶν τέκνων τῶν θυμάτων παρομοίων τῶν θαλασσίων δραμάτων. Πτωχοί, συνήθως καὶ ἀγράμματοι ἀνθρωποί, ἐξ ὑπαναπτύκτων χωρῶν, οὐδεμίαν ἔχουν δυνατότητα ἐπαγγελματικῆς ὑποστηρίξεως ἢ ἀλλής νομικῆς βοηθείας. Καὶ εύρισκονται, κατὰ κανόνα, εἰς παντελῆ, σχεδόν, ἀδυναμίαν νὰ διαλευκάνουν τὰ μυστήρια τοῦ ρόλου τῶν «ναυτικῶν πρακτόρων» καὶ ἐπί την κατηγορίαν τῆς προκλήσεως ναυαγίου καὶ πολλαπλῶν ἀνθρωποποτούνων, τῇ αἵτησει τῶν οἰκογενειῶν τῶν θυμάτων τοῦ ναυαγίου, ἐδεσμεύθη ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀποζη-

Ναυτικοὶ ΣΠΙΤΙ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΙΔΑ

ΜΕ ΕΝΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ
ΣΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ

ΤΟ ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟ ΣΑΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΙ

ΤΟΚΟ : 7,5 — 9,5% ἐτησίως γιὰ τὶς εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις σας.

ΔΑΝΕΙΟ : 15ετὲς υψός 1.000.000.— δρχ. γιὰ τὴν ἀπόκτησι τὸν πρακτόρων

ΧΑΜΗΛΟ ΕΠΙΤΟΚΙΟ ΔΑΝΕΙΟΥ : 8,5% ἐτησίως.

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΟΝ ΤΑΜΙΕΥΤΗΡΙΟΝ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΤΗΜΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

ΑΘΗΝΑΙ : Πανεπιστημίου 40 — Τηλέφ. 621-243

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ : Παλαιᾶς Τραπέζης 8 (ἔναντι Κεντρικού Τελωνείου,
δπισθεν Ναυτιλιακοῦ Εθνικῆς Τραπέζης)
Τηλέφωνον 4522-673

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 οίνοπνευματώδη ποτά. Ἐλεύθερα δασμοῦ.
- ◆ 'Αντιπρόσωπος ἐν 'Αθήναις 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

ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ Ν. 29/1975 «ΠΕΡΙ ΕΠΙΒΟΛΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΥΠΕΡ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.»

**Τοῦ Δικηγόρου κ. NIK. ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑ
ΠΡΟΤΣΑΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ Ν.Α.Τ.**

**ΣΥΝΕΧΕΙΑ απὸ τὸ τεῦ-
χος τῆς 1ης Αύγουστου**

Αἱ συνέπειαι τῆς ἐκπροθέσμου καταδολῆς τῆς εἰσφορᾶς ὄριζονται εἰς τὸ ἄρθρον 10 τοῦ νόμου, ὁ ὅποιος παραπέμπει εἰς τὸ ἄρθρον 6 τοῦ Ν.Δ. 356)1974 «περὶ ΚΕΔΕ». Τὸ ἄρθρον δῆμως 6 ἔχει τροποποιηθῇ ἐπὶ τὸ ἐπιεικέτερον διὰ τοὺς διειλέτας, ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 9 τοῦ Ν.Δ. 356)1974, τὸ ὅποιον δρίζει διτὶ, ἐπὶ ἐκπροθέσμου καταδολῆς ὡς ὑπόχρεως καταδάλει 1,5% μηνιαίως καὶ δι' ἔκστον μῆνα καθυστερήσεως, οὐδέποτε δῆμως τὸ ποσὸν τῆς προσαυξήσεως δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ 50% τοῦ ἐκάστοτε ὀφειλομένου ποσοῦ ὀφειλῆς.

Γενάται, λοιπόν, τὸ ἔρώτημα: Γιατὶ ὁ νομοθέτης παραπέμπει εἰς τὸ Ν.Δ. 356)74 «περὶ ΚΕΔΕ», ἀφοῦ ὑπάρχει τροποποίησις καὶ παραλείπει νὰ μηνιανέστη «ὡς οὗτος ὁ νόμος τροποποιεῖται ισχύει»; Μήπως πρόθεις τοῦ νομοθέτου ἡτο νά ισχύουν εἰς αὐτῷ τέταρτεραι διατάξεις ἐκπροθέσμου καταδολῆς τοῦ Ν.Δ. 356 ποὺ ὄριζουν τὸ πρόσθετον εἰς 2% μηνιαίως;

Κατὰ τὴν ἀποψίν μας, ἐφ' ὅσον ὁ Κώδιξ Εἰσπράξεως Δημοσίων Ἐσόδων (Ν.Δ. 356)74) ἔχει τροποποιηθῇ καὶ ὁ νομοθέτης παραπέμπει εἰς αὐτόν, νοεῖται διτὶ παραπέμπει εἰς αὐτὸν «ὡς τροποποιεῖται ισχύει» καὶ θὰ ἡτο πλεονασμός νὰ τὸ μηνιανέστη.

Ἐξ ἄλλου, ὅταν ἄλλοι νόμοι παραπέμπουν εἰς τὰς διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος π.χ. δὲν ἔννοούν τὰς ἀρχικὰς ως ισχυούν ὅταν ἐδημοσιεύθη ὁ Κώδιξ, ἀλλὰ τὰς σήμερον ισχυούσες. Θὰ ἡτο ἐξ ἄλλου ἀντίθετον καὶ πρὸς τὴν ἴσην μεταχείρισιν τῶν ὀφειλετῶν τοῦ Δημοσίου, ἡ διαριτέρα μεταχείρισις μᾶς κατηγορίας ἐκπροθέσμως ἔξοφλοντων τὰς ὑπόχρεώσεις των.

Ἡ ὅρῃ λοιπόν ἀποψίς εἶναι, διτὶ οἱ ἐκπροθέσμων ἔξοφλοντες τὴν εἰσφορὰν θὰ καταβάλλουν 1½% μηνιαίως καὶ μέχρι τοῦ 50% τοῦ ἐκάστοτε ποσοῦ ὀφειλῆς.

Τὸ ἄρθρον 11 τοῦ Ν. 29/75 ἀναφέρεται εἰς τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος, τοῦ ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίου.

Βάσει τοῦ ἄρθρου αὐτοῦ τὸ Ν.Α.Τ. ΔΥΝΑΤΑΙ νὰ προδῇ καὶ εἰς ἄμεσον καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου.

Ἐκ τῆς διατυπώσεως τοῦ ἄρθρου τούτου ἔξαγεται διτὶ ἡ καταγγελία δὲν εἰναι ὑποχρεωτική διὰ τὸ Ν.Α.Τ., εἰς τὴν κρίσιν τοῦ Ν.Α.Τ. ἐναπόκειται.

Κατὰ τὴν γνώμην μας ὁ νομοθέτης σταθμίσας τὰς συνέπειας τὰς ὅποιας συνεπάγεται ἡ καταγγελία καὶ διὰ τὸ πλοίον, ἀλλὰ καὶ διὰ τοὺς ναυτικούς, ἐπροτίμησε νὰ ἐμπιστευθῇ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὴν πρωτοβουλίαν. Καὶ τούτῳ, διότι ἔχει δύο ἄλλα πιεστικὰ τοῦ ὀφειλέτου μέτρα. Τὸ πρῶτον εἶναι τὸ πρόθετον τέλος 1½% μηνιαίως. Καὶ τὸ δεύτερον εἶναι ἡ εἰσπραξία τοῦ ποσοῦ δι' ἀναγκαστικῶν μέτρων κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ΚΕΔΕ, ἡτοι ἡ δεβαίωσις εἰς τὸ δημόσιον ταμείον, ἡ ὅποια συνεπάγεται προσωποκράτησιν τοῦ ὀφειλέτου.

Καθ' ἡμᾶς τὸ πλέον λυσιτελές μέτρον εἶναι, ἐπειπτώσει διστρόπτων ὀφειλέτου ἡ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ τῆς συμβάσεως, ὅπότε ὑπὸ τὴν πιεσιν ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου του,

ὅ δύνατροπος ὀφειλέτης θὰ ὑποχρεωθῇ εἰς πληρωμὴν τοῦ χρέους.

Βεβαίως, ἡ καταγγελία εἶναι σκληρὸν μέτρον, λαμβάνεται ἐν ἐσχάτῃ ἀνάγκη καὶ τὴν ἀποφασίζει τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ., εἰς τὸ ὅποιον μετέχουν ἐφοπλισταὶ δυνάμενοι καλύτερον παντὸς ἄλλου νὰ ψηφίζουν πρόσωπα καὶ πράγματα καὶ νὰ σταθμίζουν ἀπόφεις.

Ἐξυπακούεται, διτὶ ἐν περιπτώσει καταγγελίας τῆς συμβάσεως ἡ εἰσφορά ὀφείλεται μέχρι καὶ τῆς χρονολογίας τῆς καταγγελίας. Θὰ εἶναι δυνατόν, ὅμως, νὰ μὴν ὀφείλῃ ὁ ὑπόχρεως τὴν εἰσφορὰν τοῦ Ν. 29, νὰ ὀφείλῃ δῆμως εἰσφοράς πρὸς Ν.Α.Τ. (πλοιοκτήτου καὶ πληρωματος). Καὶ θὰ εἶναι δυνατόν τότε τὸ Ν.Α.Τ. νὰ καταγγείλῃ τὴν σύμβασιν ἀπὸ τῆς χρονολογίας ὀφειλῆς καὶ νὰ παραστῇ ἀνάγκη ἐπιστροφῆς τῆς εἰσφορᾶς τοῦ Ν. 29.

Ἐξυπακούεται ἡ ἐπιστροφή τῆς διὰ πράξεως τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ ἐπιστροφής καθ' ὃ διὰ τρόπου ἀποδίδει τὸ Δημόσιον τὰ χρεωστήτην εἰσπραχθέντα ποσά.

Τὸ ἄρθρον 12 θεσπίζει τὴν ἀρμόδιοτητὰ τῶν Δικαστηρίων τῆς ἔδρας τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ πᾶσαν διαφοράν προκύπτουσαν ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου τῆς εἰσφορᾶς. Καίτοι ὁ νόμος δὲν κάρνει διάκρισιν, προφανῶς ἐνεοῖ τὰ πολιτικὰ δικαστήρια τοῦ Πειραιῶς, ἐνθα δέρενει κατὰ τὸν νόμον 3170)55 τὸ Ν.Α.Τ.

Περὶ Φορολογικῶν Δικαστηρίων δὲν δύναται νὰ γίνῃ λόγος, διότι ἡ εἰσφορά δὲν εἶναι φόρος. Ἀκόμη καὶ ἐάν ὁ νόμος δὲν τὸ ἔλεγε —διὰ τὴν ἀρμόδιοτητὰ τῶν δικαστηρίων— αὐτὴ θεοπίζεται δι' εἰδικοῦ δρου τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως.

Τὸ ἄρθρον 13 θεσπίζει τὴν ὑπόχρεωσιν παντὸς Ν.Π.Δ.Δ. ὡς πάσης δημοσίας Ἀρχῆς, νὰ παρέχουν στοιχεῖα εἰς Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ νόμου. Είναι προφανῆς ὁ σκοπὸς τοῦ νομοθέτου: Κατέστησε τὸ Ν.Α.Τ. Ἐφορίαν Πλοίων καὶ Ταμείων Πλοίων καὶ θέλει νὰ τὸ δοθῆται νὰ ἐκπληρώσῃ τὴν ἀποστολὴν τὴν ὅποιαν τοῦ δινέθεσε. Βεβαίως, τὸ ἄρθρον δὲν θεοπίζει κυρώσεις, ἐναυτίον ἔκεινων ποὺ δὲν θ' ἀπαντήσουν. 'Αλλ' εἶναι προφανές, διτὶ ὑπάρχουν αἱ πειθαρχίαι καὶ συνέπειαι τῆς ἀμελείας τῶν ὑπευθύνων.

Τὸ ἄρθρον 14 δημιουργεῖ μίαν Γνωμοδοτικὴν «Ἐπιτροπήν, ἡ ὅποια γνωμοδοτεῖ ἐπὶ παντὸς θέματος παραπεμπομένου αὐτῇ ὑπὸ

τῶν ἀρμάδιων ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Τὰ ἐν τῷ πράξει δημιουργηθησόμενα θέματα τὸ Ν.Α.Τ. θὰ ἐπισημαίνη κατὰ κύριον λόγον, ὅταν θὰ ἐμφανίζεται ἡ ἀνάγκη μᾶς κάποιας λύσεως. Καὶ συνήθως αἱ ἐμφανίζομεναι περιπτώσεις, αἱ ἀναγόμεναι εἰς τὰ πλοῖα καὶ ἐπείγουσαι εἶναι καὶ ἡ ἀναβολὴ εἶναι ἐπίζημα. «Ωστε δὲ Ἐπιτροπή θὰ πρέπει νὰ κινήται μὲ ταχύτητα ἐν ὅψει τῶν ἀναγκῶν τοῦ πλοίου. Ἡ γνώμη τῆς Ἐπιτροπῆς δὲν ὄριζει ὁ νόμος ἐάν εἶναι ὑποχρεωτικὴ ἢ δχι διὰ τὸ Ν.Α.Τ. τὸ ὅποιον ἔχει τὴν εὐθύνην τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ νόμου. Προφανῶς δὲ γνώμη τῆς δὲν εἶναι δεσμευτική, πλὴν ὅμως τὸ Ν.Α.Τ. οὐδένα λόγον ἔχει νὰ ἐνεργήσῃ ἀντίθετα μὲ τὴν γνώμην τῆς καί, συνεπώς, καθ' ἡμᾶς, τὸ Ν.Α.Τ. δέοντος ὅπως ἐνεργηγεί σύμφωνα μὲ τὴν γνώμην της.

Καινοτομίαν εἰς τὴν σφαίραν τοῦ δικαίου έχει θεοπίσει τὸ ἄρθρον 15. Καθιστᾷ ὑπευθύνων διὰ τὴν καταδολήν τῆς εἰσφορᾶς καὶ τὸν διορισμόν του διὰ τῆς συμβάσεως ἀντίκλητον τοῦ πλοίου ἐν 'Ελλάδι.

Ἡ νομοθεσία τοῦ Ν.Α.Τ. ὀμίλει περὶ ἀντιπροσώπου τοῦ πλοιοκτήτου, ὁ ὅποιος δέοντος εἶναι τῆς ἐγκρίσεως τοῦ Ν.Α.Τ. «Ἀλλο ὅμως ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ καὶ ἄλλο ΑΝΤΙΚΛΗΤΟΣ. Διότι ὁ ἀντίκλητος μόνον δικογραφαὶ καὶ ἔγγραφα ὑποχρεούται νὰ παραλαμβάνῃ. 'Εδώ γίνεται καὶ ὑ περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ ἀντίκλητου. Εἰναι ρητὴ διάταξις περὶ τῆς εὐθύνης τοῦ ἀντίκλητου.

Μετὰ τὸν τόσους ὑπευθύνους ἀνεξήγητος καθίσταται καὶ ἡ εὐθύνη τοῦ ἀντίκλητου. «Ομως ὑπάρχει πλέον κατὰ ρητὴν ἐπιταγὴν τοῦ νομοθέτου. Ἐν τῷ πράξει ἀντιπροσώπων καὶ ἀντίκλητος εἶναι ἐν καὶ τὸ αὐτὸ πρόσωπον.

Τὸ προτελευταίον ἄρθρον τοῦ νόμου δρίζει, διτὶ διὰ κοινῶν ἀποφάσεων τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δημιουργεῖν διὰ τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, ρυθμίζεται πάσα αἱ ἀναγκαῖαι λεπτομέρεια διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ νόμου. 'Εξουσιοδοτεῖ διὰ τὴν ἀναπότελτην εὐρύτατα τοὺς 2 ὑπουργούς.

Ἡ πρᾶξης καὶ ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου θὰ ἐπισημάνουν κενὰ τὰ ὅποια αἱ δύο ὑπουργοὶ θὰ συμπληρώσουν μὲ ἀποφάσεις των.

— ΤΕΛΟΣ —

ΝΙΚΟΣ ΣΩΤ. ΧΑΛΚΙΑΣ

**Gas Free and Petroleum
Inspectors**
CHEMIONAFTIKI O.E.

**E. KAPRANOS - E. SPYRATOS
MARINE CHEMISTS**

**35, FILONOS STREET
PIRAEUS - GREECE**

**TEL. 4116.727, 4117.600 - A.O.H. 4513.846
CABLES: "CHEMIONAFT" PIRAEUS**

'Ο λιμήν τοῦ Πειραιῶς

ΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΙΣ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

Ένδιαφέρον παρουσιάζουν τὰ στοιχεῖα ἀπολογισμοῦ τοῦ Ο.Λ.Π., χρήσεως 1974, ἐκ τῆς μελέτης τῶν ὁποίων διαφαίνονται αἱ ἔλλειψεις καὶ τὰ προβλήματα τοῦ λιμένος, ἀλλὰ διαγράφονται, ταυτοχρόνως, αἱ βασικαὶ κατευθύνσεις τῆς διοικήσεως διὰ τὴν περαιτέρω βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν λειτουργίας τοῦ πρώτου λιμένος τῆς χώρας.

Ἐκθέτων ἐνώπιον τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Λ.Π. τὰ ἀπολογιστικὰ στοιχεῖα, χρήσεως 1974, ὁ γενικὸς διευθυντὴς τοῦ Ὀργανισμοῦ κ. Σπυρ. Σούλης, συνώφισε τὰ συμπεράσματά του ὡς ἔξης:

● Παρατηρεῖται, κατ' ἄρχην, ὅτι ἡ κίνησις τοῦ λιμένος καὶ ιδίᾳ ἡ ἐμπορευματική, ἀποτελεῖ βασικὸν παράγοντα διαμορφώσεων τῶν ἑσδόνων καὶ ἑξδόνων τοῦ Ὀργανισμοῦ. Ἡ κίνησις αὕτη χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὰς σημειωθείσας, κατὰ τὸ ἔτος 1974, ἀνωμάλους διακυμάνσεις, ὥστα ἡ ἀνοδικὴ τάσις κατὰ τὸ πεντάμηνον καὶ ἡ ἐπακολουθήσασα, σχεδόν κατεκρύψασ, πτώσις, μὲ τελικὴ μείωσιν τῶν ἐργασιῶν ἐπὶ ἐμπορευμάτων ἔξωτερικοῦ κατὰ ποσοστὸν 12%.

● Ἐσημειώθη αὐξησις τῶν τακτικῶν ἑσδόνων τοῦ προηγουμένου ἔτους κατὰ 320 ἑκατ. δρχ. (ποσοστὸν 30%).

● Αὔξησις ἐσημειώθη, ἐπίσης καὶ τῶν τακτικῶν ἑξδόνων κατὰ 203 ἑκατ. δρχ. (ποσοστὸν 24%).

● Ἀπερροφήθησαν αἱ προϋπολογισθεῖσαι δαπάναι ἐπενδύσεων εἰς ἔργα καὶ μηχανικὸν ἔξοπλισμὸν τοῦ λιμένος κατὰ ποσοστὸν 71%.

Ειδικότερον, εἶπεν ὁ κ. Σούλης, εἰς ὅ,τι ἀφορᾶ εἰς τὴν διαμόρφωσιν τῶν κυριοτέρων ἑσδόνων καὶ ἑξδόνων τοῦ ἔτους 1974, παρατηροῦνται:

α) Τὰ ἑσδόνα τῶν δύο βασικῶν λιμενικῶν λειτουργιῶν, τῆς φορτοεκφόρτωσεως καὶ τῆς ἀποθηκεύσεως, ἦτοι ποσοστὸν 70% καὶ πλέον τῶν ἑσδόνων, ἐσημείωσαν ἄνδον κατὰ 13% καὶ 98% ἀντιστοίχως. Τὰ βασικὰ αἴτια τῆς τοιαύτης ἑξελίξεως ἀνάγονται εἰς τὰς ἐπελθούσας τιμολογιακὰς ἀναπροσαρμογὰς καὶ εἰς τὴν ἀσυνήθως μακρὰν παραμονὴν ἐν προσωρινῇ ἀποθήκευσει τῶν εἰσαχθέντων ἐμπορευμάτων ἔξωτερικοῦ.

β) Αἱ δαπάναι λειτουργίας 'Υπηρεσιῶν, ἦτοι ποσοστὸν 80% καὶ πλέον τῶν τα-

κτικῶν δαπανῶν ηγέρθησαν κατὰ ποσοστὸν 21%. Ἡ αὐξησις τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ὑπαλληλικοῦ προσωπικοῦ, ὡς καὶ τοῦ ἐργατοτεχνικοῦ τοιούτου, τοῦ τελευταίου, μάλιστα, κατὰ ποσοστὸν 30% καὶ πλέον, ἀπετέλεσε τὸν κύριον παράγοντα τῆς τοιαύτης διαμορφώσεως.

Περαιτέρω, ὁ κ. Σούλης εἶπεν:

● Ἡ κατάρτισις καὶ ἐκτέλεσις τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ Ο.Λ.Π. κατὰ τὸ σύστημα τοῦ δημοσίου λογιστικοῦ, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ὑφισταμένην εἰστὶ ἀδυναμίαν τηρήσεως ἐνὸς καταλλήλου, διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν, λογιστικοῦ σχεδίου, καθιστᾶ, ἐπὶ τοῦ παρόντος, ἀνέφικτον τὴν ἀπεικόνισιν τῶν οἰκονομικῶν ἀποτελεσμάτων ἐνὸς ἐκάστου τῶν κλάδων τῆς ὀσκουμένης ὑπὸ τοῦ Ὀργανισμοῦ ἐκμεταλλεύσεως καὶ ειδικότερον τῆς φορτοεκφόρτωσεως, ὡς βασικῆς λιμενικῆς λειτουργίας.

● Ἀναλυτικώρεα ἔξετασις τῶν δαπανῶν λειτουργίας ὑπηρεσιῶν Ο.Λ.Π., ἄγει εἰς τὴν διαπίστωσιν ὅτι αὐταὶ, σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου, καθίστανται σταθερώτεραι καὶ ἀνελαστικαὶ, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν ὅτι, κατ' ἔλαχιστον ἐπηρεάζονται ἐξ ἐνδεχομένης κάμψεως τῆς ἐν γένει κινήσεως τοῦ λιμένος. Ἔνω, ἀντίθετα, ἡ διαμόρφωσις τῶν ἑσδόνων εἶναι ἀποδύτως συνυφασμένη μὲ τὴν ἑξελίξιν τῆς τοιαύτης κινήσεως. Ἀποτελεῖ, κατ' ἀκολουθίαν, βασικὴν προϋπόθεσιν οἰκονομικῆς ἐπιβιώσεως τοῦ Ο.Λ.Π. ὡς φορέως λειτουργιῶν τοῦ λιμένος, ἡ προσέλκυσις μεγαλύτερας, κατὰ τὸ δυνατόν, κινήσεως, καθιστώσης τὰς κυριωτέρας δαπάνας περισσότερον παραγωγικάς.

● Ἡ συντελουμένη προοδευτικῶς μηχανοποίησις τῶν ἐργασιῶν φορτοεκφόρτωσεως διὰ τῆς ἐφαρμογῆς καὶ παρ' ἡμίν νέων συστημάτων χειρισμοῦ τῶν φορτίων, βασιζομένων εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς μοναδοποίησεως, εἰχει, ἀσφαλῶς, εύνοικας ἑξελίξεις καὶ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ προϋπολογισμοῦ τῶν ἑσδόνων τοῦ Ο.Λ.Π. "Ετι περαιτέρω, συνέτεινεν εἰς τὴν ἐπέλευξιν τῆς βασικῆς ἐπιδιώξεως τῶν συστημάτων τούτων, δηλαδὴ τῆς ταχυτέρας διακινήσεως τῶν φορτίων, πλὴν, ὅμως, εἰς περιωρισμένην κλίμακα.

"Η ἀνεπάρκεια τῶν καταλλήλων μηχανικῶν μέσων καὶ ἔγκαταστάσεων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν προοδευτικῶς αὔξανομένην κινήσιν τῶν ὑπὸ τὰς συγχρόνους μεθόδους

κομιζομένων ἐμπορευμάτων, κατέστησαν προδηλητικὴν τὴν ὄντα ποτέ στην τοῦ λιμένος εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν αὐτῶν. "Αμεσος, κατ' ἀκολουθίαν, ἀνακύπτει ἡ ἀνάγκη τῆς ἐκπληρώσεως τῶν προϋποθέσεων μιᾶς πλήρως μηχανοποιημένης λειτουργίας εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος, πρὸς ἐπιδιωξιν τῶν βασικῶν, αὐτῆς, σκοπῶν: 'Ασφαλίσεως καὶ ταχείας οἰκονομικῆς διακινήσεως τῶν φορτίων. Οὕτω καὶ μόνον θὰ καταστῆ δυνατή ἡ αὐξησις τῆς παραγωγικότητος καὶ ἡ κατ' ἀκολουθίαν δυνατότης ἐξυπηρετήσεως μεγαλύτερας ἐμπορευματικῆς κινήσεως.

Τελικῶς, ὑπεγράμμισεν ὁ κ. Σούλης, αἱ διαπιστώσεις ἐκ τῆς μελέτης τῶν ἀπολογιστικῶν δεδομένων τοῦ παρελθόντος ἔτους ἄγουν εἰς τὸ συμπέρασμα περὶ τῶν βασικῶν κατευθύνσεων τῆς διοικήσεως τοῦ λιμένος διὰ τὴν περαιτέρω βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν λειτουργίας τοῦ λιμένος, συνισταμένων κυρίων:

1. Εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῆς καθόλου ὑπηρεσιακῆς λειτουργίας ἐπὶ ὄρθολογικῆς βάσεως.
2. Εἰς τὴν ταχείαν ἐκτέλεσιν τοῦ προγράμματος ἐπεκτάσεως, κυρίως, ὅμως, ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων.
3. Εἰς τὴν αὐξησιν τῆς παραγωγικότητος τῶν ἐργατοτεχνιτῶν, ὡς βασικοῦ συντελεστοῦ λειτουργίας διὰ τῆς ἐυρετέρας ἐφαρμογῆς μηχανοποιημένων μεθόδων ἐργασίας καὶ τῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταυτὴν ὄργανωσεως καὶ ἐκπαιδεύσεως.
4. Εἰς τὴν ἀσκησιν πολιτικῆς, εὐνοούσης προσέλκυσιν ἐμπορευματικῆς κινήσεως, ἐπινηρένης εἰς μέγεθος, ἀλλ' ικανοποιητικής εἰς μορφάς συσκευασίας, συντελούσης εἰς τὴν ἀποδοτικωτέραν ἐξυπηρέτησιν αὐτῆς.
5. Εἰς τὴν λήψιν τῶν ἐνδεδειγμένων ἀποφάσεων καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀνακυπτόντων, κατὰ τὴν διεδαγωγὴν τῆς λειτουργίας προβλημάτων, μετά προσοχῆς, ἐπιμελείας καὶ ταχύτητος, ὡς ὄρμοζει εἰς ἐπιχειρήσεις ιδιωτικού, καθαρώς, χαρακτήρος.

"Ἐλπίζεται, εἶπε τέλος, διὰ τοῦ ψηφισθέντος ἢδη νομοθετικοῦ διατάγματος περὶ ἀναδιοργάνωσεως τῶν 'Υπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς καὶ διὰ τῆς ψηφίσεως καταρτιζομένων ἢδη ἄλλων σχεδίων νόμων, διὰ τῶν ὁποίων ὁ Ο.Λ.Π. θὰ ἀποκτήσῃ, σύν τοις ἄλλοις, μεγαλύτεραν εὐελιξίαν εἰς τὴν ἀσκησιν τῶν ἔχοντων σημαντικῶν ἀρμοδιοτήτων αὐτοῦ, διὰ τῆς εὐόδοσεως τῶν προσπαθειῶν βελτιώσεως τῶν μεθόδων λειτουργίας τῆς ἐποικοδομητικῆς συνεργασίας τῶν συναλλασσομένων μετὰ τοῦ λιμένος τάξεων καὶ τῆς φιλοτίμου ἐργαστικότητος τοῦ προσωπικοῦ, ὁ λιμὴν θὰ καταστῆ πράγματι, ὁ ιδεώδης διαμετακοινιστικὸς τοιούτος, ἀξιοποιῶν πλήρως τὴν προνομιακήν γεωγραφικήν αὐτοῦ θέσιν εἰς τὴν λεκάνην τῆς Μεσογείου.

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)

"Ενα κάθε τόσο

ΤΟ «ΤΑΜΑ» ΤΟΥ ΦΤΩΧΟΥ ΨΑΡΑ

ΤΟΥ κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΦΡΕΡΗ

ΕΡΩ πόλης ή λέξη: «τάμα» μάς τρομάζει, γηραιός: θαγχητική και μάς φέρνει στον νοό μεγαλύτερους κουδένες, μεγαλόπινος αγάθικης και... μεγαλύτερης μπούδερες. "Όλα κάτια τα μεγαλύτερα κατέτελεχαν σ' ένα φάσισμα, πού προηγουμένως δεν είχα να δεξιεύη η ιστορία τού τόπου μας. Χρόνους πολλούς ού μείνη κάτι: σάν ντροπή στήν ίσερή λέξι: «τάμα». Είχα καταντήσεις κι: αυτή να πάρει την έννοια της πιο έπικαιρυντής ντροπής. Ήπιαρ τα λόγια, μά τόσο χρειαζόμενα στούς κακιώδεις πού ζούμε, διν γράψαντας κι: ήν, κατά κάποιο τρόπο ρυπαίνουν την μικρή ιστορία πού ού έπικαιρουμένης αυτή γίνεται: για νά όποια κατασταθήση στην άρχικη της έννοια μάς λέξι: πού για τον επειδή λαδί και μάς είναι βίσμια και πανάργητης συνήθεια, είτε λάτρευσαν τούς «Ολυμπίους θεούς» είτε τὸν Θεό της καινούργιας θρησκείας.

ΠΟΛΛΑΣ φορές μιλήσαμε για τούς άνθρωπους της Μεγάλης Θάλασσας. "Άς μιλήσουμε σήμερα γιά τούς άνθρωπους της Μικρής Θάλασσας. Και δίκιο και σωτήρι είναι, γιατί αυτή η μικρή Θάλασσα, πού δεν είναι τίποτε άλλο από μια συγκεκρινή στανή λωρίδα παράκτιας θάλασσης έπιφεντικής, αυτή είναι: τό φυτώριο και τό λίκνο, από τό άποιο δεκανόν για την Μεγαλύτερη. Η Μικροθάλασσα μαζί και συγγένειας: έκεινον πού ού τόν πρωταντάρχην και ού νοιάση της διορροφίας της, διν οι κεραΐες τού δίκτου του είναι: Ικανές νά συλλάδουν τό μήνυμά της.

"Ανθρώποι της Μικρής Θάλασσας είναι: οι φράδες, κάτιοι οι φυγοί και ταπεινοί, πού και σήμερας άκρων, μ' όλη την έξτητης και την μηχανοποίηση, δεν πάνουν ν' άντικαρύουν τούς ίδιους κινήσιμους και τίς υγρές πού δίνει η Θάλασσα. Φτωχοί και ταπεινοί. "Έτσι ήταν και στά παλιά, έτσι είναι: και σήμερα. Στίς δύσες της ειδυλλιακής Τιθεράδος σ' κάτιος μιλήσα δι Μεγάλος Δάσκαλος. Δέν μίλησε στούς δικαιούμενους της έποχής του. Τούς άγραμμάτους «διγυνάρχηδες» είτε τό Μεγάλο Μήνυμα της Αγάπης. Δέν έχει σημασία, διν μά την πάρσοδο τού χρόνου τά λόγια τού Μεγάλου Δάσκαλου έξτικον σ' κάτιος την άνθρωπων και τό μήνυμα πήρε τό Θρόνο και τα καταδυνατεύεις: κάθιο μικρού πράξης. "Οσο κι: ένας ζουγκλοποιηθήκαμε, πρός την Αγάπη βρέθηκαμε... Τά σημεία τουν κακιών δειχνουμεν, πώς ή θρά είναι: κοντά, πού οι θεοπεικήτες κάθε θρησκευτικής παρατάξεως ού σέρνουν. Τό μήνυμα της Τιθεράδος ού έρι ή τόν Θρόνο του και ή έρμηνηθήσεις. Είναι τόσο άκρων, πού κάποτε — πολά σύντομα — θ' άπλωθη σάν τό δίχυο του βιβλικού φαράδων και θ' άγκυλιάνη δηλ την Γη. Μικρής, ίσως, ή πρόλογος. "Άλλα γιά μικρή και άπλη ιστορία χρειαζόμενος γιά νά την πλαισιώσῃ και νά την δώσῃ την σωτήρια διάστασι.

ΣΤΑ ΔΙΓΤΙΚΑ τού νησιού μου βρίσκεται: ένα μικρό χωριουδάκι. Τό λένε Κίνι. Είναι ένας δροσερός δρόμος, "Ασπρη", σάν τόν έλαχρι ή άμιμο. Βράχια, κάθιο λογής χρώματος. Μία κιθήριας άκουσιρέλλη, μέ γιλιας άποχρώσεις. "Ένα λιγκανάκι: φαράδικο. Ήπιον στά γαλήνινα του νερά λικνίζονται: κάθιο λογής φαράδηκας. Γιά ψόντο δι μικρός «χάρρος», έχει τόν Τέχνη και τά Θερμά και χαρά ού έκεινον πού ού δηλ από τού τόν δύοις του λίκνου. Μόνο ένας έλλη Γιρέζη ού μπορούσε μέ την θεία του Τάγηνον ή άποδησην την διπλασία. Σήμερα τό Κίνι είναι: τό θέρετρο της μόδας. Πολύ σκάντα - πα-

γήρτας γεόντας ήταν άσυγχαντότητα, μέ παρθένα διμορφία. Μία άγαμοιδά: γειτάνη «βοδρά», μή άγαμοιδά πού φύτρωνται θαλασσινοί κρίνοι: κι: ζηνθίζουν τόν δεκαπενταγούνοτο — γι: αυτό και τόσης έλεγχου «Κρίνους τάς Ηπαναγίας». Τούς πότιζε διλογχρονίς τό κώμης κι: ζηνθίζουν σκορπώντας ένα λεπτό δρόμοια. Διν δίκαιοτετράρχης κρυπτόσης ή ζωή τους. Κι: ή άγαμοιδά γινόταν τόν Λιγυούστο ένας άνθρωπος — δίπλα στόν άφρο ποδοσκάκης στήν δημοτο, σπρωγμένος άπο τό φρελάτεμ: πού κατέδεχται τό Κάδο - Νιόρος...

Σ' ΕΝΑ τέτοιο περιβάλλον ζούσαν οι πρωταγωνιστές της μικρής μας ιστορίας. Φτώχεια, ζένχεια, μπαλλωμένο ψράκι και πάτο, πού καθίστηκε τό θέλιτο: ή λατινή σοφία: «Πέντε φορές είναι: άδειανο και μια φορά γεμάτο...».

"Ανάμεσα τους έχειχαν δι Τάγοπαρης. "Ένας φάρας. Τοπικά «παραγαδιάρης», οδικαστικά «πιπουρλοτέρης». Στίς φλέδνες τού κυλούσας «νιτρογλυκερίνη», συγγένεια μέ τόν... Νόμπελ και τό άλληγρην πυριτιδοποιείο τόν είχε στούς καλύτερους πελάτες του. Κάτιο βρομάδα δι μπάρια - Μάρκος δι Κουτσουλίδης ταχυδρόμος «Λαγόνην». Πειραϊδώς - Σύρος, τούφερνε κάσσες τού δυναμίτης. "Ο Γάσπαρης πιστεύει, διτ: δένταν τά φέρια δέν πιάνωνται: μέ τό άγκιστρο, πρέπει: γιά τά πιάνης μέ την άπογη. Ήπαρνομή, άλλα τά πολλά στάμικα τής φαιμίλτες του ζεπερνούσιν τά στόματα τού πεινασμένου φύρων. Τό φύρι μέγιστα πιό γρήγορα, άλλα πιό ρισκαρισμένα. Άνοικτα στό Κίνι: ζηνθίζει μια έρχα. Ψερότοπος και τόπος ραντεβού σφυρίδων, ροφών, συναγριθέων, φαγγριών είτε γιά έρωτικές φαροπατητήδες είτε γιά έξεντος: τροσήν.

"Έτσι, κάποια μέρα βγήκε δι Φαράδερκα τού Γάσπαρη κι: έβαλε πλάση γιά την έρχα. Τεχνήτης καθώς ήταν, τόν «παλάγρων» καιλά. Ήπιλλές έκαδας γόπι και μικρίδα σερβίρισε γιά τόν «συναστίκο»: τόν ψυθούν. Σάν πέρκας ή έρχα, έβαλε γύκαλο. Οι σύνεδροι της ήποδρυγκού παγκάσιων γέμισαν τόν τόπο. "Η θρά τους είγε σημάνει. Στήν «πλάση», λουφαρμένος σχεδόν μέσα στήν «κούμπη», μέ προσογή έδινε διεταγής στούς «κουπατζήδες».

— Μπρός τά «σφρανικά...»

— Σία τά «σταθερικά...».

Και σάν τόν καπετάν Κωνσταντή τόν Φαράδη μπουρλοτέρη, πιάνει μέ προσογή την με-

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)

γάλη γιατίσα. Στήν φαράδηκη γλώσσα από τό πή πέντε - δέκα κιλά δυναμίτης μέ πέντε καφσούλια... Τέλην ή πυροδότης: μέ τήν κάφιρα τού τοιγάρων... "Ένα λάθος κι: δύλα μπορούν νά γίνουν σκόνη, δέρρας, καπνός..."

"Αρχίζει: ή πυροδότης. Ήπιας φυτίλια πατένουν φωτιά κι: ένα άνατριχιαστικό φασο... γεμίζει τόν άέρα. "Ένας διπρός καπνός και μπαρουσία λαμπίζει τήν φαράδηρκα.

— Σία και τά τέσσερα...

"Άλλη ένατην τήν φαράδηρη στιγμή ξεγλιστρά διτ: τά χέρια τού Γάσπαρη δι νομπελικός θάλατος και πέφτει μέσα στήν βάρκα. Μιά φωνή, κάτιο ποντοκάκη μέ σφραγιδότ:

— "Αί - Ήπιρο μου, βοήθει μας..."

Κι: ή Μεγάλος Φαράς εισάκουει τήν ικεσία τού: παράνουμος κι: δηλητής τό λεπτό δρόμου, πού μέ σβετάδης αίλουρους δραπέτει τόν θάλατο και τόν πέτηξε στήν θάλασσα. Σείστηκε δι τόπος άπ' τήν φαράδηρη ζηρούς: κι: ζηνθίζει θαρρηθεμένοι οι βούθισ...

Σάν ξεθύλωσε δι νοδος τους και ξεναγήρισε η μυχή τους διτ: τήν... Κοιλουρη, είδαν μιά θάλασσα πηγήτη άπο φάρι. Ήπιλλές έκαδας συνηρίδεις, στείρες, φαγγριά, σφραγιδός. Δούλεψε δύρες ή άπογη και γέμισε μέχρι: τά «μπονίνα» ή βάρκα.

ΠΤΡΙΣΑΝ στό λιμανάκι. Ήπιο πολύ πεθημένοι, παρά ζωτικανοί. Γέμισαν τίς καραβίες. Ρεμεζάρισκη τήν φαράδηρκα και μόλις πάτηξαν τήν φαράδηρη τό μονοπάτι, κάτω άπ' ένα μικρό βράχο δι «μπουρλοτέρης» είπε στούς συντρόφους του:

— Ήπιρτε ή καθένας, γιά νά φάτε, διτ: τη φάρι θίλεται. Τά ρέστα θά πουληθεσσιν. "Ο, τι πιάσουμε θάνατο: μιχιά γιά τό ζωκιλήσι: τ' "Αί - Ήπιρτος, πού ού γιτίσουμε πάνω σ' αυτή τήν βράχαδη. Θά μικέψουμε κι: άπ' τόδες χωρικιών. Ήπιο γιτίσουμε ένα έκαληγράκι: Ίσα - ίσα γιά νά γωράνε είκοσι: μέ εικοσιπέντε άτομα.

"Εγίνε τό «τάμα». "Εργάσαν στό καραβεντο τό χωριόσιο, ζλωματικόν: άπ' τόν φόδδο, είπαν τήν φαράδηρη ιστορία: Μαζεύθηκαν κι: άλλα λεπτά και στολίζει μέ περίσσεια φραγκούτιστα τό Κίνι: πού σήμερα, άπλη μεγάλο χωράφι, έγινε μεγάλο, μέ έκατοντάδες δημορφές βιλλήτες, δωράς επίτικα, πού τά πολλά κτίστηκαν άπο θαλασσινούς τόν Μεγάλης Θάλασσας, κάθης τόν Θάλασσας πού στέλνει: τό χωριόσιφι στό τόπο μας. "Ο παπάς τό χωριό είπε μια δημόνειος: και μιλά μέ πρωτότυπη ίδεα: Ή μηνήν τού «Αγίου τόν Φαράδων» γά γιορτάζεται: μέ λιτάνευσι τής εικόνας του πάνω στήν θάλασσα. "Έτσι έγινε κι: έφετος. Βρέθηκα τήν προπαρασκευήν Κυριακή. Δέν μπορεί άκρην νά ξεχάσει τήν συγκίνηση πονοτούσα. Ιερά νησοποιητή μέσω στόν δρόμο. "Η εικόνα τού Αγίου τόν Φαράδων» γά γιορτάζεται: μέ λιτάνευσι τής εικόνας του πάνω στήν γέφυρα τόν ρυμουλκού Κέρδερος, πού τόσο εύγενική παρεγώρησε τό «Νεώριον». Ακολούθισσαν έκαποντάδες πλωτά μέσα, κυρίως φαράδηρκες.

ΘΙΜΜΑΙΑ τόν φαράδη τόν Γάσπαρη, ένα μικρούρης έρχεται: τ' άλλατοι τόν ίδιο. Ήπαρνομόδεις γιά νά γίνεται τήν φαράδηλα κάτιο του θάλατο. Τάχθηκε δι την πατενή τού "Αγίο Προστάτη τόν ταπεινών". Τό «τάμα» έξεταλέσθη. Στέλνει στήν θέλιο του, πάνω στόν μικρό βράχο, γιά νά θυμίζη τόν άνθρωπους πώς τά μικρά λόγια γίνονται: μεγάλα έργα. Κι: είναι μεγάλο έργο νά θυμιστάνεις: οι έπαρχοιμενοι κι: δέκανοι τήν φαράδηρη σκοτεινής τάσης τού θάλατο. Είναι μεγάλο έργο νά θυμιστάνεις: οι έπαρχοιμενοι κι: δέκανοι τήν φαράδηρη σκοτεινής τάσης τού θάλατο. Είναι μεγάλο έργο νά θυμιστάνεις: οι έπαρχοιμενοι κι: δέκανοι τήν φαράδηρη σκοτεινής τάσης τού θάλατο.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΦΡΕΡΗΣ

ΝΕΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ



ΑΝ ΣΑΣ πω τι άκουσας χθές στο Πανεπιστιμό Συνέδριο, δεν θὰ τὸ πιστέψετε, μᾶς ἀνήγγειλε ἔνας φυρίδιος συνάδελφος, φύλαντας πρωΐδης - πρωΐδης στὸ τακτικὸ μας «στέκι». Θὰ παραξενεύθητε πολὺ. Καὶ δῆ: τόσο γι: αὐτὴν τὴν κουβέντα, ἀλλὰ ὅταν πληροφορήθητε καὶ ποιό δηταν τὸ πρόσωπο ποὺ τὴν εἶπε.

— Γιὰ λέγε μας, λοιπόν, νὰ εὐφρανθοῦμε καὶ ἐμεῖς, τοῦπαις δλοι: μαζί.

— Θὰ σδς πῶ δηλη τὴν ιστορία εἶπε, ἐνδι τράδηντος κοντὰ τοὺς καὶ τὴν καρέκλα. Στρογγυλούμηντος, δινεψε καὶ τὸ τοιχάρο του κι: ἀφοῦ, μὲ τὴν ασφαρή ματιὰ τοῦ ἕκκνα «ἔπιθερης» κανονικὴ τῆς παρέας, ἀρχισε:

— Οφείλοι νὰ ὀμολογήσω, δτι τὸ συνέδριο αὐτὸς εἶχε ἀπερτίτη. Κόσμος ἑκλεκτὸς καὶ μᾶλλον ὡς ἀπεισηγός, πολὺς. 'Ο ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας, ὁ γενικὸς γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὁ πρόεδρος τοῦ Ν.Α.Τ., ἀνώτερο: λιμενικοί. 'Επειτα, τὰ προσδερεῖα τῶν ναυτικῶν συμπλετῶν, ὁ γραμματεὺς τῆς Γενικῆς Συνομοσπονδίας 'Εργατῶν, ὁ ἀντιπρόσωπος τῆς Δ.Ο.Μ. στὴν Ἐλλάδα, ὁ ἀντιπρόσωρος τῆς Εφοπλιστικῆς 'Ενωσεως καὶ πολλοὶ ἄλλοι.

Στὸ πρῶτο μέρος τοῦ συνεδρίου, στὸ ἀρπαστικὸ δηλαδή, ἀκούσαμε πολλοὺς καλοὺς λόγους. Τὸ τι εἴπαν, δεν θὰ ἀσχοληθῶ νὰ σᾶς ἀνηγγήσω. «Ολοι μας τὰ ἔρεμοις. Είναι: οἱ γνωστὲν εὐδές καὶ χαρετοῦμες πρὸς τὸν ναυτεργατικὸ κύριο. Συγχαρητήρια γιὰ τὰ ἀπεργόμενα προσδερεῖα τῶν διαφόρων κλάδων καὶ εὐχές γιὰ τὸν νέον προσερχομένον καὶ τὰ λοιπά καὶ τὰ λοιπά. Μεγάλη Ἑπιλήξη, δημος, δοκίμα, θαν ἔνας ἀπὸ τὸν ἔπιστηματέρους τοῦ συνεδρίου, ἔκαψε μιὰ ἔκκηλη: πρὸς δλους τοὺς ναυτικούς, εἴτε αὐτὸς βρίσκονται στὴν Ἐλλάδα καὶ στὶς κοντινὲς θάλασσας εἴτε καὶ στὰ πέρατα τῶν θαλασσῶν καὶ στὰ λιμάνια δλους τοῦ κόσμου, μὲ κραυγὴ δυνατή:

— Καλὴ δλους τοὺς ναυτικούς μας — εἶπε — δποι κι: δην βρίσκονται. Τοὺς καλὸ καὶ τοὺς συνιστῷ νὰ πυκνώσουν, μὲ τὴν παρουσία τους, τὶς συνδικαλιστικὲς τοὺς ὀργανώσεις. Είναι: θλιβερὸ τὸ φαινόμενο — συμπλήρωσε — νὰ διαβάζουμε στὸν Τύπο, δτι ἀπὸ εἰκοσιπέντε κι: ἀκόμη χιλιάδες ναύτες πήραν μέρος στὶς ἀρχικρίσεις τους, φέτος, μόνο χιλιοι. Τὸ ίδιο ποσοῦ παρετρήθη καὶ στοὺς πλοιάρχους, στοὺς θεραπεάτες, στοὺς μηχανικούς καὶ σ' δλες τὶς ἀλλες ὀργανώσεις τῶν ναυτικῶν μας. Γιατί; Ποια ἀνήγγειλα: νὰ δώσουμε στὸ θλιβερὸ αὐτὸ φαινόμενο;

— Καὶ τώρα — συνέχισε ὁ νεοφερμένος — δην μπορήσε, προφητεύετε ἀπὸ ποιὸν δινθωρο πλέχηκαν αὐτὰ τὰ συλλέγα, ἀλλὰ καὶ ἀληθισταῖς λόγια; Βάζω στοιχῆς, δτι: κανεὶς σας δὲν θὰ μπορέῃ νὰ τὸν φυτικοθῇ!

— Ε, δὲν χρειάζεται καὶ μεγάλη σοφία — ἔσπευσε νὰ ἀποφανθῇ δ πρῶτος, κοντὰ του. Κάποιος ἀργατοπατέρας, βρήκε ἐκεὶ μέσα τὴν εὐκαριότην νὰ δεψουρνίσῃ τὶς σοφίες του. Ποὺ ἀλλοι καταλήγεται πότος; Μὲ τὸ τερπνὸν καὶ τὸ... ώψλιμον. Μαζὶ μὲ τὶς ἀρχαίστες τοῦ συνεδρίου καὶ ἡ σχετικὴ προπαγάνδα γιὰ παραπονιστὴ πελατεία στὸ κατεστημά του. Ζέμαται;

— Μὴ τὸ πᾶς ἐκεὶ — ἔσπευσε νὰ ἀντιμελή-

ση δευτέρος. «Οχι, δὲν συμβαίνουν δπως τὰ λέξ. Τὸ πιθανότερο είναι, δτι κάποιος ἀπὸ τοὺς μεγαλύτερους ἄλλους, λεγομένους συνδικαλιστές, βρήκε εὐκαριότην νὰ δώσῃ ἀνώτερα μεθίμματα συνδικαλισμοῦ, ἐκεὶ μέσα, μὲ τὸν ἀπότερο σκοτεῖαν παράδειν καὶ τὸν ἔλενον γιὰ τὴν χαρακτηριστικὴ ἀτροφία τοῦ συνδικαλισμοῦ στὸν ναυτικὸ τομέα. Γι: αὐτό, ἔγω γαντάζουμε, δτι αὐτὰ ἔχουν λόγια, μᾶλλον, τοῦ νέου γενικοῦ γραμματέα τῆς Η.Ν.Ο. ἡ κάποιου ἀλλοι ἀπὸ τοὺς συμπαραστάτας του.

— Συμφωνῶ, προσθήλε νὰ φέρῃ τὴν γνώμη τοῦ τρίτος ἄλλος. «Ἔτσι πρέπει νάναι. 'Αλλα ἔγω πιστεύω, δτι αὐτὸς λέγθηκαν ἀπὸ ἄλλου. Μᾶλλον λέγθηκαν ἀπὸ τὸν πρόεδρο τοῦ 'Εργατικοῦ Κέντρου Πατριαρχίας ἡ ἀπ' τὸν γενικὸ γραμματέα τῆς Γενικῆς Συνομοσπονδίας 'Εργατῶν 'Ελλάδος ἡ καὶ ἀκόμη ἀπὸ τὸν ἀντιπρόσωπο, στὸν πότε μας, τῆς Δ.Ο.Μ. Καθὼς ἀκούσατε, κατὰ είναι: «τάχη» ἀνώτερα μεθίμματα συνδικαλισμοῦ καὶ δλοι: αὐτὸς συνηθίζουν νὰ τὰ ἔχουν πρέχειρα σὲ κάθε παρουσιαζόμενη εὐκαρι-

πία. — Σᾶς συλληποῦμε: δλους σας — εἶπε ὁ κομιστής τῆς πληροφορίας, δταν τελείωσες δ κύλος τοῦ ἀκροατηρίου. Σᾶς συλληποῦμε: καὶ σᾶς δηλόνω, δτι δλοι: σας πέστε ἔξι, τραγικά καὶ στὶς ἀσφαταστα. Γιατί, δ ἀθωρόπος ποὺ ἔκανε τὴν εκληρὴ αὐτὴν παρατήρησι, ἀπευθυνούμενη, δχι μόνο στὸ Πανεπιστιμό Συνέδριο, δχι μόνο στοὺς κάπως τὸπεύθυνους συνδικαλιστικούς ὑγέτες τῆς Ναυτιλίας, ἀλλαδὲ σ' δλα τὰ δηλώνουν τὰ γνώμης. «Ανθρωποι μὲ ἀπόλυτα δικαιούματα πολίτου, είναι: οἱ ἀποτελοῦντες τὰ ἔργατα ἡ κάθε ἄλλου είδους συνδικάτων. Ή κρίσις τους καὶ ἡ πείρα τους, τοὺς δικαιώνει: νὰ ἔχουν καλύτερη καὶ διαυγήστερη γνώμη ἀπὸ κάθε ἄλλον, δένο ἀπὸ τὸν κύκλο τῆς ἔργασίς τους.

— Ήλθε, λοιπόν, καιρός, πρώτη ἡ Πολιτεία νὰ ἀναγνωρίσῃ τὸν πολύτιμο ρόλο τῶν συνδικάτων καὶ τὸν ἀπαγγελιατικὸν δργκινισμόν. Κατάλαβε, δτι ἡ δική τους γνώμη καὶ ἡ δική τους συνεργασία είναι: ἀναντικατάστατη ἀπὸ συνεργασίες ἀνευδόνων τρίτων. Εογνόδετας καὶ ἔργαζόμενοι, ἀποτελοῦν τοὺς ἀρίστους συμβουλάτορες τῆς κρατικῆς μηχανῆς, σ' δλα, ἀνεξιρέστηκαν σ' δλα τὰ θέματα καὶ σ' δλα τὰ ἔργατα.

— Όστε, δικαιότα δικαιολογημένη καὶ ἀπόλυτα χαροκροτούμενη καὶ ἡ ἔκκλησι τοῦ δικοῦ μας ὑπουργοῦ, σᾶν τοῦ δέθηκε ἡ λαμπρότατη εὐκαιρία, δένο ἀπὸ τὰ θέματα καὶ σ' δλα τὰ ἔργατα!

— Άλλα ἐκείνη τὴν στιγμή, ἔνας ἀπὸ κύλο μας, συνταξιοδοχος ναυτικός, ποὺ στὸν σταδιοδρόμον τοῦ εἵλε καὶ μερικά χρόνια στὸν ναυτικὸ συνδικαλισμό, πήρε τὸν λόγο γιὰ νὰ μᾶς δηλώσῃ, κάποιας ἔξηγησης στὶς ἀνεψήγητα:

— Συνάδελφο: — ἀρχισε νὰ λένη — εἶμαστε δλοι: ἐμεῖς ναυτικοί τοῦ παλιοῦ καιροῦ καὶ δένοι: ἀπὸ τὰ σημερινὰ συμβικίνοντα. Εἴμαστε σᾶς τοὺς γέροντες ἐκείνους ποὺ σταυρούσιοινται στὸν δρόμο, κάθε φορά ποὺ βλέπουν μπροστὰ τοὺς μισόγυμνα θηλυκά δὲν λάβεις πανταλονοφορεῖσθαι. Δὲν μποροῦν νὰ καταλάδουν γιατὶ γίνονται: αὐτὰ καὶ ποδὶ δικαιολογοῦνται αὐτά. Στὰ μυαλά τους είναι: σφιχτοδεμένα τὰ καθέκαστα τῆς ἐποχῆς τους, δπου γιὰ νὰ δῆς καὶ ποδεστράγαλο ἀκύρω θηλυκοῦ, ἔταν κάτι τὸ τρομακτικό καὶ τὸ ἀπίθανο. «Ἔτσι καὶ τώρα, ἀκούγοντες τὰ τοίσια συνδικαλιστικὰ τερπίπια, ἀναντιόμαστα ἀν είναι: δυνατόν νὰ σημειώσουν. Έμεις, στὴν ἐποχὴ μας, εἶχαμε διδαχὴν νὰ πιστεύουμε, δτι τὰ σωματεῖα, τὰ συνδικάτα καὶ οἱ διάφοροι σύλλογοι δὲν ἔχουν λόγια περισσότερα ἀπὸ συνωμοτικὰ ἔργαταστηρα καὶ ἀντιδραστικές κλίσεις στὴν κρατική μας διοικηση — καὶ στὰ κοινωνικά μας προγράμματα. Ηρέδρος συνδικάτου, ίσον κοινωνικὴ ἀντιθέση, θεμιτή, ἀλλὰ καὶ συγνότερα ἀθημίτη. Ποιός δὲν θυμάται, δταν ἡ συνδικαλιστικὴ παρουσία σὲ τὸ πουργείον ἡ δικαστήριος ἡ σὲ κάθε ἄλλη περίπτωσι, δὲν τὴν τίποτα ἄλλο ἀπὸ μιὰ ἀπαράδεκτη καὶ δχληρὴ παρέμβασι: στὴν πραγματικὴ κρατικὴ ἔξουσια;

— Τι εἴπες; Είσαι: δ πρόεδρος τῶν ἐκφορτωτῶν; «Ωστε ἡ ἀφεντικὰ σου είσαι: καὶ δὲν μᾶς

τὸ λέξ τόσην δρᾶ γιὰ νὰ σὲ πετάξουμε δέξιο τὸ γρηγορόδετρο!

— Ή: Κύριε Πρόεδρε, δχω μάρτυρα καὶ τὸ πρόεδρο τοῦ σωματείου μου, λέσι: δ κατηγορούμενος στὸ δικαστήριο, γιὰ νὰ λάθη ἀμέσως τὴν ἀπάντηση:

— Αὐτός, μάλιστα! Είναι αὐτός ποὺ μᾶς χρειάζεται. Μὲ τὴν διαφορὰ ποὺ πολὺ λυπάμε, γιατὶ δὲν μπορῶ νὰ τὸν καθήσω κι: πότεν στὸ σκανδινή, σᾶν τὸν καριότερο παράγοντα τῆς ἀπεξίας αὐτῆς ποὺ δικάζουμε... 'Ακοῦδις ἐκεὶ δ ἔργατοπατέρας; 'Ακοῦδις ἐκεὶ δ ἀρχικομηνούσιτής καὶ διαφθορέας στὴν ἔργατική τάξῃ!... Αὐτός, τώρα καὶ μάρτυρας στὸ δικαστήριο!... 'Αλλοιμονο!...

— Αὐτός ήταν δῶς τὰ χθὲς συνδικαλισμὸς κι: κατὰ δηλητή ή θέσιο του στὴν κοινωνία.

— Άλλα, τώρα, θέλοντας καὶ μή, πρέπει: νὰ παραδεχθοῦμε δτι καὶ στὸ συνδικαλιστικὸ θέματα μεταπίνεται: σᾶν κοινωνικὸ δργκινισμός, σκόπιμος καὶ μὲ ἀπόλυτα δικαιούματα τὴν γνώμης. 'Ανθρωποι ποὺ μὲ παρουσιάζεται τὰ δικαιούματα πολίτου, είναι: οἱ ἀποτελοῦντες τὰ ἔργατα ἡ κάθε ἄλλου είδους συνδικάτων. Ή στην πρώτη του γνώμη:

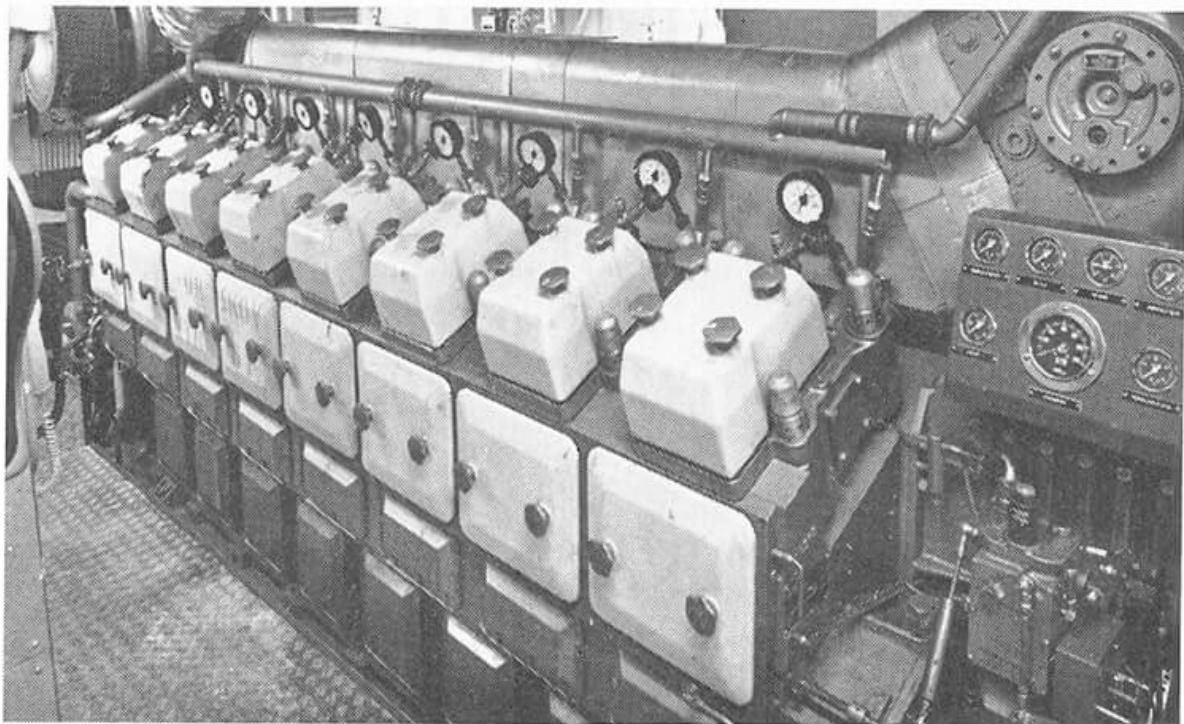
— Σᾶς καλλ δλους, δπου κι: δην βρίσκεσθε, ἀπὸ τὸ κέντρο τῆς πατρίδος μας δῶς τὰ πέρατα τῶν δικαιωμάτων, νὰ ποκύνθετε τὰ ἀπαγγελιατικὰ σας σωματεῖα. Τότε ἡ γνώμη σας πραγματικὰ δχλησί: καὶ τότε γίνεται: σεδαστή, δταν μὲ τακτήρια δριθμοῦ παρουσιάζεται πλειοφυτική, δρᾶ καὶ διοικητοτική. Τὸ νὰ ἔμφανται ταῖς συνδικάτων, δημος, ποσοστά στὸ δέκατο καὶ διδέκτητος, δη μή τὰ περιβάλλοντας μὲ τὴν πρέπουσα σοβαρότητα.

— Αὐτά, βέδαικα, ἐννοοῦμε κι: δη μή τὰ εἴπε ἀκριβῶς έτσι: δλα δ κ. «Ὑπουργός τῆς Ναυτιλίας στὸ συνέδριο.

— Τὸ νὰ δημοσιευγραφοῦμε σποραδικὰ στὰ διάφορα δηντπά τα κατὰ τὴν διοικήσεως τῆς κρατικῆς, κατὰ τῶν συνδικαλιστικῶν ἥγετων μας καὶ κατὰ παντὸς γνωστοῦ δημόσιου ἀλλού, δην μηνινή, τίποτε παριστάτερο ἀπὸ προσπάθειας προσωπικῆς ἐπιδιέξεως, δηνε σύσιτοικοστικοῦ συμβολαρίου. Ή καθολικὴ προσοδολήγηση τῆς κρατικῆς προσωπικῆς γνωμονίας, μὲ τὸ ποσοστὸ τῆς πλειοφυρίας γνωμονίων, ἐπότε καὶ δχλησί: τίποτε της κρατικῆς προσωπικῆς

— Ετοί, τὰ χαροκροτήματα ποὺ ἀκολούθησαν αὐτὰ τὰ λεγόμενα τοῦ υπουργοῦ μας, ησαν χαροκροτήματα πολὺ δικαιολογητικὰ ἀπὸ χαροκροτήματα πρέπειστα πολὺ πολλοὺς καὶ πολὺ διαφορετικὰ ἀπὸ τὰ χαροκροτήματα ἀλλων.

B&W *Alpha*



V23LU

Τετράχρονοι δηζελοκινητήρες με 8 - 18 κυλίνδρους άναπτύσσοντες 1240 - 2790 ίππους (Μ.Σ.Α.)

V28LU

Τετράχρονοι δηζελοκινητήρες με 12 - 18 κυλίνδρους άναπτύσσοντες 3180 - 4770 ίππους (Μ.Σ.Α.)

Απολύτως κλειστοί για μεγαλύτερη καθαριότητα, άσφαλεια και μειωμένο θόρυβο. Χαμηλοῦ υφους και μικροῦ πλάτους (γωνία 45°) για μία συμπτυγμένη έγκατάστασιν ισχύος.

Οι μηχανές B&W U28LU και U23LU παραδίδονται με μειωτήρα ALPHA, αξονα, προπέλλα (με ή χωρίς δακτύλιο Κόρτ) και πλήρη τηλεχειρισμό ή και αύτοματισμό - ένα πλήρες σύστημα προώσεως, ένδος σχεδίου και ύπο μία έγγυηση.

B&W
MOTOR

BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΝΧΑΓΗ

Τηλ. Δ/σις: Burmeisters Copenhagen - Τέλεξ: 16245 burmel dk - Τηλ.: Asea 2501
Γεν. Αντιπρόσωπος έν ΕΛΛΑΣΙ: ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΝΠΟΜ ΕΠΕ, ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 12, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 24
Τηλ.: 417.1889, 417.6573 - Τηλ.Δ/σις: BURWAIN ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - Τέλεξ: 21 2413 BURW GR



ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.



ΕΛΛΑΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

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:** 'Άκτη Μιούλη' 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.

Βασικὰ Ἀρχαὶ καὶ Ἐπιχειρησιακὰ Ὁδηγίαι

τηρήσεως ἀσφαλοῦς φυλακῆς γεφύρας

ΤΟΥ ΠΛΩΤΑΡΧΟΥ Λ.Σ. κ. ΧΡ. ΝΤΟΥΝΗ

ΣΥΝΕΧΕΙΑ ἐκ τοῦ προηγουμένου

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 5ον

Αὐτόματον πηδάλιον

12. Οἱ Ἀξιωματικοὶ φυλακῆς πρέπει νὰ ἔχουν ὑπ' ὅψιν τῶν τὴν ἀνάγκην νὰ καλοῦν τὸν πηδαλιούχον καὶ νὰ θέτουν τὸ αὐτόματον πηδάλιον εἰς τὸ χειροκίνητον ἔγκαιρως, ὥστε νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ ἀντιμετωπίσουν κατὰ ἀσφαλή τρόπον οἰανδήποτε ἔξειλισσομένην ἐπικινδύνων κατάστασιν.

Μέ τὸ πλοίον κυβερνώνενον δι' αὐτομάτου πηδαλίου, εἰναι πάρα πολὺ ἐπικινδύνον νὰ ἐπιτραπῇ ἡ ἔξειλιξ τῆς καταστάσεως εἰς σημεῖον ὃντες ὁ Ἀξιωματικός φυλακῆς νὰ εὑρεθῇ ἄνευ δοηθείας καὶ ὑποχρεωθῇ ούτος νὰ διακόψῃ τὴν συνέχειαν τῆς ἐπαγρυπνήσεως (look-out) προκειμένου νὰ ἀναλάβῃ ἐπείγοντα ἀναγκαῖα μέτρα.

Ἡ ἐναλλαγὴ ἀπὸ τὸ αὐτόματο πηδάλιον εἰς τὸ χειροκίνητον καὶ ἀντιθέτως, πρέπει νὰ γίνεται πάντοτε ὑπὸ ἡ ὑπὸ τὴν ἐπίθλεψιν, ὑπευθύνου Ἀξιωματικοῦ.(1)

1. Ὅπο τῶν κειμένων διατάξεων δὲν προβλέπεται ὁ ὑποχρεωτικὸς ἐφοδιασμός τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διὰ αὐτομάτου πηδαλίου. Ἔν τούτοις, δημοσ., ἡ οἰκονομικότης τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου ἔχει διδηγησει εἰς τὴν γενικὴν χρησιμοποίησην τοῦ ὄργανου τοῦτο ὑπὸ τῶν πλοίων τῶν ἐκτελουστῶν συνθήμας διενειδεῖς πλόας, διότι δι' αὐτού ἐπιτυχάνεται ἡ κατὰ ἄνδρα ἐλάττωσις τῆς συνθήματος τῶν ἀνδρῶν τῆς φυλακῆς, ὡς ἐπίσης ἐπιτυχάνεται ἡ κατὰ τρόπον ἀκριβέστερον διακιθέρων τοῦ πλοίου. (Διὰ πλείονα ὅλης τῆς περιόδου 1979 καὶ ἀπέκεντα ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΑΙ ΠΥΞΙΔΕΣ ΚΑΙ ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΠΗΔΑΛΙΑ ὑπὸ Ζ. ΠΟΥΛΑΚΗ.)

Ἡ χρησιμοποίηση τοῦ αὐτομάτου πηδαλίου ἐναπόκειται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ Πλοιάρχου. Ἐν τῇ πράξει τούτῳ τίθεται ἐν λειτουργίᾳ διάσκις αἱ συνθῆκαι τὸ ἐπιτρέποντα. Κατὰ τεκμήριον τὸ πηδάλιον δὲν τίθεται ἐν λειτουργίᾳ ἐντὸς στενῶν διαύλων, εἰσόδους καὶ ἔξόδους λιμένων, ἐντὸς περιοχῶν πυκνῆς θαλάσσαις κυκλοφορίας, διὰ πλούν πολὺ πλησίον τῶν ἀκτῶν, ὑπὸ δυσμενεῖς συνθῆκαις καιροῦ καὶ θαλάσσης, ὡς ἐπίσης καὶ ὑπὸ περιωρισμένης διάστασης.

Ἡ ἐκατασκευῆς λειτουργικῆς ἀδυναμία τοῦ αὐτομάτου πηδαλίου νὰ στρέψῃ τὸ πλοίον κατὰ μεγάλην γνωνάντας ἐντὸς συντόμου χρονικοῦ διαστήματος, καθιστᾶ τὴν λειτουργίαν τοῦ πηδαλίου εἰς τὰς ἀνωτέρα περιπόσεις ἐπικινδύνων διὰ τὴν ἀσφαλείαν τοῦ πλοίου. Τούτων οὕτως ἔχόντων, διάσκις προβλέπεται ἀντιμετώπισης μιᾶς η περισσότερων δυσμενῶν διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ πηδαλίου περιστάσεων, τοῦτο τίθεται ἔγκαιρως εἰς τὸ χειροκίνητον.

Ἡ διαδικασία τῆς μετατροπῆς ἀπὸ τὸ αὐτόματον εἰς τὸ χειροκίνητον καὶ ἀντιθέτως, πρέπει νὰ γίνεται ὑπὸ τοῦ ίδιου τοῦ 'Αξ.' καὶ φυλακῆς ἡ ὑπὸ ἑτέρου ἀνδρὸς τῆς φυλακῆς, πλούν δημοσ. ὑπὸ τὴν ἐπίθλεψιν τοῦ. Τοῦτο ἐνέχει ἰδιαίτερα σημασίαν διό τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου. 'Ενδεικνύται ὡσαὖτας ἡ διατάξεις πανικοῦ διὰ τὴν ὄποια σαφῶς καὶ κατ' αὐξητά ἀριθμὸν ν' ἀναγράφωνται αἱ διαδικασίαι τῆς μετατροπῆς. Τοῦτο πιθανός νὰ ἀποδειχθῇ διὰ μόνον ὀῷλημον, ἀλλὰ καὶ στήριγμον εἰς δημοσίες συγχρόνως. Σημειώθειται ἰδιαίτερος τὸ γεγονός ὅτι παρ' ὅλον ἐτὶ τὸ αὐτόματον πηδαλίου δὲν εἶναι ὑποχρεωτικὸν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐν τούτοις, δημοσ., ἡ γνωσία τῶν συνθήμων λειτουργίας καὶ τῶν ἀδυναμῶν του, διὰ τὴν δυνατότηταν καὶ περιορισμῶν του εἶναι ἀπολύτως ἀναγκαῖα.

Ἐν 'Ελλάδι: τὰ θέματα λειτουργίας καὶ χειρομόδιο τοῦ αὐτομάτου πηδαλίου ἀποτελοῦν διατίκειμενον μετεκπαίδευσεως εἰς τὰς Σχολές Ναυτικῶν 'Οργάνων (Π.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 6ον

Ἡλεκτρονικὰ ναυτιλιακὰ δοηθήματα

13. 'Ο Ἀξιωματικός φυλακῆς πρέπει νὰ εἶναι καθ' ὀλοκληρίσαντας ἐνήμερος μὲ τὴν χρήσιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου φερομένων ἡλεκτρονικῶν ναυτιλιακῶν δοηθήματων, περιλαμβανομένων τῶν δυνατοτήτων καὶ τῶν περιορισμῶν αὐτῶν.(2)

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ 7ον

Ἡχοδολιστικὴ συσκευή

14. 'Η ἡχοδολιστικὴ συσκευή εἶναι πολύτιμον ναυτιλιακὸν ὄργανον καὶ θά πρέ-

Δ. 198)1973), ὡς καὶ διασκαλίας εἰς τὰς Δημοσίας Σχολές Πλοιάρχων Ε.Ν. Συγκεκριμένως, τὸ πιτυχίον μετεκπαίδευσεως εἰς τὰ αὐτόματα πηδάλια ἀποτελεῖ προϋπόθεσιν ἀποκτήσεως τοῦ διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως (Π.Δ. 333)1974).

2. Λαμβανομένου ὑπὸ δημοσ. δψιν διότι εἰς τὰς παραγράφους 14, 15, 16 ἔως τοῦ 20 τοῦ παρόντος προσδιορίζονται ὄρισμένα ναυτιλιακὰ ὄργανα, ἐπειδὴ διότι εἰς τὴν παράγραφον 13 κατὰ τεκμήριον περιλαμβάνονται τὰ σημείων ἐν τῇ πρότιμη περιποίηση τοῦ πλοίου, ήτοι Λοράν — Ντέκκα καὶ τὸ Ντέκκα πάντα μόνον δταν ἡ ἀνάγκη μᾶς δωθῇ, δχι μόνον δὲν θά θησηθῶμεν, ἀλλὰ ὑπάρχει περίποτας ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἐνδείξεων νὰ εἶναι ἐπικινδύνος διά τὸ πλοίον, διότι αἱ πιθανῶς ἀσφαλεῖμέναι εἶναι δεινές εἰς τὴν ἀποτέλεσμαν παγίδα.

'Οτι Λοράν καὶ τὸ Ντέκκα πάντα μόνον δέν προβλέπεται ὑποχρεωτικής έφοδιασμός, ἔχουν τύχει ἐύρειας ἐφαρμογῆς καὶ ἡ χρήσης των, σύν τῷ χρόνῳ, διευρύνεται. 'Ηδη εἰς δριμέμας περιοχὰς διὰ διευθύνεται τὸ Ντέκκα καὶ Ντέκκα ναυπιλόταις διευκολύνεται εἰς σημαντικὸν διαθέμαν διά τὸ πλοίον μόνον διά διατάξεως αἱ πολύ μεγάλοις ἀριθμοῖς πλοίων ἔχει δηδικιασθῆ διά τὸν ὄργανον παραγόντας μόνον δέν δηδικιασθῆ διά τὸν διά τὸν λόγω δργάνων.

Εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον δὲν προβλέπεται ὑποχρεωτικὸς ἐφοδιασμός τοῦ πλοίου τοῦ Ντέκκα καὶ Ντέκκα, τόσον δὲν διευθύνει, δσον καὶ ἐθνικῆς κλίμακος. 'Αντιθέτως, τὸ Ραδιογνώμοτρον, γνωστόν εἰς τὴν ναυπιλόταν ἀπό μακρῷ χρόνου, ἔχον διαγνωσθῆ ὡς βασικὸν δργανον ναυπιλότας, ἔχει καθειρωθῆ ὑποχρεωτικός διά δηπατεῖ τα πλοία δια τὸν 1.600 κ.ο.χ. Τῶν ἀνωτέρω τριῶν δργάνων ὁ τρόπος τοῦ κειρισμοῦ, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ γνωσία τῶν δυνατοτήτων καὶ περιορισμῶν των ἀπαιτεῖ τὴν συστηματικὴν ἐνημέρωσιν τῶν 'Αξιωματικῶν. Πρόκαλύπτει τὴν διαπιστωθεῖσας ἀνάγκης ἐκπαίδευσεως τόσον δεθητικῶν δοσῶν καὶ πρακτικῶν τῶν 'Αξ.' καὶ Ε.Ν. προθλεπται διότι ἡ πιθανός διεργασία τοῦ πλοίου δέ περι τὸν άριθμον τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. εἰς τούτους χορηγεῖται αἱ σχετικὸν πτυχίον διανεύσεως, ήτοι διά μόνης τῆς ἐπιδείξεως τοῦ διπλώματος Πλοιάρχου Β' τάξεως Ε.Ν. (Π.Δ. 333)74). Εἶναι δεδαίως γεγονός, διό ἡ εἰς τὰς Σχο-

πει νὰ χρησιμοποιήσαι διάσκις κρίνεται σκόπιμον.(3)

λάς μετεκπαίδευσεως φοίτησις θέτει τὰς δρόβις θεωρητικάς θάσεις διά τὴν κατανόησιν τῶν ἐπιλογέων προθλημάτων τοῦ ναυτιλού. Άλλη δημοσ. καὶ μόνη δὲν εἶναι ἐπαρκῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν συνθετεῖται ἀπό τὴν συνεχῆ διασκοπή εἰς τὰς πρακτικὰς ἐφαρμογάς (σχετικὴ παράγραφος 11). Μόνον μὲ τὰς κατὰ διαστήματα πρακτικάς ἐφαρμογας καὶ ἐπὶ πραγματικῆς θάσεως ἐφαρμογας καθισταται εὐχερής — διό δηδικιασθεῖται νὰ λεχθῇ κατὰ τρόπου μηχανικῶν — διά την παραγόντας τοῦ δργάνου, ἐπιπροσθέτως δὲ διά τῆς διαταράθωσεως τῶν παρεχομένων στοιχείων γραμμῆς θέσεως τοῦ πλοίου πρός τὰς γραμμας θέσεως τὰς παρεχομένες ὑπὸ ἑτέρων μεδόδων, καθισταται διανεύση τῶν δργάνων. 'Υπὸ τὰς συνηθής τῆς συνεχοῦς διάσκησεως τοῦ 'Άξιωματικού γεφύρων, δικαιουμένειας διά της θετικῆς ἀποτελεσμάτων τῶν διατάξεων πολυθαπάτων ἐπιχειρησιών. 'Αντιθέτως, διταν προσφεύγωμεν εἰς τὸ δργανον ταῦτα μόνον δταν ἡ ἀνάγκη μᾶς δωθῇ, δχι μόνον δὲν θά θησηθῶμεν, ἀλλὰ ὑπάρχει περίποτας ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἐνδείξεων νὰ εἶναι ἐπικινδύνος διά τὸ πλοίον, διότι αἱ πιθανῶς ἀσφαλεῖμέναι εἶναι δεινές εἰς τὴν ἀποτέλεσμαν παγίδα.

3. 'Ως δηδικιασθεῖται διά την προσεκευής διόποτενται ὑποχρεωτικῶν ἐκ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τὰ ὑπερακέντια, τὰ μεσογειακά καὶ τὰ μεγάλης καὶ μικρᾶς ἀκτοπλοίας, ἐκ τῶν φορτηγῶν τὰ διάνον 500 κ.ο.χ. καὶ διά τῶν ρυμουλκῶν τὰ ἐκτελούντα διενείς πόλας.

'Η χρησιμοποίηση τοῦ δργάνου τούτου διά τὴν εύρειαν τοῦ πλοίου τοῦ πλοίου κατέστησε ἀνάγκην τὴν ἐπιθέτως τοῦ πλοίου τοῦ ποποθέτησιν τῆς συσκευῆς πολλά ἐπι προτού καταστῆ αὐτὴ ὑποχρεωτική διά τοῦ ἀριθμ. 367)1969 Β. Δ)τος. Πέραν τούτου προβλέπεται ὑποχρεωτικὴ μετεκπαίδευσης εἰς τὸ δργανον τοῦτο τῶν υποψιφίων Πλοιάρχων Γ' τάξεως προκειμένου διά πότικόδους διά τοῦ διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως (Π.Δ. 333)1974).

'Η ἐν διά προκειμένου περὶ τῶν υποψιφίων τῶν μὴ προερχομένων ἐκ τῶν Δημοσίων Σχολῶν Πλοιάρχων Ε.Ν. παρέχεται εἰς τὰς Σχολές 'Ηλεκτρονικῶν Ναυτικῶν Όργάνων 'Οργάνων προκειμένου δέ περι τὸν ἀριθμού τῶν Δ.Σ.Ε.Ν. εἰς τούτους χορηγεῖται αἱ σχετικὸν πτυχίον διανεύσεως διαταράθωσεως καὶ προϋποθέσεως, ήτοι διά μόνης τῆς ἐπιδείξεως τοῦ διπλώματος τῆς Δ.Σ.Ε.Ν. Πλοιάρχων (Π.Δ. 198)1973). Τυγχάνει δεεδαίως γνωστόν, διό ἀπασασι αὶ

Ἐνοικιάζεται

ΕΙΣ ΠΕΙΡΑΙΑ καὶ εἰς νεόδμητον μέγαρον ὑπερπολυτελούς κατασκευῆς ἐπὶ τῶν ὄδων Φίλωνος - Φιλελλήνων - Παλαιάς Τραπεζών (τρεῖς ὅψεις) πλησίον πολλῶν ἡλεκτρονικῶν καὶ ζένων Τραπεζών δ 5ος ὄροφος (έκ 400 τ.μ.) η τὸ ήμισυ τούτου, διά πολυετή ἐνοικίσιν εἰς μίαν δύνοντας ναυτιλιακάς ἐταιρείας. Μελετημένος διαχωρισμός γραφείων προσηρμοσμένος εἰς τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. 'Ο όροφος ἀποτελεῖται ἐκ 14 γραφείων, καταλλήλως προσηρμοσμένων διά ἐξυπηρέτησιν μιᾶς δύνοντας ἐπιχειρήσεων, 20 γραμματίων τηλεφώνου, γραμματίων TELEX, ἐνδοσυνεννόησις, πολυτελής στρώσις μαρμάρων, δρύιναι θύραι, τέσσαρες τουσαλέττες, δύνοντας ἀποθήκης.

Τιμὴ ἐνοικίου Λογικῆς.

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

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Θον

Καταγραφή ναυτιλιακών στοιχείων

15. Πρέπει νά τηρήται καταγραφή τών κινήσεων και τών δραστηριοτήτων του πλοίου διαρκούσης τής φυλακῆς.(4)

μέθοδοι εύρεσεων του στόγματος του πλοίου παρέχουν ώριμες θεαμάτων άκριδειας καὶ ως ἐκ τούτου δι' ἔκστην ἐξ αὐτῶν υψησταὶ τῷ ώριμενόν θεαμάτων ἀξιοποιίας. Τούτο τὸ δόπιον δύμας μετά θεατήσης δύναται νά λεχθῇ ενιαὶ, διτὶ ἀνεξαρτήτων τῶν χρησιμοποιουμένων μεθόδων εἰναι· οἵτινες ἀναγκαῖον δύως εἰς πάσαν περίπτωσιν καθ' ἡ διατηρέμενη περιοχῇ διὰ τῆς πολιαρίας τοῦ θάσου δύναται γε μετρηθῆ διὰ τῆς ἥχοβλαστικῆς συσκευῆς δὲν πρέπει νά παραλείπωμεν νά θέσουμεν ἐν λειτουργίᾳ τῆς συσκευήν. Λαμβανομένουν ὑπὲρ διότι τὸ δόπιο τὴν τρόπιδα θάσος τῆς θαλάσσης μᾶς παρέχει κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς θυσιαρτήσεως τὰ περιθώρια ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, εἰναι· ἀναγκαῖον δύως διὰ τῆς περιοχής τοῦ στόγματος, διασταυρώντες διὰ τοῦ μετραριών θάσους τῆς φυλακῆς.

"Ἐνδεξεις τοῦ θυσιαρτήσεως μη ἀνταποκρινομένη εἰς τὸ ὑπολογισθὲν δι' ἀλλας μεθόδου στόγματος ἀποτελεῖ ἄκρως ἀνησυχητικὸν στοχεῖον, τὸ δόπιον πρέπει νά ἔρευνθῇ. (Σχετικά θέλεται σελ. 263 ΝΑΥΤΙΛΙΑ — ΝΑΥΓΙΛΙΑΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ὑπὸ Χ. ΝΤΟΥΝΗ — ΔΗΜΑΡΑΚΗ καὶ ΝΑΥΤΙΚΑ ΛΑΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ὑπὸ Θ. ΠΟΥΛΑΚΗ). Ὡς ἦσθι ἐλέχθη και ἐν παραγράφῳ 13, τὸ στοχεῖον τὸ δόπιον ἔγγυαται τὴν εὐχερή και ἀποτελεσματικήν χρήσιν τῆς συσκευῆς εἰναι· ἡ οὐνεχής ἀσκήσης τοῦ Ἀξιωματικοῦ φυλακῆς ἐπὶ τοῦ τρόπου χειρισμοῦ τῆς συσκευῆς και ἡ οὐνεχής διασταύρωσης τῶν ἀποτελεσμάτων θά δημιουργήσῃ εἰς τὸν Ἀξιωματικὸν αἰσθήμα ἐμπιστοσύνης μεταπολέμου οὗτος νά δύναται νά θασινθῇ εἰς τὰς ἐνδείξεις τοῦ θργάνου δύσκαις ἀστιηθῇ και μελισταὶ δύναται νά εὑρεσιοι τοῦ θάσου διποτελή τὸ μοναδικὸν πληροφοριακὸν στοχεῖον ἀσφαλείας τοῦ πλοίου. Κατὰ συνέπειαν εἰναι· ἀναγκαῖον δύως και ὑπὸ διμάλας θασινθῆσθαι ὁ Ἀξιωματικὸς φυλακῆς δὲν πρέπει νά παραλείπῃ τὴν λειτουργίαν τῆς συσκευῆς πρὸς σύγκρισιν τῶν ἐνδείξεων τῶν μεταπολέμων τοῦ θάσου τῆς διατηρέμενης θαλασσῆς.

4. Επισημαίνεται ιδιαιτέρως τὸ γεγονός διτὶ ἡ καταγραφή τῶν ναυτιλιακῶν στοιχείων τοῦ πλοίου εἰναι· ἀποτελεῖς ἀναγκαῖα διὰ τῶν λόγων ἀσφαλείας θασιπόλεως και ἡ πορεία τοῦ πλοίου, τὸ γεγονός τοῦτο χρήζει ιδιαιτέρας ἔξαρσεως και προσβολῆς, προκειμένου νά γίνη κατανοητὸν διτὶ ἡ καταγραφή τῶν ναυτιλιακῶν στοιχείων τοῦ πλοίου δέν ἀποτελεῖ διληπτὸν υποχρέων εἰκ τοῦ νόμου μόνον ἐπιθαλασσούντων, ἀλλά ἀποτελεῖ οὐσιαστικήν ἀνάγκην διὰ τὴν ἀσφαλῆ ἐξέλιξιν και συνέπιον τοῦ πλοίου. Βασικά, ὡς γνωστόν, ναυτιλιακά στοιχεῖα τοῦ πλοίου ἀποτελοῦν ἡ ἀλλήθης πορεία τοῦ πλοίου, ἡ πορεία τῆς μεγαντικῆς πολιθός και τὰ σφάλματα αὐτῶν, τὸ κατ' ἔκτιμον δι' δι' ἔτερας μεθόδου ὑπολογιζόμενον στόγμα τοῦ πλοίου, ἡ ταχύτης τοῦ πλοίου, ἡ κατεύθυνσις και ἡ ἐντασίς τοῦ ἀνέμου, ἡ κατάστασης τῆς βαλασσῆς, ἡ δρατότης, αἱ ἀλλαγαὶ πορειῶν και ταχύτητος, ἡ παράλλαξης ναυτιλιακοῦ τίνος σημείου κ.λπ. Πέραν τούτων ἀποτελοῦν ὡλικῶν διὰ καταχώρωσην ἐπίσης πάντα τὰ παρακρατήθεντα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοίου ἔκτακτα περιστατικά, ὡς εἰναι· ἡ ἀπότομος μεταβολή τῶν καιρικῶν θασινθῶν, ἡ ἐκτός χαραχθεῖσης πορειῶν εὑρεσιοι τοῦ πλοίου, ἡ ἀπότομος μείωσις τῆς ταχύτητος, δι τοντοπι-

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Θον

Π α ν τ ἄ ρ

16. Ὁ Ἀξιωματικὸς φυλακῆς θὰ πρέπει νά χρησιμοποιῇ τὸ Ραντάρ ὅταν κρίνεται σκόπιμον και δύσκαιος ἐπικρατεῖ ἡ ἀνά-

σμός οὐχι συνήθων ἐν θαλάσσῃ ἀντικείμενων, ἡ μεταβολή τῆς καταστάσεως διασύρδων ναυτιλιακῶν θυσημάτων (σέσις φανῶν, δι ἐκτός θέσεως ἐντοπισμός συμπατήρων κ.λπ.). Ἡ καταγραφή τῶν τοιούτων στοιχείων ἐκτιμάται διτὶ δύναται με τὴν ἀπαιτουμένην λεπτομερῆ και οὐνειστακήν μελέτη τῶν στοιχείων τοῦ πλοίου καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς φυλακῆς τοῦ Ἀξιωματικοῦ παρέχει τὴν οδοστικήν εἰκόνα τῆς ἀσφαλοῦσας ἐξελίξεων τοῦ πλοίου.

Τονίζεται ιδιαιτέρως τὸ γεγονός, διτὶ ὁ Ἀξιωματικὸς φυλακῆς δοθεῖται νά μελετήσῃ εἰς τὸν θάσον και εἰς δύλα αὐτοῦ τὰς λεπτομερεῖς και προκειταί τὸ δόμα τῆς ἀσφαλοῦσας ἐξελίξεων τοῦ πλοίου, δχι μόνον ἀστηρῶν εἰς τὰς χρονικούς πλαισίους τῆς φυλακῆς τοῦ, ἀλλά και τῶν ἐπομένων εἰσεῖται φυλακῶν ἐφ' δύον προθετέπαι τὸ δέ της ἐκτιμήσεως τῶν στοιχείων τοῦ παταλήσει τὴν διάσημην πορείαν. (Ἄρθρον 115 παρ. 1(α) Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας ἐπὶ πλοίοι'. 'Ωσπάτως, ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 48 παρ. 1 τοῦ ΚΙΝΔ προβλέπεται διτὶ τὸ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟΝ ΓΕΦΥΡΑΣ εἰναι· διλλον προύσμενον ὑπὸ τοῦ Πλοιάρχου και χρησιμεύον διὰ τὴν καθ' ἔκστην ἡμέραν ἔγγραφην ναυτικήν περὶ καταχώρησεων τῶν προθετῶν στοιχείων τοῦ πλοίου τοῦ Ἀξιωματικοῦ φυλακῆς περὶ τοιούτων στοιχείων τοῦ πλοίου. Τὸ ημερολόγιον, δειπνωτικός και ἀποτελεῖ τὸν καθρέπτην τῆς καθημερινῆς ζωῆς τοῦ πλοίου (θέλεται ΤΣΟΥΡΗΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ), περιτριγμένον ὑπὸ δύμας ἐν τῶν πραγμάτων ἀποδεικνύεται δυσορθεῖς νά καταχωροῦνται δύποτεις αἱ πορείαι αἱ λεπτομέρειαι αἱ διάσημες διάστασης τῆς φυλακῆς. Κατὰ τὴν διάστασην τῆς φυλακῆς και τὴν διάστασην τῆς θασιπόλεως τοῦ πλοίου, τὸ ημερολόγιον ἐκάλυπτε τὸ θέμα ναυσιπόλεως με περισσότερα στοιχεῖα, μεγαλύτερα περιγραφικότητα και γλαυρότητα εἰσέτει.

Τὰ ναυτιλιακά στοιχεῖα τοῦ πλοίου καταχωροῦνται ἐν τῷ ημερολογίῳ, ἐν μὲν ἀφοροῦν τὸν Πλοιάρχου δια φορά δημοσίας ἐξουσίας ἀποτελοῦν πλήρη ἀποδεικνύεται ἵνα τοντοπιστέονται παντός. Αἱ ἐν λόγῳ ἔγγραφαι προσθάλλονται μόνον διο πλατότητα, συμφώνως πρὸς τὸ ἀρθροῦ 438 τοῦ Κώδικος Πολιτικῆς Δικονομίας. Τὰ δια ναυτιλιακά στοιχεῖα ἐάν δὲν ἀφοροῦν τὸν Πλοιάρχον, ὡς φορέα δημοσίας ἐξουσίας (ἥτις τομεῖς διοιτικοῦ φορέων) καινοτικῶς κατεχωρίζεται κατὰ τοὺς νομίμους τύπους και θεωρηθεῖται ὑπὸ τῶν λημενικῶν ἡ προσθήνεται ἀρχῶν ἀποτελοῦν πλήρη ἀποδεικνύεται μέρις ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου (Ἀρθρον 438 Κώδ. Πολιτ. Δικονομίας). Κατὰ συνέπειαν, ἔγγραφαι τοῦ Πλοιάρχου ἐνώπιον τῶν δικαιοστηρῶν δέν ἀποτελοῦν ἀποδείξεως τοῦ θασιπόλεως τοῦ πλοίου.

μένεται νά ἐπικρατήσῃ ἡ λάπτωμένη ὁρατότης και, ἀνά πάντα χρόνον, ἐντὸς περιωρισμένων υδάτων, λαμβανομένων πάντοτε ὑπὲρ ὅψιν τῶν υψησταμένων περιορισμῶν. (5)

17. Οσάκις χρησιμοποιήται τὸ Ραντάρ ὁ Ἀξιωματικὸς φυλακῆς θὰ πρέπει νά

έσις, ἀλλά ὑποκεινται και αὐταὶ εἰς τὴν δικαιοτικὴν θάσαν. Οὕτω ἔγγραφαι ἀφορῶσι τὴν τήρησιν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοίου τῆς πορείας και ταχυτής δύναται νά ἀποδειχθῶν ἀνεύ δέσιας ἐαν αὐταὶ συγκρούονται πρὸς ώριμες πραγματικούς περιστατικά διεύ εἰναι· διαφορά φρόνου ἀναγκήσασες καὶ ἀφίξεως, μετεωρολογικῶν δελτίων οὐδούλων ἀνταποκρινόμενον με τὰς ἔγγραφάς τοῦ ἡμερολογίου τοῦ.

5. Τὸ Ραντάρ ἀνῆκον, ως γνωστόν, εἰς τὴν οἰκογένειαν τῶν ραδιοναυτιλιακῶν ὄργάνων, ἀποτελεῖ και τούτο γνήσιον τέκνον τοῦ τελευταίου παγκοσμίου πολέμου διαφαλασσόμενον δια πολεμικού μυστικού μέχρι και τοῦ ἑτού 1945, 'Ἐκτοτε ἡρήσιον ἔγκαθιστάμενον ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων συνεχῶς και ἐπιεύρυτρα κλίμακος εἰς θαμών δῶση σήμερον δια μόνον ἡ πράξις ἔχει καθειρώσει τούτο ως θασικὸν ναυτιλιακὸν δργανον, ἀλλά και ἡ πολιτεία νά ἔχει καθηρίσασι διά τοῦ Β.Δ. 367) 1969 εἰς τὸν ὑποχρεωτικὸν ἔφοδοιασμόν διά συσκευῆς Ραντάρ τῶν κάτωθι κατηγοριῶν πλοίων:

α) 'Υπερωρεακούν ἐπιθατηγῶν ἀνω τῶν 1.000 κ.ο.χ.
β) 'Ἐπιθατηγῶν μεσογειακῶν ἀνω τῶν 1.000 κ.ο.χ.
γ) 'Ἐπιθατηγῶν μεγάλης και μικρᾶς ἀκτοπλοίας ἀνω τῶν 1.000 κ.ο.χ.
δ) 'Ἐπιθατηγῶν περιωρισμένων πλοίων ἀνω τῶν 1.000 κ.ο.χ.
ε) 'Ἐπιθατηγῶν τοπικῶν πλοίων ἐφ' δύον μετεφέρουν περισσοτέρους τῶν 500 ἐπιθατηγῶν.
σ) Φορτηγῶν πλοίων ἀνω τῶν 1.600 κ.ο.χ.
ζ) Ρυμουλκῶν διειθῶν πλοίων.

Οι διά τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ Ραντάρ ἐπιγχανόμενοι στόχοι εἰναι· θασικῶς ἀφ' ἔνδος μὲν ἡ ἀποφυγὴ τῆς προσαράξεως τοῦ πλοίου και ἀφ' ἔπειτα ἡ ἀποφυγὴ τῆς συγκρούσεως μεβ' ἐτέρων πλοίων.

'Υπὸ τῆς παραγράφου 16 καθορίζονται τρεῖς περιπτωσίεις κατὰ τὰς δύοις κρίνεται νά ἔπιθετημένη ἡ λειτουργία τοῦ Ραντάρ πρὸς ἐπιθετήσθησιν τοῦ έργου τοῦ 'Αξιού φυλακῆς.

α) 'Οσάκις ἐπικρατεῖ ἡ ἀναμένεται νά ἔπικρατησῃ τὸ διά της περιορισμένην πλοτότητα αἱ διατημέναι μέθοδοι ναυσιπόλεως εἰπεῖσθαι γεφόρας (θέλεται ΤΣΟΥΡΗΣ ὡς ἀνω σελ. 57). Πλοιαρίτερος και δη κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν λοιπῶν, δητὸν τὸν καθημερινῆς ζωῆς τοῦ πλοίου, δητὸν τὸν Κώδικον Πολιτικῆς Δικονομίας. Τὰ δια ναυτιλιακά στοιχεῖα ἐάν δὲν ἀφοροῦν τὸν Πλοιάρχον, δη φορέα δημοσίας ἐξουσίας (ἥτις τομεῖς διοιτικοῦ φορέων) καινοτικῶς κατεχωρίζεται κατὰ τοὺς νομίμους τύπους και θεωρηθεῖται ὑπὸ τῶν λημενικῶν ἡ προσθήνεται ἀρχῶν ἀποδεικνύεται μέρις μέρις ἀποδείξεως τοῦ ἐναντίου (Β.Δ. πε και σελ. 299 και ἐπέκεινα ΝΑΥΤΙΛΙΑ — ΝΑΥΓΙΚΟΙ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ὑπὸ ΝΤΟΥΝΗ — ΔΗΜΑΡΑΚΗ).

Τονίζεται διλος ιδιαιτέρως, δη δι τὸν Ἀξιωματικὸς φυλακῆς πρέπει νά είναι ἐνιμερούς ἐπὶ τὸν θέματος τῆς ἀναγνώρισεως τῶν στόχων δια τοῦ Ραντάρ και περισσότερον τῶν ἀνακλαστικῶν δρετῶν αὐτῶν αἴτιες και προσδιορίζουν, δη γνωστόν, τὴν ποιότητα τοῦ διπεικονίσμενού στόχου. 'Απὸ πλευρᾶς κειμένων διατάξεων υποχρέωσις χρησιμοποιήσεως Ραντάρ ὑπὸ περιωρισμένην δρατότητα ὑφιστάται ἐπι τοῦ θέματος τοῦ θασιπόλεως τοῦ Ραντάρ 115 παρ. (δ) τοῦ Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας, καθ' ἡ δι τὸν Ἀξιωματικὸς φυλακῆς δοθεῖται νά συμβολεύεται ἀποτελεῖ τὰ ἡλεκτρικὰ διαλλάσσονται δηστάξεων διατάξεων τῶν δικαιοστηρῶν ἐντὸς τοῦ θασιπόλεως τοῦ Ραντάρ.

Πέραν τῶν διατηρέων, δη δηλογίη τὸ θασικόν προσθήνεται ἀναγνώριση τοῦ θασικού πορειαρχούς τοῦ θασιπόλεως τοῦ Ραντάρ, δη τοῦ θεμάτος τοῦτου δη νῦν λογών διειθητικῶν διεθνῆς Κανονισμούς οὐδόδων θασιπόλεως Ραντάρ. 'Αντιθέτως, δη νέος τούτος, δη προθετόμενος νά τεθῇ ἐν ίσχυι ἀπὸ τῆς 1.1.1976 πρῶτης της συγκρούσεως διεύθυνσης Κανονισμού, δη διαφέρεται τὰς συγκεκριμένας ἐνεργειάς εἰς τὰς δύοις δρετότητας πλοίων ἐφωδιασμένων δια δόδων συσκευῆς Ραντάρ (Κανών 6, 7, 8 και 19 τοῦ νέου Διεθνοῦς Κανονισμοῦ, κυρωθέντος δια τοῦ Ν.Δ. 93) 1974 ΦΕΚ 293 Α) 7.10.1974). Συγκριμένως, δη διάταξις τοῦ Κανόνος 19 παραγράφου (δ) προθετέπει δη της πλοίων

URUGUAY

CHADWICK WEIR NAVEGACION 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

ASTILLEROS ESPAÑOLES, S.A.

SEVEN SHIPREPAIRING
CENTERS STRATEGICALLY
LOCATED

11-DRYDOCKS
3-FLOATING DOCKS
4-SLIPWAYS



SHIPBUILDING
and SHIPREPAIR
MANUFACTURE
and REPAIR
of MARINE
EQUIPMENT

HEAD OFFICE
17, PADILLA
MADRID-6 (SPAIN)

AGENTS FOR:

GREEK COMMUNITY

FOR NORTHERN YARDS:
GOURDOMICHALIS & CO.

(Agency) Ltd.
Telex: 267704 LONDON

FOR SOUTHERN YARDS:
JOHN C. BAILEY

Telex: 25263 BAILEYSHIP LDN
LONDON

DIRECT INQUIRIES TO SPAIN: REPAIRING COMMERCIAL SERVICE
TELEX 76022

OFFICE AT BILBAO:
Pl. Sagrado Corazón, 4, P. O. Box 261
Telp. n.º 41 14 50 - Cables: ASTIREPA

OFFICE AT CADIZ:
Plaza Arguelles, 3, P.O. Box 135
Telep. 22 13 42 Cables ASTIREPA



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

Θρύλοι, ιστορία καὶ θεσμοὶ τῆς Ναυτιλίας

γράφει ὁ κ. Ε. 'Αθηναῖος

ΣΤΙΣ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ἀντίληψεις, ὁ μισθός τοῦ ἑργαζομένου ἔχει ἐναὶ βελτιωτέοντος περιεχόμενο, τὸ ὄποιον, ἀναμφισθῆται εὐρύνεται, ὅποιον πρόκειται γιὰ τὸν μισθὸν τοῦ ναυτικοῦ.

Ἐκείνην ἡ ιδιότητα θέσι: τοῦ ναυτικοῦ στὴν Ἐθνικὴ Οἰκονομία, μὲ τὴν προσφορὰ τῆς ἑργασίας μικρὸν ἀπ' τὴν οἰκογένεια του, δίνει μιὰ ιερότητα στὴν ἀμοιβὴν του, ἡ προστοική τῆς ὄποιας ἔχει γίνει καθηλών καθὼς ἀρμοδίου προσώπου.

Ἄκινην ὑπάρχει μίλι τὰς διαθητοποιήσεως τῆς προστοικής αὐτῆς σὲ τρόπο ὥστε, μὲ διεθνεῖς αυμάδας εἰς ὅριον ἀναθέτει ἔνα ἀλάχιστο δριό μισθὸς γιὰ κάθε εἰδικευμένο ναυτικό.

Ο μισθὸς εἶναι: ἡ τιμὴ τῆς ἑργασίας καὶ πληρώνεται: γιὰ τὴν καταδίκην τῆς αυτοκτονίας καὶ δικαιονητικής προστοικής τοῦ ἀνθρώπου στὴν παραγωγὴ τῶν ἀγαθῶν καὶ ὑπηρεσιῶν.

Ἔτοι, παρατηρώντας τὴν πορεία τοῦ θεοῦ, βλέπουμε διὰ τὸ ἀκριβές νόμιμο τοῦ μισθοῦ, παραλλάξεις ἀνάλογα μὲ τὸ πλαίσιο τῶν ιδεῶν, καθὼς καὶ μὲ τὸν τρόπο θεωρήσεως του, καθὼς ἐποχῇ.

Στὸν ναυτικὸν, ἐπὶ παραδείγματι, ὁ μισθός, σήμερα, καταδίλλεται κατὰ μῆνα καὶ σπανίως κατὰ ταξίδιον. Ηλικιώτερα, δημος, τὰ πράγματα δὲν ἔτινεν ἔτοι: Ήμέρας ἀπὸ τὸ γεγονός, δητὸς μισθὸς τοῦ ναυτικοῦ δὲν εἴκει καρπικὰ προστοικά, πολὺ συγκάνει τὸν μισθόν τους, σειράς, οἱ ναῦτες προσλαμβάνονται μὲ μερίδιο: στὰ κέρδη τοῦ πλοίου, κατὰ κανόνα. Όμως, δὲν ἔτινεν σπάνιο, στὸ τέλος τοῦ ταξίδιον, δητὸς μόνο νὰ πάρουν τὸ μερίδιό τους, ἀλλὰ νὰ ἔχουν καὶ τὰ βληγεῖται τους.

ΚΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙ, τὴν ἐποχὴν τῆς ο ε ρ μ α γ: ε λ ι δ ι κ η γ ζ Ναυτιλίας, τότε, δηλαδή, ποὺ τὰ καράδια δὲν ἔχουν μεταφορές μὲ πληρωμὴ ναῦτου, ἀλλὰ εἰς ἰδιοὺς εἰς καρδιούργηδες ἐμπορεύονται τὸ φορτίο, ἔχοντας δικὸν τοὺς καράδια, αερικά, οἱ ναῦτες προσλαμβάνονται μὲ μερίδιο: στὰ κέρδη τοῦ πλοίου, κατὰ κανόνα.

Ομως, δὲν ἔτινεν σπάνιο, στὸ τέλος τοῦ ταξίδιον, δητὸς μόνο νὰ πάρουν τὸ μερίδιό τους, ἀλλὰ νὰ ἔχουν καὶ τὰ βληγεῖται τους.

Συνήθως εἰ ναῦτες, συγγρόνως μὲ τὴν πρό-

ληψὶ τοὺς σ' ἔνα πλοίο καὶ μὲ τὴν προσποτικὴν τῆς ἐμπορικῆς ἐπιτυχίας τοῦ ταξίδιου, συνεισέφερον δικὰ τοὺς καράδια ἀπὸ τὶς ἀποταμίευσίτος, ἀπειδόντος, κατ' αὐτὸν τὸν τρόπο νὰ ὑφαληθεύσῃ, ἀπὸ τὴν ἑργασία τοὺς ποὺ τοὺς ἔχουν δικαιούμενα συμπεισθῆσθαι στὰ κέρδη καὶ ἀπὸ τὸν ναυτικὸν τόκο ποὺ οὐδὲν μέραντον τὰ γρηγορικὰ ποσὰ ποὺ θὰ συνεισέφερον τὰ βληγεῖται.

Ἄρτι τὰ καράδια τῶν ναυτῶν ἔτοι: τὰ δινομάδαι: ὁ Νόμος τῆς "Ιδρας" τοῦ 1804, ἀλλὰ καὶ τοῦ 1818 θεωρίοντο ἀπὸ τὴν ὑπόλοιπη οικογένεια, ἀγλαδὴ τὰ καράδια τῶν συμπλοκοτητῶν καὶ τὰ καράδια ποὺ ἔμαζεύοντο μὲ σκανεισμὸν ἀπὸ πρόσωπα ποὺ ἀσκοῦσαν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ καρπικούδρου ή καρδιούδρου.

Περὶ δέλο, δημος, ποὺ ὁ νόμος ἔδινε διάφορα δικαιάτα στὰ καράδια κατά, τὴν ίδια τούχη προσώριζε καὶ στὸ δέλο.

"Ἔτοι λοιπόν, τὸ δέλος 55 τοῦ νόμου 1818 ἀναφέρει:

"Ἐὰν συνέδῃ εἰς κανένα καράδι γένος: ἡ κούρσευσις ἡ τάξισια ἡ ζημιά τῶν φύτων, ἡ τοπικὴ ἀκολουθία ἐξ ίσου, ἀγλαδὴ τόσον εἰς τὴν αερικήν, έσον καὶ εἰς τὰ βληγεῖται τῶν συντρόφων".

ΣΤΥΓΡΟΦΟΥΣ ὄνομάζει ὁ νόμος τῆς "Ιδρας" τοὺς ναῦτες. Καλύτερα μὲ τὸ δικαιούμενο παραστάτερο καὶ τὸ δικαιούμενο ἀπὸ τὸ πήρων ἀπὸ τὴν συμπεισθῆσθαι τοὺς εἰς τὴν ἐμπορικὴν ἐπιχείρειαν τοῦ πλοίου. Ή συνήθεια κατὰ τὴν τοῦ ναυτολογίασμα, μὲ συμπεισθῆση στὰ κέρδη ἔτοι τῶν πλατιά καὶ εἰς γενικὴν ἐπιχειρογόνη στὴν Μασσόγειο.

Συνήθως, μὲ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὸ ταξίδιο, ἐπραγματοποιεῖτο ἡ ἐκκαθάρισις τῶν λογγικαρισμάτων. Κατὰ σειρά, ἀφιερέτο πρώτη ἡ καινοτομίας φάρος, τὰ ἔξοδα τοῦ ταξίδιου, τὰ λιμανικὰ ἔξοδα καὶ ἡ τροφοδοσία τοῦ πλοίου. Στὸν συνέχειαν ἀπεδίδοντο τὰ καράδια μὲ τοὺς τόκους στοὺς καρδιούδρους καὶ τὰ βληγεῖται στὸ πλήρωμα.

Ἀκολούθως, ἐπραγματοποιεῖτο ἡ διανομὴ τῶν καρδιῶν κατὰ μερίδια, μεταξὺ τῶν συμ-

πλοιούτατων, τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρόπιτος.

Πολλὰς φορὲς οἱ συντροφονάθες διατροφοῦσαν νὰ ἔχουν συμμετοχὴν στὶς ζημιές, ἀλλὰ, δημος, ἐξηναγκάζοντο ἀπ' τοὺς προσεπιθέτας καὶ πολὺ συχνά ἐπιμπροσύντο.

Χαρακτηριστικὴ είναι: μιὰ ἀπόρχως τῆς Καρχηδόνας τῆς "Ιδρας", ἡ οποία δικαιούεται τὸ μέτρο τοῦ ἐκκαθαρισμοῦ:

«...καθὼς ἀποτεῖ η τάξις καὶ η τοπικὴ συνήθεια τῆς πιάτζας μαζε, ἐκριθη εὐλογον καὶ ἀπεριφερεῖσθαι, δητὸν οὐδένες ἀπό τὸ καράδι, τοιωτοτρόπως οὐ καθίσουν κακὰ τὰ βληγεῖται τοῦ γρήματος... μάλισταν δητὸν κατὰ τὰ βληγεῖται, εὗθης δητὸν τὰ διδούσαν δικαιούμενα εἰς κοινωνίαν τοῦ ταξίδιου καὶ δὲν είναι: εἰς γρέος οἱ παρτεῖνες πελλέται νὰ δέσουν τοῦ συντροφονάθου, οὕτω πολὺ σύνταξις λίγο μέγερις δέσσονται».

ΠΑΡΑΛΑΙΑΛΛΑ σὲ χρήσι: ίταν καὶ τὸ σημερινό σύστημα ἀμοιδῆς, τοῦ κατὰ μῆνα μισθοῦ, ψωρίας, δημος, νὰ ἐπιφανέστεκει σὲ ἔκπτωση.

Τὸ σύστημα τοῦ κατὰ μῆνα μισθοῦ η (οὐλουφέ), εἰσήχθη στὸν ἀλληγούντος χρόνο ἀπὸ τὶς ιταλικές ναυτικές πόλεις, ἀλλὰ, δημος, γρηγορεῖ νὰ ἐπικριθεῖ.

"Ἐναὶ ξέλο σύστημα ἀμοιδῆς τοῦ ναυτικοῦ, μὲ μᾶς ἔκπτωσε στὴν ἐφαρμογή, παρουσιάζει: μιὰ γραφικήτητα σύμμερα καὶ γραφικώτερο γίνεται: ἀπ' τὸν τρόπο ποὺ τὸ περιγράφει: ὁ καπετάν Νικόλας ὁ Κεφαλᾶς, στὸ βίδλιο του "Θελάστος Νομοθεσίας".

Πρόκειται: γιὰ τὴν Ιπποτίλλα τῶν Μαρινάρων. "Ἔτοι ἐλέγετο ὁ τρόπος ἀμοιδῆς τῶν ναυτῶν καὶ συνίστατο στὴν παροχὴ δικαιούμενων πορτών ωπὸ τοῦ ναυτικοῦ, ἐμπορούμενος δὲ: Ίδιοι λογγικαρισμένοι, εἶναι τὴν τούχην στὸν δικαιούμενο πορτάρχην παρετίχει.

"Ἔτοι, λοιπόν, ὁ Κεφαλᾶς μᾶς πληροφορεῖ, δεῖ: «Οἱ ναῦτες ὁμοροδύν νὰ ἔχουν τὸ σεντούκι των εἰς τὸ καράδι, δηλ., δημος, μεγαλύτερον τοῦ συνηθίσμένου, δητὸν μέσον εἰς κατὰ δημοποεῖσθαι νὰ ἔχῃ δι.: Ήδεις, καθὼς κατὰ τὴν κλίνην τοῦ πλοίου καὶ τὸ πλήρωμα, εἰναι: εἰς γρέος τοῦ καρπού των εἰς τὴν ἀμάλητη εἰς τὴν στίβων. Λότη μόνον ἡ πορτάρχη δὲν ὑπόκειται εἰς ναῦλον σύνταξις: εἰς καρμιάν αὐτὴν καθίσουν καὶ ἔν τοι πλήρης παρετίχει».

Τὸ σύστημα αὐτό, ἀμυγές, δὲν ἔται τὸ εἰρεῖα χρήσι, ἐνῷ, ἀντιθέτως, ὑπῆρχε προτίμησης στὸν συνδυασμὸν κατὰ μὲ τὴν σύγχρονη κατεύθεια μηματίου μισθοῦ.

"Ἔτοι, λοιπόν, ὁ Κεφαλᾶς μᾶς πληροφορεῖ, δεῖ: «Οἱ ναῦτες ὁμοροδύν νὰ ἔχουν τὸ σεντούκι των εἰς τὸ καράδι, δηλ., δημος, μεγαλύτερον τοῦ συνηθίσμένου, δητὸν μέσον εἰς κατὰ δημοποεῖσθαι νὰ ἔχῃ δι.: Ήδεις, καθὼς κατὰ τὴν κλίνην τοῦ πλοίου καὶ τὸ πλήρωμα, εἰναι: εἰς γρέος τοῦ καρπού των εἰς τὴν ἀμάλητη εἰς τὴν στίβων. Λότη μόνον ἡ πορτάρχη δὲν ὑπόκειται εἰς ναῦλον σύνταξις: εἰς καρμιάν αὐτὴν καθίσουν καὶ ἔν τοι πλήρης παρετίχει».

E. N. ΑΘΗΝΑΙΟΣ

YOUR AGENTS

AT JEDDAH

SAUDI ARABIA

ASSOCIATED AGENCIES

FORMERLY

LOUCAS HAJI IOANNOU

SHIPPING AND STEVEDORING AGENTS

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

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

Νομικὰ Θέματα

'Αγγλική Νομολογία

- Σύμβασις ναυλώσεως είς συνεχή ταξίδια. — Κατά τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἡμερομηνίας τελικῆς ἐκφορτώσεως, νοεῖται ως ἔξυπακουόμενος ὁ ὄρας «περίποι». — 'Αναλογία πρὸς τὰ νομολογηθέντα ἐπὶ τροφοναυλώσεως. — 'Ακριβόχρονος ἐπαναπαράδοσις τοῦ πλοίου δεῖται σαφοῦς καὶ εἰδίκης ρήτρας.

Προσφάτως ηχθή ἐνώπιον τοῦ 'Αγγλικοῦ 'Εμποροδικού δίκη μεταξὺ τῶν Νορθγάνων πλοιοκτητῶν τοῦ πλοίου «ΜΠΕΡΓΚΕ ΤΑΣΤΑ» καὶ τῶν 'Ιαπωνίων ναυλωτῶν αὐτοῦ. Εἰς τὴν δίκην ταύτην οἱ πλοιοκτήται ἡγείρουν ἀξίωσιν ἀποζημιώσεως διὰ παράδασιν τῆς συμβάσεως ἔγκειμένης εἰς τὸ ὅτι οἱ ναυλωταὶ δὲν παρέδωσαν τὸ πλοῖον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας κατὰ τὸν συμφωνηθέντα χρόνον.

Τὸ πλοῖον — ὑπὸ νορθγάνων σημαῖα — εἶχε ναυλωθῆναι κατὰ τοὺς ὄρους ναυλοσυμφώνου τῆς Μόδιπιλ διὰ ταξίδιον. Κατὰ εἰδικὸν ὄρου τοῦ ναυλοσυμφώνου ὠρίζετο ὅτι τὸ ναυλοσύμφωνον παραμένει ἐν ίσχυΐ ἐπὶ τόσα συνεχῆ ταξίδια, ὅσα δύνωται νὰ ἐκτελέσῃ τὸ πλοῖον ἐντὸς 30 μηνῶν ἀρχομένην ἀπὸ τῆς 10.50 ὥρας τῆς 25 'Απριλίου 1969. Τὴν 25)4)1969 τὸ πλοῖον ἐφόρτωσεν εἰς τὸ Περσικὸν Κόλπον καὶ μεταξὺ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης καὶ τοῦ 'Ιουνίου 1971 ἔξετέλεσεν 20 κυκλικὰ ταξίδια εἰς 'Ιαπωνίαν. Τὴν 21)4)1971 ὅτε τὸ πλοῖον ἔπλεεν ὑπὸ ἔρμα πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον ἐπὶ τῷ συμπληρώσει τοῦ εἰκοστοῦ ταξίδιον οἱ ναυλωταὶ εἰδοποίησαν τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τοῦ τηλετύπου, ὅτι τὸ εἰκοστὸν πρῶτον ταξίδιον θὰ ἦτο ἐν ἀκόδημῃ κυκλικὸν ταξίδιον εἰς 'Ιαπωνίαν μὲν ἐπιστροφὴν εἰς Περσικὸν Κόλπον, τὸ εἰκοστὸν δεύτερον ταξίδιον θὰ ἦτο πρὸς Δυσμάρα καὶ ἐπιστροφὴν καὶ τὸ εἰκοστὸν τρίτον ταξίδιον, τὸ τελευταῖον, θὰ ἦτο Περσικὸς Κόλπος - 'Ιαπωνία. 'Η καθ'

ὑπολογισμὸν συμπλήρωσας τῆς ἐκφορτώσεως εἰς τὸ τέλος τοῦ εἰκοστοῦ τρίτου ταξίδιου, ἥτο ἡ 28 ἢ 29 'Οκτωβρίου 1971.

Οἱ πλοιοκτήται διεμαρτυρήθησαν ισχυρίζομενοι ὅτι τοῦτο συνιάσαν παράδασιν τῆς συμβάσεως, ἥτις κατ' αὐτοὺς ἀπῆται νὰ συμπληρωθῇ τὸ τελευταῖον ταξίδιον, δχι ἀργότερον τῆς 10.50 ὥρας τῆς 25 'Οκτωβρίου 1971.

'Ἐν τοῖς πράγμασι τὸ ὑπὸ ἀριθμ. 21 ταξίδιον (Περσικὸς Κόλπος εἰς Γιοκοχάμα καὶ ἐπιστροφὴ εἰς Περσικὸν Κόλπον) ἀπῆτησε 42 ἡμέρας, 12 ὥρας καὶ 30 λεπτά, τὸ ὑπὸ ἀριθμὸν 22 ταξίδιον (Περσικὸς Κόλπος εἰς Πρίολο μέσω Ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς 'Ελπίδος) ἀπῆτησε 67 ἡμέρας, 18 ὥρας καὶ 30 λεπτά καὶ τὸ ὑπὸ ἀριθμ. 23 ταξίδιον (Περσικὸς Κόλπος εἰς Τσίμπα, 'Ιαπωνίας) ἀπῆτησε 29 ἡμέρας, καὶ 20 λεπτά. Η ἐκφόρτωσις εἰς Τσίμπα συνεπληρώθη τὴν 20.50 ὥραν τῆς 10 Νοεμβρίου 1971, ἥτοι 16 ἡμέρας καὶ 10 ὥρας μετά τὸ διάστημα τῆς 10.50 ὥρας τῆς 25 'Οκτωβρίου 1971, ὅτε συνεπληρώνυτο οἱ 30 μῆνες.

Οἱ δικαστής Ντόναλτσον εἰς τὴν ἀπόφασίν του εἶπεν, ὅτι οἱ κανόνες τοῦ δικαίου συγκεντρούνται εἰς τὴν ὑποχρέωσιν «σχεδιασμοῦ». 'Εάν ὁ ναυλωτας σχεδιάζῃ τὸ τελευταῖον ταξίδιον ἢ τὰ τελευταῖα ταξίδια, κατὰ τρόπον ἄγοντα εἰς ἀκριβόχρονον ἐπαναπαράδοσιν τοῦ πλοίου, δὲν εύθυνεται ἐὰν τὸ πλοῖον καθυστέρησε νὰ ἐκτελέσῃ τὸν τελευταῖον ταξίδιον, ἀφρεῖ νὰ μὴ φέιλεται τοῦτο εἰς πταίσμα του. 'Ἄλλα ὅμως ἀγόμεθα εἰς ληψιν τοῦ ζητουμένου, διότι τὸ ζητουμένον εἶναι ποία εἶναι ἢ ἀκριβόχρονος παράδοσις.

Οἱ δικαστής ἐν συνεχείᾳ εἶπεν, ὅτι ἐπειδὴ οἱ ναυλωταὶ εἶναι ἀδύνατον νὰ σχεδιάσουν τὴν λήξην τοῦ ταξίδιου εἰς ἀκριβές χρονικὸν σημείον, τεκμαίρεται τὸ δίκαιον ὅτι ἡ συμφωνηθεῖσα χρονολογία ἐπαναπαραδόσεως νοεῖται ως σημαίνουσα «περίποι». 'Η αὐτὴ λύσις προσήκει ὁσάκις τὰ μέλη ἀντί

νὰ συμφωνήσουν ἀκριβῆ ἡμερομηνίαν, καθορίζουν χρονικὴν περίοδον ἢ πλειόνας τῆς μιᾶς ἡμερομηνίας.

Ἐν τούτοις, τὸ δίκαιον ἀναγνωρίζει εἰς τὰ μέρη τὸ δικαιώματα ἐάν θέλουν νὰ συμφωνήσουν ἀκριβόχρονον ἐπαναπαράδοσιν, ἀλλὰ τότε ὀπαίτεται σαφῆς διατύπωσις τοῦ δρου ἵνα ἐρμηνευθῇ ἡ συμφωνία ως ἀκριβοχρόνου ἐκτελέσεως.

"Οσον ἀφορᾷ εἰς τὴν προκειμένη διένεξην οἱ πλοιοκτήται ισχυρίσθησαν ὅτι συμφωνοῦσαν ὅπερ εἱμέλλει νὰ ισχύσῃ ἐπὶ τόσα συνεχῆ ταξίδια ὅσα ἡδύνωτο τὸ πλοῖον νὰ ἐκτελέσῃ ἐντὸς 30 μηνῶν ἀρχομένων ἀπὸ τῆς 10.50 ὥρας τῆς 25 'Απριλίου 1969, οἱ ναυλωταὶ είχον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ σχεδιάσουν τὰ ταξίδια κατὰ τοιούτον τρόπον, ώστε νὰ καταστῇ πιθανόν νὰ συμπέσῃ ἡ ἐκφόρτωσις εἰς 'Ιαπωνίαν μὲ τὴν κατὰ τὴν 25 'Οκτωβρίου 1971 συμπλήρωσιν τοῦ τελικοῦ ταξίδιου. Δεδομένου ἦδη ὅτι τὸ τελικὸν ταξίδιον ἦτο Περσικὸς Κόλπος - 'Ιαπωνία, ἡ ὑποχρέωσις τοῦ προσήκοντος σχεδιασμοῦ ἔδει νὰ πραγματοποιηθῇ κατὰ τὰ προηγούμενα τοῦ τελικοῦ, ταξίδια, τούτο ὅμως δὲν ἥλλοισε τὴν ύποχρέωσιν τῶν ναυλωτῶν.

'Ἐν τούτοις, τὸ Δικαστήριον συνυπέρανε ὅτι, ἡ παρεξίς σαφοῦς ἀναλογίας μεταξὺ χρονοναυλώσεως καὶ συνεχῶν ταξίδιων, ἀγεῖ ἀναγκαῖος εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι καὶ ἐπὶ ναυλοσυμφώνου συνεχῶν ταξίδιων, δέοντο νὰ συναχθῇ ὅτι παρεμβάλλεται ἡ λέξις «περίποι» πρὸ τῆς τελικῆς χρονολογίας, ἔτος ἃν προκύπτῃ ἐκ τῆς συμβάσεως ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι συνεφώνησαν ἀκριβόχρονον ἐκτέλεσιν.

Εἰς τὴν παρούσαν δίκην, τὸ Δικαστήριον δέν εύρισκει λόγους ἵνα πεισθῇ ὅτι ἀπεβλέψαν εἰς ἀκριβόχρονον ἐκτέλεσιν καὶ ἐπομένων συνεπέρανε ὅτι ἡ ὑποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν ἦτο νὰ σχεδιάσουν τὴν ἐκφόρτωσιν εἰς 'Ιαπωνίαν τὴν ἡ «περίποι» κατὰ τὴν 25ην 'Οκτωβρίου 1971.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, ἡ ἐκφρασις «περίποι» τὴν 28 - 30 'Οκτωβρίου, ἐνέπιπτεν ἐντὸς τῆς περιόδου τῶν 30 μηνῶν περίπου ἀπὸ τῆς 25ης 'Απριλίου 1969. Τοῦτο ὅμως ἐγκατέλειπεν ἀναπάντητον τὸ ἐρώτημα κατὰ πόσον ὁ τοιούτος ὑπολογισμὸς ἦτο ὄρθρος ἐν ὅφει τῆς τελικῆς ἡμερομηνίας ἐκφορτώσεως καὶ κατὰ πόσον ἦτο δυνατόν νὰ γίνη ὄρθρος ὑπολογισμὸς κατὰ τὰς ἀρχὰς Αὔγουστου 1971, ὅπαν τὸ πλοῖον ἐφόρτων διὰ τὸ εἰκοστὸν δεύτερον ταξίδιον. Τὸ πλοῖον καθυστέρησεν λόγω κακοκαιρίας ἐπὶ δύο ἡ τρεῖς ἡμέρας, κατὰ τὸ εἰκοστὸν πρῶτον ταξίδιον. Τὸ Δικαστήριον ὅμως ἔκρινεν ὅτι ἡδύνατον εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς νὰ τροποποιήσουν τὰ σχεδιάτων τόσον ἀργά, ἐν τῇ διαδρομῇ τῆς συμβάσεως καὶ συνεπώς, δύο ἡ τρεῖς ἡμέραι ἔδει νὰ ἀφαιρεθοῦν, παρέχουσαι οὕτω τὴν καθ' ὑπολογισμὸν ἡμερομηνίαν ἐκφορτώσεως, τὴν 2 - 4 Νοεμβρίου 1971, ὅπερ προηγεῖτο κατὰ τρεῖς ἡμέρας τοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν ναυλωτῶν καὶ δέν ἀπεδείκνυεν ὅτι ὁ ὑπολογισμὸς οὗτος ἦτο ἀδικος καὶ μὴ εὐλογος.

'Ἐπομένως, ἀπερρίθη ἡ περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγὴ τῶν ναυλωτῶν.

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 MOÇAMBIQUE
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

ΜΕΓΑΡΟΝ ΧΑΛΚΟΥΣΗ

Πλατεῖα Μιαούλη - Πειραιεὺς
Τηλ. 4516-439

'Ανοικιάζονται μὲ πλήρη κλιματισμόν :

- 1) Ιος όροφος Μ2 300.
- 2) Ισόγειον Μ2 300, μὲ ἡμιόροφον Μ2 200.

'Η Ναυτική Έργασία

ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ • ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ • ΛΙΟΙΚΗΤΙΚΑΙ ΛΥΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΟΥ κ. ΕΥΑΓ. Ν. ΑΘΗΝΑΙΟΥ

ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΩΣ

ΠΑΡΑΠΤΩΜΑ Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ ΒΑΣΙΚΩΝ ΓΝΩΣΕΩΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΧΕΙΡΙΣΜΟΝ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ Η ΑΡΝΗΣΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Μέ απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, έχαρακτηρίσθη από-λυσις Γ' μηχανικού ώς γενομένη λόγω παραπτώματος, συνεπείς βλάβης της άντλιας έρματος, ή όποις έλασε χώραν κατά την διάρκειαν της φυλακής τούτου, έξι έλλειψεως βασικών γνώσεων ἐπί του χειρισμού αὐτῆς.

Τό στοιχείον, τό όποιον ωλοκλήρωσε την έννοιαν τού ατύχηματος είναι η άρνησις της έκτελέσεως της έπομένης φυλακής υπό του ώς αννα μηχανικού, ἐπί τέν λόγων ότι έθεωρησεν έαυτὸν θιγόμενον ἀπό τὰς παραπτήσεις τῶν Α' καὶ Β' μηχανικῶν, έξι άφορμής της ἐν λόγῳ βλάβης.

Ο ανωτέρω ναυτικός ύπηρετει ἐπί του πλοίου περίπου 20 ή μέρας, ὅταν προσενήθη ή ζημία.

Κατόπιν καὶ τῆς άρνησεως πρὸς συνέχισιν τῆς έργασίας, ὁ πλοιάρχος τὸ ἀπέλυσε, λόγω παραπτώματος, ἀφοῦ τὸν ἐπαλινόστησης διαπάναις τῆς πλοιοκτηρίας ἔταιρίας.

Τέλος, τὸ δικαστήριον δὲν ἐδέχθη τὸ ἐπιχείρημα τοῦ ἐνάγοντος ναυτικοῦ, ότι δὲν ἀπέλυθε ἐκ παραπτώματος, ἀφοῦ ἐπαλινοστήθη διαπάναις τῆς ἐναγομένης, δεδομένου ότι εἶναι γνωστόν, ότι πλείσται ἀλλοδαποί Ἀρχαὶ δὲν ἐπιτέρπουν τὴν ἔξιδον τοῦ ἀπολυμένου ναυτικοῦ ἐκ του πλοίου, ἀν δὲν ληφθῇ πρόνοια παλινοστήσεως του.

ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΥΠΟ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ, ΑΟΓΩ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΟΡΩΝ ΔΙΑΒΙΩΣΕΩΣ ΕΝ ΤΩ ΠΛΟΙΩ

Κατ' απόφασιν τού Πρωτοδικείου Πειραιώς, ή μὴ τήρησις ὑπό του πλοιάρχου τού κεκανονισμένου ἐδεσματολογίου καὶ ή παροχὴ

μόνον κρέατος κονσερβῶν, χωρὶς νὰ παρασχεθούν οὐδόλως γεώμηλα καὶ χορταρικά, ώς καὶ ή κρησιμοποίησις «λαρδί» ἀντὶ μαγειρικού λίπους, ἀποτελούν βαρείαν παράβασιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου, ἔναντι τοῦ ναυτικοῦ.

Ἐξ ἄλλου, κατά τὴν αὐτὴν κρίσιν, ή Ἑλλειψις θερμάνσεως, ώς καὶ ή Ἑλλειψις ἐπαρκούς ἀριθμού κλινοσκεπασμάτων, ἀποτελούν βαρείαν παράβασιν τοῦ πλοιάρχου.

Ἡ συγκεκριμένη περίπτωσις ἀφορᾶ εἰς τὴν καταγγελίαν συμβάσεων ναυτολογήσεως ὑπὸ ναυτικοῦ ἔνεκεν τῶν ώς ἄνω λόγων καὶ ὁ ὅποιος ὑπηρέτησεν ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν, συμφωνηθείσης, ἐξ ἀρχῆς, τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ Δικαίου.

Πλήν, ὅμως, ὁ πλοιάρχος δὲν ἐτήρει τὸ κεκανονισμένον ἐδεσματόλυγον καὶ κατά τὴν διάρκειαν τῆς ἐν τῷ πλοίῳ ὑπηρεσίας τοῦ ἐνάγοντος, ἡ διατροφὴ τοῦ πληρωμάτος ὑπῆρξε πλημμελής.

Ἐξ ἄλλου, ὁ πλοιάρχος δὲν ἔιχε φροντίσει, ὥστε νὰ ὑπάρχῃ εἰς τὸ πλοίον θέρμανσις, ἀλλ' οὔτε ἐπαρκῆς ἀριθμὸς κλινοσκεπασμάτων, συνεπείᾳ δὲ τούτων, ὁ ἐνάγων ναυτικός ἡσθένησε ἐκ κρυολογήματος. Κατὰ ταῦτα, τὰ ἀντέρω γεγονότα ἀποτελούν βαρείαν παράβασιν τῶν καθηκόντων τοῦ πλοιάρχου καὶ ώς ἐτούτου, συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 76 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ὀφείλεται ἀποζημίωσις, συνισταμένη εἰς τὸν μισθὸν τεσσαράκοντα πέντε ἡμερών, δοθέντος ὅτι ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ἐγένετο εἰς Καναδάν.

ΟΡΟΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΛΟΓΟΙ ΜΕΙΩΜΕΝΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ ΕΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑ ΠΑΟΙΟΥ, ΤΟ ΟΠΟΙΟΝ ΠΑΡΕΣΧΕΝ ΑΡΩΓΗΝ ΕΙΣ ΕΤΕΡΟΝ ΚΙΝΔΥΝΕΥΣΑΝ

Κατ' απόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ὀφείλεται ἀμοιβὴ μειωμένη εἰς μέλη τοῦ πληρώματος πλοίου, τὸ ὅποιον παρέσχεν ἀρωγὴν εἰς παρασυρένων ὑπὸ τοῦ ἀνέμου ἡγκυροβολημένον πλοίον.

Ἡ μειωμένη ἀμοιβὴ τοῦ πληρώματος, ἐν σχέσει μὲ τὴν ἀμοιβὴν τῆς πλοιοκτηρίας καὶ τοῦ πλοιάρχου τοῦ βοηθόσαντος πλοίου, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου, ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ότι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προσπαθείας διασώσεως τοῦ ώς ἄνω πλοίου, δὲν ἐπεκράτουν ιδιάζουσαι ἀνώμαλοι καιρικαὶ συνθῆκαι, καθιστῶσαι ἐπικίνδυνον τὴν πρόσδεσιν καὶ ρυμούλκησιν τοῦ παρασυρέντος πλοίου.

Συνεπῶς, τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ ρυμούλκου πλοίου δὲν κατέβαλλον, κατὰ τὴν αὐτὴν κρίσιν πάντοτε, ιδιαιτέρως μεγάλας προσπαθείας διὰ τὴν πρόσδεσιν καὶ, γενικῶς, διὰ τὴν παροχὴν τῆς βοηθείας οὔτε διέτρεξαν μεγάλον κίνδυνον.

ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΙΣ

ΘΑΝΑΤΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΗΣ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ

Τὸ μέσον παλιννοστήσεως ἐκλέγεται παρὰ τοῦ πλοιάρχου, ὅστις καὶ ἔγχειριζει εἰς τὸν ναυτικὸν τὸ εἰσιτήριον. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω διατάξεων καὶ ἐν συνδυσμῷ τούτων πρὸς τὸ ἄρθρον 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., σαφῶς συνάγεται ότι ὅταν εἴναι ναυτικός συμβῆ ἀτύχημα κατὰ τὴν διάρκειαν παλιννοστήσεως αὐτοῦ, πραγματοποιούμενης διὰ τοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐπιτελεύτης συγκοινωνιακοῦ μέσου, ἐν προκειμένω ἀεροσκάφους, συνεπείᾳ πτώσεως τούτου, θεωρεῖται ώς ἐπελθόν έξι άφορμῆς τῆς έργασίας, ἀφοῦ, ἐνεκα ταύτης ἐδημιουργήθησαν αἱ διὰ τὴν ἐπέλευσιν τοῦ ἀτύχηματος εἰς τὸν ναυτικὸν συνθῆκαι, αἱ όποιαι δὲν ἔχουν διάλογον χώραν, ἀνευ ἑκείνης μετὰ τῆς ὁποίας, κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, τὸ βίσιον συμβάν συνδέεται ἐμμέσως εἰς σχέσιν αἰτίου καὶ αἰτίατου.

Τὰ ανωτέρω ἀποτελοῦν ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν.

ΑΤΥΧΗΜΑ. ΘΑΝΑΤΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΠΤΩΣΙΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΚΑΙ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΔΙΑΡΚΕΙΑΝ ΤΗΣ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΣ

Κατὰ πρόσφατον ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου, ναυτεργατικὸν ἀτύχημα είναι καὶ ὁ θάνατος, ὁ ἐπερχόμενος κατὰ πτώσιν ἀεροπλάνου μετὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν παλιννοστήσεως τοῦ ναυτικοῦ διὰ συγκοινωνιακοῦ μέσου, ἐπιλεγόντος ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου.

Κατὰ ταῦτα, ὑφίσταται ὑποχρέωσις τῆς ἀεροπορικῆς ἔταιρίας πρὸς ἀποζημίωσιν τῆς πλοιοκτηρίας ἔταιρίας, ἐφ' ὅσον αὐτὴ κατέβαλεν εἰς τοὺς συγγενεῖς τῶν θανόντων ναυτικῶν τὰς ἀποζημιώσεις ἐργατικοῦ ἀτύχηματος, τὰς προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ Νόμου 551) 15.

Κατὰ ταῦτα, ὑφίσταται ὑποχρέωσις τῆς ἀεροπορικῆς ἔταιρίας περὶ ἀτύχηματος διατάξεων, ἀτύχημα ἐκ βισίου συμβάντος ἐπερχόμενον εἰς ἐργαζόμενον, παρέχει εἰς τὰ δικαιούμενα πρόσωπα δικαίωμα ἀποζημιώσεως ἀπένεντι τοῦ ἐργοδότου, ὅσακις τούτῳ ἐπῆλθεν ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς έργασίας η ἐξ αφορμῆς ταύτης.

Οὕτως, ἐξ αφορμῆς τῆς έργασίας, ἐπέρχεται τὸ ἀτύχημα καὶ ἂν ἔλασε χώραν ἐκτὸς τοῦ τόπου καὶ χρόνου τῆς έργασίας καὶ μετὰ τὴν λύσιν ἀκόμη τῆς έργασιακῆς συμβάσεως, ἐφ' ὅσον ὑφίσταται αἰτιώδης σύνδεσμος, δυνάμει τοῦ όποιου ὀφείλεται εἰς τὴν έργασίαν ώς αφορμής ταύτης.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἄρθρον 78 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., παρέχεται εἰς τὸν ναυτικὸν, τοῦ όποιου ἐλύθη η σύμβασις ναυτολογήσεως δικαίωμα παλιννοστήσεως, διαπάναις τοῦ πλοίου.



We formulated a policy of efficient, dynamic and expert shiprepair service when we launched Western Eagle (Private) Limited. We will take on your problems as ours — maintenance, repair and modification of all kinds of machinery and marine equipment. Our speciality is afloat shiprepairs on all types of vessels at the Anchorages. Located near the Port area, we can provide you with quicker, more efficient time.

Our reputation is staked on first-class service and our facilities are extensive, combined with the back-up engineering know-how of our parent companies, Keppel Shipyard (Private) Limited and Eagle Engineering (Private) Limited.



Western Eagle (Private) Limited

Bukit Chermin Road, Off Telok Blangah Road, SINGAPORE, (4).
Tel: 639711 • Telex: Keppel RS 21367 • Cable: Westeagle.

ΑΤΥΧΗΜΑ

**ΑΠΩΛΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΙΣ ΝΑΥΑΓΙΟΝ,
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΩΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ**

Δι' αποφάσεως του Έφετείου 'Αθηνών, έχαρακτηρίσθη ως ναυτεργασιακόν άτυχημα και έπεδικάσθη αποζημίωσις του N. 651)15 είς δικαιούμενα πρόσωπα θάνατος έκ πνιγμού ὀπάντων τῶν ἐπιβίσθεντων εἰς σωσισίους λέμβους, λόγω ἀνατροπῆς αὐτῶν.

Τὸ ἀτύχημα, ως ἔξηκριβωθή ἐκ τῆς προ-ανακρίσεως καὶ ἐπὶ τῆς ὅλης διαδικασίας, δὲν ὠφείλετο εἰς παράβασιν τῶν ὄρων ἀσφαλείας η εἰς πταίσμα τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν πλοιοκτητῶν, παρ' ὅλον, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαιστηρίου πάντοτε, ὅτι δὲν ὑπῆρχεν ἐπὶ τοῦ πλοίου ραδιοτηλεγραφητής καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀλλοδαπῶν μελῶν τοῦ πληρώματος ἦτο διπλάσιος τῶν Ἑλλήνων.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ως ἀπεδείχθη, ἔλασθε χώρων ἔγκαιρος ἐκπομπή τοῦ σηματος κινδύνου διὰ φορητοῦ ραδιοτηλεφώνου, ως καὶ ἔγκαιρως ἐδόθη ἡ διαταγὴ ἔγκαταλείψεως τοῦ πλοίου. Όσαπάτως, ἀσφαλῶς ἐγένετο καὶ ἡ ἐπιβίσθεντος τοῦ πληρώματος εἰς τὰς σωσισίους λέμβους.

Τὸ δικαιστήριον δὲν ἐπέδικασε μόνον χρηματικήν ικανοποίησην λόγω ψυχικῆς ὁδύνης εἰς τὰ δικαιούμενα πρόσωπα.

Ἡ ἀνότερως ἀπόφασις ἔξεδόθη συνεπείᾳ ἀγωγῆς συγγενῶν ἀπολεσθέντος ναυτικοῦ, εἰδικότητος Γ' μηχανικοῦ, δύστις εἶχε ναυτολογηθῆ ἐπὶ φορητοῦ πλοίου ὑπὸ ἔνην σηματίαν, ἐλληνικῆς, ὅμως, πλοιοκτησίας.

Τὸ ναυάγιον ἔλασθε χώρων εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, ἀφοῦ τὸ πλοίον ὑπέστη βλάβην καὶ διακοπὴν τῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς προώσεως του, ἀκινητοποιηθὲν, ὑπὸ σφρόδρων κακοκαριάν καὶ παρασυρόμενον ὑπὸ ἀνέμων μεγάλης ισχύος. Τὸ πλοίον, τελικῶς προστήραξεν εἰς τὰς λέμβους ἀπολεῖσας τοῦ πληρώματος, νά παράσχουν βοήθειαν καὶ νὰ διασώσουν αὐτό.

Πρὸ τῆς ἔγκαταλείψεως τοῦ πλοίου, ὁ πλοιάρχος ἔγκαιρως, ἐλλείψει ἀσύρματηστον, ἔδωσε τὸ στίγμα τῆς θέσεως τοῦ πλοίου, διὰ ραδιοτηλεφώνου, ζητήσας βοήθειας ἀπὸ τὰ παραπλέοντα πλοῖα.

Τὸ σῆμα, ως ἀπεδείχθη, ἐλήφθη ἀπὸ ἔξι τούλαχιστον πλοίων παραπλέοντα, τὰ ὅποια μὲν ἔσπευσαν πρὸς βοήθειαν, ἀλλὰ δὲν ἐπρόλαβον ἡ δὲν ἡδυνθήσαν, λόγω τῆς ἐπικρατούσης θαλασσοταραχῆς καὶ τῆς ἀμέσου, μετὰ τὴν κάθοδον εἰς τὰς λέμβους ἀπολεῖσας τοῦ πληρώματος, νά παράσχουν βοήθειαν καὶ νὰ διασώσουν αὐτό.

Ἡ ἔγκαταλείψεως τοῦ πλοίου ἐγένετο μὲν τάξιν καὶ μετεφέρθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος, σχεδόν πάντα τὰ προσωπικά ἀντικείμενα καὶ ὁ ρουχισμός.

Περαιτέρω, διεσπισθώθη ὑπὸ τοῦ δικαιοστηρίου, ὅτι ὁ πλοιάρχος εἶχεν μὲν δίπλωμα Β' πλοιάρχου, ἀλλὰ εἶχε καὶ πολυετὴ θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ως τοιούτος καὶ συνεπώς εἶχε τὰ τυπικά καὶ οὐσιαστικά προσόντα διὰ τὸ πλοιαρχεύν ἐπὶ πλοίου χωρητικότητος οὕτως εἶχε τὸ ἀπολεσθέν.

Ἐπίσης, ἀπεδείχθη, ὅτι ἡ παύσις τῆς λειτουργίας τῆς μηχανῆς δὲν ὠφείλετο εἰς κακὴν συντήρησιν αὐτῆς, ἀλλ' εἰς ἄλλην αἰτίαν. Τὸ φορτίον τῆς ζυλείας δὲν ἦτο μείζον τοῦ ἐπιτρεπομένου. Αἱ λέμβοι καὶ τὰ σωστικά μέσα ήσαν ἐν τάξει.

Εἶναι ἀληθές, ὅτι κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ ναυαγίου, δὲν ὑφίστατο ἐπὶ τοῦ πλοίου ραδιοτηλεγραφητής καὶ ὑπέρτερουν ἐπ' αὐτοῦ δώδεκα ἀλλοδαποί καὶ ἔξι Ἑλληνες. Τὰ γεγονότα, ὅμως, ταῦτα, κατὰ τελικήν κρίσιν τοῦ δικαιστηρίου, δὲν τελούν εἰς οὐδεμίαν αἰτιώδη συνάφειαν πρὸς τὸ ἀτύχημα. Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω, δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ θεμελιωθῇ εὐθύνη τῆς ἐναγομένης πρὸς πληρωμὴν εἰς τοὺς ἐνάγοντας χρηματικῆς ικανοποίησεως, λόγω ψυχικῆς ὁδύνης.



ΑΙΓΑΙΟΠΤΟΣ Η ΔΙΩΡΥΞ

Σκάφη, μὲν βύθισμα 38 ποδῶν — τὸ ἐπιτρέπομενον βύθισμα πρὸ τοῦ 1967 — θὰ δύνανται νὰ διατηλέουν τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἀπὸ τοῦ τρέχοντος μηνὸς, συμφώνως πρὸς δηλώσεις ἐκπροσώπου τῶν Ἀρχῶν τῆς διώρυγος.

Μέχρι τοῦδε, τὸ μέγιστον ἐπιτρέπομενον βύθισμα ἦτο 30 ποδῶν. Ἐλπίζεται, μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου, νὰ διέρχωνται σκάφη, μὲν βύθισμα 40 ποδῶν καὶ, ἀργότερον, μετά τὴν τελικὴν φάσην ἐκβαθύνσεως τῆς διώρυγος, πλοῖα μὲ βύθισμα 67 ποδῶν.

Ἡ συμφωνία διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἔργου ὑπεγράφη εἰς Τόκιο, τὴν 26ην Ιουλίου, σπουδὴν ἡ 'Ιαπωνία' ἐδέχθη νὰ χορηγήσῃ εἰς τὴν Αίγυπτον δάνειον ὑψους 38 δισεκατ. γινέν. Τὸ δάνειον είναι ἐξοφλητέον ἐντὸς 25 ἔτων, μὲν ἐπιτόκιον 2% καὶ χαριστικὴν περίοδον 7 ἔτῶν.

Τὰς ἔργασίας ἐκβαθύνσεως καὶ διευρύνσεως τῆς διώρυγος θὰ ἀναλάβῃ, εἰς τὴν πρώτην φάσην, ἡ ιαπωνικὴ τεχνικὴ ἐταιρία 'Πλέντα - Οσεανό.'

Ἡ σηματικὴ ἀποφάσις ἔχει τὴν μετατόπισιν 110 ἑκατ. κιβ. μέτρων ἀμμους καὶ χώματος ἀπὸ τὸν πυθμένα τοῦ διαύλου, ὥστε ἀπὸ τὸ 15 μέτρα νὰ φθάσῃ εἰς βάθος 19,5 μέτρων, εἰς ἀπόστασιν 63 χιλιομέτρων. Ἐπίσης, τὸ πλάτος θὰ αύξηθη ἀπὸ 99 εἰς 160 μέτρα, ὥστε νὰ καταστῇ εὐχερῆς ὁ διαπλούς σκαφῶν τῆς τάξεως τῶν 150.000 τόν. d.w.

ΓΑΛΛΙΑ ΚΕΡΔΗ ΧΩΡΙΣ ΤΟ "ΦΡΑΝΣ,,

Εἰς τὴν ἐτησίαν ἔκθεσιν του διὰ τὸ 1974, τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῆς «Κομπανί Ζενεράλ Τρανσαπλαντίκ» παρατηρεῖ, ὅτι ἡ ἀποχώρησις ἐκ τῆς ἐνέργοις ὑπηρεσίας τοῦ πολυτελούς ὑπερωκεανού «Φράνς» ἐσήμανε τὸ τέλος μιᾶς περιόδου εἰς τὰ διατλαντικὰ ταξίδια, ἢτις διήρκεσε πέραν τοῦ αἰώνος. Τὸ «Φράνς» ἦτο παρωπλισμένον καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους καὶ ἡ ἔταιρια ἡγαγκάσθη νὰ ἀπολύτως τὸ ἐκ 1.100 ἀτόμων πληρωμά του καὶ νὰ προγραμματίσῃ μείωσιν κατὰ 600 ἀτόμα τοῦ προσωπικοῦ τῶν γραφείων, ἐντὸς διετίας.

Τὸ παρελθόν ἔτος ἦτο, ως ἐπὶ τὸ πλεῖστον, περίοδος ἀνακατατάξεων διὰ τὴν «Κομπανί Ζενεράλ Ματίου». Τώρα, διδεται ἰδιαίτερα ἔμφασις εἰς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ φορτηγοῦ στόλου, δύστις, ἐπὶ σειράν ἐτῶν, ἐκάλυπτε περίπου τὸ 80% τῶν συνολικῶν ἐσόδων τῆς ἔταιριας. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτοῦ, προγραμματίζεται ἡ πρόσκτησις περισσοτέρων μπάλκ κάρριερς καὶ ἡ ἐπέκτασις τῶν ποντοπόδων καὶ ἀκτοπλοϊκῶν γραφείων.

Τὰ ἀποτελέσματα τοῦ 1974 ἐνεφάνισαν οὐσιαστικήν βελτίωσιν ἐναντὶ τῶν προηγούμενων ἔτων. Ἡ πρόσκτησις περισσοτέρων τῆς οἰκονομικῆς της θέσεως, κατόπιν τῆς ἀναδιοργάνωσεως, ἥτις λαμβάνει χώραν ἐντὸς τῶν κόλπων της. Τὰ διασχε-

ριστικὰ ἔσοδα ἔφθασαν, τὸ 1974, τὰ 1.367. 662.479 φράγκα, ἐναντὶ 1.006.378.122 φράγκων τοῦ 1973 — αὔξησις 35,9%.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ Η "ΚΟΝΦΕΡΑΝΣ,, ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Ἀποτρέπεται ἡ ἀπειληθεῖσα, πρὸς στιγμήν, διάλυσις τῆς «Κόνφερανς» Βορείου Αμερικῆς - Βορ. Εύρωπης - Μεσογείου, μετὰ τὴν ἀποχώρησιν πέντε μελών της, τῆς «Ζίμη», τῆς «Ιταλίαν», τῆς «Άμερικαν» «Εξιπρότ», τῆς «Σῆ Λάντ» καὶ τῆς «Προυντένσιαλ».

Συσκέψεις Ἐλασθον χώραν εἰς τὸ Μιλάνον καὶ τὴν Γένοβαν. Διεπιστώθη, ὅτι κυρία ἀφορμὴ τῶν διενέξεων είναι ἡ καθιερωθεῖσα, διὰ κοντινέρες, γραμμή πρὸς τὴν Μεσόγειον ἀπὸ τὴν Β. Αμερικήν καὶ τὰ πλοῖα «Λάξ». «Αλλήλοσυγκρούμενον συμφέροντα ἀνεπτύχθησαν. Νέοι κανονισμοὶ λειτουργίας τῆς «Κόνφερανς» κατηρτίσθησαν, τεθέντες ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τῆς Ναυτικῆς Επιτροπῆς τῶν Ηνωμ. Πολιτειῶν. Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπεσύρθησαν αἱ παραπτήσεις τῶν πέντε μελών τῆς Διασκέψεως. Ήρισμέναι ἀποφάσεις ἐπὶ τῆς λειτουργίας τῆς «Κόνφερανς» ἐλήφθησαν καὶ ἐτέθησαν εἰς ἐφαρμογὴν.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΝΕΑ ΣΧΕΔΙΑ ΣΚΑΦΩΝ

Ἡ πενία τέχνας κατεργάζεται. Ὑπὸ κατάστασιν πενίας νέων παραγγελιῶν τελούν καὶ οἱ Ιαπωνικὲς ναυπηγοί. Νέα σχέδια σκαφῶν ἡρχισαν προσφέροντες εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ἐλκυστικά τοῦ ἐνδιαφέροντός των.



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

‘Η Ισικαβατζίμα - Χαρίμα ελαθεν δήδη τήν πρώτην παραγγελίαν από γερμανικὸν ἐφοπλιστικὸν οἰκὸν διὰ τῆν κατασκευὴν, μὲ κόστος 4.200 ἑκατομ., γιένε, τοῖς μετρητοῖς, ἐνὸς μπάλκ κάρριερ τοῦ νέου τύπου Future - 32 τῶν 31.700 τόνων, μὲ παράδοσιν τὸ τέλος Νοεμβρίου 1976. Τὰ σκάφη τοῦ τύπου αὐτοῦ θὰ κατασκευάζωνται ἐν σειρᾷ τοῖς τὸ ναυπηγεῖον τῆς Γιοκοχάμα.

Τὸ Future - 32 εἶναι εἰς ἔκ τῶν νέων τύπων φορτηγῶν σκαφῶν τῆς ‘Ισικαβατζίμα. ‘Ο ἄλλος εἶναι ὁ τύπος τοῦ Frontier τῶν 17.400 τόνων d.w.

Τὰ σκάφη αὐτά εἶναι ἡ συνέχεια δελτιωμένη καὶ ἐπηυξημένη τῶν Φρήντομος τῶν 14.800 τόνων καὶ τοῦ Φόρτσιουν τῶν 22.000 τόνων. Τὰ ναυπηγεῖα ‘Ισικαβατζίμα - Χαρίμα συνεκέντρωσαν παραγγελίας διὰ 100 σκάφη τύπου Φρήντομ καὶ 43 τύπου Φόρτσιουν.

Οἱ δύο νέοι τύποι εἶναι πρωρισμένοι νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰς μεταφορὰς ποικίλων φορτίων, ὅπως καὶ οἱ δύο προηγούμενοι. Θά εἶναι μικρὰ μπάλκ κάρριερ καὶ φορτηγά μεγαλύτερα διὰ παντὸς εἰδούς φορτία.

Τὸ Future - 32 θὰ εἶναι σκάφος μὲ ἔν κατάστρωμα, μὲ 22 βύθισμα 32 ποδῶν καὶ 6 ἵντσῶν, ἴκανὸν νὰ εἰσπλέῃ εἰς δῆλους σχεδόν τοὺς λιμένας. Μηχανὴ πρώσεως Σούλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν τύπου 7RND68, δυνάμεως 10.400 ιππων. Ταχύτης 15 μίλια.

Τὸ Frontier θὰ ἔχῃ καὶ δεύτερον κατάστρωμα καὶ θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ, μεταξὺ ἄλλων φορτίων καὶ 400 κοντέΐνερς τῶν 20 ποδῶν. Μηχανὴ Σούλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν 6RND68, δυνάμεως 8.900 ιππων. Ταχύτης 16 μίλια.

‘Ηδη τὰ σχέδια καὶ αἱ λεπτομέρειαι τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἐκυκλοφόρησαν μεταξὺ στενοῦ κύκλου ‘Ελλήνων ἐφοπλιστῶν.

Ι Ρ Α Ν

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ

Πρὸ μερικῶν ἑδδομάδων, ή ίρανικὴ ναυτιλιακὴ ἐταιρία Argo National Shipping Line ὑπέγραψε, μετά Βρετανῶν ναυπηγῶν,

συνυποσχετικὰς ἐπιστολὰς διὰ τὴν παραγγελίαν δεκαπεντάδος φορτηγῶν. ‘Ἐπιστης, κατ’ αὐτάς, δύο ὀλλαγικὰ ναυπηγεῖα παρεκλίθησαν ἀπὸ τὴν ιδίαν ἐταιρίαν διπὼς ύποβάλουν τιμᾶς διὰ μίαν σειρᾶν 5 σκαφῶν καὶ ἐτέραν διὰ 10 «ἡμικοντέΐνερς», τῶν 19.000 τόν. d.w. Αἱ προσφοραὶ δέον νὰ συνοδεύωνται καὶ μὲ προτάσεις σχετικὰς μὲ τὴν ἐπαγγελματικὴν κατάρτιον τῶν πληρωμάτων. Αἱ παραγγελίαι αὗται ἀποσκοποῦν εἰς τὴν ἀνανέωσιν μιᾶς σειρᾶς παρηλίκων παραδοσιακῶν φορτηγῶν, ἀλλὰ τείνουν, ἐπίσης εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ στόλου τῆς ἐν λόγῳ ἐταιρίας. ‘Η ἀνάπτυξις αὕτη θὰ εἶναι σημαντική, διότι ἔξελίσσεται καὶ πρὸς τὰ κοντέΐνερς.

Εἶναι γνωστόν, ὅτι οἱ τρεῖς περσικοὶ λιμένες ἔξοπλιζονται διὰ τὴν ὑποδοχὴν κοντέΐνερς ἐκ τῶν ὅποιών ἀναφέρεται τὸ Μπαντάρ ‘Αμπάς, πράγμα ἐκπληκτικόν, διότι ἐκ τοῦ λιμένος τούτου δὲν ὑπάρχει ὅδικὴ ὑποδομὴ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐνδοχώρας καὶ τεχνητός Σαπούρ. Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ ἀναπτυξιακοῦ τούτου προγράμματος προβλέπουν ὅτι αἱ ἐγκαταστάσεις αὗται δέον νὰ εἶναι ἔτοιμοι τὸ 1977.

‘Η ἔξελιξις καὶ ἔκσυγχρονισμὸς τῶν λ. μένων τούτων ἀποβλέπει εἰς τὴν χρησιμοποίησιν πλοίων κοντέΐνερς διὰ τὴν καταπλέμησιν τῆς συμφορήσεως, ητὶς ἐπικρατεῖ ἐκεῖ. Οἱ Πέρσαι ἀκολουθοῦν οὕτω τὴν γραμμὴν, ἢτις υἱοθέτησαν εἰς τὴν Δυτικὴν Αφρικήν, ὅπου ἀπεδείχθη ὅτι μία καὶ μόνη προβλής ἀποκλειστικῶν διὰ κοντέΐνερς ἔχει ἀπόδοσιν κατὰ πολὺ μεγαλυτέρων τοῦ συνόλου τῶν λοιπῶν προβλήτων ἐνὸς λιμένους, εἰς ᾧς φορτεσκφορτώνουν τὰ παραδοσιακά φορτηγά πλυσία.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

‘Ο παγκόσμιος στόλος δεξαμενοπλοίων καὶ μικτῶν σκαφῶν ἀνήρχετο τὴν Ἰην ‘Ιουλίου ἔ.ξ. εἰς 312.067.824 τόν. d.w. Αὕησις, ἐντὸς ἔξαμηνου, 19 περίπου ἑκατ. τόνων ἢ 6,5%, συμφώνως πρὸς τὴν τελευταίαν ἔκδο-

σιν τοῦ Βρεταννικοῦ οἴκου «Ντέιβις καὶ Νιούμαν Λτδ.», ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀνάδυσις τοῦ παγκοσμίου τοννάζ δεξαμενοπλοίων».

‘Ἐντὸς τοῦ ἔξαμηνου παρεδόθησαν 158 νεότευκτα σκάφη, συνολικοῦ d.w. 22.509.463 τόν., ἥτοι, κατὰ μέσον ὅρον χωρητικότητος 142.000 τόν. κατὰ σκάφος. Τὴν αὐτὴν περίοδο διελύθησαν 132 πλοῖα, 3.481.000 τόν. d.w. καὶ ἀπώλεσθησαν 5 πλοῖα, 247.000 τ. d.w. μετεοκευάσθησαν.

‘Ἐπι τοῦ συνολικοῦ τοννάζ, τὸ 75,5% εἶναι ναυπηγήσεως μεταξὺ 1966 καὶ 1975, ἐνῷ, ἐλαφρῶς ἀνά τοῦ 20%, ἔχει ναυπηγήθη μεταξὺ 1956 καὶ 1965.

Τοὺς μεγαλυτέρους στόλους δεξαμενοπλοίων καὶ μικτῶν καλύπτουν αἱ ἔξης σημαῖαι: ‘Η τῆς Λιβερίας, 82.100.655 εἰς τάνκερς καὶ 11.884.866 τόν. d.w. εἰς μικτὰ σκάφη. ‘Ακολούθουν ἡ Μεγάλη Βρεταννία, μὲ 31.613.299 τόν. τάνκερς καὶ 5.566.495 τόν. μικτά, ἡ Ιαπωνία, μὲ 30.887.822 τόν. τάνκερς καὶ 5.362.945 τόν. μικτά καὶ ἡ Νορβηγία, μὲ 26.334.977 τόν. δεξαμενοπλοίων καὶ 6.492.255 τόν. μικτῶν. Εἰς τὴν πρέμπτη θέσην εύρισκεται ἡ Έλλάς, μὲ 14.475.770 τόν. δεξαμενόπλοιος καὶ 2.239.221 τόν. μικτὰ σκάφη.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΕΝΩΣΙΣ

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ

Εἰς τὸν ἐμπορικὸν στόλον τῆς Ρωσίας θὰ προστεθοῦν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος περὶ τὰ 90 νεότευκτα σκάφη, περιλαμβάνοντα μεγάλα φορτηγά, μπάλκ κάρριερ, δεξαμενόπλοια, πλοία - κοντέΐνερς καὶ διάφορα ἄλλα ἔξειδικευμένα σκάφη.

‘Ο ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ρωσίας, μὲ 13,5 ἑκατ. τόν. γκρός, κατέχει τὴν ἔκτην θέσην παγκοσμίως, μετά τὴν Λιβερίαν, τὴν Ιαπωνίαν, τὴν Μεγάλη Βρεταννίαν, τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν Έλλάδα.

Μόνον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς ‘Ανατολικῆς Γερμανίας θὰ παραλάβῃ ἡ Ρωσία, ἐντὸς τοῦ 1975, 15 πλοῖα - κοντέΐνερς, 24 ἡμικοντέΐνερς, 6 ἐπιβατηγά καὶ 6 ἀλιευτι-

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(Διάδοχος ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & Σίσ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΑΙΜΟΥ (10 ΟΡΟΦΟΣ) - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL • ΤΗΛΕΦΩΝΑ 4521111 (10 ΓΡΑΜΜΑΤΩΝ)

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΔΥΤΙΚΗΝ ΑΦΡΙΚΗΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ

ΝΟΤΙΟΝ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

κά - έργοστάσια. Πλοία ρό - ρό κατασκευάζονται, έπισης, εις γαλλικά ναυπηγεία, ένώ προσφέτως ήγόρασε μεταχειρισμένα σκάφη τού τύπου αυτού άπό τὴν Δυτ. Γερμανίαν.

Εις τὴν Φιλανδίαν ναυπηγούνται 6 όχηματαγωγά καὶ 6 ἐκ τῶν λεγομένων πολικῶν τάνκερ τῶν 14.500 τόν. d.w. Εἰς Βουλγαρικά ναυπηγεία κατασκευάζονται, ὡσάυτως, διὰ λογαριασμὸν τῆς Ρωσίας 10 μεγάλα τάνκερ μὲν ἐνισχυμένα κύτη διὰ ναυπιλοίσιν εἰς ἀρκτικά ὄντα.

Τὰ ἔγχρωτα ναυπηγεῖα ἀσχολοῦνται εὐρύτερον μὲν τὴν κατασκευὴν ἑξειδικευμένων σκαφῶν, παραλλήλως μὲν τὴν ναυπηγησὸν πολεμικῶν πλοίων. Μέχρι στιγμῆς, τὰ δύο πέμπτα τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἔχουν ναυπηγῆθη εἰς χώρας τοῦ Κομεκῶν — κυρίως τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Πολωνίαν.

Σήμερον, ὁ μέσος ὅρος μεγέθους τῶν ρωσικῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἶναι 5.200 τόν. γκρός — ὁ χαμηλότερος ἔξι δόλων τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν χωρῶν. Τὸ 15% τοῦ τονᾶς ἀποτελεῖται ἀπό ἀτμοκίνητα σκάφη, κυρίως φορτηγά καὶ τάνκερ. Τὰ δύο τρίτα περίπου τῆς χωρητικότητος εἶναι ναυπηγῆσεως 1965 καὶ ἐντεῦθεν.

Ἡ σύνθεσις τοῦ ρωσικοῦ στόλου εἶναι τελείως διάφορος τῶν ἄλλων μεγάλων ναυτιλιακῶν χωρῶν. Ἀποτελεῖται ἀπό πολλὰ φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά καὶ ἐλάχιστα τάνκερ. Διαθέτει ἐλάχιστα ὑγραεριοφόρα καὶ κοντένερος. Ἀντιθέτως, διαθέτει ἔνα τεράστιον στόλον ὑπερσυγχρόνων ἀλιευτικῶν πλοίων.

Προσφέτως ἡ Ρωσία καθείλκυσε τὸ πρῶτον τάνκερ τῶν 150.000 τόν. d.w., ὅπερ θά δύναται νὰ διέλθῃ ἔκ τῶν στενῶν τοῦ Βοσπόρου. Μέχρι τούδε δὲν διέθετε σκάφη μεγαλύτερα τῶν 80.000 τόννων. Ἐπίσης, τὰ ναυπηγούμενα μπάλκ κάρριερς, ἀτίνα θὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς μεταφοράς ἐκ τῆς Δύ-

σεως, εἶναι διπλασίου μεγέθους τῶν μεγαλύτερων ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸν σοβιετικὸν στόλον.

Ἐκ τῶν 192,2 ἑκατ. τόννων φορτίου μεταφερθέντων ἐπὶ ρωσικῶν πλοίων κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος, περίπου 10 ἑκατ. τόννων διεκινήθησαν ὑπὸ τῶν 38 ἑταῖρῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς χώρας. Αἱ κυριώτεραι ἔξι αὐτῶν εἶναι ἡ «Μπλάκ Σῆ Σίππιγκ Λάιν», ἥτις ἔξυπητρετεῖ τὴν γραμμὴν "Απω Ανατολῆς - Κόντινεντ καὶ ἡ «Μπλάτικ Σῆ Λάιν», μεταξὺ τῶν ρωσικῶν λιμένων τῆς Βαλτικῆς καὶ τῆς δυτικῆς ἀκτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς.

Τὰ ρωσικὰ πλοῖα γραμμῆς δέχονται συνήθως ναύλους κατωτέρους τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν εὐρωπαϊκῶν καὶ διεθνῶν «κόνφερανς». Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἔχασφαλίζουν τὴν πλήρωσην τῶν κυτῶν τῶν εἰς ἔκαστον ταξιδίον τῶν εἰς βάρος τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς Δύσεως.

Τέσσαρες ρωσικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ καὶ ὀκτὼ γραμμαὶ τῶν ἄλλων χωρῶν τοῦ Κομεκῶν εἶναι μέλη ναυτιλιακῶν «κόνφερανς», ἀλλὰ εἶναι ἀμφίβολον ἐάν αἱ ναυτιλίαι τῶν χωρῶν αὐτῶν θὰ δεχθοῦν νὰ συμμετέχουν εἰς «εκαρτέλ» μὲν δεσμευτικάς συμφωνίας.

Ο ρωσικὸς στόλος ὑπερωκεανών ἔχει μεταφορικὴν ικανότητα 23.000 ἑπιβατῶν — τὴν τετάρτην εἰς τὸν κόσμον — καὶ, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰς χώρας τῆς Δύσεως, ἡ ἀπασχόλησίς των αὐξάνει σταθερῶς. Τὸ παρελθόν ἔτος ἡγόρασε τὸ 25.000 τόννων ὑπερωκεανὸν «Χανσέατικ», τὸ ὅποιον μετανόμασε «Μαξίμ Γκόργκου» καὶ ἐναύλωσεν εἰς δυτικογερμανικὸν γραφεῖον ταξιδίων διὰ μίαν τριετίη.

Ο ἐμπορικὸς στόλος τῆς Ρωσίας εἶναι ὁ κυριώτερος φορεὺς σκληροῦ συναλλάγματος εἰς τὴν χώραν. Πάντως, ἐάν ἡ εἰσβολὴ τῶν χωρῶν τοῦ Ἀνατολικοῦ Μπλόκ εἰς τὰς

δυτικὰς μεταφορὰς ἔξακολουθήσῃ τὸν ρυθμὸν τῶν τελευταίων ἐτῶν — λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν καὶ τῶν μεθόδων τὰς ὅποιας μετέρχονται διὰ τὴν ἔξασφάλισιν φορτίων — θὰ ἀναγκάσῃ τὰς ἐκ παραδόσεως ναυτιλιακὰς χώρας νὰ μεταβάλουν πολιτικὴν διὰ νὰ προστατεύσουν τὰς ναυτιλίας των.

ΑΓΟΡΑ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΟΠΛΟΙΟΥ

Ἄντι 7 ἑκατομ. λιρῶν Ἀγγλίας ἡ ρωσικὴ ἑταῖρα «Μπλάκ Σῆ Σίππιγκ Κο.» ἡγόρασε τὸ δανικὸν κρουαζιερόπλοιον «Κοπεγχάγη», σημερινῆς οξείας 13 ἑκατ. λιρῶν, καὶ τὸ μετώνυμασε «Οδησσός».

Τὸ σκάφος ἐναυπηγήθη εἰς τὰ δρεπανικά κατωτέρους τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν εὐρωπαϊκῶν καὶ διεθνῶν «κόνφερανς». Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἔχασφαλίζουν τὴν πλήρωσην τῶν κυτῶν τῶν εἰς ἔκαστον ταξιδίον τῶν εἰς βάρος τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς Δύσεως.

Τὸ σκάφος ἐναυπηγήθη εἰς τὰ δρεπανικά κατωτέρους τῶν καθοριζομένων ὑπὸ τῶν εὐρωπαϊκῶν καὶ διεθνῶν «κόνφερανς». Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ ἔχασφαλίζουν τὴν πλήρωσην τῶν κυτῶν τῶν εἰς βάρος τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς Δύσεως.

Τὸ σκάφος, ἀφοῦ ὑψωσε τὴν ρωσικὴν σημαίαν, ἀπέπλευσεν ἐξ Ἀγγλίας διὰ Λενίγκραντ τὴν 18ην Ιουλίου. Τὸ μελλοντικόν τοῦ πρόγραμμα εἶναι ἄγνωστον ἀλλά, κατὰ τὰς πληροφορίας, θὰ πραγματοποιήσῃ τὸ πρώτον του ταξιδίον εἰς Σουηδίαν καὶ τὴν Μεσόγειον.

Τὸ 13.758 τόν. γκρός κρουαζιερόπλοιον προσφέρει κάθε δυνατήν ἀνεστιν εἰς τοὺς ἐπιβάτας του. «Υπάρχει εἰδικὸν σύστημα κατὰ τῶν κλυδωνισμῶν, διαν τὸ σκάφος εἶναι ἡγκυροβολημένον, πέραν τοῦ συνήθους συστῆματος σταθερωτήρων.

Διαθέτει 5 μπάρος, κινηματογράφον, σάουνα, κολυμβητικὴν δεξαμενὴν καὶ δύο πίστες χοροῦ. Εἰς τὰς ἀνέτους καμπίνας του μεταφέρει 570 ἐπιβάτας.

COMPUTERISED DESIGN DEPARTMENT ULTRASONIC & INSPECTION SERVICES LTD.

PIRAEUS, FILONOS 66

◆◆◆

TELEPHONE: 4526579

We are at your disposal with our computerised design department for:

- GRAIN LOADING CALCULATIONS ACCORDING TO RESOLUTION A184 OR RESOLUTION A264.
- TRIM AND STABILITY CALCULATION.
- HYDROSTATIC CURVES.
- INCREASING OF DRAFT.
- CONVERSIONS AND ALTERATIONS.

WE GUARANTEE:

An accurate work with the most profitable solutions, at moderate fees.

EUGENIO POLI - PETROS POLI

NAVAL ARCHITECTS & MECHANICAL ENGINEERS - MARINE CONSULTANTS

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ



ΕΙΔΗΣΕΙΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις, διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νηολόγιον, βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.—«Γιουροτρέϊντερ»: Φορτηγὸν (πρώην «Valliant Trader», ὑπὸ σημαίας Σομαλίας), νεοσχορασθέν, 8.539 τ. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Ἄζολλα» (κ. Λ. Μελάς).

2.—«Κιρά»: Δεξαμενόπλοιον (πρώην λιβεριανόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δονομα), 21.131 τόν. γκρός, τοῦ 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Βολκάνο» (κ. Γερ. Κωνσταντατος).

3.—«Λεντάς»: Φορτηγὸν (πρώην κυπριακόν, ὑπὸ τὸ αὐτὸ δονομα), 8.854 τόν. γκρός, τοῦ 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταιρίαν «Λεντάς» (κ. Α. Βλάχος).

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Απὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Ὁστιν καὶ Πίκεργκιλ εἰς Σάουθγουκ, καθελκύσθη, τὴν 9ην Ἰουλίου, τὸ 26.000 τόνων d.w. μπάλκ κάρριερ «Λέων», πλιοκτησίας κ. Κ. Στραβελάκη. Σημαία ἑλληνική. Παράδοσις Ὀκτώβριον.

— Τὴν 25ην Μαΐου καθειλκύσθη εἰς Στοκχόλμην, ἀπὸ τὰς ἐσχάρας τῶν ναυπηγείων Φινμόρτον, τὸ πρώτον ἐκ τῶν δύο ἀδελφῶν δεξαμενοπλοίον μεταφορᾶς παραγώγων πετρελαίου, τῶν 31.000 τόν. d.w., παραγγελθέντων ὑπὸ τοῦ οἴκου Ρεθύμνη - Κουλουκούτη. Όνομάσθη «Λίμπρα» καὶ ὑψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν. Παράδοσις Σεπτέμβριον.

ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Η «Ἄχαική Ναυτιλιακή Α.Ε.» παρήγγειλεν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεία «Ισικαβάτζιμα Χαρίμα τρία φορτηγά τύπου «φρήντομ», τῶν 14.800 τόν. d.w., δι' ιδίων λογαριασμὸν. «Απαντα παραδοτέο ἐντὸς τοῦ 1977. «Οψιὸν ἐν εἰσέστι «φρήντομ» καὶ ἐν «φόρτσιου», τῶν 22.300 τόν. d.w. Τιμὴ καθωρισμένη, ἄνευ κλιμακώσεως, μὴ ἀνακοινωθεῖσα, μὲ 30% καταβλητέον μέχρι τῆς παραδόσεως τοῦ σκάφους καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐντὸς 7ετίας.

— Εἰς δύο μπάλκ κάρριερ, τῶν 60.000 τόν. d.w. μετέφεψεν ὁ κ. Σ. Γ. Ἀνδρέαδης τὴν παραγγελίαν τοῦ ἔνδος ἐκ τῶν δύο τάκερς, τῶν 500.000 τόν. d.w., ἀτινα ἐπρόκειτο νὰ παραλάβῃ ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιτάτσι, τὸ 1977.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΤΕΥΚΤΩΝ

Παρελήφθη, προσφάτως, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Χιτάτσι τὸ 128.289 τόν. d.w. δεξαμενόπλοιον «Μαντινεία», τελευταῖον μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν, παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς ἑταιρίας «Μετροπόλιταν Σίπ-

νομάσθη «Μύρινα». Σημαία ἑλληνική.

— Ἡγοράσθη, παρ' Ἐλλήνων καὶ παρελήφθη τὸ κυπριακὸν μότορσπιτ «Gothland», 1.012 τόν. γκρός, τοῦ 1956. Μετωνομάσθη «Λάρυμνα». Σημαία ἑλληνική.

— Ἐπωλήθη εἰς σομαλικὰ συμφέροντα τὸ φορτηγὸν «Prospéritus», 7.464 τ. γκρός, τοῦ 1950. Θά μετονομάσθη «Union Orient».

— Τὸ δηζελοκίνητον παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Lutria», 1.972 τόν. γκρός, τοῦ 1954, ἡγοράσθη, παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυπριακὴν σημαίαν. Μετωνομάσθη «Ντομίνιον Γιούνιτο».

— Ἡγοράσθη τὸ δηζελοκίνητον καναδικὸν φορτηγὸν «Thuleland», 3.405 τ. γκρός, τοῦ 1955 καὶ παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Άλτόνα». Σημαία παναμαϊκή.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΝΕΟΑΓΟΡΑΣΘΕΝΤΩΝ

Παρελήφθη καὶ ὑψωσε τὴν κυανόλευκον τὸ ἀγορασθὲν λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ταμαρα», 12.303 τόν. γκρός, τοῦ 1959. Μετωνομάσθη «Μπενίτσες».

— Τὸ ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «A-dapenox», 7.654 τόν. γκρός, τοῦ 1947, παρελήφθη. Μετωνομάσθη «Νίκος». Σημαία ἑλληνική.

— Παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν νορβηγικὸν μπάλκ κάρριερ «Hafnia», 12.580 τ. γκρός, τοῦ 1963 καὶ μετωνομάσθη «Άριστειδης». Σημαία ἑλληνική.

ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Οἱ κ.κ. Υιοὶ Π. Γουλανδρῆ προσφέρουν εἰς τὸ Πολεμικόν μας Ναυτικὸν μίαν τορπιλάκατον, τοῦ τύπου Παναγιοπούλου.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Εἰς διαλυτὰς τοῦ Ταΐθαν ἐπωλήθη τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ολύμπικ Βάλορ», 20.453 τόν. γκρός, τοῦ 1934.

ΑΙ ΘΡΟΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Μετὰ τὴν ρύθμισιν —διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας— τῶν λεπτομερειῶν διὰ τὴν ἑφαρμογὴν τοῦ Νόμου 29)1975 ἥρχισεν ἀδρός ἡ ὑπογραφὴ συμβάσεων ἀσφαλίσεως πληρωμάτων πλοίων ἑλληνικῶν συμφόρων ὑπὸ ἔνεας σημαίας εἰς τὸ NAT καὶ ἡ εἰσπραξὶς τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ ἀνωτέρω νόμου εἰσφορᾶς. Οὕτω ἀπὸ τῆς 29ης Ἰουλίου, ὅτε ἥρχισεν ἡ ὑπογραφὴ νέων συμβάσεων, ὡς καὶ ἡ ἀνανέωσις ληξισῶν ἥδη συμβάσεων καὶ μέχρι τῆς 9ης Αὐγούστου, εἶχον εἰσπραχθῆ 765.000 δολλάρια. Τὰ εἰσπραττόμενα ποσά ἐκ τῆς εἰσφορᾶς κατατίθενται εἰς λογαριασμὸν συσταθέντα παρὰ τῷ ὑποκαταστήματι Πειραιῶς τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ὑπὸ τὸ τίτλον «Εἰδική εἰσφορά ὑπὲρ τοῦ NAT Νόμου 29)1975» καὶ μεταφέρονται εἰς πίστωσιν τοῦ παρὰ τῇ ίδιᾳ Τραπέζῃ συσταθέντος λογαριασμοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἐλληνικὸν Δημόσιον - Λογαριασμὸς εἰδικῆς εἰσφορᾶς ὑπὲρ τοῦ NAT



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

General Shiprepairs - Drydock Owners

ANTWERPEN, Hansadok 403
BELGIUM
Tel.: 0032-31-410.420
Telex: 31219 MERCAN. B

General Representative in Greece:
N. A. CATSIKADAKOS
59, Vas. Constantinou Ave.
Tel: 4519.629
Telex: 21-3306 NIKA
Cables: Hansadok Piraeus

Η Ελληνική 'Αλληλασφάλεια κατά κινδύνων πολέμου

Εις τὸ ξενοδοχεῖον Χίλιτον 'Αθηνῶν ἐπραγματοποιήθησαν τὴν 5ην Αύγουστου ἡ ἑτοῖς Γενικὴ Συνέλευσις τῆς Ἐλληνικῆς 'Αλληλασφαλείας (Βερμούδα). Λίμινεται καὶ ἡ Συνέλευσις Διευθυντῶν τῆς ἑταιρίας.

Τῆς συνελεύσεως προήδρουσεν ὁ κ. Δ. Ι. Χανδρῆς, ἀντικαθιστῶν τὸν ἀποστολικόντα πρόεδρον τῆς ἑταιρίας κ. Ι. Ε. Γ. Κουλουκούντην. Παρότεσσαν δὲ πολλοὶ Ἐλληνες ἔφοπλισται καὶ ἀντιπρόσωποι τῶν διευθυντῶν συμβούλων τῆς Thos. R. Miller & Son (Bermuda).

Παρετηρήθη συνεχῆς αὔξησις τῶν μελῶν τῆς Λέσχης, ἡ ὅποια σήμερον ἀριθμεῖ 1.767 πλοίων συνολικῶν 30 ἑκατομ. ἀκαθαρίστων τόνων, ἀντιπροσωπεύσανταν ἀξιαν 9.600 ἐκατομμύριών δολαρίων.

Κατὰ τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τὰ μέλη ἀπεδέχθησαν καὶ ἐνέκριναν τὴν Ἐκθεσιν Ἔλεγκτῶν χρήσεως 1974.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους κατεβλήθησαν ἀποζημιώσεις εἰς δύο πλοία, τὰ ὅποια καθυστέρησαν καὶ ἥλλαξαν διαδρομὴν κατὰ τὸν πόλεμον τῆς Μέσης Ἀνατολῆς τὸν

'Οκτώβριον τοῦ 1973. "Ἄλλαι ἀποζημιώσεις κατεβλήθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ὡς προστασίαν κατὰ τρομοκρατικῶν ἐνεργειῶν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ διὰ ζημίας καὶ δαπάνας κατακρατήσεως κατὰ τὴν ἴνδοπακιστανικὴν σύρραξιν τοῦ 1971.

Εἰς τὴν Συνέλευσιν τῶν Διευθυντῶν ἐνεκρίθη ἡ ἀποζημιώσις διὰ τὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου «Λόρδος Βύρων», ὡς καὶ ἐπὶ πλέον ποσὸν διὰ τὴν παρακράτησιν τοῦ ἀπό τὴν Κυθέρην τῆς Σομαλίας εἰς τὴν Μπέρμπερα τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1974.

'Εξητάσθη, ἐπίσης, τὸ θέμα τῆς καταβολῆς προσθέτου ἀσφαλιστικοῦ τέλους λόγῳ πολέμου. Κατὰ κανόνα τοιούτου εἶδους ἐπιστροφαὶ δὲν καταβάλλονται εἰς περιοχὰς ποὺ ὑπόκεινται εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ προσθέτου τέλους.

Οἱ ἐπανασφαλίζοντες ἀσφαλισταὶ ἔχουν πλέον ἀναγνωρίσει τὴν Ἐλλάδα ὡς εἰδικὴν περίπτωσιν καὶ εἰναι πρόθυμοι νὰ ἐγκρίνουν ἐπιστροφάς καταβολῶν —ἄμα τῇ αἰτίᾳ τῶν διευθυντῶν συμβούλων τῆς ἑταιρίας— εἰς πλοία κατακρατηθέντα εἰς τὰ ἐλληνικά υδάτα.

Νόμου 29) 1975.

"Ηδη ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως διὰ τὰ πλοία: «Γεώργιος Γ. 2», παναμαϊκόν, 949 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.5.75, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Θεοχάρης, «Μαΐρη Ρ. Κώχη», λιβεριανόν, 136.991 τόν. γκρός, ἀπὸ 31.3.75, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Βαλμάς, «Μιχαήλ Κ.», λιβεριανόν, 60.930 τόν. γκρός, ἀπὸ 25.6.75, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Κουτσούκος. «Οσεαν Ρέιντζερ», λιβεριανόν, 14.765 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.4.75, ἐκπρόσωπος κ. Θεόδ. Αλτίνογλου. «Θεμιστοκλῆς», κυπριακόν, 1.202 τόν. γκρός, ἀπὸ 17.4.75, ἐκπρόσωπος κ. Π. Βαρβατές. «Θεανώ», κυπριακόν, 8.677 τόν. γκρός, ἀπὸ 24.2.75, ἐκπρόσωπος κ. Δημ. Μπινίκος. «Χίλιαρι», κυπριακόν, 296 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.4.75, ἐκπρόσωπος κ. Χ. Καβαδᾶς. «Δημήτριος Μ.», παναμαϊκόν, 500 τόν. γκρός, ἀπὸ 21.2.75, ἐκπρόσωπος κ. Αλέξ. Δαναός. «Γκούντ Φρέντ», κυπριακόν, 9.917 τόν. γκρός, ἀπὸ 28.1.75, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Φράγκος. «Γκούντ Λάκο», κυπριακόν, 7.838 τόν. γκρός, ἀπὸ 28.1.75, ἐκπρόσωπος κ. Νικ. Φράγκος. «Αθενης Σκάου», κυπριακόν, 7.115 τόν. γκρός, ἀπὸ 11.3.75, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Παπαγιαννόπουλος. «Αλτόνας», παναμαϊκόν, 1.388 τόν. γκρός, ἀπὸ 6.6.75, ἐκπρόσωπος κ. Αντ. Ψαρᾶς. «Μοτόρια», κυπριακόν, 8.602 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.2.75, ἐκπρόσωπος κ. Γεώργ. Λοβέρδος. «Τζένη», λιβεριανόν, 9.855 τόν., ἀπὸ 19.4.75, ἐκπρόσωπος Χανδρῆς - Ελλάς. «Νικολάκης», κυπριακόν, 1.915 τόν. γκρός, ἀπὸ 5.12.74, ἐκπρόσωπος κ. Αλκ. Κονιδάρης. «Καπετάν Κώστας», κυπριακόν, 6.160 τόν. γκρός, ἀπὸ 27.12.74, ἐκπρόσωπος κ. Αδαμ. Μπουσές. «Φρέντσιπ», κυπριακόν, 3.291 τ.

γκρός, ἀπὸ 19.9.74, ἐκπρόσωπος κ. Ιωάν. Κινδύνης. «Μερσινίδη», παναμαϊκόν, 9.140 τόν. γκρός, ἀπὸ 30.11.74, ἐκπρόσωπος κ. Συμ. Παλήρως. «Λίγκα», παναμαϊκόν, 8.698 τόν. γκρός, ἀπὸ 7.2.75, ἐκπρόσωπος κ. Συμ. Παλήρως.

'Ἐπισήμης ἀνενεῳθῆσαν αἱ συμβάσεις διὰ τὰ κάτωθι πλοία: «Φρατέρνιτ», λιβεριανόν, 10.382 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.9.74 - 31.8.75 καὶ ἀπὸ 1.9.75 - 31.8.76. «Άγιος Νικόλαος», ἀπὸ 30.4.75 - 29.3.76. «Ηστιγοῦντ», λιβεριανόν, 11.346 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.4.75 - 30.3.76. «Δεκατρία», κυπριακόν, 1.977 τόν. γκρός, ἀπὸ 16.7.75 - 15.7.76. «Γουέστγουντ», λιβεριανόν, 11.329 τόνων γκρός, ἀπὸ 4.8.75 - 4.8.76. «Μπουένα Επεράντζα», λιβεριανόν, 34.056 τόν. γκρός, ἀπὸ 12.3.75 - 11.3.76. «Νόρθγουντ», λιβεριανόν, 11.328 τόν. γκρός, ἀπὸ 1.2.75 - 31.1.76. «Σάουθγουντ», λιβεριανόν, 11.329 τόν. γκρός, ἀπὸ 20.4.75 - 19.4.76. «Μπουένα Σουέρτε», λιβεριανόν, 22.844 τόν. γκρός, ἀπὸ 5.7.75 - 4.7.76. «Σοφία Κ.», λιβεριανόν, 10.739 τόν. γκρός, ἀπὸ 22.3.75 - 21.3.76. «Άρντεναλ», ἀπὸ 1.10.74 - 30.9.75.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΩΝ

'Υπεγράφη, μεταξὺ τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν Φορτηγῶν Πλοίων καὶ τῆς Π.Ν.Ο., ἡ νέα συλλογικὴ σύμβασις περὶ τῶν ὄρων ἐργασίας καὶ ἀμοιβῆς τῶν πληρωμάτων τῶν μεσογειακῶν φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ 501 - 4.500 κ.ό.χ., διὰ τῆς ὧδης προβλέπονται τὰ ἔχησι:

— Τὸ ἐπίδημα ἀκριβείας κόστους ζωῆς

ἐκ 15 λιρῶν Ἀγγλίας, συγχωνεύεται εἰς τὸν κύριον μισθῶν ὡς ἔχησι: 10 Λ.Α. διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 1.6.1975 μέχρι 31.5.1976 καὶ οἱ ὑπόλοιποι πέντε ἀπὸ 1.6.1976 μέχρι 31.12.1976. Μετὰ τὴν συγχώνευσιν τῶν 10 λιρῶν, χορηγεῖται αὔξησις 30% ἐπὶ τῶν βασικῶν μισθῶν, διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 1.6.1975 μέχρι 31.12.1976. Ἐπ' ἀρχήν 1.1.1976 μέχρι 31.12.1976, ἡ αὔξησις τῶν μισθῶν θὰ ἀνέλθῃ εἰς 35%.

— Αἱ ὥραι ἐθδομαδιαίς ἐργασίας καθορίζονται εἰς 44.

— 'Η ὑπερωριακὴ ἀμοιβὴ καθορίζεται εἰς τὸ 1)8 τοῦ 1)30 τοῦ βασικοῦ μισθοῦ.

— Καθιερώνεται ἐπίδημα χρόνος ὑπηρεσίας, ἀντιστοιχούν εἰς ἀποδοχάς 45 ημέρων, τὸ ὅποιον ὑπολογίζεται ὡς ἔχησι: 'Ἐπὶ τῇ συμπληρώσει συνεχοῦς ὑπηρεσίας ἐννέα μηνῶν, χορηγεῖται ἐπίδημα ἵσον πρὸς 25 ἡμερομίσθια. Δι' ὑπηρεσίαν δέκα μηνῶν 30 ἡμερομίσθια, ἔνδεκα μηνῶν 35 ἡμερομίσθια καὶ 12 μηνῶν 45 ἡμερομίσθια. 'Ἐάν ὁ ναυτικὸς συνεχίσῃ ἐργαζόμενος καὶ πέρα τῶν 12 μηνῶν δικαιούνται ἐπιδόματος ἵσου πρὸς 3,75 ἡμερομίσθια δι' ἔκαστον μῆνα ὑπηρεσίας.

— Τὸ ἀντίτιμον τροφῆς καθορίζεται εἰς μίαν Λ.Α.

— 'Ο μισθὸς ἀσθενείας δρίζεται εἰς τὰ 65% τοῦ βασικοῦ μισθοῦ διὰ νοσηλείαν ἐντὸς νοσοκομείου καὶ εἰς 75% διὰ νοσηλείαν ἐκτὸς νοσοκομείου. 'Ο Α' μηχανικὸς δικαιούται νοσηλείαν Α' θέσεως, οἱ ἀξιωματικοί Βα' θέσεως καὶ τὰ κατώτερα πληρώματα Ββ' θέσεως.

— 'Εκάστη ἐργασία, ἐκτελουμένη κατὰ τὰς ἡμέρας ἀργίας, ἐν πλῷ καὶ ἐν λιμένι, θὰ ἀμείβεται ὑπερωριακῶς.

— Οἱ ἡλεκτρολόγοι ἔντασσονται εἰς τὴν συλλογικὴν σύμβασιν καὶ ὁ μισθὸς τῶν καθορίζεται μεταξὺ τοῦ μισθοῦ τοῦ Β' καὶ τοῦ Γ' μηχανικοῦ.

— 'Η τιμὴ τῆς Λ.Α. ὑπολογίζεται βάσει τῆς ἐπιστήμου τιμῆς τῆς Τραπέζης τῆς Ελλάδος, κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς πληρωμῆς, οὐχί, δῶμα, κατὰ τὸν 71 δρό, κατὰ Λ.Α.

— 'Η ισχὺς τῆς νέας συμβάσεως ἀρχίζει τὴν 1.6.1975 καὶ λήγει τὴν 31.12.1976.

Σημειούνται, ὅτι μετὰ τὴν ὑπογραφὴν καὶ τῆς συμβάσεως ταύτης, τὸ σύνολον τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν καλύπτεται ἡδη διὰ νέων συλλογικῶν συμβάσεων, διὰ τῶν ὄποιων ἐπετεύχθη σημαντικὴ αὔξησις τῶν ἀποδοχῶν των καὶ οὐσιαστικὴ βελτίωσις τῶν ὅρων ἐργασίας των.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ

Μετωνομάσθησαν τὰ δεξαμενόπλοια «Μαριάννα ΙΙΙ», 16.485 τόν. γκρός, τοῦ 1950, «Μαργαρίτα ΙΙΙ», 16.440 τόν. γκρός, τοῦ 1951, «Μάρκτζη», 11.593 τόν. γκρός, τοῦ 1952 καὶ «Σπύρο», 26.467 τόν. γκρός, τοῦ 1960, εἰς «Πέτρολα ΞΧΙΙΙ», «Πέτρολα ΞΧΙΙΙΙ», «Πέτρολα ΞΧΙΙΙΙΙ», «Πέτρολα ΞΧΙΙΙΙΙΙ» καὶ «Πέτρολα ΞΧΙΙΙΙΙΙΙ» ἀντιστοίχως.

— Τὸ κυπριακόν «Σάν Ανδρέας», 1.805 τόν. γκρός, τοῦ 1950, μετωνομάσθησεν εἰς «Ούρανον Τόδον».

— Εἰς «Υδρα Γκλάμορ» μετωνομάσθησεν τὸ φορτηγὸν «Αρτα», 10.067 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

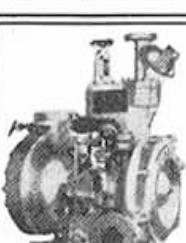
— Τὸ κυπριακόν φορτηγὸν «Ἀπόστολος Β.», 1.589 τόν. γκρός, τοῦ 1943, μετωνομάσθησεν «Μερσινίδη».

— Εἰς «Πλαναγιώτης Σ.» μετωνομάσθησεν τὸ μπάλκον κάρριερ «Αίμιλία Λοβέρδου», 13.015 τόν. γκρός, τοῦ 1966.

— Τὸ φορτηγὸν «Κάππαιν Μιχαήλ», 9.229 τόν. γκρός, τοῦ 1962, θὰ μετωνομασθῇ εἰς «Άγιος Παντελεήμων».

— Εἰς «Ρομπεγ» μετωνομάσθησεν τὸ κυπριακόν φορτηγὸν «Ρεδίλο», 2.106 τόν. γκρός, τοῦ 1957.

— Τὸ λιβεριανὸν δεξαμενόπλοιον «Ντόλφιν», 11.669 τόν. γκρός, τοῦ 1956, μετωνομάσθησεν «Στόλτ Ντόλφιν».



JIM'S PUMP REPAIR

DEMETRIOS LAGONIKOS

Specialist Coffin & Pacific Pumps

We Service and Rebuild - FEED & TURBINE PUMPS
AVAILABLE NOW IN STOCK

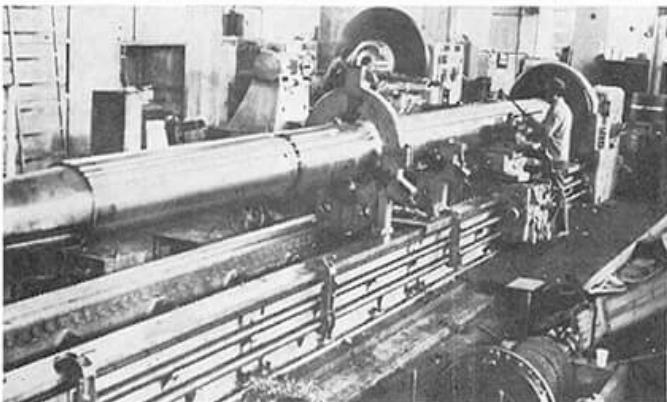
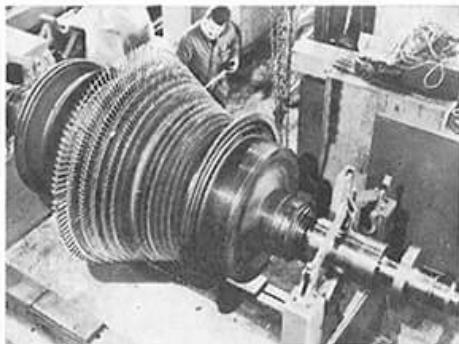
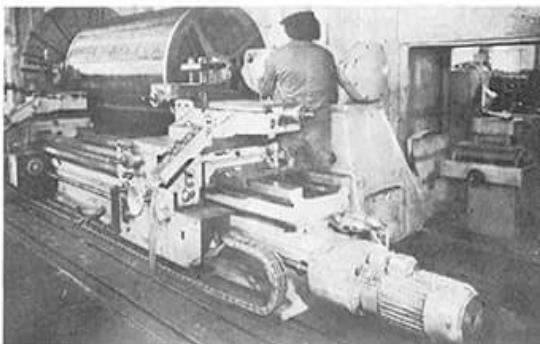
COFFIN PUMP Model-CG,F,DE,IND,DEB All pumps in A-1 condition

Additional Information Call: 212-939-6261 • 212-291-1255
22-09 126th Street, College Point, New York 11356



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



ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΑΘΗΝΙΑΝ (λ.): Παραδειλμένον εις Μάρκους Χούκ, ύπέστη πυρκαϊάν εις τὸ ἀντλιοστάσιον τὴν πρωίαν τῆς 29ης Ἰουλίου. Τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ ἔλεγχον καὶ συντόμως κατεστάλη. Αἱ ζημίαι περιορίζονται μόνον εἰς τὸ ἀντλιοστάσιον No. 2.

ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ: Τὴν 8ην πρωινὴν τῆς 28ης Ἰουνίου ύπέστη σοδαράς ἐκτάσεως πυρκαϊάν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἥτις κατεστάλη μετὰ τρίων. Τὸ σκάφος εύρισκετο εἰς Βανκούβερ, ὅπου εἶχεν ἀφιχθῆ, προερχόμενον ἐκ Κίνας, τὴν 24ην Ἰουλίου. Προεκλήθησαν σο-βαραὶ ζημίαι.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ: Εδεξαμενίσθη εἰς Μασσαλίον τὴν 25ην Ἰουλίου πρὸς διακρίθων ζημιῶν ἐκ προσαράξεως ἐπισυμβάσης εἰς Ἰμιγχαμ τὴν 5ην Ἰουνίου εἰς ἡμιέμφορτον κατάστασιν. Παρετηρήθησαν ζημίαι εἰς τὴν μηχανήν. Τὴν 1ην Αύγουστου ἀπέπλευσε δι' Ἡνωμένης Πολιτείας.

ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ: Κατὰ τὴν διάρκειαν δοκιών τὴν 26ην Ἰουλίου εἰς Γδύνιαν, ἄγνωστον ἀντικείμενον περιεπλάκη εἰς τὴν Ἐλίκα. Ἐπιθεωρήσις ἀπεκάλυψε κάμψιν ἐνὸς πτερυγίου. Ἀνελήφθησαν ἐπισκευαῖς, αἵτινες ἐπερατώθησαν τὴν 29ην Ἰουλίου.

ΕΛΕΝΗ Β.: Μὲ φορτίον φιούελ δῆλον, προσήραξεν ἔξωθι τῆς εἰσόδου τοῦ λιμένου "Εσμπτζέργκ" τὴν ἐσπέραν τῆς 3ης Αύγουστου. Ἀνειλκύσθη δι' ίδιων του μέσων τὴν μεσημβρίαν τῆς 6ης Αύγουστου, ἀφοῦ προηγουμένως ἔξεφόρτωσε 1.656 τόν. φορτίου εἰς τὸ σουηδικὸν τάνκερ «Θάνταν 9» καὶ ἐπλευσεν εἰς "Εσμπτζέργκ". Ἐπιθεωρήσις ὑπὸ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ νηογάμονος καὶ δύτου. Δὲν διεπιστώθησαν ζημίαι εἰς τὸν πυθμένα, τὴν Ἐλίκα ἢ τὸ σύστημα πηδαλίου.

ΕΥΓΕΝΙΑ Κ. ΤΣΙΜΠΛΗ: Τὴν 8ην Ἰουλίου ύπέστη ζημίας εἰς τὴν μηχανήν, ἐν πλῷ ἀπὸ Σαλβαντόρ διὰ Δυτ. Ἀφρικήν καὶ μετὰ τρίμερον προσήγγισεν εἰς Κιουρασάο δι'

**SHIPBROKERAGE-SHIPPING
HELLASMAR S.R.L.
CONSTANTINO VALAOURIS
Γ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ**

**GENERAL SHIP SUPPLIES
BONDED STORES - IMPORTEXPORT**

TELEX: DANBE 121094

TELEGRAMS: "HELLASMAR"

TELEPHONES: 311384

TELEPH. NIGHT: 321616

P. O. BOX: 3233

BUENOS AIRES - ARGENTINA

Θαλάσσια ἀτυχήματα

ταξιδίου, ἐπέστρεψε τὴν μεθεπομένην δι' ἐπισκευάς εἰς τοὺς λέθητας.

ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ: Εἰς Τεργέστην τὴν 4ην Αύγουστου ἀνέφερε ζημίας εἰς τοὺς λέθητας καὶ τὴν μηχανήν.

ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ: Συνεκρούσθη μετὰ τοῦ δηζελοκίνητου μπάλκ κάροιερ «Φειδίας» εἰς Κόρι Μαύσα τὴν 13ην Ἰουλίου. Ἐπειθεωρήθη ἀλλὰ ἐνέ ἔκριθη ὀναγκαῖος ὁ δεξαμενισμός του.

ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ: Εἰς Τόκιο τὴν 1ην Αύγουστου, ἀνέφερε σύγκρουσιν μετὰ τοῦ ιαπωνικοῦ δηζελοπλοίου «Κυοκουσέι Μαρού».

ΠΡΙΓΚΙΠΙΣ ΣΑ ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ: Ἐπιθεωρητής ὑπὸ δυτῶν ἀπεκάλυψε ρήγμα, λόγῳ κοπώσεως τῶν ἐλασμάτων, εἰς τὰς δεξιὰς δεξαμενάς φορτίου No. 3 καὶ 4. Οἱ πλοιοκτήται ἐσκόπευσαν νάν μεταφορτώσουν τὸ ὑπόλοιπον φορτίον ἐκ 48.000 τόν. ἀργού πτερελαῖον (ἰδὲ τεύχος 1.8.75).

ΠΡΟΣΩΣ: Ἐπειθεωρήθη ἐν δεξαμενῇ εἰς 'Αμβέρσαν λόγῳ προσφάτου προσαράξεως εἰς Νταμπιέρ. Ἐτελέσθησαν μόνιμοι ἐπισκευαὶ εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα καὶ τὰ καλύμματα τοῦ κύτου No. 4.

TZANET ΣΙ: Εἰς Ἀδελαΐδα τὴν 22αν Ἰουλίου ἀνέφερε ζημίας εἰς τὸν ἄξονα τῆς Ἐλλήκος μεταβλητοῦ δήματος. Διενηργήθη ἐπιθεωρήσις.

ΥΠΕΡΙΩΝ: Εἰς Κή Γουέστ τὴν 29ην Ἰουλίου, ἀνέφερεν ἀνωμαλίας εἰς τὸ ἡλεκτρικὸν κύκλωμα. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νά ποτέ πλεύσῃ τὴν ἐπομένην διά Μαλάγα, Ἰσπανίαν.

ΦΑΕΘΩΝ: Προσέκρουσεν ἐπὶ προβλήτος εἰς Κοραμάσάρ τὴν 24ην Ἰουλίου καὶ ύπέστη δόντωσιν μήκους 2 ποδῶν καὶ μεγίστου δάθους 5 ἵντσων εἰς τὴν βολθειδή πρώρων. Οἱ πλοιοκτήται ἐσκόπευσαν νά διατάξουν τὸν πλοῦν τοῦ σκάφους εἰς Σιγκαπούρην πρὸς πραγματοποίησιν τοῦ ἔτησίου δεξαμενισμοῦ του.

**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, Steindamm 97, Teleph. 24 28 75 / 76,
Telex "SIPC" No. 02 162345

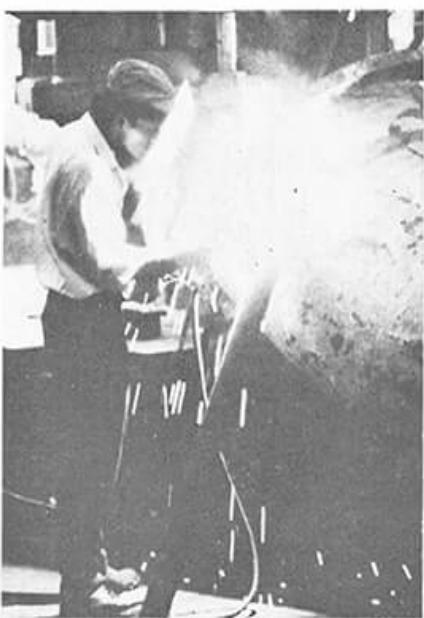
Branch offices at:

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 Brake,	Am Pier,	P.O.Box 66, Teleph: 33 50	
2970 Emden,	Neptunstrasse 15,	Teleph: 2 50 61,	Telex: 027 804
2940 Wilhelmshaven,	Rheinstrasse 37,	Teleph: 2 64 04,	Telex: 02 5327

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



ON KEPPEL COURSE ... full steam ahead for full service



Keppel Shipyard was founded in 1859. We began with one drydock. Today, we are a fully integrated shiprepair yard with six, capable of servicing ships up to 40,000 dwt. Come 1976, we will have another: a 150,000 dwt. drydock. We are closely situated to the actual port area. Docking is speedier and easier.

We provide complete ancillary services. We have the facilities, the people, the experience, the skill . . .

We have, over the years, undertaken all types of repair and maintenance including major damage and conversion of tankers, cargo ships, dredgers, etc. We also cater for the offshore industry and anchorage work.

We are manned by a 3,000 workforce on 3 shifts, working 7 days a week.

We work round-the-clock to give you the finest and fastest shiprepair services available anywhere.



Keppel Shipyard Limited.

P.O. Box 2169, Singapore. Tel: 631711. Cable: Keppeldok. Telex: RS 21367.

SUBSIDIARY/ASSOCIATE COMPANIES:

SINGAPORE SLIPWAY & ENGINEERING CO. (PTE) LTD.
Shiprepair: Ships for vessels up to 210ft. (64m) l.o.a.
and 35ft. (10.7m) beam

Shipbuilding: Cargo Vessels, Barges, Tugs, Ro-Ro
Vessels, Supply Ships, Coasters, etc. up to 4,000 dwt.
and 275ft. (84m) long.

FAR EAST-LEIVINGSTON SHIPBUILDING LIMITED
Construction and repair of offshore drilling ships,
jackups, Semi submersibles, Tugs, Supply Vessels,
Floating Docks, etc.

WESTERN EAGLE (PRIVATE) LIMITED
Afloat repairs of all sizes of ships. Travelling parties.

AGENT IN GREECE:

Bluebird Maritime Co. Ltd., P.O. Box 102, 120, Karaiscou Street, Piraeus 37, Tel: 478080/479404/420506/424282,
Telex: 21 2446, Cable: Loucanomicos, Piraeus.

ΑΝΤΑΜΑΝΤ (δ.)	75	48100	εις Λά Σιοτά, ύπό συμπλήρωσιν	ΑΣΤΕΡΙ	65	6200	ά. Κοραμούρ 16)7
ΑΝΤΑΡΕΣ	69	3994	ά. "Ιμιγκάρ 9)7 διά' Αμέθερσαν	ΑΣΤΗΡΑ	74	13633	ά. Σάντος 18)7 διά Κωνστάντζαν
ΑΝΤΖΕΑ	69	2985	ύπο παραλίδην	ΑΣΤΡΕΑ (δ.)	58	12624	δ. Σαΐδ 26)7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	67	24829	δ. Κων)πολιν 18)7	ΑΣΤΡΟ (δ.)	56	16253	ά. Χιούστον 12)7 διά' Αρούμπα
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΚΡΕΗΣ	71	30193	ά. Βιτόρια 19)7 διά' Ρ. Βέζερ	ΑΣΤΡΟΝ	52	1939	ά. Βηρυτόν 28)7
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΓΟΥΙΝΓΚΣ	58	9585	ά. Ράς Τανόύρα 23)5	ΑΣΤΡΟΝΑΥΤΗΣ	60	3890	ε. Φελιζόσου 2)8 διά' Αμέθερσαν
ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ	59	9584	ά. Ντώριταν 2)5 Μπαντάρ 'Αμπας	ΑΣΤΥΑΝΑΣ	56	6150	ε. Ρόττερνταμ 28)7
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	57	12558	άργει εις Πειραιάς από 27)3	ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ	55	1916	ά. Ρουέν 2)7 διά Μπορντώ
ΑΝΤΖΙ	53	6718	δ. Δουνκέρκην 5)6 "Απαπα)λάγκος	ΑΣΩΜΑΤΟΣ	71	8973	ά. Λός "Αντζελες 25)7 διά Κασίμα
ΑΝΤΙΓΟΝΗ Ε. (δ.)	55	10999	ά. Αμβούργον 29)7 διά Μεσόγειου	ΑΤΑΛΑΝΤΗ	66	6235	ά. Βαλτιμόρην 17)7 διά Κολούμπια
ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ	57	10741	ε. Πειραιάς 11)7	ΑΙΕΝΕΛΙΑ	66	11944	ε. Ντώριταν 8)7 (έπισκευα)
ΑΝΤΙΟΧΕΙΑ	72	12110	ά. Μόζι 17)7 διά Μουκατίσιμα	ΑΤΖΙΔΙΤΥ	49	4641	δ. Πόρτ Σαΐδ 27)7 διά Πειραιάς
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	59	24716	άργει εις Πειραιάς από 5)4	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (δ.)	57	25172	ε. Μόπτιλ 25)7
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.)	57	22130	ά. Μπούλεν Μπατι 28)7	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΚΣΥΗΝ δ.	57	25154	ά. Βαλτιμόρην 15)7 διά' Αρούμπαν
ΑΝΤΥ	56	10748	ά. Γιβραλτάρ 27)5 διά Τσέκκα	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	63	15921	δ. Παναμά 5)7 διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β.	51	1545	δ. Κων)πολιν 24.12.74 Μαύρην Θάλ.	ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	64	15977	ά. Μασαλίαν 1)8 διά' ΗΠΑ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Κ.	59	10199	ά. Γιβραλτάρ 31)7	ΑΙΔΑΝΤΙΣ	70	9426	ά. Σιγκαπούρην 22)6 διά Σαγκάνη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΑ.	61	10952	δ. Καλκούταν 15)7 διά Τσιταγκόγκ	ΑΙΔΑΝΤΙΣ	63	7224	ά. Φιλαδέλφειαν 10)7
ΑΝΤΩΝΥ	64	18618	δ. Παναμά 18)7	ΑΙΔΑΣ	62	7224	ά. Ρόττερνταμ 17)7
ΑΟΥΡΩΡΑ II	68	15353	δ. Πόρτ Σάβι 4)8 διά Νιούπορτ	ΑΤΡΕΥΣ	74	13600	ά. Ντώριταν 2)2 διά' Ιαπωνίαν
ΑΠΕΞ	73	16397	ά. Χάμπτον ρ. 29)7 διά Φλόριδα	ΑΤΡΕΥΣ	66	1598	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	70	18662	δ. Εσκουμίν 10)7	ΑΙΤΙΚΑ (δ.)	60	29741	ά. Χιούστον 22)7 διά' Αρούμπαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	61	11127	δ. Ρόττερνταμ 1)8 διά Ν. "Ορλέανην	ΑΙΤΙΚΗ	66	3320	ά. Νίκακος 20)6 διά Μπεζάνια
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	54	7321	ά. Μασαλίαν 17)5 διά Ντακάρ	ΑΙΤΙΚΟΝ	53	6160	ε. "Απαπα)λάγκος 18)5
ΑΠΟΛ. ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.)	59	21617	ε. Πειραιάς 30)5	ΑΙΔΙΣ	72	16600	ά. Νιούκαστλ 25)7 διά' Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛ. ΓΚΡΕΙΣ	58	4684	ά. Όκλαντ 23)7 διά' Οκινάουα	ΑΙΔΣΤΡΑΙΣ (ὑπερ.)	40	26314	είσθιεν 28)7
ΑΠΟΛ. ΓΟΥΑΙΒ (δ.)	58	20958	ά. Ν. "Υόρκην 28)7 διά' Αρούμπαν	ΑΙΡΑ	62	10323	ά. Βηρυτόν 14)5 διά Λιδόρων
ΑΠΟΛ. ΛΑΪΤ'	62	6929	ά. Γιβραλτάρ 9)7 διά Βεγγάζην	ΑΙΡΑ	54	1756	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΠΟΛ. ΣΠΙΡΙΤ	61	6932	ά. Ρόττερνταμ 2)8 διά Λαττάκια	ΑΦΟΒΟΣ	68	35477	ά. Βανκούμπερ 10)6 διά' Ιαπωνίαν
ΑΠΟΛ. ΤΣΑΜΠΙΟΝ	57	4714	ε. Πειραιάς 28)7	ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	41	4879	ά. Λας Πάλμας 31)5 διά Π. Χάρκουρτ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΟΣ	67	16210	δ. Πόρτ Σάβι 28)7	ΑΦΡΙΚΑΝ ΛΑΪ·ΟΝ	58	8331	ε. Πειραιάς 18)7
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ Κ.	61	6619	ά. Μπατάρ Μασάρ 12)7 Τζιμπούτι	ΑΦΡΙΚΑΝ ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ	54	2945	ε. "Απαπα)λάγκος 19)5
ΑΡΑΜΙΣ	70	9868	ά. Σούδα 13)7 διά Ντουμέα	ΑΧΑΙΟΣ	55	8324	ε. Παρανγκούσα 30)7
ΑΡΑΝ	70	9870	δ. Σουέζ 15)7 διά Περσικόν	ΑΧΙΛΛΕΙΤ (δ.)	56	31571	ά. Ρίο "Ιανέριο 5)7 διά Σαλβαντόρ
ΑΡΑΞΟΣ	56	1965	ά. Δάντσιχ 3)6 διά Κιέλον	ΑΧΙΛΛΕΥΣ	65	21506	ά. Τεμπλαντόρα 26)7 διά Χάμπτον ρόδων
ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ ΓΚΑΛΦ	60	9938	ά. Μπρούμπουτελ 3)8 διά Μπιλμπάσ	ΒΑΛΕΝΤΙΝΑ Π.	54	5491	είς μεσογειακάς μεταφοράς
ΑΡΓΟΛΙΣ	56	8823	ά. Τοκούλλα 2)8 διά Ρίο Γκράντε	ΒΑΛΑ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	60	29967	ά. "Αρούμπα 3)4
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	61	13553	ά. Μπαχρέν 6)7 διά' Αμπάνταν	ΒΑΛΑΜΑΣ	54	8347	ε. "Απαπα)λάγκος 9)6
ΑΡΓΟΣ	69	9868	ά. Τέλενταν 12)7	ΒΑΡΔΗΣ Β. (δ.)	56	20022	άργει εις Πειραιάς από 6)6
ΑΡΓΥΡΩ	59	8775	δ. Ντώριταν 2)8 διά' Ήστ Λόντον	ΒΑΡΕΡΣ	56	4048	ά. Πειραιάς 12)7 διά' "Απαπα)λάγκος
ΑΡΓΟΣ ΕΛΛΑΣ	58	10397	ά. Τόρπιταν 21)7 διά Λόντον	ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	62	10741	δ. Ντώριταν 11)6 διά Κουβέιτ
ΑΡΓΩ ΠΑ·Ι·ΟΝΗΡ	75	1600	εις Πέραμα, ύπο συμπλήρωσιν	ΒΑΣΙΛΗΣ ΚΑΤΣΙΚΗΣ	57	10189	ε. Βιζαγκαπατένι 2)7
ΑΡΓΩ ΣΠΙΡΙΤ	75	1600	εις Πέραμα, ύπο συμπλήρωσιν	ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	65	40043	ά. Ν. "Υόρκην 24)6 διά' Αρούμπαν
ΑΡΓΩ ΧΙΟΣ	58	10371	ά. Κ. Τάουν 9)5 διά Περσικόν	ΒΑΣΙΛΙΚΗ	54	2006	δ. Κων)πολιν 27)4
ΑΡΕΤΗ	73	13691	ε. Όζακαν 5)8	ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΩΛΗΝΗΣ	75	185000	ά. Ρόττερνταμ 14)7
ΑΡΕΤΟΥΣΑ	58	618	ά. Πειραιάς 12)7 διά Ντακάρ	ΒΑΣ. ΆΝΝΑ·ΜΑΡΙΑ	56	21716	άργει εις Πέραμα από 21)1
ΑΡΗΣ	70	9868	ά. Καράται 14)7 Μπαντάρ Σαπούδη	ΒΑΣ. ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	27	16435	άργει εις Πέραμα από 5.11.73
ΑΡΙΑΔΗΝΗ	69	9038	ά. Ραγκούν 24)7 διά Μαυρίκιον	ΒΑΣ. ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ δ.	66	35280	ά. Πόρτ φ Σπαίν 2)7
ΑΡΙΑΝΑ	73	23134	ά. Ροζάριου 3)7	ΒΕΛΟΣ	55	15900	ά. "Οάκαν 14)7 διά Κουνήλαντ
ΑΡΙΕΑ	62	12038	δ. Πόρτ Σάβι 1)8	ΒΕΩΣΙΤΥ	69	5630	ά. Κείτ Τάουν 22)6 διά Κολόμπο
ΑΡΙΕΣ	72	3446	ά. Ρόττερνταμ 3)8 διά Τόνιδα	ΒΕΝΘΙΣΙΚΙΜΗ	72	16606	ά. Λός "Αντζελες 3)8 διά Βανκούμπερ
ΑΡΙΣΤΑΙΟΣ	69	9305	ά. Ρουέν 23)6	ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ	60	3068	ε. "Απαπα)λάγκος 25)5
ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ	68	10009	ά. Γιοκοχάμαν 12)7	ΒΕΡΙΩ (μικτόν)	72	57527	ά. Ρόττερνταμ 2)8 διά Πειραιάς
ΑΡΙΣΤΕΓΑ (δ.)	45	8422	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΒΕΤΑ	43	1845	ά. Πέραμας από 3.11.74
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	63	12580	ά. Γιβραλτάρ 21)7 διά Κόλπον Η.Π.Α.	ΒΙΚΜΑΡ ΝΑΒΙΓΚ.	48	3930	ε. Σιμπενίκ 14)7
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΝΥΑΛΣ	57	10348	ά. Μπιλμπάσ 5)5 διά' Αθέαναν	ΒΙΚΜΑΡ ΣΤΑΡ	56	8773	ε. Πειραιάς 17)7
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Σ.	48	3269	ά. Τοάλνα 5)5	ΒΙΚΤ. ΚΟΛΟΚ)ΝΗΣ δ.	58	13186	ε. "Αμβούργον 5)8
ΑΡΙΣΤΕΥΣ	69	10009	ά. Τζένταν 28)6 διά Σαγκάνη	ΒΙΚΤΩΡ	60	1315	ε. Σιγκαπούρην 21)7
ΑΡΙΣΤΟΚΑΗΝΗΣ	60	10631	ά. Ντώριταν 2)8 Λορέντο Μάρκες	ΒΙΚΥ ΛΑΜ	57	3951	ά. Πόρτ Σάβι 3)8
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	69	24599	ά. "Αυδούργον 29)7 διά Τζαμάτικα	ΒΙΟΔ. Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ	72	119811	ά. Ράς Τανόύρα 18)7 διά Κιουρασάο
ΑΡΙΣΤΟΦΙΛΟΣ	57	10609	ά. Λίβερπολτ 24)7 διά Μαρακέπιο	ΒΙΡΑ	56	7841	ά. Κείτ Τάουν 26)7
ΑΡΙΩΝ	73	13635	ά. Μόντρεαλ 24)7 διά Γκρημάνταν	ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΜΕΘΕΝΙΤΗ	54	8251	ά. "Αμβούργον 2)8
ΑΡΚΑΔΙΑ	54	8825	άργει εις Χαλκίδα από 16)7	ΒΙΤΑΜΑΡ	56	8995	ά. Σαίντ Τζόν 4)7 διά Π. Καμπέλλο
ΑΡΚΑΜΑΡΕ	59	9003	ά. Δονκέρκην 30)7 διά' "Απαπα)λάγκος	ΒΙΤΑΣΗ	58	8920	ά. Δουνκέρκην 29)5 "Απαπα)λάγκος
ΑΡΚΑΝΤΥΡΑ	60	6930	δ. Σουέζ 29)7 διά Μπαχρέν	ΒΟΡΙ	57	7727	ά. Σιγκαπούρην 19)7 διά' Ινδονησίαν
ΑΡΚΑΣΗ	69	3251	ε. Ρουέν 16)7	ΒΟΡΡΑΣ	48	2266	ά. Πειραιάς 1)6 διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΜΑ	58	9364	έ. Χάρριν 5)8	ΒΟΣΠΟΡΟΣ	54	7831	ά. Λελένδρειαν 29)4
ΑΡΜΟΝΙΑ	73	23144	ά. Τάμπα 3)7 διά Παναμά Σίτου	ΒΟΥΝΑ	58	8334	ά. Ρόττερνταμ 23)7
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	54	12986	ά. Φιλαδέλφειαν 20)7	ΒΡΕΤΑΝΙΣ (ὑπερωκ.)	32	18254	ά. Σταθέντζερ 17)7 "Αμπορεταμ
ΑΡΜΟΝΙΑ	61	9443	δ. Σουέζ 4)8 διά' Ινδίαν	ΒΥΖΑΝΤ. ΜΟΝΑΡΧΗΣ	59	9374	ά. Παρανάγους 24)6 Κοπεγχάγην
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (δ.)	63	36797	ύπο παραλίδην	ΒΥΖΑΝΤΙΟΝ	61	10276	ά. Παρανάγους 31)7 Φορταλέζα
ΑΡΟΣ	48	3783	ά. "Απαπα)λάγκος 7)4 Λουάντα	ΓΑΒΡΙΕΛΑ	53	5616	ά. Παρανάγους 24)6 Κοπεγχάγην
ΑΡΠΑ	55	3972	ά. Λιασθένων 11)7 διά Μπέλεμ	ΓΑΛΑΞΙΑΣ (δ.)	61	18588	ά. Κων)πολιν 2)7 Φορταλέζα
ΑΡΠΑ ΣΑΝ	57	5540	ά. Ντώριταν 28)7 Λορ. Μάρκες	ΓΑΛΗΝΗΣ (δ.)	58	16357	εις Ν. "Ορλέανην από 7.12.74
ΑΡΤΑ	57	10067	ειτον. «ΥΔΡΑ ΓΚΛΑΜΟΥΡ»	ΓΑΛΗΝΗ	60	10186	ά. Ντώριταν 27)6
ΑΡΤΑ	55	1875	ά. Λιασθένων 26)6	ΓΑΡΟΥΖΑΜΙΑ	60	12006	ά. Αμέθερσαν 31)7 διά Κ. Τάουν
ΑΡΤΕΜΙΣ	62	15781	έ. Μπ. Αρρές 7)7	ΓΑΥΡΙΟΝ (δ.)	53	13649	άργει εις Πειραιάς από 19)2
ΑΡΤΕΜΩΝ	67	36139	έ. Νεάπολιν 5)8	ΓΕΜΕΛΟΣ	62	11082	ά. Χόρκ - Κόρχ 24)7 Τσουντζίν
ΑΡΤΕΜΩΝ	57	5452	ά. Μασαλίαν 26)7 Μπουένος "Αύρες	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	46	2016	ά. Λονδίνον 22)7 διά Πειραιάς
ΑΡΥΑ ΣΑΜ	62	10514	ά. Κορασάρ 10)5	ΓΕΩΡΓΗΣ ΠΡΩΗΣ	67	15421	ά. Ρόττερνταμ 25)7 διά Βενεζουέλαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	63	15929	ά. Γιβραλτάρ 29)7 διά Μαλάγκα	ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	60	23451	ά. Ν. "Υόρκην 17)7 διά' Αρούμπαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	53	1552	ά. Π. Σαθ 6)8 διά Τζένταν	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	62	13742	ά. Θάντερ Μπατη 24)7 Ρόττερνταμ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ III	63	22798	ά. Ν. "Ορλέανην 6)7 διά' Έλλαδα	ΓΕΩΡ. Β. (δ.)	61	18796	ά. Κάρυκ "Αιλ. 24)7 διά Βοιμέλην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	60	10142	ά. Ρόττερνταμ 13)7	ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (δ.)	54	20417	ά. Χιούστον από 26.7.74
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ	59	9013	ά. Χιούστον 18)7 διά Σάντος	ΓΕΩΡ. ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ	56	9070	ά. Σάντος 21)7
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	66	16142	έωθι 11)6	ΓΕΩΡ. Μ. II (δ.)	58	16605	ά. Ν. "Υόρκην 4)8
ΑΡΧΟΝΤ. ΚΑΤΙΓΚΩ. μ.	72	42253	ά. Φιλαδέλφεια 17)7 διά Πιβρατάρ	ΓΕΩΡ. ΜΑΤΣΑΣ .	70	10006	ά. Ντόχα 27)6 διά Κοραμούρ
ΑΣΠΑ	66	2794					

ΓΙΑΝΝΗΣ	63	11194	ε. Βανκούμπερ 24)6	ΔΗΑΙΑΝ ΑΠΟΛΛΩΝ δ.	63	15417	ά. Σάντος 24)6 διά Μπάγια Μπλάνκα
ΓΙΑΝΝΗΣ	56	3405	ά. Μόντρεαλ 4)8 διά Τάιν	ΔΗΑΙΑΝ ΔΗΤΩ (δ.) ..	64	16417	ά. Γιουροπόρτ 17)6 δι' Άλεξανδρειαν
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.	65	21374	ε. Ροζάριο 23)7	ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΗΡΙΤ (δ.) ..	61	16417	άρχει είς "Αμοτέρνταμ από 16)6
ΓΙΑΝΕΥΛΑΣ (δ.) ..	65	28648	ά. Ανακορτες 26)7 Κολούμπια ρ.	ΔΗΜΗΤΡΑ	68	9583	ά. Πικοχάμα 26)7 δι' Ίνδιαν
ΓΙΟΒΑΝΑ	53	10699	ε. Νέαπολιν 12)7	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	58	8636	δ. Γιθραλτάρ 26)6 διά Σέτουμπαλ
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΦΑΙΝΤ (δ.) ..	60	29120	ώργει είς Πειραιά από 17)2	ΔΗΜΗΤΡΗΣ	55	5397	ε. Πειραιά 31)7
ΓΙΟΥΝΙΟΝ ΠΡΑΙΝΤ ..	67	13091	ε. Γιοκαΐσι 3)8	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	73	35545	ε. Κούρε 28)7
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	71	9508	ά. Σιγκαπούρη 16)7 Ταντζόγκ Μάνι	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	9556	ά. Σάντος 4)7 διά Μπ. "Αύρες
ΓΙΟΥΝΙΤΥ	54	8603	ά. Μπάραν 2)7 δι' Αμπάνταν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Κ.	58	3333	ε. Πειραιά 2)8
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	52	8129	ε. Βιζακαπανάμ 8)6	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Δ. φ.	63	3441	ε. Αμθέρσαν 28)7
ΓΙΟΥΡΟΚΕΜΙ (δ.) ..	73	1999	ά. Ντεμεράρα 21)6 διά Τρίνινταν	Δ. ΤΡΑΜΣΟΣΕΑΝΙΚ δ.	57	18826	ε. Κοκούρα 5)8
ΓΙΟΥΡΟΛΟΓΚΕΡ ..	65	7068	ά. Αμερσον 2)7 "Απαπα(Λάγκος	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	63	13734	ά. Ρότερνταη 28)7 διά Πειραιά
ΓΙΟΥΡΟΜΑΡΙΝΕΡ ..	55	8165	υπό παραλαβήν	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Β.	61	10523	ά. Σιγκαπούρη 21)6 δι' "Ηστ Λόντον
ΓΙΟΥΡΟΜΑΣΤΕΡ ..	61	8560	υπό παραλαβήν	ΔΗΜΟΣ	54	4486	εις Νιγκάτα 15)7 διά Μορούραν
Γ. ΙΝΤΕΙΕΝΤΕΣ ..	58	5175	δ. Γιθραλτάρ 18)5 διά Λάγκος	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.) ..	58	10007	ά. Αντεν 18)6 διά Κιναν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΛΙΝΚ ..	53	4481	ε. Η. ντε Μπούκ 30)6	ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Β. (δ.) ..	58	16277	δ. Κων(πολιν 29)7
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΡΙΒΕΡ ..	53	11713	εις Ρότερνταη από 9)5	ΔΙΑΚΑΝ ΓΚΡΕΙΣ	65	5255	ά. Σπαλάτον 4)7 Πόρτ Χάρκουρτ
ΓΙΟΥΡΟΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ ..	57	8539	υπό παραλαβήν	ΔΙΑΚΑΝ ΜΑΣΚΟΤ	59	4161	Τεργέστην 13)5 διά Βεγγάζην
ΓΙΩΡΓΟΣ Κ.	56	1784	εις Γουωρα (Μηγηρίας) από 1)7	ΔΙΑΚΑΝ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	58	4225	ε. Λομπικό 2)5
ΓΚΑΖΙΚΑΡΑ	50	6012	ε. Γούνια 23)6 διά Βηρυτόν	ΔΙΑΚΑΝ ΤΡΟΥΘ	62	5138	ε. Αμθέρσαν 5)8
ΓΚΑΙ'Υ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ ..	56	8841	ά. Σάντος 31)7 διά Μπάραν	ΔΙΑΚΑΝ ΦΑΙΘΩ	66	8132	ά. Σουέζ 23)6 διά Κιναν
ΓΚΑΛΑΞΥ	45	3312	ε. Αιμέρσον 24)6	ΔΙΑΜ. ΠΑΤΕΡΑΣ μικτ.	72	42250	ά. Κόρ αλ Αμάγια 9)6 διά Καναδᾶ
ΓΚΑΛ ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	61	28917	ά. Γιοκούμαν 18)7 διά Σιγκαπούρην	ΔΙΑΝΑ	51	2758	ά. Λοιδίνον 21)5 διά Βηρυτόν
ΓΚΑΛΛΑΝΤ ΣΗΧΟΡΣ δ.	64	50758	ά. Τιμπάν 31)7 διά Σιγκαπούρην	ΔΙΑΣ	71	16606	ά. Βανκούμπερ 31)7 διά Γαλάνιν
ΓΚΑΜΠΙΟΝ ΣΤΑΡ ...	51	6076	ά. Ή. Νούαρ 27)5 διά Καμπον	ΔΙΑΣ Δ.	46	3851	ε. Απαπα(Λάγκος 21)6
ΓΚΑΜΠΙΟΝ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ	53	6000	ε. "Απαπα(Λάγκος 13)6	ΔΙΡΦΥΣ II	59	7801	ε. Ασύριον 21)7
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΓΙΟΥΝ ..	58	12168	ά. Αρούμπαν 29)5	ΔΙΩΝΗ	57	9722	ε. Π. Σαΐδ 30)7
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤ.	60	8150	ά. Μοζι 15)6 διά Τσιγκάταο	ΔΙΩΝΗ	54	1832	ε. Πειραιά 30)7 διά Βεγγάζην
ΓΚΑΛΟΜΠΑΛ ΧΟΟΥΠ (δ.) ..	60	22944	ά. Παναμά 4)8	ΔΟΡΥ	54	4784	ε. "Απαπα(Λάγκος 5)6
ΓΚΑ ΚΟΛΟΚΙΝΗΣ δ.	66	45161	δ. Γιθραλτάρ 26)7 διά Φός	ΔΟΡΥΦΟΡΟΣ	72	19162	ά. Χάμπτον ρόδος 31)7 διά Σάντος
ΓΚΑΡΟΥ	52	2077	ά. Πειραιά 26)7 διά Γιθραλτάρ	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ	57	10032	ε. Τζένταν 22)6
ΓΚΟΛ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ	73	16493	ά. Μοντεθίδεο 2)8 διά Ροζάριο	ΔΡΥΜΑΚΟΣ	55	6184	ε. Κων(πολιν 3)8
ΓΚΟΑΝΤ. ΗΓΚΑ (δ.) ..	56	21049	αργει είς Πειραιά από 12.12.74	ΔΡΥΣ	63	22211	ε. Ν. "Ορλεάνη 23)7 δι' Ιταλίαν
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΟΙΜΗΣΙΣ ..	73	16439	ά. Σάντος 25)7 διά Βερακρούς	ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ	53	5755	ε. Λάς Πάλμας 23)6
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΑΟΥΝ ..	71	12959	ά. Ιαναμά 3)8	ΔΩΔΩΝΗ (δ.)	54	11313	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΑΝΤ. ΚΡΟΣ	68	11148	ε. Σάντος 29)7	ΔΩΡΑ	52	7675	ε. Πειραιά 11)6 δι' "Απαπα(Λάγκος
ΓΚΟΑΝΤ. ΛΑΝΣ	69	11148	ά. Φρημάντλ 25)7 Κόρ αλ Αμάγια	ΔΩΡΙΚ ΑΡΡΟΟΥ	70	18662	ά. Γιθραλτάρ 8)7 δι' "Αλεξανδρειαν
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΛΗΝΤΕΡ ..	56	8159	ά. Χάρορν 3)5 δι' Αμπιτζαν	ΔΩΡΙΚ ΤΣΑΡΙΟΤ	59	13381	ε. Κάνταλ 15)7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΝΑΓΟΣ ..	74	16439	ε. Ροζάριο 26)7	ΔΩΡΙΚ ΦΛΕΤΙΜ	72	16398	ά. Γκάλθεστον 21)6
ΓΚΟΑΝΤ. ΝΙΚΟΛΑΣ ..	66	11536	ά. Χιούστον 21)6 διά Ταρτούς	ΔΩΡΟΘΕΟΣ Τ.	53	1503	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΓΚΟΑΝΤ. ΣΟΥΩΡΡΗ ..	72	12959	ά. Χούκ 19)7 Τζακάρταν	ΔΩΡΟΣ	56	9070	ε. Λιοσαδώνε 3)8
ΓΚΟΑΝΤ. ΣΠΗΡΗ	72	12959	ά. Ορλέανην 26)7 "Εθεργκλέιντς	Ε. Μ. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ (δ.)	60	24532	ά. Πόρτ Αρθουρ 19)7
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	13000	ά. Ράς Τανόύρα 24)7	ΕΒΕΛΥΝ (δ.)	59	12662	ά. Λάς Πάλμας 26)6 διά Τέμα
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΡΙΝΙΤΥ	54	6782	ά. Ταλκαρούνα 2)6	ΕΒΡΟΣ (δ.)	57	20687	εις Ρίο Γκράντε
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΛΙΣ	68	10396	ά. Σουέζ 25)6 δι' Ινδίαν	ΕΙΡΗΝΗ (δ.)	56	9041	ε. Πειραιάς 19)3
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΑΡΙΟΤ	72	12959	ά. Χονσούλον 17)7 διά Παναμά	ΕΙΡΗΝΗ	58	8005	ε. Νεσπόλιν 2)8 διά Πειραιά
ΓΚΟΑΝΤ. ΤΣΕΙΣ	74	13000	ά. Μπ. "Άθρες 23)7 Μανζανίλο	ΕΙΡΗΝΗ Λ.	56	10289	ά. Μπάραν 26)6 διά Κοραμάσρ
ΓΚΟΑΝΤ. ΦΩΙΣ	69	11148	ά. Σάντος 3)8	ΕΙΡΗΝΗ Μ.	63	8309	ε. Ν. "Ορλέανην 16)7
ΓΚΟΑΝΤ. ΧΟΡΑΙΖΩΝ ..	75	13000	ά. Παναμά 12)6	ΕΙΡΗΝΗ ΣΥΛΑ	54	7835	ά. Βομβάνη 22)4
ΓΚΟΥΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ..	59	12149	ά. Ιάσουνθιλ 16)7 διά Λονδίνον	ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	58	10153	ά. Χάρον 3)7 διά Μοντεθίδεο
ΓΚΟΥΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡΣ ..	63	26940	ε. Βενετίαν 27)7	ΕΚΤΩΡ	55	1585	ε. Πειραιά 3)8
ΓΚΟΥΝΤ ΧΕΛΜΣΑΝ	70	11527	ά. Μπ. "Άθρες 15)7	ΕΚΤΩΡ	70	16258	ε. Μπ. "Άθρες 10)6
ΓΚΡΑΝ ΚΑΝΑΡΙΑ	57	2885	ά. Ρότερνταη 29)7 διά Μαδέρια	ΕΛΑΡΚΑΔΙΑ	58	5109	ά. Μπρόνουμπούτελ 31)7 διά Καναδᾶ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ ..	57	9132	ε. Κραμασάρ 5)7	ΕΛΑΣΙΑ	57	8282	ά. Κοκούρα 17)7 διά Κασίμα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΛΑΙΤ ..	63	15373	ε. Γένπο 22)6	ΕΛΑΦΙΔΙ	68	19667	ε. Ταμπάτη 1)6
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΦΛΕΙΜ ..	62	15389	ε. Κραμασάρ 23)7	ΕΛΑΦΙΝΑ	73	14969	ά. Ράς Τανόύρα 5)7
ΓΚΡΑΝΤΟΝ	66	9805	ά. Κόμπε 17)7 διά Μανιλαν	ΕΛΑΓΙΑΝΝΗ	70	12791	ά. Σουέζ 26)7 δι' Αμπαντάν
ΓΚΡΕΓΚΟΡΥ (δ.)	52	11914	ε. Πειραιά 4)8	ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VI	51	7264	ά. Κων(πολιν 4)6
ΓΚΡΕΙΣ Α.	71	16306	ά. Μπ. "Άθρες 25)7	ΕΛΕΙΣΤΡΙΑ VII μικτ.	55	16207	εις Πειραιά 11)1 (έπισκευα)
ΓΚΡΗΝ ΠΑΡΚ	58	10139	ά. Γιθραλτάρ 31)7 διά Βενετίαν	ΕΛΕΝΑ (δ.)	70	88866	ά. Ταμπά 16)6 διά Σιγκαπούρην
ΓΟΡΓΟ	58	9474	ε. "Απαπα(Λάγκος 10)7	ΕΛΕΝΑ Κ.	62	7888	ε. Αμθέρσαν 12)7
ΓΟΥΕΣΤΑΡ	57	9475	ά. Ντόρμπαν 3)8 διά Μομπάσαν	ΕΛΕΝΑ Μ.	58	5729	ε. Ντόρμπαν 27)7
Γ. ΑΙΗΤΖΑΣ	75	19426	ά. Σάντος 21)7 δι' Οδησσόν	ΕΛΕΝΗ Β. (δ.)	58	12680	εις Θέσιν 55.32 Β. — 07.38 Α. 6)8
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΠΟΛΟ ..	72	19426	ά. Πειραιά 4)7	ΕΛΕΝΗ Μ.	58	8523	ε. Πειραιά 16)5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ ..	73	19426	ά. Μπ. "Άθρες 23)6 διά Μαζατλάν	ΕΛΕΝΗ ΜΑΡΤΙΝΟΥ	71	15839	ά. Κων(πολιν 21)7 διά Νοθορωσίσκην
Γ. ΜΑΡΙΝ	73	19426	ά. Φιλαδέλφειαν 30)7 διά Ντούμπαντί	ΕΛΕΝΗ Τ.	50	4294	ά. Μπ. Ντόρμπαν 7)6 δι' "Απαπα(Λάγκος
Γ. ΠΡΟΜΙΣ (δ.)	74	18627	ά. Κιουράσο 31)7 Σάν Λορέντζο	ΕΛΕΝΜΑ	58	5769	ε. Αμθέρσαν 17)7 διά Γκουλέτ
Γ. ΠΡΟΣΠΕΚΤ (δ.)	74	18627	ά. Ήστχαμ 6)8 διά Πειραιά	ΕΛΕΟΥΣΑ	63	9916	ά. Καράτσι 26)8
Γ. ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204	ά. Μπονού 29)7 διά Π. Χάρκουρτ	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ	29	2581	ε. Πειραιά 16)5
ΓΟΥΔΑΤΕΡ	54	4389	ά. Λονδίνον 18)7 διά Λαττάκια	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ Τ.	57	9233	ά. Λέι Πάλμας 17)6 δι' "Απαπα(Λάγκ.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. IV ..	72	9070	ά. Υόρκην 1)8 διά Περισκόν	ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ	57	10371	ά. Λεξανδρειαν 29)7
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	62	9951	ά. Κίγκοντα 18)7 διά Π. Καυτέλλο	ΕΛΕΥΘΕΡΩΡΤΡΙΑ	67	11429	ά. Λός Αντζελες 14)7
ΔΑΝΑΟΣ	58	4595	ά. Τεργέστην 29)4 διά Τρίπολιν	ΕΛΕΥΡΟΠΑ	71	12084	ά. Κολούμπια ρίθερ 27)7
ΔΑΦΝΗ	73	19451	ά. Λισσασθών 2)8	ΕΛΕΥΣΙΣ	65	10037	ά. Τόκιο 17)7 δι' Ανάμπα
ΔΕΚΕΣΑΝ	56	10483	ά. Μπιλμπάτο 10)5	ΕΛΙΝΑ	51	3917	ά. Αυθέρσαν 1)8 διά Λά Κονάιρα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	60	11489	ά. Σουέζ 3)7 διά Μομπάσαν	ΕΛΙΝΕΔΑ	50	4675	ά. Φιλαδέλφιον 118 δι' "Αμπερνταη
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	59	9312	ά. Παναμά 9)7 διά Λά Γκουσίρα	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	48	1989	ά. Πειραιά 28)5 διά Γαλάτσι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	71	9085	ά. Μόρπιλ 20)6	ΕΛΙΣΑΒΕΤ	49	4605	ε. Σιγκαπούρην 30)3
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. II	52	7307	ά. Πειραιά 3)8	ΕΛΙΤΑ	64	4701	ά. Παναμά 2)8
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Α. A. 65 ..	65	35619	ά. Φιλαδέλφεια 25)7 διά Μπράς Τέρμ.	ΕΛΑΚΑΝΤΙΑ	72	1994	ε. Γουώρη 11)5
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Γ. K.	66	9410	ά. Τζένταν 1)7	ΕΛΑΚΑΙ	60	2123	ά. Πόρτ Σαΐδ 26)7
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Τ. K.	51	1575	ά. Πειραιά 31)5 διά Καθάλαν	ΕΛΑΣ	56	4380	ά. Ν. "Υόρκην 28)7 διά Γιθραλτάρ
ΔΕΣΠΩ Ι.	57	1579	ά. Τρίπολιν Λιθόνη 5)6	ΕΛΑΣ ΙΝ ΕΤΕΡΝΙΤΥ	70	18734	ά. Κεμπέκ 18)7 δι' "Αμπερνταη
				ΕΛΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚ ΑΙΝΗΤΗΑ	72	8987	ά. Μεσσάθα 2)2

REPRESENTATION ALL OVER INDIAN AND BANGLADESH PORTS



M.M.P. LINES PRIVATE LIMITED

Shipowners, Agents, Managers, Brokers,

Specialising for years in Agency, Management and Stevedoring
Offices at CALCUTTA, HALDIA, VISAKHAPATNAM, MADRAS, NEW DELHI.

CALCUTTA

Great Eastern Hotel Building
1, 2, & 3, OLD COURT HOUSE STREET
CALCUTTA I,
CABLE ADDRESS : GREASTERN - CALCUTTA
TELEPHONES : 23

ΜΕΓΑΛΑΚ	62	10405	δ. Σουεζ 1)8 διά Περσικών Κόλπον	ΝΑΝΙΝΑ	54	5571	Ξ. "Απατα)Λάγκος 25)4
ΜΕΓΑΛΟΠΟΙΣ	71	9426	ά. Ντώρμπατ 5)7 διά Π. Ελίζαμπεθ	ΝΑΕΟΣ ΑΓΓΑΝΤ	68	3960	ά. Μπιλιμπάδ 8)7 διά Κή Γουέστ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ II	65	14264	Ξ. Γιοκοχάμα 4)8	ΝΑΣΟΣ	51	4684	Ξ. "Απατα)Λάγκος 21)5
ΜΕΛΙΔΑ	52	1699	ά. Μασσαλίαν 10)6 διά Βεγγαζήν	ΝΑΤΑΑ	72	8849	Ξ. Σάντος 15)7
ΜΕΛΙΣΣΙΤΑ (δ.)	56	13233	ά. Μπατάρ Μασάρ 24)7 διά Βαγκαρέ	ΝΑΤΒΕΝ	54	8146	Ξ. Τρίπολιν Λιθάνου 7)7
ΜΕΛΙΤΩΝ	68	10017	ά. Ντώρμπατ 3)7 διά 'Ισπανίαν	ΝΑΤΜΠΑΙΗ	56	7986	Ξ. Χιούδον 2)6
ΜΕΝΕΛΑΟΣ	68	2296	έ. Κόνακρο 30)7	ΝΑΥΑΡΙΝΟ ΓΚΛΟΡΥ	55	3329	δ. Κων)πολιν 30)7 διά Μ. Θάλασσαν
ΜΕΝΤ ΤΖΟΥ'	57	3749	ά. 'Αμβέρσαν 23)7 διά Π. Χάρκουρτ	ΝΑΥΑΡ, ΜΙΑΟΥΛΗΣ δ.	73	35340	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 13)5
ΜΕΡΑΚΗΣ	75	28000	ά. Σάντος 22)7 διά 'Αμβούργον	ΝΑΥΣΙΚΑ	60	3324	Π. Πόδος 3)8
ΜΕΡΚΙΟΥΡΙ (δ.)	58	21479	ά. "Αγ. Φραγκίσκον 27)3 διά Κορέαν	ΝΑΥΣΙΚΑ Λ.	56	4195	ά. Χάιφαν 25)7 διά 'Ισπανίαν
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ (δ.)	74	60900	ά. Ράς Τανόύρα 31)7	ΝΑΥΤΙΔΙΟΣ	54	3596	ά. Ν. 'Υρκην 20)6 διά Ταρλεστον
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	60	14269	ά. Ντώρμπατ 12)5 διά Π. Κόλπον	ΝΑΥΤΟΠΟΡΟΣ	72	16452	ά. Μουτσούρη 18)7 διά Η.Π.Α.
ΜΕΣ, ΑΙΓΑΙΗ (δ.)	69	17840	ά. Μήλοφορτ Χάφεν 20)7 'Αμποτερνάμ	ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	58	12624	ά. Βαλτιμόρην 24)7 διά 'Αρούμπαν
ΜΕΣ, ΑΝΑΤΕΝ (δ.)	70	17840	Ξ. Σιγκαπούρην ρόδς 10)7	ΝΕΑΠΟΛΙΣ	52	1520	δ. Μπρούνισμποτελ 8)6 διά Τρίπολιν
ΜΕΣ, ΑΡΕΤΗ (δ.)	70	17718	ά. Μπ. 'Αρεδες 27)7 διά Κιουρασάο	ΝΕΔΑ	57	8181	δ. Γιρβαλτόρ 18)6 διά Σφάζ
ΜΕΣ, ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.)	66	21886	ά. Μπούλεν Μπαίν 16)7	ΝΕΔΙ (δ.)	58	20678	ά. Ρίο 'Ιανέρο 13)7 διά Ρεοίφ
ΜΕΣ, ΓΗ (δ.)	71	17718	δ. Γιρβαλτάρ 3)8	ΝΕΜΑ	58	10794	ά. Βενετίαν 30)7 διά 'Αλεξανδρειαν
ΜΕΣ, ΘΕΑ (δ.)	73	17355	ά. Ντάρβιον 20)7 διά Πούλο Μπούκομ	ΝΕΝΗ	59	3396	ά. 'Αμβέρσαν 2)8 διά Σαντιγύκο
ΜΕΣ, ΙΔΕΑ (δ.)	72	17718	ά. Μπατάρ Μασάρ 20)7 διά Βομβάνη	ΝΕΟΤΗΣ	71	9082	ά. Τάπα 20)7 διά Σάντος
ΜΕΣ, ΛΑΜΥΣ (δ.)	72	17700	έ. Χάμπτον ρόδς 1)8	ΝΕΠΤΟΥΝ	54	7968	ά. Βομβάνη 12)6 διά Μπ. Σαπούρ
ΜΕΣ, ΜΙΝΤΕ (δ.)	71	17718	έ. Μίρι 30)7 διά Ταμπακάο	ΝΕΣΤΩΡ	68	25755	ά. 'Αμβούργον 2)8 διά Η.Π.Α.
ΜΕΣ, ΜΠΕΡΚΕΝ (δ.)	70	17840	ά. Χάμπτον ρόδς 27)7 διά 'Αρούμπα	ΝΕΣΤΩΡ	48	3286	ά. Κόπερ 13)6 διά Τρίπολιν
ΜΕΣ, ΟΡΜΗ (δ.)	72	17718	ά. Ποντά Καρτόν 28)7 Πόρτ Λίμον	ΝΕΦΟΣ II	71	9093	δ. Πανεμ 27)6 διά Καρθαγένην
ΜΕΣ, ΠΑΡΑΝΤΙΣ (δ.)	71	17718	ά. Τζάκονσιθ 27)7 διά Κιουρασάο	ΝΗΑ ΑΡΜΣΤΡΟΓΚ (δ.)	60	25471	ά. 'Αλεξανδρειαν 25)7
ΜΕΣ, ΠΝΟΗ (δ.)	72	17718	ά. Μπριτανίπολην 6)8 διά Σιδηνέ	ΝΗΣΟΣ ΙΘΑΚΗ	53	4968	δ. Πόρτ Σαΐδ 10)7 διά Μεσόγειον
ΜΕΣ, ΤΙΜΗ (δ.)	73	17718	ά. Πόρτ Χάρκου 31)7 διά Λάγκος	ΝΗΣΟΣ ΚΑΣΤΕΟΡΙΖ.	47	3247	Ξ. "Απατα)Λάγκος 10)5
ΜΕΣ, ΤΟΛΗ (δ.)	65	51412	Ξ. Τρινινταν 5)7	ΝΗΣΟΣ ΚΕΦΑΛ. (δ.)	53	9803	άργει εἰς Πειραιά ἀπό 12)6
ΜΕΣ, ΧΑΡΑ (δ.)	73	17350	έ. Μπούλεν Μπαίν 29)7	ΝΙΚΑΙΑ (δ.)	55	11356	ά. Βομβάνη 16)7 διά Καράται
ΜΗΛΟΣ II	48	1338	έ. Πειραιά 2)8	ΝΙΚΗ	71	9075	ά. Κ. Τάσουν 3)5 διά 'Ισπανίαν
ΜΗΤΣΟΣ	60	12825	έ. Γιρβαλτάρ 9)6 διά ΗΠΑ	ΝΙΚ. Γ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ	74	27000	ά. Σάντος 29)7 διά 'Αννόνα
ΜΙΚΤΟΝ (μικτόν)	60	18889	ά. Χιούστον 12)7 διά Τζάκονσιθ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.	69	9038	ά. Ντώρμπατ 22)7 διά Μόμπιλ
ΜΙΛΕΝΑ	45	3401	ά. Πόρτ Σαΐδ 16)7 διά Μεσόγειον	ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	18660	Ξ. Ναγκόγια 3)8
ΜΙΜΙΝΑ	57	9200	ά. Σιγκαπούρην 18)7 διά Κίναν	ΝΙΚ. Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	72	19162	εἰς Τσιταγκόκ 7)7
ΜΙΝΕΡΒΑ	49	6126	ά. Χάρηρην 5)8 διά 'Αμβέρσαν	ΝΙΚΟΛΑΟΣ Χ.	54	2496	Ξ. Ρότερνταμ 4)8
ΜΙΝΕΡΒΑ II	56	1196	ά. Πειραιά 4)8 διά Θήραν	ΝΙΚΟΛΑΣ Κ.	60	12718	Ξ. Ν. 'Υρκην 12)7 διά Πασάγιες
ΜΙΝΙ ΛΑΓΚΟΥΝ	70	1591	ά. Πόρτ θρ. Σπαιτην 30)7 Ντεμεράρα	ΝΙΚΟΛΑΣ	43	3339	είς Πειραιά 25)3
ΜΙΝΙ ΛΑΙΗΝΤΥ	69	1572	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	ΝΙΚ. ΣΤΑΜΕΛΟΣ	68	23067	ά. Χάμπτον ρόδς 16)5
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΝΕΡ	71	1598	ά. Κούιντρεντορ 17)7	ΝΙΚΟΣ	47	7654	ε. Πειραιά 28)7
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΟΝ	72	1582	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	ΝΙΚΟΣ Β. (δ.)	51	6987	Ξ. Ντουμπάται 10)6
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'ΙΟΝΕΣ	72	1580	ά. Γιοκούχαμ 3)8 διά Κελλάγκ	ΝΙΚΟΒ Β. (δ.)	49	15980	ε. 'Αλεξανδρειαν 27)7
ΜΙΝΙ ΛΑΙ'Τ	70	1582	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	Ν. Ι. ΒΑΡΔΙΝΙΝΗΣ δ.	71	65347	είς Ράς άλ Χαϊμάχ 27)5
ΜΙΝΙ ΛΑΚ	69	1560	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	ΝΙΚΥ	58	9087	είς Ταμάνον ἀπό 25)6 (ἐπισκευα)
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1591	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	ΝΙΝΗ	62	28651	ε. Πειραιά 16)6
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Τσάλιν 14)2 διά Ταπαγκόκ	ΝΟΝΙ	53	4234	ά. Λάς Πάλμας 18)5
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	ά. Πειραιά 4)7 διά Βρυτόν	ΝΟΠΑΙΑ ΝΕΒΑ	63	7280	ε. Χιούστον 18)7
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Κόμπε 16)7 διά 'Ιννοσίμα	ΝΟΡΔΑ. ΦΡΟΣΤ	58	4106	ε. Χάρηρην 4)8
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	ΝΟΡΔΑΛΟΡ	48	2462	ά. Νίκαια 6)9)74
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	57	10904	ά. Μασσαλίαν 23)6
ΜΙΝΙ ΛΕΝΣ	71	1562	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΝΤΕΣ	58	10662	ά. Μαντάριν 28)5 διά Ντουμπάται
ΜΙΝΙ ΛΕΩ	70	1591	έ. εἰς μεταφόρες Μπαγκλαντές	ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ	66	25820	ά. Δάνταιν 30)6
ΜΙΝΙ ΛΗΓΚ	70	1592	έ. Ε. Όρλεανην 21)7 Ν. Ντομίγκο	ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δ.)	59	12390	ά. Γιρβαλτάρ 27)4 διά Λάγκος
ΜΙΝΙ ΛΗΝΤ	70	1592	ά. Ε. Όρλεανην 21)7 Ν. Ντομίγκο	ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	59	8646	ε. 'Απατα)Λάγκος 7)6
ΜΙΝΙ ΛΗΡΚ	69	1582	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΟΡΘ ΝΤΑΣΕΣ	58	8639	δ. Γιρβαλτάρ 28)7 διά Λάγκος
ΜΙΝΙ ΛΑΣ	70	1592	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	61	15092	ε. Πειραιά 16)6
ΜΙΝΙ ΛΑΤΡΙΑ	70	1591	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΟΡΘ ΧΑ'ΙΝΕΣ	62	15110	δ. Γιρβαλτάρ 3)8
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Κ	70	1591	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΑΜΑΣΚΟΥΣ	54	4487	δ. Πάνταρη 30)7 διά Βεγγάζην
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'ΜΠΟΡ	71	1563	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΑΠΟ ΣΗ	57	7977	δ. Πόρτ Σαΐδ 3)8 διά Μεσόγειον
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Ν	70	1582	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΑΡΙΓΚ Ζ.	68	80003	ε. Λιασσαθίνα 29)7
ΜΙΝΙ ΛΕΙ'Σ	69	1572	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΑΥΝΙΑΚΗ ΚΟΛ. δ.	65	32060	ε. Τσιταγκόκ 7)6
ΜΙΝΙ ΛΙΑΚΑΝΤ	72	1580	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΑΥΝΙΑΚΗ ΖΟΥΛ. δ.	58	11955	ε. Κιουρασάο 28)7 διά Σ. Ντομίγκο
ΜΙΝΙ ΛΙΑΚΑΝΤ	72	1580	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΕΛΙΩΚΙΚ ΜΙΡΑΚΑ	61	13198	ά. Μουσουρίδε 1)8 διά ΗΠΑ
ΜΙΝΙ ΛΙΑΦ	70	1591	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΕΛΙΩΚΙΚ ΣΚΑ'Υ	62	1375-	ά. 'Αμβέρσαν 7)6 διά Χιούστον
ΜΙΝΙ ΛΙΑΥ	71	1562	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΕΜΗΣ	46	7831	ε. 'Αλεξανδρειαν 1)6
ΜΙΝΙ ΛΙΜΙΤ	71	1563	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΕΝΙΣ Β.	51	3949	ε. Σπέτζια 9)6
ΜΙΝΙ ΛΙΜΠΡΑ	70	1592	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΗΦΑΙΑΝΤ ΚΟΛ. δ.	64	31040	ε. Μπατάρ Μασάρ 27)7
ΜΙΝΙ ΛΙΡΟΥ	69	1565	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΗΦΑΙΕΤ ΚΟΛ. δ.	55	8821	άργει εἰς Πειραιάς ἀπό 11)2
ΜΙΝΙ ΛΟΡΥ	71	1598	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ	57	8485	ε. Ν. Γουεστινότερ 14)7
ΜΙΝΙ ΛΟΤ	71	1584	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΙΜΙ Α.	57	2676	ά. Ε'Ιθουμάσουθ 25)7 διά Ντένμαρκ
ΜΙΝΙ ΛΟΤΖΙΚ	70	1592	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΙΝΟΣ Μ. (μικτ.)	66	39054	ά. Ε. Όρλεανην 31)7 διά Νηρίγιαν
ΜΙΝΙ ΛΟΤΟΥΣ	70	1592	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΙΝΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΣ	52	9210	ε. Μαντράς 28)7 διά 'Αγγλιαν
ΜΙΝΙ ΛΩΝΤ	70	1584	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΙΞΙ	46	1578	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΝΙ ΣΑΚΟΥΡΑ	70	1584	ά. Ε. Άλεξανδρειαν 25)6	ΝΤΟΛΛΑΙ	55	3266	ά. Μασσαλίαν 26)7
ΜΙΡΕΝΕ	68	4933	ά. Ε. Όρλεανην 15)7 Ν. Αφρικήν	ΝΤΟΜΙΝΑΝΤ (μικτ.)	75	48.100	ε. Λα Σκίρα
ΜΙΣΣΕΤΕΑ	66	22241	ά. Ε. Παναμά 16)5 διά 'Ισπανίαν	ΝΤΟΜΙΝΙ	62	1197	ε. Σιρόπιας 23)7 διά Περσικόν
ΜΙΧΑΝΑ ΜΙΧΑΕΛΑ	74	31285	ά. Ρότερνταμ 1)8 διά 'Αγ. Λαυρέντιον	ΝΤΩΝΤΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	62	12246	ά. Γιρβαλτάρ 27)7 διά Τέμα
ΜΙΧΑΝΑ Κ. ΛΕΜΟΣ	60	8572	ά. Μπρούνισμποτελ 24)6 διά Λάγκος	ΝΟΙΝΟΥΣΙΑΝ ΜΑΔΕΡ.	66	11376	ά. Παναμά 27)7
ΜΙΧΑΝΑ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	58	22129	ά. Τεμπάτ Μπαίν 10)6 διά Χόδικ	ΟΓΑΛΗ	45	2095	ε. μεσογειακάς μεταφοράς
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ.	61	2535	ά. Πουάν Νούάρ 28)4 διά Τέμα	ΟΛΛΑΝΔΙΑ	56	4380	ά. Πειραιά 27)7 διά Θεσ'ινίκην
ΜΙΧΑΛΙΟΣ ΞΥΛΛΑΣ	61	12662	ά. Ταπαγκόκ 23)7 διά Τέμα	ΟΛΥΜΠΙΑ (ὑπερωκ.)	53	17434	ε. Πέραμας ἀπό 24)3)74
ΜΙΟΝΤΟΒΑ	59	9101	ά. Κων)πολίν 13)7 διά Βάρναν	ΟΛΥΜΠΙΑ	63	1196	ε. Σάρπινες 27)4 διά Πόρτοισ
ΜΙΟΝΤΙΑΙΤΑ (δ.)	69	47958	ά. Κούρε 1)8	ΟΛΥΜΠΙΑΣ II	58	5326	ε. Πειραιά 25)7 διά Καζαμπλάνκα
ΜΙΟΝΕΒΑΣΙΑ (δ.)	69	61172	ά. Σακάι 11)7 διά Περσικόν	ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΡΜΟΡ (δ.)	69	109579	ε. Κόρυτσαν 19)7 διά Περσικόν
ΜΙΟΝΙΚΑ Σ.	52	1950	ά. Πειραιά 5)7	ΟΛΥΜΠΟΣ	51	6752	ε. Οταρούδ 29)7 διά Βανκούθερ
ΜΙΟΣΚΑ	57	2926	ά. Κουβέλι 31)7	ΟΛΥΝΘΙΑ	55	3006	ύπο παραλαβήν
ΜΙΠΑΡΙΝΓΚ	52	6982	ά. Γιρβαλτάρ 4)6	ΟΜΗΡΟΣ Τ.	55	5296	είς Πειραιάς ἀπό 4)1 (ἐπισκευα)
ΜΙΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	55	10013	ά. 'Αμβέρσαν 21)8 διά Τζένταν	ΟΜΟΝΟΙΑ (δ.)	55	17102	ε. Νεάπολιν 3)8
ΜΙΠΕΝΙΤΣΕΣ (δ.)	59	12730	ά. Τεργέστο				

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	56	13015	ά. 'Αιμέροαν 30)7 διά Ματάνζας		ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Χιούστον 20)5 διά Περσικόν		ΠΑΝΓΚΡΙ · · · · ·	49	2641	είς Θεσσαλίην 27)2		ΠΑΝΔΩΡΑ · · · · ·	61	11925	ά. 'Εσκούψιν 30)7 διά 'Εισθομασού		ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	16800	ά. Βιρτούποι 24)7 διά Πρόδρυντες		ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ · · · · ·	49	1849	ά. Πειραιά 20)4 διά Χαλκίδα		ΠΑΝΤΕΛΗΣ · · · · ·	54	7853	ξ. 'Απαπα(Λάγκος 25)4		ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Χέο Πόιντ 28)7 διά Ιαπωνίαν		ΠΑΝΤΙΝ · · · · ·	48	3932	ά. Αιμέροραν 10)6 διά Τριπόλιν		ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ · · · · ·	61	16561	ά. Γιβραλτάρ 17)7 διά Μεζέκον		ΠΑΝΩΡΑΙΑ · · · · ·	53	2731	ά. Χόγκ Κόγκ 24)7 διά Καντώνα		ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ · · · · ·	59	10169	ξ. 'Απαπα(Λάγκος 30)5		ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ · · · · ·	58	9603	ξ. Σάντος 22)7		ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ · · · · ·	57	8992	ά. Χάρδην 2)7 διά Βερακρούς		ΠΑΠΥΡΟΣ · · · · ·	74	12959	ά. Παναμά 21)7 διά Κοράλ		ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ · · · · ·	57	8184	ξ. 'Ωκλαντ 26)7		ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν) · · · · ·	71	80225	άργει είς Πειραιάς από 6)6		ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ · · · · ·	56	6156	ά. Πειραιά 29)7 διά Λεμεσόδον		ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. Β. · · · · ·	66	44411	ά. Τεργεστή 4)8		ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ Β. · · · · ·	64	49997	ά. Κολούμπια ρίβερ 18)7		ΠΑΤΡΑΣ · · · · ·	52	2676	ά. 'Αιμέροργον 29)7 διά 'Αλεξάνδρειαν		ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ά. 'Ιμπινχα 27)7		ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ) · · · · ·	50	16259	είς Ντάρδιν (πλωτόν ξενοδοχείον)		ΠΑΤΡΙΣ · · · · ·	62	11076	ξ. 'Αλεξάνδρειαν 23)7		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ξ. Νταμάρι 17)7		ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ξ. 'Αλεξάνδρειαν 29)7		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	62	1510	ά. Πειραιά 4)8		ΠΕΛΛΑ (δ.)	58	27372	ά. Γκάλεστον 24)7		ΠΕΝΟΠΙΔΑΣ (δ.)	57	20687	ά. Αγ. Φραγκίσκον 3)8		ΠΕΛΟΨ · · · · ·	55	7508	ά. 'Απαπα(Λάγκος 12)7		ΠΕΛΟΨ · · · · ·	59	1863	ά. Ρότερνταν 2)8 διά 'Αιμέροραν		ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	59	23607	ά. Πειραιά 7)6		ΠΕΡΓΑΜΟΣ · · · · ·	48	1594	ά. 'Αιμέροραν 24)7		ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ. Κ. μικτ.	55	17999	ά. Λάς 'Εστακάντα 30)7 Π. Κορτέζ		ΠΕΡ. ΧΑΛΚΟΥΣΗΣ · · · · ·	72	8978	ά. Μπάρι 14)3 διά Περσικόν		ΠΕΡΙΑΙΚΗ (δ.)	54	10916	άργει είς Πειραιάς από 22)3		ΠΕΡΑ ΜΕΡΣΑΝΤ · · · · ·	63	10868	ξ. Λουδίνον 2)8		ΠΕΡΑ ΤΡΕΙΝΤΕΡ · · · · ·	62	9908	ά. Σιγκαπούρην 24)7 διά Π. Κελάγκ		ΠΕΡΑ · · · · ·	53	8231	ά. Πειραιά 4)8		ΠΕΡΣΑ · · · · ·	66	2432	ά. Πειραιά 17)8 διά 'Αμπιτζάν		ΠΕΡΣΕΠΟΛΙΣ (δ.)	63	33462	ά. Λέτι Τσόρλς 14)7		ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙ (δ.)	52	16083	ά. Πειραιά 30)6		ΠΕΤΡΟΛΑ ΙΙΙ (δ.)	51	14538	ά. Πειραιά 1)7 διά Ταρτούς		ΠΕΤΡΟΛΑ ΙV (δ.)	45	10375	ά. Θεσσαλίην 25)1		ΠΕΤΡΟΛΑ V (δ.)	54	20746	ά. Πειραιά 27)7 διά Τής		ΠΕΤΡΟΛΑ VI (δ.)	54	20781	ά. Πειραιά 26)7		ΠΕΤΡΟΛΑ VII (δ.)	54	20745	άργει είς Πειραιάς από 26)2		ΠΕΤΡΟΛΑ IX (δ.)	56	12161	ά. Βιρτερντα 28)7 διά Πειραιά		ΠΕΤΡΟΛΑ X (δ.)	54	12107	ά. Πειραιά 3)8 διά Λά Γκουλέτ		ΠΕΤΡΟΛΑ XI (δ.)	55	12101	ξ. Γένοβα 2)8		ΠΕΤΡΟΛΑ XVI (δ.)	57	12257	ά. Γιβραλτάρ 3)8 διά Πειραιά		ΠΕΤΡΟΛΑ XIX (δ.)	58	20207	ά. Πειραιά 12)7 διά Μπάνιας		ΠΕΤΡΟΛΑ XX (δ.)	63	53141	ά. Πειραιά 1)5		ΠΕΤΡΟΛΑ XXI (δ.)	55	23414	ά. Πειραιά 16)7		ΠΕΤΡΟΛΑ XXII (δ.)	55	16996	ά. Πειραιά 14)6		ΠΕΤΡΟΛΑ XXIII (δ.)	56	17259	ά. Πειραιά 4)5		ΠΕΤΡΟΛΑ XXIV (δ.)	56	17579	ά. Πειραιά 15)6		ΠΕΤΡΟΛΑ XXV (δ.)	58	27279	ξωθι Ράς Τανόύρα		ΠΕΤΡΟΛΑ XXVI (δ.)	64	53342	ά. Πειραιά 22)6		ΠΕΤΡΟΛΑ XXVII (δ.)	62	49397	άργει είς Πειραιάς από 22)5		ΠΕΤΡΟΛΑ XXX · · · · ·	56	2796	ά. Χιούστον 11)7 διά Πειραιά		ΠΕΤΡΟΛΑ XXXI (δ.)	66	43399	ά. Πειραιά 18)7		ΠΕΤΡΟΛΑ XXXII (δ.)	57	22479	ά. Πειραιά 2)8 διά Μπάνιας		ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIII (δ.)	50	16485	ά. Σουέζ 19)7		ΠΕΤΡΟΛΑ XXXIV (δ.)	51	16440	άπό παραλαβήν		ΠΕΤΡΟΛΑ XXXV (δ.)	52	11593	ά. Πειραιά 4)8		ΠΕΤΡΟΛΑ XXXVII (δ.)	60	25647	ά. Ράς Τανόύρα 26)7		Π. ΧΑΙΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ	58	20592	ά. Σιγκαπούρην 1)6		ΠΗΛΕΑΣ · · · · ·	69	10016	ά. Χόγκ Κόγκ 21)7 διά Χοινκάγκ		ΠΗΛΕΥΣ · · · · ·	50	2282	ά. 'Αιμέροργον 18)7 διά Βεγγαλήν		ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΙΙ · · · · ·	61	10072	ά. Κόμπη 5)8 διά Μόζ		ΠΗΤΕΡ Λ. · · · · ·	61	9045	ά. Τεργεστήν 2)8 διά Πειραιά		ΠΙΝΔΑΡ · · · · ·	72	20045	ά. Βενετίαν 25)7		ΠΙΣΤΙΣ · · · · ·	73	13631	ά. Καρτέ 28)7 διά Τόκιο		ΠΙΣΤΙΣ · · · · ·	55	3656	ά. Σαφάργκα 23)6		ΠΙΣΤΙΣ (δ.) · · · · ·	73	1317	ά. Σουέζ 21)6		ΠΙΤΡΙΑ · · · · ·	72	9462	ά. Σάντος 16)7		ΠΙΤΡΙΑ ΓΚΑΛΑΞΕΥ · · · · ·	71	3551	ά. Αλεξάνδρειαν 29)7		ΠΙΤΡΙΑ ΡΑΙΜΠΟΟΥ · · · · ·	72	3551	ά. Σιγκαπούρην 2)7 διά Κίναν		ΠΙΤΡΙΑ ΣΗ · · · · ·	69	3654	ά. Σουέζ 27)7		ΠΙΤΡΙΑ ΣΚΑ'Υ · · · · ·	72	3551	ά. Ρουέν 26)6		ΠΙΤΡΙΑ ΣΠΙΡΙΤ · · · · ·	70	3654	ά. Μόντρεαλ 29)7		ΠΙΤΡΙΑ ΣΤΑΡ · · · · ·	73	9350	ξωθι Κόρ μοδάς 14)7		ΠΛΑΤΑΝΑ · · · · ·	54	1908	ά. Μασσαλίαν 11)5 διά Τρίπολιν		ΠΛΕΙΑΣ · · · · ·	63	10736	ά. Κουβέιτ 29)7		ΠΛΕΙΟΝΗ (δ.) · · · · ·	53	12514	άργει είς Πειραιάς από 5)6		ΠΩΘΗΤΗ · · · · ·	53	8647	ά. Γιβραλτάρ 13)6		ΠΟΛΑ · · · · ·	56	7989	ά. Δάντοιχ 25)7 (έπισκευαι)		ΠΟΛΙΚΟΣ (δ.) · · · · ·	54	10970	είς Πειραιά 9)2		ΠΟΛΥΒΟΣ (δ.) · · · · ·	55	10374	άργει είς Χαλκίδας από 17)2		ΠΟΛΥΜΗΧΑΝΟΣ · · · · ·	53	5772	ά. Παρανάγουα 29)7		ΠΟΛΥΞΕΝΗ · · · · ·	58	8348	ά. Ρότερνταν 9)7 διά Μπιλμπάο		ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ	43	14425	άργει είς Πέραμας από 15)4		ΠΟΛΥΦΥΤΟΝ · · · · ·	62	10163	ά. Τόκιο 1)8		ΠΟΠΗ Η. · · · · ·	42	1587	είς μεσοειδικάς μεταφοράς		ΠΟΠΗ ΙΙ · · · · ·	51	7154	ά. Πειραιά 117		ΠΟΡΤΟ (δ.) · · · · ·	55	20060	ά. Ν. 'Ορλεάνην 11)7 διά Αγιουπτον		ΠΟΣΕΙΔΩΝ · · · · ·	53	4065	ά. Πειραιά 23)5 διά Βόλον		ΠΟΥΚΟΥ · · · · ·	73	18892	ά. Τάραντα 22)7		ΠΡΙΔΑΜΟΣ · · · · ·	51	4788	ά. Γιβραλτάρ 29)7 διά 'Απαπα(Λάγκ.		ΠΡΙΓΚ. ΑΝΝΑ-ΜΑΡΙΑ	64	40098	ξωθι Νταμπιέρ 18)7		ΠΡΟΒΙΜΙ ΣΤΑΡ · · · · ·	53	5690	ά. Κων(πολι) 13)7 διά Κωνστάντζαν		ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ · · · · ·	65	21379	ά. Πειραιά 13)7 διά Κωνστάντζαν		ΠΡΟΜΑΧΟΣ (δ.) · · · · ·	59	13606	ά. Μελβούρνη 8)7 διά Λ. 'Αντζελες		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ · · · · ·	68	35491	ά. Γιβραλτάρ 27)7 διά Λ. Μπουκάνων		ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ · · · · ·	59	9633	ά. Πόρτ Σαΐδ 19)7		ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ · · · · ·	70	9868	ά. Κων(πολι) 18)7 διά Κωνστάντζαν		ΠΡΟΣΩ · · · · ·	68	34640	ά. 'Αιμέροραν 25)7		ΠΡΟΤΕΥΣ · · · · ·	68	42202	ά. Χάμπτον ρόδς 27)7 διά Ρότερνταμ		ΠΡΟΤΕΥΣ 2 · · · · ·	50	2372	ά. Μπρούνταμπούτε 3)8 διά 'Ελευσίνα		ΠΤΟΛΕΑΜΑΤ·Ι·Σ · · · · ·	62	10165	ά. Γιοκούσαμ 30)7 διά Λ. 'Αντζελες		ΠΥΓΙΑ · · · · ·	72	10382	ά. Βαλτιμόρη 19)6		ΠΩΛΙΝΑ · · · · ·	70	15000	άπό παραλαβήν		ΠΩΛΙΝΑ · · · · ·	51	8684	ά. Κων(πολι) 1)6 διά Μεσόγειουν		ΠΩΛΙΝΑ · · · · ·	53	2379	ά. Ιμπινχα 21)5 διά 'Ασντοντ		ΠΩΛΚΡΑΟΥΝ · · · · ·	51	6724	ά. 'Απαπα(Λάγκος 5)6		ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Σ.	56	13015	ά. 'Αιμέροραν 30)7 διά Ματάνζας		ΠΑΝΑΓΟΣ Δ. ΠΑΤΕΡΑΣ	72	16452	ά. Χιούστον 20)5 διά Περσικόν		ΠΑΝΓΚΡΙ · · · · ·	49	2641	ά. Επισκούνη 27)2		ΠΑΝΔΩΡΑ · · · · ·	61	11925	ά. 'Εσκούψιν 30)7 διά 'Εισθομασού		ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	74	16800	ά. Βιρτούποι 24)7 διά Πρόδρυντες		ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ · · · · ·	49	1849	ά. Πειραιά 20)4 διά Χαλκίδα		ΠΑΝΤΕΛΗΣ · · · · ·	54	7853	ά. 'Απαπα(Λάγκος 25)4		ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΕΜΟΣ	73	35545	ά. Χέο Πόιντ 28)7 διά Ιαπωνίαν		ΠΑΝΤΙΝ · · · · ·	48	3932	ά. Αιμέροραν 10)6 διά Τριπόλιν		ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ · · · · ·	61	16561	ά. Γιβραλτάρ 17)7 διά Μεζέκον		ΠΑΝΩΡΑΙΑ · · · · ·	53	2731	ά. Χόγκ Κόγκ 24)7 διά Καντώνα		ΠΑΠΑΚΑΡΟΛΟΣ · · · · ·	59	10169	ά. 'Απαπα(Λάγκος 30)5		ΠΑΠΑΚΩΣΤΑΣ · · · · ·	58	9603	ά. Σάντος 22)7		ΠΑΠΑΛΕΞΗΣ · · · · ·	57	8992	ά. Χάρδην 2)7 διά Βερακρούς		ΠΑΠΥΡΟΣ · · · · ·	74	12959	ά. Παναμά 21)7 διά Κοράλ		ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ · · · · ·	57	8184	ξ. 'Ωκλαντ 26)7		ΠΑΣΙΘΕΑ (μικτόν) · · · · ·	71	80225	άργει είς Πειραιάς από 6)6		ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΛΙΦ · · · · ·	56	6156	ά. Πειραιά 29)7 διά Λεμεσόδον		ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΛΟΚ. Β. · · · · ·	66	44411	ά. Τεργεστή 4)8		ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΗΧΟΡΣ Β. · · · · ·	64	49997	ά. Κολούμπια ρίβερ 18)7		ΠΑΤΡΑΣ · · · · ·	52	2676	ά. 'Αιμέροργον 29)7 διά Αλεξάνδρειαν		ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ ΚΟΛ. (δ.)	65	31768	ά. 'Ιμπινχα 27)7		ΠΑΤΡΙΣ (λάτινερ) · · · · ·	50	16259	είς Ντάρδιν (πλωτόν ξενοδοχείον)		ΠΑΤΡΙΣ · · · · ·	62	11076	ξ. 'Αλεξάνδρειαν 23)7		ΠΑΤΡΙΤΣΙΑ Λ.	71	16306	ξ. Νταμάρι 17)7		ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.)	51	15861	ξ. 'Αλεξάνδρειαν 29)7		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	62	1510	ά. Πειραιά 4)8		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	57	12572	ά. Πειραιά 21)7 διά Κοράλ		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	58	12572	ά. Γκάλεστον 24)7		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	59	10706	ά. Αιμέροραν 29)7 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	60	11076	ά. Τανόδιον 28)7 διά Σιγκαπούρην		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	62	11076	ά. Λαζαρίαν 22)7		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	63	10861	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	64	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	65	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	66	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	67	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	68	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	69	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	70	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	71	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	72	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	73	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	74	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	75	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	76	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	77	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	78	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	79	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς		ΠΕΙΡΑΙΑΣ · · · · ·	80	10706	ά. Κόπαλίαν 18)6 διά Πειραιάς	</td

ΣΟΦΙΑ Δ.	73	3647	Ε. Λειτ Τσάρλς 19)7	64	15597	δ. Παναμά 8)7 δι' Ιαπωνίαν	
ΣΟΦΙΑ ΚΟΛΟΚ.	62	14622	ά. Βούδαρην 5)7 διά Κολόμπο	63	31581	ύπ. παραλαβήν	
ΣΟΦ ΤΡΑΝΣΟΣΣΕΑΝΙΚ	55	13737	Ε. Ντώρμπαν 28)7	63	6995	Ε. Ντουμπάτι 21)6	
ΣΠΑΡΤΗ	52	1316	εις μεσογειακάς μεταφοράς	59	6995	Ε. Ν. Όρλεάνην 30)7	
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΑΓΓΕΛΟΣ	70	4361	δ. Μπρούνιμπουτελ 26)6 διά Γκέφλε	56	10271	Ε. Ν. Όρλεάνην 30)7	
ΣΠΑΡΤΙΑΤ. ΚΟΛΠΟΣ	71	4295	ε. Ορίεάνην 16)7	55	8562	Ε. Πειραιά 7)7	
ΣΠΕΚΤΡΑ I. (δ.)	65	33971	άργει εις Πειραιάς από 19)5	74	19000	Ε. Μπ. "Άθρες 9)6	
ΣΠΟΡΑΔΕΣ	57	5255	Ε. "Απαπα(Αλγκος 26)4	71	9082	Ε. Πόρτ όφ Σπάιν 29)7	
ΣΠΥΡΟ	60	26467	μετανομάσθη «ΠΙΕΤΡΟΛΑ ΣΧΧΥΛ»	69	41687	ά. Φιλαδέλφειαν 22)7 Γιεραλτάρ	
ΣΠΥΡΟΣ	53	14799	Ε. Πειραιά 11)5 (έπισκευα)	56	2863	ά. Χάμπτον ρόδος 29)7 Ν. Όρλεάνην	
ΣΠΥΡΟΣ II	49	1999	ά. Ρουέν 19)6 διά Μπετζάια	59	18586	δ. Καν(πολιν 14)7	
ΣΤΑΒΑΝΤΑ (F.)	70	17840	Ε. Ρόττερνταμ 5)8	57	9930	Ε. Σγκαπούρην 15)6	
ΣΤΑΘΕΡΟΣ (δ.)	64	41444	Ε. Πειραιά 25)7	48	4030	Ε. Καν(πολιν 11)7	
ΣΤΑΚΑ (δ.)	70	18262	Ε. Ρόττερνταμ 27)6 δι' Αρούμπα	72	16606	δ. Παναμά 17)7	
ΣΤΑΛΩ 2	68	22118	δ. Παναμά 18)6 διά Κίναν	63	31831	Ε. Πόρτκαντ (Με) 22)7	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	56	8878	ά. Μπέιρας 20)6	66	44895	Ε. Αμερικάν 27)5	
ΣΤΑΜΕΝΗΣ (δ.)	70	17840	εις Φιλαδέλφειαν 18)7 δι' Αρούμπαν	57	8486	δ. Καν(πολιν 24)7 Μαύρην Θάλ.	
ΣΤΑΜΟΣ	56	8878	ά. Πόρτ όφ Σπάιν 4)7	64	52868	ά. Τζεμπέλ Ντανά 20)7 δι' Ιταλίαν	
ΣΤΑΜΠΕΝΚΟ (δ.)	70	17840	ε. Αμερικάν 19)7 δι' Αρούμπαν	65	18460	ύπ. παραλαβήν	
ΣΤΑΜΥ	72	30315	ε. Κέπ Κουθιέρ 29)7	56	20332	ά. Κοατζακούλακος 10)6 διά Τούσπαν	
ΣΤΑΡ ΚΑΠΕΛΛΑ	73	14667	ε. Φρομάντλ 5)8	69	10964	δ. Μπρούνιμπουτελ 21)7 δι' Η.Π.Α.	
ΣΤΑΡ ΚΑΣΤΩΡ	73	14667	ε. Βενετία 28)7	57	10067	ά. Πειραιά 28)7 δι' Ιαπωνίαν	
ΣΤΑΡ ΔΙΑΥ	73	14667	ε. Φουκουγιάμα 1)8	56	10210	Ε. "Απαπα(Αλγκος 7)7	
ΣΤΑΡ ΝΕΣΤΩΡ	74	14667	ά. Ν. "Οργκην 1)8 διά Τόκιο	75	19166	ά. Αγ. Φραγκίσκον 28)7 Μεξικόν	
ΣΤ. Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	64	44726	ά. Ν. "Υόρκην 24)7 διά Ράς Τανόρα	59	23678	Ε. Κή Γουέστ 29)7	
ΣΤΕΛΙΟΣ (δ.)	58	20709	δ. Κων(πολιν 1)3	68	9382	ά. Κόπιτε 4)8	
ΣΤΕΛΛΑ	57	8971	ε. Βρέμην 16)7	71	11502	ά. Κοραμάριο 25)7	
ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ	73	8953	δ. Παναμά 26)7	70	11489	ά. Παναμά 26)7 διά Παραμαρίπο	
ΣΤΟΑΤ ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.)	60	13197	ά. Αμπαντάν 18)7	66	15565	ά. Ντόρμπαν 15)7	
ΣΤΟΑΤ ΑΝΝΑ (δ.)	60	12281	ά. Ν. "Ορλεάνην 23)7 διά Βερακρούδ	54	13981	ά. Σουέζ 4)7 διά Μπάραν	
ΣΤΟΑΤ ΓΙΑΓΚΟΣ (δ.)	57	12729	ά. Αρθουρος 22)7 διά Ντόρμπαν	58	4885	ά. Δάντσιχ 23)4 διά Ταρτούς	
ΣΤΟΑΤ ΔΗΜΗΤΡΗΣ δ.	58	12459	ά. Ντόρμπαν 1)8	57	6674	ύπ. παραλαβήν	
ΣΤΟΑΤ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	58	12506	ε. Γιουροπόρτ 29)7	59	9830	ά. Ν. "Ορλεάνην 15)6 δι' Αγιοπον	
ΣΤΟΑΤ ΠΑΪ·ΟΝΗΡ	60	13979	ε. Κολούμπια ρ(θερ 31)7	52	5461	ά. Ντουμπάτι 13)7 διά Μπουσίρε	
ΣΤΟΑΤ ΡΑ·Π·ΝΟ (δ.)	59	12413	ά. Σουέζ 3)7	74	23000	ά. Τζεμπέλ Ντανά 7)7 Π. ντε Μπού	
ΣΤΟΑΤ ΦΟΥΤΖΙ (δ.)	58	13409	ά. Σουέζ 4)8	50	3139	δ. Καν(πολιν 5)7 διά Κωνσταντίζαν	
ΣΤΟΑΤ ΧΙΠΠΟ (δ.)	60	12060	ά. Ν. "Οργκην 10)7 δι' Αρούμπαν	53	4383	ύπ. παραλαβήν	
ΣΤΡΟΦΑΔΕΣ	62	10326	ά. Αμβέρσαν 3)8 δι' Αλγερίου	73	19747	ά. Κόρι Μουσά 13)7	
ΣΥΜΜΑΧΙΑ	57	2520	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΦΕΛΙΣΙΤΥ	50	5317	ά. Μπάραν 3)8
ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ	56	2213	ά. Σπέτζια 13)6 διά Καρράρα	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΛΕΙΚΣ	69	12748	ά. Σικάγον 27)7
ΣΥΝΑΡΜΟΝΙΑ	52	5998	εις Μασσαλίαν από 12)4 (έπισκευα)	ΦΕΝΤΕΡΑΛ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	69	12748	ά. Σικάγον 18)7 διά Κλήβελαντ
ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ	51	4248	ά. Ρόττερνταμ 29)7 διά Τρίπολιν	ΦΙΛΙΑ	58	10687	ά. Πειραιά 25)7
ΣΥΝΦΩΝΙΑ (δ.)	60	24549	ε. Πειραιά 14)7	ΦΙΛΙΑΤΡΑ ΛΕΓΚΑΣΥ	75	65113	ά. Ρόττερνταμ 31)7
ΣΥΝΗΡΙΣΤΙΑ	52	5963	ά. Μασσαλίαν 12)5 διά Τρίπολιν	ΦΙΛΙΚΟΣ	59	10248	ύπ. παραλαβήν
ΣΥΝΤΟΜΙΑ	57	2204	ά. Αλεξανδρειαν 4)7	ΦΙΛΙΠΠΙΑΣ	53	3654	ά. Πειραιά 28)7
ΣΥΡΑ	66	12172	ά. Ρόττερνταμ 10)7 διά Χάμπτον ρόδος	ΦΙΛΑΜΙΓΚΟ	51	2193	ά. Αμβέρσαν 21)6
ΣΥΡΟΣ	64	3902	ά. Ορλεάνην 25)6	ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ	71	19747	ά. Γιοκοχάμαν 1)7 Βιζαντιανάμ
ΣΩΤΗΡ	62	23539	ά. Δάντσιχ 5)8	ΦΙΛΩΡΑ Ν.	73	17540	ά. Παναμά 13)6 διά Σαγκάην
ΣΩΤΗΡΙΑ Π.	56	3839	ά. Μπρούνιμπουτελ 3)8	ΦΑΩΡΙΤΑ	49	3625	εις Λάγκος από 8)5
ΤΑΚΑ	58	11425	ά. Βιεραλτάρ 2)3 διά Θεσ(νίκην	ΦΟΙΝΙΣ	69	11489	ά. Γιερολάτρα 4)6 διά Λιθύην
ΤΑΚΤΙΚ (δ.)	74	105700	ά. Λιοσανίνα 4)7 διά Περσικόν	ΦΟΝΤΕΑΣ	50	1338	ά. Πειραιά 13)6 διά Βεγγαζήν
ΤΑΜΑΡΑ	60	4735	ά. Τάμπα 21)7 διά Μπαρλέτα	ΦΟΥΑΣΤΑΡ	67	3971	ά. Ρόττερνταμ 4)8
ΤΑΝΓΚΑΝΙΚΑ	72	8927	ά. Γένοβα 18)7 διά Μασσαλίαν	ΦΡΑΓΚΙΣΚΟΣ	56	6838	ά. Ρόττερνταμ 17)6 διά Πενσακόλα
ΤΑΝΙΑ	57	3598	ά. Γιερολάτρα 3)8	ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ	47	3591	ά. Πειραιά 21)6
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	71	9078	ά. Παναμά 31)7 διά Σαίντ Τόμας	ΦΡΗΝΤΟΝ	70	9865	ά. Ράς Τανόρα 17)7
ΤΑΡΑ	61	4010	ε. Πειραιά 3)8	ΦΡΙΝΤΑ	49	9694	ά. Βηρυτόν 29)7
ΤΑΡΠΙΟΝ ΡΙΒΕΡ (δ.)	58	13581	ά. Σαιντ Μάκελ' 20)7 Ντόρμπαν	ΦΡΙΞΟΣ Δ.	68	11362	ύπ. παραλαβήν
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΑΝΤΣ	71	9995	ε. Κοραμάριο 18)7	ΦΡΟΜΠΑΝΤΑΝΟ (δ.)	59	21166	ά. Ρ. "Ιναίρεν 24)7 δι' Αρακαζού
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΕΝΤΙΝΕΑ	68	23121	ά. Σ. Σαΐδ 30)7 δι' Αλεξανδρειαν	ΦΡΟΝΗΣΙΣ	71	10010	ά. Γιοκοχάμαν 4)8 διά Γιοκασί
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΗΓΟΥΑΙΗ	72	9995	ά. Λιβερούπολι 5)8	ΦΡΟΣΥΝΗ	56	6834	ά. Κοσίν 9)7 διά Σαλάγια
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΗΛΑΕΙΝ	73	19420	ά. Χάμπτον ρόδος 30)7	ΦΡΟΣΩ	70	18633	ά. Ντουμπάτι 1)7 διά Μπ. "Άθρες
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΙΛΕΡ	65	10979	ά. Μπαντάρ 6)6	ΦΡΟΣΩ Κ.	70	9069	ά. Π. Σαΐδ 16)7
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΟΥ·Ι·ΦΤ	58	8465	ά. Μουρόραν 6)6 δι' Οναχάμα	ΦΩΤΕΙΝΗ (δ.)	65	40978	εις Πειραιάς από 4)3 (έπισκευα)
ΤΑΡΠΙΟΝ ΣΠΡΙΓΚΣ	68	11025	ά. Μπάραρον 11)7	ΦΩΤΕΙΝΗ Δ.Ε.	57	11283	ά. Γιοκοχάμαν 15)7 διά Φιλαδέλφειαν
ΤΑΣΟΣ	49	3261	εις μεσογειακάς μεταφοράς	ΧΑΛΙΦΑΣ (δ.)	62	32878	ά. Πόρτ "Αρθουρ 22)7
ΤΑΤΙΑΝΑ Δ.	75	14800	ε. Μουτσούρη 14)7	ΧΑΜΣΙΝ (δ.)	57	18815	ά. Ντόρμπαν 16)7
ΤΑΥΡΟΣ	73	17646	ά. Τάμπα 24)7 διά Ρόττερνταμ	ΧΑΡΑΡΑ. Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ	60	9319	ά. Ταϊλ όφ Μπάν 23)7
ΤΕΑ	49	5632	ε. Σιγκαπούρην 26)7	ΧΑΡΙΕΤ (δ.)	54	21006	ά. Γιουροπόρτ 11)7
ΤΕΛΑΔΩΜΩΝ	56	9236	εις Σγκαπούρην 19)3	ΧΑΡΙΣ II	55	4721	ά. Αμβέρσαν 25)7
ΤΕΝΑΣΙΤΥ	65	9386	ά. Κόμπη 25)7 διά Κρίστομπαλ	ΧΑΡΟΥΛΑ	55	1790	ά. Μασσαλίαν
ΤΕΝΕΡΙΦΗ	53	8648	ά. Πειραιάς 22)6 διά Δρέπανον	ΧΑΤΖΑΝΑ	65	20484	ά. Μπ. "Άθρες 23)7 Μπ. Μπλάνκα
ΤΕΡΠΙΑΝΔΡΟΣ	53	2990	εις Πειραιάς από 13)3	ΧΙΑΝ (δ.)	56	20328	ά. Κόρπους Κρίστι 24)7
ΤΕΡΡΥ	55	7798	ά. Γδύνια 24)7 δι' Απαπα(Αλγκος	ΧΙΑΝ ΑΙ·ΛΑΝΤ	69	10016	ά. Ντόρμπαν 15)7 δι' Ήστ Λόντον
ΤΕΤΑ Μ. (δ.)	60	20058	ά. Κων(πολιν 8)7 διά Νοσθοράσικην	ΧΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ	68	10016	ά. Ντόρμπαν 12)7 διά Ταΐδαν
ΤΕΤΗ Ν.	69	10099	ά. Βανκούβερ 17)6 διά Κίναν	ΧΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΗΡ	68	10121	ά. Φιλαδέλφειαν 11)6 διά Μπάραν
ΤΖΑΝΕΤ Σ.	70	13124	ά. Βελαΐδες 21)7	ΧΙΑΝ ΖΕΩΨ	69	10016	ά. Κ. Τάουν 17)7
ΤΖΑΝΙΣ Α.	68	14800	ά. Πόρτ Κέμπλα 8)7	ΧΙΑΝ ΚΑΠΤΑΙΝ	67	10086	ά. Μπάνγκερ 25)6
ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΥ	72	9246	ά. Τεργύστην 28)7	ΧΙΑΝ ΣΑΝ	69	10016	ά. Μπάραν 20)6 διά Μπ. Σαπούρ
ΤΖΕΗΝ ΓΙΩΤΑ	57	9760	ά. Σάν Λορεντό "Αργεντ. 27)7	ΧΙΑΝ ΣΕΥ·ΛΑΡ	68	10121	ά. Ν. "Ορλεάνην 2)7 δι' Ιταλίαν
ΤΖΕΛΕΠΗ (δ.)	53	12367	ά. Ρόττερνταμ 11)7	ΧΙΑΝ ΣΗ	69	10016	ά. Λονδίνον 3)6 διά Ρόττερνταμ
ΤΖΕΝ. ΚΟΛΟΚ.ΗΝΗΣ δ.	65	42109	ά. Φιλαδέλφειαν 27)7 Κάρυκ "Αίλαντ	ΧΙΑΝ ΣΤΑΡ	69	10016	ά. Κάντλα 22)5
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΓΚΛΟΡΥ	62	16563	ά. Παναμά 16)7	ΧΙΑΝ ΧΙΛΛ	69	10016	ά. Φιλαδέλφειαν 11)6 διά Μπάραν
ΤΖΙΝΑ Μ. (δ.)	63	27952	ά. Σπέτζια 10)6 διά Σουετίνα	ΧΙΟΥΜΑΝΤΙ	57	8487	ά. Πόρτ Σάιδ 5)8
ΤΖΟΑΝΝΑ	55	6632	ά. Σουέζ 4)8	ΧΟΥΑΝΙΤΑ ΧΑΛΚΙΑ	69	9073	ά. Μπ. "Άθρες 9)6
ΤΖΟΥΑΙΑ Α.	68	14800	ά. Παναγίουα 25)7 διά Κόντ	ΧΡΗΣΤΟΣ	56	8001	ά. Καν(πολιν 20)7 διά Σιγκαπούρη
ΤΖΩΝ ΑΥΡΑΣ	71	20045	ά. Παρανάγουα 25)7 διά Κόντ	ΧΡΗΣΤΟΣ Κ.	57	1793	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΖΩΝ ΜΙΧΑΛΟΣ	70	9074	ά. Σίδνευ 30)7	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣ 8.	56	11977	ά. Κρούπαν 1)8 Μαύρην Θάλασσαν
ΤΖΩΝΝ Y. B.	56	10016	ά. Μπάραρ 15)7	ΧΡΙΣΤΙΑΝΑ ΤΡΑΝΣ 8.	56	19300	ά. Πειραιά 30)5 διά Νέρνα
ΤΖΩΡΤΖ Κ.	49	3676	ά. Πειραιά 14)7	ΧΡΙΣΤΙΝΑ (8)	60	8411	ά. Μπάρα 29)7 διά Σιγκαπούρη
ΤΖΩΡΤΖ Λ.	75	14800	ά. Ράς Τανόρα 27)7	ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	69	28006	ά. Ν. "Ορλεάνην 28)7
ΤΗΘΥΣ	73	3717	ά. Φρομάντλ 1)8 διά Π. Κέμπλα	ΧΡΥΣΟΠΗΓΗ ΙΙ	51	3856	εις μεσογειακάς μεταφοράς
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ	53	1325	ά. Είθονμάου 5)8 Ρόττερνταμ	ΧΡΥΣΟΥΔΑ ΙΙ	49	3422	ά. Πόρτ Σάιδ 4)8
ΤΙΤΙΚΑ ΧΑΛΚΟΥΣΗ	71	8976	ά. Ντόρμπαν 10)7 διά Περσικόν	ΩΚΕΑΝΙΣ	71	10024	ά. Λός "Αντζελες 19)7 Γιοκοχάμαν
ΤΟΓΚΟ	73	8927	ά. Κουδέτη 1)8	73	3717	ά. Ντόρμπαν 31)7	

1500 ANCHORS

—

Tα ύπό δενας σημαντικας

(Πλοία σημειωμένα δι' αστερίου (*) δέν είναι ουμεδημένα με τό Ν.Α.Ι.)

(κ.) = σημ. Κύπρου — (π.) = σημ. Παναμά — Τά υπόλοιπα φέρουν τήν λιθεριανήν)

ΑΓΓΕΛΑ ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ δ. 56	12231	δ. Παναμά 19)7	59	14722	ά. Ν. Όρλεάνην 29)5 Σ. Φερινάντο	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛA . . . 64	10472	ά. Κισσαραζό 27)7 διά Κόμπε	70	8823	ά. Ντόρμπραν 12)7 δι' Ιαπωνίαν	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΠΡΩΤΟΣ. *	69	9436	ά. Τακόμα 27)7 διά Γιοκοχάμα	56	10287	άργει είς Πειραιά πόλη 18)3
ΑΓΓΕΛΟΣ ΡΑΦΑΗΛA . . . 64	15867	δ. Σουέζ 4)8	60	10235	δ. Πόρτ Σαΐδ 6)7	
ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΕΡΑΦΕΙΜ	69	10625	έ. Τόκο 1)8	55	8828	ξ. 'Οζάκαν 2)7
ΑΓΙΑ (κ.) 58	3837	έ. Βηρυτόν 5)7	57	11929	ά. Κουβέιτ 10)7	
ΑΓ. ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.) . . . 56	20153	άργει είς Πειραιά πόλη 20)4	73	8824	ά. Γιοκοχάμαν 27)6 'Ακαζούτλαν	
ΑΓ. ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (κ.) . . . 54	8129	ά. Μπιλμπάν 31)7 δι' Αθάναν	12231	10499	άργει είς Πειραιά πόλη 24)5	
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (δ.)* . . . 59	27122	είς Πειραιά πόλη 19)5	56	20926	άργει είς Πειραιά πόλη 15.2.1974	
ΑΓ. ΒΛΑΣΙΟΣ V (δ.) . . . 56	20146	άργει είς Πειραιά πόλη 27)2	53	1231	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (κ.) . . . 51	8377	ά. Μπιλμπάν 22)5 δι' Αθάναν	68	44646	είς Πειραιά πόλη 21)2 (έπισκευα)	
ΑΓ. ΝΕΚΤΑΡΙΟΣ (κ.) . . . 44	1902	εις μεσογειακάς μεταφοράς	55	12380	ά. Σουέζ 23)6	
ΑΔΡΙΑΤΙΚ (π.) 73	18328	ά. Παρανάγκουα 24)7 δι' Ιταλίαν	47	2097	έ. 'Αλεξανδρειαν 17)6	
ΑΕΛΛΩ (δ.) 57	20745	άργει είς Πειραιά πόλη 14)6)74	55	8820	έ. Τζένταν 27)7	
ΑΖΕΛΙΑ (κ.) 54	1202	Παναμά 3)8	57	3143	ά. Ν. Όρλεάνην 11)6 δι' Αφρικήν	
ΑΗΓΕΩΡΓΗΣ (κ.)* . . . 53	2059	ά. Γιβραλτάρ 25)5	51	2983	ά. Ν. Όρλεάνην 26)7 δι' Εκουαντόρ	
ΑΘ. ΚΟΜΗΝΟΥ (κ.) . . . 56	13669	ά. Λίθερπουλ 23)7	56	2299	ά. Φώλες 6)8 διά Κρότων	
ΑΘΕΝ (κ.) 46	3921	ά. Λόλμας 25)5 διά Λάγκος	67	14845	δ. Κωνυπολίν 6)7	
ΑΘΕΝΣ 70	8825	έ. Ν. 'Υρκην 29)7	63	2261	έ. Πόρτ όφ Σπαίην 14)7	
ΑΘΕΝΣ ΝΤΑΙΗ (κ.) . . . 54	5130	ά. Τερεύθην 24)4 διά Βεγγάζην	58	5593	έ. Πόρτ όφ Σπαίην 6)8	
ΑΘΕΝΣ ΣΚΑΥ (κ.) . . . 59	7115	ά. Ντούάλα 29)4 διά Κρίμπι	68	16320	ά. Ρ. Τανούρα 24)7 διά Μπουσίρε	
ΑΘΗΝΑ (μικτόν) . . . 64	30682	έ. Πιούπινα 11)7	66	27985	ά. Μόμπιλ 25)7	
ΑΘΗΝΑ (κ.) 51	2178	έ. Γιοκουαϊκλ 3)8	58	13010	ά. Ρότερνταν 15)7 διά Γιθραλτάρ	
ΑΘΗΝΑ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗ . . . 68	16319	ά. Μόντρεαλ 21)6 δι' Ιράκ	62	44601	ά. Κάρυκ 'Αίλαντ 16)7 Μπελίνγκχαμ	
ΑΘΗΝΑ ΚΑΡΡΑ (δ.) . . . 67	44708	άργει είς Πειραιά πόλη 13)2	55	9097	ά. Σ. Τέων 20)4 δι' Αθάναν	
ΑΘ. Σ. ΝΙΑΡΧΟΥ (δ.) . . . 72	106623	ά. Κάρυκ 'Αίλ 27 διά Φός	61	22671	ά. Μπλεφαστ 3)8 διά Αθάναν	
ΑΘΗΝΙΑΝ (δ.) 61	31869	έ. Φιλαδέλφειαν 27)7	58	13023	ά. Μίλφορτ Χάφεν 5)8	
ΑΘΗΝΙΑΝ (κ.) 62	9943	έ. Μπάνινγκαρ 1)7	67	11826	ά. Βανκούμπερ 28)7 δι' Ιαπωνίαν	
ΑΘΗΝΗ ΑΟΥΡΟΡΑ κ.δ.* . . 56	12447	έ. Πειραιά 3)7	66	27824	ά. Ρότερνταμ 19)7 δι' Όράν	
ΑΘ. ΝΗΜΟΚΡΑΣY κ.δ. 51	8675	έ. Πειραιά 14)5	55	1802	ά. Βανκούμπερ 28)7 δι' Ιαπωνίαν	
ΑΘ. ΡΑΝΕΡ (δ.) 56	20207	έ. Λισσαδών 16)6	57	3405	ά. Απαπα(Αλγκος 15)7	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΚΑΥ* 59	8724	έ. Δουνκέρκην 31)7	67	3826	ά. Ρότερνταμ 16)7	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΠΙΡΤ κ.δ. . . . 55	10027	έ. Πειραιά 4)8	58	36911	ά. Ράς Τανούρα 31)7	
ΑΘΗΝΙΑΝ ΣΤΑΡ (κδ) . . . 58	11879	έ. Βοστώνην 17)2	56	20899	έ. Καράτοι 6)6	
ΑΘΗΝΙΚ (μικτόν) 67	48747	άργει είς Πειραιά πόλη 15)4	61	13901	έ. Κολομπία ρίθερ 24)7	
ΑΘΗΝΟΥΛΑ (δ.) 59	28693	έ. Πειραιά 6)6	62	10493	ά. Σιγκαπούρη 20)7 διά Π. Κελάγκ	
ΑΘΛΟΣ 60	10733	έ. Απατα(Δάγκος 5)5	67	3020	ά. Ρούεν 9)7 διά Λάς Πάλμας	
ΑΙΓΙΣ ΓΚΡΕΙΣ (κ.) . . . 58	8571	έ. Γιοκοχάμα 26)7	56	2198	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΓΙΣ ΘΑΝΤΕΡ (κ.) . . . 67	22146	ά. Κωνυπολί 8)7	57	2238	ά. Παλίς 18)6 διά Μαυριτανίαν	
ΑΙΓΙΣ ΜΑΪΤ (κ.) 57	8160	ά. Βαρκελάνη 26)7 διά Μασαλίαν	69	15869	ά. Μπ. Σαπούρ 25)6	
ΑΙΓΙΣ ΜΠΑΝΝΕΡ (κ.) . . . 69	9025	ά. Χάρην 5)7 δι' Αθάναν	57	10287	όπε παραλαβήν	
ΑΙΓΙΣ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.) . . . 57	8361	ά. Κλλαντ 29)7 διά Ν. Αφρικήν	60	11901	ά. Λοινίνον 30)6 διά Βρέμην	
ΑΙΓΙΣ ΣΤΟΡΜ (κ.) 66	22611	ά. Κωνυπολί 10)7 διά Μ. Θάλασσαν	62	10493	έ. Λορ. Μάρκες 24)6	
ΑΙΓΙΣ ΦΕ'ΙΜ (κ.) 69	9241	ά. Μπ. 'Άθρες 21)7 δι' Αθάναν	67	3020	ά. Κοκόρα 23)7 διά Χιροσίμα	
ΑΙΓΙΣ ΦΟΡΣ (κ.) 57	5943	ά. Παναμά 17)4	68	21399	ά. Γκάλφορπ 15)7 διά Π. Λίμον	
ΑΙΓΚΑ ΝΤ' ΟΡ (δ.) . . . 61	24871	άργει είς Τζάκουσιδι πόλη 21)4	73	119505	ά. Νιούπορτ 18)7 διά Βραζιλίαν	
ΑΙΗΒΟΝ 66	16464	ά. Ναγκόνγα 28)7 διά Ν. Αφρικήν	69	12143	ά. Κάρυκ 'Αίλ. 29)6	
ΑΙΘΑΙΔΑ 52	5778	ά. Γιοκοχάμα 12)5 διά Καζαμπάνκα	67	40037	ά. Κάρυκ 'Αίλ. 29)6	
ΑΙΘΡΑ 57	10044	ά. Μπ. Μασάρ 24)6 διά Μπ. Σαπούρ	68	21399	ά. Ν. Όρλεάνην 10)7	
ΑΙΚ. Μ. ΓΟΥΑΝΑΡΗ 67	28774	ά. Παναμά 30)7	69	12139	ά. Νιούπορτ 27)7 διά Κή Γουέστ	
ΑΙΚ'ΚΟΝ* 71	27958	ά. Φιλαδέλφειαν 26)7 διά Π. Ορντάς	73	13753	ά. Νιούπορτ 30)7	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΑΡΧΩΝ 71	15666	ά. Μημπιλ 5)3	73	21426	ά. 'Αίλι 25)7 (έπισκευα)	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖ 58	10018	ά. Κάρη 25)7 δι' Ιαπωνίαν	68	21418	ά. Σίδην 26)7	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΑΝ 71	15672	ά. Γιοκοχάμα 2)8	74	134900	ά. Φόρτιν 23)7 Ράς Τανούρα	
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ 58	10020	ά. Μημπιλ 10)7	63	33375	ά. Δουνκέρκην 21)6	
ΑΙΜΙΑΙΔΑ (κ.) 52	2517	άργει είς Πειραιά πόλη 6)2	64	10864	ά. Γιθραλτάρ 15)7 διά Κούβαν	
ΑΙΟΛΟΣ (κ.) 47	3345	ά. Ντούάλα 28)6 διά Τριπολίν	58	12239	ά. Γιοκοχάμαν 27)7 διά Κόμπε	
ΑΙΟΛΟΣ (δ.) 65	35324	ά. Ράς έ. Σδόμε 28)7 Σαίντ Κρουά	47	2503	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΓΑΙ ΑΜΠΙΣΙΟΝ (κ.) . . . 56	7712	ά. Μημπιλ 25)7	57	25441	ά. Ράς αινούρα 9)7 διά Μπατάγκας	
ΑΙΓΑΙΡ. ΓΚΡΕΙΣ (κ.) . . . 56	7120	ά. Ν. 'Υρκην 2)8 δι' Ακαζούτλαν	53	2236	εις μεσογειακάς μεταφοράς	
ΑΙΓΑΙΡ. ΜΟΝΤΕΣΤΥ (κ.) . . . 56	2500	άργει είς μεσογειακάς μεταφοράς	75	15000	ά. Μόντρεαλ 19)7 διά Λεινιγκραντ	
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΠΙΡΑΝΤ (κ.) . . . 55	9278	ά. Κωνυπολί 31)7	61	18482	έ. Κ. Τάουν 26)7	
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΙΝΖΕΡ. (δ.) . . . 59	17948	ά. Κωνυπολί 31)7	61	39949	έ. Καισαρία 28)6	
ΑΙΓΑΙΡ. ΣΠΙΡΟΥ (κ.) 57	11897	ά. Κωνυπολί 27)6 διά Κωνιστάντζαν	66	15597	ά. Χιροχάτα 21)7 διά Πογάκη	
ΑΙΓΑΙΡ. ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ κ.δ. . . 53	12407	άργει είς Πειραιά πόλη 19)8)74	44	3174	ά. Πόλες 17)7 διά Τοιότζια	
ΑΙΓΑΙΡ. ΧΟΟΥΝ (κ.) 52	6196	ά. Βιρτούδη 20)6 διά Ραβένα	63	13876	ά. Ν. Όρλεάνην 18)7 δι' Ιαπωνίαν	
ΑΙΤΖ. ΑΙΓΑΙΑΝΤ (μικτό) . . . 72	57802	ά. Κάρηγ 'Αίλ. 21)7 διά Μιζουσίμα	59	16047	ά. Μπ. Μασάρ 27)7 διά Νιούπραταν	
ΑΙΤΖ. ΓΟΥΑΙΗΒ (μικτ.) . . . 71	57830	ά. Ρότερνταν 1)7 διά Κή Γουέστ	60	6259	ά. Γιθραλτάρ 31)5 διά Θέουστα	
ΑΙΤΖ. ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ δ. 69	51627	ά. 'Αγ. Φραγκίσκον 31)7 Ντούμπα	56	19221	άργει είς Πειραιά πόλη 7)2	
ΑΙΤΖ. ΜΟΝΑΡΚ 67	32644	ά. Ρότερνταν 24)7 διά Χάμπτον πόδες	53	2802	ά. Μπ. ά. 6.11.74	
ΑΙΤΖ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ 54	7701	ά. Κωνυπολί 26)4	56	5593	ά. Π. όφ Σπαίην 29)4 διά Κούβαν	
ΑΙΤΖ. ΝΕΠΤΟΥΝ 67	32644	ά. Παναμά 15)6	63	9733	ά. Ν. 'Υρκην 26)7 διά Βοστώνην	
ΑΙΤΖ. ΝΤΟΦΙΛΟΝ (δ.) . . . 74	125000	έ. Τζεπάρι Ντανά 29)7	72	13120	ά. Ριο Γκράντε 23)6 δι' Όλλανδιαν	
ΑΙΤΖ. ΝΥΜΦΗ 66	22362	ά. Π. Καρτέρ 27)7 δι' Ιταλίαν	68	27989	ά. Νιαπιέρ 5)8	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.) 74	63000	έ. Κόμπε 3)8	58	10369	ά. Χάμπτον πόδες 27)6 δι' Ειρηνικόν	
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ δ. 75	117300	ά. Χακονάτε 5)8 διά Περικόν	63	29141	ά. Ρότερνταν 26)7 διά Ρούεν	
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ* 73	57800	ά. Λός 'Αντζελες 2)7 διά Ντούμπα	59	8837	άργει είς Τρινκομαλί πόλη 19)3	
ΑΙΤΖ. ΣΚΑΥ* 66	22362	ά. Ν. 'Ορλεάνην 26)7 διά Τοιταγκόγκ	43	1589	ά. Π. Σαΐδ 26)7 διά Κωνιστάντζαν	
ΑΙΤΖ. ΤΡΙΤΩΝ 65	18452	έ. Τοίμα 2)8	39	3381	μετων. «ΜΕΡΣΙΝΗ»	
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ 68	25433	ά. Γιθραλτάρ 1)7 δι' Η.Π.Α.	56	10180	έ. Αλεξανδρειαν 29)7	
ΑΚΟΥΑΓΚΛΟΥ 68	25433	ά. Πειραιά 28)6 δι' 'Ισθμια	65	25293	ά. Γιθραλτάρ 23)3	
ΑΚΟΥΑΓΚΡΕΙΣ 68	25433	έ. Γιοκοχάμαν 3)8	58	12101	ά. Αμδούργον 30)7 διά Σ. Ναζαίρ	
ΑΚΟΥΑΜΠΕΑ 67	27168	ά. Ριο 'Ιανείρον 20)7 δι' 'Εμδεν	61	9037	ά. Γιθραλτάρ 8)7 διά Μερσίνα	
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ 68	25433	ά. Γιθραλτάρ 27)7 διά Σπέτζια	53	18743	ά. Αγ. Φραγκίσκον 23)7 Ιαπωνίαν	
ΑΚΟΥΑΤΣΑΡΜ 68	25168	έ. Γιθραλτάρ 25)7	66	25291	ά. Κιούρασάδ 28)7	
ΑΚΟΥΑΦΑΙΗΘ 68	25155	έ. Ντούμπα 17)7	57	15406	ά. Σάντος 1)8	
ΑΚΟΥΑΓΛΑ Ι (κ.) 63	3488	ά. Ρούεν 19)6 διά Δουνκέρκην	64	28313	ά. Ράς έ. Σιδέρ 16)7	
ΑΚΡΙΤΑΣ (δ.) 58	23307	ά. Π. Τόρρες 19)7 διά Ρότερνταν	68	24894	έ. Φός 2)8	
			57	8560	ά. Μπιλμπάρ 24)7 δι' Αθάναν	

WALTER E. FRANK & Co. (SHIP MANAGEMENT) LTD.

CHARTERING, AGENCY, INSURANCE SHIP MANAGEMENT, SALE AND PURCHASE
14, BURY STREET
LONDON E.C.3

SPECIALISING IN GREEK TONNAGE

TELEPHONE: 01-283 7705
TELEX: 887028
CABLES: "BOWSHOT"

ΑΡΗΣ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)*	57	8620	ά. Πειραιᾶ 25) διά Νοσοφασίκην	GΚΡ. ΣΠΙΡΙΤ	70	22992	έ. Ρόπτερντας 13)7
ΑΡΗΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ κ.*	56	8782	δ. Πόρτ Σαΐδ 22)6	GΚΡ. ΤΕΜΠΑ	66	23570	έ. Καράτα 20)7
ΑΡΙΔΗΝΗ Ε. (κ.δ.)	62	25672	ά. Δός "Αντζελες 1)7 Σιγκαπούρην	GΚΡΕΙΣ (κ.)	55	2999	ό. Σουέζ 7)7
ΑΡΙΑΝΑ (κ.)	57	5237	ά. Ρόπτερντας 2)8 διά Καέν	ΓΛΑΥΚΗ	64	15240	ά. Λίθερπουλ 10)7 Μπ. "Αύρες
ΑΡΙΕΣ (π.δ.)	54	13432	ά. Ταμπίκο 28)4 διά Μανζανίλο	ΓΛΑΥΚΟΣ	68	16320	έ. Φιλασέλφειαν 28)7
ΑΡΙΕΤΤΑ (δ.)	62	25211	έ. Ρας ές Σιδέρ 7)7	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΑΜΜΕΡ κ.	61	12593	ά. Γιοκογάμα 24)5 διά Κοραμσάρ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (κ.)	35	992	άργει εἰς Νέαν 'Υδρην ἀπό 1)4	ΓΛΥΦΑΔΑ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	62	12148	ό. Μόλι 6)7
ΑΡΙΣΤΟΝ (κ.)	56	10242	ά. Ρόπτερντας 9)7 διά Βηρυτών	ΓΟΥΕΣΤΤΟΥΟΥΝΤ	70	11329	έ. Γκάλδεστον 24)7
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.)	55	22891	έ. Καλκούτα 1)7	ΓΟΥΕΣ, ΗΓΚΑ μετ.	63	43	δ. Κων)πολιν 25)7 δι' 'Αννάμπαν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	52	4303	ά. Γένοβα 1)8	Γ. ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	53	21284	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 15.9.74
ΑΡΙΩΝ	61	4460	ά. Καρατό 27)7 διά Κούδεα	Γ. ΙΝΤΣΠΡΕΙΟΝ (δ.)	57	25489	έ. Μπούλεν Μπαή 24)7
ΑΡΚΑΔΙΑ (κ.)	58	6380	έ. Χιούστον 17)7 διά Μπορτώ	Γ. ΙΝΤΑΣΓΡΥ (δ.)	57	25490	έ. Ν. 'Ορλεάνην 28)7
ΑΡΚΑΝΔΡΟΣ*	75	10000	δ. Μπρούμπουτελ 3)7 διά Λάγκος	Γ. ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ	57	26032	δ. Γιεραλτάρ 11)6 Σ. Σεμπάσιαν
ΑΡΜΑΡ (κ.)	54	9559	ά. Κουέιτ 14)6 διά Μπουσιρέ	Γ. ΙΝΧΕΡΙΤΑΝ (δ.)	58	25222	ά. Ρίο 'Ιανέρο 6)6 δι' 'Αρακατζού
ΑΡΜΟΝΙΚ (δ.)	67	45376	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 22)1	Γ. ΚΑΙΤΝΕΣ (δ.)	69	41477	ά. Πειραιᾶ 20)5 διά Νταμπιέρ
ΑΡΜΟΝΙΚΟΣ (κ.)	58	7906	ά. Γεραλτάρ 19)6	Γ. ΜΠΑΝΕΡ (δ.)	58	10546	ά. Μπούλεν Μπαή 10)7
ΑΡΝΤΕΝΑΛ (κ.)	48	3675	έ. Πειραιᾶ 16)6	Γ. ΜΠΟΥΤΥ (δ.)	57	20902	ά. Ν. 'Ορλεάνην 23)7 Βενεζουέλαν
ΑΡΟ (δ.)	56	22670	άργει εἰς ρ. Μπλακουώτερ ἀπό 11)7	Γ. ΜΠΟΝΤ (δ.)	57	20533	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 16)1 (Ἐπικενέαν)
ΑΡΟΖΑ (κ.)	56	10066	έ. Βαρκελώνην 19)6	Γ. ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	67	22549	δ. Γιεραλτάρ 29)6 διά Κούνελαν
ΑΡΟΥΑΝΑ (π.)	54	1960	ά. Κοραμπά 17)7	Γ. ΝΑΥΤΙΟΣ	67	23064	έ. Γένοβα 29)7
ΑΡΤΑ (κ.)	56	1647	εἰς Ντακάρ 26)5	Γ. ΝΕΓΚΟΣΙΕΙΤΟΡ	68	22513	ά. Ράς Τανόρα 24)5
ΑΡΤΕΜΙΣ (δ.)	75	60800	άργει εἰς Κούρε ἀπό 16)7	Γ. ΝΕΙΜΙΟΡ	68	23064	δ. Κων)πολιν 29)7
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ II	64	18000	έ. Φουκουγιάμα 1)8	Γ. ΝΕΙΤΣΑΡ	67	23064	έ. Μπωμόντ 27)7
ΑΡΥΑ ΝΙΚΟΥ*	63	10382	ά. Χερδόρυγον 5)7 διά Περσικόν	Γ. ΝΙΟΣ	68	22531	ά. Ράς Τανόρα 19)6
ΑΡΧΩΝ (δ.)	74	59000	άργει εἰς Τρινκουάδ 1)5	Γ. ΝΟΜΑΝΤ	68	22531	έ. Λισσαθώνα 27)7
ΑΣΗΜΑΚΗΣ (κ.)	52	2180	ά. Πειραιᾶ 4)8 διά Χαλκίδα	Γ. ΝΟΜΠΙΔΙΤΥ	67	22549	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)12)74
ΑΣΗΜΙΝΑ	66	35001	δ. Γιεραλτάρ 11)7 δι' Ιταλίαν	Γ. ΝΟΟΥΑΕΤΣ (δ.)	69	41477	έ. Ν. 'Ορλεάνην 19)7
ΑΣΙΑΤΙΚ (μικτόν)	71	70482	ά. Γιουροπόρτ 23)7 διά Χάμπον ρόδος	Γ. ΝΤΙΟΥΕΤ (μικτ.)	71	51878	έ. Ν. 'Ορλεάνην 8)7
ΑΣΠΥΡ (κ.)	50	5421	έ. Απαπα(Λάγκος 18)4	Γ. ΝΤΟΥΑΛΙΤΥ (μικτ.)	70	51878	ά. Κάρυκ 'Αιλ. 30)7 διά Σεντάι
ΑΣΤΡΑΠΗ (μικτόν)	63	33375	ά. Γεραλτάρ 3)7 δι' 'Αρξού	Γ. ΤΖΑΣΤΙΣ (δ.)	54	20864	ά. Πειραιᾶ 25)6
ΑΣΤΡΟ ΒΕΝΤΣ (κ.)*	57	3373	έ. Μπάρ 1)7	Γ. ΦΑΙΗΟ (δ.)	64	49437	έ. Πειραιᾶ 3)8
ΑΣΤΡΟΣ	75	14500	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)1	Γ. ΦΡΕΝΤΣΙΠ (δ.)	65	49437	ά. Ράς Τανόρα 13)7
ΑΣΤΥΑΝΑΣ (κ.)	50	13066	δ. Σάντος 27)7 διά Μπιλμπάο	Γ. ΧΑΠΙΝΕΣ (δ.)	71	102326	έ. Κάρυκ 'Αιλ. 31)7
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	72	11000	έ. Σπέτζια 3)17	Γ. ΧΕΡΟ (δ.)	70	100175	ά. Κόρ δλ 'Αμάγια 8)7 Ρ. 'Ιανέρο
ΑΤΖΙΔΙΤΥ*	59	10389	δ. Πόρτ Σαΐδ 6)7	Γ. ΧΟΝΟΡ (δ.)	71	100175	ά. Πειραιᾶ 8)6
ΑΤΑΝΤ. ΕΜΠΕΡΟΡ	6.	138000	ά. Τεμπά Μπαή 27)6	Γ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ (δ.)	72	102300	ά. Μπαλμπά 11)7
ΑΤΑ. ΕΜΠΡΕΣ (δ.)	74	138000	άργει εἰς Π. Φορτίν ἀπό 10)5	ΓΟΥΟΤΕΡ ΠΡΙΝΣ κ.δ.	62	23497	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12)3
ΑΤΑ. ΗΓΚΑ	63	15977	έ. Ντάρμπαν 26)7	ΓΡΑΝΑΔΑ	56	10180	έ. Ακαζούθιλαν 1)6
ΑΤΑ. ΜΑΡΚΕΣ (δ.)	68	40962	ά. Μένα Σαούδ 19)7 Σαίντ Κρουά	ΓΡΕΦΟΣ	59	10542	έ. Νεάπολιν ἀπό 8)11)74
ΑΤΑ. ΜΕΡΜΑΙΝΤ	54	16006	ά. Ρουέν 21)6 διά Μπαγκλαντές	ΔΑΜΙΑΝΟΣ (δ.)	54	11385	έ. 'Απαπα(Λάγκος 4)6
ΑΤΑ. ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	68	48936	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 19)1	ΔΑΝΑΟΣ (κ.)	39	4569	έ. Τάραντα 1)7
ΑΤΑΝΤ. ΜΠΑΡΟΝ	6.	120000	ά. Γένοβε 1)8 διά Περικόν	ΔΑΦΝΗ (μικτόν)	53	31289	δ. Κων)πολιν 25)7 διά Γαλλίαν
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣ (δ.)	64	38538	ά. Ρόσετον 30)7 διά Βαλτιμόρην	ΔΕΚΑΤΡΙΑ (κ.)	57	1977	ά. Νταμάρι 16)7
ΑΤΑ. ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	66	40884	ά. Βαλτιμόρην 3)17	ΔΕΛΦΙΑΝ (κ.)	62	12116	έ. Ήσωθι Ματάντιας 24)7
ΑΤΑ. ΦΙΟΥΡΥ	60	10389	ά. Βαλτιμόρην 10)5	ΔΕΛΦΟΙ (κ.)*	59	8786	ά. Χιούστον 27)6 διά Βαλπαραΐζο
ΑΤΑ. ΧΕΛΜΣΜΑΝ	69	16291	ά. Ντόρμπραν 31)7 διά Βενετίαν	ΔΕΣΠΟ. ΠΟΝΤΙΚΟΥ (κ.)	57	10319	έ. Μομάσαν ἀπό 17)8)74
ΑΤΑ. ΧΕΡΙΤΑΤΖ	69	16291	ά. Βακαριάμα 13)7 διά Παναμᾶ	ΔΗΛΑΟΣ	59	9493	ά. Χάρηρην 17)6 διά Λίμπρεδηλ
ΑΤΑ. ΧΗΡΟ	69	16320	ά. Ρόπτερντας 24)7 διά Κίναν	ΔΗΔΑΙΟΣ Ι. (π.)*	57	1177	ά. Πειραιᾶ 26)7 διά Τρίπολιν δ
ΑΤΑ. ΧΟΡΑΙΖΟΝ	69	16291	ά. Βομβάν 13)6	ΔΗΜΗΤΡΗΣ Κ. (π.)	47	1651	ά. Ντακάρ 11)8 διά Νιγηρίαν
ΑΤΑ. ΥΩΚ	69	16291	έ. Ύρκον 25)7	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (μικτόν)	71	3817x	ά. Κάρυκ 'Αιλ. 16)7 διά Βανγκαρέ
ΑΤΟΜΙΚ (δ.)	67	45321	έ. Πόρτλαντ Με. 21)7	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ Δ. Μ. δ.	53	13173	έ. Ορλεάνην 27)7
ΑΤΤΙΚΑ ΣΗ (κ.)*	50	1439	έ. 'Απαπα(Λάγκος 13)6 ΕΠΩΛΗΘ	ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	36	4967	ά. Πειραιᾶ 8)5 διά Μασσαλίαν
ΑΥΡΑ (κ.)	45	1589	έ. μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΙΑΜΑΝΤΟ (κ.)	52	8202	δ. Γιεραλτάρ 7)6 δι' 'Απαπα(Λάγκος
ΑΥΤΑΔΕΛΦΟΣ (κυπρ.)	56	8136	δ. Κων)πολιν 18)5	ΔΙΟΝΥΣΟΣ ΙΙ. (κ.)	54	2756	Φρότσουν 21)6 διά Λαττάκια
ΒΑΛΛΑ ΝΤΕ ΠΙΚ. (κ.)	58	10057	ά. Ρόπτερντας 7)6 διά Κούδα	ΔΟΚΤ. Δ. Κ. ΣΑΜΥ μ.*	68	54513	ά. Κασιμά 3)7 διά Κόρ δλ 'Αμάγια
ΒΑΛΛΙΔΑΝΤ	60	9088	ά. Π. Καρτιέρ 31)7 δι' 'Αλγερίαν	ΔΡΕΠΑΝΟΝ (π.)	65	21449	έ. Τάπα 18)7
ΒΑΛΛΙΔΑΝΤ Β. (κ.)	48	4310	δ. Κων)πολιν 31)7	ΔΡΟΜΩΝ	64	17487	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 10)5
ΒΑΡΒΑΡΑ Σ. (κ.)*	51	2501	εἰς Νεάπολιν ἀπό 26.6.73	ΔΡΟΣΙΑ	55	2983	ά. Ταγκουαράδμας 30)7 Βενεζουέλαν
ΒΑΣΙΛΗΣ (δ.κ.)	58	12369	έ. Ντάρμπαν 2)8	ΔΡΟΡΙΕΣ	58	8431	έ. Ντάρμπαν 30)7
ΒΑΣΩ Μ. (κ.)	51	1019	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΔΩΡΙΟΣ (δ.)	67	43231	ά. Τάλεο 14)7 δι' 'Αρούμπαν
ΒΕΓΟΝΙΑ (κ.)	52	6576	ά. Παναμᾶ 11)5 δι' 'Αθάναν	ΔΩΤΩ	68	35191	ά. Παναμᾶ 22)7
ΒΕΛΑΝΤΑ*	57	10311	έ. Ιστομά 31)7	Ε. Δ. ΠΑΠΑΛΙΟΣ (κ.)	58	9431	ά. Παναμᾶ 6)4 δι' 'Αδάναν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ ΣΗ (κ.)	54	2842	ά. Πειραιᾶ 7)6 δι' Ιστανίαν	ΕΒΡΟΣ	63	15983	ά. Εσκουμίντες 22)6 διά Τανάνιαν
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΠ (κ.)	68	9070	ά. Κων)πολιν 23)4	ΕΙΡΗΝΗ Γ.*	51	3065	ά. Κόρ δλ 'Αμάγια 15)7 Βραζίλιαν
ΒΙΒΗ (κ.)	34	2709	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΙΡΗΝΗ ΛΕΜΟΥ (δ.)	72	113780	ά. Παναμᾶ 12)7
ΒΙΚΤΩΡ (κ.)*	64	4281	ά. Κων)πολιν 13)6 Μαύρην Θάλασσαν	ΕΙΚΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	52	15623	ά. Ν. 'Ορκην 17)7 διά Φλώσιγκ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ I	72	18953	ά. Βαρκελώνη 6)6 Μπουνέος 'Άρες	ΕΙΚΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	72	14801	ά. Σάντος 12)7 διά Λόρτερνταμ
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (κ.)	58	8510	εἰς Σάφι 6)6	ΕΙΔΕΙΣ ΙΙΙΙΙ (κ.)	52	2007	ά. Γιεραλτάρ 22)6
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (δ.)	58	11625	ά. Σιγκαπούρη 6.12.74	ΕΙΔΕΙΣ ΙΙΙΙΙ (κ.)	52	2553	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	68	31093	έ. Σάντος 30)7	ΕΙΔΕΙΣ ΙΙΙΙΙ (κ.)	52	2484	έ. μεσογειακάς μεταφοράς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Μ. (δ.)	57	11554	άργει εἰς Σπέτζια ἀπό 6)10)1	ΕΙΔΕΙΣ ΙΙΙΙΙ (κ.)	55	4037	έ. Πειραιᾶ 19)6
ΒΛΑΣΙΟΣ Μ. (κ.)*	48	1845	ά. Πειραιᾶ 9)2	ΕΙΛΕΚΤΡΑ Ε (δ.κ.)	57	15729	έ. Ν. 'Ορλεάνην 27)7
ΒΟΛΙΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	55	1038	εἰς μεσογειακάς μεταφοράς	ΕΙΕΝ	67	27989	ά. Πιοκοχάμα 8)6 διά Γκλαντστόουν
ΒΟΡΡΑΣ	58	11677	άργει εἰς Χαλκίδα 27)5	ΕΙΕΝΑ (κ.)*	52	2673	ά. Λουάντα 21)6
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	56	4027	ά. Πειραιᾶ 12)7 διά Λεμεσόσ	ΕΙΕΝΑ ΒΕΝΙΖΕΔΟΥ 5.	58	20830	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 26)11)74
ΒΡΙΣΗΣ (κ.)	57	4471	ά. Πειραιᾶ 5)7 διά Λεμεσόσ	ΕΙΑΣΒΕΤ (κ.)	39	4996	ά. Πόρτ Τζεντλ 26)6
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ	56	8615	ά. Μ. δλ 'Αχματί 23)7 Μοντεβίδεον	ΕΑΚΙΝΑ (κ.)	57	6309	ά. Αμέρεραν 16)6 δι' Ικίτος
ΒΡΟΝΤΗ (μικτόν)	64	33245	ά. Μαρσίν 30)6 Κόλπον Η.Π.Α.	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΑ.δ.	75	44000	ά. Βαρκελώνη 22)6 δι' 'Αθάνανα
Γ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ	68	24894	ά. Αμορδόργον 15)7	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΑ. δ.	75	59000	ά. Μάρια 31)7
ΓΑΙΡΑΕΤΟΣ (δ.)	56	62231	ά. Πόρτ Καμπούς 27)6 διά Πειραϊκά	ΕΛΛΗΝ 2 (κ.)	52	8194	ά. Πόρτ Σαΐδ 14)7
ΓΑΙΑΝΗΣ (κ.)	56	9537	ά. Βαλτιμόρην 19)7 διά Νιουχάφεν	ΕΛΛΗΝΗ (κ.)	61	10080	άργει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 31)3
ΓΙΟΥΡΟΣΕΥΛΟΡ (κ.)	58	4234	ά. Βιζικαποτάνημ 15)7	ΕΑΜΟΝΑ (κ.)	62	12230	ά. Λονδίνον 6)8
ΓΙΟΥΡ. ΣΚΑΪ'	55	1275	ά. Γκρέιτ Γάρμουθ 5)7	ΕΑΜΟΝΑ (π.)*	57	6503	έ. Μπ. 'Αρες 24)6
ΓΙΩΡΓΗ ΜΑΤΟ. (κ.)	60	4246	ά. Κολόπο 14)7 διά Σιγκαπούρην	ΕΑΝΑ (κ.)	58	8374	δ. Πόρτ Σαΐδ 28)7
ΓΙΩΡΓΗΣ ΤΣΟΥΝΗΣ (κ.)	54	2666	ά. Σιγκαπούλη 16)7	ΕΑΠΙΔΑ (κ.)	56	8382	ά. Τσούκουμ 26)7 διά Κουβέιτ
ΓΙΩΤΑ Σ. (κ.)	54	5663	ά. Γιεραλτάρ 17)4 δι' 'Αννάμπα	ΕΑΤΙΝΑ (κ.)	56	10774	ά. Μουρούραν 24)7
ΓΚΑΙ'Υ ΦΑΙΗΘ (κ.)*	55	2763	ά. Ρόπτερντας 27)6 διά Πειράκα	ΕΑΜΜΑΝ. ΜΑΡΚΟΥ	60	8539</td	

NAFTIKA CHRONIKA

A FORTNIGHTLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 366

EDITOR: D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 77, Notara Street

15th AUGUST 1975

Our Shipyards

Greece is in the happy position of being one of the shipbuilding nations of the world. The country's shipbuilding and ship repair industry is a mature and well-equipped one. We have three large units — at Skaramanga, Eleusis and on the island of Syros. They are all in a position to undertake extensive and complicated repair jobs on large vessels and build such things as 43,000-ton bulk carriers and complex products carriers. They are staffed by skilled technicians and experienced engineers.

In addition, the smaller yards at Perama, with their minimal equipment, have performed and are performing wonders in the shipbuilding field. A recent British order for two 6,000-ton vessels from the Perama-Itea yards is indicative of their technical potential.

Further investments can do much to increase and expand the installations of the three large yards and of the Perama yards as well. We need more drydocks for one thing. We also need an industry to produce ships' gear and propulsion engines. An agreement exists between Skaramanga Yard and Fiat to that effect but it has not yet been implemented. The local steel industry must reach a point of development where it can produce steel plates for shipbuilding.

We cannot consider ourselves to possess a complete and self-sustaining shipbuilding industry until these things are done.

What has been achieved so far has been due entirely to the efforts of private initiative. It is now up to the State to pick up the ball and carry it to the goal of a thriving and prosperous shipbuilding and ship repair industry that will provide work for many more thousands of Greek workers and earn the country the foreign exchange it needs so badly.

A happy development in this respect is the recent resolution of the Currency Committee of the Bank of Greece concerning loans. However, it needs to be amended according to the suggestions of the industries concerned if it is to be at all effective.

Repair Bases

We do not disagree, on principle, with the Governor of the National Bank of Greece's announcement to the effect that Crete would be provided with the wherewithal to become a ship repair centre and a transit point for goods traded between Europe and the Middle East.

Any measures to help our ship repair industry are more than welcome. But what would be more logical would be to extend such assistance to existing units before thinking of setting up new ones.

Convenience Flags

Perhaps there has been no more important event in the recent history of merchant shipping than the development of the flag of convenience or of necessity, depending on the point of view of the observer. So much has been written about it that if it were collected in volumes, they would require a

medium-sized Liberian bulk carrier to hold them all.

Needless to say, much of this literature is critical and condemnatory and, also needless to say, much of the criticism was justified in view of the liberties the flag of convenience allowed the shipowner to take with respect to safety, crew make-up, wages, cargo handling, insurance, etc.

Today, however, the foreign flag has gained international recognition. It is no longer used to cover the operations of small and insignificant vessels but flies proudly over the sterns of the largest and most modern units of multinational shipping companies. It is no longer the refuge of small operators of limited means but is used to further the financial expansion of large and powerful shipping conglomerates. The ships themselves are in no way deficient in safety measures or supervision and their officers and crews are just as qualified and sometimes more highly paid than their counterparts on ships that fly the national flag.

The foreign or convenience flag will disappear only if the plan of some visionaries is ever applied by which a common or world flag is formed to take its place.

As far as Greek owners are concerned, the flag of convenience helped them survive a difficult period and was responsible for the remarkable developments that followed by which they now control the largest merchant fleet in the world.

Buying Fever

During the last week in July the only buyers of second-hand ships were Greeks. Their purchases were:

— The Japanese motor-tanker "TATSU-TA MARU" of 90,268 dwt. built in 1965 due for survey in September 1976. 20,700

hp Sulzer engine. Purchase price: \$ 3.2 million.

— The motor-tanker "TAIKOSHAN MA-RU" 68,435 dwt. built in 1963, last survey Sept. 1974. B & W 18,900 hp engine. Bought by New York Greeks for \$ 1.6 million. Ship needs extensive repairs. Price paid was \$ 100,000 more than scrap value.

— The British tweendecker motorship "INCHONA" of 12,000 dwt. built in 1960, 1973 survey, 4,800 hp Doxford engine. Bought by Greeks for \$ 2.1 million.

— The turbine-driven "BENGALEN" of 11,570 dwt. built in 1956 survey extended to November 1975, 9,100 hp engine. Speed 16 knots. Purchase price: \$ 635,000.

— The bulk carrier "BELBLUE" 18,402 dwt. built in 1968, April 1973 survey, 8,400 hp MAN engine with 5/8-ton cranes sold for \$ 5.25 million.

The Greeks continue to buy, hoping for an upturn in the freight market. Their persistence in this respect has paid dividends many times in the past and why should it not do so again, with the Russians about to import 20 million tons of grain?

Praiseworthy Initiative

We have received a letter from Captain Pantelis Skopinakis, master of the m.v. "Florita" describing the initiative of a fellow-captain, Yangos Tripolitis (whose ship is not named) in organizing transport and other services among some hundred Greek ships anchored in the roads off Lagos, Nigeria.

According to Captain Skopinakis, these ships, as well as many other non-Greek vessels, will have to remain anchored off Lagos for anything from five to six months before they can unload. Meanwhile, the Nigerian authorities have neglected them completely, failing to provide means of

ΜΑΚΗΣ ΖΕΡΒΟΣ “Β. Σ. ΚΑΡΟΥΛΙΑΣ” Α.Β.Ε.Ε.

Διεύθυνσης: Τηλ.: 99.28.049

Κατάστημα: ΑΛ. ΣΟΥΤΣΟΥ 4 - 6 ΤΗΛ.: 616.026
626.054 ΑΘΗΝΑΙ

Έργοστάσιον: ΑΛΕΞΙΟΥΠΟΛΕΩΣ 29 ΤΗΛ.: 99.17.469
99.16.759 ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΙΣ

ΤΕΛΕΣ: 6680 ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΝΣΙΣ: WALKAR

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ - ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ - ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΠΟΤΩΝ, ΣΙΓΑΡΕΤΤΩΝ

Δυνάμεις νὰ σᾶς έχουπηρετήσωμεν μὲ BOND STORES & CIGARETTES, διὰ τὰ κάτωθι εἰδη:

ΟΥ·Ι·ΣΚΥ, ΡΟΥΜΙ, ΚΟΝΙΑΚ, ΜΠΡΑΝΤΥ, ΤΖΙΝ, ΒΟΤΚΑ, ΛΙ-ΚΕΡ, ΒΕΡΜΟΥΤ, ΑΠΕΡΙΤΙΦ, ΟΙΝΟΙ, ΚΑΜΠΑΝΙΤΗΣ, ΖΥΘΟΣ, ΤΣΙΓΑΡΑ, ΠΟΥΡΑ, ΚΑΠΝΟΣ.

Ἐπίσης, ὡς ἀντιπρόσωποι καὶ εἰσαγωγεῖς τῶν περιφημοτέρων οἰκου ποτῶν διὰ τὸν κόσμον, ἀναλαμβάνομεν τὴν ἀποστολὴν τῶν δώρων σᾶς διὰ τὰς ἐ-ορτάς.

transport to and from the shore or any facilities for supplying them with fresh water and supplies.

Captain Tripolitis called a meeting of all the Greek captains involved and, after obtaining their consent, placed himself in charge of organizing a shuttle service to and from shore with ships' motor lifeboats and lines of communication among all the Greek ships in the roads. Exchange of visits and information was also organized and, Captain Skapinakis says, this initiative really saved the day for hundreds of Greek seamen who would otherwise have "gone round the bend" in such conditions.

Captain Tripolitis is to be highly commended for his presence of mind and we are grateful to Captain Skapinakis for bringing this development to our attention.

Incredible Charges

The following account of a voyage by a Greek ship belonging to a reliable and very well-known company contains charges that seem incredible. Yet they are vouched for by the crew-members making them and, we imagine, have also been communicated to the Ministry of Mercantile Marine.

The text is as follows:

"We sailed from Antwerp with a load of grain for Pakistan. We did not take on fresh water or supplies. We were told we would put in at Las Palmas for these. However, we did not stop at Las Palmas and were told we would call at Cape Town. We rounded the Cape without stopping at Cape Town either and finally reached Pakistan with many shortages in the victualling line. We took on supplies for one week. Meanwhile, we were also short of fuel. We only had enough diesel oil for the generator.

But the hunger was beginning to become unbearable. Meat, fish, cheese and vegetables had finished. We had a few beans, some rice, flour, butter, jam and olives. The fresh water was honey-coloured from rust in the tanks.

"Of our five lifeboats, three had holes in them while the other two could not be lowered because the davits wouldn't work. There was no ventilation in our cabins. The heat was oppressive and there were so many cockroaches that when we slept they would march in line over our bodies.

"We do not know whom to appeal to. Perhaps the Ministry — now that we are a democracy again."

It is up to the Ministry to act on this, indeed. To look into the charges and decide whether they are true or perhaps exaggerated. And if they are true, to take action against the owners. But what action?

Greek Hospitality

Greek ships are always welcomed in foreign ports by those who come into contact with them because of the warmth and hospitality they find on board. Indeed, the officers and crew are so courteous and so generous in their dealings with pilots, port authorities, agents, shipchandlers, etc. that in no time at all they have forged close bonds of friendship that are recalled with gratitude and pleasure by the people involved.

This does not seem to be the case with some foreign ships calling at Greek ports. We have been told of two cases where the Greek pilot was treated in way that leaves much to be desired. The first case is that of a pilot who had to spend five hours on the ship in question. He was not even of-

fered a glass of water on the bridge while the captain, almost beside him, sat down to a regal meal. The second case involves a pilot who had to spend four hours on a ship and ran out of cigarettes. He was given a packet by the ship's captain who willingly pocketed the 20-drachma piece the pilot offered in payment!

Differences in Wages

In our last issue we listed the wages of Norwegian officers and seamen. In doing so, we noticed that the differences in wages between corresponding ranks were not similar when compared to the Greek wage scale. Thus, for instance, the Norwegian chief officer is paid almost the same wage as the chief engineer with a difference of six pounds. On the other hand, the second engineer's wage is sixty-five pounds less than that of the chief officer, while the radio officer's wage is three hundred pounds less. In fact, radio officers are paid less than a second mate and an electrician.

There is also a large difference between the wage of a second and third mate (ninety pounds) whereas Greek second and third mates receive equal wages.

Although a Greek steward gets slightly less than a cook and as much as an oiler, a Norwegian steward gets a wage that lies between that of a third and second mate and is more than the wage of a radio officer or electrician. On the other hand, a cook earns less compared to the bosun, as happens with us.

Of course, the differences may be offset by bonuses and other benefits but they are considerable and they are a curious reflection on the wage evolution of the two merchant navies.

NIPPON YUSEN KAISHA

(N.Y.K. LINE-TOKYO)

Τακτική Γραμμή ἐξ Ἰαπωνίας καὶ τὰνάπαλιν διὰ 2 πλοίων μηνιαίως: μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς ἑτέρους λιμένας Ἀπὸ Ἀνατολῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες δι' ὅλην τὴν Ἑλλάδα:

«ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.»

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 35 - 39. ΜΕΓΑΡΟΝ ΛΕΜΟΥ - ΤΗΛ. 4521.111