

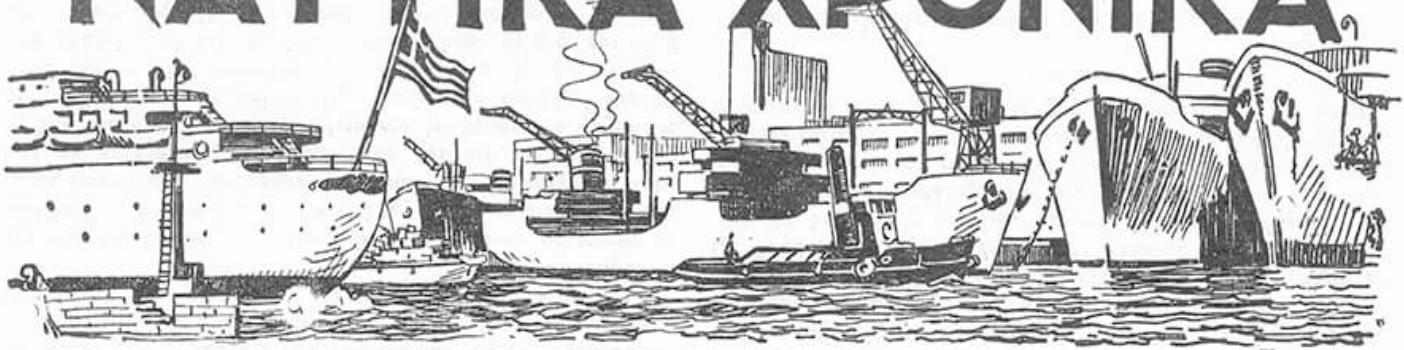
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1961

Αρ. Φύλλου 626/385

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 626/385

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1961

ΣΚΛΗΡΑ Η ΑΠΩΛΕΙΑ

Ο ΘΑΝΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΑΝΑΓΗ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ

Ο ΑΝΩΡΩΠΟΣ, Ο ΕΛΛΗΝ, Ο ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

Πενθούμεν βαρύτατα διὰ τὴν ἀπώλειαν τῆς εὐγενεστέρας φυσιογνωμίας τῆς ναυτίλομένης Ἐλλάδος.

Ο Παναγῆς Γιαννουλάτος, ὁ μοναδικὸς ἀνθρωπός, ὁ ἐκλεκτός "Ἐλλην καὶ ὁ καλὸς ἐπιχειρηματίας, ἀπεδήμησεν εἰς Κύριον τὴν 8ην ἑσπερινὴν τῆς 21ης Ιουνίου. Ο τόσον πρόωρος θάνατός του ἀπεστέρησε τοὺς μοχθοῦντας εἰς τὴν θάλασσαν μιᾶς στοργικῆς καὶ ἀδιαλείπου προστοσίας καὶ ὅλους ἡμᾶς, τοῦ ἀκτινοβολοῦντος παραδείγματος ἀρετῆς, ἥθους, ύψηλοφροσύνης, φιλαλληλίας, ἀνθρωπισμοῦ.

Εἶναι τεράστιον τὸ κενὸν ποὺ κατέλιπεν ὁ χαμός τοῦ Κεφαλλήνος εὐπατρίδου. Διότι εἴναι κενόν, ποὺ δὲν δύναται νὰ πληρωθῇ μὲ τὴν γνώριμον δραστηριότητα, τὴν συνεπαγόμενην ἐπιβλητικοὺς στόλους καὶ ἐντυπωσιάζοντα πλοῦτον, ἀλλὰ μόνον μὲ ὥραίας καὶ εὐγενεῖς πράξεις, ἐκπορευομένας ἀπὸ καθαρὰν σκέψιν, θερμὴν καρδίαν, συναντίληψιν τῶν ἀνάγκων τοῦ ἄλλου καὶ ἀνιδιοτέλειαν. Εἰς τὴν στενὴν ἐπιχειρηματικὴν νοοτροπίαν περὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου, ὁ Παναγῆς Γιαννουλάτος μετήγγιζεν ἐπὶ τριάκοντα καὶ πέντε ἔτη, ἔνα διαυγὴ ἀνθρωπισμόν, ἔνα ήθικὸν τόνον, ποὺ ἡμβλυνε τὴν αὐχμηρότητα τῆς συναλλαγῆς, ποὺ διηύρυνε τὴν σκέψιν καὶ τὴν ἐπιχειρηματικὴν ἐπιδίωξιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, ποὺ ἐποδηγεῖται, ἐπαραδειγμάτιζε καὶ ἔφερε τὸν πλοῦτον ἐγγύτερον πρὸς τὴν κοινωνικὴν ἀνάγκην, τὴν δυστυχίαν. Μᾶς ἔλειψεν, ἀλλοίμονον, τὸ ζωντανὸν παραδειγμά!

Ἀπλοῦς, προσηνής, μὲ γοητευτικὸν δυναμισμὸν εἰς τὴν ἔκφρασιν καὶ τὰς κινήσεις, μὲ λάμποντας ἀπὸ εὐφυῖαν ὄφθαλμούς, μὲ εὐγενεῖς καὶ λεπτούς, χωρὶς προσποίησιν, τρόπους, ὁ Παναγῆς Γιαννουλάτος, ἔζη διὰ νὰ προσφέρεται. Ολόκληρος ἡναλί-

σκετο διὰ τοὺς ἄλλους. Εἶχε τὰ αἰσθήματα καὶ τὸν πλοῦτον του εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ καλότυχου, τοῦ κρούοντος τὴν θύραν του, τὴν γνώσιν του, τὴν ἔξιδιασμένην μόρφωσίν του, ὑπὲρ τοῦ κοινωνικοῦ συνόλου, τὸ ψυχικόν του σθένος, τὴν ἐλληνοπρεπή του σκέψιν ὑπὲρ τῆς Πατρίδος. "Ετοιμον τὸ χαμόγελον διὰ τὸν χρήζοντα ἀφρογῆς καὶ ἄμεσος ἡ ἐντολή: Νὰ περάσῃ ἀπὸ τὸ Ταμεῖον. Νὰ χρεώσετε τὸν προσωπικὸν λογαριασμὸν μου...

Εἶχε τὴν στρατιὰν τῶν ταπεινῶν, ποὺ τακτικῶς ἐνίσγυε, ἔδοθει καὶ ἐπροστάτευε, χωρὶς νὰ τὸ γνωρίζῃ ἡ ἀριστερά του.

"Οτε οἱ νομικοὶ σύμβουλοι τῆς ἑταίριας του ἐγγνωμάτευον, ὅτι κάποιος ἀσθενήσας ἡ ἀπολυόμενος ναυτικὸς δὲν ἐδικαιούτο αποζημιώσεως, ὁ Παναγῆς Γιαννουλάτος, ἐκ συστήματος διεφώνει μαζί των, διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὴν συνήθη καὶ προσφιλῆ του λύσιν: «Δώσατε τὴν ἀποζημίωσιν καὶ χρεώσατε τὴν εἰς ἐμένα...».

Δὲν ἦτο ἔργοδότης, ἢ ὄρθρετον, ἢτο ὁ ἰδεατός ἐκπρόσωπος τοῦ Κεφαλαίου, μὲ τὴν ἀπίθανον ἐκείνην ψυχικὴν προπαρασκευήν, ἢ ὅποια τοῦ ἐπέτρεπε τὴν μέχρι ταύτισεως συνεργασίαν μὲ τοὺς ἐργαζόμενους. Οἱ ναυτικοὶ ὥρκίζοντο εἰς τὸ ὄνομά του. "Ητο ὁ Παναγάκης των. Δὲν ἔβλεπον εἰς τὸ πρόσωπόν του τὸν ταξικὸν ἀντίπαλον, ἀλλὰ τὸν σύντροφον εἰς τὸ ἴδιον των χαράκωμα. Ναυτεργατικὸν στέλεχος πρὸ ἐτῶν παρέστησεν ἐπιγραμματικῶς τὰ αἰσθήματα τῶν ναυτιλομένων διὰ τὸν Παναγῆν Γιαννουλάτον: «Ἐάν καποτε ἐπεδίωκε — εἶπεν — τὴν θέσιν τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο., θὰ ἔξελέγετο παμψηφεῖ...».

Εἶναι γνωστή, ἔξι ἄλλου, ἡ ἐπιφύλαξις μεθ' ἡς ὥρισμένοι τούλαχιστον ἐκ τῶν συναδέλφων του, ἔβλεπαν τὸν Γιαννουλάτον, εἰς τὰς ἐπιτροπάς, τὰς διαπραγ-



'Ο αἰείμνηστος Παναγῆς Γιαννουλάτος.

ματευομένας τάς συλλογικάς συμβάσεις. 'Ανησύχουν. 'Η άντικειμενική, ή δικαία κρίσις του δὲν άπετέλει παράγοντα όλοκληρωτικής διασφαλίσεως τῶν στενωτέρων έργοδοτικῶν συμφέροντων.

Είχεν εἰς τὸν ὑπέρτατον βαθμὸν ἀνεπτυγμένον τὸ αἴσθημα τῆς εὐθύνης ὡς ὀλησμόντος ἐφοπλιστῆς. Εἰς τὸ ἀκέραιον ἔξεπλήρωνε πάντοτε τάς πρὸς τοὺς τρίτους καὶ τὸ κοινωνικὸν σύνολον ὑποχρεώσεις του. 'Εξ οὐ καὶ ἡ ὑποδειγματική, ἐν τῷ μέτρῳ τῶν υφισταμένων οἰκονομικῶν δυνατοτήτων, ὁργάνωσις τῆς ἐπιχειρήσεως του, ή συνέπεια εἰς τὸ ἔργον τοῦ μεταφορέως. 'Η «Ἐλμές» ἐπέτυχε νὰ συγκεντρώσῃ τὴν ἐκτίμησιν καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ διεθνοῦς κοινοῦ. 'Ολίγας μόλις ήμέρας πρὸ τοῦ θανάτου του, οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λονδίνου, ἀνήγγειλον δι' ἐγγράφου τῶν τὴν μείωσιν κατὰ 25% τῶν ἀσφαλίστρων διὰ τὰ πλοῖα τοῦ Γιαννουλάτου. 'Ἐπὶ μακρὰν σειρὰν ἐτῶν δὲν τοὺς ἡνώχησε διὰ πραγματικάς ἡ ἀμφισθούμενας ζημίας.

Χαρακτηριστική τῆς βαθείας αὐτῆς συναισθήσεως τῶν ὑποχρεώσεών του, εἶναι ἡ δῆλωσις εἰς τὴν ὄποιαν προέθη, ὅτε ἐπρόκειτο πρὸ δεκαετίας ή ΕΛΜΕΣ νὰ λάβῃ δάνειον ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ., εἰς τὸν τότε ὑπουργὸν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Μαρινάκην:

— 'Ἐπιθυμῶ νὰ διασφαλισθοῦν πλήρως τὰ συμφέροντα τοῦ Ταμείου. Κάθε δέσμευσις καὶ ἡ πλέον αὐστηρὰ ἡ ἐπιβληθῆ. 'Η ἐταιρία μου θὰ σᾶς παρέξῃ οἰανδήποτε ἐγγύησιν, διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεών της καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ποὺ δὲν θὰ εὑρίσκωμαι ἐγὼ εἰς τὴν ζωῆν...

'Ο Παναγῆς Γιαννουλάτος ἦτο ἡ προσωποποίησις τῆς ἀληθείας. 'Απηχθάνετο καὶ αὐτὸ ἀκόμη τὸ κατὰ συνθήκην φεύδος. 'Η ἀδρὰ ιδιοσυγκρασία του, ἐτροφοδότει μίαν ἥρεμον παρρησίαν, ἀλλὰ καὶ πολὺ σπινθηροδόλον χιοῦμο. "Οπισθεν τῶν λόγων του, ὑπῆρχε μόνον ἡ καθαρὰ σκέψις καὶ ἡ δικαία κρίσις. Τίποτε, ποτέ, δὲν ὑπενόει καὶ οὐδὲν ὑπέκουπτεν. 'Ητο πάντοτε ὁ διαυγής, ὁ κρυστάλλινος.

'Ο θαυμάσιος αὐτὸς ἄνθρωπος δὲν ἦτο δυνατὸν παρὰ νὰ διακατέχεται ἀπὸ τὸν πλέον ἀγνὸν πατριωτισμὸν. 'Ἐν σεμνότητι καὶ ἐν διαρκεὶ ἀσκήσει, ἐδημιούργησε τὸν τύπον τοῦ τελείου, τοῦ ὑποδειγματικοῦ "Ἐλληνος πολίτου. 'Εχαίρετο ὅτε προσέφερε — καὶ πότε δὲν προσέφερεν — εἰς τὸ ἔθνικὸν σύνολον καὶ ἡνωχεῖτο ἀπὸ τὴν οἰανδήποτε ἐπίσημον ἀναγνώρισιν. Αἱ διακρίσεις, αἱ τιμαί, τὰ παρόσημα, τὸν ἀφηναν ἀσυγκίνητον. Μὲ στενοχωρίαν, ἐνίστε δὲ καὶ μὲ συγκατάθασιν, τὰ ἐδέχετο, μὴ δυνάμενος νὰ τρέξῃ ἀλλέως. "Οτε τοῦ ἐποστάθη νὰ μετάσχῃ εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος, ἀπήνησεν: "Δὲν εἰμι ὁ ἄνθρωπος ποὺ διορίζεται...". Καὶ δὲν ἐδέχθη.

'Αποφοιτήσας τοῦ Πανεπιστημίου τοῦ Καίμπριτζ — ἥτο λαμπρὰ ἡ ἐπιστημονική του κατάρτισις καὶ οὐσιαστικὴ ἡ ἄνθρωπιστική του μόρφωσις — κατήλησε, ἐν τὴν Ἐλλάδα διὰ νὰ καταταχθῇ εἰς τὸν στρατόν. Δὲν ἀπέφυγε τὴν στράτευσιν ὡς σπουδαστῆς ἡ ὡς "Ἐλλην..." τοῦ ἔξωτερικοῦ. Κατὰ τὸν πόλεμον τῆς Ἀλβανίας, κληθεῖσης τῆς κλάσεως του, ἐσπεύσεν ἐκ τῶν πρώτων εἰς τὸ μέτωπον. 'Ο τότε ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μακρούτης Τζίφος, τοῦ προέτεινε νὰ μετάσχῃ εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῶν Θαλασσῶν Μεταφορῶν. 'Έχρειάζοντο, πράγματι, καὶ ἐκείνη τὴν δύσκολον ὥραν αἱ γνώσεις του καὶ ἡ ὁργανωτική του ικανότης, διὰ τὴν ἐξασφαλίσιν τοῦ ἀπὸ θαλάσσης ἐφοδιασμοῦ τοῦ μετώπου. 'Ο Γιαννουλάτος, δύως, ἐθεώρησε τὴν πρότασιν ὑποτιμητικὴν διὰ τὸν πατριωτισμὸν του. Οἱ ἄλλοι εἰς τὸ μέτωπον καὶ αὐτὸς εἰς τὸ γραφεῖον; "Οχι. Μετέβη μὲ τὸ αὐτοκίνητόν του εἰς τὸ Ναύπλιον, τὸ παρέδωκεν εἰς τὰς ἐκεὶ στρατιωτικὰς ἀρχὰς καὶ ἐλάθε τὴν ἄγουσαν διὰ τὸ μέτωπον, τὸ ὅποιον δὲν ἐγκατέλειψεν παρὰ μόνον διὰ μίαν ἡμέραν. Μετεῖχε λόχου διαβιβάσεων, συνεμερίζετο τοὺς κινδύνους καὶ τὰς κακουχίας τῶν συμπολεμιστῶν του, δύτα δὲν ὁ ἐφοδιασμὸς εἰς τρόφιμα τῶν διαφόρων προκεχωρημένων τμημάτων ἐδυσχεράντετο, ἐφόροντιζε καὶ συνετήρει δι' ίδιων του ἐξόδων ὀλόκληρον τὸν λόχον του. Καὶ κατὰ τὴν γερμανικὴν εἰσβολήν, ἀναφέρουν οἱ "Ἄγγελοι εἰς τὴν ἡμεροσίαν διαταγὴν τοῦ Στρατηγείου τῶν Παναγῆν Γιαννουλάτου, ὡς πρότυπον "Ἐλληνος πολεμητοῦ καὶ "Ἐλληνος πατριώτου!

Καὶ ἔρχεται ἡ κατοχή. Παραμένει, δὲν ἐγκαταλείπει καὶ πά-

λιν τὴν «Ἐλλαδίτσα» του, ὅπως ἀπεκάλει χαιδευτικῶς τὴν Πατρίδα. 'Ἐπιθυμεῖ νὰ εύρισκεται κοντὰ εἰς τὴν δυστυχίαν, ἔγγυς πρὸς τοὺς ναυτικοὺς καὶ τὸ προσωπικὸν τῆς ὀδρανούσης ἐταιρίας του, διὰ νὰ τοὺς ἐξασφαλίσῃ μίαν στοιχειώδη ἔστω συντήρησιν. Ζῆ εἰς τὸ κλίμα του. 'Αναλαμβάνει πρωτεύοντα ρόλον εἰς τὴν μυστικὴν ἀντίστασιν. Τὴν χρηματοδοτεῖ καὶ ὄργανωνει τὰ πρώτα σαμποτάζ εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα. Ταύτοχρόνως δίδεται ὀλοφύχως εἰς τὴν ὑπεράνθρωπον προσπάθειαν νὰ βοηθήσῃ τὴν λιμώττουσαν ναυτικὴν οἰκογένειαν. 'Οργανώνει τὰ εἰδικὰ συστήτια διὰ νὰ ἐξασφαλίσῃ τὸ πιάτον μὲ τὸ φαγητόν, τὸ ὄποιον θὰ συνετήρει εἰς τὴν ζωὴν ἐπὶ τέσσαρα περίπου ἔτη, χιλιάδας ὑπάρχειαν.

'Η ἀπελευθέρωσις δὲν εύρεν τὸν Γιαννουλάτον εἰς τὸ προσκήνιον κομπορρημούντα μὲ προτεταμένα τὰ στήθη διὰ νὰ παρασημοφορθῇ. 'Ομως, τὸν πωῶτον, ποὺ ἐξήτησαν νὰ ἴδουν οἱ ἐπανελθόντες "Άγγελοι τοῦ β' Γραφείου, ἥτο αὐτός.

Καὶ ἀποσύρεται, ὡς ἥτο ἐπόμενον, εἰς τὴν πρωσφιλή του ἀφάνειαν, ὅχι διὰ νὰ ἀναπαυθῇ, ἀλλὰ διὰ νὰ ἀναπροσαρμοσθῇ, νὰ ἀλλάξῃ ἐπαλξιν. 'Απὸ τὴν μυστικὴν ἀντίστασιν καὶ τὴν φιλάνθρωπον δραστηριότητα, εἰς τὴν ὄργανωσιν τῆς μεταπολεμικῆς ἔθνικῆς ζωῆς, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας, εἰς τὴν προσγωγὴν τοῦ τουοισμοῦ, τὴν ἐνίσχυσιν τῆς οἰκονομίας μας. Μετέχων εἰς ἀπανταχθεῖσαν τὰ συμβούλια καὶ τὰς ἐπιτροπὰς τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, είναι εἰς ἐκ τῶν κυρίων συντελεστῶν καὶ ἐξ ιδιοσυγκρασίας ἀλλωστε, τοῦ εὐκράτου κλίματος, τὸ ὄποιον βραδύτερον θὰ ἀποτελέσῃ τὴν προϋπόθεσιν τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ.

'Η θητεία του εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ Τουρισμοῦ, ὅπου τὰ τελευταῖα ἔτη ὁ συναλλασσόμενος κομματισμὸς τὸν ἀπεμάκρυνεν, συνυφάνθη μὲ τὴν θεμελίωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ νέου αὐτοῦ πλουτοπαραγωγικοῦ κλάδου τῆς χώρας μας. 'Επι κεφαλῆς τῆς 'Ελληνικῆς Λέσχης Αὐτοκινήτου καὶ Περιηγήσεως, δίδει μίαν ρωμαλέαν ὥθησιν εἰς τὸν ἐπωχούμενον τουρισμὸν καὶ καθιερώνει διεθνῶς τὸ ραλλύ οὐτοκινήτων «Ἀκρόπολις», ἐνώ παραπλήσιος μελετᾷ καὶ προσβάλλει τὰ προβλήματα τοῦ ὁδικοῦ δικτύου καὶ τῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας.

'Η γνώμη του, βαρύνουσα καὶ ἀντικειμενική, εἶναι περιζήτητος. 'Επ' αὐτῆς οἰκοδομούνται συμπεράσματα καὶ ἀποφάσεις σημασίας. 'Εμψυχώνει, ἐπηρεάζων ἐμμέσως, ὀλοκλήρους τομεῖς τῆς διοικήσεως καὶ δισαστηριοποιεῖ τὴν ιδιωτικὴν πωτοβουλίαν, εἰς μίαν γόνιμον μετὰ τοῦ Κράτους συνεργασίαν. Παράδειγμα ἡ δημιουργική του δρᾶσις εἰς τὸν χώρον τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, ητὶς φέρει τὸν ἐφοπλισμὸν εἰς συνεχῆ καὶ γενναίαν πρὸς τὸ συντελούμενον ἔργον συμπαράστασιν. 'Ολίγας ὥρας πρὶν προσβληθῇ ἀπὸ τὸ πλήγμα, ὅπερ μετὰ πενθήμερον θὰ τὸν ὀδηγεῖ εἰς τὸν τάφον, συνεζήτει τὸ θέμα τῆς ἀγορᾶς τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου. 'Εποστίθετο ὁ ἴδιος νὰ μεταβῇ εἰς 'Αμερικὴν διὰ νὰ ἐπιλέξῃ τὸ καταλληλότερον, διὰ νὰ τὸ παραλάβῃ...

'Αλλὰ καὶ εἰς τὸν γώρον τῶν κοινωνικῶν σχέσεων, ὁ Γιαννουλάτος διοχετεύει τὴν ἀνεξάντλητον δραστηριότητά του. Αἱ σχέσεις του ἥσαν πολλαὶ καὶ ἐπίλεκτοι. Πολιτικοί, ἐπιστήμονες, διανοούμενοι, παράγοντες τοῦ πλούτου, τὸν πειριέβαλον μὲ βαθεῖαν ἐκτίμησιν, μὲ ἀγάπην εἰλικρινῆ.

Καὶ μία εἰσέτι ἀπόδειξις τῆς ἀσιγάστου δραστηριότητός του: Πάθος ὁ ἀγωνιστικὸς στίβος, ὁ ἀθλητισμός. 'Ο «Παναθηναϊκές», ἐγγώρισε τὴν πρωτοβουλίαν του. Τὴν γενναιόδωρον συμπαράστασίν του. Εἰς ἔνδειξιν τιμῆς διὰ τὸν εὐγενῆ φίλαθλον, εἰς ὅλα τὰ γήπεδα τῆς χώρας, ἐτηρήθη τὴν 25ην Ιουνίου ἐνὸς λεπτοῦ σιγῆ.

Τόσον ἀναπεπταμένος ἦτο ὁ χώρος, εἰς τὸν ὅποιον ἀνέπτυσσε τὴν γόνιμον καὶ, πρὸ παντός, ἀνιδιοτελῆ δραστηριότητά του, ὁ Παναγῆς Γιαννουλάτος.

Καὶ ὀλίγα τώρα διὰ νὰ σκιαγραφηθῇ ὁ ἐφοπλιστής, ὁ ιδιόρυθμος αὐτὸς ἐπιχειρηματίας, δόστις ἀπέρροιπτε μετὰ περιφρονήσεως τὴν θεωρίαν τοῦ *Homo Economicus*, δόστις θέσει ἐνδιέφεροτο διὰ τὸ χρῆμα καὶ φύσει ἐλάτρευε τὴν ἀνθρωπιά καὶ τὸ εὐγενὲς συναίσθημα.

Αἱ μεσογειακαὶ συγκοινωνίαι τῆς χώρας μας, εἶναι ἐν πολλοῖς ἔογν του. Καλὰ πλοῖα, ἐπηγδρωμένα μὲ ἄριστα πληρώματα, μὲ ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀνδιστήσεως διὰ τὸν ἐπιβάτην, μὲ δρομολογιακὴν συνέπειαν, ἐτέθησαν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐλληνικοῦ καὶ τοῦ ξένου ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ. "Ηνοίξαν τὸν δρόμον

πρὸς τὴν Ἑλλάδα, διὰ τὸν Εύρωπαίον τουσίστα. Ἀπετέλεσαν τὴν προϋπόθεσιν τοῦ τόσον ἀναπτυχέντος σήμερον θαλασσίου τουρισμοῦ.

Νέαν ὥθησιν εἰς τὴν ΕΛΜΕΣ ἔδωκεν ὁ Παναγῆς Γιαννουλᾶτος τὰ τελευταῖα ἔτη, μὲ τὸν προσανατολισμὸν τῆς πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἑξηπορετῆσεως τοῦ εὐρωπαϊκοῦ ψεύματος τῶν ἐπωχουμένων τουριστῶν. Ἔγνωρίζε τὴν ὑπόθεσιν. Τὸ πορθμεῖον «Ἐγνατία» εἶναι ἀπὸ τοῦ παρελθόντος θέρους ἡ κινητὴ γέφυρα ἡ ὅποια ἐπιτρέπει εἰς τὰ αὐτοκίνητα τῶν ξένων, ἀνέτως, ταχέως καὶ ἀσφαλῶς, νὰ διαπεραιώνται εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ὕπηρξεν ὁ ἐνθουσιώδης ὑποστηρικτὴς τῆς ιδέας τῆς ναυπηγήσεως του.

Παραλλήλως μὲ τὰ ἐπιβατηγά, ὁ Παναγῆς Γιαννουλᾶτος ἡ σχολήθη καὶ μὲ τὰ φορτηγὰ πλοῖα. Καὶ ἐδῶ ἡ ὄργανωσις τῆς ἐπιχειρήσεως του ἦτο τελεία. Καὶ ἐδῶ ἐπεκράτει τὸ αἰσθημα τῆς εὐθύνης. Καὶ ἐδῶ διακοινική, ἀνθρώπινη ἦτο ἡ μεταχείρισις τῶν πληρωμάτων. Τύχη μεγάλη διὰ τοὺς ναυτικοὺς καὶ τοὺς ὑπαλλήλους ποὺ εἰργάζοντο κάτω ἀπὸ τὴν θερμὴν στοργὴν καὶ τὸ μόνιμον χαμόγελον τοῦ Κυρίου Παναγῆ...

Ἄλλη ἡ ἀνταξία, ἡ ἀδρά, ἡ ἀνθεκτικὴ σκιαγραφία τοῦ Ἀνθρώπου, ὅστις τόσον πρώωρως καὶ ἀδοκήτως μᾶς ἐγκατέλειψε —

μόλις 56 ἔτῶν — δὲν δύναται νὰ συντεθῇ μόνον, μὲ τὰ ὄλικὰ τῆς ὀδύνης καὶ τῆς ἀγάπης μας. Ἡ φύχραιμος στάθμισις καὶ ἡ κριτικὴ ἀνάλυσις τῶν στοιχείων τῆς ἔξοχου προσωπικότητος του, θὰ βοηθήσουν αὐτοῖς, ὅτε θὰ κατασιγάσῃ ἡ λύπη, νὰ καθηλωθῇ εἰς τὸν χρόνον, ἡ ώραία φυσιογνωμία τοῦ Παναγῆ Γιαννουλάτου.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» ἀπώλεσαν τὸν πρῶτον Φίλον. Τὰ ἐγνώρισε καὶ τὰ μίοθητησεν ὅτε ἀκόμη δὲν ἦσαν δημοσιογραφικὴ ἐκφρασις, ἀλλ' ἀπλὴ σκέψις καὶ ιδέα. Ὅτο ὁ ἀνάδοχος των. Κατείχεν εἰς τὴν βιβλιοθήκην του τὸ πρῶτον ἀντίτυπον τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1 τεύχους, ἀφιερωμένον ἀπὸ τὸν ἐκδότην των. Ἐπὶ τριάκοντα ἔτη ἔζησε τοὺς ἀγώνας των. Συχνότατα ἥρχιζε τὴν ἡμέραν του μὲ μίαν λίαν πρωινὴν ἐπίσκεψιν εἰς τὰ γραφεῖα των. Καὶ ἦτο πολύτιμος, ἐνισχυτική, αὐτὴ ἡ αἰσιόδοξος, ἡ θερμὴ παρουσία του. Τώρα λείπει ὁ Φίλος, ὁ εὐγενικός, ὁ ἀνυστερόβουλος συμπαραστάτης. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικὰ» βαρύτατα τὸν πενθοῦν μαζὶ μὲ ὀλόκληρον τὴν ναυτιλλομένην Ἑλλάδα. Καὶ ὑπόσχονται νὰ συντηροῦν ἀσθεστὸν τὴν μνήμην, τὸ ἡθικὸν παράδειγμα τοῦ ἀγαπημένου των Παναγῆ. Ἄλλος δὲν θὰ ξαναγίνη.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

894 ΣΚΑΦΗ, 6.217.224 Τ. ΓΚΡΟΣ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Βαδίζομεν σταθερῶς πρὸς τὴν πέμπτην θέσιν, μεταξὺ τῶν ναυτιλιῶν ὅλου τοῦ Κόσμου. Ἡ διαπίστωσις αὕτη ἔρχεται ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἐντυπωσιακῆς εἰκόνος, τὴν ὅποιαν ἐνέφανεν ἡ ἀνασκόπησις τῶν πεπραγμένων τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ δευτέρον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους, ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου. Αἱ καθελκύσεις ὑπελείφθησαν ἐλαφρῶς, ἀλλ' οἵ μεταφοροὶ σκαφῶν ἀπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας» εἰς τὴν Κυανόλευκον ἦσαν ἐνισχυμένα, διότι περιέλαβον καὶ δεξαμενόπλοια μεγάλης χωρητικότητος. Αἱ προσθήκαι ἀπὸ νέας ἀγορᾶς μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς διετρήθησαν εἰς παραπλήσιον ἐπίπεδον μὲ τὸ τοῦ πρώτου τριμήνου, αἱ πωλήσεις, ὅμως, πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ἢσαν ὑπερτριπλάσιαι, ἔναντι τοῦ α' τριμήνου καὶ αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν περισσότεραι. Ἀπὸ τὰς πολυαριθμούς αὐτάς μεταβολὰς προέκυψε τελικῶς μία καθαρὴ προσθήκη ἀπὸ 42 σκάφη καὶ 360.035 τ. γκρός, ἡτοις καὶ ἀνεβίασε τὴν δύναμιν τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος εἰς 894 σκάφη (300 τ. γκρός καὶ ἀνω), 6.217.224 τ. γκρός. Ἡ δύναμις αὕτη, λαμβανομένων ὑπὸ ὄφιν καὶ τῶν μικρῶν σκαφῶν (μεγέθους 100 ἔως 299 τ. γκρός) μᾶς δίδει ἔνα σημερινὸν σύνολον ἀπὸ 1.106 πλοίαι, 6.254.680 τ. γκρός. Παραμένοντες οὕτως εἰς τὴν ἔκτην θέσιν, μὲ μίαν, ὅμως, ἐπὶ ἔλαττον διαφορὰν 100.000 τ. γκρός, περίπου, ἀπὸ τὴν πέμπτην θέσιν, τὴν ὅποιαν κατέχει ἡ Ἰαπωνία μὲ 6.3 ἀκατομύρια τόννων γκρός. Τὴν ἀσήμαντον ταύτην διασφορὰν συντόμως θὰ τὴν καλύψωμεν. Θετικὴ ὑφίσταται προσποτική ἐπιταχύνσεως τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ καὶ μετοξύ τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων γίνεται λόγος περὶ δυνάμεως μείζονος τῶν 7 ἀκατομυρίων τ. γκρός, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους. Οἱ ὑπεραισιόδοξοι, μάλιστα, ὅμιλον καὶ περὶ 8.000.000 τ. γκρός.

Ἀφ' ἑτέρου, διὰ τὸν Κυανόλευκον καὶ διὰ τὴν ἐλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας», ἡ ἐπὶ πλέον καθαρὰ προσθήκη τοῦ δευτέρου τριμήνου ἀνέφερετο εἰς 25 σκάφη καὶ 119.171 τ. γκρός, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν τῆς δυνάμεως ὑπὸ τὰς ἔξι σημαίας, εἰς 1.577 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 12.558.927 τ. γκρός. Συνεχίζεται, δηλαδὴ, ἡ περιτέρω διόγκωσις τοῦ εἰς ἐλληνικὰς χειρὰς τοννάς, μολονότι ἀργὰ ἡ γρήγορα θὰ πρέπει νὰ ἀναμένεται ἡ κάμψις τῆς πρὸς τὰ ἄνω πορείας. Ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα ἀποκαλύπτεται ἡ ἐπιδειχθείσα δραστηριότης. Οὕτω, κατὰ τὸ δευτέρον τρίμηνον, ἐπραγματοποιήθησαν μεταβολαὶ ἀναφερόμεναι εἰς 93 σκάφη, 744.805 τ. γκρός, ἔναντι ἀντιστοίχων μεταβολῶν τοῦ α' τριμήνου δι' 87 σκάφη καὶ 588.424 τ. γκρός. Σημειώτεον, ὅτι αἱ μεταβολαὶ αὗται ἀναφέρονται μόνον εἰς φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια, ἀποτελέσαντα ἀντικείμενον συναλλαγῆς μεταξὺ Ἑλλήνων καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν, χωρὶς νὰ λαμβάνωνται ὑπὸ ὄφιν αἱ μεταξὺ Ἑλλήνων ἀγοραπωλησίαι:

ΑΙ ΣΗΜΕΙΩΘΕΙΣΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ

Καθελκυσθέντα σκάφη	9	τ. γκρός	116.730
Μεταφερόντα εἰς τὴν Κυανόλευκον	22	>	246.679
Προσθήκαι ἀπὸ νέας ἀγορᾶς	37	>	201.680
Πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς ἐφοπλιστάς	17	>	128.720
Πωληθέντα πρὸς διάλυσιν	8	>	50.996
Σύνολον	93	>	744.805

Αἱ ἀνωτέρω μεταβολαὶ ἀνέφεροντο εἰς 77 τράμπτης φορτηγά, 522.390 τ. γκρός καὶ εἰς 16 δεξαμενόπλοια, 222.415 τ. γκρός. Καὶ τὰ 9 καθελκυσθέντα, ἀπαντά φορτηγά ξηρού φορτίου, ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, ἐγκαταλειφθείσας ὀριστικῶς πλέον τῆς λιβεριανῆς σημαίας. Δέοντα ενταῦτα νὰ σημειωθῇ, ὅτι καὶ δλαι ἀπὸ ἔκτελεσιν ναυπηγήσεις

εἰναι προγραμματισμέναι διὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Ὁ ἐπαναπατρισμὸς διετήρησε τὸν ρυθμὸν τοῦ ἐνὸς πλοίου ὀνάτη τέσσαρας ἡμέρας, ἀλλ' ὅσον ἀφορᾷ τὴν χωρητικότητα ἐνεφάνισεν αὔξησιν 65.413 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ α' τριμήνου, διότι μεταξὺ τῶν προστεθέντων σκαφῶν κατελέγετο καὶ ἀριθμός τις δεξαμενοπλοίων μεγάλου μεγέθους. Αἱ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων πλοίων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀνήλιθων εἰς 37 σκάφη, 201.680 τ. γκρός (ἔναντι 39, χωρητικότητος 207.991 τ. γκρός τοῦ α' τριμήνου), ἥσαν, δόμως, περισσότεραι, ἀν ληφθῆ ὑπὸ δύνιν, διέχουν ἀγορασθῆ καὶ τελούν ἡδη τὸ ημισυ ἔκαπτομπύριον τόνων γκρός. Ἐξ ὅλου, αἱ πωλήσεις μεταχειρισμένων σκαφῶν εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν περιλαβον 17 πλοίαι, 128.720 τ. γκρός καὶ ἥσαν ὑπερτριπλάσιαι τῶν ἀντιστοίχων τοῦ προηγούμενου τριμήνου (8 σκάφη, 35.147 τ. γκρός), ἐνῷ καὶ αἱ διαλύσεις ἐκάλυψαν χωρητικότητα 50.996 τ. γκρός, ἔναντι 39.217 τ. γκρός, τοῦ πρώτου τριμήνου.

Ἡ προοδευτικὴ αὔξησις τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος, ἡ συνεχῆς ἐνίσχυσις τῆς σημαίας τοῦ Λιβάνου καὶ ἡ σταθερά ὑποχώρησις τῶν «σημαίων εὐκολίας», δείκνυται παραστατικώτερον ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα, διὰ τὸ β' τρίμηνον, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὸ πρώτον:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Α' 3μηνον		Β' 3μηνον	
	Πλοΐα	T. γκρός	Πλοΐα	T. γκρός
'Ελληνική	+35	+282.568	+42	+360.035
Λιβεριανή	-8	-58.080	-32	-327.842
Παναμαϊκή	+1	-1.374	-3	-10.278
Κοσταρικανή	-5	-23.795	-	-
'Ονδουριανή	-1	-7.251	-	-
Λιβανική	+10	+46.924	+18	+97.256
	+32	+238.992	+25	+119.171

Προκύπτουν ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς ἐνδιαφέρουσαι παραποτήσεις: «Οτι ἡ Κυανόλευκος κατακτᾷ δλαὸν καὶ περισσότερον ἔσσαφος, εἰς βάρος τῶν «σημαίων εὐκολίας» καὶ δη τῆς λιβεριανῆς, τῆς ὅποιας τὴν δύναμιν ὑπερκόντισε κατὰ 1.830.114 τ. γκρός, ἔναντι ἐπὶ πλέον διαφοράς 1.142.237 τ. γκρός, τοῦ α' τριμήνου. «Οτι ἡ ἐλληνικὴ πλοιοκτησίας 1.142.237 τ. γκρός, τοῦ α' τριμήνου. «Οτι ἡ ἐλληνικὴ πλοιοκτησίας κατακτᾷ δλαὸν τῆς σημαίας τοῦ Παναμᾶ, τῆς 'Ονδουρᾶς καὶ τῆς Κοσταρικαίς βαίνει διαρκῶς τὴν κατοικίαν. Σπάνιαι ἀπέδησαν αἱ νηολογήσεις ὑπὸ τῆς παναμαϊκήν σημαίαν, ἐνῷ αἱ ἔξι αὐτῆς διαγραφαὶ συνεχίζονται. «Ονδουρά βασίζει τὴν ὑπαρξίην τῆς εἰς δλίγα ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς σκάφη τοῦ κ. Ονάστη καὶ ἡ Κοσταρικαία ἀπέμεινε μὲ τὴν δύσημαν δεκάδος σκαφῶν, 24.626 τ. γκρός, ἀπάντων παρολίκων καὶ παραπλισμάνων, ἀπάντων παροριζούσαις νὰ διαλυθοῦν. Μόνον ἡ νεοφανής «σημαία εὐκολίας» τοῦ Λιβάνου σημείωνε περιστέρω κατακτήσεις, παροδικού, δηλαδὴ, χαρακτήρος δεδομένου, ὅτι τὰ περισσότερα τῶν ὑπὸ αὐτῆς σκαφῶν ἔχουν δοθεῖσθαι μὲ προσωρινὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα. Αἱ δριστικαὶ νηολογήσεις — ἔξαιρέσει τῶν μικρῶν πλοίων — ἀποφεύγονται συνήθως, ὡς ἀσύμφοροι καὶ δσάκις τερματίζονται τὰ χρονικά δριαὶ ισχύος τῶν προσωρινῶν ἔγγραφων, τὰ σκάφη στρέφονται πρὸς τὴν Κυανόλευκον. Τοιαῦται περιπτώσεις ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον. «Αν μάλιστα ἐκδηλωθοῦν κρούσματα κυρώσεων ἀπὸ τὰς Διεθνεῖς Ναυτεργατικὰς 'Ενώσεις εἰς βά-

ρος και των λιθανικών πλοίων, ή ταχυτέρα προσφυγή των εις τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν πρέπει νὰ ἀναμένεται.

ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Έγραφομεν εἰς τὴν προηγουμένην μας ἀνασκόπησιν, διτ «βαίνομεν αἱστίας πρὸς τὴν δύναμιν τῶν 6 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός καὶ διτ δεχόμενοι τὴν ἀναλογίαν τοῦ πρώτου τριμήνου καὶ διὰ τὰ ἐπόμενα τρίμηνα, τότε θὲ εἶχωμεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1961 μίαν δύναμιν γύρω τῶν 6.8 ἑκατομμυρίων τ. γκρός». Ταχύτερον παρ' ὅσον ἡλπίζετο, ἐθόφασμεν καὶ ὑπερέβημεν τὰ δ ἑκατ. τ. γκρός, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἀποδέψωμεν ἥδη διὰ τὸ τέλος τοῦ ἔτους εἰς δύναμιν ὑπέρτεραν τῶν 7 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός. Πείθει περὶ τούτους ἡ διαφορά εἰς τὰς νέας προσκτήσεις πλοίων. Κατὰ τὸ α' τρίμηνον ἐπραγματοποιήθησαν 43 ἔγγραφαὶ πλοίων εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, 321.903 τ. γκρός, ἐνῷ αἱ ἀντίστοιχοι ἔγγραφαὶ τοῦ β' τριμήνου ἐφθασαν εἰς 56 σκάφη, 488.219 τ. γκρός, ὡς δεικνύει ἀναλυτικότερον ὁ κάτωθι πίναξ:

Φορτηγὰ μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	12	τ. γκρός	137.965
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως	22	>	159.801
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	7	>	18.881
Δεξιμενόπλοιοι μεταπολ. ναυπηγήσεως	11	>	162.228
Ἐπιβατηγά	2	>	7.700
Διάφορα	4	>	1.644

Σύνολον 56 > 488.219

Ἐναντι τῶν ὀντώτερων προσθηκῶν, διεγράφοσαν κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον 16 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 128.184 τ. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι κατανομήν:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως	1	τ. γκρός	9.016
Φορτηγὰ πολεμ. ναυπηγήσεως	10	>	72.691
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	3	>	12.268
Δεξιμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	2	>	34.209

Σύνολον 16 > 128.184

Ο δύναμαστικὸς κατάλογος τῶν ὀντώτερων ἔγγραφῶν καὶ διαγραφῶν καὶ ἡ αἵτια τῆς σημειωθείσης μεταβολῆς δείκνυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
'Αμοργὸς	15.160 καθελκυσθὲν εἰς Ἰαπωνίαν
'Αντίπαρος	15.160 καθελκυσθὲν εἰς Ἰαπωνίαν
'Αντώνιος Κούλουμθρος ..	11.050 καθελκυσθὲν εἰς Γαλλίαν
'Αρμονία	9.400 καθελκυσθὲν εἰς Γαλλίαν
Βασιλεῖος Ρ.	10.700 καθελκυσθὲν εἰς Ἀγγλίαν
Θαλασσοπόρος	15.300 καθελκυσθὲν εἰς Βέλγιον
Θήρα	15.160 καθελκυσθὲν εἰς Ἰαπωνίαν
"Ιζομπέλ	9.746 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Νάσιοναλ Πάσονερ	9.972 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
'Οσεάνικ	10.800 καθελκυσθὲν εἰς Ἰαπωνίαν
Πήγερ Λ.	14.000 καθελκυσθὲν εἰς Ἰαπωνίαν
Σόρφι - Μαρῆ	1.517 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας

Σκάφη 12 137.965

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
"Άγιος Νικόλας	7.150 ἀγορασθὲν ἐξ Ἡνωμ. Πολιτειῶν
"Ακαστος	7.331 ὑποστεῖλαν τὴν λιθανικὴν
"Ανατολὴ	7.187 ἀγορασθὲν ἀπό τὸ Ἰστραὴν
Γιάννινα	8.513 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Γιάννιξ	7.269 ἀγορασθὲν ἐξ Γαλλίας
Δελφοὶ	7.252 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Εύδοια	8.393 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Εύδαιμον	7.229 ἀγορασθὲν ἐξ Ὁλλανδίας
?Ιστρος II	7.274 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Κατιγκώ	7.349 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Κύπρος	3.799 ἀγορασθὲν ἐξ Περουβίας
Κωστής	7.263 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Νικόλαος Τσαθλίρης	7.207 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Ξενιόφων	7.120 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Πανάγιαθος	8.474 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Παντάνασσα	7.131 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Σάντα Μάντρε	7.207 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Σάντα Ρόζα	7.179 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Σέρρων	8.501 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Τζένεραλ Τσακαλῶτος	7.184 ἀγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
Τηλέμαχος	6.959 ἀγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
Υπαπαντή	6.830 ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν

Σκάφη 22 159.801

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός
'Αγγελική	1.946 ἀγορασθὲν ἐξ Σουηδίας
Βόσπορος	1.022 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Δημόκριτος	4.527 ἀγορασθὲν ἐξ Σουηδίας
"Ελλη	5.219 ἀγορασθὲν ἐξ Ὁλλανδίας
Ναυτίλος	2.492 ἀγορασθὲν ἐξ Νορβηγίας
Νήριτος	2.160 ἀγορασθὲν ἐξ Παναμᾶ
Πυθαγόριον	1.515 ἀγορασθὲν ἐξ Γερμανίας

Σκάφη 7 18.881

δ) ΔΙΣΑΜΕΝΟΠΛΑΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
'Ακουσγκέμ	22.129	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
'Ακουσμπέλλ	12.618	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
'Ακουστζόύ	12.624	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
'Αντορέσιον	15.845	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Γουόρλντ Γκλέν	13.255	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Γουόρλντ Μέντ	13.459	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Διάνη	12.556	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Μιχαήλ Καρρᾶς	22.129	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Νόστος	12.523	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Ντάρνι	12.577	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Χριστίνα	12.513	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν

Σκάφη 11 162.228

ε) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

	Τ. γκρός	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Μπάρνεγκατ	3.850	ἀγορασθὲν ἐξ Ἡνωμ. Πολιτειῶν
'Ωρίων	3.850	ἀγορασθὲν ἐξ Ἡνωμ. Πολιτειῶν

Σκάφη 2 7.700

σ) ΔΙΑΦΟΡΑ

	Τ. γκρός	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Βερνίκου Σόνια	204	ἀγορασθὲν ἐκ Σκανδιναվίας
Κρήτη	766	ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Πόλαρ	113	ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Ρωμυλία	561	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας

Σκάφη 4 1.644

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Μαρίνα	9.016	πωληθὲν εἰς Νορβηγοὺς

Σκάφη 1 9.016

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
'Αρμονία II	7.176	πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς
Δημητράκης	7.249	τασσαὶ Σαραϊτσαὶ ἀκτὰς Μεξικοῦ
Τάσος Ψ.	7.150	πωληθὲν "Απω Ἀνατολὴν
Κατερίνα	7.092	τεθὲν ὑπὸ τὴν λιθανικὴν
Κένταυρος	7.579	ὑψώσαν σημαίαν Λιθανοῦ
Ντομινέϊτορ	7.176	τασσαὶ Σαραϊτσαὶ ἀκτὰς Μεξικοῦ
Πλέιτ Σίππερ	7.255	πωληθὲν εἰς Τούρκους
Πρασότης	7.241	πωληθὲν εἰς Γιουγκοσλαβίαν
Τασμανία	7.638	πωληθὲν εἰς Φορμόζαν
Τζέννυ	7.135	πωληθὲν Ιάπωνας διαλυτὰς

Σκάφη 10 72.691

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
'Αρμονία II	2.795	πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς
Δημητράκης	4.062	πωληθὲν "Ελληνας διαλυτὰς
Τάσος Ψ.	5.411	ὕψωσε σημαίαν Λιθανοῦ

Σκάφη 3 12.268

δ) ΔΙΣΑΜΕΝΟΠΛΑΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

	Τ. γκρός	ὑποστεῖλαν τὴν λιθεριανὴν
Δήλιαν Σπίριτ	16.349	
Φρατέρνιτι	17.860	

Σκάφη 2 34.209

WE HUA TRADING & COMPANY

6724-5 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

Προκύπτει άπό τας άνωτέρω μεταβολάς μία καθαρά προσθήκη άπό 42 σκάφη και 360.035 τ. γκρός, ητοι προστιθέμενή είς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν Ἀπριλίου δύναμιν μᾶς δίδει σημερινήν τοιαύτην, ύπο τὴν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ, άπο:

894 σ. κάφη, 6.217.224 τ. γκρός

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

Φορτηγά μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	191	τ. γκρός	1.801.013
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	365	>	2.340.258
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	42	>	147.454
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	81	>	1.476.577
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	17	>	106.353
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	12	>	65.011
'Υπερωκεάνια	5	>	90.429
'Επιβατηγά	53	>	136.034
Διάφορα	128	>	54.095

Σύνολον 894 > 6.217.224

Είναι άξιοσημείωτον τὸ γεγονός, διτὶ ἡ Κυανόλευκον κυματίζει σήμερον ἐπὶ 272 σκαφῶν (191 φορτηγῶν καὶ 81 δεξαμενοπλοίων) συνολικῆς χωρητικότηος 3.277.590 τ. γκρός, ἀτίνα είναι μεταπολεμικῆς κατασκευῆς. Ἡ χωρητικότηος αὕτη καλύπτει τὰ 52.5% τῆς συνολικῆς δυνάμεως, ποσοστὸν δηλοῦντος, τὸ ὄποιον ποτὲ μέχρι τοῦθε δὲν εἶχεν ἐμφανίσει ἡ Ναυτιλία μας. Είναι ἐνδιαφέρον νὰ προστεθῇ, διτὶ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν δι' δλόκληρον τὴν Ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς «σημαίας εὐκολίας» φθάνει εἰς τὰ 54.5%. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἔχουν ὡς ἔξης:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	270	τ. γκρός	2.481.324
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	235	>	4.365.084

Σύνολον 505 > 6.846.408

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ

Ἡ ἀπὸ τοῦ 1959 τὸ πρῶτον ἐπισημανθεῖσα ἀπόχωρησις τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν συνεχίζεται. Ἐκτὸτε ἡ σχετικὴ δύναμις ἐμειώθη κατὰ 2.656.714 τ. γκρός, τοὺς ὄποιους καὶ ἔκριδσε, κατὰ κύριον λόγον, ἡ Ἑλληνικὴ σημαία. Αἱ διαδοχικαὶ αὗται μειώσεις ἔνεφάνισαν τὴν κάτωθι πορείαν:

"Ἐτος 1959	858.259	τ. γκρός	
"Ἐτος 1960	1.412.533	>	
Α, δημηνον 1961	385.922	>	

Σύνολον 2.656.714 >

Διαδοχὴν ἀξιολόγων διακυμάνσεων παρουσιάζουν οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοί. Κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρ. ἔ. ἵσαν περιωρισμέναι. "Ἄν δως συγκριθοῦν τὰ δύο τρίμηνα (μείσωσις 58.000 τ. γκρός κατὰ τὸ α' τρίμηνον καὶ 327.842 τ. γκρός κατὰ τὸ β' τρίμηνον) ἀποκαλύπτεται, διτὶ ὁ δύκος τῆς ὑποχωρήσεως ἀναφέρεται εἰς τὸ δεύτερον τρίμηνον. Καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις ἡ κίνησις αὕτη θὰ συνεισθῇ. Αἱ μεταβολαί, πάντως, τοῦ β' τρίμηνου ἀνεφέροντο εἰς ἔγγραφάς 6 μόνον σκαφῶν, 42.378 τ. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	5	τ. γκρός	31.558
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	1	>	10.820

Σύνολον 6 > 42.378

Ἐναντί, δῆμος τῶν ἐν λόγῳ δίλιγων προσθηκῶν, διεγράφουσαν 38 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότηος 370.220 τ. γκρός, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	2	τ. γκρός	19.718
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	17	>	129.101
Φορτηγά προπολ., ναυπηγήσεως	3	>	11.587
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	12	>	170.859
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	3	>	30.964
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	1	>	7.991

Σύνολον 38 > 370.220

Ὁ δύναμαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν καὶ διαγραφῶν ἔχει ὡς ἔξης:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αρκάς	7.159	ἀγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
Εύαγγελίστρα	2.720	ὑποστεῖλαν τὴν λιβανικὴν
"Οσεαν Μάρινερ	7.176	ἀγορασθὲν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς
Πῆτερ Μπλίξ	7.248	ὑποστεῖλαν τὴν ἀστερόεσσαν
Χάρι	7.255	ὑποστεῖλαν τὴν ἀστερόεσσαν

Σκάφη 5 31.558

β) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Ηλέκτρα	10.820	ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Σκάφη 1	10.820	

Σημειωτέον, ὅτι τὸ τάνκερ «'Ηλέκτρα» τελοῦν ἥδη ὑπὸ μετατροπὴν εἰς φορτηγὸν ἔχον φορτίου καὶ ἐπιμηκύνονταν, θὰ ἀποκτῆσῃ χωρ-

τικότηα 13.200 τ. γκρός, δι' διὰ τὸ περιλαμβάνομεν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν. Οὕτω, τὰ προστιθέμενα εἰς τὴν λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὰ ἀνέρχονται εἰς 6, τ. γκρός 42.378.

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Νάοιοναλ Πάουερ	9.972	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Ντόνα "Εντυ	9.746	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον

Σκάφη 2 19.718

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αττικός	6.872	ὑψώσει σημαίαν Λιθανίου
Δελφοί	7.253	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Εύγενία	6.975	ὑψώσει σημαίαν Λιθανίου
Εύρυδιάδης	7.230	ἐπέθη ὑπὸ περσικὴν σημαίαν
Εύρυσθεύς	7.224	ἐπέθη ὑπὸ περσικὴν σημαίαν
Ζουΐντερζ	7.212	ὑψώσει τὴν ἀστερόεσσαν
Κέστος	7.207	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Κωστονάλ	7.263	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Νάσιοναλ Γιούνιτ	8.501	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Νάσιοναλ Σέρβαντ	8.513	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Νάσιοναλ Φόρτσιουν	8.393	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Νουέδα 'Εσπεράντζα	7.145	ἐπωληθῆ εἰς Γιουγκοσλαβίαν
Νόρθ Λαίδην	6.830	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Παντοκράτωρ	8.474	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Σάντα Μάντρε	7.207	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Σάντα Ρόζα	7.179	ἐπέθη ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον
Τρανσκέπ	9.623	ἐπωληθῆ εἰς Ἀμερικανούς

Σκάφη 17 129.101

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αρίκα	4.540	πωληθὲν εἰς Ἰάπωνας διαλυτὰς
"Εντυ	3.320	πωληθὲν εἰς Ἰταλούς
Παρκοράλι	3.727	πωληθὲν διαλυτὰς Χόγκ Κόγκ

Σκάφη 3 11.587

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Ακουαμπέλλ	12.618	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
'Ακουαγκέμ	22.129	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
'Ακουατζόύ	12.624	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
'Αντορέσιον	15.845	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
'Ατλαντίς Ντάπτσες	8.631	πωληθὲν εἰς Γιουγκοσλαβίαν
Γουόρλιντ Γκλέν	13.255	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Γουόρλιντ Μέντ	13.459	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Ζίνι	12.556	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Μιχαήλ Καρράς	22.129	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Ντάρνι	12.577	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Τίνι	12.523	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Χριστίνα	12.513	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον

Σκάφη 12 170.859

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Δελφίνι	9.356	πωληθὲν εἰς Ἰταλούς διαλυτὰς
"Ομνιούμ Πάτονιρ	10.623	ὑψώσει τὴν ἀστερόεσσαν
Τρανσμούντο	10.985	ὑψώσει τὴν ἀστερόεσσαν

Σκάφη 3 30.964

σ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Νικόλας Μ.	7.991	πωληθὲν Ἰάπωνας διαλυτὰς
Σκάφος 1</td		

σαν την 1ην Απριλίου δύναμιν μᾶς δίδει σημερινήν τοιαύτην, ύπό την ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν, από:

374 σκάφη, 4.387.110 τ. γκρός

Η δύναμις αυτή κατά κατηγορίας πλοίων είχε την κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	72	τ. γκρός	629.682
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	93	>	650.339
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	31	>	97.061
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	137	>	2.583.595
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	38	>	374.968
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	2	>	28.495
'Υπερωκεάνια	1	>	22.970

Σύνολον 374 > 4.387.110

Τα πλέον χαρακτηριστικά γνωρίσματα της έλληνικής πλοιοκτησίας ύπό την λιβεριανήν σημαίαν άναφέρονται είς τὸ ὑψηλὸν ποσοστὸν τῶν σκαφῶν μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ εἰς τὸ ἐπίσης ὑψηλὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν δεξαμενόπλοιων ἐπὶ τῆς συνολικῆς δυνάμεως. Οὕτω, τὰ 74.3%, ἥποι 209 σκάφη (72 φορτηγά καὶ 137 δεξαμενόπλοια) χωρητικότητος 3.213.277 τ. γκρός, εἰναι μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, ἐνώ ὁ στόλος τῶν μεταπολεμικῆς κατασκευῆς τάνκερς, μὲ δύναμιν 2.583.595 τ. γκρός, καλύπτει τὰ 58.9% τοῦ συνολικοῦ τοννά. Η προσθετική, συνεπώς, μείωσις τῆς λιβεριανῆς χωρητικότητος, ἐπ' ὀφελεῖα τῆς Κυανολέυκου, δὲν πρόκειται μόνον νὰ αὐξήσῃ ποσοστὸν τῆς δύναμιν τῆς έλληνικῆς ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ νὰ βελτιώσῃ παραλλήλως τὴν θέσιν τῆς ἀπὸ ποιοτικῆς πλευρᾶς. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὰ παρήλια ύπὸ τὴν λιβεριανήν, έλληνικῆς ίδιοκτησίας σκάφη, φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς, ἀνέρχονται μόνον εἰς 164 σκάφη, 1.150.863 τ. γκρός, ἥποι εἰς 124 φορτηγά, 747.400 τόνων καὶ εἰς 40 δεξαμενόπλοια 403.463 τ. γκρός. Αντιθέτως, τὰ παρήλια σκάφη ύπὸ τὴν Κυανολέυκου ἀνέρχονται, ἀντιστοίχως, εἰς 436, συνολικῆς χωρητικότητος 2.659.076 τ. γκρός καὶ εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι τὰ 407 εἶναι φορτηγά δηροῦ φορτίου, 2.487.712 τ. γκρός.

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΟΝΔΟΥΡΑ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ

Ως ἔλέχθη, ἡ ἀπομάκρυνσις τῆς έλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ ἀπὸ τὰς τρεῖς αὐτὰς σημαίας ὑμφανίζεται προσθετικὴ ἀνὰ πάν τρίμηνον καὶ ὄφελεται εἰς αἵτια παγκοίων γνωστά, τῶν ὅποιων παρέλκει ἡ ἐπανάληψις. Κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἐπὶ τῆς παναμαϊκῆς σημαίας ἀπώλεσε τὸ 1/3 τῆς ὑπὸ αὐτήν έλληνικής πλοιοκτησίας, ἐνῷ ἡ τῆς Ονδούρας διατηρεῖ μίαν μικράν χωρητικότητα καὶ ἡ Κοσταρίκα εἰκονικῶς πλέον ἔμφανίζεται μὲν ἔναν ἀσήμαντον, πεπαλαιωμένον καὶ παραπλισμένον τοντό, καταδικασμένον πρὸς διάλυσιν. Βασίμως δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι ἐφεξῆς σποραδικαὶ καὶ ἐντελῶς συμπτωματικαὶ νηολογήσεις ύπὸ τὴν παναμαϊκήν σημαίαν ἐνδέχεται νὰ σημειωθοῦν ἐνῷ ἡ ἔξι αὐτῆς ἀποχώρησις μεγάλου δικού έλληνικῆς πλοιοκτησίας θεωρεῖται λίαν πιθανή. Τὰ σκάφη — κυρίως — μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, θὰ ὑποστείλουν ἔκ τῶν πρώτων τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

Κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ ἔτου, ἔνσα μόνον σκάφος, τὸ λίμπερτο «Σαΐν Τζένημ» 7.243 τ. γκρός (άγορασθεὶς ἦκα Γαλλίας) ἐνηλογήθη εἰς τὸν Παναμᾶν. Διεγράφησαν ἔξι ἄλλου 4 σκάφη, ὡς ἔξης:

ο) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

Γκουλφουώτερ	7.254	ὑψῶσαν τὴν ἀστερόεσσαν
Μάσουντ "Οθρυς"	7.050	πωληθὲν εἰς Χόγκ Κόγκ
Σκάφη 2	14.304	

6) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αρένα	1.754	πωληθὲν εἰς Ιταλούς διαλυτάς
Νίνα	1.463	πωληθὲν εἰς Χόγκ Κόγκ
Σκάφη 2	3.217	

*'Απὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας προέκυψε μία καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 3

HELLENIC SHIPSTORES B R E M E N

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ,,

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - RNODENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ
ολικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Night Phones:

B. Fotou 49 46 98

J. Karagiannidis 53154

Telegrams:

SHIPCHANDLER BREMEN

Office :

Bremen 13, Liegnitzstr. 58

Telephones: 71346/47

«ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

σκάφη καὶ 10.278 τ. γκρός, ἥπις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1ην Απριλίου δύναμιν μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην, ύπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑ-1·ΚHN σημαίαν, ἀπό:

175 σκάφη, 1.235.990 τ. γκρός

Τὰ σκάφη ταῦτα παρουσιάζουν, κατὰ κατηγορίας, τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	7	τ. γκρός	51.629
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	108	>	670.549
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	12	>	217.619
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	16	>	212.153
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	4	>	33.722
'Υπερωκεάνια	2	>	35.860
Διάφορα	26	>	14.458

Σύνολον 175 > 1.235.990

Η ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗ σημαία ούδεμίαν ἐσημείωσε μεταβολὴν κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον. Παρέμεινεν ἀναλλοίωτος εἰς τὴν δύναμιν τῶν:

15 σκάφη, 173.729 τ. γκρός

Η δύναμις αυτὴ ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν κατὰ κατηγορίας πλοίων:

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

Σύνολον 15 > 173.729

Η σημαία τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ περιέπεσεν εἰς πλήρη ἀφάνειαν. Ακαδημαϊκῶς τὴν ἀναφέρομεν, μὲν ἔνα ἀσήμαντον ὑπόλοιπον, ἀπό:

10 σκάφη, 24.626 τ. γκρός

Καὶ τὰ δέκα αὐτὰ σκάφη εἰναι μικροῦ μεγέθους, παρήλια καὶ παρωπλισμένα καὶ ὀσάκις ἔχερχονται ἀπὸ τὰ ἀγκυροθόλια τῆς ἀργίας, πραγματοποιούν τὸ κύνειον ταξιδίον τῶν πρὸς τὰ ἔργοστάσια τῶν διατυπῶν.

ΕΝ ΑΝΑΠΤΥΞΕΙ Η ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ

Εἰς πλήρη ἀντίθεσιν πρὸς τὰς φθινούσας «σημαίας εὐκολίας», ἔρχεται τὴν νεοφανῆς σημαία τοῦ Λιβάνου. «Οσοι παρέμειναν πιστοί εἰς τὴν ἀσήμαντον, καλύπτουν τὴν ἐπιχειρηματικότά των ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ κέδρου. Πρὸς τὸ νηολόγιον τῆς Βηρυττοῦ κατευθύνονται ἐπίποντες νὰ ὑφεληθῶν ἀπὸ τὴν οἰκονομίαν τῆς ἀλλιπούς συνήθεσεως πληρωμάτων, τοῦ μικροτέρου μισθολογίου καὶ τῆς φορολογικῆς ἀσήμαντος. Δέοντος εἰναι τὸν κέδρον νὰ χαρακτηρίζεται. Πάντοις, κατὰ τὸ β' τρίμηνον ἐνεγράφονται εἰς τὴν δύναμιν τοῦ Λιβάνου 22 ἐνῶ δικό σκάφη, ἔλληνικῆς ίδιοκτησίας, 120.614 τ. γκρός καὶ διεγράφονται ἔξι αὐτῆς 4 πλοία, 23.358 τ. γκρός. Ιδοὺ ὁ δύναματικὸς κατάλογος τῶν ἐν λόγῳ μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Ακάμας	7.285	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀγγλίας
'Αττικός	6.872	ὑποστείλαν τὴν λιβεριανήν
Δέλτα	7.083	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀγγλίας
Εύγενιά	6.975	ὑποστείλαν τὴν λιβεριανήν
Κανονόμπουρι	2.896	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀγγλίας
Καπετάν Μηνάς	8.147	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀργεντινῆς
Μαλού	7.145	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀργεντινῆς
Μαρίτσα	7.234	ἀγορασθὲν ἔξι Ολλανδίας
Νογός	7.092	ὑποστείλαν τὴν ἔλληνικήν
Νάζλα	7.579	ὑποστείλαν τὴν ἔλληνικήν
Νικόλας	7.258	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀγγλίας
Νοεμή	7.076	ἀγορασθὲν ἔξι Ιταλίας
Πέμπτο	6.089	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀγγλίας
Φοίνιξ	6.140	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀγγλίας

Σκάφη 14 94.871

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

'Αρμονία	4.329	ἀγορασθὲν ἔξι Ιταλίας
'Αστράπη	1.465	ἀγορασθὲν ἔξι Νορδηγίας
Καπετάν Μανώλης	3.871	ἀγορασθὲν ἔξι Φιλλανδίας
Κλαίρη	5.411	ὑποστείλαν τὴν ἔλληνικήν
Μιχάλης Κ.	1.866	ἀγορασθὲν ἔξι Νορδηγίας
Ρόντα	1.538	ἀγορασθὲν ἔξι Γερμανίας
Σασσάντρα Ρίβερ	4.704	ἀγορασθὲν ἔξι Νορδηγίας
Χερμόν	2.559	ἀγορασθὲν ἔξι Ἀγγλίας

Σκάφη 8 25.743

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

"Ακαστος	7.331	ὑψωσε τὴν Κυανολέυκου
Εύσαγγελιστρια	2.842	σημαία λιβεριανή
Τρίτο	7.045	πωληθὲν Ιάπωνας διαλυτὰς
Φοίνιξ	6.140	πωληθὲν Ιάπωνας διαλυτὰς

Σκάφη 4 23.358

Προέκυψεν

τὴν Ιην Ἀπριλίου δύναμιν μᾶς δῖει σημειεινὴν τοιαύτην, ὑπὸ τὴν σημαῖαν τοῦ ΛΙΒΑΝΟΥ, ἀπό:

109 σκάφη, 520.248 τ. γκρός

Τὰ σκάφη ταῦτα, ἀπὸ πλευρᾶς συνθέσεως, κατανέμονται ὡς ἔξῆς:
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως 64 τ. γκρός 394.971
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως 45 » 125.277

Σύνολον 109 » 520.248

Πρέπει νὰ σημειωθῇ, διτὶ οὐδεὶς μεγάλος ἐφοπλιστικὸς Οἶκος ἔχει στραφῆ πρὸς τὴν λιβανικὴν σημαῖαν. Ἡ προτίμησίς της ὀφείλεται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς μεμονωμένους πλοιοκτήτας, οἵτινες, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἥδη ἔλησαν νὰ ἔκμεταλλευθοῦν τὰ σκάφη τῶν ἐπωφελῶν πως, διὰ τῆς μειώσεως τῶν δαπανῶν των.

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΕΞ ΣΗΜΑΙΩΝ

Προκύπτει ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω στατιστικὰ δεδομένα, διτὶ ἡ δύναμις ὑπὸ τὰς ἔξη σημαῖας, ἀκόλουθῃ καὶ πάλιν τὴν ἄνισταν. Ἀφοῦ κατὰ τὸ 1963 ἐνέφανησε μείσων κατὰ 32 σκάφη καὶ 255.395 τ. γκρός, κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμπνο τοῦ 1961 ἐσημείωσεν αὔξησιν κατὰ 375.000 τ. γκρός, περίπου, διὰ νὰ φθάσῃ ἡδη, εἰς:

1577 σκάφη, 12.558.927 τ. γκρός

Ἐν ἀνακεφαλαιώσει, ἡ δύναμις τῶν ἔξη σημαῖαν ἔχει ὡς ἔξῆς:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός
Ἑλληνική	894	6.217.224
Λιβεριανή	374	4.387.110
Παναμαϊκή	175	1.235.990
Λιβανική	109	520.248
Ὀνδουριανή	15	173.729
Κοσταρικανή	10	24.626

Σύνολον 1.577 12.558.927

Ἡ σύνθεσις τῆς χωρητικότητος ταῦτης κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι κατανομὴν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	270	τ. γκρός	2.482.324
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	630	»	4.056.117
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	134	»	442.197
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	235	»	4.365.084
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	72	»	705.698
Δεξαμεν. προπολεμ. ναυπηγήσεως	21	»	153.661
Ὑπερωκεάνια	8	»	149.259
Ἐπιβατηγά	53	»	136.034
Διάφορα	154	»	68.553

ΓΕΝΙΚΟΝ ΣΥΝΟΛΟΝ 1.577 » 12.558.927

Καὶ τὸ συμπέρασμα ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρους τελικοὺς ἀριθμούς: Τὸ μεγαλεῖδες, πράγματι, μεταπολεμικὸν ναυπηγικὸν μας πρόγραμμα, ἀπέδωκε 505 σκάφη, 6.847.408 τ. γκρός, ἄτινα καὶ κολύπουν τὰ 54.6% περὶπον τοῦ συνολικοῦ τοννᾶς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς ἔξη σημαῖας. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι συνέβησαν τὴν ὑγιὰ πλευράν τῆς ναυτιλίας μας. "Ἐναντὶ αὐτῆς, ὅμως, ὑπάρχουν ἀκόμη 857 σκάφη, πλοιοκτῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, συνολικῆς χωρητικότητος 5.357.673 τ. γκρός, ἄτινα κατελήθησαν ἡ ἔγγιζον νὰ καταλήθησοῦν ἀπὸ τὸ ὄριον ἡλικίας. Ἐξ αὐτῶν, τὰ παρόλικα τάνκερς εἶναι μόνον 93, χωρητικότητος 859.359 τ. γκρός καὶ δύναται τις νὰ εἴπῃ, ὅτι εἰς τὸν τομέα τῶν δεξαμενοπλοίων ἔχουμε ἐκσυγχρονισθῆ. Τοῦτο ἀναμφιστρήτως ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ἀσήμαντος ἦτο ἡ εἰς Ἑλληνικὰς χεῖρας χωρητικότης δεξαμενοπλοίων. Ὁ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας στόλος τῶν τάνκερων εἶναι δημιούργημα τῆς μεταπολεμικῆς ἐποχῆς, ὅπερ ἐβασίσθη κυρίως εἰς νέας ναυπηγήσεις. Εἰς τὴν κατηγορίαν, ὅμως, τῶν φορτηγῶν τράπτης ἀπόμενουν 764 παρόλικα σκάφη, 4.498.314 τ. γκρός. Μικρόν τι ποσοστὸν ἔξ αὐτῶν θὰ ἀντικαταστοθῇ διὰ νεοτεύκτων μονάδων. Τὰ ἄλλα, ὅμως, τὰ πολλά, θὰ ἔξελθουν κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη τῆς ἐνέργου ὑπηρεσίας καὶ σᾶς δὲν πωληθῶν εἰς δευτερουόσας ἔνεσις ναυτιλίας, θὰ διαλυθῶν. Μοιραίως τότε θὰ πρέπει νὰ ἀναμένωμεν ὑποχώρησιν τοῦ ἡδη τόσον μεγάλου πράγματι τοννᾶς εἰς Ἑλληνικὰς χεῖρας.

BUNKERS ΕΙΣ ΠΥΛΟΝ (ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ)

Ἐμπιστευθῆτε τὰς πρακτορεύσεις τῶν πλοίων σας
εἰς τὰ Ναυτικὰ Πρακτορεῖα

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ & ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΩΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ. ΚΑΛΑΜΑΤΑ
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ. ΠΥΛΟΣ

Τριακονταετής πεῖρα εἰς τὰς ναυτικάς ἐργασίας
ἐγγυάται διὰ τὴν καλλιτέραν ἐξυπρέτησιν
τῶν πλοίων σας.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΛΑΜΑΤΑς 4.26 & 93.39
ΠΥΛΟΥ 44.

Η ΑΡΓΗΣΑΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

109 ΣΚΑΦΗ, 1.054.936 τ. ΓΚΡΟΣ

Ἡ βελτιωμένη πως θέσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τράπτης καὶ ἡ χαρακτηρίζουσα αὐτὴν σταθερότης, ησκησαν εὐνοϊκὸν τὸν ἀντίκτυπον τῶν προεκάλεσαν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου τριμήνου τοῦ τρέχ. ἔτους περιτέρω μείσων τῆς παρωπλισμένης φορτηγού χωρητικότητός μας κατὰ 29 σκάφη καὶ 188.533 τ. γκρός. Ὁλιγότερα ἐπίστης κατὰ 1552 τ. γκρός, ἡσαν καὶ τὰ παρωπλισμένα σκάφη τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας μας. Ἡ γνωτὴ ζωροτέρα κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς προεκάλεσε τὴν μείσων τοῦ ὄργουντος τονιῶν. Ἡ ναυλαγορά, τούναντιον, διὰ τὰ ὑγρὰ καύσιμα περιέσθη εἰς ὁδύτατην κρίσιν, μὲν ἀποτέλεσμα τὸν ἀθρόον παρωπλισμὸν μεγάλων τάνκερς, εἰς τρόπον ὥστε εἰς τὸ τέλος τοῦ τριμήνου, ἡ ἀργόσα χωρητικότης τῶν δεξαμενοπλοίων ἐνεφασίσθη κατὰ 540.555 τ. γκρός ὑπερτέρα, ἀπὸ τὸ ἐπίπεδον τοῦ πρώτου τριμήνου. Θά ἡτο δὲ ἔτι μεγαλύτερος ὁ δύκος τοῦ παρωπλισμοῦ, ὃν ὠρισμόν τοις μεταπολεμοπλοίοις δέξιαν προσέτεθεν τοῦ παρωπλισμοῦ, ἔνια διατηρητής εἰς τὴν ἐνέργην ὑπερεσίαν. Ἐφόσος θραλλὴ εἰς 1.054.936 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ πρώτου τριμήνου. Ἐφόσος θραλλὴ εἰς 704.466 τ. γκρός τοῦ α' τριμήνου. Ἀναλυτικώτερον, ἡ ἔξελιξις τοῦ παρωπλισμοῦ ἔχει ὡς ἔξῆς:

Εἰς Ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ κυρίως εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς ἔτελους ἐν παρωπλισμῷ 27 Ἑλληνικά σκάφη, 229.878 τ. γκρός, εἰς δὲ τὸ ἔξωτερικὸν ἔτερα 5, χωρητικότητος 37.110 τ. γκρός. Τὰ οὔτω παρωπλισμένα 32 σκάφη μας, συνολικῆς χωρητικότητος 266.988 τ. γκρός, είχον τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων, σύνθεσιν:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	4	τ. γκρός	28.893
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	8	»	37.419
Φορτηγά μεσογειακά	4	»	5.838
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	6	»	100.796
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	6	»	62.182
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	4	»	31.860

Σύνολον 32 » 266.988

Ἐφ' ἑτέρου σκάφη Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἔνεσις σημαίας εὐρίσκεται παρωπλισμένη ἐν 'Ἐλλάδι 45, χωρητικότητος 553.579 τ. γκρός, εἰς λιμένας δὲ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἔτερα 32, χωρητικότητος 234.369 τ. γκρός. Τὰ 77 ταῦτα ἀργούντα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 787.948 τ. γκρός, είχον κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	19	τ. γκρός	136.618
Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	9	»	40.978
Φορτηγά μεσογειακά	8	»	11.518
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	25	»	445.767
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	11	»	115.936
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	5	»	37.131

Σύνολον 77 » 787.948

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω στατιστικῶν δεδομένων, εἶχομεν ἔνα γενικὸν σύνολον παρωπλισμοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς πέντε 'στρατηγικές εύκολίας', ὑπὸ τὰς δόποις ἡ ἐπάνθρωπης τῶν πλοίων γίνεται — κατὰ κύριοι λόγοι — δι' Ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἀπὸ 109 σκάφη, 1.054.936 τ. γκρός, ἡτοι:

Υπὸ τὴν Κυανόλευκον	32	τ. γκρός	266.988
Υπὸ σημαίας εύκολίας	77	»	787.948

Σύνολον 109 » 787.948

Ἡ χωρητικότης αὐτῆς ἡτο παρωπλισμένη, ὡς κάτωθι:

Εἰς τὸ ἔξωτερικόν	37	»	271.479
Εἰς τὸ τόπον	72	τ. γκρός	783.457

Σύνολον 109 » 1.054.936

Ἡ παρωπλισμένη, ὡς ἄνω, χωρητικότης εἶχε κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγά προπολ. ναυπηγήσεως	17	»	78.397
Φορτηγά μεσογειακά	12	»	17.356
Δεξαμεν. μεταπολ. ναυπηγήσεως	31	»	546.563
Δεξαμεν. πολεμ. ναυπηγήσεως	17	»	178.118
Δεξαμεν. προπολ. ναυπηγήσεως	9	»	68.991

Γενικὸν σύνολον 109 » 1.054.936

Καταφαίνεται ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω πίνακας, διτὶ ὁ μέγας δύκος τῶν ἀργούντων σκαφῶν μας ἔχει ἔδω τὸ ἀγκυροδδόλιον του, τοῦτο δὲ ὀφείλεται εἰς τὴν συρροήν ἀπρακτούντων δεξαμενοπλοίων. Ἐπ' εὐκαίριο τοῦ παρωπλισμοῦ τῶν, ἔκτελον εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά ἡ εἰς πειραιάκια μηχανουργεῖα διαφόρους ἐπισκευάς ἡ διέρχονται τὰς ἔτησίας ἐπιθεωρήσεων τῶν. Οὕτω, δὲν ὑπόκεινται ἀφ' ἔνος εἰς μεγάλους δαπάνας διαπλάσεις διαστημάτων τῶν, ἃν παρωπλίζονται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐνῷ ἀφ' ἐπέτερου εύρισκονται ἐγγύς τῶν ἔξαγωγικῶν κέντρων ὑγρῶν καυσίμων, ἔτοιμα πρὸς ἐπάνοδον εἰς τὴν ἔπιπερσίαν, εὐθύς ὡς διαφανῆ βελτίωσις τῶν συνθηκῶν ἐργασίας.

Παραθέτομεν κατώτερω πίνακα τῆς πορείας τοῦ παρωπλισμοῦ ἀπὸ

τής έκδηλωσεως τής τελευταίας ναυτιλιακής κρίσεως, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ άνωτα στοιχεῖα παροπλισμού τὰ σημειώθεντα κατά τὰ δύο προηγούμενας κρίσεις τοῦ 1949 καὶ τοῦ 1952:

	Δύναμις	Άργονσα	Ποσ. %
Δεκέμβριος 1949	2.590.906	623.026	24.04
Δεκέμβριος 1952	4.029.667	622.962	15.45
Άπριλιος 1958	10.929.295	2.772.430	25.36
Ιούνιος 1958	11.304.125	3.740.163	33.19
Σεπτεμβρίους 1958	11.683.031	3.785.586	32.40
Δεκέμβριος 1958	11.899.383	3.344.161	28.94
Άπριλιος 1959	11.841.963	3.232.561	27.29
Ιούνιος 1959	12.036.139	3.491.339	29.00
Σεπτεμβρίους 1959	12.146.410	3.522.910	29.04
Δεκέμβριος 1959	12.456.159	2.271.962	18.24
Άπριλιος 1960	12.601.373	1.813.953	14.40
Ιούνιος 1960	12.592.944	1.685.322	13.41
Σεπτεμβρίους 1960	12.535.913	1.445.041	11.70
Δεκέμβριος 1960	12.200.764	793.814	6.50
Άπριλιος 1961	12.439.756	704.466	5.68
Ιούνιος 1961	12.558.927	1.054.936	11.91

Προκύπτει από τὸν πίνακα, ὃς ἀνεγράφουμεν καὶ εἰς τὴν προηγούμενην στατιστικὴν μας, διτὶ κατὰ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν τοῦ 1949 παρωπλίσθησαν τὰ 24.04% καὶ κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 1952 τὰ 15.45% τῆς τότε δυνάμεως μας, ἐνῷ κατὰ τὴν ἑκοπάσασαν τὸ 1958, τρίτην κατὰ σειρὰν ναυτιλιακὴν κρίσιν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, ὁ παρωπλισμὸς ἥχηται εἰς πεσσοτὸν 25.36%, διὸ νὰ φθάσῃ κατ' Ιούλιον τοῦ ίδιου ἔτους εἰς τὰ 33.19%, ὅποτε καὶ ἐκάλυψε τὸ 1/3 τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν διασχειρίσιν τονιάζει. Ή πρώτη αἰσθητὴ ὑποχώρησις ἐπεστράνθη κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960, διὰ νὰ κατέληθη τὸν Δεκέμβριον π. ἔτους εἰς τὰ 6.50 καὶ τὸ α' τρίμηνον ἔ.ἔ. εἰς τὰ 5.68%. "Ηδη κατὰ τὸ δευτέρον τρίμηνον τὸ πασσοτὸν ἐδιπλασιάσθη φθάσαν εἰς τὰ 11.91%.

Πρέπει, δῆμος, νὰ σημειωθῇ, διτὶ διαφορούντος τοῦ δευτέρου τριμήνου ἐπωαλήθησαν εἰς ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς 17 σκάφη μας, 128.700 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 3 ήσαν δεξαμενοπλοία, 42.840 τ. γκρός καὶ δῆτι, παραλλήλως, ἐπωαλήθησαν πρὸς διάλυσιν ἔτερα 8 σκάφη μας, 50.996 τ. γκρός, περιλαμβανομένων 2 δεξαμενοπλοίων, 17.347 τ. γκρός. Εἴναι ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν αἱ παλῆσσι εὗται, ἀναφερόμεναι κυρίως εἰς σκάφη πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως καὶ ἐάν τὸ γεγονός αὐτὸς συνδυασθῇ μὲ τὴν ἀπασχόλησιν δεκάδος καὶ πλέον δεξαμενοπλοίων μας εἰς μεταφορὰς γεννημάτων, προκύπτει τότε, διτὶ ἔτι μεγαλύτερα ὡς ἐνεφανίζετο ἡ παρωπλισμένη χωρητικότης εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου τριμήνου. "Ἄς σημειωθῇ, δῆτι 17 παρωπλισμένα τράπτες, 78.397 τ. γκρός καὶ 9 δεξαμενοπλοία, 68.991 τ. γκρός, εἶναι προπολεμικῆς κατασκευῆς.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
EN 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

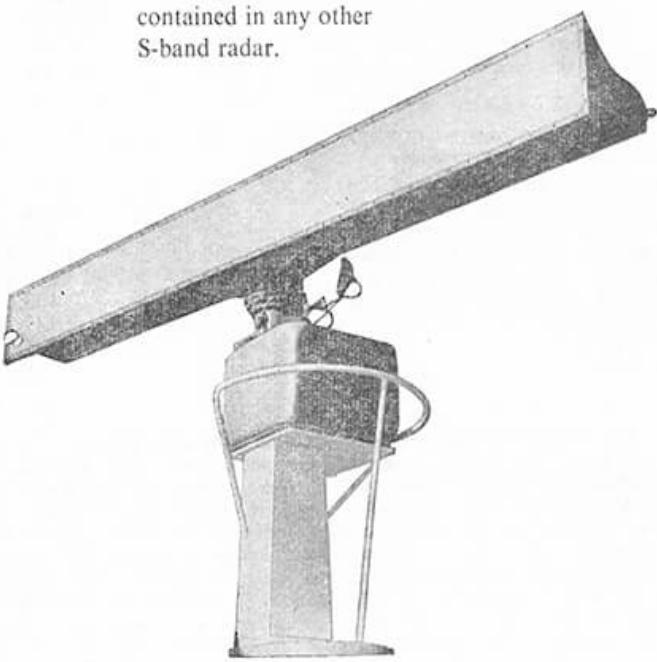
TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

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

τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ἀποφάσεων δυσμενών διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ἡ διαχειρίστας τῆς κατηγορίας αὐτής πλοίων.

«Ἡδη οἱ Ἀμερικανοὶ πλοιοκτήται προσποθοῦν νότιον ἔξερουν τρόπον διὰ νότιον συνεισφέντων τὴν καὶ τὴν μή ἐφοριούγεν τρόπον διὰ νότιον συνεισφέντων τὴν καὶ τὴν μή ἐφοριούγεν τοὺς τοῦ ἀμερικανικοῦ πληρούματος τῶν μισθολογίων καὶ συνθηκῶν ἤργασίων πού ἰσχύουν εἰς τὴν Ἀμερικήν, διὰ τῆς χρηματοποίησεως μᾶς ἐκ παραδόσεως ναυτικῆς σημαίας.»

«Ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ Ομοσπονδία συνεπεῖ εἰς τός ὄρχες τοῦ ἐλευθέρου δημοκρατικοῦ συνδικαλισμοῦ καὶ τῆς διεθνούς ἔργατικης ἀλληλεγγύης καὶ προσηλομένη εἰς τοὺς σκοπούς τοῦ ἴδιου τῆς ὁγκού, τὸν ὅποιον ὄγκονεσται ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῶν ναυτικῶν ὄργανων πού ἀνίκουν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Διεθνούς Ομοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν καὶ ὑπὸ τῆς σημαίαν τῆς Διεθνούς Αμερικανῶν ναυτικῶν διὰ τῆς ἐκδόσεων τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν καὶ διοικετιστῶν νότιον χρηματοποίησον τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν διὰ τὴν συνέχειαν τῆς ὁμοσπονδίας τῶν ἀντίνοτων τῶν νόμων καὶ τῶν κοινωνικῶν θεσμῶν τῆς Πατρίδος των.

Ἐκ παραλλήλου, ἡ Διοικητικὴ τῆς Π.Ν.Ο. διακηρύσσει, ὅτι συνεχίζεται ἀπὸ θέρμην τὸν ὄγκονα διὰ τὴν προσέκλισεων εἰς τὸ ἔθνον μας νηολόγων ὅλων τῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν ὑπὸ ζένας σημαίας καὶ τῆς προστοσίας τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

«Ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ Ομοσπονδία ἀναπόσπαστον τημένη τῆς Διεθνούς Ομοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν, ὑπῆρξε καὶ εἶναι πρωτογνωνιστής τῆς Δ.Ο.Μ. κατὰ τὸν πλοίουν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας διότι πιστεύει εἰς τὸ δικαιον τοῦ ὄγκου αὐτοῦ τόσου ἀπὸ ἐθνικῆς πλευρᾶς ὅσον καὶ ὑπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν βαλασσομαχούντων ναυτικῶν.»

«Ἡ Διοικητικὴ τῆς Π.Ν.Ο. ἀπεικονεῖ ὄγκωντικὸν χαριτεισμὸν ἀλληλεγγύης τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς συναδελφούς τους καὶ τοὺς διαδεδομένους, ὅτι ἴσταισαν πορὰ τὸ πλεύρων τῶν εἰς τὸν σκληρὸν ὄγκον ποὺ διεβάγουν διά νοιναὶ δικαιασύνην καὶ διὰ τὴν περιφρούρησιν τῶν θεμελιώδων δικαιωμάτων των καὶ εἴχονται πλήρη ἐπιτυχίαν.

Ἐν Πειραιῇ τῇ 12 Ιουνίου 1961

Εντολὴ Διοικητικῆς
Ο. Γεν. Γραμματεὺς
ΜΑΝΘΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ

ΔΕΝ ΑΠΟΚΛΕΙΟΝΤΑΙ ΑΙ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΙ

Ἐπαναλαμβάνομεν: Προσοχὴ εἰς τὰ τεκταινόμενα ἀπὸ τὸν κ. Χώλλ καὶ τὴν παρέαν του εἰς τὴν Ἀμερικήν. Δὲν ἀποκλείεται — εἶναι πιθανὸν — νότιον ἐπιζητήσουν οἱ ἑκεὶ ἔργατοπατέρες — συνεπικουρούμενοι ἀπὸ τὸν Φουρναράκην — τὸν προσεταιρισμὸν τῶν ἐπὶ λιβεριάνων ἡ πατριαρκῶν πλοίων ὑπῆρχοτούντων Ἑλλήνων ναυτικῶν. Αἱ πρώται κρούσεις πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆν ἐπεσημάνθησαν ἡδη. Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ὑπουργείου καὶ οἱ ἀμερικανοὶ ἐνδιαφερόμενοι τῆς Π.Ν.Ο. ἔχουν τὸν λόγον. Ο. κ. Χώλλ δὲν ἀναγνωρίζει τὰς συμβάσεις τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν, τῆς ὁποίας εἶναι ἀπόδηλης. Ωδὲ ἐπιδιώξῃ νότιον κερδίσῃ τὴν ἐκπροσώπησιν τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων διὰ νότιον προβάλῃ τὴν ἀξίωσιν τῆς συνάφεως νέας συλλογικῆς συμβάσεως.

Πρὸ τοῦ κινδύνου νὰ ἴωμεν ἀκίνητοῦντα — ὑπὸ τὸ μπούκοτάζ — τὰ Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ζένας σημαίας πλοίοις καὶ τὰ πληρώματά μας ἑκτὸς ὑπηρεσίας, παρασυρόμενα εἰς ἐνεργείας ἀντικειμένων πρὸς αὐτὰ τὰ συμφέροντά των, μέτρα δραστικά βάθε πρέπει ἐντεύθην νότιον ἀποθοῦν. Αἱ υπόποιοι ἐπαγγείλαι τῶν «γιούνιονες» καὶ τοὺς συντρόφους τῶν Φουρναράκη εἶναι γνωστόν, ὅτι εἰς οὐδὲν ἄλλο ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει ἀποβλέπουν, παρὰ εἰς τὴν στέρησιν τῆς ἔργασίος διὰ τοὺς «Ἑλληνας ναυτικούς».

Καὶ συγκεκριμένως βάθε πρέπει:

α' Νὰ δηλωθῇ κατηγορηματικῶς καὶ ἀπειρφράστως, ὅτι βάθε θεωρηθῇ ἀπόδηλης τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας καὶ βάθε στερηθῇ αὐτοῦ τοῦ φυλαδίου του ὁ προσχώρων εἰς τὴν κίνησιν τῶν Ἀμερικανῶν ἔργατοπατέρων. β' Νὰ κληθοῦν ὅλοι οἱ ναυτικοὶ νότιον ἐφοδιασθῶν μὲ ταύτην, ἐξ οὗ νὰ καταφένεται ἡ συνδικαλιστικὴ ὄργάνωσις εἰς ἡν ἀνήκουν καὶ γ' γ, νά υπογράψουν τὰ πληρώματα, πρὸ τοῦ κατάπλου τοῦ σκάφους εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, δήλωσιν πρὸς τὸν πλοίαρχον, διὰ τῆς ὁποίας βάθε ὀμολογήται, ὅτι ἡ ἔργασία των διέπεται ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν συλλογικὴν σύμβασιν, τοὺς ὄρους τῆς ὁποίας ἀναγνωρίζουν ἀνεπιφυλάκτως.

Αὐταὶ αἱ τρεῖς προϋπόθεσεις δέοντα τὸ συντομώτερον νότιον πληρωθοῦν. Αἱ σχετικαὶ ἐνέργειαι ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νότιον καταβληθοῦν διὰ νότιον προλάβωμεν δυσαρέστους ἐκπλήξεις. «Ὕπὸ τὴν κρατοῦσαν ἀπεργιακὴν ἀναταραχὴν τίποτε δέν μᾶς ἔγγυάται τὴν ὄμαλην τῶν πλοίων μας παραμονὴν εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας.

ΕΙΜΕΘΑ ΠΡΟΗΤΟΙΜΑΣΜΕΝΟΙ;

«Ὑπερεκατὸν σκάφη Ἑλληνικὰ ἐκφορτώνουν τώρα εἰς τοὺς ιαπωνικοὺς λιμένας καὶ αἱ πρὸς τὰ ἑκεὶ ναυλώσεις συνεχίζονται. Ἐπὶ δέκα

κλεισμένων αἱ πέντε, τούλαχιστον, ἀναφέρονται εἰς σκάφη Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἐπηνδρώμενα μὲ ίδικά μας πληρώματα.

Δικαιοιογένεμον, συνεπώς, θὰ ἐπρεπε νὰ είναι τὸ ἐνδιαφέρον τῆς Ἑλληνικῆς διοικήσεως διὰ τὸ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀπρόσκοπτον περιάσιν τῶν ταξιδίων ὅλων αὐτῶν τῶν σκαφῶν, που καταπλέουν πρὸς ἐκφόρτωσιν εἰς τοὺς ιαπωνικοὺς λιμένας.

Καὶ, ὅμως, τὸ ἐνδιαφέρον αὐτὸν — διαπιστούται, ἀτυχῶς, ἀπὸ τὰ πράγματα — δὲν ὑφίσταται ἡ μᾶλλον δὲν ἐκδηλούται ἐν τῇ πράξει. Αἱ ἀνωμαλίαι καὶ αἱ διαπανηραὶ καθυστερήσεις τῶν πλοίων είναι πολλαῖς. Αἱ προστριβαὶ κατὰ πρώτον μὲ τοὺς ἱπάτωνας λιμενεργάτας είναι καθημεριναὶ. Αἱ διενεργούμεναι ἐπιθεωρήσεις τῶν μέσων φορτοεκφορτώσεως καταλήγουν κατὰ συνθήκην εἰς ὅπεργίας καὶ καθυστερήσεις, συχνότατα ἀδικούμενης. Συμπαράστασις εἰς τὰς ἀνωμαλίας αὐτὰς δὲν ὑφίσταται δι' ὅλας τὰς περιοχὰς τῶν ιαπωνικῶν νήσων. Μόνον εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Τόκιο είναι δυνατή ἡ παρέμβασις τῆς Ἑλληνικῆς Πρεσβείας.

«Ἡ δευτέρα, ἡ ὅχι ὀλιγώτερον σοβαρὰ ἀνωμαλία, προέρχεται ἀπὸ τὰ πληρώματα. Κουρασμένοι οἱ ναυτικοί μας ἀπὸ τὰ πολύμενα ταξίδια τοῦ Ειρηνικοῦ, τὰ δύσκολα πράγματα, χωρὶς τὴν παρουσίαν εἰς τοὺς ιαπωνικοὺς λιμένας λιμενικοῦ τίνος ἀξιωματικοῦ, δότις βάθε ἐπέλευσε κάθε ἀναφορμένην διαφοράν, συχνότατα δημιουργούν ζητήματα, εἰς προστριβαὶ μὲ τοὺς πλοιάρχους προέρχονται, παραπονούμενοι διὰ τὴν τροφοδοσίαν, τὴν πλημμελῆ ἐρμηνείαν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ τὰ τοιάτια.

Τὸ «Ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας» βάθε ἐπρεπε νὰ προβλέψῃ τὴν κατάστασιν αὐτὴν, ἐφόσον, βεβαίως, θὰ ἥτο καὶ εἰς θέσιν νὰ παρακολουθῇ ἀμεσώτερον τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας. «Ωφειλεν ἐγκαίρως νὰ ἔχῃ ἀποστείλει ικανὸν λιμενικὸν ἀξιωματικὸν εἰς τὴν Ιαπωνίαν. «Ἡ παρέμβασις τοῦ πολλάς θὰ προέλαμβανεν ἀνωμαλίας, βάθε δημιουργούνται πλοία. «Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας σχετικάς υποδείξεις ἔγκυρων ἐφοπλιστικῶν κύκλων.

Καὶ, ὅμως, δταὶ ὑπεδείχθη ἡ ἀνάγκη τῆς ἀποστολῆς τοῦ λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, δταὶ εἰς τὰ προξενικά λιμεναρχεία τοῦ Κάρδιφ καὶ τὴν Μασσαλίας ποιούνται τὰς διατηρήσεις τῶν, χωρὶς καμμίαν ἀπασχόλησιν, δύο ἀξιωματικοὶ ἀνώτεροι καὶ πάλιν τὸ «Ὑπουργείον» δὲν συνειηθῆσον, δταὶ ἔπειτεν, ἀπὸ τὰς ἐπιμόνους ὑποδείξεις. Ο. κ. Ανδριανόπουλος ἡρκέσθη εἰς τὴν ἀποστολὴν ἐνὸς ἐγγράφου πρὸς τὸ Γενικὸν Λογιστήριον, ζητῶν τὴν ἐγκρίσιν τῆς δαπάνης διὰ τὴν μετάβασιν εἰς τὴν Ιαπωνίαν ἐνὸς ἐκ τῶν δύο ἀγορασθόντων τῆς Μασσαλίας ἡ δοῦλη Κάρδιφ. Θά περιέμενεν τὴν ἐγκρίσιν διὰ τῆς ὑπηρεσιακῆς δοῦλης περὶ καὶ σημαίνει παραπομπὴν εἰς τὰς καλένδας τῆς ὑποθέσεως. Μετὰ μῆνας δταὶ συζήτωμεν ὀκόμη...

Εἰμεδα, λοιπόν, προητοιμασμένοι νὰ διοικήσωμεν τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας; «Ἄς ἀπαντήσουν αὐτοὶ οἱ τοῦ «Ὑπουργείου» παράγοντες.

ΚΑΤΕΛΗΦΘΟΜΕΝ ΑΠΑΡΑΣΚΕΥΟΙ

Τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν στελεχῶν προβάλλουν οἱ τοῦ «Ὑπουργείου» ἀρμόδιοι, δσάκις πρόκειται νὰ καλύψουν ὑπηρεσιακὰ τίνα ἀνάγκην βεβαιωμένην διὰ τῆς τοποθετήσεως ἡ τῆς προσκαίρου ἀποσπάσεως ἐνὸς ἀξιωματικοῦ — ἀκόμη καὶ κατωτέρου — ἀπὸ μίαν ὑπηρεσίαν νωχελῶς κινούμενην εἰς δλλην τραβηγράφου πρὸς τὴν ἀνίσιαν τῆς Μασσαλίας ἡ δοῦλη.

Δὲν βάθε ἀμφισθῆσωμεν τὴν ἀνεπάρκειαν. Είναι ποσοτική, εἰς πλείστας δταὶ ὅσας περιπτώσεις καὶ ποιοτική. Τὸ γεγονός καὶ μόνον, δτι ἐντὸς διετίας ἡ δύναμις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐτριπλασιάθη, εἴναι ἀρκετὸν διὰ νότιον καταδείξῃ τὴν ἀδυναμίαν τῆς διοικήσεως. Οπως ἀντιμετωπίσῃ μὲ τὴν αὐτὴν, τὴν προπολεμικὴν συγκρότησιν, ὅχι πλέον τὰ γενικώτερα, ἀλλὰ καὶ αὐτὰ τὰ τρέχοντα ζητήματα τοῦ πλοίου. Δεδομένου, ὅμως, δτι ἡ σταθερός πρὸς τὴν ἀνίσιαν χωρὶς δη δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ δτι ἡ ἀπὸ τῆς μῆμέρας εἰς τὴν ἀλλην δὲν πρόκειται νὰ ἴωμεν πικνούμενας τὰς τάξεις τῶν λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, ἔστω καὶ ἀν τελικῶς ἐγκριθῇ ἡ εἰσδοχὴ τριάκοντα νεοσοσδέν εἰς τὸ Σάμο, καλούνται οἱ υπηρεσιακοὶ παράγοντες τοῦ «Ὑπουργείου» νάσεται πελετήσουν νέαν διάρθρωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ «Ὑπουργείου», ἀνακατανομὴν τοῦ ἐμψύχου όλικού, ἵνα ἐνισχυθῶν τὰ νευραλγικά κέντρα τῆς Διοικήσεως, ἐκείνα ἀκριβῶς τῶν ὁποίων ἡ καθυστέρησις εἰς ἀπόδοσιν παραβλάπτει καίρια ζητήματα τῆς Ναυτιλίας μας.

Πρέπει, δηλαδή, ἀντιμετωπίζοντες πλέον μίαν δύσκολον, ἀλλὰ καὶ μόνιμον κατάστασιν, ήτις καὶ δτι βαίνη χειροτερεύσουσα, νὰ καλύψωμεν τὰς ζωτικωτέρας, τούλαχιστον, σημασίας ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας. «Ἡ ἀνεπάρκεια — ἐπαναλαμβάνομεν ἡ ποσοτική καὶ ἡ ποιοτική

MARINAKIS & CIA.

SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES

TUCUMAN 271

BUENOS AIRES

TELEPHONE
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS",
ALSO "STRAMAKIS",

— δέν είναι προσωρινή. Θά χρειασθούν δλίγα τινά έτη — διὰ νὰ μὴ εἰπωμεν πολλά — ίνα καταρτισθούν οι μέλλοντες νὰ εισαχθούν εἰς την σχολή δόκιμοι, ένω καὶ ή μετεκπαίδευσις δέν ξγινε σύτε, ἀτυχές, θά γινη.

Δέν θά υπέστηλθωμεν εἰς λεπτομερείας. Πιστεύομεν, οτι είναι δυνατὸν νὰ έξιοκονομηθούν αἱ πλέον προέχουσαι ἀνάγκαι διὰ τῆς ἀνακατανομῆς τῶν διαθεσίμων στελεχών. Εῖς τινας λ.χ. ὑπηρεσίας, κινουμένας ὑπὸ τὸν ράθυμον γνωστὸν τὸν τῆς γραφειοκρατικῆς ρουτίνας είναι τοποθετημένης ὑπερεπαρκεῖς εἰς ἀριθμόν, τούλαχιστον, ἀξιωματικοί, ὀλίγα ἀποδίδοντες, ἐνώ εἰς ὅλας ἐπιτακτική ἔδεικνυται η παρουσία ἐνὸς ή δύο ικανῶν στελεχῶν, ἔστω καὶ κατωτέρων. Ή περίπτωσις τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς είναι χαρακτηριστική. Τριάκοντα δύο ἀξιωματικοὶ ἀσχολούνται μὲ ἀστυνομικά καθικόντα. ὅταν εἰς τὴν Διεύθυνσιν Ἔργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως — τὴν βασικὴν διὰ τὴν Ναυτιλίαν — δέν θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ καλυφθούν οὐδὲ αἱ πρέχουσαι ὑπηρεσίακαι ἀνάγκαι, ἔστω καὶ ἀν νυκτιμερὸν εἰργάζοντο οἱ τέσσαρες ἐν δλῷ ἐκεὶ ὑπηρετοῦντες ἀξιωματικοί!

Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸ τῆς καθυστερημένης διαρθρώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου, τῆς εἰς στελέχη ἀνεπαρκείας, ἔρχεται νὰ ἐπιβεβαιώθῃ τὰ δσα εἰς τὸ προγόνυμενον τεῦχος τῆς «Ναυτικᾶ Χρονικᾶ» ἔτονταν: Κατελήθημεν ἀπαράσκευοι καὶ δέν εἶμεθα τώρα εἰς θέσιν νὸ διαχειρισθῶμεν τὰ τρέχοντα καὶ ὅχι τὰ γενικώτερα τῆς Ναυτιλίας μας ζητήματα.

Ἡ ἐπείγουσα τοῦ δλου διοικητικοῦ προβλήματος ἀντιμετώπισις ἀποδάλεται, πρὶν ἡ τὰ γεγονότα μᾶς καλύψουν. Ἀνησυχούμεν καὶ διερωτώμεθα ὃν θὰ κατορθώσωμεν τὴν ἀνησυχίαν μας αὐτὴν νὰ μεταδώσωμεν καὶ εἰς τοὺς ὄλλους, τοὺς ὑπευθύνους.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΔΡΑΠΕΤΑΣ

Θὰ ἔχουν, πιστεύομεν, ἀναστατικήν τινα ἐπίδρασιν εἰς τὴν μάστιγα τῶν δραπετεύσεων τὰ δσα λαμβάνονται ἀπὸ τὸ Ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας μέτρα. Δέν θὰ παρεμποδίσουν, Βεδείας, τὸν ἀνειδίκευτον ναυτικόν, τὸν λευκοφυλαδίτην, τὸν ναυτολογούμενον μὲ σκοτὸν νὰ ἀποδράσῃ ὥπωσδήποτε εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἢ τὴν Αὔστραλιαν. Δι' αὐτὸν δέν ἔχει σημασίαν ἡ ἀφαίρεσις τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου ἢ ὄλλαι αὐτηρότεραι ἐντεύθεν κυρώσεις.

Διὰ τὸν δραπετεύοντα, ὅμως, ἐπαγγελματίαν ναυτικόν, τὸν μὴ θέλοντα νὰ ἀποκόψῃ καὶ τοὺς δεμούς μὲ τὸ βιοποριστικὸν τοῦ ἐπάγγελμα, τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον είναι τὸ μόνον μέσον τῆς ἐπανόδου ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀν — ὅπως συχνὰ συμβαίνει — ἡ περιπέτεια τῆς δραπετεύσεως ἀποτύχη.

Συνιστᾶται, θέν, ὅπως ιδιαιτέρα καταδάλεται προσοχῇ κατὰ τὴν ἑδῶ ἐπιλογὴν τῶν ναυτολογουμένων. Θὰ πρέπει, κατὰ τὸ δυνατόν, νὰ ἀποφεύγεται ἡ πρόσληψις ἀτόμων ὑπόπτων δραπετεύσεως. "Ισως καὶ νὰ μῆ είναι παντελῶς ἀδάσιμα τὰ λεγόμενα, ὅτι ἡ ἐπιλογὴ ἀυτὴ διὰ πολλούς καὶ ποικίλους λόγους πλημμελῶς διεξάγεται, ἐν ἀγνοίᾳ, βεδείας, τῶν πλοιοκτητῶν. "Εχομεν ὑπ' ὄψιν μας ὀρισμένα κρούσματα.

Συνιστᾶται ἀκόμη ἀπὸ τὸ Ὑπουργείον, ὅπως ἐν δψει τοῦ κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς λιμένα τῶν χωρῶν, ὅπου συχναὶ είναι αἱ δραπετεύσεις, παρακολούθων οἱ πλοίαρχοι τοὺς ὑπόπτους ἐκ τοῦ πληρώματος, ἐν ἀνάγκῃ δὲ ζητοῦν τὴν παρέμβασιν τῶν Προξενικῶν ἢ καὶ τῶν τοπικῶν ἀρχῶν πρὸς παρεμποδίσιν τῆς δραπετεύσεως. Καὶ τὸ Ὑπουργείον, τέλος, τονίζει, ὅτι ἡ ἐπιτυχία τῶν λαμβανομένων μέτρων θὰ ἔξαρτηθῇ καὶ ἀπὸ τὴν συνδρομὴν τῶν πλοιάρχων. Θὰ πρέπει αὐτὸι εἰς περιπτώσεις δραπετεύσεων νὰ σπεύσουν εἰς τὴν διενέργειαν τῶν νομίμων διστυπώσεων (ἐγγραφὴ εἰς τὸ ἡμερολόγιον, δῆλωσις εἰς τὸν πλησιεστέραν προξενικὴν ἀρχήν, ἀποστολὴ τῶν ναυτικῶν φυλλάδιων, πτυχίων καὶ διπλομάτων εἰς σύτην), ὡστε νὰ καθίσταται ἐφικτή ἡ ταχυτέρα παραπομπὴ τῶν δραστῶν εἰς τὸ πειθαρχικὸν συμβούλιον.

Τὰ μέτρα τοῦ Ὑπουργείου γνωρίζονται διὰ τοῦ κάτωθι ἐγγράφου του πρὸς τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν":

"Ἐπὶ τοῦ ἐν περιλήφει θέματος (δραπέται ναυτικοὶ) ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ύμιν τὰ κάτωθι:

1.— 'Ως είναι ύμιν γνωστόν, η κειμένη Νομοθεσία προβλέπει τὴν ποινικὴν καὶ πειθαρχικὴν διωξιν τῶν ἐπιοικόν τοῦ πλοίου υπὸ ἑλληνικὴν ο-

μαιαν δραπετεύσοντων ναυτικῶν. 'Ἐν ὅρῳ 15 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. προβλέπεται η διὰ φυλακίσεως μέχρις ἐνὸς τιμωρία τῶν ἐνόχων λιποταξίας καὶ ἐν ὅρῳ 8 τοῦ αὐτοῦ Κώδικος προβλέπεται, ὅτι διὰ πᾶσαν πράξιν ἡ παράλειψιν τοῦ ναυτικοῦ γενομένων ἐν τῇ ἐκτελέσει τῆς ὑπηρεσίας η ἀντιδιαισθανούσαν εἰς τὰς ἐπαγγελματικάς, πθικάς ἡ νομικάς ύποχρεώσεις αὐτοῦ, χωρεῖ προσωρινὴ στέρησις τῆς ἀκονεσίας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελματος ἀπὸ ἐνὸς μετὸς δύο ἐτῶν.

2.— 'Ἐπειδὴ οὐκ' πττον αἱ εἰπιθαλάσσειν εἰς παρομοίας περιπτώσεις πειθαρχικαὶ κυρώσεις ἐπεκράτησεν ἐκ πινεύματος ἐπιεικείας πρὸς τοὺς ἑργαζομένους νὰ πειριούνται εἰς τὸ κατώτατον δρίον, τῆς προβλεπομένης στερήσεως, ἐπεστίσαμεν τὴν προσοχὴν τῶν Προέδρων τῶν οἰκείων Ἀνακριτῶν Συμβουλίων ἐπὶ τῆς ἐκτάσεως τῶν κρουσμάτων καὶ τῶν ἐξ αὐτῶν προκαλούμενῶν δυσαρέστων διὰ τὸ ἑλληνικὸν πλοίον ὥποτεσμάτων, εἰς τρόπον ὥστε αἱ κατά περίπτωσιν κυρώσεις νὰ ὀπινούνται πολλῷ μᾶλλον ἐφ' δύον αἱ διὰ τὸ ἀδικημα τοῦ ἀποφάσεις τῶν ποινικῶν δικαιοστρίων είναι ουνήθως ἀθωτικαὶ λίσταις ἐπιεικείας.

3.— Παραλλήλως, θέλομεν ἐκδόση τὰς ἐνδεικνυμένας διαταγὰς εἰς τρόπον, ὥστε η εἰς τὸ Ἀνακριτὸν Συμβούλιον παραπομπὴ τῶν ἐνόχων λιποταξίας είναι ἀμεσος καὶ ἀνεξάρτητος τῆς ποινικῆς αὐτῶν διώξεως. Διὸ τῆς ἀμέσου παραπομπῆς θὲ ἐπιτευχθῇ, ἡ ἐντὸς βραχιτάτου χρονικοῦ διαστήματος, ἐπιβολὴ πειθαρχικῶν κυρώσεων, εἰς τρόπον, ὥστε τὰ καταστὴ γνωστὸν μεταξὺ τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου, ὅτι τὸ δικήμα τῆς λιποταξίας ουνεπάγεται ἀμεσος καὶ αὐτοπτὰς πειθαρχικῶν τοιούτων.

4.— Οἰκοθεν νοείται, ὅτι ἀνεξάρτητας τοῦ χρόνου λίπεισαν τῆς ἐπιθληθούμενής πειθαρχικῆς κυρώσεων, ὑπὸ τῆς παραγράφου 2 τοῦ ὅρου 58 τοῦ Π.Π.Κ.Ε.Ν. προβλεπομένην κατάσχεσις τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου, διπλώματος ικανότητος, ἀδειας πτυχίου εἰδικότητος καὶ ἡ παγγρεύσεις τῆς ἀπόδοσεως η ἐκδόσεως τῶν τούτων πρὸ τῆς ὑπὸ τοῦ δικαιοστρίου δριστικῆς ἐκδικάσεως τῆς σκετικῆς μηνύσεως ἡ ἔκτισης τῆς ἐνδεικνυμένης εἰς τὸν ἑνόκονταν πλοίον τοῦ ἀδικηματοῦ ποινῆς εἴτε τῆς παραγράφου τοῦ ἀδικηματοῦ, θὰ ἔξαρθλουθαι τοῦ ισχύουσα.

5.— Διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν προεκτεθέντων μέτρων ἔχομεν τὴν γνώμην, ὅτι τὸ δικήμα τῆς λιποταξίας θὰ παταχθῇ ἐπαρκῶς δι'. ὁ καὶ φρονούμεν, ὅτι τὸ αὐτοπτρότερον τροποποίησις τῶν σκετικῶν διατάξεων, δέν ἔνδεικνυται.

6.— Σημειωτέον ἐνταῦθα, ὅτι τὸ ποσοστὸν τῶν δραπετῶν ἐκ πλοίων ὑπὸ ἑλληνικῆς ομηρίας είναι σκετικῶς ἀσύμμονον, δεδομένου, ὅτι καθ' ὀλόκληρον τὸ λῆπαν ἐτος 1960 ὑπελθήθησαν ἡμίν μόνον 282 μηνύσεις ἐπὶ λιποταξία ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ἐπιθληθούμενης ποσοστὸν τούτων τούτων προσλαμβανομένων ἀνειδικεύτων είναι τῆς ἐκλογῆς καὶ προτιμήσεως τοῦ πλοιοκτήτου, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τούτων ευθύνεται τὰ Γραφεῖα ὑμῶν, ἀτίνα δέοντα πρὸ πάσης προσλήψεως νὰ ἔξετάσωι τὰ σοφαρά τὸ πῆθος καὶ τὰς προθέσεις τῶν αἰτούντων ἀνάλογων ἔργων.

Ο Ὑπουργὸς

Γ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΥΚΤΑΙΑ Η ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

'Ετερματισθῶσαν αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας. Συνεζήτησαν αἱ ἀκτέρωθεν ἀπόψεις, διηγκρινίσθησαν τὰ προβληθέντα ἀπὸ τὰ σωματεῖα αἰτημάτων, ὡρισμένα δὲ τούτων, ἀναγόμενα εἰς ζητήματα ὡμαλωτέρας διείσαγνης τῆς ἐργασίας, ἔγιναν ηδη δεκτά. Διὰ τὰ Βασικὰ τοιαῦτα οἱ ἐφοπλισταὶ αἱ ἐπεφυλάκησθαι, ἀναμένοντες καὶ τὴν γνώμην τῶν εἰς λοιδρίνον συναδέλφων των, πρὸς οὓς παρεπέμφθησαν τὰ πορίσματα τῶν συζητήσεων.

'Υπῆρξαν, πράγματι, κοπιώδεις καὶ μακραὶ αἱ διαπραγματεύσεις. 'Αλλεδεσ είναι, ὅτι ἐπειδὼν ἔχει τὸν πλοίον τῶν πλοιαρχών μέτρων τοῦ πληρώματος καὶ ὅτι τὸ πλειστον, ἀν τὸ σύνολον τῶν προσλαμβανομένων ἀνειδικεύτων είναι τῆς ἐκλογῆς καὶ προτιμήσεως τοῦ πλοιοκτήτου, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τούτων ευθύνεται τὰ Γραφεῖα ὑμῶν, ἀτίνα δέοντα πρὸ πάσης προσλήψεως νὰ ἔξετάσωι τὰς ποινικὰς διωξίσθαι, ἀναμένοντες καὶ τὴν γνώμην τῶν εἰς λοιδρίνον συναδέλφων των, πρὸς οὓς παρεπέμφθησαν τὰ πορίσματα τῶν συζητήσεων.

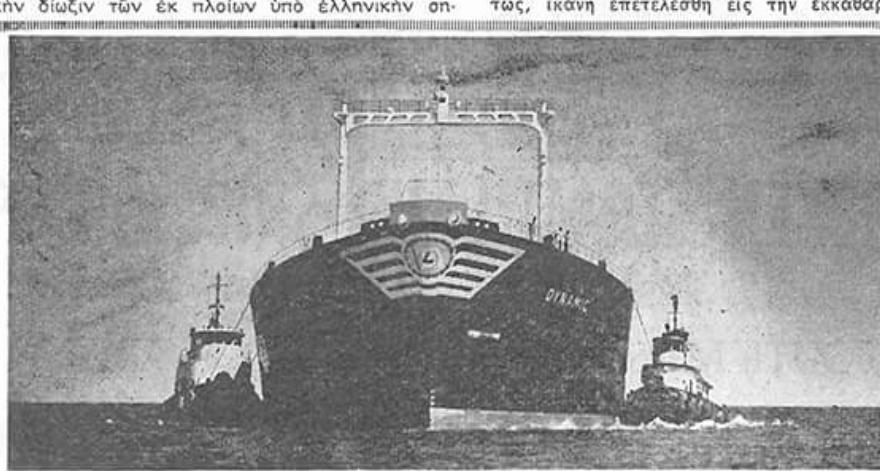
Τινὰ τῶν προβληθέντων αἰτημάτων — τὸ 45ωρον τῆς ἐδδομέδος καὶ ἡ αὐξησίας τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου διά τη τὰς κατώτερα καὶ τὰς ἀνώτερα πληρώματα — ἀπερρίφθησαν ἀσυζητητὶ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλισταὶς. 'Άλλα, ἐπιθαρυντικὰ καὶ αὐτὰ ἐν τινὶ μέτρῳ τῆς διστηρίσεως, ἐκρίθησαν δίκαια καὶ ἐγένοντο δεκτά. Πολλῶν ἐμετρισθῆ ὁ βαθμὸς τῆς ἐπιθαρύσεως δι'. ἀμοιδαίων ὑποχωρήσεων. Πρόσδος, πάντως, ικανὴ ἐπετελέσθη εἰς τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν διαφορῶν. 'Η σύμ-

Superior

Service

Superior

Tugs



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS :

HARWIN Shipping Agency Ltd.
88, Fenchurch St., London E. C. 3

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable - Radio "CURTISBACO."

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

**ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΙΝ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ Ε.Ν.**

ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Εις έκτελεσιν τῆς ὑπ' ἀριθ. 16 τῆς 10ης Φεβρουαρίου 1961 πράξεως τοῦ 'Υπουργικού Συμβουλίου «περὶ τροποποίησεως τοῦ ὑπ' ἀριθ. 2689) 1953 κωδικοποιημένου Νομοθετικού Διατάγματος «περὶ διπλωμάτων, πτυχίων καὶ ἀδειῶν ικανότητος ἐν τῷ Ε.Ν.» καὶ ἄλλων διατάξεων, τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔξεδωκε τὴν δευτέραν κατὰ σειρὰν ἀπόφασιν του, ἀναφερομένην εἰς τὰ εἰδικά προσόντα τῶν ὑποφηφίων πρὸς ἀπόκτησιν ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ικανότητος κλάδου προσωπικού μηχανῆς, τοῦ παρ' ἔκάστου τῶν ἀποδεικτικῶν τούτων παρεχομένου δικαιώματος ἐργασίας ἐπὶ πλοίων καὶ τρόπου χαρακτηρισμού εἰδικοτήτων τινῶν.

Ἡ ἔκδοθείσα ἀπόφασις ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ I

ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ

"Αρθρον 1

ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΑΝΩΤΕΡΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΑΤΜΟΜΗΧΑΝΩΝ

1.— Δίπλωμα 'Ατμομηχανικοῦ Α' τάξεως

α) Τριετής, μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Β' τάξεως, θαλασσία ὑπηρεσία ἀξιωματικοῦ μηχανῆς ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 600 ἐνδεικτικῶν ἵππων. Θαλασσία ὑπηρεσία μέχρι 12 μηνῶν, δύναται νὰ ἔχῃ διαυθιθῇ ὑπὸ τὴν ὡς ἀνωτέρας ἀπόκτητη πλοΐαν κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 600 ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.).

β) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

2.— Δίπλωμα 'Ατμομηχανικοῦ Β' τάξεως

α) Τριετής, μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Γ' τάξεως, θαλασσία ὑπηρεσία ἀξιωματικοῦ μηχανῆς ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 600 ἐνδεικτικῶν ἵππων. Θαλασσία ὑπηρεσία μέχρι 12 μηνῶν, δύναται νὰ ἔχῃ διαυθιθῇ ὑπὸ τὴν ὡς ἀνωτέρας ἀπόκτητη πλοΐαν κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 600 ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.).

β) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

3.— Δίπλωμα 'Ατμομηχανικοῦ Γ' τάξεως

α) Πιστοποιητικόν χαρακτηρισμοῦ ὡς δοκίμου μηχανικοῦ ἐκδίδομένου ἐπὶ τὴν καταθέσει τῶν ἐν παραγρ. 3 τοῦ ἀρθρου 12 τῆς παρούσης ἀναγραφουμένων δικαιολογητικῶν. Τὸ παρὸν ἐδάφιον ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν ἀπό την 1ην Ιανουαρίου 1962 καὶ μετέπειτα χαρακτηρίζομένων ὡς δοκίμων μηχανικών.

β) Δεκαεκτάμηνος θαλασσία ὑπηρεσία κτηθείσα μετὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ περὶ οὐ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον πιστοποιητικοῦ χαρακτηρισμοῦ, ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ, ἐπὶ πλοΐαν κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως 600 τούλαχιστον ἵππων ἐνδεικτικῶν, ἐάν ὁ χαρακτηρισμὸς ὡς δοκίμου μηχανικοῦ ἐλάσσε χώρων βάσει τετραετοῦς ὑπηρεσίας μέχρι 30 μηνῶν ὑπὸ τὴν ἀυτὴν ὡς ἀνωτέρας ἀπόκτητη πλοΐαν κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 1.000 ἐνδεικτικῶν ἵππων, ἐάν ὁ χαρακτηρισμὸς ἐλάσσε χώρων βάσει τριακοντάμηνον τούλαχιστον ὑπηρεσίας ἐργοστασίου. Θαλασσία ὑπηρεσία μέχρι 6 μηνῶν δύναται νὰ ἔχῃ διαυθιθῇ ἐπὶ πλοΐαν κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 600 ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.).

γ) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

4.— Δίπλωμα Πρακτικοῦ 'Ατμομηχανικοῦ

α) Δεκαετής θαλασσία ὑπηρεσία ἐπὶ ἀτμοπλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως 500 τούλαχιστον ἵππων ἐνδεικτικῶν, ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ, ἀρχιθερμαστοῦ, λιπαντοῦ καὶ ὄντιωροῦ, ἐξ ἣς τετραετῆς τούλαχιστον ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ ἀρχιθερμαστοῦ. Θαλασσία ὑπηρεσία μέχρι 4 ἔτῶν δύναται νὰ ἀνταπλούνται διὰ ὑπηρεσίας ἐργοστασίου.

β) Ἀπολυτήριον Δημοτικοῦ Σχολείου.

γ) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

"Αρθρον 2

ΠΤΥΧΙΑ ΚΑΤΩΤΕΡΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ

1.— Πτυχίον 'Αρχιθερμαστοῦ

Τετραετής θαλασσία ὑπηρεσία ἐπὶ ἀτμοπλοίων, ὡς μέλος πληρώματος μηχανῆς ὑπὸ οἰανδήποτε ιδιότητα.

2.— Πτυχίον Λιπαντοῦ

Τριετής θαλασσία ὑπηρεσία ἐπὶ ἀτμοπλοίων, ὡς μέλος πληρώματος μηχανῆς ὑπὸ οἰανδήποτε ιδιότητα.

3.— "Αδεια Θερμαστοῦ

Διετής θαλασσία ὑπηρεσία ἐπὶ ἀτμοπλοίων, ὡς μέλος πληρώματος

μηχανῆς ὑπὸ οἰανδήποτε ιδιότητα.

"Αρθρον 3

ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΑΝΩΤΕΡΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ Μ.Ε.Κ.

1.— Δίπλωμα Μηχανικοῦ 'Εσωτερικῆς Καύσεως Α' τάξεως

α) Τριετής, μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Β' τάξεως, θαλασσία ὑπηρεσία ἀξιωματικοῦ μηχανῆς ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 600 ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.). Θαλασσία ὑπηρεσία μέχρι 12 μηνῶν δύναται νὰ ἔχῃ διαυθιθῇ ὑπὸ τὴν ὡς ἀνωτέρας ἀπόκτητη πλοΐαν κινουμένων διὰ ἀτμομηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 1.000 ἐνδεικτικῶν ἵππων.

β) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

2.— Δίπλωμα Μηχανικοῦ 'Εσωτερικῆς Καύσεως Β' τάξεως

α) Τριετής, μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος Γ' τάξεως, θαλασσία ὑπηρεσία ἀξιωματικοῦ μηχανῆς ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 600 ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.). Θαλασσία ὑπηρεσία μέχρι 12 μηνῶν δύναται νὰ ἔχῃ διαυθιθῇ ὑπὸ τὴν ὡς ἀνωτέρας ἀπόκτητη πλοΐαν κινουμένων διὰ ἀτμομηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 1.000 ἐνδεικτικῶν ἵππων.

β) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

3.— Δίπλωμα Μηχανικοῦ 'Εσωτερικῆς Καύσεως Γ' τάξεως

α) Πιστοποιητικόν χαρακτηρισμοῦ ὡς δοκίμου μηχανικοῦ ἐκδίδομένου ἐπὶ τὴν καταθέσει τῶν ἐν παραγρ. 3 τοῦ ἀρθρου 12 τῆς παρούσης ἀναγραφουμένων δικαιολογητικῶν. Τὸ παρὸν ἐδάφιον ἔχει ἐφαρμογὴν ἐπὶ τῶν ἀπό την 1ην Ιανουαρίου 1962 καὶ μετέπειτα χαρακτηρίζομένων ὡς δοκίμων μηχανικών.

β) Δεκαεκτάμηνος θαλασσία ὑπηρεσία κτηθείσα μετὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ περὶ οὐ τὸ προηγούμενον ἐδάφιον πιστοποιητικοῦ χαρακτηρισμοῦ, ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανικοῦ, ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως 600 τούλαχιστον ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.), ἐάν ὁ χαρακτηρισμὸς ὡς δοκίμου μηχανικοῦ ἐλάσσε χώρων βάσει τετραετοῦς ὑπηρεσίας μέχρι 36 μηνῶν ὑπὸ τὴν αυτὴν ὡς ἀνωτέρας ἀπόκτητη πλοΐαν κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως 1.000 ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.), ἐάν ὁ χαρακτηρισμὸς ἐλάσσε χώρων βάσει τριακοντάμηνον τούλαχιστον ὑπηρεσίας ἐργοστασίου. Θαλασσία ὑπηρεσία μέχρι 6 μηνῶν δύναται νὰ ἔχῃ διαυθιθῇ ὑπὸ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 1.000 ἐνδεικτικῶν ἵππων.

γ) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

4.— Δίπλωμα Πρακτικοῦ Μηχανικοῦ 'Εσωτερικῆς Καύσεως

α) 'Οκταετής, ἀπὸ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ πτυχίου Μηχανοδηγοῦ Β' τάξεως, θαλασσία ὑπηρεσία ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, δυνάμεως 150 τούλαχιστον ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.), ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανοδηγοῦ Β' τάξεως ἢ ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 500 ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.) ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανοδηγοῦ ή δοκίμου μηχανικοῦ, λιπαντοῦ ἢ ἀντιλωποῦ, ἐξ ἣς τριετῆς τούλαχιστον ὑπὸ ιδιότητα δοκίμου μηχανοδηγοῦ ή μηχανικοῦ μηχανοδηγοῦ Α' τάξεως. Θαλασσία ὑπηρεσία μέχρι 2 ἔτῶν, δύναται νὰ ἀνταπλούνται διὰ ὑπηρεσίας ἐργοστασίου.

β) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

2.— Πτυχίον Μηχανοδηγοῦ Β' τάξεως

α) Διετής θαλασσία ὑπηρεσία ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 500 ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.), ὡς μέλος πληρώματος μηχανοδηγοῦ ὑπὸ οἰανδήποτε ιδιότητα.

β) Δεκαεκτάμηνος θαλασσία ὑπηρεσίας ἐργοστασίου, δυναμένη νὰ ἀντικατασταθῇ ἐν όψῃ ἢ ἐν μέρει διὰ διπλοίου χρόνου θαλασσίας δυναμένη νὰ ἀντικατασταθῇ ἐν όψῃ διπλού πληρώματος μηχανοδηγοῦ ὑπὸ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως 150 τούλαχιστον ἵππων χαλινωτρίου (B.H.P.).

γ) 'Απολυτήριον Δημοτικοῦ Σχολείου.

δ) 'Επιτυχής δοκιμασία εἰς ἔξετάσεις.

3.— "Αδεια Χειριστοῦ Μηχανῆς

Διετής θαλασσία ὑπηρεσία ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν ἐσωτερικῆς

CARGO SHIPS & TANKERS, INC.

SHIP OWNERS AND OPERATORS

**BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE
AND CONSTRUCTION OF SHIPS**

NEW YORK 4, N.Y.

καύσεως οίασδήποτε ιπποδυνάμεως χαλινωτηρίου (B.H.P.) ύπό τον παρόντα μαθητευομένου μηχανής.

Αρθρον 5

ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

1.— Οι κεκτημένοι διπλωματικούς συμπληρωμάτων μετά την λήψην της έκαστου διπλώματος έπιστοιν θαλασσίων μηχανικών είς πλοΐα είς αλειτουργούσι μηχαναί εσωτερικής καύσεως δυνάμεως 600 τούλαχιστον ίππων χαλινωτηρίου (B.H.P.), δύνανται να μετάσχωσιν έξετάσεων πρός άπόκτησην διπλώματος μηχανικού έσωτερικής καύσεως, άντιστοιχου τάξεως, του ού κέκτηνται διπλώματος άτμομηχανικού.

2.— Οι κεκτημένοι διπλωματικούς συμπληρωμάτων μηχανικού έσωτερικής καύσεως οίασδήποτε τάξεως ουμπληρούντες μετά την λήψην της έκαστου διπλώματος έπιστοιν θαλασσίων μηχανικών είς πλοΐα είς αλειτουργούσι μηχαναί εσωτερικής δυνάμεως 500 τούλαχιστον ίππων ένδεικτικών, δύνανται να μετάσχωσιν έξετάσεων πρός άπόκτησην διπλώματος άτμομηχανικού άντιστοιχου τάξεως του ού κέκτηνται διπλώματος μηχανικού έσωτερικής καύσεως.

3.— Της Ατμομηχανικού Α' και Β' τάξεως τυχόντες ή τυγχάνοντες έπιτυχούς μετεκπαιδεύσεως είς τάξη μηχανάς έσωτερικής καύσεως είς είδικά Σχολεία Μετεκπαιδεύσεως του Υπουργείου Έμπορικής Ναυτιλίας, λαμβάνουσι τη αίτηση των άνων έξετάσεων το άντιστοιχο διπλωματικού ΜΕΚ έφ' δύον ουμπληρούσι την κατά την παράγρ. 1 του παρόντος άρθρου θαλασσίων, μειουμένην κατά το έντετάρτον.

4.— Η πρός άπόκτησην διπλώματος κλάδου προσωπικού μηχανής υπολογιστείσα θαλασσία θαλασσία δύνανται να χρησιμοποιηθή διά την άπόκτησην οίασδήποτε έτερου βάσικού ή άντιστοιχου διπλώματος του αύτου κλάδου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ II

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΑΦΟΡΩΣΑΙ ΤΟΥΣ ΑΠΟΦΟΙΤΟΥΣ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

Αρθρον 6

1.— Αι κατά τους κανονισμούς των σχολών άποφοιτήριοι έξετάσεως των μαθητών των έντος Ελλάδος Δημοσίων Σχολών Μηχανικών Ε.Ν. ένεργούνται έντος του μηνός Σεπτεμβρίου έκαστου έτους, ένώπιον Έπιτροπής συγκροτούμενης υπό του Υπουργού κατά τάξη διατάξεις περί συγκροτήσεως έξεταστικών Έπιτροπών πρός άπόκτησην διπλώματος μηχανικού Γ' τάξεως, είς ήν δύνανται να μετάσχωσιν ως είδικοι έξεταστοι διδάσκοντες τό ύπολο έξετασιν μάθημα καθηγητάι.

2.— Απόφοιτοι Δημοσίων Σχολών Μηχανικών Ε.Ν. κεκτημένοι δεκαοκτώπουντον θαλασσίων θαλασσίων διπλωμάτων έκαστου δοκίμου μηχανικού έπι πλοίων κινουμένων μηχανάς δυνάμεως άνω των 600 ίππων ένδεικτικών ή χαλινωτηρίου (B.H.P.) λαμβάνουσι τη αίτηση των άνων έξετάσεων, διπλωματικού έφ' δύον έννεαύμηνος τούλαχιστον θαλασσίων, διεκπεραίωσις έχει διανυθή έπι πλοίων κινουμένων διά ΜΕΚ. Υπηρεσία χρησιμοποιηθείσα διά την άπόκτησην του άνων διπλώματος έπιτρεπται να χρησιμοποιηθή διά την άπόκτησην και τού έτερου.

3.— Ο διά την άπόκτησην διπλώματος μηχανικού Α' και Β' τάξεως άπαιτούμενος κατά τάξη διατάξεις των παραγράφων 1 και 2 των άρ-

θρων 1 και 3 τού Κεφαλαίου I της παρούσης, χρόνος θαλασσίας ύπηρεσίας, μειούται προκειμένου περί τών άποφοιτών τών Δημοσίων Σχολών Μηχανικών Ε.Ν. αναλόγως κατά κατηγορίαν κινητηρίου δυνάμεως, κατά το ίμιον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ III ΕΙΔΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Αρθρον 7

1.— Διπλωματούχοι Σχολών Μηχανικών Βιομηχανίας άνεγγνωρισμένων ύπό τού Κράτους, ύποθληθέντες έπιτυχων είς έλετάσεις χαρακτηρισμού των ώς δόκιμων μηχανικών πρό της 31ης Δεκεμβρίου 1956, συμπληρώντες τετραετή θητείαν έργοστασίου ως τά έντ παραγρ. 1 του άρθρου 11 της παρούσης περιγραφούμενα έργοστασία και υπό τάς έντ αυτήν άναφερομένα ειδικότητας ως και την κατά τάξη διατάξεις της παρούσης άπαιτούμενην θαλασσίαν θαλασσίων, δικαιούνται να προσέλθωσιν είς έξετάσεις πρός άπόκτησην διπλώματος μηχανικού άτμομηχανικού.

2.— Οι πρό της 31ης Δεκεμβρίου 1956, κεκτημένοι πενταετή θητείαν έργοστασίου ανεξαρτήτως τών έντ άρθρων 11 της παρούσης άναφερομένων κατηγορίων έργοστασίου, και μέχρι της πέμπτηνης ταύτης ναυτολογηθέντες υπό ίδιοτητα δοκίμου μηχανικού, συμπληρώντες την κατά τάξη διατάξεις της παρούσης άπαιτούμενην θαλασσίαν θαλασσίων, δικαιούνται να προσέλθωσιν είς έξετάσεις πρός άπόκτησην διπλώματος μηχανικού άτμομηχανικού.

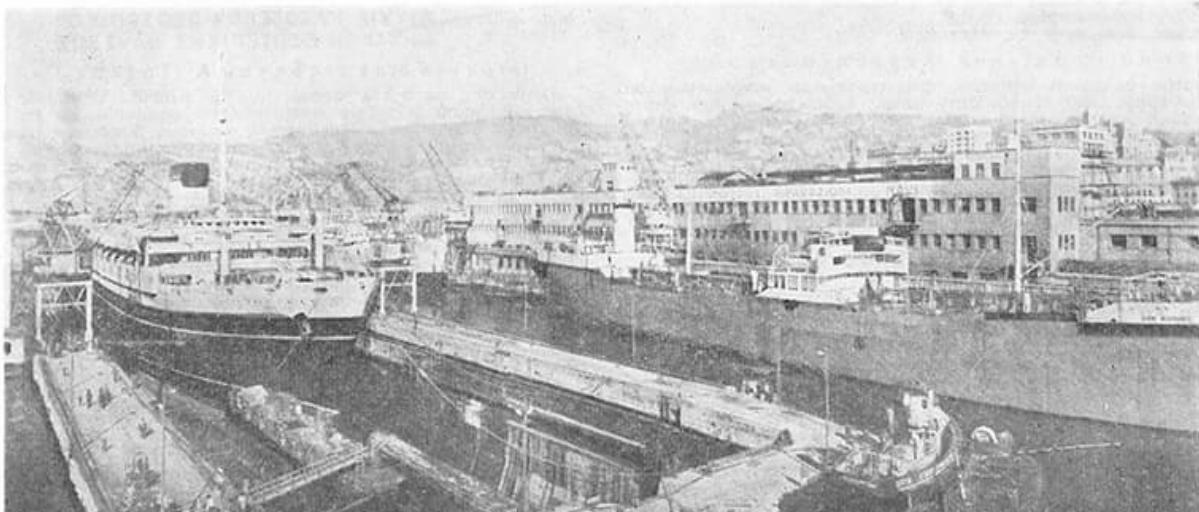
3.— Απόφοιτοι άνεγγνωρισμένων ιδιωτικών Σχολών Μηχανικών Ε.Ν. χαρακτηρισθέντες άρμοδιως ώς δόκιμοι μηχανικοί μέχρι τέλους Δεκεμβρίου 1958 δύνανται να άναπληρώσων με διαπιστουμένην κατά τάξη δικαιούνται να προσέλθωσιν ισοχρόνου θαλασσίας θαλασσίων, διανυσμένης έπι πλοιων κινουμένων διά άτμομηχανικών ή μηχανών έσωτερικής καύσεως είς ίππους ένδεικτικούς ή χαλινωτηρίου (B.H.P.) άναλόγου πρός την άπαιτούμενην διά την συμμετοχήν των είς έξετάσεις πρός άπόκτησην διπλώματος πρακτικού μηχανικού άτμομηχανικού.

4.— Οι περι ών ή παραγράφων 2 της παρούσης, ώς και οι χαρακτηρισθέντες άρμοδιως ώς δόκιμοι μηχανικοί βάσει πενταετούς θητείας πρός άργοστασίου, δύνανται να προσέλθωσιν είς έξετάσεις πρός άπόκτησην διπλώματος πρακτικού μηχανικού άτμομηχανικών ή έσωτερικής καύσεως, διαπιστουμένης μετά ουμπληρώσιμων τετραετούς θαλασσίας θαλασσίων υπό ίδιοτητα δοκίμου μηχανικού έπι πλοιων κινουμένων διά μηχανών δυνάμεως είς ίππους ένδεικτικούς ή χαλινωτηρίου (B.H.P.) άναλόγου πρός την άπαιτούμενην διά την συμμετοχήν των είς έξετάσεις πρός άπόκτησην διπλώματος πρακτικού μηχανικού άτμομηχανικού.

5.— Χαρακτηρισμένοι άρμοδιως άποκλειστικώς ώς δόκιμοι μηχανικοί έσωτερικής καύσεως κεκτημένοι τά κατά την παρούσαν άπαιτούμενα λοιπά προσόντα δικαιούνται να προσέλθωσιν είς έξετάσεις πρός άπόκτησην διπλώματος μηχανικού άτμομηχανικού.

6.— Οι πρό της 1ης Ιανουαρίου 1962 χαρακτηρισθέντες ή χαρακτηρισμένοι ώς δόκιμοι μηχανικοί δύνανται να προσέλθωσιν είς έξετάσεις πρός άπόκτησην διπλώματος μηχανικού άτμομηχανικού.

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)



Telep.: 292541 - 295540 - 206744

Cables: Mologiano

οεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ ἀτμομηχανῶν ἡ ἑωτερικῆς καύσεως Γ' τάξεως ἐφ' οσσον κέκπτην, κατὰ τὰς παραγράφους 3 τῶν ἄρθρων 1 καὶ 3 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς παρούσης, θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ἔνδεικτικὸν ἀνεγνωρισμένης κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις ἰδιωτικῆς σχολῆς μηχανικῶν E.N. καὶ τὴν διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν ὡς δοκίμου μηχανικοῦ ἀπαιτούμενην ὑπηρεσίαν ἐργοστασίου.

7.—Ἡ ἀπαιτούμενη θαλασσία ὑπηρεσία πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ ἀτμομηχανῶν ἡ ἑωτερικῆς καύσεως B' καὶ A' τάξεως παρὰ διπλωματούχων μηχανολόγων — πλεκτρολόγων τοῦ Ἐθνικοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου ἀποκτᾶται ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν δυνάμεως 1.000 ἵππων ἔνδεικτικῶν ἡ χαλινωπτρίου (B.H.P.).

8.—Θαλασσία ὑπηρεσία κτηθείσας ὑπὸ ἴδιοτητα μηχανικοῦ καταστρώματος, λογιζέται πόρος οιμηλήρων μέχρι τοῦ 1/3 μόνον τῆς ἀπαιτούμενης διὰ τὴν ἀπόκτησιν οἰσοδηποτε τάξεως διπλώματος ἡ πτυχίου τοῦ κλάδου προσωπικοῦ μηχανῆς ὑπηρεσίας.

9.—Ἐφεδροὶ ἐφέδρων ἀζιωματικοῖ μηχανικοῖ B. Ναυτικοῦ κεκτημένοι πτυχίον οικολῆς μηχανικῶν B.N. καὶ ὑπερτραπτῆς ὑπηρεσίαν ἐπὶ πολεμικῶν ἡ βοηθητικῶν πλοίων τοῦ B.N. ἐν ἐνεργείᾳ κατὰ τὸ ἀπὸ Ιηνέ Σεπτεμβρίου 1939 μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1949 χρονικὸν διαστημα συναντᾶται νὰ μετάσχων εἰς ἐξετασεῖς πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ Γ' τάξεως.

10.—Ο' κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγρ. I τῶν ἄρθρων 1 καὶ 3 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς παρούσης χρόνος θαλασσίας ὑπηρεσίας, πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος μηχανικοῦ ἀτμομηχανῶν ἡ ἑωτερικῆς καύσεως A' τάξεως, δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ μέχρι 6 τὸ πολὺ μηνῶν, δι' ἴσοχρονού ὑπηρεσίας εἰς ναυπηγεία ἡ ἐργοστάσια κατασκευῆς κινητηρίων μηχανῶν ναυπηγούμενων πλοίων.

11.—Ἐξαιρετικῶς, μέχρι τῆς 31 Δεκεμβρίου 1962, ὡς ἀπαιτούμενος κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παραγράφων 3 τῶν ἄρθρων 1 καὶ 3 τοῦ Κεφαλαίου I τῆς παρούσης κατὰ κατηγορίαν κινητηρίων δυνάμεων πλοίων, χρόνος θαλασσίας ὑπηρεσίας μειούται κατὰ ἐν ἑξάμηνος μόνον διὰ τοὺς ἀποφοίτους ἀνεγνωρισμένων κατὰ τὰς οἰκείας διατάξεις ἰδιωτικῶν Σχολῶν Μηχανικῶν E.N.

12.—Θαλασσία ὑπηρεσία μηχανικοῦ, κτηθείσας ἡ κτωμένη μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1961, ἐπὶ πλοίων κινουμένων δι' ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως λαμβάνεται ὑπὸ διὰ τὴν ἀπόκτησιν ἀποδεικτικοῦ ἱκάνοτητος κλάδου προσωπικοῦ μηχανῆς, ἐφ' οσσον ἡ εἰς ἔνδεικτικοῦ ή χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἵππους δυνάμεις μηχανῆς τῶν πλοίων ἐφ' ὧν ἐκτέλθη, εἶναι ἀνάλογος τῆς δι' ἐναὸς ἑκατὸν διπλώματος πτυχίον προβλεπομένης ὑπὸ τῶν προϊσχουσῶν τῆς παρούσης ἀπόφασεων διατάξεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ IV

ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΟΝ ΠΑΡ' ΕΚΑΣΤΟΥ ΤΩΝ ΑΠΟΔΕΙΚΤΙΚΩΝ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΚΛΑΔΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΗΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ

“Αρθρον 8

ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΤΟΧΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

1.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος μηχανικοῦ A' τάξεως ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσι πλοίον κινουμένα ἀντιστοιχῶς δι' ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 300 ἵππων ἔνδεικτικῶν διὰ πλοίουν κινουμένων δι' ἀντιστοιχῶν τοῦ συγκέπτην διπλώματος, μηχανῶν δυνάμεως ἀντιστοιχῶν τῶν 600 ἵππων ἔνδεικτικῶν ή χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ ὑπερτεωνῶν ὡς ὑποτεταγμένοι μηχανικοὶ ἐπὶ παντὸς πλοίουν κινουμένου δι' ἀντιστοιχῶν, τοῦ συγκέπτην διπλώματος, μηχανῶν.

2.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος μηχανικοῦ B' τάξεως ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσι πλοίον κινουμένα ἀντιστοιχῶς δι' ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 1.000 ἵππων ἔνδεικτικῶν διὰ πλοίουν κινουμένου δι' ἀντιστοιχῶν, τοῦ συγκέπτην διπλώματος, μηχανῶν.

3.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος μηχανικοῦ Γ' τάξεως ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσι πλοίον κινουμένα ἀντιστοιχῶς δι' ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 600 ἵππων ἔνδεικτικῶν διὰ πλοίουν κινουμένων δι' ἀντιστοιχῶν τοῦ συγκέπτην διπλώματος, μηχανῶν δυνάμεως ἀντιστοιχῶν τῶν 600 ἵππων ἔνδεικτικῶν ή χαλινωπτρίου (B.H.P.) πρὸς δὲ νὰ ὑπερτεωνῶν οἱ μὲν ἀτμομηχανοκοὶ εἰς μίαν τῶν θέσεων Γ' μηχανικοῦ ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως καὶ ὑποκρευμένων κατὰ τὰς διατάξεις περὶ συνθήσεως πληρωμάτων νὰ ἔχων πλείσταν τοῦ ἐνός Γ' μηχανικοῦ, οἱ δὲ μηχανικοὶ ἑωτερικῆς καύσεως εἰς μίαν τῶν θέσεων Γ' μηχανικοῦ ἐπὶ πλοίων κινουμένων δι' ἀτμομηχανῶν καὶ ὑποκρευμένων νὰ ἔχων πλείσταν τοῦ ἐνός Γ' μηχανικοῦ.

4.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ διπλώματος πρακτικοῦ μηχανικοῦ ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως δικαιούνται νὰ διευθύνωσι πλοίον κινουμένα ἀντιστοιχῶς δι' ἀτμομηχανῶν ή μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 450 ἵππων ἔνδεικτικῶν διὰ πλοίουν κινουμένων δι' ἀντιστοιχῶν τοῦ συγκέπτην διπλώματος, μηχανῶν.

“Αρθρον 9

ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΚΑΤΟΧΩΝ ΠΤΥΧΙΩΝ

1.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ A' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 300 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ ὑπερτεωνῶν ὡς B' μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων νὰ ἔχῃ ὁ κέκπτην διπλώματος μηχανοδηγοῦ ἐπὶ παντὸς πλοίουν κινουμένου διὰ μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως.

2.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ B' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρις 150 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ ὑπερτεωνῶν εἰς θέσεις μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων κινουμένων διὰ μηχανῶν ἑωτερικῆς καύσεως, δικαιούτων τὰς διατάξεις περὶ συνθήσεως πληρωμάτων μηχανοδηγοῦ, πρὸς δὲ τὰς διατάξεις περὶ συνθήσεως πληρωμάτων μηχανοδηγοῦ, πρὸς δὲ τὰς διατάξεις περὶ συνθήσεως πληρωμάτων μηχανοδηγοῦ.

3.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου Ἀρχιθερμαστοῦ, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

4.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ B' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 300 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

5.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ Γ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 600 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

6.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ Δ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 1.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

7.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ Ε' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 1.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

8.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ Ζ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 2.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

9.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ Η' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 2.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

10.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ Ι' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 3.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

11.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 3.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

12.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 4.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

13.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 4.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

14.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 5.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

15.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 5.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

16.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 6.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

17.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 6.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

18.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 7.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

19.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 7.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

20.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 8.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

21.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 8.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

22.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 9.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

23.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 9.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

24.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 10.000 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

25.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούνται νὰ διευθύνωσον μηχανᾶς ἑωτερικῆς καύσεως δυνάμεως μέχρι 10.500 ἵππων χαλινωπτρίου (B.H.P.) ἢ νὰ δεύτεροι μηχανοδηγοῦ ἐπὶ πλοίων τῶν διευθύνωσι πλοίων δικαιούτων.

26.—Οι ἐφωδιασμένοι διὰ πτυχίου μηχανοδηγοῦ ΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙΙ' τάξεως, δικαιούν

ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δρειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων

Έμβασματα

Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

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

ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΠΙΜΗΚΥΝΣΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ ΤΑΝΚΕΡ ΕΙΣ BULK CARRIER

ΑΠΙΣΤΕΥΤΑ ΜΕΧΡΙ ΠΡΟ ΤΙΝΟΣ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

'Ανάδοχος του καθελκυσθέντος ναυπηγήματος ή πριγκίπισσα Ειρήνη.— ΤΑΝΚΕΡ «Τ. 2» 16.000 τ. εις ΦΟΡΤΗΓΟΝ 22.000 τόνων.— Ο κ. Δρακόπουλος άνηγγειλε τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἑγκαταστάσεων καὶ τοῦ τεχνικοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν Ναυπηγείων.

'Επισήμως ή Κυβερνήσις ἔξηγγειλεν τὴν ἀπόφασίν της νὰ ἐνισχύσῃ τὴν μεγάλην προσπάθειαν τοῦ κ. Νιάρχου.

'Η καθελκυσις τοῦ ναυπηγήματος, τοῦ κατασκευασθέντος εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, διὰ τὴν ἐπιμήκυνσιν καὶ τὴν μετατροπὴν εἰς φορτηγὸν ἔηρον φορτίου, τοῦ δεξαμενοπλίου «Παγκόσμιος Φιλανθρωπία», παρέσχε μίαν ἀνάκμην εὐκαιρίαν, διὰ γὰρ ἐκτιμήθη δὲ ρόλος τὸ δόπιον ἥρχισε νὰ διαδραματίζῃ εἰς τὴν ἔθνικήν μας οἰκονομίαν τὸ συγκρότημα τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων».

Οἱ διμήλισσαντες κατὰ τὴν ἐπιβλητικὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως ἐκπρόσωποι τῆς Κυβερνήσεως, ἀνεγνώρισαν τὴν ἀνάγκην μᾶς ἐνεργητικῆς ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους συμπαραστάσεως πρὸς τὴν νεαρὰν ἔθνικὴν ναυπηγήματος μας βιομηχανίαν, ή δραστηριότης τῆς ὅποιας προεκάλεσεν ἡδη ἀνησυχίας, ἀλλὰ καὶ ἀντιδράσεις εἰς τινὰ παλαιὰ καὶ ἴσχυρὰ ναυπηγικά συγκροτήματα τῆς Εὐρώπης. 'Η υιοθέτησις ὑπὸ τοῦ κράτους, ἔστω καὶ μὲ μεγάλην καθυστέρησιν, μᾶς πλέον γονίμου πολιτικῆς ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἀποτελεῖ βασικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ταχεῖαν ἀνάπτυξιν παρ' ἡμῖν τοῦ κλάδου τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν, διστις, ὡς γιαστόν, εἰς ὅλας τὰς προπομένας διομηχανικὰς χώρας ἀπολαμβάνει μιᾶς ιδιαιτέρες διακριτικῆς μεταχειρίσεως. Καὶ ἐφ' ὅσον ἡ διαδηλωθεῖσα πρόθεσις τῆς Κυβερνήσεως, ὅπως «φανῇ συμπαραστάτης καὶ ἀρωγὸς» τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ὡς ἐπόνισεν δὲ δῆμοδιος ἐπὶ τῆς Βιομηχανίας ὑπουργός, προσλάθη συγκεκριμένην μορφήν, τότε ἡ ἀποφασίσθεισα ὑπὸ τοῦ κ. Νιάρχου καὶ προγραμματισθεῖσα ἡδη ἐπέκτασις τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Σκαραμαγκάν, ὡς «καὶ ἡ ἀνάπτυξις τοῦ τεχνολογικοῦ ἑξοπλισμοῦ των, θὰ ἀποτελέσῃ ἀπόφασιστικὸν δῆμον πρὸς τὴν περιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνικῆς ναυπηγικῆς μας βιομηχανίας ἐπὶ διεθνῆς κλίμακος».

Η ΝΕΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ

Τὸ καθελκυσθὲν τὴν 21ην Ιουνίου τμῆμα διὰ τὴν μετατροπὴν τοῦ δεξαμενοπλίου Τ 2 εἰς φορτηγὸν ἔηρον φορτίου, ἀποτελεῖ τὴν τρίτην κατὰ σειράν ναυτικὴν κατασκευὴν τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς λειτουργίας τῶν. 'Η πρώτη, πραγματοποιηθεῖσα εἰς τρία στάδια, ἀφεώρα τὴν ναυπηγήσιν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», ἀνύψωτικῆς ίκανότητος 22.000 τόνων καὶ ἡ δευτέρα, τὸ πρώτον εἰς τὴν χώραν μας ναυπηγηθὲν μεγάλο σιδηρούν σκάφος, τὸ δεξαμενόπλοιον «Παγκόσμιος Ἐλπίς», χωρητικότητος 25.000 τόνων.

'Η παροῦσα ναυπήγησις καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ μετατροπὴ τάνκερ Τ 2, ὀνκιώσουσα εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἀποκαλουμένων ὑπὸ τῶν «Ἀγγλῶν «Jumboizing» καὶ δὲν ἀποτελεῖ μίαν ἐξ ὑπαρχής κατασκευὴν πλοίου, διεωρίται ὡς δυσχερῆς καὶ πολύλακος ἔργασία, προσπατιούσας ίδιαιτέρως πείρας καὶ μεγάλην τεχνικὴν ίκανότητα. Διότι πραγματοποιεῖται εἰς πολλὰ στάδια, τόσον ἐπὶ ναυπηγικῆς κλίνης, δυνον καὶ ἐντὸς δεξαμενῆς, κατὰ τὰ ὅποια ναυπηγεῖται τὸ νέον μεσαίον τμῆμα, κόπτεται τὸ παλαιὸν δεξαμενόπλοιον, ἀφαίρεται τὸ ίδικον του μεσαίον τμῆμα, ὅπου αἱ δεξαμεναὶ ὑγρῶν καυσίμων, προσαρμόζεται τὸ νέον τμῆμα εἰς τὰ ἐναπομείναντα παλαιὰ τῆς πρώρας καὶ τῆς πρύμνης καὶ μετ' αὐτῶν συγκολλάται.

Τὸ ἐκ τῆς μετασκευῆς αὐτῆς πλοίουν εἶναι πλέον φορτηγὸν ἔηρον φορτίου, χωρητικότητος 22.000 τόνων — κατὰ ἔξι χιλιάδας τ. μεγαλύτερον τοῦ παλαιοῦ — καὶ ἀναπτύσσεται τὴν αὐτὴν περίποια ταχύτητος τῶν 15 κόμβων ἔμφορτον, ἀνευ οὐδεμιᾶς μετατροπῆς τοῦ πρωτωτύριου συστήματος του. Τὴν μετασκευὴν αὐτῆν, τὸ πρώτον πραγματοποιημένην εἰς τὴν Ἐλλάδα, θὰ φέρουν εἰς πέρας τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» εἰς τέσσαρας μῆνας συνολικῶς, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ χρόνου ναυπηγήσεως τοῦ μεσαίου τμήματος, ἀντὶ μᾶς δαπάνης ἐνὸς ἑκατομμύριου δολαρίων, ἔξ ὃν αἱ πεντάκοσιαι χιλιάδες θὰ καλύψουν ἡμερομίσθια καὶ τὴν προμήθειαν ἔγχωριών υλικῶν. 'Υπολογίζεται συνολικῶς ὅτι ἡ μετατροπὴ καὶ ἡ ἐπιμήκυνσις τοῦ Τ. 2 εἰς φορτηγὸν ἔηρον φορτίου 22.000 τόνων, ὑπὸ τὸ νέον τοῦ δημορφίου «Παγκόσμιος Φιλανθρωπία», θὰ ἀπαιτήσῃ 70.000 ἡμερομίσθια, ἢτοι 12μηνον ἔργασίαν 300 ἔργατοτεχνιτῶν καὶ 3.500 τόν. χαλυβδίνων ἐλασμάτων καὶ σιδηροδοκῶν.

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΗΣ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΩΣ

'Η τελετὴ τῆς καθελκύσεως τοῦ νέου αὐτοῦ ναυπηγήματος ἔλαβε χώραν

τὴν 11.30 πρωινὴν τῆς 21ης Ιουνίου, πρὸ τῆς μεγάλης ἐσχάρας τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», παρουσία τοῦ Διαδόχου, τῶν Πριγκίπισσαν Σοφίας καὶ Ειρήνης, τοῦ Πρίγκιπος Μιχαήλ, τοῦ Χριστοφόρου, τῆς συζύγου τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Αμαλίας Καραμανῆς καὶ τῶν υπουργῶν Βιομηχανίας, Εμπορίου Ναυτιλίας καὶ Εργασίας κ. κ. Μάρτη, Ανδριανόπουλος καὶ Δημητράτου.

Εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν ἐπίσης ὁ Διοικητὴς τῆς Εθνικῆς Τραπέζης κ. Χέλμης, ἀνώτατοι ἀξιωματικοὶ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ὡς καὶ ἐκπρόσωποι τοῦ Βιομηχανικοῦ, Εμπορικοῦ καὶ Εφοπλιστικοῦ κόσμου τῆς χώρας.

'Υπὸ τὰς ἐνθουσιώδεις ἐπευφύμασις καὶ τὰς ζωηρὰς χειροκροτήματα τῶν προσκεκλημένων καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῶν Ναυπηγείων, ἡ Πριγκίπισσα Ειρήνη ἔθραυσε τὴν καθειρωμένην φιάλην μὲ καμπανήν ἐπὶ τῶν τοιχωμάτων τοῦ ναυπηγήματος καὶ ὠνόμασε τοῦτο «Παγκόσμιον Φιλανθρωπίαν», δονομα τὸ ὅποιον θὰ φέρῃ ἐφεδῆς τὸ μετατρέπομενον δεξαμενόπλοιον. 'Αμεσως ἡ νέα αὐτὴ ὄγκωδης κατασκευὴ τῶν ἐλληνικῶν χειρῶν ἥρχισεν ἡρέμα νὰ διλοθαίνῃ πρὸς τὴν θάλασσαν. Ρυμουλκὰ παρέλασεν τὸ ναυπήγημα καὶ τὸ ἔφεραν παρὰ τὴν δεξαμενήν, ὅπου θὰ εἰσέλθῃ πρὸς συγκλονίστιν.

'Ολιγὸν πρὸ τῆς καθελκύσεως, ὡμίλησαν κατὰ σειρὰν οἱ ύπουροι κ. κ. Μάρτης καὶ Ανδριανόπουλος καὶ διευθυντὴς τῶν Ναυπηγείων κ. Κ. Δρακόπουλος.

«Η ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΤΗΣ ΚΑΙ ΑΡΩΓΟΣ»

'Ομιλῶν ὁ ύπουρος τῆς Βιομηχανίας κ. Μάρτης, εἶπε τὰ ἔξης :

«Υψηλότατε,

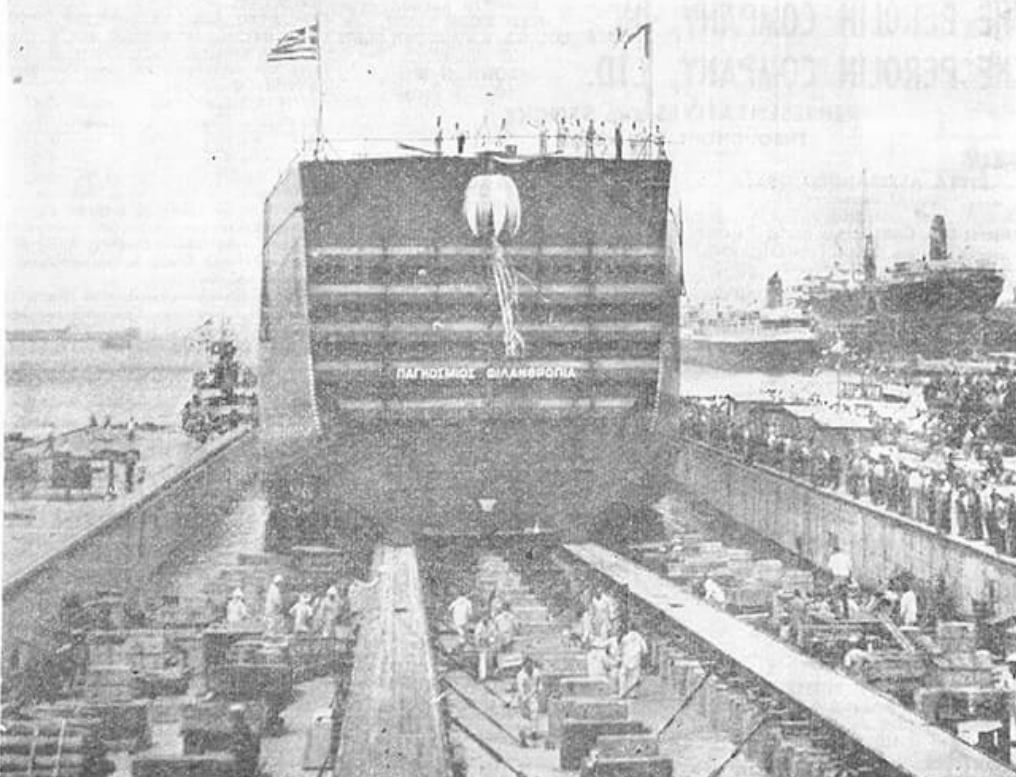
'Η παρούσια τῆς 'Υμετέρας Βασιλικῆς 'Υψηλότητος, ὡς καὶ ἡ παρούσια τῶν Αὐτῶν Βασιλικῶν 'Υψηλότητων τῶν Πριγκίπισσαν καὶ τοῦ Πρίγκιπος Μιχαήλ εἰς τὴν σημερινὴν συγκινητικὴν τελετὴν ὑπογραμμίζουν τὴν σημοσίαν τοῦ ἔργου του ἐπιτελουμένου ὑπὸ τῶν 'Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων.

Τὸ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» είναι μέγιστον ἐπίτευγμα τῆς οἰκονομίας μας, ἀποτέλεσμα καὶ συνέπεια τῆς πολιτικῆς καὶ οἰκονομικῆς σταθερότητος, τῆς συνεχοῦς ἀνόδου τῆς 'Ἐλληνικῆς οἰκονομίας κατὰ τὰ δίλιγα τελευταῖς ἔτη, τοῦ διαρκῶς αὐξανομένου διεθνοῦ κύρους τῆς 'Ἑλλάδος, ὡς καὶ ἐκδήλωσις τῆς σκοιτήστης ἀγάπης τῶν Ελλήνων πρὸς τὴν Πατρίδα των.

Εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» ἔχουν ναυπηγηθῆν μέχρι τοῦδε μία πλωτὴ δεξαμενὴ 22.000 τόνων, ἐν πτερελαιοφόρον 25.000 τόνων καὶ σήμερον καθελκύεται τὸ τρίτον φορτηγὸν ἔηρον φορτίου 22.000 τόνων.

Πλέον τῶν ἀνατέρω, εἰς τὸ μικρὸν διάστημα τῶν 18 μηνῶν τῆς λειτουργίας τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» δεξαμενούσθων δι' ἐποκευστικᾶς ἔργασίας πάσης φύσεως 298 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 6.500.000 τόνων, ἵνα ἄλλαι βαρεῖσαν σιδηρουργικοὶ ἔργασισι, ὅπως καὶ κατασκευὴ τοῦ σκελετοῦ τοῦ ἔργοστασιοῦ Σακχάρεως Λαρίσης, δεξαμενῶν μεγάλης χωρητικότητος δι' ὑγρὰ καυστήρα καὶ σωληνώσεις μεγάλου μῆκους, ἐγετελέσθωσαν ἡ εὐρίσκονται ἐν ἐκτελέσει.

Τὸ σύνολον τοῦ ἐπενδύθεντος μέχρι σήμερον ποσού ἀνήλθεν εἰς 20 ἑκατ. δολαρία, οἱ δὲ ἀπασχολούμενοι τῶν στιγμῶν οὐτὴν εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεία» ἀνέρχονται εἰς 4.000 υπόλληλους καὶ ἔργατοτεχνιτας. Συνεπῶς, 20.000 περίου τοῦ «Ἐλ-



Τὸ μεσαίον τμῆμα τοῦ ἐπιμηκυνομένου δεξαμενού, καθ' ὃν χρόνον ὀλισθαίνει ἐκ τῆς μεγάλης ἐσχάρας τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων» πρὸς τὴν θάλασσαν.

ληγες, όποιουν άμεσων και έμμεσων ήτη της δραστηριότητος των Ναυτηγείων. Πλέον αύτού, τὸ προσωπικὸν ἀποκτᾶ ἀνώτερων τεχνικὴν μόδωσιν καὶ προστίθεται εἰς τὸ περιεργότερον ἀκόμη ὅριθμον εἰδίκευμάνων, οἱ όποιοι εἶναι ἀπαραίτητοι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ κυβερνητικοῦ πενταστού προγράμματος οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς Χώρας.

Πλὴν τῆς ἀποστολήσεως ἴκανού μέρους τοῦ ἐργατικοῦ δημιουργικοῦ τῆς Χώρας, τὰ Ἑλληνικὰ Ναυτηγεία συμβάλλουν εἰς τὸ συναλλαγματικὸν ισοζύγιον τῆς χώρας διὰ ποσοῦ ὑπὲρ τὰ 5.000.000 δολαρίων ἔτσισις καὶ προβάλλουν τὴν Ἐλλάδα εἰς τὸ διεθνὲς ναυπηγικὸν στίδιον ὡς μέγιστης ἀνταγωνιστὴς παλαιών ναυπηγικῶν βιομηχανιῶν μὲ πειραν καὶ φήμην γενεύειν δόλοκλήσων.

Ἡ Διεύθυνσις τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτηγείων ἔχει καταρτίσει πλήρες πρόγραμμα περιπτερίων ἀναπτύξεως τῶν ἐγκαταστάσεων αὐτῶν καὶ τὸν τεχνολογικὸν ἐξοπλισμὸν τῶν, ὥστε νὰ ἀντιστοποίησεν ἐπιτυχῶς τὸν ὁὖν ἀνταγωνισμὸν ποὺ προεκλήσεται ἦν ἡ ἐπιτυχῆς δραστηριότητας των.

Ἡ Κυβερνητικὴ παρακολούθησε μὲ στοργὴν καὶ ἴνδιαφέρον τὴν ὄμραίν αὐτῆν προσπέσεις καὶ δένθε παρασέλεψη καὶ κατὰ τὸ στάδιον αὐτὸν νὰ φανῇ συμπαραστῆταις καὶ ὄφραγός ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ τῆς νέας προσταθείας τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτηγείων.

Ἐπιθυμῶ νὰ συγχαρώ τὸν δημιουργὸν καὶ χρηματοδότην τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτηγείων κ. Σταύρον Νιάρχον, ὅπως ἐπίσης τὸ τεχνικὸν καὶ ἐπιστημονικὸν ἐπιθετῶν αὐτοῦ, τὸ ὑπέροχον ἐργατοχεινόν προσωπικὸν, ὀλλὰ καὶ δίους δοσοὶ μοχθῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν αὐτήν ἀποδεκινύνοντες εἰς τὴν πρόδην, τί εἶναι εἰς θεσιν νὰ ἐπιτύχῃ ὁ Ἐλλάς.

Εὔχομαι δὲ καὶ προσδοκῶ, ὅτι οἱ ἀνὰ τὴν Ὑδρόγειον Ἐλληνες κεφαλαιοῦχοι καὶ ἐπιχειρηματίαι θὰ μημεύσουν τὸν κ. Σταύρον Νιάρχον κινούμενοι ἀπὸ τὴν ἀγάπην πρὸς τὴν Μητέρα Πατρίδα καὶ βασιζόμενοι εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως πρὸς ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς παρογωγῆς καὶ εἰς τὰς συνεπείας τῆς πολιτικῆς αὐτῆς παρεχομένας ἔξασθασίες καὶ προϋποθέσεις ἐπιτυχούς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος αὐτῶν ἐν Ἐλλάδι.

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ Κ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Ἀκολούθως ὡμιλήσουν νὰ ἔξης ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος :

«Υψηλότατε,

Δὲν ἔχουν παρέλθει παρὰ ἐλάχιστα ἔτη, ἀπὸ τῆς ίδρυσεως τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτηγείων καὶ τὸ ἀπίτευμα αὐτῶν ἰδιοκαίωσαν τοὺς σκοπούς τοῦ μεγάλου τέκνου τῆς Χώρας μας, τοῦ Σταύρου Νιάρχου.

Προερχόμενος ἀπὸ τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν καὶ ἐλέγχον τὸν μεγαλύτερον ἐμπορικὸν στόλον, ἀντελήθη ἐγκαίρως τὴν μεγάλην συμμετοχὴν, διὰ τὴν ὑθνικὴν μας οἰκονομίαν, τὸν συγχρονισμένων ναυτηγείων καὶ ἀνθρώπουμένων ἀπὸ τὴν σταθεράν οἰκονομικὴν καὶ πολιτικὴν κατάστασιν τῆς Χώρας μας καὶ διὰ τὴν πλήρη διαδότητα, ἐξόπλιστος τὰς ἐγκαταστάσεις των κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νὰ δοῦῃ εἰς ὅλους ημᾶς ἡ χώρα, πρὸ ἐξαμήνου, νὰ πανηγυρίσωμεν τὴν ναυτηγούν καὶ καθέλκυσιν τοῦ πρώτου μεγάλου δεξαμενοπλοίου 25.000 τόνων καὶ σήμερον νὰ ἐφτάζουμεν



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,
350 FIFTH AVENUE,
NEW YORK I. N.Y.
(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)
THE PEROLIN COMPANY, LTD.,
50 MOUNT ST.,
LONDON W 1,
(all U.K. Ports)

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. PAPADIMITRIOS SONS
25, Sultan Hussein
PORT SAID
(also at Alexandria & Soz)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 48-47
ROTTERDAM

BELGIUM

M.T.E. BUYSSE
Klaarop, 28
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Spaldingstrasse 64 "Wikingerhof,"
HAMBURG 1.

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

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

SWEDEN

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

GREECE
D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street - Tel. 42249
PIRAEUS

SYRIA - LEBANON
PAPADOPOULOU & CO.
TATTAKA
(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

ARABIA

THE ADEN AGENTS
P. O. Box 1240 Steamer Point
ADEN

FINLAND

INSALKO
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO

RIERA HERMANOS
Apartado 167 CEUTA

MALAYA

R. JUMABHOY & SONS LTD.
24, Malacca Street, P. O. Box 303
SINGAPORE
(also at Penang)

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
33, Ferry Buildings
AUCKLAND, C. I.

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AJ'S
Dronningensgt 10) 12
OSLO
(also at Bergen)

KRISTIAN HERLØFSEN
Dronningensgt 81
KRISTIANSANDS.

τὴν μετασκευὴν πλατιού δεξαμενοπλοίου 16.000 τόνων εἰς φορτηγὸν 22.000 διὸ τὴν μεταφορὰν ἑρῶν φορτίων.

Τὸ ἐπίτευγμα τῆς μεγάλης Ναυτιλίας, μὲ τὰ 1.000 πλοῖα, ποὺ ἐωράσθη πρὸ πλήρους παρουσίας τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως καὶ τοῦ ἐμψυχωτοῦ τῆς Ναυτιλίας μας Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Κωνσταντίνου Καραμανλή, ἐπεδελνεὶς τοπάλληλον ἀνάπτυξιν τῆς ἐθνικῆς ναυτηγικῆς βιομηχανίας.

Τὰ Ἑλληνικὰ Ναυτηγεία, ἐκτελοῦν διὰ μόνον ἐργασίας ἀποκευστικός καὶ καθαρισμός καὶ συνήθεις τῶν πλοίων ἐπιθεωρήσεις, ἀλλὰ καὶ βασικὸς μελέτας καὶ τεχνικὸς ἐργασίας ναυπηγήσεως μεγάλων ποταμών πλοίων καὶ μετασκευῆς τοιώντας, προτοτύπους, ὡς τὴν σημέρων ἐπιόμβων ἐμφανίσεων, ποὺ μόνον ὀνειροπόλει, πρὸ διάγνωσης ἀκόμη ἔταν.

Τὸν Ἐλλάς, εἰσῆλθεν εἰς τὴν λεωφόρον τῶν μεγαλύτερων ἐργασίων εἰς τὴν ιστορίαν τῆς καὶ διὸς οἱ ποραγωγοί κλάδοι τῆς οἰκονομίας μας, νοιούμενοι τὴν δημιουργικήν πονήσην μικρήν κινητήκης βιομηχανίκης προστάτησης, ποὺ ἀποβλητεῖ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ικανοτήτων μας καὶ τὴν ἐξυπηρέτησην τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ.

Ἡ Ναυτιλία μας, ἐντὸς τῆς τελευταίας τριετίας, ἀπὸ 560 πλοίων χωρητικότητος 1.635.000 τόνων, ὥριμει σήμερον 1090 πλοίων χωρητικότητος 5.750.000 τόνων, δίχος νὰ ὑπολογίζεταιν καὶ τὰ ἑλληνικὰ πλοιοτήτων ὑπότιμοι πετρελαϊκοί πονήσης, μὲ ἀποσχόλησην 70.000 ικανωτάτων καὶ πετειφέρων ναυτικών.

Ἄξιζει νὰ σημειωθῇ εἰς τὴν ἐπίσημον τούτην τελετὴν, διὸ τὸ ἡμίσυο τῆς δυνάμεως μας, ὥριμοτείται ἀπὸ πλοῖο, νεότερον καὶ μικρός ἡλικίας.

Τὰ Ἑλληνικὰ Ναυτηγεία, μὲ τὸν πλήρη ἐπιστροφήν τοῦ βασιλικοῦ λαοῦ, διὰ τὴν δημιουργικήν πονήσην τῶν πλοίων ὑπολογίζεταιν, διὰ τὴν σημερινήν πονήσην τῶν πλοίων της Επικρατείας, διὰ τὴν πονήσην τῶν πλοίων της Σκαραμαγκά.

Ο ΕΠΕΚΤΑΘΟΥΝ ΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Τέλος, ὡμιλήσουν ὁ Διεύθυντής τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυτηγείων» κ. Κ. Δρακόπουλος, διὸς ἀνήγγειλε τὴν ἀπόφασιν τοῦ κ. Νιάρχου διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ Σκαραμαγκά. Ο λόγος του ἔχει ὡς

«Υψηλότατε,

Ἐκ μέρους τοῦ κ. Νιάρχου ιδρυτοῦ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυτηγείων καὶ ιδιοντατας τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυτηγείων» που σκορπίζουν τὴν χορά, διὰ τὴν ἐργασίαν, εἰς τὰς χιλιάδας τῶν ἐργαζομένων, εὐχόμενοι, πλήρη ἐπιτυχίαν, εἰς τὸ προτόπερον καὶ δύσκολον πέντετον τῶν Ναυτηγείων μας».

Τὸ καθελκύμενον σκάφος είναι τὸ τρίτον τὸ ὄποιον ναυτηγεῖται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰ Ναυτηγεία μας, τὸ ὄποιον ὀρθιμόν μόλις τριῶν ἔτῶν ζωὴν καὶ ἐνὸς μόνου ἔτους πλήρης δραστηριότητα. Ἐντὸς τοῦ βραχυτάτου αὐτοῦ χρόνου ἡ νεοταγή της ἐλληνικῆς ναυτηγικῆς βιομηχανίας ἐπετέλεσε βήματα διὰ τὰ ὄποια ὀμοιώσεις ἀλλοδαποῖς ἐπιχειρήσεις ἔχεισθαισαν δεκαετρίδος ὀλοκλήρου. Αἱ πρόσδοι αὐταῖς, συντελεσθεῖσαι μόλις εἰς τὴν ἐποχὴν μεκρά κρίσισας διὰ τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν, ἀποτελοῦν διόπλιστα τὰς δικαιοιεῖς εἰς τὸν ὑπόστητον τῆς «Ἐπικρατείας Ναυτιλίας», ἀθλοῦν τὸν ἑλληνικόν διατάξειν τῆς ναυτιλίας που προσθέτει τὴν ἐπιτελείαν της διεύθυνσας τῶν Ναυτηγείων, διὰ τὴν δημόσην τῶν προδόσων της πρόσδοσην τῆς πειραιερίας.

Τὸ σημερινόν καθελκύμενον σκάφος προέρχεται ἀπὸ μετατροπὴν δεξαμενοπλοίου 16.000 τόνων καὶ βάγινην πλοιού 22.000 τόνων, ἡ δὲ ἐργασία αὐτή, ἀπαιτούσα ἀνωτέρας τεχνικὴς ἐγκαταστάσεων καὶ ικανότητας ἀπὸ τὴν ἐπαρχίαν πουπηγήσεων, πιστοποιεῖς εἰπειδούς τῆς νεαρᾶς ἐλληνικῆς ναυτηγικῆς βιομηχανίας, ἡ ὄποια, ὀδεῖξε νὰ ἀναφερθεῖ, διὰ τὴν προέρχεται τὴν προσθέτησην τῆς πειραιερίας Ειρήνης, τὸ «Ἐλληνικά Ναυτηγεία» εἴσοδον εἰς τὸν πόλεμον τῆς ἀνταγωνιστού της πειραιερίας της διεύθυνσας τῶν Ναυτηγείων, διὰ τὴν δημόσην τῶν προδόσων της πρόσδοσην τῆς πειραιερίας.

Τὸ σημερινόν καθελκύμενον σκάφος προέρχεται ἀπὸ μετατροπὴν δεξαμενοπλοίου 16.000 τόνων καὶ βάγινην πλοιού 22.000 τόνων, ἡ δὲ ἐργασία αὐτή, ἀπαιτούσα ἀνωτέρας τεχνικὴς ἐγκαταστάσεων καὶ ικανότητας ἀπὸ τὴν προσθέτησην τῆς πειραιερίας Ειρήνης, τὸ «Ἐπικρατείας Ναυτηγεία» εἴσοδον εἰς τὸν πόλεμον τῆς ἀνταγωνιστού της πειραιερίας.

Τὸ «Ἐπικρατείας Ναυτηγεία» διέπεισε τὴν προσθέτησην τῆς πειραιερίας Ειρήνης, τὸ «Ἐπικρατείας Ναυτηγεία» εἴσοδον εἰς τὸν πόλεμον τῆς ἀνταγωνιστού της πειραιερίας.

Τὸ «Ἐπικρατείας Ναυτηγεία» διέπεισε τὴν προσθέτησην τῆς πειραιερίας Ειρήνης, τὸ «Ἐπικρατείας Ναυτηγεία» εἴσοδον εἰς τὸν πόλεμον τῆς ἀνταγωνιστού της πειραιερίας.

LA MARINARA

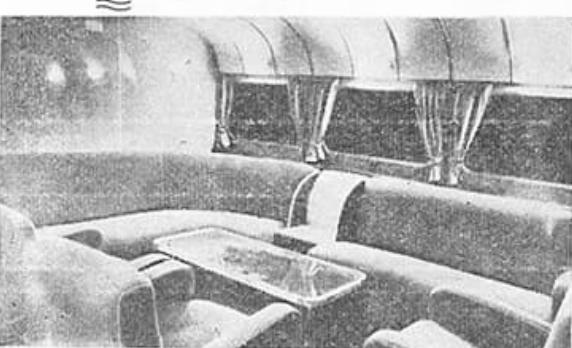
ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ELVINO MERIGGIOLI

‘Ο μόνος οἶκος εἰδικευμένος διὰ:

Τὴν βαφὴν πλοίων, τὸ σφυροκοπάνισμα, τὸν καθαρισμὸν ύδροδεξαμενῶν, λεβήτων καὶ καυσίμου, ἀπαλλαγὴν τῶν ἀερίων, στοιβασίαν βαγονίων καὶ ἀτμομηχανῶν, δοκιμᾶς κατασβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ διοξεδίου τοῦ ἄνθρακος.

ΤΕΡΓΕΣΤΗ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
36 760 ΔΙΑ ΤΑΣ ΩΡΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΚΑΙ
36.827, MET' ΑΥΤΑΣ.



Η τελευταία λέξις της ναυπηγικής

Τό ιδιαίμενον ωλόσιον **ΕΞΠΡΕΣ**

Σ Ε Λ Ι Γ Ε Σ Η Μ Ε Ρ Ε Σ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ

Δύο από τά όμορφότερα νησιά της Ελλάδος, ή "Υδρα και οι Σπέτσες, είναι τώρα προστά σε δύοντας αυτούς των δροίων όχρονος παραμονής στη χώρα μας είναι περιωρισμένος και σε δύοντας θέλουν νά αποφύγουν τά πολύωρα ταξίδια, χάρις στό ιπτάμενον πλοίον **ΕΞΠΡΕΣ**.

Τό **ΕΞΠΡΕΣ** σας μεταφέρει από τό Πασαλιμάνι, (κοντά στόν Πειραιά), στήν "Υδρα, στόν έκπληκτικό χρόνο της μιᾶς ώρας και δέκα λεπτών και στις Σπέτσες σε μιά ώρα και τριάντα λεπτά. Έτσι τό ταξίδι σας συντομεύεται κατά 2 και 3 ώρες άντιστοίχως ένω συγχρόνως άπολαμβάνετε μιά μαγευτική διαδρομή μ' ένα πολιτισμένο και σύγχρονο σκάφος.

Τό ιπτάμενον πλοίον **ΕΞΠΡΕΣ** ναυπηγήσεως 1961, κόμβων πραγματικών 38, διαθέτει 127 άναπαυτικώτατες έσεσις τύπου Ποιλίμαν, με άφονη θέα πρός δύο τις κατευθύνσεις, ώς και σαλόνι, μπάρ και λοιπές σύγχρονες άνεσεις.

Ο δύο μηχανές Ντιζελ, συνολικής ισχύος 2.760 ίππων και τά ειδικά πτερύγιο του καθιστούν τό σκάφος ίκανόν νά προωθήται υπέρ τήν έπιφάνειαν τής θαλάσσης, έξ' ού και ό χαρακτηρισμός του ώς «ίπταιμένον πλοίο». Έξ' άλλου, ή μεγάλη εύστάθειά του ώς και ή δυνατότης του νά υπεριπταται τής θαλάσσης άπαλλάσσει τούς έπιβάτες του άπο οίον δήποτε κλυδωνισμό.

Μεταξύ τών άλλων πλεονεκτημάτων του τό ιπτάμενον πλοίον **ΕΞΠΡΕΣ** παρέχει είς τούς έπιβάτες του τήν μεγαλυτέραν έγγυησιν άσφαλειας, διότι, λόγω τής ειδικής κατασκευής του, είναι άπολύτως άβυθιστον και συνεπώς θέωρεται ώς τό άσφαλέστερον μέσον θαλασσίας μεταφοράς.

Διά κρατήσεις δέσεων, ώρες δρομολογίων κ.λ.π., άποταδήτε στόν Ταξιδιωτικό σας Πράκτορα ή στό Κεντρικό Πρακτορείο, 4, δόδος 'Ακαδημίας, τηλ.: 627.990

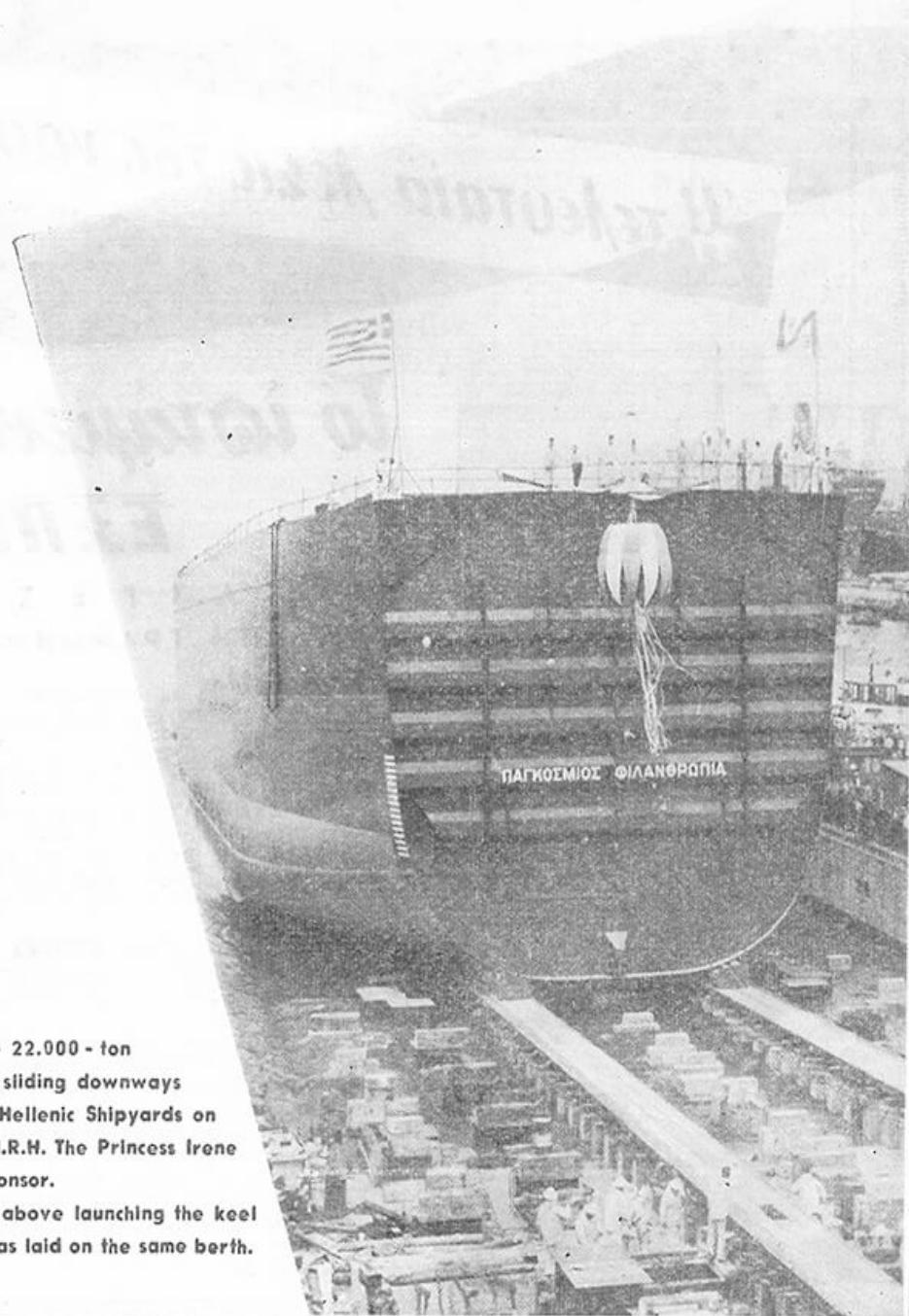
HELLENIC SHIPYARDS



SHIPBUILDING

SHIPREPAIRING

INDUSTRIAL WORKS



The mid section of the 22.000 - ton
s/s "WORLD CHARITY," sliding downways
the building berth of Hellenic Shipyards on
the 21st June 1961. H.R.H. The Princess Irene
of Greece was the sponsor.

Immediately after the above launching the keel
of a new conversion was laid on the same berth.

ΤΙ ΠΡΟΚΥΠΤΕΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΓΡΑΦΗΝ ΧΑΜΗΛΟΝ ΤΟ ΜΟΡΦΩΤΙΚΟΝ ΕΠΙΠΕΔΟΝ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΤΟΥ Ε.Ν.

Αἱ γραμματικαὶ, αἱ ἐπαγγελματικαὶ γνώσεις καὶ ἡ γλωσσομάθεια τῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας καὶ μηχανῆς.

Ίδου ἀκόμη τρεῖς κύριαι κατανομαὶ καὶ τίνες ἐπὶ μέρους, ἐκ τῆς στατιστικῆς ἐπεξεργασίας τῶν στοιχείων τῆς ἀπογραφῆς: 'Αναφέρονται κατὰ σειράν εἰς τὸ μορφωτικὸν ἐπίπεδον τῶν ἀξιωματικῶν, εἰς τὴν κατὰ θρησκευτικὸν δόγμα κατάταξίν των καὶ εἰς τὸν καταμερισμόν των κατὰ κατηγορίας πλοίων ἐφ' ὃν ὑπῆρχον τὴν 15ην Ιουνίου 1959, ἐπίσημον ἡμερομήνιον τῆς ἀπογραφῆς.

Ίδιαίτερον, βεβαίως, ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ἡ πρώτη ἐκ τῶν τριῶν αὐτῶν κατανομῶν. Μετὰ τὴν ἐπακριβή στάθμισιν τῆς γεωγραφικῆς προελεύσεως τοῦ σώματος τῶν ἀξιωματικῶν, τὴν στατιστικὴν διακρίσιν τῆς ἡλικίας τῶν καὶ τὴν λεπτομερῆ ἀνάλυσιν τῆς οἰκογενειακῆς τῶν συνθέσεως, ὁ προσδιορισμὸς τοῦ μορφωτικοῦ τῶν ἐπιπέδου, συμπληροὶ τὴν εἰκόνα, τὴν ὅποιαν παρέχει δι' αὐτοὺς ἡ ἀπογραφὴ καὶ ἐπιτρέπει τὴν σκιαγράφησιν τῶν προβλημάτων, ἀτινα θὰ πρέπει νὰ μᾶς ἀπασχολήσουν διὰ τὸ σπουδαῖον τοῦτο τμῆμα τοῦ ἐμψύχου ὄλικου τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὰ ἀποκαλυπτόμενα ἐκ τῆς κατανομῆς αὐτῆς — προσδιορισμὸς γραμματικῶν γνώσεων, φοιτήσεως εἰς ἐπαγγελματικὰ σχολὰς καὶ γνώσεως ἔνων γλωσσῶν — δύνανται νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἰδιαίτερως σημαντικά. Ἀποκαλύπτουν τὴν μορφωτικὴν στάθμην τῶν ἀξιωματικῶν μας εἰς χαμηλότερον ἐπίπεδον ἀπὸ δι' μέρους σήμερον γενικῶν ἐπιστεύτου. Ἐκ τῶν προηγμένων ἵσως ναυτικῶν χωρῶν διαθέτουμεν τὸ ύψηλότερον ποσοστὸν ἀξιωματικῶν μὲ τὴν χαμηλότεραν γραμματικὴν κατάρτισιν. 'Οπως θὰ ἴδωμεν ἐν συνεχείᾳ, 740 "Ἐλληνες ἀξιωματικοὶ εἶναι ἀπόφοιτοι καὶ μῆ. Δημοτικοῦ Σχολείου καὶ 683 Σχολαρχείου.

Τὴν Ἐλλειψιν, βεβαίως, ἐπαρκοῦς θεωρητικῆς μορφωσεως ἀναπτηρόντων οἱ "Ἐλληνες ἀξιωματικοὶ, μὲ τὸ πρόσον τῆς μεγάλης ναυτικότητος (περὶ σύν παράδοσις), τῆς ταχείας ἀντιλήψεως καὶ τῆς ἐργατικότητος. Τὸ διαπιστούμενον, δύναται διὰ τῶν ἀπακολουθούντων στοιχείων ἐπίπεδον γενικῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν γνώσεων τῶν ἀξιωματικῶν μας, εἶναι τελείως ἀπαράδεκτον διὰ τὴν παρούσαν ἐποχὴν τῶν ραγδαίων τεχνικῶν καὶ τῶν ἀμέσων ἐπιπτώσεων τῶν εἰς τὴν ναυτικήν, τὰ πρωτοτυρία συστήματα καὶ τὴν ναυσιπλοΐαν ἐν γένει. Λόγω, ἀκριβῶς, τῆς χαμηλῆς μορφωτικῆς του στάθμης, ὁ "Ἐλλην ἀξιωματικός, δένθα δύνηθη τούλαχιστον εὐχερῶς, νὰ ἐπιμορφωθῇ, νὰ συγχρονίσῃ τὰς γνώσεις του, νὰ ἀναπροσαρμόσῃ τὴν πειραν του. 'Υπάρχει καὶ ὁ κίνδυνος συντόμως νὰ ἀχρηστεύῃ ἐπαγγελματικῶς.

Εὐτύχημα, ὅτι ἡρχίσεις νὰ ἀποδίδην η προσπάθεια διὰ τὴν δημιουργίαν καλῶς κατηρτησμένων νέων στελεχῶν τοῦ πλοίου. Οἱ ἀκολουθούντες ἀριθμοὶ δικαιολογοῦν τὴν αἰσιοδοξίαν ὡς πρὸς τὴν σύν τῷ χρόνῳ ἔντασιν τοῦ ρυθμοῦ τῆς ἀνανεώσεως. Εἶναι ηδη ἀξιοπρόσεκτον τὸ ποσοστὸν τῶν πλοιάρχων, τῶν προερχομένων ἐκ τῶν Δημοσίων Σχολῶν καὶ τῶν ἀξιωματικῶν ἐν γένει, τῶν προερχομένων ἐκ σχολῶν ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως.

'Ἄλλ' ἂς ἴδωμεν τοὺς ἀριθμούς: 'Ἐπὶ συνόλου 8.213 ἀπογραφέντων ἀξιωματικῶν, κατέχουν γραμματικὰ γνώσεις:

α) Δημοτικοῦ: 232 ἀπόφοιτήσαντες καὶ 508 μῆ. ἀπόφοιτήσαντες.

β) Σχολαρχείου: 528 ἀπόφοιτήσαντες καὶ 155 μῆ. ἀπόφοιτήσαντες.

γ) Γυμνασίου: 2.768 ἀπόφοιτήσαντες καὶ 3.556 μῆ. ἀπόφοιτήσαντες.

δ) Μ. Εμπορικῆς Σχολῆς: 276 ἀπόφοιτήσαντες καὶ 104 μῆ.

ε) Ξένων Σχολῶν: 4 ἀπόφοιτήσαντες.

στ) 'Ανωτάτης Πατέδειας: 32 ἀπόφοιτήσαντες καὶ 43 μῆ.

Ίδου καὶ αἱ εἰδικότεραι κατανομαὶ κατὰ γραμματικὰς γνώσεις τῶν πλοιάρχων, τῶν μηχανικῶν καὶ τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν:

Δημοτικός Σχολαρχείου	Γυμνασίου	Μ. Εμπορικής Σχολής	Ξένων Γυμνασίων	"Ανωτ. Πατέδειος	Σύνολος Σχολαρχητικῶν		
Πλοιάρχοι Α'	4	115	922	153	1	20	1215
» B	1	20	813	37	—	13	884
» C	20	36	920	33	1	13	1023
"Ατμορ.) Α'	76	267	562	23	—	4	932
» B	78	70	534	12	—	3	697
» C	407	74	1507	28	—	9	2025
Ραδιοφόται Α'	—	13	316	53	1	5	388
» B	—	4	281	12	—	4	301

Σημειούται, ὅτι εἰς τὸν ἀνωτέρω πίνακα περιλαμβάνονται τόσον

οἱ ἀπόφοιτοι ὅσον καὶ οἱ μῆ. ἀπόφοιτοι τῶν διαφόρων σχολείων.

Ἐκ τῶν πλοιάρχων, οἱ μῆ. ἀπόφοιτοι γυμνασίου εἶναι 303 Α. 167 Β καὶ 164 Γ. 'Ἐκ τῶν μηχανικῶν οἱ μῆ. ἀπόφοιτοι Γυμνασίου εἶναι 499 Α. 501 Β, καὶ 1.438 Γ. 'Ἐκ τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν οἱ μῆ. ἀπόφοιτοι γυμνασίου εἶναι 68 Α καὶ 23 Β.

Καὶ τὰ συμπεράσματα ἐκ τῆς μελέτης τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν: Τὸ ἔκτον τῆς δυνάμεως τῶν ἀξιωματικῶν μας ἔχει γραμματικὰς γνώσεις μέχρι Σχολαρχείου. 'Ο κύριος ὄγκος τῶν πλοιάρχων ἔχει γραμματικὰς γνώσεις μέσης ἐκπαίδευσεως.

Εἶναι ὑψηλὸν τὸ ποσοστὸν τῶν πλοιάρχων ἀποφοίτων καὶ μῆ. τοῦ Δημοτικοῦ καὶ τοῦ Σχολαρχείου. Δὲν δύναται, δύμας, νὰ θεωρηθῇ ὡς γεγονός μὲ διδαστέραν σημασίαν, διότι ἀντιπροσωπεύει παλαιούς ναυτικούς, εύρισκομένους ηδη ἐν όψει τῆς ἔξοδου των ἀπὸ τὸ ἐπάγγελμα. 'Υψηλὸν εἶναι ἐπίσης τὸ ποσοστὸν τῶν πλοιάρχων, οἵτινες δὲν ἔχουν ἀποφοίτησι τοῦ Γυμνασίου (634).

'Ο κύριος ὄγκος τῶν μηχανικῶν ἔχει γραμματικὰς γνώσεις μέσης ἐκπαίδευσεως. Εἶναι δύμας ὑψηλὸν, ὑψηλότερον τῶν πλοιάρχων, τὸ ποσοστὸν τῶν ἀτμομηχανικῶν, τῶν προερχομένων ἐκ τοῦ Δημοτικοῦ Σχολείου καὶ τοῦ Σχολαρχείου.

Ἐκ τῶν τριῶν αὐτῶν εἰδικοτήτων ἀξιωματικῶν, τὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν ἔχοντα γραμματικὰς γνώσεις μέσης παιδείας, ἔχει ἡ εἰδικότης τῶν ἀσυρματιστῶν.

Ίδου καὶ ἡ κατανομὴ τῶν διπλωματούχων ἀξιωματικῶν κατὰ ἐπαγγελματικὴν ἐκπαίδευσιν:

Ἐπὶ συνόλου 8.213 ἀπογραφέντων ἀξιωματικῶν, 529 ἀπεφοίτησαν τῶν Δημοσίων Ναυτικών Σχολῶν, 2.873 τῶν Ἱδιωτικῶν Ναυτερινῶν Σχολῶν Μηχανικῶν, 102 τῶν Σχολῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν, 31 τῆς Σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων καὶ 50 Σχολῶν ἑξωτερικού. Οἱ μῆ. λαδόντες τε πτυχία ἔχει γραμματικῶν σχολῶν, ἀνέρχονται εἰς 4.628.

Λεπτομερέστερον αἱ κατανομαὶ κατὰ ἐπαγγελματικὴν ἐκπαίδευσιν πλοιάρχων, μηχανικῶν καὶ ραδιοτηλεγραφητῶν, ἔχουν ὡς ἔξης:

Δημόσιος Σχολαρχείου	Σχολή Σχολαρχείου	Σχολαρχείου	"Ανευ Δικαίου	Σύνολον	
Πλοιάρχων Ν. Δοκίμων έξωτα	Δοκίμων έξωτα	Δοκίμων έξωτα	Δοκίμων έξωτα	Δοκίμων έξωτα	
Πλοιάρχοι Α'	180	18	13	104	1215
» B	201	8	15	660	884
» C	148	2	19	854	1023

'Ιδιωτικοί Ναυτερινοί Σχολαρχοί:	
Μηχανικοί Α'	554
» B'	456
» C'	1518

Σχολαρχοί Ραδιοτηλεγραφητῶν:	
Ραδιοτηλ.) Α'	30
» B'	72

Συμπεράσματα: Τὸ ἔκτον περίου τῶν Α' πλοιάρχων, τὸ τέταρτον τῶν Β' καὶ τὸ ἔξδομον τῶν Γ' προέρχονται ἀπὸ ἐπαγγελματικὰς σχολαρχούς. 'Αντιθέτως, εἰς τοὺς ἀτμομηχανικούς, ὡς ητο ἐπόμενον ἀλλωστε, τὰ ποσοστὰ αὐτὰ ἡσαν ὑψηλότερα: Πλέον τοῦ ήμίσεος τῶν Α', τὰ δύο τρίτα τῶν Β' καὶ τὰ τρίτα τέταρτα τῶν Γ' προέρχονται ἐξ ἐπαγγελματικῶν σχολῶν, ἔστως καὶ νυκτερινῶν.

Οἱ ἀσυρματισταὶ ἔμφαντον τὸ ραδιολότερον ποσοστὸν εἰδικῆς ἐπαγγελματικῆς ἐκπαίδευσεως.

Ίδου, τέλος, καὶ αἱ κατανομαὶ τῶν ἀπογραφέντων ἀξιωματικῶν, αἱ παρέχουσαι τὴν ἔκτασιν τῆς γλωσσομάθειας των. 'Ἐπὶ συνόλου 8.213 ἀξιωματικῶν, οἱ 3.591 δέν δύμαδινον οὐδεμίαν ἔχειν γλώσσαν, ἐνώ οἱ 3.432 δύμαδινον μίαν, οἱ 2.728 δύο, οἱ 309 τρεῖς, οἱ 120 τέσσαρες καὶ οἱ 33 πέντε ἔχειν γλώσσαν.

Εἰδικότερον ἡ κατανομὴ εἰς δύμαδινης ζένας γλώσσας παρουσιάζει τοὺς ἔξης ἀριθμούς:

Μίαν	Δύο	Τρεῖς	Τέσσαρες	Πέντε		
Πλοιάρχοι Α'	693	244	129	54	14	81
» B'	575	111	47	21	8	122
» C'	603	97	38	15	1	269
'Ατμορ.) Α'	393	62	11	3	1	462
» B'	201	20	14	5	—	457
» Γ'	386	29	8	5	3	1549
Ραδιοτηλ.) Α'	199	84	41	12	5	47
» B'	200	35	7	3	1	55

Οἱ δύμαδινητες ζένας γλώσσας ἀξιωματικοὶ κατανέμονται ἐπίσης

DEEP SEA AND COASTAL PILOTS

TELEPHONE
GRAVESEND 4596

47 PELHAM ROAD
GRAVESEND, ENGLAND

TELEGRAMS, RADIOS
"HUTCHINSON GRAVESEND,"

Pilots available for British Coast, North Sea and Baltic.

Pilots can board and land off Dover, Brixham, Fishguard, Holyhead and Thurso.

Pilots can board at any British or Continental port.

Radio E. T. A. off boarding port (24 hours notice) to "Hutchinson Gravesend,"

άναλόγως τῶν γλωσσῶν τὰς ὁποίας κατέχουν (ἄγνωστον, βεβαίως, εἰς ποιον βαθμόν), ὡς ἔχη: 3.270 ἀξιωματικοὶ ὄμιλοῦν μόνον τὴν ἀγγλικήν, 689 ὄμιλούν τὴν ἀγγλικήν καὶ ἄλλην τινά, 120 ὄμιλοῦν τὴν ἀγγλικήν, τὴν γαλλικήν, τὴν ἰταλικήν καὶ μίαν εἰσέτι, 110 τὴν ἀγγλικήν, τὴν γαλλικήν καὶ τὴν ἰταλικήν, 62 τὴν ἀγγλικήν, τὴν γαλλικήν καὶ τὴν ἰσπανικήν καὶ 44 τὴν ἀγγλικήν, τὴν γαλλικήν καὶ τὴν ἀραβικήν.

Συμπεράσματα: Μεγάλος ὁ ἀριθμὸς τῶν μὴ ὄμιλούντων οὐδεμίαν ξένην γλώσσαν ἀξιωματικῶν (3.591). Εἰδικότερον θεωρεῖται μεγάλος ὁ ἀριθμὸς τῶν μὴ ὄμιλούντων ξένην γλώσσαν πλοιάρχων γ' τάξεως (269). Αντιθέτως, είναιται ίκανοποιητικός ὁ ἀριθμὸς τῶν ὄμιλούντων ξένας γλώσσας πλοιάρχων Α' (ἀπό 1.215 μόνον οἱ 81 δὲν γνωρίζουν ξένην γλώσσαν).

Τὸ ἥμισυ τῶν Α' μηχανικῶν καὶ τὰ τρία τέταρτα καὶ πλέον τῶν Γ' δὲν κατέχουν ξένην γλώσσαν.

Μικρόν, τέλος, είναι τὸ ποσοστὸν τῶν μὴ ὄμιλούντων ξένην γλώσσαν ἀσύρματιστῶν (47 Α' ἐπὶ συνόλου 388 καὶ 55 Β' ἐπὶ συνόλου 301).

Δὲν ὑφίστανται στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα νὰ προσδιορίζουν τὸν βαθμὸν γνώσεως ἐκάστης ξένης γλώσσης. Θὰ πρέπει, πάντως, νὰ θεωρηθῆ ως πιθανόν, ὅτι ἔν σημαντικὸν ποσοστόν, ίσως τὸ ἥμισυ τῶν δηλω-

σάντων, ὅτι γνωρίζουν ξένας γλώσσας, κατέχει μόνον τὰ βασικὰ στοιχεῖα, τὰ ἀναγκαῖα διὰ μίαν ἀπλῆν καὶ ἐνδεχομένως ὅχι εύχερῇ συνενόντιν.

Καὶ αἱ ἀναφερθεῖσαι ἐν ἀρχῇ δύο εἰσέτι κατανομαὶ τῶν ἀξιωματικῶν: 'Η μία, ἡ κατὰ θρήσκευμα, παρουσιάζει τυπικὸν ἐνδιαφέρον, ἐπιτρέπει ὅμως τὴν ἀποκρυστάλλωσιν ἐνὸς ἐνδιαφέροντος συμπεράσματος. Τὸ ὄμόδοξον τῶν ναυτικῶν μας (ἅπαντες σχεδὸν εἰναι ὄρθροδοξοί) ἀποτελεῖ ἔνα ἐπὶ πλέον θετικὸν παράγοντα διὰ τὴν διαμόρφωσιν κοινοτήτων ἐπὶ τῶν πλοίων μας, μὲ πλήρη ψυχικὴν καὶ πνευματικὴν ταύτισιν.'

'Ως προκύπτει ἐν τῆς κατανομῆς αὐτῆς, ἐπὶ 8.213 ἀξιωματικῶν οἱ 8.188 εἰνοὶ ὄρθροδοξοί, οἱ 24 καθολικοὶ καὶ εἰς χιλιαστής.

Καὶ ἡ τελευταία ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. καταρτισθεῖσα κατανομὴ τῶν ἀξιωματικῶν κατ' εἶδος πλοίου ἐπὶ τοῦ ὄποιου ὑπηρέτουν κατὰ τὴν διενέργειαν τῆς ἀπογραφῆς: 'Ἐπὶ ποντοπόρων φορτηγῶν 3.540, μεσογειακῶν φορτηγῶν 66, ἐπὶ δεξαμενοπλοίων 1.195, ἐπὶ ἐπιβατηγῶν ἐσωτερικοῦ 244, ἐπὶ ἐπιβατηγῶν ἐξωτερικοῦ 120, ὑπερωκεανίων 101, μότορσπις 110, ιστιοφόρων καὶ πετρελαιοκινήτων 25 καὶ ἐπὶ πλοίων διαφόρων τύπων 49.

Θὰ συνεχίσωμεν εἰς τὰ ἐπόμενα τέμη.

ΤΟΚΟΣ 7%
ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΟΣ
ΡΗΤΡΑ ΔΟΛΛΑΡΙΟΥ

ΟΜΟΛΟΓΙΑΙ

ΗΡΧΙΣΑΝ ΑΙ ΠΡΟΕΓΓΡΑΦΑΙ

The logo of the National Bank of Greece (NBG) is displayed, consisting of three interlocking Greek letters: Δ (Delta), Ε (Epsilon), and Ζ (Zeta), enclosed within a circle.

ΕΝ ΜΕΣΩ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΒΑΡΥΤΑΤΟΥ ΠΕΝΘΟΥΣ ΕΚΗΔΕΥΘΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΝ Ο ΠΑΝ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ

Η νεκρώσιμος άκολουθία είς τὸν ναὸν τοῦ Ἀγίου Κωνσταντίνου.— Οἱ ἐκφωνηθέντες ἐπικήδειοι.— Η πομπὴ πρὸς τὸν λι- μένα.— Τὰ ἐκδοθέντα ψηφίσματα.— Οἱ Τύποι νεκρολογεῖ τὸν ἀείμηντον ἐφοπλιστήν.

Πανδήμως, ἐκδεύθη τὴν μεσημβρίαν τῆς 24ης Ἰουνίου ἐκ τοῦ ναοῦ τοῦ Ἀγίου Κωνσταντίνου τοῦ Πειραιῶς ὁ νεκρὸς τοῦ Παναγῆ Γιαννουλάτου. Τοιαύτην ἐκφρασιν λύπης καὶ πένθους, οὐδέποτε ἵσως ἐγνώσιεν ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς. Κατὰ τὴν ὥραν τῆς κηδείας ἡ κίνησις εἰς τὸν λιμένα ἐνεκρώθη, τὰ καταστήματα ἀτ' ὅπου διήρχετο ἡ πομπὴ ἔκλειον καὶ αἱ σημαῖαι τῶν ἐλλιμενισμένων πλοίων, ὡς καὶ τὸν γραφεῖον τῶν ναυτικῶν ἑταῖρῶν ἐκμάτιζον μεστίστοι.

Εἰς τὴν νεκρώσιμον ἀκολουθίαν, εἰς τὴν ὥποιαν ἔχοροστάτησεν ὁ Μητροπολίτης Ζακύνθου Ἀλέξιος, παρέστησαν: Οἱ ὑπουργοὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ἐξωτερικῶν, Προεδρίας Κυβερνήσεως καὶ Ἐργασίας κ.κ. Ἀνδριανόπουλος, Ἀδέρωφ, Τσάτσος καὶ Δημητράτος, ὁ ὑφυπουργός τῶν Οἰκονομικῶν κ. Ἀλιπράτης, ὁ Αὐλάρχης τῆς Βασιλίσσης καὶ ἡ Λεοδύνη, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Δημοκρατικοῦ Κέντρου κ. Γ. Παπανδρέου, οἱ δήμαρχοι Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς κ.κ. Τσουκαλᾶς καὶ Ντεντιδάκης. Παρέτησαν ἐπίσης, ὁ Πρόεδρος τοῦ Ε.Ο.Τ. κ. Φωκᾶς, ὁ Πρόεδρος τοῦ Ο.Δ.Π. κ. Ἀθανασιάδης, ὁ ἀρχηγὸς τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ναύαρχος κ. Σακάρης, ἀπαντεῖς οἱ διευθυνταὶ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, πολλοὶ Βουλευταὶ καὶ αἱ λοιποὶ τοπικαὶ ἄρχαι τοῦ Πειραιῶς. Τὴν νεκρώσιμον ἀκολουθίαν παρηκολούθησαν ὥσπερτοι, ὁ καθηγητὴς κ. Σ. Ἀνδρέαδης καὶ τὸ συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν, ὁ Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο., οἱ ἐκπρόσωποι ἀπάντων τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων, πολλοὶ ἐφοπλισταὶ, ἀξιωματικοὶ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, πλήθος πολὺ ναυτικῶν καὶ ἐκλεκτῆς μερὶς τῆς κοινωνίας τῶν δύο πόλεων.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς νεκρώσιμου ἀκολουθίας, ἐξεφωνήθησαν πολλοὶ καὶ συγκινητικοὶ ἐπικήδειοι λόγοι. Πρώτος ἀπεχαιρέτησε τὸν νεκρὸν, ὁ ὑπουργὸς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τῶν ἔντονος:

«Ἄειμνηστε Παναγάκη,

Εἰς τὸν φωτείνον ὁρίζοντα τῆς Ναυτιλίας μας, πυκνά μαῦρα νέφοντος πάροισαν νὰ συγκεντρώνωνται καὶ νὰ προσωινίζουν τὸν ἐγγίζουσαν καταγιγδα.

Δὲν πέρασαν, παρὰ ἐλάχιστες μέρες, ἀπὸ τὸ πρώτο δυσάρεστο ὄγκελμα τῆς καρδιακῆς σου προσθολῆς καὶ τὸ μοιραίον ἐπέπρωτο νὰ ὅρῃ στὸν πλήρη δραστηριότητα σου.

Γόνος παλαιῶν ἐφοπλιστῶν οἰκογενείας καὶ συνεχιστὴς τῶν πατρικῶν σου ὑπόθικῶν, ἀνεδειχθη ἐπὶ τὴν ἔργατικότητά σου, τὸν κατανόησιν καὶ φιλαλλοῦσιν, εἰς φωτείνον παράδειγμα ναυτικῆς δραστηριότητος, ἀγάπης καὶ σεβασμοῦ τῶν συναδέλφων σου καὶ τῶν ναυτικῶν μας καὶ ἐπίζηπλος οὐδύσσολος εἰς δόλας τὰς ναυτικάς ὄργανωσεις καὶ τὰ συμβούλια τοῦ Ὑπουργείου μας.

«Ἡ ὅρθοτης καὶ ἡ σαφνία τῆς σκέψεως σου, τὸ ἀκέραιον τοῦ χαρακτήρα σου, ἡ εὐγένεια τῆς ψυχῆς σου καὶ τὸ προσήγορον καὶ ἀπολεκτὸν ὑπόστησεν, σὲ κατέσποισαν ἀγάπηπτὸν ὅχι μόνον εἰς τοὺς κύκλους τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅλᾳ εἰς ὅλοκληρον τὸν κοινωνίαν τοῦ Πειραιῶς καὶ Ἀθηνῶν, τὴν δόπιον εἰς τὸν λιμένα της Ναυτιλίας σου καὶ τὸ προσήγορον καὶ ἀπολεκτὸν ὑπόστησεν, σὲ θρηνεῖ, Παναγάκη Γιαννουλάτε, γιατὶ τὸ πρεσβάτη σου καὶ ἡ ὅρμη σου ἐνίσχυσαν τὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις, ἔδωσαν δύναμιν καὶ θάρρον στὶς δύσκολες οινήμες τῆς κρίσεως καὶ σῆμερον, στὴν ἀλμάτῳ πρόσδοσης μας, ποὺ ὑπῆρξε στολοδάτης, στὶς μεσογειακές γραμμές, μᾶς ἀφίνει, μὲ δῆργον, τὸν ἀδάμαστον καπακτήρα σου, τὸν φωτείνην σου διένοιαν καὶ τὰς αἰσιοδόξους προβλέψεις σου.

Λιγα λουλούδια, φιλικά, θὰ σου κρατήσουν συντροφία γιὰ λίγες μέρες, στὸν τελευταῖον σου κατοικία καὶ μὲ τὰ καθιερώθεντα ἐπίσημα δραστηριότητα, ποὺ τόσον ἡγωνίσθη διὰ τοὺς ναυτικούς μας, τῶν Σχολῶν τοῦ Ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὴν εἰδικῶν φυσιοθεραπευτικῶν παθῶν μαθητῶν ἐπὶ ὄνόματί σου, θὰ διατηρησωμένην τὴν μνήμην σου αἰώνιαν, ὡς ἀείζεις εἰς ὅλους τοὺς ἐπιφανεῖς ἀνδρας, ποὺ θεμελιώνουν μὲ τὴν ἐντιμὸν ἔργασιν καὶ τὸν φιλάνθρωπον ψυχὴν, τὸ οἰκοδόμημα τῆς ομηρινῆς κοινωνίας.

Ο ΧΑΙΡΕΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ Σ. ΑΝΔΡΕΑΔΟΥ

Ο Πρόεδρος τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν καθηγητὴς κ. Σ. Ἀνδρέαδης, ἀπεχαιρέτησε τὸν νεκρὸν τοῦ Παναγῆ Γιαννουλάτου διὰ τῶν ἀκολούθων :

«Θλιβερὸν εἶναι τὸ πρόνόμιον, ποὺ εἰς ἐλάσσες, ἀγαπτέ φίλε καὶ ἐκλεκτὲς ουνάδελφος Παναγῆ, νὰ σὲ ἀποχαιρετήσω ἐξ ὄνόματος τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν. Ολόκληρος ποὺ ἐφοπλιστικὴ οἰκογένεια θρηνεῖ πρὸ τῆς σοροῦ σου τὴν σκληρὰν ἀπώλειαν πολυαγαπημένου μέλους της καὶ πολυτίμου ουμπαραστάτου.

Οπως μὲ τὴν ζωὴν σου ἐδίδασες τὴν ἀρέτην, ἔται καὶ μὲ τὸν θάνατόν σου καὶ τὰς πανδήμους ἐκδόλωσεις ποὺ προεκάλεσε, ἀπέδειξε, ὅτι υπῆρξε ο ἀξιος τῆς ζωῆς.

Πάνε εἶναι δυνατόν νὰ πιστεύσῃ κανεῖς, διὰ σὺ μὲ τὸν τόσην ζωτικότη-

τα καὶ ουμπιουργικήν δρᾶσιν, μὲ τὴν ἐντονον ἀκτινοθολίαν τῆς σκέψεως καὶ τὸν ἔξαιρετον φυσικὸν κόσμον, ἐσθίουσε τὸσον ζαφνικά καὶ υπνοτα.

Δὲν ὑπάρχει κανένας ἀπὸ σούσιον σὲ εἰκαν γνωρίσει, ποὺ νὰ μὴν πονάτη τὸ πλῆγμα τῆς ἀπώλειας σου βαρύ. Οσοι δὲ εὑρέθησαν πονάτη σου δὲν ουνάδημα νὰ συνέλθωμεν ἀπὸ τὴν ὁδυνόπρατη κατάθλιψην, ποὺ μᾶς ἐπρέπεισε τὸ πόσιον πρώτων καμός σου.

Δέν θρηνούμενον μόνον τὸν διακεριμένον ἐφοπλιστὴν μὲ τὴν ἐξόχην τὸ σημιουργικὸν δρᾶσιν, θρηνούμενον πρὸ παντός τὸν προκιούμενον μὲ τὰ εὔγενην καὶ τὰ ωραῖα αἰσθήματα ὄνθρωπον.

Ὑπῆρχε συνάδελφος γλυκὺς καὶ νουνεχής, φίλος ἀνεκτίμητος, συναγωνιστής ἀξιοπερῆς καὶ πλατύκαρδος, συνάνθρωπος ἀγαπτός, ἀσθολος καὶ πλημμυριμένος ἀπὸ ἀγάπην διὰ πάν τὸ εὐγένειαν καὶ ὁραίον. Πώς νὰ σε λησμονώσουμεν. ἀξιε φίλε τῆς ζωῆς; Εἰς τὸν θάνατον σὲ αἰσθανόμεθα διπλὰ μας ὡς ὀλοζώντων τὴν οπασία, μὲ ἀγάπην καὶ μὲ τὸν πικρὸν πού φέρνει τὴν οὐλικὴν σου ἀπώλειαν.

Δέν ὑπάρχει δικαιωσίας πληρεστέρα ἀπὸ τὴν πάνδημον ἀναγνώρισην τοῦ ἔργου τῆς ζωῆς σου, ἀγαπημένη Παναγῆ. Ολοι γνωρίζομεν, ὅτι εἰς τὸν γενικώτερον κειρισμὸν τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων ὑπῆρξες ἀπάριτος διειστεκόντων πέρον ἀπὸ τὰς συμβατικότητας καὶ τὰς μικροτάτας τῆς ζωῆς. Η ναυτιλιακὴ ἐπιχειρηματικὴ σου δρᾶσις ἔξαλλος, εἰς τὸν οποῖον ὑπῆρξες ἀποτελεσματική, καὶ ἡ ἀλλή πολυσχίδης δραστηριότητας σου τῆς οποίας ἀνεδείχθη ὁ ἀξιος πιπαλιούχος, ὑπῆρξεν δέ τοι πόσιον γενναίος, γενναῖον καὶ κατώρθωσες νὰ ἐχυπρεπήσῃς κατὰ τρόπον σεμνοῖς, γενναῖον καὶ ἀριστοτεχνικὸν τὸ εθνικόν μας συνούλον καὶ τοὺς συνανθρώπους σου.

Εὑρῆκες τὸν πλέον γενναιόφρονα τρόπον διὰ νὰ δωσῃς διέξιδον εἰς τὰ αἰσθήματα τῆς φιλοληπτίας καὶ τοὺς συθέως πονάτης σου εἰς τὸν θρηνό της Πανεπιστημίου τοῦ Καιμπρίτη καὶ ποτισμένος μὲ τὴν εὐγένην ναυτικήν ἐλληνικήν παρόδοσιν, συνειργάσθη εἰς τὴν Οἰκογενειακὴν Ναυτιλιακὴν σας ἐπικρίσιον, ὑπῆρξε μια σδιάκοπος, ωραία πορεία πρὸς ὄντωτερα ἐπιτεύματα.

Ολοκλήρως ἡ ὑπερηφάνησε ζωὴ σου, ἀφ' ὅτου ἐπεράτωσες τὰς σπουδὰς σου εἰς τὸ Πανεπιστήμιον τοῦ Καιμπρίτη καὶ ποτισμένος μὲ τὴν εὐγένην ναυτικήν ἐλληνικήν παρόδοσιν, συνειργάσθη εἰς τὴν Οἰκογενειακὴν Ναυτιλιακὴν σας πονάτης πρὸς ὄντωτερα ἐπιτεύματα.

Ολοι μας πάντας σημείωσαν τὴν οὐλικήν σου πονάτην σὲ θρηνό της ζωῆς σου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν τόπον μας.

Εἰς τὸν τομέα τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας, μὲ τὸν ὄποιον εἰδικωτον πονάτηληθητος, κατωθωσεις, μὲ τὴν εὐγένειαν, τὸν μόρφωσιν, τὴν πρακτικὴν σου σκέψιν καὶ τὸν ὀλτρωμόν, νὰ δῶσῃς πονάτην νέαν, ἀπὸ τὸν ιδικὸν σου τὸν καρακτηριστικόν. Νὰ ἀναγάγης εἰς θέσην διακριμένην τὴν Ἐλληνικὴν Μεσογειακὴν Ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν, καὶ νὰ ἀναδείχθη διζιος πολεμιστὴς εἰς τὸν ἀπνοῦ ὄνταγνωμόν διλλων σημαντικῶν εἰδηποτικῶν καὶ ἀνυψηλῶν πονάτην, τὴν ιδιάζουσαν, τὴν ιδιότηταν σου ἀγάπην, κατέκτησε τὸν συνεργάτα σου δύοντας καὶ τοὺς κατέσποισε φίλους καὶ ἀδελφούς.

Κατ' ἀντίθεσιν δὲ πρὸς διτὶ συνήθειαν, ἀπόσπασες τὸν πονάτηληθητον ὁμέριστον συμπάθειαν διλων ἀνεξαιρέτως τῶν συνεργατῶν καὶ τῶν μελῶν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοιών σου. Αὐτὸν διὰ τοὺς πονάτησες τὸν πράγματα ἀποτελεῖ ἀθλὸν τὸν οποῖον μόνον μεγάλη καρδιά δύναται νὰ ἐπιτελέσῃ. Μὲ δῆλον τὴν εἰλικρινῆ καὶ ἀνυψηλήν πονάτην, τὴν ιδιάζουσαν, τὴν ιδιότηταν σου ἀγάπην, κατέκτησε τὸν συνεργάτα σου δύοντας καὶ τοὺς κατέσποισε φίλους καὶ ἀδελφούς.

Η ἐπιδιωτικὴ τῆς πρόσδοσης εἰς δλούς τοὺς τομεῖς τῆς ζωῆς, ὑπῆρξεν τὸν ωραίον πάθος σου. Η δρᾶσις σου δὲν περιφρίσθη ὑπὸ τὰς ναυτιλιακῶν τομέων. Όπου η κοινωνικὴ καὶ οἰκονομικὴ ζωὴ εἰς τὴν Χώραν μας προέβασε νέας ἀπαίτησης καὶ νέας τάσεως, προσέφερες τὴν πολυτίμιον συμβολὴν σου, ποὺ ἀπέτελε τὸν πληρεστέραν ἐγγύησιν ἐπιτυχίας.

Ο Τουρισμός, σι οδικαι ουγκονωνια, ο ἀθλητισμός ύπο τὰς εὐγενεστέρας τῶν μοσφῶν του, καὶ παντοῖοι ἀλλοι τομεῖς δραστηριότητος πνευματικῆς, πολιτιστικῆς καὶ πλουτοπαραγωγικῆς εἰς τὴν Χώραν μας, ὄφειλουν πολλὰ εἰς τὴν φωτισμένην διάνοιαν καὶ τὴν δημιουργικήν σου πνοήν.

Αφογος πολίτης ἐκ τῶν ὀριστῶν τῆς γενναιαίας αὐτῆς Χώρας, ὑπέτροπες μὲ ἀφοσίωσιν καὶ αὐτοθυσίαν τὴν Πατρίδα, εἰς τὰς κρισίμους



Πρὸ τοῦ Ναοῦ τοῦ Ἀγίου Κωνσταντίνου.

στιγμάς του μεγάλου πολέμου και τας τραγικάς στιγμάς της κατοχής.
Η ευημέρος μνεία της όποιας έδικαστιθήν είκε μέρους των άγγειον
στρατεύμάτων κατά την ύποχρόσιν των, αποτελεί άφεντη άναγνώ-
ρησιν του θαυμαστού έργου σου.

Δεν υπήρξε τομέας έκδηλωσεως κοινωνικής άλληλεγγύης και εύ-
ποιας εἰς τὸν δόριον νὰ μην υπῆρξε παρουσία ή δημιουργικό, πρόθυ-
μος και αγαθοποιός αποφασιοτική συμπαράστασί σου.

Ρίψε εν βλέμμα, φίλε άγαπητέ, ἀπὸ ἑκεὶ ψύφλα ὅπου εύρισκεσαι
και διαπιστώσε πόσον πάνδημος είναι η ἀναγνώρισις τοῦ πολυσχίδους
και ὥραιον ἔργου τὸ δόριον κατέλιπες. Πόσον θλίψιν θαθείαν και ει-
λικρινὴ συνεώρευσε η ἀπώλεια σου εἰς τὰς ψυχὰς ὅλων δοσι σὲ εἰ-
χον γνωρίσει, η ἀπὸ τὸ έργον σου είχον ἀντιληφθῆ τὸν παρουσίαν
σου εἰς τὸν ζῶν.

Σπανίας τοιάυτη δικαιωσίας ζωῆς ἐπισφραγίζεται μὲ τὸν θάνατον. Αὐ-
τὸ ἄς ἀνακουφίσῃ τὰς καρδίας τῆς οικογενείας σου και δῶλων δοσι
περίληψοι εύρισκομεθα ἔδω σημερον.

Ο ἐφοπλιστικὸς κόδομος θρηνεῖ ἀπώλειαν μεγίστην. «Ἐκαστε προσω-
πικότητα ποὺ ἀπέτελε δὶ' αὐτὸν τιμῆν, πολύτιμον ταγὸν και ἀγαπη-
μένον σύντροφον. Θὰ διαπρήπῃ τὸν μνήμην σου αἰώνιαν και ἀδε-
στον εἰς τὰ μάκια τῆς ψυχῆς του.

Μὲ βαθείαν δῶλυν, ἀκριβὲ φίλε, εὕχομαι ο "Ψυστος νὰ ἀναπαύσῃ
τὸν ὥραιαν και γενναίαν ψυχήν σου.

Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ κ. ΠΕΤΡΟΥΛΗ

Βαθύτατα συγκεκινημένος, ο Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. κ. Μ.
Πετρουλῆς, ἔξεφόνησε πρὸ τῆς σοροῦ τοῦ Παναγῆ Γιαννουλάτου, τὸν
ἀκόλουθον ἐπικήδειον:

«Πολύκλαυστε νεκρέ,

Ο ἀδόκτονος θάνατός σου σκόρπισε καταιγίδα θλίψεως και δύνης
στὸν κόσμο τῶν ναυτιλλομένων γενικά, μὰ ίδιαιτέρα στοὺς θαλασσο-
μάχους, ποὺ γνώρισαν τοὺς ἀτίμητους θυσιαρούς τῆς ψυχῆς σου και
τὸν μεγάλην, τὴν ἀπέραντη καρδία σου.

Ο θάνατός σου στάθηκε πλήγμα γιὰ δλους ἐμᾶς ποὺ δέσαμε τὴ
ζωὴ μας μὲ τὸν «πικροκύματοῦν» και γνωρίσαμε τὰ βαθεῖα κρισια-
νικά σου αἰθήματα και συνεργασθήκαμε μαζὶ σου στὸν ζωτικὸ τομέα
τῆς Ἑμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Ηρεμος, πράσος, γεμάτος ἀγάπη γιὰ τὸν ἀνθρώπον και τὴν μοίρα του,
κινηθῆκες ὁ δὲλ σου τὸν δημιουργικὴ σταδιοδρομία μὲ τὴ λογικὴ τῆς
καρδίας και δὲν οκληρούνθηκες ἀπὸ τὶς ἐπιτυχίες σου στὸν ἐπικειρ-
ματικὸ σου δραστηριότητα και ἀπὸ τὸν συγκεντρωσθὸν οἰκονομικὴς δυ-
νάμεως στὰ χέρια σου. Ἀντίθετα. Οἱ ἐπιτυχίες σου και η προκοπὴ¹
σου καλλιεργοῦνται βαθύτερο τὸ συναίσθημα τῆς κοινωνικῆς εὐθύνης
και τὸν ὑποκρεάσεων σου ἀπέναντι ἔκεινων ποὺ συνεργάζονται μαζὶ² σου,
ἀπέναντι τῶν ναυτικῶν ποὺ θαλασσοπάλευαν γιὰ νὰ εὔοδωθοῦν
οἱ ἐργασίες πρὸς τὸ κοινὸν καλό, ἀλλὰ και ἀπέναντι τοῦ κοινωνικοῦ
συνόλου.

Όλοι σου η ζωὴ στάθηκε μιὰ ἀπέραντη ἀνάλωσι στὸν ὑπεροείδη τοῦ
ἀγόθεοῦ, ποὺ δὲν τὸν ὑπογόρευεν η κοινωνικὴ συμβατικότητα, ἀλλὰ
ἐπηγάγειν ἀπὸ τὰ κατάθαμα τῆς ἀνθρωπικῆς σου συνειδήσεως.

Η Διοικητὴς τῆς Πανελλήνιου Ναυτικοῦ "Ομοσπονδίας" βρήκε στὸ
πρόσωπο σου τὸν μεγάλο καινοτόμο και τὸν πρόθυμο συνεργάτη γιὰ
τὴν θεμελιώσην τοῦ πνεύματος τῆς δημοσιούς συνεργασίας στὸν περιο-
κὴ τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, πρὸς ἀκόμα ἀπὸ τὸν δεύτερο παγκομιό
πόλεμο ποὺ ἐφέρε δοκιμασίες και συμφορές στὸ "Εθνος".

Τὸ πνεῦμα αὐτὸν γονιμοποιήθηκε μεταπολεμικὸ σὲ μεγάλη ἔκταση
και ἔγινεν η ἀκένωτη πηγὴ ἐμπνεύσεως γιὰ τὴν ἀνάπτυξην τοῦ θε-
μοῦ τῆς δημερους και τριμεροῦ συνεργασίας, ποὺ ἀπέτελεσε και
ὅποτελει τὸ ἀκόλοντον βάθρο και τὴν ἀφετηρία γιὰ τὶς τόσες εὐτύ-
χεις ἐξελίξεις και γιὰ τὰ θυμαστά ἐπιτεύγματα στὸν τομέα τῆς Ἑμ-
πορικῆς Ναυτιλίας γενικά.

Τὸ προστάγματα τῆς γεμάτης ἀγάπης γιὰ τὸν ἀνθρώπον καρδίας
σου σὲ ὀδηγήσαν νὰ γίνηση ὡς πρόδρομος τῆς μεγάλης μεταπολεμικῆς
κινήσεως γιὰ μὰ ψυχικὴ προσέγγισην ἀνάμεσα στοὺς ἐργοδότες και
τοὺς ἐργοδοτούμενους, τῆς κινήσεως τῶν λεγομένων «Ἀνθρωπινῶν
σχέσεων». Εօν δύναται σένα να παρακινήθηκες ούτε ἀπὸ δόγματα ούτε ἀπὸ
κοινωνικές θεωρίες, ἀλλὰ ἀπὸ τὴν βαθύτατη κρισιανική σου ψυχή
και ἀπὸ τὸ πεισόσευμα τῆς καρδίας σου.

Απὸ τὴν ίδια παρόρμυτη κινήση στὸν περιόδο τῆς μαύρης κα-
τοχῆς και πῆρες τὴν ποιωτοθυλιά γιὰ τὴ δημιουργία τῶν συσσιτίων
ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν. Η ἐνέργεια σου ἔκεινη στάθηκε σωτήρια γιὰ τὶς

χιλιάδες ναυτικοὺς ποὺ ἀποκλεισθήκαν στὸν Ελλάδα και γιὰ τὶς οι-
κογενειες ἔκεινων ποὺ εμειναν στὸ ἔχωτερο και ὑπέρπτεον στὶς
ουμασικές μεταφορές γιὰ τὴ συνέχιση τοῦ ἀγώνων τῆς ἐλευθερίας.

Μέσα στὸν ιστορία τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἡ κειρονομία σου ἔ-
κεινην στέκεται ἐνας φωτεινὸς σταθμὸς ὀνθρώπινης ἀλληλεγγύης και
μιὰ ἀξέστηση ἐποχὴ ποὺ θὰ θυμίζει στοὺς μεταγενεστέρους τὸν σω-
τὸ δρόμο τῆς δροιδασης συμπαραστάσεως σὲ δύσκολες ἔθνικές και
κοινωνικές περιστάσεις.

Τὸ πέρασμά σου ἀπὸ τὸν ἐφιμερο τοῦτον κόσμο οὐπῆρε μιὰ ἀκτι-
νοβόλης πορεία καλωδύνης, συμπόνιος, βοήθειας στοὺς φτωχούς και
στερημένους, πρακτικῆς θρησκείας θεμελιωμένης στὰ ἔργα ἀγάπης.
Τὸ καρμόλη, η παραμυθία, η ἔγκαρδισιση, η πήτκη και ίλικη συμπα-
ράσταση τὸν δυστυχισμένων και τῶν ναυαγίων τῆς ζωῆς συνέθεταν
τὰ γνωρίσματα τοῦ χαρακτῆρος σου.

Καὶ ἀπεσοφεῖς δίκαια τὴν ἀγάπην μας, τὴν ἀγάπην δῶλων ἔκεινων
ποὺ παλεύουν μὲ τὸ κῦμα γιὰ νὰ κάνουν τὴν ζητοῦ τους και νὰ συμ-
βάλουν στὸν προκοπὴ τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

Ἄλλομόντε Παναγῆ,

Μὲ τὸ στήθη πλημμυρισμένα δῶλυ και ὀπαραγμό, μὲ ἀκράπτη τὰ
δάκρυα και τοὺς λυγμούς, οὐλοὶ ἐμεῖς ποὺ σὲ γνωρίσαμε ἀπὸ κοντά
και μᾶς δέσσων οἱ δεσμοὶ τῆς συνεργασίας και τῆς φιλίας, ἀλλὰ και
οὐλοὶ η μεγάλη ναυτική οἰκογένεια, κλίνουμε εὐλαβικά τὸ γόνυ μπρο-
στὰ στὸ σφρό σου και σου ἀπευθύνουμε τὸν τελευταίο χαιρετισμό.

Ο Πανάγαθος ἀς παραμύθιον ποὺ τὶς καρδίες τῶν δικῶν σου και ἀς
τοὺς δῶλυ δύναμε και θάρρος ν' ἀντιμετωπίσουν τὸ μεγάλο πλῆγμα
ἀπὸ τὸν πρόωρο και ἀδύκτη καμό σου.

Μεγάλο πλήγμα και ἀπώλεια εἶναι ο θάνατός σου και γιὰ τὴ ναυ-
τιλία μας και γιὰ τὸ "Εθνος".

Δέν μπορούμε δῶμα νὰ κάνουμε τίποτε ἀλλὰ πορά νὰ υποταχθοῦ-
με στὶς βιολές τοῦ Κυρίου, νὰ κρατήσουμε ἀφθαρτὴ ἀπὸ τὸ πέρα-
σμα τοῦ κρόνου τὸ μνῆμην σου και νὰ προσπαθήσουμε ν' ἀκολουθήσου-
με τὸ παρδειγμά σου στὸν πρόσκαιρο αὐτὸν κόσμο.

Ἄς είναι ἐλαφρὸ τὸ κῦμα ποὺ θὰ σὲ σκεπάσῃ, ἀξέχαστε Παναγῆ!

ΕΚ ΜΕΡΟΥΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣ

Ἐκ μέρους τοῦ προσωπικοῦ τῆς ΕΛΜΕΣ ὁ κ. Πανάρετος ἀπήγινε
τὸν άκολουθον υποτάτην χαιρετισμὸν πρὸ τὸν Παναγῆ Γιαννουλάτον:

«Τὸ προσωπικὸν τῶν γραφείων τῆς ΕΛΜΕΣ, μὲ βαθυτάπτην δῶλυν
προσέρχεται πρὸ τῆς σοροῦ Σου, ἀλλομόντε Παναγῆ, διὰ νὰ δοῦ
ἀπευθύνη τὸ τελευταίον καιρετισμόν.

Η πολύμωφος δράσης Σου, εἰς διάφορους τομεῖς τῆς κοινωνικῆς
ζωῆς τοῦ τόπου μας, ἔχει παγκοινίας ἀναγνωρισθῆ.

Η ναυτιλία μας και κυρίως ἡ ἐπιβατηγός, Σὲ ἐγνώρισαν ἐπὶ ὅλο-
κληρὸν τριακονταπενταετίαν, ὡς τὸν οιθενάρον ἀγνωστὸν, ποὺ μὲ πι-
στὸν ἀκλόνητον και κυρίως μοτιβαλαντεύεσις, παρέκαμψες ὅλες τὴν ἐμδί-
σια διὰ νὰ εύτυχησης τέλος νὰ ίδην τὴν δικαιωμάτων τῶν προσποθεών
Σου. Ήτύχησες νὰ ίδην τὴν έταιριαν, τῆς οποίας ὑπῆρξε ο στυλο-
δάτης, πραγματοποιούσαν τὸν σύνδεσην τῆς Εύρωπης μὲ τὴν χώραν
μας, μὲ σύγχρονα ὀχηματαγώγηα πλοία και ν' ἀποθῇ αὐτὸν ὁ κυριώτε-
ρος παράγοντα τῆς τουριστικῆς πρόσδοσης τοῦ τόπου μας.

Μετέκυνες εἰς τὴν διοίκησην ὀλὸν τῶν ὄργανων, ἔργον τῶν ὄποι-
ων εἶναι η προσαγῆτη τῆς ναυτιλίας μας και νὰ βελτιώσῃ τῶν δῶρων τῆς
ζωῆς τῶν ναυτεργατῶν, ὑπῆρξες ἐκ τῶν κυριωτέρων συντελεστῶν τῆς
δημιουργίας τοῦ κλίματος ομοιότερον τῷ παρόντορον, ποὺ ἀνεπιτύχητο μεταξὺ
εργοδοτῶν και ἐργαζομένων εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτιλίας μας.

Η "Ελλήνιος Εφοπλιστόν, τὸ Ναυτικὸν "Επιμελητήριον
τῆς Ελλάδος, ο "Ασφαλιστικὸς Οργανισμὸς Κινδύνων Πολέμου, τὸ
Νοσοπλευτικὸν Ιδρύμα Εργατῶν Δημόσου, ο Δημόσιος Σχολής Εμ-
πορικοῦ Ναυτού, και ο Βασιλικός Ναυτικός Ομίλος. Σὲ ἐγνώρισαν ὡς
ἀκάματον Εργάτην πάσοις ἐκδηλώσεως σχετιζόμενης μὲ τὴν θα-
λασσαν και τοὺς ἀνθρώπους μας.

Ε. τὸν Ελληνικὸν Οργανισμὸν Τουρισμοῦ, εἰργάσθη μὲ δόλη
Σου τὴν ψυχήν, συνεχῶς ἀπὸ τὴν ιδρύσεων του και συνέδαλες σπου-
δαιώσας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ τοῦ τόπου μας, ἐν συνδυσμῷ
με τὴν δράσην Σου ως Προέδρου τῆς Ελληνικῆς Λέσχης Αύτοκινήτου
και Πειραιώσεων.

Η "Πολιτεία Αναγνωρίζουσα τὴν πολυσχίδη εὐεργετικὴν δρᾶσην
Σου, Σου ἀπένειμεν ἐπανείλημένως τὸ μητρικά διακρίσεις.

Ο μεγαλύτερος δῶμα, δύναται τίτλος τημπτικὸς πού Σου ἀνεγνώρισε σύμπας
ο ναυτικός κόσμος, είναι τό, εἰς πάσαν περίπτωσιν ἐπίδεικθεν ἐνδια-
φέρονταν Σου, διὰ τὴν βελτιώσην τῶν δῶρων τῆς ζωῆς τῶν έργαζομένων

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσ.

διὰ ΚΕΡΚΥΡΑΝ

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΑΓΚΩΝΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 470-500, 475-033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 1 μ.μ. ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΝΗΝ

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥ-
ΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΑΝΗΝ, ΛΗΜΝΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΡΑΦΑΣΚΑΚΗΣ,,

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

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ-
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-
ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΣΑΜΟΝ, ΒΑΘΥ.

Διεύθυνσις: Τηλ. 470-895 και εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

σαμποτάζ τού πειραικού λιμένος.

Άναφέρεται χαρακτηριστικώς, ότι ποτε καὶ εἰς κανένα ναυτικόν ἀπὸ τούς ἐργαζόμενους εἰς τὸν στόλον τῶν μεσογειοκῶν ἐπιβατηγῶν του, ἡρήθη τὴν οἰκονομικὴν ἔνοχουν καὶ βοῆθειαν καὶ ὅταν ὀπλέστο καποίος ἀπὸ τὰ πλοῖα του καὶ οἱ νομικοὶ του σύμβολοι ἐγνωμάτευν ὅτι, δὲν ἐδικαιοῦτο ἀποζημιώσεως, αὐτὸς εἶναι ἐντόθη ὁ πωσόδηποτε νό καταβλῆται ἀποζημιώσεις, ἔστω καὶ ἂν ἐπρόκειτο νό κρεώψῃ ἐκ τού προσωπικού λογαριασμού του.

Ο Παναγής Γιαννουλάτος, πέραν ἀπὸ τὴν δημιουργικὴν ἀπασχόλησιν του εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις του, είχε εὐρύτατον ἐνδιαφέρον διὰ τὰ προβλήματα τῆς ναυτιλίας καὶ ἐνέργειας ἀνεμιγνύετο εἰς τὴν διοίκησιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας μετέχων εἰς διαφόρους ἐπιτρόπους, ἢ ἐκπροσωπῶν εἰς συστήματα καὶ συνέδρια τὸν ἐφοπλιστικὸν κλάδον. Ή μεγάλη ἀδύναμια τὸν Παναγή Γιαννουλάτον ἦταν ἡ δρογάνωσης τῆς κοινωνικῆς προνοίας τῶν ναυτικῶν καὶ τελευταῖς ἡ ἀνάπτυξης τῆς δημιουργίας ναυτικῆς ἐπικαιδεύσεως εἰς τὴν χώραν μας. Ὁλίγην ὥραν μόνον πρὶν προσδῆθη ἀπὸ ἐγκεφαλικῆς συμφόρησης, συζήτησε μὲν πράγματα τῆς Ναυτιλίας, τὰς ἀγορὰς ἐπικαιδεύτικον σκάφους διὰ τὸν νέους πολιτώντας καὶ μηχανικοὺς καὶ ἔξεδρούς την διοίκησιν νά μεταβῇ ὁ τίος εἰς τὴν Ἀμερικὴν προκειμένου νά ἐπιδέξῃ τὸ καβύτερον.

Δι᾽ ὅλας τὰς ὑπηρεσίας του αὐτὰς πρὸς τὸν ναυτικὸν καὶ τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν, νεκρὸς τοῦ Παναγή Γιαννουλάτον θά κηδεύθη σύριον εἰς τὸν Πειραιά ἐν μέσῳ ειδικρινούς πλένους, μὲν ἐπίσημου συμμετοχῆς τοῦ κράτους καὶ ἐν μέσῳ τῆς γενικῆς πεποιθήσεως, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ ναυτικὴ οἰκογένεια, χάνει τὸν ὑποδειγματικὸν καὶ εὐγενεστέρον ἐκπρόσωπον τῆς.

Ο «Ἐθνικὸς Κήρυξ» εἰς τὸ φύλλον τῆς 23ης Ιουνίου, ἔγραψεν:

«Ο ναυτικὸς κόδμος τῆς χώρας ὅρθινε τὴν ὄποιαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ Παναγή Α. Γιαννουλάτον. Ἀπὸ μικρὸς ἥλικας είχε ἀφοσιωθῆ ἐις τὴν ὄποιαν τῆς ἐπιβατηγῆ ναυτιλίας, πολλαὶ δὲ είναι αἱ ὑπηρεσίαι ποὺ προσφέρεν εἰς σήμην, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν τουρισμὸν τῆς χώρας, διὰ τὸν ὄποιον ίδιαιτέρων ἐνδιεφέρθη καὶ ειργάσθη. Ο «Ἐθνικὸς Κήρυξ» συλλυπεῖται θερμῶς τὸν ναυτικούς του.»

Τέλος, ἡ ἐφημερία τὸν ΝΕΑΝ, τῆς 26ης Ιουνίου, ἀφίερωσαν τὸ ἀκόλουθον σχόλιον διὰ τὸν Παναγή Γιαννουλάτον:

«Μίας ἀκόμη ἀλληλινῆ ἐξαίρετη φυσιογνωμία, ἔσθησε ὁπέτερης ἀνάμεσά μας: 'Ο Παναγής Γιαννουλάτος, ποὺ ὅλος ὁ ναυτικὸς κόδμος τῶν ὄγαπούσε, γιὰ τὴν σεμνότητα καὶ τὴν βαθύτατη δημοκρατικότητα του. Είναι χαρακτηριστικόν, ὅτι ὅλοι οἱ ναυτικοὶ τὸν ἀποκαλούσθων μὲν τὸ μικρὸν τοῦ όνομα: «Ο Παναγάκης». Καὶ τούτο, γιατὶ καὶ σὸν ἐφοπλιστής, σὸν ἐπιχειρηματίας καὶ ἐργοδότης ἐδειχνεῖ πάντα μιὰ ἐγκαρδίτητα καὶ ἀπλότητα στὸν δεσμούς του. Τὰ πληρώματα τῶν σκοφῶν του — τῆς «ΕΛΑΜΕΣ» — είχαν προνομιακὴ μεταχείριστο. Ἀντίτιθε ὁπέτερα ὁπέτερα πάλι πληρώματα τῶν ὄλλων ἑταῖρων, είχαν αὐτῷ κάθε χρόνο τίς μηνιαίες ἀδειές τους καὶ μιὰ στοργικὴ φροντίδα γιὰ τὴν μορφὰ του. Ο τίος τοῦ φρόντιζε νά τρέχει καὶ νό διασλέγεται τὰ δῶρα του, γιὰ κείνους που ειργάζονται στὰ πλόια του καὶ ποτὲ δὲν ἔμενε ὀδιόφορος στὰ θεατρά, ποὺ τους ἀπασχολούνται. Κι' ὅταν αὐτὰ ἀδύρωσα, σεμνά, ἀπροσποίητα. Στὸν πόλεμο τοῦ 40, ὁ Παναγής Γιαννουλάτος, ποὺ είχε στρατευθεὶς, είχε λητήσει νά ὑπηρετήσῃ στὴν γραμμὴ τῶν πρόσων, στὸ ἀλδανικὸ μέτωπο, μολονότι ἡταν πατριώτης τὸν Μεταξάς· Κεδαλῆνας κι' αὐτὸς—καὶ είχε ἐνδιεφέρθη γιὰ τὴν τοποθετοῦ τοῦ ἑδὼ στὶς θαλάσσιες μεταφέρεις, ποὺ ταν κρήτησον. Μὲ τὸν προσωπικὸ ὄλλοματο μόχθον τοῦ, ἔδωκε μιὰ πολιτισμένη πνοή στὴν «ΕΛΑΜΕΣ» καὶ στὰ σκάφη της καὶ ἔξοφλως σ' αὐτὰ σταθερή τὴν προτίμηση τοῦ διεθνούς ταξιδιωτικοῦ κόσμου, μὲ πολυτίμους ἀντικύτους γιὰ τὴν ἐλληνικὴν ἐπιβατηγὴν ναυτιλίαν. Ο βαθανατός του, είναι πραγματικὰ μιὰ ὄδυνηροτάτη ἀπόλεια γιὰ τὴν ναυτιλίαν μας οἰκογένεια.

Ἐπίσης σχόλια καὶ νεκρολογίες ἐδημοσιεύθησαν εἰς τὰς ἐφημερίδας «Ἐλευθερία», «Θραδυνή», «Ναυτεμπορική», «Ημερησία» καὶ «Φωνὴ τοῦ Πειραιώς».

ΨΗΦΙΣΜΑΤΑ

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΤΗΣ Α.Ε.
«ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ»

Συνελθὸν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ ἀδοκήτῳ θανάτῳ τοῦ Διευθύνοντος Συμβούλου τῆς Εταιρίας

ΠΑΝΑΓΗ Α. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ

ἐκ τῶν ιδρυτῶν τῆς Εταιρίας, ἀναλόδωντος δόλοκληρον αὐτοῦ τὸν βίον εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἐποιλιστικῶν σκοπῶν τῆς Εταιρίας καὶ τὴν ἐν προσαγωγῇ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

- 1) Νά ἐκφρασθῶν τὰ συλλυπητήρια τῆς Διοίκησεως πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.
- 2) Νά παρακολουθήσῃ σύσσωμον τὸ Διοίκητικὸ Συμβούλιον, ὡς καὶ τὸ πρωτοτόκον τῶν γραφείων τῆς Εταιρίας, τὴν ἡρήθειν αὐτοῦ.
- 3) Νά ὥργησουν τὰ γραφεῖα κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς κηδείας.
- 4) Νά κατατεθῇ στέφανος ἐκ μέρους τῆς Εταιρίας ἐπὶ τῆς σφροῦ του.
- 5) Νά ὑποστέλλονται μεστίσιοι αἱ σημαῖαι τῶν γραφείων καὶ τῶν πλοίων ἐπὶ 7ήμερον, εἰς ἔνδειξην πένθους.
- 6) Νά διατεθῇ ποσὸν δρχ., πέντε χιλιάδων ὑπὲρ τοῦ «ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ», δραχμῶν πέντε χιλιάδων ὑπὲρ τῶν Παιδικῶν «Εξοχῶν τῶν Ποντοποιῶν Ὑπαλλήλων, δραχμῶν δέκα χιλιάδων ὑπὲρ τοῦ Νοσηλευτικοῦ Ἰδρύματος «Ἐργατῶν Θαλασσῆς, δρχ. δύο χιλιάδων πεντακοσίων ὑπὲρ τοῦ Γρηγορομείου «Ἀργοστολίου καὶ δρχ. δύο χιλιάδων πεντακοσίων ὑπὲρ τοῦ «Ορφανοτροφείου Κεφαλληνίας ἐδ Σωτῆρ».
- 7) Νά δημοσιευθῇ τὸ παρὸν ψήφισμα διὰ τοῦ Τύπου.

Ο Αντιπρόεδρος

ΒΑΣ. ΡΟΣΩΛΙΜΟΣ

Τὰ Μέλη: ΚΩΝΣΤ. ΡΙΓΓΑΣ, ΑΝΤ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ, ΠΑΝ. ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ, ΗΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ, ΑΝΤ. ΜΟΥΖΑΚΗΣ.

Τὸ Διοίκητικὸ Συμβούλιον τῆς «Ενόσεως Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν συνελθὸν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ ὀξειμῆστου μέλους αὐτοῦ

ΠΑΝΑΓΗ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ

ἔξεχοντος καὶ προσφιλούς μέλους τῆς ἐποιλιστικῆς οἰκογένειας, δημιουργικῶν μοχθηστοῖς διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιβατηγῆ ναυτιλίας, προσενεγκόντος πολυτίμους ὑπηρεσίας διὰ τὴν συμβολῆς του εἰς διαφόρους τομεῖς τῆς οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ζωῆς τῆς Ἐλλάδος,

ΨΗΦΙΣΕΙ:

1. — «Οπως ἀνάρτηθῇ ἐπὶ τριήμερον μεστίσιος ἡ σημαῖα τῶν γραφείων τῆς «Ενό-

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Βαθύτατα συγκεκινημένοι ἐκ τῶν παντοίων ἐκδηλώσεων συμπάσης τῆς ναυτικῆς οἰκογένειας ἐπὶ τῷ ἀδοκήτῳ θανάτῳ τοῦ ἀλησμονῆτοῦ ἀδελφοῦ μας

ΠΑΝΑΓΗ ΑΝΤ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ

ἐκφράζομεν τὴν ἀπέραντον εὐγνωμοσύνην μας καὶ τὰς θερμοτάτας εὐχαριστίας πρὸς ὅλους τοὺς 'Οργανισμοὺς καὶ τὰ μέλη των διὰ τὴν συμμετοχὴν των εἰς τὸ βαρὺ πένθος μας. 'Η συμπαράστασίς των ἀπετέλεσε δι'

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤ. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ ΓΕΡ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

σεως.

2. — «Οπως παρακολουθήσουν τὴν κηδείαν τὸ Δ. Συμβούλιον καὶ τὰ μέλη τῆς Ενόσεως.

3. — «Οπως κατατεθῇ στέφανος ἐπὶ τῆς σφροῦ τοῦ μεταστάντος.

4. — «Οπως διατεθῇ τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν 10.000 ὑπὲρ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναού του Ἀργοστολίου.

5. — «Οπως ἐκφρασθῶσι τὰ συλλυπητήρια τῆς Ενόσεως εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.

Ἐν Αθήναις τῇ 22α Ιουνίου 1961

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον

Ο Πρόεδρος

ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος συνελθὸν στημέρον ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ ΠΑΝΑΓΗ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ, Γενικού Γραμματέως αὐτοῦ διατελέσαντος ἀπὸ τῆς ιδρύσεως του, ἐπιλέκτου μέλους τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογένειας, προσενεγκόντος πολυτίμους ὑπηρεσίας πρὸς τὴν Ελληνικὴν Ναυτιλίαν

ΨΗΦΙΣΕΙ

1) «Οπως ἀνάρτηθῇ μεστίσιος ἡ σημαῖα τῶν γραφείων τοῦ Επιμελητηρίου ἐπὶ τριήμερον.

2) «Οπως τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον παρακολουθήσῃ τὴν κηδείαν.

3) «Οπως κατατεθῇ στέφανος ἐπὶ τῆς σφροῦ αὐτοῦ.

4) «Οπως διατεθῇ τὸ ποσὸν τῶν δραχμῶν 2.000) ὑπὲρ τοῦ Γηροκομείου 'Αργοστολίου.

5) «Οπως ἀνάρτηθῇ ἡ εἰκὼν αὐτοῦ ἐν τῇ αἰθεούσῃ συνιδριάσεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου τοῦ Ν.Ε.Ε.

6) «Οπως σταλάσῃ συλλυπητήρια γράμματα πρὸς τοὺς οἰκείους τοῦ μεταστάντος,

καὶ 7) «Οπως δημοσιευθῇ τὸ παρὸν διὰ τοῦ τύπου.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 22α Ιουνίου 1961

Ο Πρόεδρος

ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον τοῦ Ταμείου «ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ» συνελθὸν ἐκτάκτως στημέρον ἐπὶ τῷ θλιβερῷ ἀγγέλματι τοῦ θανάτου τοῦ ὀξειμῆστου μέλους αὐτοῦ

ΠΑΝΑΓΗ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ

Ψηφίζει δημοσί:

1) Σύσσωμον τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον παρακολουθήσῃ τὴν ἐκφοράν αὐτοῦ.

2) 'Αργήσωσι τὰ γραφεῖα κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς κηδείας.

3) Διατεθῶσιν ἀντὶ στεφάνου δρχ. 1000 ὑπὲρ τοῦ Πειραικοῦ Συνδέσμου.

4) Εκφρασθῶσι τὰ συλλυπητήρια εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 22 Ιουνίου 1961

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον

πιστεύει τὸ Διοικ. Συμβούλιον καὶ τὸ πρωσαπικὸν τοῦ Ταμείου ἀκολουθήση τὴν κηδείαν τοῦ ἐκλεπτόντος.

2) Διατεθῇ ἀντὶ στεφάνου, ποσὸν (5.000) πέντε χιλιάδων δραχμῶν ὑπὲρ τῶν Παιδικῶν «Εξοχῶν τῶν ησαφιλοτέρων τοῦ Ταμείου.

3) Εκφρασθῶσιν τὰ συλλυπητήρια εἰς τὴν οἰκογένειαν τοῦ μεταστάντος.

4) Τὸ παρὸν ψήφισμα δημοσιευθῇ διὰ τοῦ Τύπου.

Ἐν Πειραιεῖ τῇ 22.6.1961

Τὸ Διοικητικὸ Συμβούλιον

F. K. WARREN LTD.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1898

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΜΕΣΙΤΑΙ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ

151 HOLLIS STREET

HALIFAX, Nova Scotia

ΤΗΛΕΦ. : 423-8137

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "WARREN"

ΕΝΑ ΒΑΣΙΚΟΝ ΣΤΟΙΧΕΙΟΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΤΡΑΜΠ ΑΙ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ

ΘΑ ΒΑΙΝΟΥΝ ΑΥΞΑΝΟΜΕΝΑΙ ΠΑΡΑΛΗΛΑΩΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΧΑΛΥΒΟΣ

Εις ειδικήν μελέτην του τὸ Γραφεῖον Οὐέστον ἀσχολεῖται μὲ τὰς θυλάσσιας μεταφορὰς σιδηρομεταλλευμάτων — βασικού στοιχείου ἀπασχολήσεως διὰ τὸ φορτηγὸν ἔχρονο φορτίου — κατὰ τὸ 1961 καὶ ἔξεται τὰς εἰσαγωγὰς τῶν κυριώτερών βιομηχανικῶν χωρῶν, κατὰ περιοχὰς προμηθείας. Γίνεται ἐπίσης ἐπισκόπησης τοῦ ρόλου τῶν εἰδικῶν μεταλλοφόρων σκαφῶν καὶ ἔκεινο ποὺ συνθέτεται ἀπὸ τὴν δῆλην ἀνασκόπησιν εἴναι τὸ γεγονός, διτὶ τὸ σιδηρομετάλλευμα παύει σύν τῷ χρόνῳ νὰ εἶναι τὸ βασικὸν στοιχεῖον τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ τράμπ φορτηγοῦ. Τὰ μεγαλήρια μεταλλοφόρα ἀναλαμβάνουν τὴν μεταφοράν του. "Ολοὶ οἱ λιμένες, διποὺ ἐκφορτώνται τὰ σιδηρομεταλλεύματα ἀποκτοῦν τὰ μεγάλα βυθίσματα καὶ τὸν κατάλληλον ἔξοπλισμὸν διὰ νὰ δέχωνται τὰ μεταλλοφόρα τῶν 30 καὶ πλέον χιλιάδων τόννων. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δίθεται μία εἰκὼν τῶν διὰ θαλάσσης εἰσαγωγῶν μεταλλευμάτων εἰς τὰς μεγαλύτερας παραγωγικὰς χάλυβος χώρας. Οἱ δριθμοὶ κατέπιπτον ὀλόκληρον τὸ 1960, ἀλλ' ἀναφορικῶς μὲ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Ἑύρωπατικὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα οἱ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται μέχρι καὶ τοῦ Νοεμβρίου, τοῦ ὑπολοίπου ὀφειλομένου εἰς υπολογισμόν.

ΑΙ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΕΙΣΑΓΩΓΑΙ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ

(Οἱ ἀριθμοὶ εἰς 1000άδας τόννων)

	1956	1957	1958	1959	1960
Αγγλία	14.330	15.920	12.910	13.320	18.014
Γερμανία	16.680	17.670	15.720	14.790	23.827
"Άλλαι χώραι τῆς Ε.Ο.Κ.	6.970	7.900	8.260	7.610	10.451
Σύνολον Εύρωπης	37.980	41.490	36.890	35.720	52.292
Ήνωμ. Πολιτείαι	30.390	33.720	27.540	35.623	34.591
Ιαπωνία	7.870	9.470	7.610	10.296	14.812
Σύνολον	76.240	84.680	72.040	81.639	101.695
% μεταβολαι	+27	+11	-15	+12	+24

Οὕτω, αἱ διὰ θαλάσσης μεταφοραὶ σιδηρομεταλλευμάτων ἐσημειώθησαν τὸ 1960 σύνετον 24%, ἔναντι τοῦ 1959, φθάσασαι εἰς ὑψος ἀνώτερον τῶν 100 ἑκατομμύριών τόννων. Ἡ σημαντικὴ αὕτη αὔξησις ὥφειλετο ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν εὐρωπαϊκῶν καὶ τῶν Ιαπωνικῶν εἰσαγωγῶν, ἐνῷ οἱ διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἀριθμοὶ παρέμειναν στάσιμοι. Ἡ Δυτικὴ Γερμανία ἐνεφάνισε σημαντικὴν αὔξησιν, ἐναντὶ τῶν συνθήκων ὑφέσεως τῶν ἑταῖν 1959 καὶ 1960. Αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς ηγεμονίας τὸ 1960 κατὰ 61%, αἱ εἰσαγωγαὶ τῆς Μεγάλης Βρεταννίας ηγεμονίας τὸ 1960 κατὰ 35%, φθάσασαι εἰς νέον ὑψος. Αἱ Ιαπωνικαὶ εἰσαγωγαὶ ηγεμονίας τὸ 1960 κατὰ 46%, ἡ δὲ αὔξησις αὕτη ἀντικατοπτρίζει τὰς δυναμικὰς συνθήκας, ποὺ διέπουν τὴν Ιαπωνικὴν βιομηχανίαν χάλυβος. Ἡ ἔξτις αὕτη ἀποτελεῖ καλὸν οἰωνὸν διὰ τὸ μέλλον, θεδομένου, διτὶ ή Ιαπωνίας ἔξαρται ἀπὸ τὸ ὑπερποντίους πηγάς πρὸς κάλυψιν τῶν εἰς σιδηρομεταλλεύματα ἀναγκῶν τῆς.

Ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν ἀνήλθε τὸ 1960 εἰς ἐπίπεδον ἀνευ προηγουμένου, ἀλλὰ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ζητήσεως ταύτης εἰσῆχθησαν ποσότητες μεταλλευμάτων, στίνεις διὰ πρώτην φοράν ἥσαν ἀνώτερα τῆς ἐγχωρίου παραγωγῆς μεταλλευμάτων. Ὁ Καναδάς παρουσιάζει τὴν ἀμέσων μεγαλύτερων αὔξησιν, ἐπόμενος ἐγγύτατα τῆς Βορείου Αφρικῆς καὶ τῆς Βενεζουέλας.

Τὸ πρότυπον ἀφ' ἔτερου τῶν προμηθειῶν τῆς Γερμανίας μετεβλήθη σημαντικῶς. Ἡ Σουηδία ἔξακολουθεῖ νὰ ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερον ὑπερπόντιον προμηθευτή της, ἀλλὰ τὰ συστηματικὰ ἀποθέματα δὲν εἶναι ἀνεξάντητα καὶ αἱ γερμανικαὶ ἔκ Σουηδίας εἰσαγωγαὶ ἀπὸ τὸ 50% τοῦ 1959, κατέπεινες εἰς τὰ 38%, τὸ 1960. Ἡ Νότιος Αμερικὴ προμηθεύει ηδη τὰ 22% τῶν γερμανικῶν ἀναγκῶν, εἰς δὲ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἐκεῖθεν μεταφορῶν εἰσῆλθον γιγαντιαὶ μεταλλοφόρα, τὰ ὅποια κατέστησαν τὰς πηγὰς προμηθείας τοῦ Ειρηνικού σπουδαιοτέρας, ἐπιπροσθέτως πρὸς τὰ πλούσια μεταλλεύματα τῆς Βενεζουέλας καὶ τῆς Βραζιλίας. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἀπὸ τὴν Γκόδα ὑπερεδιπλασιάσθησαν τὸ 1960. Ἡ

χώρα αὕτη ὑπεσκέλισε τὸν Καναδᾶν καὶ τὴν Δυτικὴν Αφρικήν, καταστᾶσα ἡ τρίτη μεγάλη πηγὴ προμηθείας.

Ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Εύρωπατικὴν Κοινότητα, ἐν τῷ συνόλῳ τῆς λαμβανομένη, ηγεμόνη τὸ 1960 κατὰ 10, ὡς ἔγγιστα, ἑκατομμύρια τόννων. Τούτο καὶ ἔωσε λαβὴν εἰς ἔρευναν πρὸς ἐμπλούτισμὸν τῶν χαμηλοῦ βαθμοῦ γαλλικῶν σιδηρομεταλλευμάτων (minette). Λέγεται, διτὶ ἐφευρέθη μέθοδος ἐμπλούτισμοῦ τοῦ μεταλλεύματος ἡ βελτιώσεως τῆς εἰς σιδηρομεταλλεύματα ἡ περιεκτικότητός του ἀπὸ 31 εἰς 47%. "Ἄν η μέθοδος ἀποδειχθῇ ἐφαρμόσιμος, θὰ προσδώσῃ εἰς τὰς μεταλλοφόρους περιοχὰς τῆς Λωρραΐνης (δηποτὰς τὰς οἰκισμούς της Λωρραΐνης) ἀπό τὰ βάθη τοῦ 1959. Ἡ βιομηχανία χάλυβος τῶν Ήνωμ. Πολιτειῶν ἀνήλθε τὸ 1960 κατὰ 29 ἑκατομμύρια τόννων, ἀπὸ τὰ βάθη τοῦ 1959. Ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ηγεμόνη τὸ 1960 κατὰ 6 ἑκατομμύρια τόννων, ἀλλ' ἡ παραγωγὴ ὑπολείπεται ἀκόμη τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητός της. Τὰ ἔνα τούτοις μεταλλεύματα δὲν μετέχουν εἰς τὴν ἐλάχιστην ζητήσιν, καθόσον τὸ ἐγχώριον σιδηρομετάλλευμα τῶν Ήνωμ. Πολιτειῶν ἀνήλθε τὸ 1960 κατὰ 29 ἑκατομμύρια τόννων, ἀπὸ τὰ βάθη τοῦ 1959. Ἡ βιομηχανία χάλυβος τῶν Ήνωμ. Πολιτειῶν μελετᾷ νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰ χαμηλοῦ βαθμοῦ μεταλλεύματα τακονίτων, τῆς Μινεζότας, στίνα προηγουμένων ἔθεωρον ἀκατάλληλας, καθὼς καὶ τὰ εὐρύτατα γύρω τοῦ Πήμποντου, τοῦ Μιζούρι, ὑπάρχοντα ἀποδέματα, πρὸς συμπλήρωσιν τῆς μειωθείσης παραγωγῆς τοῦ Μεσσαμπή ρεῖντζ. Ἀποτέλεσμα δὲν τούτων εἶναι, διτὶ αἱ ὑπερπόντιοι εἰσαγωγαὶ ἐμειώθησαν δλίγον, μολονότι τὸ μερίδιον τῆς Νοτίου Αμερικῆς, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν εἰσαγωγῶν, ηγεμόνη, εἰς βάρος τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς. Πιστεύεται, διτὶ η αὔξησις τῶν εἰς Ήνωμ. Πολιτειῶν εἰσαγωγῶν ἐκ Βενεζουέλας φεύγεται εἰς τὸ φόδον κρατικοποίησεως ὑπὸ τῶν ἀρχών τῆς χώρας ταύτης τῶν ἀντικόνων τῶν Ημερικανούς δρυχείων. Ὁ συναγωνισμὸς πιθανὸν νὰ ἔξακολουθήσῃ καὶ κατὰ τὸ 1961 εἰς βάρος τῶν μεταφορῶν τῆς Λίμνης Σαπτέριο καὶ τοῦ Κεμπέκ. Εἰς τὴν Ιαπωνίαν ἡ παραγωγὴ σιδήρου καὶ χάλυβος ἔφθασεν εἰς ὑψος ἀνώτερον παντὸς προηγουμένου ἔτους. Ἡ παραγωγὴ ἀκατεργάστου χάλυβος ηγεμόνη κατὰ 30%, φθάσασαι τὰ 21.6 ἑκατομμύρια τόννων. Πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ζητήσεως ταύτης ηγεμόνησαν αἱ εἰσαγωγαὶ σιδηρομεταλλεύματων κατὰ 23%, φθάσασαι τὰ 15 περίπου ἑκατομμύρια τόννων. Ἡ Μαλαισία διετήρησε τὴν πρώτην θέσιν καλύπτοντα τὰ 36% τῶν Ιαπωνικῶν ἀναγκῶν, μετ' αὐτὴν δὲ ἥλθον αἱ Ινδίαι διὰ ποσοστοῦ 30%. Νέαν ἐν τούτοις ἔξελιξιν ἐνεφάνισεν η πολὺ μεγάλη αὔξησις τῶν εἰσαγωγῶν ἀπὸ τὸ Περού, τὸν Καναδᾶν καὶ τὴν Βραζιλίαν. Εἰς τὰς ἐν λόγῳ περιοχὰς αἱ Ιαπωνικαὶ ἔταιραις χάλυβος ἔνετείναν τὰς προσπαθείας τῶν διὰ νέας σταθεράς πηγάς προμηθείας, μὲ σκοπὸν συνάψεως σύμβολαίων μακράς χρονικῆς διάρκειας. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος σημειώνεται καὶ ἡ ἐμφάνιση τῆς Χιλῆς, ὡς μείζονος προμηθευτήριας, κατόπιν τῆς συνάψεως, κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας, συμβολαίων διὰ ποσότητα 900.000 τόννων, παραδότεαν τὸ 1961–62. Πιθανὸν αἱ Φιλιππίναι νὰ ἔξακολουθήσουν μειούμεναι, ἀπὸ πλευρᾶς σημασίας, ὡς μείζονος πηγῆς προμηθείας, καθόσον τὰς ἔκει περιωρισμένα ἀποθέματα ἀρχίζουν νὰ καθίστανται βαθμόδων δύσκολα πρὸς ἔξαγωγήν.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ

Εἰς τὴν ἔρευναν Οὐέστον παρατίθεται καὶ πίναξ δεικνύων τὰς ὄδους μεταφορῶν μεταλλεύματων. Προκύπτει ἐξ αὐτοῦ, διτὶ τὰ 42% τῶν εἰς μεταλλεύματα εἰσαγωγῶν τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν μετεφέρθησαν δι' εἰδικῶν μεταλλοφόρων σκαφῶν, χωρητικότητος 30.000 τόννων καὶ ἄνω. Τὸ ποσότητα τῶν ἔκ Βενεζουέλας διὰ τοιουτῶν σκαφῶν εἰσαγόντων μεταλλεύματων ἀνήλθεν εἰς 71%. Τούτο κατέστη δυνατόν δι' ἐκθετήσεως διώρυγος 154 μιλίων εἰς τὸν ποταμὸν Όρινόκο, εἰς τρόπον δῶστε τεράστια μεταλλοφόρα νὰ δύνανται νὰ φορτώνουν εἰς Πουέρτο Όρνταζ.

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

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX,"

Βυθοκόρος άνσερροφήσεως 16.000 τόννων π.ν., ή μεγαλυτέρα έν τῷ Κόσμῳ, τελεῖ πάντοτε εἰς ἑπιφυλακήν, πρὸς χρησιμοποίησιν. Παρόμοιαι βελτιώσεις ἔγένοντα καὶ εἰς τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως, ήτοι εἰς Βαλτιμόρην καὶ Φιλαδέλφειαν, πρόκειται δὲ νὰ πραγματοποιηθῇ καὶ ἐκβάθυνσις τοῦ ποταμοῦ Ντελάγουεαρ, μέχρι βάθους 40 ποδῶν, ἔως τὸ Μέρρισβιλλ. Οὕτω, θὰ περικοποῦν αἱ δαπάναι μεταφορτώσεως, διότι θὰ καταστῇ δυνατόν εἰς τὰ μεγαλύτερα σκάφη νὰ διαπλέουν τὸν ποταμόν. Τὰ εἰς Σπάρρους Πόδιντ κρηπιδώματα μεταλλεύματων τῆς Βαλτιμόρης ἀπότελούν τάξις μεγαλυτέρας ἐν τῷ Κόσμῳ ἐγκαταστάσεις ἐκφορτώσεως. Τὰ μεγάλης κλίμακος μέσα ἐπὶ τῆς δόδον Βενεζουέλας - λιμένων Ἀτλαντικοῦ (θρεπίος τοῦ Χάστερας), ίσως νὰ ἀποτελέσουν ἐν τῷ μέλλοντι τὸν τύπον ἀναπτύξεως παρομοίων μέσων καὶ εἰς ἄλλας περιοχάς τοῦ Κόσμου. Δέοντος ἐπίσης νὰ σημειωθῇ, ὅτι μεταλλοφόρα σκάφη, κάτω τῶν 15.000 π.ν. διακινοῦν μόνον τὸ 1% τῶν εἰς μεταλλεύματα ύπερποντίων μεταφερόντων τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, μολονότι τοιαῦτα σκάφη σημειώνουν μεγάλην κίνησιν εἰς τάξις μεταφοράς τῶν Μεγάλων Λιμένων.

Αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα δεικνύουν, ὅτι ὑπάρχει διὰ τὰ τράμπς ἢ διὰ τὰ «μητάλκ - κέρριερς» μεγαλύτερον ἐπὶ τῶν ὅδων τούτων στάδιον, Ιδίᾳ δὲ ἐπὶ τῆς δόδον Βραζιλίας, εἰς τὴν ὁποιαν μόνον τὰ 40% τῶν φορτίων διακινοῦνται ἀπὸ μεταλλοφόρα. Τούτο, ἐν τούτοις, ἔνέχει τὸ χαρακτήρα προσωρινῆς καταστάσεως, καθόσον οἱ λιμένες φορτώσεως τῆς Βιτόριας καὶ τοῦ Ρίου Ιανείρου πρέκειται νὰ διευρυθοῦν, διὰ νὰ δέχενται σκάφη μέχρι 35.000 τόννων εἰς Βιτόριαν καὶ μέχρι 45.000 τόννων εἰς Ρίον Ιανείρον. Εἰς τὴν Εύρωπην, τὰ μέσα ἐκφορτώσεως εἰς Εύροπορ καὶ Ἐμπεν θὰ καταστῶν μεταξὺ τῶν πλέον ἀπόδοτικῶν ἐν τῷ Κόσμῳ, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ μεγαλυτέρου τρήματος τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινότητα. Ἐφόσον, δῆμας, ὁ δύκος τῶν μεταλλευμάτων ἔξακολουθεῖ νὰ ἔρχεται διὰ τῆς βραχυτέρας θαλασσίας ὅδον, ήτοι ἀπὸ Σουηδίας καὶ Νορβηγίας, τὸ μέσον μέγεθος τῶν μεταφορικῶν σκαφῶν θὰ δεσπόζῃ πάντοτε ἐπὶ τῆς ὁδοῦ ταύτης. Μία τῶν τελευταίων ἔξελιξεων ὑπῆρξεν ἡ κατασκευὴ ἐξ ὀλοκλήρου χαλυβδίνων παρακτίων ἐγκαταστάσεων πρὸς ἀποφυγὴν τῶν δαπανῶν μεταφορτώσεως.

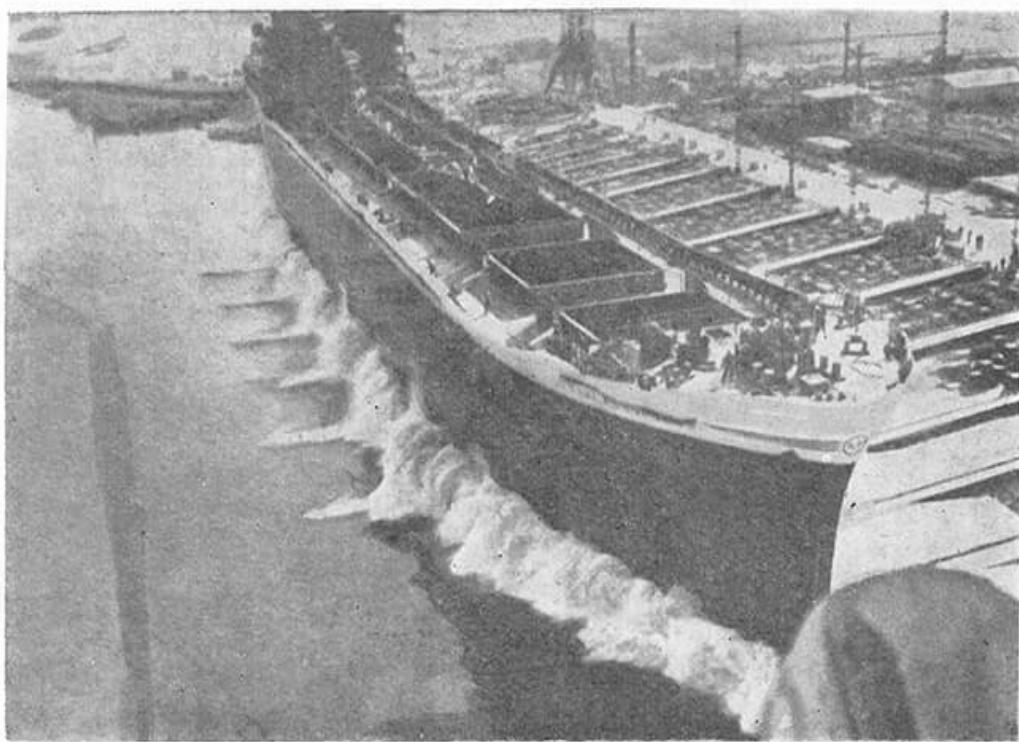
Ἡ Μεγάλη Βρετανία δὲν παρουσιάζει λίαν εύνοϊκὴν σύγκρισιν μὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἢ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα. Μολονότι τὰ 91% τῶν εἰσαγωγῶν τῆς μεταφέρονται διὰ εἰδικῶν μεταλ-

λοφόρων, τὸ ἥμισυ τῆς ποσότητος ταῦτης διακινεῖται ἀπὸ σκάφη μικρᾶς χωρητικότητος, κατατέρας τῶν 15.000 τόννων. Τὰ σχετικῶς ἀντιοκεντρικά ταῦτα σκάφη ἔνσυπηγήθησαν ἀρχικῶς ὡς κατάλληλα διὰ τὰ ἀδαθῆ ὑδατα τοῦ Πόρτ Τάλμποτ καὶ τῶν λιμένων τῶν Β.Δ. ἀκτῶν. Ἐπὶ τοῦ περόντες, μόνιν τὸ Τάνι Ντέκ δύναται νὰ ἔχηπεται σκάφη τῶν 35.000 τόννων, ἐνώ ἡ Γλεσκώθη δύναται νὰ δεχθῇ σκάφη μέχρι 27.500 τόννων. Σχέδια πάντως ἔχουν καταστρωθῆ, ἀτινα, ἐν ἐφαρμοσθέν, θὰ ἐπιτέμονις εἰς τὸ Πόρτ Τάλμποτ νὰ δέχεται μεγαλύτερα σκάφη ἀπὸ οἰσιδήποτε ὄλλον βρεταννικὸν λιμένα. Ὑπάρχουν δύο δυναμικά σχέδια, τὸ ἐν διά πλοια τῶν 65.000 τ. καὶ τὸ ἐπερόν διά πλοια τῶν 85.000 τόννων. Ἡ κατάστασις θὰ βελτιωθῇ περισσότερον, ἂν γίνουν διευρύνσεις εἰς Πόρτ Τάλμποτ καὶ Μίθλεσμπρο, ὡστε οἱ λιμένεις εὗται νὰ είναι τρεστοί εἰς μεταλλοφόρα τῶν 30.000 τόννων π.ν. Ταῦτα, ίσως νὰ κατοστήσουν δχρηστα τινὰ τῶν μικροτέρων σκαφῶν. Ἡ Ἱαπωνία ἐμφανίζει σημαντικὴν ἀντίθεσιν πρὸς τάξις ἀλλας χώρας τάξις εἰσαγωγικάς μεταλλευμάτων. Μόνον τὰ 30% τῶν εἰσαγωγῶν τῆς μεταφέρονται σήμερον διὰ εἰδικῶν σκαφῶν. Τούτο διείλεται εἰς τὰ πενιχρὰ μέσα φορτώσεως καὶ εἰς τὴν ἐλλειψιν κεφαλαίων πρὸς ἐπένδυσιν. Ἐχει ἐν τούτοις ἡ Ἱαπωνία εύημερούσαν βιομηχανίαν χρέιεσα, μὲ μεγάλος διανατότητας καὶ κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1960 — 61 ἔνσυπηγήθησαν διὰ λογαριασμὸν Ἱαπώνων ἐφοπλιστῶν εἰδικά σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 300.000 τόννων καὶ μέσου μεγέθους 22.500 τόννων. Ὡς τημῆτα τῶν σχεδίων ὀρθολογισμοῦ ὁ Οἶκος Σιδήνεα καὶ Χάλιδες, τῆς Γιασέάτα, ἀνεγείρει πλήρως ὀλοκληρωμένην ἐγκατάστασιν ἐπὶ τῶν παλιρροιακῶν ὑδάτων, τῆς Τομπάτα. Τετεῖς θέσεις ἀγκυρεσβολίος, προβλέπονται διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τῶν ἑκ Χιλῆς μεταλλευμάτων, ἡ μία διὰ τὴν πλεύρισν σκαφῶν τῶν 40.000 τόννων καὶ αἱ δύο ὄλλαι διὰ τὴν πλεύρισν σκαφῶν τῶν 30.000 τόννων. Ἡδη, σχεδιάζεται ἡ κατασκευὴ, ἐντὸς τοῦ 1962, ἀγκυροδολίου διὰ σκαφή τῶν 80.000 τόννων. Αἱ βιομηχανίαι μετάλλου Σουμιτόμο κατασκεύάζουν παρομοίων συγχρονισμένην ἐγκατάστασιν εἰς Βακουγιάμα πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μεγαλυτέρων σκαφῶν. Τὸ ἐν λόγῳ ἔργον θὰ προπερατωθῇ τὸ 1964.

Χορεκτηριοτικὲν τῆς μελλοντικῆς μεταφορικῆς κίνησεως θὰ είναι αἱ χρεωναυλώσεις ξένων μεταλλοφόρων ἀπὸ τὰ ιαπωνικὰ συμφέροντα χάλιδος. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Ἱαπωνίαν καὶ θὰ ἀποδέσσιν τοὺς εἰερεγετήματος χωμπλῶν τόκων, ὅπερ παρέχεται ἀπὸ τὸ

SHIPYARD JOS. BOEL & SONS S.A.

TEMSE (NEAR ANTWERP) BELGIUM



Τὸ «Θαλασσοπόρος», τῶν 20.000 τον. τοῦ οἴκου ΥΙΟΙ Ν. Ι. ΠΑΤΕΡΑ καθελκυόμενον.

Bulkcarriers - Tankers - Ore-carriers - Car-Ferries and all types of seagoing vessels up to 70.000 tons dw.

Building and repair of all inlandwater-vessels.

Phone: 03/71.00.10

Telex: 03/140

Telegr.: BOELWERF TEMSE

ιαπωνικὸν κράτος διὰ τὰ πρὸς ἔχαγωγὴν πλοῖον. Τοιαῦτα σκάφη, μικτοῦ τύπου (πετρελαιοφόρα - μεταλλοφόρα), χωρητικότητος 65.000 τόνων η.ώ., είναι πρωτισμένα νὰ ἔργαζωνται ἐπὶ τριγωνικῆς ὅδου, μεταφέροντα μετάλλευμα ἐξ Σουμάτρας εἰς Καλιφόρνιαν, ἔκειθεν δὲ πλέοντα ὑπὸ ἔμφα τῆς Περού πρὸς φόρτωσιν μεταλλευμάτων δι' Ἰαπωνίαν. Αἱ ἔξελίξεις αὗται θὰ ἀποτελέσουν ἐν τῷ μέλλοντι τὸ πρότυπον τῶν Ιαπωνικῶν εἰσαγωγῶν μεταλλευμάτων.

NEAI ΠΗΓΑΙ ΣΙΔΗΡΟΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΟΣ

Νέαι τινὲς ἔξελίξεις ἐστομειώθησαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, δύον ἀφορᾶ τὸ ἀφρικανικὸν μετάλλευμα. "Εκαμεν ἔναρδιν τῶν ἔργασῶν τῆς ἡ νησιών σουηδοῦ - γερμανοῦ - ἀμερικανοῦ - λιβεριανῆ, ἐταιρία LAMCO ἐκμεταλλευμένη τὰ πλούσια ἀποθέματα μεταλλευμάτων τοῦ ὄρους Νίμπα, τῆς Λιβερίας. Ἐκ τῶν δρυχείων θὰ μεταφέρεται σιδηροδρομικῶς τὸ μετάλλευμα, ἐπὶ ἀποστάσεως 165 μιλίων, εἰς ουγγρονισμένην προκυμαίαν εἰς Μπουχανάμ, μὲ ρυθμὸν ἑπτησίας διακινήσεως 10 ἑκατομμυρίων τόνων. Αἱ διοπιστῶμενοι σήμερον πηγαὶ ὄμιλοῦν περὶ ἀποθέματος 250 ἑκατ. τόνων μεταλλεύματος ὑψηλοῦ βαθμοῦ, μὲ περιεκτικότητα σιδήρου 65%. Κατὰ τὸ σχέδιον, οὐνιος ἡ ἐφάρμογη θὰ κοστίσῃ 88 ἑκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας, αἱ ἔκειθεν φορτώσεις μεταλλευμάτων θὰ ἀρχίσουν περὶ τὰ μέσα τοῦ 1963. Ἐπὶ τοῦ παρόντος, τὸ πλεῖστον τοῦ μεταλλεύματος πρεσορίζεται διὰ τὴν Γερμανίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἐνῷ ηδη καὶ οἱ Ἰαπωνες χαλινθουργοὶ ἐπέδειξαν ἐνδιαφέρον.

"ΑΦ" ἔτερου, ἡ πλέον ἀξιοσημείωτος ἔξελίξις εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὀνεφέρετο εἰς τὴν ἔναρξιν ἐκμεταλλεύσεως ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν χάλυβος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, τῶν ἀποθέματων τῆς λίμνης Ζανίν, τοῦ Κεμπέκ. Κατεσκευάσθη σιδηροδρομικὴ γραμμὴ μῆκους 193 μιλίων πρὸς τὸν νέον λιμένα φορτώσεως Πόρτ Κάρτιερ, κείμενον 27 μίλια δυτικῶν τοῦ Σέπτ Αἴλς. Τὸ ἐν λόγῳ χαμηλοῦ βαθ-

μοῦ μετάλλευμα, περιεκτικότητος 30% σιδήρου, συγκεντρώνεται ἐπιπούπως εἰς τὴν λίμνη Ζανίν ὑπὸ γιγαντιαίας ἐγκαταστάσεως, ἡμερησίος δυνομικότητος 60.000 τόνων. Διὰ καταλλήλου μεθδου ἀναδιέβασται ὁ βαθμὸς τῆς εἰς σιδήρου περιεκτικότητος τῶν ἐν λόγῳ μεταλλευμάτων εἰς 60%. Εἰς Πόρτ Κάρτιερ δύνανται νὰ φορτωθοῦν ἡμερησίως 23.000 τ. συγκεντρωμένου προϊόντος, μὲ ἐπησίαν οὐτων δυναμικότητα 8 ἑκατομμυρίων τόνων. Ἐάν αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι τὸ ἐπιτρέψουν, δύνανται νὰ πραγματοποιηθεῖν φορτώσεις καὶ τὸν χειμώνα. Ἐπὶ τοῦ παρόντος ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἀποθέματων τῶν δρυμών Χούδσον καὶ Ούγκαρδα ἔχει πορειοθῆναι, διότι ἐκκρεμεῖ ἡ βελτίωσις τῆς ζητήσεως σιδηρομεταλλεύματος.

ΙΑΠΩΝΙΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑΙ ΔΙΑ ΝΕΑΣ ΠΗΓΑΣ

Αἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ιαπωνικαὶ ἔρευναι διὰ νέας πηγῆς προμηθείος ἀπετέλεσον τὸ δευτόλογον θέμα εἰς τὸν τομέα τῶν μεταλλευμάτων. "Υπολογίζεται, ὅτι η Ἰαπωνία θὰ ἔχῃ ἀνάγκην νὰ εἰσαγάγῃ 32 τόνων μεταλλεύματος ἐπτήσιως, κατὰ τὸ 1965 καὶ 45 ἑκατ. τόνων κατὰ τὸ 1970. "Οκτὼ ἑκατομμύρια τόνων τῶν ἑπτησίων ἀναγκῶν της θὰ προέρχωνται ἐκ τῆς περιοχῆς Ὀρίσα, τῶν Ινδιῶν. Τὸ Βιζαγκοποτινόν πρόκειται νὰ διευρυνθῇ, διὸ νὰ δέχεται κατὰ τὸ 1964, πλοία τῶν 25.000 τόνων καὶ κατὰ τὸ 1967, πλοία τῶν 45.000 τόνων, φορτώσεις δὲ μεγάλης κλίμακος προβλέπεται ν' ἀρχίσουν ἀπὸ τοῦ 1966. Εἰς τὴν Νότιον Αμερικὴν ιαπωνικά συμφέροντα χάλυβος ἔκλεισαν συμβόλαια μὲ τὸ Περού, τὴν Χιλήν, καὶ τὴν Βραζιλίαν, ἐνῷ προέδρεσαν καὶ εἰς δοκιμαστικὰς ζητήσεις ἐκ Βενεζουέλας. Εἰς τὴν Αφρικὴν συνεβήσαν πρέσος ἀγοράν διὰ μίαν δέκαετίαν 12 ἑκατομμυρίων τόνων ἀπὸ τὰ ἀποθέματα Μπόμβου Ρήτζ, τοῦ Σεβάζιλαντ. "Η ἐκμετάλλευσις θὰ ἀρχίσῃ τὸ 1964, μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ηδης θὰ ἔνωση τὸ Σεβάζιλαντ μὲ τὸν εἰς Λορέντζο Μαρκές ἀκρούον λιμένα.

"Η Ἰαπωνία ἔκλεισεν ηδη συμφωνίαν ἀγορᾶς τοῦ σύγκου τῆς ἔξ 1.000.000 τόνων ἑπτησίας παραγωγῆς τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας, ηδης ηγετική περαιτέρω μετὰ τὴν ἔναρξιν ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀποθέματων μαγνητίτου εἰς τὰς νήσους τῆς Βασιλίσσης Καρλόπτας. Τὰ μεταλλεύματα ταῦτα ἔχουν, ἐπιπροσθέτως, τὸ πλεονέκτημα κόστους, διότι εὐρηταὶ εἰς ἀπόστασιν μικροτέρων τοῦ μιλίου ἀπὸ τὸν παλιρροιακῶν ὑδάτων. "Η Αὐστραλία ηδεῖ ἐσχάτως τοὺς περιορισμούς ἐπὶ τῶν ἔχαγωγῶν μεταλλεύματος, ἔξαιρέσει τῶν μεταλλευμάτων ὑψίστου βαθμοῦ καὶ τὸ εἰς τὴν Δυτικὴν Αὐστραλίαν δρος Γκολντσογουόρθου ὑπολογίζεται νὰ προμηθεύῃ μετάλλευμα μέχρις 1.000.000 τόνων ἀποθέματος διὰ λογαριασμὸν Ἰαπώνων. Εἰς αὐτὴν ταῦτην τὴν Ἰαπωνίαν ἔργαζονται ἐπιστήμονες ἐπὶ μεθδους χρηστιμοποιήσεως τῶν εἰς σιδηροδρόμου ἀποθέματων τῆς χώρας διὰ τὴν παραγωγὴν χάλυβος.

ΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ

Μικρὰ ὑφίσταται προοπτικὴ αὐξήσεως τῆς τιμῆς τοῦ σιδηρομεταλλεύματος κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ηδης παραμένει στάσιμος ἀπὸ τοῦ 1957, παρὰ τὴν τελευταίαν πρὸς τὰ ἄνω τάσιν τῆς παραγωγῆς χάλυβος. "Υπάρχουν εἰς τὴν βιομηχανίαν τῶν σιδηρομεταλλευμάτων τάσεις κυκλικῶν διακυπρίσεων, αἱ ὅποιαι ἀκολουθοῦν τὰς τῆς βιομηχανίας χάλυβος. "Η δύναμις τῆς ὑφέσεως τῶν ἔργασιων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, τῆς Αμερικῆς, δὲν κατηναλώθη ἀκόμη. Τὰ ἔκει χαλινθουργεῖα διαίστουν εἰσέτι εἰς τὰ ἔργαστά των ἀρκετὰ ἀποθέματα μεταλλευμάτων, ικανὰ νὰ τὰ κρατήσουν ἐν λειτουργίᾳ, ὑπὸ τὸν παρόντα ρυθμὸν καταναλώσεως, μέχρι τελούς τοῦ ἔτους. "Αποτέλεσμα εἰναι, η ὑπαρξίας εἰς τὴν ἄγοράν μεταλλεύματος ἀγοραστῶν, ἐνῷ η ζητήσις διὰ σφαιριδιοποιημένου σιδηρομεταλλεύματος παραμένει ἡ ίδια. Τὸ γεγονός εἰναι, διότι κατὰ τὸ 1975 τὸ 75% τοῦ μεταλλεύματος θὰ είναι σιφαιριδιοποιημένα εἰς τὴν πηγήν, περικοπομένων οὕτων τῶν ἔξδόων φορτώσεως.

"Η παγκόσμιος ζητήσις χάλυβος θὰ ἔξακολουθήσῃ, ὡς φαίνεται, νὰ αὐξάνῃ, ίδιας εἰς τὰς ὑποαναπτύκτους χώρας. "Η παγκόσμιος παραγωγὴ ἀκτεργάστου χάλυβος ηγετήθη ἀπὸ 113 ἑκατομμύρια τόνων, τοῦ 1945, εἰς 340 ἐν ἀλφ ἑκατομμύρια τόνων, τὸ 1960, παρὰ τὸ κατασταλτικὸν ἀποτέλεσμα τῆς λίαν προσφάτου ὑφέσεως εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. "Η διὰ τὸ 1965 προβλεπομένη παραγωγικὴ δυναμικότης ὑπολογίζεται εἰς 490 ἑκατομμύρια τόνων καὶ διὰ τὸ 1970 εἰς 600 ἑκατομμύρια τόνων. Μολονότι, θεωρητικά, θὰ χρειασθῇ ἀκόμη χρονικὸν διάστημα, πρὶν ἡ φθάσει ἡ ἀμερικανικὴ παραγωγὴ τῆς δυναμικότητά της, θὰ θωμεῖν ἐν τούτοις κατὰ τὴν ἀρχομένην — ἀπὸ τοῦ 1960 — δεκαετίαν, σημαντικὴν αὔξησιν τῶν μεταφορῶν μεταλλευμάτων.

ΜΙΑΤΙΑΔΗΣ ΖΩΓΡΑΦΟΣ

Τροφοδοσίαι πλοίων — Ἐπισκευαὶ ψυκτικῶν μηχανημάτων.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

"Απαντα τὰ εἰδη τροφίμων ὡς καὶ κρέατα κατεψυγμένα εἰς οἰανδήποτε ποσότητα.

"Απαντα τὰ ψυκτικά καὶ ἀνταλλακτικά ψυκτικῶν μηχανημάτων. Τιμαὶ ἀπολύτως λογικαῖ.

Παράδοσις ἐπὶ τοῦ πλοίου ἄνευ οὐδεμιᾶς ἐπιβαρύνσεως.

· Αριθ. τηλ. 44 — ΠΥΛΟΣ (Ναυαρίνον)

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



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 ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ **"ΕΛΛΗ",**

ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ

ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ: TYPALDOS LINES 500 FIFTHS AVEN. BRYANT 9.2533

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΤΗΛ. 473.001, 41.030

ΛΟΝΔΙΝΟΝ

TYPALDOS LINES
BEVIS MARKS HOUSE
LONDON E.C. 3
TEL.: Avenue 6581
Avenue 3321

BENETIA

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

BIENNII

TYPALDOS LINES
I. SINGERSTRASSE 2
TEL. 525725

ΡΩΜΗ

TYPALDOS LINES
VIA BONCOMPAGNI 55
TEL. 470400
470500

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

TYPALDOS LINES
CORSO GARIBOLDI 9-11
TEL. 18.52

ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

ΕΥΡΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ Η ΚΙΝΗΣΙΣ

Ο πρόεδρος της αίγυπτικής έταιρίας της Διώρυγας Σουέζ κ. Μαχμούτ Γιουνές είχε πρόσδοση υπό την αίγυπτικήν διοίκησιν. Δεν συνεχίσθη μόνον εξ ικανοποιητικὸν βαθμὸν ὁ διάπλους σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ κατεργάρθησαν νέα ρεκόρ ἡμερησίων διελεύσεων, ἐνῷ καὶ δεξαιμενόπλοια μὲν βύθισμα 37 ποδῶν ἐπέτυχον ἥδη νὰ διέρχωνται τὴν Διώρυγα. Τὸ ἐνδιαφέροντα δρόμον τοῦ κ. Γιουνές παραβέτομεν κατωτέρω:

Δὲν παύω κατὰ καριόν γιὰ πάρεχο — ἀναφέρει ὁ κ. Γιουνές εἰς τὸ δρόμον τοῦ — πληροφορίας περὶ τῶν καλῶν ἀποτελεσμάτων, ἀτίνα ἐπειργόνθησαν εἰς τὴν Διώρυγα Σουέζ υπὸ τὴν νέαν αὐτῆς διοίκησιν. Τὰ ἀποτελέσματα ταῦτα ἀπετέλεσαν ἀδιάλητον διάφευσιν τῶν ἀπαισιοδέξων προφητειῶν ἑκείνων, οἵτινες κατὰ τὸ 1956 προσεπάθησαν νὰ σπείρουν ἀμφιδολίας, δύσον ἀφορὰ τὴν ικανότητα τῶν Αἴγυπτίων νὰ διαχειρισθῶν τὴν Διώρυγα.

Σήμερον, μετά πάροδον δηλαδὴ ἔλαχίστων ἔτῶν, τὰ ἀπιτελεσθέντα ἐπιβεβαίωνται τὴν ικανότητα καὶ τὴν φροντίδα τῶν ὑπευθύνων τῆς Ἡ-νωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας παραγόντων, ὅπως κρατήσουν τὴν ζωτικὴν ταύτην ἀρτρίαν βαλασσιών συγκοινωνῶν, συμπορευομένη μετὰ τῶν ἐπιστημονικῶν πρόσδοτων πρὸς ικανοποίησιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου.

Τὰ ἀκόλουθα, ἐν ἀμυδρᾷ σκιαγραφίᾳ, ἀναφέρομενα ἔργα, ὅμιλοιν ἀφ' ἐμπορίων εὐγλώττων περὶ τῆς ἐπιεικότητος πρόσδοτον:

1) Ἐκτέλεσις τοῦ πρώτου σταδίου τοῦ προγράμματος Νάσσερ. 2) Βελτιώσεις εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πόρτ Σαΐδ. 3) Δημιουργία συστήματος πλογίας εἰς τὸν Διώρυγα. 4) Κατασκευὴ ναυπηγείου εἰς τὸν λιμένα Φουάτ. 5) Πρόσκτησις νέων πλωτῶν μέσων. Καὶ 6) Ἰδρυσις «Κέντρου Ἐρευνῶν» εἰς τὴν Ἰσμαηλίαν.

ΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ (Πρώτον στάδιον τοῦ προγράμματος Νάσσερ): 'Αφ' ἡσι γηγημῆς περιήλθεν ἡ διοίκησις τῆς Διώρυγος εἰς τὰς σημερινὰς ἀράβικὰς ἀρχάς, αὐταὶ ἐτέθησαν ἀμέσως ἐπὶ τὸ ἔργον τῆς παροχῆς πάσης δυνατῆς ἔξυπερτῆσεως, ἐκ παραλλήλου μὲ τὴν αὐξήσιν τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ μεγέθους τῶν διαπλεόντων αὐτὴν σκαφῶν καὶ τὰ ἀπιτελύγματα τῆς πρόσδοτος τῆς ἐπιστήμης. Μὲ τὴν συμπλήρωσιν, κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν, τοῦ πρώτου σταδίου τοῦ προγράμματος Νάσσερ, ἡ θυτικὴ ἔγκαρσία τομῇ τῆς Διώρυγος ηὔγηθη ἀπὸ 1250 εἰς 1850 τετραγωνικὰ μέτρα ἐπὶ τὸν δύο - τρίτους τοῦ μῆκος τῆς Διώρυγος. 'Ηδη, καταβάλλονται προσπάθειαι ἐπεκτάσεως τῆς διευρύνσεως, διὰ νὰ ὑπάρῃ διοικόμερφος ἔγκαρσία τομῇ ἐφ' ὅλης τῆς Διώρυγος, ἐπιτρεπομένου οὕτω τοῦ διάπλου αὐτῆς εἰς σκάφη μὲ βύθισμα ἀνώτερον τῶν 35 ποδῶν.

Κατὰ τὸ πρόγραμμα, σκάφη μὲ βύθισμα 35.6 ποδῶν ἐπετράπη νὰ διαπλέουν ταύτην ἀπὸ τῆς 15ης Ἰανουαρίου ἐξε., σκάφη μὲ βύθισμα 36 ποδῶν ἀπὸ τῆς 15ης Φεβρουαρίου, σκάφη μὲ βύθισμα 36.6 ποδῶν ἀπὸ τοῦ τέλους Μαρτίου καὶ ἡδη ἀπὸ τοῦ τέλους Ἀπρίλιου ἐπετράπη διάπλους σκαφῶν μὲ βύθισμα 37 ποδῶν. 'Η ἀποπεράτωσις τῆς παρακαμπτήριου τοῦ Καμπρέτ, ἐκβαθυτείσης μέσω τῶν Πικρῶν Λιμνῶν, ηὔγησε τὴν δυναμικότητα τῆς Διώρυγος, δυναμένης νὰ δέχεται μεγαλύτεραν κίνησιν διαπλεόντων σκαφῶν.

ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ: Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀρτιωτέρας ἔξυπηρετήσεως τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς κινήσεως τῶν δεξαιμενοπλοίων, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ καταστῇ ικανὸς ὁ λιμὴν τοῦ Πόρτ Σαΐδ, ὅπως ἀντιμετωπίσῃ τὴν ζωηρὰν κίνησιν τοῦ, σι ἀρχαὶ ἔξετέλεσαν ἔνα εὐρὺ πρόγραμμα ἔργων, πόρη περιλαμβάνει τέσσαρα σημεῖα καὶ ἐκόστισε 4.000.000 αἴγυπτικῶν λιρῶν. Τὰ ἐν λόγῳ σημεῖα εἶναι:

1) Κατασκευὴ κρηπιδωμάτων 1600 μέτρων, μὲ ικανὰ βάθη, ὡστε νὰ ἀγκυροβολοῦν ἐκάστοτε δέκα μεγάλα σκάφη (οὐδεμία τοιστὴ προκυμαία ύψιστα). 2) Κατασκευὴ κρηπιδωμάτος μὲ ικανὰ βάθη πρὸς φόρτωσιν δλοτοῦ εἰς Πόρτ Φουάτ. Πληρὴ μηχανικά μέσα διὰ καταστῆσιν τὴν δυνατήν τῆς φόρτωσιν 200.000 τόνων ἀλατος ἐπέσιως. 3) Ἐκσκαφὴ τῶν ἡδη ὑψισταμένων ἐπὶ τῷ λιμένι νησίσιων, ὡστε νὰ καταστῇ δυνατὸς ὁ διάπλους τῶν πλοίων κατ' ἀμφοτέρας τὰς διευθύνσεις, εύρυνομένου οὕτω καὶ τοῦ στομίου τῆς Διώρυγος. Καὶ 4) Κατασκευὴ νέων νηστῶν εἰς Πόρτ Φουάτ, ἀντὶ τῶν ἐξαιρεθεὶσομένων.

ΣΧΕΔΙΟΝ ΠΛΟΗΓΙΑΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΟΡΜΟΝ ΣΟΥΕΖ: Τὴν 20ήν Ιουνίου 1959 ἐξέδθη ὁ ὑπὸ ἀριθ. 161 νόμος, διὰ τὸν διοίκον καθορίζοντα τὰ τῆς πλοηγίας εἰς τὸν κόλπον τοῦ Σουέζ. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ υποχρεωτικῆς πλοηγίας ἀποσκοπεῖται νὰ ἀποφευχθῇ ὁ κινδύνος ἀτυχημάτων εἰς τὴν περιοχὴν ταύτην. Αἱ ἀρχαὶ τῆς Διώρυγος διασκειρίζονται τὰ τῆς πλοηγίας διὰ λογαριασμὸν τῆς Διοικήσεως Λιμένων καὶ Φάρων.

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΝ ΕΙΣ ΠΟΡΤ ΦΟΥΑΤ: 'Η Διοίκησις τῆς Διώρυγος ἥρχεσε περὶ τὰ μέσα Μαρτίου 1960 τὴν κατασκευὴν τοῦ πρώτου ναυπηγουμένου εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν ποντοπόρου σκάφους. 'Η καθέλκυσις τοῦ πρώτου τούτου ἀραβικοῦ πλοίου ἐπέραγματοποιήθη ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Η.Α.Δ. τὴν 23ην Δεκεμβρίου 1960. Τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους εἶναι: 'Ἐνα πλήρες κατάστρωμα, μετὰ δευτέρου μερικοῦ τοισύτου εἰς τὸ μέσον. Μῆκος 78.7 μέτρων περίπου, πλάτος 12.50 μέτρων, χωρητικότης 3.200 τόνων, ἔμφορτον βύθισμα 6.20 μέτρων, ταχύτης 11½ μιλῶν περίπου καὶ κυβικὴ χωρητικότης 138.000 κ. π. Πρωστήριος μηχανήν ντηζέλ, δυναμέως 1470 πίπων περίπου καὶ κατάταξις εἰς τὸ γερμανικὸν Λόοδ.

ΝΕΟΣ ΠΛΩΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ: Νέαι κύριαι μονάδες, τὰς ὅποιας ἀπέκτησεν ἡ Διώρυγα εἶναι αἱ ἔξης: 'Ο πλωτὸς γερανός «Ἐμλάκ». Πρόκειται περὶ τοῦ ισχυροτέρου πλωτοῦ γερανοῦ τοῦ Κόσμου, δυναμέ-

νοῦ νὰ ἀνυψώσῃ βάρος 200 τόνων εἰς ὕψος 35 μέτρων καὶ νὰ τὸ ἀποθέσῃ εἰς ἀπόστασιν 8.8 μέτρων. Μὲ ὑψηλικὴν ικανότητα διὰ βάρος 30 τόνων, δύναται νὰ μεταφέρῃ τὸ βάρος τοῦτο εἰς ἀπόστασιν 26 μέτρων. 'Ο ἐν λόγῳ πλωτὸς γερανός ἔχει δύο μηχανάς ἐκάστη τῶν ὅποιων ἀναπτύνεται δύναμιν 450 πίπων καὶ μίαν βοηθητικὴν δυνάμεως 170 πίπων. 'Ἐχει δύο Ἑλικας τοῦ πλέον συγχρονισμένου τύπου, κατασκευῆς Βοῆγος Σνάιντερ, αἵτινες ἐπιτρέπουν οἰσονήσποτε χειρισμὸν καὶ ἔξασφαλίους εἰς τὸν γερανὸν ταχύτητα 5 μιλῶν τὴν ὥραν.

'Η βυθοκόρος «Κασσέρ» κατασκευασθεῖσα εἰς δλανδικὸν ναυπηγεῖον διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἀρχῶν τῆς Διώρυγος, ἀντὶ δαπάνης 300.000 αἴγυπτικῶν λιρῶν, δυναμένη νὰ ἐργάζεται εἰς βραχάδεις βυθούς. Προσορίζεται νὰ ἐκτελῇ μόνη της διπλῆν ἐργασίαν, θραύσεως δηλαδῆ τοῦ βυθοῦ καὶ ἐκβαθύνσεως. Εἶναι ἔξωπλισμένη μὲ λιθοθραύστην καὶ μὲ ἀρπάγην πέντε δόδοντων, κτυπᾶ τὸν βυθὸν μὲ πίεσιν 70 τόνων καὶ θραύσεις ἀλλὰ δύο λεπτά τῆς ὥρας βραχάδην ἔκτασιν 60 κυβικῶν ποδῶν. Οἱ θραύσεις λίθοις μεταφέρονται υπὸ τῆς ἀρπάγης εἰς φορτηγίδας καὶ ἐν συνεχείᾳ ἀποφρίπτονται μακράν τῆς πλευρίσμου ζῶντος τῆς Διώρυγος. 'Ἐνα ἐν τῶν πλεονεκτημάτων τῆς βυθοκόρου ταύτης ἔγκειται εἰς τὸ διάδοτο νὰ χρησιμοποιηθῇ δι' ἐκβαθύνσεις ἔγγυς τῶν πλευρῶν τῶν κρηπιδωμάτων τοῦ λιμένος, ἐκεῖ δηλαδὴ ὅπου ἄλλαι βυθοκόροι δύνανται νὰ ἐργασθοῦν.

ΡΥΜΟΥΛΚΑ: Αἱ ἀρχαὶ ἀπέκτησαν δύο ρυμουλκά - ναυαγοσωστικά, τὰ ισχυρότερα ἐν ὑπηρεσίᾳ ἀνά τὸν Κόσμον. 'Αμφότερα εἰναι ἀδελφού τύπου καὶ τῆς ίδιας ισχύος, κατεσκευάσθησαν εἰς δλανδικὸν ναυπηγεῖον, ἀναπτύσσονται δύναμιν 6.400 πίπων, παρέχοντα κίνα (μπαμπάν) ἔλεγχος 69 τόνων. Δύνανται, δύον πλέον διλοτάχων πρόσω, νὰ ἀκινητήσουν ἐντὸς 25 διπτερόλεπτων καὶ εἰς ἀπόστασιν 12 μέτρων. 'Εκστοι ρυμουλκῶν εἰναι ἔξωπλισμένον διά πλιά μιας πυροσβεστικῆς ἀντλίας, ισχύος 200 τόνων, δυναμένης νὰ ἐκτοξεύῃ 200 κυβικὰ μέτρα δύνατος εἰς ύψος 120 μέτρων, καθὼς καὶ δι' ἐτέρων δύο ἀντλιών, ἔκταση 100 τόνων καὶ δύναται νὰ ἐκτοξεύῃ 100 κυβικά μέτρα δύνατος εἰς ύψος 120 μέτρων.

Τὰ ἐν λόγῳ ρυμουλκά προορίζονται νὰ παρέχουν ἀποτελεσματικὴν βοήθειαν εἰς διά πλεονταί περιέρχονται εἰς δυσχερή θέσιν κατὰ τὸν διά πλοὺν τῆς Διώρυγος. 'Η σύγχρονος τάσις τῆς ναυπηγικῆς πρὸς μεγαλύτερα σκάφη διὰ τῆς αὐξήσεως τοῦ μεγέθους τῶν ἀπαυτεῖ καὶ ισχυρότερα μέστισσεων. 'Ο ἔξοπλισμὸς τῶν δύο ρυμουλκῶν - ναυαγοσωστικῶν δύνατον δύνανται νὰ χρησιμοποιηθῇ καὶ ἔξω τῆς Διώρυγος, ἀλλὰ καὶ ἔξω τῶν διαχειρισθῶν σκαφῶν.

Όπου πλοιος και ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

Στὸν ΠΕΙΡΑΙΑ, στὴν ΑΓΓΛΙΑ, στὸ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ ἢ στὴν ΜΕΣΟΓΕΙΟ ἡ ὀπούδηποτε ἀλλοὶ τὸν εύρισκεται τὸ πλοίον σας, ἡ Ἐπικείρωσις μας ἔχει τὰ μέσα νὰ σᾶς ἐμπρετήσῃ διὰ ὅλα τὰ ὑλικὰ μηχανῆς καὶ καταστρώματος καὶ σὲ τροφοδοσίες καὶ σὲ διτήρητος ἀλλὰ εἰδὴ — μηχανήματα, σχοινιά Μανίλλα, ἀλυσίδες, σάγκες, συρταράρχοντα, διάφορα δρύγανα, χάρτα καὶ ναυτικὰ βιβλία κ.λ.π. 'Η συνεργασία μας μὲ τὰ πολὺ φημισμένα Ἐργοστασία τοῦ Κόσμου μας δίνει τὰν εὐχερεῖα νὰ σᾶς ἐντηρετοῦμεν παντοῦ ΑΜΕΣΩΣ καὶ σὲ τιμές διεθνῶν συναγωνισμῶν, φημότερες αἰόλη, καὶ στὸ τούτο τοπικού προμηθευτής. 'Αναβάστε μας ἔγκαιρως τὰς διευθύνσεις τῶν πλοίων σας καὶ ἀπαλλαγήτε ὅποι τὶς φροντίδες ποὺ σᾶς δημιουργοῦν διὰ σύντοτα τὰ εἰδή.

Ἐδώ στὸν ΠΕΙΡΑΙΑ, ἡ ὀπούδηποτε ἄλλον λιμένα τῆς Ἐλλάδος ἢ Ἐπικείρωσίς μας μὲ τὰ μεγάλα αποδέματα ποὺ διαθέτει ΤΡΑΝΖΙΤΟ καὶ ΕΛΕΥΘΕΡΑ (Χρώματα INTERNATIONAL, Βύσματα BELDAM, σχοινία Μανίλλα καὶ συρταράρχοντα 'Αγγλικά, μέταλλα λευκά, λινέλαια, σιλικές, ἔλασματα καὶ δᾶλα τὰ ὄργανα ὑλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος) καὶ μὲ τὴν ὄργανωσιν της σας προσφέρει ΑΜΕΣΩΝ, ΤΑΧΕΙΑΝ καὶ διλοκληρωτικὴν ἔξυπρετήσιν σὲ ποιότητες ἔξαιρετικές καὶ σὲ τιμές συναγωνισμῶν.

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ ΜΑΣ

"ANT. G. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ"

ΕΙΣΑΓΟΓΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΚΤΗ ΠΟΧΕΙΔΩΝΟΣ 40

ΠΕΙΡΑΙΑ - ΤΗΑ. 40.435



άραβικών λιμένων έχουν ήδη έγκαινιασθή.

ΝΕΑ ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ: 'Απεφάσισαν έξι άλλους αί άρχαι της Διώρυγος νά όποτε σύνανταν μίαν πλοτή δεξαμενήν άνυψωτηκής ίκανότητος 25.000 τόνων. Ή δεξαμενή αύτη θά σταθμεύει είς Πόρτ Σαΐδ και θά είναι δυνατόν νά την χρησιμοποιούν δεξαμενόπλοια χωρητικότητος μέχρι 50.000 τόνων d.w. Αι προδιαγραφαί της είναι αι έξης: Μήκος 230 μέτρων και πλάτος 48 μέτρων. Ή έν λόγω δεξαμενή έχει προγραμματισθή νά τεθή έν λειτουργία περί τά τέλη Ιουλίου, δηπότε θά είναι δυνατός ο δεξαμενισμός είς Πόρτ Σαΐδ μεγάλων δεξαμενοπλοίων, χωρὶς νά είναι ταύτα υποχρεωμένα νά κατευθύνωται διά τάς έπισκευάς των είς άλλους όποτε σύναντας της πορείας των λιμένων.

KENTRON EPEYNON ISMATHIAS: Πρός διενέργειαν πειραμάτων και έρευνών, άναγκαιων διά την άναπτυξήν της Διώρυγος, θρυσσαν αί άρχαι είς την Ισμαήλιαν Κέντρον Επευνών, πλήρως έξωπλισμένον. Τούτο περιλαμβάνει έργαστηρίους υδραυλικής, έργαστηρίους μηχανικής έδαφους, έργαστηρίους δοκιμής ύλικών, δεξαμενήν μήκους 100 μέτρων και πλάτους 10 μέτρων διά δοκιμάς, καθώς και έτεραν δεξαμενήν διά δοκιμάς χειρισμών έν δρμώ. Τδ Κέντρον καταλαμβάνει έκτασιν 40.000 τ. μέτρων, έν τών όποιων τά 7.000 τ.μ. άναφέρονται είς τάς οίκοδομάς. Είς δλας τάς δινώτερων έργασίας και τά έπιτεύγματα — τονίζεται διά κατακλείδι είς τό άρθρον τού κ. Γιουνές — αί άρχαι της Διώρυγος άπειλετον είς ένα και μόνον άντικεμενικόν σκοτών: Νά συντελέσουν διά της Διώρυγος είς την παγκόσμιον εύημερίαν.

'Η ΔΙΩΡΥΞ ΚΑΤΑ ΤΟ 1960

Κατά τό 1960 διεκινήθησαν μέσω της Διώρυγος Σουεζ 168.883.000 τ. έμπορευμάτων, έναντι 148.254.000 τόνων, τού 1959, αί δε διελεύσεις περιέλαβον 18.734 σκάφη, 185.322.000 τ. νέτ, έναντι 17.731 σκαφών, 163.386.000 τ. νέτ, τού 1959. Της κινήσεως ταύτης τά δεξαμενόπλοιοι έχαλψαν η 71%, μὲ διελεύσεις 9.755 σκαφών, 132.383.000 τ. νέτ, έναντι άντιστοίχων διελεύσεων, 9.211 σκαφών, 114.340.000 τ. νέτ, τού 1959. Αι κατά σειράν δέκα πρώται σημαῖαι και ή διαφορά έναντι τού 1959, δείκνυνται άπο τὸν κάτωθι πίνακα (εἰς 1000 τ. νέτ):

Διαφορά

	1960	έναντι	1959	
ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοιά	T. νέτ	Πλοιά	T. νέτ
'Αγγλική	4.087	39.710	+139	+4.358
Λιβεριανή	1.851	29.284	+155	+4.132
Νορδηγική	2.199	23.909	+ 16	+1.443
Γαλλική	1.389	16.325	+ 13	+ 862
'Ιταλική	1.417	13.075	- 43	+ 640
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	786	7.032	+305	+3.351
'Ολλανδική	930	7.984	+ 51	+1.172
Σουηδική	750	7.769	+ 26	+1.052
Γερμανική	977	7.754	+ 98	+1.582
Παναμαϊκή	669	6.969	- 30	+ 125

Η κατά Μάρτιον κίνησις της Διώρυγος τού Σουεζ ένεφάνισε ένα άπο τὰ ώψηλότερα μεταπολεμικά ρεκόρ, μὲ διάπλους 1.649 σκαφών, συνολικής χωρητικότητος 16.902.000 τόνων νέτ, μὲ ήμερησίας διελεύσεις 53.2 σκαφών. Είς την κίνησιν ταύτην τά δεξαμενόπλοια άντεπροσωπεύοντο μὲ 841 σκάφη, 11.993.000 τόνων, έναντι 10.924.000 τόνων τού άντιστοίχου μηγός π. έτους. Αι κατά σειράν δέκα πρώται σημαῖαι ήσαν αί κάτωθι, έν συγκρίσει και πρὸς τὸν Μάρτιον τού 1960. (Οι άριθμοι είς 1000άδας τόνων νέτ):

Μάρτιος 1960

Μάρτιος 1961

	Πλοιά	T. νέτ	Πλοιά	T. νέτ
ΣΗΜΑΙΑΙ				
'Αγγλική	330	2.935	373	3.873
Λιβεριανή	173	2.577	168	2.651
Νορδηγική	200	2.254	185	2.069
Γαλλική	115	1.268	119	1.511
'Ιταλική	119	1.101	116	1.043
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	63	477	91	886
'Ολλανδική	72	606	80	824
Σουηδική	66	647	60	686
Γερμανική	87	669	80	638
Παναμαϊκή	60	628	56	538

Η έλληνική σημαία ήλθε έκτη κατά σειράν, ένω είς την άντιστοίχον κίνησιν τού Μαρτίου π.έ. δὲν περιελαμβάνετο είς τὴν πρώτην δεκάδα. Ένεφάνισε, δηλαδή, έφετος αύξησιν 86%. "Οσον άφορά έξι άλλους τὸν έμπορικήν κίνησιν, διεκομίσθησαν μέσω της Διώρυγος φορτία 15.3 έκατον μυρίων τόνων, έναντι 13.995.000 τόνων, τού Μαρτίου 1960.

S. N. SIMBOURAS

CONSULTING ENGINEER & MARINE SURVEYOR

MARINE BUILDING

AKTI MIAOULI & I SKOUZE STREET

PIRAEUS

TELEPHONE:

470.359

TELEGRAMS:

SCA.DA STAMSIM - PIRAEUS

ΟΥΖΟ ΜΠΡΑΝΤΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ ΤΑ ΚΑΤ' ΕΞΟΧΗΝ ΕΚΛΕΚΤΑ!

ΕΛΛΗΝΙΚΑ



BRANDY
OUZO
MASTIC
FRUMEL

Since 1892

ZΗΤΕΙΤΕ ΤΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΤΡΟΦΟΔΟΤΗΝ ΣΑΣ
ΣΕ ΚΑΘΕ ΛΙΜΑΝΙ

Στὴν ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ, παγκόσμιον κέντρον άνειφοδιασμοῦ πλοίων, πολλὰ έξ αὐτῶν προμηθεύονται τὸ ΟΥΖΟ καὶ ΜΠΡΑΝΤΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ Ἀθηνῶν, διὰ νά ικανοποιήσουν τὴν ἐκ μέρους ἐπιβατῶν καὶ πληρωμάτων ζητησιν.

ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΣΟΥΕΖ:

(TRANSIT SHIPS' STORES)

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

GAMMAL TRADING Co. - PORT-SAID

NICOLAS SOTIRAKIS - SUEZ

MONGI - SUEZ

ATLAS PORT-SAID

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΟΛΙΓΑ ΠΕΡΙ ΔΡΑΠΕΤΩΝ

Ό τύπος του δραπέτου είναι ευδιάκριτος. Φαίνεται μὲ τὸ πρώτο σὰν φάσῃ μέσα στὸ καράδι.

Ναυτικούς, συνθήζουμε νὰ λέμε καὶ τοὺς δραπέτας, μιὰ καὶ τὸ συνάφι μας σηκώνει τόσα καὶ τόσα δικαιολογημένα καὶ ἀδικαιολόγητα κριμάτα. Μὰ στὴν πραγματικότητα, καμιμά σχέση δὲν ἔχουν μὲ τοὺς ναυτικούς. Ό δραπέτης, χρησιμοποιεῖ μόνο τὸ δρόμο μας. Τὸ μπάρκο. Καμουφλάρεται πάντα σὲ ναυτόπαιδα, σὲ δόκιμο, σὲ παραμάγερα, σὲ λατζέρη, γιὰ λίγες μέρες. Γιὰ μιὰ καὶ μόνη διαδρομή, ποὺ δὲν ξεπερνᾷ σὲ διάρκεια τὸν μῆνα. Υστερα... μήν τὸν εἰδατε. Φυσικὰ είναι μόνιμο ὡς «λευκοφυλλαδίτης».

Δὲλ λέω, υπάρχουν καὶ περιπτώσεις, ὅπου καὶ κάποιος φορμαρισμένος ναυτικός μᾶς ἔφενει μὲ ἀνέλπιστη δραπέτευση. Φαινόμενο πολὺ σπάνιο. Στὴν περίπτωση, ὅμως, αὐτή, πολλές προϋποθέσεις υπάρχουν. Κάποιος γάμος στὸ ἔξωτερικό. Κάποια σίγυρη καὶ ἔγγυημένη τακτοποίηση, ποὺ γρήγορα ἀκολουθεῖται καὶ ἀπὸ νομιμοποίηση τῆς παραμονῆς του στὶς Ήνωμα. Πολιτεία, στὴν Αύστραλια καὶ κάποτε στὸν Καναδᾶ ἢ κάπου ἄλλου ποὺ θὰ γίνη τὸ πραξικόπεια. Ή ἀπόφασή του δὲν θὰ είναι ἀδισάνιστη οὔτε τυχοδιωτική. Στὰ τελευταῖα δέ, μιὰ τέτοια δραπέτευση, δὲν ἀκολουθεῖται καὶ μὲ βαρείες συνέπειες γιὰ τὸ καράδι.

Αὐτὰ δὲν συμβαίνουν μὲ τὸν τύπο τοῦ ἄλλου, τοῦ συνθησιένου δραπέτη. Κείνος, ἔκεινα μόνο μὲ τὰ προγράμματα μιὰς παραφορτωμένης σὲ ρομαντισμὸν φαντασίας. Πηδᾶ στὸ ἄγνωστο. Προχωρεῖ πρὸς κάποια Γῆ τῆς Ἐπαγγελίας, ἔχοντας τὶς πληροφορίες του ἀπὸ ἀναγνώσματα περιοδικῶν, ἀπὸ θύρους καὶ παραμύθια. Ἐξαιρετικὰ δέ, ἢ δική μας ράτσα, πολὺ σρέσκεται νὰ στρέψῃ τὶς κεραίες τῶν δεκτῶν τῆς κατά κείνες τὶς ἔκπομπές. Πολὺ ἀρέσκεται ἡ νεολαία σὲ ἀναζητᾷ διέξodo στὰ ἀναμφισθῆτα ἀδιέξοδα τῆς, στρέφοντας τὰ βλέμματα τῆς πρὸς τὴν φυγήν. Πρὸς οἰανδήποτε φυγή. Καὶ ἂν ἡ θέα δὲν γεννηθῇ αὐτόματα στὸ μυαλό τους, υπάρχουν πάντα οἱ εἰσηγηταί:

— «Ἔχεις ἔδαφο ναυτικό καὶ τὸ συζητάς τι θὰ γίνης;

— Νὰ μού κάμη τι;

— Νὰ σὲ πάρη μαζί του καὶ νὰ σ' ἀδειάσῃ στὴν πρώτη στεργιά, ποὺ εὐθὺ βρεθῇ μπροστά σας. «Οπου ἄλλοι κι' ἄν βρεθῆς, ἢ τύχη σου είναι ἔξασφοισιμένη. Ακούσε με, λοιπόν. Βρές ἔνα τρόπο νὰ ρίξης πιὼν σου «μαύρη πέτρα» καὶ μήν τὸ σκέπτεσαι καθόλου.

Πολλές φορές, ἀντὶ τοῦ ἔξασφου ναυτικοῦ, παρουσιάζονται ἀσφαλέστερες ἔγγυησεις γιὰ τὴν ἐπιτυχία τῆς φυγῆς. Κάποια γνωριμία στὸ ἔφοπλιστικὸ γραφεῖο. Κάποια ὑπαρξη προσώπου σχετιζομένου μὲ κύκλους τῶν θαλασσινῶν ἐπίχειρησεων. Μιὸν προσφυγή, ἀκόμη, στὸν πολιτικό. Δὲν μπρεῖ νὰ είναι δυνατόν, ἔνας κοτζάμ Βουλευτής νὰ μὴν γνωρίζῃ κάπου καὶ νὰ μήν εἰσακούεται ὡς λόγος του.

Καὶ ἡ πολιορκία ἀρχίζει. Είναι δὲ πολιορκία βασανιστική, ἄχαρις καὶ ἀτελπιστικὴ κουραστική στὸ ναυτικὸ γραφεῖο, ποὺ φθάνει στὴν ἀπόδισια. Τὴν ύφισταται δὲ εἰδικὸς κύκλος ναυτιλούμενων. «Οχι κείνοι τῶν ποσταλιῶν τῶν Ἑλληνικῶν Θαλασσῶν, οὔτε τῶν μεσογειακῶν, οὔτε τῶν φορτηγῶν «κόστερ», οὔτε τῶν βενζινοπλοίων. Τὸ μπαρκάρισμα αὐτοῦ τοῦ εἶδους ἀναζητεῖται στὰ μεγάλα ὡκεανοπλός φορτηγά καὶ στὰ ὑπερωκεάνια. Κυρίως στὰ ὑπερωκεάνια.

Μπορεῖ νὰ μήν είναι πάντοτε εῦκολη ἡ ἔκει ἔξεύρεση καλοῦ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, σὲ κάθε στιγμή, καλοῦ μηχανικοῦ, καταλλήλου ραδιοτηλεγραφῆτη, λογιστή, μάγερα ἢ καὶ καμαρώτου. «Ἄν ζητήσετε, ὅμως, νὰ πληροφορήθητε γιὰ τὰ νεύμερα τῶν λευκοφυλλαδιῶν, ποὺ περιμένουν σειρά προσλήψεως, θὰ μείνετε κατάπληκτοι. Σειρὰ ἔκατοντάδων. Καὶ τὸ φοβερὸ είναι πῶς δύο αὐτοὶ πλαισιώνονται ἀπὸ εἰσηγητεῖς προσώπων πολὺ ισχυρῶν. Πλάτι στὸ δνομά τους είναι καρφιτσωμένες κάρτες ὑπευργῶν, βούλευτῶν, ἀνωτέρων κρατικῶν λειτουργῶν, ποὺ πολὺ θὰ τὸ σκεφθῆ ἡ ἐπικείρωση νὰ τοὺς καλάστῃ τὸ χαττρί. Είναι πρόσωπα, γιὰ τὰ ὀποῖα ἀπότελε μεγάλο κίνδυνο συμφερόντων, ἡ ἄρνηση στὸ «εικικό» αὐτὸς ρουσφέτις ἔστω καὶ ἀν διαφαίνεται ἡ πρόδεση τῆς ἐπικειμένης δραπέτευσεως. «Ἐτσι, δὲ δισχειριστής τοῦ πλοίου ὑποκύπτει. «Υποκύπτει, γιὰ νὰ υποστῇ ἐν γνώσει του τὶς συνέπειες τῆς φυγῆς, ποὺ συνθήσταται ἀκολουθεῖται ἀπὸ σεβαστὰ πρόστιμα σὲ δολάρια καὶ σὲ λίρες.

Άλλα ἡ ζημιὰ δὲν τερματίζεται μὲ οιδήποτε πρόστιμο. Τὴν ἀκολουθοῦν καὶ ἄλλες συνέπειες, τῶν ὁποίων τὰ σπασμένα πληρώνουν καὶ ἄλλοι. «Ἀκολουθεῖται ἀπὸ μιὰ ἀκόμη δυσφήμηση τοῦ ναυτικοῦ, κοντὰ στὶς τόσες καὶ τόσες ἄλλες, ποὺ τὸν περιβάλλουν. Τοῦ προσάπτεται μιὰ ἀκόμη ρετσινιά. Συνθήζουμε νὰ τὸν λέμε μόνιμο λαθρόμπορο, φεύδασθενή, ἀπειθαρχό. Γιατὶ δχι καὶ δραπέτη; «Ἐτσι ἀκολουθοῦν ταπεινωτικοὶ ἔλεγχοι, ἔξευτελισμοὶ καὶ ἀνελεύθερα μέτρα, ἔναντιν του, στὰ ξένα λιμάνια ἀπὸ τὶς μεταναστευτικὲς ὑπηρεσίες. Τοῦ πάιρουν δαχτυλικὰ ἀποτυπώματα, τὸν κατατάσσουν σὲ διαφόρους φακέλλους καὶ ἡ φωτογραφία του πλουτίζει εἰδικὰ βιδλία. «Ολα αὐτά, γιὰ τὴν ἀντιμετώπιση τοῦ φαινούμενου τῶν δραπέτευσεων.

* * *

Μιὰ ἀκόμη πληγὴ τῶν πλοίων μας — λέμε τώρα — καὶ αὐτὸ τὸ φαινόμενο τῶν δραπέτευσεων. Μιὰ ἀκόμη κραυγὴ γιὰ τὶς ἀδικαιολόγητες ἐπιβαρύνσεις καὶ δυσχέρειες τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. «Άλλα ποιοὶ δραπέτευσουν, ἐνῷ δύο τὸ δέρουμε, κανεὶς δὲν προσφέρεται νὰ τὸ σχολιάσῃ. Γιατὶ τότε, ἡ ἔρευνα θὰ μᾶς δόηγήσῃ κατὰ κάποιες ἄλλες γραμμές, μὲ πολὺσσες τὸ Ἑλληνικὰ πληρώματα καμμιὰ φιλικὴ σχέση δὲν ἔχουν. Θὰ προβάλλουν εὐθύνες ἄλλες, πολὺ μακρὰ ἀπὸ τὶς πλάτες τῶν ναυτικῶν. Άκομη, αὐτή ἡ τεράστια ἐπιδρομή τῶν ζήλωτῶν τῆς φυγῆς πρὸς τὸ ναυτολόγιο, πολὺ τροφοδοτεῖ τὸν πληθωρισμὸ καὶ τὴν ἀνεργία στὶς δύσκολες ἐποχές, ἀφοῦ ὁ λευκοφυλλαδίτης καταρρίπτει

κάθε ὄριο ἀξιώσεων γιὰ νὰ προβαδίσῃ στὴν προτίμηση. Πολλὰ ποντοπλόα καράδια κάνουν τὸ τσούρυμα τους, συνηθέστατα, μὲ τέτοιο ὑλικό, γιὰ νὰ ἑταπολούθησῃ σύντομα ὁ θρήνος καὶ ὁ κοπετός γιὰ τὴν συνήθεια τῶν δραπέτευσεων τῶν ναυτικῶν μας στὸ ἔξωτερικό!...

Άλλα τολμοῦμε νὰ προσθέσουμε καὶ μιὰ ἄλλη βρωμερὴ πλευρά σ' αὐτή τὴν ύπθεση: «Οτι, μιὰ καὶ τόσο φλογερὴ προβάλλεται ἡ προσπάθεια τῆς φυγῆς διὰ τῆς μεθόδου τοῦ «μπάρκου», δὲν ἀπολέπεται καὶ καὶ ἡ αἰσχρή της ἐκμετάλλευση. «Ολα ἔτσι διαμορφώνονται στὸν εὐλογημένο τὸ πότο μας.

Καλό, συνεπώ, τὸ γερὸ μέσον, καλὴ καὶ ἡ γνωριμία μὲ τὸ ἔφοπλιστικὸ γραφεῖο, καλὴ καὶ ἡ παρέμβαση τοῦ ισχυροῦ πολιτικοῦ. Άλλα καλύτερη καὶ συντομώτερη ἐπιτυχία ἔξασφαλίζει τὸ πανίσχυρο ἄλλο σύστημα. Ή ἔξαγορά. Γιατὶ νὰ τὸ παρασθέμεο; Δίνεις πέντε - ἔξη «εχρύσες» καὶ κάνεις τὴ δουλειά σου στὸ ἄψε - σθύνε. Τώρα ποιὸς εἰσπράττει αὐτὰ τὰ πόρμεια, κάτοτε γύρευε. Μπορεῖ νὰ είναι ἄνθρωπος τοῦ ἔφοπλιστικοῦ γραφείου, ἄνθρωπος τοῦ ναυτικού σωματείου, ἄνθρωπος της κρατικῆς ὑπηρεσίας, ἄνθρωπος τοῦ Θεού ἢ τοῦ Διαβόλου. «Αὐθρωπὸς ἀπὸ καίνους ποὺ σφραίνονται καὶ ξέρουν νὰ θηρεύουν σὲ τόπους κατών θηραμάτων.

Θέλουν νὰ λένε μερικοί, πώς στὴν περίπτωση τῶν δραπέτων, ὑπάρχει καὶ μιὰ ὠφελημη πλευρά, ὁχι καὶ τόσο εὐκαταφόρητη. Πώς τάχα, μὲ τὶς δραπέτευσεις ἔξυπνεταιται κάπως καὶ ἡ μετανάστευση, ἐκεὶ διό ποντούλοι τόντοροι την περιορίζουν!

Ἐπιχείρημα, τούλαχιστον ὀνόρητο. Γιατὶ αὐτὸν τοῦ εἶδους οἱ «μετανάστευση» ἀργά τη γρήγορα φαρεύονται ἀπὸ τὶς μεταναστευτικὲς ὑπηρεσίες καὶ ἐπιστρέφονται ἀναυλα «εοίκαδε». Δὲν ὑπάρχει ταξιδιοφόροι του νὰ μὴν συναποκομίζῃ μερικές δεκάδες ἀπὸ τέτοιους ἐκδρομεῖς, παραδιδομένους ἐπὶ ἀποδείξεις ἀπὸ τὶς μεταναστευτικὲς ἀρχές τοῦ ἔξωτερικοῦ. Τὸ κέρβος τους είναι, διτὶ πανερχόμενοι στὴν πατρίδα, συναποκομίζουν καὶ μιὰ μεγάλη ἀπογήτηση τώρα, ἀθλιότητα.

Άλλα ἀν λίγο μᾶς ἐνδιαφέρη πλέον ἔκεινων ἡ μελλούμενη τύχη, πολὺ ώστόσο πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρει τῶν πλοίων ἡ περιπέτεια. Πολὺ δὲν πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρει καὶ τῶν ναυτικῶν μας διασυρμὸς ἀπὸ τὶς συνέπειες ποὺ ἀναφέραμε. Καὶ κάτι θὰ πρέπει νὰ γίνη, ὡστε νὰ ἀπολείψη αὐτή ἡ πρόσετη ἀνωμαλία στὴν περιοχή μας.

Μή μοῦ πῆτε πώς πρόκειται γιὰ πρόβλημα δύσκολο. Μήν μοῦ πῆτε πώς ἡ θεραπεία ἀπομένει στὴν πρωτοβουλία τῶν συνδικάτων, μὴν ανατίθουμε τὴν ἀναστολὴ μὲ νοθεσίες πρὸς τοὺς ἀνεύθυνους καὶ ξένους ἀπὸ τὴν ύπθεση τοῦ ναυτικού. «Ἀκόμα, καὶ ἀπὸ τὸν ἔργοδοτικὸ τομέα, ἀδικοί είναι νὰ ἔχουμε μέτρα ἀναστατικά. Οι πλέσεις, ποὺ γίνονται γιὰ τὴν πρόσληψη λευκοφυλλαδίτη είναι δυνατές καὶ γίνονται ἀπὸ ἀνθρώπους πανίσχυρους. Η ἀρνητη, είναι περισσότερο ἐπίζημια ἀπὸ τὸ κάθε συνεπάγεται μὲ τὸ δραπέτευση. «Ωστε, μόνο διοικητικὰ μέτρα πυρούσιν νὰ φέρουν ἀποτέλεσμα.

Καὶ για νὰ μήν μακρυγορούμε, μιὰ ἀπαγόρευση ναυτολογήσεως λευκοφυλλαδίτῶν, σὲ καράδια ποντοπλόια, ἐπιβάλλεται τὸ συντομώτερο. Δὲν ἔννοούμε ἀπαγόρευση ναυτολογήσεως λευκοφυλλαδίτων. Τέτοιο φυτώριο δὲν είναι μόνον εὐπρόσδεκτο, ἀλλὰ καὶ φυσιολογικό. Πολὺ ἀπαραίτηση στὸ διπενέκτη. «Άλλα, ὁχι καὶ μὲ τὸ πρώτο στὸ φυτήριο ποντοπλοία. «Οχι, εἰδικά, στὸ ὑπερωκεάνιο. «Ἐνα χρονικὸ διάστημα προϋπηρεσίας στὸ μικρὸ φορτηγό, στὸ μικρὸ ποστάλι καὶ στὸ βενζινόπλοιο, γιὰ πολλούς λόγους θὰ ἀποθῇ ὠφέλιμο. Κυρίως, ὠφέλιμο σ' αὐτὸν τὸν νεοφύτιστο στὸ ἔπαγγελμα.

Ἐπειτα, ποιοὶ τοῦ εἶδους τὰ πλοῖα ἔχουν μεγαλύτερη ἀνάγκη ἀπὸ φυτηγό πανθώπινο ὑλικό, χωρὶς κίνδυνο νὰ μπλέξουν μὲ περιπέτειες δραπέτευσεων. «Εκείνος, ποὺ θὰ δεχθῇ τὴ δοκιμαστικὴ αὐτή προϋπηρεσία, ἔνος ἢ δύο χρόνων, σὲ μικρὰ καράδια, σίγουρα ἔχει πάρει καὶ τὴν ἀπόφασή του νὰ σταδιοδρομήσῃ στὴν θάλασσα. «Ο ἄλλος, ὁ ρομαντικὸς καὶ ὁ διειρρόπολς τῆς φυγῆς, θὰ ἀναγκασθῇ νὰ δραπέτευσῃ στὴν... ἀφετηρία του, εύθυνη σὰν γευθῆ της θάλασσας τὶς πρώτες γλυκεῖς. Θὰ ἐπιστρέψῃ μὲ τὴ θέληση του οἰκαδε, γιὰ νὰ ἀναζητήσῃ μὲ ἄλλα ρομαντικὰ σχεδια τὴν ἀπόλυτωρα στὸ ἔπαγγελμα.

«Ἐπειτα, καὶ τὸν ποντοπλόιον τὸν περιπτέυσην οἱ θρῆνοι, ἀν θέλουμε νὰ συζήτουμε στὰ σοβαρά. Είναι θέμα καθ' δλοκληρίαν στὰ χέρια μας. Μιᾶς στιγμῆς ἀπόφασης τοῦ προσφέρει τὴ λύση. Είναι ἔνα μυτικό ἀπὸ κείνα, ποὺ τὰ κατέχουμε δύοι καὶ κάνουμε πώς δὲν τὰ καταλαβάνουμε.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

G. A. FACCINI
VIA MACHIAVELLI 1
TRIESTE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 36.102 - 36.132 TELEX 022 FAMOTOR FAMOTOR ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

ΚΩΔΙΚΕΣ: LOMBARD, BOE, SCOTTS

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



διὰ τῶν ταχυτάτων Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανείων

Υ/Κ ΠΑΤΡΙΞ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

Υ/Κ ΒΡΕΤΑΝΗ

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 21.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1952

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΤΕΙΡΑΙΩΣ:

12 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

6 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1961

μέ προσεγγίσεις εἰς :

PORT SAID - ADEN - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ - ΣΙΔΝΕΪ

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

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

Πληροφορίαι και είσιτηρια 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 ΓΡΑΜΜΑΤΑ)

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΙΤΟΝΑ ΙΤΑΛΙΑΝ

Η ΑΛΙΕΥΤΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ Η ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

Εις τέν 'Ιταλίαν ἐλήφθησαν πρό τινος χρόνου δύο ἀποφασιστικά μέτρα, ἔνα νομοθετικόν καὶ ἔνα διοικητικόν, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἀτλαντικῆς ἀλιείας. Ἐε τούτων τὸ πρῶτον, περιληφθὲν εἰς τὸν δημοσιεύμενον κατ' αὐτὰς νόμον, δι' οὐ παρατείνεται ἡ ισχὺς τοῦ «Νόμου Τομπρόνιο, προβλέπει ἐπιχορηγήσεις διὰ τὴν ναυπήγησιν καὶ ἔξοπλισμὸν ἀλιευτικῶν ὥκεανού, χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 500 τόν. γκρός, δηζελοκίνητων, μὲ μηχανὰς δυνάμεως οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν 1.200 πίπων. Τὸ δεύτερον μέτρον ἀναφέρεται εἰς ὑπουργικὴν ἀπόφασιν, διὰ τῆς ὅποιας παροχωρεῖται εἰσφορὰ μόνον διὰ τὴν ναυπήγησιν σκαφῶν Ἀτλαντικῆς ἀλιείας, χωρητικότητος 400 ἔως 500 τόν. γκρός, ἔφωδισμένων διὰ τὴν πρόσωπον τῶν μὲ κινητήρας δυνάμεως οὐχὶ ἀνωτέρας τῶν 1.200 πίπων. Ἐκριθῆ πρὸς τούτοις ἐπάνωγκες νὰ γίνη κάποια διασφήμισις τῶν ιδεῶν καὶ καθορισθῶν οὐτῷ τὰ σταθερὰ σημεῖα — διὰ μίαν πραγματικὴν ἔκτιμην καὶ οὐχὶ κατὰ συμπέρασμα τοιαύτην — τῆς χωρητικότητος καὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν σκαφῶν, ἀτινα εἶναι τὰ πλέον κατάλληλα νὰ ἐφαρμόσουν τάς διαφόρους μεθόδους ἀλιείας ἀνὰ τοὺς ὥκεανούς; καὶ δὴ τὴν ἄλλην εἴσιν «ἔξω τὸν Στενὸν», ως γενικῶς μέχρι τοῦδε ἐλέγετο.

Τὰ σταθερὰ αὐτὰ σημεῖα συνομίζονται ως κάτωθι:

Ιεν. 'Αλιευτικὸν πλοίον διὰ γρίπισιν, οἰσδῆποτε χωρητικότητος καὶ πτυσθωνύμων μηχανῆς, δυνάμενον νὰ σύρῃ ἔνα μόνον δίκτυο.

2εν. 'Η καταλληλοτέρα, ἀπὸ τεχνικῆς πλευρᾶς, χωρητικότης, ἀναγνασίας, ως καὶ ἐπαρκῆς διὰ ἀλιείαν, ἐπεξεργασίαν καὶ συντήρησιν τοῦ ἀλιευμάτος ἐκάστης ἔξορμήσεως, χωρὶς νὰ δισκινδυνεύσῃ ἡ ἀσφάλεια τοῦ πλοίου, ἐν σχέσει πρὸς τὰς ζώνας τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὰς μεταφοράς.

3ον. 'Η καταλληλοτέρα κινητήριος δύναμις διὰ τὴν ἔλξιν τῶν δικτύων εἰς τὴν ἀπαντούμενην ταχύτητα εἰς διθύρας ὁρισμένου βάθους καὶ εἰς πεντηπάσιν συντηρήσεων τοῦ ἀλιεύματος μὲ πάγον, τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ σκάφους εἰς λιμένα, ἐν καταλλήλῳ χρόνῳ πρὸς ἐκφόρτωσιν τῆς παραγωγῆς ἐν ἀριστῇ καταστάσει.

4ον. 'Η καταλληλοτέρα ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόφεως χωρητικότης, ἡ ἀναλογούσα πρὸς τὴν μακροτέραν διάρκειαν ἀλιευτικῆς ἔξορμήσεως διὰ τὴν ὅποιαν προορίζεται τὸ πλοίον, πρὸς ἐπίτευξιν τῆς μείζονος ἀποδόσεως, μέσων «αλῆς ἀναλογίας μεταξὺ παραγωγικῆς περιόδου ἀλιείας καὶ μὴ παραγωγικῆς ἔξορμήσεως, λόγῳ κακῆς περιόδου ναυπλοΐας, τοῦτο δὲ εἰς τὴν μοναδικὴν περίπτωσιν, καθ' ἥν ἡ παραγωγὴ — ἀλατισμένη ἡ κατεψυγμένη — δὲν εἶναι ἀναλλοίωτος. Καὶ

5ο. 'Η παραγωγὴ δραστηρίοτης τῆς Ιταλικῆς σημαίας «ἔξω τὸν Στενὸν» δι' ἐκάστην τῶν ὅποιων χρείζεται στόλος ἀλιευτικῶν διαφόρων χωρητικοτάτων καὶ χαρακτηριστικῶν, εἶναι:

α) 'Η ἀλιεία εἰς τὰ τροπικὰ ὅδατα τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς.

β) 'Η ἀλιεία γύρω τῶν ἀκτῶν τῆς πρὸς τὸν Ατλαντικὸν 'Ηπειρωτικῆς Εύρωπης, εἰς τὰς θαλάσσας τοῦ Βορρᾶ μέχρις 'Ισλανδίας πρὸς δυσμάς καὶ τοῦ Βορ. 'Ακρωτηρίου πρὸς θορρᾶν.

γ) 'Η μεγάλη ὑπερωκανίος ἀλιεία εἰς τὰ ὑψίπεδα τῆς Γροιλανδίας, τῆς Νέας Γῆς, τοῦ πορθμοῦ Ντεΐβις «λπ., μὲ ποντοπόρα σκάφη μεγάλης ἀκτίνος δράσεως καὶ χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 1.000 τ. γκρός.

δ) 'Η ἀλιεία θύνου (τόνου) διὰ μακρῶν παραγαδίων κατὰ μῆκος τῆς τροπικῆς ζώνης (πλάτος 10 B.-μῆκος 10 N.) ἡ διὰ τόξου καμακίου (ἐκσφενδονίζομένου) καὶ δικτύων ἐπιφανείας. Καὶ

ε) 'Η ἀλιεία ἀστακῶν καὶ ἡ ἀλιεία εἰς τροπικάς ὄφτας, μὲ πλοῖα 100 ἔως 150 τ. γκρός εἰς τὰς Τροπικὰς ἀκτὰς τῆς Α. 'Αφρικῆς, τῆς 'Ερυθρᾶς θαλάσσης, τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ ἀλλοῦ.

·Υπὸ τὸ φῶς τῶν σταθερῶν αὐτῶν στοιχείων, θά κρίνεται τὸ καταλλη-

λότερον πλοῖον, ἀπὸ οἰκονομικῆς καὶ τεχνικῆς πλευρᾶς, χωρητικότηος ἀνωτέρας τῶν 500 τόν. γκρός.

ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΤΡΟΠΙΚΟΥΣ. 'Η ἀλιεία αὕτη διεξάγεται εἰς δάθη μεταξὺ 25 ἔως 100 μέτρων, (οἱ "Ἐλληνες φαρεύουσι λιθρίνια εἰς βάθη 150 ἔως 200 μέτρων), εἰς ὥδατα προσιτά καθ' ὅλας τὰς ἐποχὰς τοῦ ἔτους, καθὼς καὶ μὲ Μεσογειακὰ σκάφη. 'Η μέση ἡμερήσια ἀπόδοσις καὶ μεταξύτερα μεταξὺ 3 καὶ 4 τόννων καὶ κατὰ μέγιστον δύοις μέχρι 5 τόννων. Δεδομένου τοῦ περιαρισμένου βυθίσματος, ἡ κινητήριος δύναμις εἶναι μετρία, ποικιλλουσα ἀπὸ 2)3 ἔως 3)4 τῆς ἀναγκαιούσης διὰ τὴν ναυπλοίαν τοιαύτην. 'Η αὔξησις δέν της χωρητικότητος καὶ τῆς κινητήριος δύναμεως δέν θὰ ἀνταπεκρίνεται εἰς ἀντίστοιχον αὔξησιν τῆς παραγωγικότητος, ἀλλὰ μᾶλλον εἰς δελτίωσιν τῆς ἀναλογίας μεταξὺ πραγματικῆς ἀλιείας καὶ ταξιδίου μεταφορᾶς. 'Εξ ἀλλου, ἀποκλειομένων εἰδῶν τινων, ἡ λεικὴ ἀλιεία τῆς τροπικῆς παραγωγῆς δέν εἶναι κατάλληλος διὰ τὴν φιλετοποίησιν καὶ τὸν κονσερβοποίησιν ἐπὶ βιομηχανικοῦ προγράμματος. Λαμβανομένου δέν την τύπου ὑπὲρ, καθὼς καὶ τῆς μετρίας σχετικῶν ἀφθονίας λιθρών (ἐν σχέσει πρὸς τὸν Β. 'Ατλαντικόν), ὃ ἐν λόγῳ τύπου ἀλιείας δέν εἶναι καθόλου κατάλληλος διὰ χρησιμοποίησιν σκαφῶν ἔφωδισμένων μὲ ἔγκαταστάσεις ἐπεξεργασίας τῶν ἀλιευμάτων, διότι αὐταὶ δέν θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐξ δλοκλήρου, λόγῳ ἐλλείψεως τῆς ἀπαιτουμένης πρώτης ὑλῆς.

·Υπὸ τοιαύτας συνθήκας, διατὶ τότε ζητείται, δηως τὰ διὰ τὴν ἀλιείαν εἰς τὰς τροπικὰς ζώνας σκάφη πρέπει νὰ εἶναι χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 500 τόν. γκρός, ἔφ' ὅσον κατεδείχθη, ὅτι ἡ προτιμητέα διὰ τοιαύτας μονάδας χωρητικότης περιλαμβάνεται μεταξὺ 150 καὶ 225 τόννων φορτίου, δι' ἥν ἐπαρκεῖ ἀντίστοιχος χώρος στοιχείσις 300 ἔως 450 κυβικῶν μέτρων περίπου, ἐπιτυγχανομένη μὲ πλοῖο χωρητικότητος 400 καὶ 500 τόν. γκρός;

ΑΛΙΕΙΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΝ. 'Η ἀλιεία αὕτη διενεργεῖται ὑπὸ τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς 'Ιρλανδίας, τῶν Σκανδιναϊκῶν Χωρῶν καὶ παρ' ἄλλων πλησίου τοῦ 'Ατλαντικοῦ Εύρωπαϊκῶν χωρῶν, μὲ σκάφη γενικῶν ἐνισχυμένα ἐναντίον τῶν πάγων, ύψηλης δυνατικῆς εὔσταθείας (λαμβανομένου ὑπὲρ διηρεύμένου σχηματισμοῦ πάγων ἐπὶ τῶν ιστίων, καλυμμάτων, ὑπερκατασκευῶν κλπ.) καὶ χωρητικότητος 400 ἔως 1.000 τόν. γκρός, οὐδὲ δι' ἥν ἀνάγκαιος χώρου, ἀλλὰ δι' ἥν γενικῶς δυνάμεως, ταχύτητος καὶ ἀσφαλείας. Τὰ πλοῖα αὐτά, τὰ διόποια πραγματοποιοῦν δύνης μέτρων καὶ διφέρουν νὰ ἐπαναπλεύσουν μὲ τὸ ἀλιεύμα του εἰς δάθη μέχρι 1.000 μέτρων καὶ διφέρουν νὰ ἐπαναπλεύσουν μὲ τὸ διάστημα (συντηρημένου μὲ πάγον) νωπῶν ἀκόμη, χρησιμοποιοῦντα ἐν μέρει μόνον τὸν χώρο ποὺ διαθέτουν.

'Η παραγωγὴ των συνίσταται, κατὰ μέγια μέρος, ἀπὸ ψάρια όμοιομορφα, κολουροκανικά, τῆς οἰκογενείας τῶν γαδιδῶν, στερεοῦ κρέατος, καταλλήλων διὰ φιλετοποίησιν καὶ ἐναποθίκευσιν ως κατεψυγμένων.

Τὸ δηζελοκίνητον άντονον «Saint Louis», χωρητικότητος 690 τόν. γκρός, κατέχον τὸ πρωτάθλημα ἀλιείας τοῦ 1960, τοῦ στόλου τῆς «Boulogne sur mer» ἡλίευσε 2028 τόνων, αξίας 2.266.133.83 νέων γαλλικῶν φράγκων, ἐντὸς 276 ἡμερῶν ἐν θαλάσσῃ. Αἱ παραγωγικαὶ ἡμέραι ήσαν διλιγάτεραι τοῦ ἡμίσεος, ἡ δὲ ἡμερήσια ἀπόδοσις κατὰ τὴν ὅλην τὴν γύρω τῶν 15 ἔως 18 τόννων, ἐναντὶ 5 κατὰ μέγιστον δύοιν διάνοιας ἀπό την τροπικόν. Διὰ τοιαύτην ἀλιείαν τὰ πλοῖα χωρητικότητος ἄνω τῶν 500 τόνων γκρός δέν εἶναι μόνον καταλληλοτέρα, ἀλλ' εἶναι εὐκταῖον νὰ ἀλιεύουν ἐκ τῆς πρύμνης, μὲ κλειστὸν «εἰλέτερ ντέκ», διὰ τὸ προφυλάσσεται τὸ πλήρωμα ἀπὸ τὴν δριμύτητα τοῦ ψύχους, τὴν θαλασσοταραχὴν καὶ νὰ ἐπιδέχωνται ἐγκαταστάσεις μηχανημάτων διὰ τὴν ἀλιεύματος εἰς τὸ κύριον κλειστὸν κατάστρωμα.

Πλοῖα τοῦ τύπου τούτου, ἔφοδισμένα μὲ ἔγκαταστάσεις καταψύξεως, θὰ εἶναι δύναται νὰ χρησιμοποιοῦν τὰ 2)3 τῶν ἐν τῇ θαλάσσῃ ἡμέραν καὶ νὰ δώσουν ἀποτελέσματα, οἰκονομικότερα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλα σκάφη, ἔτι δὲ καὶ ἐναντὶ τοῦ παραδείγματος τοῦ ἀλιεύματος εἰς τὸ τόπον

COMPTOIR MARITIME

GEORGE BESI

SHIPPING AGENCY LIMITED

ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

İSTANBUL,

Galata, Hıvagıyan Han

P. O. B. 545

Telegrams: RAMMOC

Telephone : 447530

447538

447539

NAΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΖΗΣ Α.Δ.

ΕΔΡΑΙ

ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ - ΣΜΥΡΝΗ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

IZMIR,

Cumhuriyet Bulv. 104

P. O. B. 226

Telegrams: RAMMOC

Telephone : 35734

26455

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

Saint Louis.

ΑΛΙΕΙΑ ΘΥΝΝΟΥ. 'Η πρός τὸν Ισημερινὸν ἀλιεία τοῦ θύννου οὐδὲν ιδίωτερον πρόβλημα ἔμφανεῖ ἢ τὴν διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἀπασχόλησιν, διὰ τὴν δποίαν αἱ διαστάσεις τοῦ πλοίου (κατατασσομένου συνήθως ὡς σκάφους διὰ μικροὺς πλόσας), ἐξαρτῶνται μόνον ἐκ τῆς οἰκονομικῆς ἐκτιμήσεως τοῦ πλοιοκτήτου - ἐφοπλιστοῦ. Πράγματι, οἱ 'Ιαπωνες — οἱ δποὶ: ἀπὸ μικροῦ χρόνου εἶναι οἱ μεγαλύτεροι παραγωγοὶ τῶν δι' ἀγκιστρῶν ἀλιευμένων θύννων—διεξάγουν τὸ φάρευμα αὐτὸν μὲ σκάφη 500 τόνων περίποτα, σπανίσας ὅμως μὲ πλοία ἀνωτέρας χωρητικότητος. 'Η ἐπιτυχία τῶν 'Ιαπωνών συνίσταται εἰς τὸν ἀρθολογισμὸν τῆς ὄργανωσεως τῆς ἐργασίας ταύτης. Αἱ ἀπασχολήσεις καὶ τὰ ἐκ τῆς ἐργασίας ὑπερπεντακόσιον ἀλιευτικῶν δεδομένα, ἀνακοινώνται καὶ μελετῶνται εἰς τὸκο έπι αὐστηρῶς ἐπιστημονικῶν βάσεων, μεδ' διαθέτονται δηδιγίαι πρὸς τοὺς κατεσπαρμένους εἰς δλας τὰς ἐνά τὸν ὑδρόγειον θαλάσσας ιαπωνικῶν ἀλιευτικῶν στολισκούς, περὶ τῆς ἀναζητήσεως καὶ ἐπιστημάνσεως τῶν ζωῶν παραγωγῆς.

Τοῦτο, ἀκριβῶς, ἀποτελεῖ καὶ τὴν κυρίστη δυσκολίαν τῆς ἀλιείας τοῦ τύπου τούτου, δυσκολίαν εἰς ἥν φορείται καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀλιεία τοῦ «πετῶντος θύννου» ἔχει παραμεληθῆ μέχρι σήμερον ἐν Ἰταλίᾳ, μολονότι ἡ χώρα αὐτὴ διαθέτει διομηχαίαν κονσερβοποίησεως Ιχθύων, ἐπεξεργαζομένην ἄνω τῶν 30.000 τόνων ἐπησίων. 'Η ποσότης αὐτῆς τῶν ἤδην εἰσάγεται σήμερον ἀναγκαστικῶς ἀπὸ τὸ ἔξωτερικον.

ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΣ ΑΛΙΕΙΑ. 'Η εἰς τὸν ὄκεανὸν ἀλιεία μὲν μόνον πλόσιον, ἀνει εἰδικῆς πείρας καὶ ἀνεύ ἀφαλοῦς δόῃγον, συνεπάγεται ἀναμφίβολος μέγα κίνδυνον, τὸν δποῖον δὲν δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ ίδιωτης ἐπιχειρηματίας, ἀνεύ ἐξ ὑπαρχῆς ικρατικῆς ἐνισχύσεως. 'Οπως τὸ κράτος ἐθεώρησε καθηκόντων νὰ ἐπιχορηγῇ τὴν μεγάλην ἀλιείαν τοῦ βασιλάου, (ἰταλικὸς νόμος 1459, τῆς 27ης Δεκεμβρίου 1956), θὰ πρέπει νὰ πράξῃ τὸ αὐτὸν καὶ διὰ τὴν ἀλιείαν τοῦ θύννου. Λιὰ τὴν ἔγχωριον παράκτιον ἀλιείαν δέον νὰ καταστοθῇ, δτι αὐτὴ ἀσκεῖται ἀπὸ σκάφη μονίμως ἐργάζομένη εἰς τὰ παράκτια ὄδατα χωρῶν, εἰς τοὺς λιμένας τῶν δποίων μεταφέρεται νὰ παραγωγῆ.

Διάφοροι μονάδες τοῦ Ματζάρα ντὲλ Βάλλο, Βιαρέτζιο, Λιβόρνο καὶ ὄλλων περιοχῶν, ἔργάζονται κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον, κατὰ μῆκος τῶν δικτῶν τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς, μὲ ίκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Τὸ ἔσχάτως ὑπογραφὲν πρωτόκολλον μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἡνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας ἀποτελεῖ ἔνα ὄκμον παράδειγμα τῆς τοπικῆς αὐτῆς δράσεως. 'Η ἐν λόγῳ ἀλιεία, ἐπειδὴ διεξάγεται εἴς την Στενῶν, δύναται, ἀρά γε, νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀλιεία εἰς τὸν ὄκεανόν;

"Οταν γίνεται λόγος περὶ ἀλιείας «ἔξω τῶν Στενῶν» — εἶναι ἐπάναγκες νὰ ἀποφεύγεται ἡ γενικευσίς καὶ νὰ καθορίζεται ἐπακριβῶς ὁ τύπος τῆς ἀλιείας καὶ μάλιστα ἔαν πρόκειται περὶ ἀλιείας εἰς τὸν Τροπικὸν ἢ ἀλιείας εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν ἢ... τοπικῆς ἀλιείας κλπ., αἵτινες — ὡς ἐλέχθη — ἔχουν χαρακτηριστικὰ καὶ ἀνάγκας ἐκ διαμέτρου ἀντιθέτους. Θὰ ἀποφευχθῇ οὕτω ἡ διάπραξις ἀπόπων, στινα Ὀ-Σήγησαν εἰς τὴν ἐκδοσιν διατάξεων, δημιουργουσῶν σύγχυσιν ἀντιληφεῖσα, αἱ δποῖαι ἐμποδίζουν τὴν πραγματικὴν ἔκτιμησιν τῆς ἀλιείας εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὑπὸ τὰς διαφόρους αὐτῆς εἰδικεύσεις καὶ εἶναι δυνατόν νὰ ἀποδούν ἐπὶ ζημίᾳ τῆς μεγάλης πλειονότητος τῆς θεινικῆς ἀλιευτικῆς ἐπιχειρήσεως.

CESARE DE FELIP

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

**Υποκαταστήματα καὶ πρακτορεῖα
καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ
Εἰδικευμένοι εἰς τὴν πρακτόρευσιν
τακτικῶν γραμμῶν
Ἐκπρόσωποι ὑπερεκατὸν
ἐφοπλιστικῶν οἰκων**

ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

**Καύσιμα εἰς ὅλους τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας
Τιμαὶ συναγωνισμοῦ**

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ :

**30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX GE 046**

ΞΕΝΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Αἱ ἐπὶ τῶν πλοίων «GRANDCAMP» καὶ «OCEAN LIBERTY» ἐκρήξεις ἐνώπιον τῶν ἀμερικανικῶν καὶ τῶν γαλλικῶν δικαστηρίων.

Διαρκοῦντος τοῦ 1947, ἡ μεταφορὰ νιτρικῆς ἀμμώνιας ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς εύρωπας λιμένας, προεκάλεσε λιαν σοβαρὰ δυστυχήματα.

Ἡ νιτρικὴ ἀμμώνια, ὡς ἐνεφανίζετο ἐπεξειργασμένη βιομηχανικῶς πρὸς φόρτωσιν, ἀπέτελε νέαν μορφὴν ἐμπορεύματος καὶ δὲν συγκατελέγετο εἰς τὸν πίνακας ἐπικινδύνων φορτίων, τοὺς συντασσομένους ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν ὑπηρεσιῶν ἐλέγχου. Προήρχετο ἐξ ἀμερικανικῶν ἐργοστασίων, ἔχαγόντων τὸ νίτρον ἐπειδημάτων ἐκρηκτικῶν ὑλῶν. Τὸ προϊόν, ἐκαλύπτετο ὑπὸ παραφορᾶς πρὸς ἐπίτευξιν τῆς κοκκώδους συστάσεως, ηῆτις ὑπεδούθει τὴν διατήρησιν αὐτοῦ καὶ τὴν ἀπὸ τῆς ὑγρασίας προφύλαξιν του. Συνεσκευάζετο ἐντὸς χαρτίνων σάκκων, ἐμπατισμένων εἰς πίσσαν χάριν τῆς μεταφορᾶς. 'Εαν τὸ ἀμιγεῖς νίτρον δὲν παρουσιάζει κινδύνους, ή εἰς τὸν πούτον ἀνάμιξις εύφλεκτου ύλικου, ὡς ἡ παραφίνη, δύναται νὰ προκαλέσῃ ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῆς θερμότητος μόνον καὶ ἀνεύ τῆς παρεμβολῆς φιλογός ἢ ἀλλού ἐναύτηματος, ἀνάφλεξιν αἰφνίδιαν καὶ αὐτόματον τῶν ὑπὸ νίτρου ἐμπεποτισμένων χαρτίνων σάκκων, διεκολυνόμενός της ἀποσυνθέσεως τοῦ νίτρου ὑπὸ τῶν ξένων ύλων τῶν προερχομένων ἐκ τῶν ἐκρηκτικῶν ύλων. Οἱ σάκκοι, σωρευόμενοι ἐντὸς τῶν κυτῶν τοῦ πλοίου, αναγκαῖως υφίστανται ιχυρὸν πιέσιον συνεπαγόμενόν μεγάλην θερμότητα, δυναμένην νὰ προκαλέσῃ αὐτόματον ἀνάφλεξιν τῶν χαρτίνων σάκκων, ἐπεκτεινόμενήν εἰς τὸ περιεχόμενον αὐτῶν. 'Η θερμότης οὕτω σημιουργούμενη, ἀγει εἰς ἀποσύνθεσιν, ἀνάφλεξιν καὶ ἐκρηξιν τοῦ νίτρου.

Τὸ σοβαρώτερον τῶν ἀτυχημάτων ὑπῆρξεν τὸ ἐπισυμόν την 16ην 'Απριλίου 1947 ἐπὶ τὸν φορτηγὸν «GRANDCAMP» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σίτου, μὲ τοὺς ὑπερεκαστίους νεκρούς, 3.500 τραυματίας καὶ ἀνυπολογίσιτους ζημιάς εἰς τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ λιμένος, εἰς ἔργοστάσια, διύλιστηρία κλπ.

Τὸ ἀπὸ «GRANDCAMP», ἡ πλοιόν τοῦ τύπου λίμπερτο, περίποτο 7.000 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος, ἀριστης κλάσεως νηογόνωνος, ὅπερ τὸ γαλλικὸν Δημόσιον εἶχε ἀγόρασει παρὰ τοῦ ἀμερικανικού Δημόσιου καὶ οὐτινὸς τὴν διαχείρισιν είχεν ἀναλάβει ἡ Γαλλικὴ 'Υπερωκεάνιος 'Εταιρία. Προερχόμενον ἐξ Ἀμέριστης, τὸ πλοίον ἐφόρτων εἰς Τέξας 2.700 τόνων τοῦ ἐλύγων πιπάσματος, γνωστοῦ τότε ὑπὸ τὸν ἀρχικὰ F.G.A.N. (Fertilizer Grade Ammonium Nitrate), ἐνσακκισθέντος μερίμνη τῆς 'Επιμελητείας τοῦ ἀμερικανικού στρατοῦ καὶ ἀποσταλέντος σιδηροδρομικῶς πρὸς φόρτωσιν ὑπὸ συνήθης μεγίστης θερμότητος. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Τέξας Σίτου, ἡ φορτωσίς συνετελεῖτο ὑπὸ τὴν ἐπίθεψιν τῆς 'Αμερικανικῆς 'Ακτοφύλακῆς καὶ τῆς Πυροσβεστικῆς 'Υπηρεσίας, ἐντὸς τῶν εἰδικῶν καθαριστικῶν κυτῶν τοῦ πλοίου, διευθετηθέντων κατὰ τοὺς τότε ἐν ισχύι κανονισμούς μεταφορᾶς νιτρικῆς ἀμμώνιας. 'Ο μεταφορᾶς ἐξ ἀλλού, ἐτέλει ἐν ἀγνοίᾳ, ὅτι ἐνεστέπησε παραφίνη εἰς τὸ νίτρον, εύσούσα δρεῖσθωσιν αὐτοῦ, μὲ συνέπειαν τὴν αὐτόματον ἀνάφλεξιν τῶν χαρτίνων σάκκων καὶ ἐν συνεχείᾳ, τοῦ περιεχομένου αὐτῶν.

'Επηκολούθησαν μάκραι δίκαιοι μὲ ἀντιθέτους δικαστικὰς ἀπόφασεις πρὸς θεμελίωσιν τῆς εἰδύνης διὰ τὴν τρομερὰν ταύτην καταστροφὴν. Τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον, ἐνέργον ως ὑποκατάστατον τῶν θυμάτων, ἐνήγαγε τὸ γαλλικὸν Δημόσιον καὶ τὴν διαχείριστριαν ἑταίριαν, ζητοῦν ἀποζημίωσιν 70.000.000 δολαρίων περίποτο.

Ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις ἐδέχθη εὑθύνην τοῦ ἀμερικανικού Δημόσιου, ἀπήλλαξε δὲ τὴν εἰδύνην τὸ γαλλικὸν Δημόσιον καὶ τὴν διαχείριστριαν, θεωρήσαντας ὅτι τὸ ὄτυτος καθαριστικῶν εἰχεν ὡς γενεσιούργων αἰτίαν, ιδίων ἐλάττωμα τοῦ πωληθέντος καὶ φορτωθέντος ἐμπορεύματος. 'Η ἀπόφασις ἐπεκυρώθη ὑπὸ τοῦ 'Εφετείου, οὐτινός, δῆμως, ἡ ἀπόφασις ἀνηρέθη ὑπὸ τοῦ 'Ανωτάτου Ομοσπονδιακού Δικαστηρίου, τῆς ὑπόθεσεως ἀναπεμφείσης εἰς τὸ πρωτόδικον δικαστήριον τοῦ Χοῦστον εἰς τὸ Τέξας. Τούτο ἐξέδωσε τὴν 9ην Μαρτίου 1959 ἀντίθετον ἀπόφασιν καὶ κατεδίκαιον ἐταίριον ἀληληγγύων εἰς ἀπόζημίωσιν τοῦ ἀμερικανικού Δημοσίου ως ὑποκαταστάτου εἰς τὰ δικαιώματα τῶν θυμάτων.

Ἡ ἀπόφασις αὐτῆς ἐδέχθη, ὅτι ὁ μεταφορεὺς ἐγγώριζε τὴν ἐπικινδύνην φύσιν τοῦ ἐμπορεύματος, ἔστω καὶ ἀν τοῦ δὲν συγκατελέγετο εἰς τὸν ἐπίσημον πίνακα τῶν ἐπικινδύνων ἐμπορεύμάτων καὶ δτι, δὲν εἶχεν ληφθῆ τὰ δέοντα μέτρα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς φορτώσεως. 'Η ἀπόφασις ἦψατο ἐνδιαφέροντων νομικῶν ζητημάτων ὡς π.χ. τὸ ἄν ύφιστατο ιδίων ἐλάττωμα τοῦ πράγματος, τὸ ζήτημα τοῦ ἐφαρμοστέου δικαίου, γαλλικοῦ κατὰ τὴν σημαίαν τοῦ πλοίου, η τοῦ ἀμερικανικού ως δικαίου τοῦ τόπου ἐνθα δέ πηλθε τὸ ἀτύχημα, τὸ δὲ τελευταῖον τούτο ζῆ-

APOSTOLOS FOTIADIS

GENERAL SHIPCHANDLER

VICO GIANNINI 3 / 7

GENOA

PHONES :
200510 - 294782
202687 - 589396

CABLES :
FOTIADIS - GENOA

τημα το ήτον Λίσαν ένδιαφέρον προκειμένου νά κριθῇ ποῖον δικαιον κατελάμβανε καὶ ἐρύθμιζε τὴν παραχρήσιν τοῦ πλοίου, ἐφ' ἡς ύψισταται διαφορὰ μεταξὺ ἀμερικανικοῦ καὶ γαλλικοῦ δικαιοίου.

Τὰ ζητήματα ταῦτα ἥκθησαν ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου τῆς Νέας Ὀρλεάνης, σπέρ ἔξεδωσεν τὴν 9ην Μαΐου 1961 ἀπόφασιν μεταρρυθμίζουσαν τὴν πρωτόδικον τοιαύτην καὶ ἀπαλλάττουσαν τῆς εὐθύνης τὸ γαλλικὸν Διμόσιον καὶ τὴν διαχειρίστριαν ἑταῖρισαν.

Ἡ ἀπόφασις αὕτη τοῦ Ἐφετείου τῆς Νέας Ὀρλεάνης συμφωνεῖ οὐτῶν πρὸς ἀπόφασιν τοῦ Γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ τῆς 4ης Ἰουνίου 1959, ἐνώπιον τοῦ ὅποιον ἥκθη ἢ σχεδὸν δμοίσια ὑπόθεσις τοῦ ἀ) π «OCEAN LIBERTY», ἐφ' ἡς τοῦτο ἔδεχθη, διτὶ ἡ ἔκρηξις ὠφείλετο εἰς τὴν ἴδιον ἔλατταμα ἀποτελούσαν ἀπεικινδυνον φύσιν τοῦ ἐμπορεύματος. Τὸ «OCEAN LIBERTY» εἶχε φορτώσει εἰς Βαλτιμόρην κατὰ τὰ τέλη Ἰουνίου 1947 φορτίον 3.400 τ. νιτρικῆς ἀμμώνιας, μὲ προσρομίσμον τὴν Ἀμερέστην, ἀγορασθείσης παὸς γαλλικῆς δημοσίας ὑπηρεσίας. Λόγῳ τῆς τότε ἐκφαγείσης ἀπεργίας ἐν Αμερέστη, τὸ πλοῖον διετάχθη ἐν πλῷ νά κατευθύνθῃ εἰς Βρέστην, ὅπου καὶ ἔξεφόρτωνεν, διτὸν τὴν 23ην Ἰουλίου 1947 ἔξερραγη πυρκαϊ ἐπ' αὐτοῦ. Παρὰ τὰς καταβλήσεις αἱ προσπαθείαις πρὸς ἐντοπισμὸν, τὸ πῦρ ἐπεκετάθη καὶ μετό τίνας ὕδρας ἀποκούθησεν ἐκποτίξης τοῦ φορτίου, σχονσα ὡς ἀποτέλεσμα ἀνθρώπινα θύματα, τὴν καταστροφὴν τοῦ πλοίου καὶ σοβαράς ζημιὰς εἰς τὰς λιμενικάς ἔγκαταστάσεις καὶ εἰς αὐτὴν ταῦτην τὴν πόλιν τῆς Βρέστης.

Τὸ «Ἐμποροδίκειον τοῦ Σηκουάνα, ἐνώπιον τοῦ ὅποιον ἥκθη ἀγωγὴ τοῦ γαλλικοῦ Δημοσίου κατὰ τῶν ἀποπλιστῶν καὶ τῶν πλωτῶν τοῦ φορτίου, ἔκρινε ὅτι, τὸ ἀπόλημα ὠφείλετο εἰς τὸν ἔλαττωμα τοῦ φορτωθέντος ἐμπορεύματος καὶ ὅτι ἡ εὐδύνη ἔδραυνεν οὐχὶ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀλλ' ἀποκλειστικῶς τοὺς ἐρήμην δικασθέντας, προμηθευτὰς τοῦ ἐμπορεύματος. «Ομοίαν ἀπόφασιν ἔξεδωσεν τὸ Πρωτοδικεῖον τῆς Βρέστης ἐπὶ ἀγωγῆς ἀποζημιώσεως τῶν συγγενῶν τῶν φονευθέντων, ἢν ἀπόφασιν ἀπεκύρωσε τὸ Ἐφετείον τῆς Rennes. «Ἡ τελευταῖα αὕτη ἀπόφασις προσεβλήθη δι' αἵτησεως ἀναρέσεως, ἀπορρίφθησεν διὰ τῆς ἀπὸ 4 Ἰουνίου 1959 ἀπόφασεως τοῦ Γαλλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ.

Ἡ ἀπόφασις αὕτη κρίνει ὅτι οἱ ἐφοπλισταί, συνειδότες τοὺς κινδύνους — ἐνταῦθα ἡ ἀπόφασις ποιεῖται σαφῆ ἀνάδρομήν εἰς τὸ δυστύχημα τοῦ Τέξας Σίτου — εἴχον ἀπαιτήσει στοιχειαὶ αὐστηρῶς σύμφωναν πρὸς τὰς ὁδηγίας τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς, τῆς Πυροσσεστικῆς Ὑπηρεσίας τῆς Βαλτιμόρων, τῶν ἀσφαλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης καὶ ὑπὸ τὴν ἐπίδειξιν αὐτῶν διεκαθησούμενην. Αἱ ὁδηγίαι αὗται ἐτρήμησαν σχελαστικῶς, ἐνῷ ἀφ' ἑτέρου, τὰ κύτη ἀερίσθησαν κανονικῶς καὶ ἐλήνθησαν τὰ δέοντα προσωλακτικά μέτρα, χωρὶς νά δύναται ἡ ἀποδειξῆ ἐις βάρος τοῦ μεταφέρειν παράλειψις τις τῶν μέτρων ἀσφαλείας, ἐξ ὧν περιστάσεων ὄφελος καὶ συνυόμως ὁ δικαστής τῆς οὐσίας ἀπῆλλαξεν τὸν μεταφέρει τῆς εὐθύνης.

Ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου τῆς Νέας Ὀρλεάνης ἀσφαλῶς θ' ἀχθῆ καὶ πάλιν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Ἀνωτάτου Ὀμοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου πρὸς δροτικήν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀμερικανικοῦ δικαιοίου ἐπὶ τῆς ὑπερβολῆς τοῦ «GRANDCAMP».

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΔΙΑΙΤΗΤΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Χρονονομιώσις. — «Υποχρέωσις χρονονομιώστων πρὸς ἀνόρθωσιν ζημιῶν τοῦ πλοίου, προξενηθεισῶν κατὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν. — «Ἐκτασίς ὑποχρεώσεως.

Ἡ εὐδύνη τῶν ναυλωτῶν διὰ ζημιῶν χρεινοναυλωμένου πλοίου ἀπέτελε τὸ ἀντικείμενον ἐνδιαφερούσης διαιτητικῆς ἀποφάσεως εἰς τὴν ὑπόδειξιν τοῦ ἀ) π «Σταῦρος Κουμάνταρος». Ἡ διένεξις ἀφορμὴν ἔσχε ζημιὰς ἐπενεχθείσας εἰς τὸ πλοῖον διαφούσης τῆς φορτοεκφόρτωσης μεταλλιμάτου, τοῦ πλοίου τελούντος ὑπὸ χρονοναύλωσιν. Τὸ ναυλοσύμφωνο προσέβλεπεν ἐπαναπαράδοσιν τοῦ πλοίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας εἰς τὴν αὐτὴν καλήν κατάστασιν, εἰς ἡν̄ παρεδόθη εἰς τοὺς ναυλωτὰς, ἔξαιρουμενής τῆς συνήθους φθορᾶς. Εἰς τῶν δρων τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ εἴκεν ὡς ἔξῆς :

«Πάσσαι αἱ ζημιαὶ εἰς τὸ πλοίον, αἱ προξενηθεῖσαι ὑπὸ τῶν ἐργολάθων φορτοεκφόρτωσεως, θὰ ἐπισκευάζονται ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν δοπάναις αὐτῶν, πρὸ τῆς ἐπαναπαράδεσσεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας, ἐκτὸς ἐάν ἀλλοὶ ουμφωνθήση. «Ἐάν δμως αἱ ζημιαὶ θύγουσιν τὴν ἀξιοπλοίου τοῦ σκάφους, θὰ ἐπισκευάζονται ἀμέως πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου. Οἱ εἰς τοῦτο χρηματοποιηθεῖσας χρόνος θὰ λογίζεται ὡς χρόνος μισθώσεως. Ζημιὰ ἐργολάθων φορτοεκφόρτωσεως δέν θὰ ἀναγνωρίζεται ὑπὸ τῶν χρονονομιώστων, ἀν μη ἀναγγελθῆ ἐγγράφως εἰς τὸν πράκτορα αὐτῶν τῷ λιμένι όπου ἐπλήθεν ἡ ζημιά».

«Ἄλλος δρός τοῦ ναυλοσυμφωνητικοῦ προέβλεπεν:

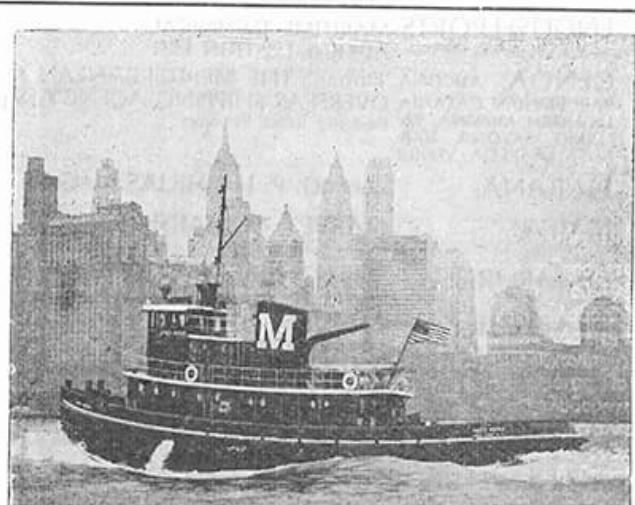
«Κατ' οὐδεμιαν περίπτωσιν δύναται ἡ παρούσα σύμβασις νά ἐρμηθῇ ὡς ἀποτελούσσα σύμβασιν μισθώσεως τοῦ σκάφους γυμνοῦ (bare boat). Οἱ πλοιοκτήται παραμένουν ὑπερθυμοί διὰ τῶν ναυσιπλοίων, τῶν ἀσφαλίσιων, τῶν πληρωμῶν καὶ λοιπὰ ζηπήματα, ὡς ἐάν τὸ πλοίον εἰργάζετο διά λογαριασμὸν τῶν».

Ποὺς τῆς παραδόσεως τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ναυλωτὰς τοῦτο ἐπεθεωρή-

ην ἐπὶ τὸ ἐμπιειρογόμονος ἐπιθεωρητοῦ αὐτῶν, εἰς δὲ τὴν ἐπιθεωρητικὴν ἔλαθον μέρος ὡς πρῶτος καὶ δεύτερος μηχανικὸς τοῦ πλοίου. Εἰς τὰς ὁδηγίας πλοῦ πρὸς τὸν πλοιοσχολὸν ἔγινετο μνεία, διτὶ τὸ πλοῖον θὰ φορτώσῃ μεταλλεύμα, ἐπεστήθη δὲ ἡ προσοχὴ τοῦ πλοιοσχολοῦ ἐπὶ τῆς ὑπογράφεσσας πρὸς ἀναγγελίαν τῶν ζημιῶν, μετὰ σημειώσεως, διτὶ ὃν μη συνειορφοῦτο πρὸς τὴν τοιαύτην ὑποχρέωσιν, οἱ ναυλωταὶ δὲν θὰ ὑθύνοντο διὰ ζημιάς. Συμπληρωθείσης τῆς φορτώσεως, ὡς πλοιοσχολοῦ ἐπέδωσεν ἐπιστολὴν εἰς τοὺς πράκτορας τῶν ναυλωτῶν περὶ διαφόρων ζημιῶν, λαβουσῶν χώρων διαφούσης τῆς φορτώσεως, ἀνερχομένων εἰς δολλάρια 1489, τῆς ἀξιώσεως ἀμφισβητουμένης, διότι οἱ ναυλωταὶ ισχυρίσθησαν, διτὶ δὲν τοῖς ἀνεφέρθησαν αἱ ζημιαὶ εὔθυνες ἡπήλιθον. Οἱ πλοιοκτήται πρεσβύτεροι καὶ ἄλλη ἀξιώσεως, ἀποζημιώσεως, ἀνερχομένην εἰς δολλάρια 11000 καὶ ἀναγομένην εἰς ζημιάς, πιστοποιούμενας διὰ συγκρίσεως τῆς ἀξιώσεως τοῦ πραγματογνωμούσης παραδόσεως τοῦ σκάφους πρὸς τὴν ἔκθεσην ἐπαναπαράδοσεως αὐτοῦ.

Τῆς διαφορᾶς παραπεμφείσης εἰς διαιτησιαν, οἱ διαιτηταὶ ἔκριναν, διτὶ οἱ ναυλωταὶ ηθύνοντο διὰ τὸ ποσὸν τῶν δολλαρίων 1489. «Οσον ὁφορέ, δμως, τὸ δεύτερον κονδύλιον, ἔκριναν, διτὶ ὑπῆρχον μὲν ζημιαὶ κατὰ τὴν ἐπαναπαράδοσιν, μη ὑφιστάμεναι κατὰ τὴν παράδοσιν, δέον, δμως, νά ἀποδοθῶσιν εἰς πταίσμα τοῦ πλοιοσχολοῦ, δστις ἐν γνώσει τοῦ μέλλοντος νά φορτωθῇ φορτίου, ὄφειλε νά λάθῃ μέτρα προφυλάξεως τοῦ πλοίου, κυρίως «καλύπτων τὰς δεσμανεὰς ζηγοσταθμίσεως διὰ λινίων προφυλακτήρων, οἵτινες ὑπῆρχον ἐπὶ τοῦ πλοίου. Οἱ διαιτηταὶ ἔκριναν ὡσαύτως, διτὶ ἡ ἔκθεσις πραγματογνωμούσης παραδόσεως, τοῦ σκάφους, ἀνέφερεν ίκανὰς ζημιάς ἐκ τῆς συνήθους φθορᾶς, αἴτινες εὐκόλως θὰ ηδύναντο νά ἐπιταθῶσι, λόγῳ τοῦ φορτίου, οὔτινος οὐτοὶ ἐτέλουν ἐν γνώσει.

«Ἡ διαιτητικὴ ἀπόφασις ἐπεδίκασε διὰ τὸ δεύτερον κονδύλιον δολλάρια 5226 ὑπὲρ τῶν πλοιοκτήτων, κρίνασα διτὶ ἐδίκαιοντο ἀποζημιώσεως διὰ ζημιάς τὸ πρῶτον ἀναγραφούμενας ἐν τῇ ἔκθεσει πραγματογνωμούσης ἐπαναπαράδοσεως, οὐχὶ δμως καὶ διὰ ζημιάς, φθορᾶς συνήθους ἐπιταθείσης, λόγῳ τοῦ εἰδούς τοῦ φορτίου, οὔτινος οὐτοὶ ἐτέλουν ἐν γνώσει.



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, CABLES: "MORANTOW"

The Best in the Business

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

“ΑΤΛΑΣ”

ΕΛΛ. ΕΤΑΙΡ. ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Μεγάλα Στόκ Τρανζίτο και Ελεγύθερα
ἀπ' όλα τα ειδη τροφοδοσιας.

ΤΗΛ. 40-435 • 40-628 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40
ΤΕΛΕΣ: № 65 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΤΡΑΦΕΙΑ: Οδός Σιαδίου 7, ΑΘΗΝΑΙ
Μέγαρον Βάττη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ - REPRESENTATIVES ABROAD

PORT	NAME	ADDRESS	PHONES	CABLES
ADEN:	L. E. SHARP Marine Engineer & Surveyor	P. & O Building, Office No 41, Larcombe Road, St. Point	3814 ext. 4	VERITAS, ADEN
ALEXANDRIA:	S. G. COTTAKIS Surveyor: E. N. VENIOS, B. Sc. Consulting Eng. & Marine Surveyor	63, rue Nebi Daniel P.O.B. 997	30050	SPICOTTAKI
ALGIERS:	SOCIETE ALGERIENNE D'AGENCE MA. RITIME & COMMERCIALE. Surveyor: J. VIDALET	9, Boulevard Carnot	392-49 & 347-90	AMARCOM
AMSTERDAM:	CAPT. ANDR. BORDONIS	Vinke Co Ltd., 10 Gedersdekade		
ANTWERP:	G. ORCULAS, Engineer	Longe Leemstraat 301	39.18.64	
BEIRUT:	ZERVOS BROTHERS Surveyors: M. STERGIOU, Engineer J. LE' BRETON, Nav. Architect, Engineer	Port street, Michel Comoty Building, P.O. B. 1645	27-586	KARADENIZ
BERGEN:	J. M. LARSEN, Engineer-Marine Surveyor	Syndesplassen 2	13713	GLACIER
BOMBAY:	JOHN F. FIDELE, Consulting Engin. & Mar. Surveyor	Botawala Bl3g, 4th Floor, II, Elphin-tone 34089 Circle, P.O.B. 1652		SHIPVEYOR
CAPE TOWN:	HOMER PAPASTEFANOU, Honorary Consul Gen. of Greece	P.O.B. 1627		
COLON (PANAMA):	SPIROS MILONAS Surveyor: C. H. HAMAN, Surveyor of LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING	P.O.B. 1413	39124	ESPIROS
CYPRUS:	«AMATHOUS» NAVIGATION Co LTD. Surveyors: PAVLOS ROSSIDIS Captain B. Sc. English Mar. College, RICHARDSON, Harbour Master of Limassol	Amathous Bldg., Limassol, P.O.B. 46	2115/7	AMATHUS
ENGLISH PORTS:	MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION Ltd.	St. Clare House, 30 - 33, Minories, London E. C. 3.	3081 (4 lines)	ADMARTEC
GENOA, ANCONA, THROUGH THE MEDITERRANEAN & BARI, BRINDISI, CATANIA, OVERSEAS SHIPPING AGENCY, S.p.A.		Via Balbi 30, Genoa	67511	MEDOV
LEGHORN, MESSINA, PA LERMO, SAVONA, SIRACUSA, LA SPEZIA, VENICE	Employing Italian Surveyors			
HABANA:	CAPT. G. P. HADJILIAS N. G.	Edificio Somelian Calle 17 YO-VEDADO	3-3882	ANTIL
HAIFA:	HARVEY N. MARSH, Marine Surveyor & Nav. Architect	5, Bank street, P.O.B. 58	3112	MARSURVEY
HAMBURG:	ORIENT FRACHTKONTOR Mosny & Co Stubbenhuk 10/ Surveyor: FR. WITT, Consulting Engineer & Marine Surveyor	10/ 62 25 52	34 60 22/24	ERMIS, HAMBURG
ISTANBUL:	C. SISKIDI Surveyor: GIAN GIACOMO JOGNA,	Galata-Istanbul	42-612	NAFTAN
LISBON:	CARLOS GOMES & Ca Lda Surveyor: J. VALENTE DE ALMEIDA	4, L. Vitorino Damasio	668-087	VANTE
LONDON:	KRONOS SHIPPING COMPANY Ltd. Surveyor: F.N. Chronos, B.Sc, DIP. R.T.C., A.M.I.N.A., M.C.M.S.	15, St. Mary Axe, London E. C. 3.	3388	KRONOSCO
MALTA:	PIERRE DACOUTROS Surveyor: RICHARD CALLEJA, M.I.M.E.			DACOUTROS
MANILA: (PHILIPPINES)	R. J. Del. PAN. & Co Inc. Consulting Engineers	P.O.B. 3382		SURENG
MARSEILLES:	S. A. MICHAELIDES Surveyor: M. FRAGER, Consulting Engineer & Mar. Surveyor	7, rue Beauvau	18-33 & 18-34	MICAL
MELBOURNE:	THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S.p.A.	Australian Bldg., 49 Elizabeth str. 2nd Floor No 1		
MONTEVIDEO & BUENOS AIRES:	ARGO SHIPPING AGENCY Ltd. Surveyor: Eng. PABLO J. MORE	Colon 1570, Montevideo	82226	ARGOSHIP
MONTREAL:	G. T. R. CAMPBELL & Co N. Architects. M. Surveyors 455 Craig str. West. Montreal P. Q.			SURVEYORS
NAPLES:	C. TOMASOS ANTONAROPOULO BROS Surveyor: T. B. WHITTLEAW, A.M.I.MECH E., M.C.M.S., Consulting Engineers & Marine Surveyor	Piazza della Borsa No 8 Maritime Bldg., King street, Quayside 2-5114	20365	CHIOS
NEWCASTLE ON TYNE I				ANTONARO
NEW YORK:	P. DORIZAS, Consulting Engineer, Marine Surveyor	1120 Park Avenue, N.Y. 28	8-8576	PETGEDOR
PERU:	H. M. BEAUSIRE & Co.	P.O.B. 778, LIMA	74540	BEAUSIRE, LIMA
PHILADELPHIA:	JAMES W. BOAKES, Mar. Engineer, Mar. Surveyor	6, South Broad str. Woodbury, New Jersey	2-3828	
PORT OF SPAIN: (TRINIDAD)	J. H. EDEN M.I.Mar.E Consulting Engineer Mar. Surveyor	12-14 London str., Port of Spain Trinidad, B.W.I.	32846	LANDRYCO
PORT SAID & PORTS OF SUEZ CANAL:	ELIAS ANGELIDIS Captain M.M.	C.T.O. Building, rue Sultan Hussein, Port Said, P.O.B. 21	8274	MERIMNA
RIJEKA:	BONE B. SIMINIATI, Nav. Architect & Mar. Engineer	Obala Jugoslavenske Mornarice, No 16 P.O.B. 7	28-93 36-13	VERITAS, RIJEKA
ROTTERDAM:	WORLDWIDE TRANSPORT Co. Ltd.	Westerlaan 3	24-510	
SINGAPORE & HONGKONG:	BARRETTO SHIPPING & TRADING Co Ltd. Surveyor: ANTONIOS ANGELICOUSSIS, Mar. Surveyor	49 & SI Robinson Road, Singapore P.O.B. 35	23077	BARSHIP
TRIESTE:	G. GIANOLI - GIANNOPULO Surveyor: GIUSEPPE VERGINELLA, Marine Engineer	Via Trento No 11	25215	
VANCOUVER:	R. J. ALLINSON, Marine Surveyor Engineer	702 Credit Foncier Building 850 West Hastings str., Vancouver I.	4-5174	VABLTD
VIGO:	JOAQUIN LOREDO	38 Avenida Monteros Rios, P.O.B. 298	3225	LOREDOS

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Γενική ή αισιοδοξία διά την περαιτέρω βελτίωσιν τῶν ἔργασιῶν εἰς τὴν Ἀμερικήν. "Ολοὶ οἱ δεῖκται παραγωγῆς, καταναλώσεως καὶ ἐπενδύσεων πρὸς τὴν ἀνίουσαν χωροῦν.

— Καὶ οἱ δεῖκται μᾶς λέγουν: Κατὰ 3% σύζησιν τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς (Μάιος). Εἰδικότερον τοῦ χάλυβος κατὰ 2.8% ἢ τὰ 67% τῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος. Παραγωγὴ αὐτοκινήτων 18% σύζησις ἔναντι τοῦ 1960. Πωλήσεις λιανικαὶ κατὰ 3% ὑπὲρ τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ 1960. Παραγγελίαι αὐξῆσις κατὰ 2% διὰ τὸν Μάιον καὶ 15% ἔναντι Ιανουαρίου.

• Μίαν θεαματικήν αὐξῆσιν (8%) τοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδήματος προβλέπει ὁ Ἀμερικανὸς ὑπουργός τῶν Οἰκονομικῶν διὰ τὸ 1962. Θά φθάσῃ τὰ 555 δισεκατομμύρια δολαρία, ἔναντι τῶν 515 δισεκατομμυρίων τοῦ 1961. Ἡ ἐύημερία, κατὰ τὸν κ. Ντίλλον, θετική διαγράφεται.

• Ἡ βιομηχανική παραγωγὴ εἰς τὴν Ἀμερικήν ἀνέλαβε τὴν ἀνίουσαν. Τοῦ Μαΐου ὁ δεῖκτης εἶναι κατὰ 3% ὑψηλότερος (108 ἔναντι 100 τοῦ 1957).

— Ἡ αὐξῆσις κατ' Ιούνιον προβλέπεται νὰ συνεχισθῇ. Τοῦ χάλυβος καὶ τῶν αὐτοκινήτων ἡ παραγωγὴ διαπιστοῦται ηὔημερη. Τὰ πάντα προσιωνίζουν τὴν καλυτέραν αὔριον.

• Ἡ ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἔχει πρὸ αὐτῆς δύο πρὸς λῆψιν ἀποφάσεις. Ἡ πρώτη ἀναφέρεται εἰς τὴν συμμετοχὴν τῆς Ἀγγλίας εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγορὰν τῶν ἔξ. Ἡ δευτέρα, πῶς θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἀσκούμενην ἀπὸ τίνος πίεσιν ἐπὶ τῆς στερελίνας. Καὶ εἰς ἀμφοτέρας δύσκολα ἔγειρονται προβλήματα.

— Ὁ κ. Μακ-Μίλλαν ἔχει πεισθῆ περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν Κοινὴν Ἀγοράν. Αἱ ἀντιδόσεις προέρχονται ἀπὸ τὸν Καναδᾶν καὶ τὰς ἄλλας χώρας τῆς Κοινοπολιτείας.

— Τὴν σταθερότητα τῆς λιός ὑπονομεύει τὸ ἀνίσοσκελές τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν. Ἡ εἰσροὴ κεφαλαίων ἔξ. Ἀμερικανῆς ἐσταμάτησεν, ἡ ὑποστήριξις τῶν Κεντρικῶν Πατρεπέδων εἶναι ἔξησφαλισμένη. Πρόκειται, ὅμως, περὶ μέτρου περιωρισμένης ἀποδόσεως. Ἡ προσφυγὴ καὶ εἰς τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Ταμείον ἀπομένει ὡς ἀσφαλιστικὴ δικλείς τῆς σταθερότητος, ἀπὸ τῆς ψυχολογικῆς, ὅμως, πλευρᾶς.

— Καὶ πιστεύουν οἱ Ἀγγλοί, οἱ τὸ Βασικὸν πρόδηλημα τῆς στερελίνας ἔγκειται εἰς τὴν προώθησιν τῶν ἔξαγωγῶν. Ἀνησυχεῖ τὸ Λονδίνον διότι τὸ ἐπίπεδον τῆς παραγωγῆς ἀπὸ τὸν 1959 δὲν ὑψώθη, ἐνῷ ἡ ἀπασχόλησις ἔργατικῶν χειρῶν ηὔημη. Ἡ παραγωγικότης κατὰ συνέπειαν ἔπεσε. Τὸ κόστος τῆς ζωῆς ηὔημη κατὰ 3% ἐντὸς ἔτους Σημείου πληθωρισμοῦ, ὥπερ καὶ κρίνεται ἐπικίνδυνον διὰ τὴν νομισματικὴν σταθερότητα.

• Αἰτησοῦχεὶ ἡ ιαπωνικὴ κυβέρνησις διὰ ραγδαίως ἀναπτυσσόμενον «μπούμ» τῆς οἰκονομίας. Ἀπὸ τοῦ 1955 μέχρι σήμερον ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἐτριπλασιάσθη. Ἐπὶ μίαν συνεχῆ δεκαετίαν αἱ συναλλαγαὶ σταθερῶς διευρύνονται. Ἐπετεύχθη μέχρι τοῦδε ρεκόρ δραστηριότητος, ὅγνωστον δι᾽ οἰανδήποτε ἄλλην χώραν.

— Καὶ ἡ Κυβέρνησις συνιστᾶ εἰς τὸν βιομηχάνους ἐπιβράδυνσιν τοῦ ρυθμοῦ τῆς ἀναπτύξεως καὶ περιορισμὸν τῶν νέων ἐπενδύσεων. Ὕποδεικνύεται ἡ ἔξαγωγικὴ προσπάθεια καὶ ὅχι ἡ κάλῳψις τῆς συνεχιζομένης ζητήσεως ἀγαθῶν καταναλώσεως ἀπὸ τὴν ἀστερικὴν ἀγοράν.

— Εἶναι, ὅμως, καταπληκτικὴ ἡ ἔγκωρος ἀγοραστικὴ δραστηριότης. Ἀνεργίας δὲν ύφισταται. Τὰ ἡμερομίσθια αὐξάνονται. Ἡ κατανάλωσις ἀγαθῶν ἐπίσης. Αἱ εἰσαγωγαὶ διογκούνται, τῶν ἔξαγωγῶν ὁ ρυθμὸς εἶναι καθυστερόμενος πας. Ἐκεῖθεν καὶ αἱ κυβερνητικαὶ ἀνησυχίαι. Τὰ αὐτὰ προβλήματα μὲ τὴν Ἀγγλίαν.

• Ὁλίγοι ἀριθμοὶ εἶναι ἀρκετοί, διὰ νὰ ὑποδείξουν τὰς μελλούσας περιστάσιας εἰσαγωγικάς ἀνάγκας τῆς Ἰαπωνίας κατὰ τὴν προσεχῆ πενταετίαν εἰς μεταλλεύματα καὶ γαιάνθρακας. Ἐναντὶ τῶν 15.4 ἑκατομ. τόν., εἰσαχθέντων κατὰ τὸ 1960 μεταλλεύμάτων, ὑπολογίζεται νὰ χρειασθοῦν 32 ἑκατομ. τόν. διὰ τὸ 1965. Καὶ ἔναντι τῶν 6.2 ἑκατομ. τόν. γαιανθράκων τοῦ 1960, προβλέπονται 16.5 ἑκ. τ. διὰ τὸ 1965.

• Δὲν ἐμφανίζει χαλάρωσιν τίνος, πορὰ τὰς περὶ μεταβολῆς τοῦ φορολογικοῦ καθεστώτος, ἡ ἐπένδυσις τῶν ἀμερικανικῶν κεφαλαιῶν εἰς εὐρωπαϊκάς ἐπιχειρήσεις.

— Εἰς τὴν Γαλλίαν, τὴν ἐλκύουσαν ιδιαιτέρως τὸ ἐνδιαφέρον, προβλέπεται αὐξῆσις τοῦ ἔθνικοῦ εἰσοδήματος μέχρι τοῦ 1965 κατὰ 5.6% ἐπερσός. Εἰς τὸν Ἰταλίαν ἡ διαπιστούμενη παραγωγικότης κατὰ 84% ἀπὸ τοῦ 1953 προκαλεῖ τὸν Ἀμερικανὸν κεφαλαιούχον.

— Τὸ Βέλγιον ἐπίσης καὶ ἡ Ὀλλανδία βλέπουν ὁσμέραι ἐκδηλού-

μενον θετικώτερον τὸ ἐνδιαφέρον ἀμερικανικῶν βιομηχανιῶν διὰ τὴν ἕρετιν ἐργοστασίων. Αὐτό, τέλος, τὸ Μονακό, λόγω τῆς φορολογικῆς ἀσυδοσίας, τῆς ἐπαθῆτος του μὲ τὴν Κοινὴν Ἀγοράν καὶ τῆς γειτνιάσεως μὲ τὴν Ἀφρικήν καὶ τὴν Μέσην Ἀνατολήν, καθίσταται ἐλκυστικόν.

• Τιμᾶς ὑψηλοτέρας διὰ τὰς πρώτας ὥλας θὰ ἐπιδιώξῃ διὰ διεθνούς συμφωνίας νὰ ἐπιτύχῃ ὁ κ. Κένεντεν. Ἡ ζάχαρις, τὸ κακάον, ὁ φευδάργυρος, ὁ μόλυβδος, τὸ πετρέλαιον, τὰ φρούτα, ὁ βάμβακος, ὁ χαλκός, τὰ σκατέργαστα δέρματα καὶ τὰ σιδηρομεταλλεύματα περιλαμβάνονται εἰς τὰς πρώτας ὥλας.

— Συνάντησις εἰς Οὐρουγουάην πρόκειται κατὰ Ιούλιον νὰ λάβῃ χρώμαν, συμμετέχοντος ἵσως καὶ τοῦ Ἀμερικανοῦ προέδρου καὶ ἐκπρόσωπων ὅλων τῶν νοτιοαμερικανικῶν χωρῶν. Θὰ συζητηθῇ τὸ δόλον θέμα.

— Πιστεύεται, ὅτι θὰ δελτιωθῇ ἡ οἰκονομικὴ θέσης τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς διὰ τῆς σταθεροποιήσεως τῶν τιμῶν τῶν ἔξαγομένων ἀπὸ τὰς χώρας τῆς προϊόντων.

• Αἱ βάσει τοῦ νόμου 480 ἔξαγωγαὶ γεωργικῶν προϊόντων ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν ἔφθασαν διὰ τὸ μέχρι τέλους Μαΐου 11 μηνὸν εἰς 10.6 ἑκ. τ.

— Διὰ μόνην τὴν Ἰνδίαν προβλέπονται φορτώσεις δύο ἑκατομ. τόνων σίτου καὶ ὅλων προϊόντων κατὰ τὸ προσεχές 12 μηνὸν.

• Πικρεσχέθη ἡ ἄδεια εἰς τὴν ἀμερικανικὴν διοίκησιν διὰ νὰ ἐπιτρέψῃ τὴν πώλησιν, ἔναντι ἐλευθέρου συναλλαγμάτων, γεωργικῶν προϊόντων ἐκ τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ τὸν δορυφόρους τῆς Ἀνατολ. Εὐρώπης. Ἡ Κίνα καὶ ἡ Κούβα ἔξαιρούνται.

• Υπεγράφη ἡ συμφωνία διὰ τὴν πώλησιν, ἔναντι αἰγυπτιακῶν λιρῶν, 200.000 τόν. ἀμερικανικοῦ σίτου καὶ ἀλεύρων, ἀξίας 13 ἑκατομ. δολ.

• Εἰς τὸ παρελθόν ἀνήκει ἡ περὶ ἀποκλεισμοῦ τῶν συναλλαγῶν μὲ τὴν Ρωσίαν καὶ τὸν δορυφόρους τῆς ἀμερικανικῆς προσπάθειας. Ὁ Καναδᾶς ἔκλεισε τὸ πρωταφανές συμβόλαιον διὰ τὴν πώλησιν σιτηρῶν εἰς τὴν Κίναν. Ἡ Ἀγγλία ἔνθαρρύνει τὸς διοίκησις τῆς διὰ τὴν διεύρυνσιν τῶν συναλλαγῶν μὲ τὴν Μόσχαν. Ἡ Ἰαπωνία, τέλος, ἔπανέρχεται εἰς τὰς ἀμποτικάς της μὲ τὴν Κίναν.

• Ἐναντὶ συγκομιδῆς τριών ἑκατομμυρίων τόν. σίτου διὰ τὸ τρέχον ἔτος — 3.5 ἑκατομ. τῷ 1960 καὶ 4.8 ἑκατομ. τῷ 1958 — ἡ Ἰσπανία θὰ χρειασθῇ τέσσαρα ἑκατομμύρια τόν., ἵνα καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς. Ἡ εἰσαγωγὴ ἐνὸς ἑκατομ. τόν. προβλέπεται.

• Ὡς ἀποτέλεσμα τῆς μειωμένης τουριστικῆς κινήσεως ἔξ. Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Εὐρώπην, καμψίς καθιστούμενή ὁσμέραι αἰσθητή ἐμφανίζεται ἐφέτος εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν διὰ τε τὰ ἀεροπλάνα καὶ τὰ ὑπερωκέανια.

• Εἰς 840 ἑκατομ. μετρικοὺς τόνους ἀνήλθεν ἡ κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν εἰς τὰς χώρας τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου, συμπεριλαμβανομένων τῶν «μπανκέρ». Αὐξῆσις 8%, ἔναντι τοῦ 1959. Ἡ ιδιαιτέρως τῶν «μπανκέρ», κατὰ 6 ἑκατομ. τόν.

— Ἡ μέση αὐξῆσις τῆς κατανάλωσεως κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν ήτο 6% καὶ γύρω τοῦ ποσοῦ τῶν 40 ἑκατομ. τόν. Ἡ Δυτ. Εὐρώπη ἐμφανίζει αὐξῆσιν 25 ἑκατομ. τόν. Αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι 12 ἑκατομ. τόν. Ἡ Ἰαπωνία 8.3 ἑκατομ. τόν. (ἡ ταχύτερον ἀναπτυσσομένη χώρα). Καὶ ἡ αὐξῆσις σταθερὰ συνεχίζεται.

• Ὑπεγράφη εἰς τὴν Μόσχαν ἡ συμφωνία διὰ τὴν πώλησιν εἰς τὴν Βραζιλίαν 610 χιλ. τόν. ἀργού πετρελαίου καὶ ντῆζελ φιούελ, 200 χιλ. τόν. σίτου, ἔναντι 20 χιλ. τόν. καφέ, 5.200 τόν. βάμβακος καὶ 3.500 τόν. ἐσπεριδοειδῶν. Ποσὸν συναλλαγῆς 40 ἑκατομ. δολ.

• Προετοιμάζεται ὁ παρὰ τὴν Μασσαλίαν λιμὴν τῆς Αλεύρου νὰ δεχθῇ τὴν ἐπέτοιν τίνοντας ἡταίρους σόλων ἑκατομμυρίων τόν. πετρελαίου, ὅταν ὁ μεγάλος πετρελαιοαγάγος τῶν 34 ίντσῶν (140.000 τόν. σολήνων), τῆς Νοτίου Εὐρώπης μέχρι τοῦ Στρασβούργου καὶ τῆς Καρλσρούης — 480 μιλίων — θὰ τεθῇ ἐν πλήρει λειτουργίᾳ.

• Συζητεῖται ἡ ἐκπτωσίς τῶν τιμῶν διαπτήσεως τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἀπὸ τὰς ὁρεοπορικάς ἐταιρίας. Σκοπός η προώθησις τῆς κινήσεως, ἡ ίκανωποιητικής βαίνουσας. Αἱ δυνατότητες περαιτέρω αὐξῆσις ὑφίστανται εἰς τὴν τουριστικήν ιδία θέσιν.

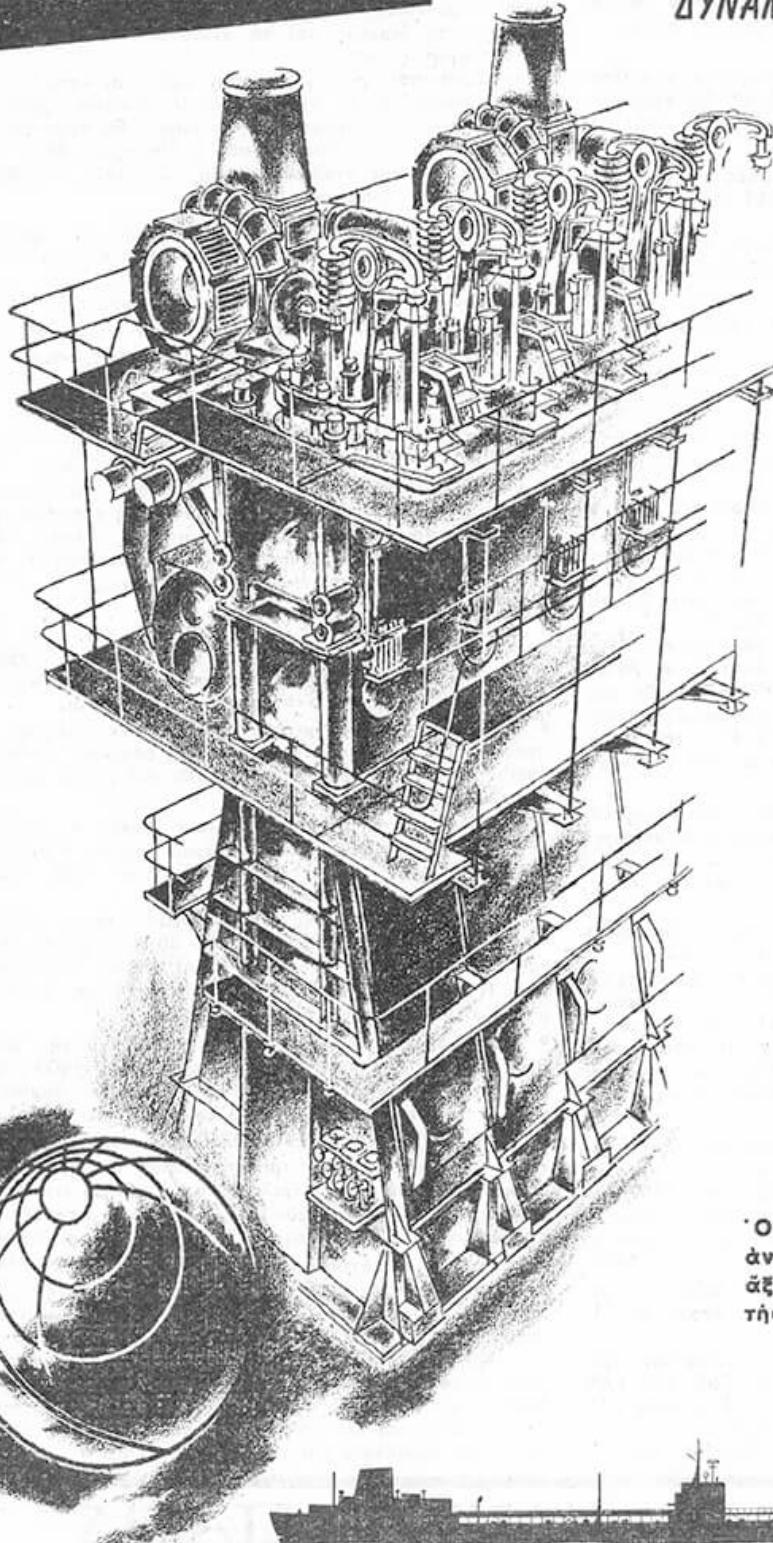
— Κατὰ τὸ 1960 αἱ τακτικαὶ ἀεροπορικαὶ γραμμαὶ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ συνεκέντρωσαν κίνησιν δύο ἑκατομ. ἐπιβατῶν, 25% μεγαλυτέρας, δεδομένης καὶ τῆς προσφορᾶς θέσεων κατὰ 50% περισσοτέρων εἰς τὰ μεγάλα ἀεροπλάνα καὶ τὰς νέας γραμμάς.

**ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως
ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

B&W

ΜΗΧΑΝΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΔΗΖΕΑ
ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΜΕΧΡΙ 25.000 ΙΠΠΩΝ



Διὰ περισσότερα
τῶν 50 ἑτῶν ὁ οἶκος
B & W είναι ἔνα σύμβολον
τεχνολογικῆς
προπορίας διὰ τὴν
ναυτιλίαν εἰς τοὺς
Ἐπτά Ωκεανούς.
Ἐκτὸς τῆς καλῆς
ναυτικῆς ἡ τεχνική
γνῶσις είναι εἰς
ούσιώδης παράγων διὰ
ἐπικερδῆ ἀπόδοσιν
εἰς τὴν ναυτιλίαν μὲ
τὸν συμερινὸν σκληρὸν
διεθνῆ συναγωνισμὸν.

Ο νέος τύπος μηχανῆς 84 - VT2BF - 180
ἀναπτύσσει δύναμιν 25.000 ιππων ἀνά
ἄξονα καὶ ίκανοποιεῖ πλήρως τὰς ἀπαι-
τήσεις τῶν μεγαλυτέρων πετρελαιοφό-
ρων τοῦ κόσμου.

BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

ΔΑΝΙΑ

Γενικός Ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.573

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΕΝΙΣΧΥΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ

Η προσδίκη μεταχειρισμένων σκαφών, άγοραζουμένων έντις άλλοδαπτής, είς τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Βουλγαρίας, συνεχίζεται. Πέρας τῶν ἀγοράν, τὰς ὁποίας κατὰ κατρούς ἀνηγγείλαμεν, ἡγοράσθησαν τελευταίως καὶ δύναμενόπλοια. Τὸ ἔντιο τὸ βρετανικὸν «Kittilistan» 8322 τ. γκρός, 12.282 τόννων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1950. Η τιμὴ ἀγορᾶς δὲν ἔγνωθη. Τὸ ἔντιο λόγῳ σκάφος, παρωπλισμένον ἀπό τοῦ Σεπτεμβρίου 1959 τὸ Τάιν, παρελθόντη πρὸ τὴν ἡμέραν ἑκέν, ἀφοῦ διῆλθε σερδεύς καὶ ψύσαν τὴν βουλγαρικὴν σημαῖαν, μετωνομάσθη «Αγία». Τὸ ἔπειρον, ἥτο τὸ νορβηγικὸν «Byron Stunge», δηζελοκίνητον, 10.279 τ. γκρός, 14.482 τόννων π.ν. καὶ ναυπηγήσεως 1940, μὲ σερδεύς τοῦ 1949. Τιμὴ ἀγορᾶς ἡ τῶν 250.000 λιρῶν. Τὸ σκάφος τελεῖ ἥδη ὑπὸ παραλαβὴν εἰς νορβηγικὸν λιμέναν. Ἐγνώσθη, ἐπίσης καὶ ἡ ἀγορᾶ τοῦ νορβηγικοῦ φορτηγοῦ «Silitau» 2932 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ παραλαβὴν εἰς Βάρναν.

ΓΑΛΛΙΑ

ΤΟ «ΦΡΑΝΣ», ΕΤΟΙΜΑΖΕΤΑΙ

Κατ' ἄνακοινων τοῦ προέδρου τῆς «Κομπανία Τζενεράλ Τρανσατλαντικά», τὸ νέον σούπερ - λάινερ «Φράνς» τῶν 67.000 τ. γκρός θὰ εἰναι ἔτοιμον, διὰ νὰ ἐκτελέσῃ τὰς δοκιμάς του κατὰ τὰ τέλη «Οκτωβρίου» ή τὰς ὥρας Νοεμβρίου, ὅπως ἀρχικῶς εἶχε προγραμματισθῆ. «Ἐχω τὴν τετειθήσιν — εἶπεν ὁ πρόεδρος — διὰ τὸ σκάφος θὰ ἐπιτύχῃ ταχύτητα 34 κόμβων». «Οσον ἀφορᾷ τὴν εἰσόδον του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, δημιουρινήσθη, διὰ δὲν πρόκειται νὰ πραγματοποιηθῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ προεγγεγόντος Μαρτίου, μολονότι τὸ λάινερ θὰ παραδοθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα εἰς τὴν πλοιοκήτηριαν ἐταρίαν περὶ τὰ τέλη του τρ. ἔτους. Ἐλέγετο σχετικῶς διὰ τὸ «Φράνς» θὰ ἐκτελέσῃ ἔναν ἢ καὶ περισσότερα τουριστικά ταξίδια κατ' Ιανουάριον καὶ Φεβρουάριον. «Οταν τὸ σκάφος εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, θὰ ὑπηρεσιακὴ ταχύτητας του θὰ τηρηθῇ μεταξὺ 30 Ἑῶς 31 κόμβων δυναμένη σύτῳ νὰ συγκριθῇ πρὸ τὰς ταχύτητας τῶν δύο δημοφιλογίας του ἀπὸ τῶν λιμένων τῆς Μάγχης θὰ ἐναλλάσσονται μὲ τὰ τοῦ ἀμερικανικοῦ λάινερ. Τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως θὰ φθάσῃ τὰ 28 ἑκατοντάρια λιρῶν Ἀγγλίας.

Αἱ κατὰ τὰς τελευταίας ταύτας ἡμέρας ἐκτελούμεναι ἐπὶ τοῦ σκάφους ἔργασίαι ἀνέφεροντο, κυρίως, εἰς διακοσμήσεις καὶ εἰς εἰδικάς ἐγκαταστάσεις. Πολλὰ παραμένουν ἀκόμη πρὸς συμπλήρωσιν τῶν κοινοχρήστων χώρων καὶ τῶν θαλαμίσκων, ἀλλ᾽ ἡ ἐγκαταστάσις τοῦ πρωτηγορίου συστήματος ἔχει ἀποπερατωθῆ. Οἱ ἀτμῆς θὰ πάραγεται ἀπὸ ὅκτω ὑδραυλιτῶν λέβητας, σχέδιον καὶ «κατεσκευῆς Πενοέ». Θὰ παράγουν οὗτοι ἀτμῶν πιεσεως 900 λιτρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἵντσαν. Πρὸ τῆς ἐγκαταστάσεως ἐδοκιμάσθησαν ἐπὶ πολλάς ἔβδομάδας εἰς τὴν ἡράν.

Η πρόωσις πραγματοποιεῖται διὰ δύο σειρῶν ἔξευγμένων στροβίλων ὑπὸ Πάρσον, οἵτινες ἀναπτύσσουν πραγματικὴν δύναμιν 160.000 ἑπτά. Οὗτοι «κατεσκευάσθησαν ὑπὸ τῶν ναυπηγῶν, καθὼς καὶ ἡ ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ καὶ ἀερισμοῦ. «Υπάρχουν δύο σειραὶ σταθερωτήρων Ντένου - Μπράουν, γαλλικῆς κατεσκευῆς. Τὰ τρία ἀνώτατα καταστώματα κατεσκευάσθησαν ἐκ μίγματος ἀλουμινίου.

«Υπάρχουν δέκα καταστώματα: Τὸ ἡλιακὸν (ἀνοικτόν), τὸ κατάστρωμα ἐπιβιβάσεως, τὸ κατάστρωμα δεράντας, τὸ ἄνω κατάστρωμα περιπάτου, τὸ κατάστρωμα περιπάτου, τὸ ἄνω κύριον κατάστρωμα καὶ τὰ καταστώματα Α, Β, Γ καὶ Δ. Τὸ τελευταῖον τούτο εἶναι ἐπὶ τῆς ἴσπλου γραμμῆς. Τὰ ἀνδιαιτήματα τῶν ἐπιβατῶν, κατανεμημένα εἰς δύο κατηγορίας θέσεων, εἶναι σύτῳ πως διατεταγμένα, ώστε θαλαμίσκοι τινὲς νὰ ἐναλλάσσονται μεταξὺ πρώτης καὶ τουριστικῆς θέσεως, μὲ συνέπειον νὰ ποικίλῃ ἀναλόγως ὁ διλογός ἀριθμὸς ἐκάστης θέσεως. Ἐπὶ

παροδείγματι, ἀν της θεωρηθῆ διὰ τὸ κατά μέγιστον δριον ἀριθμὸς τῶν θέσεων τῆς πρώτης εἶναι 410, τότε διὰ τὴν τουριστικὴν θά ύπαρχουν 1610 θέσεις. Ἀφ ἐτέρου διὰ τὴν θέσης θά δύναται νὰ αὐξηθῇ διὰ 625 ἐπιβάτας, δηπότε αἱ τουριστικαὶ θέσεις θὰ μειωθοῦν εἰς 1240. Η πρόνοια αὕτη παρέχει σημαντικὴν ἀνεσιν διὰ τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν θὰ ἐντιμετωπίζεται ζήτησις θέσεων.

Αἱ κοινόχρηστοι αἴθουσαι τῆς πρώτης θέσεως εύρισκονται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος δεράντας, περιλαμβάνουσαι καὶ θέατρον, πρὸ τοῦ μέσου τοῦ σκάφους. Ἐπὶ τοῦ κάπωι καταστρώματος εύρισκονται αἱ κοινόχρηστοι αἴθουσαι τῆς πρώτης θέσεως ταύτης. Ἐπὶ τῆς δεράντας, δηπότε αἱ αἴθουσαι μὲ ἀνάκλιντρα διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς πρώτης θέσεως. Ἀριστερὰ ὑπάρχουν ἡ βιβλιοθήκη καὶ ἡ αἴθουσα παιχνιδίων καὶ δεξιὰ τὸ «καμπαρέ τοῦ Ατλαντικού». Περισσότεροι πρὸς τὰ ὄπιστα εύρισκεται τὸ καπνιστήριον, ὅπερ μὲ τὰς δύο ταράτσας του καταλιμάνει ὀλόκληρον τὸ πλάτος τοῦ πλοίου μέχρις ἑκτάσεως 300 τετραγωνικῶν χώρων. «Ἔχει, δηλαδή, τὸν ἴδιον χώρων, ὃσον καταλιμάνει τὸ κύριος χώρος μὲ ἀνάκλιντρα, ἀλλὰ διάφορον σχῆμα. Η δεξιὰ καὶ ἀριστερὰ πλευρὰ τοῦ καταστρώματος δεράντας ἀποτελεῖται ἀπὸ κλειστοὺς χώρους περιπάτου διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς πρώτης θέσεως, η αὐτὴ δὲ διάταξις προβλέπεται καὶ ἐπὶ τοῦ κάπωι καταστρώματος (κατάστρωμα περιπάτου) διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς τουριστικῆς θέσεως. Ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τούτου εἶναι διατεταγμέναι αἱ κοινόχρηστοι αἴθουσαι τῆς «ετούσιας κλάσης» καθ' ὅμιον τρόπον μὲ τὰς ἀντιστοίχους αἴθουσας τῆς πρώτης θέσεως.

Οἱ θαλαμίσκοι τῆς πρώτης θέσεως εύρισκονται εἰς διάφορα καταστρώματα, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀνωτάτου ἡ ἡλιακοῦ, ἔνθα ὀκτὼ σειρὶς, μὲ ὄντμα τῆς Προβηγκίας, ἔχουν θέσην πρὸς εἰδός τι ὑπαίθριον αὐλήν, ἐπὶ τῆς κεντρικῆς γραμμῆς τοῦ πλοίου. Τούτο ἀποτελεῖ καινοτομίαν καὶ προσφέρει καταφύγιον εἰς τοὺς ἀγαπῶντας τὸν καθαρὸν ἀέρα καὶ τὴν μόνωσιν. Τὸ πλείστον τῶν θαλαμίσκων τῆς πρώτης θέσεως εύρισκεται εἰς τὸ ἀνώτερον καὶ εἰς τὸ κύριον κατάστρωμα, μὲ δίλιγα δωμάτια καὶ εἰς τὸ κατάστρωμα Α. Οἱ θαλαμίσκοι τῆς τουριστικῆς θέσεως εύρισκονται πρὸς τὰ ἐμπρός — καὶ μερικὰ τῶν ἐνδιαιτημάτων διὰ τὸ πλήρωμα ἔτι περιτέρω ἐμπροσθεῖν — τοῦ καταστρώματος δεράντας, εἰς τὸ κατάστρωμα περιπάτου, εἰς τὸ ἄνω κύριον κατάστρωμα καὶ εἰς τὸ κατάστρωμα Α, μὲ σειρὰν θαλαμίσκων ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ καταστρώματος Β, τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς διατίθεμενης διὰ τὴν στέγασιν τῶν ὑπολοίπων μελῶν τοῦ πληρώματος. Πάντες οἱ θαλαμίσκοι τῆς τουριστικῆς θέσεως διαθέτουν τουαλέτταν καὶ καταινιστήρα.

Διάφοροι ἐνδιαιφέρουσαι καινοτομίαι ἀπαντώνται εἰς τοὺς θαλαμίσκους τῆς πρώτης θέσεως, ὡς λ.χ. τράπεζα κομμάσεως, τράπεζα γραφῆς ἐφωδιασμένη μὲ ἔρμαρια, ραδιόφωνον, ιδιαίτερος ρυθμιστής θερμοκρασίας καὶ υγρασίας κλπ. Οἱ θαλαμίσκοι τῆς τουριστικῆς θέσεως διαθέτουν ἡ διάναλιντρα ἀνατρεπόμενα εἰς πλήρεις κλίνας ἡ πλήρεις κλίνας μεταβαλλομένα εἰς χωρίσματα, ἡ καὶ κρυμμένας ἄνω κλίνας, δυναμένας νὰ ἀνασυρθοῦν εἰς τὴν ὄροφην, ὅπου δὲν ἀπατήται η χρήσις των. Είναι οὕτωι πρόσθετοι εἰς τὰς συνήθεις.

Αἱ αἴθουσαι ἐστιατορίου διὰ ἀμφοτέρας τὰς θέσεις ἐπιδιατάσσονται εἰς τοὺς θαλαμίσκους τῆς πρώτης θέσεως, ὡς λ.χ. τράπεζα κομμάσεως, τράπεζα γραφῆς ἐφωδιασμένη μὲ ἔρμαρια, ραδιόφωνον, ιδιαίτερος ρυθμιστής θερμοκρασίας καὶ υγρασίας κλπ. Οἱ θαλαμίσκοι τῆς τουριστικῆς θέσεως διαθέτουν ἡ διάναλιντρα ἀνατρεπόμενα εἰς πλήρεις κλίνας ἡ πλήρεις κλίνας μεταβαλλομένα εἰς χωρίσματα, ἡ καὶ κρυμμένας ἄνω κλίνας, δυναμένας νὰ ἀνασυρθοῦν εἰς τὴν ὄροφην, ὅπου δὲν ἀπατήται η χρήσις των. Είναι οὕτωι πρόσθετοι εἰς τὰς συνήθεις.

Αἱ αἴθουσαι ἐστιατορίου διὰ ἀμφοτέρας τὰς θέσεις ἐπιδιατάσσονται εἰς τοὺς θαλαμίσκους τῆς πρώτης θέσεως, ὡς λ.χ. τράπεζα κομμάσεως, τράπεζα γραφῆς ἐφωδιασμένη μὲ ἔρμαρια, ραδιόφωνον, ιδιαίτερος ρυθμιστής θερμοκρασίας καὶ υγρασίας κλπ. Οἱ θαλαμίσκοι τῆς τουριστικῆς θέσεως διαθέτουν ἡ διάναλιντρα ἀνατρεπόμενα εἰς πλήρεις κλίνας ἡ πλήρεις κλίνας μεταβαλλομένα εἰς χωρίσματα, ἡ καὶ κρυμμένας ἄνω κλίνας, δυναμένας νὰ ἀνασυρθοῦν εἰς τὴν ὄροφην, ὅπου δὲν ἀπατήται η χρήσις των. Είναι οὕτωι πρόσθετοι εἰς τὰς συνήθεις.

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

ΝΑΥΤΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Ρεκόρ παραδόσεων προβλέπεται νὰ πραγματοποιήσουν ἐφέτος τὰ γιουγκοσλαϊκά ναυπηγεῖα μὲ 39 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 472. 910 τόνων π.ν., ἔναντι παραδόσεων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 28 σκα-

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ ΗΡΑΚΛΗΣ & ΟΛΥΜΠΟΣ.

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

φών, 248.000 τόννων. Το 1959 είχαν παραδοθή 45 πλοιά, 222.634 τόννων και το 1958, μόνον 17, χωρητικότης 96.870 τόννων d.w. Καταλαμβάνει ηδη ή Γιουγκοσλαβία την ένάτη θέσην μεταξύ των ναυπηγικών χωρών του Κόσμου, είς δὲ τὰ ναυπηγεῖσα της δόλον καὶ μεγαλύτερα σκάφη από έτους εἰς έτους κατασκευάζονται. Είς τὴν Ριγιέκαν έναυπηγήθη δεξαμενόπλοιον τῶν 32.500 τόννων, ἐνώ εἰς τὰ ναυπηγεῖσα Ούλγιάνικαν κατασκευάζεται «μπάλι κέρριερ» τῶν 20.000 τόννων. Τὰ ναυπηγεῖσα τοῦ Σπαλάτου παρέδωκαν ηδη «μπάλι κέρριερ» τῶν 20.100 τόννων καὶ ἐπελήφθησαν τῆς κατασκευῆς ἑνὸς τῶν 22.000 τόννων d.w.

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ "ΓΙΑΝΤΡΑΝΣΚΑ".

"Η ἐταιρία «Γιαντράνσκα», τῆς Ριγιέκας, ἵπρόκειται νὰ ναυπηγήσῃ τρία ἐπιβατηγὰ σκάφη τῶν 4.500 τόννων καὶ δύο τῶν 4.000 τόννων, διὰ τὰς γραμμάς της πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ διὰ τουριστικὰ ταξίδια. Θὰ εἶναι ταῦτα τὰ μεγαλύτερα σκάφη τῆς γιουγκοσλαβικῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας καὶ θὰ ἔχουν μεταφορικὴν ίκανότητα διὰ 1.100 ἐπιβάτας καὶ 600 τ. φορτίου. "Η παράδοσις τῶν προβλέπεται μέχρι τοῦ 1963. 'Αντιμετωπίζεται ἐπίσης ή ναυπηγήσις καὶ δύο «φέρρου - μπότερ» δι' ὑπηρεσίαν μεταξὺ 'Αγκώνος καὶ γιουγκοσλαβικῶν λιμένων. 'Έκαστον τούτων θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 600 ἐπιβάτας καὶ 100 αὐτοκίνητα.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟ ΝΕΟΝ "ΚΙΟΥΝΑΡΤΕΡ.."

"Ο πέπλος μυστηρίου, ποὺ ἐκάλυπτε τὸ σχέδιον κατασκευῆς τοῦ τρίτου «Κούνη», ηδη ἀπὸ ήμερῶν ἐν μέρει, ὅταν κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν επησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς «Κιούναρ Λάΐν» ὁ πρόεδρος αὐτῆς σὲρ Τζάν Μπρόλεμπταγκ ἐδήλωσεν, ὅτι τὸ κρίσιμον σῆμεῖον τοῦ σχεδίου ἔγκειται εἰς τὸ κόστος τοῦ πλοίου. "Αν τοῦτο ἀνήρχετο, φέρ' εἰπεῖν, εἰς 36 ἑκατομμύρια λιρῶν, θὰ ἦτο διατεθειμένη ή «Κιούναρ» νὰ ἐπανεξετάσῃ σιδηρᾶς τὴν δῆλην κατάστασιν. Μετά τὴν συνέλευσιν ὃ σὲρ Μπρόκλεμπταγκ παρέσχε τὸν σχεδιαζομένου λάινερ τῶν 75.000 τ. γκρός. Τὸ πλοίον—εἴπε—δὲν θὰ ἔχῃ τὰς μηχανᾶς του πρύμνηθεν, λόγῳ τῶν τεσσάρων ἀλίκων καὶ ἀτράκτων. Θὰ φέρῃ δύο καπνοδόχους, μᾶλλον διὰ λόγους ἀρμονικῆς ἐμφανίσεως καὶ ή μὲν πρώτη θὰ ἀποτελῇ συνδιασμὸν καπνοδόχου καὶ ίστοῦ, ή δὲ δευτέρᾳ θὰ εἶναι καὶ η περισσότερον καθαρὰ καπνοδόχος. Τὰ δύο ἀνάτορα καταστρώματα περιτάτου θὰ κατασκευασθούν ἐξ ἀλουμινίου, ἀντιμετωπίζονται δὲ τρεῖς κατηγορίες θέσεων διὰ 2270 ἐπιβάτας, μὲν δυνατότητα μεταβολῆς. Εἰς τὴν πρώτην θέσην θὰ διατίθενται διαμερίσματα δι' 750, ὡς ἔγγιστα, ἐπιβάτας, ἔναντι συνδιασμού 2227 ἐπιβατῶν τοῦ «Κούνη Έλιζαμπέτη» μὲ 860 α' θέσεις. 'Απὸ τεχνικῆς πλευρᾶς τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ στροβίλου, μὲ ηλεκτρικὴν δύναμιν ἐναλλασσομένου ρεύματος.

'Αναφέρομενος εἴτα ἐπὶ τῆς προσπτικῆς διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν,

ετούσιεν, ὅτι δέν εἶναι αἰσιόδοξος διὰ τὸ 1961, ἀλλ' ὅτι κάθε λόγος ὑπάρχει διὰ γὰρ ἐλπίζῃ τις, ὅτι ἡ προσπτικὴ διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος καὶ ἐπεικενα θὰ εἶναι, ἀσφαλῶς, αἰσιόδοξος. Πρὸς τὸ παρόν δὲν ήδηντον νὰ γίνουν πολλὰ πρὸς αὔξησιν τῶν ἐσόδων ἐν τῇς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, εἶναι δῆμος δυνατόν νὰ ληφθοῦν καὶ λαμβάνονται ηδη μέτρα μειώσεως τῶν ἐσπανῶν της. 'Η «Κιούναρ» ὑπέργραψε συμβολαίον διὰ τὴν πώλησιν τοῦ «Μηδία» καὶ μεγάλαι υφίστανται ἐλπίδες νὰ ἐπιτευχθῇ λογικὴ τιμὴ καὶ διὰ τὸ «Πάρθιον». 'Η πώλησις, ἐν τούτοις, αὐτῇ, κατόπιν μακρῶν διαπραγματεύσεων, ἀπέτυχε τελικῶς, λόγῳ τῶν δυσικόλων ἐλέγχου ἐπὶ τοῦ συναλλάγματος. Τὰ δύο αὐτὰ σκάφη εἶναι ηδη ἐπιζήμια καὶ ἡ ἐταιρία προτίθεται νὰ τὰ ἀντικαταστήσῃ διὰ μικροτέρων φορτηγῶν, ἀτίνα ἀποδίδων κέρδος. "Ἐναντὶ τῆς χειροτερεύσεως τῆς καταστάσεως τῶν μεταφορῶν, ὅλα τὰ κονδύλια τῶν δυπανῶν ἐτέθησαν, ἐξ ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ὑπὸ αὐτηράν ἐξέτασιν. 'Η «Κιούναρ» ἀκολουθεῖ τὴν πολιτικὴν οἰκονομιῶν, ὅπου εἶναι δυνατόν, ἄνευ βλάβης τῶν ἐργασιῶν της.

Προειδέλεσε κατόπιν ὁ ὄμιλητης τοὺς δουλομένους ἐκ τῶν μετόχων νὰ ὑποβάλουν τὰς ἐρωτήσεις των. Εἰς ἔξ αὐτῶν ὑπεστήθιεν, ὅτι η υστηργήσις τοῦ τρίτου «Κούνη» ἀποτελεῖ ἀντιοκονομικὴν ἐπιχείρησιν, διότι η δαπάνη 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν δυνατόν νὰ θέσῃ ἐν κινδύνῳ τὴν φερεγγύστητα τῆς ἐταιρίας «καὶ ἔχητησεν ἀπὸ τὸ συμβολίουν νὰ ἀναθεωρήσῃ τὴν πολιτικὴν του περὶ ἀντικαταστάσεως τῶν σκαφῶν». Αν ἐμείνη εἰς τὰς ὑπόψεις του, τότε — εἴπε — δέοντας πρὸ πάσης ὑπογραφῆς συμβολαίου, νὰ «κληθῇ ἐκτακτος γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων πρὸς ἔγκρισιν τῆς πολιτικῆς ταῦτης.

Περαστέρω ὁ ἐπερωτῶν μέτοχος ὑπέμυνησεν, ὅτι μετεβλήθησαν αἱ περιστάσεις ἀπὸ τοῦ 1958, ὅτε τὸ πρώτον ἀνεφύη ἡ συζήτησις διὰ τὸ τρίτον λάινερ. Τὰ κέρδη τῆς ἐταιρίας ἐμειώθησαν τὸ παρελθόν ἐτοῖς κατὰ 50%, αἱ ἐπενδύσεις καὶ τὰ μετρητὰ τῆς κατὰ 25%, ἐνῷ καὶ τὰ βαλάσσια ὑπεραπλακτικὰ ταξίδια ἐνέφανσαν υποχώρησιν κατὰ 6%. Οι 'Αμερικανοὶ — εἴπε — τηροῦν σήμερον πολιτικὴν εὐνοοῦσαν τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον καὶ τὸ ἀμερικανικὸν ἀεροπλάνον, γεγονός διόπερ δὲν προεβλέπετο πρὸ τριετίας. Συγχρόνως ἔξεδηλωθῇ ἐπιδείνωσις τῶν σχέσεων ἐργασίας ἐφ' δῶλων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, διὰ γὰρ μὴ ἀναφέρωμεν τὰς αἵτησεις περὶ ηγημένων ἀμοιβῶν. 'Ο σημαντικώρος, ἐν τούτοις, παράγων ἔγκειται εἰς τὴν αὔξησιν δημοτικότητα τῶν ἀεροπορικῶν ταξιδίων. Κατὰ τοὺς τρεῖς πρώτους μηνας τοῦ τρέχοντος έτους η ὑπεραπλακτικὴ ἀεροπορικὴ κίνησης ηγήθη κατὰ 28% καὶ πλέον, οἱ διευθυνταὶ μᾶς τῶν ἐπιχορηγουμένων ἀεροπορικῶν ἐταιριῶν προβλέπουν, ὅτι ἀπεριόριστος θὰ εἶναι η δυναμικὴ αὔξησις τῶν ἐναερίων μεταφορῶν. Τὸ συμβολύλιον τῆς «Κιούναρ» ὀφείλει νὰ μελετήσῃ τὴν ἐπιδείνωσιν τῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως, ητίς σήμερον εἶναι χειροτέρα τῆς πρὸ τριετίας καὶ η θὰ

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

FRANK B. HALL & CO., Inc.

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

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

PLACE SHARE OF YOUR MARINE
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY."

INTERNATIONAL
TELEX NY 2121 OR MNY 0233

FRANK B. HALL & CO., Inc.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

στρεβή πρός τὸν ἄερα ἡ θάριψη εἰς τὴν θάλασσαν 30 ἑκατομμύρια λι-ρῶν διὰ μίαν ἀνωφελῆ βορειοσταλαντικὴν ἐπιχείρησιν. "Ἄν στραφῇ πρὸς τὸν ἄερα, τότε θὰ χρειασθῇ περισσότερον χρῆμα παρ'" ὅσον ἀναγράφεται εἰς τὸν Ισολογισμόν.

"Ἀπαντῶν εἰς τὰς ἀνωτέρω καὶ εἰς ἄλλας τινὰς ἐπικρίσεις ὁ πρόεδρος τῆς «Κιούναρ» σέρ Μπρόκλεμπαγκ ἐδήλωσεν, ὅτι αἱ προσφοραὶ τῶν ναυπηγείων διὰ τὸ τρίτον «Κούνιον» θὰ εὐρίσκωνται εἰς χεῖρας τῆς ἐ-ταιρίας περὶ τὰ τέλη 'Ιουλίου, ἀλλ' ὅτι διὸ τὴν μελέτην τῶν θὰ χρειασθοῦν δύο περίπου μῆνες, ὥστε θὰ είναι ἀδύνατον νὰ μορφώσῃ τὶς συγ-κεκριμένην γνώμην περὶ τοῦ κόστους τοῦ σκάφους πρὸ τοῦ τέλους Σε-πτεμβρίου. Τὸ ἐν λόγῳ κόστος—εἶπεν—ἀποτελεῖ καὶ τὸ κρίσιμον ση-μεῖον τοῦ δόλου σχεδίου. Εἰς τοὺς ὑπόλογισμούς τῆς δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν ἡ ἐταιρία ζητήματα γοντρά, ἀλλὰ μόνον τοὺς ἐπαγγελματικοὺς κινδύ-νους. "Ολαὶ αἱ μέρια τοῦν πληροφορίαι τῆς ἀπέδειπον, κατὰ δάσιν, εἰς τὴν ἔκτιμην τοῦ κόστους. Δύνανται αὖται νὰ πρόσκεινται ἡ μὴ μὲ τὴν πραγματικότητα. Πρέπει δημος νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι κατὰ τὸ με-σολαβῆσαν χρονικὸν διάστημα ὑπῆρξαν διάφοροι ἔξελιξεις, αἵτινες δυ-νατὸν νὰ ἀλλοιώσουν τὸ κόστος πέραν παντὸς λογικοῦ ὄριου. "Οταν θὰ ἐπιστῇ ὁ «καταρ» πρὸς λῆψιν τελικῆς ἀπόφασεως, πρέπει νὰ είναι δέδαιοι εἰς μέτοχοι, ὅτι θὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν ὅλα αἱ περιπτώσεις. 'Αφήκε, πάν-τως, νὰ ἐννοηθῇ, ὅτι ὁ συμβούλιον δὲν προτίθεται νὰ καλέσῃ γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων πρὶν ἡ ληφθῇ τελικὴ ἀπόφασις.

"Ηρώτησεν ἀκολούθως εἰς μέτοχος, ἂν ἡ ἐταιρία θὰ εἴπῃ «σχῖ» εἰς ὅν περίπτωσιν τὸ κόστος τοῦ πλοίου φθάσῃ τὰ 31 ἑκατομμύρια λιρῶν. 'Ο κ. Μπρόκλεμπαγκ ἀπήνησεν, ὅτι δὲν δύναται νὰ εἴπῃ ἄλλο τι, εἰμὴ μόνον, ὅτι ἡ ἐταιρία θὰ είναι ὑποχρεωμένη νὰ δεχθῇ ίσως καὶ κάτι ἄνω τῶν 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν. «Προφανῶς — κατέληξεν — ὃν πρόκειται περὶ 36 ἑκατομμυρίων λιρῶν, θὰ πρέπει νὰ ἔξετάσωμεν σοδαρῶς, τὶ δέ-ν νὰ πράξωμεν».

"Η παροχὴ τῆς ἀδείας εἰς τὴν «Κιούναρ Λάιν», ὅπως ἀναλάβῃ διὰ τῆς ἐξ ὀλοκλήρου εἰς αὐτὴν ἀνηκούσης «Cunard Eagle Airways», τακτικὰ «αιθμερικὰ δρουμολόγια» ὑπὲρ τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ Ἀμερικῆς (ἀνατολ. ἀκτῆ), ἔρχεται νὰ ἐπικυρώσῃ τὸ γεγονός τῆς ὡρ-γανωμένης ἀναμίξεως εἰς τὴν ἀεροπορίαν τῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Πορά τὰς προβληθείσας ἀντιρρήσεις ἀπὸ τὴν B.O.A.C., ἡ Κιούναρ διὰ τῶν νέων τύπου Boeing 707, ἀεροπλάνων της, ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1962 θὰ ἀναλάβῃ τὴν τακτικὴν γραμμήν. 'Η μεταφορὰ τοῦ ταχυδρομεύ-ου ἔξαιρεται. Δὲν ἐπετράπη ἐπίσης ἡ πρὸς τὸν Καναδᾶν ἐπέκτασις τῆς γραμμῆς.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΑΝΑΣΤΕΛΛΕΤΑΙ Η ΑΠΕΡΓΙΑ

"Ἡ ἀπὸ τῆς 15ης Ιουνίου ἡηρυχθεῖσα ναυτεργατικὴ ἀπεργία — 25.000 ἀπεργοὶ — εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, μὲ συμμετοχὴν ὅλων τῶν ναυτεργατικῶν 'Οργανώσεων, ἀνεστάλη ἡδη, κατόπιν παρεμβάσεως τοῦ προεδροῦ κ. Κέννεντυ, κατ' αἵτησιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν πα-ραγωγῶν πετρελαίων τοῦ Τέξας, ἀφοῦ προηγουμένως μάταιοις ἀπέβησαν αἱ καταβληθείσαι προσπάθειαι πρὸς ἐπίλυσιν τῆς δισαρδοῦσας με-ταξὶ τῶν «Γιουνίον» καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Ο πρόεδρος κ. Κέννεντυ ἐ-πεκαλέσθη πρὸς τοῦτο τὸν νόμον Τάφτ - Χάρτελ, ἔχων τὴν γνώμην, ὅτι ἡ ἀπεργία τῶν ναυτεργατῶν ἡπειρεὶ αὐτὴν ταύτην τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας καὶ ὅτι — ἐπιπροσθέτως — ἐδημούργει καὶ κινδύνους διὰ τὴν ἔθνικὴν ἀσφάλειαν. 'Επιτροπὴ ουνεστήθη πρὸς διεξαγωγὴν ἔρευνης ἐπὶ τῆς ἀπεργίας καὶ ὑποβοήθη τοῦ σχετικοῦ πορίσματος μέχρι τῆς 30ῆς Ιουνίου. 'Ἐν συνεχείᾳ ἡ ὑπόθεσις θὰ παραπεμφθῇ εἰς τὸ 'Ανώτατον Δι-καστήριον, προκειμένου νὰ διαστάξῃ τοῦτο τὴν ἀναστολὴν τῆς ἀπεργίας ἐπὶ 20 ἡμέρας, ἵνα ἐν τῷ μεταξὺ δοθῇ ἐπαρκῆς χρόνος διαπραγματεύ-σεων πρὸς ἔξεύρεσιν λύσεως. "Αν ἡ προθεσμία αὕτη παρέλθῃ ἀπρακτος, τότε οἱ ναυτεργάται ἀνακτοῦν ἀυτομάτως τὸ δικαίωμα τῆς ἀπεργίας.

"Ἡ προκαλέσσασα τὴν ἀπεργίαν διαφορὰ ἀνεφέρετο κυρίως εἰς τὴν ἀ-ξίωσιν τῶν 'Οργανώσεων, ὅπως ἀναγνωρισθῇ εἰς αὐτὰς τὸ δικαίωμα ἐ-λέγχου τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ ἀμερικανικῆς ἰδιοκτησίας ἡ διαχειρίσε-ως σκάφη ὑπὸ ἔνσας σημαίας. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ ἐπιχειρήσε-μεναι μεγάλοι ἀμερικανικοὶ ἐταιρίαι τακτικῶν γραμμῶν δὲν ἔχουν — καθ' ὅσον τοῦτο ἀπαγορεύεται — πλοῖα ὑπὸ ἔνσας σημαίας. Παρὰ ταῦ-τα καὶ διὰ λόγους ἀρχῆς, συνεταύτισαν καὶ αἱ ἐταιρίαι αὗται τὰς ἀ-πόφεις τῶν μὲ τοὺς ἐλευθέρους 'Αμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς ἑκμεταλ-λευμένους πλοῖος ὑπὸ τὰς σημαίας Λιθερίας καὶ Παναμᾶ. 'Η ἐν προ-κειμένῳ σκέψις τῶν ἡτο, ὅτι εἰς περίπτωσιν δισκοπῆτην ἐπιχειρή-σεων θὰ ἡδύναντο καὶ αὗται νὰ περιέλθουν εἰς τὴν θέσιν τῶν ἐλευθέρων ἐφοπλιστῶν καὶ νὰ ἀναλάβουν τὴν διαχείρισην πλοίων ὑπὸ ἔνσας ση-μαίας, τῶν μόνων δυναμένων νὰ διατηρηθοῦν ἀπὸ τὸν 'Αμερικανὸν ἐφ-πλιστήν εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν.

"Ἡ ἀπεργία, εἰς τὴν ὁποῖαν διὰ λόγους ἀλληλεγγύης μετέσχον καὶ οἱ λιμενεργάται δι' ἓν εἰκοσιπετράωρον, ἐσήμειώσεις πλήρη ἐπιτυχίαν καὶ πλέον τῶν 300 σκαφῶν είχον ἀκινητοποιηθῆ εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λι-μένους περιλαμβανομένους καὶ τῶν λάτιερς «'Ηνωμέναι Πολιτείαις καὶ Σάιτα Ρόζας καὶ δύο τῆς 'Μάτσου Λάιτου» εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Αγίου Φραγκίσκου. Χιλιάδες ἐπιβατῶν ἀνέστησαν τὰ ταξίδιά των. Οἱ φορτω-ταὶ ἐστράφησαν πρὸς τὰ ἔνσας πλοῖα δι' ἔξασφαλίσιν χώρων, ἐνῷ πλει-στοῖς σας διιλιστήρια κατὰ μῆκος τῆς ἀνατολικῆς ἀκτῆς καὶ τοῦ Κόλπου Ἑλλείσαν, λόγῳ τοῦ ἀσκήθεντος ἀπὸ τοὺς ναυτεργάτας «πίκετιγκ».

Οἱ ἐφοπλισταὶ δι' ἓν αὐτοκοινώσεως τῶν ἀποδίδουν τὰ βαθύτερα αἵτια

τῆς ἀπεργίας εἰς τὸν κρατοῦντα δύνατον μεταξὺ τῶν δι-σικούντων τὰς ναυτεργατικὰς 'Οργανώσεις, ἡτοι τοῦ κ. Κάρραν, δοτὶς προϊσταται τῆς «Νάσιοναλ Μαριτάιμ Γιούνιον», συνεργάζεται μὲ τὴν «'Ενωσιν Πλοιάρχων καὶ 'Ασυμματιστῶν, μετέχει τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ὁρ-γανώνει τὰ πληρώματα ὅλων σχεδὸν τῶν ἐπιχοργουμένων πλοίων καὶ τοῦ κ. Χώλλ, δοτὶς ἔξεβληθη τῆς Δ.Ο.Μ., προϊσταται δὲ τῆς «Διεθνοῦς 'Ενωσεως Ναυτικῶν» καὶ συνεργάζεται μὲ τὴν «'Ενωσιν Μηχανικῶν». Πρόκειται, δηλαδή, περὶ ἀγώνος ἐπικρατήσεως μεταξὺ τῶν κ. κ. Κάρ-ραν καὶ Χώλλ. 'Η προσπάθεια τοῦ τελευταίου ἀποθλέπει εἰς τὴν δι-εύρυνσιν τῆς σωματειακῆς δραστηριότητος διὰ τῆς παρεμβάσεως εἰς τὰ τῆς συγκροτήσεως τῶν πληρωμάτων τῶν 450 πλοίων ἀμερικανικῶν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας».

ΤΟ ΠΕΡΙ 'ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ.. ΝΟΜΟΣΧΕΔΙΟΝ

Τὸ νομοσχέδιον περὶ διαφορικῶν ναύλων, περὶ τοῦ ὅποιου τόσον με-γάλη διεξελήθη συζήτησις, ἐψηφίσθη ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς Βουλῆς, ἄνευ οὐδεμίας ἀντιρρήσεως. Παρὰ τὸ γεγονός τοῦτο, ἐνδέχεται νὰ μὴ δριστι-κοποιηθῇ τὸ νομοθέτημα κατὰ τὴν παροῦσαν βουλευτικὴν σύνοδον.

'Ο πρόεδρος τῆς ὑπεριπτροπῆς 'Εμμ. Τσίλλερ (δημοκρατικός, τῆς Νέας 'Υεροέντς) μετέσχεν εἰς πολλὰς συνεδριάσεις, ἀναφορικῶς μὲ τὰς ἀπόφεις ἐναντίον τῶν τράστ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις καὶ ἀνήγ-γελεν, ὅτι θὰ ιστομάσῃ ἐκθεσίαν ἐκ 10.000 σελιδῶν, περιέχουσαν μαρ-τυρικά καταβέσεις καὶ καταγγέλλουσαν πολλὰς παραβιάσεις τοῦ νόμου «περὶ Ναυτιλίας» (τοῦ 1916), καθὼς καὶ ὑπόδειξεις περὶ θεοπίσεων νό-μων πρὸς διόρθωσιν τῆς καταστάσεως. Κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφο-ρίας, ἡ ἐκθεσία αὕτη δὲν πρόκειται νὰ ὀλοκληρωθῇ πρὸ τῆς παρελεύσε-ως μηνῶν τινῶν καὶ ίσως νὰ είναι ἐτοίμη μόδις κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχούς ἔτους. 'Η ὑπεριπτροπή τῆς Γερουσίας, ἡτοις ηδη πρόχειδείου. Εἰχε τούσει σχετικῶς διατίθεται πρὸ τῆς Τσίλλερ, ὅτι διοφύχως ἔγκρινει τὸ νομοσχέδιον καὶ προσθέτει, ὅτι δὲν θὰ ἀπολύτως εἰλικρινής, ἀν δὲν ἔλεγεν, ὅτι τοῦ-το δὲν στηρίζεται πολὺ ἐπάρκειαν τῶν τράστ ἀπόψεων, δοτὸν θὰ ήτο ἐπιθυμητόν. 'Η οὐσία — εἶπε — τῆς ὑπομοσχέδιφ περιεχομέ-νης προστασία, πρόρχεται εἰς τὰν τροποποιήσεων, αἵτινες ἔξασφαλί-ζουν, ὅτι οὐδὲν σύστημα διαφορικῶν ναύλων θὰ ἔγκρινεται, διὸ τοῦτο προώρισται νὰ χρησιμοποιηθῇ δι' αἱ χρησιμοποιεῖται ὡς μέσον ἑκδιώδε-ως ἀνεξαρτήτων ναυτιλιακῶν Οἰκων ἐκ τῶν ἐργασιῶν των.

Οι ναυτικοὶ κύκλοι τῆς Οὐασιγκτώνος πιστεύουν, ὅτι ἡ ὑπεριπτροπή τῆς Γερουσίας θὰ προθεσμίας ισχύσῃ τῆς ἐν-διαμέσου νομοθεσίας, ἡτοις λήγει τὸν 30ῆν Ιουνίου. Δῆλωσις τοῦ Τσίλ-λερ πρὸ τῆς ηφίσεων ὑπὸ τῆς Βουλῆς τοῦ γομοσχεδίου. Εἰχε τούσει σχετικῶς διατίθεται πρὸ τῆς Τσίλλερ, ὅτι διοφύχως ἔγκρινει τὸ νομοσχέδιον καὶ προσθέτει, ὅτι δὲν θὰ ἀπολύτως εἰλικρινής, ἀν δὲν ἔλεγεν, ὅτι τοῦ-το δὲν στηρίζεται πολὺ ἐπάρκειαν τῶν τράστ ἀπόψεων, δοτὸν θὰ ήτο ἐπιθυμητόν. 'Η οὐσία — εἶπε — τῆς ὑπομοσχέδιφ περιεχομέ-νης προστασία, πρόρχεται εἰς τὰν τροποποιήσεων, αἵτινες ἔξασφαλί-ζουν, ὅτι οὐδὲν σύστημα διαφορικῶν ναύλων θὰ ἔγκρινεται, διὸ τοῦτο προώρισται νὰ χρησιμοποιηθῇ δι' αἱ χρησιμοποιεῖται ὡς μέσον ἑκδιώδε-ως ἀνεξαρτήτων ναυτιλιακῶν Οἰκων ἐκ τῶν ἐργασιῶν των.

Οι συντάκτης τοῦ νομοσχεδίου Μπόνερ, δημιλῶν εἰς τὴν Βουλήν, εί-πε: «Τὸ παρὸν νομοσχέδιον ἀποτελεῖ ἀσφάλειαν ἐναντίον τῶν ὑπὸ τῶν Διασκεψέων διαπραττομένων καταχρήσεων κατὰ τὰς μετὰ τῶν φορτω-τῶν σχέσεις των καὶ ἀπατεῖ, ὅπως παραπομπής εἰς τὴν διάθεσιν της συντάκτης τοῦ νομοσχεδίου περιεχομένων διαπραττομένων καταχρήσεων, αἵτινες ἔξασφαλί-ζουν, ὅτι οὐδὲν σύστημα διαφορικῶν ναύλων θὰ ἔγκρινεται, διὸ τοῦτο προώρισται νὰ χρησιμοποιηθῇ δι' αἱ χρησιμοποιεῖται ὡς μέσον ἑκδιώδε-ως ἀνεξαρτήτων ναυτιλιακῶν Οἰκων ἐκ τῶν ἐργασιῶν των.

Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιούς Ασυρμάτου Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζῆτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορή-γησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, φα-διογωνιομέτρων, ραντάρ, βινθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανη-μάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν 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 ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

NOPVHΓIA

ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ

Κοτ' ἀντίθεσιν πρὸς ὅτι διεθνῶς πιστεύεται, ὅτι, δηλαδή, ἡ νορδηγικὴ ιαυτὶλία εἶναι τόσον ισχυρῶς θεμελιωμένην, ὥστε νὰ ἀνθίσταται εἰς κάθι ἀντίδοου περίστασιν, Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ υπεγράμμιζον τελευταῖας, ὅτι εἰς τὴν πραγματικότητα τὸ νορδηγικὸν πλοῖον εἶναι ἔκτακτως εὔτρωτον από τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἔνονος πλοίων καὶ τὰ ἑφαρμοζόμενα εἰς διαφόρους χώρας συστήματα διακρίσεως τῆς ίδιας τῶν σημαίσης. Τὸ κυριώτερον, δῆμος, πρόδηλημα ἔγκειται εἰς τὴν Ἐλλειψιν ἐμφύου ὑλικοῦ καὶ ίδιως ἀξιωματικῶν. 'Υπεδεικνύετο σχετικῶς, ἡ ἀνάγκη πλήρους ἀναθεωρήσεως τῆς ἀκολουθουμένης τακτικῆς εἰς τὴν ναυτικὴν ἐκπατίδευσιν, ὥστε τὸ ταχύτερον νὰ καλυφθοῦν τὰ ὑφιστάμενα κενὰ εἰς τὴν ἐπάνθρωπον τῶν πλοίων. Κατὰ δεύτερον λόγον, οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἀνέφερον εἰς τὴν φορολογίαν, ἥτις στρέφεται τόσον ἐπὶ τοὺν νάρκην, δῆμον καὶ ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων ναὐλῶν. Εἶναι ἀξιοσημείωτον, ὅτι ὁ Νορβηγὸς ἐφοπλιστὴς δὲν δύναται ν' ἀποσθέσῃ — δῆμος εἰς ἄλλα κράτη — τὸ σκάφος του μέχρι τοῦ κόστους τῆς ἀντικαταστάσεως.

Τὰ ἔσοδα τοῦ μεγάλου ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου Οὐτίλελμσεν διὰ τὸ 1960 ἔφθασαν τὰ 507 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἔναντι τῶν 510 ἑκατομμυρίων τοῦ 1959. Ἀπὸ τὴν ἑκμετάλλευσιν τοῦ στόλου τῶν λάινερς εἰσεπράχθησαν 439 ἑκατομ. — περισσότερο κατὰ 28 ἑκατομ. κορωνῶν — καὶ ἀπὸ τὰ τάκερς κατὰ 31 ἑκατομμύρια.

Εἰς 67 σκάφη 729.983 τόνων d.w. ἀνήρχετο ὁ ἑταϊρικὸς στόλος. Ἐππάτα σκάφη 208.800 τόνων d.w. ἐτέλουν ὑπὸ ναυπήγησιν, μὲν παστόδοσιν μέχρι τοῦ Αύγουστου 1963.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΚΑΙ ΛΑΛΗ ΚΑΘΕΔΛΥΣΙΣ

Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς προηγούμενον τεῦχος μας τὴν καθέλκυσιν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Τοκουγιάμα τοῦ πρώτου ἐκ τῶν παραγγελθέντων ὑπὸ τῆς Τουρκίας κάργο - λάινερς, τοῦ «Minar Sinan» 5.600 τ. γκρός. 'Αναγγέλλεται ἡδη, δῆμος τὸν 10ην Ιουνίου καθειλύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ούραγκες, εἰς τὸ δηζελοκινήτον «Kaptan am Alniakz» 13.300 τ. γκρός ἢ 22.500 τόνων d.w.

'Εξηκολόθυσαν ἀφ' ἔτερου αἱ πωλήσεις παρηλίκων τουρκικῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν. Δύο μικρὰ σκάφη ἐπωλήθησαν ἡδη εἰς Τούρκους διαλυτάς, ἐνῷ τὸ φορτηγὸν «Revana» 2813 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1926, ἐπωλήθη τελευταῖος εἰς Ιταλούς διαλυτάς. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

ΙΣΡΑΗΛ

Η ΑΝΑΠΤΗΣΗΣ ΤΗΣ "ΖΙΜ.."

Εἷναι τὸ τέλος τοῦ τρέχει. Ξεσκούς ή «Ζίμ» θὰ κατέχῃ ἔνα στόλον 46 οκτώφων 406 χιλ. τόν. Μεταξὺ αὐτῶν τέσσαρα σκάφη τελοῦν ἡδη ὑπὸ ναυπήγησιν.

Τὸ ναυπηγικὸν τῆς πρόγραμμα περιλαμβάνει 23 ἀκόμη σκάφη, ἔξ ὧν πεντε τῶν 10 χιλ. τόν. διά τὴν γραμμὴν Ιαπωνίας — Δυτ. Ἀφρικῆς, τέσσαρα φορτηγὰ συνολικοῦ τονάκι 32 χιλ. τόν., καὶ δέκα τέσσαρα μεσογειακὰ 2000—3000 τόν. ἔκαστον. Κόστος 35 ἑκατομ. δολ. Τρία τέλος, τύπου λίμπερτου, σκάφη τῶν 10.430 τόν. μετασκευάζονται εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ τίθενται ἐντὸς τοῦ ἔπους ἐν ὑπηρεσίᾳ.

KAI NEAI PIROSOYHKA

Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμβούργου καθιλκύσθη τὴν 12ην Ιουνίου ἔνα ἀκόμη ιστρητιλίον σκάφος, τὸ φορτηγὸν «Hag Gilead» 6700 τ. γκρός, ἀδελφὸν τοῦ «Hag Ramon», διά τοῦ εἰχε «αιδελκυσθῆ ἀπὸ τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα τὴν 22αν Φεβρουαρίου. Ἀμφότερα προπρίζονται διὰ τὸν στόλον τῆς «Ελ Γάμα». Δύο ἀφ' ἔτερους γαλλικὰ λίμπερτους, τὰ «Seine» 7319 τ. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Aigouy» 7250 τ. γκρός (τοῦ 1944), ἀγορασθέντα πρὸ καιροῦ ἀπὸ ἑβραϊκὰ συμφέροντα, μετεπράτησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Νάντης εἰς δηζελοκίνητα καὶ ἡδη παροληφθέντα καὶ ὑψώσαντα τὴν σημαίαν τοῦ Ἰσραὴλ, μετωνομάσθησαν «Πάτη» τὸ πρώτον καὶ «Βέλο» τὸ δεύτερον. Ἐγνώσθη, τέλος, καὶ μία πιώλησις νεοτεύκτου ιστρητιλίου φορτηγοῦ, τοῦ «En Gediz», 14.815 τ. γκρός (τοῦ 1961). 'Ηγοράσθη τούτο παρ' Ἀμερικανῶν καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν ἀστερόδεσσαν μετωνομάσθη «Tamara Guinden».

"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,
BOTRY'S 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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-558
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΤΟ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τῶν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξινα κεφαλαῖά», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Σ ο φ i α K.» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 10.398 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957, τῆς ἑταῖριας «Ἐξέλσιορ» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ἡ ἑταῖρια «Πηγασος»).

2.— «Α γ γ ε λ i κ ἡ» κάρυκο - λάινερ (πρώην σουηδικὸν «Gotland», νεοσγορασθὲν) 1946 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, (τῆς «Ἑλληνικῆς Γραμμῆς Νοτίου Ἀμερικῆς»).

3.— «Ξ ε ν ο φ ὁ ν» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Catalunia», νεοσγορασθὲν) 7.120 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, τῆς ἑταῖριας «Βάλιος» (ἀδελφῶν Παππᾶ).

4.— «Ν τ ὄ ρ i κ» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 7.128 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τῆς ἑταῖριας «Ντόρικ» (διαχείρισις ἑταῖριας «Ὀρμος», ἀδελφῶν Γουλανδρῆ).

5.— «Μ ε σ ο λ ὄ γ y i» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Νάσιοναλ Φά-
ύτερε») 8.435 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Βιστα-
μάρες» (ἀντιπρ. ἐτ. «Ἡλιος») κ. Ἰω. Θεοδωρακοπούλου.

6.— «Η γ κ λ» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Λός Ἰνκας») 1.569 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, τῆς ἑταῖριας «Ρέγιες» (διαχ. ἐτ. «Ἡγκλ»), ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Μιχ. Λιγνός.

7.— «Α υ ρ α» φορτηγὸν (πρώην ἀμερικ. «Biscuit», νεοσγορασθὲν) 7.235 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Μαρσούέρτε» (ἀντιπρ. Μπουκάκης καὶ Υιός).

8.— «Κ ὑ μ α» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 7.248 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, τῆς ἑταῖριας «Μαρσούέρτε» (ἀντιπρ. Μπουκάκης καὶ Υιός).

9.— «Γ i o ύ p i t e r» φορτηγὸν (πρώην ἀγγλικὸν «Stylehurst», νεοσ-
γορασθὲν), 8129 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εἰς τὴν κα-
ὶ ὑπουργεῖον Ἑλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖριαν «Ἀστούριας».

10. «Ο ρ i e n t Λ e ē i k» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Οσεαν Δάφνη») 7211 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖρι-
αν «Εάλια» (τοῦ κ. Μάρκου Λύρα), ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι ἡ ἑταῖρια
«ΔΕΛΠΑ».

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «La Bahia» (δηζελοκίνητον) 5.172 τ. γκρός,
9.500 τόννων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ Γρα-
φείου «Λασιμός καὶ Ποτέρας» διὰ πελάτας του, ἀντὶ τιμῆς 155.000

ΤΑ ΑΠΟΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΥ

λιρῶν.

— Τὸ ἵταλικὸν λίμπερτο «Valentina Bibolini» 7.144 τ. γκρός, 10.730 τ. d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέϋ Φεβρουαρίου 1960, ἡγοράσθη παρὰ τῶν ἀδελφῶν Γ. Λαιμού διὰ πελάτας των, ἀντὶ τιμῆς 127.500 λιρῶν.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Alpera» 1.409 τ. γκρός, 2.605 τόννων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1939, μὲ παρα-
λαβήν εἰς Πειραιά. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθσαν.

— Τὸ νορβηγικὸν λίμπερτο «Bonda» 7.211 τ. γκρός, 10.900 τόννων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέϋ Μαρτίου 1960, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἀντὶ τιμῆς 130.000 λιρῶν καὶ παραλαβήν εἰς Ἰαπωνίαν, Ἰούλιον.

— Ἐπίσης, παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη καὶ τὸ γαλλικὸν φορτηγὸν «Capitaine G. Macleay» 7.070 τ. γκρός, 10.280 τόννων d.w. καὶ ναυ-
πηγήσεως 1944, ἀπὸ τιμῆς 80.000 λιρῶν.

— Παρ' Ἑλλήνων ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Avisvale» 7165 τ. γκρός, 10.150 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ σερβέϋ Ἀ-
πριλίου τοῦ 1958, ἀντὶ τιμῆς 120.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβήν εἰς Νιούπορτ.

— Παρὰ τῆς ἀτμοπλοΐας ἀδελφῶν Τυπάλδου ἡγοράσθη τὸ ἀμερικα-
νικὸν ὑπόσβρυχον «Vapakoneta» 280 τ. ἔκτοπισματος καὶ ναυπηγήσεως 1942, ὅπερ καὶ θά μετατραπή εἰς τουριστικὸν, διὰ πλόας ἀνὰ τὰς Ἑλλη-
νικὰς νήσους. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μετωνομάσθη «Υδρα».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «El Hak» 1.022 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸ Ἀδεν ὑψώσει τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Βό-
σ π ο ρ ος».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταῖριας «Κύαμος» νοτιοαφρικανικὸν φο-
ρτηγὸν «Πρόεδρος Μπόσχοφ» 7.229 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ὅπερ παρελήφθη εἰς Χόδη Κόδη καὶ μετωνομάσθη «Ρίο Μάρ», ὑψώσει τὴν Κυανόλευκον.

— Παραλαμβάνεται κατ' αὐτὰς εἰς Ἀμβούργον τὸ ἀγορασθὲν παρ'
Ἑλλήνων ὄλανδικὸν λίμπερτο «Hissekerk» 7.219 τ. γκρός καὶ ναυπη-
γήσεως 1943. Θά μετονομάσθη «Μαρία ντε Λούμπτες» καὶ θά τεθῇ ὑπὸ
σημαίαν Λιβάνου.

ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

Ο Οἶκος Βάττη συνήψει συμβόλαιον μὲ τὰ ναυπηγεῖα Ἰνο διὰ τὴν
ἐπιμήκυνσιν τριῶν λίμπερτων κατὰ 70 πόδας, ἀντὶ δαπάνης 190.000
δολαρίων δι'. ἔκαστον σκάφος, τοῖς μετρητοῖς. Ἐκάστη παράδοσις θὰ
συντελήσῃ ἐντὸς 45 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς εἰσόδου τοῦ πλοίου εἰς τὰ ναυ-
πηγεῖα. Τὸ πρώτων σκάφος θὰ παραδοθῇ τὸν προσχῆ Ὁκτώβριον, τὸ
δεύτερον τὸν Δεκέμβριον καὶ τὸ τρίτον τὸν Ιανουάριον τοῦ 1962.

ΤΟ ΟΛΥΜΠΙΑ

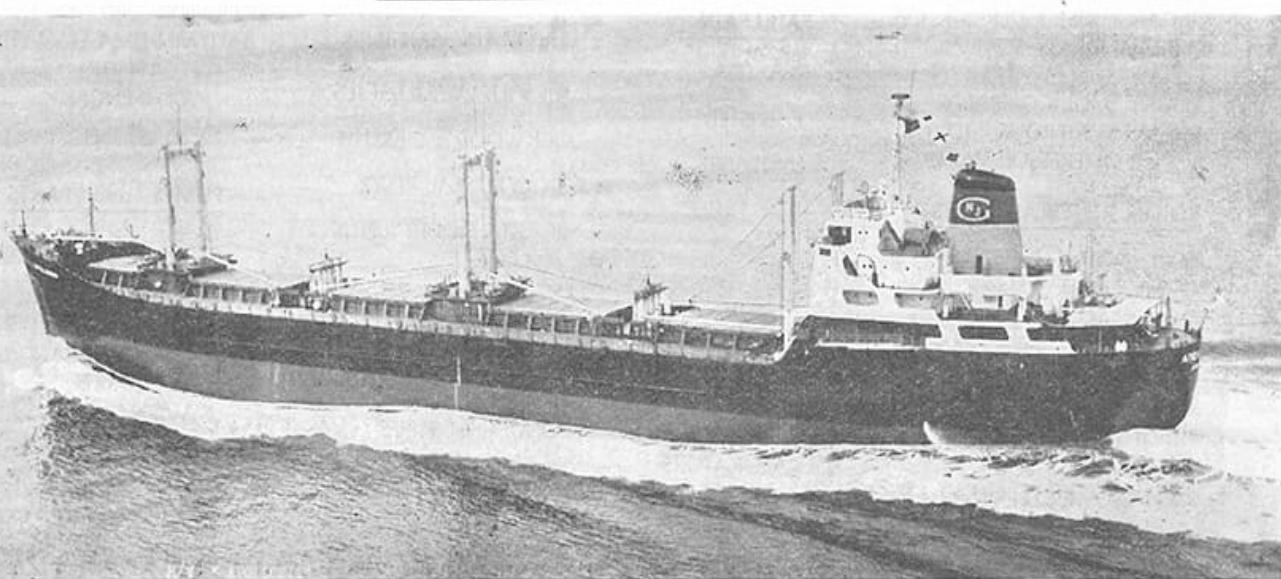
Πρόκειται κατὰ Νοέμβριον τὸ «Ολυμπία» νὰ ὑποστῇ δίμηνον γενι-
ικῶν ἐπιθέρησιν εἰς τὴν Γένοβαν. Ή πλήρης ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ
προβλέπεται, καθὼς καὶ ὁ ἐπαναδιάκοσμος τῶν κοινοχρήστων χώρων
σαὶ ἡ κατασκευὴ 15 καμπινῶν ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος μὲ ίδι-
κίτερον λουτρόν.

ΤΑ ΔΥΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΑ ΠΟΡΘΜΕΙΑ

Τὴν 30ὴν Ιουνίου εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Ε.Ο.Τ. διενηργήθη διαγωνισμὸς
διὰ τὴν ναυπηγεῖαν δύο ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν (φέρρυ - μπώτ). Πλείστα
ὅσα ναυπηγεῖα τὸν ἔξωτερικὸν, ὅπως καὶ τὰ ίδικά μας τούς Σκαρα-
μαγκά μετέσχον εἰς τὸν διαγωνισμόν. Αἱ προσφοραὶ των θὰ ἔχεταισθούν
παρ' εἰδικῆς ἐπιτροπῆς.

ΤΟ ΓΙΩΤ "ΚΑΡΙΤΑ."

Αἱ πότε τὰ ναυπηγεῖα τοῦ «Αμστερτάμ παρεδόθη πρὸ διμήνου εἰς τὸν
κ. Ἰω. Κ. Καρράν τὸ νέον γιώτ αὐτοῦ «Καρίτα», μήκους 170 πο-



Τὴν 29ὴν Μαΐου 1961 παρεδόθη ὁπό τὰ Ἱαπωνικὰ Ναυπηγεῖα ISHIKAWAJIMA — HARIMA HEAVY INDUSTRIES πρὸς τὸν Οἶκον N. I. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ
Ltd. τὸ νέοτευκτὸν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ», χωρὶς τικότητος 15.500 τόννων d.w., ἐφαδιασμένον μὲ μηχανὰς SULZER - 5RD 76
7.500 ίππων. Τὸ «ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ» ἔχει διοστάσεις μῆκους 154 μέτρων καὶ πλάτους 20 μέτρων. Ή ἑλληνικὴ σημαία κυματίζει ἐπὶ τοῦ σκάφους.

δών. Διά την πρόσωσιν της ή θαλασμήρος είναι έφωδιασμένη μὲ δύο μηχανές, τύπου Πλάξμαν, δυνάμεως 600 ίππων.

ΠΡΟΣ ΠΩΛΗΣΙΝ

Προσφέρεται πρός πώλησιν, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 165.000 λιρῶν 'Αγγλίας, τὸ ὑπὸ ἄγγλικὴν σημαῖαν φορτηγὸν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας «Δούκις Αθηνῶν» 5.217 τ. γκρός, 9.475 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, μὲ παράδοσιν εἰς "Αμυτερυταμ, ἀμφὶ τῇ συμπληρώσει τοῦ σερβεῦ του. Ἐχει κατασκευασθεῖ εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ντόξφορδ, τοῦ Σάντερλαντ, είναι οὐδεις από την πλοιοκτησίαν μὲ δηξελομηχανᾶς τρικυλήνδρους, δυνάμεως 2.500 ίππων καὶ ἀναπτύσσει τοχύτητα 10½ ἔως 11 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 10 τόνων ντρέζελ ὅμιλον.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαῖαν δεξαμενόπλοιον μας «Δελφίνι» 9.356 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 240.000 δολαρίων, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς τὴν Σπέτζιαν, ὅπου παραμένει παρωπλισμένον ἀπὸ τῆς 16ης Δεκεμβρίου 1960.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ ληξαντος μηνὸς 'Ιουνίου ἐγένετο μία μόνον ὑπογραφὴ συμβάσεως ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἵνῳ ἀντιθέτως, ἐσημειώθησαν τρεῖς διαγραφαὶ.

Τὸ ὑπογράφαν σύμβασιν ἀσφαλίσεως σκάφος είναι τὸ «Καλλιόπη Δ. Λαζαρίδη», ὑπὸ σημαίαν Λιδίων, 5.103 τόνων γκρός ἀπὸ 12 'Ιουνίου 1961 ἐπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ γραφείου Λύρα.

Τὸ διαγραφέντα εἶς ἀλλοῦ σκάφη είναι τὰ «'Αρο», παναμαϊκὸν τόνων γκρός 7.221, «Βάλσαρ», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 9.228, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλόσπους καὶ «Ντόνα» «Εντια», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.400, ὡς ὑψώσαν τὴν ἐλληνικὴν σημαῖαν.

Μετὰ τὰς ἐπελθόσσας ὡς ἀνωτέρω μετανοθάς τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαῖας σκαφῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, τὰ ὁποῖα ἔχουν ἀσφαλισθή εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται εἰς 599, τόνων γκρός 808.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΓΕΙΑ".

Μεταξὺ 5ης καὶ 20ῆς 'Ιουνίου ἐξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς καὶ επιθεωρήσεις εἰς τὰ «Ελληνικὰ Ναυτηργεῖα», τοῦ Σκαραμαγκάδ, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλντ Μέντ» (δεξαμ.) 20.452 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Μαραθών» λιθ. δεξαμ. 32.707 τόνων (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Τρήτη» τάκνερ «Τ. 2» 16.460 τόνων (προεργασία δι' ἐπιτηγκυνσιν καὶ μετατροπήν του εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου), «Ιλα» 'Ιγγλέσης 10.345 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Μαίρη Λούη» λιθ. δεξ. 38.950 τ. (ἐπισκευὴ μειωτήρος τοῦ στροβιλοκινήτηρος), «Καστέλλα» λιθ. δεξ. 32.946 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Γιούνιτ» δεξ. 31.745 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Αρμάθια» 10.500 τ. (δεξαμενισμός, ἔξαγωγὴ τελικοῦ ἄξονος «καὶ ἐπισκευαῖ»), «Γουόρλντ Σκίλλ» λιθ. δεξ. 19.560 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Τζούρου» λιθ. δεξ. 33.073 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Βανέττα» παναμ. δεξαμ. 29.186 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις).

σις), «Νάσιοναλ Σέρβαντς λιθερ. 12.672 τ. (δεξαμενισμός καὶ διάφοροι ἐπισκευαῖ), «Αλέξ. Κορυζῆς» 10.865 τόνων (δεξαμενισμός καὶ ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Ίντεγκριτού» δεξαμ. 41.834 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Ολύμπικ Τόρτς» λιθ. δεξ. 28.385 τ. (διάφοροι ἐπισκευαῖ), «Γουόρλντ Γκρατιπιούντ» λιθερ. δεξαμ. 32.540 τ. (ἀντικαταστάσις Ἑλληνικοῦ), «Βαμπάσα» παναμ. δεξαμ. 41.500 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Χότο» δεξαμ. 24.700 τ. (δεξαμενισμός καὶ ἐπιθεώρησις), «Ολύμπικ Στάρ» λιθ. δεξ. 28.385 τ. (διάφοροι ἐπισκευαῖ), «Γουόρλντ Γκλόρια» λιθ. δεξ. 45.509 τ. (ἐπησία ἐπιθεώρησις), «Έρως» (θαλαμηγός) 98 τ. γκρός (ἐπησία ἐπιθεώρησις) καὶ εἰς Πειραιάδ τὸ ὑπερακεδενιον «Γιατρίς» 18.400 τ. γκρός (ἐπισκευαῖ κυρίων καὶ διοθητικῶν μηχανῶν).

ΔΩΡΕΑΙ

Ο καθηγητὴς καὶ Πρόεδρος τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν κ. Στρατῆς 'Ανδρεάδης, κατόπιν τῆς μετατροπῆς τοῦ «Ανδρεάδειον Γυμνασίου» Βροντάδου Χίου εἰς Ναυτικὸν Γυμνάσιον, ἀπεφάσισε τὸν ἔξοπλισμὸν αὐτοῦ διὰ τῶν ἀπαιτούμενων ναυτικῶν ὄργανων, ὡς καὶ τὴν ἐπέκτασιν τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ ἐκπαιδευτηρίου, διὰ τῆς ἀνεγέρσεως δύο νέων αἰθουσῶν διδασκαλίας.

Η ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΣ

Ἐγκριθὲν ὑπὸ τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως Δημοσίου Λογιστικοῦ, διεπιτώθη εἰς τὴν τελικὴν τοῦ μορφῶν τὸ νομοσχέδιον «επερι συμπληρώσεως» τῶν περὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων διατάξεων».

Διὰ τοῦ ἀρθροῦ 1 τοῦ νομοσχέδιου ὄριζεται ὅτι: Πρὸς συμπλήρωσιν τῶν εἰς τεχνικὸν καὶ ὑγειονομικὸν προσωπικὸν ἀναγκῶν τῆς 'Επιθεώρησεως 'Εμπορικῶν Πλοίων διὰ τὴν ἀσκησιν τῶν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις ἀρμοδιοτήτων αὐτῆς καὶ ἐπὶ πλέον, τοῦ ἐν ἀρθρῷ 11 τοῦ ἀπὸ 4.9.1925 Διατάγματος περὶ Ε.Ε.Π. ὀρίζομένον προσωπικοῦ Β. Ναυτιλίας προσλαμβάνονται δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ συμβάσει δημοσίου δικαίου, ἰδιῶται, ὡς ἀκολούθως:

- α) Δύο διπλωματοῦχοι ναυτηροὶ ἐπὶ μισθῷ βαθμοῦ 5ου, 4ου, 3ου ἢ 2ου.
- β) Δύο διπλωματοῦχοι μηχανολόγοι ἐπὶ μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου, 4ου, ἢ 3ου.
- γ) Εἷς διπλωματοῦχος μηχανολόγος - ἡλεκτρολόγος ἐπὶ μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου, 4ου, ἢ 3ου.
- δ) Εἰς ιατρὸς ὑγιεινολόγος ἐπὶ μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου, 4ου ἢ 3ου.
- ε) Δύο πλοιάρχοι Ε.Ν. ἐπὶ μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου, ἢ 4ου.
- στ) Δύο μηχανικοῖ Ε.Ν. ἐπὶ μισθῷ βαθμοῦ 6ου, 5ου ἢ 4ου.
- ζ) Εἰς ραδιοτηλεγραφῆτης Ε.Ν. ἐπὶ μισθῷ βαθμοῦ 7ου, 6ου, ἢ 5ου.
- η) Πέντε κατώτεροι τεχνικοὶ ἐπὶ μισθῷ βαθμοῦ 10ου ἔως 6ου.

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

PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID
FOR MAIN ENGINES
AND ALL AUXILIARIES
LOCKWOOD & CARLISLE
DOUBLE SEAL RINGS
MICARTA LIQUID RINGS

HEAT EXCHANGE

CONDENSERS
DISTILLERS
EVAPORATORS
WATER BOXES

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.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ νομοσχεδίου δρίζονται:

1) Τὰ τών εἰδικών, τυπικών καὶ ούσιαστικών προσόντων ἑκάστου τῶν ὡς ἀνα προσλαμβανομένων ἐπὶ συμβάσει ὑπαλλήλων, δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Ναυτιλίας, μετά γνώμης τοῦ 'Ανωτάτου Συμβούλου Δημοσίων 'Υπαλλήλων δημοσιευμένας εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

2) 'Η συναπτομένη σύμβασις είναι τριετοῦς τὸ πολὺ διαρκείας, δυναμένη νά ἀνανεωθῇ ἐπὶ τῷ αὐτῷ ἢ ἀνωτέρῳ μισθῷ. 'Ανωτέρος μισθὸς παρέχεται μετά τριετή εύδοκιμου ὑπηρεσίαν εἰς ἑκάστην τῶν ἐν τῷ προηγουμένῳ ἄρθρῳ περίπτωσιν μισθοῦ.

3) Τὸ κατὰ τὸ προηγουμένον ἄρθρον ἐπὶ συμβάσει προσωπικὸν ἀμείβεται διὰ τῶν ἀποδοχῶν καὶ πάντων τῶν κατὰ τοὺς κειμένους νόμους ἐπιδομάτων τῶν τακτικῶν δημοσίων ὑπαλλήλων τοῦ βαθμοῦ εἰς ὃν ἀπίστοιχεῖ ὁ μισθὸς ἐπὶ τῷ ὅποι φέκαστος ὑπηρετεῖ.

4) Εἰς τοὺς κεκτημένους διπλώματος Πολυτεχνείου ἢ Ιατρικοῦ 'Ανωτάτης Τεχνικῆς Σχολῆς Ἐξωτερικοῦ, παρέχεται τὸ δυνάμει τοῦ νόμου 3001 τοῦ 1954 καταβαλλόμενον τεχνικὸν ἐπίδομα, εἰς ἀπαντας δὲ τοὺς ἐνεργούντας ἐπίτιμης πλοίων καταβάλλεται ἐπίδομα λόγω φορδᾶς ἴματομοῦ, καθορίζομενον διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν 'Υπουργῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

Διὰ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ νομοσχεδίου δρίζεται ὅτι:

1) 'Ο τρόπος, ὁ χρόνος καὶ λεπτομέρειαι ἔκτελέσεως τῶν ἐπιθεωρήσεων καὶ ἐλέγχων τῶν πλοίων καὶ λοιπῶν ναυτηγημάτων ἐν Πειραιᾷ καὶ εἰς τοὺς λοιποὺς λιμένας, οἱ δροὶ καὶ προϋποθέσεις τοὺς ὅποις δέοντας νά πληροῦν τὰ μέσα ἀσφαλείας, ἔξοπλισμοῦ, ἔξαρτισμοῦ κλπ. τῶν πλοίων ἐν γένει, αἱ ὑποχρεώσεις τῶν πλοιοκτητῶν, πρακτόρων πλοιάρχων κλπ., ἡ ἔκδοσις τῶν ὑπὸ τῶν διεθνῶν συμβάσεων προθετομένων πιστοποιητικῶν καὶ κανονισμῶν, τὰ περὶ ἐποπτείας καὶ ἐλέγχου νηγυνωμάτων καὶ γενικῶν πάν θέματος ἀναγόμενον εἰς τὴν κανονικὴν ἀσκησιν τῶν ὑπὸ τῆς κειμένης νεμοθεσίας δρίζομένων ἀρμοδιοτήτων τῆς Ε.Ε.Π. ρυθμίζονται διὰ κανονισμῶν.

2) 'Ωσαύτως διὰ κανονισμοῦ καθορίζονται τὰ τῆς λειτουργίας τῆς ὑπηρεσίας τῆς Ε.Ε.Π. τῆς διαιρέσεως αὐτῆς εἰς τμήματα καὶ γραφεία καὶ τῆς ἐπανδρώσεως αὐτῶν ὡς καὶ πᾶσα ἐν γένει λεπτομέρεια ἀναγκαῖα διὰ τὴν διαλήγην διεγαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας αὐτῆς.

3) Οἱ εἰς ἔκτελεσιν τοῦ παρόντος νόμου καὶ τῆς κειμένης νομοθεσίας ἔκδιδομενοι κανονισμοὶ καταρτίζονται ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. καὶ κυρούνται διὰ Β. Διατάγματος.

Η ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑ

'Η Αἰγαίουτος ἐνδιαφέρεται ταῖς διανομέναις τῶν σύμβασιν συμφωνίας μεταξύ τῆς 'Ελλάδος, πτικῆς θα διατηρεῖται τὰ σπογγαλιευτικά μας τὰν ὑπὸ εὐνοϊκούς δρους ἀλιείων εἰς τὰ παραλία τῆς 'Εκπρόσωπος τῆς ἑταίριας Γκίζα, πτικῆς προνομιακῶν ἀθεταλλεύεται τὰ σπογγοφόρα πεδία τῆς Αἰγαίουτος, πρόκειται νά ἐπισκεψθῇ κατ' αὐτὰς τὰς 'Αθήνας, διὰ νά συζητήσῃ μετὰ τῶν Ἑλλήνων ἀρμοδιοτήτων τοὺς δροὺς ἐκκωρούσεως τῶν σπογγαλιευτικῶν ἀδειῶν.

Δέοντας νά σημειωθῇ, διὰ παρόμοια διαπραγματεύσεις είκον διεξαχθῇ

πρὸ ἔτους, ναυαγήσσασι, δύμας, συνεπείᾳ τῶν ὑπερβολικῶν ἀξιώσεων τῶν Αἰγαίουτος. 'Υπελόγιζον ἡ προστασία εἰς τὰν συνδρομήν τῶν Γεωγοκοσλαύων σπογγαλιέων διὰ νά ἀξιοποίησουν τὰ σπογγοφόρα πεδία τῆς ταν. Φαινεται, δύμας, διὰ δέοντας ἀπέδωκεν ἡ μετ' αὐτῶν συνεργασία.

Πάντως, ἡ ἐπέκτασις τῆς δραστηριότητος τῶν σπογγαλιευτικῶν μας εἰς τὰ σπογγαλιακά ὑδάτα, παρέκει μιαν ἔστω καὶ προσωρινήν λύσιν εἰς τὸ πρόδηλομα τῆς σπηλιούμενής πᾶν στενότητος σπογγαλιευτικῶν πεδίων εἰς τὴν Μεσόγειον. 'Αρκει οἱ δροὶ ὑπὸ τοὺς ὅποις θα ἐκκωρούσιν αἱ σχετικοὶ ἀδειαί, νά είναι ὄπωσδηπότε σεύνοικοι.

'Ἐν τῷ μεταξύ ἐγνώσθη, ὅτι ἐνεφανίσθησαν δυσκολείαι εἰς τὰ σπογγαλιευτικά μας τὰ ὀλιεύοντα εἰς τὴν Τριπολίτιδα. Αἱ ἔκει ἀρχαὶ προέθησαν αἴφνιδιώς, εἰς τὰν αὐξησην τῆς τιμῆς τῶν ἀδειῶν ἀπό 130 εἰς 300 λίρας, ζητούσαι τὴν ἀμεσον ταταβολήν τῆς σχετικῆς διαφορᾶς. 'Η Ἑλληνική κυβέρνηση παράδογον τὴν αὐξησην αὐτήν, διὰ τῆς ὅποιας ἀλλώστη παρεδίαζετο προγενεστέρα συμφωνία, συνέποσεν εἰς τὰ σπογγαλιευτικά μας νά περιορίσουν τὴν δραστηριότητα τῶν εἰς τὴν Κηφαιάνη, ἔκτος εἰς τὸ μεταξύ, μετέβαλον γνωμήν αἱ ἀρχαὶ τῆς Τριπολίτιδος.

Καλαί είναι ευτυχία, σι πληροφορίαι ἀπό τὴν σπογγαλιευτικήν εἰς τὰς Ἑλληνικάς θαλάσσας. Τὰ σκάρη τῆς Καλύμνου, τῆς Αίγινης καὶ τοῦ Τρικερί, τὰ ὅποια ὀλιεύοντα εἰς τὸ Αιγαίον, σημειώνουν ἀξιολόγους ἐπίδοσεις. 'Η εύρεια χρησιμοποίησης πικοβολιστικῶν μηχανημάτων βοηθεῖ φαίνεται εἰς τὴν ἐποίησιν νέων καὶ πλουσίων πεδίων.

ΔΙΑ ΤΟΝ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΝ ΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Παρά τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἐζητήθη, δημοσίεια τῆς ιατρικῶν Προμηθείων παράσχητη τὴν κατὰ νόμον ἔξουσιοδότησίν της διὰ τὴν διεύρεγειαν τῶν διαγνωσιμῶν πρὸς προμήθειαν τῶν ναυτικῶν ὄργανων καὶ ἐργαλειομηχανῶν διὰ τὰς Δημοσίεις Σχολὰς Ἐμπορικού Ναυτικοῦ. 'Ομοίως, ἐζητήθη ἡ ἔξουσιοδότησίς διὰ τὴν διὰ διαγνωσιμοῦ προμήθειαν τῶν ὄργανων καὶ ὑλικῶν ἐξοπλισμοῦ τοῦ ραδιοτεχνικοῦ καὶ ἡλεκτρολογικοῦ ἐργαστηρίου.

Δέοντας νά σημειωθῇ, δημοσίεια τὰ πιστώσεις διὰ τὴν ἀγοράν τῶν ἀνωτέρω εἰδῶν, ἔχουν περιληφθῆ εἰς τὸ πρόγραμμα δημοσίων ἐπενδύσεων.

ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑ ΚΑΤΑ ΤΟΥ Ο.Λ.Π.

'Η Ἐνωσις Ἑλλήνων Σιδηροδιομηχάνων ἀπηύθυνε πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῶν Δημοσίων 'Ἐργων τὸ κάτωθι τηλεγράφημα:

Περιορισμός ὑπὸ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς κώρων ἐπισκευῆς πλοίων ἐντὸς λιμένος ὧδηνοσεν ἐργοστάσια ἐπισκευῆς πλοίων, ὥπα σκολούντο τρεῖς κιλιδάς ἐργάτας, εἰς ἐντόνους διαμαρτυρίας μὲ συμπροφορίαν τῶν Στόπ Πρόεδρος 'Οργανισμοῦ Λιμένος διεβεβαίωσεν προφορίκων καὶ ἐγγράφων Σιδηροδιομηχάνων καὶ τύπων διὰ δέοντος προτίθεται 'Οργανισμός κλείστη ἐργοστάσια, ἀλλὰ θὰ μεταφέρει ἐντὸς έτους τὴν βάσιν ἐπισκευῶν ἀπό Πειραιῶν εἰς Πέραμα, ἐνθα δύνανται ἐργοστάσια συγχωνεύεσθαι εἰς ἔξι ἔως ἔπειτα ἐργοστάσια μετὰ προγουμένων ὑπὸ 'Οργανισμοῦ ἐκτέλεσιν ἀναγκαῖων λιμενικῶν ἐργῶν ἀξιούσιοι εἰκονει πέντε ἐκατομμυρίων δραχμῶν Στόπ 'Ἐκτοτε ἐργοστάσια ἀνέμενον ἐργοστάσιας ἀποφάσεις Ο.Λ.Π Στόπ Αίρηνς κθές ἐδημοσίευθη ἀνακοίνων: 'Οργανισμός δεκομένου προσφοράς διὰ παρακράτους ὀλοκλήρου βύσεων Περάματος εἰς μίαν καὶ μόνην ιδιωτικὴν ἐπικείστοις δυνατέρων διαδέσθη κεφάλαια διακόσια δέκα ἐκατομμύρια δραχμῶν Στόπ Τοιαυτη ἀνατρεπτικὴ τῶν διαθεσιώνεων ἀπόφασις 'Οργανισμοῦ

ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ ΤΗΣ ΙΔΙΩΤΙΚΗΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

'Απόδειξην τοῦ τί δύναται νά ἐπιτελέσθη ἡ γνωστική, η πείρα καὶ η νοικοκυρασύνη τοῦ 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, ἀποτελεῖ τὸ νέον μεσογειακὸν ἐπιβατηγόν «Ἐρμῆς», τῆς 'Ηπειρωτικῆς Ατμοπλοΐας τοῦ κ. Τάσου Ποταμιάνου. 'Οσοι τὸ ἐπεσκεψθήσαν κατὰ τὴν δεξιῶσιν ἐπὶ τῇ ἐνάρξῃ τῶν δρομολογίων του, ἐθαύμασαν τὴν ἀνεσιν, τὴν πολυτελείαν, τὴν ἐπιτυχή διαρρήματιν καὶ τὴν αἰσθητικὴν διασκόσμησιν τῶν εύρυτάτων κώρων διὰ τοὺς τούς δροὺς ἐκκωρούσεως τῶν σπογγαλιευτικῶν ἀδειῶν.

Δέοντας νά ἔχει, πράγματι, οὐδεμίαν σχέσην τὸ δρόμον καὶ ἐπιβλητικὸν λάινερ, μὲ τὸ πρό μηνῶν καταπλεύσαν ἐκ Καναδᾶ πρὸς μετασκευὴν εἰς Πειραιά. 'Ηδη παρέχεται τὴν ἐντύπωσιν, ὡς χαρακτηριστικῶν ἐτονίσθη, μιᾶς πλήρους καὶ ἐντυπωσιακῆς μεταμορφώσεως. 'Ενα καθ' ὅλα σύγχρονον σκάφος προήλθεν ἀπὸ τὸ παλαιόν. Διετηρήθησαν, δύμας, ὅλα τὰ πλεονεκτήματα τῆς παλαιᾶς κατασκευῆς, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἀνεσιν καὶ τὴν ἀπλότητα τῆς αἰσθητικῆς συγχρόνου ἐπιβατηγοῦ πλοίου. Τεράστια φουσγιέ, ἐνθυμίζοντα μεγαλοπρεπὲς ξενοδοχείον, πολυτελῆ σταλόνια, μία εύρεια τραπεζαρία μὲ ὡραιον κρυφόν φωτισμόν, ἀνετο — πρὸ παντὸς αὐτὸ — καμπίναι, διατεταγμένα διὰ εἰς τὰς πλευράς τοῦ σκάφους, κινηματογράφος, πισσίνα εύρυχωρων ὑπερωκαίνων σκάφους, αἰθουσαὶ παιδιών καὶ ειδικώτερον ἔνα εύρυτατον γκαράζ διὰ τὴν μεταφοράν 120 αὐτοκινήτων, συνθέτουν τὸν ἐνδεδειγμένον τύπον τοῦ ἐλληνικοῦ ἐπιβατηγοῦ διὰ τὰς μεσογειακὰς γραμμὰς καὶ ειδικώτερον διὰ τὴν τακτικήν ἐπικοινωνίαν τῆς Αδριατικῆς πρὸς τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον.

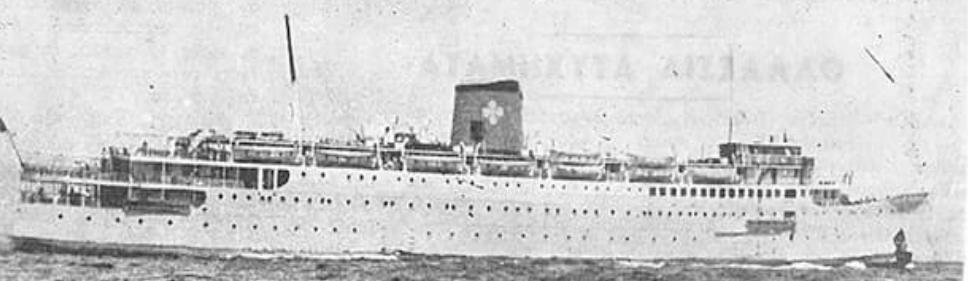
Τὸ νέον ἐπιβατηγόν, διοικητής τοῦ 5.269 τ., καὶ ἐκτοπίσματος 8.900 τ., διαθέτει δύο πλανιδρομικὰ μηχανάς τῶν 1.900 πόπων ἐκστάση καὶ ἀνταπόστησε ταχύτητα 16½ μιλλών. Τὸ «Ἐρμῆς» διαθέτει κλίνας διὰ 500 ἐπιβάτας, δεξ ὡς αἱ 200 εἶναι αἱ θέσεως, αἱ 100 κάμπτιν-κλάσι καὶ αἱ 200 τουριστικῆς.

Τὸ «Ἐρμῆς», τοῦ ὅποιού ἡ μετασκευὴ ἀποτελεῖ προσωπικὸν ἀθλον τοῦ πλοιοκτήτου κ. Τ. Ποταμιάνου, διανοίγει μίαν νέαν γραμμὴν μὲ σύρη μέλλον καὶ ιδιαίτεραν ἐθνικὴν σημασίαν. 'Η σύνδεσις αἱ ἐνός

τῶν λιμένων τοῦ 'Ισραὴλ μὲ τὴν ἐλλάδα καὶ μὲ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην διὰ τοῦ λιμένος τῆς Βενετίας καὶ ἡ τακτικὴ αἱ' ἐτέρου καὶ ταχεῖς ἐπικοινωνίας τῆς Κύπρου μετὰ τοῦ Πειραιῶς, ἐξασφαλίζουν τὰς προϋποθέσεις διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ ἔξυπηρέτησιν ἐνὸς ισχυροῦ τουριστικοῦ ρεύματος εἰς τὴν 'Ανατολικὴν Μεσόγειον.

Ίδιαιτέρως διὰ τὴν σύνδεσιν τῆς Κύπρου μετὰ τῆς 'Ελλάδος πρέπει νά ἐξαρθῇ ἡ καταλληλότης τοῦ «Ἐρμῆς», διαθέτοντος εύκολοις πορθμείους καὶ δυναμένου νά παραλάβῃ ἐνα μεγάλον ἀριθμὸν αὐτοκινήτων. 'Ος γνωστόν, εἰς τὴν Κύπρον ὑπάρχουν σήμερον πολλὰ αὐτοκινήτα ιδιωτικῆς κυρίως χρήσεως, περίπου 35.000, ἀτίνα προσφέρονται διὰ τὴν δημιουργίαν ρεύματος ἐποχούμενων τουριστῶν ἐκ τῆς νήσου πρὸς τὴν 'Ελλάδα. 'Υπάρχουν πληροφορίαι, δημοσίεια τοῦ Τουρκικοῦ κυβερνητικοῦ καταβάλλει συντόνους προσπαθείας διὰ τὴν δημιουργήση καὶ νά ἐλκυστή τὸ περύμα αὐτὸ πρὸς τὴν Τουρκίαν, συνιστώσα πυκνάς καὶ εὐθύνας δρομογιακάς γραμμάς. Εύκολως δύναται νά ἀντιληφθῇ τις, δημοσίεις αὐτή δὲν ἔχει μόνον καὶ σαφῶς οἰκονομικά ἐλαττήρια, ἔχει καὶ πολιτικά.

Μὲ τὸ «Ἐρμῆς», ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, ὡς συνήθως, ἐντελῶς ἀβοήθητος, προλαμβάνει τὰ σχέδια τῶν γειτόνων μας. Διὰ τοῦτο καὶ ἡ ἀναγγελία τῆς δρομολογήσεως τοῦ «Ἐρμῆς» εἰς τὴν Κύπρον είχεν ἀμέσως τὴν εὐρείαν ἐκείνην ἀπηχησιν, τὴν προδικάζουσαν τὴν ἐπιτυχίαν τῆς νέας γραμμῆς.



Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Περι τά αύτά περίπου έπιπεδα έκινηθή από απόφεως δύκου ή ναυλαγορά κατά τό β' δεκαπενθήμερον τού 'Ιουνίου, όχι, όμως, καὶ μὲ τοὺς αὐτοὺς ναύλους. 'Η ἑκπτωσίς των ὑπῆρξεν αἰσθητή. Εῖς τινας, διὰ γαιάνθρακας λ.χ. από τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν, μικρά τις ἀνατίμησις ἐσημειώθη δι' ἀπωτέρας, όμως, ἡμερομηνίας. Διὰ τὰς ἔγυτέρας χαμηλότεροι ναύλοι εἶπον την περιπόλεσμαν την τελευταίαν ἔδημαδα τοῦ μηνὸς. Αἱ κλεισθεῖσαι ναυλώσεις ἀνέφερον εἰς τὰ 32% τοῦ συνόλου — ὑπὲρ τὸ ἑκατομμύριον τόν. — ἐνώ κατὰ τὴν τρίτην ἔδημαδα τὰ σιτηρά μετεῖχος μὲ ποσοστὸν 45% εἰς τὰς ναυλώσεις. Αὐδησησιν, τούναντιον, ἐνεφάνισαν τὰ φορτία τῶν λιπασμάτων, τῶν παλαιοσδήμων, τῆς ζαχάρης καὶ τῶν σιδηρομεταλλευμάτων.

Αἱ προβλέψεις διὰ τὴν γενικωτέραν πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας δέν εἶναι, βεβαίως, ἐνθαρρυντικά, χωρὶς όμως νὰ λησμονήται, ὅτι ἡ κατάστασις ἐμφανίζεται περισσότερον σταθερά, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιουσίην περίσσον. 'Η κίνησις κατὰ τομεῖς ἐνεφάνισε τὰς κάτωθι ἔξελιξεις:

Εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν (λιμένες Κόλπου καὶ 'Ατλαντικοῦ) ἡ ἀπό τίνος συστολὴ τῶν ἔργασιῶν ἐπὶ ναυλώσεων ἔξηκολούθησεν. 'Ελάχισται αἱ κλεισθεῖσαι πράξεις μὲ ναύλους χαμηλότερους, πάντως. Διὰ τὴν Βραζιλίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπληρώθησαν δολ. 7.25, κατὰ 25 σέντης χαμηλότερον, ἐναὶ λιμένα ἐκφορτώσεως ('Ιούνιον). Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 10.50 — 10.85, μὲ τάσεις περαιτέρω ύποτιμήσεως. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ Χιλῆν δολ. 6 εἰς μπάλκ κέρρειρ ('Ιούλιον). Τάνκερ 28.000 τ. διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 3.50.

'Απὸ τὴν Βόρειον περιοχήν, δεξιαμενόπλοιοι αἱ τὰς Μεγάλας Λίμνας, μὲ συμπλήρωσιν εἰς 'Αγιον Λαυρέντιον, ἐκλείσθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 7.25 καὶ συνήθη φορτηγά δολ. 8 καὶ 8.25. 'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὸ 'Αλγέριον δολ. 6.80 καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τάνκερ δολ. 3.65. 'Απὸ τὸ Μπαϊ Κομώ δολ. 6 διὰ Δανίαν — ὁ χαμηλότερος πληρωθεὶς ναύλος — καὶ διὰ τὸ Λυστίνιον 41/3, ἀλλὰ καὶ ἀργότερον 44/3. 'Απὸ τὸ Τσάρτσιλ δι' 'Αγγλίαν (ώρισμένους λιμένας) 50 — Αὔγουστον.

Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ Σάντος δολ. 7.50, Ρίον 6.75 δολ., καὶ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 10 Σεπτέμβριον — 'Οκτώβριον. Παλαιοσδήμηρα ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 173.750 καὶ 166.250 δι' Αὔγουστον — Σεπτέμβριον εἰς λίμπερτς σκάφη. 'Απὸ τοὺς λιμένας 'Ατλαντικοῦ δι' 'Ιαπωνίαν ἐπίσης δολ. 140 χιλ. ('Ιούλιον) καὶ 135 χιλ. καὶ 132.500 δι' Αὔγουστον — Σεπτέμβριον. Διὰ Δυτ. Ιταλίαν δολ. 74.000. Τὰ φορτία, πάντως, ἥσαν δίλιγθερα.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας μὲ χαμηλότερον ναύλον καὶ ἀντιπαρξίαν ναυλώσεων διὰ τὴν Ρωσίαν καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν. Διὰ τὴν Κίναν τὰ 117/6 τελευταίως ἔζητοντο καὶ κάτω ἵσως αὐτῶν, ἐναντὶ τῶν προγομένων 125/—. Οἱ Κινέζοι προσέφερον τὰ 105/—. Διὰ Μπατάρ Σαπούρ 97/6 καὶ δολ. 13.35. 'Απὸ τὴν Βραζιλίαν δολ. 5.75 διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. 'Απὸ Σάν Ντομίγκο δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 13 φίο ἐντ στόουεντ ('Ιούλιον).

Εἰς τὸ Πλεῖτ δίλιγαί ἥσαν αἱ διαταγαὶ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δι' ἀπωτέρας ἡμερομηνίας. Τὰ 13.75 δολ. ἐπληρώθησαν. Διὰ Δυτ. Ιταλίαν 68/9 'Ισιλίουν γκρός ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὸ Κόντινεντ 71/3 τοὺς 65 κ. πόδας ('Ιούλ. — Αὔγουστον).

'Απὸ τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν ἔδημος ἡ συστολὴ. Αἱ μόναι διὰ σιτηρὰ διαταγαὶ προσφερούσαιν είχον τὴν 'Ιαπωνίαν. Ναύλοι χαμηλότεροι. 'Απὸ τὰ 6.50 δολ. κατέπεσαν εἰς τὰ 6 δολ. Τάνκερ διὰ Βορμάδην ἐκλείσθη εἰς τὰ 60/—. Διὰ τὴν Κίναν 47/— καὶ 47/6 σίον ('Ιούλιον). Μπάλκ κέρρειρ διὰ Ντάρεν — Σαγκάνην ρέιντζ 44/— φίο. Σκάφης φορτηγὸν διὰ Βόρ. Κίναν 44/6 φίο 'Ιούλ. — Αὔγ. Εὐείσια καὶ γενικὰ δίλιγα. Οἱ πληρωθέντες ναύλοι ἥσαν μικρότεροι. Εἰς τὰ δολ. 10.50 ἐκλείσθη τελευταίως σκάφος διὰ τὴν 'Αγγλίαν, ἐναντὶ τῶν 11.25 δολ. προγενεστέρως καὶ 12.25 δολ. πρὸ διμήνου. 'Ο χαμηλὸς ἐπίσης ναύλος τῶν 123.000 δολ. ἐπληρώθη διὰ τὴν Νότιον Αφρικήν καὶ τῶν 115.000 δολ. διὰ τὴν Αὐστραλίαν. Παλαιοσδήμηρα ἀπὸ τὴν Καλιφόρνιαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 75 — 80 χιλ. ('Ιούλιον). Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Περού διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 7.

Εἰς τὸν ἀνατολικὸν τομέα ἡ θέσις τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἦτο τόσον δυσχερής. Ζωηροτέραι ἡ θέσις τῶν ναυλώσεων καὶ σταθερώτεροι πως οἱ ναύλοι. Περισσότεραι ἥσαν λ.χ. αἱ ναυλώσεις διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάρακος. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἐπληρώνοντο 50/— καὶ 50/6 φίο, διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίαν 50/— μὲ 600 τόν. φόρωσιν καὶ 1.000 ἐκφόρτω-

σιν, ἀλλὰ καὶ 42/3 μὲ 800 τόν. φόρωσιν καὶ 1.500 τόν. ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὸ Κόντινεντ 44/— γκρός τέρμης. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Χαϊφόγκ Σιά Κωνστάντζαν 48/—. Βωξίται ἀπὸ τὸ Πόρτ Όκα διὰ Πόρτο Μάργκερα 50/— καὶ σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Κουνταλόρε διὰ Γιουγκοσλαβίαν 55/—. Ζάχαρις ἀπὸ τὸ Κούνηλανδ διὰ τὴν 'Αγγλίαν 107/6 ἐναντὶ τῶν 92/6 προγομένων ἀπὸ Μακαίη ('Απρίλιον). 'Απὸ Φιζίδη δι' 'Αγγλίαν 87/6. 'Απὸ τὸν 'Αγ. Μαυρίκιον διὰ τὸ Μόντερεαλ 70/— καὶ 65/— δι' 'Αγγλίαν. 'Απὸ τὸ Πόρτ Λούντις διὰ Λονδίνου δι' Λίνερπούλ (29½ πόδ. Βύθισμα) 63/6 (Αὔγουστον). 'Απὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 6.65.

Γαιάνθρακες ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 43/— καὶ 42/6. Τὰ 40/— ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 14 χιλ. τόν. Δύο συνεχῆ ταξίδια εἰς σκάφος 13 χιλ. τόν. 41/— ἀπὸ Σύνεϋ, φίο ἐντ τρίμεντ. Κόπρα ἀπὸ Φιλιππίνας μὲ τὸν χαμηλότερον ναύλον τῶν 15½ — 16 σέντης Σιά τὸ Κόντινεντ. Σιτηρά διὰ τὴν 'Ινδίαν εἰς τὰ 52/— (ἀνατολικοὶ λιμένες διὰ τὴν ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδίας). 'Ο αὐτὸς ναύλος ἀπὸ τὸ Νότιον Αὐστραλίαν.

'Αρκετή κίνησις διὰ τὸν ἀραβόσιτον Νοτίου Αφρικῆς. 'Απὸ τὸ 'Ηστ Λόντον 73/6 διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν. Τὸ πρώτον τάνκερ ναυλωθὲν ἐκ Νοτίου Αφρικῆς ἐπληρώθησαν 56/— ἀπὸ Ντάρμπαν διὰ τέσσαρας λιμένας τῆς 'Ιαπωνίας (τὸ μηχάνημα ἐκφορτώσεως θὰ διαθέσουν οἱ ἐφοπλισταί). Χυτοσδήμηρος ἀπὸ Ντάρμπαν δι' 'Ιαπωνίαν 60/— φίο ἐντ τρίμεντ καὶ 57/6 ἐν συνεχείᾳ (Αὔγ.).

Πλήρες διατηρεῖται τὸ ἐνδιαφέρον τῶν Κινέζων διὰ τὰ φωσφάτα τῆς Βορ. Αφρικῆς, ἐνώ ζωηρά εἰναι ἡ ζήτησις διὰ λιπάσματα ἀπὸ τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Μεσόγειον. 'Απὸ τὴν Καζαμπλάνκαν διὰ τὴν 'Ινδονησίαν ἐπληρώθησαν 76/6. Διὰ Κίναν 68/6 (Αὔγουστον). 'Εν συνεχείᾳ προσέφερον τὰ 65/—. 'Απὸ τὴν Βενετίαν καὶ Πόρτο Μάργκερα διὰ τὴν 'Ινδονησίαν 72/6 καὶ Σιά τὴν Κίναν 70/—. Πυρίται ἀπὸ τὸ Βασιλικὸ δι' 'Ολλανδίαν 27/6 καὶ ἀπὸ Χουένθαν διὰ Ρόττερνταμ 21/6. Χυτοσδήμηρος ἀπὸ Αδίλες δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 10. Λιπάσματα διὰ τὴν 'Αμβέρσαν διὰ Κίναν 72/— φίο καὶ στόουεντ ('Ιούλιον).

Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Κονακρύ διὰ Πόλωνίαν 26/— καὶ μαγκανέζα ἀπὸ Τακοράντι διὰ Νότιον Σουδίαν 41/—. 'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν συνεικαὶ εἰς λίμπερτον διὰ τὴν 'Ινδονησίαν 36.000 καὶ 33.500 λίραι συνεφανήθησαν φίο ἐντ στόουεντ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν χυτοσδήμηρος 74/— φίο ἐντ στόουεντ ('Ιούλιον). Σιδηρομετάλλευμα ἀπὸ Τουάφ διὰ Ρόττερνταμ 35/— φίο ἐντ τρίμεντ ('Ιούν. — 'Ιούλ.). 'Απὸ τὴν Κωνστάντζαν Σιά τὸ Κευδέτι ζάχαρις εἰς σάκκους 60/— φίο ἐντ στόουεντ ('Ιούλ.).

Τὰ τάιμ τσάρτερς μὲ ἀρκετὸν ἐνδιαφέρον ἀπὸ μέρους τῶν Ρώσων, τῶν Κινέζων καὶ τῶν ἑταῖρων λάτινερ. Κυκλικά ταξίδια Πόλωνίας — 'Απω τὸ Ανατολῆς εἰς τὰ 22/— καὶ 22/6. Οἱ Κινέζοι ἐπλήρωσαν τὰ 21/6 εἰς δηζελοκίνητον 12.250 τόν. διὰ 4 — 7 μῆνας, παράδοσις Κόντινεντ. Σκάφος ἀτμοκίνητον τῶν 10.200 ἐκλείσθη διὰ 2 — 2½ ἔτη εἰς τὰς 650 λίρ. μηρερίσιος διὰ τὰς πρώτας 60 ημέρας καὶ 23.500 τόν. μῆνα διὰ τὸν υπόλοιπον χρόνον. Δηζελοκίνητον 10.075 τόν. διὰ 12 μῆνας 20/— παράδοσις Χούλ. Ρώσοι ναυλωταί. 'Η πλέον ἐνδιαφέρουσα ναύλωσις εἰναι ἐνὸς τάνκερ 18.451 τόν. δηζελοκίνητον διὰ 18 — 24 μῆνας (μεταφορὰς Πλεῖτ) σιτηρά, μὲ ναύλον 13/6 καὶ ἐπὶ πλέον 3.500 δολ. πρέμιον διὰ νά πλεύσῃ τὸ σκάφος αἴφορτον πρὸς παράδοσιν εἰς Πλεῖτ.

Περὶ τὰ ἀνωτέρα δρια ἐκινήθη ἡ ναυλαγορᾶ κατὰ τὸ β' 150ήμερον. Τὸ πλέον ἀξιοσημείωτον γεγονός, εἰναι διτ, κυριαρχοῦντας αὐτῆς οἱ Ρώσοι καὶ οἱ Κινέζοι. Αὐτοὶ καὶ τῶρα, καλύψαντες τὰς ἀμεσωτέρας τῶν ἀνάγκας, ἡ ἐμφανίζομενοι διτ τὰς ἐκάλυψαν, ἐπιτυγχάνουν τὴν ὑποτίμησιν τῶν ναύλων. 'Ἐπωφελοῦνται τῆς ἐποχῆς.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Αἱ μακροχρόνιαι ναυλώσεις τῆς Σέλλ — 4 νεότευκτα τῶν 80 χιλ. τόν. καὶ δύο τοῦ κ. Νιάρχου τῶν 47 χιλ. τόν. διὰ 10 ἔτη — προεκάλεσαν τὴν ἐπληρήνειαν εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. 'Ελέγετο καὶ ἀλλα θὰ ἐπακολουθήσουν. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, διτ τὰς τελειώνουν κατ' αὐτὰς πολλὰ τάιμ τσάρτερς κλεισθένται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ.

'Η ναυτεργατική ἀπεργία τῆς 'Αμερικῆς δὲν είχεν ἀντίκτυπόν τινα εἰς τὴν άγοράν, ἀν καὶ πολλὰ ἀμερικανικά σκάφη παρέμειναν ἀργούντα. 'Η ἐπικειμένη λόγισ της δέν ἐπιτρέπει πρόδηλεψιν ζητήσεως ξένου τοννάς εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τομέα.

'Ολίγαι ναυλώσεις ἐκλείσθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὰ

MARITIME (SUDAN) LIMITED

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:

"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578

65 — 67½% κάτω της Κλίμακος, βάσις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ και είς τα 72½ — 75% του άμερικανικού ναυλολογίου διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ. 'Απὸ τὴν Σιδώνα 77½% κάτω του άμερικανικού ναυλολογίου. Εύρυτερα ἡ ζήτησις ἀπὸ τὸν Περιακὸν Κόλπον δι' 'Ιαπωνίαν δι' 'Ιούλιον και πέραν αὐτοῦ. Μεγάλα σκάφη ἐπιληρώθησαν γύρω τῶν 65% κάτω του A.T.R.S. και ἐν συνεχείᾳ 73% του άμερικανικού ναυλολογίου τὸ πρώτον ταξίδιον και 70% τὰ ἐπόμενα δύο. Διὰ τὴν Ιταλίαν μικρὰ σκάφη 62½% κάτω τῆς Κλίμακος.

'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 65% κάτω τῆς Κλίμακος. Καθαρὰ φορτία 45% κάτω τῆς Κλίμακος. Διὰ τὴν Μελβούρνην μέτριον σκάφος 55% κάτω τῆς Κλίμακος. Διὰ Βραζιλίαν καθαρὰ φορτία 52½% κάτω του A.T.R.S. ('Ιούλιον). Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ σπότ ακάθαρτα 67½% κάτω του A.T.R.S.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ησυχος — λόγω και τῆς ἐποχῆς — διετηρήθη ἡ ναυλαγορά, μὲ ἀρκετὰς μὲν τὰς ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγάς, ἀλλὰ μὲ ἔλλειψιν ἐνδιαφέροντος, συνεπείᾳ τῶν χαλαρῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Διὰ τιμέντα ἀπὸ Κωνστάντζαν διὰ τρεῖς ισπανικοὺς λιμένας Μεσογείου δολ. 3.50 φίο — στόμενον (σκάφη μεγέθους λίμπερτ), 'Ιούλιον, δι' ἔνα λιμένα Περσικού Κόλπου 45/— και διὰ Τακοράντη καὶ Τέμα (6.000 τ.) 35/— φίο, 'Ιούλιον. 'Απὸ Αλεξάνδρειαν (τιμέντα) διὰ Βεγγαζήν ἢ Τρίπολιν (Λιδύης) 20/— φίο, τρία συνεχῆ ταξίδια μὲ σκάφη τῶν 1.000 τ., ἔναρξις 'Ιούλιον. 'Αραβόσιτος ἀπὸ Κωνστάντζαν δι' 'Αγγλίαν (λίμπερτος), 'Ιούλιον, ἔζητοντο προσφοραί.

'Απὸ Μαύρην Θάλασσαν (γαιανθρακες) δι' 'Ιαπωνίαν 22/— φίο, 'Ιούλιον (σκάφη μεγέθους λίμπερτ) και διὰ ζαχάρεις (8.000 τ.) διὰ Πόρτο Σουδάν 37/6, φόμπτ, τέλη 'Ιούλιου. Γενήματα ἀπὸ ρωσικὴν Μαύρην Θάλασσαν (σκάφη τῶν 10.000 τ.) διὰ Βραζιλίαν 41/6 φίο, Αὔγουστον, διάφορα εἰδῶν διὰ Κούναν λίρας 18.000 και γενικά δι' ἔνα ἔως τρεῖς λιμένας 'Ινδονησίας 70/— φίο, 'Ιούλιον. 'Επίσης ρωσικά στιτρά χύμα διὰ Ρόττερνταμ — Βρέμηνταν 5, φόμπτ, τέλη 'Ιούλιον και ρωσικά μεταλλεύματα διὰ Ρόττερνταμ 25/— φίο, 'Ιούλιον — Αὔγουστον. 'Απὸ Ζντάνωφ ἔξηκολούθσαν αἱ μεταφοραὶ κῶδις 'Αλεξάνδρειαν 37/6 φίο, 'Ιούλιον — Αὔγουστον.

Σχετικὴ τὶς ἐργασία προσεφέρετο και ἐν Τουρκίᾳς. Χρώμιον ἀπὸ Σμύρνην καὶ Μερσίνην (9.500 τ.) δι' ἔνα-δύο λιμένας 'Ιαπωνίας ίδεα ναυλωτῶν 60/— φίο, 'Ιούλιον. 'Απὸ τουρκικὸν λιμένα Μεσογείου (Γκόκοβα) 1.000 τ. χρωμίον διὰ Κάλλιαρι 30/—, 'Ιούλιον και ἀπὸ 'Ινεμπόλιν 5.000 τ. χρωμίον διὰ Πόρτο Μάργκερα 27/—, Αὔγουστον. 'Απὸ Δυοράχιον (μεταλλ.) διὰ Πολωνίαν 31/— φίο, ἀρχὰς Αὔγουστον. Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα μὲ ἐνδιαφέρον. 'Απὸ Καλύδια (πλησίον Γερακινῆς) 600 τ. λευκολίθου εἰς σάκους διὰ Βλαστρίγκεν 50/— φίο, τέλη 'Ιούλιου και ἀπὸ Κυμάσι 700 τ. λευκολίθου χύμα διὰ Λονδίνου 50/— φίο, 'Ιούλιον. 'Απὸ Μῆλον 1.500 τ. βαρυτίνης διὰ Μένα ἢ 'Αχμάντι 70/—, 'Ιούλιον.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

Μετὰ μίαν ἔξαιρήνου διαρκείας ἀδιάπτωτον ζωηρότητα και σταθερῶν ἀνοδικὴν πορείαν, ἡ ναυλαγορά τῶν φορτηγῶν τράμπτης ἥρχισε δεικνύουσα τὰ πρῶτα σημεῖα τῆς κοπώσεως. Οἱ ναύλοι ὑπεχώρησαν. 'Η περιστέρων ὑποτίμησις δὲν πρέπει νὰ ἀποκλείεται. Πάντως, εἰναι καλύτεροι, πρὸς τὸ παρόν, τῶν πρὸ ἔτους.

Συνήθησε κατὰ τὴν θερινή περίοδον εἰναι ἡ κάμψις τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, τῶν σιτηρῶν ιδιαιτέρων. 'Η ὑποχώρησις ἀνεμένετο ἀπὸ τινῶν ἔδυμαδων. Και ἀν δὲν ἔξεδηλώθη ἐνώριτερον, θὰ πρέπει τοῦτο νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὰς ἑκτάκτους καταστάσεις, αἵτινες τελευταίως ἐκράτησαν εἰς τὴν ναυλαγοράν, λόγω τῶν εἰσαγωγικῶν ἀναγκῶν τῆς Κίνας, τῶν Μεταφορῶν πρὸς τὴν Κούναν και ἐξ αὐτῆς, και τῆς εύρυτάτης ζητήσεως πρώτων διοικητικῶν ὑλῶν ἀπὸ τὴν ἐν ὄργασμῷ παραγωγικῷ τελούσαν 'Ιαπωνίαν.

Πιστεύεται, δῶμας, ὅτι μὲ τὴν εἰσοδον τοῦ φινιοπώρου, αἱ μεταφοραὶ θὰ ἀναλέσουν τὴν προτέραν τῶν ζωηρότητα και οἱ ναύλοι θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ ἐπίπεδα τῶν προγομένων μηνῶν — τὰ ὑψηλότερα ἀπὸ 4ετίας. Και τὴν πρόδλεψιν αὐτὴν δικαιολογοῦν αὐτοὶ αἱ ἔξελιξεις τῆς παγκοσμίου οικονομίας, αἱ ἐπιστιοτικαὶ ἀνάγκαι τῶν ἀστικῶν χωρῶν και ἡ σταθερῶν ἀναπτυσσομένη διοικητικὴ δραστηριότης τῆς Δύσεως και τῆς 'Ιαπωνίας.

'Η Κίνα ἀποτελεῖ και θὰ ἀποτελέσῃ, ως φάίνεται, ἐπὶ μακρόν, ἐν παρόγοντα ζωηρᾶς μεταφορικῆς κινήσεως. Σιτηρά, ζάχαρις και λιπάσματο θὰ εἰσάγωνται εἰς εύρυτάτην κλίμακα. Τὸ Πεκίνον ἀντιμετωπί-

ζει τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς γεωργικῆς και βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως, ἀλλὰ και τῆς ἀμέσου διατροφῆς τῶν λιμοκτονούντων πληθυσμῶν. Αἱ ναυλώσεις τῶν ὑπερεκατὸν χρονοναυλωμένων ἀπὸ τὴν Κίναν σκαφῶν προβλέπεται νὰ παραταθοῦν.

'Η 'Ιαπωνία, ἐξ ἀλλου, θὰ συνεχίσῃ εἰς αὔξουσαν κλίμακα τὴν ἀπασχόλησιν τοννά, ἵνα μεταφέρῃ τὰ παλαιοίσιδηρα, τὸν γαιάνθρακα και τὰ μεταλλεύματα, τὰ ἐπιτακτικῶν ἀναγκαιούντα διὰ τὴν διοικητικήν τοῦ χάλυβος.

'Απὸ τὰς στατιστικὰς διαπιστώσεις ἐπὶ τῆς οἰκονομίας τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως διὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1961, καταφίνεται ἡ περιστροφὴ διεύρυνσις τοῦ ἑπταετού εὑμπορίου και τῆς δραστηριότητος τῶν συναλλαγῶν. 'Η δελτίωσις τῶν ἐργασιῶν και τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας συνέτεινεν εἰς τὴν τόνωσιν τοῦ φυχολογικοῦ κλίματος, δῆμον εἰς τὴν 'Αμερικήν, ἀλλὰ και εἰς τὸ Ἑπταετού. Εἰς τὰς χώρας τῆς Εύρωπαικῆς Κοινότητος ἐνισχυμένη, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν περίοδον τῶν τελευταίων μηνῶν τοῦ 1960, διαπιστεύεται ἡ παραγωγικὴ δραστηριότης. 'Η αὔξησις τῆς ζητήσεως και τῆς παραγελιῶν διοικητικῶν προϊόντων εἶναι χαρακτηριστική.

"Ολαι αἱ διαπιστώσεις ἄγουν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ζωηρότερα θὲται αἱ καταστῆ ἀπὸ τοῦ φινιοπώρου ἡ κίνησις τῆς παγκοσμίου οικονομίας, λαμβανομένων ὑπὲρ δψιν και τῶν εύρυτέρων προγραμμάτων οικονομικῆς ἐνισχύσεως τῶν ὑπαναπτύκτων και τῶν πρωτογενῆς παραγωγῆς χωρῶν διὰ τῆς ἐπιδωκομένης σταθεροποιήσεως και τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν. Ως συνέπεια ἀμεσοῦ; αἱ περισσότεραι μεταφοραί. Τὸ φορτηγὸν πλοίον εὐχερέστερον θὰ ἔξεριστη τὴν ἀπασχόλησιν μετὰ μίαν τετραετίαν δυσκόλων καταστάσεων εἰς τὴν ναυλαγοράν.

Η ἔξηθη, δεβαίως, τὸ διαθέσιμον τοννά. Αὔξανονται δῶμας και αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι. Αἱ στατιστικαὶ τοῦ Ο.Η.Ε. διαπιστώνουν τὸν διπλασιασμὸν ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου (ἀπὸ 56.3 δισεκατομ. δολ. τοῦ 1950, εἰς 100.6 δισεκατομ. δολ. διὰ τὸ 1959). Τὰ δύο τρίτα τῆς αὔξησεως αὐτῆς ὑφείλονται εἰς τὰς μεγαλυτέρας και τὸ γόγκον ἐμπορευμάτων συναλλαγάς. Κατ' ἀναπότρεπτον ἀνάγκη ἡ προσαρμογὴ τῶν μέσων μεταφορᾶς θὰ ἐπρεπε νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν ηγεμόνεην αὐτὴν κίνησιν. Και ἡ προσαρμογὴ συνεχίζεται. Αἱ κατὰ διαστήματα μακρὰ θὰ βραχέα σημειούνεται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη των ναυτιλιακαὶ κρίσεις τὴν προσαρμογὴν αὐτὴν ἔχουν, ὡς κυρίαν διφορμήν.

Τόρα η φορτηγὸς ναυτιλία ἐμφανίζεται μὲ ὑγιεστέρων τὴν θέσιν της. Τὰ πάντα προσωνίζουν τὴν καλυτέραν αὔριον, χωρὶς δῶμας νὰ παύῃ ψιταμένη και ἡ ἀπειλὴ τοῦ πληθωρικοῦ τοννά, λόγω τῆς πρὸς τὰ ναυπηγεῖται και πάλιν στροφῆς τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ ἐνδιαφέρον τῶν διαπιστώντων τοῦτο τοῦ τονναρίου. Αἱ παρέχομεναι πιστούσαι τὸ διεγείρουν. Αὐτὰ τὰ μπάλκ-κέρρεις τῶν 20 και 25 χιλ. τόν., ἀθρώας ἡδη ναυπηγούμενα, θὰ δημιουργήσουν, σὺν τῷ χρόνῳ, τὸν πληθωρισμόν. 'Η ναυπηγήσις τῶν προτρέχει τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Τὰ λίμπερτος θὰ ὑποστούν τὸν ἀντίκτυπον ὅταν τὰ περισσότερα μεγάλα σκάφη διὰ τὰ εἰς χῦμα φορτία ἐμφανισθῶν εἰς τὴν ἀγοράν. 'Αμεσωτέρα δῶμας και ἡ ἀπειλὴ τῶν τάνκερων. Αὐτά, ἐφόσον ἡ κρίσις εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν πετρελαιοφόρων συνεχίζεται, προώρισται νὰ καταστήσουν δυσχερή τὴν ἀνατίμησιν τῶν ναύλων διὰ τὰ τράμπτης φορτηγὰ εἰς ἐπίπεδα ὑψηλότερα ἐκείνων ποὺ πρὸ μηνὸς ἀκόμη ἐκράτουν εἰς τὴν ναυλαγοράν.

ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

'Ολιγώτερον ἐνθαρρυντικαὶ εἰναι αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν πετρελαιοφόρων κατὰ τὸ ἀμέσων προσεχὲς μέλλον. Δὲν συνάγεται τοῦτο ἀπὸ μόνη τὴν κρίσιν, ἡτις ὑπὲρ τὴν δύντεραν τῆς μορφὴν συνεχίζεται ἀπὸ τόσων ἡδη ἐτῶν. Αὐταὶ αἱ τελευταίως συναφεῖσαι ναυλώσεις διὰ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα μὲ παραδόσεις ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς και τὰς μεταπροσεχοῦς ἑτοὺς ὑποδεικνύουν τὴν κρατούσαν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν κρατούσαν εἰς τὴν αὔριον. Βλέπουν ἀκόμη τὴν κρίσιν νὰ συνεχίζεται και τὸ καθεστὼς τῶν χαμηλῶν ναύλων νὰ διατηρήσαι. Πολλοὶ εἰναι οἱ πιστεύοντες, ὅτι διὰ τίνα ἀκόμη ἡτη — μέχρι και τοῦ 1966 — λίαν περιωρισμένη θὰ εἰναι ἡ βελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς, ἐφόσον τὸ σκάφη μεγαλύτερα ναυπηγούνται τὸ κόστος τῆς κινήσεως τῶν, ικανὰ νὰ δέχονται τοὺς μικρότερους ναύλους, χωρὶς νὰ ζημιώνουν. Και προβλέπεται βραδεῖα ἡ βελτίωσις, παρὰ τὸ γεγονός τῆς σταθερᾶς αὐξήσεως εἰς τὴν κατανάλωσιν τοῦ πετρελαίου.

Εἰναι χαρακτηριστικὴ τῆς κρατούσας ἐπιφυλάξεως παρὰ τοῖς ἐφο-

Διὰ τὰ πλοῖα σας ποὺ προσεγγίζουν εἰς 'Ιαπωνικούς Λιμένας, οἱ:

N. LIAROS & CO. LTD.

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Ειναι πρόθυμοι νὰ σᾶς ἔξυπηρτήσουν διὰ Δεξαμενισμούς, 'Επισκευάς, 'Επιθεωρήσεις, 'Επιμηκύνσεις πλοίων, Νέας Κατασκευάς, Specifications, Διαπραγματεύσεις, on - hire και off - hire Surveys και ὅποιονδήποτε ἄλλο πρόδλημα σᾶς ἀπασχολεῖ. 'Η πολυτελής πείρα ἐν 'Ιαπωνίᾳ τῶν μηχανικῶν και ναυπηγῶν ποὺ ἀποτελοῦν τὴν ἐταίρειαν μας, σᾶς ἔγγυῶνται Ταχυτάτην και Οἰκονομικωτάτην ἐξυπηρέτησιν.

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:
NILLIAROS TOKYO

Τηλέφωνον: TOKYO 481 - 4764

Ταχυδρομική Διεύθυνσις:
SHIBA P.O.B. 75
TOKYO — JAPAN

πλισταῖς αἱ τελευταῖς ναυλώσεις διὰ μακράν χρονικήν περίοδον μεγάλων σκαφῶν (45 — 50 χιλ. τόν.) τῆς Ὀράσιον καὶ τοῦ κ. Νιάρχου, μὲ ναύλους χαμηλούς — τοὺς μέχρι τούδε χαμηλοτέρους — ἔτι δὲ ἐνδεικτικάτεραι αἱ πρὸ ἑδραμῶνα κλεισθεῖσαι χρονοναυλώσεις δύο νεοτεύκτων σκαφῶν 80 χιλ. τόνων, μὲ παράδοσιν 1963 καὶ 1964, δι' ὀλόκληρον τὴν εἰκοσαετή ὑπηρεσιακὴν τῶν ζωῆν. Ναῦλος 13 σελ. κατὰ μέσον ὅρον διὰ τὰς τευσαράς ἀνὰ πενταετίαν περιόδους συνεφωνήθη.

Τάξ ἐν λόγῳ σκάφῃ θάτη ναυπηγηθεῖν εἰς τὴν Γερμανίαν — κόστος χαμηλὸν, 3.3 ἕκαστον. λιμένων ἔκστον. Υπολογίζεται ὅτι, μὲ τὸν ναύλον τῶν 13/— μόλις 8½% ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους ἔξασφαλίζεται διὰ τὴν ἀπόδοσιν καὶ μικρόν τι κέρδος.

Μὲ ἔλαφρῷς παντούς οὐδὲν ναύλον, λόγῳ τοῦ προωστηρίου τῶν συστήματος, ἐναυλώθησαν ἀπὸ τὴν Σέλλη, ἐπίσης, δύο δηζελοκίνητα, τὰ μεγαλύτερα εἰς τὸν Κόσμον, νορθηγικὰ τάνκερς, ἀπίνα πρόκειται νὰ ναυπηγηθοῦν εἰς τὴν Γαλλίαν. Ναῦλος 13/7½ διὰ τὰ πρώτα 10 ἑτη καὶ 14/9½ διὰ τὴν δευτέραν δεκατίαν. Παράδοσιν 1963 καὶ 1964.

Τὰ σκάφη, βεβαίως, αὐτά δένθα ἡτοῦ εὔχερές νὰ ναυπηγηθοῦν, χωρὶς τὴν προναύλωσίν των. Τὸ δάνειον ἄλλως θάτη ἡτοῦ δύσκολον νὰ ἐπιτευχθῇ. Εἰναι, δημος, γεγονός, ὅτι καὶ τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς των εἶναι εὐθυνότερον τοῦ πρὸ τριετίας κρατούντος, κατὰ 20 τούλαχιστον τοῖς ἔκατον. Τὸ χαμηλὸν ἀκριβῶς κόστος ἐπέτρεψε καὶ τὸν χαμηλὸν ναύλον.

Καὶ ἀπὸ τὰς ναυλώσεις αὐτὰς καταφαίνονται καὶ αἱ διαθέσεις τῶν ναυλωτῶν. 'Υπὸ δημαλάς συνθήκας ἐργασίας δὲν φάνονται διατεθειμέναι αἱ ἀτείαιραι πετρελαιοῦν νάυλους πέραν τῶν ὁρίων ἔκεινων, ποὺ θὰ ἐπτρέπουν τὴν ἀπόδοσιν καὶ μικρόν τι κέρδος εἰς τὸν πλοιοκτήτην. Μὲ τὴν βάσιν αὐτῆν καὶ θὰ εἰσέλθουν οἱ ναυλωταὶ εἰς τὴν ἀγοράν πρὸς ἔξασφάλισιν χωρητικότητος — καὶ κατ' ἀνάγκην θὰ εἰσέλθουν — διότι λήγουν πολλὰ τάιμ — τσάρτερς, κλεισθέντα κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ — τὰ κέρδη τῶν μὲ μακροχρονίους ναυλώσεις κλεισμένων σκαφῶν θὰ εἶναι λίαν περιωρισμένα. Μικρός τις τόκος ἐπὶ τῶν κεφαλαίων θὰ ἔξασφαλίζεται, πλέον τῆς εἰκοσαετούς ἀποσθέσεως.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΪΟΥ

Ο καταρτιζόμενος παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτλίας διὰ τὰς εἰς λίρας Ἀγγλίας συναπτομένας ναυλώσεις (μὲ τὴν νέαν βάσιν 100, τοῦ 1960), ἔφθασε διὰ τὸν μῆνα Μαΐου εἰς 111.3, ἔναντι 106.9 τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου. 'Ο ἐν λόγῳ ναυλάριθμος (μὲ τὴν παλαιὰν βάσιν 100, τοῦ 1952), ἀντιστοιχεῖ εἰς 74.2%. 'Η κατ' εἴδη φορτίων πορεία τοῦ ναυλαρίθμου, ἐκ τῆς δόποις καὶ ἔμφασίνεται ἀναλυτικῶς ἡ παρατηρηθείσα διακύμανσις τῶν ναυλῶν, δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τοὺς τρεῖς προηγουμένους μῆνας:

Ομάδες

φορτίων	Συντελ.	Φεβρ.	Μάρτ.	'Απρ.	Μάϊος
Γαιάνθρακες	183	99.0	99.7	114.3	110.8
Γεννήματα	316	108.3	105.5	107.0	108.5
Ζαχάρεις	150	108.4	104.1	110.9	115.8
Μεταλλεύματα	112	105.5	101.1	101.4	98.8
Λιπάσματα	132	103.9	101.5	108.3	129.0
Ξελεία	135	106.9	104.0	98.4	106.5
Θείον	30	—	—	105.8	—
Σύνολον	1000	106.0	103.2	106.9	111.3

Ο ναυλάριθμος διὰ τὰ τάιμ — τσάρτερς ἔφθασεν εἰς 117.1 διὰ τὸν Μαΐον, ἔναντι 113.7 τοῦ Ἀπριλίου, 109.5 τοῦ Μαρτίου καὶ 105.3 τοῦ Φεβρουαρίου ἔ.ἔ. Μὲ τὴν βάσιν 100, τοῦ 1952, τὸ ἐπτρέδον 117.1 (τοῦ Μαΐου) ἀντιστοιχεῖ εἰς 65.4.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (δεξ.), Ἀγίου Λαυρέντιου 16.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 3.90 φίο, 'Ιουλίου 15 — 30.

«ΛΑΚΩΝΙΑ» Χάρητον ρόδι 20.000 τ. γαιανθράκων Ιαπωνίαν δολ. 9.10, ἐλεύθερον ἐκφίκων, Αὔγουστου 10 — 31.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ» (παν.) Κόλπον 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 137.500, φίο — στόσουεν, Σεπτέμβριον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς Ὀράσιον) Χάρητον ρόδι 19.000 τ. γαιανθράκων Τόκιο — Μουρόρων ρέιντη δολ. 9.25, ἐλεύθ. ἐκφίκων, Αὔγουστου 20 — Σεπτ. 10.

«Α·Ο·ΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» Αγίου Λαυρέντιου 19.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 3.80 φίο, 'Ιουλίου 8 — 25.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΑΛ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων Ιαπωνίαν δολ. 10.85, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, 'Ιουλίου 15 — 22.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (δεξ.) Αγίου Λαυρέντιου 15.500 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 3.90 φίο, 'Ιουλίου 25 — 'Ιουλίου 10.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ» (λιβ.) Νόρδερη ρέιντη 13.000 τ. παλαιοισθήρων (694.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 191.500, φίο — στόσουεν, 'Ιουλίου 10 — 30.

«ΠΛΕΙΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ» Κόλπον 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 135.000, φίο — στόσουεν, Σεπτέμβριον 1 — 20.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» Βοστώνη 9.800 τ. παλαιοισθήρων (479.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ.

ΑΠΟ ΤΟΥ 1912

FERRARO & FERRARO
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΩΤΑΙ

ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - ΣΤΙΒΑΔΟΡΟΙ

GENOVA

CAMPETTO, 7/6

TELEF. 207684 - 296738 - 206727
TELEG. FERRAGENTI

140.000 φίο — στόσουεν, 'Ιουλίου 24 — Αύγουστου 10.

«ΚΑΜΠΑΝΟΣ» Νόρδερη ρέιντη 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 137.500 φίο — στόσουεν, 'Ιουλίου 25 — Αύγουστου 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐπ. Ν. Γ. Γουλανδρῆ) Νόρδερη ρέιντη 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 135.000 φίο — στόσουεν, 'Ιουλίου 24 — Αύγουστου 5.

«ΠΕΑ» ἀμερικ. λιμένας Κόλπου 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 137.500, φίο — στόσουεν, μέσα 'Ιουλίου.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» (λιβ.) Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων, ἔνα λιμένα Βραζιλίας δολ. 7.25, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σάντζ, 'Ιουλίου 1 — 10.

«ΚΟΡΙΝΘΙΚΑ» Κόλπον 14.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10.50, ἔνα λιμένα βάσιν, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, 'Ιουλίου 24 — Αύγουστου 5.

«ΝΤΕΒΡΙΟΝ» (λιβ.) Αγίου Λαυρέντιου 14.000 τ. γεννημάτων 'Αμερίσαν — Ρότερτραντ 5.

«ΔΩΡΙΣΥΣ» (λιβ.) Κόλπον 10.000 τ. γεννημάτων Ρεοίφ, Ρίον 'Ιανέριον Η Σάντος δολ. 7.25 ἔνα 7.50 δύο λιμένας, 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σάντζ, 'Ιουλίου 24 — 30.

«ΟΥΑΙΤ ΡΙΒΕΡ» (λιβ.) Χάρητον ρόδις 15.000 τ. γαιανθράκων 'Ιαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Σεπτέμβριος 15 — 'Οκτωβρίου 5.

«ΚΥΜΩΝ» Νόρδερη ρέιντη 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 132.500, φίο — στόσουεν, Σεπτέμβριον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Κόλπον 28.750 τ. γεννημάτων 'Αμερίσαν — Ρότερτραντ 5.

«ΔΩΡΙΣΥΣ» Αγίου Λαυρέντιου 9.800 τ. γεννημάτων Λά Εκουλέττ καὶ Τύνιδα δολ. 7.10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, 'Ιουλίου 7 — 15.

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΚΕΧΡΕΑ» Πόρτλοντ (Ορ.) 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 79.250, φίο — στόσουεν, 'Ιουλίου 4 — 10.

«Α·Ο·ΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (δεξ.) Βορείος Εἰρηνικὸς 19.000 τ. γεννημάτων Βορδόνη δολ. 7, ἐλεύθ. ἐκφίκων, 'Ιουλίου 20 — 31.

«ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ» Βόρ. Εἰρηνικὸς 18.000 τ. γεννημάτων Καράτοι δολ. 9.20, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, 'Ιουνίου 24 — 'Ιουλίου 3.

«ΣΟΦΙΑ Κ» Βόρ. Εἰρηνικὸς 15.000 τ. γεννημάτων Καράτοι δολ. 9.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, 'Ιουλίου 20 — Αύγουστου 5.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΟΣ ΜΟΣΧΟΣ» Βόρ. Εἰρηνικὸς 10.000 τ. δύλειας καὶ γενικῶν (499.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 84.000, φίο — στόσουεν, 'Ιουλίου 17 — 31.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Αιγανού) Βόρ. Εἰρηνικὸς 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Αύγουστου 15 — Σεπτέμβριος 5.

«ΝΙΟΒΗΝ» Βρετ. Κολομβία 9.500 τ. δύλειας καὶ γενικῶν 'Αγγλίαν δολ. 11.25 φίο, Αὔγουστον.

«Α·Ι·Ο·ΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» Βρετ. Κολομβία 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 6.20, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, 'Ιουλίου 17 — Αύγουστου 5.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ» Βρετ. Κολομβία ἡ ἀμερ., λιμ. Βορ. Εἰρηνικὸς 13.500 τ. γεννημάτων Τόκιο — Χακάτα ρέιντη δολ. 6.40, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφίκων, Αύγουστου 1 — 20.

«ΔΕΞΠΟΙΝΑ» Βρετ. Κολομβία 12.500 τ. γεννημάτων Βόρ. Κίναν 47/6 φίο, 1.500 τ. ἐκφόρτων, 'Ιουλίου 15 — 31.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» Καλιφορνία 9.500 τόν. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 75.000, φίο — στόσουεν, 'Ιουλίου 10.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» Βρετ. Κολομβία 9.500 τ. δύλειας καὶ γενικῶν (475.000 κ. π.) τρεῖς λιμένας Νιούκαστλ — ἀδελαδά ρέιντη δολ. 115.000 φίο, 'Ιουλίου 1 — 30.

«ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ» (λιβ.) Βόρ. Εἰρηνικὸς 9.500 τ. παλαιοισθήρων (475.000 κ. π.) Ιαπωνίαν δολ. 78.000 φίο — στόσουεν, Σεπτέμβριος 10 — 30.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐπ. Ν. Γ. Γουλανδρῆ) Βρετ. Κολομβία 14.000 τ. γεννημάτων Βόρειον Κίναν 44/6 φίο, 1.500 τ. ἐκφίσιν, τέλη 'Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΚΑΤΙΓΚΩ» Πολωνία 9.500 μετρ. τ. γαιανθράκων Πόρτ Σουδόν 60 — φόμπ, μὲ 800 τ. ἐκφόρτωσιν 2/6, 'Ιουλίου 1 — 15.

«ΛΑΜΠΙΣ» Ζυντάνος 5.000 φίο — στόσουεν, 'Ιουλίου 3 — 15.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ» (λιβ.) ἀνα λιμένας Νιούκαστλ — Πλέιτ, συμπλ. Μπουένος 'Αὔρες 11.700 τ. βαρέων γεννημάτων Γένοβαν, Λιβόρνου ἡ Νεάπολιν 68/9, «γκρός - τέρμες», 'Ιουλίου 10 — 27.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ» Μαύρη Θάλασσα 10.000 τ. χυτοσιδήρου καὶ ἡ γαιανθράκων Ιαπωνίαν 79/— φίο, 'Ιουνίου.

«ΕΥΧΑΡΙΣ» Ζυντάνος 5.000 — 6.000 τ. κώκ 'Αλεξάνδρειον 39/— φίο, 'Ιουλίου.

«ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ» Μαύρη Θάλασσα 10.000 τ. γεννημάτων καὶ γενικά (460.000 κ. π.) Ινδονησίαν λίρας 36.000, ὄφιὸν Χαιφόγκ 38.500, φίο — στόσουεν, 'Ιουνίου 26 — 'Ιουλίου 20.

«ΠΥΘΑΓΟΡΙΩΝ» Νοδορωσίσκη 2.100 τ. τσιμέντων Κύπρου 33/— φίο, 'Ιουλίου.

«ΕΠΙΣΣΑ» Νοδορωσίσκη 2.500 τ. τσιμέντων Τρίπολιν 28/6, τέλη 'Ιουλίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» Κωνσταντζάνων καὶ Μπουργκάς 4.200 τ. ὄλιοσπόρου δύο λιμένας Δυτικῆς Ιταλίας, δολ. 28.000, 'Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ» Νοδορωσίσκη 2.000 κ.μ. ὄλιες, τέσσαρας λιμένας

ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΕΤΡΕΛΑΕΥΣΕΩΝ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ - ΠΥΑΛΟΥ

Φέρω εἰς γνώσιν τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτων καὶ Πρακτόρων, ὅτι, διακοπεῖσης τῆς μετὰ τὸν γραφεῖον τοῦ κ. κ. Ιωάννου Παράσχου συνεργασίας μου, ἀναλαμβάνω τὰς πρακτορεύσεις τῶν πλοίων σας ὅπερ εὐθείας, ὃς ἔχω γραφεῖα, ἄνευ μεσολαβήσεως τοῦ κ. κ. Παράσχου, μὲ ὄρους πολὺ συμφέροντας καὶ ταχιτάτην ἔξυπηρέτησιν.

ΊΩΣ ΓΕΝΙΚΟΣ άντιπρόσωπος τῆς ΠΕΤΡΟΛΕΙΟΣ Α.Ε. ἡ ὅποια χορηγεῖ τὰ πετρέλαια ἐν Πύλῳ, παρακαλῶ, ὅπως, προκειμένου τὰ πλοῖα σας νὰ προσεγγίσουν εἰς ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ πρὸς ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΝ, ΑΛΛΑΓΗΝ ΠΛΗΡ

Ελλάδος δολ. 3.75, α.φ.

«ΓΚΛΟΡΙΑ» Οδησσός 10.300 τ. θεικής άμμωνιας Κούδαν, λίρας 20.000 φιο, τέλη 'Ιουνίου.

«ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ» (Λιβάνου) Μαύρη Θάλασσα 10.000 τ. γενικών Κούδαν, λίρας 19.000 φιο, τέλιον.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» Κωνσταντζαν 7.000 τ. ζαχάρεως Περσικόν Κόλπον 60/— ένα ή 62/6 δύο λιμένας, φιο - στόσουεντ, 'Ιουλίου 3 — 20.

«ΩΑΝΝΗΣ ΗΓΑΛΕΣΗΣ» Κωνσταντζ 9.500 τ. ζαχάρεως (σάκκους) Κουδάτ 60/— φιο - στόσουεντ, 750 τ. φόρτωσιν, 750 τ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 3 — 8.

'Εξ Αυστραλίας, 'Ινδιών και 'Άπω 'Ανατολής

«ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ» Φιλιππίνας 499.000 κ. π. κόπρα Καλιφορνίαν 11 σάντες το κ. π., φιον 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον 16 σάντες, φιο - στόσουεντ, 'Ιουλίου 17 — 30.

«ΜΑΙΡΗ ΣΟΦΙΑ» Γκελέργκ 11.700 — 12.000 τ. γεννημάτων χύμα άνατ. άκτην 'Ινδιαν 52/—, όψιον δυτικήν άκτην 'Ινδιαν 54/6, έναν δύο λιμένας της ίδιας άκτης 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 1 — 14.

«ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» Φιλιππίνας 9.500 τ. ζαχάρεως Νόρδερν ρέιντης ή Κόλπον δολ. 6.65, φιο - στόσουεντ, 'Ιουλίου 15 — 30.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» Γκελέργκ 10.400 — 10.700 τ. γεννημάτων χύμα άνατολικήν άκτην 'Ινδιαν 52/—, ένα ή 54/6 δύο λιμένας, 1.000 τ. έλευθ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 10 — 28.

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ» Φιλιππίνας 499.000 κ. π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντης 15% σάντες, φιο - στόσουεντ, Αύγουστον.

«ΑΝΤΙΟΠΗΝ» (παν.) Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως σάκκους, Μπαντάρ Σαπούρ δολ. 13.35, φιο - στόσουεντ, 'Ιουλίου 7 — 20.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ» Τορόντο, συμπλήρωσης Μόντρεαλ 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 72.000 φιο - στόσουεντ, 'Ιουλίου 10 — 25.

«ΕΠΕΡΑ ΣΤΟΝ» (λιβ.) Γκελέργκ 10.500 έως 11.000 τ. γεννημάτων, άνατ. άκτην 'Ινδιαν 52/—, έλευθ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 25 — Αύγουστον 7.

«ΕΦΕΡΤΙΟΣ Μ. ΙΙ» (Λιβάνου) Μπούρμα 9.000 τ. όρυζης Κολόμπο 40/6 φιο, τέλη 'Ιουνίου.

«ΑΝΟΙΚΙΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ» Μπούρμα 3.000 τ. όρυζης Κολόμπο 40/6 φιο, τέλη 'Ιουνίου.

«ΚΑΣΟΣ» Νότ. Αυστραλία — Βικτωρία — Νέα Νότ. Ουαλλιάς 8.900 — 9.300 τ. γεννημάτων χύμα άνατ. άκτην 'Ινδιαν 52/—, όψιον δυτ. άκτην 'Ινδιαν 54/6, ένα δύο λιμένας της ίδιας άκτης 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλευθ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 25 — Αύγουστον 15.

«ΕΒΗΚΟΥΗΝ» Σιδέν 14.000 τ. γαλανθράκων Χιροχάτα — Μουρόρων ρέιντης 40/— φιο - στόσουεντ, 1.500 τ. φόρτωσιν, 2.000 τ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 24 — Αύγουστον 5.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» Μορμουγάκο 10.000 τ. μεταλλευμάτων Μόζι — Τοιμπάρ ρέιντης 50/— φιο, 800 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφοσιν, Αύγουστον 10 — 31.

«ΕΠΙΔΑΥΡΟΥΣ» Φιλιππίνας 499.000 κ. π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντης 15% σάντες το κ. π., όψιον ή έκφοσιν — Νέαπολην — Μασαλιάν δολ. 1.500 έπι πλέον, έως Σκανδιναվιον δολ. 2.500 έξτρα, φιο - στόσουεντ, Σμύριον 5 — 25.

«ΑΝΤΙΜΠΕΣ» (λιβ.) Φιλιππίνας 499.000 κ. π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντης 15% σάντες το κ. π., φιο - στόσουεντ, Αύγουστον 7 — 28.

«ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙ-ΚΣ» Φιλιππίνας 499.000 κ. π. κόπρα 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντης 15% σάντες το κ. π., φιο - στόσουεντ, 'Ιουλίου — Αύγουστον.

«ΚΑΣΟΣ» Ανατ. Αυστραλία 8.900 — 9.300 τ. γεννημάτων χύμα, άνατ. άκτην 'Ινδιαν 52/—, δυτικήν 54/6, δύο λιμένας ίδιας άκτης 2/6 έξτρα, 1.000 τ. έλ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 25 — Αύγ. 1ε.

'Εκ παντοίων άλλων άγορών

«ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» (δεξ.) Μεγάλας Λίμνας, συμπλήρωσην "Αγ. Λαυρέντιον, 11.500 τ. γεννημάτων δολ. 7.25 και 2.75, 'Ιουλίου 8 — 25.

«ΚΑΔΜΟΣ» (δεξ.) Μπαίρε Κόρο 19.000 τ. γεννημάτων Πολωνίαν δολ. 3.75 φιο, 'Ιουλίου 25 — Αύγουστον 5.

«ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ» (δεξ.) Μεγάλας Λίμνας, συμπλήρωσην "Αγίου Λαυρέντιον 17.000 τ. γεννημάτων Αμέρερσαν — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ, δολ. 7.25 και 2.75, φιο, 'Ιουλίου 1 — 20.

«ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ» Κούδαν 12.000 τ. ζαχάρεως είς σάκκους Καζαμπλάγκαν δολ. 9.50, φιο - στόσουεντ, με 750 τ. έκφορτωσιν, 'Ιουλίου 1 — 10.

«ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ» (δεξ.) Μεγάλας Λίμνας, συμπλήρωσην "Αγίου Λαυρέντιον 17.500 τ. γεννημάτων 'Αμέρερσαν ή 'Αμστερνταμ, δολ. 7.25 και 2.75, φιο, 'Ιουλίου 15 — 31.

«ΗΛΙΑΣ» (λιβ.) Ήστ Λόντον 9.800 τ. όραβοσίτου 'Ιαπωνίαν 70/—, με 1.000 τ. έλευθ. έκφοσιν, 'Ιουλίου.

«ΟΙΚΕΑΝΙΣ» Μπαίρε Κόρο 9.500 τ. γεννημάτων 'Αλγερίαν δολ. 6.50, όψιον άπο "Αγίου Λαυρέντιον 6.25, με 1.000 τ. έλευθ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 22 — 30.

«ΜΑΝΕΣ» Καζαμπλάγκα 12.600 τ. φωσφάτων είς σάκκους Νότιον Κίναν 70/6, όψιον άπο Σάφι 71/6, έως Σαγκάην 71/6 φιο, 'Ιουλίου 17 — 30.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙV» (Λιβάνου) Καζαμπλάγκα 10.000 τ. φωσφάτων είς σάκκους Ινδοκίναν 76/6 φιο, 750 τ. φόρτωσιν, 700 τ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 26 — 'Ιουλίου 5.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» Καζαμπλάγκα 13.000 τ. φωσφάτων είς σάκκους Κίναν (διά βερεύτερων Σαγκάης) 70/—, Βάρη, Κίναν 71/— φιο, 'Ιουλίου 15 — 'Ιουλίου 30.

«ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ» Ήστ Λόντον 14.000 τ. όραβοσίτου, τρεις λιμένες 'Ιαπωνίας 73/6, με 1.000 τ. έλευθ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 5 — 25.

«ΣΟΦΗ-ΜΑΡΗ» (εχ. «Βαϊτρο») Αρχάγγελον 445 στάνταρτς ξυείας Λονδίνον 312/6 το στάνταρ, 'Ιουλίου 10 — 10.

«ΚΑΜΠΑΝΟΣ» (β' ταξίδιον) λιμένες Νοτ. Ατλαντικού 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν, δολ. 135.000 φιο - στόσουεντ, καντσέλλο 30 Σεπτεμβρίου.

«ΤΟΠΗ» Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως είς σάκκους Μπαντάρ Σαπούρ 97/6, φιο - στόσουεντ, 'Ιουλίου 25 — 'Ιουλίου 8.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ» Κούδαν 10.900 τ. ζαχάρεως σάκκους Κολόμπο 109/— τέλη 'Ιουλίου — άρχας 'Ιουλίου.

«ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ» (Λιβάνου) Αμπον Τζενίμα 3.500 τ. χυτοσιδήρου 'Αμέρερσαν 40/—, «γκρές - τέρμη», τέλη 'Ιουλίου.

«ΕΟΜΑΝΝΑ» ένα - δύο λιμένας Περούδιας (σχι νοτίως Καλλάδο) 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα ένα λιμένας Καλόπο δολ. 5.25, όψιον Νόρδερν ρέιντης (σχι βορείως Νέας Υόρκης) 5.75, φιο - στόσουεντ, 600 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφοσιν, 'Ιουλίου 1 Αύγουστου 15.

«ΕΦΕΡΤΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ» Τάμπα 9.500 τ. φωσφάτα Σικελίαν και Καράτσι 60/—, 5.95 φιο, Αύγουστου 1 — 15.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (ελληνικόν) ένα - δύο λιμ. Περούδιας (σχι νοτίως Καλλάδο) 10.000 τ. ζαχάρεως χύμα Νόρδερν ρέιντης δολ. 5.50 φιο, 600 τ. φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφοσιν, οιν. Αύγουστου 17 — Σμύριον 10.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΝΤΟΡΣΕΤ» 15.300 τ. d.w. (735.000 κ. π., ταχ. 14½ μιλ., 42 τ. φιούλ) ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Ήνωρ. Πολιτείειν δολ. 2.30, παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν 1 — 20 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Νόρδερν ρέιντης.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ» (λιβ.) 15.087 τ. d.w. (751.000 κ. π., ταχ. 14½ μιλ., 42 — 43 τ. φιούλ) ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Ήνωρ. Πολιτείων δολ. 2.30, παράδοσης Βρετ. Κολομβίαν 5 — 15 'Ιουλίου, έπαναπαράδοσης Νόρδερν ρέιντης.

«ΕΛΕΝΗ» 10.000 τ. d.w. (520.000 κ. π., μιλ. 18 — 19 τ. φιούλ) ταξίδιον Ερμέριδας Θαλάσσης — Άπω 'Ανατολής (εξαιρου. Μαρμαγκάδα) 21/—, παράδοσης Πορτ Σουδάν 15 Αύγουστου — 5 Σεπτ., έπαναπαράδοσης 'Ιαπωνίαν.

«ΚΙΓΚ ΑΙΓΕΥΣ» 12.250 τ. d.w. (566.000 κ. π., 13 μιλ., 17 τ. φιούλ και 1 τ. ντηζέλ) ταξίδιον 4 — 7 μήνας, 21/6, παράδοσης 'Αμστερνταμ 'Ιουλίου 24 — 'Ιουλίου 5.

«ΝΑΥΤΙΑΔΟΣ» (εχ. «Βεσσαρ») 4.180 τ. d.w. (195.900 κ. π., ταχ. 9½ μιλ., 15 τ. φιούλ) 3 έως 5 μήνας, λίρας 4.750 ήρηνιών, παράδοσης Πειραιά 15 — 31 'Ιουλίου και έπαναπαράδοσης Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον.

«ΜΗΤΣΑ» 10.394 τ. d.w. (493.572 κ. π., ταχ. 10 — 10½ μιλ., 26 τ. φιούλ) ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — Κόντινεντ (μέσω Περούδιας) δολ. 2.40 (δώρον δολ. 10.000), παράδοσης Ειρηνικού (ουχι νοτίως Καλλάδο) 5 — 20 'Ιουλίου, έπαναπ.

Αμέρερσαν — Αμβούργον ρέιντης.

«ΑΝΤΑΡΕΣ» (δεξ.) 18.451 τ. d.w. (ταχ. 13½ — 14 μιλ., 25 τ. φιούλ και 1 τ. ντηζέλ) 18 έως 24 μήνας, 13/6 μήνας, 13/6 (δώρον 3.500 λιρών), παράδοσης Πλέιτ, 'Ι-εύλιεν — Αύγουστου.

«ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ» 13.330 τ. d.w. (614.000 κ. π., 15 — 15½ μιλ., 25 τ. φιούλ και 1 τ. ντηζέλ ή διλ.) Βρετ. Κολομβία — Χάμπτον ρέδες, δολ. 2.15, παράδοσης 7 'Ιουλίου.

Τὰ δεξαιμενόπλοια

«ΜΑΡΑΙ» Κοραιδική 30.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης A.T.R.S., 'Ιουνίου 17.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» Καραιδική 19.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Πουέρτο Ρίκο 60% έλατον A.T.R.S., 'Ιουνίου 15.

«ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ» (λιβ.) Περουσίδια 16.200 τ. όκαθ. πετρελαίου 'Αγγλίλιαν — Κόντινεντ 65% έλατον Σκείλ, 'Ιουνίου 16.

«Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Περιπούκος Κόλπος 37.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Καλιφορνίας 80% έλατον άμερικανικού, 'Ιουλίου 4.

«ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ.) Περιπούκος Κόλπος 37.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Καλιφορνίας 80% έλατον άμερικανικού, δ.φ.

«ΤΑΝΚΕΙ» (λιβ.) Περιπούκος Κόλπος 37.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Καλιφορνίας 80% έλατον άμερικανικού, Σεπτέμβριον.

«ΟΥΑΜΠΙΚ ΛΕΙ-Κ» (λιβ.) Καραιδική 20.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Κόντινεντ 60% έλατον Σκείλ, 'Ιουνίου 20.

«ΑΓΓΕΛΙΑ ΔΑΣ» (λιβ.) Καραιδική 19.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης 60% έλατον Σκείλ, 'Ιουνίου 18.

«ΒΙΟΛΑΝΤΑ» Καλιφορνία 47.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 77½% έλατον άμερικανικού, 'Ιουνίου 24.

«ΟΥΑΜΠΙΚ ΡΑ-ΙΝΤΕΡ» (λιβ.) Περιπούκος Κόλπος 30.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης 72½% έλατον άμερικανικού, 'Ιουνίου 29.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» (λιβ.) Περιπούκος Κόλπος 30.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης 72½% έλατον άμερικανικού, 'Ιουνίου 3.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιβ.) Καραιδική 19.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης 60% έλατον Σκείλ, 'Ιουλίου 5.

«ΜΑΡΑΙ ΛΟΥ» (λιβ.) Περιπούκος Κόλπον 38.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Γερμανίαν 67½% έλατον Σκείλ, 'Ιουλίου 10.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΚΙΤΚ» (λιβ.) Περιπούκος Κόλπον 38.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Γερμανίαν 65% έλατον Σκείλ, 'Ιουλίου 10.

«ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ» (λιβ.) Σεπτέμβριον 19.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης 77½% έλατον άμερικανικού, 'Ιουνίου 25.

«ΕΦΕΣΟΣ» (λιβ.) Σεπτέμβριον 26.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης 77½% έλατον άμερικανικού, 'Ιουνίου 23.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ» (λιβ.) Περιπούκον Κόλπον 16.500 τ. όκαθ. πετρελαίου Ιατολίου 62½% έλατον Σκείλ, 'Ιουλίου 6.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (β' ταξ.) Καραιδική 18.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντης 60% έλατον A.T.R.S., 'Ιουλίου 6.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (β' ταξ.) Καραιδική 19.000 τ. όκαθ. πετρελαίου Μελβούρνη 53% έλατον Σκείλ, έων 18.000 τ. 65% έλατον, μέσα 'Ιουλίου.

«ΟΣΣΑΣ» Περιπούκον Κόλπον 33.000 τ. όκαθ. πετρελαίου (τμήμα) Ιαπωνίαν 72½% έλατον άμερικανικού, 'Ιουλίου 11 — 20.

«ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ» Καραιδική 12.000 τ. όκαθ. πετρελαίου διά Γροιλανδίαν (βιατέροι δροι), 'Ιουλίου.

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ

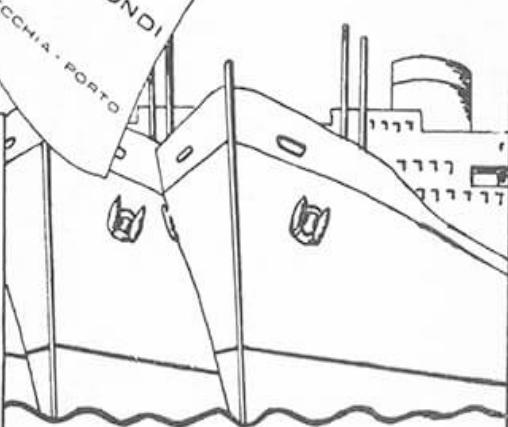
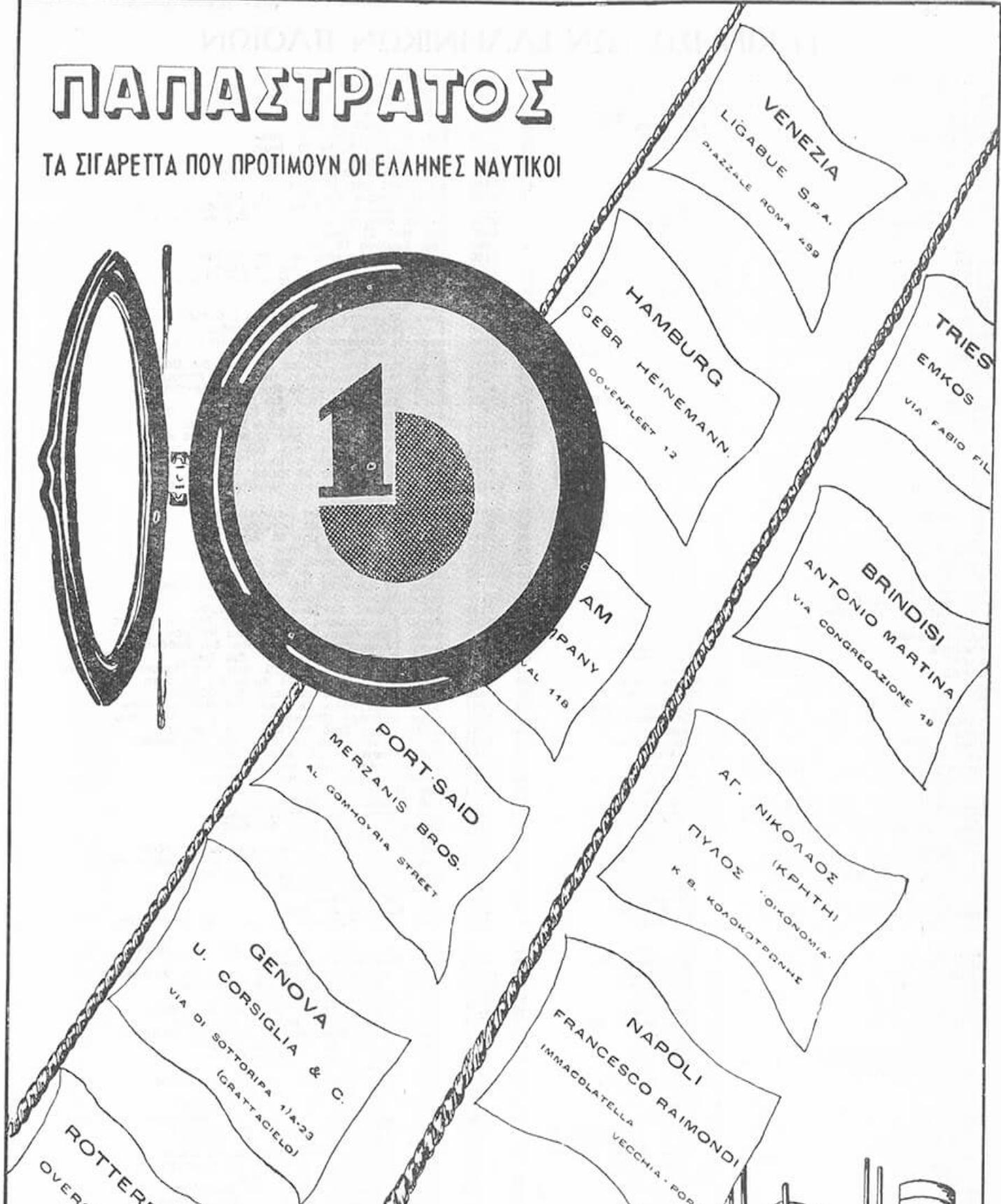
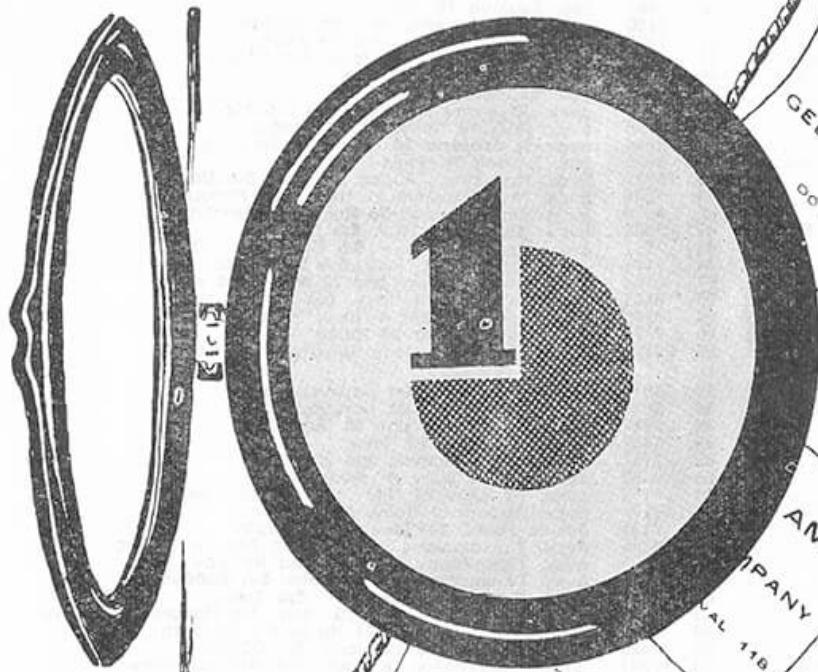
**MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED**

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησης
Λειτουργ

ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΠΟΥ ΠΡΩΤΙΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ



ΔΙΑΦΗΜΙΖΟΥΝ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΠΝΑ
ΕΙΣ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ.. ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ
ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ..

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Α. Γ. ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ	παναμαϊκή έταιρια	43	8566	εις Μπορντώ, ύπό διασκευήν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ	Ι παρμη Ν. 'Αμερικής	29	1946	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν. διά Ριγαν
ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετάλικα»	43	7314	διπλήθε Παναμάν 4 'Ιουν. διά Ρωσίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.)	έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα»	57	11630	έφθ. Πειραιᾶ 24 'Ιουν.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 26 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Ντιότριχτ»	43	7228	έφθ. Ν. Όρλεαντ 14 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Σουκού Λιμάν 20 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώπ»	55	8450	άνεχ. Κολόμπο 8 'Ιουν. διά Σάλεφ
ΑΓΓΙΑ ΣΩΦΙΑ	έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 22 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.)	έτ. Γ. Νικόλαου	44	10448	εις Πύλον ἀπό 14 'Οκτ.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	8248	άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	Ραφ. Μελαχρινούς & Υιοί	35	1217	διπλήθε Κων) πολιν 9 'Ιουν. διά Νοθορωσίσκην
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Δ. Ζαμπάζα κ.λ.π.	19	2284	διπλήθε Κων) πολιν 20 'Ιουν. διά Μεσόγειον.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Μόζι 21 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	έφθ. Σουλινά 19 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Δάιον»	44	7150	εις Βόρ. Αμερικήν, ύπό παραλαβήν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Μόζι 12 'Ιουν. διά Γκηλόγκ
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Κοφαύτης - Φουντουλάκης	21	2725	διπλήθε Κων) πολιν 24 'Ιουν. διά Ιάσιον
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Αμβούργον 22 'Ιουν.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Κόπτε 19 'Ιουν.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοεσάνικα»	42	7223	άνεχ. Κιγκοτόν 20 'Ιουν. διά Γιουκάρο
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	10606	άνεχ. Μόζι 16 'Ιουν διά Βανκούμπερ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική Ν. Άμερ.»	53	3575	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Άθλος»	45	10729	έφθ. Σάντος 21 'Ιουν.
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Δαιμητρίουν»	44	7271	άνεχ. Μπουνεός Αύρες 18 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΑΘΛΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	40	4674	άνεχ. Νιού Πλάμουρο 21 'Ιουν. διά Μπουμπούρι
ΑΘΩΣ II	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	45	3805	άνεχ. Κόπερθικ ἀπό 23 Μαΐου διά Αρχαγγελον
ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άνεχ. Κόμπε 25 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Φίλιόρι»	44	7125	άνεχ. Χιροχάτα 8 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Ακουίλα»	57	8184	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν ἀπό 20 Μαΐου διά Κίναν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Παισιφίκη»	56	8835	άνεχ. Γκηλόγκ 24 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Σάρονικη»	60	13200	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Ιουν. διά Περού
ΑΙΤΟΔΙΑ	έτ. «Απόλλο»	46	7331	έφθ. Κόνακρας ἀπό 24 Μαΐου
ΑΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	22129	διπλήθε Σουεζ 24 'Ιουν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (δ.)				
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	12618	"Ιδε: «ΙΩΑΚΟΣ», ώς μετωνυμάσθιν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	12624	"Ιδε: «ΑΣΤΡΕΑ», ώς μετωνυμάσθιν
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (επιδ.)	αδ. Τυπάλδου	32	9237	εις Νέαν Υόρκην ἀπό 30 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτι»	56	10482	έφθ. Βανκούμπερ 23 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμπρου»	42	7191	έφθ. Πούντα Αρένας ἀπό 20 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμέρτη»	59	9720	άνεχ. Λεμεσόν 24 'Ιουν. διά Νοθορωσίσκην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ T	έτ. Τσουρινάκη	20	1112	άνεχ. Πειραιᾶ 11 'Ιουν. διά Σύμρηνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατός Ανδρεάδης	44	7207	διπλήθε Σουεζ 24 'Ιουν. διά Ερυθράν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7181	άνεχ. Ταλκαχούανο 19 'Ιουν. διά Αντζελες
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7266	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διά Ντάιρεν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	άνεχ. Γλασκώνιδην ἀπό 22 Μαΐου διά Χαδάναν
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιμος»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμπούσιο»	60	9900	διπλήθε Παναμάν ἀπό 24 Μαΐου διά Ναχότκα
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλμαδίτια»	43	7254	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 19 'Ιουν. διά Οδησσόν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	διπλήθε Κων) πολιν 18 'Ιουν. διά Νοθορωσίσκην
ΑΛΤΑΙ-Ρ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	50	10426	διπλήθε Φρίπορτ (Μπακάμας) 19 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΛΜΕΤΑΠΑΡΑΝ (δ.)	έτ. «Τρανοάτλ. Θράύτερ»	53	12897	άνεχ. Χονολουλού 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σεν Γκάρντιαν»	43	8426	άνεχ. Βοστώνην 20 'Ιουν. διά Συμπλήρωσιν
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Αμαζών»	44	7281	έφθ. Σαϊδ 25 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Σάδερθλαντ»	43	8444	άνεχ. Χονολουλού 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλατς»	44	7164	άνεχ. Βοστώνην 20 'Ιουν. διά Συμπλήρωσιν
ΑΜΟΡΓΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	έφθ. Σαϊδ 26 'Ιουν. διά Αμμουδάιν Μπαιν
ΑΜΦΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7207	άνεχ. Σαντιάγο 20 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.)	έτ. «Λεονία»	38	7949	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόμορα»	44	7359	διπλήθε Παναμάν 3 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΝΑΣ.	έτ. «Ανάς»	55	8332	έφθ. Οζάκαν ἀπό 26 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διπλήθε Σουεζ 20 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΝΑΤΟΛΗ	έτ. «Λάμβδαι»	43	7187	έφθ. Νεάπολιν 19 'Ιουν.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Αστούριας»	42	7132	διπλήθε Κων) πολιν 7 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΑΝΔΡΕΑΣ B. (δ.)	έτ. «Τρανδόσεαν»	55	21075	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 13 'Ιουν. διά Αμμουδάιν Μπαιν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	άνεχ. Σαντιάγο 20 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΑΝΔΡΕΑΣ X.	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εις μεταφοράς Ελλάδος
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πατούφικο»	43	7188	έφθ. Μόζι 25 'Ιουν.
ΑΝΘΙΠΠΗΝ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	έφθ. Κολόμπο 23 'Ιουν.
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Λός Αντζελες 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Μοντεβίδεο 18 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΟΥΛΑ A.	έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Βενετίαν 31 Μαΐου
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	57	11976	άνεχ. Περαικόν Κόλπον 17 'Ιουν. διά Φαλκονέρα
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12443	διπλήθε Σουεζ 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 26 'Ιουν. διά Ολλανδίαν
ΑΝΤΟΡΕΙΣΟΝ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	57	15845	διπλήθε Παναμάν 21 'Ιουν. διά Ειρηνικόν
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ	έτ. «Ετζέο»	41	7185	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 21 'Ιουν. διά Μουρόραν
ΑΝΤΟΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαλέρα»	36	2175	άνεχ. Πειραιᾶ 21 'Ιουν. διά Στρατώνιον
ΑΝΤΟΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ	έτ. «Αντ. Μιχάλου»	43	2937	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΟΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	παναμαϊκή έταιρια	44	7108	έφθ. Ρουέν 23 'Ιουν.
ΑΝΤΟΝΙΟΣ Σ.	έτ. «Νηαρντόρο»	57	10888	άνεχ. Μόζι 20 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΑΝΤΩΝY II	Α. Δημάρη - Δ. Γκιουλή	43	7253	διπλήθε Παναμάν 20 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΞΙΟΣ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	10300	άνεχ. Βανκούμπερ 21 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Σίπη Ντεδελόμεντ»	58	10392	διπλήθε Παναμάν 23 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπη Ντεδελόμεντ»	57	10376	άνεχ. Βανκούμπερ 5 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη Ντεδελόμεντ»	58	10391	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 20 Μαΐου διά Κίναν
ΑΡΓΟ-ΧΙΟΣ	έτ. «Δην Οσεανόφαργκη»	61	14000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Λιθανός» Α.Ε.	41	7460	εις Νοθορωσίσκην ἀπό 1 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Κάνοντους»	57	11897	διπλήθε Παναμάν 3 'Ιουν. διά Χασινάγκ
ΑΡΙΕΣ (δ.)	Κ. Χαλκίδη	45	3861	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. διά Μπισσάδο
ΑΡΙΜΑΘΕΙΔΗΣ	Φρίξος Θεοδωρίδης	37	4636	άνεχ. Αμύθεραν 23 'Ιουν. διά Λείκκεντ
ΑΡΙΣΤΟΝ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	έφθ. Πόρτ Εθεργκλαντ 16 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	διπλήθε Παναμάν 15 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριοτείδης»	43	7227	άνεχ. Χούλλ 20 'Ιαν. διά Γδύνιαν
ΑΡΚΑΙΑΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκράκ Λάιν»	31	20256	διπλήθε Κόμπι 22 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	εις Πειραιᾶ ἀπό 18 Μαΐου
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρο»	45	7273	έφθ. Μελβούρνην 26 'Ιουν.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	έφθ. Μαγκαντίσκιαν ἀπό 22 Μαΐου
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9400	εις Γαλλίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΜΟΝΙΑ II	έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Αμβούργον 19 'Ιουν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΤΕΜΙΣ	Δ. Εύθυμιού κ.λ.π.	31	2795	έφθ. Μουρόραν 24 'Ιουν. διά Αμβέρσαν)
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Μαριτιμά»	60	10050	άνεχ. Θρησκευτική 13 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΑΡΧΟΝ	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	έφθ. Μίδδλεσεμπρο 23 'Ιουν.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Α'ουν. Γκούμα	39	1007	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 20 'Ιουν. διά Ελλάδα
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Αλκποτίς»	41	7013	έφθ. Σαιγκόν 23 'Ιουν.
ΑΣΤΑΡΤΗ	παναμαϊκή έταιρια	34	2410	άνεχ. Θεσσαλονίκην
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 5 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΑΣΤΕΡΕΑ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	58	12624	άνεχ. Περαιαν 21 'Ιουν. διά Πάλομπορω
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ Οσεαν»	59	20445	άνεχ. Χούστον 20 'Ιουν. διά Σαΐναν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάκερ»	58	20608	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν. διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ			

ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΓΓΤΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10096	έφθ. Μόζι 26 'Ιουν.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10093	άνεκ. Γκλαντόσουν 17 'Ιουν. διά Γιοκοσούκα
ΑΤΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10092	άνεκ. Γκλαντόσουν 17 'Ιουν. διά Χιροχάτα
ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙΓΣ	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. δι' Είρηνικόν
ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10087	άνεκ. Ράς Τανόύρα από 13 Μαΐου διά Χαδάνην
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10078	άνεκ. Βανκούβερ 21 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑ-ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10087	άνεκ. Βανκούβερ 21 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10077	άνεκ. Οζάκαν 13 'Ιουν. δι' Είρηνικόν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10087	άνεκ. Ναγκόγια 16 'Ιουν. διά Δυτ. Αγκλής
ΑΙΔΑΝΤΙΚ ΖΕΝΕΡΕΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	59	10823	άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 12 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΤΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	έτ. «Αναζ»	58	9724	έφθ. Γκριλόγκ 16 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Λάμπη Τρανσατλ.»	60	29741	άνεκ. Ράς Γανούρα 20 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπηθέρ»	56	10312	έφθ. Νέαν Ύόρκην 25 'Ιουν.
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Αύλιξ»	21	3275	άνεκ. Κορπούς Κριστί 19 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξ»	44	7176	άνεκ. Κόμπε 15 'Ιουν. διά Βανκούβερ
ΑΥΡΑ	έτ. «Μαρούσιέρτε»	43	7235	εις Νέαν Ύόρκην, υπό παραλαβήν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Αλμα»	36	5795	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 13 'Ιουν. διά Μπ. Αύρες
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	Οίκος Ρεθύμνην	61	10000	εις Φλώσιγκ 27 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νούεδα Βιστα»	55	10507	διηλθεν Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Χαδάνην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. «Ελλ.' Αιερ.	27	21329	διηλθεν Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διά Χάλιφας
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΕ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΒΕΙΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνοπος»	58	20958	έφθ. Μπόταν Μπαίν 21 'Ιουν.
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεκ. Πειραιά 20 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΒΕΡΟΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	άνεκ. Ισσαρώνα 21 'Ιουν. δι' Αμδούργον
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεκ. Μόζι άπο 10 Μαΐου διά Νουμέα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε»	52	11365	άνεκ. Αμδέροαν 20 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	διηλθεν Τρίνιαντ 22 'Ιουν. διά Νέαν Ορλεάνην
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού	30	739	άνεκ. Γενόβαν 23 'Ιουν. διά Λιθόρον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κων. πολιν 19 'Ιουν.
ΒΟΡΗ	έτ. «Πόρτα Αλέγκρε»	42	7046	διηλθεν Παναμάν 20 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	ελληνικά συμφέροντα	29	1022	παρελπόθη εις "Αντεν"
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7247	έφθ. Καμαίοι 23 'Ιουν.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διηλθεν Ντόβερ 21 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	7480	άνεκ. Τάμπον 21 'Ιουν. διά Τόκιο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλός	48	1400	έφθ. Πειραιά 28 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	Ν. Λαμπίρης	31	967	διηλθεν Πόρτα Σαδ 17 'Ιουν. διά Κων.) πολιν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτου	44	7176	εφθ. Καζαμπλάκαν 4 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδεράτου	39	10061	άνεκ. Αμδέροαν 10 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεότας»	43	7273	άνεκ. Λος Αντζελες 30 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Σολαρίς»	35	5654	έφθ. Γενόβαν 22 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. «Άνδρεδον	43	7176	άνεκ. Κολούμπια Ρίβερ 7 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΙΑΡΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοφίκο»	42	7030	διηλθεν Κων.) πολιν 25 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΓΙΑΝΝΙΣ	Άχ. Χαλκούπος	43	7269	άνεκ. Βρέστον άπο 24 Μαΐου διά Βοστώνην
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Καρολίνη»	43	7238	άνεκ. Οζάκαν 15 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκισκον
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	έτ. «Τοκιβάπορη»	43	8513	άνεκ. Πειραιά 20 'Ιουν. διά Ντουλούθ
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Κόμπε 17 'Ιουν.
ΓΙΟΥΠΠΙΤΕΡ	έτ. «Αστούριας»	52	8129	έφθ. Σίδεν 9 'Ιουν.
ΓΙΟΥΡΟΠΟΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πιούροπα»	43	7255	άνεκ. Λος Αντζελες 19 'Ιουν. διά Κάρδιφ
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	άργει Αμπελάκι άπο 17 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. Φραγκίστα	43	7093	διηλθεν Κων.) πολιν 9 'Ιουν. σιά Χερσώνα
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταλάντικ»	43	7229	άνεκ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν. δι' Είρηνικόν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝΑ Α'ΙΔΑΣ	έτ. «Βίλα Νοθά»	57	8881	έφθ. Σάντος Κρούν ντέλ Σούρ 11 'Ιουν.
ΓΛΑΥΚΟΣ	έτ. «Πολύνα»	43	6996	άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 19 'Ιουν. διά Καϊρον
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουεστέρν Τράνονπορτ»	59	9268	άνεκ. Κολόμπο 10 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουεστέρν Γιούνιτυ»	52	20667	άνεκ. Ράς Τανόρα 29 'Ιουν. δι' Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέιντ»	52	13262	έφθ. Μέγαρα 25 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (δ.)	έτ. «Γουερλόντ Γκλέν»	53	13255	εις Σκαραμαγκάν άπο 9 Μαΐου (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουερλόντ Έντερπραίζ»	53	21064	διηλθεν Σουέζ 18 'Ιουν. δι' άπερο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Σινι Μπαίν»	56	26031	διηλθεν Σουέζ 23 Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμουντ»	57	24883	διηλθεν Σουέζ 23 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπράντον»	58	24895	διηλθεν Σουέζ 17 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Μπολγκάρ»	43	12808	διηλθεν Παναμάν 6 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'ΙΛ (δ.)	έτ. «Γουερλόντ Μάντη»	53	13459	διηλθεν Σουέζ 23 'Ιουν. διά Περοικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ (δ.)	έτ. «Γουερλόντ Ντέλλ»	52	13320	εις Βόσπορον 29 'Ιουν. (προσήραξε)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΖΕΝ	έτ. «Πιτς»	49	10862	έφθ. Ριο Ιανέριο 20 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)	έτ. «Κάρος»	44	12808	άνεκ. Χαροπόν ρόδας 14 'Ιουν. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΙΣΤ (δ.)	έτ. «Μέφιψι»	43	10449	άργει Σκαραμαγκάν άπο 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Γουερλόντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν άπο 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (δ.)	έτ. «Παν. Οσεανίκ»	44	10172	έδεις: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ», ώς μετωνομάσθι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΞ (δ.)	έτ. «Αγιάξ»	43	10448	άργει Πόρο (Κρήτης) άπο 17 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Οσεανίκ»	43	10195	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	Στ. Νιάρχος	43	14000	εις Σκαραμαγκάν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Ηρων»	61	16270	άνεκ. Οζάκαν 11 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Γιούκον»	44	7176	έφθ. Μπάραρον 23 'Ιουν.
ΔΑΝΑΗ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	
ΔΑΦΝΗ	έτ. Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	εις Τζιμπούτι άπο 15 'Απρ.
ΔΕΛΔΟΙΝ	έτ. «Δάφνη»	54	5779	έφθ. Κόμη Μπαίν 8 'Ιουν.
ΔΕΛΔΟΙ	έτ. «Χιάν»	45	7259	έδο. Παντάρ Σαπούρ 5 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Μάθιεν»	45	7252	άνεκ. Βανκουβερ 9 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδολια»	59	9350	άνεκ. Μορμούγκαν 21 'Ιουν. διά Καβασάκι
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεκ. Οζάκαν 8 'Ιουν. δι' Αγιον Φραγκισκον
ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Πάλμα»	44	7255	διηλθεν Σουέζ 24 'Ιουν. διά Σαδόνα
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Πανταλέων»	44	7265	έφθ. Πειραιά 27 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9327	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 13 'Ιουν. διά Κίναν
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	διηλθεν Σουέζ 18 'Ιουν. δι' Ερυθράν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Ελευθερίου & Σια	29	4524	άνεκ. Τόκιο 17 'Ιουν. διά Σπατάττη
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργατή	44	7207	άνεκ. Μόζι 25 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεκ. Ρουεν 22 'Ιουν. διά Χαδάνην
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεκ. Κιουρασάο 20 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Κάνοπος»	60	13335	διηλθεν Πειραιά 25 'Ιουν. διά Ρωσίαν
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Διρφύς»	43	7280	άνεκ. Αμδούργον 14 'Ιουν. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΔΟΣΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12556	άνεκ. Λος Αντζελες 29 Μαΐου διά Τόκιο
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωωδόχος»	43	7176	άνεκ. Λος Αντζελες 2 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΔΩΡΟΘΕΑ	Μιχ. Καραγεωργης	25	3297	έφθ. Νιούπορτ 21 'Ιουν.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13637	άργει Κυνόσουραν άπο 14 'Απρ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	έφθ. Μόζι 23 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Θεοφανή» Α.Ε.	43	7244	άνεκ. Μουρόραν 23 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Όρ.)
ΕΝΟΣ	έτ. «Ντρέικ»	56	10328	διηλθεν Παναμάν 21 'Ιουν. διά Κόμπε
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτράνονπορτ»	56	10289	άνεκ. Βρέμον 21 'Ιουν. διά Πουέτο Ορντάζ
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νουέδο Μόντο»	41	7243	άνεκ. Μπουένος Αύρες 17 'Ιουν. διά Βιτόρια
ΕΚΤΟΡ	έτ. «Μαργκό»	44	7144	έφθ. Φόρτι ντέλ Ρόραν 19 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αντρια»	48	8376	άνεκ. Φρπορ (Μπαχάμας) 19 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Ταρμάνια»	43	7213	διηλθεν Πόρτ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Ραθένναν
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7267	άνεκ. Λόριαν 5 'Ιουν. διά Καστέλλη
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	άνεκ. Πέραμα άπο 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριούν - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Νέαν Ύόρκην 24 'Ιουν.
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	άνεκ. Σεράλικ 7 'Ιουν. διά Κεσλόγκ
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	όδ. Μαζαράκη	22	3553	εις ζ Εμδεν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	55	2746	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Γ. Χρ. Λαϊμός	43	7176	άνεκ. Οζάκαν 7 'Ιουν. διά Κεσλόγκ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	εις ζ Εμδεν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουν. διά Καλκούτταν
	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	άνεκ. Τσάρλεστων 22 'Ιουν. διά Βοστώνην

ΕΛΛΗΝ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	έφθ. Πόρογκρου 22 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Λομπίτο 15 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7068	διπλήθε πλότρο Σαΐδ 24 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΛΛΗΝΗΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Ν. Ύόρκη 23 'Ιουν. διά Νόρφολκ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Τζάκσονβιλ 22 'Ιουν. διά Ιόρτ Έθεργκλαντ
ΕΛΛΗΝΙΚΗΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 6 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗΔΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Κοκίν 22 'Ιουν. διά Γκάλθεστων
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Σουεζ 22 'Ιουν. διά Νταμμάρη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 31 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Γένοβαν 18 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 21 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	εις Μακάσσαρ από 9 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεπς	19	1492	έφθ. Τεργέστην 22 'Ιουν.
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζατάμιλ»	44	8541	διπλήθε Γρίνινταντ 23 'Ιουν. διά Λιθερπούλ
ΕΜΠΙΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Άζούλη»	42	7058	άνεχ. Ναγκασάκι 16 'Ιουν. διά Αυστραλίαν
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέ Μάροφιλ»	44	7239	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΝΤΙΥ	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	9746	'ΙΩΣ: «ΙΖΟΜΠΕΛΗ», ως μετυνομάσθη
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Χάμπτον ρόδς 4 'Ιουν. (διά Ιαπωνίαν)
ΕΠΙΚ(Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Ερκιουλές»	58	30332	άνεχ. Σέβεν Αϊλάντς 20 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρέπ - Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Μαζί 19 'Ιουν. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμος»	58	9585	έφθ. Ναγκόγια 16 'Ιουν.
ΕΡΙΕΤΤΑ(δ.)	Ίω. Λάτοπς	46	8604	εις Κυνόσουραν 14 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμος»	59	9650	έφθ. Καμαί 14 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	όργει Κυνόσουραν από 17 Αύγ. 1958
ΕΡΝΑΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σηφάρερ»	44	7246	άνεχ. Λαζ 19 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντικ»	57	10317	έφθ. Βανκούμερ 24 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑII	άδ. Γ. Δομεστινη	34	1716	οικιθε Κων)πολιν 21 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	άνεχ. Τοκουγιάμα 21 'Ιουν. διά Κόμπε
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ(δ.)	Παπά - Ελευθεριάδην	17	3976	διπλήθε Κων)πολιν από 24 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντοβάπορ»	43	8393	έφθ. Μόντρεαλ 16 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑ(δ.)	Οίκος Χανδρή	54	11209	έφθ. Ρότερνταμ 20 'Ιουν.
ΕΥΓΕΝΙΑΓ.	έτ. «Καλόδα»	56	10053	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΕΥΓΕΝΙΑΣ.ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	άνεχ. Βανκούμερ 2 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΥΔΑΙΜΩΝ	Οίκος Μαργαρώνη	43	7229	άνεχ. Γκέρατον 10 'Ιουν. διά Καράτοι
ΕΥΗ	έτ. «Στάκο»	43	7244	έφθ. Κόρπους Κριστί 18 'Ιουν.
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Μοντρέυ»	43	8397	διπλήθε Εσκουμαΐνης 14 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	άνεχ. Βιρυττόν 22 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9582	έφθ. Κόμπε 24 'Ιουν.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Λός Αντζελες 10 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΕΥΡΥΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	8600	έφθ. Φιλαδελφειαν 21 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9062	άνεχ. Γιοκοκάμαν 18 'Ιουν. διά Τορόντο
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Γιοκοκάμαν 5 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 24 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΤΑΣ	έτ. «Πίναρ Μαρίνη»	43	8432	διπλήθε Ιαναμάν 12 'Ιουν. διά Β. Αμερικήν ('Ατλαντ.)
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	5183	άνεχ. Μόντρεαλ 19 'Ιουν. διά Κόμπε
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Νοδορωσίκην 22 'Ιουν.
ΕΦΘΗII	έτ. «Βισφάμα»	43	7176	έφθ. Σιδεύν 20 'Ιουν.
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ίω. Θεοδωράκοπουλος	56	9975	έφθ. Ωκλαντ 21 'Ιουν.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10900	άνεχ. Φρυμάντλ 25 'Ιουν. διά Αλικάντε
ΖΕΡΜΑΤΤ	έτ. «Κηφισιά»	43	8578	έφθ. Γένοβαν 15 'Ιουν.
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	άνεχ. Τορόντο 14 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΗΓΚΑ	έτ. «Ρέγιες»	30	1569	εις Νέαν Όρλεανην
ΗΛΙΑΣΚ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	διπλήθε Κων)πολιν 14 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΗΡΑ	έτ. «Ναδιέρρα»	43	7176	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 21 'Ιουν.
ΗΡΩΝII	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Σουραμπάγια 12 'Ιουν.
ΟΑΛΑΣΣΟΣΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14000	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΑΛΗΣ	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	άνεχ. Τζιμπούτη 8 'Ιουν. διά Σουεζ
ΟΑΜΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΟΕΜΙΣΤΟΚΑΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διπλήθε Παναμάν 10 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΟΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Κάστρο Ρίβα»	43	7050	άνεχ. Σπάττη 28 Μαΐου διά Γιοκοκάμαν
ΟΕΟΔΑΡΟΣΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Μπι»	42	6997	άνεχ. Μαυρικίον 16 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΟΕΟΜΗΤΤΩΡ	έτ. «Ναιτίσιαν»	42	7172	διπλήθε Κων)πολιν 3 'Ιουν. διά Νοδορωσίκην
ΟΕΟΝΥΜΟΟΣ	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7032	άνεχ. Κόμπε 27 Μαΐου διά Ρεσίφε
ΟΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	Σπ. Πολέμης	43	7188	έφθ. Πόρτ Ζεντιλ 19 'Ιουν.
ΟΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Λάς Πελάση	43	7138	έφθ. Μορμουγκάδα 16 'Ιουν.
ΟΕΟΦΑΝΟΛΙΒΑΝΟΥ	Σπ. Πολέμης	43	7086	άνεχ. Τζιμπούτη 6 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΟΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Οσφανών» Α.Ε.	37	6636	διπλήθε Σουεζ 30 Μαΐου διά Κίναν
ΟΕΡΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άνεχ. Τζιμπούτη 9 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΟΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ(τάνκερ)	έτ. «Εξπόρτ Κέρριερς»	43	8465	έφθ. Αλαμπρούκ 3 'Ιουν.
ΟΕΤΙΣ	Κ. Διαμαντής	29	2331	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΗΡΑ	έτ. «Ναδιέρρα»	44	7250	διπλήθε Μπρόνοντποττελ 18 'Ιουν. διά Τζάκομποτοντ
ΟΗΣΕΥΣ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ από 20 Μαΐου διά Ινδίαν
ΟΥΡΑΔΟΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	46	1988	άνεχ. Λονδίνον 19 'Ιουν. διά Μπατοκάρονας
ΟΥΩΜΑΣΑ.	έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Νοδορωσίκην 20 'Ιουν.
ΟΖΩΜΠΕΛ	Θ. Αθανασιάδης	37	1113	άνεχ. Τζιμπούτη 23 'Ιουν. διά Αρούμπαν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. Χανδρή	57	9746	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 12 'Ιουν. διά Σάφφι
ΙΛΙΣΣΟΣ	έτ. «Δινάρες»	44	7154	έφθ. Λός Αντζελες 6 'Ιουν.
ΙΩΛΗ	έτ. «Συνφράτη»	43	8371	άνεχ. Ν. Υόρκη 20 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΙΩΝΙΑΝΑΓΓΑΛΙΑΝΤΕΡ	έτ. «Φρανκό»	38	1333	άνεχ. Αάρχους 7 'Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΙΩΝΙΑΝΔΗΤΕΡ	έτ. «Τραφαλγάκη»	56	10410	άνεχ. Φροκάμαν 18 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΙΩΝΙΑΝΜΕΣΣΕΓΚΕΡ(δ.)	έτ. «Κριοτομπάλη»	44	7176	άνεχ. Φροπόρτ (Μπακάμας) 20 'Ιουν. διά Τόκιο
ΙΩΝΙΑΝΣΗΦΑΡΕΡ	έτ. «Πετρόλεονυμ»	53	13555	άνεχ. Μόντρεαλ 18 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΙΩΝΙΑΝΤΡΕΒΕΛΛΕΡ(δ.)	έτ. «Μαυψίρ'»	56	10442	έφθ. Βανκούμερ 13 'Ιουν.
ΙΩΝΙΑΝΤΡΕΒΛΙΝΤΕΡ	έτ. «Τράνσονπορτ»	53	15826	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 25 'Ιουν. διά Γένοβον
ΙΩΝΙΑΝΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Κριοτομπάλη»	44	7198	έφθ. Μόδι 15 'Ιουν.
ΙΣΤΡΟΣII	έτ. «Πετρόλεονυμ»	53	13485	άνεχ. Φιλαδελφειαν 23 'Ιουν. διά Αρούμπαν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Βέριτας»	43	7225	άνεχ. Μορμουγκάδα 12 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΙΩ.ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Ιωαννανα»	26	2873	διπλήθε Μπρόνοντποττελ 18 'Ιουν. διά Λένινγκραντ
ΙΩΑΝΝΗΣΚ.	Υών Δ. Ινγλέση	42	7035	εις Πειραιά από 14 Μαΐου
ΙΩ.Π.ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Σαιντ Ιωαννίνης»	44	7248	άνεχ. Σπάττη 18 'Ιουν. διά Γιοκοκάμαν
ΙΩΑΝΝΗΣΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ(δ.)	άδ. Γουλανδρή	44	7176	διπλήθε Παναμάν 23 'Ιουν. διά Μόμπι
ΙΩΑΚΟΣ(δ.)	έτ. «Αθηνά» κλπ.	44	10441	άνεχ. Ταυπίκο 22 'Ιουν. διά Μπράουνονθιλλ
Κ.ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Πιονιάτεντ Κρός»	57	12618	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	I. & άδ. Κ. Χ. Πατέρας	43	7244	διπλήθε Κων)πολιν 2 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΑΔΑΜΟΣ(δ.)	έτ. «Σάουντ Ατλάντικ»	57	10122	άνεχ. Γιαδάντων 17 'Ιουν. διά Λόγκ Μπάτης
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Αμστερταμ 9 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΚΑΛΛΑΜΑΣ	Μιχ. Καραγεώργης	32	4633	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλε..»	43	8390	άργει Αγιον Θραγκίσκον από 12 'Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗΔ.ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Μάρες Νόστρα»	57	8757	έφθ. Μουρόραν 18 'Ιουν.
ΚΑΛΛΙΟΠΗΠΑΤΕΡΑ	Λαίμος - Πατέρας	35	5103	άνεχ. Κόντινεντ από 18 'Απρ. διά Βαμπό
ΚΑΛΛΙΟΠΗΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	άνεχ. Βανκούμερ 9 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Μικαλίνος»	44	7198	άνεχ. Κύκοτων (Ζαμ.) 12 'Ιουν. διά Μπογκουερόν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10056	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΠΕΤΑΝΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10500	διπλήθε Ούζαν 21 'Ιουν. διά Μπ. Αύρες
ΚΑΠΠΕΤΑΝΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Απηγανός»	44	7279	διπλήθε Παναμάν 11 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΑΠΠΕΤΑΝΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη»	55	8798	έφθ. Μπουένος Αύρες 22 'Ιουν.
ΚΑΠΠΕΤΑΝΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη Τσάρτεριγκ»	54	8003	έφθ. Τόκιο 7 'Ιουν.
ΚΑΠΠΕΤΑΝΚΑΤΑΓΙΑΝΗΣ	έτ. «Πάλμα»	40	5032	άνεχ. Ιμιμχάμ 31 Μαΐου διά Κούθαν
ΚΑΠΠΕΤΑΝΑΝΑΣΗΣ	έτ. «Ιρίτσι»	42	6782	άνεχ. Λός Αντζελες 14 'Ιουν. διά Περού
ΚΑΠΠΕΤΑΝΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Αγία Καικίλια»	60	8717	έφθ. Μπουένος Αύρες 22 'Ιουν.
ΚΑΠΠΕΤΑΝΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Μαρίο»	43	7176	έφθ. Τόκιο 7 'Ιουν.
ΚΑΠΠΕΤΑΝΜ.ΛΥΡΑΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άνεχ. Ιμιμχάμ 31 Μαΐου διά Κούθαν
ΚΑΠΠΕΤΑΝΤΖΩΝΛ.	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	άνεχ. Ιμιμχάμ 22 'Ιουν. διά Κούθαν
ΚΑΠΠΕΤΑΝΤΖΩΝΛ.	έτ. «Ελανόθαλ»	61	13800	άνεχ. Λός Αντζελες 20 'Ιουν.

ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπέρασα»	44	7139	διπλόθε Πόρτ Σαΐδ 5 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΡΔΑΜΟΓΛΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Πόρτ Λίνκολν 13 'Ιουν.
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεχ. Οζάκαν 8 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10060	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Μίρι 24 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7244	άνεχ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΚΑΣΤΟΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Ταμπικό άπο 25 Μαΐου
ΚΑΣΤΟΡ	έτ. «Κάνονους»	60	9600	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαροεγκουρό»	44	7155	άνεχ. Ντώρμπαν 21 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Πατοίφικο»	45	7349	άνεχ. Λιβερπούλ 17 'Ιουν. διά Ρίγαν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	έφθ. Τόκιο 20 'Ιουν.
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	διπλόθε Παναμάν 19 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλντέζα»	58	11754	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 19 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	έφθ. Οζάκαν άπο 27 Μαΐου
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	είς Νέαν Ύόρκουν άπο 13 Φεβρ.
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	έφθ. Ααλμποργκ 17 'Ιουν.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Άλγκρομπέντας»	57	25183	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Ιουν. διά Γκουαγιακάν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	άνεχ. Πουλό Μπουκόμ 30 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα άπο 29 Μαΐου 1958
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24833	άνεχ. Λιβερπούλ 23 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Χόγκ Κόγκ άπο 27 Μαΐου διά Σαγκάν
ΚΗΟΙΣΣΟΣ	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	διπλόθε Παναμάν 14 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομίκος	56	8429	έφθ. Ύμουίντεν 10 'Ιουν.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησέυς»	57	9153	άνεχ. Μόζι 16 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομίκος	58	11156	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιαν. διά Τορόντο
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροεσάνο»	56	23232	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 'Ιουν. διά Μπαχρέιν
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	άνεχ. Λιβερπούλ 24 'Ιουν. διά Βρέστην
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έλληνική ουμφέροντα	35	1001	διπλόθε Πειραιά 25 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. «Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου (έπισκευα)
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεάνης»	43	7207	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδα 17 'Ιουν. διά Ταιταγκόκ
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	διπλόθε Κωνώπιον πολίν 31 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΚΟΡΟΙ	παναμαϊκή έταιρια	43	7242	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διά Σικάγον
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρήν	23	4693	είς Πειραιά άπο 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8459	έφθ. Μόζι 19 'Ιουν.
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	άνεχ. Αρούμπαν 11 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	άνεχ. Λός "Αντζελες 10 'Ιουν. διά Περού
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	άνεχ. Πόρτ Κέμπαλα 16 'Ιουν. διά Τοιμάνα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	διπλόθε Παναμάν 5 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΚΥΘΟΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	57	13909	έφθ. Μόζι 16 'Ιουν. διά Χουάνακο
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	54	10608	άνεχ. Αρούμπαν 11 'Ιουν. διά Καζαμπλάγκαν
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρούμερτε»	42	7248	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Πέραμα 21 'Ιουν. διά Τοιταγκόκ
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοπετρόλη»	20	6416	διπλόθε Κωνώπιον πολίν 30 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άυρα»	56	9086	έφθ. Κωνώπιον 20 'Ιουν.
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΟ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7240	άργει Κυνόδουρων άπο 12 Αύγ. 1958
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	διπλόθε Παναμάν 12 'Ιουν. διά Ντεάρο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκισταντόρ»	45	7157	άνεχ. Φλωσιγκ 8 'Ιουν. διά Κούβαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Μπάτικι	44	7214	διπλόθε Παναμάν 24 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	45	7263	άνεχ. Ν. Υόρκη 15 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 'Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	διπλόθε Παναμάν 9 'Ιουν. διά Ματάντζας
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	έλληνική ουμφέροντα	39	395	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αιλάντερς Σιππ»	43	8462	άνεχ. Αρμέρασαν 19 'Ιουν. διά Ιαπωνιαν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροεσάνο»	59	27462	έφθ. Τζιμπούτι 20 'Ιουν.
ΛΑΚΟΝΙΑ	άλεξάτος - Δούκας	25	964	έφθ. Μουρόφαν 21 'Ιουν.
ΛΑΚΟΝΙΚΟΣ	έλληνικο ουμφέροντα	60	14431	διπλόθε Παναμάν 18 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Ιντάστριες»	43	8466	έφθ. Κυνόδουρων 24 'Ιουν.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7242	άνεχ. Σεμπού 24 'Ιουν. διά Σιγκαπούρων
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	έφθ. Μανζανίλλο (Μεξ.) 12 'Ιουν.
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Καλάσσα»	43	7084	άργει Κυνόδουρων
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	έτ. «Πάτευες»	43	7229	έφθ. Σάντος 18 'Ιουν.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	άνεχ. Πειραιά 25 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΛΕΡΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	διπλόθε Χονολουλού 24 'Ιουν. διά Παναμάν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10048	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουν.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Καμπάνη»	43	6766	διπλόθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδα
ΛΙΔΗ	«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 22 'Ιουν. διά Κολομπο
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Αργύρω»	11	1459	άργει Κυνόδουρων άπο 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΔΙΚΑ	Λιδή Κ. Μιχάλου	43	7291	έφθ. Πέττερνταμ 26 'Ιουν.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. Πολιατσάς	36	1151	άργει Πέραμα άπο 8 'Απρ.
ΛΙΝΑ (δ.)	έτ. Ντέλ Κάριμπι	44	7190	διπλόθε Παναμάν 20 'Ιουν. δι' Ατλαντικόν
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	είς Πειραιά
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 15 'Ιουν. διά Ντεάρο
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Ρίο Αζόύλ»	44	8536	άνεχ. Λιβερπούλ 9 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2488	άνεχ. Λα Παλλίς 15 'Ιουν. διά Γουατεμάλαν
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανστ.»	43	8395	άνεχ. Χούστον 19 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Σπλέινς Σίππ»	43	8434	άνεχ. Γκουαγιακίλλ 14 'Ιουν. διά Σαλάβερρυ
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μονράδια»	57	7478	άνεχ. Πειραιά 12 'Ιουν. διά Κούβαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροεσάνο»	56	27526	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 29 Μαΐου διά Βιλελμούχαφεν
ΛΥΚΑΙΟΝ	έτ. «Μαροεσάνο»	58	27466	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α.Ε.	45	7281	άνεχ. Λός "Αντζελες 1 'Ιουν. διά Γιαβάταν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονράδια»	60	13742	διπλόθε Τζιμπούτι 21 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άντ. Παπαδάκης	42	7044	διπλόθε Παναμάν 8 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΜΑΝΔΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Κούς Μπαίν 16 'Ιουν.
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθιον	55	8526	άνεχ. Σάφιο 19 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΜΑΝΤΟ	έλληνική έταιρια	30	772	είς Πειραιά άπο 20 Μαΐου
ΜΑΝΤΟ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιραβάλλες»	60	18889	άνεχ. Λός "Αντζελες 13 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΜΑΡΑΘΟΝ (δ.)	έτ. «Γιουρόποτα»	43	10449	έφθ. Ντουλούθ 16 'Ιουν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έθ. «Μάρθα»	20	5401	άργει Ρέτζιο άπο 24 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μόννα»	34	4162	έφθ. Κολόμπα 21 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7187	άνεχ. Σεμαινόντας 24 'Ιουν. Αγγλίαν
ΜΑΡΙΑ Κ. Γ. Λ.	έτ. «Τρανοποτέσιον»	43	7238	άνεχ. Οζάκαν άπο 21 Μαΐου διά Σάν Φερνάντο
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Σάμοοκ»	56	6074	άνεχ. Μπουένος Αύρες 3 'Ιουν. διά Κόμπε
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Βανκούμπερ
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	έτ. «Νάσιοναλα»	44	7070	έφθ. Είλατ 27 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχάμας) 19 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Πάραντα»	44	7176	διπλόθε Παναμάν 23 'Ιουν. (άπο Βοστώνην)
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Πόρτ Αρδόυρ 20 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Βένας»	43	7134	άνεχ. Βάνκοσερ 9 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Πανθίστα»	57	10314	έφθ. Πειραιά 25 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	'Ιω. Λάτσης	29	14216	διπλόθε Μπρόναμποτελ 9 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	άνεχ. Ραγκούν 12 'Ιουν. διά Χαθάναν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Νεδάδα»	42	7147	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 19 'Ιουν. διά Κούβαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Πανούλιτρα»	61	9150	είς Πειραιά άπο 24 Μαΐου (έπισκευα)
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	Μάρκος Νομίκος	54	11577	έφθ. Βάλλαρος 13 'Ιουν.
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Αρντένα»	46	8942	έφθ. Βενετίαν 6 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΙ (δ.)	έτ. «Ευκάρριερς»	43	7033	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μάλοι»	59	20340	διπλόθε Κωνσταντίναν 6 'Ιουν. διά Κωνσταντίναν
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	N. Γκούμας	44	2817	έφθ. Κολόμπα 12 'Ιουν.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Αλμαντίν»	46	7369	άνεχ. Ντώρμπαν 14 'Ιουν. διά Σιγκαπούρων
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Ούνιθερσαλ»	55	8961	έφθ. Σάντος άπο 22 Μαΐου (δι' Ιαπωνιαν)
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9260	άνεχ. Ρέτζιο άπο 18 'Ιουν. 1960
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	οδελφ. Κουλουουκούντη	38	5500	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μόνθια»	57	8906	έφθ. Μπάρι 18 'Ιουν.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Μιρόλαγκα»	56	8425	είς Ήσσιν 17.58 Β.-80.42 Δ., 'Ιουν. 15 διά Κούβαν
	έτ. «Ρεάλμα»	43	7199	

ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)		έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	άργει Πέραμα από 7 'Οκτ. 1958
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φοπάνη»	57	9168	διπλήθε Παναμάν 1 'Ιουν. διά Κούβαν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρης - Παπάζολου	16	2081	έφθ. Πειραιᾶ 27 'Ιουν.
ΜΕΛΑΤΕΜΙ		έτ. «Γιούνιθερσαλ Τράμπη»	42	7214	διπλήθε Παναμάν 21 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άνεχ. Μπουένος Αύρες 12 'Ιουν. δι' Ιμπίκουΐ
ΜΕΣΟΛΟΓΓΙ		έτ. «Βισταμάρες»	43	8433	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ		έτ. «Αιτζίαν Φράϊτ»	60	14431	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ		έτ. «Φλάτη Σιππιγκ»	44	8453	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουν. δι' Ηλδίλο
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτορνάθεζη	57	9200	έφθ. Μαντρας 21 'Ιουν.
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ		έτ. «Πυθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Μόζι 25 'Ιουν. διά Κούβαν
ΜΙΤΣΑ		έτ. «Γιούπιτερ»	43	7216	άνεχ. Λός Αντζελες 22 'Ιουν. διά Παναμά
ΜΙΧΑΗΛ		Χρ. Σαρλής & Σια	33	1503	έφθ. Ραθένναν 13 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ Γ.		έτ. «Ντομινίον»	44	7249	διπλήθε Παναμάν 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΙΧΑΗΛ Κ.		έτ. «Λαδέρα»	56	7906	άνεχ. Βανκούμερ 19 'Ιουν. διά Κούβαν
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)		έτ. «Γιουνάιτεν Κρός»	58	22129	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 10 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		Μιχ. Καραρέωρης	34	7027	άνεχ. Σεμπούι από 13 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		Ν. Εύσταθιου	44	7176	διπλήθε Παναμάν 6 'Ιουν. διά Κούβαν
ΜΙΧΑΛΗΣ		έτ. «Ιντέγκριτσ»	44	7375	έφθ. Τουάφη 14 'Ιουν.
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ		Μιχ. Π. Αγγελος	41	7084	έφθ. Ρόττερνταμ από 16 Μαΐου
ΜΟΝΤΕΓΚΟ		έτ. «Ηγκλ Τράνσοπτη»	61	14203	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπληρωσιν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ		έτ. «Σεκούρινταντ»	55	10013	άνεχ. Βανκούμερ 23 'Ιουν. διά Κίναν
ΜΠΕΝΤΙΤΑ		έτ. «Ελλέρριερς»	44	7190	έφθ. Τόκιο 11 'Ιουν.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΔΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Ντιμάντεν»	56	10061	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΜΥΚΗΝΑΙ		Έλλην. Γραμμ. Ν. Αιμερ.	34	2709	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 13 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)		Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άργει Πέραμα από 20 Φεδρ.
ΜΥΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ		έτ. Θαφαλίου	57	9345	διπλήθε Παναμάν 28 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)		έτ. Άλιμπρα	58	13152	έφθ. Κωνσταντζαν 23 'Ιουν.
ΝΑΞΟΣ		έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	έφθ. Γιοκοσύκαν 10 'Ιουν.
ΝΑΞΙΟΝΑ ΔΑΙΟΥΕΡ		έτ. «Σοριάνο»	56	9972	Ιδε: «ΖΑΚΥΝΘΟΣ», ως μετωνομάσθι
ΝΑΤΑ		έτ. «Πανοσεάνικα»	43	7228	άνεχ. Γιαβανάν από 22 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Κορδόμιλο»	44	7247	έφθ. Τόκιο 24 'Ιουν.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ		Μιλτ. Γουλανδρής	21	2492	έφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουν.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ		άδ. Γουλανδρή	22	16991	άργει Κυνδουραν
ΝΕΑΩΝ		έτ. Γιανναρής	43	7264	έφθ. Γιαβάταν 17 'Ιουν.
ΝΕΙΤΟΥΝ		έτ. «Εσπέρια»	54	7968	άνεχ. Μόζι 12 'Ιουν. διά Λός "Αντζελες
ΝΕΣΤΟΣ		έτ. «Θεοφάνων» Α.Ε.	43	7261	άνεχ. Λός Αντζελες 20 'Ιουν. διά Τόκιο
ΝΗΡΕΥΣ		'Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άνεχ. Σιδηνεύ 14 'Ιουν. διά Μην. "Αύρες
ΝΗΡΙΤΟΣ		έτ. «Ηντριτος»	20	1391	άνεχ. Μπάρι 15 'Ιουν. διά Σάν Πέντρο
ΝΗΣΙ		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	άνεχ. Κόμπη 16 'Ιουν. διά Πόρτλαντ ("Op.)
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)		έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.		έτ. «Ασοπιώ»	44	7255	εις Όδσσον από 15 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ		Κ. Πατέρας & Σια	43	7230	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. δι' Ειρηνικόν
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ		Θωμάςς 'Επιφανειάδης	43	7176	έφθ. Αλεξανδρείαν 16 'Ιουν.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Σιτίνα	43	7244	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III		έτ. «Μικαλινός» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Φλόσιον 16 'Ιουν. διά Μη. "Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	έφθ. Ν. Ορκον 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εφίλον»	58	6279	διπλήθε Βιβρατάρ 29 Μαΐου δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		Τσαβλίρης	44	7207	άνεχ. Ντουάλα 17 'Ιουν. δι' Αμπιτζάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ		έτ. Φραγκίστα	44	7198	άνεχ. Μπάλικ Παπάν 17 'Ιουν. διά Λιθερόπουλ
ΝΙΚΟΣ		Α. Χολκούσης	42	2856	έφθ. Πόρτ Σαίδ 17 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΜΟΣ		έτ. «Κόνδαλ»	44	7190	έφθ. Πόρτ Σαίδ 18 'Ιουν.
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	έφθ. Νεάπολιν 12 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΝΟΡΑ ΒΑΤΙΚΑΙΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Οσεαν Τρέντερ»	44	7257	έφθ. Νεάπολιν 23 'Ιουν. διά Πόρτλαντ
ΝΟΡΑ ΕΜΠΡΕΣ		'Αντ. Παπαδάκης	59	8700	έφθ. Λός Αντζελες 21 'Ιουν.
ΝΟΡΑ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	άνεχ. Βανκούμερ από 26 Μαΐου διά Κίναν
ΝΟΡΑ ΚΙΓΚ (δ.)		έτ. «Πονκοκούιστα»	58	10662	έφθ. Βανκούμερ 9 'Ιουν.
ΝΟΡΑ ΚΟΥΗΝ		έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	άνεχ. Μόντρεαλ 16 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΝΟΡΑ ΛΟΡΝΤ (δ.)		'Αντ. Παπαδάκης	59	10300	έφθ. Γιοκκαίοι 22 'Ιουν.
ΝΟΡΑ ΜΑΡΤΙΝΕΣ		έτ. «Πρίαμ»	58	12139	έφθ. Πόρτλαντ 20 'Ιουν.
ΝΟΡΑ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ. «Πάροντο»	59	8630	έφθ. Νεάπολιν 27 Μαΐου
ΝΟΡΑ ΠΕΙΤΖ		'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Βέρα Κρούζ 22 'Ιουν. διά Γκρην Μπαίν
ΝΟΡΑΝΤΙΑ		έτ. «Παιωνία»	52	3694	άνεχ. Μπαλίκ Παπάν 17 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΝΟΤΤΟΣ (δ.)		έτ. «Σίλετ»	42	7251	έφθ. Πόρτ Αθηνώρ 17 'Ιουν.
ΝΤΑΡΝΙ (δ.)		έτ. «Γιουνάιτεν Κρός»	53	12523	άνεχ. Τάμπα 18 'Ιουν. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)		έτ. «Γιουντγουαρντ»	53	12577	άνεχ. Βαλτιμόρων 22 'Ιουν. διά Σέδεν Αϊλαντς
ΝΤΙΑ		έτ. «Ούνεστερν»	58	30235	διπλήθε Βιβρατάρ 16 'Ιουν. διά Σουάνον
ΝΤΟΝΙΑ ΓΚΙΓΕΛΛΑ		έτ. «Παναγί» - Εουρόποτα»	43	2905	έφθ. Σιδηνεύ 19 'Ιουν.
ΝΤΟΝΙΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Παναμένα - Γιουρόποτα»	59	9030	έφθ. Χοινάκγκ 15 'Ιουν.
ΝΤΟΝΙΚ		έτ. «Ντόρικ»	44	7128	έφθ. Πειραιᾶ 9 'Ιουν.
ΝΤΟΡΖΕΤ		έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Μουρόραν 18 'Ιουν.
ΝΥΜΜΑΤΑ		έτ. «Γιουν. Σή Τράνσοπτη»	43	7276	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 20 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΝΥΜΩΗ		έτ. «Τρανσοτεάνικα»	54	8042	έφθ. Κόρραμαχρ 14 'Ιουν.
ΞΕΝΟΦΩΝ		έτ. «Βάλια»	42	7120	εις Αμβέρσαν, υπό παραλαβήν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	50	2059	διπλήθε Μπρόνουμποτελ 12 'Ιουν. διά Κοκκίλα
ΟΘΩΝ		έτ. «Αιτζίαν»	57	9367	άνεχ. Λός Αντζελες 31 Μαΐου διά Φουζίκι
ΟΙΝΟΥΣΣΕΙΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	έφθ. Βανκούμερ 17 'Ιουν.
ΟΛΓΑ		Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	25	996	έφθ. Πειραιᾶ 9 'Ιουν.
ΟΛΓΑ		'Εμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	έφθ. Πόρτλαντ ("Op.") 18 'Ιουν.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ελληνικήν»	56	2745	άνεχ. Νεάπολιν 21 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΟΣ		έτ. «Ρόντα»	43	7213	έφθ. Νηπτρότ 15 'Ιουν.
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Καριμπιάν Ατλάντικ»	60	5960	άνεχ. Νέαν Υόρκην 22 'Ιουν. διά Πόρτ Λιμόν
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)		έτ. «Γρατοσ»	45	7258	εις θεοίν 31 Β. - 77.31 Δ. 'Ιουν. 15 διά Κάρδιφ
ΟΝΤΡΥ		έτ. «Βάλια»	43	7211	άνεχ. Λός Αντζελες 6 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΟΡΙΕΝΤ ΑΕΓΚΕΣ		έτ. «Ορ. Μάντ Ήστ»	44	9894	άνεχ. Τζάκαρταν 19 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		έτ. «Ορ. Μάντ Ηστ»	45	7861	διπλήθε Πόρτ Σαίδ 15 'Ιουν. διά Μπαγκόδυκ
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ		έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άνεχ. Σεμπούι 12 'Ιουν. διά Ηνωμ. Πολιτείας
ΟΡΜΟΣ		Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	έφθ. Πειραιᾶ 30 'Ιουν.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	εις Βέλγιον, υπό συμπληρωσιν
ΟΡΟΣΥΣ		έτ. «Ούλτραμάρ»	60	5969	άνεχ. Χονολουλού 12 'Ιουν. διά Μπαλμόπα
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Σπορίνγκβιλλα»	43	7210	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπληρωσιν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΔΟΡ		έτ. «Μπλού Μπαίν»	43	7194	έτ. Ουάνικ 18 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκου
ΟΣΕΑΝΙΚ		έτ. «Οσεάνικ»	61	15680	άνεχ. Σεμπούι 18 'Ιουν. δι' Αγ. Φραγκίσκου
ΟΤΣΓΑ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	έφθ. Νεάπολιν 20 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΟΥΑΛΥΣΣΕΣ II		έτ. «Ούλινος»	42	8570	διπλήθε Χόρνες Πόιντ 11 'Ιουν. διά Αμπού Ζένιμα
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Αντύπας	49	2203	άνεχ. Σουεζ 19 'Ιουν. δι' Αμπού Ζένιμα
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ		έτ. «Οθερον Κέρριερς»	43	8394	άνεχ. Κόμπη 22 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγιες»	60	9360	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΠΑΙ-ΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσέανο»	58	23607	διπλήθε Σουεζ 12 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΑΤΗΣ		έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16215	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ Θ.		έλληνικά συμφέροντα	43	8474	άνεχ. Τόκιο 20 'Ιουν. διά Ν. Γουινέα
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Α. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 23 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Ακες»	57	10498	έφθ. Χάρτερπουλ 22 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		έτ. «Βαλλιέντες»	55	10024	άνεχ. Μόζι 12 'Ιουν. διά Γκηπλόγκ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Δράκος - X. Πατέρας	43	7176	εις Κριότομπαλ 25 Μαΐου (διά Γκάρστων)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Γιαβάταν 28 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλάδισον»	57	10747	άνεχ. Κόμπη 16 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΠΑΝΑΠΟΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	έφθ. Μόντρεαλ 15 'Ιουν.
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.		έτ. «Τρανσοπορτέσιον»	43	7254	διπλήθε Μπωχάροντα 13 'Ιουν. διά Ντηπτρότ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Φραγκίστα	43	7149	διπλήθε Φλώσιγκ 8 'Ιουν. διά Μούρμανον
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ		έτ. «Ηλιός»	43	8474	Ίδε: «ΠΑΝΑΓΑΘΟΣ», ως μετωνομάσθι
ΠΑΡΑΔΟΣ		έτ. «Πειραικήν» Ν.Ε.	43	1640	έφθ. Ραθένναν 15 'Ιουν.
ΠΑΡΗΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Ηστερν Μεντιτεράν»	37	9968	διπλήθε Σουεζ 17 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)		έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	διπλήθε Σουεζ 18 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον

ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 13 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Άλδρα»	61	15000	ἔφθ. Κόμπε 20 'Ιουν.
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΩΡ (δ.)		έτ. «Στενάκας»	56	12630	διῆλθεν Ούζαν 18 'Ιουν. δι' Ἀρούμπαν
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	ἔφθ. Λά Ρομάνα 5 'Ιουν.
ΠΑΤΡΑΙ		«Έλληνική» Α.Ε.	47	2754	ἀνεχ. Πειραιά 28 'Ιουν. διὰ Θεσσαλονίκην
ΠΑΤΡΑΓΚΟΣ		έτ. «Κόμμερς Μαρίνη»	44	8479	ἀνεχ. Κόμπε 10 'Ιουν. διὰ Μπουτούαν
ΠΑΤΡΙΣ (Ἄν νερ)		άδ. Χανδρή	50	18400	ἀνεχ. Αντεν 22 'Ιουν. διὰ Σίδνευ
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 'Ιουν. διὰ Παλέρμο
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176	ἀνεχ. Γκρέις Χάρμπουρ 16 'Ιουν. διὰ Τόκιο
ΠΕΝΤΕΑΝ (δ.)		έτ. «Πανκόρμπο»	57	23607	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 23 'Ιουν.
ΠΕΝΤΕΑΝ II		παναμαϊκή ἑταῖρια	43	7028	ἔφθ. Μουρόραν 15 'Ιουν.
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	24502	διῆλθε Σουέζ 20 'Ιουν. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΠΕΡΙΟΔΟΣ		έτ. «Παλίζαντα»	44	7212	ἔφθ. Βαλτιμόρην 22 'Ιουν.
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	εἰς Τοπιλά 22 'Ιουν.
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)		έτ. «Κάνονους»	56	15852	ἀνεχ. Χαβάνα 8 'Ιουν. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΠΕΤΡΟΣ		Yioi. Π. Γουλανδρή	44	6422	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Ιουν. δι' Ειρηνικὸν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Κάνονους»	57	10446	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 10 'Ιουν. διὰ Κούθαν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. Γουλανδρή	43	7282	ἀνεχ. Κωνοτάντζαν 18 'Ιουν. διὰ Συμύρων
ΠΗΔΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	ἀνεχ. Λόδη Ἀντζέλες 2 'Ιουν. διὰ Ντουμπάι
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	ἀνεχ. Τόκιο 22 'Ιουν. διὰ Καλιφρίδιαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ		έτ. «Τορκούάτο»	61	9900	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΗΤΕΡ Λ.		Ίω. Γ. Π. Λιθανάς	61	14000	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 20 'Ιουν.
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέροιαλ» κλπ.	54	6154	ἀνεχ. Βανκούμπερ 12 'Ιουν. διὰ Κίναν
ΠΛΑΤΑΝΗ		έτ. «Λέον»	25	4528	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	ἔφθ. Σιδηνύ 14 'Ιουν. διὰ Κίναν
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		«Π. Β. Ποντελής, Λτδ.»	44	7185	διῆλθε Αγ. Βικέντιον 16 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		«Π. Β. Ποντελής, Λτδ.»	44	7203	ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν.
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	ἀνεχ. Βανκούμπερ 22 'Ιουν. διὰ Κίναν
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναχάς»	54	9188	διῆλθε Μπρόνομποττελ 16 'Ιουν. διὰ Ρίγαν
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Σκίρωνι»	43	7258	διῆλθε Κων. πολιν 10 'Ιουν. διὰ Κωνοτάντζαν
ΠΟΛΛΟΥΣ		έτ. «Κάνονους»	61	10494	εἰς Όλλανδιαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Προσπερίτιν»	43	6975	ἔφθ. Μπείρα 11 'Ιουν.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	ἔφθ. Μορμουγκάο 20 'Ιουν.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ		έτ. «Ατλάντα»	57	9166	ἀνεχ. Βανκούμπερ 31 Μαΐου διὰ Κίναν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. «Ανδρεάδης	43	10193	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 13 'Ιουν. διὰ Περαικόν Κόλπον
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λα Πλάτα»	56	7213	ἔφθ. Μανζανίλλο 28 Μαΐου
ΠΟΝΤΟΣ		έτ. «Μορέλος»	43	7199	ἔφθ. Βανκούμπερ 24 'Ιουν.
ΠΟΠΗ		έτ. «Αρπς»	43	7257	διῆλθε Παναμάν 14 'Ιουν. διὰ Χαδάναν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267	ἀνεχ. Λόδη Ἀντζέλες 18 'Ιουν. διὰ Τόκιο
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανοσεάνικα»	58	10414	διῆλθε Τζιμπούτι 23 'Ιουν. διὰ Κίναν
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Τουέστ Αφρίκα»	58	8414	ἔφθ. Κολούμπια Ρίθερ 19 'Ιουν.
ΠΡΩΤΟΥΣΤΑΤΗΣ	(δ.)	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	διῆλθε Κων. πολιν 21 'Ιουν. διὰ Νοβορωσίκην
ΠΥΟΑΓΟΡΕΙΟΝ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	διῆλθε Παναμάν 23 'Ιουν. διὰ Χαδάναν
ΠΥΟΕΑΣ		Ραφ. Μελαχροινός & Yioi	21	1515	ἔφθ. Νοβορωσίκην 25 'Ιουν.
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Αρμονία»	43	7176	ἀνεχ. Λόδη Ἀντζέλες 23 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
		έτ. «Πρωτεύευ»	44	7252	διῆλθε Παναμάν 19 'Ιουν. διὰ Τένοβαν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ					
ΡΕΑ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	ἀνεχ. Μορμουγκάο 22 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Τρίτων»	44	7153	ἀνεχ. Ν. Σκωτίαν 23 'Ιουν. διὰ Ταμπικό
ΡΙΟ ΜΑΡ		έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	διῆλθε Σουέζ 24 'Ιουν. διὰ Μεσόγειον
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Κύαμος»	44	7229	ἀνεχ. Χόγκ Κόγκ 23 'Ιουν. διὰ Σαγκάνη
ΡΙΤΑ		έτ. «Μοντελέοντις»	44	7131	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 8 'Ιουν. διὰ Κόμπε
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΙΟΝΣ		Yioi. Σιγάλα	25	1412	όργει Πέραμα ἀπὸ 28 Σεπτ. 1958
ΡΟΓΟ		έτ. «Γαλαζιάς»	45	7176	ἔφθ. Χαδάναν 3 'Ιουν.
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Αγιαλάνγκο»	44	7239	ἔφθ. Γένοβαν 21 'Ιουν.
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διῆλθε Θινιστέρο 21 'Ιουν. διὰ Λονδίνον
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Γουέστερον Σπ»	55	21028	διῆλθε Σουέζ 16 'Ιουν. διὰ Κουθέτι
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	ἔφθ. Χαδάνα 11 'Ιουν. διὰ Κίναν
		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	ἀνεχ. Μόζι 13 'Ιουν. διὰ Χιροσίμα
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)					
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)		έτ. «Κυκλάδες»	59	19300	ἀργεὶ Κυνόσουραν ἀπὸ 6 'Ιουν.
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ		έτ. «Κεραμίς»	56	21081	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουν. διὰ Γένοβον
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Μπιοκάύ»	44	7176	ἔφθ. Μόζι 17 'Ιουν.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		έτ. Δ. Ιγγλέσην	43	7268	διῆλθε Παναμάν 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΑΝ ΣΤΕΟΑΝΟ (δ.)		έτ. «Σάν Παντελέμων»	44	7282	ἔφθ. Λόδη Ἀντζέλες 20 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	ἔφθ. Βέρα Κρούζ 20 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ		έτ. «Κρόνος»	42	7118	ἀνεχ. Γόδνια 19 'Ιουν. διὰ Βανκούμπερ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		έτ. «Σάντο Καικίλια»	60	8550	ἀνεχ. Πούλη Μπούκων 21 'Ιουν. διὰ Σαγκάνη
ΣΑΡΙΖΑ		Yioi. Σιγάλα	43	7176	ἀνεχ. Καλούπια Ρίθερ 15 'Ιουν. δι' Ινδίαν
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177	ἔφθ. Γιοκοχάμαν 19 'Ιουν.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		έτ. «Μοράνια»	45	7293	ἀνεχ. Αλέσεοντι 15 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΣΕΙΡΙΟΣ		Α. Πρίντεςην	28	1660	ἀνεχ. Μορμουγκάο 21 'Ιουν. δι' Όλλανδιαν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)		έτ. «Δίδιο»	43	7231	ἀνεχ. Σιγκαπούρων 16 'Ιουν. δι' Όδησσον
ΣΕΛΕΣΤΕ		έτ. «Κάνονους»	55	16056	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Ιουν. διὰ Γερμανίαν
ΣΕΡΙΟΣ		έτ. «Κάρκυα Μαρίτιμα»	44	2877	ἀνεχ. Σάν Ζουάν (Π. R.) 20 'Ιουν.
ΣΕΡΡΑΙ		έτ. «Σάν Σεϊλίο»	58	13910	ἀνεχ. Λόδη Ἀντζέλες ἀπὸ 19 Μαΐου διὰ Καλλάο
ΣΙΜΟΣ		έτ. «Βιοταμόρες»	43	8501	ἀνεχ. Ντητρόπιτ 11 'Ιουν. διαταγάς)
ΣΙΩΝΟΣ		Σ. Σικιαρίδης	43	7275	ἀνεχ. Μορμουγκάο 21 'Ιουν. δι' Όλλανδιαν
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Σάν Σεϊλίο»	58	13921	ἀνεχ. Γιαδάτα 15 'Ιουν. διὰ Λόδη Ἀντζέλες
ΣΚΥΡΟΣ		έτ. «Βικαλάρο»	44	6725	ἀνεχ. Αντζέλες ἀπὸ 4 Μαΐου διὰ Χουάσκο
ΣΚΩΤΙΑ		έτ. «Κάιζερ»	43	7176	ἀνεχ. Νεκοτόεα 18 'Ιουν. διὰ Καλλάο
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II		έτ. «Βαλενθία»	42	6907	ἀνεχ. Κολουμπία Ρίθερ 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Αλάδαστρος»	44	7176	εἰς Σύρουν ἀπὸ 13 'Απρ.
ΣΟΦΗ - ΜΑΡΗ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	ἔφθ. Πειραιά 16 'Ιουν.
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Μαριντόρλ»	50	1517	εἰς Λίβερπουλ.
ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	ἀνεχ. Μανάτι 17 'Ιουν. διὰ Μαύρην Θάλασσαν
ΣΠΑΡΤΑΝ		έτ. «Εξέλλαιορ»	57	10398	ἀνεχ. Λόδη Ἀντζέλες 15 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΣΠΕΤΣΑΙ		άδ. Τσουρινάκη	36	1212	ἀνεχ. Πειραιά 27 'Ιουν. διὰ Ρουμανίαν
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Σπάρταν»	44	8247	ἔφθ. Οζάκαν 16 'Ιουν.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έλληνική ἑταῖρια	44	7276	ἔφθ. Βοστώνην 20 'Ιουν.
ΣΤΑΜΟΣ		Ίω. Λάτος	26	5648	ἔφθ. Τουάρ 23 'Ιουν.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	ἔφθ. Νέαν Υόρκην 18 'Ιουν.
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Δέραραλον»	56	8789	ἀνεχ. Κίνκοτων (Zau.) 13 'Ιουν. διὰ Κούθαν
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	διῆλθε Παναμάν 8 'Ιουν. διὰ Μόμπιλ
ΣΤΡΟΒΙΑ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	ἀνεχ. Βοστώνην 18 'Ιουν. διαταγάς)
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		έτ. «Τρανοπατοίφικα»	43	7207	ἀνεχ. Χόγκ Κόγκ 12 'Ιουν. διὰ Σεματάν
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7167	διῆλθε Παναμάν 20 'Ιουν. διὰ Κούθαν
ΣΥΡΑ		άδ. Βλασσόσπουλοι	43	7244	ἀνεχ. Σιγκαπούρων ρόδες 15 'Ιουν. διὰ Ρεουνίον
		έτ. «Σύρα»	43	7156	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
ΤΑΝΑΙ-ΙΣ					
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650	ἀνεχ. Πόρτ Κέμπλα ἀπὸ 26 Μαΐου διὰ Μπ. "Αὔρες
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		Mix. Καρανέωργης	31	3991	ἔφθ. Οδησσόν 24 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΤΣΑΚΑΛΩΤΟΣ		έτ. «Τρανοκοντίνεντα»	56	20332	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 17 'Ιουν.
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Τούταρη»	44	7184	έφθ. Μουρόραν 13 'Ιουν' (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Μαριφόρτούνα	43	7135	ἔφθ. Τακόμα 9 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Βάγκινκι»	42	7513	ἄργει Παλέρμο ἀπὸ 2 'Απρ.
ΤΗΑΛΕΜΑΧΟΣ		Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	ἔφθ. Χάμπτον ρόδες 9 'Ιουν.
ΤΗΝΟΣ		έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	ἔφθ. Κόμπε 21 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δ.)		έτ. «Ντελ Εστε»	44	7161	ἄργει Κυνόσουραν ἀπὸ 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		έτ. «Τρανοπετρόλλη»	30	9243	διῆλθε Σουέζ 21 'Ιουν. διὰ Βομβάν
ΤΟΥΡΚΙΑ		παναμαϊκή ἑταῖρια	44	7187	ἔφθ. Γένοβαν 20 'Ιουν.
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Τρανοπατοίφικ»	56	2745	ἀνεχ. Τακόμα 15 'Ιουν. διὰ Γιοκοχάμαν
ΤΡΙΤΟΝ (δ.)		έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	διῆλθε Παναμάν 21 'Ιουν. δι' Οδησσόν
ΤΡΙΤΟΝ		έτ. «Τρόπικα»	54	11914	διῆλθε Παναμάν 28 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΥΔΡΑΙΟΣ III		άδ. Γράτσοι	44	7207	διῆλθε Μπρόνομποττελ 6 'Ιουν. διὰ Λενίνγκραντ
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		έτ. «Βέριτας Α.Ν.Ε.	38	5239	ἔφθ. Μπ. "Αὔρες 13 'Ιουν.
ΥΠΑΠΑΝΤΗ		έτ. «Μαραθών»	43	8587	διῆλθε Κων. πολιν 1 'Ιουν. διὰ Κούθαν
		έτ. «Ανατολή»	41	6830	διῆλθε Σιγκαπούρων πολιν 1 'Ιουν. διὰ Κούθαν

ΥΠΕΡΙΟΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεχ. Μίνα Σαούδη 24 'Ιουν. διά Καθαράκι
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		δή Κόμπετ	45	15020	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Ιουν. διά Περού
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Άλανσερ»	45	10625	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Μπλάτικο»	43	15441	ανεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	διπλήθευται Αντέν 24 'Ιουν. διά Μαντράς
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ		γιών Π. Γουλανδρή	60	13200	έωθ. Τόκιο 21 'Ιουν.
ΦΑΡΟΣ		έτ. «Μέις»	44	10824	διπλήθευται Παναμάν 24 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεάνην
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	έφθ. Μπελλιγκαν 10 'Ιουν.
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αμφίων»	57	9950	έφθ. Σκαραμαγκάν 22 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Άλδρα»	60	13909	έφθ. Βαλτιμόρων 24 'Ιουν.
ΦΡΑΓΚΙΣ		θ. Σταφυλοπάτης	27	755	διπλήθευται Κων/πολιν 19 'Ιουν. διά Γαλάτσι
ΦΡΙΣΟΣ (δ.)		δή Σελείνη	44	15020	ανεχ. Λός Αντζελες 20 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΦΡΥΓΙΑ		έτ. «Ελ-Μές»	38	1230	εις Πειραιά από 6 Μαΐου
ΦΩΣ		έτ. «Λαιμόπηριαν»	43	7152	διπλήθευται Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουν. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντελίτη»	57	10493	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Ιουν.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κόσορ» Α.Ε.	45	7240	άργει Σύρων από 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Άκεμ»	60	9319	άνεχ. Βανκουβέρ 15 'Ιουν. διά Κίναν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		χ. Χατζηπατέρας	44	7239	έφθ. Οζάκαν 18 'Ιουν.
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Μπαχια Σαλίνας»	43	7030	άνεχ. Τζιμπούτι 17 'Ιουν. διά Κωνοτάντζαν
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	άνεχ. Βανκουβέρ 22 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΧΙΟΣ		έτ. «Ναυτικού Πράκτορες»	56	10784	άνεχ. Λός Αντζελες 16 'Ιουν. διά Ναυκόγια
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Παιονιρέζα Σίππιγκ»	53	8458	άνεχ. Φρίμαντλ 21 'Ιουν. διά Κίναν
ΧΛΟΗ (δ.)		έτ. «Μάγια»	54	15749	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 23 'Ιουν. (διαταγάς)
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ. «Ντος Ερμάνος»	42	2865	διπλήθευται Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. διά Λενινγκραντ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (δ.)		έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκα 17 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΧΡΙΣΤΙΣΑ		άδ. «Άγγελοπουλοι	44	7193	έφθ. Γένοβαν 17 'Ιουν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ. «Σεντράλα»	43	7139	έφθ. Χαδάνων από 25 Μαΐου
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τούπη»	45	7247	διπλήθευται Παναμάν από 23 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΟΚΕΑΝΙΣ		έτ. «Σαμπινάλ»	42	7084	έφθ. Κόμω Μπαι 23 'Ιουν.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιον.)		έτ. «Γκρίνθιλλ»	44	7261	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Ιουν. δι' Ιβάκούνε
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΣΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδβιλα»	43	7238	διπλήθευται Πάναμάν 21 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρούσιόλα»	24	1988	διπλήθευται Πόρτ Σαιδ 23 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Υ. (δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικά υμφέροντα	21	1489	διπλήθευται Σουεζ 24 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΑΓΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΗΙ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσσα»	16	1653	έφθ. Λονδίνον 18 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αϊτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΚΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκνα»	41	5225	άνεχ. Πούλο Μπούκον 29 Μαΐου δι' Αδριατικήν
ΑΔΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Εσερεράντζα»	43	7265	διπλήθευται Πόρτ Σαιδ 18 'Ιουν. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΔΕΛΑΦΟΤΗΣ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμπρος»	29	3725	έφθ. Κολομπο 7 'Ιουν.
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριπάμπλικ»	53	13675	άνεχ. Χούστον 17 'Ιουν. διά Χάθρων
ΑΕΛΛΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διπλήθευται Σουεζ 15 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ. «Άζουερο»	44	7176	άργει Ντάρτερον 20 'Ιουν. δι' Αλαμποργ
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	διπλήθευται Σουεζ 2 'Ιουν. διά Τζακάρταν
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη»	49	3484	άνεχ. Ντάρκαρ 22 'Ιουν. διά Πορτογαλίαν
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)		έτ. «Άθέμασ»	41	4729	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)		έτ. «Πάμελ»	44	3061	άνεχ. Πούλο Μπούκον 29 Μαΐου δι' Αδριατικήν
ΑΘΗΝΗΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικό»	54	18784	διπλήθευται Σουεζ 10 'Ιουν. διά Ναυκόγια
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.)		έτ. «Πασιφίκη»	42	7227	έφθ. Ντάρκαρ 15 'Ιουν. διά Έθεργκλαντ 13 'Ιουν.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)		έτ. «Πατοφίκη»	43	7267	άνεχ. Αράχους 20 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	58	10018	έφθ. Μπιλμπάο 5 'Ιουν.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	58	10018	έφθ. Μπέρνη 22 'Ιουν.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρίαν»	45	7285	έφθ. Σκαραμαγκάν 25 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Ιωνέρια»	44	7135	έφθ. Μαυρίκιον 11 'Ιουν.
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)		έτ. «Αρκτούρους»	54	28738	έφθ. Μασαλίαν 16 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	42	7002	έφθ. Μαρούκαρδο 12 'Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άνεχ. Ντάρκαρ 18 'Ιουν. δι' Αράχους
ΑΚΑΜΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ινσούλαρ»	44	7058	έφθ. Ντάρκαρ 18 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΚΡΟΝ (λ.)		έλληνικά υμφέροντα	45	7285	άνεχ. Ντάρκαρ 15 'Ιουν. διά Πορτογακούλα
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΙΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ιωνέρια»	44	7135	άνεχ. Μακόρις 17 'Ιουν. διά Πασκαγκούλα
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Ωνάσης	54	28738	άνεχ. Αντζελες 19 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΑΞ	(παν.)	έτ. «Άρκτοντουρούς»	43	6989	έφθ. Μαυρίκιον 11 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	έφθ. Μασαλίαν 16 'Ιουν.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρίανη»	56	20926	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Ντάρκαρ 10 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάίροπ»	44	7215	άνεχ. Ντάρκαρ 16 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΑΛΚΗΣΗ (λιθ.)		έτ. «Αλκιδίσης»	42	7066	άνεχ. Ντάρκαρ 16 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΚΥΟΝ (λ.)		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Σκαραμαγκάν 25 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	έφθ. Μαυρίκιον 11 'Ιουν.
ΑΛΑΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	έφθ. Μασαλίαν 16 'Ιουν.
ΑΛΑΜΠΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάλιμα»	43	7231	άνεχ. Σαν Ζουάν (Π.Π.) 20 'Ιουν.
ΑΛΑΜΠΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάραρ»	44	7359	διπλήθευται Πάναμάν 8 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΑΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	άνεχ. Σαν Ζουάν 15 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βαλτιμόρων από 27 Απρ. 1958
ΑΜΑΡΥΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυάλις»	45	7201	άργει Βαλτιμόρων από 12 Απρ. 1958
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρων από 27 Απρ. 1958
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.)		έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άνεχ. Λός Αντζελες 13 'Ιουν. δι' Οζάκαν (ΕΠΩΛΗΝΗ)
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV		έτ. «Ντέρένα»	43	7176	έφθ. Καζαμπλάγκαν από 21 Μαΐου
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονι»	57	11978	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Π.) 20 'Ιουν.
ΑΝΑΡΟΣ Α' ΓΑΛΑΝΤ (δ.β.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Βεντουράντο»	53	18736	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.β.)		έτ. «Άνδρος»	53	17845	διπλήθευται Σουεζ 22 'Ιουν. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άργει Χάρρούλτα από 21 Δεκ.
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράον»	42	7010	άργει Βαλτιμόρων από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσάιον»	43	7206	άργει Βαλτιμόρων από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΤ' ΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άργει Βαλτιμόρων από 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (δ.)		έτ. «Οράιον»	43	7197	έφθ. Νέαν Υόρκην 20 'Ιουν.
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΔΑΡΕΠ (λ.)		έτ. «Οράιον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρων από 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άργει Βαλτιμόρων από 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7223	άργει Φάλμουθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.)		έτ. «Άνδρος»	54	17847	ε.σ. Ρόττερνταμ από 14 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)		έτ. «Ριό Βεντουράντο»	53	18735	διπλήθευται Πάρτη 20 'Ιουν. διά Μένα Αμπουλλά
ΑΝΝΑ (λ.δ.)		έτ. «Ελλντοράντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 19 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)		έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	άνεχ. Χιρόκατα 12 'Ιουν. διά Ν. Καλνδονιαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίπιαν»	45	10708	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκαν 12 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)		έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Σαδάνα από 29 'Ιουλ. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	διπλήθευται Πάναμάν 9 'Ιουν. διά Κόμπε
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαθδού»	44	7259	εις θέαν 14.16 B.-100.42 Δ., 'Ιουν. 21, δι' Οζάκαν
ΑΝΤΙΟΗΝ		έτ. «Μαριτίδη»	41	7061	έφθ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν.
ΑΝΤΟΝΥ		έτ. «Αντάρες»	44	7126	έφθ. Ντάρκαρ 25 'Ιουν. (διά Μη. "Αύρες")
ΑΝΤΟΝΗΣ (λ.)		έτ. «Σαμέλγκαν»	43	7176	έφθ. Μουρόραν 17 'Ιουν.
ΑΝΤΟΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρινβίλλα»	43	7244	άνεχ. Νεάπολιν 4 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΟΥΡΟΡΑ (δινδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλα»	44	7249	έφθ. Γιοκοσούκα 14 'Ιουν.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	έφθ. Σπετζια 20 'Ιουν.
ΑΠΕΣ (λ.)		έτ. «Απεξ»	42	6806	έφθ. Κολόμπο 24 'Ιουν.
ΑΠΟΛΩΛΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθην			

ΑΡΙΚΑ (λ.)		έτ. «Τόλες»	31	4540	άνεκ. Γένοβαν 14 'Ιουν. διά Σάν 'Αντιόκο
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	έφθ. Γιασάταν 17 'Ιουν.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγυκουαρούτα»	44	6995	διπλής Σουέζ 25 'Ιουν. δι' Έρυθράν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλορές»	38	10277	οργει. Φερρόλ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίταιμ»	40	10224	άργει. Φερρόλ από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	έφθ. Χιροχάτα 13 'Ιουν.
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριων»	28	1707	διπλής Κον) πολιν 20 'Ιουν. διά Νοθορωσικον
ΑΡΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	έφθ. Γένοβαν 19 'Ιουν.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλαΐη»	58	18743	διπλής Σουέζ 20 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)		Σκούφασ	32	4329	άνεκ. Φλώσιγκ 13 'Ιουν. διά Ραγκούν
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σφάγια»	37	2709	έφθ. Πειραιά 8 'Ιουν.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Σοράγια»	26	2903	εις Πειραιά από 6 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάκα»	43	7155	άνεκ. Νιού Λόντον 11 'Ιουν.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)		ΠΙ. Δανιόλος	22	1754	άργει. Πέραμα από 7 Μαΐου
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δαμητρίου»	43	7137	έφθ. Βρετ. Κολομβίαν 22 'Ιουν.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλαντικ»	44	7283	διπλής Παναμάν 16 'Ιουν. διά Γιασάταν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	διπλής Λάδεσσαν 19 'Ιουν. διά Χούστον
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	διπλής Σουέζ 31 Μαΐου διά Μαντράς
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 20 'Ιουν.
ΑΣΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασήμιο»	43	7129	έφθ. Λα Πλάτα 19 'Ιουν.
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεκ. Μοντεβίδεο 22 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΑΣΤΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάργυροιντ»	42	7150	διπλής Παναμάν 17 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεκ. Συμιζου 18 'Ιουν. διά Τέλοκ Ραμόνια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερρα»	54	11815	άνεκ. Νέαν 'Υρκην 22 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερρα»	54	11307	άνεκ. Χάμιλτον ('Οντ.) 15 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	διπλής Λίζφροντ 21 'Ιουν. διά Βρέμπν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΒΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Οζάκαν 13 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	άνεκ. Αγ. Θραγκίσκον 9 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	άνεκ. Λός Αντζελες 15 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεκ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	άνεκ. Νεάπολιν 6 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεκ. Ταμπικο 23 'Ιουν. διά Μπράουνούσιλλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	51	10054	έφθ. Φάρ 20 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	έφθ. Ναγκόγια 17 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεκ. Αγ. Θραγκίσκον 22 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΤΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	διπλής Πόρτ Σαϊδ 26 'Ιουν. διά Παλέρμο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58	18183	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 17 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	59	18500	άργει. Κυνούσουραν από 24 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεκ. Αμύδρεαν 16 'Ιουν. διά Σουφραπάγια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεκ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 10 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	άνεκ. Ριο Γκραντε 17 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	εις θεον 58.10 Β.-4.10 Α. 'Ιουν. 13, διά Δανιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεκ. Αρούμπαν 6 'Ιουν. διά Ν. 'Υρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουν. (πρός παροπλισμον)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	άνεκ. Σίδνευ (Ν. Σ.) 16 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	έφθ. Μπελέμ 12 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	έφθ. Νέαν 'Υρκην 16 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	διπλής Εσκούμπινες 18 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεκ. Λός Αντζελες 23 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (λ.)		έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεκ. Μπελέμ 20 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	εις Πειραιά από 2 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεκ. Πενάγκι 19 'Ιουν. διά Μουρόραν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτζιά»	45	7160	διπλής Τζιμπούτι 22 'Ιουν. δι' Ινδονησίαν (ΕΠΟΛΗΝΗ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άνεκ. Γιασάταν από 22 Μαΐου δι' Αστόρια
ΑΤΤΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	6872	εις Παναμάν 21 'Ιουν. (διά Γιοκοχάμαν)
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιο Βαλιζό»	44	7198	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Ιουν.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)		έτ. «Ολισμαν»	44	7192	άνεκ. Χαδάνα 12 'Ιουν. διά Πουέρτο Πάντρε
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)		έτ. «Φίλια»	42	6751	άνεκ. Χάρκι 12 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Ν. Ι. Γουλανδρής	58	26566	διπλής Σουέζ 24 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάνικο»	58	11623	διπλής Σουέζ 21 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέρα Βίστα»	57	11623	έφθ. Μόρπιλ 19 'Ιουν.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	56	8638	άνεκ. Κόπερβικ από 24 Μαΐου διά Μούρμανοκ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερρα»	58	23626	άνεκ. Χόλαντα 12 'Ιουν. διά Πούντρε
ΓΑΛΑΛΕΙΔΑΣ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	42	7286	άνεκ. Χόλαντα 12 'Ιουν. διά Καλιδονίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντερ»	56	9462	διπλής Παναμάν 6 'Ιουν. διά Μόζι
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλαι»	55	9462	διπλής Παναμάν από 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άνεκ. Μόντρεαλ 10 'Ιουν. δι' Αλγερίου
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλο»	45	7253	άνεκ. Τοκοπίλα 17 'Ιουν. διά Χιμπότε
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐνη»	45	7256	έφθ. Λιθέρουπλ 14 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέλλα»	27	5407	άργει. Πέραμα από 8 Αύγ. 1960
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ (κ. παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Ιουν. διά Πόιντ Νουάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (κ. παν.)		έτ. «Πιρύκε»	45	499	άργει. Άμπελακι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Μάπαξι Σαλίνας»	42	7240	άνεκ. Κοκιν 14 'Ιουν. διά Μαλντάιθς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντα»	27	2766	διπλής Παναμάν 17 'Ιουν. δι' Αγιον Θραγκίσκον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	38	9260	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 19 'Ιουν. διά Μπουρμά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	άνεκ. Σαντιάγκο 14 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει. Ελευσίνα από 28 Απρ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιολάντα»	40	7168	άνεκ. Μουρουκάν 16 'Ιουν. δι' Ολλανδίαν
ΓΙΟΡΓΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7025	έφθ. Τάιν 21 'Ιουν.
ΓΙΟΡΓΟΣ ΤΣΕΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιθάνου)		έτ. «Επύτχια»	45	7240	διπλής Πόρτ Σαϊδ 16 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	42	7164	άνεκ. Σεντάν 23 'Ιουν. διά Μούρμανοκ
ΓΚΑΙ-ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντα»	27	2766	άνεκ. Βιρυτάν 23 'Ιουν. διά Βηρυττόν
ΓΚΑΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	38	9260	άνεκ. Σαντιάγκο 14 'Ιουν. δι' Αγγλίαν
ΓΚΑΡΑΙΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	άργει. Ελευσίνα από 28 Απρ.
ΓΚΑΡΑΙΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.)	(N.A.T.)	άδ. Γουλανδρής	57	8884	διπλής Παναμάν 21 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΚΡΑΝΥ ΜΑΡΙΓΟ (Λιθάνου)		έτ. «Ο'Ιονιάρες»	37	1638	άνεκ. Κωραμασχρ 7 'Ιουν. διά Νοθορωσιούν
ΓΚΡΑΝΥ ΜΑΡΙΓΟ (Λιθάνου)		έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	άνεκ. Περα. Κόλπον 15 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΣ (γερ. πλήρ.)		έτ. «Γουόρλαντ Γλέντι»	57	26032	διπλής Σουέζ 13 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (γερ. πλήρ.)		έτ. «Γουόρλαντ Γλέντι»	54	27812	άνεκ. Ρόττερνταμ 13 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	57	13750	άνεκ. Βοστώνην 13 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερ. πλήρ.)		έτ. «Γουόρλαντ Θρίφτ»	43	10513	έφθ. Νέαν 'Υρκην 26 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΗΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Τοέστο Μπαιν»	57	25489	άργει. Σκαραμαγκάν από 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερ. πλήρ.)		έτ. Νιάρχου	57	25490	διπλής Πόρτ Σαϊδ 17 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΣ (γερ. πλήρ.)		έτ. Νιάρχου	57	26032	διπλής Σουέζ 13 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (γερ. πλήρ.)		έτ. «Κίκι Όυλλ Μπαιν»	57	26031	άνεκ. Ρόττερνταμ 12 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ (λ.δ.)		έτ. Νιάρχου	43	10591	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 15 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίζιον»	44	12853	άνεκ. Βοστώνην 13 'Ιουν. διά Κόμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΚΕΡΟΠ		έτ. Νιάρχος	43	12808	διπλής Παναμάν 17 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΡΟΥΡΝΤ		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερρα»	52	20667	διπλής Σουέζ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 22 'Ιουν. διά Μπαλικ Παπάν εφθ. Βιγκό 23 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πληρ.)		έτ. «Ηοτον»	58	11201	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουν. διά Λορέντζο Μαρκές
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ		ΣΤ. Νιάρχος	43	12793	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουν. διά Σκαραμαγκάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μερκιουρι Τάνκερς»	55	20781	διπλήθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πληρωμα)		ΣΤ. Νιάρχος	58	11200	διπλήθε Σουέζ 22 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκοντίλε Τάνκερς»	58	25888	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τημ»	43	10577	έφθ. Σεμαίνους 21 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. ΣΤ. Νιάρχου	57	10499	άργει Σκαραμαγκάν από 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. ΣΤ. Νιάρχου	58	10499	άνεχ. Κόπιε 20 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πληρ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 23 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	άργει. Μπαντάρ Σαπούρ 23 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΡΥ (γερμ. πληρωμα)		έτ. «Ιντερμάρινα»	55	20548	άνεχ. Γκρίλογκ 13 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει. Σκαραμαγκάν από 22 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)		έτ. ΣΤ. Νιάρχου	43	12800	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ		ΣΤ. Νιάρχος	44	12806	εις θεών 24.8 B. – 15.31 Δ. 'Ιουν. 14 διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πληρ.)		έτ. ΣΤ. Νιάρχου	59	9171	άνεχ. Καζαμπλάκον 18 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Γκρίλογκ 13 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Ατλας»	41	6911	άνεχ. Κολόμπο 17 'Ιουν. διά Μορμουγκάο
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανικός»	44	7282	έφθ. Ρίο Ιανέριο 16 'Ιουν.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	έφθ. Ρίο Ιανέριο 16 'Ιουν.
ΔΕΛΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μαργκαλάντε»	44	7083	άνεχ. Ορφαρόπ (Μπαχάμας) 4 'Ιουν. διά Κούβαν
ΔΕΛΦΙΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	9356	εις Σπέτζιαν άπό 16 Δεκ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΔΕΣΠΟΙ		έτ. «Εσεράντζα»	44	7207	άνεχ. Λός Αντζελες 5 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)		έλληνικα συμφέροντα	29	2935	έφθ. Αύγουστον 20 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	έφθ. Μαγιάτλαν 10 'Ιουν.
ΔΗΜΟΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρνενόζα»	56	10360	διπλήθε Παναμάν 24 'Ιουν; διά Ιαπωνίαν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφοι»	44	7264	άνεχ. Λός Αντζελες 13 'Ιουν. διά Τόκιο
ΔΩΡΙΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διωρίες»	58	6759	άνεχ. Γκρίλογκ 14 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωρίς»	54	6042	έφθ. Λιθερπουλ 16 'Ιουν.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπακία Σαλίνα»	43	7260	άνεχ. Μορμουγκάο 14 'Ιουν. διά Εμβεν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουορλντουάν»	43	7031	άνεχ. Τζακάρταν 13 'Ιουν. διά Σιγκαπούρν
ΕΙΡΗΝΗ (έγγλ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7356	έφθ. Σπηρνέςς άπό 23 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέσανδρος»	13	1486	έφθ. Πόρτ Σουδάν 20 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	διπλήθε Μπρόνομποττελ 17 'Ιουν. διά Βίσμαρ
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	άνεχ. Μιρί 18 'Ιουν. διά Κόμπε
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιθάνου)		έτ. «Κυκλάδες»	37	5452	άνεχ. Σιγκαπούρν ρόδς 2 'Ιουν. διά Ιταλίαν
ΕΙΡΗΝΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.)		έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου»	43	7161	έφθ. Κολούμπια ρίθε 23 'Ιουν.
ΕΚΑΛΗ (λ.)		έτ. «Βαλντεμόρο»	42	7132	διπλήθε Μπρόνομποττελ 17 'Ιουν. διά Αργεντινήν
ΕΛΑΕΝ		έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΕΛΕΝΑ		έλληνικά συμφέροντα	22	1953	έφθ. Αύγουστον 16 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα»	38	5500	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιοτα Ριος»	36	7820	άργει 'Αμπελάκι άπό 14 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Παπαχροτίδη	58	13066	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 15 'Ιουν. διά Μπολίκ Παπάν
ΕΛΛΗΝ (Λιθάνου)		έτ. «Μαδέρας»	43	3159	άνεχ. Ούλού 7 'Ιουν. διά Αλεξανδρείαν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπέζα»	44	7051	έφθ. Οζάκαν 7 'Ιουν.
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ελληνοπόντος»	44	7189	άνεχ. Χιουστον 21 'Ιουν. διά Μπατόν Ρούζ
ΕΠΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πλάμπορ»	35	4963	άνεχ. Γκέρλατον 22 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΕΠΠΙΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αιτζιάν»	20	6157	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 'Ιουν. διά Τεργέστην
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	έφθ. Σιεμουσένγκος 9 'Ιουν.
ΕΝΩΣΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσις»	43	7162	διπλήθε Γιβραλτάρ άπό 5 Μαΐου διά Κούβαν
ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	διπλήθε Γιβραλτάρ άπό 24 Μαΐου διά Κούβαν
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεχ. Τεργέστην 15 'Ιουν. διά Σέριφον
ΕΣΦΑΧΑΝ (περοϊκόν)		έτ. «Ιρένιαν Λάιν»	45	7224	έφθ. Λειζέρος 16 'Ιουν.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανογια»	42	2720	άνεχ. Χαμινα 16 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Λεάνδρος»	19	3858	διπλήθε Κυνόπολις 13 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Θεσσαν»	42	6975	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 12 'Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	άργει Κυνόδουραν άπό 10 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέπουντον Τάνκερς	56	30150	άνεχ. Αντεν 23 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. «Εκριόσια»	59	9200	διπλήθε Ντάρεντον 15 'Ιουν. διά Κούβαν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζιλίο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμπιαρ»	49	18171	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Δυτ. Ινδίαν
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόντο»	42	2881	άνεχ. Τρινκομάλι 15 'Ιουν. διά Σεμπένικο
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Πουέρτο Μπάρριος 17 'Ιουν. διά Προγκρέσο
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Βίτα»	43	7273	άνεχ. Κιουρασάο 10 'Ιουν. διά Καιμπάριεν
ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	έφθ. Ναγκόνγια 3 'Ιουν.
ΗΑΙΑΣ Ζ. (Λιθάνου)		έτ. «Μπλέσσιγκ»	43	7207	άνεχ. Σιγκαπούρν ρόδς άπό 24 Μαΐου διά Μακάσσαρ
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορντ»	44	7250	διπλήθε Παναμά άπό 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	διπλήθε Ντακάρ 24 'Ιουν. διά Ρεσίφε
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αταλάντα»	38	5825	έφθ. Κολόμπο 18 'Ιουν.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ		έτ. «Φιλαντόρα»	45	7255	έφθ. Γιοκοχάμαν 16 'Ιουν.
ΘΕΟΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασιφικ, Τ.Κ.»	43	7240	άνεχ. Ντώρμπαν 20 'Ιουν. διά Κόμπε
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ		παναμακή έταιρια	42	7162	διπλήθε Παναμά 18 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούπιο»	44	12500	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν. διά Κεμπέκ
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άργει Κυνόδουραν άπό 12 Αύγ. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μίλανονέδα»	17	1295	άργει Πέραμα άπό 1 'Ιουν. 1959
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	άνεχ. Θεο) νίκην 21 'Ιουν. διά Αλεξανδρείαν
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσορπτ»	57	8774	άνεχ. Σαμίζου 6 'Ιουν. διά Παναμά
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρέιντερ»	44	7255	άνεχ. Λός Αντζελες 15 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΦΑ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	άργει 'Αιμέρσον άπό 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Αρεκουΐνα»	43	7257	έφθ. Λός Αντζελες 23 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΑΝΝΟΝΠΜΠΟΥΡΥ (Λιθάνου)		έτ. «Καννόν»	43	2896	έφθ. Μπάρον 18 'Ιουν.
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	έφθ. Χιουστον 19 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόναπορ»	40	7121	άνεχ. Τζιμπούτι 21 'Ιουν. διά Μαντράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιλαντέζα»	56	10015	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Ιουν. διά Κούβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	N. I. Νομίκος	07	1075	έφθ. Σουέζ 20 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Αγιοί Ανάργυροι»	41	2866	άνεχ. Βρέστον 19 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρο Τρέιντ»	45	10523	εις θινλάνδιαν, ύπο παραλαθήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζα»	43	6988	άνεχ. Μπασεν 24 'Ιουν. διά Ραγκούν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ		έτ. «Καρρίμπιαν	44	10750	άνεχ. Γάνδην 20 'Ιουν. διά Τοππίλα
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντηρίφιορ»	44	10691	έφθ. Ραγγούν 11 'Ιουν.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Πλάμουθ»	43	2861	άνεχ. Μόντρεαλ 21 'Ιουν. διά Ντουλούθ
ΚΑΡΝΕΙΣ ΣΙΩΝ (Λιθάνου)		έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	άνεχ. Κερμπετ 21 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνα Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Πρόδινταινς 16 'Ιουν. διά Χιουστον
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	άνεχ. Σάντον 14 'Ιουν. διά Υόρκην
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Χιουστον 19 'Ιουν. διά Βαρκελώνην
ΚΑΣΧΑΝ (περοϊκόν)		έτ. «Ιρένιαν Λάιν»	43	7230	έφθ. Βικτωρίαν (Βο. Κολ.) 12 'Ιουν. διά Χούλλα
ΚΕΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ		έτ. «Χάρτλαντη»	42	7244	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΚΤ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διπλήθε Σουέζ 19 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΚΤ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμιδώνη»	58	20487	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Ιουν. διά Ντηπρότι
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Αριστείδης»	40	4672	άνεχ. Πειραιά 22 'Ιουν. διά Ρωσιαν
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	27	5411	έφθ. Ραθενναν άπο 21 'Ιουν.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντη Γουίντ»	59	10200</	

ΚΟΛΟΥΜΠΕΔΑΛΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέδαλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες από 2 Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Ιουν. διά Ειρηνικόν
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Άγκυρούλλα»	19	2949	Γένοβαν 16 Ιουν. διά Σαγκαΐντο
ΚΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «Οξείλιαρ»	41	5173	διπλήθε Κεντρικός 13 Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Τόκιο 2 Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Πόρτ Αλφρέντ 21 Ιουν. διά Σορέλ
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7075	έφθ. Μαντράς 20 Ιουν.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7261	άνεχ. Κόμπε 19 Ιουν. διά Μπατού Παχάτ
ΚΡΕΣΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάραι»	57	24304	έφθ. Μπουένος Αϊρες 12 Ιουν.
ΚΡΗΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν»	56	4031	άνεχ. Χιούστον 21 Ιουν. διά Μπέλιζες
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (Δ.)		έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	εις Μόμπιλ. άπο 18 Δεκ. 1958
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7248	άνεχ. Σάντος 20 Ιουν. διά Μπουένος Αϊρες
ΚΥΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	» ΙΩΣ: «ΚΥΜΑ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΥΜΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριά»	43	6992	έφθ. Ν. Υόρκην 23 Ιουν.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσμαν»	43	6888	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Ιουν. διά Ντάρεν
ΚΥΡΑΚΙΕΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Φόδευν 16 Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Κοστικός»	40	2993	άνεχ. Φλώσιγκ από 9 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)					
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουγ.)					
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ναθ. Κομμέροιαλ»	21	1833	εις ταξιδια Πλειτ
ΛΑΡΓΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εργκαπα»	53	11262	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Σαργκα»	56	23880	διπλήθε Σουέζ 17 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 12 Ιουν. διά Τόκιο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμοντε»	53	13406	διπλήθε Εσκούμαινς 5 Ιουν. διά Αρούμπαν
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	43	7259	άνεχ. Ρουέν 13 Ιουν. διά Μπουένος Αϊρες
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (Δ.)		έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	» ΕΦΘ. Ν. Υόρκην 20 Ιουν.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέσοτ Ιντιες»	30	1569	» ΙΩΣ: «ΗΓΚΛ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΥΡΙΚ (Δ.δ.)		έτ. «Ελδίρια»	44	7161	έφθ. Τοιβιταθεκιαν 23 Ιουν.
ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Θητρο»	43	10428	οργει Οραντς από 18 Ιαν.
		έτ. «Λώρης»	43	2847	άνεχ. Ντόρτρεκτ 8 Ιουν. διά Ρωσιαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ					
ΜΑΙΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόνταν»	44	7160	άργει Έλευσινα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Ιουν. διά Αγ. Φραγκίσκον
ΜΑΙΡΗ-ΣΩΦΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.»	58	24065	εις Πειραιά από 14 Μαΐου
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ασούρρα»	57	8738	» ΕΦΘ. Όζάκαν 15 Ιουν.
ΜΑΛΑΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάμητρα»	37	4838	έφθ. Χαδάνα από 17 Μαΐου
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστοβολ»	18	920	διπλήθε Σουέζ 10 Ιουν. διά Ερυθρόν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	43	7145	άνεχ. Ντώρωπαν 23 Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πανδίδια»	43	7210	διπλήθε Άγ. Βικέντιον 21 Ιουν. διά Καζαμπλάνκαν
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννίσι»	45	3549	διπλήθε Ουάν 21 Ιουν. διά Αμθέρσαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Μάντιον»	44	7216	έφθ. Χαμπτον πόδες 7 Ιουν.
ΜΑΝΤΥ		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κυριακήν»	21	1410	άνεχ. Θόδευ 22 Ιουν. διά Γένοβαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Τζιμπούτι 14 Ιουν. διά Τζακαρταν
ΜΑΡΑΘΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20554	άνεχ. Λός Αντζελες 12 Ιουν. διά Όζάκαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ρουσσον	27	1554	εις Σκαραμαγκάν από 2 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (σύνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθεντ Κρός»	44	7289	διπλήθε Κωνίαν πολιν 14 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7219	έφθ. Αματερνταμ 15 Ιουν.
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (παν.)		Π. Κυπριανού	43	7124	εις Ρόττερνταμ, υπό παραλαβήν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8965	έφθ. Καλκούτταν 12 Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	38	5548	διπλήθε Παναμά 17 Ιουν. διά Χούλλα
ΜΑΡΙΑΣΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 Ιουν. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	43	8046	εις μεταφοράς Αίγυπτου
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	5231	έφθ. Αρχάγγελον 10 Ιουν.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (Δ.)		έτ. «Μαριπλάγκα»	44	7212	διπλήθε Παναμά 18 Ιουν. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	44	7279	άνεχ. Πόρτ Αλμπερίνι 23 Ιουν. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα»	44	7150	έφθ. Ν. Υόρκην 15 Ιουν.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ ΙΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμ - Ευρύπολα»	44	10668	άνεχ. Παλέρμο από 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα»	43	7234	έφθ. Χαδάνα 9 Ιουν.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7282	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Ιουν. διά Νάντην
ΜΑΡΙΧΟΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	έφθ. Μακάσαρ 4 Ιουν.
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Τζιοθάνι»	43	7259	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 8 Ιουν. διά Βαμπόα
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)					
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	διπλήθε Τζιμπούτι 23 Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	44	7251	έφθ. Λιθόρνο 22 Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσιμικη»	56	23871	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 Ιουν. διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)		έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	άνεχ. Άλ οφ Γκραίν 25 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (σύνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Ποσιφίκη»	20	1512	διπλήθε Κωνίαν πολιν 16 Ιουν. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	έφθ. Λονδίνου 16 Ιουν.
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάκια»	45	7254	διπλήθε Παναμά 31 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΛΙΤΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Μπαχρέιν 9 Ιουν. διά Καθασάκι
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστονριάς»	58	20894	άνεχ. Αρούμπα 14 Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΜΕΡΓΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Γιβραλτάρ από 27 Μαΐου διά Κουθαν
ΜΙΑΝΤΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	άνεχ. Μένα Αμπουλά 31 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΜΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόφερο»	49	19929	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΑ Α. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά»	56	21090	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 Ιουν. διά Βρέμην
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	άνεχ. Καμαρίοι 20 Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φόρμεντάτορ»	56	8390	άργει. Λός Αντζελες 12 Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΜΙΧΑΗΑΣ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντρές»	53	11289	έφθ. Πειραιά 1 Ιουν. (εποικευαί)
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Χρούδην»	29	1866	άνεχ. Μπαντάρ Μασσών 11 Ιουν. διά Καρταγένα
ΜΠΑΖΙΑ II (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	διπλήθε Παναμάν 23 Ιουν. (άπο Τάμπαν)
ΜΠΑΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντίγκο»	45	7176	άνεχ. Λός Αντζελες 18 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (Δ.)		έτ. «Φροντέρα»	56	10661	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 Ιουν. διά Βρέμην
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	έφθ. Καμαρίοι 20 Ιουν.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άνεχ. Λός Αντζελες 29 Ιουν. διά Τόκιο
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Γκαραγούσιαν»	42	7803	άργει Κυνόδουραν από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	

NAYARINO (Δ.) (N.A.T.) έτ. «Ιντερνάσιοναλ» 57 9990 διπλήθε Παναμάν 22 Ιουν. διά N. Υόρκην

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping

Surveyor: Eng. Pablo J. More

Directors:

Capt. Ant. Callergis

Mr. Stam. Elefteriou

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP

TELEPHONE: 82226

» NIGHT: 412905

NABINTANT		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Γένοβαν 17 'Ιουν. διά Μπενισάφ
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντη»	43	7092	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 'Ιουν.
ΝΑΖΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	41	7579	έφθ. Ρουέν 19 'Ιουν.
ΝΑΠΙΕΡ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρη»	57	23690	άνεχ. Ν. Ύόρκην 20 'Ιουν. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	άνεχ. Τρίνινταντ 18 'Ιουν. διά Ρίο Ιανέιρο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμάγκρο»	56	9972	έφθ. Κόμπη 21 'Ιουν.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντριδάπορη»	43	8428	διπλήθες Εσκουμαΐνας 28 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Π.) 20 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	άνεχ. Αγ. Φραγκίδων 18 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	άνεχ. Βρεστην 31 Μαΐου διά Νικάρο
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Βάζα 19 'Ιουν.
ΝΕΔΛΑ		έτ. «Γιουνιθέρεραλ Τράπι»	42	9730	άνεχ. Τακόμη 8 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΕΜΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	διπλήθες Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. διά Πώλωμπορο
ΝΕΦΕΛΗΝ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Μπαχρέιν 11 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7258	άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άνεχ. Πούντα Άρενας 16 'Ιουν. διά Κουίντερο
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άνεχ. Βρότεμπουργκ 20 'Ιουν. διά Σουνδίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειθάδια»	43	7121	άνεχ. Λός Αντζελες 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίρ»	37	7991	άργει: Αμπελάκι από 16 Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	διπλήθες Παναρά 16 'Ιουν. (άπο N. Όρλεάνην)
ΝΙΚΟΣ		έτ. «Άλσορες»	45	7003	άργει: Ντάρτιουθ από 1 'Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	διπλήθες Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο λά Πάλμα»	53	9188	άνεχ. Μόζι 22 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	άνεχ. Οζάκαν 31 Μαΐου διά Μανίλαν
ΝΙΝΑ (παν.)		παναμακή έταιρία	28	1463	έφθ. Κόμπη 18 'Ιουν.
ΝΙΟΒΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ»	44	7063	άνεχ. Ντάρμπαν 9 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	έφθ. Μορμουγκάλ 13 'Ιουν.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (Δ.)		έτ. «Παναγ. Γιουρόπα»	28	6857	εις μεταφοράς Ερυθράς - Αιγαίντου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	«Τρανζόσεαν Φράιτερ»	44	10662	άργει: Πειραιά από 18 Σεπτ. 1959
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	56	18210	έφθ. Κόρπους Κριότι 17 'Ιουν.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Άρη»	52	12029	εις Πειραιά από 17 Απρ. (επισκευαί)
ΝΟΥΤΣΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7061	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 4 'Ιουν.
ΝΤΕΒΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούεβο»	56	10545	άνεχ. Τρίνινταντ 16 'Ιουν. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΝΤΕΛΟΪΚ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σ. Έντερπράζ»	58	13545	έφθ. Γενόβαν 25 'Ιουν.
ΝΤΕΛΟΪΚ ΟΡΑΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σ. Έντερπράζ»	59	12800	διπλήθες Γιβραλτάρ 18 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδας
ΝΤΕΡΜΠΥ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίτη»	58	10396	διπλήθες Εσκουμαΐνας 16 'Ιουν. διά Κάσσα Αλαντ
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέιτορς»	60	13847	άνεχ. Λός Αντζελες 20 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο Μαντρίνη»	31	5847	άνεχ. Αμβέρσαν 29 Μαΐου διά Φραγκάουν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Ρεϊφέι 15 'Ιουν.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνια»	58	10483	άνεχ. Πουέρτο Μίραντα 10 'Ιουν. διή Αμβούργον
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Κολόμπο 22 'Ιουν. διή Αγίτεν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούτη»	56	8716	άνεχ. Μόζι 12 'Ιουν. διά Βανκούμερ
ΝΤΟΡΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαχία Σαλίνας»	44	10486	«Ιδε: ΝΤΟΡΙΚ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολισμαν»	43	7199	άνεχ. Μπαχάμας 22 'Ιουν. διά Μούρμανακ
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρνη»	43	7051	έφθ. Μπασσένι από 24 'Ιουν.
ΟΛΚΑΤ (Δ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	άνεχ. Μορμουγκάλ 15 'Ιουν. διή Αλλανδίαν
ΟΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Τρανσοσταλάντικα»	53	17362	άνεχ. Νεάπολιν 25 'Ιουν. διά Ν. Ύόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'Σ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άργει: Ελευσίνα από 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ		έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13652	άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διπλήθες Πόρτ Σαιδ 20 'Ιουν. διά Μένα Σαούδη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	14047	άργει: Ελευσίνα από 13 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΗΓΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θνάσο»	58	27602	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791	άργει: Ελευσίνα από 28 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14221	άργει: Ελευσίνα από 19 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑ'Τ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14009	άργει: Ελευσίνα από 4 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΟΥΡΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	έφθ. Πειραιά 3 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕ'ΤΙΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13678	άνεχ. Ν. Ύόρκην 17 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ		έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660	άργει: Ελευσίνα από 22 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άργει: Φερρόλ από 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934	άργει: Ελευσίνα από 21 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13709	διπλήθες Τρίνινταντ 21 'Ιουν. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕ'ΓΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13713	έφθ. Σαλαδόρο 23 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΜΠΟΥ		έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	εις Ρόττερνταμ από 12 Μαρτ. (επισκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	60	23290	έφθ. Πούντα Πάλμας 11 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λούζερ»	59	23280	διπλήθες Σουέζ 14 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	άργει: Ελευσίνα από 13 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικη»	55	18790	άνεχ. φιλαδέλφειαν 15 'Ιουν. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑ'Υ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934	άργει: Κυνόσουραν από 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	20595	διπλήθες Σουέζ 4 'Ιουν. διά Μένα Σαούδη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665	άργει: Ελευσίνα από 10 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	εις Πειραιά από 4 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 15 'Ιουν. διά Μπαχαγκουέρο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792	άργει: Ελευσίνα από 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ		έτ. «Μονρόβια Τρανσόπορτ»	59	37958	άργει: Ελευσίνα από 1 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	60	37744	άνεχ. Ράς Τανόρα 5 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓΙΜ		έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	58	27602	έφθ. Αμμουδιάν Μπαίν 21 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	17791	άργει: Ελευσίνα από 22 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσιάντον»	54	13580	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.)		έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς»	43	20611	διπλήθες Σουέζ 15 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	44	8195	διπλήθες Αγ. Βικέντιον 9 'Ιουν. διή Εμδεν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΠΟΡΤΟΣΙΟΥΝΤΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δ. Εμπρέσσα»	56	7280	άνεχ. Πουλό Μπουκόμ 8 'Ιουν. διά Σουέζ
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ»	34	7825	άργει: Καλλάο 1 'Ιουν.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕ'ΙΚΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7211	«Ιδε: ΟΡΙΕΝΤ ΛΕ'ΙΚΣ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΟΡΙΚΟ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζοδη»	58	12667	άνεχ. Σάντος 19 'Ιουν. διά Παρανάγκουα
ΟΡΟΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερ Στάρ»	44	7254	άνεχ. Λός Αντζελες από 25 Μαΐου διά Τόκο
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Δ.Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Βαλτιμόρην 17 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ	(Δ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7176	έφθ. Πόρτλαντ (Me) 19 'Ιουν.

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

ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρηφερ»	36	3891	άργει Τάμπαν άπό 24 Μαρτ. 1960
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλατραμαρίν»	56	10015	άνεχ. Βανκούμερ 21 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	45	7211	έφθ. Τόκιο 18 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	έφθ. Τόκιο 21 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ TZENNY (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	διπλής Παναμάν 24 'Ιουν. διά Κοδένας
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	42	7192	άνεχ. Τόκιο 24 'Ιουν. διά Σπάττλ
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΦΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Ουάιτ»	43	7176	έφθ. Τόκιο 9 'Ιουν.
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός»	43	7170	άνεχ. Άγ. Φραγκισκον 6 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Ση»	43	7167	διπλής Σιγκαπούρων 22 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	διπλής Παναμά 18 'Ιουν. διά Χιούστον
ΟΥΡΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάλιοντ»	09	2890	έφθ. Ρασύμα 16 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λα Πλάτα»	43	7265	έφθ. Μπουένος Αρύες 15 'Ιουν.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	άνεχ. Βαλτιμόρων 20 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΠΑΛΑΜΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7081	άργει Έλευσίνα άπό 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)		έτ. «Πάντρε»	42	2873	έφθ. Αλεξανδρειαν 23 'Ιουν.
ΠΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρία»	56	10486	διπλής Παναμά 20 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	άνεχ. Χακοδάτων 8 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	έφθ. Τόκιο 18 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτεμη»	45	7133	διπλής Γιβραλτάρ 11 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΠΑΝΑΡΓΥ Ι. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρας»	45	10722	εις N. Υόρκην άπό 15 Μαρτ. (επισκευαί)
ΠΑΝΩΗΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 8 'Ιουν.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιθάνου)		Τ. Δ. «Θανασιάδης	30	996	εις Λειζες άπό 26 'Απρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)		έτ. «Επος»	30	2861	έφθ. Σαλθαδόρ 22 'Ιουν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφάτα»	09	715	έφθ. Αντεν 19 'Ιουν.
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Πέραμα άπό 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Στύλια»	36	1974	εις Σιγκαπούρων 26 'Ιουν.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (Δ.)		έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άργει Χάμπτον ρόδης άπό 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Δ.)		έτ. «Μαρίνα»	43	6721	άνεχ. Μαυρικίου 17 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΤΕΡ (Δ.δ.)		έτ. «Πλαισίο Γιούνιον»	44	10297	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 9 'Ιουν. διά Αμπατάν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης 13 'Ιουν. διά Αμαγκασάκι
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Κόπερβικ άπό 21 Μαΐου
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας»	43	5221	διπλής Κων) πολιν 17 'Ιουν. διά Νοθορωϊσκην
ΠΕΜΠΤΟ (Λιθάνου)		έτ. «Μαργαρίλαντες»	40	6089	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 16 'Ιουν. διά Κούβαν
ΠΕΡΑ ΑΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Τζιμπούτι 2 'Ιουν. διά Κούρε
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια»	60	8860	έφθ. Λας Πάλμας 16 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια»	58	8466	άνεχ. Ντακάρ 15 'Ιουν. διά Ήν. Πολιτείας
ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ (Δ.)	(N.A.T.)	Ν. Γ. Λιθάνους	58	8465	έφθ. Ν. Όρλεανην 18 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ	(Δ.δ.)	έτ. «Μονρόθια»	58	13581	άνεχ. Μπαχρέιν 26 'Ιουν. διά Ούμη μ Σαΐδ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια»	56	8001	διπλής Παναμά 2 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια»	57	7977	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόθια»	59	8700	άνεχ. Κιουρασάο 4 'Ιουν. διά Πακιστάν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόποντος»	45	6712	έφθ. Ελλεισμερ Πόρτ 15 'Ιουν. (διά Λιθερπουλ)
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Εστε»	44	7190	άνεχ. Κολόμπι 21 'Ιουν. διά Μορμουγκάο
ΠΙΑΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	άνεχ. Μοντεθίδεο 6 'Ιουν. διά Ιαπωνίαν
ΠΙΑΒΕΡ	(Δ.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7067	έφθ. Ροοτόν 13 'Ιουν.
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)		έτ. «Σιέτε Μάρης»	43	2016	άργει Ρόττερνταν 19 'Ιουν. διά Ρέντομπουργκ
ΠΟΘΩ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθως»	16	1999	άργει Ρόττερνταν 19 'Ιουν. διά Φεβρ.
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντ Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 'Ιουν. διά Περού
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Γουαΐης»	38	2561	άνεχ. Σκελεφτέα 16 'Ιουν. διά Πειραιά
ΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα»	43	7273	διπλής Ούζαν 14 'Ιουν. διά Μπουένος Αύρες
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (Δ.)		έλληνικα ουμφέροντα	43	7237	άνεχ. Λειζέρες 13 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13116	άνεχ. Πούλη Σαμπού 17 'Ιουν. διά Ρόττερνταν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόποντος»	43	7128	άνεχ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 12 'Ιουν. διά Αλεξανδρειαν
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Εστε»	44	7192	έφθ. Βίλλα Κονοτιτούσον 17 'Ιουν.
PANNEP (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα»	59	13918	άνεχ. Παλούζον Στρέτη 12 'Ιουν. διά Νότ. Αφρικήν
PINTA (Λιθάνου)		έλληνικα ουμφέροντα	17	1293	διπλής Κων) πολιν 9 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	άνεχ. Βίλλα Κονοτιτούσον 21 'Ιουν. διά Σάν Νικολας
PIO ΑΛΤΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέωταρ»	43	6993	έφθ. Ρίο Γκραντε 16 'Ιουν.
PIO MAP (Νοτ. Αφρ.)		έτ. «Καρέλλα»	44	7229	Ιδες: «PIO MAP», ομμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
PION (παν. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	άνεχ. Ντακάρ 16 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελαντ»	45	7217	έφθ. Ιπαγουίτης 15 'Ιουν.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίεντ»	43	7244	άνεχ. Κολομπο 22 'Ιουν. διά Κούβαν
PONTA (Λιθάνου)		έλληνικα ουμφέροντα	11	1538	άνεχ. Λαττακίαν 14 'Ιουν. διά Βασιλικό
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	έφθ. Χαβάνα 7 'Ιουν.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	έφθ. Βεγγάζη 9 'Ιουν.
SAINT ANTHONY (Λιθάνου)		έτ. «Σαιντ - Αντώνι»	40	5468	άνεχ. Σαντιάγο 19 'Ιουν. διά Μαύρην θάλασσαν
SAINT TZE-IMΣ		έλληνικα ουμφέροντα	42	7243	άνεχ. Λός Αντζελες άπό 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
SAINT TZORTZ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβίδα»	36	5129	διπλής Κων) πολιν 9 'Ιουν. διά Κωνστάντζαν
SAN TZORTZ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαντιότης»	43	7267	έφθ. Τακόρατη 11 'Ιουν.
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ»	45	2895	άνεχ. Αύγουστον 11 'Ιουν. διά Βασιλικό
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ»	30	4105	άργει Αμπελάκι άπό 1 Νοεμ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (Δ.δ.)		έτ. «Οσεαν»	44	10509	άργει Σπέτζιαν άπό 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαδίζα»	23	5372	άργει Κυνόδουρων άπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Αταλαντικά»	44	10546	άργει Σπέτζιαν άπό 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	διπλής Σουζ 20 'Ιουν. διά Κίναν
ΣΑΝΕΖΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	7238	έφθ. Μοριουγκάο 5 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7210	άνεχ. Γιαβάτα 4 'Ιουν. διά Ούραγκα
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7207	εις Αίολ. 1 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Τρινιτάντ 21 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδης
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποναθήνα»	43	7179	έφθ. Λός Αντζελες 12 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Φέ»	43	7284	άνεχ. Μπουένος Αύρες 19 'Ιουν. διά Βαλπαραίο

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

ΣΑΝΝΠΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10655	άνεχ. Λός "Αντζελες 5 'Ιουν. διά Τομπάτα
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	έφθ. Αμβέρσαν 14 'Ιουν.
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Θάύτερ»	44	10743	άνεχ. Εμδεν 12 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΠΩΦ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεχ. Κιουράσαο 7 'Ιουν. διά Κείπ Τάουν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.ν.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	31	4704	έφθ. Μασσαλίαν 15 'Ιουν.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	άρρει Πέραμα ἀπό 16 'Απρ. 1960
ΣΕΞΙΧΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπριανού»	40	7304	έφθ. Κουδείτ 2 'Ιουν.
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντουρ»	22	3084	άνεχ. Λάς Πάλμας 4 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλέξ. Σ. Θνάσος»	48	11379	διπλήθε Παναμά 21 'Ιουν. διά 'Ατλαντικόν
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Λονδίνον 25 'Ιουν.
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	εις Σύρον ἀπό 3 Δεκ. (ἐποικευαί)
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σολόρο»	49	10259	έφθ. Θρησάουν 19 'Ιουν.
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίτα»	44	7238	διπλήθε Σουέζ 20 'Ιουν. διά Μπάραν
ΣΟΥ-ΙΤΓΟΥΩΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουιτγουώτερ»	41	10443	άρρει Βαλτιμόρην ἀπό 9 'Ιουλ. 1960
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν Σπ»	21	1946	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 'Ιουν. διά Κάγιες
ΣΟΦΙΑ II (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σ. Νταϊφας	21	1498	διπλήθε Κων(πολίν) 29 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Ελέσιορ»	57	10398	"Ιε: «ΣΟΦΙΑ Κ.», ομαίδια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Χάιφαν 19 'Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άρρει Πόρτο Χέλι ἀπό 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	άρρει Κυνόσουραν ἀπό 31 Αύγουστου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εις Τεργέστην ἀπό 24 Μαΐου 1960
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Τεργέστην ἀπό 26 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	διπλήθε Σουέζ 20 'Ιουν. διά Πόρτλαντ (Με)
ΣΠΥΡΟΥ ΝΙΑΡΧΟΣ πλ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Τάνκερς»	56	30159	άνεχ. Λιβερπούλ 19 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Μπουένος "Αύρες 23 'Ιουν.
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άρρει Ελευσίνα ἀπό 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλαρ»	55	8799	άνεχ. Βανκούμερ 15 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεχ. Σαβάνα 12 'Ιουν. διά Μαρακαΐμπο
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	44	5244	άνεχ. Ταρακάν ἀπό 26 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Σπυρίδων»	42	5023	άνεχ. Γκρίνοκ 14 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας ('Ατλ.)
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπονέζα»	30	5316	έφθ. Μπασάτ 24 'Ιουν.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκοι»	44	7045	έφθ. Μακάδαρ ἀπό 9 Μαΐου
ΤΖΕΤΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)		έτ. «Σποκέρριερς»	43	7231	έφθ. Λός "Αντζελες 20 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΙ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	έφθ. Ναυκόγια 23 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΙ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουν. διά Γάνδην
ΤΖΕΝΕΡΑΙ ΙΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Χαβάναν
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	έφθ. Μόλι 19 'Ιουν.
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάρμπασ»	43	7251	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Ιουν. διά Χαβάναν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 'Ιουν. διά Μοντεβίδεο
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Ντέμη»	30	2047	έφθ. "Άλεξανδρειαν 20 'Ιουν.
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	έφθ. Ναυκασάκι 9 'Ιουν.
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	διπλήθε "Άγ. Βικέντιον 21 'Ιουν. διά Μπουένος "Αύρες
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4542	άνεχ. Φρήπορτ ἀπό 16 Μαΐου διά Ρωσίαν
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7191	εις Ρουάγιαλ Σοθερέιν 20 'Ιουν. (διά Χαβάναν)
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βαρδάρα»	27	2758	έφθ. Λισσαδώνα 18 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΙΤΣΚΟΥΛΦ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλλουζ»	43	10459	έφθ. Σάντος 4 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΓΟΥΩΡΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλλι»	57	24027	διπλήθε Σουέζ 10 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΑΝΣΓΟΥΩΡΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	45	7136	έφθ. Βομβάν 11 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)		Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 31 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκονν»	44	7251	διπλήθε Παναμά 20 'Ιουν. διά Ειρηνικάν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηνία Σαλίνα»	44	7091	άνεχ. Κολόμπο 13 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΤΡΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μίνοσάνα»	27	2457	έφθ. Ραθέννα 9 'Ιουν.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουν. διά 'Ην. Πολιτείας
ΤΡΙΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10603	άνεχ. Αμμουδιά Μπαίν 19 'Ιουν. διά Βίλελμοχάφεν
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	άνεχ. Τζιμπούτι 17 'Ιουν. διά Ραγκούν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Σαιν Τζών 15 'Ιουν. διά Μπαγιό Γκράντε
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7251	άρρει Θάλμουθ
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαίν»	57	21910	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΦΑΡΑΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7263	άνεχ. Βανκούμερ 11 'Ιουν. διά 'Ιαπωνίαν
ΦΙΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Μ. Σκούπαλος	29	3958	διπλήθε Πούλον 17 'Ιουν. διά 'Ανατ. Γερμανίαν
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	έφθ. "Οζάκαν 8 'Ιουν.
ΦΩΙΝΙΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ηστιμάσοντ»	40	6146	έφθ. Βανκούμερ 24 'Ιουν. (διά Κίναν)
ΦΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	άνεχ. Πειραιά 21 'Ιουν. διά Σεράξ
ΦΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Τ. Αθανασιάδης	36	1400	άνεχ. Ακάμπα 14 'Ιουν. διά 'Ινδιαν
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	έφθ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν. διά Καλιφορνίαν
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντίτ. Σηγουαίν»	36	1965	άνεχ. Βιρτζίνιαν 16 'Ιουν. διά Λίθανον
ΧΑΡΙ (λ.)		έτ. «Οσεαν Τ.»	45	7255	διπλήθε Παναμά 24 'Ιουν. διά Τόκιο
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Σιδώνα 19 'Ιουν. διά Σαιν Τζών
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	19	2559	διπλήθε Κων(πολίν) 12 'Ιουν. διά Ζντάνωφ
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορπτ»	38	9403	έφθ. Γένοβαν 25 'Ιουν.
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλε Έστε»	43	7127	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουν. διά Καλιφορνίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μπάλατ»	43	1790	άρρει Αμπελάκι ἀπό 14 Φεβρ. 1960
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Γκράουντ»	43	7258	άνεχ. Α'δελαΐδα 7 'Ιουν. διά Κούρε
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Ά. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιππερς»	55	23930	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	έφθ. Αμβέρσαν 22 'Ιουν.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαϊ»	44	7256	έφθ. Ναυκόγια 23 'Ιουν.
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Μπαλικ Παπάν 11 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην

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