

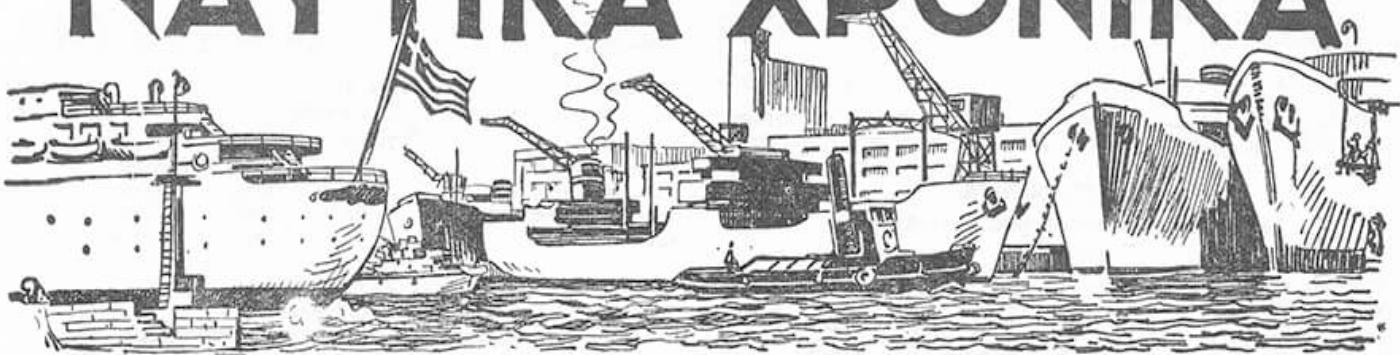
NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1961

Αρ. Φύλλου 620/379

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 620/379

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1961

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ",

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

852 ΣΚΑΦΗ, 5.857.189 Τ. ΓΚΡΟΣ

Πολλαὶ καὶ ἐνδιαφέρουσαι προκύπτουν διαπιστώσεις ὅπο τὴν ἀνασκόπησιν τῶν πετραγμένων τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ ἔτους. Ἀθρόας ὑπῆρχαν αἱ νέαι ἄγοραὶ μεταχειρισμένων πλοίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, περιωρισμένος ὁ ἀριθμὸς τῶν καθελκύσεων, ὅλιγαι αἱ πωλήσεις εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστάς πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν, μειωμέναι αἱ διαλύσεις καὶ βραδὺς ὁ ρυθμὸς τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ. Πάντως, αἱ νέαι προσκτήσεις ἀπέδωκαν μίαν καθαράν προσθήκην ἀπὸ 35 σκάφη, 282.568 τ. γκρός, ἥτις καὶ ἀνεδίβασε τὴν δύναμιν τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος εἰς 852 σκάφη (300 τ. γκρός καὶ ἄνω), τῶν τούνων γκρός 5.857.189. Ἡ δύναμις αὕτη, λαμβανομένην ὑπὸ ὄψιν καὶ τῶν σκαφῶν μεγέθυνος 100 ἑως 299 τ. γκρός, μᾶς δίδει ἔνα σύνολον ἀπὸ 1064 πλοίοις, χωρητικότητος 5.894. 645 τ. γκρός καὶ μᾶς κατατάσσει εἰς τὴν "Ἐκ την θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου. Διὰ τε τὴν Κυανόλευκον καὶ διὰ τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας», ἡ ἐπὶ πλέον διαφορὰ τοῦ πρώτου τριμήνου ἀνεφέρετο εἰς 32 σκάφη καὶ 238.992 τ. γκρός, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αὐξῆσιν τῆς δυνάμεως, ὑπὸ τὰς ἔξ σημαίας, εἰς 1552 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 12.439.756 τ. γκρός. Μία λεπτομερεστέρᾳ ἀνάλυσις τῶν ἀριθμῶν ἀποκαλύπτει τὴν δραστηριότητα τῆς μεγάλης πλέον ναυτιλίας μας, ὡς αὐτὴ ἀντικατοπτρίζεται ἀπὸ τὸν πλούτον τῶν σημειωθεισῶν, ἐντὸς ἐνὸς μόνον τριμήνου, μεταβολῶν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων, μὴ περιλαμβανομένων τῶν ἀγοραπωλησιῶν μεταξὺ Ἑλλήνων:

ΑΙ ΣΗΜΕΙΩΘΕΙΣΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ

Καθελκυσθέντα σκάφη	10	τ. γκρός	124.803
Μεταφερθέντα εἰς τὴν Κυανόλευκον	22	»	181.266
Προσθήκαι ἀπὸ νέας ἄγοράς	39	»	207.991
Πωληθέντα εἰς ἀλλο. ἐφοπλιστὰς	8	»	35.147
Πωληθέντα πρὸς διάλυσιν	8	»	39.217

Σύνολον 87 » 588.424

Αἱ μεταβολαὶ αὗται ἀνεφέροντο εἰς 73 τράμπτες φορτηγά, 468.801 τ. γκρός καὶ εἰς 14 δεξαμενόπλοια, 119.623 τ. γκρός. Εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι διὰ τὰ καθελκυσθέντα σκάφη (4 φορτηγά τράμπτες, 4 «μπάλκ - κέρριερς» καὶ 2 δεξαμενόπλοια) προωρίζοντο διὰ τὴν Κυανόλευκον, ὥστε κατὰ τὸ νωπὸν εἰσέτι παρελθόν ἡ λιβεριανὴ σημαία διεξιδίκει τὴν «μερίδα τοῦ λέντοντος». Οἱ ἀπανταπτρισμοὶ ἡκολούθησε τριμήνου, ἥτοι ἔνστην τὸ πλοίον ἀνὰ τέσσαρας ἡμέρας, ἐνῷ εἰς προηγούμενα τρίμηνα εἶχε σημειωθῆ ὁ ρεκόρ ἐνὸς πλοίου καθ' ἡμέραν. Αἱ ἄγοραι μεταχειρισμένων πλοίων ἔκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἡσαν εὑρεῖας ἐκτάσεως (39 σκάφη, 207.991 τ. γκρός), ἀλλ' ἔξ αὐτῶν μόνον τὰ 15 ἐτέθησαν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, τὰ δὲ ὑπόλοιπα ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» καὶ κατὰ προτίμησιν ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου (13 σκάφη). Δέοντα ἐνταῦθα τὸ προστεθῆ, διὰ τοῦτο αἱ σημαίαι εὐκολίας ἐνεφάνισαν καθαρὸν μείωσιν, ἔξαιρέσει τῆς λιβανικῆς, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοῖα	Τ. γκρός
Ἑλληνική	+ 35	+ 282.568
Λιβεριανή	- 8	- 58.080
Παναματίκη	+ 1	- 1.374
Κοσταρικανή	- 5	- 23.795
Ὀνδουριανή	- 1	- 7.251
Λιβανική	+ 10	+ 46.924

Διαφορὰ + 32 + 238.992

Αἱ ἀνωτέρω διαπιστώσεις δῆληγούν εἰς ὠρισμένα ἀξιόλογα συμπερά-

σματα: "Οτι ἡ ἐνίσχυσις τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον δυνάμεως συνεχίζεται, μὲ τὴν ἐλπίδα νὰ ἐπιταχυνθῇ εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον. "Οτι — ἀντιστοιχῶς πρὸς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Κυανόλευκου — ἔξακολουθεῖ ἡ ἀποχώρησις ἀπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας», τινὲς τῶν ὀπίων δριστικῶν ἐγκαταλείπονται. "Ηδη, ἡ δύναμις ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, ὑπερτερεῖ τῆς δυνάμεως ὑπὸ τὴν λιβεριανήν, κατὰ 1.142.237 τ. γκρός, ἐνῷ ἡ δύναμις ὑπὸ τὴν παναματίκην σημαίαν διαρκῶς μειούται. Τὸ αὐτὸ παρατηρεῖται καὶ διὰ τὴν πλοιοκτησίαν μας ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Όνδουρας. Θά ἔξαλειφθῇ αὐτή, ἢν ἔξελθουν τῆς δυνάμεως τῆς ὠρισμένα σκάφη — κυρίως δεξαμενόπλοια. "Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὴν Κοσταρικανήν, ἔγγιζε τὸ τέρμα τῆς διὰ τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν. "Ἀπέμειναν εἰς αὐτὴν 10 μόνον σκάφη, 24.626 τ. γκρός, παλαιάς ἡλικίας, ἀργούντας καὶ κατεδικασμένα πρὸς διάλυσιν. "Άλλας καὶ ἡ πλοιοκτησία μας ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου, ἔγγιζουσα περίτου τὸ ήμισυ ἐκατομύριον τόννων γκρός, δὲν φάνεται νὰ παρέχῃ ἐλπίδας περαιτέρω διογκώσεως, μετὰ τὰ σημειώνατα πρὸ τούς μόλις κρούσματα ἀκυρώσεως πωλήσεων, διότι αἱ ἀρμόδιαι λιβανικαὶ ἀρχαὶ καθιστέρησαν ἐπὶ μακρὸν τὴν χορήγησιν τῆς αἰτηθείσης διαγραφῆς τῶν σκαφῶν ἀπὸ τὸ λιβανικὸν νηολόγιον. Κατὰ τίνας ἐκ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, δὲν ἀποκλείεται νὰ εὑρεθῶσι συντόμως πρὸ διαμικῆς ἀποχώρησεως ἀπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου, ἥτις μάλιστα περιελήφθη ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὸν κατάλογον τῶν «σημαίων εὐκολίας» καὶ εἴναι ηδη ἐκτεθειμένη εἰς τὰς κυρώσεις τὰς προερχομένας ἀπὸ τὸν διεθνῆ ναυτεργατικὸν συνδικαλισμόν.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Βαίνομεν αἰσίως πρὸς τὴν δύναμιν τῶν 6.000.000 τόννων γκρός. "Αν λάδωμεν, ὡς μέτρον, τὴν καθαρὰν προσθήκην κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον ἐκ σκαφῶν 282.568 τ. γκρός καὶ δεχθῶμεν τὴν ίδιαν ἀναλογίαν καὶ διὰ τὰ ἐπόμενα τρίμηνα, τότε τὸ ἔτος θὰ λήξῃ μὲ καθαρὰν προσθήκην 950.000 τ. γκρός, γεγονός, διόπει τὸ ήμισυ 6.8 ἐκατομύριών τ. γκρός — νὰ ὑπερτερήσουμε σημαντικῶς τὴν ιαπωνικὴν σημαίαν (6.3 ἑκατ. τ. γκρός) καὶ νὰ καταλάβωμεν σταθερῶς τὴν Π.Ε.Μ.Π.Τ.Ν. Η πρόθλεψις αὐτῆς δὲν πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἔκτος τῶν πραγμάτων. Βαίνεται ἐπὶ συντηρητικῶν ἀριθμῶν. "Υπάρχουν ηδη πληροφορίαι, ὅτι ἀρκετά ὑπὸ τὴν σημαίαν Λιβερίας καὶ Παναμά φορτηγά μας μεταπολεμής ναυπηγήσεως καὶ τινὰ δεξαμενόπλοια, συντόμως θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Σχετικαὶ βολιδοσκοπήσεις ἔγενοντο ηδη πρὸ τὰς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ Υ.Ε.Ν. καὶ λεπτομέρειαι ἔζητήθησαν διὰ τὴν ἀκολουθητέαν — ἀπλῆς τε — διαδικασίαν.

"Οπωσδήποτε, κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν πρώτον τρίμηνον τοῦ ἔτους ἐπραγματοποιήθησαν 43 ἔγγραφαί πλοίων, 321.903 τ. γκρός, ὡς ἔχησε κατὰ κατηγορίας μονάδων:

Φορτηγά μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	14	τ. γκρός	135.393
Φορτηγά ποτηρικής ναυπηγήσεως	13	»	94.892
Φορτηγά προπολεμ. ναυπηγήσεως	3	»	3.220
Δεξαμενόπλοιοι μεταπολ. ναυπηγήσεως	4	»	57.932
Δεξαμενόπλοιοι ποτηροπ. ναυπηγήσεως	2	»	9.216
Δεξαμενόπλοιοι προπολ. ναυπηγήσεως	1	»	707
Ἐπιβατηγά	2	»	18.474
Διάφορα	4	»	2.069

Σύνολον 43 » 321.903

Κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον αἱ διαγραφαὶ ἐκ πάσης αἵτιας περιέλαβον 8 σκάφη, 39.335 τ. γκρός, ἔχοντα κατὰ κατηγορίας τὴν κάτωθι κατανομήν:

Φορτηγά μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	2	τ. γκρός	8.189
Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	3	»	21.328
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	2	»	8.572
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσεως	1	»	1.246
Σύνολον	8	»	39.335

Ο δυναμαστικός κατάλογος των άνωτέρω έγγραφών και διαγραφών και ή αίτια της σημειωθείσης μεταβολής δείκνυνται άπο τὸν κατωτέρω πίνακα:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός
'Απολλωνία	10.300 καθελκυσθέν εἰς 'Ιαπωνίαν
'Αργονάυτης	14.200 καθελκυσθέν εἰς 'Ιαπωνίαν
Ζαρασούντρας	10.900 καθελκυσθέν εἰς 'Ιαπωνίαν
Κάππαιν Τζάν Λ.	13.800 καθελκυσθέν εἰς 'Ιαπωνίαν
Κάνοπους	10.500 καθελκυσθέν εἰς 'Ολλανδίαν
Μαριέττα	10.000 καθελκυσθέν εἰς 'Αγγλίαν
Μιχάλη Κ.	7.905 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
Μοντέγκο	14.203 καθελκυσθέν εἰς 'Ιαπωνίαν
Μπάρμπα Χρήστος	9.923 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
Ντόνα Κατερίνα	9.746 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
'Οδυσσεύς	2.047 ἀγορασθὲν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Ούρανία	2.203 ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Πόλλους	10.500 καθελκυσθέν εἰς 'Ολλανδίαν
Πολυζένη Κ.	9.166 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
Σκάφη 14	135.393

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός
'Αγια Σοφία	7.298 ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
'Αντωνάκης	7.185 ἀγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
Βετανούλα	7.140 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
'Ερνα Σταθάτου	7.246 ἀγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
'Εφη ΙΙ	7.176 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
Κατερίνα	7.155 ἀγορασθὲν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Κυμώ	7.292 ύποστείλαν τὴν Κοσταρικανήν
Λιλή Κ. Μιχάλου	7.291 ἀγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας
Νορλάντια	7.251 ύποστείλαν τὴν ὄνδυριανήν
Παντάνασσα	7.143 ἀγορασθὲν ἐκ Καναδᾶ
Σίμος	7.275 ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας
Σπάρτον	8.247 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
Χριστίτσα	7.193 ἀγορασθὲν ἐξ 'Ιταλίας
Σκάφη 13	94.892

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός
'Ιόλη	1.333 ἀγορασθὲν ἐκ Σκανδινανίας
Κλέαρχος	1.001 ἀγορασθὲν ἐξ 'Ολλανδίας
Μαρία Μπούρμπούλη	886 ἀγορασθὲν ἐξ 'Ιταλίας

Σκάφη 3

3.220

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός
Γουόρλιν Χόπ	16.200 ναυπηγούμενον εἰς Σκαραμαγκάν
Κάθιμος	14.200 ναυπηγήθεν εἰς 'Ολλανδίαν
Παναγία	16.215 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
Σάν Στέφανο	11.317 ἀγορασθὲν ἐκ Νορβηγίας

Σκάφη 4

57.932

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός
'Αμάλθεια	612 ύποστείλαν τὴν λιθεριανήν
'Εριέττα	8.604 ἀγορασθὲν ἐκ Πορτογαλίας

Σκάφη 2

9.216

σ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρός
'Αμφιτρίτη	707 ἀγορασθὲν ἐξ 'Αγγλίας

Σκάφος 1

707

ζ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

T. γκρός

'Αθήναι	9.237	ἀγορασθὲν ἐξ 'Ηνωμ. Πολιτειῶν
'Ακρόπολις	9.237	ἀγορασθὲν ἐξ 'Ηνωμ. Πολιτειῶν

Σκάφη 2

18.474

η) ΔΙΑΦΟΡΑ

T. γκρός

'Αννιτα (ἀλ.)κόν	1.162	ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
'Αργώ (κόστερ)	389	ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Βερνίκου Βαρδάρα (ρυμ.)	123	ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Κωστής (κόστερ)	395	ἀγορασθὲν ἐκ Σουηδίας

Σκάφη 4

2.069

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός

Δέσποινα Κ.	6.117	πωληθὲν εἰς "Αγγλίους
Σίρκλε	2.072	πωληθὲν εἰς Γιουγκοσλαύους

Σκάφη 2

8.189

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός

Κέιπ Δρέπανον

7.123 ἔγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς

Ναδιγκέϊτορ

7.176 ἔξοκεῖται ἔδυθίσθη Ειρηνικὸν

Φωτουλιά

7.029 ἐπωλήθη εἰς ἑφοπλ. Χόγκ Κόγκ

Σκάφη 3

21.328

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός

Χρυσάνθη Π.

1.246 ἐπωλήθη εἰς Γάλλους

Σκάφος 1

1.246

Προκύπτει ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 35

σκάφη, 282.568 τ. γκρός, ἥπις προστιθέμενη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν

τὴν 'Ιανουαρίου δύναμιν μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην, ὑπὸ τὴν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ, ἀπὸ:

852 σκάφη, 5.857.189 τ. γκρός

Η δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως

180 τ. γκρός 1.672.064

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως

353 » 2.253.148

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως

38 » 140.841

Δεξαμενόπλοια μεταπολ. ναυπηγήσεως

72 » 1.348.558

Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως

17 » 106.353

Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως

12 » 65.011

'Υπερωκεάνια

5 » 90.429

'Επιθατήγα

51 » 128.334

Διάφορα

124 » 52.451

Σύνολον

852 » 5.857.189

Είναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι η ἐλληνικὴ σημαία κυματίζει στὸ μερὸν ἐπὶ 252 σκαφῶν (180 φορτηγῶν καὶ 72 δεξαμενοπλοίων) συνολικής χωρητικότητος 3.020.622 τ. γκρός, ἅπιαν εἶναι μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Η χωρητικότης αὕτη καλύπτει τὰ 51.6% τῆς συνολικῆς δυνάμεως, ποσοστὸν δηλαδή, τὸ ὅποιον δὲν ἐνεφάνισε ποτὲ ἄλλοτε ἡ ναυτιλία μας. 'Αξίζει νὰ διλέχηται τὸ ποσοστὸν αὐτὸύ φθάνει εἰς τὰ 54.5% δι' ὀλόκληρον τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τὰς «σημαίας εύκολίας» διόμου λαμβανομένας. 'Ιδού οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως

261 τ. γκρός 2.373.093

Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως

237 » 4.397.104

Σύνολον

498 » 6.770.197

CARGO SHIPS & TANKERS, INC.

SHIP OWNERS AND OPERATORS

BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE AND CONSTRUCTION OF SHIPS

NEW YORK 4, N.Y.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Βραδέως, άλλα σταθερώς, ή έλληνική πλοιοκτησία άπομακρύνεται από την λιβεριανή σημαία. Κατά το 1959 έσημειώθη άποχώρωσης σκαφών μας 858.259 τ. γκρός και κατά το 1960 έτερων 1.412.533 τ. γκρός, έχασε δηλαδή έντος διετίας ή σημαία τής μικράς ταύτης άφρικανικής δημοκρατίας σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 2.270. 792 τ. γκρός, άναλογούντα πρός 283.849 τ. γκρός κατά τρίμηνον. Η άναλογία της τοιαύτης μειώσεως υπέλειφθη κατά σημαντικόν βαθμὸν διά το πρώτον τρίμηνον τοῦ 1961, δε περιωρίσθη εἰς μίσια καθαρά μείωσιν 58.080 τ. γκρός. Τούτο ώφειλετο εἰς τὴν ἐπιβράδυνσιν τοῦ ἔπαντα πατρισμοῦ ἀφ' ἐνὸς καὶ τὴν νηολόγησιν ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν Λιβερίαν ἀριθμοῦ τίνος νεοαγορασθέντων σκαφῶν. Πάντως, κανένα νεότευκτον σκάφος — φορτηγὸν ἢ τάνκερ — δὲν ἐνεγράφη εἰς τὴν Λιβερίαν. Αἱ μεταβολαὶ τοῦ α' τριμήνου ἀνέρερον εἰς 8 μόνον ἔγγραφάς πλοίων, 64.482 τ. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως	6	τ. γκρός	43.509
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	1	»	10.259
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	1	»	10.714

Σύνολον	8	»	64.482
---------------	---	---	--------

Ἐναντὶ τῶν περιωρισμένων αὐτῶν προσθηκῶν διεγράφησαν 16 πλοῖα, χωρητικότητος 122.562 τ. γκρός, μὲ τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως	4	τ. γκρός	36.740
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως	7	»	48.038
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	1	»	1.698
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	1	»	16.205
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	2	»	19.259
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	1	»	612

Σύνολον	16	»	122.562
---------------	----	---	---------

Ο ὄνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ προσθηκῶν καὶ διαγραφῶν δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ**α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός
'Αρκάς	7.159 ἀγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
Γκλόρια Δ.	7.250 ἀγορασθὲν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Κύμα	7.248 ἀγορασθὲν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Μαριελίν	7.311 ἀγορασθὲν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Μαριτύχη	7.282 ἀγορασθὲν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Μαρνίπο	7.259 ἀγορασθὲν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σκάφη 6	43.509

β) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
Σόλ	10.259 ἀγορασθὲν ἐξ ἀλλοδαπῆς
Σκάφος 1	10.259

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
Δημήτριος	10.714 ἀγορασθὲν ἐξ Ἡνωμ. Πολιτειῶν
Σκάφος 1	10.714

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ**α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ**

	Τ. γκρός
Μιχαήλ Κ.	7.905 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Μπάρμπα Χρήστος	9.923 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ντόνα Κατερίνα	9.746 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Πολυζένη Κ.	9.166 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Σκάφη 4	36.740

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
'Αρης	2.687 ἐπωλήθη εἰς Ἱταλοὺς
'Ατλαντικ 'Οριόδ.	7.248 ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαποῦς
'Εθηκούθια	8.247 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
'Εφθη 11	7.176 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Μάουντ 'Ορθρυς	7.050 ἐπωλήθη ἐφοπλ. Χόγκ Κόγκ
Νάσιοναλ Τρέιντερ	8.490 ἐγκατελείφθη εἰς ἀσφαλιστὰς
Φιντέλιτου	7.140 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Σκάφη 7	48.038

**ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ**

**MARITIMA FINANZIARIA S.p.A. - TRIESTE - VIA ROSSINI No. 2
STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS**

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Καπετάν Μανώλης	1.698	ἐπωλήθη εἰς "Αγγλους
Σκάφος 1	1.698	

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Παναγία	16.215	ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Σκάφος 1	16.215	

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός		
"Ομηρος	8.627	ἐπωλήθη Γερμανούς διαλυτὰς
"Ομνιον Πάτιονη	10.632	ὑψωσε τὴν ἀστερόδεσσαν
Σκάφη 2	19.259	

οτ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός		
'Αμάλθεια	612	ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον
Σκάφος 1	612	

Προκύπτει ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας μίσια καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 8 σκάφη, 58.080 τ. γκρός, ἥτις ἀφαιρούμενή ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἰανουαρίου δύναμιν, μᾶς διδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν, ἀπὸ:

406 σκάφη, 4.714.952 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως	74	τ. γκρός	649.400
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως	105	»	747.882
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	34	»	108.648
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	148	»	2.743.634
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	41	»	405.932
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	3	»	36.486
"Υπερωκεάνια	1	»	22.970

Σύνολον	406	»	4.714.952
---------------	-----	---	-----------

Τὸ ποσοστὸν τῶν πλοίων μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καλύπτει τὰ 71.9% της δυνάμεως, διότι ἀναφέρεται εἰς 222 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 3.393.034 τ. γκρός. Τὰ φορτηγὰ τῆς κατηγορίας ταύτης εἶναι δόλιγα (649.400 τ.), ἐνῷ τὰ δεξαμενόπλοια ἀνέρχονται εἰς 2.743.634 τ. γκρός καὶ συνθέτουν τὸ ημίσιον τῆς ἀλληλικῆς δυνάμεως, ἀλλὰ καὶ τὴν σημαντικὴν βελτίωσιν τοῦ ποσοστοῦ τῆς εἰς σκάφη μεταπολεμικῆς κατασκευῆς. Κατ' ἀντίθεσιν ἐξ ἀλλού πρὸς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, τὰ φορτηγὰ καὶ τὰ δεξαμενόπλοια πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως ἀνέρχονται μόνον εἰς 173, χωρητικότητος 1.298.948 τ. γκρός, ἐναντὶ ἀντίστοιχου ἀριθμοῦ διὰ τὴν Κυανόλευκον ἀπὸ 420 σκάφη καὶ 2.565.353 τ. γκρός.

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΟΝΔΟΥΡΑ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ

Ἡ ἀποκώρησις τῆς πλοιοκτησίας μας καὶ ἀπὸ τὰς τρεῖς ταύτας σημαίας είναι σταθερά ἐπὶ σειράς ἡδη προηγουμένων τριμήνων, διάστημα την ἀποκώρησην μεταφέρειν τοῦ πλοίου την ἐποχή την οποίαν τοῦ παραπομένων μόνον σημαίαν, τὸ ἀναστοπούμενον πρώτον τρίμηνον τοῦ διετού τοῦ παραπομένου προτέοντος ἔτους, δόποτε, δόλως, τῆς σημειώσεως, τὸ παρόληκη ἐπανάλημψης των. "Αν μάλιστα προστεθούν καὶ νέαι, διεθύνους χροιάς, δυσχέρειας, περὶ τὴν διασείρισην τῶν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» πλοίων, πρώτη η παναματική θα αἰσθανθῇ τὸν ἐξ αὐτῶν δυσμενῆ ἀντίκτυπον. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α' τριμήνου, οἱ σημειωθεῖσαι προσθῆκαι ἀνέρέροντο εἰς πέντε φορτηγά, ὡς ἔχησαν:

Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	3	»	11.335
Σύνολον	4	»	20.575

Αἱ μεταβολαὶ αὕται δείκνυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρω δύναμεν τοιαύτην κα-

τάλογον τῶν προστεθέντων καὶ τῶν διαγραφέντων σκαφῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
κισσούλας	4.672
Τζών Γ.Λ.	7.251
Σκάφη 2	11.923

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
Τζίπου Κίγκ	3.915
Έλενα	1.953
Μάντυ	1.410
Σκάφη 3	7.278

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
Παναγία Τ.	9.240

Σκάφος 1	9.240
----------------	-------

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
Τζίπου Κίγκ	3.915
Έλεκτρικ	4.963
Μάστερ Κομηνής Κ.	2.457

Σκάφη 3	11.335
---------------	--------

Προήλθεν ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς ἡ καθαρὰ προσθήκη 1 σκάφους καὶ ἡ μείωσις τῆς χωρητικότητος κατὰ 1.374 τ. γκρός, εἰς τρόπον, ὥστε ἡ σημειωνὴ δύναμις ὑπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑ·Ι·ΚΗΝ σημαίαν, ἀποτελεῖται ἀπό:

178 σκάφη, 1.246.268 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθετον:

Φορτηγά μεταπόλ. ναυπηγήσεως	7	τ. γκρός	51.629
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	111	>	690.827
Δεξαμεν. μεταπόλ. ναυπηγήσεως	12	>	217.619
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	16	>	212.153
Δεξαμεν. προπόλ. ναυπηγήσεως	4	>	33.722
'Υπερωκεάνια	2	>	35.860
Διάφορα	26	>	14.458

Σύνολον	178	>	1.246.268
---------------	-----	---	-----------

Ἡ ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗ σημαία εἶχε μίαν μόνιν μεταβολήν, τὴν διαγραφὴν τοῦ φορτηγοῦ «Νορδάντια» 7.251 τ. γκρός, ποτὲ ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον. Κατόπιν τούτου ἡ ὑπάρχουσα τὴν Ιηνή Ιανουαρίου δύναμις τῆς ἐμειώθη εἰς:

15 σκάφη, 173.729 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, εἶχε τὴν κάτωθι σύνθετον:

Φορτηγά προπόλ. ναυπηγήσεως	6	τ. γκρός	47.779
Δεξαμεν. μεταπόλ. ναυπηγήσεως	5	>	87.293
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	1	>	12.224
Δεξαμεν. προπόλ. ναυπηγήσεως	3	>	26.433

Σύνολον	15	>	173.729
---------------	----	---	---------

Τὰ περισσότερα ἐκ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν ἀνήκουν εἰς τὸν κ. 'Ωνάσην καὶ ὁντος δι' οἰονδήποτε λόγον ἐγκαταλείψῃ τὸ δύνασιν τῶν νηολόγιον θά παύσῃ καὶ ἡ ἐν λόγῳ σημαία νὰ ἐνδιαφέρῃ τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτήσιαν.

Ἡ σημαία τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ ἐκμεδενίζεται, ὅφ' ἡ ἡμέρας ἡ κυβέρνησί της — κατόπιν βρετανικῆς ὑποδείξεως — ἀπηγρέυεται τὰς νηολογίσεις ξένων πλοίων καὶ ἡκύρωσε τὰς ὑπαρχούσας. Κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους διεγράφησαν τῆς δυνάμεως τῆς τρία φορτηγά, ἵνα τάνκερ καὶ ἵνα τῆς κατηγορίας «διάφορα» συνολικῆς χωρητι-

κότητος 23.626 τ. γκρός.

Τὰ διαγραφέντα σκάφη ἔσαν τὰ κάτωθι:

Τ. γκρός

Αμάντα II	3.131	διαλυθὲν εἰς Ιταλίαν
Κυμώ	7.292	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Κυριάκος	2.057	διαλυθὲν ἐν Ελλάδι
Μανολίτο	7.210	ὑψώσαν σημαίαν Λιθάνου
Σάν Ζουάν	4.105	διαλυθὲν εἰς Ιταλίαν

Σκάφη 5

Μετ' ἀφαίρεσιν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν ἀπὸ τὴν δύναμιν τῆς Ιηνής Ιανουαρίου, ἀπέμειναν ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ:

10 σκάφη, 24.626 τ. γκρός

Καὶ τὰ δέκα αὐτὰ σκάφη ἀναφέρονται εἰς φορτηγά προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἄτινα ἀπὸ μακρού χρόνου παραμένουν ἐν παροπλισμῷ καὶ εἰναι καταδικασμένα, ὡς παρήλικα, νὰ διαλυθοῦν.

Ο ΛΙΒΑΝΟΣ ΚΑΤΑΚΤΑ ΕΔΑΦΟΣ

Ἡ νέα αὕτη «σημαία εὐκολίας» ἔξακολουθεῖ νὰ προσελκύῃ τοὺς πιστοὺς ὀπαδοὺς τῆς ἀσύνθετας, μολονότι κατὰ τὰς τελευταίας ἔδδομάδας, ὡς ἀνεφέραμεν ἐν προλόγῳ, ἐσημειώθη ποιά τις κάμψις τῆς ἐμπιστοσύνης, δυναμένη — τάσις — νὰ ἔξελιχθῇ καὶ εἰς φυγήν. Ἡ ματαίωσίς μιᾶς πωλήσεως εἰς ἀγοραστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἐνὸς φορτηγοῦ μας ὑπὸ σημαίαν Λιθάνου καὶ ἡ διακινδύνευσις ἐτέρας, λόγῳ καθιστερήσεως τοῦ ἔγγραφου διαγραφῆς ἀπὸ τὸ νηολόγιον, ἀπετέλεσαν μίαν ἀπειλητικὴν προειδοποίησιν, ητίς ἐνέδειλεν εἰς ἀνησυχίας τοὺς ἐνδιαφερομένους πλοιοκτήτας. Πάντως, κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον προστέθησαν:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	7	τ. γκρός	48.274
Φορτηγά προπόλ. ναυπηγήσεως	6	>	13.542

Σύνολον

Σύνολον	13	>	61.816
---------------	----	---	--------

Αἱ κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα διαγραφαὶ περιέλαβον:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	1	τ. γκρός	7.060
Φορτηγά προπόλ. ναυπηγήσεως	2	>	7.832

Σύνολον

Σύνολον	3	>	14.892
---------------	---	---	--------

Ὁ δυνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν ἔχει ὡς ἔξῆς:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

T. γκρός	
Γρανικός	7.282
Ζέφυρος	7.273
Αούσιος	7.161
Μανεγκίνα	7.210
'Ομόνοια	7.280
Ταρσεὺς	5.023
Τρίτο	7.045

Σκάφη 7

T. γκρός	
Άδελφότης II	3.725

ὑπέστειλε τὴν Κυανόλευκον

Άρτιγκας	2.904
----------------	-------

ἡγοράσθη ἐκ Νορβηγίας

Μιχάλης Κ.	1.866
------------------	-------

ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας

Σάιν Τζόρτζ	1.653
-------------------	-------

ἡγοράσθη ἐκ Κόντινεντ

Σάουθπορτ	937
-----------------	-----

ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας

Τρίας	2.457
-------------	-------

ὑπέστειλε τὴν παναμαϊκήν

Σκάφη 6

T. γκρός	
Μαργκαλάντε II	7.060

ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς

Σκάφος 1

T. γκρός	
Σκάφος 1	7.060

TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK

ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH

GEORGE CARRAS, INC.

17, STATE STREET

NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

FOR ALL PORTS OF PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Καπετάν Μανώλης	2.407	έξωκειλεν εις Καζαμπλάγκαν
Φανερωμένη	5.425	έπωλήθη εις Ιάπωνας διαλυτάς
Σκάφη 2	7.832	

'Από τάς ἀνωτέρω μεταβολάς προηλθε μία καθαρά προσθήκη ἀπό 10 σκάφη και 46.924 τ. γκρός, ητις προστιθέμενή είς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ιην' Ιανουαρίου δύναμιν, μάς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ΛΙΒΑΝΟΥ, ἀπό:

91 σκάφη, 422.992 τ. γκρός

'Η δύναμις αὐτῆς περιλαμβάνει μόνον τράμπας φορτηγά καὶ κατανέμεται ἀπὸ πλευρᾶς ἡλικίας, ως κάτωθι:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	50	τ. γκρός 300.100
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	41	> 122.892

Σύνολον 91 > 422.992

Παρέχεται ἡ διευκρίνησις, ὅτι τὰ ἀνωτέρω σκάφη δὲν ἀνήκουν εἰς γνωστοὺς ἐφοπλιστικούς Οίκους, ἀλλ' εἰς μεμονωμένους πλοιοκτήτας, οἵτινες διὰ νὰ ἐκμεταλλεύθων ἐπωρέλδως περιστρέψαν τὰ σκάφη τῶν, κατὰ τὴν παρούσαν ὕσεσιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἔτράπησαν πρὸς τὸν Λίβανον, δπου ἡ φορολογία εἶναι σχεδὸν ἀνύπαρκτος, καὶ ἡ ἀσύδοσιά εἰς τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων καὶ εἰς τὸ μισθολόγιον, ἔξοφαλισμένη!..

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΕΞ ΣΗΜΑΙΩΝ

Προκύπτει, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν δεδομένων, ὅτι ἡ δύναμις ὑπὸ τὰς ἔξη σημαίας, ητις κατὰ τὸ 1960 ἐνέφανισε μείωσιν κατὰ 32 σκάφη και 255.395 τ. γκρός, ἡκοιλούθησε καὶ πάλιν πορείαν πρὸς τὰ ἄνω, αὐξηθεῖσα κατὰ τὸ α' 3ηνην ἔ.ε. κατὰ 32 πλοῖα και 238.992 τ. γκρός, διὰ νὰ φθάσῃ ἡδη εἰς:

1552 σκάφη, 12.439.756 τ. γκρός

'Ἐν ἀνακεφαλαίωσει, ἡ δύναμις τῶν 6 σημαιῶν ἔχει ως ἔργη:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοῖα	Τ. γκρός
Ἐλληνική	852	5.857.189
Λιβεριανή	406	4.714.952
Παναμαϊκή	178	1.246.268
Λιβανική	91	422.992
Όνδουριανή	15	173.729
Κοσταρικανή	10	24.626

Σύνολον 1.552 12.439.756

Ἡ σύνθεσις τῆς χωρητικότητος ταύτης κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι κατανομήν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	261	τ. γκρός 2.373.093
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	619	> 3.991.957
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	129	> 444.786
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	237	> 4.397.104
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	75	> 736.662
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	22	> 151.652
'Υπερωκανία	8	> 149.259
'Επιβατηγά	51	> 128.334
Διάφορα	150	> 66.909

Γενικὸν σύνολον 1.552 > 12.439.756

'Εσημειώσαμεν ἡδη, ὅτι σκάφη (φορτηγά καὶ τάνκερς), συνολικῆς χωρητικότητος 6.770.197 τ. γκρός, καλύπτουν τὰ 54.5% τῆς ἀνωτέρω δυνάμεως. 'Υπάρχουν, δμως, ἀκόμη παρήλια φορτηγά πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 748, συνολικῆς χωρητικότητος 4.436.743 τ. γκρός, ἔναντι ἀντιστοίχου ἀριθμοῦ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ἀπὸ 97 σκάφη, 888.314 τ. γκρός. Δικαιολογεῖται ἡ πρόσδεψις, ὅτι κατὰ τὰ προσεχὴ ἔτη δυνατον νὰ ἴδωμεν μειουμένην τὴν χωρητικότητα τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας, μὲ παράλληλον, δμως, βελτίωσιν τοῦ ποσοστοῦ εἰς σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως.

HELLENIC SHIPSTORES

B R E M E N

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ,,

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - RNODENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ἔρηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ
ολικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Night Phones :

B. Fotou 49 46 98

J. Karagiannidis 53154

Telegrams:

SHIPCHANDLER BREME

Office :
Bremen 13, Liegnitzstr. 68
Telephones: 71346/47

Η ΑΡΓΗΣΑΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

105 ΣΚΑΦΗ, 704.466 Τ. ΓΚΡΟΣ

Αἱ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἐπισημανθεῖσαι εύνοϊκαὶ συνθῆκαι, βραδείας μέν, ἀλλὰ σταθερᾶς ὑποχρήσεως τῆς ὑφέσεως εἰς τὸν παγκόσμιον ναυλαγοράν, διετηρήθησαν καὶ κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, διὰ τὰ σκάφη ἔρηρον φορτίου, κυρίως, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ μειωθῇ ἡ ἀργούσα χωρητικότης κατὰ 13 σκάφη καὶ 89.348 τ. γκρός. 'Η μείωσις αὐτῆς ἀνεφέρετο ἐξ διλοκήρησος εἰς τὰ τράμπας φορτηγά, τῶν δποίων ὁ παροπλισμὸς ὑπεχώρησε κατὰ 12 σκάφη καὶ 99.062 τ. γκρός, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, ἀτίνα ἐμειώθησαν μὲν κατὰ ἔνα πλοῖον, δμως πρὸς τὸ τονάκι, δμως, ηύξιθησαν κατὰ 9.714 τ. γκρός. Πράγματι, ἡ ναυλαγορᾶς διά τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων, ἐνεφάνισε μὲν παρήγορον βελτίωσιν, ητις δμως ἀπεδειχθεῖσα συμπτωματικὴ καὶ ταχέως ὑπεχώρησε. 'Υπὸ τὸ φῶς αὐτῆς τῆς ἀναλαμπῆς μερικὰ δεξαμενόπλοια, ναυλαδέντα, ἐπανήλθον εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν, συτόμως, δμως, προσετέθησαν εἰς τὰς τάξεις τοῦ παροπλισμοῦ ἔτερα, ἐλλείψει ἐπικερδοῦς ἀπασχολήσεως. Εἰς τοῦτο καὶ ὀφείλεται ἡ ἀλαφρά ἐπὶ πλέον διαφορά, ητις θὰ ἥτο ἀρκετά μεγαλυτέρα, ἀν ὑπελογίζοντο καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, ἀτίνα διατίθενται ὑπὸ τῶν πλοιοκτήτων τῶν εἰς μεταφοράς γεννημάτων, πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ παροπλισμοῦ.

'Η βελτιωμένη ἀφ' ἔτερου θέσις τῶν φορτηγῶν ἔρηρον φορτίου ὠφείλετο, κυρίως, εἰς τὸν κινεζικὸν λιμένα, δστις ὑπεχρέωσε τὴν κυβερνήσιν τοῦ Πεκίνου νὰ προθῇ εἰς ἀκτεπάμενας ἀγοράς δημητριακῶν ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν καὶ τὸν Καναδάν, καθὼς ἀπίστησε καὶ ὄρυζης, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ναυλώσιν σεβαστοῦ ἀριθμοῦ ἐλληνικῶν φορτηγῶν διὰ τὰς ἐπειγούσας ταύτας μεταφοράς. Τὴν θέσιν τῶν ἀπορροφηθέντων ὑπὸ τῆς Ἐρυθρᾶς Κίνας πλοίων ἐκάλυψαν ἔτερα σκάφη, ἀρκετὰ τῶν δποίων — λίμπερτος κυρίως — ἐπανήλθον εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ. Δυστυχῶς, ἡ τοιαύτη μεταβολή, γενομένη ὑπὸ συνθῆκας μεγάλης προσφορᾶς τονάκι, συνεκράτησε τὴν ὑφεσιν τῶν ναύλων, οἵτινες ἐλαφρῶς μόνον ἐβελτιώθησαν. 'Ισως, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, ἀν ἐνισχυθῆ περαιτέρω, ως ἐλπίζεται, ἡ ζήτησις διὰ γεννήματα καὶ μεταλλεύματα καὶ ἀν συνειδούσιον μὲ ζωηρότητα αἱ μεταφοραὶ παλαιοσιδήρων πρὸς κάλυψιν τῶν μεγάλων ἀναγκῶν τῆς ιστινονής χαλιδωργίας, τότε, ὑπὸ μίαν ισόρροπον προσφοράν καὶ ζήτησιν χωρητικότητος, ἐνδέχεται οἱ ναύλοι νὰ βελτιωθοῦν περαιτέρω. 'Ἄσ μὴ λημονήται, δμως, ὅτι πληστάζει ὁ Μάτιος, ἡ περιωρισμένης συμήσως μεταφορικῆς κινήσεως περιόδου.

Πάντως, εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου τριμήνου εύρισκοντο παρωπλισμένα εἰς διαφοροῦς ἐλληνικούς λιμένας καὶ κατὰ προτίμησιν εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς, 24 ἐλληνικά σκάφη, 150.069 τ. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	12	τ. γκρός 79.374
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	3	> 11.372
Φορτηγά Μεσογειακά	3	> 4.687
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	1	> 12.191
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	2	> 20.642
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	3	> 21.803

Σύνολον 24 > 150.069

Κατὰ τὸν αὐτὸν χρόνον ἡσαν παρωπλισμένα εἰς τὸ ἔξωτερικὸν 7 σκάφη μας, 46.913 τ. γκρός, (ήτοι 7 φορτηγά πολεμικῆς κατασκευῆς, 41.512 τ. γκρός καὶ ἄνα φορτηγὸν προπολεμικῆς τοιαύτης, 5.401 τ. γκρός). Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν ἀργούσων ἐλληνικῶν φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ τῆς ἀλλοδαπῆς περιελάμβανε 31 σκάφη, 196.982 τ. γκρός.

'Αφ' ἔτερου σκάφη ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας ὑπὸ «σημαίας εύκολίας» εύρισκοντο εἰς τὸ τέλος τοῦ τριμήνου παρωπλισμένα ἐν 'Ελλάδι, 32 χωρητικότητος 207.809 τ. γκρός, ἐμφανίζοντα τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	10	τ. γκρός 71.207
Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	8	> 34.896
Φορτηγά Μεσογειακά	6	> 9.992
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	3	> 49.077
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	2	> 21.367
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	3	> 21.270

Σύνολον 32 > 207.809

'Αφ' ἔτερου εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐτέλουν ἐν ἀργίᾳ ἔτερα 42 σκάφη ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας, 229.675 τ. γκρός, μὲ τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	23	τ. γκρός 167.227
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	6	> 21.463
Φορτηγά Μεσογειακά	3	> 4.229
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	10	> 106.767

Σύνολον 42 > 299.675

Τὸ σύνολον οὐτῷ τῆς ἀργούσης χωρητικότητος ἐλληνικῆς πλοιοκτήσιας, ὑπὸ σημαίας εύκολίας, εἰς λιμένας ἐλληνικούς καὶ ἔνοντας, περιελάμβανε 74 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 507.484 τ. γκρός.

Τὸ προκύπτον γενικὸν σύνολον διὰ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς πέντε «σημαίας εύκολίας», ὑπὸ τὰς ὁποίας ἡ ἐπάνδρωσις γίνεται — κατὰ κύριον λόγον — δι' ἐλληνικῶν πληρωμάτων, περιελάμβανε 105 σκάφη,

704.466 τ. γκρός, ήτοι:			
'Υπό τὴν Κυανόλευκον	31	τ. γκρός	196.982
'Υπό σημαίας εύκολιας	74	»	507.484
Σύνολον	105	»	704.466
'Η ανωτέρω χωρητικότης ήτο παραπλισμένη, ως κάτωθι:			
Εἰς τὴν Ἑλλάδα	56	τ. γκρός	357.878
Εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν	49	»	346.588
Σύνολον	105	»	704.466
'Η παραπλισμένη, ως ἄνω χωρητικότης, εἶχε κατά κατηγορίας σκαφῶν, τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:			
Φορτηγά πολεμ., ναυπηγήσεως	51	τ. γκρός	359.319
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	18	»	73.122
Φορτηγά Μεσογειακά	12	»	18.908
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	4	»	61.268
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	14	»	148.776
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	6	»	43.073
Γενικὸν Σύνολον	105	»	704.466

Παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα έπι τῆς πορείας τοῦ παραπλισμού ἀπό τῆς ἑκδηλώσεως τῆς τελευταίας ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ἀνώτατα δρια παραπλισμοῦ τὰ σημειώθεντα κατά τὰς δύο προηγουμένας κρίσεις τοῦ 1949 καὶ 1952, ἐν ἀντίπαρασθοῇ καὶ πρὸς τὸν ἀντίστοιχον ναυλάριθμον, δῆτις ἐπισημαίνει, ως γνωστόν, τὰς περιόδους κρίσεως καὶ εὐημερίας:

	Δύναμις	'Αργούσα	Ποσ. %	Ναυλάρ.
Δ) μερίος 1949	2.590.906	623.026	24.04	72.8
Δ) μερίος 1952	4.029.667	622.962	15.45	79.2
'Απρίλιος 1958	10.929.295	2.772.430	25.36	64.0
'Ιούνιος 1958	11.304.125	3.740.163	33.19	66.5
Σ) μερίος 1958	11.683.031	3.785.586	32.40	65.7
Δ) μερίος 1958	11.899.383	3.344.161	28.94	74.6
'Απρίλιος 1959	11.841.963	3.232.561	27.29	68.6
'Ιούνιος 1959	12.036.139	3.491.339	29.00	64.5
Σ) μερίος 1959	12.146.410	3.522.910	29.04	71.0
Δ) μερίος 1959	12.456.159	2.271.962	18.24	82.5
'Απρίλιος 1960	12.601.373	1.813.953	14.40	76.1
'Ιούνιος 1960	12.592.944	1.685.322	13.41	72.0
Σ) μερίος 1960	12.535.913	1.445.041	11.70	73.8
Δ) μερίος 1960	12.200.764	793.814	6.50	
'Απρίλιος 1961	12.439.756	704.466	5.68	

Προκύπτει ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω πίνακα, ὅτι κατὰ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν τοῦ 1949 παραπλισθησαν τὰ 24.04% καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 1952 τὰ 15.45% τῆς τότε δυνάμεως μας, ἐνῷ κατὰ τὴν ἔκσπασσαν τὸ 1958, τρίτην κατὰ σειρὰν ναυτιλιακῆς κρίσιν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, ὁ παραπλισμός ηχθεὶς εἰς ποσοστὸν 25.36%, διὰ νὰ φθάσῃ κατ' 'Ιούλιον τοῦ ίδιου ἔτους εἰς τὰ 33.19%, δπότε καὶ ἐκάλυπτε τὸ 1)3 τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν διαχείρισιν τονάζ. 'Η πρώτη αἰσθητὴ ὑποχώρησις ἐστημένη τὸ τελευταῖον τρίμηνον, δε τὸ ποσοστὸν τοῦ παραπλισμοῦ

κατέπεσεν εἰς τὰ 18.24%. "Εκτὸτε, προσδευτικῶς μειούμενον, κατῆλθε κατὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον π. ἔτους εἰς τὰ 6.50%, διὰ νὰ μειωθῇ ἡδη περαιτέρω εἰς τὰ 5.68%.

Πρέπει, δμως, νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι 8 ἀργούντα σκάφη μας ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν καὶ ὅτι ἔπειρα 8 ἐκ τῶν παρωπλισμένων ἀπὸ μακροῦ χρόνου (συνοικῆς χωρητικότητος 74.364 τ. γκρός, δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις) ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν. 'Εάν ύπελογίζετο εἰς τὴν στατιστικήν μας καὶ ἡ χωρητικότης αὕτη, τότε ἀσήμαντος θὰ ἡδη διαφορά, ἔναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Διαπιστώνται ἀσκόμη ἀπὸ τὴν ἀνάλυσιν τῶν ἀριθμῶν της παραπλισμένης προσηγόρισης 73.122 τ. γκρός καὶ 6 παρήλια επίσης δεξαμενόπλοια τῆς ίδιας κατηγορίας, 43.073 τ. γκρός. Αὐτὰ πρέπει νὰ θεωρηθοῦν ὡς δριστικῶν καταδικασμένων καὶ μέλλοντα νὰ τροφοδοτήσουν, ἀργά ἡ γρήγορα, τὰ ἐργοστάσια τῶν διαλυτῶν.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΚΑΤΑ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΝ

Συμφώνως πρὸς τὰ συγκεντρωθέντα ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως στοιχεία, τὸ σύνολον τῶν ἀργούντων πλοίων ὑπὸ ἑλληνικήν καὶ ἔνας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων τὴν 1ην Μαρτίου 1961 ἀνήρχετο εἰς 116, διλικῆς χωρητικότητος 769.947 τόνων. 'Εξ αὐτῶν, τὰ 64 σκάφη ἡσαν παραπλισμένα εἰς ἑλληνικούς λιμένας καὶ 52 εἰς λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς.

Ἐκ τῶν 116 ἀργούντων πλοίων 39 ἡσαν ὑπὸ ἑλληνικήν σημαίαν 243.640 τόνων καὶ 77 ὑπὸ ἔνας σημαίας 527.367 τόνων. Τὰ ὑπὸ ἔνας σημαίας πλοία κατενέμοντο ως ἀκόλουθα: 43 ὑπὸ Λιβερίας, 17 ὑπὸ Παναμᾶ, 5 ὑπὸ Κοσταρίκας, 1 ὑπὸ Ονδούρας, 2 ὑπὸ Αγγλίκην, 1 ὑπὸ Λιβάνου καὶ ἀνὰ ἐν ὑπὸ Νορβηγίας καὶ Καναδᾶ.

Ἐκ τῶν ἀργούντων πλοίων 5 ῥηστημοποιούνται ως στατιστικῆι καὶ τὰ ὑπόλοιπα 111 παραπλισμένα ἀργούντα ἐλλείψει ναῦλου. Κατὰ κατηγορίας τὰ παραπλισμένα πλοῖα ἡσαν: 90 φορτηγὰ 527.298 τόνων καὶ 26 δεξαμενόπλοια 242.649 τόνων.

Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ "ΤΡΑΜΠΣ,"

Πρόσφατος στατιστική ἀναδιέρχει τὴν παραπλισμένην κατὰ τὴν 1ην Μαρτίου χωρητικότητα τράμπης, ἀνὰ τὸν Κόρμον, εἰς 176 σκάφη, συνοικῆς χωρητικότητος 1.126.300 τ. γκρός ἡ 1.698.600 τ. d.w., μὲ μείωσιν, ἔναντι τῆς 1ης Φεδρουαρίου, κατὰ 5 σκάφη, 46.000 τ. γκρός ἡ 58.600 τ. d.w. 'Η ἀργούσα αὕτη χωρητικότης κατανέμεται εἰς τὰς κατατοῦ κυριωτέρας σημαίας:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοΐα	Τ. γκρός	Τ. d.w.
Λιβερίανη	46	325.900	482.000
Αγγλική	23	146.600	221.500
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	22	138.300	205.800
Ιταλική	23	135.200	208.000
Παναμαϊκή	12	70.500	111.800
Ηνωμ. Πολιτειῶν	7	51.800	77.500
Ιαπωνική	7	40.200	56.100
Νορβηγική	5	32.200	47.500
Γερμανική	3	21.800	35.500
Κοσταρικανή	4	21.000	35.100
Λοιπαὶ σημαῖαι	24	142.800	217.800
Σύνολον	176	1.126.300	1.698.600

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

κάθε Σάββατον 9 μ.μ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

'Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 μ.μ. ΚΥΘΝΟΝ (Μέριχα), ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

'Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΠΑΤΜΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. ΠΑΤΡΑΣ, ΣΑΜΗΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

'Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π.μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ.

'Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 π.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.

'Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 π.μ. διὰ ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 π.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ)Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,"

'Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 π.μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 π.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

'Έκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 π.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Υπεσχέθημεν μίαν ἀπάντησιν εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Α. Βερνίκου, τὴν δημοσιεύθησαν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, διὰ τὸ ζῆτημα τῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. "Ισως καὶ νὰ μὴ ἔχειάστε ἡ ἀπάντησις αὐτῇ, ἀφοῦ τὸ θέμα ἀπὸ τῆς ιδικῆς μας πλευρᾶς ἐπαρκῶς κατὰ καιροὺς ἀνεπτύχθη. Κοινή, ἄλλως τε, ἡ ἀναγνώρισις, ὅτι τὰ ρυμουλκά τῆς κοινοπραξίας Μάτσα — Βερνίκου, τῆς μονῆς ἐκμεταλλευμένης τὰς ἐργασίας τοῦ λιμένος, εἶναι ἀνεπαρκῆ σχι τοῖς ἀριθμόν, ἀλλ' εἰς ἵκανότητα ρυμουλκήσεως, εἰς ἴπποδύναμιν καὶ εἰς ἄλλα μέσα καταλληλότητος.

Αὐτὸς ὁ ἐπιστολογράφος μας δὲν τὸ ἀμφισβήτητε. Περιορίζει, ὅμως, τὴν χρονικὴν ἔκτασιν τῆς ἀνεπαρκείας εἰς ὥρισμένον χρονικὸν διάστημα. Μᾶς λέγει: «Οταν καὶ ὅποταν χρειάζεται, παρεμβάνουν τὰ διαθέσιμα «ναυαγοσωστικά» τῆς κοινοπραξίας διὰ νὰ διευκολύνουν τὴν ηγέμενην κίνησιν εἰς μεγάλα σκάφη!»

Ἄλλα ἡ τοιαύτη εἰς τὰ «ναυαγοσωστικά» προσφυγὴ δὲν καλύπτει τὴν ἔκτακτον ἀνάγκην τῆς κακοκατίας, ὅποταν τὰ ρυμουλκά τοῦ λιμένος — τῶν 300-600 ἵππων — δὲν θὰ είναι ἵκανα νὰ συγκρατήσουν τὰ ρυμουλκούμενα σκάφη, ἀκόμη δὲ δὲν θεραπεύουν τὰς ἀνάγκας ρυμουλκήσεως μεγάλων σκαφῶν, ὅπως τὰ «ναυαγοσωστικά» δὲν θὰ είναι διαθέσιμα.

Δὲν είναι νοητόν, ἀλλ' οὐδ' ἐπιτρεπτὸν ἡ ἀσφάλεια καὶ ἡ καλὴ λειτουργία τοῦ λιμένος νὰ ἔξαρτηνται ἀπὸ τὰ «ναυαγοσωστικά» — περὶ σκαφῶν ἱπποδυνάμεως μετρίας πρόκειται — ὅπως αὐτὰ δὲν θὰ είναι μονίμως διαθέσιμα, ὅπως δηλαδὴ δὲν διατίθενται διὰ τὴν παγίαν ἔξασφάλισιν ἰσχυροτέρων μέσων ρυμουλκήσεως εἰς τὸν λιμένα.

Ἄλλα μᾶς προβάλλει τὸ χαμηλὸν τιμολόγιον ὁ κ. Βερνίκος. Αὐτὸν καὶ παρεμπόδιζει τὸν κοινοπραξίαν νὰ διαθέσῃ σκάφη ἵκανότερα. "Ἄλλοις, βεβαίως, δέδοται ἡ ἐκτίμησις τοῦ τιμολογίου. Είναι συνάρτησις πολλῶν παραγόντων τὸ ὑφός αὐτοῦ. "Ἐχομεν, πάντας, νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ κρατούντος τιμολογίου οἱ Οἴκοι Μάτσα καὶ Βερνίκου ἐκέρδισαν κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον τὴν οἰκονομικὴν ἀνεσιν, τὴν εὐημερίαν καὶ πρὸς τιμῆν των τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐργασιῶν των σχι τὸν κλάδον τῶν ρυμουλκῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ποντοπόρων φορτηγῶν σκαφῶν. Ἀπὸ τὰς ρυμουλκήσεις, βεβαίως καὶ σχι ἀπὸ τὰς ἐπὶ Κατοχῆς ἐπιχειρήσεις ἐκέρδισαν τὰ μέσα τῆς τοιαύτης προσόδου. Είχον καὶ ἔχουν, συνεπώς, ὑποχρέωσιν ἔναντι τοῦ λιμένος, ἀφοῦ τὸ «νέτε φάκτος μονοτάλιον τῶν ἐργασιῶν του ἐκμεταλλεύονται, νὰ ἔξυπηρετήσουν πληρέστερον τὰς ηγέμενες ἀνάγκας.

Ίκανον ποιητικὸν ὅμως τὸ γεγονός, ὅπερ τώρα ὁ κ. Βερνίκος διὰ τῆς ἐπιστολῆς του μᾶς γνωρίζει, ὅτι μὲ τρία νεοαγορασθέντα ἰσχυρότερα ρυμουλκά, πλὴν τῶν ὑπὸ μετατροπῆν τοῦ πρωστηρίου συστήματος δύο παλαιοτέρων, πρόκειται νὰ ἔνισχυθοῦν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ λιμένος. Καμία ἄλλη δὲν χρειάζεται ἀπόδειξις τῆς κρατούσης ἀνεπαρκείας ἀπὸ τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν τῆς κοινοπραξίας περὶ προσθήκης νέων ἰσχυροτέρων μονάδων εἰς τὸν στόλον τῶν ρυμουλκῶν τοῦ λιμένος. Αὐτὴ καὶ ἡ ίδικη μᾶς ἐπιδίωξι.

Δὲν πρόκειται νὰ διευρύνωμεν περαιτέρω τὴν συζήτησιν. Διὰ τοὺς ζῶντας τὰς ἡμέρας τοῦ λιμένος — τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς πράκτορας καὶ τοὺς πλοιάρχους — γνωστὴ εἰναι ἡ ἀνεπάρκεια τῶν ρυμουλκῶν. Γνωστὴ ἀκόμη ἡ μέθοδος τῶν πολλῶν μικρῶν μονάδων διὰ τὴν ρυμούλκησιν ἐνὸς μεγάλου σκάφους. Κάθε σκάφος πληρώνεται ὡς αὐτοτελῆς μονάς καὶ οὕτω τὸ τιμολόγιον σκανδαλωδῶν καταστρατηγεῖται. Συχνότατα οἱ πλοηγοὶ — ἀνεγνήτως διὰ τοὺς μὴ εἰδότας — προβάλλουν τὴν ἀξίωσιν τῶν πολλῶν ρυμουλκῶν, ὅποτε ἡ ρυμούλκησις καταντᾶ νὰ στοιχίζῃ περισσότερον καὶ ἀπὸ αὐτὸν τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης, καὶ βεβαίωσιν ἐπιφανούς "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ τῆς ἀμερικανικῆς Μητροπόλεως!

Τὸ δόλον ζῆτημα τῶν ρυμουλκῶν εἶναι πάντως πολύπλευρον καὶ ἡ ἀντιμετώπισις του χρειάζεται πλήρη γνῶσιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ λιμένος, μελέτην τῶν ἐπιτρεπομένων ἐπιβαρύνεων καὶ ἐκτίμησιν τῶν δαπανῶν κινήσεως τῶν ρυμουλκῶν σκαφῶν. Τὸ τιμολόγιον θὰ είναι ἡ συνδροτησία τῶν ἀνωτέρω στοιχείων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν συχνότητα τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος καὶ τὴν διάρκειαν ἔκστασης ρυμούλκησεως (ἀποτάσσεις διαδρομῆς) ἐντὸς καὶ ἐκτὸς αὐτοῦ. "Η ἐπιτροπή, ητις θὰ ἀνελάμβανε νὰ μελετήσῃ τὸ θέμα θὰ ἥδυνατο νὰ ἔχῃ πρὸ αὐτῆς

καὶ τὰ ἀποτελέσματα τῆς διαχειρίσεως τῶν τεσσάρων ρυμουλκῶν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ρυμουλκῶν, σημειωτέον, τριπλασίας καὶ τετραπλασίας ισχύος τῶν ἀπασχολουμένων ἀπὸ τὴν Κοινοπραξίαν εἰς τὸν λιμένα καὶ ἐκτὸς αὐτοῦ μέχρι καὶ τοῦ Κόλπου Ελευσίνος.

Αἱ ὑπεκφυγαί, λοιποί, καὶ τὰ ἔωλα ἐπιχειρήματα ἐπὶ θέματος πασιγνώστου διὰ τὸν ναυτικὸν κόσμον καὶ εὔτυχως διὰ τὰς ἀρμοδιότας ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Α.Π. καὶ τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας δὲν ὠφελοῦν. Χρειάζομεθα ρυμουλκό ἰσχυρότερα. Νὰ τὰ διαθέσῃ, πρέπει ἡ Κοινοπραξία, ἀφοῦ αὐτὴ ἀρκετὰ ὑπεκόμιστε μέχρι τοῦδε τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος. Καὶ ἂν αὐτὴ ἀρνηθῇ, ἄς λάβουν τὰ μέτρα τῶν ὁ 'Οργανισμὸς Λιμένος καὶ τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας, ὅπως ἔγκαιρως τὰ ἔλαθεν ὁ κ. Νιάρχος.

Αἱ ὑπεκφυγαί, πιστεύομεν — ή παρέμβασις τοῦ Ο.Α.Π. καὶ εἰς τὰς ρυμουλκήσεις. Είναι ἀρκετὰ προνοητικοὶ οἱ τῆς Κοινοπραξίας, ὡστε νὰ μη ἀφήσουν νὰ τοῖς διαφύγῃ ἡ τόσον προσδοσιόφορος ἐργασία των. Πειθαναγκαζόμενοι θὰ βελτιώσουν τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ρυμουλκήσεων. 'Ο κ. Βερνίκος καταλλήγει εἰς τὴν ἐπιστολὴν του μὲ τὰ ἔξης:

"Ἐπ' εὐκαιρίᾳ, κρίνομεν χρήσιμον, ὅπως σημειωθῇ, ὅτι ἐλπίζομεν ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ν' ἀναγγείλωμεν τὴν ἀγόραν ἐπέρου ἰσχυροῦ ρυμουλκοῦ ἐφωδιασμένου με 'Κορτ Νόζλε', ἐπὶ δὲ διὰ ἐλπίζομεν μέχρι τοῦ θέρους νὰ τεθῇ ἡ τρόπη δύο νέων ἰσχυρῶν ρυμουλκῶν 3.000BHP ἑκατόν, ἐξυποκουμένου, ὅτι παραλλήλως θὰ πρέπει ὁ Ο.Α.Π. νὰ ἀναπροσδοσθῇ τα ρυμουλκικά δικαιώματα τῶν ἐντὸς τοῦ λιμένος ἐργασιῶν διὰ νὰ προχωρήσουν εἰς τὴν ἔκτελεσιν ὀλοκλήρου τοῦ προγράμματός μας, ὅπερ ἀπὸ ἔτῶν καθυστερεῖ παρὰ πᾶσαν ἐπιθυμίαν μας."

Αἱ ἀπὸ μακροῦ δηλαδὴ παραινέσεις τῶν στηλῶν αὐτῶν εἰχον, ὡς φαίνεται, τὸ καλόν των ἀποτελέσματα. Παρὰ τὰς περὶ τοῦ τιμολογίου ἀντιρρήσεις των οἱ κοινοπρακτοῦντες, ἀναγνωρίζοντες καὶ αὐτοὶ τὴν ἀσθενή πλευράν τῆς ὑποθέσεως των, προδοίνουν εἰς τὴν πρόσκτησιν νέων ἰσχυρῶν μονάδων. Τοὺς συγχαίρομεν. "Οσον ἀφορᾷ τὸ ζῆτημα τοῦ τιμολογίου, αὐτὸς θὰ πρέπει νὰ ἔξετασθῇ ἐν καιρῷ. Θὰ διακριθοῦν τὸ κέρδη ἡ καὶ αἱ ζημίαι. Θὰ ληφθῇ, ὅμως, ὑπὸ σχετικούς συγχαίρομενούς, ὅτι αἱ κοινοπρακτοῦσαι ἐπιχειρήσεις ἐπέτυχον — πάνω ἀξεπιάπινως — τόσα πολλὰ ἀπὸ τὰς ἐργασίας των, ὡστε νὰ ἐπαυξήσουν τοὺς στόλους των, εἰς νέας ἀγοράς καὶ ναυπηγήσεις νὰ προσαίνουν, ἐπιπροσθέτως δέ, ποντοπόρα φορτηγὰ νὰ ὀποκτήσουν. Τὸ πόθεν ἔσχες εὐόντων.

Αὐτὰ μᾶς λέγουν τὰ πράγματα.

ΑΚΤΟΠΛΟ·Ι·ΚΑ

Συζήτησις ἀνιαρά, ἵσως δὲ καὶ ἀσκοτος, περὶ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν τῆς ἀκτοπλοΐας. Ἀμφισθητοῦνται ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς αἱ στατιστικαὶ τοῦ κ. Σταμπολῆ, ὡς μὴ ἀνταποκρινόμεναι πρὸς τὰ πράγματα. Καί, ὅμως, ἐπὶ τῶν στατιστικῶν αὐτῶν ἀποκαλύπτεται, ἡ ἐστηρίχθησαν τὰ γνωστὰ ἐπιχειρήματα περὶ ἐλλειψεως μεταφορικῶν μέσων εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας. Ἀποκαλύπτεται ἀκόμη, ὅτι χονδροειδές λάθος εἰς τὰς ἀποεπιβιδαζόμενα τῶν πλοίων ἀποτελεῖται τοὺς σχετικούς ἀριθμούς.

Καταλαμβάνεται, δηλαδὴ, τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, ἀπρεσούμαστον νὸν ἀντιμετώπιση κατὰ τὸν προσφορῶν τρόπον τὸ πολυθρύλητον ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα. Καὶ ἡ ἀντιμετώπισις αὐτὴ δὲν είναι δυνατή χωρὶς στατιστικὰς ἐπὶ τῆς κινήσεως τῶν ἐπιβατῶν, ἀπηκριθωμένας, ὅμως. Στερούνται αὐτῶν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Υπουργείου καὶ παρὰ ταῦτα τολμοῦν νὰ εἰσηγηθοῦν λύσεις, ἀποδεικνυμένας ἀνεδαφικάς, ἐπιζημίους διὰ τὸ Κράτος, τὴν Οἰκονομίαν καὶ τὴν ἀκτοπλοϊκὴν Ναυτιλίαν.

Δικαιολογεῖται, λοιπόν, ἡ ἐπίκρισις διὰ τὴν τηρηθεῖσαν τακτικήν. "Ἐκ τῶν πραγμάτων διαπιστοῦται πόσον ἐπιπολαίσια ὑπῆρξε καὶ πάλιν ἡ διαχειρίσις τοῦ δόλου ζητήματος τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσῶν συγκοινωνιῶν. Ἐνῷ εἰσηγούντο τὴν ναυπηγήσιν τριῶν μεγάλων — σούπερ ἀκτοπλοϊκῶν — σκαφῶν, ἐπέτρεπταν τὴν μετασκευὴν τῶν παρηλίκων, χρηματοδοτήσει τοῦ Κράτους, καὶ τὴν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἀγορᾶν νέων σκαφῶν, κατ' εὐτυχῆ συγκυρίαν, καταλλήλων διὰ τὰς συγκοινωνίας μας. Θὰ ἥδυνατο νὰ ἥσαν καὶ ἀκοτάλληλα. 'Ο πρὸ τῆς ἀγορᾶς θέλεις

Καὶ προστίθενται, ἡδη εἰς τὸν στόλον τῶν ἀκτοπλοϊκῶν τὰ δύο τῆς ἐταιρίας Τυπάλδου, ἐν τῆς ἐταιρίας Νομικοῦ καὶ δύο ἄλλα ἀκόμη τῶν ὅποιων ἐντὸς τῶν ἡμερῶν θὰ ἥδυνατο νὰ ἥσανελθῃ, πιστεύομεν, ἡ ἀγορά.

EFFICIENT AND COMPLETE STEVEDORING

ALL CALIFORNIA PORTS: SAN FRANCISCO, BAY AREA, STOCKTON, LOS ANGELES, LONG BEACH

CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.

GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS

**GENERAL AGENTS
GEORGE CARRAS INC.**

17 STATE STREET
NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

Εντός, δηλαδή, τοῦ 1962 πέντε ταχύτατα υπερμεγέθη σκάφη — 2.500 τόν. γκρός και ἄνω — προστίθενται εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν.

Καὶ ἐρώτωμεν: Τολμούν οἱ εἰσηγούμενοι τὴν κατασκευὴν τῶν τριῶν ἥ κατὰ συγκατάδασιν τῶν δύο σούπερ - ἀκτοπλοϊκῶν νὰ συζητοῦν περὶ ἀνεπαρκείας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν; Τολμούν ἀκόμη νὰ υποστηρίζουν τὴν σπατάλην τῶν πέντε ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἀπὸ τὸν κρατικὸν κορβανῶν; Δὲν πιστεύομεν νὰ ἔχουν τὸ θάρρος αὐτὸν ἥ καὶ τὴν ἀφέλειαν.

Ἄλλα ἐλύθη, μῆπως, τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα μὲ τὴν προσθήκην τῶν τόσων νέων σκαφῶν; Ασφαλῶς ὅχι. Ἀλλὰ μέτρα σύντονα, ἀποφασιστικὰ χρείσονται πρὸς τοῦτο καὶ ἐπ' αὐτῶν, οὐδὲ καν εἶναι ἐνημερωμένοι οἱ τὰ πράγματα τῆς ἀκτοπλοΐας ἀπὸ τῆς κρατικῆς πλευρᾶς διαχειρίζομενοι.

Πρόξ τι, λοιπόν, ή συζήτησις περὶ τοὺς ἀριθμοὺς τῆς στατιστικῆς; Ἀναμφισθῆτας οἱ τοῦ κ. Σταύροπολῆ εἰναι λανθασμένοι. Ἀλλὰ καὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν αἱ στατιστικαὶ ἀποτονται μὲν τῆς πραγματικότητος, χωρίς, ὅμως, καὶ πλήρως νὰ τὴν ἀποδίδουν.

Δὲν ἡθέλησε ποτὲ τὸ «Υπουργεῖον οὔτε εἰς τὸ πρόσφατον, οὔτε εἰς τὸ ἀπότερον παρελθόν νὰ προβῇ εἰς τὴν συγκέντρωσιν στοιχείων στατιστικῶν ὑπευθύνων, ἀπόκριβωμένων, οὔτε καὶ νὰ μελετήσουν οἱ ἀρμόδιοι τὴν ἀκτοπλοϊκήν ὑπόθεσιν χωρὶς τὴν ἔξαλλον πολυπραγμοσύνη, τὴν ἐπιδίωξιν λύσεων ἀνεδαφικῶν. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: Δὲν εἶναι εἰς θέσιν ὁ κρατικὸς παράγων νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἀποφασιστικῶς τὸ ὅλον πρόβλημα, τὰ σφάλματα τοῦ ὅποιου τὸ ἐδημιούργησαν.

* * *

Καὶ τὰ σφάλματα κείνητα πρὸ ἡμῶν. «Ανεφέρθημεν εἰς τὴν ἀσυδοσίαν τῶν μετασκευῶν καὶ τῶν ἀγόρων παρηλίκων σκαφῶν. Ἰδού ὅμως καὶ τὸ πλέον πρόσφατον διάσθημα: Ἀπληροφόρητος ὁ Ὁργανισμὸς Τουρισμοῦ ἐπὶ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς πραγματικότητος προκηρύσσει διεθνῆ διαγωνισμὸν διὰ τὴν ναυπήγησιν δύο πλοίων «καταλλήλων διὰ τὴν μεταφορὰν 500 καὶ ἄνω ἐπιβατῶν καὶ 30 ἔως 40 αὐτοκινήτων, προσριζομένων διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν γραμμῶν ἐσωτερικοῦ, χωρητικότητος 2.500 τόν. γκρός».

Θὰ ἀναζητήσῃ, βεβαίως, ὁ Ὁργανισμὸς τοὺς ἐπιχειρηματίας ποὺ θὰ τὰ ἀγόρασσον ἥ θὰ τὰ ἐκμεταλλεύθον. Καὶ δὲν εἶναι ἀπίθανον πρόβλημα ἀγόρασται ἥ καὶ διαχειριστοὶ νὰ ἐνέρθουν, λόγω τῶν παρεχομένων χρηματικῶν διευκολύνσεων. Πρέπει, ὅμως, νὰ εἶναι βέβαιοι καὶ οἱ τοῦ Τουρισμοῦ ἀνεξέλεγκτοι ἀρχοντες καὶ οἱ μέλοντες, ἀφελεῖς ἥ ἐπιτίθειοι, νὰ ἀγόρασσον τὰ σκάφη — ἄγνωστον τί είδους σκάφη θὰ εἶναι — ὅτι ἀσφαλῶς, ἀσφαλέστατα καὶ αὐτοὶ θὰ ζημιωθοῦν καὶ τὰς ἄλλας ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις θὰ καταστρέψουν. Ο συναγωνισμός, λόγω τῆς ὑπερπροσφορᾶς πλοίων, θὰ εἶναι ὀξύτατος, ἔστω καὶ ἂν 50ετῶν ἡλικίας τοῦ σκάφου, νόμιμος ἀχρηστεύθουν.

Ἡ στοιχειώδης σύνεσις, ἥ ἐπιβαλλομένη μάλιστα εἰς ὅσους διαχειρίζονται συμφέροντα τοῦ Δημοσίου, ἔλειψεν, ἀτυχῶς. Καὶ τὸ σφάλμα τῆς παραγγελίας τῶν νέων πλοίων θὰ εἶναι τὸ βαρύτερον ἀπὸ ὅσα κατὰ καιροὺς εἰς βάρος τῆς ἀκτοπλοΐας διεπράχθησαν.

Τὸν λόγον, πάντως, ἔχουν οἱ ἐφοπλιστοὶ τῆς ἀκτοπλοΐας. Ἀφοῦ τὸ Κράτος ἀπεφάσισε τὴν κατασκευὴν τῶν δύο ἀντιοκονομικῶν, κατὰ τὴν γνώμην μας σκαφῶν, δὲν θὰ πρέπει αὐτοὶ νὰ ἀγοράσουν ἄλλα οὔτε καὶ νὰ μετασκευάσουν τὰ ἀγορασθέντα. Προλαμβάνεται ἐν τινι μέτρῳ ὁ πληθωρισμός.

ΤΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΟΣ

«Υπὸ τῆς ἀρμοδιούς υπηρεσίας τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας καταρτίζεται σκέδιον Διατάγματος [Περὶ κατατάξεων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων κατὰ δρομολογιακάς γραμμάς]. Διὰ τοῦ σκεδίου τούτου καθορίζονται τὰ ἀκόλουθα:

1) Ἐλληνικά επιβατηγά πλοία ἥ ἔφ' ἔξτης ἀναγνωριζόμενα ώς ἀκτοπλόκα δέν δύνονται νὰ δρομολογηθοῦν εἰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς ἥ δυον δὲν κέκπνουν τὴν διάστασην της σκάφους.

2) Η πρώτη κατηγορία θετοῖ περιλαμβάνη τὰς δρομολογιακὰς γραμμὰς Διαδεκανίου, Κερκύρας, λιμένων Ιταλίας καὶ Κρήτης διὰ τὰς όποιας τὰ δρομολογούμενα πλοία δέοντα νὰ εἶναι ὀλικῆς χωρητικότητος ἥ ἀνωτέρας τῶν 1.700 κόρων.

3) Η δευτέρη κατηγορία θετοῖ περιλαμβάνη τὰς δρομολογιακὰς γραμμὰς Χίου - Μυτιλήνης, Σάμου - Παροναζίας καὶ τὰ δρομολογούμενα εἰς αὐτὰς πλοία δέοντα νὰ εἶναι ὀλικῆς χωρητικότητος ἄνω τῶν 1.000 κόρων.

Διὰ τοῦ σκεδίου ὁρίζεται ἐπίσης, διτὶ ἀνεξαρτήτως τῶν προϋποθέσε-

ων χωρητικότητος, τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη διὰ νὰ δρομολογηθοῦν εἰς γραμμὴν τῆς Α' ἥ Β' κατηγορίας δέοντα πληρούμενοι καὶ τὰς κάτωθι προϋποθέσεις:

Διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν γραμμῶν ν' ἀναπτύσσουν υπὸ διμαλάς συνθήκας μέσον ὡρίαιων ταχύτητα 14 καὶ ἄνω μιλίων, νὰ εἶναι διπλέλικα, διπελοκίνητα καὶ νὰ παρέχουν εἰς τοὺς ἐπιβάτες πλήρεις ἀνέσεις, διαρκούντος δὲ τοῦ ταξιδίου καὶ ικανοποιητικά μέσα φυσαγγίας.

Διὰ τὴν δευτέραν κατηγορίαν γραμμῶν ν' ἀναπτύσσουν υπὸ διμαλάς συνθήκας πλοῦ μέσον ὡρίαιων ταχύτητα 12 καὶ ἄνω μιλίων, νὰ εἶναι διπλέλικα, διπελοκίνητα καὶ νὰ παρέχουν εἰς τοὺς ἐπιβάτες πλήρεις ἀνέσεις, μέσα φυσαγγίας.

Ἡ διοικήσις τῆς ὑπάρχειας τῶν προαναφερθέντων προσόντων τῶν ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, διὰ τὴν δρομολόγησιν των εἰς τὰς ἀντιστοίχους γραμμάς, ἐνεργεῖται υπὸ τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἥ οποια ὑποχρεούται, δημοπλοκούθητος παρακολουθήσεις, ἀλλά καὶ ἐλέγχη πάσαν μεταβολὴν εἰς τὰ στοιχεῖα καὶ τὰ προσόντα τοῦ πλοίου, συγεναγομένην ἦπειρωτείαν δικαιωμάτων δρομολογήσεως τοῦ πλοίου εἰς ὡρίομενην γραμμήν. Αἱ παραπόθεσεις τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων» ἀναγράφονται εἰς τὸ πρωτόκολλον τοῦ πλοίου. Ἐκτάκτως καὶ ἐφ' διον πάραποθείαν, ἀναγορεύεται, δημοπλοκούθητος παρακολουθήσεις τῆς «Ἐπιτροπῆς δρομολογίας», νὰ δρομολογήσῃ ἀκτοπλοϊκὸν πλοίον εἰς ἀκτοπλοϊκήν πλούτην τῆς Β' κατηγορίας, καίτοι τοῦ δέν εἶχε τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα, ὡς καὶ νὰ δρομολογήσῃ τοιούτον πλοίον κατάλληλον διό γραμμάς Β' κατηγορίας εἰς δρομολογίαν τῶν γραμμῶν ἀνίκουσαν εἰς τὴν Α' κατηγορίαν.

Πλοία ἐκτελοῦντα δρομολόγια ἀνίκουσαν ταῦτα τὴν Α' καὶ Β' κατηγορίαν, ἀναγορεύεται, δημοπλοκούθητος πλούτην πορτία καὶ ζῶα. Τέλος, διὰ τοῦ σκεδίου τοῦ Διατάγματος δρομολογίας τοῦ παρόντος οὐδὲν ἐλληνικὸν ἐπιβατηγόν πλοίον δρομολογεῖται εἰς διανόηποτε γραμμήν μετά τὴν συμπλήρωσην τοῦ πεντηκοστοῦ ἔτους τῆς ήλικίας του.

2) «Η προθεσμία τῆς προηγουμένης παραγράφου δριζεῖται πενταετίας δι' ἐλληνικά ἐπιβατηγά ἀκτοπλοϊκά πλοία πλήρως διασκευασθέντα, ἢ ἐφ' διον πλοηρῶν τοὺς δρομολογίας ἀσφαλείας καὶ ἀνθρωπίνης ζῶας ἐν θαλάσσῃ. Μετά εἰδικῶν καὶ κατ' ἔτος ἀνανεωμένην γνωμοδότησιν τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων» ἥ κατὰ τὴν παρούσαν παραγράφου προθεσμία δύναται νὰ παραταθῇ ἐπὶ ἔτερα πέντε ἔτην κατ' αὐτῶν δριζεῖται πενταετίας.

3) Μέχρι λήξεως τῶν κατὰ τὰς προηγουμένας παραγράφους προθεσμῶν, ἐλληνικά ἐπιβατηγά πλοία δρομολογημένα εἰς ἀκτοπλοϊκάς συγκοινωνίας ουμπλωρώσαντα δημοπλορύντα τὴν ήλικιαν 50 ἔτῶν, δὲν δύνανται νὰ δρομολογηθοῦν εἰς γραμμάς ἀνίκουσας εἰς τὴν Α' καὶ Β' κατηγορίαν.

ΠΕΝΤΕ ΕΤΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΕΡΑΤΑΛΑΝΤΙΚΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ

Πηγὴ πλούτου διὰ τὴν χώραν μας τὸ ὑπερακέανιον καὶ πηγὴ ἀστείρευτος, ἀλλιθιὸν κέρας τῆς Ἀμαζθείας. Συγκεκριμένοι ἀριθμοὶ καὶ στοιχεῖα, τὰ όποια ἔχουν υπὸ σφίνη, ἀποδεικνύουν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, τὴν πραγματικότητά του, τὴν μεγάλην ὁδέλειαν τῆς έθνικῆς Οἰκονομίας ἥ τῆς δραστηριότητός του, τὴν ἀμεσον ἐξάρτησίν του ἀπὸ τὴν πατρίδα. Προσφέρει τακτικὴν καὶ ἀποδοτικὴν ἐργασίαν εἰς ἑκατοντάδας ναυτικῶν. «Ἐπηρεάζει ἀμέσως καὶ θετικῶς τὴν τουριστικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας, εἰσκομίζει πολύτιμον συνάλλαγμα, διαπανά ἐνταῦθη τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἐσόδων του. Ασφαλῶς διὰ τὴν οικονομίαν τοῦ τόπου, τὸ ὑπερακέανον συνιστά τὴν πλέον προσδοκόφορον ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Είναι συγκεκριμένη, ἀμεσος καὶ εὐρεία ἥ ἀπόδοσίς του.

‘Αλλ’ ἂς ἴδωμεν τοὺς σχετικοὺς ἀριθμοὺς καὶ τὰ στοιχεῖα τῆς Αναφέρονται εἰς τὴν πενταετή δραστηριότητα τοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη»: Τὸ ἔθνικον συμβατικὸν ὑπερακέανιον, τὸ διοπούτην ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον καὶ ἡρίσει τὰ δρομολογία τοῦ 1954, ἐπραγματοποίησε μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1960, ἐξήκοντα ἐν διαφορά της κατηγορίας της ηλικίας, διανύσαν συνολικῶς μίσην ἀπόστασιν 600.000 καὶ πλέον μιλίων.

Κατὰ τὸ διάστημα αὐτό, τὸ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» μετέφερε 118.300 ἐπιβάτες, ἔξι ὡν 68.324 ἔκ Πειραιῶς καὶ Ἰταλίας πρὸς Βόρειον Αμερικήν καὶ 44.397 ἔκ Βορείου Αμερικῆς πρὸς Ιταλίαν καὶ Ἐλλάδα. Επίσης μεταξὺ τῶν μεσογειακῶν λιμένων μετέφερε 5.580 ἐπιβάτες.

Διὰ τὴν μισθοδοσίαν τῶν 500 περίπου ἀνδρῶν τοῦ ὑπερακέανου, κατεβάλλησαν 100.000.000 δραχ. διὰ τὴν τροφοδοσίαν εἰς τὴν Ελλάδα, πληρώματος καὶ ἐπιβατῶν, 75.000.000 δραχ., δι' ἐπισκευάς, 40.000.000 δραχ., διὰ τὸν πληρώματος τοῦ Δημόσιου, λιμενικὰ καὶ ἀγκυρούσιας τέλη 10.000.000 δραχ.

Τέλος, διὰ τὴν διαφημιστικὴν προβολὴν τοῦ ὑπερακέανου καὶ γε-

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY S. G. COTTAKIS & C°

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)
63, NEBI DANIEL STR.
P.O.B. 977

CAIRO
171, MOH. FARID STR.
P.O.B. 78

PONT-SAID
23, SULTAN HUSSEIN
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK
(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 58

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "NORAFCOT."

νικώτερον της 'Ελλάδος είς τὸ ἔξωτερικόν, διετέθη τὸ ποσὸν τῶν 45.000.000 δραχμῶν.

Αἱ στήλαι αὐταῖ, αἱ ὄποιαι εἰσέφερον τὰς ταπεινάς των δυνάμεις ἵνα ὑψωθῆ ἡ Καυανόλευκος ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου τοῦ ἀειμήνου Εὐγενίου Εὐγενίου, βαθείαν αἰσθάνονται ικανοποίησιν διὰ τὴν δραστηριότητα τοῦ ὥραιον σκάφους εἰς τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμήν. Συνιστᾶ αὕτη μίαν μεγάλην Ἑθνικὴν προσφοράν.

ΕΙΣ THN KAPA·I·BIKHN

Αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι ὑπερωκεανίων θὰ ἐπιχορηγηθοῦν ἐνδεχομένως διὰ νὰ μετέχουν ἔφεῆς εἰς τὴν μεγάλην τουριστικὴν κίνησιν, κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον, τῶν νήσων καὶ τῶν λιμένων τῆς Καραϊβικῆς. Σχετικὸν νομθέτημα κατηρτίσθη ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας κρατικῆς ὑπηρεσίας, πιστεύεται δέ, ὅτι θὰ ἐγκριθῇ ἀπὸ τὸ Κογκρέσον μέχρι τοῦ θέρους, παρὰ τὰς ἀντιδράσεις τῶν ἄλλων ἀμερικανικῶν ἑταῖρῶν, αἱ ὄποιαι διὰ τῶν πλοιῶν των ἔξυπηρετοῦν τὴν τουριστικὴν κίνησιν τῆς Καραϊβικῆς, ἀσφαλῶς δὲ καὶ ἐπὶ τὸν ἐλληνικὸν, αἵτινες διασθέουν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὰ ὑπερωκεανία των «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», «Ολυμπία» καὶ «Ομηρικός».

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν Θάλασσαν, εἰς τὴν ὄποιαν ἐπικρατεῖ θαλαπωρὴ τοῦ θέρους ἐν μηνὶ Ἰανουαρίῳ, συγκεντρώνται, ὡς γνωστόν, τὰ τελευταῖα ἔτη, οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ πλούτου τῆς ἀμερικανικῆς, κυρίως, καὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς ἡπείρου. 'Η σημειουμένη τουριστικὴ κίνησις εἶναι τεραστία, χαρακτηρίζεται ἀπὸ ὑψηλὴν ποιότητα, τὴν ὑψηλοτέραν εἰς τὸν Κόσμον, καὶ ἔξυπηρετεῖται ἀπὸ ὀλόκληρον στόλον ὑπερωκεανίων. Αἱ καλύτεραι, αἱ πλέον συγχρονισμέναι καὶ αἱ πολυτελέστεραι ἐπιβατηγοὶ μονάδες ναυλώνονται διὰ πολυμέρους κρουαζέρας. Τὰ ἀμερικανικὰ ὑπερωκεανία παρέμειναν μέχρι τούδε μακράν τῆς κινήσεως αὐτῆς, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῆς κινήσεως των. Πράγματι, αἱ μεγάλαι διατάναι διὰ τὴν ὄργανων τῶν κρουαζερῶν αὐτῶν, μὲ τὸ λίαν ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἐνδιαιτήσεως τοῦ ἐπιβάτου, προστιθέμεναι εἰς τὴν ἀκριβὴ διαχείρισιν τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους, οὐκοῦ μόνον ἀπέκλειον τὴν δυνατότητα οἰουδήποτε κέρδους, ἀλλὰ ἀντιθέτως καθίστανται τὴν μεγάλην ζημίαν. Διὰ τούτο τὰ ὑπὸ τὴν ἀστρέσσαν ἐπιβατηγὰ ἐκπράτησαν πακράν τῆς τουριστικῆς δραστηριότητος τῆς Καραϊβικῆς καὶ τὰ εὐρωπαϊκά, μὲ τὸ χαμηλότερον κόστος εἰχον μίαν συμφέρουσαν ἀπασχόλησιν, οὐκοῦ μόνον ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς πραγματοποιήσεως μεγάλων κερδῶν, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῆς ἀπασχόλησεως τῶν κατὰ τὴν περίοδον τῆς χαμηλῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς τὰς τακτικὰς γραμμὰς τῶν, ὄποιαν θὰ ἐπρεπε νὰ ὑφίστανται τὰς σοβαρὰς διατάναις τοῦ χειμερινοῦ παροπλισμοῦ.

"Ηδη, ὅτε ἡ κίνησις εἰς τὴν Καραϊβικὴν ἔφθασεν εἰς τὸ κατακόρυφον, ὅτε δεκάδες ξένων πλοιῶν διατίθενται διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν χιλιάδων τουριστῶν, αἱ ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι ἀντελήθησαν, ὅτι δὲν δύνανται νὰ ἐπιδικύωσουν μίαν τοιαύτην ἀνοχὴν ἔναντι τῶν ξένων, αἵτινες εἰς ἐπικίνδυνον βαθμὸν ὑπεισήλθον εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐστιαρικοῦ τουρισμοῦ τῆς ἀμερικανικῆς ἡπέρου. 'Εξητησαν οὐτα τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἐπιχορήγησίν των, καὶ προετοιμάζονται νὰ διαδραματίσουν κύριον ρόλον εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος τῆς Καραϊβικῆς, περιορίζουσαι τὴν δραστηριότητα τῶν ξένων ὑπερωκεανίων.

Διὰ τὰ ἐλληνικὰ ὑπερωκεανία ὁ ἀντίκτυπος ἐκ τῆς ἐπιχορηγήσεως τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν ἀναμένεται νὰ είναι ἀμεσος καὶ σοβαρός. Τὰ ὑπερωκεανία μας εὔρισκον κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μίαν καλήν, ἐπὶ δύο ἡ τρεῖς μῆνας, ἀπασχόλησιν εἰς τὴν Καραϊβικήν, ἐνῷ ἡ φήμη των, εἰχεν ἔξταλθη εὑρίστατα μεταξὺ τῶν Ἀμερικανῶν τουριστῶν. Τὰ λάινες τῆς Χερσονήσου καὶ τῆς Γρεκού Λάιν, ησαν ἀπὸ τὰ πλέον προτιμώμενα πλοία διὰ περιγήσεις εἰς τὴν περιοχὴν αὐτήν τοῦ Νέου Κόσμου. Διὰ πολλὰς κρουαζέρας ἐναυλώνοντο καθ' ἔκαστον χειμῶνα, ιδιαιτέρως δὲ ὁ ὑπερπολυτελῆς «Ομηρικός».

Τώρα, βεβαίως, τὰ πράγματα ἀλλάζουν. Αἱ πιθανότητες ἀπασχόλησεως ἐκεῖ τῶν ἐλληνικῶν ὑπερωκεανίων περιορίζονται. 'Ο ἀντίπαλός των, τὸ οἰκεῖον διὰ τὸν Ἀμερικανὸν τουρίσταν ὑπερωκεανίων, ἐπιχορηγούμενον μάλιστα, θὰ είναι ἀκαταγώνιστον. Πρόκειται περὶ ζημίας ἀξιολόγου. "Ολαὶ αἱ ἐνδείξεις ἔπειθον, ὅτι νέος καὶ λίαν ἀποδοτικὸς τομεὺς δραστηριότητος διὰ τὸ ἐλληνικὸν ὑπερωκεανίον ἐδημιουργεῖτο. Θὰ ἡδύνατο σοβαρῶς νὰ προωθήσῃ τὴν γενικωτέραν ἔξελιξιν τῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς.

'Ἐπιβάλλεται, πάντως, νὰ ὑπογραμμισθῇ ἡ ἀποτελεσματικὴ παρέμβασις τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἐπιβατηργοῦ ναυτιλίας τῆς. 'Ἀποδεικνύεται διὰ μίαν ἀκόμη πορτούς ἀπολαμβάνουν θετικῆς βοήθειας, τὰ ξένα ὑπερωκεανία, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὰ ίδικά μας, τὰ ὅποια ἀνακαλύπτουν τομεῖς ἀπασχολήσεως, ἔξυπηρετοῦν έθνικᾶς γραμμᾶς, συμβάλλουν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ, χωρὶς τὴν οἰανδήποτε κρατικὴν βοήθειαν, συχνότατα δὲ καὶ χωρὶς τὴν ἡθικήν, τούλαχιστον, συμπαράστασιν.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΙΑΤΡΟΙ ΕΠΙ ΞΕΝΩΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΩΝ

Πρέπει νὰ ὑποχρεωθοῦν τὰ προσεγγίζοντα εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας ξένα πλοῖα, ἐφ' ὃν ἐπιβιβάζονται "Ἐλληνες ἐπιβάται, ὅπως προσλαμβάνουν "Ἐλληνας ιατρὸς καὶ νοσοκόμους. 'Ἐπι τῶν ιδικῶν μας ὑπερωκεανίων ὑπηρετεῖ ὀλλοδαπόν, κυρίως ιταλικόν, νοσηλευτικὸν προσωπικόν. Διατὶ ὅχι καὶ "Ἐλληνες ιατροὶ ἐπὶ τῶν ξένων πλοιών; "Οχι μόνον λόγοι ἔθνικου γοήτρου ἐπιβιβάλλουν τούτο, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπιβεβλημένη φροντὶς διὰ τὸ "Ἐλληνα μετανάστην. Ξένας γλώσσας δὲν γνωρίζει ούτος διὰ νὰ μεταδῷ τὰ τῆς ἐνδεχομένης ἀσθενείας του.

Τὸ θέμα είναι πολαίδιον καὶ ἐκκρεμεῖ ἀπὸ μακροῦ. Τὸ ἐπανέθεσην, ὅμως, πρὸ ἡμέρων ὁ Πανελλήνιος Ιατρικός Σύλλογος δι' ἔγγραφου του πρὸς τὸ "Υπουργείον Ναυτιλίας, εἰς τὸ ὄποιον τονίζονται τὰ ἔξης:

"Ἐκομεν τὸν τιμὴν νὰ ἐπονέλθωμεν καὶ αὐθις καὶ νὰ παρακαλέσωμεν ὑμᾶς διὰ τὸν νομοθετικὸν ρύθμισιν τῆς ὑποχρεωτικῆς προσλήψεως ιατρῶν καὶ νοσοκόμων εἰς πλοία ξένων ομηρίας, τὰ ὄποια παραλαμβάνουν "Ἐλληνας ἐπιβάτας πλέον τῶν τριάκοντα, δι' ὑπερποντίους χώρας.

"Ἡ οὐετέρα υπηρεσία, κατόπιν προγενεστέρου ἔγγραφου ἡμῶν καὶ τοῦ ἐπιδειχθέντος τόνον ὑπὸ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως δύο σον καὶ ύψη ὑμῶν ἐνδιαφέροντος, ἔχει συμπεριλάβει οχετικὸν διάταξιν εἰς σκοδεῖν νόμου τοῦ ὑμετέρου "Υπουργείου, τὸν ρύθμισιν τοῦ θέματος τούτου.

"Οθὲν, παρακαλούμεν ὑμᾶς, ὅπως ἐνδιαφερθῆτε προσωπικῶς διὰ τὴν ταχειαν νομοθετικὸν ρύθμισιν αὐτοῦ, δοθέντος, διὰ μόνον ἡ "Ἐλληνες οτερεῖται σκετικὸν νομοθετικόν περὶ ἀμοιβαδιτοποιοῦ. Τούτο θέλει συντελέσω ὥστε ἀφ' ἐνὸς μὲν σηματικός ἀριθμὸς "Ἐλληνῶν ιατρῶν καὶ νοσοκόμων νὰ ἔξευρη ἐργασίαν, ἀφ' ἐτέρου δὲ ὃ προκύψῃ, καὶ τῆς θέματος τούτου συναλλάγματος πρὸς ὄφελος καὶ τῆς θέματος Οἰκονομίας.

"Βέβαιοι οὗτες διὰ τὸν ὑμετέραν συμπαράστασιν, διατελοῦμεν μετὰ τημῆν.

Ο Πρόεδρος
Καθηγητὴς Γ. ΚΡΙΜΠΑΣ»

"Ως εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, τὰ τῆς προσλήψεως "Ἐλλήνων ιατρῶν εἰς ξένα ἐπιβατηγὰ πλοῖα συμπειριελήθησαν κατόπιν ὑποδείξεως τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας, εἰς τὸ νομοσχέδιον, τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ "Υπουργείου Εσωτερικῶν, διόπειταί σκετικὸν νομοθετικόν περὶ ἀναφέρεται γενικῶς εἰς ἄπαντα τὰ θέματα τῆς μεταναστεύσεως. 'Ἡ ρύθμισις, ὡς ἐκ τούτου, τοῦ ζητήματος εἶναι συνδεμένη μὲ τὴν φήμισιν τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχεδίου, τὸ ὄποιον, ὅμως, ἐπὶ μῆνας καθυστερεῖ εἰς τὸ "Υπουργείον Εσωτερικῶν, ἀγνωστὸν διὰ ποίαν αἰτίαν. Μὲ τὴν ἀδικαιολόγητον, πάντως, αὐτὴν καθυστέρησιν, σοβαρά θέματα τῆς μεταναστεύσεως, ἀλλὰ καὶ τῆς ὑπερωκεανίου ναυτιλίας, παραμένουν ἐκκρεμῆ.

ΤΟ ΣΟΒΑΡΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

ΣΙΔΝΕΥ', 28. (Ρώτηρ - Αθ. Πρακτ.).— 'Ἐγγνωσθε ἐνταῦθα διὰ 500 περίοδον "Ἐλληνες ναυτικοὶ ἐγκατελεῖψαν τὰ πλοία τῶν ποὺ προσήγγισαν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αὐτοτραλίας κατὰ τοὺς τελευταῖς 15 μῆνας.

Μόνον τὸ ἐν τρίτον ἔξι σύντονον πρόβλημα τοῦ ὑποδιόποιον προσλήψεως αἰσιόδορους ἐργασίας, ἢ συντρούνται ὑπὸ τῶν συγγενῶν τῶν μέχρις ὅτου ἐκμάθουν τὴν ἀγγλικήν.

Αὐτὸν τὸ τηλεγράφημα μᾶς λέγει ἀρκετά διὰ νὰ ἀντιμετωπίσωμεν ἀποφασιστικῶν ποσῶν τοῦ σοβαρὸν πρόβλημα τῶν δραστηρεύσεων καὶ διὰ νὰ σκεφθῶμεν, ἀν δικαιολογήσατο τὸ περὶ ἐλλιπούς συνθέσεως ἐπιβαλλόμενον «χαράτσι». Τί γνώμην ἔχουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ "Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ ποιαὶ αἱ σχετικαὶ ἐνέργειαι τῆς "Ἐνώσεως τῶν "Εφοπλιστῶν;

ΔΕΝ ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ ΤΟ ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΩΝ;

Χρήζει ἀναθεωρήσεως τὸ ἀδεσματολόγιον. "Ἄσ συσταθῇ μία ἐξ εἰδημόνων, ιατρῶν διαιτολόγων, ἐπιτροπή καὶ ἄς τὸ μελετῆση. "Ἄσ ἀφαιρέσῃς ἡ πόλη τῶν σημερινῶν ἐπιστημονικῶν δεδομένων καὶ ἄς προστεθῇ διὰ τὴν καλὴν συντήρησιν τοῦ ἐργαζομένου ἐπὶ τοῦ πλοίου θὰ ἐνισχύσῃ καὶ περισσότερον, κατὰ τὸ δυνατόν, θὰ κατασφαλίσῃ τὴν ὑγείαν του.

"Ἀποροῦμεν πῶς αἱ συχναὶ ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς συστάσεις καὶ αἱ ἐπίμονοι τῶν εἰδικῶν ιατρῶν ὑποδείξεις δὲν ἐλήφθησαν ἀκόμη ὑπ' ὅψιν.

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTREAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

ἀπό τὸ Ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Ἀπορούμεν ἀκόμη διατί δὲν προεβλήθη ὡς αἴτημα αὐτῶν τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀμεσώτατα ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν υγείαν τῶν πληρωμάτων.

Τί κρίμα, μᾶς τὴν ἀλήθειαν, νὰ μὴ θέλουν οἱ ιθύνοντες τάς ἐπαγγελματικάς ὄργανώσεις τῆς Ναυτιλίας, νὰ ἔξελθουν εἰς πολλὰ ζητήματα τῆς μακαριότητος ὑπὸ τὴν ὄποιαν ἀτυχῶς διακατέχονται.

KAI O AGION SUNEXIZETAI . . .

Τὰ νεώτερα τοῦ ἀγῶνος τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν «γιούνιοντες» κατὰ τῶν πλοίων «σημαίων εὐκολίας»:

Ο κ. Λούντριχ, τοῦ ὄποιου τὰ σκάφη ἀποτελοῦν ἥδη τὸν στόχον προσέφυγεν, ὡς ἄλλως τε ἀνεμένετο, εἰς τὸ Ἀνώτατον Δικαστήριον τῆς Οὐασιγκτώνος, ἔξαιτούμενος τὴν ἀκύρωσιν τῆς ἀπὸ 15 Δεκεμβρίου ἀποφάσεως τῶν πολιτειακῶν δικαστηρίων τῆς Πενσιλβανίας, διὰ τῆς ὁποίας ἐπετρέπετο τὸ «μπούκοτάξ» κατὰ τῶν πλοίων σημαίων εὐκολίας. Εἰς τὴν προσφυγὴν ἀναφέρεται ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις ὡς ἀντικειμένη εἰς τὸ διεθνὲς ναυτικὸν δίκαιον, εἰς τὴν συνθήκην φιλίας καὶ ἐμπορίου μὲ τὴν κυβέρνησιν τῆς Λιβερίας καὶ ὡς ἐπιζημία εἰς τὴν πολιτικὴν τῶν καλῶν διεθνῶν σχέσεων καὶ τὴν ἔθνικὴν ἄμυναν τῆς Ἀμερικῆς.

Ἐάν τὸ Ἀκυρωτικὸν ἑκδώσῃ ἀπόφασιν εὐνοοῦσαν τὸν κ. Λούντριχ, θὰ πάυσῃ ισχύουσα καὶ ἡ ἀπόφασις τοῦ «Ἐθνικού Γραφείου Ἐργατικῶν Σχέσεων» διὰ τῆς ὁποίας ἀνεγνωρίζετο ἡ δικαιοδοσία εἰς τὰ «γιούνιοντες» νὰ παρεμβαίνουν εἰς τὴν ὄργανωσιν τῶν ξένων πληρωμάτων, τῶν ὑπὸ τὸν ἄμεσον ἢ καὶ ἔμμεσον ἐλέγχον Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἄν την προτολογία γίνη ἀποδεκτή, κίνδυνος σοβαρώτερος δισεγράφεται διὰ τὰ ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ «σημαίων εὐκολίας» πολλὰ σκάφη.

Ἐξ ὅλων, λοιπόν, τῶν συγκεντρουμένων πληροφοριῶν φαίνεται, ὅτι ὁ ἀγῶν τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων θὰ συνεχισθῇ. Πρὸς στιγμὴν ἐπιστεύθη, ὅτι ὁ ὑφιστάμενος ἀνταγωνισμός μεταξὺ τῶν δύο ἀμερικανικῶν ὄργανώσεων, τοῦ κ. Κάρρατ καὶ τοῦ κ. Χάλλ, δυνατὸν νὰ προκαλέσῃ καὶ χαλάρωσιν τῆς δραστηριότητος τῆς παρ' αὐτῶν συσταθείσης εἰδικῶς κατὰ τῶν πλοίων «σημαίων εὐκολίας» ὄργανώσεων. Αἱ τελευταῖς δηλώσεις τῶν δύο Ἀμερικανῶν Ἐργατοπατέρων διαφεύδουν τὰς προσδοκίας αὐτάς, αἵτινες προέλευσιν εἶχον τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς.

ΘΕΜΑ ΕΚ ΤΟΥ ΜΗ ΟΝΤΟΣ

Τὸ ζῆτημα τῆς παροχῆς ἐν ὅρμῳ σινοπευματωδῶν ποτῶν (οῖνου καὶ μπύρας) εἰς τὰ πληρώματα χρήζει περαιτέρω διευκρινήσεων. Ἡ σχετικὴ 70853) 2667 ἐγκύλιος τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας εἶναι ἀσαφής, ὥστε καὶ ἀνεφάρμαστος. Θὰ προκαλέσῃ τὴν διένεξιν ἐπὶ τῶν ποντοτόρων πλοίων. Τείνει ἡδης νὰ δημιουργήσῃ ἕνα ἀκόμη θέμα συζητήσεων ἐκ τοῦ μὴ ὑπάρχοντος.

Εἰς σχετικάς ὑποδείξεις προέβησαν ἀπὸ μηνῶν αἱ στήλαι αὐταῖς. Πρώτη ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν τάς ἡγενόντες». Τώρα ἐφοπλιστὴς τοῦ ἔξωτερικοῦ μᾶς ἀπευθύνει ἐν ἀντιγράφῳ διεξοδικὸν ὑπόμνημά του, ὑπόβλεψεν πρὸς τὸν κ. Ἀνδριανόπουλον. Τὸ δημοσιεύμενον δόκοληρον, ἵνα λάθον γνώσιν ὅλοι οἱ διαχειριζόμενοι τὰ ζητήματα τοῦ πλοίου. Ἐλπίζομεν νὰ τὸ προσέξῃ καὶ ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν».

Συνιστώμεν, πάντως, νὰ μελετήσουν οἱ ἀρμόδιοι τάς ὅρθοτάτας παρατηρήσεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας. «Ἀν μή τι ὄλλο, ἄς ἐκδώσουν μίαν νέαν σαφῆ, ἀδιάβλητην, ἐπειγηγματικήν ἐγκύλιον. Πρέπει ὅλοι — πληρώματα, πλοιάρχοι καὶ λιμενικαὶ ἀρχαὶ — νὰ γνωρίζουν τί θέλουν, καὶ τί καλούνται νὰ ἐφαρμόσουν.

Τὸ ὑπόμνημα ἔχει ὡς κάτωθι:

Κύριε Ὑπουργέ,

Θὰ περιῆλθε, προφανῶς, εἰς γνώσιν τοῦ Ὑπουργείου τὸ γεγονός, ὅτι εἰς τινὰ ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν πλοῖον — καὶ ἵσως εἰς τὰ ἡμίσια ἔξ αὐτῶν — καθιερώθη ἡ συνήθεια, ὅπως οἱ πλοιοκτήται καὶ ἡ οἱ διαχειρισταὶ αὐτῶν προσφέρουν, οἰκείᾳ βουλήσει, εἰς τὰ μέλη τοῦ πληρωμάτος των κατὰ τὸ φαγητὸν τῆς Κυριακῆς καὶ τῶν ἐπισήμων ἔορτῶν, κα-

θῶς καὶ κατὰ τὴν πρώτην ἡμέραν κατάπλου εἰς λιμένα, κατόπιν μακροῦ ταξιδίου, ἀνά μίαν φιάλην ζύθου ἢ παρομοίαν ποσότητα οίνου. Ἡ ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν καὶ διαχειριστῶν ἔνεργεια αὕτη ἐγένετο εὐχαριστῶς δεκτή παρὰ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος καὶ οὐδέν παράπονον ἢ αἴτησις διετυπώθη παρὰ τῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ διαχειρίσιμων σκαφῶν περὶ μετασβόλησης τῶν ποσοτήτων.

Φυσικὸν εἶναι, δῆπος τὸ Ὑπουργεῖον, εἰς τὸν ρόλον του ὡς προστάτου τῶν ναυτικῶν, ἐπιθυμεῖ νὰ φανῇ εὐάρεστον πρὸς αὐτούς καὶ νὰ καταστήσῃ τὴν περιωρισμένην αὐτήν την συνήθειαν εύρυτεραν, ἵσως δὲ καὶ ἀναγκαστικὴν δι' σούσου πλοιοκτήτας ἢ διαχειριστάς δὲν προσφέρουν μέχρι τοῦτος τὴν λόγω παροχῆς εἰς τὰ πληρωμάτα των. Δεδομένου ἐν τούτοις, δῆπος μόνον ἐμπορικὸν ναυτικὸν ἐν τῷ Κόσμῳ, ἔχει κατ' έθιμους καθιερώσεις τὴν παροχὴν εἰς τὰ πληρωμάτα του οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν, τὸ τῆς Γαλλίας, καὶ δῆτα τὸ ναυτικὸν αὐτὸν δὲν φημίζεται διὰ τὴν καλήν του πρόσδοσην, εἰναις ἀτύχημα, δῆτα τὸ Ἐλληνικὸν Ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἐπιθυμεῖ νὰ ἀκολουθήσῃ τὸ σχέδιο μεταρρύθμισης παραδέιγμα ἐκείνου τοῦ Γαλλικοῦ Ναυτικοῦ, παρὰ καὶ βραδέως, εἰς παραδεδεγμένην διὰ τοὺς Ἐλληνας ναυτικούς καὶ πλοιοκτήτας συνήθειαν.

Τούτο εἶναι ἔπι πολλούς σπουδαίοτερον, ὃν δηλαδὴ τὸ Ὑπουργεῖον παραβούθη, δῆτα ἡ τελευταῖα ἐγκύλιος ἐξεδόθη μόνον πρὸς ἀναδίωσιν προγονισμένου παρομοίου Κανονισμού, καταρτισθέντος ὑπὸ τοῦ λιμενάρχου Νέας Υόρκης κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Ἡ διαταγὴ ἐκείνη εἶχε πολὺ κακὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀπειδείχθη δαπανηρὰ καὶ προεκλήθη ἀπὸ ἄλλας ἐπιδιώξεις, ἀσχέτους πρὸς τὴν καλήν υγείαν τῶν ναυτικῶν μας, τὴν δόπιαν σῆμρον οὐδένες ἐπιθυμεῖ νὰ τὴν ἰδῃ προκινθυνεύουσαν. Ἀρκεῖ νὰ λεχθῇ, δῆτα ἐν λόγω παλαιάς διαταγῆς μετὰ μεγάλης δυσκολίας ἡ κυρώσθη. Ἐξερρίζωθη οὕτω μίας κακής συνήθειας, τῆς δόπιας τὴν ἀναδίωσιν οὐδένες ἐπιθυμεῖ, χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ισχυρός τις λόγος. «Ἄν, παρὰ τὰς ἀνωτέρως ἀντιρρήσεις, τὸ Ὑπουργεῖον ἐπιμείνη εἰς τὴν διαταγὴν ταύτην περὶ διασφάμισης τοῦ ζύθου ἢ ζύθου εἰς τὰ πληρωμάτα ἐλιμένι, τότε, τούλακαστον, πρέπει ἡ διαταγὴ αὕτη νὰ διατυπωθῇ κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἀποστραφίζῃ μᾶλλον καὶ νὰ τυποποιήσῃ κατάστασιν, ἡδης ὑφισταμένην, παρὰ νὰ δημιουργήσῃ συζητήσεις καὶ προστριβάς ἐπὶ τῶν πλοίων.

Ίδοντες μερικαὶ παρατηρήσεις:

1) Εἰς τὴν παράγραφον 2 τῆς ἐγκύλιου δρίζεται λεπτομερῶς, δῆτα ἐδούλωσε πρόπειτος νὰ χορηγήσῃ πατέτη τὴν παραμονὴν τῶν πλοίων εἰς λιμένας φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ἥτις δὲν θέλει υπερβαίνει λογικὸν δριούντος.

Ο δρός αὐτὸς εἶναι ἀδύνατον νὰ ἐπιβληθῇ, καθόσον θέλει δημιουργῆσης ἀτελεύτητους πραστριδίους περὶ τοῦ τί ἀποτελεῖ ἐλογικὸν δριον χρόνου». Ποίος πρόκειται νὰ ἀποφασθῇ περὶ τούτου; Τί εἰναι δὲ αἱ «ποτικαὶ συνθήκαι»; «Ἐνεστῶται διὰ τῆς φράσεως ταύτης, δῆτα λιμένες τινὲς εἶναι «στεγνοί», ἐνῶ εἰς ἄλλους δύνανται τὰ πληρωμάτα νὰ πίνουν; «Ἄν την προτολογία τῆς διαταγῆς ταύτης ἐπαφίεται εἰς τὴν κρίσιν τινός, φέρει πετρέν τοῦ πλοιαρχοῦ, ἀσφαλῶς ἀνωμαλίας θὰ δημιουργήσουν αἱ ἀποφάσεις του».

2) «Ἀντιλαμβανόμενοι, προφανῶς, τὰς ἀνωτέρως ἀδειούσιότητας καὶ τὴν δύσκολον κατάστασιν, τὴν δόπιαν θὰ ἔδημοιούργει ἡ διαταγὴ, προσεπαθήσατε κατόπιν νὰ διορθώσητε ταύτην. Οὕτω, εἰς τὴν παράγραφον 3, ἀναφέρετε: «Ἄν τὸ πλοῖον παραμείνῃ μακρότερον χρόνον, εἴτε ἐν ἀναμοῆῃ τῆς σειρᾶς του πρὸς φόρτωσιν, εἴτε διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν, τότε εἰς τὴν τοιαύτην περίπτωσιν ἡ διαταγὴ δεῖται ἐκτελεσθῆ πλήρως». Ποίος εἰναι διὰ μακρότερον χρόνου διὰ τὰ πληρωμάτα τῶν σειρῶν των πρὸς φόρτωσιν εἰς πέρας ἐπισκευάς, ἀλλὰ πόσος πρέπει νὰ εἰναι διὰ χρόνος διὰ τὴν ἐργασίαν ταύτην, ὡστε ἡ διὰ τὸν οἰνον ἢ τὸν ζύθον διατάξης νὰ ἀτονήσῃ; «Ἡ ἐν προκειμένῳ ἀπόφασις ἀφίεται, πιθανῶς, εἰς τὸν πλοιαρχὸν, τούθος ὅπερ σημαίνει μείζονας προστριβάς».

3) «Αναφέρεται εἰς τὴν παράγραφον 4: «Ἡ ἐγκύλιος δὲν θὰ ἐπιβάλλεται πλήρωση». Μήπως ἔννοείτε, δῆτα εἰς τοιαύτην περίπτωσιν θὰ ἐπιβάλλεται μερικῶς; Τί σημαίνει διμωρία «μερικὴ ἐπιβολή»; «Ἀπαξ τῆς ημέρας καὶ πόσους;

4) «Ισως νὰ ἐσκέφθητε, δῆτα ἡ παράγραφος 5 παρέχει ἐρμηνείαν τοῦ θέματος. «Ἄντι τούτου, δημω, δημιουργεῖ ἐπί αὐτοῦ περαιτέρω σύγχυσιν. Εἰς τὴν παράγραφον 5α εἰδίκευτε τὸ θέμα γράφοντες: «Ἐάν η εἰς λιμένα η δρόμον παραμονὴ τοῦ πλοίου ἀφορᾷ κανονικήν διεκπεραίωσιν

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
|| NIGHT : 412905

ναυτιλιακών έργασιών, φορτώσεως ή έκφορτώσεως, τότε ή έγκυκλιος θά έφαρμόζεται. Τί είναι δημοσιός κανονικόν καὶ πόσον έκπτερός τών δύο τούτων καταστάσεων πρέπει νὰ διαρκέσῃ;

5) Εἰς τὴν παράγραφον 5β δρίζεται ὅτι: «Ἐάν δὲν ὑπάρχῃ διαθέσιμος οἶνος, τότε τὸ σκάφος θὰ χορηγῇ εἰς ἔκστον μέλος τοῦ πληρώματος ἐξ φύλας ζυθοῦ ἐδδομαδιάως, εἰς ἡμέρας ὀρισθησιμένας παρὰ τοῦ πλοιάρχου ή ἀνάλογου ποσότητα οἶνου. Ἐννοεῖτε μὲ τὰ ἀνωτέρα, ὅτι πρέπει νὰ διδέται εἰς τοὺς ἄνθρας ζυθοῦ, νὰ τὸν φυλάττουν εἰς τοὺς θαλάμους τῶν καὶ νὰ πίνουν, διὸν θέλουν ἡ ἀκόμη καὶ νὰ ἀγοράζουν περισσότερον οἰνόπνευμα, μὲ τὴν πρόφασιν ὅτι, πᾶν ὅτι ἔχουν εἶναι μέρος τοῦ τί εἰς ἔκστον ἀρχικῶς χορηγεῖται; Ἐννοεῖτε μήπως τὴν δημιουργίαν ἀτμοσφαίρας «Ταβέρνας» ἐπὶ τοῦ πλοίου;

Τὸ καλύτερον ποὺ δύναται νὰ γίνηται μὲτὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς ἐν λόγῳ ὑπ' ἀριθ. 70.853) 2667 ἐγκυλίου, εἶναι νὰ καταργηθῇ αὐτὴ πρὸς τὸ παρόν καὶ νὰ παρασχεθῇ πιστωτικός χρόνος, διόπεις καταστῆ κανονική μίας καλής συνήθειας, ἡδη ὑπάρχουσα εἰς τὸν ἐμπορικόν μας στόλον. «Ἄν τὸ Ὅπουργεῖον, διὰ λόγους γοήτρου, ἐπιθυμεῖ νὰ διατηρήσῃ τὴν διαταγὴν ταύτην, τότε πρέπει νὰ τὴν τροποποιήσῃ, συμφωνῶς πρὸς τὰ προεκτεθέντα, ὥστε νὰ τὴν καταστῆσῃ πρακτικήν καὶ νὰ ἀποφύγῃ οὕτω, μᾶλλον, παρὰ νὰ δημιουργῇ προστριβάς.

Ὑπάρχουν τόσα ἄλλα ἐπείγοντα καὶ σημαντικὰ ζητήματα πληρωμάτων, τῶν ὁποίων δύναται νὰ ἐπιληφθῇ τὸ Ὅπουργεῖον, πρὸς τὸν σκοπὸν ἐπιτεύχεως μείζονος ὀμαλότητος εἰς τὴν ἔργασιν ἐπὶ τὸν ἐλληνικὸν πλοίων. Λόγους χάριν: Τὸ Ὅπουργεῖον, ἐν τῷ ρόλῳ του ὡς προστάτου τῶν ναυτικῶν, δύναται νὰ καταρτίσῃ νέον πρόγραμμα ὑγιεινοῦ καὶ θερεπτικοῦ ἐδεσμοποιού, καταλήγουν διὰ τὴν μείστων τῶν εἰς εὔρειαν ἔκτασιν παρουσιαζομένων περιπτώσεων στομαχικῶν διαταραχῶν καὶ ἔλκους. «Ἡ ἐφαρμογὴ νέου ἐδεσμοποιού, θὰ ἡδύνωτο νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα, τὴν ἐκτόπισιν τῶν τροφῶν ἐν ἀλμη, τῶν τροφῶν μετὰ καρκυρεμάτων καὶ τῶν ὀρεκτικῶν εἰς ποσότητας μὴ ἀναγκαίας, ἀντ' αὐτῶν δὲ τὴν χρῆσιν καλῶς μαγειρεύμένων καὶ εὐπέπτων τροφῶν, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν βαρυτέρων διὰ τὴν πέψιν καὶ τῶν ἴσως εἰς μεγαλυτέρας ποσότητας ἀπαιτούμενών ἔδειμάτων.

Τὸ Ὅπουργεῖον ἔξ ἄλλου, ἐν τῷ ρόλῳ του ὡς προστάτου πλοιοκτητῶν καὶ διαχειριστῶν, θὰ ἡδύνωτο ἴσως νὰ στρέψῃ τὴν προσοχὴν του εἰς τὴν μὴ ἐν νέου ναυτολόγησιν, ἀνεύ πιστοποιήσεως τοῦ παρελθόντος ἐνός ἔκαστου, δραπετῶν καὶ λιποτακτῶν, οἵτινες συλληφθέντες εἰς ἔξινας χώρας καὶ ἀπελαθέντες ἐξ αὐτῶν, ἐπαναπατρίζονται δαπανάταις τῆς πλοιοκτησίας, μεταφερούμενοι φροντίδι της τοῦ ἰματισμοῦ τῶν καὶ καταβαθλιούμενοι τοῦ ὑπολοίπου τοῦ μισθοῦ τῶν, διόπου δηποτε καὶ διόποτε τὸ ζητήσουν, χωρὶς νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὅψιν αἱ δυσκολίαι καὶ αἱ δυπάναι τὰς ὁποίας ὑπέστησαν οἱ μὴ ὑπεύθυνοι πλοιοκτήται. Πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦνται ἐπὶ τῶν πλοίων φύλακες καὶ νὰ καταβάλλωνται πρόστιμα διὰ παρανόμους πράξεις τῶν προσώπων τούτων, τὸ δόπιον ἐν τούτοις εἶναι ἐλεύθερα νὰ ναυτολογοῦνται ἀκαλύπτως καὶ μετὰ τὴν δραπετεύσιν τῶν; Αἱ πράξεις τῶν οὕτω ἀντιλαμβανομένων τὸ ὑπηρεσιακόν των καθήκοντων ναυτικῶν δημιουργούν κακὴν φήμην διὰ τὸ ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας πλοίον. Καὶ δημοσίεις προσπάθεια φαίνεται καταβάλλομένη, δηπως τοιαῦται πράξεις ἐφεξῆς προλαμβάνωνται.

Α.Δ.Μ.

Μάρτιος 1961

ΟΙ ΑΜΙΣΘΟΙ ΠΡΟΞΕΝΟΙ

Κάποιος ἄμισθος πρόξενος εἰς τὸ Μίδλεσμπρο, «Ἀγγλος τὴν ἐθνικότητα, εἰσπράττει ἀδικαιολογήτως ἀπὸ τὰ εἰς τὸν ἀγγλικὸν αὐτὸν λιμένα καταπλέοντα ἐλληνικὰ σκάφη προξενικά τέλη. Φορτηγὸν ἐκφοτῶσαν ἐκεὶ μετάλλευμα ἐπλήρωσεν ἐξήκοντα πέντε λίρας!

«Ο πλοιοκτήτης ἀνερέθη διὰ τὸ «χοράτσια» αὐτὸν εἰς τὸ Ὅπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ αὐτὸν μὲ τὴν σειράν του εἰς τὸ Ὅπουργεῖον τῶν Ἑξατερικῶν. Θά κληθῆ μᾶς λέγουν οἱ ἀδρόδιοι — νὰ ἀποδώσῃ ὁ κ. Πρόξενος τὰ ὄσα εἰσέπραξεν, ἐφόσον δὲν θὰ εἴναι εἰς θέσιν νὰ τὰ δικαιολογήσῃ.

«Ἄφορμην μᾶς παρέχει ἡ ἀνωτέρω περίπτωσις διὰ νὰ συστήσωμεν εἰς τὸ Ὅπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας νὰ προσέξῃ ὅλας ιδιαίτερας τὰ ἔργα καὶ τὰς ἡμέρας τῶν εἰς διαφόρους λιμένας διωρισμένων ἀμίσθων προξένων. «Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἔχει τώρα τόσον μεγαλώσει, ὥστε συνχότεραι εἶναι αἱ ἐμφανίσεις πλοίων ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον εἰς λιμένας, ὅπου ἀλλοτε σπανίως ἐλληνικὸν σκάφος κατέπλεεν. Πρέπει οἱ ἄμισθοι πρόξενοι ὅχι μόνον νὰ εἴναι πρόσωπα εὐπόληπτα, ἀλλὰ καὶ ίκανὰ νὰ ἐκπροσωπήσουν τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων. Πρέπει νὰ κέκτηνται κάποιαν γνῶσιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ νὰ κινοῦν-

ται ἐλευθέρως μεταξὺ τῶν ἀρχῶν καὶ τῆς κοινωνίας τῶν πόλεων ὅπου ἔρευνον.

Εἰς τὸ παρελθόν παρείρχετο ἀπαρατήρητος καὶ ἡ ὑπερβασία ἐνὸς ἀμίσθου προξένου εἰς βάρος πλοίου τινὸς ἀπὸ τὰ ὄλιγα ποὺ ἐκέτητο ἡ Ναυτιλία μας. Τώρα ἡ ἀνάγκη τῆς ἐπιλογῆς ἐπιβάλλεται. Αἱ ὑπερβασίαι εἶναι περισσότεραι, κοβίστανται αἰσθηταί.

«Ἄς μὴ λησμονῶμεν τὴν δράσιν τῶν Παναμέζων προξένων. Πολλὰ εἰς βάρος τῶν πλοίων διέπραξαν καὶ κυρία ἀφορμὴ τῆς στροφῆς τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὴν ἀσυδόσιαν τῆς λιβεριανῆς ὑπῆρξεν τῶν προξένων αὐτῶν αἱ οἰκτραὶ μέθοδοι χρηματισμοῦ.

«Ἡ «Ἐνωσις τῶν ἐφοπλιστῶν πρέπει νὰ ἀπασχοληθῇ καὶ μὲ τὸ θέμα αὐτό, ἐν συνενοήσει μὲ τοὺς ἀρμοδίους κρατικούς παράγοντας. «Ἄς συστήσῃ εἰς τὰ μέλη της ἐφοπλιστῶν καὶ τοὺς πλοιάρχους νὲ καταγγέλλουν πᾶσαν ὑπερβασίαν τῶν ἀμίσθων προξένων. Οὕτω μόνον ἡ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐκκαθάρισιν ἀπὸ τοὺς ἀναξίως ἐκπροσωπούντας τὸ Τόπον μας καὶ τὰ συμφέροντά του.

TO LLOYD'S REGISTER

«Ἀκρας ἐνδιαφέρουσα — ιδιαίτερως ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς — ἡ ἐφετεινὴ ἔκδοσις τῶν πεπραγμένων τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος Lloyd's Register διὰ τὸ 1960. Εἰς κομφόν τομὸν ὑπερεκατὸν σελίδων ἐπισκοπεῖται ἡ παγκόσμιος ναυτιλικὴ δραστηριότης ἀπὸ τῆς σκοπιάς τῶν τεχνικῶν κυρίων ἔξειλέσιν καὶ τῆς ἀποφασιστικῆς εἰς αὐτὰς συμμετοχῆς τῆς ὄργανωσεως τοῦ Νηογνώμονος.

Καὶ εἶναι πλέον ἡ ἐνδιαφέρουσα ἡ ἀνασκόπησις τοῦ 1960, διότι πέρυσι τὸ Lloyd's Register ἐώρτασε τὴν 200ετηρίδα τῆς ιδρύσεως του. Δὲν θὰ πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ὅτι τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος ἡ ἀκτινοβολία πολλοῦ γε καὶ δὴ νὰ εἴναι στενῶς βρετανική. Πρόκειται περὶ διεθνοῦς τεχνικοῦ ὄργανουσιοῦ, στοιχεῖον τῆς Νηογνώμονος.

Εἰς τὴν σύντομον εἰσήγησιν ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ Προέδρου τοῦ Νηογνώμονος Sir Kenneth R. Pelly ιδιαίτερα γίνεται μνεία τῆς συντάσσεως τῆς Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τῶν ἔξης:

«Εἴχον τελευταίως τὴν εὐχαριστούσιν νὰ ἐπισκεφθῶ τὰς Ἀθήνας καὶ τὸν Πειραιᾶ, ἵνα ἐγκαίνιασαν τὰς ἔργασις τῆς ἐνδεκάπτης ἑθνικῆς κατά χώρας Ἐπιτροπῆς, τῆς Ἐλληνικῆς τοιαύτης.

«Οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ μετέφερον τελευταίως εἰς τὸ θέματον των Νηολόγων ἔνα μεγάλον ὀρίσμον πλοίου, γεγονός, ὅπερ εἶκεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ φέρουν καὶ πάλι τὸν τὸν Ελλήνα εἰς τὸν χορεῖον τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν. Όλιγας μόλις ἐδόμαδας πρὸ τῆς ἐπισκεφθῆς μου είχε πανηγυρισθῆ εἰς τὰς Ἀθήνας τὸ χιλιοστὸν ἐλληνικὸν πλοίον. «Εξ ἄλλου, τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» προσλαμβάνουν δύσημα πεγαλυτέρα πουπούδια πότη στοιχεῖο μὲ τὰς νέας κατασκευάς καὶ τὰς ἐπισκευάς. «Η ὅλη, συνεπώς, ἐν «Ἐλλάδι κατάσταις ἐπέβαλεν, δύος τὸ Lloyd's Register πλήρως ἐκπροσωπεῖται εἰς τὸν χώραν ταύτην. »Ητο πανερόν, διότι οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ επειθύμουν καὶ εὐχαρίστοι τὸν ὄρθιον τὸν σύστασιν τῆς Ἐπιτροπῆς ἀπὸ τὸ Lloyd's Register. Πρόσθρον τῆς Ἐπιτροπῆς είναι ὁ Καθηγητὴς κ. Στρατῆς Γ. «Ἀνδρεάδης, πρόσθρον τῆς Ἐνωσίσεως «Ἐλληνῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἀντιπρόσθρον δικ. Παναγῆς Γιαννουλάτου, ἀντιπρόσθρον τῆς Ἐνωσίσεως. Εἰς τὴν Ἐπιτροπήν μετέχουν πλεύσιοι δοσοί γνωτοί εφοπλισταί. «Ο Καθηγητὴς Ανδρεάδης είναι διακεκριμένη προσωπικότης, κατέκων προεκούσια θέσεις πλὴν τῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν συμφερόντων του».

Θὰ δηνόσκολος καὶ μία ἔστω σύντομος περίληψις τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὴν ἀνασκόπησιν πληροφοριῶν καὶ στατιστικῶν στοιχείων ἐπὶ κάθε θέματος σχέσιν ἔχοντος μὲ τὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότηταν ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς. «Ἡ παρούσια τοῦ Νηογνώμονος διαπιστούται εἰς κάθε πότι τὸ πλοίον πρόβλημα. «Ἡ πολυετής πείρα τῆς Ὀργανώσεως κατέστησε πλέον ἀξιώματα τοὺς ἔκαστούς τῶν ἐκδιδόμενούς των οἰναγομένους εἰς τὰ σχέδια τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς ἐπιθεωρησεως εἰς αὐτὴν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, τῶν ἀνθρώπων του καὶ τῶν μεταφερούμενων ἐπιβατῶν καὶ φορτίων. «Ἡ τῆρησί των είναι ἡ ἀδιαφορίανητος ἔγγυησης τοῦ «ἔχειν καλῶς».

Χαρακτηριστικοὶ τῆς πρωτοποριακῆς τοῦ Νηογνώμονος δραστηριότητος εἶναι οἱ προσωρινοὶ κανονισμοὶ τῆς κατασκευῆς τῶν ἀπομονικήτων πλοίων.

Εἰς τὴν κατὰ χώρας ναυτηγικὴν ἀνασκόπησιν ιδιαίτερα γίνεται μνεία — διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὰ ναυτηγικὰ χρονικὰ τοῦ κόσμου — τῆς ἀναπτυξέως τῶν ἔργων τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων». Δημοσιεύεται ἐπίσης ὥραιοτάτη εἰκὼν τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Σκαραμαγκά, μὲ πλευρισμένα πρὸς ἐπισκευήν η δεξαμενιζόμενα ἐπτὰ ἐν διώστημα πούτερα διαφόρων σηματιών.

Μεγάλη ἀγγλικὴ ἐφημερὶς ὑπέδειξεν, ὅτι τὸ 1960 είναι τὸ ἔτος τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. «Ἡ ἐκθεσίς τῶν πεπραγμένων τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος ἐπιβεβαιώνει κατὰ τὸν ἐγκυρότερον τρόπον τὴν διαπίστωσιν αὐτῆν.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.
TEAMED WITH
Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

GENERAL AGENTS:

17 State St. - NEW YORK N.Y. GEORGE CARRAS INC.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.
Cables: CARRASBRO

ΛΟΓΙΚΟΝ ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ

Πλειστοί σσοι οι λαδόντες τελευταίως τὸ δίπλωμα τοῦ γ' πλοιάρχου καὶ ὅμως κανεὶς δὲν προσφέρεται πρὸς ναυτοδόγησιν. Ἀρκετοὶ οἱ ἀμέσως προσληφθέντες, πολλοί, ὅμως, καὶ οἱ στρατευθέντες. Κατέταγησαν εἰς τὸ B.N.

Ἡ Ναυτιλία, δηλαδή, θὰ στερηθῇ τῶν ὑπηρεσιῶν των, ἐνῷ τόσην ἔχει ἀνάγκη αὐτῶν.

Τὸ ζῆτημα τῆς ἐπὶ διετίαν θητείας εἰς τὸ B.N. τῶν διπλωματούχων ἀξιωματικῶν τοῦ E.N. συνεζητήθη καὶ ἄλλοτε. Ἐξεφράσθη ἡ εὐχὴ τῆς ἑνίαυσίας στρατιωτικῆς ὑπηρεσίας ἡτις, ἄλλως τε, κρίνεται ὡς ὑπερεπαρκῆς διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν εἰς τὰ ὑπηρεσιακά καθήκοντα τοῦ ἑφέδρου σημαιοφόρου. Δὲν ὑπεστήριχθη, ὅμως, παρὰ τῇ Κυβερνήσει, ὃς αἴτημα τῶν ἑνδισφερομένων ἐπαγγελματικῶν ὄργανώσεων τὸ ἀνωτέρω ζῆτημα. Ἐπιβάλλεται τόρα νῦν ὑποθέθη. Εἰς ὅλας τὰς μεγάλας ναυτικὰς χώρας οἱ ναυτίλοι ἀξιωματικοὶ τυγχάνουν τοῦ εὐεργετήματος — ἂν τούτο εἴναι εὐεργέτημα — τῆς ὀλιγοχρονίου θητείας. Μετ' αὐτὴν εἰσέρχονται εἰς τὰς τάξεις τῶν ἑφέδρων ἀξιωματικῶν. Ἀς ἐννημερωθῆ, κατ' ἀκολουθίαν ἡ Κυβερνήσεις ἐπὶ τοῦ λογικοῦ αὐτοῦ αἵτηματος τῆς ναυτιλίας. Εἶμεθα βέβαιοι, ὅτι δὲν θὰ λείψῃ ἡ κατανόησις. Τί λέγουν αἱ Ἑνώσεις Ἐφοπλιστῶν καὶ Πλοιάρχων;

NEA PONTOPORA ALIEUTYTIKA

Νέαι ἔξελίξεις εἰς τὴν Ἀτλαντικὴν Ἀλιείαν. Μετὰ τὴν σημειωθεῖσαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας καθυστέρησιν εἰς τὴν περοστέρω ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου, ἥρχισε καὶ πάλι μὲ γοργὸν μάλιστα ρυθμόν, ἡ πρόσκτησις νέων μονάδων. "Ηδη ὁ στόλος τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας ἀπέκτησε τὸ ἐνδέκατον σκάφος του. Πρόκειται διὰ τὸ μεγάλον καὶ τελείως συγχρονισμένον ἀλιευτικὸν «Κουτουριάρης» τοῦ κ. Σταθάκη, τὸ ὅποιον ἐπέστρεψεν εἰς Πειραιᾶ, μετὰ τὴν πρώτων ἔξορμησιν του εἰς τὰ ἀλίπεδα τῆς Μαυριτανίας, μὲ 270 τόνους ἀλιεύματος.

"Ἐγνωσθή ἔξι ἄλλου, ἡ ἀγορὰ δύο ἀκόμη νέων μονάδων, τοῦ γαλλικοῦ ἀλιευτικοῦ «Νότρ Ντάμ ντες Ἀνζ» καὶ τοῦ γερμανικοῦ «Ἀντερσεγ», τὰ ὅποια θὰ ἐνισχύσουν τὸν στόλον τῆς ἑταίριας τοῦ κ. Δοξιάδη. Ἀμφότερα τὰ σκάφη, ἀττιναὶ θὰ ὀνομασθοῦν «Ζέφυρος III» καὶ «Ζέφυρος IV», θὰ μετασκευασθοῦν εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐπιμηκυνόμενα καὶ ἐφοδιαζόμενα μὲ τελευταίου τύπου ψυκτικὰ μηχανήματα διὰ τὴν κατάψυξιν καὶ συντήρησιν 200 — 230 τ. ἀλιεύματος.

"Ἐν τῷ μεταξύ, ὡς ἡτοῦ ἐπόμενον ἀλλωστε, ὑδηνὴ ἡ παραγωγὴ τῶν ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν, χωρίς, ὅμως, καὶ νὰ μειούνται αἱ εἰσαγωγαὶ ξένων κατεψυγμένων ἀλιευμάτων. Συνεπειὰ τούτου, ἐπισημαίνεται πτώσις τῆς τιμῆς διαθέσεως τῶν κατεψυγμένων ἵχθυων ἀπὸ τὰς παραγωγούς ἑταίριας εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις διαθέσεως αὐτῶν. Ἀναφέρεται χαρακτηριστικῶς, ὅτι κατὰ τὸ 1959 ἡ τιμὴ αὐτὴ ἀνήρχετο εἰς 12.40 δρχ., τὸ 1960 εἰς 11.60 δρχ., διαμορφώσται δὲ τὸ 1961, εἰς 10.60 δραχμάς.

Μόνον κατὰ τὸν Φεβρουάριον καὶ τὸ πρῶτον 10ήμερον τοῦ Μαρτίου ἐκομισθησαν εἰς Πειραιᾶ 1.595 τ. ἀλιεύματος, παραγωγῆς τῶν σκαφῶν «Ἀστακός», «Εὐαγγελίστρια IV», «Ζέφυρος I», «Κουτουριάρης» καὶ «Εύρυδίκη». Εξ ἄλλου, κατὰ τὸν Φεβρουάριον εἰσήχθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, κατεψυγμένοι ἵχθεις 406 τ., ἔξι δῶν οἱ 216 τ. ησαν ισπανικῆς προελεύσεως καὶ οἱ 190 ιαπωνικῆς.

Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΥΔΡΑΣ

Μᾶς παρεσχέθη ἡ ἐνύκαιρια νὰ ἐπισκεφθῶμεν τὴν ναυτικὴν σχολὴν τῆς "Υδρας". Πόλλαι αἱ ἀλλειψεις τῆς, καταφανῆς, ὅμως, ἡ προσπάθεια τῆς συμπληρώσεως των, τῆς βελτιώσεως τῶν ἑγκαταστάσεων καὶ τοῦ ἑξοπλισμοῦ τῆς. Τοὺς τελευταίους αὐτοὺς μῆνας πλείσται σαὶς ἐπισκευαὶ καὶ μεταρρυθμίσεις εἰς τὸν χώρον καὶ τὰ κτίσματα τῆς σχολῆς ἔγιναν, χωρὶς οὐδὲ δραχμὴν νὰ ἐπιβαρυθῇ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως.

Τώρα αἱ ἀπεστίσθη ἡ διάθεσις περιωρισμένων τιῶν πιστώσεων, διὰ τῶν ὅποιών αἱ ὀδραυλικαὶ ἐγκαταστάσεις θὰ ἀνακατινθοῦν, αἱ αἰθουσαὶ διδαχῆς καὶ τὰ ὑπωτήρια θὰ εὐτρεπισθοῦν, χωρὶς δὲ νέοι διὰ τὴν στέγαστρην περισσοτέρων μαθητῶν θὰ ἔχοικονομηθοῦν. Ἡ σύντασις, τέλος, τοῦ μουσείου τῆς σχολῆς, συστηματικῶς θέλει ὀργανωθῆ.

Ἄλλὰ παρὰ τὰς ἐλλειψεις εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις, ἡ λειτουργία τῆς σχολῆς διαπιστοῦται ὑποδειγματική, ἡ ἐκπαίδευσις τῶν 72 μαθητῶν

τῆς ἀρτιωτάτη. Ἀπὸ τὰς ἑκόσεις τῶν καθηγητῶν καταφαίνεται ἡ ἐπίδοσις. Ἰκανοποιητικαὶ αἱ ἐντυπώσεις ἀπὸ τὴν παράστασιν τῶν μαθητῶν. Ὑγιέστατοι, εὔσταλεῖς, ἥλιοκαμένοι, καθαροί, περιποιημένοι εἰς τὴν ὄμφαντιν την σχολὴν — τὸ Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως — τὰς ἀρίστας ἀπεκόμισαν ἐντυπώσεις ἀπὸ τὴν καλὴν τῶν μαθητῶν ἑμφάνισιν, ἀπὸ τὴν ἀποδοτικὴν τῆς σχολῆς λειτουργίαν. Ὑπερτερεῖ ἴσως εἰς ἀπόδοσιν καὶ τὴν Σχολὴν Ἀσπροπόρου.

Παραδειγματικὴ εἶναι, πράγματι, ἡ πειθαρχία τῶν μαθητῶν, ἀμεμπτον τὸ θῆσος αὐτῶν, καὶ ἀπόλυτος ἡ προσήλωσις εἰς τὰς ἐπαγγελματικάς τῶν ἑπιδιώξεις. "Ολοὶ οἱ μετὰ τοῦ γράφοντος ἐπισκεφθέντες τὴν σχολὴν — τὸ Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως — τὰς ἀρίστας ἀπεκόμισαν ἐντυπώσεις ἀπὸ τὴν καλὴν τῶν μαθητῶν ἑμφάνισιν, ἀπὸ τὴν ἀποδοτικὴν τῆς σχολῆς λειτουργίαν. Ὑπερτερεῖ ἴσως εἰς ἀπόδοσιν καὶ τὴν Σχολὴν Ἀσπροπόρου.

Ἄξιες οἱ μόνον νὰ διατηρηθῆ, ἀλλὰ νὰ προαχθῇ τὸ ἔργον τῆς Σχολῆς τῆς "Υδρας". Διὰ τῶν βελτιώσεων εἰς τὰς ἑγκαταστάσεις, διὰ τοῦ πληρεστέρου ἑξοπλισμοῦ της εἰς ὄργανα καὶ ἐργαλεῖα, διὰ τῆς διευρύνσεως τῶν διαθεσίμων χώρων η Σχολὴ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς σχολικοῦ ἔτους θὰ δεχθῇ τοὺς περισσοτέρους μαθητάς. Περὶ τοὺς ἔκατὸν θὰ στεγάσῃ καὶ εἰς τὰς δύο τάξεις.

Τίποτε τὸ καλύτερον δὲν θὰ ἡδύνατο τις νὰ ζητήσῃ εἰς τὴν "Υδραν", τὴν περικλείσουσαν τὰς παραδόσεις τῆς ναυτικότητος τῆς Φυλῆς μας, τὴν ιστορίαν τῆς ἐθνεγερσίας καὶ τοὺς θρύλους τοῦ ναυτικοῦ μας, ἀπὸ τὴν ἑκῆ λειτουργίαν μιᾶς Σχολῆς διὰ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς τούς.

Εὐτύχημα, διότι τὴν ἔχομεν. "Ἄς τὴν φροντίσωμεν μὲ στοργὴν ιδιαιτέρων. Κέρδος μέγα διὰ τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν.

Ο ΚΩΔΙΞ ΔΗΜΟΣΙΟΥ NAYTIKOY ΔΙΚΑΙΟΥ

Σχετικῶς μὲ τὴν κύρωσιν τοῦ σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, περὶ οὓ προηγουμένων σημείωμα τῶν στηλῶν αὐτῶν (τεῦχος Ιησ. Μαρτίου) ἡρωτήθησαν οἱ κ.κ. "Υπουργοὶ Ναυτιλίας καὶ Δικαιοσύνης ἀπὸ τὸν βουλευτὴν κ. Δ. Παπαμιχαλόπουλον διὰ τὴν σημειωθεῖσαν ἀδικαιολόγησην του καθυστέρησιν ἐτῶν δόλοκήρων (ἀπὸ τοῦ 1955 ή σύνταξης τοῦ Κώδικος ἐπερατώθη).

Εἰς τὴν ἔρωτησιν ἐδόθη ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους "Υπουργοὺς" ή κάτωθι ἀπάντησις:

1.— "Η κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Νόμου 755) 1948 συγκροτηθείσας Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ούνταξιν σχεδίου Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου ἐπεράτωσε τὸ ἀνατεθέν εἰς αὐτὴν ἔργον καὶ τὴν 18.3.60 ὑπέβαλεν τὸ παρ' αὐτῆς ἐκπονηθέν σχεδίου Κώδικος συγκείμενον ἐκ 312 ἀρθρῶν.

2.— "Διὰ τὴν γενομένην παρὰ τῆς ἐν λόγῳ Ἐπιτροπῆς ἔργασια εἰναι τῷ δοντὶ αἷσα πάσης ἔξαρσεως λαμβανομένης ὑπ' ὅφιν τῆς πρωτοτύπης τοῦ ἔργου καὶ τῆς πληθύσης τῶν σκετικῶν πηγῶν, αἵτινες κατέστησαν τὴν ἀποστολὴν τῆς ιδιαιτέρως δυσκερῆ καὶ ἐπίπονον.

3.— Παρὰ τὴν ἔργων καὶ φιλοτίμου ταῦτην προσπάθειαν τῶν μελών τῆς ἐν λόγῳ "Ἐπιτροπῆς, σημεια τινὰ τοῦ Κώδικος κρήζουν ἀναθεωρήσεως τὸ μὲν διότι διὰ προσφάτων νομοθετημάτων θέματα τινὰ ἔχων τούχει πλήρους καὶ ὠρίου, πιστεύομεν, νομοθετικῆς ρυθμίσεως, τὸ δὲ διότι ἔτερα τοιαῦτα, δοκιμασθέντα διὰ μακρᾶς ἐφαρμογῆς ἐν τῷ πράξει, ἀλλὰς ρυθμίζονται διὰ τοῦ σχεδίου τοῦ Κώδικος.

4.— Τούτοις τοῖς λόγοις κατηρτίσαμεν σχεδίου Νόμου, διόπειτα διατεθέσατε λίαν προσεκτικά εἰς τὸν Βουλῆν πρὸς φημού, διὰ τοῦ ὅποιου προβλέπεται η συγκρότησις ὀλιγομελούς, ἐξ εἰδίκων ἐπιστημόνων "Ἐπιτροπῆς, πρὸς διαθέωροις καὶ τελικήν σύνταξην τοῦ σχεδίου τοῦ Κώδικος τούτου.

5.— Τὸ ἔργον τῆς ἐν λόγῳ "Ἐπιτροπῆς, λόγῳ τῆς γενομένης πῦπο σοφεργασίας τῆς πρώτης "Ἐπιτροπῆς, ἐλπίζουμεν, διὰ τοῦ ούνταξης τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου θὰ ίδη τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος πρὸς μεγίστην διευκόλυνσιν πάντων τῶν περὶ τὴν ναυτιλίαν ἀσχολουμένων.

Οι Υπουργοί

Ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας

Κ. ΚΑΛΛΙΑΣ

Καὶ αἱ ιδικαὶ μας παρατηρήσεις: "Ως γνωστόν, ὁ Κώδικης Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου ἐπερατώθη τὸν Ιούλιον 1955 καὶ ἔκτοτε παρεδόθη εἰς τοὺς δύο ἀνωτέρω "Υπουργούς. "Η συντακτική ἐπιτροπή αὐτοῦ ἀπηρτίσθη ἐκ 4 Καθηγητῶν τοῦ Πανεπιστημίου, 2 Συμβούλων τῆς Επικρατείας καὶ 2 ἀποστράτων ἀντιναύαρχων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀπάντων εἰδικωτάτων διὰ τὰ περιεχόμενα ἐν αὐτῷ θέματα. Συνεπὼς

D. J. PAPADIMITRIOU SONS SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)

21, TALAAT HARB STR.
P.O.B. 1746

PORT-SAID
25, SULTAN HUSSEIN STR.
P.O.B. 55

PORT-TEWFICK
(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 9

CAIRO
7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX,"

ό Κώδικις είναι πλήρης καὶ ἔκτοτε ἔδει νὰ κυρωθῇ, ώς συνέβη καὶ μὲ τὸν σύγχρονὸν του Κώδικα Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, δόστις ἐτέθη ἐν ισχύι ἀπὸ τῆς 1 Σεπτεμβρίου 1958. Ποιοι είναι οἱ ἄγνωστοι εἰδικοί, οἵτινες προτού ἀκόμη ἐφαρμοσθῇ ὁ Κώδικις ἀνεύροντας κενὰ ἡ σημεῖα χρήζοντα ἀναθεωρήσεως; Μήπως ὁ θεσμὸς περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης δὲν ἐδημοσιεύθη μετὰ τὴν κύρωσιν τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου; "Ἐπρεπε ν' ἀνασταλῇ ἡ δημοσιεύσις τούτου μέχρι τῆς ἄνω συμπληρώσεως; Μήπως μετά τὴν ισχύν τοῦ Ἀστικοῦ καὶ Ποινικοῦ Κώδικον δὲν ἐδημοσιεύθησαν νέοι συμπληρωματικοὶ νόμοι ἐπὶ θεμάτων, περιεχομένων εἰς τοὺς Κώδικας τούτους; Καὶ τὸ σπουδαιότερον: Πρόκειται — μᾶς λέγουν — νὰ συγκροτηθῇ νέα συντακτικὴ ἐπιτροπή, ἥτις θὰ κρίνῃ καὶ ἐκκαθαρίσῃ τὸ συντελεστήν πολύτιμου ἔργου, ἐνῷ ἀντιθέτως, εἰς τὸν Ἰδιωτικὸν Ναυτικὸν Κώδικα αἱ παρατηρήσεις ἐπ' αὐτοῦ τῶν Δικηγορικῶν Σύλλογων καὶ Ἀνατάτων Δικαστηρίων παρεπέμφθησαν εἰς τὴν συντάξασαν τούτου ἐπιτροπήν, ἥτις καὶ τὰς ἐξήτασε καὶ ἀπεφάνθη ἐπὶ τῆς ὄρθοτης ἡ μὴ τούτων. Διατί νὴ ἰσχύσῃ τὸ καθεστώς τούτου καὶ προκειμένου περὶ τοῦ Κώδικος Δημοσίου Ναυτικοῦ Δικαίου, ἐὰν ὑπάρχουν πράγματα ἀξιοπρόσεκτοι ὑποδειξεῖς ἀρμόδιων καὶ οὐχὶ ἐπιθυμίαι καὶ ἐπιδιώξεις ἀναρμοδίων;

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΠΕΡΙ ΣΚΑΝΔΑΛΟΥ;

Πολλὰ λέγονται διὰ τὴν ἔγκριθεῖσαν κατασκευὴν κρηπιδώματος μίκρου 300 μ. καὶ βάθους 6 μόνων μέτρων παρὰ τὸ Βασιλικὸν Περίπτερον. Δὲν γνωρίζομεν, ἔαν ἀληθεύουν καὶ φυσικὰ δὲν τὸ εὐχόμεθα. Νομίζομεν, ὅμως, χωρὶς νὰ υιοθετούμεν τάς φήμας, ὅτι μία ἔρευνα ἀπὸ μέρους τοῦ Ὑπουργείου Δημοσίων "Ἐργων ἐπιβάλλεται. Διότι ἐκ πρώτης ὄψεως τὸ ἔργον τούτο, τοῦ ὄποιον ἐνεκρίθη ἡ ἐκτέλεσις ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Δ.Π., εἴναι τούλαχιστον περιέργον. Εἰς τί διναται ταῦτα νὰ χρησιμεύσῃ εἰς ἔνα πλήρως ἐκσυγχρονιζόμενον λιμένα, κρηπιδώματα βάθους ἐξη μέτρων; Μόνον μικρὰ φορτηγά θὰ ἡδύναντο εἰς αὐτὸν νὰ παραστάλλονται. Ἄλλα ὃν δὲν ἀπατῶμεθα, τὰ μικρὰ σκάφη βαθμιαίως ἀπομακρύνονται τοῦ κυρίων λιμένος. Εἰς τὸν διαμορφούμενον λιμένα τοῦ Κερατσινοῦ ἐφεξῆς θὰ διενεργοῦνται αἱ φορτοεκφορτώσεις των.

"Ἐπιβάλλεται, λοιπόν, τὸ Ὑπουργείον Δημοσίων "Ἐργων νὰ διαπιστώσῃ τὴν σκοπιμότητα τοῦ ἔργου καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ σταθμίσῃ τὰ δύο καταγγέλλονται.

Διερωτώμεθα: Διατί νὰ πεταχθοῦν κυριολεκτικῶς εἰς τὴν θάλασσαν 15.000.000 δραχμῶν; Ποιοι ἔχουν συμφέρον διὰ τὸ ἀχρηστὸν αὐτὸν ἔργον; Καὶ ἀκόμη: Πῶς ἀπεστάσθη ἡ ἔγκρισις τοῦ συμβουλίου τοῦ Ο.Δ.Π.;

Εἰς τὰς ἀπορίας μας αὐτὰς παρέχονται ἐλάχιστα ἱκανοποιητικαὶ ἀπαντήσεις. "Ἐπαναφέρουν εἰς τὴν μνήμην τὰ κακὰ παρελθόν τοῦ λιμένος. Τὸ Ὑπουργείον Δημοσίων "Ἐργων — διατί ὅχι καὶ αὐτὸς ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως; — θὰ πρέπει νὰ διευκρινίσῃ τὰ πράγματα. Νὰ διαπιστώσῃ τὸ βάσιμον ἡ μὴ τῶν σῶν ἐπιμόνων φιλορίζονται.

KAI ΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑΝ

Τὸ θέμα τῆς διευρύνσεως τῆς ιατροφαρμακευτικῆς προστασίας τῆς ναυτικῆς οἰκογενείας εἰς τὴν ἐπαρχίαν ἀπάσχολει κατ' αὐτὰς τὴν διοίκησιν τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου». Παρὰ τὸ γεγονός, δότι προσκρούει εἰς σοφαράς δυσχερείας ἡ ἔξοδοισις τῆς περιθλάψεως τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, ποὺ διαμένουν εἰς διαφόρους περιοχὰς τῆς χώρας, πρός έκεινην, πητὶ παρέχονται εἰς τὸ Κέντρον, ἀντιμετωπίζεται ἡ βαθμιαία ἐξασφάλισις τῶν προϋποθέσεων διὰ τὴν δωρέαν διενέργειαν ὀλῶν τῶν παρακλινικῶν ἐξετάσεων.

Σήμερον οἱ προστατευόμενοι τῶν παραρτημάτων τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», ἔχουν εἰς τὴν διάδεσιν τῶν Ιατρῶν καὶ φάρμακα καὶ εἰς ώριμένας περιοχὰς νοσοκομειακῶν περιθλάψιν. Στερούνται, δῶμας, παντελῶς τῶν λεγομένων παρακλινικῶν ἐξετάσεων, ἀναλύσεων αἵματος, βασικῶν μεταδολισμῶν, ἀκτινογραφῶν καὶ ἀκτινοοσκοπίσεων. Τὰ περισσότερα παραρτήματα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν ἐπαρχίαν, δὲν παρέχουν νοσοκομειακὴν προστασίαν, ἐφ' ὃσον εἰς τὴν περιοχὴν τῶν δὲν λειτουργεῖ κρατικὸν ἢ δημοσιονομικὸν νοσοκομεῖον. "Ὑποτυπώδων ὡργανωμέναι εἰς τὴν περιοχὴν τῶν ἀνωτέρω κατηγοριῶν καὶ ποτὲ εἰς ιδιωτικὰς κλινικὰς. Αὗτός εἶναι ὁ λόγος ποὺ η νοσοκομειακὴ προστασία παραμενεῖ λιαν περιωρισμένη εἰς τὴν ἐπαρχίαν.

Τὸ θέμα εἶναι σοδάρων καὶ ἡ λύσις του, ὡς τούλαχιστον ἐμφανίζεται ὑπὸ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», δυσχερής. Διότι διὰ νὰ ἔκη δωρέαν νοσηλεῖσαν ο ναυτικὸς περιοχή, δότι πρέπει νὰ ιδρυθοῦν κρατικὰ ἢ δημοτικὰ νοσοκομεῖα, ἐκεῖ που ταῦτα δὲν ὑπάρχουν ἢ δὲν ἐπαρκοῦν. Ἐκτὸς ὃν τὰ παραρτήματα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἀποκτίσουν ίδιαν ὥργανωσιν, ἐπαρκές δηλαδή προσωπικόν, ικανόν νὰ παρακολουθῇ καὶ νὰ ἐλέγχῃ τὴν παρεχομένην νοσηλείαν εἰς κλινικάς. Ἀλλὰ καὶ τούτο θεωρεῖται ἀκατόρθωτον. Αὐτὸν ποὺ δηπάναι ποὺ θὰ ἀπαιτηθοῦν θὰ εἶναι περάσται. Δὲν ἀντέχει εἰς τοιαύτα πεπιθαρύνσεις τὸ Κεφάλαιον Ἀσθενειῶν.

Καὶ οὕτω πρὸς τὸ παρόν, ὡς πιστεύει ἡ διοίκησις τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀποτελεσματικῶς τὸ θέμα τῆς νοσηλείας τῶν προστατευόμενών εἰς τὴν ἐπαρχίαν. Πάντως, οἱ ἔχοντες ἡγεάληντον ἀνάγκην νοσηλείας ναυτικοί, εἰσάγονται μεριμνὴ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εἰς νοσοκομεῖα δηλων περιοχῶν, εἴτε τοῦ Κέντρου. Εἶναι καὶ αὐτὴ μία λύσις, ἐφ' ὃσον δὲν δωρέαν θὰ καλυτέρα.

Ἀντιθέτως, εἶναι εύχερής ἡ βαθμιαία διευρύνση τῆς προστασίας εἰς τὴν ἐπαρχίαν διὰ τὴν διενέργειαν δωρεάν, δῶμαν σχεδὸν τῶν παρακλινικῶν ἐξετάσεων. Εἰς τὴν Χίον αἰρόντες, δῶμα, παντελῶς τῶν λεγομένων τῶν μεταχειρίσιων τῶν προστατευόμενῶν τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου». Ὁρισμέναι, δηλαδή, περιοχαὶ θὰ ἔχουν νοσηλεύτηκην περιθλάψιν καὶ παρακλινικάς ἐξετάσεις δωρεάν, ἐνῷ ὅλαις δὲν θὰ ἔχουν εἰμὶ μόνων τὸν Ιατρὸν καὶ τὰ φάρμακα, ἐφ' ὃσον στεροῦνται κρατικοῦ ἢ δημοτικοῦ νοσοκομείου. Ὁρθὴν ἡ ἀπόψις, πολλὴν θὰ ἡδύνατο νὰ υποστηριχθῇ, δότι αἱ περιοχαὶ, εἰς τὰς οποίας θὰ διευρύνθῃ ἡ προστασία, εἶναι αἱ πολυανθρωπεῖται. Ἐκεῖ διαμένουν αἱ περισσότεραι οἰκογένειαι ναυτικοί. Κατὰ συνέπειαν, ἡ ὠλοκληρωμένη προστασία θὰ ἐπεκταθῇ εἰς μεγαλύτερον ἀριθμὸν εἰς τὴν

ἐπαρχίαν. Καὶ ἐφ' ὃσον ὑφίστανται ἀντικειμενικαὶ δυσκέρειαι διὰ τὴν γενικὴν διεύρυνσην τῆς προστασίας εἰς ὀλόκληρον τὴν Ἑλλάδα, δὲν θὰ πρέπει νὰ στερηθοῦν τῶν παρακλινικῶν ἐξετάσεων οἱ πολλοὶ προστατευόμενοι τῆς Χίου καὶ τῆς Ανδρου, δότι δὲν δύνανται νὰ τὰς ἔχουν καὶ οἱ διλιγότεροι τοῦ Γαλαξείδιου. Ἡστὲ ἐπιδωκόθη ἵση μεταχειρίσιος τῶν προστατευόμενῶν τοῦ 'Ιδρυματος ἐπὶ τὰ βελτιώ καὶ δοκὶ ἐπὶ τὰ κείμενα.

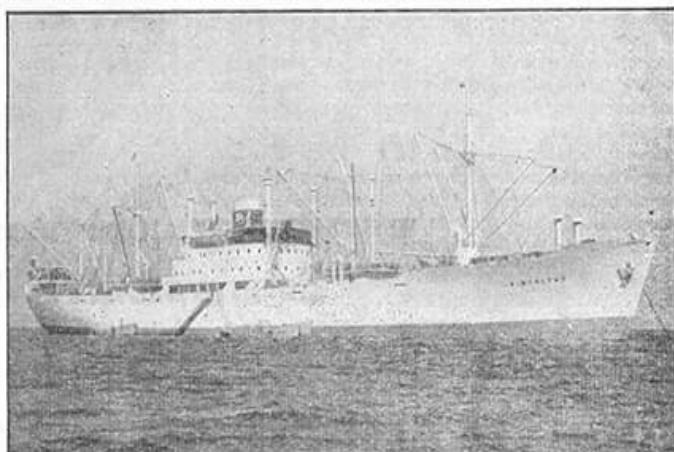
Ἐν συμπεράσματι: 'Ἐπιβάλλεται νὰ διευρύνηται ὁ «Οίκος τοῦ Ναύτου» τὴν προστασίαν του βαθμιαίως εἰς τὴν ἐπαρχίαν. Θὰ ἀποκτήσουν πλήρη περιθλάψιν τούλαχιστον οι ναυτικοί καὶ αἱ οἰκογένειαι των εἰς τὰ μεγαλύτερα ναυτικά κέντρα.

Ίδον τῷρα οἱ ἀριθμοὶ καὶ τὰ στοιχεῖα τῆς παρασκευείσης ὑπὸ τῶν 32 παραρτημάτων τοῦ 'Ιδρυματος προστασίας εἰς τὴν ἐπαρχίαν κατὰ τὸ 1960. Διὰ πρώτων φορῶν είναι τὰ στοιχεῖα αὐτὰ τόσον πλήρη. 'Η νεούστοτες στατιστική υπηρεσία τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἐργάζεται ἀποδοτικῶς:

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐξπτάθησαν ὑπὸ ιατρῶν εἰς τὰ παραρτήματα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» καὶ οἰκοὶ 139.900 ναυτικοί, μέλη οἰκογενειῶν καὶ συνταξιούχοι. Διενηργήθησαν ἐξ ὅλου ἐνέσεις καὶ ὄλλαγει εἰς 35.986 ἀτομαὶ καὶ ἔκορηγήθησαν 133.787 συνταγαὶ συνολικῆς ἀξίας 5.505.507 δρχ. Ἐπίσης ἐνοποιήθησαν 983 ἀτομαὶ ἐπὶ 7.889 ἡμέρας ἀντί δαπάνης 696.508 δρχ. Οι ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ τῆς προστασίας διὰ τὸ κέντρον ἔχουν οὕτω:

Ἐξπτάθησαν εἰς τὸν «Οίκον τοῦ Ναύτου» καὶ οἰκοὶ 152.494 ναυτικοί μέλη οἰκογενειῶν καὶ συνταξιούχοι. Διενηργήθησαν ἐξ ὅλου ἐνέσεις εἰς 30.715 ἀτομαὶ καὶ ἔκορηγήθησαν 309.606 συνταγαὶ, συνολικῆς ἀξίας 8.526.077 δρχ. Τέλος, εἰς νοσοκομεῖα καὶ κλινικάς παρεπέμφθησαν 5.417 ἀτομαὶ καὶ κατέβληθησαν τοῖς μετρητοῖς νοσηλεία εἰς 1.032 προστατευόμενους.

Τὴν εὐρυτέραν προστασίαν ἀπὸ τὴν ἀποφίνη προστατευόμενῶν παρέσχουν κατὰ σειρὰν τὰ παραρτήματα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» τῆς Χίου καὶ τῆς Καλυμνού καὶ ἀκολούθως, μὲ μεγάλην διαφοράν, τὰ παραρτήματα Βροντάδου, Καρδαμύλων, Νεαπόλεως, Βοιων, Θεσσαλονίκης, Χαλκίδας, Ανδρου καὶ Σαλαμίνος. Ἀντιθέτως, περιωρισμένη πῦτο παρασκευείση προστασία καὶ πάλιν ἀπὸ τὴν ἀποφίνη τῶν προστατευόμενών των προστατευόμενών των διατάσσονται τὰ παραρτημάτων τῆς Σάμου, τοῦ Πόρου, τῆς Λήμνου, τῆς Καρύστου, τῆς Καβάλας καὶ τοῦ Γαλαξείδιου.



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ
(ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ ΛΑΪΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δρεπανούμένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων

Έμβασμα

Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, καταστήματα εἰς δόλας τὰς πόλεις τῆς Ἑλλάδος μεταξὺ αὐτῶν καὶ εἰς δόλας τὰς ναυτικὰς περιοχάς: ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ, ΑΝΔΡΟΣ, ΖΑΚΥΝΘΟΣ, ΚΑΛΥΜΝΟΣ, ΚΑΛΑΜΑΙ, ΚΩΣ, ΛΕΥΚΑΣ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΡΟΔΟΣ, ΧΑΝΙΑ, ΧΙΟΣ.

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΞΕΝΟΙ

Κύριε Διευθυντά,

Είς τὴν ὑπὸ ήμερομηνίαν 15.1.61 ἔκδοσιν τοῦ ἑγκρίτου ὑμῶν περιοδικοῦ, ἀνέγνωσα μετὰ προσοχῆς ἐπιστολὴν τοῦ Προέδρου τῶν μαγείρων κ. Χατζηθεοδώρου καὶ ὑμέτερον σχετικὸν σημείωμα, ἀναφερόμενα εἰς τὸ βοηθητικὸν προσωπικὸν τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Ἐγὼ προσωπικῶς θὰ ἀναφερθῶ εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν υπερωκεανῶν καὶ συγκεκριμένως τῆς Γραμμῆς Ἐλλάδος — Αὐστραλίας.

Ἐκτελούμεν μῆδον τὸ 8ον ταξίδιον μας εἰς τὴν γραμμὴν καὶ βαίνομεν, παρὰ τὸν ἀνταγωνισμὸν καὶ τὰς ἀντιδράσεις τῆς Conference, πρὸς δριτικὴν ἀδραίσιων τῆς προσπαθείας τοῦ Οἴκου Χανδρῆ. Ὁμοιογουμένως ἔχομεν περισσότερον ἀριθμὸν μαγείρων ἐν ἀναλογίᾳ πρὸς τὰ Ἰταλικὰ πλοῖα ἀλλά, θὰ ἡτο ἀδικία νὰ μὴ ὑποστήριξεν μερικῶς τὰς ἀπόψεις τοῦ κ. Χατζηθεοδώρου, διτο δηλαδὴ τὸ σερβιρίζομενον ἐπὶ τοῦ «ΠΑΤΡΙΣ» φαγητὸν εἶναι κατὰ πολὺ πλέον ποικίλον καὶ ἀνώτερον τοῦ τῶν Ἰταλικῶν. Περιφερόμενος εἰς τὸ κατάστρωμα καθημερινῶς, δέχομαι συγχαρητήρια ἀπὸ τοὺς ἐπιβατας διὰ τὸ ἀριστον τοῦ φαγητον μας. Ἐπανειλημένως μοῦ ἐζητήθη νὰ παρουσιάσω εἰς αὐτοὺς τὸν ἀρχιμάγειρον κ. Ἀνδρέακον εἰς τὴν τραπεζαρίαν διὰ νὰ τὸν συγχαράων. Ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος ἐπιθυμῶ νὰ τονίσω καὶ κάτι ἄλλο: Οὐδέποτε οἱ μάγειροι δυσανασχέτησαν διὰ τὸ βάρος τῆς ἐργασίας των καὶ πάντοτε μὲ προθυμίαν καὶ ζῆλον ἐκτελούν ταῦτην, ηδὲ ὁργάνωσις τοῦ τμήματός των εἶναι πλήρης.

Ἐτόνισα ἐν ἀρχῇ, διτο ὑποστήριξα μερικῶς τὰς ἀπόψεις τοῦ κ. Προέδρου, ὡς πρὸς τὴν ὁργάνωσιν τῶν μαγείρων καὶ τὴν ὅλην ἀπόδοσιν τοῦ μαγειρείου. Κοινή, δῆμως, ἔξ ἄλλου, ἔχει γίνει εἰς ὅλους τοὺς κλάδους συνείδησις, διτο ἡ σχετικῶς ἡλαστωμένη σύνθετης συνεπικουρεῖ τὰ μέγιστα τὸ πλοίον εἰς τὸ νὰ μὴ χάσῃ τὰς συναγωνιστικὰς Ικανότητας πρὸς ἐπιτυχητόπισιν τῶν γνωστῶν ἀντιδράσεων. Συγκεκριμένως, ὁ ἀριθμὸς τῶν μαγείρων εἰς τὰ ἔνα πλοῖο τῆς αὐτῆς γραμμῆς καὶ ἵσης μεταφορικῆς δυναμικότητος, κυμαίνεται ἀπὸ 27 ἕως 34. Ἀποτέλεσμα: Δέκα εἰπὶ πλέον ἄνδρες εἰς τὸ μαγειρείον. Ἐὰν λάθωμεν ὑπὸ δύναμις εἰσιτήρια εἰς τὸ πρὸς Νότον ταξίδιον ἐπέρχεται ἀπώλεια 1.500 περίπου λιρῶν, ητο 9.000 λιρῶν ἐτήσιως. Δοθέντος διτο, ἐσχάτως τὸ πλοίον συμπληρώνει δῆλα τὰς τάχεισι του καὶ εἰς τὸ πρὸς τὴν Ἐλλάδα ταξίδιον κατὰ τὰ τρία δρομολόγια τοῦ ἔτους, προστίθεται ἀκόμη ζημία 3.500 λιρῶν (ἡλαττωμένον εἰσιτήριον πρὸς τὴν Ἐλλάδα).

Δέν μᾶς διαφεύγει τὸ μέγια ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Χατζηθεοδώρου διὰ τὴν ἀδραίσιων τῆς γραμμῆς, διὰ τὴν ὅποιαν οἱ «Ελλήνες μάγειροι τόσον συνετέλεσαν. Σκέπτομαι συνεπώς, πόσον πλέον ὑπερήφανος θὰ ἥσθανετο ἔστιν δέσποινος ὁ κ. Χατζηθεοδώρου μαζὶ μὲν ἡμᾶς, ἐὰν κατώρθωνε νὰ μᾶς παρουσιάσῃ τὰ αὐτὰ ἀποτελέσματα μὲ σχετικῶς διλγυάτερον προσωπικόν.

Ἐπὶ τῆ εὐκαριότητα ἔχω νὰ προσθέσω ὀλίγα τινὰ διὰ τοὺς θαλαμητόλους τοὺς πλοίους:

Ἀναμφισβήτητας ὑπάρχουν καὶ καλοὶ «Ελλήνες θαλαμητόλοι, ἀλλὰ ὡς σύνολον ὑστερούμεν τῶν Ἰταλῶν. Καὶ διὰ δύο κυρίων λόγους: Πρῶτον, διότι ὁ ποντοπόρος θαλαμητόλος πρέπει νὰ εἶναι ἔξαιρετικά Ικανός, διαφέρων ἀπὸ τὸν μεσογειακὸν καὶ τὸν ἀκτοπλόδον εἰς τὸ διτο ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ κρίσεις ἐπιβατῶν ταξιδεύοντων ἐπὶ μακρὸν χρόνον καὶ ἐπὸ πλοΐοις μὴ ἔξοικαιμένους εἰς ὑπερπόντια ταξιδία ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν ἀκτοπλόδον, ὃν διότι ἐπιβάτης δέν ἔχει σχεδὸν τὸν χρόνον νὰ κρίνῃ καὶ νὰ παραπονεθῇ. Καὶ δεύτερον, διότι χαμηλὴ εἶναι ἡ στάθμη τῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως τῶν θαλαμητόλων μας, πρὰ τὴν παραπτηρουμένην πρὸς ἀπόδοσιν τῶν ίδιων ἀτομικῶν καὶ τοῦ Σωματείου των. Ἡ πεῖρα τῶν ταξιδίων μας αὐτὰ μᾶς ὑποδεικνύει.

Ο ἀριθμὸς τῶν νῦν ὑπερτεύοντων ἐπὶ τοῦ «ΠΑΤΡΙΣ» θαλαμητόλων εἶναι ἡδη ἀρκετός κατ' ἔμε. Ἀλλὰ ἡ ἐπίπτωσις τῆς ἐργασίας δὲν εἶναι ισομερής. Δηλαδὴ: Οἱ πεπειραμένοι ἐργάζονται τῆς περισσότερον διὰ νὰ καλύψουν τὰ κενὰ τὰ προκύπτοντα ἀπὸ τοὺς ἀνεκταισιεύοντας καὶ τοὺς ἀρχαρίους, μὲ ἀποτελέσμα τὴν χαμηλὴν στάθμην τῆς καθολικῆς ἀπόδοσεος.

Ἡ ἀλματώδης αὐξησις τοῦ τοννάκ τῆς ἐπιβατηγοῦ μας Ναυτιλίας θέν ἐπιτρέπει εἰσέτι τὰ μέχρι τοῦδε ἡμίμετρα ἐπατισθεύσεως καὶ ἐλπίδας φρούδους διὰ τὴν σὺν τῷ χρόνῳ ἐπαγγελματικὴν αὐτῶν κατάρτισιν. Ἐστω καὶ ἀργά, ριζικά μόνον μέτρα ἐκπαίδευσεως, μὲ τῶν ὅποιων τὴν καθιέρωσιν θὰ πρέπει ἐντατικῶς καὶ ἐπειγόντως νὰ ἀσχοληθοῦν ΑΠΑΝΤΕΣ οἱ ἐνδιαφερόμενοι, θὰ μᾶς δώσουν τὴν λύσιν. Πιστεύω ἀ-

πόλυτα, διτο ὅτι ἡ ἀπόδοσις τοῦ «Ελληνος θαλαμητόλου δύναται νὰ φέσῃ καὶ νὰ ὑπερβῇ τὴν τοῦ δένου συναδέλφου τοῦ ὅπως — καὶ τοῦτο πρὸς τιμὴν μας — ἐπετεύχθη εἰς τοὺς λοιποὺς ναυτικοὺς κλάδους.

Διατελῶ μετὰ πάσης τιμῆς
Ζ. Ε. ΞΕΝΙΟΣ

Πλοίαρχος ΥΚ «ΠΑΤΡΙΣ»

Λιμὴν τοῦ Φρημάντλ, 20 Μαρτίου 1961

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Δέν γνωρίζω εἰσέτι ἐάν ὑπεγράφη ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν νέα σύμβασις ἐργασίας ἡ ἀπόλως παρετάθη ἡ Ισχὺς τῆς προηγουμένης, μὲ δρισμένας τῶν τροποποιήσεις.

Ἄσ οὖν ἐπιτραπέ, ὅμως, ἔστω καὶ ἐκ τῶν ὑστέρων, νὰ ὑποδείξω μερικά ἐκ τῶν ἡμαρτημένων τῆς προηγουμένης, ἐλπίζων, διτο κατὰ ποτὸν τρόπον θὰ ἐθεροπεύσθων.

Καὶ ἂς ἀρχίσω ἀπὸ τὴν περιβότον ἡμέραν πελάγους: Συμφώνως πρὸς προηγουμένας τῆς πέρυσιν ισχυούσης συμβάσεις, ἔάν το ταξίδιον ἡτο διαρκείας ἀνά τῶν 10 ἡμερών παρείχετο εἰς τὸν ναυτικὸν μία ἡμέρα ἑκάτης ὑπηρεσίας εἰς δρυμῷ.

Καὶ, ἐνῷ ὁ μέσος ὥρος τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων ηὔξηθη αἰσθητῶς, λόγω μεγάλου ποσοστοῦ νεοτεύκτων, τὸ χρονικὸν ὥριον τῶν 10 ἡμερῶν ηὔξηθη εἰς 15, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ εἶναι πλέον κενὴ περιεχομένου προβλεπομένη ἐκ τῆς συμβάσεως ἀνάπτωσις τῶν πληρωμάτων, δεδομένου, ὅτι ἐμειώθησαν σχεδόν εἰς τὸ 15 αἱ περιπτώσεις καθ' ἀς τὴν δικαιούμεθα.

Ἐκτὸς αὐτοῦ, πολλοὶ ἐκ τῶν πλοιάρχων προσποιούνται ἄγνοιαν πῶς τὸ ταξίδιον περατώνται. «Ἄν δὲν ἀπατῶμαι, πέρας τοῦ ταξίδιου νοεῖται ὅταν τὸ φορτίον ἐκφορτωθῇ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προορισμοῦ ἢ δτο τὸ πλοίον φθάσῃ εἰς τὸν λιμένα τῆς φορτώσεως.

Καὶ ίδοι τὰ συμβαίνοντα: «Ἀπεπλέυσαμεν ἐκ Μπαντάρ Μασούρ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, μὲ λιμένα ἐκφορτώσεως τὸ Βιλελμάχαφν τῆς Γερμανίας. Ταξίδιον συνεχές 18 ἡμέρων καὶ λόγω καθυστερήσεων κατὰ τὸ διάπλου τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ, 19 ἡμέρων. Μέχρις ἀφίξεως εἰς Σουεζ παρῆλθον 8 ἡμέραι. Μετὰ τὸ διάπλου τῆς διώρυγος προσηγίσαμεν εἰς Αύγούσταν τῆς Σικελίας διὰ μπώνκερς καὶ μετὰ παραμονὴν ἑκάτη 24 ὥρων ἀπεπλέυσαμεν διὰ τὸν τελικὸν προορισμὸν μας. «Ἐκεῖ ἐφέρθαμεν τὴν 11ην Φεβρουαρίου, ητο μετὰ 20 ἡμέρας περίπου ἀπὸ τῆς λιμένας τοῦ ἀπόπλου ἐκ τοῦ λιμένος φορτώσεως.

Κατὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν ὀφειλομένων, ὁ πλοιάρχος ισχυρίσθη, διτο τὸ ταξίδιον διεκόπη κατὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πλοίου εἰς Αύγούσταν καὶ δὲν κατέβασεν τὸν ἀναλογούντα μισθὸν διὰ τὴν μὴ παρασχεθεῖσαν λιμέραν ἑκάτης ὑπηρεσίας, λόγῳ τοῦ διλγυώρου τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα ἀφορτώσεως.

Δὲν καταλογίζω εἰς τὸν πλοιάρχον δόλον παρὰ μόνον ἀμφιβολίαν ὡς πρὸς τὴν ἔννοιαν τῆς λέξεως «ταξίδιον» καὶ φόδον μήπως χορηγήσῃ ἀμοιβήν μηδ φειλομένην, ὅποτε κατὰ τὸν διεγχον τῶν λογαριασμῶν τοῦ πλοίου θὰ ὑπερχρεούτο οὗτος νὰ τὴν ἐπιστρέψῃ ἐξ ίδιων του. Αὐτὴ εἶναι μία περίπτωσις.

Ἐτέρα, ητος προϋποθέτει δόλον, καταγγέλλεται ὑπὸ τίνος ἀνθυπολοιπού τῶν ἀνωνύμων καὶ ὡς πρὸς τὸν ὑπεύθυνον πλοιάρχον καὶ ὡς πρὸς τὸ δινομα τοῦ πλοίου.

Πλοιάρχος, τοῦ ὅποιου τὸ πλοίον ἐταξίδευσεν μεταξὺ Εύρωπης καὶ Αύστραλίας, κατὰ τὸν πρὸς Αύστραλιαν πλοῦν προσηγγίσειν εἰς δύο ἐνδιαμέσους λιμένας πρὸς παραλαβὴν καυσίμων.

Τὰ τρία χρονικὰ διαστήματα, εἰς τὰ ὀποῖα διηρέθη ὁ πλοῦς δέναστον μικρότερον τῶν 15 ἡμερῶν καὶ θεωρήσας, διτο τὸ ταξίδιον ἐλπιγενεῖσιν εἰς τὸν πλοιάρχον τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου τοῦ τελικού προορισμοῦ του.

Ο δόλος, κατὰ τὴν καταγγελίαν πάντοτε, ἀπεδείχθη, δταν τὸ πλοῖον κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν του εἰς Εύρωπην προσηγγίσειν εἰς ἔνα μόνον λιμένα ἀνεφοδιασμού, τὰ δύο χρονικὰ διαστήματα τῶρα δένασαν μεγαλύτερα τῶν 15 ἡμερῶν καὶ, δῆμως, δέν ἐχορήγησεν δύο ἡμέρας ἑκάτης ὑπηρεσίας, δθα δέδει, συμφώνως πρὸς τὴν προηγουμένης δοθεῖσαν ἐρμηνείαν τοῦ ὄρου, ἀλλὰ μίαν, δῆμον τὸ δρῦδον, κατὰ τὴν γνώμην μου. «Εδόθησαν, λοιπόν, δύο ἐρμηνεῖας πρὸς τὸ συμφέρον πάντοτε τοῦ πλοίου, μὲ καταφανή τὴν παραξήν τοῦ δόλου ἀπὸ μέρους τοῦ πλοιάρχου.

Τὸ γεγονός πιθανῶς νὰ μὴ συνέβη, δθα περιγράφεται ἀνωνύμως καὶ ἀορίστως, δὲν παύει, δῆμως, νὰ εἶναι μία πιθανότης, ἵνα παντὶ τρόπῳ



MARINAKIS & CIA.

SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES

TUCUMAN 271

BUENOS AIRES

TELEPHONE
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS"
ALSO "STRAMAKIS"

έπιτευχθή ή πλέον οίκονομική διαχείρισης του πλοίου.

Μερικαὶ λέξεις κάπωθι τοῦ σχετικοῦ δρου τῆς συμβάσεως, ἐπεξηγηματικαὶ τῆς λέξεως ταξιδίου, θὰ ἀφήσουν μίαν ἀφορμὴν δυσαρεσκειῶν καὶ προστριβῶν εἰς τὰ πλοῖα.

“Ἄς προχωρήσω τώρα εἰς τὴν ὑποχρεωτικήν διώρον ἐπὶ πλέον ἔργασίσιν κατὰ τὰς ἡμέρας κατάπλου η ἀπόπλου τοῦ πλοίου, ώς καὶ εἰς τὸ τεθέντα περιορισμὸν εἰς τὴν ὑπερωριασκὴν ἀμοιδὴν ὑποπλοιάρχων καὶ Β'. μηχανικὸν.

Παρακαλῶ, ἔχηγήσατε μου, διατί ὑποχρεούται τὸ πλήρωμα νὰ ἔργασθῇ δύο ἐπὶ πλέον ὥρας ἀνευ ἀμοιδῆς, ἐπειδὴ τὸ πλόιον καταπλέει ἢ ἀποπλέει ἔν τινος λιμένος; “Ἀραγε ὁ ἀπόπλους η ὁ κατάπλους θεωρεῖται ἀνάγκη, δηλαδὴ κίνδυνος διὰ τὴν ἀσφάλειαν αὐτοῦ, τοῦ φορτίου του η τῶν ἐπιβαίνοντων; Πολὺν ἀμφιβάλλω.

Ἐπίσης, παρακαλῶ πολὺ, ἔχηγήσατε μου, διατί ὁ ὑποπλοίαρχος καὶ ο Β'. μηχανικὸς εἶναι ὑποχρεωμένοι νὰ ἔργασθούν καὶ πέραν τοῦ προβλεπομένου ὅριου ὑπερωριασκῆς ἀμοιδῆς; Ποιος σήμερον ἔργαζεται πρὸς τὸ συμφέρον ὅλου, ἔν τινας ἀμειθῆ;

Νομίζω, ὅτι ἡ καταναγκαστικὴ ἔργασία ἐπεδάλλετο μόνον εἰς τὰ στρατόπεδα συγκεντρώσεως καὶ ἐπεδάλλεται καὶ ὑπὸ τῶν δικαστηρίων ώς ποινὴ εἰς ἔγκληματάς. ‘Εάν δὲν θεωρήται ἔγκλημα τὸ νὰ είναι τις ὑποπλοίαρχος η Β'. μηχανικός, πρέπει ὁ ὅρος οὗτος νὰ διαγραφῇ. ‘Αλλωστε, ἔν τινας δυνατή ἡ αὐθικρεσία ὑπὸ τῶν ἀνωτέρω ἀξιωματικῶν, ως ἀνεφέρθη κατὰ τὴν αἰτιολόγησην τῆς αἰτουμένης προσθήκης τοῦ δρου, οὐδένα οἰκονομικὸν σκοπὸν ἔξυπηρτει ὁ δρος οὗτος.

Οἱ ὑποπλοίαρχοι καὶ οι Β'. μηχανικοί, ἔν τινας συνειδήσις των καὶ ὁ ἔλεγχος τοῦ Πλοιάρχου εἶναι ἐλαστικοί, θὰ προσπαθοῦν νὰ προσεγγίζουν τὸ τεθέν δριον ὑπερωριασκῆς ἀμοιδῆς ἐκ τοῦ φόδου μῆτρας κατὰ τὸν ἀπόμενον μήναν ὑποχρεωθούν νὰ ἔργασθούν ὑπερωριασκῶν ἀνευ ἀμοιδῆς. Καὶ ἐπειδὴ η ὑπερωριασκὴ ἔργασία, σπανίως προσεγγίζει τὸ δριον τῆς συμβάσεως, εἶναι πιθανὸν ὁ δρος οὗτος νὰ φέρῃ ἀποτέλεσμα ἀντίθετον τοῦ ἐπιδιωκομένου.

Ἐτέρα σοδαρά ἔλλειψις τῆς ληξάσης συμβάσεως ἡτο τὸ διὰ δέν ἀνέφερεν τίποτε περὶ τῶν δεξαμενοπλοίων ἐκτὸς τοῦ ἐπιδόματος 10% διὰ τὸ ἐπικύνθυνον τοῦ φορτίου.

‘Υπάρχουν, σμως, διαφοραὶ μεταξὺ φορτηγῶν ξηρού φορτίου καὶ δεξαμενοπλοίων, ως αἱ κάτωθι καὶ θὰ ἐπρεπε νὰ γίνεται σχετικὴ μνεία εἰς τὰς συμβάσεις:

1) Τὰ κύτη — δεξαμεναι — ἐνὸς συνήθους ὑπερθεξαμενοπλοίου ἀνέρχονται εἰς 30, 33 η καὶ 36 συνολικῶς. Διὰ τὴν ἔξαρσιν αὐτῶν καὶ τὴν ἀφαίρεσιν τῆς Ιλύος, ποια εἶναι ἡ ἀνάλογος ἀμοιδῆς;

2) Διὰ τὴν ἀπλῆν πλύσιν αὐτῶν διὰ τοῦ συστήματος Butterworth πρέπει νὰ καταδάλλεται ἀμοιδῆ καὶ ποια; ‘Υπάρχουν ἐν προκειμένῳ πολλαὶ διστάμεναι γνῶμαι.

3) ‘Υπάρχουν ἀπαγορευτικοὶ διατάξεις, αἵτινες εἰς ἄλλα δεξαμενοπλοίαν ἀφοροῦνται καὶ εἰς ἄλλα δχι, καίτοι ἀφοροῦν αὐτὴν ταῦτην τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἐπιβαίνοντων, ώς εἶναι ἡ χρησιμοποίησης σιδηρῶν ἔργαλειών δι’ ἀποσκωρίασιν ἐλασμάτων, ὅπαν τὸ πλοίον δὲν εἶναι ἀπηλλαγμένον δερίων.

4) Εἰς ἐλάχιστα ἐκ τῶν πετρελαιοφόρων χορηγεῖται κατὰ τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς λιμένας καὶ 2—3 ἡμέρας μετά τὸν ἀπόπλουν γάλα, τοῦ δόποιον ἡ προσθλακτικὴ ἑνέργεια ἐναντίον τῆς ἐπιδράσεως τῶν δερίων τοῦ πετρελαίου ἐπὶ τῆς ὑγείας τῶν πληρωμάτων ἐκτιμάται παρό πολλῶν. ‘Εάν πράγματι ἔτσι συμβαίνῃ — καθῆκον τῶν Ιατρῶν νὰ τὸ διαπιστώσουν — διατί νὰ μήν εἶναι ὑποχρεωτικὸν δι’ δλος τὰ δεξαμενοπλοία;

“Ολα αὐτὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἀποτελοῦν δρους τῆς συμβάσεως καὶ νὰ μήν δύνεται δι πλοίαρχος νὰ τὰ ρυθμίζῃ μὲν ἀναποθεύκουτος τὰς προστριβὰς κατὰ τὴν προσπάσιαν του πρὸς οἰκονομικάτεραν ἀντιμετώπισιν τῶν προκυπτόντων ζητημάτων ἀμοιδῆς.

Ζητῶ συγγνώμην διὰ τὸ μακροσκελές τῆς ἐπιστολῆς.

Μεθ' ὑπολήψεως
N. ΠΟΛΥΜΕΝΑΚΟΣ

Σουέζ, 13 Μαρτίου 1961

‘Υποπλοίαρχος S/T «ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ»

Σ. π. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: ‘Η ἀνανέωσις τῆς συλλογικῆς συμβάσεως δέν ἔγινε ἀκόμη. Εἰς τὸ στάδιον τῶν πρώτων διαπραγματεύσεων ἐνρίσκονται τὰ ἐνδιαφερόμενα μέρη. Αἱ ἀπόψεις τοῦ ἀποιστολογράφου μας ἐν τοῖς πολλοῖς δρθι θὰ τύχουν, ἐλπίζομεν, τῆς δεούσης προσοχῆς απὸ τοὺς ἀρμόδιους ἐκπροσώπους τῶν ἐπαγγελματικῶν ὅργανων πολιάρχων καὶ μηχανικῶν.

Η ΕΠΙ ΤΟΥ DISPATCH MONEY ΑΠΟΦΑΣΙΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

‘Ως δικηγόρος τῆς ἑταίριας «ΠΟΡΤΟΦΙΝΟ», παραστάς καὶ ὑποστηρίξας τὴν ὑπόθεσιν ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, ἔχω νὰ προσθέσω τὰ ἔξης ὀλίγα ἐπὶ τῆς ἀπὸ τῶν στηλῶν σας συζητήσεως (φύλλον Μαρτίου) ἐπὶ τῆς σανα ἀποφάσεως. (Παρατίθεται αὐτὴ δόλοκληρος εἰς τὸ φύλλον σας τῆς Ιης Αὔγουστου 1960).

‘Η ὑπόθεσης ἔφθασεν εἰς τὸ Ἐφετεῖον, κατόπιν ἀπορριπτικῆς ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν ἐπὶ τῆς σχετικῆς ἀγωγῆς τῆς ἑταίριας «ΠΟΡΤΟΦΙΝΟ».

Διυτυχῶς, ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις ἡγγόνεσσεν ἡ παρέβεν τὴν σημασίαν τῆς ὑποθέσεως καὶ ἐστήριξεν εἰς τὴν... ἀνύπαρκτον ἐπὶ τοῦ θέματος, ‘Ελληνικὸν Νομολογίαν!!! ‘Η ἀπόφασις τοῦ Πρωτοδικείου διὰ μίαν ἀκόμη φοράν μᾶς ἐπανέφερεν εἰς τὰς σκέψεις τῆς ἀνάγκης δημιουργίας ναυτικῶν Δικαστηρίων, ἐνών θέλωμεν ἀνάπτυξιν Ναυτικού Δικαίου εἰς τὴν χώραν μας.

Διὰ τῆς ἐφέσεως ἡν ἡσκήσαμεν, ἔζητήσαμεν ἀπὸ τὸ Ἐφετεῖον νὰ ἔγκυψη εἰς τὴν ὑπόθεσιν καὶ νὰ τὴν εὐκαιρίαν δημιουργίας δρθῆς ‘Ελλην. Νομολογίας ἐπὶ τοῦ θέματος. ‘Οπερ καὶ ἐπράξεν ἡ ἀπόφασις, ἐναρμονίσασα τὴν Νομολογίαν μας πρὸς τὴν τοιαύτην τῶν ‘Αγγλικῶν

Δικαστηρίων, τὴν ὄρθοτητα τῆς ὅποιας ἐπὶ συναφῶν θεμάτων πρέπει δημοσίευσης.

Εὐτύχημα καὶ τὸ γεγονός ὅτι, τὴν ὄρθην ἀποφίνει τοῦ ‘Ἐφετείου ὑπεστήριξαν ἀπὸ τῶν στηλῶν σας διαπρεπεῖς συνάδελφοι, ως ἐπίσης καὶ δ. κ. Καρούσης ἐλ Λονδίνου, εἰδικός ἐπὶ θεμάτων ναυλώσεων, ως ἀκούομεν.

Κατὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ ‘Ἐφετείου τὸ ἀντίδικον Δημόσιον ἡσκησεν ἀνάριψην. ‘Ανάγκη ἐντεῦθεν νὰ ἀναμείνωμεν τὴν ἀπόφασιν τοῦ ‘Ἀρείου Πάγου μὲ τὴν ἐλπίδα, ὅτι θὰ χαιρετήσωμεν παγίαν ὄρθην Νομολογίαν ἐπὶ ένδικτον τόσον ἐνδιαφέροντος εἰς τὸ Ναυτικὸν Δίκαιον θέματος.

Εύχαριστών διὰ τὴν φιλοξενίαν,

ΜΕΛΕΤΗΣ Κ. ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ
Δικηγόρος

‘Αθῆναι, 20 Μαρτίου 1961

ΑΠΑΝΤΟΥΝ ΟΙ ‘ΕΙΔΗΜΟΝΕΣ’,

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὴν ὄρθην τοῦ τεύχους σας 15ης Μαρτίου 1961 καὶ ὑπὸ ἐπικεφαλίδα «Βαρυνιούσις σημασίας ζήτημα» ἐδημοσιεύσατε ἄρθρον σας διὰ τὸν ‘Ανδρον, τὸ δόπιον ἐάν είχεν ἐμφανισθῆ διουδήποτε ἀλλοῦ, θὰ ἤδυνταο κάλλιστα νὰ προκαλέσῃ σοδαράς ἀμφιδολίας, ως πρὸς τὴν γνησιότητα τῶν δημοσίευσην αὐτοῦ ὑποκυπτομένων αἰσθημάτων.

‘Η εἰκόνη τῆς ἐρημώσεως, ἣν περιγράφετε, ἔγγιζε τὰ δρια διαστροφῆς τῆς πραγματικότητος. Θὰ θλεγε κανεῖς, διὰ τὴν ήμερη σημείωσην, πληρώμας ἔγκαταλειμένων καὶ ἣν ήμαργιρισμένων σχεδὸν καταστάσει.

Τοιαύτη είναι ἡ ἐντύπωσις, τὴν δημοσίευσην ἀποκομίζει ὁ ἀναγνώστης

ἀπὸ τὰς εἰς διάφορα σημεία τοῦ δημοσίευματός σας ἔγκατεπαρμένας νύξεις, παρ’ δόπιον δὲ διὰ φαινομενικῶν τὸ πρόδημα τῆς ἐκ τῆς νήσου μετοικείας είναι ἀνησυχητικόν, δοσονθήποτε καὶ ἀν ἐπεκταθῆ, δὲν παύει νὰ ἔχῃ ὅλως ιδιόρρυθμον χαρακτήρα. Δὲν πρόκειται καθόλου περὶ μετοικείας, διότι εἰς τὰς περιστέρας τῶν περιπτώσεων οἱ φέρομενοι ὡς ἔγκαταλειμένων τὴν ‘Ανδρον διατηροῦν ἀμφοτέρας τῶν τάξις κατοικίας καὶ διαχειμάζουν μόνιν εἰς τὴν πρωτεύουσαν. ‘Η προσφερόμενη ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος σχετικὴ εύημερία ἐπιτρέπει εἰς αὐτοῦ νὰ ἔπωφελούνται τῶν πλεονεκτημάτων, τὰ δρια παρέχουν αἱ ‘Αθῆναις ἀπὸ ἀπόφεως ἔκπαιδευσέως, ψυχαγωγίας κλπ. ‘Αναμφισθήτως τὰ ἔξοδα είναι περιστότερα, τούτο, δωματίου μεγαλύτεροι περιπτώσεις διάπτησεις ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ ναυτικοῦ. Τὸ πιθανότερον είναι, διὰ τὸν ὀθόνην διατηροῦν ἀμφοτέρας τῶν περιπτώσεων οἱ φέρομενοι ὡς ἔγκαταλειμένων τὴν κανεῖς ἔξ αὐτῶν, ποὺ θὰ μεταπήδηση εἰς τὸ πεδίον τῆς ἐπιχειρηματικότητος. Οι σημερινοὶ ἐφοπλισταί, ἔν τινον εὔρει δὲλα ἀνεψιαρέτως τὰς ἀπαιτούμενα μέσα καὶ τὰς εύκολιάς εἰς τὴν ίδιατέραν τῶν πατριδῶν, πόθεν θὰ ἔργησην οἱ ἐφοπλισταί τῆς αὐτοῖς;

‘Δὲν θὰ ήτο καθόλου τολμηρὰ ἡ διαστολήσωσις διὰ τὸν ἐπόπειραν τῶν δημοσίευμάτων ἀπὸ τοὺς ἐφοπλισταίς.

Θὰ βεβαίως, εύχηται, ἐνδιαφέρομενος μεγαλυτέρων πρωτοβουλίων διὰ τὸ ζήτημα τῶν δόμων καὶ τῆς συγκοινωνίας, σμως αὐτὰ ὑπόκεινται εἰς τὴν κρατική ἀμφοτικότητα. ‘Η δόδες ἀπὸ τὸ Μπατσί πρὸς τὴν Χώραν είναι εἰς «πρωτόγονον, θλιβεράν κατάστασιν», ως ὄρθης

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ ‘Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησης
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

Έποπτεία

Έπισκευων

Μετασκευῶν

καὶ

Ναυπηγήσεων

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

TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790

GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

παραπτηρείτε, πλήν δημοσίως κατόπιν έπακολουθεῖ έπικρισίς σας διά τὸν περιωρισμένον όριμὸν τῶν ἔργων, τὰ ὅποια ἔξετελεσαν οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν νῆσον. Ἐκ τῆς ὀλληλουχίας αὐτῆς δημιουργεῖται ἀναποφεύκτως ἡ ἐντύπωσις, διτὶ εἰς αὐτοὺς ὁφείλεται ἡ κατάστασις τῆς δύο αὐτῆς, προσέτι δὲ καὶ αἱ ἐλλείψεις τῆς θαλασσίας συγκοινωνίας.

Εἰς τὴν πραγματικότητα δὲ δόδος εἶναι ἐθνική, ἔξ ἄλλου δὲ ἡ κυβερνητική προσφάτως ἔξεπλήρωσε τὴν πρὸς αὐτὴν ὑποχρέωσίν της, διαθέσασα τὸ ἀπαιτούμενον διὰ τὴν ἐπισκευὴν κονδύλιον καὶ δὲν ἀπομένει παρὰ ἡ ἐκτέλεσις τοῦ ἔργου. Ἡ Ἀνδρὸς ἀνέκαθεν στερεῖται ἐπιρροής ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε κυβερνήσεων καὶ τοῦτο πιθανὸν ὁφείλεται τὸ ἀσύνηθες διὰ τὸν τόπον μας φαινόμενον, διτὶ οὐδὲποτε σχεδὸν εὐρέθη εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προκαλέσῃ εἰς μέγα βαθμὸν τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν. Ὡς ἐπὶ τούτῳ δὲν τῆς ἐδόθη εὐκαιρία νὰ καλλιεργήσῃ τὸ μοναδικὸν αὐτὸν εἶδος τοῦ παντοδύναμου πολιτικοῦ ἀνδρός, πού, ὡς γνωστόν, σκανδαλώδως εὐδοκιμεῖ ἀπανταχοῦ τῆς ὑπολοίπου Ἑλλάδος.

Ἐπρεπε νὰ παρέλθῃ σωρεία ἑταῖρος ἀπὸ τὴν ἀπελευθερώσεως, διὰ νὰ ληφθῇ τελικῶς πρόνοια διὰ τὴν ἀνακατασκευὴν τῆς ὁδοῦ. Παρ' δλον, διτὶ στερούμεθα μεγάλων πολιτικῶν μέσων, ἐλπίζομεν, διτὶ δὲν θὰ βραδύη ἡ ἔναρξης τῶν ἔργων. Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἐὰν ἐπρόκειτο περὶ ἔργου διὰ τὸ ὅποιον θὰ ἦτο δυνατὸν νὰ εἴχομεν ἐπικαλεσθῆ τὴν συνεισφορὰν τῶν ἐφοπλιστῶν, τούτῳ θὰ εἴχεν ἀπὸ πολλοῦ περατωθῆ.

Διὸ τὴν θαλασσίαν συγκοινωνίαν, ἐκτὸς τῆς ἐπιβαλλομένης ἀνάγκης ἐπεμβάσεως πρόνοια τοῦ Y.E.N. πρὸς ἀποφύγην τῆς διμῆμου διακοπῆς κατὰ τὸν χειμῶνα, δὲν ἀπαιτεῖται παρὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ συνχόνης τῶν δρομολογίων, ὡς αὐτὰ εἴχον φάσει νὰ ἐκτελοῦνται τὸ παρελθόν θέρος. Ἡ συνχόνης ὑπερκαλύπτει τὰς ἀνάγκας τῆς νῆσου, διότι ἐκτὸς ἀπὸ τὰς καθημερινὰς ἀφίξεις εἰς Γαύριον — Μπατσοί, τρέις ἀναχωρήσεις εἰς Πειραιῶν καὶ μία ἐκ Πόρτο Ράφτη διὰ Χώρων καὶ Κόρθιουν ἥσαν λίσαν Ικανοποιητικά τὸ παρελθόν θέρος. Τὰ δρομολογήθεντα πλοῖα δὲν ἥσαν βεβαίως ιδεώδη, δὲν δύνανται δημως νὰ χαρακτηρισθοῦν καὶ ὀλωσιδόλου ἀκατάλληλα, ὡς ἀναφέρετε.

Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς λοιπὸν τῶν ἀνωτέρω δύο ζητημάτων τὰ πράγματα δὲν είναι καὶ τόσον φοβερά. Τὸ Ναυτικὸν Γυμναστίον ἔχει καθυστερήσει ὑπερβολική, ὑπῆρχε, δημως, σοθαρὸς λόγος καὶ οἰσθίητε λύσις, ἥτις δὲν ἐδίθετο χωρὶς νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἐκ παραλλήλου λειτουργία του ὡς κλασσικοῦ ἐπίσης θὰ ἦτο ἐπιβλαβής. Κατ' αὐτὰς τὸ ζήτημα ηχθεὶ πρὸς Ικανοποιητικήν τακτοποίησιν.

Εἶναι ἀπορίας ἄξιον, πώς εὔρε τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος ἄρθρον ἐπὶ δεδομένων, τὰ ὅποια ἀποδεικνύουν ἔλλειψιν κατατοπίσεως σας ἐπὶ τῆς πραγματικότητος. Τούτο ἔξ ἄλλου, συνάγεται ἐκ τοῦ ὅτι, οὐδαμῶς θυγεται τὸ σπουδαιότερον τῶν προβλημάτων τῆς Ἀνδρου, δηλαδὴ τὸ τῆς ὑδρεύσεως. Τὸ ἐνδιαφέρον σας διὰ τὴν τουριστικὴν ἀξιοποίησιν τῆς νῆσου είναι εὐνόητον, δημως πρόκειται περὶ θέματος, ποὺ ἔχει ἀπὸ πολλοῦ λυθῆ, χάρις εἰς τὴν ἐκτάσην τοῦ «ἔσωτερικού», τρόπον τινά, τουρισμοῦ ἀπὸ τὸ ρεῦμα τῶν παραθεριστῶν Ἀνδρίων ὃν μόνον ἔξ Αἴγανης, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν. «Οχι μόνον δὲν ἀποκενοῦνται οἱ εἰς τὴν γειτνιάζουσαν πρωτεύουσαν εύρισκομενοί, ἀλλὰ παραπτεῖται καὶ διαρκῶς αὐξανομένη κίνησις Ἀνδρίων τοῦ ἔξωτερικού πρὸς ἀνανέωσιν τῶν δεσμῶν των μὲ τὴν γεννέτειραν, πολλὰ δὲ ἀπὸ τὰ ἀνακαινίζοντα, ἀδύνη δὲ καὶ νεοοικοδομούμενα σπίτια εἶναι ίδια των.

Ο ἔξηλεκτρισμὸς καὶ ἔξωστρισμὸς τῆς Χώρας ἐν συνδυασμῷ μὲ τὸ τουριστικὸν ξενοδοχεῖον καὶ τὴν ὑπαρξίην περισσότερων μέσων ψυχαγωγίας (Ναυτικὸς «Ομιλος», κινηματογράφος κλπ.) ἔωσαν ἀφορμὴ νὰ δημιουργηθῇ ἐποχὴ ἀναγεννήσεως καὶ προδόου, κυρίως χάρις εἰς τὴν πρωτοδυούλιαν καὶ τὸν ἐνδυσιασμὸν μερίδος ἐκ τῶν παραγόντων τῆς νῆσου.

Αἱ ἀπόψεις σας ἵσως συντείνουν νὰ ἐπιταχινθῇ ὁ ρυθμὸς τῶν ὅλιγων ὑπολειπομένων βελτιώσεων, ἐν γένει, δημως, εἰναι πιθανώτερον, διτὶ εἰς τοὺς μὴ ἔχοντας ἀντίληψην τῶν πραγμάτων θὰ δημιουργηθῇ κακὴ ἐντύπωσις διὰ τὴν Ἀνδρον (πράγμα τὸ ὅποιον δὲν θὰ ἐπιθυμήτε), εἰς δὲ τοὺς εἰδήμονας δικαιολογημένην πικρίαν καὶ ἀγανάκτησιν.

Μετὰ τιμῆς
Λοιδόνιον, 22 Μαρτίου 1961

Π. Γ. ΧΑΔΟΥΛΗΣ

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Μᾶς είναι ἀγνωστος ὁ ἐπιστολογράφος. Τὸ ἐπώνυμον ὑποδηλοὶ τὴν προέλευσιν. Εἶναι «Ἀνδρος καὶ φέρεται μετακίν τῶν «εἰδήμονων». Παρὰ τὴν «πικρίαν καὶ τὴν ἀγανάκτησιν», ὑπὸ τὴν ὅποιαν διασκατέχεται οὗτος, διότι αἱ στήλαι αὐταὶ, καθηκὸν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἐπιτελοῦσι, ἔθιξαν θέμα, ὅπερ, ὡς φαίνεται, ἀπάρεστον εἰς τοὺς θέλοντας νὰ ἔχουν δυναρέστους καταστάσεις, παραδέχεται τὴν μετοικεσίαν, ἀλλ' ὅχι εἰς οἵσαν περιεγράφαμεν ἐκτασιν. Συμφωνεῖ, δημως, διτὶ τὸ πρόβλημα είναι ἀνησυχητικόν, ἀλλὰ «φαινομενικῶν» μόνον. Φεύγουν — λέγει ὁ κ. Χαδούλης — αἱ οἰκογένειες τῶν ναυτικῶν διὰ νὰ «ἐπωφεληθοῦν τὰ πλεονεκτήματα τῆς Πρωτεύουσας ἀπὸ ἀπόφεως ἐκπαιδεύσεως, ψυχαγωγίας κλπ.»

Παραδέχεται ἀκόμη τὰ περισσότερα ἔξοδα τῆς ἐδῶ διαμονῆς, χωρὶς δημως τούτων νὰ δύνανται, κατὰ τὸν ἐπιστολογράφον μας, νὰ συνεπιφέρῃ καὶ τὰς μεγαλυτέρας ἀπαιτήσεις ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ναυτικῶν. Δὲν ἔχουν, ὡς φαίνεται, τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ζωὴν καὶ δὲν ἔγνωριστε τὴν ἀνησυχίαν καὶ τὸν ἐκνευρισμὸν τῶν ναυτικῶν, ὅστιν λαμβάνουν τὰ γράμματα τῶν οἰκείων των μὲ τὰς πολλὰς ἀνάγκας καὶ τὰς περισσότερας διατάσσασι. Θέλει νὰ ἔγνωῃ, διτὶ συνάρτησις τοῦ ἐδῶ κόστους τῆς ζωῆς είναι καὶ πρέπει νὰ είναι ἡ μισθοδοσία τῶν ναυτικῶν μας.

Θὰ παρακαλέσωμεν, δημως, τὸν ἐπιστολογράφον μας νὰ μᾶς ἀπαντήσῃ εἰς τὸ ἔξης ἐρώτημα: Τί θὰ συμβῇ ὅστιν τὰ παρέλθη ἀσφαλῶς — καὶ οἱ μισθοὶ καὶ ἀναπότρεπτον ἀνάγκην θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ συμβατικά ἐπίπεδα, ὅστιν, δηλαδὴ, ὁ νόμος τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ὁ ἀνωμάλως ὅδη λει-

τουργῶν, ἐπανεύρη τὴν ἔξισφορόπησιν;

Πάλι θὰ ἀντιμετωπίσουν καὶ οἱ μετοικούντες τὰς ηγεμονίας δαπάνας διαβιώσεως των εἰς τὸ Κέντρον; Μήπως, ὅπως μᾶς λέγει ὁ κ. Χαδούλης, διὰ τῆς μεγαλυτέρας ἐργατικότητος τῶν ναυτικῶν μας; Ποῦ βλέπει τὰ εὐρύτερα ὅρια τῆς τοιαύτης ἀμειδομένης ἐντατικῆς ἐργατικότητος;

Παραδέχεται ἐπὶ πλέον ὁ κ. Χαδούλης τὴν πρωτόγονον, θιλιερὰν κατάστασιν τῆς ὁδοῦ Μπατσοί — Χώρας, ὑποδεικνύων ἐν ταύτῳ τὴν ὑποχρέωσιν τοῦ Κράτους νὰ τὴν ἀποκαταστήσῃ. Ποίος τὴν ἡρήμη; Παραδέχεται τὴν διακοπήν κατὰ τὸν χειμῶνα τῆς συγκοινωνίας τοῦ Κέντρου μὲ τὴν νῆσον, ἀναγνωρίζων τὴν ἀνάγκην τῆς συχνότητος δρομολογίων. Κατὰ τὸν ἐπιστολογράφον, ἀγνοοῦντας ἀσφαλῶς τὰ πράγματα, τὰ ἐκτελοῦντα τὴν γραμμὴν «Ἀνδρου», μέσω Ραφίνας καὶ μέσω τοῦ Πειραιῶν ὅπερα, δὲν είναι μὲν τὰ ίδεωδη ἀλλ' ὅχι καὶ τὰ ἀκατάλληλα.

Παραδέχεται, τέλος, ὅτι ἡ σύντασις τοῦ Ναυτικοῦ Γυμναστίου ἔχρονισεν, ἀλλ' εὐρίσκεται ὅδη «κεὶς ίκανοποιητικὴν τακτοποίησιν». Εγκύρως τὸν πληροφορούμενον περὶ τοῦ ἀντιτέθου.

«Αναφέρει καὶ τὸ ζήτημα τῆς ὑδρεύσεως τῆς Χώρας, ὅπερ ἡμεῖς παρελείψαμεν εἰς τὰς παρατηρήσεις μας.

Εἰς τὰ ιδιαίτερα μας σχόλια διὰ τὴν περιωρισμένην ιατρο-φαρμακευτικὴν περιθωριού τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» δὲν ἔχει τὶ νὰ μᾶς εἴπῃ ὁ κ. Χαδούλης. «Ἡ ἀγανάκτησίς» του δὲν θάνει καὶ μέχρι τοῦ ζητήματος αὐτοῦ. Τὸ κόστος ἐπίσης τῆς ζωῆς — ὁφειλόμενον εἰς τὴν ἐγκατάλειψιν τῶν γεωργικῶν ἐπιτοπίων ἀπασχολήσεων, τὴν ἔλλειψιν πυκνῆς ἐπικοινωνίας μὲ τὸ Κέντρον καὶ τὴν μείωσιν τῆς καταναλώσεως, λόγω τῆς ἐξόδου των κατοικών τῆς νῆσου — δὲν ἀπησχόλησε τὴν σκέψην τοῦ Πειραιογράφου μας. Καὶ ὅμως, κατηγορούμενος «δι» ἔλλειψιν κατατοπίσεως ἐπὶ τὴν πραγματικότητος»!

Ἄλλα τὰ ὅσα παραδέχεται ὁ κ. Χαδούλης καὶ τὰ ὅσα, ὡς ἀνωτέρω, θέλει νὰ ἔγνοη συνθέτουν ἀκριβῶς τὸ δόλον ζητῆμα, θεμελιώδους δὲν καὶ τὰς ιδιαίτερες παρατηρήσεις. Τί ἀλλο θὰ ἐπρεπε νὰ προβάλωμεν διὰ τὴν νῆσον κατάστασιν; «Ὑπεραρκετά ήσαν αἱ διαπιστώσεις.

«Ομως ὁ κ. Χαδούλης φοβερός τακτοποίησιν τὰς κακὰς ἐντυπώσεις. Δὲν τὰς ἐπεδιώξαμεν. Ηθελόμενος, δημως, νὰ επισημάνωμεν τὸν κίνδυνον τῆς ζητήσεως, λόγω τῆς ιδιαίτερης παρατηρήσεως τῆς ζωῆς της ηθελόμενης αὐτῆς.

Πιστεύομεν, ὅτι ἡ ναυτιλία θὰ πληρώσῃ ἐν καταλεῖδι τὰς δαπάνας τῆς ἐξόδου ἀπὸ τὴν γεννέτειραν καὶ τὴν ἐλλείψεως προνοίας συστηματικῆς ἀπὸ μέρους ἑκείνων ποὺ ἔχουν κάθε συμφέρον νὰ τὴν προλάβουν. «Ηεμεῖς, τούλαχιστον, βλέπομεν τὰς ὑποχρέωσεις τῆς ἐργαζόμενον ἐκτεινομένας, πέραν καὶ τὴν καταβαλλομένης εἰς τὸν ἔργαζόμενον ἀντιμισθίας. Ἐχει ἄρα γε, πληροφορηθῆ, ὁ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος μας προσβλήματος. Αδιαφορούμεν παντελῶς ἀν αἱ ἐκάστοτε παρατηρήσεις μας προκαλοῦν εἰς τινας «κύκλους εἰδημόνων τὴν πικρίαν καὶ τὴν ἀγανάκτησιν».

ΤΑ ΔΑΝΕΙΑ ΤΟΥ Ο.Χ.Ο.Α.

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπόντησιν δημοσιεύματός σας εἰς τὸ φύλλον σας τῆς Ιης Μαρτίου ἔ.ξ. ὑπὸ τὸν τίτλον «Προφανῆς ἢ ἀπάτη», ἔχουμεν τὴν τιμὴν νὰ σάς γνωρίσωμεν διτὶ, ὡς καὶ προφορικῶς ἀπὸ ημερῶν σᾶς, μετεδόσαμεν ὅδη, ὁ Ο.Χ.Ο.Α. δεν ἐδανειοδόθησεν τὸ ἐν αὐτῷ ἀναφερόμενον σκάφος.

Ἐπὶ τὴν ἐύκαιρια ἐπιθυμούμεν νὰ σᾶς πληροφορήσωμεν, ἐν σχέσει μὲ τὸν ἔλεγχον τῶν τιμῶν τῶν ναυτικούμενών ἡ μετασκευαζόμενών πλοίων, ὅτι ὁ Ο.Χ.Ο.Α. λαμβάνει πάντας τὰ μέτρα πρὸς προστασίαν τῶν διατιθέμενων κεφαλαίων του, διενεργῶν τὸν ἐκάστοτε ἀπαιτούμενον ἐλεγχού διὰ τῶν ιδίων αὐτοῦ τεχνικῶν δργάνων καὶ ἐτέρων ἀρμοδιῶν ἐπιστημόνων. «Ἐπειδή, πάντως, ἀπαντά τὰ σχεδόν τὰ ἐγκριθέντα μέχρι τοῦ διάνειραν τῆς μεσολαβήσει, εὐθύνη καὶ ἔγγυήσει Τραπεζῶν, οἱ προϋπολογισμοὶ τῶν ἔργων ἡλέγχθησαν, βεβαίως, καὶ ἀπὸ τὰς ιδίας, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὡς ἄνω ὑπὸ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. ἐνεργουμένου ἐλέγχου.

Τέλος, γνωρίζουμεν ὑπὸ, ὅτι ὁ Ο.Χ.Ο.Α. ἔχει καθιερώσει καὶ περαιτέρω ἔλεγχον τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν γινομένων κατασκευῶν ἡ μετασκευῶν, ὡς τοῦ πούτων τῆς ζωῆς της θαλασσῆς, ζητουμένην, παρ' αὐτοῦ τῆς διενεργείας εἰδικῆς πραγματογνωμούσης καὶ ἐκτιμήσεως τῶν σκαφών διὰ τὴν ἀφίξει τῶν παρὰ τῆς «Ἐπιθεωρήσεως Εμπορικῶν Πλοίων τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Διὰ τῶν ἐκτιμήσεων τούτων ἔχει ἐπιθεωρήσει μέχρι τούτης ἡ ὀρθότης τῶν προγνηθέντων ἐλέγχων.

«Ἀθῆναι, 17 Μαρτίου 1961

Μετὰ τιμῆς

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ

Α. ΠΑΠΑΝΤΩΝΑΚΗΣ

Φ. ΜΙΧΟΣ

Σ. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ἐχουμεν νὰ παραπρόσωμεν, διτὶ τὸν ἐπιθεωρούς τῶν Εμπορικῶν Πλοίων ὑπὸ τὴν σημερινὴν τῆς ουγκρότηον δέν είναι εἰς θέσιν νὰ διενεργῇ ἀποκριθμένας ἐκτιμήσεις.



ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε. ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΧΑΪΦΑΣ -
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ - ΒΕΝΕΤΙΑΣ - ΙΚΑΡΙΑΣ - ΣΑΜΟΥ - ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ -
ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΔΙΚΕΛΙ - ΡΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΡΗΤΗΣ
ΕΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΩ ΜΕ **ΜΑΓΕΥΤΙΚΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ "*ATHINAI*", "*HELLAS*",
"MEDITERRANEAN", "*ADRIATIKI*", "*AEGAEON*", "*KRITI*", "*ANGELIKA*",
ΚΑΙ ΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ "*ΕΛΛΗ*", ΚΑΙ "*IONION*".

ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ
ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΞΕΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΤΗΛ. 473.001, 41.030

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

ΤΥΠΑΛΔΟΣ LINES
BEVIS MARKS HOUSE
LONDON EC, 3
TEL.: Avenue 6581
Avenue 3321

ΒΕΝΕΤΙΑ

ΤΥΠΑΛΔΟΣ LINES
VIA XXII MARZO
CALLE PEDROCCHI
TEL. 24.371 & 31.788

ΒΙΕΝΝΗ

ΤΥΠΑΛΔΟΣ LINES
I. SINGERSTRASSE 2
TEL. 525725

ΡΩΜΗ

ΤΥΠΑΛΔΟΣ LINES
VIA BONCOMPAGNI 55
TEL. 470400
470500

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΤΥΠΑΛΔΟΣ LINES
 CORSO GARIBOLDI 9-11
TEL. 18.52

ΟΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΙ

Και ἄλλοτε ἀποσχόλησε τὴ στήλη μου ἡ ὥραία καὶ δημιουργικὴ πορεία τῆς οἰκογενείας τῶν Λῶ. Μὲ ὑποχρέωνται δὲ τώρα νὰ ἐπανέλθω ἡ κάπως καθυστερημένη πληροφορία γιὰ τὸν θάνατο τοῦ οἰκογενειακοῦ τῶν Πατριάρχη, τοῦ Καπετάν Κωστῆ τοῦ Λῶ.

Πολὺ ἀπλῆ εἶναι ἡ ιστορία τοῦ καλῶν αὐτοῦ ἀνθρώπου. Ὁ δρόμος του εἶναι δὲ διαλόξ δρόμος τοῦ εὔεσθενὸς ἐργάτη, ἀλλὰ δρόμος ἄχαρις καὶ περιφρόνημένος γιὰ τοὺς ὄρειδας τῆς σημερινῆς μεγάλης ζωῆς. Οἱ δραματισμοὶ τοῦ Χιώτη αὐτοῦ γνωτικοῦ, δὲν τραβούσαν κατὰ τὰ ὑψηπέδα τῶν εὐκαιριῶν. Δὲν κυνηγούσε τὴν «εἰκῇ» κατὰ ποὺ συνηθίζουμε τώρα νὰ λέμε καὶ νὰ δρεγώμαστε. «Ἀλλωτε ἡ ἀφέτηρια του ἦταν τὸσα ταπεινή, ποὺ ἀπέμακρουν τέτοιους πειρασμούς, ἀκόμα καὶ ἀπὸ τὰ δινείρα του. «Ἄν δὲ ἡ μοῖρα του ἀπειλήσει ἔνα θάνατο ὑστερα ἀπὸ μιὰ ζωὴ πλήρη ἀπὸ ἡμέρες καὶ περιστοιχίζομένος ἀπὸ διεσ τίς ἐγκόδιμες εὐτυχίες, ἃς μὴν ἀναζητηθῆ τούτο οὔτε στὴν τύχη, οὔτε στὴν ἐπιδείξια ἐκμετάλλευση τῶν περιστάσεων, οὔτε σὲ ἐκπληκτικές Ικανότητες καὶ ἄλλα του εἰδικὰ προσόντα.

* * * Ηταν ἔνας εὐσεβής, ξαναλέμε, ἐργάτης, ποὺ ἔκινησε μὲ τὴν πίστη, διτὶ γιὰ νὰ ζήσῃ κανεὶς πρέπει κατ’ ἀρχὴν νὰ ἐργάζεται. Καταπίνεται μὲ κάθε εἰδοῦς μόχθο. Ναύτης στὰ ιστοφόρα, ἀπλὸς τεχνίτης σὲ μηχανουργεία, μετανάστης στὴν Ἀμερική, ἐργάτης στὶς ἐργασίες τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ. Μεταφέρει ὑστερα τὶς πενταροδεκάρες τῶν οἰκονομιῶν του στὴ Χίο, μὲ τὶς ὅποιες τοστάρει ἀλλες ἀνάλογες οἰκονομίες τῶν ἀδελφῶν του γιὰ νὰ θεμελιώσουν μιὰ νέα σταδιοδρομία μὲ ἄττικονήτας καράβια. Καὶ ξέρουμε, ἔμεις οἱ παλαιότεροι στὴ θάλασσα, μὲ ποιοὺς συνδυασμούς καὶ μὲ ποιές ἐπικίνδυνες ἀκροβασίες ἀρχιζαν τότε τέτοιους εἰδοῦς ἔξορμήσεις. Ἀλλὰ οἱ Λώδες, κοντὰ στὰ ἀστόματα κεφαλαία τους είχαν νὰ παρατάξουν κατὶ ἀλλο πολὺ σημαντικότερο: Τὴν ἐργασία τους. Καπεταναίοι, μηχανικοί, ναύτες οἱ ἴδιοι. «Ωστε καὶ οἱ ἀπίδιμες πρὸς τὴν προκοπὴ Ισχυρότερες. «Οἱ ἄλλοτε ἀπλὸς τεχνίτης τῶν μηχανουργείων ἀναλαμβάνει χρέη μηχανικοῦ, ὅπως ὁκουμε τώρα νὰ λέγεται.

Πολλὰ τὰ βασανισμένα χρόνια, μὲ τὰ παληοδάπορα τῆς ἐποχῆς καὶ μὲ τὶς ἄκαρπες μεταφορές τῆς ἐποχῆς.

* * * Ἀλλὰ δὲ Καπετάν Κωστῆς νοιώθει πολὺ καλά πῶς σκοτὼς τοῦ καλοῦ οἰκογενείας δὲν εἶναι μόνο νὰ ἔξασφαλίζῃ τὴν τροφὴ καὶ τὶς ἀνάγκες τῆς οἰκογενείας του. Νοιώθει πολὺ καλά πῶς στὰ πολλὰ παιδιά του εἶναι ἀπαράιτη ἐφόδιο καὶ ἡ εὐσεβής διαπαιδαγώγηση. Εἰναι περισσότερο χρήσιμη ἀπὸ κάθε ἀλλο ὑλικὸ ἐφόδιο. «Ωστε, ἀνὴ δικῆ του προπολεμικὴ συγκομιδὴ δὲν παρουσιάζεται ἀξιόλογη, ἀξιόλογη, ὅμως, καὶ θευμαστὴ παρουσιάζεται καὶ προβάλλει μεταπολεμικά μιὰ «πλειάς» ἀδελφῶν Λῶ, ἀστιστὰς κατηρτισμένων καὶ πληθωρικά πλουτισμένων μὲ ἀρέτες, γιὰ νὰ δλοκληρώσουν, διτὶ ὁ ναύτης τῶν Ιστοφόρων, ὁ μετανάστης τῆς Ἀμερικῆς καὶ ὁ ἐργάτης τοῦ Ισθμοῦ τοῦ Παναμᾶ, ἔθεμελίσας.

Στὸ λαμπρὸ αὐτὸν φωτώριο δὲν κληροδοτεῖ βαρυσήμαντες ύλικες κληρονομίες. Ἀλλὰ κληροδοτεῖ πνευματικὸ καὶ θήμικὸ πλούτῳ πολύτιμο καὶ ἀνύπαρκτο στοὺς πλείστους τῆς ἐποχῆς μας.

* * * Η μετέπειτα πορεία τῶν Ἀδελφῶν Λῶ, η σύμπνοια καὶ ἡ ἀρμονία στὶς μεταξὺ τῶν σχέσεις, η συμπεριφορά τῶν πρὸς τοὺς συναλλασσομένους, τοὺς συνεργαζομένους καὶ τοὺς ὅπωσδητος σχετιζομένους, εἴναι η ἀναμφισθῆτη ἀπόδειξη τῶν καλῶν προϊόντων κάποιας καλῆς καλλιεργείας, κάποιας ἀριστῆς δημιουργίας.

Δημιουργήτης καὶ καλλιεργήτης δὲν ἔται ἀλλος ἀπὸ τὸν παλαίμαχο ἐργάτη τοῦ Παναμᾶ, ἀπὸ τὸν εὐσεβῆ Καπετάν Κωστῆ.

Τὴν ἀνταμοιδὴ γιὰ τὸ θεάρεστο ἔργο του, πολλοὶ θὰ ζήλευσαν. «Η εὐτυχία τῶν ἀγκαλιάζεις βαρυφορτωμένη στὰ τελευταῖς του χρόνια. Ζῆτε περιστοιχίζομενος ἀπὸ παιδιά καὶ ἔγγονας πολλὰ καὶ ἐνάρετα, δηπως τὰ ἔθεται αὐτοῖς, καὶ ὅπως τὰ ἔφαντάζετο στοὺς ὄραματισμούς δλόκητρης τῆς πολυκουρασμένης ζωῆς του.

Πολλοί, πάρα πολλοί θὰ ζήλευσαν τὶς τελευταῖς στιγμὲς τοῦ Καπετάν Κωστῆ, δὲν ἔγκαταλείπη τὸν Κόσμο καὶ δικαιούμενο νὰ ἐπανατάξῃ τὰ λόγια τοῦ Συμεὼν τῆς Γραφῆς: «Νῦν ἀπολύεις τὸν δούλον Σου Δέοπτα!..»

Διεκδικούμενος καὶ τὸν Καπετάν Κωστῆ γιὰ δικό μας, ἔμεις οἱ κατώτεροι ἐργάτες τοῦ μόχθου τῆς ζωῆς. Εἰναι ἔνας δικός μας παλῆδος σύντροφος, ποὺ ἔκινησε μαζύ μὲ τὰ ίδια ἐφόδια, τὶς ίδιες Ικανότητες καὶ τὶς ίδιες φιλοδοξίες.

Μᾶς προσφέρει δὲ τὸ ὡριό του παράδειγμα, βεβαιώνοντας, πῶς ὁ δρόμος πρὸς τὴν ἐπιτυχία καὶ τὴν εὐτυχία δὲν χρειάζεται τόσα ύλικὰ ἐφόδια, δσα θήμικα καὶ εύγενικά χαρίσματα. Πολλοί φθανόντας στὴν ἔξοδο τῆς ζωῆς, παραστοῦν πίσω τους βουνὰ ἀπὸ ύλικὲς συγκομιδές. Λίγοι, ὅμως, εἰναι δσοι δικαιούνται καὶ μποροῦν νὰ ἐπαναλάβουν δσα δὲ Συμεὼν καὶ δσα ἀσφαλὲς δὲ Καπετάν Κωστῆς.

Ἐκέρδισε κάποιας ἀθανασία μὲ τὸν δικό του ἀπλό, ἀλλὰ καὶ πολὺ σπάνιο τρόπο. Μὲ τὴ δημιουργία μιᾶς ἀξίας πάσης ἐκτιμήσεως καὶ σεβασμοῦ οἰκογενείας. «Ηρκεσε αὐτῷ γιὰ τὴ συνέχεια.

* * * Η συνέχεια εἶναι αὐτὴ ποὺ δλοι μας τώρα βλέπουμε καὶ θαυμάζουμε. «Η θευμαστὴ πορεία τῶν Ἀδελφῶν Λῶ μὲ τὴν καλοδαλμένη τους ἐπιχείρηση, μὲ τὴν ἀρμονικὴ τους συμβιωση καὶ τὴν βαθειὰ ἐκτίμηση ποὺ περιβάλλονται ἀπὸ γνωστοὺς καὶ ἀγνώστους, ἀπὸ σχετιζομένους καὶ ἀσχέτους πρὸς τὶς ἐργασίες τους. «Ἀπὸ τὰ πολλὰ καὶ ἀπόλυτα συγχρονισμένα καὶ διαλεχτὰ καράβια τους ποὺ ὄργωνουν αὐτὴ τὴ στιγμὴ τὴν Οἰκουμένη μὲ τὴν Κυανόλευκο καὶ τὰ εὐσεβῆ τους ὄνόματα, μὲ πρώτα καὶ καλύτερα τὸ ὄνομα τοῦ Πατέρα «ΚΩΣΤΗ ΛΩ» καὶ τὶς μητέρας «ΜΑΡΙΑΣ ΛΩ».

ΕΙΣ ΤΟ «ΠΡΟΠΕΛΛΕΡ ΚΛΑΜΠ», Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΠΟΛΕΜΟΝ

ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ κ. ΠΑΝΟΥ ΠΑΓΩΝΗ

«Ο πλοιάρχος λιμενικὸς κ. Π. Παγώνης ὑπῆρχεν ὁ ὀμιλητὴς τῆς τακτικῆς συγκεντρώσεως τοῦ «Προπέλλερ Κλάμπ» τῆς παρεθύρους Τετάρτης (29ης Μαρτίου) εἰς τὴν μεγάλην αίθουσαν τοῦ Ξενοδοχείου «Μεγάλος Βρεταννίας». Θέμα: «Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μεταπολεμικῶς καὶ ἡ διείσδικη τῆς θεοῖς.

Πλείστοι δοσοί «Ἐλληνες καὶ Ἀμερικανοί, περὶ τὸν οἰκονομικὸν καὶ τὸν ναυτιλιακὸν τομέα ἀσχολούμενοι, παρέπονταν κατὰ τὸ δοθὲν γεῦμα καὶ τὴν ἀποκαλουμέναν διμίλιαν. Παρέπονταν ἐπίσης: «Η Α. «Υψηλότερος ὁ Πρίγκιπας Πέτρος καὶ οἱ «Υπουργοί κ.κ. Ἀνδριανόπουλος, Βογιατζῆς καὶ Δερτιλῆς, ὁ κ. Ἀνδρεάδης καὶ ἄλλοι ἐπίσημοι.

Μετὰ σύντομον παρουσίασιν τοῦ ὁμιλητοῦ ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Προέδρου τοῦ «Προπέλλερ Κλάμπ», οἱ Παγώνης ἀνέπτυξεν ἀγγλιστὶ τὸ θέμα τῆς ὁμιλίας του, καταχειροκροτηθεὶς ἀπὸ τὸ πολυπλόκον δικροατήριον.

«Ο ἐπίλεκτος λιμενικὸς ἀξιωματικὸς δοξι μόνον διεξοδικώτατα ἀνέπτυξεν τὸ θέμα του, παρὰ τὸ περιωρισμένον τοῦ χρόνου διὰ τοιάντας διμίλιας, ἀλλὰ καὶ ἐκειρισθὲν τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν μὲ απαιτούσον προφράν καὶ ἀριστὸν ἀπόδοσιν.

«Η ὁμιλία τοῦ κ. Παγώνη είκεν ὡς κάτωθι:

«Ψυχλότατε,

«Ἐξοχώτατοι,

Κύριε Πρόεδρε τοῦ Propeller Club,

Κύριοι,

Εὐχαριστῶ τὸν κ. Πρόεδρον καὶ τὰ Μέλη του Συμβουλίου τοῦ Propeller Club διὸ τὴν εὐκαιρίαν ποὺ μοῦ διδουν νὰ ὀμιλήσω ἐνώπιον τοῦ παρόντος ἐκλεκτοῦ ἀκροατηρίου καὶ ἐπὶ θέματος τόσον προσφίλον εἰς ἡμέ. Τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. «Ἐπὶ θέματος μὲ τὸ δοτῖον τὸν πολὺ ἡσαλήθη τελευταίως ὁ διεθνῆς Τύπος καὶ τὸ δοτῖον πρὸ διμήνου περίπου οἱ «London Times» ἀπεκάλεσαν «Τὸ Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν θαύμα».

«Ἀλλὰ πρόκειται πράγματι περὶ θαύματος; Δηλαδὴ συμβάτος διὰ τὸ δοτῖον δὲν συνειρήσαμεν καὶ τὸ δοτῖον ἐπραγματοποίηθη διὰ τῆς ἐπεμβάσεως οὐράνων διανύμεων; «Η μήπως είναι τὸ ἀποτέλεσμα μακράς καὶ σταθερᾶς κυβερνητικῆς προσπαθείας καὶ μόχθου ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ὑπερόχους Ικανότητας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τὴν ἐργαστικότητα καὶ ἀφοσίωσιν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ ωρισμένων, ίσως, εὐνοϊκῶν συνθηκῶν;

Θὰ σᾶς ἐκθέσω τὰ γεγονότα καὶ παρακαλῶ νὰ ἔξαγγετε μόνοι σας τὰ συμπεράσματα.

Τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1939, ἀκριβῶς κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου, ἡ «Ἐλλάς» ἤριθμει 577 πλοῖα, 1.837.315 G.R.T., ἀντιπροσωπεύοντα 2½ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ητὶς ἀνήρχετο εἰς 70 περίπου ἐκατομύρια τόνων. «Ἀλλ᾽ αἱ ἀπώλειαι μας κατὰ τὸν πόλεμον ἤσαν τρομακτικαί. Σχεδὸν τὰ ¾ τῆς χωρητικότητος ταύτης ἔχασθησαν, δῶστε τὸ 1945 μᾶς εύρηκε μὲ 149 πλοῖα 518.367 G.R.T.

«Η οὐταστικωτέρα μεταπολεμικὴ συμβολὴ εἰς τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ «Ἑλληνικοῦ Εμπορικοῦ Στόλου» ήτο δὲ τὸ 1947 παραχώρησις τῆς Ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως 100 πλοίων λίμπερτς καὶ δλίγον ἀργότερον 7 τάνκερς T2. Τῶν πρώτων ἡ παραχώρησις ἐγένετο ἐπὶ καταδολή τοῦ ¼ τῆς ἀξίας των μετρητοῖς καὶ τοῦ ὑπόλοιπον εἰς 17 ἐπτάσιας δόσεις ἐπὶ τόκῳ 3½%. Τὰ πλοῖα τὰυτά διενεμήθησαν εἰς τὸν ἔθνος ἔτος εἰς τὰς διαφοριτάτας μας, τοὺς περισσότερους πληγέντας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πόλεμου, διὰ δὲ τὴν ἀποπληρωμήν των ἔθνων τὴν ἔγγυότην της Ἑλληνικῆς Κυβερνησίας. «Ἐκφράζων καὶ πάλιν ἐνταῦθα τὴν εὐγνωμοσύνην τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας πρὸς τὸν μεγάλον σύμμαχον, δὲν κάμων τίτοτε ἄλλο, παρὰ νὰ ἐπαναλαμβάνω, διτὶ πολλάς ἀπὸ ἐπίσημας καὶ μὴ πρόσωπα εἰς κάθε καταλληλού εὐκαιρίαν ἐλέχθη καὶ νὰ φέρω εἰς τὰ χείλη δι, τι εἰς τὰς καρδίας τῶν ναυτιλομένων Ἑλλήνων ὑπάρχει διὰ τὴν πέραν τοῦ θωκανού ώραν σας. Οὕτως ἐνῷ τὸ 1945 ἡ «Ἑλληνικὴ χωρητικότητος» ἤτο 518.367 G.R.T., η τοιαύτη ἀμερικανικὴ βοηθεία σὺν τῇ προσθήκῃ παλαιών τινῶν μικρῶν φορτηγῶν πλοίων, 26 τὸν ἀριθμόν, προερχομένων ἐκ τῶν γερμανικῶν πολεμικῶν ἐπανορθώσεων, ἔφερε τὴν χωρητικότητα μας κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1948 εἰς 1.304.083 τ. γκρόδες μὲ ἀριθμὸν 305 πλοίων.

«Ἐτσι τὸν πίνακα, ποὺ εὑρίσκεται εἰς τὴν εἰσοδον τῆς αἰθούσης ταύτης παρεπήρηστε τὸν παραστάτη τῆς καμπύλην αὐξήσεως τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος. «Η γραμμὴ εἶναι σχεδὸν ὀρίζονται ἀπὸ τὸ τοῦ 1948 μέχρι τοῦ 1955. Αἱ προσθήκαι εἶναι ἀσήμαντοι καὶ ἔξουστερούνται ἀπὸ τὰς διαγραφάς. Τὰ μόνα ἀξια λόγου πλοῖα, ἄτινα προσετέθησαν κατὰ τὴν ἐποπτείαν ταύτην, ἤσαν τὰ 7 καινουργῆ τῶν Ιταλικῶν πολεμικῶν ἐποπ-

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES

SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS: JAMES A. MCLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

νορθώσεων έξι δών τάξιδης έπιβατηγά, οποία και άπετέλεσαν την βάσιν τής αναδημοιουργίας του έπιβατηγού μας στόλου.

Έκδηλωσεις ιδιωτικής πρωτοβουλίας διά την αναδημοιουργίαν του υπό τά έλληνικά χρώματα έμπορικού στόλου, έντος τής περιόδου ταύτης, ήσαν έλαχισται. Και ένω οι στόλοι τῶν άλλων Εύρωπατικῶν Κρατῶν έφθανον και ύπερέβαινον τήν προπολεμικήν των χωρητικότητα, η Έλλας έδειπεν έσατην καθηλωμένην εἰς τάξιδην περίπου τῆς προπολεμικής της δυνάμεως. Κρατικά παρεμβατικά διαδικασίαι, κατάλοιπα τού πολέμου, άκατάλληλον και έν πολλοῖς άδικον φορολογικὸν σύστημα, αστυνομικὴ νοστροπία έν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἑσωτερικὴν μας ἀνώμαλον κατάστασιν, δὲν προσέφεραν ἔσαφος κατάλληλον διά τὴν πρόσδον, ἀλλ' οὐδὲ καν διά τὴν καλὴν ἀσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Και ένω τὰ έλληνικά πλοῖα ἀντεμπότιζον τὰ μειονεκτήματα αὐτὰ τῆς έλληνικῆς σημαίας οὐδὲν ή σχεδόν οὐδέν ήδην τὸ προσφέρει εἰς ἀντιστάθμισμα ἡ έλληνικὴ οίκουνοια. Οὔτε ἀξία λόγου ὅνικάς μεταφοράς οὔτε καν πιστωτικάς εύκολίας, ἀπαραιτήτους διά τὴν κατασκευὴν τῶν δαπανηροτάτων μεταπολεμικῶν κολοσσῶν. Εἰς τὴν ξένην ἔτρεπεν οι "Έλληνες" έφοπλισται νὰ ἀναζητήσουν και μεταφορικὸν ζητεῖν διά τὰ πλοῖα τῶν και χρήματα διά τὴν κατασκευὴν τῶν.

Ἐάν αι ἀνωτέρω συνθῆκαι θὰ ἥσαν ἐμπόδια και φραγμοὶ διά τὴν οίανθηποτε εἰς οἰουδήποτε Κράτος ἑγκατεστημένην ἐπιχείρησιν, ἀπετέλουν ἀληθῆ σιδηρούν κλοιὸν διά τὸν "Έλληνα" έφοπλιστήν, δοτὶς μὲ πρωτοφανῆ πρωτοβουλίαν και τόλμην εἶχε θέσει εἰς ἐνέργειαν τὸ ἐπιχειρηματικὸν τὸν δαιμονίον διά τὴν κατάκτησιν τῶν ὥκεανῶν. Ήτο ἀληθῆς ἀδικον, έκ κακῶν τίνων ἐνέργειῶν και ἐκ σειρᾶς δυστυχῶν ἑτερων παραγόντων, νὰ στερήται η "Έλληνικὴ Οίκουνοια" τῶν μοναδικῶν Ικανοτήτων τῶν "Έλλήνων" έφοπλιστῶν και τῶν ἀπαραμέλλων βοηθῶν τῶν, τῶν "Έλλήνων" ναυτικῶν, εἰς τὴν πρωτοφανῶν συλλήψεως και ἐκτελέσεως μεταπολεμικὴν ἔξορμοτιν τῶν.

Εύτυχώς η "Έλληνικὴ Κυβερνήσις" λίαν ἐγκαίρως διέγνωσε τὸν κίνδυνον. Και μόλις η ἑσωτερικὴ ὁμαλότητας ἀποκατεστάθη, ἀπεδόθη μὲ ζῆτον και μὲ συνέπειαν εἰς τὴν ἔξαλειψιν, τοῦ ἐνὸς μετὸ τὸ ἄλλο, δῶλων ἔκεινων τῶν στοιχείων τὰ ὅποια ἀπεμάκρυνον τὸν "Έλληνα" έφοπλιστήν, παρὰ τὴν ζωηρὰν ἐπιθυμίαν του, ἀπὸ τὴν Κυανόλευκον. Και πρῶτον ἀπεδόθη τὸ Κράτος εἰς τὴν ἑκατομβίσιν τοῦ κακοῦ παρελθόντος, ήτοι τῶν ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ πολέμου και ἐκ τῆς ἐπιτάξεως τῶν πλοίων ὡς και ἐξ ἑτέρων λόγων οἰκονομικῶν ἐκκρεμοτήτων, αἵτινες εἶχον δημιουργῆσει ὀδυντάτας διαφοράς μεταξὺ Κράτους και έφοπλιστῶν. Παραλλήλως ἀπεδόθη εἰς τὴν ἔξαλειψιν κάθε πολεμικοῦ ὑπόλειμματος περιττῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, αἵτινες, χωρὶς νὰ ἔξυπρετούν τὸ Κράτος, ἀδημούργουν ἀνυπέρβλητα προσκόμματα εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, ήτις εἶναι ή κατ' ἔξοχην βιομηχανία ή ἔχουσα ἀνάγκην ἐλευθερίας διά τὴν τοχεῖν, ὡς καὶ τὸ δργανὸν διπερ χειρίζεται, λειτουργίαν της. Η προσαρμογὴ τῆς πεπαλαιωμένης ναυτιλιακῆς μας νομοθεσίας πρὸς τὰς σημερινὰς ἀπαιτήσεις και ίδις ή ἀφορᾶσσα τὰς ἔγγυτήσεις και τὰ δικαιώματα τῶν ἔνεων πιστωτῶν τῆς ναυτιλίας μας, ἀπετέλεσεν ἐπίσης ιδιαιτέρων μέριμναν τῆς Κυβερνήσεως. Κατέλοιπος, διά νὰ ἔδρασις τὸ κλίμα έμπιστουνής, διπερ εἶχεν ήδη ἀρκούντως καλλιεργήθη, περιέλαβε και τὰ νηολογούμενα ὑπὸ έλληνικὴν σημαίαν πλοία εἰς τὸν Νόμον προστασίας τῶν ἔνεων ἐπενδυτῶν, δοτὶς νόμος ἔδωσε διτι κυρίως ή ναυτιλία ἔχεται. Τὴν σταθερότητα. Διότι, ὡς γνωστόν, τοῦ Νόμου αὐτοῦ (2687) 1953, τὸ ἀμετάβλητον εἶναι κατωχωρισμένον διά τοῦ Συντάγματος μας.

"Ηδη τὰ πράγματα ἥλασαν. Η κυβερνητικὴ πρασπάθεια ἐστέφθη ὑπὸ ἐπιτυχίας και ἀποκομίζει πλουσίους καρπούς. Μὲ δλονέν αὐξανόμενον ρυθμὸν ηρχισαν νὰ ἔπανερχωνται τὰ πλοῖα τῶν "Έλλήνων" έφοπλιστῶν εἰς τὸ έλληνικὸν νηολόγιον. Ο ρυθμὸς ἀπεκορυφώθη ἐντὸς τοῦ ἔτους 1960, ὡςτε νὰ ἔρθασθη πανελλήνιας και μετὸ πάσης ἐπισημότητος τὴν 22.10.60 η ψηφοτάξη τῆς "Έλληνικῆς σημαίας" ἐπὶ τοῦ χλιοστοῦ πλοίου και ἡ ὑπέρβασις τῶν 5 ἑκατομ. τόν. γκρός. Διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν μακραίων ναυτικὴν ιστορίαν της εἶχεν η "Έλλας" τοιούτον ὅγκον έμπορικοῦ στόλου.

Σήμερον, κύριοι, η "Έλληνικὴ Ναυτιλία" ἀριθμεῖ 1.063 πλοῖα τῆς κατηγορίας τῶν μεγαλυτέρων τῶν 100 τ. γκρός, συνολικῆς χωρητικότητος 5.516.966. Εἶναι ή ἔκτη εἰς τὴν σειράν τῶν ναυτιλιακῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, κατέχουσα τὸ 4.25% τοῦ παγκοσμίου τονναρίου, διπερ ἀνέρχεται εἰς 130 ἑκατ. τόνινος. Πρώτη εἶναι ή ναυτιλία τῶν Η.Π.Α. μὲ 24.732.000 τ. γκρός. Δευτέρα ή τοῦ "Ηνωμένου Βασιλείου, μὲ 21.641.000 τ. γκρός. Τρίτη ή νορβηγική, μὲ 11.598.000 τ. γκρός. Τετάρτη ή Λιβεριανή, μὲ 11.073.000 τ. γκρός. Πέμπτη ή "Ισπωνική, μὲ 7.562.000 τ. γκρός. "Έκτη ή "Έλληνική μὲ 5.516.966 τ. γκρός. Ακολουθοῦν ή "Ιταλική, μὲ 5.326.000, ή Γαλλική, μὲ 5.063.000, ή "Ολλανδική, μὲ

4.902.000 και η Γερμανική, μὲ 4.692.000. Αὐτή εἶναι ή δύναμις τῶν 10 κατά σειράν κυριωτέρων σημαίων.

"Η αναλογία τοῦ πληθυσμοῦ πρὸ τὴν χωρητικότητα φέρει τὴν "Έλλαδα" δευτέραν εἰς τὸν κόσμον. "Αντιστοιχοῦν 72 ἑκατοστά τοῦ τόνου κατά κάτοικον. "Υπερτερεῖ εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τῆς "Έλλαδος" μόνον ή Νορβηγία, ἐπειτα δὲ τῆς "Έλλαδος" ή Δανία και ἀκόλουθοῦν ή "Ολλανδία και τὸ Ην. Βασιλείου. Εἰς τὰς Ην. Πολιτείας ἀναλογούν 15 ἑκατοστά τοῦ τόνου εἰς κάθε κάτοικον.

Τὰ 5.516.000 τόν. τῆς "Έλληνικῆς ναυτιλίας κατανέμονται ως ἔξης:

Φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου	795	3.856.408 τ. γκρός
Δεξαμενόπλοια	124	1.428.178 »
Ἐπιβατηγά	68	198.201 »
Διάφορα	76	34.179 »

"Η δὲ κατ' ήλικιαν κατανομὴ τῆς ναυτιλίας ταύτης εἶναι:

0 — 5 ἑτῶν	231	2.252.610 τ. γκρός
5 — 10 »	50	342.416 »
10 — 20 »	466	2.360.157 »
20 καὶ ἄνω »	316	561.783 »

"Ητοι τὸ 41% ἀποτελεῖται ἀπὸ πλοῖα ήλικίας μικροτέρας τῶν 5 ἑτῶν και τὸ 47% ἀπὸ πλοῖα ήλικίας μικροτέρας τῶν 10 ἑτῶν. Τὰ πραπολεμικὰ πλοῖα ἀποτελοῦν μόνον τὸ 10% τῆς "Έλληνικῆς Ναυτιλίας. Εἶναι ἐν πολὺ καλὸν ἐπίτευγμα τὸ διποίον ἐνθουσιάζει ήμᾶς τοὺς "Έλληνας, οἵτινες γνωρίζουν ἀπό πόσον παλαιὰ πλοῖα ἀπετελεῖτο δι προλεμικός μας στόλος.

"Ἀπὸ τὴν ἀνωτέρω ἀνάλυσιν τῆς συνθέσεως τοῦ "Έλληνικοῦ" Εμπορικοῦ Στόλου, προκύπτει, ὅτι δι μεγάλος δύκος του εἶναι τὰ φορτηγά ξηροῦ φορτίου. "Αποτελοῦν τὰ 70% τοῦ συνόλου. "Εκ τῶν 3.856.000 τ. γκρός τῶν πλοίων ξηροῦ φορτίου, οι 291.000, ήτοι τὸ 7½% μόνον εἶναι τακτικῶν γραμμῶν (laiines) και πάντα τὰ ὑπόλοιπα, ήτοι τὸ 92½% ἐλεύθερα φορτηγά (trampers). Πόσον μεγάλη εἶναι ή αναλογία τῶν τράμπων εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ έλληνικοῦ έμπορικοῦ στόλου, καθισταται ἀντιληπτόνερον, έαν αναφέρωμεν, δητι ἀποτελοῦν ταύτα τὰ 20% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπων, δοτὶς εἶναι περίπου 25 έκ. τ.ν. Τούτο ἀλλωστε ἀποτελεῖ τὸ κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς έλληνικῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ συνιστᾶ ἀπίστιας και τὴν ἀδύναμιαν της.

"Προσπάθειαι καταβάλλονται, δηποτε, η κατανομὴ γίνη δρθολογιστικῶν τέρα πεταζοῦν πλάτης και λάινερς και σύμφωνος πρὸς τὰς νέας διαμορφωθείσας συνθῆκας, ἀφοῦ τὰ φορτία εἰς χώμα (bulk commodities), ποὺ εἶναι ως γνωστὸν τὰ φορτία τῶν τράμπων, διλονέν ἐλαττοῦνται ή μεταφέρονται δι' ειδικῶν πλοίων τῶν bulk carriers ή ἀκόμη και διά τῶν λάινερς πλοίων. Βεβαίως, ή τοιούτη προσαρμογή μας δὲν εἶναι εὔκολος. Πολλαὶ χώραι, κυρίως αἱ νέαι, διά δὲν νὰ δημιουργήσουν ναυτιλίαν, καθιεροῦν προστατευτικὰ ὑπὲρ αὐτῆς μέτρα, ἐνῷ ἄλλων, τῶν παλαιοτέρων, αἱ δημιουργήμεναι τακτικαὶ γραμμαὶ ἔχουν ἐνωθή εἰς Διασκέψεις (Conferences), ὡστε δι νεοερχόμενος οὔτε ἔδω οὔτε ἔκει εἶναι εὔκολον νὰ εἰσχωρήσῃ. "Η φάσις ἔδειν εἶναι εύκολον νὰ εἰσχωρήσῃ εἰς πολὺ πλειόνετον τὸν τράμπον τῶν εἰσχωρήσῃ. Δὲν εἶναι, βεβαίως, τὰς ἀμερικανικὰ Conferences, δηποτε, ή εἰσδοχῇ τοῦ οἰουδήποτε νέου εἶναι ἔλευθερα. "Η έλληνικὴ θέσις ἔ σχέσει με τὴν ναυτιλίαν ὑπῆρξε πάντοτε ὑπὲρ τὴν ἀρχῆς τοῦ ἐλευθέρου και θεμιτοῦ συναγωνισμοῦ και ἔναντιον τῆς οἰσαδήποτε κρατικῆς ή ιδιωτικῆς, ήτις μετοδίζει τὴν έφαρμογὴν τῆς "Αρχῆς" ταύτης. "Η οιδαμῆποτε ἔνεργεια πρὸς περιορισμὸν τῶν τοιούτων μεθόδων μᾶς εύρισκει ἔνθουσιώδεις συμπαραστάτας.

"Η περατέρω ἀνάλυσιν τῆς συνθέσεως τοῦ έλληνικοῦ έμπορικοῦ στόλου μᾶς δίδει 68 ἐπιβατηγά πλοῖα ἔδω 5 ἑκατοκεάνια. Τὸ 1955, τὰ 4/5 ήσαν 3 και τὰ ὑπόλοιπα ἐπιβατηγά 40. "Ος παρατηρεῖτε, ή πρόδος εἶναι σημαντική. "Αποτελεῖ ἀλλωστε αὐτή και τὸ συμπλήρωμα τῆς κυβερνητικῆς προσπαθείας διά τὴν τουριστικὴν ἀξιοποίησιν τῆς Χώρας.

"Διά τῶν ἐπιβατηγῶν μας πλοίων δὲν ἀποβλέπομεν μόνον εἰς τὸ νὰ φέρωμεν τὸν τουριστὸν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰς μίαν χώραν περιβρεχομένην κατά τὸ πλεῖστον ἀπὸ θάλασσαν, ἀλλὰ και διά νὰ τὸν μεταφέρωμεν ἀνά τὰς έλληνικὰς νῆσους, τὰ 100 αὐτὰ μαργαριτάρια τῆς έλληνικῆς γῆς.

"Εκ τῶν 63 ἐπιβατηγῶν πλοίων, τὰ 8 εἶναι μεσογειακά — αὐξανόμενα, κατόπιν προσφάτων ἀγορῶν, εἰς 12 ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ θέρους — και ἔξυπηρετοῦν τὰς γραμμάς τὰς συνδεούσας τὸν Πειραιά με τὴν "Αδριατικήν, Γένουν, Μασσαλίαν, Βηρυττόν και Αίγυπτον. Εἰς τὴν τελευταίαν αὐτὴν συνδεσιν περιλαμβάνεται και η νῦν ἀνεξάρτητος Δημοκρατία τῆς Κύπρου. Δὲν θὰ ήτο ἀσκοπον νὰ προστεθῇ ἐνταῦθα, δητι τὰ ἔλληνικά μεσογειακά ἐπιβατηγά πλοῖα ήλθον πρώτα εἰς τὴν ἐπι-

MARITIME (SUDAN) LIMITED

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:
"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578

βατικήν κίνησιν τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας κατά τὸ 1960. 'Υπερέβησαν ἀκόμη καὶ τὰ 'Ιταλικά.

Ἐτερα 6 ἐκ τῶν 63 ἐπιβατηγῶν μας πλοίων ἀσχολοῦνται ἀποκλειστικῶς μὲν κρουαζιέρας ἀνά τὰς Ἑλληνικάς θαλάσσας ἡ τοὺς ἔγγυς τούτων λιμένας τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου. Κρουαζιέρας 15 ἡμερών, ἡ μᾶς ἑδροῦντος ἡ καὶ 3 ἀκόμη ἡμερῶν. 'Η τοιαύτη μορφὴ ἐκμεταλλεύσεως μέσου μεγέθους ἐπιβατηγῶν πλοίων εἶναι νέος διά τὴν Ἑλλάδα, ἀλλὰ κατακτᾷ συνεχῶς ἔδαφος. 'Απὸ τοῦ προσεχοῦς θέρους, εἰς τὰ τοιαύτα πλοία κρουαζιέρων προστίθενται 2 ἀκόμη, ἡ πρώην θαλαμηγή τοῦ βασιλέως Σαούντ, ὁνομασθεῖσα «Ρομάντικα» καὶ ἔν πρὸ μικροῦ ναυπηγήθεν εἰς Γερμανίαν, τὸ «Waren von Hamburg», ὀνομασθεῖσα «ΔΗΛΑΟΣ».

Τὰ ὑπόλοιπα ἐπιβατηγά πλοῖα ἔξυπηρετοῦν τὰς ἀκτοπλοϊκάς μας γραμμάς, τόσον τὰς κυρίας ὅσον καὶ τὰς τοπικάς. 'Εκ τῶν τελευταίων προέχουσαν κίνησιν ἔχουν αἱ τοῦ 'Αργοσαρωνικοῦ.

Διὰ νὰ συμπληρώσω τὴν εἰκόνα, ἐν σχέσει μὲ τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα, θὰ πρέπει νὰ ἀναφέρω καὶ τὴν νέαν συνέσειν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ιταλίας διὰ πορθμείου, τοῦ «ΕΓΝΑΤΙΑ», περὶ παρηγγέλθη ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ περατωθὲν πέρυσι ἐπωλήθη εἰς Ιδιωτικήν ναυτιλιακήν ἐπιχείρησιν, τὴν ΕΛΜΕΣ. Τοῦτο δύναται νὰ μεταφέρῃ μὲ πᾶσαν ἄνεσιν 614 ἐπιβάτας κατὰ τὴν νύκτα καὶ 96 αὐτοκίνητα ἔξ ὀν τὰ 6 λεωφορεῖα. 'Απὸ τὸ παρόντα θέρους καὶ δεύτερον διοικούντος πορθμείου, Ιταλικὸν τοῦτο, θὰ προσεθῇ εἰς τὸ ίδιον δρομολόγιον, ὥστε νὰ υπάρχῃ ἡμεροσία κανονική ὑπηρεσία ἔξ ἀμφοτέρων τῶν κατευθύνσεων.

Εἰς τὰς ἑστωτερικάς μας ἐπίσης συγκοινωνίας κινοῦνται 25 μικρά πορθμεῖα διευκολύνοντα σημαντικῶς τὴν διὰ φορτηγῶν αὐτοκινήτων ἐμπορευματικήν κίνησιν μεταξὺ τῶν διαφόρων παραγωγικῶν καὶ καταναλωτικῶν κέντρων τῆς 'Επικρατείας, ἀλλὰ καὶ τὴν κίνησιν τῶν δι' αὐτοκινήτων ταξιδεύοντων ἀνά τὴν Ἑλλάδα τουριστῶν.

'Ελπίζω, ὅτι εἰς τὰς ἀδράς αὐτάς γραμμάς, ὅσον καὶ τὸ περιωρισμένον τοῦ χρόνου ἐπιτρέπει, περιέλαβα διὰ τὸ δυνατόν διὰ νὰ σάς δώσω μίαν γενικήν ίδεαν τῆς συνθέσεως τοῦ ἐμπορικού μας στόλου καὶ τῆς θέσεως του εἰς τὸ διεθνῆ στίβον.

'Η βοήθεια, τὴν δόπιον προσφέρει δι στόλος αὐτός εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς Χώρας μας εἶναι ἀνυπόλογιστος. Θὰ ἀναφέρω μόνον ἐλάχιστα σημεία, στίνα φωτίζουν περισσότερον τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν σημασίαν τῆς βοήθειας ταῦτης.

Καὶ πρώτον ἀπὸ πλευρᾶς ἀπασχολήσεως ἐργαστικοῦ δυναμικοῦ: 'Η κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1960 περιτωθείσας ναυτική ἀπογραφὴ μᾶς παρέχει πρόσφατα στοιχεῖα ἐν σχέσει μὲ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐνέργειάς ναυτικῶν μας. Εἰς 71.099 διέρχονται αἱ τοῦ ἀριθμοῦ, διὰ τὸν μεγάλον. 'Άλλὰ τὰ πλοῖα μας χρειάζονται πολὺ μεγαλύτερον ἀριθμόν. Αἱ τρεῖς δημόσιαι σχολαὶ τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ('Αστροπούργου, "Υδρας καὶ Κύμης), διὰ τὸν ἀριθμόν των ἐπιχειρήσεων εἶναι ταχαίδευτη στάθμη ἔτης 450 μέλοντας ἀξιωματικούς τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, οἵτινες θὰ αὐξηθοῦν ἔτι περαιτέρω ἀπὸ τὸν προσεχοῦς ἔτους, μὲ μίαν ἀκόμη ιδρυομένην σχολὴν, τὴν τῆς Σύρου.

Εἰς μίαν μικράν χώραν, ὡς ἡ Ἑλλάς, μὲ συνεχές καὶ δεῖπνατον δημογραφικὸν πρόβλημα, γίνεται ἀμέσως ἀντιληπτὸν ποίαν σπουδαιότητα ἀποκτᾷ ἡ ἐμπορική ναυτιλία καὶ μόνον ἐκ τοῦ λόγου, διὰ τὸν μεγάλον πολιτικού καὶ πολὺ περισσότεροι αὔριον, εὐρίσκουν εἰς αὐτήν καλῶς ἀμειβομένην ἐργασίαν, ἔξ ἡς ισάριθμοι οἰκογένειαι ἀποζούν, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῶν τοὺς ἐργαζομένους εἰς παραπλήσιας ἐπιχειρήσεις καὶ ἐν γένει ἐργασίας ἔξαρτωμένας ἐν τῆς ναυτιλίᾳ. Πόσος εἶναι ὁ συνολικὸς ἀριθμὸς δὲν εἶναι γνωστόν, ἀλλὰ δὲν θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ κατωτέρως τῶν 90 χιλ. 'Απλῶς διὰ λόγους συγκρίσεως, ίνα οὕτω γίνη σαφέστερα ἀντιληπτὸν τὸ μέγεθος τῆς ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου συμβολῆς τῆς ναυτιλίας μας, σάς λέγω διὰ τοῦ, η U. S. Maritime Administration ὑπόλογιζει, διὰ τὸ ἀμερικανική ναυτιλίας ἀπασχολεῖ πλέον τῶν 200.000 'Αμερικανῶν ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν ἔρην συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ Ιδιωτικὰ ναυτηρεῖα.

Τὸ συνάλλαγμα τὸ δόπιον εἰσέρευσεν εἰς τὴν χώραν ἐκ τῆς Ναυτιλίας κατὰ τὸ 1960 ἀνέρχεται εἰς 76½ ἐκατομμύρια δολαρίων καὶ ἀποτελεῖ τὸ ἀνώτερον, ποὺ ποτὲ εἰσήχθη εἰς τὴν Ἑλλάδα ἐκ τῆς Ναυτιλίας της. Τοῦτο εἶναι τὸ καθαρόν, μετά δηλαδὴ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν οἰωνοθητῶν διαπανών διὰ τὰ πλοῖα εἰς τὸ ἔξωτερον, εἴτε διὰ τὴν κίνησιν των, εἴτε διὰ τὰς ἐπισκευάς των εἴτε διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν διανεικόνων τῶν ὑποχρεώσεων εἴτε διὰ νέας ἐπενδύσεις. Είναι καθαρόν, τὸ δόπιον δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ ἡ Ἑλληνικὴ Οἰκονομία διὰ τὴν κάλυψιν ολοσήπτης ἀνάγκης τῆς ούδεμίαν ἔχουσης σχέσιν μὲ τὴν ναυτιλίαν. Καλύπτει δὲ τοῦτο πράγματι τὸ 1) τὸ 2) τῶν εἰς συνάλλαγμα ἀναγκῶν τῆς χώρας δι' εἰσαγωγάς, στίνες κατὰ τὸ 1960 ἀνήλθον εἰς 497

έκατ. δολαρία συμφώνως πρὸς τὰς στατιστικὰς τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος. 'Η ίδια στατιστικὴ μᾶς δίδει καὶ μίαν ἀλλην, λίσταν ἐνδιαφέρουσαν λεπτομέρειαν. Διὰ πρώτην φορὰν τὸ παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰσαχθὲν συνάλλαγμα διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐν 'Ἑλλάδι διαπανών τῶν ἐπιχειρήσεών των καὶ τῶν ἀτομικῶν των διαπανών, εἶναι ἀνώτερον δῶλων τῶν ἀλλων κοινούλων τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλαγμάτος, ἀκόμη καὶ τοῦ εἰσαχθέντος παρὰ τῶν ναυτικῶν μας διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἐν 'Ἑλλάδι οἰκογενειῶν των. Τοῦτο ἀποτελεῖ σημείον ιδιαιτέρας ἔξαρσεως, διότι δικαιώνει τὴν κυβερνητικήν προσπάθειαν τῆς προσελκύσεως ἐν 'Ἑλλάδι οὐχί μόνον τῶν πλοίων τῶν ἀνηκόντων εἰς "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς διὰ νὰ τὰ θέσουν υπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἀλλὰ τῆς προσελκύσεως αὐτῶν τῶν ίδιων μετὰ τῶν ἐδρῶν τῶν ἐπιχειρήσεων των ἐν 'Ἑλλάδι καὶ διὰ τὴν κάλυψιν μέρους τῆς κολοσσιαίας καὶ ἐπιτυχοῦς εἰς τὸν διεθνῆ στίβον δραστηριότητός των καὶ εἰς ἔτερα, Ἑλληνικῆς κοινωνῶν μορφῆς δραστηριότητας. 'Εὰν διὰ τῆς τοιαύτης ἐνδείξεως ἐκδηλουμένη ἐμπιστοσύνη τῶν ἐφοπλιστῶν μας πρὸς τὸ μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας συνεχισθῇ, δημιουργεῖ κάθε λόγου νὰ ἐμεθα βέβαιοι, ἡ κυβερνητική τάσις διὰ τοῦ περιεργασίαν καταστήνει ναυτιλιακὸν κέντρον διεθνῶς σημαντικός καὶ προσδόλης, βοηθούσης καὶ τῆς ἐπικαίρου θέσεώς του μεταξὺ τῶν ὑπὸ ἀνάπτυξιν χωρῶν τῆς Μέσους 'Ανατολῆς καὶ τῆς Δύσεως, δὲν θὰ ἀργήσῃ νὰ γίνη πραγματικότης.

Βεβαίως, η τοιαύτη ἀξιοσημείωτος ἐπέκτασις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς βιομηχανίας, ἔχει μεγάλως ἐνισχύσει καὶ τὴν διεθνῆ θέσιν τῆς Ἑλλάδος εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα. 'Η φωνή της ἀκούεται εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλιακὴν συνέδριον καὶ ἡ συμβολὴ τῆς εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν διεθνῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων εἶναι ὀνάλογος πρὸς τὸ μέγεθος τῆς ναυτιλιακῆς θέσεως.

Οι οἰωνοί εἶναι καλοί. Τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοῖα τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν προσέρχονται μὲ ταχὺν ρυθμὸν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. 'Απομένουν ἀκόμη εἰς τὸν ξένην περίπου 8 ἐκατομμύρια τόν. γκρός, διότι διασειςαὶ ἡ ἀλλα ύποχρεώσεις τοὺς ἀναγκάζουν πρὸς τοῦτο. 'Ελπίζομεν διὰ τὸν μεγάλην πόρον τοῦ περιπέδου τοῦ πληθυσμοῦ δημιουργούνται εἰς τὴν Ἑλλάδα. Αἱ ηδη ὑπάρχουσαι ἐπεκτείνουν τὰς ἀγορασίας των. 'Υπὸ τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά, περιστωθέντων μόλις τὸ θέρος τοῦ 1958 καὶ ἀνηκόντων εἰς τὸν μεγάλον "Ἐλληνα ἐφοπλιστὴν κ. Σ. Νιάρχον, καθειλκόσθη τὴν 22 Δεκεμβρίου 1960 τὸ πρώτον πλοῖον, διὰ δεξαιρεύσιον, τὸ 'World Hope' 25.000 τόν. d.w., ἐνῷ συνεχεῖς ἐργασίαις ἐπισκευών μεγάλων πλοίων, Ἑλληνικῶν καὶ ξένων, ἐκτελούνται μετὰ μεγάλης ἐπιτυχίας. Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Σύρου, τῶν κ.κ. 'Αδελφῶν Ρεθύμνη, ἔτέρων σημαινόντων 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, κατασκευάζουν νῦν τὸ δεύτερον, μικρόν δύμων πλοῖον, ἐνῷ ἀναλαμβάνουν ἐργασίας ἐπισκευών πλοίων οἰσούσθητο πρόσθιος μεγέθους, ίδρυσον δὲ παραλίλως καὶ ἐργοστάσιον διαλύσεως πλοίων.

Οι Ἑλληνικοὶ λιμένες καὶ ίδιως ὁ Πειραιεὺς βελτιοῦνται καὶ ἐπεκτείνονται μὲ ταχὺν ρυθμὸν. Τὰ ναυτιλιακὰ γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς δύλονται πολλαπλασιάζονται, ἀλλὰ καὶ προάγονται εἰς σπουδαιότητα τῶν παρ' αὐτῶν διαχειρίζομένων ναυτιλιακῶν θεμάτων. Καὶ τέλος, τὸ ἀποκαταστήσιν πνεύμα συνεργασίας, δάριστης καὶ δύναμις νὰ εἴπω διὰ τὸν προγραμμένου συνεργασίας, μεταξὺ τῶν τριῶν παραγόντων τῆς ναυτιλιακῆς ἀναπτύξεως, τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ναυτικῶν καὶ τοῦ Κράτους, μᾶς πληροῖ ἐμπιστοσύνης διὰ τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας καὶ τῶν ναυτιλιακῶν μας κέντρων.

Καὶ ἔαν ἡ κολοσσιαία αὐτή ναυτική δύναμις εἶναι εἰς σπουδαιός παράγων οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως καὶ προδόσου ἐν εἰρήνῃ, ἀποτελεῖ συγχρόνως ἔναν τεραστικὸν μηχανισμὸν ἐθνικῆς ἀμύνης ἐν περιπτώσει κινδύνου.

Ο Ναύαρχος Οὐίλσων, Πρόδρομος τοῦ 'Αμερικανικοῦ 'Ομοσπονδιακοῦ Συμβουλίου τῆς Ναυτιλίας καὶ Διοικητής τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εἰς λόγου του, ἐκφωνηθέντα εἰς τὸ συνέδριον τῆς M.V.A. τὴν δην Φεδρουαρίου ἐ.ε. εἶπε μεταξὺ ἀλλῶν:

«Εἰς τὴν πραγματικότητα οἱ ἐλεύθεροι λαοὶ ἀποτελοῦν μίαν ναυτιλιακὴν 'Ομοσπονδίαν. Τούτο καθίσταται ἐμφανέστερον δτῶν ἀναλογισθώμενων τὴν πιθανότητα ἐθνικού κινδύνου, δστις δὲν δύναται παρὰ νὰ ἔχῃ διεθνεῖς συνεπειάς.»

Ούτω, κύριοι, δ τεραστικὸς μηχανισμὸς τὸν δόπιον μόλις σάς περιέγραψα, δ ἔκτος εἰς τὸν κόσμον σήμερον, δ τρίτος αὔριον, δ ἀποτελεση, ἐν περιπτώσει μιᾶς τοιαύτης ἀνάγκης, τὴν Ἑλληνικὴν συμβολὴν εἰς αὐτὴν τὴν Ναυτιλιακὴν 'Ομοσπονδίαν.

TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS

IBEX HOUSE (SUITE 275/281)

MINOIES

LONDON E. C. 3

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ. (4ΟΣ ΟΡΟΦΟΣ)

ΤΗΛΕΦ. 40.790

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: TROSHIP

N. J. GOULANDRIS LTD.,

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

L O N D O N E.C. 3

CABLE ADDRESS: **LANFALL - LONDON**

TEL. ROYAL 7431

UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: **OKEANIS - NEW YORK**

TEL. TEMPLETON 8-6900

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: **ADRIAD - PIRAEUS**

TEL. 475-284

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΓΕΝΟΜΕΝΟΥΣ

ΤΑ ΠΕΝΗΝΤΑ ΕΤΗ ΤΗΣ "ΘΗΡΑΪΚΗΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑΣ,"

'Από τὸ φορτηγὸν τῶν 250 τ. «Ισμήνη» εἰς τὸ σοῦπερ τάνκερ «Κίγκ Θήρας». — 'Η ἐπιχειρηματικὴ φυσιογνωμία τοῦ Πέτρου Μ. Νομικοῦ. — Μία ἐπιβλητικὴ διαδρομὴ ἡμίσεως αἰώνος εἰς τὸν ἔλληνικὸν καὶ τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίβον. — Πολυμερὴς ἐπίδοσις, εἰς τὰ φορτηγά, τὰ δεξαιμενόπλοια, τὰ ἐπιβατηγά. — 'Η ἐκμετάλλευσις καὶ ἡ ἐμπορία τῆς κισσήρεως. — 'Ο κ. Μάρκος Νομικὸς ἀνασυγκροτεῖ τὴν ἐπιβατηγὸν μας ναυτιλίαν. — "Ἐνας στόλος νεοτεύκτων ποντοπόρων πλοίων. Καὶ τώρα ἐπὶ σκηνῆς ἡ τρίτη γενεά..."

"Η πεντηκονταετία μιᾶς οἰασδήποτε ἐπιχειρηματικῆς εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἀποτελεῖ αὐτὸν καθ' αὐτὸν σημαντικὸν γεγονός, ἃν ληφθῇ ὑπὲρ ὅφιν ἡ ρευστότης τῶν παραγόντων τῆς οἰκονομικῆς καὶ πολιτικῆς ζωῆς τοῦ τόπου μας κατὸν τὸ πρόσφατον, ἀκόμη, παρελθόν.

"Η πεντηκονταετία, ὅμως, μιᾶς ναυτικῆς ἐπιχειρηματικῆς εἰς τὴν Ἑλλάδα, συνιστᾷ ἐπίτευγμα πρώτου μεγέθους, δεδομένης τῆς προσθέτου ἀστοθείας ὑπὸ τῆς ὥποιας κυριαρχεῖται ὁ χώρος — ἡ θάλασσα — καὶ ὅπου ὁ ἐφοπλισμὸς ἀναπτύσσεται τὴν δραστηριότητά του. Ἀπαιτεῖται πρωτοθυρία σκέψεως καὶ ἐνεργείας, εὑρεῖται διορατικότης, σπανία σύνεστις, μεδοδικὴ καὶ ἐπίμονος ἔργασία, προσέτι δὲ πνεῦμα οἰκονομίας καὶ νοικοκυροσύνης, καθὼς καὶ ἀνεπτυγμένη ικανότης προσφρογῆς, διὰ νὰ «οἰκοδομηθῇ ἐπὶ τῶν κυμάτων» καὶ ὑπὸ τὸν εὔμετάνδολον ἔλληνικὸν οὐρανόν, ἔνα ἐπιχειρηματικὸν οἰκοδόμημα, σταθερῶς ἴσχυροποιούμενον καὶ ἀναπτυσσόμενον, ὥστε νὰ τελῇ ἐν πλήρει ἀκμῇ κατὰ τὴν πεντηκονταετηρίδα του καὶ νὰ προσβλέπῃ μὲ βεβαιότητα εἰς ἑκατονταετή καὶ πλέον σταδιοδρόμιον.

Ἄυτὰ ὡς προλεγόμενα τοῦ συντόμου χρονικοῦ τῆς «Θηραϊκῆς Ἀτμοπλοΐας» (Πέτρου Νομικοῦ), τὸ ὄποιον ἀκολουθεῖ. Νομίζουμεν, ὅτι συνιστοῦν τὸ ἐνδεδειγμένον πρῆσμα, διὰ τοῦ ὥποιού εἰναι δυνατή ἡ ἀκριβῆς στάθμισις τοῦ εἰδικοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ εὐρυτέρου ρόλου, τὸν διεδραμάτισεν ἡ ἑταῖρια αὐτῆς, ἐπὶ μίαν πεντηκονταετίαν (1911 — 1961) ἀπὸ τῆς συστάσεως της.

Εἰς τὴν βάσιν τοῦ ὑψηλοφούς, πράγματι, σημερινοῦ οἰκοδομήματος τῆς «Θηραϊκῆς», θὰ πρέπει νὰ ἀναγητήσωμεν — συνήθης ἀλλωστε περίπτωσις εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας — ἔνα μικρὸν πλοίον καὶ τὸν μόχθον καὶ τὴν εὐφύιαν ἐνὸς νησιώτου βιοπαλαιστοῦ. Τὸ φορτηγὸν ἀτμοπλοίον τῶν 250 τ. «Ισμήνη» καὶ τὸ ἐπιχειρηματικὸν διαιμόνιον τοῦ ἀειμνήστου Πέτρου Μ. Νομικοῦ. Πρόκειται διὰ μίαν ἀφετηρίαν, ἡ ὥποια βεβαίως, δὲν παρείχε τὸ ἐνδόσιμον νὰ πιστεύσῃ τις εἰς μίαν συνεχῆ ἐπὶ πεντήκοντα ὅλα ἔτη ἀνοδικὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα. Πρόκειται δι' ἓνα εξκίνημα ἀπὸ ἑκεῖνα, τὰ ὥποια χρησιμοποιούμενον τόσον ἀποτελεσματικῶς, ὅταν θέλωμεν νὰ ἀποδείξωμεν, ἵδια εἰς τοὺς τρίτους, τοὺς ἔκτος τῆς Ναυτιλίας, ὅτι ἡ παρούσα ἐκπληκτικὴ ναυτιλιακὴ μας ισχύς, δὲν εἶναι μόνον πλοίοι καὶ κεφάλαια, ἀλλὰ καὶ παράδοσις καὶ κληρονομικὴ καταβολὴ καὶ ιδιοφυΐα καὶ καλὴ τύχη ἡ καὶ εὐλογία τοῦ Θεοῦ, ἐνδεχομένως!

Τὰ πρῶτα βήματα

Εἰς μίαν κρίσιμον ἑβδομήν περίοδον, κατὰ τὰς παραμονάς τοῦ πολέμου τοῦ 1912 καὶ τῆς παγκοσμίου συρράξεως, ἐμφανίζεται εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας, ὁ νέος ἐκ Θηρας ἐφοπλιστής Πέτρος Μ. Νομικός, μὲ ἐν πλοίον, τὸ φορτηγὸν «Ισμήνη» 250 τ., αγορασθεν τὸ 1911.

Ἀφετηρία τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν στροφῆς τοῦ ἀειμνήστου Πέτρου Νομικοῦ, ἐργολάβου δημοσίων καὶ λιμενικῶν ἔργων — εἰς τὴν Σύρον, τὴν Τήνον καὶ ἀλλαχοῦ ἔξετέλεστεν ἔργα — ἥτο ἡ εὐθηγὴ μεταφορὰ τῆς νοξίας σμύριδος εἰς τὴν Σύρον, ὅποθεν παρελαμβάνετο ἀπὸ τὰ ἔξινα φορτηγὰ διὰ τὸ ἔσωτερικόν. Εἰδικὸν κρηπίδωμα, διατηρούμενον εἰσέτι εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου ἐπενόσησε καὶ κατεσκεύασεν ὁ Νομικός, ἵνα χωρὶς φορτηγίδας, ἐπιτυγχάνῃ τὴν ταχείαν καὶ εὐθηγὴν ἐκφρωτωσιν.

Τὸ δεύτερον σκάφος, φορτηγὸν καὶ αὐτό, ἡγοράσθη ἀμέσως τὸ ἐπόμενον ἔτος, τὸ 1912 καὶ ὀνομάσθη «Νικόλαος Κανελλόπουλος», πρὸς τιμὴν τοῦ μεγάλου "Ελληνος βιομηχάνου, μὲ τὸν ὥποιον ὁ Πέτρος Νομικός συνειργάζετο διὰ τὰς μεταφορὰς μεταλλευμάτων καὶ πρώτων ὄλων. Καὶ τέλος, τὸ τρί-

τὸν σκάφος, ἐπιβατηγὸν αὐτό, τῆς τότε Πανελλήνιου 'Ατμοπλοΐας, τὸ «Θεσσαλίων», ἐκτήθη τὸ 1915.

Διὰ τὴν μικρὸν τότε ἔλληνικὴν ναυτιλίαν, συγκεκροτημένην ἀπὸ μετρίας χωρητικότητος φορτηγὰ καὶ πολλὰ ἀκόμη ἴστιοφόρα καὶ ἥσιλινα σκάφη, ὃ στόλος τῶν τριῶν πλοίων τοῦ Νομικοῦ ἦτο ὑπολογίσιμος. Σημαντικὴ ἡ συμβολὴ του εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἑθνικῶν μεταφορῶν.

Τότε τὸ «Θεσσαλίων» ἔδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν Πειραιῶν — Κυκλαδῶν καὶ τὴν γραμμὴν Χαλκίδος — Βόλου — Θεσσαλονίκης, ἐνῷ τὰ ἄλλα δύο φορτηγὰ ἀπησχολούντο μέχρι τῆς ἐπιτάξεως τῶν ἀπὸ τὸ Κράτος εἰς τὰς πρὸς τὴν Ἑλλάδα ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς.

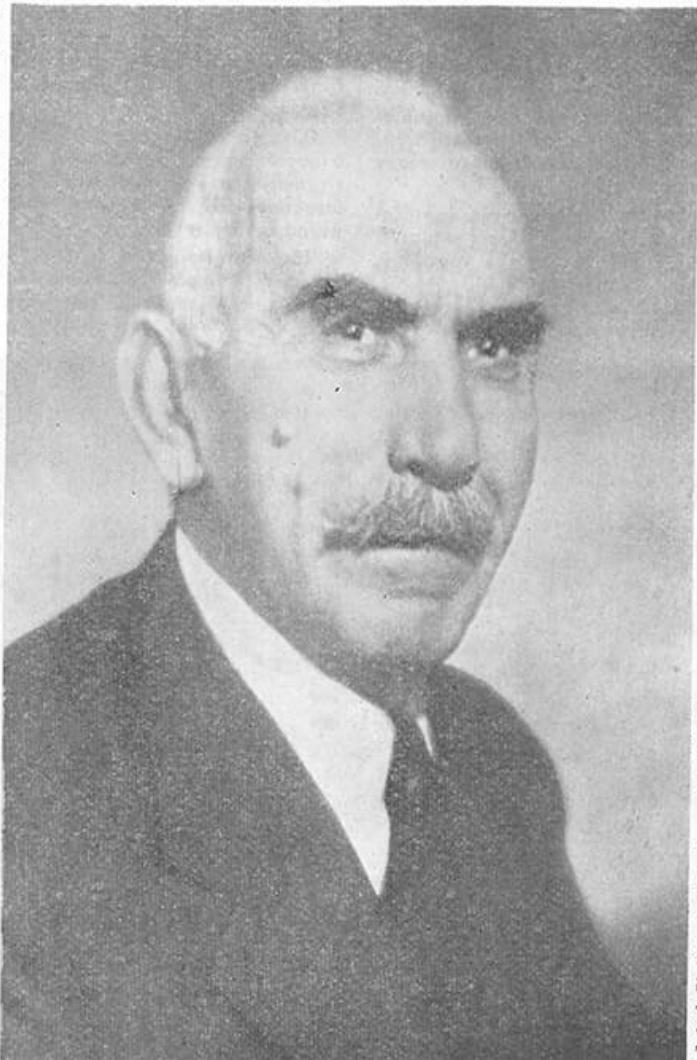
Διετήρησε τὰ τρία του σκάφη ὁ Νομικὸς μέχρι τοῦ πέραστος τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου. Ἐπέτυχε καὶ ἐκέρδισε πολλά. 'Εγκατέστησεν ἐν τῷ μεταξὺ τῆς ἐπιχειρήσεων του εἰς τὸν Πειραιά. 'Η ἀκτινοβολία της διανοίγει πλέον εὐρυτέρους ὄριζοντας. Τότε, τὸ 1918, εἰσέρχεται τὸ πρώτον εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν κονίστραιν ὁ μόλις 18ετῆς Μάρκος Π. Νομικός, φοιτήτης ἀκόμη τῆς Νομικῆς. 'Εκποιούνται τὸ «Θεσσαλίων», τὸ «Ισμήνη» καὶ τὸ «Νικόλαος Κανελλόπουλος» διὰ νὰ ἀγορασθῶν πλοία μεγαλύτερα. Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1922 καὶ 1925 ἡ ἐφοπλιστικὴ δραστηριότης τῆς ἑταῖριας Πέτρου Νομικού, συγκροτεῖται ἀπὸ τὰς κάτωθι μονάδας: «Θράκη 900 τ., «Πέτρος Νομικός I» 3.700 τ., «Ἀσπασία» 1.200 τ., «Εὐάγγελος Νομικός» 800 τ. καὶ «Μαριέττα Νομικοῦ» 2.500 τ.

Τὰ ἔξ αυτὰ φορτηγὰ ἐπιδίδονται εἰς τὰς ἔλληνικὰς μεταφοράς, ἀνάγονται, ὅμως, σὺν τῷ χρόνῳ καὶ εἰς τὸν εὐρύτερον πόντον. Εύρισκομεθα ἀλλωστε εἰς μίαν γενικὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλιακῆς μᾶς δραστηριότητος.

"Οταν τὴν 21ην Ιουνίου 1930, ιδρύεται ἡ «Θηραϊκὴ 'Ατμοπλοΐα» Πέτρος Μ. Νομικός» Α.Ε. 'Εμπορίου καὶ Ναυτικῶν 'Ἐπιχειρήσεων, ἡ δραστηριότης τοῦ ἐκ Θήρας ἐφοπλιστοῦ εὐρίσκεται εἰς ζηλευτὴν ἀνάπτυξιν. Παρ' αὐτὸν καὶ ὁ υἱός του Μάρκος, Ἀποφασιστικῶς πλέον παραλαμβάνει τὴν σκυτάλην ἀπὸ τὰς πατρικὰς χειρας. Μὲ θέρμην ἀναιμιγνύεται εἰς τὴν ἐπιχειρήσιν τοῦ πατρός του καὶ μὲ ιδιαιτέρων ἐνδιαφέρον ἐπιδίδεται εἰς τὴν εὐρυτέραν ὄργανωσίν της.

"Ιδρυτας τῆς «Θηραϊκῆς», τῆς ὁπίστας ἔδρα ωρίσθη ὁ Πειραιεύς, καὶ διάρκεια τὰ 30 ἔτη, είναι οἱ Πέτρος Μ. Νομικός, Μάρκος Π. Νομικός, Ἀρ. Καραγεώργης, Π. Θ. Θηραίος, Σ. Τεγόπουλος, Ν. Α. Εξάρχος, καὶ ὁ Θ. Π. Θηραίος. 'Ο στόλος ἔξ ἄλλου τῆς νέας ἑταῖριας περιλαμβάνει ὁκτώ φορτηγὰ καὶ ἔν δεξαιμενόπλοιον, ἥτοι τὰ ἀκόλουθα σκάφη: «Πετράκης Νομικός» 6.500 τ. d.w., «Πέτρος Νομικός II» 7.800 τ., «Νεράϊδα» 4.000 τ., «Μαριέττα Νομικοῦ II» 8.500 τ., «Ἐρμιόνη» 500 τ., «Μεσσαριά Νομικοῦ» 1.700 τ., «Θηρεσία Νομικοῦ» 2.000 τ., «Πετράκης Νομικός III» 11.000 τ. (τάνκερ ἀπὸ τὰ πρότα τὸ ἔλληνικα) καὶ τὸ νεότευκτον «Ἀσπασία Νομικοῦ» 9.200 τ. Τὰ περιουσιακὰ δεδομένα ἔξ ἄλλου τῆς νέας ἑταῖρίας, είναι σημαντικά, ἔξασφαλίζουν εὐχέρειαν καὶ εὐρυτάτην πίστιν εἰς τὰς ἐν τῷ ἔσωτερικῷ καὶ τῷ ἔξωτερικῷ συναλλαγάς της.

"Ο Πειραιεὺς παραμένει τὸ κέντρον τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τοῦ Οίκου Νομικοῦ. 'Εντεῦθεν διενηργεῖτο ἡ διαχείρισις τῶν σκαφῶν τῆς «Θηραϊκῆς» ἐπὶ μίαν δεκαετίαν. 'Εντεῦθεν προσεδίδοντο αἱ κατευθύνσεις μιᾶς πολυσχιδοῦς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος. Διότι ὁ υἱός Νομικός, διευρύνει πλέον τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ Οίκου. 'Επιδίδεται εἰς ἀσφαλιστικὰς ἐργασίας — πρώτος τὸ 1917 ἀνέλα-



Ο ἀειμνηστος Πέτρος Μ. Νομικός.

βε την κάλυψιν ἀσφαλιστικών κινδύνων — εἰς τὸ γαιανθρακεμπόριον, εἰς τὰς εἰσιγωγὰς τοῦ θείου ἐκ Σικελίας, εἰς τὴν ἀνόρυξιν καὶ τὴν εὐρυτέραν ἐμπορίαν τῆς κισσήρεως τῆς μικρᾶς γεννετείρας τῶν Νομικῶν, τῆς Σαντορίνης.

Ἄλλα τὸ εὐρύτερον πνεῦμα καὶ ἡ ἐπιχειρηματικὴ διορατικότης ὑπὸ τῶν ὁπίων προσεδίδοντο αἱ κατευθύνεις εἰς τὴν «Θηραϊκήν» ἀποδεικνύοντας ἀπὸ τὰς μετέπειτα πρωτοβουλίας, τὰς ὁπίας ἔλασθεν ὁ Μάρκος Νομικός. Συνιστῷ γραφείον εἰς τὸ Λοδίνον διὰ τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων τῆς «Θηραϊκῆς» καὶ πελατῶν ἐφοπλιστῶν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν μεγάλον ὀλλανδικὸν γαιανθρακεμπορικὸν Οἶκον COAL TRADING. Ναυπηγεῖ, μεταξὺ τῶν ὀλίγων ἐφοπλιστῶν ποὺ ἐστράφησαν προπολεμικῶς πρὸς τὰ ναυπηγεῖα, τὸ «Ἀσπασία Νομικοῦ». Μετέχει τῆς συστάσεως τῆς «Ἐλληνικῆς», τῆς τόσον λαμπρῶς ἀναπτυχθείσης ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν, τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου.

Μετά τὸν πόλεμον

Ο πόλεμος ἀνακόπτει τὴν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα τῆς «Θηραϊκῆς Ἀτμοπλοΐας». Μὲ τὴν λῆξιν του καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς εἰρηνικῆς ζωῆς, ἀποδύεται αὐτὴ εἰς τὸν ἀγῶνα διὰ τὴν ταχείαν ἀνασυγκρότησιν της.

Τὸ 1945 οἱ ἀνήσυχοι προοπτικαὶ τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ ἐπισημαίνουν τὴν ἀνάγκην τῆς στενωτέρας συγκοινωνικῆς συνδέσεως τῆς Ἑλλάδος μετά τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἀγοράζεται τὸ ὑπερωκεάνιον «PUEBLA». Τὸ πλοίον αὐτὸν δὲν ἔφερε τύχην εἰς τὴν ἐταιρίαν, δὲν ἀνταπεκρίθη εἰς τὰς προσδοκίας τῶν πλοιοκτητῶν του, χωρὶς ὅμως, ὡς ἔκ τῶν πραγμάτων ἀπεδείχθη, νὰ μὴ δικαιωθῇ ἔστω καὶ ὑπὸ ἄλλην δισχείρισιν, ἡ ὅρθη κατανόησις διὰ τὴν γραμμὴν B. Ἀμερικῆς. Ἐπωλήθη τὸ «PUEBLA» μετὰ τὸ πρώτων ταξίδιον του. Ἐπ' αὐτοῦ, εὔρε τὸν θάνατον, ὁ ιδρυτὴς τῆς «Θηραϊκῆς», ὁ Πέτρος Μ. Νομικός.

«Ἡ ναυτιλούμενη Ἑλλὰς ἔχεσse ἔνα αὐτοδημιούργητον τέκνον της. Ἡ τολμηρὰ καὶ συνετὴ ταύτοχρόνως πρωτοβουλία του, συνέθεσαν μίαν ἔχωριστην προσωπικότητα. Ἀρχηγὸς πλέον τοῦ Οἴκου Νομικοῦ, ὁ ιδιός του ἐκλίποντος, Μάρκος. Εἶναι καὶ αὐτὸς προκισμένος μὲ τὰς ἀρετὰς τοῦ πατρός του, προσέτι δὲ διαθέτει εὑρεῖαν μόρφωσιν καὶ μεγάλην πειρατὴν τῆς πολυετοῦς ἥδη ἀναστροφῆς του μὲ τὴν ἐπιχείρησιν. Ἀποδεικνύεται, ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἑτῶν, ἀντάξιος συνεχιστής τοῦ ἔργου τοῦ Πέτρου Νομικοῦ. Αὔξανει τὸν στόλον τῆς «Θηραϊκῆς» καὶ διευρύνει ἀποτελεσματικῶς τὴν δραστηριότητα της. Τὸ «Πέτρος Νομικὸς III» ἀποτελεῖ τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν προσθήκην εἰς τὴν «Θηραϊκήν» μετὰ τὸ «Πουεπτλα». Εἶναι τύπου λίμπερτο, ἐκ τῶν 100, ὅπως καὶ παρεχωρήθησαν εἰς τὴν Ἑλλάδα ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως. Τὸ 1947 ἀγοράζεται καὶ δεύτερον σκάφος. Εἶναι τὸ τάνκερ «Πετράκης Νομικὸς III» 15.500 τ. d.w.

Ἡ ἐπάνοδος

Ἄλλα ὁ Μάρκος Νομικός πιστεύει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ὑπόθεσιν. Πρῶτος ἐπανέρχεται ἀπὸ τὸ ἔξωτερον διὰ νὰ ἐπανεγκαταστήσῃ ἐδῶ τὴν ἔδραν τῆς ἐπιχειρήσεως του. Μὲ τὴν διορατικότητα ποὺ διακρίνει αὐτὸν, ὅπως καὶ τὸν πατέρα του, προβλέπει τὴν ἀνάγκην τῆς σιδηροδιομηχανίας. Τὸ ἔργον τῶν Ναυτηγείων τοῦ Σκαραμαγκῆ ὑπῆρξε ἡ πρώτη ἐναπέντεσις τοῦ κ. M. Νομικοῦ. Ὁ κ. Νιάρχος τὸ ἀνέλαβε καὶ τόσον ἐπιτυχώς τὸ ἐπραγματοποίησεν.

Ίδουν καὶ ὁ ἀπολογισμὸς τῆς τελευταίας δεκαετίας τῆς ἑορταζομένης πεντηκονταετίας. Εἶναι ἐπιβλητικός. Σὺν τοῖς ἄλλοις σημαίνει τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ Οἴκου Νομικοῦ εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν, εἰς τὴν ὁπίων πρὸ τεσσαράκοντα ἑτῶν εἶχεν ἀσχοληθῆ.

Τὸ 1951 πωλεῖται τὸ «Ἀσπασία Νομικοῦ» εἰς τὴν N. Υόρκην εἰς καλὴν τιμήν, τὸ ἐπόμενον ἔτος ἀγοράζεται τὸ φορτηγὸν «VOLCAN»

11.000 τ. d.w., τὸ ὁποῖον καὶ πωλεῖται ἐπίσης μετά τινας μῆνας ἀντὶ 650.000 δολαρίων, διὰ νὰ ναυπηγηθῇ τὸ 1953 τὸ τάνκερ «Ἀσπασία Νομικοῦ» 21.000 τ. d.w.

Εἰς τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν

Ταύτοχρόνως ἡ «Θηραϊκή» στρέφεται πρὸς τὴν ἀκτοπλοΐαν. Ἡ ἀνήσυχος προοπτικὴ τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ συλλαμβάνει τὴν μελλοντικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ εἰς τὴν χώραν μας καὶ κατευθύνει ἥδη μέρος τῆς δραστηριότητος τῆς ἐταιρίας του πρὸς τὸν κλάδον τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων. Οὕτω, μετέχει εἰς τὸν πλειοδοτικὸν διαγωνισμόν, τὸν ὁποῖον προεκήρυξε τὸ κράτος διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν τεσσάρων ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῶν ναυπηγηθέντων ἔναντι ιταλικῶν ἐπανορθώσεων. Τρία ἐκ τῶν πλοίων αὐτῶν κατακυρώνυται εἰς τὴν «Θηραϊκήν», τὰ ὥρατα δηζελοκίνητα ἐπιβατηγά «Μισούλης», «Κανάρης» καὶ «Καραϊσκάκης», τὰ ὁποῖα καὶ ὀρχίζουν ἀμέσως τὴν ἐκτέλεσιν πυκνῶν δρομολογίων μεταξὺ τῶν λιμένων τοῦ ἑσωτερικοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ Βρινδησίου.

Τὴν 16ην Ιουνίου 1952 ἐκοινοποιήθη εἰς τὴν «Θηραϊκήν» ἡ κοινὴ ἀπόφασις τῶν Ὑπουργείων Ναυτιλίας, Συντονισμού, καὶ Οἰκονομικῶν διὰ τὴν ὁποίας κατεκυρώνυτο εἰς αὐτὴν τὰ δηζελόπλοια «Κανάρης» ἀντὶ 1.351.000 δολ., καὶ «Μισούλης» ἀντὶ 1.401.000 δολ., ἐνῷ τὴν 2αν Αύγουστου δι' ἐτέρας κοινῆς ἀποφάσεως τῶν τριών ὑπουργῶν κατεκυρώνυτο εἰς τὴν «Θηραϊκήν» καὶ τὸ δηζελόπλοιον «Καραϊσκάκης» ἀντὶ 1.250.000 δολαρίων. Οφέλησεν ὁ κ. Νομικὸς τὸ Δημόσιον διὰ τῆς παρεμβάσεως του εἰς τὴν δημοπρασίαν περὶ τὸ ἐκατομμύριον δολ. Ἀπρόθυμοι ήσαν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοΐας νὰ προσφέρουν πειραστήρα τῶν 800 χιλ. δολαρίων. Διαθέτουσα ἡ «Θηραϊκή» τὴν τριάδα αὐτῶν τῶν νέων ἐπιβατηγῶν μονάδων, δίδει τὸν τόνον διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ βελτίωσιν τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας καὶ ἔξοπλιζε τὸν βαθμισίας ἀναπτυσσόμενον θαλάσσιον τουρισμόν, μὲ τὸ τόσον ἀναγκαῖον δι' αὐτὸν, συγχρονισμένον πλωτὸν ὑλικόν.

Ἡ δραστηριότης τῆς «Θηραϊκῆς» εἰς τὸν κλάδον τῶν ἐπιβατηγῶν αὐξάνει πλέον ἀλματῶδως. Τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1952 μεταφέρονται τὰ γραφεῖα της εἰς καταλληλότερα στέγην (μέγαρον ΤΑΝΠΥ), προσλαμβάνονται νέοι ὑπάλληλοι, ἐνῷ μετὰ ἓν ἔτος περιποτού, τὸν Νοέμβριον τοῦ 1953, ἀγοράζονται παρ' αὐτῆς τὰ δύο ἑξ ιταλικῶν ἐπίσης ἐπανορθώσεων μεσογειακά ἐπιβατηγά «Αγαμέμνων» καὶ «Ἀχιλλεὺς» ἀντὶ 5.855.000 δολαρίων.

Ἐγκαινιάζεται ἡ γραμμὴ τῆς Βενετίας διὰ πρώτην φοράν, μὲ Ἑλληνικὸν σκάφος, ἥτις ὡς ἀπεδείχθη κατέστη τὸ κέντρον καθόδου τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Μεσόγειον. Τυπικαὶ ὅλως διαφοραὶ κατὰ τὴν διενεργηθεῖσαν δημοπρασίαν ἔφερον τὸν κ. Νομικὸν εἰς τὴν ἀπόφασην τῆς ἐπιστροφῆς τῶν δύο σκαφῶν εἰς τὸ Δημόσιον. «Ἐν τῷ μεταξύ, ὅμως, τὸ καλὸν ὄνομα τῆς «Nomios Lines» εἶχεν ἐδραιωθῆ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Ἀπόλυτος διαπιστοῦται ἡ ἐμπιστούσην τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ, τῶν ξένων, πρὸς τὰ πλοῖα Νομικοῦ.

Οὕτω, ὁ στόλος τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς «Θηραϊκῆς» μὲ τὸν κυανούν σταυρὸν εἰς τὰς καπνοδόχους του, προωθεῖ τὴν δραστηριότητα του εἰς δύο διόληρον την Μεσόγειον, διανοίγων εὐρείας λεωφόρους διὰ τὴν διοχέτευσιν εἰς τὴν Ἑλλάδα τοῦ δύοντος διογκουμένου τουριστικοῦ ρεύματος ἐξ Εὐρώπης.

Ίδουν καὶ ὡρισμένοι ἀριθμοὶ ἀπὸ τὴν δραστηριότητα τῶν ἐπιβατηγῶν τῆς «Θηραϊκῆς Ἀτμοπλοΐας»:

Τὰ τρία ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατηγά τῆς ἐταιρίας Νομικοῦ μετέφερον κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ τὸ 1952 — 1960, 2.476.518 ἐπιβάτες, ήτοι



*Απὸ τὰ νεότευκτα σκάφη τοῦ Οἴκου Νομικοῦ: Τὸ τάνκερ «Κίκη Θρασ» τόννων d.w. 32.500, ναυπηγήσεως ισπωνικής, τοῦ 1956.

τό έν τρίτον τού πληθυσμού τής 'Ελλάδος.

Τὰ δύο μεσογειακὰ ἐπιβατηγά «Ἀχιλλεὺς» καὶ «Ἄγαμέμνων» μετέφερον κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ 1954 — 1959, 195.635 ἐπιβάτας, ἐκτελοῦντα δρομολόγια μεταξὺ Πειραιῶς καὶ λιμένων τῆς Δυτικῆς καὶ τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου.

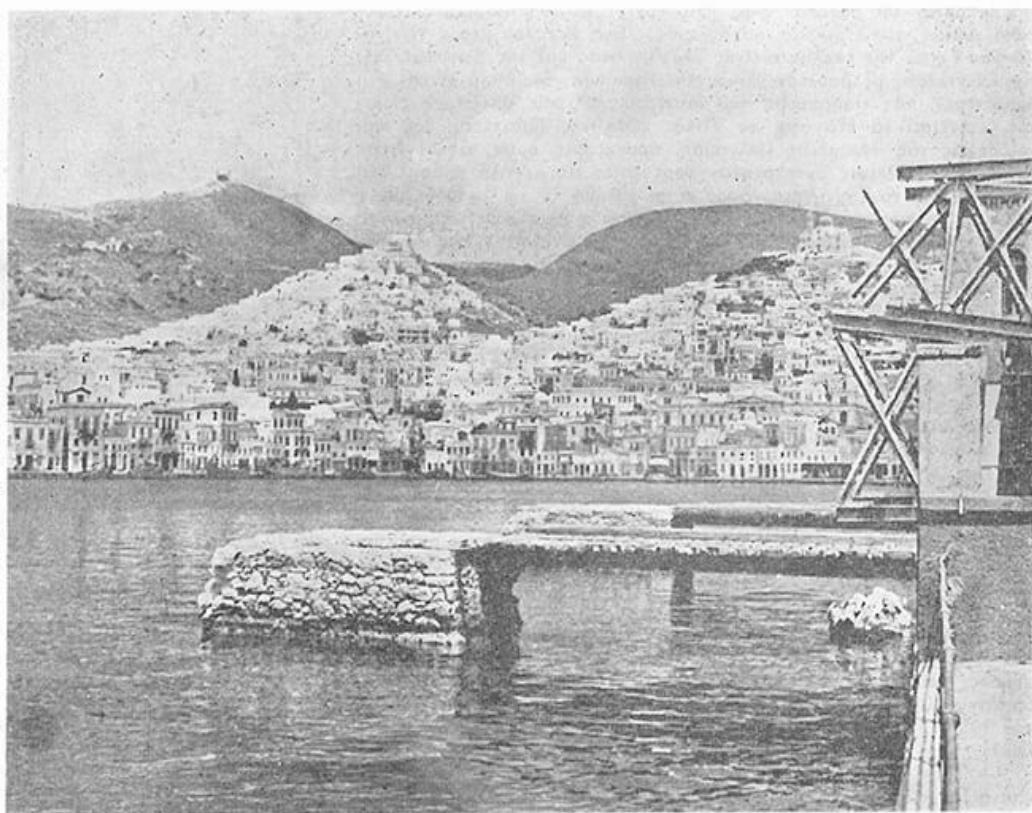
"Ηδη ἡ «Θηραϊκὴ 'Ατμοπλοΐα» πραγματοποιεῖ ἔνα ἀκόμη σημαντικὸν βῆμα πρόσδου, ἐνισχύουσα τὸν στόλον τῆς διὰ τοῦ νέου, γερμανικῆς ναυπηγῆσεως, ἐπιβατηγοῦ «Δῆλος». Δηζελοηλεκτρικὸν τὸ νέον σκάφος, μὲ ταχύτητα 19 μιλίων, διαθέτει 200 κλίνας καὶ πολυτελεῖς θαλαμίσκους, εύρυτάτους κοινοχρήστους χώρους καὶ καθολικὸν κλιματισμὸν. Είναι τὸ πλέον συγχρονισμένον τουριστικὸν μας σκάφος. Διὰ τῆς νέας αὐτῆς μονάδος, ἥτις θὰ χρησιμοποιηθῇ τόσον διὰ τὴν ἑκτέλεσιν κρουαζιερῶν ὅσον καὶ τακτικῶν δρομολογίων, ἡ «Θηραϊκὴ 'Ατμοπλοΐα» θὰ χωρίσῃ εἰς νέας καινοτομίας εἰς τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας τῆς χώρας.

Καθ' ὃν χρόνον, ὅμως, σημειούται ἡ τοιαύτη πρόσδοση εἰς τὸν κλάδον τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῆς ἑταιρίας, πραγματοποιεῖται καὶ μία εύρυτάτη ἀνάπτυξις τοῦ κλάδου τῶν φορτηγῶν πλοίων της. "Ἐνα λεπτομερὲς καὶ καλῶς μελετημένον πρόγραμμα, προβλέπει τὴν ποιοτικήν του βελτίωσιν, τὴν ἔκποίσην δηλαδὴ τῶν πολαιῶν μονάδων καὶ τὴν ἀγορὰν νέων. Οὕτω, κατὰ τὴν ἀνασκοπουμένην περίοδον ἡ «Θηραϊκὴ» ἀπέκτησε τὰ ἀκόλουθα νεότευκτα πλοῖα:

«Μαριέττα Νομικοῦ», δεξαμενόπλοιον 21.000 τ. d.w. τοῦ 1954, «Κίγκ Αίγενυς» φορτηγὸν 12.000 τ. d.w. τοῦ 1956, «Κίγκ Θήρας» δεξαμενόπλοιον 32.500 τ. d.w. τοῦ 1958, «Κίγκ Πηλεὺς» δεξαμενόπλοιον 32.500 τ. d.w. τοῦ 1958, «Κίγκ Μίνωας» φορτηγὸν 14.400 τ. d.w. τοῦ 1958 καὶ «Κίγκ Θησεὺς» φορτηγὸν 13.050 τ. d.w. τοῦ 1960. "Απαντά τὰ σκάφη ταύτη τελούν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ἀπασχολοῦν ἄνω τῶν 400 ναυτικῶν, οἵτινες προέρχονται ἐκ τῶν Κυκλαδῶν. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι 34 ἐνδιάμερη πάστης κατηγορίας σκάφη, ἐναυπηγήθησαν ἡγοράσθησαν κατὰ τὴν πεντηκονταετίαν ὑπὸ τοῦ Οἴκου Νομικοῦ.

Αἱ ἄλλαι δραστηριότητες

Αὐτό, εἰς τὴν μεγαλυτέραν δυνατήν συντομίαν, εἶναι τὸ χρονικὸν τῆς πεντηκονταετρίδος τῆς «Θηραϊκῆς». Συνθέτει μίαν ἐπιχειρηματικὴν ἐποποίην, τῆς ὧδης ἀφετηρίας ἥτο τὸ μῆδεν καὶ ἡ ἀνέλιξις ταχεῖα καὶ ἐπιδιλητική. "Η ἑταιρία τοῦ Πέτρου Νομικοῦ κατευθύνει μὲ ἴσην ἐπιτυχίαν τὴν δραστηριότητά της εἰς ποικίλους τομεῖς — φορ-



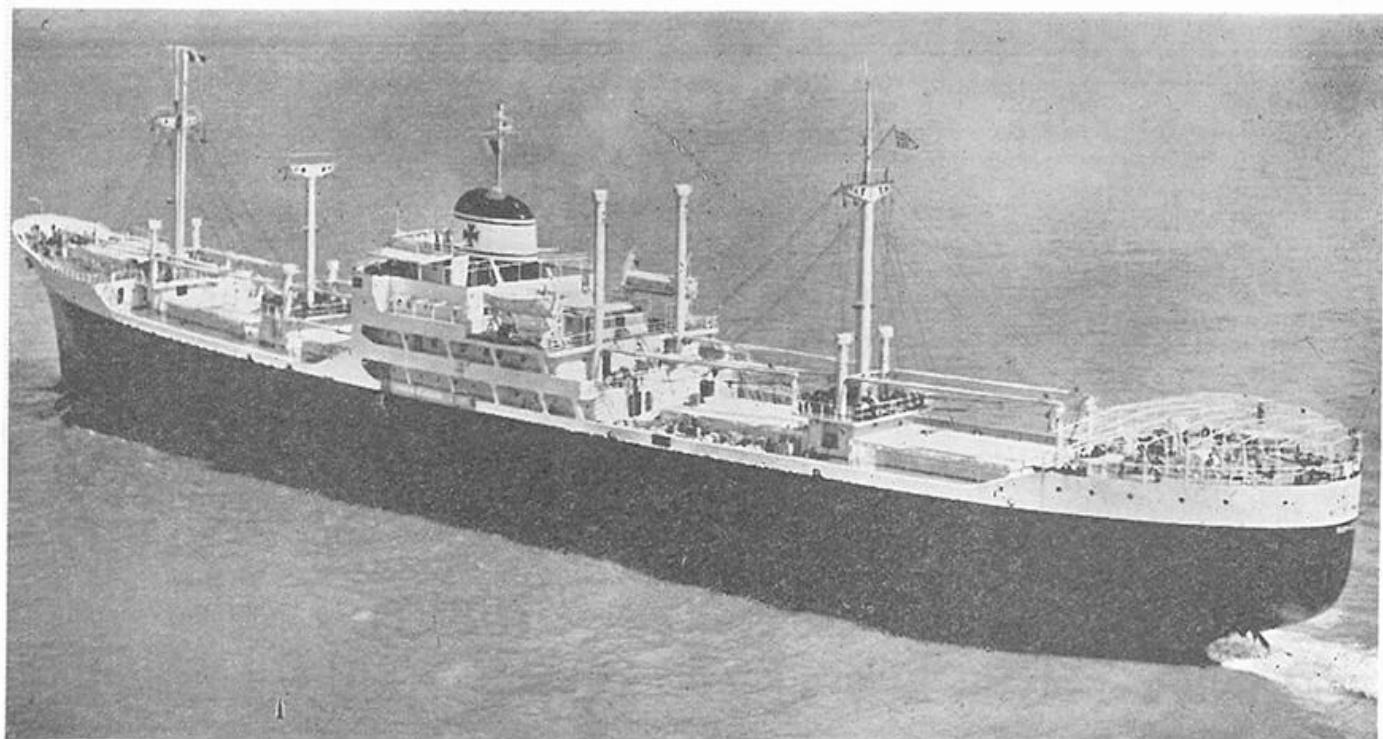
Τὸ κρηπίδωμα, ὅπως καὶ τώρα εἰσέτι διατηρεῖται εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου, διά τοῦ ὁποίου ὁ Πέτρος Νομικός ἔξεφόρτωνε τὴν ομύριδα κατὰ τὸ 1912.

τηγά, δεξαμενόπλοια, ἐπιβατηγά — προσαρμόζεται μὲ σπανίαν ἵκανότητα πρὸς τὰς ἔκαστοτε ἐπικρατούσας συνθήκας τόσον εἰς τὴν Ἑλλάδα ὅσσον καὶ διεθνῶς, περιορίζει τὴν δραστηριότητά της κατὰ τὸν πόλεμον, διὰ νὰ τὴν ἀναπτύξῃ εἰς τὸ ἔπακρον μετ' αὐτὸν, ἐνῷ ἐντὸς μιᾶς διετίας σχεδόν, ἀνανεώνει μὲ νέας καὶ συγχρονισμένας μονάδας, τὸν φορτηγὸν της στόλου.

Συμπέρασμα: 'Η «Θηραϊκὴ» εἰς τὰ πενήντα ἔτη ἀπὸ τῆς ιδρύσεως της διατηρεῖ σφρίγος καὶ νεανικότητα, ποὺ πρεξιφοῦν τὴν ἀνοδικήν της πορείαν καὶ εἰς τρίτην γενεάν. Μετὰ τὸν Πέτρον Νομικόν, ὁ υἱός του Μάρκος. Καὶ τώρα εἰς τὸ προσκήνιον ὁ Πέτρος Νομικός. ὁ ἔγγονός.

Σχεδόν παραλλήλως μὲ τὴν δραστηριότητα τοῦ Οἴκου Νομικοῦ εἰς τὸν ναυτιλιακὸν χώρων, ἐπισημαίνεται καὶ ἡ ἐπίδοσίς του εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὴν ἐμπορίαν τῆς Θηραϊκῆς γῆς, τὴν ὁποίαν ὅμοιος ἀνέδειξεν διεθνῶς, ὡς ἔνα σπουδαίον οἰκοδομικὸν ὄλικον. Χρειάζεται νομίζομεν διὰ νὰ δλοκληρωθῇ ὁ ἀπολογισμὸς αὐτὸς τῆς πεντηκονταετίας τῆς «Θηραϊκῆς» καὶ τὸ συνοπτικὸν χρονικὸν τῆς παραλλήλου αὐτῆς ἐπιχειρηματικῆς ἐπιδόσεως τεῦ ιδρυτοῦ της.

Τὸ 1918 ὁ ἀείμνηστος Πέτρος Νομικός ἐπιδίδεται τὸ πρῶτον εἰς

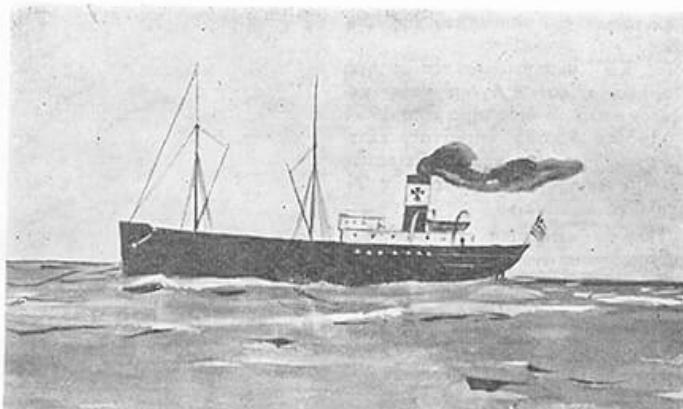


Τὸ νεότευκτον (τοῦ 1958) γαλλικῆς κατασκευῆς φορτηγὸν «Κίγκ Μίνωας» τὸν. d.w. 14.000. Ἀνήκει καὶ αὐτὸς εἰς τὸν Οἴκον Νομικοῦ.

τὴν ἐμπορίαν τῆς θηραϊκῆς γῆς, ἥτις ἥρχισε νὰ χρησιμοποιήται εὐρύτατα κυρίως, εἰς λιμενικάς κατασκευάς. Ἔνα μεγάλον μέρος τῶν λιμενικῶν ἔργων τῆς ἐποχῆς ἑκείνης τοῦ Πειραιώς καὶ τῆς Κωνστάντζης, εἶχεν ἐκτελεσθῆ μὲ βασικὸν ὑλικὸν τὴν θηραϊκὴν γῆν. Μετὰ εἴκοσι ἔτη βραδύτερον, τὰς παραμονάς τοῦ δευτέρου πολέμου, ὁ Πέτρος Νομικός, ἐπιχειρεῖ νὰ ἔξαγαγά τὸ ὑλικὸν αὐτὸ τῆς ιδιαιτέρας του πατρίδος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, προσκρούει, δύναμις, εἰς τεχνικὰς δυσχερείας (Ἑλλειψις δυνατοτήτων φορτώσεως εἰς μεγάλα σκάφη) καὶ ἔγκαταλείπει τὸ ἔγχειρημα, ἀφοῦ παρενεβλήθη ἐν τῷ μεταξὺ καὶ ὁ πόλεμος. Ἡ προσπάθεια, δύναμις, δὲν ἐμποτιώθη δριστικῶς. Μετὰ δέκα ἔτη ὁ κ. Μάρκος Νομικός ἔξπολις εἰς τὸν Θήραν ὄρυχειν του καὶ ὀργάνωντες ἀμέσως τὰς πρὸς Ἡνωμένας. Πολιτείας ἔξαγωγάς. Διπλανά συγκεκριμένων 120.000 δολαρίων καὶ ἔξπολις εἰς τὸ ὄρυχειν του μὲ συγκρότημα μηχανικῆς διαλογῆς καὶ θρυψατοποιήσεως τῆς κισσήρεως, ὡς καὶ με σκάλαν φορτώσεως, ἥτις διευκολύνει τὰ μέγιστα τὴν φόρτωσιν πλοίων ικανῆς χωρητικότητος. Διὰ τῶν ἔγκαταστάσεων αὐτῶν, ἡ φόρτωσις τῶν λίμπερτος ἐπραγματοποιεῖτο ἐντὸς τριῶν τὸ πολὺ εἰκοσιτετράρων.

Οὕτω, τὸ οἰκοδομικὸν αὐτὸ ὑλικόν, ἔλαβεν εὐχερῶς πλέον τὴν ἄγουσταν πρὸς τὰς Ἡνωμένας. Πολιτείας, ἔξαχθενταν εἰς τὸ διάστημα μᾶς ἔξαετίας 217.047 κ.μ. ἀντὶ μᾶς συναλλαγματικῆς προσόδου 362.051 δολαρίων. Αἱ διὰ τὸ ἐσωτερικὸν φορτίσεις ἀνήλθον κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα εἰς 19.769 κ.μ. συνολικῆς ἀξίας 483.225 δρχ. Ἀπὸ τοῦ 1950 ἔξ αλλου, ὁ κ. Μάρκος Νομικός ἔξησφάλισε εὐρύτερα ἀποθέματα κισσήρεως, ἐπιθυμῶν νὰ συνεχίσῃ τὰς πρὸς Ἡνωμένας. Πολιτείας ἔξαγωγάς του, διὰ τῆς ἐκμισθώσεως τῆς ἐρημονησίδος «Γυαλί», μεταξὺ Κῶ καὶ Νισύρου, τῆς ὅποιας τὰ ἀπόθεματα εἰς κίσσηριν ὑπολογίζονται εἰς 250 ἑκατομμύρια κ.μ. Μετά τὴν ἐκμισθώσιν, ὁ Οίκος Νομικοῦ, διὰ τῆς ἐταιρίας «Λάδα», ἥτις ἔχει τὴν εὐθύνην τῆς ἐμπορίας τῆς κισσήρεως, προέβη εἰς τὸν τεχνικὸν ἔξησφάλισμὸν τῶν νέων ὄρυχεων ἀντὶ διπάνης 600.000 δολαρίων. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀπὸ τὴν ἀρχὴν τοῦ 1957, ὅτε ἐγένετο ἡ πρώτη φόρτωσις κισσήρεως ἀπὸ τὴν νησίδα Γυαλί μέχρι τέλους τοῦ 1960, ἔχηκαν εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας 179.140 κ.μ. ἀξίας 230.000 δολαρίων καὶ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν 16.000 κ.μ. ἀξίας 800.000 δρχ.

Τὸ μυστικὸν τῆς σταθερᾶς ἀνοδικῆς πορείας ἐπὶ ἡμισυν αἰώνα, τοῦ Οίκου Νομικοῦ, θὰ πρέπει νὰ ἀναζητηθῇ εἰς τὴν ὄρθὴν πρόβλεψιν, ἥτις ὑπῆρξεν πάντοτε εἰς τὴν βάσιν κάθε ἐπιχειρηματικῆς του ἔξορμήσεως. Ὁ ἀείμνηστος ἰδρυτής τῆς «Θηραϊκῆς» εἶχεν ὀξεῖαν τὴν διόρασιν, ὁ νιός του ὁ δυστέραν. Πρώτος ὁ Μάρκος Νομικός διειδὲ τὸν ρόλον τοῦ πλοίου εἰς τὴν ταχεῖαν ἀνάπτυξιν τοῦ ἔθνικοῦ τουρισμοῦ, πρῶ-



Τὸ πρῶτον σκάφος τῆς «Θηραϊκῆς 'Ατμοπλοΐας», τὸ «Ιομήνη» τόννων 1.250.

τος ἐπεσήμανε τὸν λιμένα τῆς Βενετίας, ὡς δίοδον πρὸς τὴν 'Ελλάδα τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης. Αὔτος καθέρωσε τὸ λευκὸν χρῶμα εἰς τὰ ἐπιβατήγα του πλοία διὰ νὰ προσδώσῃ εἰς αὐτὰ πολιτισμένην ἐμφάνισιν, τὸν ἡκολούθησαν δὲ ἀμέσως, οἱ ἄλλοι ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταί.

'Αγαπῶν τὴν πατρίδα του ὁ Μάρκος Νομικός ἐδῶ ἔγκατέστησεν, ὅχι μόνον τὸ κέντρον τῆς ἐπιχειρηματικῆς του δράσεως, ἀλλὰ καὶ τὴν οἰκογενειακήν του ἑστίαν. Τιμῶν ἐξ ἀλλού τὴν μικρὰν ιδιαιτέραν του πατρίδα, τὴν νήσον Σαντορίνην, ὀνδεδίχθη εἰς μεγάλον εὐεργέτην τῆς κατεσκεύασης δρόμων, ἐδοήθησεν εἰς τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῆς γεωργίας τῆς διὰ τῆς εισαγωγῆς νέων μεθόδων καλλιεργείας τῆς τομάτας, ἔδωκεν ἐργασίαν εἰς τοὺς κατοίκους της διὰ τῆς ἐξορύξεως καὶ τῆς ἔξαγωγῆς τῆς κισσήρεως. Καὶ ἡ Σαντορίνη τὸν ἐτίμησεν. 'Ἐπὶ τοιάδε τὸν ἡδὺν ἐκπρωτεύει τὰς Κυκλαδας εἰς τὸ Κοινοδούλιον. Καὶ θὰ ἡδυνάμεθα ἐν κατακλειδὶ νὰ περιορισθῶμεν εἰς ἓν καὶ μόνον συμπέρασμα: 'Ο Οίκος Νομικοῦ εἶναι μία ρωμαλέα ἐπιχείρησις, μὲ ἐντόνως προσεβλημένον τὸν θέμικον της χαρακτήρα. 'Ἄξιοι μήποτε τὸ παράδειγμα. 'Η 'Ελλὰς θὰ είχεν ἀστολῶν προσαγάγει πολὺ περισσότερον τὴν Οικονομίαν της, ἂν οἶοι τὰς ἐπιχειρηματικὰς καὶ τὰς κοινωνικὰς ἐπιδιώξεις τοῦ Οίκου Νομικοῦ ἡκολούθουν.

ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

125 BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (3-1072)

WINCHES, WINDLASSES
and RENEWAL PARTS for:

AMERICAN ENGINEERING CO.
AMERICAN HOIST & DERRICK CO.
HYDE WINDLASS COMPANY
EMERSON - WALKER
HUNT TOOL COMPANY
HEAPS WATEROUS, LTD.
ALSO : COMPRESSOR PARTS

BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT
BOILER TUBES
FINNED TUBES
STUDDED TUBES
ECONOMIZER ELEMENTS
BURNER PARTS
GAUGE GLASSES
SOOT BLOWER ELEMENTS

ST. LAWRENCE SEAWAY and
PANAMA CANAL

APPROVED

FAIRLEADS

TAYLOR,

PALLISTER

ENGLAND

PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID

FOR MAIN ENGINES

AND ALL AUXILIARIES

LOCKWOOD & CARLISLE

DOUBLE SEAL RINGS

MICARTA LIQUID RINGS

ENGINES and PARTS

DE LAVAL STEAM TURBINE

DIESEL AND TURBINE ENGINES

GENERATOR AND FAN ENGINES

BALDWIN-LIMA-HAMILTON

WHITIN

TROY-ENGBERG

BABCOCK (CANADIAN)

PUMPS and PARTS

FOR

DEAN

DEMING

INGERSOLL-RAND

K. S. B. (GERMAN)

MORRIS

NATIONAL TRANSIT

WARREN

WESTCO

WORTHINGTON

HEAT EXCHANGE

CONDENSERS

COOLERS

DISTILLERS

CONDENSER TUBES

EVAPORATORS

HEATING COILS

WATER BOXES

EVAPORATOR COILS

MANILA AND WIRE ROPE FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS.

Η 53^η ΕΤΗΣΙΑ ΤΑΚΤΙΚΗ ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ

Η ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΟ 1960

‘Η Ἐμπορικὴ Τράπεζα, ἐντὸς τῆς ἀνερχομένης καὶ σταθεροποιουμένης Ἑθνικῆς Οἰκονομίας, ἐβελτίωσε περαιτέρω τὴν θέσιν της καὶ ἐπεβλήθη περισσότερον εἰς τὴν ἑλληνικὴν καὶ παγκόσμιον συναλλακτικὴν οἰκονομίαν.

Ό πρόεδρος του Δ.Σ. της Εμπορικής Τραπέζης της Ελλάδος καθηγήτης κ. Στρατής Ανθρεάδης κατά τὴν τακτικὴν ἐτήσιαν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τοῦ ιδρύματος, ἐκθέτων τὰς ἔθνικὰς καὶ διεθνεῖς οἰκονομικὰς ἔξελιξεις ὡς καὶ τὴν δραστηριότητα τοῦ Ιδρύματος κατὰ τὸ ἔτος 1960, εἶπε τὰ ἔξῆς:

Κύριοι Μέτοχοι,

"Υπὸ τὴν ὑμετέραν ἔγκρισιν τίθενται τὰ ἀποτελέσματα τῆς χρήσεως τοῦ ληξαντος ἔτους, ή εἰκὼν τῶν ὁποίων ἐμφανίζεται εἰς τὸν ὑπὸ κρίσιν Ἰσολογισμὸν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1960 καὶ εἰς τὴν ἀνάλυσιν τοῦ λογαριασμοῦ Κερδῶν καὶ Ζημιῶν. Υπόβαλλοντες τὸν Ἰσολογισμόν, εἰ- μεθα εὐτύχεις δυνάμενοι νὰ διαπιστώσωμεν διτὶ κατὰ τὸ διαδραμόν ἔτος 1960 ἡ δραστηριότης τοῦ Ἰδρύματός μας ὑπῆρξεν ιδιαιτέρως Ικανοποιητική καὶ ὡδήγησεν εἰς περαιτέρω βελτίων τῆς θέσεως αὐτοῦ ἐντὸς τοῦ ἀληγούκου τραπεζικού συστήματος. Εθιδιώτερον, κατὰ τὴν ληξίαν χρήσιν ἐπραγματοποιήθη αὔξησις τῶν χορηγήσεων τῶν ἐν 'Ελλάδι. Καταστήματόν τοῦ ἡμέτερου Ἰδρύματος κατά 35% καὶ ἐσημείωσε σημαντικὴν αὔξησιν τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς των εἰς τὸ σύνολον τῆς ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν Τραπεζῶν χρηματοδοτήσεως τῆς Οἰκονομίας. 'Ἐπετεύχθη ἐπίσης πληρεστέρα ἀξιοπόίησις τῶν διαθέσιμων τοῦ 'Ιδρύματος. 'Αποτελέσμα τούτου ὑπῆρξεν ἡ αὔξησις τῶν καθαρῶν κερδῶν κατά 20%, παρ' ὅλον διτὶ αἱ ἀπόδοσαι τοῦ πρωστικοῦ ἔβελτιώθησαν καὶ αἱ εἰσφοραὶ ὑπὲρ τῶν ἀσφαλιστικῶν ταμείων του ηγήσθησαν.

“Επιλέγοντας νά έξερθη παραλλήλως και ή έπιτευχθέσαι κατά τό 1960 ανδρός της οικονομικής δραστηριότητος της χώρας, κυρίως εις τους κλάδους της μεταποίησεως και τού έμπορίου, εις τὴν ὅποιαν ἀποφασιστικῶν συνέβαλεν ή ἀσκεῖσα πιστωτική πολιτική. Είναι δὲ δυνατὸν νά λεχθῇ δτι τό 1960 ὑπῆρξε τὸ πρῶτον μεταπολεμικὸν ἔτος, κατά τό ὅποιον ικανοποιήθησαν σχεδόν πλήρως, βάσει τραπεζικῶν κριτηρίων, αι εἰς πιστώσεις ἀνάγκαι τῆς Οἰκονομίας. Τούτο κατέστη δυνατό λόγω τῆς κατά τὰ τελευταῖα ἔτη σημειωθείσης αὐξήσεως τῶν καταθέσεων, ἐξ αἰτίας τῆς ἀδραιάσεως τῆς ἐμπιστοσύνης τού κοινοῦ εις τό ἔθνικόν μας νόμισμα.

AI ΕΕΝΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1960

Κατά τό λήξαν έτος 1960 ως Ιδιαιτέρας σημασίας θέματα δύνανται νὰ σημειωθούν οι ἔκδηλωσεις συνέπειαι τῆς κρίσεως, τὴν ὅποιαν ἐνέφαντος τὸ ισοζύγιον ἔξωτερικών πληρωμῶν τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, ἡ ἔναρξης νέας, τετάρτης μεταπολεμικῆς οικονομικῆς ὑφέσεως ἐν Ἡν. Πολιτειαῖς καὶ ἡ συνέξισις τῶν ἔξελίξεων τῶν σχετιζομένων πρὸς τὴν δημιουργίαν εύρυτέρων οικονομικῶν χώρων εἰς τὴν Εὐρώπην, τῆς ὅποιας ἡ Οἰκονομία παρουσιάσει σημαντικὴν ἀνοδον.

Τό δολλάριον, ώς είναι γνωστόν, παραπλήνως πρὸς τὸν χαρακτῆρα του ώς νομίσματος τῶν Η.Π.Α., ἀποτελεῖ τὴν βάσιν τῶν νομισματικῶν συστημάτων ὅλων τῶν χωρῶν τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου. 'Υπ' αὐτὴν δὲ τὴν ἔννοιαν τὸ λεγόμενον πρόβλημα τοῦ δολλαρίου, ἡ σταθερότης δηλαδὴ τοῦ νομίσματος τούτου, δὲν ἀπασχολεῖ μόνον τὰς Ἡν. Πολιτείας, ἀλλὰ καὶ τὰς λοιπὰς χώρας, τόσον διότι τὸ διεθνὲς ἐμπόριον διεβάγεται εἰς δολλάρια ὅσν τοις καὶ διότι ἀπὸ δολλάριον κυρίως ἀποτελεῖται τὸ συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα τῶν περισσότερων χωρῶν.

Κατά τό τέλος του 1960 και τάς άρχας του 1961 είχεν ηδη άποκατασταθή ή έμπιστοσύνη πρός τὸ δολλαρίου. Τούτο δέ, διότι κατέστη σφαέρες ὅτι ἐνδέχομένη υποτίμησης τοῦ δολλαρίου δὲν θὰ ἀπετέλει λύσιν τοῦ προβλήματος τοῦ ἀμερικανικοῦ Ισοζυγίου πληρωμών.

'Η ἀντιμετώπισις τοῦ προσδήματος τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν εἰς τὰς Ἡν. Πολιτείας ἐπιδιώκεται διά τῆς αὐξήσεως τῶν ἔξαγονων τῆς χώρας ταύτης καὶ διά τῆς συμμετοχῆς τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εύρώπης κατά μεγαλύτερον ποσοστὸν εἰς τὸ βάρος τῆς παροχῆς οἰκονομικῆς βοηθείας πρὸς τὰς υπαναπτυκότους περιοχάς. 'Ἐπι' διαφορὰ μεταξὺ τῶν ἐπιτοκίων Βορείου 'Αμερικῆς καὶ



Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, καθηγητής κ. ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ, ὁμιλῶν κατά τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν τῶν μετόχων.

Δυτικής Εύρωπης, ένώ τά είς χρυσὸν ἀπόθεματα τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, τῆς Μεγ. Βρετανίας, τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Ἐλβετίας, καλύπτοντα τὰ ἐνίσηα δέκατα τοῦ χρυσοῦ τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου, εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν διατήρησιν τῆς ἐπισκούμιας. Τὸ πρόδημα δηλαδὴ τοῦ δολαρίου, ἐκτεινόμενον πολὺ πέραν τοῦ χώρου τῆς Βορειοαμερικανικῆς Οικονομίας καὶ ἐπηρεάζοντα σχυρῶς καὶ διλας τὰς δυτικοευρωπαϊκὰς Οικονομίας, ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ κοινοῦ ὑπὸ τοῦ Δυτικοῦ Κόσμου. Θὸ πρέπει ἐπὶ πλέον νὰ ὑπογραμμισθῇ καὶ ἡ περιλαμβανομένη εἰς μήνυμα πρὸς τὸ Κογκρέσσον κατηγορηματικὴ διαβεβαίωσις τοῦ νέου Προέδρου τῶν Ἡν. Πολιτειῶν κ. Τζών Κέννεντυ, καθ' ἣν εἴτε Κυβερνήσης βάθισχυτὸν πᾶσαν προσπάθειαν, ὕστε νὰ καταστήσῃ βένανον ὅτι, ὅπως καὶ τὸ παρελθόν, οὕτω καὶ εἰς τὸ μέλλον, τὸ δολαρίουν θὰ παραμείνῃ νόμιμα υγιέστερον. Η διαβεβαίωσις αὐτῆ, εἰς τὴν ὄποιαν δὲ Ἀμερικανὸς Πρόεδρος κατέληξε μετὰ τὴν ὀνάτησιν τοῦ οἰκονομικοῦ προγράμματος τῆς κυβερνήσεως του, ἐνίσχυσε κατὰ τρόπον ἀποφασιστικὸν τὴν ἐμπιστούνην πρὸς τὸ δολαρίον.

"Η Οικονομία τών 'Ην. Πολιτειών έξι όλου, προτού αναρρώσῃ σπότιην υφεσιν τού 1958, εισήλθεν άπό τών μέσων τού 1960 εις την τετάρτην μεταπολεμικήν υφεσιν. Ο νέος 'Αμερικανός Πρόδρομος έχαρακτήρισε την σημερινήν κατάστασιν της άμερικανικής Οικονομίας ως «επηρηματικήν» και «πεποιημένην», δητι «εναλλαγμένη την διακυβέρνησην της χώρας μετά έπτα μηνών οικονομικήν υφεσιν, τριών και ημισεος έτους χαλάρωσιν, έπτα έτων μειωμένην οικονομικήν άναπτυξιν και έννεα έτων ύποχρόησιν τού άγριοτικού εἰσοδήματος».

Αντιθέτως ή οίκονυμία της Δυτικής Εύρωπης παρουσίασε σημαντική αύξηση. Κατά τό πρώτον έβδομην του 1960 ή βιομηχανική παραγωγή των χωρών της Εύρωπας ήταν Οικονομικής Κοινότητος ηγέτη κατά 13%, της δέ Μεγάλης Βρετανίας κατά 14%. Μόνον περί τό τέλος του 1960 παραπέραται ποιοί τις στασιμότης είσι την παραγωγήν καί της Δυτικής Εύρωπης. Είς την Δυτικήν Εύρωπην έπικρατεί αισιοδοξία και ύπολογίζεται ότι, έαν δὲν παραταθῇ έπι μακρὸν ή άμερικανική υφεσία, δ ἀντίκτυπος αὐτῆς δὲν θὰ καταστή δυνατόν νὰ διαπλεύσῃ τὸν Ωκεανόν. "Αλλωστε παρήλθεν πλέον ή ἐποχή, κατά τὴν δόπιαν ὑπεστηρίζετο ότι ἐν ἀπλούν κρυστάλγυμα διὰ τὴν άμερικανικὴν οἰκονομίαν

προκαλεῖ πνευμονίαν εἰς τὴν εὐρωπαϊκήν οἰκουμένιαν.
Κατὰ τὸ λήξαν ἔτος αἱ συνθήκαι δὲν ὑπέστησαν εύνοϊκαὶ διὰ τὸ ἐμπό-
ριον τῶν πρώτων υἱῶν καὶ τῶν γεωργικῶν προϊόντων γενικώτερον τοῦ-
το δ' ἔσχε δυσμενῆ ἀντίκτυπον ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν τῶν ὀλιγάτορεν ἀνε-
πτυγμένων χωρῶν, μεταξὺ τῶν ὅπερα-
ων ἔχακολουθεῖ νῦν καταλέγεται καὶ
ἡ Ἑλλάς. Αἱ συνθήκαι αὗται ἐξ ἄλ-
λου δὲν ἐπέτρεψαν καὶ τὴν βελτίω-
σιν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ναύλων, εἰς
ἥν τουλάχιστον ἔκτασιν προεβλέπε-
το αὕτη κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους

το αυτή κατά τας όρχας του επισκέψεων.
Ός είναι γνωστός, είς τάς ίδιας ναππάκτους χώρας διάφοροι διεθνείς
'Οργανισμοί παρέχουν οικονομική σύμπαραστασίαν. 'Εντός τών πλακών
σιών τούτων τά ύπο της Διεθνούς Τραπέζης παρασχέθεντα κατά τη παρελθόν έτος δάνεια αναπτύξεως
δημιούρων είς 800 έκατον μύρια δολαρία. Παραλλήλως έχορηγήθησαν ύπο του Ειδικού Ταμείου και τού
Προγράμματος Τεχνικής Βοήθειας τών 'Ηνωμένων 'Εθνών, ώς και άλλων
'Οργανισμών, μικρότερα πασσά πρός διεθνή οικονομικήν βοήθειαν.
Παρά ταῦτα, ή συμμετοχή τών Διεθνών Οικονομικών 'Οργανισμών είτε
την συνολικήν πρός υπαναπτύκτων χώρας παρεχομένην βοήθειαν είναι
εισέτι λίγη περιωρισμένη.

εἰσειτι καὶ περιπλοκής.
‘Ο ‘Αμερικανὸς πρόδεδρος κ. Τζώρτζ
Κέννεντυ ἀνέκοινώσεν δὲ, θά ληπτή
ση ἔξουσιοδότησιν τοῦ Κογκρέσου σου
ίνα ἔξετάῃ τὸ δόλον πρόγραμμα
τῆς πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν βοηθείας
ῶστε νὰ ἐνεργῇ μὲ μεγαλύτερον εὐ
καιρῷ πάντη τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν
βραχυπροθέσμων ἐπειγούσων ἀναγ
κῶν, ώς καὶ τὸ δικαίωμα νὰ ανα
λαμβάνῃ ὑποχρέωσεῖς πρὸς ὑποδο
θησιν μακροπροθέσμων ἔργων ἀνα
πτυξέως εἰς ὑπαναπτύκτους χώρας.

τῆς Ἑλλάδος, καθηγητής κ. ΣΤΡΑΤΗΣ Γενικῶν Συνέλευσιν τῶν Μετόχων.

συγκεκριμένων κατά τὸν Δεκέμβριον 1960 ὁ τιμáριθμος χονδρικῆς πωλήσεως είχεν ύψωσθαι κατά 6.1% ἔναντι τοῦ Δεκέμβριου 1959. Ἡ παραπτηρήσεισαν οὐδεὶς πρέπει νότιοι αἰδοῖοι εἰς τὰ ἀκόλουθα μὴ νομισματικῆς φύσεως αἴτια: α) εἰς τὴν λόγων περιφρίσμενης παραγγῆς ὑπεριστάσεως τῆς τιμῆς τοῦ ἐλαιολάδου καὶ τῶν τιμῶν ἄλλων γεωργικῶν προϊόντων, β) εἰς τὴν ἐπιβολὴν τῶν φορολογιῶν ὑπὲρ τοῦ Ὀργανισμοῦ Γεωργικῶν Ἀσφαλίσεων καὶ γ) εἰς τὰς διακυμάνσεις τῆς τιμῆς τοῦ χρυσοῦ. Ἁσφαλῶς δὲ νόστις τῶν αἰτίων τούτων κατά τὸ πλεῖστον παραδικῶν καὶ σι γενικώτερα οἰκονομικαὶ ἔξελιξεις δὲν δικαιολογοῦν τὴν διατύπωσιν ἀνησυχίῶν διὰ τὸ μέλλον.

ΧΡΗΜΑΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΑΞΙΩΝ

Αἱ διαμορφωθεῖσαι κατά τὸ διαρρεύσαν ἔτος 1960 διὰ τὸ ἔθνικὸν νόμισμα συνθῆκαι ἦσαν τοιαῦται, ὥστε ἐπέτρεψαν στροφήν, δὲν προηγούμενον, τῶν ἀποταμευτῶν πρὸς τὰς χρηματιστηριακάς ἀξίας. Ὁ ὅγκος τῶν χρηματιστηριακῶν συναλλαγῶν ὑψήσθη καὶ οἱ δεῖκται τῶν τιμῶν τῶν μετοχῶν ὑψώσθησαν κατά τὸν διάρκειαν τοῦ λήξαντος ἔτους, τῶν μὲν βιομηχανῶν κατά 77%, τῶν δὲ τραπεζικῶν κατά 78%, ἐνώ ἡ τιμὴ τῆς μετοχῆς τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος ἡλξθή 2.2 φοράς, γεγονός τὸ ὄποιον προσδιορίζει τὴν πρὸς τὸ ἡμέτερον "Ιδρυμα ἐμπιστοσύνην τοῦ κοινοῦ.

Ἐπιδιάλλεται νῦν ὑπογραμμισθῆ καὶ τὸ γεγονός, ὅτι παραλλήλως πρὸς τὴν ζωηρότητα τῶν χρηματιστηριακῶν συναλλαγῶν κατά τὸ 1960 σημαντικὰ κεφάλαια ἡντηλήσθων ἔκ της ἀγορᾶς κεφαλαίου. Αἱ νέαι ἐκδόσεις ἀνήλθον εἰς 1.200 ἑκατομμύρια δραχμῶν ἔναντι 407 ἑκατομ. τοῦ 1959 καὶ 364 ἑκατομμύριών δραχμῶν τοῦ 1958.

Τέλος, κατά τὸν πρώτους δέκα μῆνας τοῦ παρελθόντος ἔτους 1960, εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς χρυσῆς λίρας ἡ προσφορὰ ὑπερέδη τὴν ζήτησιν. Μεταστροφὴ ἐνεφανίσθη μετά τὴν 20ήν "Οκτωβρίου 1960, δι' οὓς λόγους ἀνέφεραμεν ἡδη. Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1961 δῆμος ἀποκατεστάθησαν ὅμαλαι συνθῆκαι, ἡ δὲ τιμὴ τῆς χρυσῆς λίρας ἐπανέρχεται εἰς τὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα, εἰς τὰ ὄποια εὐρίσκετο πρὸ τοῦ "Οκτωβρίου 1960.

Ἀποτελεσμα τῶν προηγηθειῶν διαπιστώσεων ὑπῆρχε καὶ ἡ περαιτέρω ἐνίσχυσις τῆς ροπῆς πρὸς κατάθεσιν τῆς ἀποταμεύσεως εἰς τὰς Τραπέζας καὶ τὸν λόπον τοῦς πιστωτικῶν ὀργανισμούς, κατά τὸ μεγαλύτερον διάστημα τοῦ 1960, δῆμος προκύπτει καὶ ἀπὸ τὸν ἀριθμούς, οἱ ὄποιοι παρατίθενται:

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ

Ἡ αὔξησις τῶν καταθέσεων κατά τὸ 1960 ἀνήλθεν εἰς 3.320 ἑκατ. δρχ. ἔναντι 3.611 τοῦ 1959. Μόνον κατά τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1960 ἡ αὔξησις τῶν καταθέσεων ὑπῆρχε σημαντικῶς μικροτέρᾳ τῆς σημειώσεως κατά τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ 1959. Οἱ λόγοι, οἱ ὄποιοι συνετέλεσαν εἰς τούτο, εἶναι διὰ ἑντὸς τοῦ τριμήνου τούτου ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐδόθη εἰς δημοσίων ἔγγραφην τὸ κρατικὸν δάνειον τῶν 750 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ἀφ' ἑτέρου δ' ἐσημειώθη ἡ πρόσκαιρος στροφή πρὸς τὴν ἀγορὰν τῆς χρυσῆς λίρας Ἀγγλίας.

Χαρακτηριστικόν, πάντως, εἶναι διὰ τὸ ὄψηλός ρυθμὸς τῆς αὐλήσεως τῶν καταθέσεων δὲν ἀνέκοπτη, παρ' ὅλου διὰ τὸ ὑπεβιβασθεῖσαν δύο φορᾶς τὰ ἐπιτόκια τῶν καταθέσεων ἔντὸς τοῦ 1959 καὶ δύο φορᾶς ἔντὸς τοῦ 1960. Τὰ σημειωνὰ ἐπιτόκια καταθέσεων ἐπιτρέπουν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς ἀγορᾶς κεφαλαίου, δῆμος τούτο κατεφάνη ἔντὸς τοῦ 1960, ἔξακολουθοῦν δῆμος νότιοι ἔγγραφην τὸ κρατικὸν δάνειον τῶν 750 ἑκατομμυρίων δραχμῶν, ἀφ' ἑτέρου δ' ἐσημειώθη ἡ πρόσκαιρος στροφή πρὸς τὴν ἀγορὰν τῆς χρυσῆς λίρας Ἀγγλίας.

Τὸ 1960 εἶναι δινατὸν νὰ θεωρῇ ὡς τὸ ἔτος ἐνάρξεως τῆς ἀποκαταστάσεως ὁμαλῶν πιστωτικῶν συνθηκῶν καὶ τῆς ἀποδόσεως τῆς δινατότητος ἀσκήσεως τῆς πιστωτικῆς πολιτικῆς εἰς τὰς ἐμπορικὰς Τραπέζας, δηλαδὴ εἰς τοὺς φυσικοὺς αὐτῆς φορεῖς. Τὰ προκύπταντα ἐν προκειμένῳ ἀποτελέσματα πείθουν περὶ τῆς ἀνάγκης πληρεστέρας εἰστέτι ἀποκαταστάσεως τῶν ἐν τῇ χώρᾳ πιστωτικῶν συνθηκῶν. Ἐντὸς τοῦ 1960 ἡ αὔξησις τῶν πρὸς τὴν οἰκονομίαν χορηγήσων τῶν ἐμπορικῶν Τραπέζων ισοῦται πρὸς τὴν αὔξησιν τῶν παρ' αὐταῖς καταθέσεων, ἐνώ κατά τὸ 1959 μόνον τὸ ἐν τρίτον τῶν νεοδημιουργηθειῶν καταθέσεων διετέθη διὰ τὴν αὔξησιν τῶν πρὸς τὴν Οἰκονομίαν πιστώσεων.

ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΤΩΝ ΤΡΑΠΕΖΩΝ

Κατά τὴν διάρκειαν τοῦ 1960 συνεήτηθη πρότασις, ἔλαβε δὲ μάλιστα αὐτὴ καὶ τὴν μορφὴν σχεδίου κατατεθέντος εἰς τὴν "Ἐπιτροπὴν Νομοθετικῆς Ἑξουσιοδοτήσεως τῆς Βουλῆς, διὰ τὴν ὑποχρεωτικὴν αὔξησιν τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῶν Τραπέζων, ὃστε τὸ τούτο νὰ εὐρύσκεται εἰς διώσιμενην σχέσιν πρὸς τὰς παρ' αὐταῖς καταθέσεις. Ἐπιδιόκεται δηλαδὴ διὰ τὸ τρόπου αὐτοῦ νὰ ἐφαρμοσθῇ ἀρχὴν ἡ ὄποια ἐγκατελείφθῃ καὶ εἰς τὰς ὀλίγας χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης εἰς τὰς ὄποιας παλαιότερον ἐφηρμόζετο, καθ' ὃν ἀκριβῶς τρόπον ἔχει ἐγκατατείθη καὶ ἡ διατηρουμένη ἀλλοτε ἀναλογία μεταξὺ κυκλοφορίας χαρτονομίσματος καὶ ἀποθέματος εἰς χρυσὸν καὶ ἔνον τοῦ συνάλλαγμα. Ἡ συνεχίζομένη αὔξησις τῶν καταθέσεων θὰ δόηται ἐξ ἀλλού εἰς περιπτώσεις ὃ διευθύνεται κατὰ τὸν κεφαλαίον τῶν Τραπέζων, ἡ προσφυγὴ τῶν δὲ εἰς τὴν ἀγορὰν κεφαλαίου θὰ ἀνταγωνίζεται τὰς ἐκδόσεις ἀλλων ἑταῖρων, δεδομένου, διὰ τὸ προτιμώνται, ὡς εἶναι εὐνόητον, αἱ μετοχαὶ τῶν μεγάλων Τραπέζων. Τέλος, φένται περισσότερον ἀδικαιολόγητον τὸ μέτρον τοῦτο, ἐφ' ὅσον δὲν ἀφορᾷ τὸ σύνολον τῶν Ἀνωνύμων "Ἐταιρίων.

"Ἀλλὰ καὶ δοσον ἀφορᾶ εἰς τὸ καταρτισθὲν ἐπίσης Σχέδιον Νόμου περὶ τροποποίησεως τῆς περὶ "Ἀνωνύμων "Ἐταιρίων νομοθεσίας, θὰ δόηται νὰ παραπτηρῇ διὰ, ἐδών καὶ εἰς δοσας περιπτώσεις ὃ διευθύνεται κατὰ τὸν τρόπον Ικανοποιητικόν, τοῦτο δὲν δοφείλεται εἰς ἀστελείας τῆς Ισχουρότητος νομοθεσίας, ἀλλὰ εἰς αἴτια τελείων ἀσχετα πρὸς αὐτήν. Ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸς τὸ θεσμὸν τῆς "Ἀνωνύμων "Ἐταιρίας εἶναι δινατὸν νὰ ἔξασφαλισθῇ εἰς τὴν χώραν μας δι' ἀλλων μέσων καὶ οὐχὶ διὰ τῆς τροποποίησεως τῆς σχετικῆς νομοθεσίας, ἡ ὄποια ισχύουσα ἡδη ἐπὶ μίαν τεσσαρακονταετίαν ἀπέδωσεν ἀρίστους καρπούς.

"Υποστηρίζομεν δὲ διὰ νόμοι, ἐπὶ τῶν ὁποίων βασίζονται θεσμοί, ὡς εἶναι διὰ τῆς "Ἀνωνύμου "Ἐταιρίας, δὲν ἐπιτρέπεται νὰ τροποποιώνται, χωρὶς νὰ ἔχῃ διαπιστωθῆ προηγουμένως ἡ ὑπαρξία τῆς πρὸς τοῦτο ἀνάγκης καὶ χωρὶς νὰ προηγηθῇ ἐνδελεχῆς ἔρευνα. Ἐν ἔναντις περιπτώσεως τοῦ παρόχει κίνδυνος νὰ προκληθῇ κλονισμός ἀντὶ τῆς ἐπιδιωκομένης ἐνισχύσεως τῆς ἐμπιστοσύνης εἰς τὸν θεσμὸν.

ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΤΡΑΠΕΖΑΝ

Κατά τὴν ἐπισκοπουμένην περίοδον ἡ Διοίκησις τῆς Τραπέζης ἐκάλεσε ξένους ὄργανωτάς πρὸς μελέτην τοῦ τρόπου ὄργανώσεως τῆς Τραπέζης καὶ ὑπόδειξιν τῶν ἐνδεικνυμένων βελτιώσεων. Παραλλήλως στελέχη τῆς Τραπέζης ἀπεστάλησαν εἰς τὸ ἔξωτερον πρὸς ἐνημέρωσιν περὶ τῶν ἔκει ἐφαρμοζομένων, διὰ δοσον ἀφορᾶ εἰς τὰς ἡλεκτρονικὰς μηχανάς, τῶν ὅποιων ἀπεφασίσθη ἡ ἐν καιρῷ χρησιμοποίησις. Ἡ ἀναλόφθεισα καὶ ἔξελισσομένη ὄργανωτική καὶ τεχνικὴ προσαρμογὴ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἰδρύματος ἐντὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους κατέληξεν εἰς τὴν ἀναδιοργάνωσιν αὐτῶν διὰ τῆς ίδρυσεως ἐπτά διευθύνσεων, εἰς τὴν βαθμίαν μηχανοποίησιν καὶ εἰς τὴν καθιέρωσιν συστημάτων ἀπλουστεύσεως τῆς ἔργασίας. Ἐξ αὐτῶν, παρὰ τὴν ίδρυσιν ἔπειτα νέων Καταστημάτων καὶ τὴν σημειωθεῖσαν ἐπέκτασιν τῶν ἔργων, διάπληξεις, διὰ τῆς μεταστεγάσεως, ἀνακαίνισσεως καὶ ίδρυσεως νέων Καταστημάτων.

Γενικῶς δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ συστηματικὴ προσπάθεια ἐκσυγχρονισμοῦ τῆς Τραπέζης ἀπό πλευρᾶς ὄργανώσεως, στελεχώσεως καὶ μηχανοποίησεως τῶν "Υπηρεσιῶν ἀποδίδει τὰ προσδοκώμενα ἀποτελέσματα, διότι τὸ ἡμέτερον "Ιδρυμα εύρεθη ἀπό πάσης ἀπόψεως ἐτοιμονικόν ἔχει προγραμματισθῆ διὰ τὸ προσεχές μέλλον ἡ ίδρυσις καὶ 7 ἑπέρων ἐπαρκισκῶν Καταστημάτων ὡς καὶ 7 περιφερειακῶν Καταστημάτων εἰς Αθήνας καὶ 1 εἰς Πειραιᾶ.

ΝΕΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ— ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΥΠΑΙΘΡΟΥ

Αἱ παρουσιασθεῖσαι νέαι ἀνάγκαι καὶ ἡ ἐπέκτασις τῆς ἀκτινοβολίας, τὴν ὄποια διὰ τὴν διάσημην ἡ "Εμπορικὴ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος, ἐπιδιάλλουν τὴν περαιτέρω ἐπέκτασιν τοῦ δικτύου αὐτῆς. Ἡδη κατά τὸ τρέχον ἔτος, κατόπιν ἔγκρισεως τῶν Νομισματικῶν "Αρχῶν, ίδρυθησαν ἐπτά νέα "Υποκαταστήματα. Παραλλήλως ἔχει προγραμματισθῆ διὰ τὸ προσεχές μέλλον τὸ ἡδη τὸ προσεχές μέλλον τὸν διάστημα τῶν ἔργων τοῦ Παραλλήλου Καταστημάτων καὶ 7 περιφερειακῶν Καταστημάτων εἰς Αθήνας καὶ 1 εἰς Πειραιᾶ.

Ἐπεξετάθη ἐπίσης, ἐκτὸς τῆς Ἀττικῆς, εἰς τὴν Ηπατίθρον τῆς Μακεδονίας καὶ τὴν Χίου καὶ λειτουργεῖ ἐπιτυχῶς ἡ "Υπηρεσία Υπαίθρου τῆς Τραπέζης, ἡ ὄποια διὰ τῶν κινουμένων διὰ τῶν εἰδικῶν αὐτοκινήτων Τραπέζων ἔξασφαλίζει τὴν παροχὴν τραπεζικῶν ὑπηρεσιῶν τόσον εἰς τὸν πληθυσμὸν τῆς ὑπαίθρου, χωρὶς νὰ ἀπαιτήσῃ ἀπομάκρυνσις ἐκ τῶν ἔργων των, δύον καὶ εἰς τὸν διάσημον περιηγητάς εἰς χώρους τουριστικού ἐνδιαφέροντος. "Ομοίως ἐπιτυχῶς λειτουργεῖ ἐντὸς τοῦ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022/24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex
Schlachte 15)18	Priv. 446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 45841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510 via 4151	
NORDENHAM	Tel. 2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv. 2651 via 0244151	
EMDEN	Tel. 2391	Telex
Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 26235/37	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv. 21365	025375

TELEGRAMS: "ERMIS."

Represented also at: LUBECK KIEL

Σιενεργούντος τάς τακτικάς μετά τής Ιταλίας έπικοινωνίας Φέρρου - Μπότ «Εγνατίας ειδικὸν περιπτέρον τῆς Τραπέζης μας, συναλλάγματος καὶ ἔξυπηρησέως τῶν ξένων καὶ ἡμεδαπῶν περιηγητῶν.

Ἐπιθύμησαν ἐπίσης νὰ σημειωθῇ κατὰ τὸ 1960 λειτουργία, διὰ δεύτερον κατὰ σειρὰ ἔτος, τοῦ μονίμου περιπτέρου τοῦ 'Ιδρύματός μας εἰς τὴν Διεθνὴ 'Εκθεσιν τῆς Θεσσαλονίκης, τὸ δόπιον προσέφερε τάς υπηρεσίας του εἰς τοὺς ἑκάτετας καὶ εἰς τοὺς ἐπισκέπτας τῆς Διεθνοῦς 'Εκθέσεως. Κατὰ τὸ δεύτερον τοῦτο ἔτος, διπερ συνέπεσε καὶ μὲ τὴν 25ετηρίδα τῆς Διεθνοῦς 'Εκθέσεως Θεσσαλονίκης, προεκρυψάντη ὑπὸ τῆς Τραπέζης μας καλλιτεχνικὸς διαγωνισμός, εἰς τὸν δόπιον μετέχον δι' ἔργων των 54 ζωγράφοι τῆς Βαρείου 'Ελλάδος. Μεταξὺ τούτων ἔβραεύθησαν, ὑπὸ εἰδικῶν ἐκ καλλιτεχνῶν καὶ εἰδικῶν καθηγητῶν καὶ ἐπιστημόνων συγκροτηθεῖσης ἐπιτροπῆς, τρεῖς καὶ διεκριθησαν ἔτεροι τρεῖς.

Εἰς τὰς ἄρχας τοῦ 1960 ἔξ αλλοῦ, ἀνεκοινώθησαν τὰ ἀποτελέσματα τοῦ προκρυψάντος, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς Διεθνοῦς 'Εκθέσεως τοῦ 1959, διαγωνισμοῦ πρὸς συγγραφὴν μελέτης σχετιζομένης πρὸς τὴν Οἰκονομίαν τῆς Βαρείου 'Ελλάδος. Τὸ 'Αριστοτέλειον Πλανεπιστήμιον Θεσσαλονίκης ἔκρινε τάς υποδηληθείσας μελέτας, τὰ βραβεῖα δὲ ἀπενεμήθησαν ἐπίσημῳ τελετῇ εἰς τὴν αίθουσαν τοῦ 'Εμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου Θεσσαλονίκης καὶ ἔξετυπλοθησαν δαπάναις τῆς Τραπέζης οἱ βραβευθεῖσαι τρεῖς ἀξιόλογοι μελέται εἰς τὴν σειρὰν τῆς καθειρωθεῖσης Βιβλιοθήκης τῆς 'Εμπορικῆς Τραπέζης, ἡ δόπια ἐντὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους ἐπλουτίσθη καὶ διὰ τῆς ἐκδόσεως δύο εἰσέτι μελετῶν.

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΣΚΕΨΕΙΣ

'Απόδειξιν ἔξ αλλοῦ τῆς σημασίας, ἡ δόπια ἀποδίθεται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν εἰς τὸν ρόλον, τὸν δόπιον διαδραματίζει ἡ 'Εμπορικὴ Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος ἐν τῷ Ἑλληνικῷ οἰκονομίᾳ, ἀποτελοῦν καὶ αἱ ἐπίσημοι προσκλήσεις τοῦ Προέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καὶ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Τραπέζης μας Κ. Στρατῆ 'Ανδρεάδη, πρὸς συμμετοχὴν εἰς διεθνοῦς σημασίας συσκέψεις καὶ ἐκδηλώσεις. Οὕτω, καὶ ἐντὸς τοῦ 1960 μετέθη εἰς 'Ην. Πολιτείας διὰ νὰ μετάσχῃ εἰς τὰς γενικὰς συνελεύσεις τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου, τῆς Διεθνοῦς Τραπέζης 'Ανασυγκροτήσεως καὶ 'Αναπτύξεως καὶ τοῦ Διεθνοῦς 'Οργανισμοῦ Χρηματοδότησεως. 'Επίσης ἐντὸς τοῦ 1960 προσέλθη, μετ' ἀντιπροσωπείας τοῦ Ο.Β.Α., εἰς Παρισίους καὶ Λονδίνου, ἔκ μέρους τοῦ Γαλλικοῦ 'Υπουργείου Οἰκονομικῶν καὶ τοῦ Συνδέσμου 'Αγγλῶν Βιομηχάνων. 'Απὸ τὰς ἐπισήμους ταύτας ἐπαφὰς καὶ τὴν ἐπικοινωνίαν μὲ προσωπικότητας τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς κοινότητος, διεπιστώθη διτὶ ὑπάρχουν σημαντικαὶ δυνατότητες πρᾶς προσέλκυσιν ξένων κεφαλαίων δι' ἔτιχειρηματικὴν ἀξιοποίησιν, τὰ ὄποια θὰ συμβούν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας. 'Η ἀναμενομένη δὲ σώνεσις τῆς 'Ελλάδος μετὰ τῆς Εύρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος θὰ διευκολύνῃ ἀσφαλῶς ἐπὶ τὸ πλεόν τὴν πραγματοποίησιν συνεργασιῶν αὐτοῦ τοῦ εἴδους.

Τὸ ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου 1959 ιδρυθεὶς ὑπὸ τῆς ἡμετέρας Τραπέζης ἀπὸ κοινοῦ μετά τῆς 'Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης 'Ελλάδος 'Ινστιτούτον Τραπέζικης Μορφώσεως διὰ τοὺς ὑπαλλήλους αὐτῶν, ίδια τῶν κατωτέρων βαθμῶν, κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος συνεπλήρωσε τὸ πρώτον καὶ εἰσῆλθεν εἰς τὸ δεύτερον διδακτικὸν ἔτος. Τὰ μαθήματα ἐδίδασαν λίαν ἐπιτυχῶς καθηγηταὶ 'Ανωτάτων Σχολῶν, ειδικοὶ ἐπιστήμονες καὶ

στελέχη τῆς Τραπέζης μας. Κατὰ τὸ πρώτον ἔτος παρηκολούθησαν τὴν διδασκαλίαν 321 ὑπάλληλοι σπουδαστοί, ἐξ αὐτῶν δέ, μετὰ τὰς κεκονισμένας ἑξετάσεις, προήχθησαν εἰς τὸ δεύτερον ἔτος 244. Τὰ μαθήματα ξένων γλωσσῶν ἔξ ἄλλου παρηκολούθησαν 171 σπουδαστοί - ὑπάλληλοι. 'Απὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ διαδραμάτου 1960 παρηκολούθησαν τὰ μαθήματα τοῦ δευτέρου ἔτους σπουδῶν τοῦ 'Ινστιτούτου 242 σπουδαστοί, τὰ δὲ μαθήματα τοῦ πρώτου ἔτους 115. Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον Ιερύθη ειδικὸν τμῆμα διὰ τοὺς πτυχιούχους 'Ανωτάτων Σχολῶν ὑπαλλήλους, εἰς τὸ δόπιον παρακολούθων εἰδικά μαθήματα 78 σπουδαστοί - ὑπάλληλοι. Τὰ μαθήματα ξένων γλωσσῶν παρακολούθων ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου 1960, 118 σπουδαστοί, ὑπάλληλοι τῶν Καταστημάτων 'Αθηνῶν — Πειραιῶς καὶ 348 ὑπάλληλοι τῶν ἐπαρχιακῶν Καταστημάτων.

ΣΤΕΓΑΣΤΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

'Η ὑπὲρ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ 'Ιδρύματος μέριμνα ἔξεδηλώθη καὶ διὰ τῆς κατὰ τὸ 1960 χορηγήσεως στεγαστικῶν δανείων. Τὰ δάνεια ταῦτα, μακροπρόθεσμα καὶ χαμηλότοκα, ἐκάλυψαν τὸ ποσὸν τῶν δρχ. 20 ἑκατομμυρίων ἥποι δόλαρίων τὸ ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς 'Επιτροπῆς ἔγκριθὲν ποσόν, τὸ δόπιον ἔχοργηγήθη εἰς 129 ὑπαλλήλους, οἵτινες ἐκάλυψαν τὰς εἰς τὴν ἀνάγκας αὐτῶν. Κατὰ μέσον δρῶν τὰ δάνεια ἀνήλθον εἰς τὸ ποσὸν τῶν 180 χιλιάδων δραχμῶν δι' ἔκστον ὑπαλλήλον. 'Η χορηγησίς τῶν δανείων, κατὰ τὰ προγραμματισθέντα καὶ ἐφ' δόσον θὰ συνεχίσῃ ἔγκρινουσα ή Νομισματική 'Επιτροπή, θέλει συνεχισθῆναι 4 εἰσέτι ἔτη, ἀνὰ 20 ἑκατομμύρια ἐτησίως. Οὕτω, κατὰ τὰ συγκεντρωθέντα στοιχεῖα, προβλέπεται οἵτινες θὰ καλυφθοῦν αἱ ύφισταμεναι σήμερον στεγαστικαὶ ἀνάγκαι τῶν ὑπαλλήλων.

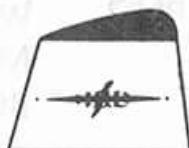
'Εκτὸς τούτων τὸ ἑστιατόριον, τὸ δόπιον λειτουργεὶ ἐντὸς τῆς Τραπέζης, ἔξυπηρέτησε μὲ τροφὴν ἐκλεκτῆς ποιότητος καὶ εἰς λίαν χαμηλὴν τιμὴν μέγαν ἀριθμὸν ὑπαλλήλων, καλύψαντα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος κατὰ μέσον δρῶν τοὺς 150 ήμερησίων. Εἰς τὰς ἐν Βαρύπομπῃ δὲ λειτουργούσας παιδικάς κατασκηνώσεις, 430 τέκνα τῶν ἀνὰ τὴν 'Ελλάδα ὑπαλλήλων τῆς Τραπέζης παρεθέρισαν, ὑπὸ εὐνοϊκούς δρους ύγειας, διαπαιδαγωγήσεως καὶ διατροφῆς, ἐπὶ ἕνα μῆνα ἀνευ οὐδεμιᾶς ἀπολύτως ἐπιβαρύνσεως.

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

"Ηδη θὰ ἀσχοληθῶμεν μὲ τὴν ἀνάλυσιν τῶν κανονιλίων τοῦ 'Ισολογισμοῦ τῆς υπὸ κρίσιν χρήσεως 1960: Τὸ σύνολον τοῦ 'Ενεργητικοῦ καὶ Πληθητικοῦ κατὰ τὴν 31η Δεκεμβρίου 1960 ἀνήρχετο εἰς δρ. 8.756.697.601.54, ἔναντι δρ. 7.709.132.015.47 τῆς ἀντιστοίχου ήμερομηνίας τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Αἱ καταθέσεις ἀνήλθον εἰς δρ. 4.009.073.898.86 (ἐξ ὧν δρ. 3.822.164.596.75 καταθέσεις παρὰ τοῖς ἐν 'Ελλάδι Καταστήμασι μας), ἔναντι δρ. 3.530.389.498.38 τέλους τῆς προηγουμένης χρήσεως.

Αἱ πρὸς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς Οἰκονομίας χορηγήσεις πάσης φύσεως ἀνήλθον εἰς δρ. 4.326.085.511.51, ἔναντι δρ. 3.333.238.419.49 τῆς 31.12.1959. Οὕτως, αἱ πάσης φύσεως χορηγήσεις τῆς ήμερητέας Τραπέζης ηὔξησθαι ἐντὸς τοῦ 1960 κατὰ 993 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἔναντι αὐξῆσεως ἐκ 267 ἑκατομμυρίων δραχμῶν τοῦ ἔτους 1959. 'Η αὐξησίς αὐτὴ τῶν χορηγήσεων τῆς 'Εμπορικῆς Τραπέζης



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ %

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ - 30 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτη 14.00

19 'Απριλίου

3, 17, 31 Μαΐου, 14 καὶ 28 'Ιουνίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΣΟΝ - BHYPYTTON

ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτη 11.00

12 καὶ 26 'Απριλίου

7 καὶ 24 Μαΐου, 7 καὶ 21 'Ιουνίου

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οἱ ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ συνδυάσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεθνῆ δρομολόγια τῶν πολυτελῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

‘Ακτὴ Μιαούλη 27, Πειραιεύς, Τηλέφωνα 474.492-473.960 ώς
καὶ εἰς ἄπαντα τὰ γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Τουρισμού

προεκάλεσε καὶ τὴν σημαντικὴν βελτίωσιν τοῦ ποσοστοῦ τῆς συμμετοχῆς αὐτῆς εἰς τὸ σύνολον τῆς χρηματοδοτήσεως τῆς οἰκονομίας ὑπό τῶν ἐμπορικῶν Τραπέζων.

Τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως καὶ αἱ μισθοδοσίαι προσωπικοῦ, μετὰ τῶν σχετικῶν εἰσφορῶν εἰς τὰ Ἀσφαλιστικὰ Ταμεῖα, ἀνῆλθον κατὰ τὸ ἔτος 1960 εἰς δρχ. 159.301.824.09, ἔναντι δρχ. 148.087.403.50. Οὕτως αἱ ἐν λόγῳ δαπάναι ἐσημείωσαν αὔξησιν ἐκ δρχ. 11.214.420.59 ὀφειλομένην ἐν μέρει μὲν εἰς τὴν αὔξησιν τῶν ἔργασιών τῆς Τραπέζης, κυρίως δὲ εἰς βελτίωσιν τῶν ἀποδοχῶν τοῦ προσωπικοῦ, δὲ ἀριθμὸς τοῦ ὀποίου, ἀνερχόμενος κατὰ τὴν 31.12.1960 εἰς 2.731, παρέμεινεν, ὡς ἐλέχθη, σχεδὸν ὃ αὐτὸς τῆς ἀντιστοίχου ημερομηνίας τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Τὸ σύνολον τῶν καθαρῶν κερδῶν κατὰ τὸ λῆξαν διαχειριστικὸν ἔτος, ἀνῆλθεν εἰς δρχ. 60.270.471.35, ἔναντι δρχ. 50.147.485.91 τοῦ προηγουμένου ἔτους. Μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν δὲ τῶν κατὰ Νόμον κρατήσεων καὶ ἀποσθέσεων ἀπομένου ὑπόλοιπον πρὸς διανομὴν ἐκ δρχ. 28.770.471.35, ἔναντι δρχ. 21.147.485.91 τοῦ προηγουμένου ἔτους.

Τὰ ἐν Αιγύπτῳ Καταστήματα τῆς Τραπέζης εἰργάσθησαν καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ὑπὸ συμβίκας, αἵτινες δύνανται νὰ κριθοῦν ὡς ικανοποιητικαῖ.

Τόσον ἡ συγγενής Ιονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα Ἐλλάδος, δύον καὶ ἡ ἐν Λονδίνῳ Commercial Bank of Near East Ltd., καλῶς εἰργάσθησαν κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος.

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ

Αἰσθανόμεθα τὴν ὑποχρέωσιν νὰ ὑπογραμμίσωμεν μὲν τὴν εὐκαιρίαν αὐτὴν διὰ καὶ κατὰ τὸ 1960 τὸ προσωπικὸν τῆς Τραπέζης εἰργάσθη μὲν ζῆλον ἔξαίρετον καὶ συνέθαλεν εἰς τὴν εὐόδωσιν τοῦ ἔργου τῆς. Ἐκφράζομεν πρὸς αὐτὸν τὴν πλήρη εὐαρέσκειαν καὶ τὰς εὐχαριστίας τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

Κύριοι Μέτοχοι,

Τὸ διαδραμόν ἔτος ἐσήμανε διὰ τὸ "Ιδρυματα τῆς Βαρυτάτην ἀπώλειεν. Ο Εὐθύμιος Κυριακόπουλος, μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἀναπληρωτὴς Γενικὸς Διευθυντὴς καὶ ἔξαίρετον στέλεχος ἀναλογίᾳ ἐπὶ ημισυν αἰώνα εἰς δημιουργικὴν ὑπηρεσίαν τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης καὶ τοῦ καθηκοντος, ἔπαισε νὰ ὑπάρχῃ μεταξὺ μας. Ἀποτίομεν τὸν ὀφειλόμενον φόρον τιμῆς καὶ ἀναγνωρίσεως τοῦ ἔργου του, τὸ δόπιον δικαίως προβάλλεται ὡς φωτεινὸν παράδειγμα πρὸς μίμησιν καὶ

καθιστᾶ τὴν ἀπάλωειν βαρυτάτην δχι μόνον διὰ τὸ "Ιδρυματα μας, ἀλλὰ καὶ δι' ὅλοκληρον τὴν τραπεζικὴν οἰκογένειαν καὶ τὴν Οἰκονομίαν τῆς χώρας μας.

Εἰς ἀναπλήρωσιν τοῦ κενοῦ, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον ἔχειται διάδοσην ὡς μέλος αὐτοῦ τὸν κ. Κωνστ. Κυριακόπουλον, τὸν ὁποῖον ἀπεφόρτισε καὶ μὲ τὰ καθήκοντα τοῦ ἀναπληρωτοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ παρακαλεῖσθε, δῆπος συμφώνως πρὸς τὸ Καταστατικὸν ἐγκρίνητε τὴν ἐκλογὴν ταύτην.

Κύριοι Μέτοχοι,

Τὰ γεγονότα ἀπεβεδεῖσαν ἀπαξέπιστα, διότι ἡ αἰσιοδοξία, μεθ' ἡς κατὰ τὸ παρελθόν ἀπεβεδεῖσαν εἰς τὴν ἔξελιξιν καὶ τὴν πρόδοσον τοῦ "Ιδρυμάτος μας, δὲν ὑπῆρχεν ἀδικαιολόγητος. Εἶμεθα εύτυχεῖς, διότι δύναμεθα νὰ διαπιστώσωμεν καὶ πάλι, διότι ἐπιτυχῆς διαχειρίσισι τῶν προθλημάτων, ισχυρὸν ἔμρα, μὲ τὸ δόπιον πολυτελῆς καὶ συνεχῆς προσδετική πορεία ἔξωπλισε τὸ "Ιδρυματα ήμων, καὶ πολύτιμος πείρα, ἀπότοκος ισχυρᾶς καὶ υγιούς παραδόσεως, ἀποτελοῦν ἔχεγγυα ἀσφαλῆ διὰ τὴν ἀποδοτικήν ἐξυπηρέτησιν τῶν ὑμετέρων συμφερόντων καὶ διὰ τὴν ἀσφαλῆ πορείαν τοῦ μελλοντος. Ἡ ἀντίληψις διτί, διὰ τὴν Ἐμπορικὴν Τραπέζην αἱ κατακτήσεις δὲν ἀποτελοῦν τέρμα πρὸς ἐπανάπτασιν, ἀλλὰ ἀφετηρίας νέων ἔχομησεν πρὸς περαιτέρω κατακτήσεις, πηγάδει ἀπὸ τὴν συναίσθησιν τῆς γενικωτέρας αὐτῆς ἀποστολῆς, ὡς παράγοντος τῆς οἰκουμενικῆς προσδοσού τῆς χώρας μας. Τὸ ισχυρὸν γόητρον, τὸ δόπιον τὸ "Ιδρυματα μας κατέκτησε μεταξὺ τοῦ μεγάλου Κοινοῦ καὶ τῶν οἰκουμενικῶν κύκλων εἰς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ ἐξωτερικόν, καὶ τὰ ὑπὸ αὐτῆς διατιθέμενα μέσα, δημιουργούν δυνατότητας πρὸς εὔρυστιν ἔτι πλέον τοῦ πεδίου τῆς δημιουργικῆς συμπαραστάσεως εἰς πάσαν υγιαὶ ἐπιδιωξιν, ιδιωτικὴν ἢ δημοσίαν, ἐντὸς τῆς πρωρισμένης νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν γενικωτέραν τοῦ τόπου μας πρόδοσοι οἰκουμενικῆς ἀναπτύξεως.

ΤΟ ΜΕΡΙΣΜΑ ΔΡΧ. 12.50

Ο διοικητής κ. "Ανδρεάδης ἀνέφερεν διτί τὰ ἔσοδα τῆς Τραπέζης ἐκ τῆς χρήσεως τοῦ 1960 ήσαν λίαν ηγέημένα, ἀλλὰ δὲ διοίκησις ἔκρινε καλύτερον ἀντί νὰ αὔξησῃ τὸ μέρισμα, νὰ αὔξησῃ τὸ ἀποθεματικόν, τὸ δόπιον οὐτω ἀπὸ 11 ἑκατομ. τὸ 1959 ἔθθασεν εἰς 19 ἑκατ. τὸ 1960. Μετὰ τὰς ἀγορεύεσις διαφόρων συμβούλων ἡ συνέλευσις ἐνέκρινεν δημοφώνως τὴν ἔκθεσιν τοῦ κ. "Ανδρεάδη. Τὸ μέρισμα δρισθὲν εἰς 12.50 δρχ. Θα ἀρχίσῃ διανεμόμενον ἀπὸ τῆς 3ης Απριλίου.

"TAGAROPULOS CORPORATION,, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS

FRESH FRUITS & VEGETABLES

CANNED FOOD & VEGETABLES

PASTEURISED MILK

ICE CREAM

JAMS

BUTTER

OILS & FATS

OLIVE OIL

GREEK OLIVES

SCOTCH WHISKIES

LIQUORS

WINES

METAXA'S COGNAC BRANDY

BOTRYS BRANDY & WINES

PAINTS AND

DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Socrates Theoktistou and Panos Kitras in Cristobal and José Chirino in Balboa

"POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS.,

TAGAROPULOS, S. A.

BOX 443 COLON

TELEPHONES DAY 1000
NIGHT 1003

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S. A.

BOX 277

TEL. PHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.

PANAMA CITY

P.O.BOX 4583 TELEPHONE 3/0025 TO 3/0029

INCLUSIVE

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)

PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

You can receive your seastores, groceries and liquor requirements by transmitting your requisition directly to us. We will also be happy to dispatch messages to your Agents at any time

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΠΡΩΤΟΔΙΚΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΩΝ ΔΙΑΦΟΡΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 90)1961

Πρωτοδίκης ο. κ. Εύάγ. Καραχάλιος.

Δικηγόροι οἱ κ.κ. Ἀ. Μάντακας, Ἀντ. Φραγκούλης.

Ασθένεια ναυτικού.— Δέν λύει τὴν σύμβασιν.— "Αποφίς πρὸς καταγγελίαν συμβάσεως ναυτολογήσεως.— Συνδρομὴ ἀπόζημιώσεων ἄρθρων 66 καὶ 75 Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.— Παρατηρήσεις ἐπὶ τῆς ἀποφάσεως.

Έπειδη ή υπό κρίσιν έκθεσις άγωγής, διώκουσα την καταψήφισμαν τῆς έναγομένης εἰς καταβολὴν τῷ ένάγοντι τοῦ ἐν αὐτῇ ποσοῦ διὰ μισθὸν 2 μηνῶν καὶ δέκα ημερῶν, λόγῳ ἀσθενείας του και ἀποζημιώσιν 45 ή-μερῶν, λόγω καταγγελίας τῆς μεταξὺ αὐτῶν ὑφισταμένων συμβάσεως ναυτολογήσεως, νόμῳ βάσιμος παρίσταται ἐρειδομένην ἐπὶ τῶν διστά-ζεων τῶν ἄρθρων 66, 72, 75 και 76 Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δι-καίου (Ν. 3816)1958). Παραδεκτῶς δὲ εἰσαγομένη κατὰ τὴν διαδι-κασίαν τοῦ κωδικοποιημένου νόμου ΓΠΟΔ'1912, ὡς ἔτροποποιήθη (ἄρθρον 82 ΚΙΝΔ) ἐρευνητέο κατ' ούσιαν ή ἔνδικος ἄγωγὴ τυγχάνει.

Επειδή έτοις τών παρά τών διαδίκων έπικαλουμένων και νομίμως προσκομιζομένων έγγραφων, τών έκατέρωθεν ισχυρισμών τούτων, και έκ τών γενομένων όμοιογιών της έναγομένης, ώς και της έναγομένης σεως έθεβασιθμένης, δητι όν ένάγων προσελήφθη παρά της έναγομένης ως άνθυποπλοίαρχος από της 16 Νοεμβρίου 1959 έτους εις το φορτηγό της άτμπολοιον «Ιωάννης Ιγγλέσης», 7.161 τόνων, επί χρόνον ζόριστον και κατά τούς δρους της ισχυούσης συλλογικής συμβάσεως πληρωμάτων φορτηγών πλοίων. Υπό την τοιαύτην δέ ιδιότητά του προσέρεφε τάξ υπηρεσίας του μέχρι της 5 Οκτωβρίου 1960, ότε άστρενήσας έξι έντονων νευροφυτικών έκδηλώσεων απέλυθη Κούνδρ, ένθα εύρισκετο πλοίον και έπανελθών έν Έλλαδι δοπάναις της έναγομένης, ένοσηλευθή οίκοι μέχρι της 15 Δεκεμβρίου 1960. Βάσει τών ως ανω βεβαιωθέντων πραγματικών περιστατικών δικαιούοται όν ένάγων κατ' άρθρον 66 ΚΙΝΔ (Ν. 3816)1958), έν συνδιασμῷ πρὸς τάς διατάξεις της ισχυόντης έπροκειμένου από τη 7 Δεκεμβρίου 1956 συλλογικής συμβάσεως φορτηγών πλοίων ανω τῶν 4.500 τόνων d.w., κυρωθείστης διά της ύπ' αριθ. 77327(3077)1956 απόφασεως «Υπουργού Εμπορικῆς Ναυτιλίας και διά τὸ ως ανω χρονικὸν διάστημα τῶν δύο μηνῶν και 10 ήμερών τὸ ποσὸν τῶν 93.10.8 λιρῶν Αγγλίας ηποι 33.10.0:30X9 ήμ.=λίραι 10.1.0 σὺν 41.10.0:30X11 ήμ.=λίραι 83.9.8. Και τούτον εν δηψει τού συνομολογουμένου παρὰ τοῦ έναγοντος γεγονότος, δητι κατά τὸ διάστημα ἐννέα ήμερών διαρκείας τοῦ ἀεροπορικοῦ αὐτού ταξιδίου πρὸς παλιννόστησιν ή έναγομένη κατέβαλε και τὰ ξεσδα διατροφῆς του και κατ' άκολουθίαν ή κατά τὸ ἐννεάμερον τούτο άντιμησθια του δέον νά υπόλογισθῇ οὐχι βάσει τοῦ μισθοῦ τῶν 41.10 λιρῶν Αγγλίας, έν αἵς περιλαμβάνεται και τὸ ἀντίτιμον τῆς τροφῆς, ἀλλὰ βάσει τῶν 33.10 λιρῶν, ἐφ' δσον ούτος δέν έδατάνησεν έξι ιδίων διά τὴν διατροφῆν του.

Επειδή κατά τά άρθρα 72 και 75 παρ. 2 Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Ν. 3816)1958) ή σύμβασις ναυτολογήσεως δύναται κατά πάντα χρόνον νά λυθή διά καταγγελίας ύπο του πλοιάρχου, μή υποχρεωμένου, δηπως τηρήση προσθέμιαν καταγγελίας, εις την περίπτωσιν δε ταύτην δικαιούται ο ναυτικός εἰς απόζημιωσιν, έτοις έταν η καταγγελία δικαιολογήται έκ παραπτώματος αὐτού. 'Εκ τῶν διατάξεων τούτων σαφῶς προκύπτει, δητι, ἐν περιπτώσει ασθενείας τού ναυτικού, μή όφειλομένης εἰς ύπαπτιότητας αὐτοῦ, καὶ καταγγελίας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἐκ μέρους τού πλοιάρχου, δικαιούται ο ναυτικός τῆς ἐκ τού νόμου απόζημιωσέως του, ἀνεξαρτήτως έταν δικαιούτων καὶ τού ἐκ τού ἄρθρου 66 ιδίου Κώδικος λόγῳ ἀσθενείας μισθού, ἐν συνδρομῇ τῶν προϋποθέσεων αὐτοῦ, καθόσον ἐν τῇ περιπτώσει ταύτης ἡ ασθενεία, αὐτή καθ' ἑαυτήν, δὲν ἐπιφέρει τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ἔργασίας, ητις ἐπέρχεται μόνον κατόπιν καταγγελίας. 'Υφισταμένης δὲ καταγγελίας γεννᾶται ἡ ἐκ τῶν προδιαληφθέντων ἄρθρων ἀξιώσις απόζημιωσεως ὅμοια μετὰ τῆς ἐκ τού ἄρθρου 66 ΚΙΝΔα τοιαύτης. Τούτῳ ἐγένετο ἀποδεκτὸν καὶ κατά τὰ προϊσχύσαντα ἄρθρα 16 καὶ 23 Ν. 1752)1951 *'περι ναυτικῆς ἔργασίας'* (Α.Π. 575)1958 Νο B 7 σ. 22). Τώ δυτὶ ἔνεκα τῆς ιδιαίζουσῆς φύσεως καὶ τού προσωπικοῦ, ἔτι δὲ καὶ κοινωνικοῦ χαρακτήρος τῆς συμβάσεως ἔργασίας, ἡ ληξις ταύτης ὑπόκειται εἰς ιδιαιτέρων ρύθμισιν καὶ εἰναι στενός συνδεδεμένη πρὸς τὴν ἀσκησιν τού δικαιώματος καταγγελίας. Καὶ ἐν περιπτώσει ἀνυπαιτίου ἀδυναμίας τού ἐκμισθωτού πρὸς παροχήν τῶν ὑπέρτασιων του, π.χ. λόγῳ μακρᾶς ἀνυπαιτίου ἀσθενείας, δὲν ἐπέρχεται αὐτοδικαίως λύσις τῆς συμβάσεως ἔργασίας, ἀλλ' ἐπιβάλλεται ἀναγκαίως καταγγελίας ταύτης κατ' ἄρθρον 672 Α.Κ., κατά τὴν ἔννοιαν τού δόπιου σπουδαῖον λόγον πρὸς καταγγελίας τῆς συμβάσεως συστατὶ καὶ η μακρὰ διακοπὴ τῆς ἔργασίας, λόγῳ ἀνυπαιτίου ἀσθενείας (*Καυκικός 'Ενοχ. Α'. ὑπ'* ἄρθρα 669 § 3, 672 § 3 *Ἄγ* καὶ § 4 IN Γ, *Ζέπου 'Ενοχ. Β'* § 11 σελ. 368 ἑπ.). Δικαιολογητικὸς δὲ λόγος τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως τυγχάνει η ήθική ἀντίληψις τού νομοθέτου πώπος μή δεσμεύεται η βούλησις τού συμβαλλομένου εἰς τὸ δημεκές, ἀνεξαρτήτως τῆς δημιουργίας καταστάσεως ἐπιβλασθούς διὰ τὰ συμφέροντα αὐτοῦ καὶ ἐκ λόγων ἀνυπαιτίων ἔτι ὡς πρὸς τὸν ἔτερον τῶν συμβαλλομένων (*Ζέπου 'Ενοχ. Α'. παρ. 27 σελ. 498 ἑπ.*). Τὰ ἔναντια τὰ παρὰ τῆς ἐναγομένης ὑποστηρίζομένα καὶ δὴ περὶ ἐφαρμογῆς τού ἄρθρου 380 Α.Κ., ὅμιλούντος περὶ ἀπολλαγῆς τού ἐνός συμβαλλομένου τῆς ἀντιπαροχῆς ἐν ἀνυπαιτίῳ ἀδυναμίᾳ παροχῆς τού ἔτερου, ἀπορριπτέα τυγχάνουσιν ὡς διαστίμα, καθόδην, καταστάσης ἀδυνάτου τῆς παροχῆς ἀνεύ ὑπατιοτητος τού ὀφειλέτου η ἔνοχη ἔξακολουθεὶ ισχύουσα, πάντι δὲ υφισταμένη, προκειμένης συμβάσεως μισθώσεως ἔργασίας, ἀπὸ τῆς καταγγελίας κατά τὴν ἐφαρμογὴν ἐν προκειμένῳ ἔχουσαν διάταξιν τού

άρθρου 672 Α.Κ. ως ειδικωτέραν ἔναντι τοῦ ἄρθρου 380 Α.Κ. (Μπολή Ενοχ. παρ. 49)6, 79)6). "Οθεν ἐν προκειμένῳ, ἐφ' ὅσον κατὰ τὰ ὡς ἀνωτέρω ἀποδεκτὰ γεννόμενα ὁ ἐνάγων ἀσθενήσας ἀπέλυθη τῆς ὑπηρεσίας του ὑπὸ τοῦ πλοιαρχού, δηλονότι ἐπήλθει καταγγελία τῆς συμβάσεως ἐργασίας, δικαιουόμαι ούτοις, πλὴν τοῦ ἐκ τῆς ἀσθενείας του μισθῶν (ἄρθρον 66 ΚΙΝΔ), κατὰ τὰ ἐν τῇ ἡγουμένῃ σκέψει ἔκτεινάτα, καὶ τῆς ἐκ τοῦ ἀδρου 75 ΚΙΝΔ ἀποζημιώσεως, ητις ἀνέρχεται κατ' ἄρθρον 76 ΚΙΝΔ εἰς μισθὸν 45 ἡμερῶν, ἐφ' ὅσον ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως ἔγενοτο ἐν Κούδᾳ δηλονότι εἰς λιμένα ἐκτὸς τῶν ἐν τῇ παρ. 2 μηνησυεμένων περιοχῶν, καὶ εἰς οὓς ἀποζημιώσιν δέοντα προστεθεῖ καὶ ἡ εἰς τάς ἡμέρας ταῦτας ἀντιστοιχῶσα τροφὴ κατὰ τὴν ὡς ὅρθοτέραν κρινομένην καὶ παρ' ἡμῶν ἀποψιν, ητοι 111.15.0 λίραι Ἀγγλίας (45 ἡμ.Χ61 λ. κατὰ μῆνα σὺν 45 ἡμ.Χ9 σελλίνια). Ἐν συνόλῳ δέ, δέον νά ἐπιδικασθῇ τῷ ἐνάγοντι τὸ ποσὸν τῶν 205.5.8 λιρῶν Ἀγγλίας, κηρυχθῇ δὲ η παρούσα προσωρινᾶς ἔκτεινατή (ἄρθρον 186 Πολ. Δικον., ὡς ἀντικατεστάθη δι' A.N. 2407)1940) καὶ νά καταδικασθῇ ἡ ἐναγομένη εἰς τὴν τοῦ ἐνάγοντος δικαστικήν διαπάνην (ἄρθρ. 210 παρ. 1 Πολ. Δικον.).

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Η κυρια αίτιολογία της δημοσιευμένης ἀνώτερω προφάσεως είναι
ότι η ἀδενία, αὐτή καθ' ἑαυτήν, δεν ἐπιφέρει την λύσιν τῆς συμβα-
σικής ἔργων, πάτις ἐπέχεται μόνον κατόπιν καταγγελίας, ὑφιστα-
μένης δὲ καταγγελίας γεννᾶται πάτις ἐκ τῶν ἄρθρων 72 καὶ 75 το-
πίων αἱ ἀποζημιώσεως ὅμοια μετά τὴν ἄρθρου 66 KIND το-
αυτῆς.

Ἐπιτράπτω μοι ων μά διαφωνην προς την αιτιολόγιαν ταύτην, γνι-
κευμένην εἰς οσφή διάταξιν τοῦ Κώδικος Ἰδιοτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαιου,
ἐν ἄρθρῳ 66 τοῦ ὁποίου, ρητῶς προβλέπεται ἡ λόγω ἀσθενείας λύσις
τῆς συμβάσεως ναυτολογίουσεως. Δέν προκύπτει ἐντεῦθεν ἀμφιβολία
τις περὶ τῆς λόγω ἀσθενείας λύσεως τῆς συμβάσεως, διότι ἀν τοῦ Κώ-
δικὸς θίθεται ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη νὰ λύεται η συμβάσις διὰ κατα-
γελίας, θά ωριζεν τοῦτο ρητῶς, ἀσφαλώς δὲ δέν. Ήδη ἔξεφράζετο ᾧ
εξεφράσθη ἐν ἄρθρῳ 66 αὐτοῦ. Εἰς την ἀποψιν ταύτην ενιοχούμενη πε-
ραιτέρω έκ τῆς διατυπώσεως τοῦ ἄρθρου 68 τοῦ Κώδικος ἔχουσην
οὐτω:

Πᾶσα σύμβασις ναυτολογήσεως λύεται «καὶ» ἐκ τῶν κατών λογών:
α) Ἀπωλείας τοῦ σκάφους.
β) τῆς ἀποβολῆς τῆς Ἑλληνικῆς ομιλίας.

β) της αποδολης της ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ υπηρεσιας.
γ) Της έκποιήσεως εις δημόσιον πλειστηριασμόν

Ποιος ἄρα γε είναι ὁ λόγος τῆς παρεμβολῆς τοῦ (καὶ) ἐν ἀρθρῷ
68 τοῦ Κωδικοῦ, ἀν μη ὀφείλεται τούτῳ εἰς ἀναφορὰν εἰς τὴν ἐν ἀρθρῷ
εἰς τὸν τέλος παράδειγμα λόγων ἀσθενείας:

66 λύσιν της συμβάσεως λόγω αδέσποτειας.
Δέν νομίζω, ότι είναι περιπτώσει π.χ. ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν, δυνάμεθα ἐν ὅφει τῆς διατυπώσεως του νόμου νά ἀπαιτήσουμεν καταγγελίαν πρὸς λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογίσεως, ὑποστηρίζοντες, ότι δεν ἀρκεῖ μόνη ἡ ἐν πλειστηριασμῷ ἐκποίησις. Έάν, δήμως, τούτο δὲν δύναται νά ὑποστηρίχθῃ διὰ τούς ἐν αρθρῷ 68 ἀναφέρομένους λόγους λύσεως τῆς συμβάσεως, πῶς είναι δύνατον νά ὑποστηρίχθῃ διὰ τὸν ἐθρῆν περὶ λόγου λύσεως τῆς συμβάσεως, δηλ. τὴν ἀσθένειαν;

‘Η ἀπόφασις ἐπικαλείται τὴν ὑπ’ αριθμ. 5/75) 1958 (Νορ. Βιβραίου 22) ἀπόφασιν τοῦ Ἀρείου Πάγου. ‘Ηρμηνεύεσυν αὐτὸν διατάξεις τοῦ ὑπὸ τοῦ Κώδικος καταργεύθεντος νόμου (1752) 1951 «περὶ ναυτικῆς ἔργων σιασίας». ‘Υπομιμνήσκεται, ὡμας, ὅτι τὸ ἀρθρόν 23 τοῦ Ν. (1752) 1951 δὲν εἰν περιέχει τὴν ἐν ἀρθρῷ 66 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἐκφρασιν «ἐάν δὲ ἡ σύμβασις τῆς ναυτολογίας εἰσελθεῖ ἢ μηθεὶ λόγῳ τῆς ἁστερι-
νειας κλπ.» καὶ κατ’ ἀκολουθίων ἡ ἀπόφασις ἔκεινται τοῦ Ἀρείου Πά-
γου διάφορον νομοθετικὸν καθεστώς ἔκουσα ὑπ’ ὄφιν αὐτῆς, οὐδὲν
ὑπὲρ τῆς ἐν τῇ δημοσιευμένῃ ἀπόφασι τοῦ δικαιοχῆς κομιζεῖ. Πέραν τοῦ
τοῦ, δέον νά τονισθεῖ, ὅτι η αὐτή ἀπόφασι τοῦ Ἀρείου Πάγου, ωπως
δέχεται, ὅτι ὁ ναυτικὸς ὑπέρ οὐ συντρέχωνται αἱ προϋποθέσεις ἀμφο-
τέρων τῶν περιπτώσεων (νόδος καὶ καταγγελία) δικαιοῦται αμφο-
ρων τῶν ἀποκύπιωσεων, περαιτέρω δὲ αναφέρεται εἰς τὰ ἀνελγυτω-
ύπο τοῦ Ἐπειτού γενένομα δεκτά πραγματικά περιστατικά ἐξ ὧν —
λέγει — προκύπτει, ὅτι ἔχωρες καταγγελία ἐξ μέρους τοῦ πλοιαρί-
κου. Βεδίσως, ὡμας, καὶ διὸ ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ Ν. (1752) 1951 ὁσα-
κις πράγματι ἔχωρες καταγγελία, οὐδεὶς ὁ δυνάμενος νά ἀμφισσει-
τησο, ὅτι ὀφείλεται ἡ διά τὴν καταγγελίαν ἀποκύπωσις καὶ τούτῳ δέ-
κεται η ἐν λόγῳ ἀπόφασις τοῦ Ἀρείου Πάγου, ἀλλά καὶ οὐδέν πλέον
τούτου.

Τό ζήτημα, όμως, ήμων ἔγκειται ἀκριβῶς εἰς τὸ ὃν είναι συνάπτι καὶ ταγγελία ὑπὸ τῷ καθεστώτῳ πλέον του Κ.Ι.Ν.Δ., ὅσακις ουντρέχει ὁ θενεία, ηπὶς κατὰ τὴν ρπτὴν διάταξιν τοῦ ὄφρου 66 τοῦ Κώδικος ἀποτελεῖ λόγον λύσεως τῆς μημέσος ναυτολογίης εἰς τούτο δέ τοι περιτελεῖται ἀπότελεσμα τοῦ Ἀσίου. Πάνοι δότιον

δεν βρούσει η ύπ' ἀριθμ. 155 πάροφες του Αρείου Πάγου συντάχθησαν από την οἰκείωσα, διτί ἔχωροιν πήδη καταγγέλλει. Είναι ουσιεπώνως κατ' ἔμπνη γνώμην σαφές, διτί οὐδὲν ἐρέομεν εύριπον σκει ἐν τῷ νόμῳ πά υπὸ τῆς ἀπόφασεως ὑποστροφούμενόν ἐδόκουμεν. (Σκαρπέτης, Η μοδιάς ναυτολογήσεως κλπ. 1960, σελ. 65, 66 και 89), ούτε ἐνιούχεται αὐτή υπὸ τῆς νομολογίας τοῦ 'Ανωτάτου Δικαίου απροσιού.

Θὰ ἔδει νὰ προστεθῆ, ότι ή ἀναδρομὴ εἰς τὰς οιδαζεῖς του λογικές.

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD

SHIP SUPPLIES

A. A. PESMATZOGLOU - B. M. KAWAI

**ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ,
ΥΔΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ**

TELEPHONE
2-2574
2-4493

I, 1-CHOME, KAIGAN-DORI
NAKA-KU, YOKOHAMA, JAPAN
P. O. Box 231

TELEGRAMS:
KAKIS
YOKOHAMA

κοῦ Δικαιου, πᾶς δαφιλῆ ποιεῖται χρῆσιν ἢ δημοσιευμένην ἀπόφασις, δὲν φαινεται μοι δεδικαιολογημένην.

Εἶναι γνωστὸν διτὶ, ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ ἐμποροναυτικοῦ Δικαίου, ἡ εφαρμογὴ τῶν κανόνων τοῦ Ἀστικοῦ Δικαίου εἶναι ἐπικουρική. 'Ἐν προκειμένῃ, οὐδὲν κενὸν τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου παραπτεῖται, ἐπιδεές ρυθμίσεως δι' αναδρομῆς εἰς τὸν Ἀστικὸν Κώδικον. Τούναντίον μάλιστα, ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις ἀναγιγνωσκεῖ ἐν ὅρῳ 66 τοῦ ΚΙΝΔ πράγματα μη προβλεπόμενα ἐν αὐτῷ, ἥτοι διτὶ, ἀσθενήσαντος τοῦ ναυτικοῦ προσαπατεῖται καταγγελία πρὸς λύσιν τῆς (κατ' ἕκας τὸν δῆμον λυθεῖσας) συμβάσεως ναυτολογίους.

'Ἀλλὰ οὔτε ἀναμφιθίολον παρισταται τὸ ἐπὶ τῶν διατάξεων τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος στηριχθὲν συμπέρασμα τῆς ἀπόφασεως, τούλαχιστον ὅσον ἀφορᾶ τὸ ὄρθρον 380 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, ὅπερ ἡ ἀπόφασις τίθησιν «Ἐν Καρός μοίρᾳ», κηρυσσομένην ὑπὲρ τοῦ ὄρθρου 672 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος. 'Ἡ ἀποψίς, ὅμως, αὕτη δὲν είναι ἀπροσάχκητος, ἀρκοῦμαι δὲ παραπέμπων εἰς τὴν ὑπὸ ἄριθ. 1235) 60 ἀπόφασιν τοῦ ἐπὶ τῶν ἔργατικῶν διαφορῶν Πρωτοδίκου Πειραιῶς («Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1.2.1961), ἥτις καταλήγει εἰς τὸ ἐκ διαιμετρου ἀντιθετον συμπέρασμα ποσὸς τῶν δημοσιευμένην ἀπόφασιν, ὅσον ἀφορᾶ τὸ ὄρθρον 380 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος. 'Ἡ τοιαύτη ἐμπλοκή εἰς ἔριζομένας διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος (Μπαλῆς ἔνοχικὸν παρ. 79 ἀρ. 6, ἀντιθέτως 'ἘρμΑ.Κ. ὑπὸ τὸ ὄρθρον 380 ἄρ. 23), ἀσφαλῶς θεραπεύεται — κατ' ἐμήν γνώμην — δέν ἀνεξητεῖτο ἔκει λύσις διὰ ζήτημα λυθέμενον πῦρ ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ Δικηγόρος

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ Η ΦΟΡΤΩΤΙΚΗ "ΠΑΡΕΛΗΦΘΗ ΠΡΟΣ ΦΟΡΤΩΣΙΝ",

Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγραφου του πρὸς τὸν Πανελλήνιον Σύνδεσμον Ναυτικῶν Πρακτόρων καὶ τὴν 'Ενωσιν Ναυλομεσιτῶν Διεθνῶν Μεταφορῶν ἐφιστᾶ τὴν προσοχὴν αὐτῶν ἐπὶ τῆς σοδαρᾶς — ὡς λέγει — παραβάσεως τῆς ἑκδόσεως φορτωτικῶν πρὸ τῆς φορτώσεως μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐμφανίζωνται διαφοραὶ μεταξὺ τῆς ἀναγραφομένης εἰς τὴν φορτωτικὴν ποσότητος, εἰδους καὶ βάρους τῶν φερομένων ὡς φορτωθέντων ἐμπορευμάτων καὶ τῶν πράγματι φορτωθέντων ἐμπορευμάτων.

'Υπομιμνήσκει ἐν συνεχείᾳ τὸ 'Υπουργείον, ὅτι ὁ Κώδικις 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου προβλέπει μόνον ἐνός τύπου φορτωτικήν, τὴν ἑδιδομένην μετὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων (ἄρθρ. 168), ὅτι ὑφίσταται ἐκ τοῦ ὄρθρου 125 τοῦ Κώδικος, ἡ εὐχέρεια, ὅπως χορηγήται εἰς τὸν ναυλωτὸν προσωρινὴ ἀπόδειξις παραλαβῆς τῶν ἐμπορευμάτων, ἀνταλλασσομένης πρὸς τὴν φορτωτικὴν μετὰ τὴν πραγματοποίησιν τῆς φορτώσεως.

Τέλος, τὸ 'Υπουργείον συνιστᾶ, ὅπως ἀποφεύγηται ἡ ἑκδοσις φορτωτικῶν πρὸ τῆς φορτώσεως καθ' ὃσον τοῦτο ἐκτὸς τῶν δυσχερειῶν, εἶναι δυνατὸν ν' ἀποτέλεσῃ συστατικὸν στοιχεῖον τοῦ ἀδικήματος τῆς

ἀπάτης, μὲ τὰς ἐντεῦθεν δυναμένας νὰ προκύψωσιν ποινικὰς κυρώσεις καὶ σοδαρᾶς ἀστικὰς συνεπειάς, λαμβανομένης ὑπὸ ὅψιν τῆς μεγάλης ἀξίας τῶν διὰ θαλάσσης διακινούμενων ἐμπορευμάτων.

Δέν προκύπτει ἐκ τοῦ ἔγγραφου τοῦ 'Υπουργείου τί ἐπακριβῶς παρετηρήθη ἐν ταῖς συναλλαγαῖς καὶ ἔδωσεν ἀφορμὴν εἰς τὰς ὑπουργικὰς συστάσεις. 'Εὰν μὲν ἐκδίδεται φορτωτικὴ βεβαιούσσα τὴν φόρτωσιν, χωρὶς νὰ ἔχῃ φορτωθῆ τὸ ἐμπόρευμα, τότε, βεβαίως, τοῦτο εἶναι ἀπότομο, καίτοι δύναται τις νὰ ἔχῃ ἐπιφυλάξεις ὡς πρὸς τὴν ἀποφιν, ὅτι ἡ τοιαύτη ἐνέργεια συνιστᾶ ἀπάτην, δεδομένου, ὅτι ὁ φορτωτῆς τελεῖ σχέδιον πάντοτε ἐν γνώσει τοῦ ἄν φορτώθῃ ἢ οὐ τὸ ἐμπόρευμά του.

'Εάν, ὅμως, ἡ ἑκδιδομένη φορτωτικὴ ἀναγράφει, ὅτι τὸ ἐμπόρευμο «παρελήφθη πρὸς φόρτωσιν», τότε είναι συζητήσιμον, ἂν δικαιολογούνται οἱ ὑπουργικαὶ συστάσεις ἀπευθυνούμεναι πρὸς τοὺς συναλλασσομένους καὶ ὅχι — ὡς ἔδει — πρὸς τοὺς συντάκτας τοῦ Κώδικος. Τὰ 'ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ' καὶ ἄλλοτε ἡ σχολολήθησαν μὲ τὸ θέμα. Μὲ αἰτιολογίας ἥκιστα πειστικάς, ὁ Κώδικις 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ φορτωτικὴ «παρελήφθη πρὸς φόρτωσιν» δὲν ἀναγνωρίζεται ὡς φορτωτικὴ (βλ. Εἰσηγητικὴν 'Εκθεσιν ἐν τῇ ἐπισήμᾳ ἑκδόσει τοῦ Σχεδίου σελ. 100). Αἱ ἀνάγκαι, ὅμως, τῶν συναλλαγῶν ἔωσιν τὸν Κώδικα χαίρειν καὶ συνεχίζεται, ὡς καὶ πρὸ τοῦ Κώδικος, ἡ ἑκδοσις τοιούτων φορτωτικῶν, ὃν ἡ χρήσις δὲν σταματᾷ πρὸ τῶν μειονεκτημάτων τῶν τοιούτων φορτωτικῶν. Οὕτω, ἐμφανίζεται τὸ παράδοξον, ὅτι οἱ μὲν συντάκται τοῦ Κώδικος λόγῳ τῶν ὑπὸ αὐτῶν ἀποδειλουμενῶν μειονεκτημάτων τῆς φορτωτικῆς παραλαβῆς ἀπέστεραν ἡ ρυθμίσωσιν ταύτην, οἱ δὲ συναλλασσομένοι ἀκριβῶς διότι δὲν θεωροῦσι τὰ μειονεκτημάτα ταύτα ἄξια λόγου, ἔξακολουθούσι ποιούμενοι χρῆσιν τῆς φορτωτικῆς παραλαβῆς, δυνάμειθο δὲ νὰ εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι ἀν ἡ φορτωτικὴ παραλαβῆς δὲν ἔχητερέτει τὴν συναλλαγὴν, θά είχεν περιπέτει εἰς τὴν ἀφάνειαν, ὅπως περίπου οἱ περὶ ἐπικυρώσεως τοῦ Κανονισμοῦ Γενικῆς 'Αθαρίας διατάξεις, αἵτινες μεταχθεῖσαι σχέδιον ἀνολλοίωτοι ἐκ τῶν διατάξεων τοῦ προϊσχύσαντος δικαίου εἰς τὸν Κώδικα, ἐπέτουχον νὰ τρέψωσιν ὁριστικῶς τοὺς συναλλασσομένους πρὸς τὸν ἐν Λονδίνῳ (συνήθως) διεισαγόμενον διαιτητικὸν κανονισμὸν τῆς Γενικῆς 'Αθαρίας, οὐδενὸς ἔχέφρονος δεχομένου νὰ ὑποβληθῇ εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ Κώδικος προβλεπομένην ἔνδικον ταλαιπωρίαν πρὸς ἐπικύρωσιν ἐν 'Ελλάδι Κανονισμοῦ Γενικῆς 'Αθαρίας. Καὶ ταῦτα μὲν ὁ Κώδικις 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. 'Ἡ ἀποψίς ἐν τούτοις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας δὲν εἶναι ἀπολύτως ὁρή, προϋποτιθεμένου, ὅτι τὸ 'Υπουργείον ἔχει ὑπὸ ὅψιν σύντομον ἑκδοσιν φορτωτικῶν παραλαβῆς, διότι ἀναγνωρίζει μὲν ὁ Κώδικις ἐν ἄρθρῳ 168 μόνον τὴν μεταξύ τοῦ φορτωτικοῦ δικαίου προβλεπομένην φορτωτικήν,

O A R N

Genoa's most efficient repairers

O.A.R.N. has the oldest repair yard in Genoa, although the equipment for all hull and engine repairs is thoroughly efficient and up-to-date. Here, all types of ships are guaranteed expert attention in every field of mercantile engineering.

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

Vessel Repairs, Re-Fitting, Re-Conversion (Ansaldo's Organisation)

απογοείνει, ομως, την έκδοσιν φορτωτικής παραλαβής, ως ρητώς έντι τη Εισηγητική 'Εκθέσει του Σχεδίου δηλούται, του Κώδικος άρκουμένου νὰ μη θεωρητὸ οὔτω πρὸ τῆς φορτώσεως ἐκδιδόμενον ἔγγραφον, ως φορτωτικὴν.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Σύμβασις ναυτολόγήσεως περιέχουσα ρήτραν ἀποκλειστικῆς δικαιοδοσίας τῶν Ἑλληνικῶν Δικαστηρίων ἐπὶ διαφορῶν ἔξι ἀτυχήματος, νόσου ή θανάτου τοῦ ναυτικοῦ.— Τραυματισμὸς ναυτικοῦ ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ζένην σημαίαν.— Ἰσχὺς ρήτρας.

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΝ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

Ἐπὶ τῆς ἐνστάσεως ὅπως ἀπορριφθῇ η ἀγωγή λόγω ἐλλείψεως δικαιοδοσίας.

Τὰ πραγματικά περιστατικά ἐπὶ τῆς ὡς ἄνω ἐνστάσεως, ὡς ταῦτα προκύπτουν ἐξ τῶν ἔγγραφων καὶ τῆς ἐκθέσεως ἑκετάσεως τοῦ ἐνάγοντος, ἔχουν ὡς ἔξης:

Ο έναγων είναι κάτοικος Έλλαδος και έχει την έλληνική ιθαγένειαν. Κατά την 30 Μαΐου 1960 έναυτολογήθη ως θερμαστής επί του υπό λιβεριανή σημαίαν πλοίου «NATIONAL LEADER». Εις την σύμβασιν ήν η πρέγραφεν ό έναγων, περιείχετο η άκολουθος έν έλληνική γλώσσα συντεταγμένη συμφωνία:

«Ἐν περιπτώσει ἀσθενείας, ἀτυχήματος ἢ θανάτου διαρκούσης τῆς ὑπηρεσίας μου, αἱ ὑποχρεώσεις τοῦ πλοιοκτήτου σχετικῶς πρός τὴν συντήρησιν, νοσηλείαν καὶ ἀτοζημίωσιν, ρυθμίζονται ὑπὸ τῆς ἐν ισχύι Συλλογικῆς Συμβάσεως Ποντοπόρων (Πλοίων τῆς 15(3) 1954, ὡς καὶ ὑπὸ τῶν διατάξεων τῶν Ἑλληνικῶν νόμων καὶ τοῦ Αστικοῦ Δικαίου).

Τό δ' απ' «NATIONAL LEADER» άπέπλευσεν έκ Πειραιώς κατ' Ιούνιον του 1960 κατευθυνθέν εις Χάιφαν, όπου έφορτωσε φορτίον τοιμέντου πρός έκφόρτωσιν εις Bridgeport και Trenton.

Διαρκούντος του πλοῦ καὶ ἐνῷ τὸ πλοῖον εὑρίσκετο ἔκτος τῶν χωρικῶν υἱῶν τῶν Η.Π.Α., ὁ ἐνάγων Ιαχυρίζεται, διτὶ ἑταματίσθη ὀλισθήσας καὶ πεσὼν καθ' ἣν στιγμὴν κατέρχετο τὴν κλίμακα τοῦ μηχαναστασίου.

Μετά ταύτα, στον τό πλοϊον κατέπλευσεν εις Bridgeport τὴν 18/7) 1960 ὁ ἐνάγων τῆς θρησκίας ιατροῦ εἰσήχθη ἐκεὶ εἰς νοσοκομεῖον ἔνθα παρέμεινεν ἐπὶ τριήμερον ἐπιστρέψας μετὰ ταύτα εἰς τὸ πλοῖον. Μεταγενεστέρως ὁ ἐνάγων ἀφῆκε τὸ πλοίον καὶ κατηύθυνθη εἰς Νέαν Υόρκην, ὅπου κατέφυγε εἰς δικηγόρον καὶ κατήρεστο τῆς παρούσης δικῆς. "Ηδη οὗτος εὑρίσκεται ἐν Ἑλλάδι.

Έναγομένη είναι έν τη παρούση δίκη ή πλοιοκτήτρια του «NATIONAL LEADER», άλλοδαπή έταιρια ώς έπισης είναι άλλοδαπή έταιρισα ή ώς γενικός πράκτωρ του πλοίου συνεναγομένη έταιρια. Ή άγωνη στρίζεται έπι του νόμου του Jones, ώς άναφερται έν αύτη, γίνεται ή έπικλησις άμελειας και άναξιοτλοίας του σκάφους.

Οι έναστρόμενοι προβάτλουσον κατ' αρχήν, ότι ή άγωγή δέονταν ν' αποριθθεί, διότι οι διάδικοι έχουν συμφωνήσει δικαιοστικήν έπιλυσιν των δισφορών των ένωπιον των 'Ελληνικών Δικαστηρίων. (Τό ύπο τού έναγοντος ύπογραφένων ναυτοδρόμων περιέχει τὸν ὄρον διτ, δια πάσαν μέλουσαν νά προκύψῃ διαφοράν συμφωνεῖται ἀποκλειστική δικαιοδοσία τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων). Ισχυρίζονται ἐπίσης αἱ ἑναγόμεναι, ότι τὸ ἀμερικανικὸν δικαστήριον στερεῖται δικαιοδοσίας ἐπὶ τῆς διαφορᾶς. 'Αποβαίνει ἀλιστελές νά ἔχετασθη ἡ πρώτη τῶν ἑνστάσεων τούτων διότι τὸ δικαστήριον στηρίζομεν εἰς τὰς ἐν συνεχείᾳ μνημονευομένας δικαιοστικάς ἀποφάσεις, κρίνει διτ πράγματι στερεῖται δικαιοδοσίας, ἵνα ἐπιλήθῃ τῆς προκειμένης διαφορᾶς. 'Ενταῦθα κείμεθα πρὸ ἀγωγῆς ἐγερθείσης ὑπὸ έναγοντος, διτις προφανῶς εὑρίσκεται νῦν ἐν 'Ελλάδι, διωκούσης ἀποζημίωσιν διὰ τραυματισμὸν ἐπισυμβάντα ἐπὶ πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν ἔκτος τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῶν Η.Π.Α. Ρητέον διτ καὶ ἀν τὸ ἀτύχημα εἶχεν συμβῇ ἐντὸς τῶν ἀμερικανικῶν χωρικῶν ὑδάτων, τὸ δικαστήριον ἥδυντο νά ἀποκρούσῃ τὴν δικαιοδοσίαν αὐτοῦ, ἐάν ὅρθως χρώμενος τῆς διακριτικῆς αὐτοῦ εὐχερείας ἔκρινε διτ, οὕτω ἐξυπηρετεῖται ἀρτιώτερον ἡ ἀπόνομὴ δικαιοσύνης (Canada Malting Co. κατά Paterson Steamships Ltd. 1932).

"Όταν δέ έναγόντων έναυτολογίηθι συνεψώνησεν ὅτι, διαφοραι ἀναψιό-
μεναι συνεπέια ἀτύχηματος θά κρίνωνται κατά τούς Ἑλληνικούς νόμους.
Ἀναψιοθήπτος ἐπίσης τυγχάνει. ὅτι δέ προσπουνή εἰς τὰ Ἑλληνικά δι-

καστήρια δι' ἄγωγάς ἐκ ναυτικῶν ἀτυχημάτων, είναι ἐλεύθερα. Ἡ μόνη σχέσις μεταξύ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς παρουσῆς ὑποθέσεως ἔγκειται εἰς τὸ διτί, ὅταν ὁ ἔναγων ἀφίχθῃ εἰς τὰς Η.Π.Α. ἐνστηλένθη ἐπὶ τριμερον εἰς νοσοκομεῖον ἐν Bridgeport, ὑστερον δὲ ἀφήκε τὸ πλοίον ἣν ἔγειρη ἐδώ ἀγώνην.

Ο νόμος του Jones δέν έχει εφαρμογήν έπι της προκειμένης περιπτώσεως (Lauritzen κατά Larsen 1953 και Romero κατά International Terminal Operating Co. 1959). Η προκειμένη περίπτωσις ανήκει εἰς έκεινας έφ' ὃν τα δικαστηρίου χρώμενον της διακριτικής αὐτού εύχερεις δύναται ν' αποκρύψῃ την παρ' αὐτῷ συνδρομήν δικαιοδοσίας (Conte κατά Flota Mercante del Estado 1960, Cerro De Pasco Copper Corp. κατά Knut Knutsen 1951, United States Merchants and Shippers Co. κατά A/S Den Norske Afrika Australia Line 1933).

Οι υπό τού ενάγοντος έξετασθησόμενοι μάρτυρες είναι "Ελληνες, δύμιλούν τὴν Ἑλληνικήν, διαδιούν ἐν Ἑλλάδι καὶ λιαν πιθανώς ἐργάζονται ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίον καὶ δεσμούν, διτὴ ἀγωγὴν καταλαμβάνουν καὶ ρυθμίζουν τὸ Ἑλληνικὸν δίκαιον, πλήρης δικαιοσύνη δύναται ἄριστον" ἀπόνεμηθῇ υπὸ τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων (Giatislis κατά Darnie 1959, Koziol κατὰ The Fylgia 1956).

Οι έναγόμενοι απέδεχθησαν δύως, απορριπτομένης τής άγωγής έναχθωσιν ἐν Ἑλλάδι, δεχθῶσιν ἔκει ἐπιδόσεις καὶ καταθέσων ἑγγυσιν πρὸς ικανοποίηριν παντὸς ποσοῦ ἐπίδικασθησόμενον ἐν Ἑλλάδι. Ὑπὸ τοὺς ἀνώρους καὶ τὸν τῆς καταθέσεως ἑγγυήσεως ἐκ δαλαρίων 30.000, τὸ δικαστήριον κρίνει, ὅτι δὲ συντρέχει παρ' αὐτῷ δικαιοδοσία ἐν τῇ προκειμένῃ δίκῃ.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Μετά τινας άμφιταλαντεύσεις, ή άμερικανική νομολογία φαίνεται νῦν σταθερώς άποκλίνουσα υπέρ τού κύρους καὶ τῆς ἐνδρανείας τῶν ρητρῶν δι' ὧν συμφωνεῖται ἀποκλειστικὴ δικαιοδοσία τῶν δικαστηρίων ὥρισμένης χώρας. Πρός τὰς ἀντιλήψεις ταύτας στοιχεῖ καὶ ή δημοσιευμένη ἀντότερα ἀπόφασις τοῦ Περιφερειακοῦ Δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης. *Η τροπή αὕτη, ύπερ τού κύρους τῶν ἐν λόγῳ ρητρῶν, τῶν κοινών jurisdiction clauses, ἐν συντομίᾳ ἀποκαλουμένων, εἶναι σχετικῶς πρόσφατος.* Παλαιότερον, τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια ἐπηρεαζόμενα ὑπὸ τῶν περὶ ἀντιθέσεως πρὸς τὴν δημοσίαν τάξιν θεωριῶν, ἦρουντο νὰ ἀναγνωρίσωσιν ὡς ἔγκυρους τὰς τοιαύτας ρῆτρας, ἐφαρμόζοντα — κατὰ τὴν προσφυγὴν ῥήσιν *"Ἄγγελον νομικοῦ* — τὸ δόγμα τοῦ Monroe ἐν τῇ Πολιτικῇ Δικονομίᾳ καὶ δὲν εἶναι ἀδιάστον μὲν δεχθῆτις, ὅτι ἡ πρὸς τὰς τοιαύτας συμφωνίας ἔχθρότης ἐνισχύετο ὑπὸ αἰσθήματος τινὸς ὑπερηφανείας καὶ ἐμπιστοσύνης πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν δικαιοσύνην. Αἱ περιστάσεις, δῆμος, μετεβλήθησαν καὶ μαζὶ μὲ αὐτὰς μετεβλήθησαν καὶ οἱ πεποιθήσεις. *Η ἀμερικανική νομολογία, ἡ ζηλοτύπως, σύτως εἰπεῖν, ἔχομεν τῆς δικαιοδοσίας τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, ήγανκάσθη νὰ δεχθῇ ὅτι, οὐδαμός προσβάλλεται η ἀμερικανικὴ δημοσία τάξις ἐκ παρομοίας συμφωνίας.* Ταῦτα ἀνεγνώρισεν εὐθαρσῶς τὸ *'Ανώτατον Δικαστήριον τῆς Μασαχουσέτης* ἐνώπιον τοῦ ὅποιον ἦκανεν ἔτῶν ἄγωγὴ ἀμερικανικοῦ καλλιτεχνικοῦ γραφείου κατὰ τὸν Pietro Mascagni, τοῦ μεγάλου *'Ιταλοῦ* συνθέτου. Βραδύτερον, σειρὰ ὅλη ἀποφάσεων ἐκηρύχθη ὑπὲρ τοῦ κύρους τῶν ρητρῶν, μολονότι δὲν ἔπουσεν ἀναπτηδόστα ἐνιστεῖ ἡ πρὸς τοιαύτας συμφωνίας ἔχθρότης, προσπατιουμένου λ.χ. νὰ μὴ εἶναι ἡ σχετικὴ συμφωνία *«ποράλογος»* (*ἀμφιβόλου ἔννοιας* ἡ ἀπαίτησις αὕτη) ἢ νὰ μὴ καταλήγῃ εἰς κατ' οὐσίαν στέρησιν τῆς δυνατότητος ἐνδίκου προστασίας ὡς φέρ' εἰπεῖν θὰ συνέβαινεν ἐὰν συνεφωνήθη ἡ ἀποκλειστικὴ δικαιοδοσία τῶν δικαστηρίων χώρας διεβλήτης ἀπονομῆς τῆς δικαιοσύνης.

Τό τελευταίον τούτο αίνισσεται σαφώς ή δημοσιευμένη ἀπόφασις δεχομένη, ότι εν 'Ελλάδι πλήρης δικαιοσύνη δύναται ἄριστα ν' ἀπονεμηθῇ ύπό τὸν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων. 'Η διατίστωσις αὐτὴ ἔρχομένη πέραν τοῦ Ὀικείουν, πληροὶ ἀνύποροί τοιούντες κατὰ πρότον λόγον μὲν διότι ἀναγνωρίζεται οὕτα πάπις ἐτί ή ἀρτιότης ης ἀπονομῆς δικαιοσύνης ἐν τῇ χώρᾳ ἡμῶν, δευτερεύοντας δέ, διότι ἐκλείσθη ή θύρα εἰς τοὺς ὄρεγομένους — ὅλιγους εύτυχῶς κακούς ναιτικούς — εἰς βάρος τῶν ἐφοπλιστικῶν ἐταιριῶν δικαστικάς ἐπιχειρήσεις, ἐν τῇ ξένῃ, ἥς οὐδέποτε ἐτόλμησαν ν' ἀγάγωσιν ἐνώπιον τῶν Ἑλληνικῶν δικαστηρίων.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN
P.O.B. 116 P.O.B. 184
TEL. 72-356 TEL. 2450

WADI HALFA **PIRAEUS** **JEDDAH**
P.O.B. 69 RIZARI BUILDING P.O.B. 266
TEL. 90 TEL. 40175

<u>ALSO IN</u>	DJIBOUTI	MASAWA	A S S A B
	P.O.B. 15	P.O.B. 6	P.O.B. 63
	TEL. 281	TEL. 187	TEL. 8

ASMARA	ADDIS ABBEBA	ADEN (CAMP)
P.O.B. 1115	P.O.B. 312	P.O.B. 55
TEL. 488	TEL. 2311	TEL. 681

UNDER THE STYLE:-

UNDER THE STYLE:
THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"



διὰ τῶν ταχυτάτων Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανείων

Υ/Κ ΠΑΤΡΙΣ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

Υ/Κ ΒΡΕΤΑΝΗ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 21.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1952

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

14 ΑΠΡΙΛΙΟΥ

ΘΕΛΟΥΣΙ ΑΝΑΓΓΕΛΩΗ

16 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΠΡΟΣΕΧΩΣ

μέ προσεγγίσεις εἰς :

PORT SAID - ADEN - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ - ΣΙΔΝΕΪ

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί έπιβάται εἰς Καρπίνας Πρώτης και Τουριστικής Θέσεως
Έμπορεύματα εἰς Κύτη και Ψυγεία.

Πληροφορίαι και εισιτήρια εἰς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 83 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.933 - 32

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΕΛΜΕΣ (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.141 (3 ΓΡΑΜΜΑΙ)

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. (Μάρτιος). — Την άνακαμψιν της βιομηχανικής παραγωγής είς την Αμερικήν δέν διαπιστώνουν είσεται αἱ στατιστικαὶ. Στασιμότητα τούναντίουν ἐμφανίζουν, ὑπόδηλούσις ἵσως τὸ τέρμα τῆς συστολῆς καὶ τὴν ἀρχὴν τῆς πρὸς τὰ ἄνω στροφῆς. 'Ο σχετικὸς δεῖκτης τοῦ Φεβρουαρίου παρέμεινεν εἰς τὸ αὐτὸ ἐπίπεδον τοῦ 'Ιανουαρίου (102 ἔναντι 100 τοῦ 1957 καὶ 111 τοῦ 'Ιανουαρίου 1960). 'Η βιομηχανία τοῦ χάλυβος εἰς τὰ 55% τῆς θεωρητικῆς παραγωγικῆς τῆς ικανοτήτος.

— Διστακτικὴ ἡ ἔξελιξις τῆς ἀγγλικῆς οἰκονομίας. 'Η βιομηχανικὴ παραγωγὴ δέν αὐξάνει καὶ ἡ ζήτησις κεφαλαιούχικῶν ἀγαθῶν εἰς τὴν ἐσωτερικὴν κατανάλωσιν δέν δεικνύει σημεῖα ἀναπτύξεως. 'Αναμένεται, πάντως, μία αὔξησις τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς διὰ τὸ 1961 γύρω τῶν 3%.

— Εἰς τὰς ἔξ χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἡ βιομηχανικὴ δραστηριότης διατηρεῖται εἰς ἐπίπεδα λίαν υψηλά. Κατὰ Φεβρουαρίου παρήχθησαν 6.031.000 τόν. χάλυβος ἔναντι τῶν 5.916.000 τοῦ Φεβρουαρίου 1960. Εἰς τὴν Γερμανίαν, ιδιαιτέρως, συνεχίζεται ἀπροσκόπτως ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τῆς οἰκονομίας της. "Ολοὶ οἱ δεῖκται βαίνουν τὴν ἀνίουσαν. 'Η βιομηχανικὴ παραγωγὴ εἶναι κατὰ 10% ἀνώτερα τῆς πρὸ ἔτους.

— Διαπιστώσεις εύνοικαι καὶ ἀπὸ τὴν Γαλλίαν. 'Ο ρυθμὸς ὅμως τῆς ἀναπτύξεως δέν συγκρίνεται πρὸς τὸν κρατοῦντα εἰς τὴν Γερμανίαν. Αἱ προβλέψεις τῶν παρατηρητῶν διακρίνονται διὰ τὴν ἐπιφύλαξιν.

• 'Η ἐλαφρὰ βελτίωσις τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλων, ἡ ἀπὸ τῶν μέσων 'Ιανουαρίου σημειωθεῖσα, ἔξικολούθησε κατὰ τὸ διαφρένσαν τρίμηνον. Οἱ σχετικοὶ δεῖκται διατηροῦνται πρὸς τὸν κρατοῦνταν. Πρόκειται, πάντως, περὶ ἐλαφρᾶς, ἵσως συμπτωματικῆς βελτίωσεως καὶ ὅχι σταθερᾶς τῆς ἀγορᾶς ἀποκαταστάσεως εἰς υψηλότερα ἐπίπεδα.

— Αἱ προβλέψεις περὶ ἀνόδου τῆς παραγωγῆς εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην κατὰ 4 — 6% διὰ τὸ τρέχον ἔτος καὶ τῆς πρὸς τὰ ἄνω στροφῆς τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας ἐπίτρεπτε τὴν αἰσιόδοξον προοπτικὴν διὰ τὴν καλούτεραν ζήτησιν τῶν πρώτων ύλων.

— "Ἄλλως τε ὁ κ. Κέννεντυ ὑπῆρξε κατηγορηματικὸς ἐπὶ τῆς ἀνάγκης ἐνισχύσεως τῶν χωρῶν πρωτογενούς παραγωγῆς διὰ τῆς σταθεροτοιχείως ἀκριβῶν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλων.

• Βλέπουν οἱ Εὐρωπαῖοι παρατηρηταὶ — Οἰκονομικὸν Συμβούλιον τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν διὰ τὴν Εὐρώπην — τὴν ἀμερικανικὴν ὑφεσιν παρερχομένην περὶ τὰ μέσα τοῦ 1961.

— Αἱ ἐπενδύσεις εἰς ἔγκαταστάσεις καὶ μηχανήματα θὰ αὔξηθούν. Τὰ ὀποθέματα θὰ βαίνουν ἐλαστούμενα. 'Η ζήτησις κεφαλαιούχικῶν ἀγαθῶν ἀπὸ τὴν Δυτ. Εὐρώπην θὰ εἶναι μεγάλη καὶ αἱ κρατικαὶ δοπάναι μεγαλύτεραι, ὥστε ἡ ἀμερικανικὴ οἰκονομία νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἀνούσαν.

• Εἰς τὴν τελευταίαν — πρὸ 15θημέρου — ἐπισκόπησιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας ἡ «Τσέιξ Μανχάτταν Μπάνκ» τῆς Νέας 'Υόρκης διαπιστώνει καὶ αὐτὴ τὸ τέρμα τῆς ὑφέσεως τῶν ἔργασιῶν. Τὴν ἀνοδικὴν πορείαν περὶ τὰ μέσα τοῦ ἔτους προβλέπει.

• 'Αναμένεται, μετὰ τὴν μείωσιν τῶν τελωνειακῶν δασμῶν μεταξὺ τῶν ἔξ χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς — 30% κάτω τοῦ ἐπιπέδου τοῦ 1958 καὶ 20% κάτω τοῦ αἱ ἔξαμηνος τοῦ 1960 — ὅτι αἱ ἐνδοευρωπαικαὶ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ θὰ ἀναπτυχθοῦν ἔτι περισσότερον. "Ηδη κατὰ τὸ 1960 ἐστημένων αὔξησιν κατὰ 28%.

— "Ολαὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὴν εὐρωπαϊκὴν οἰκονομίαν εἶναι ἐνθουρντικαὶ. 'Ο ρυθμὸς ὅμως τῆς ἀναπτύξεως διαφέρει κατὰ χώρας. Τῆς 'Ιταλίας, τῆς 'Ολλανδίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Γερμανίας ἡ παραγωγικὴ δραστηριότης προβλέπεται ἡσωρτέρα. Τοῦ Βελγίου αἱ δυσχέρεια θὰ ἐπιτείνωνται. Τῆς Ἀγγλίας ἡ οἰκονομία θὰ ἔξακολουθήσῃ ἀναπτυξομένη, ἀλλὰ μὲν ρυθμὸν βραδύτερον, τοῦ μέσου κρατοῦντος εἰς τὴν λοιπὴν Εὐρώπην.

• Εἰς 112 δισεκατομ. δολ. ὑπολογίζεται ἡ ἀξία τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου κατὰ τὸ 1960 (10% μεγαλύτερα ἔναντι τοῦ 1959). 'Αλλὰ παρὰ τὸν μεγαλύτερον ὄγκον τῶν μεταφορῶν, οἱ νῦντοι τῶν εἰς χώρας φορτίων — διὰ τὸ ὅποια ιδιαιτέρως ἡ νυστικὴ ἀνδιαφέρεται — διαπιστούται ἀπὸ τὸ 'Αμερικανικὸν 'Ινστιτούτον τῆς Ναυτιλίας, ὅτι δὲν ἐφθοσσαν τὰ ἐπίπεδα τῶν ἔτους 1954 — 55.

• "Οπλον τοῦ ψυχροῦ πολέμου, κατὰ τοὺς 'Αμερικανούς, ἡ ἐμπορικὴ πολιτικὴ τῆς Μόσχας. Τὸ ρωσικὸν πετρέλαιον παντοῦ διεισδύει εἰς τιμὰς ἀσυναγωνίστους διὰ τὸν δυτικὸν κόσμον. Ντάμπτικ γ διαπιστούται καὶ εἰς τὴν ζάχαριν τῆς Κούνδας. 'Αγοράζεται ἀπὸ τοὺς Ρώσους καὶ ἐπανεξάγεται εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν εἰς τιμὰς κατωτέρας. Τὰ ρωσικὰ ἐπίσης χημικὰ προϊόντα ἥρχισαν ὥδη προσφερόμενα. Τὸ ἀλουμινίον θὰ παράγεται ἐντὸς ὀλίγου εἰς τὴν Ρωσίαν εἰς ποσότητας αὐτίνες θὰ ἐπιτρέπουν τὴν ἐξαγωγὴν καὶ τὴν χαμηλὴν τιμὴν. Παντοῦ, εἰς ὅλα τὰς χώρας πρωτογενούς παραγωγῆς ὁ ρωσικὸς παράγων εἶναι πορών.

• Τὴν ἄνεσιν ἥρχισαν νὰ ἐπιζητοῦν διὰ τῶν αἰτημάτων τῶν οἱ Γερμανοὶ ἐργάται. 'Ανησυχούν οἱ κρατικοὶ καὶ ἐργοδοτικοὶ παράγοντες. Αἱ ὀλιγότεραι ὥραι ἐργασίας (40 ὥραι) καὶ αἱ συχνότεραι ἄδειαι θὰ προκαλέσουν αὔξησιν τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς. 'Η ἀνάτιμησις τοῦ μάρκου καὶ αἱ ἐργατικαὶ ἀξιώσεις προδιαγράφουν δυσχερείας εἰς τὴν βιομηχανίαν.

• Ρεκόρ καταναλώσεως πετρελαιοειδῶν προβλέπεται διὰ τὸ 1961

εἰς τὴν Αμερικὴν (10 ἑκατομ. βαρ. ἡμερησίως). 'Η τοῦ 1960 ἐφθασε τὰ 9.7 ἑκατομμύρια βαρέλια. Αὔξησις κατὰ 3% προεξοφλεῖται.

— 'Η κατανάλωσις τοῦ λοιποῦ ἐλευθέρου κόσμου — ἔξαιρουμενῆς τῆς Αμερικῆς — ἀνήλθε τὸ 1960 εἰς 9.3 ἑκατομ. βαρ. Αὔξησις κατὸ 7% προδέλπουν αἱ ἀταρίαι πετρελαίων. Τῆς Ρωσίας ἡ κατανάλωσις διὰ τὸ 1960 ἀνήλθεν εἰς 2.5 ἑκατομ. βαρ. καὶ τῶν δορυφόρων εἰς 500 χιλιάδας.

— Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ἵνα ἐνισχύσουν τὰς παραγωγοὺς χώρας θὰ εἰσαγάγουν ἐφέτος δύο ἑκατομ. βαρ. ἡμερησίως.

• 'Ο 'Αμερικανὸς ὑπουργὸς τῶν 'Εσωτερικῶν, εἰς τοῦ ὅποιου τὴν δικαιοδοσίαν ὑπάγονται καὶ τὰ πετρελαῖα, ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμέρων πρόγραμμα ἀναθεωρήσεως τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαιοειδῶν ἐκ τοῦ έξωτερικοῦ. Θὰ είναι αὐταὶ διαρκείας δώδεκα μῆνας καὶ θὰ παρέχουν μεγαλύτεραν εὐχερεῖαν εἰς τοὺς εἰσαγωγεῖς, ὥστε ὀλιγότεραι νὰ είναι αἱ ἐπιβαρύνσεις τῶν καταναλωτῶν. Εἰς 461.472 βαρέλια ἡμερησίως — κατὰ τὴν ἀπὸ τὴν Απρίλιον ἀρχομένην δωδεκάμηνον περίοδον — θὰ ἀνέρχωνται αἱ εἰσαγωγαὶ, μὲν αὔξησιν 39.000 βαρέλιων ἡμερησίως.

• "Ελλειψις σωλήνων ἀναγκάζει τὴν Ρωσίαν νὰ ἀναβάλῃ τὴν παράδοσιν τοῦ ἀγαγοῦ πετρελαίου, μῆκος 2.400 μιλίων, διὰ τὸ 1963. Πρὸ ἔτους ἡ παράδοσις είχεν διάσημη διὰ τὰ μέσα τοῦ 1962.

— Καὶ ἡ πλήρης ἀπόδοσις τοῦ ἀγαγοῦ πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην (15 ἑκατομ. τόν. ἀργοῦ πετρελαίου ἐτήσιως), προβλέπεται πλέον διὰ τὸ 1965.

— Είναι τόση ἡ ἐλλειψις, ὥστε αἱ δορυφόροι χώραι θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἔχευρουν αὐταὶ τοὺς σωλήνας διὰ τὸ τμῆμα ἐκείνο τοῦ ἀγαγοῦ ποὺ θὰ διέρχεται μέσω αὐτῶν.

— "Ας σημειωθῇ, ὅτι διὰ τοῦ διηπειρωτικοῦ αὐτοῦ ἀγαγοῦ προβλέπεται τελικῶς ἡ διοχέτευσις πρὸς τὴν Δύσιν 50 ἑκατ. τ. ρωσικοῦ πετρελαίου ἐτήσιως.

• 'Οξυτάτη ἡ ἐλλειψις πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν Κίναν. "Ισως ἡ Ρωσίο — ἡ μόνη πηγὴ προμηθείας — νὰ προκαλῇ τὴν ἐλλειψιν διὰ λόγους πολιτικού. 'Η ἑγκώριος παραγωγὴ ποσοστὸν μικρὸν τῆς καταναλώσεως καλύπτει. Καὶ αἱ ἀνάγκαι αὐξάνονται, σὺν τῇ προσπαθείᾳ τῆς ἐκδιομηχανίσεως. Αἱ οἰκονομίαι καυσίμων παντοῦ ἐπεβλήθησαν, ἀκόμη καὶ εἰς τὴν πολεμικὴν ἀεροπορίαν.

• 'Η τελικὴς 'Ιαπωνίας ἡ κατανάλωσις πετρελαίου αὐξάνει ἀλματωδῶς. "Εναντὶ τῆς σημερινῆς τῶν 475.000 βαρ. ἡμερησίως, θὰ φθάσῃ τὰς 800.000 βαρέλια μετὰ πενταετίαν. Αἱ παραχωρήσεις τῆς Μέσης 'Ανατολῆς θὰ προμηθύσουν τὰς μεγαλυτέρας ποσότητας, ἵσως ἡ παραγωγὴ των νὰ περισσεύσῃ.

• 'Η Βραζιλία ἐπειγόντως ἀγοράζει 600 χιλ. τόν. ἀργοῦ πετρελαίου καὶ 260 χιλ. τόν. δῆνελ διὰ τὸ την Ρωσίαν.

• 'Η 'Αργεντινὴ καθίσταται ἐντὸς τοῦ ἔτους αὐτάρκης εἰς πετρελαιοειδῆ. Κατὰ τὸ 1960 αἱ εἰσαγωγαὶ περιεκτήσαν κατὰ 42%.

• Αἱ περὶ ἐνὸς ἑκατομ. βαρ. ἡμερησίως διὰ τὸ 1965 προβλέψεις ἐξαγωγῆς πετρελαιοειδῶν ἀπὸ τὴν Σαχάραν δὲν φαίνεται νὰ ἀνταποκρίνωνται εἰς τὰ πράγματα. Αἱ 500 — 600 χιλιάδες βαρ. θεωρούντο πιθανότεραι. Τὸ παρελθόν ἔτος αἱ ἀνήλιθον εἰς 130 χιλ. βαρ.

• Εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 355.6 ἑκατομ. τόν. ἀνήλθεν ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ τοῦ χάλυβος κατὰ τὸ 1960. 'Η τοῦ 1959 ἡ τοῦ 321 ἑκατομμύρια.

— Πρώτη ἡ 'Αμερικὴ μὲ 99.3 ἑκατομμύρια, δευτέρα ἡ Ρωσία μὲ 72 ἑκατομμύρια. "Ας σημειωθῇ, ὅτι ἡ 'Αμερικὴ τὸ 1955 ἐφθασε τὸ ἀνώτατον σημείον παραγωγῆς (177 ἑκατομ. τόν.). 'Η μεγαλυτέρα αὐξησις σημειούται εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν (33%), εἰς τὴν 'Ιταλίαν (20%), τὴν 'Αγγλίαν (20%), τὴν Δυτ. Γερμανίαν (16%) καὶ τὴν Γαλλίαν (14%).

• 'Υπερεκατὸν φορτία παλαιοιστιδήρων, μεγέθους λίμπερτο, θὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ ἔτους. Αἱ ἀνάγκαι τῆς ιαπωνικῆς χαλυβουργίας μεγάλαι καὶ τὰ ἀποδέμεται εἰς 'ασκράπιο ἐλάχιστα. Αἱ τιμοί, κατ' ἀκολουθίαν, αὐξάνουν. 'Η ζήτησις τονώνται πρὸς διάλυσιν μεγαλυτέρα.

• Πρόσθετος ἔξουσιος διοικητήσις διὰ τὴν ἐξαγωγὴν βάσει τοῦ νόμου 480, γεωργικῶν προϊόντων ἐκ τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων, ἀξίας δύο ἑκατ. δολ. παρεσχεθῇ ἀπὸ τὸ Κογκρέσον. 'Ἐπειγόντα προστάτης τοῦ Λευκοῦ Οἴκου. Εύρυταται ἀναμένονται αἱ πετραφοραί. Τὰ ἀμερικανικὰ πλοία θὰ είναι τὰ περισσότερον κερδισμένα.

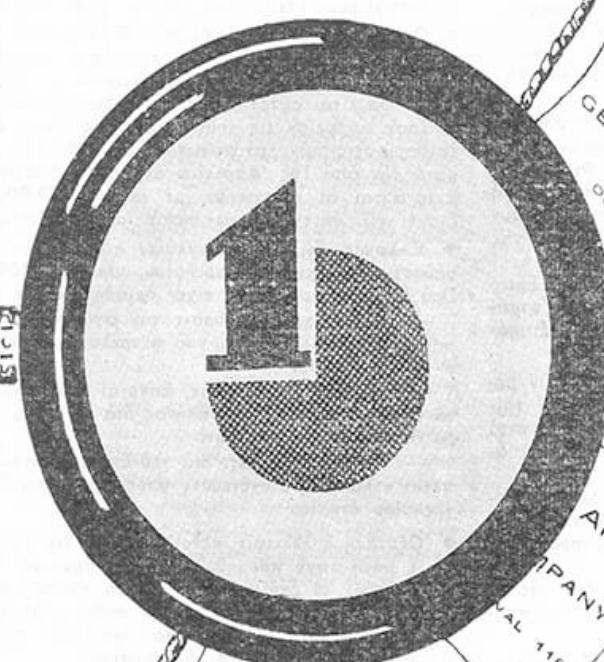
• 'Η Ρωσία προθυμοποιεῖται — λέγει ἡ Μόσχα — νὰ ἀγοράσῃ 2.7 ἑκατομ. τόν. ζαχάρεων ἀπὸ τὴν Κούνδαν, τὸ ἥμισυ τῆς παραγωγῆς της, ἀν ἡ 'Αμερική συνεχίσῃ τὴν ἀποχήν ἀπὸ τὴν ἀγοράν. "Ηδη ἡ Ρωσία ἡ ἀνέλασθε τὴν ὑποχρέωσιν τῆς ἀγορᾶς ἐνὸς ἑκατομ. τόν. ἐτήσιως.

• Αἱ ἐξαγωγαὶ τοῦ αὐστραλιανοῦ σίτου θὰ ιθάσουν ἐφέτος τὰ 200 ἑκατομ. μπούσελ — 60 ἑκατομ. περισσότερα ἔναντι τοῦ παρελθόντος ἔτους. 'Η αὔξησις θὰ ἀπορροφηθῇ κυρίως ἀπὸ τὴν Κίναν καὶ κατὰ δεύτερον λόγον ἀπὸ τὴν Ιταλίαν.

• Κατὰ εἰκοσι πέντε ὄλα τοῖς ἑκατὸν ἡγεμήθη τὸ 1960 ἡ ἀεροπορικὴ κίνησις τῆς γραμμῆς Βαρ. 'Ατλαντικοῦ. Περὶ τὰ δύο ἑκατομμύρια ἐπιβατῶν μετέφερον τὰ ἀεροπλάνα (1.919.750) διὰ 32.257 πτήσεων. Αὔξησις σημαντικὴ προβλέπεται καὶ ἐφέτος. Τῆς ἀπὸ θαλάσσης κινήσεως διαπιστούται στασιμότης.

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΠΟΥ ΠΡΩΤΙΜΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ



1

AM
PANY

VAL 116

PORT SAID
MERZANIS BROS.
AL COMMHOVRIA STREET

U. CORSIGLIA & C.

VIA DI SOTTORIPA 1/A-23
(GRATTACIELO)

GENOVA

NAPOLI
FRANCESCO RAIMONDI

IMMACOLATELLA

VECCIA PORTO

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ
ΠΥΛΟΣ
Κ. Β. ΚΟΝΟΚΤΕΡΩΝΗ

BRINDISI
ANTONIO MARTINA
VIA CONGREGAZIONE 76

TRIES
EMKOS
VIA FABIO FIL

VENEZIA
LIGABUE S.P.A.
PIAZZALE ROMA 459

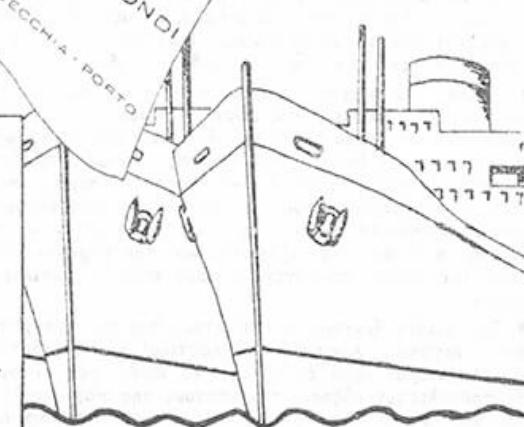
HAMBURG
GEOR HEINEMANN
DOVENFLEET 12

ROTTERD
OVERST

ΔΙΑΦΗΜΙΖΟΥΝ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΠΝΑ

ΕΙΣ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ.. ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ..





ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

ΑΙ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Κατ' ανακοίνωσιν τής Διοικήσεως της Διώρυγος Σουέζ από 31ης Μαρτίου, τὰ πλοῖα μὲ βύθισμα 36 ποδῶν, αἴτιαν άκωλύτως διέπλεον τὴν δώρυγα, θά δύνανται ηδη νὰ τὴν διαπλέουν μὲ βύθισμα 36.6 ποδῶν.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ

Ρόλον σημαντικὸν διαδραματίζουν αἱ διὰ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν μεταφοραὶ διὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Καναδὰ καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, σημαντικώτερον δὲ εἰς τὸ μέλλον.

Αἱ στατιστικαὶ διὰ τὸ 1960 φέρουν τὴν κίνησιν τῶν εἰς χώμα φορτῶν ἀνελθούσαν εἰς 169.10.310 τόν. Εἶναι ἡ μεγαλυτέρα ἀπὸ τρεις σημειωθεῖσα, κατὰ 25 δῆλο ἐκαπούμυρια τὸν. ὑπέρτερα τοῦ 1959.

Τὰ φορτία τῶν σιδηρομεταλλευμάτων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν τοῦ Λαμπραδὸρ ὑπολογίζονται εἰς 73.030.945 τόν. Ἐναντὶ τῶν 51.450.371 τόν. τοῦ 1959. Τὰ γαιανθρακοφορτία ἥσαν διλιγόντερα (46.403.307 τόν. ἔναντι 46.875.327 τόν. τοῦ 1959).

Τὰ σιτηρά μὲ αὐξησιν κατὰ 4% (14.134.959 τόν.). Ἐπὶ ξένων πλοίων — μὴ καναδικῶν ἢ ἀμερικανικῶν — ἐφορτώθησαν τὰ 25% τῶν φορτῶν.

Πρὸ τῆς διανοίξεως τῆς Διώρυγος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου δῆλα τὰ σορτία τῶν σιτηρῶν μετεφέροντο ἐπὶ ἀμερικανικῶν ἢ καναδικῶν σκαφῶν μέχρι τῶν λιμένων, δῆπου ἔφθαναν τὰ ὀκεανοπόρα φορτηγά.

ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ ΚΑΙ ΤΑ ΒΙΚΤΟΡΥΣ

Ἐκποιοῦνται ἀπὸ τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τὰ ἀπὸ ἑτῶν εἰς τὰς ἀποθήκας ἔξαρτήματα τῶν τύπου λίμπερτον καὶ βίκτορον σκαφῶν, ἀξιαὶ διομαστικῆς 29 ἐκατομ. δολαρίων.

Μειωτήρες στροφῶν, γερανοί, βαρούλκα, ἔξαρτήματα μηχανῶν, δργανά ναυσιπλοίας κλπ. θά ἐκτεθοῦν πρὸς πώλησιν διὰ πλειοδοτικῆς δημοπρασίας.

Ἐφόσον τὰ ἔξαρτήματα αὐτὰ ἀνεφέροντο εἰς στόλον 5.000 μονάδων καὶ τώρα εἰς μόνον 2.000 καὶ αὐτῶν ὑπὸ ἐκποίησιν κατὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη, τὰ ἔξαρτήματα αὐτὰ θεωροῦνται πλέον περιττά.

ΑΝΤΙΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ

Ἡρχισαν πρὸ ἡμερών ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας ἀμερικανικῆς κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς αἱ ἀκροάσεις ἐπὶ τοῦ καταρτισθέντος νομοσχεδίου, διὰ τοῦ ὅποιου ἐπιδιώκεται ἡ ρύθμισις τοῦ τρόπου λειτουργίας τῶν «Κόνφερανσ» καὶ τοῦ ἐφαρμοζόμενου παρ' αὐτῶν δυαδικοῦ συστήματος εἰς τοὺς ναύλους. 'Ο τρόπος, καθ' ὃν ρυθμίζονται τὰ ἀντέρερα ζητήματα εὑρίσκει ἀντίθετους, ὅχι μόνον τοὺς ἐνδιαφερομένους ξένους ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ καὶ τοὺς Ἀμερικανούς, οἵτινες προβλέπουν, ὅτι τὸ δημιουργύμενον πολύπλοκον καθεστώς θά καταστῆσῃ ἀδύνατον τὴν λειτουργίαν τῶν κατὰ γραμμὰς «Διασκέψεων», μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκληθῇ μεγαλυτέρα ζημία εἰς τὰ ἀκρίδες διαχειρίσεως ἀμερικανικᾶς σκάφη, πορὰ εἰς τὰ ξένα. 'Ιδιατέρως ἀντίθετοι οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ εἰς τὰς προβλέψεις τοῦ νομοσχεδίου περὶ παροχῆς ἔκαστοτε πληροφοριῶν καὶ προσκομίσεως ἐγγράφων ἐπὶ τοῦ τρόπου λειτουργίας τῶν ἐξ Ἀμερικῆς τακτικῶν γραμμῶν ἔκάστης ξένης ἔταιριας.

Διασθήματα διαμαρτυρίας ἔγενοντο ἥδη εἰς τὸ Σταίητ Ντητάρκριμεντ ὅπερ διαφορούσι ναυτικᾶς χώρας, ἐνῷ καὶ ἐκπρόσωποι τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν ἐπεσκέψθησαν τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ ἐνημέρωσαν τοὺς δημοδίους τῆς Οὐασιγκτώνος ἐπὶ τῶν σοθαρῶν συνεπειῶν, τὰς δοπίας έχει διὰ τὰς ναυτιλίας τῶν ἄλλων χωρῶν, ἵτι δὲ καὶ δι' αὐτῆν ταῦτην τὴν ἀμερικανικήν, ἡ ἐπιχειρούμενή τακτική ἀπεριορίστου αὐτοῦ ἐνὸς προστάσιας τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου διὰ τῆς τακτικῆς τῶν διακρίσεων καὶ αὐτοῦ ἐτέρου διὰ τῶν προβλεπομένων περιορισμῶν εἰς τὸ ἔργον τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν.

Ομιλῶν ἀκριβῶς ἐνώπιον τῆς ἀρμοδίας κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς ὁ πρόεδρος τοῦ Γενικοῦ Συμβούλου τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας κ. 'Εργικούς Κέδιλλ ἔξεδεστος τὰς ἀπόψεις τοῦ ἐπιμάχου νομοσχεδίου τονίσας, ὅτι τούτῳ, ἀν τελικῶς ψηφισθῇ, θά στερηθῇ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀπὸ τὴν λειτουργίαν ικανοποιητικῶν καὶ ἐπαρκῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν. Παραλλήλως καὶ ὁ κ. Χάνσεν, ἀντιπρόσωπος τῆς «Ἐνσεωσ» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, ἐδήλωσεν εἰς τὴν ίδιαν ἐπιτροπήν, ὅτι συμφωνεῖ μὲ τὰς ἀπόψεις τοῦ κ. Κέδιλλ, αἵτινες καὶ δύνανται νὰ θεωρηθοῦν, ὡς ἀπτοχούσαι καὶ τὰς ἀπόψεις τῆς σκανδιναϊκῆς ναυτιλίας.

Αἱ ἀπόψεις τοῦ κ. Κέδιλλ συνοψίζονται, ὡς ἔξι:

1) Τὸ ἐπίμαχον νομοσχέδιον — ἀποκαλούμενον νομοσχέδιον Μπάνιερ καὶ ἀποδέπτον εἰς τροποποίησιν σχετικοῦ νόμου τοῦ 1916 — ἐνῷ, θεωρητικῶς, ἐπιτρέπει συμφωνίας δυαδικῶν τιμῶν ναύλων, ἐν τῷ πρακτικῷ ἐφαρμογῇ τὰς ἀπάγορεύει, διότι θέτει αὐστηρότατους καὶ μὴ δυναμένους νὰ ἐκπληρωθοῦν δρόους, διὰ τὴν ἔγκρισιν τοιούτων συμφωνῶν. Τὸ σύστημα τῶν δυαδικῶν τιμῶν προβλέπει ύψηλοτέρους ναύλους διὰ τοὺς ἑκτάκτους πελάτας μιᾶς ἔταιριας τακτικῶν γραμμῶν καὶ χαμη-

λοτέρους διὰ τοὺς τακτικοὺς πελάτας αὐτῆς.

2) Τὸ νομοσχέδιον ὑποχρεώνει τοὺς πλοιοκτήτας νὰ ζητοῦν Ἑγγραφαὶ καὶ πληροφορίας, ἀτίνα ἔγειρους σοθαρὰ ζητήματα δικαιοδοσίας μεταξὺ κυριάρχων κρατῶν.

3) Περιβάλλει μὲ ὑπερβολικὰ δικαιώματα τὴν ἀρμοδίαν κρατικῆς ἀμερικανικῆς ὑπηρεσίαν, δύον ἀφορᾶ τὰς συμφωνίας καὶ τὸν καθορισμὸν τιμῶν ναύλων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἐφαρμοζομένων ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν ἔταιρων, πράγμα, ὅπερ δύναται νὰ δηγήσῃ μέχρι ματαίωσεως τῆς λειτουργίας ικανοποιητικῶν καὶ ἐπαρκῶν ὑπηρεσιῶν τῆς ναυ-

τιλίας.

Καὶ, 4) Ἐνδεχομένη φήμισις τοῦ νομοσχεδίου θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἔξαρθρωσιν τοῦ θεομού τῶν «Διασκέψεων», λόγῳ ἀδυναμίας τῶν πλοιοκτήτων νὰ ἐργασθοῦν, αὐστηρώς, ἐντὸς τοῦ ἐπιβαλλομένου εἰς αὐτοὺς πλασίου.

«Τὸ «Γενικὸν Συμβούλιον» τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας, εἰπεν δὲ κ. Κέδιλλ, πιστεύει, ὅτι τὸ νομοσχέδιον Μπάνιερ δὲν θὰ είναι πρὸς τὸ συμφέρον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἀλλοίων χωρῶν. Ἀποτελεῖ βασικὴν πλάνην νὰ θεωρῶνται αἱ «Διασκέψεις» ὡς ἀποτελούσται «μονοπώλιον». Εἰς τὴν πραγματικότητα, τὰ μέλη ἐκάστης «Διασκέψεως» ἀμιλῶνται ἐπὶ παντός θέματος, ἔξαιρεσι μόνον τοῦ ναυλολογίου. Ἐπὶ πλέον, δὲν συμφέρει εἰς μίαν «Διάσκεψιν» νὰ τηρῇ τοὺς ναύλους τῆς εἰς λίαν ύψηλον ἐπίπεδον, διό μιν λόγω τῆς ἀπειλῆς δυναμικοῦ συναγωνισμοῦ, ἀλλὰ καὶ διότι αἱ ἀδικιαὶ λόγω τοῦ υψηλού τιμῶν τὰς ἐργασίας τῆς γεγονός, ὅπερ ἀποδείνει εἰς βάρος τῶν συμφερόντων τοῦ μεταφορέων.

Ἐν συνεχείᾳ δὲ κ. Κέδιλλ ἐπόνεισε, ὅτι οἱ Βρετανοὶ πλοιοκτήται καὶ οἱ πλοιοκτῆται ἐπέρων χωρῶν, ἥρχισαν νὰ ἀνησυχοῦν ὀλόεν καὶ περισσότερον ἐκ τῆς υἱοθετήσεως ἢ τῆς ἀναζητήσεως ἐκ μέρους τῶν ἀρμοδίων ἀρχῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διαφόρων μέτρων ἀναφερομένων εἰς τὴν ναυτιλίαν. «Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀξίωσιν προσαγωγῆς ἐγγράφων ἐκ μέρους τῶν ἔτενων τοῦ θεομού τῶν «Ναυτικῶν Διοίκησεων», ὅτι τὸ νομοσχέδιον παρέχει εἰς μίαν «Διάσκεψιν» τὴν ἀπότιμην της εἰς λίαν ύψηλον ἐπίπεδον, διό μιν λόγω τῆς ἀπειλῆς δυναμικοῦ συναγωνισμοῦ, ἀλλὰ καὶ διότι αἱ ἀδικιαὶ λόγω τοῦ υψηλού τιμῶν τὰς ἐργασίας τῆς γεγονός, ὅπερ ἀποδέθηκε ὁ κ. Κέδιλλ — θεωρεῖται ὑπὸ τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν, ὡς ἄνκρως ἀνησυχητικῆς. «Η εύρυτης τοῦ διδιμένου εἰς τὴν 'Υπηρεσίαν δικαιώματος τείνει νὰ καταστήσῃ αὐτὴν ικανήν νὰ ζητηθῇ τὴν ὑποδολήν ἐγγράφων, ἀτίνα τηροῦνται εἰς ξένας χώρας καὶ ἀφορούν κίνησιν ἐργασιῶν ἐκτελεσθεισῶν ἔχω τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ υπαγομένων εἰς τὴν δικαιοδοσίαν ἄλλων χωρῶν.

ΑΙ ΕΡΓΑΤΙΚΑΙ ΥΠΕΡΒΑΣΙΑΙ

«Ο πρόεδρος τοῦ ἀμερικανικοῦ 'Ινστιτούτου τῆς Ναυτιλίας κ. Ράλφ Κέσεϋ ὅμιλων εἰς συγκέντρωσιν τῶν μελῶν τῆς «Λέσχης Μεταφορῶν», κατέκρινε τοὺς Ἀμερικανούς ναυτικούς, ὅτι διαιτώμενοι εἰς «πουπουλένια στρώματα ἐπιβιωνόντων τὰ προβλήματα τῆς ναυτιλίας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ θέτουν ἐν κινδύνῳ αὐτὴν ταύτην τὴν ἐπιβίωσίν της «Η τακτική αὐτῆς — εἶπε — τῆς δημιουργίας ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων ή τῆς αὐξήσεως τοῦ υψους τῶν μισθοδοτικῶν καταστάσεων, ἥτις κυ-

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ καὶ πράκτορεια

καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ

Ειδικευμένοι εἰς τὴν πράκτορευσιν

τακτικῶν γραμμῶν

Εκπρόσωποι ὑπερεκατόν

ἐφοπλιστικῶν οἰκων

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς δῆλους τοὺς Ιταλικούς λιμένας

Τιμαὶ συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX GE 046

φιαρχεῖ σήμερον εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν, ἀποτελεῖ καρκίνωμα, τὸ ὅποιον βραδέως, ἀλλὰ ἀσφαλῶς κατατρώγει τὰ σπλάγχνα τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας». «Ἐξηγῶν περαιτέρω, διτὶ τὰ ὑπὸ τὴν 'Ἀστερόεσσαν πλοΐα εἶναι ὑποχρεωμένα, ὑπὸ μέγιστα καὶ δαπανήρᾳ ἐμπόδια, νὰ συναγωνίζωται τὰ ἔνεα σκάφη, ἔτοιςεν, διτὶ λογικὸν θὰ ἥτο νὰ ὑπολογίζῃ τις εἰς μίαν πλήρη συμπαράστασιν καὶ συνεργασίαν τῆς ἐργασίας διὰ τὴν ἰκανοποιητικὴν ἔκτελεσιν τῆς ὑπηρεσίας.

«Θὰ ἐπεθύμουσι νὰ ἔλεγον, διτὶ τοῦτο συμβαίνει. 'Ἄπαγε ὅμως τῆς τοιαύτης διαβεβαιώσεως. Τὰ σκάφη μας εἶναι συχνάκις ἐπηνδρωμένα μὲ πολυμελῆ πληρώματα, καὶ βεβαρύμενα μὲ περιορισμοὺς ἀποδέλεποντας εἰς τὸ τέλος τὴν προσφέρειν ὁ ἐργαζόμενος, μὲ συμφωνίας ἐργασίας καλυπτούσας τὸ πτυχιούχον καὶ τὸ μὴ πτυχιούχον προσωπικὸν καὶ ἔκτεθειμένα εἰς παντοίας προσπαθείας, αἵτινες μοναδικὸν ἔχουν σκοπὸν τὴν αὔξησιν τῶν καθαρῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων». «Ἐναὶ ἐκ τῶν πλέον χαρακτηριστικῶν παραδειγμάτων εὐμαρείας τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων, ἀνέρερεν ὁ διμιλῆτης. Πρόκειται περὶ τῆς φθορητικῆς φυλακῆς», μᾶς δηλαδὴ ρήτρας ἀπὸ μακροῦ χρόνου περιλαμβανομένης εἰς τὰς συλλογικὰς συμβάσεις, διὰ τῆς ὅποιας προβλέπεται καταδολή ἀμοιβῆς δι' ὑπερωρίαν εἰς ὀδόκληρον τὸ προσωπικὸν τοῦ μηχανοστασίου, ἐπὶ κανονικῆς ὑπηρεσίας 5 μ.μ. καὶ 8 π.μ., ἀδιαφόρως ἀν τὸ πλοίον φορτώνη ἢ ἐκφορτώνη. Τούτο — εἴπε — προήλθεν ἐκ τῆς ἀνάγκης, ὅπως τὸ προσωπικὸν διατηρητὸν ἀτμὸν διὰ τὰ βιοηθητικὰ μηχανῆματα πρὸς κίνησιν τῶν βαρούλων. Μολονότι ἀπὸ ἔτῶν ἥπη τὰ τοιαῦτα βασοῦλκα εἶναι ἡλεκτροκοίνητα καὶ τὸ προσωπικὸν τοῦ μηχανοστασίου οὐδόλως πλέον ἀπασχολεῖται μὲ τὸν χειρισμὸν τοῦ φορτίου, ἐν τούτοις ἡ διάταξις περὶ ὑπερωριῶν παραμένει ὡς πρότυπον τμῆμα πάσης συμφωνίας. 'Ανεφθῆται εἴται ὁ κ. Κέσευ εἰς τὰς ὑπερωρίσεις τῶν θαλαμητῶν εἰς ἐπιβατηγά σκάφη διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν εἰς συγκεντρώσεις, «κοκταίλη» τῶν ἐπιβατῶν, ἔστω καὶ ἀν ἡ ὑπηρεσία τῶν αὐτῆς ἐκτελήται κατὰ τὰς κανονικάς ὥρας τῆς ἐργασίας τῶν. 'Υπερωρία — εἴπε — κατασάλλεται ἐπίσης καὶ εἰς ὑπέρτην προσωρινῶν ἀποσπασθέντα εἰς τὸ ἐστιατόριον θέσεως, διαφόρου ἀπὸ τὴν θέσιν, δι' ἣν οὗτος κανονικῶς ἔχει προσωριθμὴ δι' ἐργασίαν. 'Ανεφέρεν ἀδόμη 14 περιπτώσεις, καθ' ἄς προσωπικὸν ἄποικον πτυχίου εἰσέπραξεν ἀμοιβᾶς δι' ὑπερωρίαν, μολονότι ἀπησχολήθη εἰς κανονικὸν ἐργάσιμον χρόνον.

Συνοψίζων ὁ κ. Κέσευ τὰ ἐκ τῆς ἀφορᾶς, δύσον ἀφορᾶ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, ἀποτελέσματα, ἔτοιςεν διτὶ, χωρὶς τὸ παράπαν νὰ παραβλάπτεται ὁ παράγων ἀσφαλείας τοῦ πλοίου, εἶναι δυνατόν εἰς πολλὰ σκάφη νὰ μειωθῇ τὸ πλήρωμα κατὰ ἐπτά, τούλαχιστον, ἀνδρας, ἦτοι πολὺ πτυχιούχους καὶ πέντε μὴ πτυχιούχους. 'Η ἔκτακτος οἰκονομικὴ ἐπιδάρυνσις ἀπὸ τὴν διατήρησιν τῶν 7 αὐτῶν ἀνδρῶν ἀνέρχεται εἰς 6.000 δολαρίων μηνιάδιως κατὰ πλοίον. 'Υπεστήριξεν, διτὶ ἡ ἐπάνδρωσις τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν εἶναι παράλογος καὶ προσέθεσεν, διτὶ «πλοῖοι

μᾶς γραμμῆς μεταφέροντα, κατὰ μέσον ὅρον, 200 ἔως 300 ἐπιβάτος κατὰ ταξίδιον, εἶναι ἐπηνδρωμένα μὲ πλήρωμα 400 καὶ πλέον προσώπων. Οὕτω, σί αἱ μερικανικαὶ ἔταιραι ἔχουν τελείως ἐκτοπισθῇ ἀπὸ τὰς ἐργασίας μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, λόγω τῆς ἐπιμονῆς τῶν «γιούνιον» πρὸς διατήρησιν περιττῶν θέσεων».

'Ανέπτυξεν εἶτα ὁ διμιλῆτης τὰ τῶν ὑψηλοῦ ἐπιπέδου μισθῶν καὶ τὰ συμπαροματοῦντα εὑρεγετήματα, ως λ.χ. ἀσφάλειαν ζωῆς, νοσοκομειακὴν περιθαλψιν, συντάξεις καὶ ἀδείας, τῶν ὅποιων ἀπόλαυσον οἱ ἀμερικανοὶ ναυτικοί. Παρετήρησεν διτὶ, ἐνῷ αἱ κατὰ μέσον ὅρον ἀποδοχαὶ τῶν ἐργατῶν εἰς χερσαίας βιομηχανίας ἀνέρχονται εἰς ὅλιγωτερα τῶν 90 δολαρίων εἰς χερσαίας βιομηχανίας, ὃ ὑγιῆς ναυτικοὶ κερδίζει ἀνώ τῶν 140 δολαρίων. 'Εξ ἄλλου, τὸ μὴ πτυχιούχον προσωπικὸν λαμβάνει ἀδείαν μετ' ἀποδοχῶν διὰ χρονικὴν περίοδον 60 ἔως 90 ήμερῶν. «Ἐνώπιον διῶν αὐτῶν τῶν δυσμενῶν παραγόντων — ἔτοιςεν ἐν κατακλειδίῳ κ. Κέσευ — φρονῶ, διτὶ οὐδεμίας ψύσταται δικαιολογία συνεχείας τῆς τοιαύτης πολυτελείας εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις».

ΙΣΡΑΗΛ

ΕΝΙΣΧΥΕΤΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ "ΖΙΜ.."

'Επτὰ ἀκόμη σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 69.103 τ. γκρός, προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τοῦ στόλου τῆς ἔταιρίας «Ζίμ» κατὰ τὸ διαρρεύσαν πρῶτον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Εξ αὐτῶν ἔνα, τὸ «Εν Gedī» (ματάλ - κέφριερ) 15.000 τ. γκρός ἡ 22.000 τόνων (l.w., εἰσῆλθε πρὸ πημέρων ἐν ὑπερεσίᾳ, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα τελούν ὑπὸ συμπληρωσιν εἰς γερμανικά καὶ γαλλικά ναυπηγείσα. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, ἐμοδισμένον μὲ μηχανάς δυνάμεως 9.600 ἵππων, εἶναι ἀδελφὸν πρὸς τὰ ναυπηγηθέντα τὸ παρελθόν ἔτος φορτηγὰ ἡροῦ φορτίου χώμα «Mezado» 15.264 τ. γκρός καὶ «Elat» 15.263 τ. γκρός.

Τὸ ἄλλο ἔξι σκάφη εἶναι τὰ κάτωθι: «Beer Sheva» 8.250 τ. γκρός, καθελκυσθὲν εἰς Βεγκέσα τὴν 29ην Δεκεμβρίου, «Har Sinai» 15.263 τ. γκρός, καθελκυσθὲν τὴν 1ην Ἱανουαρίου εἰς Φινκενθέρντερ, «Shikma» 5.840 τ. γκρός (κάργκο - λάϊνερ) καθελκυσθὲν τὴν 16ην Ἱανουαρίου εἰς Ἀμβούργον, «Moledet» δηζελοκίνητον ἐπιβατηγὸν 6.400 τ. γκρός, καθελκυσθὲν τὴν 19ην Φεβρουαρίου εἰς Νάντην, «Har Ramon» φορτηγὸν 3.350 τ. γκρός, καθελκυσθὲν ἐπίσης τὴν 19ην Φεβρουαρίου εἰς Ἀμβούργον καὶ «Timna» 15.000 τ. γκρός, καθελκυσθὲν τὴν 27ην Φεβρουαρίου εἰς Φινκενθέρντερ.

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΟΝ TANKER

Τὰ ναυπηγεία «Ανασάλντο» καὶ τὰ ἐργοστάσια Φίατ συνήψαν συμφωνίαν μὲ τὴν ἀρμοδιόν κρατικὴν ὑπηρεσίαν ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνεργείας διὰ

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

FRANK B. HALL & CO., Inc.

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

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

PLACE SHARE OF YOUR MARINE
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY.."

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR MNY 0233

FRANK B. HALL & CO., Inc.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΤΝΩΜΩΝ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Οδός Σταδίου 7, ΑΘΗΝΑΙ
Μέγαρον Βάτη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ - REPRESENTATIVES ABROAD

PORT	NAME	ADDRESS	PHONES	CABLES
ADEN:	L. E. SHARP Marine Engineer & Surveyor	P. & O Building, Office No 41, Larcombe Road, St. Point	3814 ext. 4	VERITAS, ADEN
ALEXANDRIA:	S. G. COTTAKIS Surveyor: E. N. VENIOS, B. Sc. Consulting Eng. & Marine Surveyor	63, rue Nebi Daniel P.O.B. 997	30050	SPICOTTAKI
ALGIERS:	SOCIETE ALGERIENNE D'AGENCE MARITIME & COMMERCIALE. Surveyor: J. VIDALET	9, Boulevard Carnot	392-49 & 347-90	AMARCOM
AMSTERDAM:	CAPT. ANDR. BORDONIS	Vinko Co Ltd., 10 Gedersdekade		
ANTWERP:	G. ORCULAS, Engineer	Lange Leemstraat 301	39.18 64	
BEIRUT:	ZERVOS BROTHERS Surveyors: M. STERGIOU, Engineer J. LE BRETON, Nav. Architect, Engineer	Port street, Michel Comtey Building, P.O.B. 1645	27-586	KARADENIZ
BERGEN:	J. M. LARSEN, Engineer-Marine Surveyor	Syndesplasien 2	13713	GLACIER
BOMBAY:	JOHN F. FIDELE, Consulting Engin. & Mar. Surveyor	Botawala Bldg. 4th Flcor, II, Elphinstone Circle, P.O.B. 162		SHIPVEYOR
CAPE TOWN:	HOMER PAPASTEFANOU, Honorary Consul Gen. of Greece	P.O.B. 1627		
COLON (PANAMA):	SPIROS MILONAS Surveyor: C. H. HAMAN, Surveyor of LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING	P.O.B. 1413	39124	ESPIROS
CYPRUS:	«AMATHOUS NAVIGATION CO LTD.	Amathous Bldg., Limassol, P.O.B. 46	2145/7	AMATHUS
ENGLISH PORTS: MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LTD.		St. Clare House, 30-33, Minories, London E. C. 3.	3081 (4 lines)	ADMARTEC
GENOA, ANCONA, THROUGH THE MEDITERRANEAN & BARI, BRINDISI, CATANIA, OVERSEAS SHIPPING AGENCY, S.p.A. LEGHORN, MESSINA, PA. Employing Italian Surveyors LERMO, SAVONA, SIRACUSA, LA SPEZIA, VENICE		Via Balbi 30, Genoa	67541	MEDOV
HABANA:	CAPT. G. P. HADJILIAS N. G.	Edificio Somelion Calle 17 YO-VEDADO	3-3882	ANTIL
HAIFA:	HARVEY N. MARSH, Marina Surveyor & Nav. Architect	5, Bank street, P.O.B. 58	3112	MARSURVEY
HAMBURG:	ORIENT FRACHTKONTOR Mosny & Co Surveyor: FR. WITT, Consulting Engineer & Marine Surveyor	Stubbenhuk 10"	34 60 22/24 62 25 52	ERMIS, HAMBURG
ISTANBUL:	C. SISKIDI Surveyor: GIAN GIACOMO JOGNA,	Galata-Instanbul	42-612	NAFTAN
LISBON:	CARLOS GOMES & Ca Lda Surveyor: J. VALENTE DE ALMEIDA	4, L. Vitorino Damasio	668-087	VANTE
LONDON:	KRONOS SHIPPING COMPANY Ltd. Surveyor: P.N. Chronos, B.Sc., DIP. R.T.C., A.M.I.N.A., M.C.M.S.	15, St. Mary Axe, London E. C. 3.	3388	KRONOSCO
MALTA:	PIERRE DACOUTROS Surveyor: RICHARD CALLEJA, M.I.M.E.			DACOUTROS
MANILA: (PHILIPPINES)	R. J. Del. PAN. & Co Inc. Consulting Engineers	P.O. B. 3382		SURENG
MARSEILLES:	S. A. MICHAELIDES Surveyor: M. FRAGER, Consulting Engineer & Mar. Surveyor	7, rue Beauvau	18-33 & 18-34	MICAL
MELBOURNE:	THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.	Australian Bldg., 49 Elizabeth str. 2nd Floor No 1		
MONTEVIDEO & BUENOS AIRES:	ARGO SHIPPING AGENCY Ltd. Surveyor: Eng. PABLO J. MORE	Colon 1570, Montevideo	82226	ARGOSHIP
Montreal:	G. T. R. CAMPBELL & Co N. Architects - M. Surveyors 455 Craig str. West. Montreal P. Q.			SURVEYORS
NAPLES:	C. TOMASOS	Piazza della Borsa No 8	20365	CHIOS
NEWCASTLE ON TYNE I	ANTONAROPULO BROS Surveyor: T. B. WHITELAW, A.M.I.MECH E., M.C.M.S., Consulting Engineer & Marine Surveyor	Maritime Bldg., King street, Quayside 2-5114		ANTONARO
NEW YORK:	P. DORIZAS, Consulting Engineer, Marine Surveyor	1120 Park Avenue, N.Y. 28	8-8576	PETGEDOR
PERU:	H. M. BEAUSIRE & Co.	P.O.B. 778, LIMA	74540	BEAUSIRE, LIMA
PHILADELPHIA:	JAMES W. BOAKES, Mar. Engineer, Mar. Surveyor	6, South Broad str. Woodbury, New Jersey	2-3828	
PORT OF SPAIN: (TRINIDAD)	J. H. EDEN M.I.Mar.E. Consulting Engineer Mar. Surveyor	I-14 London str., Port of Spain Trinidad, B.W.I.	32846	LANDRYCO
PORT SAID & PORTS OF SUEZ CANAL:	ELIAS ANGELIDIS Captain M.M.	C.T.O. Building, rue Sultan Hussein, Port Said, P.O.B. 21	8274	MERIMNA
RIJEKA:	BONE B. SIMINIATI, Nav. Architect & Mar. Engineer	Obala Jugoslavenske Mornarice, No 16 P.O.B. 7	28-93 36-13	VERITAS, RIJEKA
ROTTERDAM:	WORLDWIDE TRANSPORT Co. Ltd.	Westerlaan 3	24-510	
SINGAPORE & HONGKONG:	BARRETTO SHIPPING & TRADING Co Ltd. Surveyor: ANTONIOS ANGELICOSSIS, Mar. Surveyor	49 & 51 Robinson Road, Singapore P.O.B. 35	23077	BARSHIP
TRIESTE:	G. GIANOLI - GIANNOPULO Surveyor: GIUSEPPE VERGINELLA, Marine Engineer	Via Trento No 11	25215	
VANCOUVER:	R. J. ALLINSON, Marine Surveyor Engineer	702 Credit Foncier Building 850 West Hastings str., Vancouver I.	4-5174	VABLTD
VIGO:	JOAQUIN LOREDO	38 Avenida Monteros Rios, P.O.B. 2983225		LOREDOS

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-858
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΤΟ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΒΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS TELEPHONES: AVENUE 2671/2 LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακοί Σειδόνες

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ‘Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεδήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν τῶν κάτωθι σκαφῶν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξινα κεφαλαίων»: 1.— «Μότορσιπ» (No 834) φορτηγὸν (τελούν ὑπὸ ναυπηγίου) 9.300 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ιόνιαν» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ἡ ἑταῖρια «Νέα Τύχη»).

2.— «Μαριέττα» φορτηγόν, 8.250 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πλανούλπρα» (τοῦ κ. Ν. Εὐσταθίου), ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ἡ ἑταῖρια «Μέμφις».

3.— «Αρμονία» φορτηγόν, 9.400 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1961, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀρμονία» (διαχείρισις τῶν κ.κ. Ἀδ. Φαφαλίου).

4.— «Παντάνασσα» φορτηγόν (πρώην καναδικὸν «Canuk Port») 7.131 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τοῦ κ. Φραγκίστα (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ἡ «Βαλκανικὴ καὶ τῆς Ἀνατολῆς Α.Ε.»).

ΑΙ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΙΣ

Πληροφορούμεθα, ὅτι γνωστὸς ἐφόπλιστικὸς Οἶκος πρόκειται νὰ ὑπογράψῃ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν συμβόλαιον μὲ γαλλικὸν ναυπηγεῖον διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς φορτηγοῦ ἔρηση φορτίου χώμα («μπάλκ - κέρριερ»), χωρητικότητος 20.000 τόνων d.w. Τιμὴ 1.100.000 λιρῶν.

— Ἀνεκοινώθη ἐκ Βελιγραδίου ἡ πληροφορία, ὅτι διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου Λιθανοῦ παρηγέλθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου τρία «μπάλκ - κέρριερ» τῶν 22.000 τόνων d.w. ἔκστον. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὰ φορτηγά «Ακτή» 7.132 τ. γκρός, 10.865 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1961 καὶ «Θεμώνη» 7.198 τ. γκρός, 10.650 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέν τοῦ 1961, ἀμφότερα παραπλισμένα εἰς τὴν Σύρον, ἡγοράσθησαν παρὰ τοῦ κ. Φραγκίστα, ἀντὶ τιμῆς 195.000 λιρῶν καὶ τὰ δύο.

— Ἐπίσης τὸ φορτηγόν μας «Πλέιτ Σιππερ» 7.295 τ. γκρός, 10.350 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ σερβέν τοῦ 1958, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Παντελῆς Β. Παντελῆς, Λπδ.» εἰς τὸν Τούρκον ἐφόπλιστην Σαντίκογλου, ἀντὶ τιμῆς 110.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ἀγγλίαν ἡ Κόντινεντ ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου.

— Τὸ ἀργοῦν εἰς Χάρρούτης ἑλληνικὸν φορτηγόν «Κένταυρος» 7.579 τ. γκρός, 11.137 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ σερβέν τοῦ 1957, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Κάνοντους» εἰς ἀλλοδαποὺς ἐφόπλιστάς, ἀντὶ τιμῆς 75.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς τὸν λιμένα παραπλισμοῦ τοῦ.

— Ἐπίσης τὸ φορτηγόν μας «Κασσιόπεια» 7.150 τ. γκρός, 10.450 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἐφόπλιστάς τοῦ Χόγκ Κόγκ πρὸς περιστέρω ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ τιμῆς 83.500 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χόγκ Κόγκ, δῆπον καὶ κατέπλευσεν ἥδη.

— Τὸ ιταλικὸν φορτηγόν «Cinquerette» 6.959 τ. γκρός, 10.330 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1960, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Μυρινέλλα» διὰ πελάτας της, ἀντὶ τιμῆς 92.500 λιρῶν καὶ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Βενεζουέλας δηζελοκινητὸν φορτηγόν «Ciudad de Caracas» 3.799 τ. γκρός, 5.903 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως

1945, ἡγοράσθη παρ' ἐφόπλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Τὸ γαλλικὸν λίμπερτο «Grenoble» 7.243 τ. γκρός, 10.352 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 86.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ἀμέρεσαν, Ἀπριλίον.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Olan Macfarlane» 7.258 τ. γκρός, 10.956 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν λιχνὸν δι’ ἓνα ἀκόμη ἔτος, ἡγοράσθη παρὰ τῆς καλυπτούσης ἑλληνικὰ συμφέροντα ἐταιρίας «Φρίντων», ἀντὶ τιμῆς 106.500 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ μικρὸν γερμανικὸν φορτηγόν «Vesta» 1.515 τ. γκρός, 2.070 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, μὲ παραλαβὴν εἰς Βρέμην ἐντὸς τοῦ Ἀπριλίου. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας «Ἀλάδαστρος» (διαχείρισις τοῦ κ. Κ. Μαλάμου) φορτηγὸν «Χέλατρος» 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παρελήφθη εἰς τὴν Σύρον καὶ μετωνομάσθη «Σούλιώτης».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἑταῖριας «Ελλήνων» παναμαϊκὸν φορτηγόν «Αύρα» 7.162 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, παρελήφθη εἰς Ρουέν, διετήρησε τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Θρασύλος».

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων (τοῦ Λονδίνου) λιθεριανὸν φορτηγόν «Sabrina» (ιταλικὸν συμφέροντων) 7.070 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, παρελήφθη εἰς Σπέτζιαν καὶ μετωνομάσθη «Νοεμίο».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων (έταιριας «Ερμῆς») ιταλικὸν φορτηγὸν «Serenitas» 7.159 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παρελήφθη πρὸ τινῶν ἡμερῶν εἰς λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας καὶ τεθὲν ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας μετωνομάσθη «Αρκάζης».

— Εἰς Γλασκώδην παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. Μιχαήλ καὶ Στεφ. Κολάτση ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Cora» 1.866 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, ὑκώσε δὲ τὴν σημαίαν τοῦ Λιθάνου καὶ μετωνομάσθη «Μιχάλης».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας «Ελληνική» τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου φορτηγὸν «Κριός» 3.805 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παρελήφθη εἰς Πειραιά μετωνομάσθη «Αἴγυπτος».

— Τὸ πωληθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας εἰς τὴν Σοβιετικὴν «Ενωσιν δεξαιμενόπολιον «Φρατέριντ» 17.860 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1960, παραδόθη εἰς δαλματικὸν λιμένας ὑψωσε τὴν σοβιετικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Trud».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων νορβηγικὸν φορτηγόν «Ole Bratt» 4.704 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, παραληφθὲν εἰς Μπέργκεν μετωνομάσθη «Σασσάντρα Ρίβερ» καὶ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιθάνου.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφόπλιστάς τῆς «Απωλησης» ἀμερικανικὸν λίμπερτο «Γκαλόγια» (διὰ τὸ ὄπιον ἐνδιαφέρονται καὶ ἑλληνικὰ συμφέροντα) 7.241 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παρεδόθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Τσιτταγκόκ εἰς τοὺς ἀγοραστὰς καὶ ὑψώσαν τὴν κινεζικὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Kinigung».

— Τὸ ἀγορασθὲν ἀπὸ τὸν Οίκον Βερνίκου γαλλικὸν ρυμουλκὸν «Avylos» 123 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, παραληφθὲν εἰς λιμένα τῆς Βορείου Γαλλίας, ὑψωσε τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Βερνίκος Βαρόνος».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «Κατερίνη» 7.092 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς τοῦ μετωνομάσθη «Ναγός». Ἡ ἑλληνικὴ σημαία διετηρήθη.

— Τὸ φορτηγὸν «Μαριάνη» 1.463 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, πωληθὲν εἰς ἑτέρους «Ἐλληνας», παρεδόθη εἰς Αδεν καὶ μετωνομάσθη «Νίνα». Ἡ σημαία τοῦ Λιθάνου ἀντικατεστάθη διὰ τῆς παναμαϊκῆς.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφόπλιστάς τῆς «Απωλησης» φορτηγόν μας «Ορος» 7.050 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραδόθη εἰς τὸ Χόγκ Κόγκ, ὑψωσε τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Alba Feliz».

— Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Οσεαν Εύα» 6.133 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς ἑτέρα ἑλληνικὴ συμφέροντα, μετωνομάσθη «Οβερση Εύα». Ἡ Ἀστερόεσσα διετηρήθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς λιθεριανόν, ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας λίμπερτο «Ζουΐντερζ» 7.212 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραδόθη εἰς Νέαν Υόρκην μετωνομάσθη «Westchester».

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΤΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ 'ΗΡΑΚΛΗΣ, & 'ΟΛΥΜΠΟΣ,

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «Τζίπου Κιγκ» 3.915 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. ἀδέλφους Χαλκικᾶ, ὑποστὸν ἐκτεταμένας ζημίας ἐκ προσαράξεως καὶ ἔγκαταλειφθὲν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς του, ἐπωλήθη εἰς Ἰταλούς διαιτοῦς. Τιμὴ δολ. 110.000.

— Ἐπίσης τὸ παναμαϊκὸν φορτηγὸν «Τοτίλα» 4.528 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1926, διὰ τὸ ὅποιον ἐνδιφέρονται καὶ Ἑλληνικὰ συμφέροντα, ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαιτοῦς, μὲν ἄμεσον παράδοσιν εἰς Κόμπη, ἀντὶ τιμῆς 70.500 λιρῶν, ἥτοι πρὸς λίρας 20.8.6 κατὰ τὸν ἐκτοπίσματος.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Δημητράκης» 4.062 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων διαιτοῦ. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΓΕΙΑ".

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ης Μαρτίου ἐδεξαμενίσθησαν καὶ ἐπισκευάσθησαν εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυτηγεῖα», τὸν Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Ἀστρον» (παναμ.) 10.700 τόνων d.w. (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπισκευὴ σκάφους), «Ἀμφιτρίτη» (Ἑλλην.) 1.000 τ. γκρός (διάφοροι ἐπισκευαῖ) «Ἀννα Μαρία» (Ἑλλην.) 1.162 τ. γκρός (ἐπισκευαῖ κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν), «Μαίρη Λούη» (λιβερ. δεξαμ.) 38.950 τόνων d.w. (ἐπισκευαῖ βοηθητικῶν μηχανῶν), «Γουόρλητ Γκάλλαντρο» (λιβ. δεξ.) 21.350 τ. (ἐπησίσια ἐπιθεώρησις), «Μελίντα» (παναμ.) 10.477 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ ἔξαγωγὴ τοῦ τελικοῦ ἀξονοῦ), «Γουόρλητ Κόνκορντ» (λιβερ. δεξαμ.) 32.626 τόνων (ἐπησίσια ἐπιθεώρησις καὶ ἐπισκευαῖ ζημιῶν), «Ἐδζε» (νορβ. δεξαμ.) 18.200 τόνων (ἐπησίσια ἐπιθεώρησις καὶ ἔξαγωγὴ τοῦ τελικοῦ ἀξονοῦ), «Μόμπιλ Ράντιαντ» (παναμ. δεξαμ.) 10.031 τόνων (ἐπησίσια ἐπιθεώρησις), «Ἀριστον» (Ἑλλην.) 10.800 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ ἔξαγωγὴ τοῦ τελικοῦ ἀξονοῦ), «Γουόρλητ Τάιντ» (Ἑλλην. δεξαμ.) 16.598 τόνων (ἐπισκευὴ σωληνῶσεων φορτίου καὶ λεβήτων), «Λαμπρίς» (Ἑλλην.) 10.750 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ ἔξαγωγὴ τελικοῦ ἀξονοῦ), «Γουόρλητ Μπάννερ» (λιβερ. δεξαμ.) 32.650 τόνων (ἐπησίσια ἐπιθεώρησις), «Εύγενια Νιάρχου» (λιβερ. δεξαμ.) 47.157 τόνων (ἐπησίσια ἐπιθεώρησις), «Ολύμπικ Σάνα» (λιβερ. δεξαμ.) 28.000 τόνων (ἐπησίσια ἐπιθεώρησις), «Νάσιουναλ Χόπ» (λιβερ.) 12.339 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ ἔξαγωγὴ τελικοῦ ἀξονοῦ), καὶ «Κρεολή», (ἄγγλ. γιώτ) 700 τ. γκρός (ἐπησίσια ἐπιθεώρησις). Ἐπίσης, τὸ ἐπιβατηγὸν «Ἀχιλλεύς» 5.509 τ. γκρός, συνεπήρωσεν εἰς Πειραιὰ τὰς ἐπισκευάς του καὶ τὸ «Γουόρλητ Ντέιλ» (Ἑλλην. δεξαμ.) 20.452 τόνων, ἔξετέλεσε μικροεπισκευάς εἰς Μέγαρα.

ΤΟ "ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΟΡΕΑ".

Τερματισθεῖσης τῆς διαιτησίας, τῆς ὅποιας ἡ ἀπόφασις ἦτο εὐνοϊκὴ διὰ τὴν ἐταιρίαν τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἐλληνική» (τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου), παραλαμβάνεται κατ' αὐτὰς ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ «Ἐμδεν τὸ κάργκο - λάΐνερ» «Ἐλλενικόν Λόρεα», μετὰ τὴν ἔγκατάστασιν ἐπ' αὐτοῦ τῶν χώρων ψυγείου.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸν λήξαντα μῆνα Μάρτιον ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὸν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων: «Δημήτριος» λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.714, ἀπὸ 6 Ιανουαρίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Χρ. Καφετζίδακη, «Μάλιμεν», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρός 920 ἀπὸ 1 Μαρτίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Μάτσα, «Ομόνοια» σημαία Λιβάνου, τόνων γκρός 7.280, ἀπὸ 15 Μαρτίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. «Ἄγγελικούντης καὶ Εύθυμιού», «Λούσισιος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.161, ἀπὸ 1 Φεβρουαρίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. 'Αλ. Σεφεριάδη καὶ «Καρνέτσου», λιβεριανόν, τόνων γκρός 4.884 ἀπὸ 23 Φεβρουαρίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. 'Αδελφῶν Γουλανδρή (Ἑλλὰς Α.Ε.).

Ἐξ ἀλλοῦ, κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφοσαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα ὑπὸ ξένας σημαίας «Ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας: «Μπουένα Φορτούνων» λιβεριανὸν τόνων γκρός 10.061, «Ντόνα Κατερίνα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.746, «Ἐφφ Ή», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.176 καὶ «Ἄγια Ελήνη», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.228, ὡς ὑψώσαντα τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ «Μάρσαλ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.212, «Τζόν Γ.Λ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.251, καὶ «Καπετέν Μανώλης», λιβεριανόν, τόνων γκρός 1.803, ὡς

πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς.

Κατόπιν τῶν ἐπέλθουσῶν ὡς ἀνωτέρω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐις τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχονται εἰς 588, τόνων γκρός 5.859.122.

"ΚΥΠΡΟΣ,, ΚΑΙ "ΡΟΔΟΣ,,

Προερχόμενα ἐκ Νέας Ύόρκης κατέπλευσαν εἰς Πειραιὰ τὴν 29η Μαρτίου τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τῆς ἀτμοπλοΐας Τυπάλδου δύο βοηθητικὰ σκάφη τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου, ἀτίνα, ὡς γνωστόν, μετωνομάσθησαν «Κύπρος» καὶ «Ρόδος». Ἀμφότερα πρόκειται νὰ κατευθυνθούν εἰς Ιταλικὸν λιμένα πρὸς ἄμεσον ἔναρξην τῆς μετασκευῆς των εἰς ἐπιβατηγά.

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΟΥ Ι.Μ.С.Ο.

Εἰς τὸ Λονδίνον συνέρχεται ἀπὸ τὴν 5ην μέχρι τῆς 18ης Ἀπριλίου ἡ γενικὴ συνέλευσις τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ (I.M.C.O.), κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ 'Ἑλλάς θ' ἀντιπροσωπεύθη ὑπὸ τῶν κ.κ. Π. Παγώνη διευθυντοῦ Μελετῶν τοῦ 'Ὑπουργείου Ναυτιλίας, Σπ. Γουλιέλμου προέντοιο λιμενάρχου Λονδίνου, καὶ τῶν ἐν Λονδίνῳ ἐφοπλιστῶν κ.κ. 'Αντ. Χανδρῆ, 'Ιω. 'Αδ. Χατζηπατέρα καὶ Δημ. Γ. Πατέρα, ὡς συμβούλων.

Ἡ γενικὴ συνέλευσις τοῦ I.M.C.O. θ' ἀσχοληθῇ μὲ τ' ἀκόλουθα θέματα: 1) Τὴν εἰσόδου νέων μελών. 2) Τὴν ἔξετασιν τοῦ ισχύοντος καθεστώτος τῆς συμβάσεως τοῦ 'Οργανισμοῦ. 3) Τὸν καταρτισμὸν διαφόρων προσθέτων επιτροπῶν πρὸς ἔξετασιν ἐκκρεμῶν ζητημάτων. 4) Τὴν ἐπικύρωσιν τῆς ἀκολούγης τῶν μελών τοῦ συμβουλίου. 5) Τὴν ἔξετασιν τῆς αίτησεως τῆς πρώτης γενικῆς συνέδου τοῦ I.M.C.O. καθ' ἣν ἔχητηθε ἐὖν ἡ ἐκλεγείσα τὸν 'Ιανουαρίου τοῦ 1959 'Επιτροπὴ ναυτικῆς ἀσφαλείας, συνεστήθη συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς συμβάσεως τοῦ I.M.C.O. 6) Τὴν ἔξετασιν τῆς ἀναφορᾶς τῆς 'Επιτροπῆς 'Ασφαλείας τὴν ὑποβαλλόμενή εἰς τὴν γενικὴν συνέλευσιν συμφώνως τῷ ἀριθμῷ 30 τῆς συμβάσεως. Εἰδικότερον τὰ θέματα τῆς ἀναφορᾶς τῶν ταττης περιλαμβάνουν: α) Τὴν συμμετοχὴν ἐπὶ τοῦ προγράμματος τεχνικῆς βοηθείας τῶν 'Ηιωμένων 'Εθνῶν. β) Τὴν ἀπλοποίησιν τῶν διατυπώσεων διὰ ταξιδία ἐπιβατῶν καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων. γ) Τὴν ἔξ-

**PEROLIN FUEL OIL TREATMENT**

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,

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

THE PEROLIN COMPANY, LTD.

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

D. N. VLACHOS
Vla XX Settembre, 14
GENOA

(also at Bari, Civitavecchia Naples, Palermo,
Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venicel)

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS
25, Sultan Hussein
PORT SAID
(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 46-47
ROTTERDAM

BELGIUM

M.T.E. BUYSSE
Klaarborg, 28
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Spaßdingerstrasse 64 'Wikinghof'
HAMBURG 1.

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE
P. O. Box 1632 Botawala Bldg. - 4th Floor
11 Elphinstone Circle
BOMBAY, INDIA

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON
P. O. Box 12041
GOTHENBURG 12

FINLAND

INSALKO
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO

RIERA HERMANOS

Apartado 107 CEUTA

MALAYA

R. JUMABHOY & SONS LTD.
24, Malacca Street P. O. Box 303

SINGAPORE
(also at Penang)

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings
AUCKLAND, C. 1.

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS
Oreanigensgt 10/12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt. 81
KRISTIANSANDS.

MOROCCO HELLENIC COMPANY S.R. LIMITED

CACAMBOURAS PERICLES

GENERAL SHIP CHANDLER

DECK & ENGINE STORES

LAUNDRY

63, Rue Allal Ben Abdellah
Building Horloge
CASABLANCA
(Morocco)

Téléphone 637-97
Po Box 838
Télég. PONTOPOROS
R. C. 27.715

τού άκρωτηρίου. Βιτσέντε και 12 μίλια άπό τού λιμένος τού Λας "Αντζελες", είς θέσιν Πάλος Βέρντες. Αι προσπάθειαι ἀνελκύσεως του ἀπέτυχον, τὸ δὲ σκάφος ύποσταν ἐκτεταμένας ζημίας κατεκλύσθη ἀπό τὰ θύετα. Τὴν 16ην Μαρτίου ή θέσις τού πλοίου κατέστη ἀπελπιστική καὶ τὸ ἔκ 31 ἀνδρῶν πλήρωμά τού ἀπεβίβασθη εἰς τὴν ξηράν. Εὐθὺς κατόπιν τὸ πλοίον ἔκόπη εἰς δύο καὶ ἐβιβίσθη. 'Η ἀξία τοῦ φορτίου του ἀνήρχετο εἰς 1.000.000 δολαρίων.

(Μαρτ. 13 — 16)

* * *

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (3.728 τ., νέτ): Συνεκρούσθη τὴν 10ην Μαρτίου εἰς Γιοκοχάμαν μὲ ἔνα μικρὸν δηξελάπλοιον, ύποσταν ἐλαφράς ζημίας. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 12ην διὰ Τόκιο. (Μαρτ. 10 — 12)

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» (δεξ.): Προσέκρουσε τὴν 21ην Μαρτίου ἐπὶ κρηπιδώματος εἰς τὴν 'Αμερίσαν, ἐνῷ ἀπέπλευεν ἐκεῖθεν καὶ ὑπέστη βαρείας ζημίας ὑπεράν τῆς ισάλου γραμμῆς. 'Ο ἀπόπλους ἀνεστάλη, διὰ νὰ ἐπισκευασθούν εἰς ζημίας. (Μαρτ. 21)

«ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ» (δεξαμ.): Τὴν νύκτα τῆς 20ῆς πρὸς τὴν 21ην Μαρτίου καὶ ἐνῷ ἐρρυμουλκεῖτο πρὸς 'Αμερίγον ἀπό δύο ρυμουλκά, μὲ ταχύτητα 5 μιλίων, ἔθραυσθη, λόγω τρικυμίας, τὸ τσιμεντοκιβώτιον καὶ τὸ σκάφος ἡγυροβόλησε παρὰ τὸ φαρόπλοιον Μπάρρου Ντίτ. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ διεξήχθησαν καὶ τὸ σκάφος ἀνεχώρησε ρυμουλκούμενον ἀπό τέσσαρα ρυμουλκά τὴν 28ην Μαρτίου δι' 'Αμερίγον πρὸς ἐπιθεωρησιν καὶ δριστικάς ἐπισκευάς.

(Μαρτ. 20 — 28)

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λιθ. δεξ.): 'Απὸ Περσικὸν Κόλπον ἔμφορτον διὰ Βιλελμσχάρη, συνεκρούσθη τὴν μεσημβρίαν τῆς 14ης Μαρτίου, λόγω πυκνῆς ὄμιχλης, μὲ τὸ πολωνικὸν «Γκοντάνσκο» 4 μιλια. A. τοῦ Ντόρερ. Τὸ πολωνικὸν ὑπέστη ζημίας εἰς τὴν πρώρων ἄνωθι τῆς ισάλου, τὸ δὲ τάκερ ἐλαφράς τοιαύτας εἰς τὸ πρόστεγον. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοιόν του καὶ μετὰ τὴν ἔκφρωσιν εἰς Βιλελμσχάρη θὰ κατευθυνθῇ εἰς μεσογειακὸν λιμένα δι' ἐπισκευάς. (Μαρτ. 14)

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ»: Κατέπλευσεν εἰς Κόμπε μὲ ζημίας ἐκ τρικυμίας εἰς τὸ καταστρωματα καὶ εἰς τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν. 'Εχρειάσθησαν 14 ἡμέραι διὰ τὰς ἐπισκευάς καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 21ην Μαρτίου διὰ δυτικῆς ἀκτῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν.

(Μαρτ. 21)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΩΝ» (παναμ.): Κενὸν ἀπὸ Ρουέν δι' 'Ηνωμ. Πολιτειῶν παρέμεινεν ἀκυβέρνητον 100 μιλια. A. τοῦ Νόρφολκ τὴν 17ην Μαρτίου, ἀλλὰ κατόπιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν ἐπέτυχε νὰ φύσῃ τὴν ἐπομένην διὰ τῶν ίδιων του δυνάμεων εἰς Νιούπορτ Νιούς. (Μαρτ. 17 — 18)

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ»: 'Απὸ 'Αμερίσαν ἔμφορτον μὲ λιπάσματα διὰ Βαμπόσα συνεκρούσθη εἰς Φλάσιγκ μὲ τὸ ἐλεβετικὸν «Αριάνα», παρ' οὐ καὶ ἐκτυπήθη εἰς τὸ μεσόστεγον. Τὸ «Δημητρῆς», μολονότι ἔσυρε τὴν ὄγκυρων μετ' ἀλύσεως τοῦ «Αριάνα», ὑπέστη ζημίας, ἀλλ' ἐπανέπλευσεν εἰς 'Αμερίσαν πρὸς ἐπισκευήν. (Μαρτ. 16)

«ΕΥΑΓΓΕΛΙ ΣΤΡΑ» (λιθερ.): Προερχόμενον ἐκ Στεττίνου ἔφθασε τὴν 9ην Μαρτίου εἰς Νόρμερσοντ Μπατίνη, δησού καὶ προστήραξε μετὰ τὴν φόρτωσιν του. 'Ανελκυσθὲν ἄνευ ζημιῶν καὶ ἀφοῦ ἐπεσκέψασε τὴν ἀντίλιαν κυκλοφορίας, ἀπέπλευσε τὴν 17ην διὰ Στεττίνον. 'Ο ἐπιθεωρητής, λόγω κραδασμῶν τῆς ἔλικός του, ὑπέδειξε τὴν ἀντικατάστασιν τῆς εἰς τὴν πρώτην εὐκαιρίαν. (Μαρτ. 9 — 17)

«ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ»: 'Εφθασε τὴν 14ην Μαρτίου ρυμουλκούμενον εἰς Τζάκσονβιλ καὶ ἀφοῦ ἐπεσκευάσθη, ἀπέπλευσε τὴν 25ην διὰ Γκάλ-βεστον. (Μαρτ. 14 — 26)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ» (λιθαν.): Προσηργαμένον πλησίον τῆς Καζαμπλάγκας: 'Ανειλκυσθή τὴν 16ην Μαρτίου καὶ ἐπρόκειτο νὰ δεξαμενισθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς πρὸς διαπίστωσιν τῶν ζημιῶν του. 'Η εἰσροή τῶν ὑδάτων εἰς τὸ σκάφος συγκρατεῖται ἀπὸ τὰς ἀντλίας. (Μαρτ. 16)

«ΚΙΣΣΑΒΟΣ» (δεξαμ.): Μετὰ τὴν ἔκφρωσιν του εἰς Νέαν 'Υδραν τὴν ἐδεξαμενίσθη τὴν 7ην Μαρτίου πρὸς γενικήν ἐπιθεωρησιν. 'Υπελογίζετο, ὅτι αἱ ἐπισκευαὶ του θὰ ἐτερματίζοντο κατὰ τὰς ἀρχὰς 'Απρίλιού. (Μαρτ. 7 — 25)

«ΚΟΡΑΗΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Κόμπε τὴν 22ην Μαρτίου μὲ ζημίας εἰς τὸ καταστρωμά του ἐκ βαρείας τρικυμίας. (Μαρτ. 22)

«ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ»: 'Επεσκεύασεν εἰς Γιοκοχάμαν τὰς ζημίας τὰς ὥποις ὑπέστη τὴν 1ην 'Ιανουαρίου εἰς Σάτη ἡλ. 'Αράμπ. (Μαρτ. 27)

«ΜΕΝΙΤΕΣ» (παν.): 'Επεσκευάσθη εἰς Κάδις, μεθ' ὅ ἐπανεφόρτωσεν εἰς Γιβραλτάρ τὸ φορτίον του καὶ ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμόν του. (Μαρτ. 25)

«ΜΙΜΙΝΑ»: 'Εμφορτον μὲ σιτηρὰ δι' 'Αμερίγον προστήραξε παρὰ τὸ φαρόπλοιον ἀριθ. 3, τοῦ ποταμοῦ 'Ελμπε, ἀνειλκυσθή ἄνευ ζημιῶν καὶ ἔρθασεν αὐθημέρων εἰς τὸν προορισμόν του. (Μαρτ. 28)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ»: Κατὰ τὴν φόρτωσιν του εἰς 'Ο-δησὸν μὲ ἀνθρακίτην καὶ χάρτην (διὰ Τζακάρταν καὶ 'Ιαπωνίαν) ἐσημειώθη ἔκρηξις εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 4 κύτος καὶ ἐπηκολούθησε πυρκαΐα, ἥτις καὶ κατεσβέσθη. Τέσσαρες ἄνθρωποι πληρώματος ἐτραυματίσθησαν. (Μαρτ. 15)

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΡ» (λιθ. δεξ.): Προστήραξε τὴν 13ην Μαρτίου έξωθι τοῦ Ντελάγουαρ Σίτυ, ἀνειλκυσθή δύμως τὴν ἐπομένην καὶ συνέχισε τὸν πλοιόν του. (Μαρτ. 15)

«ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ» (λιθερ.): 'Οταν προστήραξε τὴν 17ην Φεβρουαρίου ἔξεφρτωσεν δόλκηρον τὸ εἰς σάκκους φορτίον του. Τὸ ὑπόλοιπον παρέμεινεν ἐπὶ τοῦ σκάφους, δησοῦ θὰ ἐπλεύσει εἰς Χόγκ Κόρκ πρὸς ἐπισκευήν. 'Εκεῖ καὶ θὰ ἔξεφορτώνετο πρὸς μεταφόρτωσιν διὰ τὸν προορισμόν του. (Μαρτ. 15)

«ΣΤΑΥΡΟΣ»: 'Αγγέλλεται ἐκ Κόμπε, ὅτι ἡ ἐπισκευὴ ζημιῶν τινῶν τοῦ καταστρώματος του ἐκ τρικυμίας, ἀνεβλήθησαν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Βαγκούθερ. (Μαρτ. 17)



The most advanced S-Band True Motion Radar in the world

The Decca TM-S 2400 is a revolutionary 10 cm. radar of the highest quality and performance. It possesses ten unique features, none of which is contained in any other S-band radar.



- High data rate — 20 r.p.m. aerial rotation
- 16 in. master display with integral true motion
- Rapid range and bearing measurement by Interscan
- Daylight viewing of P.P.I.
- 60 mile range scale
- Range and bearing markers to 60 miles
- 5 P.P.I. presentations
- Performance Monitors
- High Power 75 kW. transceiver
- Variable differentiation (F.T.C.)

DECCA X-BAND RADAR

The D11 range of 3 cm. radar comprises 11 sets with a choice of performance, size and price more exactly suited to the individual needs of every class of ship than ever before.



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ρώσοι, Ιάπωνες και Κινέζοι ναυλωταί έκραγτησαν ζωηρότατον τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀγορᾶς κατὰ τὸ β' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου. Ναύλους ὑψηλοτέρους υπερχρεώσαν νὰ πληρώσουν, ἵνα πείσουν τοὺς ἐφοπλιστὰς νὰ ναυλώσουν τὰ σκάφη των και νὰ τὰ φέρουν πρὸς τὰς περιοχὰς τῆς "Απω Ανατολῆς και τῆς Καραϊβικῆς, τὰς ὑπερκεκορεσμένας — ή πρώτη ιδίᾳ — τονάς, ἀναυλώσου.

"Η οὐτα διαμορφωθεῖσα ἀνώμαλος κατάστασις μεταξὺ ναύλων τῶν δυτικῶν και τῶν ἀνατολικῶν περιοχῶν προήλθεν ἀκριβῶς ἐκ τῆς ἀνυπαρξίας πρὸς τὴν μίαν κατεύθυνσιν ἐπαρκῶν φορτίων, ἵνα καλυφθῇ τὸ προσφέροντον τονάζ.

Δὲν θὰ πρέπει νὰ παραδέπεται, πάντως, διὰ τὴν ἔκτιμησιν τῶν πραγμάτων τῆς ναυλαγορᾶς ή αὐξουσα συμμετοχὴ τοῦ προνομιούχου ἀμερικανικοῦ σκάφους εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν σιτηρῶν και ἡ συνεχιζομένη τοιαύτη τῶν τάνκερς. Αἱ δυσχέρειαι, δηλαδή, διὰ τὸ τράμπ πέν δὲν ὑπερεβλήθησαν ἀκόμη. Καὶ τὸ θέρος, μὲ τὴν συνήθη κάμψιν τῆς κινήσεως ἔρχεται...

Εἰς τὸν τομέα τοῦ Β. "Ατλαντικοῦ ὁ πληρωθεῖς ναύλος τῶν 10.75 ἔως 10.50 δολ. διὰ σιτηρᾶ ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' "Ιαπωνίαν προεκάλεσεν ίδιαιτέρων αἰσθησιν. Εἴναι ὁ ὑψηλότερος ἀπὸ τὰς κρίσεως τοῦ Σουέζ πληρωθεῖς. Διὰ τὴν Βραζιλίαν δολ. 8.10 και διὰ τὸ Κόντινεντ μπάλκ - καρρέρι δολ. 4.65 και τάνκερς μετρίου μεγέθους δολ. 3.65 και 3.80 φίο. Διὰ τὴν "Αγγλίαν 56/3 και 53/6 μόνον διὰ Λουδίνων.

"Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὴν Χάιφαν δολ. 12.10, μὲ συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον δολ. 7.10. Τάνκερ 17.000 τόν. ἔδεχθη δολ. 8, μὲ συμπλήρωσιν δολ. 3 διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ τὴν Πολωνίαν ἀπὸ τὸν "Αγίου Λαυρέντιον 5.15 δολ. εἰς μεγάλα σκάφη και 4.25 διὰ τὴν "Αμερικάν. Τάνκερ 18.000 τόν. δολ. 3.15 φίο δι' "Αμβούργον.

"Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 56/3 διὰ τὸ Μάντζεστερ και 6.75 δολ. διὰ Πορτογαλίαν.

Διὰ τὰ παλαιοσίδηρα ἐπίσης ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ζητήσεως και τῆς ἀπροθυμίας τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπληρώθησαν μέχρι τῶν 123 χιλιάδων δολαρίων ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' "Ιαπωνίαν εἰς λίμπερτυς σκάφη. Διὰ τὸ Κόντινεντ 67.500 δολ. και διὰ Δυτ. "Ιταλίαν 71.500 δολ. "Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας μέχρι τῶν 150 χιλ. δολ. "Ιαπωνίαν διὰ σκάφη λίμπερτυς και διὰ τὸ Κόντινεντ 85.000 δολ. φίο.

Οι γαιάνθρακες διὰ τὴν "Ιαπωνίαν, μὲ πολλὰ φορτία ἐκτεινόμενα και διὰ φορτώσεις ἀπωτέρας, ἔγνωρισαν τιμὰς ναύλων μεταπλέυρων ἐπίσης. Δύο μεγάλα σκάφη ἐπέτυχον δολ. 8.90 (Μάϊον) ἓνα λιμένα ἐκφορτώσεως. Διὰ τὴν Δυτ. "Ιταλίαν ὁ ὑψηλότερος ναύλος τῶν 4.05 και 4.10 δολ. ἐπληρώθη. Πέντε συνεχῆ ταξίδια δι' "Ιαπωνίαν (σκάφος 23.000 τόν.) δολ. 7.45.

Αἱ προσπάθειαι, δῆμως, τῶν ναύλωτῶν διὰ τὸν ὑποδιβασμὸν τῶν ναύλων ἐπέτυχον πως εἰς τὴν περιοχὴν τῆς "Απω Ανατολῆς. Διὰ τὰς "Ινδίας λ.χ. σκάφος "Ιουνίου ἐκλείσθη εἰς τὰ 60/— ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν διὰ τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν και τοῦτο, λόγω τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος. Διὰ Μάϊον ἐπληρώθησαν 67/6 και δι' "Ιουνίου προσεφέροντο 62/6. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔδεχθησαν και κατὰ 2/6 κάτω τῆς ἀνωτέρω προσφορᾶς δι' "Ιουνίου. "Ἄς σημειωθῆ, δῆτι διὰ τὴν δυτ. ἀκτὴν "Ινδίων ἀπὸ τὸν Κόλπον δύο σκάφη ἐπληρώθησαν 73/9 διὰ Μάϊον, δύον και διὰ φορτώσεις "Απρίλιου. "Ακολουθοῦντες και οἱ Κινέζοι ναυλωταὶ τὴν ὑποτιμητικὴν τάσιν εἰς τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν προσφέροντο ἔναντι τῶν 53/6, τὰ 50/— και ἐν συνεχείᾳ τὰ 51/6.

"Απιστεύτως ζωηρὰ ἡ ζήτησις τονάζ ἀπὸ τὸν Ρώσους και τὸν Κινέζους διὰ τὴν μεταφορὰν ζαχάρεως ἀπὸ τὴν Κούδαν. Οἱ Κινέζοι ὑπερχρεώθησαν νὰ πληρώσουν 105/— διὰ σκάφη ἔγγυτέρων ἡμερομηνῶν, μὲ αὐξησιν, δηλαδή, κατὰ 2/6, τῆς ἀνωτέρας προηγουμένης τιμῆς. Αγνωστον ἄν ἔκαλυψαν τὰς εἰς τονάζ ἀνάγκας των.

Οἱ Ρώσοι ἐπίσης σημαντικὴν χωρητικότητα τάιμ - τσάρτερ ἔκλεισαν και ίδια τὰς ἀρκετὰ σκάφη ἀπτησχόλησαν διὰ τὴν μεταφορὰν ζαχάρεως ἀπὸ τὴν Κούδαν. "Η ζήτησις σκαφῶν ἐφανέτη συνεχιζομένη. Ζάχαρις τέλος, ἀπὸ τὴν Κούδαν διὰ Καζαμπλάνκαν δολ. 7.30. "Απὸ τὴν Βραζιλίαν ζάχαρις διὰ τὴν "Ιαπωνίαν δολ. 10.75.

Τὰ βραζιλιανὰ μεταλλεύματα μὲ περισσοτέρων κίνησιν. "Απὸ τὸ Ρίον διὰ Πολωνίαν 49/— και ἀπὸ Βιττόρια 49/6.

"Η ξυλεία και τὰ γενικὰ ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν ἀπτησχόλησαν ζαχάρης πως τὴν ἀγοράν. Ναύλοι ιχαμλοὶ δι' "Αγγλίαν ἐπληρώθησαν κατὰ δύο δολλάρια (ἀπὸ 12.75 εἰς 10.75). "Αρκετὰ σκάφη ἔκλεισθησαν διὰ τὸν λιμένα τοῦ Βορ. "Ατλαντικοῦ. Σιτηρᾶ διὰ τὴν "Ιαπωνίαν δολ. 6.25 ("Απρίλιον — Μάϊον). Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 6.50. Διὰ τὴν Βόρ. Κίναν 53/6 φίο ἔντ τρίμεντ ("Απρίλιον). Πάντως, ή ἀγορά τοῦ Ειρ-

νικοῦ ἐμφανίζει σαφῆ τὰ σημεῖα τῆς ἀσταθείας εἰς τοὺς ναύλους, πλὴν ἔκεινων διὰ τὰ παλαιοσίδηρα (76.500 — 80.000 δολ. δι' "Ιαπωνίαν και 82.500 διὰ Χαδάνην διὰ λίμπερτο).

Μεταλλεύματα, τέλος, ἀπὸ τὸ Λόγκ Μπίτης δι' "Ιαπωνίαν δολ. 5.50 διὰ τὰ πρώτα δύο συνεχῆ ταξίδια και 5.40 διὰ δύο ἄλλα. Μεγάλο σκάφος δολ. 4.40 διὰ τρία ταξίδια.

Τὸ Πλέιτ μὲ περιωρισμένην ζήτησιν διὰ τὰς ἔγγυτέρας ἡμερομηνίας. Διαταγαγεῖ πολλαὶ διὰ Μάϊον και "Ιουνίον. Τὰ 92/6 (βαρέα σιτηρὰ) ἐπληρώθησαν δι' "Ιαπωνίαν και 97/6 τοὺς 63 κ. πόδας. Διὰ τὸ Μάντζεστερ 70/—.

Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικὴν διὰ τὴν "Αγγλίαν 65/6 "Απρίλιον. Διὰ Μάϊον 65/—. "Αραβόσιτος διὰ τὴν "Ιαπωνίαν 63/— και δρυζαὶ ἀπὸ τὴν Βίρμανιαν διὰ Κούδαν 67/— και 68/—, μὲ ἐπιστροφὴν διὰ Κίναν εἰς τὰ 92/— και 93/— φίο ἔντ στόσουεντ.

Περιωρισμένη ἡ ἔργασια σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν. "Ο χαμηλὸς ναύλος τῶν 54/— ἐπληρώθη διὰ τὴν Κίναν, ἔναντι τῶν 60/— προγενετέρως. Διὰ τὴν Νότιον Αφρικὴν 57/6. Διὰ τὴν "Αδριατικὴν ἀπὸ τὴν Δυτ. Αύστραλιαν κριθῆ 75/— (Μάϊον — "Ιουνίον).

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Γκάσιν διὰ τὸ Κόντινεντ 48/6 και διὰ τὴν "Ιαπωνίαν 48/—. "Απὸ Χαδίδηκ διὰ Κωνστάντζαν 52/— και 51/—. "Απὸ τὸν Βόρ. Κίναν διὰ Κούδαν (ἕνα διὰ λιμένας) δημητριακὰ 67/6 φίο ἔντ τρίμεντ, μὲ ἐπιστροφὴν ἐκείθεν 92/6 φίο ἔντ στόσουεντ θέρων.

Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάνκαν διὰ τὴν Κίναν 56/6. Μεταλλεύματα ἀπὸ Κονσεκρὺ διὰ Πολωνίαν 25/— ἔναντι 27/6 προηγουμένως. Λιπάσματα ἀπὸ τὴν "Αδριατικὴν διὰ Νότ. Κίναν 59/— φίο ἔντ στόσουεντ ἀ.φ. (19/6 ἡμέρας). Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Τουρκίαν διὰ τὴν Περσίαν 42/6. Φωσφάτα ἀπὸ τὸ Σφάξ δι' "Ολλανδίαν διὰ φορτίον 3.000 τόν. 21/—. "Αλευρα ἀπὸ Αμβούργον διὰ Χαδάναν δολ. 5.50.

Τὰ τάιμ τσάρτερς μὲ κίνησιν ικανοποιητικήν. "Ο ἐνδιαφέρων ναύλος τῶν 4.30 δολ. ἐπληρώθη εἰς σκάφος Λιβανοῦ διὰ ταξίδιον ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ η Κόλπον δι' "Ιαπωνίαν. Μότορσπιτ 10.640 τόν. d.w. παράδοσις Νόρδερν Ρέιντζ, ἐπαναπαράδοσις "Ηιωμένας Πολιτείας 6/9 μῆνας δολ. 3.05.

Οἱ Ρώσοι ὑπῆρξαν οἱ κυριώτεροι ναυλωταὶ τάιμ - τσάρτερς. Τὰ δηζελοκίνητα ἐπληρώθησαν διὰ περιόδους 5 — 7 και 8 — 10 μηνῶν μεταξὺ 22/— και 23/—. "Αγνωστος διὰ πασσόλησις δῶλων τῶν ναύλωθεντων σκαφῶν. Πρὸς τὴν Καραϊβικὴν κυρίως προορίζονται. Οἱ Ρώσοι ἐπείγονται νὰ παραλάβουν ἀπὸ τὴν Κούδαν περισσότερα κατὰ τὸ δυνατὸν φορτία ζαχάρεως. Γενικὰ ἐμπορεύματα και μηχανήματα μεταφέρουν ἔκειται.

Κυκλικὰ ταξίδια Δυτ. "Αφρικῆς ἐπληρώνοντο 20/6. "Ο ναύλος τῶν 24/— ἐπληρώθη διὰ ταξίδιον δηζελοκίνητου πρὸς τὴν Αύστραλιαν — N. Ζηλανδίαν. Μὲ καύσιμον πετρέλαιον σκάφος 12.000 τόν. ἐκλείσθη 19/6 διὰ ταξίδιον πρὸς τὸν Περσικὸν Κόλπον και λίμπερτο 16/6 διὰ ταξίδιον Σπέτζιας — "Ινδονησίας.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Χειροτερέυσιν και δῆτι βελτίωσιν τινὰ τινὰ ἐνεφάνισεν ἡ ἀγορὰ τῶν ναύλων διὰ τὰ τάνκερς κατὰ τὸ β' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου. Και ἡ περίοδος τῆς συστολῆς τῶν μεταφορῶν πετρελαίων πλησιάζει... Χαρακτηριστικὴ ήτο διὰ παουσία ἀπὸ τὴν ἀγορὰν πάντων μεγάλων ἐταιριῶν πετρελαίου, ἐνῷ τὸ τονάζ δι' "Απρίλιον συστωρεύεται ἀνάυλων. Σημαίνει τοῦτο περαιτέρω ὑποτίμησην τῶν ναύλων. "Υπῆρξεν δη πληροφορία, διτὶ πρὸ τοῦ ὄγκου τοῦ διαθετίμου τονάζ αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων διέταξαν τὰ ὑπὸ τὸν ἐλεγχόν των σκάφη νὰ πλέουν μὲ μειωμένην ταχύτητα.

"Ενδεικτικὴ τῆς πρὸς τὰ κάτω τροπῆς τῶν ναύλων εἰναι διὰ τοὺς σκάφους 18 χιλ. τόν. («Έθη Λιβανοῦ») εἰς τὰ 55% κάτω τῆς Κλίμακος ἀπὸ Βαντι Φεράν διὰ τὴν "Ιταλίαν. Διὰ τὸ σύντομον αὐτὸ ταξίδιον ναύλος ὑψηλότερός πως τὸν κρατοῦντος εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰθισται νὰ πληρωνέται. Τὰ 52½% ἐπληρώνοντο εἰς μέτρια σκάφη ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Μεσόγειον, "Αγγλίαν, Κόντινεντ. "Ελαχίστη ὑπῆρξεν δι' ζήτησις. Ζωηρότερα πρὸς τὴν "Ιαπωνίαν. Τὰ 67½% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ἐπληρώνοντο και τὰ 68 — 70% διὰ τρία συνεχῆ ταξίδια.

Καμμία βελτίωσις και εἰς τὴν Καραϊβικήν. Οἱ ναύλοι ἐκείθεν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ παρέμενον εἰς τὰ 60% κάτω τοῦ A.T.R.S. Σκάφος 23.000 τόν. ἔδεχθη και τὰ 67½%, μὲ συνέχειαν ταξίδιον πρὸς τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 62½% κάτω τῆς Κλίμακος. "Επερον σκάφος ἐπέτυχε 60% κάτω

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ και ἐπισκευαὶ¹
Ταχύτης ἐκτελέσεως²
ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ³

τῆς Κλίμακος δι' ύπεραττλαντικὸν ταξίδιον. "Ετοιμα σκάφη ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὸν Καναδάν καὶ τὴν Χιλήν ἐπιληρώθησαν 50% κάτω τοῦ A.T.R.S. καὶ φορτίον διὰ Χάλιφαξ 571½ κάτω.

Ναυλώσεις χρονικῆς περιόδου δὲν ἔγνωσθησαν. Τὰ 70% κάτω τοῦ ὀμέρικανικοῦ ναυλολογίου προσεφέροντα διὰ πέντε συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον δι' Ἰσπανίαν.

Ἐνδεικτική, πάντως, τῆς καλυτέρας αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι ἡ χρονονάλωσις σκάφους 41.000 τόνων πρὸς 17/3 δι'. Ἐπτά ἔτη καὶ τὸ διαφαινόμενον ἐνδιαφέρον μεγάλων ἑταῖρων διὰ ναυλώσεις μὲ παράδοσιν τὸ 1963 καὶ 1964.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ησυχος διετηρήθη ἡ ναυλαγορά κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ Μαρτίου, μὲ σποραδικὰς διαταγὰς εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα ναύλων, ἀτίνα δυσκόλως ἔγινον ἀπόδεκτα παρὸ τῶν Ἑλλήνων πλοιοτεκτῶν. Τὰ Ιταλικὰ σκάφη, κυρίως, προσεφέροντα. 'Απὸ τὴν Κωνστάντζαν ὑπῆρχεν ἐργασία διὰ Σικελίαν μέχρι Νεαπόλεως (ξυλεία) εἰς τὰ 20/— τὸ κ.μ., ὅψιὸν ἀπὸ Γαλάτσι 24/— καὶ μὲ ἀνωτέρας πως τιμᾶς διὰ μερίδας ξυλείας δυσιάς. Διὰ ζαχάρεις ἔχητείτο ἀπὸ Κωνστάντζαν σκάφος 3.000 τ. διὰ τρεῖς λιμένας Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης μέχρις "Άδεν εἰς τὰ 42/6 φίο, μὲ φόρτωσιν 5 — 15 Μαΐου καὶ ἔτερον 5.000 τ. διὰ Γένοβαν (χαλυβδίνους ράδοντας) εἰς τὰ 29/— φίο, μὲ φόρτωσιν 20 Μαΐου — 5 Ιουνίου. 'Υπῆρχεν ἐργασία ἐκ Κωνστάντζας (3.000 τ. ήλιοσπόρου εἰς σάκκους) δι'. ἔνα ἡ δύο λιμένας Ἰαπωνίας εἰς τὰ 100/— φίο, μὲ φόρτωσιν Μάϊον — Ιουνίου.

'Απὸ Μαριούπολιν συνήθης ἐργασία (γαιάνθρακες) δι'. Ἰταλίαν, ἐπηρώνοτο δὲ εἰς μικρὰ σκάφη (2.500 — 3.000 τ.) 29/— φίο, Απρίλιον καὶ εἰς λίμπερτος 22/6 φίο, Μάϊον. Διὰ γεννήματα ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν 46/6 δι'. Ἀγγλίαν καὶ 39/— διὰ Κόντινεντ, φόμπ, Απρίλιον. 'Υπῆρχον ἐπίσης ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν τσιμέντα διὰ Κουβέιτ 43/6 καὶ 10.000 τ. χυτοσιδήρου δι'. Ἰαπωνίαν 58/—, Απρίλιον. 'Απὸ Νοδρωσίσκου (6.000 τ. τσιμέντα) διὰ Τακκοράτι καὶ Ἀκρα, μὲ φόρτωσιν 'Απρίλιον, ἔχητοντο προσφοραὶ καὶ ἀπὸ τὴν 'Οδησσὸν (6.000 τ. γαιάνθρακον) διὰ Πόρτο Μάργκερα 26/6 φίο, διὰ φόρτωσιν 15 — 30 Απρίλιον.

Δύο διαταγαὶ ἐκυκλοφόρησαν ἐκ Βουλγαρίας διὰ 1.500 τ. ήλιοσπόρου ἐκάστη δι'. Ἀνατολικὴν ἡ Δυτικὴν Ἰταλίαν δολ. 7, μὲ φόρτωσιν Απρίλιον ἡ μία καὶ Μάϊον ἡ ἔτερα. 'Απὸ Τεργέστην 3.000 — 5.000 τ. τσιμέντων διὰ Μαδαγασκάρην, ιδέα ναυλωτῶν 60/— φίο, Μάϊον. 'Επίσης ἀπὸ Τεργέστην 5.000 τ. χάλυβος εἰς χελώνας διὰ Μπουένος "Αὔρες δολ. 6 φίο, φόρτωσιν 1 — 15 Απρίλιον. 'Εργασία ὑπῆρχε καὶ ἀπὸ Ἀλεξάνδρειαν ἡ Σουέζ (τσιμέντα) διὰ Δυτικὴν Αφρικὴν εἰς τὰ 32/— φίο καὶ στόουεντ, ἔνα λιμένα, 'Απρίλιον, ἐνῷ διὰ Περσικὸν Κόλπον ἔχητοντο προσφοραὶ. 'Απὸ Ἀλεξάνδρειαν 4.000 τ. ὄρυζης διὰ Λισσαδώνα 32/6 φίο, Απρίλιον καὶ 30.000 τ. ὄρυζης (εἰς σάκους διὰ Βομβάνη 33/— φίο, μὲ φόρτωσιν 'Απρίλιον ἔως Ιουνίου.

Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα μὲ σχετικὴν κίνησιν. 'Απὸ Θεσσαλονίκην 2.500 τ. μεταλλεύματα διὰ Πόρτην τὲ Μπούκ 27/— φόμπ, μὲ φόρτωσιν 15 — 30 Απρίλιον καὶ ἀπὸ Λαύριον 1.600 τ. διὰ Καλάι 38/6 ἔως 40/—, Μάϊον. 'Εκκλησιοφόρησε καὶ μία διαταγὴ ἀπὸ Θεσσαλίαν καὶ Τεργέστην ἡ καὶ ἀντιστρόφως (δικιάωμα τῶν πλοιοκτητῶν) 4.500 τ. λευκολίθου διὰ Βαλτιμόρην εἰς τὰ δολ. 5.25 φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσιν Απρίλιον — Μάϊον.

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ & ΤΑ TANKERS

Εἰς 1.052 ἑκατομμύρια τόν. μετρικοὺς ἔφθασεν ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου κατὰ τὸ 1960, μὲ αὐξησιν 7.5% ἔναντι τοῦ 1959. Αἱ προβλέψεις φέρουν τὴν παραγωγὴν μετὰ πενταετίαν (1965) εἰς τὰ 1.400 ἑκατομ. τόν.

Καὶ διότι ἡ διακινουμένη ἀπὸ θαλάσσης ποσότης πετρελαίων ὑπολογίζεται εἰς τὰ 45% τῆς ὅλης παραγωγῆς, δὲ δύος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν εἰς φορτία πετρελαίων ηὐδήθη κατὰ τὸ ἀπελθόν ἔτος ὅχι ὀλιγώτερον τῶν 30 — 35 ἑκατομ. τόν. 'Εκ παραλλήλου ἡ καθαρὰ αὔξησις τῶν πετρελαιοφόρων ὑπολογίζεται εἰς 5% (τρία περίους ἑκατομ. τόν.). 'Η χωρητικότης τῶν ἔφθασε τὰ 66.4 ἑκατομ. τόνων. Εἰς 5.25 ἑκατομ. τόν. ἀνῆλθον αἱ νέαι κατασκευαί, αἱ δὲ διαδύνεις καὶ αἱ μετατροπαὶ εἰς 2.7 ἑκατομ. τόν. π.λ. (202 σκάφη, μεταξὺ αὐτῶν 55 τύπου T2). Σκάφη ἐνὸς ἀκόμη ἑκατομμυρίου τόν. ἀπεύρθησαν τὸν παροπλισμοῦ, εἰς τρόπον ὥστε αἱ αὔξησις τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ τονάκις θὰ πρέπει νὰ ὑπολογισθῇ εἰς 4 ἑκατομ. τόν. Λαμβανομένων ὑπὲρ δύμην τῶν μεταβολῶν, αἵτινες ἐπῆλθον εἰς τὰς ἀποστάσεις τῶν κέντρων φορτώσεων (Σαχάρα, Μαύρη Θάλασσα, ὀλιγώτερα φορτία πρὸς τὴν Βόρ. Αμερικὴν ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολήν), ἡ αὔξησις αὐτὴ θεωρεῖται, ὡς ἀνάλογος πρὸς μίαν ζήτησιν χωρητικότητος, μεγαλυτέραν τῆς τοῦ 1960.

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Τὸ ἐν Ναυαρίνῳ (ΠΥΛΟΣ) Ναυτικὸν Γραφεῖον κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΚΑΒΟΥΡΗ ἔχει τὴν τιμὴν νὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τοὺς κ.κ. ἐφοπλιστάς καὶ ναυτικοὺς Πράκτορας, ὅτι εἰναι εἰς τὴν διάθεσίν των δι' οἰανδήποτε ναυτικὴν ἐργασίαν (πρακτόρευσιν, Bunkers καὶ ἐκτελωνιστικὰς ἐργασίας, ἀλλαγὴ πληρωμάτων κ.λ.π.) διὰ τὰ ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Πύλου διερχόμενα πλοῖα των μὲ λογικωτάτην ἀμοιβήν.

Τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τονάκις, πετρελαιοφόρων εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960 ἀνήρχετο εἰς 13 ἑκατομ. τόν., ἔναντι τῶν 37.250.000 τόν. τοῦ 1957.

Ἐξ δὲ τῶν ἀντέρω δόλιγων στοιχείων καταδεικνύεται, ὅτι προϊόντος τοῦ χρόνου, ἡ ἔξισσορρόπησις προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τάνκερς ἐπιτελεῖται.

"Ἄν, ὅπως προβλέπεται, ἡ αὔξησις τῆς ἀπὸ θαλάσσης διακινήσεως τῶν πετρελαίων συνεχισθῇ κατὰ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν (30 ἑκατομ. τόν. ἐτησίων) ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸ τὰς διαδύνεις εἰναι ἀναμφισθῆτον, ὅτι τὸ προσφερόμενον τενάκις δὲ καταστῇ ἀνάλογον τοῦ δύκου τῶν μεταφορῶν. 'Ο παράγω, βεβαίως, τῶν ἔγγυτέρων ταξίδιων (Λίβυη — Σαχάρα) καὶ τῆς ἀπόδοσεως τῶν ἡπειρωτικῶν ἀγωγῶν θὰ ἔχῃ ὅμεσον τὴν ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ζητήσεως τονάκις. 'Οπωσδήποτε, δῆμος, ἡ ἔξοδος ἀπὸ τὴν κρίσιν δὲν ἀπέχει καὶ πολύ. 'Εντὸς τῆς προσεχούς διετίας οἱ παραπορηταὶ βλέπουν ἐπέρχομένην τὴν καλυτέραν αὔριον.

* * *

'Απὸ δεκαετίας εἶχε νὰ γνωρίσῃ ἡ πετρελαιοκίνητος ναυτιλία τὴν σταθερότητα εἰς τὰς τιμὰς τῶν ὑγρῶν καυσίμων. Καθ' ὅλον τὸ 1960 αἱ τιμαὶ ἡσαν χαμηλαὶ, λόγω τῆς ὑπερπαραγωγῆς καὶ τοῦ ἀναπτυχθέντος συναγωνισμοῦ. Τὸ κονδύλιον τῶν μπώνκερς ἦτο ὀπωσδήποτε περιωρισμένον. Εὐτύχημα διὰ τὴν ὑπὸ τοῦ προσφερόμενον τενάκις τὸ φιούνελ δῆλη ἡσαν μεγαλύτεροι εἰναι συγκρίσει πρὸς τὰ ἄλλα πετρελαιοειδῆ. 'Αντιστάθμισμα, δῆμος, τῶν ἔγκτωσεων ἦτο καὶ ἡ μεγαλυτέρα κατανάλωσης κατὰ τὸ 1960 διὰ μπώνκερ. Περισσότερα τὰ κινηθέντα σκάφη καὶ ἐντατικώτερος ὁ μεταφορικὸς ρυθμός. Εἰς 70—80 ἑκατ. τόν. ὑπολογίζονται τὰ ἀναλώθεντα ἀπὸ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

ΤΑ ΣΙΤΟΦΟΡΑ TANKERS

'Η εἰς εύρυτάτην κλίμακα τακτικὴ τῆς ἀπασχολήσεως δεξαμενοπλοίων εἰς μεταφορὰς σιτηρῶν ἐδημιούργησε πολλὰ προβλήματα. Πρὶν ἡ δυνηθοῦν τὰ δεξαμενόπλοια νὰ ἀναλάβουν τὰς μεταφορὰς ταύτας ἔχρεισθη νὰ ἔξευρεθοῦν τρόποι νὰ ἐργασθοῦν ὑπὸ συνθήκας ἀποτελεσματικῆς καθαριότητος, ἀπαγωγῆς τῶν ἀερίων καὶ τεχνητοῦ δερισμοῦ. Καὶ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτὰς κατέστησαν ίκανα τὰ δεξαμενόπλοια νὰ παραλάβουν φορτία γεννημάτων. 'Ετερον πρὸς ὑπερπτήσην ἐμπόδιον ἀνεφέρετο εἰς τὴν ἐλλειπεινό μέσων ἐκφορτώσεων εἰς πλείστους ὄσους λιμένας. 'Αντι τοῦ πολυδαπάνου ἐξοπλισμοῦ, ἔχρησιμοποιήθη κινητὸς τοιούτος, χειριζόμενος δι' αεροθαλάμου. Σκαπανεύς πρὸς τὴν κατεύθυνση ταυτή ὑπῆρχεν δι' αμερικανικὴς ἐταιρίας «Ντούμπαρ - Κάπτλ» (τοῦ 'Ιλλινόις), ἥτις ἐπὶ σειράν ἐτῶν προμηθεύει παρόμοιον ἐξοπλισμὸν εἰς τὴν γεωργικὴν βιομηχανίαν. Πολλὰ τοιαῦτα μηχανήματα, καλούμενα «Βάκ - Ού - Βέιτορς» ἔχουν ἡδη προκαλέσει μέγιστης ἐνδιαφέροντος. 'Ο ἐν λόγῳ ἐξοπλισμὸς δύναται νὰ φέρεται ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου εἰς τὸν λιμένα καὶ νὰ ἐγκαθίσταται ἐπὶ τοῦ σκάφους, ὅταν τοῦτο πλευρίστηκε πρὸς ἐκφόρτωσιν. Συνήθως φέρεται ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἔτοις ἐπὶ δεξαμενόπλοιον — φέρ' εἰπεῖν — «Τ. 2» τοποθετεῖ τὸ μηχανήματα τοῦ εἰς τὸ πρώτον κύτος φορτίου. 'Η ἐγκατάστασης εἰς ἔνα δεξαμενόπλοιον ἀπλουστεύεται ἐκ τοῦ γεγονότος, δι' χρησιμοποιούνται ὑπάρχοντα ἀνοίγματα τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν, χωρὶς νὰ παρισταται ἀνάγκη, διὰ τοῦ προποιητοῦ της κατασκευῆς. 'Ενα τάνκερ «Τ. 2» δύναται, κανονικῶς, νὰ χρησιμοποιήσῃ δέκα τοιαύτας μονάδας. Τέσσαρες θὰ τοποθετηθοῦν πρώταν τῆς εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου ὑπέρκατακευῆς καὶ ἔξ εἰς τὸ πριμανιόν κατάστρωμα. Μία τῶν μονάδων τοποθετεῖται εἰς τὴν κορυφὴν τῶν πολλαπλῶν ἀγωγῶν, εἰς τρόπον ὥστε ἔχει πρόσθισιν εἰς τὰς ὑπὲρ δέξαμενάς. Αἱ μονάδες δύναται νὰ τοποθετοῦνται ἀπό τοῦ πλοίου πρὸς ἀκόμης διαφοράς εἰς θέσην, διὰ γερανῶν ἔργων ἢ καὶ διὰ φορτωτήτων τοῦ πλοίου. Ζυγίζουν 5.020 λίθρας καὶ αἱ βαρύτεραι 6.000 λίθρας, κατὰ προσέγγισιν.

Τημῆμα τοῦ ἀγώνου πρωθεῖται ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς καὶ διὰ συμπτεστής (compressor) ἀρχίζει λειτουργῶν. Δημιουργεῖται σύτω ἀναρρόφησις, ἥτις καὶ ὀλεῖ τὸ σίτον πρὸς τὰ ἄνω. Σίτος καὶ ὀλεῖ διέρχονται τοῦ συμπτεστοῦ καὶ εἰσέρχονται εἰς τὸν κυκλώνα, κωνοειδὲς μετάλλινον δοχεῖον, ἔνθα χωρίζονται ἀλλήλων. Οἱ βαρύτεραι κόκκινοι σιτηρῶν, εἰσερχομένοι εἰς τὸν κυκλώνα, πίπτουν ἀπὸ τὴν κορυφὴν εἰς τὸν βυθόν, ἢ εἰς τὴν ἄκραν τῆς κορυφῆς τοῦ κώνου καὶ διὰ ἄλληρα ἐξέρχεται τοῦ κυκλώνος. Περιστροφικὸν κλείθονται ἀέρος, συνεχῶς περιστρέφομενον, ἐνῷ δ-

WE HUA TRADING & COMPANY

672)4-5 HONGKONG BANK LANE

BANGKOK, THAILAND.

EXPORTERS - IMPORTERS - COMM. AGENTS & GENERAL MERCHANTS, LINER AND TRAMP AGENTS, BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE CHARTERING OF SHIP AND SHIPPING PROPERTY.

(Expert in acquiring full tonnage for Liberty size vessels opened for «Tramping» and Temporary Employment)

TELEGRAMS : OFFICE TEL : 32.689-35.057-24.031
"WEHUA-BANGKOK," AFTER OFFICE HOURS : - 24.777

OFFERS INVITED

λόκηρος ή μονάς έργαζεται, έπιτρέπει είς τους κόκκους τών σιτηρών νά αφήνουν τὸν κυκλώνα καὶ ἐμποδίζουν, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς πιέσεως, τὸν ἄρετο νὰ εἰσέρχεται εἰς τὸν κυκλώνα. Οἱ κόκκοι πίπτοντες πρὸς τὰ κάτω ἀπὸ τῆς κορυφῆς τοῦ κυκλώνος, συλλαμβάνονται εἰς τοὺς ἐκ τῶν πτερυγίων καὶ τοῦ τοιχώματος τοῦ κυλίνδρου σχηματιζόμενους θαλάμους καὶ, καθὼς ὁ θάλαμος περιστρέφεται, πίπτουν πρὸς τὰ ἔξω. Οὐδέποτε ἐν τούτοις ὁ κυκλὼν εἶναι ἀνοικτὸς εἰς τὴν ἀναρροφητικὴν πλευρὰν τοῦ συστήματος. Ἀήρ, διελθὼν προηγουμένως ἀπὸ τοῦ κυκλώνος, διοχετεύεται εἰς πλευρὰν πιέσεως τοῦ συστήματος, διὰ νὰ φυσῆται τοὺς κόκκους διὰ τῶν ἀγωγῶν ἔξοδου.

Παράδειγμα τῆς ἀποτελεσματικότητος τοῦ ἐν λόγῳ ἔξοπλισμοῦ ἐπειδεῖθεν εἰς τὴν Βοϊδάνην κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἑποχῆς τῶν μονσούν, δῶν οὐτοὶ εὑρίσκοντο εἰς τὸν κολοφῶνα τῶν. Δύο ἀμερικανικά «T. 2», μὲ φορτίον 16.000 τ. σιτηρῶν ἔκστον, ἔχρησιμοι οἴσταν «Βάκ - Ού - Βέιτορς» διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν. Αἱ μονάδες ἀνερρόφησαν ἐκ τῶν δεξαμενῶν — ἀπὸ τοῦ πλήρους βάθους τῶν 40 ποδῶν — τὸν σῖτον καὶ τὸν ἐξεργότωσαν εἰς τὰς ἐπὶ τῆς ἡρας ἐγκαταστάσεις, κειμένας εἰς ἀπόστασιν 150 ἑως 200 ποδῶν. Μολονότι ἔχρησιμοι οἴσταν παλαιτεροὶ τούς ἐν λόγῳ συστήματος, τὰ πλοῖα ἐξεργότωσαν ἐντὸς 7½ ἐργασίμων ἡμερῶν, μὲ ἀναλογίαν 3.000 τόννων ἡμερήσιων.

Ἐνα ἐκ τῶν μεγαλυτέρων σκαφῶν, ἀτινα ἐφωδιάσθησαν μὲ «Βάκ - Ού - Βέιτορς», εἶναι τὸ χωρητικότητος 32.650 τόννων d.w. ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον τοῦ «Πλέν Τσάλλεντζερ». Κατὰ τὸ παρθενικόν του ταξιδίου μετέφερεν ἐκ Πόρτλαντ καὶ Σήθ εἰς Γδύνιαν 30.000 τ. κριθῆς. Ἐπτὰ μονάδες ἐγκατεστάθησαν, ικαναὶ νὰ ἐκφορτώσουν 5.000 τ., ἐπὶ τῇ βάσει ἐργασίας 22 ὥρων καθ' ἡμέραν. Τὰ σιτηρὰ διωχετεύθησαν εἰς ἀποθήκην κειμένην εἰς ἀπόστασιν 500 ποδῶν καὶ εἰς ὕψος 60 ποδῶν. Αἱ μονάδες ἔλειτούργουν μὲ ἡλεκτροκινητήρας δυνάμεως 150 ἵππων καὶ 440 Βόλτες.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

«Τὸ κόστος τῶν δοθεισῶν κατὰ τὸ 1960 παραγγελιῶν διὰ νέας ναυπηγίσεις δὲν διαφέρει κατὰ πολὺ ἀπὸ τὰ ἀντίστοιχα ἐπίπεδα τιμῶν, διὰταν ἔκρατησαν κατὰ τὸ 1959». Τὴν διαπίστωσιν ταῦτην κάμνει μία ἀνασκόπησις τῆς ἀγορᾶς τῶν πλοίων, διεφοδόντης εἰς τὸν γνωστὸν νορθικὸν ναυλομεστικὸν Οἰκον. Αἱ κατὰ τὸ 1960 πραγματοποιήσθησαν νέα παραγγελίαι ήσαν, γενικῶς, ἀνεπαρκεῖς πρὸς ἔξασφάλισιν εἰς τὰ ἐνδιαφερόμενα ναυπηγεία απροσκόπιου παραγωγῆς. «Εσθμειώθη κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος ὅδυς συναγωνισμὸς πρὸς ἔξασφάλισιν νέων παραγγελιῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προσφερθεῖ χαμηλὸι τιμαὶ καὶ νὰ παραχωρθοῦν μεγάλοι πιστώσεις. Ἀναφέρει ἡ νορθικὴ ἀνασκόπησις, ὅτι εἰς πολλὰς χώρας, διαρκοῦντος τοῦ 1960, ἐσθμειώθη αὔξησης τῶν ἡμερομισθίων, λόγω δὲ τῆς σημειωθείσης δραστηριότητος εἰς πλείστας ὅλας βιομηχανίας, αἱ τιμαὶ τῶν ὑπεργολαβικῶν ἀπασχολουμένων εἰς τὴν ναυπηγικὴν ἔνεφανσαν τάσεις ὑψώσεως.

«Ἀνατρέχουσα η ἔκθεσις εἰς προγενέστερα ἔτη ἀναφέρει, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν νέων παραγγελιῶν ἐσθμειώσαν σταθερὰν πτῶσιν κατὰ τὰ ἔτη 1957 καὶ 1958, ἐν τινὶ δὲ ἔκτασει καὶ κατὰ τὸ 1959. Κατὰ τὴν διάρκειαν ἐν τούτοις τοῦ ἔτους ἐκείνου αἱ τιμαὶ κατῆλθον εἰς τόσον χαμηλὰ ἐπίπεδα, ὥστε ἡτο παράλογον νὰ δεχθῇ τις, ὅτι ἡ ὑποχώρησις ἦτο δυνατὸν νὰ συνεχισθῇ.

Οσον ἀφορᾷ τὰ μικρότερα πλοῖα, φαίνεται, πράγματι, ὅτι αἱ τιμαὶ ἐπέδειξαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1960 ἐλαφρὸν τάσιν πρὸς δύνον. «Αφ' ἔτερου, διαπιστοῦται, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν κλεισθεισῶν παραγγελιῶν διὰ μεγαλυτέρας μονάδας ήσαν — κατὰ μέσον δρον — χαμηλότεραι τῶν προηγουμένων. Τούτο κατὰ μέγα μέρος, πιθανῶν νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸν συνεχὴ ἐκσυγχρονισμὸν καὶ δρθολογισμὸν τῶν ναυπηγείων, εἰς δύο δηλαδὴ παράγοντας, οἵτινες ίδιατέρως ἐπηρεάζουν τὰς μεγάλας κατασκευάς. «Οταν αἱ τιμαὶ εὑρίσκονται εἰς τὸν κολοφῶνα τοῦ ὑψους, κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1956, τὸ κόστος ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 47.000 τόννων d.w. ἐκυμαίνετο εἰς τὰ 225 δολαρία τατὰ τόνον d.w., ἀλλὰ κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1959 κατέπεισεν εἰς τὰ 125 δολαρία. «Υποστηρίζεται εἰς τὴν νορθικὴν ἀνασκόπησιν, ὅτι ἐναὶ ὅδιον πλοῖον, παραγγελλόμενον περὶ τὰ μέσα τοῦ 1960, θὰ ἐκλείπετο διλγόνι κατὼν 120 δολαρίων, ὃν καὶ αἱ τιμαὶ ἔνεφανσαν τάσεις αὔξησεως κατὰ τὸ δεύτερον ἐξάμηνον τοῦ ἔτους.

«Ἡ κατὰ τὸ 1959 τιμὴ ἐνὸς «μπάλκ - κέρριερ» τῶν 22.000 ἑως 24.000 τόνων d.w. ἥτο λίραι Ἀγγλίας 50, ἔχαρτωμένη βεδαίως ἐκ τῆς προδιαγραφῆς. Γενικῶς, τὸ αὐτὸ ἐπίπεδον τιμῶν διετηρήθη καὶ κατὰ τὸ 1960. Φορτηγὸν «ελέτερ - ντέκ» τῶν 10.500/12.500 τ. d.w., δηπερ θὰ ἰδύνωτο νὰ παραγγελθῇ τὸ 1959 ἀντὶ 800.000 λίρῶν Ἀγγλίας περίπου, ζήτημα εἶναι, ὃν ἔτα παραγγέλλετο σήμερον κάτω τῶν 850.000 λίρῶν. Μικρότερον «εσέλτερ - ντέκ» 4.500 — 5.000 τόν. d.w., δυνάμενον νὰ παραγγελθῇ τὸ 1959 ἀντὶ 500.000 λίρῶν, σήμερον θὰ ἐζητείτο διὰ τοῦ τιμὴ γύρω τῶν 550.000 λίρῶν.

«Ἡ αὔξησης τοῦ κόστους ἀποδίδεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ταχύτεραι παραδόσεις διὰ τὰς διοίας ἐνδιεφέροντο κυρίως τὰ ναυπηγεία, ἔχουν

ἡδη ἐπιτευχθῆ καὶ τὰ ναυπηγεία εἶναι ὑποχρεωμένα νὰ λάβουν ὑπ' ὄψιν τὴν ηγεμόνειαν διαπάνας, δῶσον ἀφορᾶ τὰς βραδυτέρας παραδόσεις. Σήμερον, εἶναι δύσκολον νὰ ἐπιτύχῃ τις ἐκ μέρους τῶν σκανδιναυτικῶν ναυπηγείων παραδόσεις πρὸ τοῦ 1963, διὰ σκάφη τῶν 12.000 ἑως 15.000 τόνων. Παρατηρεῖται σχετικῶς, ὅτι μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν ἐπημεώθη συναγωνισμὸς πρὸς ἔξασφάλισιν παραδόσεως διὰ τὸ 1962, ἐνῷ αὕτη προσεφέρετο εἰς τὰ τέλη τοῦ 1960.

Αἱ τιμαὶ τοῦ χάλυβος κατὰ τὸ 1959 ἐνεφάνισαν τάσιν ὑψώσεως, ἀλλὰ τοῦτο ἀντεστράφη τελικῶς κατὰ τὸ 1960. Τὸ 1959, ἡ βασικὴ τιμὴ φόμπη πολὺ ἀνησυχίαν ἀπὸ 103 εἰς 120 ἑως 125 δολαρία κατὰ τόνων, ἀλλὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1960 ὁ χάλυψ ἡγεράζετο ἀντὶ 100 δολαρίων κατὰ τόνων. Σήμερον, ἡ τιμὴ δι' ἀμερικανικού παραδόσειν εἶναι 105 δολαρία, ἀλλὰ διὰ μεταγενεστέρας παραδόσεις εἶναι μᾶλλον ὑψηλοτέρα. Εἰς τινὰς κύκλους πιστεύεται, δητὶ αἱ τιμαὶ τοῦ χάλυβος εἶναι μᾶλλον ὑψηλαὶ, ὥστε δυσκόλως αὕτη δύνανται νὰ διατηρηθοῦν εἰς τοιαύτα ἐπίπεδα καὶ δητὶ ἐμπορικοὶ ὑπολογισμοὶ θὰ ἀναγκάσουν, ταύτας, τὰ χαλυβούργεια νὰ τὰς ὑψώσουν.

«Ἡ ἀνασκόπησις, τέλος, ἀναφερομένη εἰς τὰς πιστωτικὰς εὐκολίας πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τοὺς ἐπιθυμοῦντας νὰ προδοῦν εἰς νέας παραγγελίας, παραπτηρεῖ, ὅτι φημίζονται, ἐπὸ προκειμένῳ, τὰ νορθικὰ ναυπηγεία. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις δύνανται νὰ παρασχεθῶν πιστώσεις διὰ τὰ 70% τῆς ἀξίας, μὲ ἔξοφλησιν πενταετῆ ἑως ὀκταετῆ. Παρόμοιοι δροὶ δύνανται νὰ ἐπιτευχθοῦν καὶ παρ' ὅλων σκανδιναυτικῶν ναυπηγείων, καθὼς ἐπίσης εὐρωπαϊκῶν καὶ ιαπωνικῶν. Ἐνῷ, δομαὶ, τὰ εὐρωπαϊκὰ ναυπηγεία δέχονται πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς ἀπατησεώς τοὺς τὴν ὑποθήκην ἐπὶ τοῦ ναυπηγηθέντος πλοίου, αἱ ιαπωνικαὶ ἀρχαὶ ἀξιούν, συμπληρωματικὴν ἔξασφάλισιν διὰ τὰ 20%. Τὰ ἐπιτόκια δεικνύουν εἰς πολλὰς χώρας ἐλαφράν τάσιν μειώσεως καὶ ἡδη κυμαίνονται μεταξὺ 6 ἑως 6½%, μὲ προοπτικὴν κανονισμοῦ ὧρισμένης τιμῆς.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΘΕΟΜΑΝΝΑ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 117.500 φίο καὶ στόμευτ, φύδιν διὰ δύο λιμένας ἐκφορτεύεται.

«ΕΛΛΑΣΙΣ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 115.000 φίο καὶ στόμευτ, φόρτωσις Μάρτιου — Απριλίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (τῆς «Οράσιο») ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 117.500 φίο καὶ στόμευτ, φόρτωσις Απριλίου.

«ΨΑΡΑ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 118.000 φίο καὶ στόμευτ, φόρτωσις 10 — 24 Απριλίου.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 118.000 φίο καὶ στόμευτ, φόρτωσις 23 — 31 Μαρτίου.

«ΣΑΡΩΝΙΣ» ἀπὸ Βοστώνην καὶ Πόρτλαντ (Me) 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα ιαπωνικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 118.000 φίο καὶ στόμευτ, φόρτωσις 10 — 25 Απριλίου.

«ΒΡΩΝΤΑΔΟΣ» (λίβερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννητῶν δι' ἔνα ιαπωνικὸν λιμένα δολ. 10.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 15 Απριλίου.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΟΥΚΟΥΝΗ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα ιαπωνικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 12.00.000 φίο, διόδιν φόρτωσις 5 — 20 Απριλίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙ-ΙΝΕΡ» (λίβερ) ἀπὸ «Άγιον Λαυρέντιον» 20.000 — 21.000 τ. γεννητῶν δι' ἔνα ιαπωνικὸν δολ. 4.25, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 — 25 Απριλίου.

«ΔΩΡΙΕΥΣ» (λίβερ) ἀπὸ Βαλτιμόρων — Φιλαδέλφειαν Νόρφολκ 10.000 τ. γεννητῶν διὰ Μασσαλίας δολ. 6, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 23 — 31 Μαρτίου.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΝΑΠΕΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Βαλτιμόρων 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Τόκιο — Οζάκαν πείντη, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 120.000 φίο, φόρτωσις 10 — 25 Απριλίου.

«ΕΛΛΗΜΑΡΗ» (λίβερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9.400 τ. πλαταισιδήρων (469.000 κ. π. διὰ δέματα) ἔνα λιμένα Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 118.000 φίο, διόδιν φόρτωσις 3 — 10 Απριλίου.

«ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ» (λίβερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) ἔνα λιμένα Ιαπωνίας κατ' ἀποκοπὴν δολ. 120.000 φίο, φόρτωσις 3 — 20 Απριλίου.

«ΤΙΝΙ» (φων. «ΖΙΝΙ», λίβερ, τάνκερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 18.000 τ. γεννητῶν δι' ἔνα Αμέρισον δολ. 3.000 τ. φόρτωσις 5 — 20 Απριλίου.

«ΜΑΡΙΒΙΚΙΣ» (λίβερ) ἀπὸ Τσάλλεστων — Βοστώνην πείντη 8.000.000 τ. πλαταισιδήρων δι' Αμέρισον — Ρότερτον δολ. 7.75 φίο ἔνα λιμένα π δολ. 8 δύο λιμένας ἐκφορτωσεως, διόδιν συμπλήρωσιν ἀπὸ Νόρφολκ δολ. 7.90 βάσιν, φίο καὶ στόμευτ, φόρτωσις 6 — 20 Απριλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τοῦ Κ. Λιανίδων) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9.500 τ. πλαταισιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) ἔνα λιμένα Ιαπωνίας κατ' ἀποκοπὴν δολ. 120.000 φίο, φόρτωσις 25 — 8 Μαΐου.

«ΚΥΡΑ - ΜΑΡΟΥΚΩ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων

DEEP SEA AND COASTAL PILOTS

TELEPHONE
GRAVESEND 4596

47 PELHAM ROAD
GRAVESEND, ENGLAND

TELEGRAMS, RADIOS
"HUTCHINSON GRAVESEND,"

Pilots available for British Coast, North Sea and Baltic.
Pilots can board and land off Dover, Brixham, Fishguard, Holyhead and Thurso.
Pilots can board at any British or Continental port.
Radio E. T. A. off boarding port (24 hours notice) to "Hutchinson Gravesend,"

ώρισμένους λιμένας Αγγλίας 56/3, έναν δύο λιμένας της ιδίας άκτης 2/6 έξτρα, φόρτωσις 10 — 25 Απριλίου.
 «ΔΩΡΙΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων, άλευρων και σόγια διά Λουδίων 53/6, όφιδον Χούλη 56/—, φόρτωσις 10 — 18 Απριλίου.

«ΕΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διά δυτικήν άκτην 'Ινδιών 73/9, ένα λιμένας, έναν διά άνατολικήν άκτην 'Ινδιών 76/3, όφιδον διά δύο λιμένας της ιδίας άκτης 2/6 έξτρα, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 5 — 29 Μαΐου.

«ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβερ.) από 'Αγιον Λαυρέντιον 11.000 τ. χυτοσήρηνον διί διά πιανίνας δολ. 11 φίο, φόρτωσις 5 — 25 Μαΐου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΑΝ» (λιβερ.) από 'Αλμπανία, με συμπλήρωσιν είς Νέαν Υόρκη 9.600 τ. γεννημάτων διί ισπανικό λιμένα 'Ατλαντικού δολ. 6.75, όφιδον διί ισπανικό λιμένα Μεσογείου δολ. 7.25, με 800 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 4 — 20 Απριλίου.

«ΜΙΜΙΝΑ» (φιόλη, «ΜΑΧΑΗΤΗΣ») από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διί ένα λιμένα θυμένας άκτην 'Ινδιών 73/9, όφιδον διί άνατολικήν άκτην 'Ινδιών 76/3, έναν διά δύο λιμένας της ιδίας άκτης 2/6 έξτρα, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 1 — 31 Μαΐου.

«ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων διί ένα ισπανικόν λιμένα δολ. 10.65, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 10 — 25 Απριλίου.

«ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διί ένα ισπανικόν λιμένα δολ. 10.75, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 20 — 10 Απριλίου.

«ΚΥΜΑ» (φιόλη, «Άτλαντικ Όριόλη») από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορειού τού Χαττερά) 9.500 τ. παλαιοισθίρων (475.000 κ. π. διά δέματα) διί ισπανικόν διά άποκοπή δολ. 10.000, φόρτωσις 5 — 20 Απριλίου.

«ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ» (λιβερ. δεξ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 18.500 τ. γεννημάτων διί 'Αμερέσαν — Ρόττερνταμ — 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπή δολ. 72.000 φίο, φόρτωσις 11 — 20 Απριλίου.

«ΓΑΛΛΗΝΗ» (λιβερ.) από Χάμπτον ρρός 13.000 τ. γαιανθράκων διί ένα λιμένα Ισπανίας δολ. 8.90, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 'Απριλίου — Μάιον.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ» από Βαγκούνιερ 11.000 τ. άλευρων είς σάκκους διά Κολόμπο 106/—, με 1.000 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 26 Μαρτίου — 10 Απριλίου.

«ΠΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» από Βρετανική Κολομβίαν 10.000 τ. ξυλείας και γεννικών ειδών (499.000 κ. π. διά δέματα) διί ένα άγγλικόν λιμένα δολ. 11.75 φίο, φόρτωσις 15 — 25 Μαΐου.

«ΕΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ» από 'Αγιον Φραγκίσκον ρείντης (περιλαμβανομένων 'Οκλαντ και Σάν Νιέργκο ρείντης) 9.500 τ. παλαιοισθίρων (475.000 κ. π. διά δέματα) διά Ναγκασάκι — Μουρέραν ρείντης, κατ' άποκοπή δολ. 80.000 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 15 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ης έτ. «Ν. Σουλενδράχη») από Βρετανικήν Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9.500 τ. γεννημάτων διί άνατολικήν άκτην 'Ινδιών 60/—, όφιδον διά δυτικήν άκτην 'Ινδιών 62/6, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 1 — 30 Ιουνίου.

«ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ-Υ» (λιβερ. δεξ.) από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 19.000 τ. γεννημάτων διά Καράτσι δολ. 8.10, «γκρός - τέρμε», φόρτωσις 18 — 28 Απριλίου.

«ΚΟΡΙΝΟΪΚΗ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 13.500 — 14.000 τ. γεννημάτων χύμα πού διά Καζαμπλάγκαν ή Σάφφι δολ. 7.25, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 15 — 31 Μαΐου.

«ΕΤΑΛΑΝΤΙΚ» από Βρετανικήν Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων διί ένα λιμένα Ισπανίας δολ. 6.25, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 20 'Απριλίου — 7 Μαΐου.

«ΕΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΣΗΘΑΡΕΡ» από Βρετανικήν Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων διί ένα λιμένα Ισπανίας δολ. 6.25, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 12 Μαΐου.

«ΕΜΑΤΡΟΖΟΣ» από Βαγκούνιερ 11.800 τ. γεννημάτων χύμα διά Κίναν 53/6 φίο, με 1.500 τ. έκφρωτον, καντόλλο 10 'Απριλίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.200 έως 12.500 τ. γεννημάτων χύμα διά Καζαμπλάγκαν ή Σάφφι δολ. 7.50 με φόρτωσις 'Απριλίου ή 7.25 Μαΐου, 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

«ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ» (λιβερ.) από Καλιφόρνιαν 9.500 τ. παλαιοισθίρων (475.000 κ. π. διά δέματα) διί ένα λιμένα Ισπανίας, κατ' άποκοπή δολ. 76.500 φίο, φόρτωσις 15 — 30 Απριλίου.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ» από Ροζέριο, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αυρες 10.000 τ. βαρέων γεννημάτων διά Μπαντάρ Σαπούρ δολ. 9.75 φίο και στόσουεντ, με 700 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 14 — 18 Μαρτίου.

«ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ» (φιόλη, «ΝΙΟΒΗ») από άνω λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αυρες 9.500 τ. βαρέων γεννημάτων διά Μόζι — Τόκιο ρείντης 92/6, με 1/9 έξτρα διί έκαστον πρόσθετον του ένος λιμένα έκφρωτων μέχρι τριών τοισύνων, 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 5 — 20 Μαΐου.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ» (λιβερ.) από ένα ή δύο λιμένας δχι ίσων τού Σαν Αρεντζού, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αυρες 9.500 τ. βαρέων γεννημάτων διά Μόζι — Τόκιο ρείντης 92/6, με 1/9 έξτρα διί έκαστον πρόσθετον του ένος λιμένα έκφρωτων μέχρι τριών τοισύνων και 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 5 — 25 Μαΐου.

«ΑΝΔΡΟΣ» από Βραζιλίαν 10.000 τ. ζαχάρεως ένα λιμένα Ισπανίας δολ. 10.75 φίο, με 750 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 29 Μαρτίου — 10 Απριλίου.

«ΘΕΟΚΥΗΤΩΡΑ» (λιβερ.) από Ρίον Ιανέρων 10.000 τ. μεταλλευμάτων Γέδυνιαν

ή Δάντσιγκ 49/—, με 1.000 τ. φόρτωσιν 3/— «οι 2.000 τ. ίκφρωτων 3/— φόρτωσις 1 — 15 Απριλίου.

«ΑΝΤΙΟΠΗ» (πανομ.) από Βικτωρίαν (Βροζιλίας) 9.800 τ. σιδηρομεταλλεύματα διά Πολύνιαν 49/6, με 1.000 τ. φόρτωσιν και 2.000 τ. έκφρωτων είς Γέδυνιαν — Δάντσιγκ ή 1.700 τ. έκφρωτων είς Στεπτίνον, όφιδον διί 'Αμβούργον 44/6, με 2.000 τ. έκφρωτων 3/—, φόρτωσις 20 — 30 Απριλίου.

«ΥΔΡΟΥΣΣΑ» από άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αυρες 11.000 τ. βαρέων γεννημάτων διά Μόζι — Γιουχάμαν ρείντης 97/6, με 1/9 έξτρα διί έκαστον πρόσθετον του ένος λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, με 1.000 τ. έκφρωτών τοισύνων, 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτικών, φόρτωσις 1 — 15 Ιουνίου.

«ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ» (λιβερ.) από άνω λιμένας Ρίβερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος 'Αυρες 9.500 τ. βαρέων γεννημάτων διά Τόκιο — Χακάτα ρείντης 92/6 ένα λιμένας, με 1/9 έπι η πλέον διί έκαστον πρόσθετον του ένος λιμένα Ρίβερ Πλέιτ, με 1.000 τ. έκφρωτων έκφρωτων 4/—, φόρτωσις 1 — 20 Απριλίου.

«ΛΑΜΨΙΣ» από Ματσίο με συμπλήρωσιν είς Ρεσίφ 10.000 τ. ζαχάρεως διά Νόρδερη ρείντης δολ. 56.00 φίο και στόσουεντ, 750 τ. φόρτωσιν και 1.000 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 30 Μαρτίου — 10 Απριλίου.

«ΠΕΡΙΟΛΟΣ» από Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τ. βαρέων γεννημάτων διί 'Αμερέσαν — 'Αμβούργον ρείντης 65/—, με 2.000 τ. φόρτωσιν εγκρός - τέρμες είς Όλλανδιαν 2.600 τ. είς Γερμανίαν, όφιδον διά Γέδυνα, Λιδόρον ή Νεάπολιν 65/—, έναν Βενετίαν ή Τεργέστην 70/—, με 1.000 τ. έκφρωτων εγκρός - τέρμες, φόρτωσις 4 — 10 Απριλίου.

ΕΣ Αγγλίας — Κόντινγεν

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της έτ. «Φρίντον») από 'Αριτερνταμ — Βρετανή ρείντης 9.500 τ. γεννημάτων είδών (475.000 κ. π. διά δέματα) διά Μπουένος 'Αυρες, κατ' άποκοπή δολ. 37.000 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 4 — 10 Απριλίου.

Έκ Μεσογείου καὶ Αδριατικῆς

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» από ένα λιμένα 'Αριτοκήπης 9.500 τ. λιπασμάτων είς σάκκους διά Νότιον Κίναν 59/—, όφιδον διά Σαγκάνη 60/— φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 10 — 25 Απριλίου.

«ΚΟΜΕΤΑ» (λιβερ.) από Βενετίαν ή Πόρτο Μόργκερα 10.000 τ. θειήκης όμηνιας είς σάκκους διά Καράτσι 41/— φίο και στόσουεντ, με 1.000 τ. φόρτωσιν και 800 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 20 — 25 Μαρτίου.

«ΕΥΗΝΑ» από Μερσίναν και Σμύρνην 9.500 τ. μεταλλευμάτων διά Μπορναδίτην 4.60, με 600 τ. φόρτωσιν και 1.200 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 10 Απριλίου.

«ΝΟΕΜΗ» λιδεριανόν (εκ «Σαλτίνηα») από ένα τουρκικόν λιμένα Μεσογείου 10.000 τ. ζαχάρεως είς σάκκους ένα λιμένα Περσίας 42/6, φίο και στόσουεντ, με 500 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 27 Μαρτίου — 10 Απριλίου.

«ΜΑΡΝΠΙΟΝ» (λιβανόν) από 'Αριτοκήπης 9.500 τ. λιπασμάτων διά Νότιον Κίναν 59/—, έναν Σαγκάνη 60/— φίο και στόσουεντ, μέρος φόρτωσις.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλλην.) από Μαύρην Θάλασσαν 9.500 τ. γεννημάτων είς σάκκους διά Κούβαν 59/—, όφιδον διά Καράτσι 60/— από ένα λιμένα Περσίας 42/6, φίο και στόσουεντ, καὶ έν συνεχείᾳ από ένα δύο λιμένας Βορείου ή Νότιου Κούβας 9.500 τ. ζαχάρεως διά Μαύρην Θάλασσαν 60/— φίο και στόσουεντ, με 1.000 τ. έκφρωτων, εναρξίς 'Απριλίου.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ» (λιβερ.) από Βιζαγκαπατάμ ή Μαντράς 9.800 τ. μαγγανές διά Γάνδην 57/— από ένα λιμένα φορτωσών είς δύο λιμένας φορτωσών 60/— από δύο λιμένας φορτωσών και στόσουεντ, φόρτωσις 15 — 30 Απριλίου.

«ΛΑΜΥΡΕΥΣ» από Φιλιππίνων Νήσουσ 501.000 κ. π. κόπρα διά Καλιφορνίαν 12 σάντες το κ. π., φίο και στόσουεντ, φόρτωσις τελή Μαρτίου — 5 Απριλίου.

«ΡΟΔΟΣ» (λιβανόν) από Μπούρων 9.500 τ. όρύζης και γεννικών ειδών (475.000 κ. π. διά δέματα) διά Κούβαν 68/— φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 15 'Απριλίου — 15 Μαΐου.

«ΕΝΙΤΟΥΝΙΑ» από τρεις λιμένας Φιλιππίνων Νήσων 475.000 κ. π. φορτίου είς δέματα διί 'Αγκόνα — Τεργέστην ρείντης 65/— ή δύο λιμένας μεταξύ Γένοβας — Νεαπόλεως — Μασαλαίας, κατ' άποκοπή δολ. 23.000 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 'Απριλίου — Μάιου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΧΟΦΜΑΝ» (σημ. Νοτ. 'Αφρικής) από Μορμούγκαδο 9.800 τ. σιδηρομεταλλεύματών διά Χροχάρα 9.500 τ. όρυζης και γεννικών ειδών (460.000 κ. π. διά δέματα) διά Κωνσταντζίαν και ή Βάρναν, κατ' άποκοπή λίρας 28.000 με ένα λιμένα φορτωσών και ένα έκφρωτον, όφιδον 1.250 λίρας έπι πλίον διί έκαστον πρόσθετον του ένος λιμένα φορτωσών είς έκφρωτώσεως μέχρι τεσσάρων είνα συμπλήρωσιν από Βαρμπός λίρας 1.500 έξτρα, φόρτωσις 20 — 31 Μαρτίου.

«ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ» από τεσσάρας λιμένας Βορείου Κίνας 9.800 τ. γεννικών ειδών (460.000 κ. π. διά δέματα) διά Κωνσταντζίαν και ή Βάρναν, κατ' άποκοπή λίρας 1.250 λίρας έπι πλίον διί έκαστον πρόσθετον του ένος λιμένα φορτωσών είς έκφρωτώσεως μέχρι τριών τοισύνων διά Κούβαν 68/— φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 20 — 31 Μαρτίου.

«ΟΜΟΝΙΑ ΙΙ» από Μπούρων 9.500 τ. όρυζης είς σάκκους διά Κούβαν 67/— φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 1 — 25 Μαΐου.

«ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ» από Χαϊφόγκ 9.500 τ. μεταλλευμάτων διά Κωνσταντζίαν 52/— φίο, με 1.000 τ. φόρτωσιν και 1.500 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 1 — 15 Απριλίου.

«ΠΑΝΑΓΟΥΣ» από Κίναν 9.700 τ. γεννικών έμπορευμάτων (520.000 κ. π. διά δέματα) διά Κωνσταντζίαν 68/— φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 1 — 25 Μαΐου.

DAWOOD & C°

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

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

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers & c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

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

ματα) διά Κούδων 67/6 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 1 — 25 'Απριλίου, «ΕΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἀπό Μπελικέρι 10.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Κωνσταντζαν 52/— φίο, με 700 τ. φόρτωσιν και 1.000 τ. έκφρωσιν, φόρτωσις 'Απριλίου 1 — 15.

'Εκ παντοίων άλλων άγορών

«ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ», (λιβερ. δεξαμ.) ἀπό Πούγκετ Σούντ — Κολούμπια 'Αμβέρσαν — Ρόττερντα� ή 'Αμστερνταμ δολ. 7, με 2.500 τ. έλευθερον έκφρωτοτικών, φόρτωσις 15 — 31 Μαρτίου.

«ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ» ἀπό Ντάρμπατ 13.000 τ. χυτοσιδήρου διά Κόμη — Τόκιο φόρτωσις 61/6, φίο και στόσουεντ, με 1.000 τ. φόρτωσιν και 1.000 τ. έκφρωσιν,

«ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.» (λιβερ.) ἀπό Μπαταρία Ρουΐ, ή Νέαν 'Ορλέανην 9'500 τ. παλαιοσιδήρου (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' ένα λιμένα 'Ισπανίας, κατ' άποκοπήν δολ. 117.500 φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 24 'Απριλίου — 15 Μαΐου.

«ΖΕΡΜΑΤΤ» ἀπό Μπουφάλο 6.000 τ. χυτοσιδήρου, με συμπλήρωσιν ἀπό Σορέλ η Μόντραλ έτερους 5.400 τ. δι' ένα λιμένα Δυτικής 'Ισταλίας δολ. 8.20, φίο, φόρτωσις 1 — 20 Μαΐου.

«ΗΛΑΡΑΘΩΝ» (τάνκερ) ἀπό Μεγάλας Λίμνας 10.000 τ. κρυθῆ χύμα, δι' 'Αμεριδύρων δολ. 8.75, με συμπλήρωσιν εξ 'Αγίου Λαυρέντιου ἔτερους 4.000 τ. δι' 'Αμεριδύρων δολ. 3, φίο και στόσουεντ, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΡΟΔΟΣ» (λιβανός) ἀπό ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδωνας 9.500 τ. ζαχάρεως χυμά διά Νότιον Κίναν (μεσώ Παναμά) 93/—, φίον διά Βόρειον Κίναν 95/—, φίο και στόσουεντ, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτοτικών, φόρτωσις 'Ισπανίας 'Ιούλιον.

«ΣΥΡΑ» ἀπό Τορόντο, με συμπλήρωσιν εἰς 'Αγίου Λαυρέντιου 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) ένα ναυπικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολ. 147.000 φίο, φόρτωσις 'Ισπανίας — Αύγουστον.

«ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ» (λιβανός) ἀπό ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδωνας 9.500 τ. ζαχάρεως διά Νότιον Κίναν 92/—, φίον διά Βόρειον Ειρηνικού εἰς Εύρωπην δολ. 3 (και δύον 10.000 δολαρίων, ἐὰν πλεύση κενὸν εἰς τὸν λιμένα παραδόσεως), παράδοσις εἰς Βαγκούκον Πόρτλαντ ('Ορ.), ρέιντζ 31 Μαρτίου έως 10 'Απριλίου και μὲ έπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν ή Χάρηρη — 'Αμεριδύρων ρέιντζ.

«ΑΚΑΣΤΟΣ» (λιβανός) 10.250 τόνων d.w. (530.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 10½ τ. υγιεῖς διλ. και 2 τ. φιούλ διλ.), εταίμ - τούρτερη διά πέντε έως έπτα μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) 16/—, παράδοσις εἰς Κούρδαν 15 — 30 'Απριλίου και έπαναπαράδοσις εἰς Μεσόγειον, Μάυρη Θάλασσαν ή 'Αμβέρσαν — 'Αμεριδύρων ρέιντζ.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» 12.860 τόνων d.w. (640.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14 μιλίων, με κατανάλωσιν 19 τ. φιούλ διλ., εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον ἀπό Βόρειον Ειρηνικού εἰς Εύρωπην δολ. 3 (και δύον 10.000 δολαρίων, ἐὰν πλεύση κενὸν εἰς τὸν λιμένα παραδόσεως), παράδοσις εἰς Βαγκούκον Πόρτλαντ ('Ορ.), ρέιντζ 31 Μαρτίου έως 10 'Απριλίου και μὲ έπαναπαράδοσιν 'Αγγλίαν ή Χάρηρη — 'Αμεριδύρων ρέιντζ.

«ΜΠΕΤΑΜΑΡ» (λιβερ.) 10.900 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 τ. φιούλ διλ.), εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον ἀπό Αυστραλίαν εἰς 'Ισπανίαν, 17/6, παράδοσις εἰς Σιδηνεύ, 'Απριλίου και έπαναπαράδοσις εἰς έναν Ισπανικὸν λιμένα.

«ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβερ.) 10.920 τόνων d.w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. φιούλ), εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον ἀπό 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰς 'Άπω Ανατολήν, δολ. 2.20 (και δύον 8.000 δολαρίων, ἐὰν πλεύση κενὸν εἰς τὸν λιμένα παραδόσεως), παράδοσις εἰς Ισπανικὸν λιμένα 'Ηνωμ. Πολιτείων, 'Ισπανίου και έπαναπαράδοσις εἰς Ισπανίαν.

«ΑΙΓΑΙΝΑ» (λιβερ.) 10.642 τόνων d.w. (500.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 τ. φιούλ διλ.), εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον ἀπό Μπουενεντούρα εἰς Νέαν 'Υόρκην, μέσω Χιλῆς, δολ. 800 ήμερστίνας, Νέαν 'Υόρκην ρέιντζ.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παναμ.) 10.950 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 — 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 έως 27 τ. φιούλ διλ.), εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον ἀπό 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰς Νότιον Αμερικήν δολ. 2.15 (και δύον 10.500 δολαρίων, ἐὰν πλεύση κενὸν εἰς τὸν λιμένα παραδόσεως), παράδοσις εἰς ήμερικανικὸν λιμένα Κόλπου, 'Απριλίου, έπαναπαράδοσις εἰς λιμένα Βραζιλίας.

«ΓΑΛΑΤΕΙΑ» (λιβερ.) 14.473 τόνων d.w. (692.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 13 μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. φιούλ διλ. και έναν τόνουν υγιεῖς διλ.), εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον ἀπό Βρετανικής Κολομβίας εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰς Νότιον Αμερικήν δολ. 2.15 (και δύον 10.500 δολαρίων, ἐὰν πλεύση κενὸν εἰς τὸν λιμένα παραδόσεως), παράδοσις εἰς ήμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας).

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» (λιβερ.) 15.078 τόνων d.w. (715.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 15 μιλίων, με κατανάλωσιν 45 τ. φιούλ διλ.) εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον ἀπό Βρετανικής Κολομβίας εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας δολ. 2.45, παράδοσις εἰς λιμένα Βρετανικής Κολομβίας 18 Μαΐου έως 5 'Ιουνίου και έπαναπαράδοσις εἰς ήμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας).

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ-Ι-Ζ» 15.000 τόνων d.w. (708.039 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24 τ. φιούλ), εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον ἀπό 'Ηνωμένας Πολιτείας εἰς Νόρθρην ρέιντζ τέλη Μαρτίου, έπαναπαράδοσις εἰς Ισπανίαν.

«ΗΡΗΑ» 10.760 τόνων d.w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9½ έως 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 24 τ. φιούλ), εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον 'Ινδιέν — 'Ισπανίας, μέσω Μουρουγάκ, 20/—, παράδοσις εἰς Κεράτσι 7 — 29 'Απριλίου και έπαναπαράδοσις εἰς Ισπανίαν.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤΣ» (παναμ.) 10.866 τόνων d.w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 τ. φιούλ), εταίμ - τούρτερη διά τοξίδιον 'Ινδιέν — 'Ισπανίας, μέσω Μουρουγάκ, 20/—, παράδοσις εἰς Κεράτσι 7 — 31 Μαρτίου και έπαναπαράδοσις εἰς Ισπανίαν.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικού Κόλπου 26.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έναν ισπανικὸν λιμένα 65% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ ήμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«Γ.Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀπό λιμένας Περσικού Κόλπου 27.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έναν Αγγλιανό — Κόντινεντ — Σκανδινανίαν 50% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ ήμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 27 Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικού Κόλπου 27.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έναν Ανατολήν, 47½% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικού Κόλπου 23.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έναν Ανατολήν, 47½% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟΡ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικού Κόλπου 23.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έναν Ανατολήν, 47½% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικού Κόλπου 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου 65% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ ήμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 Μαρτίου.

«ΕΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Καραϊδικῆς Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έναν ισπανικὸν λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων τοῦ Χάττερας) 60% ἐπὶ θλαττον τῆς βάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 24 Μαρτίου.

«ΜΙΧΑΗΛ Λ.» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Καραϊδικῆς Θαλάσσης 17.000 τ. άκαθάρ-

F. K. WARREN Ltd.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1898

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΜΕΣΙΤΑΙ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ

151 HOLLIS STREET

HALIFAX, Nova Scotia

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "WARREN,"

του πετρελαίου δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάττερας) 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 24 Μαρτίου.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 27.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν ρεῖντς 65% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 10 Απριλίου.

«ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 27.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν ρεῖντς 65% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 24 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ·Ι·Τ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 22.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν ρεῖντς 65% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 16.000 τ. 62½% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 27.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Χαδάνην 45% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν ρεῖντς 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 21 Μαρτίου.

«ΕΕ·Ι·Π ΑΡΑΣΟΣ» ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Χαδάνην 45% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 42.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ἡ Μεσόγειον 50% ἐπὶ θάσεως τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 25 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάττερας) 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 25 Μαρτίου.

«ΜΑΡΛΙ» ἀπὸ λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 30.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Απο 'Ανατολήν 48½% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 10 Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 26.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 63¾% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 29 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΣ» (σημ. ὀμερικ.) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάττερας) 35% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 24 Μαρτίου.

«ΚΑΝΤΙΑ» (λιθερ.) ἀπὸ Βαντι Φεύραν 19.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάττερας) 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτων διὰ φορτωτῶν ἀπὸ Σιδώνα 65% ἐπὶ θάσεως τῆς Ιδίας βάσεως, φόρτωσις 4 Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 28.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Βορδάνην (δύο συνεχὴ ταξίδια) 42½% ἐπὶ θάσεως τῆς βάσεως τοῦ Σκέιλ, ὄφιον καὶ διὰ τρίτου ταξίδιου 45% ἐπὶ θάσεως τῆς Ιδίας βάσεως, εναρ-ξις 4 Απριλίου.

«ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.500 τ. καθαροῦ πετρελαίου διὰ Κολορδίαν 40% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., ὀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 30.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 63¾% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ, ὄφιον διὰ Μεσόγειον 68¾% ἐπὶ θάσεως τῆς Ιδίας βάσεως, φόρτωσις 6 — 15 Απριλίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημ. Νοτ. 'Αφρικής) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 23.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάττερας) 67½% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 26

Μαρτίου.

«Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καροϊβικῆς Θαλάσσης 35.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ἡ ηποσούς 'Ατλαντικού 65% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτων διὰ Μεσόγειον 70% ἐπὶ θάσεως τῆς Ιδίας βάσεως, φόρτωσις 3 Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάττερας) 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 29 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ» (λιθερ.) 17.605 τόνων δ.ω. (ταχύτης 15½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 46 τ. φιούει διῆ) εταίμ - τσάρτερ διὰ πέντε μῆνας (παγκόσμιοι μετοφοραί πετρελαίου) 1.51 κατά τόνων δ.ω., ὀμεσος παραδοσιας.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ἡ ηποσούς 'Ατλαντικού, 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις διὰ Μεσόγειον 65% ἐπὶ θάσεως τῆς Ιδίας βάσεως, φόρτωσις 1 — 4 Απριλίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημ. Νοτίου 'Αφρικῆς) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης (β' ταξίδιον) 23.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 62½% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 10 Απριλίου.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάττερας) 52½% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. (πέντε συνεχὴ ταξίδια), έναρξις 1 Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ» (λιθερ.) ἀπὸ ὀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 16.500 τ. καθαρού πετρελαίου δι' 'Αρούμπαν, 50% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 29 Μαρτίου.

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἀπὸ Ναντί Φεύραν 19.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Ιταλίαν, 55% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ (δύο Μεσόγειον 65% ἐπὶ θάσεως τῆς Ιδίας βάσεως, φόρτωσις 31 Μαρτίου).

«ΤΣΑΡΑΤΟΝ ΒΗΝΑΣ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 15.000 τ. καθαρού πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ, φόρτωσις 7 — 17 Απριλίου.

«ΕΦΕΣΟΣ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 25.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Βραζίλιον 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 27 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιθ. α) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν ρεῖντς 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 1 Απριλίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΒΑ·Ι·ΚΑΟΥΝΤ» (λ.) ἀπὸ Καραϊβικήν Θάλασσαν 15.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν ρεῖντς 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 6 Απριλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 16.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν ρεῖντς 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 21.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ὀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάττερας) 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 9 Απριλίου.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιθερ.) ἀπὸ λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Νόρδερν ρεῖντς 60% ἐπὶ θάσεως τοῦ Σκέιλ.

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

*

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51B ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΟΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

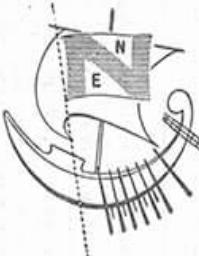
ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ



ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 4
ΤΗΛ.: 611.141-2-3
Τηλ/τα: SHIPYARD
Telex: ATHENS 123

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

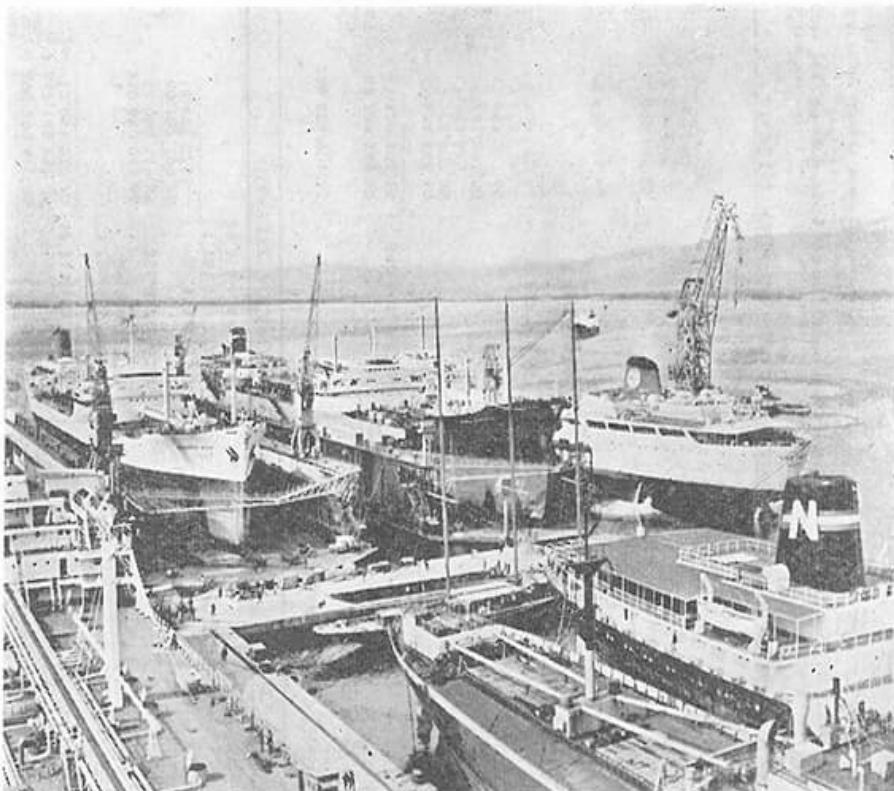
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
073.450-9 (10 γραμματ.)
073.471-9 (9 γραμματ.)
Τηλ/τα: HELLENICSHIPTYARDS
Telex: ATHENS 96

LONDON

HELLENIC SHIPTYARDS
(LONDON) LTD.
41/43 PARK STREET
LONDON W. 1
Tel.: MAYfair 8400
Cables: SHIPNIAR
Telex: LONDON 28561

NEW YORK

TRANSOCEANIC MARINE INC.
39 EAST, 51st STREET
NEW YORK 22, N.Y.
Tel.: MURRAY HILL 8-7070
Cables: TROCEANIC
Telex: NEWYORK 4042



Δύο έκ τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. 'Α. Όυάστη ἐπεισκέφθησαν προσφάτως τὰ Ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά. Εἰς τὸ ἄκρον ἀριστερόν, εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 1 δεξαμενὴν διασκρίνεται τὸ 'OLYMPIC SUN' 30.074 T.D.W., εἰς τὸ ἄκρον δεξιὸν ἀναμένον δεξαμενισμὸν τὸ δεξ. 'TINA ONASSIS' 46.825 T.D.W.. Εἰς τὸ μέσον καὶ εἰς τὴν ὑπ' ἀριθ. 2 δεξαμενὴν ἐπισκευάζεται τὸ δεξαμ. "WORLD CONCORD" τοῦ ὄμιλου Νιάρχου, τὸ ὅποιον εἶχεν ὑποστῆ ζημίας εἰς τὰ ὑφαλα.



Τὰ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ", Α.Ε. συνεχίζοντα παράδοσιν χιλιάδων ἑτῶν, κατασκευάζουν τώρα εἰς τὰς συγχρονισμένας ἐγκαταστάσεις των πλοιαρίων μέχρι 32.000 τόννων, συμβάλλοντα οὕτω εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς μας οἰκονομίας καὶ δημιουργοῦντα τὰς βάσεις διὰ τὴν ἀναβίωσιν εἰς τὴν χώραν μας τῆς "ΝΑΥΠΗΓΙΑΣ", μιᾶς τέχνης κατ' ἔξοχήν 'Ελληνικῆς.

ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ

ΕΙΣΙΓΡΑΦΟΣ ΤΡΙΤΟΝ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1966

Ε Ν Ε Ρ Γ Η Τ Ι Κ Ο Ν
ΧΡΥΣΟΣ ΚΑΙ ΕΩΤΕΡΙΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
Ι.— Διαθέσιμη Τραπέζης

των συρράμ. Ι.Σ.Α.	<u>303-053-338-20</u>	2.027.906.717.35
"Εποκα Γραικεστις "Ελλην. Δημοσιουρ.		25.000.000.—
Συμμετ. Ελλην. Δημ. τις Διθυρ. Νομισμ.		
Ταξ. & Διεθν. Τραπέζους		
Χρημάτων		
Δραχμών		
Δραχμών	436.792.810.95	
	1.462.000.000	1.000.700.610.95

Αρχαιολογικό Μουσείο Πατρών	7.847.143.757.85
Λογηθείς πιστοποίηση εξ έξι και Συνάδελφος	12.031.520.70
ΕΝΤΟΚΙΟ ΚΑΤΑΘΡΑΣΗ ΕΠΙΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΔΙΑΘΕΣΗΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΔΗΜΟΥ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΚΤΙΡΙΑ ΤΡΑΠΕΖΗΣ & ΕΙΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ Μέρος Αποσβετικής Εγκαταστάσεως ΥΔΙΑ ΤΡΑΠΕΖΟΓΡΑΜΜΑΤΙΩΝ Μέρος Αποσβετικής Εγκαταστάσεως ΕΠΕΡ ΥΠΟΙΚΕΙΑ ΕΠΕΒΔΗΛΩΣΗΣ	17.313.853.581.55
350.830.043.65 14.002.145.35 40.107.190.75 18.993.075.—	1.796.955.730.65 29.634.329.70 336.827.898.30 21.112.115.75

X P E Ω Σ I Z

MUNIZZI & SONS

ΕΞΟΔΑ		Π Ι Σ Τ Ο Σ Ι Σ
ξέσος και σποδοκός προσωπικού ήν ώρεςάρια	31.173.324.—	226.684.901.75
ΕΙΣΟΔΑ	14.196.880.50	
Αποδημίας ιθαλασσίου ξεβούητου 1950 - 1960	22.356.940.80	
Συντηρητικού & μερογιών έως έξι έτη	68.777.145.30	
Αποδημίας Ν. 2510153 κατ.	45.129.304.15	
Λοττάς ξέσος Διοχετεύτασις	340.591.351.20	
ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΜΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ		
Υπέρ Ταριχείου Συντήρησης	18.871.648.60	
Μετοχή Τετρετου Σ.Υ.Τ.Ε.	9.998.807.55	
Ταυτόχρονη Αυτοσφρακτικής Α.Δ.Η.Π) και Τετρετου Περιθ. Σ.Υ.Τ.Ε.	7.144.160.—	
	6.741.891.50	
Δεσμόνεις Παρακητής Μερίμνης και Παιδικού "Εξοχών" Υπέρ φορητού οπήλλου βαρέων κληρ.	42.667.007.65	
ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΥΠΕΡ ΔΙΑΝΕΜΗΤΙΚΟΥ ΛΙΣΜΟΥ (Ν.Δ. 3868158) ΚΑΙ ΚΛΑΔΟΥ ΑΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ Αγίας Ήλιως Τραπεζογραμματικών	5.370.238.65	
Αξιος Κρήτης και Εγκαταστάσεων:	1.760.000.—	
Αξιος Κρήτην	49.797.245.65	
» Εξόδου Εγκαταστάσεων	4.466.522.50	
Προβλέψεις Διδύμορος Διανομέων	18.995.075.—	
» κατεύθυνση Χημιαστοποτοκόν	2.458.787.10	
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ:	14.002.145.35	
Αποτελέσματα Χρήσης 1960	6.000.000.—	
	400.000.—	
	89.120.415.40	
	523.372.755.10	

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΕΚ ΔΡΑΧΜΩΝ		(Άρθρον 71 Καταστατικού)
Είς πρόδηλην συμφώνως δέρψ. 71	Καταστατικοῦ	
Μετρίσιμες έπι Μετοχών πράς δρκ.	84 κατά μετρήσιν μετον χωροτάξην	
χαρτοσήπιους έπι Μετρίσιας		
Πραθήσικου Μέρης πράς δρκ.	84 κατά μετοχών μετον χωροτάξην	
χαρτοσήπιους έπι προβοτεστου μετρίσιας		
Συμπτοκήν Δημοσίου		

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΞΕΝΟΦΩΝ ΖΟΛΩΤΑΣ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Επόλικα»	43	7314	διπλήθες Μπρόνομποττελ 18 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)		έτ. «Κάρυκα Όσεανίκα»	57	11630	όνεχ. Περο. Κόλπον 23 Μαρτ. διά Τεργέστην
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Σόρεγχαρ 24 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Ντιστρίκτ»	43	7228	όνεχ. Λός Αντζελεσ 1 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	όνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 21 Μαρτ. διά Ιταλίαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΑ		έτ. «Λώρα»	55	8450	όνεχ. Μπαλίκ Παπάν από 25 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ		έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έπει. Πύλον από 14 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	έφθ. Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		ΥΙΟΙ Δ. Παντελέοντος	11	8248	άργει. Λαττάκιαν 24 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		άδ. Μελαχρονίου	35	1217	διπλήθες Κων) πολιν 20 Μαρτ. διά Γαλάτοι
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Δ. Ζαμπάζα κ.λ.π.	19	2284	έφθ. Τόκιο 13 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έπει. Γαλάται 29 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Τσουρινάκη	22	988	άνεχ. Γκριλόγκ 20 Μαρτ. διά Χαικάγκ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθες Κων) πολιν 18 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		Κοφάυτης - Φουντουλάκης	21	2725	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ.
ΑΓΚΥΡΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεχ. Οζάκαν 25 Μαρτ. διά Φιλιππίνας
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έπει. Πειραιά 19 Μαρτ. διά Σύρον
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανασεάνικα»	42	7223	έφθ. Φριμάντα 21 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Σέλομαρ»	59	10606	έπει. Ν. Υόρκην 28 Φεβρ. (διά Πειραιᾶ)
ΑΘΗΝΑΙ (έπιθ.)		άδ. Τυπάλδου	32	9237	άνεχ. Γένοβαν 17 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Γένοβαν 26 Μαρτ.
ΑΘΩΝ		Έλλ. Γραμμή Ν. Άμερ.	53	3575	έπει. Μπρέκυν από 18 Δεκ.
ΑΘΩΣ		έτ. «Αθλος»	45	10729	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ.
ΑΘΩΣ II		έτ. «Λαιμητρίων»	44	7271	άνεχ. Γένοβαν 22 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ		παναμακή έταιρια	40	4674	παρελθόνθι πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	άργει N. Υόρκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άνεχ. Οζάκαν 24 Μαρτ. διά Κασίρο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΛΑΙΑΝΤ		έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 26 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΑΙΝ		έτ. «Ακούλια»	57	8184	άνεχ. Ταρακάν 15 Μαρτ. διά Γκριλόγκ
ΑΙΤΟΔΙΑ		έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	άνεχ. Γκοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (έπιθ.)		έτ. «Σάρονικη»	60	13200	έπει. Ν. Υόρκην 28 Φεβρ. (διά Πειραιᾶ)
ΑΚΤΗ		άδ. Τυπάλδου	32	9237	άνεχ. Σύρον από 9 'Ιουλ. 1969 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άνεχ. Νόρντεγχαμ 15 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Φιντέλιτι»	56	10482	διπλήθες Σουέζ 1 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Λάμπρου»	42	7191	έφθ. Ελευσίνα 29 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		έτ. «Άλεμπάτη»	59	9720	έπει. Ελευσίνα 29 Μαρτ.
		άδ. Τσουρινάκη	20	1112	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Ναιτζιάνι»	42	7181	άργει 'Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανών» Α.Ε.	43	7266	άνεχ. Ντακάρ 24 Μαρτ. διά Αμβούργον
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Μονράβια»	53	7409	έφθ. Οζάκαν 24 Μαρτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ		έτ. «Αλκιμός»	43	7176	διπλήθες Κων) πολιν 5 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Ραιμόπου»	60	9900	άνεχ. Καλκούταν 14 Μαρτ. διά Μανάτι
ΑΛΜΑΒΙΤΑ		έτ. «Άλμαβιτα»	43	7254	έπει. Σέπρεν Χέντ 19 Μαρτ. (διά Χούλλα)
ΑΛΚΥΩΝΙΣ		έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ. διά Ρίγαν
ΑΛΤΑΙ-ΙΡ (δεξ.)		έτ. «Κάνονους»	50	10426	άνεχ. Ματανάς 15 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.)		έτ. «Τρανσατ. Φράιτερ»	53	12897	έφθ. Οζάκαν 17 Μαρτ.
ΑΛΦΕΙΟΣ		έτ. «Σελ. Γκράντιαν»	43	8426	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχάμας) 13 Μαρτ. διά Ινδίαν
ΑΜΑΖΩΝ		έτ. «Αμαζών»	44	7281	άνεχ. Μουρόραν 23 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ		έτ. «Σέδερελαντ»	43	8444	διπλήθες Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Άλτος»	44	7164	έφθ. Λιθέρπουλ 10 Μαρτ.
ΑΜΦΙΣΣΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	44	7207	άνεχ. Ν. Υόρκην 17 Μαρτ. διά Μπαραχόνα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)		έτ. «Λεονία»	38	7949	διπλήθες Τζιμπούτι 16 Μαρτ. διά Σαιγόκον
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (τάνκερ)		έτ. «Ελληνία»	28	707	άνεχ. Μουρόγκασ 8 Μαρτ.
ΑΝΑΚΡΕΟΝ		έτ. «Κόδμαρ»	44	7359	διπλήθες Τόκιο 10 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΝΑΣ		έτ. «Άναξ»	55	8332	έφθ. Τζιμπούτι 16 Μαρτ. διά Σαιγόκον
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Χερσόνα 25 Μαρτ. διά Αιόλη
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ		έτ. «Αστούριας»	42	7132	έφθ. Μπουένος Αύρες 24 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)		έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	έφθ. Μπουένος Αύρες 24 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Πανκριότο»	37	5683	έφθ. Ντακάρ 23 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.		έτ. «Ηρακλίπης»	19	1320	έπει. Μεταφοράς 'Ελλαδος
ΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Πατοφίκο»	43	7188	άνεχ. Σάντος 21 Μαρτ. διά Ρεσίφε
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Ν. Μιχαλού»	33	2362	έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Βαλέκασ»	45	7149	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 23 Μαρτ. διά Λίβανον
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.		έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Σαδάνναν 25 Μαρτ. διά Τάμπαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.		έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Μπουένος Αύρες 24 Μαρτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνονους»	57	11976	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ. (πρός παροπλισμόν)
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)		έτ. «Κοριάννα»	57	12443	έφθ. Τουάφε 25 Μαρτ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)		έτ. «Μαρεόλζο»	59	24716	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 Μαρτ. διά Παρανάγκουα
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ		έτ. «Ετέξιο»	41	7185	έφθ. Αδίεσ 14 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ		έτ. «Βιαμάρη»	36	2175	άνεχ. Πειραιά 25 Μαρτ. διά Σφάξ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Άντ. Μιχάλου	43	2937	άνεχ. Σάντος 21 Μαρτ. διά Πόρτο Αλλέγκρε
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.		παναμακή έταιρια	44	7108	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΝΤΩΝΥ II		έτ. «Νηαρντόρο»	57	10888	έφθ. Τουάφε 22 Μαρτ.
ΑΞΙΟΣ		Α. Δημάδης - Δ. Γκιούλη	43	7253	άνεχ. Χερσόνα 25 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Βιαλόρκο»	61	10300	έφθ. Σιδνε 23 Μαρτ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντ»	58	10392	άνεχ. Σιδνε 23 Μαρτ.
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντ»	57	10376	άνεχ. Σιδνε 23 Μαρτ.
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντ»	59	10391	έφθ. Βενετίαν 16 Μαρτ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		«Δι. Όσεανφάριγκη»	61	14000	έπει. Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ		«Λιδανός» Α.Ε.	41	7460	
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)		έτ. «Κανόνους»	57	11897	πλησίον Νοδορωσίκην 17 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ		Φρίδος Θεοδωρίδης	37	4636	διπλήθες Κων) πολιν 21 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΑΡΙΣΤΟΝ		«Είρηνικός» Α.Ε.	44	7243	διπλήθες Σουέζ 19 Μαρτ. διά Αιόλη
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ		έτ. «Άρμαντόρα»	43	7254	άνεχ. Τρίνινταντ 11 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΡΙΣΤΟΤΟΛΗΣ		έτ. «Άριστειδης»	43	7227	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχάμας) 13 Μαρτ. διά Δάντοικα
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)		«Κρήνη Λάιν»	31	20256	έφθ. Σαουθάμπτον 27 Μαρτ.
ΑΡΜΑΓΙΑ		έτ. «Άλαμεντα»	43	7091	άνεχ. Χαδάνναν 11 Φεβρ.
ΑΡΜΑΡ		έτ. «Άστρα»	45	7272	έφθ. Μόζι 1 Μαρτ. διά Α' άρι
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Εμπρός»	43	2905	διπλήθες Σουέζ 7 Μαρτ. διά Μπάραρ
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Άρμονιά»	61	9400	έπει. Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΜΟΝΙΑ II		έτ. «Τρόπιξ»	44	7240	έφθ. Χουέλδα 22 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		Δ. Εύθυμιον κ.λ.π.	31	2795	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαρτ. διά Κόμπε
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050	άνεχ. Φλάμουρ 12 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	έφθ. Σάντος 24 Μαρτ.
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. «Ασομ. Γκούμα	39	1007	διπλήθες Κων) πολιν 23 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΣΠΙΣ		έτ. «Άλκοπτις»	41	7013	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχάμας) 3 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 24 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιδανός :	43	7176	έφθ. Παναμά 19 Μαρτ. διά Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)		έτ. «Ατλαντίκ Όσεαν»	59	20445	έπει. Φρίππορτ 24 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΩΝ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	20608	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχάμας) 16 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΤΙΑΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	άνεχ. Λος Αντζελες 23 Μαρτ. διά Χονολουλού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΣΤΟΡ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096	έφθ. Μορμόγκασ 19 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10098	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ από 25 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	άνεχ. Ντόρμπαν 12 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-ΙΣ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Γιοκούμπαν 3 Μαρτ. διά Νιγκάτα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΝΗ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24812	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρ 22 Μαρτ. διά Καναδάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	άνεχ. Ναγκόνια 24 Μαρτ. διά Σίδνεϋ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΙΑΤ'		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άνεχ. Βαγκούθερ 21 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΠΗΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	άνεχ. Σάντος 15 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	άνεχ. Αμέρερσον 17 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόςς

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	άνεχ. Κόμπε 21 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ.	«Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	διπλήθε Παναμέ 16 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΣ	έτ.	«Αναζ»	58	9724	διπλήθε Μηρόναμποττελ 17 Μαρτ. διά Δάντονα
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ.	«Δάιμον Τρανσαστλ.»	60	29741	άνεχ. Φάσουλι 20 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΥΓΗ	έτ.	«Μπίθερ»	56	10312	διπλήθε Παναμά 15 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΥΛΙΣ	έτ.	«Άυλις»	21	3275	άνεχ. Ρόττερνταμ 16 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΥΡΑ	έτ.	«Ελίξ»	44	7176	άνεχ. Τζιμπούτι άπο 26 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ.	«Αλμα»	36	5795	έφθ. Νεκοτάσια 18 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ.	«Νουεάθα Βίστα»	55	10507	άνεχ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Κούθαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ.	«Έθν. Γραμμ. 'ΕΛΛ.'-Άιερ.	27	21329	άνεχ. Πειραιά 27 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΙΔΑ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Στ.	Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Λός «Αντζελες 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.)	έτ.	«Κάνονπους»	58	20958	διπλήθε Σουέζ 19 Μαρτ. διά Ράς Τανεύρα
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεχ. Λονδίνον 24 Μαρτ. διά Πειραιά	
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεχ. Σύρον 19 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν	
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ.	«Βέτα»	44	7140	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Μαρτ. διά Μόζι
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ.	«Μερτομάντε»	52	11365	άνεχ. Ν. Υόρκην 22 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ.	Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Πεμπρόκε ντό 11 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ.	Κοντού	30	739	διπλήθε Κων/πολιν 16 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Πειραιά	
ΒΟΡΙ	ετ.	«Πόρτο 'Αλεγκρες»	42	7046	άνεχ. Όζακαν 20 Μαρτ. διά Χίροσιμα
ΓΑΛΗΝΗ	έτ.	«Ασπασία»	44	7247	έφθ. Μορμουγκάς 10 Μαρτ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Λιοσαδώνα 22 Μαρτ.	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ.	«Μονρόβια»	51	7480	διπλήθε Ντόβερ 26 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1400	έφθ. Τεργέστην 12 Μαρτ.	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	Ν. Λαμπίρης	31	967	διπλήθε Κων/πολιν 19 Μαρτ. διά Μπουργκάς	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτους	44	7176	έφθ. Μικονόν 22 Μαρτ.	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ.	Σίδεράτου	39	10061	άνεχ. Χιούστον 15 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ.	«Γκετάντσ»	43	7273	άνεχ. Φρέππορτ (Μπαχάμας) 7 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ.	«Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Φρεπτάουν 18 Μαρτ. διά Σαπέλε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρεάδη	43	7176	διπλήθε Παναμά 17 Μαρτ. διά Τόκιο	
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ.	«Ντέλ Πατούλικο»	42	7030	διπλήθε Κων/πολιν 22 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΓΙΑΝΝΙΕ	Α. Χαλκάους	42	2856	διπλήθε Κων/πολιν 13 Μαρτ. διά Βράιλαν	
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ.	«Καρολίνη»	43	7238	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 23 Μαρτ.
ΓΙΟΣΟΝΑ	έτ.	«Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ.
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Γιουρόπατα»	43	7255	έφθ. Καλκούτταν 25 Μαρτ.
ΓΚΛΟΜΙ ΤΡΑΒΕΛΕΡ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ.	
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ.	«Μιντατάλντικ»	43	2229	άνεχ. Χαδάννα 17 Μαρτ. διά Καρντένας
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ	έτ.	«Βίλα Νόβα»	57	8881	άνεχ. Μίρι 19 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΓΛΑΥΚΟΣ	έτ.	«Πολύνον»	43	6996	έφθ. Βρέμην 18 Μαρτ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ.	«Γουεστέρν Τράνανπορτ»	59	9268	έφθ. Άραχους 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ (δ.)	έτ.	«Γουόρλντ Ιούντινο»	52	20667	διπλήθε Σουέζ 17 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (δ.)	έτ.	«Γ. Γκλέιντη»	53	13321	διπλήθε Κων/πολιν 18 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (δ.)	έτ.	«Γουόρλντ 'Εντερπράΐζ»	53	21064	διπλήθε Σουέζ άπο 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.)	έτ.	«Σίνυ Μπαιν»	56	26031	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ.	«Μπέλμοντη»	57	24883	διπλήθε Σουέζ 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ.	«Μπράντον»	58	24895	έφθ. Μέγαρα 28 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ.	«Μπόλικαρ»	43	12808	έφθ. Μπιλιμπάο 17 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ (δ.)	έτ.	«Γουόρλντ Ντέιλη»	52	13320	διπλήθε Κων/πολιν 20 Μαρτ. διά Νοθορωσίκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (δεξ.)	έτ.	«Γουόρλντ Πίγ»	49	10862	άνεχ. Τρίνινταντ 13 Μαρτ. διά Λάδεσντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ.	«Κάρος»	44	12808	διπλήθε Κων/πολιν 16 Μαρτ. διά Νοθορωσίκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)	έτ.	«Μέμφις»	43	10449	άργει Σκαραμαγκάν άπο 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΙΣΤ (δ.)	έτ.	«Γουόρλντ Τέμπεστη»	44	10470	εις Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪΟΜΦ (δ.)	έτ.	«Παν. Οσεάνικ»	44	10172	διπλήθε Κων/πολιν 18 Μαρτ. δι' 'Οδοσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (δ.)	έτ.	«Αγιάζ»	43	10448	άργει Πόρον (Κρήτης) άπο 17 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ.	«Οσεάνικ»	43	10195	εις Σκαραμαγκάν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ.	«Ηρων»	61	16270	έφθ. Πρόδιντενες 15 Μαρτ.
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ.	«Γιούκον»	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Τζάκσονθιλλ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανούπολου	44	7176		
ΔΑΝΑΗ	έτ.	«Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	έφθ. Σουέζ 11 Μαρτ. (διά Μεσόγειον)
ΔΑΦΝΗ	έτ.	«Δάφνη»	54	5779	άνεχ. Μπατόν Ρούζ 26 Μαρτ. διά Γλασκώθην
ΔΕΛΟΙΝ	έτ.	«Χιαν»	45	7259	αν εχ. Σαιν Ναζάρι 17 Μαρτ. (διαταγάς)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ.	«Αιδίλια»	59	9350	έφθ. Μπλεφάστ 15 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Χαδάννα 21 Μαρτ. διά Σιεμφουέγκος	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ.	«Πάλια»	44	7255	έφθ. Τόκιο 16 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ.	«Πανταλέων»	44	7265	άνεχ. Αντεν 13 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΔΗΛΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	I. K. Καρράς	60	16300	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ.	«Αιόλος»	61	9327	εις Αμερικαν 18 Μαρτ. (διά Βαμπόα)
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ.	«Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Σιδηνεύ 14 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ.	έτ.	44	7207	έφθ. Σπαττή 23 Μαρτ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	L. & B. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Τεργέστην 16 Μαρτ.	
ΔΙΟΣΚΟΡΟΙ (δ.)	έτ.	«Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Ταρακάν 6 Μαρτ. διά Χεικάγκ
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ.	«Κάνοπονι»	60	13207	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΔΟΣΑ	έτ.	«Δίρφυς»	43	7280	άνεχ. Πειραιά 26 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ.	«Σπάταν»	43	7176	έφθ. Ταμπίκο 23 Μαρτ.
ΔΥΡΩΘΕΑ	έτ.	«Ζωδόχος»	44	7249	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Μαρτ. διά Κούθαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	Μιχ. Καραγεώργης	25	3297	διπλήθε Κων/πολιν 12 Μαρτ. διά Μπουργκάς	
ΕΒΗΚΟΥΗΝ	έτ.	«Μονρόβια»	57	13637	διπλήθε Ούζάν 20 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΒΡΟΣ	έτ.	«Νταρόκα»	56	10692	άνεχ. Βοστώνη 23 Μαρτ. δι' Αιγυπτον
ΕΦΝΟΣ	έτ.	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Οζάκαν 24 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ.	«Ντρέικι»	56	10328	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ.	«Ελτράνοπορτη»	56	10289	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΕΚΤΩΡ	έτ.	«Νουέρο Μόντο»	41	7243	έφθ. Μπάκια Μπλάγκα 17 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ.	«Μαργκόδ»	44	7144	άνεχ. Λός «Αντζελες 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ.	«Αντριά»	48	8376	άνεχ. Βενετίαν 21 Μαρτ. διά Σάφφι
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ.	«Τασμάνια»	43	7213	άργει Αμπελάκι άπο 21 'Οκτ. 1957
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ.	«Αλκαύνα Α.Ε.	44	7176	διπλήθε Κιουρασάδ 17 Μαρτ. διά Λονδίνον (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ.	«Ελένη»	43	7267	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 13 Μαρτ. διά Μουρόπαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	έτ.	Σταθάτος & Σια Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Ραβέννα 12 Μαρτ.
ΕΛΙΖΑ	έτ.	«Λουντεφονίδη»	34	1803	άνεχ. Πειραιά 19 Μαρτ. διά Στρατωνή
ΕΛΙΖΑΣΒΕΤ	όδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα άπο 30 Σεπτ. 1957	
ΕΛΛΑΣ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2746	έφθ. Αλεξανδρειαν 22 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαϊμός	43	7176	άνεχ. Αμετέρταμ 9 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδες	
ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	εις Έμδεν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	έφθ. Τοιταγκόκη 17 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Τσάλαν 24 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΗ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	56	10312	άνεχ. Πόρτ 'Αλμέρων 22 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7068	έφθ. Αλεξανδρειαν 23 Μαρτ. (διά Καλκούτταν)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 23 Μαρτ. διά Βομβάν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7510	άνεχ. Σαβάνναν 23 Μαρτ. διά Ν. Όρλεαννην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΣΤΗΡ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε θεύταν 10 Μαρτ. διά Ν. Όρλεαννην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Κοκιν 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδες
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Οζάκαν 22 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ.	Π. Πρίντεζη	43	7302	άνεχ. Πειραιά 22 Μαρτ. διά Στρατωνή
ΕΛΠΙΣ	έτ.	«Καζοτάμιλ»	44	1492	άνεχ. Λιβερπούλ 16 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορνταζ
ΕΛΠΙΣ	έτ.	«Κόλφο Αζόουλ»	44	8541	έφθ. Σάντος 5 Μαρτ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ.	«Ντε Μάροφιλ»	42	7058	άνεχ. Σαντιάγο 23 Μαρτ. διά Γκουαντανάμο Μπαίν
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ	έτ.	«Επίδαιρος» Α.Ε.	44	7239	άργει Βαλτιμόρων άπο 10 'Ιαν. 1958
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ.	«Ερκιουλες»	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρων 24 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ.	«Επικουλες»	58	30332	

ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρεπ. - Σταθότος	44	7198	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμωσοκ»	58	9585	διπλήθε Παναμά 8 Μαρτ. διά Κόμπε
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Λατός»	46	8604	έφθ. Βατόύμ 25 Μαρτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμωσοκ»	59	9650	ανεχ. Πόρτλαντ (Ορ.) 14 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Κυνόσουραν ἀπό 17 Αύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σηράρερς»	44	7246	ανεχ. Χάμπτον ρόδις 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	έφθ. Ρεσιφε 25 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	έτ. «Ωκεανούδρος»	34	1716	ανεχ. Κωνύπολιν 2 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	έτ. «Ωκεανούδρος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά - Έλευθεριάδην	17	3976	διπλήθε Κωνύπολιν 8 Μαρτ. διά Τουάφε
ΕΥΓΕΝΙΑ (δεξ.)	Οίκος Χανδρή	54	11209	έφθ. Κριότομπολ 25 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλόζα»	56	10053	ανεχ. Βαγκούδερ 17 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σάν Σάντος»	57	6102	ανεχ. Μόζι 24 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	ανεχ. Χιούστον 4 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Μοντέρευ»	43	8397	έφθ. Χιούστον 6 Μαρτ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 26 Μαρτ. διά Κόμπε
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9582	ανεχ. Χόγκ Κόγκ 23 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	ανεχ. Ραγκούν 21 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	8600	διπλήθε Παναμά 15 Μαρτ. διά Μανίλαν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9062	διπλήθε Παναμά 24 Μαρτ. διά Ν. Ύόρκην
ΒΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	διπλήθε Παναμά 12 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Σεμαινούς 23 Μαρτ.
ΕΥΡΥΤΑΣ	έτ. «Πίναρ Μαρίν»	43	8432	έφθ. Όσκαρ 26 Μαρτ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	5183	ανεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. δι' Αάρχους
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνης	43	7249	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Κούδαν
ΕΦΟΗ II	έτ. «Βιαφάμα»	43	7176	ανεχ. Μπαλικ Παπάν 11 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Όκλαντ»	61	10900	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΖΕΡΜΑΤΤ	έτ. «Κριφισιά»	43	8578	ανεχ. Μοντεβίδεο 12 Μαρτ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΖΩΗ	έτ. «Ιθάκαμαρ»	43	7214	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	ανεχ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Βάρναν
ΗΡΑ	έτ. «Ναβιέρα»	43	7176	ανεχ. Πούλο Μπούκομ 17 Μαρτ. διά Καράτοι
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	εις Σουραμπάγια ἀπό 29 Ιαν.
ΘΑΛΗΣ	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	ανεχ. Χαδάνναν 15 Μαρτ. διά Καρντένας
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Μοριουγκάδα 13 Μαρτ.
ΘΕΙΑ ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μούγκας»	44	7249	έφθ. Κίγκοτων (Ζαγ.) 13 Μαρτ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΘΕΙΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	ανεχ. Χάμπτον ρόδις 23 Μαρτ. διά Βέλγιον
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρον ἀπό 22 Οκτ. 1957
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Κάστρο Ρίβα»	43	7050	ανεχ. Λός Αντζελες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔ	έτ. «Μπι»	42	6997	ανεχ. Τρίνινταντ 16 Μαρτ. διά Ρεσιφέ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Ναϊτζίουν»	42	7172	ανεχ. Ντακάρ 14 Μαρτ. διά Βρέμπην
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Μοντεζούμα»	43	7032	ανεχ. Γιαβάταν 9 Μαρτ. (διαταγαγάς)
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	ΣΠ. Πολέμης	43	7188	έφθ. Τζάκονινθλ 14 Μαρτ.
ΘΕΟΝΥΜΟΣ	έτ. «Λός Πέρλας»	43	7138	ανεχ. Έμδεν 8 Μαρτ. δι' Ην. Πολιτείας
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	ΣΠ. Πολέμης	43	7086	ανεχ. Κόμπε 13 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	«Θεοφανών» Α.Ε.	37	6636	εις Πειραιά ἀπό 17 Φεβρ. (επισκευαί)
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Εύτολμία»	43	7176	διπλήθε Κώνων πολίν 15 Μαρτ. διά Νοδρωσιακούν
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έκ. «Εξερτ Κέρριερα»	43	8465	ανεχ. Λός Αντζελες 14 Μαρτ. διά Ν. Ύόρκην
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ	Κ. Διασπάντης	29	2331	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	έτ. «Ναβιέρα»	44	7250	ανεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 8 Μαρτ. διά Βουλγαρίαν
ΘΕΤΙΣ	έτ. Σουνταμερίκα	46	1988	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Λύμπεκ
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Γιοκκάσι 22 Μαρτ.
ΘΡΥΛΟΣ	Ο. Αθανασιάδης	37	1113	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 23 Μαρτ.
ΘΩΜΑΣ Α.				
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινόρες»	44	7154	έφθ. Κολούμπια ρίδερ 20 Μαρτ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	έτ. «Συνθράτη»	43	8371	ανεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΙΩΗΝ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΙΩΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10410	έφθ. Μακόρις 15 Μαρτ.
ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7176	ανεχ. Πόρτ Πιρί 22 Μαρτ. διά Φρημάντλ
ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	έφθ. Κολούμπια ρίδερ 20 Μαρτ.
ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	έτ. «Μαύψαρ»	56	10442	ανεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	έτ. «Τράνοντορτ»	53	15826	ανεχ. Περο. Κόλπον 24 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Βρέμπην 8 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων (Ν.Κ.)
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	έφθ. Αρούμπαν 20 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιώνωνα»	26	2873	έφθ. Μονφαλκόν ἀπό 22 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ	γιων. Δ. γιγάντον	42	7035	έφθ. Μαριέλ ἀπό 13 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιαννίνη»	44	7248	ανεχ. Αντζελες ἀπό 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΟΥΛΑΝΗΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	έφθ. Τάμπαν 18 Μαρτ.
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	έφθ. Ταμπικό 24 Μαρτ.
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Κούδαν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάουθ Ατλαντίκη»	57	10122	ανεχ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	έφθ. Ν. Όρλεάντην 20 Μαρτ.
ΚΑΛΑΜΑΙ	Μικ. Καραγεώργης	32	4633	ανεχ. Πόρσαγκρουντ 21 Μαρτ. διά Βομβάν
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεάνικ Ντεδελ.»	43	8390	εις Αγ. Φραγκίκον ἀπό 12 Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρη Νόστρα»	57	8757	ανεχ. Βουδάνην 21 Μαρτ. διά Μπελαδάν
ΚΑΛΛΙΟΠΗΝ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκακη»	57	9092	άνεχ. Τζιμπουτή 1 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΛΛΙΟΠΗΝ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μίχαλινός»	44	7198	έφθ. Φιλαδέλφειον 25 Μαρτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10056	ανεχ. Γιοκοχάμαν 14 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΚΑΝΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Κανοπούς»	61	10500	εις Σινταμ, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΝΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Ανθιγανος»	44	7279	έφθ. Αμβέραν 11 Μαρτ.
ΚΑΝΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη»	55	8798	ανεχ. Βαγκούδερ 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΝΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη Τσάρτερικη»	54	8003	έφθ. Χάμπτον ρόδις 15 Μαρτ.
ΚΑΝΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	διπλήθε Ντόρερ 11 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΚΑΝΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ακμή»	60	9319	ανεχ. Βαγκούδερ 16 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΝΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Ιριτζ»	42	6782	ανεχ. Μπάχια Μπλάγκαν 11 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΝΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΚΑΝΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έφθ. Σαντα Φέ 20 Μαρτ.
ΚΑΝΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	ανεχ. Βομβάν 21 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΚΑΝΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΝΤΑΙΝ ΤΖΩΝΗΣ	έτ. «Ελνάδαλ»	61	13800	ανεχ. Τζιμπουτή 29 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	διπλήθε Σουεζ 23 Μαρτ. διά Κεϋλάνην
ΚΑΡΑΔΑΜΥΑΙΤΗΣ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Μόζι 16 Μαρτ. διά Νιούκαστλ
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Ν. Όρλεάντην 11 Μαρτ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Βιασεντεύρα»	56	10060	άλεξάνδρειαν 17 Μαρτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	ανεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7244	αργει Χόγκ Κόγκ ἀπό 31 Αύγ. 1960 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Τρανζόσεαν»	43	7150	ανεχ. Ν. Ύόρκην 25 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτους	44	7198	άνεχ. Πρίν Ρούπερτ 24 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Κάνονους»	60	9600	έφθ. Γκάλθεστων 15 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρεγκούρο»	44	7155	Ίδει: «ΝΑΓΟΣ», ώς μετωνυμάσθι
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Καρέττο»	43	7068	έφθ. Γενοβάν 23 Μαρτ.
ΚΕΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	ανεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαρτ. διά Τεζάντα
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μονεύρο»	58	13921	άνεχ. Λάγκος 12 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Βαλντέζα»	58	11754	άνεχ. Τζιμπουτή 5 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	εις Ν. Ύόρκην ἀπό 13 Φεβρ.
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	άνεχ. Γκάλθεστων 11 Μαρτ. δι' Αγγλιαν
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 21 Μαρτ. 1958 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Άλγυκομπέντας»	41	7431	ανεχ. Λορέντζο Μαρκές 19 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Όσκαν από 12 Φεβρ. διά Μπαγκόκ
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)		έτ. «Πριμέρα»	59	24833	διπλήθε Ντόθερ 27 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΕΧΡΕΑ		θ. 'Επιφανείάδης	44	7176	έφθ. Μπαράρον 9 Μαρτ.
ΚΗΦΙΣΣΟΣ		έτ. «Πρόντιουργ»	43	8443	όνεχ. Γκάλδεστον 14 Μαρτ. διά Σάντος
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ		Μ. Νομικός	56	8429	διπλήθε Σουέζ 15 Μαρτ. διά Βαμπόσ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Θησεύς»	57	9153	έφθ. Μομπάσα 22 Μαρτ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		Μ. Νομικός	58	11156	όνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 16 Μαρτ. διά Ντώρμπαν
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)		έτ. «Μαροσέάνο»	56	23232	έφθ. Βαλτιμόρην από 27 Φεβρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ		έτ. «Μπελμαρι»	44	7190	όνεχ. Τοκουγιάμα 24 Μαρτ. διά Κούνιλανδ
ΚΛΕΑΡΧΟΣ		έλληνικο συμφέροντα	35	1001	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΚΡΗΤΗ		Ν. Κονδύλης	44	7244	εις Πειραιά (έπισκεψι)
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		θ. 'Επιφανείάδης	43	7198	έφθ. Κεράτοι 21 Μαρτ.
ΚΟΡΑΗΣ		έτ. «Πρωτεύη»	43	7207	έφθ. Κόμπε 24 Μαρτ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III		δδ. Γ. Δαμειστίνη	28	1595	έφθ. Μπανιόλι 20 Μαρτ.
ΚΟΡΕΙΟΝ		δδ. Γουλανδρή	23	4693	όργει Κυνδούρων από 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ		έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8459	διπλήθε Παναμάν 20 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΚΟΡΙΝΘΙΚ		έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ.
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)		έτ. «Χόμη»	57	30332	όνεχ. Πιασάτων 25 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΚΡΙΟΣ		Μ. Εμπειρίκος	45	3805	"Ιδε: «ΑΙΓΑΙΟΤΟΣ», ώς μετωνυμάσθι
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Διαρι. Πατέρας»	59	9200	έφθ. Καλκούτταν 24 Μαρτ.
ΚΥΘΩΝΟΣ		έτ. «Σάν. Σεσίλιο»	57	13909	όνεχ. Κοκούιμπο από 13 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνονπους»	54	10608	όνεχ. Καλκούτταν 23 Μαρτ. διά Σουέζ
ΚΥΜΩ		έτ. «Εοκόριαλ»	44	7292	διπλήθε Κων) πολιν 22 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τρανσπορτόλ»	20	6416	όργει Κυνδούρων από 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ		έτ. «Άλρα»	56	9086	όνεχ. Ρόττερνταν 10 Μαρτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΑ		έτ. «Μαροφέκτο»	44	7240	έφθ. Έβονιμάου 12 Μαρτ.
ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ		δδ. Κ. Πατέος	43	7176	όνεχ. Σπάττη 7 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ		έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	διπλήθε Πύλον 17 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΚΩΝΕΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.		έτ. «Μπώλατκι	44	7214	όργει Μόμπιλι από 13 Ιουν. 1958
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Μιχαλινός»	45	7176	όνεχ. Είδονμάου 23 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΗΣ		δδ. Λώς	56	8474	έφθ. Ριο 'Ιανέριο από 28 Φεβρ.
ΚΩΣΤΗΣ		έλληνικο συμφέροντα	39	395	έφθ. Άμεροσαν 10 Μαρτ.
ΛΑΔΩΝ		έτ. «Αιλάντερς Σίππη»	43	8462	διπλήθε Ντόθερ άπό 24 Φεβρ. διά Ζαμάϊκαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)		έτ. «Μαροσέάνο»	59	27462	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΛΑΚΩΝΙΑ		Άλεξάτος - Δούκας	25	964	έφθ. Πόρτ Σουδάν 17 Μαρτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)		έλληνικο συμφέροντα	60	14431	εις Ήσιον 44.1 Β. - 22.30 Δ. Μαρτ. 22 διά Γδύνιαν
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ		έτ. «Ιντάστριες»	43	8466	όνεχ. Λός "Αντζελες 24 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΛΑΜΥΡΑ		έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7242	ονεχ. Μοντεβίδεο 9 Μαρτ. διά Περού
ΛΑΜΥΡΕΥΣ		έτ. «Λορέτο»	44	7252	έφθ. Ναγκόνια 12 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΙΣ		έτ. «Καλλάο»	43	7084	όργει Κυνδούρων
ΛΑΜΨΙΣ		έτ. «Πρωτεύη»	43	7229	έφθ. Σάντος 15 Μαρτ.
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ		Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	έφθ. Ραβένναν 18 Μαρτ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάδος	43	7176	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 15 Μαρτ.
ΛΕΡΟΣ		έτ. «Βιαβεντούρα»	56	10048	όνεχ. Μπαλιόπα 8 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ		έτ. Καμπάνη	43	6766	εις Πειραιά (άποθηκην)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	όνεχ. Λός "Αντζελες 21 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΛΙΔΗ		έτ. «Άργυρη»	11	1459	όργει Κυνδούρων από 8 Σεπτ.
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ		Λιδή Κ. Μιχάλου	43	7291	όνεχ. Φρητάουν 24 Μαρτ. διά Πόρτ Χάρκουρτ
ΛΙΔΙΚΑ		Ε. Πολιάτης	36	1151	διπλήθε Κων) πολιν 10 Μαρτ. δι' 'Οδοσόν
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ		έτ. «Ντέλ Κάριμπι	44	7190	έφθ. Τζάκονδιλλ 9 Μαρτ.
ΛΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εις Πειραιά
ΛΙΝΤΑ		έτ. «Μαρδιέντο»	60	14302	όνεχ. Λός "Αντζελες 14 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΟΙΤΑ		έτ. «Ρίζ 'Αζουλ»	44	8536	όνεχ. Χάρτλεπούλ 18 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάτ
ΛΟΝΤΟΝ		έτ. «Μαρδίγκρου	38	2488	διπλήθε Παναμά 21 Μαρτ. διά Λιθερπούλ
ΛΟΥΔΙΑΣ		έτ. «Μάρινερς Τρανσον.»	43	8395	έφθ. Κούρε 21 Μαρτ.
ΛΟΥΡΟΣ		έτ. «Σπλέινερς Σίππη	43	8434	όνεχ. Λός "Αντζελες άπό 28 Φεβρ. διά Κόμπε
ΛΟΥΣΥΣ		έτ. «Μονρόδια»	57	7478	έφθ. Σάντα Κρουζ ντέλ Σουρ 6 Μαρτ.
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)		έτ. «Μαροσέάνο»	56	27526	όνεχ. Μπαντάρ Μασούρο 24 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέάνο»	58	27466	όνεχ. Λός "Αντζελες 18 Μαρτ. διά Ούμη Σαιδ
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιδανός» Α.Ε.	45	7281	έφθ. Τάιν 26 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		έτ. «Μονρόδια»	60	13742	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ		έτ. «Διλμπτρα»	37	4839	διπλήθε Κων) πολιν από 27 Φεβρ. δι' 'Οδοσόν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		Άντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ		έτ. «Μανδράκι»	45	7048	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΝΕΣ		N. Εύσταθιου	55	8526	όνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΜΑΝΤΩ		έλληνικη έταιρια	30	772	όνεχ. Βιρτούτον 13 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ		έτ. «Μιραδάλλες»	60	18889	όνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 16 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)		έτ. «Γουρουπά»	43	10449	έφθ. Τούρταβεκιαν 18 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	όργει Ρέτζιο άπό 24 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΘΑ		έτ. «Μάρθα»	34	4162	έφθ. Τούλαν 18 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μάννα»	44	7272	διπλήθε Παναμάν 13 Μαρτ. διά Γιαθάταν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	όνεχ. Γένοβαν 12 Μαρτ. διά Πειραιά
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.		έτ. «Τρανσπορτέον»	43	7238	όνεχ. Τόκια 13 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «Σάμουος»	56	6074	όνεχ. Κιουρασόδ 11 Μαρτ. διά Ληθό
ΜΑΡΙΑ Λ.		έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	όνεχ. Χαδάνναν 17 Μαρτ. διά Ματάνζας
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Νάσιοναλ»	44	7070	όνεχ. Σεμαίνους 23 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ		Π. Μπουρμπούλης	40	886	όνεχ. Μασσάδαν 16 Μαρτ. δι' 'Ελλάτ
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Πάροπαντα»	44	7176	όνεχ. Ριο 'Ιανέριο 12 Μαρτ. δι' 'Ανγκρα ντός
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	διπλήθε Τζιμπούτη 22 Μαρτ. διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7134	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΝΙΑΤΕΡΑ		έτ. «Πανδιάτα»	57	10314	όργει Πειραιά από 17 Οκτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)		Ίω. Λάτσος	29	14216	όνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ. διά Τακοράντι
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ		έτ. «Νιτζέανη»	40	5237	όνεχ. Τζιμπούτη από 25 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΓΟ		έτ. «Νεβάδα»	42	7147	εις Μπερτάλιαντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Πανούλατρα»	61	9150	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαρτ. διά Βάντι Φεΐραν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	54	11577	όνεχ. Οζάκαν 20 Μαρτ. δι' 'Αυστραλίαν
ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Νέπτουν»	59	8700	όνεχ. Σεμαίνους 23 Μαρτ. δι' 'Αγγλιαν
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Αρτένε»	46	8942	όνεχ. Μασσάδαν 16 Μαρτ. δι' 'Ελλάτ
ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Ευκάριερες»	43	7033	όνεχ. Τζιμπούτη από 25 Φεβρ.
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)		έτ. «Μάρλι»	59	20340	έφθ. Γενόβαν 27 Μαρτ.
ΜΑΡΜΙΝΑ		N. Γκούμασ	44	2817	έφθ. Μαλάγαν 18 Μαρτ.
ΜΑΡΟΥΔΙΟ		έτ. «Αλμαντίνη»	46	7369	όνεχ. Βρέμων 15 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΜΑΡΤΙΝΗΣΣΑ		έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	όνεχ. Κολούμπια ρίβερ 21 Μαρτ. δι' 'Ινδιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρες»	59	9260	όνεχ. Ντώρμπαν 26 Μαρτ. διά Λας Πάλμας
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	όργει Ρέτζιο από 18 Ιαν. 1960
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνδια»	57	8906	έφθ. Μαντράς ρόδς 20 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	διπλήθε Σιγκαπούρων ρόδς 23 Μαρτ. διά Μόζι
ΜΑΣΤΕΡ - ΣΤΕΛΙΟΣ II		έτ. «Σέλαμα»	43	7199	διπλήθε Σουέζ 19 Μαρτ. δι' 'Ερουθράν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)		έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	όργει Πέραμα από 7 Οκτ. 1959
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Πούδαν»	57	9168	όνεχ. Γοκοκάραμ 17 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρος - Παπαζόγλου	16	2081	έφθ. Θεσσαλονίκην 13 Μαρτ.
ΜΕΛΑΤΕΜΙ		έτ. «Γουνιέρσαλ Τράμπι»	42	7214	έφθ. Μοριουγκάο 19 Μαρτ.
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νουέδα Τρανάδα»	45	7198	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΜΕΣΣΗΝΗΑ		έτ. «Αιτζιαν Θράιτη»	60	14.431	όνεχ. Γιοκοχάμιαν 24 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ		έτ. «Πλήτ Σιππιγκ»	44	8453	οιπλήθε Παναμάρ 20 Μαρτ. διά Β. 'Ατλαντικόν (ΗΠΑ)
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτοράνθες»	57	9200	όνεχ. Κιουρασόδ 11 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Πινθαγόρας»	59	9855	όνεχ. Πούλο Μπούκομ 20 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΜΙΤΣΑ		έτ. «Πιούπιτερ»	43	7216	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 2 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛΑ		Χρ. Σαρλής και Σιά	33	1503	έφθ. Κων) πολιν 18 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛΑ Γ.		έτ. «Ντριμίνιον»	44	7249	όργει Ρέτζιο από 13 Δεκ. 1959
ΜΙΧΑΗΛΑ Κ.		έτ. «Λαδέρα»	56	7906	έφθ. Καζαμπλάγκαν 16 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		Mix. Καραγεώργης	34	7027	όνεχ. Τζιμπούτη 21 Μαρτ. διά Βαμπόσ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		έτ. Εύσταθιου	44	7176	διπλήθε Σουέζ 17 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΙΧΑΛΗΣ		έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	εις Ήσιον 30.31 Β. -- 48.47 Δ. Μαρτ. 22 διά Χαδάνναν

ΜΙΧΑΗΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. "Άγγελος"	41	7084	έφθ. Σεμπού 25 Μαρτ.
ΜΟΝΤΕΓΚΟ	έτ. «Ηγκλ Τράνσορπτ»	61	14203	είς. Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΠΑΡΜΠΛΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκουρίνταντ»	55	9923	άνεκ. Γιοκοχάμαν 13 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Έλκερριερς»	44	7190	άνεκ. Τζιμπούτι από 27 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελλην. Γραμμ. Ν. Άμερ.	34	2709	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άργει Πειραιά από 20 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Θαφαλίου	57	9345	διπλής Σιγκαπούρη ρόδς 26 Μαρτ. διά Τσαμκόγκ
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
ΝΑΓΟΣ	ναυαράκη έταιρια	43	7092	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαρτ.
ΝΑΞΟΣ	έτ. «Νουεβα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Δός "Αντζελες 23 Μαρτ.
ΝΑΤΑ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7228	άνεκ. Βοστώνην 22 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	αδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 1 Μαρτ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	έτ. «Ευγενία»	43	7264	άργει Κυνόσουραν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εσπερία»	54	7968	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 10 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7261	άνεκ. Λύττελτον 22 Μαρτ. διά Νιούκαστλ Νιούς
ΝΕΣΤΟΣ	ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	έφθ. Λός "Αντζελες 22 Μαρτ.
ΝΗΡΕΥΣ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεκ. Μπράκε 1 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΝΗΣΙ	έτ. «Μαρίτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεκ. Τόκιο 19 Μαρτ. διά Χαϊδόγκ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.)	έτ. «Ασσονίω»	44	7255	άνεκ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διά Νιούπορτ Νιούς
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	κ. Πατέρας & Σια	43	7230	διπλής "Αγ. Βικέντιον" 26 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	θωμάς "Επιφανιάδης"	43	7176	έφθ. Βάρναν 6 Μαρτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΑΥΚΟΥΝΤΗΣ	δο. Στίνα	43	7244	εις. Όδον 15 Μαρτ. (διά Τζακάρταν)
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	42	7203	διπλής Παναγιά 10 Μαρτ. διά Ναγκασάκι
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	έφθ. Γιοκοσούκαν 22 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	6279	έφθ. Ντινόμπαν 12 Μαρτ.
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κονθάλ»	44	7190	διπλής Παναμά 19 Μαρτ. διά Τόκιο
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεανίκα»	42	7248	διπλής Παναμά 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερς»	44	7257	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	59	8700	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 23 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΙΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	1Q632	έφθ. Πόρτ Σουδάν 17 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούστα»	58	10662	άνεκ. Ορμάνταλ 25 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	άνεκ. Κατάνην 21 Μαρτ. διά Γκάλθεστων
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	'Αντ. Παπαδάκης	59	10300	έφθ. Ραβένναν 15 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πρώια»	58	12139	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάροντο»	59	8630	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεκ. Μόζι 14 Μαρτ. διά Πουσάν
ΝΟΡΘ ΠΕΙΤΖ	έτ. «Παινιάνια»	52	3694	άνεκ. Αρούμπαν 13 Μαρτ. διά Βρέμην
ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άνεκ. Κόμπη 13 Μαρτ. διά Μελδούρνην
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Γουνίγκουαρντ»	58	30235	άνεκ. Χιέρο 21 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΝΤΙΑ	έτ. «Ούνεστερν»	43	2905	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός»	44	7176	ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΟΘ έγγυς λός "Αντζελες
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμ. - Ευρόπιανη»	59	9030	άνεκ. Φάλμουθ 14 Μαρτ. διά Κεϋ Γουέστ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	«Παναμένα - Γιουρόπα»	57	9746	έφθ. Γκριλόγκ 25 Μαρτ.
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Ιντερκρονίνενταλ»	58	10396	άνεκ. Γιαβάταν 18 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΥΜΟΙΔΑ	έτ. «Γιουν. Σή Τράνσορπτ»	43	7276	διπλής Κωνί πολιν 11 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Τρανσοτεάνικα»	54	8062	έφθ. Λιθερπούλ 22 Μαρτ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	49	2047	εις. Νορβηγίαν, ύπό παραλαβήν
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζάνη»	57	9367	άνεκ. Φουζίκι 11 Μαρτ. διά λός "Αντζελες
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεκ. Μόζι 24 Μαρτ. διά Κεύλαννην
ΟΙΓΑ	ρ. Δ. Μελαχρονίδς	25	996	διπλής Κωνί πολιν 1 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΟΙΓΑ	έμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεκ. Γενόβαν 24 Μαρτ. διά Πειραιά
ΟΙΛΥΠΙΟΣ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεκ. Όραν 20 Μαρτ. δι' Άλγεριον
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άνεκ. Τζιμπούτι 14 Μαρτ. διά Σουέζ
ΟΝΤΙΝ (Ψυγείον)	έτ. «Καριμπιαν Ατλαντική»	60	5960	άνεκ. Ν. Υόρκην 23 Μαρτ. διά Πουέρτο Μπολιβάρ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	κ. Γράτσος	45	7258	έφθ. Κόμπη 23 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μηντ- Ήστ»	44	9894	έφθ. Καλκούτταν 1 Μαρτ.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Ορ. Μηντ- Ήστ»	45	7861	έφθ. Χάλιφαζ 24 Μαρτ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	έτ. «Μιπλέλαντ»	43	7229	άνεκ. λός "Αντζελες 15 Μαρτ. διά Τόκιο
ΟΡΟΣΥΕΣ	κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	άνεκ. Γιοκοχάμαν 7 Μαρτ. διά Μανιλάν
ΟΡΟΣΥΕΣ	έτ. «Ορφευς»	56	9942	έφθ. Κοιλδοτάμ 21 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ	έτ. «Οὐλτραμάρ»	60	5960	εις. Βέλγιον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΣΣΑ (δ.)	έτ. «Μπολού Μπαΐν»	43	7194	διπλής Παναμά 19 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΟΥΑΓΣΕΣΣ ΙΙ	έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	διπλής Ντόβερ 22 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ούλιοσσες»	42	8570	άνεκ. λός "Αντζελες 21 Μαρτ. διά Λονδίνον
Δ. Αντύππας	έτ. Αντύππας	49	2203	έφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Οδερόν Κέρριερς»	43	8394	έφθ. Ν. Υόρκην 24 Μαρτ.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρένιες»	60	9360	άνεκ. Καράτοι 27 Μαρτ. διά Βορμάν
ΠΑΪΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεκ. Μπρεμεράχαν 21 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16215	άνεκ. Τοκογιάμα 16 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	αδ. Καραβίδας	43	7176	άνεκ. λός "Αντζελες 6 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Ακμέ»	57	10498	άνεκ. φιλαδέλφειαν 20 Μαρτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	άνεκ. Γκριλόγκ 18 Μαρτ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	άνεκ. Βαγκούθερ 10 Μαρτ. διά Μάντζεστερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. λός Μόζι 10 Μαρτ.
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Ελλιάζον»	57	10747	άνεκ. Χιουπότε 6 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	έφθ. Μιδδελσεμπρο 22 Μαρτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Τρανσοποστείον»	43	7254	έφθ. οζάκαν 11 Μαρτ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Φραγκιότα»	43	7149	εις. Πειραιά
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Πειραικήν» Ν.Ε.	43	1640	έφθ. Σέταν 21 Μαρτ.
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.)	έτ. «Ηοτερν Μεντιτεραν.»	37	9968	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Πανκόριμπο»	59	23607	άνεκ. Περα. Κόλπον 26 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	εις. Πειραιά
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)	έτ. «Αλόρα»	60	13909	έφθ. Σέταν 21 Μαρτ.
ΠΑΤΑΜΟΣ	έτ. «Στενάκας»	56	12630	έφθ. Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Βιαθέντούρα»	57	10048	άνεκ. Ρίο Ιανέντρο 24 Μαρτ. διά Μπελέμ
ΠΑΤΡΑΓΚΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	έφθ. Λονδίνον 19 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΣ (Άδινερ)	έτ. «Κόμιμερς Μαρίν»	44	8479	άνεκ. Γιαβάταν 17 Μαρτ. διά οζάκαν
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	άδ. Χανδρή	50	18400	άνεκ. Φρυμάντη 21 Μαρτ. διά Πειραιά
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά φιλαδέλφειαν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δεξ.)	έτ. «Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176	άνεκ. λός "Αντζελες 5 Μαρτ. διά Τόκιο
ΠΕΝΤΕΛΗ II	έτ. «Πανκόριπο»	57	23607	έφθ. φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	παναμάκη έταιρια	43	7028	έφθ. Σπέτζιαν 14 Μαρτ.
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Μαροσέανο»	58	24502	διπλής Σεπτέμβριο 25 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Παλιζάνται»	44	7212	έφθ. Μοντεβίδεο 26 Μαρτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Σουταμέρικα»	48	2086	άνεκ. Πειραιά 23 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΠΕΤΑΛΟΙ	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	διπλής Σεπτέμβριο 5 Μαρτ. διά Νοβορωσίκην
ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Εμπειρίκος»	45	3861	άργει Κυνόσουραν από 11 Σεπτ. 1958
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	γιοι Π. Γουλανδρή	44	6422	έφθ. Χιροκάτα 24 Μαρτ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κανόπους»	57	10446	έφθ. Σιδένη 9 Μαρτ.
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. Γουλανδρή	43	7282	εις. Πειραιά από 23 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	άνεκ. Αγ. Φραγκίκον 24 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεκ. Αντίλλα από 23 Φεβρ. διά Ρωσίαν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Τορκουάτο»	61	9900	άνεκ. Μπολίκ Παπάν 25 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΠΙΑΤΑΝΙ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Τοιταγκούκ 16 Μαρτ.
ΠΛΑΙΔΕΣ	έτ. «Λέο»	25	4528	άνεκ. Βιζαγκαπούναμ από 17 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Νορλίτον»	58	9603	διπλής Αγ. Βικέντιον 22 Μαρτ. διά Γκριλόγκ
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7233	διπλής Αγ. Βικέντιον 5 Μαρτ. διά Νοβορωσίκην
ΠΛΕΙΤ ΣΙΠΠΕΡ	έτ. «Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7203	έφθ. Μπουένος "Αύρες 23 Μαρτ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Πλάιετ Σιππερ»	45	7297	έφθ. Ροζάριο 24 Μαρτ.
	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	διπλής Σουέζ 17 Μαρτ. διά Σαγκάπου

ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμᾶς»	54	9188	έφθ. Νταμπάμ 9 Μαρτ.
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Σκίλρων»	43	7258	διπλήθε Πούλο Μπουκόν 25 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Κάνουπου»	61	10494	εις Όλλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Προσπέριτο»	43	6975	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδις 22 Μαρτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Γκόμπαλες»	45	7159	έφθ. Μπέιραν 22 Μαρτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.		έτ. «Ατλάντα»	57	9166	έφθ. Κόμπε 21 Μαρτ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. «Ανδρεάδης»	43	10193	εις Πέραμα (έπισκεψαι)
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Μορέλος»	43	7199	έφθ. Βιλιμγκτών (N.K.) 9 Μαρτ.
ΠΟΠΗ		έτ. «Αρπος»	43	7257	έφθ. Κόμπε 19 Μαρτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα» . .	45	7267	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΠΡΑΩΤΗΣ		έτ. «Ντιάμοντ»	43	7231	άνεχ. Μπέλφαστ 15 Μαρτ. διά Χάλιφαζ
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσόσεανίκα» . .	58	10414	έφθ. Βάλαρο 18 Μαρτ.
ΠΡΟΘΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Γουέστ Άφρικα» . .	58	8414	έφθ. Βενετίαν 9 Μαρτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Άλλαριζ»	55	16718	έφθ. Νοδορωσιούν 18 Μαρτ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Πρωτοστάτης» . . .	43	7225	έφθ. N. Όρλεάνη 1 Μαρτ.
ΠΥΘΕΑΣ		έτ. «Άρμονια»	43	7176	άνεχ. Αρούμπαν 2 Μαρτ. διά Βηρυττόν
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	άνεχ. Ωκλαντ 23 Μαρτ. διά Νιού Πλάνουφ
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	διπλήθε Ούζάν 25 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΡΕΑ		έτ. «Τρίτων»	44	7153	άνεχ. Σάφφι 5 Μαρτ. διά N. Όρλεάνην
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραβεντούρα» . .	30	4014	έτ. Τζιμπούτι 21 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Μοντελέσνικ» . .	44	7131	διπλήθε Ούζάν 22 Μαρτ. διά Ριο Ιανέλρο
ΡΙΤΑ		Υιοι Σιγάλο	25	1412	όργει Πέραμα ἀπό 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕΣ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	διπλήθε Κωνύπολιν 21 Μαρτ. δι' Όδοσόν
ΡΟΓΓΟ		έτ. «Άγιαλάγκο»	44	7239	διπλήθε Γιβρατάρ 16 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Μπουργκάν 18 Μαρτ.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Γουέστερν Σ.Π» . .	55	21028	άνεχ. Λός Αντζελες 18 Μαρτ. διά Σιμότουσ
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Μαρνουέστρο» . .	33	6850	έφθ. Σιγκαπούρων 18 Μαρτ.
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεχ. Κιουρασάο 9 Μαρτ. διά Λονδίνον
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κυκλάδες»	59	19300	διπλήθε Σουέζ 21 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ		έτ. «Μπισκάρι»	44	7176	όργει Χάρροντίτς
ΣΑΜΟΣ		Υιοι Δ. Ιγγλέσην	43	7268	διπλήθε Σουέζ 18 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		έτ. «Σάντα Παντελεήμων» .	44	7282	άνεχ. Μορμουγκάο 21 Μαρτ. διά Βρέμην
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Μέρκαντιλε»	50	11313	διπλήθε Σιράκατρ 5 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗΣ		έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Τζακάρταν ἀπό 18 Φεβρ. διά Μπιντάν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ		έτ. «Σάντα Καικιλία» .	60	8550	έφθ. Χάιφαν 18 Μαρτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιών Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Αντεν 26 Μαρτ. δι' Αδριατικήν
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα» .	44	7177	έφθ. N. Ύρκον 3 Μαρτ.
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεχ. Μάντζεστερ 21 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίντεζης	28	1660	διπλήθε Κωνύπολιν 19 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Βίδων»	43	7231	διπλήθε Παναμάν 21 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνοπος»	55	16056	έφθ. Αγύοσταν 24 Μαρτ.
ΣΕΙΛΑΣΤΕΣ		έτ. «Κάρυγκα Μαρίτιμα» .	44	2877	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 6 Μαρτ. διά Μπαραχόνα
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Σάν Σεσίλιο» . .	58	13910	άνεχ. Σάν Κούρια 12 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΣΙΜΟΣ		Σ. Σικιορίδης	43	7275	διπλήθε Σουέζ 23 Μαρτ. διά Μπάσραν
ΣΙΩΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεσίλιο» . .	58	13921	άνεχ. Γιοκοχάον 16 Μαρτ. διά Ειρηνικόν
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Βίκαλδρο»	44	6725	άνεχ. Λός Αντζελες ἀπό 28 Φεβρ. διά Περού
ΣΚΥΡΟΣ		έτ. «Κάιζερ»	43	7176	έφθ. Μαρακαϊμού 15 Μαρτ.
ΣΚΥΤΙΑ		έτ. «Αλάβατρος»	44	7176	παρελθόθη εἰς Σύρον
ΣΟΥΙΟΤΗΣ II		έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Πειραιά 22 Μαρτ. διά Βόλον
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	έφθ. Νοδορωσιούν 14 Μαρτ.
ΣΟΦΙΑ		όδ. Τσουρινάκη	36	1212	εἰς Γαλάται 29 Μαρτ.
ΣΟΦΙΑ Τ.		έτ. «Σπάρταν»	44	8247	έφθ. Τόκιο 10 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΣΠΑΡΤΑΝ		έλληνική έταιρια	44	7276	εἰς Σάντος ἀπό 21 Φεβρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ		Ίω. Λάτσης	26	5648	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Σουαρέζ»	59	10200	άνεχ. Κούδαν 25 Μαρτ. δι' Υόρκην
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Φάραλον»	56	8789	άνεχ. Είδονμάουθ 14 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Κόμπε 17 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Κάδος»	44	7223	άνεχ. Χαδάννα 28 Φεβρ. διά Ματάνζας
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Τρανσπατοσιφίκη» .	43	7207	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαρτ. δι' Ινδιαν
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7167	διπλήθε Κωνύπολιν 1 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		όδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Σύρρα»	43	7156	
ΣΥΡΑ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650	άνεχ. Σάρπηνες 23 Μαρτ. διά Θόβεϋ
ΤΑΝΑΓΙΣ		έτ. «Ελλην. Μεσού. Γραμματ»	40	7637	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ. (πρὸς παροπλισμὸν)
ΤΑΞΜΑΝΙΑ		Δημ. Ψυχονίδης	27	5411	όργει Αμπελάκι ἀπό 18 Φεβρ.
ΤΑΞΟΣ Ψ.		Μιχ. Καρανέωρης	31	3991	άνεχ. Πύλον 11 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Τρανοκοντίνενταλ» .	56	20332	έφθ. N. Ύρκην 24 Μαρτ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Μαριφόρτουνα» . .	43	7135	άνεχ. Καμαρίσι 4 Μαρτ. διά Κολούμπια ρίθερ
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Βάγκικιν»	42	7513	έφθ. Λάς Πάλμας 25 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		Εύγενια I. Χανδρῆ	43	10448	άνεχ. Σάντος 5 Μαρτ. διά N. Ύρκην
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Ντέλ. Εστε»	44	7161	όργει Κυνόδουρον ἀπό 9 Σεπτ. 1959
ΤΗΝΟΣ		έτ. «Τρανοπετρόλ»	30	9243	άνεχ. Οζάκαν 23 Μαρτ. διά Γιοκκάισι
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.)		παναμαϊκή έταιρια	44	7187	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαρτ. διά Πειραιά
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Τρανοπατοσιφίκη» .	56	2745	άνεχ. Γενόβαν 6 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Φιντέλιτην»	57	10493	άνεχ. Χαδάννα 9 Μαρτ. διά Ρωσιαν
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεχ. Μύκονον ἀπό 21 Φεβρ. διά N. Όρλεάνην
ΤΡΙΤΩΝ (δεξ.)		όδ. Γράποι	44	7207	διπλήθε Λίζαρντ 18 Μαρτ. διά Κουδάν
ΤΡΙΤΩΝ		Ξένος και Σιά	38	5239	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ.
ΥΔΡΑΙΟΣ III		έτ. «Μαραθών»	43	8587	άνεχ. Νεάπολιν 23 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιλίδ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ» . .	59	23678	
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		Δή. Κόμετ	45	15020	άνεχ. Κιουρασάο 20 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		έτ. «Λάνοερ»	45	10625	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Μπόλτικο»	43	15441	έφθ. Ριγιέκαν 20 Μαρτ.
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	άνεχ. Τούνας ντε Ζαζα 14 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ		υἱών Π. Γουλανδρῆ	60	13200	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Μαρτ. διά Περού
ΦΑΡΟΣ		έτ. «Μεῖς»	44	10824	άνεχ. Αιμέρσεαν 16 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΦΑΡΟΡΑ Α.		Αθανασιάσσόρης	36	1288	άνεχ. Φαυαγκούταν 15 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΦΑΡΟΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	διπλήθε Παναμάν 25 Μαρτ. διά Κόμπε
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεχ. Χιούστον 23 Μαρτ. διά Οραντέ
ΦΟΛΕΓΑΝΑΡΟΣ		έτ. «Άλόρω»	60	13909	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Μαρτ. διά Γκουαγιακάν
ΦΩΡΚΙΚΙΣ		Ο. Σταφυλοπάτης	27	755	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΦΡΙΕΩΣ (δ.)		Δή. Σελείν	44	15020	άνεχ. Βαγκούθερ 24 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΦΡΥΓΙΑ		έτ. «Ελ-Μές»	38	1230	άνεχ. Πειραιά 22 Μαρτ. διά Λεμεσόν
ΦΩΣ		έτ. «Λαϊμπρίαν»	43	7152	άνεχ. Λός Αντζελες 2 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσος» Α.Ε.	45	7240	όργει Σύρον ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	διπλήθε Παναμάν 23 Μαρτ. διά N. Ύρκην
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .	43	7030	διπλήθε Νίτον 19 Μαρτ. δι' Εμδεν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		έτ. «Οσαράν Κάργκο» .	56	10583	έφθ. Σπάττα 16 Μαρτ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .	44	7176	— Ιδε: «ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II» ως μετωνομάσθιν
ΧΙΟΣ		έτ. «Παιονιρέζα Σίπηγκι» .	56	10784	άνεχ. Βαλτιμόρων 18 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Μάγια»	53	8458	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΧΙΟΗ (δεξ.)		έτ. «Ντός Ερμάνος»	54	15749	άνεχ. Μούσκατ 15 Μαρτ. διά Κίκούμα
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		ο. Αγγελόπουλος	42	2865	διπλήθε Κωνύπολιν 21 Μαρτ. διά Νοδορωσιούν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		έτ. «Σέντραλ»	44	7193	έφθ. Ιμριγκαμ 21 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ. «Νέα Τύχη»	43	7139	διπλήθε Κωνύπολιν 16 Μαρτ. διά Νοδορωσιούν
ΧΑΡΑ		έτ. «Γράντερ»	45	7247	έφθ. Γκρέντιτζαμουθ 18 Μαρτ.
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλ»	42	7084	άνεχ. Σαιντ Μικαέλ'ς 20 Μαρτ. δι' Ιταλίαν

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)	21	1173	άνεχ. Κων) πολιν 16 Μαρτ. διά Νοβορωσικην
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	44	7261	διπλήθε Παναμά 12 Μαρτ. διά Γιαδάταν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	56	20153	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	43	7238	άνεχ. Τζιμπουτί 14 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	24	1988	εις Πειραιά από 23 'Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	56	20140	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (λιθ.)	21	1489	εις Πειραιά από 25 Φεβρ. (επισκευαι)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	10	1471	όργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΚΝΑ (Λιθάνου)	41	5225	διπλήθε Σουεζ 14 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΑΔΑΜΑΣ	43	7265	άνεχ. Τζιμπουτί 17 Μαρτ. διά Μόζι
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	29	3725	άνεχ. Κόλπου 21 Μαρτ. διά Ραγκούν
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	53	13675	άνεχ. Ν. Ύόρκην 25 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.)	57	20797	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαρτ. δι' Αμέρερσαν
ΑΖΟΥΕΡΟ	44	7176	όργει Ντάρτμουθ από 5 'Ιουν. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)	44	7201	έφθ. Βιρτούτον 17 Μαρτ.
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	49	3484	άνεχ. Χαδάννων 22 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	41	4729	άνεχ. Ριγιέκαν 22 Μαρτ. διά Πλότες
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)	44	3061	άνεχ. Πεσσ. Κόλπον 16 Μαρτ. διά Κασιούγκ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	44	18784	άνεχ. Βαγκούθερ 17 Μαρτ. διά Κάρδιφ ή Ιαπωνιαν
ΑΘΗΝΟΥΛΑ T. (λ.)	42	7227	διπλήθε Ντόβερ 17 Μαρτ. διά Μπουεναθεντούρα
ΑΓΓΙΝΑ (λ.)	43	7267	άνεχ. Βαγκούθερ 7 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΓΓΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	58	10020	έφθ. Βοστώνην 20 Μαρτ.
ΑΓΓΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	58	10020	έφθ. Βαγκούθερ 23 Μαρτ.
ΑΓΓΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	58	10020	άνεχ. Σαιν Τζών 17 Μαρτ. διά Χαδάννων
ΑΙΝΟΣ	44	2547	άνεχ. Γιοκοχάμαν 10 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)	42	7002	διπλήθε Λάδεσντ 5 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδι
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΟΥΡ (λ.)	43	7036	διπλήθε Ντόβερ 18 Μαρτ. διά Κέϋ Γουέστ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	44	7058	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Μαρτ. διά Μεσσηγείον
ΑΚΑΣΤΟΣ (Λιθάνου)	46	7331	άνεχ. Χαδάννων 22 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.)	58	2122	έφθ. Χαδάννων 6 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (λ.δ.)	57	12614	έφθ. Κων) πολιν 15 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ.δ.)	58	12623	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΚΡΟΝ (λ.)	44	7135	διπλήθε Παναμά 20 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΓ ΕΛ ΑΒΑΛ	54	28738	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	43	6989	άνεχ. Χαδάννων 22 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΛΕΞ (παν.)	43	2523	άνεχ. Λά Νουέλλα 18 Μαρτ. διά Μπάρι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)	56	20926	άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	44	7215	διπλήθε Παναμά 17 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)	42	7066	διπλήθε Σουεζ 19 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)	44	7063	έφθ. Καλκούτταν 23 Μαρτ.
ΑΛΛΑΝΤΙΝ	23	1323	άνεχ. Μασσαλίαν 20 Μαρτ. διά Μοχαμέντια
ΑΛΜΑ (λ.)	41	7401	έφθ. Νιού Ουετερίντερ 21 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ (λ.)	43	7231	άνεχ. Μοντεβίδεο 12 Μαρτ. διά Πορτογαλίαν
ΑΛΜΠΟΥΡ (λιθ.)	44	7359	άνεχ. Αμύδρογρον 2 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΛΤΙΣ (λ.)	41	7169	άνεχ. Ντόρμπαν 4 Μαρτ. διά Ραγκούν
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	44	10721	άργει Βαλτιμόρων από 27 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	11	3131	άργει Βενετίαν από 28 Μαΐου 1960 (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	45	7201	έφθ. Μπουενός Άυρες 23 Μαρτ.
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	43	10578	άργει Βαλτιμόρων από 12 'Απρ. 1958
ΑΜΠΑΔΟΝ (λ.)	44	7258	άργει Χάμπτον ρόδι από 15 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV.	43	7176	άνεχ. Χαδάννων 18 Μαρτ. διά Ματάντας
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	56	13262	έφθ. Ν. Ύόρκην 23 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	57	11978	άνεχ. Ν. Ύόρκην 23 Μαρτ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛ (δ.)	53	18736	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	53	17845	διπλήθε Σουεζ 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΑ (λ.)	41	7257	άργει Χάρροντς από 21 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΑ (λ.)	42	7010	άργει Βαλτιμόρων από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΩΣ ΛΗΣΕΝΤ	43	7206	άργει Μόμπιλ από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤΙΟΝ (λ.)	43	7239	άργει Βαλτιμόρων από 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	53	18713	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 18 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	43	7197	άργει Βαλτιμόρων από 2 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.)	44	7242	άργει Βαλτιμόρων από 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	43	7224	άργει Βαλτιμόρων από 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΤΕΡ (λ.)	43	7233	άργει Φάλωσθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	54	17847	2 μ. Β. Μπάρρορου (ρυμουλκείται)
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	53	18735	άνεχ. Μπαντάρ Μασσύρ 24 Μαρτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 13 Μαρτ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΑΝΝΑ K. (λ.)	54	6112	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 23 Μαρτ. διά Γιαδάταν
ΑΝΝΑ O. (λ.δ.)	45	10708	έφθ. Βοστώνην 22 Μαρτ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	20	4992	άργει Σαδάννων από 29 'Ιουλ. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	44	7258	άνεχ. Σπέτζια 23 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	44	7259	έφθ. Λιβερπούλ 22 Μαρτ.
ΑΝΤΙΟΠΗ	41	7061	διπλήθε Τρίνινταντ 18 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΝΤΟΝΥ	44	7126	άνεχ. Επίδεν 7 Μαρτ. διά Καίρονς
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	57	15845	έφθ. Βούδανη 26 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ.)	43	7176	άνεχ. Σεμπού 5 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	43	7244	άργει Κατάνων
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδ.)	44	7249	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδι 16 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	43	7269	διπλήθε Μπρόναμποττελ 20 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΑΠΕΣΣ (λ.)	42	6806	έφθ. Λιοσάδωνα 19 Μαρτ.
ΑΠΟΛΩΝ (λ.)	57	9452	έφθ. Κιελόν 12 Μαρτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	56	10180	έφθ. Ρίο Ιανέτρο 9 Μαρτ.
ΑΡΓΚΥΛ (λιθ.)	57	10657	έφθ. Νεάπολιν 8 Μαρτ.
ΑΡΕΝΑ (παν.)	19	1754	άνεχ. Ρόττερνταν 23 Μαρτ. διά Σάντος
ΑΡΕΤΗ Σ. (Λιθάνου)	43	7258	άνεχ. Εύδεν 7 Μαρτ. διά Κούδαν
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	43	7187	άνεχ. Τόκιο 25 Μαρτ. διά Καίρονς
ΑΡΙΕ X. (λ.)	30	4557	άνεχ. Χούγ Κόγκ 21 Μαρτ. διά Τομπάκο
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	45	7216	άνεχ. Τάκομα 24 Μαρτ.
ΑΡΙΚΑ (λ.)	44	23626	άνεχ. Φίλαδελφειαν 22 Μαρτ. διά Πρόδιντανις
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λιθ.)	31	4540	άνεχ. Ρόττερνταν 14 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	43	7247	άνεχ. Τζιμπουτί από 21 Φεβρ. διά Μόκο
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.όνδ.)	44	6995	έφθ. Σαγκάνην 20 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	38	10277	άργει Φερρόδι από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	40	10224	άργει Φερρόδι από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.)	44	7216	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 26 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΡΙΩΝ (Λιθάν.)	28	1707	διπλήθε Κων) πολιν 22 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΡΚΑΣ (λ.)	44	7159	άνεχ. Σάφφι 21 Μαρτ. διά Βαλτιμόρου
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	58	18743	έφθ. Ρόττερνταν από 27 Φεβρ.
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	37	2709	άνεχ. Κουβέιτ 19 Μαρτ. διά Μογκαντίσιο
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	26	2903	εις Σάραμποργκ
ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ (λ.)	43	7155	έφθ. Πόρτ Αλμπέρι 24 Μαρτ.
ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)	22	1754	διπλήθε Κων) πολιν 10 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	43	7137	έφθ. Βαλτιμόρων 1 Μαρτ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	44	7283	διπλήθε Ποναμά 17 Μαρτ. διά Σαουθάπτον
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	44	7157	διπλήθε Ποναμά 22 Μαρτ. διά Αγγίλιαν
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	44	7157	άνεχ. Κολόταν 20 Μαρτ. διά Ημέρων
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	44	4809	άνεχ. Περιαί 15 Μαρτ. διά Πάνορμον
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λιθ.)	44	7176	διπλήθε Ποναμά 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	43	7129	άνεχ. Μοντεβίδεο 27 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΑΣΤΡΩΝ	42	7150	άνεχ. Περιαί 15 Μαρτ. διά Πάνορμον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	56	8560	διπλήθε Ποναμά 21 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤ (δ.)	54	11815	άνεχ. Αύγουσταν 17 Μαρτ. διά Ν. Ύόρκην

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤ'ΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Κιουρασάο 17 Μαρτ. διά Ρεσίφε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΙΝΗ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	έφθ. Νεάπολιν 25 Μαρτ. (διά Μαύρην Θάλασσαν)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 1 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	έφθ. Λός "Αντζελες 16 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	έφθ. Νιού Ουετεμίντερ 23 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	άνεχ. Ήράκλειον 12 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	έφθ. Μένα έλλ. Αχμάντι 25 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Λός "Αντζελες 23 Μαρτ. διά N. 'Υρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΤΑΙΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Αγ. Φραγκίκον 21 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	διπλήθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	18183	διπλήθε Σάουντεντ 17 Μαρτ. δι' Αύγουστον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	59	18500	διπλήθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Τζιμπούτι από 12 Θερ. δι' Ινδονησίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΗ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	έφθ. Κόρπους Κρίστι 18 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	διπλήθε Ηιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Σαιν Τζών
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεχ. Βαλτιμόρων 11 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεχ. Κάδις 4 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Ν. 'Υρκην 17 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΙΑΡΟΝΕΤ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	άνεχ. Φορταλέζα 24 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΙΡΙΖ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	διπλήθε Παναμά 21 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Έλ. Παλίτο 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8637	έφθ. Νεάπολιν 27 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Καρβαγένην (Κο.). 15 Μαρτ. διά Μπουεναδεντούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Ρότερντον 11 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έφθ. Χιούστον 22 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Γιαβάταν 22 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	έφθ. Μαντράς 21 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεχ. Όζάκαν 7 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΑΤΤΙΚΟΣ (λ.)	έτ. «Βίτατο»	43	6872	άνεχ. Ραγκούν 16 Μαρτ. διά Χαδάννων
ΑΥΡΑ (N.A.T.)	έτ. «Παλμέα»	42	7162	Ίδε: «ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ», ώς μετωνυμάσθιν
ΑΦΡΟΣ	έτ. «Ρίο Βαλιδίζο»	44	7198	άνεχ. Λός "Αντζελες 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	έτ. «Ολισμαν»	44	7192	διπλήθε φλώσιγκ 17 Μαρτ. διά Χαδάννων
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)	έτ. «Φιλίο»	42	6751	διπλήθε Κωνιοπολίν 21 Μαρτ. διά Τουάφε
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.) (N.A.T.)	N. I. Γουλανόρης	58	25566	έφθ. Κόμπε 24 Μαρτ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Πόρτομούθ 21 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	57	11623	άνεχ. Ν. 'Υρκην 22 Μαρτ. διά Μπάσος Τέρρε
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	διπλήθε Ντόμερ 10 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λ.δ.)	έλληνικα ουμφέροντα	42	7285	άνεχ. Βαγκούσερ 16 Μαρτ. διά Βακαμάτου
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	άνεχ. Βαγκούσερ 7 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	άνεχ. Δουθλίνον 10 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	διπλήθε Ηιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.)	έτ. «Σεντράλη»	45	7253	άνεχ. Παναμά 21 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.δ.)	έτ. «Μαρακάιν»	45	7256	άνεχ. Τρίνινταν 15 Μαρτ. διά Σάντος
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	έτ. «Μαρρινέλλα»	27	5407	άρογε Πέραμα από 8 Αύγ. 1960
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Πουερτο Σεγκούρο»	53	9149	εις Σάφφι 7 Μαρτ. δι' Αμέρεσαν)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΔΗΣ	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	αργει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	έτ. «Γιόρκε»	45	499	άνεχ. Κοκίν 16 Μαρτ. διά Τουτικόριν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιβάνου)	έλληνικα ουμφέροντα	39	3729	άνεχ. Αμέρεσαν 24 Μαρτ. διά Ρόττερντομ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Ατλάντικ» "Οίλη"	54	18790	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου)	έτ. «Εδερεστο»	35	5028	διπλήθε Σουέζ 1 Μαρτ. διά Βαυπόσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.)	έτ. «Έπος»	21	1964	άνεχ. Λιθερπουλ 22 Μαρτ. διά Λύμπεκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. (Κοστ.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	έφθ. Βούμπαν 15 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άνεχ. Σιμονόζεκι 2 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΓΙΟΔΑΝΤΑ (λ.δ.)	έτ. «Γιολάντα»	40	7168	άνεχ. Γενόβαν 21 Μαρτ. διά Σαβόνα
ΓΙΟΡΓΟΣ ΤΕΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιβάνου)	έτ. «Εύτυχια»	45	7240	άνεχ. Μορμουγκάο 22 Μαρτ. δι' Αμέρεσαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	άνεχ. Χονολουλού 15 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΓΚΕΙ ΜΕΝΤ (λ.)	έτ. «Μέντη»	27	2766	έφθ. Λαττακία 18 Μαρτ.
ΓΚΕΜ (λ.δ.)	έτ. «Ούρανια»	38	9260	διπλήθε Παναμάν 25 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	άνεχ. Περο. Κόλπον 25 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.) (N.A.T.)	έδ. Γουλανόρη	57	8884	άνεχ. Μορμουγκάο 23 Μαρτ. δι' Ολλανδίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	έφθ. Σίδενβ 20 Μαρτ.
ΓΚΡΑΝΥ ΜΑΡΙΓΓ (Λιβάνου)	έτ. «Αγγελικάνα»	37	1838	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Μαρτ.
ΓΚΙΛΕΥ ΚΙΓΚ	έλληνικά ουμφέροντα	27	3915	διπλήθε Ντόμερ 24 Μαρτ. διά Μπάσοραν
ΓΑΥΟΔΑΔΑ	έτ. «Γλυπάδα»	44	7244	άνεχ. Πέρο. Κόλπον από 15 Θερ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ Α' ΙΝΤΗΑΝ (γερμ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχοι	57	26032	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 Μαρτ. διά Καμπίμας
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΛΟΡΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντι»	54	27812	άνεχ. Νεάπολιν 26 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντι»	57	13750	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	53	13321	έφθ. Γκριλόγκ 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ (γ. πλήρ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήθε Σουέζ 19 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΟΥΓΑΝΤ (γ. πλήρ.)	έτ. «Πανοσέανικ»	55	20432	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαρτ. διά Λάδοςεντ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	έτ. «Ιντερναράσιοναλ»	54	20580	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Μπουζί
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διπλήθε Σουέζ 26 Μαρτ. διά Μεσσήγειον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΓΚΡΗΤΗΚ (γερμ. πλήρ.)	Στ. Νιάρχος	57	13750	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΘΡΙΟΥΤ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Θρίφτ»	43	10513	εις Σκαραμαγκάν από 23 Θερ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΣΠΕΡΙΣΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Τοσετος Μπαΐν»	57	25489	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερμ. πλήρ.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	διπλήθε Λίαρον 22 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΤΗΕΝΤΕΝΣ (γ. πλ.)	έτ. Νιάρχου	57	26032	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΦΟΥΕΝΣ (γ. πλήρ.)	έτ. «Κιγκ Ούτιλλ Μπαΐν»	57	26031	άνεχ. Λιθερπουλ 22 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΑΜΠΑΙΤΙΝΕΡ (λ.δ.)	Στ. Νιάρχου	43	10591	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζιν»	44	12853	διπλήθε Σουέζ 20 Μαρτ. διά Χάμπτον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΟΓΚΕΡΟΠ	Στ. Νιάρχος	43	12808	διπλήθε Ντόμερ 18 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΟΝΚΟΡΝΤ	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	52	20667	εις Πειραιά από 16 Θερ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	43	12800	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΗΤΣΙΟΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάτζιον»	43	7244	έφθ. Τόκιο 16 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΑΚ (λ.)	έτ. Νιάρχου	42	7257	έφθ. Σεμαίνους 22 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)	έτ. Νιάρχου	43	7176	άνεχ. Αμτερνταμ 16 Μαρτ. διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΟΓΙΑΛΤΥ	έτ. «Γουόρλαντ Λόγιαλτυ»	42	7231	άνεχ. Λίθανον 23 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Χέζαμ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΗΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μηντ»	53	13459	έφθ. Σκαραμαγκάν 16 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΠΑΝΝΕΡ	Στ. Νιάρχος	58	20546	διπλήθε Ντόμερ 24 Μαρτ. Λίθανον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	28413	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 21 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	57	20533	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Μαρτ. διά Τεργεστίν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΗ (λ.δ.)	έτ. «Νότον»	53	12843	άνεχ. Τοιμάρη από 18 Θερ. διά Καλντέρα
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΙΕΩΤΑΙΝ	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	43	12793	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Μαρτ. διά Βέλνιον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Νιάρχος»	55	20781	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 17 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πλήρ.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	11200	διπλήθε Ναυκόγια 24 Μαρτ. διά Βαγκούσερ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τήμ»	58	25888	άνεχ. Ράς Τανούρα 7 Μαρτ. διά Γκριλόγκ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΤΗΜ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τήμ»	43	10577	ίδε: «ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΚΟΝΚΕΡΟΠ», ώς μετωνυμάσθιν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΤΖΑΛΟΝΙΚΑ (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Πειραιώς 16 Μαρτ. διά Περού
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΤΖΑΣΕΜΕΝ	έτ. Νιάρχου	58	10499	άνεχ. Πιασ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γ. πλήρ.)		έτ. Στ. Νιάρχου	59	9171	έφθ. Σιδνεϋ 20 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	έφθ. Χόγκ Κόρκ 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλήθε Οζάν 21 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Ατλας»	41	6911	έφθ. Μόζι 23 Μαρτ.
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Γρανικός»	44	7282	άνεξ. Ν. Όρλεάνην 20 Μαρτ. διά Τόκιο
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαγκόθια»	56	10180	άνεξ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΔΕΛΦΙΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοεσάνικα»	42	9356	εἰς Σπέτζια ἀπό 16 Δεκ. (ἐπισκευαι)
ΔΕΛΦΟΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Αντον»	45	7252	διπλήθε Ντακάρ 15 Μαρτ. διά Λά Πλάταν
ΔΕΣΠΩ	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεξ. Βικτωρίαν 15 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΛΑΟΣ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	29	2935	έφθ. Λισσαδώνα 18 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)		έτ. «Θρή Ντιάροντς»	21	4012	εἰς Πειραιᾶ (ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ)
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	άνεξ. Μανζανίλο (Μεζ.) 3 Μαρτ. διά Μαζάτλαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	56	10360	άνεξ. Σπάττα 11 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	έφθ. Ληδ 25 Μαρτ.
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6759	έφθ. Χάμπτον ρόδς 18 Μαρτ.
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Βαρκελώνην 10 Μαρτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδς 26 Μαρτ. διά Μαντράς
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουορλητουάιν»	43	7031	έφθ. Βενετίαν 1 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	13	1486	άνεξ. Πειραιᾶ 28 Μαρτ. διά Βάρναν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιθάνου)		έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	διπλήθε Μπρόνομποτελ 17 Μαρτ. διά Μπουένος "Άυρες
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	άνεξ. Πόρτ Χάρκουρτ 21 Μαρτ. διά Λιμπρεθίλλ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.)		έτ. «Κυκλαδές»	37	5452	άνεξ. Κολόμπο 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνιαν
ΕΚΑΛ (λιθ.)		έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου»	43	7161	έφθ. Τόκιο 11 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝ		έτ. «Βαλντεμόρο»	42	7132	άνεξ. Μοντεβίδεο 17 Μαρτ. διά Λισσαδώνα
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	διπλήθε Σουεζ 17 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	32	1953	έφθ. Λαττάκια 3 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)		έτ. «Άράγκουα»	38	5500	έφθ. Κωνσταντζιάν ρόδς 20 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίοτα Ριός»	36	7820	εἰς μεταφοράς Αιγαίνου
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παπαροπτίδην»	58	13066	άνεξ. Καμπίας 17 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΕΛΛΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαδέρας»	43	3159	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 12 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλησπόντος»	44	7189	έφθ. Πόρτ Σαιδ 19 Μαρτ.
ΕΛΠΙΔΑΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πάλιμπαρ»	35	4963	άνεξ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 9 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΕΛΠΙΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αιτζιαν»	20	6157	άνεξ. Κουβέιτ 26 Μαρτ. διά Κόρραμασχρ
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.)		έτ. «Λόγγιος»	41	7122	άργει Ντάρτιμουρ άπό 13 Σεπτ. 1959
ΕΝΤΥ (λ.)		έτ. «Έντυ»	25	3320	διπλήθε Θεσσαλονίκη 19 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΕΝΟΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	διπλήθε Μπρόνομποτελ 19 Μαρτ. διά Δάντων
ΕΡΝΙΟ (Λιθάνου)		έτ. «Μάστερ»	42	7140	άνεξ. Αύγουστον 17 Μαρτ. διά Νοθωρωσίκην
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεξ. Τεργέστον 11 Μαρτ. διά Σέριφον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ		έτ. «Μαριστέλλα»	42	2842	διπλήθε Ελαίνορ 22 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Λέανδρος»	19	3858	εἰς Αμπελάκι άπό 31 Ιαν.
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανή»	42	6975	έφθ. Νεάπολιν άπό 26 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	διπλήθε Οζάν 18 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέποντου Τάνκερς	56	30150	έφθ. Πειραιᾶ 18 Μαρτ.
ΕΥΠΟΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο»	59	9200	άνεξ. Καλκούταν 27 Μαρτ. διά Γιαδάταν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεξ. Μοντεβίδεο 13 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	άνεξ. Μπουσάρη 18 Μαρτ. (διαταγάς)
ΕΥΡΥΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7224	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. (άπο Γένοβαν)
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμυμαρ»	49	18171	άνεξ. Πουέρτο λά Κρούη 12 Μαρτ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκονάτο»	42	2881	άνεξ. Πειραιᾶ 23 Μαρτ. διά Τύνιδα
ΖΕΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Ν. Υόρκην 24 Μαρτ.
ΖΕΥΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Βηττά»	43	7273	έφθ. Αλεξανδρειαν 14 Μαρτ.
ZINI (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάτεντ Κρού»	52	12556	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. (άπο Γένοβαν)
ZΟΥ-ΙΝΤΕΡΖΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαλίντα»	45	7212	εἰς Ν. Υόρκην άπό 8 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	άνεξ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 8 Μαρτ. διά Τσιμπά
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεξ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 16 Μαρτ. διά Βοστώνη
ΗΛΙΑΣ Ζ. (Λιθάνου)		έτ. «Μπλέσσιγκ»	43	7207	έφθ. Μαντράς 10 Μαρτ.
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεμπορντην»	44	7250	έφθ. Γκάροτον 21 Μαρτ.
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 24 Μαρτ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αταλάντα»	38	5825	έφθ. Μπασσάν 22 Μαρτ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	έφθ. Βαλένθια 18 Μαρτ.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπασιοκ, Τ.Κ.»	43	7240	έφθ. Τρίνινταντ 21 Μαρτ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ		παναμαϊκή έταιρια	42	7162	άνεξ. Αμβέρσαν 24 Μαρτ. διά Χαθάνναν
ΙΝΒΙΚΤΑ (λιθ.)		έτ. «Βεσούπούκιο»	44	12500	έφθ. Χάλιφαζ 20 Μαρτ.
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άργει Κυνδύνουραν άπό 12 Αύγ. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μίλανονέδα»	17	1295	άργει Πέραμα άπό 1 Ιουν. 1959
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	διπλήθε Κων) πολιν 14 Μαρτ. διά Ρουμανίαν
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπτη»	57	8774	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ.
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρέιντερς»	44	7255	άνεξ. Φρππετ (Μπαχάμας) άπό 28 Φεβρ. διά Τουρκίαν
ΚΑΛΟΦ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	άργει Αμβέρσαν άπό 18 Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Αρεκούΐτα»	43	2575	εἰς Πειραιᾶ άπό 26 Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανήκ»	53	12897	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ		έτ. «Τρανόπορτ»	40	7121	άνεξ. Φρππορτ (Μπαχάμας) 2 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντζά»	56	10015	έφθ. Μόζι 27 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. Ν. Ι. Νομικός	07	1075	διπλήθε Κων) πολιν 21 Μαρτ. διά Κωνστάντιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ. «Αγιον Ανάργυροι»	41	2866	έφθ. Ιπογουίτης 23 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	έφθ. Πλύμουθ 22 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ		έτ. «Λίμπανον»	43	7281	άνεξ. Αντεν 11 Μαρτ. διά Πακιστάν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μπτροφάνης»	24	2060	διπλήθε Κων) πολιν 14 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου)		έτ. «Καπετάνισσα»	44	7281	άνεξ. Γιούστον 21 Μαρτ. διά Πακιστάν
ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρη»	43	7993	έφθ. Γένοβαν 13 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	45	10523	άνεξ. Βοστώνη 16 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικοῦ
ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	άνεξ. Λίθερπουλ 22 Μαρτ. διά Κέυ Γουέστ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Καρριμπάνιαν»	44	10750	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑΥ· (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαπτάριο»	44	10691	διπλήθε Λίζαρτον 18 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ		έτ. «Πλάύμουθ»	43	2861	άνεξ. Χιούστον 7 Μαρτ. διά Πόρτ Ιζαρπέλ
ΚΑΡΝΕ'ΙΣΟΝ (Λιθάνου)		έτ. «Αστρομητέλλο»	29	4884	έφθ. Καράτοι 19 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7933	άνεξ. Κόλπο 24 Μαρτ. διά Κάρβαρ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	έφθ. Ν. Όρλεάνην 21 Μαρτ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεξ. Λός - Αντελες 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΕΙ'Π ΠΑΛΜΑΣ		έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άνεξ. Λός - Αντελες 11 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόναρχ»	56	20639	διπλήθε Λάδος 23 Μαρτ. διά Μπουέζες άπό 2 Απρ. 1958
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμηδών»	58	20487	έφθ. Ν. Υόρκην 24 Μαρτ.
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Αριστείσης»	40	4672	εἰς Σπέτζιαν άπό 13 Φεβρ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Σουίντη»	59	10200	έφθ. Μπιλμπάο 15 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Τράμι»	43	7248	έφθ. Ν. Υόρκην 15 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεξ. Χάμπτον 22 Μαρτ. διά Σαθόνα
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	έφθ. Μπουέζες άπό 2 Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)		έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Ν. Υόρκην 24 Μαρτ.
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Αγκουλλά»	19	2949	εἰς Σπέτζιαν άπό 13 Φεβρ.
ΚΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «ΟΞΕΙλαρ»	41	5173	έφθ. Μπιλμπάο 15 Μαρτ.
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Ν. Υόρκην 15 Μαρτ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεξ. Χάμπτον 22 Μαρτ. διά Σαθόνα
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΛΑΝΤ		έτ. «Ζίτα»	43	7075	έφθ. Σαγκόν 14 Μαρτ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7261	άνεξ. Κόμπε 25 Φεβρ.
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)		έτ. «Αϊλα Γκράντε»	43	7275	άνεξ. Κόμπε 17 Μαρτ. διά Κόμπε
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45		

ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν»	56	4031	εις Μόμπιλ άπό 18 Δεκ. 1958
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Μόμπιλ 24 Μαρτ. διό Τρινινταντ
ΚΥΜΑ		έλληνικά συμφέροντα	43	7248	εις Βαλτιμόρην
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειον
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	43	6992	εις Πειραιά άπό 20 Δεκ. (έπισκευαι)
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολισουν»	43	6888	διπλής Κων) πολιν 17 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστής»	44	7263	άνεχ. Λος Αντζελες 12 Μαρτ. διά Γιοκοχάμον
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Κοοτίκος»	40	2993	άνεχ. Πειραιά 22 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουγ.)		έτ. «Ναδ. Κομιέρσιαλ»	21	1833	εις ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΦΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11262	άνεχ. Πειραιά 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	άνεχ. Χάρην 21 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΤΡΙΚΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μίραμόντε»	53	13406	άνεχ. Ν. Ύόρκην 19 Μαρτ. διά Μαρακαΐμπο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτρα»	43	7259	έφθ. Πενάγκ 24 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	έφθ. Βικτωρίων (Βρ. Κολ.) 23 Μαρτ.
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Ιντιες»	30	1569	άργει Ν. Όρλεάνην άπό 18 Σεπτ. 1959
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.)		έτ. «Ελδίρια»	44	7161	άνεχ. Ν. Ύόρκην 23 Μαρτ. δι' Άμστερνταμ
ΛΟΥΣΣΙΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θήσατρ»	43	10428	άργει «Οραντζ άπό 18 Ιαν.
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)		έτ. «Λώρης»	43	2847	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)				
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Μπράντ»	44	7160	άργει «Ελευσίνα άπό 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	έφθ. Λονδίνον 23 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.»	58	24065	διπλής Σουέζ 16 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8738	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 21 Μαρτ.
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστθολ»	18	920	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Πανδιά»	43	7210	διπλής Αγ. Βικέντιον 18 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ζαννής»	45	3549	άνεχ. Μαρμουγκάο 17 Μαρτ. διά Καλαί
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντιον»	44	7216	άνεχ. Λος Αντζελες 20 Μαρτ. διά Κεελόγκ
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	έφθ. Γένοβαν 8 Μαρτ.
ΜΑΝΤΥ		έτ. «Σάντα Κυριακήν»	21	1410	έφθ. Αλγέριον 27 Μαρτ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	έφθ. Μαρμουγκάο 15 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαρτ. διά Μεξικόν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	διπλής Πόρτ Σαιδ 17 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έλληνικο συμφέροντα	27	1554	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 15 Μαρτ. διά Νοθορωσικού
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (φων.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	έφθ. Ν. Ύόρκην 14 Μαρτ.
ΜΑΡΓΚΑΛΑΝΤΕ II (Λιθάνου)		έτ. «Μαργκαλάντε»	43	7040	άνεχ. Μπαχρέιν 26 Μαρτ. διά Μαρμουγκάο
ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	28	1463	Ίσες «ΝΙΝΑ», ως μετωνυμάθη
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8965	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 22 Μαρτ. διά Χιροχάτα
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	38	5548	άνεχ. Τζιμπούτη άπο 20 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΣΜΗ (λ.)		έλληνικο συμφέροντα	43	7176	διπλής Πόρτ Σαιδ 27 Μαρτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	εις μεταφορά Αιγαίνου
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	άνεχ. Φόρευ 7 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	44	5231	άνεχ. Βιλμπικτων (Ν.Κ.) 21 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7212	διπλής Παναμά 16 Μαρτ. δι' Ιανουαίαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	άνεχ. Χάλιφαξ 17 Μαρτ. διά Χούλλ
ΜΑΡΙΝΕΤΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ.-Εουρόπα»	44	10668	έφθ. Παλέρμο 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	43	7282	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαρτ. διά Φιλιππίνας
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)		έτ. «Μάρικ»	40	5147	εις Σπέτζιαν άπο 21 Ιαν. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάρνη Τζιοβάνι»	43	7259	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 20 Μαρτ. δι' Έλλάδα
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθάνου)		έτ. «Άρκουλ»	43	7263	εις Λεικ Τσάρδη άπο 18 Φεβρ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Τράνσοπτρο»	44	7251	άνεχ. Μπαχρέν άπο 25 Φεβρ. διά Μπάσραν
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ»	55	23871	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 Μαρτ. διά Λάδοεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	έφθ. Παλέρμον 24 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	20	1512	διπλής Κων) πολιν 11 Μαρτ. διά Βραΐλαν
ΜΑΣΤΟΙΑΣ ΘΥΑΝΤ Κ. (λ.)		έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	άνεχ. Κόμπη 20 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)		έτ. «Τιουνιδερσαλ»	57	8855	έφθ. Ήστ Λόντον 22 Μαρτ.
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάικα»	45	7254	άνεχ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 19 Μαρτ. διά Γιοκοχάμον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	59	21000	διπλής Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΙΑΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Πεντρό»	45	7190	έφθ. Μαρμουγκάο 24 Μαρτ.
ΜΕΡΞΙΝΙΔΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. διά Σιεμφουέγκος
ΜΙΛΑΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρε»	49	19929	άνεχ. Μίλφορτ Χάρεν 21 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Αμβέρσαν 22 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	άνεχ. Γένοβαν 24 Μαρτ. διά Καζαμπλάκαν
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρνι 13 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδες 25 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνη Αντρες»	53	11289	διπλής Σουέζ 21 Μαρτ. διά Μαρακαΐμπο
ΜΙΧΑΗΛΗΣ Κ. (Λιθάνου)		όδ. Κολάπον	29	1866	παρελθόμεν εις Γλασκώνη
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	διπλής Σουέζ 12 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	έφθ. Βαλτιμόρην 16 Μαρτ. δι' Εθνονίδου
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Λος Αντζελες 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμον
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	διπλής Πόρτ Σουόδαν 22 Μαρτ. διά Μπαχρέν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άνεχ. Μόζι 21 Μαρτ. δι' Αυστραλίαν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έτ. «Γκαραγουανί»	42	7803	άργει Μασσαλίαν άπο 17 Σεπτ. 1959
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Κυνόσουραν άπο 08 Δεκ. 1957
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)					
ΝΑΒΙΑΝΤ		έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ. διά Μόζι
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Γένοβαν 18 Μαρτ. διά Σαβόναν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Σιδώνα 17 Μαρτ. διά Πέρθ Αιμπού
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	έφθ. Ριο Ιανείρο 1 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΠΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	έφθ. Ν. Όρλεάνην 18 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	διπλής Νότοβερ 21 Μαρτ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Σπάττα 21 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	έφθ. Ν. Όρλεάνην 7 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤ' ΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8490	εις Μόμπιλ (ΕΠΙΛΗΘΗ)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ		έτ. «Αλμάγκρο»	43	8479	έφθ. Μόμπιλ 23 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριδάπορ»	43	8428	έφθ. Σεμπού 21 Μαρτ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	έφθ. Βαλτιμόρην 14 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	άνεχ. Πόρτο Αλλέγκρε 23 Μαρτ.
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτις»	42	7227	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 17 Μαρτ. διά Σουέζ
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νελλά»	38	4996	έφθ. Ραβέννα 15 Μαρτ.
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολόρις»	58	24256	διπλής Σουέζ 25 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργυκ»	52	11267	άνεχ. Γκότεμπιουργκ 16 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άνεχ. Βαλπαραίο 21 Μαρτ.
ΝΙΚΙ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. Γένοβαν 23 Μαρτ. διά Νεάπολιν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άνεχ. Κολόμπο 13 Μαρτ. δι' Αγγλιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίονια»	37	7991	άργει Αμπλάκι άπο 16 Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν άπο 16 Φεβρ. διά Κεελόγκ
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Αδρέρες»	45	7003	άνεχ. Σπέτζιαν Σιπιγκ 1 Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	διπλής Αγ. Βικέντιον 8 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες
ΝΙΚΥ		έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	έφθ. Πόρτο Αλλέγκρε 21 Μαρτ.
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Χονολουλού 18 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΝΑ (παν.)		πανομακινή έταιρια	28	1463	άνεχ. Αντεν 21 Μαρτ. διά Σουέζ
ΝΙΟΒΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	44	7063	άνεχ. Βίλλα Κονοτιτούσον 19 Μαρτ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)		έτ. «Μαρκάδ»	42	7070	άνεχ. Σπέτζιαν Σιπιγκ 20 Μαρτ. διά Συμύρων
ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ.-Γιουρόπα»	28	6857	εις μεταφοράς «Ερυθράς - Αιγαίνου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σιπιγκ»			

ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	άνεχ. Ταμπίκο 22 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέστα»	56	10545	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 19 Μαρτ. διά Τζωρτζτάουν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ 'Εντερπράϊζ»	58	13545	διπλήθε Σιρβαλτάρ 18 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΣΠ 'Εντερπράϊζ»	59	12800	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 23 Μαρτ. διά 'Ιταλιαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νορδέρηρ Σπυγουσάιν»	58	10396	διπλήθε Παναμά 18 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοδιγκέίτορς»	60	13847	άνεχ. Πέπελ 14 Μαρτ. διά Μπορντώ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο Μαντρίνιν»	31	5847	άνεχ. Κολόφοι 21 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν-'Εουρόπα»	57	9746	άνεχ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ. διά Βαρκελώνη
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΙΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνια»	56	8716	άνεχ. φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. διά Νόρφολκ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - 'Εουρόπα»	58	10483	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 21 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - 'Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 14 Μαρτ. διά Γλασκώπου
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - 'Εουρόπα»	56	8716	διπλήθε Παναμά 21 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πεζουλούτη»	56	10486	άργει: Κυνόσουραν ἀπό 30 Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7128	
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολιομάνη»	43	7199	διπλήθε Κωνοπολιν 10 Μαρτ. διά Νοβορωσίσκην
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρην»	43	7051	άνεχ. Μορμούνγκαδο 19 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΟΛΚΑΤ (λ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Τραναστάλντικα»	53	17362	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 6 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13652	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 16 Μαρτ. διά Λά 'Εστακάντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ	(λ.δ.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διπλήθε Γιρβαλτάρ 26 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	14047	διπλήθε Σουεζ 20 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αρ. 'Θανόν	58	27602	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	διπλήθε Σουεζ 22 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	14221	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 2 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	14009	έφθ. Λόδς 'Αντζελες 25 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	άνεχ. Φίν. Ν. 'Υόρκην 25 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13678	έφθ. Ν. Ορλέανην 25 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	13660	έφθ. Φερρόδι από 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Κορρίμεντες»	45	10448	εις Ρότερνταν από 1 Δεκ. (έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13934	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 24 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13709	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαρτ. διά Παματάκουαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13713	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ		έτ. «Μοντέρεϋ»	59	23300	άνεχ. Ν. Ορλέανην 17 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	59	25000	έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	διπλήθε Σουεζ 24 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	18790	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Μαρτ. διά Γαέταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλαντικ»	55	13934	άνεχ. Σαλαβάδορ 14 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	άνεχ. Ράς Τανούρα 25 Μαρτ. διά Αμέρεραν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	20595	άνεχ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ. διά Γκουάντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 25 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	έφθ. Σαλαβάδορ 24 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Σαλαβάδορ 14 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	49	17792	άνεχ. Σαλαβάδορ 25 Μαρτ. διά Γκουάντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Μενόρδια Τρανσοπόρτ»	59	37958	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 25 Μαρτ. διά Βαγκούνιο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ		έτ. «Ολύμπικ»	59	38000	έφθ. Σάντος 16 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	58	27602	διπλήθε Γιρβαλτάρ 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	διπλήθε Γιρβαλτάρ 23 Μαρτ. διά 'Αγγλιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13580	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 25 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνοσαάντο»	54	20611	έφθ. Βαγκούνιο 26 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΟΜΗΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άνεχ. Βαγκούνιο 26 Μαρτ. διά Αγγλιαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)		έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	8195	έφθ. Βικτωρίαν 20 Μαρτ. διά Ν. Ορλέανην
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (λ.δ.)		έτ. «Ομνιούμ»	43	10351	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΗΘΗ)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ'ΙΤΕΡ		έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	8484	άνεχ. Σάντος 16 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. έλληνικο συμφέροντα	44	7280	διπλήθε Γιρβαλτάρ 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Μαρτ. διά 'Αγγλιαν
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ»	34	7825	άνεχ. Πόρτ Ματαράνι 7 Μαρτ. διά Καλντέρα
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕ'ΙΚΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «έλληνικα συμφέροντα	43	7211	άνεχ. Βαγκούνιο 26 Μαρτ. διά Νονάμο
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολ»	58	12667	άνεχ. Τάμεον 26 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΡΟΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7254	άνεχ. Ν. Υόρκην 15 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητερον Στάρ»	44	7254	άνεχ. Μόνπιλ 15 Μαρτ. (διαταγάς)
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερ»	53	12065	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 20 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν (ομηρ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΟΣΕΑΝ ΡΦΟΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	άργει 'Αιμδούργον ἀπό 13 Αύγ. 1957 (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλατραμαρίν»	56	10015	άνεχ. Βικτωρίαν 20 Μαρτ. διά Νόρφολκ
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	45	7211	άνεχ. Καζαμπλάγκον 17 Μαρτ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	άνεχ. Πόρτ Εσκούιβελ 20 Μαρτ. διά 'Αμμουαίν Μπαίν
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)		έτ. «Οσεαν»	52	11349	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον ἀπό 27 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	42	7192	έφθ. Οράκαν 22 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΩΣ		έτ. «Γουίουν Ούάιτ»	43	7176	έφθ. Λόδς 'Αντζελες 24 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός»	43	7170	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Σῆ»	43	7167	έφθ. Λόδς Αντζελες 24 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Κουβεΐτ 2 Μαρτ. διά Νταμμάμ
ΟΥΡΑΝΑ		έτ. «Ντιάμοντ»	09	2890	έφθ. Βικτωρίαν 22 Μαρτ.
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Λό Πλάτα»	43	7265	
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7223	
ΠΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7081	
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)		έτ. «Πάντρε»	42	2873	
ΠΑΝ (N.A.T.)		έτ. «Αριάς»	56	10486	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Κασσάγια»	58	10659	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΛΑΣ		έτ. «Αντάρροις»	44	7253	
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεων»	45	7133	
ΠΑΝΑΡΓΥ Ι. (δ.)		έτ. «Πανώρας»	45	10722	
ΠΑΝΔΗΛΗΣ Α. (Λιθάνου)		έτ. «Λέμαρτο»	54	15841	
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)		έτ. «Αθανασιάδης	30	996	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	30	2861	
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Κορφάτα»	09	715	
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στύλιαρ»	36	1974	
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλλη»	30	3727	
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον»	44	10297	
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	
ΠΕΡΑ ΑΓ'ΛΑΝΤ		έτ. «Πελοπίδας»	43	5221	
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	60	8860	
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονόδρια»	58	8466	
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μ. Γ. Λιθανός»	58	8465	
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	
ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	59	8700	
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήσποντος»	45	6712	
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Σετε»	44	7190	
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	
ΠΟΦΟΥΛΑ II (παν.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιέτες Μάρς»	43	2016	
ΠΟΠΗ		έτ. «Πόδος»	16	1999	
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (λ.)		έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	38	2561	
		έτ. «Κάζα Μπλάγκε»	43	7273	
		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7237	

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΟΣΩΦ (νοτ. άφρ.)	έτ. «Σάουθερν»	44	7229	άνεχ. Βαγκούδερ 8 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	έφθ. Ν. Ύόρκην 24 Μαρτ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΚ (λ.)	έτ. «Ελληποντος»	43	7128	έφθ. Καζαμπλάγκαν ἀπό 25 Φεβρ.
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	έφθ. Μοριουκάδο 13 Μαρτ.
PANNER (λ.δ.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 15 Μαρτ.
ΡΑΖΟΛΙΟΥΤ (λ.δ.)	έτ. «Ιντεραμερικάν»	59	14000	έφθ. Λορέντζ Μαρκές 15 Μαρτ.
PINTA (Λιβάνου)	έλληνικά συμφέροντα	17	1293	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. διά Λαττάκια
PIO (Λιβάνου)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	έφθ. Λονδίνον 27 Μαρτ.
PIO ALTO (λ.)	έτ. «Νέοτωρ»	43	6993	εἰς Πουέρτο Λά Κρουζ ἀπό 18 Μαρτ.
PION (παν.δ.)	έτ. «Άλτο»	45	12813	άνεχ. Τακόμα 18 Μαρτ. διά Πακιστάν
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.)	έτ. «Ριτζεφιελντ»	45	7217	έφθ. Σαλάθερρο 6 Μαρτ.
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Οριεντή»	43	7244	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Μαρτ. διά Φαρμόζαν
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιβάνου)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	άνεχ. Πούλο Μπουκού 3 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβάν.)	έτ. «Στάσσα»	16	1653	άνεχ. Ρότοεστερ 25 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άνεχ. Ρότερνταμ 18 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς διπλήθε Κων) πολιν ἀπό 25 Φεβρ. διά Νοβορωσίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάνου)	έτ. «Σαιντ - Αντωνυ»	40	5468	έφθ. Τακοράντι 21 Μαρτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβάνου)	έτ. «Ναδίσσα»	36	5129	έφθ. Ραβένναν 8 Μαρτ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβάνου)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεχ. Βενετίαν 20 Μαρτ. διά Βασιλικό
ΣΑΛΑΜΜΑΝΝΑ (λ.)	έτ. «Στάνκιλλ»	45	2895	όργει: Αμπελάκι ἀπό 1-Νοεμ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	όργει Σπέτζιαν ἀπό 2 Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)	έτ. «Οσεαν»	44	10509	όργει Κυνόδουραν ἀπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιαζίζα»	23	5372	όργει Σπέτζιαν ἀπό 8 Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)	έτ. «Ατλαντικά»	44	10546	έφθ. Ειδονιάδου 18 Μαρτ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Ολιστίμη»	43	7260	άνεχ. Βοστώνην 12 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	έτ. «Αλμέρτα»	44	7238	έφθ. Κόμπε 17 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΆΝΝΑ	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7210	έφθ. Κούρε 3 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	έτ. «Σαιν Τζένη»	44	7207	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Όζάκαν ἀπό 26 Φεβρ. δι' Αγ. Θραγκίσκον
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	έφθ. Ροζάριο 18 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΘΕ (λ.)	έτ. «Σάντα Θέ»	43	7284	άνεχ. Τρινιτάντ 17 Μαρτ. διά Ρίο Ιανέριο
ΣΑΝΜΠΗΜ (λ.δ.)	έτ. «Τικόλφο Σ.»	45	10655	άνεχ. Βιρττούν 16 Μαρτ. διά Λαττάκιαν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Χίδανου)	έτ. «Μέντη»	36	1988	διπλήθε Λαδεσεντ 22 Μαρτ. δι' Εμδεν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	έτ. «Τρανζόρεαν Θάύτερ»	44	10743	άνεχ. Λός Αντζελες ἀπό 8 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΠΙΩΡ	έτ. «Τεμάρο»	44	7200	άνεχ. Μπέργκεν 21 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΣΑΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.ν.)	έλληνικά συμφέροντα	31	4704	όργει Πέραμα ἀπό 16 Απρ.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	έτ. «Παισιφίκο Μαρίνα»	45	10705	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΣΕΙΓΧΗΣ (Λιβάνου)	έτ. «Κυπριανού»	40	7304	έφθ. Αλεξάνδρειαν 12 Μαρτ.
ΣΕΝΙΟΡ (Λιβάνου)	έτ. «Γιουνιθερσολάμ»	22	3084	έφθ. Μόζι 17 Μαρτ.
ΣΗ ΑΓΓΛ (λ.)	έτ. «Αλέτ. Σ. Θνάσοπα»	42	6117	διπλήθε Παναμά 16 Μαρτ. δι' Ατλαντικόν
ΣΙΑΕΡΗΣ (λ.)	έτ. «Μαρίνη»	43	7275	διπλήθε Ντακάρ 24 Μαρτ. διά Γλασκώδην
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σίραμ»	42	7146	εἰς Σύρουν ἀπό 3 Δεκ. (έπισκευαί)
ΣΟΛ (λ.δ.)	Α. Ρωμάνο	49	10259	έφθ. Γλασκώδην 20 Μαρτ.
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Αλγερίον 4 Μαρτ.
ΣΟΥΙΓΓΙΤΤΟΥΟΤΕΡ (λ.)	έτ. «Σουίγγουμπτερ»	41	10443	όργει Βαλτιμόρων ἀπό 9 Ιουλ.
ΣΟΥΛΑ Γ. (λ.δ.)	έτ. «Καριμπιαν Σῆπ»	21	1946	άνεχ. Βαλτιμόρων 21 Μαρτ. διά Χαδάννων
ΣΟΦΙΑ II (Λιβάνου)	Σ. Νταφάς	21	1498	διπλήθε Πειραιᾶ 27 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξέλιορ»	57	10398	διπλήθε Παναμά 9 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Βαγκούδερ 24 Μαρτ. διά Νιού Ούεστμιντερ
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (κοστ.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι»	27	4966	όργει Πόρτο Χέλι ἀπό 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΙΤΙΤΟΡ (κοστ.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι»	28	4778	όργει Κυνόδουραν ἀπό 31 Αύγ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι»	30	4698	εἰς Τεργέστον ἀπό 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι»	27	5011	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ. διά Λά Σαλίνα
ΣΠΗΝΤΤΟΥΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	άνεχ. Περο. Κόλπον 25 Μαρτ. διά Λάδεσεντ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	διπλήθε Τζιμπούτι 22 Μαρτ. διά Ιμιγκάμ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Ντιάνο»	43	7290	όργει Ελευσίνα ἀπό 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡ (λ.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Ν. Ορλεάνην 15 Μαρτ.
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (λ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιβάνου)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	άνεχ. Πόρτ Λινκολν ἀπό 22 Φεβρ. διά Κίναν
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιβάνου)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	5023	άνεχ. Κασσιοπίδης 23 Μαρτ. διά Κούνινλανδ
ΤΑΣΟΣ (Λιβάνου)	έτ. «Λυμπανέζα»	30	5316	διπλήθε Σουέτ 25 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιβάνου)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Κόμπε 23 Μαρτ. δι' Θκλαντ
ΤΖΕΙΤΗΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	έτ. «Σπεκέρριερς»	43	7231	άνεχ. Αμβούργον 16 Μαρτ. διά Σαντάντερ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	έτ. «Οσεανίκη»	43	7040	άνεχ. Τζιμπούτι 15 Μαρτ. διά Ραγκούν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	7026	άνεχ. Πούλο Μπούκον 19 Μαρτ. διά Μπασσείν
ΤΖΕΝΝΥ III (Λιβάνου)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπολη»	44	7176	έφθ. Ριγιέκαν 11 Μαρτ.
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΜ	έτ. «Γκλορίδαννα»	44	7055	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 24 Φεβρ. διά Καοσιούγκ
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	έτ. «Άλμπρο»	43	7251	έφθ. Σουέτ 22 Μαρτ. (διά Λάδεσεντ)
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	έτ. «Μπαλιπόσα»	54	18717	διπλήθε Κων) πολιν 19 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιβάνου)	έτ. «Ντέμη»	30	2047	έφθ. Πειραιᾶ 21 Μαρτ. (έπισκευαί)
TINA ΘΝΑΣΗ (λ.δ.)	έτ. «Λιμπερίου»	53	27853	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Γκάλθεστων
TINI (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόσ»	52	12523	έφθ. Ροζάριο 15 Μαρτ.
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	διπλήθε Κων) πολιν 23 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΤΟΥΛΑ (Λιβάνου)	έτ. «Ολιστήμ»	37	4542	έφθ. Πύλον 6 Μαρτ. (διά Χαδάννων)
ΤΟΥΛΑ Ν. (Παν.)	Τούλα Ναϊγκαζίδην Λτ.	43	7160	άνεχ. Δουκέργκουν 21 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	άνεχ. Βομβάνη 16 Μαρτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	έτ. «Τρανόπλαθον»	43	10459	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΑΝΣΕΓΚΟΥΛ (λ.δ.)	έτ. «Τρανόσιλη»	57	24027	άνεχ. Λαρέντζ Μαρκές 10 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΤΡΑΝΣΓΟΥΟΡΕΝ (λ.)	έτ. «Παταγκονία»	45	7136	όργει Κασάντο 10 Σεπτ. 1958
ΤΡΑΝΣΕΚΠΠΕΡ (λ.)	έτ. «Ηλ. Κουλουκουντής»	44	7299	έφθ. Μόζι 15 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΕΠΤΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Τζάκοσην»	44	7261	άνεχ. Χιούστον 21 Μαρτ. δι' Ιράν
ΤΡΕΙΓΙΝΤΕΡ (λ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	διπλήθε Κων) πολιν 17 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	έτ. «Μίνονάνα»	27	2457	άνεχ. Φροπόρτ (Μποκάρας) 1 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Λιβάνου)	έτ. «Μάρε Νότρουμ»	44	7045	άνεχ. Ζευμπρούκε 4 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΤΡΙΤΩΝ (λ.)	έτ. «Ρέντ Κανουν»	45	10603	άνεχ. Πουέρτο Λά Κρουζ 16 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΣΕΣΤΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Σενίθ»	44	7207	όργει Μάλταν ἀπό 17 Ιαν.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιβάν.)	Π. Κυριανού	18	5285	άνεχ. Γιαβάτον 17 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Σιδώνα 19 Μαρτ. διά Πέρθ Αμπού
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7251	όργει Φάλμουθ
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	έτ. «Μιρμάιπν»	57	21910	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαρτ. διά Βιλελμοσάχεφν
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Λιβάνου)	έτ. «Κάστρο»	36	5427	άνεχ. Πούλο Μπούκομ πόλι 27 Φεβρ. διά Τσιμπά (προς ΔΙΑΛ.)
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Μαρτ. διά Μουρόπαν
ΦΙΛΙΑ (Λιβάνου)	Μ. Σκούφαλος	29	3958	άνεχ. Ντακάρ 17 Μαρτ. διά Μπάρον
ΦΟΛΙΣΒΟΣ II (λ.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Μαρτ.
ΦΩΡΑ	έτ. «Οσεαν Γουαίνη»	36	2642	άνεχ. Γκόττεμποργκ 21 Μαρτ. διά Βιρυττών
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	όργει Ζευμπρούκε ἀπό 15 Μαρτ. 1958
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	έτ. «Μεντίτ. Σηγουαίν»	36	1965	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	διπλήθε Σουέτ 14 Μαρτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΧΕΡΑΛΛ (λ.δ.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	έφθ. Τόκιο 7 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοντορ»	38	9403	έφθ. Γαέταν 19 Μαρτ.
ΧΟΚ	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	έφθ. Ρόττερνταν 3 Μαρτ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.)	έτ. «Ιννούταντεντ Κρόσ»	53	12513	άνεχ. Τρινιτάντ 10 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιβάνου)	έτ. «Μπάλτια»	43	1790	όργει Αμπελάκι ἀπό 14 Φεβρ. 1960
ΧΡΥΣ (λ.)	έτ. «Γκράνσοντ»	43	7250	έφθ. Μουρόραν 16 Μαρτ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	έτ. «Γιουν Σιππερς»	55	23930	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 Μαρτ. διά Λάδεσεντ
ΧΡΥΣΗ (δ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Πουέρτο Λά Κρουζ 14 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	έτ. «Μαροκαΐ»	44	7256	έφθ. Βέγκεσακ 22 Μαρτ.
ΧΡΥΣΗΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	έτ. «Οκεανονόρος»	44	7293	έφθ. Κόμπε 26 Μαρτ.