

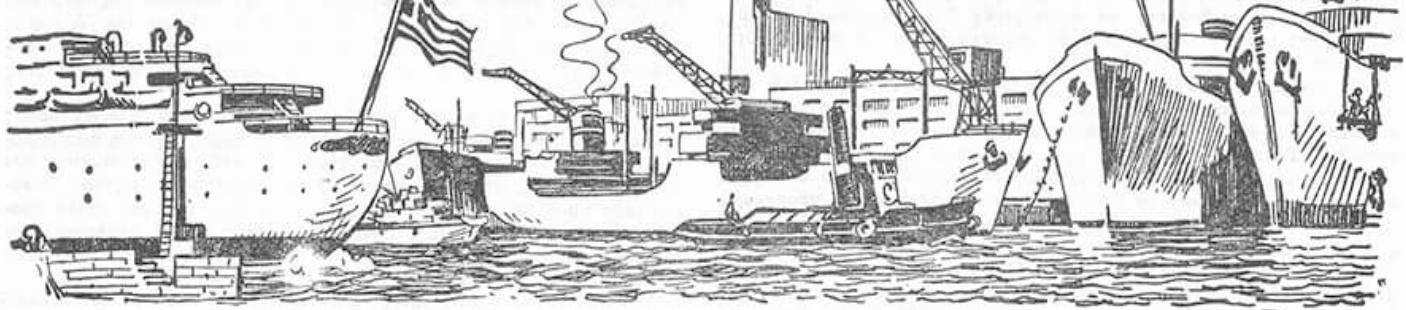
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1961

Αρ. Φύλλου 622/381

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 622/381

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΜΑΐΟΥ 1961

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙΑ ΝΑ ΕΠΙΖΗΣΩΜΕΝ

Εις ἄλλην σελίδα δημοσιεύμενον δύμιλαν "Αγγλου διαχειριστοῦ ὄργανισμοῦ ἀμοιβαίς ἀσφαλείας (Club) ἀναφερομένην εἰς τὸ ἱστορικὸν τῆς συστάσεως τῶν λεγομένων Λεσχῶν Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως καὶ εἰς τὸν τρόπον τῆς λειτουργίας τῶν.

Διὰ τοὺς "Ἐλλήνας ἐφοπλιστάς, διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἐν συνόλῳ, ιδίαιτερον ἔνεχε ἐνδιαφέρον κάθε σχετική μὲ τὰ Clubs τοῦ Λονδίνου πληροφορία, ἀφοῦ δι' αὐτῶν καλύπτονται πλειστοὶ ὅσοι κίνδυνοι ἔκ τῆς ὅλης ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων καὶ ἀφοῦ σημαντικά είναι τὰ καταβαλλόμενα ἀσφαλίστρα, εἰς πολλὰ ἐκατομμύρια λιρῶν ἀνερχόμενα. Ἀρκεῖ νὰ λεχθῇ διὰ τὴν ἑκτίμησιν τοῦ ὄγκου τῶν ἀσφαλίστρων, ὅτι εἰς τὸ ἡμισυ τῶν καταβαλλομένων διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τοῦ σκάφους ποσῶν ἀνέρχεται περίπου ἡ εἰσφορά, ἡ εἰσπραττομένη ἀπὸ τὰ ἀλληλασφαλιστικὰ σωματεῖα ἡ λέσχας τοῦ Λονδίνου.

Ἄλλα τὸ παρὸν σημείωμα, δὲν ἀποσκοπεῖ νὰ ἐνημερώσῃ ἀπλῶς τὸν ἀναγνώστην ἐπὶ τῶν συνθηκῶν, ύφ' ὃς ἡ ἀσφάλισις «Προστασία - Ἀποζημιώσεις» λειτουργεῖ οὔτε καὶ ἐπὶ τῶν πλεονεκτημάτων, ἀτίνα παρέχονται εἰς τὸν ἀσφαλιζόμενον ἐφοπλιστήν. Τὰ πράγματα εἰναι γνωστά. Θέλουμεν ἐπ' ἐύκαιρίᾳ καὶ ἐν συνεχείᾳ τῶν ὅσων σχετικῶν μὲ τὰ Clubs ἔγραψαμεν εἰς τὰ δύο διαιτέρως προσοχῆς ἀπὸ μέρους ὅλων ἑκείνων, ποὺ πιστεύουν εἰς τὸ οἴκον τῆς Ναυτιλίας μας, ὅπως τὰ τοῦ οἴκου της ρυθμίζῃ μὲ χειραφετημένην πλέον τὴν σκέψιν καὶ τὴν ἐνέργειαν. Καὶ τὰ γεγονότα αὐτὰ συνοφίζονται εἰς τὰ ἔξης:

1. Εἰς τὴν μονοπλαϊκὴν ἀπὸ τὰ Clubs τοῦ Λονδίνου κάλυψιν τῶν κινδύνων Προστασίας - Ἀποζημιώσεως τοῦ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίου. Καὶ δὲν είναι πλέον ὑπόθεσις ἀσήμαντος ἡ ποποθέτησις τῶν κινδύνων αὐτῶν μιᾶς ναυτιλίας, κατεχόντης ἀδιαμφιθητῶς τὴν τρίτην θέσιν μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ. Ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι εἰς μίαν μόνον ἀλληλασφαλείαν τοῦ Λονδίνου, τὴν γνωστήν μας «West of England», τὰ 40% τοῦ μετέχοντος τοννάς είναι ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας!

2. Εἰς τὴν παντελή σχεδὸν ἀπουσίαν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος ἀπὸ τὰς ἔξι ἐφοπλιστῶν πολυμελεῖς ἐπιτροπάς, αἵτινες διευθύνουν καὶ ἐλέγχουν τὰ τῆς διαχειρίσεως τῶν Clubs. "Αγγλοι ἐφοπλισταὶ μετέχουν κατὰ μέγιστον ποσοστὸν τῶν ἐν λόγῳ ἐπιτροπῶν. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν λ.χ. τῆς «West of England» μόνον ὁ κ. Φώτης Π. Λυκιαρδόπουλος ἔξεπροσώπει μέχρι πρό τινος τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμόν. Τελευταίως μετέχει καὶ ὁ κ. Γ. Σ. Λιθανός. Ή ἐπιτροπὴ — σημειωτέον — είναι τριακονταμελής.

Οὐσιαστικῶς, δηλαδή, ἡ μεγάλη Ἐλληνικὴ Ναυτιλία τελεῖ ὑπὸ τὴν κιδεμονίαν τῶν "Αγγλων διὰ τοὺς κινδύνους Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως. Καὶ ἡ κιδεμονία αὐτή — παράδοσις μακρύνον πλέον παρελθόντος — δὲν ἔχειτερει πάντοτε τὰ καλῶς ἐννοούμενα συμφέροντα τοῦ "Ελληνος ἐφοπλιστοῦ. "Εχομεν ὑπὸ δύνην μας πρόσφατα παραδείγματα.

3. Εἰς τὸν διαπιστωμένον πλέον ἄνισον καταλογισμὸν τῶν προσθέτων εἰσφορῶν. Τὸ ἐλληνικὸν τράμπτ καὶ τάνκερ καλεῖται νὰ πληρώσῃ διὰ τῶν προσθέτων εἰσφορῶν τὰς περισσοτέρας ζημιάς τῶν ἀγγλικῶν φορτηγῶν γραμμῆς.

4. Εἰς τὴν μὴ παροχὴν ἀπὸ τοὺς διαχειριζόμενους τὰ τῶν ἀλληλασφαλείων στατιστικῶν στοιχείων, ὡστε δεόντως νὰ ἑκτιμηθῇ ὡς κατασμάτινον καὶ πλοιοκτήτην ἀσφαλιζόμενος κίνδυνος.

Αὐτὰ καὶ μόνον τὰ γεγονότα είναι ἀρκετά νὰ καταδείξουν τὸ μειονεκτικὸν τῆς θέσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Συνεχίζεται ἀκόμη μία κατάστασις πραγμάτων, ἀναγομένη εἰς τὸ προπολεμικὸν καθεστώς. Τότε ἡ ἐλληνικὴ χωρητικότης ἡτο μικρὰ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας περιωρισμένης ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας καὶ ὀργανώσεως. Κατ' ἀνάγκην προσέφευγον εἰς τὴν κιδεμονίαν τῶν "Αγγλων. Ἀπὸ αὐτοὺς ἀλλως τε διὰ κάθε ἐπιχειρηματικῆν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα δραστηριότητα, ἐποδηγετοῦντο. Τώρα, ὅμως, ἡ Ναυτιλία μας είναι μεγάλη, τεράστια δὲ

καὶ τὰ συμφέροντα ποὺ εἰς αὐτὴν είναι ἐπενδεδυμένα. Είναι ἀπαράδεκτος πλέον ἡ κηδεμονία τοῦ οἰουδήποτε ἔνου. Οἱ "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ ἐπέδειξαν πρωτοπορειακά ἴκανότας, ποὺ τὰς ζηλεύουν οἱ ἄλλοι συνάδελφοι των. Τὰ ποσά τῶν καταβολούμενων ἀσφαλίστρων καὶ οἱ ἀσφαλιζόμενοι κίνδυνοι είναι τόσης ἑκτάσεως, ὡστε δὲν χρειάζεται καὶ πολὺ νὰ ἐνδιατρίψῃ τις ἐπὶ τῶν σχετικῶν μὲ τὰ Clubs γεγονότων διὰ νὰ ὑποδείξῃ τὴν χειραφέτησιν.

Καιρὸς είναι πλέον. Ἡ ἐλληνικὴ ἀλληλασφαλεία διὰ τοὺς κινδύνους Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως κατέστη ἀνάγκη συνειδητή. Πρὸ ημῶν ἔχομεν τὸ πρότυπον, τὸ Club τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Ἡ πίστις καὶ ἡ θεληματικὴ σκέψις τῶν διάγων ἔφερε καὶ τοὺς ἄλλους ἐκεὶ ὅπου ἀπὸ τὴν λογικὴν καὶ τὸ γενικώτερον συμφέρον ὑπηγορεύετο νὰ φθάσωμεν. Δυσχερέστερον, βεβαίως, ἔργον ἡ ἀλληλασφαλεία τῆς Προστασίας καὶ τῆς "Ἀποζημιώσεως. "Οχι, ὅμως, καὶ ἀκατόρθωτον, ὃν τὸ πνεύμα τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀλληλεγγύης πρωτανεύση καὶ ἐπιζητηθῆ τῶν ηδη διαχειριζόμενων τὸν ἐλληνικὸν κίνδυνον "Αγγλων ἡ συνεργασία. Προϋπόθεσις: Ὁ χωρισμὸς τῶν ιδικῶν μας ὑποθέσεων καὶ ἡ πλήρης ἐννημερωσίς ἐπὶ τῶν ἔκαστοτε ἀποτελεσμάτων τῆς διαχειρίσεως τῶν ἐλληνικῶν κινδύνων.

Εἶμεδα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ὅτι ἡ λύσις τοῦ ἐλληνικοῦ Club ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ πολλούς τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Ἐπέστη πλέον τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου. Πρέπει χειραφετούμενοι νὰ ὄργανωθῶμεν διὰ νὰ ἐπιζήσωμεν.

* * *

Σχετικῶς μὲ τ' ἀνωτέρω ἐλάσθομεν ἀπὸ τὸ Λονδίνον τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Σχετικά μὲ τὰ οποιειδώτα σας στὸ τεῦχος 15ης Μαρτίου γιὰ τὰ ἀσφαλίστρα τῶν «κλάμπων» καὶ τίς τῶν ἀλληλασφαλικῶν ὑπερισώμων γιὰ ὑπέρμετρες δαπάνες, συμφωνῶ ἀπόλυτα μὲ δσα δρᾶ δύο πειρατεύετε.

Ιδιοίτερα σκετικά μὲ τὶς δικαιολογίες τῶν «κλάμπων», διὰ οἱ ὄποις εἰσαγόμενοι, ιδίαιτερα στὸ ἐλληνικὰ πλοία, είναι ὑψηλότερες ἀπὸ κάθε ἀλλή κώρων, ήδητα νὰ σᾶς γνωρίσω, διὰ πολλοὺς "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τελευταῖα, ἀφοῦ παρουσιάσαν στὰ κλάμπης τῶν στατιστικῶν ἀδιάσοεισαν πιστωτικά ὑπόλοιπα μεταξὺ τῶν ἀσφαλίστρων καὶ ἀπαιτήσεων πρὸς ἀφέσος τοῦ πλοίου μεταξὺ 20 - 40%, ἐπέτυχαν σημαντικές μειώσεις στὰ ἀσφαλίστρα τῶν.

Ήδη τὸ ζητημα τῶν μικροσαφαλείων ὑποκόλπος τῶν Συμβουλευτικῶν "Ἐπιτρόπων Λονδίνου καὶ ζέτηπος ἀπὸ δὲ τὰ γραφεῖα νὰ παρουσιάσουν στατιστικὰ στοιχεῖα στὸν ἀπό τὸ ὄποια νὰ ἀποδεικνύεται, διὰ προγραμμάτη καὶ κατάστασις τῶν ἀσθενεῶν ἔχει βελτιωθῆ καὶ διὰ, συνεπώς, οἱ ἀπαιτήσεις μας ἐλιγόστευσαν. "Επειδὴ ἔχω τὴν πεποιθωσίν, ὅτι ἡ ἀποτελεσμάτων τῶν ἐρευνῶν μας θὰ ἀποδείξουν, διὰ αἱ κυμαίνωνται πραγματικά μεταξὺ 20 - 40% κάτω τῶν ἀσφαλίστρων, νομίζω πώς ὁ κόπος ποὺ θὰ πρέπει νὰ ὑποθίλθουν τὰ γραφεῖα καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας, θὰ ἀποδώσω.

Εἶναι δοκιμά νὰ ἀποδείξωμεν αἱ «κλάμπες», διὰ δὲν είναι τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγά ποὺ ἐπιβαρύνουν τῶν ἀλληλασφαλείων, ἀλλὰ αὐτὰ ταῦτα τὰ ἀγγλικὰ λάδινερ καὶ ὑπερωκεάνια.

Τὸ ἐλληνικὸ πλοίο ἐπιβαρύνεται αἱκάμα μὲ 15% ἐπιπρόσθετα ἀσφαλίστρα καὶ μὲ τὶς τῶν ὑπέρβασις εἰσιφορές καὶ οὕτω, αἱσίως ἐφθασεῖ τὸ λιμπετρό νὰ πληρώνῃ πάνω ἀπὸ £ 5.000 τὸν χρόνο.

Τὸ γεγονός τούτο, ὅταν λάθιμεν μάλιστα ὑπὸ δύνην μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς "Ἐνώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπίσημα καὶ ἀπὸ τὸν "Ὕουργεριον νὰ προέθουνται μιαὶ διαμαρτυρίαι.

Πηγαίνων ἀκόμη πορεπάρα: Τὰ ἔχοντα ἀποτελεσμάτων τοῦ "Ἐλληνικοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ "Οργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου, πρέπει νὰ ὑπερβασίζουν τὸν δρόμο γιὰ ἐμβολιαστικὸν "Ἐλληνικὸν ἀσφαλιστικὸν "Οργανισμό, ποὺ νὰ καλύψῃ τούλαχιστον δὲ τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγά.

Φιλικώτατα
N. S. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ

Λονδίνον, 14 Απριλίου 1961

ΟΙ ΔΡΑΠΕΤΑΙ

Μᾶς γράφουν ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην διὰ τὴν μάστιγα τῶν δραπετεύσεων:

«Πληροφορούμεθα, διὰ τὸν ἐλληνικὴν νομοθεσίαν προβλέπει ὑπερεπαρκεῖς κυρώσεις διὰ τοὺς δραπετεύσεων. Φαίνεται, ὅμως, διὰ τὸν Νόμον ἐφορμόζοντες ἀχαρακτήριστον ἀπροθυμίαν ἐπιδεικνύουν εἰς τὴν ἐπιβολήν των. Καὶ οὕτω τὸ κακὸν ἀτιμώρητον ἔξαπλουται. Τὰ κρύουσματα πληθύνονται. Εἰς τινας περιπτώσεις πλοίων κατήντησαν

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Έτος παρθήνει αφ' ής ή 'Ελλάς, προσωπική καθοδηγήσει του 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Ανδριανοπούλου, έθεσεν εύθεως και εύθαρσώς, ένωπον των συμμάχων της, την άναγκην της από κοινού ανολήψεως της ασφαλίσεως των έμπορικων πλοίων της 'Ατλαντικής Συμμαχίας (NATO) κατά κινδύνων πολέμου, έτσι όφεποτε παρίστατο άνόγκη να τεθῇ έν λειτουργία ό μηχανισμός της συμμαχίας αυτής.

»Οι δραπέται, πράγματι, μετά τον βία έπαναπτρισμόν των από τας ξένας μεταναστευτικάς άρχας, αναλαμβάνουν άνενόχλητοι υπηρεσίαν έπει των πλοίων. Ή έλλειψις πληρωμάτων τους διευκολύνει. Καὶ οὖταν θά έλθουν ναυτολογημένοι εἰς άμερικανικὸν λιμένα, τὸ πλοῖον θὰ υπόσημη εἰς τὴν διαπάνην ἐκαπονάδων δολλαρίων διὰ τῶν διορισμῶν φυλάκων, προοριζομένων νὰ προλαμβάνουν τὸν έξοδον τῶν προηγουμένων ἀπελαθέντων, ύποπτον ἐπαναδραπετεύσεως, ναυτικῶν. Εἰς ιδικόν μας πλοῖον έχομεν συγκεκριμένην περίπτωσιν. 'Εδραπέτευσεν εἰς ναύτης εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτλαντ ('Ορεγκον). Συνελήφθη ἀπό τὰς μεταναστευτικὰς άρχας καὶ υπεχρεώθη μὲν νὰ πληρώσωμεν ἔξακοσία δολλάριον ναύλων, ἵνα διεργατικώς ἐπαναπτρισθῇ οὗτος. Καὶ μετά τίνα χρόνον λαμβάνομεν ἐπιστολὴν τοῦ δραπέτου ἀπειλητικήν, ἀξιούντος τὴν ἀπόδοσιν τοῦ «άξιας ὑψηλῆς καινούργου» ίματοςμοῦ του, τὸν οποῖον ἔγκετέλειψεν εἰς τὸ πλοῖον. 'Υπεχρεώθη, δηλαδή, ὁ πλοίαρχος, νὰ πληρώσῃ καὶ ναύλων διὰ τὰ ροῦχα τοῦ δραπέτου! 'Επὶ πλέον ἔξητησεν οὐτος καὶ τὸ φυλάδιον του, ὅπερ, σημειωτέον, ἐν καιρῷ κατέθεται εἰς τὸ ἔδω Λιμεναρχεῖον. Θὰ τοῦ ἐπιστραφῇ ἀσφαλῶς ἀπὸ τοὺς αὐτῶν.

»Καὶ διερωτώμεθα: 'Ημπορεῖ οὐτὸς τοιαύτας συνθήκας ἀσυδοσίας νὰ κυβερνηθῇ μία Ναυτιλία;

Αὐτὸς μᾶς γράφει ἐφοπλιστὴς εύρυτάτης ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας, διακρινόμενος διὰ τὴν συντρητικότητα τῶν ἀπόφεων του. Τί νὰ προσθέσωμεν ἡμεῖς;

Η ΑΝΑΝΕΩΣΙΣ ΤΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Μακραὶ αἱ συζητήσεις περὶ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὰ ποντοπόρα πλοῖα. Αἱ ἐκατέρωθεν ἀπόφεις καθωρίσθησαν ἥδη. Διαπραγματεύεταις θὰ ἐπακολουθήσουν διὰ τὴν ἔξευρεσιν βάσεως συμβιδασμοῦ, ἐκεῖ ὅπου διαφοραὶ προκύπτουν.

Τὰ αἰτήματα τῆς αὐξήσεως τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου καὶ τῶν ὡρῶν ἔργασίας (45 ὥραι ἔδημοις) θὰ ἔλθουν τελευταῖα πρὸς συζήτησιν. Διὰ τὸ πρῶτον μικρά τις εὑξησις πρὸς τὰ κατώτερα πληρώματα θὰ ἥτο, κατὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, συζητήσιμος, ἐφόσον θὰ περιωρίζεται ἡ κρατούσα ύπερ τὴν σύμβασιν ὑψηλῆ τῶν ἀξιωματικῶν μισθοδοσία. Καὶ διότι ὁ πειρισμὸς αὐτὸς δὲν φαίνεται δυνατός, τὴν ὅρησιν προβάλλουν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ εἰς τὸ δίκαιον περὶ αὐξήσεως αἰτήμα τῶν ναυτοθερμαστῶν.

Η μειώσις τῶν ὡρῶν ἔργασίας οὐδὲν κάν συζητεῖται. 'Η ἀποδοχὴ τοῦ αἰτήματος αὐτοῦ θὰ προσκάλεται τόσην αὐξήσιν τοῦ κόστους ἐπανδρώσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, ώστε η συναγωνιστική του ικανότης ἐπικινδύνως θὰ ἐμειοῦται. Δὲν πιστεύομεν, ἀλλως τε, οὐδὲ ἡ Π.Ν.Ο. νὰ θεωρῇ κατάλληλον τὴν στιγμήν — εἰς ἐποχὴν κρίσεως — διὰ τὴν προβολὴν αἰτήματος πρωτοπορειακοῦ πράγματος. Τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον δὲν εἶναι, εἰσέτι πρόσφορον διὰ τοιαύτας ἀποφασιστικὰς μεταρρυθμίσεις.

Πνεύμα, πάντως, καλῆς ἐκατέρωθεν θελήσεως πρυτανεύει κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις. Καὶ σφέλομεν νὰ διολογήσωμεν οὐχί μόνον καλῆς θελήσεως, ἀλλὰ καὶ καλῆς πίστεως. Η συνεργασία τοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως ἀδιατάρακτος ἐπὶ μίαν τώρα δεκαετίαν συνεχίζεται καὶ ἀπέδωκε πολλά. 'Ο, τι μέχρι τοῦδε τὸ μέγα ἐπετέλεσθη εἰς τὸ 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν οὐφείλεται κατὰ τὰς μέρους εἰς τὴν ἀνεπιφύλακτον στοργὴν πρὸς τὸ πλοῖον τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἔργασμάνων, εἰς τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ἀξιώματος, ὅτι τρέπει νὰ υπάρχουν τὰ πλοῖα καὶ νὰ εὐημερῇ η ἐπιχείρησις, διὰ νὰ ἔργασθων καὶ ἀμειφοῦν οἱ ναυτικοί.

Καὶ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, τὸ στερούμενον ἑθνικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, δὲν ἡμπορεῖ νὰ σταθῇ εἰς τὴν διεθνή ναυλαγοράν, ἀν δὲν εἶναι ικανὸν νὰ συναγωνισθῇ τὰ ξένα. Θὰ προσφέρῃ, κατ' ἄναγκην, τὸν εὐθηνότερον ναύλων διὰ νὰ προτιμηθῇ.

Αν ἡ ἀρχὴ αὐτὴ πρυτανεύσῃ εἰς τὴν σκέψιν τῶν διαπραγματευομένων τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι ἐντὸς τῶν ἀμέσων προσεχῶν ἡμερῶν, θὰ ἐπέλθῃ ἡ συμφωνία ἐπὶ ὅλων τῶν ὑφισταμένων διαφορῶν. Τὸ ἐλπίζομεν καὶ τὸ εὐχόμεθα.

Η μικρὰ 'Ελλάς, μὲ τὴν μεγάλην ὄμως ναυτιλίαν, ἔκρινεν ὄρθως ὅτι, οἱ δῶμαί της ήδη προστάσουν τὸ βάρος τῆς εἰς διασυμμαχικὸν ἐπίπεδον ἀνακίνησεως τοῦ θέματος, μετὰ τὴν ἀποτυχίαν τῶν προσπάθειῶν της, ὅπως καὶ τὰ πλοῖα τῆς περιληφθούν εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς προβλέψεις τῶν δύο μεγάλων συμμάχων της. Μὲ πλήρη προτομασίαν ἀπό πλευρᾶς στοιχείων καὶ μελετῶν καὶ μὲ ἀνάλογον πρασισκεύεται τοῦ διασυμμαχικοῦ κλίματος, ίσως διὰ πρώτην φοράν ἐνεφανίσθη τὸ Κράτος μας πρωτοπόρον διεθνούς ναυτιλιακοῦ σχεδίου.

Αἱ κατὰ τὸ διορεύσαν ἔτος ἔξελίξεις ἐπὶ τοῦ θέματος δὲν δυναμέθη νὰ θεωρήσωμεν, ὅτι μᾶς ἰκανοποιούν. Κατέστη κατὰ τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα ἀρκετά ἐμφανῆς ἡ προσπάθεια τῶν μεγάλων συμμάχων μας πρὸς παραμερισμόν του. Αἱ ἐπανειλημμέναι συστάσεις καὶ ἡ προσφορὰ τῶν ἀρμόδιων ἐλληνικῶν ὑπηρεσιῶν διὰ τὴν προώθησιν τῆς προτάσεως μας, οὐδεμίαιν εύρων ἀπήχησιν. Καὶ καθ' ὃ ἡδυνθήσθην νὰ πληροφορήθωμεν, μὲ στείρων ἐπιχειρηματολογίαν καὶ μὲ ἀρνητικὰ στοιχεῖα προσποθεύοντας ἀπόφυγους ὅτι η ἡθικὴ τάξις καὶ οἱ κοινοὶ σκοποὶ τοῦ ἀγώνος ἐπιβάλλουν.

Πρὸ τῆς τοιαύτης 'πραγματικότητος — ἐάν ἐπιβεβαιωθῇ καὶ κατὰ τὴν μέλλουσαν νὰ συνέλθῃ κατὰ τὰς ἀρχὰς Μαῖου διάσκεψιν — μία μόνη ὄδος μᾶς ἀπομένει. Νὰ καταστήσωμεν σαφές, ὅτι ἡ προσφορὰ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων εἰς τὴν κοινὴν προσπάθειαν είναι ἀλληλένδετος μὲ τὴν κοινὴν ἀνάληψιν τῶν κινδύνων τῶν πλοίων αὐτῶν. Θὰ πρόκειται ἀλλως περὶ Λεοντείου 'Εταιρίας. Καὶ αἱ ἑταῖροι αἱ αὐτοὶ ἐπαυσαν πλέον νὰ είναι τοῦ συμροῦ εἰς τὰς μεταξὺ μεγάλων καὶ μικρῶν χωρῶν σχέσεις. Τίποτε δὲλιγύτερον, τίποτε περισσότερον: μᾶς δηὖτον νὰ παραδώσωμεν ὅλοκατωμα καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας εἰς τὴν κοινὴν ὑπόθεσιν, χωρὶς ὄμως καμμίαν ἔξασφάλισιν διὰ τὴν ἀντικατάστασίν της.

ΟΞΥΤΑΤΗ Η ΕΛΛΕΙΨΙΣ

Ούδε εἰς πτυχιούχος θερμαστής, ἀλλ' οὔτε καὶ ναύτης προσφέρεται τὰς τελευταῖας αὐτᾶς ἡμέρας πρὸς ναυτολόγησιν εἰς τὸν Πειραιά. Παρὰ τὰς ὅχι ἀπιθανούσας — τυπικάς δλῶς — διαφεύσεις τῶν οἰκείων ὄργανώσεων, είναι τοῦτο γεγονός διαπιστωμένον. 'Ανεργοί, ίκανοι πρὸς ἐργασίαν, ναυτοθερμασταὶ δὲν υπάρχουν. 'Η ἀπόνοδος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν πολλῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τουριστικῶν σκαφῶν ἀπερρόφησε καὶ τὰς τελευταῖας διαθεσίμους πάσας εἰδικεύσεως ναυτικούς. Περιζήτητοι τώρα οἱ ἀνειδίκευτοι. 'Αλλὰ καὶ αὐτῶν σημειούται ἐλλειψίς. Ποτὲ μέχρι σήμερος δὲν ἐνεφάνισεν η Ναυτιλία μας — δῆλοι οἱ κλάδοι της — τόσην δραστηριότητα, τόσα πλοῖα ἐν υπηρεσίᾳ. Μὲ τὴν ἔλευσιν τοῦ θέρους ίσως οἱ πρὸς ἀνάληψιν ἐργασίας προσφερόμενοι νὰ είναι περισσότεροι. Θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν τὴν αὐξήσιν τοῦ παραπλισμού τοντάζ. Τὰ πρώτα τάνκερς ηρχίσται δηὖτη νὰ ἐπανέρχωνται εἰς τὰ ἀγυκροδόλια τῆς ἀργίας, παρὰ τὴν ἀγωνιώδη προσπάθειαν τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπως ἀποφύγουν τὸν παροπλισμόν. Τῶν φορτηγῶν τρόμπες δὲν φαίνεται πιθανή η ἐκτεταμένη ἀργία, ἀν καὶ διά τινας μῆνας, μέχρι τοῦ φθινοπώρου, αἱ μεταφοραὶ υφίστανται τὴν γνωστὴν καύψιν τῆς ἐποχῆς. 'Η Ναυτιλία ἀντιμετωπίζει διευτάπητην ἐλλειψιν πληρώμάτων ἀνάτερων καὶ κατωτέρων.

Τὸ μέλλον, βεβαίως, είναι ἀδύλιον. Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου δὲν ἀποκλείεται ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων νὰ μειωθῇ. Μεγαλύτερα εἰς χωρητικότητα είναι τὰ νεοναυπηγούμενα. 'Ισως ἀκόμη καὶ αἱ διαλύσεις τῶν παραλίκων νὰ ἐνταθοῦν. 'Η δύναμις, πάντως, τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ δὲν φαίνεται αἱσθήτη τινὰ υποχώρησιν νὰ υποστῆται κατὰ τὰ ἀμέσων ἐπόμενα ἔτη. 'Έχομεν τὰρ στόλον ἐπιβατηγὸν μεγαλύτερον. 'Έχομεν τὰ ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης. 'Έχομεν περισσότερα φορτηγά τακτικῶν γραμμῶν καὶ ἔχομεν τέλος καὶ τοὺς πελάτας μας 'Εβραιούς. 'Υπερχιλίους 'Ελληνας ναυτικούς ἀπασχολοῦν — ώς μὴ ὥφειλεν — καὶ αὐτοὶ εἰς τὰ πλοία των.

'Αν δοιοὶ οἱ συνιστώντες τὸ ναυτεργατικὸν πρόβλημα παράγοντες ληφθοῦν ὑπ' ὄφιν — κάποιοις πρέπει νὰ μελετήσῃ τὰ σχετικὰ δεδομένα — θὰ καταλήσωμεν εἰς τὸ θετικὸν συμπέρασμα, ὅτι χρειαζόμεθα

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. 2450ALSO IN DJIBOUTI MASAWA ASSAB
P.O.B. 15 P.O.B. 6 P.O.B. 63
TEL. 281 TEL. 187 TEL. 8WADI HALFA PIRAEUS JEDDAH
P.O.B. 69 RIZARI BUILDING P.O.B. 266
TEL. 90 TEL. 40175ASMARA ADDIS ABBEBA ADEN (CAMP)
P.O.B. 1115 P.O.B. 312 P.O.B. 55
TEL. 488 TEL. 2311 TEL. 681

UNDER THE STYLÉ:-

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"

ναυτικούς πολλούς ειδικευμένους, ἵνα πληρώσουν τὰ ὑφιστάμενα κενά. Καὶ αὐτούς, σὺν τῷ χρόνῳ, μὲ τὴν ἐπιβαλλομένην συντηρητικότητα ἡμποροῦμεν νὰ κατάτισωμεν ἀπὸ τὸ ὑπεραφθονοῦν ἐν ἀνεργίᾳ ἢ καὶ ὑποαπασχολήσει ἔργατικόν μας δυναμικόν.

ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

"Εχομεν κακά μαντάτα νὰ μεταδώσωμεν. Οι άσφαλισται ἡρχισαν νὰ ἀντιμετωπίζουν τὸ πρόβλημα τῆς ἐλλιποῦς συνθέσεως καὶ τῆς ἀντικανονικῆς τοιωτῆς, εἰς τὰ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοῖα, προκειμένου περὶ τῶν ἀξιωματικῶν. Θέλουν τὸ πρώτον πλοίσσων μὲ δίπλωμα πρώτου, τὸν δεύτερον καὶ τοὺς πρίτους μὲ τὰ ἀντίστοιχα διπλώματα. Καὶ ὅταν κατόπεροι κατέχουν τάς θέσεις τῶν ἀνωτέρων, ὅταν ὁ δεύτερος εἴναι ὁ κυβερνήτης, πρόσθετα ἀσφάλιστρα ἀξιούνται.

Εύνότοι αἱ συνέπειαι. Πλοιάρχοι πρότοι, ὅτας καὶ μηχανικοὶ δὲν προσφέρονται εἰς ἀνάλογον μὲ τὴν ζήτησιν ἀριθμὸν. Θὰ ὑποχρεωθοῦν τὰ σκάφη ἡ νὰ πληρώσουν τὰ πρόσθετα ἀσφόλιστρα — περὶ τὰς 100 λίρας μηνιαίως — ἡ νὰ προσλάβουν προσφερομένους ἔνους πλοιάρχους, Ἰταλοὺς καὶ ἄλλους ἐθνικοτήτων. Δυσκόλους καταστάσεις θὰ ἀντιμετωπίσωμεν. Καὶ, ὅμως, τὸ αὐτῆμα τῆς συντμήσεως τοῦ χρόνου τῆς ὑπηρεσίας δὲν έγινε δεκτόν...

ΘΕΜΑ, ΠΟΥ ΜΑΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΕΙ

"Εγκυρον ἀγγελικὸν περιοδικόν, τὸ «Φαιρπλαίου» ἀφιερώνει τὰ κάτωθι σχόλια εἰς τὸ ναυτιλιακὸν θέμα τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. "Οσον καὶ ἂν τὰ σχόλια ἀπορρέουν ἀπὸ τὴν ὑπὸ τὸ ἀγγελικὸν πρίσμα ἀποφίνη ἐπὶ τοῦ ὅλου ζητήματος, δὲν παύει νὰ ἔνδιαφέρῃ τὴν προσφάτως εἰς τὴν Κοινήν Ἀγορὰν προσχωρήσασαν Ἐλλάδα καὶ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν της. 'Η ἐγγυτέρα παρ' ἡμῶν παρακολούθησις δχι μόνον τῶν ἀπὸ ἐπισήμου πλευρᾶς συζητήσεων, ἀλλὰ καὶ τῶν παρ' ἐκάστη χώρᾳ ἀντιληφεων ἐπὶ τῆς ναυτιλιοκῆς συνεργασίας τῶν χωρῶν τῆς Κοινότητος, ἐπιβάλλεται.

Τα σχόλια της άγγλικής έπιθεωρήσεως έχουν ως κάτωθι:

Η συμφωνία της Ρώμης, ήτις αποτελεί τήν βάσιν της Εύρωπαϊκής Κοινότης Αγορᾶς, δεν καλύπτει από εύθειας τάς θαλασσίας μεταφοράς και τήν ναυτιλιακήν έπιχειρησιν, μολονότι η όργανωση της δόλης εύρωπαικής οικονομίας είναι φυσικόν νά πρέπει τά μεταφορικά ρεύματα, περιλαμβανομένης της τις κινήσεως τών μεγάλων εύρωπαϊκών λιμένων. Μερικά, άλλων τέ, έκ τών διστάξεων της εν λόγω συμφωνίας αφορώντων άμεσως τήν ναυπηγικήν βιομηχανίαν και ένα τελευταίον παράδειγμα, τουτού έγκειται εἰς την συμφωνίαν τής Εύρωπαϊκής Οικονομικής Επιτροπής, όπως ουδέποτε άι ναυπηγικού επιχορηγούεσσεν ἐν Ἰταλίᾳ διά τής ἀνάθεμαρθσεως τοῦ νόμου Τομπρόνι. Μέχρις ἔσκαθαν, ἐν τούτοις, ἐπεκράτει ἡ γνώμη, διτή η Κοινότης οὐδεμίαν είχεν ἐντολὴν νά επιδάλη κοινὴν πολιτικὴν εἰς διτή ἀφέωρα τῆς θαλασσίας μεταφοράς. Αποτελεῖ θέμα μεγιστού ἐνδιάφεροντος, τό διτή ποικιλόθαν διάφοροι ἐμπνειαί, ίδια μεταξύ τῶν γερμανικῶν κύκλων και διτή ριζικὴ μεταβολὴ στάσεως ἐσπειριώθη ἐκ μέρους Γάλλων πλοιοκτητῶν, δύον ἀφόρ τήν γνώμην των, ήτις ἀντιπροσωπεύεται εἰς τήν Κεντρικήν Επιτροπήν.

Σαφώς προκύπτει, ότι έτοιμάζονται ήδη νά συζητήσουν δημοσίων συμμετοχών της ναυτιλιακής έπικειμένων εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγορὰν και οὐθέποιν κοινῆς πολιτικῆς θασσώνων μεταφορών. Πληροφορούμεθα, ότι κατά τὴν ἀπόφιν τῶν ἐν λόγῳ κύκλων, θα είναι δυνατόν νά συνταχθῇ καταστατικός χώρτης διά τὴν ναυτιλιακήν έπικειμένων, μέ προσδευτικήν τὴν έφαρμογήν του, διάκις ή ἀνάγκη τὸ ἀπάτει. Ἐπλίζουν, ότι ἐκ τῆς τοιωτῆς κοινῆς πολιτικῆς θὰ προκύψῃ ἔναρμόνιος τῶν συνθηκῶν τὴν ναυτιλιακῶν έπικειμένων ἐντὸς τῶν πεντέ χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Οἱ Γάλλοι πλοϊοκτήται σαφῶς ήδη ἀντιλαμβάνονται, ὅτι θὰ είναι ὀλόνες καὶ περισσότερον ἐκτεβειμένοι εἰς τὸν πληρὸν ἀντίκτυον τοῦ διεθνοῦς συναγωνισμοῦ καὶ φαινεται, ότι είναι ἔτοιμοι νά δεχθούν τὴν πρόκλησιν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ότι θὰ εύρισκονται ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἐπιπέδου, εἰς τὸ ὄποιον εύρισκονται καὶ οἱ ἀνεῳδέται συναγωνισταὶ τῶν.

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ ΑΘΗΝΩΝ

“Εχει καὶ τὴν ἔτεραν του πλευράν τὸ πρόβλημα τοῦ παρακτίου Σταθμοῦ Ἀθηνῶν. Εἰναι αἱ εὐθύναι ὡρισμένων ἀσυρματιστῶν, οἵτινες ἀπὸ συστήματος παραβαίνουν τοὺς ισχύοντας διεθνεῖς κανονισμούς, ἐπαυξάνοντες τὰς δυσχερείας τῆς ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων μὲ τὸν Σταθμὸν Ἀθηνῶν. Εἰς σχετικὸν ἔγγραφον τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, ἐφιστᾶται ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ἡ προσοχὴ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ ζητεῖται ἡ ἐπιβολὴ αὐστηρῶν κυρώσεων διὰ τούτου ἐν λόγῳ παραβάτας. Ἰδού τί ισχυρίζεται ἡ Ὑπηρεσία τῆς Ἐπιθεωρήσεως:

«Παρά - γράφει - άσυρματος ἑλληνικῶν πλοίων, ἔχει ἀναφερθῆ^{ται} μήν, διτὶ ἡ δι' ἄσυρμάτου ἐπικοινωνία μετὰ τοῦ παρακτίου Σταθμοῦ Αθηνῶν (ATHINAI-RADIO-SVA) εἰς τάς ύψηλάς συχνότητας ἔχει καταστῆ^{ται} προβληματική. Προσπάθειν ούτων νά δικαιολογήσουν τάς ύπ' αὐτῶν διαιρρατομένας παραβάσεις τοῦ Κανονισμοῦ Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν, διτὶ ἀς τελευταιώ^{ται} ἀρκετά σχόλια εγγράφουσαν εἰς τὸν ναυτικὸν Τύπον.

»Η ήμετέρα ύπηρεσία έζετάζουσα τὰ ἀνωτέρω κρίνει ὅτι, εἶναι

άναγκη, όπως μελετηθή τὸ θέμα ὑπὸ τὸ ἔξῆς πνεῦμα:

»α) Της άντιμετωπίσεως κατά τρόπον πλέον άποφασιστικών των τηλεπικοινωνιών ανάγκων του, Εμπορικού Ναυτικού.
»β) Της περιοτόλης των υπό των 'Ελλήνων ραδιοτηλεγραφητῶν παραδέσεων του Κανονισμού Ραδιοτηλεπικοινωνιῶν (ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΤΥ 1947).

„ΟÙς γνωστὸν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὰ ἑμπορικά σκάφη μας ποὺ έθουσαν μεγάλως, χωρὶς ἐκ παραλλήλου νὰ αὐξηθοῦν ἀναλόγως και τὰ μέσα τῆς ἔδω τηλεπικοινωνίας.

»Προπολεμικώς, ότε ο αριθμός των έλληνικών έμπορικών πλοίων π-
το, κατά πολὺ μικρότερος, έχει τέσσαρα, μόνον τα 5% διέθετον πο-
πούς βραχεών κυμάτων, έκτος του παρακτίου Ραδιοτηλεγραφικού Α-
θηνών ύπηρχε και ο Παράκτιος Κερκύρας. Αι άναγκαι έκαλυπτοντο.
Σήμερον, δε τα 95% των έλληνικών έμπορικων πλοίων διαθέτουν πο-
πούς βραχεών κυμάτων, εκτελούν δε πλόας εἰς τὰ ἀπότατα σημεία
τῆς Υδρογείου, μοναδικός Ραδιοτηλεγραφικός Παράκτιος πορεύεται
ο τών Αθηνών, χωρὶς νὰ ἔχει σοβαρών βελτιωθῆ, ώστε νὰ ζευγρε-
τῶνται οι άναγκαι τών πλοίων, παρ' όλον διτὶ καὶ ἀπό πλευρᾶς άναγ-
κών έπικοινωνίας, αὗται έχουν κατά πολὺ αύξηθι χωριστά δι' ἐν ἐκα-
στον πλοίον.

»Τούτο, βεβαίως, δέν δύναται νὰ δικαιολογηθῇ τοὺς ἀσυρματιότας διὰ τάς διαπραττομένας ὑπὲρ αὐτῶν παραδόσεις, αἵτινες, τὸ οὗτο, ἐσκάτω πολέμησαν σημαντικῶς, μὲν ὅπετελεσμα μέγας ἄριθμὸς καταγγελιῶν νὰ ποιεῖται πάλιττοι ήμιν ἐκ μέρους πάσης Ἕπικότητος σταθμῶν ἐλέγχου καὶ νὰ παρουσιάζεται οὕτα ἢ κώρα μας, ὡς μὴ σεβομένη τὰ διεθνῆς θεσπιοθέντα.

Τούναντίον πρέπει, κατά τὴν γνῶμην μας, νὰ ληφθῶσιν αὐτότητα
μέτρα ἐπιδολῆς κυρώσεων κατὰ τῶν παραστῶν καὶ ἐκ παρα-
λήπου νὰ μελετηθῇ ὁ τρόπος ἀπαγορεύεσσας γενιτοδηγήσεως τῶν στε-
ρουμένων διπλώματος τηλεγραφιῶν, προσθαμβανομένων ὑπὸ τῷ πρό-
κτῳ πάλιγνως πραγματικῆς ἐλλείψεως διπλώματούκων, οἵτινες ἀπειροί-
ντες ἀπάσχολουν ἐπὶ πολὺ τὸν Σταθμὸν Ἀθηνῶν καὶ προκαλοῦν πολ-
λὰς παραβάσεις.

»Από πλευράς, δώμας, έξυπνηρέωες της Έμπορικής Ναυτιλίας μας, δύλων είναι, ότι έπιβάλλεται ο έκουγχρονισμός και ο πληρεστήρος έξοπλισμός τοῦ παρακτού δικτύου βραχών κυμάτων, είτε διά της προσθήκης και έτερου παρακτιού σταθμού, είτε διά της άναπτύξεως τοῦ υπάρχοντος μὲ τὴν προσθήκην πομπών και προσωπικού. Ή τοιούτην άνάγκην είναι ὥπαραίτην, δημιούργησην, ικανοποιηθή καὶ δῆ τὸ δυνατὸν ταχύερον, ή να οῦτων καὶ τὸ πλοϊὸν έξυπνηρεῖται, ἀλλὰ καὶ οἱ δουρματιστικοὶ διευκολυνθοῦν ἐν τῷ ἐκτελέσει τῆς ἐργασίας των, ώστε ὁ ἀριθμὸς τῶν διαπρατούμενῶν παραδίδασεν νά είναι μικρότερος ἢ

Και έν συμπεράσματι: Τὸ θέμα τῆς εὐχερούντης συνεννοήσεως τῶν πλοίων, πρέπει νὰ τεθῇ ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν, ὑπ' ὅψιν τοῦ κ. Καραμανλῆ. Δὲν πιστεύουμε νὰ μη̄ θελήσῃ ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν. Τὸ πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως σχετικὸν διάθημα ἀπὸ κοινοῦ μὲ τὴν Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν ἂς γίνῃ. Εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι, ὅταν ὁ κ. πρωθυπουργὸς λάβῃ γνῶσιν τῶν δυσχερειῶν, τὰς ὁποίας ἀντιμετωπίζει ή ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησης, ἡ ἐδῶ ἐγκατεστημένη, λόγῳ τῆς μη̄ εὐχερούντης ἐπικοινωνίας της μὲ τὰ ποντοπόρα πλοῖα, θὰ δώσῃ τὰς δεούσας ἐντολὰς πρὸς ἀμεσον ἐνίσχυσιν τοῦ ὑπάρχοντος σταθμοῦ καὶ διὰ τὴν ταχυτέραν ἴδρυσιν δευτέρου.

Η ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ ΤΩΝ BULK - CARRIERS

‘Αποτελεῖ σφάλμα τὸ εἰς πλείστας περιπτώσεις λεγόμενον ὅτι, ἡ Ἑλληνικὴ καὶ ἡ ἀγγλικὴ καταμέτρησις τῶν πλοίων, εἶναι ἐντελῶς ταῦτοσμοι. Σφάλμα, τὸ ὅποιον εἴς τινας περιπτώσεις, δύναται νὰ ἔχῃ δυσμένεις πρακτικὰς συνεπείας, ὅταν τὴν καταμέτρησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου δὲν ἀνακούνει κατανομή τοῦ πλοίου.

πλοίου δεν ενέργουν αἱ κρατικαὶ ὑπρεστοί, ἀλλ' οἱ νηογνῶμονες.
Εἶναι διειδώς ἀνεγνωρισμένον, ὅτι ἡ καταμέτρησις τῶν πλοίων ἔκα-
στης χώρας καθορίζεται ἐλευθέρως ὑπὸ τῆς ἐστωπρίκης τῆς νομοθε-
σίας. Διὰ τοῦτο καὶ ὑφίσταται ποιαύπτη ἐπὶ τοῦ θέματος ποικιλία —
καὶ ἀσυναρτησία πολλάκις — παρὰ τὸ γεγονός τῆς ὑπάρχεως τριῶν
βασικῶν συστημάτων καταμετρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Τοῦ ἀγ-

Τὰ τῆς καταμετρήσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων ρυθμίζουν οἱ Νόμοι ΓΤΙΕ τοῦ 1908 καὶ 4476 τοῦ 1930, ὡς καὶ τὸ βάσει τοῦ πρώτου ἐκδοθὲν. Β. Δ) γμα τῆς 20.2.1909. Καὶ είναι μὲν ὀληθές, ὅτι ὁ ἀρχικὸς νόμος περὶ καταμετρήσεως ἡκολούθησε βασικῶς τὴν ἀγγλικὴν σχετικὴν νομοθεσίαν, ἀλλ' ἔκτοτε ἡ Ἑλλὰς οὔτε τοὺς συμπληρωματικῶς ἐκδοθέντας ἀγγλικούς νόμους καὶ κανονισμούς ἡκολούθησεν οὔτε τὴν ιδιαίαν ἐμρηνείαν ἔδωσεν εἰς διαφόρους παρουσιασθείσας περιπτώσεις. Οὕτω, σήμερον εὑρίσκεται τίς ἐκτὸς πραγματικότητος, ἐὰν λαμβάνων ὑπὸ διφορών τὰ ισχύοντα ἐν Ἀγγλίᾳ, θελήσῃ εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις τὰ θεωρήσῃ ὡς ισχύοντα καὶ διὰ τὴν Ἑλλάδα.

Ἄλλα καὶ περαιτέρω ἡ ἐρμηνεία τῶν διαφόρων κανονισμῶν τοῦ δίου κράτους — τοῦ ἀγγελικοῦ ἐν προκειμένῳ — εἰναι διάφορος, ἐὰν ἡ καταμέτρησις γίνεται ὑπὸ διαφόρου νηογνώμονος ἢ ἀρχῆς.

Περίπτωσιν κλασσικήν τούτου ἀποτελεῖ ή καταμέτρησις τῶν bulk

Digitized by srujanika@gmail.com

LOUCAS HAJI IOANNOU
P. O. BOX 419
JEDDAH (SAUDI ARABIA)
SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS

& ὈΛΥΜΠΟΣ.

- carriers. "Έχουμεν όπ" όφιν μας bulk - carrier τών 22.000 τόνων d.w., τό όποιον καταμετρούμενον κατά τοὺς ἀγγλικούς κανονισμούς εύρισκεται, ώς έχον ὀλίκην χωρητικότητα 14.700 κόρων καὶ καθαρά 8.500, έαν καταμετρήθη ὑπὸ τοῦ Lloyd's Register of Shipping καὶ ὀλίκην χωρητικότητα 15.100 κόρων καὶ καθαρά 8.500 έαν καταμετρήθη — κατά τοὺς ιδίους πάντοτε ἀγγλικούς κανονισμούς — ὑπὸ τοῦ American Bureau. Τὸ ίδιον πλοῖον καταμετρούμενον κατά τοὺς ἀμερικανικούς κανονισμούς παρουσιάζει ὀλίκην χωρητικότητα 12.800 κόρων καὶ καθαρά 8.400!

"Η διὰ τὰ πλοῖα ταῦτα πρόσβλεψις τῆς ἐλληνικῆς νομοθεσίας δὲν ἀκολουθεῖ οὔτε τὸ ἀγγλικὸν οὔτε τὸ ἀμερικανικὸν πρότυπον. Ἐπιτρέπει ρυθμίσεις ὑποβοηθούσας τὰς ἔξειδεις τῆς ναυπηγικῆς τέχνης πρὸς ἀκεραιότερες σχεδιάσεις καὶ κατασκευάς, ἀνεύ ἐπιβαρύνσεως τῶν ἔξοδων ἀκεταλεύσεως τῶν πλοίων, λόγῳ ὑπολογισμοῦ εἰς τὴν καταμέτρησιν τῶν χώρων τῶν ἔξυπηρτούντων τὴν ἀσφάλειαν αὐτοῦ.

Εἶναι προφανές, ὅτι τὸν σκοτὸν αὐτὸν ἡθελησεις νὰ ἔξυπηρτησῃ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ B. Δ) τος τῆς 20.2.1909, ὅριζον ὅτι, εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, ἡ ὑπὸ τὸ κατάστρωμα καταμέτρησις χωρητικότητος τοῦ πλοίου προσδιορίζεται κατὰ τὰς ὅδηγίας τοῦ 'Υπουργείου.

Δὲν γνωρίζομεν ἔαν εἰς τὴν ἀγγλικὴν νομοθεσίαν ὑπάρχει ἀντίστοιχος πρόβλεψις. Καὶ ἔαν ὅμως ὑπάρχῃ, ἔχει δὲ ἡ χώρα αὐτὴ ἀκολουθήση κατὰ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ὑπὸ τὸ κατάστρωμα καταμέτρησεως χωρητικότητος τὴν τακτικὴν τοῦ ὑπολογισμοῦ καὶ τῶν ἀποκλειστικῶν δι' ὑγρὸν ἔρμα προσφερόμενων πλευρικῶν δεσμανεών, τῶν διὰ τὴν ἀσφάλειαν δηλ. τοῦ πλοίου προσφερόμενων χώρων, δὲν ἔπειται ὅτι δὰ πρέπει καὶ ἡ Ἑλλάς νὰ ἀκολουθήσῃ τούτῳ ἐφ' ὅσον τοιαύτη δέσμευσις, δὲν προκύπτει ἐκ τῆς παλαιότατῆς ἀλλωτες νομοθεσίας της. Θά εἶναι ὀδικαιολόγητον τὸ νὰ ἐπιβαρύνῃ τὰ πλοῖα τῆς δι' ὑψηλοτέρων λιμενικῶν καὶ ἔτερων τελῶν παρὰ τὰ συναγωνιζόμενα τὴν ἐλληνικὴν σημασίαν πλοῖα. Οὔτε δὰ ἀποτελέσῃ ἐκτάληξιν ἡ αἰφνιδιασμὸν — ὅπως τινὲς ὑποστρήζουν — νὰ τοιαύτη ἐρμηνεία, σύμφωνος πρὸς τὴν νομοθεσίαν τῆς χώρας μας, ἀφοῦ ὑπάρχει τοιαύτη διεθνῆς ἀσυναρτησία εἰς τὸ θέμα τῆς καταμέτρησεως τῶν πλοίων.

Δὲν ὑποστρήζομεν, ὅτι τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα δὰ πρέπει νὰ τυγχάνουν πλεονεκτικής μεταχειρίσεως ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου. 'Υποστρήζομεν, ὅμως, ὅτι δὲν δὰ πρέπει νὰ τυγχάνουν καὶ δυσμενοῦς τοιαύτης. Διὰ τούτο καὶ ἐτάχθημεν πάντοτε ὑπὲρ τῆς οἰσασθεντοῦ πορφῆς ἐνοποίησεως τῶν ισχυόντων εἰς τὴν ναυτιλίαν τὴν ἔξυπηρτούσαν τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. Εἴτε ἡ ἐνοποίησις ἀνάγεται εἰς τὸ τεχνικὸν τομέα εἴτε ἀνάγεται εἰς τὸν νομικὸν ἡ καὶ τὸν οἰκονομικόν.

Διὰ τὴν καταμέτρησιν, ἡ τοιαύτη διεθνῆς ἐνοποίησις ἐπιχειρεῖται διὰ τοῦ IMCO, μετὰ τὴν ἀπότυχιαν τῆς καθοδήσης ἀποδοχῆς τῶν Κανόνων τοῦ 'Οσλο, τῶν ἄλλων καλουμένων Διεθνῶν Κανόνων καταμέτρησεως. Διατί, ὅμως, ἡ καθυτέρωσις; Πλησιάζουν δύο ἔπη, ἀφ' ἣς ἡ συσταθείσα ὑπὸ αὐτοῦ εἰδικὴ 'Υπεστιτροπὴ ἥρχισε νὰ μελετᾷ τὸ θέμα. Βεβαίως, εἶναι τούτο δύσκολον καὶ παρουσιάζει πολλὰς αἰχμάς. Δικαιολογεῖται, ὅμως, καὶ ἡ τοιαύτη καθυτέρωσις; Καὶ δὰ πρέπει ἡ καθυτέρωσις αὐτῆς νὰ μᾶς ἐμποδίσῃ εἰς τὴν ιδιότηταν μέτρων ἔξυπηρτούσαν τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων μας, χωρὶς νὰ μειώνουν καὶ τὴν συναγωνιστικήν των ἰκανότητα;

ΤΑ ΒΡΑΒΕΙΑ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

"Ἔσχε κάποιοις ἀπότησιν ἡ πρωτοβουλία τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τὴν καθιέρωσιν τῶν ἐπάθλων διὰ τοὺς ἀριστεύοντας μαθητὰς τῶν Δημοσίων Σχολῶν. Τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας προφέρων ἔδειχθη τὴν πρότασιν. Καὶ ἄλλα βραβεῖα, πλήν τοῦ πεντακισχιλιοδράχμου τῶν 'Ναυτικῶν Χρονικῶν' θέλει θεσπίσει.

"Ἡ πλευρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἐπέδειξε μέχρι τοῦδε ἐνδιαφέρον τι. 'Εξαίρεστος δὲ κ. Π. Γιαννουλάτος τῆς 'Ἐλλέξ'. Πεντακισχιλιοδράχμον ἐτήσιον βραβείον προσέφερε καὶ αὐτός.

"Ἡ «'Ἐνωσις τῶν 'Εφοπλιστῶν», καθυτέρημένη εἰς τοιαύτας ἐκδηλώσεις, δὲν φαίνεται νὰ ἔλαβε γνώσιν τῆς κινήσεως. Ἡ «'Ἐνωσις τῶν Πλοιάρχων» διὰ τοῦ κ. Μελέτη τρισιχιλιοδράχμον ἐπαθλὸν προσέφερεν, ἀνάλογον δὲ δὰ εἶναι καὶ τῆς Π.Ν.Ο. κατὰ δήλωσιν τοῦ κ. Πετρουλῆ.

Χαίρομεν ὅλως ιδιαιτέρως, διὰ τὴν ἀπὸ μέρους τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως ἐπιδειχθεῖσαν κατανόησιν. 'Ελπίζομεν νὰ ὀλοκληρωθῇ αὐτὴ μὲ τὴν συμμετοχὴν καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος. Αὐτὸς δὰ πρέπει νὰ ἐνδιαφέρεται περισσότερον παντὸς ἄλλου διὰ τὴν καλὴν τῶν μαθητῶν κατάρτισιν καὶ τὴν ἐπιβράβευσιν τοῦ κηδουσας καὶ τῆς ἐπιδόσεως.

ΤΟ ΕΠΑΘΛΟΝ

Εἰς τὸν κ. Κ. Σαμαράκην τῆς 'Εθνικῆς Γραμμῆς Βορ. Ἀμερικῆς ἀπενεμήθη ἀπὸ τὸν κ. 'Ανδριανούπολον τὸν χρυσοῦν μετάλλιον τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου. Δικαία τὴν ἀναγνώρισις.

'Ἐπεδροβεύθη ἡ ἀξία, πράγματι, πάσης ἐκτιμήσεως ἀκάματος δραστηριότης τοῦ κ. Σαμαράκη εἰς τὴν προσγωγὴν τῆς ὑποθέτεως τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας καὶ τοῦ Τουρισμοῦ. 'Εξετιμήθη ἀκόμη ἡ ἐκάστοτε παρεχομένη πρόθυμος συμπαράστασις εἰς κάθε σχετικὴν μὲ τὸ πλοῖον καὶ τοὺς ναυτικούς μας προσπάθειαν, εἰς κάθε τὴς διοικήσεως ἔκκλησιν ἢ ἔργο ἔξυπηρτηκά τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς προσπαθείας.

Τὰς ὑπόθηκας καὶ τὰ παραδείγματα τοῦ ἀειμήστου Εύγενιδη καὶ τῆς ἐριτίμου ἀδελφῆς του Κυρίας Μαριάνθης Σίμου ἀκολουθεῖ καὶ δ. κ. Σαμαράκης. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» τὸν συγχαίρουν. 'Η ἀναγνώρισις τῶν ὑπερεσιῶν του θὰ εἶναι ἀσφαλῶς τὸ κίνητρον καὶ πρὸς ἄλλα γενικότερα ἐπιτεύγματα.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Αἱ τελευταῖς ἐπιτυχεῖς τοποθετήσεις λιμενικῶν ἀξιωματικῶν φέρουν τὸν πλοίαρχον κ. Βαγενᾶν εἰς μίαν περίοπτον ὑπηρεσιακὴν ἀποστολήν. 'Ανετέθη εἰς αὐτὸν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. 'Ανδριανούπολου ἡ διεύθυνσις τῶν Σχολῶν 'Ασπροπύργου.

Εἰς πολλοὺς καὶ μεταξὺ ἀκόμη στελεχῶν τινῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος θὰ φανῇ περίεργον πώς θεωρούμεν περίοπτον τὴν θέσιν τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Σχολῶν καὶ πῶς ιδιαίτερον εἰς τὴν τοποθετήσην τοῦ κ. Βαγενᾶ ἀφιερώνομεν σχόλιον. Τινές, πράγματι, θὰ προσεπάθουν νὰ ἀποφύγουν τὴν τοποθετήσιν. Πιστεύουν, ἀτυχῶς, ὅτι τὸ στείρον τῶν γραφειοκρατικῶν ἐνσαχολήσεων εἰς τὸ 'Υπουργείον περισσότερον ἔξυπηρτει τὴν ἐπιτυχησίαν σταδιοδρομίαν.

Οὐδὲ μᾶς ἐπιτραπῆ, ὅμως, μία ἔξηγησις: 'Αποδίδομεν, κατ' ἀρχῆν, εἰς τὴν ὅλην προσπάθειαν τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἔξαιρετην ὅλως σημασίαν διὰ τὸ μέλλον τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Εἶναι τὸ σηματικότερον ἔργον ὑποδομῆς, ἡ καλὴ ἀύριον διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Καὶ θεωρούμεν τόσον ἐπιτακτικὴν καὶ τόσον παραγωγικὴν τὴν κατάρτισιν εἰς ηθος καὶ τεχνικὰς ικανότητας στελεχῶν, ὡστε, καθ' ἡμάς, νὰ είναι ησσονος σημασίας ὀλαιοί σι καὶ ἄλλαι ὑπηρεσιακοί, γραφειοκρατικοί, παλλοῖς, ἀπασχολήσεις τῶν εἰς τὸ 'Υπουργείον διαβιούντων.

Αὐτά διὰ τὸ περίοπτον τῆς θέσεως τοῦ Διευθυντοῦ τῶν ὑποδειγματικῶν σχολῶν 'Ασπροπύργου. 'Εκεὶ χαλιδώνονται οἱ αύριαι κούκουρηνται τῶν πλοίων μας, οἱ πρωταγωνισταὶ τοῦ διεθνοῦς θαλασσίου στίθιου.

"Οσον ἀφορᾶ τὸν διορισμὸν τοῦ κ. Βαγενᾶ, ἡθελήσαμεν, πράγματι, νὰ προσδώσωμεν εἰς τὴν τοποθετήσιν του καπτοίσαν προβολήν. Πρόκειται περὶ ἀξιωματικοῦ δεδοκιμασμένης διοικητικῆς ικανότητος. Στηρίζομεν εἰς αὐτὸν τὰς ἐπίπεδας τῆς πληρεστάτης ἀποδόσεως τοῦ ἔργου τῶν Σχολῶν. Καὶ εἰς τὴν προσπάθειάν του αὐτὴν τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» θὰ τὸ διευθύνουν κατὰ τὸ δυνατόν.

ΝΟΜΟΥ ΚΑΤΑΡΓΗΘΕΝΤΟΣ ΕΠΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ Η ΙΣΧΥΣ

"Ἐδομασίευσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, λόγῳ τοῦ ἐνδιόροντός της ὑπουργικῆς ἐγκύλιον σκετικὸν πρὸς τὴν φορολογίαν τῶν θαλαμηγῶν. 'Οφείλομεν να τονισωμεν τὴν πλήρη διαφοράν της διαφοράν της προσδώσωμεν διὰ τὸ μέλλον τοῦ ζητήματος, δὲν ἔθελομεν νὰ συναγάγηται τὸ ὅρθο συμπεράσματα. Δὲν νομίζομεν δὲν δύναται νὰ συναγάγηται τὸ διαβολικόν της ποιούμενος περὶ φορολογίας πλοίων, πάνων, πάνων τοῦ πλοίου ἄλλων ἡ ὡς τοῦ τούτου ὄριζεται ἐν τῷ δευτέρῳ θιβλίῳ τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου. Τοῦτο δέχεται καὶ ἡ ἐγκύλιος εἰς δι' ἄλλους λόγους, καθαρῶς ταμειαύτων. 'Ο ἐν τῷ 'Εμπορικῷ Νόμῳ ὁρίσμος του πλοίου κατηγράφθη μὲ τὴν ισχύν τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαιοίου. 'Ο Κώδικας συμμορφούμενος πρὸς τὰς διοτέρας ἐπὶ τοῦ θέματος ἀντιληφίεις, ἀπλειφεν τὸ στοιχεῖον τῆς ἐπίκερδεις ἐνεργείας θαλασσίας ἐμπορίας. Πλοίον πᾶν οκάφος κωδικοποτέρας καθαρῶς τούλαχιστον δέκα κόρων πρωιστούμενον δόπιον κινῆται αυτοδύναμά την θαλασσήν.

"Ηρκεσεν δὲ μεταβολή αὐτῆς εἰς ἀλλού, πολὺ βαρύτερων φορολογίαν. 'Ηρκεσεν δὲ μεταβολή αὐτῆς ἐν τῷ πλοίοις, ἵνα εὔρη ἡν τὴν ὀλόγων ὑπουργικῆς ἐγκύλιος δέκπολιμον δυσμένεια πρὸς τὴν θαλασσαν, τὴν ἀφορμὴν ὅπως ἔξαιρεση τηθαλαμηγῶν πλοίων εἰς τὴν φορολογίας τοῦ N. 1880) 1951, διότι ὡς νόμος οὗτος ἀποκοπει εἰς τὴν κατ' εἰδικὸν τρόπον φορολογίαν τῶν κερδῶν ἐτὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων.

"Ἀνεξαρτήτως του διτὶ ὡς νόμος 1880) 1951 δέν φορολογει τὰ «κέρδη»

Ο ΜΟΝΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ

HELLENIC SHIP SUPPLY CO.

SHIP-CHANDLERS

FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,

DECK & ENGINE STORES.

NIC. XANTHOPOULOS

TELEPHONE:
35.523

19-A. ROBINSON ROAD.
SINGAPORE - 1.

CABLE ADDRESS:
"XANTHOS," SINGAPORE

όλλα τα «(εσοδα) των πλοίων — πράγμα διπέρ αφειλεν νά γνωρίζη ή ύπουργική έγκυλιος — και άδιαφορεί, έσσαν έπραγματοποιήθοαν ή μη, κέρδος, είναι καταπληκτικόν (και αύτή είναι η επιεικεστέρα έκφρασίς), νά καλῆ ή διοίκησης τα όργανα αυτῆς είς έφαρμογήν ούχι του λαχούντος, άλλα τού καταργήθεντος δικαιου' και τούτο έν παντελεί: άνυπαρχία διατάξεως έπιτρεπούσας τών έν τη έφαρμογή τού N. 1880) 1951 ληφθείς ύπ' θίνεις ειδικῆς τίνος έννοιας τού πλοίου.

Παρείδεν ενταῦθα ή Διοίκησις, διτί ίνα έν τη έφαρμογή τού νόμου 1880) 1951 ληφθείς ύπ' θίνεις ειδικῆς τίς θριμόδος τού πλοίου, ύπηρκεν άνάγκη και ειδικῆς διατάξεως έπιτρεπούσας τούτο. 'Εν έλλειψει τοι-αύτης διατάξεως, ή έννοια τού πλοίου άναγκαιώς θά ληφθῇ έκ του Έμπορικου Νόμου. 'Αν μετά ταύτη σ' οχετικός θριμόδος έπροποιούθη, πάλιν ή τροποποιημένη αύτη έννοια θά ληφθῇ ύπ' θίνεις, άφού ώς ει-ρπται δέν υπάρχει διάταξις νόμου έπιτρεπούσα νά ληφθῇ ύπ' θίνεις ό καταργημένος θριμόδος τού πλοίου, δοτίς πιθανόν νά είναι άρεστός είς την Διοίκησιν, άλλα κατ' άτυχιαν κατηργήθη και έπαινος ισχύων.

Βεβαίως, ή άντερέως ύπουργική έγκυλιος δέν υπάρχει εις άποδο-χήτη τών έν αύτή άπόφεων. Είναι, όμως, βέβαιον έπισος, διτί τα κα-τώτερα δργανα θά προβησιν εις έφαρμογήν αυτῆς και δέν ν' άνα-μένωνται πολυάριθμοι και μακροχρόνιοι φορολογικοί δικαιοστικοί άγω-νες άγνωστων ωφελημάτων μεν διά το Δημόσιον, άσφαλλος δέ ένι-σχύοντες την πεποίθσιν, διτί παρ' ήμιν άντι νά τονούται και νά θάλ-πεται ή πρός την θάλασσαν οτροφή, χαιρετάται ώς μία άκομη εύκαι-ρία φορολογήσεως.

Η ΥΓΙΕΙΝΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

'Ο κ. "Αντερς" Οττερλανδ είναι καθηγητής της κοινωνικής Ιατρικής (Social Medicine) τού Πανεπιστημίου τού Γκότεμπουργκ. Είς ειδικήν άξιοσπούδαστον μελέτην, προσφάτως κυκλοφορήσασαν, άσχολείται. Βά-σει τών στατιστικών στοιχείων μιᾶς δεκαετίας (1945 — 1954), μέ την θνητιμότητας τών έπιπρεπίας Σουηδών ναυτικών (A Sociomedical Study of the Mortality in Merchant Seafarers). 'Ο διακεκριμένος έπι-στήμων τονίζει μεταξύ άλλων παρατηρήσεων και τά έξης άμεσωτερον και ήματς ένδιαφέροντα:

«Παράπονα συντελεστικός της μεγάλης οχετικώς θνητιμότητος τών ναυτικών — έν αναλογία πρός τους μεσός καταστάσεων εις την έπραγμα έργαζομένους — είναι και ή παραχεύονται εις αύτούς τροφηί άψηλης εις θεμιδας άξιας. Αι καρδιοπάθεια, δημας και αι άσθενεια τού πεπτικού ουσιτημάτου έχουν άμεσων σχεσίων μέ την διατροφήν και την χρήσιν οινονευματώδων ποτών. 'Η θνητιμότητας πάντας τάς άνωτέρω άσθενειας είναι κατά 50% μεγαλύτερα εις τους Σουηδών ναυτικούς παρά εις τους έργατας της ζηράς».

Και αι παρατηρήσεις αύται άνοφέρονται εις τό έδεσματολόγιον τών Σουηδών ναυτικών. Τό ίδικόν μας είναι άσφαλως εις λίπτη και κα-ρυκεύματα πλουσιώτερων. Αύτου, άκριδως, τού έδεσματολόγιον συνι-στάται άπό τούς ειδικῶν έγκυώντων εις τό θέμα διαιτολόγους ή τρο-ποποίσις. 'Έλαν υπήρχον στατιστικά της νοσηρότητος τών έλληνι-κών πληρωμάτων θά διεπιστούτο ή άναγκη. Στατιστικά, άτυχως, δέν κατηρτίσθησαν ποτέ παρ' ήμιν, ούτε και βλέπουμε σχετικήν τινα προ-πάθειαν άποφασιστικήν νά καταβάλλεται. Και όμως θά έπρεπε.

Ζηλεύομεν τάς ξένας έπιστημονικάς έργασίας και εις τό σημείον αύτό. Πλέρεσταται στατιστικάι κατά καιρούς άνακοινουνται άπό ίδ-λα τά μεγάλα ναυτικά κράτη, πλήν ήμιν. Πρόσφατον τοιαύτην έχο-μεν, πλήν τής μελέτης τού Σουηδού έπιστημονος, και τήν άναλυσιν τής θνητιμότητος μεταξύ τών έν έπιπρεπίας "Αγγλών ναυτικών κατά την τελευταίαν τετραετίαν. Είναι χαρακτηριστικοί οι άριθμοι. 'Αναφέ-ρονται εις τούς έπι τών πλοίων έπισυμβάντας θανάτους εις μόνον τούς "Αγγλους την έθνικότητα ναυτικούς — οχι τούς άλιεις ούτε και τούς 'Αστατάς.

Ούτω οι θάνατοι άπό έμφραγματα και άσθενειάς τού κυκλοφορια-κού συστήματος έρχονται πρώτοι (234 κρούσματα). Μετ' αύτούς έρ-χονται αι άπωλειαι έξ ατυχημάτων εις τά πλοία (118), αι αύτοκτονίαι (92), αι πώσεις εις τά κύτη, τά κλιμακοστάσια και τά καταστρώ-ματα (78), αι άσθενειαι τού νευρικού συστήματος (62), τού πεπτι-κού (58), ο καρκίνος (29) κ.ο.κ. Σύνολον 1.208 θάνατοι διά μίαν τετραετίαν, (140.000 ναυτικοί) έναντι 1.214 διά τούς Σουηδών ναυ-τικούς διά την δεκαετίαν έπι 26.000 ναυτικών. 'Άξιοσημείωτον είναι τό γεγονός τών πολλών αύτοκτονούντων (236 κρούσματα) διά τούς Σουηδών και 92 διά τούς "Αγγλους. Τό άλκοολ έχει την θέσιν του εις τήν συνχρότητα αύτην.

Και διά νά καταλήξωμεν εις τά καθ' ήματς: 'Επιβάλλεται, έστω και καθυστερημένοι, νά άντιμετωπίσωμεν τά ζητήματα της ύγιεινής τών πληρωμάτων μας. 'Επαναλαμβάνομεν τήν σύστασιν και θά έπα-νερχώμεθα εις αύτήν, μέχρις ότου καταστά συνείδησις όλων τών άρ-μοδίων ή άναγκη της άναθεωρήσεως τού έδεσματολογίου, τής τηρήσεως στατιστικών υπευθύνων, τής παρακολούθησεως άπό ένα ειδικόν άγειονομικόν συμβούλιον τών μέτρων κατά τής άσθενειάς και τής προλήψεως της διά τούς έπι τών πλοίων μας έργαζομένους. Είς τό σοδαρόν αύτό διά το 'Εμπορικόν μας Ναυτικόν πρόβλημα έπισημα-

νομεν άτυχώς τήν κρατούσαν μακαριότητα σκέψεως είς τε τάς ύπηρε-σίας τού 'Υπουργείου και τούς έκπροσώπους τών έπαγγελματικών όργανώσεων (έφοροιστών και ναυτεργατών). 'Ανησυχία καμμία. Τούς κύκλους τών άρμοδιών παράστασην διά την έπιμονων υποδειξείν.

Η ΚΑΛΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Αύτός ο κ. Ματτέου, ο πρόεδρος τής έλεγχομένης άπό το ήταλικόν κράτος «ΕΝΙ - AGIP», κατέστη ή ύπ' άριθ. 1 έχθρος τών γνωστών μας έταιριών πετρελαίου. Διεισάγει άπό ένων πόλεμον άπροκάλυπτον κατ' αύτών και ήμπορεί τις νά είπη, οτι τόν έκερδισεν. 'Ο ρωσικός παράγοντας — ή άνταγωνισμός τού ρωσικού πετρελαίου — σημαντικός τόν έβοήθησεν εις τήν έπιτυχίαν.

Ομιλών, τελευταίως, ο κ. Ματτέου άπό της τηλεοράσεως διενήρη-σε κατά μέτωπον έπιθεσιν κατά τών διεθνών έταιριών πετρελαίου, τάς όποιας άπεκάλεσεν «έπτα άδελφάς». 'Απεκάλυψεν οτι, οί άντι-πρόσωποι άγγλικής έταιρίας πετρελαίων ήρημήσαν νά προέλθουν εις οίσανδήτηση συνεννόση με τήν ήταλικήν άργανωσιν διά την έδρασην διύλιστηρίου εις Τυνησίαν και τήν έγκατάστασιν τού μέχρι Βασαρίας άγωγού και τούτο διότι δέν έδεχετο ο κ. Ματτέου νά ύπεβάλη τήν ήταλικήν κατανάλωσιν ύπό το καθεστώς τών ύψηλών τιμών. Κατά τόν άνε-γνωρισμένου κύρους εις τά τών πετρελαίων κ. Ματτέου αι διεθνείς τι-μαὶ πετρελαίου είναι κατά 40 — 45% άνωτεραι τών δικαιολογουμένων άπό αύτά τά πράγματα κατ' τούτο, λόγω τού άσκουμένου μονο-πωλίου άπό τάς έταιρίας πετρελαίων. Δέν άπεχε όμως και πόλις ό χρόνος — έτοντεν ο κ. Ματτέου — πού αι έταιρίας πετρελαίων θά παύσουν νά είναι ή άναγκαστικός μεσάζων μεταξύ τών πετρελαιοπα-ραγωγών χωρών και τής διεθνούς καταναλώσεως».

Και προσεθηκεν: «'Αν ή έχθρικη πολιτική τών έταιριών ήθελε συνε-χιθη, θά άναληφθή άποκαλυπτική κατ' αύτών έκστρατεία ένώπιον τής διεθνούς κοινής γνώμης».

«Άδικον, βεβαίως, δέν έχει ο κ. Ματτέου. Αύτός, τούλαχιστον, άπε-τίναξε τόν ζυγόν τών έταιριών. Τά καύσιμα εις τήν 'Ιταλίαν στοιχί-ζουν τώρα εύθηνότερον, έν συγκρίσιει πρός τάς πλείστας τών εύρωπα-ικών χωρών, δη μή δι' δλας. 'Οσον άφορα τά καθ' ήματς άρκει τό άτυχες γεγονός, οτι δέν έπωφελήθημεν όσον και θά έπρεπε τής κολαζεύσεις τού ρωσικού συναγωνισμού και τής ύπεραφθονίας εις τήν διεθνή παραγωγήν άργου πετρελαίου, ίνα έπιτυχωμεν τιμάς έυ-θηνοτέρας. Διά τίνα άκομή έτη τό έδω διύλιστηρίου άποχρεύται νά πληρώνη τό άργον πετρελαίου τής Μέσης 'Ανατολής εις τιμάς ύψηλάς.

Διά τά πιπώνερε, πάντως, ή καλή ευκαιρία έφισταται εύτυχως. 'Ε-πωφελούνται τού συναγωνισμού, σσα πλοία προμηθεύονται τό «φιούνε θίλ» εις τούς έλληνικούς και τούς κοινής λιμένας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΣ

Δραματικός προσεδόθη τόνος εις τάς διεξαχθείσας συζητήσεις κα-τά τήν τελευταίαν διάσκεψιν τής 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής τής Δι-εθνούς τών Μεταφορών εις Τέλ "Αθίδ, τήν συνελθούσαν τήν 12ην 'Απριλίου.

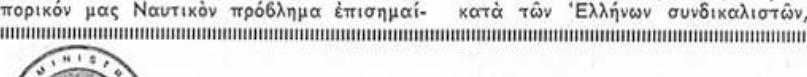
Η περιατέρω συμμετοχή τής ύπό τόν κ. Χάλλ άμερικανικής ναυτε-ργατικής άργανωσεως SIU συνεζητήθη. 'Απεφασίσθη, σπως αύτη παύ-ση νά είναι ένεργον μέλος τής διεθνούς συνδικαλιστικής 'Οργανώ-σεως.

Κατηγορήθη ή SIU, οτι διά τού καναδικού τμήματος αύτης παρέσχε τήν συμπαράστασίν της — ύλικην και ηθικήν — εις τάς άνεπισημους άπεργίας τών "Αγγλών ναυτικών, αιτίνες και προεκάλεσαν τόν παρο-πλημόν κατά τό παρελθόν θέρος πολλών άγγλικών σκαφών εις τούς βρετανικούς και τούς καναδικούς λιμένας.

Είς τάς άποδοθείσας κατηγορίας ο κ. Χάλλ δέν άπηγητην, ούδε καν μετέσχε τής διασκέψεως άν και είναι μέλος τής 'Εκτελεστικής 'Επιτροπής τής Διεθνούς τών Μεταφορών. Τό ζήτημα ήδη τής άριστης ή μη διαγραφής παρεπέμφθη εις τήν όλομελειαν τής άργανωσεως, τήν συνεργαμένην λίαν προσεχών εις τό Λονδίνον. Μέση τίς λύσις, ίκανοποιούσα τάς άγγλικάς ναυτεργατικάς άργανωσεις πιθανόν νά έξευρεθη, κατόπιν τής παρεμβάσεως τών λιμενεργατικών «γιούνιονς».

Ένέχει, πάντως, ιδιαιτέρων σημασίαν ή άποφασίσ τής διασκέψεως τού Τέλ "Αθίδ. 'Ερχεται νά περιορίση τάς γνωστάς παρεμβάσεις τών άμερικανικών «γιούνιονς» εις τάς δικαιοδοσίας τών άλλων ξένων συνδικαλιστικών άργανωσεων — σπως εις τά τής ήδης μας Π.Ν.Ο. — μελών τής Διεθνούς τών Μεταφορών.

Και δέν λησμονούμεν άκριδως τάς σκλήρας έπιτεσίεις τού κ. Χάλλ κατά τών 'Ελλήνων συνδικαλιστών, δταν διεξήγοντο αι συζητήσεις



SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES
TUCUMAN 271

BUENOS AIRES

TELEPHONE
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS",
ALSO "STRAMAKIS",

περὶ τῶν πλοίων σηματιῶν εὐκολίας ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας εἰς τὰς διασκέψεις τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν.

‘Αποσαφηνίζει, δηλαδή, ἡ ἀπόφασις τοῦ Τέλ οὐδὲν τὸν “Αδιβ, τὰ τῆς δικαιοδοσίας μιάς ἐκάστης ἑθνικῆς ὄργανωσεως ἐπὶ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ πειροίζει τὰς παρεμβάσεις τῶν τρίτων. “Ο, τι ἀκριβώς ἐπεδίωξεν ἡ Π.Ν.Ο. καὶ εἰς τὸ τέλος ἐπέτυχε παρὰ τὰς ἐξ Ἀμερικῆς ἀντιδράσεις.

ΕΩΣ ΠΟΤΕ Η ΑΣΥΔΟΣΙΑ;

Θὰ ἔπειτε τὸ ‘Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, ἔχομενον τῆς ἀποστολῆς του, νὰ παρείχειν εἰς τὴν δημοσιότητα καὶ ἐκ παραλλήλου νὰ παρέπεμπεν εἰς τὸν κ. Εἰσαγγελέα τὸ πρὸς αὐτὸν ἀπευθυνθὲν ἀπὸ τὸ ‘Υπουργεῖον τῶν Ἐξωτερικῶν ἀποκαλυπτικὸν ἔγγραφον διὰ τὰς συνεχιζομένας ἀσχημίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Πέτρου Ποταμιάνου εἰς βάρος τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ καὶ τοῦ καλοῦ ὄντος τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. ‘Ασυγκράτητος πλέον εἰς ἀσυδοσίαν ὁ κύριος αὐτὸς συστηματικῶς παραδίᾳζει τὸν Νόμον, κάθε κανονισμὸν καὶ ἀγνῶν τὰς στοιχειωδεστέρας τῶν ὑποχρεώσεων του — πλὴν βεβαίως τοῦ ίδιου του συμφέροντος — ὑπονομεύει τὴν τουριστικὴν μας προσπάθειαν, ζημιώνει τοὺς τοῦ Τόπου μας συμφέροντα. Αὐτός, ὁ εἰς καὶ μόνος, διαπράττει τόσας ὑπερβασίας, ἐπιδεικνύει τόσην περιφρόνησιν πρὸς τὸ Δημόσιον, ἐπὶ τέλους, αἰσθημα, ὃντες νὰ καλύπτωνται ὅλαις αἱ καλαί, οἱ φιλότιμοι προσπάθειες τῶν ἄλλων ἐφοπλιστῶν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας. ‘Η ἀτιμάρσιος τὸν ἀπεβράσυνε. Στήλαι πολλαὶ τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» θὰ ἔχειαζοντο διὰ τὰ ἔργα καὶ τὰς ἡμέρας τοῦ κ. Π. Ποταμιάνου. Μὲ τὰ τρία του πλοία — εἰς δύο εὐτυχῶς ἡμειώθησαν τελευταίως — κατορθώνει νὰ δημιουργῇ τόσον θόρυβον, τόσην δυσφήμησιν εἰς βάρος τοῦ ἑλληνικοῦ ὄντος εἰς τὴν ἔνην, τόσον κακὸν εἰς τὴν τουριστικὴν μας ὑπόθεσιν, ὥστε, ἀν ύφιστο τὸ δυνατότητας, θὰ ἔπρεπε νὰ ἀπαγορευθῇ εἰς αὐτὸν ἡ ἀσκοτησία τοῦ ἐπαγγελματος τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἐπιβατηγῶν πλοίων καὶ δὴ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Δὲν πρόκειται νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς γνωστὰς τοῦ παρέλθοντος περιπτείας. Μὲ τὰς προσφάτους θὰ ἀσχοληθῶμεν. Εἰς αὐτὰς καὶ ἀναφέρεται καὶ τὸ ἔγγραφον τοῦ ‘Υπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν, τοῦ ὅποιου ἐλάδομεν μὲν γνῶσιν, ἀλλὰ δὲν μᾶς ἐπέτραπε ἡ δημοσίευσις.

Καὶ ίδιον ἡ διαπραττομένη εἰς βάρος τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ ἀπάτη κατὰ τὴν ἑκτέλεσιν τοῦ δρομολογίου τοῦ ἀπομολίου ‘Αιγαίου’ πρὸς τὸ Βρινδήσιον. Τὸ σκάφος μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα Πειραιῶς ἀνέλαβε τὴν ἑκτέλεσιν τῆς ἀγόνου γραμμῆς Ἡπείρου καὶ ἐκείθεν πλέει πρὸς τὴν Κέρκυραν, τέλος δὲ εἰς τὸ Βρινδήσιον. Εἰς δέκα πέντε ἐν ὅλῳ λιμένας προσεγγίζει τὸ σκάφος, πρὶν ἡ φθάσῃ εἰς τὸν τελικὸν του προορισμούν. Καὶ ὅμως αἱ πολλαὶ προσεγγίσεις ἀποκρύπτονται ἀπὸ τοὺς ἐπιβαταὶ Κερκύρας — Βρινδήσιον. Τὰ δημοσιεύμενα δρομολόγια του περιορίζονται νὰ ἀναφέρουν τὰς προσεγγίσεις τῶν λιμένων Πατρῶν, Ιθάκης, Σάμης, Κερκύρας καὶ Βρινδήσιον, τούτο δὲ ἵνα μὴ λάδουν γνῶσιν τοῦ περιπτεύοντος ταξιδίου οἱ διὰ τὴν Κέρκυραν καὶ τὸ Βρινδήσιον ἐπιβάται. ‘Εξαπατῶνται μὲν ἄλλους λόγους.

Καὶ τὸ θλιβερὸν ἀποτέλεσμα: Δὲν εἶναι, βέβαια, τὸ μόνον κρούσμα. Τὸ μεταφέρομεν, ὅπως δημοσιεύεται εἰς τὴν «Καθημερινή» τῆς 20ης Απριλίου ἀπὸ τὸν συνεργάτην της κ. Κορομηλᾶν:

‘Ορθός έξουσιος δὲ ὁ νόμος τὸν εἰσαγγελέα νὰ ἐπιλαμβάνεται οὗτος αὐτεπαγγέλτων διαφόρων ἀδικημάτων καὶ ὃν δὲν ὑπάρχει εἰδικὴ καταγγελία. Δεδομένου λοιπὸν ὅτι, ὅλοι οἱ ‘Ελληνες ἀγίραιοι φορολογούμενοι διεῖ νὰ ἀναπτυχθῆ ὁ Τουρισμός, ὁ ὅποιος ἀπόδειγμανεις αὐξάνει τὸ έθνον μας εἰσόδους, πρέπει νὰ ἐπένδυσθει στὸ σκάφος, πρὶν ἡ φθάσῃ εἰς τὸν τελικὸν του προορισμούν. Καὶ ὅμως αἱ πολλαὶ προσεγγίσεις ἀποκρύπτονται ἀπὸ τοὺς κατεύθυντας ταξιδεύοντες περίπτωσιν, ὅπως καὶ εἰς κάθε ὅλην που ἔναντι τούτον διερχομένων προσεγγίσεις περίπτωσιν, σηματιώνεις πλέοντες τὸ σύνολον τοῦ προσεγγίσεων της Ελλάδος.

‘Ιδιον ἵνα ἀπόσπασμα ἐπιστολῆς τῆς συζύγου τοῦ καθηγητοῦ του Πανεπιστημίου της Ινδίας Η.Π.Α. κ. Σ. Γουΐλλι, πρὸς ‘Αθηναϊκούς φίλους της: «Ρώμη, 8 Απριλίου 1961.— ‘Ο σύντογος μου κι’ ἔγω σας ειμεῖδα εὐγάνωμες για τὴν τόση σας καλωσόντας κατὰ τὴν διαμονήν μας στὰς Ἀθήνας... Χωρὶς ίσας, ἡ ἐπισκεψία μας στὴν ‘Ελλάδα θὰ ἡτο λιγώτερο ωραία, ὅτι καὶ ἀγαπήσαμε τὴν χώρα σας καὶ λυπηθήκαμε ποιό φύγαμε... Αναχωρούντες ὅμως εἴχαμε μία πολὺ δυσάρεστη περιπέτεια. Τὸ τοξιδιατικὸν – τουριστικὸν γραφεῖον Χ. (ἀκολούθει τὸ νομαρχείο), μάς ἐπειταὶ στὴν ‘Ιταλία μὲν ἔνα φρικό πλοίο. ‘Ο λόγος που σᾶς τὰ γράφω αὐτά είναι ὡς ἔξης: Πιστέων διὰ τὸ Τουριστικὸν γραφεῖον μάς ἐπέρπειται νὰ συμβαίνουν τέτοια πράγματα. Καὶ ὅμως τὸ τουριστικὸν γραφεῖον μάς ἐπέρπειται διὰ τὸν πόλεμον τοῦ Ε.Ο.Τ. διό τοῦ ‘Υπουργείου ‘Εμπορίκης Ναυτιλίας καὶ φυσικὸ τὸν κ. εἰσαγγελέα Πειραιῶς). ‘Ητο μικρόν καὶ δὲν εἶχε περισσότερες ἀπὸ πέντε καμπύλες πρώτης θέσης. ‘Έχει νόμιμον χωρικότητα 120 ἀτόμων καὶ μετέφερε, καθὼς μού εἶπεν ένας ‘Ελλην συνεπιβάτης μας 700 ἀτόμων, συμπεριλαμβανομένων καὶ 200 ‘Ελλήνων χωρικῶν, οἱ όποιοι μετέβαινον ὡς ἔργατοι εἰς τὸ ἀνθρωπορείχα της Γερμανίας. Αὐτοὶ κατέλαβον ὅλους τοὺς χώρους. Κοιράνωσαν κατάχαμε παντού, λεπωντας τὰ πάντα. Δὲν εἴχαμε θέση δική να καθίσωμε, ἀλλὰ ἔστω νὰ κινηθούμε. Γίναμε σχέδιον δράστωσι. Οι κατσαρίδες ἐπίσης ἐπρέχαν παντού... ‘Ο πλοιάρχος τριγύριζε διαρκώς μενδέστη τὰ κορδονία τῶν παπούσιων του. Μᾶς ἐθεωρίων διὰ τὸ φθάνει τοῦ Μπριντζί, τὸ ἐπόμενον βράδυ στοῖς 9 με 13 ὥρες καθυστέρησι... ‘Αν δὲν εἴχαμε ἀληθινό ἀγάπηση τὴν Ελλάδα ποτὲ πά δὲν θὰ σκεπτόμεθα νὰ ξαναγρύσσωμε σ’ αὐτήν. Καὶ νομίζω δὲ τόσο ὅπλωσης τησσαράς καὶ τὸ ταξιδιατικὸ γραφεῖο πρέπει νὰ λάδουν γνωστοῖς τῶν πραγμάτων. Πιστέψαμε, δὲν δὲν θὰ φάνασμε ποτὲ (ζωντανοῖς) στὸ Μπριντζί. Προσπαθούμε τώρα, νὰ ξεχωρίσημε αὐτές τις ταλαιπωρίες καὶ νὰ θυμούμε τὸν καρό, τὸν χόρες καὶ τους φίλους μας τῶν Ἀθηνῶν...».

Πληροφορούμεν τὸν ἀνάγνωστην, ὅτι τὸ μὴ κατονομάζομενον σκάφος είναι τὸ πολυθύριον τοῦ ‘Αιγαίου’. Παρὰ τὰς τόσας ἐπιμόνους συστάσεις μας, παρὰ τὴν ἀσκηθεῖσαν πίεσιν τὸ ‘Αιγαίου’ συνεχίζει τὸ κακοποιὸν ἔργον του εἰς τὴν τουριστικὴν γραμμὴν Βρινδήσιον. Πρὸ τινῶν ἀκόμη ἡμέρων ἀπέπλευσε καὶ πάλι τὸ ‘Αιγαίου’ τοῦ λιμένος Πειραιῶς. Εἰχε ζητηθεῖ τὴν ἔνην διὰ τὴν Κορομηλᾶν καὶ τὸν κατώρθωσεν οὐτόν τοῦ ηγεμονίας τοῦ ‘Υπουργείου τῶν Ἐξωτερικῶν: ‘Εώς πότε ἡ ἀσυδοσία αὐτή θὰ συνε-

χισθῇ. ‘Εώς πότε ἔνα ἄτομον, τὸν ίδιον πλουτισμὸν ἐπιδιώκον εἰς βάρος τοῦ Δημοσίου συμφέροντος, θὰ καταρθώνη νὰ ἴσταται ὑπὲρ τὸν Νόμον, θὰ μυκτηρίζῃ τὰς ἐπιταγάς του καὶ θὰ πιστεύῃ, ὅτι τὰ πάντα ἀτιμωρήτη δινατόν νὰ διαπράττωται;

‘Ο συνεργάτης τῆς ‘Καθημερινής’ ἐπικαλεῖται τὴν αὐτεπάγγελτον παρέμβασιν τοῦ κ. Εἰσαγγελέως. Τὴν ἐπεκόλεσθημεν πρὸ μηνῶν ήδη. Καί, ὅμως, κατώρθωσεν ὁ κ. Ποταμιάνος καὶ αὐτὴν νὰ τὴν διαφύγη. ‘Εώς πότε ὅμως...

ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΣΤΟΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΙΝ

‘Υπανεχώρησεν ἡ Κυβέρνησις εἰς τὸ θέμα τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς διάφοροι καταστικού μέσου μεταφορᾶς Ἐλλήνων μεταναστῶν εἰς τὴν Αὐστραλίαν. Οὕτω, ἐνῷ ἔπειτε ἀπὸ τοῦ ἀρχαίμενου μηνὸς νὰ διακοπούν αἱ πρὸς τὸν σκόπον αὐτὸν ναυλώσεις ἀεροπλάνων, συνεχίζονται αὐταὶ καὶ μάλιστα ἐπ’ ἀριστού.

‘Ιδού τώρα αἱ συνέπειαι τῆς κρατικῆς πολινομίας: ‘Ο Οἰκος Χανδρῆ ἀνήγγειλεν ἐπισήμως τὴν ἀκύρωσιν τοῦ πρώτου πρὸς Αὔστραλην δρομολογίου τοῦ ὑπερωκεανού του ‘Βρετανῆνη’. Πολὺ φοδούμεθα, ὅτι καὶ ἄλλα δρομολόγια τοῦ ἐν λόγῳ πλοίου θὰ ἀκυρωθοῦν, ἐφ’ ὅσον δὲν διακοπή ὁριστικῶς ἡ ἀεροπορικὴ μεταφορὰ μεταναστῶν εἰς τὴν Αὔστραλην. Διότι δὲν δύναται ὁ γραμμή πρὸς τὴν πέμπτην ημέραν βάλλεται ἀπὸ τοὺς τόσους καὶ ισχυρούς ἀνταγωνιστάς της, νὰ στερήται καὶ τῆς πλήρους κρατικῆς συμπαραστάσεως. ‘Οσον καὶ ἄν ἀποδέπη ὁ Οἰκος Χανδρῆ εἰς τὸ γενικότερον συμφέρον, είναι ὑποχρεώμενός νὰ μὴν παραβλέπῃ καὶ τὸ ίδικόν του. ‘Ως ἐκ τούτου, δὲν ἡμπορεῖ νὰ διαθέσῃ τὸ πλοίον του δι’ ἀριστού δρομολόγιον μηνιαίας διαρκείας, μὲν ἡμερήσια ἔξοδα 3.000 λιρῶν περίπου, ὅπαν δὲν πρόκειται νὰ παραλάβῃ ἐκ Πειραιῶς περιστέρους τῶν διακοσίων ἐπιβατῶν.

Πρέπει νὰ κατανοήσουν οἱ ἀρμόδιοι, ὅτι διὰ τὴν ἀδραίωσιν καὶ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς γραμμῆς, χρειάζεται ἡδη ἀνεπιφύλακτος ἡ κρατικὴ βοηθεία. Μόνος του ὁ Οἰκος Χανδρῆ δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ σηκώνῃ συνεχῶς τὸ βάρος τῆς πρωτοφανούς διώξεως ἀπὸ μέρους τῶν συνησπισμένων ἀνταγωνιστῶν του. Δὲν ἔχηται σύμπλεγμα τῶν διακοσίων πέρασμά του, οὐδὲ τὸ ίδιον τόπον, δὲν ἡμπορεύεται νὰ διαθέσῃ τὸ πλοίον του διὰ τὸ Βρινδήσιον ἐπιβάται. ‘Εξαπατῶνται μὲν ἄλλους λόγους.

Πρόκειται νὰ κατατέλεσμα: Δὲν εἶναι, βέβαια, τὸ μόνον κρούσμα. Τὸ μεταφέρομεν, ὅπως δημοσιεύεται εἰς τὴν «Καθημερινή» τῆς 20ης Απριλίου ἀπὸ τὸν συνεργάτην της κ. Κορομηλᾶν:

PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC., NEW YORK 1, N.Y.
THE PEROLIN COMPANY, LTD., LONDON W.1.
REPRESENTATIVES AND STOCKS THROUGHOUT THE WORLD

ITALY
DITTA ALESSANDRO GAETA
 Via XX Settembre, 14
 GENOA
 (also at Bari, Civitavecchia, Naples, Palermo, Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice)

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

HOLLAND
ZANNIS SHIPSTORES
 Zaandamseweg 4847
 ROTTERDAM

BELGIUM
M.T.E. BUYSSE
 Klapdorp, 26
 ANTWERP

GERMANY
HANS FICK & CO.
 Spoldingstrasse 61 ‘W. Kinghof,
 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
 GOTHEBORG 12

NEW ZEALAND
NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
 33, Ferry Buildings
 AUCKLAND, C. 1.

NORWAY
C. FRIMANN-DAHL AJS
 Dronningensgt 10/12
 OSLO
 (also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN
 Dronningensgt 81
 KRISTIANSANDS

στάσεως του Κράτους και αυτήν έχει κάθε δικαίωμα νὰ ἀξιώσῃ. Θέλει νὰ θεμελιώσῃ μίαν γραμμήν, ύψηστης ἐθνικῆς καὶ οἰκονομικῆς σημασίας. Οι ἀρμόδιοι τοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἐσωτερικῶν δὲν τὸ ἀντιλαμβάνονται. Καὶ ἂν τούτο συμβαίνῃ, κάποιος ἀρμόδιος τοῦτος ἔχει τὴν ὑποδείξη.

ΠΡΟΩΘΕΙΤΑΙ Η ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Αὐξάνει ἡ παραγωγή, ἀλλὰ ταύτοχρόνως καὶ ἡ κατανάλωσις τῶν κατεψυγμένων ιχθύων ἀπὸ μῆνα εἰς μῆνα εἰς τὴν χώραν μας. Συμφωνίας πρὸς ἀνακοίνωσιν τῆς Ἐνώσεως Πλοιοκτήτων Ὑπερποντίου Ἀλείας, κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον εἰσήχθησαν 900 τ. κατεψυγμένων ιχθύων, ἀλιευθέντων ὑπὸ ἐλληνικῶν σκαφῶν εἰς τὰ ὅρτα τῆς Μαυριτανίας, ὃς καὶ 531 τόνους ισπανικῆς καὶ ισραηλινῆς παραγωγῆς. Οὕτω, ἔναντι συνολικῆς εἰσαγωγῆς 1.457 τόνουν κατεψυγμένων ἀλιευμάτων, ἡ κατανάλωσις κατὰ τὸν ίδιον μῆνα ἀνῆλθεν εἰς 2.385 τόνουν, καλυφθεῖσα κατὰ 900 περίπου τόνουν, ἐκ τῶν ὑπαρχόντων ἀποθεμάτων. Ἀναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ὅτι κατὰ τὸν ἀμέσως προηγούμενον μῆνα, ἡ κατανάλωσις δὲν ὑπέρεβε τοὺς 1.600 τόνουν.

Αὐτὴ ἡ σταθερὴ διεύρυνσις τῆς κατανάλωσεως, χωρὶς νὰ ἔχῃ καταβλῆθη οὐδεμία συστηματικὴ προσπάθεια πρὸς τοῦτο — ἀλυσος φύχους, κοινοπρᾶξις τῶν ἑταῖριῶν διὰ τὴν διαθέσιν τῆς παραγωγῆς των — ἀποτελεῖ καὶ τὸν κύριον λόγον τῶν νέων ἐπενδύσεων εἰς τὸν κλάδον τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλείας. "Ηδη ἐνεκρίθη ἡ εἰσαγωγὴ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ 180.000 δολαρίων πρὸς ἐπαύξησιν τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου τῆς ἑταῖριας «Ζέφυρος», ἥτις ἡγόρασε δύο εἰσέτη ἀλιευτικά, μετασκευαζόμενα καταλλήλως ἐνταῦθα. "Εξ ἄλλου, ἡ Ἀγροτικὴ Τράπεζα ἔχοργησε δάνειον διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἔργων μετασκευῆς τοῦ ἀλιευτικοῦ «Ἀτλαντικὸς» τῆς ἑταῖριας Καρατζᾶ. Τέλος, ἐγνώσθη ὅτι ὅμιλος ἐνδιαφερομένων διαπραγματεύεται κατ' αὐτὰς τὴν ἀγορὰν καὶ τὴν μετασκευὴν εἰς ποντοπόρου ἀλιευτικόν, σκάφους δυναμένου νὰ μεταφέρῃ εἰς φυκτικούς χώρους 250 — 300 τ. ἀλιευμάτως.

Καὶ μία εἰσέτη πληροφορία, ἡ ὅποια συμπληρώνει τὴν αἰσιόδοξην εἰκόνα τῆς ἐλληνικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν κλάδον τῆς μεγάλης ἀλιείας: Τὸ νέον ἀλιευτικὸν «Ἐρυδίου III», ἡ τρίτη μονάς τῆς πρώτης ἑταῖριας, ἡ ὅποια ἐπεδόθη συστηματικῶς εἰς τὴν ἀλιείαν τοῦ ὕκεινου, ἀπέπλευσε πρὸ 15θεμέρου ἐξ Ἰταλίας, ὅπου μετεσκευάσθη. Ἐκτελεῖ τὴν πρώτην ἑξόρμησιν εἰς τὰ ἀλιπέδα τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς.

ΟΙ ΦΑΡΟΙ ΤΗΣ ΕΡΥΘΡΑΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

"Ἐπὶ δύο ἀκατοικήτων νησίδων τῆς Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, τῆς Abu Ail καὶ Gabal et Tair, ὑπάρχουν ἔγκατεστημένοι οἱ δύονυμοι δύο φάροι, ὃν τὴν συντήρησιν καὶ τάς ἐν γένει δαπάνας, ἔλλειψει κυριαρχικῆς ἐπὶ τῶν νησίδων τούτων ἔξουσίας Κράτους τινός, ἔχει ἀναλάβει ἡ Ἀγγλία. Αὐτὴ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου παγκοσμίου πολέμου, κατέλαβε τάυτας στρατιωτικῶς.

Πρὸ τοῦ πολέμου, οἱ νησίδες ἀνήκουν εἰς τὴν Ὀθωμανικὴν Αύτοκρατορίαν. Ἡ συνθήκη τῆς Λωζάνης ὥρισεν ὅτι, ἡ ἐπ' αὐτῶν κυριαρχία ἔχει καθεισθῆ διὰ μεταγενεστέρας διεθνοῦς συμφωνίας τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν. Τοιαύτη, δύον, συμφωνία δὲν ἔγενετο μέχρι σήμερον.

Μέρος τῶν δαπανῶν τῶν φάρων φέρει καὶ ἡ Ὀλλανδικὴ Κυβέρνησις, ἐνῷ ἡ Ἰταλία καὶ ἡ Γερμανία, αἵτινες συνεισέφερον ἐπί τι διάστημα, ἔπαισαν ἀπὸ τοῦ 1939 συνεισφέρουσατ.

"Ηδη ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις, βαρυνθεῖσα προφανῶς νὰ φέρῃ σχέδιον μόνη τὰς δαπανὰς αὐτάς, πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῆς διεθνοῦς ναυσιπλοΐας, ἐπιδιώκει τὴν σύναψιν διεθνεῖς συμφωνίας, διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετώπισιν τῶν βάσεων τοῦ κατὰ τὴν σημαίαν ποσοστοῦ διελέυσεων διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Τὸ θέμα τοῦτο ἥκθη εἰς τὸν IMCO κατὰ τὴν τελευταίαν Γενικὴν Συνέλευσιν του καὶ ἀπεφασίσθη, ὅπως ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον εἰδικῆς διπλωματικῆς διάσκεψεως, μετὰ προετοιμασίαν διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ. "Η πρωτοβουλία ἔπαντες καὶ τὴν σύναψιν διεθνεῖς συμφωνίας, διὰ τὴν ἀπὸ φανῆ ἐὰν οἱ φάροι οὗτοι εἶναι ἀναγκαῖοι, ἔγωμοδότησεν ὅτι, οὗτοι εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοΐαν.

ΤΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΝ ΤΟΥ "ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ NAYTOΥ",

Διὰ νὰ ἔσακολουθήσῃ νὰ λειτουργῇ εύρυθμως ὁ «Οίκος τοῦ Ναύτου», διὰ τὴν εὐχερή ἔξυπηρτήσιν τῶν χιλιάδων προστατευομένων του, ἐπιβάλλεται τὸ ταχύτερον νὰ αὔξηθῃ καὶ μάλιστα σημαντικῶς, τὸ πολιτικὸν προσωπικόν του.

Οἱ ὑπηρετούντες σήμερον εἰς τὸ ίδρυμα 41 διοικητικοὶ ὑπάλληλοι β' κατηγορίας καὶ 4 κλητῆρες, εἶναι ἀδύνατον νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς μίαν

τεραστίαν αὐξήσιν τῶν ὑποχρεώσεών του, σημειωθεῖσαν ἐντὸς τῆς τελευταίας ὀκταετίας. Εἰσηγούμενος εἰς τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ ίδρυματος τὴν πρόδηλην 15 τούλαχιστον νέων ὑπαλλήλων διευθυντῆς αὐτοῦ κ. Ταμπουρόλδος, ἀνέφερε μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ τὰ ἔξης στοιχεῖα, τὰ ὅποια παρέχουν τὸν βαθμὸν τῆς διευρύνσεως τῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, τόσον εἰς τὸ κέντρον δον καὶ εἰς τὴν ἐπαρχίαν, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη:

"Υπερδιπλασιάσθη ὁ ἀριθμὸς τῶν προστατευομένων τοῦ ίδρυματος κατὰ τὴν τελευταίαν ὀκταετίαν. Οὕτω, ἐνῷ τὸ 1953 ὑπῆρχον 11.820 βιολιάρια προστασίας εἰς τὸ κέντρον καὶ 3.164 εἰς τὴν ἐπαρχίαν, τὸ 1960 εἶχον ἐκδοθῆ 26.117 βιολιάρια εἰς τὸ κέντρον καὶ 16.766 εἰς τὴν ἐπαρχίαν.

Ηὑδηθή ὁ ἀριθμὸς τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὸ ίδρυμα ιστρῶν ἐκ 43 εἰς 110, μὲ αποτέλεσμα τὴν ἀνάλογην πρόσθετον ἀπασχόλησην τοῦ διοικητικοῦ προσωπικοῦ.

Ηὑδηθή ὁ ἀριθμὸς τῶν εἰς τὰς ἐπαρχίας παραρτημάτων εἰς 32, μὲ συνέπειαν τὴν ἀνάλογην ἀπόστασην τῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν παρακολούθησην καὶ τὸν ἐλεγχὸν τῆς λειτουργίας των.

"Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ διάστημα αὐτὸν ὁ «Οίκος τοῦ Ναύτου» περιέλαβε εἰς τὴν δραστηριότητά του τὴν καθ' ἔκστασον θέρος ἀποστολὴν τῶν παιδιῶν τῶν ναυτικῶν εἰς Ιόιας κατασκηνώσεις, ἐνῷ παραλλήλως ἀντεμπώπισεν σημαντικήν αὔξησιν τῆς ἐργασίας διὰ τὸν ἐλεγχὸν τῶν προσόντων τῶν δικαιουμένων προστασίας, ὡς καὶ διὰ τὴν στατιστικὴν παρακολούθησην τῆς νοσηρότητος τῶν ήσαφαλισμένων καὶ τῶν δαπανῶν τοῦ ίδρυματος.

Πέραν, δύμας, τῆς τοιαύτης διευρύνσεως τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», προβλέπεται διὰ τὸ ἐγγὺς μέλλον καὶ νέα ἐπιβάρυνσις τῶν ὑπηρεσιῶν του, διὰ τῆς ἀνάθεσεως εἰς αὐτὰς τῆς ἐπιδιοήσεως τῶν ἀνέργων ναυτικῶν καὶ διὰ τῆς διευρύνσεως τῆς προστασίας εἰς τὰς ἐπαρχίας.

Ἐίναι εὐόητον, ὅτι ἔνας τοιούτος φόρτος ἐργασίας δὲν δύναται πλέον νὰ ἀντιμετωπισθῇ, χωρὶς ἐπιπτώσεις εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ ίδρυματος καὶ εἰς τὴν ἔξυπηρτήσιν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των, ὑπὸ τοῦ ὑπάρχοντος σήμερον πολιτικοῦ προσωπικοῦ. Τὸ ίδρυματον Ναυτιλίας ἔτα πρέπει, ὡς ἔτη, διατηρούμενην πρόσθιαν σημείον, καὶ πατέρας τῶν δικαιουμένων προστασίας, πρόσθιον σημεῖον, πολιτικοῦ προσωπικοῦ.

"Ἔιστρυμα, διασκέψεις ἀπό τοῦ ίδρυματος, διὰ τὸν σκέλος δαπανῶν καὶ δραστηριότητας ἀκτεινομένην εἰς δλας σχεδὸν τὰς ναυτικὰς περιοχὰς τῆς χώρας, μεγάλης ἀναμφισθῆτης σπουδαιότητος διὰ τὴν ναυτικὴν μας οἰκογένειαν, ἔχει ἀνάγκην καὶ ἀπὸ ὑπαλλήλους μὲ καλὴν κατάρτισιν, τῶν ὑπόποιών σήμερον στερεῖται παντελῶς. Νομίζουμεν, ὅτι μεταξὺ τῶν προσλόφησμάνων θά πρέπει νὰ ὑπάρχουν καὶ πιτυχιούχοι ἀνωτάτων σχολῶν, ἔστω καὶ ἀν τούτῳ συνεπάγεται αὔξησην τῆς προβλεπομένης δαπάνης, ἔστω καὶ ἀν ἀντιδρούν, ὡς λέγεται, οἱ παλαιοὶ ὑπάλληλοι τοῦ ίδρυματος. Δὲν θά ἐπιτευχθῇ ἡ ὄρθολογιστικὴ δργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ἀνευ τῆς βοηθείας ἐπιστημονικῶν κατηρτισμῶν διοικητικῶν στελεχῶν.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

"Ο 'Ελληνικὸς Νηογνώμων διευρύνει συνεχῶς τὸ δίκτυον ἀντιπροσώπων του ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, ὥστε νὰ είναι εἰς θέσιν διὰ τούτων νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, οἱ ὅποιοι ἐπιθυμοῦν νὰ κατατάξουν τὰ πλοῖα των εἰς αὐτόν, ἡ καὶ δι' ἐπιθεωρήσεις γενικῶς πλοίων, ὅπουδήποτε καὶ ἀν εύρισκωνται. Τελευταίως ἔγένοντο οἱ ἀκόλουθοι διορισμοί:

Εἰς Μοντρέαλ τῶν κ.κ. G. T. R. Campbell & Company.

Εἰς Μοντερρίδεο & Μπουένος Αὔρες τῆς Εταιρίας Argo Shipping Agency Ltd.

"Ιδιαιτέρως πρέπει νὰ τονισθῇ, ὅτι ἐν 'Αγγλίᾳ ὁ 'Ελληνικὸς Νηογνώμων, πλὴν τῶν παλαιῶν του ἀντιπροσώπων κ.κ. 'Αδελφῶν 'Αντωναρπούλων ἐν Newcastle, οἱ ὅποιοι διαθέτουν ὡς ἐπιθεωρητὴν τὸν κ. T. B. Whitelaw, A. M. I. Mech., E. Consult. Engineer & Marine Surveyor, θιάρισε τελευταίως ἐν Λονδίνῳ τὴν 'Εταιρίαν Kronos Shipping Company Ltd., διευθυνμένην παρὰ τοὺς κ. Δ. Λαιμού, B.S.C., ὡς καὶ τὴν Maritime Technical Administration Ltd., διευθυνμένην παρὰ τὸν κ.κ. 'Αλ. Μιχοπούλου, ὑποναύαρχον μηχανικοῦ ἔ.ά. καὶ I. Πετροπούλου, διπλωματούχου ναυπηγοῦ, διὰ τοὺς λοιποὺς ἀγγλικούς λιμένας.

"Ἐτσι, εἰς μίαν χώραν εἰς τὴν διόπτην ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς μεγιστοῦν ἔχει δρᾶσιν καὶ πολλὰ συμφέροντα, διὰ τὸν Ελληνικὸς Νηογνώμων ἐφόρτισε νὰ διαθέτῃ πλήρη καὶ καλῶς συγκεκριμένην ἀντιπροσώπευσιν.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ 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 ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-142, 474-239

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ ΦΙΛΩΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑ

Χρηματοδοτήσεις ἐπισκευῶν καὶ συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων

Ἐμβάσματα

Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυτιλομένων 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.

ΔΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Ο ΠΛΟΥΣ ΤΩΝ "ΠΠΑΜΕΝΩΝ,,

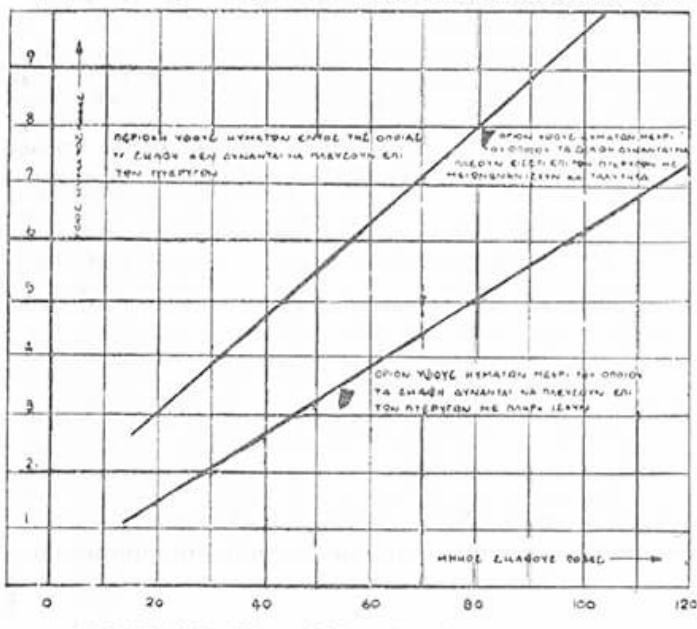
'Αγαπητέ κ. Διευθυντά,

Εις τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ἀπριλίου τρ. ἔτους τοῦ ἑγκρίτου περιοδικοῦ σας καὶ ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὰ ἵπτάμενα πλοῖα» δίδονται πληροφορίαι σχετικαὶ μὲ τοὺς κανονισμούς, τοὺς ὅποιους τὸ Ἰταλικὸν Ὑπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρόκειται νὰ θέσῃ ἐν ἴσχυι.

Πρὸς πλήρη ἐνημέρωσιν τῶν ἀναγνωστῶν σας ἐπιθυμῶ νὰ θέσω ὑπὸψιν σας ὡρισμένα στοιχεῖα, προκύπτοντα ἐκ τῶν βασικῶν ἀρχῶν πλεύσεως τῶν σκαφῶν τοιών.

1.— Δεδομένου, ὅτι ἡ θέσις τοῦ σκάφους σχετικῶς πρὸς τὴν θάλασσαν κατὰ τὸν πλοῦν εἰς ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα καθορίζεται ἀπὸ ὑδροδυναμικὰ δεδομένα καὶ ὅχι ὑδροστατικὰ τοιαῦτα, ὅπως εἰναι ἡ περίπτωσις τῶν ἄλλων πλοίων, ἐλαφρὸς κυματισμός, ὁ ὅποιος θὰ προέκλειε δυσάρεστον κλυδωνισμὸν εἰς σκάφον μικροῦ ἐκτοπίσματος, θεωρούμενος ὅτι, οὐδέλως θὰ ἐπηρεάζῃ τὰ ἵπτάμενα σκάφη.

2.— Τὸ μέγιστον ὑψος κύματος, τὸ ὅποιον δύναται νὰ προκαλέσῃ ἐνοχλητικὰ κτυπήματα εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ σκάφους ἔξαρτᾶται ἀπὸ



ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΑΦΡΟΔΙΑΦΩΝ ΕΠΙ ΤΟΝ ΚΥΜΑΤΟΝ

ΣΥΝΑΡΤΗΣΕΙ ΤΟΥ ΜΗΣΟΥΣ ΤΩΝ

τὸ μῆκος τοῦ πλοίου καὶ τὴν ταχύτητά του, ὡς δείκνυται ἀπὸ παρατημένον διάγραμμα.

Εἰς τὴν περίπτωσιν σκάφους τύπου PT50, τὸ ὑψος τοῦ κύματος μέχρι τοῦ ὅποιου δύναται νὰ πλεύσῃ μὲ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα εἶναι περίπου 5.5 ποδῶν.

Μὲ ἡλιττωμένην κάπως ταχύτητα, ἀλλ' εἰσέτι κινούμενον ἐπὶ τῶν πτερυγίων του τὸ σκάφος δύναται νὰ πλεύσῃ χωρὶς καταπόνησιν ἐν μέσῳ κυμάτων ὑψους μέχρι 8.5 ποδῶν.

Ἐάν ὁ κυματισμός εἴναι εἰσέτι ισχυρότερος τὸ «ἱπτάμενον σκάφος» δύναται νὰ μειώσῃ τὴν ταχύτητά του καὶ νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του, ὡς ὅλα τὰ κοινὰ σκάφη τοῦ αὐτοῦ ἐκτοπίσματος.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω προκύπτει, ὅτι τὰ σκάφη τὰ κινούμενα ἐπὶ πτερυγίων εἰναι, ὃν μὴ τὶ ἄλλο, περισσότερον εὔσταθη ἀπὸ τὰ κοινὰ σκάφη τοῦ ίδιου ἐκτοπίσματος. Οἱ ιταλικοὶ κανονισμοὶ σκοπὸν πιθανῶς ἔχουν νὰ προφυλάξουν τὰ σκάφη ἀπὸ ζημιάς εἰς τὸ σύστημα τῶν πτερυγίων, αἵτινες δυνατὸν νὰ προεκαλούντο ἀπὸ τυχὸν παράτολμον πλοϊσμον, ὁ ὅποιος θὰ ἀπέφευγε νὰ μειώσῃ τὴν ταχύτητα τοῦ σκάφους

παρὰ τὴν κακοκαιρίαν.

Προτού κλείσω τὸ παρὸν σημείωμα ἐπιθυμῶ νὰ προσθέσω, ὅτι εἰς τὸν Ἀργο - Σαρωνικὸν, ὑψος κύματος 3 — 4.5 ποδῶν δημιουργεῖται μόνον ἀπὸ νοτίους ἀνέμους, ἐντάσεως 6 τῆς κλίμακος Beaufort.

Μετὰ τιμῆς

'Αθῆναι, 24 'Απριλίου 1961

ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΚΑΛΔΗΣ

Σημείωση: Αἱ πληροφορίαι μας ἀρρύμεναι ἐξ ἐγκύρου πηγῆς συμφωνοῦν μὲ τὰς ἀνωτέρω ἀπόφεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας.

* * *

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Ἀπριλίου ἐ.ἔ. ὑπὸ τὴν ἐπικεφαλίδα «Τὰ ἵπτάμενα ἐν ὑπηρεσίᾳ» ἀναφέρετε τὸν κανονισμὸν διὰ τὰ ἀνωτέρω πλοῖα. 'Αναφερόμενος εἰς τὴν Ἰταλικὴν ἐγκύλιον 18ης 'Ιανουαρίου ἐ.ἔ. θὰ ηθελα νὰ παρατηρήσω τὰ ἔξι:

Ως σᾶς εἶναι γνωστόν, ἐκτὸς τῶν ἑπτακόντα πλοίων πλοίων τύπου PT30 καὶ PT50, ναυπηγούνται ἡδη τοῦ αὐτοῦ τύπου πλοῖα εἰς τὴν Ολλανδίαν, Ρωσίαν (τὰ ναυπηγούμενα εἰς Ρωσίαν εἶναι μόνον διὰ τὴν δρομοδόγησιν εἰς ρωσικούς λιμένας Βαλτικῆς καὶ πρὸς ιδίαν αὐτῶν — ρωσικὴν — χρήσιν. Δὲν πωλούνται εἰς ἄλλοδαπούς).

Ἐπίσης, ὑπάρχει ἔνα μεγάλο πρόγραμμα κατασκευῆς ἵπταμένων εἰς τὴν Ἀμερικὴν 300 ἐπιβατῶν, ταχύτητος 60 μιλίων, τὰ ὅποια θὰ χρησιμοποιηθοῦν μελλοντικῶς ἀπὸ τὰς ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῆς Β. Αμερικῆς διὰ Βερμούδων.

Εἰς τὸ κεφάλαιον Β' τοῦ κανονισμοῦ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Καιρικαὶ συνθῆκαι» θὰ ηθελα νὰ παρατηρήσω τὰ ἔξι:

Βαθμὸς ισχύος θαλάσσης 3 (θάλασσας δίλγον τεταραγμένη) δὲν εἶναι τῆς ίδιας ισχύος μὲ δύναμιν ἀνέμου 3, καθ' ὅτι ὁ μέγιστος βαθμὸς καταστάσεως θαλάσσης εἶναι δυνάμεως 8, ἐπομένως δύναμις 3 θαλάσσης ισοδυναμεῖ μὲ θάλασσαν λίαν τεταραγμένη, ἔχουσαν ὑψος κύματος ἀπὸ 5 ἔως 8 ποδάς. Ποιούντες μίαν σύγκρισιν μὲ τοὺς περιοδικοὺς ἀνέμους τῶν καλοκαιριῶν μηνῶν (μελτέμια) εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κάδου Ντόρο καὶ Β. Αιγαίου, εὑρέθη ὅτι, ἡ δύναμις θαλάσσης εἶναι βαθμοῦ 4.

Εἰς τὸν κανονισμὸν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Νησιογώμονος, ὃσον ἀφορᾷ τὴν ναυπιλοίσαν μὲ κακοκαιρίαν τῶν ἵπταμένων ἀναγράφει ὅτι, ἐπαφίεται εἰς τὴν κρίσιν τοῦ πλοιάρχου.

Λόγῳ τοῦ ὅτι διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὴν Ἐλλάδα θὰ δρομολογηθοῦν τὰ ἵπτάμενα πλοῖα ἡ πειδὴ δὲν εἶναι ἡ κανονισμὸς περὶ καιρικῶν συνθηκῶν ἵσως νὰ κάμη κακὴν ἐντύπωσιν εἰς τοὺς μὴ γνωρίζοντας ποίος ὁ βαθμὸς θαλάσσης καὶ ποίος ὁ βαθμὸς ἀέρου, διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀναφέρω, ὅτι ὑπάρχει μεγίστη διαφορά, διότι τὸ ἀνώτατον ὅριον δυνάμεως ἀέρος φθάνει σὲ βαθμὸ 12 μὲ 14, ἐνῷ τῆς θαλάσσης εἶναι 7 ἔως 8 ἔχοντας ὑψος κύματος 45 ποδῶν.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
διατελῶ φιλικώτατα

ΕΥΤΥΧΙΟΣ ΓΚΟΥΜΑΣ

Σημείωση: 'Ορθόταται αἱ παρατηρήσεις.
ΟΙ ΔΡΑΠΕΤΕΥΟΝΤΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ἀναφορικῶς μὲ τὰς δραπετεύσεις Ἐλλήνων ναυτικῶν εἰς τὴν Αύστραλιαν, ἃς μοὶ ἐπιτραπῇ νὰ σημειώσω τὰ ἀκόλουθα: «Οπως ἔξι ίδιας πειρας γνωρίζω καὶ ἀπὸ ὅσα ἔχω ἀκόνωσει ἀπὸ πλοιάρχους καὶ πράκτορας, δὲν ὑπάρχει ἐλληνικὸν πλοῖον, ἔξι δυσαν προσεγγίζουν εἰς λιμένας τῆς Αύστραλιας, ἀπὸ τὸ πότιον νὰ μὴ ἐδραπετεύσειν ἔνας σεβαστός ἀριθμός μελῶν τοῦ πληρώματος του. Πρόκειται περὶ νεαρῶν προσώπων, ποὺ ἀναχωροῦν ἔξι Ἐλλάδος ναυτολογούμενοι ἐπὶ φορτηγῶν, μὲ τὸν ἀντικειμενικὸν σκοπὸν νὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς Αύστραλιαν ἢ Καναδᾶν ἢ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Τὸ Τελείων τοῦ Φρημάντλ, διότε ἐποπτεύει τὰ τῆς «έμιγκρέσιον», μοῦ ἀνέφερε κατὰ τὴν ἑκάπετη διέλευσιν μου, ὅτι τὸ πλοῖον μου ἦτο τὸ πολυτελέστερον μὲ τρεῖς δραπετεύσεις ναυτικῶν, ἐνῷ λ.χ. ἀπὸ τὸ «Νικ. Πατέρας» εἶχε δηλωθῆ ἡ δραπετεύσις δέκα τριῶν μελῶν τοῦ πληρώματος του. Κατὰ τοὺς δύο κατάπλους τοῦ σκάφους μου εἰς τὴν Αύστραλιαν ἀνέφερα εἰς τὰς ἀρχάς, ὅτι νεαροὶ τινὲς τοῦ πληρώματός

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

21, TALAAT HARB STR.

P.O.B. 1746

PORT-SAID PORT-TEWFICK

(SUEZ)

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P.O.B. 55

CAIRO

RASHED STR.

P.O.B. 9

7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX,,

μου, έχοντες συγγενεῖς εἰς τὴν Αὐστραλίαν, εἶναι πιθανόν νὰ δραπετεύσουν καὶ ὅτι πρὸς ματαιώσιν ἔνος τοιούτου ἐνδεχομένου, είχον τὴν πρόθεσιν νὰ ἀπαγορεύσω τὴν ἔξοδον εἰς τοὺς ὑπόπτους καὶ νὰ τοὺς περιορίσω εἰς ἔνα βάλαμον, ὅπως γίνεται καὶ εἰς τὴν Ἀμερικήν.

Αἱ τοπικαὶ ἄρχαι μοῦ ἐδίλωσαν τότε, ὅτι δὲν ὑπάρχει κανεὶς νόμος ἀπαγορεύει τὴν ἔξοδον τῶν πληρωμάτων καὶ ὅτι, ἂν ἐγὼ τοὺς περιώριζα, δὲν θὰ είχον αἱ ἄρχαι καμμιαὶ ευθύνην, δι' ὃσα ἡτο δυνατόν νὰ συμβοῦν μὲ τὰ «Γιούνιον», ἀτινὰ ὑποστηρίζουν τοὺς ναυτικούς. Κατὰ τὴν ἀναχρόνησιν μου; ὅταν ἀνέφερα, ὅτι ἔχω τρεῖς δραπέτας, αἱ τοπικαὶ ἄρχαι μὲ ἡρώτησαν, ἔαν σοῦτοι είναι ύγιεις, εὔρωστοι, κατάληλοι διὰ στράτευσιν καὶ καλοὶ πρὸς δημιουργίαν οἰκογενεία! Οἱ ἑκάτη τοῦ πλοίου μου δραπετεύσαντες — πλήν ἔνος παρασύρθεντος — εἴχον ἀναχρόνησις ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα, μὲ τὴν ἀπόφασιν νὰ ἐγκατασταθῶν εἰς τὴν Αὐστραλίαν, ὅπου είχον συγγενεῖς. Πολὺ δὲ τοῦτο εἶναι ἐκεῖνοι, οἵτινες ναυτολογοῦνται μὲ σκοπὸν νὰ ἐργασθῶν ὡς ἐπαγγελματίαι ναυτικοί. Εἰς τὴν ἄρχην ἐπιδεικνύουν προθυμίαν καὶ ἐργατικότητα, ἀλλὰ μὲ τὴν πρώτην εύκαιριαν δραπετεύουν, διὰ νὰ μείνουν εἰς ἐκεῖνα τὰ μέρη, ὅπου ἔλπιζουν νὰ εύρουν συνεχῆ ἀπασχόλησιν καὶ ἀνέσεις.

Παρακαλῶ, βεβαιωθῆτε, ὅτι εἰς τὸ ὑπὸ πλοιορχίαν μου φορτηγὸν «Διαμαντῆς Πατέρας» ἐπικρατεῖ ἡ ἀμοιβαία ἀγάπη καὶ ὁ σεδασμὸς μεταξὺ ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων καὶ ὅπου ύφιστανται αὐτὰ τὰ αἰσθήματα, ἐκεὶ ὑπάρχει καὶ ὁ Θεός. Τὸ φαγῆτον είναι πλουσιοπάροχον εἰς ποσότητα καὶ ὀλικά, ἡ δὲ ἐργασία κανονική, ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς λογικῆς καὶ χωρὶς νὰ προκλή καμμιάν ὑπερκόπωσιν. Ἔγὼ προσωπικῶς ἔχω τὴν ἐντύπωσιν ὅτι ἡ ἀδειαστής διὰ τὸ μέλλον τῶν ὥθετον τοὺς νέους μας πρὸς τὰς ἔνας χώρας, εἰς τὰς ὁποῖας δραπετεύουν οὐχὶ ἐξ ἀφορμῆς δῆθεν τῶν θυσμενῶν ἐπὶ τῶν πλοίων μας συνθηκῶν διειδίσεως.

Λονδίνον, 14 Ἀπριλίου 1961

ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΑΡΝΑΣ

Πλοιάρχος δ)π «Διαμ. Πατέρας»

Σ.Π.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Αξεῖται νὰ ἐρευνηθῇ πῶς οἱ δραπετεύοντες νέοι — ἀσφαλῶς λευκοφυλλάδιται — ἐπιτυγχάνουν τὴν ἐντεύθεν ναυτολόγησιν. Κάτι οἱ ασφαλῶς θὰ ἐμφιλοχωρῆ. Τὰ μέσα ἢ καὶ τὸ χρυσίον; Πολλά λέγονται εἰς τὰ παραλιακά καφενεία του Πειραιῶς.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Κύριε Διευθυντά,

Ὑπηρετῶν ἐπὶ φορτηγού καὶ εὐρισκόμενος πρὸ καιροῦ εἰς Αὐστραλίαν ἀνέγνωσα εἰς τὰς ἑκεὶ τοπικὰς ἐφημερίδας ὅτι δρομολογεῖται προσεχῶς καὶ ἔπειρον σκάφος εἰς τὴν γραμμὴν Ἑλλάδος — Αὐστραλίας, τὸ «Αὔστραλις». Τὸ γεγονός τούτο είναι εύχαριστον διὰ πάντας Ἑλληνα καὶ ιδιαὶ διὰ τοὺς ἐν Αὐστραλίᾳ ὄμογενεῖς, οἵτινες καὶ θὰ ὀφεληθῶν ἐτῆς πυκνοτέρας συγκοινωνίας μὲ τὴν πατρίδα. Μὲ ἐμβάλλει,

ὅμως, εἰς σκέψεις ἔνα πρᾶγμα: Διατί ἐπὶ τόσα χρόνια οὐδεὶς ἀπεφάσιζε νὰ δρομολογήσῃ ἔνα ἐλληνικὸν πλοῖον εἰς τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας; Καὶ διατί τώρα, ὅποτε ὁ Οἰκός Χανδρῆ ἐδρομολόγησε τὸ καθόλα ἀφογὸν ὑπερωκεάνιον «Πατέρις» καὶ ἐντὸς ὅλιγου πικνώνει τὴν γραμμὴν μὲ δεύτερον καὶ νεώτερον τοῦ πρώτου λάίνερ, τὸ «Βρετανόν», σκέπτονται ἔτεροι νὰ προσθέσουν καὶ τρίτον, τὸ «Αὐστραλίς»;

Δὲν γνωρίζω, βεβαίως, ἂν θὰ δυνηθοῦν ὑπὲπεξέλθουν εἰς τὸν δριμύτατον συναγωνισμὸν τῆς «Κόνφερανς». Σκέπτομαι ὅμως, μήπως αὐτὴ ἡ αὐτὴ ἡ «Κόνφερανς», ἡ ὁποία οὐδέποτε εἶδε μὲ «καλὸ μάτι» τὴν γνωστὴν σημαίαν, ὑπεισερχομένη «εἰς τὸ τσιφλίκι» τῆς, κατέφυγεν εἰς τὴν γνωστὴν ἀρχὴν τοῦ «διάσιρει καὶ βασίλευε». Ισως, τὰ γεγονότα νὰ διεύσουν τὴν ἀποφίνη μου ταύτην. Ήμεῖς οἱ ναυτικοί, πάντως, αἰσθανόμεθα χαράν, διὰ νὰ ναυτιλία μας ἀποκτᾶνε νέα πλοῖα, μὲ ὑπερήφανον κυματίζουσαν εἰς αὐτά, ἀνὰ τὴν Υδρόγειον, τὴν Κυανόλευκον.

Μετὰ τιμῆς

ΕΜΜΑΝ. ΦΕΡΓΑΔΗΣ

(Υπ)ρχος μ)ς «Ματρόζος»

ΤΟ ΕΝΥΔΡΕΙΟΝ ΚΑΙ ΥΔΡΟΒΙΟΛΟΓΙΚΟΝ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ

Φίλες κ. Διευθυντά,

Πρό τοι μηνῶν, ἐπεσκέφθη τὴν Ἑλλάδα, κατ' ἐντολὴν τοῦ Κέντρου Παραγωγικότητος τῶν «Ηνωμένων Εθνῶν», ἐν συνεννοήσει μετὰ τοῦ ἐν Ἀθηναῖς παραρτήματος, ὁ Νορβηγὸς ἐπιστήμων κ. Rollesen, εἰδικός διὰ νὰ ἐνυδρεῖται, ἵνα μελετήσῃ ποια είναι ἡ κατάλληλος θέσης, διὰ τὴν ἐγκατάστασιν του «Ενυδρείου καὶ Ινστιτούτου Ερευνῶν» εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Πρωτευόσης. Ο Νορβηγὸς ἐπιστήμων, ἀφοῦ ἐξήτασε διὰ τὰ σημεῖα ὅπου — κατὰ τὴν γνώμην τοῦ — δύναται νὰ ἐγκατασταθῇ ἐπιτυχῶς ἔνα τοιούτον ίδρυμα, ὑπέβαλεν ἐγκαίρως τὴν ἔκθεσιν του. Τὸ περίεργον είναι, διὰ τοῦτο, πρὶν ἀκόμη φθάσῃ ὡς κ. Rollesen, ἡ ἐκλογὴ τῆς θέσεως είχε προεδριοθίη ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς εἰς τὸ Δέλτα τοῦ Π. Φαλήρου ἔναντι τοῦ Ιπποδρόμου, δύστε ὡς εἰδικός Νορβηγὸς δὲν ἔκαμε τίποτε ἄλλο, ἀπὸ τοῦ νὰ ἀποδεχθῇ τὴν ἔκλογην.

Οὐδεμία μέχρι τῆς στιγμῆς ἐδόθη πληροφορία ἐκ μέρους τῶν ἀρμοδίων, ὡς πρὸς τὴν ἔκθεσιν τοῦ Νορβηγοῦ ἐπιστήμονος καὶ τὴν ληφθεῖσαν ἐπὶ τῆς μελέτης του ἀπόφασιν, μολονότι ἐπέρασαν ἔκποτε τέσσαρες περίπου μῆνες. Η ὑπόθεσις προσέκρουσεν — ὡς παρασκηνιακῶς ἐλέχθη — εἰς τὸ ζήτημα τῆς συστάσεως τοῦ «Ενυδρείου καὶ τοῦ Υδροβιολογικού Ινστιτούτου καὶ τὴν δημιουργίαθεσίαν μεταξὺ τῶν δύο ὄργανων ἀμιλλαν — προστριβήν, ποιοῖς ἐκ τῶν δύο θὰ διοική καὶ θὰ ἐλέγχῃ τὸ νέον αὐτὸν ίδρυμα. Ως γνωστόν, τὸ «Υδροβιολογικόν Ινστιτούτον» ὑπάγεται εἰς τὴν Ακαδημίαν Αθηνῶν, τὸ δὲ «Ενυδρεῖον, κατὰ τὴν ὁρ

ΤΟΤΟΘΕΤΗΣΑΤΕ 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.

βόδιον φοράν τών πραγμάτων, δέον νά υπαχθῇ εἰς τὴν Διεύθυνσιν 'Αλείας, τοῦ 'Υπουργείου Βιομηχανίας. Πῶς λοιπὸν θὰ πραγματοποιήθῃ ἡ συγχώνευσις καὶ θὰ ἐπακολουθήσῃ μίστη στενή συνεργασία; Εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, περιπλέκονται αἱ ἀπόφεις τῶν ἐνδιφερομένων.

'Η μὲν 'Ακαδημία 'Αθηνῶν θέλει νὰ κρατήσῃ τὸ 'Υδροθ. 'Ινστιτούτον τὸ ὄποιον ἐδημοιόργησαν ἔξι ὑπάρχης καὶ ἐλέγχει ἐπὶ δεκαπενταετίαν, ἡ δὲ Διεύθυνσις 'Αλείας, λόγῳ ἀρμοδιότητος, πρέπει νὰ ἀναλάβῃ τὸ 'Ενυδρεῖον. 'Εάν πραγματοποιηθῇ ἡ συγχώνευσις, πρέπει ὁ ἔνας ἐκ τῶν ὡς ἄνω ὄργανισμῶν νὰ υπαχθῇ εἰς τὸν ἄλλον, καὶ νὰ ὑπάρχῃ ἔνιασια διοικησίς. 'Εάν δὲν ἐπιτευχθῇ μία συμφωνία τὸ ταχύτερον, ἡ ὑπόθεσις ἔτα τὸ ἀποτελαθῆ. 'Υπάρχει, ἐνδεχομένων, καὶ τρίτος μηνός, διατίς θὰ ἤμεντο νὰ διεκδικήσῃ τὴν ἐπὶ τοῦ νέου ιδρύματος ἐποπτείαν. Εἶναι η 'Ωκεανογραφ.κ.η. 'Εταιρία. Πλὴν ἡ δράστις τῆς εἶναι μᾶλλον περιωρισμένη καὶ ἐμφανίζεται ὡς ἴδιωτικῆς πρωτοβουλίας προσπάθεια.

Κατὰ γενικόν κανόνα, εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς χώρας, ὅπου ὑπάρχουν 'Ενυδρεῖα, ἔκει στεγάζεται καὶ τὸ 'Υδροβιολογικὸν 'Ινστιτούτον. Τοῦτο εἶναι εὐνόητον, διότι τὸ 'Ενυδρεῖον εἶναι οὕτω πως διαρρυθμισμένον, ἐκ θεμελίων, ὥστε νὰ διοικήτη χώρων καταληλούν διὰ τὸ ἐπιστημονικὸν ἔργαστηριον, 'Υδροβιολογικὸν 'Ινστιτούτον ἢ σταθμόν, Ιχθυολογικὸν μουσεῖον, βιδλιοθήκην, χημείον κ.τ.λ. "Ἀλλωστε, η καθ' ὅλου ἔννοια καὶ ὑπαρξίας τοῦ 'Ενυδρείου εἰναι τὰ φάρια, τὰ ὄποια εἶναι ἐκτεθειμένα μέσα εἰς τὰ ύπαλινες βιτρίνες μὲν νερό, γιὰ νὰ τὰ βλέπῃ δόκιμος. 'Η δὲ ίχθυοις τοιαὶ πανίς δὲν ἐξετάζεται, μελετᾶται, καὶ κατανέμεται ἀπὸ οἰονδηπότε, ἀλλὰ εἶναι ἔργον τοῦ ἐπιστήμονος, τοῦ ίχθυολόγου, τοῦ θροβιολόγου, τοῦ σοφοῦ ὕδεανολόγου, τοῦ ἐμπειρογνώμονος, ποὺ εἰδικῶς κατηρτίσθη ἐπὶ τοῦ ἐναλίου πλούτου. Οὕτω πως ἐμφανίζεται μέχρι τῆς στιγμῆς ἡ κατάστασις.

* * *

Εἰς τὸ σημείωμά μου τῆς Ιης Φεδρουαρίου ἐ.ἔ. ὑπὸ τὸν τίτλον «ΕΝΥΔΡΕΙΟΝ — AQUARIUM», ἀναφέρομενος εἰς τὸ ὑπὸ ἀνέγερσιν παρὰ τὸ Δέλτα τοῦ Π. Φαλήρου 'Ενυδρεῖον καὶ ἀπαριθμῶν τὰς ὑπερόγκους δαπάνας τὰς ὄποιας ἡ δημιουργία ἐνὸς τοιούτου ιδρύματος συνεπάγεται, διὰ νὰ προσδώσω εἰς τὸ θέμα μου μεγαλυτέραν ἔμφασιν, ἔγραψα καὶ δίλιγα τινὰ διὰ μίαν παρεμφερή προσπάθειαν, ἀφορῶνταν τὸ 'Υδροβιολογικὸν 'Ινστιτούτον. Παραθλητίζων καὶ συγκρίνων τὰς γενικάς δαπάνας, προσέξεσα, διὸ τελευταῖον τούτο, λόγω ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΥΣΧΕΡΕΙΩΝ ἀκριδῶς, εὐρέθη ἐπανειλημένων εἰς πολὺ δύσκολον θέσιν, ὥστε νὰ διασκόψῃ κατά περιόδους τὴν λειτουργίαν του.

'Ἐν συνεχείᾳ δημικρίνισα, διτὶ τὰ ιδρύματα αὐτὰ — 'Ινστιτούτα ἀποκαλούνται ἡ 'Υδροβιολογικοὶ Σταθμοὶ εἴτε ἐπιστημονικὰ ἔργαστηρια — ἐδημοιουργήθησαν εἰς χώρας δὲν ὑπῆρχεν ηδη ὄργανων ἀλλείας, μὲ πλουσίαν μάλιστα παραγωγὴν ίχθυών, ἥπτις νὰ δύναται νὰ βοηθήσῃ καὶ νὰ καλύψῃ ἐνδεχομένως εἰς πολὺ δύσκολον θέσιν τοῦ θαλάσσης, διότι μεγάλης δαπάνης των κόσμων, ἐτόνισα, διποὺ, μὴ ὑπαρχούσης ὄργανων μένης ἀλείας — ὅπως εἰς τὴν 'Ελλάδα ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον — νὰ ἔχῃ δημιουργηθῆ δῶλως αἰφνίδιως ἔνας παρόμοιος ὄργανος, μὲ ἀξιώσεις νὰ ὄργανωσῃ οὗτος τὴν ἀλείαν καὶ ἔκει ποὺ δὲν ὑπῆρχεν ἀξιά λόγου ίχθυοπαραγωγῆ, νὰ ἔχῃ αὐτῇ πολλαπλασιασθῆ, χάρις εἰς τὴν ἐπέμβασιν του.

Διετύπωσα, ὡσαύτως, τὴν δογματικὴν ἀρχήν, διτὶ ἡ ἀλεία δύναται νὰ ὑπάρχῃ καὶ νὰ πρασχῇ παντοῦ δίχως 'Υδροβιολογικὰ 'Ινστιτούτα. Τοιούτα, δῆμος, ιδρύματα, οὐδὲλως δύνανται νὰ ἐπιζήσουν ἔκει διποὺ δὲν ὑπάρχει ἀλλευτικὴ βιομηχανία σημαντική, πρὸ παντὸς δὲ ἔκει, διποὺ δὲν διατίθενται διὰ τὴν συντήρησιν καὶ λειτουργίαν των ἐπαρκῆ ΟΙ-

ΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΣΑ. Παραδειγματικά ζωντανὸν τὸ παρ' ἡμῖν 'Υδροβιολογικὸν 'Ινστιτούτον, τὸ διποὺ, παρὰ τὴν ἔξι ὑπαρχῆς γενναίων ἀμερικανικὴν βοηθειαν, τὴν ἔκ μέρους τοῦ 'Υπουργείου Παιδείας ἐπιχερήγησιν, τὰς δωρεάς, τοὺς ἐράνους καὶ τὴν πολύπλευρον οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν, δὲν ἤδυνθη νὰ συντηρηθῇ. Αὐτὸ δημαίνει διτὶ, ἡ ὄργανωσις, συντήρησις καὶ λειτουργία ἐνὸς 'Υδροβιολογικοῦ 'Ινστιτούτου, συνεπάγονται τεραστίας δαπάνας, αἱ διποὺ εἰκότερων δέον νὰ ἔξευρεθοῦν!

Αὐτὰ λοιπὸν ποὺ ἔγραψα διὰ τὸ 'Υδροθ. 'Ινστιτούτον καὶ τὰς δαπάνας του, ισχύουν κατὰ μείζονα λόγον καὶ διὰ τὸ 'Ευνυδρεῖον, τοῦ διποὺ αἱ δαπάναι εἰναι εἰναι πενταπλάσιαι, ἀν δοχι περισσότεραι. 'Εδῶ λοιπὸν γεννάται ἔνα ἐρώτημα: Ποιοὶ διτὶ εἰναι οἱ πόροι τοῦ νέου ιδρύματος, κατόπιν τῆς συμπήξεως τῶν δύο ὄργανισμῶν; 'Εκ τῶν μέχρι τῆς στιγμῆς δεδομένων, τὸ μὲν E.Y. 'Ινστιτούτον δὲν ἔχει οἰκονομικὴν εὐρωστίαν καὶ παρὰ τὴν εὐγενὴ προσπάθειαν καὶ τὰς θυσίας τῶν θυμόντων, δυσκόλως ἀντιμετωπίζει τὰς δαπάνας του, τὸ δὲ 'Ευνυδρεῖον, θὰ χρηματοδοτηθῇ ὡς ἐλέχθη — ὑπὸ τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς. 'Αλλὰ μέχρι ποιοὶ δρόμοι; 'Εκτὸς πλέον ἐάν διτὶ λοιπήσιαν ἀναλάβῃ τὴν καθ' διποὺ καταβολὴν τῶν διὰ τὴν συντήρησιν καὶ λειτουργίαν ἔξδων, τοῦθ' ὅπερ ἀπίθανον!

* * *

'Ἐκ τῶν ὡς ἄνω ἐν συντομίᾳ ἐκτεθείων συνάγεται τὸ συμπέρασμα διτὶ, ἔαν τὸν προτέρων δὲν ἐδασφαλισθῶν τὰ διὰ τὴν ὑπαρξίαν ἐνὸς τοιούτου ιδρύματος ἔξεδα, εἴτε διτὶ ἐπησίας ἐπιχορηγήσεως ὑπὸ τῆς Πολιτείας, εἴτε διὰ παγίου εισοδήματος ἀπὸ οἰανδήποτε πλευράν, ἡ ὑπόθεσις εἶναι ἔτον προτέρων καταδικασμένη. 'Οταν ἀναλογισθῇ κανεὶς τὸ προσωπικὸν ποὺ χρειάζεται ἔνα 'Ενυδρεῖον διὰ νὰ λειτουργήσῃ μὲ διποὺ τοὺς κανόνας τῆς ἐπιστήμης, τοὺς διὰ θάλασσας τούτους μέσα εἰς τὸν θεραπευτικὸν παρατηρητῶν - ἐποπτῶν, τοὺς τεχνικούς, τοὺς ἡλεκτρολόγους, τοὺς μηχανικούς, τοὺς ἐπιθεωρητάς, τοὺς γραμματεῖς καὶ τὴν στρατιάν του κατωτέρου προσωπικοῦ, τότε θα σηματίσῃ μίαν ιδέαν τί στοιχίζει κάθε μῆνα ἔνα 'Ενυδρεῖον.

'Αλλὰ δὲν εἶναι μόνον τὰ ἔξεδα, ποὺ θὰ προκύψουν ἀπὸ τὴν συγχώνευσιν τῶν δύο ὄργανων μῶν. Εἶναι καὶ κάτι ἀλλὰ ἀλλὰ εἴσα τούτους θέρεργα. Εἶναι αἱ δαπάναι διὰ τὰς θρογγαρικὰς καὶ ὕδεανογραφικὰς ἐρεύνας. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτου πρέπει τὸ 'Ιδρυμα νὰ ἔχῃ εἰς τὴν διάθεσίν του εἰδικὸν σκάφος, τελείως ἐξωπλισμένον καὶ καταλλήλως ἐπηνδρωμένον δι' ἐπιστημονικὰς ἐρεύνας ἀνὰ τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὕδεανογράφους. Καὶ θέλεται νὰ μάθετε ποιοὶ εἶναι αἱ μηνιαῖς δαπάναι ἐνὸς τοιούτου πλοίου, μὲ τοὺς μετριώτερους ὑπολογισμούς, βάσει τῶν γνωστῶν δαπανῶν ξένων παρομοίων σκαφῶν; (Μισθωτροφοδοσία, N.A.T., καύσιμα, ἀσφάλιστρα, συντήρησις, ἐφόδια, ἐπιστημονικά ἔργαλεια κ.τ.λ.), τούτου λάχιστον 60.000 δρχ. τὸν μῆνα, ἀν δοχι περισσότερα.

'Απὸ ἔνα εἰδικὸ δελτίο, πληροφορούμαι, διτὶ αἱ δαπάναι συντήρησεως δι' ἔνα 'Ενυδρεῖον — 'Υδροθ. Σταθμὸ μαζί, κυμαίνονται μεταξὺ 80 — 120.000 δολαρίων ἐπησίων. 'Εὰν εἰς αὐτὰ προστεθῶν καὶ αἱ δαπάναι τοῦ πλοίου ἐρεύνων, τότε δόλοκληρῶνει κανεὶς τὰς γενικὰς ἔξεδα τοῦ νέου ιδρύματος. Τὰ παραδειγματα δὲν λείπουν, ὑπάρχουν εἰς τὴν Εύρωπην πλεύστα δοσα θαυμάσιας 'Ενυδρεῖα, ἀπὸ τὰ διποὺ εἶναι εὔκολο νὰ πάρωμεν τὰς δαπάνας των καὶ νὰ καθοδηγηθῶμεν. Φοδούμαι, δῆμος, διτὶ διεθνοσιακὸν πόρον περισσότερον, διαπούτερον τοῦ πολεμού, βάσει τῶν γνωστῶν δαπανῶν ξένων παρομοίων σκαφῶν; (Μισθωτροφοδοσία, N.A.T., καύσιμα, ἀσφάλιστρα, συντήρησις, ἐφόδια, ἐπιστημονικά ἔργαλεια κ.τ.λ.), τούτου λάχιστον 60.000 δρχ. τὸν μῆνα, ἀν δοχι περισσότερα.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Πειραιεύς, 24 Απριλίου 1961
ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

ΔΙΠ "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 (Λήμνου).

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

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

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

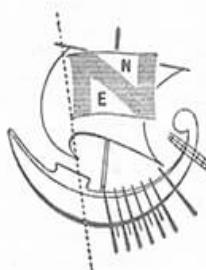
Δ)Π "ΚΑΡΑΞΙΚΑΚΗΣ,"

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

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ, ΒΑΘΥ.

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/το: 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.

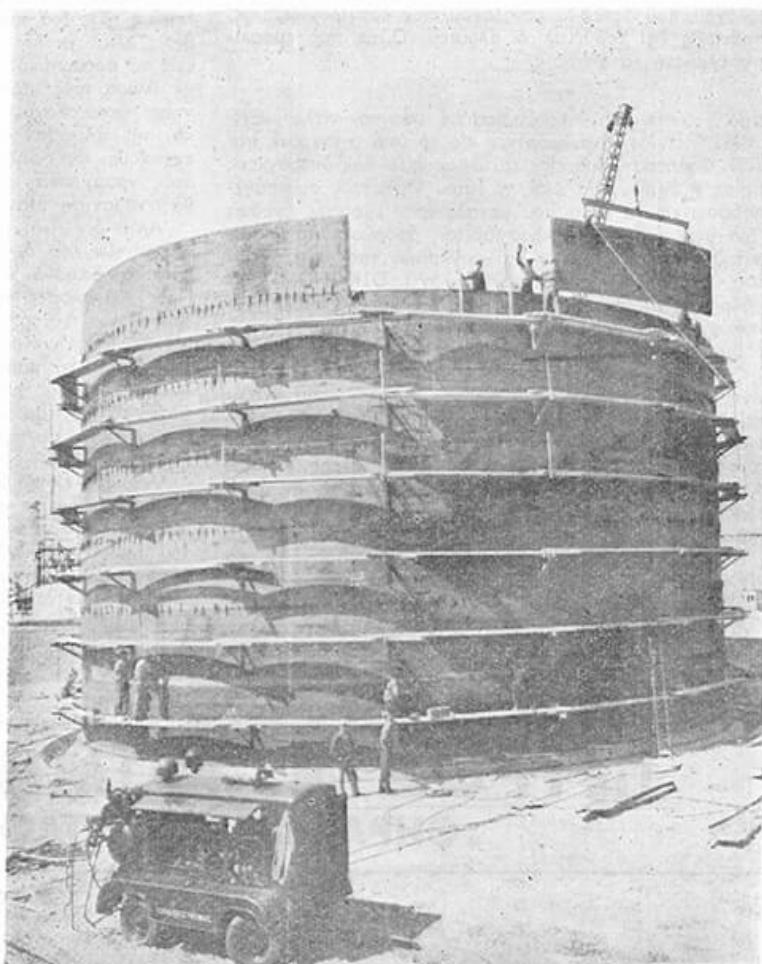
39 EAST, 51st STREET

NEW YORK 22, N.Y.

Tel.: MUrray Hill 8-7070

Cables: TROCEANIC

Telex: NEWYORK 4042



ΔΕΣΑΜΕΝΗ ΦΩΤΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 5.400 κ.μ., Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΟΠΟΙΑΣ ΑΝΕΤΕΘΗ ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛ. ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΕΩΣ.



Τά "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,, Α.Ε. συνεχίζοντα παράδοσιν χιλιάδων έτών, κατασκευάζουν τώρα είς τάς συγχρονισμένας έγκαταστάσεις των πλοϊα μέχρι 32.000 τόννων, συμβάλλοντα ούτω είς τήν άναπτυξιν τής έδνικής μας οικονομίας και δημιουργούντα τάς βάσεις διά τήν άναβίωσιν είς τήν χώραν μας τής "ΝΑΥΠΗΓΙΑΣ,, μιᾶς τέχνης κατ' έξοχήν 'Ελληνικής.

ΕΙΣ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ ΤΗΣ ΠΡΑΞΕΩΣ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΤΑ ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΓΕΦΥΡΑΣ

ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΑΠΟΝΟΜΗ ΤΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

'Η κατωτέρω δημοσιευμένη απόφασις είναι ή πρώτη έκδιδομένη, βάσει της υπ' άριθ. 10 της 10ης Φεβρουαρίου Πράξεως του 'Υπουργικού Συμβουλίου. Καὶ ἄλλαι ἐν συνεχείᾳ θὰ ἐπακολουθήσουν. 'Ολαι θὰ ἀναφέρωνται εἰς τὴν τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως καὶ τῆς ρυθμίσεως ὠρισμένων καρίων ζητημάτων περὶ τὴν ἀπόνομήν τῶν διπλωμάτων.

Δὲν χρειάζεται νὰ ἐνδιειστρίψωμεν ἐπὶ τῆς ἀνολαμβανομένης ἥδη ριζικῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ ὅλου προβλήματος διὰ τὴν ἐπάρκειαν καὶ τὴν πληρεστέραν κατάρτισιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ο χρόνος, ὁ ἀμέσως προσεχής, καὶ καταδεῖξη τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ἔργου. 'Ἐχομεν, μόνον νὰ τονίσωμεν, ὅτι ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν, οὐδὲ τὸ πρόσφατον, ἀντεμετωπίσθη μὲ τόσην ἀποφασιστικότητα τὸ μέγα αὐτὸν πρόβλημα τῆς ἐκταίδευσεως, τὸ μεγαλύτερον τοῦ 'Εμπορικού μας Ναυτικού. 'Αρμόζει ὁ ἔπαινος διὰ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν πρωτοβουλίαν ἀπὸ μέρους του κ. 'Ανδριανοπούλου καὶ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου.

'Ἐν Πειραιεῖ τῇ 21 Ἀπριλίου 1961

ΘΕΜΑ: Περὶ τῶν ειδικῶν προσόντων τῶν ὑποψήφιων πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος Κλάδου Προσωπικοῦ Καταστρώματος, τοῦ παρ' ἔκστοτον τῶν ἀποδεικτικῶν τούτων παρεχόμενου δικαιώματος ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων καὶ τρόπου χαρακτηρισμοῦ εἰδικοτήτων τινῶν τοῦ Κλάδου Προσωπικοῦ Καταστρώματος.

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Σ

'Ἐκοντες υπ' ὅψιν: α) Τὴν υπ' ἄριθ. 16 ἀπὸ 10 Φεβρουαρίου 1961 Πρᾶξην τοῦ 'Υπουργικού Συμβουλίου «περὶ τροποποίησεως τοῦ υπ' ἄριθ. 2689/1953 Κ.Ν.Δ. «περὶ διπλώματων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν ικανότητος, τοῦ παρ' ἔκστοτον τῶν ἀποδεικτικῶν τούτων παρεχόμενου δικαιώματος ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων καὶ τρόπου χαρακτηρισμοῦ εἰδικοτήτων τινῶν τοῦ Κλάδου Προσωπικοῦ Ναυτικού,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΜΕΝ

'Οριζομεν, ὡς κάτωθι τὰ διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος Κλάδου Προσωπικοῦ Καταστρώματος ἀπαιτούμενα εἰδικά προσόντα, τὸ παρ' ἔκστοτον τῶν ἀποδεικτικῶν τούτων παρεχόμενον δικαιόματα ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων καὶ τὰ τοῦ τρόπου χαρακτηρισμοῦ εἰδικοτήτων τινῶν τοῦ Κλάδου Προσωπικοῦ Καταστρώματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ Ι

ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ

1.- ΔΙΠΛΩΜΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Α' ΤΑΞΕΩΣ

Τριετής μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Πλοιάρχου Β' τάξεως θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ιδιότητα Πλοιάρχου ή 'Αξιωματικοῦ Καταστρώματος ἐπὶ πλοίων 500 τούλαχιστον κ.ο.χ. ἐκ τῆς όποιας ἐν ἑτοῖς ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνω τῶν 2.000 κόρων καὶ ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

2.- ΔΙΠΛΩΜΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Β' ΤΑΞΕΩΣ

Διετής μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ιδιότητα Πλοιάρχου ή 'Αξιωματικοῦ Καταστρώματος ἐπὶ πλοίων 300 τούλαχιστον κ.ο.χ., ἐκ τῆς όποιας ἐν ἑτοῖς ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνω τῶν 1.000 κόρων καὶ ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

3.- ΔΙΠΛΩΜΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ Γ' ΤΑΞΕΩΣ

Τριετής θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα ἐπὶ πλοίων 50 τούλαχιστον κ.ο.χ. ἐκ τῆς όποιας τριετής ἐπὶ πλοίων ἀνω τῶν 150 κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος, ἀποδεικτικῶν Δημοσίου Γυμνασίου ή Δημοσίας 'Εμπορικῆς Σχολῆς καὶ ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

4.- ΔΙΠΛΩΜΑ ΠΡΑΚΤΙΚΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

α) 'Ἐξετής θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου Κυβερνήτου Α' τάξεως ἢ ὀκταετῆς τοιαύτη μετά τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου Ναυλάρχου, διανυθείσα ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν πεντακόντα (50) κόρων, ἐξ ἣς τετραετῆς τούλαχιστον ὑπὸ ιδιότητα Κυβερνήτου πλοίων ἀνω τῶν εἰκοσι πέντε (25) κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος.

β) 'Ἀπολυτήριον Δημοτικοῦ Σχολείου.

γ) 'Ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

5.- ΠΤΥΧΙΟΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΥ Α' ΤΑΞΕΩΣ

α) 'Ἐξετής συνολική θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα ἐξ ἣς: 1) τριετής ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος οὐχὶ κατωτέρας τῶν εἰκοσι πέντε (25) κόρων οὐδὲ μείζονος τῶν πεντακόντων (50), ἢ 2) τριετής διανυθείσα, μετά τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου Κυβερνήτου Β' τάξεως ὑπὸ ιδιότητα Κυβερνήτου ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χω-

ριποτικότητος ἀνωτέρας τῶν 25 κόρων.

β) 'Ἀπολυτήριον Δημοτικοῦ Σχολείου.

γ) 'Ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

6.- ΠΤΥΧΙΟΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΥ Β' ΤΑΞΕΩΣ

α) Τριετής θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα ἐπὶ πλοίων καὶ ικανότητος πεντακόντων (500) κόρων ἢ διετῆς τοιαύτη διανυθείσα μετά τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου Κυβερνήτου Γ' τάξεως ὑπὸ ιδιότητα Κυβερνήτου.

β) 'Ἀπολυτήριον Δημοτικοῦ Σχολείου.

γ) 'Ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

7.- ΠΤΥΧΙΟΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΥ Γ' ΤΑΞΕΩΣ

'Ἐξετής θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα ἐπὶ τετραετής τοιαύτη ἐπὶ πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 5 - 500 κόρων.

8.- ΠΤΥΧΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

α) Τριετής θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα ἐπὶ πλοίων καὶ ικανότητος πεντακόντων (500) κόρων.

β) 'Ἀπολυτήριον Δημοτικοῦ Σχολείου.

γ) 'Ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

9.- ΠΤΥΧΙΟΝ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΥ ΡΥΜΟΥΛΚΟΝ

α) Τριετής θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα ἐπὶ πλούσικῶν καὶ ναυαγωσατικῶν καὶ ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

β) 'Ἀπολυτήριον Δημοτικοῦ Σχολείου.

10.- ΑΔΕΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΤΟΥ ΘΑΛΑΜΗΓΟΥ

'Ἐπιτυχῆς δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

11.- ΑΔΕΙΑ ΝΑΥΤΟΥ

Διετής θαλασσία ὑπηρεσία ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα.

'Ο χρόνος αὐτὸς περιορίζεται εἰς τὸ ημέριο διανούσατο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙ

ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1.- Οι ἀπόφοιτοι τῶν ἐν Ἐλλάδι λειτουργουσῶν Δημοσίων Σχολῶν Πλοιάρχων Ε.Ν. συμπληρώντες 24 μηνον θαλασσία ὑπηρεσίαν ὑπὸ ναυτικήν εἰδικότητα λαμβάνουσι τὴν αἵτησι των, ἀνευ ἔξετάσεων διπλώμα Πλοιάρχου Γ' τάξεως.

2.- 'Η κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον 24 μηνον θαλασσία δέοντα νὰ διανυθῇ κατὰ τὸ ημέριο τούλαχιστον ὑπὸ ιδιότητα Δοκίμου Πλοιάρχου, τῆς τῶν ὑπολόγων 12 μηνῶν ἐπιτρεπόμενην νὰ διανυθῇ καὶ ὑπὸ ἔτερον τινὰ ναυτικήν εἰδικότητα. 'Απὸ ἀπόφεως καπηγορίας πλοίων αὐτῷ δέοντα νὰ διανυθῇ ἐπὶ πλοίων ἀνω τῶν 500 κ.ο.χ. ἐκτελούντων ταξείδια ποντοπολίας ὡς τοιούτων νοούμενων τῶν ταξείδων Ἐνέδινου, Ἀνατολικῆς καὶ Δυτικῆς Μεσογείου καὶ Ἐρυθρᾶς θαλάσσης. 'Η ἐπὶ ἐπιβατηγών πλοίων ἀκτοπλοίας τούλαχιστον 600 κ.ο.χ. ύπηρεσία οὐ πολογίζεται μόνον μέχρι 6 μηνῶν.

3.- Αἱ ἀποφοιτοί εξετασίει τῶν μαθητῶν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Πλοιάρχων Ε.Ν. ἐνέργειαν ἔντος τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου ἔκαστου ἔτους, ἐνώπιον 'Ἐπιτροπῆς συγκροτουμένης ύπὸ τοῦ 'Υπουργοῦ κατὰ τὰς διατάξεις περὶ συγκροτούσας ἔξεταστον 'Ἐπιτροπῶν πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως εἰς ἣν δύνανται νὰ μετέχωσιν ὡς Εἰδοκοί 'Ἐξετασία οἱ διδάσκοντες τὸ ηπόλετον μάθημα Καθηγηταί, τῶν μαθητῶν ἐξεταζούμενων ἐφ' διλοκλήρου τῆς θαλάσσης τοῦ ηπείρου τούλαχιστον 600 κ.ο.χ. ύπηρεσίαν.

4.- Αἱ διατάξεις τῆς παρούσας κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς παρούσας κατὰ καπηγορίαν πλοίων χρόνος θαλασσίας ύπηρεσίας, μειοῦται ἀναλόγως προκειμένου περὶ ἀποφοιτών τῶν ἐν Ελλάδι Δημοσίων Σχολῶν Πλοιάρχων Ε.Ν. κατὰ τὸ ἐν τρίτον.

5.- 'Ο διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως ἀπαιτούμενος κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφων 3 τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς παρούσας κατὰ καπηγορίαν πλοίων χρόνος θαλασσίας ύπηρεσίας, μειοῦται ἀναλόγως προκειμένου περὶ ἀποφοιτών τῶν ἐν Ελλάδι λειτουργούντων Δημοσίων Ναυτικῶν Γυμνασίων κατὰ τὸ ἐν τέταρτον.

6.- Κάτοχοι Διπλώματος Πλοιάρχου πάσοντας τάξεως (masterfirst mate second mate of foreign going ships) 'Αγγλίας - 'Ηνωμένων Πολιτειῶν 'Αμερικῆς καὶ Νορβηγίας, κεκτημένοι τὰ κατὰ τὸ ἀρθρον 3 τοῦ Ν.Δ. 2689/1953 γενικά προσόντα πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ναυτικῆς ικανότητος καὶ συμπληρώντες τὴν κατὰ τὰς διατάξεις τῶν παραγράφων 1 καὶ 2 τοῦ Κεφαλαίου Ι τῆς παρούσας ἀπόφασεως παραγράφων 2, δύνανται ὅπως προσέλθωσιν εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν ἀντιστοίχου ταξείδως 'Ελληνικοῦ Διπλώματος Πλοιάρχου.

7.- Λιμενικοί 'Υπαξιωματικοί ἐν ἐνεργείᾳ κεκτημένοι διετῆς θαλασσίας ύπηρεσίων λαμβάνουσι ὀνειρόδρομον δύνανται νὰ ἔχῃ διανυθείσαν πτυχίον Κυβερνήτου Γ' τάξεως. 'Η θαλασσία ἐπὶ ώρας διανυθείσαν πτυχίον Κυβερνήτου Γ' τάξεως διετῆς θαλασσίας ύπηρεσίων λαμβάνουσι ὀνειρόδρομον δύνανται νὰ ἔχῃ διανυθείσαν πτυχίον Κυβερνήτου Γ' τάξεως.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

)) NIGHT : 412905

ζεώς των είτε έπι μηχανοκινήτων πλωτών μέσων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

8.— 'Εξαιρετικῶς καὶ μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1962, ὁ ἀπαιτούμενος κατά τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 3 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς παρούσης κατὰ κατηγορίαν πλοίων, χρόνος θαλασσίας ὑπηρεσίας, μειοῦται διὰ τοὺς ἐπί Δημοσίων Γυμνασίων ἢ Δημοσίων 'Εμπορικῶν Σχολῶν προερχομένους, κατὰ ἐν ἔξαμπλον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III

ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΟΝ ΠΑΡ' ΕΚΑΣΤΟΥ ΤΩΝ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΟΜΑΤΟΣ, ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΝ

1.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Πλοιάρχου A' τάξεως, δύνανται νὰ κυθερώνω πλοία πάσος χωρητικόπτος.

2.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Πλοιάρχου B' τάξεως, δικαιούνται νὰ ναυτολογοῦνται ὡς 'Υποπλοιάρχοι ἐπὶ παντὸς πλοίου ἢ νὰ κυθερώνω φορτηγά μὲν πλοία μέχρι 1.000 κόρων ὅλικῆς χωρητικόπτος, ἐπιβατηγά δὲ μέχρι 500 κ.ο.χ.

3.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως ἢ Πρακτικοῦ Πλοιάρχου δικαιοῦνται νὰ ναυτολογοῦνται ὡς 'Ανθυποπλοιάρχοι ἐπὶ παντὸς πλοίου, ὡς 'Υποπλοιάρχοι ἐπὶ πλοίων μέχρι 1.000 κόρων ὅλικῆς χωρητικόπτος ἢ νὰ κυθερώνω φορτηγά μὲν πλοία μέχρι 500 κ.ο.χ., ἐπιβατηγά δὲ μέχρι 250 κόρων ὅλικῆς χωρητικόπτος.

4.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Πλοιάρχου Α' τάξεως δικαιοῦνται νὰ ναυτολογοῦνται ὡς 'Υποπλοιάρχοι ἢ 'Ανθυποπλοιάρχοι ἐπὶ πλοίων μέχρι 500 κ.ο.χ., ὡς Ναύκληροι ἐπὶ παντὸς πλοίου, ἢ νὰ κυθερώνω φορτηγά μὲν πλοία μέχρι 300, ἐπιβατηγά δὲ μέχρις 150 κόρων ὅλικῆς χωρητικόπτος.

5.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Πλοιάρχου Β' τάξεως δικαιοῦνται νὰ ναυτολογοῦνται ὡς Ναύκληροι ἐπὶ πλοίων μέχρι 500 κ.ο.χ., νὰ κυθερώνω φορτηγά μὲν πλοία μέχρις 150, ἐπιβατηγά δὲ μέχρις 75 κόρων ὅλικῆς χωρητικόπτος.

6.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Πλοιάρχου Γ' τάξεως δικαιοῦνται νὰ κυθερώνω φορτηγά μὲν πλοία μέχρις 25, ἐπιβατηγά δὲ μέχρι 15 κόρων ὅλικῆς χωρητικόπτος.

7.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Ναυκλήρου δικαιοῦνται νὰ ναυτολογοῦνται ὡς Ναυκλήροι ἐπὶ παντὸς πλοίου ἢ νὰ κυθερώνω φορτηγά μὲν πλοία μέχρις 150, ἐπιβατηγά δὲ μέχρις 75 κόρων ὅλικῆς χωρητικόπτος.

8.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Κυθερήτου ρυμουλκῶν δικαιοῦνται νὰ κυθερώνω ρυμουλκά, ἔργαδόμενα ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς ρυμουλκικάς ἔργαδις ἐντὸς τῶν λιμένων τοῦ Κράτους καὶ μέχρι τῶν γειτονικῶν ὄρμων τῆς περιοχῆς αὐτῶν.

9.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος Κυθερήτου ιδιωτικῆς θαλαμηγοῦ, δύνανται νὰ κυθερώνων ιδιοκτητοῦν θαλαμηγὸν πλοίον, ἐφ' δύον ἢ χωρητικόπτος του δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 25 κόρων, προορίζεται δὲ καὶ χρησιμοποιεῖται τοῦτο ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον διὰ ταξίδια ἀναψυχῆς ἢ θαλάσσιον ἀθλητισμόν.

10.— Οἱ ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος θαλασσίας ναύτου δικαιοῦνται νὰ ναυτολογῶνται ὡς ναύται ἐπὶ παντὸς πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV

ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΥ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΟΝ ΤΙΝΟΝ, ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΚΑΤΑΣΤΡΟΜΑΤΟΣ

1.— "Ινα ναυτολογούμενας εἰς προθλεπομένας κατά τὰς κειμένας περὶ συνθέσεως πληρωμάτων 'Ελληνικῶν πλοίων θέσεις Δοκίμου Πλοιάρχου ἢ Συλλογροῦ δύον νὰ είναι προσκόντως χαρακτηρισμένος.

2.— 'Αρμοδία 'Υπηρεσία διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν τινὸς ὡς Δοκίμου Πλοιάρχου είναι τὸ Τμῆμα 'Αποδεικτικῶν Ναυτικῆς 'Ικανότητος (Δ.Ε.Ζον), διὰ δὲ τὸν χαρακτηρισμὸν Συλλογροῦ τὸ Γ.Ε.Ν.Ε.

3.— "Ινα χαρακτηρισθῆ τις ὡς Δοκίμος Πλοιάρχος ἀπαιτεῖται:

Α) Διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν Δημοσίων Σχολῶν Πλοιάρχων Ε.Ν.: Διπλώμα Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρχων Ε.Ν. ἢ σχετικὸν πιστοποιητικὸν τοῖς οίκειας Σχολῆς.

Β) Διὰ τοὺς ἀποφοίτους τῶν Γυμνασίων:

α) 'Απολυτήριον Δημοσίου Γυμνασίου ἢ Δημοσίας 'Εμπορικῆς Σχολῆς ἢ Δημοσίου Ναυτικοῦ Γυμνασίου.

β) 'Εποια θαλασσία υπηρεσία υπό ναυτικὴν εἰδικότητα ἐπὶ πλοίων χωρητικόπτος ὀλικῆς ἀνωτέρας τῶν 50 κόρων, πιστοποιουμένην κατὰ τὰ κεκανονισμένα υπὸ τῆς 'Υπηρεσίας Μητρώων Ναυτικῶν. Προκειμένου περὶ ἀποφοίτου Δημοσίων Γυμνασίων, ὡς δῶν ἐποία θαλάσσια υπηρεσία, μειοῦται εἰς ἔξαμπλον τοιαύτην.

4.— Χαρακτηρισμὸς ναυτικοῦ ἢ μαθητευομένου ναυτικοῦ, ὡς Συλλογροῦ δύνανται νὰ λάβῃ χώρων ἐφ' δύον ὃ αἰτῶν τὸν χαρακτηρισμὸν πληροῦ τὰς προϋποθέσεις μιᾶς τῶν κατωτέρων ἀναφερομένων περιπτώσεων.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ Α'

α) Δεκαοκτάμηνος υπηρεσία ναυπηγούχου λουργοῦ εἰς ναυπηγούχου λουργεία, βεβαιουμένην διὰ πιστοποιητικοῦ τοῦ οίκειου ἔργοδότου δε-

όντως τεθεωρημένου παρὰ τοῦ 'Επιειδωροῦ 'Εργασίας ἢ τῆς ἀρμοδίας 'Αστυνομικῆς 'Αρχῆς τὸ περιεκδόμενον τοῦ δότου ἐξακριβοῦται διὰ τοῦ ἐλέγχου τοῦ βιβλιαρίου ΙΚΑ ἐξ οὗ νὰ ἀποδεικνύεται ἢ καταβολὴ τῶν εἰσφορῶν, καὶ

β) Τρίμηνος θαλασσία υπηρεσία υπὸ ιδιότητα Ναύτου ή Ναυτόπαιδος.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ Β'

Διδεκάμηνος υπηρεσία ἐπὶ πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ, Β.Ν., υπὸ τὴν εἰδικότητα Συλλογροῦ βεβαιουμένην διὰ πιστοποιητικοῦ τῆς ἀρμοδίας 'Υ.Π.Π.Τ.Ω.Α.)ΓΕΝ.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ Γ'

Διετῆς υπηρεσία Συλλογροῦ ἐπὶ 'Ελληνικῶν ἢ ξένων πλοίων βεβαιουμένην προσκόντων.

ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΣ Δ'

α) Ευδόκιμος ἀποφοίτης ἐκ Συλλογροῦ βεβαιουμένην την πιστοποιητικοῦ τῆς Ανεγνωρισμένων 'Επαγγελματικῶν Σχολῶν βεβαιουμένην διὰ πιστοποιητικοῦ τῆς οίκειας Σχολῆς, καὶ

β) Τρίμηνος θαλασσία υπηρεσία υπὸ εἰδικότητα Ναύτου ή Ναυτόπαιδος.

"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
TELEPHONE 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

φείον διοικήσεως της ίχθυοσκάλας.

Τό κρηπίδωμα τών ύπερωκεανών, τό όποιον κατεσκευάσθη ηδη είς τήν βορειοανατολικήν πλευράν τού βορείου προλιμένος, έχει συνυλικὸν έκταμα 200 μ. και βάθους μέχρι 15 μ., θά δυνηθῇ δὲ νὰ χρησιμοποιηθῇ, υπὸ ώρισμένας ἐπιφυλάξεις, μετὰ διετίαν περίπου. Διότι ύπολειπεται εἰσέτι ή συμπλήρωσις τοῦ ἔργου κατὰ τὴν πρόσχωσιν τῆς ἐντεύθεν τοῦ κρηπίδωματος ἐπιφανείας διὰ κισσήρεως, ώς καὶ ή ἀνέγερσις ἐπ' αὐτοῦ κτιριακῶν ἔγκαταστάσεων διὰ τὴν ὑποδοχὴν τῶν ἐπιβατῶν. Τό Λιμενικὸν Ταμείον, υπολογίζει, διὰ διὰ τοῦ ἔργου αὐτοῦ θὰ ἐπιτυχήσεται ή πλεύρισις τῶν ύπερωκεανών εἰς τὰς Πάτρας, ἀτινα παραμένουν σήμερον ἐπ' ἀγύρῳ. Παρὰ ταῦτα, διατυπούνται ή ἀποψίς, διὰ καὶ μετὰ τὴν πλήρη ἀποπεράτωσιν καὶ συμπλήρωσιν τοῦ ἐλόγῳ κρηπίδωματος, δὲν θά είναι δυνατὴ ή εὔχερής χρησιμοποίησις του. Καὶ τοῦτο διότι στερεῖται ἐπαρκοῦς προστασίας ἀπὸ τὰς ἀντίξους καιρικὰς συνθήκας. 'Απαιτεῖται κατ' ἀρχὴν ή ἐπέκτασις κατὰ 200 μ. τοῦ παλαιοῦ κυματοθραύστου καὶ ή κατασκευὴ ἑτέρου, διὰ τὴν ὑποδοχὴν τῶν ἐπιβατῶν τῶν πορθμείων, πέριξ τοῦ κεκλιμένου ἐπιπέδου τῆς προσγειαλώσεως των, ώς καὶ ή διαμόρφωσις τοῦ καλουμένου κρηπίδωματος 10, μετοξὺ τῶν προβλητῶν 'Αστιγγος καὶ 'Αγ. Νικολάου, διὰ τὴν παραδολὴν ἐπιβατηγῶν, κυρίως, πλοίων.

Εἰς τὰς ἀμέσους προστατικὰς διὰ τὴν τεχνικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν, δύναται νὰ περιληφθῇ, χωρὶς πάντως νὰ ἔχῃ προγραμματισθῆναι εἰσέτι, ή κατασκευὴ ἔγκαταστάσεων Ἑράσα, διὰ τὴν ὑποδοχὴν τῶν ἐπιβατῶν τῶν πορθμείων, πέριξ τοῦ κεκλιμένου ἐπιπέδου τῆς προσγειαλώσεως των, ώς καὶ ή διαμόρφωσις τοῦ καλουμένου κρηπίδωματος 10, μετοξὺ τῶν προβλητῶν 'Αστιγγος καὶ 'Αγ. Νικολάου, διὰ τὴν παραδολὴν ἐπιβατηγῶν, κυρίως, πλοίων.

Τά ἔργα ταῦτα, εἶναι δύσον τὰ μὲν συμπληρωθόν, τὰ δὲ ἀποτελεσθοῦν ἐντὸς μᾶς διετίας. Θὰ συμβάλουν βεδοίων εἰς τὴν λιμενικὴν ἀνάπτυξιν τῶν Πατρῶν, δὲν θὰ ἔξασφαλίσουν, δημοσίας, τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν δλοκλήρου τῆς ἐκ τῆς Δυτικῆς Εύρωπης κινήσεως. Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τοῦτο, ἀπαιτεῖται ή πλήρης καὶ ριζικὴ ἀναμορφωσις τοῦ λιμένος. Χρειάζονται, συγκεκριμένων νέας, πολλαὶ καὶ μεγάλαι προβλήται, ρυμουλκὰ διὰ τὸν ἐλλιμενισμὸν τῶν ύπερωκεανών, ἔγκαταστάσεις Ἑράσα παρέρχουσαν ἀνετὸν ὑποδοχὴν εἰς τοὺς ἐπιβάτας. Μόνον οὕτω θὰ δυνηθοῦν αἱ Πάτραι νὰ ἀξιοποίησουν ὥληρας τὴν γεωγραφικὴν τῶν θέσιν, μὲ ἀποτέλεσμα τοχέων νὰ ἀπαιτηθοῦν καὶ ἄλλα, ἐνδεχομένως, πορθμεῖα διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῆς θαλασσίστας λεωφόρου 'Ιταλίας — 'Ελλάδος, ἐνῷ πολλὰ ύπερωκεανικά Ιταλικά, ἀγγλικά καὶ ἐλληνικά, νὰ ἔχουν ώς ἀφετηρίουν ἡ ὁμαλή μάρκη τῆς ιταλικής προσεγγίστων των, τὸν πελοποννησιακὸν αὐτὸν λιμένα. Δέον νὰ σημειωθῇ, οτι Ιταλικαὶ ἔταιριαι ἔχουν ἐνδιαφερθῆ κατὰ καιρούς διὰ τὴν προσεγγίστων καὶ ἄλλων ύπερωκεανών των, ἐκτὸς τοῦ «Σατούμνια», καὶ τοῦ «Βουλκάνια», εἰς τὸν λιμένον τῶν Πατρῶν, ώς καὶ ἀγγλικαὶ, τῶν όποιων τὰ πλοῖα προσεγγίζουν εἰς τὴν Πύλον. 'Εξ ἄλλου, ή ιδικὴ μας «Χόδη Λάιν», ἐνδέχεται νὰ ὅρισῃ ώς ἀφετηρίουν ὀρισμένων δρομολογίων τῶν ύπερωκεανών τὰς Πάτρας, πιθανός δὲ έκει νὰ προσεγγίζῃ εἰς τινὰς περιπτώσεις καὶ τὸ «Βασιλισσα Φρειδερίκη».

Συμπέρασμα: Εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν θὰ πρέπει νὰ ἀποτελεσθοῦν συντόμως, ἔργα τὰ όποια θὰ μεταβάλλουν ριζικῶς τὴν μορφὴν του καὶ

θὰ αὐξήσουν εἰς τὸ πολλαπλάσιον τὰς δυνατότητας ὑποδοχῆς πλοίων, ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων. Ἐπιβάλλεται ούτος νὰ είναι εἰς θέσιν κατὰ τὰ προσεχῆ μάλιστα ἔτη, νὰ ἐκμεταλλευθῇ πλήρως τὰς τεραστίας δυνατότητας ἔξελιξεως, αἱ όποιαι σήμερον προδιαγράφονται.

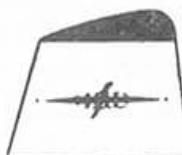
ΘΑΡΡΑΛΕΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΣ

Τὰ ἔργα αὐτὰ πρέπει νὰ είναι πράγματα μακράς πνοῆς καὶ εύρυτερας τοῦ μέλλοντος αἱ τάμιες πολιτικές. Νὰ ἀφορούν τόσον τὸν λιμένα σύνον καὶ τὰ μετόπισθεν αὐτοῦ, τὴν κυρίως πόλιν. Νὰ προγραμματισθοῦν ὑπὸ τοῦ Κράτους, νὰ χρηματοδοτηθοῦν καὶ νὰ ἀκτελεσθοῦν παρ' αὐτοῦ. 'Η ἔξελιξις τῶν Πατρῶν κατὰ τρόπον ὥστε νὰ ἀποτελέσῃ τὴν Πύλον τῆς Ἑλλάδος ἐκ τῆς Δυτικῆς Εύρωπης, ἀποτελεῖ προοπτικὴν ὑπερβασιανῶν κατὰ πολὺ τὰς δυνατότητας τόσον τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου, σδον καὶ τῶν ἄλλων τοπικῶν ἀρχῶν. 'Απαιτεῖ νομοθετικὰ μέτρα καὶ τεράστια κεφάλαια. Πρέπει νὰ πραγματοποιηθοῦν ἀπαλλοτρίωσεις, νὰ μεταφερθοῦν σιδηροδρομικοὶ σταθμοί, νὰ διασταλῇ κατὰ ἔνα τρόπον, τὸ κέντρον τῆς πόλεως, ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος, νὰ ἀνεγρέθωσιν ἔνοδοσχεῖα (αὐτὴν τὴν στιγμὴν δύσι τὰς δυνατότητας τῶν Πατρῶν είναι πλήρη), νὰ ἔργωσισθῇ παραλιακὴ γραμμὴ τῆς πόλεως καὶ βεβαιώνται νὰ κατασκευασθῶν νέαι προβλῆται, ἐπιβατικοὶ σταθμοί, ἀπόθηκαι διὰ τὸν ἐμπορικὸν λιμένα, δστις καὶ νὰ ἔξοπλισθῇ μὲ σύγχρονα τεχνικά μέσα.

'Εὰν βεβαίως ή Κυβέρνησις νιοθετήσῃ ἔνα τοιούτον πρόγραμμα ἀναμορφώσεως τῶν Πατρῶν, ή ἔξελιξις των εἰς μεγάλον ἐπιβατικὸν λιμένα καὶ εἰς σπουδαίον τουριστικὸν κόμβον διὰ τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον καὶ κυψέλην βιομηχανικῆς δραστηριότηος εύρυτερας, θὰ είναι ὑπόθεσις οἵτινας μόνον ἔτῶν. 'Αλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀντίθετον περίπτωσιν, τὴν πλέον πιθανὴν ἄλλωστε, καθ' ἥν θὰ ἀφεθῇ ή πόλις νὰ ἀντιμετωπίσῃ μὲ τοὺς ιδιοκόλατες σταθερά, ἐστω καὶ βραδεῖα. 'Εφεξῆς ή πόλις αὐτὴ τὴν προδικότεται σταθερά, καὶ βραδεῖα. 'Εφεξῆς ή πόλις αὐτὴ τὴν προσεκτικάτητα της, θὰ ἀπολαμβάνεται ἀπὸ τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν μορφὴν της έσεσις. Ή αὐτὴ ἀναδικύνεται ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ πρόδρομον προσλαμβάνει τὸ πρόδρομον 'Ελλάδα τουριστικὸν ρεύμα καὶ ή συνδεσίς της μὲ τὴν Κοινὴν 'Αγοράν. Θὰ ἔχῃ τὸ καλύτερον μέλλον ἔξ οὖλων τῶν λιμένων τῆς 'Ελλάδος, μηδὲ καὶ αὐτοῦ τοῦ Πειραιῶς ἔξαιρεσμένου.

Πράγματα, οιδίποτε περαιτέρω ἀνάπτυξις τῶν Πατρῶν θὰ πραγματοποιήσηται καὶ εἰς βάρος τοῦ πρώτου ἐλληνικοῦ λιμένος. Κάποιαν ἀνάσχεσιν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ πειρατικοῦ λιμένος, κυρίως τὴν ἐπιβατικήν, θὰ ἀποτελῇ ὁ λιμὴν αὐτὸς τῆς Δυτικῆς 'Ελλάδος, δστις διπλανήποτε θὰ συνθέτῃ ἔντος οἵτινας μὲ τὸ κέντρον καὶ τὴν ὑπόλοιπον ένδοχωράων, μὲ διδικούν δικτύων ταχείας προσπλάσεως.

Εύχομεθα, πάντως, τὴν καλὴν ἔξελιξιν τῶν Πατρῶν. Πρέπει — συμφέρον γενικῶτερον είναι — ή 'Επορχία νὰ προοδεύσῃ. Καὶ ή περιοχὴ τῶν Πατρῶν συγκεντρώνει δλας τὰς προϋποθέσεις τῆς ἀποδοτικῆς ἐνίσχυσεως. 'Η γεωγραφικὴ θέσις τοῦ λιμένος είναι προνομιούχος διὰ τὴν ἔκ της Δύσεως κίνησιν. 'Η ἔγκαταστασις βιομηχανιῶν εὐχερής καὶ συμφέρουσα. Τὸ χίντερλαντ τοῦ λιμένος ἀρκετὰ εύρυν καὶ ή ἐπικοινωνία μὲ τὴν πρωτεύουσαν ταχείατη, μετὰ τὸ κατασκευαζόμενον δικτύον. Μία πρόχειρος ἐπισκόπησις τῶν ζητημάτων τοῦ λιμένος, μᾶς ἐπιτρέπει τὰ ἀνωτέρω συμπεράσματα.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ %

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ - 30 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτη 14.00

3, 17, 31 Μαΐου, 14 καὶ 28 Ιουνίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΣΟΝ - BHRYTTON

ΠΟΡΤ ΣΑΓΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτη 11.00

7 καὶ 24 Μαΐου, 7 καὶ 21 Ιουνίου

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

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

Άκτη Μιαούλη 27, Πειραιεὺς, Τηλέφωνα 474.492-473.960 ώς
καὶ εἰς ἄπαντα τὰ γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Τουρισμοῦ

ΕΝΩ Η ΚΡΙΣΙΣ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ...

**ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΤΟΝΝΑΖ
ΣΤΑΘΕΡΑ Η ΑΥΓΗΣΙΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ**

Θέλομεν μὲ πᾶσαν δυνατήν συντομίαν νὰ παράσχωμεν μίαν εἰκόνα τοῦ διεθνούς ναυτιλιακοῦ προβλήματος καὶ τῶν ἔξελίζεων, αἵτινες κατά τὸ 1960 ἐσήμερωθησαν εἰς αὐτό. Κατανόντος οὕτω πληρεστέραν θάτι ἀποκτήσωμεν τῆς δυσκόλου θέσεως, ὑπὸ τὴν ὁπίον τελεῖ εἰσέτι ἡ παγκόσμιος ναυτιλία. 'Ολίγοι ἀφιθοί καὶ ὥρισμέναι διαπιστώσεις χρειάζονται. Αὗτοι καὶ καταδεικνύουν τάξ διεθνεῖς πλευράς τῆς δῆλης ὑποθέσεως.

Ως πρώτων παράγοντα άναφέρομεν τὸν κρατοῦντα συναγωνισμὸν μεταξὺ τῶν πλοίων διαφόρων κατηγοριῶν καὶ προσορισμοῦ. Ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος ἀποτελεῖται κατὰ 40% ἀπὸ λάινερς, 35% ἀπὸ δεξιαμενόπλοιας καὶ 25% ἀπὸ κοινὰ τράμπης ἡ ἄλλα ειδικῶν μεταφορῶν φορτηγᾶ. Ὑπὸ δύμαλος περιστάσεις ἔκαστη τῶν κατηγοριῶν τούτων ἀπασχολεῖται ἀπεκλειστικῶς εἰς τὸν ἴδιον αὐτῆς μεταφορικὸν τομέα. Σήμερον, ὅμως, εἰς περίσσον κρίσεως, δὲν συμβαίνει τὸ αὐτό. Κατὰ γενικὸν κανύνα, αἱ τοικτικαὶ γραμμαὶ δὲν ὑπερέβησαν τὰ δρια ἔκεινα, ἀτίνα θὰ ἥπειλουν νὰ διαταράξουν τὴν ἰσορροπίαν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος. Τὰ τράμπη ἐξ ἄλλου, εἰναι ὑποχρεωμένα νὰ ἀποκρούσουν σοθαρόπιον κινδύνου ἐπιθέσεως ἐκ μέρους τῶν δεξιαμενο-πλοίων. Αὐτά, ἐπιδίδονται ἀπὸ διετίας εἰς μεταφοράς δημητριακῶν καὶ δημητιούργειται τοιουτορόπιως ἀλυσίσις ἀντιδράσεων ἐκ τῶν ὅποιών βε-βεῖαις ζημιώνονται οἱ ἐφοπλισταί. Δύναται νὰ λεχθῇ, δῆτι δῆλοι εἰναι δύματα τῆς ὑφισταμένης περιστείας χωρητικότητος, ἢτις διαπιστώνται εἰς τὸν τομέα τῶν τράμπης, δύσον καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν πετρελαίου.

Ο «έπερος» παράγων άναφέρεται εις τά συστήματα «διακρίσεως σημαίας». Έπι μοκρά έτη αι θαλάσσιαι μεταφοραι ἀπέτελουν κοινὸν τῶν ναυσιβίων λάσιν ἄγαδον, ἔξαιρεσι μόνον τῆς ἀκτοπλοΐας, ἥτις ἐκασταχοῦ ἀφεύλαλσετο διὰ τὰ θέντικὰ πλοίαι ἑκάστης χώρας. Από τίνος, ουδαές, χρόνου, δι κοινὸν αὐτὸς ὅγκος τῶν θαλασσίων μεταφορῶν παρουσιάζεται λίγον μειωμένως, διότι μερικαὶ χῶραι ἀπεφάσισαν γά διαφυλάξου ὑπὲρ τῆς ίδιας των σημαίας ποσοστὸν τι δόλονέ αύξανόμενον, τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ αὐτῶν ἐμπορίου. Δὲν είναι δυνατὸν νὰ ὑπολογισθῇ τὸ ποσόν τῶν εἰς τόνους ἐμπροσθέτων, ὅπερ καθ' ἕκαστον ἔτος χανεται διὰ τοὺς ἐκ παραδόσεως ἀπό θαλάσσης μεταφορεῖς, εἰναι διώμας βέβαιον, δι τι ποσοστὸν 12% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος δύνανται νὰ τιτλοφοροῦν ὡς «τοννᾶλε εὔκολια».

Η διά των διακρίσεων δημιουργούμενη «εκλειστή» άγορά, άποτελεί τό σημαντικώτερον μεταπολεμικόν γεγονός. Ο έφοπλιστής εύρισκεται έν αδυναμίᾳ νά ἀντιδράσῃ. Απόκειται μάλλον εἰς τὰ κράτη, δύοπας προ-έξους εἰς μέτρα, διά νά ἀποφύγουν τὸν άθεμίτον, οὐτώς εἰπεν, συναγωγούμενον κατά τῶν ἐμπορικῶν τῶν στόλων, οἵτινες ἀνεπιτύχθησαν δύοπομονητικῶν καὶ μακροχρονίων προσπαθειῶν τῶν ναυτιλλομένων τῶν. Ή ἔνδειξις τοῦ νέου οὐτού γεγονότος, δηλαδὴ τῆς «διακρίσεως σημαια-ας», κατέστη ἐμφανεστέρα, κατόπιν τῆς προσφάτου ἀντιδράσεως τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας καὶ τοῦ Διεθνοῦς Ναυ-τικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Σύστασις ἦδη ἐγένετο πρὸς τὴν βρετανικὴν κυ-βέρνησιν, που λόση τὰ κατάλληλα μέτρα κατὰ τῶν ἐν λόγῳ «διακρί-σεων απαιτίας»

Ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν ἡδη λεχθέντων, ἔχομεν δύο σημαντικά γεγονότα σημειώθεντά κατά τὸ 1960. Τὸ πρώτον ἔγκειται εἰς τὴν ληφθεῖσαν τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον ἀπόφασιν τῆς Διοίκησεως Διεθνοῦς Συνεργασίας, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, δῆπας ἐφεξῆς αἱ ἐκ μέρους τῶν ὑποσυνπολιτών χώρων πραγματοποιούμεναι ἄγοραι ἀγάθων μὴ γίνωνται εἰς τὰς 19 χώρας τὰς θεωρουμένας, ὡς οἰκονομικῶς ισχυράς καὶ δῆπας τὸ εὐνεγέτημα τῆς χρηματοδοτήσεως τοῦ ναύλου παρέχεται μόνον διὰ τὰς ἐκτελουμένας μεταφοράς παρὰ σκαφῶν ὑπὸ ἀμερικανικήν σημαίαν. Οὕτω, αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτικαὶ χώραι, αἵτινες ἀκριδῶς ἀνήκουν εἰς τὴν ὁμάδα τῶν 19 χωρῶν, τιμωροῦνται διττῶς.

Τό δεύτερον γεγονός αναφέρεται εἰς τὸν ἐπαναπατρισμὸν κατὰ τὸ 1960 σκαφῶν 3.000.000 τόνων καὶ ἄνω, ἀτίνα ὑψώσαν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν. Ή κίνησις αὐτὴ διαπιστώνει δῆ, ἀπό τη πρακτικής πλευρᾶς, τὸ μόνον μέσον κατοπλεμήσεως τῶν «σημαῖῶν εὔκολίᾳς» ἔγκειται εἰς τὴν ἑξαφάλιστην ὥρισμένων διευκολύνσεων καὶ εἰς τάς ἐκ παραδόσεως ναυτικὰ σημαῖας.

Εις τὴν ἀλληλουχίαν τῶν γεγονότων, τὴν διαπιστουμένην καὶ ἀπὸ ἄλλους ἐρευνητάς, προκύπτει, ὅτι ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ βαίνει αὔξουσα καὶ ὅτι ἡ αὔξησις τῆς αὐτῆς ἐδημιούργησε αὔξησιν καὶ τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν κατά τὸ 1960. Ἐκ τῶν σχετικῶν ἐρευνῶν ἔξαγεται, ὅτι ἡ μέσω τῆς Διώρυγος τοῦ Σουεζ μεταφορική κίνησις ηλήθη κατὰ 12% καὶ ἡ μέσω τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ κατὰ 16%. Αὔξησιν ἔπιστης ἐμφανίζει καὶ ἡ κίνησις τῶν μεγάλων λιμένων τῆς Βορείου Εὐρώπης. Διὰ τὸν λιμένα τῆς Ἀμβέρσης, φέρ' εἰπεῖν, ἡ αὔξησις εἶναι 10%, διὰ τὸ Ἀμβούργον 6%, τὴν Βρέμην 8% καὶ τὸ Ρόττερνταμ 18%. Ἔπιστης, οἱ γαλλικοὶ καὶ ιταλικοὶ λιμένες ἐσήμειώσαν αὔξησιν τῆς ἐμπορικῆς των κινήσεως. Τὸ μόνον ἀρνητικὸν σημείον ἀναφέρεται εἰς τὴν συνεχιζομένην μείωσιν τῶν ἔξι Ἕνωμένων Πολιτειῶν μεταφορῶν γαιάνθρακος. Τούναντίον, αἱ παγκόσμιοι μεταφοραὶ πετρελαιοιδῶν ἐνεφάνισαν ἐντὸς ἔτους τοῦ 1970 10%

Δύναται όθεν νὰ λεχθῇ, ὅτι τὸ ἔτος 1960, ἀπὸ πλευρᾶς μεταφορικῆς κινήσεως κριώμενον, ἐνεφάνισεν ἐπέκτασιν αὐτῆς καθ' δὲν τὴν γραμμήν. Δυστυχῶς, ἡ μεταφορική ικανότης τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου πύκηθη καὶ αὐτὴ μεγάλως. Μεταξὺ 'Ιουνίου 1959 καὶ 'Ιουνίου 1960

ή εις τόνους γκρός χωρητικότης ηγέτηθι κατά 4%. Η αύξησις δὲ αὐτή πρέπειχεται από τὴν κατηγορίαν τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀνερχομένη εἰς 9%, ἔναντι αὐξήσεως τοῦ τονιάζ ξηρού φορτίου 1.4% μόνον.

"Οσον άφορα τάς νέας ναυπηγήσεις, παρεδόθησαν τό 1960 πλοιά, συνολικής χωρητικότητος 8.3 έκατομμυρίων τόνων. Ή ύπο ναυπηγήσεις άνά τὸν Κόσμον τελούσα χωρητικότης, ήτις είχε φθάσει τα 9.4 έκατομμύρια τόνων εις τάς άρχας τού 1960, εύρισκετο άκομη, παρά πάσαν προσπάθειαν, εις τὰ 8.7 έκατ. τόνων. Εις τὴν χωρητικότητα ταύτην τὰ δεξαμενόπλοια μετέχουν μὲ ποσοστὸν 43%. Αυτά, διὰ τὸ ἄμεσον μέλλον. "Οσον άφορα τὸ ἀπότερον μέλλον, έαν ύπολογισθοῦν καὶ αἱ παραγγελίαι, τότε ἡ νέα χωρητικότης εἰναι δυνατὸν νὰ φθάσῃ τὰ 20 έκατομμύρια τόνων γκρός ἐκ τῶν δηποίων 12 έκατ. τόνων θὰ είναι δεξαμενόπλοια. Σημειώτεν, ἐν τούτοις, διτὶ πολλοὶ ἐφοπλισταὶ παρατείνουν τὸν χρόνον παραδόσεως. Πρέπει δῆμως νὰ προστεθῇ, διτὶ ἡ προβλεπομένη προσδήκη 20 έκατομμυρίων τόνων θὰ ἀντισταθμισθῇ, ἐν μέρει, διὰ διαλύσεων καὶ παροπλισμῶν. "Υπελογισθη, διτὶ αἱ διαλύσεις κατὰ τὸ 2010 ἀνήλθον εἰς 4 περίπου έκατομμύρια τόνων. "Η τάσης αὕτη πρὸς τὰς διαλύσεις ὀφείλετο, κατὰ μέγα μέρος, εἰς τὸ δῆτα σκάφη 6 7 έκατομμυρίων τόνων ἔτελουν ἐν παροπλισμῷ κατὰ τὰς άρχας τού 1960. Εις τὰς άρχας τού 1961, ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης κατηλθεν εις 3.3 έκατομμύρια τόνων γκρός, ἐκ τῶν δηποίων τὰ 2 έκατ. τόνων ἀνέφερον εἰς δεξαμενόπλοια. Δέν ύπελογισθη ὁ ἐφερδίκος στόλος τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, διτὶς ἀντιπροσωπεύει 13.5 έκατομμύρια τόνων, ὃν καὶ ἀποτελεῖ, τρόπον τινά, πίεσιν καὶ αὐτός ἐπὶ τῆς ναυλαγορᾶς.

ΚΑΙ ΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Πρωτίστως, δέον νά λεχθῇ, δτι ή αὔξησις τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ὑπῆρξε τοιαύτη ὥστε νά ἐπιτρέψῃ σχι μόνον τὴν ἀπασχόλησην τῆς χωρητικότητος, ητις παρεδόθη τὸ 1960 ἀπό τὰ ναυπηγεῖα, ἀλλὰ καὶ ἔνδι τομήματος τῆς παραπλισμένης τοιαύτης. Δευτέρα διαπιστώσις ἔγκειται εἰς τὸ δτι ή μεταφορῶν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως Ισορροπία φάνεται ἐπιτυγχανομένη ταχύτερον εἰς τὸν τομέα τῶν σκαφῶν ξηροῦ φορτίου, παρ' ὅσον εἰς τὰ δεξαμενόπλοια. Παραμένει ἐν τούτοις ή ἀπειλή τοῦ μέλλοντος. Τὰ ὑπό ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν σκάφη 20 ἑκατομμυρίων τόνων, ἀντιπροσωπεύοντα ποσοστὸν 18% τοῦ ήδη ἐν ὑπερεσίᾳ στόλου, παρουσιάζουν δύγκων δυσκόλους δυνάμενον νά τεθῇ ἐξ δλοκήρου ἐν ὑπερεσίᾳ, χωρὶς νά προκαλέσῃ νέας καταστροφάς. Πρὸ πάντων, μάλιστα, εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων, αἱ ναυπηγήσεις ὑπερβαίνουν τὰς ἀνάγκας.

Διερωτάται τις ήδη, τι πρόκειται νά συμβῇ, ἀν ύπο τὰς συνθήκας ταύτας οἱ ἐφοπλισταὶ συνεχίσουν τὰς παραγγελίας των. Δὲν πρέπει, ἐν προκειμένῳ, νά ἡσμονῆται, διτι διά τὸν ἐφοπλιστὴν τακτικῶν γραμμῶν ἢ ἀνανέωσις τῆς χωρητικότητός του ἀποτελεῖ ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην, ἐνδι καὶ διά τὸν ἐφοπλιστὴν τράμπτ τὸ εἰδικεύμενόν φορτήγον εἶναι ἀπαραίτητον, ἐφόσον τὸ ἐπιτρέπουν τὰ χρηματικά του περιθώρια, διότι διαχειρίζομενος ούτος τὰ καταλλήλα πλοια βάθ δύναται εἰς ἐποχάς κρίσεως νά ἀντιμετωπίξῃ τὸν συναγωνισμόν, εἰς δύνατας δὲ περιστάσεις ν' ἀποκομιδῇ σημαντικά κέρδη. Πράγματι, οι διαθέτοντες ἐπαρκῆ οικονομικά μέσα ἐφοπλισταὶ δέν απεινίζουν τὴν σημερινὴν κατάστασιν, ἀλλὰ προσβλέπουν εἰς τὸ ἀπότερον μέλλον διά τὴν κατάστρωσιν καὶ ἔφαρμογήν προγραμμάτων, ἀπίνα διά τὸ ἀμεσον μέλλον εἶναι δυνατὸν νά βεωδώται. ὡς ὑπερβολικῶς παράστολα.

Κάποτε, μετά μίαν τριετίαν ίσως, ἐφόσον δύμαλῶς ήθελεν ἔξειλιχθῆ
ἡ πορεία τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, τὸ Ισδύγιον προσφορᾶς καὶ δη-
τήσεως χωρητικότητος θὰ ἐπίτευχθῇ, τόσον διὰ τὰ Κάνερς, δύσον καὶ
διὰ τὰ Τράμπης. Μὲ τὴν προσθήκην, δημοσίας, τοῦ νεοτεύκτου τοννᾶς θὰ
ἔξεονται άναποδοσάστας τὰ ἀντίοκονομικά, παζολίκα σκάφη.

εξερχονται αναποδιστως τα αντικονομια, παρηκαρια ωραφη.
Και ίσως το ισοζυγιον ἐπέλθη, οταν τὰ λάτινες περιορισθούν εἰς τὰ
φορτία τῶν διαφόρων ὑμπορευμάτων καὶ τὰ τάνκερς εἰς τὰ ὑγρά τοισῦ-
τα, τότε καὶ τὰ τράμπις θά ἔξασφαλίσουν τὴν ἀποδοτικὴν ἐργασίαν ποι
τοῖς ἀνήκει. 'Ἐν τῷ μεταξύ, ή κρίσις, διημέραι μειουμένη εἰς ἔντασιν,
ἢ σινεγίεται.'

LA MARINARA
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ELVINO MERIGGIOLI

‘Ο μόνος οἶκος ἐδικευμένος διὰ:

Τὴν βιοφήν πλείων, τὸ σφυροκοπάνισμα, τὸν καθορισμὸν ύδροδεξαμενῶν, λεβήτων καὶ καυσίμου, ἀπαλλαγὴν τῶν ἀερίων, στοιβασίαν βαγονίων καὶ ἀτμομηχανῶν, δοκιμάς κατασβέσεως πυρκαιᾶς καὶ διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος.

ΤΕΡΓΕΣΤΗ
VIA FRANCA No.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 36 760 ΔΙΑ ΤΑΣ ΟΡΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΚΑΙ
VIA FRANCA No. 8 36.827, ΜΕΤ' ΑΥΤΑΣ.



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:

16 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΘΕΛΟΥΣΙ ΑΝΑΓΓΕΛΘΗ
ΠΡΟΣΕΧΩΣ

μέ προσεγγίσεις εἰς :

PORT SAID - ADEN - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ - ΣΙΔΝΕΫ

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί ἐπιβάται εἰς Καμπίνας Πρώτης και Τουριστικῆς Θέσεως
Ἐμπορεύματα εἰς Κύτη και Ψυγεία.

Πληροφορίαι και εἰσιτήρια 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)

ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ "ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ,,
**ΤΑ "CLUBS,, ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ ΚΑΙ Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΩΝ
 ΧΡΗΣΙΜΟΝ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΩΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΝΑΥΠΙΛΙΑΝ**

Εισηγούμενος τής όγδοης έτησίαν έπι τής ναυτιλίας έκθεσίν του πρός τὸ Ινστιτούτον τῶν Μεταφορῶν, ὁ κ. Οὐλίδιγκ, πρόεδρος τοῦ Οίκου Μπιλμπρόου και Σις, διαχειρίστο τῆς ἐποίησις τοῦ Λονδίνων «Ἀμοιβαίας Ἀσφαλιστικῆς Ἐνώσεως» τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν, ησχολήθη πὲ τὰς «Λέσχας (Clubs) Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως Πλοιοκτήτων». Ἀνέφερεν ἐν ἀρχῇ ὅ διμιλητής, ὅτι οἱ πλοιοκτήται ἰδρυσαν τὰς ἐπόιας καὶ τὰ φορτία τῶν μὲ χαμηλότερον κόστος, δι' ἀμοιβαίας ἀσφαλίσεως, βραδύτερον δὲ καὶ διὰ νὰ ἐπιτύχων προστασίαν, ἔναντι ὑποχρέωσεων, τὰς ὄποιας νόμοι καὶ δικαστικοὶ ἀποφάσεις ἐπέβαλον εἰς αὐτούς, μὴ δυναμένους νὰ ἀσφαλισθοῦν ἀλλαχοῦ.

Ἀκολούθως ἔξιεσεν, ἐν σχετικῇ λεπτομερείᾳ, τὰς ιστορικὰς προϋποθέσεις τῆς ιδρύσεως τῶν Λεσχῶν καὶ ἀνέφερεν, ὅτι ἡ πρώτη ἐξ αὐτῶν ὀνομάσθη «Ἐταιρία Ἀμοιβαίας Προστασίας Ἐφοπλιστῶν» καὶ ἦρχισε λειτουργοῦσα τὴν ίδιαν ἡμέραν, καθ' ἥν ἐτεθή ἐν ζυγῷ ὁ νόμος τοῦ 1854 «περὶ Ἀμπορικῆς Ναυτιλίας», ήτοι τὴν 1ην Μαΐου 1855. Ἡ πρώτη ἐκείνη ἐταιρία «Προστασίας» ἐκάλυπτεν δύσους ἔξαιρετικοὺς κινδύνους δὲν ἐκάλυπτον τὰ συνήθη θαλασσασφαλιστήριος ἐπὶ συγκρουσεών πλοίων ἢ σᾶς ἐκ τῶν ἐν λόγῳ θαλασσασφαλιστηρίων περιεχον τοιαύτην ρήτραν. Ἐκάλυπτε δηλαδὴ τὴν ἔξτρα εύθυνην ἐκ συγκρούσεως, καθὼς καὶ τὴν εὐθύνην δι' ἀπώλειαν ζωῆς καὶ σωματικῆν βλάβην τῶν ἐπιβατῶν. Ζημίαι εἰς λιμενικά ἔργα, μέρκις ἐσχάτως, δὲν ἐκολύπτοντο. Ἡ ἀσφάλεια ἐφ' ἔκστασι τοῖς πλοίοι, σιδηροῦ ἢ ξυλίνου, δὲν ἦτο ἀνωτέρα τῶν 10.000, οὔτε καὶ κατωτέρα τῶν 500 λιρῶν.

Βραδύτερον ιδρύθησαν καὶ ἄλλαι Λέσχαι Προστασίας, τινὲς τῶν ὄποιων, ἀναμφιδόλως, ἀφεόρων ἀρχικῶς τὴν προστασίαν τοπικῶν πλοιοκτήτων. Ἡ Λέσχη Δυτικῆς Ἀγγλίας ἤρχισε τὰς ἐργασίας τῆς τὸ 1866, ἡ Λέσχη τῆς Βορείου Ἀγγλίας τὸ 1866, ἡ Λέσχη Λιβερπούλ καὶ Λονδίνου τὸ 1881 καὶ οὕτω καθ' ἔχης. Ἐν τῷ μεταξὺ πολὺ περισσότερα πλοία ἐναυπηγοῦντο. Ἡ χωρητικότης τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀπὸ 3.600.000 τόνων, τοῦ 1851, ηγήθη τὸ 1871 εἰς 5.700.000 τ. καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀγγλικά σκάφη, οὐχὶ ὀλιγώτερα τῶν 28.000.000 τόνων, ησχολοῦντο εἰς ὑπερποντίους μεταφοράς ἐκπλεύσαντα τῶν ἀγγλικῶν λιμένων.

Τώρα τὰ βρετανικά «εκλάμπη» καλύπτουν τοὺς κινδύνους σκαφῶν, χωρητικότης περισσότερας τῶν 70 ἑκατ. τ. ὑπὸ διαφόρους σημαίας.

Πέραν τῶν βρετανικῶν Λεσχῶν, ὑπάρχουν καὶ τρεῖς «Λέσχαι Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως» εἰς τὰς σκανδιναυικὰς χώρας, καλύπτουσσι μίαν συνοικίην χωρητικότητας 17.000.000 τόνων καὶ ἔκσταση τούτων παρέχει μερικὰς ἀντασφαλίσεις εἰς τὰς ἀγγλικὰς Cluses. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπάρχει ἐπίσης «Λέσχη Ἀμοιβαίας Ἀσφαλείας» καλύπτουσσα 1.750.000 τόνων καὶ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἐτέρα, μὲ χωρητικότητα ἄνω τῶν 9.000.000 τόνων.

Μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου — ἔτοντε περαιτέρω ὁ διμιλητής — αἱ «Λέσχαι Προστασίας» προσέθετον εἰς τὸν κύκλον τῶν ἐργασιῶν τῶν νέους πρὸς ἀποκλυψιν κινδύνους. Αἱ ἀπαίτησεις, πάντως, δὲν ἐστημένων σοδαράν αὐξήσιν, μέχρις διου ἡ νομοθεσία ἐπέβαλε νέας ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ἄνδρας. Ἀναφέρομενος εἰς τὰ παρεχόμενα ὑπὸ τῶν «Λεσχῶν Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως» πολεμήματα εἶπεν, ὅτι τὸ πρώτον τοῦ τούτων ἦτο ἡ οἰκονομία. Αἱ Λέσχαι — εἶπε — δὲν ἐπιδιώκουν καὶ συνεπῶς δὲν πραγματοποιοῦν κέρδη. Μόνη δαπάνη ἐπιδιαρύνουσα τὰ μέλη των, ἔκτος τῆς συνδρομῆς, ἦτο καὶ εἶναι εἰσέτι τὰ μικρὰ ἔξοδα διαχειρίσεως.

Εἰδίκον δόμειος ἀποτελεῖ ἡ ἀσφάλεια, τὴν ὄποιαν προσφέρει ἡ Λέσχη διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ἔκστασος ἀπαίτησεων. «Οταν δὲν προβλέπεται ἄλλως ὑπὸ τῶν κανόνων ἡ τῶν ὄρων ἔγγραφή, ἡ ὑποχρέωσις τῆς Λέσχης πρὸς τὸ μέλος ἐπεκτείνεται ἐπὶ τοῦ πλήρους ποσοῦ τῆς ἀπαίτησεως του. Ἡ ἀσφάλεια τοῦ μέλους, ὅτι θὰ λάβῃ τὴν πληρωμήν, συνίσταται εἰς τὸ ὅτι ἔκστασον μέλος εἶναι ὑπεύθυνον νὰ εἰσφέρῃ εἰς πάσας τὰς ἀπαίτησεις μέχρι τῆς πλήρους ἐκτάσεως τῶν προσδόσων του. Ἐν τῷ πράξει, δῆμως, ἡ πρὸς εἰσφορὰν ὑποχρέωσις ἐνὸς μέλους μειούται, λόγῳ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ Λέσχη συνήθως ἀντασφαλίζει τὰς πέραν ὠρισμένου ἀριθμοῦ ἀσφαλιστικάς της ὑποχρέωσεις εἰς ἄλλας Λέσχας ἢ εἰς τὴν ἀσφαλιστικήν ἀγορὰν ἢ καὶ εἰς ἀμφοτέρας.

Ἐπειρον δόμειος τοῦ μέλους προσέρχεται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ Λέσχη διευθύνεται καὶ ἐλέγχεται παρ' ἐπιτροπῆς συναδέλφων ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἀντιπροσωπεύονται πολλοὶ τομεῖς τῆς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεως — λάινερς, τράμτς, τάνκερς κλπ. — συχνάκις δὲ μετέχουν καὶ ξένοι ἐφοπλισταί, οἵτινες ἔχουν ἔγγραφει εἰς τὴν Λέσχην τὰ σκάφη των. Ἡ ἐπιτροπὴ διευθύνει τὰ ἐπενδυμένα εἰς τὴν Λέσχην τὰς ὑποβαθλούμενας πρὸς πληρωμὴν ἀπαίτησεις καὶ νὰ παράσχῃ δόηγας εἰς τὸ διαχειρίστας ἐφ' δλῶν τῶν θεμάτων ἀσφαλιστικῆς πολιτικῆς.

Τὸ γεγονός — συνέχειν σὸ διμιλητῆς — ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ ἀπαρτίζεται ἐκ συναδέλφων ἐφοπλιστῶν, εἶναι ἐπίσης σημαντικόν, δόσον ἀφορᾶ ἴδιως τὸν διακανονισμὸν τῶν ἀπαίτησεων. Οσάκις προσάγεται εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἀπαίτησις τις, ὁ τρόπος δι' οὗ αὐτὴ ἐπιλαμβάνεται τῆς διευθήσεως της εἶναι τελείως διάφορος τοῦ τρόπου, καθ' ὃν διακανονίζονται ἀπαίτησεις παρὰ συνδικάτου ἀσφαλιστῶν ἢ παρὰ ἀσφαλιστικῆς ἀταρίας, οἱ ἐργασίαι τῶν διόπιστων ἔχονται ἐπὶ κρέδει. Ἡ στάσις τῆς ἐπιτροπῆς δὲν ἀποτελεῖ τὴν συνήθη στάσιν ἀνθρώπου διερωτώμενου: «Εἶναι ἀνάγκη νὰ πληρώσω τὴν ἀπαίτησιν ταύτην; Συνιστᾶ ἡ ἀπαίτησις αὐτῆς ἀντηράν ύποχρέωσιν, ἀπορρέουσαν ἐκ τῶν δρῶν τοῦ ἀσφαλιστρίου;». Ἡ στάσις τῆς ἐπιτροπῆς ἐν προκειμένῳ ἐκδηλώνεται μὲ τὴν σκέψην: «Δὲν εἶναι ἀπαίτησις, τὴν ὄποιαν, ὡς συνάδελφοι, ὁφείλομεν νὰ πληρώσωμεν, ἐφόσον λογικῶς δυνάμεθα νὰ τὸ πράξωμεν».

Ἐν συνεχείᾳ ἀπεκάλυψεν ὁ διμιλητής, ὅτι γνωρίζει περιπτώσεις, καθ' ἣς ἡ ἀπαίτησις ἀπεκλείστη ἐκ τῶν δρῶν τῆς ἔγγραφῆς, ἀλλ' ἡ ἐπιτροπὴ κρίνασσα, ὅτι ὑπάρχουν ἀσύνηθεις περιστάσεις, προκαλούσαι σκληρότηταν ἀνευ προγούμενου εἰς βάρος τοῦ πλοιοκτήτου, ἔθεωρησεν δι, δὲν ἐπερτεῖται ἀποκλεισθῆ ἡ ἀπαίτησις του καὶ ἀπεφάσισε τὴν πληρωμὴν της. Δεδομένου, ἐξ ἄλλου, ὅτι αἱ ἀπαίτησεις εἰς ξητάζονται, λαμβανομένης δεόντως ὑπὸ σφράγιδος τῆς ἐπιτροπῆς, ὑπῆρχαν περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὄποιας ἔκρινεν ἡ ἐπιτροπή, ὅτι τὴν ἀπαίτησιν πρέπει νὰ φέρῃ ὡς ἔδει, αὐτὸς τούτο τὸ μέλος, λόγω τοῦ δι, αὐτὴ ἀπετέλει κανονικὴν διαπάνην τῆς ἀκμήτητος, ὑπῆρχαν περιπτώσεις, κατὰ τὰς ὄποιας της ἐπιτροπῆς — «περιλαμβάνονται ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς ἀταρίας». Ὁ κανὼν περίει περιορισμὸν τινᾶ, δοτις δῶμας ὑπῆρχε λίαν χρήσιμος καὶ συχνάκις ἔφηρμόσθις.

Σημαντικὴ ὑπηρεσία τὴν ὄποιαν προσφέρει ἡ Λέσχη, ἔγκειται εἰς τὴν ἀσφάλειαν πρὸς ἀποτροπὴν ἡ ἄρση τῆς κρατήσεως πλοίου ὀνκοντος εἰς μέλος της. Δεδομένου, ὅτι ἡ Λέσχη καλύπτει τὸ ¼ τῆς εύθυνης τοῦ μέλους διὰ περιπτωσιν συγκρούσεως, ἀποτελεῖ αὐτὴ τὸν κυριώτερον ἀσφαλιστήν, διότι τὰ ἔπειτα ¾ εἶναι κατεσταρμένα μεταξὺ μεγάλου ἀριθμοῦ ἀντασφαλιστῶν, συχνάκις δὲ ζητεῖται ἀπὸ τὴν Λέσχην νὰ δώσῃ τὴν ἔγγυότην της διὰ πληρωμὴν διὰ εύθυνης διὰ σύγκρουσιν, πρὸς ἀποφυγὴν κρατήσεως τοῦ πλοίου. Ἡ ἔγγυότην αὐτὴ πρέπει νὰ παρέχεται ὑπὸ αὐτοῦ τούτου τοῦ πλοιοκτήτου ἢ υπὸ τῶν ἀντασφαλιστῶν, οἵτινες καλύπτουν τὸ ¾ τῆς εύθυνης διὰ σύγκρουσιν. Εἰς τὴν πρᾶξιν, δῆμως, τούτο εἶναι δύσκολον καὶ ἡ Λέσχη παρέχει τὴν ἔγγυότην της, υπὸ δρώσεως διασφαλίσεως, προσφέρουσα οὕτως εἰς τὰ μέλη της πολύτιμην ὑπηρεσίαν. «Ἐπίσης καὶ εἰς ἄλλας περιπτώσεις, διότι εἶναι ἀπειλήται διὰ κατασχέσεως δι' εὐθύνην — δῆθεν — καλυπτομένην ύπὸ τῆς Λέσχης, παρέχεται συνήθης ἔγγυότης.

Ἡ γενικὴ ὑπηρεσία τῶν Λεσχῶν ἐκτείνεται εἰς ἀπαντὰς τοὺς ἀνά τὸν Κόσμον λιμένας τοὺς ἔχοντας ἐμπορικὴν σημασίαν. Ὑπάρχουν 250 ἀντιπροσωπεῖαι Λεσχῶν εἰς ξένους λιμένας, αἵτινες εἶναι πάντοτε εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἀνδισφερομένων, διὰ νὰ παράσχουν συμβουλὰς εἰς πλοιάρχους καὶ πράκτορας, ἐπὶ θεμάτων λ.χ. ἐπιθεωρήσεως βεβλαμένου φορτίου καὶ διορισμοῦ δικαιούρου, ἀνὴρ ὅτι ὑπόθεσις πρόκειται νὰ ἀσθὴνέψῃ τὸν διακανονισμὸν καὶ ἐπὶ πάσῃ διενέξεως, δὲ δύκος τῆς διεξαγομένης μεταξὺ τῶν Λεσχῶν καὶ τῶν ἐξωτερικῶν ἀποκαλύπτει τὴν ἔκτασιν τῆς ὑπηρεσίας ταύτης, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν μελῶν πρὸς τὰς Λέσχας των. Καταλήγειν ὁ διμιλητής ἐπόνεις, διότι αἱ «Λέσχαι Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως» κατέστησαν ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ναυτιλίαν καὶ διὰ αὐτοῖς εἴναι ὑπερήφανοι διὰ τούτο, δι' ὃ καὶ σταθερά ἐκδηλώνεται ἡ προσπάθειά των νὰ αὐξήσουν πάντοτε τὰς παρ' αὐτῶν προσφέρομένας εἰς τὴν ναυτιλίαν.

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

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΤΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΥΠΕΡΠΑΡΑΓΩΓΗ, ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΟΝ ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΙ ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Η ΚΡΙΣΙΣ ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΘΗ ΕΠΙ 10-15 ΕΤΗ

Ένας έκ των σοδαρωτέρων προβλημάτων που άντιμετωπίζει ή πετρελαιοβιομηχανίας άναφέρεται είς τήν πρίσσειν της προσφοράς πετρελαίου, έναντι τής ζητήσεως. Έρωτηθείς διευθυντής της όμαδος έταιρων «Σέλλα κ. Στέφενς έπι πόσον χρόνον είναι πιθανόν νά διαρκέσῃ η κατάσταση αύτη, όπητησεν, διτί είναι δύσκολος διπολογισμός, διότι η άπαντησης αππέται τών προγραμμάτων του 'Ομίλου δι' έπενδυσεις κεφαλαίων. «Δέν έπιθυμούμεν — επίτε — νά εύρεθωμεν με έλλειψιν προμηθειών, άλλα και δέν προτιθέμεθα νά σπασταλήσωμεν πολλά χρήματα διά την άποκαλύψιν νέων πετρελαιοπηγών, τάς όποιας θά άναγκασθωμέν νά κλείσωμεν, λόγω άδυναμίας μας νά πωλήσωμεν πετρελαίου. Ή έκμετάλλευσις έκ μέρους δώλων τών έταιριών, περιλαμβανομένων και τών μεγάλων, μειούμενα και δέν υπάρχει σήμερον τόση σπουδή πρός έπιτευξιν νέων παραχωρήσεων, δηση υπήρχε πρό διλίγων άκομη έτών. Είναι χορακτηριστικόν εν προκειμένω, τό παραδειγμα τινών έκ των μικροτέρων έταιριών τών Ηνωμένων Πολιτειών, αι όποιας πρό διλίγων έτών έπετυχον παραχωρήσεις είς ξένας χώρας και κυρίως εις τήν Βενεζουέλαν. Τήν στιγμήν άκριδων καθ' ήν αι έταιρισι αύτας ηρχίζαν τήν παραγωγήν των, έπειθησαν είς τάς Ηνωμένες Πολιτείες οι γνωστοί περιορισμοί έπι τών είσαγωγών πετρελαίου. Δεδομένου, διτί αι άνδιαφερόμεναι έταιρισι δέν είχον έξασφαλίσει υπέρ αυτών ποσοστών είσαγωγής, ήναγκάζοντο νά παλούν τό πετρέλαιον των εις χαμηλάς τιμάς πρός άνεξαρτητούς έπιχειρήσεις διύλιστησιν έντοποις. Ήμεις — συνέχισεν δ. κ. Στέφενς — διελύσαμεν κατά τό παρελθόν έτος σκάφη συνολικής χωρητικότητος 750.000 τόνων, μέ την έπιτίδη νά μιμηθούν και άλλοι τό παραδειγμά μας. Οι πλοιοκήται, ίδιως, διστάζουν νά διαλύσουν ή νά παροπλίσουν τά δεξαμενόπλοιά των, έν όψει τής ένδεχομένης ναυλώσεως των δι' διλίγων μόνον ταξιδίων.

Κατά τήν γνώμην μας, θά πρέπει νά παρέλθουν τέσσαρα ή και περισσότερα έτη, διά νά καταστή η προσφορά τωνάς ισόρροπος με τήν ζητήσιν. Ή πρόδειψες αύτη, ίδιως, δύναται νά ανατραπή, άν ή κατανάλωσις αύξηνη ταχύτερον, παρ' ίσον ήμεις φανταζόμεθα. Είναι πιθανόν κατά τά διλίγων προσεχή έτη νά αύξηθη ή ζητησις εις τήν Βόρειον Αμερικήν κατά 3% έτησιως και εις τήν ύπολοιπον Κόσμον κατά 7%. Ή κατά τό παρελθόν έτος αύξησις τής καταναλώσεως εις διλίγων διαθέριμων χώρας — έξαιρουμένης τής Βορείου Αμερικής — κατά 12%, ήτοι έξαιρετική. Τά ποσοστών ίδιως τής αύξησεως ένδεχεται νά άλλοιωθη, ώς πρός τών τόπων καταναλώσεως. Ή κατά κεφαλήν κατανάλωσις πετρελαίου εις τήν Ήπειρωτικήν Εύρωπων είναι τρία βαρέλια έτησιως, εις τήν Μεγάλην Βρετανίαν πέντε, εις δέ τάς Ηνωμένες Πολιτείας και τών Καναδάν τριάκοντα.

Όσον άφορά τήρ τάσιν τών τιμών δ. κ. Στέφενς φρονεῖ, διτί — έξαιρεσι απροβλέπτων περισσότερων — δέν θά άνελθουν κατά τό διάρκειαν τής περισσείας πετρελαίου. Είς τίνας περιοχάς, ένθα αι έταιρισι τού 'Ομίλου «Σέλλα» πωλούν μεγάλας ποσότητας πετρελαίου υπό μακροπρόθεσμα συμβόλαια, ήναγκάσθωσαν νά μεταδάλουν έπι περισσότερον τάς τιμάς των πρός άποκτησιν έργασιών. Ής πρός τάς σχέσεις μεταξύ έταιρων και παραγωγικών χωρών, αίτινες διεκδικούν μεγαλύτερον μερίδιον εις τάς έργασις πετρελαίου, δ. κ. Στέφενς έδηλωσεν, διτί αι έταιρισι τού 'Ομίλου «Σέλλα» έχουν έπιγνωσιν τής άναγκης, όπως αι κυβερνήσεις τών χωρών αύτών τηρώνται ένημεροι έφ' δώλων τών άποψεων τής πετρελαιοβιομηχανίας και άποψεων τής έργασις πετρελαίου, πράπτων τό πάν διά νά φαίνωνται ώς συνετάριοι τής φιλοξενώσης χώρας. Είς τήν Μέσην Ανατολήν ίδιως, διπολογούνται αι πηγαί τών έταιριών, τό πράγμα δέν φαίνεται τόσον εύκολον.

Άναφορικώς μετά τήν τελευταίαν συμφωνίαν μεταξύ «Σέλλα» και Κουβέιτ, δι' ής ή χώρα αύτη έξησφάλισε μερίδιον 20% έπι τής νέας έταιρίας Αναπτύξεως, έτέθη εις τήν κ. Στέφενς τό έρώτημα, άν ή συμφωνία αύτη ένδεχεται, ίσως, νά έπειρεάη μελλούσας συμφωνίας παραχωρήσεως. Ή κ. Στέφενς άπηγνησεν διτί, κατά τήν γνώμην του, δια μία χώρα δέν είναι λίαν πλευσία, διπολογούνται αι λογικών νά διακινηθεί τό χρήμα τών φορολογουμένων πολιτών τής, εις έγχειρήματα δυνάμενα νά άποδούν δαπανηρά. Τά κράτη δέν δύναται νά αντιστομίσουν ζημίας των, διά κερδών εις άλλα μέρη. Έδιστάσαιμεν — φέρ' επειν — νά φέρωμεν τό Πακιστάν νά τοποθετήση κεφαλαια εις έρευνας διά πετρέλαιου εις τά δυτικά διαμερίσματα τής χώρας. Άι έρευναι άπετυχον και οι έγχωροι μέτοχοι απώλεσαν άρκετά χρήματα. Άν χώρα τις έπιμεινη εις τήν συμμετοχήν,

τότε ειμεθα υποχρεωμένοι νά υποχωρήσωμεν, άν θέλωμεν νά συνάψωμεν τήν σύμβασιν. Νομίζω, διμως, διτί δέν είναι άρθρον διά πτωχάς χώρας νά έπωμιζωνται τοιούτους κινδύνους, διταν μία ιδιωτική έπιχειρησις είναι πρόδυμος νά έκτελεση τό έργον ίδιας δοπάνας. Ή ίδει, διτί θά υπάρχουν μεγάλα κέρδη, εις τά διποιά τό ένδιαφερόμενον κράτος πρέπει νά μετάσχη, αποτελεί συχνάκις ψευδάσθεσιν, διότι, άν εύρεθη πετρέλαιον, οι δροι τού συμβελαίου προβλέπουν εύρειαν, έν πάση περιπτώσει, συμμετοχήν, άνευ άναγκης συμμετοχής και εις τήν κινδύνους ζημιών και διότι, έξ αλλου, τά διαθέσιμα πρός διανομήν κέρδη θά είναι περιωρισμένα, λόγω τής άπαιτουμένης μεγάλης άναλογίας διά κεφάλαιον πρόδυμοντας εις τήν παραχωρήσεως και άντικαστασάσεως.

Τρίτον πρόδηλημα άναφέρεται εις τάς σχέσεις τής πετρελαιοβιομηχανίας με τάς χώρας καταναλώσεως και ίδιας είς έκεινας ένθα έπικρατει έθνικης σύμβασης. Είς τίνας έκ τούτων αι έταιρισι πετρελαίου προσέφερον μερίδιον συμμετοχής εις τήν τόπω διαμένοντας. Ήτεθη ήδη τό έρώτημα, άν θά συνεχισθή διά τάσις αι έταιρισι πετρελαίου προσέφερον μερίδιον τού τόπου τής έπιτηματος. Ή κ. Στέφενς άπηγνησεν διτί δέν είναι τόσον μεγάλος διά κινδύνους διά τήν άγοράν και πλωσίν, ούτε και διά τήν διύλιστην τού είδους. Και δεδομένου, διτί τάς έσδα είναι τόσον χαμηλά — εις τίνας χώρας αι έργασιαί διεξάγονται έπι ζημιά — τούτη αύτη έπινθυσις κεφαλαιών δέν φαίνεται έλκυστική είς τούς έντοπους. Ήμεις — προσέθηκε — θά διαστυπώσωμεν και πάλι τήν σύντασην, όπως ούτοι άγοράζουν εις τάς Χρηματιστήριά των έδραιωμένας μετοχής έταιριών πετρελαίου. Φρονούμεν, διτί είναι άδικον διά πτωχήν χώρας με πολὺ πληθυσμόν, όπως αι 'Ιδιαι, νά ίδιρυση έξ ίδιων διύλιστηρια, διταν τό κρατικό χρήμα χρειάζεται δι' άλλους σκοπούς. Τά διύλιστηρια προσέφερονται δι' ίδιωτικάς έπιχειρήσεις.

Τέταρτον πρόδηλημα πολλάκις έσυναφείται με τό προηγούμενων, προέρχεται από τήν αύξουσαν έξαγωγήν πετρελαίου τής Σοβιετικής Ένωσεως. Αποτελούν, άρα γε, αι έξαγωγαί αύται συναρπάζουν απειλή τής παγκοσμίου άγοράς; Φρονεῖ έν προκειμένω δι. κ. Στέφενς, διτί και οι Ρώσοι γενικώς έπιδιώκουν νά έπιτυχαντον διά τό πετρελαίου των λογικάς τιμάς, μολονότι έσχατως έπωλουν πρός 1 δολλάριον, ώς έγγιστα, τό βαρέλιον, φόρμη εις λιμένα τής Μαύρης Θαλάσσης, γεγονός, διπερ δέν ήρεσεν εις τάς πετρελαιοπαραγωγικάς χώρας τής Μέσης Ανατολής. Οι Ρώσοι, λέγουν, διτί έπιθυμουν νά άνακτησουν τό μερίδιον των εις τάς έξαγωγάς, διπερ είχον κατά τήν χρονικήν περίοδον τήν μεσολαβήσασαν μεταξύ τών δύο παγκοσμίων πολέμων. Απομένει νά ίδωμεν ποιάν διάρκειαν άπο τάς καταναλωτρίας χώρας. Πέρυσι, έπρομήθευσαν πετρέλαιον εις τήν Δυτικήν Γερμανίαν, άντι προσωπεύονταν τά 8% τών άναγκων τής, εις άναλογιαν δηλαδή ούσιωση. Πάντως, ή δραστηριότητας τών Ρώσων παρακολουθείται έπι τού σύνεγγυς. Οπωσδήποτε, κάθε προστιθέμενον εις τήν άγοράν βαρέλιον ένισχυε τήν ύφισταμένη περίσσειαν πετρελαίου και παρατείνει τάς διωκολίας τής πετρελαιοβιομηχανίας.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΣΥΛΑΣ - 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 | 02537.5 |

TELEGRAMS: "ERMIS."

Represented also at: LUBECK KIEL

"ΑΤΛΑΣ"
ΕΛΛ. ΕΤΑΙΡ. ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
Μεγάλα Στόκ ΤΡΑΝΖΙΤΟ και ΕΛΕΥΘΕΡΑ
ἀπ' όλα τα ειδή τροφοδοσίας.
ΤΗΛ. 40-435 • 40-628 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40
ΤΕΛΕΣ: № 65 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΙΑΤΡΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ

Η ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΕΝΤΡΟΥ ΕΙΣ ΡΩΜΗΝ

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΟΔΗΓΙΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΟΜΕΝΟΥΣ

«Η όργανωσις C.I.R.M. της Ρώμης (Centro Internazionale Radio-Medico), ή αποθέλεσσα εις τὴν παροχὴν τοῦ ἀσύρματου ιατρικῆς βοηθείας εἰς τοὺς ἐπιβαίνοντας τὸν πλοῖον, εἶναι ἀρκετά γνωστή εἰς τὸν κόσμον τὸν ναυτιλομένων. Τὸ ἔργον τῆς ἐπιτυχῶς εξελίσσεται καὶ ἀπὸ ἑτούς εἰς ἑτούς διευρύνεται. Η ιταλικὴ κυβερνητικὴ ἀδιπλασίας τελευταῖς τὸν τοικτὸν ἐπικορηγήνεται πρὸς τὴν ἐν λόγῳ όργανωσιν (ἀπὸ 16 εἰς 29 ἑκατομ. λιρεττῶν) καὶ παρέσχεν ιδιαιτέρως ἐκτακτὸν τοιαύτην ἐξ 20 ἑκατομ. λιρεττῶν ἐπὶ μίαν τριετίαν.

Ἀπὸ τὴν λιον ἐνδιαφέρουσαν ἐπταῖνον τῶν περιφρέμενῶν τῆς όργανώσεως, παραλαμβάνοντεν τὸ κάτωθι ἄρθρον τοῦ καθηγητοῦ (G. Guida, Προέδρου τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου σύτε, δημεοσάτωτα ἐνδιαφέρει τοὺς ναυτιλομένους, ιδιαιτέρως δὲ τοὺς πλοιάρχους, τοὺς ἐπιφροτιμένους κατὰ τὰ ταξίδια καὶ μὲ τὴν ύγειαν τοῦ πλορύματος.

Πλεῖστα δύσα ἐμπορικὰ σκάφη μεγάλης χωρητικότητος, διαπλέοντα ὑπερωκεανίους ἀποστάσεις, εἶναι ἔφωδιασμένα μόνον μὲ συσκευὰς ἀσύρματον τηλεγράφου. Οὐλίγα πλοῖα διασθένουσαν ἀσύρματον τηλεγράφου καὶ ἐν ταύτῳ ἀσύρματον τηλέφωνον. Ἀφ' ἐτέρου πλοῖα μικρὰ χωρητικότητος, ἀτίνα ἔξυπερτον ἀκτοπλοϊκὰ γραμμάτα καὶ ἀλειπτικὰ πλέοντα εἰς ἀνοικτὰ θαλάσσας εἶναι ἔφωδιασμένα μόνον μὲ συσκευὰς ἀσύρματον τηλεφώνου. Τὰ πλοῖα τῆς πρώτης κατηγορίας δύνανται νὰ ἐπικοινωνοῦν μετὰ παρακτίων σταθμῶν καὶ διὰ τοῦ τηλεγράφου καὶ διὰ τοῦ τηλεφώνου, ἐνῷ τὰ πλοῖα τῆς δευτέρας κατηγορίας μόνον διὰ τοῦ τηλεφώνου, χρησιμοποιοῦντα πρὸς τοῦτο τὰς παρακτίους συχνότητας.

«Ἄς ίδωμεν ἡδη τί γίνεται, ὅταν εἰς πλοιάρχος, ἔχων ἐπὶ τοῦ πλοίου τοῦ ἀσθενεῖς, εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ ζητήσῃ διὰ τοῦ ἀσύρματου ιατρικᾶς δόηγιας, μέσω παρακτίου σταθμοῦ:

Ραδιοίατρική ὑπηρεσία δι' ἀσύρματον τηλεγράφου: «Ἄν τὸ πλοῖον εύρισκεται εἰς ἀπομερακρυσμένον σημεῖον τοῦ ὥκεανού καὶ διὰ πλοιάρχου ἔχει ἀνάγκην νὰ ἐπικοινωνῇ μετὰ παρακτίου σταθμοῦ, οὐδέποτε θά ἐπιχειρήσῃ νὰ συνθεθῇ ραδιοτηλεγραφικῶς, διότι καλῶς γνωρίζει ὅτι, ἂν οἰδήποτε δυσκολία δύνατον νὰ προκύψῃ εἰς τὴν ραδιοτηλεγραφικὴν ἐπικοινωνίαν, ἔτι πλέον δυσκολωτέρα θὰ εἴναι ἡ διὰ τηλεφώνου τοιαύτη. Πολλάκις, ἡ διὰ τοῦ ἀσύρματου τηλεφώνου καλὴ λῆψις καθίσταται ἀδύνατος. Δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον πλείστα δύση ἐμπορικὰ σκάφη χρησιμοποιοῦν διὰ τὰ ραδιοίατρικά τῶν μηνύματα τὸν ἀσύρματον τηλέγραφον.

Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην ὅταν ὁ ιατρὸς λάθη τὴν αἵτησιν βοηθεῖας, δύναται νὰ μελετήσῃ ταύτην ἐπιμελῶς, προκειμένου νὰ προδῷ εἰς τὴν πιθανὴν διάγνωσιν. «Ἄν τὰ διόδεντα εἰς αὐτὸν συμπτώματα εἶναι ἀνεπαρκὴ ἢ ἀτελῆ, δύναται νὰ ζητήσῃ ἀπὸ τὸν πλοιάρχον περιπτέρω λεπτομερείας. Ήνα οὕτω συμπτηρώσῃ τὴν συμπτωματολογίαν διὰ τὸν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀσθενῆ. Τὸ C.I.R.M. (Διεθ. Κέντρ. Ιατρ. 'Υπηρ. δι' ἀσύρματου) προτιμᾷ νὰ χρησιμοποιῇ διὰ τὴν ὑπηρεσίαν του μηνύματα μεταβιδάζομενα δι' ἀσύρματου τηλέγραφου. 'Εκ τῆς ἔφαμογης τοῦ συστήματος τούτου ἔχουν ἡδη προκύψει λίαν ικανοποιητικὰ ἀποτέλεσματα. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ Κέντρον τοῦ C.I.R.M., δύσκολις μία περίπτωσις εἶναι ἀσφατής καὶ ἀποδαίνει δύσκολος ἡ διάγνωσις συγκροτεῖ συμβούλιον τῆς ιατρικῆς ὑπηρεσίας του ὑπὸ τὴν προεδρίαν παθολόγου ἡ χειρώργουν ἡ εἰδικοῦ, πρὸς συζητήσιν τῆς περιπτώσεως.

Εἰς τὸ Κέντρον C.I.R.M. τηρεῖται ὑπὸ τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ ιατροῦ διὰ πάντα ἀσθενῆ ιατρικῶν ἀρχείον, εἰς τὸ ὅποιον καταγράφονται πάντα τὰ ληφθέντα συμπτώματα καὶ αἱ διαβιδασθεῖσαι δόηγια. «Ἔπι τῇ βάσει τῶν σχετικῶν δελτίων ἐκάστης περίπτωσεως δύναται ἡ περίπτωσις ἐνὸς ἀσθενοῦς νὰ ἔξετασθῇ καὶ συζητήθῃ ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ ὑπὸ δύομάτου ιατρῶν. 'Επι πλέον τὸ C.I.R.M. διαδιδάζει εἰς τρεῖς διαλέκτους (Ιταλικήν, ἀγγλικήν καὶ γαλλικήν) τὰς δόηγίας του καὶ διαθέτει καταλόγους τῶν διατιθεμένων ἐπὶ τῶν πλοίων δῶλων τῶν χωρῶν φαρμακευτικῶν προϊόντων. Εἶναι οὖθε βέβαιον, ὅτι ὑπάρχει ἡ δυνατότης ἀμέσου χρησιμοποιήσεως τῶν ὑπὸ τοῦ ιατροῦ διατασσομένων φαρμάκων.

Ραδιοίατρική ὑπηρεσία δι' ἀσύρματον τηλεγράφου: «Όταν ἀφ' ἐτέρου τὰ ἐκ τοῦ πλοίου πρὸς ἀκτὴν μηνύματα πρὸς παροχὴν ιατρικῆς βοηθείας διαβιδάζονται διὰ τοῦ ἀσύρματου τηλεφώνου, ὁ πλοιάρχος καλεῖ παράκτιον σταθμὸν καὶ ζητεῖ νὰ ὀμιλήσῃ μὲ τὸν ιατρόν. 'Ο παράκτιος σταθμὸς τότε ἔξασφαλίζει τὴν τηλεφωνικήν

σύνδεσιν μεταξὺ ιατροῦ καὶ πλοιάρχου πρὸς συνεννόησιν. «Ἄν ὁ πλοιάρχος καὶ ὁ ιατρὸς εἶναι τῆς αὐτῆς ἔθνικότητος, ἡ συνομιλία τῶν εἶναι εὔκολος, διότι διεξάγεται εἰς τὴν ἔθνικήν των διάλεκτον. «Ἄν πρόκειται ὅμως περὶ διαφόρου ἔθνικότητος, τότε ἡ συνεννόησις διεξάγεται μετὰ δυσκολίας, διότι, πέραν τῆς διαφορᾶς τῆς γλώσσης, ὑπάρχουν καὶ αἱ δυσχέρειαι αἱ συμπαροματούσαι εἰς τὰς τηλεφωνικὰς συνδιαλέξεις, καθ' ἃς ἐνίστε αἱ λέξεις ἀκούονται αἱ σαφῶς ἡ ἀτελῶς.

«Ἄν ὁ ιατρὸς χρειασθῇ περιπτέρω ἔξηγήσεις, διὰ νὰ καθορίσῃ τὴν διάγνωσιν, ὁ πλοιάρχος πρὸς στιγμὴν ἀπὸ τὴν συσκευὴν τοῦ ἀσύρματου τηλεφώνου, διὰ νὰ μεταδῷ πλησίον τοῦ ἀσθενοῦς πρὸς παρατήρησιν του, διὰ νὰ δυνηθῇ οὕτω νὰ ἀπαντήσῃ εὐθὺς κατόπιν εἰς τὰς ἔρωτησίδες τοῦ ιατροῦ. Δέον νὰ τονισθῇ, δημοτικής μιᾶς ἀσθενείας, ἀν εἶναι ἐνίστε δύσκολος, σταν ὁ πάσχων εὐρίσκεται υπὸ τὸ δύματα τοῦ ιατροῦ ἡ ὅταν ὁ ιατρὸς ἔχῃ πρὸ αὐτοῦ τὸ γραπτὸν μήνυμα, ἀναμφιδόλως εἶναι δύσκολωτέρα, ὅταν τὰ συμπτώματα τῆς ἀσθενείας μεταδίδονται διὰ τοῦ ἀσύρματου τηλεφώνου. «Ἐν κατακλεῖδι, ἐπικοινωνίαίσι διὰ τοῦ ἀσύρματου τηλεφώνου, ἀφορῶσαι ἀσθενῆ ἐπὶ πλοίοι συμπαροματίζουσαν τὰ ἔξηγη μειονεκτήματα:

1) Δυσκολίαν γλώσσης δταν οἱ συνομιληταὶ εἶναι διαφόρων ἔθνικότηων. 2) Τεχνικὰ δυσκολίας, συμπαροματούσας ἐπὶ τηλεπικοινωνίων δι' ἀσύρματου. 3) Δυσκολίαν τοῦ ιατροῦ, ὅπως δώσῃ ἀμεσον ἀπάντησιν ἀφόρωσαν τὰ δριστέα διὰ τὴν θεραπείαν φάρμακα. Καὶ 4) Δυσκολίαν καὶ εἰς τὸ διὰ δὲν γνωρίζει διὰ τὸν ιατρὸς, τὶ φάρμακα διαθέτει τὸ πλοίον, ὅταν τοῦτο εἶναι ξένον.

«Ἐσημειώσαμεν ἀνωτέρω τὰς παρατηρουμένας δυσχέρειας κατὰ τὴν μετάδοσιν δι' ἀσύρματου τηλεφώνου δδηγῶν ιατρικῆς περιθάλψεως. Δεδομένου δέ, δητὶ τὸ ἀσύρματον τηλεφώνον ἀποτελεῖ διὰ τὰ μικρὰ χωρητικότητος σκάφη τὸ μόνον μέσον ἐπικοινωνίας των, εἶμεθα τῆς γνώμης ὅτι:

1) Ὁφείλει ὁ πλοιάρχος νὰ διατυπώσῃ εἰς τὸ μήνυμά του δλα τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα, ἀτινα δέον νὰ ὑπαγορεύωνται εἰς τὸν σταθμὸν ληψεως, πρὸς μεταδίσασιν εἰς τὸν ιατρόν.

2) Η ἀπάντησις τοῦ ιατροῦ, δι' ἡς δίδονται αἱ δόηγίαι του, πρέπει νὰ εἶναι διατυπωμένη ὑπὸ μορφῆς μηνύματος καὶ νὰ ὑπαγορεύεται εἰς τὸν πλοιάρχον, δστις ὑποχρεούται νὰ τὴν καταχωρῇ εἰς κατάλληλον βιβλίον.

3) Καὶ ὅταν ἀκόμη τὰ πλοῖα εἶναι ἔφωδιασμένα μὲ συσκευὰς ἀσύρματου τηλεγράφου καὶ ἀσύρματου τηλεφώνου, εἶναι προτιμώτερον, δπως αἱ μεταξὺ πλοίων καὶ ἀκτῆς ἐπικοινωνίαι, αἱ ἀφορῶσαι θεραπείαν ἀσθενοῦς ἐπὶ τοῦ πλοίου, διεξάγονται διὰ ραδιοτηλεγραφήματων.

4) «Οσον ἀφορᾷ ἐπίσης τὴν παροχὴν περιθάλψεως εἰς κατοίκους νήσων εἶναι προτιμώτερον, μετὰ τὴν δι' ἀσύρματου τηλεφωνικής συνεννόησιν τῶν δύο ιατρῶν (τοῦ ἐνὸς ἐν τῇ νήσῳ καὶ τοῦ ἐπέρου τοῦ C.I.R.M.) νὰ δντολάσσεται καὶ ἐπιβεδαίωσις διὰ τοῦ ἀσύρματου τηλεγράφου.

Καὶ 5) Θα ἡτο ὁ φέλιμον, ἀν μικρὰ πλοῖα ἔχοντα συσκευὴν ἀσύρματου τηλεφώνου, μετεδίσαν τὸ μήνυμα διὰ Κώδικος, μέσω τοῦ συντόμου βιβλίου - κώδικος τοῦ C.I.R.M. Τὸ ἐν λόγῳ μήνυμα ἀποτελεῖται ἐλεύθερον τελῶν πρὸς δλα τὰ ἀνὰ τὸν Κόσμον πλοῖα καὶ ταῦτα ἀκολουθοῦν τοὺς τύπους τοὺς δποίους δέον νὰ χρησιμοποιοῦν, διὰ νὰ ζητήσουν ιατρικὴν περιθαλψιν διὰ τοῦ ἀσύρματου. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου δόλκηρος φάρσις δύναται νὰ μεταδιδασθῇ διὰ λέξεως ἐκ πέντε γραμμάτων. Πρὸς ἀποφυγὴν ἐνδεχομένων σφαλμάτων ὑπομηνήσκεται, δτὶ τὸ κρυπτογραφικὸν μήνυμα (βάσει τοῦ Κώδικος) ἐπιβεδαιούται υπὸ τοῦ παραλήπτου δι' ἐπαναλήψεως.

* * *

Κατὰ τὸ 1960 ἐσημειώθησαν 779 περιπτώσεις παροχῆς ιατρικῆς βοηθείας εἰς πλοία 22 ἔθνικοτηών, μὲ τὴν κατωτέρω κατανομήν:

| | | | |
|---|-----|-------------------------|-----|
| 'Ιταλικά | 427 | Τουρκικά | 3 |
| Λιθεριανά | 155 | 'Ολλανδικά | 2 |
| Παναμαϊκά | 83 | Σουηδικά | 2 |
| Γαλλικά | 28 | 'Ισπανικά | 2 |
| 'Αγγλικά | 21 | Βραζιλίας | 1 |
| 'Ην. Πολιτειών | 15 | Δανίας | 1 |
| 'Ισραηλινά | 14 | Γκάνας | 1 |
| 'Ελληνικά | 6 | 'Ονδούρας | 1 |
| Βελγικά | 5 | 'Ινδιας | 1 |
| Νορβηγικά | 5 | Γιουγκ. — Πορτογαλ. ἀνά | 1 |
| 'Ελβετικά | 4 | | |
| Σύνολον περιπτώσεων ιατρικῆς βοηθείας | | | 779 |

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

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΠΙΚΡΕΣ ΑΛΗΘΕΙΕΣ

«Θά σὲ φίψα γιὰ Πρόδεδρο, μοῦ ἐδήλωσε ἀπὸ χειριστηρίου ἕνας συν-
ἀδελφός πρὸ δεκαημέρου, ἂν δὲν τύχαινε νὰ διαβάσω κάποιες ἔξυπνά-
δεις σου, σχετικές μὲ τὰ προσόντα καὶ τὴν ἐκταίδευση, ποὺ κατὰ τὴν
σοφή σου γνώμη, θὰ πρέπει νὰ ἔχουν οἱ ἀσυρματισταὶ τοῦ μέλλοντος!...»

Δέν θυμάμα τί ἀκρίβως είχα γράψει πάνω σ' αὐτό τό θέμα και ποιό ζήτημα είναι κείνο, που έξαγριώσε αύτόν τὸν συνάδελφό μου, ώστε νὰ φθάσῃ στὸ μεγαλύτερο κακό, τὸ διποίο θά μποροῦσε νὰ μοῦ κάμη. Νὰ μὲ καταψήσῃ στὸ υποδέστιο!..

με τα κατιφένια στο φιλοσόφειο...
Και επειδή από χειριστήρου δέν ήταν δυνατόν να τακτοποιήσω τη θέση μου και να ξίλεωθώ, άλλα και επειδή ύποψιάζομαι πώς δεν είναι μόνον αυτός ο έξαγριοισθείς με τις άντλησεις μου, νομίζω, ότι θα έπρεπε να έπανασταθώ άλλη μια φορά πώς βλέπω τὸ μελοντικὸ ἐπάγγελμα τοῦ Ραδιοτηλεγραφοῦ η Ἀσυρματιστοῦ, δηπως τὸ προτιμούν οἱ γλωσσολόγοι τῆς ἔποχῆς μας.

Βλέπω, λοιπόν, διτὶ αὐτὸς ὁ Ραδιοτηλεγραφητής ή 'Ασυρματοσίτης, πολὺ γρήγορα θά κληθῇ νὰ μαζέψῃ τις ἀποσκευές του καὶ νὰ ἀπέλθῃ ἀπὸ τὸ πλοίο. Ἀπὸ κάθε πλοίο. Εἴτε ἀποτοποίο ἐπιβατήγο, εἴτε φορτηγὸ ὥκεανοπλοίας, εἴτε υπερωκέανιο. Αὐτή τη θέση θὰ τὴν διεκδικήσῃ καὶ θὰ τὴν κερδίσῃ κάποιος ἄλλος. 'Ο 'Ηλεκτρονιστής.

Λίγια είναι πλέον τά ψωμάτια τού χειριστήριου. Σὲ έντερεύοντα ρόλο περνάει ή ἀποστολή του. "Άλλως τε τίποτα δὲν θὰ ἐμποδίσῃ τὸν ἡλεκτρονιστή, κοντά στὰ τόσα καὶ τόσα, ποὺ θὰ διδαχθῆ νὰ μάθη καὶ τὸ ἀλφάβητο τοῦ Μόρξ στὸ χειριστήριο.

Ειλίκριψάς δηλωνά πώς ὃν μαῦ ζητοῦσαν σήμερα νὰ δώσω γνώμη για ἔνα Ραδιοτηλεγραφήτη κατάλληλο γιὰ καλὸ σκάφος ὀκεανοπλοΐας μὲ σύγχρονες ἀξίωσεις τηλεπικοινωνίας, ἀλλὰ καὶ ἄλλης σχετικῆς χρησιμότητος, ποτὲ δὲν θὰ συνιστούσα τὸν ἑαυτὸν μου οὔτε κανέναν ἄλλον ἀπὸ τοὺς πλαταιμάχους συναδέλφους μου, ποὺ θά είχαν στὸ φυλλάδιό τους ὑπηρεσία πλέον τοῦ ἐνδός τετάρτου τοῦ αἰώνος.

Τό επάγγελμά μας άλλαζει με ρυθμό ταχύ, τώρα στα τελευταία χρόνια. "Αν αυτό δεν έγινε άκόμα αισθητό, τό χρωστούμε στήν τεράστιας άναπτυξή της Ναυτιλίας μας και την φυσική άπορρόφηση δλων των ειδικευμένων ναυτικών, καλών ή μετρίων ή και συχνότατα άκαταλλήλων. Άρκει νά υπάρχει τό φυλλάδιο και κάποιο διπλωματικό. Κάποτε και χωρίς αύτές τις προϋποθέσεις. Μίσα άπλη άπόδειξης, προφορική τις περισσότερες φορές, φθάνει για νά άναλαβη ξας καθήκοντα Ραδιοτηλεγραφοπού - Ασυμματιστού.

Φυσικά, δύο ξεύρωμα πώς αύτό δεν μπορεί νά συνεχίζεται. "Οχι πώς μάς κατέχει φόδος έπανόδου «Ισχνών άγελάδων» στην περιοχή μας, άλλα γιατί τό επάγγελμά μας σύντομα θά πυκνωθή με νεοφύτους, ώστε νά μην παρουσιάζωνται κενά στις ναυτοδρόμησεις. 'Επι- σης δέν παραβλέπω πώς και οι πειρισθότεροι ήτούς χειροτονούμενούς και τώρα με διπλώματα, προσέρχονται έφωδιασμένοι με πρόχειρες γνώσεις, άφού τόσο εύκολη είναι η ναυτολόγηση. "Οσα δέ γράφονται έδω αφορούν και αύτούς, γιατί οι παλαιοί, ήδη δέν έχουν πλήρεις τις σύγχρονες γνώσεις, που άξιώνει τό επάγγελμα, έχουν, δύος, τή πολύτιμη πειρά, άρκετή πλείστες φορές νά υψηληρωσή τις άλειψειν. 'Έχουν έπισης και μακρές γνωριμίες και συμπτηλωσής με τις όποιες ύπεροφαλαγγίζουν τυλών προσβαλλόμενες άξιωστες. 'Άλλοι οι νέοι

ποιεῖς υπερφανγίζουσιν τούς προσωπικούς αξιώσεις. Άλλα οι νεοί, πολὺ ἐπισφαλής είναι ή θέση τους καὶ πολὺ ἀμφίβολο τὸ μέλλον τους, ἂν ἐπαναπάντωνται νά τὸ στηρίζουν στὸ κλασικὸ χειριστήριο καὶ σε λίγες ἐπιτόλαιες γνώσεις ἀσυμματολογίας καὶ πλεκτοδολγίας.

Κοντολογίης, τὸ σημερινὸ πλοῖο καὶ οἱ σύγχρονες, ἀλλὰ καὶ οἱ πολλές μελλούμενες ἔγκαταστάσεις του ἀνάζητον τὸν πραγματικὸν τους λειτουργό. Αὐτὸς δὲν μπορεῖ νὰ είναι ἄλλος ἀπὸ τὸν ἡλεκτρονιστή. Αὐτὸς είναι ὁ φυσικὸς χειριστὴς τοῦ ραδιοτηλεφώνου, τοῦ Ραντάρ, τῆς υγροσκοπικῆς πυξίδος, τοῦ ἡλεκτρονικοῦ αὐτομάτου πηδαλίου, τοῦ βυθομέτρου καὶ κάθε ἄλλου σημερινοῦ καὶ αύριανοῦ μηχανήματος, ποὺ δὲ σπούδαια στὸν ἡλεκτρονικὸν ἐπιστότερο

Ούπογραφά την ηλεκτρική επιστήμη.
Ούπογραφά έπειμενε κάποτε πώς τὸ ραδιοτηλέφωνο δὲν είναι δυνατόν νὰ ἀνταγωνισθῇ τῇ ραδιοτηλεγραφίᾳ. Καὶ ἐπιμένω σ' αὐτό. Δυστυχερῆς είναι η ἀνταπόκριση μὲ τὸ ραδιοτηλέφωνο γιὰ ἀποστάσεις πέραν τῶν ἑκατὸν η διακοσίων μιλίων. Ἐμπόδια καὶ καθυστερήσεις φέρνει τὴν ἀνταπόκριση. Γιὰ νὰ γίνῃ ἡνακτική τηλεράδωνα καὶ μὲ τίς καλύτερες συνθήκες, δὲν τοὺς ἀρκούν εἰκοσι λεπτά τὰς ὥρας καὶ κάποτε δρες δῆληρες. Στὸ ίδιο διάστημα θὰ διεκπεραιώθουν εἴκοσι καὶ περισσότερα ραδιοτηλεγραφήματα. Αὐτὸν τὸ ἔλαττα χρόνου, δύμως, ἀφόρας καὶ ἐνδιάφερει τὰ πλοῖα, ποὺ ἔχουν πολλὴ ἀνταπόκριση. Τὰ μεγάλα ἐπιβατηγά, δηλαδὴ, καὶ τὰ ὑπερωκεάνια. Τὰ φορτηγά, θέμα χρόνου δὲν τὰ βασανίζει. Όλες οι δρες είναι δικὲς τους. Ἐνα τηλεγράφημα, πότε πότε, θὰ βρεθῆται τρόπος καὶ εύκαιρια νὰ μεταβιδασθῶν. Οὔτε καὶ θὰ χρειασθῇ νὰ ἀναζητήσῃ μακρονό σταθμὸν ραδιοτηλεφωνού ξηρᾶς γιὰ νὰ κάμη τὴ δουλειά του. Γεμάτες είναι τώρα οι ἀκτὲς ἀπὸ τέτοιες ἐγκαταστάσεις. Ἀπειλητικά, τὸ ραδιοτηλέφωνο τελειοποιεῖται καὶ αὐτό. Δέν είναι πιὰ δύσχρηστο, ἔλαττωματικό καὶ μπελαδίδικο, ὅπως ήταν νῶς χθές. Ἀπλοποιεῖται καὶ καὶ βελτιώνεται συνεχῶς. Μόνο, ποὺ θέλει τὸν τεχνῆτα του. Τὴν κατάληξην του συντήρηση καὶ τὴ σωστή του χρησιμοποίηση, ὥστε νὰ μὴν καταφεύγῃ στὶς ἐπιδιορθώσεις μὲ ἀσήμαντες βλάβες οὔτε νὰ παρουσιάσεται ἄχρηστο στὶς στιγμὲς ποὺ χρειάζεται νὰ λειτουργήσῃ. Τὰ λέγω αὐτά, γιὰ νὰ ὑποστηρίξω, τὸ δῆτι δόσο βελτιώνονται τὰ μηχανήματα αἱ ὅσο παρουσιάζονται καινούργιες καὶ καλύτερες ἐφαρμογές, τόσο τρέπεται καὶ ἔκεινος, ποὺ θὰ ἀναλαμβάνῃ τὸν χειρισμὸν νὰ ἔχῃ περισσότερες καὶ τελείωτες κύρωσίς.

Μία καλή σχολή δραστικής γεγαντοποίησης, που υπόσχεται τὴν ἐπέκταση της απαραίτησης τῆς επιτελείας τῶν άρχων νὰ δειπνούν στὸν Ἀσπόδιτον.

Είμαι βέβαιος, ότι έκει έγκαινιάζεται ή καλή και σύγχρονη έκπαίδευση του νέου έπαγγελματίου αύτού του είδους. Και αν πλήρως δεν έγιναν τά έγκαινια, πάντως θεμέλια άνοιχθηκαν. 'Αργά ή γρήγορα, αύτοί οι πρώτοι άπόφοιτοι θα προσφερθούν στὸ ναυτολόγιο. Τότε, σκληρό πρόβλημα συναγωνισμού θα προβάλλεται στοὺς σημειρινοὺς ἀσυρματιστάς. Θά περάσουν στὸ περιθώριο καὶ έτσι περιμένουν νὰ πετύχουν ναυτολόγηση, ὅπως περιμένουν νὰ πετύχουν ναύλωση καὶ τὰ παλῆα, τὰ ἀσυγχρόνιστα βαπτόρια. "Οταν θὰ ὑπάρχῃ μεγάλη ζήτηση στὴν πιάτσα. Στὶς ἄλλες δὲ ἐποχὲς θα παροπλίζωνται καὶ αὐτοὶ καὶ θὰ περιμένουν ἀπὸ τὰ κέρματα τῶν ἐπιδομάτων ἀνεργίας, νὰ καλύψουν τὶς ἀνάγκες τους, ἐφ' οἶστον θὰ ὑπάρχουν.

Ο ήλεκτρονιστής, πολύ χρήσιμος και κυριολεκτικά ἀπαραίτητος είναι για δείλια τα πλοϊά και δύπωσθηποτε θά πληρώνεται καλά, άρκει να είναι ἐπαρκής σε γνώσεις και σε Ικανότητα και σε ὄρεξη ἐργασίας.

Οι νεώτεροι ραδιοηλεγραφηταί έχουν ύποχρέωση, έναντι τού ήσαυτού των, νά προσαρμοσθούν. 'Υπάρχουν πολλοί τρόποι. Σπις έποχες, που βγαίνουν από τά πλοια για διλιγόμωνο άναπαυση, μπορούν νά παρακολουθήσουν μαθημάτα σε ειδικές σχολές. Θά μπορούσε και η όργανωσή τους νά τό πάρῃ στά σοφαρά και νά άναλαβε αυτή αυτό τό ώραιο πρόγραμμα, μὲ τὴν όργανωση μιᾶς σχολῆς, που νά λειτουργή στὸ διηνεκές και νά μετεκπαιδεύ δύσους περιονύ τις διακοπές τους στὸν Πειραιά. Θά ήταν αυτή μία καλή πρασφορά στὰ μέλη, καλύτερη και ἀπεφαλέστερη ἀπό τὶς οικοδομές, τὶς ἔορτες και τὶς πίττες μὲ τὰ πολλὰ συναφή ἔξοδα τῶν διαφημίσεων.

Καλή ήλεκτρονική έννημέρωσις, καλή γνώσις δύον τῶν χρησιμοποιούμενων σήμερα ήλεκτρονικῶν μηχανημάτων, πλήρης καὶ ἀλλάθαστη γνώση τῆς Ἀγγλικῆς γλώσσας καὶ καλή γνώση γραφομηχανῆς. "Ολα αὐτά είναι τώρα ἀπάραιτα για τὸ ἐπαγγελματία αὐτόν, τῶν πλούτων, ἀν θέλῃ νὰ ὀλοκληρώσῃ μὲ τὰ πλοία τῆς ζωῆς του, ἀν θέλῃ νὰ εὐ-ρίσκῃ εὔκολα καὶ πάντοτε ἔργασια καὶ ἀν θέλῃ νὰ πλούσωνται καλά.

Αύτά τοιμῶν νά ἐπαναλάβω, ἔστω καὶ ἀν κινδυνεύων νά φανῶ ἀντίπα-
θης καὶ μισθός καὶ νά πληρωθῶ μὲ τὸ φοβερώτερο νόμισμα: Νά κατα-
μφισθῶ στὸ ψηφοδέλτιο, ὅπως καὶ μὲ προειδοποιεῖ δὲ πρὸ δεκαπεμέρου
συνάδελφος, ἀπὸ χειριστηρίου.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



MARINE CHEMICAL PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"



SELF - RINSE the original proven method of cleaning and gas freeing double bottom fuel tanks at sea for survey and repair on arrival.



Nº 61 DETERGENT COMPOUND
cleaning of cargo tanks from black
oil to grain, etc.



FUEL OIL TREATMENT maintains double bottom fuel tanks in sludge free condition.

and other quality products.

C. & H. SALES CO.

80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.



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 ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΤΗλ. 473.001, 41.030

ΑΟΝΑΙΝΟΝ

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 GARIBALDI 9-11
TEL. 18.52

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

Έκδικαστική Έπιτροπή κατά τὸ ἄρθρον 2 τοῦ Ν.Δ. 3098)1954 «Περὶ ρυθμίσεως ἐκκρεμῶν διαφορῶν μεταξὺ Δημοσίου καὶ Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ἐξ ἐπιτάχεως πλοίων κλπ.».

APIΘ. 64)1961

Πληρωμή πληθωρικών δραχμών Κατοχῆς ύπό Δημοσίου εἰς N.A.T. δά λογαριασμὸν πλοίου ἐπιτάκτου.— Οὐ νόμιμος χρέωσις πλοίου ύπό Δημοσίου εἰς λίρας ἐπὶ προπολεμικῇ ιστοιμίᾳ δραχμῆς πρὸς λίραν, ἀλλ ἐπὶ ἀποδεικθείσῃ ιστοιμίᾳ κατὰ τὴν ημέραν τῆς πληρωμῆς.

'Επειδή, κατά τὴν ἀπόδιδομένην εἰς τὰ ἄρθρα 6 παρ. 1 καὶ 8 τοῦ νόμου 5422)1932 ἔνοιαν ὑπὸ τῆς ὑπὸ' ἀριθ. 1831)1959 ἀποφάσεως τοῦ Συμβούλιου τῆς 'Επικρατείας, ὃ καθορισμὸς τῆς ἀντιστοιχίας τῆς δραχμῆς πρὸς τὸν λίραν 'Αγγλίας δέον νὰ γίνεται βάσει τοῦ σχετικοῦ δελτίου τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος, ἐφ' ὅσον εἰς τοῦτο βεβαιοῦται, ὅτι ἡ ἐν αὐτῷ ἀναγραφούμενή τιμὴ είναι ἔκεινη, εἰς ἣν πράγματι ἡγόραζε καὶ ἐπώλει ἡ Τράπεζα τὸ ἐπὶ Λοιδίνου συνάλλαγμα κατὰ τὴν 31 Μαρτίου 1943. 'Αλλα, ὃν δηλαδή τὸ ἐκδίδομεν τότε δελτίον δὲν ἀναγράφῃ τὰς εἰς ἣς πράγματι ἡγόραζκαὶ ἐπώλει ἡ Τράπεζα τιμάς, τότε ἡ ἀντιστοιχία ἔξευρισκεται, βάσει τῶν πραγματοπιθείσῶν ἐν τῷ ἀγορᾶ πωλήσεων τοιούτων συναλλάγματος κατά τὸν χρόνον ἔκεινον.

Έπειδη ἐτού ύπ' αριθ. 203966 τῆς 28 Απρίλιου 1960 ἔγγραφου τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος πρὸς τὸν προσφεύγοντα βεβαιοῦται, ὅτι ἡ ἀναγραφομένη εἰς τὸ δελτίον αὐτῆς τῆς 31 Μαρτίου 1943 τιμὴ τῶν δραχμῶν 530 κατὰ Ἀγγελικήν λίραν δὲν εἶναι ἡ πραγματική τιμὴ αὐτῆς τοῦ τότε τῶν ἀνώ χρόνων, ἢτοι ἔκεινη εἰς ἣν ἥγορά τοι καὶ ἐπώλει ἡ ἄνω Τράπεζα, δι' ὃ δέντανται νὰ ληφθῇ τοῦτο ύπ' ὅψει πρὸς καθορισμὸν τῆς ἀντιστοιχίας τῶν καταβληθεισῶν ύπὸ τοῦ Ἑλλην. Δημοσίου εἰς τὸ N.A.T. κατὰ τὴν ἄνω 31 Μαρτίου 1943 πληθωρικῶν δραχμῶν 1.393. 600 πρὸς λίρας Ἀγγελίας.

Ἐπειδὴ, ὡς βεβαιούται ἐκ τῶν ἑνώπιον τοῦ Συμφ)ου 'Αθηνῶν Σ. I. γενομένων ἐνόρκων καταθέσεων δύο μαρτύρων, ἡ χαρτίνη λίρα 'Αγγλίας ἔπιμπτο κατά την 31 Μαρτίου 1943 πρὸς δραχμάς 14.500 ἐκάστη. Συνεπώδης αἱ ἄνω δραχμαὶ 1.393.600 ἀντιστοιχούν εἰς λίρας 'Αγγλίας ἐνεικούντα ἔξ, μὲν τὰς ὅπιας δέον νὰ χρεωθῇ δὸς λογαριασμὸς τοῦ ἀπλοίοις ἀντί τοῦ ποσοῦ £ 2.630, δι' ὃ ή ύπό τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς Λοιδίσου γενομένη χρέωσις.

ПАРАТИРНЕЕІЯ

'Η ἀπόφασις ἐπέρχεται μετά τὴν ἀναίρεσιν τῆς ὑπ' ἄριθ. 42) 1958 ἀποφάσεως τῆς αὐτῆς "Ἐπιτροπής ὑπὸ τῆς ὑπ' ἄριθ. 1831) 1959 ἀποφάσεως τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας καὶ τὴν παραπομπήν τῆς ὑποθέσεως εἰς αὐτήν πρὸς περαιτέρω διάγνωσιν τῆς διαφορᾶς. Οὕτω ἐλύθη καὶ ἡ νέη αὐτῆς ὅρμως τὸ ἀνακύψων νομίκον ζῆτημα καὶ ἐκρίθη τέλος κατ' οὐδίαν ή διαφορά, ουμφώνως πρὸς τὴν ὑπόστατρικείαν ὃν ποὺ τοῦ πλοιοκτήπου νομίκην ἐκδοχὴν, τὴν οποίαν ἀλλωτεί εἰχε δεκχεῖ, ἐπὶ τῇ ἡμέρᾳ 22 Ὁκτωβρίου 1953 ἀνακοπή τοῦ πλοιοκτήπου κατὰ τῆς ἀρκτικῆς χρεώσεως τοῦ, ή νέη ὑπ' ἄριθ. 3074) 1954 ἀπόφασις τοῦ Πρωτοδικείου Ἀθηνῶν, ητίς ὅμως κατηγράθη ὑπὸ τοῦ ἄριθ. 4 ἑδ. 2 τοῦ Ν.Δ. 3098) 1954, ὡς μὴ αμετάκλητος κατὰ τὴν ἐκδοσιν του. Τοῦ ἑδ. 1 τοῦ ίδιου ἄριθ. 4 τοῦ Ν.Δ. 3098) 1954 ἀπέκλεισε τὴν ἀσκοπούν ἐνδίκων μέσων κατὰ τῶν ἀποφάσεων τῆς "Ἐπιτροπῆς τοῦ ἄριθ. 2, τοῦ Συμβουλίου ὅμως τῆς Ἐπικρατείας ἐδέκθη τὸ παραδεκτὸν τῆς αἵτινεσσιν ἀναίρεσιν κατ' αὐτῶν διὰ τῆς ὑπ' ἄριθ. 13) 1959 ἀποφάσεως τῆς δόλομελείας του. Οὕτω, ἔξοφαλιθοί ὑπὲρ τῶν πλοιοκτήπων ὃ ἀναγκαῖος ἐλεγχος τῶν ἀποφάσεων τῆς "Ἐπιτροπῆς ὑπὸ ἐποփιν νομίμοτος.

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ
Δικηγόρος

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

— ΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ. - ΕΓΚΥΡΟΙ ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΝ. - ΤΑ ΠΟΡΙΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΝΑΚΡΙΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ ΔΙΑ ΤΟ Σ.Ε.Ν.Δ. -

ΠΡΟΕΔΡΕΥΟΝ : Π. ΜΕΡΓΙΚΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

AP19-6491961

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ

ΕΝ ΟΔΟΜΕΛΕΙΑ

Συγκέιμενον ἐκ τῶν μελῶν αὐτοῦ Π. Μερτικοπούλου, Ἀντιπροσέδρου, καλούμενου τοῦ Προέδρου, Γ. Χαροπόνη, Δ. Καρβελλά, Ν. Γρηγορίου, Γ. Δ. Σπυροπούλου, Δ. Τσιμαράτου, "Οθ. Κυριακού, Συμβούλων τῆς Ἐπικρατείας, Ἀθ. Τσούτσου καὶ Σπ. Πλασκασοβίτη, Παρέδρων τοῦ Συμβούλιου τῆς Ἐπικρατείας.

Συνεδριάσαν δημοσίως ἐν τῷ ἀκροστηρίῳ του τῇ 31ῃ Μαρτίου 1961,
παρόντος καὶ τοῦ Γραμματέως τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας Κ.
Μοράχη, ἵνα δικάσῃ την κατωτέρω ἐκτιθεμένην ὑπόθεσιν ἐπὶ τῇ ἀπὸ
23ης Αὐγούστου 1960 αἰτήσει:

Taw: 1) Σταύρου Ἐλευθερίου κατοίκου Πειραιώς, συμπλοιοκτήτου

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ 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

CABLES: MARFIN

TELEX: TS 075 MARFIN

TELEPHONE: 38.262 AND 29.784

τήσεως, διότι άμφοτεροι είναι συνδικοτήται τού ρηθέντος πλοίου, δ ή δεύτερος είναι και δ πλοίαρχος, εις διά της προσβαλλομένης πράξεως κατελογίσθη εύθυνη διά την προσάρσιν.

Ἐπειδή, κατά τὸν Α.Ν. 1774)39 ἐπεὶ διοικητικοῦ ἔλεγχου ναυτικῶν ἀτυχημάτων», ἐπισυμβάντος ναυτικοῦ ἀτυχήματος, ἐνεργεῖται προανάκρισις παρὰ τῆς ἀρμοδίας λιμενικῆς ἀρχῆς, ἐπακολουθεῖ ἀνάκρισις παρ' εἰδικῆς ἐπιτροπῆς καὶ τέλος τὸ διά τοῦ νόμου τούτου συγκροτούμενον ἐκ δικαστῶν καὶ ἀξιωματικῶν τοῦ Β. Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος Συμβούλιον Ἐλέγχου Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων (Σ.Ε.Ν.Α.) γνωμοδοτεῖ δι' ἑκθέσεως τού, προσκόντων ἀποιλογίμενης, ἐὰν τὸ ναυτικὸν ἀτύχημα δέονταν νὰ ἀποδοθῇ εἰς δόλον ἢ ἀμέλειαν, βαρεῖαν ἢ ἀλαφράν, ἢ εἰς ἀνωτέραν βίσαν ἢ εἰς τὴν τύχην καὶ καθορίζει τοὺς τυχὸν ὑπευθύνους, ὡς καὶ τὸν βαθμὸν τῆς εὐθύνης ἐκάστου. Ἡ ἔκθεσις τοῦ Συμβούλιον τούτου ὑποδάλλεται εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔχει δὲ τὴν ἀποδεικτικὴν ισχὺν τοῦ ἅρθρου 298 τὸ Πολ. Δικονομίας, θεωρουμένων πάντων τῶν κριονέμων ζητημάτων ὡς ἀπαιτούντων διά τὴν ἐπίλυσιν αὐτῶν ίδιασσούσαν ἐμπειρίαν ἢ γνώσιν ίδιαιτέας τέχνης ἢ ἐπιστήμης. Μετὰ τὴν ὑποδολὴν τῆς ἑκθέσεως ταῦτης, ἐφ' ὅσον προέκυψαν στοιχεῖα ποινικῆς μὲν διώξεως, ἢ ὑπόθεσις παραπέμπεται εἰς τὸν ἀρμόδιον ἀνακριτικὸν συμβούλιον. Ἐν δὲ ταῖς §§ 2, 3, 4 καὶ 6 τοῦ ἅρθρου 7 τοῦ αὐτοῦ Α.Ν. δρίζονται τὰ ἀκόλουθα: «2. Ἡ τακτικὴ ἀνάκρισις περατούται καὶ τὸ πόρισμα αὐτῆς διαδίδεται εἰς τὸ Σ.Ε.Ν.Α. ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ληψίας τῆς διαταγῆς τοῦ ὑφυπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔξαιρεσει τῶν περιπτώσεων ἀπωλείας ἢ ἐγκαταλείψιας πλοίου, καθ' ἀς ἡ προθεσμία αὗτη δρίζεται διμηνος. 3. Ἡ γνωμοδότησις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α. ὑποδάλλεται εἰς τὸ ὑφυπουργεῖον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς διαδίδεσσας εἰς αὐτὸ τῆς δικογραφίας. 4. Ἡ δῆλη προθεσμία διὰ τὴν ἐνεγένεται δισκησιν τοῦ κατὰ τὸν παρόντα νόμον διοικητικοῦ ἔλεγχου δρίζεται τρίμηνος ἀφ' ἡς τὸ πρώτον ἐπελήφθη αὐτοῦ ἢ ἀρμεδία προανακριτικὴ ἀρχῆ... 6. Παράτασις τῶν ἀνωτέρω προθεσμῶν ἐπιτρέπεται μόνον κατόπιν εἰδικῆς ἐγκρίσεως τοῦ ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας».

Ἐπειδὴ αἱ ρηθίσαις διστάξεις τοῦ ἅρθρου 7 τοῦ νόμου 1774)39, ἀποδεικνύουσιν βεβαίως τὴν ἑλήσιν τοῦ νομοθέτου πρὸς ταχεῖαν περαιώσιν τοῦ διοικητικοῦ ἔλεγχου, ἀλλὰ δὲν μαρτυροῦσι καὶ πρόθεσιν αὐτοῦ ὅπως, ἐν ἀμελείᾳ τῶν ἀρμόδιων ὄργανων, ζητήσωσι καὶ ἐπιτύχωσι τὴν ἐκδοσιν ὑπουργικῆς ἀποφάσεως ἐγκρίνουσης παράτασιν τῶν ἐν συγκεκριμένῃ περιπτώσει κριονέμων ὡς ἀνεπαρκῶν διὰ τὸν τερματισμὸν τοῦ ἔργου τῶν προθεσμῶν τοῦ νόμου, ἐπέρχεται ἀκύρωτης τῶν πράξεων τῶν ὄργανων τούτων, αἵτινες ἐνηργήθησαν μετὰ τὴν πάροδον τῶν ἐν λόγῳ προθεσμῶν καὶ δὲν ἐκαλύφθησαν διὰ τῆς ὑπουργικῆς ἐγκρίσεως. Τούταντον, ἡ ἔλλειψις οἰσαδήποτε ἐνδείξεως, δικαιολογούσης τὴν περὶ ὑπάρχειας τοιαύτης προθεσμῶν ἐρμηνείαν τοῦ νόμου, ἐνισχύει τὴν ἀντίληψιν ὅτι αἱ ἀνωτέρω παρατεθεῖσαι διατάξεις αὐτοῦ περιέχουσιν ἀπλῶς ἔντονον ὑπόδειξιν πρὸς ταχὺν τερματισμὸν τοῦ διοικητικοῦ ἔλεγχου καὶ διτὶ, ἐπομένως, μέσον πειθαρχικὰ εἰς βάρος τῶν ἀμελησάντων ὄργανων δύνανται, ἐνδεχομένως, νὰ εἶναι αἱ συνέπειαι τῆς αὐτοβούλου ὑπερβάσεως τῶν προθεσμῶν. Ἐξ ὅλου, ἡ ἀντίθετος λύσις θὰ ἐμυσχέται τὸ ἔργον καὶ τῶν ἀνακριτικῶν συμβούλων (κριονῶν ἐπὶ τῆς πειθαρχικῆς εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος) καὶ τῶν πολιτικῶν δικαστηρίων κατὰ τὴν δισκησιν τῆς δικαιοδοσίας των, διότι ἀμφότερα θὰ ἐστερούντο εἰς τὰς ρηθεῖσας περιπτώσεις τῆς πολυτίμου τεχνικῆς βοηθείας τὴν ὅποιαν θὰ ἡδύναντο νὰ τοις παράσχουν τὰ ὑπὸ τοῦ διοικητικοῦ ἔλεγχου συγκεντρώντα στοιχεῖα καὶ ἡ γνώμη τῶν ὄργανων αὐτῶν, ἐπὶ πλέον δὲ θὰ ἡγαγάκαντο νὰ κρίνουν ἐπὶ τῇ βάσει ἀποδείξεων διεξαγομένων εἰς χρόνον περισσότερον ἕκεινων ἀπομεικρασμένου τοῦ χρόνου τοῦ ναυτικοῦ ἀτυχήματος, τοῦθ' ὅπερ θὰ ἡτοι ἀντίθετον καὶ πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦ νόμου, ἀποδέποντος εἰς τὴν ἔγκαιρον καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν μᾶλλον νωπῶν στοιχείων διάγνωσιν τῶν συμβούλων τοῦ ἀτυχήματος. Ἐν ὅψει τοῦ ὑπέρ των ἐκτείνων, ὁ προβαλλόμενος λόγος ἀκυρώσεως, καθ' ὅτι ἡ προσβαλλομένη πρᾶξη εἶναι ἀκυρός, ὡς ἐκδοθεῖσα καὶ ὑποβληθεῖσα εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μετὰ τὴν πάροδον τῶν ὑπὸ τοῦ νόμου τασσομένων διὰ τὴν ὑποδολὴν τῆς καὶ τὸν τερματισμὸν τοῦ διοικητικοῦ ἔλεγχου προθεσμῶν καὶ χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ὑπουργικὴ ἀπόφασις, ἐγκρίνουσα παράτασιν σύνων, ἐλέγχεται ἀδάσιμος καὶ ἀπορριπτέος.

Ἐπειδὴ ἐξ οὐδεμιᾶς διστάξεως προκύπτει διτὶ τὸ πόρισμα τῆς ἀν-

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 27715

κριτικῆς ἐπιτροπῆς εἶναι, ὡς Ισχυρίζονται οἱ αίτιοντες, ὑποχρεωτικὸν διὰ τὸ Σ.Ε.Ν.Α., ἡ ὑπαρξία τοῦ ὅποιου θὰ ἦτο, ἀλλως, καὶ περιττή. Συνεπῶς, ἀδάσιμος εἶναι καὶ ὁ λόγος ἀκυρώσεως, δι' οὐ προστηρίζεται διτὶ, τὸ Σ.Ε.Ν.Α., καταλογίσαν διὰ τῆς προσβαλλομένης πρᾶξεως τοῦ εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ τὸν ὑποπλοίαρχον εὑθύνας βαριτέρας ἔκεινων τάς ὅποιας εἶχε καταλογίσει η ἀνακριτικὴ ἐπιτροπή, παρέδη τὸ νόμον.

Ἐπειδὴ καὶ ὁ τελευταῖος λόγος ἀκυρώσεως, καθ' ὅτι τὸ ἔκδον τὴν προσβαλλομένην πρᾶξην δὲν αἰτιολογεῖ τὴν ἀντίθεσιν αὐτοῦ πρὸς τὴν γνώμην τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς (καταλογίσασθε εἰς τὸν πλοιάρχον καὶ τὸν ὑποπλοίαρχον ἐλαφρῶν ἀμέλειαν), ἐλέγχεται ἀπορριπτικῶν ὡς ἀδάσιμος, διότι ἡ προσβαλλομένη πρᾶξης περιέχει πλήρη αἰτιολογίαν, ἔχουσαν οὕτως: «ώς προκύπτει ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ἐν τῷ φακέλλῳ στοιχείων, ὁ ὑποπλοίαρχος Α. ΛΑΠΑΤΑΣ καθίσταται ὑπάπτιος τῆς ἐπισυμβάσης περὶ ὥραν 06.00 τῆς 23.1.55 προσαρέψεως τοῦ ἀπὸ «ΘΕΟΔΩΡΑ», καθ' ἓσσα σύντες ἀναλαβών ὑπηρεσίων ἀξιωματικού γεφύρας ἀπὸ ὥραν 04.00 τῆς 23.1.55 παρέλειψε νὰ ἐνέργησῃ λῆψιν διοπτεύσεων κατὰ τὰς στιγμάς, καθ' ἀς ὁ φανὸς ADASI ἡτο ὁρατός, διότε νὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ προσδιορίσῃ τὸ στίγμα τοῦ πλοίου διὰ διαδοχικῶν διοπτεύσεων καὶ οὐχὶ ν' ἀναμένῃ τὰς διοπτεύσεις 45ο καὶ 90ο, τῶν ὅποιων ἡ λῆψις λόγῳ τῆς συνεχῶς μεταβαλλομένης ὁρατότητος ἔδει νὰ προθεσμῇ λιαν ἀμφίδιος. Ὁσταύτως ὁ πλοιάρχος τοῦ ὡς ἀνὰ πλοίου Σ.Τ. ΜΠΙΣΤΗΣ φέρει εὐθύνην διὰ τὴν ἐπισυμβάσαν προσάρσιν, διότι παρέδωσε φυλακή γεφύρας εἰς τὸν ὑποπλοίαρχον Α. ΛΑΠΑΤΑΝ χωρὶς νὰ μεριμνήσῃ, διπας καταχωρήσῃ ἀκριβέστερα στίγμα τοῦ πλοίου, ἀρκεσθεῖς νὰ ἐγγράψῃ εἰς τὸ ἡμερολόγιον τούτου τὸ καλῶς ἔχειν τῆς προρείας, εἰδύς ὡς ἀντελήφθη ἀριστερά τοῦ πλοίου τὸν φανὸν ADASI καὶ αὔξεντος ἀκριβώσεως ἀκρέβων διοπτεύσεων τούτου. «Ἐφ' ὁ καὶ τὸ Συμβούλιον καταλογίζει εἰς τε τὸν πλοιάρχον καὶ ὑποπλοίαρχον τοῦ ἀπὸ «ΘΕΟΔΩΡΑ» διὰ τὴν προσάρσιν αὐτοῦ εἰς τὰς ἀδαβῆς τῆς νησίδος Μαρμαρά βαριτάν ἀμέλειαν διὰ τοὺς ὡς ἀνω ἐκτεθέντας λόγους».

ΔΙΑΤΑΞΙΑ

Δεχόμενον τὴν παρέμβασιν, ἀπορρίπτει τὴν παράδολον καὶ καταδικάζει τοὺς αἰτιούντας εἰς τὴν δικαστικὴν διαπάνην τῆς παρεμβανούσης ἐταιρίας ἐκ δραχ-



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

© Moran Towing & Transportation Co., Inc., 1959

ἡ ύποχρέωσις τοῦ διαχειριστοῦ πρὸς ἔξδολησιν τῶν βαρυνόντων τὸ ὑπὸ ἐπίταξιν πλοίον φόρων συναρτᾶται πρὸς τὰς πρὸς αὐτὸν γενομένας καταβολὰς τῶν συνεπέας τῆς ἐπιτάξεως ὀφειλομένων ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ποσῶν, ἐξ ὃν παρακρατεῖ καὶ καταβάλλει οὕτος τοὺς ἐν λόγῳ φόρους. 'Εντεῦθεν ἔπειται, δτὶ καὶ ἡ τοιαύτη ἐκ φόρων ὀφειλὴ τοῦ διαχειριστοῦ ἀποτελεῖ στοιχεῖον τοῦ μεταξὺ τεύτου καὶ τοῦ Δημοσίου λογαριασμοῦ διαχειρίσεως τοῦ πλοίου καὶ δτὶ καὶ ἡ ἀκολουθίαν διὰ τὴν ἔξευρεσιν τοῦ τελικῶν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου ὀφειλομένου εἰς τὸ διαχειριστήν ποσοῦ θὰ ληφθανεῖν ὑπ' ὅψιν καὶ οἱ τυχὸν ὑπ' αὐτῶν ὀφειλομένοι ὡς ἄνω φόροι, ἔξοφλούμενοι οὕτω δι' ἀποσθέσεως ἀναλόγου ποσοῦ ἐκ τῆς λόγῳ τῆς ἐπιτάξεως ὀφειλῆς τοῦ Δημοσίου πρὸς τὸν διαχειριστήν. Συνεπὼς ἡ ἐν Λοιδίνῳ Ἐλληνική Ναυτιλιακή Ἐπιτροπὴ ὡς καὶ ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Ν.Δ. 3098) 1954, ἀπλαμβανόμεναι, κατ' ἀφαρμογὴν τῶν μνημεισῶν διατάξεων, τῆς Ἑκκαθαρίσεως λογαριασμοῦ ἐξ ἐπιτάξεως πλοίου, θα φεύγουσι νὰ λάθωσιν ὑπ' ὅψιν καὶ ν' ἀποφαθῶνται καὶ ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἐκ φόρων ὀφειλῆς τοῦ διαχειριστοῦ. 'Οθεν ἡ ἀναιρεσιθαλομένη ἀπόφασις, κρίνεται, ἀντιθέτως, δτὶ ἡ ἐκδύνωσα αὐτὴν Ἐπιτροπὴ δὲν ἔχει ἀρμοδιότητα ν' ἀποφαθῇ ἐπὶ τῆς ἐκ φόρων ὀφειλῆς τῆς ἀναιρεσειούσης ἑταῖρας, ὡς διαχειριστής τοῦ ἐπιτάξτον ἀποτολοίου «Βιργίνια Σ.» καὶ ὡς ἐκ τούτου μη λαβούσα νῦν' ὅψιν, κατὰ τὴν ἑκατόνταν τὸν ἐκ τῆς ἐπιτάξεως τοῦ πλοίου τούτου λογαριασμοῦ, τὴν ὡς ἄνω ἐκ φόρων ὀφειλῆς, ἐσφαλμένως ἡμίμηνεσ καὶ πλημμελῶς ἐφήρμοστε τὰς ἀνωτέρω διατάξεις καὶ τυγχάνει, ὡς πρὸς τὸ μέρος τοῦτο, ἀναιρετέα, κατὰ τὸν βάσιμον σχετικὸν λόγον τοῦ ἀναιρετήρου, ἀναπεμπτέα δὲ ἡ ὑπόθεσις εἰς τὸ αὐτὸν Δικαστήριον, ἵνα τούτο κρίνῃ ἔδει οἱ ἀξιόμενοι πρὸς ἐκπτωτινούς φόρους ἑθάρυνον τὸ πλοίον «Βιργίνια Σ.» καὶ ἀνήγοντο εἰς τὸ χρονικὸν διάστημα, καθ' ὃ τούτο διετέλεσεν ἐπιτάξει, δοθέντος δτὶ, ὡς σαφῶς συνάγεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω παραταθεισῶν διατάξεων, ἐκ τῆς συνδρομῆς ἀμφοτέρων τῶν προϋποθέσεων τούτων ἥρτηται ἡ τελικὴ κατ' οὐσίαν παραδοχὴ τοῦ διὰ τῆς προσθαλλομένης ἀπόφασεως ἀπορριφθέντος αἰτήματος τῆς ἀναιρεσειούσης.

ΔΙΑΤΑΞΗ

Δέχεται τὴν αἴτησιν ἀναιρέσεως.

'Αναιρεῖ ἐν μέρει τὴν ὑπ' ἀριθ. 53) 1959 ἀπόφασιν τῆς κατὰ τὸ Δημόσιον 2 τοῦ Ν. Δ) τος 3098) 1954 'Ἐκδικαστικῆς Ἐπιτροπῆς, εἰς ἣν καὶ ἀναπέμπει τὴν ὑπόθεσιν πρὸς περαιτέρω διάγνωσιν τῆς διαφορᾶς, κατὰ τὰ ἐκ τῷ αἰτιολογικῷ.

Διατάσσει τὴν ἀπόδοσιν τοῦ παραδόλου καὶ καταδικάζει τὸ Δημόσιον εἰς τὴν δικαστικὴν δαπάνην τῆς ἀναιρεσειούσης ἐκ δραχμῶν χιλίων (1.000).

Ἐκριθῆ καὶ ἀπέφασίσθη ἐν 'Αθήναις τῇ 13ῃ Φεδρουαρίου 1961, ἐδημοσιεύθη δι' αὐτῷ τῇ 22ῃ ίδιου μηνὸς καὶ ἔτους.

'Ο Πρόεδρος τοῦ Β' Τμήματος Π. ΜΕΡΤΙΚΟΠΟΥΛΟΣ

ANT. ΠΡΑΝΤΟΥΝΑΣ

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

'Απεργία ἐν τῷ λιμένι φορτώσεως.— 'Απαλλακτικὴ ρήτρα ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν.— 'Ισχύς.

Δι' ἀπόφασεως τοῦ 'Ἐφετείου τοῦ Λοιδίου ἀπερρίφθησαν ἐφέσεις διαφόρων πλοιοκτητῶν κατ' ἀπόφασεως τοῦ πρωτοθεμάτου δικαστοῦ Μάκναϊρ, ἀγωγαὶ τῶν ἑκατούντων κατὰ τῶν ἐφεσιδήλητῶν ναυλωτῶν, δι' ὃν ἔχητοντο ἐπιστολαίς συνεπείᾳ τῆς ἀπεργίας τῶν χειριστῶν φορτωτικῶν μηχανημάτων εἰς Βανκούνερ, ἥτις διήρκεσεν 81 ἡμέρας. Διὰ τῆς ἑκατούμενης ἀπόφασεως ἐπεδικάσθη ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν ἀποζημίωσις δι' ἐπιτάξιν τῆς φορτώσεως. Συμφώνως πρὸς τὰ σχετικὰ ναυλούμφωνα, τὰ πλοῖα ἔδει νὰ παραλάβονται πλήρη φορτία ἀπὸ τὸ Βανκούνερ ἢ ἀπὸ λιμένα τῆς Βορείου Αμερικῆς κατονομασθόμενον.

Ο Εἰσηγητής ἐφέτης λόρδος Sellers ἐκθέων τὸ ιστορικὸν τῆς ὑπόθεσεως ἀνέφερεν, δτὶ αἱ σχετικαὶ ἀγωγαὶ ἡγειραν σειράν ἐνδιαφερόντων προβλημάτων καὶ ἀμφισθητούμενων ζητήματων εἰς τὰς σχέσεις μεταξὺ πλοιοκτητῶν τράπεζων καὶ ναυλωτῶν, συνεπείᾳ καὶ διαρκούσῃς τῆς ἀπεργίας 260 χειριστῶν ἀνυψωτήρων φορτώσεως ὅπου εἰς Βανκούνερ. 'Η ἀπεργία ἀφέωρα πέντε ἐκ τῶν ἑπτά ἀνυψωτήρων φορτώσεως ὅπου εἰς Βανκούνερ. Τὸ βασικὸν ἔρωτημα ἥτο ποίος φέρει τὴν ζημίαν ἐκ τῆς ἀναμονῆς τῶν πλοίων ἐν ἀργίᾳ ἐπὶ πολλάς ἔδυομάδας. 'Επιπίπτει ἡ ζημία αὐτὴ ἐπὶ τῶν πλοιοκτητῶν ἢ ἐπὶ τῶν ναυλωτῶν καὶ δι' ἐξ ὀλοκλήρου ἡ ἐν μέρει;

Διαρκούσῃς τῆς ἀπεργίας ἐφόρτων σίτος, 15% τῆς Ικανοτήτους τοῦ λιμένος τοῦ Βανκούνερ, σταν εἰργάζοντο καὶ ἐπέτα ἀνυψωτήρες φορτώσεως, ἀλλ' ὃ ἐν Βανκούνερ ἀντιπρόσωπος τοῦ Καναδικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου Σίτου κ. Συμίθ διέταξε νὰ φορτώνεται εἰς μικρὰς ποσότητας ἐπὶ πλοίων γραμμῆς μεταφερόντων διάφορα φορτία. 'Εξ ἄλλου, διέταξε νὰ μη φορτώνεται σίτος ἐπὶ τῶν τράμπτες, τὰ δποῖα ἥτο παρελάμβανον πλήρεις φορτίον σίτου.

Οι ναυλωταί, δὲν ἐφόρτωσαν δλῶς διόλου ἐπὶ τῶν ἀναμενόντων τράμπτες

G. A. FACCINI
VIA M. CHIAVELLI 1
TRIESTE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 36.102 - 36.132 TELEX: 022 FAMOTOR FAMOTOR

ΚΩΔΙΚΕΣ: LOMBARD, BOE, SCOTTS

ΜΕΣΙΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ. - ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

μέχρι πέρατος τῆς ἀπεργίας, προβάλλοντες δὲ ἀπαλλαγὴν των ἀπό τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς καταβολὴν ἀποζημίωσεως ὑπεραναμονῆς, ὁχρώθησαν δπισθεν 31 τῷ όρῳ 13 τῶν ναυλοσυμφωνητικῶν, καθ' ὃν «ΣΤΑΛΙΑΙ: ἡ ἐργάσιμη οἱ μέραι δὲν ὑπὸ πολογίζονται εἰς λιμένα φορτώσεως, καθ' ὃν χρόνον ἡ φόρτωσης τοῦ φορτίου ἐν δλωφ ἡ ἐν μέρει καθυστερεῖ ἐξ ἀνωτέρας βίας, ἀπεργίαν ἡ ἀλληλης παρεμποδίσεως οἰασδήποτε φύσης μὴ δυναμένης νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸν ναυλωτήν».

Ός καὶ διατοδόθησε δικαστής διέκρινε — συνέχισεν διατοδήπητης — δόρος 13 εἶναι εύρυτατος. Καλύπτει τὴν καθυστέρησιν περὶ τὴν παροχὴν τοῦ φορτίου ἡ τὴν μεταφοράν αὐτοῦ εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, ὡς ἐπίσης καὶ περὶ αὐτὴν τὰυτὴν τὴν φόρτωσιν. Περιλαμβάνει πολλὰς αἵτιας παρεμποδίσεως, δὲν ἡμεροσητήθη δὲ δτὶ ἡ ἐκφρασίς «ἄλλη ἡς παρεμποδίσεως οἰασδήποτε φύσης μὴ δυναμένης νὰ ἔχει διατοδήπητην».

Ἐὰν οι ναυλωταί διατάξωσαν τὰ πλοῖα νὰ πλεύσωσιν εἰς τὴν παροχὴν τοῦ φορτίου ἡ τὴν μεταφοράν αὐτοῦ λιμένα, εἰς τρόπον δῶσεν ὁ λιμὴν τοῦ Βανκούνερ δτὶ καὶ παρέμενεν δὲ δεόντως κατονομασθεὶς λιμὴν καὶ ἔαν οι ναυλωταί δὲν ὑπερχρεούντο νὰ παράσχωσιν ἐν Βανκούνερ ἡ ἀλλαχούν ἐντὸς τῆς ἀκτίνος τῶν συμπεφωνημένων λιμένων, ἄλλο φορτίον πλὴν σίτου εἰς χύμα. τότε δόρος 13 τοῖς παρείχειν ἐπαρκῆ προστασίαν κατὰ τῶν ἀπαιτήσεων τῶν πλοιοκτητῶν.

"Οταν ἡρχίσει διατοδήπητης ἡ ἀπεργία καὶ ἐπειδὴ δὲν ἥτο καθολικὴ κατέστη ἀναγκαῖον ἐν τῇ συνήθῃ πορείᾳ τῶν πραγμάτων, δτὶ δὲν ἡδύνατο νὰ χορηγηθῇ φορτίον εἰς δλα τὸν σχέσει πρὸς τὴν περιωρισμένην Ικανότητα φορτώσεως τοῦ λιμένος. 'Υπὸ τὰς συνήθης ταύτας, ἡ κατανομὴ τῶν φορτωνομένων μικρῶν ποσοτήτων εἰς τὰ πλοῖα γραμμῆς, ὑπῆρχε λεγιγμένων καὶ σῶφρων μέτρον, τὰ δὲ σύτια ἀποκλεισθέντα τῆς φορτώσεως πλοίοις ἔδει νὰ δεχθῆται δτὶ, ἀπεκλεισθησαν συνεπείᾳ τῆς ἀπεργίας.

Οι ναυλωταί διδύναντο νὰ στηριχθοῦν ἐπὶ τοῦ δτὶ δηλούμενης αὐτοῖς, ἀφοῦ διδύναντο νὰ στηριχθῶν εἰς πάσα φύσεως παρεμποδίσεων.

"Οισχυρισμὸς τῶν ἑκκαλούντων, καθ' ὃν οι ναυλωταί δέδει νὰ θεωρηθῶσιν ὑπεμένοι διὰ τὰ ὑπὸ τοῦ κ. Συμίθ ληφθέντα μέτρα, ἥτο ἀδάσιμος. 'Η κατάστασις ἐπέβαλεν τὴν ληφθῆ μέτρων, τὰ δὲ ὑπὸ τοῦ κ.

Όπου πλοιο καὶ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ.. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

Στὸν ΠΕΙΡΑΙΑ, στὴν ΑΓΓΛΙΑ, στὸ ΚΟΝΤΙΝΕΤ η στὴ ΜΕΣΟΓΕΙΟ ἡ δπουδηπότε ὄλλου εύρισκεται τὸ πλοίο σας, ἡ ἀπεικόνιση μας ἔχει τὰ μέσα νὰ σᾶς ἔχει πρεπτήσῃ σὲ δλα τὸ ὄλικο μηχανῆς καὶ καταστρώματος καὶ σὲ διδύμητος εἰδῆ μηχανῆματος, σχοινία Μανίλλας, ἀλύσιδες, ἀγκυρές, συρματόσχοινα, διάφορα ὄργανα, χάρται καὶ ναυτικά βιδίλια κ.λ.π. 'Η συνεργεία μας τὸ ποιοτέρα ποιητήσαντα τὸν Κόσμον μᾶς δινεῖ τὴν ἐνέργεια νὰ σᾶς ἔχει πρεπτήσῃ παντού ΑΜΕΣΩΣ καὶ σὲ τηρεῖ διεθνούς συναγωνισμού, φθινότερες ὄκομη καὶ ὄπο τοὺς τοπικούς προϊσθμούς. 'Αναθέσατε μας ἔγκαιρως τὰς παραγγελίας τῶν πλοίων σας καὶ ἀπαλλαγήτε ἀπὸ τὶς φροντίδες που σας δημιουργοῦν δὲν αὐτὰ τὰ εἰδῆ. 'Εδώ στὸν ΠΕΙΡΑΙΑ, ἡ σὲ δποιούμενη πολιτεία τοῦ Βανκούνερ διατίθεται τῆς Ελλάδος η ἀπεικόνιση μας πὲ τὰ μεγάλα ἀποθέματα ποιοτέρα ποιητήσεως που σας δημιουργοῦν δὲν αὐτὰ τὰ εἰδῆ. 'Αναθέσατε μας ἔγκαιρως τὰς παραγγελίας τῶν πλοίων σας καὶ σὲ τηρεῖ διεθνούς συναγωνισμού.

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ ΜΑΣ

"ANT. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ.,

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΙ ΕΦΟΔΙΟΙ ΠΛΟΙΟΙ

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40

ΠΕΙΡΑΙΑ - ΤΗΛ. 40.435



Συμίθ ληφθέντα μέτρα ήσαν λεογισμένα και πρακτικά. 'Επρόκειτο ένταυθο περὶ «παρεμποδίσεως» ἀφορώσης ἄπαντα τ' ἀναμένοντα τράμπς και δὴ περὶ «παρεμποδίσεως μὴ δυναμένης ν' ἀποδιθῇ εἰς τοὺς ναυλωτάς». 'Η συνήθης διεξαγωγὴ τῶν ἀνθρωπίνων ὑποθέσεων και συναλλαγῶν, ἡν αἱ συμθῆκαι ἐπέβαλον και ἀπήγουν, δὲν ἥδυνατο ν' ἀγνοηθῇ και νὰ θεωρηθῇ, δὴ τη συνήθης αὐτὴ διεξαγωγὴ δὲν εἶχεν συμβῇ και δὲν εἶχεν παίσει τὸν ρόλον της.

Εἰς τὰς ἀναφεύσας συμθῆκας — εἶπεν ὁ Εἰσηγητής — δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶσιν οἱ ναυλωταὶ ὑπέύθυνοι ἔναντι τῶν πλοιοκτητῶν, διότι δὲν ἥναντιώθησαν κατὰ τῶν ὑπὸ τοῦ κ. Συμίθ ληφθέντων μέτρων, ἀτίνα εἶναι ἐπανετέα και νῦν, δε τόσος παρῆλθε χρόνος και τοσάτη ησκήθη κατ' αὐτῶν κριτική.

Ἡ ἀπεργία κατέλαβεν ἀπάσας τὰς δυνατότητας φορτώσεως φορτίου σίτου ἡ κριθῆς εἰς χώμα εἰς πλοία τράμπς ἐν Βανκούμβερ. Τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς ὑποθέσεως και ἡ φύσις και ἡ ἔκτασις τοῦ δρου 13 τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ καθιστοῦν τὴν προκειμένην περίπτωσιν διάφορον τῶν ὑποθέσεων, ἐφ' ὃν ἔξεδοθῆσαν αἱ ἀποκαλέσθησαν οἱ πλοιοκτῆται υπὲρ τῶν ἀπόφεων των. Δεν πρόκειται ἐνταῦθα περὶ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἥν οἱ ναυλωταὶ ὑπερεξέτιμσαν τὰς δυνατότητας ναυλώσαντες πολλὰ πλοία διὸ μικράν ποσότητα φορτίου. 'Η κακή κατανομὴ τοῦ φορτίου αἵτινα εἶχε τὴν ἀπεργίαν ἡ τὰς διαταγάς τοῦ κ. Συμίθ ἡ και ἀμφότερα, οὐδὲν δύμας ὅλο γεγονός. 'Ἐπι τῇ βάσει τοῦ ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἐκαλύπτοντο ὑπὸ τοῦ ὅρου 13 τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ, οἱ πλοιοκτῆται, ἀπικαλούμενοι προτήγηθεσαν παραιτέσθαι δικαστικὴν ἀπόφασιν, ἰσχυρίσθησαν, δη τὸ νομολογία ἀπεδέχθη ἀρχήν καθ' ἥν οὐδέτερος τῶν συμβαλλομένων δύναται νὰ ἀπικαλεσθῇ ἀπαλλακτικὴν ρήτραν ἐν ναυλοσυμφώνῳ, ἐὰν ἡ αἰτία ἐξ ἡ σκοπήθη ἡ ἀπαλλαγή, ἀφεύκτως ἦθελε συντρέξει.

Βάσει, δύμας, τῶν γεγονότων τῆς παρούσης περιπτώσεως δὲν ἥτο δυνατόν νὰ γίνῃ δεκτὸν — συνέχισεν ὁ Εἰσηγητής — δη τὸ φορτωσίς και ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου παραβαθή τοῦ φορτίου ἀφεύκτως θὰ ὑφίστατο τὰς συνεπίσιας μακρᾶς ἀπεργίας. Οὕτω, ἡ προγομένη νομολογία δὲν ἔχει ἐνταῦθα πεδίον ἔφαρμογῆς και δὲ Ἑισηγητής συνεφώνησεν πρὸς τὴν γνώμην τοῦ πρωτοβαθμίου δικαστοῦ, καθ' ἥν δὲν ὑπάρχει μόνιμος ἔρμηνευτικὸς κανὼν ἀπιβάλλων, δπως αἱ ἀπαλλακτικαὶ ρήτραι ἐξ ἀπεργίας ἡ πολέμου, μὴ ἔφαρμοζωνται δσάκις πόλεμος εἰς ἀπεργία ἔχωσιν ἥδη ἐκραγή, ὅταν συνήπτετο ἡ σύμβασις ἡ διετάσσετο τὸ πλοῖον νὰ πλεύσῃ πρὸς ὥρισμένον λιμένα. Τούτῳ ἔξαρτάται ἐκάστοτε ἐκ τῆς ἐρμηνείας τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ. Βεβαίως, οὐδὲν τῶν μερῶν συνεβλήθη ἡ θὰ ἐσκέπτετο νὰ συμβληθῇ ἐν δψει παρατεινομένης ἀπεργίας. Μεθ' ὁ ἐισηγητής ἀνέπτυξεν ἔπειρον ἐπιχείρημα τῶν πλοιοκτητῶν, ἰσχυρίζομένων ὅτι, και κατονομασία τοῦ Βανκούμβερ ὡς λιμένος φορτώσεως ὑπῆρχεν ἔνεργεια ἀντισυμβατική, διότι δὲ ἔγεντο ὁ λιμὴν τοῦ Βανκούμβερ ἐτέλει ὑπὸ ἀπεργίαν, διατάσσοντες δὲ οἱ ναυλωταὶ τὰ πλοία νὰ πλεύσωσιν ἔκει, παρέβησαν τὰ συμπεφωνημένα. Οἱ ἐκκαλούντες πλοιοκτῆται ἰσχυρίσθησαν, διότι λιμὴν τὶς τελεῖ ὑπὸ ἀπεργίαν δσάκις ἡ ἐμπορικὴ πράξις ἡν συνεβλήθη τὸ πλοῖον νὰ ἐκτελέσῃ ἔκει, δὲν δύναται νὰ διεσχιθῇ ἀειν ὑπερβολικῆς καθυστερίσεως. 'Η συνδρομὴ τῆς προϋποθέσεως ταύτης ἔδει νὰ κριθῇ, καθ' ἥν στιγμὴν ἐλάμδαναν χώραν ἡ κατονομασία τοῦ λιμένος εἰς ὃν ἔδει νὰ πλεύσῃ τὸ πλοῖον και δὴ ἐν δψει τῶν τότε πραγματικῶν περιστατικῶν, γνωστῶν ἡ ἀγνώστων.

'Ο Εἰσηγητής ἔκρινεν ὅτι, τὸ ἐπιχείρημα, καθ' ὁ αἱ πράξεις τοῦ ναυλωτοῦ ἔδει νὰ κριθῶσιν βάσει γεγονότων ἀγνώστων αὐτῶν, δὲν ἥτο δυνατόν νὰ ληφθῇ ὑπὸ δψιν. 'Ορθότερον εἶναι νὰ λεχθῇ, δη τη κρίσις θὰ στηριχθῇ ἐπὶ τὸν ποίον θὰ ἥτο ἡ ἐνδεικυνομένη εἰς σώφρονα ἀνθρώπων ἐνέργεια. Τὸ ναυλοσύμφωνον ἀπήρθιμει τοὺς λιμένας ἄνευ περιορισμοῦ τίνος ἐν τῇ ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ἐπίλογῇ ἐνδὸς αὐτῶν. Πιθανὸν οἱ συμβαλλόμενοι νὰ ἐσκέφθησαν, καθ' δην χρόνον συνήπτον τὴν σύμβασιν, δη ἥδυνατο νὰ ἐκραγῇ ἀπεργία εἰς ἔνα τῶν ἐλόγῳ λιμένων, δταν θὰ ἥρχετο ἡ στιγμὴ τῆς κατονομασίας ἡ και μετὰ ταύτα. Οἱ πλοιοκτῆται, δημώς, ἐδέχθησαν τὸν ὅρον 13 ὡς ἥτο διατυπωμένος.

Ἐτέρωθεν, τὸ ἐπιχείρημα τούτο τῶν πλοιοκτητῶν συνεπήγετο τὴν παραδοχήν συμφωνίας σιωπηρῶν ἔγκειμένης ἐν τῇ συμβάσει. 'Ο Εἰσηγητής συνεφώνησεν ἐν τούτῳ πρὸς τὸν πρωτοβαθμίου δικαστήν, δη δὲν εἶναι διατεῖμένος νὰ παραδεχθῇ τοιαύτην σιωπηράν περὶ ἀπεργίας συμφωνίαν, δταν οἱ συμβαλλόμενοι οὐδὲν συνεφώνησαν περὶ τῆς διαρκείας τῆς ἀπεργίας, καλῶς γνωρίζοντες δη ἀπεργία τινὲς εἶναι μα-

κραί. Οἱ συμβαλλόμενοι εἶχον ἀμοιβαίως συμφέρον νὰ φορτωθῇ τὸ φορτίον ἄνευ καθυστερήσεως, οὐ δὲνκεν δὲν ἥτο δυνατὸν νὰ θεωρηθῇ, δη οἱ πλοιοκτῆται ἐδίκαιοι οὐδὲν δεσμεύσουν καθ' οἰονδήποτε τρόπον τὸ δικαίωμα ἐκλογῆς τῶν ναυλωτῶν, δσον ἀφορά τὸν λιμένα φορτώσεως. 'Μετ' ἔξετασιν ἀλλων τινῶν ισχυρισμῶν τῶν πλοιοκτητῶν δὲ Ἐισηγητής ἔκρινεν, δη τη κατονομασία τοῦ λιμένος τοῦ Βανκούμβερ, ὡς λιμένος φορτώσεως ἥτο νόμιμος και δέν μετὰ ταῦτα νὰ ἐρμηνευθῇ τὸ ναυλοσύμφωνον, ὡς ἔναν ἀνέγραφον ὡς μόνον λιμένα φορτώσεως, τὸ Βανκούμβερ και δη, δη ὁ δρός 31 τοῦ ναυλοσυμφωνοῦ ἥδυνατο νὰ τύχῃ ἐπικλήσεως και ἐφαρμογῆς, συνεφώνησεν δὲ πλήρως πρὸς τὰς κρίσεις τοῦ πρωτοβαθμίου δικαστοῦ εἰσηγητῆς τὴν ἀπόρριψιν τῆς ἐφέσεως τῶν πλοιοκτητῶν. Πρὸς τὴν τοιαύτην εἰσήγησιν συνεφώνησαν και οἱ λοιποὶ 'Ἐφέται, ἐπιτραπείσης εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τῆς προσφυγῆς εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Λόρδων.

ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ

— ΑΚΤΡΩΣΙΣ ΝΑΥΤΙΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΛΑΙΟΥ

Μία ἀπόφασις διαιτητικοῦ δικαστηρίου τελευταίως ἐκδοθεῖσα εἰς τὴν Νορδηγίαν είναι ἀρκετά ἐνδιαφέρουσα διά τε τοὺς ναυπηγούς και τοὺς ἐφοπλιστὰς δλου τοῦ Κόσμου. Τῆς ἀντιδικίας μετεῖχον ἡ γνωστὴ νορδηγικὴ ἐφοπλιστικὴ ἐταίρια Μπέργκενσεν και τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα 'Ερικσμπεργκ'. Κατὰ τὴν ἀποψίν τῶν ἐφοπλιστῶν, δη διαφορὰ προήλθεν ὡς ἔξης: 'Απὸ τὸν πόλεμον και ἐντεῦθεν ἡ ἐταίρια Μπέργκενσεν παρήγγειλεν εἰς τὸν ἐλόγῳ ναυπηγεῖα σκάφη συνολικῆς χωρικότητος 215.000 τόνων δ.ν. 'Η τελευταία παραγγελία, ἐκ τῆς ὁποίας και προήλθεν ἡ διενέξις, περιεῖχε μίαν δψιν διά τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς μεγαλύτερου τῶν 36.000 τόνων δ.ν. πλοίου, 'έφόσον ἡ Ικανότης τοῦ ναυπηγείου θὰ είχεν ἐν τῷ μεταξύ τόσον ἀναπτυχθῆ, δστε θὰ ἥδυνατο νὰ κατακευνάσῃ ἔνα μεγαλύτερον σκάφος.

Πρὶν ἡ ὁ δψιν αὐτὴ ἐκπνέυσθ — ἐδήλωσαν οἱ ἐφοπλισταὶ — τὸ ναυπηγεῖον συνήψει συμβόλαιον μὲν ἀμερικανικὴν ἐταίριαν πετρελαίων διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε δεξιμενοπλοίων τῶν 48.000 τόνων δ.ν. ἔκαστον. 'Η παραγγελία αὐτὴ θὰ ἔχρειάζετο σημαντικὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ ναυπηγείου. Τὸ πρώτον ἐκ τῶν πέντε σκαφῶν θὰ παρεῖθεν προτίτερον και τὸ δεύτερον σχεδὸν ταύτοχρόνων μὲ τὴν παράδοσιν τοῦ δεξιμενοπλοίου τῶν 36.000 τόνων, τοῦ παραγγελθέντος διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου Μπέργκενσεν. Τὸ ναυπηγεῖον, δημως, δὲν προσεπάθησε νὰ καταστήσῃ διαθέσιμον μίαν ναυπηγικὴν κλίνην δι' ἔνα σκάφος μεγαλύτερον τῶν 36.000 τόνων, ὡς προεβλέπετο ἀπὸ τὴν δψιν τῆς νορδηγικῆς ἐταίριας και μόνον μετὰ πάροδον Ικανού χρόνου ἔπραξεν τοῦτο και προσέφερεν εἰς τὸν Οἴκον Μπέργκενσεν μίαν ναυπηγικὴν κλίνην διὰ τάκην τῶν 48.000 ἔως 50.000 τόνων δ.ν., μὲ παράδοσιν τὸ 1963. 'Εζητεῖτο ἐν τούτοις τόσον ψηλὴ τιμὴ, δστε δηνδής ἐφοπλιστὴς ἔκρινε σκόπιμον νὰ ἀκυρώσῃ τὴν παραγγελίαν του.

'Αργότερον, τὸ ναυπηγεῖον ἔκινον ἀποζημίωσιν 12.437.000 σουηδικῶν κορωνῶν και ὑπέβαλε τὴν ὑπόθεσιν εἰς διαιτησίαν. 'Ο ἐφοπλιστικὸς Οἴκος Μπέργκενσεν παρουσίασε τὰς γνωμοδότησεις τριῶν Δανῶν νομομάθων, οἵτινες συνεφώνων, δτι εἶχεν δὲν λόγω Οἴκος τὸ δικαίωμα νὰ ἀκυρώσῃ τὸ συμβόλαιον του και καθώριζαν δητι 'ετὸ ναυπηγεῖον διὰ τάκην τῶν 48.000 τόνων δ.ν. πλοίου πρὸς τὸν πελάτας του, ἐνα δηλαδή καθηκοντας δη πραγματικὴν ἀμέλειαν ἔναντι τῆς ὑποχρέωσεως του, δηπως εἶναι νομιμόφρον πρὸς τοὺς πελάτας του, ἐνα δηλαδή καθηκοντας δη πραγματικὴν παραγγελίαν μὲ τὴν ἐπέκτασιν.

'Η ἀδὲλλο τὸ ναυπηγεῖον προσεκόμισε γνωμοδότησιν καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ 'Οσλο, δητι παρεδέχθη, δη τὸ ναυπηγεῖον ἐδικαιούσθη ἀποζημίωσις. διότι ἐκ σχετικῶν ἔγγραφων καθίστατο σαφές, δητι αἱ παραγγελίαι εἰς 'Αμερική, ἀπὸ τὰς ὁποίας τὸ ναυπηγεῖον θὰ ἔκριδεν 100 ἐκστατομύρια νορδηγικῶν κορωνῶν, ήσαν ἀναγκαῖαι, ἐὰν τὸ ναυπηγεῖον ἔπειδικε διεύρυνσιν τῶν ἐγκαταστάσεων του, καιτοι μεταγενεστέρως τὸ ναυπηγεῖον παρεδέχθη, δητι ἡ ἀμερικανικὴ παραγγελία δὲν εἶχε σχέσιν μὲ τὴν ἐπέκτασιν.

'Η ἀπόφασις ἔξεδόθη ὑπέρ τῶν ναυπηγείων. 'Ο Νορδηγὸς ἐφοπλιστὴς κατεδικάσθη εἰς ἀποζημίωσιν 7.226.000 σουηδικῶν κορωνῶν διὰ τὴν ἀκύρωσιν τοῦ συμβόλαιου, οἵτινες και κατεδικάσθησαν, μὲ ἐπιφύλαξιν τῶν δικαιωμάτων του.

TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS

IBEX HOUSE (SUITE 275/281)

MINORIES

LONDON E. C. 3

TELEPHONE ROYAL 0671 (5 LINES)

TELEGRAMS: TROSHIP, LONDON, TELEX

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:

"ΝΑΥΤΙΛΟΣ" ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε

ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1^Α

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ

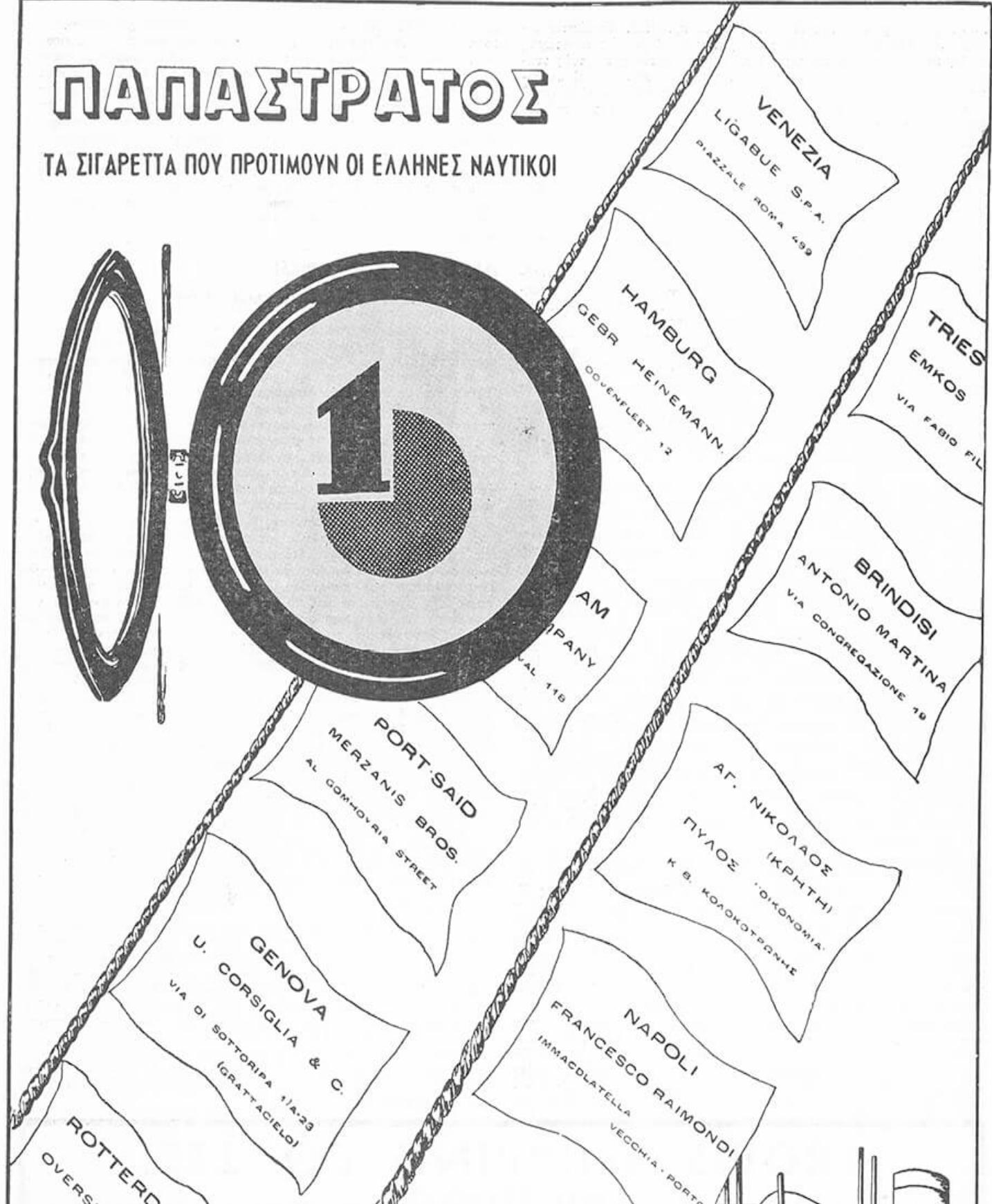
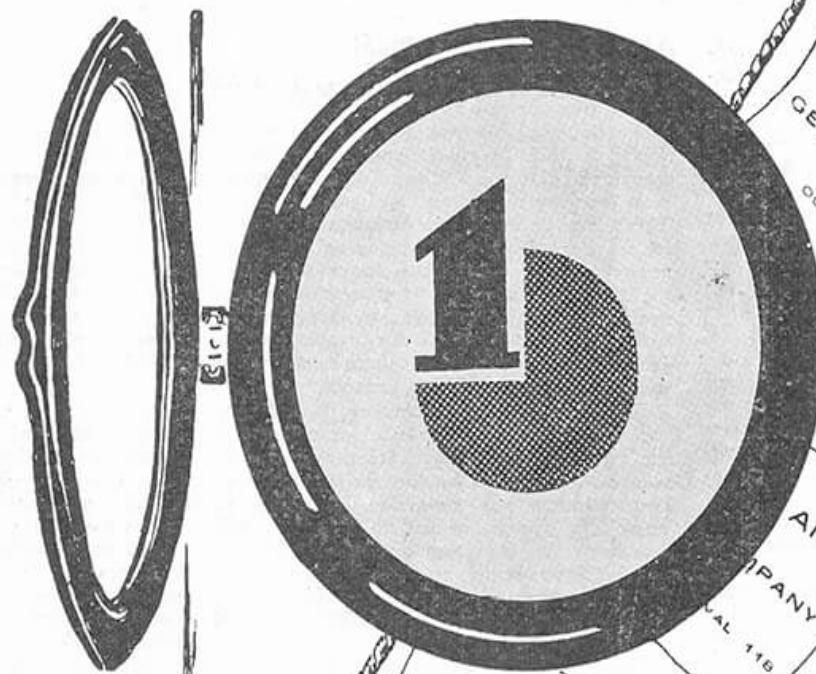
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. NAFTILKO - PIREA

• (ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ) TROSHIP-PIREA

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΠΟΥ ΠΡΩΤΙΜΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ



ΔΙΑΦΗΜΙΖΟΥΝ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΠΝΑ

ΕΙΣ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ.. ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ..

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

NEA YOKH, ('Απρίλιος).— Βελτιωμένη διαπιστούται τής παγκοσμίου οικονομίας — τής βιομηχανικής παραγωγής ιδιαιτέρως — ήθετις.

— Εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείες ό τόνος τής αισιοδοξίας ήμέρα τηή ήμέρα ένισχυται. Ήρισμένοι τομεῖς τής οικονομίας έπειτας ξαρκατηριστικήν στροφήν πρὸς τήν άνιούσαν. Εις τήν Εύρώπην αλι πλέον πρόσφατοι παραπήρεσι διαπιστώνουν αὐξησις τής βιομηχανικής παραγωγής εις τάς πλείστας τῶν χωρῶν καὶ τῶν έμπορικῶν συναλλαγῶν.

— "Ολοι οι υπευθύνως χειρίζομενοι τὰ θέματα τῆς ἀμερικανικῆς οικονομίας βλέπουν ἀναπτυσσόμενή τήν βελτίωσιν. Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ ἑπτά μηνῶν ὁ δεῖκτης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ἐμφανίζει σταθερότητα. Πανταχόδεν ἀπὸ ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς οικονομίας ή βελτίωσις ἐπιστημένηται.

— 'Ελαφρά ή βελτίωσις τῆς οικονομικῆς καταστάσεως καὶ εἰς τὴν 'Αγγλίαν. Αἱ ἔξαγωγαί κάπως μεγαλύτεραι. Αἱ προβλέψεις τῶν ἀρμοδίων διὰ τὸ 1961 λίαν ἐνθαρρυντικαί. Εις τάς ἔξι χώρας τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς ή αὐξησις τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς προδιαγράφεται εἰς ποσοστά 6-7%. Εἴναι τῶν 12% τοῦ 1960. Εις τήν Γερμανίαν ιδιαιτέρως συνεχίζεται ή ἀνόδικη πορεία. Εις τήν Γαλλίαν ὁ ρυθμός τῆς ἀνόδου εἰς τήν παραγωγὴν ἐπεδραδύνθη ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1960, ὀπωσδήποτε, σμως, μίσι αὐξησις κατὰ 5% προεξοφλεῖται. Εις τήν 'Ιταλίαν, τέλος, οὐδὲ ἐπ' ἐλάχιστον ἀνέκοπτη ή διεύρυνσις τῆς παραγωγῆς δραστηριότητος. Καὶ θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, οἵτι ή βιομηχανική παραγωγὴ κατά τὸ 1960 ήτο κατὰ 15% ἀνωτέρα τῆς τοῦ 1959. Καὶ ἀναμένεται διὰ τὸ 1961 μία περαιτέρω αὐξησις κατὰ 10%.

• Βελτίωσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν προβλέπουν οἱ υπευθύνοι παραπήρηται. Αἱ ἔξαγωγαί αἰσιθτῶς οὐδέποτεν. Αἱ εἰσαγωγαί ἐπίσης εἰς κλίμακα μικρότεραν. Τὸ ισοζυγίον θὰ είναι εὐνοϊκότερον ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἐκ 4.7 δισεκατομμύριων δολ. περυσινόν.

— Καὶ οἱ ἐπὶ πλέον λόγοι: Τὰ 587 ἑκατομ. δολ. τοῦ γερμανικοῦ χρέους. Αἱ ὀλιγώτεραι δαπάναι υπερτιωτικαὶ εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Αἱ ἐπενδύσεις κεφαλαίων θὰ είναι ἐπίσης κάπως ὀλιγώτεραι. Η διαρροὴ τοῦ χρυσοῦ ἐλέγχεται ηδη. Τὸ περυσινὸν ἐλλειμμα τῶν 3.8 δισεκατομ. δολ. θὰ είναι διαστάσεων ἀνεκτῶν.

• Οι λαοὶ τῆς Γῆς κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ὑποσιτίζονται καὶ ἡ ἐτησία ὑπερπαραγὴ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν δὲν ἐπαρκεῖ, ἀν δῆλη διειθετο νὰ καλυψῃ τὰ κενά. Τὸ ἐλλειμμα ὑπολογίζεται εἰς τὰ 35% τοῦ παραγμένου ἀπὸ τήν 'Αμερικήν γάλακτος, εἰς τὰ 40% τῶν — πλὴν τοῦ σίτου — δημητριακῶν καὶ εἰς τὰ 120% τοῦ σίτου.

• Καταστροφήν, τῆς συγκομιδῆς εἰς δημητριακὰ ἀντιμετωπίζει ή Νοτιοσλαβία. Ο νειμῶν ἐλαχίστην — τὴν κατωτέρων ἀπὸ 100ετίας — ἐστημέσως πτώσιν χώνος. Η ἄνοιξις ἐπέρασε ύπο τοποκάτασιν πλήρους ξηρασίας. Οι ἀγροὶ κατήνησαν τόσον αἰχμηροὶ, ὅσον κατὰ μῆναν 'Ιούλιον.

— "Αν διαρκείας βροχαὶ δὲν ἔνισχυσουν τὰς σποράς, ή καταστροφὴ τῆς ἐσθοδίας θὰ είναι πλήρης. Τὰ σπαρτᾶ ηδη κιτρινίζουν.

— "Ηδη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους ή Νοτιοσλαβία ἐξήτησεν ἀπὸ τήν 'Αμερικήν τὴν παραχώρησιν 500 χιλ. τόν. σιτηρῶν. Μεγαλύτερας ποσότητας θὰ χρεισθῇ τώρα νὰ εἰσαγάγῃ. Καὶ εἰς μίαν κρίσιμον διὰ τὴν οικονομίαν τῆς περιόδου.

• Η 'Ιταλία εἰσήγαγε κατὰ τὸ τελευταῖον 18μηνον 2½ ἑκατομ. τόν. σίτου. Θὰ συνεχίσῃ εἰσάγουσα σιτηρὰ καθ' ὅλον τὸ 1961.

— 'Απὸ τοῦ 1959 αἱ ιταλικαὶ ἐσθοδίαι ἥρχισαν μειούμεναι (8.5 ἑκατομ. τόν. κατὰ τὸ 1959 καὶ μόνον 6.8 ἑκατομ. τόν. τὸ 1960). Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ τρέχον ἔτος δὲν είναι καλύτεραι.

• Δημητριακὰ 5.5 ἑκατομ. τόν. θὰ συνεχίσουν εἰσάγουσαι ἐτησίως, αἱ χώραι τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς ή 'Αμερικῆς καὶ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, ἔναντι τῶν 6.5 ἑκατομ. κατὰ μέσον δρον διὰ τὰ ἔτη 1955 — 1957.

• Ρεκόρ παγκοσμίου παραγωγῆς ἀράβοστίου προβλέπεται διὰ τὸ ἔτος 1960 — 61. Εις 8.1 δισεκατομ. μπούσελς, 3% αὐξησις ἔναντι τοῦ 1959 — 60.

— Τῆς 'Αργεντινῆς θὰ φάσῃ τὰ 200 ἑκατομ. μπούσελς, 25 ἑκατ. περισσότερα. Τὸ ἔν τρίτον θὰ ἔχαχθῃ εἰς τήν Εύρώπην κυρίως. Η Νότιος 'Αφρική θὰ παραγάγῃ 150 ἑκατομ. μπούσελς καὶ ή Βραζιλία 315 ἑκατομμύρια.

— Τὸ ἥμισυ τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείες (πέρυσι 4.4 δισεκατομ. μπούσελς). Η Ρωσία παρήγαγε 590 ἑκατομμύρια, ή 'Ανατολ. Εύρώπη 645 ἑκατομ. καὶ ή Δυτι-

κὴ 330 ἑκατομ. μπούσελς.

• Η 'Ινδια ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην ἐξαγωγῆς μεγαλυτέρας ποσότητος ζαχαρέων, κατόπιν τῆς κατὰ ἔν σολον ἐκατομ. τόν. ὑπερτέρας παραγωγῆς. Πρὸς τήν 'Αμερικήν — μετὰ τὸν ἀποκλεισμὸν τῆς Κούβας — στρέφει τὴν προσπάθειαν τῆς τοποθετήσεως μέρους τοῦ ἐν λόγῳ περισσεύματος.

• Η τερατίστια βιομηχανικὴ ἀνάπτυξις τῆς 'Ιαπωνίας προκαλεῖ τὴν ἀδρόαν εἰσαγωγὴν πρώτων υλῶν ἀπὸ τὸ ἐξωτερικόν. Είναι χαρακτηριστικὴ ή ἀνακοίνωσις τοῦ Τόκιο περὶ εἰσαγωγῆς δύο ἐκατομ. τόν. σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὸ Καναδάν.

• 'Υπέρ τα δύο ἑκατομμύρια τόν. παλαιοσιδήρου θὰ εἰσαγάγῃ ἐφέτος ή 'Ιαπωνία ἀπὸ τὴν 'Αμερικήν. Εύνότης, συνεπῶς, ή σημειουμένη μεταφορικὴ ζωρότης. Καὶ αἱ κλεισθεῖσαι μέχρι τούδε ναυλώσεις καλύπτουν τὸ ἥμισυ τῶν πρὸς μεταφορὰν φορτίων.

— Συμπεριλαμβανομένων τῶν σιτοφορτίων καὶ τῶν γαιανθρακοφορτίων, ὑπολογίζεται, οἵτι κατὰ τὸ εικοσάτερον 'Απριλίον οἱ 'Ιαπωνες ἔναύλωσαν — πλὴν τῶν χρονοναύλωσεων — χωρητικότητα γύρω τοῦ 1.6 ἑκατομ. τόνων! Εὐέξηγητος ή ἀνατίμησις τῶν ναυλῶν.

• Η 'Ιαπωνία προτιμᾷ νὰ εἰσαγάγῃ γαιανθρακαὶ ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν καὶ τὴν Αυστραλίαν. Στοιχίζει εὐδηνότερον τοῦ ἐγχωρίου καὶ είναι ἀποδοτικότερος διὰ βιομηχανικὴν χρῆσιν. Κατὰ τοὺς ἔνδεκα πρώτους μῆνας τοῦ 1960 εἰσήχθησαν 4.6 ἑκατομμύρια τόνων γαιανθράκων, ἔναντι 3.6 ἑκατομμύριων τόνων τοῦ 1959. Εφέτος θὰ εἰσαγάγουν περισσότερα φορτίων. Η σημειωθῇ, οἵτι μεγάλα σκάφη μέχρι καὶ 45.000 τόνων θὰ ἀπασχοληθοῦν εἰς τὰς ἐν λόγῳ εἰσαγωγάς, προκειμένου νὰ ἐπιτευχθοῦν οικονομικώτεραι μεταφοραί.

• Εύρυτάτη ή ἀγορὰ τῆς 'Ιαπωνίας μετὰ τὴν ηδη ἐφαρμοσθεῖσαν ἀρσιν τῶν εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν διὰ πλεῖστα ὅσα εἶδη — 700 τὸν ἀριθμὸν — ἀκατέργαστα, ἡμικατειργασμένα καὶ βιομηχανοποιημένα. Η ζωηροτέρα μεταφορικὴ κίνησις ή 'Αμερικῆς εύνότης είναι.

• Αὐτή ή τελευταία ἀθρόα πώλησις ρωτικοῦ χρυσοῦ ἀποδίδεται εἰς τὴν Κίναν.

• Κατὰ 7.2% είναι ἀνωτέρα η τρίμηνος ἐξαγωγὴ τῆς Γερμανίας ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περυσινῆς περιόδου. Τῶν εἰσαγωγῶν ή αὐξησις κατὰ 2.8%.

• Αἱ ἔξι χώραι τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς παρήγαγον κατὰ Μάρτιον χάλυβα, ἀναλογούντα εἰς 81 ἑκατομ. τόν. ἑτησίως, ἔναντι τῶν 73 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1960. Πτώσιν τούναντίν μικράν ἐμφανίζεται ή ἀγγλικὴ παραγωγὴ ἐκ τῶν δεδομένων τῆς παραγωγῆς τοῦ Μαρτίου.

• Κατὰ τὸν λόρδον Γκόντιμπερ, γεν. διευθυντὴν τῆς «Σέλλη», ή παγκόσμιος κατανάλωσις πετρελαίου ἐφθασε τὸ 1960 εἰς ἔν ἑκατομ. βαρέλια ημερησίων. Τὰ ὑγρὰ καύσιμα θὰ παραμείνουν καὶ καθ' ὅλην τὴν προσεχῆ δεκαετίαν η κυρία πηγὴ ἐνεργείας καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1970 ή κατανάλωσις θὰ είναι μεγαλυτέρα κατὰ 50% καὶ πλέον τῆς περυσινῆς.

• Υποχωρεῖ η δραστηριότητας τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων. Αἱ παραγγελίεις τοῦ αὐτού τοῦ τριμήνου — 61 σκάφη 131.000 τόν. γκρός — είναι αἱ κατώτεραι ἀπὸ τὸν 1957. Τελούν ηδη ὑπὸ παραγγελίαν 430 σκάφη, 3 ἑκατομ. τόν. γκρός. Ναυπηγεία τινὰ μετά τινα χρόνον θὰ στρέψουνται παντελῶς παραγγελίων.

— Εἰς τὰ ἑκάτοδα τῆς 'Αγγλίας ναυπηγεία τελοῦν ὑπὸ παραγγελίαν σκάφη 1.223, τόν. γκρός 7.1 ἑκατομ. Η 'Ιαπωνία ἔρχεται πρώτη. Η Γερμανία δευτέρα καὶ ή Σουηδία τρίτη εἰς σγκον ὑπὸ ναυπηγήσιν τονών. Τὸ σύνολον ὑπὸ κατασκευὴν καθ' ὅλην τὸν κόσμον ὑπολογίζεται εἰς 1472 σκάφη, 8.725.861 τόν. γκρός. Τὰ 18.5% ναυπηγούνται εἰς τὴν 'Αγγλίαν.

• Προβλέπουν οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι "Αγγλοι έφοπλισται ἔντασιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τοῦ ἀεροπλάνου πρὸς τὸ πλοῖον.

— Διὰ τὰ ὑψηλῆς ὀξίας φορτία ή ἀεροπορικὴ μεταφορὰ θὰ προτίμηται δισμέραις καὶ περισσότερον ἔναντι τοῦ λαίνερ. Η διὰ τοῦ ἀεροπλάνου ἐπίσης ἐπιβατική κίνησις θὰ βαίνῃ ταχύτερον ἀναπτυσσομένην.

— Παρὰ ταῦτα η καλυτέρα δργάνωσις μὲν χαμηλότερον κόστος τῶν ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνιῶν διὰ τῶν καταλληλοτέρων πλοίων θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν αὐξησιν τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν καὶ φορτίων, μέσα εἰς ἓνα κόσμον σταθερώς ἀναπτυσσόμενον καὶ ὀλονέν περισσότερον καὶ πρὸς μακροτέρας ἀποστάσεις ταξιδεύοντα.

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

Phones | Office 2195
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.
SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES
PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office
30, Fouad 1st Avenue

Depots:
5. Tantah Street
30, Fouad Street

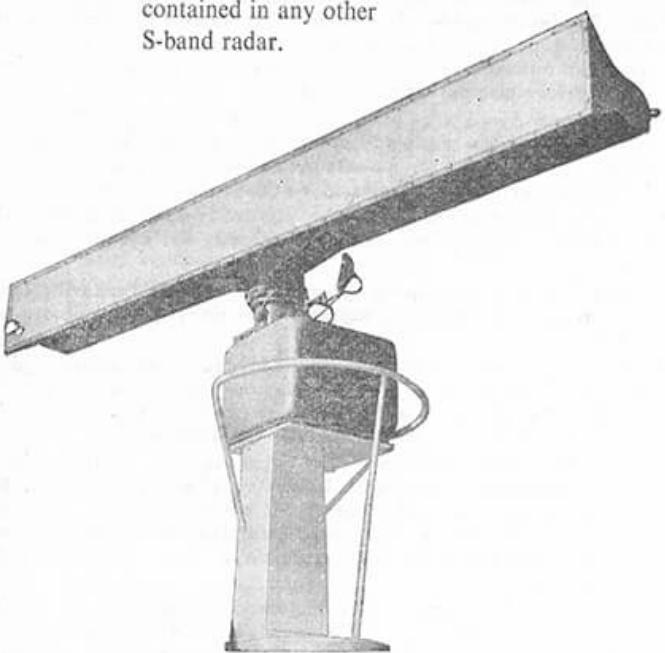
Branch Office
Rached Street
Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

The 2000 SERIES

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.

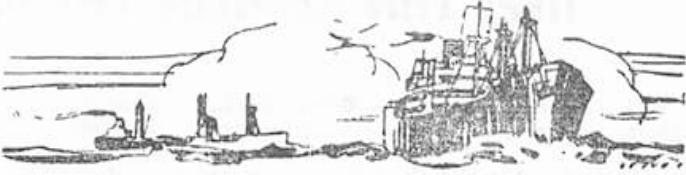


- High data rate — 20 r.p.m. aerial rotation
- 16 in. master display with integral true motion
- Rapid range and bearing measurement by Interscan
- Daylight viewing of P.P.I.
- 60 mile range scale
- Range and bearing markers to 60 miles
- 5 P.P.I. presentations
- Performance Monitors
- High Power 75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

DECCA RADAR



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

ΑΙ ΒΕΑΤΙΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΣΟΥΕΖ

Εις άνακοινωσιν τοῦ διευθυντοῦ τῆς διώρυγος Σουέζ κ. Μαχμούτ Γιουνές πρὸς τοὺς «Οίκονομοκύς Τάιμερ», τοῦ Λονδίνου, ἀποκαλύπτεται, ὅτι τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον τῶν διοδίων καὶ τελῶν τῆς διώρυγος, καθὼς καὶ ἡ μέθοδος εἰσπράξεως αὐτῶν, πρόκειται νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον ἀναθεωρήσεως. Δέν εἶναι γνωστόν, ἀνθὲν τοῦ παλαιοῦ τοῦ θεραπευτικοῦ αὐτῶν, ὅτι μία ἀνακατάταξης αὐτῶν θὰ βασισθῇ, ἐν μέρει τούλαχιστον, ἐπὶ σειράς δοκιμῶν, αἵτινες θὰ ἀρχίσουν συντόμως εἰς τὸ ἔντονον τοῦ θεραπευτικοῦ αὐτῶν νὰ καθορισθῇ διαθέματος, εἰς τὸν ὅποιον ὑπόκεινται αἱ ὄχθαι τῆς διώρυγος ἐκ τῶν διαφόρων τύπων καὶ σχημάτων τῶν διερχομένων σκαφῶν, ιδίᾳ δὲ τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Πρόκειται ἐκ τῶν δοκιμῶν αὐτῶν νὰ καθορισθῇ διαθέματος, εἰς τὸν ὅποιον ὑπόκεινται αἱ ὄχθαι τῆς διώρυγος ἐκ τῶν διαφόρων τύπων καὶ σχημάτων τῶν διερχομένων σκαφῶν, ιδίᾳ δὲ τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων. Ήνδεχομένα, ἡ νέα βάσις τελῶν καὶ διοδίων θὰ περιλαμβάνη μεταβλητὸν πρόσθετον στοιχεῖον, διπέρ θὰ ἔδαινεν αὐξανόμενον, ἀναλόγως τοῦ βαθμοῦ τῆς προβενουμένης φθορᾶς εἰς τὰς ὄχνας.

Ο κύριος λόγος τῆς μελέτης ταῦτης — ἐπέχειται εἰς τὸ γεγονός διτοῦ, ἐνῷ τὰ 25% τῶν διοδίων (ἀπειναὶ ἀνήλιθον τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 50.4 ἑκατομμύρια λιρῶν Αἰγύπτου) προϋπελογίζονται ἀποκλειστικῶς δι' ἀνάπτυξιν τῆς διώρυγος, ἡ χρησιμοποιούμενὴ ἡδη ἀναλογία ἐφθασσεν εἰς 35%. Πάντως, ἐδήλωσεν ἀπεριφράστως, ὅτι οὐδεμία ἔχει ληφθῆ εἰσέπειται, ἐστω καὶ κατ' ἀρχήν, ἀπόφασις περὶ αὐξήσεως. Τὸ μεταβλητὸν στοιχεῖον, ποὺ θὰ προέλθῃ ἐκ τῶν ἔρευνῶν, θὰ βαρύνῃ εἰς τὸν ρύθμισμα τοῦ νέου ἐπιτρέπομένου τῶν διοδίων, τὰ δόποια, σημειωτέον, παρέμειναν κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαλιώντα εἰς τὰ 7/— κατὰ τόνον διὰ τὰ ἔμφορτα σκάφη καὶ εἰς τὰ 3/2 διά τὰ κενά. Κατὰ τὸ 1957 ἡ αἰγυπτιακὴ κυβέρνησις παρέσχε πρὸς τὰ «Ηνωμένα Εθνη τὴν διαθεσιάσιν, ὅτι τὰ τέλη δὲν πρόκειται νὰ αὐξηθῶν ἀνω τοῦ 1% τὸ ἔτος καὶ δινει προηγουμένων διαπραγματεύσεων.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἔργα ἐκβαθύνσεως τῆς διώρυγος, χρηματοδοτημένα διὰ δανείου 54 ἑκατομμυρίων δολαρίων, χορηγηθέντος τὸ 1959 ὑπὸ τῆς Παγκοσμίου Τραπέζης, συνεχίζονται. Κατ' Ἀπρίλιον, σκάφη μὲ βύσιμα 37 ποδῶν (γύρω τῶν 50.000 τόνων d.w.) ήσαν εἰς θέσιν νὰ χρησιμοποιοῦνται τῆς διώρυγας. Τὸ 1956, τὸ μέγιστον ἐπιτρέπομένου βύθισμα ήτο 35 ποδῶν. «Ηδη, θὰ χρειασθῇ νὰ παρέλθῃ ἀκόμη χρονικὸν διάστημα ἐνὸς ἔτους, διὰ νὰ πραγματοποιθῶν περαιτέρω ἐκβαθύνσεις ἐπιτρέπουσαν τὴν διέλευσιν πλοίων μὲ βύσιμα 38 η ἴσως καὶ 39 ποδῶν. Δέοντας ἐν τούτοις νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἀπακόλουθα στάδια ἐκτελέσεων τοῦ «σχεδίου Νάσσερ», προβλέπονται τὴν κατασκευὴν χωριστῶν διωρύγων κατὰ μῆκος τῆς σημερινῆς διώρυγος, θὰ πραγματοποιηθῶν, ἐφόσον ἡ κατασκευὴ των θὰ δικαιολογήσῃ: ἀπὸ τὴν προοπτικὴν τῶν μεταφορῶν. 'Ολόκληρον τὸ σχέδιον θὰ ἀπαιτήσῃ δαπάνην 100 ἑκατομμυρίων λιρῶν Αἴγυπτιας, τούλαχιστον, δὲν θὰ είναι δὲ δυνατὸν νὰ ἀχθῇ εἰς πέρας πρὸ τῆς παρελεύσεως δεκαετίας.

«Δέοντας διαπανήσωμεν χρήματα ἀσκόπως — ἐδήλωσεν δ. κ. Γιουνές. Τὸ ἐπόμενον στάδιον τοῦ σχεδίου θὰ ἀρχίσῃ ἐφαρμοζόμενον, διτανχριθῆ, ὅτι εἶναι ἀπαραίτητον, μολονότι ἡ παρ' ἡμῶν κατάστρωσις τοῦ σχεδίου πρέπει νὰ προηγήται κατὰ πέντε ἔτη, τῶν πραγματικῶν μεταφορῶν».

Ο μέσος ὥρος ἡμεροήσων διελεύσεων φθάνει σήμερον τὰ 53 πλοΐα (ἔναντι 42, τοῦ 1956) καὶ σύζενει σταδερώς. Τὸ «σχεδίου Νάσσερ» ἔχει τὴν φιλόδοξον προοπτικὴν νὰ αὐξήσῃ τὴν διαμακότητα τῆς διώρυγος εἰς 200 σκάφη ἡμεροήσων καὶ νὰ μειώσῃ τὸν χρόνον τοῦ διάπλου ἀπὸ 15 εἰς 12 ὥρας. Η βρετανικὴ ναυτιλία κατέχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος, μὲ πασσοτόνιον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 21% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς διελεύσους χωρητικότητος (185.3 ἑκατ. τόνων). Μετ' αὐτῆς ἔρχεται ἡ λιθεριανὴ σημαία (κυρίως εἰς δεξαμενόπλοια) καὶ ἀκολουθοῦν αἱ σημαῖαι τῆς Νορδηγίας, τῆς Γαλλίας καὶ τῆς Ιταλίας.

ΑΙ ΚΑΤ' ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΝ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ

Αι κατὰ μῆνα Ιανουαρίου ἔ. ἔτους διελεύσεις ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Τὸ ἐν Ναυαρίνῳ (ΠΥΛΟΣ) Ναυτικὸν Γραφεῖον κ. ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΚΑΒΟΥΡΗ ἔχει τὴν τιμὴν νὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τοὺς κ.κ. ἐφοπλιστὰς καὶ ναυτικούς Πράκτορας, ὅτι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν των διαθέσιμων διατάξεων τοῦ σχεδίου Νάσσερ, οἰσανδρήποτε ναυτικήν ἐργασίαν (πρακτόρευσιν, Bunkers καὶ ἐκτελωνιστικάς ἐργασίας, ἀλλαγὴ πληρωμάτων κ.λ.π.) διὰ τὰ ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Πύλου διερχόμενα πλοῖα των μὲ λογικωτάτην ἀμοιδήν.

Τηλέφωνον 44 — ΠΥΛΟΝ

Τηλ.)κή Δυναστεία ΚΑΒΟΥΡΗΝ - ΠΥΛΟΝ

Σουέζ περιέλαδον 1.592 πλοία, συνολικής χωρητικότητος 15.830.572 τόνων νέτ και ήσαν άνωτερα τού άντιστοιχου μηνός του 1960 κατά ποσοστόν 1.1% διά τὸν όριθμὸν τῶν πλοίων καὶ 0.8% διά τὸ τονάζ. Τὸν Ιανουάριον τοῦ 1960 είχον διέλθει 1.609 σκάφη, 15.702.327 τ. νέτ. Ἡ ἐφετεινὴ κίνησις — ἐν συγχρίσει καὶ μὲ τὴν ἀντιστοιχὸν περιστινὴ — κατενέμετο εἰς τὰς κάτωθι δέκα κυριωτέρας σημαίας:

| | Ιανουάριος 1960 | Ιανουάριος 1961 | | |
|-----------|-----------------|-----------------|-------|-----------|
| ΣΗΜΑΙΑΙ | Πλοία | Τ. νέτ | Πλοία | Τ. νέτ |
| Ἄγγλική | 366 | 3.484.000 | 349 | 3.483.000 |
| Λιβεριανή | 179 | 2.769.000 | 150 | 2.400.000 |
| Νορβηγική | 101 | 2.034.000 | 178 | 1.984.000 |
| Γαλλική | 108 | 1.236.000 | 96 | 1.196.000 |
| Ιταλική | 139 | 1.342.000 | 121 | 1.053.000 |
| Όλλανδική | 74 | 574.000 | 85 | 792.000 |
| Γερμανική | 85 | 637.000 | 77 | 575.000 |
| Σουηδική | 74 | 705.000 | 64 | 719.000 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ | 58 | 482.000 | 94 | 859.000 |
| Παναμαϊκή | 67 | 700.000 | 52 | 575.000 |

ΤΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΝΑΥΤΙΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Ζωηροτάτη κίνησις παραγγελιῶν σημειούνται εἰς τὰ γιουγκοσλαϊκὰ ναυπηγεῖα. Οὕτω, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου τελούν ύπὸ κατασκευὴν τρία φορτηγά τῶν 20.000 τόνων δ.ν. διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀργεντινῆς, ἔτερα δὲ πέντε τῶν 22.000 τόνων ἔκαστον παρηγγέλθησαν δι' ἑφοπτιστᾶς τῆς Νέας Ὑόρκης, συνολικῆς ἀξίας 17 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τὸ πρώτων ἔκ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν καθειλκύσθη. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα παρηγγέλθησαν καὶ τὰ τρία «μπάλκ - κέρριερες» τοῦ κ. Στ. Λιβανοῦ, ἐνῷ ἔξ ἄλλα σκάφη, τῶν 6.500 τόνων ἔκαστον, κατασκευάζονται διὰ λογαριασμὸν τῆς «Γιουκολινγκα».

Ἐξ ἄλλου, τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Φιούμε συνήψαν συμβόλαια δι' ἑπτὰ φορτηγά, συνολικής χωρητικότητος 84.000 τόνων, διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἀργεντινῆς, τῆς Ρευμανίας, τῆς Πόλωνίας καὶ τῆς Ἐλβετίας, ἐνῷ ἔτερα 5 σκάφη, 89.000 τόνων, θὰ παραδοθούν εἰς τὴν ἔθνικὴν γιουγκοσλαϊκὴν ναυτιλίαν. Τρία σκάφη τῶν 12.680 τόνων δ.ν., κατασκευάζονται διὰ τὴν «Γιουγκοσλοβένηκα Όσεάνικα Πλάσιτμπα», ἐνῷ τὸ πρώτων ἔκ τῶν δύο δηξελοκινήτων «μπάλκ - κέρριερες» τῶν 18.500 τόνων διὰ τὴν ἔλεγτικὴν ἑταῖραν «Όσεάνα», καθειλκύσθη ἥδη. Πέραν τῶν ἀνωτέρω, ἔξησφαλισθησαν παραγγελίαι καὶ ἀριθμοῦ τίνος φορτηγῶν τῶν 15.000 τ. δι' ἔλληνικὸν λογαριασμὸν.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΑ ΚΑΛΑ ΤΟΥ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΥ

Δύο ἀμερικανικαὶ ναυτικαὶ ἑταῖραι, ἡ Μπλούμφελντ (τοῦ Χούστον) καὶ ἡ τῶν ἀσελφῶν Λάικς (τῆς Νέας Ὁρλεάνης), κατηγορήθησαν, ὅτι ἐπεβαρύναν τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον διὰ 305.000 δολαρίων, ἐπὶ φορτώσεων διὰ Γερμανίαν. Τὸ Ἐλεγκτικὸν Συνέδριον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀνέκοινως σχετικῶς ὅτι αἱ φορτάσεις ἐπραγματοποιήθησαν τὸ 1958 καὶ 1959 ἀπὸ ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου καὶ ἐχρηματοδοτήθησαν ὑπὸ τῆς Διοικήσεως Διεθνούς Συνεργασίας. Ἐάν τὸ κράτος διεκίνει τὰ φορτία, βάσει τῶν ναύλων, οἵτινες ἴσχουν διὰ τὰ ιδιωτικὰ φορτία κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν, θὰ εἶχε μικροτέραν δαπάνην κατὰ 305.000 δολαρίων.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ ἐκπρόσωπος τοῦ Ἐλεγκτικοῦ Συνεδρίου εἶπεν, ὅτι τὸ Ὑπουργεῖον Δικαιοσύνης, ὅπερ ἔχει ἥδη ἐκδόσει ἐναντίον τῶν δύο ἑταιριῶν ἐντάλματα πρὸς εἰσπράξιν τοῦ ἀνωτέρου ποσοῦ, ἔξηταζε τὴν δυνατότητα εἰσπράξεως τῶν ζημιῶν τοῦ Δημοσίου εἰς τὸ διπλοῦν, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διατάξεων τοῦ νόμου περὶ φευδῶν ἀπαιτήσεων.

ΕΚΤΟΠΙΖΟΝΤΑΙ ΤΑ ΞΕΝΑ

Τὰ ἐπιχορηγούμενα ἀμερικανικὰ ὑπερωκεάνια θὰ δύνανται νὰ ἐκτελοῦν περιηγητικοὺς πλόας, ἐκτὸς τῶν τακτικῶν δρομολογίων των. Σκοπὸς ἡ συμμετοχὴ τῶν εἰς τὴν κίνησιν τῆς Καραϊβικῆς, εἰς βάρος, βεβαίως, τῶν ἔνων ὑπερωκεανίων, ἀτινα μέχρι τοῦδε ἔξεμεταλλεύοντο τὸ εἰς Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς Νότον περιηγητικὸν ρεύμα.

Σχετικὸν νομοσχέδιον ἐψήφισθη πρὸς ἡμερῶν ἀπὸ τὴν Βουλὴν τῶν Ἀντιπροσώπων.

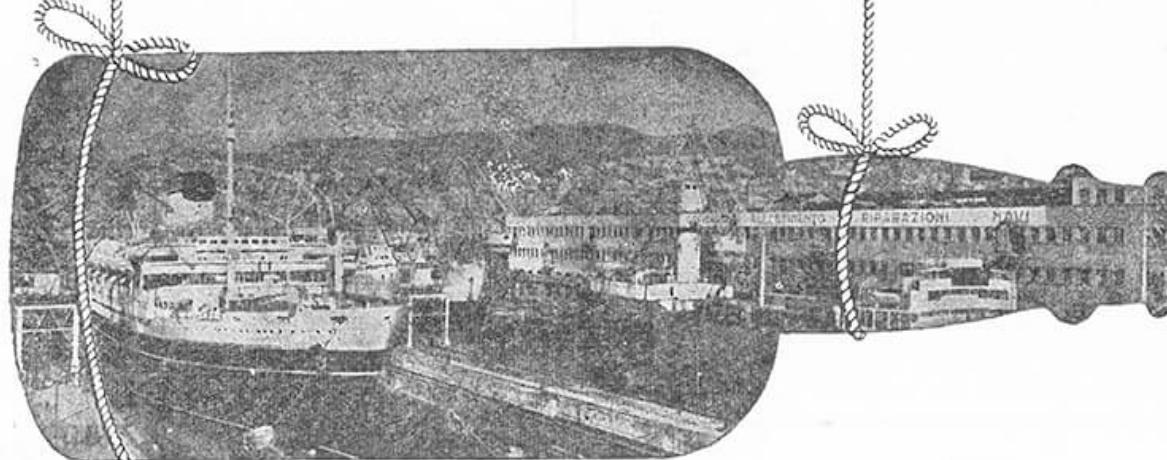
ΙΑΠΩΝΙΑ

ΖΩΗΡΟΤΗΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

Ζωηροτάτη ἡ κίνησις παλαιοιστῶν καὶ πλοίων πρὸς διάλυσιν εἰς τὴν ἀγοράν τῆς «Ἄπω Ἀνατολῆς (Χόγκ Κόρκ καὶ Ἰαπωνίαν). Δύο τάνκερς «Τ. 2» ἐπωλήθησαν εἰς Ἰάπωνας διαλυτάς πρὸς 54 ἐώς 55 δολάρια, κατὰ τὸνν ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος, μὲ παράδοσιν εἰς Ἰαπωνίαν, ἐνῷ τούνατίον εἰς τὴν Εύρωπην ἐπληρώνοντο 40 δολάρια. Παλαιά σκάφη ναυλώνονται πρὸς μεταφοράν φορτίων εἰς Ἰαπωνίαν, προκειμένου νὰ πωληθοῦν ἐκεὶ πρὸς διάλυσιν, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ἀνω ὑφισταμένης διαφορᾶς τιμῆς. «Ἡδη, ἡ προσφερομένη τιμὴ διὰ λάινερς ὑπερβαίνει κατὰ 10% τὰς 20 λίρας κατὰ τὸνν ἐπί τοῦ ἐλαφροῦ ἐκτοπίσματος, ἐνῷ αἱ προσφοραὶ διὰ λάινερς διατηροῦνται υψηλαὶ, γεγονός ὅπερ ἀ-

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)

ποδεικύνει τὴν ἀνάγκην τῶν Ἰαπωνῶν διὰ παλαιοσίδηρα. Ρεκόρ, ὅθεν, ἀγόρων πλοίων πρὸς διάλυσιν δέον νὰ ἀναμένεται διὰ τὸ 1961.

ΝΑΥΤΙΑ 13.3 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΝΩΝ

Εἰς ἀνακοίνωσιν τοῦ 'Υπουργείου Μεταφορών τονίζεται, ὅτι ὁ δύκος τῆς Ἱαπωνικῆς ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἥδη καταρτιζόμενου σχεδίου, δέον νὰ φάσῃ τὸ 1970 εἰς 13.350.000 τ. Δ.Β. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι ἡ Ἱαπωνία θὰ χρειασθῇ νὰ ἀποκτήσῃ μέχρι τέλους τῆς ἔρχομένης δεκαετίας σκάφη 9.7 ἑκατομμυρίων τόννων, δεδομένου ὅτι, τὸ μακροπρόθεσμον πρόγραμμα τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, ἀποβλέπει εἰς διπλασισμόν τῆς ἑπτικῆς παραγωγῆς. Διὰ τὰ πρώτα πέντε ἔτη τὸ 'Υπουργείον Μεταφορών ἀντιμετωπίζει τὴν ναυπήγησιν, τούλαχιστον, 4.000.000 τ. γκρός, εἰς μεγάλα ποντοπόρα σκάφη.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ

Κατὰ τὴν συνελθούσαν εἰς Λουδίνιον τὴν 20ῆ τὸν 'Απριλίου ἑτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τοῦ Διεθνούς Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου συνεζητήθησαν τὰ τελευταῖα νομοθετικά μέτρα, τελοῦντα ἥδη ὑπὸ τὴν κύρωσιν τοῦ Κογκρέσου, τῆς ἐπιτροπῆς Μπόνερ διὰ τὰς τακτικάς γραμμάς. 'Ιδιαιτέρως ἐπεκρίθησαν ταῦτα καὶ ἐτονίσθη, ὅτι ἐνδεχομένη ψήφισίς των θὰ παρέβλαπτε τὰς ἐμπορικάς συναλλαγάς καὶ θὰ καθίσταται ἀδύνατον τὴν ἐκτέλεσιν τῶν δρομολόγων τῶν τακτικῶν γραμμῶν. Σχετικὸν ψήφισμα ἐνεκρίθη διοφώνως ἀπὸ τὰς ἀντιπροσωπείας 18 χωρῶν, περιλαμβανομένης καὶ τῆς ἀμερικανικῆς.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑΝ

Τὸ ἐπταετὲς διὰ τὴν ναυτιλίαν πρόγραμμα (1959 — 65) ἀντιμετωπίζει τὸν διπλασισμόν τοῦ δυνάμεως τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, μὲ αὐξήσιν 2.2 φοράς διὰ τὰ τράμπις καὶ 1.8 φοράς διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Διαπιστοῦται ἥδη ἐκ πληροφοριῶν ἀπὸ διαφόρους πηγάδας ἡ κατωτέρω κατὰ τὰ δύο πρώτα ἔτη τοῦ σχεδίου ἐπελθόμενα αὐξήσις — κατὰ προσέγγισιν βεβαίως — τῆς σοβιετικῆς ναυτιλίας. Οὕτω, ἡ ὑπάρχουσα εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958 δύναμις ἐκ 569 φορτηγῶν, 2.019.000 τ. γκρός, ηὔξηθη εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960 εἰς 690 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.576.000 τόννων γκρός. Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα, ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων ἀπὸ 106 σκάφη, 562.000 τ. γκρός, ηὔξηθη εἰς 133 πλοΐας, 820.000 τ. γκρός. "Ἐναντὶ δηλοδή μιᾶς συνολικῆς δυνάμεως ἀπὸ 826 πλοΐα, 2.696.000 τόννων γκρός, τοῦ τέλους 1958, ὑπῆρχεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960 δύναμις ἀπὸ 994 πλοΐα, συνολικῆς χωρητικότητος 3.564.000 τ. γκρός.

"Ἄς σημειωθῆ, ὅτι μεταξὺ τοῦ στόλου τῶν τράμπις περιλαμβάνονται καὶ 40 ἀμερικανικά «λίμπερτς», ἀπὸ τὰ ἔκχωρηθέντα κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, βάσει τοῦ νόμου «περὶ ἐκμισθώσεως καὶ δανεισμού», καθὼς καὶ 30 σκάφη πλασιασμῶν ναυπηγήσεως. Ἐάν ἡ διαπιστουμένη, ὡς ἄνω, πέραν τῶν προβλέψεων τοῦ σχεδίου ἀνάπτυξης συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη, θὰ ὑπερβληθοῦν σημαντικῶς αἱ ἐπιδιώξεις τοῦ ἐπταετοῦ σχεδίου. Προστίθεται, ὅτι αἱ παραγγελίαι τυποποιημένων σκαφῶν δι' ἐκάστην κατηγορίαν εἰς τὰ ἔνα ναυπηγεῖα συνεχίζονται ἐντατικῶς.

"Αναφέρεται σχετικῶς, ὅτι εἰς τὴν Οὐγγαρίαν κατεσκευάσθησαν 100 φορτηγὰ πλοῖα, ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεύθεν, τῶν 1.200 τόννων ἔκαστον καὶ εἰς τὴν Πολωνίαν ἔτερα 125, κατανεμόμενα εἰς τρεῖς κατηγορίας μεγεθών, ἥτοι τῶν 2.000, τῶν 2.600 καὶ τῶν 3.800 τόννων. Εἰς τὴν Φιλλανδίαν, μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1946 — 56 ἐναυπηγήθησαν διὰ ρωσικῶν λογαριασμῶν 30 σκάφη, τῶν 2.400 τόννων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1956 καὶ ἐντεύθεν ἔτερα 14, τῶν 5.500 τόννων. Εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Γερμανίαν ἀπὸ τοῦ 1953 μέχρι σήμερον κατεσκευάσθησαν 45 φορτηγά τῶν 3.300 τόννων, ἀπὸ δὲ τοῦ 1958 καὶ ἐντεύθεν παρεδόθησαν 8 μικτὰ σκάφη, τύπου «Μιχαήλ Καλίνιν», τῶν 4.700 τ. γκρός ἔκαστον, ἐπὶ παραγγελίας 20 τοιούτων σκαφῶν. Ἐναυπηγήθησαν ἐπίσης εἰς τὴν Ἀνατ. Γερμανίαν διὰ ρωσικῶν λογαριασμῶν καὶ φορτηγά τῶν 5.600 τόννων, τῶν ὅποιων ὅμως δὲν ἀναφέρεται ὁ ἀριθμός. Ἄλλα καὶ εἰς τὰ σοβιετικά ναυπηγεῖα κατεσκευάσθησαν ἀπὸ τοῦ 1956 καὶ ἐντεύθεν δώδεκα δηζελοηλεκτρικά σκάφη τῶν 5.000 τόννων ἔκαστον.

Δέκα αὖτε ἐτέρου δεξαμενόπλοια τῶν 1.100 ἕως 1.300 τόννων ἔκαστον κατεσκευάσθησαν εἰς τὴν Φιλλανδίαν διὰ τοὺς Ρώσους, μεταξὺ δὲ τῶν ἑταῖρων 57 — 60 κατεσκευάσθησαν εἰς σοβιετικά ναυπηγεῖα ἔτερα 17 δεξαμενόπλοια διασφόρων μεγεθών. "Ηδη, παραγγελίαι ἔχουν δοθῆ εἰς Φιλλανδίαν, Ἰαπωνίαν, Πολωνίαν, Δανίαν καὶ παντού ἀλλού, ὅπου θὰ ἡδύναντο νὰ ἔχασφαλισθοῦν συμμέροντες ὅροι ναυπηγήσεως. Ἐγνώσθη τὰς τελευταῖς αὐτάς ἡμέρας, ὅτι τὰ γιουγκοσλαυϊκά ναυπηγεῖα ἀνέλαβον τὴν κατασκευὴν δέκα ἔξι τάνκερς τῶν 25.000 τόν. ἔκαστον καὶ ἐννέα φορτηγῶν τράμπις τῶν 10.000 τόν. ἔκαστον.

**Ζητεῖτε πάντοτε
τὰ παγκοσμίως γνωστὰ
προϊόντα μας**

"ΚΑΜΠΑΝΑ,



IN TRANSIT FOR SHIPS STORES

**ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΝ
ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ**

Telegrams: GAMMAL TRADING Co - PORT-SAID

Telegrams: N. SOTIRAKIS - PORT - TEWFIK

Telegrams: MONGI - PORT - TEWFIK

**PANAYOTAKI
ATHENES**

FREEPORT
SANDTORKAI 23)24
GENERAL · SHIPCHANDLERS
REPRESENTATIVE: SOTIRIOS GEORGANTIS

"NAYTIKA XRONIKA,"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "XRONIKA" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Nautiakai Eidhnes

ΤΙΜΗΤΙΚΗ ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ

Τό χρυσούν μετάλλιον τής N. "Υόρκης, ή ἀνωτάτη τιμητική διάκρισης τής μεγαλυτέρας ἀμερικανικής πόλεως, ἀπενεμήθη ὑπὸ τοῦ Δημάρχου τῆς κ. Βάγκνερ εἰς τὸ ἐλληνικὸν ὑπερωκεάνιον «Βασιλίσσα Φρειδερίκη».



Διὰ τοῦ μετατόπιστου τούτου, ἀπονεμένου συνήθως εἰς ἐπιβράβευσιν μεγάλων ὑπερστών πρὸς τὴν πόλιν τῆς N. "Υόρκης καὶ γενικῶτερον πρὸς τὸ ἀμερικανικὸν ἔθνος, ἀναγνωρίζεται, ὡς ἐτόνισεν ὁ κ. Βάγκνερ, ὁ ρόλος τοῦ ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανοῦ διὰ τὴν δημιουργίαν στενωτέρων δεσμῶν μεταξὺ Ἑλλάδος καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν.

Πρόκειται περὶ ύψιστης τιμῆς, ἡ οποία προσγίγνεται διὰ πρώτην φοιτιλίσσα Φρειδερίκην μετάλλιον.

ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Εἰς τὸ "Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις πρὸς ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. περὶ προσελκύσεως ἔνεων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι πλοίων:

1.—«Θαλασσοπόρος» μπάλκ-κέρριερ (νεότευκτον) 14.000 τ. γκρός, 21.500 τόνων d.w., μὲ μηχανάς Νήξελ, δυνάμεως 10.500 ἵππων, μὲ αὐτόματα ἡλεκτροκίνητα βαρούλκα καὶ μὲ κύτη κλείσιται μὲ σύστημα Μάκ-Γκρέγκορ, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ναυαρίνου» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Φρ. Κ. Παπαμακαρίου).

2.—«Νήριτος» φορτηγὸν (πρώην παναμ. «Arola») 2.160 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Νήριτος» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ὁ κ. Φίλ. Ι. Καλλιμάνης),

3.—«Γουόρλντ Χόπ» δεξαμενόπλοιον (νεότευκτον) 16.270 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1961 (εἰς Σκαραμαγκάν), ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ηρων» (παραφύαδα τοῦ Οίκου Νιάρχου).

4.—«Γουόρλντ Γκλέν» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 13.255 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Νιάρχος» (Ἑλλάς) A.E., (διαχείριστις τῆς ἑταῖριας «Ιμπήριαλ», τῶν Βερμούδων).

5.—«Γουόρλντ Μήντ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 13.459 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Νιάρχος» (Ἑλλάς) A.E. (διαχείριστις τῆς ἑταῖριας «Ιμπήριαλ», τῶν Βερμούδων).

AI NAYTIGHSEIS

Πληροφορούμεθα, ὅτι ὁ κ. K. M. Λαιμός συνήψε, διὰ λογαριασμὸν πελατῶν του, συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεία τοῦ Σπαλάτου διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε δηζελοκίνήτων «μπάλκ-κέρριερ» τῶν 22.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Λεπτομέρειαι τιμῶν καὶ χρόνου παραδόσεως δὲν ἔγνωσθησαν.

— "Υπῆρχον πληροφορίαι, καθ' ἄς "Ἐλλην ἐφοπλιστῆς διαπραγματεύεται τὴν κατασκευὴν ἀριθμοῦ τίνος «μπάλκ-κέρριερ», εἰς τὰ ισπανί-

κὰ ναυπηγεῖα, μὲ παροχὴν ἐύρυτάτων πιστώσεων.

— Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας πρόκειται, ὡς πληροφορούμεθα, νὰ συνάψουν μετὰ τοῦ κ. Φραγκίστα συμβόλαιον διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς δηζελοκίνητου φορτηγοῦ χωρητικότητος 12.500 τόνων d.w.

AI KAΘEAKYSEIS

— Απὸ τὰ ναυπηγεῖα "Ωστιν" καὶ Πίκερσγκιλλ, καθειλκύσθη πρὸ ἡμέρων τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Β ασιλεύος Ρ.» 15.500 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὸν Οίκον Ρεθύμνη. Τὸ σκάφος ἔχει ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πρόσωπον του μὲ μηχανὰς Σούλτζερ, δυνάμεως 10.500 ἵππων, μὲ προβλεπομένην ἀπόδοσιν ταχύτητος 17 μιλίων.

— 'Εκ τῶν ναυπηγείων Νίππων Κοκάν καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ιω. Π. Λιδανού καθειλκύσθη τὸ δεύτερον κατὰ σειράν «μπάλκ-κέρριερ» ὀνομασθὲν «Πήτερ Λ.» 20.000 τόνων d.w. Τὸ πρῶτον, τὸ «Κάπιταν Τζών Λ.», παραλαμβάνεται ἐξ τῶν αὐτῶν ναυπηγείων ἐντὸς τῶν ἡμερῶν.

AGORAPOLHESIAI PLOIOU

Τὸ φορτηγὸν «Τασματία» 7.638 τ. γκρός, 12.200 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ τιμῆς 472.000 δολλαρίων, μὲ παραδόσιν εἰς Πειραιᾶ.

— Τὸ ὀλλανδικὸν λίμπερτον «Amsteldiep» 7.229 τ. γκρός, 10.764 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβεῦ τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μαργαρώνη ἀντὶ τιμῆς 96.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Κόντινεντ, Μάϊον.

— Τὸ ἀνήκον εἰς ξένα συμφέροντα παναμαϊκὸν λίμπερτον «Maria Dolores» 7.176 τ. γκρός, 10.834 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβεῦ τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 112.000 λιρῶν.

— 'Επισής τὸ Ιταλικὸν λίμπερτον «San Giusto» 7.176 τ. γκρός, 10.834 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβεῦ τοῦ 1961, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. E. Νομικοῦ, ἀντὶ τιμῆς 117.500 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Υερέστην.

— Τὸ μικρὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Arnold Bratt» 1.473 τ. γκρός, 2.390 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ λήξασαν τὴν ἐπιθεώρησίν του, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 26.500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς σουηδικὸν λιμένα.

— Τὸ γερμανὸν ἀλιευτικὸν φορτηγὸν «Schutup» 392 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Κίελον καὶ θά διασκευασθῆ εἰς ψυγεῖον.

— Τὸ ὀλλανδικὸν φορτηγὸν «Lindekerk» 7.234 τ. γκρός, 10.432 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Ρότερνταμ, Μάϊον.

— Τὸ φορτηγὸν «Τάσσος Ψ.» 5.411 τ. γκρός, 8.483 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Δ. Α. Ψυχογιοῦ εἰς τὸν κ. Αλέξ. Τσαθλίρην, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Πειραιᾶ. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Waynegaeτe» 7.349 τ. γκρός, 10.010 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1948, μὲ σερβεῦ Φεδρουαρίου τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 80.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, Μάϊον.

— Παρὰ τῶν κ. ἀδελφῶν Γιαννουλάτου ἡγοράσθη τὸ νορβηγικὸν φορτηγὸν «Blaafjeld 1.» 3.630 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1950, μὲ σερβεῦ Απρίλιου τοῦ 1958. Τὸ σκάφος ἔχει χωρητικότητα 214.471 κ. π. διὰ γενήματα ἡ 199.457 κ. π. διὰ δέματα καὶ δύναται νὰ παραλάβῃ φορτίον χυλίεις ἐκ 1.100 στάνταρτ. Ἀναπτύσσει ταχύτητα 11 κόμβων, μὲ κατανάλωσιν 12 τ. φιούελ.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς "Απωλετῆς φορτηγὸν «Κασιόπεια» 7.137 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Χόγκ Κόγκ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς, ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Shankiwon».

— 'Επίσης τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ελλήνων φορτηγὸν «Κένταυρος» 7.579 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, παραληφθὲν εἰς Σάντερλαντ, ἀντικατεστησε τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς σημαίας τοῦ Λιθανού καὶ μετωνομάσθη «Nojlo».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων γαλλικὸν λίμπερτον «Grenoble» 7.243 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, παραληφθὲν εἰς τὴν Χάδρην ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Σαΐν Τζέιμς».

— 'Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Vesta» 1.515 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1920, παραληφθὲν πρὸ ημερῶν εἰς τὸ Αμβούργον, ὑψώσει τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνο-

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

μάσθη «Πυθαγόριον».

— Τὸ παναμαϊκὸν «Arola» 2.160 τόνων καὶ ναυπηγήσεως 1920, ὥπερ ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, παρελήφθη εἰς μεσογειακὸν λιμένα, ὑψώσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Νήριτος».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας «Πολικός» δηζελοκίνητον γαλλικὸν ἀλιευτικὸν «Banderole» 113 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1948, παραληφθὲν ἔτεθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Πόλαρος».

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν γαλλικὸν μότορ-τάνκερ «Maisoncel» 766 τ. γκρός, 830 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν ὑψώσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Κρήτη».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλλήνων φορτηγὸν «Ἀτλαντικὸν Οριο» 7.248 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Κύμα». Ἡ λιβεριανὴ σημαία διετήρηθη.

— Ἐπίσης τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν λίμπερτο «Οσεανὸν Αλικηρία» 7.238 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς Πόρτλαντ («Ορεγκον») ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη «Λίζα Β.». Διετηρήθη ἡ ἀστερόσεσσα.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων γερμανικὸν φορτηγὸν «Transerie» 1.538 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911, παραληφθὲν εἰς Ἀμβούργον, μετωνομάσθη «ΕΡόντα» καὶ ἔτεθη ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου.

ΤΑ ΜΕΤΑΤΡΑΠΕΤΑ

Ἄπο τὰ ναυπηγεῖα «Μπλόμ» καὶ Φόδος, τοῦ Ἀμβούργου, παρεδόθη πρὸ τίνος εἰς τὸ διμήλιον Νιάρχου τὸ μπάλκ-κέρρειρ «Γουσόρλιντον Κόνκερορ» 12.808 τ. γκρός, προερχόμενον ἐκ μετασκευῆς καὶ ἐπιμηκύνσεως τοῦ «Τ. 2» τάνκερ «Γουσόρλιντον Τρούθ» 10.195 τ. γκρός. Ἡ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ σκάφους ηὔθητη ἀπὸ 16.000 τ. εἰς 23.622 τ. d.w. Διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ ἀμοστρούδιλος τῆς «Τζένεραλ Ελέκτρικ», δυνάμεως 6.000 ἵππων, παρέχεται εἰς τὸ πλοῖον ταχύτητα 14.5 κόμβων.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγὸν μας «Τρίτο» 7.045 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς διαύλατὰς τῆς Ἀπωλετοῦ ἀντὶ τιμῆς 74.000 λιρῶν καὶ μὲν παράδοσιν εἰς Χόγκ Κόγκ, Μάιον — Ιούνιον.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Λειτερ» 1.290 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1932, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων διαύλατῶν καὶ παρελήφθη ηῆδη εἰς Πειραιά.

ΠΡΟΣ ΠΩΛΗΣΙΝ

Πλεῖστα δοσαὶ σκάφη ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, κυρίως δὲ πολεμικῆς ναυπηγήσεως, εὐρίσκονται ἐν τῇ ἀγορᾷ πρὸς πώλησιν. Ἀνεφέροντο σχετικῶς τὰ φορτηγά «Τρεις Ἱεράρχαι», «Σάντα Ἰρένη» καὶ «Κέστος», τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Λιλίκας» (1.507 τόνων d.w.), ἀπὸ δὲ τὰ νεωτέρας ἥλικίας τὸ φορτηγὸν «Γουσέτερν Τρέιντερ» καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Γουσόρλιντον Χόπο», ὅπερ τελεῖ ηῆδη ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα Σκαραμαγκᾶ. Διὰ τὸ τελευταῖον τοῦτο ἀνεφέρετο ἡ τιμὴ τῶν 140 ἔως 150 δολλαρίων κατὰ τόνον d.w., μὲν παράδοσιν ἐντὸς τοῦ ἀρχαμένου μηνὸς Μαΐου.

ΕΙΣ ΠΛΕΙΣΤΗΡΙΑΣΜΟΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ Ἑμποροδικοῦ τῆς Μάλτας ἔξετέθη ἑκεῖ πρὸς πώλησιν διά πλειστοκής δημοπρασίας, ἐνεργήθησαν τὴν 8ην Μαΐου, τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν ἐλληνικῶν συμφερόντων «Κέστος» 7.207 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενήμερον τοῦ λήγαντος μηνὸς Ἀπριλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ N.A.T. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων:

«Ἀντίμπεις», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.259, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. «Ἀδελφῶν Ταφλευπάτη», ἀπὸ 3 Ἀπριλίου 1961, «Πήτερ Μπλίξ» λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.248, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ν. Γεωργακοπούλου, ἀπὸ 20 Ἀπριλίου 1961, «Ἀγία Τριάς», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρός 1.988, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Λαιμοῦ, ἀπὸ 14 Ἀπριλίου 1961, «Πέρσιαν Καμβύσης», σημαία Περσίας, τόνων γκρός 7.081, ἀπὸ 5 Οκτωβρίου 1960 καὶ «Πέρσιαν Ζέρχης», σημαία Περσίας, τόνων γκρός 3.500, ἀπὸ 10 Φεβρουαρίου 1961, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῶν κ.κ. «Ἀδελφῶν Σπανοῦ καὶ Ἰνβίκτα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.500 (ἀνανεώσις συμβάσεως).

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα: «Νόρθ Κάουντες», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.662, «Μπάρμπα Χρήστος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9.923 καὶ «Περιόλος», λιβεριανὸν τόνων γκρός 7.212, ὡς ὑψώσαντα τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, «Φανερωμένη», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρός 5.427, διότι ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς καὶ «Μαρσέλ Μ.Χ.», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.251, διότι ἐπωνυμρώθη δι' ἀλλοδαπῶν.

ΑΓΓΛΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΟΡΩΝ

ΥΠΟ Μ. ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΥ ΥΠΟΡΧΟΥ — ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ
ΣΧΟΛΗΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ Ε.Ν. ΠΕΙΡΑΓΚΟΥ

Σελίδες 720. Πολύτιμος διὰ ἀσύρματος, ναυτίλους, ἡλεκτρολόγους, ραδιοτεχνίτας, σπουδαστάς, ναυτικὰ γραφεῖα, πλοίοι κ.λ.π.

«Οροι ἡλεκτρισμοῦ, ἀσύρματου, ραντάρ, γυροπυξίδων καὶ λοιπῶν ναυτικῶν συστημάτων ἄνω τῶν 7.000.

Πωλεῖται εἰς βιβλιοπωλεία καὶ ὑπὸ τοῦ ιδίου Γ. ΦΙΛΑΡΕΤΟΥ 115 — ΚΑΛΛΙΘΕΑ. Τηλ. 562.908. «Ἄδετον 180, πανόδετον 200 δρχ.

Κατόπιν τῶν ἐπελθούσων ὡς ὄντωτέρω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων τῶν ὅποιών τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐις τὸ N.A.T. ἀνέρχεται εἰς 585, τόνων γκρός 5.832.553.

ΤΑ ΠΑΡΩΠΑΙΣΜΕΝΑ

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας» κατὰ τὴν Ἰηνὸν Ἀπριλίου 1961 τὸ σύνολον τῶν παρωπλισμένων πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν καὶ ἔνας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων ἀνήρχετο εἰς 112, ὀλικῆς χωρητικότητος 690.418 τόνων. Ἐξ αὐτῶν τὰ 66 εὑρίσκοντο παρωπλισμένα εἰς λιμένας τῆς Ἐλλάδος καὶ τὰ 46 εἰς λιμένας τοῦ Ἑπτανήσου.

Ἐκ τῶν ἀνώτερων 112 ἀργούντων πλοίων, 41 ὀλικῆς χωρητικότητος 217.261 τόνων, τελοῦν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ 71 ὑπὸ ἔνας σημαίας ὀλικῆς χωρητικότητος 473.157 τόνων, ἢτοι 39 ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας, 16 ὑπὸ Παναμᾶ, 4 ὑπὸ Κοσταρίκας, 1 ὑπὸ Ονδούρας, 2 ὑπὸ Ἀγγλικῆς, 6 ὑπὸ Λιβάνου καὶ ἀνά ἓν ὑπὸ σημαίας Νορδηγίας, Καναδᾶ καὶ Ν. Αφρικῆς.

Ἐκ τῶν παρωπλισμένων πλοίων, 7 χρησιμοποιούνται ὡς ἀποδῆκαι σίτου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 105 παραμένουν ἀργούντα ἀλείψειν ναύλου. Τέλος, ἐκ τῶν 112 ἀργούντων πλοίων, 87 εἰναι φορτηγά, ὀλικῆς χωρητικότητος 457.771 τόνων καὶ 25 δεξαμενόπλοια, ὀλικῆς χωρητικότητος 232.647 τόνων.

ΔΥΟ ΑΚΟΜΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Παρὰ τῆς ἀτμοπλοΐας «Αίγαίου», τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Τυπάλδου, ἡγοράσθη ἡ θαλαμηγός τοῦ Ἀμερικανοῦ ναυάρχου τοῦ Ειρηνικοῦ «Ωρίων» 3.850 τόνων καὶ ταχύτητος 20 μιλίων. Τὸ σκάφος παραληφθὲν εἰς τὴν Φλωρίδα διετήρησε τὸ αὐτὸν δνομα, πρόκειται δὲ νὰ ὑποστῇ ὠρισμένας μετασκευάς καὶ νὰ διατεθῇ εἰς τουριστικά ταξίδια ἀνά τὴν Μεσόγειον.

— «Ἐτερόν ἀμερικανικὸν ἐπιβατηγὸν σκάφος, 3.000 τόν. γκρός, ἀδελφὸν τῶν δύο παρὰ τῆς ἑταῖριας Τυπάλδου ἀγορασθέντων, τὸ «Barnegeat», ἡγοράσθη παρὰ τῆς ἀτμοπλοΐας τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Καθουνίδου καὶ τελεῖ ὑπὸ παραλαβὴν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νόρφολκ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν.

ΗΓΟΡΑΣΘΗ Η «ΜΠΟΥΛΑ ΛΑΪΝ.»

Μεταδίβεται ἐκ Νέας Υόρκης, ὅπι ο «Οργανισμὸς Kulukundis Maritime Industries» (κ. Μανώλης Κουλουκούντης), προέδρον εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν «Bill Line». Ή ἐν λόγῳ ἑταῖρια διαδέτει 8 σκάφη τύπου «Οζ» διὰ τὰς τακτικάς της γραμμῶν πρὸς τὸ Πουέρτο Ρίκο, καθὼς καὶ 7 λιμπερτούς. Κατὰ τὴν τελευταῖαν διετίαν ὑπέστη βαρυτάτας ζημιάς καὶ αἱ ὑποχρεώσεις της ηὔθηθοσαν σημαντικῶν. «Ηδη ἀνέληφθη παρὰ τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη. Τὸ ἐνεργητικὸν της ὑπελογίσθη πρὸ ἔτους εἰς 11 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Τὰ τῆς ἀγορᾶς τῆς ἑταῖριας διὰ μακρών ἀνέγραψεν ὁ ἀμερικανικὸς Τύπος.

ΕΙΣ ΤΑ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ.»

Μεταξὺ 20ῆς Μαρτίου καὶ 20ῆς Ἀπριλίου ἔδειξαν σημειώσιθησαν καὶ ἐπεσκευάσθησαν εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεῖα», τοῦ Σκαραμαγκᾶ, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουσόρλιντ Κόνκορντ» (λιβερία, δεξαμ.) 32.626 τόνων d.w. (ἐπησία ἐπιθεώρησις καὶ ἐπισκευὴ ζημιῶν), «Αμφιτρίτη» 690 τ. (διάφοροι ἐπισκευαί), «Λαμπυρίς» (φορτηγὸν) 10.750 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ ἔσαγωγή τελικοῦ ἄξονος), «Γουσόρλιντ Μπάννερ» (λιβ. δεξ.) 32.650 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Εὐγενία Νιάρχου» (λιβερία, δεξαμ.) 47.157 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Ολύμπια Σάνη» (λιβερία, δεξαμ.) 28.000 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Νάσιοναλ Χόπ» (φορτηγὸν λιβερία) 12.339 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ ἔσαγωγή τελικοῦ ἄξονος), «Τίνα Όντση» (λιβερία, δεξαμ.) 45.230 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ ἔσαγωγή τελικοῦ ἄξονος), «Μόμπιλ Μπρίγιαντ» (παναμ. δεξαμ.) 27.008 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Τρανσόνιον» (ἀμερ. φορτηγὸν) 10.884 τόνων (δεξαμενισμὸς καὶ διάφοροι ἐπισκευαί), «Γκούντα» (σουηδ. φορτηγὸν) 3.850 τόνων (μικροεπισκευαί), «Μπλάσφελλ» (νορβ. φορτηγὸν) 3.

“SOCIETÉ DES ANCIENS ETS.

A. LYDRIKSON,,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES: LYDRIKSON MARSEILLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.
Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.
Established in 1892

Operating: Marseille, Port de Bouc, Lavera, Berre
and all Mediterranean French Ports.

630 τόνων (μικρεπισκευαί), «Λαιδή Ντόροθι» (λιβερ. δεξαμ.) 17. 643 τόνων (δεξαμενισμός και διάφοροι έπισκευαί), «Εσσό Βίντεστερ» (άγγλ. δεξαμ.) 36.040 τόνων (έπισκευαί έργατου άγκυρών), «Πολυτίμη Ανδρεάδη» (δεξαμ.) 16.628 τόνων (δεξαμενισμός και έπισκευαί έκ παροπλισμού), «Κίγκ Θέρας» (λιβ. δεξ.) 32.456 τόνων (έπισκευαί έπιθεώρησις), «Γουόρλντ Μέντα» (λιβ. δεξ.) 20.452 τόνων (διάφοροι έπισκευαί), «Γουόρλντ Πίτε» (λιβ. δεξ.) 18.072 τόνων (διάφοροι έπισκευαί), «Μαριάννα» (έλλ. λάινερ) 14.216 τ. γκρός (δεξαμενισμός και διάφοροι έπισκευαί), «Καπετάν Αντώνης» (λιβ. φορτηγόν) 9.750 τόνων (δεξαμενισμός και χρωματισμός), «Τασμανία» (έλλ. φορτηγόν) 12.200 τόνων (δεξαμενισμός και έπιθεώρησις), «Γουόρλντ Τζάστις» (λιβ. δεξ.) 33.073 τόνων (έπισκευαί έπιθεώρησις), «Πατρίς» (ύπερωκ.) 18.400 τ. γκρός, εις Σκαραμαγκάν και Πειραιά (έπισκευαί μηχανών, διασυνθήσις διαμερισμάτων και συμπλήρωσις έγκαταστάσεως κλιματισμού), «Κρεολή» (άγγλ. γιώτ) 700 τ. γκρός (έπισκευαί έπιθεώρησις) και «Ερωξ» (έλλην. γιώτ) 98 τ. γκρός (έπισκευαί έπιθεώρησις).

Η ΠΕΡΣΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ

Την 23ην Απριλίου έδυθε δεξίωσις επί τον ναυλοχούντος εις Πειραιά περισκού φορτηγού γραμμής «Πέρσιαν Καμύση», ανήκοντος εις την καλύπτουσαν περισκά και έλληνικά συμφέροντα «Πέρσιαν Σίππιγκ Σέρβισες», η οποία έχυπηρετεί τὴν τακτικὴν γραμμὴν Εύρωπης — Περισκού Κόλπου μὲ προσεγγίσεις τῶν σκαφῶν της καὶ εἰς Πειραιά. Ποιέστησαν ὁ πρεσβευτὴ τῆς Περσίας κ. Μ. Καφάϊ μετὰ τοῦ προσωπικοῦ τῆς Πρεσβείας, δὲ γενικός γραμμῆτος τοῦ «Υπουργείου Εμπορίου κ. Ι. Μπράδος, έκπρόσωπος τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας καὶ αἱ τοπικοὶ ἄρχαι». Κατὰ τὴν δεξίωσιν ἔξεφανήθησαν ἐγκάρδιοι λόγοι διὰ τὴν σημασίαν τῆς νέας γραμμῆς καὶ τὴν ἡλληνο-περισκήν συνεργασίαν πρὸς ἐνισχυσιν τῶν κοινῶν οικονομικῶν συμφέροντων. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ σκάφη τῆς «Πέρσιαν Σίππιγκ Σέρβισες» έχουν ἐπανδρωθῆ μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα καὶ εἶναι ήσαφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ "ΡΟΜΑΝΤΙΚΑ..

Πιερουσία τοῦ ἀντιπροέδρου καὶ μελών τῆς Κυβερνήσεως, τῶν ἀρχῶν τοῦ λιμένος καὶ τῶν ἑκπροσώπων τοῦ ναυτικοῦ κόσμου, ἐτέλεσθησαν τὴν 20ὴν παρελθόντος μηνὸς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, τὰ ἔγκαίνια τῆς νέας ἐπιλέκτου τουριστικῆς μας μονάδος «Ρομάντικα», η οποία φέρει εἰς τὴν καπνοδόχον της, τὰ χρώματα τοῦ Οἴκου Χανδρῆ.

Τὸ νέον πλοίον, θαλαμηγός ἀλλοτε τοῦ Βασιλέως τῆς Σαουδικῆς Ἀραβίας! μπρὸς Σαούντ, εἶναι χωρητικότητος 3.750 τ. καὶ δύναται νὰ μεταφέρῃ εἰς δικλίνους κατὰ κανόνα καμπίνας 200 ἐπιβάτας. Κύριον γνώσιμά του ἡ ἐπιβλητικὴ πολυτελεῖα καὶ ἡ μεγάλη ἀνεστι τῶν κοινοχρήστων χώρων, τῶν κοινῶν καὶ τῶν καταστρωμάτων του. Διαθέτει εύσυχωρα σαλόνια, μπάρ, καπνιστήριον, τραπέζαριας, κινηματογράφον, μεγάλην πισίναν, ἀποτεύοντα ἀνέσεως διὰ σκάφος μικρόν, εἶναι δὲ ἐφωδιασμένος μὲ καθολικὸν σύστημα κλιματισμού, ρυθμιζόμενον ὑπὸ τοῦ ἐπόπτου.

Τὸ «Ρομάντικα», μὲ ἀφετηρίαν τὸν λιμένα τῆς Βενετίας θὰ ἐκτελῇ καθ' ὅλην τὴν διάκειαν τοῦ θέρους 14ημέρους κρουσάζερας μὲ προσεγγίσεις εἰς τὰς κυριωτέρας νήσους καὶ λιμένας τοῦ Ιονίου καὶ τοῦ Αιγαίου, κατὰ τὴν ἐπιστροφὴν του δέ, παραπλέον τὰς Δαλματικὰς ἀκτὰς, θὰ προσεγγίσῃ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ντούμπροβνικ.

ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ "ΕΓΝΑΤΙΑ..

Τὸ Διαιτητικὸν Δικαστήριον ἐνώπιον τοῦ ὅποιον προσέφυγον αἱ «Ἐλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ» διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῆς προκυψάστης μεταξὺ αὐτῶν καὶ τοῦ «Ἐλληνικοῦ Οργανισμοῦ Ναυτιλίας» διενέξεως ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν δρομολογίων τοῦ πορθμείου «Ἐγνατία» ἔξεδωκε τὴν ἀπόφασίν του, διὰ τῆς δόπιας δέχεται τὴν προσφυγὴν τῆς «ΕΛΑΜΕΣ» καὶ ἀποφαίνεται παμφηφεῖ δῆ, δέον νὰ συνεχισθοῦν προσωρινῶς ὑπὸ αὐτῆς τὰ ἐκτελουμένα ἐδόμοδιαίων τρία δρομολόγια ἐκ Βρινθήσιου δ.δ. Κέρκυραν, Ήγουμενίτσαν καὶ Πάτρας καὶ τάναπαλιν.

ΤΑ ΠΑΡΗΛΙΚΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

Ἡ δόλομέλεια τοῦ Νομικοῦ Συμβούλου τοῦ Κράτους ἀπέφανθη ἐπὶ ἐρωτήματος τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας» δῆ, βάσει τῶν κειμένων διατάξεων εἶναι δυνατή ἡ ἀπομάκρυνσις ἐκ τῆς ἐνέργου ὑπηρεσίας ἀκτοπλοΐκῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ὑπερβάντων τὸ 50ὸν ἔτος τῆς ἡλικίας των.

HELLENIC SHIPSTORES

B R E M E N

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ,,

BREMEN - BREMERHAEN - BRAKE - RNODENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά έφόδια, έφόδια Τράνζιτ
ύλικα μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Night Phones:

B. Fotou 49 46 98

J. Karagiannidis 53154

Te egrams:

SHIPCHANDLER BREME

Office:
Bremen 13, Liegnitzstr. 58

Telephones: 71346/47

Η ΣΧΟΛΗ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Τὰ ὄριστικά σχέδια τῆς ἐστωπεικῆς διαρρυθμίσεως τοῦ Μεγάρου τοῦ Αγγλικοῦ Τηλεγραφείου Σύρου, ὃπου θὰ ἐγκατασταθῇ ἡ Δημοσία Ναυτικὴ Σχολή, είναι ἔτοιμα. Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ὑποβάλλονται πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὸν Νομομηχανικὸν Κυκλάδων. Ἐλπίζεται μετὰ μῆνα νὰ ἀρχίσουν αἱ οικοδομικαὶ ἐργασίαι, ώστε κατ' Οκτώβριον ἡ σχολὴ νὰ λειτουργήσῃ.

Αἱ συνέχομεναι μὲ τὸ οἰκημα τῆς Σχολῆς ἡρειπωμέναι τελωνειακαὶ ἀπόθηκαι, ἐπὶ τῆς παραλιακῆς δόδου πρὸς τὸ Νησάκι, παραχωρούνται



Ο διευθυντὴς τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως Πλοιάρχος Λιμενικός κ. Γ. Δρακόπουλος, μετὰ τοῦ κ. Δημάρχου Ερμούπολεως καὶ τοῦ Λιμενάρχου Σύρου πρὸ τοῦ Μεγάρου τοῦ Αγγλικοῦ Τηλεγραφείου.

ἔπειτα ἀπὸ τὸ «Υπουργείον τῶν Οίκονομικῶν». Τὸ οἰκόπεδον καταλήγει διὰ τὴν διαρρυθμίσεων θὰ χρησιμοποιηθῇ ώς πεδίον ἀθλοπαιδιῶν. «Υπόγειος» δεξαμενὴ ὑδατος θέλει ἐκεῖ κατασκευασθῆ.

Αἱ δῆλαι δαπάναι ἐπισκευῶν καὶ διαρρυθμίσεως τοῦ Μεγάρου θὰ ἀνέλθουν εἰς δύο ἑκατομμύρια δραχμῶν. Παρεχωρήθησαν ἀπὸ τὰς δημοσίας ἐπενδύσεις. «Ἄς σημειωθῇ, δῆτι τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κ. Πρωτοπαπαδάκη διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ζωηρότερον ἐπεδείχθη μὲ τὴν ἔγκρισιν καὶ προσέθετο πιστώσεως 1½ ἑκατόμ. δραχμῶν διὰ τὸν πλήρη εἰς μηχανῆματα, δραγαναὶ καὶ ἐργαλεῖα ἐξοπλισμὸν καὶ τῶν ναυτικῶν σχολῶν Ἀσπροπόρου.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Τὴν 17ην Απριλίου ἥρχισε τὰς ἐργασίας τῆς εἰς τὰς Βρυξέλλας (Μέγαρον Ακαδημίας), ἡ ἐνδεκάτη διπλωματικὴ διάσκεψις τοῦ διεθνοῦ ναυτικοῦ δικαίου. Μετέσχον ἀντιπρόσωποι 50 κρατῶν καὶ ὀκτὼ διεθνῶν οργανισμῶν. Πρόεδρος αὐτῆς ἔξελέγη ὁ Βέλγος Υπουργός τῆς Δικαιο-

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

ΤΑ ΠΑΡΗΛΙΚΑ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ

καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ

Εἰδικευμένοι εἰς τὴν πρακτόρευσιν
τακτικῶν γραμμῶν

Έκπρόσωποι ύπερεκατόν

ἐφοπλιστικῶν οἰκων

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς δῆλους τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας

Τιμαὶ συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES)

TELEX GE 046

σύνης κ. Λιλάρ.

Τάς έργασίας τής έφετεινής διασκέψεως, λόγω τοῦ μεγίστου ένδια-
φέροντος τῶν ύπό συζήτησιν θεμάτων (άτομική ένέργεια), παρηκολού-
θησαν έξεχουσαν έπιστημονικά προσωπικότητες καὶ έκπρόσωποι δια-
φόρων τεχνικών δργανώσεων καὶ ίδρυμάτων διεθνούς προβολής.

Τοὺς συνέδρους ἔχαιρέτησεν ὁ Βέλγος υπουργός τῶν Ἑξωτερικῶν,
ὑπογραμμίσας τὸ ἀμέσου επικαιρότητος καὶ ζωηροῦ ἐνδιαφέροντος ύπό¹
συζήτησιν θέμα τῶν εὐθυνῶν διὰ τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ἀτομικῆς ένέρ-
γειας, ὡς μέσου πρωστηρίου τῶν πλοίων. Τὰ προκύπτοντα ζητήματα
συσφαλείας πρέπει ἐγκαίρως νὰ ἀπασχολήσουν τὸ διεθνὲς ναυτικὸν δι-
καιον.

Εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Ριγιέκας τοῦ 1959 τὸ πρῶτον συνεζητήθησαν
τὰ τῆς ἀτομικῆς ένέργειας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα καὶ ἔνα σχέδιον δι-
εθνούς συμβάσεως κατηρτίσθη.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ «Σαβάνων» ἀνάγεται ὀσονούπω εἰς τὸ ἀνοικτὸν
πέλαγος καὶ τὸ ωρικὸν παγοθραυστικὸν ἐτέθη ηῆν ὑπηρεσίᾳ. Ἡ
ναυπήγησις ἀλλών ἀτομοκινήτων σκαφῶν σχεδιάζεται εἰς διαφόρους
ναυτικάς χώρας.

Τὸ δεύτερον θέμα, ὅπερ ἀπηχόλησε τὴν Διάσκεψιν, ἀναφέρεται εἰς
τὰ τῆς μεταφορᾶς ἐπιθανάτου ἀπὸ θαλάσσης. Τὸ σχέδιον, τὸ καταρτι-
σθὲν κατὰ τὴν διεθνὴ διάσκεψιν τοῦ 1957, συνεζητήθη, ἵνα ὡς δριστική²
συμβάσεως ὑποβληθῇ εἰς τὰ ἐνδιαφέρομενα κράτη.

Τὸ τρίτον θέμα αφορᾶ εἰς τὰ τῆς καταδολῆς σώστρων εἰς τὰ πολεμι-
κὰ σκάρη. Θὰ συνεζητεῖτο ἡ πρότασις περὶ ἐπεκτάσεως τῆς διεθνούς
συμβάσεως τοῦ 1910 διὰ τὴν ναυαγιαριστήν καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις
παροχῆς ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τὰ πολεμικά πλοῖα.

Αἱ ἔργασίαι τῆς Διασκέψεως ἐπρόκειτο νὰ λήξουν περὶ τὸ τέλος τοῦ
μηνὸς Ἀπριλίου.

ΑΙ ΠΟΛΕΜΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

Τὴν 5ην Μαΐου συνέρχεται εἰς τὸ Λουδίνων ἡ σύνοδος τοῦ κλιμακίου
τοῦ N.A.T.O. κατὰ τὴν ὥραν μεταξὺ τῶν ἄλλων, θὰ ἔξετασθῇ καὶ
τὸ θέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου. Τὴν Ἑλ-
λάδα θὰ ἐκπρασωπήσῃ ὁ πλοιαρχὸς λιμενικὸς κ. Παν. Παγώνης. Ὡς
γνωστόν, η Ἑλλὰς ἔχει προτείνει, δῆπος οἱ κινδύνοι ἐκ πολεμικῆς αἵτιας
τῶν συμμαχικῶν ναυτιλίων ἀναληφθούν συλλογικῶς ύπὸ δλων τῶν χω-
ρῶν - μελῶν τοῦ NATO.

ΟΡΘΑΙ ΥΠΟΔΕΙΞΕΙΣ

Πρὸς τοὺς Προξενικούς λιμενάρχας καὶ τὰς παραλίους Προξενικὰς
Ἀρχὰς ἀπεστάλη ἐγκύκλιος τοῦ Ὑπουργίου Ναυτιλίας διὰ τῆς ὅποιας
ἐντέλλωνται αὐταὶ, δῆπος προβαίνουν εἰς ὑποδείξεις πρὸς τὸν πλοιάρ-
χον τῶν ἐλληνικῶν πλοίων τῶν καταπλέωντων εἰς τὴν περιοχὴν των καὶ
ύφωνουν ἐπὶ τῶν ἴστων τῶν παρ' αὐτῶν κυβερνῶμενων πλοίων εὐτρεπεῖς
καὶ κατιουργεῖς ἐλληνικὰς σημαῖας. Εἰς τὴν ἐγκύκλιον τονίζεται, ὅτι
τὸ Ὑπουργείον ἀναγκάζεται νὰ προβῇ εἰς τὴν ἐνέργειαν ταύτην, διότι
πολλὰ ἐλληνικὰ πλοῖα φέρουν ρυπαράς καὶ ἐφαρμένας σημαῖας. Ἐν
τέλει τονίζεται, ὅτι εἰς τοὺς παραβάτας θὰ ἐπιθάλωνται κυρώσεις διό-
τι ἀδιαφορούν καὶ δὲν σέβονται τὸ ἔθνικὸν σύμβολον, βάσει τοῦ οἰκείου
ἀρθροῦ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

ΝΕΟΙ Γ. ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος
πλοιάρχου Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Κ. Ἀμπάσης, Ἀλ. Ἀπολοχίτης,
Στ. Ἀσπρούλης, Κων. Ἀλυσσανδράτος, Ν. Ἀποστολίδης, Ἀγ. Βάρ-
βογλης, Στ. Βασιλέλης, Π. Βουγιέστης, Κ. Βορδόνης, Ζ. Βάγιας, Ἐμρ.
Βογιατζῆς, Λ. Βελώνιας, Σ. Βλαχάκης, Μ. Βαριάς, Γ. Βιονεράτος, Δ.
Βασιλάτος, Ν. Βαλμάς, Π. Βούλγαρης, Ν. Βαρλάμης, Κ. Βασιλάκης,
Ἀρ. Βασιλόπουλος, Ἀνδ. Γκιουζελῆς, Ν. Γουλανδρῆς, Ν. Γεωργάκης.



ΟΡΥΚΤΕΛΑΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΙΣ ΠΥΛΟΝ

Ἡ Ἐταιρία SHELL COMPANY (HELLAS) LTD.
φέρει εἰς γνῶσιν τῶν πελατῶν τῆς διὰ διαθέτει
εἰς ΠΥΛΟΝ (Ναυαρίνον) ορυκτέλαια τράν-
ζιτο διὰ ἐφοδιασμὸν πλοίων.

Διὰ παραγγελίας ἡ πληροφορίας ἀποταθῆτε:

Εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ Γραφεῖα SHELL - Ἀκτὴ Ποσειδῶ-
νος 26. Τηλ. 474.484 & 474.483

Εἰς τὸν ἐν ΠΥΛΩ Παραγγελιοδόχον Πωλήσεως SHELL
ΚΩΝΣΤ. ΖΩΝΤΑΝΟΝ Τηλ. 22.—

Χρ. Γουδέλης, Χ. Γερασίμου, Στ. Γιανάκης, Γ. Γαλανός, Εύθ. Δεμη-
ρᾶς, Ἰω. Διαμαντῆς, Ν. Δούρης, Εύ. Εύαγγεληνός, Γ. Εύσταθιονδῆς,
Ἰω. Ζερός, Π. Ζόντος, Ν. Θεοδωράκης, Λ. Θεοφύλακτος, Θ. Θέμελης,
Κ. Κουρτσινιώτης, Ἰω. Καρυστίνος, Δ. Καλλιμασίας, Ἰω. Κουτούφα-
ρης, Στ. Κοντοδᾶς, Γ. Κοντός, Ἰω. Κουρούνης, Εύσ. Καλαϊτζῆς, Γ.
Κονταξῆς, Ἰω. Κότσακας, Π. Κατσαύνος, Γ. Κουλούρης, Ἰω. Κοντο-
γιάννης, Ἰω. Κόντης, Ἀθ. Καμπίτης, Κ. Καράβολος, Γ. Κωσταδᾶς,
Ἀγ. Καραγιάνης, Στ. Καμπάνης, Στ. Καφετζηδάκης, Κ. Κοντός, Ἀντ.
Καλαβρέζας, Δ. Καστάνης, Ἰω. Καραλῆς, Γ. Κόκκαλης, Γ. Λυριστῆς,
Γ. Λιθανός, Μ. Λεοντάρας, Μ. Λύρας, Στ. Λυμπεράκης, Δ. Λεβαντῆς,
Ἐμμ. Μαρμότας, Λ. Λεοντίας, Μ. Λύρας, Στ. Διαμαντίδης, Κ. Ματέζης,
Μ. Ματσούνας, Ἀδ. Μπουριάς, Ν. Μέγγελης, Γ. Μαρκάκης,
Ν. Μοσχογιάννης, Γ. Μουζίθρας, Δ. Μήδας, Δ. Μουστακαλῆς, Ἰω. Μυ-
λωνόπουλος, Κ. Μάλτας, Γρ. Μαρτίνης, Ἐμμ. Μαυρῆς, Γ. Μαυστί-
δης, Ἐμμ. Μανωλίκας, Κων. Μαυράκας, Μ. Μανούσος, Ἡλ. Μαυρῆς,
Γρ. Μυστιλόγλου, Ἀν. Μισιάκης, Δ. Μεταξᾶς, Ἐμμ. Μπαρούξης, Κ.
Νικολάδης, Γ. Νικολάου, Νικ. Ξενάκης, Γ. Πετροπούλεας, Ἀντ. Πάρος,
Μιχ. Παπαδόπουλος, Ν. Πουλάκης, Ἐμμ. Περαέδης, Ἡλ. Πιπίνης, Ἰω.
Πιπίνης, Ἰω. Παπαγεωργίου, Λ. Παντελούς, Εύθ. Παπαδόπουλος, Εύ.
Πήττας, Ν. Παπαθανασίου, Κων. Πατέας, Ἀνδ. Παναγιωτάτος, Δ. Πα-
παθανασίου, Ἰω. Προκάλαμος, Μ. Ποντρός, Π. Ρούσσος, Ἡλ. Σαραβᾶς,
Π. Σύρκος, Ἰω. Σιγάλας, Ἰω. Σκούρτης, Μ. Σωτηράκης, Στ. Σουρ-
μελῆς, Στ. Στάμος, Ἰω. Σαρέλης, Ἐμμ. Σάμιος, Στ. Σαρμουτάλης,
Ἀν. Τσακλάμος, Στ. Τσετσέρης, Γ. Τριπολίτης, Λ. Τσίχλης, Κ. Τα-
ρουσίνωφ, Μ. Τσάμης, Ἐμμ. Τσαθαρῆς, Εύσ. Τραυλός, Δ. Ταράζης,
Ἰω. Φετοκάκης, Εύ. Φαντόπουλος, Β. Φερεντίνος, Ν. Φωκιανός, Γρ. Φύ-
τρος, Χ. Χατζηπαναγιώτης, Π. Χούντας, Θ. Χειλαδάκης, Δ. Χατζηγιαν-
όπουλος, Μ. Χατζηγιάνης, Στ. Χίμος, Μ. Μακρινός, Κ. Μυριάγκος
καὶ Χρ. Σπάλας.

Διὰ τὸ διπλωμα τοῦ μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως Γ' τάξεως ἐπέ-
τυχον οἱ κ.κ. Γ. Ἀνδριόπουλος, Μ. Ἀσημομύτης, Π. Αύγουστινος, Γ.
Βλαχάκης, Ἀπ. Βασιλειάδης, Ν. Γλύππης, Ἰω. Γραμματικάκης, Δ.
Γκίκας, Ν. Γεροστάθης, Γ. Δευδρίνος, Δ. Δαβαζόγλου, Χρ. Δρύνης,
Εύθ. Ζαχαρόπουλος, Ἰω. Ζέμπας, Θ. Καρατζᾶς, Κ. Καθαδίας, Στ.
Κουκῆς, Θ. Κυκρίδης, Χ. Κανελέας, Β. Κιορόγλου, Φρ. Λέλας, Στ.
Μαστοράκης, Ἡλ. Μιχαλούτσος, Β. Μπουζούνης, Γ. Μανδηλαράς, Γ.
Μπόγρης, Ἰω. Εγνέλης, Ἰω. Ρούσσος, Ἀν. Σταυρόπουλος, Εύσ. Σολω-
μός καὶ Π. Χονδρονίκος.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΘΕΝΤΕΣ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Ἀπριλίου ἔχορηγηθησαν
πορὰ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου συντάξεις εἰς τους κάτωθι ναυτικούς, ἀπο-
χωρήσαντας τῆς ενεργοῦ ὑπηρεσίας καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς χρήματα Ἀργυροῦ Χρήστου Μαλαχίου πλοιάρχου, μὲν ὑπηρεσίον 21 ἔτων, 4 μη-
νῶν καὶ 21 ἡμέρων δρχ. 1.070 μηνιαίων.

Εἰς χρήματα: Γειώρη. Στ. Σταύριον ἡ Σταύριον, μὲν ὑπηρεσίον 28 ἔτων, 4
μηνῶν καὶ 28 ἡμέρων δρχ. 4.334 μηνιαίων, Νικόλ. Μαν. Πλατην., μὲν ὑπηρεσίον 20
ἔτων, 11 μηνῶν καὶ 11 ἡμέρων δρχ. 2.236 μηνιαίων, Παναγ. Δ. Παπαδόπουλον, μὲ
ὑπηρεσίον 24 ἔτων, 11 μηνῶν καὶ 23 ἡμέρων δρχ. 1.898 μηνιαίων.

Εἰς κατότερα πληρωμάτα: Λάζ. Ἰω. Καρνέσην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίον 24
ἔτων, 8 μηνῶν καὶ 8 ἡμέρων, δρχ. 911 μηνιαίων, Παν. Γεωργ. Σπαθήνη ή Λύτρων,
κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίον 30 ἔτων, 4 μηνῶν καὶ 9 ἡμέρων δρχ. 1.221 μηνιαίων, Γεωργ. Σπ. Ζόγκων, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίον 20 ἔτων, 4 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρας δρχ. 502 μηνιαίων,
Ἰωάννην Ἀντ. Λουρήν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίον 17 ἔτων, 9 μηνῶν καὶ 26 ἡμε-

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρισης
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία
Ἐπισκευῶν
Μετασκευῶν
καὶ
Ναυπηγήσεων

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

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

ΟΜΟΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

ρών. Σρχ. 500 μηνιαίως, Παν. Ιω. Φιλιάγκον, ναύτην, με ύπερσεις 23 έτών, 3 μηνών και 29 ήμερών, δρχ. 862 μηνιαίως, Παν. Ιω. Φασίλην, κυβερνήτην, με ύπερσεις 23 έτών, 11 μηνών και 19 ήμερών, δρχ. 862 μηνιαίως, Εύθυμιαν, χρην Νικόλ. Σγανάζην, ναύτην, με ύπερσεις 16 έτών, 4 μηνών και 13 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως, Νικόλ. Γ. Τζελέπην, κυβερνήτην, με ύπερσεις 18 έτών, 11 μηνών και 3 ημέρων δρχ. 557 μηνιαίως, Μαργαρίταν, χρην Νικόλ. Κοιλίτη, μαγειρού, με ύπερσεις 21 έτών, 1 μηνός και 11 ήμερών, λόγω άτυχημάτου δρχ. 1.361 μηνιαίως, Εμρ. Στ. Μαραθέλιαν, θαλαμηπόλον, με ύπερσεις 4 έτών, 9 μηνών και 23 ήμερών, λόγω άτυχημάτου δρχ. 500 μηνιαίως, Νικόλ. Ιω. Γρυπόρην, ναύτην, με ύπερσεις 17 έτών, 8 μηνών και 7 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως, Ιωαν. Γ. Γάσπαρην, ναύτην, με ύπερσεις 21 έτών, 8 μηνών και 8 ήμερών δρχ. 1.123 μηνιαίως, Σπυρ. Στ. Μαλέζην, ναύτην, με ύπερσεις 17 έτών, 8 μηνών και 7 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως, Αλέξ. Αντ. Μαρούτην, κυβερνήτην, με ύπερσεις 17 έτών και 16 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως και Γεώργ. Αντ. Βλάστην, όρχιθεμαστήν, με ύπερσεις 19 έτών, 10 μηνών και 12 ήμερών δρχ. 1.300 μηνιαίως.

Η ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Δι-τλάσιοι είς άριθμόν σι μεταναστεύσαντες έξ 'Ελλάδος κατά τό 1960. Έναντι συνόλου 23.684 τού 1959, έχουμε πέρυσι 47.768 ατομα, έτσι τών όποιων οι αρρενες άνερχονται είς 33.278 (69.5%).

Η Δυτική Γερμανία έμφανιζε τήν μεγαλυτέραν αύξησην (2.543 διά τό 1959, και 21.532 διά τό 1960). Δευτέρα ή Αύστραλια με 8.335 ατομα διά τό 1960, έναντι 5.491 διά τό 1959. Τρίτος δι Καναδάς, με 4.662 τού 1960 και 4.520 τού 1959 και τελος αι 'Ηνωμέναι Πολιτειαι, με 3.561 τού 1960, έναντι 2.528 τού 1959.

Η στατιστική δεν άναφέρει πόσοι έκ τών άπο θαλάσσης διακινθέντων μεταναστών μετερρέθησαν έπι έλληνικών πλαιών. Τό σημαντικώτερων, πάντως, ποσοστόν συνεκέντρωσαν τά ιδικά μας ύπερωρεάνια.

Η ΟΜΙΛΙΑ ΤΟΥ Κ. ΠΑΓΩΝΗ

'Επ' εύκαιρια τής έπισκεψεως τού κ. Καραμανλή είς τήν 'Αμερικήν ή έφημερις 'Κήρυξ - Βήμας' τής Νέας 'Υόρκης έξεδωκεν ειδικὸν 16σέλιδον παράρτημα διά τήν έλληνικήν οίκονομιαν.

Ήτο φυσικόν ή Ναυτιλία νά μη λειψη από τήν άνασκοπήσιν αι.ν.ν. Και διά τήν πληρήν άπεικόνισιν τής εύρυτάτης έλληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητος έλήφθη ύπ' δψιν ή περισπούδαστος ομιλία τού κ. Πάνου Παγώνη είς τό έδω παράρτημα τού «Προπέλλερ Κλάμπ», τό κείμενον τής όποιας έδημοσιεύσαν ήδη το «Ναυτικά Χρονικά».

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ

Διό διαταγής τού κ. 'Υπουργού τής Ναυτιλίας έπιστρηθήσαν οι κάτωθι πλωτάρχαι λιμενικοί: Β. Νικολόπουλος τηματάρχης Μητρώων 'Εργατών Θαλάσσης, Γ. Παπαδογιάννης είς Βεγγάζην, ώς έποπτης σπογγαλείας και Κυρ. 'Ανεμογιάννης είς Γ.Ε.Σ.

ΡΕΚΟΡ ΦΟΡΤΙΟΥ

'Ανεγράφη είς τήν άμερικανικόν Τύπουν, διτό μικτόν έλληνικόν «Κερασινός» (μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον), έξερθότασε πρό τίνος είς τήν Βαλτιμόρην 33.000 τ. μεταλλεύματος χρωμίου, παραληφθέντος έκ Λορέτζο Μαρκές. 'Επρόκειτο περι τού μεγαλυτέρου φορτίου χρωμίου, έξ ίσων ποτέ έξερθότων παρ' ένος πλοίου είς λιμένα τών 'Ηνωμένων Πολιτειών.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ

Τό φορτηγόν «Χέρα αλητά» 7.242 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, μετωνυμάσθη δι 'Αγγλιαν, θά παραμείνη έπι τίνας έβδομαδας είς

ΚΡΑΤΗΣΙΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ

Τό φορτηγόν «Παναγιώ της Δ.», με φορτίον ξυλείας από Νιού Ουεστμίνστερ δι 'Αγγλιαν, θά παραμείνη έπι τίνας έβδομαδας είς

Πρὸς τοὺς κ.κ. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς' Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τήν ETAIRIAN

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, δαδιογνωσιμέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τήν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

Γκατούν Λεϊκ, μέχρις στου ἀποφασιθούν τά ἀμερικανικά δικαστήρια ἐπὶ άναφυείσης διαφορᾶς μεταξύ τῶν μετόχων τῆς πλοιοκτησίας.

ΟΔΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΘΕΙΑ ΜΑΡΙΑ»: 'Αποπλεύσαν ἀπὸ Ντεμεράρα δι' Ιαπωνίαν μὲ φορτίον παλαιοισθήρων ἔξωκειλεν εἰς τήν δυτικήν ἀκτὴν τοῦ Μεξικοῦ καὶ ἔζητησε βοήθειαν, ἐκ θεσεως κειμένης εἰς πλάτος 15.53°Β. καὶ μῆκος 97.46°Δ, τήν 14ην 'Απριλίου. Μίαν ήμέραν βραδύτερον τὸ σκάφος, λόγω ἐκτεταμένων ζημιῶν, ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ πληρωμάτος του. Έν συνεχείᾳ ἐκόπη εἰς δύο παρά τὸ κύτος Νο3 καὶ ἐδιβίσθη. ('Απρ. 14 — 16)

«ΑΕΛΛΑΩ» (λιβ. δεξ.): 'Ἐνῷ ἐπλεύριζεν εἰς τήν Μασσαλίαν, σπου ἔφθασε πρὸς δεξαμενισμόν, ἐκτύπησεν ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος ὑποστάν ἐλαφράς ζημιάς εἰς τήν πρώρων. Ἐξετελέσθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ. ('Απρ. 13 — 20)

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»: 'Εμφορτον μὲ γαιάνθρακας προσῆραξε τήν 16ην 'Απριλίου εἰς τήν διάρυγα 'Ιστιο (τοῦ Πλέιτ), ἀλλ' ἀνείλκωσθη τήν 18ην μὲ τήν βοήσειαν ναυαγοσωστικοῦ. Τὸ σκάφος δέν ύπεστη ζημιάς καὶ ἔθασεν εἰς Μπούενος 'Αύρες. ('Απρ. 16 — 18)

«ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ»: 'Απὸ Γκιζόν διά Κούρε, εἰσέπλευσεν εἰς Μάλταν τήν 16ην 'Απριλίου μὲ ζημιάν εἰς τὰς μηχανάς του. 'Επισευσαθέν, ἀπέπλευσε τήν 19ην διά τὸν προσιρμόν του. ('Απρ. 16 — 19)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ·ΙΚΑΪΟΝΤ» (λιβ. δεξ.): 'Απὸ Βαλτιμόρη δι' Αρούμπαν παρέμεινε τήν 21ην 'Απριλίου χωρὶς καύσιμα, 137 μίλια απὸ τού Κεῖπ Χάττερνταμ καὶ ἐρρυμουλκήθη τήν 24ην εἰς Νόρφολκ. ('Απρ. 21 — 24)

«ΔΑΝΑΗ»: 'Απὸ Μιτρέμπερα διά Τζέδδαν μὲ φορτίον ζώων, κατέργη τήν 14ην 'Απριλίου ζέωθι τοῦ Ράς Μπίρ, μὲ ζημιάν εἰς τοὺς λέθητας καὶ τήν ἐπομένην ἐρρυμουλκήθη εἰς Τζιμπούτι. ('Απρ. 14 — 15)

«ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ» (λιβ.): 'Ο πλοιοπάρχος ὑφέρε πε διά τοῦ ἀσυρμάτου τήν 25ην 'Απριλίου, διτὶ τὸ σκάφος ἀπώλεσε τήν έλικα του εἰς θέαν πλάτους 14.30 Β. καὶ μῆκος 74.2 Α. καὶ παραμένει ἀκύβερνον. Εἰς βοήσειαν τοῦ ἀπεστάλη ναυαγοσωστικοῦ. ('Απρ. 25)

«ΕΙΡΗΝΗ» (π.): 'Έμφορτον ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν διά Χίον προσῆραξε, λόγω δύμχης, εἰς τήν εἰσοδον τοῦ Βοσπόρου. 'Η ἀνέλκυσις ἐπετεύθη μὲ τήν βοήσειαν τοῦ λιβανικοῦ φορτηγοῦ «Καπετάν Γιάννης», πρὶν ἡ φθάσῃ τουρκικὸν ναυαγοσωστικὸν. Τὸ σκάφος κατέπλευσε τήν 10ην 'Απριλίου εἰς Πειραιά καὶ ἐξετασθὲν ἀπὸ δύτας, εὑρέθη ἀδλάβες. 'Ελασε κατόπιν τούτου πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀπέπλευσε δι 'Αδεν. ('Απρ. 8 — 12)

«ΕΝΤΟΥΚΕ·Ι·ΤΟΡ»: 'Προσήραξεν εἰς Χαδάνναν, ἀλλ' ἀνειλκύσθη διά τῶν ίδιων τοῦ μέσων καὶ χωρὶς νά ύποστη ζημιάς. ('Απρ. 14)

«ΛΟΥΣΥΣ»: 'Απὸ Κούρδαν μὲ φορτίον ζαχάρων διά Μαύρην Θάλασσαν, εἰσέπλευσε τήν 15ην 'Απριλίου εἰς Γιβραλτάρ, μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. Αἱ ἐπισκευαὶ τοῦ ἀνεμένετο νά συμπληρωθούν τήν 25ην 'Απριλίου. ('Απρ. 15)

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.»: 'Κατὰ τήν ἐπιθεώρησιν του εἰς Κόμπε διεπιστάθησαν ζημιαὶ εἰς τὸ σκάφος προελθούσαι ἐκ προσαράξεως. Θά διποτευασθή εἰς Οζάκαν. ('Απρ. 24)

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II» (εκ «Χέλατρος»): 'Αποπλεύσαν κενὸν ἐκ Σύρου προσῆραξε τήν 12ην 'Απριλίου εἰς τήν νησίδα Λανάδα, ἀπέκεισαν 6 μίλια ἀπὸ τήν Σύρου. Δύο ναυαγοσωστικά τοῦ Οἴκου Μάτσα τὸ ἀνείλκυσαν τήν ἐπομένην καὶ τὸ συνάδευσαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Σύρου. Διεπιστήσαντες ἐκτεταμέναι ζημιαὶ εἰς τὰς ουφαλα. Αἱ ἐπισκευαὶ θά διεξαχθούν εἰς τήν Σύρου. ('Απρ. 12 — 13)

«ΩΚΕΑΝΙΣ»: 'Θά χρειασθῇ νά δεξαμενισθῇ ἐκ νέου εἰς τήν Μασσαλίαν πρὸς διαπίστωσιν τῆς αἵτιας τῶν κραδασμῶν τοῦ σκάφους, προκειμένου νά τῷ χορηγηθῇ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας διά πλούν πρὸς τὸν λιμένα ἐπισκευῆς, μὲ περιωρισμένην ταχύτητα. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τήν 22ην 'Απριλίου διά Καναδάν. ('Απρ. 22)

ΕΞΕΔΟΘΗΣΑΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΓΛΩΣΣΑΝ
ΜΕΤΑ ΣΧΕΔΙΩΝ

- 1) ΣΤΡΟΒΙΛΑΝΤΙΑ COFFIN ΤΥΠΟΣ F
'Υψηλῆς πιέσεως - μεγάλης ταχύτητος Δρ. 90
- 2) ΣΤΡΟΒΙΛΑΝΤΙΑ COFFIN ΤΥΠΟΣ CG
'Ατμοστρόβιλος - κεντρόφυξ - 'Αντλία Δρ. 90
- 3) ΣΤΡΟΒΙΛΑΝΤΙΑ COFFIN ΤΥΠΟΣ DE
καὶ DEB Δρ. 120

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΠΩΛΗΣΙΣ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟΝ

ΔΦΟΙ Κ. ΜΑΚΡΥΓΙΑΝΝΗ
ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΡΑΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 40.191

ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ

ROTTERDAM
HOLLAND
TEXNIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ

MARSHIP CO. LTD.
CITY HOUSE 81 KRUISKADE

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η λόγω τῶν γεγονότων τῆς Κούβας καὶ τοῦ Ἀλγερίου σημειωθεῖσα ἀστάθεια τῆς ἀγορᾶς παρῆλθεν, αἱ ναυλώσεις, πάντως, τοῦ διαφρεύσαντος 15θέμέρου, ἔξαιρεσι τῶν πρὸς Ἰαπωνίαν, ἡσαν λίαν περιωρισμέναι. Θεμέλιον, πράγματι, τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ τράμπ φορτηγοῦ ἀπέδησαν αἱ πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν μεταφοραὶ. Ζωηρότατον διετήρησαν τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀγορᾶς καὶ οἱ πληρωθέντες ναῦλοι ἡσαν οἱ ἀνώτεροι ἀπό τοῦ 1957. Τὴν εὐρύτητα, δῆμος, τῶν ἰαπωνικῶν ναυλώσεων, δὲν ἤκολούθησαν ἀτάχας καὶ αἱ ἄλλαι ἀγοραὶ. Ήρεμίαν αὗται ἐνεφάνισαν καθ' ὅλον τὸ 15θέμερον.

Αἱ διαταγαὶ διὰ φορτία παλαιοσιδήρων κατὰ πρῶτον λόγον — τὰ λίμπερτυς ἡνόνθησαν — γαιανθράκων ἐν συνεχείᾳ καὶ σιτηρῶν δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας ἀθρόως ἐκυκλοφόρουν. Ἡτο φυσικὸν νὰ ἀντιμηθῶν οἱ ναῦλοι. Τῶν γαιανθράκων, ίδιᾳ, θεαματικὴ ύπηρξεν ἡ ἀνατιμηση. «Ἐθασαν τὰ 11 δολλάρια ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδο, διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (Μάϊον). Ἀκόμη καὶ δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας, Ἰουλίου — Αὔγουστου, οἱ ναῦλοι ἡσαν ἔκτακτα σταθεροί. Ἐκτιλήξιν προεκάλεσεν ἡ ναυλωσις σκάφους 14.500 τόν. διὰ τὸ δευτέρον ἥμισυ τοῦ Μαΐου εἰς τὰ 10.85 δολ., ἐναντὶ τῶν πρὸ ἐδδομάδων 9.80 δολαρίων (Μάϊον). Συνεχὴ ταξίδια ὄκτω τὸν ἀριθμὸν διὰ δύο ἔπιληρωθησαν δολ. 8.25, μὲ ἔναρξιν τὰ μέσα τοῦ 1961. Καὶ ἄλλα συνεχῆ προσεφέροντο. Διὰ τὸ Πιον δολ. 6.50 — 7 καὶ τὴν Νοτιοσαλιτάν δολ. 5.35.

Τὰ παλαιοσιδήρων μὲ ζήτησιν ἐντατικὴν εἰς τὰς 137.500 δολ. φίο κατ' ἀποκοπὴν διὰ σκάφη λίμπερτυς ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ δι' Ἰαπωνίαν. Τὰ 172.500 — 175.000 δολ. ἐπληρώνοντο ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας.

Τὰ σιτηρά μὲ περιωρισμένην πως τὴν κίνησιν. Ἀπὸ τὸν Κόλπον μετρήσι. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν διαταγαὶ μέχρις Ἰουλίου. Ὁ «Ἀγιος Λαυρέντιος» ἦτο ὁ ζωρότερος τομεύς. Διὰ τὴν Πολωνίαν δολ. 5.15 ἐπληρώνοντο. Διὰ τὴν Πορτογαλίαν δολ. 6 καὶ Μασσαλίαν δολ. 5.20. Σκάφος 15.000 τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.70. Ἀπὸ Βαΐε Κομεα δι' Ἀγγλίαν 47/6. Φορτία χαλοδίδινων ἐγκαταστάσεων ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Μπουνέον «Ἄυρες δολ. 12 καὶ 12.75 φίο. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ ἐλαχιστὴ ἐργασία. Διὰ Λουδίνιον ἡ «Είδουμάουθ 48/9. Ἀπὸ τὸν Κόλπον τάνκερς διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.90 (ἔξι συνεχῆ ταξίδια). Ὁ αὐτὸς ναῦλος καὶ εἰς Ἑν ταξίδιον. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 11 καὶ ἐν συνεχείᾳ 11.75. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν («Είδουμάουθ») προσεφέροντο 60/— (Μάϊον).

Ἀπὸ τὴν Κούβαν τὰ 70/— καὶ 72/6 ἐπληρώθησαν διὰ ζάχαριν πρὸς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Περιωρισμένη, δῆμος, ἡ ἔκειθν κίνησις, λόγῳ τῶν ἐκεὶ πολεμικῶν γεγονότων. Διὰ τὴν Κίναν ζάχαρις τὰ 122/— ἐζητούντο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Φωσφάτα ἀπὸ Ταμόρα δι' Ἰαπωνίαν δολ. 10.50 ἐναντὶ τῶν 8.50 δολ., κατὰ Φεδρουάριον.

Σταθεροὶ οἱ ναῦλοι ἀπὸ τὸ Πλεῖτ, ἀν καὶ ἡ ζήτησις χωρητικότητος λίαν περιωρισμένη. Τὰ 107/6 ἐπληρώθησαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν βαρέα γεννήματα καὶ τὰ 110/— τοὺς 56 κ. π. Τάνκερ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 52/—.

Ο τόνος τῆς ἀγορᾶς τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ ἦτο χαμηλός. Ἡ πίεσις τοῦ ἔξι Ἰαπωνίας κενοῦ καὶ ἀναυλώτων τοννάς μεγάλης. Τὰ σιτηρὰ δι' Ἰαπωνίαν εἰς τὰ 6 καὶ 6.25 δολλάρια. Διὰ Ναχόντκα δολ. 7.50 (Μάϊον — Ιουνίον). Διὰ τὴν Ἰνδίαν ἀπρόθυμοι οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ δεχθοῦν τοὺς προσφερομένους χαμηλούς ναῦλους. Μετὰ τὰ 60/— ποὺ ἐπετεύχθησαν δι' ἔνα σκάφος Μαΐου, ἐκλείσθη ναυλωσις εἰς τὰ 61/3 (Ιουνίον). Οι Κινέζοι ἐπίσης ἐξαπέτειλαν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ χρονοναυλωμένα σκάφα των νὰ παραλάσουν φορτία καναδικῶν σιτηρῶν. «Ἐπλήρωσαν, δῆμος, καὶ τὸν χαμηλὸν ναῦλον τῶν 48/6 εἰς σκάφος ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν. Ἐν συνεχείᾳ ὑψηλοτέρου ναῦλου κατὰ τρία ἡ τέσσαρα σελλίνια εἰς δύο σκάφη. Ξελεία, γενικά καὶ παλαιοσιδήρων διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἐπληρώθησαν 80.000 δολ. Γύψος ἀπὸ τὸ Σάν Μάρκος διὰ Νουμέαν εἰς λίμπερτο δολ. 6.40.

Ἀπραξία εἰς τὴν «Ἀπω Ανατολήν». Ναῦλοι χαμηλοί. Σιτηρὰ διὰ τὴν Μάλταν ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν εἰς τὰ 72/— καὶ διὰ Νότιον Αφρικήν 53/9. Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Ντώρμπαν δι' Ἀγγλίαν 62/6 καὶ ἀπὸ τὸ Κουντλάνδ δι' Ἀγγλίαν ἐπίσης 92/6. Κατὰ 2/6 κάτω προγομένων ναυλώσεων. Σιτηρὰ διὰ τὴν Ἰνδίαν 56/3 (Μάϊον — Ιουνίον). Διὰ τὴν Αἴ-

γυπτὸν προσεφέροντο 72/6 («Ἀλεξάνδρειαν ἡ Πόρτ Σαΐδην»). Διὰ τὴν Ἀγγλίαν 82/6 (Ιουλ. — Αὔγ.). Ἡ προσπικὴ τῶν ἔξαγωγῶν ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ Κίναν κατή.

Μεταλλεύματα ἀπὸ Λά Γκουλέτ διὰ τὴν Πολωνίαν 21/— καὶ ἀπὸ τὸ Μόρφου Μπαίν διὰ τὸ Ρουέν 30/— καὶ 33/6. Εσπάρτο ἀπὸ τὸ Ἀλγερίον διὰ τὸ Φόρθ 80/— καὶ χρώμιον ἀπὸ τὸ Δυρράχιον διὰ Πολωνίαν 35/— καὶ 33/—.

Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν σιτηρὰ διὰ τὸ Κόντινεντ 37/— καὶ 37/6 καὶ χυτοσίδηρος διὰ τὴν Ἰαπωνίαν 69/—. Μαγγανέζα ἀπὸ τὸ Πότι διὰ Βόρ. Γαλλίαν 31/6. Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Ράπτερνταμ διὰ Κοκίν 55/—. Λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κοσσέιρ διὰ Μαντράς 52/6 ἐλεύθ. ἐκφ. Μάϊον.

Τὰ τάιμ - τοσάρτερς μὲ κίνησιν ἐνδιαφέρουσαν. Ἀρκετὰ σκάφη ἐνσυλλησαν καὶ ναῦλοι ὑψηλότεροι ἐπληρώθησαν. Εἰς τὰ 29 καὶ τὰ 30 σελ. ἐκλείσθησαν δημητρόκινητα διὰ ταξίδια καὶ οἱ Ρώσοι ἐναύλωσαν τέσσαρα λίμπερτυς σκάφη, μὲ παράδοσιν Ἀγγλίαν, διὰ 4 — 7 μῆνας, εἰς τὰ 17/—. Διὰ ταξίδια Δυτ. Αφρικῆς 24/2, μὲ πρέμιον 1.250 λιρῶν διὰ τὸ ἀφορτον ταξίδιον τοῦ σκάφους. Ατμοκίνητα ἐπίσης ἐπληρώθησαν 21/— καὶ 22/— διὰ ταξίδια πρὸς Περσικόν, ἐνῷ ἔτερον δολ. 3.10 διὰ ταξίδιον Ἰαπωνίας, μέσω Ρεσίφ, μὲ ἀμεσον παράδοσιν Ἐλλάδα.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

«Υπὸ τὴν πίεσιν τῶν κενῶν καὶ ἀναυλώτων σκαφῶν εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον οἱ ναῦλοι ἐξέπεσαν εἰς ἐπίπεδα πρωτοφανῶς χαμηλά, αἰσθητῶς ἐπίζημια διὰ τοὺς πλοιοκτήτας. Οὕτω, τὰ 76% κάτω τῆς Κλίμακος ἔγιναν δεκτά. Σκάφη τινὰ ὑπερεχώθησαν κενὰ νά ἀποχωρήσουν. Ὁ παροπλισμὸς δοῦ ή διέδοσεν καὶ η ἀπασχόλησης εἰς τὴν μεταφορὰν στοφορτίων, δημού ὑπερεξήκοντα ἡδη ἔχουν ναυλωθῆ δύσι ἐκατομ. τόννων ι.ω. Τὸ ἀργον ἔξι ἀλλοι τοννάζ ἐφθασε τὰ 3.350.000 τόν. ι.ω. «Ἐν τῷ μεταξύ η ζήτησις διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ὑπῆρξε λίαν περιωρισμένη. Διαταγαὶ τινες ἐγγνώσθησαν διὰ τὸν Ἀπρίλιον — Μάϊον. Σούπερ - τάνκερς ἐδέχθησαν τὰ 76% κάτω τῆς Κλίμακος δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ τὰ 80% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντζ. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν μέτριον σκάφος 72½% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου. Μικρὸν σκάφος διὰ τοια συνεχῆ ταξίδια δι' Ἰαπωνίας, μέσω Ρεσίφ, μὲ ἀμεσον παράδοσιν Ἐλλάδα. ναυλολογίου (Ιουνίον).

Καλυτέρα, τοιναντίον, ἡ κατάστασις εἰς τὴν Καραϊβικήν. Τὰ 60% καὶ κατὰ 21½% ολιγώτερον τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. ἐπληρώνοντο διὰ τὸ Νόρδερν ρέιντζ. Καθαρὰ φορτία διὰ τὴν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 47½% κάτω τῆς Κλίμακος. Ακαθαρτα 65% κάτω τῆς Κλίμακος διὰ τὴν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (Μάϊον).

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ολίγιας διαταγαὶ υπάρχουσαν ἐν κυκλοφορίᾳ καὶ εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα ναῦλων. Η Μαύρη Θάλασσα ἐμφανίζεται ἀδρανῆς διὰ πολλὰ εἰδη φορτίων, ἐξαιρούμενων τῶν τοιμέντων δι' δολους τοὺς προορισμούς καὶ τῶν γαιανθράκων δι' Ἰταλίαν. Ἀπὸ Κωνσταντίνα (τοιμέντα) διὰ Τζέζιν (σκάφη 6.000 ἔως 10.000 τ.) 32/6 ἔως 33/— φίο, Ιουνίον καὶ διὰ Περσικὸν Κόλπον 42/6 ἔως 43/— φίο, Μάϊον. Δι' Ἰνδονησίαν (Μάϊον) ἐζητούντο προσφοραὶ. Ἔπισης ἀπὸ Νοδεφασίσκην (τοιμέντα) διὰ Τζέζιν, 10.000 τ. μηνιαίων ἀπὸ Ιουνίου μέχρι τοῦ Βασόραν, Μάϊον, ἐζητούντο προσφοραὶ. Ἀπὸ Ζυτάνων ἡ «Οδρόν» (γαιανθράκες) δι' Ἰταλίαν (σκάφη 2.500 ἔως 3.000 τ.) 28/— καὶ 29/—, ἀντιτοίχως, Μάϊον. Συνήθη κυκλικὰ ταξίδια ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν (γενικά) διὰ Κούβαν μετ' ἐπιστροφῆς (ζαχαρέας) εἰς τὰς συνήθεις τιμάς. Ἀραβόσιτος ἀπὸ Κωνσταντίνα δι' Ἰαπωνίαν, ἐζητῶντο προσφοραὶ (σκάφος μεγέθους λίμπερτυ), μὲ φόρτωσιν Ιουλίουν. Ἀπὸ Ινέμπολου σκάφη 8.000 τ. διὰ Πόρτο Μάργκερα (μεταλλεύματα) 25/— φίο, Ιουνίον, Αὔγουστον καὶ Σεπτέμβριον. Δι' ἐλληνικά μεταλλεύματα ὑπῆρχε μία διαταγὴ ἐκ Σε-

ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΩΝ ΠΥΛΟΥ (ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ)

Γνωστοποιούμενον διὰ τῆς παρούσης, ὅτι, διὰ τὴν τελείοτεραν καὶ οἰκονομικωτέραν ἔξυπηρετησιν τῶν πελατῶν μας πλοιοκτητῶν, ἐγκατεστήσαμεν ἴδιον γραφεῖον πρακτορεύσεων εἰς Πύλον, καὶ ὅτι ὁ μέχρι τουσέ δύο ποτοπράκτωρ μας κ. Παν. Χαλκίδης, ἐπαυσε ἀντιπροσωπεύσων τὰ συμφέροντά μας.

Παρακαλούνται ὅθεν οἱ κ.κ. πλοιοκτήται καὶ πλοίαρχοι τῶν εἰς Πύλον καταπλεόντων σκαφῶν πρὸς παραλαβὴν πετρελαϊών τῆς Εταιρίας ΣΑΔΕΡ, νὰ τηλεγραφῶσι ἐγκαίρως τὰς ἀνάγκας των, τόσον εἰς τὸ Κεντρικόν μας Πειραιώς («ΙΟΡΑΚ» ΡΙΑΡΕΣ, τηλέφωνα 41.371 — 474.216) οἵσον καὶ εἰς τὸ Πρακτορείον μας Πύλου («ΙΟΡΑΚ» ΠΥΛΟΣ, τηλέφ. 48 Πύλου).

Ι. ΠΑΡΑΣΧΟΣ

“ΤΡΙΤΩΝ” ΗΝΩΜ. ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

Γενικοὶ Ναυτικοὶ Πράκτορες Εταιρ. "SADEP"
Πειραιώς — Πύλου

ρίφου (5.000 έως 6.000 τ.) διά Kόντινεντ 25/— έως 26/—, μέ 2/— φόρτωσιν και 2/— έκφρωσιν, δεύτερον 1.5θήμερον Μαΐου φόρτωσιν.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ

Ο παρά τού «Ναυτικού 'Επιμελητηρίου» τού Λονδίνου, καταρτιζόμενος ναυλάριθμος της φορτηγού ναυτιλίας διά τὰς εἰς λίρας Ἀγγλίας συναπομένας ναυλώσεις (μὲ βάσιν 100, τού ἔτους 1952), έφθασε διά τὸν μῆνα Μάρτιον εἰς τὰ 77.2, μὲ μείωσιν κατὰ μίαν μονάδα, ἔναντι τού Φεβρουαρίου, αὐξήσιν δὲ κατὰ 4.3 μονάδας, ἔναντι τού Μαρτίου 1960. 'Η κατ' εἶδον φορτίων πορεία τού ναυλαρίθμου, ἔξι ής και ἐμφανίζεται ἀναλυτικότερον ἡ παρατηρηθεῖσα διακύμανσις τῶν ναύλων, δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς προηγουμένους δύο μῆνας:

| Όμάδες φορτίων | Συντελεστής | 'Ιαν. | Φεδρ. | Μάρτ. |
|---------------------|-------------|-------|-------|-------|
| Γαιάνθρακες | 183 | 66.6 | 66.1 | 65.1 |
| Γενήματα | 362 | 76.1 | 80.0 | 80.1 |
| Ζαχάρεις | 116 | 101.0 | 101.0 | 98.0 |
| Μεταλλεύματα | 136 | — | 72.2 | 69.0 |
| Λιπάσματα | 40 | 82.2 | — | 58.2 |
| Ξελεία | 143 | 75.8 | 77.9 | 81.6 |
| Φυτικάι ἵνες | 20 | 69.2 | 68.7 | 72.4 |
| Σύνολον συντελεστοῦ | 1000 | 77.5 | 78.2 | 77.2 |

Ο ναυλάριθμος διά τὰ τάιμ - πσάρτερς ὑπελογίζεται εἰς τὰ 70.0, ἔναντι τῶν 65.1 τού Φεβρουαρίου. Διὰ τὰ ἀνολίσκοντα πετρέλαιον ἀτμοκίνητα ἥτο κατὰ 'Ιανουάριον 67.3, Φεβρουάριον 62.5 και Μάρτιον 67.0. Διὰ τὰ δηξελοκίνητα: Τὸν 'Ιανουάριον 71.3, τὸν Φεβρουάριον 67.7 και τὸν Μάρτιον 73.1.

Η ΠΑΡΩΠΑΙΣΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Εἰς τελευταίαν στατιστικὴν τού «Ναυτικού 'Επιμελητηρίου», τού Λονδίνου, ἀναφέρεται, ὅτι ἡ ἀνά τὸν Κόσμον ἀργούσα χωρητικότης τὴν 1ην Ἀπριλίου, περιελάμβανε σκάφη συνοικικῆς χωρητικότης 2.801. 900 τ. γκρός και ἐνεφάνιζεν, ἔναντι τῆς Ιης Μαρτίου, ὑποχώρησιν κατὰ 154.341 τ. γκρός. Τὰ σκάφη ἦρον φορτίου ἑκατόπιντων χωρητικότητα 1.067.842 τ. γκρός (2%), μὲ μείωσιν, ἔναντι τῆς Ιης Μαρτίου κατὰ 169.572 τ. γκρός, τὰ δὲ δεξαμενόπλοια 1.734.058 τ. γκρός, μὲ αὐξήσιν, ἔναντι τῆς Ιης Μαρτίου, κατὰ 15.231 τ. γκρός. 'Η ἀνωτέρω παρωπλισμένη χωρητικότης κατενέμετο εἰς τὰς κάτωθι κυριωτέρας σημαίας:

| ΣΗΜΑΙΑΙ | Τ. γκρός | ΣΗΜΑΙΑΙ | Τ. γκρός |
|-----------------------|----------|----------------------|----------|
| Λιβεριανή | 697.424 | ΕΛΛΗΝΙΚΗ | 177.997 |
| Βρετανική | 545.341 | Γαλλική | 148.393 |
| Ηνωμ. Πολιτειῶν | 347.625 | Δυτ. Γερμανίας | 31.700 |
| Ιταλική | 273.045 | Ιαπωνική | 31.160 |
| Νορβηγική | 220.843 | Σουηδική | 26.172 |
| Παναμαϊκή | 198.138 | Ολλανδική | 11.117 |

Πρέπει, ὅμως, νὰ σημειωθῇ δῆ, ἡ ἑλληνικὴ πλοιοκτησία εἶναι εὐρυτάτη ἀκόμη ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας και τοῦ Παναμᾶ και δῆτι κατὰ συνέπειαν ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης ἑλληνικῶν συμφερόντων εἶναι πολὺ μεγαλύτερα ἀπὸ τὴν ἐμφανιζόμενη εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα διά μόνην τῆς Κυανούλευκου.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου 'Αμερικῆς και Καναδᾶ

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ» λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων 'Αμερέσαν — 'Αμερούργον ρέιντζ δολ. 5, μὲ 3.000 τ. ἐκφόρτωσιν, Μαΐου 17 — 25. «ΜΑΧΙΝΗΣ» λιμένας Κόλπου 11.900 τ. γεννημ., ἀλέυρων και σόγια, Τόκιο — Μέσι ρέιντζ δολ. 11.75, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἐκφρωτικῶν, Μαΐου 12 — 25. «ΑΞΙΟΣ» Βοστόνην — Πόρτη 'Εθεργκλαντ ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 133.500 φίο, Μαΐου 22 — 31. «ΕΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ» (λιβ.) λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 11.75, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἐκφρωτικῶν, Μαΐου 10 — 27. «ΕΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 135.000 φίο, Μαΐου 10 — 25. «ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ» Βολτιμόρη 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 137.500 φίο, 'Ιουνίου 5 — 25. «ΜΑΝΤΩ ΘΕΩΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ» Χάρηπον ρόδες 25.000 τ. γαιανθράκων Τορ-πάτα δολ. 7.30, ἑλεύθ. ἐκφρωτικῶν, Αύγουστου 15 — Σεπτ. 30. «ΓΙΑΓΚΟΣ» Μόντρεαλ, Σορέλ ἡ Κερπέκ 9.500 τ. γεννημ. Μάλταν δολ. 8.50, μὲ 600 τ. ἐκφρ. 'γκρός - τέρμης», Απριλίου 25 — Μαΐου 23.

NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

SHIP SUPPLIES

A. A. PESMATZOGLOU - B. M. KAWAI

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ,
ΥΑΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

TELEPHONE
2-2574
2-4493

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

TELEGRAMS :
ΚΑΚΙΣ
YOKOHAMA

«ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ» (λιβ.) Χάρηπον ρόδες 9.500 τ. γαιανθράκων Λισσαδῶν ἡ Λεί-
ξος δολ. 5.15, ἑλεύθ. πάσην, Μαΐου 10 — 25. «ΜΙΧΑΗΑ Γ.» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπω-
νίαν δολ. 137.500 φίο, Μαΐου 10 — 25. «ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων, ἀλέυρων και σόγια Γιο-
κοκάμαν — Μόσι ρέιντζ δολ. 11, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἐκφρωτικῶν, 'Ιουνίου 7 — 22.

«ΚΑΛΥΜΝΟΣ» λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 11.75, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. ἐκφρωτικῶν, Μαΐου 15 — 25.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Αμ-
έρσαν — Ρόττερνταμ — 'Αμερέτντα, δολ. 71.500 φίο, 'Απριλίου — Μάιον.

«ΕΥΗ» λιμένας Κόλπου 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ.
135.000 φίο, 'Ιουνίου 1 — 30.

«ΧΟΥΔΣΩΝ» (εκ «Ονιρικη Πάτονιρ») Χάρηπον ρόδες 15.500 τ. γαιανθράκων
Ρίον 'Ιανέρων δολ. 7, μὲ 900 τ. ἐκφρ. 60 σέντ, Μαΐου 10 — 30.

«ΤΑΡΣΕΥΣ» (Λιδάνου) Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (465.000 κ. π.)
'Ιαπωνίαν δολ. 132.500 φίο, 'Ιουνίου 20 — 'Ιουλίου 15.

«ΝΟΥΤΣΙΑ» (λιβ.) Χάρηπον ρόδες 9.500 τ. γαιανθράκων Ρίον 'Ιανέρων δολ.
6.50, μὲ 900 τ. ἐκφρωτών 60 σέντ, Μαΐου 10 — 25.

«ΚΑΜΠΑΝΟΣ» (παν.) Πόρτλαντ — Πόρτη 'Εθεργκλαντ ρέιντζ 9.500 τ. παλαιο-
σιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 137.500 φίο, Μαΐου 8 — 23.

«ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙ-ΚΣ» (εκ «Οσαν Δάρηη») Κόλπον 9.900 τ. παλαιοσιδήρων
(482.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 142.500 φίο, Μαΐου 1 — 15.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΕΝΤΖΗΝΙΕΡ» (λιβ.) ἀμέρ. λιμ. Νοτίου 'Ατλαντικού 13.850 τ.
παλαιοσιδήρων (692.086 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 200.409 φίο, Μαΐου 20 — 'Ιου-
νίου 10.

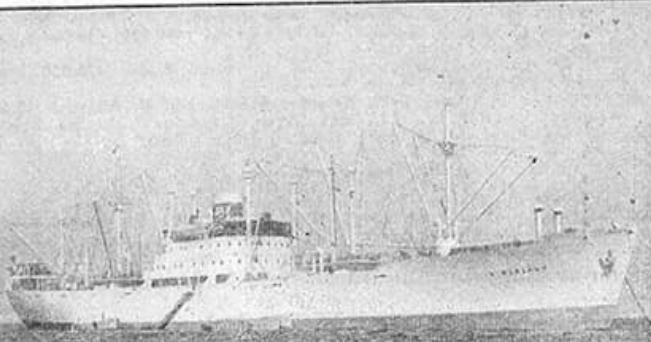
«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (λιβ.) Πόρτλαντ — Πόρτη 'Εθεργκλαντ ρέιντζ 9.500 τ. παλαιο-
σιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 2.500 ἔξτρα, Μαΐου 10 — 25.

«ΟΡΟΣ ΙΩΩΜΗ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντζ 9.000 τ. παλαιοσιδήρων (470.000 κ. π.)
'Ιαπωνίαν δολ. 137.500 φίο, Μαΐου 8 — 23.

«ΛΟΡΔΟΣ ΓΛΑΔΣΤΩΝ» (ομη. ἄγγλ.) Χάρηπον ρόδες 14.500 τ. γαιανθράκων
Μεση — Γιασδάτα ρέιντζ δολ. 10.85, μὲ 1.000 τ. ἑλεύθ. εκφρ. κών, Μαΐου 15 — 31.

«ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛΑ» (λιβ.) Κόλπον 19.000 τ. γεννημάτων 'Αμερέσαν — Ρόττερ-
νταμ ἡ 'Αρτερνταμ δολ. 3.75 φίο, 'Ιουνίου 17 — 30.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Κόλπον 10.300 τ. παλαιοσιδήρων (560.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ.
149.079 φίο και στάσιν, Μαΐου 22 — 'Ιουνίου 11.



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

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» Νόρδερν ρέιντς 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 137.000, φίο - στόσουεντ, Μάιος 14 — 29.
 «ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» Κόλπον 12.960 τ. παλαιοσιδήρων (648.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 187.500 φίο, Ιουνίου 5 — 25.
 «ΝΤΟΡΣΕΤ» (λιβ.) Χάμπτον ρόδης 14.800 τ. γαιανθράκων Νότιον Ιαπωνίαν δολ. 11, με 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Μάιον — Ιουνίου.
 «ΑΝΤΙΜΠΕΣ» (λιβ.) Νόρδερν ρέιντς 9.200 τ. παλαιοσιδήρων (472.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 137.500 φίο, Μάιον 15 — 31.
 «ΔΩΡΙΕΙΣ» (λιβ.) Κόλπον 9.800 τ. γεννημάτων, ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 57/6, έτον δύο λιμένας 2/6 έξτρα, Μάιον 11 — 25.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ» άμερ. λιμ. Β. Ειρηνικού 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 74.000 φίο, Ιουνίου 10 — 30.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ» («Λαζαρέζης») Πόρτλαντ («Ορεγκον») 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 78.000 φίο, Μάιον.
 «ΦΕΟΜΗΤΩΡ» άμερ. λιμ. Β. Ειρηνικού 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 77.500 φίο, Μάιον 10 — 25.
 «ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» έξι θέσεις Βρετ. Κολομβίας 9.500 τ. ξυλείας και γενικών (499.000 κ. π.) τρεις λιμένας Τόκιο — Χακάτα ρέιντς, δολ. 80.000 φίο, Ιουλ. 15 — Αύγ. 16.
 «ΤΡΙΝΙΤΥ» Βρ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμ. Β. Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 6.10, με 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Μάιον 10 — 30.
 «ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ» Βαγκούσερ 14.000 τ. σίτου και ήλιοσπόρου Γιοκοχάμαν και η Κόμη δολ. 89.000, με 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Απρίλιον 25 — Μάιον 5.
 «ΕΝΕΔΩΝ» Καλιφορνίας 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 80.000 φίο, Μάιον 5 — 20.

ΑΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (Λιβανού) Βρετ. Κολομβίαν ή άμερ. λιμ. Βρ. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων έκαστον Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολ. 6.10, με 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Μάιον 19 — Ιουνίου 5 το έν και Ιουνίου 1 — 20 το έπερον.
 «ΦΕΕΣΓΚΙΒΙΓΚ» (λιβ.) Βρετ. Κολομβίας 9.500 τ. ξυλείας και γενικών (499.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 80.000 φίο, Ιουλίου 1 — Αύγουστου.
 «ΔΕΞΣΠΟΙΝΑ» Βρετ. Κολομβίαν 11.000 τ. γεννημάτων Νοχόντκα δολ. 7.50, με 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Μάιον 15 — Ιουνίου 1.
 «ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ» έξι θέσεις Βρετ. Κολομβίας ή άμερ. λιμ. Βρ. Ειρηνικού 9.600 τ. ξυλείας και γενικών ειδών (490.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 82.000 φίο, Ιουνίου 5 — 22.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.» Βρετ. Κολομβίαν 9.500 τ. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ. π.) 'Αγγλίαν δολ. 12, φίο - στόσουεντ, Μάιον 10—26.
 «ΚΥΜΗ» Βρετ. Κολομβία 10.000 τ. ξυλείας - γενικών (499.000) Ιαπωνίαν δολ. 83.000, φίο - στόσουεντ, Μάιον 26 — Ιουνίου 15.
 «ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Λιβανού) Καλιφορνίας 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 80.000 φίο, Ιουνίου 1 — 15.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» (ή έπερον) Βρετ. Κολομβία ή άμερ. λιμ. Β. Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 6.25, με 'Αγιον Φραγκίσκον 7.25, από Στόκτον 7.35, έτον διά Χεκκάιον 25 σέντς έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Ιουνίου 20 — 30.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» άνω λιμένας Πλέιτ με συμπλήρωσιν Μπάχιαν Μπλάγκαν 9.800 τ. γεννημάτων Μόζι — Γιοκοχάμαν ρέιντς 107/6, με 1/9 έξτρα δι' έκαστον πρόσθετον λιμένα έκφρτωσεως μεχρι τριών, 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Μάιον 8 — 31.
 «ΑΘΛΟΝ» Πλέιτ 15.000 τ. γεννημάτων Γένοβαν, Λιβόρο, Νεάπολιν 52/6, φίοιν

Βενετίον — Τεργίστην 57/6, δύο λιμένας 1/9 έξτρα, 1.000 τ. «γκρός - τέρμης», Ιουνίου 1 — 15.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΑΡΤΙΓΚΑΣ» (ex «Belray») Γένοβα 4.200 τ. γαιανθράκων Πειραιά 36/—, Απρίλιον.
 «ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ» (λιβ.) Ρότερνταμ 8.000 τ. άμρωνιας Κοσσίν 54/— φίο, 800 τ. φόρτωσιν, 600 τ. έκφσιν, Μάιον 2 — 15.

Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναρ.) Πειραιά 3.400 τ. άπορριμ. μεταλλιώματος Ρότερνταμ 26/—, Απρίλιον.
 «ΕΜΑΙΛΙΑΝ» (Λιβανό) Λα Ναυσιά 1.400 τ. άραδοσίτου Γένοβα 17/6, Απρίλιον.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» Γένοβα 4.200 τ. ίχνωνεύρων Κωνσταντζαν δολ. 5.50, Απρίλιον.
 «ΙΩΑΝΝΑ» Μερσίν 3.900 τ. ζαχάρεως Πόρτ Σουδάν 40/— φίο, Απρίλιον.
 «ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» Μερσίν 4.200 τ. ζαχάρεως Πόρτ Σουδάν 41/— φίο, Απρίλιον.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΘΩΜΑΣ Α.» Νοβορωσίκη 1.350 τ. τσιμέντα Κύπρον 28/—, Απρίλιον.
 «ΛΑΣΣΗΘΙ» Νοβορωσίκη 1.500 τ. τσιμέντα Βεγγάζη 32/— φίο, Απρίλιον.
 «ΗΗΡΙΤΟΣ» (ex «Άργοι») Νοβορωσίκη 3.000 κ. μ. ζυλείας Ραβένναν 31/— φίο, Απρίλιον.
 «ΗΑΙΑΣ Κ.» Βόρα 2.800 τ. άραδοσίτου Δυρράχιον 32/— φίο, Φ.Φ.

«ΣΩΦΙΑ» Τ.ξ. Νοβορωσίκη 2.500 κ.μ. ζυλείας Τύνιδα και η Σφέδ 30/— φίο, Μάιον — Ιουνίου.
 «ΛΩΡΗΣ» (Λιβανό) Πότι η Νοβορωσίκη 4.600 τ. μεταλλευμάτων Καρόντε η Μασσαλίαν 30/— φίο, Απρίλιον.

Έκ Αύστραλίας, Ινδίων και Απων Ανατολής

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΩΝΚΙΛΑ» (λιβ.) Σιδηνεύ (Αυστραλ.) 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν 46/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Μάιον 18 — 30.
 «ΑΔΑΜΑΣ» (παν.) Φιλιππίνας 9.500 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντς δολ. 6.85 φίο, 750 τ. φόρτωσιν — 1.500 τ. έκφσιν, Μάιον.

Έκ παντοίων άλλων άγορών

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» Ντώρμπαν 11.400 τ. άραδοσίτου χύμα Μόζι — Γιοκοχάμαν ρέιντς 63/—, με 1.000 τ. έλευθ. έκρ)κών, Ιουνίου 1 — 26.
 «ΝΟΡΘ ΑΟΡΝΤ» (δεξ.) Μεγάλας Λίμνας με συμπλήρωσιν "Αγ. Λαυρέντιον 18.000 τ. γεννημάτων Αμέρσοραν — Ρότερνταμ — Αμετέρντας δολ. 112.625 φίο, Μάιον 15 — 27.

«ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» Τάμπα 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 135.000 φίο - στόσουεντ, Ιουνίου 2 — Ιουλίου 15.
 «ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ» Τάμπα 14.000 τ. φωσφάτων Ιαπωνίαν δολ. 10.50 φίο, με 2.500 τ. φόρτωσιν και 1.000 τ. έκφσιν, Μάιον 25 — Ιουνίου 10.
 «ΠΥΘΑΓΟΡΙΩΝ» (ex «Vesta») Σουηδία 610 στάνταρτς ζυλείας 'Ελλάδα 310/— ή στάνταρτ, Απρίλιον.

«ΚΑΙΤΗ Β.» (Λιβανό) 'Ακάμπα 3.000 τ. φωσφάτων Βραΐλων 29/9, Απρίλιον.
 «ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α.» Κενίτρα 1.550 τ. έσταρτο Γκρέιντον 80/—, Μάιον.
 «ΩΚΕΑΝΙΣ Σ.» Κόμη Μπαί 9.500 τ. γεννημάτων, ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 47/6, δύο λιμένας 2/6 έξτρα, Μάιον 3 — 25.
 «ΑΜΠΑΛΟΝ» (λιβ.) άμερ. λιμ. Νοτ. Ατλαντικού 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.

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

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51Β ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
 ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
 ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
 NOT. & BOP. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

000 κ. π.) 'Ιαπωνίας δολ. 137.500 φίο — στόφουεντ, Μάιος 4 — 20. «ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ» Σάντο Ντορίγκο 12.500 τ. ζαχάρως είς σάκκους 'Ιαπωνίας δολ. 14, φίο — στόφουεντ, 'Απρίλιος 25 — Μάιος 7. «ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» Μεγάλας Λίμνας (υμπλήρ. "Αγ. Λαυρέντιον) 9.500 τ. παλαιστιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίας δολ. 173.500 φίο — στόφουεντ, Μάιος 5 — 23.

ΑΙ χρονοναυλώσεις

«ΕΣΠΕΡΟΣ» 15.405 τ. d.w. (708.000 κ. π., 14 — 14½ μίλια, 40 — 42 τ. φιούντ), ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Ήνωμ. Πολιτειών, 2.25, παράδ. Βρ. Κολομβίαν 'Ιουνίου 1 — 20, έπαναπ. Νόρδερν ρέιντς.

«ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ» (λιβ.) 10.290 τ. (504.000 κ. π., 10 μίλ., 25 — 26 τ. φιούντ), ταξίδιο. Μεσογείου — 'Απο. 'Ανατολής 21/—, παράδ. Σφάξ 20 — 29 'Απρ., έπαναπ. 'Ινδονησίας.

«ΚΡΟΝΟΣ» (λιβ.) 9.500 τ. (444.000 κ. π., 13 — 14 μίλ., 16 τ. γκάζ στήλ) ταξίδιον 7 έως 9 μήνας, δελ. 28.000 μηνιαίως, παράδοσις Μομπίλ 28 'Απρ. — 10 Μάιος.

«ΔΑΦΝΗ» 10.050 τ. (519.000 κ. π., 12 μίλ., 24½ τ. φιούντ) δύο υπερατλαντικά ταξίδια 18/6, παράδοσις Γλασκώνη 18 — 22 'Απρ., έπαναπ. 'Αγγλίαν, 'Αιδηψόνας ή 'Αριδεύργον.

«ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ» 10.400 τ. (497.000 κ. π., 10 μίλ., 25 — 26 τ. φιούντ) ταξίδιον 'Ελλάδος — Βραζιλίας — 'Ιαπωνίας δολ. 1.100 ήμερησίων, άμεσος παράδοσις Πειραιώς.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ» 10.500 τ. (475.000 κ. π., 10 — 10½ μίλια, 26 τ. φιούντ) ταξίδιον Βρετ. Ειρηνικών — 'Απο. 'Ανατολής 2.20, δύορν δολ. 15.000, διέσεος παράδοσις Βόρειον Ειρηνικών και έπαναπ. 'Ιαπωνίας.

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιβ.) 14.441 τ. (705.000 κ. π., 14½ μίλ., 40 τ. στήλ C.) ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Ήνωμ. Πολιτειών δολ. 2.25, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 20 Μαΐου — 5 'Ιουνίου κοινή έπαναπ. Νόρδερν ρέιντς.

«ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ» 13.500 τ. (622.000 κ. π., 14 μίλ., 18 τ. φιούντ) ταξίδιον 'Ιαπωνίας — Πλέιτ 21/—, παράδ. άμεσος 'Ιαπωνίαν, έπαν. Πλέιτ, με όφιδον κυκλικόν ταξίδιον και έπαναπαράδοσιν 'Ιαπωνίαν.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ» (Νοτ. 'Αφρ.) 10.900 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10 μίλ., 26 τ. φιούντ) ταξίδιον 'Άδριατική — Ήνωμ. Πολιτειών δολ. 2.05, παράδοσις Πειραιά 15 'Απρίλιον, έπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντς.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΝΤΙΟΥΚ» (σημ. άγγ.) 9.970 τ. d.w. (536.000 κ. π., 10½ μίλ., 24 τ. φιούντ) ταξίδιον Κόντινεντ — Περισκόν Κόλπων 21/—, παράδοσις Ρόττερντανον Μαΐου 5 — 15 και έπαναπαράδοσις Περισκόν Κόλπων.

«ΑΛΚΙΜΟΣ» 10.900 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10½ μίλ., 26 — 27 τ. φιούντ) ταξίδιον 5 έως 7 μήνων, 17/—, άμεσος παράδοσις 'Ειδομένου και έπαναπαράδοσις Μεσόγειου, Μαύρην Θάλασσαν ή Βαλτικήν.

«ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ» (λιβ.) 14.557 τ. d.w. (732.000 κ. π., 13½ μίλ., 18 — 19 τ. φιούντ και 1½ τ. ντηζέλ) ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Ήνωμ. Πολιτειών δολ. 2.35, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 1 — 10 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντς.

«ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» (παν.) 10.750 τ. d.w. (490.000 κ. π., 10 μίλ., 25 — 26 τ. φιούντ) ταξίδιον Περισκόν Κόλπων — 'Ιαπωνίας, μέσω 'Ινδις ή Μορρογκάδο, 20/—, παράδοσις Μπανάρ Σαπούρ 12 — 31 Μαΐου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

«ΤΕΡΤΡΙΚ» (λιβάνου) 9.830 τ. d.w. (455.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 23 — 24 τ. φιούντ) ταξίδιον έπιστροφής 'Απω. 'Ανατολής είς Εύρωπην, 16/—, άμεσος παράδοσις 'Ινδονησίαν και έπαναπαράδοσις 'Αιδηψόνας — 'Αριδεύργον ρέιντς.

«ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» 14.700 τόνων d.w. (704.000 κ. π., 15 μίλ., 25 τ. φιούντ) διά ταξίδια 4 — 7 μήνας, 22/6, παράδοσις 'Ιαπωνίαν, Μαΐου 5 — 20.

«ΑΙΟΛΟΣ» 10.384 τόνων d.w. (460.000 κ. π., 10 μίλ., 22 — 24 τ. φιούντ) ταξίδιον 'Ινδιών — 'Ιαπωνίας, μέσω Μορρογκάδο, 19/6, παράδοσις δημός διελεύσει Σουμάτρας 24 'Απρ. — 5 Μαΐου, έπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (Τσαβδίρη) 10.900 τ. d.w. έκβαστον (499.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 24 — 25 τ. φιούντ), ταξίδια 4 — 7 μήνας, 17/—, άμφοτέρα παράδοσις Πειραιά, Μάιον.

Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤ» (λιβ.) Καραϊβική 16.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 22.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβ.) Καραϊβική 17.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 27.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 62½% έλαπτον Σκέιλ, 'Απρίλ. 24 — Μάιον 3.

«ΚΑΣΤΕΛΛΑ» όψιμον «ΜΑΡΙΕΤΤΑ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Απω. 'Ανατολήν 64¾% έλαπτον Σκέιλ, Μάιον 1.

«ΧΙΟΣ ΠΑΙ-ΙΩΝΙΡ» (λιβ.) Άλα Σκίρρα 14.500 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αμερέρσον 47½% έλαπτον Σκέιλ, Μάιον 1.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιβ.) Καραϊβική 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 20.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΙΚΑΟΥΝΤΣ» (λιβ.) Καραϊβική 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 29.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραϊβική 18.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 27.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ» (λιβ.) Καραϊβική 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο 52½% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 30.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ» (λιβ.) Καραϊβική 16.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Παναράν 55% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 27.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟΥ» (λιβ.) Καραϊβική 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 62½% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 24.

«ΑΙ-ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβ.) Καραϊβική 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% έλαπτον A.T.R.S., 'Απρίλιον 22.

«ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβ.) Καλιφόρνια 16.000 τ. άκαθ. πετρελ. (τημά) 'Ιαπωνίαν 77½% έλαπτον άμερικανικού ναυλοδόγιου, 'Ιουνίου 1.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ» (λιβ.) Περισκόν 36.000 τ. άκαθ. πετρ. Νόρδερν ρέιντς 80% έλαπτον Σκέιλ, όψιμον 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 76% έλαπτον Σκέιλ, 'Απρίλιον 28.

«ΚΑΣΤΕΛΛΑ» (λιβ.) Περισκόν 30.000 τ. άκαθ. πετρ. 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 76% έλαπτον Σκέιλ, 'Απρίλιον 25 — 28.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ» (λιβ.) Περισκόν 26.000 τ. άκαθ. πετρελ. 'Ιταλίαν 72½% έλαπτον τού Σκέιλ, Μάιον 10 — 25.

«ΜΑΡΛΙ» Περισκόν 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντς 80% έλαπτον άμερικανικού ναυλοδόγιου, Μάιον 10 — 25.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβ.) Καραϊβική 19.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Μόντρεαλ 60% έλαπτον A.T.R.S., Μάιον 15 — 22.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον, 76% έλαπτον Σκέιλ, Μάιον 5 — 12.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 24.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 72½% έλαπτον όμερικ. ναυλοδόγιου, Μάιον 1 — 10.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» (λιβ.) Περισκόν Κόλπων 30.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 76% έλαπτον Σκέιλ, άρχας Μάιον.

«ΟΡΑΙΟΝ ΠΛΑΝΕΤ» (σημ. όμερικ.) Κόλπων 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 40% έλαπτον A.T.R.S., συνεχή ταξίδια όρχας Μάιον — 30 'Ιουνίου.

ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

46 SOUTH STREET NEW YORK 5, 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

HEAT EXCHANGE

CONDENSERS

DISTILLERS

EVAPORATORS

WATER BOXES

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

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

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

| | | | | | | | |
|---------------------------|----|-------|--|--|--|--|--|
| ΑΓΓΕΛΟΣ | | | | | | | |
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΓΓΛΙΑ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | | | | | | | |
| ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ | | | | | | | |
| ΑΓΚΥΡΑ | | | | | | | |
| ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ | | | | | | | |
| АЗΙΑΝ | | | | | | | |
| ΑΘΗΝΑ | | | | | | | |
| ΑΘΗΝΑΙ (έπιδ.) | | | | | | | |
| ΑΘΗΝΑΙ | | | | | | | |
| ΑΘΗΝΑΙ | | | | | | | |
| ΑΘΛΟΝ | | | | | | | |
| ΑΘΛΟΣ | | | | | | | |
| ΑΘΩΣ II | | | | | | | |
| ΑΙΓΑΙΟΝΤΟΣ | | | | | | | |
| ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. | | | | | | | |
| ΑΙΟΛΟΣ | | | | | | | |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤ | | | | | | | |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ | | | | | | | |
| ΑΙΤΟΛΙΑ | | | | | | | |
| ΑΚΑΣΤΟΣ | | | | | | | |
| ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (έπιδ.) | | | | | | | |
| ΑΚΤΗ | | | | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ | | | | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | | | | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. | | | | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ | | | | | | | |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ | | | | | | | |
| ΑΛΙΑΚΜΩΝ | | | | | | | |
| ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ | | | | | | | |
| ΑΛΚΙΜΟΣ | | | | | | | |
| ΑΛΚΜΑΝ | | | | | | | |
| ΑΛΜΑΒΙΤΑ | | | | | | | |
| ΑΛΚΥΩΝΙΣ | | | | | | | |
| ΑΛΤΑΓΡ (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΛΦΕΙΟΣ | | | | | | | |
| ΑΜΑΖΟΝ | | | | | | | |
| ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ | | | | | | | |
| ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ | | | | | | | |
| ΑΜΟΙΒΕΑ | | | | | | | |
| ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΝΑΚΡΕΩΝ | | | | | | | |
| ΑΝΑΣ | | | | | | | |
| ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ | | | | | | | |
| ΑΝΔΑΛΛΟΥΣΙΑ | | | | | | | |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.) | | | | | | | |
| ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ | | | | | | | |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Χ. | | | | | | | |
| ΑΝΔΡΟΣ | | | | | | | |
| ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ | | | | | | | |
| ΑΝΝΙΤΣΑ | | | | | | | |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Α. | | | | | | | |
| ΑΝΝΟΥΛΑ Α. | | | | | | | |
| ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ | | | | | | | |
| ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ | | | | | | | |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | | | | | | | |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ. | | | | | | | |
| ΑΝΤΩΝΥ II | | | | | | | |
| ΑΞΙΟΣ | | | | | | | |
| ΑΠΟΔΩΝΙΑ | | | | | | | |
| ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ | | | | | | | |
| ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ | | | | | | | |
| ΑΡΓΟ-ΥΠ' | | | | | | | |
| ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ | | | | | | | |
| ΑΡΙΕΤΤΑ | | | | | | | |
| ΑΡΙΕΣ (δεξ.) | | | | | | | |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ | | | | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ | | | | | | | |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ | | | | | | | |
| ΑΡΚΑΙΑ (ύπερωκ.) | | | | | | | |
| ΑΡΜΑΓΙΑ | | | | | | | |
| ΑΡΜΑΡ | | | | | | | |
| ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ | | | | | | | |
| ΑΡΜΟΝΙΑ | | | | | | | |
| ΑΡΜΟΝΙΑ II | | | | | | | |
| ΑΡΤΕΜΙΣ | | | | | | | |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. | | | | | | | |
| ΑΡΧΟΝ | | | | | | | |
| ΑΣΗΜΙΝΑ | | | | | | | |
| ΑΣΠΙΣ | | | | | | | |
| ΑΣΤΑΡΤΗ | | | | | | | |
| ΑΣΤΕΡΙΣ | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.) | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΙΤΟΡ | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Γ' | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.) | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑ'ΙΤ | | | | | | | |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΙΗΜ | | | | | | | |
| Ετ. «Επόλικα» | 43 | 7314 | διπλήθε Μπρόνομποτελ 8 'Απρ. διά Χαδάννων | | | | |
| έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα» | 57 | 11630 | διπλήθε Σουέζ 25 'Απρ. δι' 'Ερυθράν | | | | |
| έτ. «Ελληνική Α.Ε.» | 44 | 1920 | έφθ. Βρέμπν 23 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Ντιστρίχτ» | 43 | 7228 | άνεκ. Οζάκαν 21 'Απρ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον | | | | |
| έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» | 54 | 6498 | διπλήθε Θεούταν 18 'Απρ. διά Ραθέννων | | | | |
| έτ. «Λώψ» | 55 | 8450 | άνεκ. Βαγκούδηρ 11 'Απρ. διά Κολόμπο | | | | |
| έτ. «Μαρφουέντος» | 43 | 7298 | διπλήθε Πούλο 21 'Απρ. διά 'Οκινάβα | | | | |
| έτ. Γ. Νικολάου | 44 | 10448 | εις Πύλον ἀπό 14 'Οκτ. | | | | |
| Yioi Δ. Παντελέοντος | 11 | 8248 | άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957 | | | | |
| Δ. Μελάχρονοιν | 35 | 1217 | διπλήθε Βασιλίθην 20 'Απρ. | | | | |
| Δ. Ζαμπάζα κ.λ.π. | 19 | 2284 | άνεκ. Μπανιόλι 15 'Απρ. διά Μεσόγειον | | | | |
| έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» | 55 | 6548 | άνεκ. Κολούμπια πίθερ 14 'Απρ. δι' 'Ινδία | | | | |
| άδ. Τουρινάκι | 22 | 988 | εις Ακαμά 27 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» | 57 | 9921 | άνεκ. Μόζι 12 'Απρ. διά Γκριλόδγκ | | | | |
| Κοφάπτης - Φουντουλάκης | 21 | 2725 | έφθ. Πειραιά 7 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Ελληνική Α.Ε.» | 46 | 1892 | έφθ. Λονδ.νον 20 'Απρ. | | | | |
| Mix. Βασιλειάδης | 43 | 7180 | άνεκ. Σεμπού 9 'Απρ. διά Σουέζ | | | | |
| έτ. «Πλανοεδάνικα» | 42 | 7223 | διπλήθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Σαγκάν | | | | |
| έτ. «Σέλαιμαρ» | 59 | 10606 | άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 12 'Απρ. διά Κίναν | | | | |
| άδ. Τυπάλδου | 32 | 9237 | εις N. Ύρκρην 30 Μαρτ. (διά Πειραιᾶ) | | | | |
| έτ. «Ελληνική» | 56 | 2744 | άνεκ. N. Ύρκρην 15 'Απρ. διά Πειραιᾶ | | | | |
| Έλλ. Γραμμή N. Άμερ. | 53 | 3575 | έφθ. Ελευσίνα 24 'Απρ. διά Νότ. Αμερικήν | | | | |
| έτ. «Αθλος» | 45 | 10729 | έφθ. Μπέργκεν ἀπό 18 Δεκ. | | | | |
| έτ. «Λαιμόπιραν» | 44 | 7271 | διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Τζιμπούτι | | | | |
| παναμαϊκή έταιρια | 40 | 4674 | έφθ. Γενόβα 19 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 45 | 3805 | άργει Λέσβου 26 'Απρ. διά Βαμπόδα | | | | |
| έτ. «Ιμπόρτες» | 43 | 7197 | άργει Ν. Υόρκην ἀπό 27 Νοεμ. 1957 (ΕΠΩΛΗΘΗ) | | | | |
| έτ. «Φιλιόρι» | 44 | 7125 | άνεκ. Πούλο 23 'Απρ. διά Κούβαν | | | | |
| έτ. «Ακουίλα» | 57 | 8184 | άνεκ. Πρίν Ρούπερτ 30 Μαρτ. διά Κίναν | | | | |
| έτ. «Πασιφίκη» | 56 | 8835 | άνεκ. Ταρακάν 19 'Απρ. διά Χοικάκ | | | | |
| έτ. «Σάρονικ» | 60 | 13200 | άνεκ. Λόδις Αντζελές 3 'Απρ. διά Περού | | | | |
| έτ. «Απόλλοδ» | 46 | 7331 | έφθ. Απριλί 14 'Απρ. | | | | |
| άδ. Τυπάλδου | 32 | 9237 | άργει Σύρου ἀπό 9 'Ιουλ. 1959 (ΕΠΩΛΗΘΗ) | | | | |
| έτ. «Πορτοφίνο» | 43 | 7093 | άργει Σύρου 8 'Απρ. διά Βαγκούδηρ | | | | |
| έτ. «Φιντέλιτι» | 56 | 10482 | έφθ. Μπουένος Αύρες 18 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Λάμπρα» | 42 | 7191 | άνεκ. Τζιμπούτι ἀπό 25 Μαρτ. διά Βαμπόδα | | | | |
| έτ. «Άλεμπάτ» | 59 | 9720 | εις Θεοφάνην 27 'Απρ. | | | | |
| άδ. Τουρινάκη | 20 | 1112 | άργει Στοκχόλμη 19 'Απρ. | | | | |
| Στρατής Ανδρεάδης | 44 | 7201 | άργει Έλευσίνα ἀπό 25 Φεβρ. 1958 | | | | |
| έτ. «Ναιτζιάν» | 42 | 7181 | άνεκ. Αμοτερνταμ 22 'Απρ. διά Κούβαν | | | | |
| «Θεοφάνη» Α.Ε. | 43 | 7266 | άνεκ. Οζάκαν 12 'Απρ. διά Βαγκούδηρ | | | | |
| «Μονράδια» | 53 | 7405 | έφθ. Πειραιά 27 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Αλκιμος» | 43 | 7176 | άνεκ. Πειραιά 14 'Απρ. διά Λονδίνον | | | | |
| έτ. «Αλμαδίτα» | 43 | 7254 | έφθ. Χαροκόπειον 22 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Χερκολιάνα» | 44 | 7365 | άργει Τάιναρα 19 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Κάνοπους» | 50 | 10426 | διπλήθε Τζιμπούτι 20 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν | | | | |
| έτ. «Γρακλής» | 53 | 12897 | έφθ. Νέαροι 21 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Τρανάτλ» | 43 | 8426 | άνεκ. Τζιμπούτι 13 'Απρ. διά Σιούνταν | | | | |
| έτ. «Σμάλινν» | 44 | 7281 | άνεκ. Οζάκαν 26 Μαρτ. διά Τοκουνιάμα | | | | |
| έτ. «Απάλοδά» | 43 | 8444 | διπλήθε Σουέζ 24 'Απρ. διά Ράς Τανούρα | | | | |
| έτ. «Αλτος» | 44 | 7165 | διπλήθε Σουέζ 25 'Απρ. διά Κούρε | | | | |
| έτ. «Σάν Νικόλαος» | 38 | 5016 | διπλήθε Κωνσταντζαν 17 'Απρ. διά Βραζιλίαν | | | | |
| έτ. «Κάνοπους» | 57 | 11976 | έφθ. Μοντεβίδεο 18 'Απρ. διά Ρεσίφε | | | | |
| έτ. «Κοριάννα» | 57 | 12443 | άνεκ. Τζιμπούτι ἀπό 20 Μαρτ. διά Σαγκάν | | | | |
| έτ. «Μαρούλδοζ» | 59 | 24716 | διπλήθε Σουέζ 24 'Απρ. διά Ράς Τανούρα | | | | |
| έτ. «Ετζέο» | 41 | 7185 | διπλήθε Σιδηνέος 25 'Απρ. διά Κούρε | | | | |
| έτ. «Βιαμόρ» | 36 | 2175 | διπλήθε Κωνσταντζαν 17 'Απρ. διά Κωνσταντζαν | | | | |
| έτ. «Αντρά» | 43 | 2937 | έφθ. Ραβένναν 17 'Απρ. | | | | |
| έτ. «Εμπρόδ» | 45 | 7272 | άνεκ. Μοντεβίδεο 18 'Απρ. διά Σαγκάν | | | | |
| έτ. «Αρμονία» | 61 | 9400 | διπλήθε Σουέζ 24 'Απρ. διά Μόντρεαλ | | | | |
| έτ. «Τρόπις» | 44 | 7240 | άνεκ. Λονδίνον 25 'Απρ. διά Βάρναν | | | | |
| έτ. «Μαρίτιμα» | 31 | 20256 | διπλήθε Θεούταν 17 'Απρ. διά Βόραν | | | | |

| | | | | |
|-----------------------|------------------------|----|-------|--|
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ | έτ. «Οσεαν Κάρυκο» | 58 | 10077 | διπλήθε Παναμά 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΑ | έτ. «Οσεαν Κάρυκο» | 56 | 10087 | άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 9 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ | έτ. «Οσεαν Κάρυκο» | 59 | 10823 | έφθ. Ναγκόγια 21 'Απρ. |
| ΑΤΤΑΣ | έτ. «Αναδ» | 58 | 9724 | έφθ. Ν. Όρλεάνην 8 'Απρ. |
| ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.) | έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.» | 60 | 29741 | άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 14 'Απρ. διά Βιλελμοχάφεν |
| ΑΥΓΗ | έτ. «Μπόρερ» | 56 | 10312 | έφθ. Τόκιο 18 'Απρ. |
| ΑΥΛΙΣ | έτ. «Αύλις» | 21 | 3275 | άνεχ. Λαύριον 12 'Απρ. διά Στρατώνι |
| ΑΥΡΑ | έτ. «Άλμα» | 44 | 7176 | άνεχ. Τοκουγιάμα 3 'Απρ. διά Κουνταμάτου |
| ΑΧΑΙΟΣ | Οίκος Ρεθύμνη | 36 | 5795 | άνεχ. "Αγ. Βικέντιον 15 'Απρ. διά Τεργέστην |
| ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ. | έτ. «Νουέθα Βιάτα» | 61 | 10000 | εἰς Αγγλίαν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.) | Έθν. Γραμμ. Ελλ.-Αμερ. | 55 | 10507 | άνεχ. Χαδάνη 13 'Απρ. διά Νουέθιτας |
| ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ | Στ. Νιάρχος | 59 | 43373 | άνεχ. Χάργκ Α'λαντ 13 'Απρ. διά Λός "Αντζελες |
| ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.) | έτ. «Κάνοντους» | 58 | 20958 | άνεχ. Μπόταν Μπαιν 23 'Απρ. διά Ντουμάρι |
| ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.) | «Ελληνική» Α.Ε. | 46 | 2025 | έφθ. Κωντάντζαν 18 'Απρ. |
| ΒΕΛΓΙΟΝ | «Ελληνική» Α.Ε. | 45 | 1892 | έφθ. Λονδίνον 22 'Απρ. |
| ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ | έτ. «Βέτα» | 44 | 7140 | έφθ. Μόζι 18 'Απρ. |
| ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ | έτ. «Μερτομάντε» | 52 | 11365 | έφθ. Νεάπολιν 12 'Απρ. |
| ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.) | Άντ. Παπαδάκης | 43 | 7176 | άνεχ. Τάμπον 31 Μαρτ. δι' Είβονμάουθ |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ | άδ. Κοντού | 30 | 739 | έφθ. Κωντάντζαν 24 'Απρ. |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ. | «Ελληνική» Α.Ε. | 44 | 1923 | άνεχ. Κων/πολιν 19 'Απρ. διά Καλάμας |
| ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ | ετ. «Πόρτο Άλεγκρε» | 42 | 7046 | άνεχ. Χιροσίμα από 25 Μαρτ. διά Μαζατλάν |

| | | | | |
|------------------------------|----------------------------|----|-------|--|
| ΓΕΡΜΑΝΙΑ | «Ελληνική» Α.Ε. | 46 | 2016 | διπλήθε Ούζαν 20 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | έτ. «Μονρόδια» | 51 | 7480 | έφθ. Μπαχάμας 24 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. | Χρ. Σαρλής | 48 | 1400 | έφθ. Ρόδον 14 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ | Ν. Λαμπρός | 31 | 967 | έφθ. Σουέζ 18 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.) | άδ. Γράτσου | 44 | 7176 | έφθ. Ν. Όρλεάνην 18 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ | έτ. Σιδεράτου | 39 | 10061 | άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Απρ. διά Ντουλούθ |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΣ | έτ. «Γκετασ» | 43 | 7273 | διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. δι' Αγ. Δομίνικον |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Θ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ | έτ. «Σαλαμίς» | 35 | 5654 | άνεχ. Πόρτ Χάρκορτ 19 'Απρ. διά Σαπέλε |
| ΓΙΑΓΚΟΣ | Στρ. Ανδρέαδη | 43 | 7176 | έφθ. Ούζακαν 22 'Απρ. |
| ΓΙΑΝΝΙΕ | έτ. «Ντέλ Πατοφίκο» | 42 | 7030 | άνεχ. Λίζαρπ 20 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΓΙΑΝΝΗΣ | «Α. Χα κούπος» | 42 | 2856 | έφθ. Θέουταν 25 'Απρ. |
| ΓΙΟΣΟΝΑΣ | έτ. «Καρολίνη» | 43 | 7238 | έφθ. Αγ. Φραγκισκον 21 'Απρ. |
| ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ | έτ. «Κορονάντο» | 43 | 7067 | έφθ. Σαδάνναν 24 'Απρ. |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.) | έτ. «Γιουρόπα» | 43 | 7255 | έφθ. Γιαδάταν 25 'Απρ. |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (δ.) | Πολυχρονίδης - Πετρίδης | 38 | 2265 | άργει 'Αμπελάκι από 17 Μαρτ. |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.) | έτ. «Μίντατάντικ» | 43 | 7229 | άνεχ. Φορπόρ (Μπαχάμας) 2 'Απρ. διά Κίναν |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΓ (δ.) | έτ. «Βίλα Νόθα» | 57 | 8881 | άνεχ. Μορμουνκάδ 23 'Απρ. δι' Ολλανδίαν |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΡΙΤΥ (δ.) | έτ. «Πολύνα» | 43 | 6996 | εἰς Βρέμπν από 18 Μαρτ. (έπισκευα) |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.) | έτ. «Γουεστέρερ Τράνσορπτ» | 59 | 9268 | άνεχ. Βρέστον 12 'Απρ. διά Κούθαν |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΖ (δ.) | έτ. «Γουούρλαντ Γιούνιτυ» | 52 | 20667 | διπλήθε Σουέζ από 17 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ | έτ. «Γ. Γκλέιντ» | 53 | 13321 | διπλήθε Κων/πολιν 10 'Απρ. διά Μαύρων Θάλασσαν |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.) | έτ. «Γ. Γκλέν» | 53 | 13255 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ. δι' Αρούμπαν |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΝΤΕ-ΓΛΑ (δ.) | έτ. «Γουούρλαντ Εντερπράζ» | 53 | 21064 | έφθ. Πειραιά 18 'Απρ. |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'ΙΣ (δεξ.) | έτ. «Σίνυ Μπαιν» | 56 | 26031 | διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΣΙΤΖΕΝ | έτ. «Μπέλμοντ» | 57 | 24883 | διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 19 'Απρ. διά Ράς Τανούρα |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.) | έτ. «Μπράντον» | 58 | 24895 | διπλήθε Κων/πολιν 13 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.) | έτ. «Μπόλγκαρ» | 43 | 12808 | έφθ. Λομπίτο 18 'Απρ. |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΙΟΜΟ (δ.) | έτ. «Γ. Μίντη» | 53 | 13459 | εἰς Σκαραμαγκάν 7 'Απρ. |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (δ.) | έτ. «Γουούρλαντ Ντέλι» | 52 | 13320 | διπλήθε Κων/πολιν 7 'Απρ. διά Νοδορωαίσκην |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.) | έτ. «Γουούρλαντ Πίτς» | 49 | 10862 | έφθ. Σκαραμαγκάν 7 'Απρ. |
| ΓΙΟΥΡΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.) | έτ. «Κάρος» | 44 | 12808 | έφθ. Λορέντζο Μαρκές από 25 Μαρτ. |
| ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ | έτ. «Μέμφις» | 43 | 10449 | έφθ. Πειραιά 15 'Απρ. |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III | έτ. «Γουούρλαντ Τέμπεστ» | 44 | 10470 | άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ. |
| ΔΑΝΑΗ | έτ. «Πλαν. Οσεάνικ» | 44 | 10172 | άργει Μέγαρα |
| ΔΑΩΝΗ | έτ. «Πλαν. Οσεάνικ» | 44 | 10448 | έφθ. Μέγαρα 22 'Απρ. |
| ΔΕΛΦΙΝ | έτ. «Αγιάς» | 43 | 10195 | άργει Πόρο (Κρήτης) από 17 Νοεμ. |
| ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ | έτ. «Οσεάνικ» | 43 | 10195 | εἰς Σκαραμαγκάν ύπο συμπλήρωσιν |
| ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ. | έτ. «Ηρων» | 61 | 16270 | διπλήθε Παναμάν 20 'Απρ. δι' Ούζακαν |
| ΔΗΛΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) | έτ. «Πιούκον» | 44 | 7176 | άνεχ. Γκάλθεστων 19 'Απρ. διά Βαλτιμόρην |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ | Π. Καλλιμανοπούλου | 44 | 7176 | |

| | | | | |
|----------------------|----------------------------|----|-------|---|
| ΔΑΝΑΗ | έτ. «Αλεξάντος - Δουκας | 23 | 1566 | έφθ. Τζιμπουτί 15 'Απρ. |
| ΔΑΩΝΗ | έτ. «Δάφνη» | 54 | 5779 | άνεχ. Γλασκώδων 20 'Απρ. διά Κομώ Μπαιν |
| ΔΕΛΦΙΝ | έτ. «Χίλων» | 45 | 7259 | άνεχ. Χιούστον 20 'Απρ. δι' Ιράν |
| ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ | έτ. «Αιδίλια» | 59 | 9350 | διπλήθε Θέουταν 23 'Απρ. διά Λαττάκια |
| ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ. | Δ. Π. Μαργαρώνη | 40 | 5006 | άνεχ. Τόκιο 6 'Απρ. δι' Ειρηνικόν |
| ΔΕΣΣΠΟ | έτ. «Πάλιμ» | 44 | 7255 | άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδς 24 'Απρ. διά Καμαϊσ |
| ΔΗΛΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.) | έτ. «Πανταλέων» | 44 | 7265 | εἰς Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΔΗΜΗΤΡΗΣ | I. K. Καρράς | 60 | 16300 | διπλήθε Σουέζ 15 'Απρ. διά Βαυμόρα |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ | έτ. «Αιόλος» | 61 | 9327 | άνεχ. Ταρακάν 13 'Απρ. διά Βαυμόρα |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ | έτ. «Μαρμαρᾶς» | 44 | 9589 | άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 17 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ | έτ. Βεργάτη & Β. Πανταλέων | 44 | 7207 | εἰς Σκαραμαγκάν 7 'Απρ. |
| ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.) | έτ. «Φούρκερο» | 43 | 7260 | έφθ. Λομπίτο 18 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΔΙΡΟΥΣ | έτ. «Κάνοντους» | 58 | 9087 | έφθ. Πόρτ Σαΐδ 9 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΔΟΞΑ | έτ. «Γουούρκε» | 60 | 13207 | έφθ. Ούζακαν από 24 Μαρτ. |
| ΔΥΝΑΜΙΣ | έτ. «Δίρφυς» | 43 | 7280 | έφθ. Χαδάναν 7 'Απρ. |
| ΔΥΡΟΘΕΑ | έτ. «Σπιάταν» | 43 | 7176 | έφθ. Πρόβιντενς 18 'Απρ. |
| ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) | έτ. «Ζωδοχος» | 44 | 7249 | έφθ. Χαδάναν 13 'Απρ. |
| ΕΒΗΚΟΥΗΝ | Mix. Καραγεώργης | 25 | 3297 | διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Ρουέν |
| ΕΒΡΟΣ | έτ. «Μονρόδια» | 57 | 13637 | έφθ. Πειραιά 14 'Απρ. |
| ΕΘΝΟΣ | έτ. «Νταρόκα» | 56 | 10692 | έφθ. Πόρτ Σαΐδ 9 'Απρ. διά Β. Εύρωπην |
| ΕΙΡΗΝΗ Λ. | έτ. «Κεφαφωνία Α.Ε. | 43 | 7244 | έφθ. Χούλλα 19 'Απρ. διά Ν. Ύρκην |
| ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ | έτ. «Ντρέικ» | 56 | 10328 | άνεχ. Λίθερπουλ 22 'Απρ. διά Βενεζουέλαν |
| ΕΚΤΩΡ | έτ. «Ελατρόναπορτ» | 41 | 7243 | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 14 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΕΛΕΝΗ | έτ. «Νουέδο Μόντο» | 44 | 7144 | έφθ. Τόκιο 16 'Απρ. |
| ΕΛΕΝΗ Β. | έτ. «Μαργκό» | 44 | 8376 | άργει 'Αμπελάκι από 21 'Οκτ. 1957 |
| ΕΛΕΝΗ Α. | έτ. «Αντρια» | 48 | 7213 | έφθ. Χούλλα 19 'Απρ. διά ΕΠΩΛΗΘΗ |
| ΕΛΕΝΗ Κ. | έτ. «Τασμάνια» | 43 | 7176 | άνεχ. Κόμπε 13 'Απρ. διά Μπαλίκ Παπάν |
| ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ | «Αλκουώνη» Α.Ε. | 44 | 7267 | διπλήθε Τόκιο 16 'Απρ. |
| ΕΛΕΥΣΙΣ | έτ. «Ελένην» | 43 | 7176 | άργει Α'μπερσόν 20 'Απρ. διά ΤΖΑΚΟΟΝΙΔΗΛΛ |
| ΕΛΙΖΑ | έτ. Κουμαριανού - Πρίντεζη | 21 | 1549 | άργει Α'μπελάκι από 21 'Οκτ. 1957 |
| ΕΛΙΣΑΒΕΤ | έτ. «Λουντεφονίδη» | 34 | 1803 | έφθ. Χούλλα 18 'Απρ. διά Βεγγάζην |
| ΕΛΛΑΣ | άδ. Μαζαράκη | 22 | 3553 | άνεχ. Νιού Ρός 18 'Απρ. διά Ρουέν |
| ΕΛΛΑΣ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 55 | 2746 | άργει Πέραμα από 30 Σεπτ. 1957 |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ | έτ. «Ελληνίκη | 43 | 7176 | έφθ. Ν. Ύρκην 24 'Απρ. |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 59 | 7300 | διπλήθε Παναμάν 16 'Απρ. διά Βιλμιγκτων N.K.) |
| ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 59 | 7300 | εἰς Εδεν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΕΛΛΗΝΗΝ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 59 | 7293 | έφθ. Πόρτ Σουάν 22 'Απρ. (διά Ν. Όρλεάνην) |
| ΕΛΛΗΝΗΝ ΗΡΩΣ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 56 | 10312 | έφθ. Βιζαγκοπατών 24 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΝΗΝ ΝΑΥΤΗΣ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 57 | 7068 | άνεχ. Κοοίν 24 'Απρ. διά Κολόμπο |
| ΕΛΛΗΝΗΝΗΚ ΑΚΤΗ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 39 | 6281 | άνεχ. Ραγγούν 21 'Απρ. διά Ν. Ύρκην |
| ΕΛΛΗΝΗΝΗΚ ΔΑΣ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 44 | 7207 | έφθ. Πειραιά 20 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΝΗΝΗΚ ΔΟΣΑ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 56 | 7510 | διπλήθε Σουέζ 18 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΕΛΛΗΝΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 43 | 7176 | έφθ. Χαδάναν 24 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΝΗΝΟΝ ΚΥΜΑ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 43 | 7176 | άνεχ. Μπάραν 24 'Απρ. διά Κόρραμσοχρ |
| ΕΛΛΗΝΗΝΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 43 | 7176 | άνεχ. Ν. Όρλεάνην 19 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΕΛΛΗΝΗΝΟΝ ΠΝΕΥΜΑ | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 57 | 7063 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ. διά Σαδάνναν |
| ΕΛΛΗΝΗΣ | «Α.Ε.Ν.Ε.» | 43 | 7302 | έφθ. Μακάσσαρ 9 'Απρ. |
| ΕΛΠΙΣ | Π. Πρίντεζη | 19 | 1492 | άνεχ. Ιτέαν 17 'Απρ. διά Βαρκελώνην |
| ΕΛΠΙΣ | έτ. «Καζοτάμιλ» | 44 | 8541 | έφθ. Τρινιταντ 5 'Απρ. (διά Πιομπίνο) |
| ΕΜΠΟΡΙΟΣ | έτ. «Γκόλφο Αζούλη» | 42 | 7058 | άνεχ. Ντώρμπαν 24 'Απρ. διά Τόκιο |

| | | | | | |
|---------------------------|--|-------------------------|----|-------|--|
| ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ | | έτ. «Ντέ Μάρφιλ» | 44 | 7239 | άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 18 'Απρ. διά Κίναν |
| ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ | | Έπιδαυρος» Α.Ε. | 43 | 7176 | άργει Βαλτιμόρην ἀπό 10 'Ιαν. 1958 |
| ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.) | | έτ. «Ερκιουλες» | 58 | 30332 | άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Απρ. διά Χιέρο |
| ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ | | Νεγρέπ. - Σταθάτος | 44 | 7198 | έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 10 'Απρ. |
| ΕΡΜΗΣ | | έτ. «Σάμοσοκ» | 58 | 9585 | άνεχ. Κόμπε 15 'Απρ. διά Ν. 'Ορλεάνην |
| ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.) | | 'ιω. Λάτος | 46 | 8604 | άνεχ. Μπορντώ 15 'Απρ. διά Χάθρην |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ | | έτ. «Σάμοσοκ» | 59 | 9650 | έφθ. Βαγκούθερ 20 'Απρ. |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ | | Λαυράκας - Κολύμβας | 21 | 2369 | άργει Κυνόδοουραν ἀπό 17 Αύγ. 1958 |
| ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ | | έτ. «Σηφάρερος» | 44 | 7246 | άνεχ. Λός "Αντζελες 7 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΕΣΠΕΡΟΣ | | έτ. «Ατλαντις» | 57 | 10317 | διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Ρεσίφε |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II | | άδ. Γ. Δομετίνη | 34 | 1716 | έφθ. Μπανιόλι 17 'Απρ. |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ | | «Ωκεανούπορος» Α.Ε. | 43 | 7194 | διπλήθε Κων) πολιν 3 'Απρ. διά Κωνσταντζαν |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.) | | Παπά - Ελευθερίδην | 17 | 3976 | διπλήθε Κων) πολιν 3 'Απρ. διά Τουψή |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (δεξ.) | | Οίκος Χανδρή | 54 | 11209 | έφθ. Μπάρμπαντος 22 'Απρ. |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. | | έτ. «Καλόζας» | 56 | 10053 | έφθ. Βαγκούθερ 21 'Απρ. |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ | | έτ. «Λός Σάντος» | 57 | 6102 | άνεχ. Βαγκούθερ 15 'Απρ. διά Κίναν |
| ΕΥΗ | | έτ. «Στάκο» | 43 | 7244 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΕΥΗΝΟΣ | | έτ. «Μοντέρευ» | 43 | 8397 | έφθ. Αλεξανδρειαν 22 'Απρ. |
| ΕΥΡΥΑΛΟΣ | | έτ. «Σάν Νικόλας» | 57 | 8631 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 13 'Απρ. διά Λός "Αντζελες |
| ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ | | Π. Μαρκεσίνης | 61 | 9582 | άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Απρ. διά Τορόντο |
| ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ | | έτ. «Σάν Νικόλας» | 56 | 8985 | έφθ. Σαντιάγκο 23 'Απρ. |
| ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ | | έτ. «Σάν Μπαζίλιο» | 60 | 8600 | άνεχ. Σούκ Κούκ 24 'Απρ. διά Ναγκόγια |
| ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ | | έτ. «Σάν Μπαζίλιο» | 60 | 9062 | έφθ. Γκαλθεσόνιαν 24 'Απρ. |
| ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ | | έτ. «Σάν Μπαζίλιο» | 57 | 8631 | άνεχ. Κόμπε 13 'Απρ. διά Μανιλαν |
| ΕΥΡΥΤΑΝ | | έτ. «Σάν Μπαζίλιο» | 56 | 8965 | έφθ. Γκούλφροπτ 19 'Απρ. |
| ΕΥΡΩΤΑΣ | | έτ. «Πίναρ Μαρίν» | 43 | 8432 | άνεχ. Οζάκαν 12 'Απρ. διά Βαγκούθερ |
| ΕΥΤΥΧΙΑ | | Δημ. Μαργαρώνης | 43 | 5183 | έφθ. Ρότερνταν 11 'Απρ. |
| ΕΥΧΑΡΙΣ | | έτ. Μαργαρώνη | 43 | 7249 | έφθ. Χαδάννων 25 Μαρτ. |
| ΕΦΩ II | | έτ. «Βιαφάμα» | 43 | 7176 | έφθ. Βάλλαρου 11 'Απρ. |
| ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ | | έτ. «Οκλαντ» | 61 | 10900 | εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΖΕΡΜΑΤΤ | | έτ. «Κηφισιάδα» | 43 | 8578 | έφθ. Κατάννων 10 'Απρ. |
| ΖΩΗ | | έτ. «Ιθάκαμαρ» | 43 | 7214 | έφθ. Μπρέδικ 3 'Απρ. |
| ΗΛΙΑΣ Κ. | | Γ. Κουρεμένος | 45 | 2125 | άνεχ. Πειραιά 8 'Απρ. διά Δυρράχιον |
| ΗΡΑ | | έτ. «Ναθέρα» | 43 | 7176 | έφθ. Μορμουγκάδα 16 'Απρ. |
| ΗΡΩΝ II | | Δ. Ν. Κουφός | 44 | 1815 | άνεχ. Σουραμπάγια 17 'Απρ. δι' Αμπέναν |
| ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ | | έτ. «Ναυαρίνον» | 61 | 14000 | εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΘΑΛΗΣ | | έτ. «Νίκεανις» | 43 | 7252 | άνεχ. Χαδάννων ἀπό 15 'Απρ. διά Καρντένας |
| ΘΑΡΡΟΣ | | έτ. «Ορίζων» | 57 | 10316 | άνεχ. Ρότερνταν 20 'Απρ. διά Σάφφι |
| ΘΕΑ ΜΑΡΙΑ | | έτ. «Μούγκας» | 44 | 7249 | ΕΝΑΥΓΗΣΗΣ έγγυς 'Ακαπούλκο |
| ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ | | έτ. «Ιόνιον» | 44 | 7198 | άνεχ. Γάνδην 21 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας |
| ΘΕΜΩΝΗ | | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 44 | 7198 | άργει Σύρου ἀπό 22 'Οκτ. 1957 |
| ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΗΡ | | έτ. «Κάστρο Ρίθα» | 43 | 7050 | έφθ. Κούρε 8 'Απρ. |
| ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ | | έτ. «Μπι» | 42 | 6997 | έφθ. Σάντος 10 'Απρ. |
| ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ | | έτ. «Ναϊτζιάν» | 42 | 7172 | άνεχ. Αυστερνταν 8 'Απρ. διά Χαδάννων |
| ΘΕΟΜΗΤΟΡ | | έτ. «Μοντετζόνια» | 43 | 7032 | άνεχ. Σπάττα 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΘΕΟΝΥΜΟΣ | | Σ. Πολέμης | 43 | 7188 | άνεχ. Φρίπορτ 3 'Απρ. διά Λαττάκια |
| ΘΕΟΣΚΕΛΑΣΤΗ | | έτ. «Λας Πέρλας» | 43 | 7138 | άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 16 'Απρ. διά Μπάνγακαρ |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ | | Σ. Πολέμης | 43 | 7086 | έφθ. Μαζατάλαν 7 'Απρ. |
| ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ | | «Θεοφανώ» Α.Ε. | 37 | 6636 | εις Πειραιά ἀπό 17 Φεβρ. (έπισκευαι) |
| ΘΕΟΦΟΡΟΣ | | έτ. «Εύτολμια» | 43 | 7176 | διπλήθε Γιεραλτάρ 9 'Απρ. διά Κούδαν |
| ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ | | έτ. «Εξπορ Κέρριερος» | 43 | 8465 | έφθ. Χάμπτον ρόδα 13 'Απρ. διά Ν. 'Υρκην |
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ) | | Κ. Διαμαντῆς | 29 | 2331 | άνεχ. Πειραιά 18 'Απρ. διά Θεσσαλίαν |
| ΘΕΤΙΣ | | έτ. «Ναθέρρα» | 44 | 7250 | διπλήθε Κων) πολιν 1 'Απρ. διά Βάρναν |
| ΘΗΣΕΥΣ | | έτ. Σουνταμερίκα | 46 | 1988 | διπλήθε Ούζαν 17 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΘΡΥΛΟΣ | | έτ. «Νίκην» | 44 | 7232 | έφθ. Οζάκαν 26 Μαρτ. |
| ΘΩΜΑΣ Α. | | Θ. Αθανασιάδης | 37 | 1113 | διπλήθε Κων) πολιν 13 'Απρ. διά Νοθορωσίκην |
| ΙΚΑΡΟΣ | | έτ. «Λινάρες» | 44 | 7154 | έφθ. Τόκιο 22 'Απρ. |
| ΙΛΙΣΣΟΣ | | έτ. «Σπεράιτη» | 43 | 8371 | έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 18 'Απρ. |
| ΙΟΛΗ | | έτ. «Φράνκο» | 38 | 1333 | εις Πειραιά ἀπό 23 Μαρτ. (έπισκευαι) |
| ΙΩΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ | | έτ. «Τραφάλγκαρ» | 56 | 10410 | άνεχ. Χαδάννων 9 'Απρ. διά Πουσάν |
| ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ | | έτ. «Κριστομπάλ» | 44 | 7176 | άνεχ. Κολόμπο 13 'Απρ. διά Πύλον |
| ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.) | | έτ. «Πετρόλεσουμ» | 53 | 13555 | διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. δι' Όλλανδιαν |
| ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ | | έτ. «Μαιύφαρ» | 56 | 10442 | έφθ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ. |
| ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΜΕΡ (δ.) | | έτ. «Τράνσονπορτ» | 53 | 15826 | διπλήθε Σουέζ 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ | | έτ. «Κριστομπάλ» | 44 | 7198 | άνεχ. Βαλτιμόρην 18 'Απρ. διά Ν. 'Υρκην |
| ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ | | έτ. «Πετρόλεσουμ» | 53 | 13485 | άνεχ. Ρίο Γκράντε 11 'Απρ. διά Παρανάκουα |
| ΙΩΑΝΝΑ | | έτ. «Ιωάννα» | 26 | 2873 | άνεχ. Μασσαλίαν 7 'Απρ. δι' Αλεξανδρέτταν |
| ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ | | γιών Δ. 'γγλεόν | 42 | 7035 | διπλήθε Κων) πολιν 17 'Απρ. διά Νοθορωσίκην |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. | | έτ. «Σαιντ Ιαννίνης» | 44 | 7248 | έφθ. Καοσιούγκ ἀπό 20 Μαρτ. |
| ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ | | όδ. Γουλανδρή | 44 | 7176 | διπλήθε Παναμά 7 'Απρ. δι' Οζάκαν |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.) | | έτ. «Αθηνᾶ» κλπ. | 44 | 10441 | άνεχ. Ταμπικο 16 'Απρ. διά Μπράουνοβιθιλλ |
| Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | | I. & άδ. Κ. Χ. πατέρας | 43 | 7244 | άνεχ. Χαδάνων 23 'Απρ. δι' Αντίλλας |
| ΚΑΒΟΤΟΡΟΣ | | έτ. «Σαύου Ατλαντικ» | 57 | 10122 | έφθ. Κόμπι 23 'Απρ. |
| ΚΑΔΜΟΣ (δ.) | | έτ. «Χάρο Τάνκερς» | 60 | 14076 | άνεχ. Ρότερνταν 21 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού |
| ΚΑΛΑΜΑΙ | | Μιχ. Καραγεώργης | 32 | 4633 | διπλήθε Σουέζ 10 'Απρ. διά Βούβαν |
| ΚΑΛΑΜΑΣ | | έτ. «Οσεάνικ Ντεθέλ» | 43 | 8390 | άργει 'Αγ. Φραγκίκον ἀπό 12 'Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ) |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ | | έτ. «Μάρε Νόστρα» | 57 | 8757 | άνεχ. Σουεδίαν 23 'Απρ. διά Μπούρμαν |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ | | έτ. «Σεπάγκας» | 57 | 9092 | έφθ. Σίδνευ 13 'Απρ. |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ | | έτ. «Μιχαλίνος» | 44 | 7198 | διπλήθε Παναμά 11 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΚΑΝΟΠΟΥΣ | | έτ. «Βιαθεντούρα» | 56 | 10056 | άνεχ. Κόμπε 17 'Απρ. διά Λός "Αντζελες |
| ΚΑΝΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ | | έτ. «Κάνονης» | 61 | 10500 | εις Σιενταν ύπο συμπλήρωσιν |
| ΚΑΝΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ | | έτ. «Απηγάνος» | 44 | 7279 | διπλήθε Τζιμπούτι 18 'Απρ. διά Βαμπόδα |
| ΚΑΝΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ | | έτ. «Τράμπη» | 55 | 8798 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού |
| ΚΑΝΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ | | έτ. «Τράμπη Τσάρτερικη» | 54 | 8003 | άνεχ. Λισανδρίαν 14 'Απρ. διά Μπούρμαν |
| ΚΑΝΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ | | A.Ε. «Πόλμα» | 40 | 5032 | άνεχ. Σιδνευ 15 'Απρ. διά Μπούρμαν |
| ΚΑΝΤΑΓΙΑΝΝΗΣ | | έτ. «Ακρε» | 60 | 9319 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ. διά Βαγκούθερ |
| ΚΑΝΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ | | έτ. «Ιρίτς» | 42 | 6782 | έφθ. Νεάπολιν 9 'Απρ. |
| ΚΑΝΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ | | έτ. «Αγία Καικίλια» | 60 | 8717 | διπλήθε Παναμά 19 'Απρ. δι' Ειρηνικόν |
| ΚΑΝΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ | | έτ. «Μαρίρο» | 43 | 7176 | άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 17 'Απρ. διά Ρότερνταν |
| ΚΑΝΤΑΙΝ Μ. ΔΥΡΑΣ | | έτ. «Νέα Τύχη» | 44 | 7123 | άνεχ. Τόκιο 11 'Απρ. διά Καλιφόρνιαν |
| ΚΑΝΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α. | | έτ. «Εθέρμια» | 58 | 8961 | έφθ. Κοιλδοτάμη 17 'Απρ. |
| ΚΑΝΤΑΝΤΩΝΗΣ | | έτ. «Ελνάδαλ» | 61 | 13800 | εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν |
| ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ | | έτ. «Κρίνα» | 57 | 9256 | άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 19 Μαρτ. διά Σαγκάνη |
| ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ | | έτ. «Μαρεμπρέσσα» | 44 | 7139 | έφθ. Κολόμπο 8 'Απρ. |
| ΚΑΡΟΛΙΝΑ | | έτ. «Στροβίλι» | 43 | 7163 | άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 14 'Απρ. διά Κίναν |
| ΚΑΡΠΑΘΟΣ | | έτ. «Ρεγγίνα» | 44 | 7243 | διπλήθε Παναμάν 16 'Απρ. δια Λιδερόπουλ 17 'Απρ. Ειρηνικόν |
| ΚΑΣΣΟΣ | | έτ. «Βιαθεντούρα» | 56 | 10060 | έφθ. Σύρου 29 Μαρτ. |
| ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ | | (Κάσσος) Α.Ε. | 39 | 5125 | άνεχ. Χονολουλού 17 'Απρ. διά Αντζελες |
| ΚΑΣΤΩΡ | | έτ. «Παλμύρα» | 43 | 7244 | άνεχ. Χονολουλού 17 'Απρ. διά Μπαλμπόδα |
| ΚΑΣΤΩΡ | | έτ. Γράτσος | 44 | 7198 | άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 5 Μαρτ. διά Βαμπόδα |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ | | έτ. «Κάνοπος» | 60 | 9600 | εις N. 'Υρκην ἀπό 13 Φεβρ. |
| KATINA | | έτ. «Μαρσεγκούρο» | 44 | 7155 | άνεχ. Αιδερόπουλ 16 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΚΕΑ | | έτ. «Γκουάκα» | 44 | 7242 | έφθ. Ν. 'Υρκην 17 'Απρ. |
| ΚΕΤΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.) | | έτ. «Μονφόρτε» | 58 | 13921 | άνεχ. Πιατάνων 20 'Απρ. διά Λός "Αντζελες |
| ΚΕΤΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ | | έτ. «Βαλντέζα» | 58 | 11754 | άνεχ. Χονολουλού 17 'Απρ. διά Μπαλμπόδα |
| ΚΕΤΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ | | έτ. «Σκαρντάνα» | 42 | 7265 | άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 13 Φεβρ. |
| ΚΕΤΙΠ ΡΙΟΝ | | έτ. «Μερίντα» | 44 | 7123 | άνεχ. Μπαντόν 16 'Απρ. |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ | | έτ. «Οσεάνικα» | 44 | 7120 | έφθ. Σάντος 19 'Απρ. |
| ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν) | | έτ. «Κάνοπος» | 41 | 7431 | έφθ. Ν. 'Υρκην 17 'Απρ. |
| ΚΕΡΗΤΣ | | έτ. «Αλγκομπέντας» | 57 | 25183 | άνεχ. Μπαχάμας 22 'Απρ. διά Χιλήν |
| ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ | | έτ. «Στροβίλι» | 43 | 7159 | άνεχ. Μοζι 1 'Απρ. διά Χαϊφόγκ |
| ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.) | | έτ. Τυπάλδου | 25 | 1816 | άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958 |
| ΚΕΧΡΕΑ | | έτ. «Πριμέρα» | 59 | 24833 | άνεχ. Περα. Κόλπον 17 'Απρ. διά Γιεραλτάρ |
| | | έτ. Επιφανειάδης | 44 | 7176 | άνεχ. Μπαντάρ Μασουρ 16 'Απρ. διά Σαγκάνη |

| | | | | | |
|------------------------|--|---------------------------|----|--------|---|
| ΚΗΦΙΣΣΟΣ | | έτ. «Πρόντιους» | 43 | 8443 | έφθ. Πόρτο Αλλέγκρε 24 'Απρ. |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ | | έτ. Μονικός | 56 | 8429 | άνεχ. Σιγκαπούρην 21 'Απρ. διά Μορμουγκάο |
| ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ | | έτ. «Θησεύς» | 57 | 9153 | άνεχ. Σιγκαπούρην 20 'Απρ. διά Αυστραλίαν |
| ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ | | έτ. Μονικός | 58 | 11156 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.) | | έτ. «Μαροσέανο» | 56 | 23232 | εις Βολτιμόρην από 27 Φεβρ. |
| ΚΛΑΣΣΙΚ | | έτ. «Μπελμάρ» | 44 | 7190 | διπλήθε Θύρανται "Αιλαντ 15 'Απρ. διά Σιγκαπούρην |
| ΚΛΕΑΡΧΟΣ | | έλληνικά συμφέροντα | 35 | 1001 | εις Πειραιά (έπισκευαι) |
| ΚΟΝΙΣΤΡΑ | | Θ. 'Επιφανειάδης | 43 | 7198 | άνεχ. Καράτοι 31 Μαρτ. διά Τζιμπούτι |
| ΚΟΡΑΗΣ | | έτ. «Πρωτεύεις» | 43 | 7207 | άνεχ. Κόμπε 8 'Απρ. διά Βαγκούθερ |
| ΚΟΡΑΛΙΑ III | | άδ. Γ. Δομεστίνη | 28 | 1595 | έφθ. Λά Νουδέλλ 30 Μαρτ. |
| ΚΟΡΘΙ | | παναμαϊκή έτ. | 43 | 7242 | άνεχ. Μορμουγκάο 25 'Απρ. διά 'Ολλανδίαν |
| ΚΟΡΘΙΟΝ | | άδ. Γουλανδρή | 23 | 4693 | εις Πειραιά από 30 Σεπτ. 1957 |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ | | έτ. «Οσεαν Τρέντερ» | 43 | 8459 | έφθ. Ν. 'Υρκην 31 Μαρτ. |
| ΚΟΡΙΝΘΙΚ | | έτ. «Πόστλαντη» | 59 | 10914 | διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. διά Γιοκκαΐς |
| ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.) | | έτ. «Χομπ» | 57 | 30332 | άνεχ. Λός "Αντζελες 10 'Απρ. διά Περού |
| ΚΡΗΤΗ | | Ν. Κονδύλης | 44 | 7244 | άνεχ. Πειραιά 17 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ | | έτ. «Διομη Πατέρας» | 59 | 9200 | έφθ. Χιροκάτα 24 Μαρτ. |
| ΚΥΘΩΝ | | έτ. «Σάν Σεσίλιον» | 57 | 13909 | διπλήθε Παναμά 22 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.) | | έτ. «Κάνονους» | 54 | 10608 | έφθ. Πειραιά 10 'Απρ. |
| ΚΥΜΟ | | έτ. «Εσκόριαλ» | 44 | 7292 | έφθ. Πούλη Μπούκομ 16 'Απρ. |
| ΚΥΠΡΟΣ | | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 45 | 3794 | εις Ν. 'Ορλεάνην 24 Μαρτ. |
| ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.) | | έτ. «Τρανσόπετρόλ» | 20 | 6416 | άρογει Κυνόδουρων από 12 Αύγ. 1958 |
| ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ | | έτ. «Άύρα» | 56 | 9086 | διπλήθε Παναμά 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΩ | | έτ. «Μαραφέκτο» | 44 | 7240 | άνεχ. Μπέλφαστ 8 'Απρ. διά 'Ην. Πολιτείας |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ | | άδ. Κ. Πατέον | 43 | 7176 | άνεχ. Μαντράς 24 'Απρ. διά Καλκούταν |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | | έτ. «Κονκισταντόρ» | 45 | 7157 | έφθ. Μπιλμπάο 12 'Απρ. |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. | | έτ. «Μπώλτικ» | 44 | 7214 | διπλήθε λός "Αντζελες 22 'Απρ. διά Ν. 'Ορλεάνην |
| ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | | έτ. «Μιχαλινός» | 45 | 7176 | άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΚΩΣΤΗΣ | | άδ. Λών | 56 | 8474 | διπλήθε Σόντερχαμ 13 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΚΩΣΤΗΣ | | έλληνικά συμφέροντα | 39 | 395 | άνεχ. Σόντερχαμ 14 'Απρ. διά 'Αμβέροαν |
| ΛΑΔΩΝ | | έτ. «Αιλάντερς Σίππι» | 43 | 8462 | έφθ. Κεμπέκ 21 'Απρ. |
| ΛΑΚΜΟΣ (δ.) | | έτ. «Μαροσέανο» | 59 | 27462 | διπλήθε Σουεζ 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΛΑΚΝΟΙΑ | | 'Αλεξάτος - Δούκας | 25 | 964 | άνεχ. Σουεζ 17 'Απρ. διά Χοδέδα |
| ΛΑΚΝΟΙΑ (μεταλ.) | | έλληνικό συμφέροντα | 60 | 14431 | διπλήθε Μπρόνωμποττελ 8 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΛΑΚΝΟΙΚΟΣ | | έτ. «Ιντάστριες» | 43 | 8466 | έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 10 'Απρ. |
| ΛΑΜΥΡΑ | | έτ. «Πέντρεγκαλ» | 45 | 7242 | έφθ. Χιμπότε 26 Μαρτ. (διά λός "Αντζελες) |
| ΛΑΜΥΡΕΥΣ | | έτ. «Λορέτο» | 44 | 7282 | έφθ. Ναγκόγια από 12 Μαρτ. |
| ΛΑΜΥΣ | | έτ. «Καλλάσ» | 43 | 7084 | έργει Κυνόδουρων |
| ΛΕΑΝΑ-ΝΙΤΣΑ | | έτ. «Πρωτεύς» | 43 | 7229 | έφθ. Ρεσίφε 1 'Απρ. |
| ΛΕΟΝΤΙΟΣ | | Παναγάκος - Δευτεραίος | 22 | 2201 | έφθ. Άλεξάνδρειαν 19 'Απρ. |
| ΛΕΡΟΣ | | Θεόδ. Τεργιάδος | 43 | 7176 | άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 1 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ | | έτ. «Βιαστούρα» | 56 | 10048 | έφθ. Βανκούθερ 22 'Απρ. |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | | έτ. Καμπνάν | 43 | 6766 | εις Κυνόδουρων (άποθηκη) |
| ΛΙΑΝΗ | | «Μιχαλινός» Α.Ε. | 43 | 7176 | άνεχ. Τρινινταν 8 'Απρ. διά Κέιν Τάουν |
| ΛΙΛΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ | | έτ. «Άργυρη» | 11 | 1459 | άργει Κυνόδουρων από 8 Σεπτ. 1960 |
| ΛΙΛΙΚΑ | | Ε. Πολιάτης | 43 | 7291 | άνεχ. Λάγκος 22 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΛΙΜΠΕΡΕ' ΙΤΟΡ | | έτ. «Ντέλ Κάριμπη | 44 | 7190 | έφθ. Πειραιά 8 'Απρ. |
| ΛΙΝΑ (δεξ.) | | έτ. «Πόρτολου» | 44 | 1339 | άνεχ. Σούνιες 14 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΛΙΝΤΑ | | έτ. «Μαρβέντο» | 60 | 14302 | εις Πειραιά |
| ΛΟΙΝΤΑ | | έτ. «Ριο 'Αζούλ» | 44 | 8536 | άνεχ. Λορέντζο Μαρκές |
| ΛΟΝΤΟΝ | | έτ. «Μαρλόγκρο» | 38 | 2488 | έφθ. Τρινινταν 7 'Απρ. (διά Λίδερπουλ) |
| ΛΟΥΔΙΑΣ | | έτ. «Μάρινερς Τρανσον» | 43 | 8395 | άνεχ. Ήστκαμ 22 'Απρ. διά Μεγ. Λίμνας |
| ΛΟΥΡΟΣ | | έτ. «Σπλέινς Σίππι» | 43 | 8434 | εις Κούρε από 21 Μαρτ. |
| ΛΟΥΣΥ | | έτ. «Μονρόδια» | 57 | 7478 | έφθ. Μόζι 4 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.) | | έτ. «Μαροσέανο» | 56 | 27526 | εις Γιβραλτάρ 15 'Απρ. (διά Μαύρην Θάλασσαν) |
| ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.) | | έτ. «Μαροσέανο» | 58 | 27466 | έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ | | «Λιδονός» Α.Ε. | 45 | 7281 | άνεχ. Κολόνα 13 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) | | έτ. «Μονρόδια» | 60 | 13742 | άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 21 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ | | έτ. «Δίμπιτρα» | 37 | 4839 | άνεχ. Πειραιά 19 'Απρ. διά Κούρδαν |
| ΜΑΙΚΕΔΟΝΙΑ | | έτ. Αντ. Παπαδάκης | 42 | 7044 | διπλήθε Θέουταν 22 'Απρ. διά Βραζίλιαν |
| ΜΑΝΔΡΑΚΙ | | έτ. «Μανδράκι» | 45 | 7048 | άνεχ. Τζιμπούτι 10 'Απρ. διά Σαγκάπον |
| ΜΑΝΕΣ | | Ν. Εύσταθιον | 55 | 8526 | έφθ. Ντώμπιαν 23 'Απρ. |
| ΜΑΝΤΩ | | έλληνική έταιρια | 30 | 772 | έφθ. Μόντρεαλ 21 'Απρ. |
| ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ | | έτ. «Μιραβάλλες» | 60 | 18889 | άνεχ. Ταινιταβέκια 8 'Απρ. διά Ντουλούθ |
| ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) | | έτ. «Γιουρόπας» | 43 | 10449 | άργει Ρέτζιο από 24 Μαρτ. 1958 |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ | | Εύγ. Ι. Χανόρη | 20 | 5401 | άνεχ. Α'κυάπιν 19 'Απρ. διά Κολόμπο |
| ΜΑΡΦΑ | | έτ. «Μάρθα» | 34 | 4162 | έφθ. Μόζι 22 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΑ | | Γ. Μ. Κουλουκουντῆς | 43 | 7187 | άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 16 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ | | έτ. «Τρανσόπετρόιον» | 43 | 7238 | άνεχ. Ηγετώντο 12 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. | | έτ. «Σάμοσκι | 56 | 6074 | άνεχ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. διά Μπουένος 'Αυρες |
| ΜΑΡΙΑ Κ. | | έτ. «Κοντάνιαν» | 57 | 10311 | άνεχ. Χεδάνα από 17 Μαρτ. διά Ματάνζας |
| ΜΑΡΙΑ Λ. | | έτ. «Νάσιοναλ» | 44 | 7070 | άνεχ. Ε'ιλάτ 17 'Απρ. διά Μασάδαν |
| ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ | | Π. Μπουρμπούλης | 40 | 886 | άνεχ. Φρίπορτ (Μποχάμας) 16 'Απρ. διά Λιοσαδώνα |
| ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ | | έτ. «Πάρπαντα» | 44 | 7176 | έφθ. Ραβένια 14 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ | | Γερ. Σταθάτος | 43 | 7176 | άνεχ. Χιουτόντο 31 Μαρτ. διά Μεζικόν |
| ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ | | έτ. «Βέγας» | 43 | 7134 | άργει Πειραιά από 17 'Οκτ. |
| ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΕΑ | | έτ. «Πανδιότα» | 57 | 10314 | έφθ. Ντάκαρ 23 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ | | Ίω. Λάτοπα | 29 | 14216 | άνεχ. Κολόνα 22 'Απρ. διά Μάουλμαιν |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.) | | έτ. «Νιτζέαν» | 40 | 5237 | εις Μπερντάιλαντ υπό συμπλήρωσιν |
| ΜΑΡΙΑΝΘ ΤΣΑΒΛΗΡΗ | | έτ. «Νεδάδα» | 42 | 7147 | διπλήθε Σουεζ 22 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΑΡΙΓΩ | | έτ. «Πανούλτρα» | 61 | 9150 | εις Θεσίον 4.27 Β. - 127.27 Α. 'Απρ. 19 διά Τόκιο |
| ΜΑΡΙΣΤΑ | | Μάρκος Νομίκος | 54 | 11577 | άνεχ. Ημέρεαν 17 'Απρ. διά Μπαλίκ Παπάν |
| ΜΑΡΙΣΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) | | έτ. «Νέπτουνη» | 59 | 8700 | άνεχ. Μπαντάρ Μασάρη 16 'Απρ. διά Ντώρμπον |
| ΜΑΡΙΝΑ | | έτ. «Αρντενά» | 46 | 8942 | άνεχ. Ήρακλειον 17 'Απρ. διά Καβάλαν |
| ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ | | έτ. «Εύκαρπιερι» | 43 | 7033 | άνεχ. Χαδάναν 18 'Απρ. διά Σαγκούνα |
| ΜΑΡΚΟΣ | | Ν. Γκούμας | 59 | 20340 | έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 'Απρ. (διά 'Ινδια) |
| ΜΑΡΑΙ (δεξ.) | | έτ. «Αλμαντίνη» | 44 | 2817 | έφθ. Λιδερπουλ 19 'Απρ. |
| ΜΑΡΜΙΝΑ | | έτ. «Ούνιβερσαλ» | 46 | 7369 | άνεχ. Βενετίαν 10 'Απρ. |
| ΜΑΡΟΥΔΙΑ | | έτ. «Μοτόρες» | 55 | 8961 | διπλήθε Παναμά 19 'Απρ. διά Σαγκάπον |
| ΜΑΡΗΣΣΑ | | έτ. «Μοτόρες» | 59 | 9260 | έφθ. Λιδερπουλ 19 'Απρ. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ | | άδελφοι. Κουλουκουντῆς | 38 | 5500 | άργει Ρέτζιο από 18 'Ιαν. 1960 |
| ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ | | έτ. «Μόνβια» | 57 | 8906 | άνεχ. Κολόμπο 13 'Απρ. διά Ντώρμπον |
| ΜΑΣΤΕΡ ΤΣΟΡΤΖ | | έτ. «Μιρολάγκα» | 56 | 8425 | άνεχ. Μόζι 11 'Απρ. διά Αύστραλιαν |
| ΜΑΣΤΗΡ - ΣΤΕΛΙΟΣ II | | έτ. «Ρεάλμα» | 43 | 7199 | έφθ. Κόμπε 24 'Απρ. |
| ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δ.) | | έτ. «Μυρινέλλα» | 27 | 6144 | άργει Πέρσαμ από 7 'Οκτ. 1959 |
| ΜΑΤΡΟΖΟΣ | | έτ. «Φοπάνη» | 57 | 9168 | έφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. |
| ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ | | Νικολέρης - Παπάζογλου | 16 | 2081 | έφθ. Λιδέρον 20 *Απρ. |
| ΜΕΛΤΕΜΙ | | έτ. «Πιουνιβέρσαλ Τράμπη» | 42 | 7214 | διπλήθε Πόρτο Σαΐδ 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΜΕΝΙΤΕΣ | | έτ. «Νούεδα Γρανάδα» | 45 | 7198 | άνεχ. Βαγκούθερ 11 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΜΕΣΣΗΝΗΑ | | έτ. «Αιτζιάν Φράτι» | 60 | 14.431 | άνεχ. Μπαχόμας 23 'Απρ. διά Ιαπωνιαν |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ | | έτ. «Φλήτ Σιππίγκη» | 44 | 8453 | άνεχ. Αμέρεδαν 14 'Απρ. διά Χιουστόν |
| ΜΙΜΙΝΑ | | έτ. «Μοτοργάδες» | 57 | 9200 | άνεχ. Αμέρεδαν 14 'Απρ. διά Βενετίαν |
| ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ | | έτ. «Πιουάργαρας» | 59 | 9855 | άνεχ. Τζιμπούτι από 20 Μαρτ. διά Βαμπόα |
| ΜΙΤΣΑ | | έτ. «Πιούπτερα» | 43 | 7216 | άνεχ. Χαδάναν 24 'Απρ. διά Χοικάγκ |
| ΜΙΧΑΗΛΑ | | Χρ. Σαρλήν και Σιά | 33 | 1503 | άνεχ. Κόμπε 7 'Απρ. διά Κούβαν |
| ΜΙΧΑΗΛΑ Κ. | | έτ. «Ντομάνιον» | 44 | 7249 | άνεχ. Λός 'Αντζελες 16 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ | | έτ. «Λαδέρα» | 56 | 7906 | έφθ. Βενετίαν 10 'Απρ. |
| ΜΙΧΑΛΗΣ | | Μιχ. Καραγγέρηνς | 34 | 7027 | διπλήθε Παναμά 15 'Απρ. διά Σαγκάπον |
| ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ | | Ν. Εύσταθιον | 44 | 7176 | άνεχ. Τζιμπούτι από 20 Μαρτ. διά Βαμπόα |
| ΜΟΝΤΕΓΚΟ | | έτ. «Ιντεγκρίτα» | 44 | 7375 | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 'Απρ. διά Χοικάγκ |
| | | έτ. «Μιχ. Π. Αγγελός | 41 | 7084 | άνεχ. Χαδάναν 24 'Απρ. διά Δανίαν |
| | | έτ. «Ηγκλ Τράνσοπτη» | 61 | 14203 | εις Ιαπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν |

| | | | | | |
|-------------------------|--|----------------------------|----|-------|--|
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ | | έτ. «Σεκούρινταντ» | 55 | 9923 | έφθ. Γκπλόγκ 11 'Απρ. |
| ΜΠΕΝΤΙΤΑ | | έτ. «Έλκεριερς» | 44 | 7190 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. δι' Ειρηνικόν |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ | | έτ. «Ντιαμάντε» | 56 | 10061 | διπλής Ντόβερ 14 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΜΥΚΗΝΑ! | | 'Ελλην. Γραμμ. N. Άμερ. | 34 | 2709 | άνεκ. Ρίο 'Ιανέριο 22 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΜΥΡΕΙΝΗ (δεξ.) | | θ. Παπαδημητρίου | 47 | 9957 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Φεβρ. |
| ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ | | έτ. Φαφαλιού | 57 | 9345 | άνεκ. Μόζι 9 'Απρ. διά Παναμᾶν |
| Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.) | | έτ. «Λίμπρα» | 58 | 13152 | διπλής Κιν) πολιν 13 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΝΑΣΟΣ | | έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» | 44 | 7066 | έφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. |
| NATA | | έτ. «Πανοσεάνικα» | 43 | 7228 | άνεκ. Λός Αντζελες 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΟΥΣΗΣ | | έτ. «Καρδαμιλα» | 44 | 7247 | έφθ. Μουρόρα 23 'Απρ. |
| ΝΑΥΤΙΛΟΣ | | Μιλτ. Γουλανδρῆς | 21 | 2492 | εἰς Μπέργκεν, ύπό παραλαβήν |
| ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ | | αδ. Γουλανδρῆς | 22 | 16991 | άργει Κυνόσουρα |
| ΝΕΔΡΝ | | έτ. «Εύγενια» | 43 | 7264 | άνεκ. Οζάκαν 22 'Απρ. δι' Ειρηνικόν |
| ΝΕΠΤΟΥΝ | | έτ. «Εσερία» | 54 | 7968 | έφθ. Γιαδάτεν 20 'Απρ. |
| ΝΕΣΤΟΣ | | «Θεοφανώ» Α.Ε. | 43 | 7261 | άνεκ. Λός Αντζελες 29 Μαρτ. διά Τόκιο |
| ΝΗΡΕΥΣ | | ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ. | 37 | 5205 | άνεκ. Χάμπτον ρόδς 7 'Απρ. διά Μάντζεστερ |
| ΝΗΡΙΤΟΣ | | έτ. «Νήριτος» | 20 | 1391 | εἰς Πειραιά |
| ΝΗΣΙ | | έτ. «Ντελ Μαρ» | 44 | 7158 | έφθ. Τόκιο ἀπό 19 Μαρτ. διά Χα'φόγκ |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.) | | έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» | 60 | 14204 | διπλής Παναμᾶ 10 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. | | έτ. «Ασονιώνα» | 44 | 7255 | έφθ. Μπουένος Αύρες 13 'Απρ. |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | Κ. Πατέρας & Σια | 43 | 7230 | έφθ. Λίβερπουλ 9 'Απρ. |
| ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ | | Θωμᾶς «Επιφανιάδης | 43 | 7176 | εἰς Οδησόν ἀπό 15 Μαρτ. |
| ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ | | δδ. Σιτίνα | 43 | 7244 | έφθ. Τόκιο 17 'Απρ. |
| ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III | | έτ. «Μικαλινός» Α.Ε. | 42 | 7203 | άνεκ. Ντόρμπαν 22 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ | | έτ. «Λά Πλάτα» | 55 | 7216 | άνεκ. Βαγκούθερ 15 'Απρ. διά Κίναν |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | | έτ. «Εψιλον» | 58 | 6279 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 'Απρ. διά Κέπι Τάουν |
| ΝΙΜΟΣ | | έτ. «Κόνδαλ» | 44 | 7190 | άνεκ. Λός Αντζελες 1 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΝΙΟΒΗ | | έτ. «Οσεάνικα» | 42 | 7248 | έφθ. Τόκιο 9 'Απρ. |
| ΝΟΡΑ | | έτ. «Οσεαν Τρέιντερς» | 44 | 7257 | έφθ. Βαγκούθερ 20 'Απρ. |
| ΝΟΡΦ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ | | 'Αντ. Παπαδάκης | 59 | 8700 | έφθ. Καράτι 20 'Απρ. (διά Χόγκ Κόγκ) |
| ΝΟΡΦ ΕΜΠΙΡΕΣ | | έτ. «Παλαμέντες» | 57 | 10632 | άνεκ. Τζιμπούτι 28 Μαρτ. διά Σαγκάνη |
| ΝΟΡΦ ΚΑΟΥΝΤΕΣ | | έτ. «Πανοκούσιτα» | 58 | 10662 | άνεκ. Κόμπη 18 'Απρ. διά Βαγκούθερ |
| ΝΟΡΦ ΚΙΓΚ (δεξ.) | | έτ. «Πετρόλερα» | 52 | 12191 | άνεκ. Ν. Ύόρκην 15 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΝΟΡΦ ΚΟΥΗΝ | | 'Αντ. Παπαδάκης | 59 | 10300 | διπλής Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Χιούστον |
| ΝΟΡΦ ΔΟΡΝΤ (δεξ.) | | έτ. «Πρίαμ» | 58 | 12139 | άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 16 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΝΟΡΦ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ | | έτ. «Πάροντο» | 59 | 8630 | έφθ. Βορδάνην 21 'Απρ. |
| ΝΟΡΦ ΝΤΑΤΣΕΣ | | έτ. Παπαδάκης | 58 | 8639 | άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 22 'Απρ. δι' Ιταλίαν |
| ΝΟΡΦ ΠΕΙΤΖ | | έτ. «Παινιάνια» | 52 | 3694 | άνεκ. Αμερέραν 19 'Απρ. διά Γκάλθεζ |
| ΝΟΡΑΛΑΝΤΙΑ | | έτ. «Σίλετη» | 42 | 7251 | άνεκ. Τοσυνθίλλα 29 Μαρτ. διά Μελδούρνην |
| ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.) | | έτ. «Γουντίγουσουρντη» | 58 | 30235 | έφθ. Βαλτιμόρην 23 'Απρ. |
| ΝΤΙΑ | | έτ. «Ούδετερον» | 43 | 2905 | άνεκ. Γενόβαν 6 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ | | έτ. «Παναμ.·Ευρόπιανη» | 59 | 9030 | άνεκ. Γκριλόγκ 31 Μαρτ. διά Τοιγκτάο |
| ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ | | έτ. «Παναμένα - Γιουρόπα» | 57 | 9746 | άνεκ. Λός Αντζελες 17 'Απρ. διά Βοστώνην |
| ΝΤΟΡΞΕΤ | | έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» | 58 | 10396 | έφθ. Βενεγίαν 8 'Απρ. |
| ΝΥΜΦΑΙΑ | | έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσπορτ» | 43 | 7276 | άνεκ. Λονδίνον 19 'Απρ. διά Μπάραν |
| ΝΥΜΦΗ | | έτ. «Τρανσοτεανίκα» | 54 | 8062 | |
| ΟΔΥΣΣΕΥΣ | | έτ. «Σουνταμέρικα» | 49 | 2047 | εἰς Νορβηγίαν, ύπό παραλαβήν |
| ΟΘΩΝ | | έτ. «Αιτζιανι» | 57 | 9367 | έφθ. Ναγκόνια 21 'Απρ. |
| ΟΙΝΟΥΣΣΕΙΟΣ | | έτ. «Λά Πλάτα» | 56 | 9217 | έφθ. Γκριλόγκ 18 'Απρ. |
| ΟΛΓΑ | | Ρ. Δ. Μελαχροίνδης | 25 | 996 | άνεκ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Κωνσταντζαν |
| ΟΛΓΑ | | Έμπορ. - Εθοπλιοτική | 44 | 7176 | άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 19 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΟΛΛΑΝΔΙΑ | | έτ. «Ελληνική» | 56 | 2745 | έφθ. Γένοβαν 22 'Απρ. (διά Ν. Ύόρκην) |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ | | έτ. «Ρόντα» | 43 | 7213 | διπλής Ίροκουά 18 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΟΜΟΝΟΙΑ II | | έτ. «Νέα Τύχη» | 42 | 7132 | άνεκ. Οζάκαν 19 'Απρ. διά Ραγγούν |
| ΟΝΤΙΝ (Ψυγείον) | | έτ. «Καρίμπιαν Ατλάντικη» | 60 | 5960 | άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 13 'Απρ. δι' Εκουατόρ |
| ΟΝΤΡΥ | | Κ. Γράτσος | 45 | 7258 | άνεκ. Οζάκαν 15 'Απρ. διά Βαγκούθερ |
| ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ | | έτ. «Ορ. Μηντ- Ήστ» | 44 | 9894 | εἰς Καλκούταν ἀπό 1 Μαρτ. |
| ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | | έτ. «Ορ. Μηντ- Ηστ» | 45 | 7861 | έφθ. Τοάρεστον 15 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΟΡΜΟΣ | | έτ. «Μπιέλαντη» | 43 | 7229 | έφθ. Τόκιο 9 'Απρ. |
| ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ | | Κων. Β. Σκαρβέλης | 43 | 7176 | άνεκ. Χενοδούλου 19 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας |
| ΟΡΟΣΥΣ | | έτ. «Ορφενς» | 56 | 9942 | διπλής Κρήτην 20 'Απρ. διά Βαλτιμόρην |
| ΟΡΟΣΥΣ | | έτ. «Ούλτραμάρ» | 60 | 5960 | εἰς Βέλγιον, ύπό συμπλήρωσιν |
| ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ | | έτ. «Σπρινγκβιλλ» | 43 | 7210 | έφθ. Τόκιο 16 'Απρ. |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ | | έτ. «Μπλού Μπαΐν» | 43 | 7194 | άνεκ. Λός Αντζελες 1 'Απρ. διά Γιαδάταν |
| ΟΣΣΑ (δεξ.) | | έτ. «Μαροσεάνο» | 56 | 23232 | διπλής Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΟΥΑΥΣΣΕΣ II | | έτ. «Ούλινσος» | 42 | 8570 | διπλής Παναμᾶ 2 'Απρ. διά Λονδίνον |
| ΟΥΡΑΝΙΑ | | Δ. 'Αντύπηας | 49 | 2203 | εἰς Πειραιά ἀπό 22 Μαρτ. (διπλεύει) |
| ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ | | έτ. «Οθερον Κέρριερς» | 43 | 8394 | |
| ΠΑΙΑΝ | | έτ. «Ρέγιες» | 60 | 9360 | άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 18 'Απρ. δι' Οζάκαν |
| ΠΑΪΤΚΟΝ (δεξ.) | | έτ. «Μαροσεάνο» | 58 | 23607 | έφθ. Τοιταγκόνη 12 'Απρ. |
| ΠΑΝΑΓΙΑ K. | | έτ. «Πόρτο Αλέγκρε» | 56 | 16215 | διπλής Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Θιλαδέλφειαν |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ | | Α. Καραδίας | 43 | 7176 | έφθ. Λιδόρον 21 'Απρ. |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | | έτ. «Άκμε» | 57 | 10498 | άνεκ. Εμδεν 17 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. | | έτ. «Βαλιάντε» | 55 | 10024 | άνεκ. Μόζι 19 'Απρ. διά Σίδνευ |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ | | Δράκος - Χ' Πατέρας | 43 | 7176 | εἰς διώρυγα Παναμᾶ 15 'Απρ. (διά Μάντζεστερ) |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α. | | Πάνος Κουμάνταρος | 44 | 7244 | άνεκ. Μόζι 1 'Απρ. διά Ήν. Πολιτείας |
| ΠΑΝΑΩΡΑ | | έτ. «Ελλιαζίον» | 57 | 10747 | έφθ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. διά Ν. Όρλεάνην |
| ΠΑΝΤΑΣΗΣ Δ. | | έτ. «Στέλλα Πολάρις» | 38 | 2368 | έφθ. Πειραιά 23 'Απρ. |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ | | έτ. «Τρανσοποτείσιον» | 43 | 7254 | άνεκ. Οζάκαν 29 Μαρτ. διά Μάζινλοκ |
| ΠΑΡΑΛΟΣ | | έτ. «Φραγκιότα» | 43 | 7149 | άνεκ. Πειραιά 2 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΠΑΡΝΗΣΣΟΣ | | έτ. «Πειραική» Ν.Ε. | 43 | 1640 | έφθ. Πειραιά 22 'Απρ. |
| ΠΑΡΝΗΣΣΟΣ (δεξ.) | | έτ. «Ησερον Μεντίτεραν» | 37 | 9968 | εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 3 Μαρτ. (έπισκευαι) |
| ΠΑΡΝΩΝ | | έτ. «Πανκόρπο» | 59 | 23607 | άνεκ. Λίβερπουλ 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΠΑΡΟΣ | | έτ. «Αλόρα» | 61 | 15000 | εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 13 'Ιαν. (έπισκευαι) |
| ΠΑΣΙΟΙΚΕ-ΙΤΟΡ (δεξ.) | | έτ. «Στενάκας» | 56 | 12630 | άνεκ. Πειραιά 2 'Απρ. |
| ΠΑΤΜΟΣ | | έτ. «Βιαδεντούρα» | 57 | 10048 | έφθ. Σιμιζου 21 'Απρ. |
| ΠΑΤΡΑΙ | | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 47 | 2754 | έφθ. Πειραιά 26 'Απρ. |
| ΠΑΤΡΑΙΓΚΟΣ | | έτ. «Κόμμερς Μαρίνη | 44 | 8479 | έφθ. Βαγκούθερ 21 'Απρ. |
| ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ) | | δδ. Χανδρά | 50 | 18400 | οιλάδες Αντεν 25 'Απρ. δι' Αντραλίαν |
| ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δεξ.) | | έτ. «Μαροσεάνο» | 56 | 24520 | οιλάδες Σουεζ 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ | | «Ιόνιον» Α.Ε. | 43 | 7176 | έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ. |
| ΠΕΝΤΕΛΗ (δεξ.) | | έτ. «Πανκόρμπο» | 57 | 23607 | άνεκ. Περο. Κόλπον 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΠΕΝΤΕΛΗ II | | παναμακήν έταιρια | 43 | 7028 | διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Κούβαν |
| ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) | | έτ. «Μαροσεάνο» | 58 | 24502 | διπλής Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΠΕΡΙΟΛΟΣ | | έτ. «Παλιζάντα» | 44 | 7212 | άνεκ. Ροζάριο 20 'Απρ. διά Μπουένος Αύρες 21 'Απρ. |
| ΠΕΡΣΕΥΣ | | έτ. «Σου. ταμέρικα» | 48 | 2086 | άνεκ. Ελούνι 13 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.) | | έτ. «Κάνοπους» | 56 | 15852 | άνεκ. Κούβαν 19 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΠΕΤΑΛΟΙ | | έτ. Π. Γουλανδρῆς | 45 | 3861 | άργει Κυνόσουραν ἀπό 11 Σεπτ. 1958 |
| ΠΕΤΡΟΣ | | έτ. «Κανόπους» | 44 | 6422 | άνεκ. Λός Αντζελες 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΠΗΓΑΣΟΣ | | έτ. «Γούλανδρῆς | 57 | 10446 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 'Απρ. διά Βανκούθερ |
| ΠΗΓΑΣΟΣ | | έτ. «Μαροσεάνο» | 43 | 7282 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 20 'Απρ. διά Βομβάν |
| ΠΗΛΙΟΝ (δ.) | | έτ. «Αθηνή» | 58 | 23607 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 12 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΠΗΝΕΙΟΣ | | έτ. «Τορκουάτο» | 44 | 7207 | έφθ. Γκριλόγκ 14 'Απρ. |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ | | έτ. «Κομμερσιαλ» κλπ. | 61 | 9900 | έφθ. Κοχιν 18 'Απρ. |
| ΠΙΝΤΑΡ | | έτ. «Λέο» | 54 | 6154 | έφθ. Γκριλόγκ 15 'Απρ. |
| ΠΛΑΤΑΝΙ | | έτ. «Νορλίντο» | 25 | 4528 | έφθ. Μπουένος Αύρες 23 'Απρ. |
| ΠΛΕΙΔΕΣ | | έτ. «Π. Β. Παντελής, Ατδ.» | 44 | 9603 | έφθ. Μπουένος Αύρες 17 'Απρ. |
| ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ | | έτ. «Π. Β. Παντελής, Ατδ.» | 44 | 7233 | διπλής Αγ. Βικέντιον 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ | | έτ. «Π. Β. Παντελής, Ατδ.» | 44 | 7203 | άνεκ. Μόζι 20 'Απρ. διά Βαγκούθερ |
| ΠΛΕΙΤ ΣΠΙΠΕΡ | | έτ. «Πλείτ Σιππερ» | 45 | 7297 | έφθ. Μπουένος Αύρες 23 'Απρ. |
| ΠΟΛΑΡΙΣ | | έτ. «Μαρλίντο» | 58 | 9603 | διπλής Αγ. Βικέντιον 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |

| | | | | |
|----------------------------|----------------------------|----|-------|---|
| ΠΟΛΙ | έτ. «Παναμῆς» | 54 | 9188 | έφθ. Μορμουγκάδο 13 'Απρ. |
| ΠΟΛΙΚΟΣ | έτ. «Σκίρων» | 43 | 7258 | άνεχ. Όζάκαν 22 'Απρ. διά Χαιφόγκ |
| ΠΟΛΛΟΥΣ | έτ. «Κάνοντος» | 61 | 10494 | εις 'Ολλανδίαν, ύπο συμπληρώσιν |
| ΠΟΛΥΝΙΚΗ | έτ. «Προσπερίτου» | 43 | 6975 | άνεχ. Καοσιούκ 19 'Απρ. διά Μπάραν |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ | έτ. «Γ' κόμπαλς» | 45 | 7159 | άνεχ. Μομάσσα 17 'Απρ. διά Μοκαμπίκουε |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. | έτ. «Ατάντα» | 57 | 9166 | άνεχ. Γκπλόγκ 12 'Απρ. διά Κίναν |
| ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ) | Στρ. 'Ανδρεάδης | 43 | 10193 | εις Πέραμα (έπισκεψι) |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ | έτ. «Λά Πλάτα» | 56 | 7213 | άνεχ. Τζιμπούτι άπο 20 Μαρτ. διά Κίναν |
| ΠΟΝΤΟΣ | έτ. «Μορέλος» | 43 | 7199 | διπλήθε Παναμά 19 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΠΟΠΗ | έτ. «Αρρης» | 43 | 7257 | άνεχ. Όζάκαν 18 'Απρ. διά Ειρηνικόν |
| ΠΟΡΤΑΡΙΑ | έτ. «Νουέδο Γρανάδα» | 45 | 7267 | έφθ. Μπάρμπαντος 12 'Απρ. |
| ΠΡΑΤΗΣ | έτ. «Νιτάμοντ» | 43 | 7231 | διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Δυρράχιον |
| ΠΡΟΚΥΩΝ | έτ. «Τρανσοσεάνικα» | 58 | 10414 | έφθ. Φρημάντλ 16 'Απρ. |
| ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ | έτ. «Τουέστ Αφρικα» | 58 | 8414 | έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 18 'Απρ. |
| ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.) | έτ. «Άλλαριζ» | 55 | 16718 | άνεχ. Χαδάναν 16 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ | έτ. «Πρωτοστάτης» | 43 | 7225 | άνεχ. Λός 'Αντζελες 8 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΠΥΘΑΓΟΡΙΟΝ | έτ. «Πλαναμική» | 21 | 1515 | εις Βρέμην, ύπο παραλαβήν |
| ΠΥΘΕΑΣ | έτ. «Άρμονια» | 43 | 7176 | άνεχ. Βιρτούτων 6 'Απρ. διά 'Αλεξανδρέτταν |
| ΠΥΡΓΟΣ | έτ. «Πρωτεύς» | 44 | 72ε2 | έφθ. Χονολουλού 16 'Απρ. |
| ΡΑΧΙΩΤΗΣ | έτ. «Στροβίλι» | 43 | 7138 | άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Απρ. διά Βαμπόα |
| ΡΕΑ | έτ. «Τρίτων» | 44 | 7153 | έφθ. Βέρα Κρούζ 7 'Απρ. |
| ΡΗΝΟΥΛΑ | έτ. «Μαραθέντούρα» | 30 | 4014 | άνεχ. Πειραιά 12 'Απρ. διά Γεύνιαν |
| ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ | έτ. «Μοντελεσόνις» | 44 | 7131 | άνεχ. Ντακάρ 1 'Απρ. διά Ρίο 'Ιανέριο |
| ΡΙΤΑ | γιοι Σιγάλα | 25 | 1412 | άργει Πέραμα άπο 28 Σεπτ. 1958 |
| ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ | έτ. «Γαλαξίας» | 45 | 7176 | έφθ. 'Οδησσον ρόδς 11 'Απρ. |
| ΡΟΓΩ | έτ. «Άγιαλάγκο» | 44 | 7239 | άνεχ. Νεάπολιν 24 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΡΟΔΟΠΗ | «Ελληνική» Α.Ε. | 44 | 1923 | έφθ. 'Αμπέρσαν 22 'Απρ. |
| ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) | έτ. «Γουέτερν Σῆ» | 55 | 21028 | άνεχ. Σιμόπουσ 7 'Απρ. διά 'Αιδι |
| ΡΟΥΛΑ | έτ. «Μαρνουέστρο» | 33 | 6850 | έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ. |
| ΡΥΘΜΟΣ | έτ. «Γκλόμπε» | 57 | 10316 | έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 13 'Απρ. |
| Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.) | έτ. «Κυκλάδες» | 59 | 19300 | διπλήθε Ντόβερ 20 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.) | έτ. «Κεραμίδες» | 56 | 21081 | διπλήθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ | έτ. «Μπιοκάϊ» | 44 | 7176 | άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ. διά Ν. 'Υρκην |
| ΣΑΜΟΣ | έτ. «Μοντελεσόνις» | 44 | 7131 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο |
| ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ | γιοι Σιγάλα | 25 | 1412 | διπλήθε Ντόβερ 19 'Απρ. διά Βρέμην |
| ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.) | έτ. «Μερκαντίλες» | 50 | 11313 | άνεχ. Ριο Γκράντε 12 'Απρ. διά Παρανάγκουα |
| ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ | έτ. «Κρονούς» | 42 | 7118 | άνεχ. 'Αντεν 17 'Απρ. διά Σουέζ |
| ΣΑΝΤΑ ΚΟΝΣΤΑΝΤΕ | έτ. «Σάντα Καικιλία» | 60 | 8550 | διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ | γιοι Σιγάλα | 43 | 7176 | έφθ. Βενετίαν 17 'Απρ. |
| ΣΑΡΙΖΑ | έτ. «Νουέδο Γρανάδα» | 44 | 7177 | διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Ειρηνικόν |
| ΣΑΡΩΝΙΣ | έτ. «Μοράνια» | 45 | 7293 | έφθ. Πόρτλαντ (Με) 17 'Απρ. |
| ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. | Α. Πριντεζής | 28 | 1660 | άνεχ. Πειραιά 27 'Απρ. διά Σφάξ |
| ΣΕΙΡΙΟΣ | έτ. «Διδώ» | 43 | 7231 | άνεχ. Τενάγην 21 Άπρ. διά Πεντρό |
| ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.) | έτ. «Κάνοντος» | 55 | 16056 | άνεχ. Χαδάναν 10 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΣΕΛΕΣΤΕ | έτ. «Κάρυκα Μαριτίμα» | 44 | 2877 | άνεχ. Πόντες 29 Άπρ. διά Μπαροχόνα |
| ΣΕΙΡΙΟΣ | έτ. «Σάν Σεάλιο» | 58 | 13910 | άνεχ. Κοκούιμπο 7 'Απρ. διά Καλλάο |
| ΣΙΜΟΣ | Σ. Σικιαρίδης | 43 | 7275 | έφθ. Μπαρκρέιν 24 'Απρ. |
| ΣΙΩΝΟΣ | έτ. «Σάν Σεοίλιο» | 58 | 13921 | άνεχ. Γιαβάταν 23 'Απρ. διά 'Αίσι |
| ΣΚΙΑΘΟΣ | έτ. «Βικαλθάρο» | 44 | 6725 | άνεχ. Οζάκαν 18 'Απρ. διά Σάν Πέντρο |
| ΣΚΥΡΟΣ | έτ. «Κάζερη» | 43 | 7176 | άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Απρ. διά Μπάχια Μπλάγκαν |
| ΣΚΥΤΙΑ | έτ. «Βαλενθία» | 42 | 6907 | διπλήθε Παναμά 7 'Απρ. διά Φουζίκι |
| ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II | έτ. «Αλάδαστρος» | 44 | 7176 | εις Σύρον 13 'Απρ. |
| ΣΟΥΣΑΝΝΑ | έτ. «Κάμαρον» | 18 | 849 | έφθ. Πειραιά 26 'Απρ. |
| ΣΟΦΙΑ | έτ. «Φιντέλιτα» | 44 | 7150 | έφθ. Χαδάναν 18 'Απρ. |
| ΣΟΦΙΑ Τ. | άδ. Τεσυρινάκη | 36 | 1212 | εις Σικελιαν 27 'Απρ. |
| ΣΠΑΡΤΑΝ | έτ. «Σπάρτων» | 44 | 8247 | έφθ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 16 'Απρ. |
| ΣΠΕΤΣΑΙ | έλληνική έταιρια | 44 | 7276 | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 17 'Απρ. διά Ταρραγκόνα |
| ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.) | 'Ιω. Λάτοπς | 26 | 5648 | έφθ. Πειραιά 21 'Απρ. |
| ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ | έτ. «Σουαρέζ» | 59 | 10200 | έφθ. Μουρόπαν 22 'Άπρ. |
| ΣΤΑΜΟΣ | έτ. «Φέραλλον» | 56 | 8789 | διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν |
| ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | έτ. «Εντίνα» | 56 | 8878 | διπλήθε Παναμά 13 'Απρ. διά 'Οτάρου |
| ΣΤΑΥΡΟΣ | έτ. «Κάσσος» | 44 | 7223 | διπλήθε Ιτανάμων 22 'Απρ. διά Λίβερπουλ |
| ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ | έτ. «Τρανοπατοίφικα» | 43 | 7207 | διπλήθε Πάνθεον 17 'Απρ. διά Κρήτην |
| ΣΤΡΟΒΙΑ | έτ. «Στροβίλι» | 43 | 7167 | έφθ. Μόζι 18 'Απρ. |
| ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ | άδ. Βλασσόπουλοι | 43 | 7244 | άνεχ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. διά Κίναν |
| ΣΥΡΑ | έτ. «Σύρα» | 43 | 7156 | άνεχ. Καοσούγη 10 'Απρ. διά θιληπίνας |
| ΤΑΝΑΓΙΣ | έτ. «Τρακάνα» | 59 | 2650 | άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Απρ. διά Μπουρνιέ |
| ΤΑΣΜΑΝΙΑ | έτ. «Ελλην. Μεσού. Γραμμαί | 40 | 7637 | εις Πειραιά άπο 28 Μαρτ. |
| ΤΑΣΟΣ Ψ. | άλ. Τσαθλίρη | 27 | 5411 | άργει 'Αμπελάκι άπο 18 Φεβρ. |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ | Μιχ. Καραγεώργης | 31 | 3991 | εθ. Δουκέργκην 18 'Απρ. |
| ΤΑΥΡΟΣ (δ.) | έτ. «Τρανοκοντίνενταλ» | 56 | 20332 | άνεχ. Αιμουανίν Μπαιν 16 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΤΖΕΝΝΥ | έτ. «Μαριφόρτούνα» | 43 | 7135 | έφθ. Ν. 'Υρκην 15 'Απρ. |
| ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ | έτ. «Βάγκικη» | 42 | 7513 | άνεχ. Κολουμπία πίθερ 14 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΤΖΩΝ ΧΑΝΑΡΗΣ | έτ. «Ευγενία I. Χανδρή | 43 | 10448 | άργει Παλέρμο άπο 2 'Απρ. |
| ΤΗΝΟΣ | έτ. «Ντέλ 'Εστε» | 44 | 7161 | έφθ. Ν. 'Υρκην 14 'Απρ. |
| ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.) | έτ. «Τρανοπετρόλη» | 30 | 9243 | άνεχ. Κυνόδουραν άπο 9 Σεπτ. 1959 |
| ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ | παναμαϊκή έταιρια | 44 | 7187 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ. διά Χαιφόγκ |
| ΤΟΥΡΚΙΑ | έτ. «Τρανοπατοίφικη» | 56 | 2745 | έφθ. Θεοσαλονίκην 14 'Απρ. |
| ΤΡΙΝΙΤΥ | έτ. «Φιντέλιτι» | 57 | 10493 | άνεχ. Λός 'Αντζελες 18 'Απρ. διά Κόμπη |
| ΤΡΙΤΩΝ (δεξ.) | έτ. «Τρόπικα» | 54 | 11914 | άνεχ. Χαδάναν 23 'Απρ. διά Ρωσίαν |
| ΤΡΙΤΩΝ | άδ. Γράτσοι | 44 | 7207 | έφθ. Βέρα Κρούζ 31 Μαρτ. |
| ΤΣΙΝΓΚΟΥΕΤΕΡΡΕ | έτ. «Μυρινέλλα» | 43 | 6959 | εις Στεττίνον, ύπο παραλαβήν |
| ΥΔΡΑΙΟΣ III | έξνος και Σια | 38 | 5239 | έφθ. Χαδάναν 6 'Απρ. |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ | έτ. «Μαραθών» | 43 | 8587 | διπλήθε Μπρόνομποτελ 11 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες |
| ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.) | έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ» | 59 | 23678 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 'Απρ. διά Γερμανιαν |
| ΦΑΕΘΩΝ (δ.) | Δή Κόμετ | 45 | 15020 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 22 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν |
| ΦΑΙΑΣ | έτ. «Λάνερη» | 45 | 10625 | άνεχ. Γιαβάταν 20 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες |
| ΦΑΙΑΚΟΝ | έτ. «Μπαλάτικο» | 43 | 15441 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν |
| ΦΑΙΑΚΟΝ | έτ. «Σάν Πέντρο» | 43 | 7132 | έφθ. Οδόπον 16 'Απρ. |
| ΦΑΙΑΚΟΝΕΡΑ | ιδίν. Π. Γουλανδρή | 60 | 13200 | άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 'Απρ. διά Περού |
| ΦΑΡΟΣ | έτ. «Μέις» | 44 | 10824 | διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν |
| ΦΑΙΡΑ Α. | άθανασίδης | 36 | 1288 | διπλήθε Κων/πολίν 10 'Απρ. διά 'Οδόπον |
| ΦΑΙΡΕΝΤΙΑ | έτ. «Ραντούσα» | 44 | 7282 | άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 'Απρ. διά Κόμπη |
| ΦΟΙΒΟΣ | έτ. «Αμφιών» | 57 | 9950 | διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Σαΐγκον |
| ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ | έτ. «Αλόρια» | 60 | 13909 | άνεχ. Κοκουίμπο 3 'Απρ. διά Κόμπη |
| ΦΡΑΓΚΙΣ | ό. Σταφυλοπάτης | 27 | 755 | άργει Πειραιά άπο 25 Μαρτ. |
| ΦΡΙΞΟΣ (δ.) | Δή Σελείνη | 44 | 15020 | έφθ. Κιουραφάο 18 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΦΡΥΓΙΑ | έτ. «Ελ-Μέση» | 38 | 1230 | άνεχ. Πειραιά 22 'Απρ. διά Μασσαλίαν |
| ΦΩΣ | έτ. «Λαιμηρίαν» | 43 | 7152 | έφθ. Κόμπη 3 'Απρ. |
| ΦΩΤΕΙΝΗ | έτ. «Φιντέλιτι» | 57 | 10493 | άνεχ. Βανκούμπερ 8 'Απρ. διά Κίναν |
| ΧΑΔΙΩΤΗΣ | «Κάσσος» Α.Ε. | 45 | 7240 | άργει Σύρον άπο 12 Δεκ. 1957 |
| ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | Χ. Χατζηπατέρας | 44 | 7239 | έφθ. Βαλτιμόρην 14 'Απρ. |
| ΧΑΡΡΙΕΡ | έτ. «Μπάκια Σαλίνας» | 43 | 7030 | άνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ. διά Καράτοι |
| ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ | έτ. «Οσεαν Κάρυκο» | 56 | 10583 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διά Βανκούμπερ |
| ΧΙΟΣ | έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» | 56 | 10784 | άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 'Απρ. διά Βέλγιον |
| ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ | έτ. «Παιονιέρα Σιππιγκ» | 53 | 8458 | έφθ. Μπούντησουρ 17 'Απρ. |
| ΧΛΟΗ (δεξ.) | έτ. «Μάγια» | 54 | 15749 | άνεχ. Κικούμα 8 'Απρ. διά Μένα Σαούδ |
| ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ | έτ. «Ντός 'Ερμάνος» | 42 | 2665 | έφθ. Πόρτ Σουδάν 24 'Απρ. |
| ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ | άδ. 'Αγγελόπουλος | 44 | 7193 | άνεχ. Καζαμπλάγκαν 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |

| | | | | |
|----------------|----------------------|----|------|---|
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ | έτ. «Σέντραλ» | 43 | 7139 | διπλήθε Κων) πολιν ἀπό 16 Μαρτ. διά Νοβορωσιοκν |
| ΨΑΡΑ | έτ. «Νέα Τύχη» | 45 | 7247 | ἔφθ. Βοστώνην 17 'Απρ. |
| ΟΚΕΑΝΙΣ | έτ. «Σαμπινάλ» | 42 | 7084 | ἀνεκ. Μασσαλίαν 22 'Απρ. διά Καναδᾶν |

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

| | | | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|----|-------|--|
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.) | έτ. «Σάντα Αγγέλικα» | 21 | 1173 | ἀνεκ. Νιόρτρεκτ 22 'Απρ. δι' Αάρχους |
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) | έτ. «Γκρίνθιλλ» | 44 | 7261 | ἔφθ. Μόζι 23 'Απρ. |
| ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.) | έτ. «Μαριμπλάκα» | 56 | 20153 | διπλήθε Σουέζ 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.) | έτ. «Άβιλα» | 43 | 7238 | ἀνεκ. Ναγκόγια 21 'Απρ. διά Βαγκούδερ |
| ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (λιθανόν) | έτ. «Μαρούλε» | 24 | 1988 | εἰς Πειραιά 23 'Ιον. |
| ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ. (λ.δ.) | έτ. «Μαριμπλάκα» | 56 | 20140 | διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (λιθ.) | έλληνικα ουμφέροντα | 21 | 1489 | ἀνεκ. Πειραιά 24 'Απρ. διά Πάνορμον |
| ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | έτ. «Αιτζιάν Μάρ» | 10 | 1471 | ἀργει Πέραμα ἀπό 21 θερ. 1958 |
| ΑΓΓΚΝΑ (λιθανόν) | έτ. «Άγκνα» | 41 | 5225 | ἀνεκ. Πούλο Μπούκεμ ε' Άπρ. διά Σαγκάνι |
| ΑΔΑΜΑΣ | έτ. «Εποεράντζα» | 43 | 7265 | ἀνεκ. Μόζι 21 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) | έτ. «Ουμρος» | 29 | 3725 | ἔφθ. Κολόμπι 13 'Απρ. |
| ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.) | έτ. «Ριπάμπλικ» | 53 | 13675 | ἀνεκ. Θέσουαν 21 'Απρ. διά Σαιν Λουΐ (Ροζανού) |
| ΑΕΛΛΩ (λ.δ.) | έτ. «Βότα» | 57 | 20797 | ἔφθ. Μασσαλίαν 11 'Απρ. |
| ΑΖΟΥΕΡΟ | έτ. «Αζουέρο» | 44 | 7176 | ἀργει Ντάρτημουθ ἀπό 5 'Ιουν. 1959 |
| ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.) | έτ. «Άγιος Παῦλος» | 44 | 7201 | ἀργει Νιούπορτ ἀπό 1 Αύγ. 1959 |
| ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθανόν) | έτ. «Μεντ. Σηγουαίν» | 49 | 3484 | ἀνεκ. Ρέττερντον 23 'Απρ. δι' Αμέρεραν |
| ΑΘΑΜΑΣ (παν.) | έτ. «Αθάμας» | 41 | 4729 | διπλήθε Κων) πολιν 18 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΑΘΗΝΑ (λιθ.) | έτ. «Πάλμε» | 44 | 3061 | ἔφθ. Μασσαλίαν 30 Μαρτ. |
| ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) | έτ. «Ατλάντικη» | 54 | 18784 | ἀνεκ. Κασιούνγκ 4 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.) | έτ. «Πασιφίκη» | 42 | 7227 | ἀνεκ. Κιουρασάο 6 'Απρ. διά Κάρδιφ |
| ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.) | έτ. «Πατοϊφίκα» | 43 | 7267 | διπλήθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Κριστούπολ |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) | έτ. «Λαιμπήριαν» | 58 | 10020 | διπλήθε Παναμάν 14 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) | έτ. «Λαιμπήριαν» | 58 | 10020 | ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 22 'Απρ. |
| ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) | έτ. «Λαιμπήριαν» | 58 | 10020 | ἀνεκ. Μόντρεαλ 21 'Απρ. διαταγής |
| ΑΙΝΟΣ | έτ. «Εστρέλλα» | 44 | 2547 | ἀνεκ. Λός Αντζελες 10 'Απρ. διά Λα Γκουαΐρα |
| ΑΙΟΙΔΟΣ (λιθ.) | έτ. «Κονκρόντια» | 42 | 7002 | ἀνεκ. Πόρτο Αρθουρ 6 'Απρ. διαταγής |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΥΟΥ (λ.) | έτ. «Καρόνα» | 43 | 7036 | ἀνεκ. Ν. Ύορκην 7 'Απρ. διά Ταρραγκόνα |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.) | έτ. «Ινσουλαρ» | 44 | 7058 | εἰς Σάουθεντ 20 'Απρ. |
| ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.) | έτ. «Οεανίκ Πετρόλη» | 58 | 22129 | ἔφθ. Πόρτ Αρθουρ 14 'Απρ. |
| ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λ.δ.) | έτ. «Γιουνάντεντ Κρός» | 57 | 12614 | ἔφθ. Κολούμπια ρίθερ 16 'Απρ. |
| ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ.δ.) | έτ. «Γιουνάντεντ Κρός» | 58 | 12623 | ἔφθ. Ν. Ορλεάνην 13 'Απρ. |
| ΑΚΡΟΝ (λ.) | έτ. «Ιμπέρια» | 44 | 7135 | ἀνεκ. Περο. Κόλπον 17 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΑΛΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΓΑ ΕΛ ΑΒΑΛ | έτ. «Άρναστος» | 54 | 28738 | διπλήθε Σουεζ 19 'Απρ. διά Κολόμπο |
| ΑΛΛΑΣΚΑ (λιθανόν) | έτ. «Αρκτούρους» | 43 | 6989 | ἀνεκ. Πόρτ ντε Μπούνι 19 'Απρ. διά Σέτταν |
| ΑΛΕΞ (παν.) | έτ. «Ρίταλεξ» | 25 | 2323 | ἔφθ. Γιοκοχάμιαν 20 'Απρ. |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.) | έτ. «Λαιμπήριαν» | 56 | 20926 | ἔφθ. Γιοκοχάμιαν 20 'Απρ. |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.) | έτ. «Μυρινέλλα» | 18 | 5555 | ἀργει Πέραμα ἀπό 30 Αύγ. 1957 |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.) | έτ. «Φάρισο» | 44 | 7215 | διπλήθε Παναμάν 20 'Απρ. (ἀπό Ν. Ορλεάνην) |
| ΑΛΚΗΣ (λιθ.) | έτ. «Άλκιβιδάς» | 42 | 7066 | ἔφθ. Οζάκαν 21 'Απρ. |
| ΑΛΚΥΩΝ (λ.δ.) | έτ. «Κάμπος» | 44 | 7063 | ἀνεκ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. δι' Ολλανδίαν |
| ΑΛΛΑΝΤΙΝ | έτ. «Τζουλιανίκο» | 23 | 1323 | ἀνεκ. Σεβίλην 14 'Απρ. διά Φενταλά |
| ΑΛΜΑ (λ.) | έτ. «Κάμπος» | 41 | 7401 | ἀνεκ. Λός Αντζελες 12 'Απρ. διά Μπέιρα |
| ΑΛΜΠΑ (λ.) | έτ. «Βιλλάλημπα» | 43 | 7231 | ἔφθ. Λειζέρες 7 'Απρ. |
| ΑΛΜΠΟΥΡ (λιθ.) | έτ. «Πλάμαρ» | 44 | 7359 | ἀνεκ. Τρίνινταντ 8 'Απρ. διά Βραζίλιαν |
| ΑΛΤΙΣ (λ.) | έτ. «Άλτις» | 41 | 7169 | ἔφθ. Κολόμπι 25 'Απρ. |
| ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.) | έτ. «Φοινίξ» | 44 | 10721 | ἀνεκ. Βαλτιμόρην ἀπό 27 'Απρ. 1958 |
| ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) | έτ. «Νίτεάρρο» | 11 | 3131 | ἀνεκ. Βενετίαν ἀπό 28 Μαΐου 1960 (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ) |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ | έτ. «Αμαρυλλίς» | 45 | 7201 | ἔφθ. Βίλλα Κοντιτούσιουν 30 Μαρτ. |
| ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.) | έτ. «Φοινίξ» | 43 | 10578 | ἀργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 'Απρ. 1958 |
| ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.) | έτ. «Κολουμπέλλα» | 44 | 7258 | ἀργει Χάμπον ρόδες ἀπό 15 Σεπτ. 1958 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙV | έτ. «Ντέρνα» | 43 | 7176 | ἀνεκ. Χαδάνια 18 'Απρ. διά Κασαμπλάκαν |
| ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.) | έτ. «Γουέστ Αφρικαν» | 56 | 13262 | ἀνεκ. Ν. Υόρκην 24 'Απρ. δι' Αρούμπαν |
| ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) | έτ. «Κάνοντους» | 57 | 11978 | ἀνεκ. Λός Αντζελες 14 'Απρ. διά Κοδένας |
| ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (δ.) | έτ. «Πλο Βεντούραντο» | 53 | 18736 | ἀνεκ. Περο. Κόλπον 23 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.) | έτ. «Ανδρος» | 53 | 17845 | ἔφθ. Φάσουλην 24 'Απρ. |
| ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΑ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 41 | 7257 | ἀργει Χάρρεσιτς ἀπό 21 Δεκ. |
| ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΑ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 42 | 7010 | ἀργει Βαλτιμόρην ἀπό 5 Σεπτ. 1958 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ | έτ. «Οράιον» | 43 | 7206 | ἀργει Μόμπιλ από 21 Αύγ. 1959 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙ·ΟΝ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 7239 | ἀργει Βαλτιμόρην ἀπό 21 'Ιουν. 1959 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.) | έτ. «Σαντάντερ» | 53 | 18713 | ἀνεκ. Βαλτιμόρην 23 'Απρ. διά Τζάκονθιλλ |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 7197 | ἀργει Βαλτιμόρην ἀπό 2 Φεβρ. 1958 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 44 | 7242 | ἀργει Βαλτιμόρην ἀπό 4 'Ιουν. 1959 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 7224 | ἀργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ. 1959 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΑΥΤΕΡ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 7233 | ἀργει Σόλαμψιθ ἀπό 29 Νοεμ. 1957 |
| ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΟΤΣΙΟΥΝ (δ.) | έτ. «Άνδρος» | 54 | 17847 | ἔφθ. Αμεριγγον 5 'Απρ. |
| ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛ (δ.) | έτ. «Πλο Βεντούραντο» | 53 | 18735 | ἀνεκ. Βίλεμπρουθεν 14 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΑΝΝΑ (λ.δ.) | έτ. «Ελντρόντο» | 57 | 25441 | ἀνεκ. Πόρτλαντ (Με.) 15 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΑΝΝΑ Κ. (λ.) | έτ. «Γουέστ Αφρικαν» | 54 | 6112 | ἀνεκ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) ἀπό 23 Μαρτ. διά Γιαβάταν |
| ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.) | έτ. «Καρριμπιά» | 45 | 10708 | ἀνεκ. Αρούμπιαν 18 'Απρ. διά Π. Εθεργκλαντ |
| ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.) | έτ. «Νοίτοντ» | 20 | 4992 | ἀργει Σαβόναν ἀπό 29 'Ιουλ. 1959 |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Α. | έτ. «Σάντα Αννα» | 44 | 7258 | ἀνεκ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διά Νηπτρόπ. |
| ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.) | έτ. «Σαδόδη» | 44 | 7259 | ἔφθ. Ήπηκράντες 21 'Απρ. |
| ΑΝΤΙΟΠΗ | έτ. «Μαριτάιμ» | 41 | 7061 | ἔφθ. Μιο Γκράντες 21 'Απρ. |
| ΑΝΤΟΝΥ | έτ. «Αντάρες» | 44 | 7126 | ἄνεκ. Μπουένος Αίρες 15 'Απρ. διά Βρέμην |
| ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.) | έτ. «Πασιφίκ Τράιντιγκα» | 57 | 15845 | διπλήθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Ν. Ορλεάνην |
| ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ.) | έτ. «Σαμέλγκα» | 43 | 7176 | ἀνεκ. Γιοκοχάμιον 7 'Απρ. δι' Ειρηνικόν |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.) | έτ. «Γκρίνθιλλ» | 43 | 7244 | ἔφθ. Κατάνην |
| ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδρ.) | έτ. «Ηύκλλ» | 44 | 7249 | διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Ν. Ορλεάνην |
| ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.) | έτ. «Απατούρια» | 43 | 7269 | διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Τοιβατάκεια |
| ΑΠΕΣ (λ.) | έτ. «Απεζ» | 42 | 6806 | ἀνεκ. Λισσαβάνη 2 'Απρ. δι' Αμδούργον |
| ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.) | έτ. «Αθηνίαν» | 57 | 9452 | διπλήθε Παναμάν 24 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.) | έτ. «Σεγκόδια» | 56 | 10180 | ἀνεκ. Βικτωρίαν 9 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΑΡΓΚΟΝ (λιθ.) | έτ. «Φινανσιέρα» | 57 | 10657 | ἔφθ. Τρίνινταν 18 'Απρ. (δι' Ην. Πολιτείας) |
| ΑΡΕΝΑ (παν.) | έτ. «Ολισμάν» | 19 | 1754 | ἔφθ. Γενόβαν 13 'Απρ. |
| ΑΡΕΤΗ (λιθανόν) | έτ. «Αλμπον» | 43 | 7258 | ἀνεκ. Φρόπορτ (Μπαχάμας) 12 'Απρ. διά Μούριανοκ |
| ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.) | έτ. «Άρες» | 43 | 7187 | ἀνεκ. Τάουνοβιλλ 22 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΑΡΗΣ (λιθανόν) | έτ. «Άρειτο» | 30 | 4557 | ἀνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 'Απρ. διά Πύλον |
| ΑΡΙΕ Χ. (λ.) | έτ. «Ντόλφιν» | 45 | 7216 | ἀνεκ. Γκρέκ Χάρμπουρον 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικ Όιλ» | 58 | 23626 | διπλήθε Σουεζ 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΑΡΙΚΑ (λ.) | έτ. «Αριών» | 31 | 4540 | ἀνεκ. Φρόπορτ (Μπαχάμας) 20 'Απρ. διά Σαβόνα |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λιθ.) | έτ. «Αριστομένης» | 43 | 7247 | ἔφθ. Βοστώνην 24 'Απρ. δι' Ελλάδα |
| ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.) | έτ. «Αγκουαρούτα» | 44 | 6995 | διπλήθε Σουεζ 19 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.όνδρ.) | έτ. «Μιραφλόρες» | 38 | 10277 | ἀνεκ. Μογκαντόκιο 9 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.) | έτ. «Μαριτάιμ» | 40 | 10224 | ἀνεκ. Ζεεμπρούγκε 18 'Απρ. διά Ριγιέκαν |
| ΑΡΙΩΝ (λ.) | έτ. «Αριάτε» | 44 | 7216 | ἀργει Φερρόλ ἀπό 11 Φεβρ. 1958 |
| ΑΡΙΩΝ (λιθανόν) | έτ. «Αριών» | 28 | 1707 | ἔφθ. Τάμπαν 15 'Απρ. |
| ΑΡΚΑΣ (λ.) | έτ. «Ερμῆς» | 44 | 7159 | ἀνεκ. Βοστώνην 24 'Απρ. δι' Ελλάδα |
| ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.) | έτ. «Σερπλάιν» | 58 | 18743 | διπλήθε Σουεζ 19 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΑΡΝΤΕΝ (λιθανόν) | έτ. «Σερδύγια» | 37 | 2709 | ἀνεκ. Ζεεμπρούγκε 18 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθανόν) | έτ. «Σερόγια» | 26 | 2903 | ἀνεκ. Πανιόλας 22 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.) | έτ. «Ταλαμάνκα» | 43 | 7158 | ἔφθ. Βορυτόν 11 'Απρ. |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (λιθανόν) | έτ. «Δανιόλας» | 22 | 1754 | διπλήθε Παναμά 11 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.) | έτ. «Λάιμπ Ση Τράνση» | 43 | 7137 | ἔφθ. Βορυτόν 14 'Απρ. |
| ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.) | έτ. «Σασουθατλάντικ» | 44 | 7283 | ἔφθ. Χάρην 14 'Απρ. |

| | | | | | |
|-------------------------------------|----------|-------------------------------|----|-------|--|
| ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Μπαγιάνο» | 44 | 7157 | άνεκ. Λός Αντζελεσ 12 'Απρ. διά Λονδίνον διπλήθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Ιμιμχαράν ανεκ. Θρή Ρίθερς 15 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ | (N.A.T.) | έτ. «Σάνι Μιγκουέλη» | 28 | 4809 | έφθ. Χούλλ 24 'Απρ. |
| ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ | (N.A.T.) | έτ. «Σάνι Γκαμπριέλη» | 44 | 7176 | έφθ. Μοντεθίδεο 15 'Απρ. |
| ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Θήρα» | 43 | 7129 | έφθ. Μέρσινα 10 'Απρ. |
| ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φαύργουΐντα» | 53 | 13415 | έφθ. Μόζι 21 'Απρ. |
| ΑΣΤΡΟΝ | (N.A.T.) | έτ. «Φορμενταντόρ» | 42 | 7150 | άνεκ. Βολτιμόρην 19 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ (N.A.T.) | | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 54 | 11815 | άνεκ. Πούντα Καρντόν 17 'Απρ. διά Γκρόντον |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 54 | 11307 | έφθ. Νεάπολιν ἀπό 25 Μαρτ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΣ (N.A.T.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 58 | 20451 | άνεκ. Μόζι 17 'Απρ. διά 'Ην. Πολιτείας |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΗ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 43 | 7176 | έφθ. Χέντζαμ 22 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστρολούζ» | 44 | 7250 | έφθ. Κόμπε 17 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΤΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 43 | 7257 | έφθ. Χαδάννων 21 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΕΑΡ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 49 | 17062 | έφθ. Λός Αντζελεσ 18 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΥ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 49 | 9869 | έφθ. Νεάπολιν 8 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 54 | 10758 | άνεκ. Ταυτικό 16 'Απρ. διά Μπράουνθιλλ |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΛ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 51 | 10054 | έφθ. Χέντζαμ 23 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΥΝΤΕΣ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 54 | 9833 | άνεκ. Αγ. Φραγκίκον 4 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 43 | 7176 | έφθ. Ράς Τανούρα 18 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 57 | 24831 | άνεκ. Βούλαν 17 'Απρ. διά Ράς Τανούρα |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (Α.δ.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 58 | 18183 | άνεκ. Υόρκην 14 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΤ (Α.δ.) (N.A.T.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 59 | 18500 | έφθ. Μακάσαρ 30 Μαρτ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 44 | 7176 | έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Α.δ.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 55 | 12985 | άνεκ. φιλαδέλφειον 21 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) (N.A.T.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 53 | 11322 | έφθ. Ρίο Γκράντε 11 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 54 | 11248 | έφθ. Ν. Όρλεάνην 18 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Α.δ.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 55 | 11241 | άνεκ. Βούλαν 16 'Απρ. διά Βενεζουέλαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Α.δ.) (N.A.T.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 53 | 12696 | έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Α.δ.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 53 | 12712 | άνεκ. Ν. Υόρκην 22 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Α.) (N.A.T.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 52 | 11767 | άνεκ. Γκάλεστον 14 'Απρ. διά Ρίο Τανέιρο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 43 | 7200 | άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 20 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Α.δ.) | | έτ. «Ατλάντικη» | 56 | 14839 | έφθ. Σαδάννων 24 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 52 | 10930 | έφθ. Τοκοπίλλα 13 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 43 | 7176 | άνεκ. Βαλτιμόρην 11 'Απρ. διά Κιουρασάο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 48 | 10928 | άνεκ. Αρούμπαν 5 'Απρ. διά Μαρακάιμπο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 49 | 10908 | άνεκ. Αγ. Φραγκίκον 19 'Απρ. διά Ιαπωνίαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓΥ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 43 | 7176 | άνεκ. Μοριουκάριο 22 'Απρ. διά Γενοβάν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίτιμα» | 45 | 7160 | άνεκ. Λός Αντζελεσ 7 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικη» | 44 | 7247 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 'Απρ. διά Χαδάνων |
| ΑΤΤΙΚΟΣ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Βίτσα» | 43 | 6872 | έφθ. Γιαβάτων 17 'Απρ. |
| ΑΦΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Ρίο Βαλιόζο» | 44 | 7198 | |
| ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου) | | έτ. «Ολιομάν» | 44 | 7192 | άνεκ. Χαδάνα 13 'Απρ. διά Νικάρο |
| ΒΑΣΤΡΙΚ (Α.) | | έτ. «Φίλια» | 42 | 6751 | εις Τουάφε ἀπό 22 Μαρτ. |
| ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Α.δ.) | (N.A.T.) | N. I. Γουλανδρής | 58 | 26566 | άνεκ. Τοκουγάμα 29 Μαρτ. διά 'Ιννοσίμα |
| ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαντιάγκο» | 58 | 11623 | διπλήθε Σουέζ 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νουέρα Βίστα» | 57 | 11623 | διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίν» | 56 | 8638 | διπλήθε Παναμά 9 'Απρ. διά Ειρηνικόν |
| Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 58 | 23626 | έφθ. Πειραιά 25 'Απρ. (ἐπισκευαι) |
| ΓΑΛΑΞΙΑΣ (Α.δ.) | | έλληνικά ουμφέροντα | 42 | 7285 | έφθ. Μόζι 15 'Απρ. |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Αντες» | 56 | 9462 | έφθ. Βανκούμπερ 15 'Απρ. |
| ΓΑΛΗΝΗ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Βόγλα» | 55 | 9462 | άνεκ. Δουβλίνον 20 'Απρ. διά Κόρκ |
| ΓΑΛΙΚΙΑ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστούριας» | 44 | 7113 | άνεκ. Παλέρμο 15 'Απρ. διά Γιβραλτάρ |
| ΓΕΩΡΓΕΑ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Σέντραλ» | 45 | 7253 | έφθ. Μάλμε 17 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρακαΐν» | 45 | 7256 | έφθ. Ρίο Γκράντε 22 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρινέλλα» | 27 | 5407 | όργει Πέραμα ἀπό 8 Αύγ. 1960 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» | 53 | 9149 | διπλήθε Σουέζ 19 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Μόρ ντέλ Πιρέο» | 16 | 1449 | όργει 'Αμπελάκι ἀπό 13 Αύγ. 1958 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.) | | έτ. «Γίρογκε» | 45 | 499 | έφθ. Κόλπον 15 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιθάνου) | | έλληνικά ουμφέροντα | 39 | 3729 | άνεκ. Γένοβαν 21 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικ Όιλ» | 54 | 18790 | έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η. (Λιθάνου) (N.A.T.) | | έτ. «Εδερεοτ» | 35 | 5028 | διπλήθε Σουέζ ἀπό 1 Μαρτ. διά Βαμπόα |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Εποξ» | 21 | 1964 | διπλήθε Βιθαλάτο 8 'Απρ. διά Μπάρι |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κόρθιον» | 22 | 1871 | άνεκ. Βούλαν 15 'Απρ. διά Μαυρίκιον |
| ΓΙΑΝΝΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Πρόσπερο» | 43 | 7166 | άνεκ. Χονολουλού 9 'Απρ. διά 'Ινδιά |
| ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Α.δ.) | | έτ. «Πολάντα» | 40 | 7168 | άνεκ. Μπάρρουον 18 'Απρ. διά Νηπτρόδιτ |
| ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιθάνου) | | έτ. «Εύτυχια» | 45 | 7240 | έφθ. Ευδέν 21 'Απρ. |
| ΓΚΑΝΝΕΤ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Ηπάκια Σαλίνας» | 42 | 7164 | έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 20 'Απρ. |
| ΓΚΑΙ' ΜΕΝΤ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Μέντα» | 27 | 2766 | άνεκ. Πειραιά 26 'Απρ. διά Τρίπολιν |
| ΓΚΕΜ (Α.δ.) | | έτ. «Ούρανια» | 38 | 9260 | άνεκ. Λός Αντζελεσ 12 'Απρ. διά άμαζατλάν |
| ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 56 | 20668 | διπλήθε Ντόρερ 20 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΒΗΛΑΡ (Α.) | (N.A.T.) | άδ. Γουλανδρή | 57 | 8884 | έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. |
| ΓΚΡΑΙΤΣΑΝ ΕΜΠΛΕΑΜ (Α.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολινάρες» | 57 | 9410 | διά Σουέζ 25 'Απρ. διά Ιταλίαν |
| ΓΚΡΑΝΥ ΜΑΡΙΓΩ (Λιθάνου) | | έτ. «Αγγελικάνα» | 37 | 1638 | έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 'Απρ. |
| ΓΛΥΦΑΔΑ | (N.A.T.) | έτ. «Γλυφάδα» | 44 | 7244 | άνεκ. Πόρτ Σαιδάν 19 'Απρ. διά Μπάρον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΓΝΗΑΛ (γερι. πλήρ.) | | Στ. Νιάρχου | 57 | 26032 | άνεκ. Περο. Κόλπον 27 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΙΟΥΡ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντ» | 54 | 27812 | διπλήθε Σουέζ 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.) | | έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντ» | 57 | 13750 | έφθ. Νεάπολιν 24 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΝ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς» | 53 | 13321 | Ίδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΝ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΑΝΤ (γ. πλήρ.) | | έτ. «Διεθνής» | 55 | 20432 | άνεκ. Βούλαν 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΤΑΙΡ (γ. πλήρ.) | | έτ. «Πανοσεδάνικ» | 55 | 20432 | άνεκ. Γιοκκαΐον 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.) | | έτ. «Ιντερνάριοναλ» | 54 | 20580 | διπλήθε Σουέζ 14 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ-ΙΣ (Α.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Διεθνής» | 54 | 20431 | άνεκ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (γερι. πλήρ.) | | Στ. Νιάρχος | 57 | 13750 | άνεκ. Χονολουλού 16 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΩΤ | (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλαντ Θριώτ» | 43 | 10513 | όργει Σκαραμαγκόν ἀπό 23 Φεβρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.) | | έτ. «Τόστος Μπαϊν» | 57 | 25489 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερ. πλήρ.) | | έτ. Νιάρχου | 57 | 25490 | διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Σιδόνα |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (γ. πλ.) | | έτ. Νιάρχου | 57 | 26032 | άνεκ. Ράς Τανούρα 21 'Απρ. διά 'Ολλανδίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (γ. πλήρ.) | | έτ. «Κίνγκ Όυλλ Μπαϊν» | 57 | 26031 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ. διά Γιβραλτάρ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΓΝΕΡ (Α.δ.) | | Στ. Νιάρχου | 43 | 10591 | άνεκ. Μόντρεαλ 20 'Απρ. διά 'Αμερέσον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (N.A.T.) | | έτ. «Τρεντίζεν» | 44 | 12853 | άνεκ. Χιροχάτα 23 'Απρ. διά Λός Αντζελεσ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ | (N.A.T.) | Στ. Νιάρχου | 43 | 12808 | έφθ. Ρίο Ιανείρα 20 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς» | 52 | 26667 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ. διά θιλαδέλφειαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ (N.A.T.) | | Στ. Νιάρχου | 43 | 12800 | άνεκ. Λός Αντζελεσ 12 'Απρ. διά Τοκοπίλλαν |

CARGO SHIPS & TANKERS, INC.

SHIP OWNERS AND OPERATORS

BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE
AND CONSTRUCTION OF SHIPS

NEW YORK 4, N.Y.

| | | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|----|-------|---|
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλντ Λήτζιον» | 43 | 7244 | άνεχ. Βαγκούδερ 22 'Απρ. δι' 'Αγγλιαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλντ Λάκ» | 42 | 7257 | άνεχ. Βαγκούδερ 18 'Απρ. δι' 'Αγγλιαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. Νιάρχος | 43 | 7176 | διπλήθε Παναμά 16 'Απρ. διά Κόμπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ ... (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ» | 42 | 7231 | έφθο. Τόκιο 13 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ... (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» | 49 | 18226 | διπλήθε Σουέζ 19 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλντ Μίντ» | 53 | 13459 | ίδε: «ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΕΝΤΙ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ .. (N.A.T.) | Στ. Νιάρχος | 58 | 20546 | άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 5 'Απρ. διά Γκριλόγκ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.) | Στ. Νιάρχος | 57 | 28413 | διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΟΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτ. Νιάρχου | 57 | 20533 | άνεχ. Κόμπο 14 'Απρ. διά Τοκουγιάμα |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Ορίενταλ» | 53 | 12843 | διπλήθε Σουέζ 12 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερ. πλήρ.) | έτ. «Ηστον» | 58 | 14000 | άνεχ. Αμοτερταμ 18 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ | Στ. Νιάρχος | 43 | 12793 | έφθο. Χάμπτον ρόδς 19 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ .. (N.A.T.) | έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς» | 55 | 20781 | άνεχ. Γιοκκαϊο 9 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πλήρ.) | Στ. Νιάρχος | 58 | 11200 | διπλήθε Λίζαρπ 16 'Απρ. διά Βαλτιμόρων |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτ. «Μερκαντιλέ Τάνκερς» | 58 | 25888 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ. διά Γιβραλτάρ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Γουόρλντ Τήη» | 43 | 10577 | διπλήθε Σουέζ 11 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (N.A.T.) | έτ. Στ. Νιάρχου | 57 | 10499 | άνεχ. Βαλτιμόρων 8 'Απρ. διά Ριγιέκαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ .. (N.A.T.) | έτ. Στ. Νιάρχου | 58 | 10499 | άνεχ. Σίδεντ 12 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.) | έτ. «Ιντερμάριν» | 54 | 20235 | έφθο. Σκαραμαγκά 20 'Απρ. (έπισκευα) |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ .. (N.A.T.) | έτ. «Ντόρεστ» | 58 | 10499 | άνεχ. Φορμάντη 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (γερμ. πλήρ.) | έτ. «Ιντερμάρινα» | 55 | 20548 | άνεχ. Ούμη Σαιδ 21 'Απρ. διά Νόνασοχαμν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (N.A.T.) | έτ. Γ. Τόλερανς | 43 | 10565 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. δι' 'Ελλάδα |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.) | έτ. Στ. Νιάρχου | 43 | 12800 | διπλήθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρων |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ .. | Στ. Νιάρχος | 44 | 12806 | άνεχ. Άμβούργον 9 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γ. πλήρ.) | έτ. Στ. Νιάρχου | 59 | 9171 | έφθο. Γιοκοδούκα 10 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.) .. | έτ. «Ορίενταλ» | 52 | 12705 | άνεχ. Γκριλόγκ 15 'Απρ. διά Μιρι |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (λ.δ.) .. | έτ. «Ορίενταλ» | 53 | 12705 | διπλήθε Σουέζ 17 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΡΙ! | έτ. «Άτλας» | 41 | 6911 | έφθο. Κολόμπο ρόδς 17 'Απρ. |
| ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) | έτ. «Γρανίκος» | 44 | 7282 | άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 7 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Σαγκόδια» | 56 | 10180 | έφθο. Ρίο 'Ιανέριο 5 'Απρ. |
| ΔΕΛΦΙΝΙ (λ.δ.) .. | έτ. «Πανοσεάνικα» | 42 | 9356 | εις Σπέτζιαν άπό 16 Δεκ. (έπισκευα) |
| ΔΕΛΦΟΙ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Ρίο 'Αντον» | 45 | 7252 | άνεχ. Ροζάριο 21 'Απρ. διά Βραζιλίαν |
| ΔΕΣΠΟΙ | έτ. «Εσεράντζα» | 44 | 7207 | άνεχ. Ντώρμπιαν 2 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΔΗΛΑΟΣ (Λιθάνου) | έλληνικά ουμφέροντα | 29 | 2935 | άνεχ. Μηνιγιόν 18 'Απρ. διά Σφάξ |
| ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Μινέρβα» | 44 | 10714 | άνεχ. Μανζαρίαν (Μεξ.) 8 'Απρ. διά Μαζατλάν |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Κορνενόδζ» | 56 | 10360 | άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 24 'Απρ. διά Θιλαδέλφειαν |
| ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) (N.A.T.) | έτ. «Γκρόφο» | 44 | 7264 | άνεχ. Ρόττερνταμ 13 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΔΩΡΙΕΥΣ (λιθ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Δωρίευς» | 58 | 6759 | έφθο. Μασσαλίαν 20 'Απρ. |
| ΔΩΡΙΣ | έτ. «Δωρίς» | 54 | 6042 | έμβο. Ν. 'Ορλέανην 12 'Απρ. |
| ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» | 43 | 7260 | άνεχ. Καλκούτταν 17 'Απρ. διά Κολόμπο |
| ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Πουορλντουάιν» | 43 | 7031 | διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Τζακάρταν |
| ΕΙΡΗΝΗ (κ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Λέανδρος» | 13 | 1486 | διπλήθε Σουέζ 17 'Απρ. δι' 'Αντεν |
| ΕΙΡΗΝΗ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Πούντα 'Αρένας» | 29 | 6941 | έφθο. Μπουένος 'Αιρες 18 'Απρ. |
| ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιθάνου) | έτ. «Σάντα Μαρίνα» | 37 | 5452 | έφθο. Λαρνάκα 4 'Απρ. |
| ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιθάνου) | έτ. «Κυκλάδες» | 37 | 5452 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Απρ. διά Μανιλαν |
| ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.) | έτ. 'Άντ. Π. Στεφάνου | 43 | 7161 | έφθο. Πότλαντ ('Ορ.) 12 'Απρ. |
| ΕΚΑΛΗ (λιθ.) .. | έτ. «Βαλντεμόρο» | 42 | 7132 | διπλήθε Ιταλιτάρ 11 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν |
| ΕΛΛΕΝ | έτ. «Ολιστιμ» | 29 | 4931 | άνεχ. Μπαχρέν 16 'Απρ. διά Μπάραν |
| ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου) .. (N.A.T.) | έλληνικά ουμφέροντα | 32 | 1953 | άνεχ. Ριγιέκαν 16 'Απρ. διά Βενετίαν |
| ΕΛΕΝΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Βίστα Ριος» | 36 | 7820 | άνεχ. Νοβορωσιόκνη 16 'Απρ. δι' 'Ειδονμάουθ |
| ΕΛΛΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτ. Παποχροποτίδη | 58 | 13066 | εις μεταφοράς Αιγαύπτου |
| ΕΛΛΗΝ (Λιθάνου) .. (N.A.T.) | έτ. «Μαδέρας» | 43 | 3159 | έφθο. Πειραιά 14 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΝΗΜΗΡ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Μαροπέζαι» | 44 | 7051 | έφθο. Κωνιτόπολη 17 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΝΕΠΟΝΤΟΣ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Ελλήποντος» | 44 | 7189 | έφθο. Δουκέργκυν 20 'Απρ. |
| ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) | έτ. «Πάλμαρ» | 35 | 4963 | έφθο. Νιούκαστλ (Άνστρ.) 20 'Απρ. |
| ΕΛΠΙΣ (Λιθάνου) .. (N.A.T.) | έτ. «Αιτζιάν» | 20 | 6157 | άνεχ. Μπάραν 4 'Απρ. δι' Ούμη Σαιδ |
| ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.) .. | έτ. «Λόγγος» | 41 | 7122 | άργει. Ντάρμπιουθ άπό 13 Σεπτ. 1959 |
| ΕΝΤΥ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Εντυ» | 25 | 3320 | έφθο. Λιδόρον 1 'Απρ. |
| ΕΝΣΙΣ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Ενωσις» | 43 | 7162 | διπλήθε Μπρόνσιμποττελ 1 'Απρ. διά Λίδανον |
| ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου) .. (N.A.T.) | έτ. «Μάστερ» | 42 | 7140 | διπλήθε Κωνιτόπολη 22 Μαρτ. διά Νοβορωσιόκνη |
| ΕΣΤΡΕΛΛΑ | έτ. «Στάρ» | 26 | 3503 | άνεχ. Τεργέστων 1 'Απρ. διά Σέριφον |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .. (N.A.T.) | έτ. «Μαριοτρέλλα» | 42 | 2842 | άνεχ. Ααλμποργκ 18 'Απρ. διά Στεττίνον |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου) | έτ. «Λέανδρος» | 19 | 3858 | εις Πειραιά άπό 12 Μαρτ. (έπισκευα) |
| ΕΥΤΕΝΙΑ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Οσανν» | 42 | 6975 | διπλήθε Κωνιτόπολη 17 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΕΥΤΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .. | έτ. «Ατλάντικ Όιλ» | 54 | 18730 | άνεχ. Αρόυμπαν 18 'Απρ. διά Γένοβαν |
| ΕΥΤΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτ. Νέποντου Τάνκερς | 56 | 30150 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 'Απρ. διά Γιβραλτάρ |
| ΕΥΠΟΙΑ | έτ. «Ευκρίοια» | 59 | 9200 | άνεχ. Καλκούτταν 27 Μαρτ. διά Γιαβάταν |
| ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.) .. | έτ. «Σάν Μιαζίλιο» | 58 | 14606 | άνεχ. Περο. Κόλπον 8 'Απρ. διά Μοντεβίδεο |
| ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .. | έτ. «Σάν Νικόλας» | 43 | 7230 | άνεχ. Λίβερπορν 22 'Απρ. διά Ντώρμπαν |
| ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ .. | έτ. «Σένν 'Αντνίον» | 45 | 7224 | έφθο. Ρόττερνταν 1 'Απρ. |
| ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Ρέμμαρ» | 49 | 18171 | άνεχ. Σάντος 15 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ |
| ΖΑΝΝΗΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Μαρκονάντο» | 42 | 2881 | άνεχ. Σαφάγκα 18 'Απρ. διά Κολόμπο |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Ούλτραμάρ» | 44 | 4296 | έφθο. Ν. 'Ορκνην 23 'Απρ. |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Βίτα» | 43 | 7273 | έφθο. Πόρτ Σουδάν 7 'Απρ. |
| ZINI (λ.δ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Πιλέσσιγκ» | 52 | 12556 | διπλήθε Λάδεσεντ 19 'Απρ. δι' 'Αμβούργον |
| ΗΛΙΑΣ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Ηλιας» | 42 | 7025 | άνεχ. Βανκούδερ 18 'Απρ. δι' 'Αγγλιαν |
| ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .. (N.A.T.) | έτ. «Μαρδελλα» | 57 | 10173 | έφθο. Ν. 'Ορλέανην 20 'Απρ. |
| ΗΛΙΑΣ Σ. (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Μπλέσσιγκ» | 43 | 7207 | άνεχ. Μαδράς 19 'Απρ. διά Τζακάρταν |

BUNKERS TA PYLOS NAVARINO BAY)

CONSIGN YOUR SHIPS TO THE SHIPPING AGENCIES

ANDREAS G. ZERVAKIS

SHIP AGENTS & BROKERS

CALAMATA & PYLOS

TELEGRAMS:
ARCHIPELA .. CALAMATA
ARCHIPELAGO .. PYLOS

Thirty years of experience in shipping business are warranting for the best protection of your interests.

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

| | | | | |
|--|--------------------------------|----|-------|---|
| ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Σημπορντ» | 44 | 7250 | έφθ. Μόντρεαλ 20 'Απρ. άνεκ. Ρίο Ιανέριο 19 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Λουάρκα» | 45 | 7252 | έφθ. Κολόμπο 8 'Απρ. |
| ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Αταλάντα» | 38 | 5825 | άνεκ. Βαλέντια 7 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΘΕΟΜΑΝΝΑ ... (N.A.T.) | έτ. «Φιαντόρα» | 45 | 7255 | άνεκ. Σαλβαδόρ 12 'Απρ. διά Ρίο Γκράντε |
| ΘΕΟΠΑΝ (λ.) ... (N.A.T.) | «Τρανσόπασιρικ, Τ.Κ.» | 43 | 7240 | έφθ. Χαβάνναν 18 'Απρ. |
| ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ | παναμαϊκή έταιρια | 42 | 7162 | |
| ΙΝΒΙΚΤΑ (λιθ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Βεσπούκιο» | 44 | 12500 | άνεκ. Φρήπορτ 20 'Απρ. διά 'Αμδούργον |
| ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Παταγκόνια» | 35 | 8072 | άργει Κυνόσουραν ἀπό 12 Αύγ. 1959 |
| ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Μίλανονέθα» | 17 | 1295 | άργει Πέραμα ἀπό 1 Ιουν. 1959 |
| ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βιέρνες» | 11 | 1881 | άνεκ. Τζέρριδαν 11 'Απρ. διά Χοδείδα |
| ΚΑΛΛΗ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ» | 57 | 8774 | άνεκ. Ρότερνταν 30 Μαρτ. διά Κέϋ Γουέστ |
| ΚΑΛΛΗ Λ. (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «ΕΛ. Τρέιντερς» | 44 | 7255 | άνεκ. Θέουτα 12 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΚΑΛΛΩΑ | έτ. «Κάλφα» | 26 | 1945 | άργει 'Αμερικανόν ἀπό 18 'Ιουν. 1958 |
| ΚΑΜΠΑΝΟΣ ... (N.A.T.) | έτ. «Αρεκουΐτα» | 43 | 7257 | άνεκ. Πειραιά 27 'Απρ. διά Ν. 'Υόρκην |
| ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Οσεάνικ» | 53 | 12897 | διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Ντελάγουαρ Σίτυ |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ... (N.A.T.) | έτ. «Τράνσοπορτ» | 40 | 7121 | άνεκ. Πειραιώ 20 'Απρ. δι' 'Ακάμπιαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Φιάντζα» | 56 | 10015 | άνεκ. Σιδνέϋ 20 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.) ... (N.A.T.) | Ν. Ι. Νομίκος | 07 | 1076 | διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. (ἀπό Μασσαλίαν) |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. ... | έτ. «Άγιοι Ανάργυροι» | 41 | 2866 | διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Γένοβαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ ... (N.A.T.) | έτ. «Λίμπανο» | 43 | 7281 | άνεκ. Ταϊταγκόν 21 'Απρ. διά Μπασάειν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Μπροφάνης» | 24 | 2060 | έφθ. Κατάνων 12 'Απρ. |
| ΚΑΠΤΑΝΙΣΣΑΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Καπετανίσσα» | 44 | 7281 | άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 2 'Απρ. διά Ταϊταγκόκ |
| ΚΑΠΤΑΝ ΘΕΟ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Αντόρα» | 43 | 7993 | έφθ. Μόντρεαλ 13 'Απρ. |
| ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μάρ Τρέιντ» | 45 | 10523 | εἰς Γκλαβεσσών ἀπό 22 Μαρτ. |
| ΚΑΠΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Κορτέζ» | 43 | 6988 | άνεκ. Πόρτ 'Αρθουρ 19 'Απρ. διά Σάντος |
| ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ ... (N.A.T.) | έτ. «Καρριμπιαν» | 44 | 10750 | έφθ. Μόντρεαλ 16 'Απρ. |
| ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑ-Υ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Σαπτήριορ» | 44 | 10691 | έφθ. Κεμπέν 11 'Απρ. |
| ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (N.A.T.) | έτ. «Πλάγιουμθ» | 43 | 2861 | έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 8 'Απρ. |
| ΚΑΡΝΕΙΓΣΟΝ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Αστρομπέλλα» | 29 | 4884 | άνεκ. Τζιμπούτι 19 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν |
| ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Σάν φελίτσιο» | 43 | 7033 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Σάν φελίτσιο» | 51 | 10092 | διπλήθε Παναμά 7 'Απρ. διά Μόζι |
| ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Οσσεαν Κάργκο» | 57 | 20564 | εἰς θέσην 5.45 B. - 83.29 A. 'Απρ. 20 διά Περο. Κόλπον |
| ΚΕ-ΙΠ ΠΑΛΜΑΣ ... (N.A.T.) | έτ. «Χάρτλαντ» | 42 | 7244 | έφθ. Οζάκαν 21 'Απρ. |
| ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Βόλκαν» | 56 | 20639 | έφθ. Σκαραμαγκάν 5 'Απρ. (ἐπισκευαί) |
| ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Μυρμιδώνη» | 58 | 20487 | διπλήθε Σουεζ 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Αριστείδης» | 40 | 4672 | διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Νηπτρόιτ |
| ΚΝΟΖΑ ... (N.A.T.) | έτ. «Γκούντην» | 59 | 10200 | έφθ. Αλμπανία (Δ.Α.) 14 'Απρ. |
| ΚΝΟΖΑΓΚΑ ... (N.A.T.) | έτ. «Τράμπι» | 43 | 7248 | άνεκ. Βανκούμπερ 17 'Απρ. διά Κάρδιφ |
| ΚΟΛΟΥΜΠΙΕΛΛΑ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Ορόγια» | 44 | 7159 | άνεκ. Βοστώνην 23 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν |
| ΚΟΜΕΤ (λιθ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Κολουμπέλλα» | 43 | 7239 | άργει Μπρούζες ἀπό 2 'Απρ. 1958 |
| ΚΟΝΔΩΡ | έτ. «Μονάρκα» | 43 | 7250 | διπλήθε Σουεζ 9 'Απρ. διά Καράτσι |
| ΚΟΡΗ (κορτ.) | έτ. «Αγκούιλλα» | 19 | 2949 | άνεκ. Καζαμπλάγκαν 18 'Απρ. διά Βενετίαν |
| ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Οξιλιάρη» | 41 | 6173 | εἰς Μπιλμπάο ἀπό 15 Μαρτ. (ἐπισκευαί) |
| ΚΟΡΝΟΥΑΛ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Σάν Πέντρο» | 45 | 7176 | διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΚΟΡΦΟΥ Α'Ι-ΛΑΝΤ | έτ. «Ογκούερας» | 56 | 10567 | άνεκ. Σαβόνα 8 'Απρ. διά Κάσσα 'Αλαντ |
| ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ | έτ. «Ζίτα» | 43 | 7075 | άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 7 'Απρ. διά Ρεουνίον |
| ΚΡΕΣΤΑ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Κουσιοπόλιτανη» | 43 | 7261 | έφθ. Τόκιο 15 'Απρ. |
| ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Αίλα Γκράντε» | 43 | 7275 | διπλήθε Μπρόναμποττελ 9 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες |
| ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μάρα» | 57 | 24304 | άνεκ. Περο. Κόλπον 23 'Απρ. δι' "Αγ. Θραγκίσκον |
| ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Σάν Πέντρο» | 45 | 7176 | έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 18 'Απρ. |
| ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Λαϊμπρίαν» | 56 | 4031 | εἰς Μόμπιλ ἀπό 18 Δεκ. 1958 |
| ΚΥΜΑ | έτ. «Σάν φερνάντο» | 41 | 6756 | διπλήθε Τρίνινταν 21 'Απρ. διά Μόμπιλ |
| ΚΥΜΟ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Γκλάρο» | 56 | 24305 | άνεκ. Βαλτιμόρην 15 'Απρ. διά Πορτ "Εθεργκλαντ |
| ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Αντριά» | 43 | 6992 | διπλήθε Φιλαδέλφειαν 20 'Απρ. διά Πουέρτο Μιράντα |
| ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου) ... | έτ. «Ολισμαν» | 43 | 6888 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) ... (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βαρδάρα» | 21 | 2294 | διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Κούδαν |
| ΚΩΣΤΗΣ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Κωστής» | 44 | 7263 | άνεκ. Πειραιά 12 'Απρ. διά Σούσα |
| ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Κοστίκος» | 40 | 2993 | άνεκ. Κόμπιε 19 'Απρ. δι' "Αγ. Θραγκίσκον |
| ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρουνγ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Ναθ. Κομμέρσιαλ» | 21 | 1833 | διπλήθε Σουεζ 12 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΦΥ ... (N.A.T.) | έτ. «Σάργκα» | 53 | 11262 | εἰς ταξίδια Πλέιτ |
| ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Σάργυκα» | 56 | 23880 | διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Λάδσεντ |
| ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Δευτέρι» | 43 | 7176 | έφθ. Λαττάκια 2 'Απρ. |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μιραμόντε» | 53 | 13406 | έφθ. Πόρτλαντ (Με.) 17 'Απρ. |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (N.A.T.) | έτ. «Βίτα» | 43 | 7248 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 'Απρ. διά "Ιμμιγχαμ |
| ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.) ... (N.A.T.) | έτ. «Ατλαντικά» | 43 | 7176 | διπλήθε Παναμά 13 'Απρ. διά Πλύμουθ |
| ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Γουέντ "Ιντιες» | 30 | 1569 | άργει Ν. 'Ορλεάνην ἀπό 18 Σεπτ. 1959 |
| ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Εκβίρα» | 44 | 7161 | άνεκ. Αμοτερόνταν 19 'Απρ. διά Βρέμπον |
| ΛΥΡΙΚ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Θησατρ» | 43 | 10428 | άργει "Οραντζ ἀπό 18 'Ιαν. |
| ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Λώρης» | 43 | 2847 | διπλήθε Κων/πολίν 17 'Απρ. διά Πότι |
| ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ ... (N.A.T.) | έτ. «Μπρόστ» | 44 | 7160 | άργει Ελευσίνα ἀπό 16 Δεκ. 1957 |
| ΜΑΙΡΗ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μονράθια» | 49 | 5685 | άνεκ. Αμερικανόν 19 'Απρ. δι' 'Οζάκαν |
| ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Τρανσούσεάνικ Π.Κ.» | 58 | 24065 | διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Ντελάγουαρ Σίτυ |
| ΜΑΙΡΗ-ΣΩΦΙΑ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Αουρόρα» | 57 | 8738 | διπλήθε Πούλο Μπουκούρ 21 'Απρ. διά Μαντράς |
| ΜΑΙΑΜΕΝ (παν.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μάστοβλο» | 18 | 920 | έφθ. Λά Νουέλλα 20 'Απρ. |
| ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Πανθία» | 43 | 7210 | έφθ. Τόρες 'Αννουνγίατα 13 'Απρ. |
| ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Ζοννίτη» | 45 | 3549 | άνεκ. Όραν 16 'Απρ. διά Καλαί |
| ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μόντισον» | 44 | 7216 | άνεκ. Λός Αντζελες ἀπό 20 Μαρτ. διά Κεελόγκ |
| ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» | 43 | 7255 | διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδις |
| ΜΑΝΤΥ | έτ. «Σάντα Κυριακή» | 21 | 1410 | άνεκ. Γκρειντζάουθ 11 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μπάσια Σαλίνας» | 44 | 7072 | διπλήθε Σουεζ 19 'Απρ. δι' "Ολλανδίαν |
| ΜΑΝΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Παρανάλτο» | 43 | 7189 | διπλήθε Παναμά 21 'Απρ. δι' "Ην. Πολιτείας (Ατλαντικού) |
| ΜΑΡΑΓΩΝ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Κάργκο» | 57 | 20564 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. δι' Αμερικανί Μπάιν |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Εσσόυθερν Κρός» | 44 | 1554 | άνεκ. Αλεξάνδρειαν 17 'Απρ. δι' Αλεξανδρέτταν |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μαργκούλαντε» | 43 | 7289 | άνεκ. Αμετέρνταν 23 'Απρ. διά Νότ. 'Αφρικήν |
| ΜΑΡΓΚΑΛΑΝΤΕ II (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Μαργκούλαντε» | 43 | 7040 | άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδις 20 'Απρ. δι' "Ιαπωνίαν |
| ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ ... (N.A.T.) | έτ. Π. Κυριανού | 43 | 7124 | διπλήθε Κων/πολίν 20 'Απρ. διά Νοβορωσίσκην |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μαγκιλιθέρας» | 45 | 8965 | άνεκ. Μούροβαν 15 'Απρ. διά Σπάττλ |
| ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου) ... (N.A.T.) | έτ. «Αρκούλα» | 38 | 5548 | άνεκ. Ναγκασάκι 7 'Απρ. διά Βανκούμπερ |
| ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα | 43 | 7176 | άνεκ. Οζάκαν 14 'Απρ. δι' Ιασίδηλο |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 56 | 20207 | διπλήθε Σουεζ 22 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μαριπλάγκα» | 43 | 8046 | εἰς μεταφοράς Αιγάνυτου |
| ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μάρικ» | 40 | 5231 | έφθ. Γένοβαν 11 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα | 44 | 7212 | άνεκ. Λός Αντζελες 29 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΜΑΡΙΜΠΑΛΚΑ (λ.) ... (N.A.T.) | έτ. «Μαριμπλάγκα» | 44 | 7279 | |

F. K. WARREN Ltd.
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1898

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΜΕΣΙΤΑΙ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ

151 HOLLIS STREET

HALIFAX, Nova Scotia

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: "WARREN,

| | | | | | |
|-------------------------------|----------|---------------------------------|----|-------|--|
| ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαριμπλάγκα» | 44 | 7150 | άνεκ. Φλωρίνη 14 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παναμ.-Εουρόπα» | 44 | 10668 | άργει Πολέρμο όποι 21 Μαρτ. |
| ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 43 | 7282 | έφθ. Ζαμποάγκα 24 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάρικι» | 40 | 5147 | άνεκ. Βαλενίδια 17 'Απρ. διά Τζακάρταν |
| ΜΑΡΝΙΟ (λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Τζιοβάνι» | 43 | 7259 | έφθ. Βενετίαν 2 'Απρ. |
| ΜΑΡΟΥΚΑΛ (λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Άρκουλ» | 43 | 7263 | άνεκ. Αντεν 14 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόπορτ» | 44 | 7251 | άνεκ. Μπαχρέιν 21 'Απρ. διά Μορμουγκάδο |
| ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κόσμικι» | 55 | 23871 | διπλήθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπαλμπά» | 54 | 18763 | διπλήθε Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Φάσουλι |
| ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντέμι» | 20 | 1512 | διπλήθε Κων (πολιν 17 'Απρ. διά Βραΐλαν |
| ΜΑΤΘΑΙΟΣ (δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Πασιφίκι» | 43 | 7176 | άνεκ. Βαγκούμερ 21 'Απρ. διά Αγγλίαν |
| ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνιβέρσραλ» | 57 | 8855 | έφθ. Γλασκώνιον 21 'Απρ. |
| ΜΕΛΙΝΤΑ | (N.A.T.) | έτ. «Ινκάικα» | 45 | 7254 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 11 'Απρ. |
| ΜΕΛΙΝΤΗ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άλπεργκας» | 57 | 11691 | έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 23 'Απρ. |
| ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστούριας» | 59 | 21000 | διπλήθε Σουέζ όποι 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΕΡΛΙΝ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Πέντρο» | 45 | 7190 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ. διά Στεττίνον |
| ΜΕΡΣΙΝΙΑΙ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» | 41 | 6728 | άνεκ. Χαδάνα 14 'Απρ. διά Λαττάκια |
| ΜΙΑΝΤΟΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρκόρεο» | 49 | 19929 | άνεκ. Μπαχρέιν 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΜΙΝΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καστελλά» | 56 | 21090 | έφθ. Μπαχρέιν 9 'Απρ. |
| ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαιν Μικέλι» | 29 | 2666 | άνεκ. Φλωρίνη 21 'Απρ. διά Λισσαβώνα |
| ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φορμεντάτορ» | 56 | 8390 | έφθ. Πλύμουθ 20 'Απρ. |
| ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Οσεδίνη Πετρόλεουμη» | 58 | 22129 | άνεκ. Φερταϊπλ 13 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάν Αντρες» | 53 | 11289 | άνεκ. Λός "Αντζελες 21 'Απρ. διά Γουατεμάλαν |
| ΜΙΧΑΗΛΗΣ Κ. (λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Χρυσάνθη» | 29 | 1866 | διπλήθε Ούζαν 21 'Απρ. διά Σαύσα |
| ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιντερνάσιοναλ» | 57 | 12683 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΠΑΖΙΑ II (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντιέγκο» | 45 | 7176 | έφθ. Ει Βονάριουσ 18 'Απρ. |
| ΜΠΑΤΗΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φροντέρα» | 56 | 10661 | έφθ. Βανκούμερ 17 'Απρ. |
| ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπετακρούζ» | 44 | 7340 | έφθ. Κόρραμσαχ 15 'Απρ. |
| ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπετακρούζ» | 44 | 7159 | άνεκ. Νιούκασλ (Ν.Σ.) 13 'Απρ. διά Γιαβάταν |
| ΜΠΡΟΛΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιαραγουάνη» | 42 | 7803 | άνεκ. Πόρτρατ (Με) 19 'Απρ. διά Βοστώνην |
| ΜΥΚΟΝΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βαρδάρα» | 16 | 3528 | άργει Κινόσουραν όποι 8 Δεκ. 1957 |
| ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιντάλγκο» | 57 | 9990 | διπλήθε Παναμά 31 Μαρτ. διά Μόζι |
| ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ | | έτ. «Σάν Ρόκκο» | 25 | 4949 | έφθ. Σουάνον 14 'Απρ. |
| ΝΑΓΟΣ (λιθάνου) | | έτ. «Οριεντ» | 43 | 7092 | έφθ. Κολούμπια ρίθερ 17 'Απρ. |
| ΝΑΖΛΑ (λιθάνου) | | έλληνικο συμφέροντα | 41 | 7579 | εις Σάντερλαντ όποι 28 Μαρτ. |
| ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Στάρ» | 57 | 23690 | άνεκ. Σιδώνα 16 'Απρ. διά Σαιν Τζών |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΙ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νόγια» | 43 | 8500 | διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 56 | 9970 | άνεκ. Λός "Αντζελες 11 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βιάννα» | 57 | 10044 | άνεκ. Λιδέρπουλ 19 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 56 | 9972 | διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. διά Γούνιαν |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΒΡΑΝΤ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 43 | 8513 | διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Ραθένναν |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλιάργκο» | 43 | 8479 | διπλήθε Παναμά 18 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (N.A.T.) | | έτ. «Αλιάργκο» | 43 | 8393 | άνεκ. Σεμπού 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αντριδάπορ» | 43 | 8428 | διπλήθε Γιβραλτάρ 12 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αχιλλεύς» | 58 | 12624 | άνεκ. Βαλτιμόρων 23 'Απρ. διά Αρούμπαν |
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μόργραντ» | 58 | 24068 | έφθ. Ντουμάι 14 'Απρ. |
| ΝΕΔΛΑ | (N.A.T.) | έτ. «Αλάτις» | 42 | 7227 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 13 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νέλλα» | 38 | 4996 | άνεκ. Σιδώνα 16 'Απρ. διά Κάντλα |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πολάρις» | 58 | 24256 | άνεκ. Ράς Τανόύρα 5 'Απρ. διά Βραζιλίαν |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πλέργκα» | 52 | 11267 | άνεκ. Μπαχρέιν 17 'Απρ. διά Καδασάκι |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έλληνικο συμφέροντα | 43 | 7258 | άνεκ. Γλασκώνιον 25 'Απρ. διά Ήν. Πολιτείας |
| ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλεουμη» | 53 | 12395 | άνεκ. Κουντέρο Μπαίν 14 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαρίνα» | 18 | 2447 | διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λειβάδια» | 43 | 7121 | άνεκ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. διά Κάρλοχαμ |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πίονιρ» | 37 | 7991 | άργει 'Αμπλάκι από 16 'ΟΚΤ. |
| ΝΙΚΟΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρεάντε» | 43 | 7255 | άνεκ. Χονολούλου 22 'Απρ. διά Λός "Αντζελες |
| ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αδόρες» | 45 | 7003 | άργει Ντάρτμουθ όποι 1 'Ιουλ. 1959 |
| ΝΙΚΥ | (N.A.T.) | έτ. «Τρικοντίνενταλ» | 44 | 7180 | έφθ. Ροζκόριο 16 'Απρ. |
| ΝΙΚΤΡΙΚ (λιθάνου) | | έτ. «Πουέρτο λά Πόλμα» | 53 | 9188 | έφθ. Ν. Όρλεάνην 18 'Απρ. |
| ΝΙΝΑ (παν.) | | έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» | 44 | 7294 | άνεκ. Λός "Αντζελες 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΝΙΟΒΗ (λ.δ.) | (N.A.T.) | παναμακή εταιρία | 28 | 1463 | έφθ. Απριλία 6 'Απρ. |
| ΝΟΕΜΗ (λιθάνου) | | έτ. «Μάρ» | 44 | 7063 | έφθ. Βίλλα Κονστιτούον όποι 19 Μαρτ. |
| ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.) | | έτ. «Μαρκάζα» | 42 | 7070 | διπλήθε Σουέζ 23 'Απρ. διά Ήν. Ερυθρών |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.) | | έτ. «Παναμ.-Γιουρόπα» | 28 | 6857 | εις μεταφοράς Ερυθράς - Αίγυπτου |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερν Σιππιγκ» | 44 | 10650 | εις Αμβούργον (μετασκευα) |
| ΝΟΡΦ ΛΑΙΑΝ | (N.A.T.) | έτ. «Τρανζόσεαν Φράϋτερ» | 44 | 10662 | άργει Πειραιά από 18 Σεπτ. 1959 |
| ΝΟΡΦ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετούνια» | 41 | 6830 | έφθ. Πειραιά 6 'Απρ. |
| ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλερά» | 55 | 18210 | έφθ. Λιδέρπουλ 16 'Απρ. |
| ΝΟΥΤΣΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ | (N.A.T.) | έτ. «Φάραλον» | 43 | 7176 | άνεκ. Ειδοντάριον 24 'Απρ. διά Μάντζεστερ |
| ΝΤΑΡΝΙ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λιμπέρ. Φράϊτερ» | 44 | 7061 | άνεκ. Τοκοπίλλων 20 'Απρ. διά Κριστούμπαλ |
| ΝΤΕΒΩΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνάντεντ Κράζ» | 53 | 12577 | άνεκ. Ρεσόρι 15 'Απρ. διά Ρίο Ιανέιρο |
| ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΗΓΚΛ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βιλλανόυεδα» | 56 | 10545 | έφθ. Ρόττερνταμ 18 'Απρ. |
| ΝΤΕΛΑΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σπή Εντερπράζ» | 58 | 13545 | άνεκ. Μπανιόλι 19 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερν Σηγουάνη» | 58 | 10396 | διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ναβίγκειτορς» | 60 | 13847 | έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 17 'Απρ. |
| ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πουέρτο Μαντρίν» | 31 | 5847 | άνεκ. Πέπελ 12 'Απρ. διά Μπορντώ |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παναμέν.-Εουρόπα» | 57 | 9746 | άνεκ. Μόζι 14 'Απρ. διά Ήν. Πολιτείας |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παναμέν» | 56 | 8716 | άνεκ. Σαρέλ 23 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εθμύρανία» | 58 | 10483 | άνεκ. Λός "Αντζελες 10 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παναμέν - Εουρόπα» | 55 | 11209 | άνεκ. Χιούστον 20 'Απρ. διά Μαρακάιμπο |
| ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παναμέν - Εουρόπα» | 56 | 8716 | έφθ. Ν. Όρλεάνη 21 'Απρ. |
| ΝΤΟΡΙΚ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρεζουλούτ» | 56 | 10486 | έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Απρ. |
| ΟΛΓΑ (λιθάνου) | | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» | 44 | 7128 | άργει Κινόσουραν όποι 30 'Ιουλ. 1958 |
| ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολισμαν» | 43 | 7199 | διπλήθε Κων(πολιν 10 Μαρτ. διά Νοβορωσιακήν |
| ΟΛΚΑΤ (λ.) | | έτ. «Σατούρνον» | 43 | 7051 | έφθ. Σαδόνα 11 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Καρμέλο» | 43 | 2875 | άνεκ. Ραγκούν όποι 15 Μαρτ. διά Ύόρκην |
| ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσατλάντικο» | 53 | 17362 | άνεκ. Πειραιά 29 'Απρ. διά Ν. Ύόρκην |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ | (N.A.T.) | έτ. «Πάλμας» | 54 | 13665 | άνεκ. Σιμζουν 29 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» | 54 | 13652 | άνεκ. Κίγκονορθ 25 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» | 54 | 14047 | έφθ. Ωιλασέλφειαν 24 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άρ. Όνσα» | 58 | 27602 | έφθ. Ελευσίνα 25 'Απρ. (πρός παροπλισμόν) |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» | 50 | 17791 | άνεκ. Μπαχρέν 19 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» | 53 | 14221 | άνεκ. Στοκχόλμην 21 'Απρ. διά Ελλάδα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λίμπερτζ» | 53 | 14009 | |

DEEP SEA AND COASTAL PILOTS

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,"

| | | | | | |
|-----------------------------------|----------|----------------------------------|----|-------|---|
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 49 | 17792 | άνεχ. Ναυκαράκι 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓ'ΙΚ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 54 | 13678 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 'Απρ. διά Κοβένας |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 53 | 13660 | άργει Θερόλ. ἀπό 22 Φεβρ. 1958 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Κορριέντες» | 45 | 10448 | άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 54 | 13934 | άνεχ. Ν. Ύρκην 19 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 55 | 13709 | εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 12 Μαρτ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 54 | 13713 | έπιπλες Φιλαδέλφειαν 16 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 55 | 13934 | έφθ. 'Αρούμπαν 19 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΝΤΕΡ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μοντέρεϋ» | 59 | 23300 | διπλής Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Μπάνιας |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 59 | 25000 | έφθ. Πειραιᾶ 13 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 54 | 13665 | άνεχ. Βομβάντα 24 'Απρ. διά Ράς Τανούρα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάουθ Ατλάντικ» | 55 | 18790 | διπλής Σουέζ ἀπό 24 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 55 | 13934 | διπλής Πόρτ Σαιδ 22 'Απρ. διά Γαέταν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 54 | 20595 | έφθ. Πειραιᾶ 10 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 54 | 13665 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 49 | 17792 | άνεχ. Βομβάντα 24 'Απρ. διά Ράς Τανούρα |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πόλμεσ» | 54 | 14047 | διπλής Σουέζ 9 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 49 | 17792 | διπλής Πάτρας 25 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΑΕΝΤΖΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Μεντράδια Τρανσοπόρτ» | 59 | 37958 | άνεχ. Ράς Τανούρα 14 'Απρ. διά Σάντος |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΕΑΜΠΙΟΝ | (N.A.T.) | έτ. «Ολυμπικ» | 59 | 38000 | έφθ. Ελευσίνα 22 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 58 | 27602 | άνεχ. Μελβούρνην 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ | (N.A.T.) | έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» | 50 | 17791 | άνεχ. Ν. Ύρκην 19 'Απρ. διά Κοβένας |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μουνσασάντον» | 54 | 13580 | άνεχ. Σιμότσου 14 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΜΗΡΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μιραφλόρες» | 27 | 8627 | διπλής Τάμπαν ἀπό 24 Μαρτ. 1960 |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς» | 43 | 8195 | άνεχ. Μόμπια 15 'Απρ. διά Σάντος |
| ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Λά Έμπρεσσα» | 44 | 7280 | άνεχ. Τζιμουτ 9 'Απρ. διά Βαμπόα |
| ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πάναμαρ» | 56 | 21090 | έφθ. Πειραιᾶ 6 'Απρ. |
| ΟΡΕΜΑΡ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Πάναμαρ» | 34 | 7825 | έφθ. Μπουένος "Αύρες 4 'Απρ. |
| ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΓ'ΚΣ (λιβ.) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 43 | 7211 | |
| ΟΡΙΚΟ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ορίζολη» | 58 | 12667 | |
| ΟΡΟΜΑΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ησοτερ Στάρ» | 44 | 7254 | |
| ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς» | 53 | 12065 | |
| ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Σπριγκιβίλλα» | 43 | 7210 | |
| ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρίφερ» | 36 | 3891 | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιβ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ούλτραμαριν» | 56 | 10015 | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Χανόβερ» | 45 | 7211 | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Χανόβερ» | 43 | 7256 | |
| ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσαν» | 52 | 11349 | |
| ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόδεαν» | 42 | 7192 | |
| ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΦΣ | (N.A.T.) | έτ. «Γιουν. Ούάιτ» | 43 | 7176 | |
| ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ούάιτ Κρός» | 43 | 7170 | |
| ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ούάιτ Σῆ» | 43 | 7167 | |
| ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ούάιτ Στάρ» | 44 | 7248 | |
| ΟΥΡΑΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Ντιάροντ» | 09 | 2890 | |
| ΟΥΡΑΝΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Λά Πλάτα» | 43 | 7265 | |
| Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πανώρα» | 43 | 7228 | άνεχ. Μπαλμπάδα 13 'Απρ. διά Πουέρτο Ρίκο |
| ΠΑΛΑΜΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» | 43 | 7081 | άνεχ. Βρέμην 15 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΠΑΜΙΤ (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Πάντρε» | 42 | 2873 | άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΠΑΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άρισ» | 56 | 10486 | άνεχ. Ν. Ύρκην 11 'Απρ. διά Μαρακάιμπο |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ | (N.A.T.) | έτ. «Κασάνια» | 58 | 10659 | Ίδε: «ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ», ομηρία ΕΛΛΗΝΙΚΗ |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Αντάριος» | 44 | 7253 | άργει Τάμπαν ἀπό 24 Μαρτ. 1960 |
| ΠΑΝΑΓΟΥ (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Πάλεμι» | 45 | 7133 | διπλής Παναμήδη 2 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΠΑΝΑΡΓΗ Ι. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πανώρας» | 45 | 10722 | άνεχ. Λίβερπουλ 6 'Απρ. διά Βαλτιμόρην |
| ΠΑΝΘΗΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λέωφρτ» | 54 | 15841 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ. |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιβάνου) | (N.A.T.) | τ. Δ. Αθανασιάδης | 30 | 996 | διπλής Παναμήδη 11 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Έπος» | 30 | 2861 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Απρ. διά Ειρηνικόν |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (N.A.T.) | (N.A.T.) | έτ. «Ριό Χότο» | 43 | 8474 | άνεχ. Όζακαν 20 'Απρ. διά Λός Αντζελες |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Κορφιάττα» | 09 | 715 | άνεχ. Πάτρα 28 Μαρτ. 1958 |
| ΠΑΝΤΡΕ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Εστρέλλα» | 20 | 2734 | διπλής Σιγκαπούρην ἀπό 30 Ιαν. |
| ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Στύλιαμ» | 36 | 1974 | άργει Πέραμα 28 Μαρτ. 1958 |
| ΠΑΡΑΔΙΝΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παρδαλίνα» | 43 | 7257 | άνεχ. Σουραμπάγια ἀπό 7 Μαρτ. διά Τεγκάλ |
| ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κοράλλα» | 30 | 3727 | άργει Χάμπτον ρόδης ἀπό 5 Δεκ. 1958 |
| ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίνα» | 43 | 6721 | έφθ. Χόγκ Κόκγ 6 'Απρ. |
| ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πασιοϊκ Γιούνιον» | 44 | 10297 | άνεχ. Ταματόβιλ 18 'Απρ. διά Ντιέγκο Σουαρέζ |
| ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Πάσιοϊκ Γιούνιον» | 25 | 6605 | άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΠΑΥΑΣΟΣ (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Πάλικοφιλ» | 43 | 2881 | έφθ. Ντακάρ 24 'Απρ. |
| ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Πελόπιδας» | 43 | 5221 | άνεχ. Σιγκαπούρη 15 'Απρ. διά Λοντόντερρου |
| ΠΕΡΑ ΓΑΛΑΝΤ | (N.A.T.) | έτ. «Καρρέτο» | 43 | 7139 | έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Απρ. |
| ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» | 60 | 8860 | διπλής Γιβραλτάρ ἀπό 27 Μαρτ. διά Φάλμουθ |
| ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» | 58 | 8466 | άνεχ. Κόμπη 18 'Απρ. διά Άγ. Φραγκίσκον |
| ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λ.) | (N.A.T.) | N. Γ. Λιδωνός | 58 | 8465 | άνεχ. Αδελαΐδα 8 'Απρ. διά Τζιμπουτί |
| ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» | 58 | 13581 | άνεχ. Σουάνοντας 13 'Απρ. διά Πουντά Καρντόν |
| ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» | 56 | 8001 | έφθ. Ντακάρ 24 'Απρ. |
| ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» | 57 | 7977 | άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδης 4 'Απρ. διά Ντακάρ |
| ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λιβ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μονρόδια» | 59 | 8700 | άνεχ. Ναυκόγια 24 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ελληνόποντος» | 45 | 6712 | διπλής Λάδεοντ 18 'Απρ. διά Χαδάναν |
| ΠΙΟΝΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντέλα Εστε» | 44 | 7190 | άνεχ. Αστόρια 15 'Απρ. διά Ινδίαν |
| ΠΛΑΝΕΤ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ορενό» | 43 | 7228 | διπλής Αγ. Βικέντιον 18 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες |
| ΠΛΟΒΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπάκια Σαλίνας» | 45 | 7067 | άργει Μπρούζες ἀπό 28 'Απρ. 1958 |
| ΠΟΒΟΥΛΑ II (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Σιετέ Μάρε» | 43 | 2016 | έφθ. Τάιν 24 'Απρ. |
| ΠΟΦΩ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πίθος» | 16 | 1999 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 14 Φεβρ. |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βάλ ντ Κομπάρε» | 57 | 8549 | άνεχ. Μπρεμέρχαρφεν 23 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΠΟΠΗ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Γουαίνς» | 38 | 2561 | διπλής Λάδεοντ 18 'Απρ. διά Αλεξάνδρειαν |
| ΠΟΡΟΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κάζα Μπλάγκα» | 43 | 7273 | έφθ. Σκαραμαγκάν 22 'Απρ. (έπισκεψια) |
| ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (λ.) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 43 | 7237 | διπλής Πάναμη 19 'Απρ. διά Ν. Ύρκην |
| ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΟΣΩΦ (νοτ. αφρ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάουθερν» | 44 | 7229 | έφθ. Σεπτέμβριον 23.30 Δ. - 170.38 Δ. 'Απρ. 19 διά Βόρ. Κίνων |
| ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρενκάντο» | 59 | 13000 | άνεχ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ. διά Τρινκομάλι |
| ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ελλήνοποντος» | 43 | 7128 | έφθ. Χαδάναν 18 'Απρ. |
| ΡΑΓΚΕΡ | (N.A.T.) | έτ. «Ντέλα "Εστε» | 44 | 7192 | διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| PANNER (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λίγκους» | 57 | 23693 | διπλήθε Σουέζ 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΡΑΖΟΛΙΟΥΤ (λιβ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιντεραμερικάνα» | 59 | 14000 | άνεχ. Χαμπτον ρόδης 18 'Απρ. διά Μουρόρα |
| PINTA (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 17 | 1293 | άνεχ. Αλεξάνδρειαν 6 'Απρ. διά Λαττάκια |
| PIO (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Ντέρα» | 44 | 7194 | διπλήθε Κινόνηλ 17 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| PIO ΛΑΤΟ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νέστωρ» | 43 | 6993 | άνεχ. Σάντονα 6 'Απρ. διά Αντονίνια |
| PIOΝ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Άλτα» | 45 | 12813 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Απρ. διά Καράτοι |
| ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ριτζέφιελντ» | 45 | 7217 | έφθ. Ταμπον 10 'Απρ. |
| ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Οριεντ» | 43 | 7244 | διπλήθε Πούσλο Μπουκορ 24 'Απρ. διά Ραγγούν |
| PONTA (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έλληνικά συμφέροντα | 11 | 1538 | άνεχ. Αμδύργον 23 'Απρ. διά Μπρούσσελς |
| ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιβάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Ντέρνα» | 41 | 7111 | έφθ. Σιγκαπούρη ρόδης 19 'Απρ. |
| ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβάν.) | | έτ. «Στάσσα» | 16 | 1653 | έφθ. Νιού Ρός 18 'Απρ. |
| ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ | (N.A.T.) | έτ. «Σαιντ» | 44 | 7176 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝY (Λιβάνου) | | έτ. «Σαιντ "Άντωνυ» | 40 | 5468 | διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Απρ. διά Σείμπα |
| ΣΑΙΝΤ ΤΖΕ'ΙΜΣ | | έτ. «Ολύμπικ» | 42 | 7243 | άνεχ. Βρέστον 14 'Απρ. διά Χαμπτον ρόδης |
| ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιβάνου) (N.A.T.) | | έτ. «Ναβίσσα» | 36 | 5129 | άνεχ. Τζιμπούτι 6 'Απρ. διά Σαγκάνυ |
| ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βαπτιστής» | 43 | 7267 | άνεχ. Βενετίαν 14 'Απρ. διά Βασιλικό |
| ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Στάνκιλλ» | 45 | 2895 | άργει Αμπελάκι ἀπό 1 |

| | | | | | |
|-----------------------------|----------|---------------------------|----|-------|---|
| ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | (N.A.T.) | έτ. «Ολιοτιμη» | 43 | 7260 | εις Εθνομάσυθ από 18 Μαρτ. |
| ΣΑΝΣΕΤ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλμπέρτα» | 44 | 7238 | άνεκ. Γένοβαν 18 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαρίτιμα» | 44 | 7210 | άνεκ. Κόμπε 3 'Απρ. διά Αγ. Θραγκίσκου |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαντ Τζώνη» | 44 | 7207 | εφθ. Λός Αντζελεσ 29 Ιαντ. |
| ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Μαρία» | 56 | 9966 | διπλής Παναμά 14 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παναθήναια» | 43 | 7179 | άνεκ. Λός Αντζελες από 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΣΑΝΤΑ ΦΕ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Φέ» | 43 | 7284 | άνεκ. Μοντεβίδεο από 28 Μαρτ. |
| ΣΑΝΝΙΛΗΜ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γκόλφο Σ.» | 45 | 10655 | εφθ. Ρίο Ιανείρο από 28 Μαρτ. |
| ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Χιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Μέντη» | 36 | 1988 | εφθ. Αυθεράσιον 17 'Απρ. |
| ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανζόσεαν Θάύτερ» | 44 | 10743 | διπλής Παναμά 14 'Απρ. διά Περού |
| ΣΑΠΦΟΡ | (N.A.T.) | έτ. «Τέρμαρ» | 44 | 7200 | άνεκ. Βανκουβέρ 18 'Απρ. διά Ν.Δ. Αντστραλίαν |
| ΣΑΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Άδν.) | | έλληνικα συμφέροντα | 31 | 4704 | εφθ. Μασσαλίαν 1 'Απρ. |
| ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα» | 45 | 10705 | άργει Πέραμα από 16 'Απρ. 1960 |
| ΣΕΓΓΙΧΗΣ (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. Κυπριανού | 40 | 7304 | εφθ. Ριγιέκαν 9 'Απρ. |
| ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου) | | έτ. «Γκάντουρ» | 22 | 3084 | άνεκ. Λάς Πάλμας 6 'Απρ. διά Λάγκος |
| ΣΗ ΑΓΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνιβέρσαλη | 42 | 6117 | εφθ. Βακαμάτου 29 Μαρτ. |
| ΣΗΡΟΠΙΝ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλέξ. Σ. Θωνάση» | 48 | 11379 | εφθ. Αλμπανία 23 'Απρ. |
| ΣΙΑΡΗΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίνα» | 43 | 7275 | άνεκ. Γλασκώνη 8 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΣΟΛ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σολόρο» | 49 | 10259 | εις Σύρον από 3 Δεκ. (έπισκευαι) |
| ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Ζίταρ» | 44 | 7238 | εφθ. Γλασκώνη 20 'Απρ. (διά Δυρράχιον) |
| ΣΟΥΙΤΤΟΥΟΥΤΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σουιτγουόυτερ» | 41 | 10443 | άργει Βαλτιμόρην από 9 Ιουλ. 1960 |
| ΣΟΥΛΑ Γ. | (N.A.T.) | έτ. «Καριμπαν Σπή» | 21 | 1946 | άνεκ. Ν. Υόρκην 15 'Απρ. διά Βάλταν (Ν.Σ.) |
| ΣΟΦΙΑ II (Λιθάνου) | | Σ. Νταϊφάς | 21 | 1498 | εφθ. Κωνστάντζαν 23 'Απρ. |
| ΣΟΦΙΑ Κ. | (N.A.T.) | έτ. «Εξέλιορ» | 57 | 10398 | εφθ. Μόζι 25 'Απρ. |
| ΣΠΑΡΤΟ | (N.A.T.) | έτ. «Σπάρτο» | 43 | 7232 | άνεκ. Βανκουβέρ 11 Ιαν. διά Τρίνινταντ |
| ΣΠΕΤΣΑΙ Α' ΙΛΑΝΤ (κοοτ.) | | έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» | 27 | 4966 | άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959 |
| ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοοτ.) | | έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» | 28 | 4778 | άργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ. 1959 |
| ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.) | | έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» | 30 | 4698 | ε.ε. Τεργέστην από 24 Μαΐου 1960 |
| ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοοτ.) | | έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» | 27 | 5011 | εις Τεργέστην από 26 Φεβρ. 1958 |
| ΣΠΗΝΤΤΟΥΟΥΗ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γκόθικ» | 57 | 20683 | άνεκ. Σιδώνα 18 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με) |
| ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νέποτουν Τάνκερφ» | 56 | 30159 | εφθ. Σκαρμαγκάν 24 'Απρ. |
| ΣΤΑΜΑΤΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Ντιάνα» | 43 | 7290 | εφθ. Ιμιγκχαμ 19 'Απρ. |
| ΣΤΑΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Στάρ» | 44 | 7162 | άργει «Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957 |
| ΣΤΑΡΛΑΙΤ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ινουσούλαρ» | 55 | 8799 | διπλής Παναμά 29 Μαρτ. διά Ναγκόγια |
| ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κάννα» | 52 | 12064 | διπλής Σουεζ 19 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Λυμπανέζα» | 44 | 5244 | εφθ. Βάλλαφου 18 'Απρ. |
| ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Σάντη Σπυρίδων» | 42 | 5023 | διπλής Θύρονταιν «Αιλαντ 12 'Απρ. διά Τζακάρταν |
| ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Λυμπανέζα» | 30 | 5316 | εφθ. Δάντοικ 19 'Απρ. |
| ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου) | | έτ. «Τρίκο» | 44 | 7045 | άνεκ. Αντεν 31 Μαρτ. διά Ινδονησίαν |
| ΤΖΕΤΖΙΜΕ ΜΟΝΡΟΕ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σπικέρριερς» | 43 | 7231 | εφθ. Λός Αντζελεσ 13 'Απρ. |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Οσεανικ» | 43 | 7040 | εφθ. Χάμπτον ρόδις 21 'Απρ. |
| ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεανικ» | 43 | 7026 | εφθ. Ραγγούν 10 'Απρ. |
| ΤΖΕΝΝΥ III (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» | 44 | 7176 | εφθ. Ραγγούν 7 'Απρ. |
| ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ | (N.A.T.) | έτ. «Γκλορίαννα» | 44 | 7055 | διπλής Γίρβαλτραρ 7 'Απρ. διά Θέουταν |
| ΤΖΩΝ Γ. Α. | (N.A.T.) | έτ. «Λάμπθα» | 43 | 7251 | εφθ. Μπασέν 15 'Απρ. |
| ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπαλμπόδα» | 54 | 18717 | διπλής Κώνων πολίν 17 'Απρ. διά Βραΐλαν |
| ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου) | | έτ. «Ντέιλη» | 30 | 2047 | άνεκ. Χάρκικ 10 'Απρ. διά Αν. Θραγκίσκου |
| ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λίμπεριν» | 53 | 27853 | άνεκ. Μπαχάμων 22 'Απρ. διά Αμδέραν |
| ΤΙΝΙ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» | 52 | 12523 | άνεκ. Μπουένος Αύρες 16 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΤΙΡΥΝΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αντρα» | 44 | 7254 | διπλής Σουεζ 6 'Απρ. διά Κούδαν |
| ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου) | | έτ. «Ολίστιμη» | 37 | 4542 | άνεκ. Χαδάντο 13 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε |
| ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Τούλα» | 43 | 7191 | εφθ. Γκάρστον 21 'Απρ. |
| ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοοτ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βαρβάρα» | 27 | 2758 | άνεκ. Χέζουμαν 15 'Απρ. διά Χιούστον |
| ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρανοπόλλουν» | 43 | 10459 | διπλής Σουεζ 6 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΤΡΑΝΣΕΓΚΟΥΛΔ (λ.δ.) | | έτ. «Τρανούδια» | 57 | 24027 | άνεκ. Μουρόραν 16 'Απρ. διά Βανκουβέρ |
| ΤΡΑΝΣΓΟΥΩΡΕΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παταγκόνια» | 45 | 7136 | εις Κασάντο (διά Ην. Πολιτείας) |
| ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) | | έτ. «Ηλ. Γ. Κουλουκουντής | 44 | 7299 | άνεκ. Χέζουμαν 20 'Απρ. διά Μεξικό |
| ΤΡΑΝΣΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τζάκον» | 44 | 7251 | διπλής Σουεζ 19 'Απρ. διά Ινδίαν |
| ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπάκια Σαλίνας» | 44 | 7091 | εφθ. Ραδένναν 17 'Απρ. |
| ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) | | έτ. «Μίνοσάνα» | 27 | 2457 | άνεκ. Τζιμπούτι 22 'Απρ. διά Σαγκάνη |
| ΤΡΙΤΟ (Λιθάνου) | | έλληνικά συμφέροντα | 43 | 7045 | άνεκ. Χάμπτον ρόδις 19 'Απρ. διά Ιαπωνίαν |
| ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάρε Νόστρουμ» | 44 | 7165 | άνεκ. Πουέρτο Λά Κρούζ 15 'Απρ. διά Γιάρμουθ (Με) |
| ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρέντ Κάνυον» | 45 | 10603 | άργει Μάλταν από 17 Ιαν. |
| ΤΣΕΣΤΟΣ (λιθ.) | | έτ. «Ζενίθ» | 44 | 7207 | άνεκ. Βιζαγκαπατάνιον 15 'Απρ. διά Σεμπένικο |
| ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάν.) | (N.A.T.) | Π. Κυπριανού | 18 | 5285 | |
| ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Υδρούσσα» | 55 | 21088 | άνεκ. Ν. Υόρκην 5 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο |
| ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.) | | έλληνικά συμφέροντα | 44 | 7251 | άργει Φάλμουθ |
| ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μιρμάινη» | 57 | 21910 | διπλής Σουεζ 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΦΑΡΑΙΣ | (N.A.T.) | έτ. «Νιλάι» | 45 | 7263 | άνεκ. Μουρόραν 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΦΙΑΙΑ (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Σκούφαλος | 29 | 3958 | διπλής Σουεζ 6 'Απρ. διά Μπάρον |
| ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Προγκρέσσο» | 44 | 7208 | άνεκ. Φιλαδέλφειον 17 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΦΛΩΡΑ | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Γουανίνης» | 36 | 2642 | εφθ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ. |
| ΦΟΥΥΑΜΑΡ (λ.) | | έτ. «Σάντη Πέντρο» | 44 | 7022 | εφθ. Αμδέραν 6 'Απρ. |
| ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίνη» | 36 | 1965 | άνεκ. Πειραιᾶ 16 'Απρ. διά Λαττάκια |
| ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νίλα» | 57 | 23664 | εφθ. Πόρτλαντ (Με) 19 'Απρ. |
| ΧΕΡΑΑΝΤ (λ.δ.) | | έτ. «Γκόδαρη» | 43 | 7242 | —δες: «ΚΟΡΘΙ», ομραία ΕΛΛΗΝΙΚΗ |
| ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Τρανσόπορτ» | 38 | 9403 | εφθ. Κωνσταντζαν 25 'Απρ. |
| ΧΙΟΣ | | έτ. «Ντέλ Εστε» | 43 | 7127 | άνεκ. Αγύρωσταν 18 'Απρ. διά Οκινάβαν |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» | 53 | 12513 | άνεκ. Ν. Υόρκην 19 'Απρ. διά Λας Πιέντρας |
| ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου) | | έτ. «Μπαλτία» | 43 | 1790 | άργει Αμπελάκι από 14 Φεβρ. 1960 |
| ΧΡΥΣ (λ.) | | έτ. «Γκράουντη» | 43 | 7250 | εφθ. Νάουρον 11 'Απρ. |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γιουν Σίππερη» | 55 | 23930 | διπλής Σουεζ 16 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΧΡΥΣΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαντάντερ» | 53 | 18732 | άνεκ. Βαλτιμόρην 17 'Απρ. διά Αρούμπαν |
| ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαροκαΐου» | 44 | 7256 | άνεκ. Βρέμην 29 Μαρτ. (διαταγάς) |
| ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οκεανοπόρος» | 44 | 7293 | άνεκ. Κόμπε 15 'Απρ. διά Τζακάρταν |

MARITIME (SUDAN) LIMITED

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

POR T SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:
"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578