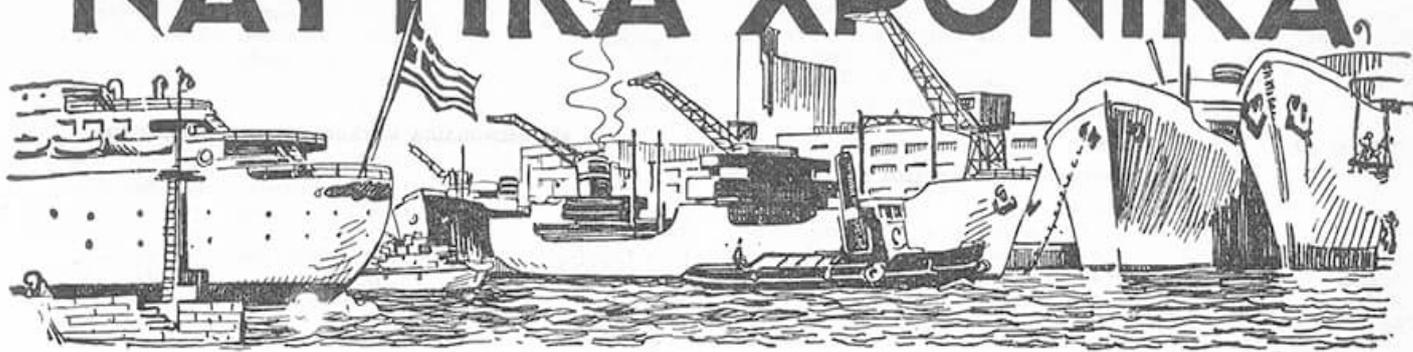


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1960
Αρ. Φύλλου 596/355

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 596,555

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

ΠΕΡΙΛΗΨΙΣ
1 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960

ΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,"

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

733 ΣΚΑΦΗ, 4.567.805 Τ. ΓΚΡΟΣ

Ἡ πρὸς τὴν Κυανόλευκον δραστηριότης, ἥτις τόσῃν προσέλαβε κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος ἔκτασιν, ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1960, μὲ ρυθμὸν ἀρκετὰ ἰκανοποιητικόν. Πολλὰ, πράγματι, ἐπετεύχθησαν εἰς τὸν τομέα τοῦ ἐπαναπαρισμοῦ τῶν ἀποδήμιων πλοίων μας καὶ αἰσθησὶν προκαλοῦν ὠρισμένοι ἐντυπωσιακοὶ ἀριθμοί. Οὕτω, ἐντὸς τοῦ δωδεκαμήνου τοῦ 1959, ἐπραγματοποιήθη, ὡς γνωστόν, μία καθαρὰ αὔξησις εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας ἐξ 1.617.467 τ. γκρὸς, ἀντιστοιχοῦσα εἰς 400.000 τ. γκρὸς, κατὰ τρίμηνον. Ἡ καθαρὰ αὕτη αὔξησις κατὰ τὸ πρῶτον τέταρτον τοῦ 1960 ἔφθασεν εἰς 675.413 τ. γκρὸς καὶ ἔφερε τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου εἰς τὰ 4.567.805 τ. γκρὸς. Τὸ παρελθὸν ἔτος, μὲ δύναμιν 3.892.392 τ. γκρὸς, ὑπεσκελίσαμεν τὴν Δανίαν, τὴν Σοβιετικὴν Ἐνωσιν καὶ τὴν Σουηδίαν καὶ κατελάβομεν τὴν ἐνδεκάτην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου. Ἡδὴ, ἐντὸς τοῦ πρῶτου τρίμηνου τοῦ 1960 ὑπεσκελίσαμεν τὸν Παναμῶν (4.451.189 τ. γκρὸς), τὴν Γερμανίαν (4.535.000 τ.) καὶ τὴν Γαλλίαν (4.538.000 τ. γκρὸς), εἰς τρόπον ὥστε κατέχομεν σήμερον τὴν 8ην θέσιν. Προηγούμεναι ἡμῶν, μὲ μικρὰν διαφορὰν, ἡ Ὀλλανδία (4.743.000 τ.) καὶ ἡ Ἰταλία (5.119.000 τ.), συντόμως, ὅμως, θὰ παραμερίσωμεν καὶ αὐτάς, ἂν μὲ τὴν ἰδίαν ζωηρότητα ἐξακολουθήσῃ ἡ πρὸς τὴν Κυανόλευκον στροφή. Περιθώρια ὑφίστανται ὑπερκερτά.

Ὁ κύριος ὄγκος τῶν προσθηκῶν ὠφέλιτο πρωτίστως εἰς τὴν ἐγκατάλειψιν τῶν «σημαίων εὐκολίας» καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰς νέας ναυπηγήσεις. Ὅλα τὰ καθελκυθέντα κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον φορτηγὰ μας, ὕψωσαν τὴν Κυανόλευκον, ἐνῶ ἄλλοτε τὰ νέα σκάφη μας τὰ ἐδέχετο, κατὰ προτίμησιν, τὸ νηολόγιον τῆς Μονροβίας. Αἱ προσθηकाὶ ἀπὸ νέας ἀγορὰς μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ὑπῆρξαν ὀλιγόριθμοι, δεδομένου, ὅτι αἱ ἐκάστοτε ἀνάγκαι τῶν Ἑλλήνων ἀγοραστῶν ἐκαλύπτοντο ἀπὸ τὴν προσφορὰν ἑλληνικῶν καὶ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας σκαφῶν. Τὴν στροφήν πρὸς τὴν ἐθνικὴν μας σημαίαν ἠκολούθησεν, ὡς ἦτο ἐπόμενον, ἡ ὑποχώρησις τῶν «σημαίων εὐκολίας». Ἡ λιβερτιανὴ σημαία — λόγου χάριν — ἥτις ἐνεφάνισε τὸ 1959 μίαν καθαρὰν μείωσιν 858.259 τ. γκρὸς, ὑπέστη καὶ νέαν τοιαύτην κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον ἐκ 406.709 τ. γκρὸς. Ἡ παναμαϊκὴ ἐμείωθη κατὰ 131.811 τ. γκρὸς (ἐναντι ἐτησίως κατὰ τὸ 1959 μειώσεως ἐξ 113.275 τ. γκρὸς), ἐνῶ αἱ σημαίαι τῆς Κοσταρικής καὶ τῆς Ὀνδούρας τεύοντο ὀριστικῶς νὰ ἐκλείψουν διὰ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν. Μόνον ἡ νεοφανὴς εἰς τὸν ναυτικὸν στίβον σημαία τοῦ γειτονικοῦ Λιθουανίου προσελκύει εἰσέτι ἑλληνικὴν χωρητικότητα καὶ ἐνεφάνισε κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον ἐ.ἔ. περαιτέρω αὔξησιν 59.432 τ. γκρὸς. Ὁφέλιτο, κυρίως, τοῦτο, εἰς τὴν ἀνυπαρξίαν ἐλέγχου ἐν Λιθάνω, ὅσον ἀφορᾷ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων, τὰ ἀντίστοιχα κατὰ θέσιν διπλώματα καὶ τὸ μισθολόγιον. Οἱ λάτρεϊς τῆς ἀσυδοσίας ἐστρέφοντο πρὸς τὴν Βηρυττὸν.

Λεπτομερέστερον, αἱ κατὰ σημαίας αἰξομειώσεις κατὰ τὸ λῆξαν τρίμηνον, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰς ἀντιστοιχοῦς μεταβολὰς ὁλοκληροῦ τοῦ 1959, δεικνύνται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα:

Σημαία	Ἔτος 1959	α'. 3μην. 1960
Ἑλληνικὴ	+ 1.617.467	+ 675.413
Λιβερτιανὴ	— 858.259	— 406.709
Παναμαϊκὴ	— 113.275	— 131.811
Κοσταρικανὴ	— 288.342	— 34.175
Ὀνδουριανὴ	— 3.623	— 16.936
Λιθουανικὴ	+ 166.696	+ 59.432

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθα, ὅτι ἡ ἑλληνικὴ σημαία ἐτριπλασιάσασιν ἀπὸ τοῦ 1957 καὶ ἐντεύθεν τὴν δύναμίν τῆς, ἐνῶ ἡ λιβερτιανὴ σημαία, ἀφοῦ ἔφθασε τὸ 1958 εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 7.224.562 τ. γκρὸς, εἰς σκάφη ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, μετέπεσε τὸ 1959 εἰς 6.366.303

τ., διὰ νὰ κατέλθῃ ἤδη εἰς τὰ 5.959.594 τ. γκρὸς. Ἡ παναμαϊκὴ, ἥτις εἶχε φθάσει τὸ 1957 εἰς τὸ ὕψος τοῦ 1.903.253 τ. γκρὸς, κατέπεσε ἤδη εἰς τὸ 1.559.968 τ. γκρὸς.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Ἀναλυτικώτερον, ἡ δύναμις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἐπραγματοποίησε νέον ἄλμα ἐπὶ τὰ πρόσω καὶ τείνει ἤδη νὰ ὑποσκελίσῃ προσεχῶς τὴν λιβερτιανήν. Ἡ μεταξὺ τῶν δύο αὐτῶν σημαίων διαφορὰ σμικρύνεται ραγδαίως. Ἀπὸ 4.949.637 τ. γκρὸς κατὰ τὸ 1958, περιορίσθη ἤδη εἰς 1.491.789 τ. γκρὸς. Διαρκοῦντος τοῦ α'. τριμήνου προσετέθησαν εἰς τὴν Κυανόλευκον 97 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 753.597 τ. γκρὸς, μὲ τὴν κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων κατανομήν:

Φορτηγὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως	22	τ. γκρὸς	205.950
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	56	»	435.333
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	3	»	6.121
Δεξαμενόπλοια μεταπολ. ναυπηγήσεως	6	»	68.395
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσεως	4	»	31.368
Δεξαμενόπλοια προπολ. ναυπηγήσεως	—	»	—
Ἐπιβατηγὰ (νεότευκτα)	1	»	4.390
Διάφορα	5	»	2.040
Σύνολον	97	»	753.597

Ἀπὸ τὰ σημειούμενα εἰς τὸν πίνακα 22 φορτηγὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 2 καθελκυθέντα («Παϊὰν» καὶ «Εὐρύμαχος») ὕψωσαν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν, ἐνῶ ἕτερα 11, τελοῦντα ὑπὸ ναυπηγίαν, ἐδηλώθη ἤδη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, ὅτι προορίζονται διὰ τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον. Πρόκειται περὶ τῶν φορτηγῶν «Αἰτωλία», «Εὐρυβάτης», «Εὐρυγένης», «Εὐρύλοχος», «Λίντα», «Μεσσηνία», «Πάρος», «Φαλκονέρα», «Φολέγανδρος» καὶ δύο ἐν Βελγίῳ ναυπηγοῦμένων ψυγείων. Τὰ ὑπόλοιπα 8 ἦσαν σκάφη μικρᾶς ἡλικίας, μεταφερθέντα ἀπὸ τὴν λιβερτιανὴν σημαίαν, ἐνῶ ἕτερον 1 ἡγοράσθη ἐκ Νορβηγίας.

Κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον διεγύρησαν 15 σκάφη μας, 78.184 τ. γκρὸς, ἔχοντα τὴν κατωτέρω κατανομήν:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	7	τ. γκρὸς	45.273
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	4	»	15.409
Δεξαμ. πολεμικῆς ναυπηγήσεως	1	»	9.907
Ἐπιβατηγὰ	3	»	7.595
Σύνολον	15	»	78.184

Ἴδου καὶ ὁ ὀνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν:

ΤΑ ΕΠΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρὸς	ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ἰαπωνίαν
Αἰτωλία	13.200
Ἄλικη Λιθουανίου	7.409
Γεώργιος	7.480
Εὐρύλοχος	8.631
Εὐρύδμας	8.985
Εὐρύμαχος	8.650
Εὐρυμέδων	8.631
Εὐρυτάν	8.965
Εὐρυβάτης	8.650
Εὐρυγένης	8.650
Εὐρύλοχος	8.650
Καθοντόρος	10.122
Λίντα	13.200
Μεσσηνία	13.200
Νόρθ Πέητζ	3.964

ὑποστεῖλαν τὴν λιβερτιανήν
ὑποστεῖλαν τὴν λιβερτιανήν
ὑποστεῖλαν τὴν λιβερτιανήν
ὑποστεῖλαν τὴν λιβερτιανήν
καθελκυθέν εἰς Γερμανίαν
ὑποστεῖλαν τὴν λιβερτιανήν
ὑποστεῖλαν τὴν λιβερτιανήν
ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Γερμανίαν
ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Γερμανίαν
ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Γερμανίαν
ὑποστεῖλαν τὴν λιβερτιανήν
ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ἰαπωνίαν
ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς Ἰαπωνίαν
ἀγορασθῆν ἐκ Νορβηγίας

Ντόρσετ	10.396	υποστειλαν την λιβεριανήν
Παιάν	9.200	καβελκυσθεν εις Γιουγκοσλαυϊαν
Πάρος	13.909	υπο ναυπηγησιν εις Ιαπωνίαν
Φαλκονέρα	13.909	υπο ναυπηγησιν εις Ιαπωνίαν
Φολέγανδρος	13.909	υπο ναυπηγησιν εις Ιαπωνίαν
Ψυγειον «C. 37»	3.120	υπο ναυπηγησιν εις Βέλγιον
Ψυγειον «C. 38»	3.120	υπο ναυπηγησιν εις Βέλγιον

Σκάφη 22 205.950

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρόρ	
Άκτη	7.132	υποστειλαν την λιβεριανήν
Άκτιον	7.213	υποστειλαν την λιβεριανήν
Άλφειός	8.426	υποστειλαν την λιβεριανήν
Άμβρακικός	8.444	υποστειλαν την λιβεριανήν
Άριστοτέλης	7.227	αγορασθεν εξ Άγγλιας
Άριστοτέλης	7.244	υποστειλαν την ονδουριανήν
Βόρι	7.046	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Γουόρντ Τρέιντ	12.500	ex «T. 2», υποστ. την παναμαϊκήν
Γουόρντ Τρόφν	12.500	ex «T. 2», υποστ. την παναμαϊκήν
Εύηνος	8.394	υποστειλαν την λιβεριανήν
Εύρώτας	8.432	υποστειλαν την λιβεριανήν
Ζερμάττ	8.578	υποστειλαν την λιβεριανήν
Θερμαϊκός	8.465	υποστειλαν την λιβεριανήν
Ίλισσός	8.371	υποστειλαν την λιβεριανήν
Καλαμάς	8.390	υποστειλαν την λιβεριανήν
Κηφισσός	8.443	υποστειλαν την λιβεριανήν
Κορινθιακός	8.459	υποστειλαν την λιβεριανήν
Κυρά-Μαρουκώ	7.240	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Λάδων	8.462	υποστειλαν την λιβεριανήν
Λακωνικός	8.466	υποστειλαν την λιβεριανήν
Λάμυρα	7.247	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Λόινα	8.532	υποστειλαν την λιβεριανήν
Λουδίας	8.395	υποστειλαν την λιβεριανήν
Λούρος	8.434	υποστειλαν την λιβεριανήν
Μαρία Λαιμού	7.040	υποστειλαν την λιβεριανήν
Μανδράκι	7.048	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Μαρουδιώ	7.369	αγορασθεν εξ Άγγλιας
Μενιές	7.198	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Μεσσηνιακός	8.453	υποστειλαν την λιβεριανήν
Μιχάλης	7.375	αγορασθεν εξ Άγγλιας
Νόρα	7.257	υποστειλαν την λιβεριανήν
Ντομινέτορ	7.176	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Όσεαν Σέυλορ	7.194	υποστειλαν την λιβεριανήν
Παγασητικός	8.394	υποστειλαν την λιβεριανήν
Πάραλος	1.640	αγορασθεν εξ Άγγλιας
Πατραϊκός	8.479	υποστειλαν την λιβεριανήν
Πλέιτ Σίππερ	7.297	αγορασθεν εξ Άγγλιας
Πολικός	7.258	υποστειλαν την κοσταρικανήν
Πορταριά	7.267	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Πρωτοστάτης	7.225	υποστειλαν την ονδουριανήν
Σάριζα	7.177	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Σαρωνίς	7.293	αγορασθεν εκ Γερμανίας
Στρυμάν	8.557	υποστειλαν την λιβεριανήν
Φόρκυς	7.618	υποστειλαν την λιβανικήν
Φωτοουλιά	7.133	υποστειλαν την λιβεριανήν

Σκάφη 45 353.488

Προστίθενται επίσης και τὰ κάτωθι πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη διὰ τὰ ὅποια ἐζητήθη ἤδη ἡ ἀδεία μεταφορᾶς των εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον:

	T. γκρόρ	
Εἰρήνη	7.229	υποστέλλει την ἀστερόεσσαν
Ἐλπίς	8.541	υποστέλλει την λιβεριανήν
Ἔπος	7.153	υποστέλλει την λιβεριανήν
Μέλλοντι	7.154	υποστέλλει την λιβεριανήν
Νάσιοναλ Λήντερ	7.176	υποστέλλει την λιβεριανήν
Όσεαν	7.252	υποστέλλει την ἀστερόεσσαν
Οὐλύσσες II.	8.570	υποστέλλει την λιβεριανήν
Ράφοντι	7.152	υποστέλλει την λιβεριανήν
Σῆ	7.260	υποστέλλει την ἀστερόεσσαν
Σῆ Σπραϊή	7.214	υποστέλλει την λιβεριανήν
Σύμφωνι	7.144	υποστέλλει την λιβεριανήν

Σκάφη 11 81.845

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρόρ	
Άντανάκης	2.175	αγορασθεν εκ Γερμανίας
Άρμονία II.	2.795	αγορασθεν εις Ρότερταμ
Λιλίκα	1.151	αγορασθεν εις Ιταλίαν

Σκάφη 3 6.121

δ) ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρόρ	
Βικτωρία	11.362	υποστειλαν την λιβεριανήν
Γουόρντ Πίις	10.832	υποστειλαν την λιβεριανήν
Εύγενία	11.209	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Κέιπ Άραξος	11.754	υποστειλαν την λιβεριανήν
Κύνκος	10.608	υποστειλαν την λιβεριανήν
Πασιφικέϊτορ	12.630	υποστειλαν την λιβεριανήν

Σκάφη 6 68.395

ε) ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρόρ	
Γκραίνι Σουζάννα	9.917	αγορασθεν εξ Άγγλιας
Γράμμος	11.625	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Κιθαιρών	8.427	υποστειλαν την παναμαϊκήν
Λίνα	1.399	αγορασθεν εκ Γερμανίας

Σκάφη 4 31.368

στ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

	T. γκρόρ	
Έγνατία	4.390	καβελκυσθεν εις Γαλλίαν

Σκάφος 1 4.390

ζ) ΔΙΑΦΟΡΑ

	T. γκρόρ	
Κασσιανή	629	αγορασθεν εκ Γερμανίας
Κρόνος	275	ναυπηγηθεν εις Γερμανίαν
Κωνστ. Μπούσης	490	αγορασθεν εκ Κόντινεντ
Χριστόφορος	428	αγορασθεν εκ Φιλλανδίας
Όκεανός	218	ναυπηγηθεν εις Γερμανίαν

Σκάφη 5 2.040

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

Διεγράφησαν ἐξ ἄλλου, διαρκούντος τοῦ α'. τριμήνου τὰ κάτωθι σκάφη:

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρόρ	
Άκτη	7.176	τεθεν υπο σημαίαν Λιβάνου
Κύμα	7.244	ὑψωσε σημαίαν Λιβάνου
Μάστρο-Στέλιος	7.194	πωληθεν εις Κινέζους
Νουέβα Γκλόρια	7.148	πωληθεν εις Κινέζους
Ντομινέτορ	7.176	πωληθεν εις Γιουγκοσλαύους
Ρόζα Βλάσση	2.159	ναυαγήσαν παρὰ τὸ Σούνιον
Φωτεινὴ Τσαθλίρη	7.176	πωληθεν εις Ιταλοῦς

Σκάφη 7 45.273

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρόρ	
Άκρόπολις	5.244	πωληθεν εις διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
Άρμονία	2.740	πωληθεν εις διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
Ήλιος Γ. Κουλουκουντής	5.548	ὑψωσε σημαίαν Λιβάνου
Καθαριώτισσα	1.877	πωληθεν εις Ἑλληνας διαλυτάς

Σκάφη 4 15.409

γ) ΔΕΣΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	T. γκρόρ	
Γκραίνι Σουζάννα	9.917	πωληθεν εις Ἑλληνας διαλυτάς
Σκάφος 1	9.917	

δ) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

	T. γκρόρ	
Αιολία	4.249	πωληθεν εις Ιάπωνας διαλυτάς
Έρμης	2.557	ἀποτεφρωθεν ις Πειραιά
Ήλιοπόλις	789	πωληθεν εις Ἑλληνας διαλυτάς

Σκάφη 3 7.595

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

Phones { Office 2195
Night 3084
" 3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots:
5, Tantah Street
30, Fouad Street
Branch Office
Rached Street
Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

Περιλαμβάνονται εις τὰ ἀνωτέρω σκάφη, τὸ νεότευκτον φέρρου-μπὸτ «Έγνατία» καὶ 6 μικρὰς ἡλικίας δεξαμενόπλοια, ἅτινα ὑπέστειλαν τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμά. Ἀπὸ τὰς ἐν λόγω μεταβολὰς προήλθε μία καθαρὰ αὔξησις ἀπὸ 82 σκάφη, 675.413 τ. γκρόν, ἧτις προστιθεμένη εις τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1ην Ἰανουαρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ, ἀπὸ:

733 σκάφη, 4.567.805 τ. γκρόν

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

Φορτηγὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως ..	160	τ. γκρόν	1.458.599
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	292	»	1.822.695
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	50	»	181.572
Δεξαμενόπλοια μεταπ. ναυπηγήσεως	37	»	685.328
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσεως	17	»	107.522
Δεξαμενόπλοια προπολ. ναυπηγήσεως ..	13	»	75.475
Ἵπερωκεάνια	6	»	104.645
Ἐπιβατηγὰ	43	»	83.366
Διάφορα	115	»	48.603
Σύνολον	733	»	4.567.805

Προκύπτουν ἀξιόλογα συμπεράσματα ἀπὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς. Ἀποκαλύπτουν οὗτοι, ὅτι σκάφη 2.143.927 τ. γκρόν (ἧτοι φορτηγὰ 1.458.599 τ. καὶ τάνκερς 685.328 τ. γκρόν) ἧτοι τὰ 46% τῆς ἐλληνικῆς χωρητικότητος, εἶναι μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Πάντως, κατέχουσαν, ἀκόμη φορτηγὰ πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως 2.004.267 τ. γκρόν καὶ δεξαμενόπλοια τῆς αὐτῆς κατηγορίας 182.997 τ. γκρόν. Ἀπὸ πλευρὰς συνθέσεως, ἡ κατανομή δὲν εἶναι ἰσορροπος. Τὸν μέγαν ὄγκον τῆς Ναυτιλίας μας — κατὰ πλεόν τῶν 75% — ἀπαρτίζουν τὰ τράμπς φορτηγὰ (3.462.866 τ. γκρόν) ἐνῶ τὰ δεξαμενόπλοια μόλις καλύπτουν ἓνα ποσοστὸν 19% περίπου (868.325 τ. γκρόν). Ἡ τοιαύτη κατανομή, εἰς περίπτωσιν κρίσεως εἰς τὰς τράμπς μεταφοράς, ἀμεσοῦ ἀσκεῖ τὸν ἐπιζήμιον ἀντίκτυπον τῆς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας μας. Ἀπὸ δεξιὴν τούτου ἀποτελεῖ, ὅτι ἡ ἐλληνικὴ φορτηγὸς Ναυτιλία ἐνεφάνισε κατὰ τὴν τελευταίαν ὕψειν τῶν ναύλων, τὸν μεγαλύτερον ὄγκον παραπλισμοῦ, ἔναντι πάσης ἄλλης σημαίας.

ΣΤΑΘΕΡΑ Ἡ ΠΤΩΞΙΣ ΤΗΣ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΣ

Δι' οὗς λόγους ἀναφέραμεν εἰς τὴν στατιστικὴν τῆς πρωτοχρονιάτικῆς ἐκδόσεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», περιελήθη ἀπὸ τινων μηνῶν καὶ ἡ σημαία τῆς Λιβερίας εἰς τὴν ἐξ αὐτῆς ἀποχώρησιν τῆς ἐλληνικῆς πλοικτησίας. Ἡ τάσις αὕτη συνεχίζεται, μὲ ἀποτέλεσμα μίαν περαιτέρω σημαντικὴν μείωσιν κατὰ 406.709 τ. γκρόν. Φαίνεται, ὅτι καὶ ὁ «Παράδεισος τῆς ἀσυδοσίας» — ὡς ἐχαρακτηρίζετο τὸ λιβερανὸν νηολόγιον — ἐγκαταλείπεται βραδέως, ἀλλὰ σταθερῶς, ἀπὸ τοὺς Ἑλληνας πλοιοκτῆτας καὶ ἂν ἡ Κυανόλευκος ἐπισύρῃ τὸ μείζον σὺν τῷ χρόνῳ ἐνδιαφέρον καὶ τὴν ἐνισχυμένη ἐμπιστοσύνην τοῦ ξένου κεφαλαίου, ἡ τοιαύτη ὑποχώρησις θὰ διευρυνθῇ, ἐπεκτεινομένη ἀπὸ τὰ νεότευκτα φορτηγὰ καὶ εἰς τὰ νεότευκτα δεξαμενόπλοια. Κατὰ τὸ νωπὸν ἀκόμη παρελθόν, τὰ πλείστα τῶν νεοτεύκτων τράμπς καὶ σχεδὸν ἡ ὅλη τῶν νεοτεύκτων δεξαμενοπλοίων μας, ἐτίθεντο ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Λιβερίας. Οἱ ὄροι οὗτοι πλήρως ἤδη ἀντεστράφησαν, προκειμένου διὰ τὰ φορτηγὰ, ἐνῶ ἐνδείξει ὑφίστανται, ὅτι τὸ αὐτὸ γεγονός θὰ σημειωθῇ ἐν καιρῷ καὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Ἦδη, τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν φορτηγὰ, μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, εἶναι ὑπερδιπλασίας χωρητικότητος, ἔναντι τῶν διατηρούντων τὴν λιβεριανὴν, ἐνῶ, προκειμένου διὰ τὰ μεταπολεμικῆς κατασκευῆς δεξαμενόπλοια, εἶναι συντριπτικὴ ἀκόμη ἡ ὑπεροχὴ τῆς λιβεριανῆς σημαίας. Καλύπτει αὕτη 178 τοιαῦτα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 3.336.706 τ. γκρόν.

Διαρκούντος τοῦ α'. τριμήνου ἐ.ἔ. ἐνεγράφησαν εἰς τὸ λιβερανὸν νηολόγιον 7 μόνον σκάφη, 60.598 τ. γκρόν, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	3	τ. γκρόν	16.410
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	2	»	6.021
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμικά	2	»	38.167
Σύνολον	7	»	60.598

Κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον διεγράφησαν τὰ κάτωθι 55 σκάφη:

Φορτηγὰ μεταπολ. ναυπηγήσεως	8	τ. γκρόν	70.619
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	34	»	263.137
Δεξαμενόπλοια μεταπολ. ναυπηγήσεως	5	»	57.186
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσεως	3	»	30.425
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	5	»	45.940
Σύνολον	55	»	467.307

Ὁ ὄνομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω μεταβολῶν ἔχει ὡς ἑξῆς:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρόν	
Ἄρης	2.787	ἀγορασθὲν ἐκ Καναδὰ
Ἄττικὸς	6.872	ἀγορασθὲν ἐξ Ἰταλίας
Βάστρικ	6.751	ὑποστειλαν τὴν κοσταρικανὴν

Σκάφη 3

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρόν	
Ἄλλαντιν	1.323	ὑποστειλαν τὴν παναμαϊκὴν
Σπέτσαι Πάτριος	4.698	ὑποστειλαν τὴν κοσταρικανὴν

Σκάφη 2

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρόν	
Γκόλντεν Ἄρρου	25.500	καθελκυσθὲν εἰς Ἰαπωνίαν
Ὀρίκο	12.667	ἀγορασθὲν ἐκ Γερμανίας

Σκάφη 2

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

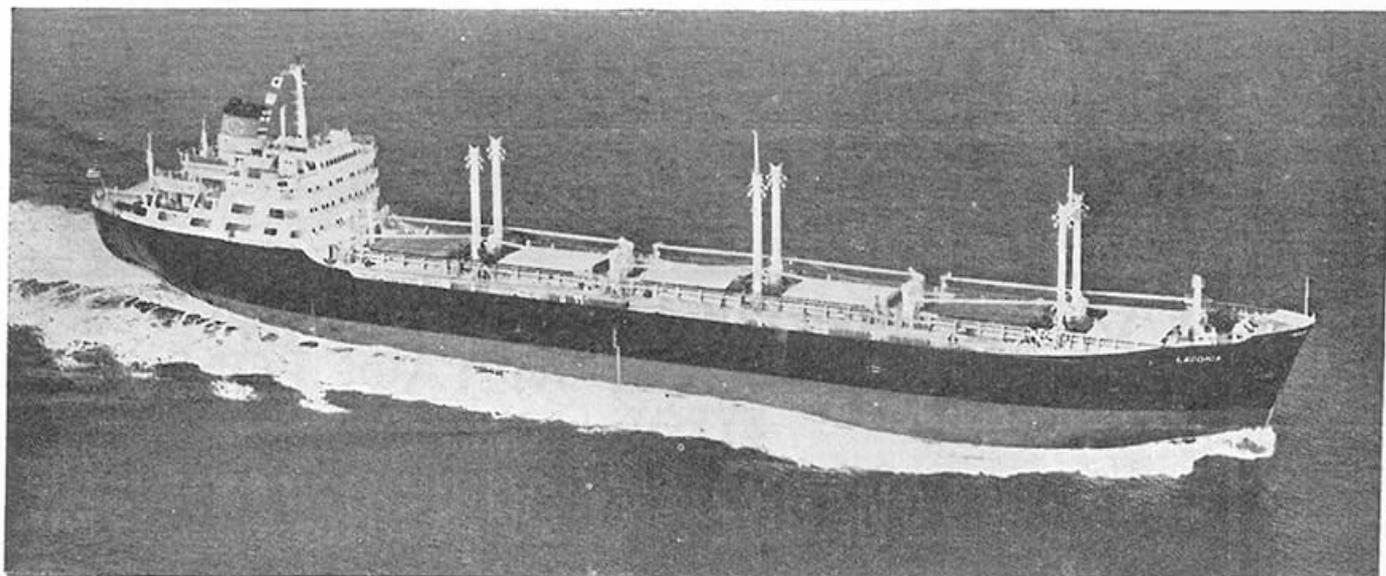
	Τ. γκρόν	
Ἀλίκη Λιβανοῦ	7.409	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Γεώργιος	7.480	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Εὐρυδάμας	8.985	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Εὐρύαλος	8.631	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Εὐρυμέδων	8.631	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Εὐρυτάν	9.965	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Καδεντόρος	10.122	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ντόρσετ	10.396	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον

Σκάφη 8

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρόν	
Ἄκτι	7.132	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ἄκτιον	7.213	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ἀλμπέρτα	3.304	διελύθη εἰς Ἦνωμ. Πολιτείας
Ἄνδρος Βάλλεϋ	8.459	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ἄνδρος Γκλάιντερ	8.438	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ἄνδρος Ἡγκλ	8.394	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ἄνδρος Κάουτυ	8.390	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον
Ἄνδρος Κόμετ	8.426	ἔψωσε τὴν Κυανόλευκον

ΤΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ



Τὴν 7ην Μαρτίου παροδόθη εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας (διαχείρισις Οἴκου Ν. Ι. Γουλανδρῆ), τὸ νεότευκτον bulk carrier «Λακωνία», (ναυπηγία Χαρίμα τῆς Ἰαπωνίας). Εἶναι τόνων μ.ν. 21.000, ταχύτητος οικονομικῆς 16,25 μιλ. μὲ μηχανὰς ἀτμοτροβίλους, δυνάμει 12.000 ἵππων. Ἐχει μήκος 580,9 ποδῶν, πλάτος 74,2, ὕψος 44 καὶ βύθισμα 30,10 ποδῶν. Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ. Ἐνπολογηθῆ εἰς Ἄνδρον.

"Ανδρος Κόραλ	8.557	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Μέντωρ	8.434	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Μέρτσαντ	8.486	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Ναδιγκέϊτορ	8.462	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Πάτριος	8.395	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Πέρλ	8.371	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Πίλγκριμ	8.444	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Σήμεν	8.443	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Σίτυ	8.465	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Στρήμ	8.479	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Τσάμπιον	8.394	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ανδρος Φερπλάϊη	8.453	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Ασπιρέϊτορ	7.230	ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους
Γκλάντυς	3.304	διελύθη εἰς Ἦνωμ. Πολιτείας
Ἐλπίς	8.541	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Ἐντουκέϊτορ	7.245	ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύους
Ζερμάτ	8.578	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Λόϊντα	8.532	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Μαρία II.	7.070	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Μοντέγκο Στάρ	7.041	ἐπωλήθη εἰς Χόγκ Κόγκ
Νάσιοναλ Λήντερ	7.176	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
"Όσεαν Σέυλορ	7.194	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Ούλύσσες II.	8.570	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Σὴ Μαϊήντεν	7.170	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Σὴ Σπραϊή	7.214	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Φωτουλιὰ	7.133	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον

Σκάφη 34 263.137

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
Βικτωρία	11.362	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Γουόρντ Πίϊς	10.832	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Κέϊπ Ἄραξος	11.754	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Κόκνος	10.608	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον
Πασιφικέϊτορ	12.630	ὑψωσε τὴν Κουανόλευκον

Σκάφη 5 57.186

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
Κάσιαν Σέυλορ	9.516	ἐπωλήθη εἰς τὸ Πακιστάν
Προμηθεύς	10.468	ἐπωλήθη εἰς Ἄγγλους διαλυτὰς
Τρανσασίφικ	10.441	ἐπωλήθη εἰς Φορμόζαν

Σκάφη 3 30.425

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
*Αρο	9.869	ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανούς διαλυτὰς
*Ανάργυρος	7.910	ἐπωλήθη εἰς Ὁλλανδοὺς διαλυτὰς
Κάπταιν Τζών	8.773	ἐπωλήθη εἰς Ἴταλοὺς διαλυτὰς
Κάσιαν Σὴ	10.291	ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλ. διαλυτὰς
Τρανσκάττωρ	9.097	ἐπωλήθη εἰς Ἴταλοὺς διαλυτὰς

Σκάφη 5 45.940

Προέκυψεν ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς μία καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 48 σκάφη καὶ 406.709 τ. γκρὸς, ἣτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 1ην Ἰανουαρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην ὑπὸ τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν, ἀπὸ:

521 σκάφη, 5.959.594 τ. γκρὸς

Ἡ κατὰ κατηγορίας ἀκαφῶν σύνθεσις τῆς ἐν λόγω χωρητικότητος ἔχει ὡς ἑξῆς:

Φορτηγὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως	80	τ. γκρὸς	702.299
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	143	»	1.010.475
Φορτηγὰ προπολ. ναυπηγήσεως	38	»	130.813
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμικά	178	»	3.336.706
Δεξαμενόπλοια πολεμικῆς ναυπηγήσεως	81	»	756.331
*Υπερωκεάνια	1	»	22.970

Σύνολον 521 > 5.959.594

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΟΝΔΟΥΡΑ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ

Καὶ ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ἡ ἀπὸ καιροῦ ἐκδηλωθεῖσα κάμψις τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας συνεχίζεται. Σπανίζουσι αἱ περιπτώ-

σεις ἐγγραφῆς εἰς τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον, ἐνῶ αἱ διαγραφαὶ ἐξ αὐτοῦ εἶναι ἐπικρατέστεραι. Κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον δύο μόνον σκάφη μας, ἓνα πολεμικῆς καὶ ἓνα προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, ὑψώσαν τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, ἐνῶ αἱ διαγραφαὶ περιέλαβον 20 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 137.000 τ. γκρὸς, μετὰ τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	9	τ. γκρὸς	64.597
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	5	»	16.977
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμικά	1	»	11.209
Δεξαμενόπλοια πολεμικῆς ναυπηγήσεως	4	»	40.695
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	1	»	3.522

Σύνολον 20 > 137.000

Ἐκ τῆς ἀνωτέρω ἀναλυτικῆς πίναξ δεικνύει ὀνομαστικῶς τὰ ἐγγραφέντα καὶ διαγραφέντα σκάφη ἀπὸ τὸ παναμαϊκὸν νηολόγιον, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρῶτου τριμήνου τοῦ 1960:

ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
Καπετὰν Κώστας Π.	2.866	ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας

Σκάφος 1 2.866

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
*Άλεξ	2.323	ὑποστείλαν τὴν κοσταρικανὴν

Σκάφος 1 2.323

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
Αἰτζιαν Σέυλορ	7.240	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Ἀρχηγέτης	7.198	πωληθὲν εἰς Χόγκ Κόγκ
Βόρι	7.046	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Λάμυρα	7.247	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Μενιτὲς	7.198	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Ντομινέϊτορ	7.176	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Πορταριά	7.267	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Σάριζα	7.177	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Σαντιάγκο	7.048	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον

Σκάφη 9 64.597

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
Βασίλειος Α.	2.795	πωληθὲν εἰς Ἑλληνας
Γεάρντιγκαν	6.397	πωληθὲν εἰς διαλυτὰς Χόγκ Κόγκ
Θεόδωρος Α.	3.127	πωληθὲν εἰς ἀλλοδαποὺς
Ἰουλιὰ Κ.	1.323	ὑψώσαν τὴν λιβερϊανὴν
Νίκφιλ	3.335	πωληθὲν εἰς Ἄγγλους διαλυτὰς

Σκάφη 5 16.977

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
Ντόνα Εὐγενία	11.209	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον

Σκάφος 1 11.209

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
*Ανδρος Κλάουντ	8.427	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
*Ανδρος Μέρκιουρι	11.625	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Γουόρντ Τρέϊντ	10.448	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον
Γουόρντ Τρόφυ	10.195	ὑψώσαν τὴν Κουανόλευκον

Σκάφη 4 40.695

ε) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

		T. γκρὸς
Φράνκο Λίζι	3.522	πωληθὲν εἰς Ἴταλοὺς διαλυτὰς

Σκάφος 1 3.522

Ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας προέκυψε μία καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 18 σκάφη, 131.811 τ. γκρὸς, ἣτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικὰ κατασκευὰ καὶ ἐπισκευὰ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως
ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ
Τιμαὶ συμφέρουσαι

την Ίανουαρίου δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην, υπό την ΠΑ-ΝΑΜΑ-Ι-ΚΗΝ σημαίαν, από:

220 σκάφη, 1.559.968 τ. γκρός

Η χωρητικότης αὐτή, κατὰ κατηγορίας πλοίων, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως	7	τ. γκρός	51.629
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	117	»	828.346
Φορτηγὰ μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	19	»	6.368
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμικά	12	»	217.619
Δεξαμενόπλοια πολεμικῆς ναυπηγήσεως	29	»	354.550
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	7	»	48.750
Ἵπερωκεάνια	2	»	35.860
Ἐπιβατηγὰ	1	»	2.388
Διάφορα	26	»	14.458
Σύνολον	220	»	1.559.968

Παρατηρεῖται, ὅτι μόνον 7 φορτηγὰ καὶ 12 δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 269.248 τ. γκρός, εἶναι μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Ὅλα τὰ ἄλλα σκάφη, ἴτοι 136 φορτηγὰ, 834.714 τ. γκρός καὶ 36 δεξαμενόπλοια, 403.300 τ. γκρός, εἶναι πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς, μὲ περιορισμένον τὸν βίον των καὶ μὲ προσεχῆ τὴν ἐξοδὸν των ἐκ τῆς ὑπηρεσίας. Ἡ πλοιοκτησία μᾶς δηλαδή, ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν ἐνέχει τὰ στοιχεῖα τῆς νοσηρότητος, διακρινομένη διὰ τὴν ποιοτικὴν τῆς κατωτέρας.

Ἡ ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗ καταρρέει καὶ αὐτὴ μὲ τὴν σειρὰν τῆς. Οὐδεμία νέα προσθήκη ἐσημειώθη εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἀπὸ διετίας καὶ πλέον, ἐνῶ αἱ διαγραφαὶ συνεχίζονται ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν, ὡσάκις προκύψει σχετικὴ εὐκαιρία. Οὕτω, κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ ἔτους διεγράφησαν δύο σκάφη πολεμικῆς ναυπηγήσεως, ὑψώσαντα τὴν Κυανόλευκον καὶ ἓνα προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, βυθισθὲν εἰς τὰς ἰταλικὰς ἀκτᾶς. Τὰ σκάφη ταῦτα εἶναι τὰ κάτωθι:

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
Ἄριστοτέλης	7.244	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Ταξιάρχης	7.225	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον
Σκάφη 2	14.469	

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
Ἄδωνις	2.467	ναυαγήσαν εἰς ἰταλικὰς ἀκτᾶς
Σκάφος 1	2.467	

Ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω μεταβολὰς προήλθε μία καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 3 σκάφη, 16.936 τ. γκρός, ἣτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν ἱν Ἰανουαρίου δύναμιν, μάς δίδει σημερινήν τοιαύτην, ὑπὸ τὴν ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗΝ σημαίαν, ἀπὸ:

17 σκάφη, 188.156 τ. γκρός

Ἡ δύναμις αὐτὴ κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	1	τ. γκρός	7.176
Φορτηγὰ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως	7	»	55.030
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμικά	6	»	99.517
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	3	»	26.433
Σύνολον	17	»	188.156

Εἰς τὴν πραγματικότητά, τὴν ὑπαρξιν τῆς ὀνδουριανῆς σημαίας διατηρεῖ εἰς μόνον ἐφοπλιστής, ὁ κ. Ἄρ. Ὠνάσης, εἰς τὸν ὁποῖον ἀνήκουν τὰ ἐννέα δεξαμενόπλοια, 125.950 τ. γκρός, ἅτινα φέρουν τὴν σημαίαν

τῆς Ὀνδούρας. Ἦδη ὁ κ. Ὠνάσης μετέφερε τὸ λίμπερτ «Ἄριστοτέλης» εἰς τὴν Κυανόλευκον. Ἄν μετᾶφερῃ καὶ τὰ δεξαμενόπλοιά του, θὰ παύσῃ ὑφισταμένη καὶ ἡ ἐν λόγῳ «σημαία εὐκολίας».

Ἡ ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ ἔπαυσε πλέον νὰ ἐμφανίζῃ ἐνδιαφέρον μετὰ τὴν γνωστὴν ἀκύρωσιν τῶν ἐκεῖ νηολογήσεων σκαφῶν ξένης πλοιοκτησίας. Τὰ ἐναπομεινάντα πλοία ἐξέρχονται τοῦ νηολογίου τῆς μὲ βραδύον ρυθμόν, διότι τὰ περισσότερα ἐξ αὐτῶν ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ καὶ ἡ ἀλλαγὴ τῆς σημαίας των δὲν ἐχρειάζετο. Ὅσακις, ὅμως, πλοῖόν τι κοσταρικῶν ἐπανέρχεται εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἢ πωλεῖται πρὸς διάλυσιν καὶ πρέπει νὰ ταξιδεύσῃ, διὰ νὰ παραδοθῇ, τότε καὶ ἐμφανίζεται εἰς τὸ προσκήνιον ἡ ἀλλαγὴ τῆς σημαίας. Ὅκτῶ τοιαῦται περιπτώσεις ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον ἀναφερόμενα εἰς 2 φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως, 14.009 τ. γκρός καὶ εἰς 6 φορτηγὰ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 20.166 τ. γκρός, τὰ κάτωθι:

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
Βάστρικ	6.751	ὑψώσαν τὴν ἑλβετικὴν
Πολικός	7.258	ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον

Σκάφη 2 **14.009**

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

	Τ. γκρός	
Ἄλεξ	2.323	ὑψώσαν τὴν παναμαϊκὴν
Ἀνδρέας Γ.	4.913	πωληθὲν εἰς διαλυτὰς Χόγκ Κόγκ
Ἄρια	1.498	ὑψώσαν σημαίαν Λιβάνου
Ἄτενας	4.853	πωληθὲν εἰς διαλυτὰς Χόγκ Κόγκ
Ὀϊα	1.881	ὑψώσαν σημαίαν Λιβάνου
Σπέτσαι Πάτριος	4.698	ὑψώσαν τὴν ἑλβετικὴν

Σκάφη 6 **20.166**

Ἀπὸ τὰς διαγραφὰς ταύτας προήλθε μείωσις κατὰ 8 σκάφη καὶ 34.175 τ. γκρός, ἣτις ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν τὴν ἱν Ἰανουαρίου δύναμιν, μάς καταλείπει τοιαύτην, ὑπὸ τὴν ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΝΗΝ σημαίαν, ἀπὸ:

18 σκάφη, 63.610 τ. γκρός

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

Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	16	τ. γκρός	57.448
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	1	»	4.105
Διάφορα	1	»	2.057
Σύνολον	18	»	63.610

Ἄπασα ἡ δύναμις αὐτὴ, ἀναφερομένη εἰς σκάφη παρήλικα, τελεῖ ὑπὸ παροπλισμόν. Ἀργὰ ἢ γρήγορα θὰ πλεύσῃ πρὸς τὰ ἐργοστάσια τῶν διαλυτῶν, ὁπότε θὰ παύσῃ καὶ ἡ τυπικὴ αὐτὴ ἐμφάνισις ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρικής.

Ἡ ΣΗΜΑΙΑ ΤΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ

Ἡ νεοφανὴς αὐτὴ «σημαία εὐκολίας», προελθούσα ἀπὸ τὴν ἐπίδιωξιν τῆς κυβερνήσεως τοῦ Λιβάνου νὰ ἀποκτήσῃ ἴδιαν ναυτιλίαν, ἔστω καὶ ξένης ἰδιοκτησίας, προεκάλεσε τὸ ἐνδιαφέρον ἀρκετῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, οἵτινες, μετὰ τὴν γνωστὴν πολεμικὴν κατὰ τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμά, τῆς Ὀνδούρας καὶ τῆς Κοσταρικής, ἐτέλουν εἰς ἀναζήτησιν καταφυγίου ἀσυδοσίας. Ὁ λιβανικὸς «Ναυτικὸς Κώδιξ» καὶ ἡ γύρω αὐτοῦ ἀσκηθεῖσα προπαγάνδα, ἐφείλκυσαν τὴν προσοχὴν των καὶ τὰ πρῶτα πλοία ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν νέαν σημαίαν, ἐφοδιασθέντα μὲ προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα. Πρὸς τὸ παρόν, πειραματικὸς εἶναι ὁ χαρακτήρ τῆς ἐν λόγῳ σημαίας. Δαπάναι ἀπαιτοῦνται καὶ πολλὰ διοικητικὰ διατυπώσεσι διὰ τὴν ὀριστικὴν νηολόγησιν τῶν ἄνω τῶν 7.000

ΑΙ ΝΕΑΙ ΠΡΟΣΚΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΥ



Τὸ ἰαπωνικῆς κατασκευῆς νεότευκτον (ναυπηγεῖα Χαρίμα) δεξαμενό πλοῖον «ΑΤΤΙΚΑ», τόννων δ.μ. 47.000, ταχύτητος οικονομικῆς 16,5 μιλίων, μὲ δύναμιν μηχανῆς (ἀτμοστρόβιλοι), 17.600 ἵππων. Μήκος ὀλίγον 734,1 πόδες. Πλάτος 100,1. ὕψος 49,10. Βύθισμα 37,3 πόδες. Παρεδόθη τὴν 25ν ὀκτωβρίου εἰς τοὺς ἰδιοκτήτας του (διαχειρίσει Ν. Γ. Γουλιανδρῆ). Σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ. Ἐνηολογήθη εἰς τὴν Ἄνδρον.

τόνων δ.ω. σκαφών. Διὰ τὰ μικρότερα παρέχονται μείζονες διευκολύνσεις. *Ἦτο χαρακτηριστικὴ ἐν προκειμένῳ ἡ περίπτωσις τοῦ φορτηγού «Φόρκυς», ὅπερ ἐτέθη ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου καὶ εὐθὺς ὡς ἐπεδιώχθη ἡ ὀριστικὴ του νηολόγησις, προέκυψαν τόσαι δυσχέρειαι, ὥστε προεκρίθη ἡ ἀντικατάστασις τῆς λιβανικῆς διὰ τῆς Κυανολέουκου. Πάντως, κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον προσετέθησαν εἰς τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου 16 φορτηγὰ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, συνολικῆς χωρητικότητος 73.480 τ. γκρὸς, ἧτοι:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως 9 τ. γκρὸς 53.810
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως 7 » 19.670

Σύνολον 16 » 73.480

Κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον διεγράφησαν ἀπὸ τοῦ λιβανικὸν νηολόγιον 3 σκάφη μας, χωρητικότητος 14.048 τ. γκρὸς, ἧτοι:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως 1 τ. γκρὸς 7.618
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως 2 » 6.430

Σύνολον 3 » 14.048

Αἱ μεταβολαὶ αὗται ἀνεφέροντο εἰς τὰ κάτωθι πλοῖα:

ΤΑ ΕΙΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρὸς

Ζανῆς 2.881 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Λέφτρικ 7.176 ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Λώρης 2.847 ἀγορασθὲν ἐκ Γαλλίας
Μερσινίδι 6.782 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Ρίο 7.194 ὑποστείλαν τὴν ἑλληνικὴν
Ρόδος 7.244 ὑποστείλαν τὴν ἑλληνικὴν
Σαῖντ Ἀντων 5.465 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Τέρτρικ 7.045 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Τζένου III 7.176 ὑποστείλαν τὴν ἑλληνικὴν

Σκάφη 9 53.810

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρὸς

Ἀντώνιος Β. 4.847 ἀγορασθὲν ἐκ Νορδηγίας
Ἄρια 1.498 ὑποστείλαν τὴν κοσταρικανὴν
Δήλος 2.935 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας
Μαριαννίνα 5.548 ὑποστείλαν τὴν ἑλληνικὴν
Οἶα 1.881 ὑποστείλαν τὴν κοσταρικανὴν
Παντελῆς Α. 996 ἀγορασθὲν ἐκ Γερμανίας
Χάππυ Μέντ 1.965 ἀγορασθὲν ἐξ Ἀγγλίας

Σκάφη 7 19.670

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρὸς

Φόρκυς 7.618 ὑψώσαν τὴν Κυανόλευκον

Σκάφος 1 7.618

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρὸς

Λουλοῦ 1.936 πωληθὲν εἰς Ἑλληνας διαλυτὰς
Παναγία 4.494 πωληθὲν εἰς Ἴταλους διαλυτὰς

Σκάφη 2 6.430

Ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας προέκυψε μία καθαρὰ προσθήκη ἀπὸ 13 σκάφη καὶ 59.432 τ. γκρὸς, ἧτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν ἰν Ἰανουαρίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημερινὴν τοιαύτην, ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ΛΙΒΑΝΟΥ, ἀπὸ:

61 σκάφη, 262.240 τ. γκρὸς

Ἡ χωρητικότης αὕτη, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως 31 τ. γκρὸς 171.194
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως 30 » 91.046

Σύνολον 61 » 262.240

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΥΠΟ ΤΑΣ ΕΞ ΣΗΜΑΙΑΣ

Παραθέτομεν κατωτέρω τὸν πίνακα τῆς δυνάμεως ὑπὸ τὰς 6 σημαίας, ὑπὸ τὰς ὁποίας τὰ σκάφη ἐπανδρῶνονται, κατὰ κύριον λόγον, ἀπὸ ἑλληνικὰ πληρώματα:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοῖα	Τ. γκρὸς
Ἑλληνικὴ	733	4.567.805
Λιβερτιανή	521	5.959.594
Παναμαϊκὴ	220	1.559.968
Λιβανικὴ	61	262.240
Ὀνδούρας	17	188.156
Κοσταρικός	18	63.610

Σύνολον 1570 12.601.373

Ἡ χωρητικότης αὕτη ἐμφανίζει, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, τὴν κατωτέρω σύνθεσιν:

Φορτηγὰ μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	247	τ. γκρὸς	2.212.527
Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	584	»	3.839.886
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	160	»	522.277
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	233	»	4.339.170
Δεξαμενόπλοια πολεμικῆς ναυπηγήσεως	127	»	1.218.403
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	24	»	154.763
Ἵπερωκεάνια	9	»	163.475
Ἐπιβατηγὰ	44	»	85.754
Διάφορα	142	»	65.118

Σύνολον 1570 » 12.601.373

Ἀποκαλύπτουν οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ τὸ μέγεθος τοῦ ἀναληφθέντος κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ὀγκώδους ναυπηγικοῦ προγράμματος τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπερ ἀπέδωκε μέχρι τοῦδε 480 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 6.551.697 τ. γκρὸς, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 247 εἶναι φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, 2.212.527 τ. γκρὸς καὶ τὰ ὑπόλοιπα 233 εἶναι δεξαμενόπλοια, 4.339.170 τ. γκρὸς. Παραλλήλως, ὅμως, ἀποκαλύπτουν οἱ ἀριθμοὶ, ὅτι κατέχομεν εἰσέτι καὶ ἓνα παθητικὸν τουνὰς ἀπὸ 895 σκάφη πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, 5.735.329 τ. γκρὸς, ἀναφερόμενον εἰς 744 φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, 4.362.163 τ. γκρὸς καὶ εἰς 151 δεξαμενόπλοια, 1.373.166 τ. γκρὸς. Ἐμφανὲς ἀποβαίνει, ὅτι ὁ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων μας ἔχει ἐπιτύχει ἓνα ὑψηλὸν ποιοτικὸν ἐπίπεδον. Τοῦτο ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἀποφασιστικὴ στροφὴ μας πρὸς τὰ τάνκερ ἐσημειώθη πρὸ μίας μόλις δωδεκαετίας. Προηγουμένως, δὲν εἴχομεν ἀξιόλογον στόλον δι' ὑγρά καύσιμα καὶ ὅταν τὸν ἀπεκτήσαμεν — εἰς περίοδον εὐδαιμονίας τῶν μεταφορῶν — δὲν ὑπῆρχον ἀξιόλογα μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια διαθέσιμα πρὸς ἀγοράν. Κατόπιν τούτου, ἀλλὰ καὶ μετὰ τὴν βοήθειαν τῶν πλουσίων κερδῶν τῆς εὐημερίας, καθὼς ἐπίσης καὶ μετὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ξένου κεφαλαίου καὶ τὴν συμπαράστασιν τῶν μεγάλων ἑταιρίων πετρελαίου, ἀπεδύθημεν εἰς εὐρείας ναυπηγήσεις, προϊόν τῶν ὁποίων ὑπῆρξεν ἡ συγκρότησις ἐνὸς ἰσχυροῦ καὶ συγχρονισμένου στόλου δεξαμενοπλοίων. Εἰς τὸν τομέα τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου ὑστερήσαμεν. Τὰ σκάφη πολεμικῆς κατασκευῆς ἀπετέλεσαν ἀρχικῶς τὸ ἀντικείμενον τῆς προτιμήσεώς μας. Ἀπέφερε βεβαίως καὶ ἡ τακτικὴ αὕτη σεβαστὰ κέρδη, χάρις εἰς τὴν ζωηρότητα τῶν ναύλων, ὑπὸ ἀνωμάλους διεθνέως καταστάσεις. Ὁ πόλεμος — φέρ' εἰπεῖν — τῆς Κορέας, ἡ κρίσις τοῦ Σουέζ, ὁ λιμὸς τῶν Ἰνδιῶν, αἱ ἀνάγκαι τοῦ εὐρωπαϊκοῦ καὶ τοῦ ἰαπωνικοῦ ἀνεφοδιασμοῦ κατὰ τὰ πρῶτα μεταπολεμικὰ ἔτη, ἡ ἐμφάνισις τῶν Κινέζων εἰς τὸ προσκήριον τῶν μεταφορῶν καὶ ἄλλαι ἡσσοнос σημασίας εὐκαιρίαι, μᾶς παρώθησαν εἰς τὴν ὑπερβολικὴν διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος τῶν τράμπς. Προβληματικὴ εἶναι σημερινὴ ἡ ἀπαλλαγὴ μας ἀπὸ τὸ παθητικὸν αὐτὸ τουνὰς. Ἐνα μῆμα αὐτοῦ θὰ ἀντικατασταθῇ, βεβαίως, διὰ νεοτεκτων μονάδων. Τὰ ἄλλα, ὅμως, τὰ πολλὰ, εἶναι καταδικασμένα νὰ ἀκολουθήσουν τὸν δρόμον τῆς διαλύσεως.

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B 55 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS,,"

ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΜΑΣ

238 ΣΚΑΦΗ, 1.813.953 Τ. ΓΚΡΟΣ

Διά τρίτον κατά σειράν τρίμηνον επίσημαίνεται η υποχώρησις τής παρωπλισμένης χωρητικότητος. Ὁ ὑψηλότερος κατά τὸ 1959 ὄγκος τῶν 3.522.910 τ. γκρός, ὅστις ἐσημειώθη τὴν 30ὴν Σεπτεμβρίου, ὑπεχώρησε τὴν 31ην Δεκεμβρίου εἰς 2.271.962 τ. γκρός, διὰ νὰ κατέλθῃ περαιτέρω τὴν 31ην Μαρτίου τρ.ε. εἰς 1.813.953 τ. γκρός, μὲ μείωσιν κατὰ 71 σκάφη καὶ 458.009 τ. γκρός, ἐναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Ἡ μείωσις ἀνεφέρτετο εἰς 24 φορτηγά, 159.199 τ. γκρός καὶ εἰς 47 δεξαμενόπλοια, 298.810 τ. γκρός. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι παρέχουν τὴν σφαιρὰν ἐντύπωσιν, ὅτι ἀρχίζει νὰ παρέρχεται ἡ μαστίζουσα ἀπὸ τριετίας τὴν Ναυτιλίαν μασ ἰδιαίτερος ἐντονος κρίσις καὶ δίδουν λαθὴν εἰς ἐλπίδας ἐπανόδου εἰς κατάστασιν σχετικῶς ὀμαλωτέραν. Ἐν τῇ πραγματικότητι, τὰ ἐν λόγῳ συμπεράσματα ἀνατρέπονται, ἂν λάβῃ τις ὑπ' ὄψιν δύο τινά: Πρῶτον, ὅτι ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς 14 φορτηγὰ σκάφη μασ, 86.556 τ. γκρός καὶ διελύθησαν ἕτερα 10, 37.544 τ. γκρός, δύο δὲ ἐναυάγησαν, 4.628 τ. γκρός, ὁπότε ἡ ἀνωτέρω μείωσις περιορίζεται κατὰ 26 φορτηγὰ, 128.728 τ. γκρός. Καὶ δεύτερον, ὅτι ἐπωλήθησαν εἰς ἀλλοδαποὺς 6 δεξαμενόπλοια καὶ διελύθησαν ἕτερα 3, συνολικῆς χωρητικότητος 89.804 τ. γκρός, ὁπότε ἡ μείωσις τῶν δεξαμενοπλοίων περιορίζεται εἰς 38 σκάφη καὶ 209.006 τ. γκρός. Ἄν ἀπὸ τῶν τελευταίων αὐτῶν ἀριθμῶν ἀφαιρηθῶν 12 τάνκερς ἑλληνικὰ ἢ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, συνολικῆς χωρητικότητος, 168.562 τ. γκρός, ἄτινα, πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ παροπλισμοῦ, ἀπασχολήθησαν εἰς μεταφορὰς ἀμερικανικῶν γεννημάτων πρὸς τὰς Ἰνδίας καὶ τὸ Κόντινεντ, ἡ μείωσις ἐλαττώνεται εἰς 26 σκάφη καὶ 40.444 τ. γκρός. Ἡ πραγματικὴ ὄθεν μείωσις τοῦ παροπλισμοῦ κατὰ τὸ α'. τρίμηνον, διὰ τε τὰ φορτηγὰ καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, περιορίζεται εἰς 24 μόνον σκάφη, 70.915 τ. γκρός. Ἡ μείωσις αὕτη ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὰ φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου. Δέον ἐνταῦθα νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ κατὰ τὴν 29ην Φεβρουαρίου ἐ.ε. παρωπλισμένη χωρητικότης μασ ἦτο μικροτέρα κατὰ 98.386 τ. γκρός, ἐναντι τῆς ἀργούσης κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου ἐ.ε. Ἀποδεικνύει τοῦτο, ὅτι εἰς τὴν οὐσίαν, ἀντὶ μείωσως, εἰχόμεν ἐπαύξησιν τοῦ παροπλισμοῦ, ἀναφερομένη σχεδὸν ἀποκλειστικῶς εἰς τὰ δεξαμενόπλοια, τῶν ὁποίων ἡ ἐντονος κρίσις συνεχίζεται.

Ἀναλυτικώτερον, εἰς τὸ τέλος τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τριμήνου ἐτέλουν παρωπλισμένα 68 σκάφη, 413.729 τ. γκρός, μὲ κατανομήν τῆς ἀργίας εἰς 58 σκάφη, 344.648 τ. γκρός, εἰς ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ 10 σκάφη 69.081 τ. γκρός εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ. Ἡ σύνθεσις τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος ταύτης, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, εἶχεν ὡς ἑξῆς:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	41	τ. γκρός	289.940
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	11	»	48.983
Φορτηγὰ μεσογειακὰ	8	»	10.225
Δεξαμενόπλοια πολεμικῆς ναυπηγήσεως	4	»	39.538
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	4	»	25.043
Σύνολον	68	»	413.729

Ἄφ' ἐτέρου σκάφη ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ τὰς πέντε σημαίας, ὅπου ἡ ἐπ' ἀνδρωγίς γίνεται, κατὰ κύριον λόγον, μὲ ἑλληνικὰ πληρώματα, ἐτέλουν εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου τριμήνου ἐν ἀργίᾳ, 170, συνολικῆς χωρητικότητος 1.400.224 τ. γκρός, μὲ κατανομήν τοῦ παροπλισμοῦ δι' 72 σκάφη, 586.407 τ. γκρός, εἰς τοὺς ἑλληνικοὺς λιμένας καὶ δι' 98 σκάφη, 813.817 τ. γκρός, εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ. Ἡ κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσις τῆς τοιαύτης χωρητικότητος, ἔχει ὡς κάτωθι:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	97	τ. γκρός	689.408
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	21	»	85.144
Φορτηγὰ μεσογειακὰ	3	»	4.689
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	19	»	344.072
Δεξαμενόπλοια πολεμικῆς ναυπηγήσεως	20	»	205.054
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	10	»	71.857
Σύνολον	170	»	1.400.224

Οὕτω, τὸ σύνολον τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος μασ ὑπὸ τὰς 6 σημαίας, ἀνήρχετο τὴν 31ην Μαρτίου εἰς 238 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.813.953 τ. γκρός, μὲ κατανομήν τῆς ἀργίας των εἰς:

Λιμένας Ἑλλάδος	130	τ. γκρός	931.055
Ξένους λιμένας	108	»	882.898
Σύνολον	238	»	1.813.953

Ἐκτὸς τούτων, ἡ χωρητικότης αὕτη κατενέμετο ὡς ἑξῆς:

Φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως	138	τ. γκρός	979.348
Φορτηγὰ προπολεμ. ναυπηγήσεως	32	»	134.127
Φορτηγὰ μεσογειακὰ	11	»	14.914
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμ. ναυπηγήσεως	19	»	344.072
Δεξαμενόπλοια πολεμικῆς ναυπηγήσεως	24	»	244.592
Δεξαμενόπλοια προπολεμ. ναυπηγήσεως	14	»	96.900

Γενικὸν Σύνολον 238 » 1.813.953

Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ πορεία τοῦ παροπλισμοῦ, ἀφ' ἧς ἐξεδηλώθη κατ' Ἀπρίλιον τοῦ 1958 ἡ τελευταία ναυτιλιακὴ κρίσις, ἐνεφανίσθη τὰς κάτωθι ἐξελίξεις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἀντιστοίχους διακυμάνσεις τῆς δυνάμεως τῆς χωρητικότητος μασ ὑπὸ τὰς ἑξ ἑσθμίας, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν πορείαν τοῦ ναυλαρίθμου:

	Δύναμις	Ἀργούσα	Ποσ. %	Ναυλάρ.
Ἀπρίλιος 1958	10.929.295	2.772.430	25.36	64.0
Ἰούλιος 1958	11.304.125	3.740.163	33.19	66.5
Σ/μβριος 1958	11.683.031	3.785.586	32.40	65.7
Δεκέμβριος 1958	11.899.383	3.344.161	28.94	74.6
Ἀπρίλιος 1959	11.841.963	3.232.561	27.29	68.6
Ἰούλιος 1959	12.036.139	3.491.339	29.00	64.6
Σ/μβριος 1959	12.146.410	3.522.910	29.04	71.0
Δεκέμβριος 1959	12.456.159	2.271.962	18.24	83.1
Ἀπρίλιος 1960	12.601.373	1.813.953	14.40 (*)	71.1

Προκύπτει ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω πίνακα, ὅτι τὸ ἀνώτατον ποσοστὸν παροπλισμοῦ ἐσημειώθη τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1959 μὲ 29.04%, ὅπερ καὶ ἐμειώθη κατὰ Δεκέμβριον τοῦ ἴδιου ἔτους εἰς 18.24%, διὰ νὰ κατέλθῃ εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου τριμήνου τρέχοντος ἔτους εἰς 14.40%. Παραλλήλως εἶναι ἐνδιαφέρουσα καὶ ἡ σύγκρισις τοῦ παροπλισμοῦ νεοτεκτων καὶ παρῆλικων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ἐν σχέσει πρὸς τὴν σημερινὴν δύναμιν ἐκάστης κατηγορίας:

	Δύναμις		Ἀργούσα		Ποσ. %
	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός	
Φορτηγὰ μεταπολ.	247	2.212.527	—	—	—
» πολ. καὶ προπολ.	744	4.362.163	160	1.113.475	25.52
Σύνολον	991	6.574.690	160	1.113.475	16.95
Δεξαμ. μεταπολ.	233	4.339.170	19	344.072	0.79
» πολ. καὶ προπολ.	151	1.373.166	38	341.492	24.28
Σύνολον	384	5.712.336	57	685.564	12.00

Ἐκδηλον ἀποβαίνει, ὅτι διὰ τὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγὰ μασ ξηροῦ φορτίου εὐρίσκονται ἐν ὑπηρεσίᾳ, ἀπορροφηθέντες καὶ τοῦ ποσοστοῦ ἀργίας 1.47% τοῦ προηγουμένου τριμήνου. Τῶν φορτηγῶν ἐπίσης, πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως, τὸ ποσοστὸν ἀργίας ἐμειώθη ἀπὸ 34.90 εἰς 25.52%, ὅπερ ἀποκαλύπτει, ὅτι ἡ σημειώθουσα ἐλαφρὰ βελτίωσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τράμης ἐπηρεάσε τὴν κατηγορίαν ταύτην καὶ συνετέλεσεν εἰς τὴν ἐπάνοδον ἀρκετῶν σκαφῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Διὰ τὰ μεταπολεμικὰ δεξαμενόπλοια, ὅμως, τὸ ποσοστὸν παροπλισμοῦ ἠξήθη ἀπὸ 0.64 εἰς 0.79, ἐνῶ διὰ τὰ πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως δεξαμενόπλοια ἐμειώθη ἀπὸ 27.90 εἰς 24.28%. Φανερόν ὅθεν καθίσταται, ὅτι ἡ ἐντονος κρίσις εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν τάνκερς ἐξακολουθεῖ. Ἡξυμῆνον ἐμφανίζεται τὸ ποσοστὸν παροπλισμοῦ δεξαμενοπλοίων μεταπολεμικῆς κατασκευῆς. Ἡ μείωσις τοῦ ποσοστοῦ τῶν πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς δεξαμενοπλοίων στερεΐται σημασίας, διότι ἦλθεν ὑπὸ τὸ φῶς τῶν πωλήσεων εἰς ἀλλοδαποὺς καὶ τῶν πραγματοποιηθεισῶν διαλύσεων. Ὡς πρὸς τὰ σύνολα, ἐνεφανίσθη πραγματικὴ ὑποχώρησις ἀπὸ 25.75 εἰς 16.95%, μόνον διὰ τὰ φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου, ὀφειλομένη εἰς τὴν ἀπασχόλησιν περιοσοτέρων σκαφῶν, παραλλήλως, ὅμως καὶ πρὸς τὰς πωλήσεις καὶ διαλύσεις, ἐνῶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν ἀσήμαντον ἐνεφάνισε διακυμάνσιν.

(*) Ὁ ἐν λόγῳ ναυλάρθμος εἶναι τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
NIGHT : 412905



ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΑΔΕΛΦΩΝ ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε.
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΒΕΝΕΤΙΑΣ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ -
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ - ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ - ΔΙΚΕΛΙ - ΡΟΔΟΥ -
ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΕΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΩ ΜΕ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΕΣ & ΠΑΡΑΜΟΝΗΝ
ΕΙΣ ΤΟ HOLIDAY - VILLAGE ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ "HELLAS", "MEDITERRANEAN",
"ADRIATIKI", "AEGAEON", "KRITI", "ANGELIKA",
ΚΑΙ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ "IONION".

ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΗΣ ΑΡΕΣΚΕΙΑΣ ΣΑΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΤΗΛ. 473.001, 41.030

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

ΒΕΝΕΤΙΑ
TYPALDOS LINES
S. MOISE 1474
TEL.: 24371 & 31788

ΒΙΕΝΝΗ
TYPALDOS LINES
I. SINGERSTRASSE 2
TEL.: 525725

ΡΩΜΗ
TYPALDOS LINES
VIA BONCOMPAGNI 55
TEL.: 470400
470500

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
TYPALDOS LINES
CORSO GARIBALDI 9-11
TEL.: 18.52

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Ζήτημα σοβαρώτατον αντιμετώπιζει ή 'Ελληνική Ναυτιλία, όπερ εύτυχώς τυγχάνει τής έπισταμένης προσοχής του άρμοδίου ύπουργείου. Πρόκειται περί τής ασφάλισης του έλληνικού τοννάξ έν περιπτώσει πολέμου.

'Ός γνωστόν, διά του συμφώνου του Ν.Α.Τ.Ο. προβλέπεται, όπως, άν και πάλιν ό άπευκταίος πόλεμος έκραγη, όλοι αι συμμαχικάί χώραι, έπιτάσσουσαι τά έθνικά των πλοία, παραχωρήσουν τήν διαχειρίσιν των εις ένα διασυμμαχικόν όργανισμόν, όστις και θά αναλάβη τήν έξυπνότητα του συνόλου των μεταφορικών άναγκών και τήν καταβολήν ένιαίου μισθώματος εις τά πλοία. Ειδικώτερον διά τήν ασφάλισιν των κατά τών κινδύνων πολέμου καθορίζεται, όπως έκάστη χώρα καλύψη τούς κινδύνους διά τά ίδια αύτης πλοία.

Οί 'Αμερικανοί και οι 'Αγγλοι δέν είχαν, βεβαίως, καμμίαν έπιφύλαξιν να προβάλουν εις τήν περί ασφαλείας πρόβλεψιν. Κράτη πλούσια, διαθέτονα και τήν ασφαλιστικήν όργανώσιν, ήτο λογικόν να άναδεχθούν τās εύθυνας των πολεμικών κινδύνων διά τά σκάφη των, τά έπιτάκτα άλλως τε. Τά άλλα όμως κράτη, με τήν μεγάλην ναυτιλίαν και τήν περιωρισμένην οικονομικήν δυνατότητα, βεβαίαν ανέλαβαν ύποχρέωσιν ασφαλίσσεως των πολλών σκαφών των. 'Αγνωστον άν κατά τήν σύναψιν τής έν λόγω συμφωνίας προεδλήθησαν αντίρρησεις και άν αύται έλήφθησαν ύπ' όφιν. Είναι, πάντως, γεγονός, ότι δι' ειδικής συμβάσεως οι 'Αγγλοι ανέλαβον έκτοτε τήν ασφάλισιν του νορβηγικού και δανικού τοννάξ δι' ώρισμένον χρονικόν διάστημα. 'Η ύποχρέωσις αύτη μετ' όλίγον παύει ισχύουσα.

'Η 'Ελλάς εύρίσκειαι εις τήν αύτην θέσιν με τά άλλα μικρά σύμμαχα ναυτικά κράτη. 'Η τόσον διογκωθείσα τελευταίως δύναμις του έμπορικου τής στόλου, θά πρέπει, άν ισχύση τó άρχικόν συμφώνον, να ασφαλίσθι από τó 'Ελληνικόν Δημόσιον, χωρίς, σημειωτέον, να είναι δυνατή και ή άντασφάλισις, ώστε να περιορισθι ή εύθύνη. 'Ο καθείς άντιλαμβάνεται, ότι αι έλληνικάί δυνατότητες δέν έπιτρέπουν τοιούτον έξχειρήμα. Εις έκατοντάδας πολλάς έκατομμυρίων δολλαρίων θά άνήχητο ή ήσφαλισμένη άξία των έλληνικών πλοίων.

Τό ζήτημα είναι σοβαρώτατον. Οί 'Αγγλοι, πρós τούς όποιους άπετάθησαν ήδη οι 'Ελληνες έφοπισται, ήρηθήσαν κατηγορηματικώς τήν κάλυψιν των έλληνικών έκ του πολέμου κινδύνων. 'Ετονίσθη χαρακτηριστικώς, ότι ούτε διά τά σκανδιναυικά πλοία θά άνανεωθι ή συμφωνία. Δυσβάστακτον είναι τó φορτίον, λαμβανόμενον ύπ' όφιν των μεγάλων άπωλειών σκαφών, αίτινες δυνατόν να σημειωθούν κατά τās πρώτας ήμέρας του πολέμου.

Οί 'Αμερικανοί δέν φαίνονται προθυμότεροι να άναδεχθούν τήν ασφάλισιν ξένων πλοίων. Κατ' έξαιρέσιν προέτειναν τελευταίως εις τούς έφοπιστάς των ύπό σημαίας εύκολίας σκαφών, των έξυπνερτούτων άμερικανικάς μεταφοράς, να αναλάβουν τήν κάλυψιν των πολεμικών των κινδύνων.

Και άν θά έπρόκειτο να ισχύση τó άρχικόν συμφώνον του Ν.Α.Τ.Ο., όχι μόνον καθίσταται προβληματική ή έπίδωσις, μετά ένα άλλον παγκόσμιον πόλεμον, τής έλληνικής ναυτιλίας, αφού θά λείψουν ασφαλώς τά κεφάλαια τής άνασυγκροτήσεώς της, άλλ' από τούδε δυσχεραίνεται και αύτη ή υπό τήν έλληνικήν σημαίαν διατήρησις των ποντοπόρων, μεγάλης άξίας ένυποθήκων πλοίων. Θά άναζητήσουν οι έφοπισται των και πάλιν τήν λιβερτιανήν, αφού δι' αύτης και όχι διά τής έλληνικής θά τύχουν τής ασφαλιστικής προστασίας του 'Αμερικανικού Κράτους. 'Ηδη ξένοι τινές δανεισται δέν παρέσχον τήν συγκατάθεσιν των διά τήν μεταφοράν των ένυποθήκων πλοίων εις τó έλληνικόν νηολόγιον, με τήν δικαιολογίαν τής μη ασφαλίσσεως των κατά τών κινδύνων πολέμου.

'Εντός των τελευταίων ήμερών του Μαρτίου έπρόκειτο να συνέλθι εις τήν Ούασινγκτόνα τó επί των θαλασσιών μεταφορών κλιμάκιον του Ν.Α.Τ.Ο. 'Ο πλοίαρχος - λιμενικός, διευθυντής των Μελετών του ύπουργείου Ναυτιλίας θά μετάσχη των συζητήσεων. Αυτός και πρόκειται, κατόπιν έντολής τής Κυβερνήσεως, να έγείρη τó ζήτημα τής όμαδικής ασφαλίσσεως όλων των συμμαχικών πλοίων, δεδομένης τής άδυναμίας του πλείστου των συμμαχικών ναυτικών κρατών να αναλάβουν, έν έκαστον χωριστά, τήν ασφάλισιν αύτην. Κοινόν ασφάλιστρον θά ήδύνατο να καθορισθι, από ένα διασυμμαχικόν ασφαλιστικόν όργανισμόν.

Δέν γνωρίζομεν ποία τά άποτελέσματα των σχετικών συζητήσεων.

Δέν είναι, άλλως τε, θέμα, όπερ διά μόνης τής πρωτοβουλίας του Ν.Α.Τ.Ο. ήμπορει να έπιλυθι. Αί συζητήσεις επί ανωτέρου έπιπέδου θά συνεχισθούν, έφόσον κατ' άρχήν θά γίνη άποδεκτόν τó έλληνικόν αίτημα, ύποστηριζόμενον πιθανώς και από άλλα σύμμαχα κράτη.

Τό ζήτημα, πάντως, είναι έκτάκτου σημασίας διά τήν Ναυτιλίαν μας. 'Επισμαίνεται από τās στήλας αύτας, ίνα τó έφοπιστικόν ένδιαφέρον άμεσώτερον κινηθι. 'Όσον και άν όλοι άπευχόμεθα τόν πόλεμον, στοιχειώδης πρόνοια έπιβάλλει να αντιμετωπίσωμεν και τήν πλευράν τής μεταπολεμικής έπιδίωξεως τής Ναυτιλίας μας. 'Η 'Ελλάς δέν κέκτηται ούτε τά κεφάλαια, ούτε και τά ναυπηγεία, καμμίαν, δηλαδή, δυνατότητα άνασυγκροτήσεως του 'Εμπορικού τής Ναυτικού, άν τó χάσωμεν κατά τόν πόλεμον. Μόνη ή ασφάλισις των πολεμικών κινδύνων μας κατοχυρώνει. Δι' αύτην πρέπει από τούδε να προνοήσωμεν.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΙΣΤΙΣ

'Ο χώρος του προηγουμένου τεύχους δέν μας επέτρεψεν εκτενέστερον να άσχοληθώμεν και να έξάρωμεν, όσον θά έπρεπε, τήν παρήγορον στροφήν του πρώτου πιστωτικού μας ιδρύματος, τής 'Εθνικής Τραπέζης, πρós τήν Ναυτιλίαν. 'Η ίδρυσις εις τόν Πειραιά ιδιαίτερου ύποκαταστήματος διά τήν άσκήσιν των ναυτιλιακών εργασιών τής Τραπέζης, έρχεται άκριδώς να καταδείξη τó άμεσώτερον ένδιαφέρον της διό τó πλοίων και τήν περί αύτό έπιχείρησιν.

'Ανάγκην έπιτακτικήν πρόκειται να καλύψη ή έπιδιωκόμενη διεύρυνσις των πρós τήν Ναυτιλίαν πιστοδοτήσεων. Θά είναι τόσον παραγωγικάί, ώστε μετ' όλίγον χρόνον αύτοι οι αναλαβόντες τήν καλήν πρωτοβουλίαν τής συστάσεως του ειδικού ύποκαταστήματος — ό Διοικητής τής Τραπέζης κ. Δ. Χέλμης — θά διερωτώνται, διατί ένωρίτερον δέν τó σκέψθησαν.

Πρós τó παρόν δέν προβλέπομεν, βεβαίως, τήν δυνατότητα παροχής πιστώσεων μακροπρόθεσμων εις τήν ποντοπόρον, τήν Μεγάλην Ναυτιλίαν. Είναι τόσον όγκώδη τά άπαιτούμενα κεφάλαια και τόσον χαμηλόν τó έπιτόκιον, που πληρώνουν οι έφοπισται μας εις τήν ξένην χρηματαγοράν!

'Αλλ' ούτε ίσως και μεσοπρόθεσμα δάνεια εις εύρύτεραν πως κλίμακα δέν φαίνεται δυνατόν να παραχωρηθούν. Σύν τώ χρόνω, όμως, με τήν αύξησιν των διαθεσίμων κεφαλαίων, ιδιαίτέρως των εις συνάλλαγμα, άν έν τώ μεταξύ έπιτραπη και ή έλευθέρα διαχειρίσις του ναυτιλιακού συναλλάγματος, θά διευρύνεται ή δανειοδότησις. Τό γεγονός πάντως, ότι ό κάθε έφοπιστής τής άρχιπλοούσης και τής μεσογειαικής Ναυτιλίας — περί τά τριακόσια σκάφη — θά έχη τήν εύχέρειαν ένός άνοικτου πιστωτικού λογαριασμού, από τόν όποιον να προεξοφληται ό ναύλος του ναυλοσυμφώνου, να πληρώνωνται αι έπισκευαί, αι έδώ εκτελούμεναι, τά ασφάλιστρα, τά καύσιμα, άλλαι τινές προμηθειαι κατά τήν ένερξιν ένός ταξιδίου και αι δαπάναι εις ξένον τινά λιμένα, δέν άποτελει άσήμαντον διευκόλυνσιν. 'Η διαχειρίσις του φορτηγού πλοίου, μέσης ή μικράς χωρητικότητας, εύχερέστερα καθίσταται, λαμβανομένων ύπ' όφιν των σημερινών δυσκόλων περιστάσεων.

'Επί πλέον τó μεσοπρόθεσμον δάνειον διά τās μετασκευάς, τήν άλλαγήν προωπηρίων συστήματος, τήν συμπλήρωσιν κατά τι ποσοστόν των κεφαλαίων πρós άγοράν ένός μεσογειαικού ή άκτοπλοικου σκάφους δυνατόν έντεύθεν να παρέχεται διά του ναυτιλιακού ύποκαταστήματος τής 'Εθνικής Τραπέζης. 'Η έκτασις των εργασιών του θά έξαρτηθι από τά διαθέσιμα κεφάλαια, τās καταθέσεις των έφοπιστών και των ναυτικών και τās παραχωρήσεις, που θά έγκρινη ή Νομισματική 'Επιτροπή διά τήν όλην πιστοδοτήσιν τής Ναυτιλίας.

'Η Ναυτική, δηλαδή, Πίστις, τήν σύστασιν τής οποίας από μακρού και αι στήλαι αύται επιμόνωσ έπεδίωξαν, καθίσταται ήδη μία πραγματικότητα. 'Απετέλει άντινομίαν άπαράδεκτον διά χώραν ναυτικήν, ως ή 'Ελλάς, με μίαν ναυτιλίαν διεκδικούσαν τήν πρωτοπορίαν, να μη είναι δυνατή ή πίστωσις ούτε μιάς δραχμής εις τόν ναυτικόν έπιχειρηματίαν από τήν έδώ χρηματαγοράν. Καθ' ήν στιγμήν άσκέται από τās Τραπέζας ή βιομηχανική πίστις, ή άγροτική και ή έμπορική, ένφ διευρύνεται ή χρηματοδότησις του βιοτέχνου και του συνοικιακού μικρομέτρου, ή περιωρισμένη έστω πιστοδότησις τής Ναυτιλίας — τής πλέον βασικής παραγωγικής δραστηριότητας του 'Ελληνος — ήτο κάτι τó άγνωστον, τó άπροσπέλαστον διά τήν έπιχείρησιν του πλοίου.

Και ήτο μία ανάγκη — όπως έν άρχη έτονίσσαμεν — ή χρηματοδότησις τούλάχιστον τής εγγύτερον πρós τήν Οικονομίαν μας δρώσης ναυτιλιακής έπιχειρηματικότητας. 'Η άρχη διά του ύποκαταστήματος τής 'Εθνικής Τραπέζης έγινε. 'Η ανάπτυξις των εργασιών του θά ειναί ζήτημα χρόνου. 'Αρκεί να περιβληθι ή καλή προσπάθεια με τήν

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

έμπιστοσύνην και την υποστήριξιν του ναυτιλλομένου κόσμου.

Εν τῷ μεταξύ πληροφοροῦμεθα, ὅτι καὶ ἡ Ἐμπορικὴ Τράπεζα πράκειται νὰ ἀναγγείλῃ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τὴν ἐδῶ σύστασιν ἰδιαιτέρου καταστήματος ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν ὑπὸ τὴν προσωπικὴν ἐπιτροπείαν αὐτοῦ τοῦ κ. Στρατῆ Ἀνδρεάδου, τοῦ ἔχοντος, βεβαίως, περισσώτερον παντὸς ἄλλου γνώσιν, λόγῳ καὶ ἐπαγγελματικῆς ἰδιότητος, τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας. Τὸ νέον αὐτὸ πρὸς τὴν ὀργάνωσιν τῆς Ναυτικῆς Πίστεως βῆμα ἐτι περισσώτερον δικαιολογεῖ τὴν αἰσιόδοξον πρόβλεψιν, ὅτι ἐπι τέλους κατανοήσιν πληρεστέραν τείνοντες νὰ ἀποκτήσωμεν τῆς παραγωγικότητος τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος καὶ τοῦ ἀμέσου συμφέροντος, ὅπως διευκολύνωμεν τὴν ἐγγύτερον πρὸς τὰς ἐθνικὰς τῆς βῆσας ἀνάπτυξιν τῆς ἐλληνικῆς ναυτικῆς ἐπιχειρήσεως.

Η ΟΙΚΤΡΑ ΜΕΘΟΔΟΣ

Ἀθήνας, πράγματι — διὰ νὰ μὴ δώσωμεν ἄλλον τινὰ βαρύτερον χαρακτηρισμὸν — εἶναι ἡ καταγγελομένη, διὰ τῆς δημοσιευθείσης εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἐπιστολῆς τῶν κ.κ. Κουτσούκου καὶ Λαπατά, ἀνακοινωνοὺς εἰς τὸ εὐρύτερον κοινὸν ὑπομνήματος, ὅπερ οἱ κ.κ. Σῶνδερς, ἐν Ἑλλάδι ἐκπρόσωποι τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν καὶ Βαλσαμάκης, δικηγόρος αὐτῶν ὑπέβαλον εἰς τὸ Συμβούλιον τῶν Ναυτικῶν Ἀτυχημάτων διὰ τὸ ναυάγιον τοῦ φορτηγῶ «Νεφέλη».

Εἶχον, βεβαίως, κάθε δικαίωμα οἱ ἐν λόγῳ κύριοι νὰ υποστηρίξουν ἐνώπιον τοῦ Ἀνακριτικοῦ Συμβουλίου τὰς ἀπόψεις των. Ἐξεταστέον ὅμως: Εἶχον καὶ τὸ δικαίωμα νὰ ἐξέλθουν τῶν καθιερωμένων ὁρίων τῆς ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου διαδικασίας καὶ νὰ κυκλοφορήσωμεν εἰς ἰδιαιτέρον τεύχος τὰ προβληθέντα ἐπιχειρήματά των, ἐν πολλοῖς ἂν μὴ τὸ ἄλλο ἀστήρικτα, μεταξὺ ὅλου ἐκείνου τοῦ κόσμου, μὲ τὸν ὅποιον οἱ ἀντιδικοὶ των συναλλάσσονται;

Ἐπειδιώκετο, προφανῶς, ὁ ἠθικὸς ἐκδισασμὸς, ὁ κλονισμὸς τῆς πίστεως τῶν ἀντιδικῶν εἰς τὴν ἀγοράν, ἡ ἐπιτυχία, δηλαδὴ, τῆς πρὸς συμβιβασμὸν μὲ τοὺς ἀσφαλιστὰς προσαθείας πρὸ τοῦ οὗτω δημιουργημένου διὰ τοὺς πλοιοκτῆτας ἀδιεξόδου. Ἡ καταπίπτουσα διὰ τῆς δημοσιότητος τῶν ὑπολήψεων εἶναι γνωστὴ, παλαιὰ μέθοδος...

Πρέπει, ὅμως, ἡ οἰκτρά αὐτὴ μέθοδος τῆς δυσφημῆσεως νὰ συναντήσῃ ἔντονον τὴν ἀντίδρασιν ἀπὸ μέρους τῆς ναυτικῆς Κοινῆς Γνώμης τοῦλάχιστον. Καὶ τὸ σημείωμά μας αὐτὸ τὴν ἀντίδρασιν αὐτὴν διερμηνεύει.

Τὰ... φιλελληνικά, ἄλλωστε, αἰσθήματα τοῦ κ. Σῶνδερς εἶναι γνωστά. Ἡ προκατάληψις κατὰ πάσης ἐλληνικῆς ἐνεργείας ἔχει συχνότατα διαπιστωθῆ. Πάυει, εὐτυχῶς, μετὰ τινὰ χρόνον, ὁ κ. Σῶνδερς νὰ ἐκπροσωπῇ ἐδῶ τοὺς Ἀγγλοὺς ἀσφαλιστὰς, τοὺς αὐθέντας αὐτοῦ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ἀπαλλασσόμεθα, δηλαδὴ, καὶ τῆς προκατάληψεως, ἥτις οὐκ ὀλίγας ζημίας μέχρι τοῦδε προεκάλεσεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας.

Διὰ τὸν κ. Βαλσαμάκην, διακεκριμένον νομικόν, οὐκ ἔχομεν τι νὰ εἰπωμεν. Ἀσκεῖ, καθ' ὄν τρόπον αὐτὸς νομίζει καὶ ἡ ἰδιοσυγκρασία του ὑπαγορεύει, τὸ ἐπάγγελμα τοῦ συνηγόρου τῶν δυστροποῦντων εἰς τὰς ὑποχρεώσεις των πελατῶν του...

Ἡ ὅλη πάντως κατὰ τῶν πλοιοκτῆτῶν τοῦ «Νεφέλη» ἀντιδικία, ὅπως αὐτὴ ἐξεδηλώθη εἶναι ἀξιοκατάκριτος. Οἱ ἀσφαλισταὶ εἰς τὸ τέλος θὰ ζημιωθῶν.

ΕΠΙ ΤΩΝ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΩΝ ΑΠΑΛΛΑΓΩΝ

Τὸ Νομοσχέδιον, ὡς γνωστόν, τῶν φορολογικῶν διευκολύνσεων. τῆς ἐπαιτεοῦς, δηλαδὴ, ἀπαλλαγῆς διὰ τὰ νεότευκτα, κατετέθη μὲν εἰς τὴν Βουλὴν, δὲν ἐψηφίσθη, ὅμως, ἀκόμη, παρὰ τὰς κατηγορηματικὰς διαβεβαιώσεις τῶν ἀρμοδίων κυβερνητικῶν παραγόντων.

Ἡ τοιαύτη καθυστέρησις εὐλόγως προεκάλεσεν ἀνησυχίας. Δὲν ἔλειψαν καὶ αἱ περὶ ἀσυνεπείας ἐπικρίσεις. Ἡμφεσθητήθη παρὰ τινῶν καὶ τὸ ἔγκυρον τῶν βάσει τοῦ ἄρθρου 13 ἔγκριτικῶν πράξεων, ὅσον ἀφορᾷ τὰς παρεχόμενας δι' αὐτῶν φορολογικὰς διευκολύνσεις, ἐφόσον τὸ νομοσχέδιον, ὅπερ ἐπρόκειτο νὰ τὰς θεσμοθετήσῃ δὲν ἐψηφίσθη ἀπὸ τὴν Βουλὴν.

Ἀπὸ κυβερνητικῆς πλευρᾶς ἐπαναλαμβάνεται ἡ διαβεβαίωσις περὶ κυρώσεως ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐβδομάδων τοῦ νομοσχεδίου καὶ εἰς ἀπόδειξιν τῆς ἀποφάσεως τῆς Κυβερνήσεως, ὅπως ἐκπληρῶσῃ τὴν δεσφείαν ὑπόσχεσιν, εἶναι καὶ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἀρμοδίιοι ὑπουργοὶ τοῦ Συντονισμοῦ καὶ τῶν Οἰκονομικῶν ὑπογράψουν ἤδη τὰς ἔγκριτικὰς πράξεις νεοηολογουμένων πλοίων, παρέχοντες τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἐπαιτείας διὰ τὰ νεότευκτα.

Προστίθεται ἀκόμη, ὅτι ἀβάσιμος εἶναι ἡ προβαλλομένη ἀμφισβήτησις διὰ τὸ ἔγκυρον τῆς διὰ τῶν ἔγκριτικῶν πράξεων παραχωρήσεως, ἐφόσον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13 καὶ κατὰ παρέκκλισιν κειμένων διατάξεων, ἐξουσιοδοτεῖται ἡ Κυβέρνησις νὰ παρέχῃ πᾶσαν διευκόλυνσιν

διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν τῶν πλοίων, ἔστω καὶ φορολογικοῦ περιεχομένου.

Πράγματι, σχετικὴ γνωμοδότησις τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους ἐρχεται νὰ ἐπικυρώσῃ τὰ ὅσα ἀνωτέρω προβάλλονται. Τὴν δημοσιεύσωμεν ὀλίγον, λόγῳ τοῦ ἀμεσώτατου ἐνδιαφέροντος διὰ τοὺς ἐφοπιστάς.

Ἄριθ. Γνωμοδ. 967

ΤΟ ΝΟΜΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ (Ὁλομέλεια)

Σύνθεσις: Πρόεδρος Χ. Βασιλακόπουλος, Ἀντιπρόεδρος Μ. Σταυρόπουλος. Σύμβουλοι: Δ. Μπαρμπάκης, Α. Ἀλεξίου, Θ. Φιλιππίκος, Ἐμμ. Σαμαλέας, Δ. Καλατζάκος, Ἄλ. Λέκκας, Α. Μαλαγαρόδης, Κ. Παπακαλλόπουλος. Πάρεδροι (γνώμαι ἀνευ ψήφου): Ι. Καραμελόπουλος, Β. Κοσίμης, Δ. Λιακατάς, Ἄλ. Λέκκας.

Ἄριθ. ἐρωτήματος: Ε. 9211) 28.6.1956 Ἰπουργεῖο Οἰκονομικῶν Δ) ναὶς Περίληψις ἐρωτήματος — Περί ἐρμηνείας (Φορολογίας, Δ) ναὶς 2, Τμ. Β') τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) 1953.

Ἐπὶ τοῦ πρόσθεν ἐρωτήματος τὸ Νομικόν Συμβούλιον ἐγνωμοδότησεν ὁμοφώνως τὰ ἑξῆς:

Κατὰ τὸ ἄρθρον 13, Ν.Δ. 2687) 53 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἐξωτερικοῦ», ὡς κεφάλαια ἐξωτερικοῦ λογίζονται καὶ τὰ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἰσχύος τοῦ ἀνω Ν.Δ. νηολογούμενα ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοία..... ἐν δὲ τῇ ἐκδιδομένῃ κατὰ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ αὐτοῦ Ν.Δ. ἐγκριτικῇ πράξει δύναται νὰ ὀρίζονται ἐπιτροπομένης καὶ παρεκκλίσεως ἀπὸ τῶν κειμένων διατάξεων, τὰ ἐν τοῖς στοικ. α-π ὀριζόμενα καθὼς «..... καὶ πᾶς ἄλλος ὅρος πλὴν τῶν ὡς ἀνω ἐνδεικτικῶς ἀναφερομένων ἐξυπηρετικῶν τοῦ σκοποῦ τοῦ παρόντος ἄρθρου...». Ἐκ τῆς διατυπώσεως τῆς διατάξεως ταύτης, ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ ὅλου περιεχομένου καὶ τοῦ σκοποῦ εἰς τὴν ἐξυπρέτῃν τοῦ ὁποῖου ἀπέβλεψε τὸ ἄρθρον 112 τοῦ Συντάγματος καὶ τὸ εἰς ἐκτέλεσιν αὐτοῦ ἐκδοθὲν ὡς ἀνω Ν.Δ. σαφῶς προκύπτει, ὅτι ὁ νομοθέτης βεβαίως ὅπως μεταχειροῖσθαι εὐνοικώτερον τὰ ὑπὸ μορφήν πλοίου εἰσαγόμενα κεφάλαια ἐξωτερικοῦ ἀπ' ἐνός μὲν ὄρισεν, ὅτι τὰ ἐν παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 13 ἀναφερόμενα πλεονεκτήματα ἀναφέρονται ἐνδεικτικῶς, ἀπ' ἑτέρου δέ, οἱ δύναται νὰ προστεθῇ καὶ πᾶς ἕτερος ὅρος ἐξυπηρετικῶς τοῦ σκοποῦ τοῦ ἄρθρου 13, τούτέστιν τῆς εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ἐξωτερικοῦ, διὰ τῆς νηολογήσεως ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίων τελούντων ὑπὸ ξένην σημαίαν. Συνεπῶς τὰ ἐν τοῖς στοικ. α-θ τοῦ ἄρθρου 13 ἀναφερόμενα πλεονεκτήματα δὲν ἀναφέρονται περιοριστικῶς, δύναται δὲ ἡ διοικησις διὰ τῆς ἐκδιδομένης ὑπ' αὐτῆς ἐγκριτικῆς πράξεως εἰσαγωγῆς ὀρισμένου πλοίου νὰ προσθέσῃ καὶ ἕτερα πέραν τῶν ἀνωτέρω ἐν τῷ νόμῳ καθοριζομένων ἀνευ οὐδενὸς περιορισμοῦ καὶ πρὸς τὸ εἶδος τῶν ἐν λόγῳ πλεονεκτημάτων ἀ τ ι ν α θ ὕ ν α ν τ α ἰ ν ἄ ε ἰ ν α ἰ καὶ φ ο ρ ο λ ο γ ι κ ἄ τ ο ι α ὗ τ α κατὰ πα ρ ἐ κ κ λ ι σ ι ν τ ῶ ν ἰ σ χ υ ο υ σ ῶ ν διατάξεων. Ἡ ἀποφύσις αὕτη ἐνίσχυεται καὶ ἐκ τῆς παρ. 3 τοῦ ἄρθρου 13 ἐνθα ὀρίζεται, ὅτι προκειμένης εἰσαγωγῆς κεφαλαίων ὑπὸ μορφήν πλοίου δὲν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις τῆς παρ. 1, τοῦ ἄρθρου 3, τῶν ἄρθρων 4, 5, 6, 8 κ.λ.π. ἥτοι δὲν ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις αἱ προβλεπούσαι τὰς δυναμμένας νὰ παραχωρηθῶσι εἰς τὰς τὸ πρῶτον ἰδρυόμενας ἐν τῇ κώρῃ ἐπιχειρήσεως φορολογικὰς διευκολύνσεις (ἄρθρ. 8) ἐξ οὗ συνάγεται, ὅτι ὁ νομοθέτης ἤρε σκοπιμῶς τὸν περιορισμὸν, ἵνα παραχωρῶνται εἰς τὰ πλοία καὶ φορολογικὰς διευκολύνσεις κατὰ τὴν κρίσιν τῆς διοικήσεως.

Ἡ ἐν τῇ παρ. 2 τοῦ ἄρθρου 13 εἰδικὴ μεία ὀρισμένων πλεονεκτημάτων ἔχει προφανῶς τὴν ἔννοιαν, ὅτι προκειμένου εἰδικῶς περὶ τῶν ἐν λόγῳ πλεονεκτημάτων δὲν δύναται ἡ διοικησις νὰ ὑπερβῇ τὰ ὄρια ἢ τὴν ἔκτασιν τῶν οὗτω εἰδικῶς καθοριζομένων πλεονεκτημάτων καὶ συγκεκριμένως ὅσον ἀφορᾷ τὸ ὑπὸ στοικ. στ' ἀναφερόμενον εἰς τὸν φόνον καὶ τὰ τέλη μεταβιβάσεως, δὲν δύναται νὰ γίνῃ ὑπέρβασις τοῦ ποσοῦ τῶν 2 δολλαρίων κατὰ κόρον καθαρὰς χωρητικότητος, οὐδὲως δὲ ἔχει τὴν ἔννοιαν, εἰδικώτερον ὡς πρὸς τὴν φορολογίαν, ὅτι δὲν εἶναι δυνατόν νὰ παραχωρηθῶσι ἕτερα φορολογικὰ προνόμια πέραν τοῦ εἰς τὸ στοικ. στ' καθοριζομένου ἀφοῦ ἀπαντα τὰ ἐν λόγῳ πλεονεκτήματα, συνενῶς καὶ τὸ στ' κατὰ ρητὴν ἐπιταγὴν τοῦ νόμου ἐνδεικτικῶς ἀναφέρονται ὅπερ ἔχει τὴν ἔννοιαν, ὡς ἤδη ἐξετέθη, ὅτι δύναται νὰ παραχωρηθῶσι καὶ ἄλλα πέραν αὐτῶν. Διὰ τῆς τοιαύτης ἐρμηνείας τῆς περὶ τῆς πράξεως, οὐδὲως παραβιάζεται ἡ συνταγματικὴ διάταξις τοῦ ἄρθρου 59, ἀφοῦ τὸ Ν.Δ. 2687) 53 ἐκδοθὲν βάσει τῆς εἰδικῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 112 τοῦ Συντάγματος ἔχει ἐπυξημένον τυπικὴν δύναμιν, οὐδὲ εἶναι ἀντίθετος πρὸς τὸ ἄρθρον μόνον τοῦ Ν.Δ. 2928) 54 «περὶ αὐθεντικῆς ἐρμηνείας τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687) ἐκ μόνου τοῦ λόγου, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον καθορίζον τὴν ἔννοιαν τῆς «παρεκκλίσεως ἀπὸ τῶν κειμένων διατάξεων...» ἀναφέρει μόνον τὰς διατάξεις ὀστικῶ ἐμπορικοῦ καὶ δικονομικοῦ δικαίου, καθόσον ἡ γενικὴ διατύπωσις τοῦ ὡς ἀνω ἄρθρου, ἢ μεία ὅτι παρέκκλισις ἐπιτρέπεται καὶ ἀπὸ αὐτῶν ἐτι τὰς δημοσίας τάξεως διατάξεις καὶ ἡ ἐπανάληψις τῆς «ἐνδεικτικῆς ἀριθμῆσεως» τῶν δυνατῶν παρεκκλίσεων δὲν ἀφήνει καμμίαν ἀμφισβόλιαν, ὅτι ἡ παρέκκλισις περιλαμβάνει καὶ τὴν ἰσχύουσαν φορολογικὴν νομοθεσίαν καὶ ἐτι ἐν πάσῃ περιπτώσει διὰ τοῦ ἀνωτέρω ἐρμηνευτικοῦ νόμου, δὲν καθιερῶ-

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

θη περιορισμός τις εις την έκτασιν εφαρμογής του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687)53 άλλ' αντίθετως ό έρμηνευτής ηθέλησε να άρη άμφιβολίαν, ως προς την ευρυτάτην και άνευ περιορισμών εφαρμογήν του.

Ό παρά τω Υ.Ε.Ν.

Νομικός Σύμβουλος του Κράτους

ΑΛ. ΛΕΚΚΑΣ

ΕΝ ΑΝΑΜΟΝΗ ΤΩΝ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ

Κινούνται τα άμερικανικά ναυτεργατικά «γιούνιονς» κατά των πλοίων «σημαιών εύκολίας» με βήματα άποφασιστικά. Δύο προσφάτους ένεργείας των έχομεν να έπισημάνωμεν:

Έκδικάζεται κατ' αυτές ένώπιον του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου των 'Ηνωμένων Πολιτειών προσφυγή των ναυτεργατικών σωματείων, εις την όποίαν ύποστηρίζεται τό δικαίωμα του μπουκοτάζ κατά ξένου πλοίου εις άμερικανικόν λιμένα, με τό δικαιολογητικόν, ότι τό χαμηλότερον μισθολόγιον του ξένου πληρώματός του προκαλεί την άνεργίαν εις τά μέλη της άμερικανικής ναυτεργατικής κοινότητας.

Συγκεκριμένως, έπρόκειτο περί του έπιβληθέντος «πίκετιγκ» εις τό υπό λιβεριανήν σημαίαν φορηγόν «Νικολός» από την "Ένωσιν των μαγειρών και θαλαμηπόλων της Τακόμας εις τόν λιμένα Ούάσιγκτων την 19ην 'Ιανουρίου 1957. Ό πλοίαρχος και τό πλήρωμα ήσαν "Έλληνες.

Οί πλοιοκτήται έπέτυχον άπόφασιν του όμοσπονδιακού τοπικού δικαστηρίου, διά της όποίας τό «πίκετιγκ» άπηγορεύθη. Η άπόφασις έπεκυρώθη από τό άρμόδιον Έφετείον. Αί ναυτεργατικά όργανώσεις προσέφυγον εις τό 'Ακυρωτικόν.

Κατά την ένώπιον του 'Ανωτάτου Δικαστηρίου προφορικήν διαδικασίαν ό συνήγορος των «γιούνιονς» ύπεστήριξεν, ότι η περί άπαγορεύσεως άπόφασις ήτο αντίθετος του νόμου Λόρρις — Λαγκουάρντια, όστις δέν έπιτρέπει τας παρεμβάσεις των τακτικών δικαστηρίων εις έργατικάς διαφοράς. Οί μισθοί — ειπε — οί πληρωθέντες εις τά λιβεριανήν σκάφη ήσαν κάτω του ένός πέμπτου τό άμερικανικού μισθολογίου και ή διαφορά καθιστά συναγωνιστικότερον τό λιβεριανόν πλοίον και άφαιρεί ούτω έργασίαν από τά άμερικανικά σκάφη.

Ό συνήγορος της πλοιοκτητικής έταιρίας άνεφέρθη εις την ύφισταμένη Σύμβασιν Φιλίας, Έμπορίου και Ναυτιλίας, μεταξύ των 'Ηνωμένων Πολιτειών και της Λιβερίας και ήτήσατο την άναγνώρισιν του «Νικολός», ως λιβεριανού σκάφους, εύρισκομένου εις τά χωρικά ύδατα των 'Ηνωμένων Πολιτειών.

Η άπόφασις του 'Ακυρωτικού δέν έξεδόθη. 'Αναμένεται μετ' ένδιαφέροντος από τους ένδιαφερομένους έφοπλιστικούς κύκλους. Μία άπόφασις άπαγορεύουσα τό λιμενεργατικόν μπουκοτάζ ή τό «πίκετιγκ» από τά ναυτεργατικά σωματεία κατά ξένου πλοίου με ξένον πλήρωμα εις τους άμερικανικούς λιμένας, θα έσημαινε τό τέρμα οιασδήποτε έκδιαστικής ένεργείας των 'Αμερικανών έργοπατέρων κατά των πλοίων «σημαιών εύκολίας».

Η δευτέρα ένεργεια των «γιούνιονς» στρέφεται κατά του μεγάλου 'Αμερικανού έφοπλιστού κ. Λούντβιχ. Εις τό «Έθνικόν Γραφείον Έργατικών Σχέσεων» (National Labor Relations Board), όπου, ως φέινεται, συμπαθέστερον είναι τό περιβάλλον διά τά εργατικά σωματεία, κατετέθησαν δύο προσφυγαί κατά της National Bulk Carriers και της λιβεριανής Universe Tankships, αίτινες διαχειρίζονται τόν στόλον των μεγάλων μεταλλοφόρων και πετρελαιοφόρων του κ. Λούντβιχ, υπό λιβεριανήν σημαίαν (22 τάνκερς και 14 μεταλλοφόρα).

Η «'Ιντερνάσιοναλ Μαριτάιμ Γουάρκερς Γιούνιον» — πρόσφατον δημιούργημα και έξάρτημα των δύο άμερικανικών ναυτεργατικών όργανώσεων — ήτήσατο, όπως τό Γραφείον Έργατικών Σχέσεων άποσύρη την έξουσιοδότησιν του από την «Γκλόμπαλ Σήμενς Γιούνιον», όπως διαπραγματεύεται αύτη, ως εκπρόσωπος του πληρώματος του μεταλλοφόρου των ως άνω εταιριών «Ore Monarch», 44.000 τόννων, την σύναψιν συλλογικής συμβάσεως έργασίας, με τό δικαιολογητικόν, ότι ή έν λόγω εργατική όργανωσις «Γκλόμπαλ Σήμενς Γιούνιον» είναι δημιούργημα και έξάρτημα των πλοιοκτητριών εταιριών.

Η προσφυγή έπίσης αναφέρεται εις κατηγορίας διά την παράνομον και άντεργατικήν τακτικήν των εταιριών του κ. Λούντβιχ, την άσκουμένην έπί του μεταλλοφόρου «Ore Jupiter» 45.700 τόννων, με την προσάθειαν, όπως άποβαρύνη την συνδικαλιστικήν όργανωσιν τοις πληρώματος. Μηχανικός του σκάφους άπελύθη της ύπηρεσίας, λόγω της αναμίξεως εις συνδικαλιστικάς ένεργείας.

Οί εκπρόσωποι των «γιούνιονς» ίσχυρίζονται, ότι ή πλειοψηφία των πληρωμάτων των ύπηρετούντων εις τά σκάφη του κ. Λούντβιχ έχουν έξουσιοδοτήσει τας άμερικανικάς όργανώσεις να τά εκπροσωπή-

σουν διά σύναψιν συλλογικών συμβάσεων.

Αυταί είναι αι δύο ένεργειαί των 'Αμερικανών. 'Από τας άποφάσεις των άρμόδιων κρατικών όργάνων θα κριθή και ή περαιτέρω ίσως στάσις της Δ.Ο.Μ. Τό αποτέλεσμα των προσφυγών θα περιμένη άσφαλώς ό κ. Μπεκιού διά να επανέλθη. Αυτάς και οι έφοπλισταί μας προεξοφλούντες καιροσκοπούν. Διέκοψαν — πλην τινων έξαιρέσεων — κάθε έπαφήν των με την Π.Ν.Ο.

ΠΡΟΣ ΝΕΑΝ ΔΙΑΣΚΕΨΙΝ ;

Και τά νεώτερα από τό μέτωπον της Δ.Ο.Μ.: Συνητήθη πρό ήμερών εις την Νεάν 'Υόρκην ό κ. Ουάιτ με τους 'Αμερικανούς συνδικαλιστάς. Η Δ.Ο.Μ. έγνώρισε τούτο δι' έπιστολής της προς την Π.Ν.Ο., χωρίς να αναφέρεται και τό αποτέλεσμα της συναντήσεως.

Φαίνεται, ότι οι 'Αμερικανοί δέν ξείναν εύχαριστημένοι με τόν άριθμόν των πλοίων — περί τά εκατόν — που τό «κλήρικχ χάουζ» άπέφασισε να τους παραχωρήση εκ των ύπερπτακοσίων, άτινα είναι ήσφαλισμένα εις τό Ν.Α.Τ.

Ηδη ό κ. Μπεκιού πρόκειται να συγκαλέση έντός του 'Απριλίου νεάν διάσκεψιν της όλομελείας πιθανόν της Δ.Ο.Μ., με θέμα και πάλιν τό ζήτημα των πλοίων «σημαιών εύκολίας». Η άσμφωνία μεταξύ 'Ελλήνων και 'Αμερικανών και ως εικάζεται 'Αμερικανών και διοικήσεως της Δ.Ο.Μ. ύποχρεώνει τόν κ. Μπεκιού να επανασυζητήση τό όλον θέμα του προσφορωτέρου τρόπου αντιδράσεως κατά των «σημαιών εύκολίας».

Η «ΑΓΚΥΡΑ», ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ

Έρχεται εδώ ό κ. Φουρναράκης περί τά μέσα 'Απριλίου. Η έν Ν. 'Υόρκη όργανωσις του διαλύεται. Θα έπιζητήσει την επάνοδον εις τους κόλπους της Π.Ν.Ο. και την συνεργασίαν διά την έξυμνήσειν της ναυτεργατικής ύποθέσεως. 'Αν την συνεργασίαν αύτη δέν ήβλεπεν έπιτύχει, ό κ. Φουρναράκης θα έπιτρέψη εις την Νεάν 'Υόρκην.

Εύκταίον θα ήτο να μη συμβή τό δεύτερον. Η Π.Ν.Ο. θα πρέπει να χρησιμοποίηση την πείραν του «άσώτου» υιού της, υπό την προϋπόθεσιν, βεβαίως, ότι πιστός πλέον εις την έλληνικήν ύπόθεσιν θα παραμεινι. Περί αύτου, ήμεις τουλάχιστον, αίρομεν τας μέχρι τούδε έπιφυλάξεις μας. Τας συνεπειάς του «δης έξαμαρτείν» θα τας γνωρίση άσφαλώς ό κ. Φουρναράκης. Είναι άρκετά ευστροφος.

ΑΠΟΓΟΝΤΕΥΤΙΚΗ ΑΔΙΑΦΟΡΙΑ

Δύο βιβλία, ναυτικού περιεχομένου, άξια της ναυτιλλομένης 'Ελλάδος, χρησιμώτατα διά κάθε εις τά θαλάσσια έργα άπασχολούμενον, έξεδόθησαν τά τελευταία δύο έτη. Είναι τό παρά του 'Ελληνικού Νηογνώμονος έκδοθέν «Κανόνες και Κανονισμοί κατασκευής και κατατάξεως πλοίων» (μεγαλό σχήμα, σελίδες ύπερπεντακόσιαι) και τό δίτομον, εις μέγα και αυτό σχήμα, «Βιβλίον του Ναυτίλου», συγγραφέας και έκδόστης του όποίου είναι ό πλοίαρχος του Ε.Ν. κ. Χρήστος Σιδεράτος, εις την ξένην έπί μακρόν εκπαιδευθείς. Κατά καιρούς τά «Ναυτικά Χρονικά» ήσχολήθησαν με τας δύο αυτάς έκδόσεις, αίτινες πράγματι, ως εμφάνισις και ως περιεχόμενον, τιμούν την ναυτιλιακήν μας έπίδοσιν. Και θα έπίστευε κανείς, ότι ή ζήτησις των θα ήτο τοιαύτη, ώστε ή ανατύπωσις να είχε ήδη κριθή αναγκαία από τους έκδότας των. Όποία όμως ύπήρξεν ή κατάπληξις μας, όταν πρό ήμερών έπληροφορήθημεν, ότι αυτά τά δύο πολύτιμα άποκτήματα διά κάθε 'Ελληνα ναυτίλον — δόκιμον ή σταδιοδρομούσα — διά κάθε έφοπλιστήν, ναυτικόν πράκτορα ή και υπάλληλον πρακτορείου παρέμειναν σχεδόν άζήτητα, παρά τό προσιτόν και της τιμής των. Οί έκδοταί των έπλήρωσαν την άξίειπαιον πρωτοβουλίαν των με ζήμιαν εκατοντάδων τινων χιλιάδων δραχμών!

Και όποια, άκόμη μεγαλύτερα, ή άπογοητεύσις μας, όταν διεπιστώσαμεν, ότι ούτε τό ύπουργείον της Ναυτιλίας ούτε αι Δημόσια Ναυτικά Σχολαί ήγόρασαν ουδέ έν άντίτυπον. Οί κύριοι προϊστάμενοι των ύπηρεσιών του ύπουργείου, ιδιαίτέρως δε οι τας σχολάς διοικούτες, περιεφρόνησαν τά δύο αυτά βιβλία, τά περιέχοντα την έπιστημονικήν σκέψιν δύο γνωστών ναυπηγών του Β.Ν., των κ.κ. Β. Φραγκούλη και Ν. Πάνου και ένός διακεκριμένου πλοίαρχου του Ε.Ν., ίσως διότι δέν έπληροφορήθησαν καν πόσον αυτά τά βιβλία διευκολύνουν την γνώσιν του τόσον πολυπλεύρου ναυτικού επαγγέλματος.

Και ένώ διά τά όσα παρά τινων άλλων έκδοθέντα πονήματα, έπίμονος ή φροντις κατεβλήθη, ίνα ύπερμέτρως «πλάσαρισθούν» μεταξύ των ναυτιλλομένων κύκλων, διά τά δύο αυτά άξιολήγεται έργα ουδέ ή έλαχίστη παρεσχέθη από μέρος του ύπουργείου ένβαρρυνταις διά την εύρύτεραν κυκλοφορίαν των. Αυτά τά στελέχη του Λιμενικού Σώματος πρώτα θα έπρεπε να τά έχουν άποκτήση άν μή τι άλλο, ίνα τοις χρησι-

EFFICIENT AND COMPLETE STEVEDORING

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

CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.

GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS

GENERAL AGENTS
GEORGE CARRAS INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

μέσους δια τὴν μετεκπαίδευσίν των.

Ἀλλὰ μήπως οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὰ ναυτικά γραφεῖα ἐπέδειξαν ἐνδιαφέρον τι, ἵνα ἡ ἐκδοτικὴ προσπάθεια καλῶν καὶ χρησίμων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα βιβλίων ἐπιτύχη; Οἱ πλείστοι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν πρακτῶν ἀγνοοῦν παντελῶς τὰς δύο ἐκδόσεις, ἐνῶ αὐταὶ θὰ ἦσαν πολὺτιμα ἀποκτήματα διὰ κάθε βιβλιοθήκην, ὁδηγοὶ χρησιμῶτατοι διὰ κάθε διοικοῦντα ἢ διαχειριζόμενον ἓνα πλοῖον, ὅσῃν καὶ ἂν εἶχεν οὗτος πείραν καὶ γνώσιν εὐρυτέραν.

Εἶναι θλιβερόν τὸ φαινόμενον αὐτὸ τῆς ἀδιαφορίας. Ἐπισημαίνεται, ἀτυχῶς, εἰς ὅλα τὰ στρώματα τῆς ναυτικῆς ἐπαγγελματικῆς ἱεραρχίας καὶ μᾶς ὑποχρεώνει νὰ ἀμφιβάλλωμεν, ἂν ποτε ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, θὰ ἀποκτήσῃ συγκρότησιν διοικητικὴν, ὁργανωσιν ἐσωτερικὴν καὶ κοινὰς κατευθύνσεις εἰς τὰ γενικώτερα αὐτῆς προβλήματα. Ἐν ἑξ αὐτῶν εἶναι καὶ πρέπει νὰ εἶναι τὸ πρόβλημα τῆς πληρεστέρως γνώσεως, τῆς ἐνημερώσεως, τῆς καλύτερας καταρτίσεως τῶν περὶ τὸ πλοῖον ἐπαγγελματικῶς συνδεομένων. Καὶ τὰ δύο βιβλία, μὲ τὰ ὁποῖα ἀσχολούμεθα, αὐτὸν τὸν προορισμὸν ἔχουν.

ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΠΕΡΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΟΣ

Θὰ συστήσωμεν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος «Lloyd's Register» νὰ συμπληρώσῃ ἓνα κενὸν εἰς τὴν διεθνῆ του προβολὴν καὶ νὰ προβῇ εἰς μίαν ἀναγνώρισιν τοῦ ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος, τοῦ πρωτοποριακῶς πλέον εἰς τὸν στίβον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ἀναπτύσσοντος ἔντονον τὴν δραστηριότητά του.

Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν μας τὸ ἐτήσιον πανηγυρικὸν τεύχος τοῦ Νηογνώμονος, ἀναφερόμενον καὶ εἰς τὰ διακόσια χρόνια ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς πράγματι πολυτίμου αὐτῆς ὁργανώσεως, ἀξίας τῆς ἥς ἀπολαμβάνει διεθνῶς ἐκτιμήσεως καὶ ἐμπιστοσύνης. Εἰς τὰς τελευταίας σελίδας τῆς ἐν λόγω ἐκδόσεως, κομφοτάτης εἰς ἐμφάνισιν, ἀναφέρονται καὶ τὰ τῆς κεντρικῆς διοικητικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Ὁργανισμοῦ καὶ τῶν κατὰ χώρας — εἰς ὅλας τὰς μεγάλας ναυτικὰς — ὑφισταμένων τοπικῶν ἐπιτροπῶν. Περιλαμβάνονται εἰς αὐτὰς ἐφοπλισταὶ, ἀσφαλισταὶ καὶ τεχνικοὶ διακεκριμένοι, πλαισιούμενοι τὸ ἔργον τῶν ἐπιθεωρητῶν καὶ προσωβούντες διὰ τῆς παραστάσεως των τὴν πρῶτον τῶν ἐργασιῶν τοῦ Νηογνώμονος.

Ἀπὸ τὸν μακρὸν αὐτὸν κατάλογον ὀνομάτων γνωστῶν εἰς τε τὸ Ἡνωμένον Βασίλειον καὶ τὰς χώρας, ὅπου ἐθνικαὶ ἐπιτροπαὶ ἔχουν συσταθῆ, λείπει ὁ ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς καὶ ὁ Ἕλληνας τεχνικός.

Εἰς καὶ μόνον Ἑλληνας ἐφοπλιστὰς, ὁ κ. Παναγῆς Ν. Λυκιαρδόπουλος, προβάλλεται μετὰ τῶν μετεχόντων διακεκριμένων Ἀγγλων ἐφοπλιστῶν. Δὲν εἶναι, καθ' ἡμᾶς, τοῦτο ἀρκετόν. Ἄν δὲν ἦτο δυνατὴ ἡ ἑλληνικὴ ἐπιτροπὴ — ἰσπανικῆ λ.χ. ὑπάρχει — θὰ ἔπρεπε τρεῖς ἢ τέσσαρες ἐκ τῶν γνωστοτέρων ἐφοπλιστῶν μας νὰ ἐκπροσωποῦν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Καὶ τὸ γεγονός τῆς μὴ συμμετοχῆς αὐτῆς τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, μᾶς ἐπιτρέπει νὰ πιστεύωμεν, ὅτι παραγνωρίζεται, ὡς μὴ ὀφείλει, ἡ προσέχουσα θέσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας μετὰ τοῦ Παγκοσμίου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἡ τεραστία ἐπίδοσις τοῦ Ἑλλήνου εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ἡ μακρὰ συνεργασία του μὲ τὸν ἀγγλικὸν Νηογνώμονα καὶ ἐπὶ τέλους ἡ θετικὴ εἰσφορά του, ἡ οικονομική.

Εἰς τὸν ἀμερικανικόν, τούναντιον, Νηογνώμονα, μὲ τὸν ὁποῖον αἱ σχέσεις τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ μόλις μεταπολεμικῶς ἀνεπτύχθησαν, λόγῳ τῶν λίμπερτυς καὶ τῶν «T. 2», τὰ ὀνόματα τριῶν διακεκριμένων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν καταλέγονται μετὰ τῶν μετεχόντων τῆς Κεντρικῆς Ἐπιτροπῆς.

Πρόκειται, λοιπόν, περὶ ἐξωφθάλμου παραλείψεως ἐνὸς στοιχειώδους καθήκοντος. Καὶ τὸ καθῆκον αὐτὸ συνιστῶμεν εἰς τοὺς διοικοῦντας τὸ «Lloyd's Register» νὰ ἐκπληρώσουν. Τὸ ἀμεσώτερον συμφέρον τῆς Ὁργανώσεως ἐξυπηρετοῦν.

ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Ἐπισημαίνωμεν τὴν ὑπόθεσιν τῶν «ἵπταμένων» σκαφῶν. Θὰ πρέπει, ὅμως, νὰ διευκρινίσωμεν, ὅτι τὸν χαρακτηρισμὸν αὐτὸν ἀποδίδομεν εἰς τὰς ἐνεργείας καὶ τὰς ἐπιδιώξεις τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ μόνον ἐπιχειρηματιῶν, οὐχὶ δὲ εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ τὰς ὑπηρεσίας του.

Εἰς αὐτὰς ἡ σπουδὴ καὶ ποιά τις, παρὰ τὰς γνώμας τῶν ἐιδικῶν, εὐνοϊκῆ τῆς ὑποθέσεως διαχειρίσις ὀφείλεται εἰς τὴν ἐσφαλμένην ἀντίληψιν, ὅτι τὰ «ἵπταμένα» ἔργον συγκοινωνιακῶν ἢμποροῦν νὰ ἀπο-

δώσουν.

Ἡ καλὴ πίστις καὶ ἡ ἀγαθὴ διάθεσις τοῦ κ. ὑπουργοῦ καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου οὐδὲ πόρρωθεν ἡμφεσθητήσαν.

Καὶ αὐτὰ διὰ νὰ λείψουν τὰ ὑποπτα σχόλια κύκλων τινῶν, οἵτινες ἐπειράθησαν κακοπίστως νὰ ἐκμεταλλεθοῦν τὰ ὅσα αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπικρινούσαι ἔγραψαν.

ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

Ταξιδεύσας μὲ τὰ «ἵπταμένα» ὁ κ. Σπύρος Τυπάλδος, μᾶς μεταδίδει τὰς ἐντυπώσεις του. Παρακαλοῦνται οἱ τοῦ ὑπουργείου μας ἀρμόδιοι νὰ τὰς προσέξουν.

Εἰσιτήρια μετ' ἐπιστροφῆς ἐπλήρωσεν ὁ κ. Τυπάλδος εἰς ἓνα ἀπὸ τὰ ἐκτελούμενα ταξίδια μετὰ Βενετίας καὶ Τεργέστης «ἵπταμένων», δι' αὐτὸν καὶ ἓνα πλοίαρχον συνοδόν του. Δὲν τὰ ἐχρησιμοποίησεν, ὅμως, διὰ τὴν ἐπιστροφήν. Δὲν ἐπετρέπετο ἡ ἐπανάληψις τῆς περιπέτειας εἰς ἣν ὑπεβλήθη.

Τρεῖς ἀνεκοψε τὸν πλοῦν του τὸ σκάφος πρὸ τῆς ὄχῃ καὶ ἰσχυρὰς θαλασσοταραχῆς. Δὲν ἦτο εὐχάριστος ὁ διάπλους μὲ ὅλα τὰ παράθρα κλειστά καὶ χωρὶς τὸ συναίσθημα τῆς πλήρους ἀσφαλείας. Θόρυβος πολὺς, ἀνυπόφορος, αὐτὴ δὲ ἡ ὑπὲρ τὰ κύματα καὶ ἐπ' αὐτῶν διαδοχικὴ διαδρομὴ ἐνέτεινε τοὺς φόβους πολλῶν ἀπὸ τοὺς ταξιδιώτας. Εἶμαι βέβαιος — κατέληξεν ὁ κ. Τυπάλδος — ὅτι κανεὶς δὲν θὰ ἐπεχειρεῖ ἐκ νέου τὸ ταξίδιον μὲ τὸ «ἵπταμένον». Τὸ αὐτὸ ἔπραξα καὶ ἐγὼ μὲ τὸν συνοδόν μου. Τὰς ἰδίας δυσαρέστους ἐντυπώσεις θὰ ἀποκομίσει ἀσφαλῶς καὶ οἱ τὴν εἰσοδὴν τῶν «ἵπταμένων» εἰς τὴν ἀκτοπλοῖαν ἀποφασίσαντες, ἂν ταξιδεύσουν ὑπὸ μετριάς καιρικῆς συνθήκας ὄχι διὰ νὰ περάσουν τὰ Τσελεβίνια, ἀλλ' εἰς τὸν Σαρωνικόν.

ΕΠΕΡΩΤΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑ «ἵΠΤΑΜΕΝΑ»

Ὁ βουλευτὴς κ. Δ. Παπαμιχαλόπουλος ἠτήσατο ἀπὸ τὸν Πρόεδρον τῆς Βουλῆς τὴν κατάθεσιν ὄλων τῶν σχετικῶν μὲ τὰ «ἵπταμένα» ἐγγράφων, τῶν εὑρισκομένων παρὰ τῷ ὑπουργεῖῳ Ναυτιλίας. Ἡ αἴτησις ἔχει τὴν ἐξῆς :

Συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 50 τοῦ ἐν ἰσχύϊ Κατανομῆς τῆς Βουλῆς, παρακαλεῖται ὁ κ. Ὑπουργὸς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπως εὐρεστούμενος καταβῆ εἰς τὴν Βουλὴν ὀλόκληρον τὸν φάκελλον τῆς ἐγκριθείσης παρ' αὐτοῦ — παρὰ τὴν ἀντίθετον γνώμην ἀρμοδιωτάτου παρὰ τῷ ὑπουργεῖῳ τούτῳ Συμβουλευτικοῦ Σώματος — ἀναγνωρίσεως ὡς ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοίων καὶ δὴ εἰς τὰς μετὰ τῆς Πειραιῶς καὶ τῶν ἰσίων Ἀργοσαρωνικοῦ κόλπου συγκοινωνίας, τῶν ἰταλικῆς ναυπηγήσεως ταχυπλοίων πλοίων, ἅτινα χαρακτηριστικώτατα ἀπεκλήθησαν ἐν Ἑλλάδι, ὡς «ἵπταμένα πλοῖα».

Ὁ αἰτῶν βουλευτὴς

Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

Ἐν Ἀθήναις τῆ 21ῃ Μαρτίου 1960 Βουλευτῆς Λακωνίας

ΑΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΗΤΟΣ Ἡ ἸΔΕΑ

Φαίνεται νὰ ἐπιπροτεῖν κατ' ἀρχὴν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. τὴν ἰδέαν τῆς διὰ πορθημίου συνδέσεως τῆς Κρήτης μετὰ τῆς Πελοποννήσου. Ἐχομεν τὴν γνώμην, ὅτι τὰ μέγιστα θὰ προαχθῇ ἡ οικονομία τῆς μεγαλονήσου διὰ τῆς διαπορθημύσεως τῶν φορτηγῶν αὐτοκινήτων εἰς τὴν ἡπειρωτικὴν Ἑλλάδα. Κατ' εὐθεῖαν θὰ ἐξάγονται οὕτω τὰ γεωργικὰ προϊόντα τῆς Κρήτης εἰς τὴν Εὐρώπην δι' αὐτοκινήτων - ψυγείων, χωρὶς τὰς φθορὰς καὶ τὰς δαπάνας τῆς μεταφορτώσεως εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὸν σιδηρόδρομον.

Τὴν θεωρητικὴν μόνον πλευρὰν τοῦ ζητήματος φοβούμεθα, ὅτι συνέλαβον οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Χ.Ο.Α., ὅπως ἄλλωστε καὶ οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Τουρισμοῦ. Ἡ διὰ τοῦ πορθημίου σύζευξις τῆς μετὰ τὴν Πελοποννήσου καὶ Κρήτης θαλασσίας περιοχῆς, θὰ ἐνώσῃ τὴν νῆσον μὲ τὰς ἀγορὰς τῆς Εὐρώπης, εἰς τὸν χάρτην ὅμως, ὅπου ὁ κανεὶς δύναται νὰ σὴρῃ γραμμάς, μὴ ἐμποδιζόμενος οὔτε ὑπὸ τῶν θαλασσίων ρευμάτων, οὔτε ὑπὸ τοῦ ἀνωμάλου τῆς ἐδαφολογικῆς διαμορφώσεως μιᾶς περιοχῆς. Εἰς τὴν πραγματικότητα αἱ δυσχέρειαι εἶναι τόσο μεγάλαι ὥστε πᾶς ἐξεφρονῶν δὲν δύναται νὰ ἴδῃ τὸ ἔργον τοῦτο πραγματοποιούμενον παρὰ μετὰ δεκαετίας. Διὰ νὰ ὑπάρξῃ τὸ πορθημῖον, διὰ τὴν μεταφορὰν, μάλιστα, εὐπαθῶν φορτίων, πρέπει νὰ ὑπάρξουν δρόμοι, οἱ ὁποῖοι, ὡς γνωστὸν, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τῶν μεγάλων συγχρόνων ὁδικῶν ἀρτηριῶν, ἐλλείπουν παντελῶς τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἀπὸ τὴν Κρή-

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

21, TALAAT HARB STR.

P.O.B. 1746

PORT-SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P.O.B. 55

PORT-TEWICK

(SUEZ)

RASHED STR.

P.O.B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

την, αλλά και από την Πελοπόννησον.

Ίδου τί άπαντά τού ύπουργείου Δημοσίων Έργων εις έρώτημα τού ύπουργείου Ναυτιλίας σχετικώς με τās σημερινās δυνατότητας τού οδίκου δικτύου τής Πελοποννήσου:

«Τό ύφιστάμενον οδίκον δικτυον τής Πελοποννήσου και δη εκ Γυθειου προς Σπάρτην, Τρίπολιν και Κόρινθον, εύρισκεται εν καλή καταστάσει, π λ η ν, ο μ ω ς, ή α υ ξ η σ ι ς τ η ς ε π' α υ τ ο υ κ υ κ λ ο φ ο ρ ί α ς κ ρ ί ν ε τ α ι ά δ υ ν α τ ο ς.»

Άλλά και επί έτέρου έρωτήματος τού ύπουργείου Ναυτιλίας σχετικώς με τās ύπαρχούσας τεχνικās δυνατότητας δια τήν δρομολόγησιν τού πορθμείου, άπήνησαν με πολλήν επιφύλαξιν, τόσον τού ύπουργείου Δημοσίων Έργων, όσον και αι άρμόδια λιμενικαί άρχαί. Άνεφέρθη λ.χ., ότι δέν προδλέπεται κατά τās προσεχί έτη ή εκτέλεσις σοβαρών λιμενικών έργων εις τó Γύθειον, πιθανόν λιμένα προσγιαλώσεως τού φέρρου-μπόουτ επί τής πελοποννησιακής άκτής, ενώ τās προδλεπόμενα έργα εις τόν λιμένα τής Σούδας, δέν κρίνονται έπαρκή δια τόν άσφαλή έλλιμενισμόν και τήν άνετον φορτοεκφόρτωσιν τού πορθμείου.

Πρίν, λοιπόν, ό Ο.Χ.Ο.Α. άποφασίση να χρηματοδοτήση τήν τω αυτήν σύνδεσιν τής Πελοποννήσου μετά τής Κρήτης, άς μελετήση τó όλον θέμα, εν συναρτήσει τών πολλών και ποικίλων τεχνικών και οικονομικών παραγόντων, οι όποιοι ύπεισέρχονται εις τήν δρομολόγησιν τού πορθμείου. Δέν επιτρέπεται ό όργανισμός αυτός να σπεύδη εις τήν επένδυσιν σοβαρών κεφαλαίων, υπό τó κράτος τών πρώτων, συχνά άσταθμήτων έντυπώσεων. Και ή δρομολόγησις τού φέρρου-μπόουτ μεταξύ Κρήτης και Πελοποννήσου, είναι μία έντυπωσιακή, άλλ' έντελώς άπραγματοποίητος, προς τó παρόν, τούλάχιστον, ιδέα.

ΤΑ ΝΟΤΙΟΣΛΑΥ-Ι-ΚΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Πυκνώνουν οι Νοτιοσλαύοι τās προς τήν Έλλάδα από τήν Άδριατικήν τακτικάς των γραμμās. Νεότευκτα σκάφη επιβατηγά διαθέτουν, εις άντικατάστασιν άποσυρομένων παρηλικών και προσθέντων εις τās δρομολογίαι των τούς λιμένας Βενετίας και Βρινδησίου, ίνα συμμετάσχουν εις τήν θερινήν κίνησιν.

Όττω από διμήνου τās δύο νεοαναυγήτα δεζελοκίνητα «Όπατίγια» και «Όρέμπιτς» άντικατέστησαν τās άποσυρθέντα «Ίστρια» και «Άστοςδο» εις τήν έβδομαδιαίαν γραμμήν Τεργέστης — δαλματικών λιμένων, Πειραιώς, με προσθήκην και τών λιμένων Βρινδησίου και Μπάρι.

Τό «Άστοςδο» διατίθεται από τής 1ης Άπριλίου εις τήν 15θήμερον γραμμήν Τεργέστης — Πειραιώς — Ήρακλείου Κρήτης.

Έν συνεχεία τó μότορσιπ «Γιάντραν» 2.500 τόν. γκράς, τού 1957, με 300 κλίνας δι' επιβάτας, θα εκτελή κατά τήν θερινήν περίοδον τήν γραμμήν Βενετίας — Ντουμπρόνικ — Πειραιώς.

Θά πρέπει να σημειωθί, ότι ό επιβατηγός στόλος τής Νοτιοσλαύιας πλήρως ανακαινίζεται. Έπίλεκτα σκάφη κατασκευάσθησαν και κατασκευάζονται εις τās ναυπηγεία τού Σπαλάτου, τής Ριγιέκας και τής Πόλας. Αι δι' αυτών τακτικά γραμμάι έξυπηρετούν όλους τούς λιμένας τής Άδριατικής προς τήν Άνατολικήν και τήν Δυτικήν Μεσόγειον. Και τέλος, άντιμετωπίζεται ή σάνδεσις δια πορθμείου τού λιμένος τού Μπάρι και με τó Ντουμπρόνικ.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΜΕΣΗΝ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Ή προσφάτως κυρωθείσα ειδική συμφωνία διαμετακομίσεως μεταξύ τής Συρίας, τής Ίορδανίας και τού Λιβάνου άποκαθιστά και πάλιν τήν έλευθέραν διακίνησιν τών έμπορευμάτων δια τού Λιβάνου και τού λιμένος τής Βηρυττού προς τās γειτονικάς άραβικάς χώρας, τήν Ήνωμένην Άραβικήν Δημοκρατίαν και τήν Ίορδανίαν.

Όλοι οι σχετικοί εισαγωγικοί περιορισμοί αίρονται. Τά προϊόντα τού Λιβάνου — τās μήλα κυρίως (παραγωγή 60.000 τόν.) — θα έπανεύρουν τήν αιγυπτιακήν αγοράν και οι Αιγύπτιοι έλευθέρως θα παραθερίζουν εις τόν Λιβανόν.

Άς σημειωθί, ότι τās προερχόμενα από τόν Λιβανόν φορτία υπό διαμετακόμισιν, χωρίς πλέον περιοριστικάς διατυπώσεις, θα διέρχονται τών συνόρων προς τήν Συρίαν, τήν Ίορδανίαν και τήν Σαουδικήν Άραβίαν.

Τό παρελθόν έτος τó σύνολον τών δια τής Βηρυττού διακινήθέντων έμπορευμάτων ανήλθεν εις 348.918 τόν. έναντι τών 527.300 τόν. τού 1957. Ή μείωσις αυτή, ή σημαντική, προήλθε κυρίως εκ τών έπιβληθέντων περιορισμών εις τήν διέλευσιν τών συνόρων από τās φορτηγά αυτοκίνητα.

Έχουν, όμως, αι άνωτέρω πληροφορία σχέσιν άμεσον και με τήν εργασίαν τών μεσογειακών μας σκαφών, τής «Έλμές». Τά πλοία της, ως γνωστόν, μετέχουν κατά σημαντικόν ποσοστόν εις τήν κίνησιν τών

φορτίων προς τās άραβικάς χώρας και τήν Βηρυττόν ιδιαιτέρως. Κατά τó παρελθόν έτος, λόγω άκριβείας τών περιορισμών, ή κίνησις τού λιμένος τής Βηρυττού αισθητώς έμειώθη και συνεπώς περιορισμένη ήτο ή συμμετοχή και τών ιδικών μας πλοίων γραμμής.

Ήδη ή άποκατάστασις τής έλευθέρας διακινήσεως τών δια τής Βηρυττού φορτίων, με προορισμόν τās όμόρους τού Λιβάνου χώρας, έλπίζομεν να έπαναδώση και τήν άπαλεσθείσαν κίνησιν εις τās πλοία τής «Έλμές». Ευχάριστος συνεπώς, ή περί συμφωνίας πληροφορία.

Όλοι αυταί αι άνωμαλίες εις τήν Μέσην Άνατολήν ζημίας εκατοντάδων χιλιάδων λιρών προεκάλεσαν κατά τās τελευταία έτη εις τήν Έλληνικήν Μεσογειακήν Ναυτιλίαν. Άς εύηθώμεν ή πολιτική σταθερότης να επικρατήση. Έξ αυτής θα προέλθη και ή προαγωγή τής οικονομίας τών χωρών τής Μέσης Άνατολής, με τās όποιαις τóσσους στενούς έχει δεσμούς τó μεσογειακόν μας πλοϊόν.

ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΜΑΣ ΠΛΟΙΑ

Πάμπολλοι οι από τούδε προγραμματισθέντες περιηγητικοί πλόες εις τās θαλάσσας μας και τήν Μεσόγειον υπό ελληνικών πλοίων. δια τήν έρχομένην, ζυροτάτην, ως φαίνεται, ταξιδιωτικήν περίοδον. Προσαρμόζεται, άπολύτως προς τās οικονομικά και γεωγραφικά δεδομένα τής χώρας μας ή θαλάσσια κρουαζιέρα, ό σύγχρονος αυτός τύπος ταξιδίου αναψυχής, ό όποιος άλλοτε ήτο κτήμα τών «λόρδων» τού χριστούς. Τώρα έχει τóσον διαδοθί εις τās προηγμένας τουριστικές χώρας.

Με εισιτήριον, τó όποϊόν καλύπτει τās έξοδα ενός κυκλικού δρομολογίου, ως και όλας τās δαπάνας διατροφής και τής εν γένει ενδιαιτήσεως επί τού πλοίου, δύναται άνέτως ό μέσης οικονομικής δυνατότητας ζένος τουρίστας, να περιηγηθί μιαν από τās πλέον φημισμένας περιοχάς τού Αιγαίου, τού Ίονιου ή τής άνατολικής Μεσογείου, χωρίς τās ταλαιπωρίας και τās μεγαλυτέρας ίσως δαπάνας ενός συχνά διακοπόμενου ταξιδίου — άλλαγή μέσου, παραμονή εις διαφόρους λιμένας — δια τών πλοίων τής γραμμής.

Όττω από έτους εις έτος αύξάνει ό αριθμός τών κατά τήν άνοιξιν και τó θερος οργανουμένων περιηγήσεων εις τās θαλάσσας μας, δημιουργηθέντος πλέον και σταθερώς έξειλοσομένου ενός χωριστού τύπου ελληνικού επιβατηγού πλοίου. Ήδη ή Ναυτιλία μας διαθέτει τόν μικρόν της στόλον εκ πλοίων άποκλειστικώς καταλλήλων δια κρουαζιέρας. Είναι τó «Σεμίραμις», τó «Άδριατική» και τó «Αιγαϊόν», ως και τó άρτι προκτιθέν «Στέλλα Μάρις», τó όποϊόν διαχειρίζεται ή Έθνική Έλληνική Γραμμή Άμερικής και τó όποϊόν άρχίζει τούς πλόας τού τήν 8ην Άπριλίου.

Ό στόλος αυτός, ενισχυόμενος υπό τών καλύτερων και μεγαλυτέρων επιβατηγών μας μονάδων — («Αχιλλεύς», («Αγαμέμνων»), («Μισούλης»), («Μεντιεράννεαν»), («Έλλάς»), («Φίλιππος» και («Κρήτη») — εκτάκτως άποσπώμενον εκ τών τακτικών των δρομολογίων δια τήν εκτέλεσιν ώριμωμένων κρουαζιερών, θα έξυπηρετήη έφέτος περισσότερο και ποικίλων κατηγοριών περιηγητών. Ή δρομολόγησις τού «Σεμίραμις», τού «Αιγαϊόν» και τού «Στέλλα Μάρις» εις έβδομαδιαίους τουριστικούς κύκλους ανά τó Αιγαϊόν, παρέχει τήν δυνατότητα μιās υπό άλλωξ εξαιρετικώς όρους περιηγήσεως. Τό «Στέλλα Μάρις» λ.χ. με καθολικόν κλιματισμόν, σταθερωτήρας και πολυτέλειαν σπανίαν δι' ελληνικών πλοίων, δύναται να εξασφαλίη εις τούς πλουσίους Άμερικανούς περιηγητάς τās άνέσεις τών κοσμοπολιτικών ζενοδοχείων. Τό «Στέλλα Μάρις» έχει προγραμματισεί δι' έφέτος 30 έβδομαδιαία ταξίδια εις τās ελληνικά ύδατα, δια τās όποια αι περισσότερα θέσεις έχουν ήδη κλεισθί.

Βάσει τών στοιχείων, τās όποια μεξ παρεοχέθησαν υπό τών εν Άθήναις και Πειραιά τουριστικών γραφείων, ως και τών πληροφοριών τών διαφόρων ναυτικών εταιριών, αι κυριώτερα μέχρι στιγμής προγραμματισθείσαι κρουαζιέραι δι' ελληνικών πλοίων, είναι αι έξής:

Πεντακόσιοι Ίταλοί σπουδαοται θα άναχωρήσουν τήν 2αν Άπριλιου εκ Βρινδησίου με τó επιβατηγόν «Έλλάς» δι' Άλεξάνδρειαν, Κρήτην, Ρόδον, Πειραιά και έπιστροφή πάλιν εις τó Βρινδησιόν. Διάρκεια δεκαεπενθήμερον.

Από τής 10ης μέχρι τής 25ης Άπριλίου τó «Κρήτη» θα εκτελέση κρουαζιέραν με 250 Σουηδούς περιηγητάς εις Κέρκυραν, Πειραιά, Μύκονον, Δήλον, Κωνσταντινούπολιν και ρωσικούς λιμένας τού Εύξεινου.

Τό μεγάλον επιβατηγόν «Μεντιεράννεαν» άπολήδον εκ Βενετίας τήν 6ην Άπριλίου με 350 Γερμανούς θα πραγματοποιήση 15θήμερον κρουαζιέραν με προσεγγίσεις εις Πειραιά, Σαντορίνην, Κρήτην, Ρόδον, Κύπρον, Βηρυττόν και Χαίφαν.

Τό νεογορασοθέν «Έλλάς» έπίσης, θα μεταφέρη εις τήν Έλλάδα τήν 15ην Άπριλίου τούς Ίταλούς ιατρούς, όστινες θα μετάσχουν εις τó οφθαλμολογικόν συνέδριον τών Άθηνών. Δια τó ιδίον πλοίου οι ζένοι και οι Έλληνες σύνεδροι θα πραγματοποιήσουν κρουαζιέραν εις Κέρκυραν, Πάτραν, Ίτέαν και Ναύπλιον.

Τό ιδιον πλοϊόν θα εκτελέση κατά Μάϊον και Ίουνιον δύο περιηγητικά ταξίδια εις τήν Μαύρην Θάλασσαν, αναχωρούν εκ Βενετίας με Εύρωπαϊούς τουρίστας.

Δύο κρουαζιέρας θα πραγματοποιήση έπίσης, εντός τού Μαΐου, τó ά/π «Άδριατική» προς τούς λιμένας τής Μαύρης Θάλασσης, άπολήδον εκ Βενετίας και προσεγγίζον εις Πειραιά και Κωνσταντινούπολιν.

Τήν 28ην Άπριλίου εξ άλλου τó επιβατηγόν «Αιγαϊόν» θα άρχισι τούς τακτικούς περιηγητικούς τούς πλόας καθ' όλην τήν θερινήν περίοδον μεταξύ Πειραιώς — Κρήτης, Ρόδου, Κώ, Άλικαρνασού, Πάτμου, Μύκονου και Δήλου.

Τό πρώτον ελληνικόν τουριστικόν σκάφος, τó «Σεμίραμις» τής νέας Ήπειρωτικής Άτμοπλοίας, θα εκτελέση και έφέτος περιηγητικά τα-

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

ξίδια δια λογαριασμόν του Ε.Ο.Τ.

Τέλος, μεγάλας κρουαζιέρας έχουν προγραμματίσει επίσης δια τὸ ἐφετινὸν θέρος αἱ «Ὀλυμπιακὴ Κρουαζιέρα» δια τοῦ «Ἀγαμέμνωνος». Τὸ μεγάλο αὐτὸ μεσογειανὸν μας σκάφος, θὰ παραλὰβῃ τὸν 13ην Αὐγούστου ἐκ Βενετίας Ἐυρωπαϊκὸν περιηγητὰς δια νὰ τοὺς μεταφέρῃ εἰς Κατάκωλον, Ἡράκλειον, Ρόδον, Πειραιᾶ, Ἰτέαν, Συρακούσας, Σιθιαθέκκιαν, ὅπου καὶ θὰ ἀποβιβάσθωσιν δια νὰ μεταβῶσιν εἰς Ρώμην πρὸς παρακολούθησιν τῶν Ὀλυμπιακῶν Ἀγώνων. Ἐκείθεν τὸ «Ἀγαμέμνων» θὰ κατεβυθισθῇ εἰς Νεάπολιν, ὅπου θὰ διεξάγῃται οἱ ναυτικὸν Ὀλυμπιακὸν ἀγῶνας. Ἡ μεγάλη αὐτὴ κρουαζιέρα θὰ τερματισθῇ εἰς τὴν Γένοβαν τὴν 2αν Σεπτεμβρίου. Αὐθημερὸν τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον θὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ τοῦ ἰταλικοῦ αὐτοῦ λιμένος, δια τὴν δευτέραν κρουαζιέραν του, μετὰ λιμένας προσηγουσας τὸν Πειραιᾶ, τὸ Βρισηδίων, τὴν Βενετίαν καὶ τὴν Κύπρον.

Αἱ πληροφορίες μας πάντως φέρουν ὅλα τὰ τουριστικὰ μας σκάφη πλήρως ἀποκολλημένα κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον εἰς περιηγητικὸν πλόον. Πλὴν αὐτῶν ἐκ τῶν μέχρι τοῦδε δηλώσεων θέσεων εἰς τὰ μεσογειανὰ πλοία ἐξαιρετικὰς ζωηρὰ προβλεπεται ἡ κίνησις ξένων ἐπιθεωτῶν ἀπὸ τὴν Βενετίαν καὶ τὸ Βρισηδίων δια τὴν Ἑλλάδα. Καὶ δὲν πρέπει τέλος νὰ λησυνῆται καὶ ἡ δια τοῦ φέρου-μπίου «Ἐγνατία» κίνησις. Ἀρχίζει τὰ δρομολόγια του ἀπὸ τῆς 2ας Αὐγούστου.

ΠΡΟΣ ΤΟΝ Ο.Τ.Ε. ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ

Ὁ γνωστὸς ἐφοπλιστικὸς Οἶκος τοῦ Λονδίνου Lyras Brothers Ltd. ἀπέφασκε νὰ μεταφέρῃ εἰς Ἑλλάδα μέρος τῆς ἐπιχειρηματικῆς του δραστηριότητος. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὁ εἰς ἐκ τῶν ἀδελφῶν κ. Κώστας Λύρας ἐδῶ ἐγκατεστάθη ἀπὸ ἐτους. Εἰς ἰδιόκτητον — νεοαγορασθῆν — οἰκίμα παρὰ τὴν Πλατείαν Ρηγίλλης τῶν Ἀθηνῶν, συνέστησε καὶ τὰ γραφεῖα του.

Πρώτῃ ἐνέργεια τοῦ ἐπανεληθόντος ἐφοπλιστοῦ ἦτο ἡ ὑποβολὴ αἰτήσεως δια τὴν ἐγκατάστασιν τηλεφώνου. Εἶναι δυνατόν νὰ νοηθῇ γραφεῖον καὶ διὰ ἐφοπλιστικὸν χωρὶς τηλεφώνου;

Καὶ ὅμως ὁ κ. Λύρας ταπεινῶνται ἀπὸ μῶν ἤδη δια τὴν ἀποκτησιν τοῦ ἀπαραίτου τηλεφώνου. Καὶ διότι δὲν τὸ κατῳρῶσε κατέστη δύσκολος ἡ ἐδῶ παραμονὴ του καὶ ἡ ἀσκήσις τῶν ἐπαγγελματικῶν του καθηκόντων. Ὑπερωρῶθη καὶ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸ Λονδίον. Θὰ ἐπανελθῇ, ὅταν ὁ Ο.Τ.Ε. εὐδοκῆσῃ.

Ὑποσχέσεις, βεβαίως, ἔλαβε πολλὰς ὁ κ. Λύρας κατὰ τὰ πρὸς ἀρμοδίους καὶ μεσάζοντας ἐπίμονα διαδήματά του. Εἰς οὐδὲν ἴσχυσαν. Ἐφθασε νὰ ἐπιζητήσῃ τὴν ἀγορὰν ξένων ἀριθμῶν τηλεφώνου. Οὔτε καὶ εἰς τὴν ἐπιδιώξιν του αὐτὴν συνήνησε τὴν βοήθειαν τῶν ὑψηρῶν τοῦ Ο.Τ.Ε.

Οὔτω, ἡ ἐδῶ ἐγκατάστασις τοῦ Οἴκου Λύρα καθυστερεῖ, ὅπως θὰ καθυστερήσῃ καὶ ὁλων τῶν ἄλλων ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἑλλείψει μῶν τηλεπικοινωνίας, ἐνῶ ἡ Κυβέρνησις ἀπὸ στόματος αὐτοῦ τοῦ κ. Προέδρου αὐτῆς ὑπεσχέθη πᾶσαν σχετικὴν διευκόλυνσιν.

Αὐτὰ δια τὸν κ. Τσέλον, πρὸς τὸν ὁποῖον δὲν παραλείπομεν συχνὰ νὰ διαβιβάζωμεν τὰ ὅσα φθάνουν μέχρις ἡμῶν παράπαν. Τὸ πρῶτον ἀσφαλῶς θὰ τὰ πληροφορηθῆται.

ΕΠΙΚΡΙΤΕΑΙ ΕΝΕΡΓΕΙΑΙ

Τὰ ὀλισθήματα, ἀτυχῶς, συνεχίζονται. Πρὸ τινων ἡμερῶν ὁ κ. Γενικὸς Γραμματεὺς τῆς Ἐνώσεως Ἀσურματιστῶν ἐτηλεφώνησε πρὸς τὸν ἐδῶ ἐκπρόσωπον τοῦ Οἴκου Φαφαλιῦ καὶ συνέστησε τὴν αὔξησιν τῆς μισθοδοσίας ὑπὲρ τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον τοῦ ἀσურματιστοῦ τοῦ ἀ/π «Αἰόλος», διότι ἄλλως, θὰ ὑπερχειροῦτο οὗτος νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ πλοῖον.

Ἡ ἀναρακτήριτος, ὅμως, αὐτὴ ἐνέργεια, εἶχε καὶ τὴν ἀντίθεσιν τῆς. Ἰδοὺ αὐτῆ: Ἐγνωστοποιήθη ἀπὸ μέρους τοῦ ἐν Λονδίῳ Οἴκου Φαφαλιῦ πρὸς τὴν Ἐνωσιν τῶν Ἀσურματιστῶν, τὸ Ὑπουργεῖον καὶ τὸ Ν.Α.Τ. ἡ ἀπόφασις τῶν ἰδιοκτητῶν, ὁλων τῶν ὑπὸ τὴν διαχειρῆσιν Φαφαλιῦ τελούτων πλοίων, ὅπως εἰς ἐκάστην προβολὴν ἀξιώσεως ἀσურματιστοῦ πρὸς αὔξησιν τῆς μισθοδοσίας, ὑπὲρ τὴν συλλογικὴν σύμβασιν, ἀντικαθίσταται οὗτος ἀμέσως δι' Ἀγγλου. Οὕτῃ ἡ Ἐνωσις, οὔτε οἱ κρατικὸι ἀρμόδιοι ἠμποροῦν νὰ προβάλουν παρατηρήσιν τινα ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως. Εὐλογος ἡ ἀντίθεσις, κατὰ ἀξιώσεως ὁπωσδήποτε ἀδικαιολογητό.

Καὶ προσθέτομεν ἡμεῖς: Θὰ ἐνθυμῆται, ἀσφαλῶς ὁ κ. Κροκιδᾶς, ὅταν ἀνέλαβε πρὸ ἐτῶν τὴν καλὴν προσπάθειαν τῆς προσλήψεως Ἑλλήνων, ἀνέργων τότε, ἀσურματιστῶν εἰς τὰ ἐλληνικῆς ἰδιοκτησίας σκάφη, οἱ ὁ Οἶκος Φαφαλιῦ ὑπῆρξεν ἐκ τῶν πρώτων, ἀν μὴ ὁ πρῶτος, πρὸ ἐναυτολόγησεν ἐπὶ τῶν πλοίων του Ἑλληνας ἀσურματιστὰς, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ Ἀγγλοὶ καὶ οἱ Ἱταλοὶ προσεφέροντο μετὰ χαμηλότερον μισθολόγιον. Καὶ ἂν ὁ κ. Κροκιδᾶς ἐλησμονῆσε τὸ γεγονός αὐτό, τοῦ τὸ ὑπενθυμίζομεν, προσθέτοντες καὶ τὰς πολλὰς εὐχαριστίας του, τὰς ὁποίας τότε ἀπηύθυνε πρὸς τὸν ἐν λόγῳ Οἶκον.

Ἐχομεν, πάντως, τὴν ἀντίληψιν, ὅτι ἡ τακτικὴ τὴν ὁποῖαν τώρα ἀκολουθεῖ ἡ ἐπαγγελματικὴ ὀργάνωσις τῶν ἀσურματιστῶν δὲν εἶναι ἐπικοδομητικὴ τῆς καλῆς συνεργασίας ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτικοῦ, τὴν ὁποῖαν τόσον βαθύτατα ἐμφανίζεται ἐνστερνιζόμενος καὶ ὁ κ. Κροκιδᾶς.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

Οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς καὶ τῆς εἰσαγωγῆς ἰχθυερῶν κατὰ τὸ 1959 εἰς τὴν χώραν μας, ἀποδεικνύουν τὸ πῶσον ἐπὺρ δύναται νὰ εἶναι τὸ μέλλον τοῦ κλάδου τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας, ἐφ' ὅσον ἡ κατακόρυφος ἐπ' ἐσχάτων ἀνάπτυξις του — ἀπρόοπτος καὶ ἀπρογραμμάτιστος ἐν πολλοῖς — ἐξισορροπήθῃ ἐγκαιρῶς, μετὰ μίαν καλὴν ὀργάνωσιν εἰς τὰ τῆς διαθέσεως τῆς παραγωγῆς. Δύναται ὑπεκέρως νὰ καλύψῃ ἡ Ἀτλαντικὴ Ἀλιεία, εἰς βραχὺ δὲ χρονικὸν διάστημα, τὰ κενὰ τῆς παρακτίου καὶ τῆς μέσης ἀλιείας, ἐκμηδενίζουσα κατὰ τὸ πρῶτον στάδιον, τὴν εἰσαγωγὴν ἰχθυερῶν, δια τὰ ὁποῖα μόνον κατὰ τὸ 1959 εἰστέθησαν 232 εκατομμύρια δραχμῶν. Ἡ κατανάλωσις, ἐξ ἄλλου, θὰ διευρυνθῇ, καθισταμένου τοῦ κατεψυγμένου ἀλιεύματος προσιτῆς πρὸς τὴν δια τὰς λαϊκὰς τάξεις τοῦ Κέντρου καὶ τῆς Ὑπαιθρου. Οἱ 3.400 τ. ἰχθυῶν, οἱ ἀποτελοῦντες τὴν παραγωγὴν τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας, κατὰ τὸ παρελθόν ἐτος, δύναται ὑπεκέρως νὰ δεκαπλασιασθῶσιν μετὰ διετίας — κατὰ τὸ 1960 θὰ πενταπλασιασθῶσιν — χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ περιπτώσις δημιουργίας προβλήματος περὶ τὴν διάθεσιν τῶν. Οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς μας κατὰ τὸ 1959, βάσει στοιχείων παρεχομένων ὑπὸ τοῦ Ὑπουργεῖου Βιομηχανίας, ἔχουν ὡς ἑξῆς: Πα-

ραγωγῆς παρακτίου, μέσης καὶ ἀλιείας ἐσωτερικῶν ὑδάτων, 75.000 τ. Παραγωγῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας 3.900 τ. Σύνολον ἰχθυοπαραγωγῆς 79.500 τ. ἀξίας 556.500.000 δρχ.

Κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα εἰσπῆχθησαν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ: Ἰχθεῖς νωποὶ καὶ κατεψυγμένοι 5.954 τ. Ἰχθεῖς κονσερβοποιημένοι 3.025 τ., ἀλίπαστα 1.177 τ., βακαλάος 11.772 τ. καὶ ρέγγες 4.232 τ.

Σύνολον εἰσπῆχθέντων ἰχθυερῶν κατὰ τὸ 1959, τόν. 26.169, ἀξίας 232.268.000 δρχ. Ἡ εἰς ἰχθυερὰ, δηλαδὴ, κάλυψις τῶν ἀναγκῶν τῆς κατανάλωσως, ἀπῆλθεν τὴν διάθεσιν ποσοῦ ἀνερχομένου εἰς τὸ ἥμισυ οὐδὲν τοῦ ἐκ τῆς ὅλης ἰχθυοπαραγωγῆς προελθόντος ἐπὶ τοῦ εἰσοδήματος.

Ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τοῦ κλάδου τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας δύναται καὶ μόνον νὰ αὐξήσῃ τὴν ἐγχώριον ἰχθυοπαραγωγὴν, εἰς βαθμὸν περιορίζοντα ἀντιστοίχως, τὴν εἰς τοιαῦτῃν ἔκτασιν εἰσαγωγῶν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ ἰχθυερῶν. Τὸ σημερινὸν ζήτηρον ἐνδοσφαιρῶν τῆς ἰδιωτικῆς πρωτοβουλίας δια τὴν ποntonπόρον ἀλιείαν ἡμῶρεθι νὰ διατηρηθῇ καὶ περαιτέρω νὰ ἀναπτυχθῇ, δια μίας συγκεκριμένης πολιτικῆς ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους, τῆς ὁποίας τὰ κύρια κεφάλαια ἐπιβάλλεται νὰ εἶναι τὰ ἀκόλουθα: Ἡ δασομολογικὴ προστασία τῆς παραγωγῆς τῶν ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν. Ἡ ἐξασφάλισις πλεονεκτημάτων τινῶν κατὰ περισσοτέρων εὐκολιών δια μίαν συνεχῆ καὶ ἀνετον ἀλιείαν εἰς τὰ ἀλιπέδα τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Ἡ ὀργάνωσις πλήρους ἀλύσεως φύχους καθ' ἅπασαν τὴν ὕπαιθρον.

Ἡ Ἑλλὰς εἶναι ἡ μόνη σχεδὸν ἰχθυοπαραγωγὸς χώρα τῆς Ἑρώπης ἡ ὁποία δὲν προστατεύει δασομολογικὰ τὴν ἀλιείαν τῆς. Εἰς εἰκονικὸν δασομὸς ἐπιτρέπει εἰς τὸ ξένον ἀλιεῖμα δεινῶς νὰ ἀνταγωνίζεται, μέσα εἰς αὐτὴν τὴν ἐλληνικὴν ἀγορὰν, τὸ ἰδικὸν μας. Δὲν εἶναι δυνατόν, ὅμως, νὰ προχωρήσῃ καὶ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ ὀργάνωσις ἐνὸς συγχρονισμένου στόλου ὁκαποπόρων ἀλιευτικῶν, ὡς εἶναι αὐτὸς τὸν ὁποῖον συγκροτεῖ τῶρα ἡ χώρα μας, ἐπὶ τὴν ἐλληνικὴν κατανάλωσιν ἀφειδῶς καὶ ἐλευθέρως τροφοδοτεῖται μετὰ κατεψυγμένων ἰχθεῖς, γαλλικῆς, ἰσπανικῆς καὶ κυρίως ἰσπανικῆς παραγωγῆς.

Καὶ ἐνῶ τὸ κράτος καθ' ὅλα τὰ μεταπολεμικὰ ἐπὶ δὲν ἔδυνάτω νὰ χαρακτηρισθῇ δια τὴν ἰσπύνην προστασίαν του εἰς τὰ συστήματα ἐνὸς ἀκόστου φιλελευθερισμοῦ, κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ὁλων σχεδῶν τῶν ἐκδηλώσεων τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος τοῦ τόπου, προκείμενον δια τὴν δασομολογικὴν προστασίαν τῆς ἀλιείας, ἐνεσάνεισε μίαν ὄλων ἀνεξήγητον εὐαισθησίαν, ἀρνούμενον νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἐλευθέρων εἰσαγωγῶν ἰχθυῶν ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ. Τώρα μάλιστα, μετὰ τὴν ἀλυτῶδη αὔξησιν τοῦ κλάδου τῆς ποntonπόρου ἀλιείας, ὡς καὶ τὴν ἐπικίνδυνον πλέον ἐπιδρομὴν τῶν ἰσπανικῶν ἀλιευτικῶν εἰς τοὺς ἐλληνικοὺς λιμένες, ἤκοιρε σοβαρότερον νὰ ἀντιμετωπιζέται τὸ ζήτημα. Ἀνανυρίζεται ἡδὴ τὸ ὄρθον τῆς ἀπόψεως, ὅτι δι' ἐνὸς προστατευτικοῦ δασομῶ δυνάμεθα νὰ φθάσωμεν ταχύτερον εἰς τὴν διεύρυσιν τῆς κατανάλωσως τῶν ἰχθυερῶν, δια μόνης τῆς ἐθνικῆς παραγωγῆς καὶ ὅχι τῆς ἐλευθέρως εἰσαγωγῆς νωπῶν καὶ κατεψυγμένων ἰχθυῶν καὶ ἀλίπαστων, ἥτις σὺν τοῖς ἄλλοις, σπατάλην πολὺτμῳν συναλλάγματος προϋποθέτει.

Τὸ δευτέρον σημεῖον ἐνὸς προγράμματος δια τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας ἀφορὰ τὴν σύστασιν μίας ἀλιευτικῆς βάσεως, ἐγγύς τῶν ἀλιπέδων τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Οἱ Ἰσπανοὶ ἐγκαιρῶς διαγνώσαντες τὴν μεγάλην σημασίαν τῆς, διαπραγματεύονται ἤδη μετὰ τῆς ἰσπανικῆς κυβερνήσεως τὴν ἰδρύσιν τῆς. Θὰ συγκεντρῶνουν εἰς αὐτὴν τὴν παραγωγὴν ὁλων τῶν ἀλιευτικῶν τῶν πλοίων καὶ ἐν συνεχείᾳ δια πλοίων-ψυγείων θὰ τὴν προωθοῦν εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς ἀγορὰς κατανάλωσως. Ἐξοικονομοῦνται οὕτω περισσότερα ἡμέρη παραγωγικῆς ἐργασίας δια τὰ ἀλιευτικὰ σκάφη τῶν, αὐξάνοντες κατὰ συνέπειαν, σοβαρῶς, τὴν ἀπόδοσιν τῶν. Οἱ Ρῶσοι αὐτῶν θὰ πράξουν εἰς τοὺς λιμένες τῆς Γκάνας.

Τὰ ἴδια πλεονεκτήματα θὰ εἶχεν μίᾳ ἐλληνικῆς βάσεως ἐγγύς τῶν ἀλιπέδων τῆς Βορειοδυτικῆς Ἀφρικῆς, ἥτις, ὡς ἀνεφοδιστικὸν καὶ ἐπιτελικὸν ἀκόμη κέντρον δια τὰς ἐξορμήσεις τοῦ ἀλιευτικοῦ μας στόλου θὰ ἐκπροσιμῶτο. Τὸ ὕπουργεῖον Βιομηχανίας ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τοῦ ὕπουργεῖου τῶν Ἐξωτερικῶν θὰ ἔδυνάτω νὰ κάσων, ἐγκαιρῶς, ὅμως, τὴν σχετικὴν κρούσιν πρὸς τὰς ἐγγύς τῆς περιοχῆς εὐλοσκομένης ἐπικρατείας, μετὰ τῶν ὁποίων ἡ Ἑλλὰς ἄλλωστε, διατηρεῖ ἀγαθὰς καὶ φιλικὰς σχέσεις.

Τὸ τρίτον σημεῖον τοῦ προγράμματος τῆς ἐπὶ ἰσορροπῆς βάσεων ἀναπτύξεως τῆς ποntonπόρου ἀλιείας, ἀναφέρεται εἰς τὸ λίον ἤδη γνωστὸν θέμα τῆς διαθέσεως τοῦ κατεψυγμένου ἀλιεύματος καθ' ἅπασαν τὴν χώραν. Ἡ μὲσω μίας συμπαγοῦς ἀλύσεως ἐξ αὐτοκινῆτων — ψυγείων καὶ ψυκτικῶν σταθμῶν, προώσεσις τοῦ κατεψυγμένου ἀλιεύματος εἰς ὁλόκληρον τὴν ἐπικρατείαν, ἀποτελεῖ τὴν σπουδαιότεραν προϋπόθεσιν δια τὴν ἀποδοτικὴν λειτουργίαν ὅχι μόνον τῶν ἤδη ἐπιχειροῦσων, ἀλλὰ καὶ ἐνὸς μεγαλυτέρου ἀκόμη ὁμοιοῦ ἰσχυροῦ ἐπιχειροῦσων ἐνδεχομένως ἐταιριῶν μεγάλης ἀλιείας. Θὰ διευρυνθῇ πολλαπλασίως ἡ σημερινὴ κατανάλωσις. Θὰ ἀπαλλαγῇ ἡ ἀλιευτικὴ ἐπιχειροῦσις—ἡ ψυκτικὴ ἄλυσος θὰ ἀποτελῇ ἐνιαῖον ὄργανισμὸν ἐξυπηρετοῦντα ὄλας τὰς ἐπιχειροῦσας — ἐκ τῶν ὑπερόγκων δαπανῶν τῆς δι' ἴδιον μέσων προώθησεως τοῦ ἀλιεύματος εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας. Θὰ προληφθῇ τέλος ὁ μεταξὺ τῶν ἐλληνικῶν ἐταιριῶν Ἀλιείας ἀνταγωνισμὸς.

Εἰς τὰς γενικὰς βεβαίως, γραμμὰς του, αὐτὸ θὰ πρέπει νὰ εἶναι

“ SOCIÉTÉ DES ANCIENS ETS.

A. LYDRIKSON,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES: LYDRIKSON MARSEILLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.

Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

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

το πρόγραμμα, επί του οποίου θα θεμελιωθί Ισχυρώς η ανάπτυξομένη σήμερα 'Ατλαντική 'Αλιεία, ώστε ταχέως η ελληνική ιχθυοπαγωγή να καλύψη τας ανάγκες της καταναλώσεως. Το υπουργείον Βιομηχανίας μελετά τὸ ζήτημα. Δὲν δύναται ἐπὶ πολλῶν χωρῶν καθοδηγήσῃν καὶ προστασίαν νὰ προχωρήσῃ ὁ σπουδαῖος αὐτὸς παραγωγικὸς κλάδος, εἰς τὸν ὅποιον, ἐξ ἄλλου, σοβαρὰ κεφάλαια ὑπ' αὐτοῦ τοῦ Κράτους ἔχουν ἐπενδυσθῆ.

Η ΝΕΚΡΑΝΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ Μ. Ε. Θ.

"Ηρκεσαν μία συστηματικὴ πεντάμηνη ἐργασία ὑπὸ τὴν ἄμεσον ἐπίβλεψιν τοῦ πλοίαρχου - Μηχανικοῦ κ. Γ. Δρακοπούλου, διὰ νὰ ἐκκαθαρισθῇ ὁ «σταύλος» τῶν Μητρώων, νὰ διεκπεραιωθῇ τὸ μεγαλύτερον μέρος μίας ἀπὸ ἐτῶν ἐκκρεμοῦσης ἐργασίας, νὰ ἀποκατασταθῇ ἡ τάξις εἰς τὴν καίριαν αὐτὴν διὰ τὸν "Ελληνα ναυτικὸν ὑπηρεσίαν, ὡστε βέβαιος νὰ εἶναι ἡ ἐλπίς, ὅτι μετὰ τινὰς μῆνας, πλήρως καὶ λεπτομερῶς νὰ εἶναι ἐνημερωμένα τὰ πολῦτιμα ἀρχεῖα τῆς. Εἰς ἔγγραφόν τῆς πρὸς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον, τὸ ὅποιον τὰς δαπάνας τῆς ἀναδιοργανώσεως τῶν Μητρώων ἔχει ἀναλάβει, ἡ ἀρμοδία Διεύθυνσις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, τονίζει ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὰ ἑξῆς:

"Μὲ τὸν κρατοῦντα σημερινὸν ρυθμὸν ἐργασίας καὶ ἀποδόσεως, ἡ ὑπηρεσία Μητρώων, ἐπὶ τῇ συμπληρώσει τοῦ πρώτου ἐξαμήνου τοῦ τρέχοντος ἐτους, θὰ εἶναι κατὰ πάντα ἐνήμερος εἰς τρόπον ὡστε νὰ ἐπιτυγχάνεται ἐπι πληρεστέρα καὶ ταχύτερα ἐξυπηρετήσεις τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν ἐκ ταύτης ἀρρομένων στοιχείων ὑπηρεσίαν καὶ ὀργανισμῶν.

Πράγματι, πολλὰ εἶναι τὰ ὅσα ἐγένοντο κατὰ τὸ βραχὺ τοῦτο χρονικὸν διάστημα. "Ἡδὴ ἡ ὑπηρεσία τῶν Μητρώων δύναται ταυτοχρόνως καὶ τὴν τρέχουσαν κίνησιν νὰ ἐξυπηρετῇ καὶ τὸν ὄγκον τῆς συσσωρευθείσης παλαιᾶς ἐργασίας νὰ ἐκκαθαρίσῃ. Καὶ ἦτο οὗτος τεράστιος. Ἄνω τῶν 15 χιλιάδων ἀκατάωρτοι ὑπηρεσίας ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων, καὶ ἄνω τῶν 252 χιλιάδων, ἐπὶ ξένων! Τέσσαρες μῆνες, μεσοῦντος τοῦ 1959, ἀπητῶντο διὰ τὴν ἀντικατάστασιν ἐνὸς ναυτικοῦ φυλλαδίου καὶ εἰς διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ βιβλιαρίου τοῦ μαθητευομένου ναυτικοῦ διὰ τακτικὸν φυλλαδίον.

"Ἄλλ' ἄς ἴδωμεν, τί συγκεκριμένως ἐπετελέσθη διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν τῶν Μ.Ε.Θ. ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ 1959, μέχρι τοῦ Ἰανουαρίου τοῦ 1960. Ὁ ἀπολογισμὸς δικαιοῦται τὴν καλὴν πρόβλεψιν:

1.— Ἐπετεύχθη ἐξ ὁλοκλήρου ἡ καταχώρησις εἰς τὰ οἰκεία Μητρώα τῆς ὅλης ὑπηρεσίας τῶν ναυτικῶν μας, τῆς ἐξαγομῆς ἐκ τῶν ναυτολογίων τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν μικρῶν πετρελαιοκίνητων. Τὰ ἀκαταχώρητα ναυτολόγια κατὰ τὴν 31ην Ἰανουαρίου 1960 ἀνῆλθον εἰς 67 διὰ τὰ ἀτμόπλοια καὶ 140 διὰ τὰ πετρελαιοκίνητα, ἀριθμοὶ οἵτινες ἀντιπροσωπεύουν συνήθως ὄγκον τρεχούσης ἐργασίας τοῦ Γραφείου Καταχώρησεως τῶν Μ.Ε.Θ.

2.— Ἐπετεύχθη ἡ πλήρης καταχώρησις τῶν καταστάσεων 370 συμβεβλημένων πλοίων. Τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1959 δὲν εἶχε καταχωρηθῆ οὔτε μία ἐκ τῶν 700 καταστάσεων, αἵτινες εἶχον ὑποβληθῆ εἰς τὸ Ν. Α.Τ. ὡς τὰ ἀπομένοντα πρὸς καταχώρησιν καταστάσεις εἶναι πολὺ ὀλιγώτεροι, ὑπολογίζεται δὲ ὅτι μέχρι τοῦ Ἰουλίου θὰ ἔχουν πλήρως διεκπεραιωθῆ.

3.— Κατόπιν τῆς καλύτερας ὀργανώσεως τοῦ Γραφείου Ἐκδόσεως Ναυτικῶν Φυλλαδίων, ὡς καὶ τῆς ἀπλοποιήσεως τῶν ὑποβαλλομένων πιστοποιητικῶν, καθωρβώθη ἡ ἐντὸς πενθημέρου μόνον ἀντικατάστασις τῶν βιβλιαρίων μαθητευομένων ναυτικῶν διὰ κανονικῶν φυλλαδίων.

4.— Οὐδεμία ἐκκρεμότης ὑφίστατο κατὰ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1960 εἰς ὅτι ἀφορᾷ τὴν καταχώρησιν τῶν πινάκων εἰσφορῶν μεμονωμένων ἐργατῶν θαλάσσης, ἀποδεικτικῶν ναυτικῆς ἰκανότητος, τελῶν γάμου, συνταξιοδοτήσεως Ν.Α.Τ., «Οἴκου Ναύτου» καὶ Ι.Κ.Α., τῶν πράξεων μεμονωμένης ἐξαγορᾶς ὑπηρεσίας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν καὶ τῶν πράξεων ἐξαγορᾶς ὑπηρεσιῶν ἀρχιπλοίαρχων, ἀρχιμηχανικῶν κ.λ.π. Δὲν νὰ σημειωθῇ, ὅτι αἱ ἐκ τῶν ἑξ ἄνω αἰτιῶν διενεργηθεῖσαι κατὰ τὸ πεντάμηνον ἔγγραφαὶ ἀνῆλθον εἰς 6.160.

5.— Διεξεπεραιώθη πλήρως ἡ καθυστερούσα ἐργασία περὶ τὴν ἔκδοσιν συνταξιοδοτικῶν πινάκων. Ὁ ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὸν Ἰανουάριον ἐκκρεμοῦτων συνταξιοδοτικῶν πινάκων, ἀνῆρχετο εἰς 52 μόνον, ἐξ ὧν 24 περιήλθον εἰς τὴν ὑπηρεσίαν Μητρώων τὴν 27ην Ἰανουαρίου 1960. Οἱ κατὰ τὸ ἀνασκοπούμενον πεντάμηνον διεκπεραιωθέντες συνταξιοδοτικοὶ πίνακες Ν.Α.Τ., «Οἴκου Ναύτου» καὶ Ι.Κ.Α., οἱ ἀναξερητικῶν πίνακες τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ οἱ πίνακες τῶν ἐφ' ἅπαξ παροχῶν Τ.Π.Α.Ε.Ν. καὶ Τ.Π.Κ.Π.Ε.Ν. ἀνῆλθον συνολικῶς εἰς 735.

6.— Κατὰ τὸ διάστημα ἀπὸ Σεπτεμβρίου 1959 μέχρι Ἰανουαρίου 1960 τὰ ἐκδοθέντα ἰστοποιητικὰ διὰ τὰς προαγωγικὰς ἐξετάσεις τῶν ναυτικῶν ἀνῆλθον εἰς 2.119, ἐνῶ τὰ ἐκδοθέντα ἰστοποιητικὰ διὰ τὴν σύνταξιν ναυτικῶν καταλόγων τῆς κλάσεως 1961—1962, ἀνῆλθον εἰς 9.500.

7.— Κατὰ τὸ βραχὺ τοῦτο χρονικὸν διάστημα ἐπετεύχθη ὁ ἔλεγχος 10.000 ναυτικῶν φυλλαδίων (ἐκδοθέντων ἀπὸ 1953 — 1957), τὰ ὁποῖα καὶ ἐβιβλιοδετήθησαν εἰς 1.200 σῶματα. Ὁμοίως 11.500 φύλλα ἀποσταλέντων μεταβολῶν συγκροτημένων πληρωμάτων συνεσχέτισθησαν πρὸς τὰ οἰκεία ἀντίγραφα προτύπων ναυτολογίων. Ἡρετηρήθησαν εἰς εἰδικὰ εὔρητήρια τὸ σύνολον τῶν παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. παραληφθέντων κατὰ τὸ αὐτὸ χρονικὸν διάστημα ναυτολογίων καὶ ἠρετηριάθησαν ἐπίσης εἰς εἰδικὸν εὔρητήριον συμβεβλημένων πλοίων 3.029 καταστάσεις πληρωμάτων.

8.— Τὸ ἀνοίγμα μερῶν διὰ τοὺς τὸ πρώτων ἀπογραφομένους μαθητευομένους ναυτικούς καὶ ναυτικούς, πραγματοποιεῖται ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκαπενθημέρου τοῦ ἐπομένου τῆς ἀπογραφῆς τῶν μηνῶν. Πᾶσα καθυστέρησις εἰς τὸν τομέα τούτου ἀνεπληρώθη ἤδη διὰ τῆς ἐντάξεως εἰς τὰς οἰκείας δελτιοθήκας 3.470 δελτίων ναυτικῶν καὶ ἰσαριθμῶν δελτίων εὔρητριάσεως καὶ 151 δελτίων μαθητευομένων ναυτικῶν.

9.— Ἦρξις καὶ πάλιν ἡ εἰς τὸν ἀτομικὸν φάκελλον ἐκάστου ναυτικοῦ ἔνταξις παντὸς ἔγγραφου ἀναφερομένου εἰς τοῦτον. Ἐτακτοποιήθησαν εἰς ξύλινα ἐνθέμια 260.000 φάκελλοι ναυτικῶν ἀπογραφέντων κατὰ τὴν περίοδον 1908 — 1947 καὶ ἐγένετο ἐκ νέου ταξινομήσις καὶ

ἐπανατοποθέτησις ἐντὸς σιδηρῶν ἀρχειοθηκῶν 103.644 ἀτομικῶν φακέλων μαθητευομένων καὶ 16.507 ἀτομικῶν φακέλων ναυτικῶν, οἵτινες ἀπεγράφησαν ἀπὸ τοῦ ἐτους 1948 μέχρι 31ης Ἰανουαρίου 1960.

10.— Ὡλοκληρώθη ἡ τήρησις βιβλίων διὰ τοὺς μαθητευομένους ναυτικούς, διὰ τῆς ἀπογραφῆς 4.734 δελτίων μητρώων καὶ βιβλίων μητρώα καὶ οὕτω ἅπαντες οἱ διὰ τῶν ἐννέα κυριωτέρων ναυτικῶν περιφερειῶν ἀπογραφέντες μαθητευόμενοι ναυτικοί, ἐμφανίζονται εἰς βιβλίου - μητρώα. Ἀπομένοντες εἰσὶ πρὸς ἀπογραφήν 15.829 δελτία μητρώα τῶν ἀπογραφέντων διὰ τῶν ναυτικῶν περιφερειῶν Θ', ΣΤ' καὶ ΙΒ' μαθητευομένων ναυτικῶν, ἧτις θὰ συντελεσθῇ μετὰ τὴν ἀποπεράτωσιν τῆς καταχώρησεως τῶν ὑπολειπομένων καταστάσεων πληρωμάτων, συμβεβλημένων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν.

Πέραν τῆς συντελεσθείσης ὡς ἄνω ἐκκαθαριστικῆς ἐργασίας ὡς καὶ τῆς ἀνέτου διεκπεραιώσεως τῶν τρεχούσης φύσεως θεμάτων τῶν Μ.Ε.Θ., κατὰ τὸ ἀνασκοπούμενον πεντάμηνον διάστημα, ἐλήφθησαν καὶ τὰ ἀκόλουθα μέτρα, ἀποβλέποντα εἰς τὴν περαιτέρω αὔξησιν τῆς ἀποδόσεως τῆς ἐργασίας τῆς ἐν λόγῳ ὑπηρεσίας:

α) Ἠπλοιοποιήθησαν τὰ αἰτούμενα πιστοποιητικὰ καὶ παρτάθη ἐπὶ ἐξάμηνον ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τῶν ἡ ἰσχύς τῶν δι' ἀντικατάστασιν τῶν βιβλιαρίων μαθητευομένων ναυτικῶν διὰ φυλλαδίων.

β) Καθιερώθη ἡ ἐφ' ἅπαξ ὑποβολὴ πιστοποιητικῶν διὰ τὴν ἀντικατάστασιν βιβλιαρίων μαθητευομένου ναυτικοῦ διὰ φυλλαδίου καὶ διὰ τὴν μετὰ ἡ ἄνευ ἐξετάσεων ἀπόκτησιν διπλώματος, πτυχίου ἢ ἀδείας ναυτικῆς ἰκανότητος.

γ) Ἠπλοιοτεύθη ἡ διαδικασία τῆς ἀναγνωρίσεως τῆς πρὸ τῆς ἀπογραφῆς κτηθείσης ὑπηρεσίας.

δ) Ἐπραγματοποιήθη ἡ συγκέντρωσις ἅπασῶν τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν Μ.Ε.Θ. εἰς ἐνιαίαν πτέρυγα τοῦ ἰσογείου τοῦ μεγάρου Ν.Α.Τ. με ἄμεσον ἀποτέλεσμα τὴν αὔξησιν τῆς ἀποδόσεως τῶν ἐφ' ἑνὸς καὶ τὴν πληρεστέραν καὶ ταχύτεραν ἐξυπηρετήσιν τῶν μετ' αὐτῶν συναλλασσομένων ναυτικῶν ἐφ' ἑτέρου.

Διὰ τὸ σημερινὸν αὐτὸ ἔργον τῆς ἀνασυντάξεως τῶν Μ.Ε.Θ. ἀνεπιφυλάκτου ἐπαίνου ἀξίζει νὰ τύχῃ ὁ κ. Γ. Δρακόπουλος. Κυριολεκτικῶς τὴν νεκρανάστασιν ἐπέτυχεν. Εἰργάσθη με σῆστημα καὶ πρὸ παντὸς με ἀγάπην, ὁ ἐπιλεκτός αὐτὸς ἀξιοματικὸς διὰ μίαν ὑπηρεσίαν, ἡ ὁποία ἀποτελεῖ τὴν σπουδαιότερη στήλην τῆς ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας κοινωνικῆς ἀντιλήψεως, ἀλλὰ καὶ ἧτις ὑπῆρξε προσωπικὸν τοῦ δημιουργήμα.

ΑΒΕΛΥΣΙΑ

Πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμεῖου ἀπεστάλη ἀπὸ μέρους τῆς ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἑλληνικὴ» τὸ κάτωθι ἔγγραφο:

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὴν ἔκδοσιν τοῦ παρόντος μηνὸς — τεύχος 254ον — τοῦ περιοδικοῦ «ΝΗΝ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΝΩΝ» καὶ ἐν σελίδι 23 δημοσιεύεται ὑμετέρα ἐγκύκλιος ὑπὸ ἡμερομηνίαν 6.2.1960 πρὸς τὰ Προξενικά Λιμεναρχεῖα καὶ τὰς Προξενικὰς Ἀρχάς, τὰς ἐξοφλούσας ναυτολόγια, εἰς τὴν ὁποίαν προσαρτάται πῖναξ τῶν ὀφειλόμενων πλοίων μέχρι τῆς 31.12.1959. Διδετέ ἐντολὴν νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ εἰσπράξις τῶν ὀφειλόμενων. Εἰς τὸν πίνακα τούτου περιλαμβάνονται καὶ τὰ κατωθί τρία πλοία, διὰ τὰ ὁποῖα ἐνδιόφειρται ἡ ἡμέτερα ἐταιρία: «Γρηγόριος Κ. ΙΙΙ», «Ἑλληνικὸν Σαῖλλορ» καὶ «Ἑλληνικὸν Γκλόρυ».

Διὰ τὸ «Γρηγόριος Κ. ΙΙΙ» κατεβλήθησαν ὑμῖν τὴν 30.9.1959 £ 1.800 καὶ τὴν 19.1.1960 ἔτεραί £ 1.200, ἰδῶθαι δὲ παρ' ὑμῶν ἐντολή εἰς τὸν Προξενικὸν Λιμεναρχὴν Νέας Ὑόρκης νὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ παλαιὸν ναυτολόγιον διὰ νέου. Τοῦτο δὲν ἐγένετο.

Διὰ τὸ «Ἑλληνικὸν Σαῖλλορ» κατεβλήθησαν ὑμῖν τὴν 6.11.1959 £ 1.800 καὶ τὴν 2.2.1960 ἔτεραί £ 900, ἠλλαξε δὲ τὸ ναυτολόγιον τοῦ ἐν Νέας Ὑόρκης τὴν ἡμερομηνίαν ταυτήν.

Διὰ τὸ «Ἑλληνικὸν Γκλόρυ» κατεβλήθησαν ὑμῖν τὴν 17.11.1959 £ 1.800 εἰς ἐξοφλήσιν τοῦ ληξάντος ναυτολογίου, τὸ ὅποιον δὲν ἀντικαταστάθη, διότι τὸ πλοῖον δὲν ἐπλῆυξεν εἰς λιμένα, ὅπου ἤδυνάτο νὰ γίνῃ τοῦτο. Ὁμοιωθῆποτε, διὰ τῆς γενομένης καταβολῆς ἐξπληρώθη ἡ ὑποχρέωσις μας εἰς τὸ ληξάν ναυτολόγιον, τοῦ ὁποῖου ἡ ἀλλαγὴ θὰ γίνῃ ἐν καιρῷ διὰ τῆς καταβολῆς συμπληρωματικοῦ τιμῶς ποσῶν.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω σαφῶς προκύπτει, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ πλοία εἶχον ἐκπληρώσει τὰς ὑποχρεώσεις τῶν τόσον κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν συνετάθη ὁ πῖναξ ὀφειλῶν, ὅσον καὶ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν καθ' ἣν ἀπεστάθη ἡ ὑμετέρα ἐκ ἄνω ἐγκύκλιος. Ἐὰν οἱ ἀρμόδιοι πρὸς οὓς ἀπευθύνεται ἡ ὑμετέρα ἐγκύκλιος ἰσαρμόσων, ὡς ἀλλῶστε ἔχουν ὑποχρῶσιν, πιστῶς τὰς διδομένας διὰ τῆς 3ης παραγράφου ὁδηγίας σας, ἀσφαλῶς θὰ προκύψῃ καθυστέρησις πλοίου μας τινός. Ἐστὼ καὶ ἂν ἐξεπληρώσωνται αἱ ὑποχρεώσεις του.

Θὰ ὁμολογήσῃτε, ὅτι ἐὰν ὡς ἡμεῖς εὐρισκόμεθα εἰς ἀπ' εὐθείας ἐπαθῆν μετ' ὑμῶν, οὐδὲως ἐνδιαφερόμεθα ἂν θὰ εἰδοποιήσων ἅπαντες οἱ ἀρμόδιοι ἢ ἄν. Τοῦτο ἄλλωστε εἶναι θέμα ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, εἰς τὸ ὅποιον οὐδὲν δικαίωμα ἔχομε νὰ ὑπεσιδῶμεν, δι' ὃ καὶ φρονούμεν, ὅτι θὰ ἔπρεπε νὰ ληφθῶσιν ὑπ' ὄψιν αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις, ἵνα αἱ δοθῶσιν παρ' ὑμῶν ὁδηγία ὡς ἰσόλογον πρὸς τὴν πραγματικότητα.

Ἄλλὰ καὶ ἡ ἀξιοπρέπεια τῆς ἡμετέρας ἐταιρίας θίγεται ὑπερμέτρως ὅταν διὰ τῶν ναυτικῶν περιοδικῶν διατυμπανίζεσθαι, ὅτι εἶναι ὀφειλέτρια τῶν τελῶν Ν.Α.Τ., χωρὶς νὰ συμβαίνει τούτο ἐν τῇ πραγματικότητι. Πρὶν ἡ κλείσωμεν τὴν παρούσαν ἐπιθυμοῦμεν νὰ γνωρίσωμεν, ὅτι ἀπὸ 1.1.1959 μέχρι 31.12.1959 κατεβλήθησαν εἰς τὸν ὑμέτερον Ὄργανισμὸν διὰ τέλη τῶν πλοίων μας £ 75.956.

Πειραιεύς, 14 Μαρτίου 1960

Διατελούμεν μετ' ὑπολήψεως
Α.Ε. Ἀτμοπλοικῶν Γραμμῶν «Ἡ Ἑλληνικὴ»
Θ. ΠΑΓΚΟΣ



SHIPSTORES - HAMBURG

FREEPORT

SANDTORKAI 23)24

PHONE:
36 20 64)65

CABLE:
SHIPSTORES HAMBURG

GENERAL SHIPCHANDLERS

REPRESENTATIVE: **SOTIRIOS GEORGANTIS**

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

(Προελθούσα εκ συγχωνεύσεως των εν Ελλάδι Καταστημάτων της Ιονικής Τραπέζης Λτδ, ίδρυθείσης τῷ 1839 και της Λαϊκής Τραπέζης Α. Ε., ίδρυθείσης τῷ 1905).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ Δ/ΝΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ,"

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

Ὁδὸς Περμαζόγλου 18
Λεωφ. Βενιζέλου 45

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

ΟΜΟΝΟΙΑΣ	Ὁδὸς Ἁγίου Κωνσταντίνου 8
ΕΡΜΟΥ	> Ἐρμού 34α
ΠΛΑΚΑΣ	> Ἀδριανού 124
ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ	> Εἰρήνης 6
ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ	
ΚΗΦΙΣΙΑΣ	
ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ	
ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ	

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ὁδὸς Φίλωνος 45
> Ναυρίου

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΙΓΙΟΝ		ΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ		ΚΕΡΚΥΡΑ
ΑΡΓΟΣ		ΚΙΑΤΟΝ
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ		ΛΑΜΙΑ
ΒΟΛΟΣ		ΛΑΡΙΣΑ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	ὁδὸς 25 Ἀγούστου	ΝΑΥΠΛΙΟΝ
>	> Καλοκαιρινού	ΠΑΤΡΑΙ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	> Φ. Ρούσβελτ 7	ΡΩΔΟΣ
>	> Ἱ. Δραγούμη 15	ΣΕΡΡΑΙ
>	Πλατεία Ἱ. Μεταξά 10	ΣΠΑΡΤΗ
ΙΩΑΝΝΙΝΑ		ΤΡΙΠΟΛΙΣ
ΚΑΒΑΛΑ		ΧΑΝΙΑ
ΚΑΛΑΜΑΙ		ΧΙΟΣ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		

ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΜΕΤΑ ΘΗΤΕΙΑΝ ΔΕΚΑΕΤΗΡΙΑΩΝ

Ο Κ. Ν. Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΡΑΙΤΕΙΤΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΕΔΡΙΑΣ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ

ΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΑΙ ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΠΑΤΡΙΑΡΧΗΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Αγλώσης προσεχώς της θητείας του Διοικ. Συμβουλίου της «Ενώσεως Έλλήνων Έφοπλιστών», ο Πρόεδρος κ. Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλος εξέδηλωσε την θέλησιν να μη τεθῆ κατά τας προσεχείς εκλογάς ἡ ὑποψηφιότης του, ὡς Συμβούλου καὶ ἔνδεχομένως, ὡς Προέδρου τῆς Ἐνώσεως. Πρὸς τοῦτο ἀπέστειλε κατὰ τὴν 7ην Μαρτίου ἐ.ἔ. πρὸς τὸν Ἀντιπρόεδρον κ. Στρατῆν Ἀνδρεάδην τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

«Ἀγαπῆτέ μου κύριε Ἀνδρεάδη,

Μετ' οὐ πολὺ λήγει ἡ θητεία τοῦ Συμβουλίου μας καὶ ἡ ἀπόφασίς μου εἶναι, λόγῳ προεκχωρημένης ἡλικίας καὶ κοπώσεως, νὰ μὴ δεκθῶ ἀνανέωσιν τῆς ἐντολῆς, ὡς Συμβούλου ἢ Προέδρου. Παρακαλῶ νὰ ἀνακοινώσῃτε ἐγκαιρῶς πρὸς τὰ μέλη τὴν ἀπόφασίν μου ταύτην, ὥστε νὰ μὴ περιληφθῶ μεταξὺ τῶν ὑποψηφίων Συμβούλων κατὰ τὰς προσεχείς ἐκλογάς. Τὴν διοίκησιν τῆς Ἐνώσεώς μας ἀνελάθομεν πρὸ δεκαετίας περὶπου καὶ συνειργάσθημεν ἁρμονικῶς, διότι οἱ σεις ἐπληροῦσατε τὴν ὑπόθεσιν ὡς καὶ ἀνελάβατε τὸ μᾶλλον ἐπιμοχθὸν ἔργον τῆς Προεδρίας, ἀφισαντες εἰς ἐμὲ τὸ ἐλαφρότερον. Θὰ ἀποφύγω νὰ ἐξάρω τί ἐπετεύχθη κατὰ τὴν ἐν λόγω δεκαετίαν, διότι θὰ ἴτω φόβος νὰ θεωρηθῶμεν περισυλλογούντες. Ἐν τούτοις, ἡ δὲ πᾶσι παραλείψω ἀπέναντί σας, ἐὰν δὲν ἐτόνιζα, πόσον χρόνον καὶ πόσον καλὴν θέλησιν κατηναλώσατε κατὰ τὴν ἐν λόγω δεκαετίαν διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν κοινῶν συμφερόντων τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, συχνάκις ἐπὶ θυσία ἀμειωτέρων καθηκόντων σας. Παρακαλῶ νὰ δεχθῆτε τὰς εὐχαριστίας μου καὶ τοὺς ἐγκαρδισμοὺς καὶ τὸς ὁποίους νὰ μεταδώσῃτε εἰς τὸ Συμβούλιον καὶ τὰ μέλη τῆς Ἐνώσεώς μας, μετὰ τὴν διαβεβαίωσιν μου, ὅτι καὶ ἐκτός τοῦ Συμβουλίου θὰ εἶμαι πάντοτε ἀφωσιωμένος συνεργάτης σας διὰ τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ θὰ παρακολουθῶ μετὰ ζῆλον ἐνδιαφέρον τὸ ἔργον τῆς Ἐνώσεώς μας.

Μετὰ φιλικῶν αἰσθημάτων

Ν. Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ».

Ὁ κ. Στρ. Ἀνδρεάδης ἀνεκοίνωσε τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολήν τοῦ κ. Νικολάου Δ. Λυκιαρδόπουλου πρὸς τὰ μέλη τοῦ Διοικ. Συμβουλίου, τὸ ὁποῖον ἀπεφάσισεν, ὅπως ἐπισκεφθῆ τούτων καὶ τοῦ ὑποβάλλῃ τὴν παράκλησιν, ὅπως δεχθῆ — εἰ δυνατόν — νὰ ἀναθεωρήσῃ τὴν ἀπόφασίν του καὶ συνεχίσῃ παρέχων τὰς πρὸς τὴν Ἐνωσιν ὑπηρεσίας του. Τὰ ἐν Ἑλλάδι μέλη τοῦ Διοικ. Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεως, ἔχοντα ἐπὶ κεφαλῆς τοὺς Ἀντιπροέδρους κ. κ. Στρατῆν Ἀνδρεάδην καὶ Ἀνδρέαν Λαιμὸν ἐπεσκέφθησαν ἐν σώματι τὸν Πρόεδρόν των κ. Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλον κατὰ τὴν 16ην Μαρτίου ἐ.ἔ.

Κατὰ τὴν ἐν λόγω ἐπίσκεψιν ὁ κ. Στρ. Ἀνδρεάδης ἐξέφρασε πρὸς τὸν κ. Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλον τὴν παράκλησιν τοῦ Συμβουλίου, ὅπως συνεχίσῃ τὰς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μακροχρονίους ὑπηρεσίας του.

Ὁ Πρόεδρος συγκεκινημένος ἠχάρισθη πρὸς τὸν κ. Ἀνδρεάδην καὶ τὰ μέλη τοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν ἐπίσκεψιν των καὶ ἐξέθεσε τοὺς λόγους, οἱ ὁποῖοι ἐπιβάλλουν εἰς αὐτὸν μὲν νὰ ἀποχωρήσῃ τῆς Προεδρίας, εἰς δὲ τοὺς Ἀντιπροέδρους καὶ τὰ λοιπὰ μέλη τοῦ Συμβουλίου τὴν ἠθικὴν ὑποχρέωσιν νὰ συνεχίσουν παρέχοντες ἠγωνίως καὶ ἐν ὁμοιοῖα τὰς ὑπηρεσίας των πρὸς τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν, θέτοντες πάντοτε τὸ κοινὸν συμφέρον ὑπεράνω τοῦ ἀτομικοῦ, ἐν συνειδήσει τῶν δυσχερειῶν τοῦ παρόντος καὶ τῆς ἀβεβαιότητος τοῦ μέλλοντος. «Διαβλέπω, εἶπεν ὁ Πρόεδρος, τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας δυσκολώτερον τοῦ παρόντος, οἱ παλαιοὶ ἀνταγωνισταὶ παραδοκοῦν, νέοι ἀναφαίνονται, ἡ κρίσις συνεχίζεται, τὸ ἔργον μας θὰ εἶναι τραχὺ. Ὅρθον καὶ δίκαιον εἶναι νὰ ἀναλάβετε οἱ νεώτεροι νὰ τὸ φέρετε εἰς πέρας. Ἐγὼ θὰ εἶμαι πάντοτε σύμβουλος καὶ συνεργάτης σας, θὰ παρακολουθῶ τὸ ἔργον σας καὶ θὰ εἶμαι εὐτυχῆς, ἂν ἐπιτύχετε διὰ τὸν ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν περισσότερα ἐπιτεύγματα ἀπὸ ὅσα ἐπὶ μίαν δεκαετίαν, ἁρμονικῶς συνεργαζόμενοι, ἐπιτεύχομεν μαζί».

Ὁ κ. Ἀνδρεάδης, δευτερολογῆσας, προσεφώνησε τὸν Πρόεδρον εἰπὼν τὰ κάτωθι: «Κύριε Πρόεδρε, τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεώς μας εἶναι ὑποχρεωμένον κατόπιν τῶν ὧσων εἶπατε, νὰ σεβασθῆ τὴν ἀπόφασίν σας καὶ νὰ ἀναγνωρίσῃ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀπομακρύνσεώς σας ἐκ τῆς ἐνεργοῦ διοικήσεώς της. Σὰς ἐκφράζει δι' ἐμοῦ τὴν εὐγνωσύνην του, διότι ἐπὶ δέκα ἔτη ἡ μακρὰ πείρα σας, ἡ σὴν σκέψις καὶ ἡ μετριοπάθειά σας ἐδίδον τὰς κατευθύνσεις εἰς τὴν διοίκησιν μὲ ἄριστα ἀποτελέσματα. Τὸ λευκὸν ὄνομά σας ὑπῆρξε τὸ σύμβολον τοῦ ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ δὲν λησμονούμεν ὑπὸ ποίας ἀνωμόλους συνθήκας πρὸ δεκαετίας σὰς ἐπεστρατεύσαμεν διὰ νὰ ἀποσοθῆσθε τὴν διάλυσιν τῆς Ἐνώσεώς μας. Καὶ ἐκτός τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐνώσεώς μας, θὰ εἶσθε πάντοτε ὁ πρῶτος τῆς ἐφοπλιστικῆς τάξεως καὶ ὁ ἰσόβιος Πρόεδρος μας. Ἡ γενικὴ συνέλευσις δὲν θὰ παραλείψῃ νὰ

σὰς ἀνακηρύξῃ ἐπίτιμον Πρόεδρον, ἀνθ' ὧσων ἐπράξατε κατὰ τὸν μακρὸν βίον σας διὰ τὴν ἀνάδειξιν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας. Εἶθε ὁ Θεὸς νὰ σὰς χάρισῃ ἀκόμη μακρὰ καὶ θαλερὰ ἔτη διὰ νὰ εὐρίσκωμεν καὶ εἰς τὸ μέλλον πλησίον σας τὸν σεβαστὸν φίλον τῶν πατέρων μας καὶ τὸν ἰδικὸν μας σύμβουλον».

Ἐν συνεχείᾳ ὁ β' Ἀντιπρόεδρος κ. Ἀνδρ. Λαιμὸς προσεφώνησε τὸν Πρόεδρον, χαρακτηρίσας ὡς βιβλικὴν καὶ ἱστορικὴν τὴν σκηνὴν τῆς ἀθρόας παρουσίας τῶν συμβούλων τῆς Ἐνώσεως ἐνώπιον τοῦ ἀποχωροῦντος Προέδρου, πραγματικοῦ Πατριάρχου τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, μετὰ τὴν «κατάλευκον ὡσεὶ καθαρὸν ἔριον κεφαλὴν» καὶ τὴν ὄργωμένην ἀπὸ τὴν ὑπεροδοθηκονταετῆ δράσιν, ἀλλὰ καὶ ἰλαρὰν φυσιογνωμίαν. Μετὰ τὸν κ. Α. Λαιμὸν ὁ κ. Λουκάς Νομικός μετὰ τὴν συνηθῆ εὐτραπελίαν του διηγήθη ἀναμνήσεις του ἀπὸ τὴν παλαιὰν Ρωσίαν, ὅτε κατὰ τὸ ἔτος 1910 εἰς τὸ Ταϊγάνι συνήντησε τὸν κ. Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλον καὶ τὸν ἀείμνηστον Γεώργ. Ἀνδρεάδην, πατέρα του κ. Στρατῆ Ἀνδρεάδη.

Τέλος, ὁ κ. Δ. Κωττάκης δι' ὀλίγων προσεφώνησεν ἀπὸ μέρους τῆς εὐρυτέρας Ναυτικῆς Κοινῆς Γνώμης τὸν κ. Λυκιαρδόπουλον, ὑπογραμμίσας ἰδιαίτερως τὸ γεγονός τῆς ἐπαγγελματικῆς συνοχῆς καὶ ἀποδοτικῆς συνεργασίας, ἣτις ἐπεκράτησεν εἰς τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν» ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τοῦ Σεβαστοῦ τῆς Προεδρίας. Ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τούτων τὸ πρῶτον ἐγγνώρισεν ὁ ἐφοπλισμὸς τὴν συνεργασίαν μετὰ τὸν ναυτεργάτην.

«Εἰς τὸ πρόσωπόν σας — ἐτόνισεν ὁ κ. Κωττάκης — οἱ πάντες — ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ — μετὰ σεβασμοῦ προσέδωπον καὶ ἀπὸ τὴν φωτεινὴν σας σκέψιν ἠρύοντο τὰς κατευθύνσεις οἱ ἐν τῇ Ἐνώσει συνεργάται σας. Ἡ ὑμετέρα παρουσία εἰς τὴν Ἐνωσιν ἐθεμελίωσε τὴν συνοχὴν, προέλαβε τὴν διάλυσιν τῆς ἐπαγγελματικῆς ὀργανώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Τὸ ἔργον σας θὰ παραμείνῃ ἀξιοσημειώμενον.

»Ἀλλὰ καὶ τώρα, μετὰ τὴν ἀποχώρησίν σας ἀπὸ τὴν ἐνεργὸν θητείαν, θὰ εἶσθε ὁ Ἠγῆτωρ, πρὸς τὸν ὅποιον θὰ προσφεύγουν οἱ διάδοχοί σας εἰς τὰς ὑπὲρ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου δυσκόλους ἐνεργείας των. Σὰς εὐχόμεθα ἔτη μακρὰ καὶ καλά».

Ὁ Πρόεδρος ἐν τέλει ἐπανέλαβε πρὸς πάντας τὰς εὐχαριστίας του καὶ ἠχῆθη πρὸς τοὺς ἐν Ἑλλάδι καὶ τῇ ἀλλοδαπῇ διαμενοντας, εὐτυχεῖς ἡμέρας καὶ καλὰς ἐργασίας.

Τὸ ἀνεπίσημον τῆς συγκεντρώσεως, ὁ αὐθορμητισμὸς τῶν ἐκοδηλώσεων, ἡ εἰλικρίνεια τῶν λεχθέντων καὶ τέλος οἱ ὑγροὶ ὀφθαλμοὶ τῶν παρισταμένων, προσέδωσαν εἰς τὴν ἄληθνη σκηνὴν τὴν βιβλικότητα, τὴν ὁποίαν τόσον εὐστόχως ὑπνηχίθη εἰς τὸν λόγον τοῦ ὁ κ. Α. Λαιμὸς.

ΑΙ ΝΕΑΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ

Ἐνῶ τὸ παρὸν τεῦχος ἐκτυπῶται διεξάγονται αἱ ἀρχαιρεσίαι εἰς τὴν Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀνάδειξιν τοῦ νέου Διοικητικοῦ Συμβουλίου αὐτῆς. Σημειωτέον, ὅτι λόγῳ τοῦ συνεχιζομένου ρεύματος ἐπαναπατρισμοῦ πλοίων ἑλληνικῆς ἰδιοκτησίας ὑπὸ ξένας σημαίας, πρὸς τὰ ἑλληνικὰ νηολόγια, ἡ χωρητικότης τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν στόλου ὑπερέβη, οὐσιαστικῶς, τὰ 4.500.000 κάρων, μετὰ ἀνάλογον διεύρυνσιν τού, ἐπὶ διεθνούς κλίμακος, κύρους τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπαύξησιν τῶν ἐμβυθῶν της. Ζωηρὸν ἐπεδειχθῆ τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου διὰ τὴν νέαν Διοίκησιν τῆς ἐπαγγελματικῆς τοῦ ὀργανώσεως.



VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεῦσις καὶ τροφοδοσίαι τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159 Phones: 28779
Cables: VISCONTI-VENICE Private: 29065-34715

VENICE - ITALY

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Άγαπητέ Κε Διευθυντά,

Ἐπί σημειωμάτων ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ Κεφάλαιον Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας», «Ἡ ἑκατομταετηρὶς τοῦ Ν.Α.Τ.» καὶ «Τὸ Ναυτικὸν Μνημεῖον» καταχωρηθέντων εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 592(352)15.2.1960 τεύχος τοῦ ἔγκριτου ὑμῶν περιοδικοῦ, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σὰς γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

1.— Ἡ μείωσις τῶν ἀποθεματικῶν τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας Ναυτικῶν οφείλεται βεβαίως εἰς τὴν συνεπίαι τῆς τελευταίας ναυτιλιακῆς κρίσεως, ἀνοδὸν τῶν δαπανῶν προστασίας τοῦ Ο.Ν. καὶ τῆς ἐπιδοτήσεως τῶν ἀνέργων, ἀλλὰ συνάμα καὶ εἰς τὴν ἀκολουθηθεῖσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. πολιτικὴν περιορισμὸν τῶν διατιθεμένων διὰ τὸ Κεφάλαιον τοῦτο ἐσόδων.

2.— Ὡς γνωστὸν, κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθροῦ 18 τοῦ Ν. 3170) 1955, ποσοστὸν μέχρι 30% ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ὑπὲρ Ν.Α.Τ. τακτικῶν εἰσφορῶν ἀποτελεῖ πόρον τῶν Κεφαλαίων Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας ναυτικῶν καὶ Προστασίας φυματικῶν ναυτικῶν. Τὸ Συμβούλιον, ὅμως, τοῦ Ν.Α.Τ. περιώρισεν ὑπερμέτρως τὸ ἀπὸ τοῦ ἔτους 1955 διατεθέν, δι' ἀμφοτέρω τὰ Κεφάλαια ταῦτα, ποσοστὸν εἰς εἴκοσι μόνον ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (10% διὰ τὸ Κ.Α.Α.Ν. καὶ 10% διὰ τὸ Κ.Π.Φ.Ν.) καὶ ἀπεστέρησεν οὕτω τὸ Κεφάλαιον ἀνεργίας καὶ ἀσθενείας ναυτικῶν, τῶν ἀναγκαίων πόρων διὰ τὴν ἐπιτέλειον τοῦ προορισμοῦ του, μὲ ἄμεσον συνέπειαν τὰ διὰ τὴν λειτουργίαν του ἀπαιτηθέντα κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐπὶ πλεόν χρηματικὰ ποσά, νὰ καλυφθῶσιν ἐκ τοῦ οἰκείου ἀποθεματικοῦ.

3.— Τοῦτο ἀντιληφθέντες ἐγκαίρως, ἠναγκάσθημεν νὰ ἐπέμεινον πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς δικαίας κατανομῆς τοῦ κατὰ νόμον ποσοστοῦ. Συνεπίαι τῶν ἐνεργειῶν μας τὸ ὑπὸ τοῦ ὑπὲρ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. διατεθέντος ποσοστοῦ κατὰ τὰ τελευταῖα τρία ἔτη ἐμφανίζεται διπλάσιον σχεδόν, τῶν ἀμέσως προηγουμένων δύο ἐτῶν, καὶ τελευταίως δι' εἰδικῆς ἡμῶν διαταγῆς ἐνετάλη τὸ Ν.Α.Τ. ὅπως τὸ καθοριζόμενον ἐφ' ἑξῆς ὑπὲρ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. ποσοστὸν ἀνέλθῃ εἰς εἴκοσι ἐπὶ τοῖς ἑκατόν (20%).

4.— Ἐκ τῶν ἀνωτέρω διαπιστοῦται, ὅτι τὸ Κ.Α.Α.Ν. ἔχει τὴν ἀναγκαῖουσαν οικονομικὴν δυνατότητα ἀντιμετωπίσεως τὸσον τῶν αὐξανόμενων δαπανῶν προστασίας, ὡς ἐκ τῆς ἐπεκτάσεως καὶ βελτιώσεως τῆς ὑπὸ τοῦ Ο.Ν. παρεχομένης ὑγειονομικῆς ἀντιλήψεως, ὅσον καὶ τῶν, εἰς περιόδους ὑφέσεως τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, αὐξανόμενων δαπανῶν προστασίας καὶ ἐπιδοτήσεως. Εἴμεθα δὲ βέβαιοι, ὅτι χάρις τῆς ἐγκαίρως ληφθέντα γνωστὰ μέτρα, καὶ τῆς, ὡς ἐκ τῆς γενικεύσεως τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ὑπὸ ξένην σημαίαν πλοίων προσδοκωμένης αὐξή-

σεως τῶν πόρων, ταχέως θὰ ἐπανέρη τὸ Κ.Α.Α.Ν. τὴν οικονομικὴν του εὐεξίαν.

5.— Τὰ χρήματα τοῦ Κεφαλαίου Ἀσθενείας καὶ Ἀνεργίας ναυτικῶν θεωροῦμεν, κ. Διευθυντά, ἔξ ἴσου μὲ ὑμᾶς ἱερά. Τιμῶμενοι ἐπὶ σειρὰν ἐτῶν ἀπὸ τοὺς πολίτας τοῦ πρώτου ναυτικοῦ κέντρου τῆς Ἑλλάδος δὲν ἴτο δυνατόν νὰ υἱοθετήσωμεν ἰδέας εἰς βάρος τοῦ Κεφαλαίου τοῦτο. Τούναντίον μάλιστα, ἡ στοργὴ καὶ τὸ ἐνδιαφέρον ἡμῶν ἐθώπευσεν τὸ Κεφάλαιον Ἀσθενείας καὶ Ἀνεργίας ναυτικῶν, διότι πιστεύομεν, ὅτι τὸ Κεφάλαιον τοῦτο, ἀποτελεῖ τὴν ἐλπίδα διὰ τὸν ἀσθενῆ καὶ τὴν ἀνακούφισιν διὰ τὸν ἀνεργὸν Ἕλληνα ναυτικόν. Οὕτω διὰ σειρὰς ὀλίγων ἐπιδοτήσεως καὶ πλήρους ἰατροφαρμακοσηλευτικῆς περιθάλψεως εἰς τὴν σοβαρωτέραν ναυτιλιακὴν κρίσιν τῆς ἱστορίας μας, ἀφ' ἑτέρου δέ, δι' ἐνδελχοῦς παρακολουθήσεως καὶ ὀργανώσεως τῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Ν. ἐπιτύχομεν σοβαρὰν περιστολὴν τῶν διὰ τὴν φαρμακευτικὴν περιθάλψιν διατιθεμένων δαπανῶν, φθάσασα ἀπὸ τοῦ Μαΐου 1959 τὰς 165.000 δραχμὰς κατὰ μῆνα.

6.— Εἶναι ἀληθές, ὅτι ὑπεδείξαμεν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὴν διάθεσιν ἐνὸς ἑκατομμυρίου δραχμῶν ὡς πρώτην εἰσφορὰν διὰ τὴν ἀνεργίαν τοῦ Μνημείου Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐκ τῶν Κεφαλαίων του καὶ οὐχὶ ἐκ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. διὰ τοὺς ἐν τῷ σχετικῷ ἐγγράφῳ μας ἀναφερομένους λόγους. Εἶναι πλεόν θέμα κρίσεως τῶν ναυτικῶν παραγόντων ἢ ἐκτέλεισις τοῦτο. Πάντως, εἶναι προτιμωτέρα ἢ προβολὴ τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας διὰ συμβόλου ἀπεικονίζοντος τὴν ἰσχύν τῆς Ἑλλάδος, ὡς χώρας ναυτικῆς ἀπὸ χιλιάδων ἐτῶν, ἀπὸ μίαν ἀπλὴν ἱστορικὴν ἔκδοσιν ἐνὸς βιβλίου τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὸν ἑορτασμὸν τῆς ἑκατομταετηρίδος του.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 14 Μαρτίου 1960

Φιλικώτατα

Γ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ὑπουργὸς ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας

Σ ἡ μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Συνεστήσαμεν εἰς τὸν κ. Ὑπουργὸν τὴν μετὰ πάσης φειδοῦς διαχείρισιν καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας, ἵνα ἀποθεματικὰ ἐκ τῶν εἰσφορῶν δημιουργηθῶν, ἅτινα καὶ θὰ χρησιμεύουσιν εἰς τὴν ἐπιδοτήσιν τῶν ἀνέργων, κατὰ τὴν μὴ ἀποκλειομένην ἐπάνοδον τῶν πλοίων εἰς τὰ ἀγκυροβόλια τοῦ παροπλισμοῦ. Στοιχειώδης πρόνοια ἐπιβάλλει τὴν πολιτικὴν αὐτήν. Συνεστήσαμεν ἀκόμη τὴν ἐν ψυχρῷ — χωρὶς τὴν ἐκ τῆς ἀνεργίας ψυχολογικὴν πίεσιν — μελέτην τοῦ ὅλου θέματος τῆς πληρετέρας ὀργανώσεως τῆς προστασίας τοῦ ἀνεργοῦ ναυτικοῦ, κατὰ τὰ ἐν τῇ ξένη κρατοῦντα.

Αὐταὶ αἱ συμπωματικαὶ — ἵνα μὴ εἴπωμεν σπασμωδικαὶ — ἐνεργεῖαι διὰ τὴν κατανομήν τῶν ποσοστῶν τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας ἔρχονται ἀκριβῶς νὰ καταδείξουν, ὅτι τὸ πρόβλημα τῆς

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,"

TELETYPEWRITER
N.Y. 1-3698

FRANK B. HALL & CO., Inc.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

άνεργιας — πρόβλημα που κατά καιρούς αντιμετώπιζομεν — δεν έδωσαν την σκέψιν των ιδιωνόντων. Έπιμηθείς, όπως πάντοτε, έσπευσαν, όταν ή άνεργία εξέσπασεν, να καλύψωμεν εκ των ενόντων την ανάγκην. Τότε και το πρώτον έπληροφορήθημεν, ότι το Ν.Α.Τ. κατεκράτει, ως μη ώφειλε, τας εισφοράς υπέρ του Κεφαλαίου Άνεργίας και Άσθενείας.

Μας λέγει ο κ. Άνδριανόπουλος, ότι «έπροστατεύθησαν» οι άνεργοι κατά την τελευταίαν κρίσιν. Το πιστεύει άρα γε;

Ούδέ τας στοιχειωδέστερας ανάγκας της συντηρήσεώς του εκάλυπτεν ο άνεργος ναυτικός, με τα όλίγα εκατοντάδραχμα, τα ψιχία του δι' όλίγους μήνας παρεχομένου έπίδοματος. Άν τοιαύτην προστασίαν σκέπτεται ο κ. Υπουργός να θεσπίσῃ και διά τους αύριανούς άνέργους, δεν θα συμφωνήσωμεν με την στενωπότητα των έπιδιώξεών του.

Όχι. Ούτε το Κράτος, ούτε το κοινωνικόν σύνολον, ούδ' αύτοί οι έφοπλισταί εξεπλήρωσαν το καθήκον των προς την ναυτικήν οικογένειαν, την στερηθείσαν των πάντων κατά την τριετή περίοδον της κρίσεως. Και το καθήκον όλων υπαγορεύει τώρα, άνομολογούντες την ανεπάρκειαν της παρασχεθείσης προνοίας, μελετώντες έπισταμένως το θέμα, εφαρμόζοντες, κατά το δυνατόν, τα εις τας άλλας ναυτικές χώρας κρατούντα να οργανώσωμεν επί θετικόν βάσεων το Κεφάλαιον Άνεργίας, ίνα εν καιρώ πληρέστερον την άποστολήν του έπιτελέσῃ. Παραμερίζοντες την πραγματικότητα άνασμενίζόμεθα να πιστεύωμεν, ότι έπροστατεύθησαν οι άνεργοι ναυτικοί, ότι το Κεφάλαιον έχει την άναγκαίουσαν οικονομικήν δυνατότητα αντιμετώπισεως των δαπανών προστασίας.

Καλή, βεβαίως, ή αισιοδοξία, αλλά μέχρι του σημείου, που δεν προκινδυνεύει ή υπέρ του άνέργου κοινωνική πρόνοια. Και θα προκινδυνεύη άσφαλώς, αν από τούδε, πριν ή κρίσις πλήξῃ και πάλιν την Ναυτιλίαν μας — τα πετρελαιοφόρα παροπλίζονται ήδη — δεν κατοχυρώσωμεν τόν έπιούσιον τουλάχιστον — το ψωμί και το λάδι — του άνέργου ναυτικού.

ΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τας «Ναυτικά Χρονικά» της 15ης Μαρτίου παρατηρούμεν το άναφερόμενον παρ' ύμών, ότι εις την Μεγάλην Βρεταννίαν διπλωματούχοι τρίτοι μηχανικοί δύνανται να τοποθετηθούν ως δεύτεροι, κατόπιν προφορικών εξέτάσεων. Έπιθυμούμεν να υποδείξωμεν, ότι εις το βρεταννικόν Έμπορικόν Ναυτικόν ούδεμία ύφίσταται διάταξις περί παροχής διπλώματος τρίτου μηχανικού. Μόνον δεύτεροι μηχανικοί και άρχιμηχανικοί είναι ύποχρεωμένοι να κέκτηνται διπλώματος.

Πρός οδηγίαν σας αναφέρομεν, ότι ο άπαιτούμενος χρόνος θαλασσίας ύπηρεσίας μαθητευομένου μηχανικού, προκειμένου να έπιτραπῇ εις αύτόν, όπως έξετασθῇ προς άπόκτησιν διπλώματος δευτέρου μηχανικού, είναι, ως έγγγισται, 18 μήνες, ενώ και ή περίοδος θαλασσίας ύπηρεσίας δευτέρου μηχανικού προς άπόκτησιν διπλώματος άρχιμηχανικού είναι, έπίσης, ή των 18, περίπου, μηνών.

Έγράψαμεν την 8ην Φεβρουαρίου προς το έλληνικόν Υπουργείον Έμπορικῆς Ναυτιλίας, τονίζοντες τα άνωτέρω προσπαιτούμενα, ως προς την θαλασσίαν ύπηρεσίαν διά τους μηχανικούς του βρεταννικου Έμπορικου Ναυτικού και συγχρόνως διεβιβάσαμεν έγκύκλιον της Βρεταννικῆς Όμοσπονδίας Ναυτιλίας, εκθέτουσαν τα άπαιτούμενα προσόντα.

Άναφέρεται περαιτέρω, ότι το σύστημα των προφορικών εξέτάσεων διά τρίτους μηχανικούς πρέπει να εισαχθῇ και εν Έλλάδι, αλλά θα εκτιμήσῃται και ύμεις το γεγονός, ότι, ενώ οι εν Μεγάλη Βρεταννίᾳ εξέτασταί είναι ειδικευμένοι μηχανικοί του ύπουργείου Μεταφορών, οτινες, κοστᾶ το παρελθόν, εἶχον ύπηρετήσῃ ως άρχιμηχανικοί, ούδεν το δημοίον τουτύπων τούτων ύπάρχει εν Έλλάδι, έξαιρέσει του έπιτελείου του Υπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας, όπερ άποτελείται από στελέχη μη κεκτημένα το προσόν της θαλασσίας ύπηρεσίας.

Έθεωρήθη σκόπιμον να σημειώσωμεν τα άνωτέρω προς ύμᾶς, όστις τόσοσιν μέγα έπιδεικνύετε ενδιαφέρον διά το Έλληνικόν Έμπορικόν Ναυτικόν και εἰμεθα θέτατοι, ότι θέλατε εκτιμήσῃται τα σαδάρᾳ έμπόδια, άτινα έχουν να αντιμετώπισουσιν οι Έλληνες πλοιοκτῆται, λόγω — κυρίως — έλλείψεως κατανοήσεως από μέρους του Υπουργείου Έμπορικῆς Ναυτιλίας, το όποιον, εν τούτοις, συμφώνως προς την σταλείσαν προσφάτως άπάντησιν προς την «Ένωσιν των Έλλήνων Έφοπλιστών», δεν φαίνεται να εκτιμᾶ την παρούσαν δύσκολον κατάστασιν.

Μετὰ τιμῆς

ΧΑΤΖΗΛΙΑΣ ΚΟΜΠΑΝΥ ΛΙΜΙΤΕΝΤ

Λονδίνον, 18 Μαρτίου 1960

Η ΥΠΟΘΕΣΙΣ ΤΟΥ «ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ»,

Κύριε Διευθυντά,

Κατόπιν της δημοσιεύσεως εις τας ύμετέρας στήλας της πληροφορίας περί άγωγῆς εναντίον των Άγγλων άσφαλιστών διά την άποζημίωσιν του φορτηγού μου «Σπέτσει Γκλόρυ», αισθάνομαι ύποχρέωσιν, εναντι της Κοινῆς Γνώμης, να φέρω εις γνώσιν αύτῆς το άσφαλιστικόν μου μητρώον εις την άσφαλιστικήν άγοράν του Λονδίνου. Περί το 1922 και εις ηλικίαν 19 ετών, ήμην κάτοχος των άτμοπλοίων «Άναστάσις» (ex «Helena») και «Σπετισοπούλα» (ex «Federation»), μέχρι δε του 1960 — κατά το «Λούδ'ς Ρέτζιστερ όφ Σίπτιγκ» — επώλησα προς διάλυσιν 6 πλοία. Από του 1922 μέχρι σήμερα πολλά σκάφη έπέρασαν από την ιδιοκτησίαν μου.

Κατά την αύτην 38ετή περίοδον, αι μικροσαβαρία, τας όποιας υπέστησαν τα πλοία μου, μετρώνται εις τα δάκτυλα της μιάς μόνον χειρός. Μία σύγκρουσις το 1958 του φορτηγού «Σπέτσει Στάρ», εις το Μπουένος Άϊρες, ίσως να έστοίχισεν άρκετά εις τους άσφαλιστάς, άλλ' αύτη προήλθεν έξ υπαιτιότητος του άγγλικου πλοίου «Sergent». Κατά την

ιδίαν, ως άνω, χρονικήν περίοδον, μόνον ΕΝΑ πλοίον μου έξώκειλε, το «Σπέτσει Γκλόρυ», διά το όποιον τώρα ήγήρθη και ο δικαστικός άγών. Ήτο ήσφαλισμένον «free particular average». Η άπαιτήσις μου είναι διά «παράγωγον όλικήν άπώλειαν», εις τούτο δε συμφωνούν οι έπιθεωρηταί των «άντεράιτερς» και των έφοπλιστών.

Γενεύη, 17 Μαρτίου 1960

Μετὰ τιμῆς

Κ. Α. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

Διαχειριστής του φορτηγού

«Σπέτσει Γκλόρυ»

ΑΥΤΑ ΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ . . .

Φίλε κ. Διευθυντά,

Φαίνεται ότι ο αξιότιμος Κοσ Διευθυντής του Ο.Τ.Ε. μόνον εις τας διά του τύπου δημοσιευόμενας έπιστολάς παρατόνων άπαντά, διότι πώς ήμποτερ τις να εξηγήσῃ το γεγονός, ότι ή ήμετέρα έταιρία εις δύο συστημένες έπιστολάς της, της 17ης Νοεμβρίου 1959 και 28ης Ιανουαρίου 1960, δεν έτυχε μέχρι σήμερα ούδεμιάς από μέρους του άπαντήσεως.

Πρόκειται περί αίτήσεώς μας υπό ήμερομηνίαν 18 Αύγουστου 1958 και υπ' αριθ. πρωτ. 10084, διά την προσθήκην δευτέρου αριθμού τηλεφώνου εις τα γραφεία μας. Μέχρι σήμερα ούδεμιάς ειδοποιήσεως έτύχομεν από τον Ο.Τ.Ε.

Πρός τί λοιπόν αι τόσαι παραινέσεις των άρμοδίων διά την μεταφοράν της έδρας των Ναυτιλιακών Έπιχειρήσεων εις Πειραιά, όταν ο Ο.Τ.Ε. δεν είναι εις θέσιν να παραχωρήσῃ ούδέ ένα δεύτερον τηλεφώνον εις μίαν έπιχείρησιν αντιπροσωπεύουσαν είκοσάδα ποντοπόρων πλοίων; Ο Κοσ Υπουργός της Έμπορικῆς Ναυτιλίας θα ήδύνατο να αναλάβῃ παρὰ τῷ Ο.Τ.Ε. την σχετικήν προσπάθειαν. Χωρίς την άνεσιν εις τα μέσα της τηλεπικοινωνίας ναυτική έπιχείρησις δεν νοείται.

Μία άπάντησις εις τας άπορίας μας αύτάς θα έχρειάζετο, πιστεύωμεν. Πειραιεύς, 18 Μαρτίου 1960

Μετὰ τιμῆς

Διά την Άνών. Ναυτ. Έτ. «Νέα Τύχη»

Ο Διευθυντής

Κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,
THE PEROLIN COMPANY, LTD.

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

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOVA

(also at Bari, Civitavecchia, Naples, Palermo, Ravenna, Savona, Spazio, Trieste & Venice).

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIU SONS
25, Sultan Hussein
PORT SAID

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 46-47
ROTTERDAM

BELGIUM

M.T.E. BUYSSE
Klapdorp, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Spaldingstrasse 64 - Wikingurhof,
HAMBURG 1.

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELI
P. O. Box 1632 Botswana 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. 42.249
PIRAEUS

SYRIA - LEBANON

PAPADOPOULOU & CO.

LATTAKIA

(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, Farry Building
AUCKLAND, C. 1.

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AJS

Dronningensgt 10/ 12
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt 81
KRISTIANSANDS.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΟΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΟ ΨΟΦΙΜΙ

Να και μία νέα ενδιαφέρουσα ειδησι, που έρχεται για να ενισχύσει όσα σε προηγούμενη συνεργασία μου έλεγα, σχετικά με την κακή μεταχείριση, που γίνεται στους ναυτικούς και στα συμφέροντα των ναυτικών από τους διαφόρους πολιτικούς, όταν ή μοίρα τους ανοίγει το δρόμο στην περιοχή μας.

Ο μακαρίτης λ.χ. Κιζάνης, για ν' απαλλάξει τους κλινικάρχαυ του Πειραιώς από την άπειλη του Ναυτικού Νοσοκομείου, έστράφη προς τα Μελίσσια και έκτισε το Σανατόριο. Και έρχεται ο κ. Βογιατζής να το χάριση σε ΑΔΕΛΦΑΤΟ και δια του 'Αδελφάτου στο Κράτος, αποξενώσας «Έκουσιώς» το υπουργείο της Ναυτιλίας και τους ναυτικούς από την ιδιοκτησία τους, άσχετο αν για την δημιουργία του εδαπανήθησαν τριάντα δόκκληρα εκατομμύρια δραχμών του Α.Ο.Κ.Π., δηλαδή χρήματα των 'Ελλήνων ναυτικών.

Ακούστε τώρα την νέα πληροφορία:
«Το Δημοτικόν Συμβούλιον Πειραιώς, σε συνεδρίασί του στο πρώτο δεκαήμερο του Φεβρουαρίου, άπεφάσισε, όπως σε πρώτη μελλοντική του συνεδρίασι, συζητηθή το θέμα της άπειλουμένης διεκδικήσεως, υπό του Ν.Α.Τ., των κάτω κήπων της Τερψιθέας, βάσει παραχωρήσεως γενομένης παλαιότερα υπό του Δήμου Πειραιώς εις αυτόν» ('Εφημερίς «ΝΕΑ» 15ης Φεβρ. 1960, σελίς 5 — Νέα Πειραιώς).

Τί σημαίνει αυτό; Τί ανάγκασε, άραγε, τον Δήμο Πειραιώς, όπως προδη άλλοτε σ' αυτό το κουβερναταλίκι για να παραχωρήση στο Ν. Α.Τ. τους κάτω κήπους της Τερψιθέας, προβαίνοντας σε μία πράξι, την όποια το τωρινό Συμβούλιο καταδικάζει και ζητεί την ματαίωσί της;

Δέν πιστεύω να φαντάζεται κανείς, φίλος ή έχθρος της τάξεώς μας, ότι κάποιος Δήμαρχος Πειραιώς με το Συμβούλιό του, καταληφθείς από παροξυσμό άγάπης προς τους ναυτικούς τους χάρισαν δόκκληρη περιοχή — και τέτοια περιοχή — του Πειραιώς, την όποια δέν ώριζαν προσωπικά, αφού άποτελούσε δημοτική περιουσία. Συναίως, κάπως διαφορετικά έχει ή υπόθεσι. Πάντως, σύμφωνα με το δημοσίευμα, είναι γεγονός, ότι έγινε κάποτε αυτή ή παραχώρησι προς το Ν.Α.Τ. από τον Δήμο.

Έγώ δέν παραξενεύομαι με την πληροφορία γιατί έχω στις άναμνήσεσι μου κάτι σχετικό προηγούμενο. Δέν άποκλείεται, μάλιστα, αυτό το προηγούμενο να άφορᾷ, άκριδώς, αυτή την ίδια την συζητούμενη περίπτωσι.

Στο 1937 ή 1938, ο Δήμος Πειραιώς ζήτησε ένα δάνειο δέκα εκατομμυρίων δραχμών από το Ν.Α.Τ. Την αίτησι ύπεστήριζε τότε ο ύπουργός μας, Πειραιώτης δικηγόρος, μακαρίτης Δ. Ρεδιάδης. Ός έγυγισι, ο Δήμος, δεχόταν μία πρώτη ύποθήκη πάνω στο Δημοτικό Θεάτρο. Συζητούμενης, όμως, της αίτήσεως, ένας από τους συμβούλους του Ν.Α.Τ. ρώτησε τον επίσης σύμβουλο δικηγόρο, μακαρίτη Γ. Δουβουνιώτη, αν ή ύποθήκη του Δημοτικού Θεάτρου ήταν άρκετή για την άσφάλεια των χρημάτων του Ταμείου.

— Πολύ άρκετή, άπάντησε ο νομομαθής σύμβουλος. Έρωτώ, όμως, αν τυχόν, κατά κακήν έκδασιν των οικονομικών του Δήμου, θελήσουμε να βγάλουμε το Δημοτικό Θεάτρο στον πλειστηριασμό, ποιός θα έχη την δύναμι να τον πραγματοποιήση; Θα άνέβη στην καρέκλα ο πρώτος τυχόν Πειραιώτης για να μάς ψάλλη τον «άναβαλλόμενον» και να ξεσηκώση εναντίον μας δόκκληρο τον Πειραιά!... Για μένα — ειπε ο Δουβουνιώτης — τέτοια ύποθήκη θα είναι σαν να μην έγινε καθόλου.

Άπεριφθη, λοιπόν, ή πρώτη αίτησις. Άλλά ο Δήμος Πειραιώς, βοηθούμενος και από τον Πειραιώτη ύπουργό μας, επανέφερε την αίτησι με νέες προσφορές. Και έλεγε, ότι επειδή το Ν.Α.Τ. ενδιαφέρεται να κτίση στον Πειραιά ένα επιβλητικό Ναυτικό Μέγαρο — το λέμε ακόμα — στο όποιο θα στεγασθούν όλες οι ναυτικές ύπηρεσίες, προσφέρεται να παραχωρήση ως άντάλλαγμα του δανείου μία κατάλληλη περιοχή.

Συζητηθή τότε ή παραχώρησις του χώρου της Ιχθυαγοράς, μεταφερομένης στην πλατεία 'Ιπποδαμείας, συνεζητήθη ή παραχώρησις των κάτω κήπων της Τερψιθέας, της πλατείας Καραϊσκάκη, που τότε ήταν γεμάτη με προσφυγικά παραπήγματα, συνεζητήθη ή παραχώρησις διαφόρων άλλων τοποθεσιών του Πειραιώς. Γεγονός είναι, ότι εδόθη το δάνειο.

Έπαναλαμβάνω, όμως, ότι για την έγγυσί του ή για άντάλλαγμα του, δέν θυμούμαι αν δόθηκε ο κήπος της Τερψιθέας, γιατί... δέν ήμουν σύμβουλος ούτε του Ν.Α.Τ. ούτε του Δήμου Πειραιώς.

Τί μεσολάβησε κατόπιν είναι γνωστό. Πόλεμος, νομισματικός πληθωρισμός, ισσοπέδωσι οικονομικών συναλλαγών, όδοστρωτήρας Σβάλου κ.λ.π. Τα δέκα εκατομμύρια του δανείου στον Δήμο Πειραιώς, μαζί με πολλά άλλα σε διαφόρους, καίτοι μη ληξιπρόθεσμα τα έφαγε το σκοτάδι.

Έπιμένω, λοιπόν, να πιστεύω, πως κάτι παρόμοιο συμβαίνει με την άνακινουμένη τώρα παραχώρησι. Το υπουργείο μας, φυσικά, καθώς και το Ν.Α.Τ., κατέχουν το θέμα με τις λεπτομέρειές του. Όστε δέν θα είναι άδιακρισία ούτε άποπο, ούτε άνάμιξι σε ξένες ύποθέσεις, αν ύποβάλουμε παράκλησι να ενημερωούμε κι' έμεις επί των συμβαινόντων. Τον λέμε τον πόνο μας, την έκδηλώνουμε την άνησυχία μας, πως έφ' όσον ή κυβερνητική πολιτική στην περιοχή μας άσκειται με Πειραιώτες πολιτικούς, τρομάζουμε, ότι κάποια νέα «έκουσιώσι» παραιτήσεως μάς περιμένει και από αυτό το περιουσιακό στοιχείο, που Κύριος οίδε πώς, τότε και πώς πληρώσαμε για να παραχωρηθή.

Σταματώ τώρα εδώ αυτό το θέμα, άναμένοντας το φώς των αυθεντικών εξηγήσεων. Και εν τῷ μεταξύ ύπενθυμίζω κάτι άλλο.

Όπως ειπα πού πάνω, το δάνειο αυτό προς τον Δήμο Πειραιώς, αλλά και τα περισσότερα δάνεια του Ν.Α.Τ. προς διαφόρους άλλους, δέν

ήσαν ληξιπρόθεσμα κατά την κοσμογονία του Σβάλου. Όπως δέ μάς έλεγε πρό μηνών ο έν άποστρατεία ναύαρχος λιμενικός κ. Σπύρος Ζάρκος, με μία διατριβή του, (αν κατάλαβα καλά γιατί δέν είμαι νομματοθής) ύπάρχει κάποια άπόφασις του Άρείου Πάγου, ή όποια άνοίγει περιθώρια άναζητήσεως σε μερικές περιπτώσεις δανείων, που την έποχή εκείνη, δέν ήσαν άπαιτητά. Στη γνώμη αυτή δέν είδα καμμιά συνέχεια ούτε καν συζήτησι στον Τύπο. Ήταν άβάσιμη;

Δέν νομίζω, ότι οι ναυτικοί πρέπει να είναι τα αιώνια θύματα και τα αιώνια κορόιδα, επειδή το άχαρι επάγγελμά τους τους κρατά μακριά από τη βάση τους, με άποτέλεσμα να έχουν μεσάνυκτη από τις μηχανές που τους στήνονται. Δέν νομίζω, ότι πρέπει στο διηκεές, το Ν.Α.Τ., τα άλλα Ταμεία μας και τα διάφορα οικονομικά μας έρείσματα, να άποτελούν μέσον πολιτικής προπαγάνδας και ψηφοθηρίας πολιτικών. Δέν βρίσκω δίκαιο να μεταβάλλονται τα δικά μας περιουσιακά στοιχεία σε «ψοφίμι» και να μένουν στη διάθεσι κάθε περαστικού πολιτικού από την καμπούρα μας.

Φυσικά, θα είμαστε άνθρωποι κατωτέρας νοημοσύνης, αν αξιώσουμε, όπως κάθε πολιτευόμενος του Πειραιώς, όταν περιβληθή το αξίωμα του ύπουργού της Ναυτιλίας, να θυσιάση γα πολιτικά του συμφέροντα, χάριν των άψήφων ναυτικών. Θα ήταν άκατανόητη μία τέτοια αξίωσί μας. Λέμε, όμως και πολύ παρακαλούμε, στις περιπτώσεις αυτές να άποφεύγονται πράξεις που φέρνουν σε σύγκρουσι τα ναυτικά συμφέροντα με εκείνα του Πειραιώς, όπως ή άτυχη περίπτωση του Σανατορίου μας στα Μελίσσια και ή άλλη της πλατείας Τερψιθέας. Ούτε οικονομικές δασοληψίες θα πρέπει να άνοίγουμε με τον πρώτο μας λιμένα. Έκεί θα συναλασσόμεθα μόνον όταν σκαρώνουμε ναυτικές γιορτές και όταν στήνουμε άγάλματα, σαν κι' αυτό του Ποσειδώνος, που προγραμματίζουμε για την Καστέλλα. Άπό Νοσοκομεία, Ναυτικά Μέγαρα, δάνεια κ.λ.π., μακριά. Τούλάχιστον, μέχρις ότου αξιωθούμε να δούμε άσκουμένη την κυβερνητική πολιτική στον τομέα μας, από κάποιον ναυτικό ή από κάποιον που θα κατάγεται από ναυτικό τόπο. Άπό κάποιον, που να πιστεύη στην Ναυτιλία και να την θεωρήση σκοπό του και όχι πολιτικό του έπαθλο, ούτε «ψοφίμι» για να κάνη τα πολιτικά του ρουσφέτια.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

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

Η ΠΡΟΝΟΙΑ ΥΠΕΡ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Ο "ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ," ΚΑΤΑ ΤΟ 1959

Ήυξημένη αλσθητώσ ή παρεχομένη προστασία. — Οι περί αὐτήν στατιστικοί ἀριθμοί. — Τὰ ἀσθενή σημεῖα τῆς ὀργανώσεως. — Ἡ δωρεὰ Ἀναστασίου.

Δὲν παρέσχεν εἰς τὰ χρονικά του ὁ «Οἶκος τοῦ Ναυτοῦ», εὐρύτεραν καὶ πλέον θαπανηρὰν προστασίαν ἀπὸ ἐκείνην, τὴν ὁποίαν ὑπερεῶδη, συνεπεία τῆς μεγάλης ἀνεργίας, νὰ παράσχη κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οικογενείας των. Τριακόσια χιλιάδες περίπου ἄτομα ἐζητάσθησαν εἰς τὰ ἰατρεία τοῦ κέντρου καὶ τῶν ἐπαρχιῶν καὶ ἐνοσηλεύθησαν εἰς διάφορα νοσοκομεῖα καὶ κλινικάς, ἀντὶ μῖαο συνολικῆς θαπάνης ἐγγιζούσης τὰ 30 ἑκατομμύρια δραχμῶν.

Μεγάλην προσπαθειαν κατέβαλεν ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ἰδρύματος διὰ νὰ συγκρατήσῃ τὰς θαπάνας τῆς προστασίας, εἰς ὅσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα ἐπίπεδα καὶ ἐν ταύτῳ νὰ καλύψη ἀπάσας τὰς ἀνάγκας τῶν ἀσθενῶν ἀνέργων, τῶν συνταξιούχων, ὡς καὶ τῶν μελῶν τῶν οικογενειῶν των. Μὲ τὴν συνδρομὴν τοῦ ἐπιστημονικοῦ προσωπικοῦ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ», ὡς καὶ τῶν διοικητικῶν ὑπηρεσιῶν του, ἐπετεύχθη, ὥστε ἡ τὸσον ἀπρόοπτος ἐκδήλωση προστασίας, ἐν οὐδεμίᾳ περιπτώσει καταστῆ πλημμελής ἢ καὶ μεμψιμοιρος. Ἡ ἰατροφαρμακευτικὴ καὶ νοσοκομειακὴ περίθαλψις παρεῖχτο καὶ κατὰ τὸ 1959 εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ, μὲ τὴν αὐτὴν προθυμίαν καὶ τὴν πληρότητα μεθ' ἧς παρεῖχτο καὶ κατὰ τὰ ἔτη τῆς περιωρισμένης ἀνεργίας. Κατέστη, βεβαίως, αὐστηρότερος ὁ ἔλεγχος τῶν χορηγουμένων φαρμάκων. Ἦτο μῖα ἀνάγκη. Ἀποτέλεσμα: Αἱ θαπάναι τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ», διὰ φάρμακα ἐμειώθησαν σημαντικῶς, ἰδίως μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀτομικοῦ βιβλιαρίου συνταγῶν. Ὁ ἔλεγχος αὐτὸς ἦτο δεῖγμα νοικοκυρευμένης διοικήσεως. Δὲν ἀπέδωκεν εἰς τὴν αὐθαίρετον συμπίεσιν τῶν θαπανῶν προστασίας τῶν ναυτικῶν μας.

Παρουσιάζουν ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον οἱ ἀριθμοὶ καὶ τὰ στοιχεῖα τῆς ὑπὸ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ» παρασχεθείσης ἰατρικῆς, φαρμακευτικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως, κατὰ τὸ ἔτος αὐτὸ τῆς ὑψηλῆς ναυτικῆς ἀνεργίας. Καταδεικνύουν πόσον ἄμεσος εἶναι ἡ ἐπίπτωσις μῖαο ναυτικῆς κρίσεως ἐπὶ τῆς ὀργανωμένης κοινωνικῆς προνοίας διὰ τὴν ναυτικὴν μας οἰκογένειαν, ἐν ταύτῳ δὲ τὴν ἀντοχὴν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ», τὸσον ἀπὸ διοικητικῆς, ὅσον καὶ ἐπιστημονικῆς πλευρᾶς, ὥστε νὰ ἀντεπεξέλθῃ πλήρως εἰς μῖαν ἰδιαίτερωσ ἠύξημένην κίνησιν.

Οἱ κατὰ τὸ 1959 ἐξετασθέντες ὑπὸ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ» ἀσθενεῖς εἰς τὸ Κέντρον, ἀνήλθον εἰς 163.304 ἔναντι 150.118 τοῦ 1958. Αἱ ἐκδοθεῖσαι συνταγαὶ ἀνήλθον εἰς 302.177 ἀντιπροσωπεύουσαι φάρμακα συνολικῆς ἀξίας 7.579.759 δρχ., ἔναντι 278.944 συνταγῶν ἀξίας 6.822.902 δρχ. τοῦ 1958.

Ἀναλυτικώτερον, ἡ ἰατροφαρμακευτικὴ καὶ νοσοκομειακὴ περίθαλψις τῶν ναυτικῶν μας εἰς τὸ κέντρον, ἐμφανίζει τοὺς ἀκολουθοῦσους ἀριθμοὺς:

Ἐνέσεις εἰς ἰατρεία τοῦ ἰδρύματος 37.817, ἦτοι εἰς 3.259 ἄτομα. Ἀκτινολογικαὶ ἐργασίαι εἰς τὰ ἐργαστήρια τοῦ ἰδρύματος 8.885 καὶ εἰς ἰδιωτικά 56. Βασικοὶ μεταβολισμοὶ 610, ἠλεκτροκαρδιογραφήματα 776 καὶ μικροβιολογικαὶ ἐργασίαι 33.405 (ἀφοροῦσαι 20.542 ἄτομα). Νοσηλευθέντες εἰς συμβεβλημένας κλινικάς 4.975 καὶ εἰς μὴ συμβεβλημένας 851. Ἐξετασθέντες παρ' ἰδιωτῶν ἰατρῶν 3.849 ἀσθενεῖς καὶ νοσηλευθέντες φυματικοὶ εἰς τὸ Ν.Ι.Ε.Θ. 32.

Ἡ εἰς τὸ κέντρον προστασία τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ» περιέλαβε 54.025 ἄτομα (21.735 βιβλιάρια) καὶ ἀπήτησεν θαπάνην ἐξ 23.295. 207 δρχ. Ἡ προστασία εἰς τὰς ἐπαρχίας περιέλαβε 103.433 ἄτομα καὶ ἀπήτησε θαπάνην 6.454.556 δρχ. Σημειώτεον, ὅτι τὰ 31 παραρτήματα τοῦ ἰδρύματος εἰς τὴν ἐπαρχίαν παρέχουν ἰατροφαρμακευτικὴν περίθαλψιν καὶ νοσοκομειακὴν, μόνον ὅπου λειτουργοῦν δημοτικά ἢ κρατικά νοσοκομεῖα.

Εἰς τὰς ἀνωτέρω θαπάνας περιλαμβάνεται καὶ ἐν ποσὸν ἐξ 794. 233 δρχ., τὸ ὅποιον διετεθή διὰ τὴν κατὰ τὸ θέρος τοῦ παρελθόντος ἔτους λειτουργίαν τῶν κατασκηνώσεων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ». Εἰς ταύτας ἀπεστάλησαν 1.125 παιδιὰ, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ 145 ἀξιοματικῶν καὶ τὰ 980 κατωτέρων πληρωμάτων, εἰς τέσσαρας κατασκηνοτικές περιόδους ἀπὸ 20 ἡμέρας ἐκάστη. Τὸ σύνολον τῶν θαπανῶν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ» κατὰ τὸ 1959 (προστασία εἰς τὸ κέντρον καὶ τὴν ἐπαρχίαν, κατασκηνώσεις) ἀνήλθεν εἰς 29.749.763 ἔναντι 24. 116.294 τοῦ 1958, ἔτους ἐπίσης, λίαν ἠύξημένης ναυτικῆς ἀνεργίας.

Ἐχει, ὅμως καὶ τὰς ἀσθενεῖς τῆς πλευρᾶς ἡ ὅλη διὰ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ» παρεχομένη εἰς τὴν ναυτικὴν μας οἰκογένειαν προστασία. Κατὰ καιροῦς αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν παρέλειψαν νὰ τὰς ἐπισημάνουν. Χαλαίνει ἀκόμη ἡ διοικητικὴ ὀργάνωσις τοῦ Ἰδρύματος, ἐνῶ καὶ ἡ ἰατρο-φαρμακευτικὴ περίθαλψις, δὲν εἶναι πλήρης εἰς τὰ παραρτήματα τῶν ἐπαρχιῶν, ὡσάν οἱ ἐκεῖ διαμένοντες ναυτικοὶ ὀλιγότερα ἐκ τοῦ ὑστερήματός των νὰ καταβάλουν διὰ τὴν ἀσφάλισιν των. Οἱ τοῦ Κέντρου ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν των ἀφθονώτερα τὰ μέσα περιθάλψεως, εὐχερεστέραν τὴν διάγνωσιν καὶ τὴν θεραπείαν διὰ παντὸς εἶδους νοσήματα, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ τὰς παιδικὰς κατασκηνώσεις. Αἱ θαπάναι τῆς ὅλης προνοίας ἀνίσως οὕτω εἶναι καταμερισμέναι.

Ἐχομεν ἀκόμη νὰ παρατηρήσωμεν τὴν μέχρι σκανδάλου ἐξιχθεῖσαν πλέον ἀνοχὴν τοῦ ὑπουργείου εἰς τὸν ἀπὸ ἐτῶν ἀσκούμενον ἐκβιασμὸν ἀπὸ μέρους τῶν ἰατρῶν-μικροβιολόγων διὰ τὴν μὴ λειτουργίαν τοῦ μικροβιολογικοῦ ἐργαστηρίου τοῦ Ἰδρύματος.

Ἀπὸ ἐτῶν πολλῶν ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Ἀθαν. Ἀναστασίου ἐδῶρσεν εἰς τὸν «Οἶκον τοῦ Ναυτοῦ» εἰς μνήμην τοῦ θεῖου του Ἀθ. Μανουηλίδου περὶ τὰς ἑκατὸν χιλιάδας δραχμῶν (3.000 δολλ.), ἴνα τὸ Ἰδρυ-

μα συστήσῃ ἴδιον μικροβιολογικὸν ἐργαστήριον. Τὰ ὄργανα ἠγοράσθησαν τὸ κατάλληλον οἶκημα ἐξευρέθη τὰ πάντα, μὲ ἰκανὴν ἔστω καθυστέρησιν, ἦσαν ἔτοιμα διὰ νὰ λειτουργήσῃ τὸ ἐργαστήριον, ὅτε τὸ πρῶτον ἐπληροφόρηθῃ τὸ Ἰδρυμα, ὅτι κανεὶς μικροβιολόγος, κατόπιν ἐντολῆς τοῦ Ἰατρικοῦ Συλλόγου Πειραιῶς, δὲν στέργει νὰ ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν.

Ἀπεφασίσθη νὰ «μποῦκοτάρουν» τὸ ἐργαστήριον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναυτοῦ», διότι ἡ λειτουργία του ἀντέκειτο πρὸς τὰ ὀργανωμένα συμφέροντα τῶν ἰδιωτικῶν ἐργαστηρίων.

Καὶ οὕτω ἡ δωρεὰ Ἀναστασίου δὲν ἀπέδωκε τὸν σκοπὸν, δι' ὃν προορίζετο καὶ τὸ Ἰδρυμα δὲν ἐπέτυχε σημαντικὴν οἰκονομίαν εἰς τὰς θαπάνας του (35.000 μικροβιολογικαὶ ἐξετάσεις κατὰ τὸ 1959).

Ἄλλ' ἂν τὸ ὑπουργεῖον σκέπτεται νὰ συνεχίσῃ — γνωστοὶ εἶναι οἱ λόγοι — τὴν ἀνεκτικὴν του στάσιν κατὰ τοῦ ἐκβιασμοῦ τῶν μικροβιολόγων, ρητὴν ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος νὰ δηλώσῃ πρὸς τὸν κ. Ἀναστασίου, ὅτι δὲν ἀποδέχεται τὴν δωρεάν του, λόγω ἀδυναμίας ἐκτελέσεως. Πρέπει νὰ ἐπιστραφῶν τὰ χρήματα εἰς τὸν δωρητὴν, διὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν δι' ἄλλον τινὰ ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας εὐεργητικῶν σκοπῶν.

Τὸ ζήτημα εἶναι σοβαρὸν. Αὐτὴ ἡ συνέπεια τοῦ ὑπουργείου πρὸς ὑποχρέωσις ἀνειλημμένας τίθεται ἐν ἀμφιδόλῳ. Ἡ οἰαδήποτε λύσις πρέπει ἄμεσως νὰ δοθῇ εἰς τὴν δωρεὰν Ἀναστασίου. Ἀρκεῖ ἡ ἐκκρεμότης τῶν τῶσων ἐτῶν.

Ἀλλὰ δὲν σταματοῦν ἐδῶ αἱ παρατηρήσεις μας. Θὰ πρέπει ἀπὸ τοῦδε ἡ Διοίκησις τοῦ Ἰδρύματος νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἀνάγκην ἐξευρέσεως καὶ δευτέρου ἀκτινολογικοῦ μηχανήματος. Τὸ μοναδικὸν τῆς δωρεᾶς τῶν κ.κ. Γιῶν Π. Γουλανδρῆ δὲν ἐπαρκεῖ πλέον. (Ἀκτινολογικαὶ ἐξετάσεις 8885 διὰ τὸ 1959).

Καθ' ἃς ἔχομεν ὑπευθύνους πληροφορίας, παρὰ τὴν ἀρτίαν κατασκευὴν τοῦ μηχανήματος φεῖρεται τοῦτο ταχύτατα, λόγω τῆς ἐντατικῆς χρήσεως. Μετ' ὀλίγον θὰ χρειασθῇ ριζικὴν ἐπισκευήν, ἴσως δὲ καὶ νὰ παύσῃ ἀποδοῖον ἔργον πλήρως.

Κανεῖς, ὅμως, δὲν φαίνεται, πλην ἴσως τῶν χειριζομένων τὸ μηχανημα ἐπιστημονῶν, νὰ ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὸ ζήτημα αὐτό. Ἀποτέλεσμα: Μῖαν ἡμέραν θὰ καταστῆ τοῦτο ἄχρηστον καὶ θὰ παραδοθῇ ὁ «Οἶκος τοῦ Ναυτοῦ» εἰς τὰ ἰδιωτικά ἐργαστήρια. Διερωτώμεθα: Μήπως αὐτὸ ἐπιδίδωκεται; Ἐχομεν πολλὰ ἀκόμη νὰ ἐπισημάνωμεν σημεῖα, ἐπιδεχόμενα τὸν ἔλεγχον. Δὲν θέλομεν, βεβαίως, μὲ τοῦτο νὰ μειώσωμεν τὴν ἀγαθὴν ἐντύπωσιν, ποῦ προκαλοῦν οἱ ἀριθμοὶ τῆς παρεχομένης περιθάλψεως. Πάντως ἡ ἀνησυχία διὰ τὴν διάρθρωσιν τῶν κακῶς κειμένων, διὰ τὴν καλύτεραν ἀπόδοσιν τῆς ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν μας προνοίας δὲν πρέπει ποτὲ νὰ ἐγκαταλείψῃ τοὺς διοικοῦντας τὸν «Οἶκον τοῦ Ναυτοῦ».

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνικὴ
Διαχειρήσις
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία
Ἐπισκευῶν
Μετασκευῶν
καὶ
Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

GROUTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΟΡΤΟΛΑΝΟΙ

ΤΟΥ Κ. ΣΤΕΦ. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

Πολύ ενδιαφέρον τὸ θέμα μετὰ τὸ ὁποῖον ἀσχολεῖται ὁ ναύαρχος κ. Ζάρκος εἰς τὸ ἄρθρον του τὸ δημοσιευθὲν εἰς τὸ τεύχος τῆς 15ης Ἰανουαρίου 1960 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Τὸ θέμα μετὰ εἶναι ἀσχολληθῆναι καὶ ἐμὲ παλαιότερον καὶ τὰ ὀλίγα, τὰ ὁποῖα θὰ παραθέσω κατωτέρω ἀπὸ τὰς σημειώσεις μου, πιθανόν νὰ διευκολύνουν τὸν κ. Ζάρκον νὰ ὁλοκληρώσῃ τὴν σχετικὴν μελέτην του.

Καὶ πρώτον, ὀλίγα τινὰ διὰ τὸν περιώνυμον τυπογραφικὸν καὶ ἐκδοτικὸν οἶκον τῶν Γλυκῶν ἐν Βενετίᾳ. Μετὰ τὸ θέμα τοῦτο ἔχει εἰδικῶς ἀσχολληθῆναι ὁ κ. Κ. Δ. Μέρτζιος εἰς μελέτην του δημοσιευθεῖσαν εἰς τὰ «Ἡπειρωτικὰ Χρονικὰ» (Τόμος 10ος σελ. 1 — 52), ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἡ οἰκογένεια τῶν Γλυκῶν ἢ Γλυκίδων». Ἀπὸ τὴν μελέτην αὐτὴν μαθαίνομεν, ὅτι ὁ οἶκος αὐτὸς ἰδρύθη τὸ 1671 ἀπὸ τὸν ἐξ Ἰωαννίνων Νικ. Γλυκὸν καὶ παρέμεινε ὑπὸ τὴν ἴδιαν ἐπωνυμίαν μέχρι τοῦ 1831, ὅποτε καὶ ἔπαυσε λειτουργῶν. Μετὰ τὸν θάνατον τοῦ ἰδρυτοῦ τοῦ Νικ. Γλυκῆος, συνέχισε τὰς ἐργασίας του ὑπὸ τὸν ἑγγονόν του Δημ. Γλυκὸν (1694 — 1716) καὶ κατόπιν ὑπὸ τὸν Νικ. Γλυκὸν ἀδελφόν τοῦ Δημητρίου (1720 — 1788) καὶ τέλος ὑπὸ τὸν Μικ. Γλυκὸν, διαέγγονον τοῦ ἰδρυτοῦ (1789 — 1831). Ἐν συνεχείᾳ τῆς μελέτης του ὁ κ. Μέρτζιος παραθέτει κατὰλογον τῶν ἐκδόσεων τοῦ Γλυκῆος, τὸν ὁποῖον συνειληφώς βραδύτερον ὁ ἴδιος δι' ἀνακοινώσεων του εἰς ἐπόμενον τόμον τῶν «Ἡπειρωτικῶν Χρονικῶν» (Τόμ. II σελ. 328 ἐφ.). Εἰς τὸν ἴδιον τόμον τῶν «Ἡπειρωτικῶν Χρονικῶν» (σελ. 335—9) καὶ εἰς τὸν ἐπόμενον τόμον 12 τοῦ ἴδιου περιοδικοῦ (σελ. 175 ἐφ.), ὡς καὶ εἰς τὸ περιοδικὸν «Βιβλιόφιλος» (Τόμ. 1951 σελ. 48), ὁ κ. Δ. Γκίνης ἐδημοσίευσεν συμπληρωματικὰ στοιχεῖα. Κατὰ τὸν κ. Γκίνην ὁ οἶκος τῶν Γλυκῶν ἐξήκολούθησεν ἐκδίδων ἑλληνικὰ βιβλία μέχρι τοῦ 1854 καὶ τὸ σύνολον τῶν ἐκδόσεων του ἀνῆλθεν εἰς 956 βιβλία ἐν συνόλῳ.

Εἰδικῶς διὰ τὸν Ἑλληνικὸν Πορτολάνον, τὸν ὁποῖον ἀναφέρει ὁ κ. Ζάρκος, ἢ πρώτη ἐκδοσις αὐτοῦ ἐγένετο τὸν Ἰούνιον τοῦ 1573 εἰς τὴν Βενετίαν, ὅχι, ὅμως, ἀπὸ τὸν ἐκδοτικὸν οἶκον τῶν Γλυκῶν, ὁ ὁποῖος ἄλλως τε, δὲν εἶχεν ἰδρυθῆναι ἀκόμη, ἀλλὰ ἀπὸ ἄλλου τυπογραφείου. Ἰδοῦ πῶς περιγράφει τὴν ἐκδοσὶν αὐτὴν ὁ Ε. Legrand εἰς τὸν δευτέρου τόμον τῆς περιφήμου «Ἑλληνικῆς Βιβλιογραφίας» του (Βιβλ. 16ου αἰῶνος σελ. 16), Portolanoe Con Gratia et Privilegio Dell' Illustrissimo Dominio, Che Nessesuno Non Possi Stampar La Presente Opera Sotto Le Pene Contenute in Esso Privilegio. In Venezia 1573. Nel Mese Di Zugno.

Ὁ Legrand προσθέτει, ὅτι τὸ μοναδικὸν γνωστὸν ἀντίτυπον τοῦ βιβλίου τούτου εὐρίσκειτο τότε εἰς τὴν ἐν Ρώμῃ βιβλιοθήκην Barberiniana, κατὰ πληροφορίαν δέ, τὰς ὁποίας τῷ ἐχορήγησεν ὁ τότε βιβλιοθηκάρχος τῆς βιβλιοθήκης ταύτης, τὸ βιβλίον εἶναι σκ. 4ου ἐξ 180 φύλλων ἀνευ ἀριθμώσεως. Τὸ ἐμβλημα τοῦ τυπογράφου, προσθέτει ὁ βιβλιοθηκάρχος, καταλαμβάνει τὸ μείζονος μέρος τοῦ ἐξώφυλλου καὶ παριστᾷ δύο διδύμους παῖδας, οἱ ὁποῖοι ἀκουμποῦν τὸ ἓνα κέρι ἐπάνω εἰς ἓνα τραπέζι. Μεταξὺ τῶν κεφαλῶν των, ὑπάρχει ἓνας σταυρὸς καὶ ἐπίσης στὰ πόδια των ἓνας ἄλλος σταυρὸς. Ἐπάνω διαβάσεται ἡ λέξις «Γέμελος». Ὁ Legrand παραθέτει ἐν συνεχείᾳ ὁλόκληρον τὸν ἐμμετρον πρόλογον τοῦ Τάγια, ὁ ὁποῖος ὁμοῦς διαφέρει εἰς πολλὰ σημεῖα ἀπὸ ἐκείνου, τὸν ὁποῖον παραθέτει ὁ κ. Ζάρκος.

Πλὴν τοῦ Πορτολάνου αὐτοῦ, ὁ Legrand περιγράφει καὶ δύο ἄλλας ἀνατυπώσεις του γενομένας μεταγενεστέρως κατὰ τὸ 1618 καὶ τὸ 1641 εἰς τὴν Βενετίαν. Αἱ δύο αὗται ἀνατυπώσεις εἶναι αἱ ἐξῆς:

1.— «Πορτολάνο δλουῶν τῶν λιμένων τῆς θαλάσσης καὶ τῶν νησιῶν εἰς ὅσα πλέουσι τὰ πλοῖα, νεωστὶ διορθωθὲν μετὰ πολλῆς τῆς ἐπιμελείας. Τυπωθὲν ἐν Βενετίᾳ παρὰ Ἀντωνίῳ τῷ Πινέλλῳ. αχίη» (1618). Σχῆμα 4ον ἐξ 94 φύλλων μὴ ἠριθμημένων. Οἱ εἰσαγωγικὸι στίχοι τοῦ Δημ. Τάγια ὑπάρχουν εἰς τὸ τέλος τοῦ βιβλίου. Τὸ μοναδικὸν ἀντίτυπον κατὰ τὸν Legrand ὑπάρχει εἰς τὴν βιβλιοθήκην Angeli-que τῆς Ρώμης. (Βιβλιογραφία Legrand 17ου αἰῶνος τόμ. Α'. σελ. 133 — 4).

2.— Βιβλίον ὠραιότατον ὀνομαζόμενον «ΠΟΡΤΟΛΑΝΟΣ ΩΛΟΝΩΝ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ τῆς θαλάσσης καὶ τῶν νησιῶν εἰς ὅσα πλέουσι τὰ πλοῖα Α-

ΝΑΓΚΑΙΩΤΑΤΟΝ ΚΑΙ ΦΕΛΙΜΩΤΑΤΟΝ διὰ πᾶσα ἄνθρωπον, ὅπου ἐπιχειρεῖται τὴν τέχνην τῆς ναυτοσύνης, περιέχον καὶ πίνακα πλουσιώτατον διὰ εὐκολίαν τοῦ καθ' ἑνός. Νεωστὶ μετατυπωθὲν, καὶ διορθωθὲν μετὰ πολλῆς ἐπιμελείας. — CON PRIVILEGIO. Ἐν ταῖς κλειναῖς ΒΕΝΕΤΙΑΙΣ, Παρ' Ἰωάννη Ἀντωνίῳ τῷ Ἰουλιανῷ, — αχμα'. (1841). Πουλισταὶ κοντὰ εἰς τὸν γέφυρον τοῦ Ἁγίου Φαντίνου». (Σκ. 4ον ἀπὸ 82 φύλλα μὴ ἠριθμημένα). Ἐλλείπει ὁ πρόλογος εἰς στίχους τοῦ Δημ. Τάγια. Κατὰ τὸν Legrand ὑπάρχουν δύο γνωστὰ ἀντίτυπα ἐν εἰς τὴν Πανεπιστημιακὴν Βιβλιοθήκην τοῦ Leyde καὶ εἰς τὴν βιβλιοθήκην τοῦ Emile Legrand. (Βιβλιογραφία Legrand 17ου αἰῶνος τόμ. Α'. σελ. 420 — 2).

Τὸ ἀντίτυπον τοῦ Πορτολάνου, τὸ ἀποκείμενον εἰς τὴν Ἑθνικὴν Βιβλιοθήκην, τὸ ὁποῖον εἶδεν ὁ κ. Ζάρκος, εἶναι προφανῶς ἡ ἐκδοσις τοῦ 1870 ἢ γενομένη ἀπὸ τὸν Γλυκὸν, τῆς ὁποίας ὁ κ. Μέρτζιος («Ἡπ. Χρονικὰ» Τόμ. 11ος σελ. 329), εἶδει τὸν πλήρη τίτλον, ὡς ἐξῆς: «Πορτολάνος, ἥτοι βιβλίον, ὅπου περιέχει τὸς λιμένας τῆς θαλάσσης, τὸ διάστημα ὅπου εἶναι ἀπὸ τόπου εἰς τόπον καὶ ἄλλα πολλὰ χρήσιμα εἰς ταῦτην τὴν ὑπόθεσιν. Νῦν πρώτον τύποις τυπωθεῖς ἀψή' (1780) παρὰ Νικολάῳ Γλυκῆι τῷ ἐξ Ἰωαννίνων CON LICENZA DE SUPERIORI». Τὸ βιβλίον εἶναι 8ου σκῆματος καὶ ἔχει σελίδας ζ'—183. Ὁ κ. Μέρτζιος ἀναφέρει, ὅτι τὸ ἀνεῦθεν εἰς τὴν βιβλιοθήκην τοῦ Προσβυτερίου τῆς Ἑλληνικῆς Κοινότητος Βενετίας καὶ ὅτι ἐξ ὧν γνωρίζει, ὑπάρχει καὶ δευτέρον ἀντίτυπον εἰς τὴν Μαρκανθὴν Βιβλιοθήκην.

Ὁ Legrand ἀγνοεῖ εἰς τὴν βιβλιογραφίαν του τὴν ἐκδοσὶν τοῦ Γλυκῆ τοῦ 1780. Ἀντιθέτως μνημονεύει ἐκδοσὶν εἰς 4ον ὑπὸ τὸν ἴδιον τίτλον (βλ. τόμ. Α'. τῆς βιβλιογραφίας τοῦ 18ου αἰῶνος σελ. 226), ἀλλὰ γενομένην εἰς τὴν Βενετίαν ἀπὸ τὸν ἐκδοτικὸν οἶκον τοῦ Νικολάου Ζάρκου κατὰ τὸ 1729. Ὅπως σημειοῖ ὁ κ. Μέρτζιος («Ἡπ. Χρονικὰ» τόμος 11ος σελ. 329), τὸ τυπογραφεῖον Ζάρκου εὐρίσκειτο τὴν ἐποχὴν ἐκεῖνην εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν τοῦ Βέρτολι. Τὴν ὑπάρξιν τοῦ βιβλίου τούτου ἀνεκοίνωσεν εἰς τὸν Legrand ὁ Α. Παπαδόπουλος — Κεραμεύς, ὡς ὑπάρχοντος εἰς τὴν βιβλιοθήκην τῆς Ἑλληνικῆς Κοινότητος τῆς Καλλιπόλεως.

Δὲν εἶναι γνωστὸν ἐὰν ὁ Γλυκὸς πρόβη εἰς ἄλλας ἀνατυπώσεις τοῦ Πορτολάνου μεταγενεστέρως τῆς ἐκδόσεως τοῦ 1780. Ὁ κ. Μέρτζιος («Ἡπ. Χρονικὰ» τόμος 10ος σελ. 131), ἀναφέρει μίαν ἐκδοσὶν τοῦ 1800, ἀλλὰ τὴν ἐκδοσὶν ταύτην δὲν τὴν παραδέχονται οἱ Β. Μέζας — Δ. Γκίνης εἰς τὴν «Ἑλληνικὴν Βιβλιογραφίαν» των, τὴν ὁποῖαν ἐξέδωσεν ἡ Ἀκαδημία Ἀθηνῶν καὶ δὲν τὴν μνημονεύουν. Ἀφ' ἑτέρου, ὁ Γλυκὸς εἰς τὸν Κατάλογον τῶν πωλουμένων παρ' αὐτοῦ βιβλίων τοῦ 1812 («Ἡπ. Χρονικὰ» τόμος 10ος σελ. 169), ἀναφέρει καὶ τὸν Πορτολάνον, τὸν ὁποῖον διατιμᾷ ἀντὶ «8 λιτρῶν». Εἰς τὸν ἐπόμενον Κατάλογον του ἐκδόσεως 1819, τὸν ὁποῖον ὁ κ. Μέρτζιος παραθέτει κατωτέρω εἰς τὸν εἰρημένον τόμον τῶν «Ἡπειρωτικῶν Χρονικῶν», ὁ Πορτολάνος δὲν ἀναφέρεται. Ἐκ τούτου πρέπει μᾶλλον νὰ συμπεράνωμεν, ὅτι ἐξαντληθεῖς ἐν τῷ μεταξύ, δὲν ἀνετυπώθη.

Καὶ διὰ νὰ τελειώω τὴν μικρὰν αὐτὴν βιβλιογραφικὴν ἀνασκόπησιν τῶν Ἑλληνικῶν Πορτολάνων σημεῖων, ὅτι ὁ κ. Armand Delatit καθηγητὴς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Λιέγης εἰς λαμπρὰν μονογραφίαν του ἐκδόθεισαν τὸ 1947 καὶ συμπληρωθεῖσαν τὸ 1958 ἀποκαθιστᾷ εἰς ἓν ἐνιαῖον σύνολον τὰ κείμενα ἐπτὰ χειρογράφων Πορτολάνων, ἥτοι τοῦ ἀθηναϊκοῦ τοῦ ἀποκειμένου εἰς τὴν βιβλιοθήκην τῆς Βουλῆς (χρονολ. 1534), δύο χειρογράφων τοῦ 16ου αἰῶνος ἀποκειμένου εἰς τὴν βιβλιοθήκην τῆς Βιέννης, ἑνὸς χειρογράφου τοῦ 16ου αἰῶνος ἀποκειμένου εἰς τὴν βιβλιοθήκην τοῦ Βατικανοῦ, τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1416 χειρογράφου Πορτολάνου ἐπίσης τοῦ 16ου αἰῶνος ἀποκειμένου εἰς τὴν Ἑθνικὴν Βιβλιοθήκην τῶν Παρισίων, τέλος δέ, ἑνὸς χειρογράφου Πορτολάνου, ἀποκειμένου εἰς τὴν πανεπιστημιακὴν βιβλιοθήκην τοῦ Leyde καὶ ἑτέρου ἀποκειμένου εἰς τὴν βιβλιοθήκην τῆς θεσσαλικῆς Ζαγοράς. Εἰς τὸ ἀποκαθιστάμενον οὕτω ἐνιαῖον κείμενον, ὁ συγγραφεὺς παρενθέτει καὶ τὸ κείμενον τοῦ μοναδικοῦ ἐντύπου ἑλληνικοῦ Πορτολάνου τοῦ Δημ. Τάγια καὶ σημειώνει τ' ἀποσπάσματα τούτου, τὰ ὁποῖα συναντῶνται εἰς τοὺς χειρογράφους κώδικας, ἰδίως τὸν δευτέρου Βιενναῖον, τὸν τοῦ Βατικανοῦ καὶ τὸν Παρισινόν. Τέλος, ὁ συγγραφεὺς διαπιστώνει, ὅτι τὸ κείμενον τῶν φύλλων 24—86 τοῦ Πορτολάνου τοῦ Τάγια (ἐκδ. 1573) εἶναι πιστὴ σχεδὸν μετάφρασις τοῦ Ἰταλικοῦ Πορτολάνου τοῦ RIZO.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-
κτων δηζελοκινήτων πλοίων μετὰ χῶρον ψυγείου

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ Ἀκτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΑΝΗΘΙΚΟΥ ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ ΟΙ ΑΥΣΤΡΑΛΟΙ ΚΑΙ ΤΟ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΝ "ΠΑΤΡΙΣ",

ΚΑΤΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΔΡΙΜΥΤΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΩΝ "ΔΙΑΣΚΕΨΕΩΝ",

Η νέα γραμμή, ή εγκαίνιασθεία μεταξύ Ελλάδος και Αυστραλίας, εἰς τὸ ὑπερωκεανίου μας «Πατρίς», 18.400 τ. γκρόν και ηλικίας 9 ἐτών, προεκάλυψε—ὡς γνωστόν—τὴν πολεμικὴν τῶν δύο Διασκέψεων ἐπιβατῶν καὶ φορτίων, εἰς τὴν δυνάμιν τῶν ὁποίων ἀνήκουν αἱ ξένη ἐταιρεία, αἱ ἐξυπηρετούσαι τακτικὰς γραμμὰς Εὐρώπης—Αὐστραλίας. Καὶ ὄχι μόνον ἀπεκροσθη ἡ αἰτιθῆσα εἰσοδογὴ τοῦ Οἴκου Χανδρῆ εἰς τὰς ἐν λόγω Διασκέψεις, ἀλλ' αὐταὶ ἀπεδύθησαν καὶ εἰς μίαν ἀμείλικτον ἐπίθεσιν, προκειμένου ν' ἀποστερήσουν τὸν ἑλληνικὸν λαίπερ πάσης μεταφορικῆς ἐργασίας ἀπὸ τοὺς αὐστραλιανοὺς λιμένας καὶ τὸ ἐξαναγκάσουν οὕτω νὰ ἀποσυρῆ τῆς γραμμῆς. Τὴν διατήρησιν τοῦ μονοπωλίου τῶν ἐπεδίων καὶ ἀγγλικά καὶ αἱ ἄλλα ξένη ἐταιρεία. Ἐγκύκλιος ἐξαπελύθη πρὸς τοὺς πράκτορας τῶν δύο Διασκέψεων, ὅπως ἀποφύγουν τὴν ἐκδοσὴν εἰσιτηρίων ἢ τὴν προμήθειαν φορτίου πρὸς τὸ ὑπερωκεανίου «Πατρίς», μὲ τὴν ἀπειλήν, ὅτι οἰσδήποτε παράβασις τῆς τοιαύτης ἀξιώσεως τῶν θὰ συνεπήγγοτο τὴν διακοπὴν τῆς συνεργασίας τῶν πρακτόρων μὲ τὰς μετεχούσας τῶν Διασκέψεων ἐταιρίας.

Ἀλλὰ ἡ ἐχθρική αὐτὴ στάσις τῶν Διασκέψεων προεκάλεσεν ὀδυνηρὰν αἰσθησὴν μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων πρακτορειακῶν Οἴκων τῆς Αὐστραλίας καὶ διήγειρε τὴν ἀντίδρασιν τῆς αὐστραλιανῆς κοινῆς γνώμης. Ἀπροκαλύπτως κατεδικάζετο ἡ ἐνέργεια τῶν Διασκέψεων, ὡς ἐπισημαίνουσα πλήρη κατάργησιν τῆς ἐλευθερίας τῶν μεταφορῶν, μίας, δηλαδή, βασικῆς ἀρχῆς τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, τὴν ὁποίαν προτάσσον πάντοτε οἱ Βρετανοὶ, ὡς συνθέτουσαν τὸ κυριώτερον ἐπιχειρηματῶν ἐναντίον τῶν ἐκαστοῦ σημειωμένων «διακρίσεων σημαίας».

Ἡ «Ναυτικὴ Ἐφημερίς» τῆς Αὐστραλίας («Seamen's Journal»), ἀσχολουμένη μὲ τὸ ἱστορικὸν τῆς υποθέσεως, ἀπῆχει εἰς ἄρθρον τῆς τὰς πρακτεβείας δυσμενῆς ἐντυπωσίας εἰς βάρος τῶν «Κόμφεραν» καὶ ἐπικρίνει, μὲ δριμύτητα, τὴν ἐπιθετικὴν στάσιν τῶν κατὰ τοῦ ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου. Σταχυολογούμεν κατωτέρω τὰς πλέον χαρακτηριστικὰς περικοπὰς τοῦ ἐν λόγω ἐκτελεστάτου ἄρθρου :

«Σπανίως — τονίζει ἡ ἐφημερίς — ἀπαντᾷ τις μειστίνας τῆς Ναυτιλίας νὰ καταπολεμοῦν τὸ μονοπώλιον τῆς ἐργασίας, ὅπως καὶ σπανίως ἐργατικὰς Ἐνώσεις νὰ ὑποστηρίζουν τὴν στάσιν πολυκατομμυριούχων. Παράδοξον εἶναι τοῦτο, ἀλλ' ἀληθές, διότι αὐτὴ εἶναι ἡ ἱστορία τοῦ ὑπερωκεανίου «Πατρίς», ὅπερ κατέπλευσε διὰ πρώτην φοράν εἰς τὸ Σίδνεϋ τὴν 9ην Ἰανουαρίου ἐ. ἔ. Περισσότερον παντὸς ἄρθρου, γέμοντος ἀπὸ θεωρίας, ἀποκαλύπτει ἡ περίπτωσις τοῦ «Πατρίς», κατὰ ποῖον τρόπον ἐργάζονται τὰ Μονοπώλια καὶ εἰς ποίας ἀντιφάσεις περιπίπτει τὸ κεφάλαιον. Ἀποκαλύπτει, ἀκόμη, τὴν ὑποκρίσιν οἰκονομολόγων καὶ πολιτικῶν, ὅτινες διακηρύττουν, ὅτι ζῶμεν ὑπὸ καθεστῶς ἐλευθερίας ἐπιχειρήσεως καὶ λαϊκῆς κεφαλαιοκρατίας».

Περιγράφει, κατόπιν, ἡ ἐφημερίς τὸ ὑπερωκεανίου «Πατρίς», τὴν αἴτησιν τῶν πλοιοκτητῶν περὶ εἰσοδογῆς εἰς τὰς Διασκέψεις καὶ τὴν ἀπόρριψιν τῆς. Τὴν «Διάσκεψιν Ἐπιβατῶν» ἀπαρτίζουν πέντε βρετανικαὶ ἐταιρίαι, ἡ «Π. ἔντ Ο.», ἡ «Ὀριεντ», ἡ «Σὼ Σάβιλλ», ἡ ἐταιρεία τῆς Νέας Ζηλανδίας καὶ ἡ «Μπλοὺ Φάνελ». Τὴν «Διάσκεψιν Ναυτιλίας» (διὰ τὰ φορτία), ἣτις ἐνέχει διεθνή χαρακτῆρα, τὴν συγκροτοῦν πλοιοκτῆται Ἰταλοὶ, Ὀλλανδοὶ, Βρετανοὶ, Ἰάπωνες καὶ Γάλλοι. Ἡ ἀπόρριψις τῆς αἰτήσεως Χανδρῆ ἐβασίσθη ἐπὶ τοῦ ἐπιχειρήματος, ὅτι διετίθεντο ἀρκετὰ πλοία πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξύ Αὐστραλίας καὶ Ἑλλάδος, ὥστε νὰ περιπεύη ἡ προσθήκη ἄλλων.

Τὸ ἐπιχειρηματῶν τοῦτο ἡ αὐστραλιανὴ ἐφημερίς τὸ χαρακτηρίζει ὡς ἀβάσιμον, διότι τὰ σκάφη τῆς Διασκέψεως δὲν προεγγίζουν τακτικὰς εἰς τὴν Ἑλλάδα, ὁσάκις δὲν προεγγίζου, δὲν καταπλέουν εἰς τὸν κυριώτερον ἑλληνικὸν λιμένα, τὸν Πειραιᾶ, ἀλλ' εἰς τὸν ὄρμον τοῦ Ναυαρίνου. Σημειωτέον — γράφει — ὅτι καὶ εἰς τὸ Ναυαρίνον προεγγίζου, ὅταν δὲν ἔχουν νὰ πράξουν τι τὸ καλύτερον. Κατὰ τὴν ἐργῶν, λ. χ., διὰ τὴν Αὐστραλιανὴν ἐποχὴν Φεβρουαρίου—Ἰουλίου, τοῦ 1959, ὅλα τὰ βρετανικὰ λαίπερ ἦσαν ἀπηχολημένοι καὶ οὐδὲν ἐξ αὐτῶν προσήγγισεν εἰς ἑλληνικὸν λιμένα. Ζοῦν, ὅμως, εἰς τὴν Αὐστραλίαν 125.000 Ἕλληνων, μὲ κίνησιν ἐξ Ἑλλάδος εἰς Αὐστραλίαν 8.000 ἕως 10.000 προσώπων ἐτησίως, ἡ δὲ ἑλληνικὴ γραμμὴ ἐργάζεται μόνον μεταξύ τῶν δύο χωρῶν, μὲ ἀφετηρίαν τὸν Πειραιᾶ καὶ τέρμα τὴν Αὐστραλίαν καὶ τάναπαλι. Πράκτορ τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς εἰς Αὐστραλίαν εἶναι ὁ Οἶκος «Melbourn McEachern, Ltd.».

Περαιτέρω ἡ ἐφημερίς ὑπομνησκει τὴν ἐγκύκλιον τῆς Διασκέψεως Ἐπιβατῶν καὶ τὸ δημοσιευθὲν ἀνακοινωθὲν τῆς, εἰς τὸ ὁποῖον ἐχαρακτηρίζοντο τὰ ταξιδιωτικὰ πρακτορεία ὡς ἐπ'ἀλλήλοις τῆς Διασκέψεως. Ὁ χαρακτηρισμὸς οὗτος προεκάλεσε κατακραυγὴν καὶ ἔδωκε λαβὴν εἰς ἐντόνους διαμαρτυρίας, ἐνῶ καὶ ἡ κοινὴ γνώμη ἐξηγέρθη ἐναντίον τῆς Διασκέψεως.

Ἡ ἐφημερίς τονίζει, ὅτι οἱ κ.κ. Ἀδελφοὶ Χανδρῆ δὲν εἶναι νέοι εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Προέρχονται ἀπὸ ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν καὶ διατηροῦν στόλον ἐκ 31 σκαφῶν. Ἡ Ἑλλάς, ἄφ' ἑτέρου, καταλέγεται μεταξύ τῶν ἀρχαιότερων ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου καὶ μεταφέρει διὰ τῶν πλοίων τῆς τὸν μεγαλύτερον ὄγκον ξηροῦ φορτίου ἀνὰ τὸν Κόσμον, ἐνῶ καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων ἔρχεται δευτέρα διὰ τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων τῆς. Ἀναφέρει, ἐν συνεχείᾳ, τὴν τηλεγραφικὴν διαμαρτυρίαν τῆς Π.Ν.Ο. πρὸς τὰς ναυτεργατικὰς Ἐνώσεις τῆς Αὐστραλίας διὰ τὴν ἀναγραφὴν — τρόπον τινά — τοῦ ὑπερωκεανίου «Πατρίς» εἰς «μαῦρον πῖνακα». Τὴν πράξιν ταύτην ἡ Π.Ν.Ο. —

ἀντιπροσωπεύουσα 50.000 Ἕλληνων ναυτικῶν — τὴν θεωρεῖ αὐθαίρετον καὶ ἀπευθύνει ἐπιείγουσαν ἐκκλήσιν, ὅπως αἱ αὐστραλιαναὶ Ἐνώσεις καταδικάσουν δημοσίᾳ τὴν ἀπόφασιν τῆς Διασκέψεως καὶ ὅπως προσπαθῶσιν δι' ὅλων τῶν μέσων νὰ προκαλέσουν τὴν ἀναθεώρησιν τῆς. Ἀπαντῶν εἰς τὴν διαμαρτυρίαν τῆς Π.Ν.Ο. ὁ γραμματεὺς τῆς Αὐστραλιανῆς Ὁμοσπονδίας κ. Ἐλλιοτ, ἀνέφερε τὴν 4ην Δεκεμβρίου τὰ ἑξῆς: «Μέγας Αὐστραλὸς ἐφοπλιστὴς ἐργάζεται διὰ τὸ «Πατρίς» καὶ ἐνεργῆ εὐρείαν διαφήμισιν διὰ τὴν προσέκκυσιν ἐπιβατῶν. Ἡ διαμαρτυρία σας ἤχθη εἰς τὴν Βουλὴν καὶ ἡ Κυβέρνησις κατεδίκασε τὴν στάσιν τῆς Διασκέψεως».

Τὴν 23ην Δεκεμβρίου ἡ Π.Ν.Ο. ἀπήλυθε πρὸς τὴν αὐστραλιανὴν Ὁμοσπονδίαν νέον τηλεγράφημα, τονίζουσα μεταξύ ἄλλων : «Θεωροῦμεν ἐπ'ἀνάγκης, ὅπως ἡ ἡμετέρα Ἐνωσις ἀνακινήσῃ τὸ ζήτημα διὰ τοῦ τύπου, καταγγέλλουσα εἰς τὴν κοινὴν γνώμην τὴν ἀδίκον τακτικὴν τῆς Διασκέψεως, ἣτις ἀποβαίνει ἐπιζήμιος διὰ τὰ κοινὰ συμφέροντα Αὐστραλίας καὶ Ἑλλάδος, δεδομένου ὅτι τὸ «Πατρίς» ἐκτελεῖ πλόας ἀποκλειστικῶς μεταξύ τῶν δύο τούτων χωρῶν. Ποιοῦμεθα ἐκκλήσιν πρὸς τὴν ἐργατικὴν ἀλληλεγγύην, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι ἡ παρ' ἡμῶν προστασία τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τοῦ «Πατρίς» θὰ συνετέλεσεν εἰς τὴν σύσφιγξιν τῶν δεσμῶν τῶν δύο Ἐνώσεων».

Ἀναφέρεται, ἐπίσης, εἰς τὸ ἄρθρον τῆς αὐστραλιανῆς ἐφημερίδος, ὅτι ἡ Διάσκεψις ἐχάλάρωσε κάτω, κατὰ τὰς ἀρχὰς Δεκεμβρίου, τὴν στάσιν τῆς, ἀλλὰ κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε ἡ ἄριστις ἀπαγορεύσεις νὰ προσκρούη εἰς διατυπώσεις καθιστάσας ἀνεφικτὸν τὴν ἐκδοσὴν εἰσιτηρίων. Ἡ κατάστασις διεγράφετο τότε ὡς ἑξῆς: Ἡ Διάσκεψις ἀπέφευγε σαφῆ δηλώσιν, ὅτι εἶναι ἐλεύθεροι οἱ πράκτορες νὰ ἐκδίδουν εἰσιτήρια διὰ τὸ «Πατρίς». Διετέλου, ὅθεν, οἱ πράκτορες ἐν πλήρει συγχύσει. Ἡ ἐταιρεία Χανδρῆ ἦλθεν εἰς ἐπαφὴν μὲ τοὺς πράκτορας καὶ τοὺς ἐπεισε νὰ ἐπιδιώξουν ἀπὸ τὴν Διασκέψιν διευκρίνησιν τῆς θέσεώς των. Ἡ Διάσκεψις, ὅμως, ἀποφεύγει τὴν κατηγορηματικὴν ἀπάντησιν καὶ ὁσάκις ἀπαντᾷ, δίδει μορφήν ἐλίαν ἐμπιστευτικῆν, δηλοῖ, ὅτι ἐπιτρέπεται ἡ ἐκδοσις εἰσιτηρίων διὰ τὸ «Πατρίς», ἐφόσον θὰ ἔχουν συμπληρωθῆ αἱ θέσεις τῶν σκαφῶν τῆς Διασκέψεως. Μὲ τὰς Τραπεζὰς, ἄφ' ἑτέρου καὶ τὰ ἐπαρχιακὰ πρακτορεία διατηρεῖται ἡ ἀνένδοτος στάσις τῆς Διασκέψεως καὶ οὐδεμία χαλάρωσις τῶν περιορισμῶν ἐξεδηλώθη. Ὅσον ἀφορᾷ τοὺς μικροὺς πράκτορας, οὗτοι εἶναι, κυριολεκτικῶς, αἰχμάλωτοι τῆς Διασκέψεως. Ὅσάκις Τράπεζαι ἢ ἐπαρχιακὰ πρακτορεία ζητοῦν τὴν ἀδειαν ἐκδόσεως εἰσιτηρίων διὰ τὸ «Πατρίς», λαμβάνουσι ἀρνητικὴν ἀπάντησιν. Ἀποτέλεσμα ὑπήρξεν ὁ ἀπόπλους τοῦ «Πατρίς» κατ' Ἰανουάριον μὲ 140 μόνον ἐπιβάτας.

Ἐτι μᾶλλον ἀτεγκτος ὑπῆρξεν ἡ στάσις τῆς «Διασκέψεως Φορτίων». Ὅταν αὐστραλιανὸν φορτωτὴ ἐξησφάλισεν χώρον ἐπὶ τοῦ «Πατρίς» διὰ τὴν μεταφορὴν κρέατος εἰς Ἑλλάδα, ἡ Διάσκεψις διεμήνυσε πρὸς τοὺς ἐξαγωγεῖς, ὅτι ἐπρέπει νὰ λησμονήσουν τὴν ὑπαρξιν σκαφῶν τῆς Διασκέψεως, ἀν φορτώσουν ἐπὶ τοῦ «Πατρίς». Τὸ μῆνυμα τοῦτο ἐχαρακτήρισθη ὡς «προτεταμένον ὄπλον κατὰ τῆς κεφαλῆς τῶν φορτωτῶν». Ἀπέπλευσε οὕτω τὸ «Πατρίς» δι' Ἑλλάδα, φέρον ἐπ' αὐτοῦ μόνον 400 τ. κρέατος. Καὶ ἡ ἐφημερίς προσθέτει: «Τὸ λεχθέν, ὅτι δὲν ὑπάρχει ζήτησις κρέατος ἐν Ἑλλάδι, εἶναι ἀναληθές. Ὑφίσταται ζήτησις κρέατος καὶ ἡ Αὐστραλία δύναται νὰ τὸ προμηθεύσῃ. Ὁ ἰσχυρισμὸς, ὅτι δὲν περιορίζεται τὸ ἐμπόριον, ἐφ' ὅσον οἱ φορτωταὶ δύναται νὰ χρησιμοποιοῦσιν τὰ σκάφη τῆς Διασκέψεως, δὲν εὐσταθεῖ. Ἡ Ἑλλάς δὲν εἶναι πλουσία χώρα καὶ δὲν διαθέτει ἀπερίοριστον συνάλλαγμα. Ἄν διαθέσῃ, συνειπῶς, 1.000.000 λιρῶν διὰ τὴν προμήθειαν κρέατος, μὲ φόρτωσιν εἰς τὰ σκάφη τῆς Διασκέψεως, οἱ Αὐστραλοὶ παραγωγοὶ θὰ πληρωθοῦν 620.000 λιρῶν καὶ ἡ Διάσκεψις 380.000 λιρῶν διὰ ναῦλον. Ἄν ἡ μεταφορὰ γίνῃ διὰ τοῦ «Πατρίς» καὶ ὁ ναῦλος πληρωθῇ εἰς δραχμάς, τότε δόλκιμον τὸ ποσὸν τοῦ 1.000.000 λιρῶν θὰ δύναται νὰ δαπανηθῇ ἐν Αὐστραλίᾳ, ἐνῶ καὶ ἡ μεταφορὰ θὰ κοστίσῃ ἡμίσειαν πένναν κατὰ λίτραν, εὐθιγότερον, παρ' ὅσον ἐάν ἡ μεταφορὰ διεξαχθῇ διὰ πλοίων τῆς Διασκέψεως. Καυτικῶς, τὰ σκάφη τῆς Διασκέψεως δὲν προεγγίζου εἰς τὴν Ἑλλάδα, εἰς δὲ τὴν παρέκκλισιν τῶν ζητειτῶν ἡ ἐπιβάρυνσις τῆς ἡμισείας πέννας κατὰ λίτραν. Ἀναδιδάσεται οὕτω ὁ ναῦλος εἰς 3¼ πέννας καὶ τὸ κόστος τοῦ ἐμπορεύματος εἰς 1¼ πέννας κατὰ λίτραν. Τὸ αὐτὸ ἰσχύει καὶ διὰ τὰ ἔρια, διὰ τὰ ὁποῖα ἐπίσης ἐνδιαφέρεται ἡ ἑλληνικὴ ἀγορά».

Καὶ ἡ ἐφημερίς ἐπιλέγει : «Αὐτὸ εἶναι τὸ ἱστορικὸν τοῦ μπουκοτᾶζ τοῦ ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου «Πατρίς», ὅπερ καὶ ἐπαρκῶς ἐπεξηγεῖ, διατί αἱ Ἐργατικαὶ Ἐνώσεις τῆς Αὐστραλίας ὑποστηρίζουν τὴν προσπάθειαν ἐξουδετερώσεως τῆς μονοπωλιακῆς ἐκτρέψεως τῆς Διασκέψεως».

*** ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ***

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

ἡ πλείστ ἀρνακμένη ἐπιχειρήσις ἐξυπηρετήσεως πλοίων

Τηλεφωνικαὶ μὲς: 40-435· ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



EST. 1907

HARIMA

builds dependable vessels —
from marine trucks to mammoth tankers

Shipbuilder, Shiprepairer and
Manufacturer of Diesel Engines,
Boilers & Steel Structures



**THE HARIMA SHIPBUILDING
AND ENGINEERING CO., LTD.**

Head Office: Tokyo Baekikaikan Bldg., Otemachi, Chiyoda-ku,
Tokyo, Japan Cable: HARIZO TOKYO

New York Office: 74 Trinity Place, New York 6, N.Y., U.S.A.
Cable: AMEHARIZO NEWYORK

ΧΑΡΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΝ ΤΟΥ Κ. ΣΤ. ΝΙΑΡΧΟΥ

ΕΤΕΘΗ Η ΤΡΟΠΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΝ

Ο Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ ΕΠΕΣΚΕΦΘΗ ΚΑΙ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Γεγονός ιστορικής σημασίας ή κατάθεσις τής τρόπιδος του πρώτου εν Ελλάδι ναυπηγούμενου μεγάλου πλοίου. Οροθετείται επίσημως ή έναρξις τής κυρίας λειτουργίας των Έλληνικών Ναυπηγείων. Μετά τινος δεκαετίας ή 27η Μαρτίου 1960 θα θεωρείται ως σταθμός διά την νεωτέραν ιστορίαν τής ναυτιλλομένης Ελλάδος. Ο κ. Νιάρχος δέν έχηρισε μόνον τήν Οικονομίαν του τόπου μας ένα άρτιώτατον τεχνικόν συγκρότημα, πολλά ικανών να παραγάγη, άλλα και ένα φυτώριον τεχνικής αναπτύξεως, το όποιον πρέπει να θεωρηθί, ως ή θετική άπαρχή τής εκδιομηχανίσεως τής Ελλάδος.

Και πράγματι, μόνον εν όνειρώ εδώ και όλίγα έτη, ήδυνάμεθα να φαντασθώμεν ναυπηγεία εις την Ελλάδα, τα όποια να αναλαμβάνουν την ναυπήγησιν πλοίων τών 25.000 τ. Η έπιχειρηματική άνησυχία, άλλα και ό πατριωτισμός του κ. Νιάρχου, προσέφερον τας δυνατότητας διά την ταχείαν πραγματοποίησιν, δέν είναι υπερβολή, αύτου του θαύματος. Ζήτημα χρόνου είναι πλέον, διά να καταστή ή Ελλάς, χώρα με προηγμένη και άνταγωνισμένη τας ξένας, ναυπηγικήν βιομηχανίαν.

Άπλη και συγχρόνως έπιβλητική ύπηρεξεν ή τελετή, ήτις έλαβε χώραν την 11.30 π.μ. τής Κυριακής 27ης Μαρτίου εις τα Έλληνικά Ναυπηγεία, επί τή τοποθετίει τής τρόπιδος του πρώτου ναυπηγούμενου πλοίου. Έν άρχή ό νέος διευθυντής των Ναυπηγείων κ. Καλδής, έδωσεν έντολήν και έτοποθετήθη υπό ίσχυρού γερανού το πρώτον κατασκευασθέν τεμάχιον τής τρόπιδος, βάρους 10 τόννων, επί τής μεγάλης ναυπηγικής κλίνης, είπων τα έξης σχετικώς με το υπό κατασκευήν πλοίον:

«Το πρώτον πλοίον, το όποιον ναυπηγούν τα Έλληνικά Ναυπηγεία υπό τον αριθμόν 1.001, είναι δεξαμενόπλοιον τών 25.000 τ. Έφοδιαζόμενον με προωστήριον σύστημα 8.500 ίππων, θα αναπτύσση ταχύτητα 16 μιλίων. Η κατασκευή του θα απαιτήση συνολικώς 7.000 τ. χάλυδος και 1.200.000 ώρομισθίων ή 150.000 ήμερομισθίων θα

άξιωματικών του Λιμενικού Σώματος και του Βασιλικού Ναυτικού, πολλών έφοπλιστών, βιομηχάνων και τών εκπροσώπων τών ναυτικών όργανώσεων.

Μετά τόν άγιασμόν ό ύπουργός τής Βιομηχανίας κ. Μάρτης ώμίλησεν ως άκολουθώς:

«Οι έπισκέπται των Έλληνικών Ναυπηγείων ξένοι και Έλληνες θαυμάζουν το τεράστιον αυτό έργον, το όποιον όχι μόνον τιμά τόν δημιουργόν του κ. Νιάρχου, άλλα και πολλά προσφέρει εις τήν οικονομίαν τής χώρας μας. Οι αριθμοί που άναφέρω εν συνεχεία παρουσιάζουν τήν σοβαράν σημασίαν και έκτασιν του έργου. Μέχρι σήμερα έχουν δαπανηθί περί τα 14.000.000 δολάρια έναντι τών 8.630.000 δολαρίων που διά τής συμβάσεως είχε συμφωνηθί. Πληροφορούμαι, ότι ή συνολική επένδυσις θα ανέλθι εις 20.000.000 δολαρίων.

«Δυνάμεθα σήμερα εν Ελλάδι να κατασκευάσωμεν πλοία παντός είδους μέχρι 32.000 τόννων με τα πλέον σύγχρονα μηχανήματα. Ες το Ναυπηγείον υπάρχουν μία πλωτή δεξαμενή, ή όποια ήγοράσθη και ή όποια έχει εξυπηρετήσει ήδη μεγάλον αριθμόν σκαφών και ήδη κατασκευάζεται αποκλειστικώς από Έλληνες τεχνικούς και έργατας ή δευτέρα πλωτή δεξαμενή άνυψωτικής δυνάμεως 22.000 τόννων.

«Από άπόψεως έπισκευών, τα Έλληνικά Ναυπηγεία δύνανται να έπισκευάσωμεν παντός είδους πλοία οιαδήποτε μεγέθους και να δεξαμενίσωμεν μέχρι και 50.000 τόννων. Ηδη έχουν έπισκευασθί περί τα 50 σκάφη.

«Τα Ναυπηγεία συγχρόνως δύνανται να κατασκευάσωμεν και οιαδήποτε μεγάλην μεταλλικήν κατασκευήν, ως γνωστόν δέ προεκρίθησαν έναντι ξένων Οίκων υπό τών ξένων αναδόχων διά τήν κατασκευήν σοβαρού τμήματος του Α' έργοστασίου σακχαρώς.

«Έπιθυμώ, όμως, όπως εξάρω ιδιαίτέρως το θέμα του εργατικού παράγοντος:

«Εις τα Ναυπηγεία άπασχολούνται σήμερα 2.300 εργατοτεχνίται και ό αριθμός των θα αύξηθί. Έκ τών ανωτέρω ύπερ τούς 100 τεχνίτας έχουν εκπαιδευθί επί 12μηνον εις Όλλανδικά Ναυπηγεία, άλλα τόσοσ αυτοί, όσον και οι υπόλοιποι, απέδειξαν, ότι δύνανται να συναγωνισθού τούς καλλιτέρους τεχνίτας των ξένων Ναυπηγείων.

«Ηδη, όχι μόνον Έλληνες έφοπλισται, άλλα και ξένοι έφοπλιστικοί Οίκοι και μεγάλαί εταιρίαί πετρελαιού άποστέλλουν τα πλοία των εις τα Έλληνικά Ναυπηγεία και άπαντες έμειναν τελείως ικανοποιημένοι από τήν απόδοσιν.

«Η ταχεία ανάπτυξις των Ναυπηγείων άποδεικνύει, ότι ή ελληνική οικονομία χάρις εις τήν σταθερότητα και τήν δημιουργικήν προσπάθειαν των τελευταίων έτών συνδραζόμενη και με το γεγονός τής υπάρξεως εν τή χώρα μας εργατικού δυναμικού ικανοτάτου, προσφέρει πλέον τας άντικειμενικάς προϋποθέσεις διά τήν έγκατάστασιν και μεγάλων βιομηχανικών συγκροτημάτων και με άρτιαν διεθνή άποτολήν.

«Συγχαίρων τήν Διεύθυνσιν και το προσωπικόν των Έλληνικών Ναυπηγείων διά τα λαμπρά μέχρι σήμερα έπιτεύγματά των εύχομαι, όπως ταχέως εορτάσωμεν τήν καθέλευσιν του κατασκευαζόμενου ήδη πρώτου πλοίου».

Τόν ύπουργόν τής Βιομηχανίας ήχαρίστησε δι' όλίγων ό αντιπρόεδρος των Έλληνικών Ναυπηγείων κ. Συριώτης, άκολουθως δέ ό έφοπλιστής κ. Λ. Νομικός, έξήρη τήν σημασίαν τής ναυπηγήσεως ενός τόσοσ μεγάλου πλοίου από ελληνικής χείρας, εις τήν χώραν μας. Έν συνεχεία ή σύζυγος του Προέδρου τής Κυβερνήσεως, φέρουσα τας ειδικάς περιχειρίδας των τεχνιτών και κρατούσα τήν συσκευήν τής ηλεκτροσυγκολλήσεως, προέβη εις τήν συγκόλλησιν ελάσματος επί του προκατασκευασθέντος τεμαχίου τής τρόπιδος, εν μέσω θερμών χειροκροτημάτων τών παρισταμένων.

Η ώραία τελετή έκλεισε με δεξίωσιν τής Διευθύνσεως των ναυπηγείων προς τούς έπίσημους και

τούς λοιπούς προσκεκλημένους.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Μετά το πέρας τής τελετής εις τα Ναυπηγεία του Σκαραμαγκά ό Πρόεδρος τής Κυβερνήσεως, συνοδευόμενος υπό του ύπουργού τής Έμπορικής Ναυτιλίας, εκπροσώπων των έφοπλιστών και των ναυτεργατών, μετέβη εις τόν Άσπρόπυργον και έπεσκέφθη διά πρώτην φοράν τας Δημοσίας Ναυτικές Σχολάς. Ο κ. Καραμανλής περιήλθεν τα δύο κτιριακά συγκροτήματα των Σχολών, τας αιθούσας διδασκαλίας, τούς κοιτώνας, τας αιθούσας των όργάνων έποπτικής διδασκαλίας, ως και το μηχανοστάσιον, εκδήλωσας τήν βαθειάν ικανοποίησιν του διά τας άνέτους κτιριακάς εγκαταστάσεις, τόν τέλειον εις όργανα εξοπλισμόν και τήν θαυμασίαν όργάνωσιν των Σχολών Πλοιάρχων και Μηχανικών. Ο κ. πρωθυπουργός έξήτησε πληροφορίας διά τα έφαρμοζόμενα συστήματα εκπαιδεύσεως εις έκάστην των Σχολών διά τόν αριθμόν των φοιτούντων μαθητών, ως και διά τήν έπίδοσιν των. Δέν άνέμενε, ως έδήλωσεν, ότι εις τόν τομέα τής ναυτικής εκπαιδεύσεως έγένετο τόσοσ μεγάλη πρόοδος και μάλιστα τόσοσ άδουρίδως,



Το πρωθυπουργικόν ζεύγος μετά τήν κατάθεσιν τής τρόπιδος.

καθελκυσθί έντός του 1960 και θα εκτελέση τας πρώτας δοκιμάς του, τήν άνοιξιν του 1961. Διά τήν ναυπήγησιν του δεξαμενοπλοίου τούτου θα έργασθού άν αποκλειστικώς Έλληνες τεχνίται και βασικώς Έλληνες ναυπηγοί».

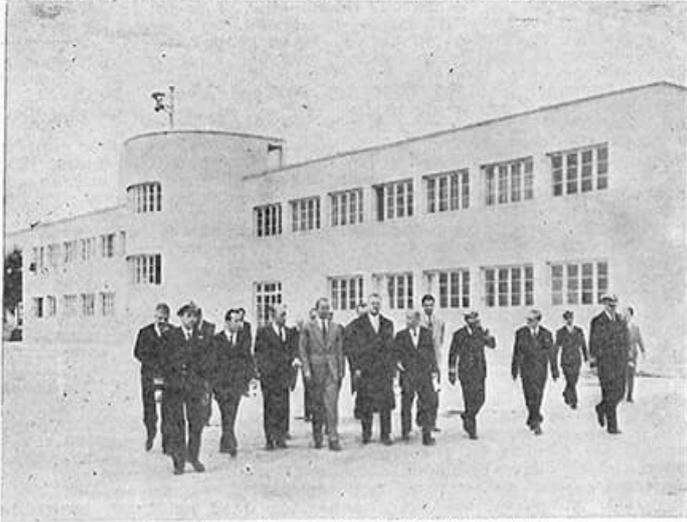
Αναφερόμενος ό κ. Καλδής εις το γενικότερον όφελος τής εθνικής μας οικονομίας, εκ τής έναρξεως τής λειτουργίας των Έλληνικών Ναυπηγείων, έτόνισεν, ότι «ή ναυπηγική βιομηχανία προϋπαθέτει σύνθετον παραγωγικήν εργασία και ότι όταν ναυπηγίται ένα πλοίον δέν εργάζεται μόνον εν Ναυπηγείον, άλλα και σειρά όλόκληρος παρεμφερών βιομηχανιών».

Μετά τήν σύντομον όμιλίαν του κ. Καλδή, έψάλη άγιασμός, παρουσία του Προέδρου τής Κυβερνήσεως και τής κ. Καραμανλή, των ύπουργών Βιομηχανίας, Έμπορικής Ναυτιλίας, Παιδείας και του ύφυπουργού των Έσωτερικών κ.κ. Μάρτη, Ανδριανοπούλου, Βογιατζή και Καλλαντζή, του Διοικητού τής Έθνικής Τραπεζής κ. Χέλη, του Γενικού Γραμματέως του ύπουργείου Συντονισμού κ. Λαμπρούκου, του Γεν. Διευθυντού του ύπουργείου Ναυτιλίας ναύαρχου κ. Σακάρη, ανωτάτων

έξεφρασε δὲ τὴν ἄποψιν, ὅτι ἐφ' ὅσον ὑπάρχουν αἱ καλῶς λειτουργοῦσαι αὐταὶ σχολαὶ πρέπει νὰ ἐνθαρρυνθοῦν οἱ νέοι, ὅπως ἀκόλουθησούν τὴν ναυτικὴν σταδιοδρομίαν. Ὁ κ. Καραμανλῆς ἐτόνισεν ἐπίσης, ὅτι θὰ πρέπει νὰ αὐξηθῆ ὁ ἀριθμὸς τῶν μαθητῶν τῶν Σχολῶν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἐλλείψεως στελεχῶν τῶν πλοίων καὶ ὅτι θὰ μελετηθῆ τὸ θέμα τῆς ἐνισχύσεως των, ἐντὸς τῶν πλαισίων τοῦ προγράμματος ἀναπτύξεως τῆς τεχνικῆς ἐκπαίδευσως.

Η ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ ΤΗΣ «ΜΟΜΠΙΛ - Ο·Ι·Λ»

Τὴν 22αν Μαρτίου εἰς τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαρμαγκᾶ, ὁ Γεν. Διευθυντῆς τῶν ἐνταῦθα γραφείων τῆς Μόμπιλ "Οἶλ κ. Μπλιίς, ὡς καὶ ὁ ἀντιπρόεδρος τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων κ. Συριώτης παρέβησαν γεῦ-



Ὁ κ. Καραμανλῆς εἰς τὰς Σχολὰς Ἀσπροπύργου.

μα πρὸς τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ ἑλληνικοῦ καὶ ξένου τύπου, ἐπ' ἐκείρῃ τῆς ἀποπερατώσεως τῆς γενικῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ σούπερ τάνκερ τῆς Σόκου Μόμπιλ «WABASHA».

Ὁμιλῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ γεύματος ὁ κ. Μπλιίς πρὸς τοὺς δημοσιογράφους, ἐτόνισε μεταξύ ἄλλων καὶ τὰ ἑξῆς:

«Μὲ τὴν συγκέντρωσιν αὐτὴν θέλομεν νὰ ἐφορτώσωμεν ἀπὸ κοινοῦ σήμερα ἓνα γεγονός, τὸ ὅποιον δύναται νὰ ἐκρί ἰδιαιτέρων σημασίαν διὰ τὸ μέλλον τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας.

»Πρὸ ὀλίγου εἶκατε τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐπισκεφθῆτε τὸ δεξαμενόπλοιο «WABASHA», τὸ ὅποιον ὑπέστη τὴν ἐπιθεωρήσιν ἐπιθεωρητῶν τοῦ εἰς τὰ ἐν Σκαρμαγκᾶ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα. Τὸ σούπερ τάνκερ αὐτὸ τῶν 42.500 τόννων ναυπηγήσεως 1939 εἰναι τὸ μεγαλύτερον σκάφος τῆς Σόκου Μόμπιλ. Ὡς γνωρίζετε, ἡ ἐπιθεωρήσιν ἐπιθεωρητῶν ἐνὸς σκάφους εἶναι μία σημαντικὴ ἐργασία καὶ ἡ ἀνάθεσις αὐτῆς εἰς ἐν ναυπηγεῖον γίνεται, κατὰ τὰ διεθνῶς ἰσχύοντα, κατόπιν ἐνδελεχοῦς μελέτης, ὅχι μόνον τοῦ κόστους, ἀλλὰ καὶ τῶν τεχνικῶν δυνατοτήτων ποὺ προσφέρουν τὰ ναυπηγεῖα.

»Ἡ ἀνάθεσις εἰς τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα τῆς ἐπιθεωρήσεως τοῦ «WABASHA», ἡ ὁποία ἠκολούθησε τὴν πρὸ διμήνου περίπου γενομένην ἐργασίαν ἐπὶ ἐτέρου δεξαμενόπλοιου μας, τοῦ «MOBIL RADIANT», ἀπεδείκξη πραγματοποιήσιμος κατ' ἀρχὴν, λόγω τῶν οικονομικῶν ὁρῶν ἐκτελέσεως τῆς ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ λιαν ἐπιτυχῆ, ὡς πρὸς τὴν ποιότητα τῆς γενομένης ἐργασίας, ἡ ὁποία ἰκανοποίησε ἀπολύτως τὰς ὑψηλὰς προδιαγραφὰς, τὰς ὁποίας θέτουν αἱ τεχνικαὶ μας ὑπηρεσίαι.

»Παρακαλῶ νὰ μοῦ ἐπιτραπῆ νὰ ἐκφράσω πρὸς τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα τὴν ἀπόλυτον ἰκανοποίησιν μας διὰ τὸν ἄριτον τρόπον καὶ τὴν ταχύτητα μετὰ τῆς ὁποίας συνετελέσθη ἐκ μέρους ὧν ἡ ἐργασία αὐτῆ. Ἡ σημασία δὲ τοῦ ἐπιτεύγματος τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων εἶναι ἀκόμη μεγαλύτερα ὅταν λάβῃ κανεὶς ὑπ' ὄψιν του, ὅτι δὲν ἔχουν συμπληρώσει ἀκόμη τὸ πρῶτον ἔτος τῆς λειτουργίας των. Τὸ ἐπιτεύγμα αὐτὸ πιστοποιεῖ τὰς ἀπεράντους δυνατοτήτας ποὺ ἔχει ἡ χώρα αὐτὴ ὅταν συνδυάζονται ἐπιτυχῶς ἡ κρατικὴ ἀντιλήψις, ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία καὶ ὁ ἀνθρώπινος παράγων.

»Ἐμεθα βέβαιοι, ὅτι τὸ παράδειγμα τὸ δικὸν μας θ' ἀκολουθήσουν καὶ ἄλλοι καὶ ὅτι συντόμως τὰ ἐν Σκαρμαγκᾶ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα θὰ ἀποκτήσουν διεθνή φήμην.

»Θέλω νὰ σὰς βεβαιώσω, ὅτι ἐκ μέρους μας θὰ καταβληθῆ πᾶσα προσπάθεια προὐλήσεως τῆς ἐπιτεύξεως αὐτῆς τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων, ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν δυνατοτήτων μας.

Ἐξ ἄλλου, ὁ κ. Συριώτης, ὁμιλῶν ἐν συνεχείᾳ, ἐτόνισε τὰ ἑξῆς:

«Ἐκ μέρους τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων ἐπιθυμῶ ν' ἀπευθύνω ἐγκάρδιον εὐχαριστίαν πρὸς τὸν κ. BLISS διὰ τὴν ἐν γενεῖ συνδρομῆν του καὶ διὰ τοὺς τόσο θερμοὺς ἐπαίνους διὰ τὸ ἐπιτελεσθῆν εἰς τὰ Ναυπηγεῖα μας ἔργον.

»Ἐμεθα εὐχχεῖσθαι καὶ ὑπερήφανοι, ὅτι ἐταιρία τοῦ κύρους τῆς MOBIL, μὰς ἐνεπιστεύθη τὴν ἐπισκευὴν δύο ἐκ τῶν μεγαλύτερων μονάδων τοῦ στόλου τῆς καὶ ἐπιθυμοῦμεν νὰ διαβεβαιώσωμεν αὐτὴν, ὅτι θὰ πράττωμεν πάντοτε τὸ κατὰ δύναμιν διὰ νὰ ἀνταποκρίνεται ἡ ἐργασία μας εἰς τὴν ὑψηλὴν τεχνικὴν ἀπόδοσιν, τὴν ὁποῖαν δικαίως ἀπαιτεῖ αὐτὴ.

»Ἐμεθα ἐγγνώμονες πρὸς τὴν SOCONY MOBIL διὰ τὴν ἐμπιστοσύνην, τὴν ὁποῖαν ἐπέδειξεν πρὸς μίαν νεαρὰν ἐπιχείρησιν. Εἶναι ἀσφαλῶς μία φιλικὴ χειρονομία, ἀλλὰ πέραν τούτου καὶ μία ἐμπρακτικὴ ἀπόδειξις καλῆς διαθέσεως καὶ προθυμίας νὰ βοηθήσῃ τὴν χώραν μας. Ἡ ἀνάθεσις εἰς ἡμᾶς ἐργασίας, ὡς καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ πρωτοβουλία τῆς θὰ ἀποτελέσῃ παράδειγμα πρὸς μίμῃσιν δι' ἄλλους, ἀναμφιβόλως συντελοῦν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς Οἰκονομίας.»

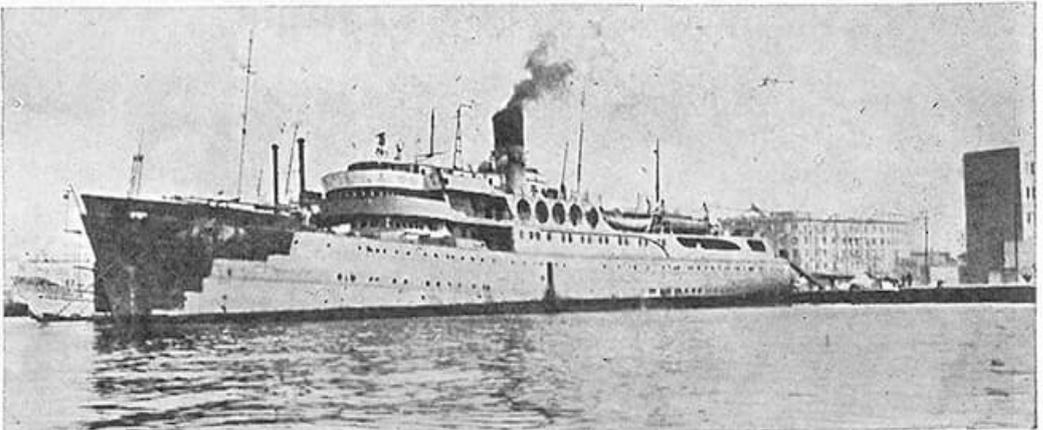
«ΚΡΗΤΗ», : ΕΝΑ ΕΠΙΛΕΚΤΟΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΝ ΛΑΪΝΕΡ

Τὴν κατωτέρω σύντομον περιγραφὴν τοῦ ἐδῶ ὑποστάντος ριζικῆν τὴν μετασκευὴν νεοαγορασθέντος ἐπιβατηγοῦ «Κρήτη» (ex «Melrose Abbey») τῆς ἐταιρίας ἀδελφῶν Τυπάλδου, ἃς μὴ ἀποδώσῃ ὁ ἀναγνώστης τῆς προσπαθειᾶν συνήθους διαφημίσεως ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ σκάφους. Δὲν προκειται, ὑπερβάλλοντες, εὐνοϊκῶς νὰ προδιαβέσωμεν τὸν αὐριανὸν ἐπιβάτην, οὔτε καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν τὴν ἰκανοποίησιν διὰ τὸ νέον τῶν πλοίων νὰ μεταφέρωμεν. Ὅ,τι ἀπὸ μίαν ἐπίσκεψιν τοῦ σκάφους ἀπεκομίσασμεν, αὐτὸ καὶ πιστῶς τὸ ἀποδίδομεν. Καθῆκόν μας εἶναι.

Τὸ «Κρήτη», ἰσχυροτάτης κατασκευῆς, παρὰ τὴν ὑπερτριανταετῆ ἡλικίαν του, ἠγοράσθη πρὸ ἔτους καὶ μεταφερθῆν ἐδῶ ὑπέστη, βάσει σχεδίων τοῦ ναυπηγοῦ κ. Μεσοῆν, πλήρη τὴν διαρρῦμισιν τῶν δι' ἐπιβάτας διαμερισμάτων καὶ τῶν κοινωχρήστων χώρων του. Καὶ ἀπὸ τὴν μετασκευὴν αὐτῆν, ἡ ὁποία, ἃς σημειώθῃ, τιμᾷ καὶ τὸν Ἑλληνα τεχνίτην, ἓνα νέον ἐπιβατηγὸν πλοῖον ἐξήλθεν. Ἀπὸ τὸ παλαιὸν «Κρήτη» δὲν ἔμεινε παρὰ τὸ σκάφος καὶ τὸ προσκτήριόν του σύστημα, αἱ ἀτμομηχαναὶ καὶ οἱ λέβητες. Ἐξ ὑπ' ἀρχῆς κατεσκευάσθησαν τὰ διαμερίσματα καὶ τῶν τριῶν θέσεων. Καινούργη ἡ ἐπίπλωσις, ὁ ἱματισμός, τὰ σκεῦα, αἱ ἠλεκτρικαὶ καὶ ὑδραυλικαὶ ἐγκαταστάσεις. Νέαι εὐρύταται αἰθουσαί, με σύγχρονον τὴν διακόσμῃσιν προστεθήσαν καὶ τέλος — τὸ καὶ σημαντικώτερον — ἡ ἐγκατάστασις τοῦ κλιματισμοῦ καθ' ὅλον τὸ σκάφος ἐπετεύχθη. Ἡ πολυτέλεια — ὅχι ἡ ἐξζητημένη — ἀλλὰ ἡ ἐξυπηρετοῦσα τὴν πλήρη ἀνεσιν παντοῦ διαπιστοῦται.

Ἡ δαπάνη αὐτῆς τῆς ὀλοκληρωτικῆς μετασκευῆς ὑπερέβη τὰς διακοσίας χιλιάδας λιρῶν. Τὸ μέγιστον μέρος ἑδαπανήθη εἰς τὴν ἑλληνικὴν ἀγοράν. Ὑπερτριανταετῆς πάσης εἰδικότητος τεχνίται ἀπασχολήθησαν ἐπὶ μῆνας μακροῦς.

Καὶ εἰς ὀλίγους ἀριθμοὺς ἰδοῦ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς προσπάθειας, ὅπως ἀποκτήσῃ ἡ μεσογειακὴ ἐπιβατικὴ ναυτιλία μας ἓνα ἐπιλεκτόν σκάφος. Εἰς τὴν πρώτην θέσιν προσφέρονται διὰ τὸν ἀπαιτητικώτερον ἐπιβάτην 142 κλῖναι εἰς καμπίνας μονοκλίνους καὶ δικλίνους, εὐρυχωροῦς, διατεταγμένους ἐπὶ τριῶν καταστρωμάτων καὶ εἰς τὰς δύο πλευράς τοῦ σκάφους. Κάθε μία με ἰδιαιτέρων τουαλέτταν. Αἱ κλῖναι ἔχουν στρώματα καινούργη με ἐλατήρια, φωτισμὸν ἄφθονον καὶ ἀνεσιν πολυτελοῦς ξενοδοχείου. Ἐβδομηκοντα δύο καμπίνας εἶναι μονοκλῖνοι, πλὴν δ' αὐτῶν ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος δώδεκα καμπίνας με ἰδιαιτέρων σαλόνι καὶ πλήρες λουτρόν εἶναι πραγματικὰ διαμερίσματα πολυτελείας. Δύο εὐρύτατης ἐκτάσεως καθ' ὅλον τὸ πλά-



Τὸ «Κρήτη», ἐνῶ ἀκόμη μετασκευάζεται.

τος τοῦ πλοίου αἰθουσαί ἐστιατορίου καὶ δεξιώσεων, ἰδιαιτέρων μπάρ καὶ κλειστῶν καθάστρωμα περιπάτου συμπληρῶνουν τὰς ἀνάσεις τῆς πρώτης θέσεως.

Εἰς τὴν δευτέραν καὶ τὴν τουριστικὴν θέσιν 140 κλῖναι διατίθενται εἰς καμπίνας δικλίνους καὶ ἐλαχίστας τετρακλίνους (τουριστικῆς), με ἰδιαιτέρα σαλόνια, καταστρώματα καὶ μπάρ.

Τὸ περιορισμένον σύνολον τῶν θέσεων, 282 ἐν ὄλῳ, εἶναι ἀρκετὰ ἐνδεικτικῶν τῆς παρεχομένης εὐρυχωρίας διὰ σκάφος 2.500 τόννων γκρός (μετὰ τὴν ἀνακαταμέτρησίν του).

Καὶ εἰς τὰ τόσα πλεονεκτήματα τοῦ ὁραίου αὐτοῦ πλοίου προστίθεται καὶ ἡ ταχύτης του τῶν 15 μιλίων, ἧτις κατόπιν ὀρισμένων μεταρρυθμίσεων εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὴν ἀλλαγὴν τῆς ἑλικῆς δυνατὸν νὰ ὑπερβῆ τὰ 16 μίλια.

Τὸ «Κρήτη», δηλαδὴ, θὰ ἐκτελῇ ἀνέτως τὸ ἐβδομαδιαῖον του δρομολόγιον μετὰξὺ Βενετίας — Πειραιῶς — Κύπρου — Τελ Ἀβίβ. Μέχρι τοῦδε ἡ ἑλληνικὴ σημαία δὲν διετῆρε γραμμὴν πρὸς τὸ Ἰσραήλ. Τώρα, διὰ τοῦ «Κρήτη», τὴν ἐπιτυχάνομεν, ἐνῶ καὶ ἡ ἐπικοινωνία μας μετὰ τὴν Κύπρον πυκνοῦται.

Μετὰ τὸ «Ἑλλάς», τὴν ἀγορὰν τοῦ ὁποίου θεωροῦμεν ὡς τὴν πλέον ἐπιτυχή τῶν τελευταίων ἐτῶν διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν μας Ναυτιλίαν, τὸ «Κρήτη» ἀξίζει νὰ τὸ κατατάξωμεν εἰς τὴν πρώτην σειρὰν τῶν ὀλίγων, ἀτυχῶς, λαίτερων, τῶν ἐφαιμίλλων πρὸς τὰ πλοῖα τῶν ξένων συναγωνιστῶν μας. Αἱ εὐχαί μας θὰ τὸ παρακολουθήσουν εἰς τὴν νέαν του ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον σταδιοδρομίαν, τὴν τόσον παραγωγικὴν διὰ τὸν τόπον μας.

Διὰ τοὺς κ.κ. ἀδελφοὺς Τυπάλδου ἐπιφυλάσσομεν τὰ θερμὰ μας συγχαρητήρια. Εἶναι, πράγματι, ἀξιοὶ αὐτῶν.

ΔΙΑ ΤΟ ΛΙΜΕΝΙΚΟΝ ΜΑΣ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ

Η ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ. — Η ΕΓΚΑΓΓΕΛΙΑΣΙΣ ΤΩΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΠΛΟΙΩΝ. — ΤΑ ΥΨΗΛΑ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ. — ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ ΤΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ. — ΛΕΙΠΟΥΝ ΑΙ ΣΑΦΕΙΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ. — ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗ Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ.

Τὸ ἐπόμενον βῆμα διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ πειραϊκοῦ λιμένος, μετὰ τὴν λιμενοποίησιν τοῦ ὄρμου τοῦ Κερατσινίου, θὰ εἶναι ἡ κατασκευὴ σειρὰς κρηπιδωμάτων καὶ προβλητῶν εἰς τὴν ἀκτὴν τοῦ Περάματος. Ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., φέρεται σταθερῶς προανατολιζομένη πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς δημιουργίας ἐνὸς τρίτου λιμενικοῦ παραρτήματος εἰς τὴν περιοχὴν αὐτὴν, τὰ πλεονεκτήματα τῆς ὁποίας δύνανται νὰ συνοψισθοῦν διὰ τῶν ἀκολουθῶν: α) Εὐρίσκειται ἐγγὺς τοῦ Πειραιῶς καὶ ἐγγύτερον τοῦ Κερατσινίου. β) Διαθέτει ὁδὸν προσπελάσεως πρὸς τὴν πρωτεύουσαν καὶ τὸ ἐπίγειον, δυναμένην εὐκόλως νὰ διαμορφωθῇ εἰς μίαν λιάν ἐξυπηρετικὴν ἐμπορικῆν ἀρτηρίαν. γ) Διαθέτει χερσαίους χώρους διὰ μίαν εἰς ἱκανὸν βάθος ἀνάπτυξιν τῆς λιμενικῆς ζώνης καὶ δ) εὐρίσκειται πλησίον τοῦ Σκαρμαγκᾶ, ἔνθα εἶναι ἐγκατεστημένα τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα καὶ αἱ δεξαμεναὶ τῶν.

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ θέμα τῆς λιμενοποιήσεως τοῦ Περάματος εὐρίσκειται εἰσέτι εἰς τὸ στάδιον τῶν συζητήσεων, θεωρεῖται βέβαιον, ὅτι διὰ τῆς δημιουργίας του, ὁ Ο.Λ.Π. θὰ ἐπιδιώξῃ νὰ ἀπαλλοτριώσῃ τὸν κεντρικὸν λιμένα ἀπὸ τὰς καθαρὰς ἐπισκευαστικὰς ἐγκαταστάσεις. Ἐκεῖ, εἰς κατάλληλα κρηπιδώματα καὶ ἀσφαλεῖς προβλήτας, προτίθεται νὰ μεταφέρῃ τὴν πειραϊκὴν σιδηροδρομικὴν καὶ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων. Θὰ διατεθῇ οὕτω συστηματικῶς πλέον, διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως ὁλόκληρου ἢ πλευρᾶ τοῦ λιμένος ἀπὸ τῆς ἀκτῆς Ἐαβερίου μέχρι τοῦ Βασιλικῆ Περιπτέρου, ἀποσυμφορουμένης αἰσθητῶς τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης.

Ἡ περιοχὴ τοῦ Περάματος, ἐξ ἄλλου, θὰ ἠδύνατο πράγματι νὰ ἐξελιχθῇ εἰς λιμένα ἐπισκευῶν μὲ ἀρτίαν ὀργανωσιν καὶ ἀξιόλογον ἀπόδοσιν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι παραλλήλως μὲ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀναγκαίων πρὸς τοῦτο λιμενικῶν ἔργων, θὰ ἐπιχειρεῖτο καὶ ἡ ἀνασυγκρότησις τῆς πειραϊκῆς σιδηροδρομικῆς, ἥτις εἰς τὸ Πέραμα, ὡς προαναφέρθη, προβλέπεται ἐξ ὁλοκλήρου νὰ μεταφερθῇ. Ἡ ἐνοποίησις τῶν μικρῶν ἐπιχειρηματικῶν μονάδων, εἰς μεγαλύτερας καὶ οἰκονομικὰς ἰσχυροτέρας, ἢ παροχὴ μακροπροθέσμων εἰς ταύτας δαίνει διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ τεχνικοῦ καὶ μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν, ἢ ἐκχώρησις ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. τῶν χώρων καὶ τῶν κτισμάτων, εἰς τὰ ὁποῖα θὰ στεγασθοῦν μεταφερόμενα εἰς τὸ Πέραμα, ἔναντι μιάς πολυτελοῦς ἀποδέσεως τῆς ἀξίας τῶν, πρέπει νὰ εἶναι τὰ κύρια κεφάλαια ἐνὸς σχεδίου διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν ἀφ' ἐνὸς τῆς πειραϊκῆς σιδηροδρομικῆς καὶ διὰ τὴν δημιουργίαν ἀφ' ἑτέρου ἐνὸς συγχρονισμένου καὶ ἀποδοτικοῦ ἐπισκευαστικοῦ κέντρου εἰς τὸ Πέραμα. Ἡ γειτνίασις ἐξ ἄλλου, τοῦ κέντρου τούτου μὲ τὰ Ναυπηγεῖα τοῦ Σκαρμαγκᾶ, δύνανται νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἀμφότερας τὰς ἐπισκευαστικὰς αὐτὰς βάσεις, διὰ μίαν ἀποδοτικῆς συνεργασίας, ὡς θὰ εἶναι ἡ ἀνάθεσις εἰς τὰ ἐργοστάσια τοῦ Περάματος τῆς κατασκευῆς ἐξαρτημάτων, τῆς διενεργείας ἐπισκευῶν δευτερευούσης σημασίας, καθὼς καὶ τῶν δεξαμενισμῶν, ὅταν αἱ δύο μόνον δεξαμεναὶ δὲν ἐπαρκοῦν.

Ἡ ἀποφίσις τῆς λιμενοποιήσεως τοῦ Περάματος καὶ τῆς μεταφοράς ἐκεῖ τῆς σιδηροδρομικῆς τοῦ Πειραιῶς, ἔχει καὶ μίαν ἀντίπαλον ἰδέαν, ἢ ὁποία παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἐμφανίζετο ὠρσιμένως τολμηρὰς πλευρὰς, δὲν εἶναι δυνατόν νὰ ἀποκλεισθῇ ἄνευ σοβαρῶν καὶ ἐξονυχιστικῆς συζητήσεως. Πρόκειται διὰ τὴν πρότασιν τῆς δημιουργίας ἐπισκευαστικοῦ κέντρου εἰς τὴν Κυνόσουραν, ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τῆς Σαλαμίνας, ἔναντι σχεδὸν τοῦ Περάματος. Ὅμως πλήρως προστατευόμενος ἀπὸ τὰς καιρικὰς συνθήκας, θὰ ἠδύνατο μετατρέπομενος εἰς ἀσφαλῆ λιμένα διὰ τῆς ἐκτελέσεως ὀλιγοδαπάνων ἔργων, νὰ φιλοξενηθῇ ἐπισκευὰς ἕνα μέγαν ἀριθμὸν πλοίων. Τὸ μειονέκτημα, ὅπερ ἐμφανίζει ἡ Κυνόσουρα, ὡς περιοχὴ διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῆς σιδηροδρομικῆς, εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι αἱ πρῶται ὕλαι τῶν ἐπισκευαστικῶν ἐργοστασίων θὰ πρέπει ἐκ τῆς κατέναντι ἀκτῆς νὰ μεταφέρονται διὰ θαλάσσης καὶ τὸ ἐργατικὸν προσωπικὸν ἐπίσης. Θὰ εἶναι τοῦτο δαπανηρότερον εἰς χρῆμα καὶ εἰς χρόνον; Ἴδου τὸ σημεῖον, τὸ ὁποῖον θὰ πρέπει κατ' ἀρχὴν νὰ διερευνηθῇ, προκειμένου νὰ συζητηθῇ σοβαρῶς ἢ λιμενοποιήσῃς τῆς Κυνόσουρας.

Ο ΟΡΜΟΣ ΚΕΡΑΤΣΙΝΙΟΥ

Σημειοῦται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι μὲ ἱκανοποιητικὸν ρυθμὸν προχωρεῖ ἡ ἀναμόρφωσις τοῦ ὄρμου Κερατσινίου. Φαίνεται δέ, ὅτι αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Λ.Π. συνεισέφεραν τελικῶς, ὅπως ἀναπροσαρμόσουν τὰ σχέδια τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργων, μετὰ τὴν ὀριστικὴν ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῆς περιοχῆς καὶ τὴν ἐγκατάστασιν εἰς τὸν Ἠρωπὸν τῆς στρατιωτικῆς ζώνης. Οὕτω ὁ λιμὴν τοῦ Κερατσινίου, θὰ διαμορφωθῇ καὶ θὰ διατεθῇ ἐξ ὁλοκλήρου διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μαζικῶν φορτίων, τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τῶν μοτοριπῶν καὶ τῆς ἀλιείας διὰ τῆς ἰδρύσεως, ὡς προβλέπεται, συγχρονισμένης ἰχθυοσκάλας.

ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ...

Ἐν τῷ μεταξύ καὶ ἐξ ἀφορμῆς τόσο τῆς αὐξανόμενης δραστηριότητος τοῦ Ο.Λ.Π. εἰς τὴν ἐκτέλεσιν λιμενικῶν ἔργων, ὅσον καὶ ἐκ τῆς ἐπιβολῆς προσθετοῦ λιμενικοῦ τέλους ἐπὶ τῆς διὰ γερανῶν φορτοεκφορτώσεως ἐμπορευμάτων εἰς τὸν λιμένα, τὸ Ἐμπορικὸν καὶ Βιομηχανικὸν Ἐπιμελητήριον Πειραιῶς, δι' ἐγγράφου καὶ πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ Ὄργανισμοῦ ἔθεσεν τὸ θέμα ἀμέσου καὶ αἰσθητῆς μειώσεως τοῦ λιμενικοῦ κόστους. Εἰς τὸ ἐγγράφον τοῦ Ἐπιμελητηρίου τονίζεται συγκεκριμένως, ὅτι εἶναι ἀξιόλογος ἢ πρόδοος ἥτις ἐσημειώθη εἰς τὸν λιμένα, τόσο ἀπὸ ἀπόψεως ἔργων, ὅσον ἀπὸ ὀργανώσεως τῆς ἐν γένει λειτουργίας του, ὅτι εἶναι ἐπαινετὴ ἢ προσπάθεια τοῦ Ο.Λ.Π.

διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῶν σημερινῶν ὁρίων τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, ὑπαγομαρμίζεταί δὲ τὸ πόσον σοβαρὰ ἦσαν μέχρι τοῦδε αἱ ἐπιθεωρήσεις τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον. Ἡδὴ ἐπέστη ὁ καιρὸς, ὅπως ὁ λιμὴν λειτουργῶν, ὄχι ὡς ἐπιχειρήσις ἀποσκοποῦσα εἰς κέρδη, ἀλλ' ὡς ὄργανισμὸς κοινῆς ὠφελείας, μείωσιν τὰ τέλη καὶ δικαιώματα κατὰ τρόπον ἀνακουφιστικὸν διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν βιομηχανίαν. «Εἶναι γεγονός, τονίζεται εἰς τὸ ἐν λόγω ἐγγράφον, ὅτι τὸ κόστος φορτοεκφορτώσεως καὶ ἀποθηκεύσεως ἐμπορευμάτων ἐπεβαρύνθη σημαντικῶς κατὰ τὸν τελευταῖον καιρὸν, τυχὸν δὲ ἀνάγκη περαιτέρω ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος διὰ τῆς κατασκευῆς ἔργων καὶ ἀποθηκῶν, δύνανται νὰ ἀντιμετωπισθῇ βάσει τῆς προοπτικῆς, ὅτι αἱ ἀπαιτηθῆσόμενα δαπάναι θ' ἀντικρύζονται τμηματικῶς καὶ ἀναλόγως τῶν πραγματοποιουμένων διαθεσίμων ἐξ οἰκονομιῶν καὶ περισυλλογῆς. Τὰ δὲ δημιουργούμενα διαθέσιμα καὶ ἡ συνεχὴς αὐξανόμενη ἐμπορευματικὴ καὶ ναυτιλιακὴ κίνησις, παρέχουν τὴν δυνατότητα εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Ο.Λ.Π. ἀντιμετωπίσεως τῶν εἰς συμπληρωματικὰ ἔργα ἀναγκῶν τοῦ λιμένος, διὰ τοῦ προγραμματισμοῦ τούτου εἰς πλεονάσις οἰκονομικὰς χρήσεως».

Ὅρθαι ἀναμφισβητήτως αἱ ἀπόψεις αὐταὶ τοῦ Ἐμποροβιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶς. Λίαν ὄψιμοι ὅμως. Μὲ τὴν μεγαλύτεραν καθυστέρησιν διατυπώνεται. Ὅταν ἑκατομμύρια δραχμῶν διετέθησαν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. δι' ἔργα ἄχρηστα ἢ καὶ ἀντιπαραγωγικά, ὅταν τὰ πολλὰ λιμενικὰ ἔσοδα τῶν τελευταίων ἐτῶν ἐσπαταλήθησαν εἰς μίαν ἄνευ προγράμματος ἀνασυγκρότησιν τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ εἰς μίαν ὑπερπολυτελεῖ διοίκησιν αὐτοῦ, ὅταν τέλος, οἱ ἀνησυχούντες διὰ τὸ μέλλον τοῦ Πειραιῶς, ὡς λιμενικοῦ κέντρου καὶ ὡς πόλεως εἰσέτι, ματαίως ἐζήτησαν βοήθειαν διὰ νὰ παρεμποδίσουν τὴν ἐφαρμογὴν τῆς κακῆς αὐτῆς λιμενικῆς πολιτικῆς, ἀτυχῶς αἱ ἐμπορικαὶ καὶ αἱ βιομηχανικαὶ ὀργανώσεις οὐδὲν ἀπολύτως ἔπραξαν. Ἀπέφυγον, ἐγκαίρως, νὰ ἀντιδράσουν, ἐπιφυλαχθεῖσαι νὰ ἀσκήσουν μίαν ἀνώδυνον κριτικὴν, κατόπιν ἐορτῆς. Τώρα εἴμεθα βέβαιον, ὅτι εἰς τίποτε δὲν θὰ εἰσακουσθοῦν. Οὐτὰς τὰ τιμολόγια θὰ μειωθοῦν — πολὺ φοβούμεθα ὅτι θὰ συμβῇ τὸ ἀντίθετο — οὔτε τὰ ἐκτελούμενα ἔργα θὰ εἶναι πάντοτε ἀναγκαῖα καὶ χρήσιμα εἰς τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν Βιομηχανίαν. Ἀπόδειξις ἀδιάφευτος τὰ ὅσα ἀναφέρονται εἰς τὸ ἀπαντητικὸν ἐγγράφον τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸς τὸν πρόεδρον τοῦ Ἐπιμελητηρίου. Τονίζεται εἰς τούτο, ὅτι ἂν ἀνεσυγκροτήθῃ ὁ λιμὴν ἐκ τῶν πολεμικῶν καταστροφῶν καὶ ὀργανωθῇ ἐπὶ ὀρθολογιστικῶν βάσεων ἢ λειτουργία του, δὲν σημαίνει, ὅτι ἐλύθη καὶ τὸ λιμενικὸν πρόβλημα τοῦ Πειραιῶς. Ἀντιθέτως τούτο ἔχει προσλάβει σήμερον ὀξύτεραν μορφήν κατόπιν τῆς ἀνάγκης τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ λιμένος καὶ τῆς βαθμιαίας λιμενοποιήσεως τῶν ὁμόρων ὄρμων. Ἡ δημιουργία ὅθεν ἐνὸς συστήματος λιμένων ἱκανῶν νὰ ἐξυπηρετήσουν μίαν αὐξανόμενὴν κίνησιν, ἀπαιτεῖ κεφάλαια, τὰ ὁποῖα δὲν δύνανται νὰ ἀνεύρῃ ὁ Ο.Λ.Π. εἰμὴ μόνον ἐκ τῶν ἐσόδων τοῦ λιμένος. Καὶ δὲν εἶναι τὰ ἔσοδα ταῦτα τοῦ λιμένος ὑπέρογκα ἢ ἀδικαιολόγητα. Στηρίζονται ἐπὶ τιμολογίων τοῦ 1947 ἢ διαρρυθμισθέντων κατὰ τὸ 1951, χωρὶς ἔκτοτε νὰ ἔχουν ἀναπροσαρμωθῇ οὐδὲν ὅπως. Ἐπομένως δὲν εἶναι δυνατόν νὰ τεθῇ σήμερον θέμα μειώσεως τῶν τιμολογίων αὐτῶν. «Ἐλπίζομεν, τονίζεται εἰς τὸ ἐγγράφον τοῦ Ο.Λ.Π., ὅτι θὰ συμφωνήτῃ καὶ ὑμεῖς, ὅτι δὲν εἶναι δυνατόν ἐπὶ μακρῶν χρονικῶν διαστήματων νὰ ἐξακολουθήσωμεν ἐργαζόμενοι μὲ τὰ τιμολόγια τῆς ἐποχῆς ἐκείνης».

Ἐν τῇ προσπάθειᾳ τοῦ Ο.Λ.Π., ὅπως ἀντικρούσῃ τὸ αἴτημα τοῦ

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΣΙΔΗΡΕΜΠΟΡΙΚΗ Ε.Π.Ε.

ΡΕΤΣΙΝΑ 36, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. 475.563 - 474.158 - 472.967

Εἰδοποιούνται οἱ κ. κ. πλοιοκτῆται ὅτι, εἰς τὸ ἐν

Ἐπιμελητήριον Κερατσινίου Διαλυτήριόν μας, διατίθενται πρὸς πώλησιν πάσης φύσεως παλαιὰ ὕλικά, μηχανήματα, λέμβοι, συστήματα πετρελαίου καὶ διάφορα ναυτιλιακὰ εἶδη, εἰς τιμὰς λίαν συμφερούσας.

Επιμελητηρίου περί μείωσης των τιμολογίων και όπως ενδεχομένως προλείαν το έδαφος δια νέας αύξεις, αποδεικνύει δια μία ενίσχυση φερόν το καθαρώς επιχειρηματικόν, η μάλλον το ταμειυτικόν πνεύμα το οποίον διέπει την δραστηριότητά του. Συνδέει πάντοτε τās δαπάνας των έργων επέκτασης του λιμένος με το ύψος των τιμολογίων. Επιδιώκει αι εισπράξεις του να καλύπτουν οπωσδήποτε τās δαπάνας του προγράμματος της λιμενικής ανάπτυξης. Πρόκειται περί καθ' όλα επαφελμένης τοποθετήσεως του θέματος δια μία δημοσίαν επιχείρησιν κοινής ωφέλειας. Η βάσις, επί της οποίας θα έδει να στηρίξη την πολιτικήν του, δεν δύναται να είναι άλλη ειμή εκείνη της νοικοκυρεμένης διαχειρίσεως των εσόδων του λιμένος. Εάν το αποθεματικόν του Ο.Λ.Π. διοχετεύεται όλόκληρον εις αναγκαία και καθαρως παραγωγικά έργα και δεν σπαταλάται δια την κατασκευήν έργων άχρηστων η μίας λίαν άπομακρυσμένης αποδόσεως (έκβαθύνσεις) και εάν τās εσόδα του λιμένος, δι' ώρισμένον περιόχον εις τās δαπάνας της διοικήσεως και του αριθμού ακόμη των εργατών, κατά το ύψηλότερον ποσοστόν μεταβάλλονται εις αποθεματικόν κεφάλαιον, τότε το πρόγραμμα τεχνικής ανάπτυξεως του λιμένος, δεν θα εξαρτάται εκ του ύψους των τιμολογίων και το εμπόριον και η βιομηχανία δεν θα φορολογούνται άπροσηματίως δια την εκτέλεσίν του.

Δεν υπάρχει αμφιβολία, ότι επί της βάσεως αυτής θεμελιώνων την όλην πολιτικήν του ο Ο.Λ.Π., θα δυναθή ταχώς να προβή εις την μείωσιν των τιμολογίων και ταυτόχρονης εις την αύξησιν των εκτελουμένων έργων, χωρίς τον φόβον ουδεμιάς ανατροπής εις τās οικονομικά του.

“Ελειψαν αι σαφείς κατευθύνσεις

Όποσδήποτε, ο λιμήν νοσεί σήμερον και νοσει επικινδύνως. Η άπουσία μιάς σαφούς, προσηρμοσμένης εις τās ανάγκας, λιμενικής πολιτικής είναι το αίτιον της χρονίας κακοδαιμονίας του. Η πολιτική αυτή υπαγορεύει κατά κύριον λόγον διευρύνσιν της έμπορικης κινήσεως του λιμένος δια των χαμηλών τιμολογίων και της ταχύτερας διακινήσεως του έμπορεύματος, ίνα και τās έλλείμματα του λογαριασμού φορτοεκφορτώσεων καλυφθούν, χωρίς περαιτέρω επιβαρύνσεις των τιμολογίων.

Πιστεύουν οι διαχειριζόμενοι τās λιμενικά πράγματα εις το εύθρον των ισχυόντων τιμολογίων δια το εμπόρευμα, χωρίς όμως να δύναται και να εξηγήσων το πώς η δια του λιμένος κίνησις, των μεταφορτώσεων ιδία, βαίνει σταθερώς περιοριζόμενη, μέχρι του σημείου, ώστε διαμετακόμισις εν τη κυριολεξία της να μη υφίσταται πλέον δι' ένα λιμένα άξιούντα προέχουσιν θέσιν εις την Ανατολικήν Μεσόγειον. “Αν, όμως, οι μέχρι τούδε διοικήσαντες τον λιμένα προσέβλεπον με κάποια ανησυχίαν το μέλλον αυτού θα έπρεπεν εις αποφάσεις άλλας να προείχοντο κατά των προγραμμάτων των λιμενικών έργων. “Αντί των κρητιδιωμάτων δια τούς επίβατας και των ασκόπων βυθοκορήσεων, θα προέτασσον τον πληρέστερον τεχνικόν εξοπλισμόν του λιμένος, την διευρύνσιν των αποθηκευτικών του χώρων, την σύστασιν της βιομηχανικής και πραγματικής έμπορικης έλευθερας ζώνης. Δια της καλύτερας αποδόσεως του εργατικού παράγοντος, δια της εύθροτερης διακινήσεως του έμπορεύματος θα επέδιώκετο η προσέλκυσις διαμετακομιστικής κινήσεως, η επαύξησις των μεταφορτώσεων, η εύρύτερα του λιμένος άκτινοβολία. Και εις ένδεχομένον των άνωτέρω παρατηρήσεων μας έρχεται λίαν έπικαίρας — επί τη αναλήψει των καθηκόντων του νέου Προέδρου του Ο.Λ.Π. — ύπόμνημα του κ. Σπύρου Άθανασούλια, μέλους του Συμβουλίου του Όργανισμού, δια το οποίον θίγεται μία πλευρά — η σοβαρότερα — του τιμολογίου αποθηκεύσεως εις τον λιμένα, εν συγκρίσει προς δύο άλλους λιμένες, παρεμφερούς με του ειδικού μας κινήσεως, της Νεαπόλεως και της Κοπεγχάγης. Και οι δύο έλέγχονται κατά πολύ εύθροότεροι.

Όρισμένες περικοπές από το έν λόγω ύπόμνημα δημοσιεύσων κατωτέρω. Είναι αρκετά ένδιαφέρουσαι αι εις αυτό περιλαμβανόμεναι διαπιστώσεις.

Βασικός χαρακτήρ ένός τιμολογίου — τονίζει ο κ. Άθανασούλιας — πρέπει να είναι, ότι τα όριζόμενα δι' έκάστην περιπτώσιν δια τούτου ποσά αντίλογίζων προσηρομένες υπηρεσίας, το ύψος των οποίων συνθέτουν οι συντρέκοντες παράγοντες. “Εν προκειμένω, προκειμένου περί αποθηκευτικών, θα έδει, κατά την έμην γνώμην, να ληφθώσιν υπ' όψει, προς διαμόρφωσιν των τιμών, οι συντρέκοντες παράγοντες, οίτινες είναι, κατά σειράν σπουδαιότητος, το είδος του έμπορεύματος, το ειδικόν του βάρος εν σχέσει προς τον όγκον του, το είδος συσκευασίας του, ο απαιτούμενος τρόπος αποθηκεύσεως (ύπαιθρον η κλειστός χώρος), το εύπαθές η μη του είδους, ο τρόπος καλύψεως του και προστασίας και τέλος ο χρόνος αποθηκεύσεως. Δεν διατάξω να όμολογήσω, ότι τοιαύτην συσχέτισιν δεν ήδυνάθη να άνεύρω εις τα ύπερ τās 3.500 ειδη του πίνακος, ως βάσιν, η εκ της οποίας άπομάκρυνσις να αποτελῆ την δεδίκαιολογημένην εξαίρεσιν, αντίθετως δε όπου υπάρχει τοιαύτη συσχέτισις — ελάχιςται περιπτώσεις — είναι άπλως και μόνον συμπωματική και ούχι ήθελημένη.

Είχον την ύπομνησιν να καταμετρήσω τās εν τῷ πίνακι έμπορεύματα, από άπόψεως ύπαγωγῆς εις τās άπλά, τριπλά και πενταπλά και να παραβάλω ταύτα προς ό,τι ισχύει εις ένα ευρωπαϊκόν λιμένα, του οποίου η κινήσις βαίνει συνεχώς αύξουσα με λιμενεργατικόν καθεστώς περίπου ως το του Πειραιώς, την Κοπεγχάγην, προς ό,τι ισχύει εις ένα μεσογειακόν λιμένα, την Νεάπολιν και προς ό,τι ισχύει, τέλος, εις ένα έλληνικόν λιμένα, την Θεσσαλονίκην. Στοιχεία υπάρχουν επίσης και δια την Μασσαλίαν και την Βρυττόν, αλλά τās μεν τās Μασσαλίας δεν μεταβάλλουσι ουσιοδώς την εικόνα, τα δε τās Βρυττού, όμολογούν, ότι δεν δύναται να τεθώσιν υπό σύγκρισιν, διότι εκεί υπάρχει η πραγματική, η ουσιαστική λιμενική λειτουργία και ούχι η κατ' εύφημιον, ως παρ' ήμ' “Ελευθερα Ζώνη, με πληρότητα συστήματος καλύπτοντες τās προϋποθέσεις και τās επιδιώξεις του λιμένος.

Η σύγκρισις των τιμολογίων παρέχει σπουδαία στοιχεία, η μελέτη των οποίων θα ήδύνατο να βοηθήσῃ εις μίαν λογικην άναπροσαρμογήν και του τιμολογίου του Ο.Λ.Π. Ούτω: ο φόβος της ύποκειμενικής, κατά περιπτώσιν κρίσεως του άρμοδιου όργάνου, εν έπικαίρει η υπηρεσία δια την έγκρισιν του ύποβληθέντος τόμου, δύναται κάλλι-

στα να άπομακρυνθῆ εν εφαρμοσμένω εν εκ των συστημάτων των άλλων λιμένων. “Επισυνάπτω το τρίπτυχον του λιμένος της Κοπεγχάγης, το οποίον μετά του τραπεζιτικού των γενικών κανόνων άποτελούει τον καταστατικόν χάρτην περί αποθηκεύσεως εις τον λιμένα τούτον. Δεν προβαίνω εις σύγκρισιν του κανονισμού τούτου προς τον του Ο.Λ.Π. Αι οικίσκιοι διατάξεις του κανονισμού μας, δι' ών και υπό διαφόρους δῆθεν προϋποθέσεις, μεταβάλλεται βασικώς το τιμολόγιον, άποτελοῦσαι εφευρέσεις προς επαύξησιν των εισπράξεων, είναι άγνωστοι δια τούς λοιπούς κανονισμούς όλων των χωρών. Η ύγιής λιμενική πολιτική ενῶ είναι έκδηλος εις τούς άλλους κανονισμούς, άπουσιάζει από τον ιδικόν μας, διότι και εκεί άλλως τε, εις την μοναδικήν περίπτωσιν όπου παρουσιάζεται, μετα παρρησίας θα ήδυνάμην να είπω, ότι δεν άποτελεί, τουλάχιστον σήμερον, λιμενικήν πολιτικήν, άλλ' αντίθετως συνιστά απαράδεκτον εύνοιαν, διότι πώς άλλως δύναται να χαρακτηρισθῆ η περί των βαρελιών όρυκτελλιαίου και ασφάλτου διάταξις, ήτις θα έδει από μακροῦ να είχε καταργηθῆ; Η κατάταξις των έμπορευμάτων εις πλείστας κατηγορίας επιτρέπει την κλιμάκωσιν των αποθηκεύτρων, κατά τρόπον λογικής σχέσεως της μιάς προς την άλλην κατηγορίαν, χωρίς να δημιουργῆ απαράδεκτους άνισότητας, όταν μάστιχα, ως προκύπτει εκ του συγκριτικού πίνακος επι έπτά κατηγοριών, εν Νεαπόλει, η από της 1ης εις την 7ην κατηγορίαν επαύξησις είναι 200% εναντι 500% από της 1ης εις την 3ην του λιμένος μας και μάστιχα υπό τās προϋποθέσεις αναλογίας της άνωτέρας κατηγορίας, ήτοι 11% εις Κοπεγχάγην, 21,8% εις Νεάπολιν, 10,5% εις Θεσσαλονίκην και 34,4% εις Πειραιά. Περαιτέρω η καθέρωσις ως μονάδος των 50 κλγ. εν Πειραιεί εναντι των 100 κλγ. εις τούς λοιπούς λιμένες διδει την άπατήλην έντύπωσιν, ότι τα αποθηκείτρα, ως παρουσιάζονται είναι εύθροτέρα. “Ο παρεχόμενος χρόνος απαλλαγῆς είναι ένδεικτικώς της περί λιμενικής πολιτικής αντίληψεως της διοικήσεως έκάστου λιμένος. Εις ουδένα λιμένα, τα αποθηκευτικά δικαιώματα άρχονται από της πρώτης ήμέρας, ως εν Πειραιεί.

Η πρόθεσις προς επαύξησιν της μεταφορτωτικής δραστηριότητος του λιμένος, ως στοιχείον επιτεύξεως άρτιας λιμενικής λειτουργίας, σαφώς συνάγεται από τον κανονισμόν της Κοπεγχάγης καθιερούντος απαλλαγῆν 15 ήμερών δια τās έμπορεύματα του έξωτερικού η δια το έξωτερικόν και 1 μηνός δια μεταφορτώσεις έμπορευμάτων εκ του έξωτερικού προς το έξωτερικόν. “Εν αντιθέσει προς τās υπό του κανονισμού μας προβλεπόμενα, αλλά και ως έπίκρισις των δια τās υπ' αριθ. 1013)58 πράξεως του Δ.Σ. έρμηνευθέντων, ο κανονισμός της Θεσσαλονίκης προβλέπει την μετά 30 ήμέρας αύτεπάγγελτον μεταφορτών των έμπορευμάτων εις τās αύτεπάγγελα άποταμιευτήρια και την υπαγωγήν των εις τās μειωμένα αποθηκείτρα. Η εις όλους τούς κανονισμούς προβλεψις περί μείωσης των δικαιωμάτων των εν ύπαιθρω αποθηκευμένων άπουσιάζει από τον ιδικόν μας. Δεν δύναται να δεχθώ τούς ισχυρισμούς της υπηρεσίας, ότι δῆθεν τās εν ύπαιθρω χρήσουσι μειζόνως φροντίδος η φυλάξεως. Περαιτέρω, η υπό το πρόσχημα της έλλείψεως χώρου, θέοπισις βαρυντάων τιμολογιακών διαφοροποιήσεων, οίτινες ένδεχομένως να δίκαιολογούντο κατά τον χρόνον της έγκρισέως των, διότι και ο λιμήν παρουσιάζει τότε άνεπαρκείαν εν χώρων — ύπαιθρων και κλειστών — αλλά και διότι η κινήσις των έμπορευμάτων ήτο σημαντικωτάτη, εν όψει των τεραστίων αναγκών της επανορθώσεως των εκ του πολέμου ζημιών, δεν δικαιολογείται σήμερον, μετά τόσα έτη, ότε και έκτεταμένα κρητιδιώσεις προσετέθησαν και λιμενικοί χώροι διεμορφώθησαν και ζώναι λιμενικάι εκτίθησαν και κτώνται συνεχώς και αποθηκευτικοί χώροι έδημιουργήθησαν και δημιουργούνται, ύπαιθροι και κλειστοί. “Ως αντινομία επίσης δύναται να θεωρηθῆ η διατήρησις εν τῷ τιμολογίῳ των ειδικών, των εξαίρετικών διατάξεων ύπερ του Δημοσίου και τούτο διότι διαιμόνον της θεοπίσεως τούτων (1947 — 1948) δεν ύφισταντο πλέον. Η τοιαύτη ύπερ του Δημοσίου πρόβλεψις αντίθετως νομιζῶ, ότι επιτρέπεται εις τούς οργανισμούς, μεθ' ών το Δημοσίον συμβάλλεται, κειρισμούς, οίτινες ούτε αυτό ώφελοῦσιν, αλλά και τον Ο.Λ.Π. βλάπτουσι.

Αυτά δια μόνον το θέμα των δικαιωμάτων αποθηκεύσεως. Θα έχρηάζοντο σελίδες πολλάι, ίνα άχθούσιν εις την δημοσιότητα αι παρατηρήσεις των δυναμένων έγκυρον να έχουν γνώμην επί του όλου λιμενικού προβλήματος. “Ας προσέξουν, πάντως, οι άρμόδιοι. Το μέλλον του λιμένος δεν φαίνεται τόσον ρόδιον, όσον τινές ένασμενίζονται να πιστεύουν.

“ΚΟΣΜΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 3

ΤΗΛΕΦΩΝΑ 20-873, 20-895, 31-085

“Εκδόσις Άεροπορικών, Σιδηροδρομικών και Ατμοπλοϊκών Εισιτηρίων.

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Διαθέτομεν Σιδηροδρομικά Εισιτήρια Δυτικής και Ανατολικής Ευρώπης

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “ΚΟΣΜΟΤΟΥΡΣ,,

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΕΠΙ ΤΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1959

Κατά την συνελευσάν την μεσημβρίαν της 30ης Μαρτίου έτησιαν γενικήν συνέλευσιν των μετόχων της Έμπορικης Τραπεζής της Έλλάδος, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου αυτής καθηγητής κ. Στρατής Άνδρεάδης, ανέγνωσε την κάτωθι έκθεσιν του επί του ισολογισμού του έτους 1959. Τόν ισολογισμόν δημοσιεύομεν εις τό τέλος του παρόντος τεύχους.

Κύριοι Μέτοχοι,

Υπό την ύπετέραν Έγκρισιν τίθενται τά αποτελέσματα της χρήσεως του λήξαντος έτους 1959, ή εικόν των οποίων εμφανίζεται εις τόν υπό κρίσιν Ισολογισμόν και εις την ανάλυσιν του λογισμού Κερδών και Ζημιών. Η άνοδική πορεία, την οποίαν ήκολούθησεν ή δραστηριότης του Ιδρύματός μας, κατά τά τελευταία έτη, δέν εκάλυψε άπλώς τάς έκ της έπιταχυνόμενης άνοδου της Έλληνικής Οικονομίας ηύξημένας ά.άγκας, αλλά ώδήγησε και εις την ισχυροποίησιν της θ.σεώς του έντός του ελληνικού τραπεζικού συστήματος.

Η μακρά, ήμισος και πλέον αιώνως, παράδοσις του Ιδρύματός μας, ή έπιτεύχουσα, έντός των τελευταίων έτών, ισχυροποίησις του άφ' ενός και ή προσαρμογή της πιστωτικής πολιτικής προς τάς διαμορφωθείσας νέας συνθήκας άφ' έτέρου, δημιουργούν δι' ήμάς πρόσθετα σοβαρά καθήκοντα και ύποχρεώσεις, έναντι του έμπορίου, της βιομηχανίας και γενικώτερον έναντι της ελληνικής οικονομίας, τό μέλλον της οποίας εξαρτάται κυρίως από την έπιτυχίαν της προσπάθειάς δια την ανάπτυξιν αυτής.

Με πλήρη συναίσθησιν των εύδυνών, τάς οποίας συνεπάγεται ή νέα αυτή έξόρμησις, αλλά και με την πεποίθησιν, ότι τό Ιδρυμά μας θα φανή και πάλιν άξιον της άποστολής του, προβαίνομεν σήμερα εις τόν άπολογισμόν των πεπραγμένων του έτους 1959, του οποίου προτάσσεται συνοπτική έπισκόπησις των οικονομικών έξελίξεων.

ΑΙ ΞΕΝΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟ 1959

Έτος οικονομικής άνοδου

Τό έτος 1958 ύπήρξεν έτος ύφέσεως δια τάς οικονομίας των ανεπτυγμένων δυτικών χωρών. Περί τό τέλος, όμως, του έτους τούτου τοποθετείται και τό σημεϊόν της ανακάμψεως δια τάς περισσότερας έξ αυτών, των δε Ήνωμένων Πολιτειών, ειδικώς, είναι άξιολογημένος ή ταχεία έξουδετέρωσις των αποτελεσμάτων της παρατηρηθείσης άνασχέσεως.

Τό έτος 1959, αντίθετως, ύπήρξεν έτος οικονομικής άνοδου, ή οποία είναι δυνατόν να διαπιστωθῆ από την παρακολούθησιν και μελέτην όλων των σχετικών χαρακτηριστικών δεικτών.

Ένισχυτικήν επί της άνοδου έπίδρασιν ήσκησεν ή έναρξις λειτουργίας της Κοινής Ευρωπαϊκής Άγοράς και ο σχηματισμός της Ζώνης των Έπτά, ή ύποτίμησις του γαλλικού φράγκου, ή μετατρεψιμότης των νομισμάτων κλπ., ένθ ή παραγωγή και τό εισόδημα των Ήνωμένων Πολιτειών της Άμερικής, λόγω της έξαιρετικής ζωτικότητος της οικονομίας των, όλίγον έπηρεάσθησαν έκ της επί μακρόν παραταθείσης άπεργίας των εργατών χάλυδος.

Τό γαλλικόν πείραμα

Ιδιαίτερος θα πρέπει να έξαρθούν τά αποτελέσματα του γαλλικού πειράματος. Η ύποτίμησις και ή μετατρεψιμότης του φράγκου, έν συνδυασμό προς τά ληφθέντα δημοσιονομικά και νομισματικά μέτρα, δέν έπέδρασε ενούκως μόνον επί της παραγωγής, αλλά και επί του έμπορικού ισοζυγίου και του ισοζυγίου πληρωμών. Τό σημαντικόν έλλειμμα του έμπορικού ισοζυγίου κατά τό 1958, μετετράπη έντός του 1959 εις πλεόνασμα, ένθ ή έκ της νέας πολιτικής τόνωσις της έμπιστοσύνης επί τό οικονομικόν μύλλον της Γαλλίας, έίλκυσε τό ξένον κεφάλαιον και ήύνησε τόν επαναπατρισμόν φυγαδευθέντων, εις τό πρόσφατον παρελθόν, γαλλικών κεφαλαίων. Άποτέλεσμα ύπήρξεν ή αύξησις έντός του 1959 των έπ.σήμεν άποθεμάτων, χρυσού και έξωτερικού συναλλάγματος, κατά 700 εκατομμύρια δολάρια περίπου, ήτοι κατά 70 επί τοις έκκατόν.

Διεθνές έμπόριον

Ενούκην ύπήρξεν επίσης, έντός του 1959, ή διαμόρφωσις του όγκου του διεθνούς έμπορίου, ό οποίος υπερέβη ούσιωδώς τό επίπεδον του 1958 και έπληρώσασε τό επίπεδον του 1957, τό όποιον είχε ανέλθη εις τό μέγιστον, σημειωθέν μέχρι σήμερα ύψος.

Έπισημαίνεται ή αύξησις των εισαγωγών και των έξαγωγών της Δυτικής Γερμανίας, του Ήνωμένου Βασιλείου, της Ιταλίας, του Μπενε-

λουξ κλπ., ένθ της Γαλλίας ηύξηθησαν μόνον αι έξαγωγαί και έμειώθησαν αι εισαγωγαί και των Ήνωμένων Πολιτειών ηύξηθησαν τόσον αι εισαγωγαί, όσον και αι έξαγωγαί, με ηύξημένη όμως παθητικότητα του έμπορικού ισοζυγίου.

Ένισχυθή επίσης, κατά τό παρελθόν έτος και ή κίνησις του διεθνούς κεφαλαίου, τόσον προς βραχυπρόθεσμον τοποθέτησιν, ήτις ύπήρξεν άνόλογος των διακυμάνσεων των έπιτοκίων, όσον και προς μακροπρόθεσμον χρηματοδότησιν επενδύσεων παγίου κεφαλαίου. Η τελευταία έπροφοδοτήθη κυρίως έκ των Ήνωμένων Πολιτειών και κατά δεύτερον λόγον έκ της Δυτικής Γερμανίας, ένθ τά κεφάλαια κατηυθύνοντο προς την Δυτικήν Ευρώπην, ίδια προς τάς χώρας της Κοινής Ευρωπαϊκής Άγοράς και προς τάς ύποαναπτύκτους περιοχάς.

Η δυσμενεστέρα διαμόρφωσις του έμπορικού ισοζυγίου των Ήνωμένων Πολιτειών της Άμερικής και ή έκρηξη κεφαλαίων προεκάλεσαν και νέαν μείωσιν των εις χρυσόν έπισήμεν άποθεμάτων των, κατά έν και πλέον δισεκατομμύριον δολλαρίων, έντός του 1959.

Η μείωσις του εις χρυσόν άποθέματος των Ήνωμένων Πολιτειών, ούσιωδώς μικρότερα της του προηγούμενου έτους, συνεκράτηθη και από την έπελθούσαν σημαντικήν ύψωσιν των προεξοφλητικών έπιτοκίων, 4% αντί 2,5% από του Σεπτεμβρίου 1959. Εις ύψώσιν των προεξοφλητικών έπιτοκίων προέβησαν και αι περισσότεραι των άλλων χωρών, κυριώτερον δια λόγους ισοζυγίου πληρωμών, παρά δια λόγους νομισματικούς.

Τέλος, ή ύψωσις των τιμών εις την διεθνή άγοράν και ιδιαίτερος των τιμών των πρώτων ύλών, αποτελεί χαρακτηριστικόν σύμπτωμα της φάσεως άνοδου, εις την όποιαν εύρίσκονται πλέον αι οικονομίαι όλων των Δυτικών Χωρών.

Ναυτιλιακή δραστηριότης

Αι διαγραφείσαι άνωτέρω έξελίξεις ήσκησαν ενούκην έπίδρασιν και επί της δραστηριότητος εις τόν ναυτιλιακόν τομέα. Βεβαίως και πολλοί άλλοι παράγοντες, ανεξάρτητοι των έξελίξεων εις την διεθνή οικονομίαν, έπίδρουν και θα έπίδρασούν επί της ναυτιλιακής δραστηριότητος.

Γεγονός πάντως, είναι, ότι ή ζήτησις κάπως ηύξηθη, οι ναυλοί δεικνύουν ποίαν ιλινα σταθερότητα, μειούται ο αριθμός των παρωπαικόμενων πλοίων και γενικώς έπικρατεί αίσθημα συγκρατημένης αίσιοδοξίας.

Ευρωπαϊκάί Οικονομικά Ένώσεις

Παρ' όλην την προσπάθειαν να είμεθα διαίτερος σύντομοι εις την έπισκόπησιν των έξελίξεων εις τάς ξένας οικονομίας, μόν είναι δυνατόν να παραβλεφθῆ τό θέμα των ευρωπαϊκών οικονομικών ενώσεων.

Η 1η Ιανουαρίου 1959 τοποθετείται ως σημεϊόν ενάρξεως λειτουργίας της Κοινής Ευρωπαϊκής Άγοράς. Τότε έμειώθησαν κατά 10% οι δασμοί και έτέθησαν τά θεμέλια της τρίτης μεγάλης οικονομικής δυναμείως έν μέσω των δύο άλλων, των Ήνωμένων Πολιτειών της Άμερικής και της

Σοβιετικής Ένώσεως. Η Γαλλία, ή Δυτική Γερμανία, ή Ιταλία, ή Ολλανδία, τό Βέλγιον και τό Λουξεμβούργον άπαρτίζουν την Κοινήν Ευρωπαϊκήν Άγοράν.

Έντός του 1959, έξ άλλου, και εις αντικατάστασιν της ΕΖΕΣ (Έλευθέρας Ζώνης Ευρωπαϊκών Συναλλαγών) των 17 Κρατών μελών του Ο.Ε.Ο.Σ. (Όργανισμύ Ευρωπαϊκής Οικονομικής Συνεργασίας), συνεστήθη ή Έλευθέρα Ζώνη των Έπτά, ήτοι του Ήνωμένου Βασιλείου, της Σουηδίας, της Νορβηγίας, της Δανίας, της Έλβετίας, της Αυστρίας και της Πορτογαλίας.

Περί τό τέλος του 1959 και τάς άρχάς του 1960 δύο είναι τά σημαντικά, ιστορικής σημασίας, θέματα, τά όποια τίθενται και συνδέονται προς τάς Οικονομικές Ένώσεις. Τό πρώτον άφορξ εις την πρότασιν της δημιουργίας μιας Οικονομικής Βορειοατλαντικής Ένώτητος, την όποιαν θα άπαρτίσουν ή Κοινή Ευρωπαϊκή Άγορά, ή Έλευθέρα Ζώνη των Έπτά, αι όλιγώτεροι ανεπτυγμένοι χώροι του Ο.Ε.Ο.Σ., αι Ήνωμένοι Πολιτείαί της Άμερικής και ο Καναδάς. Τό δεύτερον θέμα προκύπτει έκ του αντιμετωπιζόμενου, πολύ ένωριτερον, από όσον είχαν άρχικώς καθορισθῆ, δευτέρου ύποβιβασμού των δασμών της Κοινής Ευρωπαϊκής Άγοράς έντός του προσεχούς Ιουλίου και έκ του πρόσφατως καθιερωθέντος κοινού δασμολογίου ταύτης έναντι των μη συμμετεχουσών χωρών.

Δι' της έφαρμογής και της άποφάσεως αυτής οι δασμοί θα έχουν ύποβιβασθῆ κατά 20%, γεγονός τό όποιον θα αποτελέσῃ νέαν άποφασιστικήν ώθησιν δια την άνοδον της οικονομίας των χωρών-μελών της Κοινής Άγοράς. Συγχρόνως, όμως, ο νέος ύποβιβασμός αποτελεί και



πρόσθετον πίεσιν, κυρίως έναντι του 'Ηνωμένου Βασιλείου, δια την δι-
εύρυνσιν της ενότητος.

'Ελλάς και Κοινή Άγορά

Η 'Ελληνική Κυβέρνησις εγκαίρως εστάθμισε την σημασίαν των
σηματιζομένων ευρωπαϊκών οικονομικών ενώσεων και έλαβε θέσιν έ-
ναντι αυτών.

Αι κατά καιρούς άσχοληθείσαι με τα σχετικά θέματα έλληνικαί αντι-
προσωπείαι συνέβαλον κατά τρόπον θετικόν εις την διαμόρφωσιν πολι-
τικής έναντι των ολιγώτερον ανεπτυγμένων οικονομικώς χωρών της Δυ-
τικής Ευρώπης.

Η 'Ελλάς, τελικώς, από των μέσων του 1959, ήρχισε διαπραγμα-
ματευομένη — την έμμηθή και η Τουρκία — την σύνδεσιν της μετά
της Κοινής Ευρωπαϊκής Άγοράς, υπό όρους εύοιτους την καταβαλ-
λομένην προσπάθειαν οικονομικής ανάπτυξεως. 'Ελπίζεται και προβλέ-
πεται, ότι συντόμως θα εύδοθούν αι σχετικαί διαπραγματεύσεις.

'Η έλληνική οικονομία κατά τό 1959

'Η οικονομική ανάπτυξις

Η ανάπτυξις της 'Ελληνικής οικονομίας, ίδια κατά την μεταπολεμι-
κήν περίοδον, άποτελει πρωταρχικήν επιδίωξιν. Σήμερον η επιδίωξις
αυτή κατέστη περισσύτερον επιτακτική και έπείγουσα, δια δύο λόγους.
Πρώτον: Διότι εξ αυτής εξαρτάται το μέλλον και αυτή αυτή η ύπαρξις
της έλληνικής οικονομίας εντός των πλαισίων μιás Ευρωπαϊκής Οικονο-
μικής Ένώσεως και Δεύτερον: Διότι αι λοιπαί Βαλκανικαί χώραι
πραγματοποιούν πρόόδους προς την κατεύθυνσιν της οικονομικής ανα-
πτύξεως, ενδεχομένη δέ καθυστέρησις της 'Ελλάδος θα έχη άνεπανορ-
θώτους συνεπείας δια το μέλλον της ως Κράτους και ώς Έθνους.

Εύρισκόμεθα εις την εύχάριστον θέσιν να διαπιστώσωμεν ότι τό
1959 υπήρξε και πάλιν έτος πρόόδου δια την 'Ελληνικήν Οικονομίαν.

'Η κάμψις του 1958

Όπως είναι γνωστόν, κατά τα τελευταία πρό του 1958, έτη η 'Ελ-
ληνική Οικονομία έγνωρίσε έντονον ρυθμόν άπόδοσης, ο οποίος συναντάται
ίσως και κατά τα έτη της άποκαταστάσεώς της από τας συνεπείας του
πολέμου και της κατοχής. Τό 1958, έν τούτοις, υπό την επίδρασιν της
διεθνούς οικονομικής ύφέσεως, άλλα και της μειωμένης άγροτικής παρα-
γωγής, έσημειώθη σημαντική κάμψις του ρυθμού της άπόδοσης. Τό ένδι-
κόν εισόδημα ύπολογιζόμενον εις σταθεράς τιμάς ηύξηση, μεταξύ 1957
και 1958, μόνον κατά 2,10 επί τοις εκατόν.

Τό 1959 τό ποσοστόν τούτο υπερέπλησάσθη, άφου η αύξησις
του έθνικού εισοδήματος, μεταξύ 1958 και 1959, υπερέβη τό 4,5 επί
τοις εκατόν. Η αύξησις δέ αυτή του εισοδήματος φαίνεται ότι κατανέ-
μεται συμμετρως εις όλους τούς τομείς της οικονομίας.

Πενταετές πρόγραμμα

Τό παρελθόν έτος, εξ άλλου, άποτελει και την άπαρχήν νέας περιόδου
εις την προσπάθειαν δια τήν οικονομικήν ανάπτυξιν. Εις τας άρχάς του
1959 έξηγγέθη και έτέθη εις έφαρμογήν τό προσωρινόν Πενταετές
Πρόγραμμα Οικονομικής Άναπτύξεως, 1959—1963. Ταυτόχρονας ηύ-
ξήθησαν αι δαπάναι δια την χρηματοδότησιν των επενδύσεων του Δη-
μοσίου και των Δημοσίων Οργανισμών.

Αι επενδύσεις αύται είναι παραγωγικαί και άμέσως άποδοτικαί, εξα-
σφαλίζουν δέ και προϋποθέσεις δια την πραγματοποίησιν ιδιωτικών
επενδύσεων, εις την δευτέραν ταύτην περίπτωσιν είναι γνωσταί και ως
έργα ύποδομής.

'Η αναδιάρθρωσις των καλλιεργειών

Εις τόν γεωργικόν τομέα ήρχισεν έφαρμοζόμενον τό πρόγραμμα ανα-
διάρθρωσεως των καλλιεργειών, δια του όποιου αντικαθίσταται αι χα-
μηλής άποδόσεως καλλιεργείαι με καλλιεργείας μεγαλυτέρας άποδόσε-
ως που προϋποθέτουν και ψηλότερον βαθμόν έργατικής άσασχολήσεως.
Η έφαρμογή του προγράμματος τούτου συνδέεται με την δημιουργίαν
της βιομηχανίας ζαχαρέως και τήν εισαγωγήν της τευτλοκαλλιεργείας,
με την αύξησιν των άρδευομένων έκτάσεων, καθώς και με την εύρύτεραν
χρησιμοποίησιν της ηλεκτρικής έργεσίας εις τας άγροτικές έργασίας.

'Η έκδιомηχανίσις και η άγορά κεφαλαίου

Δια την ανάπτυξιν, εξ άλλου, της βιομηχανίας και την τόνωσιν της
ιδιωτικής πρωτοβουλίας, προβλέπεται υπό του Πενταετούς Προγράμμα-
τος η δημιουργία σειράς βασικών βιομηχανιών. Παραλλήλως έθεσπί-
σθησαν δια νόμον φορολογικαί και άλλα κίνητρα, ιδρύθη ο 'Οργανισμός
Βιομηχανικής Άναπτύξεως (Ο.Β.Α.) και ήρχισαν διαμορφούμεναι αι
συνθήκαι δια την λειτουργίαν και έν 'Ελλάδι άγοράς κεφαλαίου, η ύπαρ-
ξις της όποιας άποτελει ουσιασθή προϋπόθεσιν δια την ίδρυσιν μεγάλων
εταιριών βασζομένων εις τό πλήθος των μικροεπιχειρημάτων.

Δέν θα έπικραθώμεν εις όσα συντελούνται και έχουν προγραμματισθή
δια την ανάπτυξιν του τουρισμού, ο όποιος μετά τας έξαγωγάς και την
ναυτιλίαν άποτελει μίαν των σταθεροτέρων πηγών συναλλάγματος.

'Ο έπαναστατισμός των έλληνικών πλοίων

Προτού εισλθώμεν, όμως, εις την ειδικότεραν άνάλυσιν των εξελίξεων
έν τη έλληνική οικονομία κατά τό 1959, πρέπει να εξάρωμεν την έφαρ-
μοσθείσαν υπό της Κυβερνήσεως ναυτιλικήν πολιτικήν. Χάρις εις αυ-
τή, άλλα και την έβραϊσίαν της έμπιστοσύνης επί τό οικονομικόν μέλ-
λον της χώρας, η χωρητικότης της υπό έλληνικήν σημαίαν έμπορικής
ναυτιλίας έδιπλασιάσθη εντός του 1959.

'Ο έπαναστατισμός δέ των έλληνικής πλοιοκτησίας πλοίων συνεχί-
ζεται με ουδμόν έπιταχυνόμενον.

'Ορθώς, έν τούτοις, έπαισημόθη ότι η έλληνική οικονομία δέν έπωφε-

λείται πλήρως των πλεονεκτημάτων του έπαναστατισμού του ναυτιλια-
κού κεφαλαίου δια μόνης της ύψώσεως της έλληνικής σημαίας επί των
πλοίων. Πέραν τούτου και της έπιτευχθείσης ανάπτυξεως του κλάδου
των ναυπηγήσεων και των έπισκευών πλοίων, είναι αναγκαία η δημιουρ-
γία των προϋποθέσεων, νομοθετικών, πιστωτικών, τεχνικών κλπ., ώστε,
έκτός από τα πλοία, να μεταφερθή έν 'Ελλάδι η έδρα των ναυτιλιακών
έπιχειρήσεων και να άσκήται έπιτοπίως τό μέγιστον δυνατόν τμήμα της
δραστηριότητός των.

'Εθνική παραγωγή

'Επανερχομενοι εις την ειδικότεραν άνάλυσιν των εξελίξεων κατά τό
παρελθόν έτος, δέν θα άσχοληθώμεν με τό θέμα της παραγωγής. Η
αύξησις της εκφράζεται δια τό ποσοστόν της αύξήσεως του έθνικού εί-
σοδήματος και όπως έλέχθη ήδη, αυτή κατανέμεται μεταξύ όλων των
τομέων της οικονομικής δραστηριότητος.

Πέραν της ηύξημένης επενδυτικής δραστηριότητος, με την όποιαν
ήσυχολήθημεν, θα έπιμεινώμεν έπίσης εις την εξέλιξιν και την διάφθωσιν
του ίσοζυγίου έξωτερικών πληρωμών και με τας πιστωτικάς εξελίξεις.

Κάμψις των εισαγωγών εντός του 1959

Αι εισαγωγαί ηύξάνοντο, ως γνωστόν, καθ' όλα τα μετά την ύποτί-
μψιν έτη με ρυθμόν ύψηλότερον κατά μέσον όρον, του ρυθμού αύξή-
σεως του έθνικού εισοδήματος. Δια πρώτην φοράν σημειούται κάμψις
αυτών εντός του 1959, όφειλομένη εις τούς ακόλουθους λόγους.

Πρώτον: εις την αύξησιν της έγχωρίου παραγωγής. Αυτή προεκάλε-
σε, κυρίως, την μείωσιν των εισαγωγών τροφίμων και πρώτων ύλών.

Δεύτερον: εις την μη πραγματοποίησιν πλέον εισαγωγών προς ά-
ποθεματοποίησιν και εις την ρευστοποίησιν ύπαρχόντων αποθεμάτων.
Τούτο υπήρξε συνέπεια της σταθερότητος των έσωτερικών τιμών.

Τρίτον: εις τα ληφθέντα μέτρα, κατ' Αύγουστον 1958 και 'Απρίλιον
1959. Είναι δέ χαρακτηριστικόν τό ότι η έφαρμογή των μέτρων τού-
των δέν προεκάλεσε την ύψωσιν των τιμών.

'Εξελίξεις των εξαγωγών

Κατά τό 1959 έσημειώθη και αισθητή μείωσις των εξαγωγών, αιτι-
νες από τό ύψος των 242,8 εκατομμυρίων δολλαρίων κατά τό 1958 έ-
φθασαν εις 212,5 εκατομμύρια δολλαρία κατά τό 1959.

Η μείωσις αυτή προήλθεν: α) από την μείωσιν των εξαγωγών οίνων
κατά 18,8 εκατομμύρια δολλάρια (από 21,2 εις 2,4), τούτο δέ διότι
καταστροφής της γαλλικής οίνοπαραγωγής. β) από την μείωσιν των
έξαγωγών καπνών κατά 21,3 εκατομμύρια δολλάρια (από 92 εις 70,7),
λόγω της έπελθούσης γνωστής μεταβολής εις την ζήτησιν καπνών —

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. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11 Stubbenhuk 10	Tel. 346022)24 Priv. 622552	Telex. 0211007
BREMEN 1 Schlachte 15)18	Tel. 25447 Priv. 46176	Telex. 0244620
BREMERHAVEN Kaiserhafen	Tel. 2597 Priv. 5841	Telex. 023876
BRAKE Norderdeich 4-5	Tel. 510 Priv. 510	Telex. 0244620
NORDENHAM P.O.B. 98	Tel. 2651 Priv. 2651	Telex. 0244620
EMDEN Nesserlanderstr. 1	Tel. 2391 Priv. 2392	Telex. 027823
WILHELMSHAVEN Ebertstrasse 124	Tel. 5833)35 Priv. 3245	Telex. 025375

TELEGRAMS: "ERMIS,,

Represented also at LUBECK KIEL

στροφή προς τα ευθηνότερα με την διάδοσιν των σιγαρέττων με φίλτρον. γ) από την μείωσιν των εξαγωγών σταφίδος κατά 4.1 εκατομμύρια δολάρια (από 34 εις 29.9) — ανταγωνισμός των ευθηνότερων τουρκικών και περσικών. δ) από την μείωσιν των εξαγωγών ελαιολάδου και ελαιών, κατά 4.2 εκατομμύρια δολάρια (από 10.7 εις 6.5), λόγω της μειωμένης έσοδείας του 1958, αλλά και της πτώσεως των διεθνών τιμών και ε) από την μείωσιν των εξαγωγών κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων κατά 2.1 εκατομμύρια δολάρια (από 3 εις 0.9).

Έναντι, όμως, αυτών των δυσμενών μεταβολών, εκ των οποίων βαρύνουσας σημασίας έχει η μείωσις των εξαγωγών καπνών, θα πρέπει να υπογραμμισθῆ σειρά δλη ευνόικων μεταβολών εις τὰς εξαγωγὰς τοῦ 1959. Τιοαῦται, εἶναι ἡ αὔξησις τῶν εξαγωγῶν νωπῶν ὀπωρῶν, ἀπὸ 8.4 εις 11.9 εκατομμύρια δολάρια, βάμβακος, ἀπὸ 23.1 εις 26.4 εκατομμύρια δολάρια καὶ διομηχανικῶν προϊόντων (πλὴν τῶν κλωστοῦφαντουργικῶν), ἀπὸ 2 εις 5.6 εκατομμύρια δολάρια. Σημειοῦται, ἐπίσης, ἡ αὔξησις τῶν εξαγωγῶν δερμάτων, κολοφωνίου καὶ τερεβινθελαιίου κλπ., καθὼς καὶ ἡ εξαγωγή διὰ πρώτην φοράν, ἐντὸς τοῦ 1959, σίτου ἀξίας 6.7 εκατομμυρίων δολλαρίων.

Αὔξησις τοῦ συναλλαγματικοῦ ἀποθέματος

Πρὸς ὁλοκλήρωσιν τῆς εἰκόνας τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν, σημειοῦται ἡ αὔξησις, κατὰ 10 ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν περίπου, τῶν ἀδήλων πόρων — αὔξησις μεταναστευτικῶν, τουριστικῶν καὶ ἐκ τόκων καὶ κερδῶν συναλλαγματος — κυρίως δὲ ἡ αὔξησις τῆς εἰσροῆς κεφαλαίων, ἀπὸ 51.5 εις 81.3 εκατομμύρια δολάρια.

Τέλος, μετὰ τὴν προσθήκην τῆς ξένης βοήθειας καὶ τῶν ἀγορῶν ἐκ μέρους τῆς Τραπεζῆς τῆς Ἑλλάδος χρυσῶν λιρῶν, πρὸς συγκράτησιν τῆς τιμῆς τῶν, εις τὴν ἐλευθέρην ἀγορὰν Ἀθηνῶν, περὶ τὰ διεθ. ἐπίπεδα, τὴν ἀφαίρειν δὲ τῆς καταβολῆς τοῦ ἐκ 15 εκατομμυρίων δολλαρίων μεριδίου τῆς χώρας μας εἰς τὸ Διεθ. Νομισματικὸν Ταμεῖον, τὸ συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα ἠξήθη ἐντὸς τοῦ 1959 κατὰ 40 εκατομμύρια δολάρια καὶ πλέον.

Ἡ ἰσχυροποίησις, ὁμῶς, τῆς συναλλαγματικῆς θέσεως τῆς χώρας δὲν προσδιορίζεται μόνον ἀπὸ τὴν αὔξησιν τῶν συναλλαγματικῶν τῆς διαθέσιμων κατὰ 40 εκατομμύρια δολάρια, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὰς δημιουργηθείσας συνθήκας διὰ τὴν χρησιμοποίησιν σημαντικοῦ ὑψους πιστώσεων καὶ δανείων ἐκ τοῦ ἐξωτερικοῦ. Τὸ Ἴδρυμα μας θὰ ἀποβλέψῃ εἰς τὴν ἀξιοποίησιν τῶν δυνατοτήτων αὐτῶν πρὸς ὄφελος τῆς προστασίας οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας.

Ἡ μετάβασις πρὸς ὁμαλὰς πιστωτικὰς συνθήκας

Τὸ 1959 ὑπῆρξε καὶ τὸ ἔτος κατὰ τὸ ὅποιο καταδείχθη ὅτι εἶναι ἐπιβεβλημένη ἡ μετάβασις πρὸς ὁμαλὰς πιστωτικὰς συνθήκας, προϋπόθεσις τῶν ὁποίων εἶναι ἡ ἀπόδοσις τῆς δυνατότητος ἀσκήσεως τῆς πιστωτικῆς πολιτικῆς εἰς τοὺς φυσικοὺς φορεῖς τῆς, δηλαδὴ εἰς τὰς ἐμπορικὰς Τραπεζάς.

Ἐντὸς τοῦ 1959 τὸ σύνολον τῶν εἰς ἐμπορικὰς Τραπεζὰς καταθέσεων ἠξήθη κατὰ 2.761 εκατομμύρια δραχμῶν, ἐνῶ αἱ ἐκ τῶν ἰδίων διαθέσιμων τῶν χορηγήσεις πρὸς τὴν οἰκονομίαν ἠξήθησαν μόνον κατὰ 915 εκατομμύρια δραχμῶν.

Ἡ ἀδυναμία διαθέσεως τῶν καταθέσεων, ἐκ μέρους τῶν ἐμπορικῶν Τραπεζῶν, δὲν εἶναι ἀσχετος πρὸς τὸ μέχρι τοῦδε ἰσχύον καθεστῶς, τῶν περιορισμῶν καὶ τῶν προληπτικῶν ἐλ γων, καθὼς καὶ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τοῦ χρήματος, τὸ ὅποιο ἐπιβαρύνεται ἐπι πλέον ἐκ τοῦ ὅτι τμήμα μόνον τῶν νεοδημιουργουμένων καταθέσεων διατίθενται εἰς τὴν χρηματοδότησιν τῆς οἰκονομίας.

Αὔξησις καταθέσεων

Εἶναι γνωστοὶ οἱ λόγοι, οἱ ὅποιοι ὠδήγησαν εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ροπῆς πρὸς κατάθεσιν τῆς ἀποταμιεύσεως εἰς τὰς Τραπεζάς. Εἶναι δὲ ἐντυπωσιακὸν καὶ χαρακτηριστικὸν τὸ ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν καταθετῶν ἀνήλθεν εἰς 730 χιλιάδας κατὰ τὸ 1959, ἐναντι 580 χιλιάδων κατὰ τὸ 1958.

Ὁ ὑποβιβασμὸς τῶν ἐπιτοκίων

Μετὰ ἀπὸ δύο ὑποβιβασμοὺς τῶν ἐπιτοκίων, ὄλων τῶν κατηγοριῶν τῶν καταθέσεων, ἐντὸς τοῦ 1959 ἐπραγματοποιήθη καὶ τρίτος, ἀπὸ 1ης Μαρτίου 1960. Οὕτω ἡ ἐξέλιξις τῶν ἐπιτοκίων καταθέσεων ἐμφανίζεται ὡς ἀκολούθως :

	1958	ἀδὸ	ἀπὸ	ἀπὸ
		1.1.59	1.9.59	1.3.60
Ὀψεως	5%	4%	3%	2.5%
Ταμειουτήριον				
α. Μέχρις 100.000 Δρχ.	8%	7.5%	6.5%	5.5%
β. 100.000 — 200.000 »	6%	5.5%	5%	4.5%
Προθεσμίας				
α. 6 ἕως 12 μῆνες	9%	8%	7%	5.5%
β. Ἄνω τοῦ ἔτους				6%

Παρὰ τοῦς ὑποβιβασμοὺς τῶν ἐπιτοκίων, δὲν ἐπιρροεάσθη ὁ ρυθμὸς αὔξεσεως τῶν καταθέσεων, διότι παραλλήλως ἐνίσχυσται καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη ἐπὶ τὸ οἰκονομικὸν μῆλλον τῆς χώρας καὶ τὴν διατήρησιν τῆς σταθερότητος τῆς δραχμῆς. Δὲν πρέπει, ἄλλως τε, νὰ παραβλέπεται ὅτι καὶ τὰ ἰσχύοντα ἀπὸ 1ης Μαρτίου 1960 ἐπιτόκια εἶναι οὐσιωδῶς ὑψηλότερα τῶν προπολεμικῶν ἐπιτοκίων καταθέσεων (1938: ὄψεως 1 καὶ 1.5%. Ταμειουτήριον 3 καὶ 4%), ἀφίνου, ὁμῶς, ἰκανὰ περιθώρια καὶ διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ λειτουργίαν ἀγορᾶς κεφαλαίου.

Τὰ ληφθέντα, ἐξ ἄλλου, προσφάτως μέτρα, διὰ τῶν ὁποίων χαλαροῦνται οἱ πιστωτικοὶ περιορισμοὶ καὶ οἱ ἔλεγχοι τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς, κατέστησαν ἀναγκαῖα, ἐκ τῆς ἐξελίξεως τῶν καταθέσεων. Τὰ

μέτρα ταῦτα θὰ ἐπιτρέψουν τὴν πληρεστέραν ἀξιοποίησιν, πρὸς ὄφελος τῆς οἰκονομίας, τῶν ἐκ καταθέσεων διαθέσιμων, θὰ ἔχουν δὲ καὶ ἄμεσον ευνόικην ἐπίπτωσιν ἐπὶ τοῦ ἐπιτοκίου καὶ τῶν λοιπῶν ἐπιβαρύνσεων τῶν χορηγήσεων.

Ἡ Ἐμπορικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἐντὸς τῶν πλαισίων τῆς ἐλληνικῆς οἰκονομικῆς ζωῆς

Κύριοι Μέτοχοι,

Ἡ Ἐμπορικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος καὶ ἡ μετ' αὐτῆς στενῶς συνεργαζομένη Ἴονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος, ἐγκαίρως ἤρχισαν νὰ ἐτοιμάζονται ἀπὸ πλευρᾶς ὀργανώσεως καὶ στελεχώσεως, προκειμένου νὰ ἀναλάβουν πρωτοβουλίας δημιουργικὰς καὶ κατὰ τὴν ἀρχομένην νέαν περίοδον.

Μετεκλήθησαν Γάλλοι εἰδικοί διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν, τὴν προσαρμογὴν καὶ τὴν εὐρύτεραν μηχανοποίησιν τῶν ὑπηρεσιῶν, τοῦ ἡμετέρου Ἰδρύματος, κατὰ τὰς συγχρόνους ἀπαιτήσεις. Παραλλήλως ἀναδιβάξεται ἡ στάθμη τοῦ ὑπηρετούντος προσωπικοῦ διὰ τῆς λειτουργίας παρὰ τῆς Τραπεζῆς εἰδικῆς Σχολῆς, τοῦ Ἰνστιτούτου Οἰκονομικῆς καὶ Τραπεζικῆς Μορφώσεως, συμπληροῦται δὲ ἡ προσπάθεια αὐτῆ διὰ τῆς ἀποστολῆς ὑπαλλήλων εἰς τὸ ἐξωτερικὸν πρὸς μετεκπαίδευσιν εἰς τὸν πρακτικὸν καὶ τὸν θεωρητικὸν τομέα.

Ἐκρίθη ἐπίσης ὅτι εἶναι ἀπαραίτητος ἡ δημιουργία ἐντὸς τῆς Τραπεζῆς πυρῆνος ἐμπειρῶν στελεχῶν, τὰ ὅποια ἀποκλειστικῆν ἀπασχολῆσιν θὰ ἔχουν τὰς μελέτας, ἐπαφὰς καὶ συσεννοήσεις μετὰ τῶν ξένων ὀργανισμῶν καὶ ἐπιχειρήσεων, καθὼς καὶ μετὰ τῶν ἀρμοδίων Κρατικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ τῆς Κεντρικῆς Τραπεζῆς.

Συμπληροῦται, ἐξ ἄλλου, ἡ βελτίωσις τῶν ὄρων ἐργασίας, διὰ τῆς μεταστεγώσεως Ὑποκαταστημάτων καὶ τῆς ἰδρύσεως νέων.

Ὑπηρεσία ὑπαίθρου

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸ, τέλος, θὰ πρέπει νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὴν σημασίαν, ἡ ὅποια ἀποδίδεται εἰς τὴν Ὑπηρεσίαν τῆς Ὑπαίθρου καὶ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς. Ἡδὴ ἡ Νομισματικὴ Ἐπιτροπὴ, τῆς ὁποίας ἀπαιτεῖται ἡ ἔγκρισις, ἐξετίμησε τὴν χρησιμότητά τῆς καὶ παρέσχεν ἄδειαν πρὸς προμήθειαν καὶ νέων αὐτοκινήτων, διὰ τῶν ὁποίων θὰ ἐξασφαλίζεται ἡ παροχὴ τῶν Τραπεζικῶν Ὑπηρεσιῶν καὶ εἰς τοὺς πληθυσμοὺς τῆς ὑποἴθρου, χωρὶς νὰ ἀπαιτῆται ἀπομακρυνσις ἐκ τῶν ἐργασιῶν τῶν.

Συμμετοχὴ εἰς διεθνή ἔκθεσιν Θεσσαλονίκης

Προκήρυξις διαγωνισμοῦ

Ἀξίζει, ἐξ ἄλλου, νὰ σημειωθῆ πόσον ἐνίσχυτικὴ τοῦ κύρους τῆς Τραπεζῆς ὑπῆρξεν ἡ συμμετοχὴ, δι' ἰδίου καλαισθήτου καὶ ἐπιβλητικοῦ μονίου Περιπτέρου, λειτουργήσαντος, μάλιστα, εἰς τὴν Διεθνὴ Ἐκθεσιν Θεσσαλονίκης. Ἐπίσης, πόσον ὑπεγράμμισε τὴν γενικωτέρου χαρακτήρος ἀποστολὴν τῆς Τραπεζῆς καὶ προέβαλε τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς ταύτης εἰς τὸ εὐρύτερον κοινόν, ἡ ἐπὶ τῇ αὐτῇ εὐκαιρίᾳ προκήρυξις, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Ἀριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, διαγωνισμοῦ πρὸς συγγραφήν ἐπιστημονικῆς μελέτης, σχετιζομένης πρὸς τὴν Οἰκονομίαν τῆς Βορείου Ἑλλάδος.

Στεγαστικά δάνεια εἰς προσωπικόν

Ἀξία μνείας εἶναι καὶ ἡ ὑπὲρ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Ἰδρύματος, ἐντὸς τῶν δυνατοτήτων αὐτοῦ μέριμνα, ἐκφραζομένη, ἐκτὸς τῶν ἄλλων καὶ δι' ἡ δία τῶν ἐκ τῆς μισθοδοσίας κλπ. ἐπιβαρύνσεων, περὶ ὧν ἀναφερόμεθα κατωτέρω λεπτομερέστερον, καὶ διὰ τῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ τόσσης ζωτικῆς σημασίας προβλήματος τῆς στέγης. Ἀπὸ πολλοῦ συνεχῆς καὶ

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ
ΚΩΝ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΣΧΟΛΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ "Η ΛΑΜΙΑ Κ Η,
ΕΝ ΛΑΜΙΑ
Ἄριθμὸς ἀδείας λειτουργίας 2959)1954 Ὑπουργ. Βιομηχανίας

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Φέρομεν εἰς γνώσιν παντὸς ἐνδιαφερομένου ὅτι τὸ

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ ΚΩΝ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ
Διευθυντοῦ τῶν Σχολῶν Μηχανικῶν "Η ΛΑΜΙΑΚΗ,,
μετεφέρθη ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Μάρκου Μπότσαρη (ἄνωθεν τοῦ Σιδηρ. Σταθμοῦ Λαμίας) καὶ ἤρχισε λειτουργεῖν μετὰ πλέον σύγχροναν, τέλειαν καὶ ἀκριβείαν μηχανήματα, ἐφομῖλλον δὲ μετὰ τὰ μεγάλα Μηχανουργεῖα τῶν Ἀθηνῶν — Πειραιῶς, ἀναλαμβάνει πάσης φύσεως Μηχανουργικὰς ἐργασίας :

Τόρνου, Φρέζης πρεσσῶν κ.λ.π. ἤτοι:

ΤΜΗΜΑ ΤΟΡΝΟΥ — ΦΡΕΖΩΝ

Τορνώσεις παντὸς εἴδους, κοπὴ σπειρωμάτων, κοπὴ ὀδοντωτῶν τροχῶν, κοπὴ πολυσφηνῶν, κατασκευὴ γεωργικῶν ἐργαλείων κ.λ.π. Ἐπισκευάζονται ἐπίσης μηχαναὶ ἐσωτερικῆς καὶ ἐξωτερικῆς καύσεως.

Ἐπισκεφθῆτε μας καὶ θὰ πεισθῆτε

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ
Προσωπικὸν ὄριστον καὶ εἰδικεμένον διὰ πάσαν ἐργασίαν.
ΤΑΧΕΙΑ ΚΑΙ ὙΠΕΥΘΥΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ
Τὸ ἄξ. ἄνω Μηχανουργεῖον διαθέτει Τεχνικὸν Γραφεῖον καὶ ἀναλαμβάνει πάσης φύσεως μελέτην καὶ ἐκτέλεσιν Μηχανολογικῶν καὶ Ἠλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, καθὼς καὶ σιδηρῶν κατασκευῶν,
ὑπὸ Μηχανολόγων — Ἠλεκτρολόγων Διπλωματούχων τοῦ
ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ
ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ ΕΙΣ 6.10

έντονοι προσπάθειες κατέληξαν κατά το άρξάμενον έτος εις εύτυχές άποτέλεσμα. Ούτω καθίσταται δυνατή ή παροχή, υπό όρους λίαν εύνοϊκούσ και εις ύψος Ικανόν, στεγαστικών δανείων εις τούς στερουμένους στέγης ύπαλλήλους.

Δυνατότητες συνεργασίας με το έξωτερικόν

Μεγάρα παρέκδοσις επιβάλλεται επί των διαπιστώσεων εκ προσωπικών έπαφών εις το έξωτερικόν του Προέδρου του Διοικητικού Συμβουλίου και Γενικού Διευθυντού της Τραπεζής μας Καθηγητού Στρατή Άνδρεάδη.

Κατά την πρόσφατον εις Ήνωμέναις Πολιτείαις της Άμερικής μετάδοσιν του, προς συμμετοχήν εις τας Γε.λικάς Συνελεύσεις του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου και της Διεθνούς Τραπεζής Άνασυγκροτήσεως, ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου ειχε την εύκαιρίαν να έλθη εις έπαφην μετά πολλών προσωπικότητων του τραπεζικού και βιομηχανικού κόσμου. Κατά τας μετ' αυτών συνομιλίαις του διεπίστωσεν, όχι μόνον την έπιθυμίαν των, όπως συνεργασθού μετ' ένός οργανισμού εμπνέοντος εμπιστοσύνην, όπως είναι ή Έμπορικη Τράπεζα της Ελλάδος και ή μετ' αυτής συνεργαζομένη Ίονική - Λαϊκή, αλλά και την διάθεσιν των να ένθαρρύνουν πρωτοβουλίας, τεινούσας εις άνάληψιν από κοινού παραγωγικών έργων, έξ έκείνων τα όποια περιλαμβάνονται εις το πρόγραμμα οικονομικής ανάπτυξεως της Ελλάδος.

Άναλόγους διαθέσεις συνήτησε και εις άλλα εύρωπαϊκά κέντρα τα όποια κατά την έπιστροφήν του έπεσεκέφθη.

Αι άνωτέρω διαπιστώσεις, των όποιων κατέστη ένήμερον το Διοικητικόν Συμβούλιον, κατέληξαν εις εισηγήσιν προτάσεων, αι όποιαι προθύμως ένεκριθήσαν από το Διοικητικόν Συμβούλιον. Ήδη έγένητο μνεία ώρισμένων έξ αυτών, αναφερομένων εις την όργανωσιν του Ίδρυμάτος και εις την άναπροσαρμογήν του έμφύχου και άψύχου ύλικού, ίνα μη άφεθούν άνεμετάλλευτοι αι παρυσιαζόμεναι εύκαιρία και έν τη πεποιθήσει ότι αι επιδιώξεις των συγχρόνων μεγάλων τραπεζικών Όργανισμών, δέν πρέπει να περιορίζονται εις τον συ ήθη κύκλον των καθημερινών συναλλαγών. Έπιβάλλεται εις τούς Όργανισμούς τούτους ένεργός συμμετοχή εις τα σχέδια άνασυγκροτήσεως της Χώρας. Διότι ή πίστις την όποιαν εμπνέουν αι μεγάλαί Τράπεζαι, αποτελεί την καλύτεραν, άν όχι την μόνην θετικήν, έγγύησιν διά προσέλκυσιν ξένων ιδιωτικών κεφαλαίων εις την χώραν, ή ίδια δε εμπιστοσύνη είναι ο συντελεστής, ο όποιος, από έσωτερικής πλευράς, συνεκ'ντρωσε τας ιδιωτικές καταθέσεις εις το ύψος, το όποιον ούδέποτε έως τώρα ειχον φθάσει.

Συμμετοχή εις τον Ο.Β.Α.

Πέραν των άνωτέρω μέτρων, το ήμέτερον Ίδρυμα, άποκρινόμενον εις

τας έπιταγάς της έποχής, απέδεχθη πρότασιν συμμετοχής του εις τα κεφάλαια και εις την Διοίκησιν του νεοσυστάτου Όργανισμού Βιομηχανικής Άναπτύξεως.

Ός είναι γνωστόν εις ύμας, Κύριοι Μέτοχοι, ή Κυβέρνησις εκρινεν άναγκαίαν τ'ην δημιουργίαν του έν λόγω Όργανισμού διά την ποδηγήτησιν της ιδιωτικής έπιχειρηματικής πρωτοβουλίας εις τας τιθεμένας ένώπιον αυτής νέας επιδιώξεις, έν ανάγκη δε και διά την προσωρινήν ύποκατάστασιν αυτής. Ο Όργανισμός ούτος, ως έπισήμως διηκρινίσθη, εις ούδεμίαν περίπτωσιν πρόκειται να ύπεισέλθη εις την πιστωτικήν λειτουργίαν.

Υπό το προαναφερθέν πνεύμα, ή Έμπορικη Τράπεζα, χωρίς το παράπαν να υποτιμά την σημασίαν των τρεχουσών εργασιών της, αποβλέπει παραλλήλως και εις την ίκανοποίησιν χρηματοδοτικών μακροτέρας διαρκείας ανάγκων των οικονομικών μονάδων της Χώρας. Ειδικώτερον, όμως, ή Ίονική και Λαϊκή Τράπεζα Ελλάδος, οργανουμένη καταλλήλως, ώστε να άποκτήση χαρακτήρα άνάλογον των έν Εύρώπη γνωστών ως Banques d' Affaires ή των έν Ήνωμέναις Πολιτείαις παραπλησίον προς αυτάς Investment Banks, προσηρμοσμένων, όμως, προς τας έν Ελλάδα κρατούσας συνθήκας, θα συμβάλη κατά τρόπον άποφασιστικόν εις την δημιουργίαν νέων ισχυρών έπιχειρηματικών φορέων ή εις την ένίσχυσιν ύφισταμένων, ίκανών να αναλάβουν την έκτέλεσιν και εκμετάλλευσιν βασικών έργων του Προγράμματος.

Ναυτιλιακή πίστις

Όπως είναι εύνόητον, ή Έμπορικη Τράπεζα θα κατευθύνη την δραστηριότητά της προς όλους τούς κλάδους της οικονομίας. Γίνεται, όμως, ιδιαιτέρως μνεία του κλάδου της ναυτιλιακής πίστεως, διά τον όποιον διαθέτει πείραν και έχει να επιδείξη αξιόλογον δράσιν. Έπαναλαμβάνομεν δε ότι ή γενομένη άπαρχή παλιννοστήσεως του ναυτιλιακού κεφαλαίου, διά του έπαναπατρισμού σημαντικής χωρητικότητας πλοίων υπό την Έλληνικήν σημαίαν, ολοκληρουμένη, θα άποτελέση νέον σημαντικό παράγοντα ανάπτυξεως της Έλληνικής οικονομίας.

Προσαρμογή πιστωτικής πολιτικής

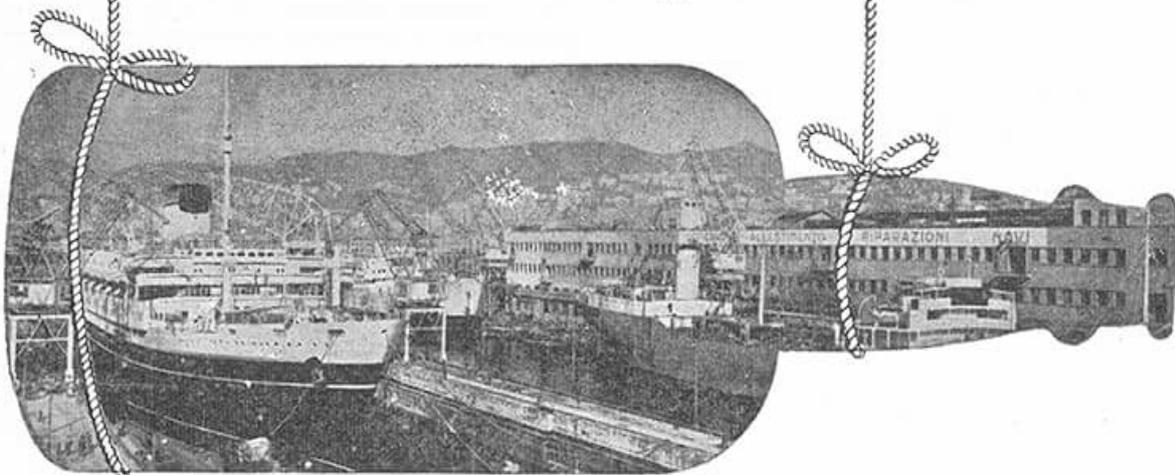
Και ένώ από πλευράς των τραπεζικών Ίδρυμάτων, ιδιαιτέρως δε της Έμπορικής Τραπεζής της Ελλάδος και της στενώς μετ' αυτής συνεργαζομένης Ίονικής και Λαϊκής Τραπεζής Ελλάδος, έξαντλούνται αι προσπάθειαι, ίνα ταύτα άποκρ'θώσιν εις την διαγραφομένην άποστολήν των, αυτόματως ανακύπτει ή ανάγκη ολοκληρώσεως της άρξάμενης προσαρμογής της πιστωτικής πολιτικής.

Κύριοι Μέτοχοι,

Είναι γεγονός, ότι, όταν κατά τα πρώτα μεταπελευθερωτικά έτη, το

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)

σύνολον σχεδόν τών χρηματοδοτικών αναγκών τής οικονομίας εκάλυπτετο εκ τού έκδοτικού προνομίου και οι κίνδυνοι νομισματικών και γενικώτερων οικονομικών διαταραχών ήσαν πολλοί και άμεσοι, οι λεπτομερείς και προληπτικοί έλεγχοι καθίσταντο αναπόφευκτοι. "Ηδη, εύτυχώς, οι συνθήκαι μετεβλήθησαν άρδην επί τὰ βελτίω, ως προηγουμένως εξετέθη "Υμίν και είναι, άλλως τε, γενικώτερον γνωστόν.

Βεβαίως, ή Κυβέρνησις και αι Νομισματικά "Αρχαι έχουν ήδη λάβει άξιοσημείωτα μέτρα προς τήν κατεύθυνσιν τής προσαρμογής τής πιστωτικής πολιτικής προς τās νέας συνθήκας και τὰ διαγραφόμενα νέα καθήκοντα. Σημειούμεν και πάλιν τήν κατάργησιν τών προληπτικών έλέγχων και τήν προσοχήν σχετικών πρωτοβουλιών, ως προς τήν χρηματοδότησιν ώρισμένων τομέων τής "Εθνικής Οικονομίας. Δέν υπάρχει δέ άμφιβολία ότι ένώπιον τών όγκουμένων αναγκών τής οικονομίας ή πιστωτική πολιτική θα έπιδείξη τó άπαιτούμενον θάρρος και θα προβή εις τήν περαιτέρω άρσιν τών ύπολειπομένων άδικαιολογήτων περιορισμών.

"Η ίκανοποίησης τών τρεχουσών αναγκών

Ούδεις πράγματι άμφισβητεί τήν σημασίαν τήν όποιαν έχει ή ίκανοποίησης τών μακροπράς διαρκείας αναγκών και γενικώτερον τών αναγκών τών συνδεομένων με τήν οικονομικήν ανάπτυξιν. "Ανεξαρτήτως δέ τού ότι τὰ τραπεζικά διαθέσιμα, λόγω τής αύξήσεως τών καταθέσεων, υπερχαλύπτουν τās ανάγκας αυτής τής κατηγορίας, δέν έπιτρέπεται να μήν ίκανοποιούνται παραλλήλως αι τρέχουσαι βραχυχρόνιοι και λοιπαι πιστωτικάί ανάγκαι τών οικονομικών μονάδων, έφ' όσον θα καλύπτανται οι κανόνες και προϋποθέσεις ασφαλείας.

Τέλος και άν άκόμη έδέχετό τις τήν άποψιν, ότι κατά τó παρελθόν ένεφανίζετο αναγκαία ή άμεσος χρηματοδότησις τής οικονομίας και εκ μερους οργανισμών, εις τās άρμοδιότητας τών όποιών τούτο άντέκειτο, σήμερα ούδεμίαν δύναται να δεχθί δικαιολογίαν ως εύσταθούσαν δια τήν παράτασιν τής άνωμαλίας.

"Η ολοκλήρωσις τής άρξασμένης προσαρμογής τής πιστωτικής πολιτικής δι' όσον προτεινόμεν άνωτέρω, πιστεύομεν, ότι θα όδηγήσθ και εις τήν μείωσιν τού κόστους τού χρήματος και εις τήν συμπίεσιν τού κόστους παραγωγής τών οικονομικών μονάδων και έπομένως εις τήν δημιουργίαν δυνατότητων προς διεύρυσιν τής παραγωγικής των δραστηριότητος.

"Εγκριστις αποφάσεως Δ. Συμβουλίου και άνάκλησις αποφάσεως Γενικής Συνελεύσεως

"Ως εί·αι γνωστόν, προς έκπλήρωσιν τών έναντι τού κ. Στρατή "Ανδρεάδη ύποχρεώσεων, αι όποiai προέκυψαν εκ τής εξαιρετικώς ώφελίμου δια τó ίδρυμα πράξεως τής εξαγοράς τής εν "Ελλάδι έπιχειρήσεως τής "Ιονικής Τραπεζής τής "Ελλάδος, έθεωρήθη σκόπιμον, ίνα μή είρεθώμεν εις αντίθεσιν προς διατυπωθείσαν παρ' έκπροσώπου τής Νομισματικής "Επιτροπής γνώμην, όπως γίνη αύξησις τού κεφαλαίου τής ήμετέρας Τραπεζής, δά τών έκδοθησομένων δε μετοχών έξοφληθί ή προκύψασα ύποχρέωσις. Προς τόν ως άνω σκοπόν συνεκλήθη ή Γενική Συνέλευσις τών Μετόχων τήν 13ην Αύγουστου 1959 και άπέφασκε α) τήν αύξησιν τού κεφαλαίου κατά δρχ. 22.275.000; β) όπως προς κάλυψιν τού νέου κεφαλαίου τών δρχ. 22.275.000 έκδοθώσιν 137.500 όνομαστικάί μετοχαι όνομαστικής άξίας δρχ. 162 εκάστης, γ) όπως αι μετοχαι έκδοθώσιν έπ' όνόματι τού κ. Στρατή "Ανδρεάδη προς συμφητισμόν τής ύφισταμένης όφελίης τής Τραπεζής. "Η άπόφασις αύτη έπρεπε να έγκριθί τóσον παρὰ τού κ. "Υπουργού τού "Εμπορίου, όσον και παρὰ τής Νο-

μισματικής "Επιτροπής. Μέχρι τής 30ής "Οκτωβρίου 1959 όμως δέν εί·χε έγκριθί ή άπόφασις και έν τώ μεταξύ έπήλθον δύο γεγονότα: πρώτον, χάρις εις τήν δραστηριότητα τής Τραπεζής, έδημιουργήθησαν διαθέσιμα, τὰ όποια συμφώνως προς τήν αντίθετον προς τήν ίδικήν μας γνώμην ήδύναντο να χρησιμοποιηθούσιν προς έκπλήρωσιν τής ύποχρεώσεώς μας έναντι τού κ. Στρατή "Ανδρεάδη και δεύτερον, ή τιμή τών μετοχών τής ήμετέρας Τραπεζής εις τó Χρηματιστήριον άνήλθεν εις δραχμάς 240.

Τὰ δύο ταύτα γεγονότα ύπεχρέωσαν ήμάς να εξετάσωμεν εκ νέου τó θέμα τής αύξήσεως τού κεφαλαίου και ένομίσαμεν, ότι δέν έδει να έφαρμόσωμεν τήν άπόφασιν τής Γενικής Συνελεύσεως, έφ' όσον και ό κ. "Ανδρεάδης ήρθίθη εις τούτο σύμφωνος, προσθέτων νέαν μεγάλην ύπηρεσίαν εις τó "Ιδρυμα και τούς Μετόχους, παρὰ τó γεγονός, ότι δι' αύτόν προέκυπτε τεραστία ζημία. Ούτω τήν 30ην "Οκτωβρίου 1959 τó Διοικητικόν Συμβούλιον άπέφασκεν, όπως μη προβή εις τήν αύξησιν τού κεφαλαίου, ως έχει, άλλως τε, δικαίωμα και εκ τού νόμου. Τήν ως άνω άπόφασιν τού Διοικητικού Συμβουλίου, λίαν δεδικαιολογημένην, αιτούμεθα, όπως έγκρινήτε και περαιτέρω, όπως ανακαλέσητε τήν άπόφασιν τής Γενικής Συνελεύσεως, όσον άφορὰ τήν αύξησιν τού κεφαλαίου.

Τροποποίησις τού καταστατικού τής Τραπεζής

Αι έπανελημμένα τροποποίησις τού καταστατικού επιβάλλουν τήν εκ νέου άριθμίσιν τών άρθρων, δια τούτο εισηγούμεθα, όπως ληφθί ται αύτη άπόφασις.

"Επί τή εύκαιρία ταύτη εισηγούμεθα τās ακόλουθους τροποποιήσεις τού καταστατικού:

Α) Να τροποποιηθί τó άρθρον 8, ως άπεφασίσθη υπό τής προγενεστερας άποφάσεως τής Γενικής Συνελεύσεως τής 13ης Αύγουστου 1959, ήτοι, ως έξής: «"Η Γενική Συνέλευσις τών Μετόχων έχει τó δικαίωμα, προτάσει τού Διοικητικού Συμβουλίου, να αύξάνη τó εταιρικών κεφάλαιον και πέραν τού άνωτέρω ποσού τών δρχ. 111.375.000, άλλα μέχρι τού διπλασίου τού ποσού τούτου, δι' άποφάσεως αύτης λαμβανομένης κατά τās διατάξεις τού άρθρου 31 § 1 τού Νόμου 2190. "Η έκδοσις και τών νέων τούτων μετοχών γίνεται κατά τās διατάξεις τού προηγουμένου άρθρου, ή τιμή, όμως, τής έκδόσεως και διαθέσεως τών μετοχών δέν δύναται να όρισθί και πραγματοποιηθί κάτω τού άρτίου. Πάσα δέ επί πλέον διαφορά προκύπτουσα εκ τής ύπερ τó άρτιον διαθέσεως μετοχών άγεται εις προσαύξησιν τού έκτάκτου άποθεματικού κεφαλαίου».

Β) Να τροποποιηθί τó άρθρον 18, διαγραφόμενων τών κάτωθι : «"Απαγορεύεται μόνον αύτη :

α) "Η άγορά ακινήτων, πλην εκείνων τὰ όποια αναγκαίουσιν και προορίζονται προς ίδιαν χρήσιν τής εταιρίας.

β) Τὰ δάνεια επί ύποθήκη ακινήτων, εκτός άν πρόκειται να εξασφαλισθί δια τής άγοράς ή ύποθήκης λογαριασμός ή άπαίτησις τής Τραπεζής ούδόπως ή μη έπαρκώς εξησφαλισμένοι, ή πρόκειται να εξασφαλισθώσιν δι' ύποθήκης χορηγήσεις έμπορικής φύσεως, περιλαμβανόμεναι εις τόν κύκλον τών έργασιών τής Τραπεζής, άλλ' έν τή τελευταία ταύτη περιπτώσει: μόνον μέχρι ποσού μη ύπερβαίνοντος έν συνόλω τὰ 20% τού καταβεβλημένου μετοχικού κεφαλαίου και πάντοτε κατόπιν έγκρίσεως τού Διοικητικού Συμβουλίου.

γ) "Η δι' ίδιον λογαριασμόν ή δια λογαριασμόν τρίτων έπιχειρήσις πάσης καθαρώς κυβιστικής χρηματικής πράξεως».

"Η διαγραφή αύτη επιβάλλεται, κατόπιν τής διασπορώσεως τής συναλλαγματικής τραπεζικής ζωής, ή όποια ύποχρεοί και εις τήν παροχήν



ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ

"ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ"

Οι άντιπρόσωποι τής Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εις τούς κάτωθι λιμένας τού έξωτερικού διατηρούσιν άποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρεττων προς άμεσον έξυπηρέτησιν τών πληρωμάτων τών πλοίων εις τιμάς λιαν εύνοϊκάς.

<p>ALEXANDRIA (Egypt) : NESTOR GIANACLIS S.A.E., Rue Istanbul 9</p> <p>PORT-SAID : MERZANIS BROTHERS, Fouad Ist Avenue</p> <p>ΜΑΛΤΑ : THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD., 2, Windmills Street, VALETTA</p> <p>GENOVA : U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No. 1-10</p> <p>NAPOLI : FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella Nuova</p> <p>VENEZIA : LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508</p> <p>BARI : DITTA CIANCIOIA & Co, Corso Trieste 28-36</p> <p>CEUTA : COMPANIA CANARIENSE MARROQUI DE TABACOS S.A. Rue du Mexique</p> <p>HAMBURG : GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12</p>
--

δανείων επί υποθήκη.

Γ) Νά τροποποιηθῆ τὸ ἄρθρον 20, καθοριζομένης τῆς θητείας τῶν μελῶν τοῦ Δ. Συμβουλίου εἰς τριετή. Κατόπιν τῆς τροποποιήσεως ταύτης, δῶν νὰ ὀρισθῆ τριετής καὶ ἡ θητεία τοῦ Προέδρου καὶ τῶν ἀντιπροέδρων, ὡς καὶ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ καὶ τοῦ Διευθύνοντος Συμβούλου, τροποποιομένων τῶν ἄρθρων 21 καὶ 29 κατὰ τὸ σημεῖον τοῦτο.

Δ) Νά τροποποιηθῆ τὸ ἄρθρον 39, διατυπωμένης τῆς παραγρ. γ' ὡς ἀκολουθῶς: χορηγεῖται ἀμοιβὴ εἰς τὰ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου καθοριζομένη ἐκάστοτε ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως.

Ε) Νά διαγραφῆ ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 58, ἡ θεσπίζουσα ὅτι πᾶσα διαφορά μεταξὺ τῶν Μετόχων καὶ τῆς Τραπεζῆς λύεται διὰ διαιτησίας εἰς τὸ Ἐπιμελητήριον. Νομίζομεν, ὅτι ἐξυπηρετικὴ καὶ διὰ τοὺς μετόχους καὶ διὰ τὸ Ἴδρυμα εἶναι ἡ προσφυγὴ εἰς τακτικά δικαστήρια καὶ οὕτω πρέπει νὰ τροποποιηθῆ ἡ σχετικὴ διάταξις.

Ἔργασια τῆς Τραπεζῆς

Κατὰ τὴν λήξαν χρῆσιν ἡ δραστηριότης τῆς Τραπεζῆς ὑπῆρξε γενικῶς πύξημένη, μολοντί δὲ αἱ δυσκολίαι ἐπιφελοῦς διαθέσεως τῶν νέων καταθέσεων εἶχον ἐπίδρασιν ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων, ταῦτα ὑπῆρξαν ἱκανοποιητικά.

Παραθέτομεν ἀνάλυσιν τῶν κονδυλίων τοῦ Ἰσολογισμοῦ τῆς ὑπὸ κρίσιν χρήσεως 1959.

Σύνολον ἐργασιῶν

Τὸ σύνολον τοῦ Ἐνεργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ, κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1959 ἀνῆρχετο εἰς δραχ. 7.709.132.015,47, ἐναντι δραχ. 6.565.137.265,57 τῆς ἀντιστοίχου ἡμερομηνίας τοῦ προηγούμενου ἔτους.

Καταθέσεις

Αἱ καταθέσεις ἀνῆλθον εἰς δραχ. 3.530.389.498,38, (ἐξ ὧν δραχ. 3.337.069.054,95 καταθέσεις παρὰ τοῖς ἐν Ἑλλάδι Καταστήμασι μας), ἐναντι δραχ. 2.770.917.701,86 τέλους τῆς προηγούμενης χρήσεως. Οἱ κατωτέρω ἀριθμοὶ εἶναι παραστατικοὶ τῆς αὐξήσεως τῶν καταθέσεων κατὰ τὴν τελευταίαν πενταετίαν εἰς τὰ ἐν Ἑλλάδι Καταστήματά μας.

31.12.1955	Δραχ.	804.316.466,80
31.12.1956	»	1.179.551.557,86
31.12.1957	»	2.108.475.532,33
31.12.1958	»	2.596.323.192,09
31.12.1959	»	3.337.669.054,95

Χορηγήσεις

Αἱ πρὸς τοὺς διαφόρους κλάδους τῆς Οἰκονομίας χορηγήσεις πάσης φύσεως ἀνῆλθον εἰς δραχ. 3.333.238.414,19 (ἐξ ὧν δραχ. 2.965.270.789,29 τῶν ἐν Ἑλλάδι Καταστημάτων), ἐναντι δραχ. 3.066.435.942,68 τῆς 31.12.1958.

Χρεώγραφα

Ὁ Λογαριασμὸς Χρεωγράφων τῆς Τραπεζῆς, τῶν ὁποίων πῖναξ ἐπισυνάπτεται τῇ παρουσίᾳ, εἶχεν ὑπόλοιπον κατὰ τὴν 31.12.1959 ἐκ δραχ. 126.086.099,15, ἐναντι δραχ. 125.019.235,15 κατὰ τὸ τέλος τῆς προηγούμενης χρήσεως.

Ἀκίνητα

Ἡ μερίς «Ἀκίνητα Τραπεζῆς» ἐμφανίζεται μὲ ποσὸν δραχμῶν 139.867.070,30, ἧτοι κατὰ δραχ. 636.201,05 κατώτερον τοῦ περυσικοῦ, μολοντί ἐντὸς τοῦ λήξαντος ἔτους δραχ. 5.946.104,90 διετέθησαν:

α) Διὰ δαπάνης ἀποπερατώσεως τοῦ ἐπὶ τῶν ὁδῶν Κολοκοτρώνη καὶ Νικίου καὶ τοῦ ἐπὶ τῶν ὁδῶν Γ' Σεπτεμβρίου — Μάρνη — Ἀδέρωφ κτιρίων, εἰς τὰ ὅποια μετεφέρθησαν ἤδη τὰ Καταστήματά μας Κολοκοτρώνη καὶ Βάθης.

β) Δι' ἀνοικοδόμησιν τοῦ κτιρίου τοῦ Καταστήματος Βόλου, ἀπαραίτητον κατόπιν τῶν ἐκ σεισμῶν ζημιῶν του.

γ) Δι' ἀνέγερσιν ἐν Νικαίᾳ νέου κτιρίου διὰ τὸ ἐκεῖ Κατάστημα μας.

δ) Δι' ἀγορὰν ἀκινήτων ἐν Πάτραις καὶ Βάρδα Μακρωλάδος πρὸς ἐξασφάλισιν ἀπαιτήσεων τῆς Τραπεζῆς.

ε) Διὰ προσθήκας καὶ βελτιώσεις εἰς κτίρια διαφόρων Καταστημάτων μας.

Ἡ παρὰ τὰς ἀνωτέρω δαπάνας, μείωσις τοῦ κονδυλίου «Ἀκίνητα» ὀφείλεται ἀφ' ἐνὸς εἰς πώλησιν πρὸς τὴν Ἀνώνυμον Ἑλληνικὴν Ἐταιρίαν Γενικῶν Ἀσφαλειῶν «Ο ΦΟΙΝΙΣ» τοῦ ἐπὶ τῆς ὁδοῦ Ναυάρχου Νικοδήμου ἀκινήτου καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὰς διὰ τοῦ Ἰσολογισμοῦ τῆς ληξάσης χρήσεως γενομένας ἀποσβέσεις ἐκ δραχ. 5.600.000.

Ἔξοδα διαχειρίσεως

Τὰ ἔξοδα διαχειρίσεως καὶ αἱ μισθοδοσίαι Προσωπικοῦ, μετὰ τῶν σχετικῶν εἰσφορῶν εἰς τὰ Ἀσφαλιστικά Ταμεία, ἀνῆλθον κατὰ τὸ ἔτος 1959 εἰς δραχ. 148.087.403,50, ἐναντι δραχ. 141.050.636,15. Οὕτω αἱ ἐν λόγω δαπάναι ἐσημείωσαν αὐξήσιν ἐκ δραχ. 7.036.767,35, ὀφειλομένην ἐν μέρει μὲν εἰς τὴν αὐξήσιν τῶν ἐργασιῶν τῆς Τραπεζῆς καὶ τὴν συνεπείᾳ ταύτης αὐξήσιν τῶν εἰς αὐτὴν ἐργαζομένων ἀπὸ 2.564 εἰς 2.728, κυρίως, ὅμως, εἰς βελτίωσιν τῶν ἀποδοχῶν τοῦ Προσωπικοῦ.

Διάθεσις κερδῶν

Τὸ σύνολον τῶν καθαρῶν κερδῶν, κατὰ τὸ λήξαν διαχειριστικὸν ἔτος, ἀνῆλθεν εἰς δραχ. 50.147.485,91. Μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν κατὰ Νόμον κρατήσεων καὶ ἀποσβέσεων, ἀπομένει ὑπόλοιπον πρὸς διανομὴν ἐκ δραχ. 21.147.485,91. Τὴν διάθεσιν τοῦ ποσοῦ τούτου προτείνομεν ὡς ἀκολουθῶς:

α) Δραχμῶν 1.057.375 πρὸς σχηματισμὸν τακτικοῦ ἀποθεματικοῦ, συμφώνως πρὸς τὸ Καταστατικὸν τῆς Τραπεζῆς.

β) Δραχμῶν 565.625 διὰ τόκους ἐπὶ τακτικοῦ ἀποθεματικοῦ, ὡς ἐ-

πίσης τὸ Καταστατικὸν προβλέπει.

γ) Δραχμῶν 10.377.000 δι' ἑξακτον ἀποθεματικὸν πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς ὑποχρέωσιν τῆς ἀπορροῦσης ἐκ τοῦ Νομοθετικοῦ Διατάγματος περὶ ἐξαγορᾶς τῶν περιουσιακῶν στοιχείων τῆς ἐν Ἑλλάδι Ἴονικῆς Τραπεζῆς.

δ) Δραχμῶν 6.875.000 πρὸς διανομὴν μερίσματος, ἧτοι δραχ. 12,50 κατὰ μετοχὴν, πληρωτέου μετὰ παρακράτησιν φόρου καὶ χαρτοσήμου.

ε) Δραχμῶν 325.000 δι' ἀμοιβὴν τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, πληρωτέας μετὰ παρακράτησιν τοῦ κατὰ νόμον φόρου.

στ) Δραχμῶν 1.300.000 διὰ πρόβλεψιν φόρων καὶ

ζ) Δραχμῶν 647.485,91 πρὸς μεταφορὰν εἰς νέον.

Ὡς ἡμέρα ἐνάρξεως καταβολῆς τοῦ μερίσματος προτείνομεν, ὅπως καθορισθῆ ἡ 11η Ἀπριλίου ἐ. ἔ.

Καταστήματα ἐξωτερικοῦ — συγγενεῖς Τράπεζαι

Τὰ ἐν Ἀλεξανδρείᾳ καὶ Καίρῳ Ὑποκαταστήματά μας, κατὰ τὸ λήξαν ἔτος εἰργάσθησαν καὶ ἀπέδωσαν ἱκανοποιητικῶς.

Ἐπίσης καλῶς εἰργάσθη καὶ ἡ συγγενὴς Ἴονικὴ καὶ Λαϊκὴ Τράπεζα Ἑλλάδος. Ὁμοίως ἡ ἐν Λονδίῳ Commercial Bank of the Near East Ltd, ἐβελτίωσε τὴν θέσιν τῆς.

Προσωπικὸν

Τὸ προσωπικὸν τῆς Τραπεζῆς εἰργάσθη, ὡς πάντοτε, μὲ ἀφοσίωσιν καὶ ζῆλον ἐξαιρετον καὶ συνέβαλε σημαντικῶς εἰς τὴν εὐδωσίαν τῶν ἐργασιῶν μας. Ἐκφράζομεν πρὸς αὐτὸ τὴν πλήρη εὐαρέσκειαν καὶ τὰς εὐχαριστίας μας.

Κύριοι Μέτοχοι,

Εἰς τὴν πράξιν ἐπεβεβαιώθη ἅπασι ἐτι ἡ κατὰ τὸ παρελθὸν διατυπωθεῖσα πεποιθήσις ἡμῶν περὶ τῆς πρὸς τὰ πρόσω πορείας τοῦ Ἰδρύματος, πολὺ περισσότερον δὲ σήμερον δυνάμεθα νὰ τονώσωμεν τὴν αἰσιοδοξίαν ἡμῶν περὶ τοῦ μέλλοντος αὐτοῦ. Κατὰ τὴν λήξαν περίοδον ἐσημειώθησαν γεγονότα, τὰ ὅποια ἀνέδειξαν τὴν Ἐμπορικὴν Τράπεζαν εἰς πράγματι ἰσχυρὸν Ὄργανισμὸν, πρὸς τὸν ὁποῖον οἱ Μέτοχοι αὐτοῦ δύνανται νὰ ἀποβλέπουσιν μετὰ πεποιθήσεως, οἱ δὲ ἐπιδιώκοντες τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας δύνανται νὰ εὑρουν εἰς τούτον δημιουργικὸν συμπαράστατον καὶ παράγοντα οἰκονομικῆς προόδου εἰς τὴν Χώραν.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 8ῃ Μαρτίου 1960

Ἐντολῇ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου

Ὁ Πρόεδρος

Καθηγητῆς ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

«MEDOV» ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



THE MEDITERRANEAN & OVERSEAS SHIPPING AGENCY S. p. A.

Regular Liner and General Shipping Agents

Consignments Invited

For any information regarding ITALIAN PORTS please apply to:

Head Office: 30, Via Balbi, GENOVA

Telephone: 0/541 (3 lines) - Cables: *MEDOV, GENOVA

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Σύμβασις θαλασσίας μεταφοράς.— Εύθνη μεταφορέως διὰ πυρκαϊάν και ἐν μὴ συνδρομῇ ἰδίου πταισίματος.— Κανόνες τῆς Χάγης.—

Οἱ Κανόνες τῆς Χάγης προβλέπουν, ὅτι ὁ μεταφορέως εὐθύνεται ἐπὶ πυρκαϊᾶς μόνον ἐξ ἰδίου αὐτοῦ πταισίματος. Δὲν ἐρμηνεύονται ἐν τούτοις εὐνοϊκῶς ὑπὲρ τοῦ μεταφορέως ὑπὸ τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων.

Προσφάτως, ἀμερικανικὸν Ἐφετεῖον οὐ μόνον ἠρήθη νὰ λάβῃ ὑπ' ὄψιν τὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης ἀπαλλαγὴν τῶν πλοιοκτητῶν, ἀλλὰ και ἐκρινεν, ὅτι δὲν ἠδύνατο οὗτοι νὰ ἀξιώσουν συνεισφορὰν γενικῆς ἀβάριας διὰ τὸ ποσὸν τῶν ζημιῶν ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης.

Τὸ πλοῖον εἶχε φορτώσει εἰς Βανκούβερ ἐντὸς τοῦ κάτω μέρους τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1 κύτους φορτίον κριθῆς. Τὴν ἑσπέραν τῆς αὐτῆς ἡμέρας τῆς φορτώσεως, ὁ αὐτόματος δεικτικὸς πυρκαϊᾶς ἐπὶ τῆς γεφυράς παρέσχε τὴν ἐνδείξιν ὀλίγου καπνοῦ. Τὸ πλοῖον ἐπλευσεν μετὰ ταῦτα εἰς Σήατλ ἐνθα ὁ πλοίαρχος ἀνέφερεν εἰς τὸν ἀρχιπλοίαρχον τῆς πλοιοκτηρίας ἐταιρίας, ὅτι ὑπῆρχον ἐνδείξεις πιθανῆς πυρκαϊᾶς εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 1 κύτος. Ἐγένετο ἐπιθεώρησις ὑπὸ ἐμπειρογνομῶνων μετὰ τὴν ὁποίαν ὁ ἀρχιπλοίαρχος διέταξε νὰ συνεχισθῇ ἡ φόρτωσις και πράγματι ἐτοποθετήθη ποσότης φορτίου ὑπὲρ τὸ φορτίον τῆς κριθῆς τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1 κύτους. Μεταγενεστέρως, ἀπεφασίσθη νὰ ἐκφορτωθῇ τὸ φορτίον τοῦ ἐν λόγῳ κύτους, ἵνα ἐξακριβωθῇ ἡ κατάστασις τοῦ φορτίου κριθῆς, δύο δὲ ἡμέρας ὑστερον ἀπεφασίσθη νὰ χρησιμοποιηθῇ διοξειδιον τοῦ ἀνθρακός ὡς πυροσβεστικὸν μέσον. Βραδύτερον ἐξηκριβώθη, ὅτι πράγματι εἶχε ἐκτραγῆ πυρκαϊὰ ἐντὸς τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1 κύτους εἰς τὸ φορτίον τῆς κριθῆς.

Κατὰ τὴν πρωτόδικον δίκην ἐγένετο δεκτὸν ὑπὸ τοῦ κατωτέρου δικαστηρίου, ὅτι ἡ πυρκαϊὰ ὕφιστατο ἀφ' ἧς εἶχε τὸ πρῶτον παρατηρηθῆ καπνός και ὅτι ἡ πυρκαϊὰ ἦτο ἀποτέλεσμα πράξεων ἢ παραλείψεων τῶν ἀξιωματικῶν και τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, οἵτινες ἐχρησιμοποίησαν ἀμελῶς τὰ ἐν τῷ ὑπ' ἀριθ. 1 κύτι ἐλεκτρικὰ φῶτα φορτώσεως. Ἀμυνομένοι οἱ πλοιοκτῆται ἐπεκαλέσθησαν κατὰ πρῶτον λόγον τὸν περὶ πυρκαϊᾶς νόμον τῶν Η.Π.Α., καθ' ὃν οἱ πλοιοκτῆται δὲν εὐθύνονται διὰ ζημίαν ἢ ἀπώλειαν φορτίου, συνεπεία πυρκαϊᾶς, ἐφ' ὅσον αὐτὴ δὲν ὀφείλεται εἰς ἴδιον αὐτῶν δόλον ἢ ἀμέλειαν. Ἐπεκαλέσθησαν μετὰ ταῦτα τὸν ἀμερικανικὸν νόμον περὶ μεταφοράς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης (Carriage of goods by sea Act), ὅστις ἐνεσωμάτωσε τοὺς Κανόνες τῆς Χάγης ἀπαλλάσσοντας τὸν μεταφορέα τῆς εὐθύνης διὰ τὴν πυρκαϊάν, ἧτις δὲν ὀφείλεται εἰς ἴδιον αὐτοῦ πταισίμα. Τέλος, οἱ πλοιοκτῆται ἐζήτησαν συνεισφορὰν γενικῆς ἀβάριας διὰ τὰς ἐντεῦθεν ζημίας και τὰ ἐξοδα.

Τὸ Ἐφετεῖον ἐκρινεν, ὅτι οὐδεμία ἐκ τῶν διατάξεων ἃς ἐπεκαλέσθησαν οἱ πλοιοκτῆται, ἐτύγχανεν ἐν προκειμένῳ ἐφαρμογῆς. Οἱ πλοιοκτῆται κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Ἐφετείου δὲν ἐνήγησαν διὰ τὴν ζημίαν ἐκ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πυρός και ὅτι ἡ πυρκαϊὰ ἐξερράγη, λόγω τῆς ἀμελείας τῶν ἀξιωματικῶν και τοῦ πληρώματος τούτου πλοίου και εἶναι μὲν ἀληθές, ὅτι ἡ ἀμέλεια αὐτὴ δὲν βαρύνει τὸν ἀμέτοχον αὐτῆς πλοιοκτῆτην, οὗτος, ὅμως, ὡς μεταφορέως ἐχει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ λαμβάνῃ τὰ δέοντα μέτρα πρὸς προστασίαν τῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ πάσης ζημίας, εἰς δὲ τὴν ὑπὸ κρίσιν περίπτωσιν τὸ δικαστήριον ἐκρινεν, ὅτι ὁ μεταφορέως παρέλειψε νὰ τηρήσῃ εὐλόγους προφυλάξεις και νὰ λάβῃ τὰ μέτρα ἄτινα συνετὸς μεταφορέως θὰ ἐλάμβανεν πρὸς περιστολὴν και καταστολὴν τοῦ πυρός, ἀφ' ἧς ἔλαβε ἢ εἶδε νὰ εἶχε λάβει γνώσιν, ὅτι ἐξερράγη πυρκαϊὰ.

Ἡ ὑποχρέωσις αὕτη — ἐκρινεν τὸ Ἐφετεῖον — ὕφισταται ἀνεξαρτήτως τοῦ ποῖος εἶναι ὑπεύθυνος διὰ τὴν πυρκαϊάν. Ἐβεβαιώθη και τὴν παρούσαν περίπτωσιν, ὅτι συνέτρεξεν ἀμέλεια περὶ τὴν καταστολὴν τοῦ πυρός και ὅτι ἡ ζημία τοῦ φορτίου ἐτέλει ἐν αἰτιώδῃ συναφείᾳ πρὸς τὴν ἀμέλειαν ταύτην. Ἐπὶ λέξει τὸ δικαστήριον ἐκρινεν ὅτι:

«Ἐὰν ὁ ἀρχιπλοίαρχος εἶχε ἐνεργήσει μετὰ τῆς δεούσης σπουδῆς ὁ μεταφορέως θὰ ἠδύνατο νὰ ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης, μὴ ὀρισμένης δὲ εὐθύνης δὲν θὰ ἐγένετο ζητήμα μεγάλους τῶν ζημιῶν. Ἐν ὅρει, ὅμως, τὸν κατὰ τὸν πρῶτον βαθμὸν γενομένων δεκτῶν πραγματικῶν περιστατικῶν, δὲν δύναται νὰ γίνῃ ἐπιτυχῆς ἐπίκλησις ὑπὸ τοῦ μεταφορέως ἀφαιρέσεων τῶν ἄνω νόμων.»

Ὅσον ἀφορᾷ τὴν περὶ συνεισφορᾶς εἰς γενικὴν ἀβάριαν ἀξίωσιν τὸ δικαστήριον ἀπέρριψε ταύτην, ἐφ' ὅσον ἐπρόκειτο περὶ ζημίας δι' ἣν

ὑπέχει εὐθύνην ὁ μεταφορέως.

(Ἐκ τοῦ «AMERICAN MARITIME CASES» σελ. 2220)

Σ η μ.— «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Λίαν συζητήσιμος ἡ ἀποφίς τῆς ἀποφάσεως. Οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ἀπαλλάσσουν τὸν μεταφορέα τῆς ἐκ πυρκαϊᾶς εὐθύνης, ἐφ' ὅσον δὲν συνέτρεξεν ἴδιον αὐτοῦ πταισίμα τούτο δὲ εἰσήγαγεν ἀτροποποιήτων και ὁ Carriage of goods by Sea Act. Δυνάμει τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς παραφυλακὴν τοῦ φορτίου, ἀγεται ἡ ἀπόφασις εἰς τὸ ν' ἀγνοήσῃ τὴν ἐκ τοῦ νόμου ἀπαλλαγὴν και νὰ ἀπαγγεῖλῃ εὐθύνην ἀκριβῶς ἐκεῖ ὅπου ἀπεκλείσθη αὕτη. Ἀγνοῶσιν ἂν θὰ εὐδοκίμησῃ ἡ ἀποφίς αὕτη ἐνώπιον ἀνωτέρου δικαστηρίου.

G. I. K.

Μεταφορὰ διὰ θαλάσσης.— Διακοπὴ τῆς ἐκφορτώσεως χάριν δεξαμενισμού.— Πτώσις τῆς τιμῆς τοῦ φορτίου.— Τὸ ἀνεῦθεν τοῦ μεταφορέως.

Ἡ συνήθης βάσις τῶν ἀπαιτήσεων κατὰ τοῦ θαλασσίου μεταφορέως εἶναι ἡ βλάβη ἢ ἡ ἀπώλεια τοῦ φορτίου. Ἀπαιτήσεις, ὅμως, διὰ ζημίαν ἐκ πτώσεως τῆς ἀγοραίας ἀξίας τοῦ ἐμπορευμάτος εἶναι μᾶλλον σπάνιαι. Διὰ τὸν λόγον τούτον, ἡ ἐν συνεχείᾳ παρατιθεμένη ἀπόφασις τῶν Ἀμερικανικῶν Δικαστηρίων εἶναι ἐνδιαφέρουσα.

Τὸ φορτίον τῆς περιπτώσεως ταύτης ἦσαν κάστανα προφανῶς δὲ ἐπικρατεῖ ἐν Νέα Ὑόρκη (λιμένα ἐκφορτώσεως τοῦ ἐν λόγῳ φορτίου), συνήθεια, νὰ πωλοῦνται τὰ κάστανα εἰς δημόσιον πλειστηριασμὸν καθ' ὀρισμένης ἡμέρας τῆς ἐβδομάδος. Τὸ πλοῖον κατέπλευσεν τὴν Τετάρτην 5.10.1955 και ἤρχισεν ἡ ἐκφόρτωσις, ἀλλὰ τὴν 7 μ.μ. τῆς αὐτῆς ἡμέρας διεκόπη ἡ ἐκφόρτωσις και τὸ πλοῖον ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐπιθεώρησιν ζημιῶν τῶν ὑφἄλων του, αἵτινες ἐπισυνέβησαν κατὰ τὸν ἐν λόγῳ πλοῦν.

Τὸ πλοῖον ἐπανεπλευσεν εἰς τὴν προκυμαίαν τὴν πρῶταν τῆς 7ης Ὀκτωβρίου και συνεχίσθη ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου. Αἱ διὰ πλειστηριασμῶ πωλήσεις τῶν καστάνων γίνοντα κατ' ἔθος κατὰ Τρίτην και Πέμπτην, ἐν δὲ τῇ ἀγωγῇ κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν ἐξετίθετο, ὅτι μετὰ τὸν πλειστηριασμὸν τῆς 7ης Ὀκτωβρίου, ἡ ἀγοραία τιμὴ τῶν καστάνων ἔπεσε κατὰ 40 τοὶς ἑκατὸν και ὅτι συνίστα πταισίμα τῶν πλοιοκτητῶν τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ἐξεφορτώθη ὁλόκληρον τὸ φορτίον τὴν νύκτα τῆς 5ης Ὀκτωβρίου, ὅποτε θὰ ἐπωλεῖτο τούτο εἰς τὴν δημοπρασίαν τῆς 6ης Ὀκτωβρίου, πρὸ δηλονότι τῆς πτώσεως τῶν τιμῶν.

Ἡ φορτωτικὴ περιεῖχε τὴν ἀκόλουθον ρῆτραν:

«Τὸ πλοῖον δύναται, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ μεταφορέως ἢ τοῦ πλοίαρχου, διὰ λόγον συντρέξαντος πρὸ, διαρκούσης ἢ μετὰ τὴν φορτώσιν, ἀδιόφορον ἂν γνωστὸν ἢ ἀγνωστὸν κατὰ τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως ἢ τὴν ἐναρξιν τοῦ πλοῦ, νὰ δεξαμενίσθῃ ἐμπορτικῶν ἢ μὴ και πρὶν ἢ πλεῖστον πρὸς τὸν τόπον τῆς ἐκφορτώσεως. Ὁ μεταφορέως δὲν ὑποχρεοῦται νὰ παραδώσῃ τὰ εἰρημένα ἐμπορεύματα εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως ἢ τὸν λιμένα προορισμοῦ εἰς ὀρισμένον χρόνον ἢ κατὰ τρόπον, ὡστε νὰ προφθάσῃ ταῦτα ὀρισμένην ἀγορὰν ἢ κατὰ χρόνον κατάλληλον δι' ὀρισμένην χρῆσιν, ἡμερομηνίαν ἢ πλοῖον. Ὁ μεταφορέως δὲν εὐθύνεται δι' εἰδικὴν ζημίαν ἐντεῦθεν.»

Τὸ Δικαστήριον ἐκρινεν, ὅτι τὸ φορτίον ἐξεφορτώθη μετὰ τῆς δεούσης ἐπιμελείας και ταχύτητος, ὅτι οὐδεμία ὑπαίτιος βραδύτης ἐσημειώθη κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἢ παραδόσιν τοῦ φορτίου, ὅτι ὁ δεξαμενισμὸς ἐγένετο ὀρθῶς και ὅτι κατὰ τοὺς ὅρους τῆς φορτωτικῆς τὸ πλοῖον ἠδύνατο νὰ ἐκφορτώσῃ ὅποτεδήποτε τὸ φορτίον ἀνεῦ ἐπιστολῆς ἐτοιμότητος, παρὰ πᾶν ἀντίθετον ἔθιμον ἢ συνήθειαν. Ἐκρινεν ἐπίσης, ὅτι δὲν ὕφιστατο αἰτιώδης συνάφεια μεταξὺ τοῦ δεξαμενισμού τοῦ πλοίου και τῆς μὴ πωλήσεως τοῦ φορτίου ὑπὸ τῶν ἐναγόντων τὴν πρῶταν τῆς 6ης Ὀκτωβρίου.

Κατὰ τὴν διαδικασίαν ὑπεστηρίχθη, ὅτι αἱ ἀπαλλακτικαὶ ρῆτραι τῆς φορτωτικῆς εἶναι ἀκυροὶ, ὡς ἀντιτιθέμεναι πρὸς τὸν ἀμερικανικὸν νόμον τῆς διὰ θαλάσσης μεταφοράς ἐμπορευμάτων (Carriage of goods by Sea Act), τὸ Δικαστήριον, ὅμως, ἐτάχθη ὑπὲρ τῆς ἐγκυρότητος τῶν ρητρῶν, διότι δὲν γίνετα δι' αὐτῶν ἀπόπειρα ἀπαλλαγῆς τοῦ μεταφορέως ἀπὸ τῶν συνεπειῶν τῆς ἀμελείας ἢ τοῦ πταισίματος ἐν τῇ παραφυλακῇ τοῦ φορτίου. Ὑπεστηρίχθη ἐπίσης, ὅτι ὁ δεξαμενισμὸς ἰσοῦται πρὸς παρέκκλισιν (deviation). Ἐπὶ τούτου, τὸ Δικαστήριον ἐκρινεν, ὅτι ἂν εἶναι παρέκκλισις, εἶναι εὐλογος και ἂν ἐντεῦθεν ἐπικολούθησεν

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY

S. G. COTTAKIS & C^o.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

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

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

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

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

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "NORAF COT,"

ζημία ή απώλεια, ο νόμος απαλλάσσει τον μεταφορέα της δια ταύτην εθύνης.

('Εκ του «AMERICAN MARITIME CASES» σελ. 2233)

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

'Απαγόρευσις εξαγωγής του φορτίου πρό της φορτώσεως.— 'Επίδρασις επί της τύχης της συμβάσεως ναυλώσεως.— 'Αποφισις πρός ματαιώσιν (frustration).

Το ιστορικόν της υποθέσεως εκτίθεται κατωτέρω εν τῇ ἀποφασί του 'Εφετείου. 'Αρχικώς εἶχεν ἐπιδικασθῆ ὑπὸ τοῦ ἐπιδικαιτοῦ ὑπὲρ τῶν ναυλωτῶν ποσὸν λιρ. 'Αγγλίας 4.573. 'Η ἀπόφασις αὕτη προσεβλήθη ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ ἀ/π «ΝΙΖΕΤΙ», πρωτοδικῶς δὲ ὁ δικαστὴς Ντιπλοκ ἀνέτρεψεν τὴν διαδικτικὴν ἀπόφασιν. 'Επὶ ἐφέσεως τῆς ναυλωτῆρας Compagnie Algerienne de Meunerie τῶν Παρισίων ἐξεδόθη ἡ κάτωθι δημοσιευμένη ἀπόφασις τοῦ 'Εφετείου τοῦ Λονδίνου:

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ

'Ο εισηγητὴς ἐφέτης λόρδος Χώντσον ἀναγινώσκων τὴν ἡν ἐπεφύλαχθη νὰ ἐκδώσῃ ἀπόφασιν, ἐξέθεσεν, ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἐναύλωσαν τὸ ἀ/π «ΝΙΖΕΤΙ», συμφωνήθη δὲ, ὅτι τὸ πλοῖον θὰ πλεύσῃ εἰς Λαοδικεῖαν καὶ ἐκεῖ θὰ φορτώσῃ πλήρη φορτίον σίτου καὶ θὰ κατευθυνθῇ κατ' ἐπιλογὴν τῶν ναυλωτῶν εἰς Φιλιππῖν, 'Αλγέριον ἢ 'Οράν. 'Ημερομηνία ἀκυρώσεως (καντσέλλο) εἶχε συμφωνηθῆ ἡ 31 Μαΐου 1956.

'Ἦδη ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1954, συνετεία τοῦ ὑπὸ τῶν 'Αραβικῶν Κρατῶν ἀσχομένου κατὰ τοῦ 'Ισραὴλ μπουκοτάζ, ἡ Δημοκρατία τῆς Συρίας ἐδημοσίευσε διάταγμα, καθ' ὃ ἀπαγορεύετο ἡ εἰς συριακοῦς λιμένας εἰσόδος καὶ ἀγκυροβολία ἀλλοδαπῶν πλοίων, ἐὰν προλαβόντως εἶχον ταῦτα προσεγγίσει εἰς λιμένας τοῦ 'Ισραὴλ. Παρεῖχτο ἐν τούτοις εἰς τὰς ἀρχὰς ἡ εὐχέρεια τῆς ἄρσεως τῆς ἀπαγορεύσεως, ἐὰν οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἐν λόγω πλοίων παρεῖχον τὴν ὑπόσχεσιν νὰ μὴ συνεργασθῶσιν ἐν τῷ μέλλοντι μετὰ τὸ 'Ισραὴλ. Οἱ ναυλωταὶ συγχρόνως μετὰ τὸ ναυλοσύμφωνον, κατήρτισαν ἐτέραν σύμβασιν ἐπιπλέον μετὰ τινος γαλλικῆς ἡμικρατικῆς ὀργανώσεως, ἐχοῦσης τὸν ἐλεγχὸν τῆς εἰσαγωγῆς σιτηρῶν εἰς τὴν Γαλλικὴν Βόρειον 'Αφρικὴν καὶ εἰς ἐκτέλεισιν τῆς συμβάσεως ταύτης προέβησαν εἰς τὴν κατάρτισιν μετὰ τινος ἐμπόρου σιτηρῶν εἰς Βηρυττὸν πρὸς ἀγορὰν ἐν Λαοδικείᾳ 5.000 τόνων σιτηρῶν, ἐξ ὧν 2.750 τόννοι ἐπρόκειτο νὰ φορτωθῶσιν ἐπὶ τοῦ ἀ/π «ΝΙΖΕΤΙ».

Τὸν Φεβρουάριον 1955 τὸ ἀ/π «ΝΙΖΕΤΙ» εἶχεν ἐκφορτώσει εἰς Χάϊφαν. Μεταξὺ Φεβρουαρίου καὶ Μαΐου 1956 εἶχεν διαπλεύσει τετράκις τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, εἰς ἑκάστον δὲ διάπλουν ὁ πλοίαρχος εἶχεν ὑπογράψῃ δῆλωσιν περὶ μὴ συνεργασίας ἐν τῷ μέλλοντι μετὰ τοῦ 'Ισραὴλ. Τὸ πλοῖον δὲν ὑπέστη ἀξίαν λόγου καθυστέρησιν κατὰ τὰς διελεύσεις ταύτας διὰ τῆς Διώρυγος.

Τὸ πλοῖον κατέπλευσεν εἰς Λαοδικεῖαν τὴν μεσημβρίαν τῆς 28 Μαΐου 1956 καὶ ἠγκυροβόλησεν ἐξωθὶ τοῦ λιμένος. Σύριος ἀξιωματικὸς τῆς ἀστυνομίας ἐξετάσας τὸ ἡμερολόγιον τοῦ πλοίου, ἀνεκοίνωσεν εἰς τὸν πλοίαρχον, ὅτι δὲν θὰ τῷ ἐχορηγητο ἐλευθεροκοινωνία. Τὴν 29ην Μαΐου οἱ ναυλωταὶ ἐπληροφόρησαν τοὺς πλοιοκτῆτας περὶ τοῦ ἀνακύψαντος ζητήματος, οὗτοι δὲ διέταξαν τὸν πλοίαρχον νὰ ὑπογράψῃ δῆλωσιν περὶ μὴ συνεργασίας μετὰ τοῦ 'Ισραὴλ ἐν τῷ μέλλοντι. 'Ο πλοίαρχος ἔλαβε τὸ τηλεγράφημα τοῦτο τὴν 30ην Μαΐου, ὅτε τῷ ἐπετρέπει ν' ἀποβιβάσῃ εἰς τὴν ξηρὰν καὶ προέβη τότε εἰς τὴν ἀναγκαστικὴν ταύτην ἔγγραφον δῆλωσιν. Τὴν 2αν 'Ιουνίου ἡ συριακὴ κυβέρνησις ἀνεκοίνωσεν, ὅτι ἀπὸ τῆς ἐπομένης, 3ης 'Ιουνίου, ἐπιβάλλεται ἀπόλυτος ἀπαγόρευσις εξαγωγῆς σιτηρῶν πρὸς τὴν Γαλλικὴν Βόρειον 'Αφρικὴν. Τὴν 5ην 'Ιουνίου 1956 τὸ πλοῖον ἀπέπλευσεν κενὸν ἐκ Λαοδικείας. Τὸ φορτίον ἦτο ἔτοιμον πρὸς φόρτωσιν τὴν 28ην Μαΐου ὅτε κατέπλευσεν ἐκεῖ τὸ πλοῖον.

Οἱ ναυλωταὶ εἶχον διατυπώσει ἀξιώσεις ἀποζημιώσεως διὰ τὸ μὴ πραγματοποιηθῆν κέρδος τῶν ὡς καὶ διὰ τὴν παρὰ τοῖς ἀγορασταῖς τοῦ σίτου κατατεθείσαν ἐγγύησιν. Οἱ ναυλωταὶ προέβαλον λόγῳ ἐλαττώματος ἐγκειμένου εἰς τὸ πλοῖον (προσέγγισις εἰς Χάϊφαν) γνωστοῦ εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας, ἀγνωστοῦ δὲ εἰς τοὺς ναυλωτῆς, τὸ πλοῖον δὲν ἐφόρτωνεν ἐγκαίρως, ὡς θὰ ἦδύνατο, ἤτοι μέχρι τῆς 29ης Μαΐου καὶ συνεπῶς πρὸς τῆς ἐπιβολῆς τῆς ἀπαγορεύσεως εξαγωγῆς ἐκ Συρίας πρὸς τὴν Γαλλικὴν Βόρειον 'Αφρικὴν. Προεβλήθη, ὅτι τὸ ἐλάττωμα τοῦτο περιεῖχε τοὺς πλοιοκτῆτας εἰς παράβασιν τῆς σιωπηρᾶς περὶ ἀξίωσιν τοῦ σκάφους ἐγγυήσεως αὐτῶν, ἐγκειμένης εἰς τὸ ὅτι εἶδη νὰ ἐπιληφθῶν καὶ νὰ ἐκτελέσουν τὸν συμφωνηθέντα πλοῦν ἐν εὐλόγῳ ἐπιμελείᾳ, τῶν προϋποθέσεων τούτων ἐξυπακουομένων εἰς πᾶσαν σύμβασιν μεταφορᾶς διὰ θαλάσσης, ἐν ἀπουσίᾳ ρητῆς περὶ τοῦ ἀντιθέτου συμφωνίας. 'Ὅσον ἀφορᾷ τὸ ἀξίωσιν ὑπεστηρίχθη, ὅτι ὑφίστατο ἐν προκειμένῳ ἀναλογία πρὸς πλοῖον ἔχον ἐλαττωματικὸν λέβητα, ὅστις καθίστα τὸ πλοῖον ἀκατάλληλον πρὸς πλοῦν.

'Ο λόρδος Χώντσον, ἐκνήρυχθη ὑπὲρ ἀπορρίψεως τῆς ἐφέσεως, θεωρήσας, ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις τῆς εξαγωγῆς ἐματαιώσασεν τὴν καταρτισθεῖσαν σύμβασιν, προσέθεσε δὲ, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἦτο δυνατόν νὰ θεωρηθῆ ἐκκαταπλευσάν πλοῖον» καὶ συνεπῶς οὐδέποτε ἐφθασεν ἡ στιγμή τοῦ ἀπόπλου μετὰ τοῦ φορτίου.

'Ο δικαστὴς 'Ὀρμεροντ, σύμφωνον ἔχων γνώμην, ἐτόνισεν, ὅτι καθ' ἃ σκάφος ὑποστηρίζουν οἱ συγγραφεῖς ἐν ἀπουσίᾳ ρητῆς περὶ ἀξίωσιν τοῦ σκάφους ἐγγυήσεως, τεκμαίρεται: σιωπηρὰ τοιαύτη ἀποβαίνουσα ἐνδύναμος ἀπὸ τῆς στιγμῆς τῆς ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως. Τὸ ζήτημα ἂν τὸ πλοῖον εἶναι ἀξίωσιν δὲν ἐτέθη ἐν προκειμένῳ, ἀφοῦ δὲν ἦρξτο ἡ φόρτωσις καὶ συνεπῶς καὶ ἡ λειτουργία τῆς σιωπηρᾶς ἐγγυητικῆς ρήτρας. Σύμφωνον γνώμην ἐξέφρασεν καὶ ὁ ἐφέτης Γκόρμαν.



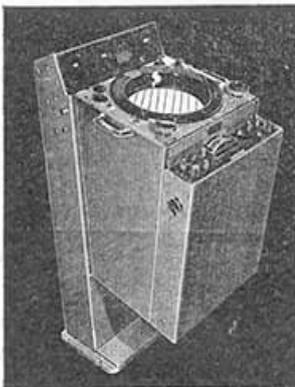
TRAWLERS TO TRANSATLANTIC LINERS



the **D7** series provides outstanding radar equipment for all types of shipping

Decca Radar, first in the world to introduce True Motion radar, are also the first manufacturers in the marine radar field to offer a complete range of equipment. The renowned D7 Series, comprising 7 outstanding radars, covers a wide range and meets the individual requirements of every class of ship, from trawlers to transatlantic liners. Over 1,000 of these equipments have already been ordered for new ships and to replace older, less efficient radar in existing vessels.

The new D7 Decca radars are each leaders in their class and all are backed by a comprehensive international service organisation comprising over 180 depots throughout the world. Almost half the world's radar fitted tonnage is Decca equipped.



The new Decca D7 series of radar consists of :-

The Decca 303
9 inch Display 36 mile range 10 kW

The Decca 404
9 inch Display 48 mile range 20 kW

The Decca 505
9 inch Display 48 mile range 75 kW

The Decca 606
12 inch Display 48 mile range 20 kW

The Decca TM 707
12 inch Display 48 mile range 20 kW
True Motion Presentation

The Decca 808
12 inch Display 48 mile range 75 kW

The Decca TM 909
12 inch Display 48 mile range 75 kW
True Motion Presentation

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
4 ΗΜΕΦ 616-156

ΑΘΗΝΑΙ

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED
LONDON ENGLAND

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Συνεχίζει την άνοδική της πορεία η βιομηχανική δραστηριότητα εις τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Εύρωπην. Τελευταίως αυτές έδωσαν νέα ρεκόρ παραγωγής έσημειώθησαν.

— Είς την Αμερικήν, εξαιρείσει του γαιάνθρακος και του πετρελαίου, όλοι οι τομείς της βιομηχανικής παραγωγής εμφανίζουν ηύξημένην κίνησιν. Κατά Ιανουάριον ο δείκτης αύτης έφθασε τα 169, κατά 3% άνωτερος του Δεκεμβρίου 1959 και ύπερ του μάξιμουμ προηγούμενου του Μαΐου — Ιουνίου 1959.

— Άλλά τα πρώτα αυτά δεδομένα δια το 1960 δέν φαίνεται να δικαιολογούν και την κρατήσασαν υπεραισιοδοξίαν. Η παραγωγή λ.χ. των αυτοκινήτων κατά Φεβρουάριον ητο μικροτέρα. Επίσης η βιομηχανία χάλυβος φαίνεται χαλαρώνουσα τον ρυθμόν της παραγωγής (95% της ικανότητός της καθ' Ιανουάριον). Γύρω των 80% προβλέπεται να κινηθῆ καθ' όλον το έτος. Ηδη αι παραγγελίαι είναι ολιγώτεροι. Ένθαρρυντικαί, τούναντίον, αι διαπιστώσεις δια τα άγαθά καταναλώσεως και τας ιδιωτικάς επενδύσεις.

— Είς την Αγγλίαν, ο δείκτης της βιομηχανικής παραγωγής τον Ιανουάριον έφθασε τα 118—119, ητοι 10% ύπερ των αντίστοιχον μήνα του 1959. Είς την παραγωγήν της βαρείας βιομηχανίας όφειλεται, κυρίως, η αύξησις (25 έκατομ. τόν. χάλυβος δια το 1960).

— Είς τας έξι χώρας της Κοινής Άγοράς η παραγωγή χάλυβος τον Φεβρουάριον άνήλθεν εις 5.902.000 τόν. περί το προηγούμενον, δηλαδή, ρεκόρ του παρελθόντος Οκτωβρίου (5.992.000 τόν.). Η παραγωγή τούναντίον, του γαιάνθρακος, τείνει να περιορισθῆ κατά 14 έκατομ. τόν. κατά το 1960, χαλαρουμένης ούτω της ύφισταμένης κρίσεως και μειουμένων των άποθεμάτων.

— Είς την Γερμανίαν, ο δείκτης της παραγωγής ένεφάνισε μὲν τον Ιανουάριον πτώσιν κατά 7,3%, θεωρείται όμως ως έποχιακή. Έναντι του Ιανουαρίου 1959 σημειούται αύξεις κατά 14,5%.

— Είς την Γαλλίαν, η οικονομική κατάσταση σταθερώς βελτιούται ύπερ τας προβλέψεις και η προοπτική εύνοική διαγράφεται. Είς την Ολλανδίαν, τέλος, η αύξησις της παραγωγής κατά το 1960 προβλέπεται να φθάσῃ τα 6% έναντι του 1959. Καί όλοι αύται αι καλαι διαπιστώσεις σημαίνουν αύξησιν και των μεταφορών.

• Δι' ειδικού μηνύματος προς το Κογκρέσσον ο Πρόεδρος Άϊζενχάουερ συνιστά την έντονωτέραν δυνατήν προσπάθειαν προς διεύρυνσιν του εξαγωγικού έμπορίου της Άμερικής.

— Βασικόν ηδη στοιχείον της άμερικανικής οικονομικής πολιτικής είναι ο περιορισμός, αν μη και εξάλειψις του έλλείμματος εις το ίσοζύγιον των έξωτερικών λογαριασμών των Ηνωμένων Πολιτειών, όπερ έφέτος υπολογίζεται εις 2,5 δισεκατομ. δολλαρίων.

— Πιστώσεις βραχυπροθέσμου και μεσοπροθέσμου σκέπτεται να παραχωρήσῃ δια της Τραπεζής Εισαγωγών — Έξαγωγών η Κυβέρνησις. Ένίσχυσιν ύποδεικνύει της συναγωνιστικής ικανότητος της άμερικανικής βιομηχανίας και της γεωργίας, την περισσοτέραν δραστηριότητα των έμπορικῶν ακόλουθων εις τας Πρεσβείας και τέλος, την αύξησιν του προς τας Ηνωμένας Πολιτείας τουριστικού ρεύματος.

• «Άγοράζετε τα άμερικανικά προϊόντα», είναι και πάλιν το σύνθημα της προπαγάνδας κατά των άθρόως εισαγομένων εις τας Ηνωμένας Πολιτείας ξένων.

— Η έκστρατεία εξαπελύθη από τας μεγάλας βιομηχανίας, τη επινεύσει της κυβερνήσεως, αναζητούσης τον τρόπον της καλύψεως του σημαντικού έλλείμματος του ίσοζυγίου των πληρωμών.

— Ηδη αι εξαγωγαί εμφανίζουν αύξησιν κατά το α' τρίμηνον κατά 400 έκατομ. δολλ. έναντι του αντίστοιχου περυσινου.

• Η Δυτική Εύρωπη και όχι η Ρωσία — ύποδεικνύουν οι Άμερικανοί — καθίσταται ο κύριος ανταγωνιστής επί διεθνούς επιπέδου της Άμερικής. Είναι η τρίτη μεγάλη οικονομική δύναμις, της οποίας η έντος μίας 10ετίας άνοδος είναι τεραστία.

— Το έθνικόν των χωρών της Δυτ. Εύρώπης εισόδημα υπολογίζεται εις 300 δισεκατομ. δολλαρίων έναντι των 484 δισεκατομ. της Άμερικής και 200 της Ρωσίας. Η παραγωγή χάλυβος άνήλθε κατά το 1959 εις 101 έκατομ. τόν. έναντι των 126 έκατομ. τόν. της Άμερικής και 66 έκατομ. τόν. της Ρωσίας. Του γαιάνθρακος η παραγωγή έφθασε τα 509 έκατομ. τόν. έναντι των 420 έκατομ. της Άμερικής και 558 της Ρωσίας. Πληθυσμός 257 έκατομ. της Δυτ. Εύρώπης, 179 της Άμερικής και 212 της Ρωσίας.

• Είς 28 δισεκατομ. δολλ. άνέρχονται τα ξένα κεφάλαια κατατεθειμένα υπό διάφορους μορφάς εις τας Ηνωμένας Πολιτείας.

— Καί έφόσον η διεθνής έμπιστοσύνη προς το δολλάριον ύψηλή διατηρείται, δέν πρόκειται τα ξένα αυτά κεφάλαια να άναζητήσουν άλλο καταφύγιον.

— Το εις χρυσόν άπόθεμα των Ηνωμένων Πολιτειών εμφανίζει περαιτέρω πτώσιν κατά 1075 έκατομ. δολλ. Έφθασε τα 19.507 έκατομ. μύρια. Πάντως το δολλάριον παραμένει «υπερόχως ίσχυρόν», καθόσον στηρίζεται επί του ήμισους ως έγγιστα των παγκοσμίων άποθεματικών εις χρυσόν και μακροπροθέσμου επενδύσεις.

— Μεταξύ των χωρών, αίτινες έσημείωσαν αύξησιν των άποθεματικών των, είναι η Ιταλία με 900 έκατομύρια δολλαρίων, η Γαλλία με 700 έκατομύρια και η Ιαπωνία με 470 έκατομύρια δολλαρίων. Κέρδη ένεφάνισαν και τα άποθεματικά της Αυστραλίας, Ν. Ζηλανδίας, Νοτιοαφρικανικής Ένώσεως, των Ινδιών και του Πακιστάν.

• Το παγκόσμιον έμπόριον αναμένεται να παρουσιάσῃ έφέτος επέκτασιν συναλλαγών μεγαλυτέραν. Πρόκειται περί διαπιστώσεως των έγκυροτέρων άγγλικῶν οικονομικών κύκλων.

— Πλείστα όσα χώραι, πρωτογενούς παραγωγής, θα αύξήσουν τα εις συνάλλαγμα ένεργητικά των στοιχεία, ώστε η ζήτησις δι' εισαγωγάς να άνταποκρίνεται εις το ύψηλότερον επίπεδον των έξαγομένων παρ' αυτών πρώτων ύλών και ημικατεργασμένων προϊόντων.

• Αύξησιν κατά 10% εις την εισαγωγήν βιομηχανικών πρώτων ύλών και ημικατεργασμένων προϊόντων προβλέπουν οι Γάλλοι άρμόδιοι δια το τρέχον έτος. Η βιομηχανική παραγωγή της Γαλλίας θα αύξηθῆ κατά 8%. Αι από θαλάσσης μεταφοραί θα είναι όγκωδέτεροι.

• «Παρά τας έπιφυλάξεις, τας άνα πάσαν εποχήν δυνατάς δια την άγγλικήν οικονομίαν, η σημερινή της θέσις διακρίνεται δια την συνεχή άνοδικήν της πορείαν». Αύτα λέγει εις το δελτίον της του Μαρτίου η «Μπάρκλεϋς Μπάνκ».

• Καλή διαγράφεται η πορεία των εργασιών εις την Δυτ. Εύρωπην. Άσταθής δια την Άμερικήν.

— Πρόβλημα δια την Άμερικήν η σταθεροποίησις της καταστάσεως των καλών εργασιών. Δια την Εύρωπην ο έλεγχος της ζωηροτάτης οικονομικής δραστηριότητος.

• Η Ρωσία θα διαθέτῃ κατά το 1965 περίσσευμα άργου πετρελαίου προς έξαγωγήν περί τα 80—90 έκατομ. τόνων. Είς 25 έκατομ. τόν. άνήλθον αι έξαγωγαί του 1959, έναντι παραγωγής 129,5 έκατομ. τόν. και με πρόβλεψιν παραγωγής 230—240 έκατομ. τόν. κατά το 1965.

— Ο λιμήν της Κλαυπέντα εις την Βαλτικήν και της Όδησσού εις την Μαύρην Θάλασσαν θα είναι οι έξαγωγικοί λιμένες των πετρελαίων. Προς δυσμάς και ανατολάς των Ουραλίων και του Βόλγα δύο μεγάλοι άγωγοί κατασκευάζονται. Ο δια της Σιδηρίας θα φθάσῃ μέχρι του Βλαδιβοστόκ.

• Περιορίζουν τα άμερικανικά διυλιστήρια την παραγωγή των κατὰ το έν τέταρτον ίσως της δυναμικότητός των. Τα άποθέματα είναι μεγάλα. Από τα 8 έκατομ. βαρελίων ημερησίως θα έπεξεργάζονται κατὰ το β' τρίμηνον 7,5 έκατομύρια.

• Υπολογίζει η Ιαπωνία να καλύπτῃ από του 1964 το τέταρτον των εις πετρέλαια αναγκῶν της από τας ύποβρυχίους πηγὰς του Περσικοῦ Κόλπου, την εκμετάλλευσιν των όποιων ανέλαβε από την Σαουδικήν Άραβίαν. Έντός του 1960 έλπίζεται να συμπληρωθῆ η λειτουργία και εκμετάλλευσις όκτώ φρεάτων.

• Επετεύχθη συμφωνία μεταξύ των αεροπορικῶν εταιριών δια το ναυολόγιον. Κατά 6—10% εκπίπτουν αι ναυλοί επιβατών της τουριστικής θέσεως δια την Άπω Ανατολήν από την Εύρωπην, από της 1ης Οκτωβρίου. Η αύτη εκπτώσις εις την τουριστικήν θέσιν και δια τα προς την Άφρικήν ταξίδια από της πρώτης έπίσης Οκτωβρίου. Δια την γραμμην Μέσου Άτλαντικού η μείωσις φθάνει τα 16% δια την τουριστικήν θέσιν. Τέλος, από το Λονδίνον δια την Νέαν Υόρκην μετ' έπιστροφῆς έντός 17 ημερών ο ναύλος καθωρίσθη εις 125 λίρας δια τα άεροπροωθούμενα και 114 δια τα έλικόκνητα από 1ης Οκτωβρίου μέχρι 31 Μαρτίου 1961.

"GOODWILL," MADRAS

YOUR AGENTS IN INDIA

East Coast Ports, including Calcutta, Bombay, Vizag, Kakinada, Masulipatnam, Cuddalore, etc. etc.

SOUTH INDIA CORPORATION (AGENCIES) PRIVATE LTD.
STEAMER AGENTS, STEVEDORES, ETC.

No. 6, Armenian St., MADRAS-1

Telephone: 4911 (4 Lines)

Cable: "GOODWILL,"



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

ΡΕΚΟΡ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Η μέσω της διώρυγος Σουέζ κίνηση κατά το 1959 υπήρξεν η μεγαλύτερα εις την ιστορίαν της. Διήλθον εξ αυτής 17.731 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 163.386.000 τόνων νέτ, με φορτία 148.244.000 τόνων. Εις την κίνησιν ταύτην τὰ δεξαμενόπλοια ἀντεπροσωπεύοντο με 9.212 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 114.340.000 τόνων νέτ. Εις τὸν κατωτέρω πίνακα δέικνυται ἡ κίνησις τῆς διώρυγος κατὰ τὸ 1959, ἐν συγκρίσει μετὰ τὸ 1958 καὶ τὸ 1955, ὅπερ ἦτο τὸ τελευταῖον πλήρες ἔτος, ὑπὸ τὴν διοίκησιν τῆς παλαιᾶς ἐταιρίας τῆς Διώρυγος Σουέζ.

	1955	1958	1959
Διελθόντα πλοία	14.666	17.842	17.731
Σύνολον τόνων νέτ	115.756.000	154.479.000	163.386.000
Τόνων φορτίων	107.508.000	139.373.000	148.244.000
Ἀριθμὸς δεξαμενόπλοιων	7.877	9.588	9.212
Τόνων δεξαμεν. νέτ	75.857.000	107.816.000	114.340.000

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΥΠΟΧΩΡΕΙ Η ΝΑΥΤΗΓΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ

Πιστεύουν οἱ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ, ὅτι ἡ δυσκολωτέρα καμπὴ διὰ τὴν βιομηχανίαν των παρήλθε. Κατὰ τὸ 1959 παρεδόθησαν πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 1.150.000 τ. γκρός, ἐναντι 1.216.000 τ. γκρός, τοῦ ἔτους 1958, ὅπερ ἀπέτελεσε ρεκόρ ἄνευ προηγούμενου. Εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960 αἱ ἀνά χειρὰς παραγγελίαι τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων ἐκάλλυπον μίαν χωρητικότητα 3.000.000 τόνων, ἥτις ὑπελείπετο μόνον κατὰ 800.000 τ., ἐναντι τοῦ προηγούμενου δωδεκαμήνου. Ἐκεῖνο, ὅπερ συνετέλεσεν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς προοπτικῆς, ἔγκειται εἰς τὴν πρόβλεψιν, ὅτι τὸ Ἰνστιτούτον Ἑξαγωγῶν «Ερμής», τοῦ Ἀμβούργου, ὅπερ κηρύττει συμπαράστασιν, θὰ παράσχη εἰς τοὺς ναυπηγοὺς τὴν ἐγγύτησιν του διὰ μακροχρόνιους πιστώσεις ἐπταετοῦς διάρκειας (ἀντὶ τῆς τετραετοῦς, ὡς μέχρι τοῦδε), προκειμένου διὰ τὴν προσέλκυσιν ξένων παραγγελιῶν. Παρὰ τὰ ἀνωτέρω, ἐν τούτοις, σκοτεινὰ σημαία ἐξακολουθοῦν ὑψιστάμενα, δεδομένου, ὅτι αἱ παραγγελίαι Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν ἐσημείωσαν κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν αἰσθητὴν πτώσιν, διότι, πέραν τῆς ἐλλείψεως διαθέσιμων κεφαλαίων, ὑπέστησαν ἐπὶ πλέον οὗτοι καὶ τὸν δυσμενῆ ἀντίκτυπον τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως. Κατὰ τὸ παρελθὸν ἔτος, σκάφη 458.000 τόνων, μόνον, προστέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς γερμανικῆς ναυτικῆς, ὃ δὲ ἀριθμὸς οὗτος ἦτο ὁ μικρότερος ἀπὸ τοῦ 1950 καὶ ἐντέθειν.

Ἡ πτώσις τῶν παραγγελιῶν ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὰ μικρὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα. Μερικὰ τούτων ὑπεχρεώθησαν νὰ συνεταιρισθοῦν μεταξὺ των, διὰ νὰ περικλύσῃν τὸ κόστος τῆς ἐργασίας των καὶ ἐπιτύχουν οὕτω παραγγελίας ἐκ τοῦ ἔξωτερικου. Ἄλλα μικρὰ ναυπηγεῖα, διὰ νὰ συγκρατήσῃν τὸ προσωπικὸν των, ἐργάζονται ὡς ὑπεργολάβοι τῶν μεγάλων ναυπηγείων, ἐνῶ ἕνα ἄλλο ἐδάνεισε ὀλόκληρον τὸ προσωπικὸν του εἰς ναυπηγεῖον τοῦ Ἀμβούργου. Ὅπως δὲ ποτε, αἱ παραγγελίαι τῶν μεγάλων ναυπηγείων θεωροῦνται ἰκανοποιητικαί, δεδομένου, ὅτι ἐξασφαλίζουν εἰς αὐτὰ ἀπασχόλησιν κυμαινομένην μεταξὺ δύο ἕως τεσσάρων ἐτῶν. Ἐν τῷ μεταξύ, ἀντιμετωπίζεται ἤδη σοβαρότερον ἢ ἀνάγκη ναυπηγήσεως ἐνὸς ἐπιδατηγῶ ὑπερωκεανίου διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, χωρὶς, ὅμως, νὰ παραγνωρίζονται καὶ αἱ ἐπιφυλάξεις τῶν ἐνδιαφερομένων ἐταιριῶν, ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἀνάγκας τῆς γραμμῆς, εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν ἀεριοπροσωθωμένων.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΠΡΟΝΟΜΙΟΝ ΚΑΙ ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ,

Ἡ κυβέρνησις τῆς Οὐασινγκτόν προκρίνει νὰ προβῇ κατ' αὐτὰς εἰς εὐρείας κλίμακος ἔρευναν ἐπὶ τῆς αἰτηθείσης, παρὰ δύο ἀμερικανικῶν Ὀμίλων διαχειρίσεως δεξαμενοπλοίων, ἐπεκτάσεως τοῦ νόμου 50—50 καὶ ἐπὶ τῶν φορτίων ὑγρῶν καυσίμων, μετὰ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι τὸ μέτρον ἐπιβάλλεται ἐκ λόγων «ἐθνικῆς ἀσφαλείας». Οἱ αἰτούντες ὑποστηρίζονται ἀπὸ παρεμφερῆ συμφέροντα πρὸς ἐκεῖνα τῶν ἀνεξαρτήτων παραγωγῶν πετρελαίου τοῦ Τέξας, χάριν τῶν ὁποίων ἐπεβλήθησαν οἱ γνωστοὶ περιορισμοὶ ἐπὶ τὸν εἰσαγωγῶν πετρελαίων εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας ἐκ τοῦ ἔξωτερικου.

Εἰς τὴν πρότασιν ἀντιτίθενται αἱ διεθνεῖς ἐταιρίαι πετρελαίων καὶ οἱ διαχειρισταὶ ἀμερικανικῶν πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας», οἵτινες καὶ ἀποτελοῦν, ὡς φαίνεται, τὸν κύριον στόχον τῶν ἀντικειμενικῶν σκοπῶν τοῦ αἰτήματος. Τὰ περὶ «ἐθνικῆς ἀσφαλείας» χαρακτηρίζονται ὑπὸ τῶν ἀντιτιθεμένων, ὡς πρόσχημα, διὰ νὰ ἐπιτύχουν οἱ αἰτούντες περισσότεραν ἐργασίαν διὰ τῆς κρατικῆς παρεμβάσεως. Τὰ οικονομικά, ὅμως, συμφέροντα ἐλπίζουν, ὅτι ἐπέκτασις τοῦ νόμου 50—50 «θὰ μειώσῃ» μὲν τὰς ἐξοικονομικὰς ὀφελῆς, ἄτινα καρποῦται τὸ ξένον πετρελαίον.

Αἱ ἐκ παραδόσεως ναυτικαὶ χώραι ἔχουν ἤδη ἐκπεφρασμένη γνώμη ἐπὶ τοῦ θέματος: Ἀντιτίθενται σφοδρῶς πρὸς τὸν νόμον 50—50 διὰ τὰ κρατικά φορτία βοήθειας, ὅπως ἐπίσης ἐπικρίνουν καὶ τὴν τακτικὴν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν πρὸς ἐνθάρρυνσιν τῆς διαχειρίσεως ἀμερικανικῶν πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας». Ἡ ἐπέκτασις ὅθεν τοῦ νόμου 50—50 καὶ εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων θέλει προκαλέσῃ τὰς ἐντόνους διαμαρτυρίας ὄλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ ἐγνώσθη, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ ἐπιτροπὴ διὰ τὰ πλοία «σημαίων εὐκολίας» ἀντιτίθεται εἰς τὸ ἀνωτέρω αἴτημα τῆς κατανομῆς 50—50 τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίων μεταξὺ ἀμερικανικῶν καὶ ξένων πλοίων καὶ ζητεῖ τὴν ἀπόρριψίν του. Εἰς ὑποβληθὲν ὑπόμνημα τοιζέται, ὅτι θὰ πρέπει διὰ μίαν ἀκόμη φοράν νὰ ἀναγνωρισθῇ ἡ σημασία τῶν πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» διὰ τὴν ἐθνικὴν ἀσφάλειαν τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν, ἥτις ἐπιβάλλει νὰ διατηρηθῇ ὁ πραγματικὸς ἔλεγχος τῆς Ἀμερικῆς ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν, τῶσον πολυτίμων διὰ τὴν περίπτωσιν πολέμου ἢ ἄλλης ἐθνικῆς ἀνάγκης.

Ἐπιπροσέτι, ὅτι οἱ ὑποβαλλόντες τὸ αἴτημα Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ δεξαμενοπλοίων ἀντιπροσωπεύουν μόνον τὰ 7,7% τοῦ συνόλου τοῦ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν στόλου, ὑπολογιζομένου εἰς 8.309.200 τ. δ.ν. Ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς «ἐθνικῆς ἀσφαλείας» ἐπιζητοῦν οὗτοι ἀνακούφισιν ἐκ τῶν δυσχερειῶν των, διότι ἐκμεταλλεύονται ἀντιοικονομικὰ σκάφη ἢ διότι ἐναυπήγησαν δεξαμενόπλοια πρὸς κερδοσκοπίαν, χωρὶς, δηλαδή, νὰ ἐξασφαλίσουν τὴν προναυτικὴν των. Τὰ ἐλεγχόμενα ὑπὸ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν σκάφη, ἐκ τῶν φερόντων «σημαίας εὐκολίας», ἀνέρχονται εἰς 6.000.000 τόνων δ.ν.

Αἱ περισσότερον, πάντως, ἀντιδράσει εἰς τὸ αἴτημα, εἶναι αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων, αἱ διατηροῦσαι μέγιστον στόλον ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας». Λόγῳ χάριν, ἡ «Στάνταρ Ὁйл Κόμπαν», τῆς Νέας Ἰερσέης, ἐκκλοφώρησεν εἰδικὴν μελέτην, τὴν ὁποίαν ὑπέβαλε καὶ εἰς τὴν Οὐασινγκτόν, εἰς ἀπάντησιν τῶν ἐπιδιώξεων τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν δεξαμενοπλοίων, οἵτινες διαχειρίζονται ἢ ἔχουν ὑπὸ ναυπήγησιν ἕνα στόλον ἐξ 26 σκαφῶν καὶ τῶν ὁποίων τὰς ἐπιδιώξεις ὑποστηρίζουν καὶ οἱ ναυπηγικοὶ παράγοντες. Τονίζουν αἱ ἐταιρίαι πετρελαίων, ὅτι ἡ τοιαύτη καθιέρωσις προνομίου ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων ἀποτελεῖ μίαν ἐπιχορήγησιν πρὸς ἕνα μικρὸν Ὀμίλον, προκειμένου οὗτος νὰ χρηματοδοτηθῇ, ὅχι ἀπὸ τὸ ἀμερικανικὸν δημόσιον, ἀλλ' ἀπὸ αὐτὸ τοῦτο τὸ καταναλωτικὸν κοινόν, μετὰ κίνδυνον, μάλιστα καὶ διεθνῶν ἐπιπτώσεων. Πρόκειται περὶ ποσοῦ 100 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐτήσιας.

Ἡ «Στάνταρ Ὁйл», ἥτις κατέχει 36 ἀμερικανικὰ δεξαμενόπλοια, 33 παναμαϊκὰ καὶ 55 ὑπὸ διαφόρους ξένους σημαίας, ἐπιμένει εἰς τὸ ὅτι ἡ καθιέρωσις τῶν 50—50 εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων θὰ ἀποτελέσῃ ἕνα ἀτύχῃς προηγούμενον διὰ περαιτέρω «διακρίσεις σημαίας» ἀπὸ τὰ ἄλλα κράτη καὶ θὰ σημάνη παραδίασιν τῆς πολιτικῆς διὰ τὴν καθιέρωσιν τῶν φραγμῶν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Συγχρόνως θὰ περιορίσῃ, ἀντὶ τὴν αὐτῆς, τὸ ἀπὸ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν ἐλεγχόμενον τὸν πῶμα, διότι πολλὰ σκάφη «σημαίων εὐκολίας», θὰ ἐξέλθουν τῆς δυνάμεώς του. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη δύναται ἐπιτυχῶς νὰ διατηροῦν ὑψηλὴν συναγωνιστικὴν ἰκανότητα, χωρὶς καμμίαν κρατικὴν ἐπιχορήγησιν, ἂν δὲ ἀναγκασθοῦν νὰ ἐξέλθουν ἀπὸ τὰς σημαίας αὐτὰς καὶ στραφοῦν πρὸς ἄλλας, τοῦτο καὶ θὰ σημαίνῃ περιορισμὸν τῆς ἐλεγχόμενης ὑπὸ τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν χωρητικότητος.

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΑ ΝΕΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Ἡ κατασκευή τῶν νέων μεγάλων ἰταλικῶν ἐπιδατηγῶν πρόκειται ν' ἀρχίσῃ ταύτησχροῦς εἰς διάφορα ἰταλικά ναυπηγεῖα. Τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν, ἕνα ὑπερωκεανίου τῶν 39.500 τ. γκρός, προοριζόμενον — ὡς ἀνεργάσιμον ἤδη — διὰ τὴν «Ἰτάλια», θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ἀνσάλντο», τῆς Γένοβας, τὸ δὲ δεύτερον, τῶν 38.500 τ. γκρός, διὰ τὴν Ἰδίαν ἐταιρίαν, θὰ ναυπηγηθῇ εἰς Μομφαλκόνε. Ἀμφοτέρω θὰ ἐξυπηρετήσῃν τὴν γραμμὴν Μεσογείου—Βορείου Ἀτλαντικοῦ, θὰ ἀναπτύσσων ταχύτητα 26 μιλίων καὶ θὰ καλύπτου τὴν ἀπόστασιν Γιβραλτάρ—Νέας Ὑόρκης ἐντὸς πέντε ἡμερῶν καὶ θὰ ἀντικαταστήσῃ, ὡς λέγεται, τὰ παρῆλκα λώιερς «Σατούρνια» καὶ «Βουλκάνα», τῶν 24.000 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1927 καὶ 1928. Ἐν τῷ μεταξύ, συμπληρώνεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γένοβας τὸ ὑπερωκεανίου «Λεονάρντο ντὰ Βίντσι», 32.000 τ. γκρός, οὗτον τὸ παρῆλκα ταξίδιον εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἔχει προγραμματισθῇ διὰ τὴν 30ῆν Ἰουλίου. Εἰς τὴν Ἰδίαν γραμμὴν ἀπασχολοῦνται, ὡς γνωστόν, καὶ δύο ἄλλα ὑπερωκεανία τῆς «Ἰτάλια», τὸ «Χριστόφορος Κολόμβος», 21.191 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954 καὶ τὸ «Κόντε Μπιακαμάνο», 23.562 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925. Εἰς Μομφαλκόνε, ἐξ ἄλλου, θὰ ναυπηγηθοῦν καὶ τὰ δύο ὑπερωκεανία τῶν 27.500 τ. γκρός ἕκαστον καὶ ταχύτητος 23 μιλίων, διὰ λογαριασμὸν τοῦ «Λόυδ Τριστίνου». Τὰ σκάφη ταῦτα προορίζονται νὰ ἐξυπηρετήσῃν τὴν ἰταλικὴν γραμμὴν πρὸς τὴν Αὐστραλίαν.

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ

Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῶν ἰταλικῶν λιμένων μετὰ τοῦ ἔξωτερικου ἀνῆλθε κατὰ τὸ 1959 εἰς 58,6 ἑκατομμύρια τόνων, μετὰ αὐξήσιν 2,4 ἑκατομμύρια τόνων, ἐναντι τοῦ 1958. Τὸ σύνολον τῆς κινήσεως, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ἐμπορίου, ἔφθασε τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 83 ἑκατομμύρια τόνων. Ἐξ ἄλλου, ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ἔξωτερικου (ἀφίξεις καὶ ἀναχωρήσεις) ἀνῆλθεν εἰς 708.800 πρόσωπα, μετὰ αὐξήσιν 13.000, ἐναντι τοῦ 1958, εἰς δὲ τὴν ἀκτοπλοίαν ἔφθασεν εἰς 9.283.600 πρόσωπα, ἐναντι 9.565.000 τοῦ προηγούμενου ἔτους. Ὁ λιμὴν τῆς Γένοβας ἦλθε πρῶτος, ὅσον ἀφορᾷ τὴν γενικὴν κίνησιν, ἐνῶ διὰ τὰς ἐξαγωγὰς ἦλθε πρῶτος ὁ λιμὴν τῆς Λυγούστας, λόγῳ τῶν ἐκείθεν φορτώσεων πετρελαίων διὰ τὸ ἔξωτερικον.

ΤΑ ΝΑΥΤΗΓΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ

Παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καθιέρωσθαι σχέδιον νόμου ἐπὶ τῆς Ναυτικῆς Πίστewς. Προβλέπεται δι' αὐτοῦ, ὅτι τὸ Ἐνστιτούτον Κτηματικῆς Πίστewς θὰ δύναται νὰ παραχωρῇ ἐπὶ μίαν πενταετίαν δάνεια, μακροπρόθεσμα καὶ βραχυπρόθεσμα, μέχρι τοῦ ποσοῦ 20 δισεκα-

τομμυρίων λιρετών ετησίως. Έκαστος των παραχωρουμένων δανείων θα περιορίζεται εις τὸ ἥμισυ τῆς ἀξίας τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου ἢ εἰς τὰ 60%, ὡσάκις πρόκειται περὶ μικτοῦ σκάφους (ἐπιβατηγού-φορτηγού), χωρητικότητας ἀνω τῶν 20.000 τ. γκρόν. Ἡ χρονικὴ διάρκεια ἐξοφλήσεως τῶν δανείων προβλέπεται δεκαπενταετῆς διὰ τὰ μακροπρόθεσμα καὶ ἐνιαυσίως διὰ τὰ βραχυπρόθεσμα. Προβλέπεται ἐπίσης τὸ νομοσχέδιον, ὅτι αἱ ξένοι παραγγελίαι αἱ τοποθετούμεναι εἰς ἰταλικὰ ναυπηγεῖα, δύνανται νὰ ἀπολαμβάνουν τοῦ εὐεργετήματος τῆς χρηματοδοτήσεως, ἀλλὰ τὰ διὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας παραχωρούμενα δάνεια ὄντα εἶναι ἐπταετοῦς τοκοχρεωλυτικῆς ἐξοφλήσεως.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΚΑΘΕΚΥΣΙΣ ΤΟΥ ΛΑΪΝΕΡ "ΚΑΜΠΕΡΡΑ,"

Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Χάρλαντ καὶ Βούλφ, τοῦ Μπέλφαστ καὶ μετὰ ἀνάδοχον τὴν σύζυγον τοῦ Αὐστραλοῦ πρωθυπουργοῦ, καθελκύσθη τὴν 16ην Μαρτίου τὸ ὑπερκεκλιμένον «Καμπέρρα», 45.000 τ. γκρόν, φέρων τὸ ὄνομα τῆς πρωτεύουσας τῆς Αὐστραλίας καὶ ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πενίνσουλαρ καὶ Ὀριένταλ». Πρόκειται περὶ τοῦ μεγαλύτερου πλοίου ἐξ ὧν ἐναυπηγήθησαν εἰς τὴν Μεγάλῃν Βρεταννίαν μετὰ τὰ δύο «Καυίνς», τὸ κόστος τοῦ, ὡμῶς, εἶναι κατὰ 75% μεγαλύτερον, ἐναντι τοῦ κόστους καὶ τῶν δύο «Κιουνάρντερς». Ὑπολογίζεται, ὅτι θὰ φθάσῃ τὰ 16 ἕως 17 ἑκατομμύρια λιρών.

Ἐπὶ 15 δευτερόλεπτα, ἀφ' ἧς ἡ φιάλη τοῦ καμπαίνου ἐθραύσθη ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους, τὸ «Καμπέρρα» παρέμεινεν ἀκίνητον ἐπὶ τῆς ἐσχάρας, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸ προέκλεισεν αἰσθησὶν εἰς τοὺς ὑπερδρακισιολογίους θεατὰς τῆς καθελκύσεως. Εὐθὺς κατόπιν, ὡμῶς, τὸ ὄγκωδες

κὴ τῶν σχεδιαστῶν τοῦ σκάφους ἦτο ἡ μετὰ πάσης οἰκονομίας ἐκμετάλλευσίς του, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐργάζεται τοῦτο ἀκόμη καὶ ὑπὸ καταστάσεις κρίσεως.

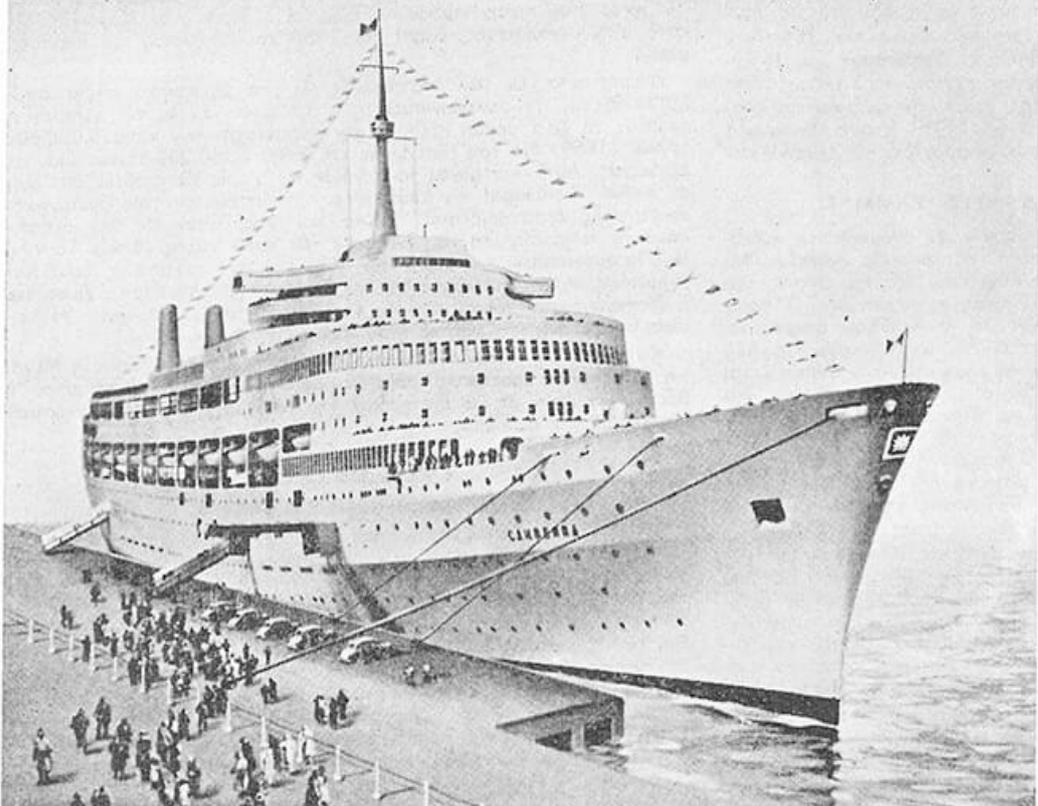
Ἡ πρόμνηθεν ἐγκατάστασις τοῦ προωστήριου συστήματος ἀπέδωκε περισσότερον χώρον διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ἐμίωσε τὸ βάρος τοῦ πλοίου, λόγῳ περιορισμοῦ τοῦ μήκους τοῦ ἄξονος καὶ τῶν διαστάσεων τοῦ μηχανοστασίου καὶ ἐπέτρεψε τὴν ἐνιαίαν συγκρότησιν τῶν ἐπιβατηγῶν διαμερισμάτων ἀπὸ τοῦ μηχανοστασίου μέχρι τῆς πρύρας. Ὁ ὄρθυος καὶ ἡ θερμοκρασία τοῦ μηχανοστασίου αὐθόρως ἐπιρραζόντων τὰς ἀνέσεις τῶν ἐπιβατῶν. Ἐξ ἄλλου, ἡ χρησιμοποίησις εἰς τὰς ὑπερκατασκευὰς καὶ τὰς δύο καπνοδόχους ἐλαφροῦ μετάλλου (1.000 τ. ἀλουμίνιου), ἐπέτρεψε τὴν προσθήκην ἐνὸς ἀκόμη καταστρώματος καὶ ἐπιρύθισε, κατὰ συνειπναι, τὸν χώρον δι' ἐπιβάτας. Εἰς τὸ κέντρον τοῦ σκάφους εὐρηγεται οἱ κοινόχρηστοι χώροι καὶ πρὸς τὴν πρύραν, ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων καταστρωμάτων, τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος. Ὑπ' αὐτὰ εἶναι αἱ ὀποθηκαὶ τροφίμων καὶ παντοίων προμηθειῶν καὶ κάτωθι αὐτῶν τὰ κύτῃ διὰ φορτίον. Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὸ πλήρωμα θὰ ἀπαρτίζεται ἀπὸ χίλια περίπου πρόσωπα, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸ ἐνεφάνισεν ἀρκετὰς δυσχερείας εἰς τὴν διαρρύθμισιν τῶν θέσεων. Τὸ ἐστιατόριον τῆς «τουρίστ κλάς» εἶναι ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα διὰ πλοία καὶ δύνανται νὰ ἐξυπηρετήσῃ ταυτοχρόνως ἑπτακόσια πρόσωπα. Εἶναι περιττὸν νὰ προστεθῇ ὅτι εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐπιβατῶν ἔχουν τεθῆ πολυάριθμοι κοινόχρηστοι αἰθούσαι, φιλοτέχνως διακοσμημέναι καὶ ἐπιπλωμέναι, περιλαμβάνουσι δὲ κινηματογράφον, αἰθούσας χοροῦ, καπνιστήρια, μπάρ, βιβλιοθήκην, κολλυμβητικὰς δεξαμενὰς κλπ., ἐνῶ εἰς ὅλα τὰ διαμερίσματα, ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, διακλαδοῦται πλήρως ἐγκαταστάσις κλιματισμοῦ.

Αἱ προωστήριαι μηχαναὶ τοῦ «Καμπέρρα» εἶναι στροβιλοηλεκτρικαί, δυνάμει 85.000 ἵππων εἰς τὰς 115 στροφὰς κατὰ λεπτόν τῶν δύο ἐλικῶν καὶ παρουσιάζουν πλεονεκτήματα εὐελιξίας καὶ εὐχρήστου λειτουργίας, με ἀρκετὸν περιθώριον ταχύτητος διὰ τὴν ἀκρίβειαν τῶν δρομολογίων του. Ὁ ἀτμὸς παρέχεται ὑπὸ πίεσιν 750 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν καὶ θερμοκρασίαν 960° F. Πολλὰ πλοία τῆς ἐταιρίας προωθούνται με στροβιλοηλεκτρικὰς μηχανὰς καὶ ἡ ἐξ αὐτῶν κτηθεῖσα πείρα συνέτεινεν εἰς τὴν υἰοθέτησιν τοῦ ἰδίου συστήματος καὶ ἐπὶ τοῦ «Καμπέρρα». Ἡ ταχύτης του θὰ φθάσῃ τὰ 27,5 μίλια. Ὑπολογίζεται, ὅτι ὁ ἐτήσιος λογαριασμός τῶν καυσίμων του θὰ ἀνέρχεται εἰς 700.000 λιρών.

Ἀνεκονώθησαν πρό τινων ἡμερῶν τὰ ἀποτελέσματα τῆς χρήσεως τοῦ 1959 διὰ τὴν «Ρ. ἔντ Ο.», ἧτις διαχειρίζεται στόλον ἀπὸ 361 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 2.342.028 τ. γκρόν, με μέσον ὄριον ἡλικίας 12½ ἐτῶν. Τὰ κέρδη, μετ' ἀφαίρεσιν τῶν φόρων, ἀνήλθον εἰς 3 ἑκατομμύρια λιρών, ἐναντι 6,6 ἑκατομμυρίων λιρών τῆς χρήσεως 1958 καὶ 10 ἑκατομμυρίων λιρών τῆς χρήσεως 1957. Περιεκόπησαν, δηλαδή, πέραν τοῦ ἡμίσεος. Ἄς σημειωθῇ, ὅτι μετὰ τῶν πλοίων τῆς ἐταιρίας περιλαμβάνονται τὰ ὑπὸ ναυπηγίην δύο ὑπερκεκλιμένα, καθῶς καὶ 14 νεότευκτα δεξαμενόπλοια, ὅλα ναυλωμένα με πενταετῆ συμβόλαια καὶ με ἐπικερδεῖς, ὀπωσθήποτε, ναύλους. Εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων, θίγεται, μετὰ ἄλλων καὶ τὸ θέμα τῆς ἀσκουμένης παρὰ διαφορῶν χωρῶν διακρίσεως σημαίας καὶ προστασίας τῶν ἐθνικῶν τῶν πλοίων.

Η ΚΑΜΨΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

Εἰς τεύχος εἰδικῶν ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν 200 ἐτῶν ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ βρετανικοῦ Νηογνώμονος «Λόυδ'ς Ρέτζιστερ», ἀναφέρεται, ὅτι ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἀντιμετωπίζει κρίσιμον περίοδον, διαρκείας τριῶν ἕως τεσσάρων ἐτῶν, καθ' ἣν θὰ διεξαχθῇ ἀγὼν διὰ τὴν ἐξασφάλισιν παραγωγῆς.



Τὸ «Καμπέρρα» κατὰ σχεδιογράφημα, ὅπως θὰ εἶναι μετὰ τὴν ἀνοπεράτωσίν του.

πλοιοῦ ἤρχισε νὰ ὀλισθαίνει βραδείως πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ μετὰ πάροδον 60 περίπου δευτερολέπτων εἰσῆρχετο εἰς τὸ ὕγρὸ στοιχείον. Θὰ εἶναι ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν κατ' Ἰούλιον τοῦ 1961 καὶ θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Ἀγγλίας — Εὐρώπης — Αὐστραλίας, με ἐπιτησασιν τοῦ δρομολογίου του πρὸς τὸν Βόρ. Εἰρηκὸν (Βόρ. Ἀμερικὴν), ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τὸ λάνιερ «Ὀριάντα», τῶν 40.000 τ. γκρόν, ὅπερ τελεῖ ἤδη ἀπὸ συμπλήρωσιν καὶ θὰ ἐγκαινιάσῃ τὰ δρομολόγια του ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους. Δι' ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα, κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς τουριστικῆς κινήσεως, τὰ δύο ὑπερκεκλιμένα θὰ ἐκτελοῦν, τρόπον τινά, τὸν γύρον τοῦ Κόσμου, προσεγγίζοντα εἰς 27 διαφορῶν λιμένας.

Τὸ «Καμπέρρα» — με ὄλους ἰδιαιτέραι τὴν ἐξωτερικὴν του φυσιογνωμίαν, ὡς σκάφος — ἔχει διαστάσεις ὀλικῶ μήκους 820 ποδῶν, πλάτους 102 καὶ ὕψους 32,6 ποδῶν, εἶναι δὲ διπλῆλικον, με τετραπτερύγους ἔλικας, εἰδικῆς κατασκευῆς. Ἐνσωματώνει τὸ νέον λάνιερ ὄλας τὰς συγχερούς ἀντιλήψεις, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἀποδοτικὴν μεταφορικὴν ἰκανότητα καὶ τὰς παρεχομένας εἰς τοὺς ἐπιβάτας ἀνέσεις. Κυρ-αρχει ἡ τουρ-στικὴ θέσις, πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν μέσης οἰκονομικῆς ἐπιφανείας ἐτ-δατῶν, οἵτινες, ὡμῶς, ἀξιώνουν τὰς συγχερούς ἀνέσεις ταξιδίου. Δύνανται νὰ μεταφέρῃ 2250 ἐπιβάτας, ἦτοι 600 πρώτης θέσεως καὶ 1650 τουρ-στικῆς, με πρόβλεψιν — ἀναλόγως τῶν ἐκαστοτε παρουσιαζομένων ἀ-αγκῶν — αὐξήσεως τῶν θέσεων τῆς «τουρίστ», εἰς βάρος τῆς πρώτης. Οἱ θαλαμίσκοι τῆς πρώτης θέσεως διαθέτουν ἰδιαιτέρον λουτρόν καὶ τουαλέτταν, τὸ αὐτὸ δὲ ἰσχύει καὶ δι' ἀριθμὸν τινα θαλαμίσκων τῆς τουριστικῆς. Ὑπάρχουν ἐπίσης καὶ διαμερίσματα πολυτελείας. Προοπτι-

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.
BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS: **JAMES A. McLAREN & CO. LTD.**

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

γελίων ναυπηγήσεως. Τό κορυφαίον αὐτό διὰ τὴν ναυτιλίαν Ἰδρυμα, ἀριθμοῦ δίου διακοσίων ἐτών, ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, αὐθεντίαν διὰ τὰ ναυτιλιακά θέματα. Τό μέλλον θά ἀποδείξη — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — ὅτι τὸ ἔτος 1958, μὲ ναυπηγικὴν παραγωγὴν 9.3 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἔσημείωσε ρεκόρ, ὅπου εἶναι ἀπίθανον νὰ ἐπαναληφθῇ διὰ πολλὰ ἔτη. Ἡ κατὰ τὸ 1959 παραγωγή 8.7 ἑκατομμυρίων τόνων, ἐνεφάνισε τὴν πρώτην ἀπὸ τοῦ 1947 κάμψιν τῶν ναυπηγήσεων, ἂν καὶ τὰ διδύλια παραγγελιῶν τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐμφανίζουσι ἀπὸ δύο καὶ πλέον ἐτών ὑποχώρησιν τῆς ἐργασίας. Ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ παραγωγικὴ δυναμικότης ἠδὴ τῆς ἑξαετίας ἀπὸ τοῦ 1947 κάμψιν τῶν ναυπηγήσεων, ἂν καὶ τὰ διδύλια παραγγελιῶν τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐμφανίζουσι ἀπὸ δύο καὶ πλέον ἐτών ὑποχώρησιν τῆς ἐργασίας. Ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ παραγωγικὴ δυναμικότης ἠδὴ τῆς ἑξαετίας ἀπὸ τοῦ 1947 κάμψιν τῶν ναυπηγήσεων, ἂν καὶ τὰ διδύλια παραγγελιῶν τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐμφανίζουσι ἀπὸ δύο καὶ πλέον ἐτών ὑποχώρησιν τῆς ἐργασίας. Ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ παραγωγικὴ δυναμικότης ἠδὴ τῆς ἑξαετίας ἀπὸ τοῦ 1947 κάμψιν τῶν ναυπηγήσεων, ἂν καὶ τὰ διδύλια παραγγελιῶν τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἐμφανίζουσι ἀπὸ δύο καὶ πλέον ἐτών ὑποχώρησιν τῆς ἐργασίας.

Ἡ παρούσα κατάσταση — ἀναφέρει περαιτέρω ἡ ἔκθεσις — εἶναι ἀπότοκος μίας διαδοχῆς κρίσεων, ἀφ' ὅπου ἡ Κορέα καὶ τὸ Σουεὶ εἶχον ἐνοσταλάξει ἕνα τόνον ἐπείγουσας ἀνάγκης εἰς τὰς μεταφορὰς καὶ ἀπεράντου αἰσιοδοξίας. Τὰ σχέδια διὰ τὸ μέλλον πρέπει νὰ βασισθῶν εἰς τὴν προοπτικὴν, ὅτι δὲν θά ὑπάρξουν ἐφεξῆς τοιαῦται ἀνώμαλοι περίοδοι καὶ ὅτι, τοῦλάχιστον, ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ παραγωγή πρέπει νὰ ἀχθῇ εἰς ἐπίπεδον κατὰλληλον πρὸς ἀντιμετώπισιν κανονικῆς ζήτησεως δι' ἐντικαταστάσεις καὶ ἐπεκτάσεις. Ἐν τούτοις, πρὶν φθάσωμεν εἰς τὸ ἐν λόγω στάδιον, θά μεσολαβῆσῃ κρίσιμος εἰσέτι περίοδος διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν, διότι θά πρέπει νὰ ἀπορροφηθῶν τὰ 10.000.000 τόνων τῶν ἡδὴ ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν καὶ ἡ διαθέσιμος πληρωρική χωρητικότης νὰ διαλυθῇ. Ἡ ἔκθεσις σημειώνει, ὅτι εἰς τὸ τέλος τοῦ 1959 ἵπρχε παραπλισμένη χωρητικότης — ἐλλείψει ἐργασίας — ἀνερχομένη εἰς 6 ἑκατομμύρια τόνων γκρός περίπου, χωρὶς νὰ λαμβάνωνται ὑπ' ὄψιν τὰ 13.5 ἑκατομμύρια τόνων γκρός τοῦ ἐκεδρικοῦ στόλου τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν. Ἡ τάσις διὰ περισσοτέρας διαλύσεις ἐνεβαρρύνθη καὶ τὸ ἐμφανισθῆν δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος 1959 σύζολον, ἐγγίσαν τὰ 3 ἑκατομμύρια τόνων, εἶναι τὸ ἀνώτερον ποτε σημειωθέν. Κατὰ τὴν κρίσιμον περίοδον τῶν τριῶν ἡ τεσσάρων, πιθανῶς, ἐτών, θά ἐκδηλωθῇ — κατὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ «Λόυδς Ρέτζιστερ» — ἐντατικὸς συναγωνισμὸς διὰ τὴν ἐξασφάλισιν νέων παραγγελιῶν.

ΚΑΙ Η «ΚΙΟΥΝΑΡ», ΕΙΣ ΕΝΑΕΡΙΟΥΣ ΓΡΑΜΜΑΣ

Ἡ «Κιούναρ Λάιν», ἥτις τελεῖ, ὡς γνωστόν, ἐν ἀναμονῇ τῶν κυβερνητικῶν ἀποφάσεων, ὡς πρὸς τὴν μορφήν τῆς κρατικῆς βοήθειας διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν δύο «Κουίνς», ἀπέκτησεν ἤδη καὶ βάσιν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὰς ἐναερίους ὑπερατλαντικὰς συγκοινωνίας. Ὁ πρόεδρος τῆς ἑταιρίας ἀνήγγειλε πρὸ ἡμερῶν, ὅτι ἡ «Κιούναρ» ἀπεφάσισε, κατ' ἀρχήν, νὰ μετάρχη εἰς τὰς ἐργασίας τῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν τοῦ Ὀμίλου «Ἡγκλ». Ὁ στόλος τοῦ ἐν λόγω Ὀμίλου ἀπαρτίζεται ἀπὸ 15 ἀεροσκάφη, ἥτις ἀπὸ τρία «DC-6C», ἕνα «Μπριτάνια», ἕνα «Βαϊκούουτ» καὶ δέκα «Βακιγκς». Πάντως, ἐτονίσθη, ὅτι ἡ «Κιούναρ» προτίθει νὰ χρηματοδοτήσῃ μελλοντικῶς κάθε ἐπαύξεισιν τοῦ στόλου τῆς «Ἡγκλ», ἀλλ' ὅτι πιθανὸν νὰ διαρρεύσῃ πρὸς τοῦτο χρονικὸν διάστημα μέχρι 15 ἐτών, ἕως ὅπου ἐπιτύχῃ ἡ «Ἡγκλ» νὰ ἐξασφαλίσῃ τὰς σχετικὰς ἀδείας ἠδὴ μὲν συμμοτοχῆς τῆς εἰς τὰς ὑπερατλαντικὰς διαπτήσεις.

Συναφῶς, ὁ πρόεδρος τῆς βρετανικῆς ἑταιρίας «Υπερποντιῶν Ἀεροπορικῶν Μεταφορῶν» ἐδήλωσεν, ὅτι ἡ ἑταιρία αὕτη μελετᾷ ἤδη μετὰ τῆς «Κιούναρ» τὸν τρόπον καὶ τὰ μέσα, δι' ὧν ἀμφότεραι θά ἐυνηθῶν νὰ συνεργασθῶν διὰ τὴν προαγωγήν τῶν βρετανικῶν συμφερόντων εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Πολλοὶ—εἶπε—ταξιδεύουσι μεταξὺ Μεγάλῃς Βρετανίας καὶ Βορείου Ἀμερικῆς κατὰ τὴν μίαν κατευθύνσιν ἀεροπορικῶς καὶ κατὰ τὴν ἑτέραν διὰ θαλάσσης. Ἐξετάζομεν ὅθεν τρόπον, διὰ τῶν ὁποίων θά δυνηθῶμεν νὰ παράσχωμεν εἰς τὸ ταξιδιωτικὸν κοινὸν τὰς συνδυασμένας ἀεροπορικὰς καὶ θαλασσίας εὐκολίας, πού χρειάζονται.

Ἐκάστη τῶν ἑταιριῶν τοῦ Ὀμίλου Ἡγκλ θά ἐξακολουθήσῃ ἐργαζομένη ὑπὸ τὴν σημερινὴν τὴν ἀτομικότητα, τὸ δικτιον ὁμοῦ τῶν πρακτορείων τῆς «Κιούναρ Λάιν» εἰς Εὐρώπην, Ἠνωμένας Πολιτείας καὶ Καναδᾶν θά αὐξήσῃ τὴν ὑφισταμένην ὀργάνωσιν πωλήσεως εἰσιτηρίων τῆς «Ἡγκλ». Ἐτονίσθη ἀπὸ μέρους τῆς «Κιούναρ», ὅτι τὸ βῆμα τῆς πρὸς τὰς ἐναερίους γραμμάς οὐδόπως σχετίζεται μετὰ τὴν συνέχισιν τῆς ταχείας ἐβδομαδιαίας ὑπηρεσίας τῆς εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν καὶ κατ' οὐδὲν μειώνει τὴν σταθερότητα τῆς πίστεως τῆς διὰ τὴν θαλασσίαν γραμμὴν ἐπὶ μακρὰν εἰσέτι χρονικὴν περίοδον.

Ἡ στρόφῃ πάντως τῆς «Κιούναρ Λάιν» πρὸς τὰς ἀεροπορικὰς συ-

κοινωνίας ἀπσχόλησε καὶ τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἐξ ἀφορμῆς ἐπερωτήσεως ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ναυπηγήσεως τῶν δύο νέων «Κιουνάρντερς». Διηρηνηθεῖ ἀπὸ τοὺς μετασχόντας τῆς συζητήσεως βουλευτὰς, ἡ ἀγωνία τῶν ναυπηγικῶν κύκλων τοῦ Κλάυδ διὰ τὴν καυστέρησιν τῶν κυβερνητικῶν ἀποφάσεων καὶ φόβος ἐξεφράσθησαν, μήπως ἡ συμμετοχὴ τῆς «Κιούναρ» εἰς τὰς ἀεροπορικὰς γραμμάς τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ ἀποτελέσῃ, ἐν καιρῷ θυσίαν τῶν πλοίων ὑπὲρ τῶν ἀεροπλάνων.

Σημειοῦται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι ὁ Ὀμιλος «Ἡγκλ» εἶναι ὁ μόνος μέχρι τοῦδε ἀνεξάρτητος διαχειριστὴς ἐναερίων μεταφορῶν, χωρὶς κανένα χρηματικὸν δεσμὸν μετὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα. Ἡ «Πενίνσουλαρ καὶ Ὀριενταλ» ἐλέγχει διαφόρους ἀεροπορικὰς ὑπηρεσίας (Σίλβερ Σίτυ, Μπριτάνια κ.λ.π.), ἡ «Μπίμπυ Λάιν» διατηρεῖ χρηματικὰ συμφέροντα εἰς τὰ «Σκαῦγουαίης», ἐνῶ ἡ «Φέρνες—Οὐίθ», ἡ «Μπλου Στάρ Λάιν», ἡ «Κλάν Λάιν» κ.λ.π. ναυτικαὶ ἑταιρίαι, ἐνδιαφέρονται εἰς τὸν «Ἀεροπορικὸν Ὀμιλον» καὶ τὰς ἐναερίους μεταφορὰς Χάντιγκ—Κλάν, αἱ τινες συνεφώνησαν νὰ συγχωνευθῶν.

ΥΠΕΡΠΛΗΘΩΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

Ἡ «Ἐνωσις Ἐφοπλιστῶν», τοῦ Λίβερπουλ, ἥτις, ὡς γνωστόν, κυκλοφορεῖ τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων τῆς τοῦ προηγουμένου ἔτους, μετὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, διεκτραγωδεῖ καὶ αὕτη μετὰ τὴν σειράν τῆς τῆν δύσκολον θέσιν τοῦ βρετανικοῦ πλοίου, ἴδια δὲ τοῦ φορητοῦ γραμμῆς, ὅπου κυρίως ἡ ἐν λόγω «Ἐνωσις» ἐκπροσωπεῖ. Ἀφοῦ ἀναφέρεται ἡ ἔκθεσις εἰς τὴν συνεχιζομένην κρίσιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ἥτις, δι' ὅλους ἐκείνους, ὅσοι δὲν συνδέονται μετὰ τὴν ναυτιλίαν, εἶναι ἀκατανόητος, δεδομένου, ὅτι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον σταθερῶς διευρύνεται, τονίζει, ὅτι πράγματι ὁ ὄγκος τῶν ἀγγλικῶν εἰσαγωγῶν ἀνήλθεν εἰς 111,9 ἑκατομμύρια τόνων — ρεκόρ ἄνευ προηγουμένου — ἐνῶ καὶ ὁ ὄγκος τῶν ἐξαγωγῶν ἦτο κατὰ 62% μεγαλύτερος, ἐναντι τοῦ 1950 καὶ διπλάσιος τοῦ προπολεμικοῦ.

Διαπιστοῦται ἐκ τῶν στατιστικῶν, ὅτι τὰ βρετανικὰ πλοία ἀπώλεσαν ἔδαρος, ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰ ξένα. Ἐντὸς τῆς τελευταίας τριετίας τὰ ξένα σκάφη ἠδύνησαν τὴν συμμετοχὴν τῶν κατὰ 5.000.000 τόνων (1959) διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ κατὰ 2.500.000 τόνων διὰ τὰς ἐξαγωγὰς. Αὐτὸ καὶ μόνον τὸ γεγονός — χωρὶς νὰ ληθῶν ὑπ' ὄψιν αἱ διεθνεῖς μεταφορὰι — ἀποδεικνύει τὴν ὑποχώρησιν τῆς βρετανικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος. Τοῦτο καὶ ἀποδίδεται εἰς τὴν αὐξήσιν κατὰ τὰ τελευταία ἔτη τῆς δυνάμεως τῶν κατὰ χώρας ἐθνικῶν ναυτιλιῶν. Τοιοῦτοτρόπος ἐνῶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας δεκαετίας ἔσημειώθη τεραστία αὐξήσις εἰς τὴν κίνησιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἡ διόγκωσις τοῦ τουνῶς ὑπῆρξε κατ' ἀναλογίαν μεγαλύτερα. Ἡ τοιαύτη ὑπερπληθώρα χωρητικότητος ἐδημιούργησε τὴν κρίσιν.

Καὶ ἡ ἔκθεσις καταλήγουσα ὑποδεικνύει τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἡ Μεγάλη Βρετανία προσανατολιθῇ εἰς μέτρα δραστηρικὰ, προκειμένου ἡ βρετανικὴ ναυτιλία νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν τῆς εἰς τὸ παγκόσμιον ὑπερβαλάσιον ἐμπόριον.

ΝΟΡΒΗΓΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΑΝΚΕΡΣ

Εἰς 84 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.768.985 τόνων d.w., ὑπολογίζονται αἱ παραγγελίαι τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν εἰς δεξαμενόπλοια, μετὰ παραδόσεις ἐκτεινομένας ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους μέχρι τοῦ 1965. Ἐξ αὐτῶν τὰ 56, συνολικῆς χωρητικότητος 1.825.065 τόνων d.w., εἶναι προναυλωμένα, ἐνῶ τὰ ὑπόλοιπα 28 εἶναι ἀναύλωτα. Εἰς τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια περιλαμβάνεται καὶ ὁρος προβλέπων ἀλλαγὴν τοῦ τύπου τοῦ παραγγελθέντος σκάφους. Φαίνεται ἤδη βέβαιον, ὅτι διὰ 15 σκάφη θά γίνῃ χρῆσις τοῦ δρου τούτου περὶ ἀλλαγῆς τοῦ τύπου, ἐνῶ ἕτερα 17 θά μετατραποῦν διὰ σκάφη ξηροῦ φορτίου. Ἀναβολὴ τῆς ναυπηγήσεως προβλέπεται δι' ἑνὴν σκάφη. Σημειοῦται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι ὁ νορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἠδὴ τὸν παρελθόντα Ἰανουάριον κατὰ 169.466 τ., κυρίως ἐκ νέων ναυπηγήσεων.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΑΙ ΕΙΣ ΠΟΛΩΝΙΑΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Εἶναι γνωστόν, ὅτι μέγα ποσοστὸν τῆς παραγωγῆς τῶν πολωνικῶν ναυπηγιῶν προορίζεται διὰ τὸν σοβιετικὸν ἐμπορικὸν στόλον. Πρόσφατον πληροφοροῖα ἀναβιάζουσι τὰς ὑπὸ ἐκτέλεσιν ρωσικὰς παραγγελίας ἐν Πολωνίᾳ εἰς 122 σκάφη πάσης κατηγορίας ἀπὸ ἀλιευτικῶν μέχρι φορητῶν καὶ ἐπιβατηγῶν.

MARITIME (SUDAN) LIMITED

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:

"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578



ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΛΛΑΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΠΟ ΣΙΔΝΕΪ

ΑΠΟ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ

17 ΜΑΪΟΥ

21 ΜΑΪΟΥ

17 ΙΟΥΛΙΟΥ

21 ΙΟΥΛΙΟΥ

16 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 20 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

16 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 20 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

ΔΙ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

20 ΑΠΡΙΛΙΟΥ

20 ΙΟΥΝΙΟΥ

20 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 20 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

ΔΙΑ ΤΟΥ ΝΕΩΤΕΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

"ΠΑΤΡΙΣ"

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΙΩΝ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

**ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΕΡΙΣΜΟΥ
ΜΕΡΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ**

Δεκτοί επιβάται εις καμπίνας πρώτης και τουριστικής
θέσεως, μονοκλίνους, δικλίνους, τρικλίνους, και τετρακλίνους.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΕΙΣ ΚΥΤΗ ΚΑΙ ΨΥΓΕΙΑ

Πληροφορία και εισιτήρια εις ἅπαντα τὰ Γραφεία Ταξειδίων

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: **"ΕΛΜΕΣ"** (ΜΕΓΑΡΟΝ Ε.Η.Σ.) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 41.651 - 40.636 - 42.639 - 474.322

Directory of Ship's Agents, Stevedores, Tugowners, Shipchangers etc.

Adelaide

Messrs E. R. & FRASER
13, Grenfell Street,
Tele: CENTRAL 436, Cables «STEVEDOR»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.

Tolley's Buildings Lipson Street
Tele: J. 1582 J. 1713
After Hours J. 6849
Cables «PORTADPROV»

WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS
Fresh, Dry, Banded Stores, Dun-
nage etc., available at shortest
notice.

Aden

ATHANAS MAVROUDIS
Cables: «NASSOS», P.O. Box 1227 Phone 2096

SHIPCHANDLERS

Amsterdam

N.V. FRANS SWARTOUW'S HAVENBEDRIJF
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables: «FRANSSWART»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DIS-
CHARGING ALL CARGOES

Antwerp

STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maasstraat 44
Tele: 329258 Cables «FRANSSWART»

STEVEDORES

JOSEPH J. LEE & CO.

17, Batavia Street,
Tele: 33.61.36 33.61.37-33.61.64
Cables «LEE»

STEVEDORES & CARGO
SUPERINTENDENTS

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY

Avenue d'Italie 92,
Tele: 337.846 Cables «BELBUNKER», Telex An 212

STEVEDORING
SUPERINTENDING

STEVEDORING CO. GYLSEN

Rue de Genes 7,
Tele: 31.09.64 (5 lines) Cables «GYLSEN»

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

Baltimore

TERMINAL SHIPPING CO.
Tele: Plaza 2910 Garrett Building Cables «TERMINAL»

STEVEDORES

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.

320 Chamber of Commerce Bldg.
Telex Lexington 1860-61 Cables «MARSHIPCO»

SHIP FITTERS

CURTIS BAY TOWING CO.

Mercantile Trust Building
Tel. MULberry 5-8700
Cable & Radio «CURTISBACO»

TOWAGE
also at NORFOLK
& PHILADELPHIA

Bangkok

A. M. T. MARICAN & CO.
159, Customs House Lane,
Near French Embassy,
Cables «MEERATHAMBY»

SHIPCHANDLERS, DUBASHES
STEVEDORES & GENERAL
CONTRACTORS

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchangers) LTD.
Canning House, 157 Canning Street
Tele Bank 5159

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-
PING & PAINTING CONTRACTORS

Cape Town

HERMES SUPPLIERS (PTY) LTD.
2 Selkirk Street
Tele: 410238, 410239 Cables «HERMES»

SHIPCHANDLERS

GUNDELFINGER & SON (PTY) LIMITED.

Waygood Otis Building, 95, Strand Street,
Box 2587, Phone 22756, Teleprinter CX 207,
Cables: «MIDSHIPMAN»

SHIPPING, CLEARING AND
TRAVEL AGENTS

Casablanca

H. G. SMITH & CO. LTD.
119, Avenue du General Druce
Telephone: 208-85 Cables «SMICO»

SHIPCHANDLERS
& SHIPSTORES

L. BARBER LIMITED

(Also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTEY, ALGIERS)
119, Avenue du General Druce
Telephone: 607-21 Cables «BARIMER»

STEVEDORES, CARGO
SUPERINTENDENTS,
SHIP'S AGENTS

Ceuta

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.
Muelle Canonero Dato,
Teleph. 1417 & 1268 Mail: Box 94 Cables: «AMARANTINI»

SHIPCHANDLERS

Columbia & Willamette River Ports

PORTLAND STEVEDORING CO.
1732, N. W. Quimby Street Portland Ore
Cables «PORTSTEVE» Telephone Broadway 5497

STEVEDORES AND
GRAIN FITTERS

Dakar

SOCOMAR,,
Tele: 108 21 Brd Pinet Laprade Cables «OVERALL»

SHIPBROKER
& SHIPCHANDLER

Dunkirk

SOCIÉTÉ DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
7 Quai Freycinet Tel Dunkirk Cables: 1971
JOKELSON & HANDTSAEM
18 Place des Nations
Tele: 78215 Cables OKELSON.

«TRAVINDUS» STEVEDORES

STEVEDORES

Durban

GUNDELFINGER & SON (PTY) LIMITED.
110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8337, Telex: Inter DX 61, Cables: «MIDSHIPMAN»

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

J. E. PALMER & CO. (PTY) LTD.

220/224 POIND ROAD DURBAN
Cables: «ROULETTE»

STEVEDORES

Finland

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES, SHIP'S STORE MERCHANTS
MEMBERS AT ALL PORTS

Fremantle

NICHOLLS PTY LIMITED
26 Mount St. Tele: L 1064 Cables «STEVNICHOL»

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.

Leake Street, FREMANTLE,
Telephone: L-1036-7-8 Cables «PROVIDOR»

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.
41 & 42 New Market & Mundy Streets
Tele Central 814 Cables «WILBUT»

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

JAMES MOLINARY LTD.
Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «JAMES»

SHIPCHANDLERS

Hamburg

THOR NILSEN
21, Kajen Tele: 33.28.41(42)
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

STEVEDORES

BASTE & LANGE

Brook, (Free Harbour) Cables «PROVISIONS»
Tele: 36 62 08/99

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.
11, Hedon Road—HULL.
Cables: «DUCAL» Tel: 31370

STEVEDORES

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.

11, Hedon Road, HULL.
Cables «STEVEDORE» Tel. 33371

STEVEDORES

Karachi

COWASJEE & SONS
KEAMARI, Cables «JUBILEE»
Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115

SHIP'S AGENTS, STEVEDORES,
SHIP CHANDLERS, COAL BUNKERERS,
TUGS BARGE OWNERS

Liverpool

REA LIMITED
Pacifick Building, James St.
Tele: Central 4070 Cables «IGNEUS»

STEVEDORES

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
Bevis Marks House, Bevis Marks, E. C. 3.
Telephone: AVenue 267132.

World-Wide Personal Information
Service relating to Port Charges
Stevedoring, Towage, Stores etc

Lourenco Marques

VITORIA LIMITADA
P.O. Box 83
Tele: 4428 & 3228 Cables «CRETIKOS»

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS

62, Avenue Alvares Cabral
Tele: 5254 Cables «NIKAS»

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARADJALOU CHETTY & CO
6/20 North Beach Road
Tele: 3680 Cables «STEVEDORE-MADRAS»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

UNITED STEVEDORING PTY LTD.
Tele: MX 5231 88)102 Normanby Road SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5233 9)13 Larimer St. SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

UNITED SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88)102 Normanby Road SC 5
Cables «FLEEDWAYS»

SHIP'S FITTING

Messrs. E.P.&A.FRASER

Phosphate House, 515, Collins Street
Tel: MB 3155. «Cables STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,”
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣΙ: ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-858
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ,” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΩ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

Ναυτιλιακαί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Είς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις ἐγγραφῆς τῶν εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον — βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13, τοῦ Ν.Δ. περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, διὰ τὰ κάτωθι σκάφη:

- 1.— «Αἰτωλία» φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα (ναυπηγούμενον εἰς τὴν Ἰαπωνίαν) 13.200 τ. γκρόσ, τῆς ἐταιρίας «Σαρὸνικ Τράνσπορτ Κορπορέσιον» (διαχειρίσις τῆς ἐταιρίας «Ἀνδριακή»).
- 2.— «Μεσσηνία» φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα (ναυπηγούμενον εἰς τὴν Ἰαπωνίαν) 13.200 τ. γκρόσ, τῆς ἐταιρίας «Αἰτζιαν Φράϋτ Κέρριερ, Κορπορέσιον» (διαχειρίσις τῆς ἐταιρίας «Ἀνδριακή»).
- 3.— «Λίντα» φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα (ναυπηγούμενον εἰς τὴν Ἰαπωνίαν) 13.200 τ. γκρόσ, τῆς ἐταιρίας «Μαρβίντο» (διαχειρίσις κ. Εὐαγγ. Νομικοῦ).
- 4.— «Νόρα» φορτηγὸν (πρῶνν λιβερτιανὸν «Σή Μαϊντεν») 7.257 τ. γκρόσ καὶ ναυπηγήσεως 1944, τῆς ἐταιρίας «Όσεαν Τρέιντερ» (ἀντιπρόσωποι οἱ κ.κ. ἀδελφοὶ Ταφλαμπά).
- 5.— «Ἀρχων» φορτηγὸν (πρῶνν ἀμερικανικὸν «Seastar») 7.260 τ. γκρόσ καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πρωτεύς».
- 6.— «Όριεντ Μίντ-Ήστ Λάιν, Ινκ» (ἐκπροσωπούμενη παρὰ τοῦ κ. Νικ. Γ. Παπαδοπούλου).

ΛΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΙΣ

Παρ' ἐταιρικῶν παραφυάδων τοῦ Οἴκου τῶν κ.κ. υἱῶν Π. Γουλανδρῆ καὶ μετὰ δόσιν τὸ 1961, 1962 καὶ 1963, παρηγγέθησαν εἰς ἰαπωνικὸν ναυπηγεῖον τρία φορτηγὰ ξηροῦ φορτίου χύμα τῶν 21.600 τόννων ἰ.ω. ἕκαστον. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ ἐφοδιασθῶν μετ' ἐπιβατικῶν μηχανᾶς, αἰτίνες θὰ ἀποδίδουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 14¼ μιλίων. Τὸ τελικὸν κόστος θὰ φθάσῃ περὶ τὰ 3.000.000 δολλαρίων κατὰ σκάφος.

— Ἀνεκοινώθη ἡ παραγγελία εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας ἐνὸς φορτηγοῦ τῶν 15.000 τόννων ἰ.ω., παρ' ἐταιρίας τελευσίσης ὑπὸ τὴν διαχειρίσιν τοῦ Οἴκου «Διαμαντῆς Πατέρας». Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῆ μετ' ἐπιβατικῶν Σουλτζερ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ θὰ παραδοθῆ κατ' ἰανουάριον τοῦ 1962. Ὡς προκαταβολὴ παρεδόθησαν εἰς τοὺς Γιουγκοσλαύους τὰ λίμπερτυς «Ἀσπιρέιτορ», «Γκλαντιέτορ» καὶ «Να-βιγκέιτορ», ἀντὶ συμφωνηθείσης ἀξίας 125.000 λιρῶν κατὰ σκάφος.

ΛΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Ἀπὸ τὰ ἀλλανδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σιενταμ καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ν. Γ. Λιθανοῦ καθελκύσθη τὴν 10ην Μαρτίου τὸ δεξαμενόπλοιο «Μαίρη Λιβανοῦ» 13.636 τ. γκρόσ ἢ 20.000 τόννων ἰ.ω. Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑψώθη ἡ Κυανόλευκος.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν, ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγὸν «Atendi Hill» 7.121 τ. γκρόσ, 10.230 τόννων ἰ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1944 (μετ' ἐπιδόσεως 1955) ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἀντὶ τιμῆς 90.000 λιρῶν καὶ μετὰ δόσιν τέλη Ἀπριλίου.

— Τὸ ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ ἀμερικανικῆν σημαίαν φορτηγὸν «Ἰουλίαν» 7.219 τ. γκρόσ, 10.750 τόννων ἰ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἠγοράσθη παρ' ἀμερικανικῆς ἐταιρίας ἀντὶ τιμῆς 210.250 δολ-λαρίων.

— Τὸ μικρὸν σουηδικὸν φορτηγὸν «Ajna» 772 τ. γκρόσ, 890 τόννων ἰ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1930, μετ' ἐπιδόσεως τοῦ 1957, ἠγοράσθη παρ' Ἑλ-λήνων ἀντὶ τιμῆς 10.500 λιρῶν καὶ θὰ ὑποστῆ μετατροπὴν διὰ καὶσιν πετρελαίου.

— Τὸ ὑπὸ λιβερτιανῆν σημαίαν φορτηγὸν «Αρχιπέλαγος» 7.161 τ. γκρόσ, 10.750 τόννων ἰ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μετ' ἐπιδόσεως 1955, ἠγοράσθη παρ' Ἑλ-λήνων ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν.

— Τὸ νορβηγικὸν «T.2» τάνκερ «Landbreeze», 10.722 τ. γκρόσ, 16.349 τόννων ἰ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1945, μετ' ἐπιδόσεως Ὀκτωβρίου 1955, ἠγοράσθη παρ' Ἑλ-λήνων ἀντὶ τιμῆς 275.000 δολλαρίων. Θὰ παραληφθῆ εἰς Στοκχόλμην τὸν Ἀπρίλιον καὶ θὰ τεθῆ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν.

— Ἐπίσης τοῦ ὑπὸ σημαίαν Νοτίου Ἀφρικῆς «T.2» τάνκερ «Πρό-εδροσ Πρέιντς» 10.449 τ. γκρόσ, 16.615 τόννων ἰ.ω. καὶ ναυπηγή-σεως 1943, μετ' ἐπιδόσεως ἀνανεωθέν, ἠγοράσθη παρ' Ἑλ-λήνων καὶ παρα-λαμβανόμενον κατ' Ἀπρίλιον εἰς Κόντινεντ, θὰ μετατραπῆ εἰς φορτη-γὸν ξηροῦ φορτίου χύμα. Τιμὴ 345.000 δολλαρίων.

— Τὸ ἀλλανδικὸν κάρκο λάινερ «Bemdyk» 9.894 τ. γκρόσ καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἠγοράσθη παρ' ἑλληνικῆς ἐταιρίας, ἣτις ἀνέλαβε τελευταίως τὴν ἐξυπρέτησιν τακτικῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Μέσην Ἀνα-τολήν. Τιμὴ δὲν ἐνώσθη.

— Τὸ ὑπὸ λιβερτιανῆν σημαίαν μικρὸν φορτηγὸν «Anne Marie» 545 τ. γκρόσ, 680 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἠγοράσθη παρ' Ἑλ-λήνων.

— Ἐπίσης τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν «T.2» τάνκερ «Esso Nassau» 10.710 τ. γκρόσ, 16.614 τόννων ἰ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μετ' ἐπιδόσεως τοῦ 1956, ἠγοράσθη παρ' Ἑλ-λήνων ἐφοπλιστῶν τῆς Νέας Ὑόρκης, ἀντὶ τιμῆς 250.000 δολλαρίων καὶ θὰ μετατραπῆ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου.

— Ὑπὸ τῆς Ἠνωμένης Ναυτικῆς καὶ Ἐμπορικῆς Ἐταιρίας Ἑλλάδος Α.Ε. ἐζητήθη παρὰ τοῦ ὑπουργεῖου Ναυτιλίας ἡ ἀδεία ἐκποίησεως εἰς ἀλλοδαποὺς ἢτοι εἰς τὴν ἐν Παναμᾷ ἐδρεύουσαν ἐταιρίαν ὑπὸ τὴν ἐπω-νυμίαν «ZEPHYR SHIPPING CORPORATION» τοῦ ὑπὸ ἑλληνικὴν ση-μαίαν φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου τύπου λίμπερτυ «Εὐάνθια» νηολογίου Ἄν-δρου 269, κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος 7.244 καὶ «Πέτρος» νηολογίου Ἄνδρου 270, κόρων ὀλικῆς χωρητικότητος 6.422, εἰς τὴν ἐν Παναμᾷ ἐδρεύουσαν ἐταιρίαν «BELMAR SHIPPING CORPORATION».

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἑλ-λήνων φορτηγὸν «Ταύγετος» 7.032 τ. γκρόσ καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Ρόττερταμ ἀπὸ τοῦς ἀγοραστὰς του μετωνομάσθη «Αἰτζιαν Σή». Ἡ λιβερτιανῆ σημαία

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 27190 Maaskade 113
Cables «FRANSSWART»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DIS-
CHARGING ALL CARGOES

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72868 Baines Cabies «BOELE»

SHIP REPAIRERS
& BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.
Tele: 23168 Willemsskade 21 Cables «ADVANTAGE»

STEVEDORES

VAN BRINK LTD.
Tele.: 77.610 - Pier 8, Waalhaven, Cables: Kabrink.

Singapore

DAWOOD & CO.
57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «LATHIPHIA»

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.
62 Robinson Road.
Tele: 22340-3884-3885-6127
Cables: «PROVISIONS»

SHIPCHANDLERS, SHIPPING,
& MANUFACTURERS AGENTS
IMPORTERS & EXPORTERS
RUBBER & RICE MERCHANTS

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.
Tele: B 4067 & BW 1528 28 O'Connell Street
Cables «MOTIVE»

STEVEDORES

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.
Tele: Pacific 83413 395 Railway Street
Cables «DESPATCH»

STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850. Hastings Street West.
Tele: Marine 6481-2 Cables «LOUISWOLFE»

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

Mormugao

LLE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.
Cable «LENUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA
Cable «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS
Tele: 21128 Piazzale Portici Massio
Cables «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED
WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.
Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables «MORANTOW»

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium)
Tele: 1085 15 Bishop Street Cables «SMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.
Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables «INDEPIERCO»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.
Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables «INDEPIERCO»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.
The Bourse Philadelphia 6. Tele: 3-5514, 3-5515

STEVEDORES

Rangoon

COMOITO SON & CO. LTD.
P. O. Box, No 139, Cables: «CMAOTTO»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

διετηρήθη.

— Επίσης το φορτηγόν «Ανδρος Μαϊντεν» 13.909 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1957, ύψωσαν εις Γδύνιαν την Κυανόλευκον μετονομάσθη «Κύθνος».

— Το ελληνικής πλοιοκτησίας υπό αγγλικήν σημαίαν φορτηγόν «Harrow Hill» 7.133 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1943, παραδοθέν εις Χόγκ Κόγκ εις τους αγοραστάς του μετονομάσθη «Silverpeak» και έτέθη υπό σημαίαν Παναμά.

— Παραδόθησαν εν Σύρω εις τους Γιουγκοσλαύους αγοραστάς τὰ φορτηγά «Γκλαντιέτορ» (ελληνικόν) 7.200 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1943 και «Ασπιρέτορ» (λιβερικόν) 7.230 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1944. 'Αμφότερα ύψωσαν την γιουγκοσλαυικήν σημαίαν και τὸ μὲν πρῶτον μετονομάσθη «Solta», τὸ δὲ δεύτερον μετονομάσθη «Ploce».

— Τὸ αγορασθὲν ἐν δημοσίῳ πλειστηριασμῷ εἰς Χάλιφαξ παρ' ἐτέρων Ἑλλήνων (παναμαϊκὴ ἐταιρία «Πάλμα»), φορτηγόν μας «Γεώργιος Α.» 7.248 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν μετονομάσθη «Ιωάννης Κ.» και διετήρησε τὴν λιβερικὴν σημαίαν.

— Τὸ αγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἰταλικῶν φορτηγόν «Giada» 7.304 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1940, παραληφθὲν εἰς τὴν Βενετίαν, μετονομάσθη «Σεϊχης» και ἐτέθη υπό σημαίαν Λιβάνου.

— Ἐπίσης τὸ αγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων μικρὸν λιβερικόν φορτηγόν «Αννα-Μαρία» 545 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1938, παρελήφθη πρό τινων ἡμερῶν εἰς τὸ Πόρτ Σαϊθ, ύψωσε τὴν Κυανόλευκον και μετονομάσθη «Γεώργιος Βεντούρης».

— Τὸ πωληθὲν λιβερικόν φορτηγόν μας «Αρχιπέλαγος» 7.161 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1944, παραδοθέν εἰς τους αγοραστάς του εἰς Μπουζες, ὅπου τελεῖ ἐν παροπλισμῷ, μετονομάσθη «Silver Valley».

ΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ "Τ. 2.,

Εἰς τὰ σουηδικὰ ναυπηγεῖα Κόκκουμ συνεπληρώθη τὸ μεσαῖον τμήμα, ὅπερ θὰ συνδεθῇ μετὰ τὸ κοπὲν εἰς δύο τμήματα τάνκερ «Τ. 2» «Γουόρλντ Τρόφου», διὰ τὴν ἐπαυξήσιν τὴν χωρητικότητά του ἀπὸ 16.000 εἰς 21.000 τ. δ.ω. Τὸ νέον κεντρικόν τμήμα εἶναι κατὰ 15 μέτρα μακρύτερον και κατὰ 2 μέτρα πλατύτερον, ἐναντι τοῦ ἀποκοπέντος πρὸς ἀντικατάστασιν τμήματος. Ζυγίζει τὸ νέον τμήμα 3.000 τόνων και ἔρμα ὕδατος 500 τόνων ἐτέθη εἰς τὰ διπύθμενά του, διὰ τὴν διευκολυνθῆ καθέλκυσιν του. Ἡ σύνδεσις τοῦ κεντρικοῦ τμήματος μετὰ τὸ πρῶτον και τὸ δεύτερον τμήματα, θὰ πραγματοποιηθῇ ἐν δεξαμενῇ κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου. Μετὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν ὑπερκατασκευῶν, θὰ τοποθετηθῶν και νέα προωστήρια μηχαναῖ Ντήζελ, τύπου Μ.Α.Ν., μετὰ ὑπερφόρτισιν, δυνάμει 6.600 ἵππων. Παρομοίαν ἀκριβῶς μετατροπὴν εἰς φορτηγόν ξηροῦ φορτίου ὑφίσταται και τὸ τάνκερ «Γουόρλντ Τρέιντ». Ἀμφότερα ἀνήκουν εἰς τὸν κ. Στ. Νιάρχον και θὰ ύψώσων τὴν Κυανόλευκον.

— Ἄφ' ἐτέρου εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμστερνταμ συνεπληρώθη ἡ μετατροπὴ τοῦ «Τ. 2» «Φρίξος» εἰς φορτηγόν ξηροῦ φορτίου, τῶν 22.890 τόνων δ.ω. Πρὸ ἡμερῶν ἐξετέλεσε τὰς δοκιμὰς του. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα προχωρεῖ ἡ ἐργασία και διὰ τὴν παρομοίαν μετατροπὴν τοῦ τάνκερ «Τ. 2» «Φαέθων». Καὶ τὰ δύο ταῦτα σκάφη προρίζονται διὰ τὴν Κυανόλευκον.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΠΤΩΧΕΥΣΕΩΣ

Ἐνα ἀκόμη φορτηγόν και ἓνα τάνκερ «Τ. 2» τοῦ πτωχεύσαντος ἀμερικανικοῦ Οἴκου «Όσεαν Κέρριερ Κορπορέισον» (τῆς Νέας Ὑόρκης), καλύπτοντος, ὡς γνωστὸν και ἑλληνικὰ συμφέροντα, ἐπωλήθησαν κατὰ τὸ παρελθόν δεκαπενθήμερον ἐν δημοπρασίᾳ, ἓνα τρίτον κατεσχέθη και ἓνα τέταρτον, ἐκ τῶν προηγουμένως πωληθέντων, παρελήφθη ἀπὸ τὸν αγοραστήν του.

— Οὗτω, τὸ φορτηγόν «Βάλιαντ Ἐσπλόρερ» 7.258 τ. γκρόν, 10.920 τόνων δ.ω. και ναυπηγήσεως 1944, ἐκτεθὲν εἰς δημοπρασίαν τὴν 9ην Μαρτίου εἰς Βαλτιμόρην ἠγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Μανώλη Ε. Κουλουκουτῆ ἀντὶ τιμῆς 172.000 δολλαρίων.

— Ἐπίσης τὸ τάνκερ «Βάλιαντ Τόρτς» «Τ. 2» 10.530 τ. γκρόν, 16.725 τόνων δ.ω. και ναυπηγήσεως 1944, ἐκτεθὲν εἰς δημοσίον πλειστηριασμὸν τὴν 9ην Μαρτίου εἰς τὴν Βαλτιμόρην, ἐπωλήθη εἰς τὴν τιμὴν τῶν 250.000 δολλαρίων.

— Τὸ φορτηγόν τοῦ ἰδίου Οἴκου «Βάλιαντ Φόρς» 7.271 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1944, κατεσχέθη εἰς τὴν Νεάπολιν, ὅπου και θὰ πωληθῇ ἐν δημοπρασίᾳ.

— Ἐκ τῶν προηγουμένως ἐξ ἄλλου, πωληθέντων σκαφῶν τῆς ἐν λόγω πτωχεύσεως, παρελήφθη ὑπὸ τοῦ Ἑλληνος αγοραστοῦ του, τὸ «Βάλιαντ Χόπ» (σημαία Λιβερίας) 7.246 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1944. Τὸ ἐν λόγω σκάφος διετήρησε τὴν λιβερικὴν σημαίαν, μετονομάσθη «Όσεαν Ρόδερ» και τὸ πλήρωμά του ἠσφαλίσθη εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ δεξαμενόπλοιο «Αρο» (σημαία Λιβερίας) 7.221 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1930, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς, ὅπου και θὰ παραδοθῇ. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Νίκφιλ» 3.335 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Ἄγγλους διαλυτὰς, μετὰ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς τὸν ἀγγλικὸν λιμένα τοῦ παροπλισμοῦ του. Ἡ δὲ τὸ σκάφος ἐρρυμολκῆθη εἰς Ρόζυθ.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγόν μας «Λουλουῦ» 1.936 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1917, ἐπωλήθη εἰς Ἑλληνας διαλυτὰς, ἀντὶ τιμῆς 18.000 λιρῶν, μετὰ ἄμεσον παράδοσιν εἰς Περαία.

— Ἐπίσης τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγόν μας «Δήμος» (ex «Υδραῖος ΙΙ») 4.824 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1927, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν, μετὰ παράδοσιν εἰς Ἰαπωνικὸν λιμένα.

— Τὸ φορτηγόν μας «Αἴης Γιάννης» 3.800 τ. γκρόν και ναυ-

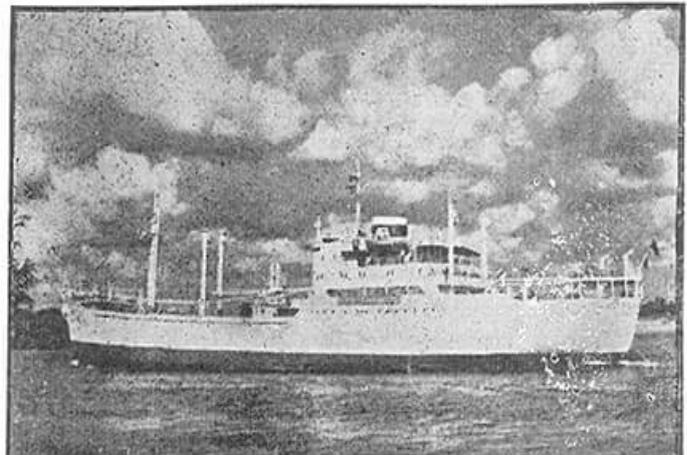
πηγήσεως 1924, ἐπωλήθη εἰς διαλυτὰς τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς ἀντὶ τιμῆς 44.500 λιρῶν.

— Τὸ πωληθὲν πρό καιροῦ εἰς διαλυτὰς τῆς Ἄπω Ἀνατολῆς φορτηγόν μας «Ανδρέας Γ.» 4.913 τ. γκρόν και ναυπηγήσεως 1929, παρεδόθη περὶ τὰ μέσα Μαρτίου εἰς Γιοκοχάμαν.

ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Μαρτίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἠσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων: «Σεϊχης», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρόν 7.304 ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Παν. Ἀγγουρά, «Αἰτζιαν Ση», λιβερικόν τόνων γκρόν 7.032, ἀπὸ 15ης Μαρτίου 1960 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μπενάκη, «Μαριπόζα ΙΙ», σημαία Λιβάνου, ἀπὸ 1ης Ἀπριλίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Σαμαρίνα, «Αἰτζιαν Ζέφυρ», λιβερικόν, τόνων γκρόν 7.036, ἀπὸ 1ης Μαρτίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μπενάκη και «Μαριαννίνα», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρόν 5.548, ἀπὸ 1ης Μαρτίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἠσφαλισμένων, λόγω ὑψώσεως τῆς ἑλληνικῆς σημαίας τὰ κάτωθι πλοία: «Χατζητσάκος», λιβερικόν, τόνων γκρόν 10.583, «Νησι», λιβερικόν, τόνων γκρόν 7.158, «Ἐθνος», λιβερικόν, τόνων γκρόν 10.328, «Σεῖριος», λιβερικόν, τόνων γκρόν 16.056, «Ἀλντεμπάραν», λιβερικόν, τόνων γκρόν 12.897, «Ἑλληνας», λιβερικόν, τόνων γκρόν 10.312, «Σεβίλλα», λιβερικόν, τόνων γκρόν 7.066, «Σκωτία», παναμαϊκόν, τόνων γκρόν 6.907, «Ντόνα Εὐγενία», παναμαϊκόν, τόνων γκρόν 11.208. Διεγράφησαν, ὡς πωληθέντα εἰς ἄλλοδαποὺς τὰ πλοία: «Κάσιαν Σέϊλορ», λιβερικόν, τόνων γκρόν 9.796, «Σεϊχης Μπούντρος», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρόν 5.729, «Ανδρέας Γ.»,



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEEL," 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 London

σημαία Κοσταρικής, τόνων γκρός 4.913, «Μάκρον», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.061, «'Αλμέρια», λιβεριανόν, τόνων γκρός 4.358.

Τέλος, διεγράφησαν, ως βυθισθέντα τὰ σκάφη: «'Αδωνις», σημαία 'Ονδούρας, τόνων γκρός 2.467 και «'Αρχων Γαβριήλ», σημαία Κοσταρικής τόνων γκρός 7.198.

Κατόπιν τών ως άνω μεταβολών, τὸ σύνολον τών υπό ξένας σημαίας πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, τών ὁποίων τὰ πληρώματα εἶναι ἠσφαλισμένα εἰς τὸ Ναυτικόν 'Απομαχικόν Ταμεῖον, ἀνέρχονται εἰς 659 τόνων γκρός 6.671.831.

ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ ΚΑΙ ΤΑ "Τ. 2.,

Εἰς τὴν ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως ἀπεστάλη πρὸς δημοσίευσιν τὸ Διάταγμα «περὶ ἀρσεως τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς εἰς ἀλλοδαποὺς συμβατικῆς ἀπαλλοτριώσεως καὶ ὑποθηκείσεως ἀπάντων τῶν πρὸ τῆς 12 'Απριλίου 1949 νηολογηθέντων φορητῶν καὶ δεξαμενοπλοίων». Δι' αὐτοῦ ὀρίζεται, ὅτι αἰρεται ἡ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν Διαταγμάτων ἀπὸ 14 Σεπτεμβρίου 1939 καὶ ἀπὸ 12 Νοεμβρίου 1957 ἰσχύουσα ἀπαγόρευσις τῆς εἰς ἀλλοδαποὺς συμβατικῆς ἀπαλλοτριώσεως καὶ τῆς ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει ὑποθηκείσεως τῶν φορητῶν πλοίων τύπου Λιμπερτυ, ἀγορασθέντων τῇ ἐγγυήσει τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων τύπου «Τ. 2» νηολογημένων πρὸ τῆς 12ης 'Απριλίου 1949, ἐφ' ὅσον ἤδωλον προηγουμένης ἐξοφληθῆ πλήρως αἱ δι' αὐτῆς δοθῆ ἢ ἐγγυήσις τοῦ Δημοσίου δανειακαὶ πρὸς τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν ὑποχρεώσεσι τῶν.

'Ορίζεται ἐπίσης, ὅτι διὰ τὴν εἰς ἀλλοδαποὺς συμβατικὴν ἀπαλλοτριώσιν καὶ τὴν ἐν ὄλῳ ἢ ἐν μέρει ὑποθήκυσιν φορητῶν πλοίων καὶ δεξαμενοπλοίων δι' αὐτῶν καταργεῖται διὰ τοῦ παρόντος ἡ ἰσχύουσα ἀπαγόρευσις, ἐφεξῆς ἀπαιτεῖται μόνον ἡ ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐγκρίσις τῆς σημαίας εἰς ἣν τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ μεταφερθῆ ἢ τῆς ἐθνικότητος τοῦ ἐνυποθηκίου δανειστοῦ. Δὲν ἀπαιτεῖται ἐγκρίσις τοῦ ὑπουργοῦ ἐὰν πρόκειται περὶ σημαίας ἢ ἰθαγενείας τῶν κρατῶν Βορείου καὶ Νοτίου 'Αμερικῆς, Βρετανικῆς Κοινοπολιτείας, 'Ισπανίας, Πορτογαλίας, Βελγίου, 'Ολλανδίας, Σουηδίας, Νορβηγίας, Φινλανδίας, Δανίας, 'Ιταλίας, Γαλλίας, Τουρκίας, Αἰγύπτου, Λιβερίας, Αἰθιοπίας, 'Ισραήλ, Γιουγκοσλαβίας, 'Ελβετίας, Πριγκηπάτου τοῦ Μονακό, Λουξεμβούργου, Δυτικῆς Γερμανίας, Βορείου καὶ Νοτίου 'Αφρικῆς, Πακιστάν, 'Ιαπωνίας, 'Ισλανδίας καὶ Μαρόκου.

Μεταφορὰ τοῦ πλοίου ἡ ὑποθήκυστις αὐτοῦ ἀνεῦ τῆς ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐγκρίσεως, ὁσάκις ἀπαιτεῖται αὕτη ἢ κατὰ παράβασιν τῆς ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ ὑπουργοῦ δοθείσης ἐγκρίσεως, διώκεται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 6 τοῦ κωδικοποιημένου νόμου 1461/1954.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΤΗΣ ΚΙΝΑΣ

Τὸ Συμβούλιον 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐνέκρινε τὸ Διάταγμα «περὶ τροποποιήσεως τοῦ ἀπὸ 7 'Οκτωβρίου 1958 Β.Δ. περὶ καταργήσεως τῆς ὑπ' ἀριθ. 204/1953 πράξεως τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου καὶ ἀπαγορεύσεως ἐκτελέσεως ὀρισμένων μεταφορῶν δι' ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων».

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἐκθεσιν τοῦ ἐν λόγω Διατάγματος ἀναφέρεται ὅτι οἱ περιορισμοί, οἵτινες ἀρχικῶς ἴσχυον ὀμοιομόρφως εἰς ὅλας τὰς εὐρωπαϊκὰς καὶ ἄλλας ναυτικὰς χώρας, ἤρθησαν ἢ ἠμβλύθησαν μεταγενεστέρως, ἐν τῷ πλαισίῳ ἀποφάσεων ληφθεισῶν ἀπὸ κοινοῦ, με ἀποτελέσμα, ὅτι αἱ ναυτιλίαι τοῦ συνόλου τῶν δυτικοεὐρωπαϊκῶν χωρῶν, συμμετέχουν ἤδη εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Λαϊκῆς Κίνας ἐλευθέρως ἀπομένοντες δὲ περιορισμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ μετὰ τῆς Λαϊκῆς Κίνας ἐμπόριον τῶν εὐρωπαϊκῶν τούτων χωρῶν, οὐχὶ δὲ εἰς τὰς μεταφορὰς.

Συνεχιζομένης ὅθεν τῆς ἰσχύουσι τοῦ παρ' ἡμῖν τῶν διὰ τοῦ Β.Δ. τῆς 7ης 'Οκτωβρίου 1958 τεθέντων περιορισμῶν ἡ ἑλληνικὴ Ναυτιλία τίθεται εἰς πολὺ μειονεκτικὴν θέσιν ἐναντι τῶν ἄλλων ἀνταγωνιζομένων αὐτὴν σημαίων. Εἰς τὴν ἀρσιν τῆς μειονεκτικῆς ταύτης θέσεως τὸ ἑλληνικὸ πλοῖον καὶ τὴν μερικὴν εὐθυγράμμισιν τῶν παρ' ἡμῖν πρὸς τὰ

εἰς τὰς δυτικοεὐρωπαϊκὰς χώρας σχετικῶς ἰσχύοντα, ἀποσκοπεῖ τὸ ἐν λόγω Διάταγμα. Τὸ Διάταγμα ἀναφέρεται εἰς μερικὴν μόνον εὐθυγράμμισιν, διὰ τὸν λόγον, ὅτι δὲν ἐκρίθη σκόπιμος ἡ ὀλοκληρωτικὴ ἀρσιν τῶν ὑφισταμένων, μέχρι τοῦδε, ἀπαγορεύσεων, ὡς ἐκ τούτου δὲ θὰ ἐξακολουθήσῃ ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία νὰ ὑπόκειται εἰς περιορισμοὺς τινὰς, μὴ ὑφισταμένους ὡς πρὸς τὰς λοιπὰς εὐρωπαϊκὰς ναυτιλίας.

Ο ΟΙΚΟΣ ΣΤΑΥΡΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ

'Ετελέσθησαν πρὸ ἡμερῶν, τὴν 23ην Μαρτίου, τὰ ἐγκαίνια τῶν νέων γραφείων τοῦ Οἴκου Σταύρου Λιβανοῦ. 'Η ἐταιρία ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Σταύρος Λιβανός—'Ελλάς Α.Ε.», συσταθῆ, με ἔδραν τὸν Πειραιᾶ. Εἰς τὸ μέγαρον τῆς 'Ατμοπλοίας Τυπάλων ἐγκατεστάθησαν τὰ γραφεῖα τῆς.

Παρέστησαν κατὰ τὰ ἐγκαίνια ὁ κ. 'Ανδριανόπουλος, οἱ κ.κ. Γ. Ποταμιάνος Γενικὸς Γραμματεὺς καὶ Ναύαρχος Σακάρης Γενικὸς Διευθυντῆς τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, οἱ διευθυνταὶ τῶν ὑπηρεσιῶν του, ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατικῶν σωματείων καὶ ἄλλοι τινὲς ἐκ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου.

'Ο ἐκ τῶν διευθυντῶν τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ κ. Μπούκης, ὁμιλῶν μετὰ τὸν τελεσθέντα ἀγασμόν, ἐτόνισε μετὰ ἄλλων καὶ τὰ ἑξῆς:

«'Εκ μέρους τοῦ κ. Σταύρου Λιβανοῦ, ὁμιλοῦντος τοὺς θερμοὺς χαιρετισμοὺς διαβιβάξω καὶ τῆς Διευθύνσεως τῆς «Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ—'ΕΛΛΑΣ» ὡς εὐχαριστῶ διότι ἐτιμησάτε διὰ τῆς παρουσίας σας τὴν τελεσθῆναι τοῦ 'Αγιασμοῦ μας ἐπὶ τῇ ἐνάρξει τῶν ἐργασιῶν τῆς νεοσυσταθείσης ἐνταῦθα ἐταιρίας μας.

'Η σημερινὴ πλήρην συγκέντρωσιν δὲν ἔχει χαρακτῆρα ἐπιθλιπτικῶν ἐγκαίνιων. Μᾶλλον ἀποτελεῖ, ὁσηνὴν συνάθροισιν τοῦ προσωπικοῦ τῆς ἐταιρίας, ἵνα ἐπικαλεσθῶμεν, ὡς μέλη μιᾶς οἰκογενείας, θεσίαν φώτισιν κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀνάλαμβανόμενων καθηκόντων μας καὶ ἵνα διατρανώσωμεν πρὸς ἀλλήλους τὴν πίστιν μας εἰς τὰς εὐγενεῖς ἐπιδιώξεις τῆς 'Ελληνικῆς ταύτης ἐταιρίας.

'Εχοντες πλήρην συναισθησιν τοῦ γεννοτόπου, ὅτι προϋπόθεσις τῆς ἐπιτυχίας τῆς ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως, εἶναι ἡ συμπαράστασις τοῦ ἑλληνικοῦ Κράτους καθὼς καὶ ἡ ἀπὸ κοινοῦ ἀρμονικὴ συμπραξία μετὰ τοῦ 'Ελληνος ἀξιωματικοῦ καὶ ναυτοῦ, εἰμῶθα ἄρκως εὐτυχεῖς καὶ ἐγγνώμονες πρὸς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τὸ ἐπιτελεῖον του καὶ πρὸς τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ἀξιωματικῶν καὶ ναυτῶν τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, διότι ἀπεδέχθησαν τὴν πρόκλησιν μας, ὅπως παρευρεθῶμεν εἰς αὐτὴν τὴν συγκέντρωσιν μας.

«Δὲν εἶναι βεβαίως ἡ πρώτη φορὰ καθ' ἣν, κατὰ τὴν ὑπερεκατονταετῆ ἱστορίαν του, συνιστάται ἐν Πειραιεὶ ἑλληνικὴ ἐταιρία τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ. Εὐάριθμοι ὑπῆρξαν κατὰ τὸ παρελθόν αἱ συσταθείσαι 'Ελληνικαὶ ἐφοπλιστικαὶ ἐταιρίαι τοῦ ΛΙΒΑΝΟΥ καὶ λίαν εὐδόκιμος καὶ μακροχρόνιος ἡ δράσις τῶν.

'Ηδῃ, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχοντος ἔτους μετεφέρθησαν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν 11 περαιτέρω νεότευκτα φορητὰ πλοία ἀναβιβασθέντος οὗτου τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν πλοίων μας εἰς 22. Θὰ πρέπει νὰ εἶναι πηγὴ ἐθνικῆς υπερφανεσίας τὸ γενεός, ὅτι κατὰ τὴν ἐνός αἰῶνος ἱστορίαν του, ἐναυτολόγησεν ὁ ΛΙΒΑΝΟΣ εἰς τὰ πλοία του μόνον ἑλληνικὰ πληρώματα.

«Αἱ προσφερθεῖσαι ὑπὸ τοῦ ΛΙΒΑΝΟΥ πρὸς τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος ὑπηρεσίαι τῶσον κατὰ τὸν πόλεμον, ὅσον καὶ εἰς τὰς εἰρηνικὰς περιόδους εἶναι γνωσταί. Κραταῖον στόλον διέθεσεν εἰς τὸν συμμαχικὸν ἀγῶνα. Κατὰ δὲ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη ἔχει καταβάλλει προσωπικῶς πρὸς τὸ 'Ελληνικὸν Δημόσιον ὑπὸ μορφῆν φορολογιῶν καὶ συνεισφορῶν ποσὰ μεγαλυτέρα τῶν ὑφ' οἰουδήποτε ἑτέρου ἐφοπλιστοῦ καταβληθέντων. Τὸ τοιοῦτον τὸ γνωρίζω διότι ἦλθεν εἰς φῶς, κατὰ συζητήσεως ἐνώπιον 'Αμερικανικῆς Γερουσιαστικῆς 'Επιτροπῆς.

«Μετὰ τὴν κάθοδον τοῦ Σταύρου Λιβανοῦ εἰς 'Ελλάδα κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν ἀτερμόνων συζητήσεων ἐπὶ τοῦ φορολογικοῦ, τῷ ἀπύθηνεν συγκαρπύριον ἐπιστολὴν ὁ κ. Πόστερ, οὐκὶ μόνον διὰ τὴν θετικὴν συμβολὴν του εἰς τὴν ἐπίλυσιν τοῦ φορολογικοῦ ζητήματος τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ διὰ τὴν ἀμεσον ὑπὸ τοῦ Λιβανοῦ καταβολὴν εἰς τὸ Δημόσιον Ταμεῖον τῆς καταλογισθείσης αὐτῷ ἀναλογίας συνεισφοράς, ἥτις ἦτο καὶ ἡ μερίς τοῦ λέοντος.

«'Εν τούτοις παρὰ τὴν ἀνέκαθεν ἑλληνικὴν τοιαύτην ὑπόστασιν καὶ προβολὴν τοῦ Σταύρου Λιβανοῦ καὶ τῶν ἐπιχειρήσεωσ του ἀποδιδόμεν ὄλως ἰδιάζουσας σημασίας εἰς τὴν οὐστάσιν τῆς «Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ—'ΕΛΛΑΣ».

«Κατὰ πρῶτον λόγον ἡ νέα αὕτη ἐταιρία παρὰ τὴν σοβαρὰν κρίσιν τῆς ναυλαγοράς, ἰδρύεται ὑπὸ λίαν εὐωίωνος συνθήκας. 'Εχομεν σαφῆ ἀντίληψιν τῆς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως Καραμανλῆ κατανοήσεως τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ζητήματος, τῆς τοποθετησεῶσ του ἐντὸς τῆς ὁρθῆς

Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΡΙΩΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ

“ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ,,

ΟΔΟΣ ΛΟΥΔΟΒΙΚΟΥ 1 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

'Ανακοινῶ τὴν διεύθυνσιν τῶν νέων Γραφείων τῆς ἀπὸ τῆς 4ης 'Απριλίου 1960, ἡ ὁποία ἔχει ὡς ἀκολούθως:

ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΛΤΑ 505 ΟΡΟΦΟΣ ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 3

ΝΕΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΤΗΛΕΦΩΝΩΝ: 477-911, 477-912

ΑΡΙΘΜΟΣ ΤΕΛΕΧ 138

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘ.: "ΤΡΑΜΠΣΙΠ,,

προοπτικής και της μετά ρεαλισμού αντιμετώπισης των προβλημάτων του. Ήδη κατά τα προκαταρκτικά της συστάσεως μας συνυψώσαμε από δείγματα της ιστορίας και του ενδιαφέροντος της Κυβερνήσεως, του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας και των κρατικών υπηρεσιών, διά τα οποία εκφράζομεν τας θερμάς μας ευχαριστίας.

Κατά δεύτερον λόγον αποδίδομεν ιδιαίτερα σημασίαν εις την σύστασιν της νέας εταιρίας, διότι τήν οραματιζόμεθα διάφορον έχουσαν άποστολήν εξ όλων των προϋπαρξουσών εταιριών μας. Θέλομεν να πιστεύωμεν, ότι θα παίη ρόλον αρχηγείου επί ελληνικής εδάφους εξ ου θά κατευθύνεται η διοικήσις και η διαχειρίσις ολοκλήρου του άνα την ύψηλον κινουμένου στόλου μας. Και εις τού σημείον αυτό επιθυμούμεν να εξάρωμεν τού ότι ο Πρόεδρος της Κυβερνήσεως κ. Καραμανλής έχει ενστερνισθή την ελληνικής ιδιοκτησίας Ναυτιλίαν, ανεξαρτήτως σημαίας ως ελληνικής υπόθεσιν. Είμεθα δε ευγνώμονες προς τόν κ. Πρόεδρον της Κυβερνήσεως και τας κρατικές υπηρεσίας διά τας διαθεσάσεις των προς τόν κ. Λιβανόν, ότι θα συντελέσουν εις την άρσιν των διαφόρων συναλλαγματικών, φορολογικών και ενδεχομένως άλλων περιορισμών, ώστε να είναι έφικτή η έντευθεν διοικήσις και διαχειρίσις ουχί μόνον των υπό ελληνικήν σημαίαν, αλλά και των υπό ξένας σημαίας ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων. Η πλέον έπιθυμητή, βεβαίως, έκφρασις της άνακτιθείσης προς τού Κράτος έπιτοσύνης μας είναι η υπαγωγή των πλοίων μας υπό την Κυανόλευκον. Τούσση υπήρξε προσφάτως η μεταφορά ελληνικής ιδιοκτησίας πλοίων υπό την Κυανόλευκον, ώστε να μη αφιστάμεθα πολύ των τεσσάρων εκατομμυρίων κόρων. Διά λόγους, όμως, οίτινες υποπίπτουν εις την αντίληψιν όλων μας δεν είναι δυνατή η όλοοκέρης και έν μιά νυκτί και μόνη μεταφορά όλοκλήρων στόλων υπό την Κυανόλευκον. Η έντευθεν διαχειρίσις, όμως, των τοιούτων πλοίων θα δημιουργήση εύεργετικήν έπαιρην μετά της Έλλάδος και των ελληνικών άρχων και άσφαλώς θα συντείνη εις τήν ταχύτεραν μεταφοράν των πλοίων αυτών υπό ελληνικήν σημαίαν.

Τέλος, εύελπιστούμεν, ότι, όπως και εις τόσας άλλας έκδηλώσεις της έπιχειρηματικής του δράσεως ο Λιβανός υπήρξε πρωτοπόρος, ουτω και διά της συστάσεως της (Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ - ΕΛΛΑΣ), άνοιγει τήν όδον προς μίαν ομαδικήν κίνησιν προς τήν πατρίδα των νευραλγικών κέντρων των ελληνικών ναυτιλιακών συγκροτημάτων. Προϋπόθεσις, βεβαίως, θα είναι η ήμετέρα έπιτυχία. Έχομεν πλήρη έπίγνωνσιν και αναίσθησιν της σημασίας της. Και προς αυτήν τήν κατευθύνωσιν χρειάζομεθα και αίτουμέθα άμέριστον τήν συμπαράστασιν και τήν άγάπην του Κράτους και του Έλληνος ναυτικού, ύποσχόμενοι με όλην μας τήν δύναμιν τήν ίδικήν μας άγάπην και συνεργασίαν.

Εν συνεχεία ό κ. Ανδριανόπουλος συνεχάρη από μέρους της Κυβερνήσεως τόν κ. Σταύρον Λιβανόν διά τήν πρωτοβουλίαν του, όπως εδώ μεταφέρη τήν έδραν της μεγάλης έπιχειρήσεώς του, ύποσχέθη δε άμέριστον τήν κρατικήν συμπαράστασιν εις τού τόσον παραγωγικόν έργον του Οίκου Λιβανού, πρωτοπόρου εις τόν στίβον της διεθνούς Ναυτιλίας.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Συμφώνως προς τας στατιστικά στοιχεία της Διευθύνσεως Μελετών του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, κατά τού 1959 τού άποκτηθέν ναυτιλιακόν συναλλάγμα ανήλθεν εις 60.312.000 δολλάρια, έκατι 60.310.000 τού 1958 και 66.593.000 δολλαρίων τού 1957. Έν συγκρίσει προς τού άποκτηθέν εκ των κυριωτέρων άλλων πηγών, ήτοι των εκ της εξαγωγής καπνών, σταφίδων, έλαιολάδου και τού μεταναστευτικού τοιούτου, τού ναυτιλιακόν συναλλάγμα καταλαμβάνει κατά τά τρία τελευταία έτη τήν τρίτην σειράν μεταξύ των συναλλαγματικών πόρων της Έλλάδος, αντιπροσωπεύον τά 24.53% των συναλλαγματικών πόρων τού 1957, τά 22.03% κατά τού 1958 και τά 23.56% κατά τού 1959.

ΤΑ ΒΙΒΛΙΑ ΥΠΟΘΗΚΩΝ

Προς τας λιμενικές άρχάς έκοινοποιήθη εγκύκλιος του Υπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, διά της οποίας όρίζεται, ότι τά τού πρώτον νηολογούμενα πλοία κόρων όλικής χωρητικότητας 500 και άνω θα έφοδιάζονται διά βιβλίου ύποθηκών και αντίγραφων των αυστατικών των ύποθηκών έγγραφων, μερίμνη τής νηολογούσης λιμενικής ή Προξενικής άρχής, ήτις, έφ' όσον δεν συμπίπτει να τηρή και τού ύποθηκολόγιον, θα αίτηται τ'ν έκδοσιν και άποστολήν τούτων, προς έπίδοσιν τώ πλοίω παρά τής λιμενικής άρχής, εις ήν τηρείται τού ύποθηκόλογον.

Τά ήδη νηολογούμενα πλοία της κατηγορίας ταύτης θα έφοδιάζονται διά τού βιβλίου ύποθηκών και των αντίγραφων, μερίμνη της λιμενικής ή Προξενικής άρχής εις τόν λιμένα της περιφέρειας της οποίας καταπλεί τού πλοίου, ήτις θα αίτηται τηλεγραφικώς, δαπάναις του πλοίου, έμβαζομένου συγχρόνως και τού αντίτιμου τού βιβλίου και έκδοσιν και άποστολήν τούτων προς έπίδοσιν υπό της τηρούσης τού ύποθηκόλογον άρχής.

Έν περιπτώσει άπόπλου του πλοίου πρό της λήψεως του ως άνω βιβλίου και των έγγραφων, ταύτα θα διαβιβάζονται έπείγοντως επί άποδείξει εις τήν λιμενικήν άρχήν του άμέσως έπομένου λιμένος κατάπλου προς έπίδοσιν ή θα παραδίδονται επί άποδείξει εις τόν ναυτικόν πράκτορα του πλοίου προς άποστολήν των εις τόν πλοίαρχον του πλοίου, έφ' όσον τούτο προορίζεται διά λιμένα της άλλοδαπής ένθα δεν ύφίσταται ελληνική Προξενική ή λιμενική άρχή.

ΤΑ ΕΙΣ ΣΥΡΟΝ ΕΠΙΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΗΓΟΥΜΕΝΑ

Τού ύπουργείου Έμπορίου άπαντών εις έρωτήματα της διευθύνσεως Τελωνείου Σύρου, σχετικάς με τήν τήρησιν διαδικασίας ως προς τόν έφοδιασμόν σκαφών και τήν έν γένει χρησιμοποίησιν ειδών ύποκειμένων ή έλευθέρων δι' έπίσκευάς ή ναυπηγήσεις, έγνωστοποίησε τά ακόλουθα: Έφ' όσον τά αυτόθι έπίσκευαζόμενα πλοία έξωτερικού παρακολουθούνται, βάσει των κατατεθειμένων εις τού Τελωνείον έκάστοτε αιτήσεων έπίσκευών, δηλώσεων πρακτορεύσεως και λοιπών στοιχείων συνοδευομένων υπό προεγκρίσεως της Τραπεζής Έλλάδος και έφ' όσον ή σ'τόθι «Α.Ε. Νεώριον και Μηχανουργεία Σύρου», της οποίας αι έγ καταστάσεις έχουν άναγνωρισθή και λειτουργούν ως έλευθερον τελωνειακόν συγκρότημα, χορηγεί δι' έκάστην περίπτωσην έπίσκευών ή ναυπηγήσεων πλοίων σχετικόν τιμολόγιόν της καλύπτον τήν άξίαν των χρησιμοποιούμενων ύποκειμένων ειδών κ.λ.π., πάντα δε τά έν λόγω στοιχεία διαβιβάζονται παρά του Τελωνείου εις τήν Τράπεζαν της Έλλάδος, δεν παρίσταται άνάγκη, όπως κατατίθεται παρά των ένδιαφερομένων και έτέρα δήλωσις των παρά τή τελωνειακήν ύπηρεσίαν

του συγκροτήματος, καλύπτουσα τās έν γένει συναλλαγματικές ύποχρεώσεις των τās άπορροούσας εκ της διαθέσεως υπό του συγκροτήματος των τυχόν ύποκειμένων ειδών.

Προκειμένου περί ναυπηγήσεως πλοίου, τού όποιον άνήκει ή ήθελε περιέλθει εις ελληνικήν έπιχείρησιν, πρόκειται δε να νηολογηθή υπό ελληνικήν σημαίαν, δέον όπως ούδεμία τηρηθή υπό των πλοιοκτητών του συναλλαγματική ύποχρέωσις διά τά χρησιμοποιηθέντα έν γένει ύλικά, έλευθέρα ή ύποκείμενα, κατά τήν ναυπήγησιν τούτου, πάντα δε τά σχετικά παραστατικά έγγραφα τού συγκροτήματος, τά άφορώντα εις τās παραδόσεις διά τήν ναυπήγησιν του ειδών, δέον να θεωρηθούν, ως τακτοποιημένα από της πλευράς ταύτης. Έάν, όμως, τού πλοίου ήθελε περιέλθει εις ξένους πλοιοκτήτας και ήθελε νηολογηθή υπό ξένην σημαίαν, δέον όπως τότε εφαρμοσθή ή διαδικασία, ή προβλεπομένη υπό της ύπ' αριθ. 48157/59 κοινής αποφάσεως. Όσον άφορά τήν διαπιστώσιν εάν τού πλοίου περιήλθον εις ελληνικήν έπιχείρησιν και ένηολογηθή υπό ελληνικήν σημαίαν ή όχι, διά τήν άνάλογον εφαρμογήν των άνωτέρω, τού Τελωνείου Σύρου, δέον όπως συνηνοηται μετά του ύπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας περί των προσκομιστέων υπό των ένδιαφερομένων σχετικών έγγραφων.

Τέλος, επί τού έρωτήματος τού Τελωνείου Σύρου, εάν τά εισαγόμενα έφοδια, ύλικά, κ.λ.π. είδη εκ του έξωτερικού άνευ συναλλαγματικών διατυπώσεων, δύναμι άδειών τού ύπουργείου Έμπορίου, δύναμι να χρησιμοποιηθούν ή ού, άνευ σχετικής προεγκρίσεως της Τραπεζής Έλλάδος, εις τήν σχετικήν άπάντησιν άναφέρεται, ότι κατά κανόνα δέον να ζητηται η σχετική προέγκρισις της Τραπεζής Έλλάδος, εις τήν όποιαν ό ένδιαφερόμενος θα προκομίξη τά σχετικά έγγραφα, βάσει των όποιων θ' άποφασίξη αύτη διά τήν άπαλλαγήν του εκ των συναλλαγματικών διατυπώσεων. Έάν, όμως, πρόκειται περί ειδών άσημάντου άξίως, ή πρόκειται περί έπείγουσών περιπτώσεων χρησιμοποίησεως τούτων, τού Τελωνείου δύναται κατά τήν κρίσιν του να έπιτρέπη τήν χρησιμοποίησιν των και άνευ προσκομίσεως της σχετικής προεγκρίσεως της Τραπεζής της Έλλάδος, έφ' όσον είναι έξηκριδωμένον, ότι εισήλθον άνευ συναλλαγματικών διατυπώσεων ή θά προσκομιζήται ή προέγκρισις μεταγενεστέρως, προς άποφυγήν οίσαδήςποτε τυχόν καθυστερήσεως περί τόν έφοδιασμόν ή έπίσκευσιν των πλοίων.

ΔΙΑ ΤΟ ΦΕΡΥ - ΜΠΟΥΟΥΤ

Έδημοσιεύθη χδές η άπόφασις του Συμβουλίου Έπικρατείας επί της προσφυγής των Έλληνικών άτμοπλοϊκών εταιριών κατά του Ε.Ο.Τ.

Όπου πλοίο και ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ

Στὸν ΠΕΙΡΑΙΑ, στὴν ΑΓΓΛΙΑ, στὸ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ ἢ στὴν ΜΕΣΟΓΕΙΟ ἢ οὐποδὴποτε ἄλλου εὐρίσκεται τὸ πλοῖόν σας, ἢ ἔπιχειρήσις μας ἔχει τὰ μέσα νὰ σας ἐξυπηρετήσῃ σὲ ὅλα τὰ ὑλικά μηχανικὰ καὶ καταστράματος καὶ σὲ τροφοδοσίας καὶ σὲ διότιθετο ἄλλα εἶδη — μηχανήματα, σχοινία Μανίλλα, ἄλυσίδες, ἄγκυρες, συρματοσχοινία, διάφορα ὄργανα χάρται καὶ ναυτικά βιβλία κ.λ.π. Ἡ συνεργασία μας μὲ τὰ πλοῖα ἠμισιμένα Ἐργοστάσια τοῦ Κόσμου μᾶς δίδει τὴν εὐχέρεια νὰ σας ἐξυπηρετοῦμε παντοῦ ΑΜΕΣΩΣ καὶ σὲ τιμὲς διεθνῶς συναγωνισμοῦ, φθηνότερες ἀπὸ καὶ ἀπὸ τοὺς τοπικοὺς προμηθευτάς. Ἀναβιάσατέ μας ἔγκαιρος τὰς παραγγελίας τῶν πλοίων σας καὶ ἀπαλλαγτέ ἀπὸ τῆς φροντίδης ποῦ σας δημιουργοῦν ὅλα αὐτὰ τὰ εἶδη. Ἐδῶ στὸν ΠΕΙΡΑΙΑ, ἢ σὲ ὁποιοδήποτε ἄλλον λιμένα τῆς Ἑλλάδος ἢ Ἐπιχειρήσις μας μὲ τὰ μεγάλα ἀποθέματα ποῦ διαθέτει ΤΡΑΝΖΙΤΟ καὶ ΕΛΕΥΘΕΡΑ (Χρώματα INTERNATIONAL, βύσματα BELDAM, σχοινία Μανίλλα καὶ συρματοσχοινία Ἀγγλίας, μέταλλα λευκά, λινέλαια, σωλήνες, ἐλάσματα καὶ ὅλα τὰ ἄπειρα ὑλικά μηχανικὰ καὶ καταστράματος) καὶ μὲ τὴν ὀργάνωσιν τῆς σᾶς προσφέρει ΑΜΕΣΩΝ, ΤΑΧΕΙΑΝ καὶ ὀλοκληρωτικὴν ἐξυπηρετήσιν σὲ ποιότητες ἐξαιρετικὰς καὶ σὲ τιμὲς συναγωνισμοῦ.



ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ ΜΑΣ

"ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ,"

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

14, ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΑ - ΤΗΛ. 40.435



διά την απόφασιν αὐτοῦ, ὅπως ἐπεκτείνῃ τὸ πορθμεῖον Ἰταλίας—'Ελλάδος καὶ εἰς Πάτρας. Τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας ἠκύρωσε τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ὁργανισμοῦ Τουρισμοῦ δεχθέν, ὅτι εἰς τοὺς ὄρους τῆς διακηρύξεως τοῦ Ε.Ο.Τ. περὶ ἐκποίσεως τοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον θὰ χρησιμοποιηθῆ ὡς πορθμεῖον, περιελήφθη διάταξις, διὰ τῆς ὁποίας καθορίσθη, ὅτι τὸ πορθμεῖον εἶς ἐκτελῆ τὴν γραμμὴν Βρισησίου — Ἰγουμενίτης καὶ ὅτι μετὰ τὴν τοιαύτην διακήρυξιν δὲν ἐπιτρέπεται τροποποιήσας καὶ ἐπέκτασις τῆς γραμμῆς. Ἐπιτρέπεται δὲ μόνον συμπῶνως πρὸς τοὺς ὄρους τῆς διακηρύξεως τροποποιήσας τὸν δρομολογίον τῶν πορθμεῶν ἐντὸς τῆς αὐτῆς γραμμῆς Βρισησίου — Ἰγουμενίτης. Περαιτέρω τὸ Συμβούλιον Ἐπικρατείας ἐδέχθη, ὅτι οἱ ὄροι τῆς διακηρύξεως διὰ τοὺς τρίτους ἀποτελοῦν κανονιστικὸν καθεστὼς τὸ ὅποιον δεσμεύει τὸν ὀργανισμὸν τουρισμοῦ καὶ τὴν ἀνάδοχον ἐταιρίαν ΕΛΜΕΣ. Τρίτοι δὲ τῶν ὁποίων θίγονται τὰ συμφέροντα ἐκ πράξεων τοῦ Ε.Ο.Τ. ἀντικειμένων πρὸς τὴν διακήρυξιν δύνανται νὰ προσβάλουν ταύτας ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου Ἐπικρατείας.

Κατόπι τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως ὁ Ε.Ο.Τ. θὰ εἰσηγηθῆ νομοθετικὴν ρύθμισιν τοῦ θέματος διὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πορθμεῖου εἰς Πάτρας.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΓΡΑΦΗΝ ΑΠΟ ΤΑ ΝΗΟΛΟΓΙΑ

Πρὸς τὰς λιμενικάς, παραλίους προξενικάς ἀρχὰς καὶ τοὺς προξενικοὺς λιμενάρχους ἐκαινοποιήθη ἐγκύκλιος τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἀναφερομένη εἰς τὴν ἀκολουθητέαν διαδικασίαν πρὸς διαγραφήν τῶν πλοίων.

Εἰς τὴν ἐγκύκλιον τονίζεται, ὅτι μετὰ τῶν διευκολύνσεων τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν πρωτεύουσαν θέσιν ἔχει καὶ ἡ πώλησις καὶ ἡ ἐν γένει ἀλλαγὴ σημαίας τοῦ πλοίου. Κατὰ συνέπειαν εἰς τὴν περίπτωσιν πλοιοκτικῆς κατοικῶν μονίμως ἢ εὐρισκόμενος εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ζητεῖ μὲσα Προξενικοῦ Λιμενάρχου τὴν ἀμεσον διαγραφήν πλοίου του ἐκ τῶν ἑλληνικῶν νηολογίων καὶ τὴν χορήγησιν αὐτῶ τοῦ οἰκείου πιστοποιητικοῦ διαγραφῆς, δέον νὰ ἀκολουθητῆ ἡ ἐπομένη διαδικασία:

Προκειμένου περὶ πλοίων ἐγγεγραμμένων εἰς τὰ ἑλληνικά νηολόγια, βάσει τῶν παγίων κειμένων διατάξεων, ὁ πρὸς δὴ ἡ αἰτήσις προξενικὸς λιμενάρχης, τηλεγραφεῖ ἀμέσως πρὸς τὸν λιμενάρχην τοῦ λιμένος ὅπου τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, ὅτι τὸ πλοῖον ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπὸν καὶ ὅτι ζητεῖται ἡ διαγραφή του καὶ ἡ χορήγησις πιστοποιητικοῦ διαγραφῆς. Εἰς τὸ τηλεγράφημα δέον ν' ἀναφέρεται: α) Τὸ ὄνομα τοῦ πλοίου. β) Ὁ λιμὴν καὶ ὁ ἀριθμὸς νηολογίου. γ) Τὸ ὄνοματεπώνυμον τῶν μεταβιβαζόντων. δ) Τὸ ὄνοματεπώνυμον καὶ ἡ ἐθνικότης τῶν ἀγοραστῶν καὶ ἡ σημαία, τὴν ὁποίαν πρόκειται νὰ ὑψώσῃ τὸ πλοῖον. ε) Τὸ εἶδος καὶ ἡ χρονολογία τοῦ ὑπογραφέντος μεταξὺ τῶν ἀνωτέρω ἐγγράφου. στ) Βεβαιώσις, ὅτι διαπιστοῦται ἡ νομιμοποίησις τῶν μεταβιβαζόντων καὶ τῶν αἰτούντων. ζ) Ἡ κατάθεσις βεβαιώσεων τῆς Οἰκονομικῆς Ἐφορίας Πλοίων, τοῦ Ν.Α.Τ., Ταμείων Προνοίας Ναυτικῶν καὶ Α.Ο.Κ.Π., ὅτι ἔχουν ἐξοφληθῆ αἱ πρὸς τὸ Δημόσιον καὶ τοὺς ἀνωτέρω ἀσφαλιστικοὺς ὀργανισμοὺς ὑποχρεώσεις τοῦ πλοίου καὶ η) ἡ κατάθεσις ἐγγράφου συγκαταθέσεως τοῦ τυχόν ἐνυποθήκου δανειστοῦ, οὗτινος νὰ ἀναφέρεται τὸ ὄνοματεπώνυμον καὶ τὰ λοιπὰ στοιχεῖα.

Ἡ λαμβάνουσα τὴν εἰδοποίησιν λιμενικὴ ἀρχὴ τοῦ λιμένος νηολογήσεως, συνεχίζει ἡ ἐγκύκλιος, ὀφείλει ἅμα τῇ λήσει νὰ μεριμνᾷ: α) Διὰ τὴν διαπίστωσιν τῆς συμφωνίας τῶν ἐν τῷ νηολογίῳ ἐμφανιζομένων πλοιοκτικῶν πρὸς τοὺς ἐν τῷ τηλεγραφηματικῷ πωλητῆς ὡς καὶ τοὺς ἐν τῷ ὑποθηκολογίῳ ἐμφανιζομένους ἐνυποθήκους δανειστὰς πρὸς παροχὴν τῆς ἐγκρίσεως πωλήσεως. β) Τὴν διαπίστωσιν, ὅτι δὲν ἀπαιτεῖται ἄδεια τοῦ ὑπουργείου διὰ τὴν ἀλλαγὴν σημαίας τοῦ πλοίου. γ) Τὴν συγκέντρωσιν τῶν βεβαιώσεων περὶ μὴ ὀφειλῆς εἰς τὸ Δημόσιον, τὰ ναυτικὰ Ταμεία καὶ τοὺς λοιποὺς Ὁργανισμοὺς. δ) Τὴν λήσιν ἐγκρίσεως διαγραφῆς τοῦ ὑπουργείου καὶ ε) Τὴν διαπίστωσιν ἀνυπαρξίας κατασχέσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου.

Μετὰ τὰς ἀνωτέρω ἐνεργείας, προβαίνει εἰς τὴν διαγραφήν τοῦ πλοίου ἐκ τῶν νηολογίων καὶ τηλεγραφεῖ τοῦτο εἰς τὸν προξενικὸν λιμενάρχην, ὅστις προβαίνει εἰς τὴν ἐκδοσιν καὶ ἐπίδοσιν εἰς τὸν αἰτήσαντα πιστοποιητικοῦ διαγραφῆς, συγχρόνως δὲ ἀποστέλλει ταχυδρομικῶς εἰς τὸν λιμενάρχην τοῦ λιμένος, ὅπου τὸ πλοῖον ἦτο νηολογημένον, τὴν ἀρχικὴν αἴτησιν πρὸς διαγραφήν τοῦ πλοίου, μετὰ τῶν συνοδευσάντων ταύτην ἐγγράφων καὶ ἀντιγράφου τοῦ ἐκδοθέντος παρ' αὐτοῦ πιστοποιητικοῦ διαγραφῆς τοῦ πλοίου, ἵνα τεθῶν εἰς τὸν παρὰ τῷ νηολόγῳ φάκελλον τοῦ πλοίου. Ὁ προξενικὸς λιμενάρχης τηρεῖ κεκρυμμένα ἀντίγραφα πάντων τῶν διαβιβαζομένων εἰς τὸν νηολόγον ἐγγράφων.

Προκειμένου περὶ πλοίων ἐγγεγραμμένων εἰς τὰ ἑλληνικά νηολόγια βάσει τῶν διατάξεων τοῦ ἀρθροῦ 13 τοῦ Ν.Δ. 2687/53 ἀρκεῖ: α) Ἡ ἀπλὴ πρὸς τὸν προξενικὸν λιμενάρχην δῆλωσις πρὸς διαγραφήν τοῦ ἰδιοκτικῆ τοῦ πλοίου, ἀναφέρουσα καὶ τὴν σημαίαν, ἣν τὸ πλοῖον πρόκειται νὰ ὑψώσῃ, μὴ ἀπαιτουμένης τῆς προσκομίσεως τοῦ μεταξὺ τῶν μεταβιβαζόντων καὶ τῶν ἀγοραστῶν ὑπογραφέντος ἐγγράφου, δεδομένου, ὅτι δύναται νὰ γίνῃ, συμπῶνως τῇ ἐγκριτικῇ πράξει, ἀλλαγὴ σημαίας καὶ ἀνευ πωλήσεως τοῦ πλοίου. β) Ἄντι τῶν βεβαιώσεων τῆς Οἰκονομικῆς Ἐφορίας καὶ τῶν ναυτικῶν ἀσφαλιστικῶν Ταμείων δύναται νὰ κατατεθῆ ἐγγυητικὴ ἐπιστολὴ ἀνεγνωρισμένης Τραπεζῆς, ἀγγλικῆς ἢ ἀμερικανικῆς, διὰ τὸ ποσὸν δολλαρίων ἢ λιρῶν, τὸ ἀναγραφόμενον εἰς τὸν δ-

ρον ὑπ' ἀριθ. 1 τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως τοῦ πλοίου.

Κατὰ συνέπειαν εἰς τὸ τηλεγράφημα τοῦ προξενικοῦ λιμενάρχου πρὸς τὸν λιμενάρχην τοῦ λιμένος ὅπου τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, θ' ἀναφέρονται μόνον τὸ ὄνομα καὶ τὰ λοιπὰ στοιχεῖα τοῦ δηλούντος, ὅτι ἐπιθυμῆ τὴν διαγραφήν πλοιοκτικῆ καὶ τὴν σημαίαν ἣν πρόκειται νὰ ὑψώσῃ τὸ πλοῖον. Ἐπίσης θὰ βεβαιῶνται τὴν κατάθεσιν ἐγγυητικῆς ἐπιστολῆς Τραπεζῆς. Ὁ λιμενάρχης τοῦ λιμένος, ὅπου τὸ πλοῖον εἶναι νηολογημένον, προβαίνει εἰς τὰς ἐνδεικνυόμενας ἐνεργείας. Τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας δὲν ἐκδίδει διαταγὴν διαγραφῆς, ἀλλ' εἰδοποιεῖται ὑπὸ τοῦ νηολόγου περὶ τῆς διενεργηθείσης διαγραφῆς τοῦ πλοίου. Τοῦτο γίνεται συγχρόνως πρὸς τὴν εἰδοποίησιν τοῦ προξενικοῦ λιμενάρχου πρὸς ἐκδοσιν πιστοποιητικοῦ διαγραφῆς. Ὑπογραμμίζεται τὸ ἀπαραιτήτων τῆς ὑπάρξεως ἐγγράφου συγκαταθέσεως τῶν τυχόν ἐνυποθήκων δανειστῶν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην.

ΟΙ ΑΠΑΙΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Ἐκ τῶν θρουμένων ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας στατιστικῶν στοιχείων, προκύπτει, ὅτι κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον 1960, εἰργάσθησαν ἐπὶ 481 φορητῶν πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν 13.877 ναυτικοί, ἐπὶ 26 ἐπιβατηγῶν πλοίων ἀκτοπλοικῶν, μεσογειακῶν καὶ ὑπερωκεανίων 1638, ἐπὶ 2900 πλοίων καὶ πλοιαρίων μέχρι 30 κῶρων ὀλικῆς χωρητικότητος 6.000 καὶ ἐπὶ 220 μωτορσιπς, πετρελαϊοκινήτων - ἱστιοφόρων σηματολογημένων, ἦτοι ἀνω τῶν 30 κῶρων ἕκαστον, εἰργάσθησαν 2010 ναυτεργάται. Κατὰ τὸν ἴδιον μῆνα εἰργάσθησαν ἐπὶ 608 φορητῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ἑλληνικῶν συμφερόντων 14.342 Ἕλληνες ναυτικοί καὶ ἐπὶ ἐνὸς ὑπερωκεανίου 350. Κατὰ συνέπειαν τὸ σύνολον τῶν ἐργασθέντων Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πάσης κατηγορίας ἑλληνικῶν καὶ ἑλληνικῆς πλοιοκτικῆς ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, ἀνῆλθε κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον εἰς 38.217.

Εἰς τοὺς ἐργασθέντας ὡς ἀνωτέρω Ἕλληνες ναυτικούς, κατεβλήθησαν διὰ τὸν μῆνα Φεβρουάριον συνολικαὶ ἀποδοχαί, εἰς μὲν τοὺς ἀμειβομένους εἰς δραχμὰς 4.163.530, εἰς δὲ τοὺς ἀμειβομένους εἰς ξένον συνάλλαγμα 789.044 λίραι Ἀγγλίας εἰς τοὺς ἐργασθέντας ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων καὶ 841.794 λίραι Ἀγγλίας εἰς τοὺς ἐργασθέντας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας, ἑλληνικῶν συμφερόντων.

Οἱ ἐργασθέντες ἐπὶ πομποφόρων πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας κατανέμονται κατὰ κατηγορίας ὡς ἀκολουθοῦσιν: Πλοίαρχοι 608, ὑποπλοίαρχοι 543, ἀνθυποπλοίαρχοι 893, δόκιμοι πλοίαρχοι 77, μηχανικοὶ Α' τάξεως 601, μηχανικοὶ Β' 522, μηχανικοὶ Γ' 951, δόκιμοι μηχανικοὶ 231, ραδιοτηλεγραφηταὶ 515, ναύκληροι 608, ναῦται 3.926, ναυτοπόσιδες 423, ἀρχιθερμασταὶ 588, θερμασταὶ 2.047, λιπανταὶ 598, μάγειροι 607, θαλαμηπόλοι 515 καὶ βοηθοὶ θαλαμηπόλων 89.

ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Κατὰ τὸν ἴδιον μῆνα Φεβρουάριον 1960 τὸ σύνολον τῶν ἀνέργων ναυτεργατῶν ἀνήρχετο εἰς 5634. Ἐξ αὐτῶν 224 ἦσαν ἀξιοματικοί, 3315 πτυχιούχοι ναυτεργάται καὶ 2095 μὴ προσοντούχοι.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Μαρτίου, ἐχορηγήθησαν παρὰ τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενεῖας των:

Εἰς πλοίαρχον: Ἰωάννην Εὐ. Λυμπεράτων, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἐτῶν, 3 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν δρχ. 2.763 μηνιαίως.

Εἰς μηχανικόν: Εὐαγγελίαν χήραν Εὐάγ. Κουτρότσου ἢ Κοτρώζου, μὲ ὑπηρεσίαν 13 ἐτῶν 6 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν δρχ. 1.337 μηνιαίως, λόγῳ ἀτυχήματος.

Εἰς λογιστὴν: Φωτεινὴν χήραν Γαβριὴλ Κυριάκου, μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἐτῶν, 7 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 1.775 μηνιαίως.

Κατώτερα πληρώματα: Αἰκατερίνην, χήραν Δημ. Λεούση, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 10 ἐτῶν, 9 μηνῶν καὶ 11 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος δρχ. 400 μηνιαίως, Γεώργιον Εὐσ. Ντάτσιον κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἐτῶν, 5 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν δρχ. 919 μηνιαίως, Νικόλ. Δημ. Ζαγοριανόν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἐτῶν, 11 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν

**HELLENIC SHIPSTORES
BREMEN**

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ,"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ
ὕλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Office:
Bremen 13, Liegnitzstr. 58
Telephones: 71346/47

Night Phones:
B. Fotou 49 46 98
J. Karagiannidis 53154
Telegrams:
SHIPCHANDLER BREMEN

*** ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ ***
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
ἡ πλοῖον ὀργανωμένη ἐπιχείρησις ἐξυπηρετήσεως πλοίων
Τηλεφωνικὰτε 40-435 ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

δρχ. 1.371 μηνιαίως, Κων)νον Π. Μαντζιλιάτην, κυβερνήτην με υπηρεσίαν 21 ετών και 21 ημερών δρχ. 634 μηνιαίως, 'Απόστολον 'Αν. Μαστρογιάννην, θερμαστήν, με υπηρεσίαν 19 ετών, 8 μηνών και 13 ημερών δρχ. 1.080 μηνιαίως, Μιχαήλ Δ. Πεκέν ή Μπεκεν, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 15 ετών, 1 μηνός και 6 ημερών δρχ. 715 μηνιαίως, Παναγιώτην 'Αθ. Κουτζόγλου, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 21 ετών και 11 ημερών δρχ. 674 μηνιαίως, Δημήτριον Κ. Νεράλλην, ναύτην, με υπηρεσίαν 24 ετών, 11 μηνών και 5 ημερών δρχ. 553 μηνιαίως, Σταύρου Σπ. Δελαπόρταν, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 21 ετών, 2 μηνών και 29 ημερών δρχ. 1.040 μηνιαίως, Χαράλαμπον Δ. Πουοφάν ή 'Αννην, ναύτην, με υπηρεσίαν 16 ετών, 11 μηνών και 28 ημερών δρχ. 400 μηνιαίως, Παναγίν Γ. Κατεδάτην, αρχιθερμαστήν, με υπηρεσίαν 19 ετών, 4 μηνών και 14 ημερών δρχ. 1.132 μηνιαίως, Κων)νον 'Ιω. Τζανέτον ή Μητάκον, κυβερνήτην, με υπηρεσίαν 20 ετών και 3 μηνών δρχ. 669 μηνιαίως, 'Ανδρέαν Π. Ζησιμάτον, ναύτην, με υπηρεσίαν 13 ετών, 2 μηνών και 1 ημέρας δρχ. 929 μηνιαίως, λόγω ατυχήματος, 'Ιωάννην Σ. Τρίμπαλην, ναύτην, με υπηρεσίαν 19 ετών και 16 ημερών δρχ. 1.151 μηνιαίως, Μαριάνθην, χήραν Σταύρου Δίπλα, μαγειρού, με υπηρεσίαν 15 ετών, 1 μηνός και 23 ημερών δρχ. 501 μηνιαίως, Μαριάν, χήραν 'Ιωάννου Βαλαμί ξυλουργού, με υπηρεσίαν 18 ετών, 2 μηνών και 7 ημερών δρχ. 983 μηνιαίως, Δημήτριον Π. Ψαρράν, ναύτην με υπηρεσίαν 30 ετών, 4 μηνών και 5 ημερών δρχ. 995 μηνιαίως, Κων)νον 'Αντ. Πατέλην θερμαστήν, με υπηρεσίαν 18 ετών, 5 μηνών και 26 ημερών δρχ. 740 μηνιαίως, Μολενζιόν Στ. Μουίνδουλαν, ναύτην, με υπηρεσίαν 23 ετών, 2 μηνών και 10 ημερών δρχ. 1.494 μηνιαίως και 'Ιωάννην Γ. Γιαννίτην, μεμονωμένον εργάτην θαλάσσης, με υπηρεσίαν 25 ετών και 28 ημερών, δρχ. 400 μηνιαίως.

Η ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ

Την μεσημβρίαν τής 30ής Μαρτίου συνήλθεν ή έτησια τακτική Γενική Συνέλευσις τών μετόχων τής 'Εμπορικής Τραπεζής τής 'Ελλάδος. 'Ο Πρόεδρος του Δ. Σ. τής Τραπεζής καθηγητής κ. Στρατής 'Ανδρέαδης ανέγνωσε προς τούς μετόχους τήν "Εκθεσιν τών πεπραγμένων του Διοικητικού Συμβουλίου κατά τó έτος 1959, τήν όποιαν δημοσιεύομεν εις τās προηγούμενας σελίδας του παρόντος τεύχους και διέγραψε τήν προσωπικήν εξέλιξιν τής ελληνικής οικονομίας, καθώς και τó πρόγραμμα εργασιών τής Τραπεζής κατά τó 1960. Η Συνέλευσις ένεκρίνε τήν λογοδοσίαν και απήλλοξε τó Διοικητικόν Συμβούλιον πάσης εϋθύνης. Τó εκ δρχ. 12,50 μέρισμα κατά μετοχήν θά άρχισή καταβαλλόμενον από τής 11ης 'Απριλίου ε.έ.

ΤΑ ΔΑΝΕΙΑ ΤΟΥ Ο.Χ.Ο.Α.

'Ο Ο.Χ.Ο.Α. δι' έγγραφου του προς τó ύπουργείον Ναυτιλιας εγνώρισεν, ότι τó Συμβούλιον του 'Οργανισμού άπεφάσισεν, όπως εις τās εφεξής χρηματοδοτήσεις του τρέχοντος έτους, μη περιληφθή ή άγορά ή μετασκευή μεταχειρισμένων άκτοπλοϊκών σκαφών. Εις τήν άπόφασιν ταύτην στηρίζομενον τó Συμβούλιον του Ο.Χ.Ο.Α. άπέρριψε δύο σχετικές προκαταρκτικές αιτήσεις δανείων.

Προκειμένου περι ναυπηγήσεως νέων άκτοπλοϊκών πλοίων, τονίζεται εις τó έγγραφο, τó Συμβούλιον του 'Οργανισμού θά ήτο διατεθειμένον νά εξετάσῃ αιτήσεις δανεισμού.

Τó ύπουργείον Ναυτιλιας, άπαντών εις τó έγγραφο του Ο.Χ.Ο.Α. του εγνώρισε σχετικώς, ότι ή ληφθεΐσα άπόφασις εύρίσκει τούτο άπολύτως σύμφωνον. Καί προστίθεται, ότι άνέκαθεν ή προσπάθεια του ύπουργείου Ναυτιλιας άπέβλεπε προς τήν κατεύθυνσιν τής αντικαταστάσεως τών παλαιών επιβατηγών πλοίων διά καινούργιων τούτων.

ΑΙ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

'Υπό τής άρμοδιας υπηρεσίας του ύπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλιας καθηρτίσθη Διάταγμα, διά του όποιου προβλέπεται, ότι εξετάσεις προς άπόκτησιν διπλωμάτων πλοίαρχων Γ'. τάξεως, άτμομηχανικών και μηχανικών έσωτερικής καύσεως Γ'. τάξεως και ραδιοηλεκτρολογικών Β'. τάξεως, εκτός τών κατά τó άρθρον 22 του άπό 19.2.1954 Β.Δ. παγίως καθορισθεισών και τών κατά τó άρθρον μόνον του άπό 29.2.1960 Β.Δ. έκτάκτως όρισθεισών, θά διενεργηθούσιν προσθέτως και κατά μήνα Δεκέμβριον του 1960.

ΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΑΙ

'Υπό του ύπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλιας καθηρτίσθη σχέδιον Β. Διατάγματος 'επρι διατάξεων τινών άφορωσών τήν Δημοσίαν Σχολήν 'Ασυρματιστών Ε.Ν.». Δι' αύτú όρίζεται, ότι διά τήν εισαγωγήν ύποψηφίων άσυρματιστών εις τήν Δημοσίαν Σχολήν 'Ασπροπύργου, απαιτείται άπολυτήριον Γυμνασίου, ή δε έν αύτῃ φοιτήσις όρίζεται διετής.

ΤΟ Τ.Α.Ν.Π.Υ. ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΤΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Διά Βασ. Διατάγματος τροποποιείται ό κανονισμός του Ταμείου Ναυτικών Πρακτόρων και 'Υπαλλήλων (Τ.Α.Ν.Π.Υ.), προστιθεμένης τής διατάξεως, διά τής όποιας επιτρέπεται ή διάθεσις εκ τών Κεφαλαίων του Ταμείου ποσού έφ' άπαξ 50 χιλ. δραχμών διά τρεις ύποτροφίας εις πρόσωπα προερχόμενα από τόν κύκλον τών ήσφαλισμένων προς μετεκπαίδευσιν εις τó εξωτερικόν.

'Η παρά τής Διοικήσεως του Ταμείου αναληφθεΐσα πρωτοβουλία πιστεώμενη νά τύχη τής εκθύμου ύποστηρίξεως τών ναυτιλιακών μας παραγόντων. Οί καλώς καθηρτισμένοι πράκτορες και ύπάλληλοι κατά κύριον λόγον, τά συμφέροντα του πλοίου εξυπηρετούσιν.

ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

'Ανεκινώθη παρά τής εταιρίας του κ. Νιάρχου εις τó ύπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλιας, ότι τά τάνκερς 'Γουόρλντ Τρέϊντ 10.448 τ. γκρός (του 1944) και 'Γουόρλντ Τρόφου 10.195 τ. γκρός (του 1943), άτινα μετετάβησαν έν Σουηδία εις φορητά δηρού φορτίου και ύψωσαν τήν Κιωνόβλεκον, μετωνομάσθησαν εις 'Γουόρλντ Σίτιζεν» τó πρώτον και 'Γουόρλντ Κ α β ά λ λ ι ε ρ» τó δεύτερον. Καταμετρούθηνα μετά τήν μετατροπήν των εύρέθησαν 12.808 τ. γκρός έκαστον.

«ΑΛΜΠΑ» (λιβερ.): 'Απέπλευσε τήν όην Μαρτίου εκ Νέας 'Ορλεάνης διά Καρατίσ, άλλ' επανέπλευσε τήν έπομένην, λόγω άνωμαλίας εις τās μηχανάς του. 'Επισκευασθέν απέπλευσεν εκ νέου τήν 8ην Μαρτίου. (Μάρτ. 6—8)

«ΑΡΜΑΡ»: Κατ' επιβεβώρησιν εις Βαγκωβερν εύρέθη ή έλιξ αύτου θραυσμένη και τó πηδάλιον βεβλαμμένον. Αι ζημιάς προήλθον, όταν τó σκάφος ήγγισε τόν βυθόν τήν 28ην Φεβρουαρίου, ενώ απέπλευεν έξ 'Οζάκας. Θά τοποθετηθούσιν άμοιβά, πηδάλιον και έλιξ. (Μάρτ. 21)

«ΑΥΡΑ»: Κενόν από Γδύνιαν διά Ρόττερταμ, ενώ εισήρχετο εις τούς ύδατοφράκτας του Χολτενιαν εκτύπησεν εις τó κρηπίδιωμα, με άποτελεσμα νά βλαθούσιν τά πτερύγια τής έλικος. Τó σκάφος συνέχισε τόν πλουν του. (Μάρτ. 20)

«ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ» (δεξαμ.): 'Από Νοβορωσίσκην διά τά Διύλισηρια τών Μεγάρων, με φορτίον 16.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου, ύπέστη βλάβην τó συστήματος λιπανσεως τής μηχανής, όταν εύρίσκετο, τήν 27ην Μαρτίου, Ν.Δ. τής Μυτιλήνης. Τó σκάφος έρρυμολκήθη τήν έπομένην από τó ναυαγιοσαστικόν «Κρόνος». (Μάρτ. 27—28)

«ΔΑΦΝΗ»: 'Από Λοντόντερρυ κενόν δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας (λιμένας 'Ατλαντικού, βορείως του Χάττερρας) έφθασεν εις Βερμούδας τήν 16ην Μαρτίου με άνωμαλίαν λειτουργίας του ψυγείου. 'Επισκευασθέν, απέπλευσε μετά διήμερον. (Μάρτ. 16—18)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ»: Προσπρηγμένον — ως προαναφέραμεν — εις τήν Σιγκαπούρην. Αι πρώται προσπάθειαι άνελκύσεως απέτυχον, δι' ό και παρέστη άνάγκη νά εκφορτωθούσιν εις φορηγίδας, πλέον τών 2.000 τ. φωσφάτων εκ του φορτίου του. Μετά τήν ελάφρυσιν ταύτην έπετεύχθη ή άνέλκυσις του σκάφους, όπτε επανεφόρτωσε και απέπλευσε τήν 24ην Μαρτίου διά τόν προορισμόν του. (Μάρτ. 15—24)

«ΚΕΡΤΗΣ»: 'Από Γδύνιαν διά Μπουένος 'Αύρες με φορτίον γαιανθράκων προσήραξε τήν 16ην Μαρτίου εις τόν 8ον χιλιόμετρον του Πλέιτ, άλλ' άνειλκύσθη τήν 18ην με τήν βοήθειαν ρυμουλκών και συνέχισε τó ταξίδιον του. (Μάρτ. 16—18)

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»: Κατευθυνόμενον εκ Πόρτ Σουάν εις Βενεζουέλαν, με φορτίον ελαιοσπόρων εις σάκκους, κατέπλευσε τήν 15ην Μαρτίου εις Γιβραλτάρ με βλάβην εις τó όλον σύστημα ψύξεως, προς χρήσιν του πληρώματος. Αι δέουσαι έπισκευαι εξετελέσθησαν και τó σκάφος απέπλευσε τήν 24ην. (Μάρτ. 15—24)

«ΜΑΡΙΑ ΞΥΛΑ»: 'Από Γδύνιαν διά Μπουένος 'Αύρες συνεκρούσθη εις τήν διώρυγα του Κιέλου με τó φορηγόν «Σπάντελαντ». 'Αμφότερα τά σκάφη ύπέστησαν ελαφράς ζημιάς και εξηκολούθησαν τόν πλουν των. (Μάρτ. 21)

«ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ»: 'Εμφορτον με χαλύβδινα ελάσματα από τήν Γένωβαν διά τó Λονδίον, έπεθεωρήθη εις Μαλάγαν, ένθα έπόδισε, λόγω ζημιάς εις τόν κύλινδρον Νο 5. 'Εν συνεχείαι τó σκάφος έφθασε τήν 22αν Μαρτίου εις Γιβραλτάρ, όπου τώ άπεστάλησαν προς τοποθέτησιν τά αναγκαϊούσιν εξαρτήματα. (Μάρτ. 21—22)

«ΣΙΔΕΡΗΣ» (λιβερ.): 'Από Χάλιφαξ με φορτίον γεννημάτων διά Τάϊν προσήραξεν εις Χάμμον Νώλλ, 40 μίλλια βορείως του Βασροπλοίου Νιούρπ και περί τά 90 μίλλια Δυτικώς του 'Υμουίντεν. Πριν ή φθάσων τά κληθέντα ναυαγιοσαστικά, τó σκάφος άνειλκύσθη διά τών ίδιων του δυνάμεων και συνέχισε τόν πλουν του. (Μάρτ. 15)

«ΣΠΥΡΟΣ» (δεξαμ.): 'Εμφορτον από Τουάψ διά Πειραιά προσήραξε πλησίον τής Καλλιπόλεως τήν πρώταν τής 15ης Μαρτίου, άλλ' άνελκυσθέν άνευ βοήθειας, εξηκολούθησε τó ταξίδιον του. (Μάρτ. 15)

«ΤΑΣΣΟΣ» (Λιβάνου): Κενόν από Χούλλ διά Κούβαν ύπέστη θραυσιν του έμβολοφόρου άξονος προς τόν Νο 5 κύλινδρον και παρέμεινεν άκίνητον εις θέσιν πλάτους 43—42 Β. και μήκους 14—23 Δ. Ναυαγιοσαστικόν απεύδει εις βοήθειάν του. (Μάρτ. 27)

«ΤΡΙΤΩΝ», ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Γεωργίου Α'. — Κουτουριότου 147 (β' όροφος) — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφωνο: 470 225 ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Πλοίαρχοι Β.Ν. έ.ά. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ — Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ 1.— Προπαρασκευάζει τούς ύποψηφίους πλοίαρχους Α', Β', Γ' του 'Εμπορικού Ναυτικού καθώς και τούς εύεργητικούς πλοίαρχους Γ'. 2.— Λειτουργεί καθημερινώς από 08.30—13.30 διά πλοίαρχους Α' και Β' και από 16.30—22.00 διά πλοίαρχους Γ'. 3.— Πειπειρμένον και έκλεκτόν εκπαιδευτικόν προσωπικόν από αξιωματικούς Β.Ν., Λιμ. Σώματος και ιδίως τας καθηγητάς, εξασφαλίζει τήν άριστην κατάρτισιν και έπαξίαν έπιτυχίαν τών ύποψηφίων εις τās εξετάσεις. — Καθηγητής ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ και Ν. 'Υπολογισμών: Πλοίαρχος Β.Ν. έ.ά. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ, επί 15ετιαν καθηγητής ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ εις Σχ. Ν. Δοκιμων, επί 10ετιαν 'Αρχιναυτίλος ΤΑΕ και 'Αρχικαπαιδευτής ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ 4.— Διαθέτει άπαντα τά εκπαιδευτικά κείμενα συνταχθέντα βάσει του αναλυτικού προγράμματος εξετάσεων, εις τιμάρ κόστους. 5.— ΑΠΟΤ'ΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ ΙΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1959: — ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Α' & Β': Γενική έπιτυχία 100% — ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ Γ': 'Επιτυχία εις τά βασικά μαθήματα ως εξής: Ναυτιλία 100% Ν. 'Υπολογισμοί 96,5% 'Αγγλικά 96,5% Ν. Δικαιοσ 98,7% Τ. Γνώσεις 98,7% 6.— ΤΑ ΠΡΟΣΙΤΩΤΕΡΑ διδασκτρα. Διά τούς στρατωσίμους ιδιαιτέρα τιμή. 7.— 'Εναρξίς μαθημάτων εξετάσεων 30.7.1960 ύποψηφίαν Πλοίαρχων Γ' και εξετάσεων 20.6.1960 ύποψηφίαν Πλοίαρχων Α', Β' τήν 10.4.1960. 8.— Διά περισσώτερας πληροφορίας άποσταθίτε: α) Εις τά Γραφεία τής Σχολής τās εργασίμους ώρας. β) Εις τούς διατελέσαντας άποδεδειγμένως μαθητάς τής Σχολής.

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρά τας διατυπωθείσας προβλέψεις περί εποχιακής υποχωρήσεως τής αγοράς, δεν έχει τις να επισημάνη την υποχώρησιν τής κινήσεως τής. Τούναντίον ώρισμένοι τομείς ενεργάνισαν όχι μόνον σταθερότητα ναύλων, αλλά και τινα βελτίωσιν κατά τὸ διαρρέυσαν δεύτερον 150ήμερον τοῦ Μαρτίου.

Παράδειγμα ὁ βορειοαμερικανικὸς τομεὺς διὰ σιτηρά. Ἐπὶ ἑβδομάδας ἐσημείωσεν χαλάρωσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος. Ἡδὴ ἡ ζήτησις χωρητικότητος διημερῶν, με σταθερὰν τὴν πρόβλεψιν καὶ καλυτέρων πωσ ναύλων ἀπὸ τὸν Κόλπον, τὸ Νόρδερν ρέιντζ, τὸν Ἄγ. Λαυρέντιον καὶ τὸν Μεγάλων Λιμνῶν δι' ὄσου, βεβαίως, λιμένας τὰ τάνκερς δὲν ἤμπορουν νὰ προστελάσων. Τοῦ Πλέιτ ἐπίσης ἡ συνεχίζομένη ζωηρὰ κίνησις εἶναι ἀρκετὰ χαρακτηριστικὴ. Ἀμείωτος ἐξηκολούθησεν ἡ ἐκείθεν ζήτησις.

Οἱ γαιάνθρακες παρέχουν καλὴν ἐργασίαν, δι' Ἰαπωνίαν, κυρίως, ἐνῶ αἱ χροναυλώσεις ἀπερρόφησαν ἰκανὴν χωρητικότητα — καὶ τοῦτο εἶναι τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς σταθερότητος τῆς αγοράς — διὰ μακρὰς ὁπωσδήποτε χρονικὰς περιόδους καὶ ναύλους βελτιωμένους.

Τὸν «λίμπερτζ», ἰδιαιτέρως, ἡ θέσις, βάσει τῶν δεδομένων τῆς ζήτησεως, ἐμφανίζεται λίαν σταθερὰ, μέχρι τοῦ σημείου νὰ πιστευταί, ὅτι ἡ κρίσις διὰ τὰ σκάφη αὐτὰ, τὰ 17ετοῦς πλῆον ἡλικίας, τείνει νὰ παρέλθῃ πρὸς τὸ παρὸν, ἐξ οὗ ἡ σταθερότης τῆς ἀξίας των, γύρω τῶν 100 χιλ. λιρῶν, με ἰσχύουσιν τὴν ἐπιθεώρησίν των. Μέγα μέρος τῶν λιμένων τοῦ Κόσμου ἐξυμνηρεῖται ἀνετώτερον με τὰ σκάφη αὐτὰ τῶν 10 χιλ. τόνων.

Ἄν τὰ τάνκερς δὲν παρενέβαινον, μονίμως πλῆον εἰσελθόντα, εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ σιτηρά, οἱ ναῦλοι βελτιωμένοι θὰ ἐπληρώνοντο ἀπὸ τοὺς τομείς τῆς Βορ. Ἀμερικῆς. Ἡδὴ τὸ προνομιούχον ἀμερικανικὸν σκάφος καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον ὑφαρτάζουν μέγα μέρος — ἂν μὴ τὸ μέγιστον — τῶν μεταφορῶν σιτηρῶν ἀπὸ τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας. Τάνκερ λ.χ. 14.800 τόν. ἐπληρώθη δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερταμ δολλ. 57.720 φίο Ἀπρίλιον καὶ ἕτερον 17.000 τόν. δι' Ἀπρίλιον — Μάιον δολλ. 66.300 φίο. Ἀκόμη καὶ εἰς τὸ Πλέιτ ἐκλείσθησαν τάνκερς με 20/— κάτω τῶν συνήθων διὰ φορτηγὰ τράμψις τιμῶν. Οἱ κρατήσαντες δι' αὐτὰ ναῦλοι ἀπὸ τὸν βορειοαμερικανικὸν τομεᾶ εἶχον ὡς κάτωθι: Ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν μεγάλα σκάφη ἐπληρώθησαν δολλ. 9.25 (Ἀπρίλιον). Διὰ Λονδίνον ἢ Ἐϊδομμάουθ 51/3 καὶ 54/— (Ἀπρίλ.). Διὰ Βραζιλίαν (τάνκερ 15.000 τόν.) δολλ. 6 (Μάιον). Διὰ Καράτσι δολλ. 9.75 (Ἀπρίλ.), τὸ Κόντινεντ δολλ. 5.20 καὶ τὴν Καζαμπλάγκαν δολλ. 7.70. Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Δυτ. ἀκτὴν Ἰνδιῶν 67/6 (Μάιον). Ἀπὸ τὰς Μεγάλων Λιμνῶν, σκάφη τινὰ ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 82/6 ἕως 85/—, με συμπλήρωσιν Ἄγ. Λαυρέντιον 42/6, δι' ὄρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (Μάιον). Διὰ τὴν Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερταμ δολλ. 9.75 γκρὸς-τέρμς διὰ τάνκερ 11.000 τόν. καὶ εἰς μέγα φορτηγὸν δολλ. 9.25, με συμπλήρωσιν εἰς Ἄγ. Λαυρέντιον δολλ. 3.75. Ἀπὸ τὸ Χάλιφαξ διὰ Κύπρον 53/9 ἕνα λιμένας (Ἀπρίλιον), ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν. Ἀπὸ τὸν Ἄγ. Λαυρέντιον δι' Ἀγγλίαν 46/— (Ἀπρίλιον).

Καλυτέρα πωσ ἐργασίαν ἐσημείωθη διὰ γαιάνθρακας. Διαταγαὶ διὰ τὸ Κόντινεντ ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόθς ἐπληρώθησαν 25/— ἕως 27/6. Διὰ τὴν Νοτιοσλαυίαν σκάφος 16.000 τόν. ἐκλείσθη εἰς τὰ 4.85 δολλ. καὶ διὰ Βενετιαν δολλ. 5.05. Κίνησις ζωηρὰ διὰ μεταφορὰς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν. Εἶναι ἐνδεικτικὴ ἡ σύναψις συμβολαίου δι' ἑπτὰ ἔτη εἰς τὰ 50/—. Σκάφος τεραστίων διαστάσεων — 44.000 τόνων — ἐπέτυχεν τὴν ἐν λόγῳ ναύλων. Κατὰ 8/— εἶναι ὁ ἀνωτέρω ναῦλος μικρότερος τῶν δι' ἀπλά ταξίδια διὰ μικρὰ κατ' ἀναλογίαν σκάφη. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἐπίσης δολλ. 8 καὶ 8.25 διὰ ταξίδια Μαΐου καὶ Ἰουνίου.

Τὰ παλαιοσίδηρα με τὰς γνωστὰς τιμὰς. Δι' Ἰαπωνίαν ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέιντζ γύρω τῶν δολλ. 102.500 διὰ σκάφη λίμπερτζ, φίο ἐντ στόουεντ.

Αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὴν Κούβαν συχνότεραι, με καλὴν προοπτικὴν διὰ τὸ μέλλον. Διὰ τὸ Βορδῶ — Ἀμβούργον ρέιντζ δολλ. 6.90 εἰς μέτρια σκάφη ἐπληρώθησαν καὶ διὰ τὴν Νέαν Ὁρλεάνην δολλ. 4.25 φίο ἐντ στόουεντ, ἐλευθ. φόρων. Δι' Ἀλεξάνδρειαν 9 δολλ. φίο (Ἀπρίλιον).

Ἀπὸ τὸ Πλέιτ καλὴ ἡ κίνησις, τῶν τάνκερς, ὅμως, ἡ συμμετοχὴ, ἔσχε τὴν ὑποτιμητικὴν τῆς ἐπιδρασίαν. Τάνκερ 17.000 τόν. ἐπληρώθη 51/3 (Ἀπρίλ. — Μάιον) διὰ τὸ Κόντινεντ, με διαφόρους ὀψίων. Συνήθη σκάφη ἀπὸ ἄνω ποταμῶν, με συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Ἀῦρες ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 87/6 καὶ 86/3 διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (Μάιον καὶ Ἰουνίου) καὶ διὰ Κόντινεντ 72/6 καὶ 73/6 βάσις, με πλῆρες ὀψίων (Μάιον καὶ Ἰουνίου).

Ἀπὸ τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν ὀλιγωτέρα ἡ ζήτησις διὰ σιτηρά καὶ ζυλεϊάν. Διὰ τὸ Καράτσι δολλ. 10.15 ἐπληρώθησαν (Ἀπρίλιον). Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (δύο λιμένας) δολλ. 6.60 καὶ 5.50 (Ἀπρίλ. — Μάιον). Δι' Ἀγγλίαν 67/6 (Ἀπρίλ.).

Διὰ τὰς Ἰνδιὰς (ἀνατολ. ἀκτὴ) δολλάρια 70/— Δυτικὴ 72/6. Διὰ τὴν Αὐστραλίαν (ξυ-

λεῖα) κατ' ἀποκοπὴν 110.000 δολλ. φίο ἐντ στόουεντ (Νιούκαστλ ρέιντζ) Ἰούλ. — Αὐγ. εἰς σκάφος λίμπερτζ. Δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν (Βορείως τοῦ Χάττερρας) δολλ. 95.000 εἰς σκάφος λίμπερτζ Ἀπρίλιον.

Εἰς τὸν τομεᾶ τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς ἐνδιαφέροσα ἡ κίνησις φορτώσεων γαιάνθρακων ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν. Ὁ χαμηλότερος ναῦλος τῶν 47/— ἐπληρώθη εἰς μεγάλο σκάφος, ἀλλὰ καὶ 52/6 ἢ καὶ ὀλιγώτερον διὰ σκάφη δεχθέντα τὸν περιορισμὸν τοῦ φορτίου των, λόγω βυθίσματος εἰς Νιουκαστλ, φίο ἐντ τρίμμεντ. Τὰ αὐστραλιανὰ σιτηρὰ ἀνευ ναυλώσεων.

Τῆς Κίνας ἐπίσης δὲν ἐνεφάνισεν ἡ ἀγορὰ ἐνδιαφέρον τι πρὸς τὸ παρὸν διὰ δημητριακὰ. Τὰ ἰνδικὰ μεταλλεύματα με τὴν συνήθη κίνησιν. Ἀπὸ Μαρμάγκοα δι' Ἰαπωνίαν 46/— φίο καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ 51/— φίο ἐντ τρίμμεντ (Μάιον). Ἀπὸ τὴν Βομβάην διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν, λίμπερτζ, εἰς τὰ 51/— φίο ἐντ τρίμμεντ, ἐκλείσθη.

Ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀφρικὴν χυτοσίδηρον δι' Ἰαπωνίαν 58/3 (Ἰούλιον — Ἰουλίον) καὶ διὰ τὸ Ραγκοῦν γαιάνθρακες 48/— φίο (Ἰούν). Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάγκαν δι' Ὀλλανδίαν 20/— γκρὸς τέρμς (Ἀπρίλιον). Ἀπὸ τὸ Σφᾶξ 21/—.

Ἀπὸ τὴν Κύπρον μεταλλεῦμα χαλκοῦ 30/— γκρὸς τέρμς διὰ Γερμανίαν καὶ 55/— διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (Μόξι — Τόκιο ρέιντζ). Ἀπὸ τὴν Ἰτέαν διὰ Μπαφρικτων (Σικάγον) βωξίτης 4.600 τόν. δολλ. 8 φίο, με 35 σέντες διὰ τρίμμεντ. Ὄρυζα 50.000 τόν. διὰ Βομβάην 42/6 ἐναρξίς Ἀπρίλιον. Μεταλλεύματα ἀπὸ Τουρκίαν διὰ Νόρδερν ρέιντζ δολλ. 3.75 φίο, Ἀπρίλιον.

Λιπάσματα διὰ τὴν Κίνα 55/6 φίο ἀπὸ τὸ Κόντινεντ (Ἀπρίλ.) Ζωηροτάτη ἡ κίνησις τῶν «τάιμ-τσάρτερς». Καλὰ μόντορσις ἐξησφάλισαν μακρὰς διαρκείας συμβολαία ἄνω τῶν 20/—. Κυκλικὰ Δυτ. Ἀφρικῆς 18/6 καὶ 22/—, ἀναλόγως καυσίμου καὶ χωρητικότητος. Νεότευκτον 13.000 δηζελοκίνητον διὰ δύο ἔτη ἐκλείσθη παρ' ἑλληνικοῦ Οἴκου Λάινερ (13 μιλ. 14 τόν. φιοῦελ δὶλ) δολλ. 34.000 μηνιαίως. Διὰ 5—7 μῆνας ἄλλο δηζελοκίνητον 11.750 τόν., 13¾ μιλ. 19 τόν. φιοῦελ δὶλ 20/—. Με καύσιμον πετρέλαιον 7.000 τόν. (450.000 κ. π. εἰς δέματα) 11½ μιλ., 19 τόν. φιοῦελ δὶλ δολλ. 83.000 μηνιαίως, 9—12 μῆνας (Ἑλληνικὴ).

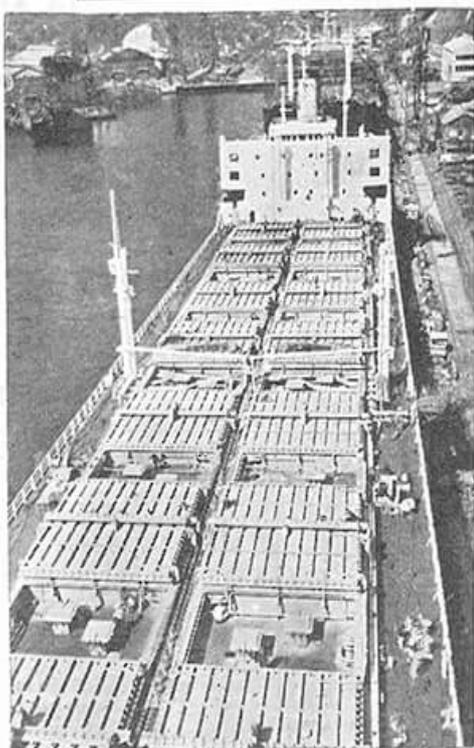
ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Τὸ παροπλιζόμενον τοννάξ αὐξάνει. Ἐφθασεν ἤδη τὰ 6 ἑκατομ. τόν. ἰ.ν., παρὰ τὸ γεγονὸς κάποιος κινήσεως ζωηροτέρας εἰς τὴν ναυλαγορὰν. Ἀπὸ τὸν Περσικὸν ναυλώσεις τινὲς ἀπερρόφησαν μέρος τοῦ ἐκεῖ τοννάξ. Δι' Ἀπρίλιον τὰ 62½ — 67½ κάτω τῆς κλίμακος δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Διὰ τὴν Ἄνω Ἀνατολὴν ἔν ἕως τρία ταξίδια ἐπληρώθησαν 60% κάτω τῆς κλίμακος. Ταξίδια Ἰαπωνίας ἐκλείσθη εἰς τὰ 76% τὸ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου.

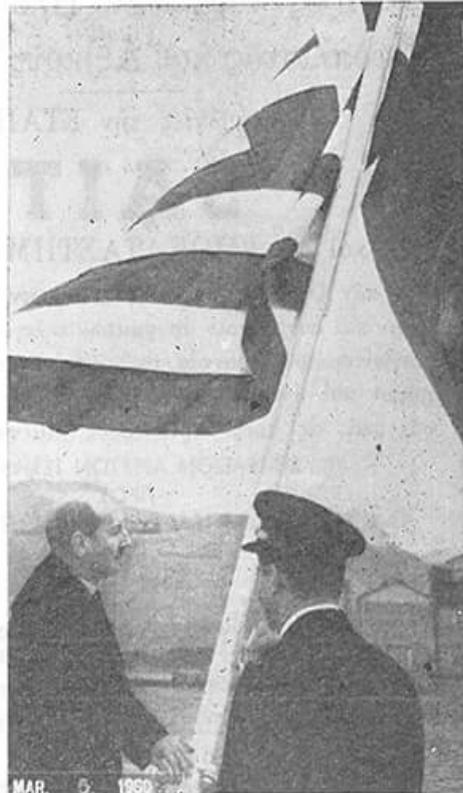
Ταξίδια ὑπερατλαντικὰ ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 52½ — 60% κάτω τῆς κλίμακος, ἀναλόγως θέσεως καὶ χωρητικότητος.

Αἱ καιρικαὶ συνθήκαι προεκάλεσαν κίνησιν ζωηροτέραν εἰς τὸν βορειοαμερικανικὸν τομεᾶ. Τὰ 40% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. δι' ἀκάθαρτα φορτὰ ἐπληρώθησαν διὰ τοννάξ μέτριον ἐγγὺς ἡμερομηνίων ἀπὸ τὴν Καραϊβι-

ΤΟ «ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥ», : ΤΟ ΠΡΩΤΟΤΥΠΟΝ ΠΛΟΙΟΝ



Τὸ κατάστρωμα τοῦ πρωτοτύπου σκάφους. Τὰ πολλὰ στόμια τῶν κυτῶν, χωρὶς φορτωτῆρας. Ἡ ἐκφόρτωσις διενεργεῖται μετὰ ἀπὸ ξηρὰς μέσα.



Ἐνῶ ὑφῆυται ἡ Κυανόλευκος εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἐπὶ τοῦ «Μάντω Θεοδωρακοπούλου» ἀπὸ τὸν πρίγκηπα Πέτρον τῆς Ἑλλάδος.

κην διά Κόλπον η Νόρδερν ρέιντζ. Από την Κωνσταντζαν διά τὸ Ρότερνταμ καθαρά φορτία 40 — 42% κάτω τῆς κλίμακος. Διά συνεχή ταξίδια 6—9 μηνῶν, τάνκερ 15.000 τόν., με ἑναρξιν Μάιον 45% κάτω τῆς κλίμακος.

Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τόνον περαιτέρω χαλαρώσεως ἐνεφάνισεν ἡ Πειραικὴ Ναυλαγορὰ κατὰ τὸ δεύτερον ἡμῖσι τοῦ Ἀπριλίου. Περιωρισμένη ὑπῆρξεν ἡ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐργασία, ἐνῶ καὶ ἐκ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου αἱ διαταγαὶ ἐσπίνοντο. Οἱ ναῦλοι εἰς ἐλαφρὰν ὑποχώρησιν. Ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν ἐζητεῖτο σκάφος 6.000—7.000 τ. (τσιμέντα) διά Περισκόν Κόλπον 40/— φίο, Ἀπριλίον, ἔτερον 1.200 τ. διά Βενετιαν (ἡλίεσπορον χύμα) εἰς τὰ 60/— φόμπ καὶ στόουεντ, Ἀπριλίον καὶ ἕνα τρίτον 5.000 τ. διά Γλασκώδην (ἀραβόσιτον) εἰς τὰ 47/6 φόμπ, Ἀπριλίον. Ἐπίσης ἀπὸ τὴν Νοβορωσσίκην ἐκυκλοφόρησαν τρεῖς διαταγαὶ διά Ξυλείαν, ἤτοι: Μία διά 3.200 κ.μ. καὶ ἕτερα διά 5.500 κ.μ. δι' Ἀλεξάνδρειαν εἰς τὰ 33/— τὸ κ.μ., με 50 σέντς φορτωτικά, με φόρτωσιν Ἀπριλίον ἡ πρώτη καὶ Μάιον ἡ δεύτερα. Ἡ τρίτη ἀναφέρετο εἰς 3.500 ἕως 4.000 κ.μ. διά Βηρυττὸν ἢ Λαττάκια 29/—, με 50 σέντς φορτωτικά, Ἀπριλίον. Ἀπὸ Νοβορωσσίκην, Χερσάνα ἢ Μαριούπολιν ἐζητεῖτο σκάφος 10.000 τ. (σιτηρὰ) δι' Ἐμδεν δολλ. 5 φίο, με 51 σέντς στοιβακτικά καὶ φόρτωσιν 15 — 30 Ἀπριλίου. Ἐκυκλοφόρησεν, ἐξ ἄλλου καὶ μία διαταγὴ ἀπὸ Συρακοῦσας (2.000 τ. ἀσφάλτου εἰς σιδηρὰ βαρέλια) δι' Ἀκάμπαν 57/6, «λάινερ-τέρμς», Ἀπριλίον.

Η ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Συμφώνως πρὸς τὴν μηνιαίαν στατιστικὴν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, ἡ ἀνὰ τὸν Κόσμον παρωπλισμένη χωρητικότης φορτηγῶν ἑξήρου φορτίου καὶ δεξαμενοπλοίων ἐνεφάνισε διαρκούτος τοῦ Φεβρουαρίου περαιτέρω μείωσιν κατὰ 47 σκάφη καὶ 310.250 τ. γκρός, εἰς τὴν ὅσον τὴν 1ην Μαρτίου ἐτέλεον ἐν παρωπλισμῷ 744 σκάφη, 5.603.296 τ. γκρός, ἐναντι 5.913.546 τ. τῆς 1ης Φεβρουαρίου καὶ 6.261.539 τ. τῆς 1ης Ἰανουαρίου. Κατενέμετο ἡ χωρητικότης αὐτὴ εἰς 436 φορτηγὰ ἑξήρου φορτίου, 2.443.685 τ. γκρός καὶ 308 δεξαμενόπλοια, 3.159.611 τ. γκρός, με μείωσιν, ἐναντι τοῦ Φεβρουαρίου, κατὰ 43 φορτηγὰ, 305.923 τ. γκρός καὶ κατὰ 4 δεξαμενόπλοια, 4.327 τ. γκρός, ἀναφέρετο δὲ εἰς 26 σημαίας, ἐκ τῶν ὧν αἰ 14 κυριώτεροι ἦσαν αἱ κάτωθι, με τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν % ἐπὶ τῆς δυναμῆς ἐκάστης ναυτιλίας:

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%
Λιβερίας	87	578.473	13	Γαλλίας	13	95.695	4
ΕΛΛΑΔΟΣ	50	308.767	13	Ἰσπανίας	8	48.903	1
Ἰταλική	43	263.607	8	Γερμανίας	19	46.596	1
Ἡν. Πολιτειῶν	34	263.343	4	Κοσταρικός	11	46.061	32
Παναμά	44	258.727	13	Κούβας	8	34.992	—
Μ. Βρετανίας	40	251.366	2	Σουηδίας	14	30.485	1
Νορβηγίας	39	126.180	3	Ἰσπανική	2	15.911	2

Ἐξαιρουμένης τῆς Κοσταρικός, τῆς ὁποίας ὁ στόλος, ἀπαρτιζόμενος ἀπὸ ξένα σκάφη, διαλυεῖται ἥδη, τὰ μεγαλύτερα ποσοστὰ παρωπλισμοῦ ἐμφανίζον αἱ σημαίαι τῆς Ἑλλάδος, τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμά, με 13% ἐκάστη, μεθ' ὃ ἐρχεται ἡ Ἰταλικὴ με 8% καὶ ἀκολουθοῦν αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Γαλλία με 4%, ἡ Νορβηγία με 3%, ἡ Μεγάλῃ Βρετανία καὶ ἡ Ἰσπανία με 2% καὶ αἱ λοιπὰὶ χώραι με κατώτερα ποσοστὰ. Ποιὰ τῆς μείωσις διαπιστοῦται διά τὴν παρωπλισμένην χωρητικότητά τῆς Ἑλλάδος, τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμά, διότι

τὰ ἀντίστοιχα ποσοστὰ τοῦ Ἰανουαρίου ἦσαν 14% διά τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Λιβερίαν καὶ 15% διά τὸν Παναμά, τοῦ δὲ Δεκεμβρίου 22% διά τὴν Ἑλλάδα καὶ 17% διά τὴν Λιβερίαν καὶ τὸν Παναμά.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%
Λιβερίας	65	874.480	13	Γαλλίας	7	66.951	4
Μ. Βρετανίας	65	559.597	8	Σουηδίας	6	60.232	5
Ἡν. Πολιτειῶν	35	381.809	10	ΕΛΛΑΔΟΣ	6	51.424	12
Νορβηγίας	35	333.100	6	Καναδά	4	36.967	28
Παναμά	32	325.252	13	Δανίας	3	29.370	4
Ἰταλική	29	254.754	16	Βελγίου	3	27.594	18
Ὀλλανδίας	9	75.555	6	Γερμανίας	3	23.823	4

Ἐξαιρουμένων τοῦ Καναδά καὶ τοῦ Βελγίου, αἵτινες κατέχουν μικρὰν χωρητικότητά εἰς δεξαμενόπλοια, ἐμφανίζον τὰ μεγαλύτερα ποσοστὰ παρωπλισμοῦ αἱ σημαίαι τῆς Ἰταλίας 16%, τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμά 13%, τῆς Ἑλλάδος 12% καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν 10%, ἐνῶ αἱ κατέχουσι μεγάλην χωρητικότητά δεξαμενοπλοίων Μεγ. Βρετανία καὶ Νορβηγία σημεῖονται, ἀντίστοιχως, με ποσοστὰ παρωπλισμοῦ 8% καὶ 6%.

ΤΟ ΣΥΝΟΛΟΝ ΤΟΥ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΟΥ

Ὁ κυριώτερος ἀπ' ἑτέρου ὄγκου τῶν παρωπλισμένων φορτηγῶν αἱ δεξαμενοπλοίων, ὁμοῦ λαμβανόμενων, κατανέμεται εἰς τὰς κάτωθι κυριώτερας σημαίας:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	%
Λιβερίας	152	1.452.953	13	Γαλλίας	20	163.646	4
Μ. Βρετανίας	105	810.963	4	Σουηδίας	20	90.717	3
Ἡν. Πολιτειῶν	69	645.152	6	Ὀλλανδίας	10	85.655	2
Παναμά	76	584.979	13	Γερμανίας	22	70.419	2
Ἰταλίας	72	518.351	11	Ἰσπανίας	10	69.221	1
Νορβηγίας	74	459.280	4	Κοσταρικός	11	46.061	31
ΕΛΛΑΔΟΣ	56	360.191	13	Δανίας	12	43.451	2

Ἡ εἰκὼν δὲν ἀλλοιώνεται καὶ ὡς πρὸς τὰ σύνολα. Ἐξαιρέσει, φυσικὰ, τῆς Κοσταρικός, τὰ μεγαλύτερα ποσοστὰ παρωπλισμοῦ ἐμφανίζον αἱ σημαίαι Ἑλλάδος, Λιβερίας καὶ Παναμά με 13% ἐκάστη, ἀκολουθεῖ δὲ ἡ Ἰταλία με 11% καὶ ἐπονταί αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι με 6%, ἡ Μεγάλῃ Βρετανία, ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Γαλλία με 4% ἐκάστη καὶ ἕτεραί χώραι με μικρότερα ποσοστὰ. Ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἡλικίαν τῶν ἀργούτων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, δεῖκνυται αὐτὴ ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα, κατανεμημένη εἰς τρεῖς ὁμάδας, ἥτοι εἰς σκάφη μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ προπολεμικῆς ταιούτης:

Ναυτ./σεως	Φορτηγὰ		Τάνκερς		Σύνολον	
	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός
Προπολεμ.	141	500.378	64	566.276	205	1.066.654
Πολεμικῆς	270	1.838.562	149	1.475.876	419	3.314.438
Μεταπολ.	25	104.745	95	1.117.459	120	1.222.204
Σύνολον	436	2.443.685	308	3.159.611	744	5.603.296

Προφανῶς ἀποβαίνει, ὅτι τὸν μέγαν ὄγκον τοῦ παρωπλισμοῦ συνθέτουν πάντοτε τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς φορτηγὰ ἑξήρου φορτίου καὶ δεξαμενόπλοια, ἀτινα καλύπτουν μίαν χωρητικότητά 3.314.438 τ. γκρός. Τὰ προπολεμικῆς ἔξ ἄλλου ναυπηγήσεως, ἀτινα καὶ πρέπει νὰ θεωρῶνται, ὡς καταδικασμένα πρὸς διάλυσιν, ἀνέρχονται εἰς 1.066.654 τ. γκρός. Τὰ ἀργούτα σκάφη, μεταπολεμικῆς κατασκευῆς φθάσαν τὸ 1.222.204 τ. γκρός, ἐξ αὐτῶν ὅμως μόνον 104.745 τ. ἀναφέρονται εἰς φορτηγὰ ἑξήρου φορτίου. Τὰ ὑπόλοιπα, ἥτοι 1.117.459 τ. γκρός, ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια, τῶν ὧν αἰ ἐντονὸς πάντοτε συνεχίζεται ἡ κρίσις. Ὁ ἀριθμὸς τῶν θά ἦτο ἐπὶ τὰ μεγαλύτερα, ἀν συνυπολογίζοντο καὶ τὰ τάνκερς, ποῦ ἀπαοχολῶνται εἰς μεταφορὰς γεννημάτων, ἀκριβῶς διά νὰ ἀποφύγουν τὸν παρωπλισμὸν.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ "ΤΡΑΜΠΣ",

Εἰς τελευταίαν στατιστικὴν ἀναφέρεται, ὅτι τὴν 1ην Μαρτίου ἐτέλεον ἐν παρωπλισμῷ ἀνὰ τὸν Κόσμον 309 τράμπς φορτηγὰ, συνολικῆς χωρητικότητος 2.040.800 τ. γκρός ἢ 3.041.000 τόνων d.w., ἡ δὲ χωρητικότης αὐτὴ ἦτο μικρότερα τῆς ἀργούσης κατὰ τὴν 1ην Φεβρουαρίου, κατὰ 21 φορτηγὰ, 164.000 τ. γκρός ἢ 279.000 τόνων d.w. Ἡ ἤδη παρωπλισμένη χωρητικότης κατανέμεται εἰς τὰς κάτωθι κυριώτερας σημαίας:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός
Λιβερίας	88	626.200	Νορβηγίας	11	67.400
ΕΛΛΑΔΟΣ	42	277.600	Κοσταρικός	9	51.700
Ἰταλίας	38	244.100	Ἰσπανίας	8	49.600
Παναμά	37	235.600	Γερμανίας	5	23.800
Μ. Βρετανίας	29	190.500	Λοιπῶν χωρῶν	20	112.800
Ἡν. Πολιτειῶν	22	159.700			
Σύνολον	309	2.040.800			

ΤΑ ΠΕΡΙΣΣΙΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ἡ στατιστικὴ ὑπηρεσία τῆς ἐταιρίας πετρελαίων «Σάν» εἰς ἀνάλυσιν ἐπὶ τῶν παραγόντων, ποῦ ἐπιδρῶν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς τῶν δεξαμενοπλοίων, τὴν ὁποῖαν ὑπέβαλε τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον εἰς τὴν Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν τοῦ Ὄσλο, προλέγει, ὅτι οἱ διαχειρισταὶ δεξαμενοπλοίων, οἵτινες ἀντεμετώπισαν κορεσμόν εἰς τὴν περίσσειαν τουνὰς μέχρις 772 σκαφῶν, ὀφείλουσιν ἤδη νὰ ὑπολογίζοντο, ὅτι ἡ περίσσεια αὐτὴ θὰ φθάσῃ τὸ 1962 εἰς 1200 πλοῖα. Αἱ στατιστικαὶ καὶ οἱ ἐκάστοτε ὑπολογισμοὶ καὶ προβλέψεις τοῦ τμήματος ἐρευνῶν τῆς ἐταιρίας «Σάν» παρευστάζουσι ἰδιόζουσαν αὐθεντικότητα καὶ ἐπισύρουν πάντοτε τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων. Ἡ προοπτικὴ διά τὰ δεξαμενόπλοια παρωπλισμένα σκεπτικῆ, παρὰ τὴν προβλεπομένη αὔξησιν κατὰ 32.9% τῶν ὑπερκαταβίων μεταφορῶν πετρελαίων κατὰ τὴν προσεχῆ πενταετίαν. Διά τὸ 1964 ὑπολογίζεται, ἐπὶ αἱ εἰς δεξαμενόπλοια ἀνάγκαι θὰ καλύπτουν, κατὰ μέσον ὄρον, μίαν χωρητικότητά 3385 σκαφῶν, εἰς ἰσοδύναμα «Τ.2» (τῶν 16.500 τόνων d.w.).

Μία ἀπὸ τὰς πλέον βασικὰς προϋποθέσεις τῆς ἀναλύσεως ἐγκτεται εἰς τὸ ὅτι ὅλα τὰ ἤδη ὑπὸ ναυπήγησιν ἢ παραγγελίαν δεξαμενόπλοια θὰ παραδοθῶν ἐντὸς τῶν προσεχῶν πέντε ἐτῶν. Ἀνέρχονται ταῦτα εἰς 520 σκάφη καὶ καλύπτουν μίαν συνολικὴν χωρητικότητά 19.900.000

Πρὸς τοὺς κ.κ. Πλοιοκτῆτας
'Εφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς Ἀσυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διά πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορηγήσιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογωνιομέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριώτερον λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΧΕΙΑΝ 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

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

τόνων d.w., αντίστοιχούσαν προς 1340 ισοδύναμα «Τ.2». 'Επιπροσθέτως, έτερα 35 τάκερς, 1.300.000 τόνων d.w., άτινα ήδη παρηγγέθησαν, αναμένεται να παραδοθούν εντός τής αύτης πενταετίας, προκειμένου να άπασχοληθούν εις άκτοπλοϊκάς άμερικανικάς μεταφοράς, υπό τήν άσπερόεσσαν.

Μολογίτι λογικόν είναι να δεχθώμεν, ότι ενιοι πλοιοκτῆται δυνατόν να προοούν εις άκυρώσεις, εν τούτοις, ύφίστανται πολλοί λόγοι πειθόντες, ότι ό προαναφερθείς όγκος τωναδ θα παραδοθή. Πλοιοκτῆται τινές έπιθυμοούν να συνεχίσουν τήν ναυπήγησην μεγαλυτέρων και ταχυτέρων σκαφών προς έκαυχχρονισμόν των στόλων των, ενώ άλλοι δύνανται να ναυπηγούν μικρότερα σκάφη προς έξυπνέρητην ταξιδίων, εις τα όποια τα μεγάλα δεξαμενόπλοια συναντούν δυσχερείας. 'Επίσης και έταιρίαί Πετρελαίων θα θελήσουν να προοούν εις ναυπηγήσεις, δια να έλέγχουν σημαντικῆν αναλογίαν των ίδιων των μεταφορικῶν άναγκών.

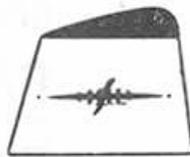
Κατά τούς ύπολογισμούς μας — αναφέρεται εις τήν στατιστικῆν — ό στόλος κατά 25.3%, μέχρι 4404 ισοδυνάμων «Τ.2». 'Η περίσσεια δεξαμενόπλοίων θα φθάσει εις τό άνωτερον σημείον τής τό 1962, όποτε 1200 δεξαμενόπλοια θα είναι περισσότερα των άναγκών. Τήν περίσσειαν ταύτην ύπολογίζεται να τήν μείωση κατά 200 πλοία μέχρι τού 1964 ή συνεχιζομένη αύξησης των άναγκών και ή πιθανή μεγαλυτέρα αναλογία διαλύσεων, εν συνδυασμῶ προς παρατάσεις τού χρόνου παραδόσεως νέων δεξαμενόπλοίων. Και επιλέγεται: «Νομίζομεν, ότι τό έπικρατέστερον οικονομικόν γεγονός, όπερ πρέπει να έχη τις πρό όφθαλμών, είναι τό φάσμα στόλου εκ 1000 «Τ.2», τα όποια θα περισεύουν. Τα πλοία αύτα δέν φαίεται πιθανόν να έξαφανισθούν πρό τής παρελεύσεως έτών τινων. 'Η Ναυτιλία θα πρέπει να πληροφορηθή, ότι θα ζήση με αύτάς.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικής και Καναδά

- «ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ» από Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. γεννημάτων δια τουρκικόν λιμένα Μεσογείου δολλ. 9, όφιόν από Κόλπον δολλ. 9.50, εάν δια τουρκικόν λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 75 σέντζ ξίτρα, με 1.000 τ. έλευθρον εκφορτωτικῶν, φόρτωσιν από Νόρδερν ρέιντζ 25 Μαρτίου — 12 'Απριλίου ή από Κόλπον 25 Μαρτίου — 20 'Απριλίου.
- «ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» από Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. γεννημάτων δια τουρκικόν λιμένα Μεσογείου δολλ. 9, όφιόν από Κόλπον δολλ. 9.50, εάν δια τουρκικόν λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 75 σέντζ ξίτρα, με 1.000 τ. έλευθρον εκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 — 15 'Απριλίου, όφιόν από Κόλπον 75 σέντζ ξίτρα, φόρτωσις 5 — 20 'Απριλίου.
- «ΑΝΔΡΟΣ
- «ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ.» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 — 13.000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 8.50, με 1.000 τ. έλευθρον εκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 16 Μαΐου.
- «ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ» λιβερ. (εχ «Καπετάν Γέμελος») από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 8.50, με 1.000 τ. έλευθρον εκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18 — 30 'Απριλίου.
- «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗ» (λιβερ.) από Βαλτιμόρην 10.000 τ. γεννημάτων δια Βηρυτόν — Λαττάκια δολλ. 8.75, δύο λιμένας εκφορτώσεως δολλ. 9, με 800 τ. έλευθρον εκφορτωτικῶν, φόρτωσις 22 — 31 Μαρτίου.
- «ΑΝΔΡΟΣ
- «ΑΝΔΡΟΣ

- νημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 8.50, με 1.000 τ. έλευθρον εκφορτωτικῶν, φόρτωσις Μαΐου.
- «ΝΟΡΑ» (εχ «Ση Μαιήντεν») από 'Αγιον Λαυρέντιον 9.500 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 106.000 φιο, φόρτωσις 'Απριλίου.
- «ΠΕΡΙΚΛΗΣ» από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερς) 9.300 τ. παλαισιδῆρων (472.000 κ. π. δια δέματα) δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολλ. 102.000 φιο, φόρτωσις 15 — 25 'Απριλίου.
- «ΑΝΤΙΑ» (λιβερ. δεξμ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 19.000 τ. γεννημάτων δια Ριον 'Ιανίρον ή Σάντος δολλ. 6, φόρτωσις 1 — 20 'Απριλίου.
- «ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ» από Νόρδερν ρέιντζ 9.400 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολλ. 102.500 φιο, φόρτωσις 1 — 17 Μαΐου.
- «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ» (λιβερ.) από 'Αγιον Λαυρέντιον 9.500 τ. γεννημάτων δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 46/—, όφιόν δια δύο λιμένας τής ίδιας άκτής 48/6, φόρτωσις 8 — 25 'Απριλίου.
- «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερς) 9.500 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 102.500 φιο, φόρτωσις 1 — 13 'Απριλίου.
- «ΑΝΤΩΝ Η» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων, αλεύρων και σόγια δι' 'Εϊθονόσου 51/3, όφιόν δια Λίβερπουλ — Μπίρκινχετ 53/9, εάν 'Εϊθονόσου και Λίβερπουλ — Μπίρκινχετ 55/—, όφιόν δια Χούλλ 55/—, φόρτωσις 10 — 15 'Απριλίου.
- «ΑΝΔΡΟΣ
- «ΑΘΗΝΑ» (λιβ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων δια Καρατί δολλ. 9.75, με 1.000 τ. έλευθρον εκφορτωτικῶν, φόρτωσις 8 — 20 'Απριλίου.
- «ΑΥΡΑ» από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερς) 9.300 τ. παλαισιδῆρων (372.000 κ. π. δια δέματα) δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας, κατ' άποκοπήν δολλ. 102.000 φιο, φόρτωσις 15 — 30 'Απριλίου.
- «ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (όνθουριανόν) από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερς) 9.500 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 101.750 φιο, φόρτωσις 3 — 19 Μαΐου.
- «ΕΛΕΝΗ Δ.» από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερς) 9.500 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 101.750 φιο, φόρτωσις 5 — 30 Μαΐου.
- «ΚΝΟΖΑΓΚΑ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερς) 9.500 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν κατ' άποκοπήν δολλ. 101.750 φιο, φόρτωσις τέλη Μαΐου.
- «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων και αλεύρων δια Λονδίον ή 'Εϊθονόσου 53/—, φόρτωσις 5 — 20 'Απριλίου.
- «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.» (λιβερ.) από Νόρδερν ρέιντζ 9.400 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολλ. 102.500 φιο, φόρτωσις 1 — 13 'Απριλίου.
- «ΚΑΣΙΔΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβερ. δεξμ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.500 τ. γεννημάτων δια Βραζιλίαν δολλ. 6, φόρτωσις άγκρός-τέρμς, με 1.000 τ. εκφορτωσιν 60 σέντζ, φόρτωσις 4 — 20 'Απριλίου.
- «ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (δεξμ., σμ. Νοτ. 'Αφρική) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 23.500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμδούργον ρέιντζ, κατ' άποκοπήν δολλ. 94.000, εάν δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερταμ δολλ. 89.000 φιο, φόρτωσις 1 — 20 'Απριλίου.
- «ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' 'Εϊθονόσου 54/—, φόρτωσις 11 — 25 'Απριλίου.
- «ΔΕΣΠΩ» από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τού Χάττερς) 9.500 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δια Δυτικῆν 'Ιταλίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 69.500 φιο, φόρτωσις 4 — 20 'Απριλίου.
- «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού 18.500 τ. γεννημάτων δια Παλιαν δολλ. 6.40, με 1.300 μετρικούς τ. εκφορτωσιν, φόρτωσις 6 — 16 'Απριλίου.
- «ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΣΕΛΛΑ» από Βαλτιμόρην 11.800 τ. γεννημάτων δια Μέρσου 50/—, φόρτωσις 5 — 20 'Απριλίου.
- «ΟΥΛΥΣΣΕΣ Η» από άμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικού 11.300 τ. παλαισιδῆρων (573.000 κ. π. δια δέματα) δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολλ. 132.000 φιο, φόρτωσις 'Ιούλιον.
- «ΚΩΣΤΗΣ» από Νόρφολκ ή Νιούπορτ Νιούς 12.000 τ. γαιανθράκων δια Τόκιο — Μόσι ρέιντζ δολλ. 8.50, ένα λιμένα, με 1.000 τ. έλευθρον εκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12 — 20 'Απριλίου.
- «ΣΕΡΙΦΟΣ» (εχ «Ανδρος Μάρινερ») από Χάμπτον ρόδς 20.000 τ. γαιανθράκων δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, δολλ. 7.95, με 2.000 τ. φόρτωσιν και 1.500 τ. εκφορτωσιν, φόρτωσις 1 — 15 'Απριλίου.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ 1/2

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - ΒΕΝΕΤΙΑΝ

Τετάρτην 3 μ.μ.,

27 'Απριλίου, 11 και 25 Μαΐου

κ.ο.κ. άνά 150ήμερον

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ-ΛΕΜΕΣΟΝ-ΒΗΡΥΤΤΟΝ -

ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτην 11 π.μ.,

20 'Απριλίου, 4 και 18 Μαΐου

κ.ο.κ. άνά 150ήμερον

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οι έπιβάται μας έχουν τήν δυνατότητα να συνδυασουν τό ταξιδι των με τα διεθνή δρομολόγια των πολυτελών άεροσκαφών τής ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ—ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: Γενικοί Πράκτορες εν 'Ελλάδι **Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.,** 'Ακτή Μιαούλη 17, τηλέφωνα 470.895-43.093 και εις άπαντα τα γραφεία ταξιδίων και τουρισμού.

«ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 13.600 τ. γεννημάτων, άλιυρων και σόγια δια Λονδίον ή 'Εϊδονόουθ 53/6, όφιόν δια Λίβερπουλ 56/—, έάν Χούλλ 55/6, όφιόν δια φόρτωσι από αμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείας του Χάττερς) 9/— όλιγώτερον, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 10 Μαΐου.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 9,25, με 25 σέντις έξτρα δι' έκατον πρόσθετον του ένος λιμένα εκφορτώσεως μέχρι τριών τοιούτων, 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 15 — 30 'Απριλίου.

«ΝΙΚΥ» από αμερικανικούς λιμένες Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων δια Καζαμπλάγκαν δολλ. 7,70, ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 5 — 15 'Απριλίου.

«ΡΙΟΝ» (λιβερ.) από Χάρμπτον ρόος 18.500 έως 20.000 τ. γαιανθράκων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 8, ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις Μάιον — 'Ιουνίου.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 13.500 τ. ζυλείας και γενικών ειδών (670.000 κ. π. δια δέματα) δι' Αυστραλίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 150.000 φιο, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 25 Μαΐου.

«ΤΗΝΟΣ» από Στόκτον 9.500 τ. όρυξης εις σάκκουσ δια Μαντράς και Καλουίταν δολλ. 20, με 1.000 τ. φόρτωσι και 750 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 5 — 25 Μαΐου.

«ΜΑΝΤΡΙΚ» (Λιδανού) από Καλιφόρναν 9.400 τ. παλαισιόδρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 80.000 φιο, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΤΖΕΙ-Ι-ΜΣ ΜΟΝΡΟΣ» (λιβερ.) από Καλιφόρναν 9.400 τ. παλαισιόδρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 80.000 φιο, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (της έτ. Λιδανού) από Βόρειον Ειρηνικόν 13.500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 6, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 'Απριλίου — Μάιον.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (της έτ. Λιδανού) από Βόρειον Ειρηνικόν 13.500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 6, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις Μάιον — 'Ιουνίου.

«ΠΑΝ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν ή αμερικανικούς λιμένες Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων δια δύο λιμένας Χοκκάιντο δολλ. 6,60, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 20 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

«ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων δια Καραάτι δολλ. 10,15, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 15 — 30 'Απριλίου.

«ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ» (λιβερ.) (ex «Πασίφικ Τσάλλεντζερ») από αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων δια Καραάτι δολλ. 10,15, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 10 — 25 'Απριλίου.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» από αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 11.500 τ. γεννημάτων δια Καραάτι δολλ. 10,15, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 15 — 30 'Απριλίου.

«ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 14.000 τ. ζυλείας και γενικών ειδών (685.000 κ. π. δια δέματα) δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείας του Χάττερς) κατ' άποκοπήν δολλ. 125.000 φιο και στόουεντ, φόρτωσις 10 — 23 'Απριλίου.

«ΑΠΟΛΛΩΝ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν ή αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.000 τ. γεννημάτων δι' ανατολικήν άκτήν 'Ινδιών 70/—, όφιόν

δια δυτικήν άκτήν 'Ινδιών 72/6, έάν δια δύο λιμένας της ίδιας άκτής 2/6 έξτρα, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 2—25 Μαΐου.

«ΝΤΟΡΙΑΝ» (λιβερ.) από αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων δια Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ, δολλ. 6,50 βασιόν ένα λιμένα, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 15 — 30 'Απριλίου.

«ΚΩΣΤΑΝΤΗΣ» από Καλιφόρναν 9.500 τ. παλαισιόδρων (475.000 κ. π. δια δέματα) δι' ένα 'Ιαπωνικόν λιμένα, κατ' άποκοπήν δολλ. 80.000 φιο, φόρτωσις 15 — 30 'Απριλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν ή αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.000 τ. γεννημάτων δι' ανατολικήν άκτήν 'Ινδιών 70/—, όφιόν δια δυτικήν άκτήν 'Ινδιών 72/6, έάν δια δύο λιμένας της ίδιας άκτής 2/6 έξτρα, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 5 — 25 Μαΐου.

«ΡΥΘΜΟΣ» (όπό «τάιμ-τσάρτερ») από Βόρειον Ειρηνικόν 14.000 τ. γεννημάτων δια Καραάτι (με 970 τ. φόρτωσι από Στόκτον) δολλ. 16, εμπέρθ-τέρμς, ελεύθερον εκφορτωτικών, έάν 13.000 τ. γεννηματα εκ Πάρτλαντ ('Ορ.) δολλ. 11,45, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 20 'Απριλίου — 10 Μαΐου.

«ΓΑΛΗΝΗ» από Βρετανικήν Κολομβίαν ή αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 10.000 τ. γεννημάτων δι' ανατολικήν άκτήν 'Ινδιών 70/—, όφιόν δια δυτικήν άκτήν 'Ινδιών 72/6, έάν δια δύο λιμένας της ίδιας άκτής 2/6 έξτρα, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 10 — 31 Μαΐου.

«ΔΟΥΣ ΤΟΥ ΜΥΣΤΡΑ» (σημ. άγγλική) από Βρετανικήν Κολομβίαν 13.800 — 14.700 τ. γεννημάτων δι' ένα 'Ιαπωνικόν λιμένα δολλ. 6,25, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών φόρτωσις 1 — 15 Μαΐου.

«ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων δι' ένα 'Ιαπωνικόν λιμένα δολλ. 6, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 20 Μαΐου — 5 'Ιουνίου.

«ΚΑΛΥΜΝΟΣ» (ex «Ανδρος Γκλόου») από αμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. κριθής δια Χάϊφαν δολλ. 10,25, με 3.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, όφιόν δια Τελ 'Αβίβ δολλ. 10,75, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 16 — 31 Μαΐου.

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν — 'Εουρικά ρέιντζ 9.500 τ. ζυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ. π. δια δέματα) δια Μόζι — Τόκιο ρέιντζ, κατ' άποκοπήν δολλ. 90.000 φιο, φόρτωσις 5 — 20 'Απριλίου.

Έκ Νοτίου 'Αμερικής

«ΜΑΡΟΥΔΙΩ» (ex «Martitas») από Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τ. βαριών γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 73/6 (με 3.000 τ. εις σάκκουσ), φόρτωσις 10 — 25 'Απριλίου.

«ΕΚΑΛΗ» (λιβερ.) (ex «Μόντε Πλάτα») από Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τ. βαριών γεννημάτων δι' ένα 'Ιαπωνικόν λιμένα 90/—, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 15 — 30 'Απριλίου.

«ΜΙΧΑΛΗΣ» (ex «Arishbrook») από Ρίβερ Πλέιτ 9.500 τ. βαριών γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 73/6, με 2.000 τ. εκφορτωσι εις κρούς-τέρμς εις 'Ολλανδιαν ή Βέλγιον και 2.500 τ. εις Γερμανίαν, όφιόν δια Γένοβαν — Λιδόρνο ή Νεάπολιν ή αυτός ναύλος, με 2.000 τ. εκφορτωσι εις κρούς-τέρμς, έάν δι' άρισμένους λιμένας 'Αγγλίας ή Βενετιαν, με όφιόν Τεργέστην 78/6, έάν Μάντσεστερ 2/6 έξτρα, με 1.000 τ. ελεύθερον εκφορτωτικών, φόρτωσις 9 — 25 'Απριλίου.

«ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ» (ex «Winkleigh») από Ρίβερ Πλέιτ 9.000 τ. βαριών γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — 'Αμβούργον ρέιντζ 73/6, με 1.500 τ. εκφορτωσι

"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 WISKIES
LIQUORS
WINES
METAXA'S COGNAC BRANDY
BOTRY'S BRANDY & WINES
PAINTS AND
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

"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

«γκρός-τέρμς» εἰς Ὀλλανδίαν — Βέλγιον ἢ 2.000 τ. εἰς Γερμανίαν, ὄφιόν διὰ Μασσαλίαν — Γένοβαν — Λιβόρνο ἢ Νεάπολιν 73/6, ὄφιόν Ἀγγλίαν ἢ Ἀδριατικὴν 78/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς, ἐάν Ἀλγερίαν 73/6, μὲ 800 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς, φόρτωσις 5 — 31 Μαΐου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.» ἀπὸ ἀνα λιμένας Πλεῖτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάγιαν Μπλάγκαν 14.000 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Μόξι — Γιοκοχάμαν ρεῖντζ 86/3 ἕνα λιμένα ἢ 87/9 δύο λιμένας (4.000 τ. εἰς σάκκουσ), μὲ 1.000 τ. ἐλευθέρων ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 2 — 31 Μαΐου.

«ΜΙΧΑΗΛ Κ.» (λίβερ.) ἀπὸ Ρίβερ Πλεῖτ 10.200 τ. βαρέων γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον ρεῖντζ 74/—, μὲ 2.000 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς εἰς Ὀλλανδίαν ἢ Βέλγιον ἢ 2.500 τ. εἰς Γερμανίαν, ὄφιόν δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 79/—, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς, ἐάν διὰ δύο λιμένας Κόντινεντ ἢ Ἀγγλίας 2/6 ἔξτρα (μὲ 2.500 τ. εἰς σάκκουσ), φόρτωσις 29 Ἀπριλίου — 15 Μαΐου.

«ΝΙΚΤΡΙΚ» (σπρ. Λιβάνου) ἀπὸ ἀνα λιμένας Πλεῖτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Ἀϊρες 9.500 τ. βαρέων γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον ρεῖντζ 77/6, ἐάν διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 2/6 ἔξτρα, μὲ 2.000 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς εἰς Ὀλλανδίαν — Βέλγιον ἢ 2.500 τ. εἰς Γερμανίαν, φόρτωσις 20 Ἀπριλίου — 10 Μαΐου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» (μότορσιπ) ἀπὸ Ρίβερ Πλεῖτ 9.000 τ. βαρέων γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον ρεῖντζ 81/6, μὲ 2.000 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς εἰς Ὀλλανδίαν — Βέλγιον ἢ 2.500 τ. εἰς Γερμανίαν, ὄφιόν δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 86/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς, φόρτωσις 1 — 25 Μαΐου.

«ΚΟΜΜΟΝΤΟΡΕ ΓΚΡΑΝ» (σπρ. ἀγγλική) ἀπὸ ἀνα λιμένας Πλεῖτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Ἀϊρες 9.500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον ρεῖντζ 73/—, μὲ 2.000 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς εἰς Ὀλλανδίαν — Βέλγιον ἢ 2.500 τ. εἰς Γερμανίαν, ὄφιόν δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 78/—, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτων ἄγκρως-τέρμς, φόρτωσις 3 — 30 Ἀπριλίου.

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ» ἀπὸ ἀνα λιμένας Πλεῖτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Ἀϊρες 13.500 τ. βαρέων γεννημάτων δι' ἕνα ἕως τρεῖς λιμένας Μόξι — Τόκιον ρεῖντζ 87/6, μὲ βόσιν ἕνα λιμένα καὶ 1/3 ἔξτρα δι' ἕκαστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τριῶν τοιοῦτων, μὲ 1.000 τ. ἐλευθέρων ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 2 — 20 Μαΐου.

«ΜΑΡΟΥΚΛΑ» (Λιβάνου) ἀπὸ ἀνα λιμένας Πλεῖτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος Ἀϊρες 9.500 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Μόξι — Τόκιον ρεῖντζ 90/— ἕνα λιμένα, μὲ 1/9 ἔξτρα δι' ἕκαστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τριῶν τοιοῦτων καὶ 1.000 τ. ἐλευθέρων ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 23 — 31 Μαΐου.

«ΛΟΥΡΟΣ» (εἰς Ἄνδρος Μένταρ) ἀπὸ Ρίβερ Πλεῖτ 11.000 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Καλλίαν δολλ. 5.25 φιο, φόρτωσις Μάϊου.

Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ (μότορσιπ) ἀπὸ Ἀμβέρσαν — Ἀμβούργον ρεῖντζ 12.000 τ. λιπασμάτων καὶ ἡ γενικὴν εἰδὴν διὰ Νότιον Κίναν 55/6, ὄφιόν διὰ Βόρειον Κίναν 57/6, φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 20 Ἀπριλίου — 14 Μαΐου.

«ΓΟΥΕΣΤΕΡ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (ὑπὸ «αἰτίμ-τάρτερ») ἀπὸ Χαβήρν 630.000 κ. π. διὰ δέματα, φορτίον αὐτοκινήτων καὶ 200 τ. γενικὴν εἰδὴν διὰ Σαιν Τζῶν καὶ Νιούαρκ, κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 19.000 φιο, φόρτωσις 18 — 23 Μαΐου.

«ΟΣΕΑΝ ΠΡΑ-ΙΝΤ» (εἰς «Νσπάρτε») ἀπὸ Βισμρ 8.700 τ. βελικῆς ἀμμυάνιας εἰς σάκκουσ διὰ Τουτικὸν 42/6 φιο καὶ στόουεντ, μὲ 800 μετρ. τόννουσ φόρτωσιν καὶ 600 μ.τ. ἐκφόρτων, φόρτωσις 16 — 31 Μαΐου.

«ΤΑΝΑ-Ι-Σ» ἀπὸ Ἀμβέρσαν 3.685 τ. ποτάσης, διὰ Ματάντζας καὶ Χαβάννας δολλ. 6.75, μὲ 1.000 τ. φορτίων ἄγκρως-τέρμς καὶ 700 τ. ἐλευθέρων ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 22 — 31 Μαΐου.

«ΓΕΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ» ἀπὸ Ἐμδεν 9.000 τ. γαιανθράκων καὶ κῶκ δι' Ἀλεξάνδρειαν ἢ Πόρτ Σαϊδ 40/— φόμπ, μὲ 700 τ. ἐκφόρτων 2/—, φόρτωσις Ἀπριλίου.

Ἐκ Μεσογείων καὶ Ἀδριατικῆς

«ΓΕΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ» (Λιβάνου) ἀπὸ Ἀλεξάνδρειαν 8.800 τ. τσιμέντων εἰς σάκκουσ διὰ Ραγγόν 42/— φιο καὶ στόουεντ, μὲ 1.000 τ. φορτίων καὶ 600 τ. ἐκφόρτων, φόρτωσις 14 — 30 Ἀπριλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λίβερ.) ἀπὸ Μόρρου Μπαί 9.500 τ. ἀπορριμμάτων μετάλλων διὰ δύο ἰσπανικῶν λιμένας μεταξὺ Μόξι — Τόκιον ρεῖντζ 55/— φιο, μὲ 160 τ. φορτίων καθ' ἕραν, 1.000 τ. ἐκφόρτων καὶ φόρτωσις 2 — 31 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ἀπὸ Ἴτιαν 3.100 τ. βαζίτου διὰ Λυμπκ — Χερρηνγούκι 31/—, μὲ 600 τ. φορτίων 1/9 καὶ 1.500 τ. ἐλευθέρων ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 6 — 19 Ἀπριλίου.

«ΠΟΘΩ» (Λιβάνου) εἰς Ἀλεξάνδρειαν 3.300 τ. ἄλατος διὰ Γιουγκοσλαυίαν 25/— φιο, φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Λιβάνου) ἀπὸ Ἀλγέριον 1.700 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γιουγκοσλαυίαν δολλ. 5, φόρτωσις τέλη Μαρτίου — ἄρχας Ἀπριλίου.

«ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ» ἀπὸ Δυρραχίον 2.800 τ. ἀσφάλτου εἰς Βαρέλια διὰ Βάρναν δολλ. 3.50, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΛΙΑΙΚΑ» ἀπὸ τὴν Θησαλονίκην 1.500 τ. γεωμῶν δι' ἕνα λιμένα Γιουγκοσλαυίας δολλ. 4.50, φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

«ΑΡΝΤΕΝ» (Λιβάνου) ἀπὸ Τοιδιταβείαν 3.900 τ. ἀσφάλτου εἰς Βαρέλια διὰ Κωνσταντῖνα 30/—, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ» (Λιβάνου) ἀπὸ Βενετίαν 3.500 τ. ἀλεύρων διὰ Λαττάκιαν 28/—, φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ἀπὸ Ἴτιαν 4.600 τ. βαζίτου διὰ Μπάφφικτων (Σικάγου) δολλ. 8 φιο, μὲ 1.200 τ. φορτίων καὶ 1.500 τ. ἐκφόρτων, φόρτωσις 28 Μαρτίου — 14 Ἀπριλίου.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΕΛΕΥΣΙΣ» ἀπὸ Κωνσταντῖνα 3.600 κ.μ. ζυλίας διὰ Μασσαλίαν 40/— τὸ κ.μ., καὶ Φυνταλλά 45/— τὸ κ.μ., φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

«ΑΡΝΤΕΝ» (Λιβάνου) ἀπὸ λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 3.500 τ. φορτίου δι' Ἀγγλίαν 72/—, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΜΙΧΑΗΛ» ἀπὸ Κωνσταντῖνα 3.500 κ.μ. ζυλίας διὰ Μασσαλίαν 39/6 τὸ κ.μ. φιο, φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

«ΝΙΚΟΣ» ἀπὸ Κωνσταντῖνα 2.400 κ.μ. ζυλίας διὰ Μασσαλίαν 39/6 τὸ κ.μ., φόρτωσις τέλη Μαρτίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» ἀπὸ τὴν Ὁδησσὸν 3.900 τ. γαιανθράκων διὰ Πόλαν 32/—, φόρτωσις τέλη Μαρτίου — ἄρχας Ἀπριλίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ» (Λιβάνου) ἀπὸ Κωνσταντῖνα 3.500 τ. φορτίου διὰ

Λίβερπουλ 80/—, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΕΛΛΕΝ» (παναμ.) ἀπὸ Νοβοροσίαν 8.400 τ. τσιμέντων εἰς σάκκουσ διὰ Λάγκος 47/6, φόρτωσις τέλη Μαρτίου — ἄρχας Ἀπριλίου.

«ΚΟΣΤΙΚΟΣ» (Λιβάνου) ἀπὸ τὴν Ὁδησσὸν 4.400 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιῶ 26/— (δύο συνεχῆ ταξίδια), ἐναρξίς τέλη Μαρτίου.

«ΑΡΙΔ» (Λιβάνου) ἀπὸ Νοβοροσίαν 3.400 κ.μ. ζυλίας διὰ Πόρτ Σουδάν 35/— τὸ κ.μ., φόρτωσις τέλη Μαρτίου — ἄρχας Ἀπριλίου.

Ἐξ Αὐστραλίας, Ἰνδῶν καὶ Ἄπω Ἀνατολῆς

«ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕ» (λίβερ.) ἀπὸ Φιλιππῖνας Νήσους 9.500 τ. ζαχάρεωσ διὰ Νόρδερ ρεῖντζ δολλ. 8.75 φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις Μάϊου.

«ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» (λίβερ.) ἀπὸ Φιλιππῖνας Νήσους 9.500 τ. ζαχάρεωσ διὰ Νόρδερ ρεῖντζ δολλ. 8.75 φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις Μάϊου.

«ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ» ἀπὸ Βόρειον Κίναν 9.500 τ. σόγια διὰ Ραβέναν 68/— φιο, μὲ 1.000 τ. φορτίων καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτων, φόρτωσις 19 Ἀπριλίου — 9 Μαΐου.

«ΚΟΜΕΤ» (λίβερ.) ἀπὸ δύο λιμένας Χαβάης 9.500 τ. παλαισιδῆρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Ναγκαοάκι — Μουρβαν ρεῖντζ, κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 70.500 φιο, ἐάν δι' ἀμφοτέρους δολλ. 73.000 φιο, φόρτωσις 1 — 15 Ἀπριλίου.

«ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ» (λίβερ.) ἀπὸ Φιλιππῖνας 499.000 κ. π. κόπρα διὰ Βενεζουέλαν — Κολομβίαν 22½ σέντς τὸ κ. π., φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις Μάϊου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἐτ. «Κάντιες») ἀπὸ Μορμουγκά 9.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Ρόττερταμ 56/—, μὲ 1.000 τ. φορτίων 2/— καὶ 2.000 τ. ἐκφόρτων 2/—, φόρτωσις 30 Ἀπριλίου — 31 Μαΐου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ» (λίβερ.) ἀπὸ Μαντρίν 10.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Αὐτικὴν Ἰταλίαν 54/— φιο, μὲ 600 τ. φορτίων καὶ 2.000 τ. ἐκφόρτων φόρτωσις 5 — 30 Μαΐου.

«ΣΙΦΝΟΣ» (εἰς Ἄνδρος Μάστερ) ἀπὸ Νιούκαστλ (Αὐστραλία) 17.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μόξι — Ὄζακαν ρεῖντζ 47/— φιο, μὲ 2.000 τ. φορτίων καὶ 2.000 τ. ἐκφόρτων, φόρτωσις 15 — 30 Ἀπριλίου.

Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΛΕΑΝΘΗΣ» (λίβερ.) ἀπὸ Περούβιαν 13.800 τ. ἰχθυαλείων (780.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἕνα λιμένα Ἰσπανίας, κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 165.000 φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 1 — 15 Ἀπριλίου.

«ΧΡΥΣΗ Σ.Μ.» (λίβερ.) ἀπὸ Περούβιαν 9.500 τ. ζαχάρεωσ δι' ἕνα ἰσπανικὸν λιμένα δολλ. 10.10 φιο, φόρτωσις 20 — 31 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἐτ. «Ν. Ι. Γουλαβήρης») ἀπὸ Καζαμπλάνκαν 9.500 τ. φωσφάτων διὰ Κίπ Τάουν ἢ Ντάρμπαν 38/6, ὄφιόν διὰ Λορέντζο Μαρξί ἢ Μπέιραν 41/—, ἄγκρως-τέρμς, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 15 Ἀπριλίου.

«ΑΙΣΙΟΣ» ἀπὸ Σάντο Ντομίνγκο 10.000 τ. ζαχάρεωσ εἰς σάκκουσ δι' Ἰράν δολλ. 11 φιο καὶ στόουεντ, μὲ 750 τ. ἐκφόρτων, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 11 Ἀπριλίου.

«ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ» (λίβερ.) ἀπὸ Ντακάρ — Λομπίτο ρεῖντζ 9.700 τ. παλαισιδῆρων (482.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Νότιον Κίναν, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 42.500, τέσσαρας λιμένας φορτώσεως καὶ ἕνα ἐκφορτώσεως, μὲ 750 λίρας ἔξτρα δι' ἕκαστον πρόσθετον λιμένα φορτώσεως μέχρι 7 τοιοῦτων, φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 22 Ἀπριλίου — 5 Μαΐου.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (λίβερ.) ἀπὸ Νότιον Κούβαν 11.500 τ. ζαχάρεωσ χύμα διὰ Νέαν Ὁρλεάνη ἢ Γκόλδσταν δολλ. 4.10, ὄφιόν ἀπὸ Βόρειον Κούβαν δολλ. 4.20, ἐάν διὰ δεύτερον ταξίδιον δολλ. 4.90 καὶ δολλ. 5, ἀντιστοίχως, φιο καὶ στόουεντ, μὲ 1.500 τ. ἐκφόρτων, ἄμειος ἐναρξίς.

«ΑΡΗΣ» (λίβερ.) ἀπὸ Κούβαν 3.700 τ. ζαχάρεωσ δι' ἀμερικανικὸν λιμένα Ἀτλαντικῆς (Βορείου τοῦ Χάττερς) δολλ. 5.25, ὄφιόν διὰ Σαβόναν 4.25, ἐάν διὰ Κόλτον δολλ. 4.50, φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις τέλη Μαρτίου — ἄρχας Ἀπριλίου.

«ΓΕΟΒΙΑΚΑ» (λίβερ.) ἀπὸ Πορτιλιόν 7.500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Σλοῦισκιλ 24/6, μὲ 900 τ. φόμπ καὶ 1.500 τ. ἐκφόρτων 2/—, φόρτωσις 30 Μαρτίου — 12 Ἀπριλίου.

«ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ» (εἰς Ἄνδρος Φερπλάιη) ἀπὸ Κούβαν 11.000 τ. ζαχάρεωσ διὰ Νέαν Ὁρλεάνη δολλ. 4.25, φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις Ἀπριλίου.

«ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ» (β' ταξίδιον) ἀπὸ Τάμταν 11.000 τ. φωσφάτων δι' ἕνα λιμένα Ἰσπανίας δολλ. 7.25 φιο, φόρτωσις Μάϊου.

«ΑΕΟΝΤΙΟΣ» ἀπὸ ἕνα ἢ δύο λιμένα Βορείου ἢ Νοτίου Κούβας 9.800 τ. ζαχάρεωσ χύμα καὶ εἰς σάκκουσ δι' ἀμερικανικὸν λιμένα Ἀτλαντικῆς (Βορείου τοῦ Χάττερς) δολλ. 5, φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 1 — 15 Μαΐου.

«ΧΑΡΡΙΕΡ» (λίβερ.) ἀπὸ Φόρτ Οὐίλλιαμ, Πόρτ Ἀρθουρ, Ντάλαβ ἢ Σαππύρ 6.500 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίον ἢ Εἰδοναούβ 80/—, μὲ 3.000 τ. συμπλήρωσιν εἰς Ἄγιον Λαυρεντίου 38/9, ὄφιόν κριθῆν 2/6 ἔξτρα, φόρτωσις 5 — 25 Μαΐου.

«ΤΑΝΑ-Ι-Σ» ἀπὸ ἕνα ἢ δύο λιμένα Βορείου ἢ Νοτίου Κούβας 3.400 τ. ζαχάρεωσ εἰς σάκκουσ διὰ Λίβερπουλ 60/— φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 15 — 30 Ἀπριλίου.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» (λίβερ.) ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας (Φόρτ Οὐίλλιαμ, Πόρτ Ἀρθουρ, Ντάλαβ ἢ Σαππύρ) 6.800 τ. γεννημάτων διὰ Μπέλφαστ, Λίβερπουλ, Μπίρκενεντ, Εἰδοναούβ, Λονδίον ἢ Χούλλ 82/6, μὲ 3.000 τ. συμπλήρωσιν εἰς Ἄγιον Λαυρεντίου 42/6, ἐάν διὰ δύο λιμένας 2/6 ἔξτρα, φόρτωσις 10 — 31 Μαΐου.

«ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΙΙ» ἀπὸ ἕνα ἢ δύο λιμένα Βορείου ἢ Νοτίου Κούβας 11.500 τ. ζαχάρεωσ διὰ Καζαμπλάνκαν δολλ. 7 φιο καὶ στόουεντ, μὲ 750 μετρικὸν τόννουσ ἐκφόρτων, φόρτωσις 1 — 11 Ἀπριλίου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙV» ἀπὸ ἕνα ἢ δύο λιμένα Βορείου ἢ Νοτίου Κούβας 9.500 τ. ζαχάρεωσ διὰ Πολωνίαν 60/— φιο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 5 — 15 Ἀπριλίου.

«ΤΑΣΟΣ» (Λιβάνου) ἀπὸ ἕνα ἢ δύο λιμένα Βορείου ἢ Νοτίου Κούβας 8.800 τ. ζαχάρεωσ διὰ Μαύρην Θάλασσαν 70/— φιο, φόρτωσις ἄρχας Μαρτίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ» (λίβερ.) 10.893 τόνων ἰ.ω. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 — 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 — 26 τ. φιοῦελ), ἐτάμ-τάρτερ» διὰ τέσσαρας ἕως ἑξῆς μηνῶν (παγκόσμιον μεταφορὰ) δολλ. 1.95, παράδοσις εἰς Ἰσπανίαν 4 — 20 Ἀπριλίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ἰσπανίαν ἢ Ἀγγλίαν — Κόντινεντ ἢ Ἀμερικὴν.

«ΠΑΡΝΩΝ» 10.568 τόνων ἰ.ω. (512.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 11½ ἕως 12 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 14 τ. ντζελ δὶλ), ἐτάμ-τάρτερ» δι' ἑξῆς μηνῶν (παγκόσμιον μεταφορὰ) 18/—, παράδοσις καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ἰσπανίαν, ἐναρξίς 20 Μαρτίου — 10 Ἀπριλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ» 10.540 τόνων ἰ.ω. (584.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 13½ ἕως 14 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 17 τ. φιοῦελ καὶ ¾ τ. ντζελ

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 ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ ἩΡΑΚΛΗΣ, & ΟΛΥΜΠΟΣ.

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

δύλ), «τάϊμ-τάρτερ» δι' Ένα κυκλικόν ταξίδιον Κούβας και δυτικής άκτής Νοτίου 'Αμερικής 22/6, παράδοσις εις Λίβερπουλ, 'Απρίλιον και επαναπαράδοσις εις 'Αγγλίαν.

«ΠΩΛΙΑΚΟΣ» 10.850 τόνων (i.w. (475.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 26 — 27 τ. φουέλ), «τάϊμ-τάρτερ» δια ταξίδιον 'Απο 'Ανατολής μέσω Μορμουγκά η 'Ινδιάν, 19/6, παράδοσις εις Κολόμπο 15 'Απριλίου — 5 Μαΐου και επαναπαράδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

«ΑΙΘΑΟΣ» (λιβερ.) 10.707 τόνων (i.w. (492.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 — 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24 — 25 τ. φουέλ δύλ), «τάϊμ-τάρτερ» δια ταξίδιον 'Ινδιάν — 'Απο 'Ανατολής, μέσω Μορμουγκά 19/6, παράδοσις εις Κακούτταν 20 'Απριλίου — 15 Μαΐου, επαναπαράδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

«ΡΑΧΙΟΥΤΗΣ» (ex «Lygheos») 10.240 τόνων (i.w. (475.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 10 — 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24 — 25 τ. φουέλ δύλ) «τάϊμ-τάρτερ» δια ταξίδιον 'Ινδιάν — 'Απο 'Ανατολής μέσω 'Ινδιάν η Μορμουγκά, 19/6, παράδοσις εις Ραγγούν 1 — 15 Μαΐου, επαναπαράδοσις εις 'Ιαπωνίαν.

«ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ» 4.200 τόνων (i.w., «τάϊμ-τάρτερ» δια δέματα μήνας 22/— (ταξίδια Μεσογείου — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ), παράδοσις εις Γιουγκοσλαβίαν 'Απρίλιον και επαναπαράδοσις εις μεσογειακόν λιμένα.

«ΚΡΟΝΟΣ» (λιβερ.) 9.540 τόνων (i.w. (460.000 κ. π. δια δέματα, ταχύτης 13 μιλίων, με κατανάλωσιν 14 τ. νηζέλ δύλ), «τάϊμ-τάρτερ» δι' Ξξ έως όκτώ μήνας (παγκόσμιος μεταφοραί), βολλ. 26.400 μνησιας, παράδοσις εις αμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς), φόρτωσις τέλη 'Απριλίου.

Τα δεξαμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-1Τ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 50% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 22 Μαρτίου.

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 55% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 26 Μαρτίου.

«ΛΟΝΤΟΝ ΠΡΕΣΤΙΓΚ» (σημ. αγγλική) από λιμένας Περιστικού Κόλπου 21.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου (τμήμα φορτίου) δια Κόντινεντ η Σκανδιναβίαν 52½% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, όφιν δι' 'Ιταλίαν η 'Ηνωμένην 'Αραβικήν Δημοκρατίαν 51% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 15 — 30 Μαρτίου.

«ΘΕΤΙΣ» (σημ. αμερικ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 30.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου (τμήμα φορτίου) δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 35% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 23 Μαρτίου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» (λιβερ.) από λιμένας Περιστικού Κόλπου 25.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου (τμήμα φορτίου) δια Βομβάν 60% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, όφιν δια πλήρες φορτίον 62½% επί ελαττον της ίδιας βάσεως (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξις 23 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 30.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 50% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 21 Μαρτίου.

«ΠΑΝΟΗΡ» (λιβερ.) από λιμένας Περιστικού Κόλπου 23.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ η Μεσογείον 65% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, όσως φόρτωσις.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 45% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 27 Μαρτίου.

«ΣΙΣΤΕΡ ΚΑΤΙΓΚΩ» (σημ. αμερικ.) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 31.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ 32½% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ. (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξις 28 Μαρτίου.

«ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (σημ. αγγλική) από λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 20.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου (τμήμα φορτίου) δι' 'Αμβούργον 52½% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 24 Μαρτίου.

«ΛΟΡΔΟΣ ΚΑΝΝΙΓΚ» (σημ. αγγλική) από λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 16.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Ιταλίαν, με όφιν δι' 'Ηνωμένην 'Αραβικήν Δημοκρατίαν 42½% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, έν δι' Κόντινεντ — Σκανδιναβίαν 45% επί ελαττον του Σκέιλ, έν δι' 'Αργεντινήν 47½% επί ελαττον, όφιν δι' 'Ιαπωνίαν 50% επί ελαττον της ίδιας βάσεως, έν δι' φόρτωσιν από Κόλπον Μεξικού η λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 55% επί ελαττον του Σκέιλ, (συνεχή ταξίδια) από μέσα Μαΐου μέχρις 'Οκτωβρίου.

«ΚΥΚΝΟΣ» από 'Αυστανν 9.000 τ. καθαρού πετρελαίου (τμήμα φορτίου) δια Βομβάν, λίως 16.500, φόρτωσις 1 — 10 'Απριλίου.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ» (λιβερ.) από λιμένας Περιστικού Κόλπου 16.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Απο 'Ανατολήν, με όφιν 'Αγγλίαν — Κόντινεντ η Σκανδιναβίαν 55% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις τέλη 'Απριλίου.

«ΜΕΛΙΤΗ» (λιβερ.) από λιμένας Περιστικού Κόλπου 16.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Απο 'Ανατολήν, με όφιν 'Αγγλίαν — Κόντινεντ η Σκανδιναβίαν 55% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις τέλη 'Απριλίου.

«ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ» (σημ. αγγλική) από λιμένας Περιστικού Κόλπου 31.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιν Μεσογείον 62½% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1 — 10 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ» (λιβερ.) από λιμένας Περιστικού Κόλπου 30.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιν Μεσογείον 62½% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 5 — 12 'Απριλίου.

«ΑΤΤΙΚΑ» από λιμένας Περιστικού Κόλπου 34.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιν Μεσογείον 62½% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 10 — 20 'Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-ΙΝΤ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 21.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 47½% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 5 'Απριλίου.

«ΑΚΟΥΑΤΖΟ-Υ.» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.600 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 40% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 29 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ» (λιβερ.) από λιμένας Περιστικού Κόλπου 27.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Ντογκέ, 65% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, όσως φόρτωσις.

«ΝΗΜΕΡΤΗΣ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.500 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, 52½% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 5 — 15 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 38.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 50% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 30.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ 45% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 21 Μαρτίου — 7 'Απριλίου.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 24.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ 45% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ.,

φόρτωσις 28 Μαρτίου.

«ΜΕΛΙΤΗ» (λιβερ.) από ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 17.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Απο 'Ανατολήν, με όφιν δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ η Μεσογείον 60% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 15 'Απριλίου.

«ΘΕΤΙΣ» (β' ταξίδιον) από αμερικανικούς λιμένας Κόλπου 37.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ, 27½% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 6 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ-1Τ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 22.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ 45% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 5 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ, 45% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 6 'Απριλίου.

«ΘΗΝΑ ΙΒΑΝΟΥ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 27.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ 47½% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 4 'Απριλίου.

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ, 45% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 5 'Απριλίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (β' ταξίδιον) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ, 45% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 19 'Απριλίου.

«ΛΟΝΤΟΝ ΠΡΑ-ΙΝΤ» (σημ. αγγλική) 15.000 τόνων (i.w., «τάϊμ-τάρτερ» δι' 6 έως 9 μήνας (παγκόσμιος μεταφοραί πετρελαίου) 45% επί ελαττον της βάσεως του Σκέιλ, έναρξις Μαΐου.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' αμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως του Χάττερς) 42½% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 1 'Απριλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' ανατολικήν άκτην Νοτίου 'Αμερικής 55% επί ελαττον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 19 'Απριλίου.

«ΣΙΣΤΕΡ ΚΑΤΙΓΚΩ» (β' ταξίδιον) από δυτικήν άκτην 'Ηνωμένην Πολιτείαν 31.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δια Νόρδερν ρίντζ 48½% επί ελαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ. (τέσσαρα συνεχή ταξίδια), έναρξις άρχων Μαΐου.

«ΟΡΙΚΟ» λιβεριανόν (ex «Western Clippers») από λιμένας Περιστικού Κόλπου 18.000 τ. ακαθάρτου πετρελαίου δι' 'Ιαπωνίαν 76% επί ελαττον της βάσεως του αμερικανικού ναυτολογίου, φόρτωσις 14 — 24 'Απριλίου.

Serving
ship and owner



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AYeuse 2000 • Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London • International Telex No. - G.3. LN 80701

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟΝ ΕΠΤΥΗΜΕΝΩΝ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΗΖΕΛ & ΤΕΛΕΜΟΤΟΡ

ΗΛΕΚ. ΨΗΦΕΙΩΝ - ΠΛΟΙΩΝ & ΞΗΡΑΣ

ΑΠΟ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ ΚΗΕDIVAL MAIL LINE ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

ΕΥΑΓΓΕΛΟΝ Ν. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΝ

ΑΓ. ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ 14

ΤΗΛ. 475.027

ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «'Ετόλκα»	43	7314	διήλθε Κων)πολιν 19 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάργκα 'Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαρτ. διά Σάν Πέντρο
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «'Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεχ. 'Αμβέρσα 23 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παναγεωργίου κ.λπ.	20	985	ἀργεί Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Γιοκοκάμαν 24 Μαρτ. διά Χοιγκάγκ
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώς»	55	8450	άνεχ. Σαγκόα 12 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	ἀργεί Κυνόσουραν από 5 'Ιαν.
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	ἀργεί Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ.Κ. Χατζηπατέρας	43	7231	έφθ. Ρότερνταμ 12 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Ρεσίφει 26 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	άνεχ. Νεάπολιν από 6 Φεβρ. διά Πειραιά
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ἀδ. Τσουρινάκη	22	988	ε.ς Δυρρακίον 30 Μαρτ.
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διήλθε Παναμά 18 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «'Ακουμαρίν»	44	7214	εις Τάμπαν από 24 'Ιουν.
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Κοφαύτης - Φουντουλάκης	21	2725	διήλθε Κων)πολιν 14 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «'Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεχ. Λονδίον 26 Μαρτ. διά Πειραιά
ΑΓΚΥΡΑ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Σαντιέγκο 23 Μαρτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	έφθ. Λά Πλάταν 7 Μαρτ.
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Σάππα»	24	36-8	έφθ. Κολόμπο 19 Μαρτ.
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «'Αθενς»	44	7161	διήλθε Γιδραλάτ 24 Μαρτ. διά Σαγκάπν
ΑΘΕΝΣ	έτ. «Σέλομαρ»	59	10606	έφθ. Ρότερνταμ 27 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «'Ελληνική»	56	2744	έφθ' Πειραιά 31 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. 'Αμερ.	53	3575	άνεχ. Φορταλέζα 23 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
ΑΘΩΣ	έτ. «Αυλις»	29	3958	διήλθε Κων)πολιν 8 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλίόρι»	44	7125	έφθ. 'Αμβούργον 23 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'Ι.ΛΑΝΤ	έτ. «'Ακουίλα»	57	8184	έφθ. Πόρογκρον 19 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Πασίφικ»	56	8835	άνεχ. Τζιμπουτι 3 Μαρτ. διά Σαγκάπν
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικ»	60	13200	εις 'Ιαπωνίαν, υπό ναυπήγησιν
ΑΚΤΗ	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7132	άνεχ. Χονολουλού 17 Μαρτ. διά Χακάτα
ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	ε.ς Ταμπικό από 26 Φεβρ. (δι' 'Αμβέρσα)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτυ»	56	10482	έφθ. Βενετιαν 19 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμυρα»	42	7191	άνεχ. Μοντεβιδεο 11 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «'Αλεμάτ»	59	9720	διήλθε Παναμά 2 Μαρτ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	ἀδ. Τσουρινάκη	20	1112	εις Λαύριον 30 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρέαδης	44	7207	ἀργεί 'Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναιτζιαν»	42	7181	ἀργεί 'Ελευσίνα από 14 'Ιουν. 1959
ΑΛΙΑΚΜΟΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	έφθ. Σιεμφουέγκος 22 Μαρτ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μονρόβια»	53	7409	άνεχ. Τζιμπουτι από 24 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «'Αλκίμορ»	43	7176	άνεχ. Μοντεβιδεο 22 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάν»	44	7365	διήλθε Μπρόνομποττελ 13 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΛΤΑ'ΙΡ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	56	10776	έφθ. Φιλαδέλφειαν 20 Μαρτ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.)	έτ. «Τρανσατλ. Φράιτερ»	53	12897	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 Μαρτ. διά Μαρακαίμπο
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Ση Γκάρντιαν»	43	8426	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 Μαρτ. διά Γιαβόταν
ΑΜΦΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7207	άνεχ. Γκάρστον 10 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «'Αμαζών»	44	7281	άνεχ. Γένοβα 5 Μαρτ. διά Γιδραλάτ
ΑΜΒΡΑΚΙΟΣ	έτ. «Σάδερλαντ»	43	8444	έφθ. Πρόβιντενς 23 Μαρτ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)	έτ. «Λέονια»	38	7949	άνεχ. Νεάπολιν από 28 Φεβρ. διά Παστελίλλο
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόσμαρ»	44	7359	έφθ. Νοβορωσίσκην 19 Μαρτ.
ΑΝΑΣ	έτ. «'Αναξ»	55	8332	έφθ. Καλκούτταν 26 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Τζιμπουτι 19 Μαρτ. διά Φουζίκι
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	ἀργεί 'Ελευσίνα από 26 'Ιουλ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «'Ηρακλή»	19	1320	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πασιφικ»	43	7188	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαρτ. διά Τσιμπά
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μίχαλο»	33	2362	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 20 Μαρτ. διά Γένοβα
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	διήλθε Σουέζ 25 Μαρτ. διά Τσιπταγκόγκ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «'Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Λός 'Αντζελες 18 Μαρτ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11976	άνεχ. Σουάνον 15 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12443	διήλθε Σιγκαπούνην 14 Μαρτ. διά Χακοδάπν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	διήλθε Σουέζ 23 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρ»	36	2175	άνεχ. Μασσαλίαν 24 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	παναμαϊκή εταιρία	44	7108	έφθ. Μπούενος 'Αύρες 14 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ	έτ. «Νηαρντόρο»	57	10888	άνεχ. 'Εϊθονμάουθ 25 Μαρτ. δι' Πόρτ 'Αρθουρ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	ἀδ. Κυρτάτα	29	6022	ἀργεί Βρέμν από 6 'Ιαν. 1958
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	έφθ. Φιλαδέλφειαν 16 Μαρτ.
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	έτ. «Σίνπ.Ντεβελόπμεντ»	58	10392	διήλθε Μπρόνομποττελ 18 Μαρτ. διά Δάντοιχ
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίνπ.Ντεβελόπμεντ»	58	10392	άνεχ. Βαγκούβερ 24 Μαρτ. διά Νοτ. 'Αφρικήν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίνπ.Ντεβελόπμεντ»	57	10376	άνεχ. Μπρισμπαϊν 19 Μαρτ. διά Ντάρμπαν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίνπ.Ντεβελόπμεντ»	58	10391	άνεχ. 'Οζάκαν 16 Μαρτ. δι' 'Αυστραλίαν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Λός 'Αντζελες 21 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόπους»	57	11897	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 19 Μαρτ. διά Βέρα Κρούζ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Φρίζος Θεοδωρίδης	37	4636	εις Μπούενος 'Αύρες από 5 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΝ	«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	ἀργεί Σπαλματόρι από 23 'Απρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «'Αρμαντόρα»	43	7244	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 20 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «'Αριστείδης»	43	7227	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 9 Μαρτ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (υπερωκ.)	«Γρηκ Λάιν»	31	20256	άνεχ. Σαουθάμπτον 26 Μαρτ. διά Μαδέοας
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «'Αλομέντα»	43	7091	διήλθε Θέουταν 17 Μαρτ. δι' 'Οθσον
ΑΡΜΑΡ	έτ. «'Αστρα»	45	7273	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπερτι 24 Μαρτ. διά Γκάρστον
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «'Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Ριγιέκον 12 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΑΡΜΟΝΙΑ ΙΙ	Δ. Ευθυμίου κ.λπ.	31	2795	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 26 Μαρτ. διά Ροβένναν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Μαριτίμα»	60	10050	διήλθε Νίτον 23 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	'Ασπμ. Γκούμα	39	1007	διήλθε Κων)πολιν 13 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΣΠΙΣ	έτ. «'Αλκποτις»	41	7013	άνεχ. Μοντεβιδεο 15 Μαρτ. διά Γένοβα
ΑΣΤΕΡΙΣ	'Εκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Μόζι 18 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Μαρτ. διά Κόμπε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	57	10087	έφθ. Καμαίσι 23 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΙΤΟΡ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	56	10096	άνεχ. Γιοκοκάμαν 17 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΥ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	56	10093	άνεχ. 'Αμβέρσα 11 Μαρτ. διά Ταμπικό
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	56	10092	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 13 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	56	10091	έφθ. Κόμπε 20 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	57	10087	άνεχ. Ρότερνταμ 23 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑ'ΙΤ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	58	10078	άνεχ. Φροντέιλ 12 Μαρτ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	58	10087	διήλθε Παναμά 20 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	58	10077	έφθ. Βηνκούβερ 19 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «'Οσεαν Κάργκο»	56	10087	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «'Αναξ»	58	9724	διήλθε Παναμά 4 Μαρτ. διά Γιοκοκάμαν
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ. «Λάιμν Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 Μαρτ. διά Μασουγιάμο
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπύβερ»	56	10312	άνεχ. Μορμουγκάο 25 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Αυλις»	21	3275	έφθ. Πειραιά 24 Μαρτ.
ΑΥΡΑ	έτ. «'Ελιξ»	44	7176	έφθ. Ρότερνταμ 22 Μαρτ.
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «'Αλυα»	36	5795	έφθ. Ροζάριο 18 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμμή 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 Μαρτ. διά Πειραιά
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Ρας Τανούρα από 27 Φεβρ. διά Καλιφόρνιαν
ΒΕΓΑΣ (δεξ.αμ.)	έτ. «Κανόπους»	58	20958	άνεχ. Μπακρέϊν 19 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΒΕΛΓΙΟΝ	«'Ελληνική» Α. Ε.	46	2025	έφθ. Πειραιά 31 Μαρτ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«'Ελληνική» Α. Ε.	45	1892	άνεχ. Ρότερνταμ 22 Μαρτ. διά Λονδίον
ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε»	52	11365	έφθ. Τερζόσπν 16 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδόκης	43	7176	ἀργεί Ντάρτμουθ από 5 Μαρτ. 1959
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	ἀδ. Κοντιού	30	729	διήλθε Κων)πολιν 13 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«'Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	διήλθε Κων)πολιν 13 Μαρτ. διά Μπούργκας
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	42	7046	έφθ. Βενετιαν 17 Μαρτ. (διά Κίαν)

ΒΡΥΞΗ (δεξ.)	Κ. Ι. Στεργίουπουλος	22	3846	άνεχ. Πειραιά 29 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. («Ασπασία»)	44	7247	έφθ. Νιού Ούεστμίνστερ 24 Μαρτ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Θεσσαλονικην 24 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. («Πουερτο Σεγκούρο»)	53	9149	άνεχ. Μπουένος Άιρες 18 Μαρτ. διά Βενετιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. («Μονρόβια»)	51	7480	έφθ. Καλκούτταν 14 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	Ν. Λαμπιρης	31	967	έφθ. Πόρτ Σαϊδ 27 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	αδ. Γρατσου	44	7176	άνεχ. Κάλλιαρι 10 Μαρτ. διά Κροτόνε
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδεράτου	39	10061	διήλθε Κων)πολιν 13 Μαρτ. δι' Άμβέρσαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμια»	35	5654	άνεχ. Έμδεν 21 Μαρτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Άνδρεάδη	43	7176	εις Έλευσινα από 4 Ιουλ. 1958
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. («Ντέλ Παταφίκο»)	42	7030	άνεχ. Πούλο Μπουκομ 25 Μαρτ. διά Τζιμπουτι
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. («Κορονάντο»)	43	7067	άνεχ. Φόβεύ 25 Μαρτ. δια Πόρτλαντ (Με)
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. («Γιουρόπα»)	43	7255	διήλθε Λάδσεντ 23 Μαρτ. δι' Άμβέρσαν
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	Πολυχρονιδης - Πετριδης	38	2265	έφθ. Πόρτ ντε Μπουκ 22 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. («Μιντατλάντικ»)	43	7229	άνεχ. Χονολουλού 9 Μαρτ. δια Βομβάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΑΣ	έτ. («Βίλα Νοδα»)	57	8881	εις Θέσιν 38.7 Β. - 121.45 Α. Μάρτ. 24 δια Β. Εύρωπην
ΓΟΥΣΤΕΡΝ ΤΡΕΪΝΤΕΡ	έτ. («Γουότερν Τράσπορτ»)	59	9268	άνεχ. Χάβρην 22 Μαρτ. δια Σαιντ Τζών
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. («Μπέλμοντ»)	57	24883	διήλθε Σουεζ 16 Μαρτ. δια Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. Μπράντον	58	24895	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 22 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΠΙΓΣ (δεξ.)	έτ. («Γουόρλντ Πίις»)	49	10862	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΑΪΝΤ (δ.)	έτ. («Μέμφις»)	43	10449	διήλθε Κων)πολιν 26 Μαρτ. δια Νοβορωσιόκν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. («Γουόρλντ Τέμπεστ»)	44	10170	άργει Σκαρομαγκάν από 13 Οκτ. 1957
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΕΪΝΤ	έτ. («Κάρος»)	44	12500	εις Μάλμο από 25 Μαΐου (μετασκευαι)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΟΥ	έτ. («Μπόλγκαρ»)	43	12500	εις Μάλμο από 6 Μαΐου 1959 (μετασκευαι)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. («Οσεάνικ»)	43	10195	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. («Γουόρλντ Τάνκερς»)	54	20991	διήλθε Σουεζ 19 Μαρτ. δια Μπαντάρ Μασούρ
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. («Γιούκον»)	44	7176	διήλθε Σουεζ 17 Μαρτ. δια Γιοκoxάμαν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	έτ. («Εσπάνια»)	44	11625	άνεχ. Ν. Ύορκν 26 Μαρτ. δι' Άρούμπαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Καζαμπλάγκαν 20 Μαρτ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Γ. Ιατρού	43	593	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΔΑΝΑΗ	Άλεξάντος - Δούκας	23	1566	διήλθε Κων)πολιν 21 Μαρτ. δια Μεσογειον
ΔΑΦΝΗ	έτ. («Δάφνη»)	54	5779	έφθ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. («Αιόλια»)	59	9350	διήλθε Παναμά από 15 φεβρ. δια Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διήλθε Ντόβερ 18 Μαρτ. δια Μπουένος Άιρες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. («Πάλμο»)	44	7225	έφθ. Μόζι 21 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟ	έτ. («Πανταλέων»)	44	7265	εις Θέσιν 36.17 Β. - 9.45 Δ. Μάρτ. 16 δια Πρόβιντενς
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. («Μαρμώρας»)	44	9589	άνεχ. Κόμπε 10 Μαρτ. δι' Άμαγκασάκι
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βερνυπη	44	7207	άνεχ. Λά Γκουάιρα από 17 φεβρ. δια Κιουρασάο
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 17 Μαρτ. δι' Άμστερνταμ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. («Φούρκερο»)	58	9087	έφθ. Βιζαγκαπατνάμ 18 Μαρτ.
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. («Δίρφους»)	43	7280	άργει Κυνόσουραν από 18 Σεπτ. 1958
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. («Ζωοδόχος»)	44	7249	έφθ. Μόζι 22 Μαρτ.
ΔΩΡΘΟΕΑ	Μιχ. Καραγιώργης	25	3297	άνεχ. Βενετιαν 11 Μαρτ. δια Δυρράχιον
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφάνω» Α.Ε.	43	7244	εις Πειραιά από 2 Μαρτ.
ΕΘΝΟΣ	έτ. («Ντρέικ»)	56	10328	έφθ. Βαγκούδερ 19 Μαρτ.
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. («Ελτράνοπορτ»)	56	10289	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. δια Πουέρτο Όρνταζ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	έτ. («Σ. Γ. Έμπερικός»)	27	4164	άργει Κάρδιφ από 7 Νοεμ. 1957
ΕΛΕΝΗ	έτ. («Άντρια»)	48	8376	άνεχ. Σαθάννα από 24 φεβρ. δια Κούβαν
ΕΛΕΝΗ	αδ. Κουλουκουνη	38	5550	έφθ. Ντάρβεν 21 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» Α.Ε.	44	7176	άνεχ. Λός Άντζελες 22 Μαρτ. δια Πρόβιντενς
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. («Ελένη»)	43	7267	έφθ. Ντεμεράραν 24 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	άνεχ. Πόρτλαντ («Όρ.») 2 Μαρτ. δι' Ίνδονησιαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού - Πρίντζη	21	1549	έφθ. Μασσαλιαν 22 Μαρτ.
ΕΛΙΖΑ	έτ. («Λουντεφονιδι»)	34	1803	άνεχ. Άμβούργον 23 Μαρτ. δια Πιομπίνο
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	αδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2746	έφθ. Ν. Ύορκν 24 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαμόδς	43	7176	άργει Καλάμας από 18 Ίαν. 1958
ΕΛΛΑΣ (έπιθαι.)	αδ. Τυπόλδου	35	4824	εις Πειραιά από 14 Νοεμ. (έπισκευαι)
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	άνεχ. Ν. Ύορκν 26 Μαρτ. δια Μπάσαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Τσιταγκόγκ 17 Μαρτ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	εις Πειραιά από 26 φεβρ. (έπισκευαι)
ΕΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1184	άνεχ. Λός Άντζελες 18 Μαρτ. δια Γιοκoxάμαν
ΕΛΛΗΝ	έτ. («Σάγκα»)	56	10312	έφθ. Κόρραμ Ζαχρ 19 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝ ΗΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7068	άνεχ. Κοιλδοτάμ 26 Μαρτ. δια Βομβάν
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Κοσιν 22 Μαρτ. δια Ν. Όρλεάνν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	έφθ. Γκάλδεσταν 22 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Γένοβαν 23 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Τσάρλεστον 17 Μαρτ. δια Πουέρτο Πάντρε
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. δια Ν. Ύορκν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. Ύορκν 19 Μαρτ. δια Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Μοντεβιδεο 21 Μαρτ. δι' Άμβέρσαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Στρατώνιον 26 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α. Ε. Ν. Ε.»	43	7302	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 16 Μαρτ. δια Πουέρτο Όρνταζ
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντζης	19	1492	διήλθε Παναμάν 25 Μαρτ. δια Τόκιο
ΕΛΠΙΣ	έτ. («Καζοτάμιλ»)	44	8541	άργει Βαλτιμόρην από 10 Ίαν. 1959
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. («Κολφο Άζούλ»)	42	7058	άνεχ. Βαλτιμόρην 18 Μαρτ. δια Βενεζουέλαν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επιδαυρος» Α.Ε.	43	7176	διήλθε Συζάν 24 Μαρτ. δι' Άάρχους
ΕΠΙΚ (Μετ.-δεξ.)	έτ. («Ερκιουλες»)	58	30332	εις Πειραιά από 3 Οκτ. (έπισκευαι)
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ.-Σταθάτος	44	7198	έφθ. Όζάκαν 17 Μαρτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (λάιβερ)	Ίω. Λάτοπς	29	14216	διήλθε Παναμάν 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΜΗΣ	έτ. («Σάμοσκ»)	58	9585	άργει Κυνόσουραν από 17 Αύγ. 1958
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. («Σάμοσκ»)	59	9650	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. δια Ν. Όρλεάνν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	έφθ. Ραβένναν 15 Μαρτ.
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. («Ατλαντίς»)	57	10317	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δια Τορρεβιεζα
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	αδ. Γ. Δομετινν	34	1716	άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. δια Όθσοον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Όρκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Βαγκούδερ 16 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά - Έλευθεριάδη	17	3976	άνεχ. Μοντεβιδεο 25 Μαρτ. δια Γένοβαν
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υίοι Πέτο. Γουλανδρῆ	43	7244	έφθ. Ν. Όρλεάνν 16 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δεξ.)	Οίκος Χανδρῆ	54	11209	άνεχ. Χουλλ 26 Μαρτ. δια Λίβερπουλ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. Καλόζα	56	10053	άνεχ. Λός Άντζελες 21 Μαρτ. δια Τόκιο
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΥ	έτ. («Λός Σάντος»)	57	6102	άνεχ. Ρας Τανούρα 16 Μαρτ. δια Γιοκoxάκι
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. («Μοντέρει»)	43	8397	άνεχ. Χιούστον 24 Μαρτ. δια Κόρπους Κρίσι
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. («Σάν Νικόλας»)	57	8631	εις Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. («Σάν Νικόλας»)	56	8985	άνεχ. Χόνγ. Κόγκ 21 Μαρτ. δια Ν. Ύορκν
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. («Σάν Μπαζίλιο»)	60	8000	άνεχ. Ν. Όρλεάνν 20 Μαρτ. δια Βομβάν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. («Σάν Μπαζίλιο»)	57	8631	έφθ. Πόρτ Άλμπέρνι 26 Μαρτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. («Σάν Μπαζίλιο»)	56	8965	έφθ. Κέιπ Τάουν 21 Μαρτ.
ΕΥΡΩΤΑΣ	έτ. («Πίναρ Μαριν»)	43	8432	άργει Πέραμα από 16 Σεπτ. 1957
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεχ. Ρότερνταμ 26 Μαρτ. δια Λονδίνον
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Φάλμουθ από 6 Μαρτ.
ΖΕΡΜΑΤΤ	έτ. («Κηφισιά»)	43	8578	έφθ. Λός Άντζελες 22 Μαρτ.
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	έτ. («Μασοεζα»)	39	994	άνεχ. Κίγκοτων 22 Μαρτ. δια Ίαπωνίαν
ΗΡΑ	έτ. («Ναβίερα»)	43	7176	διήλθε Παναμάν 26 Μαρτ. δια Κριστομαλ
ΗΡΩΝ ΙΙ	Δ. Ν. Κουφος	44	1815	άργει Σύρον από 22 Οκτ. 1957
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. («Όριζων»)	57	10316	άνεχ. Μοντεβιδεο 22 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. («Ίόνιον»)	44	7198	άργει Έλευσινα από 7 Ίαν. 1958
ΘΕΜΟΝΗ	έτ. («Κάσος» Α.Ε.	44	7198	άνεχ. Σουάνον 2 Μαρτ. δια Σουρσιπάγιαν
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. («Μπι»)	42	6997	εις Θέσιν 48.28 Β. - 9.8 Δ. Μάρτ. 13 δια Ν. Ύορκν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. («Ναϊτζιαν»)	42	712	έφθ. Ν. Ύορκν 23 Μαρτ.
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. («Μοντεζούμα»)	43	7032	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφάνω» Α.Ε.	37	666	
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. («Έξπορτ Κέρριερς»)	43	8465	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2331	

ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ναβιέρρα»	44	7250	άνεχ. Μόμπιλ 17 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΘΣΕΥΣ	έτ. Σουνταμέρικα	46	1988	άνεχ. Τύνιδα 22 Μαρτ. διά 'Αμβούργον
ΠΓΟΡ	'Απ. Πεζός	43	7207	άρχει Τανούρα ('Ιαπωνίας) από 30 Νοεμ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	έτ. («Σηρράϊτ»)	43	8371	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. ('Ιωαννα)	26	28/3	άνεχ. 'Αμπαντάν 23 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΙΩ. Π. ΓΑΛΕΣΗΣ	Υίων Δ. 'Ιγγλέσιον	42	7035	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 19 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαρτ. διά Κόζιμπεν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. ('Αθηνά) κλπ.	44	10441	άνεχ. Μοντεβίδεο 18 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Ι. & άδ.Κ.Χ.' πατέρας	43	7244	άρχει Μπρούζες από 11 'Ιαν. 1958
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. («Σάουθ 'Ατλάντικ»)	57	10122	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 24 Μαρτ. διά Ρίο 'Ιανέιρο
ΚΑΔΙΩ Σ.	Καθιώς Σιγάλα	17	2032	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαρτ. διά Σεμπένικο
ΚΑΛΑΜΑΙ	Μιχ. Καραγεωργης	32	4633	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 22 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. («Οσεάνικ Ντεβελ.»)	43	8390	άνεχ. Χονολουλού 15 Μαρτ. δι' 'Ην. Πολιτειας
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. («Μαρε Νόστρα»)	57	8757	άνεχ. Σπάιτλ 16 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. («Ζεπάγκας»)	57	9092	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 22 Μαρτ. διά 'Ινδίας
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. («Μιχαλινός»)	44	7198	έφθ. Βοστώνη 10 Μαρτ.
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. («Βιαβεντούρα»)	56	10056	έφθ. Κόμπε 25 Μαρτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. («Κάνοπους»)	44	7075	άνεχ. Γάνδην 23 Μαρτ. διά Χάρρουτς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. («'Ανήγανος»)	44	7279	διήλθε Κων)πολιν 9 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. («Τράμπ»)	55	8798	άνεχ. Σιγκαπούρη 24 Μαρτ. διά Βαμπίο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. («Τράμπ Τσάρτερινγκ»)	54	8003	άνεχ. Λονδ'ον 24 Μαρτ. διά Σαϊντ Τζών
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α. Ε. («Πάλμα»)	40	512	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. («'Ακμε»)	60	9319	έφθ. Βενετιαν 12 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έτ. («'Αγια Καικιλία»)	60	8717	άνεχ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 7 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμίονου	19	5182	άρχει Κυνόσουραν από 22 'Οκτ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. («Νεο Τύχη»)	44	7123	διήλθε 'Αντεν 27 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. («'Εβέρμια»)	58	8961	έφθ. Λιθύνν 21 Μαρτ. (διά Καράτοι)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	47	7176	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 18 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. («Κρίνα»)	53	9256	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΞΙ	έτ. («Μαρεμπρέσσα»)	44	7139	έφθ. Γάνδην 19 Μαρτ.
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. («Στροβίλι»)	43	7163	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. («Βιαβεντούρα»)	56	10060	άνεχ. Βαγκούβερ 18 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Νεκοτσά 15 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝΗ	έλληνικά συμφέροντα	07	629	έφθ. Μαλάγαν 22 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ	έτ. («Τρανζόσεαν»)	43	7150	έφθ. Ντάιρεν 16 Μαρτ.
ΚΑΣΤΟΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	άνεχ. Τάμπαν 8 Μαρτ. διά Κατάνια
ΚΑΤΕ Ν.Λ. (δεξ.)	έτ. («Τρανσοσεάνικα»)	59	24600	εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. («Κουάκα»)	44	7242	άρχει Κυνόσουραν από 5 'Οκτ.
ΚΕΑ	έτ. («Μονφόρτε»)	58	13921	διήλθε Παναμά 16 Μαρτ. δι' 'Ειδονμάουθ
ΚΕ'Π ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.)	έτ. («Βαλντέζα»)	58	11754	άνεχ. Λίβερπουλ 12 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΚΕ'Π ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. («Σκαροντάνα»)	42	7265	έφθ. Μπάγια Μπλάγκαν 15 Μαρτ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	έτ. («Κάνοπους»)	41	7431	άνεχ. Ύβρον από 17 Δεκ. δι' 'Αυγουσταν
ΚΕ'Π ΡΙΟΝ	έτ. («'Οσεάνικα»)	44	7120	άνεχ. Χιούστον 24 Μαρτ. διά Βέρα Κρούζ
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (δεξ.)	έτ. («'Αλγκομπέντας»)	57	25183	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαρτ.
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. («Στροβίλι»)	43	7159	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 18 Μαρτ.
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άρχει Πέραμα από 29 Μαΐου 1958
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άρχει Κυνόσουραν από 1 'Ιουν. 1958
ΚΗΦΕΥΣ	έτ. («Τρανζόσεαν»)	43	7033	έφθ. 'Οζάκαν 23 Μαρτ.
ΚΗΦΙΣΣΟΣ	έτ. («Πρόντιους»)	43	8443	άνεχ. Τακοράντι 8 Μαρτ. διά Μπόρνεο
ΚΙΘΑΙΡΩΝ (δεξ.)	έτ. («Ρίο Κουίμπο»)	40	8427	άρχει 'Αμπελάκι
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Τεργέστην 23 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άνεχ. Τζιμπουτί 12 Μαρτ. διά Τζαγκάν
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	άρχει Πέραμα από 5 'Ιουλ. 1958
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άρχει Κυνόσουραν από 14 Μαρτ. 1958
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. («Πρωτεύς»)	43	7207	διήλθε Ντόβερ 8 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ	άδ. Γ. Δομοστίνη	28	1595	άνεχ. Καρθαγένην 19 Μαρτ. διά Γκαλάτον
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άρχει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. («'Οσεαν Τρέιντερ»)	43	8459	έφθ. Βοστώνη 21 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. («Πόρτλαντ»)	59	10914	έφθ. Ρότερνταμ 23 Μαρτ.
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. («Χόμ»)	57	30332	άνεχ. Χιέρρο 21 Μαρτ. διά Βαλτιμόρν
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρικός	45	3805	άνεχ. 'Αμβέρσαν 22 Μαρτ. διά Βενετιαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. («Διαμ. Πατέρας»)	59	9200	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 23 Μαρτ. διά Πολωνίαν
ΚΥΘΟΣ	έτ. («Σάν Σεσίλιου»)	57	13909	εις θέσιν 50.22 Β. - 1.14 Δ. Μάρτ. 14 διά Κόλπον Μεξικού
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. («Κάνοπους»)	54	10608	έφθ. Βουβάν 20 Μαρτ.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. («Τρανσπετρόλ»)	20	64.6	άρχει Κυνόσουραν από 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. («'Αδρα»)	56	9086	άνεχ. Μορμουγκάο 19 Μαρτ. δι' 'Υμοιεντ
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΩ	έτ. («Μαραφέκτο»)	44	7240	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 12 Μαρτ. διά Γκουαντανάμο Μπαϊν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Ντουγκούν 22 Μαρτ. διά Καθαράκι
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. («Κονκισταντόρ»)	45	7157	έφθ. Μπουένος 'Αϊρες 5 Μαρτ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. («Μιχαλινός»)	45	7176	άνεχ. Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λός	56	8474	έφθ. Ριγίεκαν 21 Μαρτ.
ΛΑΔΩΝ	έτ. («'Αιλάντερς Σίππ»)	43	8462	άνεχ. Ντακάρ 22 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΛΑΚΩΝΙΑ	άδ. 'Αλεξάνδρος - Δουκος	25	964	έφθ. Σουέζ 9 Μαρτ.
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έλληνικά συμφέροντα	60	14431	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 15 Μαρτ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	έτ. («'Ιντστριες»)	43	8466	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. («Πέντρεγκκα»)	45	7242	άρχει Κυνόσουραν από 10 'Ιουν. 1959
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. («Λορέτο»)	44	7252	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Μπορνασίτν (Λα)
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. («Καλλάο»)	43	7084	εις Πειραιά από 29 Φεβρ. (έπισκευαί)
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	έφθ Ραβένναν 15 Μαρτ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	θεοδ. Τερνιάδης	43	7176	άνεχ. Φάργκε 20 Μαρτ. διά Κούβαν
ΛΕΡΟΣ	έτ. («Βιαβεντούρα»)	56	10048	διήλθε Παναμά 24 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άρχει 'Αμπελάκι από 8 Φεβρ. 1959
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Γιαβάταν 16 Μαρτ. διά Βαγκούβερ
ΛΙΒΥΗ	'Ιω. Λάτσος	24	1556	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. («ΕΛ-ΜΕΣ»)	37	1113	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΛΙΛΗ	έτ. («Φορταλέζα»)	43	7030	άρχει Ρίβερ Στόουρ από 18 Δεκ. 1958
ΛΙΛΙΚΑ	έτ. («'Αργώ»)	11	1459	διήλθε Κων)πολιν 13 Μαρτ. διά Βάρναν
ΛΙΜΠΕΡΤΟΡ	Ε. Πολιάτης	36	1151	έφθ. Θεσσαλονικην 18 Μαρτ.
ΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. («Ντέλ Κάριμπ»)	44	7190	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες από 21 Φεβρ. διά Σαγκάν
ΛΙΝΤΑ	έτ. («Πόρτολου»)	44	1339	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΛΟ'ΙΝΤΑ	έτ. («Μαρβιέντο»)	60	13200	εις 'Ιαπωνίαν, υπό ναυπήγησιν
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. («Ρίο 'Αζούλ»)	44	8536	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 5 Μαρτ. διά Νουέβα Παλμίρα
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. («Μάρινερς Τρανσπ.»)	43	8395	έφθ. Βαγκούβερ 23 Μαρτ.
ΛΟΥΣΥ	έτ. («Σηλείνς Σίππ»)	43	8434	άνεχ. Μπάγια Μπλάγκαν 20 Μαρτ. διά Καλλάο
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. («Μονρόβια»)	57	748	άνεχ. Τζιμπουτί από 28 Φεβρ. διά Βαμπίο
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	«Λιβονός» Α. Ε.	45	7281	διήλθε Παναμά 16 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΜΑΙΩΤΙΣ	έτ. («Διμητρα»)	37	4839	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άδ. Συνοδινού	19	3858	άρχει 'Αμπελάκι από 3 Δεκ. 1957
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 Μαρτ. διά Νουμέα
ΜΑΝΕΣ	έτ. («Μανδράκι»)	45	7048	άρχει 'Αμπελάκι
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	Ν. Εύσταθίου	55	876	έφθ. Λιθόρον 16 Μαρτ. (διά Κίναν)
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	60	19000	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 28 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Αδελφί Ρουσσου	27	1554	άρχει Πειραιά από 5 Μαρτ. 1959
ΜΑΡΘΑ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	άρχει Ρέτζιο από 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΙΑ	έτ. («Μάρθα»)	34	4162	άνεχ. Σαθάγκα 19 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	έτ. («Μάννα»)	44	7272	έφθ. Βαγκούβερ 16 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Κ.	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	άνεχ. 'Αμβέρσαν 17 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδες
ΜΑΡΙΑ Λ	έτ. («Σάμοσκ»)	56	6074	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Μαρτ. διά Ναγκασάκι
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. («Κουάνσον»)	57	10211	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Ναγκασάκι
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΛΑ	έτ. («Νάσιοναί»)	44	7070	άνεχ. Ντιέγκο Σουαρέζ 6 Μαρτ. διά Σιγκαπούρη
ΜΑΡΙΑ ΤΤΑΛΑΤΟΥ	έτ. («Παρπαντα»)	44	7176	διήλθε Μπρόνμποττελ 20 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αϊρες
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	Γερ. Σταθότος	43	7176	άνεχ. Φρημάντλ 5 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. («Βένσας»)	43	7134	έφθ. Μορμουγκάο 10 Μαρτ.
	έτ. («Τζών Χατζηπατέρα»)	57	10314	έν πλώ δι' 'Αμβέρσαν 23 Μαρτ.

MARIANNA (ύπερκ.)	Ίω. Λάτσος	29	14216	εις Πειραιά από 7 'Ιαν. (έπισκευα)
MARIANΘ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	άρχει Έλευσινα από 20 Σεπτ. 1958
MARIG	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	έφθ. Μπουένος Άιρες 22 Μαρτ.
MARIETTA ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεκ. Λιθόρνον 23 Μαρτ. δια Μαύρην Θάλασσαν
MARINA	έτ. «Νέπτον»	59	8700	έφθ. Άμβούργον 19 Μαρτ.
MARINELLA	έτ. «Οριένταλ»	24	4701	άρχει Άμπελάκι από 1 'Οκτ. 1957
MARIOΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Άρντένα»	46	8942	άνεκ. Μορμουγκάο 17 Μαρτ. δι' Άμβέρσαν
MARΚΟΣ	έτ. «Ευκάρριερς»	43	7033	άνεκ. Βιλμυγκτων (Ν.Κ.) 12 Μαρτ. δια Μανάτι
MARAI (δεξ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20340	άνεκ. Ν. Ύορκνν 26 Μαρτ. (διατάγας)
MARΟΥΔΙΩ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	διπλθε Ντόσβερ 21 Μαρτ. δια Μπουένος Άιρες
MARPHΣΣΑ	έτ. «Ουνίθεροαλ»	55	8961	άνεκ. Άντεν 3 Μαρτ. δια Σαγκάιν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9260	άνεκ. Μπάκια Μπλάγκαν 16 Μαρτ. δι' Άμβέρσαν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδεφ. Κουλουκουντιή	38	5500	εις Σύρον από 18 'Ιαν. (έπισκευα)
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνθια»	57	8906	διπλθε Πούλο Μπούκομ 23 Μαρτ. δια Γιβραλτάρ
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	άνεκ. Σαϊντ Τζών από 22 φεβρ. δι' Άρούμπαν
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ	έτ. «Ρεάλμα»	41	7194	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 19 Μαρτ. δια Κόμπε
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν»	57	9168	άνεκ. Άντεν από 26 φεβρ. δια Κίναν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Ραβένναν 11 Μαρτ.
ΜΕΝΙΤΣΕ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άρχει Κυνόσουραν
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έφθ. Όδσπών 25 Μαρτ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αϊτζιαν Φράϊτ»	60	13200	εις Ίσπωνιαν, υπό ναυπήγησιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Φλητ Σιππιγκι»	44	8453	διπλθε Παναμά 17 Μαρτ. δια Μπρονσάιντ
MIMINA	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	άνεκ. Πόρτ Έβεργκλαντ 19 Μαρτ. δια Πακιστάν
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Έβμυράνια»	59	9855	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής και Σία	33	1503	άνεκ. Πειραιά 27 Μαρτ. δια Βενετιαν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Μικ. Καραγεωργής	34	7027	έφθ. Χούλλ 22 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθίου	44	7176	έφθ. Λονδίον από 23 φεβρ.
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ίντέγκριτας»	44	7375	άνεκ. Τεργεσόν 19 Μαρτ. δια Ρίβερ Πλέιτ
ΜΙΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Έλκέρριερς»	44	7190	έφθ. Ρότερνταμ 22 Μαρτ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	έφθ. Ρότερνταμ 24 Μαρτ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμ. Ν. Άμερ.	34	2709	έφθ. Μπουένος Άιρες 22 Μαρτ.
ΜΥΣΙΝΗ (δεξ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	διπλθε Κων.πολιν 15 Μαρτ. δια Μεσόγειον
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	άνεκ. Χιροκάτα 24 Μαρτ. δια Χαϊνάν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λιμπα»	58	13152	άνεκ. Τζιμπουτι 14 Μαρτ. δια Κίναν
ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπ»	43	7264	εις Σύρον από 15 φεβρ. (έπισκευα)
ΝΑΣΟΣ	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα»	44	7066	άνεκ. Γιαθάταν 26 Μαρτ. δια Ντάρειν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Μοντεβέρντε»	45	7176	άρχει Κυνόσουραν από 26 'Ιουλ. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδούμλα»	44	7247	διπλθε Έλιονορ 12 Μαρτ. δια Δάντοιχ
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άρχει Κυνόσουραν από 14 Νοεμ.
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Ευγενία»	43	7264	άνεκ. Γιαθάταν από 6 φεβρ. δι' Ίνδονοσιαν
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7261	άνεκ. Πόρτ Έβεργκλαντ από 19 φεβρ. δια Κούβαν
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	έφθ. Ν. Όρλεάνν 14 Μαρτ.
ΝΗΖΙ	έτ. «Ντέλ Μαρ»	44	7158	εις θέσιν 47.16 Β. - 13.10 Δ. Μάρτ. 10 δια Πόρτλαντ (Με)
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.)	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεκ. Γιοκοκάμαν 2 Μαρτ. δια Καράτι
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σία	43	7176	άνεκ. Αγγούταν 19 Μαρτ. δι' Άμστερνταμ
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς Έπιφανιάδης	43	7176	άρχει Κυνόσουραν από 26 'Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά	43	7244	άρχει Κυνόσουραν από 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ	έτ. «Μικαλινός» Α. Ε.	42	7203	άνεκ. Λός Άντζελες 18 Μαρτ. δια Λίβερπουλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεκ. Τζιμπουτι από 14 φεβρ. δια Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ	έτ. «Έψιλον»	58	6279	άνεκ. Θέουταν 24 Μαρτ. δια Ν. Όρλεάνν
ΝΙΚΥ	έτ. «Πουέρτο Λά Πάλμα»	53	9188	άνεκ. Ρότερνταμ 24 Μαρτ. δια Χάμπτον ρόδς
ΝΙΩΒΗ	έτ. «Όσεάνικα»	42	7248	άνεκ. Γιαθάταν 8 Μαρτ. δια Βαγκούμπερ
ΝΟΡΑ	έτ. «Όσεαν Τρέιντερς»	44	7257	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαρτ. δι' Έμδεν
ΝΟΡΘ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	Άντ. Παπαδάκης	59	8700	εις Όλλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	άνεκ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ. δια Ριγιέκαν
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούστα»	58	10662	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	Άντ. Παπαδάκης	59	10300	διπλθε Παναμά 4 Μαρτ. δια Γιοκοκάμαν
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πρίαμ»	58	12139	άνεκ. Χιούστον 22 Μαρτ. δια Σάντος
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	8630	άνεκ. Βαλτιμόρην 25 Μαρτ. δια Φιλαδέλφειαν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	Άντ. Παπαδάκης	58	8639	έφθ. Λά Γκουλέττε 23 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΠΕΪΤΖ	έτ. «Παιωνία»	52	3694	άνεκ. Μπρεμερχάφεν 4 Μαρτ. δια Ν. Ύορκνν
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Όραλλον»	45	7148	άνεκ. Μορμουγκάο 7 Μαρτ. δια Χιροκάτα
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Γουίντγουαρντ»	58	30235	έφθ. Κοκούμπο 23 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΕΪΤΟΡ	έτ. «Παρνασός»	44	7176	έφθ. Χαθάναν 17 Μαρτ. (δια Ρωσιαν)
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Όσσαν» Έουρόπιαν»	59	9030	έφθ. Χούλλ 24 Μαρτ.
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Ίντερκοντίνενταλ»	58	10396	έφθ. Μόζι 22 Μαρτ.
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Γιουν. Ση Τράνοπορτ»	43	7276	διπλθε Πόρτ Σαϊο 19 Μαρτ. δι' Εύρωπην
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσασεάνικα»	54	8062	άνεκ. Έβονμάουθ 11 Μαρτ. δια Τέξας
ΟΘΩΝ	έτ. «Αϊτζιαν»	57	9367	άνεκ. Γιοκοκάμαν 23 Μαρτ. δια Ντουγκούν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεκ. Άστώρια 11 Μαρτ. δι' Ίνδιας
ΟΛΓΑ	Ρ. Δ. Μελαχρινός	25	996	άνεκ. Ραβέννα 7 Μαρτ. δια Δυρράχιον
ΟΛΓΑ	Έμφορ. - Έφοπλιστική	44	7176	άνεκ. Άμβούργον 19 Μαρτ. δια Σφάζ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Έλληνική»	56	2745	έφθ. Γένοβαν 25 Μαρτ. (δια Ν. Ύορκνν)
ΟΜΟΝΟΙΑ ΙΙ	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7172	διπλθε Μπρονσμποττελ 20 Μαρτ. δια Γδύναν
ΟΝΤΙΝ (φυγιεϊον)	άδ. Γράτσου	60	5960	διπλθε Φόρελαντ 15 Μαρτ. (δοκιμα.)
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	διπλθε Παναμά 13 Μαρτ. δια Σάν Ζουάν (Π.Ρ.)
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρθέλης	43	7176	άνεκ. Άμβέρσαν 24 Μαρτ. δια Χιούστον
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Όρφεύς»	56	9942	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαρτ. δια Χιούστον
ΟΣΕΑΝ ΣΕΎΔΟΡ	έτ. «Μηλού Μπαϊν»	43	7194	έφθ. Βαγκούμπερ 19 Μαρτ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ ΙΙ	έτ. «Όυλύσσεσ»	42	8570	άνεκ. Γιουκάρο 19 Μαρτ. δια Γκάλβεστον
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Όθερον Κέρριερς»	43	8394	άνεκ. Τόκιο 11 Μαρτ. δια Βαγουόμπερ
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρένιες»	60	9200	εις Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άνεκ. Μαϊάμι 20 Μαρτ. δια Μπρωμόν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΣΤΑΙΝΑ	έτ. «Άκμε»	57	10498	διπλθε Άγ. Βικέντιον 23 Μαρτ. δια Βικτωριαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	άνεκ. Λός Άντζελες από 27 φεβρ. δια Γιοκοκάμαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δρόκος Χ' Πατέρας	43	7176	άνεκ. Λίβερπουλ 18 Μαρτ. δια Χάλφαζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άρχει Βαλτιμόρην από 29 'Ιουν. 1958
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	έτ. «Έλλιαϊζον»	57	10741	έφθ. Σπάττλ 23 Μαρτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ευπλοια»	45	7247	άρχει Κυνόσουραν από 19 'Ιουλ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	«Πειραική» Ν. Ε.	43	1640	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Ότερον Μεντιπεραν.»	37	9968	εις Σουέζ από 26 φεβρ.
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	άνεκ. Λός Άντζελες 22 Μαρτ. δια Γιοκοκάμαν
ΠΑΡΝΟΝ	έτ. «Κανέροι»	44	7271	έφθ. Τόκιο 22 Μαρτ.
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλόρα»	60	13909	εις Ίσπωνιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΑΣΙΩΙΚΕΪΤΟΡ (δεξ.)	έτ. «Στενάκας»	56	12630	διπλθε Τρινιταντ 24 Μαρτ. δια Ν. Ύορκνν
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	57	10048	διπλθε Παναμά 22 Μαρτ. δι' Έβονμάουθ
ΠΑΤΡΑΙ	«Έλληνική» Α. Ε.	47	2754	έφθ. Κων.πολιν 18 Μαρτ.
ΠΑΤΡΑΪΚΟΣ	έτ. «Κόμμερς Μαριν»	44	8479	έφθ. Λά Γκουλέττε 17 Μαρτ.
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	άδ. Χανδρή	50	18400	άνεκ. Μελβούρνην 18 Μαρτ. δια Πειραιά
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Όνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεκ. Λός Άντζελες 19 Μαρτ. δια Ν. Ύορκνν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δεξ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	57	22627	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 18 Μαρτ. δια Λός Άντζελες
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7172	άρχει Άμπελάκι από 26 Δεκ. 1957
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεκ. Πειραιά 24 Μαρτ. δια Ραβένναν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	56	15852	έφθ. Νεάπολιν 10 Μαρτ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. Έμπερικός	45	3861	άρχει Κυνόσουραν από 11 Σεπτ. 1958
ΠΕΤΡΟΣ	Υιοι Π. Γουλανδρή	44	6422	διπλθε Παναμά 17 Μαρτ. δια Χουάκο
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κανόπους»	57	10446	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 25 Μαρτ. δια Κοπεγχάγην
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. Γουλανδρή	43	7282	έφθ. Βίλλα Κονσταντιπούσοσ 23 Μαρτ.
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Άθηνά»	44	7207	άνεκ. Πειραιά 27 Μαρτ. (διαταγας)
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Όινανς»	22	7053	άρχει Άμπελάκι από 23 Άπρ. 1957
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέριαλ» κλπ.	54	6154	άνεκ. Καλκούτταν 25 Μαρτ. δια Ν. Ύορκνν
ΠΛΑΤΑΝΙ	έτ. «Λέο»	25	4528	έφθ. Ν. Όρλεάνν 21 Μαρτ.
ΠΛΕΙΔΗΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	άνεκ. Λονδίον 15 Μαρτ. δια Βοστώνη
ΠΛΕΪΤ ΕΣΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	44	7185	έφθ. Άμβέρσαν 21 Μαρτ. (δια Μπουένος Άιρες)

ΠΛΕ.ΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	44	7256
ΠΛΕΙΤ ΣΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλέιτ Σίππερ»	45	7297
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίνο»	58	9603
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	9188
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκίρρων»	43	7258
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπερίτυ»	43	16975
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γκόμπλας»	45	7159
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213
ΠΟΠΗ	έτ. «Άρης»	43	7257
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7267
ΠΡΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Φιλίορι»	43	7124
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανσοσεάνικα»	58	10414
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	58	8414
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριζ»	55	16718
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Σηφάρερς»	46	945
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014
ΡΙΤΑ	έτ. «Μαριστρέλλα»	43	7133
ΡΙΤΑ	Υιοί Σιγάλα	25	1412
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΪΟΝΣ	έτ. «Γαλαζίας»	45	7176
ΡΟΔΟΠΗ	«Έλληνική» Α. Ε.	44	1923
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μαρκοκουίσιτα»	24	6962
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Κλόμπες»	57	10316
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κυκλάδες»	59	18180
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129
ΣΑΜΟΣ	Υιοί Δ. Ίνγλεση	43	7268
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιών Σιγάλα	43	7176
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	44	7177
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Σάντα Έλενα»	19	2477
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια»	45	7293
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντζης	28	1667
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Λιδώ»	43	7231
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16056
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13910
ΣΗ ΜΑΙΗΝΤΕΝ	έτ. «Βικτωρ Ίντερνάς.»	44	7370
ΣΗ ΣΠΡΑΪΝ	έτ. «Γιούνιβεραζ Τράμπς»	42	7214
ΣΙΡΚΛΕ	έτ. «Σιρκλε»	59	1850
ΣΙΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13921
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλόδρο»	44	6725
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτ. «Βικαλόδρο»	47	7176
ΣΚΥΡΟΣ	έτ. «Καίζερ»	43	7176
ΣΚΟΤΙΑ	έτ. «Βαλένθια»	42	6907
ΣΟΥΖ	Ίω. Λάτσος	24	1564
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξέλιση»	57	10398
ΣΟΦΙΑ Τ.	Τσουρινάκης	21	933
ΣΠΕΤΣΑΙ	έλληνική εταιρία	44	7276
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)	Ίω. Λάτσος	26	5648
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουορέζ»	59	10200
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789
ΣΤΑΜ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Έντινα»	56	8878
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223
ΣΤΡΟΒΙΛΙ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167
ΣΤΡΥΜΩΝ	έτ. «Πασίφι Τρανσπορτ.»	45	8557
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	δδ. Βλασσόπουλοι	43	7244
ΤΑΝΑΪΣ	έτ. «Τρακάνο»	59	2650
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	40	7637
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7135
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκικς»	42	7513
ΤΖΟΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Ευγενία Ι. Χανδρή	43	10448
ΤΗΝΟΣ	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	30	9243
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσποσιφικ»	56	7745
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10493
ΤΡΙΤΟΝ	δδ. Γράτσι	44	7207
ΦΑΕΘΟΝ (δ.)	έτ. «Δη Κόμει»	45	10954
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπάλτικο»	43	10195
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	υιών Π. Γουλανδρή	60	13200
ΦΛΟΡΑ Α.	Άθανασιάδης	36	1288
ΦΛΟΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Άμφίων»	57	9970
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άδρα»	60	13909
ΦΟΡΚΥΣ	έτ. «Φόρκυς»	43	7618
ΦΡΑΓΚΙΣ	θ. Σταφυλοπάτης	27	755
ΦΡΙΣΟΣ (δ.)	έτ. «Δη Σελέιν»	49	10667
ΦΡΥ	Καθρέπτης - Φουντίς	07	1117
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «Έλ-Μές»	38	1230
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντέλιτυ»	57	10497
ΦΩΤΟΥΛΙΑ	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7173
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	7240
ΧΑΡΑΛ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ	έτ. «Όσαν Κάρκο»	56	10583
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Παίονιρέζα Σίππικς»	53	8458
ΧΙΩΝ (δεξ.)	έτ. «Μάγια»	54	15749
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	77	428
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτ. «Σέντραλ»	43	7139
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	Α. Μ. Πρίντζης	44	1293
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλ»	42	7084

διήλθε Πόρτλαντ Μπίλλ 20 Μαρτ. διά Σάντος
 άνεχ. Μοντεβίδεο 17 Μαρτ. διά Ρότερπταμ
 έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 25 Μαρτ. (δι' Εύρώπην)
 διήλθε Ουζάν 23 Μαρτ. διά Γδύνιαν
 άνεχ. Ρεσίφε από 25 Φεβρ διά Κολομβίον
 έφθ. Μπότγουντ 22 Μαρτ.
 έφθ. Λίβερπουλ 25 Μαρτ.
 άργει Έλεουσίνα από 26 Ίαν. 1958
 διήλθε Ουζάν 24 Μαρτ. διά Βαμπόα
 άνεχ. Φλώοικ 16 Μαρτ. διά Πενσκόλα
 άνεχ. Αύγουσταν 16 Μαρτ. διά Ρότερπταμ
 άργει Κυνόσουραν από 25 Ίαν. 1958
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 19 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
 άνεχ. Τακόμαν 15 Μαρτ. διά Καλκούτταν
 άνεχ. Έλάτ 15 Μαρτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
 έφθ. Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. (διά Λονδίον)
 άνεχ. Σαιντ Τζών από 18 Φεβρ. διά Μπακάμας
 άνεχ. Άντεν 25 Μαρτ. διά Τζιμπουτί
 έφθ. Πειραιά 20 Μαρτ. (έπισκευαί)
 έφθ. Έμιδεν 22 Μαρτ.
 άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
 έφθ. Μορμουγκάο 20 Μαρτ.
 διήλθε Κων'πολιν 15 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
 άνεχ. Ίντσόν από 18 Φεβρ. δι' Άόι
 διήλθε Παναμά 18 Μαρτ. δι' Ίαπωνίαν
 έφθ. Χομπόκεν 22 Μαρτ.
 διήλθε Σουέζ 20 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
 ες Νιούπορτ από 21 Ίουν. 1959
 ες θέσιον 17.29 Ν. - 37.49 Δ. Μαρτ. 18 διά Ρότερπταμ
 άνεχ. Ντάρμπαν 16 Μαρτ. διά Ραγκούν
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 18 Μαρτ. διά Μεσόγειον
 έφθ. Κοιλδοταμ 13 Μαρτ.
 έφθ. Τακοράντι 26 Μαρτ. (δι' Ίαπωνίαν)
 άργει Κυνόσουραν από 7 Σεπτ.
 άργει Άμπελάκι από 20 Δεκ. 1958
 παρελήφθη ες Σύρον
 έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
 έφθ. Μπουένος Άϊρες 16 Μαρτ.
 άνεχ. Άλγέριον 21 Μαρτ. διά Ρότερπταμ
 διήλθε Φόρελαντ 22 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
 Ίδε: «ΝΟΡΑ» ως μετωνομούθ η
 ες Μπάρρυ από 1 Μαρτ. 1959
 ες Ριγιέκαν από 10 Φεβρ.
 έφθ. Τόκιο 23 Μαρτ. (έπισκευαί)
 άνεχ. Γιοκοκάμαν 24 Μαρτ. διά Μπέιραν
 άνεχ. Βαλτιμόρν 24 Μαρτ. διά Περού
 άνεχ. Μπαλκ Παπάν 13 Μαρτ. διά Μπέιρα
 άνεχ. Νουέβιτας 11 Μαρτ. (διά Ρωσίαν)
 έφθ. Βαρναν 24 Μαρτ.
 άνεχ. Πειραιά 27 Μαρτ. δι' Όδυσσόν
 έφθ. Σάντος 13 Μαρτ.
 άργει Πέραμα
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 20 Μαρτ. διά Ρίο Ίανέιρο
 έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
 άνεχ. Βαγκούβερ 23 Μαρτ. διά Τόκιο
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 18 Μαρτ. (διαταγας)
 άνεχ. Μανίλα 23 Μαρτ. διά Μπαγκκόκ
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 27 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
 άνεχ. Μπρεμερχάφεν 22 Μαρτ. διά Γδύνιαν
 έφθ. Νεκοτσέα 16 Μαρτ.
 άνεχ. Θεούταν 24 Μαρτ. διά Κούρε
 έφθ. Άμβέρσαν 26 Μαρτ.
 ες Πειραιά από 20 Ίαν.
 άνεχ. Έιθονμάουθ 12 Μαρτ. διά Κούβαν
 άνεχ. Ήτσον 23 Μαρτ. διά Τσαρλεστον
 άνεχ. Ρεσίφε από 28 Φεβρ. διά Κολόμπο
 άνεχ. Ρίο Ίανέιρο 22 Μαρτ. διά Νατάλ (Βραζ.)
 άνεχ. Μαντράς από 15 Φεβρ. διά Σιγκαπούρη
 άργει Κυνόσουραν από 9 Σεπτ.
 έφθ. Θεσσαλονικην 30 Μαρτ.
 έφθ. Άλεξάνδρειαν 17 Μαρτ.
 διήλθε Παναμά 13 Μαρτ. διά Τόκιο
 ες Άμοτερνταμ από 3 Αύγ. (μετασκευαί)
 ες Χομπόκεν από 16 Σεπτ. (μετασκευαί)
 ες Ίαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
 άνεχ. Ντακάρ 17 Μαρτ. διά Βρυττανόν
 άργει Όσλο από 27 Μαρτ. 1958
 έφθ. Μορμουγκάο 22 Μαρτ.
 ες Ίαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
 άνεχ. Μόζι 6 Μαρτ. διά Β. Κίναν
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 14 Μαρτ. διά Βενετιαν
 άνεχ. Άμοτερνταμ 24 Μαρτ. διά Μακάπα
 διήλθε Κων'πολιν από 27 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
 άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Τύνιδα
 άνεχ. Πούλο Μπούκαμ 16 Μαρτ. διά Γένοβαν
 έφθ. Σιμίζου 23 Μαρτ.
 άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
 άνεχ. Τζιμπουτί από 25 Φεβρ. διά Κούρε
 άνεχ. Χιροκάτα 18 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Όρ.)
 άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
 άνεχ. Χάμπτον ρόδς 13 Μαρτ. διά Όλλανδίαν
 διήλθε Παναμά 17 Μαρτ. διά Γιοκαίσι
 έφθ. Γιοκοκάμαν 21 Μαρτ.
 ες Κοπεγχάγην από 28 Ίαν.
 έφθ. Άγ. Φραγκίσκον 23 Μαρτ.
 ες μεταφορας Έλλάδος - Μαύρης Θαλάσσης
 άνεχ. Μπακρέιν από 21 Φεβρ. διά Νταμμάμ
 έφθ. Ούμπε 22 Μαρτ.

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)	έτ. «Σάντα Άγγέλικα»	21	1173
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΙΙ (παν.)	έτ. «Γκρόινβιλλ»	44	7261
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Ντίστριχτ»	43	7228
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	έτ. «Μασιμπλάγκα»	56	20153
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	έτ. «Άβίλα»	43	7238
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Βικτορες»	43	7176
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αιτζιαν Μάρ»	10	1471
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιβάνου)	έτ. «Παρένα»	21	1489
ΑΓΚΝΑ (Λιβάνου)	έτ. «Άγκνα»	41	5225
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Σοπεράντζα»	43	7265

διήλθε Κων'πολιν 18 Μαρτ. διά Νοβορωσιόκην
 άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
 άνεχ. Λός Άντζελες 23 Μαρτ. δι' Όζακαν
 άνεχ. Ρας Τανούσα 16 Μαρτ. διά Σουέζ
 έφθ. Βιλμινγκτων (Ν.Κ.) 15 Μαρτ.
 διήλθε Στάρτ Πόιντ 24 Μαρτ. διά Χάβρν
 άνεχ. Περο. Κόλπον 25 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
 άργει Πέραμα από 22 Φεβρ. 1958
 άνεχ. Πειραιά 20 Μαρτ. διά Δυρράχιον
 διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαρτ. διά Γδύνιαν
 άνεχ. Τζιμπουτί 13 Μαρτ. δι' Ίαπωνίαν

ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ Η (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όμηρος»	29	3725	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδε 6 Μαρτ. δι' Ίνδονησίαν
ΑΔΡΙΑΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ριπάμπλικ»	53	13675	άνεχ. Ν. Ύορκην 16 Μαρτ. δια Λας Πιέντρας
ΑΕΛΛΩ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βοτα»	57	20797	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 23 Μαρτ. δι' Αμβέρσα
ΑΖΟΥΕΡΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Ντάρτμουθ από 5 Ίουν. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άργει Νιούπορτ από 1 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιδαν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Σιγάλα	20	1618	έφθ. Λίβερπουλ 6 Μαρτ.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	άνεχ. Μορμουγκάο 17 Μαρτ. δι' Αμβέρσα
ΑΘΗΝΑ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάμελ»	44	3061	έφθ. Μασσαλίαν 10 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Λ. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	άνεχ. Βοστώνη 19 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΙΓΙΝΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασιφικα»	43	7267	άργει Κυνόσουραν από 14 Ίουλ.
ΑΤΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαιμπριαν»	58	10020	άνεχ. Κόμπε 13 Μαρτ. δια Βαγκούδερ
ΑΤΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαιμπριαν»	58	10020	διήλθε Σουέζ 13 Μαρτ. δια Καράται
ΑΤΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαιμπριαν»	58	10020	άνεχ. Χάμπτον ρόδε 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7197	άργει Ν. Ύορκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΝΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άνεχ. Χαβάνα 19 Μαρτ. δια Παστελίλλο
ΑΙΟΛΟΣ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κονκόρντια»	42	7002	άνεχ. Γιοκοκάμαν 23 Μαρτ. δια Βομβάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άνεχ. Ύόζακν 14 Μαρτ. δι' Ειρηνόβαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΛΑΝ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίνσουλαρ»	44	7058	διήλθε Μπρόνομποττελ 3 Μαρτ. δια Γδύνιαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίνσουλαρ»	43	7032	διήλθε Μπρόνομποττελ 15 Μαρτ. δια Γδύνιαν
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεάνικ Πετρολ»	58	22.29	άνεχ. Ρότερνταμ 25 Μαρτ. δια Μπάνια
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιονάιτεντ Κρός»	57	12614	έφθ. Μπράκε 20 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ (Λ. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιονάιτεντ Κρός»	58	12623	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. δια Ν. Όρλεάνν
ΑΚΡΩΝ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ίμπέρια»	44	7135	άνεχ. Σούδαν 23 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΑΙ. ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	(Ν.Α.Τ.)	Άρ. Ύνναπος	54	28738	άνεχ. Περα. Κόλπον 15 Μαρτ. δια Καλιφόρνια
ΑΛΑΣΚΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άρκτουρούς»	43	6989	άνεχ. Ρότερνταμ 24 Μαρτ. δια Μπείρα
ΑΛΕΞ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ριταλεζ»	25	2323	άνεχ. Σφάζ 22 Μαρτ. δια Βρυττόν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι (Λ. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λαιμπριαν»	56	20926	διήλθε Σουέζ 18 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φάιρον»	44	7215	άνεχ. Μοντεβιδεο 24 Μαρτ. δια Μπάγια Μπλάγκαν
ΑΛΚΗΣ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλκιδιάδης»	42	7066	άργει Άμπελάκι από 17 Μαρτ. 1958
ΑΛΚΥΩΝ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΛΑΝΤΙΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	άνεχ. Βρυττόν 10 Μαρτ. δια Γάζαν
ΑΛΜΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Βαγκούδερ 22 Μαρτ. δια Ν. Ύορκην
ΑΛΜΠΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	άνεχ. Ν. Όρλεάνν 8 Μαρτ. δια Καράται
ΑΛΜΠΙΝΟ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	7162	έφθ. Μοντεβιδεο 24 Μαρτ.
ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλντερσοτ»	44	7243	άργει Άμπελάκι από 25 Σεπτ. 1958
ΑΛΤΙΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	άνεχ. Χάμπτον ρόδε 25 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΑΜΑΝΤΑ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φοινίς»	44	10721	άργει Βρινδύσιον από 28 Ύοκ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ ΙΙ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νιτεάρο»	11	3131	άνεχ. Μέσσηνα 21 Μαρτ. δια Σπαλάτον
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άμαρυλλίς»	45	7201	άργει Ντάρτμουθ από 24 Σεπτ.
ΑΜΕΛΙΑ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φοινίς»	43	10578	άργει Βαλτιμόρην από 12 Ύοκ. 1958
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	άνεχ. Λας Πάλμας 19 Μαρτ. (διαταγός)
ΑΜΙΝ (Λιδαν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βάχαμπ»	25	3132	εις Σουέζ από 20 Δεκ.
ΑΜΠΑΛΩΝ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άργει Χάμπτον ρόδε από 15 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ ΙV.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντέρνα»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. δια Ν. Αμερικην
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (Λιδ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αστούριας»	42	7141	άνεχ. Λός Αντζελες από 14 Φεβρ. δια Φορμύζαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τουέστ Άφρικαν»	56	13262	άνεχ. Ρότερνταμ 26 Μαρτ. δια Ν. Όρλεάνν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (Λ. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανζόρεαν»	55	21075	διήλθε Σουέζ 15 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάνοποις»	57	11978	έφθ. Καλλάο 23 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΑΤΛΑΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διήλθε Σουέζ 18 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Μαρτ. δια Τζάκσονβιλ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΑΛ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Τερόνιμο»	58	23607	άνεχ. Περα. Κόλπον 22 Μαρτ. δια Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΪΠ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδε 12 Μαρτ. δια Πάλεμπαγκ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπενναβέντε»	56	23502	άνεχ. Π.Τ.Τ. Κόλπον 12 Μαρτ. δια Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	41	7257	άργει Ρότερνταμ από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	42	7010	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	43	7206	εις Μόμπιλ από 21 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΪΟΝ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	43	7239	άργει Βαλτιμόρην από 21 Ίουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕΎΛΟΡ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	56	23232	διήλθε Σουέζ 14 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σοντάντερ»	53	18713	άνεχ. Βοστώνη 21 Μαρτ. δια Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρην από 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρην από 4 Ίουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΣ (Λ. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	56	23232	άνεχ. Νεάπολι 23 Μαρτ. δια Τριπολι (Λιδανού)
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΡ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58	23607	διήλθε Σουέζ 25 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	διήλθε Σουέζ 23 Μαρτ. δια Μπαντάρ Μασούρ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΪΟΜΟ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	58	27466	διήλθε Σουέζ 27 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΪΝΤΕΡ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άιλα Κάστρο»	59	27462	άνεχ. Λός Αντζελες 11 Μαρτ. δια Γιοκοκάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	43	7224	άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΪΤΕΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	43	7233	άργει Φάλμουθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όράιον»	44	7166	άργει Χάρρουιτς από 4 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	άνεχ. Βαλτιμόρην 22 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΑΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαρτ. δια Πουέρτο λά Κρουζ

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

δια ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

εξ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

κάθε Σάββατον 9 μ.μ.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, Ίθάκην,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ-
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ,
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

Δ)Π "ΚΑΡΑΪΣΚΑΚΗΣ,"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ,
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. δια ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-
ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

ANNA (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 12 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ANNA K. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	54	6112	έφθ. Ίλιόλο 20 Μαρτ.
ANNA O. (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	άνεχ. Ν. Ύόρκην 19 Μαρτ. δι' Άροϋμπαν
ANNA MARIA (Κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άρχει Σαθόναν από 20 Ίαν. 1959
ANNITZA A.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	έφθ. Ν. Ύόρκην 23 Μαρτ.
ANNOYLA A. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	άνεχ. Σάντα Θε 17 Μαρτ. δι' Αμθέρσαν
ANNOYLA K.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνως»	08	1763	άνεχ. Πόρτ Σαϊδ 26 Μαρτ. (διαταγας)
ANTIMPEI (Λιθ.)		έτ. «Σαθού»	44	7259	διήλθε Παναμά 13 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ANTIPIH		έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	έφθ. Τάμπαν 22 Μαρτ.
ANTPE	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Γιοκοκάμαν 7 Μαρτ. διά Βαγκούβερ
ANTONY	(N.A.T.)	έτ. «Άντάρες»	44	7126	εις Πειραιά από 6 Φεβρ. (έπισκευαι)
ANTOPEZION (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Τράιντιγκ»	57	15845	άνεχ. Ν. Ύόρκην 24 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ANTONHES (Λιθ.)		έτ. «Σαμέλγκα»	43	7176	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Βαγκούβερ
ANTONIOE (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινβιλ»	43	7244	άρχει Κατάννν από 16 Νοεμ.
ANTONIOE B. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Έτζεο»	30	4847	έφθ. Μορμουγκά 23 Μαρτ.
AOYPOPA (ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ήγκλ»	44	7249	άνεχ. Λός Άντζελες από 13 Φεβρ. διά Τόκιο
APATOPYPIA (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άπατοϋρία»	43	7269	έφθ. Ν. Όρλεάνην 20 Μαρτ. (δι' Ίαπωνίαν)
APES (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άπεξ»	42	6806	έφθ. Φιλαδέλφειαν από 26 Φεβρ.
APOLLON (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθήνιαν»	57	9452	διήλθε Παναμά 24 Μαρτ. δι' Ίαπωνίαν
APAFON (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια»	56	10180	έφθ. Βικτωριαν 14 Μαρτ.
APKYΛΛA (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουεδα»	57	10657	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
ARENA (παν.)		έτ. «Όνιανσιερα»	19	1754	άνεχ. Γένοβαν 23 Μαρτ. διά Καρράρα
ARETH (Λιθάνου)		έτ. «Όλιςμαν»	43	7258	εις Θεσν 48.8 Β. — 5 Δ. Μαρτ. 24 διά Βρέμνν
ARETH E. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7187	έφθ. Γένοβαν 24 Μαρτ.
ARHE (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ίθακα»	40	2787	έφθ. Χαθάναν 23 Μαρτ.
ARHE (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	έφθ. Κουβέιτ 13 Μαρτ.
ARIA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	έφθ. Κων)πολιν 18 Μαρτ. (διά Κωνσταντζαν)
ARIEFTA ΛΙΘΑΝΟΥ (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ Όιλ»	58	23626	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 22 Μαρτ. διά Γερμανίαν
ARISTEIDHES (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστομένης»	43	7247	έφθ. Κολούμπια ρίβερ 22 Μαρτ.
ARISTEYI (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουροϋτα»	43	6995	άνεχ. Σαν Νικόλας 21 Μαρτ. διά Μπούενος Άϊρες
ARISTON (δ.ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόμερς»	38	10277	άρχει Φερρόλ από 2 Φεβρ. 1958
ARISTOFANH (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	40	10224	άρχει Φερρόλ από 11 Φεβρ. 1958
ARION (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριάτε»	44	7216	έφθ. Μόζι 10 Μαρτ.
ARION (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άριων»	28	1707	άνεχ. Τζέδδαν 9 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδαν
ARKTOYPOYI (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλάιη»	58	18743	διήλθε Σουέζ 22 Μαρτ. διά Ρας Τανούρα
ARNTEN (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2709	άνεχ. Θεούτα 5 Μαρτ. διά Ντουιμπρόνικ
ARO (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρο»	30	7221	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ARXAGTELOS (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7157	άνεχ. Μόζι 14 Μαρτ. διά Βαγκούβερ
ARXANAE (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόιμν Ση Τράνσπ.»	43	7137	άνεχ. Λός Άντζελες 5 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ARXANAPPOI (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουοθατλάντικ»	44	7283	έφθ. Βαγκούβερ 22 Μαρτ.
ARXIMHΔH (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άνεχ. Λονδών 22 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ARXON MIKHAΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άρχει Έλεούσα από 2 Άπρ. 1958
ARXON PAΦANH	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άνεχ. Όζάκαν 13 Μαρτ. διά Βαγκούβερ
AENHMINA Π. (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λοήμιο»	43	7129	άνεχ. Πειραιά 26 Μαρτ. διά Κύπρον
AEPHACIA NOMIKOY (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Πουττα Καρντόν 21 Μαρτ. διά Μοντεβιδεο
AETPON	(N.A.T.)	έτ. «Φούργουίντ»	42	7150	άρχει Άμπελάκι από 8 Όκτ. 1957
ATALANTH M. ΛΙΘΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	διήλθε Παναμά 22 Μαρτ. δι' Ίαπωνίαν
ATENAE (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άρχει Κυνόσουραν από 3 Σεπτ. 1958
ATLANTIK BAΪKAOYNTI (δ.)		έτ. «Όσεαν Τάνκερς»	54	11815	έφθ. Βουθάν 20 Μαρτ.
ATLANTIK BAΪKAOYNTES (N.A.T.)		έτ. «Όσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Ν. Ύόρκην 18 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ATLANTIK ΓIOYNIPEPEI (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	59	20500	εις Ίαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ATLANTIK ΓIOYNIION (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Ν. Ύόρκην 24 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ATLANTIK ΓIOYNIITY (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	58	20451	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 Μαρτ. δι' Αύγουσταν
ATLANTIK ΓOYAIHΘ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	43	7176	άνεχ. Μουρόραν 24 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ATLANTIK ΓOYOTEP (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άστρολούξ»	44	7250	έφθ. Κόμπε 24 Μαρτ.
ATLANTIK EAP	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	43	7257	έφθ. Μορμουγκά 14 Μαρτ. (διά Κόντινεντ)
ATLANTIK EMPEPOP	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	49	17062	άνεχ. Άμβούργον 23 Μαρτ. διά Σιδών
ATLANTIK EMPPEE (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	49	9869	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Γκάλβεστων
ATLANTIK EPΛ (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	54	10758	έφθ. Άμστερνταμ 26 Μαρτ.
ATLANTIK HΓKΛ (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	51	10054	έφθ. Γκνλόγκ 21 Μαρτ.
ATLANTIK KAOYNTES (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	54	9833	άνεχ. Βαγκούβερ 24 Μαρτ. δι' Ίαπωνίαν
ATLANTIK KAPTAIN	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	43	7176	άνεχ. Θεούταν από 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ATLANTIK KIK (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	57	24831	διήλθε Λάδσεντ 21 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ATLANTIK KONKEPOP (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	58	18183	έφθ. Γιοκοκάμαν 22 Μαρτ.
ATLANTIK KONKECT (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	59	18500	διήλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ATLANTIK KOCT (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	44	7176	έφθ. Μπριτζπορτ 3 Μαρτ.
ATLANTIK KOYHN (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσεαν Τάνκερς»	57	24812	άνεχ. Ν. Ύόρκην 21 Μαρτ. διά Σιδών
ATLANTIK ΛAIHNTY (δ.Λ.)		έτ. «Άτλάντικ»	55	12985	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. δι' Άροϋμπαν
ATLANTIK ΛOPNT (δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	53	11322	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαρτ. δι' Άροϋμπαν
ATLANTIK MAPKIZ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	54	11248	άνεχ. Σάντος 23 Μαρτ. διά Καρπιττα
ATLANTIK MAPCIONEEI (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	55	11241	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 15 Μαρτ. διά Βουθάν
ATLANTIK MPAPOH (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	53	12696	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ATLANTIK MPAPOHEI (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	53	12712	έφθ. Άμβούργον 21 Μαρτ.
ATLANTIK MPAPONET (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	52	11767	άνεχ. Βουθάν 21 Μαρτ. διά Περσ. Κόλπον
ATLANTIK MΠPIZ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	43	7200	άνεχ. Ροζάριο 21 Μαρτ. διά Βίλλα Κογοιτιούσον
ATLANTIK NAΪT (Λ.δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	56	14839	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ. δι' Άροϋμπαν
ATLANTIK NTIOYK (δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	52	10930	άνεχ. Ν. Ύόρκην 17 Μαρτ. δι' Άροϋμπαν
ATLANTIK NTATEEI (δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	50	8637	εις Πειραιά από 3 Νοεμ. (έπισκευαι)
ATLANTIK OPIOA (Λ.)		έτ. «Όριόλ»	43	7248	εις Βαλτιμόρην από 2 Φεβρ.
ATLANTIK OEEAN	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	43	7176	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 14 Μαρτ. δι' Άμβούργον
ATLANTIK ΠΡΙΝΣ (δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	48	10928	άνεχ. Ριο Ίανέιρο 22 Μαρτ. διά Παρανάγκουα
ATLANTIK ΠΡΙΝΣΕI (δ.)		έτ. «Άτλάντικ»	49	10908	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 26 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ATLANTIK EHMEN	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	43	7176	έφθ. Τουμπάτ 24 Μαρτ.
ATLANTIK CΓY	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	43	7176	διήλθε Νιτόβερ 10 Μαρτ. διά Γκοϋλφπορτ
ATLANTIK CTAP	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	45	7160	έφθ. Χιούστον 23 Μαρτ.
ATLANTIK TPΕΪNTEP	(N.A.T.)	έτ. «Άτλάντικ»	44	7247	διήλθε Σουέζ 22 Μαρτ. δι' Έρυθράν
ATTIKH	(N.A.T.)	έτ. «Άττικα»	27	5214	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 18 Μαρτ. δι' Άμστερνταμ

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΛ. ΛΑΜΠΡΟΥ - ΑΛ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

Βασιλέως Κων)νου 54β — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 471-633

Η Διεύθυνσις τών Φροντιστηρίων ανακοινώ, ότι κατά τās εξετάσεις τών Α', Β' Μηχανικών τής 29 Ίανουαρίου οι προπαρασκευασθέντες παρ' ημών ύποψήφιοι ΕΠΕΤΥΧΟΝ ΑΠΑΝΤΕΣ. Διότι τής τελείας προπαρασκευής τών μαθητών μας είναι και η σειρά έπιτυχίας αυτών.

ΠΡΩΤΕΥΣΑΝΤΕΣ Β' Μηχ. Άτμου: Δραγονιάτης Θεοδ., Παπαμιχαήλ Δημ., Βερόπουλος Γεώργ., Μαυριδόγλου Χρ., Σπυρόπουλος Λ., Άγγέλου Θεοδ., Γεωργούλης Λάμης, Ευγενής Βασιλείος κ.τ.λ.

ΕΙΣ ΤΟΥΣ Μ.Ε.Κ. Β' ΤΑΞΕΩΣ: Πρώτος Μαυριδής Παν. Δεύτερος Δρακάκης Γεώργ., Σπανός Δ., Φουρτιστάκης Έμμ. κ.τ.λ.
Τα μαθήματα τών ύποψηφίων Γ' Μηχανικών (Άτμου και Μ.Ε.Κ.) διά τās εξετάσεις Αύγουστου 1960 ήρχισαν. Διά τούς προσπερχομένους βραδύτερον λειτουργούν ιδιαίτερα τμήματα με πολλών διδασκαλιών. Διά τούς αδυνάτους επί πλέον άρες διδασκαλίας άνευ ιδιαίτερης επιβαρύνσεως.

Σημείωσις: Κατά τās εξετάσεις Γ' Άτμου τού 1959 επί τών 100 πρώτων Μ.Ε.Κ. Γ' τάξεως οι 54 ήσαν μαθητái μας. όμοίως και επί τών 100 πρώτων Μ.Ε.Κ. Γ' τάξεως οι 54 ήσαν μαθητái μας.

Τα Φροντιστήρια ΑΛ. ΛΑΜΠΡΟΥ — ΑΛ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ είναι ΕΙΔΙΚΑ εις τήν προπαρασκευήν τών Μηχανικών ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ κατακτήσαντα τήν έμπιστοσύνην τών Μηχανικών ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ όλων τών Τάξεων.

Το ποσοστόν έπιτυχίας είναι 100%.

ΑΤΤΙΚΟΣ (λ.)		έτ. «Βήτα»	43	6872	εις Πειραιά από 25 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παλμέα»	42	7162	διήλθε Παναμά 16 Μαρτ. δια Πρόβιντενς
ΑΦΡΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	44	7198	άνεχ. Τόκιο 2 Μαρτ. δια Βαγκούδερ
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βαγγελίστρια»	17	1293	άνεχ. Μάλταν 23 Μαρτ. δια Βρυτταν
ΒΑΛΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπιελαντ»	43	7229	αργεί Ρότερνταμ από 20 Φεβρ. 1958
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νουέβα Βιστα»	55	10507	έφθ. Μπατόν Ρουζ 18 Μαρτ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)		έλληνα συμπερόντα	44	7192	άνεχ. Σαντιάγκο 4 Μαρτ. δια Σάντα Κρουζ ντέλ Σούρ
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)		έτ. «Φιλία»	42	6751	έφθ. Νουέβιτας 11 Μαρτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	N. I. Γουλανδρής	58	26566	άνεχ. Άγ. φραγκίσκον 6 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Κιουρασάο 20 Μαρτ. δια Πούντα Καρτόν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νουέβα Βιστα»	57	11623	άνεχ. Ρότερνταμ 18 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	αργεί Ρότερνταμ από 18 'Ιαν. 1958
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	έφθ. Γκάλβεστων 18 Μαρτ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Όσσαν Τάνκερς»	58	23626	διήλθε Σουέζ 16 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άντες»	56	9462	διήλθε Μπρόνομποττελ 11 Μαρτ. δια Γδύνιαν
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	έφθ. Βαγκούδερ 13 Μαρτ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αουστρία»	44	7113	διήλθε Θεούτα 24 Μαρτ. δια Ρωσίαν
ΓΕΩΒΙΛΙΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	άνεχ. Ρότερνταμ 17 Μαρτ. δια Σαβόναν
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	έφθ. Τοκοπίλλα 24 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρακαίπ»	45	7256	άνεχ. Σαντάντερ 12 Μαρτ. δια Βαλτιμόρν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μυρρινέλλα»	27	5407	αργεί Πέραμα από 8 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.		έτ. «Ερμής»	44	7248	Ίδε: «ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.», ως μετωνομάση
ΓΕΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μάρ ντέλ Πιρέο»	16	1449	αργεί Άμπελακι από 13 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (πav.)		έτ. «Γιόργκε»	45	499	έφθ Καλκούτταν 19 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18790	άνεχ. Περα. Κόλπον 20 Μαρτ. δια Γιβραλτάρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου)		έτ. «Έβερρεστ»	35	5028	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 18 Μαρτ. δια Σπαλάτον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Επος»	21	1964	έφθ. Μπουένος Άιρες 22 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κρέτας»	43	7273	άνεχ. Βέρα Κρούζ 26 Μαρτ. δι' Άμβέρσα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κόρβιον»	22	1871	έφθ. Χουέδαν 21 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άνεχ. Μοντεβιδεο 8 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ.)		έτ. «Γιολάντα»	40	7168	έφθ. Σαφάγκα 19 Μαρτ.
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	42	7164	έφθ. Καλκούτταν 26 Μαρτ.
ΓΚΑΡΝΤΙΚΑΝ (λ.)		έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6397	εις Κολόμπο
ΓΚΑ'Ι ΜΕΝΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	άνεχ. Λας Πάλμας 18 Μαρτ. δια Πόιντ Νουάρ
ΓΚΕΜ (λ. δ.)		έτ. «Ουράνια»	38	9260	έφθ. Ν. Όρλεάνν 22 Μαρτ.
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥΔ (λ.δ.)		έτ. «Άκουλια»	60	25500	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	έφθ. Ρότερνταμ 20 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)		αδ. Γουλανδρής	57	8884	άνεχ. Τζιμπουτι 17 Μαρτ. δια Καλκούτταν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.)		έτ. «Όλιβερς»	57	9410	άνεχ. Μοντεβιδεο 12 Μαρτ. δια Γιοκοκάμαν
ΓΛΑΥΚΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολύμα»	42	6996	έφθ. Ν. Όρκην 14 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (λ. δ.)		Στ. Νιάρκου	57	26032	άνεχ. Περα. Κόλπον 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	διήλθε Γιβραλτάρ 15 Μαρτ. δια Πόρτλαντ (Με)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Διεθνής»	52	13005	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντ»	54	27812	διήλθε Φιλιππίνας 9 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλντ Γκλέιντ»	57	13750	άνεχ. Μνάβια 17 Μαρτ. δια Βρέμν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ. δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	13321	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 18 Μαρτ. δι' Άγγλίαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Ρότερνταμ 21 Μαρτ. δια Τρίπολι (Λιβάνου)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΟΥ. ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δια Λονδίον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ.δ.)		έτ. «Πανσοσάνικ»	55	25317	διήλθε Σουέζ 15 Μαρτ. δια Ράς Τανούρα
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΠΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Ίντερνάσιοναλ»	54	20580	διήλθε Σουέζ 20 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	έφθ. Σκαρμαγκάν 15 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (λ.δ.)		Στ. Νιάρκος	57	13750	εις Σκαρμαγκά από 11 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑ'ΙΖ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	διήλθε Σουέζ 16 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΩΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	43	10591	εις Στοκχόλμν από 24 Δεκ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΘΡΙΑΤ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλντ Θριατ»	43	10513	αργεί Σκαρμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Τόστος Μπαιν»	57	25489	άνεχ. Σιγκαπούρη 24 Μαρτ. δια Μπατάντζας
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.)		έτ. Νιάρκου	57	25490	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Μαρτ. δι' Ιθακούζι
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Σινού»	56	26031	διήλθε Σουέζ 17 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ.δ.)		έτ. Νιάρκου	57	26032	άνεχ. Ρότερνταμ 16 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΙΝΟΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.)		έτ. «Κίγκ Ούιλλ Μπαπ»	57	26031	άνεχ. Ρότερνταμ 20 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ. (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Γ. Τρεντίζιον»	44	12853	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ. (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	εις Θέσιν 5.15 Ν. — 84.55 Α. Μαρτ. 22 δια Γκνλόγκ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ (Ν.Α.Τ.)		Στ. Νιάρκου	43	12900	έφθ. Ρότερνταμ 24 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Λητζιον»	43	7244	αργεί Μπρούζες από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Λακ»	42	7257	αργεί Σκαρμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ»	42	7231	αργεί Σκαρμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	18226	άνεχ. Πουέρτο Μιράντα 14 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντ»	53	13459	διήλθε Ντόβερ 24 Μαρτ. δια Περα. Κόλπον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ. (Ν.Α.Τ.)		Στ. Νιάρκος	58	20546	έφθ. Γιοκαίσι 24 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	Στ. Νιάρκος	57	28413	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δια Θάουλυ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. Νιάρκου	57	20533	άνεχ. Ν. Όρκην 14 Μαρτ. δια Μαρακαίμπο
ΓΟΥΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΙΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ»	52	13256	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δι' Ητοκαμ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριενταλ»	53	12843	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 23 Μαρτ. δι' Άγγλίαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)		έτ. «Ήστον»	58	14000	διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. δια Βαλτιμόρν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ		Στ. Νιάρκος	43	12793	άνεχ. Σαθόνα 12 Μαρτ. δια Βραζιλίαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΠΤΥ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Μέρκιουρ Τάνκερς»	55	20781	άνεχ. Περα. Κόλπον 25 Μαρτ. δια Γιβραλτάρ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΑ'Υ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριενταλ»	53	12862	έφθ. Πειραιά 22 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ		Στ. Νιάρκος	58	11200	διήλθε Λαδσεντ 22 Μαρτ. δι' Άμδουργον
ΓΟΥΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	έφθ. Πειραιά 21 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλντ Τημ»	43	10577	αργεί Σκαρμαγκάν από 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (Ν.Α.Τ.)		έτ. Στ. Νιάρκου	57	10499	άνεχ. Βαλτιμόρν 17 Μαρτ. δια Ριγιέκαν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (Ν.Α.Τ.)		έτ. Στ. Νιάρκου	58	10499	άνεχ. Σαϊντ Μικαέ'ς 22 Μαρτ. δια Βρέμν
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΕ (λ.)		έτ. «Ίντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Περα. Κόλπον 22 Μαρτ. δια Γιβραλτάρ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΛ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Ντόρρεστ»	58	10499	έφθ. Ρίο 'Ιανέριω 16 Μαρτ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Ίντερμάριν»	55	20548	άνεχ. Περα. Κόλπον 20 Μαρτ. δια Γιβραλτάρ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΟ'ΙΛ (δ.)		έτ. «Γουόρλντ Τόιλ»	44	10448	άνεχ. Άρούμπαν 16 Μαρτ. δια Μαρακαίμπο
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΑ'ΙΟΜΦ (λ.δ.)		έτ. «Μέμφις»	45	10172	αργεί Σκαρμαγκάν από 29 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλντ Τρητ»	43	10448	αργεί Σκαρμαγκάν από 29 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλντ Τρουθ»	43	10595	εις Τόνωπεργκ από 23 Νοεμ.
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.)		έτ. Γ. Τόλερανας	43	10565	αργεί Σκαρμαγκάν από 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΣΕΡ (Ν.Α.Τ.)		έτ. Στ. Νιάρκου	43	12800	άνεχ. Άμβέρσα 22 Μαρτ. δια Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.)		έτ. Στ. Νιάρκου	59	8000	άνεχ. Χακάτα 19 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.)		έτ. «Όριενταλ»	52	12705	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 Μαρτ. δια Γιβραλτάρ
ΓΟΥΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ.δ.)		έτ. «Όριενταλ»	53	12705	έφθ. Ρότερνταμ 23 Μαρτ.
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Άτλας»	41	6911	άνεχ. Γραθόταν από 27 Δεκ. δια Ν. Καληδονίαν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαγκόθια»	56	10180	άνεχ. Ρίτρινταντ 16 Μαρτ. δια Γένοβα
ΔΕΛΦΙΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όλιαν»	45	7255	άνεχ. Λός Άντζελες 6 Μαρτ. δια Γιοκοκάμαν
ΔΕΛΦΟΙ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Άντον»	45	7252	έφθ. Βέρα Κρούζ 16 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	56	6117	έφθ. Όζάκαν 8 Μαρτ.
ΔΕΣΠΩ		έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	εις Πειραιά από 14 Φεβρ. (έπισκευαί)
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου)		έλληνα συμπερόντα	29	2935	άνεχ. Άμπατάν 16 Μαρτ. (διαταγάς)
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (πav.)		έτ. «Θρή Ντιάμοντς»	21	4012	έφθ. Άλεξάνδρειαν 13 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (πav.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άγγέλικα»	43	2878	έφθ. Τακοράντι 26 Μαρτ.
ΔΗΜΟΣ (Λιβαν.)	(Ν.Α.Τ.)	Φ. Κυπριανού	27	4824	άνεχ. Κολόμπο 23 Μαρτ. δια Ραγκούν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρντενός»	56	10360	άνεχ. Τόκιο 17 Μαρτ. δια Βαγκούδερ
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δεξ.)		έλληνα συμπερόντα	60	13268	εις Γιουγκοσλαβίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΔΟΞΑ (Ν.Α.Τ.)		έλληνα συμπερόντα	43	7176	άνεχ. Φάμουθ 23 Μαρτ. δια Μπρεμερχάφεν
ΔΩΡΙΕΥΣ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6759	άνεχ. Έιθονμσουθ 4 Μαρτ. δια Κόλπον Μεξικού
ΔΩΡΙΣ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Μπέλφοστ 11 Μαρτ. δια Κόλπον Μεξικού
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7260	έφθ. Πόρτ Έβεργκλαντ 21 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλνττουάιν»	43	7031	έφθ. Νταμμά 19 Μαρτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13637	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 Μαρτ. δια Λαδσεντ
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεχ. Μουρόραν 14 Μαρτ. δια Βαγκούδερ
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Έμιλιω»	44	8247	έφθ. Βομβάν 20 Μαρτ.

ΕΘΕΛ Κ. (Λιβάνου)	έτ. «Κασταλία»	43	2847	άνεχ. Ν. Ύόρκην 21 Μαρτ. δια Χάμπτον οδός
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1486	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαρτ. δια Μασσαλίαν
ΕΙΡΗΝΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πούντα Άρένας»	29	6941	διήλθε Μπρόνκομπελ 14 Μαρτ. δια Ν. Άμερικην
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιβάνου)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	εις Πειραιά από 29 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιβάνου)	έτ. «Κυκλάδες»	37	5452	εις Πειραιά από 14 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Λ.)	έτ. Άντ. Π. Στεφάνου	43	7161	άνεχ. Όζακαν 25 Μαρτ. δια Βαγκούδερ
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτ. «Νουέβο Μούντο»	41	7289	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΕΚΑΛΗ (λιθ.)	έτ. «Βαλντεμερό»	42	7132	διήλθε Άγ. Βικέντιον 13 Μαρτ. δια Μπουένος Άύρες
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Πειραιά 25 Μαρτ. (δια Πολωνίαν)
ΕΛΛΕΝ	έτ. «Όλιστιμ»	29	4931	εις Σκαρμαγκάν από 10 Φεβρ. (έπισκευαί)
ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.)	έτ. «Όνίνδουρ»	44	10584	εις Κόμπε από 3 Ίαν.
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.)	έτ. «Βίσια Ρίος»	36	7820	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. Πουέρτ. Λιμπερτάντ»	44	7213	άρχει Άμπελάκι από 21 Όκτ. 1957
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	έτ. Παπαχρησπίδη	58	13066	έφθ. Παλέρμον 26 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	έφθ. Λέκ Τσάρλς 21 Μαρτ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	έτ. «Μαρπόζα»	44	7051	διήλθε Σουέζ 13 Μαρτ. δια Καραται
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.)	έτ. «Έλλησποντος»	44	7189	διήλθε Ολώσικ 22 Μαρτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΕΛΜΙΡΑ (λ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άρχει Φάλμουθ από 2 Ίαν. 1958
ΕΛΠΙΣ (Λιβάνου)	έτ. «Άιτζιαν»	20	6157	άνεχ. Βομβάν 18 Μαρτ. δια Κωνσταντζαν
ΕΜΑΝΣΙΠΕΪΤΟΡ	έτ. «Τρανοπασίφικα»	43	7255	άρχει Καλάμας από 28 Άπρ. 1958
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.)	έτ. Λόγγος»	41	7122	άρχει Ντάρτμουθ από 13 Σεπτ.
ΕΝΤΟΥΚΕΪΤΟΡ (λ.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Λός Άντζελες 25 Μαρτ. δια Κέιπ Τάου
ΕΝΤΥ (λ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	άνεχ. Βρέσπν 7 Μαρτ. δια Πόρτ Μολγκραιθ
ΕΠΟΣ (λ.)	έτ. «Άλθάρες»	44	7153	άρχει Φάλμουθ από 23 Δεκ. 1957
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	άνεχ. Άμβέρσαν 21 Μαρτ. δι' Άγ. Δομίνικον
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεχ. Ριγιέκαν 9 Μαρτ. δια Σέριφον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	έτ. «Μαριστρέλλα»	42	2842	άρχει Χάρρουιτς
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.)	έτ. «Όσεαν»	42	6975	άνεχ. Ροζάριο 10 Μαρτ. δι' Άμβέρσαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Άτλάντικ Όιλ»	54	18730	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 18 Μαρτ. δια Μπάρι
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	έτ. Νέπτον Τάνκερς	56	30150	έφθ. Ρότερνταμ 27 Μαρτ.
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. «Γκόλφο Ντεξάντο»	44	7264	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Μαρτ. δια Ντάρμπαν
ΕΥΠΛΟΙΑ	έτ. «Ευκριαία»	59	9200	έφθ. Βέγκεσοκ 20 Μαρτ.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)	έτ. «Σάν Μπαζιλιο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 Μαρτ. δια Πούντα Καρντόν
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δ.λ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	έφθ. Ρότερνταμ 25 Μαρτ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	έφθ. Άμβέρσαν 18 Μαρτ.
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	36	9927	άνεχ. Κούβαν 20 Μαρτ. δι' Άροϋμπαν
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Γουέστ Άτλάντικ»	41	7874	άρχει Άργουστόλιον από 18 Μαρτ. 1959
ΕΥΡΥΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Άντώνιο»	45	7224	έφθ. Βηρυττόν 20 Μαρτ.
ZANE B. A. (λ.)	έτ. «Λόνγκ Σπιν»	43	7282	άρχει Πόρτ ντέ Μπούκ από 9 Μαρτ. 1959
ZANNΗΣ (Λιβάνου)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2891	έφθ. Άλεξάνδρειαν 16 Μαρτ.
ZEO Γ. (λ.δ.)	έτ. Βεσκούκιο»	44	10458	άρχει Τζάκσονβιλ από 29 Δεκ. 1958
ZEOYPOC (λ.)	έτ. «Όυλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Ν. Ύόρκην 24 Μαρτ. δια Πόρτ Άρθουρ
ZINI (λ.δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	έφθ. Γκάλδεστον 22 Μαρτ.
ZOZIAN (Κοσταρ.)	Κ. Άτυκίδης	20	7638	άρχει Γένοβα από 15 Φεβρ. 1958
ZOYΓ'INTEPZH (λ.)	έτ. «Άγκουαλίντο»	45	7212	έφθ. Σεμπού 24 Μαρτ.
ZHKΛ (λ.δ.)	έτ. «Άφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άρχει Σπέτζιαν από 27 Δεκ. 1958
ZHIAΣ (λ.)	έτ. «Ζήσιος»	42	7025	άνεχ. Ντιέγκο Σουαρέζ 13 Μαρτ. δια Σιγκαπούρην
ZHIAΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άνεχ. Λός Άντζελες 18 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν
ZHCKEΓKIBIBIK (λ.)	έτ. «Σήμπορντ»	44	7250	έφθ. Μόζι 22 Μαρτ.
ZHOΓEHHHTOP	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άρχει Άμπελάκι από 5 Άύγ. 1958
ZHOΔOPOC A.	έλληνικά συμφέροντα	18	3127	εις Νητρούτι
ZHOKYHTOP (λ.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Ν. Ύόρκην 16 Μαρτ.
ZHOΛOΓOC (Λιβάνου)	έτ. «Άταλάντα»	38	5825	άνεχ. Μπάροσ 21 Μαρτ. (διαταγές)
ZHOΜANNA	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άνεχ. Λός Άντζελες 11 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν
ZHOYMOPOC (λ.)	έτ. «Κομμερσιαλ»	43	7188	άνεχ. Λός Άντζελες 21 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν
ZHOΠAN (λ.)	έτ. «Τρανοπασίφικ, Τ.Κ.»	43	7240	άνεχ. Μανίλα 20 Μαρτ. δια Ν. Φιλιππίνας
ZHOCKEΛIACTH (λ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	άνεχ. Μοντεβίδεο 16 Μαρτ. δια Βρέμν
ZHOOTOKOC	έτ. «Κομμερσιαλ»	43	7185	έφθ. Μάντζεστερ 26 Μαρτ.
ZHOOPOPOC (δόνδ.)	έτ. «Ευτολμία»	43	7176	άρχει Καλάμας από 31 Ίαν. 1958
INTACTPIYOC (δ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άρχει Κυνόσουραν από 12 Άύγ.
IONIAN ATΛANTEP	έτ. «Μαιφάιρ»	56	10410	άνεχ. Φερντέιλ 12 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν
IONIAN ANHTEP	«Νάβης Κριστομαλ»	44	7176	άνεχ. Χάμπτον ρόες 22 Μαρτ. δι' Ίνδονησίαν
IONIAN MECCEBΓKEP	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Ν. Ύόρκην 14 Μαρτ. δι' Άροϋμπαν
IONIAN CΦOAPEP	έτ. «Μαιφάιρ»	56	10422	άνεχ. Λός Άντζελες 22 Μαρτ. δια Βοστώνην
IONIAN TPABEΛΛEP (λ.)	έτ. «Τρανοόσεαν»	53	15826	διήλθε Σουέζ 15 Μαρτ. δια Περσ. Κόλπον
IONIAN TPΕΪNTEP	έτ. «Νάβικ Κριστομαλ»	44	7198	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαρτ.
IONIAN TCAΛΛEHTZEP	έτ. «Τρανοόσεαν»	53	13485	άνεχ. Κιουρασάο 10 Μαρτ. δια Όρφορτ
IOANNA (Λιβάνου)	έτ. «Μιλανουέβα»	17	1295	άρχει Πέραμα από 1 Ίουν. 1959
IOANNHC K.	έτ. «Πάλμα»	44	7248	έφθ. Χάμπτον ρόες 21 Μαρτ.
KADMOC (λ.δ.)	έτ. «Χάρπ»	58	13429	άρχει Κιελον
KAITH Δ. (λ.)	έτ. «Πασιφικα»	42	7227	άνεχ. Λονδίον 23 Μαρτ. δια Τορόντο
KALLH (λ.)	έτ. «Μαρίν Τράνοπορτ»	57	8774	έφθ. Ν. Όρλεάνν 22 Μαρτ.
KALH Λ. (λ.)	έτ. «Έλ Τρέιντερς»	44	7255	έφθ. Καλλάο 25 Μαρτ.
KALΘA	έτ. «Κάλοφα»	26	1945	άρχει Άμβέρσαν από 18 Ίουν. 1958
KAMPANOC	έτ. «Άρεκουπια»	43	7257	άνεχ. Μοντεβίδεο 14 Μαρτ. δι' Άμβέρσαν
KANTIA (λ.δ.)	έτ. «Όσεάνικ»	53	12897	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δια Χάμπτον ρόες
KΑΠETAN ANTONHC	έτ. «Τράνοπορτ»	40	7121	έφθ. Ριγιέκαν 17 Μαρτ.
KΑΠETAN ΓIANHC (λ.)	έτ. «Όιάντζα»	56	10015	άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 24 Μαρτ. δι' Ίαπωνίαν
KΑΠETAN ΓIANHC (Λιβάν.)	Ν. Ι. Νομικός	07	1075	διήλθε Κων. πολιν 26 Μαρτ. δια Μεσόγειον
KΑΠETAN KΩCTAC Π.	έτ. «Άγιοι Άνάργυροι»	41	2866	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
KΑΠETAN ΜΑΦOΛHC	Σιγιάλας	28	2407	άνεχ. Σφάζ 12 Μαρτ. δια Βοινδόσιον
KΑΠETAN ΜΑΦOΛHC (λ.)	έτ. «Μαγγίδρα»	34	1803	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόες 22 Μαρτ. δια Μπαγκόγκ
KΑΠETAN ΠETPOC	έτ. «Λιμπανον»	43	7281	άνεχ. Άμπιτζόν 20 Μαρτ. δι' Ευρώπην
KΑΠETAGIANHC (λ.)	έτ. «Τρίσι»	42	6782	διήλθε Άγ. Βικέντιον 11 Μαρτ. δια Μπουένος Άύρες
KΑΠTAIN ΘEO (λ.)	έτ. «Άντόρ»	43	7993	εις Βέρα Κρούζ από 22 Φεβρ. (δι' Άμβέρσαν)
KΑΠTAIN ΘEO (δ.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	έφθ. Χάμπτον ρόες 22 Μαρτ.
KΑΠTAIN ΝΙΚΟΛΑC CITTINAC (λ.δ.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ»	45	10523	διήλθε Θέουταν 24 Μαρτ. δι' Ίνδιδας
KΑΠTAIN ΝΙΚΟC (λ.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	άνεχ. Πούλο Μπούκου 6 Μαρτ. δια Τοιμπά
KΑΠTAIN TZOY (λ.δ.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	έφθ. Σαδόνα 16 Μαρτ. (πρός ΔΙΑΔΥΣΙΝ)
KAPIMPIAN ΓOYAIHC (λ.δ.)	έτ. «Καρριμπιαν»	44	10750	διήλθε Θέουτα 11 Μαρτ. δια Μαρακάιμπο
KAPIMPIAN CTAP (λ.δ.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	έφθ. Ρότερνταμ 19 Μαρτ.
KAPIMPIAN TPΕΪNTEP (λ.)	έτ. «Πλύμουθ»	43	2861	έφθ. Ταμπικό 19 Μαρτ.
KAPPETO (λ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άρχει Βαλτιμόρην από 25 Άύγ. 1958
KACCIAN (λ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	διήλθε Μπρόνκομπελ 15 Μαρτ. δια Cτεττίνον
KACCIAN MAPINEP (λ.δ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	διήλθε Θέουταν 23 Μαρτ. δια Μόμπιλ
KACΠIANA (λ.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7245	έφθ. Καραται 25 Μαρτ.
KACTEΛΛA (λ.δ.)	έτ. «Όσεαν Κάργκο»	57	20564	εις Ρότερνταμ από 24 Όκτ.
KATEPINA	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άρχει Μπρούζες από 22 Φεβρ. 1958
KE'ITP ΔPEΠANON	έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άρχει Ζεεμπρούγκε από 19 Δεκ. 1957
KE'ITP ΠAΛMAC	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άρχει Ζεεμπρούγκε από 20 Άύγ. 1957
KEΦAΛONIA (λ.δ.)	έτ. «Πριμέντα»	59	24700	άνεχ. Περσ. Κόλπον 25 Μαρτ. δια Γιβραλτάρ
KIΓK ΘHPAC (λ.δ.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαρτ. δια Διαδέλκειαν
KIΓK ΘHCYC (άνγλ.)	έτ. «Νταλχάουζ»	57	9153	άνεχ. Χάμπτον ρόες 23 Μαρτ. δια Γερμανίαν
KIΓK ΠHΛEYC (λ.δ.)	έτ. «Μυρμηδών»	58	20487	διήλθε Σουέζ 25 Μαρτ. δια Περσ. Κόλπον
KΛACCIK (λ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άρχει Κυνόσουραν από 24 Ίουν. 1958
KΛEANΘHC (λ')	έτ. «Γκόυντ Γουίντ»	59	10200	άνεχ. Λονδίον 18 Μαρτ. δια Σαιντ Τζών
KNOZA	έτ. «Τρόμπ»	43	7248	άνεχ. Σεμαίνους 22 Μαρτ. (διαταγές)
KNOZAKKA	έτ. «Όρόγια»	44	7159	διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δια Βόρ. Άμερικην
KOΛOYMPEΛΛA (λ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άρχει Μπρούζες από 2 Άπρ. 1958
KOMET (λιθ.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Όζακαν 19 Μαρτ. δια Χονολουλού
KONΔOP	έτ. «Άγκουίλλα»	19	2949	άνεχ. Λεμεσσόν 15 Μαρτ. δια Ζύγι
KONTINENTAL (λ.)	έτ. «Σάν Άγκουστίν»	42	7056	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. δια Χάμπτον ρόες
KOPH (κοστ.)	έτ. «Όζλιαν»	41	5173	άνεχ. Μόμπιλ 19 Μαρτ. δια Χιούστον
KOPΘI (λ.)	έτ. «Άγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Ταμπικό 15 Μαρτ.

ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεκ. Χάβρη 21 Μαρτ. δια Χάρπτον ρόζ
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ογκουέρας»	56	10567	άνεκ. Ρότερνταμ 25 Μαρτ. δια Κάσσα "Αιλαντ"
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. Ζίτα	43	7075	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 23 Μαρτ. (διαταγές)
ΚΟΥΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστερ»	44	7198	άρχει Κυνόσουραν από 1 Δεκ. 1957
ΚΡΕΣΤΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. "Αίλα Γκράντε»	43	7275	άνεκ. Ρότερνταμ 23 Μαρτ. δια Χιούστον
ΚΡΗΝΗΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άνεκ. Λός Άντζελες 18 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν
ΚΡΙΕΪΤΟΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαδιόζα»	44	7187	άρχει Καλάμας από 2 Μαΐου 1958
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Γκαλβέζ 20 Μαρτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαίμψηριαν»	56	4031	εις Μόμπιλ από 13 Δεκ. 1958
ΚΡΟΝΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεκ. Γκαλβέστον 3 Μαρτ. (διαταγές)
ΚΥΜΟ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άρχει Ρότερνταμ από 11 Μαρτ. 1957
ΚΥΜΟ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	διπλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δια Φιλαδέλφειαν
ΚΥΠΡΙΑΝΙΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	43	6992	άρχει Χαλκίδα από 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	43	6978	εις Γιουκάρο από 22 Φεβρ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	άνεκ. Βρέστιν 23 Μαρτ. δια Σέτουμπαλ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άρχει Μόμπιλ από 13 'Ιαν. 1958
ΚΩΣΤΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστής»	44	7263	άνεκ. Ντακάρ 19 Μαρτ. δια Καναδά
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Κοστής»	40	2993	διπλθε Κων)πολιν 26 Μαρτ. δι' Όδησόν
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουγ.)		έτ. «Ναβ. Κομιέραιαλ»	21	1833	εις ταξίδια Πλέτ
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άνεκ. Ρας Τανούρα 19 Μαρτ. δια Σιγκαπούρην
ΛΑΡΓΚΟ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	άνεκ. "Αιλ όφ Γκραίν 26 Μαρτ. δια Τριπολιν
ΛΕΟΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Λευτέρη»	43	7176	έφθ. Νεκτοσά 14 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μραμόντε»	53	13406	έφθ. Ρότερνταμ 25 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ (Λιθ.)		έτ. «Βήτα»	43	7259	έφθ. Μόζι 18 Μαρτ.
ΛΙΔΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άρχει Μόμπιλ από 19 'Απρ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 5 Μαρτ. δια Γένοβαν
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (Λ.)		έτ. «Γουέστ 'Ιντιες»	30	1569	εις Ν. Όρλεάνη από 18 Σεπτ.
ΛΥΡΙΚ (Λ.δ.)		έτ. «Θήατρ»	43	10428	άνεκ. Μπάρμπαντος 23 Μαρτ. δια Κούβαν
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	4630	εις 'Αλεξάνδρειαν από 23 Φεβρ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόντ»	44	7160	άρχει 'Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανρόβια»	49	5685	έφθ. Μόζι 18 Μαρτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		Ν. Γ. Λιβανός	60	13636	εις Όλλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν (σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	εις θέσιν 12.50 Β. — 46. Α. Μαρτ. 17 δια Περο. Κόλπον
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αουρόρα»	57	8738	άνεκ. Σιγκαπούρη ρόζ 16 Μαρτ. δια Ν. 'Υόρκην
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)		έτ. «Μάστθολ»	18	920	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 22 Μαρτ. δια Γένοβαν
ΜΑΝΝΑ (Λ.δ.)		έτ. «Μάννα»	37	7991	άρχει Μπαμόν από 21 'Ιουλ. 1958
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	έφθ. Βενετιαν 21 Μαρτ.
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ζαννής»	45	3549	έφθ. Μπακρέιν 22 Μαρτ.
ΜΑΝΤΙΣΙΟΝ ΜΠΕΛΛ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεκ. Λός Άντζελες 13 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαρτ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Λ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7072	έφθ. Νεκτοσά 18 Μαρτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΡΟΥΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν «Φελίτσια»	43	7050	άνεκ. Μπρόνσομπεττελ 10 Μαρτ. δια Γδύνιαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ ΡΥ.	(N.A.T.)	έτ. «Παρνάλτο»	43	7189	έφθ. Ν. Όρλεάνη 20 Μαρτ.
ΜΑΡΑΘΟΝ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όσααν Κάργκο»	57	20564	διπλθε Νίτον 24 Μαρτ. δια Βιλελμοκάφην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουβερν Κρόζ»	44	7289	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιβέρας»	45	8966	άνεκ. Γκαλβέστον 16 Μαρτ. δια Μπάρνατσερ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «'Αρκουλι»	38	5548	διπλθε Μπρόνσομπεττελ 19 Μαρτ. δια Πακιστάν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αρκουλι»	56	20207	διπλθε Νίτον 8 Μαρτ. δι' 'Αμμουαίη Μπαίη
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Λ.δ.)		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	8046	εις Σουέζ από 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (Λιθ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	5231	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 21 Μαρτ. δια Κωνσταντίνζαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	44	7279	έφθ. 'Ιλόιλο 12 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	άνεκ. Πόρτ 'Αλμπερνί 24 Μαρτ. δια Λορέντζο Μαρκέζ
ΜΑΡΙΠΟΖΑ ΙΙ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ. 'Ευρώπα»	44	10668	άρχει Αβούστον από 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΧΟΡΑ (Λιθ.)		έτ. «Μάρικ»	40	5147	άνεκ. Μαντράς 13 Μαρτ. δια Γένοβαν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «'Αρκουλι»	43	7263	έφθ. Βίλλα Κονσπιτιούσον 14 Μαρτ.
ΜΑΡΣΑΛ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαλ»	44	7251	άρχει Πόρτ ντέ Μπούκ από 24 Φεβρ. 1959
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ»	44	7251	άρχει Μπρούζες από 18 'Απρ. 1958
ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Όριενταλ»	17	2042	άνεκ. Σουραμπάγια 4 Μαρτ. δια Μακάσσαρ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ»	55	23871	διπλθε Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. δια Φάουλυ
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωζ»	27	2457	έφθ. Σαθόνα 21 Μαρτ.
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άρχει Φάλμουθ από 14 'Οκτ. 1957
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18763	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 23 Μαρτ. δια Βιλελμοκάφην
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Λ.)		Δ. Καπότας	20	1512	διπλθε Κων)πολιν 21 Μαρτ. δια Μεσόγειον
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	6144	άρχει Πέραμα από 7 'Οκτ.
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφικ»	43	7176	έφθ. Πλύμουθ 19 Μαρτ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίβεροαλ»	57	8855	άνεκ. Γκπλόγκ 16 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «'Ινκάικα»	45	7254	άρχει Κυνόσουραν από 25 Μαΐου 1959
ΜΕΛΙΤΗ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αλπεργκας»	57	11691	διπλθε Πόρτ Σαϊδ 24 Μαρτ. δια Μεσόγειον
ΜΕΛΟΝΤΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άρχει Φάλμουθ από 17 'Οκτ. 1957
ΜΕΜΟΥΡΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανεζ'το»	43	10509	εις Σκαρμαγκάν από 24 Δεκ. (έπισκευαί)
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αστούριας»	59	21000	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Μαρτ.
ΜΕΡΛΙΝ (Λιθ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	άνεκ. Μορμουγκάο 24 Μαρτ. δι' Όλλανδιαν
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (Λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	41	6728	έφθ. Μπελέμ 11 Μαρτ.
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.)		έτ. «Μικαέλλα»	42	2847	άνεκ. Σφάξ 18 Μαρτ. δια Βενετιαν
ΜΙΝΑ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεκ. Ούμμ Σαϊδ 16 Μαρτ. δια Νύνασακην
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπα»	43	7228	έφθ. Βοστώνη 24 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛ Α. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίη Μικέλ»	29	2666	άνεκ. Ρότερνταμ 26 Μαρτ. δια Χουέλδαν
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «'Αρθιγκτων»	44	7240	άρχει Χάρρουιτς από 13 Δεκ.
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοριμεντάρ»	56	8390	έφθ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαθέρα Κομπάνια»	56	7906	διπλθε Μπρόνσομπεττελ 21 Μαρτ. δια Μπουένος Άγρες
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεαίικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεκ. Λορέντζο Μαρκέζ 25 Μαρτ. (διαταγές)
ΜΙΧΑΗΛ Α. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Άντρες»	53	11289	έφθ. Λός Άντζελες 25 Μαρτ.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	άνεκ. Γιοκαίσι 13 Μαρτ. δια Μίρι
ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ (Λ.)		έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεκ. Ταϊταγκόγκ 19 Μαρτ. δια Μορμουγκάο
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	εις θέσιν 38 Β. — 150.20 Δ. Μαρτ. 23 δια Καθαοάκι
ΜΠΑΤΗΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όροντέρα»	56	10661	διπλθε Μπρόνσομπεττελ 20 Μαρτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (Λιθ.)		έτ. «Μπετακρούζι»	44	7340	άρχει Ντωντέ από 22 Σεπτ. 1957
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Λιθ.)		έτ. «Μπετακρούζι»	44	7159	άρχει Ντωντέ από 18 'Ιουν. 1958
ΜΠΑΛΚ ΜΑΡΙΝΕΡ (Λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	10703	εις Βαλτιμόρην από 28 'Ιαν.
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκασουαίη»	42	7803	άρχει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	43	7158	άνεκ. 'Αρούμπα 14 Μαρτ. δια Γδύνιαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άρχει Κυνόσουραν από 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «'Αρίστα»	43	7176	έφθ. Ν. Όρλεάνη 24 Μαρτ.
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	άρχει Κυνόσουραν από 3 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΡΑ (Λ.)		έλληνικά συμφέροντα	42	7131	άρχει Μπρόνσομπεττελ 10 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Τρίνιταντ 24 Μαρτ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Σαθόνα 22 Μαρτ.
ΝΑΠΙΕΡ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεκ. Σιδόνα 21 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	άνεκ. Χάρτλεπουλ 23 Μαρτ. δια Πουέρο Όρντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	άνεκ. Μόμπιλ 22 Μαρτ. δια Κριστομπαλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	άνεκ. Νιούπορτ 17 Μαρτ. δια Πουέρο Όρντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεκ. Σέβεν Άιλαντς 25 Μαρτ. δια Μόμπιλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	διπλθε Θεουταν 21 Μαρτ. δια Βικτωρίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεκ. Τρίνιταντ 17 Μαρτ. δια Μιδδλεσομπο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. 'Αλμάγκρο»	43	8479	διπλθε Ντόβερ 12 Μαρτ. δια Πουέρο Όρντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «'Αλμάγκρο»	43	8393	άνεκ. Ν. Όρλεάνη 20 Μαρτ. δια Πουέρο Όρντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αντριδάπορ»	43	8428	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 24 Μαρτ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αχιλλεύς»	58	12624	άνεκ. 'Αμθούργον 17 Μαρτ. δια Καραϊβικήν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	διπλθε Σουέζ 20 Μαρτ. δια Ρας Τανούρα
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	42	7227	άνεκ. Σαγκούα 2 Μαρτ. δια Ρωσίαν

ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εοπρία»	54	7968
ΝΕΡΕΛΗ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολάρικ»	58	24256
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Περγκα»	52	11267
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395
ΝΙΚ.Α.ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ασιμιο»	44	7255
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πιονιρ»	37	7991
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρέαντε»	43	7255
ΝΙΚΟΛΟΣ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμά»	43	7290
ΝΙΚΟΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρικοντινενταλ»	44	7180
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εοτρέλλα Μπλάγκα»	44	7294
ΝΟΕΜΙ (λ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	36	5061
ΝΟΝΑ ΜΑΡΦ (δ.)		έτ. «Παναμ. Γιορπά»	28	6857
ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρδερν Σίππικι»	44	10650
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	«Τρανζόσαν Φράιτερ»	44	10662
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετούνια»	41	6830
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σίλιετ»	42	7251
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιμπερ. Φράιτερ»	44	7061
ΝΤΑΎΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ουίντγουαρντ»	58	17743
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνάιντεν Κρόζ»	53	12577
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Βιλλανουέσα»	56	10545
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΛ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπ' Έντερπράιζ»	58	13545
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπ' Έντερπράιζ»	59	12800
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίν»	58	10396
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πουέρτο Μαντριν»	31	5847
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμεν. Έουρόπα»	57	9746
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμέν Έουρόπα»	57	9746
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμέν Έουρόπα»	56	8716
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Έδμυράνια»	58	10483
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμέν Έουρόπα»	55	11209
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναμέν Έουρόπα»	56	8716
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκαμπόα»	44	7244
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρεζουλουτ»	56	10486
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	44	7128
ΞΕΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ροσίνο»	13	1951
ΟΙΑ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οία»	11	1881
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	43	7199
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)		έτ. «Σάν Άντονιο»	43	7051
ΟΛΚΑΤ (λ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875
ΟΛΥΜΠΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΤΣ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλαμας»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13652
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλαμας»	54	20453
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	48	11379
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	58	27602
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	Άρ. Άνάση	50	17791
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	14221
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λιμπερτυς»	53	14009
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13678
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	53	13660
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13709
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13713
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑ'ΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μοντέρου»	59	23300
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	59	25000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάουθ Άτλάντικ»	55	18790
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	55	13934
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	20595
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΥΥ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13665
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πάλαμας»	49	14427
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	49	17792
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΣΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια Τρανσπορτ.»	59	37958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ		έτ. «Ολύμπικ»	59	38000
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	58	27602
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	50	17791
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ολύμπικ Όιλ»	54	13580
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μουσανάντο»	54	20611
ΟΛΥΜΠΟΣ (λ.)		έτ. «Μονόπαρ»	43	7028
ΟΜΗΡΟΣ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μισαφλόρες»	27	8627
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)		έτ. «Ομνιουμ Κέρριερς»	43	8195
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΛ'ΙΟΝΗΡ (λ.δ.)		έτ. «Ομνιουμ»	43	10351
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ'ΙΤΕΡ		έτ. «Ομνιουμ Φράιτερ»	44	8484
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Λά Έμπερσσα»	56	21090
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)		έτ. «Πόναμαρ»	34	7825
ΟΣΕΑΝ ΔΑΟΝΗ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Οριζόλ»	58	12667
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τρανσάσαν Τάνκερς»	53	12065
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεαν Τρ.»	44	7254
ΟΣΕΑΝ ΡΗΘΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σπρίγκβιλ»	43	7210
ΟΣΕΑΝ ΡΟΒΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7246
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ούλτραμαριν»	56	10015
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όσεαν»	52	11349
ΟΥΑ'ΙΤ ΗΓΚΛ (παν.)		έτ. «Τρανσάσαν»	42	7192
ΟΥΑ'ΙΤ ΚΡΟΣ (λ.)		έτ. «Ουάιτ Κρόζ»	43	7170
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΗ (λ.)		έτ. «Ουάιτ Σπ»	43	7167
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)		έτ. «Ουάιτ Στάρ»	44	7248
ΟΥΡΑΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ντίμοντ»	09	2890
ΟΥΡΑΝΙΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228
ΠΑΛΜΑ (λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάγια Σαλίνας»	43	7081
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)		έτ. «Πάντρε»	42	2873
ΠΑΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άριας»	56	10486
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόρτο Άλέγκρε»	56	16009
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. (λ.δ.)		έτ. «Πασφικ Ράλερ»	42	9240

έφθ. Κοσέ:ρ 14 Μαρτ.
 άνεκ. Κολούμπια ρίβερ 17 Μαρτ. δι' 'Ινδίας
 άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδς 10 Μαρτ. δι' Φερντέιλ (Βασ.)
 διήλθε Άλγέριον 24 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 άνεκ. Βαλπαράισο 20 Μαρτ. δι' Καλέτα Κλαρέντσια
 άνεκ. Κοβίν 21 Μαρτ. δι' Τζιμπουτί
 έφθ. Ροζάριο 8 Μαρτ.
 άργει Ρίβερ Στόουρ από 31 'Ιαν. 1958
 άργει Σύρον από 28 'Ιουν. 1959
 άνεκ. Μοντεβίδεο 13 Μαρτ. δι' Μαύρην Θάλασσαν
 άργει Κυνόσουραν από 24 'Απρ. 1958
 άργει Ντάρτμουθ από 1 'Ιουλ.
 άνεκ. Ν. 'Υόρκην 25 Μαρτ. δι' Ρίταμοντ
 έφθ. Λιθόρνον 19 Μαρτ.
 διήλθε Θέουταν 18 Μαρτ. δι' Μπάσαν
 εις μεταφορς 'Ερυθράς - Αιγύπτου
 εις Άμδούργον (έπισκευά)
 άργει Πειραιά από 18 Σεπτ.
 άνεκ. Ρόττερνταμ 12 Μαρτ. δι' Χάμπτον ρόδς
 άργει Φάλμουθ από 15 Αύγ. 1957
 διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. δι' Ρόττερνταμ
 άνεκ. Τρίπολη (Λιθάνου) 15 Μαρτ. δι' Άμδούργον
 άργει Έλευσία από 17 'Απρ. 1958
 άνεκ. Μορμουγκάο από 4 Φεβρ. δι' Άμαγκασάκι
 έφθ. Άμδούργον 25 Μαρτ.
 έφθ. Κοκούιμπο 23 Μαρτ.
 άνεκ. Πουέρτο Λά Κρούζ 7 Μαρτ. δι' Άργεντινήν
 άνεκ. Άμθέρσαν 19 Μαρτ. δι' Χάμπτον ρόδς
 διήλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. δι' Χάμπτον ρόδς
 διήλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. δι' Πουέρτο Όρντάζ
 έφθ. Κίελον 19 Μαρτ.
 άργει Ντάρτμουθ από 17 'Ιουλ.
 έφθ. Μόζι 24 Μαρτ.
 άνεκ. Βαλτιμόρην 24 Μαρτ. δι' Ρόττερνταμ
 άνεκ. Βαλτιμόρην 18 Μαρτ. δι' Κούβαν
 άνεκ. Χάλιφαζ 22 Μαρτ. δι' Σαγκουά
 άνεκ. Μίρι 22 Μαρτ. δι' Σίδνεϋ
 έφθ. Μιγιάκο 24 Μαρτ.
 άργει Ντάρτμουθ από 8 'Ιουλ.
 άνεκ. Λόζ Άντζελες 15 Μαρτ. δι' Γιοκοχάμαν
 άργει Κυνόσουραν από 30 'Ιουλ. 1958
 έφθ. Χάιφαν 18 Μαρτ.
 άνεκ. Μπιζέρτον 8 Μαρτ. δι' Ντουμπρόβνικ
 άνεκ. Φλώριγκ από 28 Φεβρ. δι' Κούβαν
 διήλθε Σουέζ 4 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 άνεκ. Άντεν 23 Μαρτ. δι' Ράιγκουθ
 άνεκ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαρτ. δι' Πειραιά
 άργει Φερρόλ από 3 'Απρ. 1958
 άνεκ. Ρίο 'Ιανείρο από 29 Φεβρ. δι' Λάς Πιέντρας
 διήλθε Σουέζ 24 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 έφθ. Ράς Τανούρα 16 Μαρτ.
 άνεκ. Ν. 'Υόρκην 19 Μαρτ. δι' Λάς Πιέντρας
 άνεκ. Περσ. Κόλπον από 27 Φεβρ. δι' Φιλαδέλφειαν
 διήλθε Σουέζ 16 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 άνεκ. Τρίνιταντ 22 Μαρτ. δι' Βενεζουέλαν
 έφθ. Σμιζίου 15 Μαρτ.
 άργει Φερρόλ από 20 Σεπτ.
 έφθ. Σμιζίου από 21 Φεβρ.
 άργει Ρόττερνταμ από 7 'Απρ. 1959
 άργει Φερρόλ από 22 Φεβρ. 1958
 εις Βαλτιμόρην από 6 Δεκ.
 άργει Φερρόλ από 9 'Ιουν. 1959
 άργει Ρόττερνταμ από 9 'Απρ. 1959
 άνεκ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαρτ. δι' Κοβένας
 διήλθε Σουέζ 12 Μαρτ. δι' Μένα Άμπτουλλά
 άνεκ. Σάντος 24 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 άργει Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ. 1959
 διήλθε Σουέζ 20 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 άνεκ. Φιλαδέλφειαν 15 Μαρτ. δι' Πουέρτο Λά Κρούζ
 άνεκ. Μένα Άμπτουλλά 21 Μαρτ. δι' Φιλαδέλφειαν
 άργει Φερρόλ από 14 'Απρ. 1958
 άνεκ. Μπουένος Άϊρες 21 Μαρτ. δι' Βενεζουέλαν
 άνεκ. Γιοκοχάμαν 22 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 22 Μαρτ. δι' Γάεταν
 έφθ. Πειραιά 17 Μαρτ. (πρὸς παροπλιισμόν)
 άργει Κίελον
 διήλθε Σουέζ 16 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 άνεκ. Φάο από 7 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν
 άνεκ. Τσάρλεστον 23 Μαρτ. δι' Τρίνιταντ
 άνεκ. Περσ. Κόλπον 16 Μαρτ. δι' Βακαγιόμ
 άργει Ρίβερ Μπλαγκουώτερ από 23 Αύγ. 1957
 άργει Άμδούργον από 23 Αύγ. 1957
 έφθ. Βικτωρίαν 19 Μαρτ.
 εις Όσλο από 6 'Οκτ.
 έφθ. Ν. Όρλεάνν 21 Μαρτ.
 άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 22 Μαρτ. δι' Κουϊνάνα
 άνεκ. Καλλάο 12 Μαρτ. δι' Κάλντερον
 διήλθε Σουέζ 9 Μαρτ. δι' Περσ. Κόλπον
 άργει Άγ. Φραγκίσκον από 2 'Απρ. 1958
 άνεκ. Βαλτιμόρην 17 Μαρτ. δι' Μαρακάιμπο
 άργει Βαλτιμόρην από 5 'Ιαν. 1958
 έφθ. Πόρτ Άλμπερνι 25 Μαρτ.
 διήλθε Παναμά 13 Μαρτ. δι' Γκούλφπορτ
 άνεκ. Χονολουού 16 Μαρτ. δι' Γιοκοχάμαν.
 έφθ. 'Εϊβονάουθ 16 Μαρτ.
 άνεκ. Λόζ Άντζελες 4 Μαρτ. δι' Τόκιο
 έφθ. Σάντα Κρούζ ντέλ Σουρ 15 Μαρτ.
 άργει Τζάκσονβιλλ από 13 Δεκ. 1958
 άνεκ. Σιγκαπούρην 23 Μαρτ. δι' Άντεν
 άνεκ. Λόζ Άντζελες 12 Μαρτ. δι' Γιοκοχάμαν
 άνεκ. Άγ. Φραγκίσκον 24 Μαρτ. δι' Τόκιο
 άνεκ. Ντάρμπαμ 4 Μαρτ. δι' Μπούρμπαμ
 έφθ. Μογκαντίακιο 12 Μαρτ.
 άργει Χαλκίδα από 4 Σεπτ. 1957
 έφθ. Μελθούρην 22 Μαρτ.
 άργει Έλευσία από 6 Φεβρ. 1958
 άνεκ. Μπάσαν 19 Μαρτ. δι' Σιγκαπούρην
 διήλθε Παναμά 21 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
 άνεκ. Ούμμ Σαϊδ 18 Μαρτ. δι' Γκνλόγκ
 άνεκ. Λόζ Άντζελες 23 Μαρτ. δι' Λονδίον
 έφθ. Βικτωρίαν 17 Μαρτ.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΞΥΛΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	άνεχ. Θόβεϋ 13 Μαρτ. δια Τσαόρλεστον
ΠΑΝΘΗΡ (λιθ. δεξ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. Ρας Τανούρα 17 Μαρτ. δια Γένοβαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Χόντο»	30	996	έφθ. Έλευσίνα 28 Μαρτ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κορφιότα»	43	8474	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 18 Μαρτ. δια Πουέρτο Όρντάς
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Εστρέλλα»	09	715	άνεχ. Σουραμπάγια 20 Μαρτ. δια Τζαμπί
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στύλια»	20	2734	άρχει Πέραμα από 28 Μαρτ. δια 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παρδάλια»	36	1974	έφθ. Μάουλιαν 26 Μαρτ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρρά»	43	7257	άρχει Χάμπτον ρόδες από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίνα»	30	3727	άνεχ. Μαυρικιον 24 Μαρτ. δια Τζακάρταν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασίφικ Γούνιον»	43	6721	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασίφικ Πάιονιρ»	44	10297	άνεχ. Ρας Τανούρα 10 Μαρτ. δια Κικούμα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΙΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	56	10060	εις Άντεν από 30 'Ιαν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Χάλοφιλι»	25	6605	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 14 Μαρτ. δια Γιαβάταν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πελοπίδας»	43	2881	άνεχ. Μπάσραν 24 Μαρτ. (διαταγας)
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Καρρέτο»	43	5221	έφθ. Νεάπολη 19 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΑΓ'ΙΛΑΝΤ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	43	7139	διήλθε Παναμά 19 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νιτέλ Έστε»	58	8466	άνεχ. Κιουρασάο 12 Μαρτ. δια Λαττάκια
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όρεν»	58	8465	άνεχ. Έιβονμάουθ 9 Μαρτ. δια Μεξικόν
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάσια Σαλίνας»	58	13581	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 25 Μαρτ. δια Λαδσεντ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σιέτε Μάρς»	56	8001	άνεχ. Μόζι 24 Μαρτ. δια Γιοκοχάμαν
ΠΕΡΑ ΣΗ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόθος»	57	7977	έφθ. Τερζόστιν 21 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μονρόβια»	59	8700	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. δια Κόμπε
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντα Μαριτιμα»	45	6712	διήλθε Ντακάρ 16 Μαρτ. δια Γένοβαν
ΠΙΟΝΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντα Μαριτιμα»	44	7190	άνεχ. Χάλιφαζ 12 Μαρτ. δια Κάρδιφ
ΠΛΑΝΕΤ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όρεν»	43	7228	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 17 Μαρτ. δια Δυτ. 'Ιταλίαν
ΠΛΟΒΕΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μπάσια Σαλίνας»	45	7067	άρχει Μπρούζες από 28 Μαρτ. 1959
ΠΟΘΟΥΛΑ Η (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σιέτε Μάρς»	43	2016	έφθ. Μιδδλεσμπρο 23 Μαρτ.
ΠΟΘΩ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πόθος»	16	1999	έφθ. Τρίπολι (Λιθάνου) 17 Μαρτ.
ΠΟΛΥΣΕΝ Γ. (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μόζι»	57	8549	έφθ. Μπράουνσβιλ 15 Μαρτ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντα Μαριτιμα»	57	9167	διήλθε Παναμά 17 Μαρτ. δια Λονδινον
ΠΟΠΗ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όρεν»	38	2561	άνεχ. Έμδεν 24 Μαρτ. δια Γκόττεμπεουργκ
ΠΟΡΟΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα»	43	7273	άνεχ. Πειραιά 26 Μαρτ. δια Καζαμπλάγκαν
ΠΟΡΣΕΙΔΩΝ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άνεχ. Ν. Ύορκν 23 Μαρτ. δια Λά Σαλίνας
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άρχει Ντάρτμουθ από 11 'Απρ. 1958
ΠΡΑΝΤΟ	(Ν.Α.Τ.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άρχει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΑΣΙΤΕΛΗΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Προμηθεύς»	43	7237	άνεχ. Άγ. Φραγκίσκον 1 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ελλάσποντος»	59	13000	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 22 Μαρτ. δια Κιουρασάο
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νιτέλ Έστε»	43	10468	εις Βάζχολμ από 11 'Ιαν.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νιτέλ Έστε»	43	7128	εις Ν. Όρλεάνν από 22 Φεβρ.
ΡΑΚΚΕΡ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Λίγκουε»	44	7192	άρχει Ζεμπρούγκε από 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΝΝΕΡ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Διμπερίαν»	57	23693	άνεχ. Ν. Ύορκν 11 Μαρτ. δια Πουέρτο λά Κρούζ
ΡΑΨΟΝΤΥ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ιντερμερικάνα»	43	7152	άνεχ. Φάλμουθ 11 Μαρτ. δια Χάμπτον ρόδες
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νόγκα»	59	14000	άνεχ. Άμβέρσαν 22 Μαρτ. δια Ν. Ύορκν
ΡΕΝΕ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νιτέρνα»	11	2255	άρχει Σαθόνα από 4 'Οκτ.
ΡΙΟ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέστωρ»	44	7194	έφθ. Μορμουγκάο 9 Μαρτ.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ρίο Γιαπί»	43	6993	έφθ. Ν. Όρλεάνν 4 Μαρτ.
ΡΙΟ ΓΙΑΠΙ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Νέστωρ»	36	5419	άρχει Σπέτζιαν από 19 Φεβρ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Άλτα»	44	7111	έφθ. Ρεσίφε 19 Μαρτ.
ΡΙΟΝ (παν.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ριτζέφιεντ»	45	12813	έφθ. Τερζόστιν 17 Μαρτ.
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όριεντ»	45	7217	διήλθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. δια Χάμπτον ρόδες
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουέστερν Ση»	43	7244	άνεχ. Σαντιάγο 18 Μαρτ. δια Σαγκάπν
ΡΟΚΟΣ Β. (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίντ Άντωνυ»	55	21028	διήλθε Σουέζ 23 Μαρτ. δια Περο. Κόλπον
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίντ Άντωνυ»	44	7176	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 17 Μαρτ. δια Ρότερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΟΝΥ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάνχιλλ»	40	5468	άνεχ. Ριγιέκαν 23 Μαρτ. δι' Άγκωνα
ΣΑΛΑΜΜΑΝΝΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Στάνχαλλ»	45	2895	εις Ρότερνταμ από 21 Φεβρ. (έπισκευα)
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τζόκαλ»	30	4105	έφθ. Χιουστον 22 Μαρτ.
ΣΑΛΑΜΕΤΑΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Όρεν»	44	2844	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. δια Τρίπολι
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιαβίζα»	44	10509	άρχει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Ατλάντικα»	23	5372	άρχει Κυνόσουραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φοινίξ»	44	10546	άρχει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΡΟΚ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάνγκαμον»	43	7259	άρχει Μπρούζες από 17 'Απρ. 1958
ΣΑΝΓΚΑΜΟΝ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Αλμπερτα»	39	11780	άνεχ. Γκάλβεστων 9 Μαρτ. δια Βομβάν
ΣΑΝΣΕΤ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάν Μαρτίμα»	44	7238	έφθ. Άμπιτζιαν από 24 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πολύφημος»	44	7210	έφθ. Λός Άντζελες 17 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σαίν Τζών»	19	1260	άνεχ. Σουραμπάγια 12 Μαρτ. δια Μακάσσαρ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (Λ')	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	44	7207	έφθ. Βαγκούβερ 17 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Παναθήνα»	56	9966	έφθ. Χάιφαν 20 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σάντα Φέ»	43	7179	διήλθε Παναμά 4 Μαρτ. δια Τόκιο
ΣΑΝΤΑ ΦΕ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	43	7284	άνεχ. Μοντεβιδεο 4 Μαρτ. δια Τσάναραλ
ΣΑΝΜΠΗΜ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μέντ»	45	10655	άνεχ. Άροϋμπαμ από 12 Φεβρ. δια Μπούκοπορτ
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τέρμαρ»	36	1988	έφθ. Άσμπενράα 6 Μαρτ.
ΣΑΟΥΦΕΡΝ ΗΓΚΛ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασίφικ Μαρίνα»	44	10743	έφθ. Σούντβαλλ από 28 Δεκ.
ΣΑΠΦΩ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μερκάτορ»	44	7200	διήλθε Λάδσεντ 14 Μαρτ. δια Κάσα Άιλαντ
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Λ.δ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πασίφικ Μαρίνα»	45	10705	άνεχ. Λάρβικ από 17 Δεκ. δι' Ούντεβάλλα
ΣΕΓ'ΙΧΝΕ (Λιθάνου)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μερκάτορ»	40	7304	εις Βενετιαν, υπό παραλαθην
ΣΕΛΕΣΤΕ (λιθ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γιουνίβεροαλ»	44	2877	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 29 Φεβρ.
ΣΗ ΑΓ'ΙΛ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	42	6117	άνεχ. Λός Άντζελες 23 Μαρτ. δι' Όζακαν
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άρχει Άμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΙΔΕΡΗΣ (Λ.)	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Μαρίτιμος»	43	7275	άνεχ. Τάιν 20 Μαρτ. δια Χάλιφαζ
ΣΙΡΑΜ	(Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άρχει Πεταλιούς από 5 Μαΐου 1958

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑ ΣΧΟΛΑΙΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αι μοναδικαί Σχολαί εν Ελλάδι

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ
ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

ΡΑΝΤΑΡ · ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ · ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ · ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ ·
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ · ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΗΛΕΘΡΑΣΕΩΣ ·
ΕΝ ΠΛΗΡΕΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνιμα

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΘΡΑΣΕΩΣ
- 2) " ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
- 3) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΩΝ Ε. Ν
- 4) " ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΩΝ

Μετακαταδύσεις

- 1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ
- 2) " ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
- 3) " ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΗΛ. ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ
- 4) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 κ' ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 11 * ΤΗΛ: 40-986, 471-041 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Σεμαίνους 20 Μαρτ.
ΣΟΥΓ'ΤΓΟΥΩΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουίτγουότερ»	41	10443	άρχει Νηπτρόιτ από 3 'Οκτ.
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρίμπιαν Ση»	21	1946	άνεκ. 'Ινάγκουα 25 Μαρτ. διά Χάλιφαζ
ΣΟΦΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτυ»	44	7150	έφθ. Μπόκια Μπλάγκαν 20 Μαρτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	Κ. Άτυκίδη	25	6810	εις Νταμμάμ από 26 Φεβρ.
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αίολος»	43	7199	διήλθε Σουέζ 12 Μαρτ. διά Κοσσεΐρ
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άρχει Σπαλματόρι από 29 'Απρ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιζόλα Σπέτσοι»	27	4966	άρχει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΥΡΥ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιζόλα Σπέτσοι»	27	5185	άρχει 'Αμπελάκι από 11 Μαρτ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕ'ΙΤΟΡ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιζόλα Σπέτσοι»	28	4778	άρχει Κυνόσουραν από 31 Αύγ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιζόλα Σπέτσοι»	30	4698	εις Ραβένναν από 12 'Ιαν.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιζόλα Σπέτσοι»	27	5011	εις Τερνέσπν από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεκ. Μένα 'Αμπτουλλά 22 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτον Τάνκερς»	56	30159	έφθ. Σκαραμαγκάν 24 Μαρτ.
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άρχει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑ'ΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ινσουλαρ»	55	8799	έφθ. Βαλτιμόρην 25 Μαρτ.
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	άρχει Κάρελοτς από 30 'Ιαν. 1959
ΕΥΜΦΟΥΝΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκό»	44	7144	άρχει Φάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	1914	άρχει Καλάμας από 26 Φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άνεκ. Φάο 1 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπαπέζα»	44	5244	άνεκ. 'Αμπιτζιάν 19 Μαρτ. (διαταγές)
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Δανιόλος	22	1754	εις Πειραιά από 24 Φεβρ.
ΤΑΣΟΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λεμπαπέζα»	30	5316	άνεκ. Χούλλ 23 Μαρτ. διά Κούβαν
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Μόναβαρ»	43	7032	'Ιδε: «ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ», ως μετωνομάσθη
ΤΑΥΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοτινεντάλ»	56	20332	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 16 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΤΕΡΤΡΙΚ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο»	44	7045	έφθ. Καμπάριαν 12 Μαρτ.
ΤΖΕ'ΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπκέρριερς»	43	7231	άνεκ. Κολουμπια ρίβερ 2 Μαρτ. δι' 'Ισπανίαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεάνικ»	43	7040	εις Πειραιά από 21 'Ιαν (έπισκευαί)
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεάνικ»	43	7026	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 24 Μαρτ. (διαταγές)
ΤΖΕΝΝΥ ΠΙ. (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεάνικ»	44	7176	άνεκ. Σαντ Μικαήλ'ς 12 Μαρτ. διά Κούβαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεάνικ»	44	7055	έφθ. Μορμουγκάο 19 Μαρτ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπάα»	54	18717	άνεκ. Φόουλυ 20 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (λιθάνου)	(N.A.T.)	Δ. Καπότας	30	2047	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 21 Μαρτ.
ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτυς»	53	27853	έφθ. Ρότερνταμ 27 Μαρτ.
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαρτ. δι' 'Αμμουαίη Μπαίη
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αντρα»	44	7254	έφθ. 'Οζάκαν 15 Μαρτ.
ΤΟΥΛΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	Τουλα Ναβιγκαζιόνε Λτδ	37	6265	έφθ. 'Αμβέρσαν 23 Μαρτ.
ΤΟΥΛΑ Ν. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουλα»	43	7160	διήλθε Παναμάν 26 Μαρτ. διά Κρίστομαλ
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άρχει Κυνόσουραν από 19 Μαρτ. 1958
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσίλ»	57	24027	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 21 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοίσεων»	31	8933	άρχει Συρακούσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντερμάρες»	30	9097	άρχει Συρακούσας από 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	Ηλ. Γ. Κουλουκουνης	44	7299	άρχει Κασάντο από 30 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοατάντικ»	43	9474	άρχει Κασάντο από 1 Αύγ.
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	διήλθε Παναμά 5 Μαρτ. διά Σουΐπε
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκσον»	44	7251	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 16 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκρια Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Γδύνιαν 14 Μαρτ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	έφθ. Κρίστομαλ 19 Μαρτ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεκ. Τζιμπουτί 17 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10603	άνεκ. Λονδίνον 17 Μαρτ. διά Μπουζι
ΤΣΕΣΤΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζενιθ»	44	7207	διήλθε Σουέζ 22 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	έφθ. Τζιμπουτί 21 Μαρτ.
ΤΥΧΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρουαγιαλ»	42	7035	άρχει Μπρούξες από 1 Αύγ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Υδρούσσα»	55	21088	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 23 Μαρτ. διά Σαιντ Τζών
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκ»	59	23678	εις Ρότερνταμ από 30 'Ιαν.
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκ»	59	23678	άρχει Φάλμουθ
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7132	άρχει Ζεεμπρούγκε από 25 'Ιαν. 1958
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίρμαρν»	57	21910	διήλθε Πόρτ Σαϊδ 26 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΦΑΝΕΡΟΜΕΝΗ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστρο»	36	5427	άνεκ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ. δι' 'Αμδούργον
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «'Ινκάρικα»	45	7263	άνεκ. 'Οζάκαν 19 Μαρτ. διά Λος 'Αντζελες
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ινκάρικα»	44	7140	άρχει 'Αργοστάλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΛΟΙΣΘΟΣ ΠΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεάνικ»	44	7208	άνεκ. Σαγκούα 17 Μαρτ. διά Κορέαν
ΦΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεαν Γουαίης»	36	2642	έφθ. Στοκκόλμην 15 Μαρτ.
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεαν Γουαίης»	44	7022	άρχει Ζεεμπρούγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΧΑΛΣΥΟΝ ΜΕΝΤ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο»	40	1548	έφθ. Λήθ 14 Μαρτ.
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντι»	36	1965	άνεκ. Κατάνην 19 Μαρτ. δι' 'Εϊδονμάουθ
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίη»	43	7030	άνεκ. Μοντεβίδεο 11 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΧΑΡΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίη»	43	7030	άνεκ. Ρίο 'Ιανέιρο από 29 Φεβρ. διά Περα. Κόλπον
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιλ»	57	23664	έφθ. Λονδίνον 24 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άρχει Καλάμας από 23 Φεβρ. 1959
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεαν Τράναπορτ»	38	9403	διήλθε Σουέζ 22 Μαρτ. διά Ταιταγκόγκ
ΧΟΥΔΣΩΝ ΡΙΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	43	7127	διήλθε 'Αγ. Βικέντιον 21 Μαρτ. διά Νιούπορτ
ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άνεκ. Μαρ ντέλ Πλάτα 20 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΧΡΗΣΤΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιόν»	44	7150	
ΧΡΗΣΤΙΝΑ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Μπάρμπαντος 21 Μαρτ.
ΧΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάτια»	43	1790	άρχει 'Αμπελάκι από 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣ Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράουτ»	43	7258	άνεκ. Σεμπου από 28 Φεβρ. δι' 'Αντεν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουίνδουερ»	43	7243	άνεκ. 'Αντεν 18 Μαρτ. διά Μπάδναγκαρ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουν, Σίπερς»	55	23930	άνεκ. Περα. Κόλπον 19 Μαρτ. διά Λάδσεεντ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσκαίυ»	44	7256	άνεκ. Γκάλβεστον 20 Μαρτ. διά Σάντος
ΦΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οκεανοπόρος»	44	7293	άνεκ. 'Αμβέρσαν 5 Μαρτ. διά Ν. 'Υόρκην

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α. Ν. Φ. Ε. Ν.

Δ/ΣΙΣ: ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Κατά τας προσφάτους εξετάσεις των Αων και Βων μηχανικών άπαντες οι υποψήφιοι του Φροντιστηρίου Α.Ν.Φ.Ε.Ν. επέτυχον: ήτοι: Αοι Μηχανικοί: 1) Τσιφάρος 'Ιωάννης, 2) Μπακάλλησης Δημήτρ. Βοι Άτμομηχανικοί: Μητροπιάς Γεώργιος, Σταθιάς Νικόλαος, Μπαϊρακτάρης Δημήτριος, Σκληρός Δημ., Ρεθυμιάδης Διαμαντής, Πατσούρας 'Ιωάννης, Κοκοτάκης Κων/νος, Ψυχάς 'Ιωάννης, Γουλιανδής Πέτρος, Διατσιγγός 'Απόστολος.

ΜΕΚ Β'. Βουσιανάς Εύαγγελος, Νομικός 'Αντώνιος, Μπαρμπάτσας Γεώργιος, 'Αδατάγγελος Χαρ., Γραμματικόπουλος Μόσχος, Χριστοφής Κων/νος, Σκοπετίας Εύαγγελος.

Τα μαθήματα διά τας εξετάσεις τής περιόδου του μηνός 'Απριλίου ήρχισαν. Πολύωρος, έπιστημονική και έντατική διδασκαλία έφ' όλων των θεμάτων. Διά τούς προσερχομένους βραδύτερον, ιδιαίτερα μαθήματα.

Δ/ΣΙΣ ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ — ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 99 — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛ. 470-752

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΕΤΟΥΣ 1959 (ΕΤΟΣ 52^{ΟΝ})

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ	ΔΡΑΧΜΑΙ	ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ	ΔΡΑΧΜΑΙ
Ταμείον, Τράπεζα τής Ελλάδος και Διαθέσιμα εν τῷ Ἐσωτερικῷ καὶ Ἐξωτερικῷ παρὰ Τραπεζαῖς	1.629.156.939.54	Κεφάλαιον Μετοχικόν Δρχ.	89.100.000.—
Προεξοφλήσεις	538.946.796.43	Ἀποθεματικόν Τακτικόν ... »	11.046.000.—
Προκαταβολαὶ ἐπὶ φορτωτικῶν καὶ συναλλαγματικῶν.		Ἀποθεματικόν Ἑκτακτον .. »	41.328.000.—
Δάνεια ἠσφαλισμένα δι' ἐνεχύρου ἐμπορευμάτων ὡς καὶ δι' ἄλλων ἐγγυήσεων	2.627.516.053.36	Διαφορὰ ἐξ ἀναπροσαρμογῆς ὡς Β.Δ.14)11)56 .. »	12.668.775.70
Δάνεια ἀνασυγκροτήσεως	166.775.564.40		154.142.775.70
Χρεώγραφα	126.086.099.15	ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ	
Ἀκίνητα Τραπεζῆς	139.867.070.30	᾽Οψεως καὶ ἐπὶ προθεσμία Δρχ.	1.914.063.668.26
Ἐξοδα ἐγκαταστάσεως Κεντρικοῦ καὶ Ὑποκ/των ..	27.939.789.70	Ταμειυτηρίου	1.616.325.830.12
Ἀξίαι πρὸς εἰσπραξίν διὰ λογ/σμὸν τρίτων	2.320.489.470.16		3.530.389.498.38
Ἔτερα στοιχεῖα Ἐνεργητικοῦ	132.354.232.43	Ὁ.Χ.Ο.Α. Λ/σμὸς μακροπροθέσμων Δανειῶν ἀνασυγκροτήσεως	166.775.564.40
		Ἐπιταγαὶ Πληρωτέαι	14.857.096.—
		Μέρισμα Χρήσεως 1959	6.875.000.—
		Λ/σμοὶ διάφοροι πιστωτικοὶ καὶ προϊόν εἰσπραχθεισῶν ἀξιών διὰ λογ/σμὸν τρίτων	1.175.168.485.76
		Ὑποκαταστήματα	130.614.164.20
		Λ/σμοὶ Εἰσπράξεων Τρίτων	2.320.489.470.16
		Ἔτερα στοιχεῖα Παθητικοῦ	209.172.474.96
		Κέρδη καὶ Ζημίαι, ὑπόλοιπον εἰς νέον	647.485.91
	7.709.132.015.47		7.709.132.015.47
	=====		=====

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΤΗΣ ΜΕΡΙΔΟΣ "ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ,"

	ΔΡΑΧΜΑΙ		ΔΡΑΧΜΑΙ
Μισθοδοσίαι καὶ ἐξοδα διαχειρίσεως	129.389.871.40	Ὑπόλοιπον εἰς Νέον	617.190.40
Φόροι	15.101.533.60	Τόκοι, τοκομερίδια, μερίσματα, προμήθειαι, φύλακτρα, πρόσδοδοι κτημάτων κλπ.	207.485.495.61
Εἰσφορὰὶ ὑπὲρ Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων Προσωπικοῦ .	18.697.532.10	Κέρδη Ὑποκ/των Αἰγύπτου	5.233.737.—
Κρατήσεις καὶ Πρόβλ/ψεις ... Δρχ.	18.200.000.—		
Ἀποσβέσεις ἐξόδων ἐγκατ/σεως »	5.200.000.—		
Ἀκινήτων Τραπεζῆς	5.600.000.—		
	29.000.000.—		
Κέρδη πρὸς διάθεσιν	21.147.485.91		
	213.336.423.01		213.336.423.01
	=====		=====

ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΔΡΧ. 21.147.485,91

	ΔΡΑΧΜΑΙ
Κράτησις 5% δι' ἀποθεματικῶν Τακτικῶν ἐπὶ Δραχμῶν 21.147.485.91	1.057.375.—
Τόκος ἐπὶ τακτικοῦ ἀποθεματικοῦ ἐκ Δρχ.9.423.000.—	565.625.—
Ἀποθεματικῶν Ἑκτακτον	10.377.000.—
Μέρισμα μικτὸν πρὸς Δρχ. 12.50 κατὰ μετοχὴν, πληρωτῶν μετὰ παρακράτησιν, κατὰ Νόμον, τοῦ φόρου .	6.875.000.—
Ἀμοιβὴ μελῶν Διοικητικοῦ Συμβουλίου πληρωτέα μετὰ παρακράτησιν, κατὰ Νόμον, τοῦ φόρου	325.000.—
Πρόβλ/ψεις φόρων	1.300.000.—
Ὑπόλοιπον ἀφιέμενον εἰς Νέον	647.485.91
	21.147.485.91
	=====

Ἐν Ἀθήναις τῇ 25ῃ Φεβρουαρίου 1960

Ὁ Πρόεδρος τοῦ Διοικ. Συμβουλίου
ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Διὰ τὴν Γενικὴν Διευθύνσιν
Π. Α. ΒΑΦΙΛΑΔΑΚΗΣ
Διευθύνων Σύμβουλος
ΕΥΘ. Π. ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ
Ἀναπληρωτὴς Γεν. Διευθυντῆς

Ὁ Διευθυντῆς
Δ. Ι. ΨΑΡΑΥΤΗΣ