

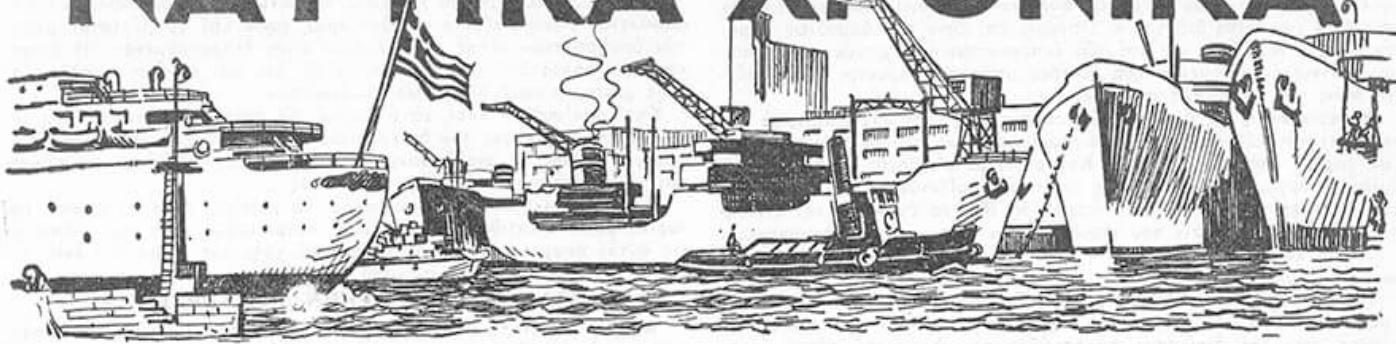
NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1960

Αρ. Φύλλου 597/356

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 597/356

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΔΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1960

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Η ΝΕΑ ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ

'Εξελέγη πρὸ δὴ μερὸν ἡ νέα Διοίκησις τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν». Ζωηρότατον ἐπεδείχθη τὸ ἐνδιαφέρον κατὰ τὰς ἀρχαιρεσίας. «Ἡτο δικαιολογημένον ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Κυανόλευκος δὲν καλύπτει πλέον τὰ ἔκατὸν μόνον λίμπερτος, ἀλλ' ἔνα τεράστιον ὄγκον νεοτεύκτου τοννᾶς, περικλείοντος μέρος τῆς ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Οἱ ἀναλαβόντες τὴν διοίκησιν τῆς ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπωμίζονται, συνεπῶς, εὐθύνας βαρυτάτας. Δὲν πιστεύομεν νὰ τὰς παραγνωρίζουν.

Προβλήματα πολλὰ καὶ μεγάλα κείνται ηδη ἐνώπιον τοῦ νέου Συμβουλίου. Δὲν θὰ ἔχρειάζετο νὰ τὰς ἀπαριθμήσωμεν. «Ἔχουν καταστῆ συνείδησις ὅλων τῶν περὶ τὸ ποντοπόρον πλοίον ὅπωσδήποτε ἐπαγγελματικῶς κινούμενων. Αἱ στῆλαι αὐταὶ δὲν παρέλειψαν κατὰ καιρούς, μέχρις ἵσως φορτικότητος, νὰ τὰς ἐπισημάνουν.

Διὰ νὰ εἴμεθα ἐντὸς τῶν πραγμάτων, ὀφείλομεν νὰ ὅμολογησωμεν, ὅτι ἡ «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν», πολλὰ ἐπετέλεσε κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκαετίαν, ἀφότου διεξέψυγε τὸν κίνδυνον τῆς διαλύσεως τῆς καὶ ἔχωρησε τὸ πλήρη τριβόλων καὶ ἀνυπερβλήτων συχνὰ ἐμπόδιων δρόμον τῆς.

«Ἄν μη τι ἄλλο, θὰ ἀναγνωρισθῇ εἰς τὴν «Ἐνώσειν ἡ δημιουργία τοῦ κλίματος ἐκείνου, ὅπερ ἐπέτρεψε τὸν ἐπαναπτυσσιμόν. 'Ο ἐφοπλισμὸς εὗρε πρόσφορον τὸ ἔδαφος διὰ τὴν πρὸ τὴν Κυανόλευκον στροφήν, διὰ τὸν ἐπῆλθε τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου.

Ἐν μέσω μιᾶς καθολικῆς, πανελλήνιου, ἀλλὰ καὶ ἀναμφισβήτητος ὁδίκου καταφορᾶς, ἀνέλαβεν, ἡ ἀνασυσταθείσα πρὸ δεκαετίας της «Ἐνώσεις» τὸ ἔργον τῆς ἑκκαθαρίσεως τοῦ κακοῦ παρελθόντος καὶ τῆς ἀποκαταστάσεως ἀνεκτῶν συνεργασίας τοῦ ἐφοπλισμοῦ μὲ τὸ Κράτος καὶ τὸ ἐργατικὸν παράγοντα. «Ἡτο τοιαύτη ἡ ἐδῶ τότε κρατουύτα προκατάληψις, ὡστε κανεὶς ἀπὸ τοὺς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀπόδημος ἐφοπλιστὰς δὲν ἐπίστευε πλέον εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Καὶ ὅμως, ἡ ἀτμόσφαιρα τῆς ἐμπιστοσύνης βαθμηδὸν ἐκόλιεργήθη. Τὸ Κράτος κατείδε τὰ σφάλματα τοῦ ἐφρόντισε κατὰ τὸ δυνατόν, νὰ τὰ ἐπανορθώσῃ. Οἱ ἐδῶ παραπεινάντες ἐλάχιστοι ἐφοπλισταί, ὑπὸ τὴν ἡγεσίαν τῶν κ.κ. Ν. Λυκιαρδοπούλου καὶ Στρατῆς Ἀνδρέαδη, ἔργον δύσκολον εἶχον ἀναλάβει. Εἰς αἰσιον πέρας τὸ ἔφερον. Αναγνωρίζεται ἡ προσπάθεια τῶν.

Ο φορολογικὸς νόμος, ἡ ἐκκαθαρίσις τῶν κατὰ τὸν πόλεμον δοσοληφιῶν τοῦ ἐφοπλισμοῦ μὲ τὸ Κράτος, ἡ σύντασις τῶν ναυτικῶν σχολῶν, ἡ σύναψις, διὰ πρώτη φοράν, τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας καὶ τέλος, τὸ ἥρθον 13 εἶναι τὰ βασικώτερα σημεῖα τῆς δεκαετοῦς δραστηριότητος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν». 'Επ' αὐτῶν καὶ θεμελιῶται τὸ οἰκοδόμητα τῆς σημερινῆς μεγάλης Ναυτιλίας μας. 'Άλλα καὶ πέραν αὐτῶν ἡ πανηγυρικὴ ἀναγνώρισις ἀπὸ δόλους τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος, ὡς βασικοῦ συντελεστοῦ τῆς οἰκονομικῆς τοῦ τόπου μας ὑποστάσεως, ὀφείλεται ἀκριβῶς εἰς τὴν προσπάθειαν κατανοήσεως, τὴν ὅποιαν διὰ της «Ἐνώσεως» κατέβαλε. Οἱ πάντα, ἀκόμη καὶ αὐτοὶ οἱ ἀπηνεῖς διώκται τοῦ ἐφοπλισμοῦ κατὰ τὰ πρότα πεταπολεμικά ἔτη, ὑπερχεώθησαν νὰ ἀνομολογήσουν τὸ σφάλμα τῶν. Διαστρόφως προσέβλεψαν εἰς τὰ πράγματα προκοτειλημένοι ἡσαν. Τώρα αὐτοὶ οἱ ἴδιοι, οἱ τότε κατήγοροι, εἶναι οἱ θερμότεροι τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ὑποστηρικταί. Συγκαταλέγονται μεταξὺ τῶν ἡγητώρων τῆς ιθυνούσης τάξεως...

Ἀποδίδοντες, ὅμως, τὸν ἔπαινον καὶ τὴν ἀναγνώρισιν εἰς τοὺς διοικήσαντας κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὴν ἐπαγγελματικὴν ὄργανωσιν τοῦ ἐφοπλισμοῦ, δὲν παύμεν νὰ ἔχωμεν καὶ τὰς ἐπιφυλάξεις μας. Πολλὰ ἐπετέλεσαν, ἀλλ' ὥχι καὶ σσα διὰ ἔπρεπε. Καὶ τοῦτο, διότι ἐλειψε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἔξω ἐφοπλιστῶν, ἡ συνεργασία μὲ τοὺς ἐδῶ ὀλίγους συναδέλφους των.

Πιστεύομεν, ὅτι ἡ ἐπροσωπούσα τὸν ἐφοπλισμὸν ὄργανωσις, ὀφείλει, ὥχι μόνον συμπτωματικῶς νὰ παρεμβαίνῃ διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἔκαστοτε ἀναφυομένων ζητημάτων τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ νὰ τὰ προλαμβάνῃ διὰ τῆς ἀμέσου καθημερινῆς ἐπαφῆς τῶν διοικούντων τὴν «Ἐνώσειν τῶν Ἐφοπλιστῶν», μὲ τοὺς κυβερνητικούς παράγοντας, τὰς δημο-

σίας ὑπηρεσίας καὶ τὴν εὔρυτέραν Κοινὴν Γνώμην. Τὴν πολιτικὴν αὐτὴν δὲν ἡσκησεν ἡ ἀπελθόντα διοίκησις εἰς οἷαν θὰ ἔπρεπεν ἔκτασιν. Συνχά, ζητήματα τῆς Ναυτιλίας ἡγονόθησαν καὶ ἄλλα δὲν εὑρον τὴν σιν ἀνέμενο τούμπισιν. 'Η προδολή τοῦ ἐφοπλισμοῦ δὲν διεκρίνετο πάντοτε διὰ τὴν καλὴν τοποθετήσιν πρὸ τῆς δημοσίας γνώμης. 'Ισως τοῦτο νὰ ὠφείλετο καὶ εἰς τὴν ἐλλειψιν τῶν καταλλήλων προσώπων, μεταξὺ τῶν ἐδῶ ἐφοπλιστῶν, ἵνα ἀναλάβουν τὸ δύσκολον ἔργον τῶν public relations. Δύο η τρεῖς δραστηριότητον περὶ τὴν «Ἐνώσιν, κινούμενοι ἐφοπλισταί, δὲν ἦσαν ἀρκετοί. Αύτή η παράστασις τοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὰ διάφορα συμβούλια ὄργανισμῶν διοικήσεως καὶ προνοίας, αἰσθητῶς περιωρισμένη ἐνεφανίζετο. 'Ελειπαν καὶ λείπουν ἀκόμη οἱ κατάλληλοι.

Τώρα η Διοίκησις τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἔξερχεται ισχυρότερα, καλύτερον συγκροτημένη, μὲ πρόσωπα νέα ἀπὸ τὰς ἀρχαιρεσίας. Πρὸς αὐτὴν στρεφόμεθα, ινα τὰς ἀπόψεις μας ἀναπτύξωμεν καὶ συστήσωμεν τὴν συμπλήρωσιν τῆς προσπάθειας, τὴν ὅποιαν ἡ προκάτοχος διοίκησις είχεν ἀναλάβει καὶ ὅπωσδήποτε καλῶς διεξεπερσίωσε εἰς τὰς γενικὰς της γραμμάς. Αύτή, πράγματι, ἐπέτυχε ἀν ὅχι ὅλα, πολλὰ πάντων. 'Η νεα ὀφείλει νὰ ἀποδώσῃ τὰ περισσότερα. Τὸ κλίμα είναι εύνοϊκώτερον.

Μὲ τὸν ἀπροκατάληπτον συνεργασίαν ὅλων, τὴν κατανόησιν τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου καὶ τὸν προγραμματισμόν, εἴμεθα βέβαιοι ὅτι τὸ νέον Συμβούλιον πολλὰ θὰ ἐπιτύχῃ. «Ἔχομεν, ἀλλως τε, τὴν καλὴν τύχην νὰ συγκαταλέγεται μεταξὺ τοῦ νέου Συμβούλιου ὁ κ. Στρατῆς Ἀνδρέαδης, προσωπικότης πανελλήνιου προδολῆς, δόστις προτίθεται νὰ διαθέσῃ ὑπὲρ τὸν ἔργον τῆς «Ἐνώσεως» ὅλον αὐτοῦ τὸ κύρος, τὰς εὐρύτατας σχέσεις καὶ τὴν ἔξιδιασμένην γνώσιν προσώπων καὶ πολυ-

μάτων. Καὶ οὕτα ἀπὸ τὴν νέαν διοίκησιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν τὴν ἐντὸνον ἀνησυχίαν κατὰ τὴν προάσπισιν τῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας. 'Η ἔξυπηρέτησις καὶ ἡ ἐνημέρωσις τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ παντὸς ζητημάτος δέον νὰ είναι πλήρης καὶ ἀδιάλειπτος. Συχνὰ η Διοίκησις πρωτοβουλῶς θὰ σκέπτεται καὶ θὰ ἐνεργῇ, ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ συνόλου. Αύτη θὰ εἰσηγήται τὰ θέματα καὶ αὐτὴ θὰ ἐπιλαμβάνεται τῆς τού συμβίσεώς των μὲ πίστην καὶ ἐπιμονήν ἀδιάστετον. 'Ἐν παντὶ καὶ πάντοτε θὰ ἐκπροσωπήται ὁ ἐφοπλισμὸς καὶ τὰ ζητημάτα τοῦ θὰ ἀπολαμβάνονται τῆς καλυτέρας τοποθετήσεως. 'Η Διοίκησις θὰ παρακολουθῇ ἀμεσώτατα, ἐν ἐπαφῇ μὲ τὴν Κοινὴν Γνώμην καὶ τὰ δημόσια ὄργανα, τὰς ἔκαστοτε ἔξελιξεις καὶ τὰς προκαλουμένας ἐντυπώσεις, ἵνα συστηματικῶς καλλιεργήται τὸ κλίμα τῆς ἀγάθης πρὸ τὴν Ναυτιλίαν διαβέσεως, τῆς ἀναγνωρίσεως τοῦ πολιτίου, τοῦ ἐθνοφορούντος ἔργου της.

Μελέται, στατιστικαί, ὅμιλοι, ἀνακοινώσεις, ἀμεσος ἐπαφή μὲ τὸν γύρω μας κόσμον καὶ διεθνής προδολή τοῦ ἐλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παραγόντος, κείνται μεταξὺ τῶν καθηκόντων τῆς νέας Διοικήσεως τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν». 'Ἐπι τῆς ὅλης προδολῆς τῆς Ναυτιλίας, ἐπὶ τῆς ἀμεσωτέρας παρακολουθήσεως τῶν ζητημάτων τῆς σαφεῖς θὰ πρέπει αἱ κατευθύνοσις νὰ χαραχθοῦν.

Τὸ οὖλον ἔργον τῶν προγραμματισμένων ἐπιδιώξεων, τῆς ἀναπτύξεως τῶν ζητημάτων θὰ είναι δύσκολον, ὥχι, σμως, καὶ ἀκατόρθωτον, ἃνθεὶσον οἱ ἀπωτισθέντες τὰς ἔχωμεν καὶ αὐτοὶ οἱ ἀνέλαβον ὑποχρεώσεις. Καὶ θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἡ κατανοήση δὲν λείπει ἀπὸ τοὺς ἐκλεκτοὺς τῶν τελευταίων ἀρχαιρεσίων.

«Οσον ἀφορᾷ τὰς στήλας αὐτὰς δὲν θὰ λείψουν νὰ παράσχουν εἰς τὴν μεγάλην προσπάθειαν τὴν ἀμέριστον ὑποστηριξίν των.

ΠΟΙΟΙ ΕΞΕΛΓΗΣΑΝ

Οι 24 ἐκλεγέντες σύμβουλοι, οἵτινες συνερχόμενοι θὰ ἐκλέξουν τὸ Προεδρεῖον είναι οἱ ἔξης κατ' ἀλφαριθμητική σειρά: Οι κ.κ. Στρατῆς Ἀνδρέαδης, Γεώργ. Βεργωτῆς, Παναγῆς Γιαννουλάτος, Εὐτύχιος Γκούμας, Ἀλκιμος Γράτσος, Νικόλαος Π. Γουλανδρῆς, Ἀντώνιος Δημάδης, Γεώργ. Σταμ., Ἐμπειρίκος, Περικλῆς Καλλιμανόπουλος, Ἐμρ. Κουλουκούντης, Ἀνδρέας Λαιμός, Γ. Χρ. Λαιμός, Κωνσταντίνος Λαιμός, Σταύρος Λιβανός, Παναγῆς Λυκιαρδόπουλος, Κώστας Λύρας, Σταύρος Νιάρχος, Λουκᾶς Νομικός, Μιχ. Πνευματικός, Παντελῆς Πατέρας, Παύλος Πρωτόπαπας, Βασίλ. Ροσόλιμος, Δημ. Χανδρῆς καὶ Ι. Κ. Χατζηπατέρας.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΑΛΥΨΙΝ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΥΝΔΥΝΩΝ

Διεμορφώθη ή έπίσημος έλληνική θέσις έπει τού άνακυφαντος ζητήματος της άσφαλίσεως κατά τών πολεμικών κινδύνων τών συμμαχικών ναυτιλιών και έτεσθη διά τού. Παγών, ύπ' όψιν τών άρμοδιών παραγόντων τού Ν.Α.Τ.Ο., ώς καὶ τών έκπροσώπων τών χωρών - μελών αὐτοῦ, οἵτινες έκ γενομένων ήδη βαδιδοκτοπήσεων, φέρονται συμφωνούντες πρὸς τὰς ἑλληνικὰς ἀπόφεις.

Ἡ θέσις αὕτη, ὡς δυνάμεθα ὑπευθύνως νὰ γνωρίζωμεν, συνιστᾶ τὴν ἀνάληψιν τῆς εὐθύνης ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων τῶν συμμαχικῶν χωρών, ύπὸ τού Ν.Α.Τ.Ο. Καθορίζονται αἱ ἀρχαὶ, βάσει τῶν ὀποίων θὰ ὄργανωθῇ η ἀσφαλίσις καὶ προσδιορίζεται εἰς γενικὰς γραμμὰς η μορφὴ τού ὄργανου, τὸ ὅποιον θὰ ἔδει νὰ ἀναλάβῃ τὴν διοίκησιν καὶ τὴν διαχείρισιν τού ιδρυθησομένου ἀσφαλιστικοῦ ὄργανισμοῦ.

Εἰς τὰ κύρια κεφάλαια τῆς, η ἑλληνικὴ πρότασις ἔχει ἀναλυτικώτερον, ὡς ἀκολούθως:

Τὰ πλοῖα τὰ συναποτελούντας τοὺς ἐμπορικοὺς στόλους τῶν χωρών - μελών τού Ν.Α.Τ.Ο., θὰ τεθούν, εἰς περίπτωσιν νέας πολεμικῆς συρράξεως, ύπὸ τὴν διοίκησιν παραφυάδος τού ἀμυντικοῦ αὐτοῦ ὄργανισμοῦ.

Αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι, αἴτινες θὰ καλυφθοῦν κατὰ τὴν ἐμπόλεμον κατάστασιν ύπὸ τῶν συμμαχικῶν πλοίων, δὲν θὰ εἶναι ἔθνικαι, ἀλλ' εὑρύτεραι, συμμαχικαὶ. Τίθεται ὡς ἐκ τούτου θέμα ἀναλήψεως καὶ τῶν σχετικῶν δαπανῶν παρὰ τού Ν.Α.Τ.Ο., ὡς συμβαίνει ἀλλωστε καὶ μὲ τὰ ἐκτελουμένα κατὰ χώρας, ἥργα ὑποδομῆς ὑπὸ αὐτοῦ. Οὕκωθν νοεῖται, ὅτι τὰ κράτη - μέλη δὲν θὰ γνωρίζουν εἰς ποιόυς πολεμικούς τομεῖς καὶ ἐπικινδύνους ζώνας θὰ διατίθενται τὰ σκάφη τῶν. Θὰ στερούνται, ὡς ἐκ τούτου καὶ τῶν ἀπαραίτητων προϋποθέσεων διὰ τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τού κατὰ χώρας μηχανισμοῦ ἀσφαλίσεως, καθ' ὅσον δὲν θὰ δύνανται νὰ προσδιορίζουν τὸ ὑψος τῶν ἐκάστοτε, ἀναλόγως τῶν ζωνῶν, ἀσφαλίστρων.

Ὦς πρὸς τὸν βαθμὸν συμμετοχῆς ἑκάστης χώρας - μέλους εἰς τὴν κάλυψιν τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ἡ ἑλληνικὴ ἀπόφεις, ὑποστηρίζει τὴν ἀρχὴν τῆς συμμετοχῆς ἀναλόγως τῆς ἑκάστης χώρας - μέλους, αἱ ποιίαι αἱ θὰ καλυφθοῦν διὰ τὰν ὑπηρεσιῶν τῆς. Σ μαχικαὶ η Ναυτιλίας θὰ συντάξει τὰν ἀναλήψης στηρίζεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων ἐπιχειρημάτων:

α) Τὸ βάρος ἐκ τῆς τοιαύτης ἀσφαλίσεως τῶν συμμαχικῶν ἐμπορικῶν στόλων, θὰ πρέπει νὰ ἀναληφθῇ ύπὸ τῶν μεγάλων, κατὰ κύριον λόγον, χωρών, δεδομένης τῆς ἑκάστεως τῶν ἀναγκῶν τῶν, ἀλλὰ καὶ ύπὸ τῶν χωρών τῶν στερουμένων παντελῶς ἐμπορικού στόλου, ἡ διαθετουσῶν ἀνεπαρκεῖς τοννάς καὶ αἱ ὀποῖαι ἔχουν ἀνάγκην τῶν εὐρυτάτων ὑπηρεσιῶν τῆς ναυτιλίας.

β) Ἡ κατανομὴ τῆς εὐθύνης ἑκάστης χώρας θὰ πρέπει νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς πραγματικὰς οἰκονομικὰς δυνατότητας τῶν κρατῶν - μελών τού Ν.Α.Τ.Ο.

γ) Τὸ πνεύμα, τὸ ὅποιον διέπει τὴν πολιτικὴν τού Ν.Α.Τ.Ο., συμφώνως πρὸς τὸ ὅποιον, τὸ βάρος τῆς κοινῆς ἀμύνης ἐπιτίπτει κυρίως ἐπὶ τῶν μεγάλων καὶ οἰκονομικῶς ισχυρότερων μελών, διὰ μίον φορὰν εἰσέται θὰ δικαιωθῇ, ὄργανουσμένης τῆς ἀσφαλίσεως τῶν συμμαχικῶν πλοίων, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς προαναφερθεῖσης ἀρχῆς.

δ) Υιοθέτησις τῆς ἀντιθέτου ἀπόφεως, συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν ἡ συμμετοχὴ ἑκάστης χώρας εἰς τὴν εὐθύνη τῆς ἀσφαλιστικῆς ὄργανώσεως, θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἀνάλογος τῆς χωρητικότητὸς τῆς, θὰ εἰχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἔξαρθρωσιν τῶν οἰκονομιῶν τῶν μικρῶν ναυτικῶν χωρών — Ἐλλάς, Νορβηγία, Δανία — αἵτινες πρόκειται νὰ προσφέρουν μεγάλας ὑπηρεσίας εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης πολεμικὰς μεταφοράς, διαθέτουσαι ἀξιολόγους στόλους καὶ ικανὰ πληρώματα.

Ἡ ἐπίσημος αὕτη ἑλληνικὴ ἀποφεις ἐπὶ τού θέματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν κατὰ τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ύποστηρίζει ἐπιπροσθέτως, ὅτι θὰ ἰδύνατο νὰ πραγματοποιηθῇ ἀσφαλίσις ἡ ἀντασφάλισις ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ.Ο., κατ' ἐπιλογὴν τῶν ἐνδιαφερομένων χωρών καὶ συνιστᾶ πρὸς τούτοις, ὅπως παρέχεται η εὐχέρεια ἀσφαλίσεως εἰς τὸν ιδρυθησομένον ὄργανισμὸν τῶν πλοίων, ὅχι μόνον ύπὸ τῶν οἰκείων κυβερνήσεων — αἵτινες θὰ ἔχουν τὴν διαχείρισιν τῶν ἐξ ἐπιτάξεως — ἀλλὰ καὶ ύπὸ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν κατ' εὐθείαν.

Ὦς πρὸς τὴν μορφὴν, τέλος, τὴν ὅποιαν θὰ ἔδει νὰ λάβῃ η ἐντὸς τῶν κόλπων τού Ν.Α.Τ.Ο. ὄργανωσις τῆς ἀσφαλίσεως τῶν συμμαχικῶν ναυτιλιῶν, προτείνεται ἀπὸ ἑλληνικῆς πλευρᾶς, η Ἰδρυσις διασυμμαχικοῦ ὄργανου, ἐδρεύοντος εἰς τὰς Ἡνωμ. Πολιτείας. Ἡ πρότασις αὕτη, δικαιολογεῖται ἐπαρκῶς διὰ τῶν ἀκολούθων:

Δὲν τίθεται ἀμφιδολία, ὅτι οἱ Βρετανοὶ καὶ Ἀμερικανοὶ ἔχουν τὴν

μεγίστην πεῖραν ἐπὶ τοῦ θέματος. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἔχει ἄλλου, θὰ κληθοῦν νὰ ἐπωμισθοῦν ὑπωσδήποτε τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς εὐθύνης. Ἔπιστης, ἀσφαλιστέρα θὰ ἡσθανεῖται η ναυτιλία, εὖν αἱ πολεμικαὶ τῆς ἀσφάλισις διεκανονίζονται εἰς δολάρια, ἀφοῦ καὶ τὸ μέγιστον μέρος τῶν ὑποχρεώσεων αὐτῆς εἰς δολάρια εἶναι ἐκπεφρασμένον. Ἡ ἀμερικανικὴ ἐπιρροὴ ἐπὶ τοῦ ὄργανισμοῦ θὰ ἦτο καὶ ἐγγύησις καλῆς καὶ ἵσης μεταχειρίσεως ὅλων τῶν συμφερόντων.

Κατ' ἀκολούθιαν πρὸς τὰ ἀνωτέρω, θὰ πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ η εἰς Η.Π.Α. ἐγκαταστάσις τοῦ διαστρικοῦ - διασυμμαχικοῦ ἐκείνου ὄργανισμοῦ, ὃ ὅποιος θὰ ἀναλάμβανε τὸ ἔργον τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων καὶ τὴν διασκέψιστην τῆς ὅλης ὑποθέσεως.

Εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ὄργανισμοῦ, θὰ μετεῖχον ὅλαις αἱ χώραι, τοῦ κυρίου ρόλου ἀνατιθέμενοι εἰς τοὺς Ἀμερικανούς. Διὰ τῆς ἑλληνικῆς εἰς αὐτὸν συμμετοχῆς, θὰ ἀπέκτατο καὶ χρήσιμος πεῖρα ἐπὶ ἐνός τομέως, εἰς τὸν ὅποιον εὐρισκόμεθα ἐν καθιστερήσει.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Ἄπο τὸ στατιστικὸν δελτίον τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, τὸ ἀναφρόμενον εἰς τὴν ὅλην κίνησιν κατὰ τὸ 1959 τοῦ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίου καὶ τὴν ἀπόδοσιν τῶν ἐπὶ αὐτοῦ ἐργαζομένων, ἀποσπῶμεν ἀριθμούς τινας ἀρκετὰ χαρακτηριστικοὺς τῆς γενικωτέρας συμβολῆς τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας. Αὐτή κυρίως ή συμβολή, πρέπει νὰ μᾶς ἔνδειξερε.

Κατὰ πάσαν δυνατήν προσέγγισιν διενεργεῖται ἡ ἐν λόγῳ στατιστικὴ ἔρευνα. Δὲν ἀπόδιδεται διὰ τῶν συναχθέντων ἀριθμῶν ἡ ἀπόλυτος ἀκρίβεια. Ἐνδεικτικοὶ εἶναι, ἐπιτρέποντες ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα, σύνοντας ἀφοῦ τὴν ἀξίαν τοῦ εἰσφερομένου διὰ τοῦ πλοίου παραγωγικού ἔργου. Πολλά, πάντως, θὰ ἔχειαν ἀκόμη στοιχεῖα, διὰ τὴν πλήρη τοῦ ἔργου αὐτοῦ ἐκτίμησιν. Ἰσως, μὲ τὸν καιρὸν ἡ στατιστικὴ προσπάθεια νὰ περιλάβῃ πάσαν δυνατήν πληροφορίαν περὶ τὴν ὅλην ναυτιλιακὴν δραστηριότητα τοῦ "Ἐλληνος".

Καὶ ἔχουμεν κατὰ πρώτων τὴν φορολογικὴν εἰσφοράν, τῶν αἱ β', κατηγορίας πλοίων (φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν). Ἀνήλθεν αὐτὴ εἰς δρ. 24.579.155 διὰ τὰ φορτηγὰ καὶ τὰ τάνκερς, τὰ ἄνω τῶν 500 τόν. γκρός, καταβλητέας εἰς συνάλλαγμα καὶ εἰς δρ. 4.241.460 διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ γραμμῶν ἔξωτερικοῦ. Σύνολον 28.820.615 δρ., ἔναντι 73.107.000 δρ. διὰ τὸ 1955, δραχμῶν 85.242.000 διὰ τὸ 1956, δραχμῶν 84.229.000 διὰ τὸ 1957 καὶ δρ. 26.984.066 διὰ τὸ 1958.

Ἡ κρίσις καὶ ὁ ἐξ αὐτῆς παροπλισμὸς τεκμαίρεται διὰ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν. Μὲ τὴν πάροδον, πάντως, τῶν ἔτον, η φορολογικὴ εἰσφορά θὰ βαίνῃ αὔξανομένην. Υπολογίζεται, βάσει τοῦ ηδη ύπὸ τὴν Κυανόλευκον τοννάς, ὅτι μετά μίαν πενταετίαν τὸ ἔσσοδον τοῦ προϋπολογισμοῦ ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν θὰ ἔχῃ πενταπλασιασθῇ ἔναντι τοῦ φορολογικοῦ προϊόντος κατὰ τὸ 1955, ἔτους ὀμολόγου, διότι τὸ 1956, δραχμῶν 85.242.000 διὰ τὸ 1956, δραχμῶν 84.229.000 διὰ τὸ 1957 καὶ δρ. 26.984.066 διὰ τὸ 1958.

"Εχομεν ἐν συνεχείᾳ τὸν κατὰ προσέγγισιν ὑπολογισμὸν τῶν καταβλητέων μισθῶν (συμβατικὸν μισθολόγιον) διὰ τὰ πάσας κατηγορίας πλοίων — τὰ ἄνω τῶν 500 τόν. γκρός — κατὰ τὸ ἔτος 1959.

Ύπολογίζεται, ὅτι οἱ "Ἐλληνες ναυτικοὶ, οἱ ἀπασχοληθέντες ἐπὶ ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων εἰσέπραξαν ἐν συνόλῳ 5.505.441 λίρας Ἀγγλίας καὶ δρ. 37.167.707 διὰ τὰς παρασχετίσας ὑπηρεσίας τῶν, πλὴν τῶν ὑπερωριῶν. Κατὰ ποσοτὸν 10% τῆς βασικῆς μισθοδοσίας θὰ ἐπρεπε νὰ συνυπολογισθοῦν καὶ αἱ ὑπερωρίαι, ἄν καὶ συνχρ. εἰναι περισσότεραι. Ήδημενοι ἐπίσης εἶναι αἱ μισθοδοσίαι τῶν ἀξιωματικῶν τῶν μηχανικῶν ιδίαι, κατὰ 15—30%, χωρίς, δῆμος, νὰ πρέπει νὰ ἔπιστημον ὑπὸ σφιν, διότι κατὰ τὸ 1959 συχνὰ κατεβλήθησαν εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα μισθοὶ κατὰ τῶν συμβατικῶν.

Δὲν θέλομεν νὰ ἐνδιατρίψωμεν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν. Εἶναι, στοιχ. ἔτοντας, ἔνδεικτικοί. Τὰ πραγματικὰ ποσά θὰ εἶναι ὑπωσδήποτε περισσότερα, λόγῳ τῶν ὑπερωριῶν καὶ τῶν ἐκτάκτων ἀμοιβῶν, τῶν ἀναποφεύκτων διὰ κάθε πλοίου. Καὶ ὅλα τὰ ἀνωτέρω ἀναφερόμενα ποσά — ηδημένα καὶ κατὰ τὴν εἰσφοράν τοῦ πλοιοκτησίου εἰς τὸ Ν.Α.Τ. — κατεβλήθησαν εἰς εἴκοσι πέντε περίπου χιλιάδας ναυτικούς, στασιασθέντας κατὰ μέσον δροῦ ἐπὶ τῆς ποντοπόρου φορτηγοῦ (σκάφ. φη 500 τόν., γκρός καὶ ἄνω) καὶ τῆς ἐπιβατηγοῦ Ναυτιλίας μας, ύπὸ πάσαν σημαίαν κατὰ τὸ 1959. (Μέσος δροῦ προσδόσου μηνιαίων δι' ἔνα εκαστοντον οικοτικὸν 30 λίραι "Ἀγγλίας"). Εξ αὐτῶν θὰ πρέπει νὰ ἀφαιρεθοῦν αἱ εἰσφοραὶ τοῦ ναυτικοῦ διὰ τὴν κοινωνικὴν προνοίαν.

Τὸν ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα: Εἰς τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον τοῦ 1958 διετηρήθη καὶ η συνάλλαγματικὴ πρόσδοσης ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

TEAMED WITH

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

κατά το 1959. Βάσει των στοιχείων της Τραπέζης της 'Ελλάδος το κτηθέν συνάλλαγμα ανήλθεν εις 60.312.000 δολάρ., έναντι 66.593.000, τού ἀνωτάτου ποσού τού 1957.

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἔξ ἄλλων πηγῶν εἰσαγόμενον συνάλλαγμα τὸ ναυτιλιακὸν ἔρχεται τρίτον κατὰ σειράν, μὲ πρώτον τὸ μεταναστευτικὸν (88.5 ἑκατομ. δολλ.), δεύτερον τὸ καπνικὸν (70.7 ἑκατομ. δολλ.).

Καὶ ἐρχόμεθα ἐν συνεχείᾳ εἰς ἄλλο ζῆτημα τῆς παραγωγικῆς συμβολῆς τῆς Ναυτιλίας μας, τὸ τῆς συμμετοχῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑξωτερικοῦ μας ἐμπορίου. Δέν είναι ὀλιγάτερον σοδαρόν. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1959 ἀνήλθον εἰς 4.479.479 τόν., συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐκφορτωνομένου εἰς Μέγαρα ἀργοῦ πετρελαίου διὰ τὸ διύλιστηριον.

Τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον μετέφερε 2.387.397 τόν. (περὶ τὸ 1.4 ἑκατομ. ἀκατεργάστου πετρελαίου διὰ τῶν πλοίων Νιάρχου), έναντι 1.070.512 τοῦ 1958, ὅτε τὸ διύλιστηριον δὲν εἶχεν ἀρχίσει νὰ λειτουργῇ. Καὶ οὕτω τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς ἀπὸ τὰ 22.80% τοῦ 1958, ἀνήλθεν εἰς 53.30% κατὰ τὸ 1959.

"Οστὸν ἀφορᾶ τὰς ἑξαγωγὰς ἀνήλθον αὐταὶ εἰς 2.110.602 τόν., μὲ συμμετοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου κατὰ 419.008 τόνους (ποσοστὸν 19.85%).

"Ἡ ἀσθενεστέρα πλευρὰ τῆς ὑπὲρ τοῦ τόπου μας παραγωγικῆς συμβολῆς τῆς Ναυτιλίας μας εἴναι ἡ διαπιστουμένη πενιχρὰ συμμετοχὴ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἑθνικὰς μεταφοράς. Τὸ θέμα ἔχει ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν εὐρύτατα κατὰ καιροὺς ἀναπτυχθῆ. Περιττεύει, πιστεύομεν, ἡ ἐπανάληψις ἀρκετὰ γνωστῶν παρατηρήσεων. Είναι, πάντως, θλιβέρον τὸ φαινόμενον αὐτό. Αἱ ἑξαγωγαὶ μας, κυρίως, τελοῦν ὑπὸ τὴν κηδεμονίαν τῶν ξένων τράστ. Καὶ αὐτὴ ἡ κηδεμονία μᾶς στοιχίζει ἀκριβά.

"Ἐνθαρρυντική, τούναντίον, εἴναι ἡ διὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐπιβιταγοῦ πραγματοιθεῖσα κίνησις ἐπιβατῶν ἑξωτερικοῦ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτος. 'Επὶ 99.008 ἀφιχθέντων ἐπιβατῶν, τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπιβιταγὴν μετέφερε τὰς 65.284 (ποσοστὸν 65.93%) καὶ ἐπὶ τῶν ἐντεύθεν ἐπιβιτασθέντων ἐπὶ πλοίων 100.244 ἀτόμων, τὰ ἐπιβιταγὰ μας μετέφερον 56.250 (ποσοστὸν 56.11%).

Τὸ ἐμψυχὸν ὑλικὸν: Οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοὶ ἐπὶ τῶν ἀπονημηνῶν διπλωμάτων κατὸ τὸ 1959 εἴναι ἐν συνεχείᾳ ἀρκετὰ ἐνδιάφεροντες. Καταδεικνύουν τὴν σημειωθεῖσαν ὑποχώρησιν εἰς ειδικευμένους ναυτικούς, λόγῳ τῶν ἐπιβληθέντων περιοριστικῶν μέτρων εἰς τὴν διενέργειαν ἑξετάσεων. 'Ἐν συνόλῳ ἀπενεμήθησαν 1.388 διπλώματα εἰς ἀξιωματικούς, έναντι τῶν 1.866 κατὰ τὸ 1958.

Θεωρούμενος σκόπιμον νὸν δημοσιεύσωμεν τὸ σχετικὸν πίνακα, ἵνα ἀκριβῶν καταδείξωμεν τὴν ἀνεπάρκειαν τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὸ ἐπάγγελμα ἀξιωματικῶν καὶ τῶν προαγομένων εἰς τὰς ἀνωτέρας βαθμίδας τῆς Ἱεραρχίας. Καὶ ἔχομεν: 'Ἀπονεμήθησαν διπλώματα πλοιάρχου Α', 100, Β', 209 καὶ Γ', 287. 'Ατμομηχανικοῦ Α', 57, Β', 122, Γ', 243. M.E.K. Α', 27, B', 46, Γ', 211. Ραδιοτηλεγραφοῦ Α', 6, καὶ Β', 64. ('Αστήματοι οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἄλλων κλάδων). Τέλος, οἱ εἰσαχθέντες κατὸ τὸ τρέχον σχολικὸν ἔτος 1959—60 εἰς τὰς Δημοσίας Ναυτικὰς Σχολὰς ἀνήλθον εἰς 149. (Εἰς τὴν "Υδρα" 35, τὴν Κύμην 24 καὶ τὸν 'Ασπρόπυργον 42 διὰ τοῦ κλάδου τῶν ναυτίλων). Εἰς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν 48 μόνον. Πανικοθληθεῖτες ἀπὸ τὴν ἀνεργίαν οἱ ἀρμόδιοι περιώρισαν εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς εἰσαχθέντας εἰς τὰς Σχολὰς, περιώρισαν καὶ τὰ διπλώματα.

Οἱ ἀποφοιτήσαντες ἔξ ὄλλου, τῶν Δημοσίων Σχολῶν ἔφθασαν τοὺς 266, περιλαμβανομένων 50 μηχανικῶν (ἀπὸ μόνην τὴν "Υδραν" ἀνήλθον 110 δόκιμοι ναυτίλοι). Τέλος, ἀπὸ τὰς νυκτερινὰς ἴδιωτικὰς σχολὰς μηχανικῶν E.N. ἀπεφοίτησαν 297, χαρακτηρισθέντες δόκιμοι καὶ εἰσήχθησαν διὰ τὸ σχολικὸν ἔτος 1959—60 μαθηταὶ 548.

'Εφέτος οἱ ἀνώτερων ἀριθμοὶ θὰ εἴναι αἰσθητῶς βελτιωμένοι. Κατέστη συνείδησις πλέον ἡ ἀνάγκη τῆς ταχυτέρας συμπληρώσεως τῶν κενῶν εἰς τὴν δι' 'Ἑλλήνων ναυτικῶν συγκρότησιν τῶν πληρωμάτων τῶν πολλῶν πλοίων μας.

Καὶ μία ἀπρέπεια: 'Αναφέρονται εἰς τὸ δελτίον τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας (Διεύθυνσις Μελετῶν) καὶ οἱ στατιστικοὶ ἀριθμοὶ ἐπὶ τῆς δυνάμεως τῶν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» Ἑλληνικῆς ἴδιοκτησίας σκαφῶν, εἰλημμένοι ἀπὸ τὰ «Ναυτικά Χρονικά».

Οἱ συντάκται, ὅμως, τοῦ δελτίου παρέλειψαν συγκεκριμένων νὰ κατονομάσουν τὴν πηγὴν τῶν ἐν λόγῳ πληροφοριῶν. 'Αορίστως ἀναφέρουν, ὅτι τὰ στοιχεῖα ἔχουν ληφθῆ ἀπὸ «ναυτικά περιοδικά». Εἰς τὴν ἴδιην μας γλώσσαν ἡ παρασιώπησις αὐτὴ χαρακτηρίζεται, ὡς ἀπρέπεια!

KATI ΜΑΣ ΛΕΙΠΕΙ ΑΚΟΜΗ...

'Ογδοήκοντα χιλιάδες λιρῶν 'Αγγλίας θὰ δαπανηθοῦν ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν μηνῶν διὰ τὰς Σχολὰς 'Ασπροπύργου. 'Απὸ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως θὰ προέλθουν. Καὶ διότι δὲν θὰ ἔπειτε νὰ ἀναλαθοῦν ὅλα τὰ διαθέσιμα τοῦ Κεφαλαίου — περὶ τὰς 90 χιλ. λιρῶν — ἀπεφασίσθη ἡ προεξόφλησις ἀπὸ τὸ N.A.T. τῶν μελλοντικῶν ηὔημένων εἰσπράξεων, ὥστε νὰ ἀντιμετωπισθοῦν αἱ ἀμεσοὶ ἀνάγκαι συντηρήσεως καὶ ἑξοπλισμοῦ τῶν Σχολῶν.

Τὰ νέα ἔργα ἔχουν προϋπολογισθῆ εἰς δύο στάδια. Τὰ τοῦ πρώτου σταδίου προβλέπεται ἀμέσως νὰ ἐκτελεσθοῦν. Καὶ αὐτὰ εἶναι:

α) "Ἐργα συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν	Δρχ. 250.000
β) 'Εγκατάστασις Μηχανοστασίου γερμ. βιοθείας	» 800.000
γ) 'Εκπαιδευτικὸν σκάφος	» 3.000.000
δ) 'Ηλεκτρολογικὸν ἐργαστήριον	» 1.600.000
ε) Ραδιοτηλεγραφικὴ σχολὴ	» 800.000

Σύνολον Δρχ. 6.450.000

Πέραν αὐτῶν τὰ διὰ τὸ δεύτερον στάδιον προγραμματισθέντα ἔργα περιλαμβάνουν: Τὸ Πρωρεῖον καὶ τὸ Συνεργείον. Προμήθειαν ναυτικῶν ὄργανων καὶ μηχανῶν. Διαφρύμισιν τῶν γηπέδων. Τὴν σύστασιν τῶν Σχολῶν Μετεκπαίδευσεως. Τὴν διαμόρφωσιν τῆς Σχολῆς 'Υδρας καὶ ἡ κατασκευὴ αἰθουσῆς ἐστιατορίου διὰ τοὺς μαθητὰς τῆς Σχολῆς Κύμης. Καὶ αὐτά, σσον ἀφορᾶ τὰς δαπάνας νέων κατασκευῶν καὶ ἑξοπλισμοῦ τῶν Σχολῶν. Διὰ τὴν ἀποστολήσαντας ἡδη αὐξήσιν ἀπὸ τοῦ νέου σχολικοῦ ἔτους 1960—61 τῶν μαθητῶν (ὑδρούσκοντα θὰ είναι οἱ εἰσακτέοι εἰς μηνηγίαν τὴν Σχολῆς Μηχανικῶν) θὰ χρειασθοῦν πρόσθετοι ἐπιβαρύνσεις τοῦ Κεφαλαίου 'Εκπαίδευσεως. Πιστεύεται, δημος, ὅτι αἱ αἰσθητῶν περισσότεραι εἰσπράξεις ἀπὸ τὴν εἰσφορὰν τῶν ἔξ λιρῶν κατὰ μῆνα καὶ πλοίων θὰ καλύψουν καὶ τὰς δαπάνας αὐτάς. Καθιερώνται ηδη ἡ εἰσφορά καὶ τῶν ὑπὸ ξένος σημαίας πλοίων, τῶν ἡσφαλισμένων παρὰ τὸ N.A.T.

Εἰς καλὸν ὡπασδήποτε δρόμον εὐρίσκεται ἡ προσπάθεια τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαίδευσεως. Διὰ νὰ εἰμεθα, δημος, ἐντὸς τῶν πραγμάτων ὁ φειδολεμὸν νὰ ὀμολογήσωμεν, ὅτι χρειάζονται πολλὰ ἀκόμη νὰ γίνουν καὶ δὲν γίνονται ἀτυχῶν, ἵνα τὸ ἔργον ἀχθῇ πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν. 'Η ικανοποίησίς μας δὲν είναι πλήρης. Λείπει ἀκόμη τὸ ζωντάρτερον ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ Κράτους διὰ τὴν δραστηριωτέραν ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν περὶ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν πολλαπλῶν ζητημάτων.

Αἱ μέχρι τοῦδε προσπάθειαι διὰ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν τῆς ἀρτιωτέρας καταρτίσεως τῶν στελεχῶν τοῦ E.N. — τὸν σοβαρωτέραν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας — χαρακτηρίζονται ἀπὸ τὰ πολλὰ σπασμαδικότητα ἐνεργειῶν, ἀπὸ τὴν ἐλλειψιν σαφῶν κατευθύνσεων. 'Υπάρχουν ἀκόμη οἱ ὑποστηρίζοντες, ὅτι δὲν μᾶς χρειάζονται καὶ καὶ σχολαῖ. 'Η πλώρη καὶ τὸ «στόκολο» θὰ μᾶς δώσουν τὰ ικανὰ στελέχη.

Διὰ νὰ φύδσωμεν ἀκριβῶν εἰς τὸ αἰσιόν τῶν προσπαθειῶν τέμπα κατέριψεν τὸν διπλήν διεκπεραίωσιν τῶν περὶ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν σχολικῶν μαθητῶν μᾶς, χαρακτηρίζονται πολλὰ ἀκόμη νὰ γίνουν καὶ δὲν γίνονται ἀτυχῶν, ἵνα τὸ ἔργον ἀχθῇ πρὸς τὴν ἐπιτυχίαν. 'Η ικανοποίησίς μας δὲν είναι πλήρης. Λείπει ἀκόμη τὸ ζωντάρτερον τῶν μεταφορῶν.

"Οταν πρὸ ημέρων ὁ κ. Καραμανῆς ἐπεσκέψθη — τὸ πρῶτον σημειώτεον — τὰς Σχολὰς 'Ασπροπύργου, ἔξεδήλωσε τὴν βαθυτέρων ικανοποίησίν του διὰ τὸ δόλον ἔργον. Δὲν ἐπίστευεν εἰς τὴν ἔκτασιν τῆς προσπαθείας καὶ ὑπερσχέθη τὴν ἀμέριστον ὑποστήριξιν του, ἐν τῷ πλαίσῳ τῆς γενικωτέρας διὰ τὴν τεχνικὴν ἐκπαίδευσιν κατασβαλομένης ἀπὸ τὸ Κράτος προσπαθείας.

"Τὸ γεγονός καὶ μόνον, ἐτόνισεν ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, ὅτι οἱ νέοι διὰ τῶν Σχολῶν αὐτῶν θὰ εἰσέλθουν εἰς τὸ τόσην εὐρύτερα περικλείουν ναυτικῶν ἐπάγγελμα, εἶναι ἀρκετὸν διὰ νὰ κινήσῃ τὸ ἐνδιοφέρον μας.

Κατὰ τὴν σχετικὴν μετὰ τοῦ κ. Καραμανῆς συζήτησιν ὁ κ. Ανδριανόπολος, ὡς «γγκριάρην» ἔχαρακτηρίσει τὸν γράφοντα τὴν στήλην αὐτῆν. "Ισως νὰ είχε δίκαιον. Διακοτεχόμεθα, πράγματι, ὅτι αὐτῆι τὴν ἀνησυχίαν διὰ τὸ ἔργον τῆς 'Εκπαίδευσεως, ήτις, πιστεύομεν ὅτι προσπατεῖται πάσης δημιουργικῆς προσπαθείας. Θὰ εἰμεθα εύτυ-

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

Αύστραλίας.

Έκριθ — μᾶς εἶπεν — ἀναγκαία ἡ προσφυγὴ εἰς τὸ ἀεροπλάνον, ίνα οἱ ἀπομένοντες ἀπὸ τὴν ἐφετεινὴν ἀναλογίαν (quota) δισχίλιοι περίου μετανάσται ἐπιτύχουν τὴν εἰσόδον των εἰς τὸ αὐστραλιανὸν ἔδαφος, πρὸ τοῦ τέλους Ἰουνίου.

Εἶχεν ἡ Ἐπιτροπὴ λάβει διαδεδομένεις ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, ὅτι ἔγκαιρως θὰ διετίθεντο δύο πλοῖα ἐλληνικὰ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν Ἑλλάδος μετανάστων. Αἱ διαδεδομένεις αὐταὶ δὲν ἐπραγματοποιήθησαν καὶ οὕτω εἰς τὸ τέρμα περίου τῆς μετανάστευτικῆς περιόδου ἀναμένουν δισχίλιοι μετανάσται τὸ μεταφορικὸν μέσον.

Ἀνομολογεῖται, ὅτι ὁ Οἶκος Χανδρῆ ἐπράξει τὸ πᾶν ἐπὶ ζημίᾳ τῶν συμφερόντων του, διὰ νὰ ἔχεται τὴν κατάστασιν. Συνέτασε τὰς προθεσμίας τῶν δρομολογίων τοῦ ὑπερωκεανού «Πλατίς», ἵνα περισσότερους, κατὰ τὸ δυνατόν, ἐπιβάτας παραλόγη ἐντεύθεν κατὰ τὰς δύο μέχρι τοῦ Ἰουνίου ἀναχωρήσεις του ἐκ Πειραιώς.

Ἄλλα, παρὰ τὴν τοιαῦτην διαμόρφωσιν τῶν δρομολογίων του «Πλατίς», διαμόρφωσιν ἡτὶς πιθανὸν νὰ καταστῇ ἀντικείμενον κακοπίστου ἐκμεταλλεύσεως ἀπὸ μέρους τῆς «Κόνφεραν», θὰ περιστεύσουν ἐκατοντάδες μετανάστων, οἵτινες θὰ χάσουν ἀσφαλῶς τὸ δικαίωμα τῆς εἰσόδου εἰς τὴν Ἀυστραλίαν. Αὔτους θέλει ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ μεταφέρῃ δι' ἀεροπλάνων. Τοιχέται, ὅτι ζητηματαὶ οἰκονομίας δὲν ὑφίσταται, ἀλλὰ μόνον ἐπειγούσης ἀνάγκης. Ἡ πρώτη μεταφορὰ ἔγινε, πράγματι, μὲ ἀεροπλάνα τύπου «Ντακότα». Τώρα χρησιμοποιούνται ἀεροπλάνα μεγάλα, τύπου «Μπριτάνια 102».

Παρεπηρήσαμεν εἰς τὸν ἑκπόρωσπον τῆς Ἐπιτροπῆς, ὅτι αὐτὴ ἡ ἀπότομος ἐπὸς 48ώρου ἀλλογὴ ἐντυπώντων τοῦ μετανάστου θὰ προκαλέσῃ ἀσφαλῶς ἀναστάτωσιν ψυχικὴν εἰς τὸν ἀτυχῆ ἐκπατριζόμενον. Τὸ ταξίδιον μὲ τὸ πλοῖον καὶ μάλιστα τὸ ἐλληνικόν, προετοιμάζει τὴν σκέψιν τοῦ μετανάστου, τοῦ παρέχει τὴν δυνατότητα τῆς προσταρμογῆς, τῆς ἀσφαλώσεως ἀκόμη τοῦ αἰσθήματος νοσταλγίας, ἀπὸ τὸ ὅποιον θὰ διακατέχεται. Σκόπιμος εἶναι ἡ παράτασις τοῦ ταξιδίου. Τὸ ἀεροπορικὸν ταξίδιον δυσχεραίνει ἀκριβῶς τὴν προσπάθειαν τῆς εὐχερεστέρας ἔξοικειώσεως τοῦ μετανάστου μὲ τὸ νέον περιβάλλον. τὸ ὅποιον, ἀτυχῶς, δὲν εἶναι ποτὲ εὐχάριστον διὰ τὴν νέαν του ζωῆς.

Ἔχομεν, ὅμως, καὶ τὸν παράγοντα τῆς ἀσφαλείας. Εἰς τὸν μετανάστην τοῦ ἐπιβατού εἰς τὸ ἀεροπορικὸν ταξίδιον δὲν τὸ ἐπέλεξε. Ἡ περιπέτεια τοῦ «Ντακότα» — μὲ διακοπὴν ἔστω τοῦ ταξιδίου εἰς τὴν Σιγκαπούρην — δὲν θὰ πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ. Εἶναι ἔξαιρετικὰ κοπιώδης.

Καὶ προβάλλει τὸ ἔρωτήμα: ἂν, ὁ μὴ γένοιτο, συμβῇ ἔνα ἀτύχημα — συχνότερα είναι τὰ ἀεροπορικὰ ἀτύχηματα — οἱ εὐθύναι τῶν ἀρμοδίων τῆς Ἐπιτροπῆς δὲν θὰ είναι βαρεῖαι; Ὅτι περιχρώθη ὁ μετανάστης νὰ ἐπιβῇ τοῦ ἀεροπλάνου. Θὸ ἡτο προτιμώτερον νὰ χάσῃ τὸ δικαίωμα τῆς ἀναλογίας. Οἱ Ἰταλοὶ ἀρμόδιοι ἀπέκλεισαν διὰ λόγους ἀκριβῶς ἀσφαλείας τὸ ἀεροπλάνον. Διατὶ ἡμέραι νὰ τὸ δεσμώμεν;

Ἔχομεν, πιστεύομεν, κάποιαν ὑποχρέωσιν νὰ φροντίσωμεν διὰ τὸν ἑκπατριζόμενον «Ελληνα». Ἄς μετανάστεύσουν ὀλιγώτεροι ἔστω, παρὰ νὰ υποστούν τὴν ταλαιπωρίαν ἐνὸς τόσον μακροῦ, σσον καὶ κινδύνου ἀεροπορικού ταξιδίου.

ΠΡΟΣ NEAN ΓΡΑΜΜΗΝ;

“Ἔχομεν ὑπ’ ὄψιν μας πληροφορίας, ἀναγραφείσας εἰς ἐφημερίδας τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς, διὰ τὴν ἐκείθεν γραμμὴν πρὸς τὴν Ἀυστραλίαν. Ἐξαίρεται ιδιαιτέρως ἡ ζωηρὰ κίνησις ἐπιβατῶν καὶ φορτίων καὶ ἀναφέρεται, ὅτι Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ καὶ Ἰταλοὶ μελετοῦν τὴν δυνατότητα συστάσεως γραμμῆς τακτικῆς ἀπὸ τὴν Εὐρώπην πρὸς τὴν Νότιον Ἀφρικήν καὶ τὴν Ἀυστραλίαν. Τὸ γοργαμῆται τὸ γεγονός, ὅτι τὰ δύο ἀγγλικὰ ὑπερωκεανία «Σάουθερν Κρίκ» καὶ «Ντομίνιον Μόναρχ» δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν γραμμήν. Οἱ ἐπιβάται εἶναι περισσότεροι τῶν διαθεσίμων θέσεων. Λέγεται, ὅτι ὁ Ἰταλὸς ἐφοπλιστὴς Λάουρο μελετᾷ τὴν δρομολόγησιν τῶν δύο του πλοίων «Ρώμη» καὶ «Σίδην», ἀπασχολούμενός ήτο εἰς τὴν μέσω τοῦ Σουεζ γραμμὴν πρὸς τὴν Ἀυστραλίαν, εἰς τὴν διὰ τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς τοιαύτην. Λέγεται ἀκόμη, ὅτι ἡ ἐταιρία «Ηστερ Σίππιγκ Κόμπανυ», ἐλληνικῶν συμφερόντων, σχεδιάζει τὴν αὐτὴν γραμμὴν ἐκ τῆς Μεσογείου.

‘Αναγράφομεν τὰς ἀνωτέρω πληροφορίας μὲ πᾶσαν ἐπιφύλαξιν ὅσον ἀφορᾷ τὰς ἐλληνικὰς ἐπιδιώξεις. Οὐδὲν σχετικὸν ἔξι ἀλλης πηγῆς ἐγνωσθεῖ. Τὸ μόνον γεγονός ἀπὸ ἐλληνικῶν πλευρᾶς είναι ἡ ἀνακοινωθεῖσα πρόθεσις τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, ἐφόσον ἐξευρεθῇ τὸ κατάλληλον ἡ τὰ κατάλληλα πλοῖο, νὰ συστήσῃ μίαν νέαν γραμμήν, μὲ ἀφετηρίσαν τὸν λιμένα Πειραιῶς καὶ διὰ τῆς Ἀνατολικῆς καὶ Νοτίου Ἀφρικῆς, νὰ φάνη εἰς τὴν Ἀυστραλίαν καὶ τὴν Ν. Ζηλανδίαν. Εκείθεν διὰ τῶν λι-

μένων τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὸ Κόντινεντ, διὰ νὰ καταλήξῃ εἰς τὸν Πειραιά.

“Αγγωστον είναι εἰσέτι ἀνὴρ σχεδιαζομένη αὐτὴ γραμμὴ θὰ πραγματοποιήθη. Ή θέλσις ὑπάρχει. Τὸ πᾶν ἐξαρτάται ἀπὸ τὴν ἐξεύρεσιν τοῦ πλοίου καὶ ἀτυχῶς τοιούτου δὲν προσφέρεται εἰς τὴν ἀγοράν.

ΝΑ ΤΕΡΜΑΤΙΣΘΩ Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

‘Αποτελεῖ πραγματικότητα ἡ νέα γραμμὴ μεταξὺ λιμένων ἀνατολικῆς Μεσογείου, Πειραιῶς, Βορείου Ἀμερικῆς. Εύρυτατα μάλιστα τὰς τελευταίας ἡμέρας εἰς τὸν ἐλληνικὸν τύπον ἐξηγγέλθη ἡ ἐναρξίς της. Τὴν 2αν Ἰουνίου τὸ νέον ὑπερωκεανὸν τῆς «Ἀμερικανῶν» «Εξιπτρού Λαΐν» θὰ ἔχῃ ἐκ Πειραιῶς τὴν πρώτην ἀναχώρησην του. ‘Επικίνδυνον ἀνταγωνιστὴν ἀποκτοῦν τὰ ιδικά μας ὑπερωκεανά.

Παρὰ ταῦτα τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας δὲν ἔθεωρησε μέχρι στιγμῆς σκόπιμον νὰ ἀναλάβῃ τὴν πρωτοβουλίαν, ἵνα ἐπιτύχῃ τὴν χαλάρωσιν, ἀν μὴ τὴν ἔξαλεψιν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ τῶν δύο ἐλληνικῶν σκαφῶν εἰς τὴν ὑπεραστικήν γραμμήν. Αἱ συναναχωρήσεις τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίη» καὶ τοῦ «Ολυμπίας ἀφήνουν ἐλεύθερον τὸ ἔδαφος εἰς τὸ ἀμερικανικὸν πλοῖον δι’ ἄγραν ἀξιολόγου καθ’ ἔκστον μῆνα πελατείας. Διὰ τοῦτο αἱ Ἑλλάδος δρισθεῖσαι ἀναχωρήσεις του, σημαντικῶν ἀπέχουν ἀπὸ ἑκείνας τῶν δύο ἐλληνικῶν πλοίουν. Εἰναι φανέρων, ὅτι πλὴν τῶν Ἀμερικανῶν ἐπιβατῶν, διεκδικεῖ καὶ ἔκεινους, οἱ όποιοι κατὰ τὸ διάστημα ἐνὸς εἰκοσαπέμπτου, διά την ζωήν τους, δέν θὰ ἔχουν τὸν δυνατότητα νὰ ἀναχωρήσουν ἐκ Πειραιῶς δι’ Ἑλληνικού πλοίου.

“Ἄσ καλέστη τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας τοὺς ἑκπροσώπους τῆς «Γκρήκ Λαΐν» καὶ τῆς Ἐθνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς διὰ νὰ τοῖς συστήσῃ τὴν τροποποίησιν τῶν δρομολογίων των. Οἱ μεταξὺ τῶν ἀνταγωνισμὸς ἔγκυρονει πλέον σοβαρούς διὰ τὴν ὑπόστασιν τῆς ὑπεραστατικῆς μας γραμμῆς κινδύνους. “Ισως τὸ συναγωνιστικὸν πείσμα νὰ μὴ ἐπιτέρη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὰ ναυμέρησον τὸν τόπον τοῦ «Νέας Προσπτικῆς», διὰ τοῦ ὄποιού εἰσιν ἀπόμενος καὶ ἀς ἐπιμεινή, ἵνα ἡ λογικὴ πρυτανεύση

ΑΙ ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Θέλομεν νὰ είναι ἐνημερωμένοι οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» πλοίων ἐπὶ τῶν ἔξειδεων, αἵτινες ἐπισημαίνονται εἰς τὸν ναυτεργατικὸν τομέα. Καὶ διότι ἵσως νὰ μὴ φθάνῃ μέχρις αὐτῶν τὸ δημοσιογραφικὸν ὅργανον τῆς Π.Ν.Ο., διὰ τοῦ ὄποιον ἐκφράζονται αἱ ἀπόψεις καὶ διαγράφονται οἱ κατευθύνσεις τῆς ναυτικῆς συνδικαλιστικῆς μας δρυγανώσεως, θεωρούμενη καθῆκον νὰ ἀναδημοσιεύσωμεν περικοπάς ἀπὸ τὸ κύριον τοῦ «Ναυτεργατικού Αγώνος», ὑπὸ τὸν τίτλον «Νέας Προσπτικῆς», διὰ τοῦ ὄποιον ἔνδιαφέροντα τίνα πληροφορύμεθα.

‘Αναφέρεται εἰς τὸ ἐλύγω ἄρθρον:

Περνοῦμε περίοδον νηνεμίας στὸν διεθνῆ ναυτικὸν συνδικαλιστικὸν τομέα, ύστερα ἀπὸ τὴν ταραγμένη χρονία τοῦ 1959, ποὺ ἔκανε μὲ τὴν δραματικὴν Συνδιάσκεψη τῆς Ἀμέρεροπς καὶ μὲ τὴν σύγκρουσι τῆς Π.Ν.Ο. πρὸς τοὺς Ἀμερικανούς ἀντιπροσώπους.

Είχεν ἐπακολουθήσει τότε τὸ μία ομανητικὴ δραστηριότητα τοῦ ἐνδιαφερομένου ἑφοπλιστικοῦ κόσμου, για νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὰ δεδομένα τῆς δημοσιογράφησίος καταστάσεως, ἐκδηλουμένην πρὸς δύο κατευθύνσεις: ἐπιταχυνούμενη προσέλευσις στὸ Ἐλληνικὸν Νησόδιο καὶ μετακίνηση τῶν ἐδρῶν τῶν ναυτιλιακῶν Οἰκῶν πρὸς τὴν Ἐλλάδα, για τὴν ἐνίσχυση τῆς θέσεως τῆς Π.Ν.Ο. ὃστε ἔγκυρα νὰ διεκδικήται τὸν προϊστόριο τοῦ Δ.Ο.Μ. τοῦ ἀνδριστήτη τῆς Π.Ν.Ο. ὃστε σημάνει τὸν πολίτη την ἀλληνικῆς κυριότηταν, ὑπὸ σημαίας εὐκολίας, σύμφωνα μὲ τὴν πολιτικὴ τῆς Δ.Ο.Μ.

Στὸ ἀναμεταξύ ἐμεσοδάλπιον δύο γεγονότα, ποὺ φαίνεται, διὰ τὸν προϊστόριον ἀνασκετικά στὸν περαιτέρω συνέκσι τῶν ἔξειδεων αὐτῶν. Τὰ γεγονότα αὐτὰ είναι η δυσμενής για τὶς Ἀμερικανικῆς Ὀργανώσεις ἀπόφασι τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων, στὸν περίπτωτο τοῦ ἀπό την ΜΠΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛΑ» καὶ ἡ ἀπόφασι τοῦ ὀλλανδικοῦ ἀκυρωτικοῦ δικαστηρίου, ποὺ ἀνήρεσε τὸν ἀπόφασι τοῦ ἐφετείου, τὸ δύοπον εἰκόνεις ἐπωδόκιμος ἀπόφασι τοῦ δικαστηρίου τοῦ Ἀμοτερόπατον δύοπον δικαστηρίου τοῦ Δ.Ο.Μ., κατὰ τῶν πλοίων υπὸ σημαίας εὐκολίας, τὸν Δεκέμβριο τοῦ 1958.

‘Οφειλούμενος νὰ διαπιστώσουμε κατὰ τόπο κατηγορηματικό, διὰ τὸν προϊστόριον ἀφοπλισταὶ, μόλις ἀντελπίθωσαν, διὰ εἰναι πιθανόν νὰ χαλαρώσῃ ἡ σύσκομψη διεθνῆς συνδικαλιστική πιεσι, ύστερα ἀπὸ τὶς δύο αὐτές ἀπόφασεις τῶν ἔξειδων δικαστηρίων, ἐπειδεῖσαν καὶ αὐτοὶ νὰ χαλαρώσουν τὶς σκέσεις ὅχι μονάχα μὲ τὴν Π.Ν.Ο., ἀλλὰ καὶ μὲ τὸν Ἐλληνικὸν Νησόδιο.

Στὸν ναυτιλιακὸν τύπο ἀνεγάρφουσαν μάλιστα πληροφορίες, διὰ τοῦ καιροοκοπούντων κρίνουν πώς δέν χρειάζονται πάλι σύστηματα πληροφορίες καὶ τὶς συμβάσεις εἰσέτι ἀνασκετικά στὸν περαιτέρω συνέδεσμον.

Μπροστὰ στὸν νέα νοοτροπία καὶ στὶς παλιμβουλες διαθέσεις ποὺ διαμορφώνουν ὡρισμένοι ἀφοπλισταὶ, η Πανελλήνιος Ναυτικὴ Όμοσπονδια είναι υπόχρεωμένη νὰ ζεκαθαρίσῃ τὴν θέσι της καὶ νὰ διακριθεῖ τῶν δικαιωμάτων τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων ποὺ δουλεύουν σε πλοία υπὸ

**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

ομιασίας εύκολιας, καθώς και της έλληνικής σημαίας, με την ίδια σταθερότητα και όποφασιστικότητα που άγωνισθηκε και άγωνιζεται μέχρι σημερα.

Είναι υποχρεωμένη, δημοσιά, η Π.Ν.Ο., να κάμη τη διαπίστωσις και να δικαιούεται: ότι είχε και έχει έκατο τη δικού διάρκεια στην ύποστριψή διανοάκα κάτω από την ωραγωμένη διεθνή πίεση του ναυτικού και του φορτεκφορτικού κόσμου, που άνηκε στις τάξεις της Διεθνούς Ουοσπονδίας 'Εργατών Μεταφορών, μάλιστα μεγάλη μεριδά την Έλληνων έφοπλιστών που διαχειρίζονται πλοία υπό σημαίας εύκολιας, έξαναγκάστηκαν νά υπογράψουν συλλογικές συμβάσεις για την προστασία των έλληνικών πληρωμάτων που δουλεύουν στα πλοία αυτά ή νά ύψωσουν την έλληνική σημαία σ' ένα σημαντικό τμήμα του.

"Υστερα από τη διαπίστωσις αυτή, τα καθηκόντα της Π.Ν.Ο. και απέναντι τών έλληνικών πληρωμάτων και απέναντι της έλληνικής σημαίας διαγράφονται κρυστάλλινα: Νά συσφίξηται τούς δεσμούς με δλες τις οδηγίες δραγάνωσεις που άνηκουν στη δύναμη της Διεθνούς Ουοσπονδίας Μεταφορών, νά εύθυγραμμίσηται τη δράση της άπολτα με την πολιτική της Δ.Ο.Μ. και νά πάρη ένεργο και όποφασιστικό μέρος στον περαιτέρω προγραμματισμό του υπόγονος κατά τών πλοίων υπό σημαίας εύκολιας.

"Οσον γιά την αναθάρρηση ωρισμένων έφοπλιστών και την άλλαγή πορείας, ύστερα από τις όποφασεις των άμερικανικών δικαστηρίων και του όλλανδικου άκυρωτικού, θά είναι νά ύπενθυμισούμε τη ζέπης: 'Η όποφασις για το «ΜΑΝΤΙΣΩΝ ΜΠΕΛΛ» στην περιήρθηση στη συλλογική συμβάση, που έχει ή Π.Ν.Ο. με το πλοίο αυτό, ύστερα από σχετική έξουσιοδοτηση του πληρώματος. Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ των 'Άμερικων, έξ αλλου, έπειταν έξουσιοδοτησεις από τα πληρώματα των πλοίων της μεγάλης ναυτιλιακής έταιριας Λουντίνι, που φέρουν σημαία της Λιθερίας, νά υπογράψουν συμβάσεις για λογαριασμό τους. Ας σημειωθή, διά τη έταιρια αυτή είναι φτιάχει δική της «κίτινη» δραγάνωση των πληρωμάτων, με την όποια έχει συλλογικές συμβάσεις. Οι συμβάσεις αυτές δέν ανανωρίζονται από τα πληρώματα και το 'Εθνικό Συμβούλιο Σχέσεων της 'Άμερικης δέκτηκε προσφυγή της Διεθνούς Ναυτεργατικής 'Ενωσεως, με την οποίαν ζητεί νά ύπενθυμην τα πληρώματα της έταιριας Λουντίνι όντας θέλοντας τη Διεθνή Ναυτεργατικής 'Οργάνωση νά τα αντιπροσωπεύση για την ύπογραφη συλλογικών συμβάσεων έξ δύναματός των.

"Η άποφασις του όλλανδικου άκυρωτικού, που στηρίχθηκε σε παράδοση της συλλογικής συμβάσεως, άντιμετωπίζεται με την προσθήκη ειδικής διατάξεως κατά την ανανέωση της συλλογικής συμβάσεως, που θα δίνει το δικαίωμα στους φορτεκφορτωτάς της 'Όλλανδιας να συνεχίσουν την άγνωστη κατά τών πλοίων υπό σημαίας εύκολιας, σε συνεργασία με την Δ.Ο.Μ. Οι γερμανικές δραγάνωσεις, ώς γνωστόν, έχουν ήδη προβλέψει τέτοιον όρο μέσα στις συλλογικές τους συμβάσεις κι' έχουν τα χέρια έλευθερα νά πάρουν ένεργο μέρος στον άγνωστο, ένθυμο ως άποφασισθή ή έντασης του.

"Η Διεθνής Ουοσπονδία Μεταφορών συγκαλεί ήδη για τις 5 και 6 Απριλίου την 'Εκτελεστική της στο Λονδίνο, ειδοποίησε δέ την Π.Ν.Ο. διό πρόκειται νά άποφασισθή ή σύγκλητο του Ναυτεργατικού Τμήματος της Δ.Ο.Μ. στο έγγυό μέλλον, για νά έξετάση την δηλ κατάστασι και νά προγραμματίση την περαιτέρω δράση.

"Εξ αλλου, τόν προσεκτική ισούλιο συνέρχεται στη Βέρνη το Συνέδριο της Διεθνούς Ουοσπονδίας Μεταφορών, που άσφαλως θα άποφασιση σύκολιας, άφου κάνει έπισκοπη των μέχρι σήμερα άποτελεσμάτων για νά άπιστηση την κτηνθείσα πείρα.

Αύτά γράφουν οι της Π.Ν.Ο. και αυτά είναι αι έπιδωξεις των. 'Αληθές, πάντως, είναι, διό η διδιαφορία ή καὶ ή καιροσκοπική τακτική ωρισμένων έφοπλιστών φέρει την Π.Ν.Ο. έγγυτερον πρός τους διεθνείς συνδικαλιστάς, την Δ.Ο.Μ. και τους συντρόφους της.

Αύριον, άν παρ' έλπιδα, έντασθων και πάλιν οι έκδιασμοι της Δ.Ο.Μ., ούδεις τών έφοπλιστών, που ήγινόσαν την άναγκην της συλλογικής συμβάσεως και της κοινωνικής ασφαλίσεως των πληρωμάτων, θα δικαιούται νά διαμαρτυρηθῇ. Θά μείνουν τά πλοία του άπροστατευτα ή θα κληθῇ νά πληρώσῃ τά γνωστά βαρύτατα λύτρα.

ΕΠΠΟΛΑΙΟΤΗΤΕΣ

Αι άμερικανικαί ναυτεργατικαί όργανώσεις είναι σαφέστατα έχθρικαί των έλληνικών ναυτιλιακών συμφερόντων, αυτού του άμεσωτερού συμφέροντος του "Ελληνος ναυτικού, του όποιου ή άπασχολήσις προκινούνει, άν οι έκδιασμοι τών ξένων έργατων πετάρησαν την ζέπης

Γνωσταί είναι πλέον αι προθέσεις των κ.κ. Κάρραν και Χώλλερ εις όλους τους ναυτεργατικούς κύκλους, κατόπιν και τών άποκαλύψεων του Φουρναράκη. Οι του υπουργείου 'Εργασίας άσφαλως θα πρέπει νά τάς γνωρίζουν. 'Υποχρέωσιν πρός τούτο έχουν.

Και ούμας καθ' ήν στιγμήν οδοι οι παράγοντες της Ναυτιλίας μας — έφοπλισταί, ναυτεργατικαί όργανώσεις και αυτό τό έλληνικόν Κράτος — συνεργάζονται διά νά προστατεύσουν τά συμφέροντα των 'Έλληνων ναυτικών, έναντι της άπειλής των άμερικανικών όργανώσεων, ύπαλληλοι του έπιστομον Κράτους και διά άνωτεροι του ήπουργείου 'Εργασίας, διέπραξαν τό σφάλμα νά έπισκεφθούν κατά την άνα τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας περιοδείαν των τά γραφεία της Νάσιοναλ Μαριτάιμ Γιούνιον, και νά ένισχύσουν ούτω διά της παρουσίας των την κατά του 'Ελληνος ναυτικού έπιθεσιν των Άμερικανών συνδικαλιστών. Οι ύπαλληλοι οι άποιοι της ήπουργείου 'Εργασίας, είναι οι κ.κ. Σ. Φλόκος, Ι. Αναγνώστου και Τ. Χαριάτης. Κατονομάζονται είς σχετικήν είκόνα δημοσιευθίσαν είς τό δημοσιογραφικόν όργανον τών άμερικανικών ναυτεργατικών όργανώσεων.

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.

Πρόκειται περί άψυχολογήτου πρωτοβουλίας των έν λόγω κυρίων, την όποιαν άσφαλως θα έκμεταλλευθούν τά μίσθιραν δργανα τών 'Αμερικανών έργατων πετάρησαν την έργανωσίν των, την «'Ιντερνάσιοναλ Μαριτάιμ Γουώρκερς Γιούνιον», έπιδικουσαν τή σύναψιν συλλογικών συμβάσεων με τη πλοιά «σημαίων εύκολιας», τά έπηνδρωμένα με ξένα πληρώματα.

Πόσον συχνά αύταί αι έπιπολαίστητες κρατικών τινων λειτουργών παραβλάπτουν ούσιωδη συμφέροντα τού τόπου μας και πόσον μάς έκθέτουν είς τό έξωτερικόν!

HTO KAIPROS

Η "Αγκυρα", ή έν Νέα Υόρκη όργανωσις τού κ. Φουρναράκη διελθη. Εγκύκλιον έξεδωκε πρός τούς Ελληνοναυτικούς, έκουσαν

«Διά τού παρόντος γνωρίζομεν είς οίονδηπότε ένδιαφέρομενον, οτι, λόγω άσθενειας τού Προέδρου τού ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΑΞΕΜΟΥ ΒΟΗΘΕΙΑΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ή ΑΓΚΥΡΑ» κ. Κοσμά Φουρναράκη και τής συγχύσεως, ή όποια έπέρχεται μεταξι τού ναυτεργατικού κόσμου, των εφοπλιστικών έπικρισέων και τών Δημοσίων Αρχών — πού πολλάκις κατά τήν έξηπτρησην τών ναυτικών συνυπάρχουν και ζητήματα συνδικαλιστικής φύσεως — και πρός άποκατάστασιν πλήρους έντηστος και συνδικαλιστικής άρμοδιότης, άποφασίζοντες, ήπως προβούν είς τήν διάλυσιν τού 'Οργανισμού της ΑΓΚΥΡΑΣ και πρός τώτοις παραγγέλλοντες είς πάντα ένδιαφέρομενον, ή διά οινδηπότε ζητηματούς των συνδικαλιστικών 'Οργανωσεων της Πατρίδος και είς τών άντιπροσώπους τών συνδικαλιστικών ΑΓΚΥΡΑΣ.

Έγεντο έν Νέα Υόρκη τή 28η Μαρτίου 1960

Τό Δοσικητικόν Συμβούλιον

Τού Διεθνούς Συνδέσμου Βοηθείας 'Ελλήνων Ναυτικών

Η 'ΑΓΚΥΡΑ

ΣΤΑΘΕΡΩΣ ΤΗΝ ΑΝΙΟΥΣΑΝ

Η 'Ελληνική, ή ύποδειγματική αύτη όργανωσις τακτικών γραμμών, ή διεθνούς πλέον προβολής και άναγνωρίσεως έθνική ναυτιλιακή έπιχειρίσης τού κ. Π. Καλλιμανοπούλου, έγκαινιαζει από τού Μαΐου την νέαν 15θημερον ήπηρεσίαν της από τών λιμένας τών Μεγάλων Λιμνών και τού άνατολικού Καναδά πρός την Μεσόγειον, τήν 'Ερυθράν Θάλασσαν, τόν Περσικόν Κόλπον και τήν 'Ινδιαν.

Μέ άνυπόκριτον χαράν άναγγέλλομεν τό νέον αύτο θήμα άναπτυξεως τού δικτύου τών γραμμών της 'Ελληνικής και εύχομεθα τήν πλήρη έπιτυχίαν — τήν άσφαλεστάτην καθ' ημάς — τής νέας προσπαθείας τού κ. Καλλιμανοπούλου.

"Ολαι αι έξαινε μεγάλια έταιρια τακτικών γραμμών μετέχουν ηδη είς τήν μεταφορική κίνησιν τών Μεγάλων Λιμνών. Από πέρυσι, μέ τό άνοιγμα τής νέας διώρυγος τού 'Αγίου Λαυρεντίου, έπεισαν πλείσται οσαι έταιριατα νά συστήσουν τάς γραμμάς των. Ζημίας πολλάς



Η τελευταία παραλαβή έκ Γερμανίας νεοτεύκτου της 'Ελληνικής': Τό λάινερ 'Ελλένικ Ντεστίνι'

ύπεστησαν. Ούτε τά πλοία, πού έξαπεστάλησαν πρός τούς άναπτοφάκτας ησαν καταλλήλως έξωπλισμένα, ούτε τά πληρώματά των είχον τήν άναλογον πείραν, ούτε και ή διώρυξ δη πλήρως προητοιμασμένη διά νά δεχθή την συμφόρησην τής κινήσεως, ήτις έσημειώθη.

Ο κ. Καλλιμανοπούλος, φρονίμως ποιών, δεν ήθελησε νά πειραματισθῇ. Τά σφάλματα και αι παραλείψεις έπεισμάνθησαν, έφέτος δὲ προβλέπεται ή διώρυξ νά λειτουργήση ρυθμικώτερον και άνετώτερον διά τά πλοία. Τώρα και ή 'Ελληνική' έχει άσφαλη τήν έκβασιν τής νέας γραμμής.

Δύο θα είναι τά δρομολόγια τών πλοίων της 'Ελληνικής'. Τό έν από τό Σικάγον, τό Μιλγουώκο, τό Ντιτρόριτ, τό Τολέδον, τό Κλήβελαντ, τό Τορόντο και τό Μόντρεαλ θά έχη προορισμόν τήν Γένοβαν, τήν Νεάπολιν, τόν Πειραιά, τήν Κων, τήν Βηρυττόν, τήν Λατάκια και τήν Αλεξάνδρειαν. Τό δεύτερον θα προεκτείνεται πρός τούς την Λιμνάνιας ή Τζέδαν, Μπαντάρ Σαχτούρ, Κορραμσχάρ, Μπάσραν, Κουβεΐτ και Νταμάνι.

'Ιδιαιτέρως θα πρέπει νά έχαρη τό γεγονός, οτι ο λιμήν τού Πειραιών θα άποκτησῃ διά τής γραμμής αμεσον έπικοινωνίαν με τό κέντρον τής άμερικανικής ήπειρου, τους λιμένας τών Μεγάλων Λιμνών. Τής έπικοινωνίας αύτής έστερειτο.

Και ούτω ή 'Ελληνική' συμπληρώνει τό δίκτυον τών γραμμών της από τή Βόρειον Αμερική πρός την Μεσόγειον και πέραν αύτής πρός τήν Ινδίαν. Περί τά τεσσαράκοντα πλοία τελούν ήδη ύπο τήν διασερ-

ρισιν της μοναδικής αύτης έθνικής καθαυτὸ γραμμῆς καὶ παρὰ τὰς ἀντιδράσεις καὶ τὸν τελευταῖς ἔξιπολυθέντα κατ' αὐτῆς ἀνταγωνισμὸν σταθερῶς χωρεῖ τὴν ἀνίοῦσαν.

Τὴν ναυπηγησιν ὁκτὼ σκαφῶν γραμμῆς διαπραγματεύεται ὁ κ. Καλλιμανόπουλος. Ἰάπωνες καὶ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ προσπαθοῦν νὰ ἐπιτύχουν τὴν παραγγελίαν. Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐπίτιζομεν νὰ ἀνακοινώσωμεν τὴν σύναψιν τοῦ σχετικοῦ συμβολαίου.

Πρέπει νὰ εἶμεθα ὑπερήφανοι διὰ τὸ ἔργον τῆς «Ἐλληνικῆς». Τὸ ζηλεύον αἱ ισχυρότεραι ἡμῶν ναυτικαὶ χώραι. Εἰναι ἀντάξιον τῶν Ἑλληνικῶν ναυτικῶν παραδόσεων.

ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΕΙΤΑΙ Η ΑΙΣΙΟΔΟΞΙΑ

Εἶναι πιθανόν, λόγῳ καὶ τῆς ἐποχῆς, νὰ ἴδωμεν τοὺς ναύλους τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου ὑποχωροῦντας πῶς κατὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας. Δέν ἀποκλείεται ἀκόμη νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἀργίας καὶ τίνα σκάφη, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὸ παρὸν τὸ ἀντίθετον συμβοῖνει. Ἀλλὰ ἡ κρίσις τῶν προηγουμένων τριῶν ἑτοῖς δὲν τρόκειται νὰ ἐπανέλθῃ. Ὁριστικῶς πλέον ἀνήκει εἰς τὸ παρελθόν. Περὶ αὐτοῦ δῆλοι φαίνεται νὰ εἶναι βέβαιοι.

Αὐτάς τὰς καλὰς προβλέψεις διατυπώνουν οἱ ἐγκυρότεροι παρατηρηταὶ τῶν ἔξειδίων τῆς ναυλαγορᾶς.

Εἶναι, πράγματι, σημαντικὴ ἡ ἀπὸ μηνὸν σημειουμένη αὔξησις τῆς παγκοσμίου μεταφορικῆς κινήσεως. «Ολαὶ αἱ στατιστικαὶ τῶν τελευταίων ἡμερῶν τὴν διαπιστώνουν. Ἡ διενήνης οἰκονομία διευρύνεται· ἡ μεγαλυτέρα ζητησίς τῶν πρώτων ὑλῶν εἶναι ἐνδεικτικὴ τῆς ἀνοδοῦκῆς πορείας τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος ἡ ἀγοραστικὴ ἱκανότης τῶν χωρῶν πρωτογενῶν παραγωγῆς αὐξάνει· οἱ λαοὶ τείνουν πρὸς τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν τῆς διαβιωσέως των, ἐνώ δύο νέοι παράγοντες ἀποφασιστικῶς ἡρχιστοῦν ἐπιδρῶντες εἰς τὴν ναυλαγορᾶν: αἱ κινεζικαὶ μεταφοραὶ — λιπάσματα ἐξ Εὐρώπης, δημητριακὰ καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Κίναν — καὶ ἡ μετὰ τὸ ταξίδιον τοῦ Ἀμερικανοῦ Προέδρου εἰς τὴν Ἀνατολὴν στερρῶς διαδηλωθεῖσα ἐπιθυμία τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, ὅπως οἱ λαοὶ τῆς Ἰνδίας καὶ τοῦ Πακιστάν τύχουν πάσης ἀράγης διὰ νὰ ἐξέλθουν τοῦ ὑποσιτισμοῦ καὶ τῆς δυστυχίας.

Ολίγων ἡμερῶν πλέον προσεκτικὴ παρακολούθησις τῆς κινήσεως τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῶν κλειομένων ναυλώσεων ἐπιτρέπει τὸ συμπέρασμα τῆς καλυτέρας αὔριον διὰ τὸ τράμπ φορτηγόν. Ἀσυνήθως πολλὰ τὰ φορτία τῶν λιπασμάτων, τῶν παλαιοσιδήρων, τῶν μεταλλεύματων, τῶν σιτηρῶν, ἀκόμη καὶ τῶν γαϊανθράκων — διὰ τὴν Ἰστανίναν κυρίως. Αἱ ἀποστάσεις ἀπὸ τὰς ὁποίας μεταφέρονται πολλὰ φορτία εἶναι μεγάλαι. Αὐτὸς καὶ ἐπιτρέπει τὴν μεγαλυτέραν ἀπασχόλησιν τοῦ τονιάζοντος. Ἔτι πλέον ἀξιοσημείωτον εἶναι τὸ γεγονός τῶν πολλῶν ταίμ - τσάρτερος διὰ μακράς χρονικάς περιόδους. Ἀποτελεῖ τοῦτο τὴν πλέον θετικὴν ἀπόδειξιν τῆς ζωηρότερᾶς μεταφορικῆς κινήσεως καὶ τῆς προβλεπόμενῆς τοιαύτης. Αἱ ἑταῖρισι τακτικῶν γραμμῶν, τελούσαι ἐν ἀνεπαρκείᾳ ιδίου τονιάζονται προσβαίνουν εἰς τὰς χρονοναυλώσεις καλῶν διζελοκινήτων σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ λίμπερτς εἰς τινας περιπτώσεις.

Θεωρεῖται, βεβαίως, ὑπὲρ τὰς ἀνάγκας τὸ διαθέσιμον τονιάζονται. Σημαντικοὶ εἶναι ὁ δύκος τοῦ παραπλοισμού. Δὲν πρέπει, δύμως, νὰ παροράπται ἡ ἐπελθούσα μείωσης τῆς ἀργούσης χωρητικότητος κατά τοὺς τελευταίους μῆνας, ἡ συνεχίζομενὴ ἀπασχόλησις τῶν σκαφῶν μὲν ναύλους ὀπωσδήποτε δικαιολογοῦντας τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν καὶ ἡ ἀπορρόφησις ἀπὸ τὴν ἀγοράν ὅλων τῶν νεοτεύκτων καὶ τῶν πολλῶν τάνκερων, ποὺ ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφορὰς σιτηρῶν. Τὸ γεγονός, ὅτι ὑπάρχουν φορτία διὰ τὴν πρόσθετον αὐτῆς χωρητικότητα, ὅτι ἡ ἀργία τῶν φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου κυμαίνεται γύρω τῶν 4% τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητος των καὶ ὅτι οἱ ναύλοι διατηροῦνται εἰς ἐπίπεδα, ἐπιτρέποντα καὶ τοὺς λίμπερτς τὴν ἐκμετάλλευσιν, εἶναι ἐνθαρρυντικὸν διὰ τὴν προοπτικὴν τῆς αὔριον.

Ολαὶ αἱ χώραι αὐξάνουν τὰς μεταφορικὰς τῶν ἀνάγκας, διότι βελτιώνουν τὴν παραγωγὴν των, εἰσάγοντας καὶ ἔξαγοντα περισσότερα. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ τὸ γεγονός τῶν μεγάλων εἰσαγωγικῶν ἀναγκῶν τῆς εὐημερούσης Ἰστανίνας εἰς πρώτας ὥλας, ἐφόδια καὶ τρόφιμα. Ὅπερεκτον εἶναι μόνον τὰ χρονοναυλώμενα σκάφη διὰ νὰ μεταφέρουν μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Ἰνδίαν εἰς τὰ ἰσπανικὰ χαλιδουργεῖα. Πολλὰ ἐπίσης εἶναι τὰ σκάφη τὰ μεταφέροντα τὰ λιπάσματα εἰς τὴν Κίναν καὶ τὴν Ἰνδίαν. Εἰς ἑκατομμύρια ὑπολογίζονται τὰ σιτοφορτία ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν ἀποθεμάτων ποὺ διὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Ἀνατολήν, ὡς ἀπόθεμα ἀσφαλείας διὰ τοὺς λιμοκτονοῦντας πληθυσμούς.

Καὶ ἐπὶ πλέον ἔχομεν τὴν συνεχῶς αὐξανομένην παγκόσμιον παρ-

γωγὴν χάλυβος. Βαίνει αὕτη σταθερῶς τὴν ἀνιοῦσαν. Ἀπὸ τὰ 300 ἑκατομ. τὸν τῆς σήμερον ὑπολογίζεται νὰ διπλασιασθῇ ἐντὸς μιᾶς 15ετίας. Καὶ νὰ σκεφθῇ τις, ὅτι ὁ τόνος τοῦ χάλυβος χρειάζεται διὰ ὥρα παραχθῆ 2½ τῶν. πρώτων ὑλῶν! Αὔριον καὶ πάλιν ὁ γαιάνθραξ διὰ μεταφέρεται εἰς τὸ Κόντινεντ. Ἀδήριτος εἶναι ἡ ἀνάγκη.

«Ολαὶ, συνεπῶς, αἱ διαπιστώσεις μᾶς ἐπιτρέπουν μὲν μεγαλυτέραν πλέον ἐμπιστοσύνην νὰ προσβλέπωμεν εἰς τὸ μέλλον τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, τοῦ συγχρονισμένου, βεβαίως. Θό ἀποδίδῃ ἡ κίνησίς του. Ἀρκεῖ ἡμεῖς οἱ «Ἐλληνες νὰ μη ἔχωσμεν τὴν συναγωνιστικὴν μᾶς ἵκανότηταν. Τὰ καλύτερα πλοία, ἀλλὰ καὶ τὰ καλὰ πληρώματα διὰ μᾶς ἐπιτρέφουν νὰ διατηρήσωμεν προέχουσαν θέσιν εἰς τὸ στίβον. Αἰσιοδιξή - σωμεν.

* * *

«Ἀλλὰ τὸ γεγονός τῆς σταθερότητος τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τῆς διαφαινομένης καλῆς ἐργασίας διὰ τοὺς θερινοὺς μῆνας, παρὰ τὰς ἀρχικὰς προβλέψεις, προεκάλεσε καὶ τὴν ἀναστολὴν κάθε πρὸς τὰ κάτω κινήσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων. Οἱ πλοιοκτῆται προτιμούν νὰ κρατήσουν τὰ σκάφη των, προεξοφλοῦντες τὴν καλυτέραν αὔριον. Αὐτῶν τῶν πολεμικῆς ναυπηγήσεως σκαφῶν αἱ τιμαὶ σταθεραὶ διατηροῦνται.

ΑΥΤΑ ΤΑ «ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ»,...

«Ἀντικείμενον συζητήσεων, προβλέψεων καὶ διαπιστώσεων ἀποτελοῦν τὰ «Λιμπερτούς» μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κύκλων. Την ἐπιθισιαν τῶν διὰ μακρὸν εἰσέτι χρονικὸν διαστῆμα μερικοὶ προβλέπουν, ἀλλοὶ τα ἔχουν ὅποια καταδίκαιος, ἐνώ αὐτὰ συνεχίζουν, παρὰ τὰς ἀντίδοτης τῆς τῆς ναυλαγορᾶς, τὴν ἐργασίαν των, προτιμώμενα συχνά ἀπὸ τους φορτηγάς, λόγω τοῦ μετρίου τῆς χωρητικότητός των.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τριῶν τελευταίων ἐτῶν ἐπραγματοποιηθεῖσαν πολλὰ διαλύσεις «Λιμπερτούς», φινεται, δύμως, ὅτι ικανὸς ἀφιμός τῶν ἐλόγων σκαφῶν θὰ διαπρῆθῃ ἐπὶ τίνα ἀκόμη ἐπὶ ἐν πρεσίᾳ, ἔστω καὶ ἀν αἰσιόντας ἐκμεταλλεύσεως των ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ τὰ δαπάνας τῶν συγχρονισμένων φορτηγών πλοίων. «Υπάρχουν ἀκόμη ἄγορασται τῶν «Λιμπερτούς» καὶ μάλιστα εἰς τιμάς διπλασίας σκεδόν, ἔναντι τῶν πρὸ έτους.

Καλάς, βεβαίως, τιμάς δέν ἡμιποροῦν νὰ ἐπιτύχουν δλα τὰ λίμπερτος. Είναι προφανές, ὅτι ἔνα σκάφος τοῦ ἐν λόγῳ τύου, διατηροῦν εἰς φορτηγόν τακτικῶν γραμμῶν, ἀξίζει πολὺ περισσότερον ἀλλού, ὅπερ καπνάλως δικαιεῖται εἰς μεταφοράς μεταλλεύματών καὶ παλαιοσιδήρων. Τὸ θέμα τῶν ἐπιθεωρήσεων (surveys) εἶναι — ἀναμφιδλαίς — σοβαρός, δεδομένου, διότι διά πλοία πλοιάζοντα τὴν πλικιάν τῶν 17 ἑτῶν, ἢ ἀνά τετραετίαν ἐπιθεωρούσις των ἀναγκαία διὰ τὴν ὑδανεύσιν τῆς κλάσεως των, (100 A1) (ἢ ισοδύναμον τοιαύτην) δυνατόν νὰ κοστίσῃ δεκάδες τίνας κιλιάδων λιρῶν.

Πέραν τῶν «μπάλκ - κέρρειρων» τῶν 20.000 τόννων d.w. καὶ πλέον, πλειστα τῶν ὁποίων ἔργαζονται πᾶν ἀρκετά ἀποδοτικῶς, ἢ πλειονέστερα τῶν μεταπολεμικῶν τράμπ ἐμπίπτει εἰς τὴν κατηγορίαν τοῦ μεγέθους τῶν 12.000 ἕως 14.000 τόννων d.w. Τὰ πλοία ταῦτα εἶναι πολὺ μικρά, ὅπερ νὰ δύνανται νὰ εἶναι οἰκονομικώτερα μεταξὺ λιμένων βαθέων ὑδάτων, ἀλλ' εἰναι ἀπίστης καὶ πολὺ μεγάλα διὰ πολλάς μεταφοράς, εἰτε λόγω ὑπερβολικοῦ βιθίσματος, εἰτε διότι οἱ παραλίπται δεν ἔχουν τὰ μέσα νὰ δεχθοῦν πληρό φορτία. Τούτο ισχεῖ εἰδικῶς διὰ τοὺς λιμένας τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, ίδια διὰ τὰς μεταφοράς γεννημάτων, ὃπου τὸ μεγέθος τῶν «Λιμπερτούς» εἶναι συχνάκις τὸ μεγίστον δρίον μεγέθους, τὸ δυνατόν νὰ γίνῃ δεκτόν. Λογικὸν εἶναι νὰ δεκθῇ τις, διότι, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, δύλιοι γίνονται διὰ πολὺ διατεθεῖμενοι νὰ διακριθοῦν 800.000 περίπου λιρῶν, διὰ νὰ ναυπηγήσουν πλοία τῶν 10.000 τόννων, ἐκ τῶν ὁποίων ἀσφαλῶς θὰ ὑπάρξει ἐλλειψίς, διότι ἡ χωρητικότης πρὸ τούλουσιν εἰς τὸ πόλεμον, πήδεται τελικῶς ἐκλείψει.

Δέν φαίνεται, τούναντίον, ὁ ἀγοράζων ἔνα λίμπερτον μὲν ἀναντίστημα τῶν πλαίσιων του, νὰ προκινθεῖν 100.000 λιρῶν. «Υπὸ χρονοναύλων ἐνός ἑτους, δύνανται νὰ κερδίσῃ 25.000 λιρῶν. Ἄν οἱ ναύλοι πέσουν, διὰ δυνητή καὶ τρόφιμη πόλης συνθήκας, δύλιοι γίνονται διὰ πολὺ μεγάλης ζημιας. Πάντως οἱ πλοιοκτῆται τοῦ λίμπερτου δύνανται νὰ τὸ διατηρήσουν ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν δι' ἑτερα τεσσάραν ἐπτα, περιλαμβανομένουν καὶ τοῦ ἑτους τῆς χάριτος, μεθ' ὃ νὰ τὸ πόλεμον πρὸς διάλυσιν εἰς τὸ τέλος τῆς περιόδου, διάνεντας ἀπόθεματικοῦ τινός δι' ὑποτίμουν ἢ εἰδικοῦ ἀποθεματικοῦ δι' ἐπιθεωρούν.

* * *

«Ἐν τῷ μεταξὺ ἢ ἀμερικανικὴ κυθέρνωσις προβαίνει βαθμόδον εἰς τῶν διάλυσιν τῶν «Λιμπερτούς». Δι' εἰκοσι πέντε ἀκόμη ἐξητούσεις πρὸ δημερῶν προσφοράς.

Τινὰ τῶν παρωπλισμένων εἰς τοὺς ποταμούς τῆς Β. Ἀμερικῆς χρονιοποιοῦνται ἀπὸ ἑταῖς ὡς οιταδόποται. Σημαντικά εἶναι τὰ ποσά (περὶ τὰ 14 εκατο., δολ.) ποὺ ἐξοικονόμησε τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον ἀπὸ τὴν χροιμοποίουν των. Ἐκατὸν ἑκατομ. μπούσελς οἰτούς ἑταῖς εἰσαγεῖται ἐναποθεκέυσιν εἰς τὰ κύτη τῶν «Λιμπερτούς». Τὸ κάθε σκάφος δύναται νὰ παραλάβῃ 220.000 μπούσελς. «Ο σίτος

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
P.O.B. 116 TEL. 2450	P.O.B. 184 TEL. 2450	P.O.B. 69 TEL. 90	RIZARI BUILDING TEL. 40175	P.O.B. 266
ALSO IN DJIBOUTI	MASAWA	A S S A B	ASMARA	ADDIS ABBEBA
P.O.B. 15 TEL. 281	P.O.B. 6 TEL. 187	P.O.B. 63 TEL. 8	P.O.B. 1115 TEL. 488	P.O.B. 312 TEL. 2311
ADEN (CAMP)				P.O.B. 55 TEL. 681

UNDER THE STYLÉ:-

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"

διατηρείται εις τὰ κύτη ἐπὶ τριετίαν πῦον ἐν ἀριστρᾷ καταστάσει.
Εἶναι, λοιπον, πὲ δὲν εἶναι ὑλογένεα — δῆν τὰ ὄνομασσαν —
τὸ σκάφον αὐτά; Καὶ ἐν παροπλισμῷ ἀπόδιδον.

ΝΑ ΤΟ ΚΑΛΩΣΟΡΙΖΟΥΝ

Συχνὰ εἰς τὸν ὄρμον τοῦ Λαυρίου προσεγγίζουν ποντοπόρα σκάφη
μας, κατερχόμενα ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, ἵνα διενεργήσουν με-
ταβολὰς εἰς τὸ πλήρωμα τῶν καὶ ἀνεφοδιασθοῦν εἰς τρόφιμα καὶ
ὑλικά.

Αἱ ἑκεῖ λιμενικαὶ, τελωνειακαὶ καὶ ἀστυνομικαὶ ἀρχαὶ θὰ ἔπειτε
νὰ ἡσαν προητοιμασμέναι εἰς κατανόησιν τοῦ καθηκοντός των, ὅπερ
δὲν ἔγκειται παρὰ εἰς τὴν ἐν παντὶ τρόπῳ ἔξυπρετησιν τοῦ πλοίου καὶ
τοῦ πληρώματός του, ἐντός, βεβαίως, τοῦ πλασιστοῦ τοῦ νόμου. Κάθε δι-
ευκόλυνσις δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται, ἵνα μὴ οἱ ναυτικοὶ μας
ταλαιπωρθοῦνται μὲν διατυπώσεις καὶ περιορισμοὺς ἀπόπους καὶ ἵνα μὴ
τὸ πλοῖον καθυστέρησῃ.

Αὐτάς, τούλαχιστον, τὰς συστάσεις θὰ ἔπειτε αἱ ἑκεῖ ἀρχαὶ νὰ
είχον λάβει ἀπὸ τοὺς προϊσταμένους των. Τὸ ἀντίθετον, ὀτυχῶς, φαί-
νεται ὅτι συμβαίνει.

Εἰς τὸ προσορμισθὲν πρὸ ἡμέρων εἰς Λαύριον φορτηγὸν «Ἀνακρέ-
ων», ἔπραξαν τὸ πάν τὰ ἑκεῖ τελωνειακὰ καὶ ἀστυνομικὰ ὅργανα διὰ
νὰ καθυστέρησουν ἐπὶ ὥρας ἀναιτίως τὸ πλοῖον καὶ διὰ νὰ καταστή-
σουν δυστρέστον τὴν παραμονήν εἰς τὸ πλήρωμα καὶ τοὺς ἑκεῖ μετα-
βάντας πρὸς ἐπίσκεψιν τῶν ναυτικῶν μας οἰκείους των.

Εἰς οὐδὲν ἴσχουσαν αἱ διαμαρτυρίαι τοῦ πλοιοκτήτου. Οἱ πάντες
ὑπεβλήθησαν εἰς στενοκεφάλους περιορισμοὺς καὶ εἰς γραφειοκρατι-
κὰς διατυπώσεις, τόσον αὐστηράς, ὡστε πολὺ νὰ ἀμφιβάλωμεν ἢν
ἄλλο σκάφος, ὅταν γνωσθῇ ἡ περιπέτεια τοῦ «Ἀνακρέων», θὰ δια-
ταχθῇ ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας νὰ προσεγγίσῃ εἰς τὸ Λαύριον.

Καὶ ὅμως, δι' αὐτὸ τοῦτο τὸ συμφέρον τῆς Οἰκονομίας θὰ ἔπειτε
τὰ εἰσπλέοντα εἰς τοὺς λιμένας μας πλοία πρὸς ἀνεφοδιασμὸν νὰ
τυγχάνουν πάστης διευκολύνσεως, ἐφαρμοζούντων μὲ κάποιαν ἀλαστι-
κότητα δικαιολογημένην τοῦ τελωνειακοῦ κώδικος καὶ τῶν ἀστυνομι-
κῶν μέτρων... «ἀσφαλείας».

Ἐχουν, ἀρά γε, τὰ ἀρμόδια ὑπουργεῖα προβῆ εἰς τὰς καταλλήλους
συστάσεις; Καὶ δὲν θὰ ἔπειτε νὰ ὑποδείξῃ τὰς συστάσεις αὐτὰς τὸ
ὑπουργεῖον Ναυτιλίας;

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΚΛΗΡΙΓΚΕΣ

Τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνέκινησεν ἕκ νέου τὸ θέμα
τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων, μέσω τῶν ψήσταμένων διμερῶν κλήριγκες,
μὲ σκοπὸν τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἔργου τῆς 'Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Τὰς
ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου ἀπόφεις διειδίσασεν εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμ-
πορίου διὰ σχετικοῦ τοῦ ἐγγράφου. Διὰ τοῦ ἐγγράφου τούτου ὑπογραμ-
μίζεται ἡ ἀνάγκη ρυθμίσεως δύο κυρίων περιπτώσεων: Πρῶτον, τῆς ἐ-
πεκτάσεως δι' δλας τὰς τακτικὰς γραμμὰς τοῦ μέτρου τῆς πληρωμῆς τῶν
ναύλων, μέσω κλήριγκ καὶ μέχρι τοῦ καθοριζούμενου πρὸς τούτο
ἔτηπτως ποσοῦ τῶν 600.000 δολαρίων. Καὶ δεύτερον ζητεῖται νὰ γίνη
ἐπέκτασις τοῦ ισχύοντος στόμερον εἰδίκου μέτρου τοῦ ἀφόρωτος τὸ
κλήριγκ Τσεχοσλοβακίας, ἦτοι τῆς πληρωμῆς 25% μέσω κλήριγκ, τῶν
ναύλων τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν καὶ τῶν ὑπολοίπων 75% εἰς ἐλεύ-
θερον συνάλλαγμα καὶ εἰς δλας τὰς ἄλλας περιπτώσεις ὅπου ψήσταν-
ται στήμερον διμερῆ κλήριγκ.

Ἐπὶ τῆς πρώτης προτάσεως, τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορίου ἔξετάζει τὸ
θέμα ἀπὸ ἀπόμενας ψήσους, εἰς τὸ ὄπιον θὰ φάσῃ τὸ διατιθέμενον κατ'-
ἔτος ποσὸν τῶν 600.000 δολαρίων, εἰς περίπτωσιν ἐπεκτάσεως τῆς
πληρωμῆς τῶν ναύλων δι' δλας τὰς πλοίας τακτικῶν γραμμῶν, μέσω κλή-
ριγκ καὶ ἐπομένως ἀπὸ ἀπόφεις βαθμοῦ ἐπιθαρύνσεως τῶν κλήριγκ
έκ τοῦ λόγου τούτου. Πάντως πρόθεσις τοῦ ὑπουργεῖον 'Εμπορίου εί-
ναι νὰ ἔξεύρῃ τρόπον διὰ τὴν Ικανοποίησιν τοῦ αἰτήματος τούτου τοῦ
ὑπουργεῖου Ναυτιλίας.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν δευτέραν πρότασιν, τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορίου, καθ'
ἄ μᾶς ἀνεκοίνωσεν δὲ ἀρμόδιος διευθυντής, ἀντιμετωπίζει τὸ θέμα εὐ-
μενῶς, διότι κατανοεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς ὑποδοθήσεως τῆς Ναυτιλίας μας.

Πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον, τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορίου θὰ προβῇ τὸ
συντομώτερον εἰς σχετικὴν εἰσήγησιν πρὸς τὴν Νομισματικὴν 'Επιτρο-
πήν, διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ εἰδικοῦ μέτρου τοῦ ἀφορῶντος τὸ κλήριγκ
Τσεχοσλοβακίας καὶ διὰ τὰ ὑπόλοιπα διμερῆ κλήριγκες, μὲ τὰ δποῖα
συνδέεται ἡ 'Ελλάς.

Ὦς γνωστόν, διὰ τὴν μέσω τοῦ ἐλληνο-τσεχοσλοβακικοῦ κλήριγκ
πληρωμῆς τῶν ναύλων διατίθεται ἐπησίως τὸ ποσὸν τοῦ 1.000.000
δολαρίων.

ΜΟΝΟΝ ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟΝ ΜΕΧΡΙ ΠΑΤΡΩΝ;

Καὶ τὸ μὲν Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας, νομοτύπως ἔξετάσαν τὴν
ὑπόθεσιν τῆς πρὸς τὰς Πάτρας ἐπεκτάσεως τοῦ δρομολογίου τοῦ πο-
ρθμείου «Ἐγγατία», ἔκρινε παραδεκτὴν τὴν προσφυγὴν τῶν ἀκτοπολι-
κῶν ἐπιχειρήσεων, τῶν θιγομένων ἀπὸ τὴν δις τῆς ἔβδομαδος προσεγ-
γισιν τῶν Πατρών.

Ἐξεταστέον, ὅμως,—τὸ ἐρώτημα ἀπευθύνεται, κυρίως, πρὸς τοὺς ἀρ-
μόδιους τοῦ Τουρισμοῦ καὶ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας — ποῖος θὰ
ἀμφισθῆτῃ τὸ ἀναφαίρετον δικαίωμα τῆς «Ἀδριατικα», ὅπως δρο-
μολογήσῃ ἀπὸ τὸ προσεχοῦς ἔτους τὸ ιδιόν της πορθμείου μὲ κα-
θημερινὰς προσεγγίσεις εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν; Καὶ πῶς θὰ
ἀνεχθῶμεν νὰ καρπούται τὸ ιταλικὸν πορθμεῖον τῆς δῆλης πρὸς τὰς
Πάτρας κινήσεως, ἐνῷ τὸ ιδιόν μας, λόγω της ἀποφάσεως τοῦ Συμ-
βουλίου τῆς 'Επικρατείας, μὴ ἀσχολουμένης πάντως ἐπὶ τῆς οὐσίας,
θὰ ἔχῃ περιωρισμένη τὴν ἀκτίνα τῆς δράσεως του καὶ μόνον μέχρι τῆς
「Ηγουμενίτσης」;

Καὶ ἂν αὐτοί τοις ἀγοράσουν τινὲς τῶν ηδη διαμαρτυρομένων ἐφοπλι-
στῶν ἔνα ἡ δύο φέρου - μπροστεῖται μεταχειρισμένα καὶ τὰ δρομολογήσαν
μέχρι Πατρών ἀπὸ τὸ Βρινδήσιον, θὰ είναι λογικὸν καὶ δικαίον νὰ δέ-
χεται τὸ νεότευκτον συμβατικὸν ἀνταγωνισμὸν ξένων καὶ ἡμετέ-
ρων, καθηλωμένων εἰς τὴν γραμμὴν «Ηγουμενίτσης»; Πῶς θὰ κερδίσῃ
ἡ «Ἐλλέμες» τὸ τοκοχρεωλύσιον τῶν 200 χιλ. δολαρίων;

Τὸ γενικότερον συμφέρον τοῦ Δημοσίου, νομίζομεν, ὅτι ἐπιβάλλει
τὴν προσοχὴν εἰς τὸ ἐγερθὲν ζῆτημα. «Ἡ λύσις δὲν θὰ είναι δύσκολος.

ΑΣ ΠΡΟΣΕΞΟΥΝ ΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Θέμα προσφίλες τῶν στηλῶν αὐτῶν αἱ τηλεπικοινωνίαι. Καθημερι-
νὰ τὰ παράπονα τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἥρχισαν ἐδῶ ἐγ-
καθιστάμεναι. Τὰ τηλέφωνα δὲν παρεχωρήθησαν ἀκόμη εἰς τινὰς ἔξ
αὐτῶν, τὰ τηλεγραφήματα καθυστεροῦν ὥρας πολλὰς κατὰ τὴν διανο-
μήν των, τὰ τηλεφωνήματα μὲ τὸ ἐξωτερικὸν ἀργοποροῦν διότι αἱ
γραμμαὶ είναι πάντοτε κατειλημέναι, τὸ ταχυδρομεῖον εἰς τὸν Πει-
ραιά διανέμεται τὴν ἐπομένην τῆς ἀφίξεως του καὶ γενικῶς καμμία
δὲ παρέχεται διευκόλυνσις εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν, ἡτοις
κυρίως χρειάζεται μέσα ἀνετείλαστης μὲ τὸ τηλεφερικόν.

Πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἡ «Ἐνωσις τῶν 'Εφοπλιστῶν» εἰδικὸν
ὑπόμνημα διὰ τὰς τηλεπικοινωνίας νὰ ὑποβάλῃ πρὸς τὴν Κυβερνη-
τικήν. Ἐλπίζομεν νὰ τύχῃ τοῦτο τῆς δεύτερης προσοχῆς. «Ἄς ἔχουν ὅπι-
σθιν των οἱ ἀρμόδιοι, ὅτι θὰ καταστῇ ἀδύνατος ἡ ἐδῶ ἐγκατάστασις
μεγάλων ναυτικῶν γραφείων χωρίς τὰ τηλέφωνα — τὰ πολλά, ὅχι τὸ
μοναδικόν — χωρίς τὸ τηλέπτυον τηλεγράφημα, χωρίς τὸ διανεύμενον
ὑπημέρων καὶ δίς τῆς ἡμέρας διανεύμενον.

ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΑΙ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΕΙΣ

Εἰς τὰ ἀφοπλιστικὰ γραφεία τοῦ Πειραιώς, ἵσως δὲ τοῦ Λονδίνου
καὶ τῆς N. Υόρκης, ἐλήφθη ἡ κάτωθι, περιέργου, πράγματι, περι-
χομένου, ἐγκύλιος. Τὴν δημοσιεύσουμεν ἐπὶ λέξει, χωρὶς τὰ ιδιά μας
σχόλια. «Ἐπιφυλασσόμεθα νὰ τὴν σχολιάσωμεν μετὰ τὰς διευκρινήσεις,
τὰς ὅποιας ἀναμένουμεν ἀπὸ τὸν κ. Ν. πουστρόγον τῆς Ναυτιλίας.

Τὴν ἐγκύλιον ἀπευθύνει τελευτεῖν καποιος κ. 'Α. Λαμπτής, τοῦ
εἰς Χουέλβαν τῆς Ισπανίας ἐδρεύοντος γραφείου ναυτικῶν ὑπηρεσιῶν
«Λαμπτής & Σιώ». 'Ιδού αὐτή:

Κύριοι,

Τὸ ιδρυθέν εἰς τὴν πόλιν μας «Ναυτεργατικὸν 'Ελληνικὸν Κέντρον»

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-
κτων δηζελοκινήτων πλοιών μὲ χῶρον ψυγείου

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

έκει την καλωσύνη, όπως γνωστοποίησε ούμιν, διότι διαθέτει πληρώματα πάντοτε πρόδυμα είς την εκτέλεσιν του καθίκοντός των.

Βασική άρχη και άποδάστος κανύν του ήμετέρου Ναυτεργατικού Κέντρου είναι ο πολεοδότης τάξης Έταιριας με πεπειραμένα και δάσια πληρώματα. Ούδεμιαν μεσοίτειαν λαμβάνομεν διά την άνωτέρω προσποθείας μας.

Απόντα τα έξοδα έπιβαρυνούσι τὸν προσλαμβανόμενον ναυτικόν, πλὴν τῶν εἰσιτηρίων του μέχρις έπιβιβάσεως εἰς τὸ αὐτὸν πλοῖον.

‘Ως ἐκ τούτου, κατέχομεν καὶ ἔγγραφον ὑπὸ Υ.Ε.Ν. Γραφείον κ. ‘Υπουργοῦ 9555) 17. 10.59 ἀριθ. πρωτ. 76359) 2619 ἐν Πειραιεῖ.

Πρό την πάλιν ἡμέραν ἀφίκθην ἐν ‘Ελλάδι (Αθήνας) δι’ ὑπηρεσιακάς μου ὑποθέσεις. Δυνάμεθα νὰ σᾶς ἔχουπρεπτωμεν εἰς τὴν ΕΛΑΔΑ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερον.

Προτιμάτε νὰ προσλαμβάνετε στὸ πλοῖο σας ἐμπείρους ‘Ελληνας ναυτικούς.

‘Αθῆναι, 8 Μαρτίου 1960

‘Υμέτερος
Α. ΛΑΜΠΙΡΗΣ

ΤΑ ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Μὲ ρυθμὸν ἰκανοποιητικὸν προχωροῦν τὰ ἔργα ἀναμορφώσεως τοῦ κεντρικοῦ λιμένος καὶ τοῦ ὅρμου Κερατσινίου. Ο γενικὸς διευθυντής τοῦ Ο.Λ.Π. κ. Κελαϊδῆς, ὑπολογίζει, διότι, ἔκτὸς ἀπροόπτου, ταῦτα θὰ ἔχουν διλοκληρωθαί λήγοντος τοῦ 1961, δὲ καὶ θὰ ἀρχίσῃ ἡ ἀκτέλεσις δευτέρας σειρᾶς ἔργων, τὰ διόπια ἀπὸ τοῦδε ὑπὸ τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ‘Οργανισμοῦ προγραμματίζονται.

Βάσει στοιχείων, τὰ διόπια ἔθεσεν ὑπὸ ὅψιν μας δ. κ. Κελαϊδῆς τὴν στιγμὴν αὐτὴν ἀκτέλεοῦνται τὰ ἀκόλουθα λιμενικά ἔργα εἰς τὸν Πειραιά:

Θεμελιοῦνται, εἰς τὰς νέας προβλήτας τῆς ἀκτῆς Τζελέπη, οἱ δύο σταθμοὶ διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως τοῦ ἔσωτερικού. Αἱ σχετικαὶ ἔργασίαι δὲ καὶ διὰ τὸν δινοσχέρανον ὑπωδόπτες ἐφέτος τὴν ἀποεπιβίσθασιν τῶν ἐπιβατῶν εἰς τὴν καριανὰν αὐτὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος, δὲν δύναται, δῆμος, τὸ ἔργον ν' ἀναβληθῇ, δεδομένου, διότι ἐκρίθη ὡς ἐπείγουσα καὶ ἀναγκαῖα ἡ πλήρης ὄργανωσις τοῦ ἐπιβατικοῦ λιμένος. Πάντως, ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., προτίθεται νὰ ἐπιταχύνῃ τὸν ρυθμὸν τῆς ἀνεγέρσεως τῶν δύο σταθμῶν, ἐπιβαρυνόμενή, ἔστω μὲ τὰς δαπάνας μιᾶς καθ' ὅλον τὸ εἰκοσιτετράρον σχέδιον, ἔργασίαις τῶν τεχνικῶν συνεργείων. Παραλήλως, προχωροῦν αἱ ἔργασίαι διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς κρηπιδώσεως τῆς περιοχῆς Ξαβερίου, ὡστε διλοκληρος ἡ πλευρὰ τοῦ λιμένος ἀπὸ τὸν Παλαιοὺ Τελωνείου μέχρι τοῦ προλιμένος, νὰ δύναται συντόμως νὰ ἀξιοποιηθῇ.

Ἐξ ἀλλού, κατόπιν σημαντικῆς καθυστερήσεως, ἔνεκα τεχνικῶν δυσχερεών, αἱ διόπιαι ἐνεφανίσθησαν κατὰ τὴν θεμελίωσίν των, προχωρεῖ ἡδη μὲ ταχὺν ρυθμὸν ἡ ἀνεγέρσεως τῶν νέων δύο μεγάλων ἀποθηκῶν παρὰ τὴν Ελευθέραν Ζώνην. ‘Υπολογίζεται, διότι αὐταὶ θὰ τεθοῦν εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἐμπορίου, κατὰ τὸν προσεχῆ χειμῶνα.

Εἰς τὸ Κερατσίνι ὁ ἀνάδοχος ἐργολάβος τῶν ἀπὸ τοῦ θέρους ἀρχαίων ἔργων, προβλέπει, διότι θὰ παραδώσῃ ταῦτα πολὺ πρὸ τοῦ 1962, δὲ τὸ προχωρεοῦνται βάσει τῆς μετὰ τοῦ Ο.Λ.Π. συμβάσεως του νὰ τὰ ἀποπερατώσῃ. Αἱ τρεῖς κύριαι προβλήτες τοῦ σχεδίου λιμενικῆς ἀναμορφώσεως τοῦ δόμου, θὰ είναι οὕτω ἔτοιμοι ἐντὸς τοῦ προσχοῦς ἔτους, διατίθενται ἀμέσως, διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῆς φορτεκφορτώσεως γαιανθράκων, διὰ τὴν ὄργανωσιν ἀλιευτικοῦ λιμένος, τὴν ἔγκατάστασιν συγχρονισμένης ἴχθυσκάλας καὶ διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῆς κινήσεως τῶν στρατιωτικῶν ἔφοδων.

Πέραν τῶν καθαρῶν τεχνικῶν αὐτῶν ἔργων, διὰ τὴν πληρεστέραν ἀξιοποίησην τὸ κεντρικοῦ λιμένος καὶ διὰ τὴν διαμόρφωσιν ἐνὸς συγχρόνου λιμένος εἰς τὸ Κερατσίνι, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, θὰ συσταθῇ καὶ θὰ λειτουργήσῃ μηχανογραφικὸν κέντρον διὰ τὴν ὄρθολογιστικὴν συγκρότησιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π. ‘Ηδη προεκρύψῃ ἡ δημοπρασία διὰ τὴν ἐνοικίασιν τῶν μηχανημάτων μηχανογραφήσεως, ἐνῷ αἱ τεχνικαὶ ὑπήρξεις τοῦ ‘Οργανισμοῦ κατατίθουν τὴν μελέτην ἀνεγέρσεως κτιρίου εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ελευθέρας Ζώνης, δῆπον θὰ ἔγκατασταθοῦν ταῦτα.

Εἰς τὰ προγραμματιζόμενα ηδη ἔργα, τῶν διόπιων ἡ ἀκτέλεσις θὰ ἀρχίσῃ μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ παρόντος προγράμματος ἀνάπτυξεως τοῦ λιμένος, περιλαμβάνονται, ἡ ἀνεγέρσις δύο ἐπιβατηγῶν σταθμῶν εἰς τὴν προβλήτας. Βασιλέως Κωνσταντίνου καὶ εἰς τὸν χώρον τοῦ Παλαιού Τελωνείου, διὰ τοὺς ἐπιβάτας τοῦ ἔσωτερικοῦ, ἡ ἀνεγέρσις κτιριακοῦ συγκροτήματος εἰς τὸ διόπιον θὰ ἔγκατασθοιν αἱ ὑπήρξεις τοῦ λιμένος, ἡ συμπλήρωσις τῶν τεχνικῶν ἔργων τοῦ Κερατσινίου, ἡ ἔγκατάστασις ἐντὸς τῆς λιμενικῆς περιοχῆς ψυγείων διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν τῶν διακινούμενων εύπαθων φορτίων καὶ ἡ ἀπέκτασις τῆς χερσαίας λιμενικῆς περιοχῆς, τόσον παρὰ τὴν Ελευθέραν Ζώνην, δῆπον καὶ παρὰ τὴν ἀκτὴν Ξαβερίου, διὰ βαθμιαίων ἀπαλλοτριώσεων, αἵτινες θὰ ἀπατήσουν συνολικῶς διπάνην 200 ἑκατομμυρίων δραχμῶν.

Δυσχερείας, πάντως, ἀντιμετωπίζει ἡ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π., ὡς πρὸ-

τὸ θέμα τῆς ἀνεγέρσεως ιδίου κτιρίου διὰ τὴν στέγασιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ λιμένος. ‘Η ίδει τῆς ἀνεγέρσεως τούτου εἰς τὴν πλατείαν Καραϊσκάκη, ἡτοι κρίνεται, ὡς ἡ πλέον κατάλληλος θέσις διὰ νὰ δημιουργηθῇ τὸ διοικητικὸν κέντρον τοῦ λιμένος, ἐγκατελεῖθη δριστικῶς τεθέντος θέματος ἔξαγορᾶς τοῦ οἰκοπέδου, τὸ δόπιον ἀνήκει εἰς τὸν Δῆμον. Κατόπιν τούτου προεκρίθη ὡς καταλλήλοτερος χώρος, ὁ παραπλεύρως τοῦ Παλαιού Τελωνείου ευρισκόμενος, ἔνθα τὸ συγκρότημα τῶν τελωνειακῶν ἀποθηκῶν. Μέχρι στιγμῆς πάντως, αἱ τεχνικαὶ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Λ.Π. δὲν ἡδουνθήσαν νὰ κατατίσουν μελέτην διὰ τὴν ἀνεγέρσειν τοῦ κτιρίου, δεδομένου, διότι τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιώς, ἀποκλείει τὴν περίπτωσιν συστεγάσεως του μετὰ τοῦ Ο.Λ.Π. ‘Αρχικῶς προεβλέπετο ἡ εἰς τὸ κτίριον στέγασιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ο.Λ.Π., τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον καὶ τῆς Διεύθυνσεων Τελωνείων. ‘Ηδη, μετὰ τὰς ἀντιρρήσεις τοῦ Λιμεναρχείου, ἀντιμετωπίζεται ἡ περίπτωσις τῆς ἀνεγέρσεως κτιριακοῦ συγκροτήματος εἰς τὴν αὐτὴν περιοχήν, εἰς τὸ δόπιον, τόσον ὁ Ο.Λ.Π., δόπιον καὶ τὸ Λιμεναρχεῖον καὶ τὸ Τελωνείον, θὰ ἔχουν ἀνεξάρτητα οἰκήματα. Διὰ τὴν ἀνέστησιν καὶ ἐπιδιλητικὴν διάταξιν αὐτῶν, θεωρεῖται ἀναγκαῖον, ὡς παραπλεύρως δόλοκληρον ἡ, μέρος τούλαχιστον, τοῦ σημερινού κτιριακοῦ συγκροτήματος τοῦ Τελωνείου καὶ τοῦ Λιμεναρχείου. ‘Αποφάσεις δριστικαὶ ἐπὶ τοῦ θέματος δὲν ἐλήφθησαν μέχρι στιγμῆς.

Ο ΑΣΥΔΟΤΟΣ

Πρὸς τὸν κ. υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἀπεστάλη ἀπὸ μέρους τῆς ἑταῖριας Πέτρου Νομικοῦ τὸ κάτωθι τελεγράφημα:

«ΕΧΟΜΕΝ ΤΗΝ ΤΙΜΗΝ ΑΝΑΦΕΡΟΜΕΝ ΕΠΕΤΡΑΠΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΙΣ «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ» ΚΕΡΚΥΡΑΝ ΚΑΤΑ ΠΑΡΑΒΑΣΙΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΞΕΩΝ ΚΕΙΜΕΝΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ ΣΤΟΠ.— ΕΙΣ ΕΠΙΜΕΤΡΟΝ ΕΝΩ ΚΑΤ’ ΕΞΑΙΡΕΣΙΝ ΕΠΕΤΡΑΠΗ ΚΑΤΟΠΙΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΓΗΣ ΣΑΣ ΑΠΟΠΛΟΥΣ «ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ» ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΝ ΜΕ ΩΡΑΝ ΑΝΑΧΟΡΗΣΕΩΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΤΗΝ 12η ΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ ΕΝ ΤΟΥΤΟΙΣ ΠΛΟΙΟΝ ΠΑΡΑΜΕΝΕΙ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ 1ην ΜΕΤΑΜΕΣΗΜΒΡΙΝΗ ΣΤΟΠ.— ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΟΜΕΘΑ ΕΝΤΟΝΩΣ ΚΑΙ ΕΠΙΦΥΛΑΣΣΟΜΕΘΑ ΠΑΝΤΟΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΟΣ. Πειραιεύς, 7 Μαρτίου 1960

ΕΤΑΙΡΙΑ ΠΕΤΡΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ».

Δέν μᾶς ἐκπλήσσει ἡ διαμαρτυρία. Δέν είναι, ἀλλως τε, ἡ πρώτη. ‘Αυδότος δὲ πλοιοκτήτης τοῦ «Κολοκοτρώνη» ἐνεργεῖ κατὸ τὸ ίδιον τοὺς συμφέροντας, συνεχίζων νὰ ἀγορᾷ νόμους, κανονισμούς καὶ ὑπουργικὰ ἀποφάσεις. Παρὰ τὰ τόσα κατ’ αὐτοῦ καταγγελθέντα, τὰς συχνὰ προκλούμενας ἀνωμαλίας, καὶ τὸν ἀσθενεῖσμον τοῦ εἰναὶ λόγῳ πλοιοκτήτου περιέργων ὃ νόμος δὲν ἐκίνθη. Είναι ὁ ἀδύτος τῆς Ακτῆς Τζελέπη. Λύτα τὰ λιμενικὰ δργάνα ἀποφεύγουν διὰ τὴν παρέμβασιν εἰς τὰς ἐκτροπάς, ὅλῃς οὐδὲ αὐτὴν τὴν ἐπαφήν, ἵνα μη παρέκηπνοθεῖν.

Η ΔΙΑ ΤΟΥ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΟΥ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Συνεπληρώθη κατ’ αὐτὰς ἡ ἔγκατάστασις τοῦ παρακτίου ραδιοτηλεφωνικοῦ δικτύου χώρας. Πέραν τῶν πῦρων λειτουργούντων πέντε σταθμῶν εἰς τὴν Αθήνας, Θεσσαλονίκην, Κέρκυραν καὶ Ρόδον, πρίκειν ἀπὸ τινῶν ημέρων ἡ λειτουργία καὶ δύο εἰσέτι σταθμῶν, εἰς Χίον καὶ Πάτρας. Τὰ κύρια τεχνικά στοιχεῖα τούτων είναι τὰ ἔπειτα: Σταθμὸς Χίου: ‘Ενδεικτικὸν κλλοθεῖς S.V.X. Συχνότητες, ἔργασίας 3.744 κ.κ., ἐφεδρικαὶ 1.820 καὶ 2.678 κ.κ. ρωραὶ (Ελλάδος) λειτουργίες ἀπό 09.00 ἑως 23.00.

Σταθμὸς Πατρών: ‘Ενδεικτικὸν κλλοθεῖς S.V.P. Συχνότητες, ἔργασίας 2.792 κ.κ., ἐφεδρικαὶ 1.800 καὶ 3.785 κ.κ. Ρωραὶ λειτουργίας 09.00 ἑως 23.00.

Διὰ τῶν ἐπτὰ αὐτῶν παρακτίων σταθμῶν, διότι πλοιοτηλεφωνική καλύψις τοῦ ἔλληνικοῦ θαλασσίου χώρου, παρεχόμενης ἐφεξῆς τῆς δυνατότητος μιᾶς ἀνέτου ἔξυπρέτησεως τῶν ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων τῶν ἐξωπλισμένων διὰ τῶν συχτικῶν ουσοκευῶν. Παρὰ ταῦτα, οὐτε οἱ τηλεπικοινωνιακαὶ ἀνάγκαια τῆς ἀγκυροποίησης ναυτιλίας καὶ δὴ τῶν μικρῶν σκαφῶν, θὰ καλύψουν, οὐτε πλήρως θὰ προσταθεῖν ἡ ἀνθρωπίνη ζωὴ εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας, ὃν παραλλήλως μὲ τὴν καλὴν τεχνικὴν ὄργανων τοῦ παρακτίου ραδιοτηλεφωνικοῦ δικτύου, δέν ἐφαρμόζωνται, ἡ αὐτὴν ουσιώνειν, οἱ ισχύοντες κανονισμοὶ τηλεπικοινωνιῶν. ‘Η διάδοσης κρήτης τοῦ πλοιοτηλεφωνού, αἱ παρατείνομεναι ὑπερμέτρων ουσιώδειες, ὡς καὶ ἡ ἀνδεδειγμένη χρονισμοποιούσις τῶν πλοηγών ουσιοτήτων, προκαλοῦν σοβαράς ἀνωμαλίας εἰς τὸ πλευρικοίνων ισχυρούσιν τούτο ούστημα, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἔξουδετερούται πληρωμὴς οιαδήποτε ἀρίστη τεχνικὴ δργάνωσις τοῦ.

Εἰς σχετικόν γέγγραφον τῆς ἀρμόδιας διεύθυνσεως τοῦ υπουργείου

“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., MADRA S-1

Telephone: 4911 (4 Lines)

Cable: "GOODWILL,,

Συγκοινωνιών και Δημοσίων Ἐργανών πρός τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, ἀναφέρονται ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὸ ἀκόλουθα:

«..... Ἐπιφελούμεθα τῆς εὐκαιρίας νά ἐπαναλάβωμεν, διτὶ αἱ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ Ο.Τ.Ε. γενόμεναι προσπάθειαι δέν σαμβάλουν πλήρως εἰς τὴν ἀρτίαν ἔξυπρετοποιῶν τῆς ναυτικῆς κινητῆς ραδιοτηλεφωνικῆς ὑπηρεσίας, ἐφ' ὅσον δέν καταβληθοῦν ἀντίστοιχοι ἀπὸ τῆς ὑμετέρας πλευρᾶς προσπάθειαι διὰ τὴν ἀκριβῆ ἐφαρμογὴν ἐκ μέρους τῶν πλοίων τῶν διατάξεων τῶν ισχυόντων Διεθνῶν καὶ κινδύνου 2.182 Χ.Κ. καὶ τὴν διαδικασίαν κλήσεως καὶ ἀνταποκρίσεως.

»Ἐπιστε, ὅπως ἀπαγορεύονται καὶ ἀλέγχονται αἱ λαμβάνουσαι κύρων παραδείσεις γενικέτερας φύσεως, ίδια δὲ αἱ καταχρηστικαὶ μεταξὺ πλοίων συνυμπίλαια διὰ τοῦ ραδιοτηλεφωνοῦ καὶ ἡ χροιμοποίησις τοῦ ἀσύρματοῦ ὑπὸ τῶν οκαφῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τῶν εἰς λιμένας.

Τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας πρέπει νά ἐπιστήῃ τὴν προσοχὴν τῶν πλοίων καὶ τῶν ἀσύρματος ἐπὶ τῆς πτήσεως τῶν κανονισμῶν, οἱ όποιοι δέπουν τὴν λειτουργίαν τοῦ τηλεπικοινωνικοῦ τούτου μέσου. Είναι ἔξυπρετικὸν διὰ τὴν ἀγκιλούσσαν ναυτιλίαν καὶ δέν πρέπει ἡ μὴ λελογισμένη χροιμοποίησις τοῦ, νά ἔξυδετερών τὴν ἀναμφισθῆτον χροιμότητά του.

ΤΑ ΠΟΡΘΜΕΙΑ

Ἡ σημαντικὴ κίνησις ἐπιβατῶν καὶ ὄχημάτων, τὴν όποιαν ἐνεφάνισαν κατὰ τὸ 1959 αἱ ἔξ γραμμαὶ πορθμείων εἰς τὸ ἔσωτερικὸν τῆς χώρας, ἀποδεικνύει τὴν χρησιμότητα τοῦ νέου αὐτοῦ μέσου εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μᾶς συγκοινωνίας. Αἱ πολλαὶ βραχεῖαι θαλάσσιαι ἀποστάσεις καὶ τὸ δόλονέν αὐξανόμενον ρεῦμα τῶν λεγομένων «έπωχουμένων τουριστῶν», ἀποτελοῦν προϋπόθεσεις μιᾶς ἐπι μεγαλυτέρας ἀναπτύξεως εἰς τὸ μέλλον τοῦ κλάδου τῶν πορθμείων.

Ἴσως ἡ ἀθρόα δρομολόγησις τοιούτων σκαφῶν νά προκαλέσῃ σοβαράς ἀνωμαλίας εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν. Τὸ πορθμεῖον ἐνδέχεται καὶ αὐτὸν νά ἀποθῇ μίαν ἡμέραν ὁ ἀνταγωνιστὴς τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου. Ἐπιβάλλεται διὰ τοῦτο, ἡ λελογισμένη καὶ ἐπὶ τὴ βάσει συγκεκριμένου προγράμματος, χρησιμοποίησης του. Θά ἔξυπρετησῃ τὰς ἀπό τοῦ θαλάσσης μεταφορὰς καὶ εἰδικῶτερον τὸν τουρισμόν, χωρὶς νά δημιουργήσῃ εύρυτερον συγκοινωνιακὸν πρόβλημα, δρομολογούμενον μόνον εἰς μικρὰς ἀποστάσεις — διαπορθμεύσεις — καὶ ἐκεῖ, ὅπου δέν είναι δυνατόν νά δρομολογηθῇ ἐπιβατηγοῦ πλοίον.

Ἴδού, οἱ ἀριθμοὶ τῆς κινήσεως τῶν πορθμείων κατὰ τὸ 1959, ὡς ἀνεκοινώθησαν ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας: Γραμμὴ Ρίου — Ἀντιρρίου: Ἐπιβάται 618.822, ὄχηματα 129.549, ἔξ δων τὰ 71.231 φορτηγά, τὰ 37.310 ιδιωτικὰ καὶ τὰ 21.008 λεωφορεῖα. Γραμμὴ Ὦρωπον — Ἐρετρίας: Ἐπιβάται 146.239, ὄχηματα 61.934. ἔξ αὐτῶν 37.611 φορτηγά, 14.101 ιδιωτικὰ καὶ τὰ ὑπόλοιπα λεωφορεῖα. Γραμμὴ Αίδηψου — Ἀρκίτσης: Ἐπιβάται 77.094, ὄχηματα 11.810, ἐκ τῶν όποιων 4.823 φορτηγά, 4.188 ιδιωτικὰ καὶ τὰ ὑπόλοιπα

λευφορεῖα καὶ πούλμαν.

Γραμμὴ Κερκύρας — Ἡγουμενίτσης: Ἐπιβάται 71.380 καὶ ὄχηματα 9.136. Ἐξ αὐτῶν τὰ 4.405 φορτηγά, τὰ 3.463 ιδιωτικὰ καὶ τὰ 1.274 λεωφορεῖα. Γραμμὴ Ἰτέας — Αίγιου — Γαλαζειδίου: Ἐπιβάται 21.016 καὶ αὐτοκίνητα 4.681 καὶ Γραμμὴ Πρεδέζης — Ἀκτίου, ἐπιβάται 765 καὶ ὄχηματα 944.

Σύνολον τῆς διὰ πορθμείων ἔξυπρετηθείσας κινήσεως κατὰ τὸ 1959: Ἐπιβάται 915.366 καὶ ὄχηματα 218.065.

ΚΑΙ ΠΑΛΙΝ ΔΙΑ ΤΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟΝ ΚΡΗΤΗΣ

Οὐδὲν ἀγκυροθόλιον διὰ τὴν σαφαλὴ προσαγίλωσιν καὶ τὴν ἀνετον φορτοεκφόρτωσιν πορθμείου, προσφέρει σημερινὸν ὄλοκληρος ἡ θρειστικὴ ἀκρα τῆς Κρήτης. Οὔτε ὁ λιμὴν τῆς Σούδας, οὔτε ὁ λιμὴν τῶν Χανίων, οὔτε ὅρμοι τινὲς τῆς χερούνησου τῆς Γραμβούσης, θά δύναντο νά ἀποτελέσουν τὴν τεχνικῶς ὥργανωμένην ἀφετηρίαν πορθμείου, ουνδέοντος τὴν μεγαλόνησον μετὰ τῆς κατέναντι πελοποννησιακῆς ἀκτῆς.

Εἰς σχετικὸν ἔγγραφόν του πρός τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ὁ λιμενάρχης Χανίων, ἀναφέρει, διτὶ διατιθεται μὲν εἰς τὴν Σούδαν «Ρίδα» προσγιαλώσια καὶ πρινοδειπέσιας ἀρματαγωγῶν, πλὴν ὅμως, αὐτὴν χροιμοποιεῖται ἐντατικῶς καὶ ἀποκλειστικῶς ὑπὸ τῆς ἐκεῖ ναυτικῆς βάσεως. Θεωρεῖται δὲν ἐντελῶς ἀπίθανον τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ἔξυπρετηθείσας ὑπὸ τῆς ιδίας Ρίδας ταῦτοχρόνων καὶ πορθμείου, ἐκτελούντος τακτικὴν συγκοινωνίαν. Ὁ χώρος είναι περιωρισμένος καὶ ἡ περιοχὴ θεωρεῖται ὡς καθαρός στρατιωτική.

«Ἄλλα καὶ ὁ λιμὴν τῶν Χανίων δὲν προσφέρει δυνατότητας ὑποδοχῆς τοῦ πορθμείου. Στερεῖται ἐπαρκῶν ἔγκαταστάσεων καὶ τὸ οσιαρώτερον, δὲν διαθέτει χώρον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔστω καὶ εἰς τὸ μέλλον, ἔργων πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ ἐλληνισμοῦ ἐνός τοιούτου οκάφους. Διὰ τὴν κερδόνησον τῆς Γραμβούσης, τὴν εὐρισκομένην ἔγγυτερον ὄπωδηπότε τῆς ἀκτῆς Πελοποννήσου, ὁ λιμενάρχης Χανίων τονίζει εἰς τὴν ἀναφοράν του, διτὶ πρόκειται περὶ μιᾶς περιοχῆς ἀβάτου καὶ ἀκατοικητοῦ, εἰς τοῦ ὅρμους τῆς ὅποιας σημερινῶν ἔξυπρετοτάτων μόνον πετραλοικούπαι καὶ ιστοφόρα. Οὐδὲποτε ἀντεμετωπίσθη ὁ λιμενοποίησις τῶν. Οὔτε τώρα ύψισταται σχεδίον τὸ πρός τὸν οκοπόν αὐτὸν. Τέλος οἱ περιπτώσεις χροιμοποιεῖσας τοῦ λιμένος τοῦ Καστελλίου τῆς περιοχῆς Κιοσάσου, θά πρέπει παντελῶς νά ἀποκλεισθῇ ἐπίσης, πρώτων διότι στερεῖται οἰσαδήποτε ἀξιολόγου ἔγκαταστάσεως καὶ δεύτερον, διότι ἀπέκει ἐκ τῆς πόλεως τῶν Χανίων 44 κιλόμετρα. Χρειάζεται νά δημιουργηθῇ ἐξ ὑπαρχῆς νέος λιμὴν καὶ σύγχρονος αυτοκινητόδρομος πρὸς τὸ ἔσωτερικόν τῆς νήσου.

Σημειούται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διτὶ η μεταξὺ Κρήτης καὶ Πελοποννήσου (Γυθείου) ὄπόστασις, ἐκ τῶν τεσσάρων αὐτῶν σημειών τῆς διατηκῆς δικρας τῆς νήσου, ἀνέρχεται εἰς 90 ἑως 121 μιλλια. Διὰ νά καλυφθῆ αὐτὴ, ἀπαιτεῖται πολύωρος πλοῦς εἰς ἀνοικτὸν καὶ τεταραγμένον, κατὰ κανόνα, πέλαγος.

«Οταν, λοιπόν, τόσαι καὶ μεγάλαι δυσχερεῖται ἐμφανίζονται διὰ τὴν ἀπλῆν καὶ μόνον προσέγγισιν τοῦ πορθμείου ἐπὶ τῆς ἀκτῆς τῆς Κρήτης, εὐκόλας ἀντιλαμβάνεται τοι τὸ μέγεθος καὶ τὴν οσιαρώτητα τῶν προβλημάτων, ἀτίνα συνεπάγεται τοι τακτικὴ σύνδεσις τῶν δύο αὐτῶν περιοχῶν τῆς χώρας, διὰ πορθμείου. Ἐπομένως καθε σπουδὴ — καὶ ἐπιδεικνύουν μεγάλην η Περιηγητική Λέσχη καὶ ὁ Τουρισμός — είναι ἀδικιολόγητος. Προδίδει ἄγνοιαν τοῦ θέματος καὶ ἐλλειφεν οσιαρό-

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.

τπος. Έαν δέν δημιουργήθουν κατάλληλα και άσφαλτη άγκυροθόλια διά το πορθμείον εἰς τὴν αφετηρίαν καὶ τὸ τέρμα τῆς διάδρομος του, έαν δὲν ἀντιμετωποθῇ ἡ διεύρυνσις καὶ οὐχ χρονισμός τοῦ ὑπάρχοντος σήμερον δικτύου, τόσον εἰς τὴν Κρήτην, δύον καὶ εἰς τὴν Πελοπόννησον δικτύου, ὡς βασική προϋπόθεσις τῆς λειτουργίας τῆς διά πορθμείου συγκοινωνίας, έαν, τέλος, δέν ἔρευνηθῇ σκολαστικός ὁ παράγων τῆς ἀσφαλείας, τὴν ὅποιαν παρέχει μία ὑπὸ τοιούτους ὄρους μεταφέρα ἐπιβατών καὶ ὄχημάτων (διαδρομὴ ἐπὶ πολλὰ μίλια καὶ εἰς ἀνοικτὸν πέλαγος), τότε ἡ ἀποτυχία τοῦ ἔγχειρημάτος, η ὁμεօς καὶ παταγώδης, θὰ πρέπει νὰ προεξόφληται.

Πρὸ πάσος, λοιπόν, ἀλλὶς ἐνέργειας, ἐπιβάλλεται νὰ καταρτισθῇ μία πλήρης τεχνικὴ καὶ οἰκονομικὴ μελέτη τοῦ θέματος. Τὰ ὑπουργεῖα Συντονισμού, Ἐμπορίου, Γεωργίας καὶ Ναυτιλίας ἀρ προσδούν εἰς τὴν σύστασιν μιᾶς ἐξ ἐμπειρογνομάνων ἐπιτροπῆς. Ἐπὶ τῶν πορισμάτων αὐτῆς καὶ μόνον θὰ πρέπει νὰ συσταθῇ τῷρα ἡ γραμμὴ ἡ μετά μίαν περίπου δεκαετίαν, ὅτε ἡ Πελοπόννησος καὶ η Κρήτη, θὰ διαθέτουν τοὺς καταλλήλους ἐκείνους δρόμους καὶ τὰς προσθέσεις, τῶν δηοίων που σύνδεσις διὰ πορθμείου θὰ προάγῃ τὸν τουρισμὸν καὶ τὴν οἰκονομίαν ἐν γένει, τῶν δύο αὐτῶν περιοχῶν τῆς χώρας.

O. K. KARAMANLΗΣ ΔΙΑ ΤΑ «ΠΙΤΑΜΕΝΑ,,

Πληροφορίας περὶ τῆς ὑποθέσεως, ὡς τὴν ἔχαρακτήρισε, τῶν «πίταμένων», ἔζητησε πρὸ ἡμερῶν ὁ κ. Πρωθυπουργός ἐνῷ εὐρίσκετο εἰς στενὸν κύκλῳ ἀρμόδιων καὶ παραγόντων τῆς Ναυτιλίας. Ἡθέλησε νὰ πληροφορηθῇ διατί ἡ τόση ἀντιδραστική τοῦ τύπου κατὰ τῶν πλοίων αὐτῶν, διατί αἱ τόσαι ἐπιφυλάξεις τῶν εἰδικῶν. Εἶναι ἐπικινδύνα τὰ σκάφη αὐτὰ — ἡρώτησεν ὁ κ. Πρωθυπουργός — εἰναι προβληματική, ἀπὸ πλευρᾶς ἐκμεταλλεύσεως, ἡ σταδιοδρομία των εἰς τὴν Ἑλλάδα, δύνανται νὰ ἐπιδράσουν ἀνασχετικῶς εἰς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξις τοῦ στόλου τῶν μικρῶν ἐπιβατηγῶν, δρομολογούμενα εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀργοσταρινικοῦ;

Ἐκ τῶν ἐρωτήσεων αὐτῶν τοῦ κ. Καραμανλῆ, καταφαίνεται ὁ βαθμὸς τῆς ἐπὶ τοῦ θέματος ἐνημερώσεως του. Πραγματιστής, ὡς εἶναι, ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, δὲν βλέπει εἰς τὴν δῆλην ὑπόθεσιν, μόνον τὴν ρωμανικήν πλευράν μιᾶς λίαν ἀμφισβήτησίου προδόσου εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μας, ἀλλὰ σοφαρῶς φαίνεται νὰ τὸν ἀπασχολῇ ὁ παράγων τῆς ἀσφαλείας καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως.

Πολλαῖς, βεβαίως καὶ διάφοροι ἀπαντήσεις ἐδόθησαν εἰς τὰς ἀπορίας αὐτὰς τοῦ κ. Καραμανλῆ. Οἱ ὑποστηρικταὶ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν «πίταμένων» πλοίων, μὲ θέρμην ὑπέρμετραν ἀνέφερθησαν εἰς τὸ «τεχνικὸν θαύμα», τὸ ὅποιον ταῦτα ἀντιπροσωπεύουν, ἐνῷ οἱ ἔχοντες τὴν γνώμην, ὅτι ἡ δρομολόγησίς των μόνον ἀναστάτωσιν θὰ προκαλέσῃ εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκάς μας συγκοινωνίας, ἀνέπτυξαν ἐπὶ τῇ βάσει ὑπεύθυνών στοιχείων, τὴν ἀποφίν των αὐτῆν.

Καὶ ὅταν ὁ κ. Καραμανλῆ ἐπληροφορηθῇ, ὅτι τὰ σκάφη ταῦτα δὲν δύνανται νὰ ταξιδεύσουν, εἴμαι ὡς συνήθη πλοῖα, ἐν θαλασσοταραχῇ, παρέμενεν ιδιαιτέρως σκεπτικός. Ἐκράτησε τὴν ἐπιφύλαξιν. Θά ύπελγοιζεν, ἀσφαλῶς, τὰς ἡμέρας τοῦ χρόνου, κατὰ τὰς ὅποιας ἐπικρατεῖ νηνεμία εἰς τὰς θαλάσσας μας....

ΤΙ ΛΕΓΟΥΝ ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΕΙΔΙΚΟΙ

Τὸ Ἀγγλικὸν Ἰνστιτούτον τῶν Ναυτικῶν (The Institution of Naval Architects) εἶναι, ὡς γνωστόν, τὸ σοβαρότερον ἀνὰ τὸν Κόσμον ὕδρυμα τῆς ναυπηγικῆς ἐπιστήμης. Αἱ κατὰς καιροὺς διὰ αὐτοῦ ἀνακοινώσεις, ἀποτελοῦν τὴν κλειδία τῆς προόδου καὶ τῶν ἐπιτευγμάτων εἰς τὴν ναυπηγικήν.

Ἡτο φυσικὸν καὶ τὰ «πίταμένων» σκάφη (Hydrofoil Boats) νὰ ἀποτέλεσσον ἀντικείμενον συζήτησεων κατὰ τὰ τακτικὰ συνερχόμενα συνέδριο τοῦ Ἰνστιτούτου.

Καὶ πράγματι κατὰ τὴν ἔστινην διάσκεψιν τοῦ 1958, ὁ Ἀγγλος ναυτηγός P. R. Crewe, μέλος τοῦ Ἰνστιτούτου, μακράν ἀνεκοινώσεις, ἀπειλήσαν τὴν προόδου καὶ τῶν ἐπιτευγμάτων εἰς τὴν ναυπηγικήν.

Θὰ ἡτο ἀδύντοντας καὶ ἀσκόποντο, ἵσως, νὰ μεταφέρωμεν εἰς τὰς σελίδας αὐτὰς τὰς ἐπιστημονικὰς διαπιστώσεις τοῦ Ἀγγλου ναυτηγοῦ. Τὸ θέμα διῆγειρε τὴν προσοχὴν καὶ τοῦ ὑμετέρου κοινοῦ ἀπὸ τὴν ἀπόπειραν δύο ἐπιχειρηματιῶν, ὅπως διὰ τῶν σκαφῶν τοῦ ἐν λόγῳ τύπου καθιερώσουν τακτικὰ δρομολόγια εἰς τὰς θαλάσσας μας. Ἐπεκρίναμεν τὴν ἀπόπειραν αὐτὴν καὶ ἡ ἐπικριτικὴ συνήτηση τῆς σύμφωνον γνώμην δῶλαν τῶν δυναμένων ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην. Ὁμως οἱ τοῦ ὑπουργείου ἀρμόδιοι, λίαν προσδευτικοί, ἔσπευσαν νὰ υιοθετήσουν τὰ «πίταμένων» καὶ νὰ τοῖς παράσχουν τὴν εὐλογίαν των. Τὰ

ἀνεγνώρισαν, ὡς ἐπιβατηγὰ σκάφη γραμμῆς....

Καὶ διότι μᾶς ἐνδιαφέρει ἡ ἀσφαλεία τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ καὶ ἐπιθυμούμενης τὴν ἐνημέρωσιν τοῦ ἐπὶ τοῦ ὄλου θέματος προσεύχαμεν εἰς τὰ φωτὰ ἐπιστήμονος κύρους καὶ πλήρους γνώσεως τῶν ἔξειδεων τῆς ναυπηγικῆς, ἵνα αὐτὸς μεταδῶτη διὸ τῶν στηλῶν μας τὰς ἀπόψεις του. Οἱ τοῦ ὑπουργείου, ἀτυχῶς, ἀρμόδιοι, δὲν ἀντεμετώπισαν τὸ θέμα μὲ τὴν δέουσαν σοβαρότητα. Ἔσπευσαν πολὺ καὶ ἡ σπουδὴ συνχράν Βλάπτει.

Ο πρὸς ὃν ἀπηνθύνθημεν ναυπηγός, ἀντὶ ἀλλης τινὸς ἀπαντήσεως, μᾶς ἀπέστειλεν ἐν μεταφράσει τὰ συμπεράσματα τῆς ἐνώπιον τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἰνστιτούτου ἀνακοινώσεως διὰ τὰ «πίταμένων» σκάφη, ἔχουσαν ὡς κάτωθι:

Αἱ ὄπωσαν δραματιστικαὶ παραπρήσεις, αἱ εἰς τὴν ποροῦσαν μελέτην διατυπωθεῖσαι ἀντιμετωπίζονται κατωτέρω ὑπὸ πλέον ψυχραίμου ἐκτιμήσεως τῶν πρακτικῶν δυνατοτήτων καὶ ἐφαρμογῶν τοῦ φέροντος πλοτηρᾶς οἰκουμένης διὰ τὸ ἐγγύς μέλλον. Καὶ σύτῳ ἀπαριθμούμενας τὰς χροιμοποιήσεις δι᾽ ἀξελιγμένα σκεδία σκαφῶν μὲ πλωτήρας τυχάνουν ἐπεζεργασίας νῦν, πτοι.

1.— Ταχέα πορθμεία ἐπιβατῶν εἰς λίμνας, ποταμούς, διώρυγας καὶ παράκτια ὑδάτα.

2.— Σκάφη ἀκτοφυλακῆς καὶ τελωνοφυλακῆς, ἀστυνομίας, πυροσθοτικῆς ὑπηρεσίας, ὑπηρεσίας ἀεροδιασώσεως.

3.— Σκάφη ἀθλητισμοῦ καὶ ψυχαγωγίας, οἷον ταχυπόροι ὁδοποιοί.

Τὸ προφανῶς καὶ ἀλλαὶ ὑπηρεσιακαὶ χροιμοποιήσεις. Τὰ σκάφα ταῦτα δύνανται νὰ χροιμοποιηθῶσιν πρὸς μεταφορὰν στρατιωτῶν ἢ ὡς περιπολίας ταχείας καὶ ἐπιθέσεως. Διὰ τὸν τελευταῖαν τὸν προφανῶς καὶ ὡς πλωτήρας οἰκουμένης σκαφῶν μὲ πλωτήρας οἰκοπέδων σκαφή.

Καθ' ὃσον τὰ τοιαῦτα σκάφη τίθενται ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ ἀποκτᾶται ἐμπειρία περὶ τὸν κειρισμὸν αὐτῶν εἰς τεταραγμένην ὑδάσσον ἢ πρκά υδάτα, ἐπὶ τοσούτον θὰ ὑποχωροῦν ἡ ἀμφιθολία καὶ ἡ δυσπιστία μεθ'. Πᾶς προσβλέπει τὸ κοινὸν πρὸς αὐτά. Τὸ συστήμα Baker, Hook καὶ Carl διατίθενται πᾶν εἰς τὴν δύοραν ἐν Ἕνωμέναις Πολιτείαις, πρὸς χρήσιν εἰς μικρὰ σκάφη ψυχαγωγίας, ἐποιησε δε είναι δυνατὸν ἡ ἐφαρμογὴ τῶν πηλοποιημένων τυπῶν Supramar καὶ Aquavion.

Ο σουπουδότερος συντελεστὴ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς χροιμοποιήσεως σκαφῶν μὲ πλωτήρας εἰς σοδαρωτέρας χροῖες, ἔσται ἀναμφιθοτήτως ἢ πρόδειψις διαθεσίμου φορτίου φειζονος τοῦ νῦν ἐφικτοῦ 25% τοῦ συνολικοῦ βάρους, ὡς ἡ δερναυτικὴ πείρα κατέδειξεν, οἱ βελτιώσεις εἰς τὸν δομῶντας καὶ τὰ βάρη τῶν μηχανῶν ἐπιτυχάνονται μόνον διὰ τῆς ναυπηγίας καὶ πάλιν ναυπηγίας πράγματι χροιμοποιήσεων σκαφῶν.

Ἐπὶ πλέον ἡ μελέτη τοῦ "Ἀγγλου ναυτηγοῦ καθορίζει, βάσει τῶν κλιματολογικῶν παρατηρήσεων, (ὕψος κύματος, διαίσθης ἀνέμων), εἰς ποια σημεία τῆς Εὐρώπης χρησιμοποιεῖται καὶ ποῦ ἡμπορεῖ μελλοντικῶς νὰ χρησιμοποιηθῇ τὸ «πίταμένων» σκάφος. (Χάρτης σχετικὸς διαμοσιεύεται μετὰ τῆς μελέτης). Ιδοὺ αὐτά: 'Ος ποταμόπολοις εἰς τὸν Τάμεσιν, τὴν Γλασκώνην (Κλάσι) καὶ ὡς πλοῖα λιμνῶν καὶ ἀθλητισμοῦ εἰς τὸ Μέτελφαστ καὶ τὴν ἐνδοχώρων τῆς Ἀγγλίας. Εἰς τὴν λίμνην τῆς Γενεύης διὰ μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ ὡς πλοῖα ἀναψυχῆς εἰς τὴν Πάλμαν τῶν Βαλεαρίδων, εἰς τὰς Κάννας καὶ τὴν Νεάπολιν. Οἱ ἀστυνομικαὶ φυλακίδες εἰς τὸν Ρήγον καὶ πρὸς μεταφορὰν 70 ἐπιβατῶν εἰς τὰς ἐλεβετικὰς λίμνας, τὸ στενὸν τῆς Μεσσήνης καὶ τὴν Βενετίαν.

Αὐτὰ εἶναι τὰ μέρη, εἰς τινὰ τῶν ὅποιων ἀπασχολοῦνται κηδὴ «πίταμένων» ἡ δύνανται κατὰ τὰς ὑπευθύνους παρατηρήσεις νὰ χρησιμοποιηθοῦν.

Καὶ προκαλοῦμεν τοὺς κυρίους ἀρμόδιους τοῦ ὑπουργείου νὰ μᾶς εἴπουν ποιὸν ἐκ τῶν ἀνωτέρω σημείων εἰναι δυνατὸν νὰ συγκριθῇ εἰς συνθήκας ναυσιπλοΐας μὲ τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν τοῦ Ἀργο-Σαρωνικοῦ καὶ τῶν Κυκλαδῶν, ὅπου οἱ καλοὶ μας ἐπιχειρηματίαις σκέπτονται νὰ χρησιμοποιήσουν τὰ «πίταμένων». Πλὴν τῶν λιμνῶν, τῶν ποταμῶν καὶ στενῶν θαλασσῶν διόδων εἰς οὐδεμίαν ἀλλην περιοχὴν δὲν ἐπισημίνεται οὔτε καὶ ὑποδεικνύεται ἡ χρήσις τῶν περιέργων αὐτῶν κατασκευασμάτων καὶ μάλιστα διὰ τὰς τακτικὰς συγκοινωνίας. Εἰμεθα, μὰ τὴν ἀλήθειαν, λίαν «προσδευτικοῖ» ἄνθρωποι....

* * *

Ἐλάδομεν ἀπὸ τὸν ἐν Νέα Ὑόρκη διαμένοντα "Ελληνα ναυτηγὸν Κ. Όδ. Πουρνάραν ἐνδιαφέρουσαν μελέτην ἐπὶ τῶν «πίταμένων» σκαφῶν. 'Επ' αὐτῶν ιδιαιτέρως ἡ σχολολήη ὁ ὄμογενης τεχνικὸς εἰς ἀμερικανικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Πολεμ. Ναυτικοῦ. Λόγω ἐλλείφεως χώρων, η μελέτη τοῦ κ. Πουρνάρα θὰ δημοσιεύθῃ εἰς τὸ ἐπόμενον τεύχος μας.

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY

S. G. COTTAKIS & C°.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

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

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

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

PORT-SAID

23. SULTAN HUSSEIN
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK
(SUEZ)

RASHED STR.
P.O.B. 58

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

(Προελθούσα έκ συγχωνεύσεως τών ἐν Ἐλλάδι Καταστημάτων τῆς Ἰονικῆς Τραπέζης Λτδ,
Ιδρυθείσης τῷ 1839 καὶ τῆς Λαϊκῆς Τραπέζης Α.Ε., Ιδρυθείσης τῷ 1905).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΝΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ,,

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

'Οδός Πεσμαζόγλου 18
Λαφ. Βενιζέλου 45

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

ΟΜΟΝΟΙΑΣ	'Οδός Αγίου Κωνσταντίνου 8
ΕΡΜΟΥ	> Ερμού 34α
ΠΛΑΚΑΣ	> Αδριανού 124
ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ	> Ειρήνης 6
ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ	
ΚΗΦΙΣΙΑΣ	
ΠΕΡΙΣΤΕΡΙΟΥ	
ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ	

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Οδός Φίλων 45
> Ναυρίνου

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΙΓΑΙΟΝ		ΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ		ΚΕΡΚΥΡΑ
ΑΡΓΟΣ		ΚΙΑΤΟΝ
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ		ΛΑΜΙΑ
ΒΟΛΟΣ		ΛΑΡΙΣΑ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	δδός 25 Αύγοβούτου	ΝΑΥPLΙΟΝ
>	> Καλοκαιρινού	ΠΑΤΡΑΙ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	> Φ. Ρωσσελτ 7	ΡΑΔΟΣ
>	> "Ι. Δραγούμη 15	ΣΕΡΡΑΙ
>	Πλατεία Ι. 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

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΣΗΜΑ, ΠΡΑΓΜΑΤΙ, ΣΟΒΑΡΟΝ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μία πρόσφατος απόφασις του κ. Προέδρου των ένων Πειραιεϊ Πρωτοδικών, ή ύπ' ἀριθ. 428)1960 θέτει έπι τάπητος ζήτημα σοδαρόν, τὸ δόπιον κατὰ τὴν γνώμην μου δέον ν' ἀντιμετωπισθῆ νομοθετικῶν.

Ἐπειδήμητη πλοίον, τὸ δόπιον οἱ πωληταὶ ὑπεοτηρίχθη, δῖτι δὲν εἶχον ἐπέκπληρσει ὥρισμένας χρηματικὰς φοιλίας τῶν πρὸς τὸν μέχρι τῆς πωλήσεως πρακτορεύσαντα τὸ πλοῖον, φοιλίας σχετιζόμενας μὲν πρὸς αὐτό, ἀλλ' ὅχι, φυσικά, προνομιούχους, κατὰ τὸ Ναυτικὸν Δικαίον. "Οταν τὸ πλοῖον ἀνήκε πλέον εἰς τοὺς ἀγοραστὰς καὶ κατέλευσεν εἰς τὸν λιμένα μας, ὁ πρών την πράτω του στραφεῖς κατ' αὐτὸν ἡγήσατο ἀπὸ τὸν Πρόεδρον την Πρωτοδικῶν καὶ ἐπέτυχε τὴν προχρήν ἀδείας συντηρητικῆς κατασχέσεως τοῦ πλοίου διὰ τὸ πρὸς αὐτὸν κοινῆς φύσεως χρέον τῶν πρών πλοιοκτητῶν του. Φυσικόν ἐπακόλουθον οἱ ἀγορασταὶ νεοί πλοιοκτήται νὰ παράσχουν, ἵνα ἐπιτραπῇ ὁ ἀπόπλους, ἔγγυησιν διὰ τὰ ἀλλότρια αὐτὰ καὶ τελείως ἀσχετα πρὸς αὐτὸν χρέον.

"Ἡ προεδρικὴ ἀπόφασις στηρίζεται εἰς τὸ ἄρθρον 479 τοῦ 'Ἀστικοῦ Κώδικος (ἐδάφιον α'), διπερ ἔχει οὕτω: «Ἐάν διὰ συμβάσεως μετεβίβασθη περιουσία ἢ ἐπιχείρησις, ὃ ἀποκτῶν εὐθύνεται ἐναντὶ τοῦ δανειστοῦ μέχρι τῆς ἀξίας τῶν μεταβιβαζομένων στοιχείων διὰ τὰ εἰς τὴν περιουσίαν ἢ τὴν ἐπιχείρησιν δύνηκοντα χρέον...». Τὸ ἄρθρον καθειροῦ ὑποχρεωτικὴν ἀναδοχὴν χρέους ἐπιβαλλομένην ἐκ διατάξεως τοῦ νόμου, κατὰ τὸ γράμμα δὲ τοῦ τελευταίου ἑδαφίου του είναι ἀκυρός ὡς πρὸς τοὺς τρίτους καὶ πᾶσα ἀντιθετος συμφωνία τῶν μερῶν.

"Ἡ διπόφασις, κατ' ἐμὲ τούλαχιστον, σφάλλεται. 'Ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ὡς ἄνω ἄρθρου 479 τοῦ 'Ἀστικοῦ Κώδικος δέον νὰ θεωρήται αὐτὸκλειμένη προκειμένου περὶ πλοίου, διότι συγκρούεται ἡ γενικὴ αὐτὴ διάταξις πρὸς τὰ εἰδικάς τοιαύτας τῆς Ναυτικῆς Νομοθεσίας μας. 'Ἄλλ' ἀσχέτως τούτου — περὶ οὐ κατωτέρω — εἴναι δυνατόν, φρονοῦμεν, νὰ ὑποστηρίχῃ βασίμως, δῖτι καὶ αὐτὸν τὸ ίδιον τὸ ἄρθρον 479 τοῦ Α.Κ. δὲν ἔχει ἐν ὅψει αὐτοῦ τὸ πλοῖον καὶ ίδιον διατί:

"Ἡ μὲν λέξις «περιουσίας» σημαίνει μίαν δλότητα πραγμάτων καὶ — ἡ δικαιωμάτων (UNIVERSITAS RERUM ED — ΟΚΤ — JURIS θὰ δέλγον οι Ρωμαίοι), η δὲ λέξις «ἐπιχείρησις» σημαίνει τὴν δλην ἐκείνην ὀργάνωσιν κεφαλαίου καὶ ἔργασίας, ἡτις ὡς οἰκονομικὴ μονάς παραγωγῆς, ἀποσκοπεῖ εἰς διενέργειαν δισφόρων πράξεων ἐπὶ κέρδει καὶ ἡ ὅποια ἐμφανίζεται ὡς τοιαύτη ἡ γενικὴ αὐτὴ διάταξις πρὸς τὰ εἰδικάς τοιαύτας τῆς Ναυτικῆς Νομοθεσίας μας. 'Ἄλλ' ἀσχέτως τούτου — περὶ οὐ κατωτέρω — εἴναι δυνατόν, φρονοῦμεν, νὰ ὑποστηρίχῃ βασίμως, δῖτι καὶ αὐτὸν τὸ ίδιον τὸ ἄρθρον 479 τοῦ Α.Κ.

Προσθέτουμεν ἀκόμη, δῖτι καὶ ἡ ἐν αὐτῷ τῷ ἄρθρῳ φράσις «τὰ εἰς τὴν περιουσίαν ἢ τὴν ἐπιχείρησιν ἢ νὰ καὶ τα τα χρέη», ὑποδηλοῦ τὸ ἀσχέτον αὐτοῦ πρὸς τὸ πλοῖον, διότι βεβαίως οἱ ἀπλήρωτοι λογαριασμοὶ δι' ἕνοικα ψεύτην τῶν γραφείων τῆς πλοιοκτητίας ἢ καὶ δι' ἐφδια τοῦ πλοίου, δὲν ἀποτελοῦν χρέον ἀνήκοντα εἰς αὐτό.

'Ἄλλα τὸ προκείμενον ἄρθρον 479 τοῦ Α.Κ. δὲν είναι ἀναμφιλέκτως ἐφαρμοστέον ἐπὶ πλοίων, λόγῳ τῆς ὑπάρξεως τοῦ ἄρθρου 207 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, δοτις προηγουμένως ἐν ἄρθρῳ 205 αὐτοῦ ἀναφέρει ποιαὶ ἐτῶν πολλῶν θεωρητικῶν δυνατῶν ἀπατήσεων κατὰ τὸ πλοιοκτήτον συνδέονται πρὸς αὐτὸν τοῦτο τὸ πλοῖον καὶ ἀποτελοῦν τρόπον τινὰς 'τ' ἀτομικὰ του χρέον» (τ' ἀνήκοντας εἰς αὐτὸν κατὰ τὸ λεκτικὸν τοῦ 'Ἀστικοῦ Κώδικος'). 'Ορίζει δὲ τὸ ἄρθρον 207 τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος εἰδικῶς τι γίνεται μὲν αὐτὸν τὰ χρέαν ἐν περιπτώσει καθ' ἧν ἀλλάζῃ κύριον τὸ πλοῖον. Λέγει, δῖτι «έκπτωτόντος τοῦ πλοίου συμβατικῶς καὶ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις τὰς δοπίας τὸ ίδιον τὸ ἄρθρον τάσσει, ἀκολουθῶν αὐτὸν καὶ τὸ βαρύνουν ἀκόμη, καὶ μάλιστα πρῶτα τῇ τάξει, τὰ χρέαν ἐκ τῶν ἀπατήσεων τῶν ὀνομαστικῶν καὶ περιοριστικῶν ἀπαριθμουμένων εἰς τὸ ἄρθρον 205 αὐτοῦ (δικαιοτικά ἔξιδα, τέλη, φόροι, δικαιωμάτων Ν.Α.Τ., ἀπατήσεις ἔργαστικαί, ἐκ συγκρουσεών σώστρων κ.λ.π.) καὶ τούτων οὐδέν πλέον.

Είναι προφανές, δῖτι ὁ ναυτικὸς νομοθέτης, δι' ἕντεικων κανόνων ἐπιλαμβανόμενος τῆς ρυμίσεως τῶν τοῦ εἰδικοῦ πράγματος τοῦ δινομαζομένου πλοίου, ὡς πρὸς τὸ σύνολον τῶν περὶ αὐτὸν δημιουργουμένων σχέσεων δικαίου, ηθέλησεν διὰ τὸν ἄρθρον 207 νὰ δρίσῃ, δι' ἀνεξερήτητου πρὸς τοὺς γενικοὺς τοῦ δικαίου διστάσεων, δὲν διατάξεων, δὲν διαπλεύσεων, τὰς ἀπατήσεις ἐκείνας αἰτίνες μόναι εἰν ἀντιδιαστολῇ πρὸς ἀπάσας τὰς ἀλλας, παρακολουθοῦν τὸ πλοῖον καὶ μετὰ τὴν συμβατικὴν αὐτοῦ ἐκποίησιν.

'Ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 207, ρητή καὶ σαφής, ὡς καλύπτουσα τὸν πεδίον σχέσεων είναι κανὼν εἰδικός, ιστάγων δίκαιον ἔξαιρετικόν. Είναι δὲ καὶ ἀμφίστομος, δρᾶτος ὅχι μόνον κατά, ἀλλὰ καὶ ὑπὲρ τοῦ πλοίου. 'Αποκλείει ἐπομένως ὡς ἐπὶ τῆς ὑπάρξεως τῆς, τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐφαρμογὴν τῶν δσων Ισχύουν γενικῶς ἐπὶ ἀλλων θεμάτων ἢ πραγμάτων, προκειμένης συμβατικῆς μεταβιβάσεως καὶ ὑπαρχόντων χρεών. *IN HIS, QUE CONTRA RATIONE LEGIS CONSTITUTA SUNT NON POSSUMUS SEQUI REGULAM JURIS*, κατὰ τὸν Οὐλπιανὸν (πανδ. I «3.15»). Τὴν ὑπὸ τοῦ χωρίου τούτου τῶν πηγῶν διακριμένην ἀρχὴν ἔχων ἀσφαλῶς ὑπ' ἄριθ. 313)1954 ἀπόφασέως του, ἐπὶ ὑποθέσεως Ναυτικοῦ Δικαίου ἐκδοθείσης, δῖτι ἐφ' ὅσον τὸ ὑπὸ τοῦ πλοίου δέμα προβλέπεται εἰδικῶς καὶ ρυμίζεται ὑπὸ τῶν διστάσεων τοῦ 'Εμπορικοῦ Νόμου (τότε κατὰ τὸ 1954 ὄντος καὶ Ναυτικοῦ) ἀποκλείεται ἡ ἐφαρμογὴ τῶν γενικῶν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος κανόνων τοῦ 'Ἀστικοῦ Κώδικος.

'Ἄλλα ρητέον προσέτι τούτο: Διὰ νὰ ἐκφρασθῇ διὰ τοῦ ἄρθρου 207 δὸν ναυτικὸς νομοθέτης (ῶν μάλιστα μεταγενέστερος τοῦ ἀστικοῦ), ὃς ἐκφράζεται, σημαίνει δῖτι προϋπόθεσεν ἐν νῷ ὡς μὴ ἐφαρμοστέον τὸ ἄρθρον 479 τοῦ Α.Κ. ἐπὶ πλοίων. Διότι ἔὰν ὑποτεθῇ, δῖτι πάσα ἀπατήσεις, οἰουδήποτε εἰδούς, κατὰ τὸν πωλήσαντος πλοίουν είναι δυνατὸν νὰ παρακολουθῇ τὴν μεταβίβασιν αὐτοῦ βαρύνουσα τὸν ἀγοραστὴν του, δὲν ἔχει λόγον ὑπάρξεως τὸ ἄρθρον 207 τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος. Θὰ δηλώσῃ περιπτὸν νὰ λεχθῇ εἰδικῶς περὶ τῶν προνομιακῶν ἀπατήσεων τοῦ ἄρθρου 205, δῖτι καὶ δι' αὐτάς συμβαίνει δῖτι ἀκριβῶς μὲ δλας γενικῶς τὰς ἀπατήσεις (479 Α.Κ.), ἀφοῦ ἐν τῷ μείζονι περιέχεται καὶ τὸ ἔλασσον.

Περιπτολογεῖ, λοιπόν, ἐν ἄρθρῳ 207 ὁ ναυτικὸς νομοθέτης; Βεβαίως δοκί. Κατ' ἔμει εἰς τὸ ἄρθρον 207, πλὴν τῆς θετικῶς διατυπουμένης νομοθετικῆς βουλήσεως διὰ τοῦ γράμματος αὐτοῦ, ὑπάρχει προσθέτως καὶ ἐνδιάθετος νομοθετική πεποιθησίς, ἡ σιωπηρῶς, ἀλλ' ἀσφολῶς ἐξπακουομένη, καθ' ἦν τὸ ἄρθρον 479 Α.Κ. δὲν είναι ἐπὶ πλοίων ἐφαρμοστέον.

Πάντως, καὶ παρὰ πάντα τ' ἀνωτέρω, τὸ γεγονός είναι ἔν: δῖτι ὁ δικαιοτης κληθεὶς νὰ ἐφαρμόσῃ ἔνα κανόνα μεταλαμπαδεύθεντα παρ' ἥμιν ἀπό τὸν κλίμα (ἄρθρον 419 τοῦ Γερμανικοῦ Κώδικος), οὐτως ἡνόησεν καὶ ἡρμήνευσεν αὐτόν, ὃστε κατὰ τὰ ἐν τῇ προμηνησίῃ προεδρικὴ ἀπόφασει γενόμενα δεκτά, νὰ θεωρήσῃ τὸ πλοίον ὡς ἐμπίπτον εἰς τὸν κανόνα τούτου.

Ἐάν, δημος, ἡ γνώμη αὐτῆς ἐπικρατήσῃ ἐν τῇ Νομολογίᾳ μας, τὸ ἔλληνικόν πλοίον θὰ ὑποφέρῃ μονίμως ἀπὸ σοδαρὸν μειονέκτημα πίστεως, ὡς ἀντικείμενον συναλλαγῆς ἐν τῇ οἰκονομίᾳ τῆς θαλάσσης. Πρόδηλος, ἐπομένως, ἡ ἀνάγκη, διπος τὸ πλοίον, μόλις καταπλέει, θὰ ὑπόκειται τὸν λοιπὸν εἰς ἀμεσον κίνδυνον κατασχέσεως καὶ παρεμποδίσεως τοῦ ἀπότολου του, δχι μόνον καὶ εἰδικῶς, ὡς μέχρι τούδε συνέδαινεν, δι' ὑφειλομένους μισθίους ἢ τέλη, ἡ σωτρα καὶ τὰ τοιαῦτα, δσα δρίζονται εἰς τὴν Ναυτικὴν Νομοθεσίαν μας, ἀλλὰ γενικῶς διὰ τὴν πρώτην τυχούσαν ὑφειλήν τοῦ πρών πλοιοκτητού έξι οἰσδήποτε αἰτίας πρὸς τὸν οἰνδήποτε.

Πειραιεύς, 11 'Απριλίου 1960

Μὲ πολλὴν φιλίαν
ΔΗΜ. Δ. ΡΕΔΙΑΔΗΣ

Δικηγόρος — πρών Γεν. Γραμματεὺς Υ.Ε.Ν.

Σ η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Δύο νομικοὶ προσίστανται τοῦ υπουργείου τῆς Ναυτιλίας. 'Αρμοδιόταο ἐν προκειμένῳ. Χρήζουν, πράγματι, μελέτην καὶ νομοθετική προνοίας τὰ δσα ὑποδεικνύεται ἐξιστολογράφος μας.

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ

Κύριε Διευθυντά,

Μου ἔκαμπτε τὴν τιμὴν νὰ μὲ μνημονεύσητε εἰς ἄρθροιδιόν σας τῆς Ιης τρέχ. Θὰ θελήστη νὰ καταχωρήσητε τὴν ἐκφρασιν ἀντιδράσεώς μου;

'Οσον ἀφορᾶ τὴν γενικὴν κατηγορίαν ἐπὶ προκαταλήψῃ κατὰ πάσης ἐλληνικῆς ἐνεργείας, τὴν ἀποκρούω. Είναι, δημος, ἀληθές, δῖτι δὲν συμπαθῶ διώρισμένος 'Ελληνας, καθὼν δὲν συμπαθῶ διὰ περιστότερον καὶ διώρισμένος 'Αγγελος, ἀνήκοντας εἰς τὴν ίδιαν κατηγορίαν. 'Αλλὰ νομίζω, ἡ τούλαχιστον ἐπλίζω, δῖτι τυχάνω κατανοήσεως ἐν μέρους τῶν καλῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, τούδε ὅποιος πάντοτε προσπαθῶ νὰ βοηθήσω με τὴν συμβούλη μου, δται μοῦ τὴν ζητήσουν ἐπὶ ζητηματῶν ἀρμοδιότητός μου, δῶς καὶ ἐμπράκτω, δται μετά την πρότασην της παρούσας μου, οι ὡς ἄνω ἀναφερόμενοι 'Αλληνες', τοὺς πληροφορῶ, δῖτι πρὸς τὸ παρόν αἰσθάνομαι καλά, ἀλλ' ἀναμένω τὸ μοιραίον τέλος ἐν πάσῃ ἡρεμίᾳ.

'Ελπίζω, δῖτι οι καλοὶ θὰ μὲ ἀποζητήσουν. Τὰ αἰσθήματα τῶν κακῶν δὲν μὲ ἀνδιαφέρουν.

Πειραιεύς, 5 'Απριλίου 1960

Μετὰ τιμῆς
J. A. SAUNDERS

ΚΑΙ Ο Κ. ΒΑΛΣΑΜΑΚΗΣ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Τὰ τελευταῖα φύλλα τοῦ ἔγκριτου ὑμῶν περιοδικοῦ ἀσχολοῦνται μὲ τὸ ναυάγιον τοῦ ἀ/π/ «ΝΕΦΕΛΗ». Σχολιάζουν τὴν δρᾶστιν μου, ὡς δικηγόρου ὑποστηρίζοντος τὴν ἀποφίνη, δῖτι τούτο ἡτο δόλιον.

'Οταν ἔδιάβασα τὴν ἐπιστολήν, ποὺ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ φύλλον τῆς 15 παρελθ., ἐσκέψθη: «Ἔτι ἀπιωρίσια ἀποθηρίας»: «Ἔξακολουθῶν τὰς ἔνω τὴν ίδια γνώμην.

'Τὸ ἄρθρον σας, δημος, τῆς 1ης τρέχ. προκαλεῖ δύο ἀπορίας:

1) 'Αρά γε ὡς ἀξιότιμος συντάκτης γνωρίζει ὑπὸ ποιάς συνήθκας ἔγινε τὸ ναυάγιον τοῦ ἀ/π/ «ΝΕΦΕΛΗ»; Καὶ ποιά στοιχεία ἔθεσεν ἐνώπιον τῆς κοινῆς τῶν ναυτιλλομένων διὰ νὰ δικαιολογήσῃ τὸν χαρακτηρισμὸν τῶν ἀσφαλιστῶν, ὡς δυστροπούντων; Τὰς ὑποχρέωσεις τῶν ἐκπληρούντων οἱ ἀσφαλισταί, ὡς ἀπαιτεῖ η ὑψίστη καλή πτίσις καὶ δὲν περιέμονται ἀπόφασιν τοῦ ἀρμόδιου Δικαστηρίου διὰ νὰ πληρώσουν. 'Οταν, δημος, τὴν περιμένουν, πρέπει κατὶ νὰ συμβαίνῃ, κατὶ ποὺ δὲν τὸ διεγνωσαν αἱ ἀνακρίνουσαι τὸ ἀτύχημα διοικητικά ἀρχαῖ καὶ ποὺ ἀσφαλῶς δὲν ἔχει ὑπ' ὅπειροι τοῦ δικαιολόγησης. Αὐτὸ τὸ κατί, ἡ δρθρονούσα κοινὴ γνώμη θὰ ζητήσῃ νὰ τὸ μάθῃ, πρὶν νὰ υιοθετήσῃ τὴν ἀποφίνη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Βεβαία θὰ ζητήσῃ νὰ τὸ μάθῃ.

2) Τὸ ὑπόμνημά μου περιέχει ἀρά γε ἀνακριθείσας κρισεις, είναι ἀρά γε «ἀμάρτυρον καὶ ἀτεκμηρίων», δστε νὰ μιλάτε περὶ προκαταληψεως; 'Ομως, πολὺ βαρυτέρους χαρακτηρισμοὺς δικουεται

(καὶ ἀφωρίσθη) μακαρίτης, συμπατριώτης τοῦ κ. Σάντερς καὶ ἔμοῦ, διότι ἔβλεπε καὶ ἔλεγε τὰ στραβά ἔξω ἀπ' τὰ δόντια καὶ δῆτι μὲ τὰ κριτήρια τῆς τρεχούσης θήκης.

Ἄποτε ἐκτίμησαν πρὸς τὸ περιοδικόν σας διατυπών τὰς ἀπορίας αὐτάς, χωρὶς νὰ μοῦ ἐπιτρέπεται νὰ ἐμμείνω ἐπὶ πλέον, διότι ἐκκρεμεῖ ἡ ὑπόθεσις κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν, κινουμένη ἀπὸ τοὺς παραλήπτας τοῦ φορτοῦ.

Θὰ προσθέσω καὶ τὸ ἔχης: Εἰναι ἀναληθέστατον, ὅτι τὸ ὑπόμνημά μου πρὸς τὸ Σ.Ε.Ν.Α. ἀνεκοινώθη εἰς τὸ εὐρύτερον κοινόν. Ἐδόθη, ὅπως συνηθίζεται, εἰς τὰ μέλη τῶν Συμβουλίων καὶ τὰς προϊσταμένας Ἀρχάς. "Αν, δῆτα, οἱ πλοιοκτῆται ἐπίζητον νὰ πληροφορηθῇ ἡ κοινὴ γνώμη καὶ τὰ περιστατικὰ τοῦ ναυαγίου, διὰ νὰ φανῇ ἡ τυχόν... διυστροπιαὶ τῶν ἀσφαλιστῶν, εἶμαι ἔτοιμος νὰ δώσω ἀντίγραφον ὑπομνήματός μου εἰς ὅποιους εἰδήμονας μοῦ ὑποδείξουν.

'Αθῆναι, 5 Ἀπριλίου 1960

Μὲ ἑκτίμησιν

Ο. ΒΑΛΣΑΜΑΚΗΣ

Σ.ημ. «NAYTIKIΩΝ XRONIKΩN»: Πρὸς ἀμφοτέρους τοὺς ἀξιοτίμους ἐπιστολογράφους μας ἔχομεν νὰ εἴπωμεν, ὅτι προσαπτίζοντες, καθ' ὅ ἔχουν καθῆκον, τὰ συμφέροντα τῶν προϊσταμένων καὶ ἐντολέων των, εἰναι συχνὰ ὑποχρεωμένοι νὰ ἀναζητοῦν μεθόδους καὶ νὰ διατυπώνουν ἀπόφεις, μὲ τὰς ὅποιας, σύμως, δὲν συμφωνεῖ ἡ εὐρύτερα Κοινὴ Γνώμη.

Μακρὰν ἡμῶν ἡ σκέψις νὰ ὑπεισέλθωμεν εἰς τὰ τῆς ἀντιδικίας μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ βυθισθέντος «Νεφέλη» καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν. Διαφωνούμεν, πάντως, μὲ τὴν τακτικὴν, τὴν ὅποιαν ἀκόλουθον οἱ ἀσφαλιστοὶ καὶ οἱ ἐκπρόσωποι τῶν, ἵνα ἀπόφευγον τὴν ἐκτήρωσιν τῶν συμβατικῶν τῶν ὑποχρεώσων. Καὶ ἡ τακτικὴ αὐτὴ σύνισταται εἰς τὴν προσδόλην τῆς ἐπὶ ναυτοπάτη κατηγορίας, τὴν δημιουργίαν θολῆς περὶ τὸ ναυάγιον ἀτμοσφαίρας, τὴν παράτασιν διὰ παντὸς μέσου τῆς ἀντιδικίας, ἵνα οἱ πλοιοκτῆται ὑποκύψουν τέλος εἰς τὸν ἀσύμφορον δι' αὐτοὺς συμβιβασμόν. Μέθοδος γνωστή, συχνότατα ἔφαρμοσθεῖσα καὶ ἔφαρμοζομένη. Αὐταὶ οἱ ἀνωτέρω δημοσιεύμεναι ἐπιστολαὶ τὴν τακτικὴν αὐτὴν ἐπιβεβαιώνουν.

Εἰναι γεγονὸς ἀναμφισθῆτον, ὅτι ἀπὸ τίνος οἱ "Ἀγγλοι ἀσφαλισταί, ἶσως διότι ἔχουν πολλὰς ζημίας ὑποστῆ κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, κατέστησαν δύνατροποι εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων. "Εχομεν ὑπ' ὄψιν μας σχὶς μίαν, ἀλλὰ πολλὰς ὑπόθεσεις ἐλληνικῶν πλοίων. Τὸ αὐτὸ σύστημα τῆς παρατάσεως τῆς ἀντιδικίας ἀκολουθοῦν. Σκοπός των ἡ φαλκίδευσις τοῦ λαβεῖν τῶν πλοιοκτητῶν.

Νὸ παραδεχθῆ τις τὸν δόλον εἰς δλας αὐτὰς τὰς ἀνεκκαθαρίστους ὑπόθεσεις; Θα ἡτο ὁδύνατον διὰ κάθε καλόπιστον παρατηρητὴν. Καὶ σύμως, ἐνὸς ἡ κατηγορία τῆς ναυτοπάτης δὲν εὔσταθει, οἱ ἀσφαλιστοὶ δὲν παρηρόνουν. Ἡ ἑκκρεμῆτος συνεχίζεται, ὁχι, θεοβαίως, πρὸς τὸ συμφέρον τῆς ἀντιδικούσης καὶ διαμορφωρυμένης πλοιοκτησίας.

Ἄλλα δὲν θὰ πρέπει νὰ ξενίζωνται οἱ κ.κ. ἐκπρόσωποι τῶν ἀσφαλιστῶν, ὅταν καὶ κατ' αὐτῶν στρέφονται αἱ διαμαρτυρίαι, ὅταν, μάλιστα, μὲ ὑπερβαλλονταὶ ζῆλοις σκούποι οὗτοι τὴν τακτικὴν, τὴν ὅποιαν οἱ ἐντολεῖς των, θεοβαίως, τοῖς ὑποδεικνύουν.

Ειδικώτερον διὰ τὸν ἔδω ἐκπρόσωπον τῶν ἀσφαλιστῶν κ. Saunders ἡ φθορὰ ἐπὶ τῶν συχνότατα, ἀτυχῶς, ἐγειρομένων διαφορῶν μὲ τοὺς «κακούς Ἑλληνας» εἰναι ἀνατοφευκτος. Καὶ ὅταν ἐπὶ ἔτη μακρὰ αἱ διαφοραὶ μὲ τοὺς ἀσφαλιστάς, ἀλλὰ καὶ αἱ ἀδικίαι, συσωρεύνωνται, τὰ παράπονα ἐπακολουθοῦν. Αὐτὰ καὶ δημιουργοῦν τὴν περὶ προκαταλήψεως πεποίθησιν εἰς τὸν κάσμον τῶν ναυτιλλούμενων, εἰς τὴν εὑρυτέραν, ἐπαναλαμβάνομεν, Κοινὴ Γνώμην, καὶ φέρουν μέχρις ἡμῶν τῶν πολλῶν ἡ Ἑλλήνων τὴν εὐχὴν διὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν τοῦ κ. Saunders ἀπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν Ἑλληνικῶν ἀσφαλιστικῶν κινδύνων. Καὶ ὅταν τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου ὑπαγορεύῃ πλέον εἰς τὸν κ. Saunders τὴν ἀνάκηκην τῆς ἀποχωρήσεως, πρέπει νὰ εἰναι βέβαιος, — μὲ λύπην μας τοῦ παρέχομεν τὴν πληροφορίαν — ὅτι τὸ εὔσημον τῶν καλοὺς τῶν ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πλευρᾶς δὲν πρόκειται νὰ τὸ λάθη. Δυσχέρεις, πράγματι, ἥτο τὸ ἔργον του, ὡς ἐκπροσώπου τῶν ἀσφαλιστῶν, ἵσως σύμως, τὸ ὄπεγκτον τῶν ἀπόψεων καὶ συχνὰ ἡ προκαταλήψις νὰ μὴ ἐδικαιολογοῦντο, χάριν αὐτοῦ, ἄλλως τε, τοῦ γενικώτερος συμφέροντος τῶν ἐντολέων τοῦ κ. Saunders.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Φίλε Κύριε Κωττάκη,

Ἐξ ἐπαγγελματικοῦ ἐνδιαφέροντος ὠθούμενος, ως ναυπηγός, θεωρῶ σκόπιμον νὰ λάδων μέρος εἰς τὴν συζήτησιν διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἀλιευτικῶν πλοίων ἐν Ἑλλάδι.

Ἔχουν τώρα ἔδω ἰδρυθη ἀρκετὰ ναυπηγεῖα, ἀτίνα κατ' οὐδὲν ὑστεροῦν ἀπὸ τὰ ἔξιν, τόσον ἀπὸ ἀπόψεως συγχρονισμένων ἔγκαταστάσεων, δύον καὶ ἀπὸ ἀπόψεως εἰδικευμένου προσωπικοῦ, ἀνωτέρου καὶ κατωτέρου.

Ἐκτὸς τῶν «ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ» εἰς τὸν Σκαραμαγκά, εἰς τὰς ὅποια δύνανται νὰ ναυπηγθοῦν καὶ μεγάλα σκάφη κατὰ τρόπον ἐφάμιλλον ὃν μὴ ἀσυναγώνιστον ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔξιν, (ἥδη ἐτέθη ἡ τρόπης ἐνὸς τάνκερ 25.000 τόνων), ὑπάρχει τὸ ΝΕΩΡΙΟΝ τῆς Σύρου, ἡ ναυπηγικὴ ἐταιρία «ΑΡΓΩ» εἰς τὸ Πέραμα καὶ ἄλλα, τὰ ὅποια δύνανται εύχερών νὰ ναυπηγήσουν παντὸς εἰδούς σκάφη μέσου καὶ μετρίου μεγέθους, ἢτοι μεσογειακά φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά, ἀκτοπλοϊκά, ἀλιευτικά μικρά καὶ ἀνοικτῆς θαλάσσης, πλοία - ψυγεία κ.λ.π. μὲ κόστος κατὰ πολὺ μικρότερον τῶν ἔξιν ναυπηγείων.

Ἡ ἐκτελουμένη ἔργασία εἰς τὰ ἐν Ἑλλάδι ναυπηγεῖα εἰναι λίαν ἐπιμελημένη, ως παραδειγματικόν δέ φέρω τὸ ναυπηγήσιν προσφάτως εἰς τὸ ΝΕΩΡΙΟΝ τῆς Σύρου δηλούκοντινον «κόστερ», διὰ τὸ ὄποιον «Ελλήνες καὶ ἔξιν εἰδικοὶ ἔξεφρασθησαν εὐμενῶς.

Ο τόπος μας διαθέτει, εύτυχῶς, εἰδικευμένους τεχνίτας, πρέπει δὲ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, διὰ τὸ «Ελλην ἔργατης διακρίνεται διὰ τὴν εύσυνη-δησίαν του.

Δὲν ὑπάρχει κατὰ συνέπειαν καμμία δικαιολογία νὰ προτιμῶνται: Εξεινα ναυπηγεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν ἀλιευτικῶν καὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, ως τὰ ναυπηγήθεντα προσφάτως ἐγερμανία μικρὰ ἀκτοπλοϊκά ἢ ἀλιευτικά. Καὶ ἐπὶ πλέον δὲν δικαιολογεῖται ἡ διαρροὴ πολυτίμου συναλλάγματος διὰ τὰς τοιούτου εἰδουσας ναυπηγήσεις εἰς περιόδουν ἀνασυγκροτήσεως καὶ περισυλλογῆς καὶ δὲν εἰναι νοητόν, ἐφ' ὅσον δὲ τοπος μας διαθέτει ἀρτίας ναυπηγικάς ἔγκαταστάσεις, νὰ στερήται ὁ «Ελλην ἔργατης τῆς ἀπασχολήσεως του, εἰς διελος τῶν ἔξιν.

Νομίμως, διὰ τὸ Κράτος, εἰς περιπτώσεις χορηγήσεως δανειών διὰ ναυπηγικάς ἔργασίας νὰ λαμβάνῃ ὑπ' ὄψι δψει τὸ παράγοντα τούτον καὶ νὰ ἐπιβάλῃ νὰ γίνωνται αἱ ναυπηγήσεις ἡ καὶ αἱ μετασκευαὶ εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Πειραιεύς, 4 Ἀπριλίου 1960

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΠΑΝΑΓΗΣ Α. ΠΕΤΡΟΥΤΣΗΣ

ΟΙ ΜΑΘΗΤΑΙ ΤΩΝ ΝΥΚΤΕΡΙΝΩΝ ΣΧΟΛΩΝ

Μὲ τὴν ὑπογραφὴν «Σπουδασταὶ Μηχανικοὶ Ε.Ν. Νυκτερινῶν Σχολῶν» μᾶς ἀπευθύνεται μακρὰ ἐπιστολὴ, ἐνδιαφέρουσα εἰς περιεχόμενον. Τὰ κύρια αὐτῆς ομεία παραθέτομεν κατωτέρω. — Ας τὰ προσέδουν οἱ ἀρμόδιοι καὶ οἱ ἀμεσώτεροι ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ. Πόσαι, πράγματα, πλευραὶ τοῦ προβλήματος εἰσέτεινται ἐνδελεχοῦς ἐρεύνης!

Κύριε Διευθυντά,

«Ημεῖς, οἱ σπουδασταὶ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν. παρακολουθοῦμεν μετὰ προσοχῆς τὰ «Ναυτικὸν Χρονικό» δι' ὅλα τὰ παρ' αὐτῶν θιγόμενα θέματα τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐφείλκυσαν ιδιαιτέρως τὸ ἐνδιαφέρον μας, τὰ δσα ἀναφέρετε εἰς τὰ τεύχη (594 καὶ 595) περὶ ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἀκριβῶς ἀσχολεῖται καὶ ἡ παρούσα ἐπιστολὴ μας. Δὲν προτιμέμεθα νὰ ἀσκήσωμεν κριτικήν, οὔτε καν νὰ θίξωμεν τὰς ἀρμοδιαὶ ἀρχάς, ἀλλ' ἀπλῶς νὰ τούσμων, διότι οἱ παράγοντες πρέπει νὰ προσέξουν τὸ θέμα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης, τὰ δύο καὶ διαφορά τούτων παρακολουθοῦμεν τούτων τῆς Κυανόλευκου.

Εἰμεθα ἔτοιμοι νὰ προσφέρωμεν καὶ ἡμεῖς τὰς ὑπηρεσίας μας, εἰς οἷνον βαθμὸν τὸ ἐπιτρέπουν αἱ ἐπαγγελματικοὶ μας συνθῆκαι καὶ γνώσεις. Δυστυχώς, ἡ ἐπαγγελματικὴ μας ἐπαύσιδευσις ὑστερεῖ κατὰ πολὺ. Εἰναι γνωστόν, διὰ τὰ περιστότερα στελέχη τῆς Ναυτιλίας μας, προκειμένου περὶ τῶν ἀξιωματικῶν μηχανικῶν, προέρχονται ἀπὸ τὰς νυκτερινὰς σχολάς, ἔγκατεσπαρμένας εἰς διαφόρους τεχνικάς σχολάς τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν Αθηνῶν κυρίως. Ἐφόσον, δθεν, οὐτας ἔχουν τὰ πράγματα ταὶ καὶ ἔφοδον ἀποδεικνύεται, διὰ τοιούτων αἱ σχολαὶ αὐταις ἀποβαίνουν ὠφέλιμοι, διατὶ δὲν ὀργανώνονται αἱ ἀριτώρερον καὶ διατὶ δὲν τυχάνουν τῆς δεούσης ὑποστηρίξεως;

Κατὰ τὴν γνώμην μας, ἡμεῖς οἱ σπουδασταὶ τῶν νυκτερινῶν μόνον θεωρητικῶς, δύον πρακτικῶν. Τὰ τριώρου διαφορεταὶ βραδυνά μας μαθήματα, τὰ δόποια κατάποτον ἀπὸ τὸν μόχθον τῆς ἡμέρας, δὲν εἰναι ἀρκετά διὰ τὴν ἀρτίαν κατάρτισιν μας καὶ μάλιστα σήμερον μὲ τὰς παραγδίας τεχνικάς ἔξελίζεις τοῦ «αἰλώνος τῆς πυρηνικῆς ἐπαναστάσεως». Εἰναι σήμερον ἐπάναγκες νὰ είμεθα καλῶς κατηρτισμένοι, ως μηχανικοί, θεωρητικῶς καὶ πρακτικῶς. Ός γνωρίζετε, αἱ σχολαὶ προσλαμβάνουν σπουδαστάς ἀπὸ τὴν Ε'. τάξιν Γυμνασίου — μὲ διένεικτον γ'. τάξεων ἔχασταξιού.

Καὶ ἔρωτώμεν: Εἰναι δυνατόν νὰ ἀνταποκριθῶμεν πλήρως εἰς τὰς θεωρητικάς μας σπουδάς, καθ' ὅς διδάσκονται ἀλλεγρα, φυσική, ἀτμολέβητες, ἀντοχὴ υλικῶν καὶ πλείστα ἀλλα μαθήματα, τὰ δόποια ἀπατούν γνώσεις ἔδρον Γυμνασίου; «Ἀλλ' ὅς ρίξων εἶναι ἐνα βλέμμα τῆς πηγατικῶν τομέων. Διὰ τὸν χαρακτηρισμὸν Γ', μηχανικοῦ, χρειάζεται τετρατῆς ὑπηρεσίας ἐργοστασίου (ἀνεγεωρισμένου) καὶ δεκασκοτάμηνος θαλασσίας τοιαύτη δοκίμου μηχανικοῦ. Τὸ ἐν προκειμένω σύσταδε εἰναι τοῦ: «Οταν ἔργαζωμεθα δύτωρως ὥρας ἡμερησίως εἰς ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶς, — δην, ἔννοεται, ἐπιτύχωμε τοιαύτην ἔργασιον — καὶ μάλιστα χειρονακτικῶν, πῶς εἰναι δυνατόν νὰ παρακολουθήσωμεν τὰ νυκτερινά μαθήματα κατὰ τρόπον ἐπιτυχῆ; «Οταν γράφωμεν «ἔργοστάσια», ἔννοούμεν τὰ μηχανουργεῖαν. Καὶ εἰναι βαρύ δικτύον πολλάκις, διατί τὸν πλαίσιον ἔργασιον εἰναι τοῦ: «Οτι καὶ δσάκις μᾶς προσλαμβάνουν, δὲν μᾶς ἀφήνουν νὰ ἔργασθωμεν εἰς τὸν τομέα τοῦ προορισμοῦ μας, ἀλλὰ μᾶς ἀπασχολούν εἰς μὴ τεχνικάς ἔργασιας, εἰς ὑπηρετικάς, ἀκόμη καὶ γιά τὰ «ψώνια τοῦ σπιτιοῦ».

Πειραιεύς, 20 Μαρτίου 1960

Μετὰ τιμῆς
ΣΠΟΥΔΑΣΤΑΙ ΝΥΚΤΕΡΙΝΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Ε.Ν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΗΑΛΕ ΕΙΣ-ΕΕΕ

ΑΘΗΝΑΙ

ΜΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΔΕΙΑ ΚΑΘΕ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕΩΣ

ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Έπιβάλλεται ή ταχεία άνασυγκρότησις της Πειραιϊκής σιδηροβιομηχανίας. — Υπό ποίας προϋποθέσεις είναι δυνατή η μεταφορά της εις το Πέραμα. — Ανάγκη μιᾶς μεγάλης πλωτής δεξαμενής. — Ο Ο.Λ.Π. δὲν διαθέτει τά απαιτούμενα κεφάλαια. — Τό ένδιαφέρον της Εθνικής Τραπέζης. — Πρός συγχώνευσιν τῶν μικρῶν ἔργοστασίων.

Η ταχέων ἀναπτυσσομένη ἐπισκευαστικὴ βάσις τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ὅχι μόνον δὲν ἔξυδετέρωσεν, ὡς ὑπό πολλῶν ἀνεμένετο, τὴν παλαιὰν πειραιϊκὴν σιδηροβιομηχανίαν, ἀλλ᾽ ἀντιθέτως κατέστησε τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς περισσότερον ἐπιτακτικήν. Εἴτε διότι ἐπάληθεύει διὸ μίαν φοράν ἀκόμη, ἡ θεωρία τῆς αὐξήσεως τῆς ἐργασίας διὰ τοῦ πολλαπλασιασμοῦ τῶν διατίθεμένων μέσων, εἴτε διότι αἱ ἀνάγκαι τῶν πολλῶν πλοίων μας εἰναι μεγαλύτεραι, αἱ ἐδόν διενεργούμεναι ἐπισκευαὶ παρουσιάζουν μίαν σταθερὰν αὔξησιν, μὲ προοπτικὴν τὸν διπλασιασμὸν ἢ καὶ τριπλασιασμὸν τῶν ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος. Κατὰ τοὺς ἀπαίσιας, ἡ αὔξησις αὐτὴ τῶν ἐπισκευαστικῶν ἐργασιῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα, θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς τοὺς ἀκολούθους συγκεκριμένους παράγοντας:

1.— Εἰς τὸν μεγάλον ὄγκον τῆς παροτρισθείσης ἐνταῦθα, κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως, χωρητικότητος.

2.— Εἰς τὴν παρὸ τάς ἀντιθέτους προβλέψεις, ἐπάνοδον τῶν λίμπητρις εἰς τὴν ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν.

3.— Εἰς τὴν βοδμίσιαν ἔξοικεσιν τῶν μεγάλων ἐφοπλιστικῶν οἰκῶν τοῦ ἔξωτερου μὲ τὴν Ἑλληνικὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν, χάρις εἰς τὴν ἰδρυθεῖσαν βάσιν παρὰ τὸν Σκαραμαγκάν, ὃπου τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ στόλου τοῦ Οἴκου Νιάρχου ἐπισκευάζεται.

4.— Εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου διὰ τῆς προσκήσεως πλοίων, τὰ ὄποια χρήζουν κατὰ κανόνα ἐκτεταμένων ἐπισκευῶν καὶ μετασκευῶν.

Υπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτάς, καθίσταται προφανές, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ἐπισκευαστικὴ βιομηχανία, δύναται σήμερον νὰ πρωθήσῃ τὰς φιλοδοξίας τῆς πέραν τῆς μιᾶς συγχρονισμένης καὶ καλῶς λειτουργούσης ἐπισκευαστικῆς βάσεως. Τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖον», μὲ τὰς δύο πλωτὰς δεξαμενὰς καὶ τὸ ἀρτίον ἔξωπλασμένον βαρῷ μηχανουργεῖον τῶν, δύναται νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς ἓν μεγάλον ἀριθμὸν ποντοπόρων πλοίων, χωρὶς τούτῳ νὰ σημαίνῃ, ὅτι θὰ καλύπτουν ἀπάσας τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας. Διὰ νὰ ἔχουμετηθῆ πλήρως τὴν σημειούμενή σήμερον κίνησις ἐπισκευῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ προσέλκυεται ὀλονέν καὶ μεγαλύτερος ἀριθμὸς Ἑλληνικῶν καὶ ξένων πλοίων πρὸς ἐπισκευὴν εἰς τὴν Ἑλλάδα, ἐπιβάλλεται νὰ ἀνασυγκροτηθῇ τὸ ταχύτερον, ἡ ἐπὶ τόσα ἔτη ἐν πλήρει παρακμῇ τελούσα πειραιϊκὴ σιδηροβιομηχανία. Τρεῖς βάσεις ἐπισκευῶν, εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, τὸν Πειραιά καὶ τὴν Σύρον θὰ ἀπέτελουν τὰ καλῶς ὡργανωμένα μετόπισθεν τῆς μεγάλης Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

ΒΑΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟ ΠΕΡΑΜΑ

Τὸ θέμα τῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς πειραιϊκῆς σιδηροβιομηχανίας ἐνέθη καὶ πάλιν ἐπὶ τάπητος, κατόπιν τῆς πρωταθείσης μεταφορᾶς τοῦ κλάδου τῶν ἐπισκευῶν τοῦ λιμένος εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Περάματος. Βεβαίως, ὁ Ο.Λ.Π. ἐνδιαφέρεται περισσότερον τὴν στιγμὴν αὐτῆν, νὰ ἀπελευθερώῃ τὰ κορπιδόματα τῆς ἀκτῆς Ξαθερίου ἀπὸ τὰ ἐπισκευάζομένα ἔκει πλοῖα, παρὰ νὰ συμβάλῃ ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας τοῦ λιμένος. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἄλλωστε, εἴναι σαφεῖς καὶ ὀμετάβλητοι, ἀτυχῶς, αἱ ἀπόψεις του. Δὲν δύναται, ὑποστήριξε, νὰ προμηθεύσῃ εἰς τὸν λιμέν-

να, πρὸς τὸ παρόν, μεγάλην πλωτὴν δεξαμενήν, ὑποχρεούμενος νὰ ἐκτελέσῃ ἄλλα, περισσότερον ἐπείγοντα καὶ ἀναγκαῖα ἔργα. Καὶ ἄνευ δεξαμενῆς δὲν συζητεῖται, βεβαίως, ἡ ἀνασυγκρότησις τῆς πειραιϊκῆς σιδηροβιομηχανίας.

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀπόφεων σύντονον τοῦ Ο.Λ.Π. — λίσταν ἐσφαλμένων καθ' ἥμας — ἡ δημιουργία λιμένος ἐπισκευῶν εἰς τὸ Πέραμα διὰ τὴν ἀποσυμφόρησιν τοῦ κεντρικοῦ λιμένος, ὁδηγεῖ εἰς μίαν ἐξ ὑπαρχῆς ἀντιμετωπίσιν τοῦ θέματος τῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς πειραιϊκῆς σιδηροβιομηχανίας. «Ηδη τὸ Συμβούλιον τῆς Ἔνωσεως Σιδηροβιομηχανῶν, εἶχε δύο ἐνδιαφέρουσαν ἐπαφὰς μὲ τὸν Γεν. Διεύθυντή τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ μὲ ἀνότερον ὑπάλληλον τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ, κατὰ τὰς ὁποῖας ἀντιμετωπίσθη εἰς γενικάς γραμμάς τὸ δόλον ζήτημα. Ο Ο.Λ.Π., ἐδήλωσεν ὁ κ. Κελαϊδῆς εἰς τοὺς ἐκπροσώπους τῶν σιδηροβιομηχάνων, προτίθεται νὰ ἐκτελέσῃ σειρὰν ἔργων εἰς τὸ Πέραμα, προκειμένου νὰ μεταφέρῃ εἰκεῖ, εἰς δυνατόντος ἐντὸς τοῦ Γεν. Διεύθυντή τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ πλοία. Συγκεκριμένας εἰς τὸ Πέραμα, θὰ κατασκευασθοῦν κρηπιδώματα, προβλής διὰ τὴν παραβολὴν τῶν πλοίων καὶ προστατευτικὸς λιμενοβραχίων. Κατὰ πάσαν πιθανότητα, ὁ Ο.Λ.Π. θὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἀπαλλοτρίωσιν μιᾶς εὐρείας ζώνης παρὰ τὴν ἀκτήν, εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἡθαί έκδηλωθῇ ἐνδιαφέρον διὰ τὴν μεταφορὰν ἐν Πειραιᾷ εἰς τὸ Πέραμα, τὸν σιδηροβιομηχανικῶν ἔγκαταστάσεων. Ήξελλου, ἐκπρόσωπος τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ, δότις ἐπεσκέψθη τὴν «Ἐνωσιν Σιδηροβιομηχανῶν πρὸ ημερῶν, ἐνημερώθη πλήρως ἐπὶ τῶν προβλημάτων καὶ τῶν ἀναγκῶν, τὰς ὁποῖας ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ πειραιϊκὴ σιδηροβιομηχανία, υιοθέτησε διὰ τὴν ἀποφινή τῶν ἐκπροσώπων τοῦ κλάδου, συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν, ἡ ἀνασυγκρότησις αὐτοῦ θὰ στηριχθῇ βασικῶς εἰς τὸ εύρον καὶ συγκεκριμένον κρατικὸν ἐνδιαφέρον. Εάν διὰ ἔργων ἐνισχυθῇ ἡ σιδηροβιομηχανία, ἐτονίσθη εἰς τὸν ἐκπρόσωπον τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ, τότε θὰ ἀφυπνισθῇ καὶ τὸ ένδιαφέρον τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. Εάν οι σιδηροβιομηχανοὶ τοῦ Πειραιῶς γνωρίζουν ποῦ καὶ ὑπὸ ποίας συνθήκας θὰ ἔγκατασταθοῦν τελικῶς τὰ ἔργοστασία τῶν, έαν εἰναι βέδαιοι, ὅτι μία μεγάλη πλωτὴ δεξαμενή θὰ τεθῇ εἰς τὴν διάθεσίν των, τότε θὰ δυνηθοῦν ἔστω καὶ χωρὶς τὴν κρατικὴν οἰκονομικὴν βοήθειαν, νὰ συγκροτήσουν συγχρονισμένας βιομηχανίας, ἀκολουθοῦντες τὴν ὁδὸν τῆς συγχωνεύσεως καὶ τῆς στενῆς μεταφορᾶς τῶν συνεργασίας.

ΒΑΣΙΚΑΙ ΠΡΟ-ΥΠΟΘΕΣΕΙΣ

Η «Ἐνωσιν Σιδηροβιομηχανῶν, δέχεται κατ' ἀρχήν, ὅπως μεταφέρῃ ἡ ἐπισκευαστικὴ βάσις τοῦ λιμένος Πειραιῶς εἰς τὸ Πέραμα. Θέτει, ὅμως, ώρισμένας ὄρθιας, τῷ δότι, προϋποθέσεις. Ἀπαριθμούμεν τὰς κυριωτέρας:

1.— Νὰ ἐκτελεσθοῦν ἔργα διὰ τὴν τεχνικὴν διαιρόφωσιν τῆς περιοχῆς, ὡστε ἀνέτως νὰ διεξάγωνται ἔκει αἱ ἐπισκευαστικαὶ ἔργασίαι τῶν πλοίων.

2.— Νὰ ἀνεγερθοῦν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. κτίρια διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τῶν μεταφερούμενών εἰκεῖ ἔργων στασίων.

3.— Νὰ ἐποπλισθῇ ὁ νέος αὐτὸς ἐπισκευαστικὸς λιμὴν διὰ μιᾶς μεγάλης (ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 25.000 τ.) πλωτῆς δεξαμενῆς, δεδομένης τῆς ἀνεπαρκείας τῶν μονίμων δεξαμενῶν τοῦ Πειραιῶς, τῶν δ-

**ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.
ΘΗΡΑ·Ι·ΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙ·Α**

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

κάθη Σάββατον 9 μ.μ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Ακτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 470.500, 475.033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"**

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, ΙΘΑΚΗΝ,

Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗ.

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ.

ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

Δ/Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,"

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

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,

ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-

ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

Διεύθυνσις : Τηλ. 470.895 καὶ εἰς δλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

ποίων μάλιστα άποκλείεται ή έπεκτασις καὶ τῆς προβλεπομένης πλήρους άπασχολήσεως τών πλωτών δεξαμενών τού Σκαραμαγκά.

Άνευ τών τριών αὐτῶν βασικῶν προϋποθέσεων, φρονοῦν οἱ ἔκπρωστοι τού κλαδού, πρέπει νὰ θεωρῆται ἀδύνατος ὅχι μόνον ἡ ἀνασυγκρήτησις τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδιομηχανίας, ὅλα καὶ ἡ εἰς τὸ Πέραμα μεταφορά τῆς.

Συμφώνως μὲ τὰς ὑπαρχούσας ἐνδείξεις, τὸ δεύτερον καὶ τὸ τρίτον αἴτημα τῆς Ἐνόσεως Σιδηροδιομηχάνων δὲν πρόκειται νὰ σιοθετῇ ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. Ός προανεφέρθη, εἶναι συμπτωματικὸν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Ὁργανισμοῦ τὴν στιγμὴν αὐτήν, διὰ τὴν ἐπισκευαστικὴν βιομηχανίαν. Δὲν ἐπιδιώκει, διὰ τῆς μεταφορᾶς τῆς, παρὰ τὴν ἀποσυμφόρησιν τοῦ κυρίως λιμένος. Ός ἐκ τούτου δὲν προτίθεται νὰ διασέσῃ τὸ ποσὸν τῶν τριών ἐκατομμυρίων δολαρίων, τὸ ὁποῖον ἀπαιτεῖται διὰ τὴν πρόσκτησιν μιᾶς τοιαύτης δεξαμενῆς, οὔτε τὰ κεφάλαια διὰ τὴν ἐκτέλεσιν οἰκοδομικῶν ἔργων εἰς τὸ Πέραμα. Ἐπομένως, ἡ πειραιϊκὴ σιδηροδιομηχανία, δὲν δύναται νὰ ἀναμένῃ ἐκ τοῦ Ὁργανισμοῦ, παρὰ μόνον τὴν κατάλληλον διεμόρφωσιν τοῦ Περάματος. Διὰ τὴν ἀγορὰν δεξαμενῆς καὶ διὰ τὴν ἀνέγερσιν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων, θὰ πρέπει πρὸς ὄλλην κατεύθυνσιν νὰ στρέψῃ τὴν δραστηριότητά της. Καὶ νοιίζουμε, ὅτι ὑπάρχει μία θύρα, τὴν ὅποιαν δύνανται μὲ πολλὰς ἐπλίδας νὰ κρούσουν οἱ σιδηροδιομηχανοί. Εἰναι ή θύρα τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης χρηματοδότησις τῆς ἀγορᾶς τῆς δεξαμενῆς λύει, κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον τὸ πρόδηλμα τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδιομηχανίας. Τὸ Πέραμα, ὃν μάλιστα χορηγθοῦν καὶ μακροπρόθεσμα δάνεια διὰ τὴν ἀνέγερσιν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων, ἐντὸς δύο ἡ τριῶν τὸ πολὺ ἐτῶν, θὰ ἔξελιχθῇ εἰς μίαν συγχρονισμένην καὶ σφύζουσαν ὥπος δραστηριότηταν ἐπισκευαστικῆν βάσιν. Ἡ γειτνίασις τῆς δὲ μὲ τὰ Ναυπηγεῖα τού Σκαραμαγκά θὰ ἀποτελέσῃ θετικὸν παράγοντα διὰ μίαν στενὴν μετ' αὐτῶν συνεργασίαν.

Η ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ἐάν ο Ο.Λ.Π. διαβέσῃ τὸν χώρον εἰς τὸ Πέραμα καὶ ἐκτελέσῃ τὰ αναγκαῖα ἔργα καὶ ἡ Ἐθνικὴ Τραπέζα προμηθεύσῃ τὴν δεξαμενήν, πρέπει νὰ θεωρῇ βέβαιον, ὅτι αὐτομάτως θὰ δημιουργηθοῦν τέσσαρα ἔως πέντε μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα, διὰ τῆς συγχωνεύ-

σεως τῶν πολλῶν καὶ μικρῶν ἔργοστασίων, ἅτινα λειτουργοῦν σήμερον. «Ἡδη καὶ χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ οὐδεμία βεβαιότης, ὡς πρὸς τὸ μέλλον τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδιομηχανίας, ἂν δηλαδὴ αὐτὴ παραμείνῃ εἰς τὸν Πειραιῶν ἡ μεταφορῆ ἐκτὸς τῶν δρίων τοῦ λιμένος, σοσσαρία ζυμώσεις ἔχουν γίνει πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς δημιουργίας μεγάλων ἐπιχειρηματικῶν μονάδων. Συνεστήθη, μάλιστα, ἡ πρώτη ἐξ αὐτῶν, πρὸ ἔτους περίπου, διὰ τῆς συγχωνεύσεως τῶν ἔργοστασίων Νομικοῦ καὶ Λύρα ἀφ' ἐνός καὶ Τσαπέλη καὶ Βερυκάκη ἀφ' ἐτέρου. Ἡ συγκροτηθεῖσα ἐπιχείρησις ἔχει ἐταιρικὸν κεφάλαιον πέντε ἐκατομμυρίων δρ., πλήρη καὶ συγχρονισμένον τεχνικὸν ἑξοπλισμόν, ἀπασχολεῖ δὲ μονίμως ὅπων τῶν ἑκατὸν ἑργατοτεχνιτῶν.

Οἱ ίδιοι οἱ σιδηροδιομηχανοὶ πλήρως ἀντιλαμβάνονται σήμερον τὴν ἀνάγκην τῆς τοιαύτης συγχωνεύσεως τῶν ἐπιχειρήσεών των. Γνωρίζουν, ὅτι δύνανται ἀλλὰς νὰ ἀποκτήσουν ισχυράς οἰκονομικὰς βάσεις καὶ πλήρη τεχνικὸν ἑξοπλισμόν. «Ὕπάρχουν πολλὰ καὶ ἀξιόλογα μηχανῆματα, μᾶς ἐτόνισαν οὗτοι χαρακτηριστικῶς, κατανεμημένα εἰς δεκάδας μικρῶν ἔργοστασίων καὶ συνεργείων, τὰ ὅποια δὲν δύνανται διὰ τὸν λόγον ἀκριβῶς αὐτὸν, ἀποδοτικῶς νὰ χρησιμοποιηθοῦν. Ἐφ' ὅσσον τελικῶς, ἀποφασισθῆ, ποὺ θὰ ἐγκατασταθῇ ἡ βάσις ἐπισκευῆς πλοίων τοῦ λιμένος, ἐφ' ὅσον καταστῇ γνωστή ἡ ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς κυβερνήσεως παρασχεθείσμενη βοήθεια, τότε ἡ μεταξὺ τῶν διαφόρων ἔργοστασίων συνεργασία ἔκ τῶν πραγμάτων θὰ ἐπιβληθῇ. Ζήτημα ζωῆς καὶ θανάτου θὰ είναι διὰ τὰς μικρὰς ἐπιχειρήσεις, ἡ ἀμεσος συνέννωσίς των, εἰς μεγαλύτερας καὶ οἰκονομικῶς ισχυροτέρας».

Οὕτω ἐμφανίζεται τὴν στιγμὴν αὐτὴν τὸ θέμα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς πειραιϊκῆς βιομηχανίας ἐπισκευῆς πλοίων. «Ἡ εἰς τὸ Πέραμα σχεδιαζούμενή μεταφορά τῆς, ἀποτελεῖ εὐκαιρίαν διὰ τὴν νεκρανάστασίν της. Εάν τὸ ὑπουργεῖον Συντονισμοῦ ἐπιδείξῃ αὐτὴν τὴν φορὰν εἰλικρινές ἐνδιαφέρον καὶ ἡ Ἐθνικὴ Τραπέζα, εύρυνουσα τὴν δραστηριότητά της εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα, συμβάλῃ εἰς τὴν πρόσκτησιν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, συντόμως ὁ λιμὴν τοῦ Πειραιῶς θὰ διαδέσθη μιαν ἀξιόλογον ναυτικὴν βιομηχανίαν, τόσον ἀναγκαίαν (παρὰ τὰς ἀντιθέτους ὀπόψεις τοῦ Ο.Λ.Π.) διὰ τὴν σημερινήν του ὑπόστασιν καὶ τὴν περιστέρω ἀνάπτυξίν του. Καὶ καταλήγοντες, ἐν καὶ μόνον ἔχομεν νὰ τονίσωμεν: Μεγάλη είναι ἡ παραγωγικὴ συμβολὴ τῆς σιδηροδιομηχανίας. «Ἐχουμεν τὰ πλοῖα, ἔχουμεν τὸ τεχνικὸν προσωπικόν, τοὺς εἰδικευμένους ἐπιχειρηματίας. Μᾶς λείπει ἡ προώθησις διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν ὑπὲρ τοῦ τόπου μας πολλά.

“TAGAROPULOS CORPORATION, COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS

FRESH FRUITS & VEGETABLES

CANNED FOOD & VEGETABLES

PASTEURISED MILK

ICE CREAM

JAMS

BUTTER

OILS & FATS

OLIVE OIL

GREEK OLIVES

SCOTCH WHISKIES

LIQUORS

WINES

METAXA'S COGNAC BRANDY

BOTRYS BRANDY & WINES

PAINTS AND

DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by 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

Η ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

ΤΟ NEON ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ "ΣΤΕΛΛΑ ΜΑΡΙΣ,,

"Εγκαινιασθέν εἰς τὸν Πειραιά, ἥρχισεν τοὺς ἐβδομαδιαίους τουριστικούς του πλάσις εἰς τὸ Αιγαῖον. — "Αρισται αἱ ἐντυπώσεις τῶν κρατικῶν ἐκπροσώπων καὶ τῶν ἐπισκεπτῶν τοῦ σκάφους. — Προάγεται δὲ θαλάσσιος τουρισμός.

Διὰ τῆς ἔγγραφῆς τοῦ ἀτμοπλοίου «Στέλλα Μάρις» εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νηολόγια καὶ τῆς δρομολογήσεως του εἰς τακτικοὺς ἀνὰ τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Αιγαίου περιηγητικούς πλάσις, δὲ ἐπιβατηγός μας στόλος ἀπέκτησε μιὰν ἐπίλεκτον μονάδαν καὶ δὲ θαλάσσιος τουρισμὸς ἔξησφαρός μιὰν σπουδαίων προϋπόθεσιν διὰ τὴν περιατέρω ἀνάπτυξιν του. Πλοίον μέσης χωρητικότητος, ἐφωδιασμένον, δύως, μὲ δλας τὰς ἀνέσεις συγχρόνου ὑπερωκεανίου, διατίθεται ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν ἔξυπηρτήσιν τῆς τουριστικῆς κινήσεως καὶ μάλιστα ἔκεινης τῆς λεγομένης «ψύχηλης κλάσεως».

Τὸ «Στέλλα Μάρις», χωρητικότητος 1.900 τ. γκρός, εἶναι φρεγάπτα τῆς πολεμικῆς περιόδου, εύρυτατα ἀνάκατασκευασθείσα τὸ 1958 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργεστῆς. Τὰ σχέδια καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῆς ἑσωτερικῆς διαρρυθμίσεως τοῦ σκάφους, ὡς καὶ τῆς ἐν γένει διακοσμήσεως του, διαφέλονται εἰς τὸν διαπρεπή Ιταλὸν ναυπηγὸν ἀρχιτέκτονα καθηγήτην Ζογκάδα.

Κατὰ τὴν καταστρωμάτων — διὰ νὰ δώσωμεν μίὰν σύντομον εἰκόνα τοῦ ὡραίου αὐτοῦ ἐπιβατηγοῦ — καὶ πρὸς τὰς πλευρὰς τοῦ σκάφους, ἔχουν διαταχθῆ αἱ 45 δίκλινοι καὶ τίνες τρίκλινοι καμπίναι τῶν ἐπιβατῶν μετατρέπομεναι τὴν ἡμέραν εἰς μικρὰ σαλόνια καὶ διαθέουσαι ιδίαν τουσλέτταν καὶ ντοὺς ἔκστατην.

Εἰς τὰ δύο ἄκρα τοῦ δευτέρου καταστρώματος τοῦ πλοίου, εὐρίσκονται οἱ ἀνετοὶ καὶ καλαΐστητοι διακοσμήμενοι κοινόχρηστοι χώροι, ἦπιοι μίᾳ μικρῇ δσον καὶ κομψῇ «καφετήρια» («Λίντο Καφέ»), εὐρύχωροι σαλόνι, περιβαλλόμενον ὑπὸ μεγάλων παραθύρων μὲ ἐλευθέρων θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν («Μπελβεντέρε Λάντς») καὶ τὸ μπάρ, ὅπου καὶ ἡ πίστα τοῦ πλοίου («Στέλλα Λάντς»). Εἰς τὸ τρίτον κατάστρωμα εὑρίσκεται ἡ τραπέζαρια, ἀνετος, γεμάτη φῶς καὶ ἀέρα, δυναμένην νὰ ἔξυπηρητήσῃ ταύτοχρόνως τοὺς 150 ἐπιβάτας τοῦ σκάφους. Τὸ «Στέλλα Μάρις», πέραν τῶν κλειστῶν αὐτῶν χώρων, διαθέτει δύο εὐρέα καταστρώματα περιπάτου καὶ παιχνίδων διὰ τοὺς ἐπιβάτας — σύνολον μεταφορικῆς ικανότητος 150 ἐπιβάτα — μίαν πιστίναν εἰς τὴν πρώταν του, προσέτι δὲ καθολικὸν σύστημα κλιματισμοῦ καθ' ἀπαντα τὰ καταστρώματα καὶ τὰ διαμερίσματα ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, ὡς καὶ σταθερότητας τελευταίου τύπου «Βώστερ», περιορίζοντας εἰς τὸ ἐλάχιστον τοὺς ἐκ τῆς θαλασσοταραχῆς διατοιχισμούς.

Τὸ νέον περιηγητικὸν πλοίον τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς Εθνικῆς

Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς, ἡ ὁποία ζωηρῶς ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς πέραν τοῦ Πειραιῶς, πρὸς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας, ὑπὸ δρους, δύως, καλῆς καὶ πολιτισμένης ἐνδαιτήσεως τῶν ἐπιβατῶν. Ἐνδιδούμενης ἡ ἐταιρία αὐτῆς ἡ εὔποροι ἔξι Ήνωμένων Πολιτειῶν ἐπιβάται, οἱ ὁποίοι ἀφικούνται εἰς τὸν Πειραιά, διὰ τοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», δύνανται νὰ ἐπισκέπτωνται τὰς νήσους τοῦ Αιγαίου καὶ τὰς Ἑλληνικὰ παράλια, ὑπὸ συθήκης, ἀναδόγους ἔκεινων τοῦ ὑπερωκεανίου της.

Κατὰ τὴν ἐφετεινὴν τουριστικὴν περίοδον, τὸ «Στέλλα Μάρις» θὰ ἐκτελέσῃ ἐν συνόλῳ 30 ἐβδομαδιαίους περιηγητικοὺς κύκλους μὲ τακτάς κατὰ Παρασκευὴν ἐκ Πειραιῶς ἀναχωρήσεις. Τὸ σκάφος ταξιδεύονταν μόνον κατὰ τὴν νύκτα, θὰ προσεγγίζῃ εἰς Ήράκλειον, Ρόδον, Κουμάντασι (Ν. «Εφεσον»), Κωνσταντινούπολιν, Ρόδον καὶ Δῆλον. Περίπου αἱ 15 ἑταῖς τῶν κρουαζιέρων αὐτῶν ἔχουν ἡδη κλεισθῆ παρ' Ἀμερικανῶν, κυρίως, περιηγητῶν. Θά πρεπεῖ διὰ τὴν ιστορίαν νὰ ἀναφερθῇ, διτὶ ἡ ίδια τῆς δρομολογήσεως εἰς τὸ Αιγαίον, ἐνὸς τουριστικοῦ σκάφους ἀνωτάτης κλάσεως, ἀνήκει εἰς τὸν ἀείμηνον Εύγενιον Εύγενιδην. Αὐτὸς πρώτος, ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ἀκόμη ποὺ ἴδρυε τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος — Ἀμερικῆς, ὀραματισθή τὴν πρόσκτην μιᾶς τοιαύτης μονάδος, ἡ δοπία συντονίζουσα τοὺς πλόας της μὲ τὰ δρομολόγια τοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη», θὰ παρείχῃ τὴν δυνατότητα εἰς τοὺς εὐπόρους Ἀμερικανούς, νὰ περιηγούνται ὑπὸ τὰς καλυτέρας δυνατὰς συνθήκας, τὰ ἀξιοθέατα τῆς νησιωτικῆς Ἐλλάδος.

Ἡ ίδια αὐτὴ τοῦ Εύγενιδην, κατέστη σήμερον πραγματικότης, διὰ τῆς δρομολογήσεως τοῦ «Στέλλα Μάρις». 'Εφ' οσον δέ, τὸ ὡραίον αὐτὸν πλοίον ἔργασθη ἀποδοτικῶς, ὡς ἀναμένεται, καὶ ἔτερα μονάς, νεότευκτος, ίσως, θὰ διατεθῇ διὰ τὸν τουρισμὸν ἀνὰ τὴν Μεσόγειον καὶ δὴ τὴν Ανατολικήν.

Η ΕΠΙΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ κ. ΚΑΡΑΜΑΝΗ

'Επιδεικνύων τὸ ζωηρὸν ἐνδιαφέρον του διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν Ναυτιλίαν καὶ διὰ τὴν προσαγωγὴν τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ γενικότερον, ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Κ. Καραμανῆς, επεσκέψθη αἰφνίδιως, τὸ νέον πλοίον τὴν ἐπομένην τοῦ κατάπλου του εἰς τὸν Πειραιά. 'Ο κ. Καραμανῆς, διστὶς συνωδεύετο ὑπὸ τῆς συζύγου του, τοῦ Προέδρου τῆς Βουλῆς καὶ τῆς κ. Ροδοπούλου, τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. 'Ανδριανοπούλου καὶ τοῦ βουλευτοῦ καὶ ἐφοπλιστοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ, περιήλθην ἀπαντα τὰ διαμερίσματα τοῦ «Στέλλα Μάρις», ἔζητησε πληροφορίας διὰ τὴν ὄργανωσιν τῆς ἑσωτερικῆς του ὑπηρευσίας, ὡς καὶ διὰ τοὺς περιηγητικοὺς του πλόας, τοὺς δοπίους θὰ ἐκτελῇ καὶ ἔξεφρασε τὴν ικανοποίησίν του, διότι ἡ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία μας καὶ εἰδικώτερον ὁ τουριστικὸς κλάδος αὐτῆς, ἀπέκτησε μονάδα τοιαύτης κλάσεως. 'Δὲν χορτίνων νὰ βλέπω τὸ πλοίον σας, ἐδήλωσεν δὲ κ. Καραμανῆς εἰς τὸν Διευθυντή τῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς κ. Κ. Σαμαράκην, εἶναι πολὺ ὡραίον, τὰ συγχαρητήριά μους'.

'Ο κ. Καραμανῆς καὶ οἱ συνοδεύοντες αὐτὸν ἐπίσημοι παρεκάθησαν ἀκολούθως εἰς γεύμα, παρατεθέν επὶ τοῦ πλοίου πρὸς τιμὴν του ὑπὸ τοῦ κ. Κ. Σαμαράκη.

Η ΤΕΛΕΤΗ ΤΩΝ ΕΓΚΑΙΝΙΩΝ

Μὲ ίδιατερόν ἐπισημότητα, ἔξι δλλου, ἐτέλεσθησαν τὴν δην τρέχοντος, τὰ ἔγκαινια τοῦ νέου πλοίου, παρουσία τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. 'Ανδριανοπούλου, τοῦ Προέδρου τοῦ Ε.Ο.Τ. κ. Πεσματζόγλου, τοῦ Δημάρχου Πειραιῶς κ. Ντεντιδάκη, τοῦ Προέδρου τοῦ Ο.Π. κ. 'Αθανασιάδη, ἀνωτέρων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, πολλῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατικῶν δργανῶσεων καὶ ἐπιλέκτων μερίδος τῆς ἀθηναϊκῆς καὶ πειραιϊκῆς κοινωνίας. Μετὰ τὰ ἀγιασμόν, τὸν διποίον ἐτέλεσεν ὁ ἐπίσκοπος Θαυμακοῦ, ώμιλησεν ἐκ μέρους τῆς πλοιοκτητρίας δὲ κ. Χ. Κιοσέογλου, διστὶς ἀνεφέρθη εἰς τὴν σημασίαν τῆς δρομολογήσεως τοῦ νέου πλοίου εἰς τακτικοὺς τουριστικοὺς πλόας, ἀνέπτυξε τὴν ἀνάγκην ὑπάρχεως τοιαύτων μονάδων διὰ τὴν πλήρη τουριστικὴς ἀξιοποίησίν του, διότι ἡ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία μας καὶ εἰδικώτερον ὁ τουριστικὸς κλάδος αὐτῆς, ἀπέκτησε μονάδα τοιαύτης κλάσεως. 'Δὲν χορτίνων νὰ βλέπω τὸ πλοίον σας, ἐδήλωσεν δὲ κ. Κ. Καραμανῆς εἰς τὸν Διευθυντή τῆς Γραμμῆς Αμερικῆς κ. Κ. Σαμαράκην, εἶναι πολὺ ὡραίον, τὰ συγχαρητήριά μους'.

'Ομιλῶν ἐν συνεχείᾳ δὲ ὑπουργὸς τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἔζηρε τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Εθνικῆς Ελληνικῆς Γραμμῆς Αμερικῆς, ὃπως διὰ τῆς δρομολογήσεως τοῦ «Στέλλα Μάρις» συμβάλῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πλοίου τουριστικοῦ πλοίων εἰς τὴν ἀστικήν πόλην τοῦ κλάδου τῶν τουριστικῶν πλοίων εἰς τὴν δημόσιαν σήμερον οἱ συνεργάται του εἰς τὸ μεγάλον ναυτιλιακὸν συγκρότημα, τὸ πλοίον οὗτος κατέλιπεν.

'Ομιλῶν ἐν συνεχείᾳ δὲ ὑπουργὸς τῆς Εθνικῆς Ελληνικῆς Γραμμῆς Αμερικῆς, τῆς ἀταριάς, ὡς ἔτοντος, τὴν δημόσιαν διατήρησην τοῦ πλοίου, πιστῶς ἀκολουθῶν σήμερον οἱ συνεργάται του εἰς τὸ μεγάλον ναυτιλιακὸν συγκρότημα, τὸ πλοίον οὗτος κατέλιπεν.

Τὸ «Στέλλα Μάρις» ἀπέπλευσε τὸ ἐσπέρας τῆς 8ης Απριλίου διὰ τὸν πρώτον περιηγητικὸν του πλοίου εἰς τὰς Ἑλληνικὰς θαλάσσας, μὲ 106 ἐπιβάτας, οἱ πλείστοι τῶν δημόσιων 'Αμερικανοί.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ORIENT FRACHTKONTOR
MOSNY & C°
ΔΙΕΥΓΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΤΑ ΣΗΜΑΔΙΑ ΤΩΝ ΚΑΙΡΩΝ

Καθισμένοι στις πίντες της πλώρης δύο προχωρημένοι στά χρόνια ναυτικοί, σε κάποιο τροπικό λιμάνι, χοζεύουν ένα έλληνικό βατόρι, δημοσίευματινές δρες προχωρεί κατά τό μουράγιο:

— Τί δύνομα λέει; ρωτά δέ ένας. Τὰ δικά μου μάτια μ' απαράτησαν πειά. Περιφένεψαν πολύ...

— Έγγι ξεκαστίζω άκομα τὰ κεφαλαῖς γράμματα, ἀπαντά δὲ λλος. Μὰ έδω δὲν μπορῶ νὰ καταλάβω τί γράφει. Σίρκλε — Σίρκελ — Σίρκλη ... Κάπως ἔτσι λέει.

— Σύρος θὰ είναι καὶ δὲν τὸ ξεχωρίζεις. Συριανὸς καράδι θὰ είναι.

— Μὰ τώρα κοροϊδέυμαστε; Ἀφοῦ σοῦ λέω πώς είναι κατά τὸ διαβάζω: Σίρκλε — Σίρκλη... νὰ τώρα τὸ διαβάζω καλά. Λέει Σίρκλε.

— Καὶ τί θὰ πῆ «Σίρκλες». Τὸ βλέπεις καλά; Είναι ἐλληνικὸς καράδι.

— Αὐτὸς μοῦ ἐλειψε τώρα, νὰ μήν ξεχωρίζω καὶ τὴν παντέρα του. "Αμ τὰ ἔχω ζωντανὰ τὰ ἔρημα τὰ μάτια άκομα. Δὲν μὲ παράτησαν τὴ στιγμή.... Δὲν έφτασα άκομα στὸ δικό σου τὸ χάλι....

— Σίρκλε — Μίρκλε.... μονολογεῖ δὲ γέροντας. Τὸ Γουΐλλιαμ Μπακάλου παρασταίνει καὶ τοῦ λόγου του.

— Τί πᾶ νὰ πῆ αὐτό; Ποιός παρασταίνει τὸν Μπακάλουμ; καὶ ποιός είναι αὐτὸς δὲ Μπακάλουμ;

— Στὰ χρόνια μας, ἔχηγε δὲ πρώτος, δὲν τὰ ἐλληνικὰ πλεούμενα εἶχαν τὰ ἐλληνικά τους τὰ ονόματα. Ὁραία, ἀσχημα, δὲν ξέρω. 'Αλλὰ μιὰ φορὰ ἥσαν δὲν ἐλληνικά. Ἐπέρι τὸν «Καλουδῶ» τοῦ «Ἀσημομύτη», τὴ «Δάφνη», τὴ «Χλωρί», τὸ «Φώτη» τοῦ Λυκιαρδόπουλου, τὸν «Πολυκότρο» τοῦ Δρακούλη, τὴ «Θεοφανῶ» καὶ τὸν «Ἀρχάγγελο» τοῦ Λιδωνοῦ, τὸ «Γεώργιο», τὴν «Εὐγενία» καὶ τὴν «Εἰρήνη» τοῦ Ἐμπειρίκου τοῦ Σταμάτη καὶ δὲν κείνα, ποὺ ηξερεῖς καὶ τὰ ήσερα, 'Ανάμεσα σ' αὐτὰ παρουσιάστηκε μιὰ μέρα καὶ ἐνα καστιώτικο μὲνονα ἀσυνήθιστο: «Γουΐλλιαμ Μακαρίουμ».... Ἐμεῖς τὸ βαφτίσαμε «Μπακάλουμ». 'Απὸ τότε, δταν κάποιος μεταξύ μας πετούσε στὴ συζήτηση καμμιὰ λέξι ξένη, τὸν βγάζαμε ἀμέσως «Μπακάλουμ» γιὰ νὰ γελοῦμε.

— Τὸν Γουΐλλιαμ Μπακάλουμ μᾶς παρασταίνεις, τοῦ λέγαμε.

— "Ε, σημεῖο τῶν καιρῶν. Είναι σᾶν καὶ κείνους, ποὺ πηγαίνουν στὴν Ἀμερικὴ τὸν Καναδά καὶ ἀφοῦ μείνουν ἔνα - δύν τη γευράρια χρόνια καὶ μάθουν νὰ γυρεύουν ἔνα ποτῆρι νερὸ στὰ ἑγγλέζικα, στρατηγάριον ἀμέσως καὶ τὸ δινομά τους. 'Ο Γιάννης γίνεται Τζάν. 'Ο Χαράλαμπος Χάρρου καὶ δὲν Παναγιώτης Πήτη. Πῶς νὰ μείνουν πίσω ἀπὸ τὴ μόδα καὶ τὰ πλεούμενα; 'Εμειναν καὶ αὐτὰ ξενητεμένα δεκαπέντε κι' άκομά χρόνια Μιὰς δόλκητηρ ζωῆ φιλοξενήθηκαν σὲ μακρινές χώρες. Νὰ καὶ τὸ ἀπότελεσμα: 'Η «Μαρούλα» ξήγινε «Μάρλια». 'Η «Ἀριάνη», «Ἄριες». Μὰ γι' αὐτὴ τὴ «Σίρκλε» πρέπει νὰ συμβουλευθοῦμε πολλὰ λεξικὸ γιὰ νὰ κατασταλάξουμε στὸ συμπέρασμα γιὰ τὸ δινομά, ποὺ ἀντιπροσωπεύει. "Οσο γιὰ τὰ ονόματα τῶν καραδιῶν, βρίσκεται ἡ ἔχηγησι. 'Αλλὰ ἔκει, ποὺ πελαγῶνει κανεῖς, είναι μὲ τὰ ονόματα, ποὺ πήραν καὶ οἱ ἑταῖρες τους. 'Εκεὶ είναι, ποὺ χάνεται δὲ μπούσιλας. Τότε ξέραμε τὸν «Ἐμπειρίκους», τοὺς Γουΐλλιαδρίδες, τὸ Λιδωνοῦ, τοὺς Καρράδες, τὸ Σταθάτο καὶ τοὺς λοιπούς. Τοὺς ξέραμε δῆλοι ἀπ' ξένω κι' ἀνακατωτά. Γνωρίζαμε τὰ σινιάλα τους ἀπὸ δύο μιλλῶν ἀπόστασις. Τώρα άκουν κατί ονόματα καὶ μένεις ἀλλαζοῦς: 'Εταιρία «Μπλάνκο». 'Εταιρία «Φιλιόρι». 'Εταιρία «Ἀλαμέντα» καὶ βράσες ρύζι... Σημάδια τῶν καιρῶν, λοιπόν. "Ολα ἀλλάζουν. "Ολα προχωροῦν στὸ δρόμο τους. Εἴπα γιὰ κείνους, ποὺ πηγαίνουν στὴν Ἀμερικὴ τὸν Καναδᾶ καὶ ξαναβαθτίζονται. Μήν ξεχνᾶς, δωμα, δῆτα καὶ στὴν Πατρίδα δὲν πάμε πίσω. Χαθήναν οἱ Μαρίες, οἱ Δήμητρες, οἱ Χρυσαυγές καὶ παρουσιάστηκαν οἱ Μίκες, οἱ Τίτικες καὶ οἱ Ζεις. "Έτσι, καλὴ ώρα καὶ τὰ καράδια, ἔτσι καὶ οἱ ἑταῖρες τους.

— Ξέρεις τί καταβαθμίνων ἔγω; Θαρρῶ πῶς ἔμεις μείναμε πίσω. Μᾶς προσπήραν τὰ γεράματα καὶ δὲ, τι μᾶς συντυχαίνει τώρα τὸ Βρίσκουμε ἀφύσικο. Παράξενο. Κακοβαθμένο. 'Η ἀλήθεια είναι ἀλλη. Μᾶς κακοφαίνεται, ποὺ γεράσαμε, ποὺ βγαίνουμε στὸ περιθώριο. "Ο, τι καινούργιο βλέπουμε ἡ ἀκούμε μᾶς παρασεύει, θυμώνυμονε καὶ δὲ μυμός μας γίνεται ὑστερά παράπονο. Θὰ σοῦ πῶ, λοιπόν, δύο μικρές ιστορίες μου γιὰ νὰ μὲ καταλάβης καλύτερα.

«Τις προάλλες μπήκα σ' ἔνα καφενεῖο σ' ἔνα πόρτο στὴν Ἀγγλία. 'Εκεὶ μέσα ἔκαιγε ἡ στόφα τους κάρδουνο. Κατὰ ποὺ μὲ πήρε, λοιπόν, ἡ μυρουδά του, μὲ πήρε κι' ἔνα ἀνέξηγτο παράπονο. Χρόνια καὶ χρόνια είχε νὰ φθάσῃ στὰ ρουθουνία μου τέτοια δύσμη. "Ολο τὸ σίμα μου ἐπαναστάτησε καὶ μοῦ φάνκε, πῶς ήμουν παιδί τριάντα χρονῶν.. Δὲ λέω, ήταν κόλασι τότε τὸ στόκολο. "Ήταν μαρτυρική ἡ ζωὴ τοῦ θερμαστῆ. 'Αλλὰ μιὰ φορά... πῶς νὰ στὸ ἔχηγησω... ήταν ἀλλη ἐπωχῆ.

SHIPSTORES - HAMBURG

FREEPORT
SANDTORKAI 23/24
GENERAL SHIPCHANDLERS
REPRESENTATIVE: SOTIRIOS GEORGANTIS

PHONE: 36 20 64/65
CABLE: SHIPSTORES HAMBURG

"Άλλος Κόσμος. Τώρα τὰ στόκολα ξεγίναν σᾶν γραφεῖα καὶ οἱ θερμαστῆδες γίνανται δακτυλογράφοι καὶ κάνουν τὴ βάρδειά τους μὲ μπρασελέδες καὶ ὠρολόγια στὸ χέρι... Εὔκολη καὶ ξεκούραστη δουλειά. 'Άλλα μιὰ φορά... είμαι σύμφωνος κατὰ ποὺ τὸ εἶπες. Σημάδια τῶν καιρῶν. "Άκουσε τώρα καὶ τὴ δεύτερη ιστορία: Τὸ περασμένο φθινόπωρο, ξυχεὶ νὰ είμαι μπαρκαρισμένος μ' ἔνα μεγάλο ποστάλι. Στὴ Νάπολι, τὸ λοιπόν, έδεσε τὸ καράδι γιὰ ἐπισκευή καὶ τὸ περισσότερο πλήρωμα ἀπολύθηκε καὶ θά ἔφευγε γιὰ τὸν Πειραιά. Είμαστε μαζεύμενοι στὸ μορφάγιο καὶ περιμέναμε νὰ φορτώσουμε τὰ πράγματά μας καὶ νὰ πάμε στὸ σταθμὸ τοῦ σιδηροδρόμου γιὰ τὸ Μπρίντεζι. "Όπου μὲ διπλαρώνεις μικρός, ένας «έπικουρος», δημοσίευε στὰ ποστάλια καὶ μοῦ πιάνει τὸν κουδέντα:

— Τὸ γέμιεσε τὸ τσουβάλι σου μπάρμπα - Θεοφάνη, μοῦ κάνει. Παραξενεύτηκα.

— Ποιό λέει τσουβάλι, τοῦ λέω.

— Νά, αὐτό, μοῦ κάνει καὶ μοῦ δείχνει τὸ σάκκο μου...

Δὲν καταλάβαινα τίποτα. 'Άλλα, μιὰ καὶ μοῦ εἶπε αὐτή τὴν κουδέντα, γύρισα τὰ μάτια μου κατὰ τοὺς ἄλλους. Κατὰ τὰ πράγματα τους. "Ε, θὰ μὲ πιστέψῃ; Είμαστε ἑκεὶ ὡς ἐκατὸν εἰκοσι τυνάντα τους. Οὔτε ένας σάκκος δὲν ήταν ἄλλος, έξὸν δὲ δικός μου. "Εβλεπες βαλίτσες, χαρτοκιβώτια, μπόγους κάθε λογῆς, μὰ σάκκος κανένας. Πρώτη φορά εἶδα καὶ αὐτὸς τὸ παράξενο καὶ, καθὼς εἶπα καὶ πρίν, μὲ πήρε πάλι ἔνα παράπονο. 'Ο «έπικουρος» συνέχιε νὰ μοῦ μιλᾶ, μὰ ἔγω εἶχα ἄλλοῦ τὸ νοῦ μου. Εἶχα ἀναδρομή στὴ ζωὴ μου ὡς εἰκοσι πέντε χρόνια καὶ ἀκόμα. 'Απὸ τὴ βαθεία μου συλλογή μ' ἔγιαλε τὸ αὐτοκίνητο, ποὺ ἐφθασε γιὰ νὰ φορτώσῃ τὰ πράγματά μας καὶ ποὺ παρὰ λίγο νὰ μὲ πατήσῃ κι' ἔμενα. Φόρτωσα, τὸ λοιπόν τό... τσουβάλι μου πλατί στὶς «ἀποκευές» τῶν ἀλλών γιὰ νὰ φύγουμε γιὰ τὸν Πειραιά.

— Σύμφωνοι είμαστε, βλέπεις, σὲ δὲλα. Είναι τὰ σημάδια τῶν καιρῶν. Καὶ τὸ μόνο ποὺ μᾶς μένει είναι νὰ τοῦ δίνουμε κι' ἔμεις. 'Η κατάσταση μᾶς σπρώχνει κατὰ τὴν ἔξοδο. Κακά τὰ φέματα. Είμαστε οι παράκαιροι. Οἱ ἀκατατόπιστοι, οἱ «καθυστερημένοι».

— Ανήκουμε στὸ χθές καὶ στὸ προχθές. Δὲν έχουμε ἔμεις έσσοι τώρα στὴν «Σίρκλε» οὔτε στὴν «Ἄριες» οὔτε στὴ «Μάρλια».

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,
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 CAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

also at Bari, Civitavecchia Naples, Palermo,
Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice.

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

25, Sultan Hussein

PORT SAID

(also at Alexandria & Suor)

HOLLAND ZANNIS SHIPSTORES

Zalmhaven 46-47

ROTTERDAM

BELGIUM M.T.E. BUYSSE

Klaipdor, 26

ANTWERP

GERMANY HANS FICK & CO.

Spaldingstrasse 64 "Wikinghof,"

HAMBURG 1.

DENMARK PAUL GREGERSEN & CO.

33, Amaliegade

COPENHAGEN

INDIA - CEYLON JOHN F. FIDELE

P. O. Box 1632 Botawala Bldg. - 4th Floor

11 Elephantine Circle

BOMBAY, INDIA

SWEDEN C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041

GOTHENBURG 12

NEW ZEALAND NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings

AUCKLAND, C. I.

NORWAY C. FRIMANN-DAHL A/S

Dronningensgt 10) 12

OSLO

also at Bergen

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt 81

KRISTIANSANDS.

R. JUMABHOY & SONS LTD.

24, Malacca Street P. O. Box 303

SINGAPORE

(also at Penang)

NEW ZEALAND NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings

AUCKLAND, C. I.

NORWAY C. FRIMANN-DAHL A/S

Dronningensgt 10) 12

OSLO

also at Bergen

KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt 81

KRISTIANSANDS.

ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

ΠΡΟΣΦΑΤΟΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

ΥΠΟ E. R. HARDY - IVAMY, LL. B, PH. D.
ΥΦΗΓΗΤΟΥ ΕΝ ΤΩ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Ο συγγραφεὺς τῆς παρούσης μελέτης — γραφείσης εἰδικῶν διὰ τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» — κ. E. R. HARDY — IVAMY εἶναι ύφηγητής ἐν τῷ Πανεπιστημίῳ τοῦ Λονδίνου ἔνθα ὅποι ἐτῶν διδάσκει τὸ μάθημα τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Πολλοὶ «Ἐλληνες συγκαταλέγονται μεταξὶ εἰκόνων, οἵτινες ἔχουσι παρακολουθήσεις ἢ παρακολουθούν τάς παραδόσεις του, διακρινομένας ἀλλωστε διὰ τὴν διαύγειαν τῆς διατυπώσεως καὶ τὸ ὄντωτερον ἐπιστημονικὸν σύτων ἐπίπεδον. Τὸ θέμα, τὸ διόποιον διεξέρχεται ὁ ἐλεκτός ἐπιστημών παρουσιάζει ἔξαιρετικὸν ἔνδιαφέρον διὰ δύο κυρίων λόγους: Πρῶτον, διότι ἡ ἐμρηφεῖται τῶν κανόνων τῆς Διεθνοῦς Συνδιασκέψεως τῆς Χάγης περὶ Φορτωτικῆς τοῦ 1921, ἐπικυρώθεντων ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 καὶ ἡδη ἀποτελούντων ἐσωτερικὸν δικαίον τῆς M. Βρετανίας, Γαλλίας, Βελγίου, Καναδᾶ, Αὐστραλίας κ.τ.λ., ἀπασχολεῖ συχνάκις τὰς Ἐλληνικὰ Δικαστήρια, λόγω τῆς συνεχοῦς αὐτῶν παρεμβολῆς εἰς τὰς φορτωτικάς Δευτέρων, διότι ὁ νέος Κώδικας 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου υιοθετήσεων τους Κανόνας ἐν τῇ ὑπὸ αὐτοῦ ρυθμίσει τοῦ θεσμοῦ τῆς ναυλώσεως, προσαρμόσας οὐτῶν τὸ ἐσωτερικὸν ἡμῶν δικαίον πρὸς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης γενικῶς καὶ οὐχὶ περιωρισμένων εἰς τοὺς περὶ φορτωτικῆς κανόνας (βλ. Εἰσηγ.). 'Εκθεσιν σελ. 89 ἐπισήμου ἐκδόσεως τοῦ Σχεδίου KINΔ). Αἱ κρίσεις ἐπομένων καὶ τὰ συμπεράσματα τοῦ κατωτέρου δημοσιευμένου ἀρθρου ἀποτελούν, κατὰ τρόπον ἐμμεσον, ἴσως, βοήθημα καὶ διὰ τὴν ἐμρηφεῖαν τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ Νεού Κώδικος. Τέλος, δέον νὰ σημειωθῇ, πρὸς πληρεστέρων κατατόπισιν, διότι ἐν 'Αγγλίᾳ ἡ παρὰ τῶν δικαστηρίων διδομένη ἐμρηφεία εἰς διατάξεις νόμων εἶναι ὑποχρεωτική, οὐχὶ μόνον διὰ τοὺς διαδίκους, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ κατώτερα δικαστήρια.

Π. ΣΑΡΛΗΣ

Ο λόρδος-δικαστής κ. Μακριλλαν, ἀναφερόμενος εἰς τὸν νόμον «περὶ θαλασσίας μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων» τοῦ 1924, διστις περιέλαβεν αὐτούσιος καὶ κατὰ τὴν αὐτὴν ἀρίθμησιν τοὺς Κανόνας τῆς Διεθνοῦς Συνδιασκέψεως τῆς Χάγης περὶ Φορτωτικῆς τοῦ 1921, παρετήρησεν τὰ ἔξι: (1) «Εἶναι ἀπαραίτητον νὰ ἔχωμεν ὑπὸ δύνην, διότι ὁ νόμος τοῦ 1924 ἡτο ἀπόρροια Διεθνοῦς Συνδιασκέψεως καὶ διότι αἱ διατάξεις τούτου ἔχουσι διεθνὴ ἐφαρμογὴν. 'Επειδὴ δὲ οἱ κανόνες οὐτοὶ θέλουσι ἐφαρμοσθῆναι καὶ παρ' ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων, εἶναι ἀναγκαῖον, ἐν ὀνόματι τῆς ἑνιαίας τῶν κανόνων ἐφαρμογῆς, διόπις ἡ ἐμρηφεία τούτων μὴ κυριαρχῆται αὐστηρῶς ὑπὸ 'Αρχῶν τεθεισῶν εἰς τὸ παρελθόν παρὰ τῆς ἡμετέρας Νομολογίας, ἀλλὰ τὸ γράμμα αὐτῶν δέον νὰ ἀποδιδῆται κατὰ τρόπον τυχάνοντα τῆς γενικῆς ἐπιδοκιμασίας».

Ἐπομένως, ίσως θὰ παρουσιάζειν ἔνδιαφέρον διὰ τοὺς 'Ελληνας νομικούς ἡ ἐπισκόπησις ὥρισμένων προσφάτων ἀγγλικῶν ἀποφάσεων ἐπὶ τῶν κανόνων τῆς Χάγης.

«Πρὸ καὶ κατὰ τὴν ἐναρξίν τοῦ ταξιδίου»

Μία ἐνδιαφέρουσα δίκη διεξαχθεῖσα τελευταίως ἐνώπιον τῆς Judicial Committee of the Privy Council, (2) κατόπιν προσφυγῆς ἀσκηθεῖσης κατ' ἀποφάσεως τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου τοῦ Καναδᾶ, εἴναι: ἡ MAXINE FOOTWEAR Co Ltd κατὰ CANADIAN GOVERNMENT MERCHANT MARINE Ltd (3). 'Ἐν προκειμένῳ τὴν Judicial Committee ἀπορρόπησε ἡ ἐμρηφεία τοῦ ἀρθρου III παράγρ. 1 ἐδ. (α) τοῦ Καναδικοῦ Νόμου 'περὶ θαλασσίας μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων», διστις, εἰρῆσθω ἐν παρόδῳ, εἶναι πανομοιότυπος πρὸς τὸν 'Αγγλικὸν Νόμον τοῦ 1924. Κατὰ τὴν διάταξιν ταύτην 'οδοί μεταφορὲν ὑποχρεοῦται πρὸ καὶ κατὰ τὴν ἐναρξίν τοῦ ταξιδίου, διπάς καταβάλλῃ τὴν προσφάτουσαν ἐπιμέλειαν, ίνα ἔχῃ τὸ πλοίον καταλληλοῦ πρὸς πλοῦν».

Τὸ πραγματικὸν μέρος τῆς ὑποθέσεως εἶχεν ὡς ἀκολούθως: Μετὰ τὸ πέρας τῆς φορτώσεως τῶν ἐμπορευμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου, παρεπτήθη, διότι τὸ ὅμωρ ἐντὸς ὥρισμένων ἀποχετευτικῶν σωληνώσεων εἶχε παγώσει καὶ παρ' ἐνός τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου ἐδόθησαν ἐντολαὶ διὰ τὴν τίξιν. 'Η ἐργασία αὐτὴ ἀνατεθεῖσα εἰς ἀνεξάρτητον Οἰκον ἔξετέλεσθη παρ' ὑπαλλήλου ταύτης κατὰ τρόπον ἀμελῆ, διότι ἐκ τῆς φλογὸς τῆς ἀστετούντης ἦν δὲ τελευταίος οὐτὸς ἐχρησιμοποιήσεων διὰ τὴν τήξιν, ἡ ἐκ φελοῦ μόνωσις τῶν σωληνῶν ἀνεφέγγη, ἔξερράγη πυρκαϊά, ητίς διὰ νὰ κατασθεσθῇ ἔχρισάσθη νὰ θυσιασθῇ τὸ πλοίον καὶ ὡς ἐκ τούτου τὸ φορτωθέντα ἐμπορεύματα ἀπωλέσθησαν.

Εἰς τὰς προηγηθεῖσας κατὰ τὰς εἰς πρῶτον καὶ δεύτερον βαθμὸν δίκας ἀπεδείχθη, διότι ὁ ἀξιωματικὸς τοῦ πλοίου, διὸ ποτεύεσται τὴν ἐργασίαν, εἶχεν ἀπεδείχθη ἀμέλειαν. 'Ἐν διεψι τούτου, οἱ πλοιοκτήται προέβαλον τὸν ισχυρισμόν, διότι εἶχον καταβάλλει πάσαν ἐπιμέλειαν, ἐν τῷ ἐνοίᾳ τοῦ ἀρθρου III παράγρ. 1, ἐδ. (α), ίνα καταστήσουν τὸ πλοίον καταλληλοῦ πρὸς πλοῦν πρὸ καὶ κατὰ τὴν ἐναρξίν τοῦ ταξιδίου, διότι, ἀφ' ἐνός μὲν κατὰ τὸν χρόνον, καθ' διὸ ἐλασθ χώραν ἡ φόρτωσις, τὸ πλοίον ἦτο κατάλληλον πρὸς πλοῦν, ἀφ' ἐτέρου δὲ, ἐναρξίν τοῦ πλοίου, ίνα κριθῇ ἔαν τὸ πλοίον ὑπῆρχε καταλλήλοτης καὶ κατὰ τὸ χρονικὸν σημεῖον τῆς ἐνάρξεως τοῦ πλοίου, οὐδέποτε ἐλασθ χώραν.

Ο 'σχυρισμὸς οὐτοὶ τῶν πλοιοκτητῶν ἀπερρίφθη παρὰ τοῦ δικαστηρίου. Κατὰ τὸ λόρδον-δικαστήν Somervell of Harrow, ἡ φράσις «πρὸ

καὶ κατὰ τὴν ἐναρξίν τοῦ ταξιδίου» ἔννοει χρονικὴν περίοδον (καὶ ἐπομένως οὐχὶ χρονικὸν σημεῖον), ητίς ἀρχεται «τούλαχιστον» ἀπὸ τὸ χρόνον φορτώσεως καὶ περατούται κατὰ τὸ χρονικὸν σημεῖον τῆς ἐνάρξεως τοῦ ταξιδίου. 'Η λέξις, ἐν τῷ ἀρθρῳ III παρ. 1, ἐδ. (α), «πρὸ», δὲν ταύτιζεται μὲ τὴν φράσιν «κατὰ τὴν ἐναρξίν τοῦ ταξιδίου» διὰ τὸν λόγον, διότι ἂν τοιάντη ήτο ἡ πρόξεσις τοῦ νομοθέτου, οὐτοὶ θὰ ἔχει φράζετο ἄλλως. Τὸ θέμα πότε ἐπακριβῶς ἀρχεται ἡ ὡς ἀνω χρονικὴ περίοδος δὲν ἔχεται σήμανθεν τῆς προκειμένης δίκη, ἐξ οὐ καὶ ἡ λέξις «τούλαχιστον».

'Ἐν διψει τῶν ἀνωτέρω, ἡ ὑποχρέωσις πρὸς καταβολὴν πάσης ἐπιμελεῖσας ἡτο διαρκής, tout' ἔστιν ἀπὸ τοῦ χρόνου ἐνάρξεως τῆς φορτώσεως μέχρι τῆς βιθίσεως τοῦ πλοίου. Κατὰ μίαν περίπτωσιν, διαρκούσης τῆς περίοδου ταύτης, δὲν ἐπεδείχθη ἡ προσήκουσα ἐπιμέλεια ἐκ μέρους ἐνός τῶν προστημένων παρὰ τῶν πλοιοκτητῶν. Συνεπείᾳ τοῦ γεγονότος τούτου, τὸ πλοίον κατέστη ἀκατάλληλον πρὸς πλοῦν, ἡ τοιάντη δὲ ἀκατάλληλότης προύξενης τῆς ζημίαν καὶ ἀπώλειαν τοῦ φορτίου. 'Ἐπομένως οἱ πλοιοκτήται προσέχουν τούτων.

«Προσήκουσα ἐπιμέλεια»

καὶ πιστοποιητικά κλάσεως Νηογνώμονος

'Ἐν τῷ περιόδῳ τῆς ἀποφάσεως RIVERSTONE MEAT Co PTY Ltd κατὰ LANCASHIRE SHIPPING Co Ltd (4) ήτο, ἐὰν πιστοποιητικόν τοῦ ἀπιθεωρητῶν τοῦ Lloyd's Register ἀπετέλει πλήρη ἀπόδειξιν τοῦ γεγονότος, διότι ὁ πλοιοκτήτης κατέβαλε τὴν παρὰ τοῦ ἀρθρου III παράγρ. 1, ἐδ. (α) ἀπαιτουμένην ἐπιμέλειαν. 'Ἐν τῷ ὡς ἀνω δίκη προύταθη ὁ ισχυρισμός, διότι τὸ πλοίον, ἐνεκάρια πρὸς πλοῦν, διότι ἐκσαντούκτονος κύτους αὐτοῦ είχεν, ἀντὶ δύο, ἓν μόνον στόμιον ἀποχετεύσεως ὑδάτων. 'Υδωρ εἰσῆλθεν εἰς ἔνα ἔκ τῶν κυτῶν, λόγῳ δὲ τῶν ἀλατωματικῆς ἀποχετεύσεως, τὸ φορτίον ἐβράχη. Τὸ πλοίον, τὸ διόποιον ήτο παλαιὸν ἀνεργοπλανοφόρον μετατραπέεις φορτηγὸν τὸ 1948, ήτο, παρ' ὅλην τὴν κακὴν σχεδίασιν, κατεταγμένον ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς μετατροπῆς παρὰ τῷ Lloyd's Register of Shipping, προσέτι δὲ είχεν προσθήσεις.

'Ἐν διψει τῶν ἀνωτέρω πραγματικῶν περιστατικῶν, διὸ δικαστής κ. Me Nair J. ἔκρινεν, διότι τὸ πλοίον δὲν ἦνυντα νὰ θεωρηθῇ ἀκατάλληλον ἐκ μόνου τοῦ λόγου, διότι τὸ ἀποχετευτικὸν σύστημα ήτο ἐλλιπές. 'Αλλὰ καὶ πάλιν, ἀν παρὰ ταύτη τὸ πλοίον ηθελε κριθῆ ἀκατάλληλον, η τοιάντη ἀκαταλλήλότης δὲν θὰ ἦνυντα νὰ ἀποδοθῇ εἰς ἔλειψιν προσηκούσης ἐπιμέλειας εἰς ἑκάτην μέρους τῶν πλοιοκτητῶν. 'Ο ἀνωτέρω δικαστής κατέστη ἀποφάσισης.

(4) (1958) 3 All E.R. 261. 'Η ὡς ἀνω ἀπόθασις ἐπεκυρώθη παρὰ τοῦ Δευτεροβαθμίου Δικαστηρίου ἐπὶ διλλος, δύμας, βάσεως (1960) 1 All E.R. 193.

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

'Εποπτεία
'Επισκευῶν
Μετασκευῶν
καὶ¹
Ναυπηγήσεων

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

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

ΟΜΟΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

(1) Stag Line Ltd κατὰ Foscolo Mango & Co. Ltd (1932) A.C.328 at 350.
(2) 'Η Judicial Committee of the Privy Council εἶναι τὸ 'Ανώτατον Δικαστηρίον, ἐνθα ἐκδικάζονται προσφυγαὶ κατ' ἀποφάσεως τοῦ Δικαστηρίου τῶν κοινωνοπολεῖσας. Καίτοι αἱ ἀποφάσεις τοῦ Δικαστηρίου τούτου ἔχουσι μέγα κύρος, ἐν τούτοις, γενικῶς, δὲν εἶναι δεσμευτικαὶ διὰ τὰ 'Αγγλικά Δικαστήρια.
(3) (1959) 2 All E.R. 740.

έστηριχθη ἐπὶ τῶν ὕσων εἶπει ὁ δικαστής Devlin εἰς παλαιοτέραν ἀπόφασιν (5). Κατὰ τὸν δικαστὴν Devlin, ἡ ἀξίωσις, ὅπως ὁ πλοιοκτῆτης ἔνεργή της πέραν τῶν ὑπὸ τοῦ Νησιογώμονος ἐπιβαλλομένων ὑποχρέωσεων, ἀναγκαῖος συνεπάγεται τὴν ἐκ μέρους τούτου καταδολὴν ἐπιμελεῖαν πέραν τῆς ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπαιτουμένης.

Εἰς ἑτέραν ἀπόφασιν ἡ παραδοχὴ παρὰ τοῦ Δικαστηρίου τῶν πιστοποιητικῶν Νησιογώμονος ἐτέθη ἐπὶ ἄλλης βάσεως. Κατὰ τὸν δικαστὴν Wright (6) ὁ μεταφορεὺς δύναται ἰσως νὰ θεωρῇ ὑπεύθυνος, ἐὰν ὁ ναυπήγος, τὸν ὅποιον ἔχρησιμοποίειν διὰ τὴν ἐποπτείαν τῆς σχεδίασεως τοῦ πλοίου, δὲν ἡδύνηθη, κατ' ἔφαρμογήν κοινῶν κριτηρίων, νὰ ἀντιληφθῇ ὡρισμένον ἐλάττωμα τῶν σχεδίων. Ἀντιθέτως, δύως, ὁ μεταφορεὺς δὲν δύναται νὰ κριθῇ ὑπεύθυνος διὰ σφάλμα τοῦ Νησιογώμονος, ὡς ὁ Lloyd's Register of Shipping, διστὶ τηρεῖ ἀρχεῖα σχετιζόμενα μὲ τὴν Ναυτιλίαν εἰδικῶς διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ κοινοῦ καὶ ἔχει ἐπαρκὴ ἑσουσίαν ἐπὶ τῆς ἔφαρμογῆς καλῶν συνθηκῶν συντηρήσεως τοῦ πλοίου.

Πάντως τὰ πιστοποιητικά τοῦ Νησιογώμονος δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶσι ὡς ἀποδεικνύοντα ἀνευ ἑτέρου τεκμηρίου τὴν ἐκ μέρους τοῦ πλοιοκτήτου καταδολὴν τῆς προστούσης ἐπιμελείας, ἵνα διατηρῇ οὐτος τὸ πλοίον καταλλήλον πρὸς πλοῦν. Οὕτω, ὀσάκις τὸ θέμα τῆς ἀκαταλληλότητος προέκυψεν ἐν σχέσει, ὡς πρὸς τὴν συντήρησιν καὶ ἐπισκευὴν τοῦ πλοίου, οὐχὶ δὲ ὡς πρὸς τὴν ἀρχικήν του σχεδίασιν, ἐκριθῇ παρὰ τῶν Δικαστηρίων εἰς τούτον διὰ ἀπόφασεις (7) ὅτι τὸ πιστοποιητικὸν τοῦ Νησιογώμονος ἀποτελεῖ ἀπλῶς ἐν ἑταῖροι πολλῶν περιστατικῶν, ἀπίστια δένοντα νὰ ληφθῶσι ὑπ' ὅψιν διὰ τὴν κρίσιν τοῦ κατὰ πόδαν κατεβλήθη ἐν τοῖς πράγμασι πᾶσα ἐπιμέλεια.

Τὸ ἔγκυρον ὠρισμένων ρητρῶν εἰς φορτωτικάς

Εἰς ἀς περιπτώσεις ὁ νόμος «περὶ θαλασσίας μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων» 1924 ἔφαρμόζεται, τὸ ἄρθρον III παράγρ. 8 προβλέπει, ὅτι «πᾶσα ἐν συμβάσει μεταφορᾶς ρήτρα ἡ συμφωνία, ἀπαλλάσσουσα τὸν μεταφορέὺη ἥ τὸ πλοίον ἀπὸ τῆς εὐθύνης διὰ ζημιῶν ἥ ἀπώλειαν τῶν ἐμπορευμάτων πηγάδουσαν ἐξ ἀμελείας ἥ ἐπαίσματος περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν παρὰ τὸν ἄρθρον τούτου ἐπιβαλλομένων ὑποχρεώσεων, ἥ μειούσα τὴν εὐθύνην τοῦ μεταφορέως ἥ τοῦ πλοίου κατὰ τρόπον ἀντιθετοῦντα πρὸς τὰς παρούσας διατάξεις, εἰναι ἀκυρος καὶ δὲν ἔχει ισχύν». Μὲ τὴν διάταξιν ταύτης ἀσχολούνται δύο πρόσφατοι ἀποφάσεις. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν G. H. RENTON and Co. Ltd., κατὰ PALMYRA TRADING CORPORATION OF PANAMA (8), ἡ φορτωτικὴ περιείχε τὴν ἀκόλουθην ρήτραν: «Ἐν ἡ περιπτώσει ἀπεργίας κωλύσυν τὸ πλοίον νὰ ἀποπλεύσῃ ἐκ τοῦ λιμένος φορτώσεως ἥ νὰ εἰσπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα ἐκφορτώσεως.... ὁ πλοιαρχὸς δύναται νὰ ἐκφορτώσῃ τὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως ἥ εἰς πάντα ἄλλον ἀσφαλῆ καὶ κατάλληλον λιμένα». «Ἐν ἑταῖροι τῶν ἐρωτημάτων τῆς δίκης ἡτο, ἐὰν ἥ ὡς ἀνω ρήτρα ἥτο ἄκυρος συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον III. παράγρ. 8 καὶ δὴ διά τὴν ἀκόλουθον αἵτιολογίαν: 'Ἡ λέξις «carry», ἐν ἄρθρῳ III παράγρ. 2 (9), σημαίνει «μεταφέρῃ» (transport) ἐκ τοῦ ἑνὸς τόπου εἰς ἄλλον καὶ ἐπομένως, ὡς ἐκ τῆς τελευταίας ταύτης διατάξεως προκύπτει, ὁ μεταφορεὺς ἔχει θετικὴν ὑποχρέωσιν νὰ μεταφέρῃ τὰ ἀγαθὰ καὶ ὅτι ταύτα δὲν μετερέθησαν ἐν τῇ ἑνοίᾳ τοῦ νόμου ἥ ἐφορτώθησαν καὶ εἴτα ἔξεφορτώθησαν ἐν τῷ αὐτῷ λιμένι φορτώσεως.

Κατὰ τὴν ἀποφίλην τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων (10), ἐνώπιον τῆς δόπιας ἔξεδικάσθη ἥ ἄνω ὑπόθεσις, ἥ ὡς ἄνω ἐν τῇ φορτωτικῇ ρήτρᾳ εἰναι Ισχαρὰ διότι ἥ ἔννοια τῆς λέξεως «carry» δὲν εἰναι ταύτοσημος πρὸς τὴν ἔννοιαν τῆς λέξεως «transport».

Εἰς τὴν ὑπόθεσιν BRITISH IMEX INDUSTRIES Ltd κατὰ MID-LAND BANK Ltd (11), τὸ φορτίον ἀπετελεῖτο ἐκ σιδήρου καὶ χάλυβος ἥ φορτωτικὴ δὲ προέβλεπεν, δῆτα ὁ πλοιοκτῆτης ηθύνετο διὰ τὴν ἀσφαλῆ παράδοσιν τοῦ φορτίου μόνον ἐὰν ἔκαστον τεμάχιον ἐσημειούτη εὐκρινῶς δι' ἐλαιοχρώματος, ἔκαστον δὲ δέμα ἥτο στερεῶς δεδιμένον, ὑπῆρχον δὲ εὐκρινῆ σημεῖα, πάλιν ἥ ἐλαιοχρώματος, ὡστε τούτο νὰ διακρίνεται καλῶς κατὰ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Ὁ δικαστής κ. Salmon J. έκρινε, δῆτα ἐν όψει τοῦ ἄρθρου IV παράγρ. 2 δύορ δέργει: «ὁ μεταφορεὺς ἥ τὸ πλοίον δὲν εὐθύνοντα: διὰ ζημιῶν ἥ ἀπώλειαν προκύπτουσαν ἐξ (inter alia):..... (i) ἐλλιπούς συσκευασίας, (ii) ἐλλιπῶν ἥ ἀκαταλλήλων σημειώνων, ἥ εὐθύνη τοῦ μεταφορέως, διὰ τῆς ὡς ἄνω ἐν τῇ φορτωτικῇ ρήτρᾳ, ἐμειούτο καὶ ἐπομένως ἥ ρήτρα αὐτὴ ἥτο ἀκυρος κατὰ τὸ ἄρθρον III παράγρ. 8. Μὲ ἄλλας λέξεις ἥ ὡς ἄνω ρήτρα προέβλεπεν, δῆτα τὸ πλοίον δὲν εὐθύνεται ἐκτὸς ἐὰν ἔκαστον τεμάχιον ἔφερε διακριτικὰ γνωρίσματα ἥ ἐλαιοχρώματος, ἔκαστον δὲ δέμα ἥτο στερεῶς δεδεμένον, ἔφερε δὲ πάλιν σημεῖα ἥ ἐλαιοχρώματος.

Ἐὰν ἥ ρήτρα ἔκρινετο ὡς ἔγκυρος παρὰ τοῦ δικαστηρίου, τὸ πλοίον θὰ ἥτο ἀπτλλαγμένον πάσης εὐθύνης, εἰς ἥν περίπτωσιν τὰ ἐμπορεύματα ἔφερον μὲν ἐπαρκῆ καὶ εύδιάκριτα σημεῖα (λ.χ. δι' «ἀπλοῦ μαρκαρίσματος», πλὴν δύως οὐχὶ ἥ ἐλαιοχρώματος. Κατὰ τὸν αὐτὸν δικαστήν τὰ μέρη δὲν δύνανται νὰ καθορίσωσι διὰ συμφωνίας ποιού εἰδους σημεῖα θεωρούσι ὡς μὴ εὐκρινῆ, ἵνα ὁ πλοιοκτῆτης ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης. Εἴην πράγματι τὰ ἐμπορεύματα ἔφερον ἀρκούντως εὐκρινῆ ἥ

(5) WADDLE κατὰ WALLSEND SHIPPING Co Ltd (1952) 2 Lloyd's Reg. 105.

(6) W. ANGLIASS & Co (Australia) PTY κατὰ PENINSULAR & ORIENTAL STEAM NAVIGATION Co. (1927) 2 K.B. 466 at 464.

(7) CRANFIELD Bros Ltd, κατὰ TATEM STEAM NAVIGATION Co. Ltd (1939) 64 L.L. Reg. Rep. 264. THE ASSUNZIONE (1956) 2 Lloyd's Reg. 468.

(8) (1956) 3 All E.R. 957.

(9) ἄρθρον III παρ. 2: «Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried».

(10) Η Βουλὴ τῶν Λόρδων, οὐχὶ ὡς νομοθετικὸν δργανον, ἀλλά, ἐν εἰδικά συνθέσει, ὡς δικαιοδοτικὸν δργανον, ἀποτελεῖ τὸ Ἀνώτατον Δικαστηρίον, ἐνώπιον τοῦ ὅποιον ἐκδικάζονται προσφυγαὶ κατὰ διοφάσεων τῶν κατωτέρων δικαστηρίων.

(11) (1958) 1 Q.B. 542.

μὴ σημεῖα, τοῦτο ἐναπόκειται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν κρίσιν τοῦ δικαστηρίου.

Τὸ γενικὴ εύθυνη ἐκ τοῦ ἄρθρου III παράγρ. I

Ἐν τέλει, δέον νὰ γίνη μερία ἑνὸς ἄλλου σημείου, διπερ ἔθιγη παρὰ τὴν Judicial Committee of the Privy Council εἰς τὴν Maxine Footwear Co. Ltd κατὰ Canadian Government Merchant Marine Ltd (12). Εἰς τὴν ὡς ἄνω δίκην, ἐκτὸς τῶν ἄλλων προεθλήθη τὸ ἐπιχείρημα, δῆτα ἐν περιπτώσει πυρκαϊάς, τὸ ἄρθρον III δὲν ἔφαρμόζεται, ἐστω καὶ ἔάν, συνεπειά ταύτης, τὸ πλοίον κατέστη ἀκαταλλήλον πρὸς πλοῦν, διότι αἱ ζημιαὶ ἦ πυρκαϊάς ρυθμίζονται ὑπὸ τοῦ ἄρθρου IV παράγρ. 2 (β) (13).

Τὸ Δικαστηρίον ἀπέριψε τὸ ἐπιχείρημα τούτο ἐπὶ τῷ λόγῳ, δῆτα ἡ ῥηγεῖσα διάταξις τοῦ ἄρθρου III παράγρ. 1 ἐπιβάλλει μίαν γενικωτάτην ὑποχρέωσιν, ἔάν δὲ ἡ παρὰ τῆς τελευταίας ταύτης διατάξεως ἐπιτασσομένη συμπεριφορὰ δὲν ἔτηρη καὶ ἡ τοιαύτη μὴ συμμόρφωσις ήταν ἡ αἵτια τῆς ζημίας, αἱ ἀπαλλακτικαὶ διατάξεις τοῦ ἄρθρου IV δὲν ἔφαρμόζονται.

Κατὰ τὴν ἀποφίλην τῆς Judicial Committee, ἡ διθεῖσα ἐρμηνεία ἐπιβάλλεται ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς φύσεως τῶν πραγμάτων. Ἐξ ἄλλου ἐτερον ἐπιχείρημα ὑπὲρ τῆς ὡς ἄνω ἐρμηνείας συνάγεται ἐκ τοῦ διτι, ἐνῷ ἡ παράγρ. 2 τοῦ ἄρθρου III ἔφαρμόζεται ἐπιφύλασσομένων τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου IV (14), ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου III παρ. 1 δὲν ὑπόκειται εἰς τοιαύτην ἐπιφύλαξιν.

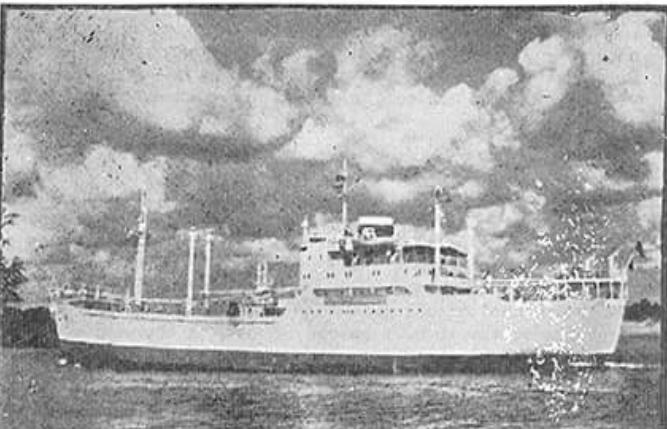
E. R. HARDY — IVAMY, LL. B. Ph. D.

(12) ἔνθ' ἀνωτ.

(13) ἄρθρον IV, παράγρ. 2 (β) «Ο μεταφορεὺς ἥ τὸ πλοίον δὲν εὐθύνονται διὰ ζημιῶν ἥ ἀπώλειαν προκύπτουσαν ἐκ (inter alia).....

β) Πυρκαϊάς, ἐκτὸς ἂν αὐτὴ προεκλήθη ἐξ ίδιου πτωισμάτος τοῦ μεταφορέως.

(14) Βλέπε υπόσημη. (9) ἔνθ' ἀνωτ.



SOL
Always at
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOLEL... 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

ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Η PARAMOUNT CLAUSE ΚΑΙ ΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

‘Υπό τήν μετριόφρονα ἐπίκεφαλίδα τῆς ἑνοποίησεως κανόνων τινῶν ἀφορώντων τάς φορτωτικάς (unification of certain rules relating to bills of lading) ἐπεχειρήθη ἡ ύπό τῶν οὕτω καλουμένων «Κανόνων τῆς Χάγης» ρύθμισις ζητήματος καιρίας σπουδαιότητος διὰ τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον’ (Α. Τσιριντάνης, ὁ Κώδιξ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ἐν τόμῳ πρός τιμὴν Κωνσταντίνου Τριανταφύλλοπούλου, Ἀθῆναι 1959 σελ. 317).

Εἰς τὴν περὶ τῶν Κανόνων διεθνῆ Σύμβασιν τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 προσεχώρησαν πολλαὶ χώραι, οὐκ ὀλίγαι δὲ προσέλαβον τοὺς Κανόνας εἰς τὸ ἑσωτερικὸν αὐτῶν δικαιον. Εἶναι, δημοσί, γνωστόν, ὅτι ἐκ λόγων ιστορικῶν οἱ Κανόνες οὗτοι καίτοι ἀφορῶντες εἰς τὰ ἐκ τῆς ναυλώσεως δικαιώματα καὶ ὑποχρέωσις, ἐμφανίζονται ὡς παράρτημα τῶν περὶ φορτωτικῆς ισχύντων.

Ἐναντὶ τῆς ιστορικῆς ταύτης τοποθετήσεως τῶν Κανόνων, κεῖται ἡ συστηματικὴ αὐτῶν τοποθετήσις ἐν ἐνότητι πρὸς τὸ καθόλου δίκαιον τῆς ναυλώσεως. Τὸ δεύτερον τοῦτο σύντημα, ἡκούομενον διτακτικός Codice della Navigazione, ἐν μέρει ὁ δλανιδικός κῶδις καὶ τέλος ὁ ἡμετέρος Κώδιξ Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου (βλ. εἰσηγητικὴν τοῦ τελευταίου τούτου ἔκθεσιν ἐν σελ. 89 τῆς ἐπισήμου ἑκδόσεως τοῦ Σχεδίου).

Εἰς ἄς, δημοσί, χώρας, οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ἔξακολουθοῦν νὰ εἰναι παράρτημα τῶν περὶ φορτωτικῆς διατάξεων, τὰ πράγματα δὲν ἔξελισσονται ὀμαλῶς, ἡ δὲ ἐνότης τῆς ρύθμισεως ἡν ἔξασφαλίζει ἡ ὑπὸ τοῦ ἡμετέρου Κώδικος δικαιώματα προτιμηθείσα συστηματικὴ τῶν Κανόνων κατάταξις (περὶ τῶν πλεονεκτημάτων ταύτης βλ. ‘Ἀλ. Τσιριντάνην ἐνθ. ἀντ. σελ. 379 καὶ 380) δὲν καθισταται ἐφικτή.

Χωρὶς νὰ παραγωρίζεται ἡ σημασία τῶν Κανόνων διὰ τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον ἐν γένει, ὑπομιμησκεται, ὅτι οὗτοι κυρίως ἀπέτελουν δίκαιον τῆς φορτωτικῆς, ἐνῷ ἔξ ἄλλου ἡ σύμβασις τῆς ναυλώσεως ἔξηκολούθειν ἡ ἀπολαμβάνη, ίδισ ὡς πρὸς τὴν ἐκ τῆς εὐθύνης ἀπαλλαγήν, τῆς συναλλακτικῆς ἐλευθερίας, ἥν συνεχώρει τὸ καταλαμβάνον καὶ ρυθμίζον τὴν ναύλωσην δίκαιον. Ήσαντως, τονιστέον, διὰ οἱ Κανόνες τῆς Χάγης δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ μεταφορᾶς ζώντων ζώων ἐπὶ τῆς φορτώσεως καὶ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν (βλ. ἀρθρον 143 τοῦ ἡμετέρου Κώδικος ἐτὶ δὲ καὶ ἔκθεσιν τῆς ‘Υποεπιτροπῆς τῆς Baltic and International Maritime Conference ἐν τῷ

ἐγκυκλίω τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου 1960 σελ. 8202).

Τὰ νομοθετήματα δι’ ὃν ἐπεκυρούντο ἡ εἰσήγοντα ὡς ἑσωτερικὸν δίκαιον οἱ Κανόνες προέβλεπον, ὅτι ἡ ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν ἐφαρμογὴ τῶν Κανόνων προϋπέθετο, ὅτι θὰ περιείχετο ἐν τῇ φορτωτικῇ εἰδικῇ ρήτρᾳ περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν Κανόνων, ἡ μετέπειτα περίφημος καταστάσα Paramount Clause, ἥτις εἰς τὴν πρώτην αὐτῆς ἐμφάνισται ἐνεῖχε τὴν ἐννοιαν, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν Κανόνων ἀφεώρω μόνον τὴν τυχὸν ἐκδοθεσμένην φορτωτικήν (βλ. ἀρθρον 3 τοῦ Carriage of Goods by Sea Act τοῦ 1924).

Σχεδόν, δημοσί, ἀνεπαισθήτως, ἡ Paramount Clause μετεπήδησεν ἀπὸ τῆς φορτωτικῆς εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν σύμβασιν ναυλώσεως. Εἶναι γνωστὴ ἡ συνήθεια ἐν ταῖς συντικαῖς συναντικαῖς τοῦ αλλαγῆς τοῦ τούτου τοῦ ἐπικολλᾶν ἐντύπους ρήτρας εἰς τὸ κείμενον τῆς (ἐντύπου ἄλλως τε καὶ ταύτης) συμβάσεως ναυλώσεως. Συνήθως οὕτω προστίθενται ἡ νέα ρήτρα Jason, ἡ ρήτρα κοινῆς ὑπαιτιότητος ἐν συγκρούσει, ἡ ρήτρα πολεμικῶν κινδύνων τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ ‘Επιμελητηρίου κ.λ.π. Μία τούτων ὑπῆρχεν καὶ ἡ Paramount Clause. ‘Ἡ διατύπωσις τῆς ρήτρας Paramount ἐπειθεὶ τοὺς ἐνδιαφερομένους, ὅτι ἡ προσθήκη αὐτῆς ἀφεώρω μόνον τὰς τυχὸν ἐκδοθεσμένους φορτωτικάς. Ἀλλά, ἡ ἀδιάστικτος χρήσις αὐτῆς καὶ ἡ φραστικὴ διατύπωσις, ἐν γλώσσῃ ἀσφῆ καὶ δεκτικῆ ποικιλῶν ἐρμηνειῶν, ἥγανεν εἰς ἀπροσδόκητον διά τοὺς συμβαλλομένους ἀποτελέσματα. ‘Ἡ ἔξ ἀφορμῆς τῆς ἐπὶ τοῦ ἄλλου παραπομπῆς τῆς εἰσαγόμενων τροποποίησεν τῆς εὐθύνης καὶ ἐν τῷ σημειώσι τούτῳ ἡ ἀπόφασις ἐδέχθη, διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, ἀποδεξαντες τὴν ὑπ’ αὐτῶν καταστολὴν τῆς δεουντούς τοῦ ἐπιλογῆ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ μηχανοστασίου δὲν πυθύνοντο — κατὰ τοὺς Κανόνες — διὰ τὴν κατὰ τὴν διαδρομὴν τῆς ναυλωτικῆς συμβάσεως ἀναζητοῦσι τοῦ σκάφους. ‘Ἐν τούτοις, τὸ ἀγγλικὸν δίκαιον ρητῶς κηρυττεῖ τὸν ἐκναυλωτὴν ἀπολύτων ὑπέμυθουν διὰ τὴν ἀξιοπλοῖσαν τοῦ σκάφους ἀνευ τῆς τῶν Κανόνων εἰσαγομένων τροποποίησεν τῆς εὐθύνης καὶ ἐν τῷ σημειώσι τούτῳ ἡ ἀπόφασις ἐδέχθη, διότι βάσει τῆς — ἀπροσέκτως ἵσως — περιληφθείσης Paramount Clause, ἔκρινεν ὅτι οἱ Κανόνες τῆς Χάγης κατελάμβανον καὶ ἐρρύθμιζον οὐχὶ πλέον τὰς δυνάμεις τῆς συμβάσεως ναυλώσεως ἐκδοθεσμένας φορτωτικάς ἄλλ’ αὐτὴν ταύτην τὴν σύμβασιν τῆς ναυλώσεως, καίτοι ἡ σχετικὴ ρήτρα πριζίζειν διὰ τῆς φράσεως ‘Η παρούσα φορτωτική κ.λ.π.», φράσεως προδιδούσης τῆς ἀσυγχώρητον ἀμέλειαν κατὰ τὴν συμπεριληφθεῖσαν τῆς ρήτρας ἐν τῇ ναυλωτικῇ συμβάσει, ἥν ἔκφρασιν ἡ Βουλὴ τῶν Λόρδων ἡρμήνευσεν ὡς σημαίνουσαν ‘Η παρούσα σύμβασις ναυλώσεως κ.λ.π.». Τῆς ἀποφάσεως ταύτης είχον προηγηθείση δημοιοι εἰν ‘Ηνωμέναις Πολιτείαις ἡδη ἀπὸ τοῦ 1936 καὶ ἐτὶ 1953 ἡ Νομολογία ἀπεφάνθη δημόσιας ἐπὶ τοῦ θέματος (βλέπε American Maritime Cases 1953 σελ. 2056).

‘Ἡ ἀπομις ταύτης τῆς Νομολογίας δύο τῶν σημαντικωτέρων ναυτιλιακῶν χωρῶν, θέτει τοὺς ἐνδιαφερομένους πρὸ σοδαροῦ προβλήματος, τῶν δὲ θεραπείαν τοῦ πράγματος ἐπεχειρήσει τὸ Βρετανικὸν Ναυτικὸν ‘Επιμελητηρίον, ἀσχοληθεῖ μὲ τὴν σύνταξιν ίδιας Paramount Clause, εἰς τὴν διατύπωσιν τῆς ὁποίας συνειργάσθησαν τὰ Λόρδος, αἱ Ἐνωσεῖς τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ, τὸ ‘Ινστιτούον τῶν Ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου καὶ οἱ Ἀλληλοασφαλιστικοὶ Ὀργανισμοί.

‘Ἐχει αὐτὴ τὴν ἀκόλουθον διατύπωσιν:

‘Παρότι πᾶν περιεκόμενον ἐνταῦθα, οὐδεμία ἀπόλυτος ἐγγύησις ἀξιοποίοις παρέκεται καὶ δύναται νὰ συναχθῇ ἐκ τοῦ παρόντος ναυλωσμαφωντικοῦ, συμφωνεῖται δὲ ρυπών, διότι οἱ πλοιοκτήται ἀπόλαμβάνουν τὸν ‘δικαιαμάτων καὶ εὑρετημάτων’ ὑπὲρ τοῦ τοῦ μεταφορέως ἢ τοῦ πλοίου, ἀναλαμβάνουν δὲ τὰς ‘εὐθύνας καὶ υποχρεωσεις’ τὰς περιεκομένας δὲ τὸν νομοθετημένη τῆς κώδικας ἐνθα δὲ φόρτωσις, δι’ οὐ ἔτεισαν ἐν ίσχυι οἱ κανόνες οἱ ἐκτίθεμενοι ἐν τῇ Διεθνῇ Σύμβασι πρὸς ἐνοποίησον κανόνων τινῶν ἐν σχεσίᾳ πρὸς τὰς φορτωτικάς τῆς υπογραφείσας ἐν Βρυξέλαις τῷ 25 Ἀυγούστου 1926 (Κανόνες τῆς Χάγης). ‘Ἐὰν δὲν υφίσταται τοιοῦτον νομοθετημα ἐν τῇ κώδικα, ἐνθα δὲ φόρτωσις, θά ἐφαρμόζωνται τὰ ἀρθρα III καὶ IV τῶν Κανόνων. Παρά τὴν ἐν τῷ ἀρθρῳ IV Κανόνων 5 διάταξιν ἡ εὐθύνη τοῦ πλοιοκτήτου (ἀμφισθιουμένην ἢ μὴ) ἐν σχεσίᾳ πρὸς οἰαδόποτε τοιούτον ἀπαίτου περιορίζεται εἰς 200 λίρας Ἀγγλίας κατὰ δέμα ἢ μονάδα φορτίου (ἐκτός ἐαν δὲν ἔχει καὶ δέξια τοῦ φορτίου ἐδηλώθη ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως καὶ εσομεώθη ἐν τῇ φορτωτικῇ) καὶ παρὰ ἔτερον νομοματικὸν περιορισμὸν προθεσμένον ὑπὸ τῆς Νομοθεσίας τῆς καταλαμβανούσης καὶ ρυθμίζουσης τὴν σύμβασιν μεταφορῆς. ‘Ἐὰν διάταξις τις τοῦ παρόντος ναυλοσυμφωνητικοῦ ἀντιτίθεται πρὸς τοὺς Κανόνες η εἰσαγόμενη διάταξις αὐτὴν θά θεωρήσει ἀκύρως μόνον καθ’. διὸν ἀντιτίθεται πρὸς τοὺς Κανόνες. Οἰαδόποτε φορτωτική ἐκδιδούμενη εἰς ἐκτέλεσιν τῆς παρούσης συμβάσεως ναυλώσεως θά περιέχει ρήτραν ἐνσωματωύσαν τοὺς Κανόνες τῆς Χάγης είτε οὗτοι ἐφαρμόζονται υποχρεωτικῶς εἴτε μὴ.

‘Ισως ἡ παρούσα είναι μία τῶν σπανίων περιπτώσεων καθ’ ἄς οἱ ‘Ἀγγλοι, ἐγκαταλείψαντες τὴν πατροπαράδοτον αὐτῶν ἀπέξειν τὴν συντικαῖς κατασκευᾶς, προήλθεν τοῦ τούτου τοῦ φορτίου ἐδηλώθη ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ πρὸ τῆς φορτώσεως καὶ εσομεώθη ἐν τῇ φορτωτικῇ) καὶ παρὰ ἔτερον νομοματικὸν περιορισμὸν προθεσμένον ὑπὸ τῆς Νομοθεσίας τῆς καταλαμβανούσης καὶ ρυθμίζουσης τὴν σύμβασιν μεταφορῆς.

‘Ἄπο πρακτικῆς πλευρᾶς τονίζεται, διότι ρήτρα Paramount, δυναμένη νὰ παρεισαχθῇ ἀκινδύνως εἰς ἀπάντα τὰ ἐν χρήσει ἐντυπωτικά τῶν φορτωτικῶν εἰδικῶν ρήτρων, δέν ἐπενοθήσει. Εἰς πλείστα ἐντυπωτικά τῶν συνταξιν ρήτρας ἐξάγγι εἰς ἐρμηνευτικά ἀδιέξοδα ἡ εἰς ἀπροσδοκήτους περιορίσεις, διότι ἡ ἐπὶ τοῦ ἄλλου παραπομπῆς τῆς εἰσαγόμενων πρὸς τὴν τυχὸν ἐκδοθεσμένην φορτωτικήν (βλ. Δελτίο τῆς Conference τοῦ Φεβρουαρίου 1960 σελ. 8201 ἐπομ.).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ ΜΑΣ

“ANT. G. ANTONIADIS,,

ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΗΣ ΕΦΟΔΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

14. ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΑ - ΤΗΑ. 40.435





ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΔΥΣΤΡΑΛΙΔΑΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΛΛΑΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΠΟ ΣΙΔΝΕΪ	ΑΠΟ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ
17 ΜΑΐΟΥ	21 ΜΑΐΟΥ
17 ΙΟΥΛΙΟΥ	21 ΙΟΥΛΙΟΥ
16 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ	20 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ
16 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ	20 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

ΔΙ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
10 ΙΟΥΝΙΟΥ	
20 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ	20 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

ΔΙΑ ΤΟΥ ΝΕΩΤΕΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

"ΠΑΤΡΙΣ"

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΙΩΝ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ
ΜΕΡΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί έπιβάται είς καμπίνας πρώτης και τουριστικής
θέσεως, μονοκλίνους, δικλίνους, τρικλίνους, και τετρακλίνους.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΕΙΣ ΚΥΤΗ ΚΑΙ ΨΥΓΕΙΑ

Πληροφορίαι και είσιτήρια είς απαντά τά Γραφεία Ταξειδίων

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

ΑΙ ΔΥΟ ΣΥΡΤΕΙΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Είς σειράν σημειωμάτων μου ήσχολήθην έσχάτως μὲ τὴν ὄργανωσιν τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας. Συνέστησα τὴν ναυπήγησιν μεγάλων συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν καὶ ὑπεστήριξα, διτὶ μόνον μὲ τέτοια πλοῖα θὰ ἡτοῦντὸν να αὐξηθῇ ἡ ἰχθυοπαραγωγή μας. Τολμῶ νὰ πιστεύω, διτὶ ἡ σταυροφορία σου συνετέλεσε ταῖς την προσαγωγὴν τοῦ τομέως τούτου τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας. 'Η ἐπιμονὴ ὁμώς καὶ ἡ προσπάθειά μου νὰ βγαῦμεν ἔξω ἀπὸ τὴν Μεσόγειο πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνσεις καὶ νὰ ἐπιδοθύμεμε μὲ ζῆλο εἰς τὴν μεγάλην ἀλιείαν, δὲν σημανεῖ, διτὶ πρέπει νὰ ἀγόνωθούν οἱ ἄλλοι τομεῖς, δηλαδὴ ἡ παράκτιος καὶ ἡ μεσογεική ἀλιεία. Τουναντίον, ἐφ' ὃσον οἱ δύο αὐτοὶ κλάδοι, χάρις εἰς τὰ ληφθέντα μέτρα, προσιστάνενται, ὑπέδειξα, διτὶ ἡτοῦ ἐπειγόντως ἀναγκαῖον νὰ δημιουργήσῃ καὶ νὰ ἐνισχυθῇ ἡ μεγάλη ἀλιεία, οὕτως ὥστε ἡ Ἑλλάς, ὡς ναυτική χώρα, νὰ μὴ ὑστερῇ ἀπὸ τὰς ἄλλας, εἰς τὴν ἀλιείαν, διενεργουμένην εἰς ὅλας τὰς ἀνὰ τὸν κόσμον προσιτάς καὶ πλουσίας εἰς ἀλιεύματα περιοχάς.

Θά ἀσχοληθῶ σήμερον μὲ τὴν μεσογειακὴν ἀκριβῶν ἀλιείαν καὶ τὰς δυνατότητας ποὺ προσφέρει εἰς τὴν ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς δραστηριότητα. Ἐχω μπροστά μου τὰς στατιστικὰς τῶν μεσογειακῶν χωρῶν διὰ τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν τοῦ παρελθόντος: ἔτους, ὡς καὶ διάφορα δελτία, περιοδικά καὶ συγγράμματα περὶ ἀλιείας, γαλλικά, ισπανικά, ιταλικά καὶ ἀγγλικά, ἀπὸ τὰ δόποια διαφωτίζομεν. 'Η γύρων ἀπὸ τὴν ἰχθυολογικὴν πανίδην τῆς Μεσογείου φιλολογίας είναι. Πανελαμβάνεται τὸ ίδιο πάντοτε τροπάριο, διτὶ ἡ θάλασσα σαύτη δὲν εἶναι πλουσία εἰς ἀλιεύματα. Τοῦτο δὲ φέρεται — κατὰ τοὺς φυσιοδίφας, ὁκεανολόγους, ἔξερευνητὰς καὶ ἰχθυολόγους — ἀφ' ἐνὸς εἰς τὴν ἐλλειψιν ἀρκετοῦ «πλαγκτόνου» (Plankton) τροφῆς γιὰ τὰ ψάρια, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ὕδατανεύς καὶ ἀφ' ἐτέρου εἰς τὸ ἀλμυρὸν τῶν ὕδαταν 36 ἑως 37%, ἥτις — ὡς λέγουν — αὐξάνει τὴν πίεσιν καὶ περιορίζει τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ψαριών ἡ ἐπιβραδύνει ταύτην. Καὶ αὐτὸς συμβαίνει εἰς ὅλα σχεδὸν τὰ μεγάλα ψάρια τοῦ αὐτοῦ είδους καὶ ἡλικίας, τὰ δόποια εἰς μὲν τὴν Μεσογείου ἀνάπτυσσονται βραδέως, εἰς δὲ τὸν Ἀτλαντικὸν διπλασιάζεται καὶ μέγεδος καὶ τὸ βάρος των κατὰ τὴν ἰδίαν περιόδον.

'Η παρατήρησις αὐτὴ εἶναι τόσο κτυπητή, ὥστε εὔκολα ἡ μηπορεῖ κανεὶς νὰ ικανοποιήσῃ τὴν περιέργεια του, παρευρισκόμενος εἰς τὸ ἔσφορτωμα τῶν μεγάλων ψαράδικων ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικό. Θὰ συμπέσῃ, ὅπωσδηποτε, τὴν ἴδια στιγμὴν νὰ ξεφορτώσουν καὶ ἄλλα ψαράδικα τῆς παρατίου ἡ τῆς μεσογειακῆς ἀλιείας καὶ θὰ συγκρίνη τὰ διάφορα ψάρια μὲ κάθε λεπτομέρεια. Δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ εἶναι κανεὶς εἰδικὸς περὶ τὰ ἀλιευτικὰ διὰ νὰ διακρίνῃ τὴν διαφορὰ μεταξὺ τῶν ψαριών τοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ τῆς Μεσογείου. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸς θὰ προσθέσω, διτὶ πολλὰ ψάρια ἐκλεκτά, ἔδω εἶναι ἀγνωστά, δημονόνια ἀπὸ τοὺς καταναλωτάς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τοὺς ψαράδες ἀκόμη. 'Ἄλλων πάλιν μπερδεύεται ἡ ὄνυμασι καὶ δὸς κόσμος δὲν ξεύρει νὰ τὰ ξεχωρίζῃ. Θὰ φέρω ὡς παράδειγμα ἔνα εἴδος ποὺ καθημερινῶς τρώμε μὲ προτίμησι καὶ ποὺ μάθαμε νὰ τὰ λέμε «μπακαλιστράκια», ἔνω δὲν εἶναι. Εἶναι ἔνω εύγευστο ψάρι τῆς οἰκογενείας τῶν γάδων ποὺ λέγεται γαλλικά «Merlan», ἀγγλικά «Whiting», ιταλικά «Marlinaggio» κ.ο.κ. Δὲν έχει καμία σχέση μὲ τὸν μπακαλιάρο ποὺ λέγεται γαλλικά «Cabilland» ὁ φρέσκος καὶ «Murene» ὁ ἀλιστρέμενος, ἀγγλικά «Cod fish». 'Ισως κάτι τοιεσὶ μικροκεχγήσεις καὶ παραδείγματα χρησιμεύσουν γιὰ νὰ μάθουμε τὰ ὄνόματα τῶν ψαριών, ποὺ έχουμε στὴν Μεσόγειο καὶ τὴν ἀξίαν των ὡς τροφῆς.

Πολλά, λοιπόν, εἴδη ἱχθύων, τῶν ὅποιων μπερδεύουμε τὰ ὄνόματα, εἰς μὲν τὴν Μεσόγειο δὲν ἀναπτύσσονται μὲ τὴν ἴδιαν ἀναλογία σὲ ποὺ εἰς τὸν Ἀτλαντικό, δημονόνια καὶ τὴν ἴδια περίοδο διπλασιάζονται εἰς βάρος καὶ μέγεθος. Φθάνουν καὶ ξεπερνοῦν τὸ ἔνα μέτρο εἰς μῆκος, ἔνω τὰ μεσογειακά κατὰ τὴν ἴδια περίοδο καὶ τὴν αὐτὴν ἡλικίαν, σπανίως φθάνουν τὸ 0.60 ἑκατόστα. 'Αναγκάζομεν νὰ σκαλῶνα σὲ κάτι τέτοιες μικροκεχγήσεις γιὰ νὰ γνωρίσουμε καλύτερα τὰ ψάρια ποὺ μάς ἐνδιαφέρουν καὶ ποὺ θὰ βροῦμε ἔκει ποὺ θὰ πρέπει νὰ ἐξορμήσουμε προσεχῶς, ὡς ἀναφέρω πιὸ κάτω. Τότε θὰ μᾶς εἶναι πιὸ εὔκολο νὰ τὰ ξεχωρίζουμε, νὰ τὰ διαλέγουμε καὶ νὰ τὰ ἐκτιμούμε. Θὰ μοῦ πήτε, ίσως, ποία σχέσιν ἔχουν αὐτὰ ποὺ γράφω μὲ τὸ σημειώματα μου γιὰ τὰς δύο Σύρτεις! 'Έχουν καὶ παραέχουν μάλιστα. Διότι εἰς τὶ θά ωφεληστὴ νὰ φάσσουμε σὲ μιὰ ἀλιευτικὴ περιοχή, νὰ ψαρέψουμε ποικιλίαν εἰδῶν καὶ αὐτὰ ποὺ δὲν γνωρίζουμε νὰ τὰ ξαναπετέρουμε στὴν θάλασσα. ὡς «μουριτάρικα», δημονόνια τὰ ἀποκαλούν οἱ ψαράδες, η ὡς τρίτης ποιότητος;

Χαρακτηριστικῶς θὰ ἀναφέρω, διτὶ πρὸ τινῶν ἐδδομάδων, ἵνα ισπωνικό ψαράδικο, κατευθυνόμενο πρὸς τὴν Μεσόγειο, ἐψάρεψε κάπου εἰς

τὸν Ἰνδικὸν Ωκεανὸν τὰ πιὸ ἐκλεκτὰ ψάρια καὶ τὰ ἔφερε στὸν Πειραιᾶ. 'Ο καπετανίος ἐκαμάρων τὸ ἀλιεύμα του καὶ ἡτοῦ βέβαιος, διτὶ οἱ ὄγαροστατικά διὰ μέναν ἔμπαριστημένοι. 'Οταν, δημονός, οἱ ἐμπορομανάδηδες πήγαιναν νὰ ἐξετάσουν τὰ ψάρια, ἐκούνησαν τὸ κεφάλι τους μὲ αποδοκιμασία καὶ εἶπαν, διτὶ τέτοια ψάρια δὲν εἶναι κατάλληλα γιὰ τὴν Ἑλλάδα. 'Ο Γιαπωνέζος, ὡς σπουδαίος ψαράς καὶ ὡς πρώτης τάξεως ψαροφάγος, ἐμεινεν ἐμβρόντητος. «Μὰ ἂν αὐτὰ τὰ ψάρια ποὺ σάς ἔφερα δὲν εἶναι καλά — εἶτε — τότε ποιά εἶναι τὰ κατάλληλα καὶ τὰ καλύτερα?»; 'Εσπασε τότε τὶς τιμές καὶ προσπάθησε νὰ τὰ δημοσιεύσῃ γιὰ τίποτε σχεδόν, πολὺ τὰ λόγια του πήγαν χαμένα. 'Ηναγκάσθη γιὰ τὸν Ιταλία, δημονόνεν ἀνάρρηστο.

Σύμφωνα μὲ τοὺς πίνακας τῶν στατιστικῶν τῶν μεσογειακῶν χωρῶν ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ εἶς δῆλη τὴν Μεσόγειον κατὰ τὸ 1959 ξεπέρασε τοὺς 700.000 τόνους, μὲ ἑπτή κεφαλῆς τὴν Ἰσπανία καὶ δευτέραν τὴν Ἱταλία. Σημειωτέον, διτὶ τὰ 30% μόνον τῆς ισπανικῆς ἰχθυοπαραγωγῆς προέρχονται ἀπὸ τὴν Μεσόγειον καὶ ὁ κύριος δύκος τῶν ἀλιευμάτων ἀπὸ τὸν Ἀτλαντικό. 'Εν αὐτίθεσε, η Γαλλία, πολὺ δίλιγα ψάρια ἀποσύρει ἀπὸ τὴν Μεσόγειο, μόλις τὰ 13 ἑως 15% τῆς δῆλης ἰχθυοπαραγωγῆς της. 'Ολαι αἱ ἄλλαι χώραι, Ἱταλία, Ἐλλάς, Τουρκία, Ἰσραήλ, Αιγαίνης καὶ αἱ λοιπαὶ βορειοαφρικανικαὶ χώραι, βασίζουν τὴν ἀλιείαν των εἰς τὰ μεσογειακά ὑδάτα. 'Εξαίρεσιν ἐν μέρει ἀποτελοῦν ἡ Ἱταλία, ἡ ἀποίσι καὶ πρὸ τοῦ πολέμου ησχολήθη μὲ τὴν ἀλιείαν τοῦ βακαλάου εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ ἐσχάτως μὲ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν εἰς τὰ ύψιπεδα τῆς Μαυριτανίας. 'Εξαίρεσιν ἀποτελεῖ ἐν μέρει καὶ ἡ Ἑλλάς, ἡ οἵοις ἀργά ξύπνησε γιὰ τὰ ψάρια καὶ μόλις πρὸ τινῶν ἐπεδόθη εἰς τὴν ἔνω τῶν θαλασσῶν της καὶ τῆς Μεσογείου μεγάλην ἀλιείαν, ὡς ἀνέφερα εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ σημειωμάτου μου.

Υπενθυμίζω, ἐπίσης, διτὶ αἱ μεσογειακαὶ χώραι διὰ νὰ ἐκμεταλλευθοῦν πιὸ ἀποτελεσματικά τὸ ἰχθυολογικὸ πλούτο τῆς θαλάσσης των, ἔστω καὶ τὸν θεωρούμενον ὡς περιωρισμένον, ἀπεφάσισαν νὰ διαιρέσουν τὴν Μεσόγειον εἰς διαφόρους τομεῖς καὶ συνεφώνησαν νὰ ἐρευνήσουν κάθε μιὰ χωριστὰ τὸ ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τῆς τμῆμας. Κάθε, λοιπόν, χώρα, ἐξετέλεσε τὴν ἐντολὴν ποὺ ἔλαβε καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐδημοσίευσε τὸ πορίσματα τῶν ἔρευνῶν της, μὲ χάρτας, βυθομετρήσεις, παρατηρήσεις καὶ τὰς εἰς ἀλιεύματα ἀποδοσεις. 'Ολα αὐτὰ ἀμοιβαίως ἐκοινοποιήσαν πρὸς διαφώτιστον τὸ ἀλιευτικὸ ἔκαστης χώρας κόσμου καὶ συνετέλεσαν εἰς τὸ νὰ βελτιωθῇ ἡ ἀλιεία εἰς τὸν ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Ἡρακλέους (Γιβραλτάρ) πρὸς Δυσμάς μέχρι τοῦ μυχοῦ τοῦ κόλπου τῆς Παλαιστίνης πρὸς Ἀνατολάς, κλειστὸν χώρων τῆς Μεσογείου.

Ἐπρεπε νὰ φιλολογήσω λιγάκι γιὰ νὰ συνδέω τὸ σημείωμά μου, ἐπρεπε νὰ τὰ γράψω όλα αὐτά γιὰ νὰ καταλήξω εἰς τὰς δύο Σύρτεις. Εἰς τὴν Ἱταλίαν, λοιπόν, ἔλαχεν ὁ κλῆρος νὰ ἐρευνήσῃ μαζὶ μὲ τὶς θάλασσες ποὺ τὴν τριγυρίζουν καὶ τὸν τομέα τῆς Βορείου Αφρικῆς, ἀπὸ τὰ παράλια τῆς Τυνησίας μέχρι τῶν συνόρων τῆς Αιγύπτου, διότι ἀλιεύεται κατείχει τὴν Τριπολίτιδα καὶ Κυρηναϊκήν, τὴν σήμερον ἀνεξάρτητον Λιβύην. Οἱ Γάλλοι έξερευναν τὰ παραλία τῆς Αλγερίας καὶ τῆς Τύνιδος, οἱ Αιγύπτιοι, τὰ βοηθεία τῶν Αγγλῶν τὰς θαλάσσας των, οἱ Τούρκοι τὰ παραλία των, οἱ Ελληνες τὰ Αιγαίου, τὸ Ίονιον καὶ τὸ Κρητικὸν Πέλαγος, οἱ Γιουγκοσλαβοί τὰ παραλία των κ.ο.κ. Οὕτω, ἡ Μεσόγειος Θάλασσα εἶναι ἀπὸ τὸ κόσκινο, διότι λέγουν τὰ δελτία καὶ δημοσίευση σε πορίσματα τῶν ἔρευνῶν. Τὸ συμπέρασμα εἶναι, διτὶ ἡ γεωλογικὴ διαμόρφωσις τῶν βυθῶν τῆς Μεσογείου εἶναι λίγαν ἀνώμαλος, διτὶ δὲν ὑπάρχουν ἐκτεταμένα ύψιπεδα ἀλιείας διὰ γρίποιν, παρὰ δίλιγα στενόχωρα διεσπαρμένα ἔδω καὶ ἔκει καὶ διτὶ δὲν ὑπάρχει πλούτιστον ἀλιεύματα. Αὐτή εἶναι μία πραγματικότης. Πρὸ τοῦ πολέμου, οἱ Ιταλοί εἶχον ὑπὸ τὸν ἔλεγχον των τὸν τομέα τῆς Βορείου Αφρικῆς (Τριπολίτιδος) καὶ τοῦ Λιβυκοῦ Πελάγους, δημονόυσαν τὰ ψαράδικα τῆς Σικελίας καὶ τῆς Νοτίου Ηπείρου. Μετὰ τὸν πόλεμον, δημονός, διτὶ η Λιβύη κατέστη ἀνεξάρτητον κράτος, ἡ ἀπὸ Ιταλικής πλευρᾶς ἀλιευτικὴ δραστηριότητα πρὸς τὸν τομέα τούτου, διέκοπτη εἰς βαθύνος, διότε δὴ αὐτὴ η περιοχὴ νὰ μένῃ ἀνεκμετάλλευτος. Τὰ Ιταλικὰ ψαράδικα ὄργων τῶρα τὰ ύψιπεδα τῆς Παντελαρίου — Λαμπεδεύσας μέχρι τῶν νήσων Κερκενάκ εἰς τὸν κόλπον τοῦ Γκαμπέρη, τὰ ὄποια εἶναι καὶ τὰ πλουσιώτερα τῆς Μεσογείου εἰς ἀλιεύματα. 'Απομένουν, λοιπόν, αἱ δύο Σύρτεις, ἡ μικρὰ Σύρτης πρὸς τὸν κόλπον τοῦ Γκαμπέρη, ἡ μεγάλη Σύρτης πρὸς τὸν κόλπον τῆς Κυρήνης καὶ δῆλο τὸ Λιβυκὸν Πέλαγος πρὸς ἐκμετάλλευσιν. Λέγω δὲν πρὸς ἐκμετάλλευσιν, διότι ἔχω θέλω νὰ καταλήξω. Εἶναι, πρὸς τὸν πολέμο τούλαχιστον, ἡ μόνη περιοχὴ τῆς Μεσογείου, ποὺ παρουσιάζει ἐνδιαφέρον γιὰ τὰ ψαράδικα μας. 'Ας μοῦ ἐπιτραπῇ, λοιπόν, νὰ φιλολογήσω ἐπὶ τῶν δύο Σύρτεων, ἀνατρέχων καὶ εἰς παλαιοτέραν περιόδον, διόταν μιὰ φορὰ καὶ ἔναν

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 "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ".

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

καιρὸν ἡ Κυρῆνη ἦτο Ἑλληνικὴ ἀποικία. Θὰ σᾶς ταξιδέψω νοερῶς εἰς τὸ Λιβύκον Πέλαγος.

Εἰς τὸ κέντρον τῆς Μεσογείου, εἰς τὰ παράλια τῆς Ἀφρικῆς, μεταξὺ τῆς ἀρχαῖας Βερενίκης, νῦν Βεγγάζης εἰς τὴν Κυρηναϊκήν καὶ τοῦ ἀκρωτηρίου Μπόνο (Cap Bon) τοῦ Ἐρμαίου ἄκρου κατὰ τὴν ἀρχαιότητα εἰς τὴν Τύνιδα, ἐκτείνεται ἡ μεγάλη Συρτική Θάλασσα, τὸ σημερον Λιβύκον Πέλαγος. Ἀνοίξατε τὸν χάρτη, παρακαλῶ, γιὰ νὰ δῆτε, ὅτι εἶναι ἡ πιὸ ἀνοικτὴ θαλασσία περιοχὴ ποὺ γειτονεύει μὲ τὴν Ἐλλάδα. Γεωγραφικῶς διακρίεται εἰς τοὺς δύο συρτικούς κόλπους που ἀποτελούνται ἀπὸ τὴν Μεγάλην καὶ τὸν Μικράν Σύρτιν. Ἡ Μεγάλη Σύρτις, ἡ δόπια ἐκ παραφθορᾶς τοῦ ὄνοματος ἀποκαλεῖται ὑπὸ τῶν ξένων «gulf of Sidra», εἰσχωρεῖ βαθειὰ εἰς τὸν μυχὸν τῆς Κυρηναϊκῆς. Ὁλὴ ἡ ἀκτὴ εἶναι ἀμμώδης καὶ τὸ φαινόμενον τῆς παλιρροίας εἶναι τὸ πιὸ ἔχοντας εἰς τὴν Μεσόγειον. Ἀπὸ τὴν Δυτικήν πλευρὰν σχηματίζεται ἡ Μικρά Σύρτις, διεισθήτη ὡς κόλπος τοῦ Γκαμπτές, μεταξὺ τῶν νήσων Κέρκενάς καὶ Τέζέρμπας τῆς ἀρχαίας νήσου τῶν Λωτοφάγων. Ὁλῃ αὐτῇ ἡ ἀχανής παραλία εἶναι γνωστὴ ἀπὸ τοὺς σφουγγαράδες καὶ τοὺς δύτας μας, διότι εἶναι γεμάτη σφουγγαράρια.

Ὑπάρχουν γεωγραφικοὶ χάρται, γαλλικοί καὶ ἀγγλικοί, λίαν λεπτομερεῖς, πλήρη μὲν τὴν ἐντύπωσιν, διτὶ οἱ Ἱταλικοὶ εἶναι πολὺ πιὸ ἐπειγηματικοὶ δύον ἀφορᾶ τὰς διὰ τὴν ἀλιείαν ὑποδείξεις. Ὁλα τὰ μεγάλα ψαράδικα τῆς Τσιβίτας Βέκιας, ποὺ ἔχωρομούσαν ἔκει, ἥσαν ἀφοράσιμα μὲ τέτοιους χάρτας, πολλάκις δὲ καὶ οἱ Δωδεκανήσιοι σφουγγαράδες μας κατώρθωναν νὰ ἀποκτήσουν καὶ αὐτοὶ ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς χάρτας γιὰ καθοδήγησιν. Θά ἥθελα νὰ γράψω πολὺ περισσότερα γιὰ τὰς δύο Σύρτεις, τὰς βυθομετρήσεις, τὰς ρεύματα, τὰς μετακινήσεις τῆς ἄμμου καὶ τὰ σημεῖα, διποὺ ἡ ἀλιεία εἶναι ἀποδοτική, πλὴν δὲν ἔχω χώρο γιὰ νὰ ἐπεκταθῶ περισσότερον. Ἀρκοῦμαι νὰ προσθέσω, διτὶ δῆλη αὐτὴ ἡ περιοχὴ, ἐκτὸς ἀπὸ τὴν γρίπισιν εἰς ὠρισμένα ὑψίπεδα, εἴναι ιδεώδης τόπος γιὰ τοὺς παραγαδιάρηδες μας. Εἶναι ἡ περιοχὴ τῆς Μεσογείου, ποὺ ἔχει τὰ πιὸ ἄσφοντα φάρια, μεγάλες σφυρίδες, πολλοὺς βλάχους, φαγκρολιθρίνια καὶ τὰ ἄλλα γνωστὰ φάρια. Ἐκεὶ πρέπει νὰ φαρδύουμε.

Τὰ μεγαλύτερα μεσογειακὰ ψαράδικά μας, σὰν τὸν «Ἀργοναύτη» τοῦ κ. Κρητικοῦ ἡμποροῦ κάλιστα νὰ πραγματοποίησουν ἔκει ἐπιτυχεῖς ἀλιευτικὰς ἔξοιμησις καὶ νὰ ἀποκομίσουν ἀρκετὰ πλούσιον ἀλίευμα. Πρέπει, ὅμως, ἀπαραιτήτως νὰ ἐφοδιασθούν μὲ ψυκτικάς ἐγκαταστάσεις. Ἡ συντήρησις τῶν φαριῶν μὲ πάγο, εἶναι γιὰ λίγες μέρες μόνον, ὅταν, ὅμως, τὸ ψαράδικο ἀπομαρτυρθῆ καὶ πρέπει νὰ παραμείνῃ ἐπὶ τόπου 4 — 5 ἔβδομαδες, γιὰ νὰ γεμίσῃ τὸ ἀμπάρι τοῦ, ἡ ψυκτικὴ ἐγκατάστασις εἶναι ἀπαραίτητος. Κάθε ψαράδικο δύναται νὰ ἀποκομίσῃ — δταν ἔχῃ καλὰ ψυγεῖα — 20 ἔως 30 τόνους ἐκλεκτὰ φάρια εἰς τοὺς μηνιαῖς ἔξορμησιν. Πρέπει, ὅμως, νὰ ἔχῃ καὶ σταθερὴ ταχύτητα τούλαχιστον 11 μιλλίων, γερή μηχανή καὶ μελετημένη ἔλικο γιὰ νὰ μὴ χάνεται ἡ ιπποδύναμις. Ἐπειδὴ τὰ φάρια ποὺ κάθε πλοίο θὰ μεταφέρει θὰ εἶναι φρεσκώτατα καὶ θὰ πωλούνται εἰς καλάς τιμὰς καὶ ἐπειδὴ τὰ ἔξοδα τῆς ἔξορμήσεως εἶναι σχετικῶς χαμηλά, θὰ ἀπομένῃ γιὰ τοὺς ψαράδες ἔνα σημαντικό κέρδος, τὸ δόπιον δὲν πραγματοποιούν σήμερον μὲ τὰς συντομότερες ἔξορμήσεις, λόγω τοῦ φόδου μή τυχὸν καὶ χαλάσουν τὰ φάρια συντρούμενα μὲ πάγο.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

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

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

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

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΟΙΤΙΔΑ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

ΤΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΝ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

'Εαν ἡ ίδεα τῆς πρώτης ὄργανώσεως ναυτικῶν ἀσφαλειῶν δύναται ν' ἀποδοθῇ εἰς τὸν Edward Lloyd, τὸ δίκαιον τίτλον τοῦ πατρὸς τοῦ Λόνδονος φέρει ὁ John Julius Angerstein, εἰς δὲν ἀνήκει ἡ τιμὴ, διτὶ ἐδωσεν εἰς τὴν ὄργανωσιν τὴν θρησκείαν, ηπὶς ἡτο ἀναγκαῖα πρὸς ἐπιδίωσιν κατὰ τὴν ταραχώδη περίοδον, ἡ διῆνσην ἡ Ἀγγλία ἀπὸ τὸν 1774 ἔως τὸ 1824. Αἱ δύο αὐταὶ χρονολογίαι σημειοῦνται σταθμοῖς εἰς τὴν Ιστορίαν τοῦ Λόνδονος. Τὸ 1774, τὸ νέον Λόνδονος ἔγκατεστάθη εἰς τὸ Βασιλικὸν Χρηματιστήριον, διποὺ παρέμεινε μέχρι τοῦ 1924. Ἐν ἔτει 1824 ἐλήξεν τὸ μονοπάλιον, ὅπερ τὸ ἀγγλικὸν Κοινοθυΐον είχεν απὸ τὸν 1720 παρακωρθεῖ ὑπὲρ τῶν δύο ἑταῖρων, τῆς Royal Exchange καὶ τῆς London Assurance, ὡς καὶ εἰς τοὺς τοῦς ἀσφαλιστὰς τοῦ Λόνδονος, οἵτινες ἐκάλυπτον τὰ 90% τῶν κινδύνων.

Κατὰ τὴν αὐτὴν περίοδον ἐσημειώθη καὶ ἔτερον σημαντικὸν γεγονός. Ἐν ἔτει 1779 ἐτέθη ἐν χρήσει τὸ περίφημον ἀσφαλιστήριον τοῦ Λόνδονος, ἀνταποκριθὲν εἰς τὴν ἀνάγκην ἐνοποίησεως τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαιών, ἀτίνα ἔως τότε συνετάσσοντο κατὰ τὰς ἐπιθυμίας τῶν μερῶν, συνηγένεταν τῆς συντάξεως αὐτῶν ἀνατιθέμενης εἰς τοὺς μεσίτας.

'Αρ' ἡς μετὰ τὴν κατάργησην τοῦ μονοπάλιου ηγάντοντο ἀκαταπάυστως αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι, τὸ ἀσφαλιστήριον τοῦ Λόνδονος ἀπετέλεσεν τὸ μοναδικὸν ὑπόδειγμα τῆς ἐν χρήσει ἀσφαλιστικῆς συμβολαιῆσεως. Ἐν τούτῳ, τὸ περίφημον τοῦν συνεπληρούντο διὰ χειρογράφων ρητρῶν, αἵτινες οὐδεμίαν ἐνεφάνιζον δομοιμορφίαν. Ἐκαστος ἀσφαλιστῆς ἐποιεῖτο χρήσιν ίδιων ρητρῶν, διδουσῶν λαθῆν εἰς διαφόρους ἐρμηνείας, αἵτινες, ὡς εύνόητον παρείχον πράγματα εἰς τε τοὺς ἀσφαλιστὰς καὶ τοὺς ἐφοπλιστάς. Εἰς τὸ Ινστιτούτον τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου ἀνήκει ἡ τιμὴ τῆς ἐπεξεργασίας, αἵτινες ὁμοίως διορθῶν μετὰ τὰ ἀσφαλιστήριον τοῦ Λόνδονος καὶ τοῦ νόμου περὶ θαλασσίας ἀσφαλισεως τοῦ 1906, ἀποτελούν τὴν βάση τῆς θαλασσίας ἀσφαλισεως ἐν Ἀγγλίᾳ.

Τὸν Ιούλιον τοῦ 1882 είδε τὸ φῶς τὸ πρώτον σχέδιον ιδρύσεως ἐνώσεως τῶν θαλασσασφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου. Πολὺ πρὶν οὔτοι συντρίχοντο ἀνεπισήμως κατὰ τρόπον ἐνέχυμιζοντα τὸ πρὸ 200 ἐτῶν καφενεῖον τοῦ Λόνδονος. Ἐν ἔτει 1883 ὁ πρεδέρος τοῦ Λόνδονος συνεκάλεσε τὴν πρώτην σύσκεψιν πρὸς ἔξετασιν τοῦ σχεδίου. Ἐξελέγη τότε Ἐπιτροπὴ ἐξ ἀντιπροσώπων τοῦ Λόνδονος, ἀντιπροσώπων τῆς Ενώσεως ἀσφαλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ, ἀντιπροσώπων τῆς Ενώσεως σκαφών, ἀντιπροσώπων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων τοῦ Λονδίνου, ηπὶς ἐπεξειργάσθη τὸ Σχέδιον, καὶ τὸν 5ην Ιουνίου 1884 ιδρύθη ἐποίημας τὸ Ινστιτούτον τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου, εἰς δὲ μετέχει τὸ Λόνδονος διὰ τεσσάρων μελῶν αὐτοῦ. Τὸ Ινστιτούτον διηρέθη εἰς Ἐπιτροπὰς ἀσφαλειῶν σκαφῶν, φορτίων, κ.λ.π. Τὴν σπουδαιότεράν εργάσιαν ἐπιτέλει τὸ Τεχνικὸν Ἐπιτροπὴ τῶν ρητρῶν, ηπὶς ἡδη ἀπὸ τοῦ 1888 συνέταξεν τὰς πρώτας ρήτρας (TIME CLAUSES) πρὸς κάλυψιν τοῦ σώματος τῶν σκαφῶν, αἵτινες τροποποιήθησαν ἐν ἔτει 1893 ἐγένονται ἐκτοτε γνωσταὶ ὡς αἱ Institute Time Clauses (Hulls).

Ἐκτοτε, σωρεία ρητρῶν ἐπηκολούθησεν (Institute Hull Clauses, Institute War Clauses, Institute Strike Clauses κ.λ.π.), χωρὶς νὰ μνημονεύσῃ τις τὰς εἰδικὰς ρήτρας πρὸς κάλυψιν κινδύνων εἰδῶν καταφορῶν.

Ἡ Κοινὴ Ἐπιτροπὴ Σωμάτων Πλοίων ιδρύθη ἐν ἔτει 1910 πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων τῶν ἀσφαλιστῶν σωμάτων πλοίων. Εἶναι, ἀνεὶ ἀμφιβολίας, ἡ πλέον πολυάσχολος Ἐπιτροπὴ, ἀσχολουμένη κυρίως μὲ τὸν βελτίωσιν τῶν δρῶν τῶν ἀσφαλιστηρίων. Τὸ 1942 ιδρύθη ἡ Κοινὴ Ἐπιτροπὴ Φορτίων. Διαφρούντος τοῦ πολέμου ἐτέθη ἐν Ισχύι ἡ WAR EXTENSION, χορηγούσα εἰς τὸν ἀσφαλισμένον ἐγγύησιν ἀπεριόριστον χρονικῶς. Ἐπροποιήθη ἡ ρήτρα «ἀπὸ άποθήκης εἰς ἀποθήκην», ἐτέθησαν ἐν Ισχύι αἱ περίφημοι ρήτραι Combined Marine Sureties. Λίγον σημαντικὸν ἔργον ἐπιτέλει ἡ ἀπὸ τοῦ 1935 ιδρυθεῖσα Ἐπιτροπὴ τῶν ἀσφαλιστων. Τέλος, ιδρύθη Ἐπιτροπὴ Κινδύνων Ναυπηγήσεως. Ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν Τραπεζῶν ιδρύθη ἐν ἔτει 1955 ἡ Ἐπιτροπὴ Τραπεζῶν καὶ θαλασσασφαλιστῶν ἀσχολουμένη μὲ τὸ θέμα τῶν ἐγχειρογράφων πιστώσεων. Τελευταῖς κατὰ σειρῶν εἶναι ἡ Κοινὴ Ἐπιτροπὴ Ατομικῆς 'Ενεργείας, ἀσχολουμένη μὲ τὰ πολύπλοκα προβλήματα τῶν δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας κινούμενων πλοίων καὶ τῶν δι' αὐτῶν μεταφερομένων φορτίων. Αὕτη συνεργάζεται, μετὰ τῆς Βρετανικῆς Ἐπιτροπῆς ἀσφαλίσεως τῆς Ατομικῆς 'Ενεργείας καὶ μετὰ τῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς εἰσαγωγὴν τῆς σχετικῆς νομοθεσίας.

Τὸ Ινστιτούτον τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λονδίνου δικαιούται νὰ ὑπερφανεύεται διὰ τὸ ὑπὲρ αὐτοῦ ἐπιτελούμενον ἔργον, χαρακτηριστικὸν τῆς μεγίστης σημασίας τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς διὰ τὰς θαλασσασφαλεῖσας.

VISCONTI BROS

SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις καὶ τροφοδοσίαι τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159
Cables: VISCONTI-VENICE
Phones: 28779
Private: 29063-34715
VENICE - ITALY

ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΑΛΛΑΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΣ

ΤΟ ΜΕΓΑ ΚΑΩΣΤΟΥΦΑΝΤΟΥΡΓΕΙΟΝ ΕΙΣ ΣΟΥΔΑΝ

ΤΗΝ ΣΥΣΤΑΣΙΝ ΤΟΥ ΑΝΕΛΛΑΒΕΝ Ο κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Εις τὸ Σουδάν, χώραν ὑποανάπτυκτον είσετι, χάρις εἰς τὴν ἀνήσυχον ἐπίειρηματικὴν δραστηριότηταν ἐνός "Ἐλληνος ἐφόπλιστου, τοῦ κ. Ι'. Θεοδωράκοπούλου, ιδρύεται μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας τοῦ Κόσμου κλωστοϋφαντουργικὴ μονάς. Προϊόντα ἑκάτην πρός κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐπιτοπίου ἀγοράς θά παράγονται.

Τὸ ἔργον ὑπελογίσθη ἐν τῷ πνεύματι τοῦ χαρηλού κόστους λειτουργίας, ὡς τοῦτο ἐνδέκινυται ὑπὸ τὰς παρούσας τεχνικοοικονομικάς συνθήκας τοῦ Σουδάν. Οὐδεμία, δημος, φροντὶς παρελείφθη, ὅπε τὸ ἔξοπλισμὸς τούτου ἐργοστασίου τούτου νὰ περιλαμβάνῃ τὰ πλέον σύγχρονα καὶ εξειλιγμένα μέσα. Οὕτω ὁ ἐπιλεγεῖς ἔξοπλισμὸς θὰ παρουσιάζῃ τὰς ἐλαχίστας ἀνάγκας συντηρήσεως καὶ λειτουργίας, τὸ δὲ ἐργοστασίου θὰ είναι ἐκ τῶν μεγαλυτέρων καὶ πλέον συγχρόνων μονάδων ἐν τῷ Κόσμῳ.

Τό έργον, ως έμελετήθη, αποτελείται έκ κλωστηρίου 55.000 άτρακτων, έξι ύφαντηρίου 1.680 ιστών και έκ τιμήματος λευκάνσεων, βαφής και έξευγενισμού των προϊόντων. Τὰ τιμήματα κλωστηρίου και ύφαντουργείου προεβλέφθησαν δι' έπειχεργασίαν 70.000.000 υπαρδών έτησίων, καλύπτει δὲ ή παραγωγή αυτή τὸ 60% τῆς σημερινού είσαγομένης ποσού τητος όμοιειδῶν ύφασμάτων ἐν Σουδάν. Κατανάλωσις βάμβακος 12 χιλ. τόν. έτησίων.

Ο προϋπολογισμός του διου έργου, ύψους \$ 20.000.000, καλύπτει τάς δαπάνας κτηρίων, μηχανήματων, μελετών και έγεινέ έγκαταστάσεων, περιλαμβάνει δέ και ποσὸν \$ 1.500.000 δι' αρχικὸν κεφάλαιον κινήσεως. Τὴν χρηματοδότησην του διου άνω έργου άναλαμβάνουν κατά τὸ ήμισυ τὸ Ταμείον Δανείων Ἀναπτύξεως (D.L.F.), κατά τὸ άλλο δὲ



Ο κ. Ι. Θεοδωρακόπουλος μὲ τὸν Πρόεδρον τῆς Δημοκρατίας τοῦ Σουδάν, στρατηγὸν Ἀμπού.

ήμισυ έκ \$ 10.000.000, δ. κ. "Ιωάννης Θεοδωράκοπούλους, αφ' ἐνὸς ἔξ
ιδίων κεφαλαίων καὶ αφ' ἑτέρου διὰ μεσοπρόθεσμων πιστώσεων, διατε-
χεισῶν ὑπὸ τῶν κατασκευαστῶν. Η δὴ χρηματοδότησις τελεῖ ὑπὸ τῆν
ἔγγυήσιν τοῦ κ. Θεοδωράκοπούλου προσωπικῶν.

‘Η διλκή έπιφάνεια τού οικόπεδου, ἐπὶ τού ὅποιου θὰ ἀνέγερθον τὰ κτίσματα τού ἔργοςτασίου ἀνέρχεται εἰς 292.500 τετράγωνικά μέτρα καὶ ἡ οἰκοδομουμένη έπιφάνεια εἰς 51.000 τετρ. μέτρα. Ο διλκὸς δύοκος τῶν κτιρίων θὰ φθάσῃ τὰ 501.500 κυβικά μέτρα. Ή ἑγκατεστημένη λαχύς ὑπολογίζεται εἰς 11.820 τīπους καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἡλεκτροκινητήρων εἰς 2.860. Πλήρης ἑγκατάστασις κλιματισμού προβλέπεται.

Εις πρόγευμα παρατεθέν τὴν 11ην Ἀπριλίου εἰς τὸ ξενοδοχεῖον «Κίγκες Πάλλας» τῶν Ἀθηνῶν, ὁ κ. I. Θεοδωρακόπουλος, ἀνέπτυξεν πρὸς τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ τοῦ ξένου Τύπου τὰ τῆς συστάσεως τῆς νέας βιομηχανίας. Εἰς τὸ γεύμα παρεκάθησαν καὶ οἱ ὑπουροί 'Ἑξωτερικῶν καὶ Βιομηχανίας κ.κ. Ἀδερφός καὶ Μάρτης, οἱ διοικηταὶ τῶν Τραπεζῶν Ἐθνικῆς καὶ Κτηματικῆς κ.κ. Χέλμης καὶ Ἀρλιώτης, ὁ διευθυντὴ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. κ. Λοβέρδος, ὁ ἀρχηγὸς τῆς Ἀμερικανικῆς Οἰκονομικῆς Ἀποστολῆς κ. Τζάκος καὶ πολλοὶ βιομήχανοι.

Ό κ. I. Θεοδωρακόπουλος, άφού περιέγραψεν τὸν τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν τῆς συγκροτήσεως βιομηχανικῆς μονάδος, ὡς καὶ τὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν ἴκανότητα τῆς παραγωγῆς της, ἀνέφερθε οἰκοποιὸν τῆς ιδίουσεώς της καὶ τῆς παροχῆς τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομικῆς βοηθείας. Τὸ Στέιτ Ντηπάρτμεντ, εἶπεν ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος, ἐξήτησεν ἀπὸ τὸν Σύνδεσμον Βιομηχάνων τῶν Ἡν. Πολιτειῶν, ὅπως ὑποδείχῃ ἐπιχειρήσιν προκειμένου νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἴδρυσιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς κλωστο-ϋφαντουργείου εἰς τὸ Σουδάν. Ἡ ἀμερικανικὴ κυβερνόσης ἔχειδήλωσεν τὸ ἐνδιαφέρον της ἐπὶ τοῦ προκειμένου, διὰ τῆς παροχῆς δανείου 15ετοῦς διαρκείας μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 10 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἡ σαν πολλαὶ αἱ ὑποθήλεισαι προτάσεις, ἐτόνισεν ὁ κ. Θεοδωρακόπουλος, ὑπὸ Διαφόρων ἀμερικανικῶν ἐπιχειρήσεων. Τελικῶς προεκρίθη ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως ἡ τοῦ κ. I. Θεοδωρακοπούλου. Δέον νὰ σημειωθῇ, ἐτόνισεν ὁ ὄμιλητης, ὅτι ἡ "Sudan - American Textile Industry John Theodoracopoulos Co. Ltd.", ἔχει χαρακτηρισθῆ ὡς «πρωτοπόρος ἐπιχειρήσις» καὶ βάσει τῆς σουδανικῆς νομοθεσίας, ἀπολαμβάνει ὡρισμένων προνομίων, ἥτοι φορολογικῶν ἀπαλλαγῶν καὶ ἀτελείων εἰσαγωγῆς

பார்டுவு ப்ளடிவு.

Μετά τὸν κ. Θεοδωρακόπουλον ὡμίλησαν οἱ ὑπουργοὶ κ.κ. Ἀδέρωφ
καὶ Μάρτης ἔξαραντες τὴν πρωτοδουλίαν αὐτὴν τὸν κ. Θεοδωρακόπου-
λου καὶ τοισάντες τὴν ἔθνικήν σημασίαν τῆς ιδρύσεως μιὰς τοισάντης
βιομηχανίας εἰς τὸ Σουδάν. Τέλος ὡμίλησεν ὁ κ. Κατσάμπας διὰ τὴν
συμβολήν τῆς Πειραιᾶς - Πατραϊκής εἰς τὴν ὄργανωσιν τοῦ μεγάλου αὐ-
τοῦ κλαστούμαντουργείου εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΑΡΙΘ. 2652)59 ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

"Εννοια Πρωτορείας καὶ ἐφαρμογὴ ἐπ' αὐτῆς τῶν ἀρχῶν τῆς ἐντολῆς καὶ προστήσεως.—Ρήταρά ἐπὶ φορτωτικῆς δι' ἀπολλαγῆν μεταφορέων καὶ πλοίους καὶ δι' ἀπώλειαν ἐξ ὑπαιτιόθητος πλοιάρου, τηρῷματος ἡ πλογοῦν κατὰ τὸν ἀμερικανικὸν νόμον καὶ ἔμπορικὰ διαχειριστικά πταίσματα.—Εὐθύνη πλοιοκτήτου δι' ὁρείδωσιν φορτίου ἐκ σιδηροφύλλων κατὰ διάρκειαν πλοῦ διὰ κακὴν στοιβασίαν.

'Επειδή, έξ αύτης ταύτης τῆς κατά τὸ ἡμεδαπὸν δίκαιον (τεκμαρι-
μένου όμοιού τῷ ἀλλοδαπῷ, ἐφ' οἷσον ἡ ἐναγομένη δὲν ισχυρίζεται
ἄλλο τι), ἔννοιας τῆς πρακτορείας διεπομένης ἐλλείψει εἰδικῶν ἐν
τῷ Ἐμπορικῷ Νόμῳ διατάξεων, ὑπὸ τῶν ἀρχῶν τῆς ἐντολῆς καὶ προ-
τίσεως, ὃ πράκτωρ εἶναι κατά τεκμήριον καὶ λογίζεται γενικός ἐντο-
λοδόχος τοῦ πλοιοκτήπου, ἐφ' ὅλων διονυσίων ἀνάγονται εἰς τὸν κύκλον
τῶν ἀνταπειθείσων αὐτῷ ὑποθέσεων, δυνάμενος ὡς ἐκ τούτου, ἐκτὸς
εἰδικοῦ διὰ προκρυπτέων περιορισμοῦ τῆς ἐξουσίας του, νά ἐνεργήσῃ
πᾶσαν πρᾶξιν πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς ἐντολῆς ἀπαιτουμένην καὶ συνε-
πῶν νά ἐνάγῃ ή ἐνάγηται συναφῶς πρὸς αὐτὴν καὶ νά κοινοποιῇ ή
δέκεται εἰσαγωγικά τῆς δίκης δικογράφα, ὡς καὶ κατ' ἀντιδιαστολὴν
ἔκ τοῦ ἄρθρου 324 § 2 Ἐμπορ. Νόμου προκύπτει, ἀφοῦ καὶ ή διεξα-
γωγὴ δίκης ἀνάγεται εἰς τὴν ἐπιτραπέσιν διαχείρισιν, ἀπλοῦν ἀπο-
τέλεσμα τῆς ἐκτελέσεως τῆς γενικῆς ἐντολῆς. 'Οθεν, ἐφ' οἷον ἡ
ἐναγομένη πλοιοκτήτρια μολιογεῖ, διτὶ ή πρὸς τὴν ἐγένετον ή ἐπίδοσις
τῆς ἐνδίκου ἀγωγῆς ἔταιρια («Μ») πτο τράπτω αὐτῆς ἐν Πειραιεῖ, ἔ-
χουσα καὶ τὴν ἐπιμέλειαν τῆς ἐκτελέσεως τοῦ τελευταίου σταδίου
τῆς ἐπιδίκου ουμβάσεως ναυλώσεως, δέν ισχυρίζεται δ' ὅτι εἰχε ρπ-
τῶς περιορίσει κατά τρόπον ἐμφανῆ ταύτης γενικήν ἐκ τῆς εἰρ-
μένης ιδιότητος ἀπορρέουσαν ἐξουσίαν, ἐν ἥ καὶ ή πρὸς παραλαβὴν
παντός ε.σ.αγωγικού δικογράφου δίκη, συναφοῦς πρὸς τὴν ρπθ.σαν
ούμβασιν, νομίμως ἔχωροιν ή πρὸς τὸν πράκτορα αὐτῆς κοινοποι-
οις τῆς ἀγωγῆς, ἐμπρθεομός δ' ούσα ἀγεῖ εἰς ἀπόρριψιν τῆς περὶ ἀ-
παράδέκτου έκ τοῦ ἄρθρου 507 E.N. προβληθείσης ἐνστάσεως, ὡς καὶ
η ὑπ' ἀριθ. 4397) 1955 προδικαστική ἀπόφασις, εἰς τῆς τὰς οκ-
φεις ἀνάφερεται καὶ η παρούσα.

Ἐπειδὴ ἡ ἔναγομένη διὰ τῶν κατὰ τὴν πρώτην συζήτησιν τῆς κρι-
σιολογουμένης ἀγωγῆς προτάσεων, προέβαλε πρὸς ἀντίκρουσιν τῆς
εὐθύνης αὐτῆς διὰ τὴν ἴστορουμένην ζημιὰν τὸν ισχυρισμόν, ὅτι δύ-
ναμει τῆτος φορτίου ἐκδοθείσης φορτωτικῆς αὐτῆς καὶ ἡ
ἐπίδικος ναύλωσις διέπονταν ὑπὸ τοῦ ἀπὸ 10 Ἀπριλίου 1936 νόμου
«Πειρὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης» τὸν «Ἡνικέν» πολι-
τεῖαν Ἀμερικῆς, ἐν ἀρθρῷ 4 τοῦ ὁποίου ὄριζεται, ὅτι «Οὗτε ὁ μετα-
φορεύς, οὐτε τὸ πλοίον εἶναι ὑπεύθυνοι δι' ἀπώλειαν ή ζημιὰν προ-
ερχομένην ή οὖσαν ἀπότελεσμα πράξεων, ἀμελείας ή ὑφάλματος τοῦ
πλοιάρχου, ναύτου, πλοηγοῦ ή τῶν ὑπηρετῶν τοῦ μεταφορέως εἰς τὸν
ναυσιπλοίαν καὶ τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου». Ἡ ὧς ὅντα διάταξις ἀλ-
θηὶς ὑποτιθεμένη στοιχεῖ ὅμοιψις κανόνι τῆς Χάγης, θεσπιζεῖ δὲ πράγ-
ματι λόγους ἀπαλλαγῆς τοῦ θαλασσίου μεταφορέως ἀπὸ τῆς εὐθύ-
νης ἐκ τῶν πράξεων καὶ παραλείψεων τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πλωρά-
ματος τοῦ πλοίου, διαφόρου καὶ μείζονος ἐκτάσεως τῶν κατὰ τὸν
ἡμεδάπον «Ἐμπορικὸν Νόμον» ισχυόντων ἐν τῷ κρόνῳ συνάφεως τῆς
ἐπιδίκου ναυλώσεως. Ὡς ὅμως οἱσθίησιν συνάγεται, ὡς ἐπικα-
λούμενος ἀλλοδαπὸς νόμος διαστέλλει τὰ «Ἑμπορικά» ἢ «Διαχειριστι-
κά» (τοῦ φορτίου) καλούμενα πταισματα, εἰς ἣ περιλαμβάνεται καὶ
πᾶσα περὶ τὴν στοιχασίαν καὶ τὴν εἰδίκην περὶ τοῦ φορτίου μέριμναν
τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ πληρώματος δρύνωνταν ἐν προκειμένῳ ὡς ἀ-
πλῶν προστήτων τοῦ πλοιοκτήτου, ἀπὸ τῶν «ναυτικῶν» τοιούτων, τῶν
σχετικῶν τούτεστι, πρὸς τὴν ναυσιπλοίαν καὶ τὴν τεχνικὴν ἐν γένει
διεύθυνσιν τοῦ πλοίου, δι' ἣ μόνα δεν εὐθύνεται ὁ μεταφορεύς, ὃν
ὑπόχρεως, πρὸς ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς εὐθύνης, δηποτὲ ἀποδεῖξῃ, ὅτι η
ζημιὰ ὀφείλεται εἰς τινὰ τούτων. «Οθεν, ἐφ' ὅσον κατὰ μὲν τὴν ἀγωγὴν
ἡ ζημιὰ τοῦ φορτίου (ὅξειδωσις τῶν φευδαργυρουμένων σιδηροφύλ-
ων), ἀποδίσεται εἰς παραλείψεις τῶν ἀναγκαίων πρὸς προστασίαν
ἀυτοῦ καὶ τῶν καιρικῶν ἐπιδράσεων μέτρων καὶ εἰς κακὸν ἐν γένει
στοιχασίαν, ἢ δ' ἔναγομένη οὐδόλως ισχυρίζεται, ὅτι αὕτη ὀφείλεται
πράγματι εἰς περιστατικὸν ἑστῶ ταὶ πταισματὶ τῶν προστηθέντων, ἀ-
ναγωγένεν εἰς τὴν ναυσιπλοίαν καὶ τὴν τεχνικὴν ἐν γένει διεύθυ-
νσι τοῦ πλοίου (ἐν στενῇ ἐννοίᾳ ναυτικὸν πταισμόν) ἐκ μόνου τοῦ ὅ-
ποιου ἀπαλλάσσεται, ὡς εἰρηται, κατὰ τὸν προδιαλοφθέντα ἀλλοδαπὸν
νόμον, ἢ ἐπικαλούς τούτου οὐδεμίαν ἀσκεῖ ἔνομον ἐπιρροήν, ἀλυ-
τελῶς δ' ἐτάχθη ὑπὸ τῶν παρεμπιποτουσῶν ἀποφάσεων ἡ συναφῆς πε-
ρὶ τε τῆς ύπάρχεως τῆς ὄριζούσης, ὡς ἐφαρμοστέον δικαιον τὸ ἀλλο-
δαπὸν ρήτρας καὶ τοῦ περιεκομένου τοῦ ἀλλοδ., νόμου ὅποδειξις, κα-
θισταμένης ἀνευ ἀντικειμένου τῆς ἐρεύνης τοῦ κύρους τοῦ ὑπὸ τῆς
ἔναγομος κατ' ἐπαγωγὴν τῆς ἔναγομένης δόσεόντος ἐπὶ τοῦ δευτε-
ροῦ τούτου θέματος δρόκου. Οὕτω, μη ἐπικαλούμενης ἔτέρων τινὰ δι-
άταξιν τοῦ ἀλλοδαποῦ δικαιου, ρυθμίζουσαν ἀλλας τὴν εὐθύνην τοῦ
θαλασσίου μεταφορέως, αὕτη διέπεται ὑπὸ τῶν συναφῶν διατάξεων
τῶν ὥρων 311, 319, 278 καὶ 380 τοῦ «Ἐμπορικού Νόμου», ἐν συνδυ-
σμῷ πρὸς τ' ἀρθρὰ 335, 297 καὶ 298 τοῦ Ἀστ., Κώδικος, ἐξ ὧν οἱσθί-
συνάγεται, διὰ τὸ πλοιοκτήτης, ὡς μόνης τῆς ίδιοτητος αὔτουν ὡς κυ-
ρίου τοῦ πλοίου καὶ τῆς ἀναδοκῆς τοῦ φορτίου καὶ ἐκδόσεως φορτ-
ικῆς ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, δηποτὲ ὑποχρέου, δηποτὲ παραδόσης τὸ ἐμπό-
ρευμα ἐν τῷ λιμένι προορισμοῦ εἰς τὸν κομιστὸν αὐτῆς ἐν οἷς κα-
ταστάσει παρέλασε, εὐθύνεται εἰς ἀποζημιώσιν δια πάσσων κατὰ τὸ
διάστομα τῆς παρ' αὐτῷ παραφυλακῆς ἐπισυμβάσους βλάβην ἢ ἀπώ-
λεισιν, ἔναντι τοῦ φορτωτοῦ ἢ τοῦ κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς, ἐλκον-
τος αὐτοτελές ἐκ ταύτης δικαιώματα. Δέν δύναται δὲ ν' ἀπαλλαγῇ ἀπὸ

τῆς τοιαύτης εὐθύνης, εἰμὴ μόνον διὰ τῆς ἀποδείξεως, ὡς αἰτίας τῆς ζημίας γεγονότος ἀνωτέρας θίας ή ίδιου τοῦ πράγματος ἐλαττώματος ή τῆς τούτῳ κατά τὴν ἐνέργειαν ὅμοιουμένης ὑπαιτίοτος τοῦ φορτωτοῦ, συνφόνιας τοῖς συνδεδυσμέναις διατάξεσι τῶν ἀρθρῶν 319, 102 (ἀναλογικῶς ἐφαρμοζόμενον τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Νόμου') καὶ 336 τοῦ Α.Κ., μη δυντες ὑποχρέον τοῦ δικαιούχου, ὥστε, πρὸς στήριξιν τῆς περὶ ἀποζημιώσεως ἀξιώσεως αὐτοῦ, ισχυρισθῆ καὶ ἀποδείξῃ πταισμόν τοῦ ὁφειλέτου ή τῶν ὑπὸ τούτου ἐν τῇ ὑπερειδίᾳ προστιθέντων προσώπων. Δέοντας, δημως, ν' ἀποδεικνύται, ὅτι τὸ φορτίον, διαν παρελθόντι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, πταιεῖσθαι κατάστασιν πειργάρεται ἐν τῇ ἀγωγῇ, δλλως δ' ὅτι η βλάβη ἐπιληθεν ἐντὸς τῶν χρονικῶν δριῶν εὐθύνης τοῦ μεταφέροντος. Ἐπειδὴ καὶ τὸν πειριώδης εἴτε διαδέχεται, διαδέχεται, δὲν παραβάντων τοῦ φορτίου προϋπαρχουσῶν τῆς φορτώσεως, ἔξατερικῶς δημως, ἐμφανῶν ή δυναμένων δλλως νὰ διαγνωσθῶσιν ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ἐδὲν ἔξεδόν φορτωτική, οὐδὲν περὶ τούτων ἀναγράφουσα, τεκμαίρεται διτο τὸ ἐμπόρευμα παρελθόντι ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐν καλῇ καταστάσει, ὡς ἐν τῷ πρακτικῷ καὶ τῇ ἀγωγῇ πειργάρεται. Διὰ τῆς ἐν αὐτῇ ἀναγραφῆς τῆς ρήτρας ἀγνώστου δάρους, ποιότητος ή ποσότητος ή δλλης παρεμφερούν (κατὰ τὰ λεγόμενα τοῦ φορτωτοῦ, ἀνευ ἐπιδοκιμασίας κλπ.), προκειμένου περὶ στοιχείων, ὥν ή ἀνακρίβεια μόνον δι' εἰδικῆς ἐξελέγχεως τοῦ πλοιάρχου ἡδύνατο νὰ ἀμφιβοτηθῇ, δὲν καταλύεται μὲν ή εὐθύνη τοῦ μεταφέροντος, πειρορίζεται, δημως, ή τῆς φορτωτικῆς ἀποδεικτικῆς δύναμις ἐν σχέσει πρὸς τὰ ἐν αὐτῇ δηλωθέντα στοιχεία τοῦ φορτίου καὶ ἀνατρέπεται τὸ τεκμήριον περὶ παραλαθῆς αὐτοῦ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου ἐν καλῇ καταστάσει καὶ ἀκεραιοῦ, δυναμένου τοῦ ἐνάγοντος κομιστοῦ τῆς φορτωτικῆς, κατὰ μετάπτωσιν τοῦ δάρους ἀποδείξεως ν' ὑποδειξεῖ τὸν φορτωτικόν, μετάπτωσιν τῶν χρονικῶν δριῶν, ὡς ἐν αὐτῇ ἐμφανίζονται, πάντως δὲ τὴν ἀκριβῆ ποσότητα καὶ καταστάσιν τούτων, δλλως τὴν ἐν τῷ χρόνῳ εὐθύνης τοῦ μεταφέροντος ἐπέλευσιν τῆς ζημίας, εἰ δὲ μὴ, ὁφειλόντος ν' ἀρκεσθῇ εἰς διτο παραδίκην πλοιάρχου.

Ἐν προκειμένῳ ή ἐναγομένῳ προβάλλουσα ὑπὸ τῆς πρώτης ουζητήσεως τῆς ἀγωγῆς τὸν ἀρνητὸν αὐτῆς ἀποτελούσα ισχυρισμόν, διτο η βλάβη τοῦ ἐπιδικού φορτίου προϋπήρχε τῆς φορτώσεως, ἐπελθοῦσα κατὰ τὴν διάκειαν τῆς μεταφέροντος αὐτοῦ ἐν διοικτοῖς δαγονίοις, ἐπεκαλέσθη, ἐν συναρπτοῖς πρὸς τούτον, ἀφ' ἐνὸς μὲν ῥήτρων τῆς φορτωτικῆς περὶ ἀγνώστου δάρους, ποσότητος, διαίας, ποιότητος καὶ καταστάσεως ἐν γένει τοῦ φορτίου, ἀφ' ἑτέρου δ' ἐπιστολὴν ἐν διτο προβάσιον εἰς τὸν φορτωτικόν ἑνεργοῦσα διδο λογαριασμὸν τῆς φορτωτικῆς, ὡς ἀντιπροσώπου τῆς ἐναγούσου, δηλοὶ τῇ ἐναγομένῃ, διτο τὸ ἐμπόρευμα πτοῦ, διτο παρελθόντι ὑπὸ τοῦ πλοίου «Ἐκτεθειμένον» καὶ λυγισμένον κατὰ τὰ ἄκρα καὶ τὰς πλευράς, διτο ἐκορυφήθη ὑπὸ τῆς ἐναγομένης κομιστοῦ φορτωτικῆς παραλειφθεὶς τῆς ἀναγραφῆς τῆς παραπτήσεως τούτης, διτο ἀναλαμβάνει πᾶσαν ἐκ τῆς παραλειψεως ταύτης δυναμένην νὰ προκύψῃ συνέπειαν καὶ διτο οἱ παραληπται εἰδοποιήθονται. Τῶν ἐγγράφων τούτων, ισχυόντων καὶ κατὰ τῆς ἐναγούσου, ἀφ' δοσον πλλκεν αὐτον ἐκ τῆς φορτωτικῆς τὸ δικαιώμα καὶ ἀναγνωρίζειν ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐαυτὴν ὡς φορτωτικὸν, δηλως δ' εἰς τὸν Ἀγγλικὴν γεγραμμένων, διετάχθη ὑπὸ τῆς πρώτης παρεμπιπούσης ἀποφέωσες ή διο πραγματογνώμονος μετάφρασις εἰς τὸν Ἑλληνικήν, συγχρόνως δ' ὑπερχεώθη ἐναγούσα, διδο τὸν περίπτωσιν αὐτὸν, δημως ἀποδείξεως δλλως δ' διὰ φορτωτικῆς καὶ ἐμμαρτύρως ἐτι, διτο τὰ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐμπορεύματα παρεδόθησαν εἰς τὸ πλοίον τῆς ἐναγομένης ὡς ἐν αὐτῷ κατὰ ποιότητα, καταστάσιν καὶ ἀξιαν ἀναφέρονται. Ἀλλὰ μόνον τοῦτο.

Ηδη, προσάγονται καὶ αὐθίς ἀμφότερα τὰ δνω ἔγγραφα, συνοδεύμενα ὑπὸ συμφώνου τῷ δρμῳ 53 τοῦ «Περὶ κώδικος τῶν Δικηγόρων» v. δ. 3026) 1954 μεταφράσεις παρδ δικηγόρων, πτοις πληρως ἀναπληροὶ τὸν διὰ πραγματογνώμονος τοιαύτων, ἀφοῦ κατὰ μὲν τὸ προδιαληφθὲν δρμον ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ δρμον 52 τοῦ αὐτοῦ νόμου, λαμδόνεται ὑποκρεωτικῶς ὑπὸ διο φειλέτης παρατηρησης τῆς ἀναγραφῆς τῆς παραπτήσεως τούτης, διτο ἀναλαμβάνει πᾶσαν ἐκ τῆς παραλειψεως ταύτης δυναμένην νὰ προκύψῃ συνέπειαν καὶ διτο εἰδοποιήθονται. Τῶν ἐγγράφων τούτων, ισχυόντων καὶ κατὰ τῆς ἐναγούσου, ἀφ' δοσον πλλκεν αὐτον ἐκ τῆς φορτωτικῆς τὸ δικαιώμα καὶ ἀναγνωρίζειν ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐαυτὴν ὡς φορτωτικόν, δηλως δ' εἰς τὸν Ἀγγλικὴν γεγραμμένων, διετάχθη ὑπὸ τῆς πρώτης παρεμπιπούσης ἀποφέωσες ή διο πραγματογνώμονος μετάφρασις εἰς τὸν Ἑλληνικήν, συγχρόνως δ' ὑπερχεώθη ἐναγούσα, διδο τὸν περίπτωσιν αὐτὸν, δημως ἀποδείξεως δλλως δ' διὰ φορτωτικῆς καὶ ἐμμαρτύρως ἐτι, διτο τὰ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐμπορεύματα παρεδόθησαν εἰς τὸ πλοίον τῆς ἐναγομένης ὡς ἐν αὐτῷ κατὰ ποιότητα, καταστάσιν καὶ ἀξιαν ἀναφέρονται. Ἀλλὰ μόνον τοῦτο.

Ἐπειδὴ δὲν ἀποδείχθη μὲν ὑπὸ τῆς ἐναγούσου, οὐδὲν δλλω προσαγούσου ἀποδεικτικὸν στοιχεῖον, πλλκεν τῆς πρθείσης ἐπιστολῆς, διτο η ἐν τῇ ἀγωγῇ βλάβη τοῦ φορτίου ὑφειλέτο εἰς προϋπάρχον τῆς φορτώσεως ἐλάττωμα αὐτοῦ, ὡς ἀρχικῶς προεθλήθη, συγχρόνως, δημως, οὐδόλως ἀποδείχθη ἐν τῶν κεκυρωμένων ἀντιγράφων τῆς οἰκείας εἰσηγητικῆς ἐκθέσεως διαλαμβανομένων καταθέσεων τῶν μαρτύρων τῆς ἐναγούσου καὶ ἐν τοῦ περιεχομένου τῶν λοιπῶν προσαγομένων ἔγγραφων, διτο τὸ ἐπιδικον ἐμπόρευμα ἐφορτώθη πράγματι ἐν οἷα καλῇ καταστάσει φέρεται ἐν τῇ ἀγωγῇ. Ἀμφότεροι οἱ ἔξετασθέντες μάρτυρες στηρίζουσι τὸν περὶ τούτου κρίσιν τῶν ἐπι τοῦ γεγονότος,

διτο η βλάβη ἀποκλείεται νὰ ἐπῆλθε μετὰ τὸ φόρτωσιν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ διτο η ἐναγομένης φέρεται τὸ φορτίον ὡς ἔκον καλῶς κατὰ τὴν φόρτωσιν, δημως, τεκμήριον ἀνατρέπεται, ὡς εἰρηται ἐκ τῆς ἐν τῇ ἐπιστολῇ διλώσεως τῶν φορτών, διτο τὸ ἐν λόγῳ ἐμπόρευμα πτοῦ πόδη τοῦ «Ἐκτεθειμένον», μη ἀποκλειμένης καὶ τῆς ὑπάρχειας βλάβης αὐτοῦ. Οθεν, συνωδὰ τῇ ἡγούμενην οκέτει, δέοντας, στηρίζεται καὶ αὐθίς η ἀκδοσίας ὁριστικῆς ἀποφάσεως ἐπι τῷ τέλει, δημως ἐπιθυμητοῦ συμπληρωματικῆς, δηλως, τῆς ἐναγούσης, δηλως, τῆς ἐπιστολῆς.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Ήδη, τῇ τῆς φορτωτικῆς ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν δρμῶν 168 ἦν 189 100 νόμου περὶ κυρώσεως τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ισχύοντος ἀπὸ 28.9.1958.

Μεταβίθασις φορτωτικῆς καὶ παράδοσις φορτίου, δικαίωμα πλοιάρχου πρὸς ἐρευναν νομιμοποίησεως κομιστοῦ φορτωτικῆς, διτο νόμιμος δέ κατόχος αὐτοῦ δέση δεσμεύεται ἀπὸ τοὺς δρους τοῦ Ναυλοσυμφώνου, ἀριθ. 4713) 57 Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.», T. 315, σελ. 25).

'Η ἐξόφλησις τῆς φορτωτικῆς δέν δημιουργεῖ ἀπαλλαγὴν ἐκ τῆς ὑποκρεώσεως πρὸς ἀποζημιώσιν, ὡς καὶ ἀναγνώρισιν περὶ τοῦ διτο τὸ ἐμπόρευμα εύρισκεται ἐν καλῇ καταστάσει, ἀριθ. 1049) 59 'Ἐφετείου Αθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» T. 323 σελ. 21).

'Ἀπαγορεύεται ὁ πειρισμὸς διὰ ρήτρας εἰς ναυλοσύμφωνον πορτωτικήν, ὡς καὶ η συμφωνία ἐφαρμογῆς ἀλλοδαποῦ νόμου, ἀριθ. 3773) 58 Πρωτοδικείου Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.», T. 345, σελ. 25).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

*Serving
ship and owner*

LAMBERT BROTHERS
LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,
London, E.C.2.

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnia 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No. - G.B. LN 40/C.1

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Την διεθνή έπιστρεψη προσοχήν ή θέσις του δολλαρίου. Την έξιστην σήν του δὲν άμφισσητούν οι άρμοδιότεροι κύκλοι, προελθούσαν από τό ψυχολογικόν αποτέλεσμα τού έλλειμματος τού περιστονού προϋπολογισμού και τού άνισοσκελούντος τού έμπορικου ισοζυγίου.

— 'Από τινων έτων ηρχίσεις, πράγματι, σημειουμένη μία άνακατανομή τών εις συνάλλαγμα κατά χώρας αποθεμάτων. Τὸ 1948 αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι κατέχουν τὰ 70% τού χρυσού αποθέματος τού έλευθερού Κόσμου και μετά δεκαετίας τὰ 50%. Πολλαὶ χώραι έπαυσαν έξαρτόμεναι διὰ τάς άναγκας των εις βιομηχανικά προϊόντα από τήν 'Αμερικήν, ένω ηρχίσαν εισάγουσαι τά ιδικά των εις τάς 'Ην. Πολιτείας.

— Εύτυχης χαρακτηρίζεται ή άνακατανομή αυτή τού συναλλάγματος, διότι διηρύνθησαν ούτω αἱ διεθνεῖς συνάλλαγμα. 'Η 'Αμερική συνέβαλε δι' αυτήν έδαπάνησε τεράστια ποσά εις πιστώσεις και δωρεάς διὰ νὰ έπιτυχῃ τήν οικονομικήν άνόρθωσιν τού λοιπού Κόσμου.

— 'Ηδη οι 'Αμερικανοί, έπιγνωσιν έχοντες τής άναγκης ισοσκελίσεως τού ισοζυγίου τών έξωτερικών πληρωμών, στρέφονται μετά περισσοτέρας προός την έξαγωγικήν προσπάθειαν και τήν συναγωνιστικήν ίκανότητα, χωρίς νὰ έγκαταλείψουν τάς άρχας τής έλευθερίας τού έμπορίου και συνετών τής είσαγωγής ξένων άγαθών εις τήν 'Αμερικήν. Ήρισμένα μέτρα τείνουν άκριθῶς εις τόν περιορισμὸν τού έλλειμματος τού ισοζυγίου.

— Τονίζεται, πάντως, από τοὺς άρμοδιούς οικονομικούς και χρηματιστικούς κύκλους, ούτι ή θέσις τοῦ δολλαρίου είναι σταθερά και διὰ τὸ πρόδημα τῆς νομισματικής καταστάσεως τής 'Αμερικής προελθήσεις εἰς άκρως δραματικὸν τόνον, μὴ δικαιολογούμενον από τά πράγματα.

• Δὲν προβλέπουν οι άρμοδιοι τής Οὐασιγκτώνος τόσον εύρειαν τήν βελτίωσιν τοῦ ισοζυγίου τών έξωτερικών πληρωμών κατά τὸ τρέχον έτος, ώστε νὰ καλυφθῇ τὸ έλλειμμα, σπέρ πατὰ τὸ 1959 άνηλθεν εἰς 3,7 δισεκατομ. δολλαρίων.

— Αἱ είσαγωγαί βιομηχανικών προϊόντων και άγαθῶν καταναλώσεως θὰ είναι μεγάλαι και ή κίνησις πρός τήν 'Αμερικήν ιδιωτικῶν κεφαλασίων όχι τόσον σημαντική όπως πέρυσι.

— Αύτή, κυρίως, ή αύξησις τῶν είσαγωγῶν άνησυχει τοὺς 'Αμερικανούς. Προκαλεῖ τάς άντιδράσεις τῶν βιομηχανικῶν κύκλων. Κατὰ τοῦ Στέιτ Ντηπάρτμεντ ἐπιτίθενται, σπέρ — λέγουν — ένδιαφέρεται διὰ τῆς πολιτικῆς πλήρους έλευθερίας τῶν είσαγωγῶν περισσότερον διὰ τήν εύημερίαν τῶν λαῶν τῆς Εὐρώπης και τῆς 'Ασίας παρά τῆς 'Αμερικῆς. Ο προστατευτισμὸς και ή περικοπή τῆς βοηθείας είναι τὰ προτεινόμενα μέτρα.

• Περίσσον δύντατον άνταγωνισμοῦ διέρχεται ή παγκόσμιος οικονομία. Τὰ νέα μέτρα τῆς άμερικανικῆς κυβερνήσεως πρός ένίσχυσιν τῶν έξαγωγῶν, άνησυχούν τάς χώρας τῆς Δυτ. Εύρωπης.

— Πανταχόθεν, από δόλας τάς βιομηχανικάς χώρας, διαπιστούται ἐπίμονος ή προσπάθεια περικοπῆς τοῦ κόστους τῆς παραγωγῆς, διατηρήσεως τοῦ ἐπιπέδου τῶν ήμεροισθίων, παροχῆς πιστωτικῶν διευκολύνσεων μακροπροθέσμων διὰ τάς έξαγωγάς.

• 'Η άγγλική λίρα ἀπό μηνῶν ήδη πολλῶν έμφανίζει σταθερότητα, προκαλούσαν τήν ήξημένην πρός αὐτήν έμπιστοσύνην τοῦ διεθνοῦς κεφαλαίου. Χαρακτηριστικόν είναι τὸ γεγονός, ούτι έπαυσε τὸ ένδιαφέρον διὰ τάς έκαστοτε περὶ ἀποθεμάτων τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας άνακοινώσεις. Η λίρα θεωρεῖται πλέον «σκληρὸν νόμισμα».

— Τὰ άποθέματα χρυσού και συναλλάγματος ηύξημένα διετηρήθησαν καθ' ὅλον τὸ 1959 (περὶ τὰ 3.100 έκατομ. δολ.), διὰ νὰ κατέλησουν κατό Φεβρουάριον τοῦ 1960 εἰς 2.721 έκατομ. δολ. Ἀπό τὸν Νοέμβριον ἐστηειώθη ή πτώσις τῶν άποθεμάτων, λόγω έξόδου κεφαλαίων. "Ηδη τὸ Λονδίνον ἀποκατέστησε τήν θέσιν του, ως κέντρου διεθνῶν συναλλαγῶν.

• Σταθερώς διευρύνεται τὸ έμποριον τῆς Ρωσίας μὲ τάς χώρας τῆς Δύσεως. Οι 'Αμερικανοί άνησυχούν, διότι ή διεύρυνσις αὐτή ουαγορεύεται και ἀπό πολιτικήν σκοπιμότητα.

— Από τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον τοῦ 1,4 δισεκατομ. δολ. τοῦ 1953, αἱ είσαγωγαί ρωσικῶν προϊόντων έφθασαν τὰ 4,4 δισεκατομμύρια κατὰ τὸ 1957 και αἱ έξαγωγαί διὰ τήν Ρωσίαν ἀπό 1,6 δισεκατομμύρια εἰς 4,4 δισεκατομμύρια. Κατὰ 15% ηύξημένα αἱ συναλλαγαί κατὰ τὸ 1959.

— Αὔξανονται κυρίως αἱ πωλήσεις ρωσικού πετρελαίου. 'Από τὰ 10 έκατομ. τόν. διὰ τὸ 1959, προβλέπεται νὰ φθάσουν τὰ 40 — 50 έκατομ. τόν. κατὰ τὸ 1965.

— Περὶ τὸ 1965 θὰ παράγῃ η Ρωσία 95 — 100 έκατομ. τόν. χάλυβος, δρκετοῦ πλέον διὰ νὰ άναλαβῇ τήν τακτικήν έξαγωγήν του. Σίτον, ξυλείαν, μεταλλεύματα, γαιάνθρακας και ήμικατηργασμένα προϊόντα έξαγουν ήδη τὰ Σοβιέτ. Περιστάτερα, σύν τῷ χρόνῳ, βιομηχανικά έπιστηση προϊόντα καὶ πωλοῦν τὸ έξωτερικόν.

— Μηχανήματα άκριθείς, ήλεκτρικά και χημικά εἰδη, ἀποικιακά, καυστούσια, κατνόν, βάμβακα, ζάχαριν και σρυζαν θὰ λαμβάνουν οι Ρώσοι εἰς άνταλλαγήν.

• Οξύνοτας άναπτυσσεται ὁ συναγωνισμὸς εἰς τήν διεθνή άγοράν διὰ τήν πώλησιν τῶν υπεραφθούσων πετρελαιοειδῶν. 'Αντιμετωπίζεται ήδη ἀπό τάς μεγάλας έταιρίας πετρελαίων ή ἐπίτευξις συμφωνίας, ηήτις θὰ έπεινε νὰ περιορίσῃ τήν προσφοράν. Προσπάθεια κατασβάλλεται τής συγχωνεύσεως τῶν μικρῶν έπιχειρήσεων εἰς τάς μεγάλας. Καὶ αὐτή φαίνεται νὰ έπιτυχανή εῖς τε τήν παραγωγήν και τήν διανομήν. Διὰ τήν διύλισιν δὲν υπερβαίνει ή ἐκτὸς τῶν μεγάλων έταιριών δραστηριότης τὰ 10%.

• Ρεκόρ παραγωγῆς χάλυβος κατὰ τὸν μῆνα Μάρτιον εἰς τήν Δυτ.

Γερμανίαν. 'Ανηλθεν εἰς 2,98 έκατομ. τόνων έναντι τῶν 2,8 τοῦ Φεβρουαρίου.

— 'Η άνεργια, ἐπίσης, ένα έπερον δείγμα τής οικονομικῆς εύρωστίας, κατήλθεν εἰς τὰ 256.585 ἄτομα, έναντι κενῶν θέσεων 453.000, τὸ άνωτατον ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου.

• Η τάχιστης κατάστασις τῆς ναυπηγίας βιομηχανίας καθίσταται διασχερεστέρα από μηνὸς εἰς μῆνα. 'Ο συναγωνισμὸς εἰς τάς τιμὰς αύξανεται, ἵνα ἐπιτύχουν τά ναυπηγεῖα νέας παραγγελίας.

— Εις τήν Γερμανίαν αἱ τιμαὶ ἐκπίπτουν καὶ δάνεια μακροπρόθεσμα παραχωρούνται. Εις τήν 'Ιαπωνίαν ή ἔκπτωσις είναι προβληματική.

— Τὰ άγγλικά ναυπηγεῖα ήμπορούν τώρα νὰ προσφέρουν τιμὰς συναγωνισμού. Περὶ τὰ 150 έκατομ. λιτρῶν έδαπανήσουν τὰ τελευταῖα ἑπτὰ διὰ τήν συμπλήρωμα τοῦ τεχνικοῦ έξοπλισμοῦ των.

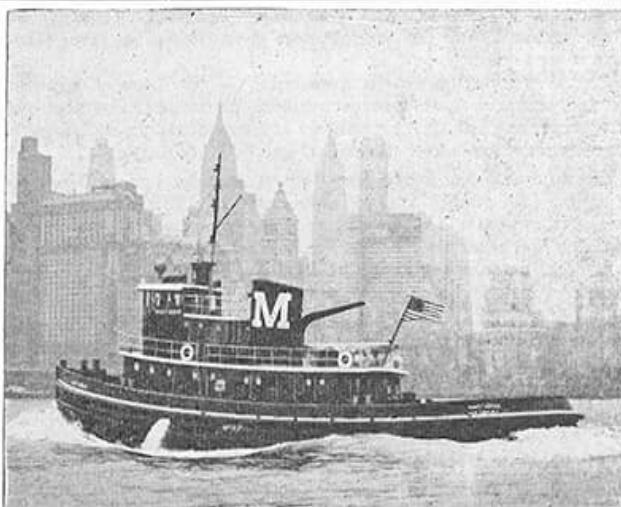
— Εις τήν 'Ολλανδίαν αἱ νέαι παραγγελίαι έσταμπατσαν, λόγω υφώσεως τῶν ήμεροισθίων, αἱ τιμαὶ ηγήθησαν. Εις τήν 'Ιταλίαν, τέλος, χάρις εἰς τήν κρατικήν έπιχορήγησιν προσφέρονται τιμαὶ συναγωνισμοῦ.

• Λόγω τῆς κρίσεως και ήταν μὴ χαλαρώσῃ ή εἰς τεχνικὸν προσωπικὸν ἐπάνδρωσις. τὰ ναυπηγεῖα 'Καντίειο Ριουνίτι ντελ 'Αντριάτικο' τῆς Τεργέστης θὰ ναυπηγήσουν τρία φορτηγά εἰς χύμα τῶν 22.400 τόνων διὰ λογαριασμόν των. 'Ελπίζουν έτοιμα θὰ κατορθώσουν νὰ τὰ μεταπωλήσουν.

• Τεραστία εἰς σύγκον διαγράφεται κατὰ τὰ άμεσως προσεχῆ ἔτη ή μεταφορὰ ύλικων από τήν 'Αμερικήν διὰ τήν 'Ινδίαν.

— 'Υλικά παντός εἰδους, μηχανήματα, μεταφορικά μέσα και ἐργαλεῖα διὰ τήν ἐκτέλεσιν τοῦ προγράμματος άναπτυξίας τοῦ 'Ινδοῦ Ποταμοῦ, άξιας 280 έκατομ. δολαρίων θὰ χρειασθῇ νὰ μεταφερθούν.

— Πρόβλημα άντιμετωπίζεται ἐκ τῶν περιορισμῶν τοῦ νόμου 50 — 50. 'Αρκετά άμερικανικά φορτηγά σκάφη διὰ τήν κατὰ τὸ ποσο-



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 to-
wing 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

στὸν αὐτὸν συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς δὲν ύφίστανται οὔτε καὶ φαίνεται νὰ ὑπάρξουν.

• Εξ ὅλων τῶν πηγῶν διαπιστοῦται ἡ διεύρυνσις τῆς ζητήσεως βιομηχανικῶν πρώτων ὑλῶν καὶ ἡ δημιουργία νέων ἀποθεμάτων, λόγω ἔξαντλησεως τῶν ἀπὸ τῆς κρίσεως τοῦ Σουεζ συσσωρευθέντων.

— Αἱ βιομηχανικὶ χώραι τῆς Δυτ. Εὐρώπης, ἡ Ἀμερικὴ καὶ ἡ Ἰαπωνία, ἥρχισαν ἥδη ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους τὴν μεγαλυτέραν εἰσαγωγὴν πρώτων ὑλῶν. Η ζωηροτέρα κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς ἔκειθεν ἔξηγειται.

• Σαφῆς ἀπόδειξις τῆς ζωηροτέρας μεταφορικῆς κινήσεως αἱ στατιστικὲς τῶν διωρύγων τοῦ Σουεζ καὶ τοῦ Παναμᾶ. Τὰ διακινηθέντα φορτία διὰ τῆς διωρύγος τοῦ Σουεζ κατὰ τὸν Ἱανουάριον τοῦ 1960 ἀνήλθον εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 14.433.000 τόν., ἔναντι τῶν 11.341.000 τόν. τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1959.

— Διὰ πρώτην, ἐπίσης, φοράν, ἀφότου ἡ διώρυξ τοῦ Παναμᾶ ἦνοιξε, χίλιοι σκάφη τῆς διέπειναν ἐντὸς ἐνὸς μηνὸς. Ἀπὸ μηνὸν ἥρχισε σημειουμένη ἡ αὔξησις. (Ἰανουάριος 921, Φεβρουάριος 978 καὶ Μάρτιος 1.097).

• Τὸ ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρον τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας διὰ τὰς ιαπωνικὰς μεταφορὰς καταφαίνεται ἀπὸ ἀριθμούς τινας, σχετικοὺς μὲ τὰς εἰσαγωγὰς κατὰ τὸ 1959. Οὕτω εἰσῆχθησαν 10.5 ἑκατομ. τόν. σιδηρομεταλλεύματος καὶ 2.6 ἑκατομ. τόν. ὅλων μεταλλευμάτων, 2.4 ἑκατομμύρια τόν. σίτου, 5.7 ἑκατομ. τόν. ζυλείσας, 1.2 ἑκατομ. τόν. ζαχάρεως, 4.06 ἑκατομ. τόν. ἐρίου καὶ 25.6 ἑκατομ. τόν. πετρελαίου.

• Ἀγωγὸς 100 μιλλίων μῆκους, 30 ἵντσῶν διαμέτρου παρηγγέλθη εἰς Ἀγγλίαν διὰ τὰς νέας πετρελαιοπηγὰς τῆς Λιδύνης. Θὰ φέρῃ τὰ πετρέλαια τῶν πηγῶν τοῦ Ζέλτεν εἰς τὸν Κόλπον τῆς Σύρτεως εἰς τὴν Μεσόγειον. Θὰ είναι δυναμικότητος 20 ἑκατομ. τόννων ἐτησίως. Τῆς Σαχάρας είναι μικρότερος.

— Εἰς τὰς πηγὰς Ζέλτεν τῆς "Εσσο τέσσαρα ἥδη φρέστα ἡνεῳχθησαν. Τὸ πρώτον — τὸ ἀφθονώτερον τῆς Β. Ἀφρικῆς — παράγει κατὰ μέσον ὄρον 17.5 χιλ. βαρελ. ἡμερησίως. Η Λιδύη ὑπόσχεται περισσότεραν παραγωγὴν, παρὰ ἡ Ἀλγερία. Αἱ πηγαὶ τῆς τελοῦν, κατὰ κύριον λόγον, ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων.

• Προβλέπει, ἡ «Στάνταρτ Οἴλ Κόμπαν» τῆς Νέας Υερσένης, αὐξῆσιν τῆς καταναλώσεως τοῦ πετρελαίου κατὰ τὸ τρέχον ἔτος κατὰ 5.7% ἔναντι τοῦ 1959.

— Η παγκόσμιος βιομηχανία πετρελαίου — τονίζουν οἱ ἀρμόδιοι τῆς μεγάλης ἑταῖρίας — διέρχεται περίοδον ἀσταθείας. Περίοδοι τοιαῦται ἐσημειώθησαν καὶ εἰς τὸ παρελθόν καὶ θὰ πρέπει νὰ ἀναμένωνται διὰ μίαν βιομηχανίαν τόσης ἐκτάσεως καὶ δυναμικότητος.

• Αὐξάνονται τὰ δρατὰ ἀποθέματα τοῦ πετρελαίου καὶ τοῦ φυσικοῦ ἀερίου εἰς τὴν Ἀμερικήν. Ἐκαλύφθησαν κατὰ τὸ 1959 ὅλαις αἱ ἀνάγκαι τῆς καταναλώσεως καὶ παρέμεινεν ἔνας ἀπόθεμα 1.5, δισεκατομ. βαρελίων. Τὰ συνολικὰ ἀποθέματα ὑπολογίζονται τώρα εἰς 38 δισεκατομ. βαρελ., μὲ αὔξησιν κατὰ 14 δισεκατομμύρια ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ πολέμου.

• Ἀνησυχοῦν οἱ τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπουργείου Γεωργίας διὰ τὸν προστευτισμὸν τῶν γεωργικῶν προϊόντων, τὸν προβλεπόμενον διὰ τὰς ἔξι χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Η τοποθέτησις τῶν ἔξι Ἀμερικῆς προϊόντων θὰ καταστῇ δυσχερής.

• Αὐξάνονται τὰ ἀποθέματα σιτηρῶν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. Περὶ τὰ μέσα τοῦ 1960 θὰ ἀνέλθουν εἰς 1.400 ἑκατομμύρια μπουσέλες, ἔναντι τῶν πρὸ ἔτους 1.300 ἑκατομμυρίων.

— Αἱ ἄλλαι σιτοπαραγγοὶ χώραι ἀνήσυχοῦν διὰ τὰ ἀποθέματα αὐτά. Θὰ ἐνταθῇ τὸ ἔξαγωγικὸν πρόγραμμα τῆς Ἀμερικῆς καὶ θὰ αὐξηθοῦν αἱ ἐπὶ πιστώσει ἡ δωρεὴ παραχωρήσεις.

• Η παγκόσμιος παραγωγὴ σίτου (ἔξαιρουμένης τῆς Ρωσίας καὶ τῆς Κίνας), ἐφθασε διὰ τὸ 1959—60 εἰς 147 ἑκατομ. τόν., κατὰ 2 ἑκατομμύρια ὀλιγώτερον τῆς παραγωγῆς 1958—59. Αἱ ἔξαγωγαὶ ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθουν εἰς τὸ αὐτὸν περιστινὸν ἐπίπεδον τῶν 22 ἑκατομμυρίων τόννων.

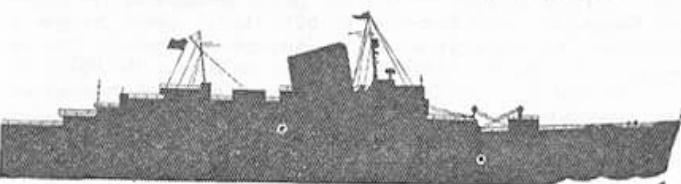
• Ρεκόρ παραγωγῆς δρύζης εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. Τῶν σιτηρῶν αἱ εἰσαγωγαὶ θὰ μειωθοῦν. Ἀνήλθεν εἰς 12.5 ἑκατομ. τόν. Αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ηὗνόσθαν τὴν καλὴν συγκομιδήν.

• Ηὔξημεναι αἱ ἀνάγκαι τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως ζαχάρεως. Θὰ χρειασθοῦν 6.37 ἑκατομ. τόν. διὰ νὰ καλυφθοῦν. Η παραγωγὴ ὑπολογίζεται εἰς 5.99 ἑκατομ. τόν. Τὸ ἔλλειμμα θὰ προκαλέσῃ τὴν ἀνατίμησιν.

• Τὸ Πολεμικὸν Ναυτικὸν εἰς ἐντονωτάτην ἀνακοίνωσίν του θεωρεῖ ὡς ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τὴν ἀνοχὴν τῶν ὑπὸ σημαίας εὐκολίας ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας τάνκερς καὶ τὴν συμπαράστασιν κατὰ πάσης ἐνέργειας τῶν ἔργατικων ὄργανώσεων. Κρατεῖ ὁ φόβος, ὅτι ἡ πίεσης πιθανὸν νὰ φέρῃ τὰ ἐν λόγω σκάφη ὑπὸ ἄλλας σημαίας, ὅποτε θὰ λείψῃ ὁ ἐπ' αὐτῶν ἐλεγχος τῆς Ἀμερικῆς.



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

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED
LONDON ENGLAND

DR100F

★ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ
Η πιο σημαντική επιχείρηση εξυπηρετούσα πλοίων
Τηλεφωνικότητα με 40-435-ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14
ΠΕΙΡΑΙΑΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΘΑ ΕΝΤΑΘΗ Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ;

Ο Πρόεδρος τοῦ 'Ινστιτούτου τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας κ. Κάσεϋ σχολιάζων τὴν διαβισθέσαν παρὰ τοῦ Λευκοῦ Οίκου εἰς τὸ Κογκρέσον ἔκθεσιν τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου ἐπὶ τῶν μεταφορῶν ἔτοντεν, δῖτη ἔκθεσις αὕτη ἔρχεται εἰς ἐπιθεβαίωσιν τῆς ἀνάγκης τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς διατήρησιν τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἔξεις μεταφορῶν. Διάφοροι συστάσεις ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἐγένοντο κατὰ καιρούς, ἀλλὰ μέχρι τοῦδε οὐδὲν νομοθετικὸν μέτρον ἔχει προταθῆναι. Εἰς τὴν ἔκθεσιν ἀναφέρεται, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ναυτιλίαν, ὅτι διὰ νὰ αὐξηθῶν αἱ μεταφοραὶ διὰ πλοίων φερόντων τὴν ἀστρέσεον, πρέπει νὰ ληφθοῦν μέτρα ἀντιμετωπίσεως ἀφ' ἐνὸς τῆς ἔξεις τακτικῆς «διακρίσεων σημαίας» καὶ ἐνθαρρύνσεως ἀφ' ἐτέρου τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν 'Ηνωμένων Παλιτειῶν, ὅπως χρησιμοποιοῦν εἰς εύρυτερον κλίμακα ἀμερικανικὰ σκάφη.

Ἀπεκάλυψεν δικαίωμα τοῦ κ. Κάσεϋ, δῖτη τὸ 'Ινστιτούτον τῆς Ναυτιλίας ὑπέδεχθη λίαν εύμενῶς τὰς συστάσεις, ὅπως δὲ ὑφιστάμενος νόμος χρησιμοποιεῖται ἀποτελεσματικώτερον πρὸς καταπολέμησιν τῆς πολιτικῆς «διακρίσεων σημαίας» τῆς ἀσκούμενης παρ' ἄλλων χωρῶν. «Ὕποσχόμεθα — εἶπε — νὰ παράσχωμεν τὴν συνδρομήν μας, προκειμένου νὰ ἐπισύρωμεν ἔκστατο τὴν προσοχὴν τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως ἐπὶ περιπτώσεων «διακρίσεων σημαίας» διαπιστωμένων παρ' ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων κατὰ τὰς μεταφορικάς των ἔργασίας μετὰ ἔξειν χωρῶν». Ἡ σημαντικωτέρα — κατὰ τὸν κ. Κάσεϋ — σύστασις ἐν τῶν περιεργομένων εἰς τὴν ἔκθεσιν, θεωρεῖται ἡ ἀπευθυνόμενη πρὸς τὸν ὑπουργὸν τῆς Γεωργίας, ὅπως δὲ μέγας δύκος τῶν ἀποθεμάτων γεωργικῶν προϊόντων μεταφέρεται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν δικαίωμα τῆς ἀμερικανικῶν πλοίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, δῖτη ὑπάρχουν διαθέσιμα σκάφη, προσφερόμενα εἰς λογικάς, σχετικῶς, τιμᾶς ναύλων. Υπῆρξε, κατὰ τὸ παρελθόν, ἀπόδειξις, δῖτη δὲ νόμος τῶν 50—50 ἡμηνεύθη ὡς ἀποτέλων τὸ ἀνώτατον δριόν τῆς ἀμερικανικῆς συμμετοχῆς εἰς τὰ κρατικὰ πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν φορτία.

Ἐν ὑποβληθεῖσα ἔκθεσις — συνέχισεν δικαίωμα τοῦ κ. Κάσεϋ — κατέστησεν ἡδη σαφές εἰς τὸ ὑπουργείον Γεωργίας, δῖτη δὲν ἐσκοπεῖτο τοιοῦτον περιορισμὸς καὶ δῖτη δὲ νόμος τῶν 50—50 δὲν πρέπει νὰ ἐμρηνεύθῃ καὶ νὰ ἐφαρμόζεται οὕτως. 'Επειτίω — εἶπε — δῖτη δὲν ἐκδοθῆται Προεδρικὸν Διάταγμα πρὸς ὑποστήθιξην τῆς συστάσεως ταῦτης. Τὸ Στέτιτ Ντηπάρτμεντ ὑπῆρξεν ἐν προκειμένῳ ιδιαιτέρως χαλαρὸν καὶ οὐδόλως ἐκινήθη, δῖτη εἰς ἄλλας χώρας ἐσθμειώνοντο ἔξελιξεις θίγουσαι — κατὰ τὸν κ. Κάσεϋ — τὴν ἀμερικανικῶν ναυτιλίαν. 'Εγένετο βεβαίως ποιά τις πρόοδος πρὸς βελτίωσιν τῶν πραγμάτων, ἀλλ' ἀκόμη πολλὰ ὑπολείπονται νὰ γίνουν. 'Οσον ἀφορᾷ τὰς νέας ναυπηγήσεις, δικαίωμα τοῦ κ. Κάσεϋ ἐπόνεσεν, δῖτη ἀν πρόκειται νὰ ἀποφευχθῇ ἡ υπαρξία στόλου, ἀπαρτιζομένου κατὰ τὸ πλεῖστον ἀπὸ παλαιά πλοῖα, πρέπει πάραυτα νὰ ληφθοῦν δραστικά

μέτρα διὰ τὴν κατάστρωσιν προγράμματος ἀντικαταστάσεων, δῖτη νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ κατάστασις συναγωνισμοῦ, τὴν διόπιαν ἐδημούργησαν τὰ νεότευκτα σκάφη ἔξειν χωρῶν. 'Φρονῶ — προσέθηκεν δικαίωμα τοῦ κ. Κάσεϋ — δῖτη δὲ ισχυρισμός, καθ' ὃν ἡ σκοπιμότης τῶν σοῦπερ - λάινερς χρήζει ἐπανεξετάσεως, δῖτη δὲ οὐδὲν τοῦ παρελκυτικὴν τακτικήν. Τὸ ζήτημα τοῦτο ἔχητασθη κατ' ἐπανάληψιν ἀπὸ τε τὰς πολιτικὰς καὶ τὰς στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας, δῖτη δὲ αὐτὸ τοῦτο τὸ Κογκρέσον δικαίωμα τοῦ σοῦπερ - λάινερς, δῖτη νὰ ἀναγκαῖας πιστώσεις.

Τὰ δύο σοῦπερ - λάινερς, περὶ τῶν διόπιαν δημιουργήσαν δικαίωμα τοῦ κ. Κάσεϋ ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον νόμου, κυρωθέντος διὰ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ προέδρου κ. 'Αἰζενχάουερ ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου τοῦ 1958. 'Ο ἐν λόγῳ νόμος παρέχει τὴν ἔξειν ναυπηγήσεως δικαίωμα μεγάλων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκενίων, δῖτη δὲν ἀδελφοῦ τοῦ 'Ενωμέναι Πολιτείαι' δικαίωμα τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ καὶ δικαίωμα μικροτέρου δικαίωμα τοῦ Ειρηνικοῦ. Κατὰ τὴν ὑπογραφὴν τοῦ νόμου, δικαίωμα τοῦ προέδρου κ. 'Αἰζενχάουερ ἀδηλωσεν, δῖτη δὲ συστήση, δῖτη δὲ θέλημα πρὸς συζήτησιν τὸ θέμα τῶν πιστώσεων διὰ τὴν ναυπηγήσην, δῖτη δὲ ἔγκριθή καὶ κρατική χρηματοδότησις, ἔφοδον ὑπουργὸς τοῦ 'Εμπορίου θὰ παρεῖχε τὴν διαθεσίαν, δῖτη δὲ ηθιωτική χρηματοδότησις τῆς κατασκευῆς τῶν δύο λάινερς, ὑπὸ τὴν κρατικήν ἐγγύησην.

Η ΕΤΑΙΡΙΑ 'ΠΡΟΥΝΤΕΝΣΙΑΛ.'

'Η τελούσα ὑπὸ διαχειρίσιμον διμογενῶν ἀμερικανική ἐταιρία «Προυντένσιαλ» (πρόεδρος αὐτῆς εἰναὶ δικαίωμα τοῦ κ. Εὐάγγ. Χαρδαλούπας), ἐπέτυχε τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεως ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν διὰ τὴν ἔκτελεσιν τῆς τακτικῆς γραμμῆς τῆς μεταξὺ ἀμερικανικῶν λιμένων 'Ατλαντικοῦ καὶ Μεσογείου. 'Η «Προυντένσιαλ» ἐκτελεῖ 24 ἔως 29 δρομολόγια ἐτησίως, δῖτη δὲ παραλάβῃ τὰ νέα σκάφη της, ἀτίνα δὲ ἀντικαταστήσουν τὸν ὑπάρχοντα ἐπέντε πλοίων στόλον της, δᾶται δὲ ἀνήσυχη διάριμδος τῶν δρομολογίων τῆς εἰς 32. Κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1963 δᾶται παραλάβῃ τὰ δύο πρώτα σκάφη της καὶ τὰ ὑπόλοιπα μέχρι τοῦ 'Ιουνίου 1966. Τὰ ὑπάρχοντα πέντε σκάφη της εἰναι τοῦ τύπου 'Βίκτορος καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἔξυπηρετούν δὲ τακτικὴν δεκαπενθήμερον γραμμήν, ἔκστασιν ταξίδιον τῆς ὑποίας καλύπτει χρονικὸν διάστημα 63 ἡμερῶν.

Ο ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ

Οι 'Αμερικανοὶ κατηγοροῦν τὰ ἄλλα κράτη, δῖτη προστατεύουν τὴν ναυτιλίαν τῶν διὰ τὴν ἀσκήσεων πολιτικῆς σκάφη, δὲν γνωσταὶ εἰναι καὶ αἱ κατηγορίαι, τὰς διόπιας διατυπώνουν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος αἱ εὐρώπατκαι ναυτικαὶ χώραι ἐναντίον τῶν 'Αμερικανῶν. Φαίνεται, ἐν τούτοις, δῖτη τὸ πνεῦμα τοῦ προστατευτισμοῦ διευρύνεται μεταξὺ τῆς ἀμερικανικῆς κοινῆς γνώμης καὶ ἀποδέπει εἰς τὴν προτίμησιν τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων καὶ διὰ τὰ ἐλεύθερα φορτία. Εἰς τὴν ἐν προκειμένῳ ἀσκούμενην προπαγάδαν ἀναφέρονται καὶ σχετικὰ παραδείγματα. Τονίζεται, λόγου χάριν, δῖτη μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας ἐταιρίας παραγωγῆς αὐτοκινήτων ἀπασχολεῖ μόνον κατὰ ποσοστὸν 1% ἀμερικανικά πλοῖα διὰ τὰς μεταφοράς της, ἐνῷ τὰ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν κατασκευαζόμενα αὐτοκίνητα, ἀπὸ παραφύσας τῆς αὐτῆς ἐταιρίας, μεταφέρονται εἰς τὰς 'Ηνωμέναι Πολιτείαις δι' ἀγγλικῶν, δὲλλανδικῶν καὶ σουηδικῶν σκαφῶν. Τὰ μεταλλεύματα ἐξ ἄλλου, ἀπὸ τὴν Νότιον 'Αμερικήν καὶ τὴν Λιβερίαν διακομίζονται εἰς τὸν Καναδάν, δῖτη δὲ οὐθηγενέστερονται καὶ εἴται μεταφέρονται τρηματικῶς εἰς τὰ χαλιδουργεία. Δι' δὲλας αὐτὰς τὰς διακινήσεις χρησιμοποιοῦνται ἔξειν πλοῖα. Εἰς εἰδικὴν μελέτην διεξαχθεῖσαν κατ' ἐντολὴν τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου ἀναφέρεται, δῖτη τὰ σκάφη 15 χωρῶν καὶ ἐπιπροσθέτως τὰ τοῦ σκανδιναվικοῦ μπλόκ, ἐπωφελοῦνται ἀπὸ τὴν ἀσκούμενην τακτικὴν διακρίσεως σημαίας. Αἱ χώραι αὐτοὶ εἰναι η Κολομβία, η Ολλανδία, αἱ Φιλιππίναι Νήσοι, η Τουρκία, η 'Ινδια,



ΣΙΓΑΡΕΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς Α.Β.Ε.Σ. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων σιγαρέτων πρὸς ἀμερικανικήν εἰς τιμᾶς λιαν εύνοϊκας.

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

ό Παναμάς, ή Γαλλία, ή Δυτική Γερμανία, ή Χιλή, ή Βραζιλία, ή Βενεζουέλα, ή Ισπανία, το Ισραήλ, ή Ιαπωνία και το Βέλγιον.

ΙΤΑΛΙΑ

ΤΟ ΝΕΟΝ ΛΑΪΝ ΝΕΡ ΤΗΣ "ΙΤΑΛΙΑ,,

Τὸ υπερωκεάνιον «Λεονάρτο ντά Βίτσι» 33.500 τ. γκρός, ή ναυαρχίς τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας, συμπληρώνεται εἰς τὰ ναυπηγεία «Άνσάλντο», τῆς Γένοβας, προκειμένου νὰ εἶναι ἑτοιμον, διπώς ἐπιχειρήσῃ τὴν 30ήν Ιουνίου τὸ παρθενικὸν του ταξίδιον εἰς τὴν γραφμῆ τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Τὸ σκάφος, ἀξίας 25 ἑκατομμυρίων δολαρίων, ἔχει προσλάδει ηδη τὴν τελικήν του μορφήν. Ἡ ἐπίπλωσις τῶν διαμερισμάτων δῶν τῶν θέσεων ἔχει συμπληρωθῆ. Ἐν δὲ 521 διαμερίσματα διατίθενται διὰ 1.300 ἐπιδάτας, εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων, ἐνῷ αἱ κοινόρηστοι αἰθουσαὶ του ἐμφανίζουν ἕνα ἐπιβλητικὸν σύνολον, μὲ πολυτελῆ καὶ φιλότεχνον ἐπίπλωσιν, μὲ βαρυτίμους τάπτας καὶ μὲ ἔργα τέχνης, ποὺ ἔρχονται ὑπὸ τὸ φῶς τῆς συνεργασίας τῶν γνωστοτέρων Ιταλῶν καλλιτεχνῶν.

Μεταξὺ τῶν ποικίλων νεωτερισμῶν, οὕτινες εὐρόν ἐφαρμογὴν ἐπὶ τοῦ νέου λαϊνερ, καταλέγεται καὶ ή ἔγκατάστασις συστήματος τηλεοράσεως εἰς τοὺς κοινοχρήστους χώρους. Διατίθεται τὸ κινηματοθέατρον 300 θέσεων, ὅποθεν αἱ προβαλλόμεναι τακίναι θὰ μεταδίδωνται διὰ τῆς τηλεοράσεως εἰς τὰς αἰθουσαὶ δῶν τῶν θέσεων, ὥστε καθολικὴ νὰ εἶναι ή ψυχαγωγία τῶν ἐπιβατῶν. Αἱ παραστάσεις θιάσου ποικιλίων καὶ τὰ προγράμματα ἔραστεχνῶν δὲ μεταδίδωνται ἐπίσης διὰ τῆς τηλεοράσεως. Εἰδίκοι πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν δέκται εἶναι ἔγκατεστημένοι εἰς ἔκστον τοὺς πρώτης θέσεων, ἐνῷ καὶ ίδιον κατὰ θάλασσον διατίθεται ραδιόφωνον διὰ τὰς ἐκπομπὰς τῶν τριῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους ραδιοφωνικῶν σταθμῶν. Διατίθενται ἀκόμη τρεῖς κολυμβητικαὶ δεξαμεναὶ καὶ ἔγκατάστασις κλιματισμοῦ εἰς ὅλα τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου. Σημειούνται τέλος, ὅτι ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπικειμένης συμπληρώσεως τοῦ «Λεονάρτο ντά Βίτσι» ἡρχισεν ηδη ή προεργασία διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς κατασκευῆς τῶν δύο ἄλλων ὑπὸ παραγγελίαν ὑπερωκεάνιων διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ιταλίας.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΠΥΡΗΝΙΚΗ ΠΡΟΩΣΙΣ

Ἐπιτροπή, εἰς τὴν δόποιαν μετεῖχον ἐκπρόσωποι τῆς βρεταννικῆς ναυτιλίας, τῶν βρεταννικῶν ναυπηγείων, ναυπηγῶν καὶ μηχανικῶν, τῶν ἔργατικῶν ἐνώσεων καὶ τοῦ ὑπουργείου Μεταφορῶν, ἀνεκοίνωσε πρὸ τι-

νος εἰς τὴν κυβερνησιν, διτὶ εἶναι δυνατὸν νὰ ναυπηγηθοῦν πλοῖοι κινούμενα διὰ πυρηνικῆς ἔνεργειας καὶ νὰ ἐργάζονται ἐντὸς ίκανοποιητικῶν περιθωρίων ὀσφαλείας. Κατόπιν ἔξαντλητικῆς διετοῦν μελέτης, διετύπωσεν ὅτι Ἐπιτροπὴ σειράν συστάσεων ἀναφερομένων εἰς τὸ σχέδιον, τὴν κατασκευήν, ἐπιθέωρησιν, ἐκμετάλλευσιν, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ ἐπίπεδον ὀσφαλείας τῶν ἀτομοκίνων σκαφῶν. Συμβούλευει, ὅτι Ἐπιτροπή, ὅπως τὰ πληρώματα τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, καθὼς καὶ τὸ προσωπικόν τῶν ἐν τῇ Ἑραφή βάσεων, διπέρθα χειρίζεται τὰς φορτοεκφορτώσεις των, ὑποβληθέντων εἰς εἰδικήν ἐκπαίδευσιν, τονίζει, δημος, διτὶ τὰ ἀτομοκής προώσεως σκάφος δὲν πρέπει νὰ τύχουν, δισον ἀφορά τὴν ναυσπλοΐαν των, προνομιακῆς μεταχειρίσεως.

Εἶχεν ἐπιφορτισθῆ ἡ Ἐπιτροπὴ νὰ ἐκφέρῃ τὴν γνώμην τῆς ἐπὶ τῶν προβλημάτων ὀσφαλείας, τόσον εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, δισον καὶ ἐν λιμένι, ἀπίνα τὰς ἀνακύπτουν ἐκ τῆς πυρηνικῆς προώσεως τῶν πλοίων. Εἰς Λευκὴν Βίδλου, ὑποβληθέσαν εἰς τὴν Βουλήν, σημειοῦται παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς, διτὶ τὸ ἀτομικὸν σοβίτικὸν παγοθραυστικὸν «Λένιν», συνεχίζει τὰς δοκιμάς του εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν καὶ διτὶ ὅτι τὸ ἀμερικανικὸν ἀτομικὸν ἐμπορικὸν πλοῖον «Σαβάννας» θὰ εἰσέλθῃ ἐφέτος εἰς τὴν υπηρεσίαν. «Εἶναι σημαντικὸν — τονίζει ἡ Ἐπιτροπὴ — διπώς ἡ βρεταννική κυβερνησις καθορίσῃ ἀνεύ περαιτέρω ἀναδολῆς τὴν πολιτικὴν τῆς ἐπὶ τῆς πυρηνικῆς ὀσφαλείας, ὅχι μόνον διὰ νὰ δέχεται εἰς τοὺς λιμένας της τὰς ἔνας ἀτομοκίνητη πλοία, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ προλειάντι τὸ ἔδαφος ναυπηγῆσεως καὶ ἐκμετάλλευσεως βρεταννικῶν πλοίων μὲ πυρηνικὴν πρόωσιν.

Τονίζει ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔκθεσις, τὴν ἀνάγκην ἐκπονήσεως Διεθνοῦς Κώδικος, ρυθμίζοντος τὸ σχέδιον, τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πυρηνικῶν πλοίων. «Αγεταὶ ἡ Ἐπιτροπὴ εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ μὲ τὰ κατάλληλα προφυλακτικὰ μέτρα ἀπομακρύνεται ὁ κίνδυνος διασφυγῆς ραδιενέργειας, δυναμένης νὰ μολύνῃ τὴν ἀτμόσφαιραν εἰς τὴν θάλασσαν. Παραδέχεται, ἐν τούτοις, ἡ Ἐπιτροπὴ, διτὶ εἶναι δύσκολον νὰ ὑπολογισθῶν αἱ πιθαναὶ συνέπειαι, ἐν περιπτώσει σοβαροῦ ἀτυχήματος τοῦ ἀντιδραστήρος. Λέγεται, διτὶ παρόμοιον ὀτύχημα ἐν θαλάσσῃ, θὰ ἡδύνατο νὰ φονεύσῃ πάντας, δισους ἡθελον εὐρεθῆ εἰς στενὴν ἐπαφὴν μὲ τὸ συμβάν. Ἐπιπροσθέτως, σκάφος εύρισκόμενον εἰς ἀπόστασιν ἐνδός μιλλίων καὶ πλέον θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπηρεασθῇ ἐπικινδύνως ἀπό τὴν ραδιενέργειαν. "Αν τὸ ἀτύχημα σημειωθῇ ἐντὸς ἀποστάσεως 25 μιλίων ἀπό τὴν ξηρᾶς, ἡ διάχυσις εἰς τὴν ἀτμόσφαιραν τῶν παραγώγων τῆς διασπάσεως θὰ ἀπέδεινε βλαπτικὴ διὰ τοὺς ἔγγυς πληθυμούς. "Η μεγαλυτέρα βλάβη θὰ ἥτο — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — ἡ προσβολὴ τοῦ θυερεοίδου ἀδένος, ίδιως εἰς τὰ παδιά, ἐνῷ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ραδιενέργειας εἰς τοὺς ἐνηλίκους θὰ ἥτο σχετικῶς ἐλαφρότερον.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51B ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΟΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΩ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

Συνιστά, ή 'Επιτροπή, όπως δ' ἀντιδραστήρ καὶ τὰ συστήματα ἄγων ἔγκλειονται ἐντὸς περιβλημάτων ἀσφαλείας, ὡστε τὰ παράγωγα τῆς διασπάσεως η ἀλλοὶ ἐπίβλαστοι ὑλοὶ, νὰ μὴ μηδεύγουν, ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος. Προδιαγραφαὶ κατηρτίσθαν διὰ τὴν κατασκευὴν κιβωτίων, ἐντὸς τῶν δόπιων θὰ πεικλεῖονται αἱ μηχαναὶ καὶ αἱ σωληνώσεις, εἰς τρόπον ὡστε νὰ παρέχεται ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἀσφαλείας κατὰ τῆς ραδιενεργείας. Διδεὶς ἀκόμη η 'Επιτροπή καὶ διαφόρους συστάσεις, διὰ τὴν διασπάστων ραδιενεργείας, τὴν προστασίαν τοῦ προσωπικοῦ καὶ τὸν τρόπον διαθέσεως τῶν ραδιενεργῶν ἀπορριμμάτων. "Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐκμετάλλευσιν, προτείνει η 'Επιτροπὴ τὴν σύνταξιν καὶ χρήσιν λεπτομερῶν ἔγχειριδίου διὰ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ ἀντιδραστήρος, τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἐγκατάστασεως τῶν μηχανῶν κ.λ.π. Μὲ τὸ ἐν λόγῳ ἔγχειριδίου πρέπει νὰ εἰναι ἐφωδιασμένον τὸ κεντρικὸν προσωπικόν τοῦ πλοίου. "Υποδεικνύεται, τέλος, εἰδικὴ ἐκπαίδευσις τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πληρωμάτων, μὲ εἰδικὴν βεβαίωσιν ἐπὶ τῶν διπλωμάτων τῶν ἀξιωμάτων, διὶ δύνανται νὰ ὑπηρετοῦν ἐπὶ ἀτομοκινήτων πλοίοιν.

ΤΑ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΑ ΣΚΑΦΗ

"Η συσταθεῖσα πρὸ καιροῦ ἐν 'Αγγλίᾳ ἐπιτροπή, ἔργον τῆς δόπιας ἡτο νὰ παράσῃ, κατόπιν ἐμπειριστατωμένης ῥεύμης, ἀκριβεῖς πληροφορίας εἰς τὸ ἀρμόδιον βρετανικὸν ὑπουργεῖον, ἐπὶ τῶν προβλημάτων ἀσφαλείας, τὸ δόπιοια θὰ παρούσισται ἡ ἐφαρμογὴ τῆς πυρηνικῆς πρώσεως τῶν πλοίων, ἀδημοσίευσε πρὸ ἡμέρων τὴν ἐκθεσίν της, ἡτος εἰναι καὶ η πρώτη ἐν τῷ Κόσμῳ ἐκθεσίς ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου. Διακρύθει ἐν συμπεράσματι η 'Επιτροπή, διὶ ἐμπορικὰ πλοία μὲ πυρηνικὴν πράσιν δύνανται νὰ ναυπηγηθῶν καὶ νὰ χρησιμοποιηθῶν, ὑπὸ τὰς καλυτέρας συνθῆκας ἀσφαλείας. Αἱ διατυπωθεῖσαι παρὰ τῆς ἐπιτροπῆς συστάσεις ἀνάγονται εἰς ἀρχικὴν περίοδον δέκα ἔτῶν καὶ συνιστανται ἀπὸ τὰ κάτωθι σημεῖα: 1) Τὰ ἀτομοκίνητα πλοία πρέπει νὰ σχεδιασθῶν, νὰ ναυπηγηθῶν καὶ νὰ ἐλέγχωνται, ἐπὶ τῇ βάσει ἀρχῶν, κανόνων καὶ ὀρισμένων συστάσεων. 2) Τὸ πλήρωμα τῶν καὶ μέρος τοῦ προσωπικοῦ λιμένος πρέπει νὰ εἰναι δεόντως συγκεροτημένα, πρὸς ἀσκησιν τῶν εἰδικῶν καθηκόντων τῶν. 3) Τὰ ἀτομοκίνητα πλοία δὲν πρέπει νὰ τυγχάνουν εὐνοϊκῆς μεταχειρίσεως κατὰ τὴν ναυσιπλοΐαν τῶν. 4) Πρέπει νὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα εἰσπλου τοῦ τὰ χωρικὰ ὕδατα, ἀλλὰ διὰ τὸν εἰσπλου τῶν εἰς τοὺς λιμένας θὰ ἀπαιτήται ἀδεια τῶν ἐνδιαφερομένων λιμενικῶν ἀρχῶν. 5) 'Ο εἰσπλου τῶν ἐν λόγῳ πλοίων εἰς ἔκαστον τῶν βρετανικῶν λιμένων θὰ γίνεται μετὰ προγραμμένην προσεκτικήν ἔξετασιν. 6) Διάφορα σχέδια πρέπει νὰ καταστραθῶν, λαμβανομένου ὑπὸ δψιν τοῦ κινδύνου ἐν τῆς ραδιενεργείας. Καὶ 7) Αἱ ἀπορίφεις ραδιενεργῶν ὑλῶν ἐκ τῶν ἀτομοκινήτων πλοίων δέονται νὰ γίνωνται ἐπὶ τῇ βάσει αὐτοτρόπων καθωρισμένων κανόνων.

ΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΚΡΗΞΕΩΝ: 'Ο σοδαρότερος κίνδυνος — κατὰ τὴν ἐκθεσιν τῆς 'Επιτροπῆς — ἔγκειται εἰς τὴν περίπτωσιν συγκρούσεως, προσαράξεως, πυρκαϊᾶς η ἐκρήξεως, μὲ ἀποτέλεσμα τὸ ναυάγιον η μῆτρα, τοῦ ἀτομοκινήτων πλοίου. "Ενα τοιοῦτον γεγονός, ἐπισυμβαίνοντος εἰς τὴν ἀνοικτὴν θάλασσαν, θέλει προκαλέσει τὸν θάνατον πάντων ἑκείνων, οἵτινες θὰ εὑρίσκωνται εἰς ἀμεσον ἐπαφήν μὲ τὸ ἀτύχημα. 'Εξ ἀλλοῦ, δσα πλοία εύρεθον εἰς ἀπόστασιν ἐνὸς μιλλίου καὶ ὑπὸ τὸν ἀνεμον, ἐσχέσει πρὸς τὸ ἀτύχημα, ἀναμφίβολως θὰ μολυνθῶν. 'Η σοδαρότητας ἀφ' ἔτερου παρομοίου ἀτυχήματος ἐπισυμβαίνοντος ἔγγυς τῆς Ἑράσης, θέλει ἐξαρτηθῆν, κατὰ μέγα μέρος, ἐκ τῆς διευθύνσεως καὶ τῆς ἐντάσεως τοῦ ἀνέμου. Εἰς ἀπόστασιν 25 ἑως 100 μιλλίων ἀπὸ τῆς Ἑράσης, τὸ ἀπότελεσμα θὰ εἰναι η μόλυνσις πάσης οὐσίας τροφίμων καὶ ιδιαιτέρως τοῦ γάλακτος. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην θὰ πρέπει νὰ γίνῃ κατάλληλος ἐνέργεια πρὸς ἀναζήτησιν τῶν

συνθηκῶν, τῶν δυναμένων νὰ ἀποτρέψουν σοδαράς ζημίας μεταξὺ τοῦ πληθυσμοῦ. "Αν τὸ ἀτύχημα συμβῇ εἰς ἀπόστασιν μικροτέρων τῶν 25 μιλλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, η ἐξάπλωσις τῆς ραδιενεργείας θὰ ἔχῃ ἀμεσον ἐπιδρασιν ἐπὶ τοῦ πληθυσμοῦ τῆς μολυνθείσης περιοχῆς. Τέλος, ἀν τὸ ἀτύχημα σημειωθῇ εἰς ἀπόστασιν μικροτέρων τῶν 10 μιλλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, αἱ συνέπειαι θὰ εἰναι λιαν βαρεῖαι καὶ εἰς τὰς χειροτέρας περιπτώσεις θὰ προκαλέσουν θανάτους καὶ ἀλλοι φοβερά ἀποτέλεσματα. Δέον ὅθεν νὰ καθορισθοῦν μέτρα ἐλέγχου, ὡστε νὰ ἀποφεύγωνται αἱ συνέπειαι ἐκάστης μορφῆς ἀτυχήματος. Οἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμενοι κίνδυνοι πρέπει νὰ σταθμισθῶν ἐν ὅλῃ τῇ ἐκτάσει των, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν χειροτέρων καταστάσεων.

ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ: 'Ως πρὸς τὴν ἀγωγὴν τοῦ πυρηνικοῦ πλοίου, ή 'Επιτροπὴ συνιστᾷ, δημοσίευσε πρὸτο τὴν ἀγωγὴν τοῦ πυρηνικοῦ πλοίου, εἰς τὴν πυρηνικήν ἀντιδραστήρος, δστις θὰ ἐγκατασταθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου. Πρέπει, πρὸς τοῦτο, νὰ ἔχῃ εἰδικὴν ἀσκήσεως ἐπαγγέλματος. Κατὰ τὴν ἀρχικὴν περίοδον, ὁφείλουν αἱ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ νὰ βεβαιωθοῦν, διὶ τὸ πλοίον καὶ αἱ πυρηνικαὶ αὐτοῦ ἐγκαταστάσεις τελοῦν ὑπὸ συνθήκας τελείως ἀσφαλείας, πρὶν η ἐπιτρέψουν τὸν εἰσπλου του εἰς ἀγγλικὸν λιμέναν.

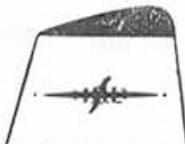
ΑΙ ΚΡΑΤΙΚΑΙ ΕΥΘΥΝΑΙ: 'Αναφερομένη, τέλος, η 'Επιτροπὴ εἰς τὰς ἀμέσους κρατικὰς ευθύνας συνιστᾷ, δημοσίευσε πρὸτο τὴν ἀγωγὴν τοῦ πυρηνικοῦ πλοίου, εἰς τὴν πυρηνικήν ἀντιδραστήρος, δστις θὰ ἐγκατασταθῇ ἐπὶ τοῦ πλοίου. Πρέπει, πρὸς τοῦτο, νὰ ἔχῃ εἰδικὴν ἀσκήσεως ἐπαγγέλματος. Κατὰ τὴν ἀρχικὴν περίοδον, ὁφείλουν αἱ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ νὰ βεβαιωθοῦν, διὶ τὸ πλοίον καὶ αἱ πυρηνικαὶ αὐτοῦ ἐγκαταστάσεις τελοῦν ὑπὸ συνθήκας τελείως ἀσφαλείας, πρὶν η ἐπιτρέψουν τὸν εἰσπλου του εἰς ἀγγλικὸν λιμέναν.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Η ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Συμφωνία συνήθη μεταξὺ τῶν ιαπωνικῶν ναυπηγείων Χιτάσται καὶ τῆς τουρκικῆς «Ντενιζιόλαρί Μπανκασί», διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐνὸς νέου ναυπηγείου εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Κωνσταντινούπολεως, μὲ κόστος 20 ἑκατομμύρια δολαρίων. Σκοπὸς τοῦ νέου ναυπηγείου τίθεται η ἀνάληψις τῶν ἐπισκευῶν τοῦ κρατικοῦ τονάζ, παραλλήλων πρὸς τὴν κατασκευὴν πλοίων διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ναυτικῆς Τραπέζης» καὶ ιδιωτῶν τῶν. 'Η ἐκθεσία περιλαμβάνει καὶ ἀλλας τινὰς συστάσεις, αἵτινες, μετὰ τῶν ἀνωτέρω μηνημονευθείσων, θὰ ἀνατινχθοῦν κατὰ τὴν προσεχῆ διεθνῆ διάσκεψιν «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ».

'Η κυβέρνησις τῆς 'Αγκύρας ἀποβλέπει εἰς τὸν ἐντὸς δεκάετας, διπλασισμὸν τῆς τουρκικῆς ναυτιλίας, ὡστε αὕτη νὰ φθάσῃ εἰς δύο εἰκόσιαν 500.000 τόνων. Πρὸς τὸ παρόν η ὑφισταμένη χωρητικότης δεν ἐπέτυχε νὰ καλύψῃ ποσοστὸν ἀνώτερον τῶν 35% εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Τουρκίας. Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ η ἐξοικονόμησις πολυτίμου συναλλάγματος, δέον τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν νὰ αὐξηθῇ εἰς 60% η καὶ περισσότερον, ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἐτῶν.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ / ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτην 3 μ.μ.,

27 'Απριλίου, 11 καὶ 25 Μαΐου

κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ-ΛΕΜΕΣΟΝ-ΒΗΡΥΤΤΟΝ -
ΠΟΡΤ ΣΑΓΙΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτην 11 π.μ.,

20 'Απριλίου, 4 καὶ 18 Μαΐου

κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον

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

ΠΑΝΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : Γενικοὶ Πράκτορες ἐν Ἑλλάδι: Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.,
'Ακτή Μιαούλη 17, τηλέφωνα 470.895-43.093 καὶ εἰς ἀπαντά τὰ γραφεῖα ταξιδίων καὶ τουρισμοῦ.

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

Adelaide

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

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings Lipson Street
Tele: J. 1582(2) 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

Aden

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

Amsterdam

H.V. FRANS SWARTTOUW'S HAVENBEDRIJF
Tele 41860 Binnenkant 47
Cables: «FRANSSWART»

Antwerp
STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maasstraat 44
Tele: 329238 Cables «FRANSSWART»

JOSEPH J. LEE & CO.
17, Batavia Street,
Tele: 33.61.36 33.61.37 - 33.61.64
Cables «LEE»

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY
Avenue d'Italie 92,
Tele: 337.846 Cables «BELBUNKER», telex An 212

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

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
520 Chamber of Commerce Bldg.
Tele Lexington 1840-61 Cables «MARSHIPCO»

CURTIS BAY TOWING CO.
Mercantile Trust Building
Tel. MULberry 5-8700
Cable & Radio «CURTISBACO»

Bangkok

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

Calcutta

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

Cape Town

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

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
Waygood Otis Building, 95, Strand Street,
Box 2987, Phone 22756. Teleprinter CX 207.
Cables: «MIDSHIPMAN»

Casablanca

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

L. BARBER LIMITED
(Also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTÉY, ALGIERS)
119, Avenue du General Drude
Telephone: 607-21 Cables «BARIMER»

Ceuta

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.
Muellie Canoneiro Dato,
Teleph. 1417 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

Columbia & Willamette River Ports

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

Dakar

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

Dunkirk

SOCIÉTÉ DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
7 Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971
JOKELSON & HANDSAEM
Tel. Place des Nations
Tele: 7825 Cables OKELSON»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS
Fresh, Dry, Bonded Stores, Dunnage etc., available at shortest notice.

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

STEVEDORES

STEVEDORES & CARGO
SUPERINTENDENTS

STEVEDORING SUPERINTENDING

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

SHIP FITTERS

TOWAGE
also of NORFOLK
6 PHILADELPHIA

SHIPCHANDLERS, DUBASHES
STEVEDORES & GENERAL
CONTRACTORS

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-
PING & PAINTING CONTRACTORS

SHIPCHANDLERS

SHIPPING, CLEARING AND
TRAVEL AGENTS

SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

STEVEDORES, CARGO
SUPERINTENDENTS,
SHIP'S AGENTS

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES AND
GRAIN FITTERS

SHIPBROKER & SHIPCHANDLER

«TRAVINDUS» STEVEDORES

STEVEDORES

Durban

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8337, Teleprinter 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 Mouatt St. Tele: L 1054 Cables «STEVNICHOL»

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.
Leake Street, FREMANTLE
Telephone: L-1036-7-8 Cables «PROVIDORE»

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: 23.28.41(42
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

STEVEDORES

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
Pacific Building, James St.
Tele: Central 6070 Cables: «IGNEUS»

STEVEDORES

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
Bevis Marks House, Bevis Marks, E.C. 3.
Telephone: Avenue 26712.

World-Wide Personal Information
Service relating to Port Charges
Stevedoring, Towing, 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. SELVARAJALOU CHETTY & CO
6/20 North Beach Road
Tele 3380 Cables: «STEVEDORE-MADRAS»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

Melbourne

UNITED STEVEDORING PTY LTD.
Tele MX 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5233 9113 Lorimer St. SC 5
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

United Services Pty Ltd.

Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTING

Messrs. E.P.&A.FRASER

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

STEVEDORES & CONTRACTORS

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ"**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-668
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

OI K.K. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE

BEVIS MARKS TELEPHONES: AVENUE 2671/2 LONDON E.C.3

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΤΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Κατά πληροφορίας έκ Λονδίνου, τό έπαναφερέν εἰς τήν υπηρεσίαν λιβεριάνων φορτηγών «P αύ ο ν τ υ» 7.152 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1942 (τής έταιριας «Λασίμπριαν»), ύψωσε εἰς τό Φάλμουθ τήν Κυανόλευκον.

— Έπισης εἰς τήν Βαλτιμόρην ίψωσε τήν Κυανόλευκον τό νεοαγροσθεν φορτηγόν «Μοντέγκο Σ κά υ» (πρώην άμερικανικόν «Πασιφίκ Κέρριερ») 7.253 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1945.

Έξ αλλού εἰς τό υπουργείον «Εμπορική Ναυτιλίας ύπεβληθησαν αιτήσεις διά τήν νηολόγησην υπό τήν Κυανόλευκον, βάσει τού άρθρου 13 τού Ν.Δ. περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, τών κάτωθι σκαφών:

1.— «Παιάν» φορτηγόν (νεότευκτον ἐν Γιουγκοσλαβίᾳ) 9.360 τ. γκρός (τού 1960), τής έταιριας «Ρέγιες» (άντιπρόσωπος δ. κ. Μ. Ι. Λαιμός).

2.— «Πύργος» φορτηγόν (πρώην άμερικανικόν «Οσεανσταρ») 7.254 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, τής έταιριας «Πρωτεύες».

3.— «Πρόεδρος Ρέιντζ» δεξαμενόπλοιον «T. 2» (πρώην νοτιοαφρικανικόν) 10.449 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, τής έταιριας «Γιουρόπα» (πρόκειται νά μετατραπή εἰς φορτηγόν ξηρού φορτίου, έπαυξανομένης τής χωρητικότητός του).

4.— «Γουόρλντ Τρέιτυ» δεξαμενόπλοιον «T. 2» (πρώην παναμαϊκόν) 10.448 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, τής έταιριας «Αγιάξ» (τού κ. Στ. Νιάρχου).

5.— «Ματζεόλια» δεξαμενόπλοιον, 6.144 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1924, τής έταιριας «Μυρνέλλα» (διαχείρισις κ. Παπαδημητρίου)

6.— «Κατερίνα» φορτηγόν (πρώην παναμαϊκόν «Κάθριν») 7.068 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, τής έταιριας «Καρέττο» (άντιπρόσωπος δ. κ. Νικ. Κ. Βλάχος).

7.— «Μαίρη Λιδανού» δεξαμενόπλοιον (νεότευκτον) 13.636 τ. γκρός (τού 1960), άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Μονρόδια» (άντιπρόσωπος δ. κ. Νικ. Κ. Βλάχος).

8.— «Ηλίας Κ.» φορτηγόν (πρώην άγγλικόν «Arnewood») 2.125 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1945, τού κ. Γ. Κουρεμένου (άντιπρόσωποι οι κ. Γ. Μουνδρέας και Δ. Γουναρης).

9.— «Μαρία Γ. Λ.» φορτηγόν (πρώην άμερικανικόν «Πασίφικ Ο-σεαν») 7.238 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, τής έταιριας «Τραν-

πορτέσιον» (άντιπρόσωπος δ. κ. Αντ. Δ. Ψίλος).

10.— «Πανταζής Λ.» φορτηγόν (πρώην άμερικανικόν «Βάλιαν Πάσοερ») 7.254 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1945, τής έταιριας «Τραν-πορτέσιον» (άντιπρόσωπος δ. κ. Αντ. Δ. Ψίλος).

11.— «Γαλάτεια Σ.» δεξαμενόπλοιον (πρώην άμερικανικόν «Ε-δισων Σκίππερ II») 8.568 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1945, τής έταιριας «Εδισων Σκίππερ», (άντιπρόσωπος δ. κ. Χρ. Γ. Σιδεράτος).

12.— «Οριεντ Τρέιντερ» φορτηγόν γραμμῆς, πρώην άγγλικόν «Mandagala» 7.681 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1945, άνηκον εἰς τήν έταιριαν «Οριεντ Μήντ - Ήστ Λάιν», (άντιπρόσωπος δ. κ. Ν. Γ. Παπαδόπουλος).

ΑΙ ΝΑΥΤΙΗΓΗΣΕΙΣ

Παρ' έταιριας τελούσθης υπό τήν διαχείρισιν τῶν κ.κ. άδελφων Ρεύμην παρηγέλθη εἰς τά ναυπηγεία «Ωστιν — Πίκερσγκιλ» ἔνα φορτηγόν τῶν 15.500 τόνων d.w., μὲ μηχανάς Σοῦλτζερ'ς δύναμεως 10.500 ιππων, αιτίνες θά δίδουν εἰς τό σκάφος υπηρεσιακήν ταχύτητα 17 μιλλίων. Προβλέπεται διά πλέον συγχρονισμένος έξοπλισμός δι' ήλεκτροκίνητων μέσων φορτεκοφορτώσεων. Παράδοσις τῶν Ιούνιον 1961 καὶ προκαθωρισμένη τιμὴ 1.000.000 λιρῶν.

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό μικρὸν νορβηγικόν φορτηγόν «Siltona» 1.598 τ. γκρός, 2.480 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1934, ήγοράσθη παρὰ τῶν κ.κ. άδελφων Μελαχροινοῦ ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρῶν καὶ έτα παραληφθῆ εἰς σκανδινανικόν λιμένον ἐντὸς τοῦ Απριλίου.

— Τό φορτηγόν μας «Κ η φ ε υ» 7.033 τ. γκρός, 10.330 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερδέν τοῦ 1957, ἐπωλήθη εἰς παναμαϊκήν έταιριαν ἀντὶ τιμῆς 90.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς λιμένα τῆς Απωλητολίου.

— Τό υπό λιβεριανήν σημαίαν λίμπερτο «Σ π α λ μ α τ ρ ο» 7.198 τ. γκρός, 10.480 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ ἀνανεώθεν τό σερδέν του, ἐπωλήθη ἀπό τήν έταιριαν «Αίσολος» εἰς Ιταλούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 95.500 λιρῶν.

— Τό γαλλικόν φορτηγόν γραμμῆς «Tamaras» 3.747 τ. γκρός, 2.050 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1936, μὲ ἀνακατασκευὴν τοῦ 1956, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 47.500 λιρῶν.

— Τό μικρὸν γερμανικόν φορτηγόν «Sullberg» 1.638 τ. γκρός, 2.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ θά νηολογηθῆ εἰς τὸν Λίβανον.

— Έπισης, τό υπό λιβεριανήν σημαίαν φορτηγόν μας «Τ ύ ω» 7.035 τ. γκρός, 10.300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἐπωλήθη ἀπό τήν έταιριαν «Φοίνιξ» εἰς Βρετανούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν.

— Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τό άγγλικόν φορτηγόν «Agricola» 2.125 τ. γκρός, 3.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς άγγλικόν λιμένα.

— Υπῆρχεν διά πληροφορία, διτὶ καὶ ἔτερα τρία λίμπερτος τοῦ Οίκου «Διαμαντής Πατέρας», ταὶ «Αγιος Νικόλαος», «Κριείτορ» καὶ «Εντονέκιτορ» ἐπωλήθησαν εἰς τήν Γιουγκοσλαβίαν ἀντὶ 125.000 λιρῶν ἔκστοτον, μὲ συμψηφισμὸν τῆς ἀξίας των εἰς τήν ναυπηγήσειν δύο φορτηγῶν τῶν 15.000 τόνων d.w., μὲ μηχανάς Σοῦλτζερ'ς κατασκευὴς τῶν ναυπηγῶν καὶ μὲ παράδοσιν 1961 καὶ 1962.

— Τό άγγλικόν κάργκο - λάινερ «Mandagala» 7.681 τ. γκρός, 11.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ήγοράσθη ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, παρὰ τής «Οριεντ Μήντ - Ήστ Λάιν», μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς άγγλικόν λιμένα. Σημαία Ελληνική.

— Έπισης τό άγγλικόν φορτηγόν «Jarmona» 2.904 τ. γκρός, 4.068

Rotterdam

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

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele 72868 Balnes Cables «BOELE»

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

YAN BRINK LTD.
Tele.: 77.610 - Pier 8, Waalhaven, Cables: Kabrinx.

Singapore

DAWOOD & CO.
57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «LATHIPHIAS»

WAH HIN & CO. LTD.
62 Robinson Road.
Tele 22420-3884-3885-6127
Cables: «PROVISIONS»

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO. PTY LTD.
Tele B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «MOTIVE»

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.
Tele Pacific 83418 395 Railway Street
Cables: «DESPATCH»

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850 Hastings Street West.
Tele Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

Mormugao

LLE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.
Cables «LENUIR»

I. P. NORONHA
Cables: «IGNATIUSNORONHA»

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS
Tele: 21128 Piazzale Portici Massa
Cables: «PUCCI BROS»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.
Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables: «MORANTOW»

TUGOWNERS

S. V. K. PATCHEE BROS (Manhattan)
Tele: 1085 15 Birch Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.

Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.
The Bourse Philadelphia 6. Tele: 3-5514, 3-5515

STEVEDORES

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

Rangoon

COMITÓ SON & CO. LTD.
P. O. Box, No 159, Cables: «CMACOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1926, ήγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντί τιμῆς 42.500 λιρῶν, παραλαμβανόμενον δὲ εἰς ἀγγλικὸν λιμένα θά τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ γιουγκοσλαυϊκά ναυπηγεῖα παρελήφθη πρὸ ἡμερῶν, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ φορτηγὸν μας «Κ α πετὰν Νικόλας» 9.319 τ. γκρός, ἀνὴκὸν εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ἀκμέ» (τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Χαρ. Πατέρα).

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 150.000 λιρῶν ὀλλανδικὸν φορτηγὸν γραμμῆς «Eemdyk» 9.894 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ὅπερ μετωνομάσθη «Οριεντ Μέρτσαντ», ὑψωσε πρὸ ἡμερῶν εἰς Ρόττερνταμ τὴν Κυανόλευκον. Προορίζεται διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν τῆς «Οριεντ Μίντλ Ήστ» ἀπὸ τὴν B. Αμερικήν.

— Τὸ ὄλλανδικὸν λίμπετο «Amstelvaart» 7.261 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ἡγοράσθη πρὸ διμήνου ἀπὸ παναμαϊκὴν ἐταιρίαν, παραληφθὲν ἥδη εἰς Γιοκοχάμαν, ὑψωσε τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ καὶ μετωνομάσθη «Κ ο σ μ ρ ο π ό λ ι τ α γ». — Τὸ ὄλλανδικὸν λίμπετο «Amstelvaart» 7.261 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, παραληφθὲν εἰς Γκόττεμπουργκ ἔτεθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μ αν τ ᾳ».

— 'Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Sullberg» 1.638 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, παρελήφθη εἰς τὸ Ἀμβούργον, ὅπου ὑψωσε τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Γ κραίν υ Μαριγώ». — Τὸ παλιθέν μεταξὺ Ἐλλήνων λιβεριανὸν λίμπετο «Νικολάς» 7.250 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του εἰς τὸ Πέραμα, ἔνθα τελεῖ ἐν παροπλισμῷ, μετωνομάσθη «Σ τα μάτης».

— 'Ἐπίσης, τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Μικαέλλας» 2.847 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Βενετίαν ἀπὸ τοὺς Ἰταλοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Omorato Secondo». — Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων νορβηγικὸν φορτηγὸν «Senior» 3.084 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1922, παραληφθὲν εἰς σκανδιναυϊκὸν λιμένα, ἔτεθη ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου καὶ παρέμεινεν ὑπὸ τὸ αὐτὸ δνομα.

— 'Ἄπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ντόφορθ, λιγέσθηφτη τὴν 30ὴν Μαρτίου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, καθὼς ἀνέπτυξεν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 13 μιλίων, τὸ φορτηγὸν «Πέρλ Κλίπερ» 12.900 τόνων d.w. Τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ τετρακύλινδρον μηχανὴν Ντήζελ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν.

— Τὸ παλιθέν εἰς Γιουγκοσλαυϊκὸν λίμπετο «Ναϊγκέιτορ» 7.264 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραδοθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Σύρον ὑψωσε τὴν γιογκοσλαυϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Kornat».

— 'Ἐπίσης τὸ Ἑλληνικὴς πλοιοκτησίας «Τ. 2» τάνκερ «Μπάρινερ» 10.232 τ. γκρός (τοῦ 1944) μεταβιβασθὲν εἰς ἀμερικανικὴν ἐταιρίαν, μετωνομάσθη «Cottontwood Creek» ἀντικαταστῆσαν τὴν λιβεριανὴν σημαίαν μὲ τὴν ἀστερέσσαν.

ΜΕΤΑΡΟΤΗ ΤΑΝΚΕΡΣ

Πληροφορούμεθα, ὅτι τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Σεγκόβια» 10.705 τ. γκρός (τοῦ 1945), ὅπερ ἀνήκει εἰς ἐταιρικὴν παρασφαμάδα τοῦ Οίκου «N. Γουλανδρῆς», ληξάστης τῆς χρονοναυλώσεως του, ὡς πλωτοῦ σταθμοῦ παραγωγῆς ρεύματος εἰς νορβηγικὸν λιμένα, πρόκειται νὰ πλεύσῃ εἰς Παλέρμο πρὸς δεξαμενισμὸν, ὅποθέν καὶ θὰ ἀπόπειρθη διὰ τὴν Ιαπωνίαν, προκειμένου νὰ μετατραπῇ ἐκεὶ εἰς τὴν φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χῦμα, τῶν 22.500 τόνων d.w. Τὸ σκάφος, μετά τὴν μετατροπὴν του θά τεθῇ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Απριλίου ὑπεγράφησαν συμδάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτω πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας, Ἑλληνικῶν συμφερότων:

«Ἡλίας Μ. Λαμπίδης», λιβεριανὸν τόνων γκρός 10.173, ἀπὸ 10ης Φεβρουαρίου 1960 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Λαμπίδη, «Ατλάντικ Κόνκουεστ», λιβεριανὸν τόνων γκρός 18.500 ἀπὸ 1ης Ιουνίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Ζανάρα, «Πελοπίδας», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρός 5.221, ἀπὸ 1ης Απριλίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Περατούκη, «Ιωάννης Κ.», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.248, ἀπὸ 1ης Μαρτίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Αν. Μπουκάκη, «Σταμάτης», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.290, ἀπὸ 1ης Α-

πριλίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Χ. Καφετζίδηκη καὶ «Ιλανγίας Τ.», λιβεριανὸν τόνων γκρός 9.240, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Θ. Παπαπατέρα.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἑκαταόλιγον τῶν ἡσφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὰ κάτωθι πλοῖα: «Ἀνδρος Σάτουρν», λιβεριανὸν τόνων γκρός 6.102, «Εύγενία Σ.Ε.», λιβεριανὸν τόνων γκρός 10.316, «Σάντα Ελένα», λιβεριανὸν τόνων γκρός 7.176, «Κωνσταντίνος», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.157, «Ἀνδρος Μαίντεν», λιβεριανὸν τόνων γκρός 13.909, «Εύγενία Γ.», λιβεριανὸν τόνων γκρός 10.053, «Ἀνδρος Μάστερς λιβεριανὸν τόνων γκρός 13.770, «Μπριζίτ» παναμαϊκόν τόνων γκρός 9.242, «Λιλή», λιβεριανὸν τόνων γκρός 7.030, «Πανάγος», σημαία Κοσταρίκας τόνων γκρός 7.231, «Ωκεανία», παναμαϊκόν τόνων γκρός 7.084 καὶ «Μαρία — Τερέζα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.134, λόγῳ ὑψώσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, «Κάπται Τζόν» λιβεριανὸν τόνων γκρός 8.873, ὡς πωλήθην πρὸς διάλυσιν, «Ασπιρέιτο» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7.230, ὡς πωλήθην εἰς ἀλλοδαπούς καὶ «Ρίτζεφιλεντ», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.217, ὡς ἐπανδρωθὲν δι' ἀλλοδαπῶν ναυτεργατῶν.

Κατόπιν τῶν ἐπελθουσῶν ὡς ὅνων μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἡσφαλισμένων πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας ἀνέρχεται σήμερον εἰς 652, τόνων γκρός 6.593.253.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ρ ούλα» 6.962 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 80.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς Αἴοι.

ΤΑ ΕΙΣΕΤΙ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

«Ανεκοινώθη ἐκ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅτι τὴν 1ην Απριλίου 1960 τὸ σύνολον τῶν παραπλισμένων πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν καὶ ἔνας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερότων εἰς λιμένας τοῦ ἑστατικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ, ἀνήρχετο εἰς 241 τόνων διλικῆς χωρητικότητος 1.785.431.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω 241 πλοίων 60 τελοῦν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν, 113 ὑπὸ Λιβερίας, 39 ὑπὸ Παναμᾶ, 16 ὑπὸ Κοσταρίκας, 2 ὑπὸ Ονδούνας, 2 ὑπὸ ἀγγλικήν, 5 ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου καὶ ἀνὰ ἐν ὑπὸ σημαίας Νορβηγίας καὶ Γερμανίας.

Ἐκ τῶν παραπλισμένων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἑστατικοῦ, 126 πλοίων, ὡς χρησιμοποιούνται ὡς σιταποθῆκαι, τὰ δὲ ὑπόλοιπα ἀργοῦν Ἑλλείψει ναύλου. Τέλος, ἐκ τῶν ἀργούντων πλοίων τὰ 178 τόνων διλικῆς χωρητικότητος 1.171.758 εἰναι φορτηγά καὶ τὰ 63 τόνων διλικῆς χωρητικότητος 613.673 είναι δεξαμενόπλοια.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΠΤΩΧΕΥΣΕΩΝ

Μερικὰ ἀκόμη φορτηγὰ σκάφη καὶ τ. 2 δεξαμενόπλοιοι τῶν δύο ἀμερικανικῶν ἐταιριῶν, αἵτινες ἔκδυπτον Ἑλληνικὰ συμφέροντα καὶ περιήλθον εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως, ἐπωλήθησαν ἐν δημοπρασίᾳ κατὰ τὸ παρελθόν δεκαπενθήμερον.

Οὕτω τὸ «Τ. 2» τάνκερ «Βάλιαντ Τόρτς» 16.725 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐξεποιήθη εἰς τὴν Βαλτιμόρην ἀντὶ τιμῆς 250.000 δολαρίων.

— 'Ἐπίσης τὸ «Τ. 2» «Βάλιαντ Γουάρχηντ» 16.637 d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν Βαλτιμόρην ἀντὶ τιμῆς 211.000 δολαρίων.

— Τὸ λίμπετο «Βάλιαντ Πάσουερ» 7.254 τ. γκρός, 10.510 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἡγοράσθη παρ' Ελλήνων, ἐν πλειστηριασμῷ εἰς τὴν Βαλτιμόρην ἀντὶ τιμῆς 145.000 δολαρίων, μὲ ἄμεσον ἐκεὶ παραλαβήν.

Ἐξ ἄλλου, τρία λίμπετα τοῦ ἑτέρου πτωχεύσαντος Οίκου, ὅτινες πωλήθη ἐν δημοσίᾳ πλειστηριασμῷ, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς προηγουμένα τεύχη μας, παρεδόθησαν ἥδη εἰς τοὺς τελευταίους πλειοδότας των, ὡς κάτωθι:

— Τὸ φορτηγὸν «Πασιφίκ Κέρριερ» 7.253 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Μοντέγκο Σ κά υ».

— Τὸ φορτηγὸν «Πασιφίκ Ράγκερ» 7.230 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Τζάκσονβιλ, ὑψωσε τὴν σημαίαν τῆς

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Λ. ΛΑΜΠΡΟΥ - Α.Λ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

Βασιλέως Κων(υ)ου 54β — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 471-633

«Η Διεύθυνσις τῶν Φροντιστήρων ἀνακοινοῖ, ὅτι κατὰ τὰς ἔξτασεις τῶν Α', Β' Μηχανικῶν τῆς Ιανουαρίου οἱ προπαρασκευασθέντες παρ' ήμων ὑποψήφιοι ΕΠΕΤΥΧΟΝ ΑΠΑΝΤΕΣ. Δείκτης τῆς τελείας προπαρασκευῆς τῶν μαθητῶν μας είναι καὶ η σειρὰ ἐπιτυχίας αὐτῶν.

ΠΡΩΤΕΥΣΑΝΤΕΣ Β' Μην. 'Αποδού: Δρεπανιώτης Θεοδ., Παπαμιχαήλ Δημ., Βερόπουλος Γεώργ., Μαυριδόγλου Χρ., Σπυρόπουλος Α., 'Αγγέλου Θεοδ., Γεωργούλης Λάμος, Εύγενης Βασίλειος κ.τ.λ.

ΕΙΣ ΤΟΥΣ Μ.Ε.Κ. Β' ΤΑΞΕΩΣ: Πρώτοις Μαυρίδης Παν. Δεύτεροις Δρακάκης Γεώργ., Σπανός Δ., Φουρνιστάκης 'Εμμ. κ.τ.λ. Τὰ μαθητά των ὑποψήφιων Γ' Μηχανικῶν ('Απριλίου καὶ Μ.Ε.Κ.) διὰ τὰς ἔξτασεις Αύγουστου 1960 ἥρχισαν. Διὰ τοὺς προσερχομένους βραδύτερον λειτουργοῦν ιδιαίτερα τημῆτα μὲ πολύων διδασκαλίων. Διὰ τοὺς ἀδυνάτους ἐπὶ πλέον ὅπερες διδασκαλίους ἀνεῖ ιδιαίτερας ἐπιδιορύσσεις.

Σημειώσις: Κατὰ τὰς ἔξτασεις Γ' 'Απριλίου τοῦ 1959 ἐπὶ τῶν 100 πρώτων κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας οἱ 54 ἡσαν μαθητάι μας, δομίως καὶ ἐπὶ τῶν 100 πρώτων Μ.Ε.Κ. Γ' τάξεως οἱ 54 ἡσαν μαθητάι μας.

Τὰ Φροντιστήρια Α.Λ. ΛΑΜΠΡΟΥ — Α.Λ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ είναι ΕΙΔΙΚΑ εἰς τὴν προπαρασκευὴν τῶν Μηχανικῶν ΕΜΠ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ ὀλῶν τῶν Τάξεων.

Τὸ ποσοστὸν ἐπιτυχίας είναι 100%.

Περουδίας και μετωνομάσθη «Domingas».

— Έπισης τό φορτηγόν «Γουέστ πορτ» 7.225 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, παρελήφθη εἰς τὴν Βαλτιμόρην παρά τῶν ἀγόραστῶν του και μετωνομάσθη «Ρόδερ Τρέιντερ». Δὲν ἐγνώσθη ὑπὸ ποιαν σημαίαν ἔτεθη.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

«Από τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμακα καθειλκύσθη τὴν 25ην Μαΐου τὸ φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χῦμα «Μεσενία» 13.200 τ. γκρός ή 21.000 τόννων δ.ω., διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Αἴτζιαν Φράյτ Κέρρειρς», παραφυάδος τοῦ Οίκου «Ν. Γ. Γουλανδρῆς». Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι δυνάμεως 12.000 ἵππων καὶ προβλεπομένη ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 16 μιλλίων. «Από τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα παρεδόθη τὴν 7ην Μαρτίου εἰς τοὺς ιδίους πλοιοκτήτας τὸ ἀδελφὸν σκάφος «Λακωνία», διπερ ἀνέπτυξε κατὰ τὰς δοκιμάς του ἀνωτάτην ταχύτητα 18.64 μιλλίων.

— «Ἐξ ἄλλου ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Ισικαθατζίμα καὶ θιά λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Ἀλόρα» (τῶν κ.κ. οἰών Π. Γουλανδρῆ) καθειλκύσθη τὴν 22ην Μαρτίου τὸ φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χῦμα «Φολέγανδρος» 14.000 τ. γκρός ή 20.500 τόννων δ.ω. Μηχαναὶ δυνάμεως 12.000 ἵππων καὶ προβλεπομένη ταχύτης δοκιμῶν 17 μιλλίων, ὑπηρεσιακὴ δὲ τοιαύτη 16 μιλλίων.

ΤΟ ΠΛΩΤΟΝ ΨΥΓΕΙΟΝ «ONTIN»

Τὴν 28ην Μαρτίου παρελήφθη ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς του τὸ νεότελκτον δηζελοκίνητον πλοῖον - ψυγεῖον «Οντίν», τὸ πρῶτον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν, κατασκευαζομένων εἰς βελγικὸν ναυπηγεῖον. Τὸ «Οντίν» ἔχει ναυλωθῆ ἀπὸ τὴν «Σταντάρτ Φρούτω» διὰ 15 ἑτ., πρὸς μεταφορὰν δαναῶν μεταξὺ λιμένων Καραϊβικῆς Θαλάσσης καὶ Βορείου Αμερικῆς. «Ἔχει διαστάσεις ὀλίκου μῆκους 139,15 μέτρων, πλάτους 16,85 μ. καὶ ἔμφορτον βύθισμα 5,85 μέτρων, εἶναι 5.960 τ. γκρός, 4.433 τόννων δ.ω., μὲ χώρων ψυγείων 254.057 κυβ. ποδῶν καὶ ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρώσων του μηχανῆν M.A.N., δίχρονον, ἀπλῆς ἐνέργειας καὶ δυνάμεως 7.200 ἵππων εἰς τὰς 115 στροφάς, μὲ κατανάλωσιν βαρέων πετρελαίου. Κατὰ τὰς δοκιμάς του ἀνέπτυξε ταχύτητα 18,6 μιλλίων μὲ τὰ 80% τῆς ἴπποδυνάμεως του καὶ ἀνωτάτην τοιαύτην 19,71 μιλλίων. «Ολα τὰ βωηθητικά του μηχανῆματα εἰναι ἡλεκτροκίνητα. Ἐξαιρετικὴ εἰναι ἡ διαρρυθμίας τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος. Ἰδιαίτεροι θαλασσίσκοι διατίθενται διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ ὑπαξιωματικούς καὶ τρία ιδιαίτερα διαμερισμάτα διὰ τὸ ὑπόλοιπον ἐκ 46 ἀνδρῶν πλήρωμα. Ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ διακλαδοῦται εἰς δλόκηρον τὸ σκάφος. Σημαία ἡ ληνική.

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΕΤΑΛΛΙΟΝ

Τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατὰ τὴν συνεδρίασίν του τῆς 5ης Ἀπριλίου ἐγνωμάτευσεν ὑπὲρ τῆς ἀπονομῆς τοῦ χρυσοῦ ναυτικοῦ μεταλλίου εἰς τὸν διοικητὴν τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης κ. Δημ. Χέλμην, διὰ τὰς πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν ὑπηρεσίας του.

«Ἐπισης ἐγνωμόδησεν ὑπὲρ τῆς ἀπονομῆς τοῦ αὐτοῦ μεταλλίου εἰς τὸν Πρόεδρον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐμπορικῆς Τραπέζης καθηγητὴν κ. Στρατῆν Ἀνδρέαδην καὶ ἔξεφρασε τὴν εὐχήν, διπερ τὸ μεταλλίον τοῦτο ἀπονεμήθη καὶ εἰς τὸ ἐφοπλιστὴν κ. Μάρκον Νομικόν.

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΑΙ

Τὴν 7ην Ἀπριλίου Ἀμερικανοὶ δικήγοροι, νομικοὶ σύμβουλοι ἀμερικανῶν πιστωτικῶν ίδρυμάτων, ἐπεσκέφθησαν τὸν γενικὸν γραμματέα τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Φωκ. Ποταμάνον καὶ ἐξήπτησαν διαφόρους πληροφορίας ἐπὶ τῶν ἑγκριτικῶν πράξεων τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953, ὡς καὶ διευκρινήσεις ἐπὶ ὡρισμένων ἄρθρων τῶν ἑγκριτικῶν τούτων πράξεων. «Ο κ. Ποταμάνος ὅμιλῶν σχετικῶν, ἀνεκοίνωσεν, ὅτι τὸ συμπέρασμα ἐκ τῶν συζητήσεων, τὰς ὅποιας εἶχε μὲ τοὺς Ἀμερικανούς νομικούς, εἰναι λίαν ικανοποιητικόν. Διεπιστώθη κατ’ αὐτάς, ὅτι οἱ νομικοὶ σύμβουλοι τῶν ἀμερικανικῶν πιστωτικῶν ίδρυμάτων ἔμειναν ἀπολύτως ικανοποιημένοι ἀπὸ τὴν ισχύουσαν ἐν Ἐλλάδι Νομοθεσίαν, τὴν διέπουσαν τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν. Πρόκειται δέ, εὐθὺς ὡς ἐπιστρέψουν εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, νὰ ὑπόβαλουν πρὸς τοὺς ἀνδιαφερομένους ὁργανισμούς ὑπόμνημα, εἰς τὸ ὅποιον ἔχει τονίζεται, ὅτι ἡ παρ’ ημῖν Νομοθεσία κατοχυρώνει ἀπολύτως τοὺς ἐνυποθήκους δανειστάς ἐλληνικῶν πλοίων.

ΔΙΑ ΤΑ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΑ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΠΛΟΙΑ

«Ο εἰς Κωνσταντινούπολιν ναυτικὸς πράκτωρ κ. Δ. Λιτόπουλος, μᾶς γνωρίζει, ὅτι τὸ ἔκει Λιμεναρχεῖον ἐκοινοποίησε τὴν ὑπ’ ἀριθ. 1016)29 (τῆς 28ης Μαρτίου) ἐγκύλιον του, διὰ τῆς ὅποιας εἰδοποιοῦνται οἱ πλοίαρχοι τῶν ἔξιν πλοίων, ἀτινα προσεγγίζουν εἰς Κων.) πολιν ἢ διέρχονται ἔκειθεν τράνζιτο, ὅτι, ἐν περιπτώσει συγκρούσεων, ἀτυχημάτων, δυστυχημάτων, ναυαγίων καὶ παρομοίων σοβαρῶν περιστατικῶν, ὁφείλουν νὰ ὑποβάλουν πρῶτον τὴν ἔκθεσιν των εἰς τὰς οἰκείας τουρκικῆς ἀρχᾶς καὶ κατόπιν θὰ ἀναχωροῦν, ἀφοῦ λάβουν τὴν πρὸς τοῦτο ἀπαιτούμενην ἀδειαν. «Ἡ τήρησις τῶν ἀνωτέρων εἶναι ἀπαραίτητος, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν συνεπειῶν, τόσον τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ λιμεναρχείου Κωνσταντινούπολεως, ὃσον καὶ τοῦ ὑπ’ ἀριθ. 4922 νόμου «περὶ προστασίας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν τῷ θαλάσσῃ ἢ καὶ τῶν ἐμπορευμάτων».

ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΝΩΣΙΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Αἱ ἀρχαιρεσίαι διὰ τὴν νέαν διοίκησιν τῆς Ἐνώσεως προχισταν τὴν 10ην Νοεμβρίου 1959 καὶ ἔηγαν τὴν 30ην Μαρτίου 1960. Πρόεδρος τῆς Ἐφορευτικῆς Ἐπιτροπῆς Ἀρχαιρεσίων ἥτοι ὁ Πρωτοδικῆς κ. Γεώργιος Κώνστας. «Ἐψήφισαν ἐν δύο ἐπτακόσιοι πεντήκοντα πέντε (ἀρ. 755) πλοίαρχοι, ἐπὶ συνόλου οἰκονομικῶν ἐν τάξει καὶ συνεπῶς δικαιουμένων ψήφου ἐπτακοσίων ὅγδοηκοντα ὅκτω (ἀρ. 788). «Ἡτοι ἐψήφισαν τῆς 96% τοῦ συνόλου τῶν δικαιουμένων ψήφου.

Γενομένης διαλογῆς ἀνεκτρύχθησαν εἴκοσι ἐπτὰ μέλη (27) τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ ἔξι (6) τελευταῖοι ἀναπληρωματικοί.

Οι ἐκλεγέντες είναι οἱ κάτωθι κατὰ σειρὰν ἐπιτυχίας: ΟΙ.κ.κ. Μελέτης Δημήτριος, λαβὼν τὰ 96% τῶν ψηφισάντων, Παππαγγελῆς Νικόλαος, Σίσκος Νικόλαος, Φιλίνης Κωνσταντίνος, Καραδίας Ἀναστάσιος, Ἀποστόλου Θεόδωρος, Πολυχρονίδης Πολυχρόνης, Καταγάς Παναγιώτης, Ἀδαμόπουλος Λουκᾶς, Βότσης Νικόλαος, Φωκᾶς Παναγιώτης, Σαφάρης Χρήστος, Δουκάλης Παναγιώτης, Μαχαιριώτης Φραγκίκος, Ζερόδης Γεράσιμος, Καρογιανάκης Βασίλειος, Λυκιαρδόπουλος Ἀλέξανδρος, Καναδάς Αθανάσιος, Βελώνιας Γεώργιος, Γαλέος Γεώργιος, Πουλάκης Μιχαήλ, Πειθῆς Μιχαήλ, Τρίγκαλας Ζαχαρίας, Μαντζαδίνος Δημήτριος.

Οι ἀνωτέρω ἐκλεγέντες τακτικοὶ Σύμβουλοι συνερχόμενοι ἐντὸς 15ημέρου θὰ ἐκλέξουν Πρόεδρον, δύο Ἀντιπροέδρους, τὸν Γεν. Γραμματέα καὶ τὸν Ταμίαν.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκδοθεῖσης, προτάσει τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, δρίζεται ὅ ἀριθμὸς τῶν κατὰ τὸ σχολικὸν ἔτος 1960 — 1961 εἰσακτέων μαθητῶν εἰς τὰς Σχολὰς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὡς κάτωθι: Εἰς τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων «Υδρας 35. Εἰς τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων Υδρας 35. Εἰς τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων Κύμης 25 καὶ εἰς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν Ἀσπροπόρου 75.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥ ΜΕΓΑΛΕΙΟΝ

«Υπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακιοῦ Ταμείου ἔχορηγίθησαν συντάξεις, κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντημερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ἀπριλίου, εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποκωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχον ιστοφόρων: Ἀρτέμιον Μ. Τσίντσιφαν, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 13 ἡμερῶν δρχ. 2.482 μηνιαίων. Εἰς μηχανικὸν: Θεόδωρον Γ. Σταματίου, μὲ ὑπηρεσίαν 32 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 785 μηνιαίων.

Εἰς κατώτερα πλοπλάνων: Ἀριστείδην Ζ. Θιοφῆν, λιπαντίνη, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν δρχ. 2.062 μηνιαίων, Διονύσιον Ιω. Σαμαντούρων ναύκληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν δρχ. 863 μηνιαίων, Αναστασίουν, κήρας Βασ. Πατρίου, θερμαστοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δρχ. 1.036 μηνιαίων, Λάμπρου Γρ. Μαλιαρόν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 526 μηνιαίων, Ἀπόστολον Ν. Τσίντσιφαν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 1.043 μηνιαίων, Νικόλαον Ιω. Παπαδοπούλειου κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δρχ. 771 μηνιαίων, Ανναν, ὄφαντήν εἰκονάδει τοῦ πρώτου γάμου τοῦ Κωνσταντίνου Οίκονόμου, λόγω ατυχήματος δρχ. 216 μηνιαίων, Χρυσόστομον Θ. Κοτοσογιάννην ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἑτῶν καὶ 2 μηνῶν δρχ. 439 μηνιαίων, Εύαγγελον Π. Βένιον, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 14 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 19 ἡμερῶν λόγω ατυχήματος δρχ. 1.279 μηνιαίων, Γεώργιον Ν. Κυριακόν ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δρχ. 1.031 μηνιαίων καὶ Γεώργιον Δ. Φράγκον ἀρχιθαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 35 ἑτῶν, 11

«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, GENOA

Telephone: 010 541 (5 lines) - Cable: MEDOV, GENOA

μηνῶν καὶ 29 ημερῶν δρχ. 1.647 μηνιαίως.

ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ

Οι έπιδοτηθέντες ανεργοί ναυτικοί τοῦ κέντρου, κατά τὸν μῆνα Μαρτίου, ἀνήλθον εἰς 383 ἔναντι 353 τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου, ἐνῷ εἰς τὰς ἐπαρχίας οἱ έπιδοτηθέντες κατά μὲν τὸν Φεβρουαρίον ἀνήλθον εἰς 99, κατά δὲ τὸν Ἰανουαρίον εἰς 170.

ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΕΙΣ ΣΟΥΗΔΙΑΝ

Ὑπὸ τὴν αἰγίδα τῆς Δ.Ο.Μ. συνέρχεται τὴν 23ην Ἀπριλίου εἰς Γκόττεμπουργκ ἡ διεθνής διάσκεψις ἀξιωματικῶν ἀσυρμάτου, μὲ θέμα τὴν ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Τὰ πορίσματα τῆς ἐν λόγῳ διάσκεψεως θὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον συζητήσεων εἰς τὴν συνερχομένην περὶ τὰ τέλη Μαΐου διάσκεψιν ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Τὴν Π.Ν.Ο. θὰ ἐκπροσωπήσουν ὁ πρόεδρος τῶν ραδιοτηλεγραφητῶν Ε.Ν. κ. Ἡλ. Κροκιδᾶς καὶ ὁ κ. Τάκης Πολίτης.

ΔΟΡΣΕΛ ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΜΟΥΣΕΙΟΝ

Μεταφερθέντα ἐκ Λονδίνου διὰ τοῦ ἀ/π «Βέλγιον» τῆς «Ἐλληνικῆς», παρελήφθησαν παρὰ τῆς ὑπτρείας τοῦ Ναυτικοῦ Μουσείου τρίσι (3) κιβώτια περιέχοντα τὸ β'. μέρος τῆς δωρεᾶς τοῦ ἐν Λονδίνῳ διαμένοντος πλοιάρχου Ε.Ν. κ. Ἡλ. Κουμανταρέα, ἥτοι:

α) Ἀντίγραφαν τοῦ περιφήμου ἀπτικοῦ ἀμφορέως τοῦ Γ'. π.Χ. σιλωνος τοῦ ἀποκειμένου εἰς τὸ Βρετανικὸν Μουσεῖον γνωστού, ὡς «ἀγγεῖον τοῦ Πόρτλανδ». β) 23 τόμους σπανίας ἔκδοσεως θιβλίων τοῦ 16ου — 19ου αἰώνος. γ) 42 καλλιτεχνικὰς χαλκογραφίας, λιθογραφίας καὶ ἔγχρωμους χάρτας 17ου μέχρι 19ου αἰώνος. δ) Πλήρη συλλογὴν ναυτιλιακῶν ὄργανων.

Ὄς γνωστόν, εἰς τὸν κ. Ἡλ. Κουμανταρέαν, ἀπενεμήθη παρὰ τῆς Α.Μ. τοῦ Βασιλέως ὁ χρυσοὺς σταυρὸς τοῦ Τάγματος Γεωργίου Α', διὰ τὴν πρὸς τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον δωρεάν τῆς πολυτίμου ταύτης συλλογῆς του.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ» (λιβερ.): Ἀπὸ Γδύνιαν μὲ φορτίον γαιανθράκων διὰ Καράτσι προσήραξε τὴν 9ην Ἀπριλίου ἔξωθι τῆς Δαμιέττης καὶ εἰς ἀπόστασιν τριών μιλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς. Τὸ σκάφος δὲν φάνεται νὰ ὑπέστη ζημίας, ἐξήτησεν, δημως, βοήθειαν ρυμουλκῶν διὰ τὴν ἀνέκυσίν του.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ»: Ἀπὸ Νέαν Υόρκην διὰ Γιοκοχάμαν, ἔφεσε τὴν 2αν Ἀπριλίου εἰς Μουρόραν. Κατὰ δῆλωσιν τοῦ πλοιάρχου τὸ σκάφος συνήντησε τὰ τὸ ταξίδιον του βασιεῖν τρικύμιαν.

«ΑΝΤΡΕ» (παν.): Κατέπλευσεν εἰς τὴν Γιοκοχάμαν μὲ διαφόρους ζημίας εἰς τὸ σκάφος καὶ τὸ διπύθμενα, ἐπρόκειτο δὲ νὰ δεξαμενισθῇ δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευάς.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ»: Αἱ προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ζημιῶν τοῦ πηδαλίου του ἐπερμάσθησαν εἰς Μπούνεος. Ἀὔρες καὶ τὸ σκάφος διὰ ἔπλευσην εἰς Ρόττερνταμ, συνοδεύμενον παρὰ τὸ ναυαγοσωστικοῦ «Βοτάν», ὅπερ ἔφεσε τὴν 7ην Ἀπριλίου εἰς Μοντεβίδεο, ίνα ἀναλάβῃ τὸ ταξίδιον συνοδείας.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΡΑΣΤ» (δεξαμ.): Εἶχε παραμείνει ἀκυβέρνητον Ν. Δ. τῆς Μυτιλήνης, λόγω βλάβης τῶν μηχανῶν του, ἀλλ' ἐρρυμούλκηθη παρὰ τὸ ναυαγοσωστικοῦ «Κρόνος» εἰς τὸν Κόλπον τῶν Μεγάρων.

«ΔΗΜΟΣ ΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ»: Εμφόρτον ἀπὸ Μορμούγκα δι' Ἀμερικήν, εἰσέπλευσε τὴν 28ην Μαρτίου εἰς Λισανθώνα μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. Ἐξηκριβώθη, διὰ εἰς τὴν θραυσθῆ τὸ ἐλατήριον τοῦ κυλινδροῦ ὑψηλῆς πιέσεως, ὅπερ καὶ ἀντικατεστάθη, τὸ δὲ σκάφος συνέχισε τὴν ἐπομένην τὸ ταξίδιον του.

«ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ» (λιβερ.): Ἀπὸ Νέαν Ορλεάνην διὰ Καλκούτταν, κατέπλευσε τὴν 21ην Μαρτίου εἰς Πόρτ Εθεργκλέιντ, μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. Ἐπισκευασθὲν ἀπέπλευσε τὴν 25ην.

«ΔΩΡΙΕΥΣ» (λιβερ.): Κενὸν ἀπὸ Εἴδονμάουθ διὰ Κόλπον Μεξικοῦ συνεκρούσθη τὴν 4ην Ἀπριλίου μὲ τὸ ἀλιευτικὸν «Λαίδη Λύνν» (τῆς

Τάμπας). Τὸ ἀλιευτικὸν ἐγκατελείφθη βυθιζόμενον, τὸ δὲ πλήρωμά του διεσώθη παρ' ἄλλου ἀλιευτικοῦ.

(Ἄπρ. 4)

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.»: Τὴν 26ην Μαρτίου συνεκρούσθη παρὰ τὴν Νέαν Ορλεάνην μὲ μίση φορτηγίδα, ὑποστὰν ἐλαφράς τινας ζημιάς. Διαρροή δὲν ἔσημειώθη καὶ τὸ ἐμφόρτον σκάφος συνέχισε τὸ ταξίδιόν του δι' Ιαπωνίαν.

(Μάρτ. 26)

«ΜΑΡΙΝΑ»: Κατευθυνόμενον ἐκ Λονδίνου εἰς Ἀμερίκαν συνεκρούσθη τὴν 8ην Ἀπριλίου εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν μὲ τὸ λιθανικὸν «Σάννυ Μέντ», ὅπερ ἔπλεεν ἀπὸ Γκρίμσμπιτ εἰς Ἀμέρισαν. Ἡ σύγκρουσις ὠφείλετο εἰς τὴν πυκνὴν ὁμίχλην. Ἀμφότερα τὰ σκάφη δὲν ὑπέστησαν ζημίας καὶ ἔξκολούθησαν τὸ πλοῦν των.

(Άπρ. 8)

«ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΤΖ» (λιβερ.): Κατερχόμενον ἐμφόρτον τὸν ποταμὸν Ορενόκο, μὲ 15.000 τ. μεταλλευμάτων, προσήραξε τὴν 29ην Μαρτίου παρὰ τὸ 94ον μίλιον τοῦ ποταμοῦ. Δύτιαι διεπίστωσαν βλάβην εἰς τὸ πηδαλίον. Τὸ σκάφος ἀνελκυσθέν, ἐρρυμούλκηθη τὴν 6ην Ἀπριλίου εἰς Πόρτ οὗ Σπαίν τοῦ μεταναστών των μπώνκερος καὶ ἐπιθεώρησιν. Μετά προσωρινὰς ἐπισκευαὶ θὰ κατημθύνετο, περὶ τὴν 13ην Ἀπριλίου, διὰ τῶν ιδίων του μέσων εἰς Μόρρισιδιλ.

(Μάρτ. 29 — Άπρ. 13)

«ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ»: Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν εἰς Καράτσι ἐπιθεώρησιν του, δι' ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς, ἀνευρέθη θραυσμένον τὸ πτερύγιον του στροβίλονας πτησίας. «ΝΟΥΤΣΙ» (λιβερ.): «Ἀπὸ Αμερικῶν δι' Ἀμερίσαν συνεκρούσθη τὴν 1ην Ἀπριλίου παρὰ τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου μὲ τὸ ἀμερικανικὸν «Γκόφερ Σταίτη» καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ φόρτικ, ἀναθει τῆς ισάλου γραμμῆς, ἐνῷ τὸ ἀμερικανικὸν ὑπέστη ζημίας καὶ κάτωθι τῆς ισάλου γραμμῆς, ἔφεσε τὸ Νο 3 κύτος του. Τὸ «Νούτσι» ἐπιθεώρηθη εἰς Αμερικήν, ὑπεδείχθη δὲ ή ἀντικατάστασις ὠρισμένων ἀλιευτικῶν καὶ νομέων του.

(Άπρ. 1 — 4)

«ΣΑΓΚΑΜΟΝ» (παναμ. δεξαμ.): Κατευθυνόμενον, ἐμφόρτον μὲ γεννήματα, ἀπὸ Γκάλβεστων εἰς Βομβάνη, ἐρρυμούλκηθη τὴν 4ην Ἀπριλίου εἰς τὸ Σουέζ, κατόπιν προσαράξεως του εἰς τὴν διώρυγα. Ἡ ἐπιθεώρησης τῶν δυτῶν ἀπεκάλυψε ρωγμὴν εἰς τὰς ουφαλὰ παρὰ τὸ φόρτικ. Αἱ υποδειχθεῖσαι ἐπισκευαὶ εἰς Σουέζ θὰ ἐτερματίζοντο τὸ 7ην Ἀπρίλιου.

(Άπρ. 4 — 7)

«ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ»: Κατὰ τὴν διεξαχθεῖσαν εἰς Κόμπε ἐπιθεώρησιν του ἔξικριβώθη, διὰ διάφοροι γωνίαι τῶν στομῶν κυτῶν ἐνεφάνισαν ρήματα, ἀπό Γκάλβεστων εἰς τὰς ουφαλὰ παρὰ τὸ φόρτικ, «Επίσης, ὠρισμένα ἀλιεύσματα τοῦ καταστρώματος ὑπεδείχθη νὰ εὐθυγραμμισθῶν ἐπὶ τόπου καὶ νὰ ἐπισκευασθῶν ζημιαὶ τινές εἰς τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν καὶ εἰς τὴν κλίμακα τῶν διαμερισμάτων. Αἱ ἐπισκευαὶ θὰ τεκτενθῶν ἐν καιρῷ.

(Μάρτ. 31)

«ΤΑΣΟΣ» (σημαία Λιβάνου): Υποστὰν βλάβην τῶν μηχανῶν του καὶ παραμείναν ἀκυβέρνητον 200 μίλια μακρὰν τοῦ Φινιστέρου, καθ' δύν ράσης ἀταξίδευε κενόν διὰ Κούδαν, ἐρρυμούλκηθη τὴν 1ην Ἀπρίλιου εἰς Μπιλμπάο. Μετὰ τὴν ἐπισκευὴν θὰ συνέχισε τὸ ταξίδιόν του.

(Άπρ. 1 — 7)

«ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» (σημαία Λιβάνου): Εμφόρτον μὲ γεννήματα ἐκ Μπούνεος «Αὔρες διὰ Ρόττερνταμ δι' Αμερικῶν εἰσῆλθε τὴν 27ην Μαρτίου εἰς Ντακάρ μὲ διαρροὴν εἰς τὰ No 1 καὶ 2 κύτη του. Αἱ δέοσσαι ἐπισκευαὶ ἐξετέλεσθησαν καὶ τὴν 4ην Ἀπριλίου τὸ σκάφος ἀνεχώρησε διὰ τὸν προορισμὸν του.

(Μάρτ. 27 — Άπρ. 4)

«ΧΑΡΙΟΤ» (λιβερ. δεξαμ.): Απὸ Ράς Τανούρα ἐμφόρτον μὲ ἀκάθαρτον πετρέλαιον διὰ Καλλιφόρνιαν, προσήραξε τὴν 4ην Ἀπριλίου παρὰ τὸ Νόρτ Σίτρα, 12 μίλια μακρὰν τοῦ φαροπλοίου τοῦ Μπαχρέιν. Ἀνελκυσθὲν διὰ τῶν ιδίων του μέσων καὶ ἀνευ ζημιῶν, ὑγκυροβόλησεν ἐπὶ δίλιγον εἰς τὰς άνακτὰ τοῦ Μπαχρέιν καὶ ἀφοῦ ἐπραγματοποίησε μεταβολήν τινα τοῦ πληρώματός του, συνέχισε τὸ πλοῦν του.

(Άπρ. 4 — 5)

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ

ΚΩΝ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΥ ΣΧΟΛΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ "Η ΛΑΜΙΑΚΗ",
ΕΝ ΛΑΜΙΑ

Αριθμός άδειας λειτουργίας 2959) 1954 Υπουργ. Βιομηχανίας

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Φέρομεν εἰς γνῶσιν παντὸς ἐνδιαφερομένου ὅτι τὸ

ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΝ ΚΩΝ. ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΥ

Διευθυντοῦ τῶν Σχολῶν Μηχανικῶν "Η ΛΑΜΙΑΚΗ",
μετεφέρθη ἐπὶ δύο Μάρκου Μπότσαρη (ἄνωτεν τοῦ Σιδηρο. Σταθμοῦ Λαμιάς) καὶ ἡρκίσεις λειτουργούν μὲ τὰ πλέον σύγχρονα, τέλεια καὶ ἀκριβείας μηχανήματα, ἐφαύλιλον δὲ μὲ τὰ μεγάλα Μηχανουργεῖα τῶν 'Αθηνῶν — Πειραιῶν, ἀναλαμβάνει πάστος φύσεως Μηχανουργικάς ἐργασίας:

Τόρνου, Φρέζης πρεσσών κ.λ.π. ητοι:

ΤΜΗΜΑ ΤΟΡΝΟΥ — ΦΡΕΖΩΝ

Τορνεύσεις παντὸς εἶδους, κοπὴ σπειρωμάτων, κοπὴ δόνωντων τροχῶν, κοπὴ πολυσφίνων, κατασκευὴ γεωργικῶν ἐργαλείων κ.λ.π. Ἐπισκευάζονται

Ἐπίσης οικικῆς πρεσσής πορειών κ.λ.π. ητοι:

ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

Προσωπικὸν ἄριστον καὶ εἰδικευμένον διὰ πάσαν ἐργασίαν.

ΤΑΞΕΙΑ ΚΑΙ ΥΠΕΥΧΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ

Τὸ ὅντα Μηχανουργεῖον διαθέτει Τεχνικὸν Γραφεῖον καὶ ἀναλογάνει πάσης φύσεως μελέτην καὶ ἐκτέλεσιν Μηχανολογικῶν καὶ Ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσων, καθὼς καὶ σιδηρών κατασκευῶν, ὑπό Μηχανολόγων — Ηλεκτρολόγων Διπλωματούχων τοῦ

ΕΘΝΙΚΟΥ ΜΕΤΣΟΒΟΙΟΥ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ
ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ ΕΙΣ 6.10

ΕΚΥΚΛΟΦΟΡΗΣ ΕΙΑΣ ΠΡΩΤΗΝ ΦΟΡΑΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

(ΑΠΟ 5.000 π.Χ. ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ)

ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΟΜΑΝΑΔΑΜΕΡΙΚΑΝΟΥ ΙΩΓΓΡΑΦΟΣ VAN LOON

ΠΡΟΛΟΓΟΣ: K. ΜΕΡΑΝΑΙΟΥ

"Ενα βιβλίον μὲ παγκόσμιον κυκλοφοριακὴν ἐπιτυχίαν.

Εἰς τὴν Ιταλίαν μόνον ἐσημείωσε 13 ἐκδόσεις.

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 617 429

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η πλεονεκτική, όπωσδηποτε, θέσις τών πλοιοκτητών διετηρήθη καὶ κατά τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἀπρίλιου, παρὰ τὴν ἐποχὴν καὶ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν σιτηρῶν ὀλοέν καὶ περισσοτέρων τάνκερς. Εἶναι χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, μέχεντα μεταλλοφόρα, ἥρχισαν ἀναλαμβάνοντα καὶ μεταφορὰ γαιανθράκων.

Ἀποφασιστικὸς παράγοντας τῆς ἀγορᾶς ὑπῆρχεν αἱ Ιαπωνικαὶ εἰσαγωγαὶ πρώτων ὑλῶν. Μεταλλεύματα, γαιανθράκες, παλαιοσίδηρα καὶ σιτηρά ἀθρώπων εἰσάγονται εἰς τὴν εὐημερούσαν Ἰαπωνίαν. Τὸ φορτηγὸν πλοῖον ἐπωφελεῖται τῆς δραστηρίτητος αὐτῆς. Κατὰ τομεῖς ἡ κίνησις τοῦ 15θημέρου εἶχεν ὡς κάτωτα:

ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗ — ΚΑΝΑΔΑΣ: Τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων ἦσαν περισσότερα. Τὰ 27/— ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 12 — 13 χιλ. τὸν. διὰ γερμανικοὺς λιμένας ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος (δύο συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ τὸ Ιούνιον) καὶ 5.25 δολ. διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 5.25 δολ. διὰ σκάφος 17 χιλ. τὸν. διὰ Γιουγκοσλαβίαν (Μάϊον). Οἱ αὐτὸς ναῦλοις καὶ διὰ Ρίον εἰς μικρότερον σκάφος. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν οἱ ναῦλοι ἔκυμαντο μεταξὺ 8.20 — 8.60 δολ. διὰ Ἀπρίλιον — Μάϊον καὶ ἀπωτέρας ἡμερομηνίας.

Οὐλία καὶ τὰ φορτία τῶν σιτηρῶν. Ηἱ παρέμβασις πάντως τῶν τάνκερων δὲν ἐπιτρέπει τὴν πληρωμὴν ναῦλων καλυτέρων. Ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Βομβάνην τάνκερ 17.000 τόν. ἐπληρώθη δολ. 8.68 γκρός - τέρμες (Μάϊον) καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ (Ἀμερέρσαν — Ρότερνταμ) ἔτερον 17.000 τόν. δολ. 3.87 φίο καὶ 23.000 τόν. δολ. 89.000 κατ' ἀποκοπὴν φίο. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν εἰς φορτηγὸν σκάφος (14.500 τόν.) δολ. 9.50 καὶ δολ. 10 (Ἀπρίλιον — Μάϊον καὶ Μάϊον) καὶ διὰ Βηρυττοῦ τὸ Πόρτ Σαΐδ δολ. 11.25 ἐλεύθ. ἐκφορτ. (Μάϊον). Τέλος διὰ τὴν Ἀγγλίαν (ώρισμένους λιμένας) 59/— (Μάϊον). Ἀπὸ τὸ Ταμπίκο (ἀραβόσιτος) διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 8 φίο (Μάϊον). Ἀπὸ δυτ. ἀκτὴν Μεξικοῦ δι' Ἰαπωνίαν σκάφος 13.000 τόν. δολ. 8 (Ιούνιον).

Παλαιοσίδηρα διὰ τὴν Ἰαπωνίαν ἀπὸ λιμένας Ἀτλαντικοῦ εἰς σκάφος 10.300 τόν. δολ. 111.000 φίο (Μάϊον) καὶ ἐν συνεχείᾳ δολ. 99.500 κατ' ἀποκοπὴν εἰς σκάφος 9.500 τόν. (Μάϊον — Ιούνιον).

Καλὴ ἥρχισεν ἡ ἐργασία ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Τάνκερ 14.000 τόν. (Μάϊον) διὰ τὴν Ἀμερέρσαν ἢ τὸ Ρότερνταμ ἐπληρώθη δολ. 9.75, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ δολ. 4.25, 25, ἐλεύθ. ἐκφορτωτικὸν (σιτηρά). Διὰ τὴν Δανίαν (κριθῆ) εἰς μέτριον σκάφος δολ. 12.40, ἐὰν φορτωσίς μέχρι 31 Μαΐου καὶ 12.15 δολ. ἐὰν μέχρι τῆς δῆς Ιούνιον. Οἱ καλύτεροι ναῦλοις τῶν 9/3 ἐπληρώθη διὰ Γλασκώνην, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ 40/— (Μάϊον). Ἀπὸ τὸ Χάλιφας διὰ τὸ Ἀλγερίον δολ. 7 (Ἀπρ. — Μάϊον). Τρία συνεχῆ ταξίδια διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἐκλεισθήσαν εἰς τὰ 85/—, μὲ συμπλήρωσιν "Ἄγιον Λαυρέντιον 45/— (Ιούνιον — Ιούλιον).

Οὐλίαὶ αἱ ναῦλωσεις ἀπὸ τὸν Β. Ειρηνικόν. Τάνκερ 19.000 τόν. ἀπὸ τὴν Βρεταννικὴν Κολομβίαν διὰ τὴν Τεργεστὴν ἐπληρώθη δολ. 7.75 σιτηρὰ (Μάϊον) καὶ δολ. 6.25 δι' Ἰαπωνίαν (Μάϊον — Ιούνιον) καὶ δολ. 6 δι' Ιούνιον — Ιούλιον. Ξελεία δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 82/— μὲ τοὺς συνήθεις φίο δρους (Μάϊον — Ιούνιον).

Αἱ ζαχάρεις ἀπὸ τὴν Κούρδαν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 5.25 φίο ἐντὸς στόουεντ (Ἀπρίλιον — Μάϊον).

Τὸ Πλέιτ ἔξηκολούθησε παρέχον ἀρκετὴν κίνησιν ναῦλωσεων, μὲ τιμᾶς ὑπωδήποτε σταθεράς. Δι' Ἀγγλίαν (Μάϊον) ἐπληρώθησαν 75/— (Λονδίνον). Οἱ αὐτὸς ναῦλοις ἐπληρώθη διὰ Δυτ. Ἰταλίαν (Ἀπρίλιον). Ἐν συνεχείᾳ δι' Ιούνιον Δυτικὴν Ἰταλίαν 70/9 ἀπὸ ἄνω Ποταμού, γκρός ἐκφόρτωσιν. Διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 81/— τοὺς 64 κ.π. (Μάϊον) καὶ 72/— (Ἀπρίλιον — Μάϊον) εἰς ἔτερον σκάφος. Διὰ τὸ Μάντσεστερ ἀπὸ ἄνω Ποταμὸν 78/6 (Μάϊον).

Ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν ἐσήμειωθησαν, μετὰ μακρὸν χρόνον ἀπραξίας, ναῦλωσεις τινές. Τὰ 80/— ἐπληρώθησαν ἀπὸ δυτικοὺς λιμένας δι' Ἀγγλίαν (Ιούνιον) καὶ 72/6 διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 90/— ἀπὸ ἀνατολικούς.

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Ν. Κίναν διὰ τὸ Κόντινεντ 57/6 φίο (Μάϊον). Ἀπὸ τὴν δυτ. ἀκτὴν Ἰνδίας δι' Ἰαπωνίαν 46/— φίο (Μάϊον).

Ζάχαρις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ ἐκλείσθη εἰς τὰ 9.25 δολ. φίο. Ἀπὸ τὸ Ντώρμπαν δι' Ἀγγλίαν 70/— γκρός Ιούνιον. Μεταλλεύματα ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ Καβασάκι 53/— φίο (Αὔγ. — Σεπτ.). Ἀπὸ τὴν Καζαμπλάγκαν φωσφάτα διὰ τὴν Νότιον Κίναν 50/— φίο (Μάϊον). Ἀπὸ Λά Γκουλέτ φωσφάτα (3.500 τόν.) 28/—. Ἀπὸ Ἀλεξάνδρειαν διὰ Χαδάνων 2.900 τόν. δρύζης εἰς σάκκους 78/— φόμπ ἐντὸς στόουεντ, γκρός ἐκφόρτωσιν (Ἀπρίλιον).

Πολλαὶ αἱ ναῦλωσεις τάιμ - τσάρτερς διὰ ταξίδια, δλίγαι δέ τινες διὰ χρονικὰ διαστήματα μακρά. Ναῦλοι καλύτεροι ἐπληρώθησαν διὰ τὰ

δηζελοκίνητα, ιδίᾳ, σκάφη. Λίμπερτο μὲ παράδοσιν ἁμεσον Ἀλεξάνδρειαν καὶ ἐπαναπαράδοσιν Κούρδαν δολ. 1.75. Τρία ἀλλα διὰ ταξίδια Ειρηνικοῦ μὲ παράδοσιν Ἰαπωνίαν (Ἀπρίλιον) δολ. 2.10. Καὶ ἄλλο μὲ ἁμεσον παράδοσιν Ν. "Υόρκην, ἐπαναπαράδοσιν Κόντινεντ μέσῳ Κούρδας 18/6. Τὰ 21/— ἐπληρώνοντο εἰς δηζελοκίνητα διὰ ταξίδια κυκλικά Δυτ. Ἀφρικῆς καὶ τὰ 22/6 διὰ δύο — τέσσαρας μῆνας (Μάϊον).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ἡ κρίσις τῆς ναυλαγορᾶς τῶν τάνκερς ἀπεικονίζεται πλήρως εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Τὰ 80% κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ἐπληρώθησαν εἰς σούπερ τάνκερ δι' Ἰαπωνίαν καὶ 75 καὶ 76% εἰς μέτριον σκάφος. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν — Κόντινεντ ἔτοιμον σκάφος ἐδέχθη τὰ 72% κάτω τῆς κλίμακος, ἐνῷ προηγουμένως τὰ 70% ἐπληρώθησαν εἰς δύο ἀλλα σκάφη.

Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 52½% (μέσα ስπριλίου) εἰς μέτριον σκάφος καὶ τὰ 42½ καὶ 43% δι' Ἀλεξάνδρειαν.

Ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὴν Βόρ. Ἀμερικὴν ναῦλοι καλύτεροι ἐπληρώθησαν, μεταξὺ 45 — 50% τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., ἀλλ' ἐν συνεχείᾳ ἔξεπεσαν μέχρι τῶν 57½%.

Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ἡ Ἀτονος διετηρήθη ἡ πειραϊκὴ ναυλαγορὰ κατὰ τὸ πρῶτον ἥμισυ τοῦ ስπριλίου, μὲ ὅλιγας τὰς ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγάς καὶ μὲ χαμηλὰ ἐπίπεδα τῶν ναῦλων. Ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν ἐκλείσθη τὸ φορτηγὸν «Λιλίκας διὰ Κατάνην καὶ Συρακούσας (κορμὸς δόξιας) 40/— τὸ κ.μ. καὶ πριονισμένην ἐλάτην 27/6 τὸ κ.μ., φόρτωσιν ስπριλίου, ἐνῷ ἀπὸ τὸ Γαλάτσι — ὡς γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην, — ἐκλείσθη τὸ φορτηγὸν «Πλαντέλης Α.» διὰ Μεσσήναν καὶ Μάρσαλας (ξυλείαν), κατ' ἀποκοπὴν λίρας 3.000 φίο, ስπριλίου. Ἐργασίας ὑπάρχει καὶ δι' ἄλλα μικρὰ σκάφη ἀπὸ Γαλάτσι διὰ Σικελίαν εἰς τὴν ίδιαν τιμήν, διὰ φορτωσίες ስπριλίου — Μαΐου. ስπριλίου Κωνστάντζαν διὰ 3.000 τ. ἀραβοσίτου χώμα δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν Ἀγγλίας ἐπληρώνοντο 47/6 φόμπ, ስπριλίους καὶ δι' 7.000 τ. τοιμέντων δι' ἔνα λιμένα Περσικοῦ Κόλπου 40/— φίο, φόρτωσιν τέλη ስπριλίου. ስπριλίου ἐνα τρασικὸν λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 10.000 τ. στίου δι' ἔμδεν δολ. 4.25 φίο, φόρτωσις 15—30 Μαΐου καὶ ἀπὸ Σμύρνην διὰ μίαν διαταγὴν 3.000 τ. ζαχάρεως δι' ἔνα λιμένα Κεϋλάνης προσεφέροντο 55/— φίο καὶ στόουεντ, τέλη ስπριλίου. ስπριλίου τέλη Χαίφαν ὑπῆρχεν ἐργασία διὰ 30.000 τ. ποτάσσης χύμα διὰ Σάντος καὶ ἔζητοντα προσφοράς ἀπὸ σκάφη μετρίου μεγέθους διὰ 4 ἔως 5 συνεχῆ ταξίδια, μὲ ἔναρξην Μαΐου. ስπριλίου καὶ 10.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κόντινεντ εἰς τὰ 25/— φόμπ, ስπριλίου καὶ ἔτερος διαταγὴ διὰ Μαΐου.

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Εἰς 976.935.000 τ. ἀνῆλθεν ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου ἔναντι 907.965.000 τοῦ 1958. Αὔξησης 8% περίπου. Πεντήκοντα είναι τώρα αἱ χώραι, αἱ παράγουσαι πετρέλαιον ἔναντι τῶν δεκατριῶν πρὸ 50ετίας. ባ Σαχάρα καὶ ἡ Λιβύη είναι αἱ τελευταῖαι δύο. Διὰ τὴν πρώτην ἡ πρόδηλως παραγωγῆς 10 ἔκατον τόν. διὰ τὸ τρέχον ἔτος, ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ εἰς τὰ 25 ἔκατομύρια κατὰ τὸ 1962 — 1963 καὶ τοσας εἰς τὰ 50 ἔκατομύρια διὰ τὸ 1965. "Οσον ἀφορᾷ τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν θὰ φθάσῃ αὐτῇ περὶ τὸ 1965 εἰς 1.400 ἔκατον τόν. μετρικῶν. Καὶ διότι τὰ 45% τῶν παραγομένων πετρελαίων μεταφέρονται ἀπὸ θαλάσσης, ἡ ὡς ἀνω τοκούσι τῶν 69 ἔκατον, τόνων θὰ πρέπει νὰ ἔχῃ προκαλέση συζητησι καὶ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν κατὰ 30 — 31 ἔκατον, τόν. διὰ τὸ 1959.

Ἡ προσφορά, δύως, δεξαμενοπλοίων ηγεῖσην ἐκ παραλλήλου κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος περὶ τὰ 5,3 ἔκατον. τόν. ባ Νόναμις τοῦ στόλου τῶν τάνκερς ἔφθασε τὰ 64 ἔκατον. τόν. d.w. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸν τῆς ὑπερπτεσοφορᾶς προεκάλεσε τὸν παροπλισμὸν περισσότερας χωρητικότητος, τὴν διηλασίων σκαφῶν παρηλίκων 1.850.000 τόνων καὶ τὴν μετατροπὴν πλεύστων δσωτά τάνκερς εἰς φορτηγὰ ἐπροῦ φορτίου. "Εξ ἄλλου, ἡ ὑπὸ ναυπήγησιν χωρητικότης ἐμειώθη κατὰ 4.550.000 τόν. d.w. κατελθούσα εἰς τὰ 19 ἔκατον. περίπου, τὸν χαμηλότερον ἀπὸ τὸ 1956 ἀριθμὸν καὶ ἔναντι σκαφῶν ὑπὸ παραγγελίαν 37.250.000 τόν. κατὰ τὸ 1957.

Καὶ τονίζουσι παραπτηταὶ τῶν ἔξειδεσσαν: "Αν χωρήσωμεν δμαλῶς κατὰ τὸ προσεχὲς μέλλον μὲ βάσιν τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμούς παραγωγῆς καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος τάνκερς, θὰ πρέπει μετὰ μίαν τριετίαν — δχι ἐνωρίτερον — νὰ ίδωμεν ἀποκαθισταμένην πλέον κάποιαν Ισορροπίαν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος εἰς τὴν ναυλα-

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

γοράν, υπό τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι νέαι παραγγελίαι σκαφών δὲν γίνουν κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη.

* * *

Παραδειγμα τῆς ἑξαετετικῶς δυσκόλου καταστάσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν τάνκερς διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον: Τὸ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας δεξαμενόπλοιον «Σάριοτ» 36.000 τόν. ἐδέχθη τὸν χαμηλὸν ναύλον μείον 78½% τοῦ Α.Τ.Ι.Σ. διὰ τὴν Καλιφόρνιαν, μετὰ 150μήμερον ἐκεὶ ἀναμονὴν πρὸς ἑξέύρεσιν ναύλου. Καὶ ἔθεωρήθη τυχηρὸν τὸ πλοῖον διότι ή διαταγὴ αὐτῆς, ή μόνη, ἐκυκλοφόρησε. "Άλλο σκάφος τὸ «Γουόρλντ Πήις», ἐδέχη 75% κάτω ποῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου δι' Ἰαπωνίαν.

ΔΥΣΚΟΛΟΣ Η ΘΕΣΙΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ ὑγρὰ καύσιμα εἶναι τοιαύτη, ὥστε φαίνεται ἡδη λίαν πιθανόν, ὅτι τὸ παρωπλισμένον τοννάζ θὰ θάση καὶ πάλιν εἰς νέα ὑψη καὶ ὅτι τὸ ἀνώτατον δριον παρωπλισμοῦ ἔχει 8.250.000 τόννων Δ.ω., δύπερ εστιμείωθε τὸ 1959, ἵσσις ὑπερβλῆθη κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Πράγματι, αἱ σχετικαὶ προβλέψεις τῶν ἀρμόδιων παρατηρητῶν προσδιορίζουν ἐπιτάχυνσιν τῆς ἐπιστροφῆς πολλῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ ἀγκυροδόλια ἀργίας, δεδομένου, ὅτι οἱ ναύλοι ἐφθασαν πλέον εἰς σημεῖον, ἔνθα ἡ ζημία ἐκ τῶν τοξείδων θεωρεῖται ἀναπόφευκτος καὶ διὰ τὰ μεγαλύτερα σκάφη. Προσθίτεται, ἐπίσης, ἡ ἐπιτάχυνσις τῆς διαλύσεως παρηλίκου τοννάζ, δικαιολογουμένη καὶ ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ τιμαὶ τοῦ παλαιοσιδήρου διατηροῦνται σταθεραί, λόγῳ τῆς ἐπικρατούσης ζωηροτάτης βιομηχανικῆς δραστηριότητος.

Κατὰ τὴν 25ην Μαρτίου ἐτέλουν ἐν παρωπλισμῷ 361 δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 5.868.514 τόννων Δ.ω., ἐκ τῶν ὅποιων 143 σκάφη, 2.207.325 τόννων, ἀνήκονταν εἰς ἑταίρια πετρελαϊκών καὶ 218, χωρητικότητος 3.661.189 τόννων Δ.ω., εἰς ἀνεξαρτήτους ιδιωτικάς ἐφοπλιστικάς ἐπιχειρήσεις. Τὰ περισσότερα τῶν παρωπλισμένων τάνκερς ἀναφέρονται εἰς τὸ μέγεθος τῶν 16.000 ἕως 20.000 τόννων Δ.ω., ἢτοι 162 σκάφη, 2.723.483 τόννων. Τὰ μεγέθους 20.000 ἕως 30.000 τόννων, περιπλέμονταν 25 ἀργοῦντα σκάφη, 659.727 τόννων καὶ τὰ ἄνω τῶν 30.000 τ. Δ.ω. εἶναι 8 μόνον, 429.111 τόννων. Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι 63 τάνκερ, 1.200.000 τόννων Δ.ω. είχον ναυλωθῆ περὶ τὰ μέσα Μαρτίου διὰ μεταφορὰν σιτηρῶν καὶ ὅτι ἐπερα 17 δεξαμενόπλοια, 350.000 τόννων Δ.ω., κατεῖχον ναυλοσύμφωνα, τῶν ὅποιων ἡ ἐκτέλεσις δὲν ἦρξατο ἀκόμη.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΣΤΑΡΑΛΑ·Ι·Τ» (λίδερ), ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου ἡ 'Ειδομούσιον 54/-, ὅφιον διὰ Λίβερπουλ — Μπίρκενχεντ 56/6, ἐὰν διὰ Χούλι 57/-, φόρτωσις 5 — 25 Μαΐου.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (τάνκερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων διὰ Μοντεβίδεο διότι 7.20, ἐγκρός - τέρμες, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» ἀπὸ Βοστόνην 12.000 τ. ξαχύσεων διὰ Καζαμπλάγκαν δολλ. 6.85 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἑτ. 'Λιδανού') ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας (Βορείως τοῦ Χάπτερς) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἀμέρερσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ, κατ' ἀποκοπῆν δολλ. 68.750 φίο, φόρτωσις 11 — 25 'Απρίλιον.

«ΠΑΝΩΘΗΡ» (λίδερ, τάνκερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρερσαν ἡ Ρόττερνταμ δολλ. 4.10 φίο, φόρτωσις 29 'Απρίλιον — 10 Μαΐου.

«ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛΑ» (λίδερ, τάνκερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάπτερς) 11.800 τ. γεννημάτων διὰ δυτικήν ἀκτὴν 'Ινδιάν 70/-, ὅφιον ἀπὸ Κόλπου 72/-, ὅφιον δι' ἀνατολικήν ἀκτὴν 'Ινδιάν 2/6 ἔξτρα, ἐὰν διὰ δύο λιμένων τῆς ίδιας ἀκτῆς 2/6 ἐπὶ πλέον, με 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 2 — 26 Μαΐου.

«ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 18.500 τ. γαιανθράκων διὰ Χιροχάτα — Μουρόβαν ρέιντς δολλ. 8, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Μαΐου — 15 'Ιουνίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 11.500 τ. γαιανθράκων δι' Ἑνα λιμένα 'Ιαπωνίας δολλ. 8.60, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 'Απρίλιον — 10 Μαΐου.

«ΑΡΓΟΣ ΔΗΛΟΣ» ἀπὸ Μοντρέαλ 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Χάπαν δολλ. 7.75, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 — 22 'Απρίλιον.

«ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάπτερς) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Κότκα, κατ' ἀποκοπῆν δολλ. 74.000, ὅφιον διὰ φόρτωσιν ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Νοτιού 'Ατλαντικοῦ 75.500, ἐὰν ὅπερ Τάμπαν 77.500, φόρτωσις 27 'Απρίλιον—15 Μαΐου.

«ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑΛΦ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάπτερς) 11.800 τ. γεννημάτων διὰ δυτικήν ἀκτὴν 'Ινδιάν 70/-, ὅφιον ἀπὸ Κόλπου 72/6, ὅφιον δι' ἀνατολικήν ἀκτὴν 'Ινδιάν 2/6 ἔξτρα, ὅφιον διὰ δύο λιμένων τῆς ίδιας ἀκτῆς 2/6 ἐπὶ πλέον, με 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5 — 25 Μαΐου.

«ΣΑΠΦΟ» (ὑπὸ ταῖμ - τσαρτέρ) ἀπὸ 'Αγίου Λουδεντίουν 9.800 τ. γεννημάτων διὰ Μασσαλίαν δολλ. 6.75, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Απρίλιον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐλληνικόν) ἀπὸ Χάμπτον ρόδες ἡ Βαλτιμόρην 17.000 τ. γαιανθράκων διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολλ. 5.25, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12 — 30 Μαΐου.

«ΑΝΤΡΕ» (παναγ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάπτερς) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (499.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἑνα ιαπωνικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπῆν δολλ. 102.500 φίο, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» (λίδερ) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάπτερς) 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (499.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ἑνα ιαπωνικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπῆν δολλ. 102.500 φίο, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΤΙΝΙ» (λίδερ, δεξιμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 19.000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρερσαν — Ρόττερνταμ ἡ 'Αμστερνταμ δολλ. 4, ὅφιον δι' Ἀμέρερσαν — 'Αμδύργον ρέιντς δολλ. 3.500 ἔξτρα, φίο, φόρτωσις 22 — 30 'Απρίλιον.

«ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ» (λίδερ) ἀπὸ Χάλιφαξ 12.200 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρερσαν

— 'Αμδύργον ρέιντς δολλ. 4.90, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἐὰν διὰ Χάρρην δολλ. 6, ἐὰν Ρουέν 6.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὅψιον δι' Ἑνα λιμένα 'Αμδέρσαν — 'Αμδύργον ρέιντς δολλ. 6.25, ἐὰν διημένα 'Αμδέρσαν — 'Αμδύργον ρέιντς καὶ Ρουέν δολλ. 6.50, φόρτωσις 25 'Απρίλιον — 10 Μαΐου.

«ΦΡΙΞΟΣ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 15.000 τ. γαιανθράκων διὰ Καναδάκινον δολλ. 8.50 μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 — 25 Μαΐου.

«ΑΝΝΑ Κ.» ἀπὸ ὑπερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείως τοῦ Χάπτερας) 10.300 τ. παλαιοσιδήρων διὰ δύο λιμένας 'Ιαπωνίας, κατ' ἀποκοπῆν, δολλ. 111.000 φίο, φόρτωσις 20 — 30 Μαΐου.

«ΝΟΡΔ ΛΟΡΝΤ» δεῖ. (ἢ ἔτερον) ἀπὸ ὑπερικανικούς λιμένας Κόλπου 17.000 τ. γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ δολλ. 3.87 φίο, φόρτωσις 18 — 30 'Ιουνίου.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» ἀπὸ Χάμπτον ρόδες 14.500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 9.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 2 — 17 Μαΐου.

«ΝΥΜΦΗ» ἀπὸ ὑπερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δι' ὁρίσμενος λιμένας 'Αγγλιας 59/-, φόρτωσις 14 — 25 Μαΐου.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ» (λίδερ, δεξιμ.) ἀπὸ ὑπερικανικούς λιμένας Κόλπου 24.000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμδέρσαν, Ρόττερνταμ δολλ. 4 φίο, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 10.200 τ. ἡμειάς καὶ γενικῶν εἰδῶν (540.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' 'Αγγλίαν 85/- φίο, φόρτωσις Μαΐου.

«ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ὑπερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δι' ἀνατολικήν ἀκτὴν 'Ινδιών 70/-, ὅφιον διὰ δύο λιμένων τῆς ίδιας ἀκτῆς 2/6 ἔξτρα, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 — 31 Μαΐου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ὑπερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9.800 τ. γεννημάτων δι' ἀνατολικήν ἀκτὴν 'Ινδιών 70/-, ὅφιον διὰ δύο λιμένων τῆς ίδιας ἀκτῆς 2/6, φόρτωσις 10 — 31 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἑτ. Λιδανού) ἀπὸ Βορείου Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολλ. 6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5 — 15 'Ιουνίου.

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λίδερ) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ὑπερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 19.500 τ. γεννημάτων διὰ Τεργέστην δολλ. 7.75, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 16 — 31 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἑτ. Λιδανού) ἀπὸ Βορείου Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιο — Χακάτα ρέιντς δολλ. 6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5 — 15 'Ιουνίου.

«ΘΕΙΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 9.500 τ. ἡμειάς καὶ γενικῶν εἰδῶν (499.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ λιμένας Αύστρες 5 — 15 'Ιουνίου.

«ΑΔΑΜΑΣ» (παναγ.) ἀπὸ Βαγκούνερ 9.500 τ. λιπασμάτων εἰς τάκην της Βαρέων φόρτωσις 29 — 31 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἑτ. Λιδανού) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 9.500 τ. λιπασμάτων εἰς τάκην της Βαρέων φόρτωσις 20 — 30 Ιουνίου — 20 Ιουλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ άνω λιμένες Ρίδερ Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος 'Αὔρες 6.000 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Γένοβαν, Λιδόρνο — Νεάπολιν 70/-, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν «εγκρός - τέρμες», φόρτωσις 20 'Ιουνίου — 20 'Ιουλίου.

«ΟΛΓΑ» ἀπὸ Ρίδερ Πλέιτ 9.600 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Γένοβαν, Λιδόρνο ή Νεάπολιν 75/-, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν «εγκρός - τέρμες», ὅφιον Μασσαλίαν 75/-, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν «εγκρός - τέρμες», φόρτωσις 25 'Ιουνίου — 20 'Ιουλίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (μότορσπ) ἀπὸ άνω λιμένες Ρίδερ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος 'Αὔρες διὰ Μοντεβίδεο 8.000 τ. βαρέων γεννημάτων δι' Αμδέρσαν — Αμδύργον ρέιντς 81/-, ὅφιον ἀπὸ Νεκτάσεα, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάκιαν Μπλάγκαν διὰ ίδια τημή, ὅφιον διὰ πάνω Σάντα Φε με συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος 'Αὔρες διὰ Μοντελίδεο 1/3 έξτρα, ἐὰν δύο λιμένες ἐκφορτώσεως 2/6 ἐπὶ πλέον, μὲ 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν 25 'Ιουνίου — 20 'Ιουλίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (μότορσπ) ἀπὸ άνω λιμένες Ρίδερ Πλέιτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος 'Αὔρες διὰ Μοντεβίδεο 8.000 τ. βαρέων γεννημάτων δι' Αμδέρσαν — Αμδύργον ρέιντς 81/-, ὅφιον ἀπὸ Νεκτάσεα, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπάκιαν Μπλάγκαν διὰ ίδια τημή, ὅφιον διὰ πάνω Σάντα Φε με συμπλήρωσιν εἰς Μπούενος 'Αὔρες διὰ Μοντελίδεο 1/3 έξτρα, ἐὰν δύο λιμένες ἐκφορτώσεως 2/6 ἐπὶ πλέον, μὲ 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν 25 'Ιουνίου — 20 'Ιουλίου.

«ΕΠΙΤΟΛΗΝ», ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΟΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Γεωργίου Α'. — Κουντουριάτου 147 (β' οφροφ) — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλέφωνον: 470 225

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Πλοιαρχοί Β.Ν. ἑ.ἄ. Α. ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ — Δ. ΜΟΥΡΑΜΠΑΣ

1. — Προπορακεύουσι τοὺς ὑποφίσιους πλοιάρχους Α', Β', Γ' τοῦ Εμπορικού Ναυτικού καθώς καὶ τοὺς εὑρεγετικούς πλοιάρχους Γ'.

2. — Λειτουργεῖ καθημερινῶς ἀπὸ 08.30—13.30 διὰ πλοιάρχους Α' καὶ Β' καὶ ἀπὸ 16.30—22.00 διὰ πλοιάρχους Γ'.

3. — Πεπειραμένον καὶ ἐκλεκτὸν ἐκπαιδευτικὸν προσωπικὸν ἀπὸ ἀξιωματικούς Β.Ν., Λιμ. Σύμποτος καὶ ιδιώτας καθηγητές την ὑποφίσιαν εἰς τὰς ἑξετάσεις.

— Καθηγητής ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ καὶ Ν. Υπολογισμῶν: Πλ

τωσιν «γυρός - τέρμη» εις 'Ολλανδίαν — Βέλγιον ή 2.500 τ. «γυρός - τέρμη» εις Γερμανίαν, φόρτωσις 5 — 27 Μαΐου.

«ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ» από Νεκοτσέα, με συμπλήρωσιν εις Μπάχιαν Μπλάγκαν 9.600 τ. βορέων γεννημάτων διὰ Καλλάν και' η Ματαράν δολ. 5.75 ή βάσιν ένα λιμένα ή δολ. 6 διά λιμένας, όφιδον άπο ίσω λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν εις Μπάχιαν Μπλάγκαν, 25 σύντης έξτρα, με 1.000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών και φόρτωσις 14 — 30 Απριλίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» από ίσω λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος "Αὔρες 9.500 τ. βορέων γεννημάτων διὰ Μάντζεστερ 78/6, όφιδον διὰ Λίβερπουλ — Μπίρκενχεστ 77/3, με 1.000 τ. έκφορτωσιν «γυρός - τέρμη», φόρτωσις 14 — 30 Μαΐου.

'ΕΞ Αγγλίας — Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Δανίαν — Γεύδιαν 9.500 τ. γαιανόρρωκν και κώκι δι' ένα τρεις έλληνικούς λιμένας 30/ — φίο, βάσιν Πειραιά, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΤΟΥΛΑΔΑ» (παναρ.) από 'Αρμέρσονας 8.000 τ. γεννικών ειδών δι' 'Αλεξάνδρειαν και Πόρτ Σουδάν, κατ' άποκοπή λίρας 22.000, άμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΝΟΠΟΥΣ» από Ιλισσώνα 9.500 τ. τοιμέντων διὰ ίσω λιμένας Νόρδερν ρείντη δολ. 3.25 φίο, άμεσος φόρτωσις.

'ΕΚ Μεσογείου και' Αδριατικής

«ΑΝΑΚΡΕΩΝ» από Μελίλλαν 9.500 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Πολωνίαν 23/9 φίο, με 1.500 τ. φόρτωσιν και 1.800 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Απρίλιον.

«ΘΗΣΕΥΣ» από Τύνια 157.000 κ. π. (πίτρα) δι' 'Αρμδόργον και' Καλλάν, κατ' άποκοπή λίρας 4.900 φίο, άμεσος φόρτωσις.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΙΙΙ» από Ιλισσώνα 1.200 τ. ζαχάρεως εις σάκκους δι' 'Ακάμπαν 57/ —, φόρτωσις άρχας 'Απρίλιον.

«ΦΡΑΝΚΗΣ» από Ριγιέσι 1.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους διὰ Βεγγάζην 27/ —, φόρτωσις άρχας 'Απρίλιον.

«ΜΑΛΜΕΝ» (παναρ.) από Σφόδρα 1.300 τ. φυσφάτων διὰ Πειραιά 21/ —, φόρτωσις τέλη Μαρτίου — άρχας 'Απρίλιον.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α.» από Καλόπονας 1.550 τ. τοιμέντων δι' ένα λιμένα Δουνόβρειος δολ. 2.35, άμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝΗΣ» από Σπαλατόνας 3.900 τ. ζαχάρεως εις σάκκους διὰ Πάτρας και' Πειραιά 19/ —, φόρτωσις 'Απρίλιον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Ιτέαν 8.000 τ. βωξίτου διὰ Μπάντικητων (Σικάγου) δολ. 7 φίο, με 1.200 τ. έκφορτωσιν και' 1.500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 15 — 31 Μαΐου.

'ΕΚ Μαύρης Θαλάσσας και' Τουρκίας

«ΑΣΗΜΙΝΑ» από Κοντάρτζαν 2.000 κ.μ. ξυλείας διὰ Μασσαλίαν 30/ — τὸ κυβικὸν μέτρον, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΠΑΡΝΗΣΣ» από Κοντάρτζαν 800 τ. γεννικῶν ειδῶν και' ξυλείας διὰ Καβάλλαν, Πειραιώς και' Πάτρας, κατ' άποκοπή δολ. 3250, άμεσος φόρτωσις.

«ΑΡΙΑ» (Λιβανόν) από Νοσορωσίσκην 2.350 τ. τοιμέντων εις σάκκους δι' 'Ακάμπαν 55/ —, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α.» από Γολάτσιον 2.300 κ.μ. ξυλείας διὰ ίσω λιμένας Σικελίας, κατ' άποκοπή λίρας 3.000, φόρτωσις άρχας 'Απρίλιον.

«ΦΛΩΡΑ Α.» από Νοσορωσίσκην 2.300 κ.μ. ξυλείας διὰ Πειραιά και' Πάτρας δολ. 3.60 τὸ κ.μ., φόρτωσις 'Απρίλιον.

'ΕΞ Αιγαίου και' Απωνήσις

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.» από Φιλιππίνες Νήσους 499.000 κ. π. κόπρα δι' 'Αρμέρσον — 'Αρμδόργον ρείντη 19/5 σύντης τὸ κυβικὸν πόδα, φίο και' στόουεντ, φόρτωσις 10 — 25 'Απρίλιον.

«ΑΚΤΗ» από Σαγκάρην 9.500 τ. φορτίου (490.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ Βάρνων ή Μπουργκάς 64/ — φίο και' στόουεντ, φόρτωσις 10 — 25 'Απρίλιον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) από Σαγκάρην 10.500 τ. φορτίου (543.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ Βάρνων ή Μπουργκάς 64/ — φίο και' στόουεντ, φόρτωσις 10 — 25 'Απρίλιον.

«ΤΡΙΤΩΝ» από Γκελέργκ, Σίδνευ, Νιούκαστλ 5.000 τ. γεννημάτων (τρήμα φορτίου) δι' 'Αγγλίαν 87/6, ένα λιμένα, όφιδον δι' 'Αρμέρσον — 'Αρμδόργον ρείντη 82/6, φόρτωσις 1 'Ιουνίου — 1 'Ιουλίου.

«ΤΙΡΥΝΣ» (λιβερ.) από Φιλιππίνες Νήσους 499.000 κ. π. κόπρα δι' 'Αρμέρσον — 'Αρμδόργον ρείντη 19/5 σύντης τὸ κυβικὸν πόδα, φίο και' στόουεντ, φόρτωσις 10 — 25 'Απρίλιον.

«ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Νίτον Αιστρολίαν 9.200 τ. γεννημάτων διὰ Μπέριαν 80/ —, «γυρός - τέρμη», με 500 τ. φόρτωσιν και' 500 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 1 — 30 'Ιουνίου.

'ΕΚ παγκόπιδων άλλων άγορων

«ΜΙΧΑΗΑ Α.» (λιβερ.) από 'Αρχάγγελον 1.200 στάνταρτς ξυλείας διὰ λιμένα άνατολικῆς ακτῆς 'Αγγλίας 240/ — τὸ στάνταρτ (τέσσαρες συνεχῆ τοξίδια), ξενάρ-ξις 'Ιουνίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (Γεωλανδρή) από Μεγάλας Λίμνας 6.500 τ. γεννημάτων διὰ Μπίρκενχεστ, Λίβερπουλ ή Μπελφαστ ή 'Ειδονίανούσθ 24/5, με 3.000 τ. συμπλήρωσιν από 'Αγιον Λαυρεντίου 45/ —, δριών κρήνη 2/6 έξτρα, φόρτωσις 10 — 31 Μαΐου.

«ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤΑ» (σημ. άγγλικη) από Μεγάλας Λίμνας 10.000 τ. γεννη-

μάτων δι' 'Αρμέρσον — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ, κατ' άποκοπή δολ. 87.50 φίο, έναν δι' 'Αρμέρσον — 'Αρμδόργον ρείντη δολ. 90.000 φίο, φόρτωσις 10 — 31 Μαΐου.

«ΑΚΤΩΝΑ» από Μεγάλας Λίμνας 7.500 τ. γεννημάτων δι' 'Αρμέρσον — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 9.75, όφιδον δι' 'Αρμέρσον — 'Αρμδόργον ρείντη δολ. 10, ένα διὰ Δανίαν δολ. 11.25, με 1.000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, όφιδον διὰ δύτερων τοξίδιων δολ. 9.50 ή 9.75 ή 10, άντιστοίχως, έναρξης 20 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΟΜΟΝΟΙΑ II» από Άμερικανικούς λιμένας Νοτιου 'Ατλαντικού 9.400 τ. παλαιοσισθήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ένα λιπανικόν λιμένα, κατ' άποκοπή δολ. 102.500 φίο, φόρτωσις 'Απρίλιον — Μάιον.

«ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ» από Βέρα Κρούζ 9.800 τ. άλευρων διὰ Βενετίαν δολ. 8.80 φίο, με 750 τ. φόρτωσιν και' 1.000 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 25 'Απρίλιον — 18 Μαΐου.

«ΕΥΠΛΟΙΑ» (λιβερ.) από Βέρα Κρούζ 12.000 τ. άλευρων διὰ Ρόττερνταμ δολ. 8.50 φίο, με 750 τ. φόρτωσιν και' 3.000 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 10 — 20 'Απρίλιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.» από Πόρτ Σουδάν 1.400 τ. βαμβακοσπόρου διὰ Πειραιά 50/ —, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΟΥΡΑΝΑ» (Λιβανόν) από λιπανικούς λιμένας Περιοχή Κόλπου 4.500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ δύτερων 45/ —, φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΕΩΡΜΑ-Ι-ΚΟΣ» (επ. «Ανδρας Σίτου») από ένα ή δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούνδας 11.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους δι' άμερικανικόν λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείως τοῦ Χάττερος) δολ. 5, φίο και' στόουεντ, φόρτωσις 15 — 23 'Απρίλιον.

«ΣΕ-Ι-ΧΗΣ ΜΠΟΥΤΡΟΣ» (Λιβανόν, υπὸ ταίμη - τοστόρε) έκ Πόρτ Ρεντ 7.500 τ. σιδηρομεταλλεύματα διὰ Ριγιέκαν ή Μαύρην Θάλασσαν 52/6 φίο, φόρτωσις 10 — 23 'Απρίλιον.

«ΤΡΑΝΣ...» (λιβερ.) από Βέρα Κρούζ 13.500 τ. άραβοσίτου δι' 'Αρμέρσον — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 8 φίο, φόρτωσις 5 — 25 Μαΐου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟΣ» (λιβερ.) από Βέρα Κρούζ 14.000 τ. άραβοσίτου δι' 'Αρμέρσον — Ρόττερνταμ ή 'Αμστερνταμ δολ. 8, φόρτωσις 10 — 31 Μαΐου.

«ΕΡΜΗΣ» από Μαντζανίλο και' ή Μαγιατάλον 13.000 τ. άραβοσίτου δι' 'Ιαπωνίας τοῦ Χάττερος.

«ΤΡΙΤΟΝΙΑ» (λιβερ.) από Μεγάλας Λίμνας 13.800 τ. γεννημάτων διὰ Γλασκώνη 91/3, όφιδον Λίβερπουλ — Μπήρκενχεστ 88/9, έναν 'Ειδονμάσου, Μπελφαστ 87/6, με 3.000 τ. συμπλήρωσιν εἰς 'Αγιον Λαυρεντίου 40/ —, φόρτωσις 5 — 28 Μαΐου.

«ΕΠΑΝΑΖΙΑ II» (λιβερ.) από Πόρτ Ούλλαμ — Πόρτ 'Αρβουρ 6.800 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 85/ —, με 3.000 τ. συμπλήρωσιν εἰς 'Αγιον Λαυρεντίου 45/ — και' έν συνεχείᾳ δύο συζιδία άπο τοῦ Τσάρτσιλ, 50/ —, έναρξης 25 'Ιουνίου — 9 'Ιουλίου.

Άλι χρονοναυλώσεις

«ΣΟΥΛΑ Γ.» (λιβερ.) 3.180 τόννων d.w. (141.000 κ. π. διὰ δέματα, τοχύτης 10 μιλίων, με κατανάλωσιν 13 τ. φίοιδε διλ και' 1 τόννων ντήζελ διλ), ετάμι - τοστέρε δι' ένα κυκλικόν τοξίδιον δυτικής άκτης Νοτιου 'Αμερικῆς, μέρων Μορόκου και' Κοραϊνής Θαλάσσης, 17/9, παρόδοσις εἰς 'Αρμδόργον ή Βρέμην, 'Απρίλιον 12 — 14 και' έπαναπαρόδοσις εἰς 'Αγγλίαν — Ηρακλίαν ή Βορώ — 'Αρμδόργον ρείντη.

«ΕΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ» 11.664 τόννων d.w. (573.749 κ. π. διὰ δέματα, τοχύτης 14½ μιλίων, με κατανάλωσιν 40 τ. φίοιδε διλ και' 1 τόννων ντήζελ διλ), ετάμι - τοστέρε δι' ένα κυκλικόν τοξίδιον δυτικής άκτης Νοτιου 'Αμερικῆς, μέρων Μορόκου και' Κοραϊνής Θαλάσσης, 17/9, παρόδοσις εἰς 'Αρμδόργον ή Βρέμην, 'Απρίλιον 12 — 14 και' έπαναπαρόδοσις εἰς 'Αγγλίαν.

«ΠΕΛΑΟΠΙΔΑΣ» (Λιβανόν) 10.830 τόννων d.w. (491.000 κ. π. διὰ δέματα, τοχύτης 10 μιλίων με κατανάλωσιν 24 τ. φίοιδε), ετάμι - τοστέρε διὰ τοξίδιον 'Ινδιάν — 'Απα 'Ανατολής, μέρων Μορόκουγκαρ, 19/3, παρόδοσις εἰς Μαντρές 25 Μαΐου — 25 'Ιουνίου — 25 'Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» 10.800 τόννων d.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, τοχύτης 10 — 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 26 — 27 τ. φίοιδε διλ), ετάμι - τοστέρε διὰ τέσσαρας ένας έξι μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) δολ. 2.05, παρόδοσις εἰς Χάρπον ρείδ 20 'Απρίλιον — 10 Μαΐου.

«ΕΛΛΙΚΟΥΣΙΩΝ» 9.970 τόννων d.w. (510.000 κ. π. διὰ δέματα, τοχύτης 11-1½ μιλίων, με κατανάλωσιν 11 τ. φίοιδε διλ και' ένδις τόννου ντήζελ διλ), ετάμι - τοστέρε δι' ένα κυκλικόν ύπερτασταντικόν τοξίδιον, 21/ —, έπασος παρόδοσις εἰς Βρέμην και' έπαναπαρόδοσις εἰς 'Αγγλίαν.

«ΠΟΡΤΑΡΙΑ» 10.850 τόννων d.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, τοχύτης 10 μιλίων με κατανάλωσιν 26 — 27 τ. πετρελαϊκά), ετάμι - τοστέρε δι' ένα κυκλικόν Αφρικής 15/6, παρόδοσις εἰς Ρόττερνταμ 6 — 9 'Απρίλιον.

«ΕΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ» 12.930 τόννων d.w. (617.000 κ. π. διὰ δέματα, τοχύτης 14½ μιλίων, με κατανάλωσιν 20 τ. φίοιδε και' ένδις τόννου ντήζελ διλ), τοχύτης 26 τόπετε ένως έξι μήνας (παγκόσμιοι μεταφοραί) 21/6, πλέον δύορος 4.000 δολαρίων, παρόδοσις εἰς Κέν Ούετ 5 — 25 Μαΐου και' έπαναπαρόδοσις εἰς Αμερικής τοξίδιον 10 — 20 'Απρίλιον και' έπαναπαρόδοσις εἰς Νόρδερν ρείντη.

«ΕΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ» 10.850 τόννων d.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, τα-

ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΣΙΔΗΡΕΜΠΟΡΙΚΗ Ε.Π.Ε.

ΤΗΛ. 475.563 - 474.158 - 472.967

Ελδοποιούνται οἱ κ. κ. πλοιοκτῆται ὅτι, εἰς τὸ έν 'Αγίω Γεωργίῳ Κερατσινίου Διαλυτήριόν μας, διατίθενται πρὸς πώλησιν πάσης φύσεως παλαιά ύλικα, μηχανήματα, λέμβοι, συστήματα πετρελαϊκού και διάφορα ναυτιλιακά εἶδη, εἰς τιμᾶς λίαν συμφερούσας.

"ΚΟΣΜΟΣ,"

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 3

ΤΗΛΕΦΩΝΑ 20-873, 20-895, 31-085

“Εκδοσις 'Αεροπορικῶν, Σιδηροδρομικῶν και' Ατμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Διαθέτομεν Σιδηροδρομικά Εἰσιτήρια Δυτικῆς και' Ανατολικῆς Εύρωπης

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΚΟΣΜΟΤΟΥΡΣ,"

χύτης 10 — 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 — 26 τ. φιούλη διλ) «ΕΤΑΪΜ - ΤΟΣΤΡΕΤΕΡ» διά ταξίδιον από Κούδαν εις Εύρωπην, 18/6, παράδοσις σμέσος εις Νέαν Υόρκην και έπανοπαράδοσης εις Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΛΑΜΥΡΕΥΣ» 10.926 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 — 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 — 26 τ. φιούλη διλ), «ΕΤΑΪΜ - ΤΟΣΤΡΕΤΕΡ» διά ταξίδιον όποιο Ήνωμένας Πολιτείας εις Απωνίαν, μεσώ Περουβίας και Κούδαν, δολλ. 2.85, παράδοσης εις Νέαν Ορλεάνην 18 — 30 Απριλίου και έπανοπαράδοσης εις λιμένα Ιαπωνίας, όφθιμο δι' έπανοπαράδοσην εις Πουναύαν, δολλ. 1.000.

«ΟΥΑΙ-Τ ΚΡΟΣ» (παναμ.) 10.800 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 — 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 — 26 τ. φιούλη διλ), «ΕΤΑΪΜ - ΤΟΣΤΡΕΤΕΡ» δι' έπανοπαράδοσης εις Ιαπωνίαν, Απρίλιον.

«ΕΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ» (λιθερ.) 10.800 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 10 — 10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 25 — 26 τ. φιούλη διλ), «ΕΤΑΪΜ - ΤΟΣΤΡΕΤΕΡ» δι' έπανοπαράδοσης εις Ιαπωνίαν, Απρίλιον.

«ΕΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ» (λιθερ.) 15.770 τόνων d.w. (700.000 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 14½ μιλίων, με κατανάλωσιν 40 τ. φιούλη διλ), «ΕΤΑΪΜ - ΤΟΣΤΡΕΤΕΡ» διά τρεις έξος πέντε μήνας (παγκόδημοι μεταφοραί) δολλ. 2.50, παράδοσις εις άμερικανικόν λιμένα Κόλπου, δολλ. 2.10, παράδοσης εις Ιαπωνίαν, Απρίλιον.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 47½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 8 — 13 Απριλίου.

«ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 50% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 11 — 20 Απριλίου.

«ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 50% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 13 Απριλίου.

«ΜΑΡΑΙ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 11 Ιανουαρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΤΚ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 39.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 57½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 10 Απριλίου.

«ΑΛΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Νοτίου Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 47½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 10 Απριλίου.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΩΝ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 24.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόσδερν ρέιντζ 52½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 9 Απριλίου.

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 47½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 10 Απριλίου.

«ΧΑΡΙΟΤ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 36.000 τ. έκτηρότου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 78½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 10 Απριλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόσδερν ρέιντζ, με όφιδον διά Μόντρεαλ, 50% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 10 Απριλίου.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Κόλπου, 47½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 16 Απριλίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΕΥ-ΛΟΡ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 34.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 78½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 9 Απριλίου.

«ΣΑΓΚΑΜΟΝ» (παναμ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένα 75% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 31 Μαΐου.

«ΕΜΕΡΤΣΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (σημ. αγγλική) από λιμένας Περσικού Κόλπου 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένα (Ιδιαίτεροι δροι), διμεσος φόρτωσης.

«ΕΠΕΡΣΕΥΣ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 23.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόσδερν ρέιντζ 55% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S. (συνεχή ταξίδια μένοι 31ς Δεκεμβρίου), ένσοδος Μάιου.

«ΘΕΤΙΣ» (σημ. θερεποικ.) 38.000 τόνων d.w. δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ηνωμένων Πολιτειών 30% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., διμεσος φόρτωσης.

«ΚΕ-Ι-Π ΑΡΑΞΩΝ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καναδάν 47½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 11 Απριλίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ-Ι-Σ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 16.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ιαπωνίας 70% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 20 Απριλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ-Ι-ΝΤ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 21.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 50% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 15 Απριλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 27.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιδον Μεσόγειον, 70% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας Σκέλιδ, φόρτωσης 15 — 25 Απριλίου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιδον Μεσόγειον, 70% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας Σκέλιδ, φόρτωσης 12 — 20 Απριλίου.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 27.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 55% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 18 Απριλίου.

«ΕΛΕΩΝΙΔΑΣ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 50% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 23 Απριλίου.

«ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (τεξιδιον) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 53% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας ΑΤ.Τ.R.S., φόρτωσης 24 Απριλίου.

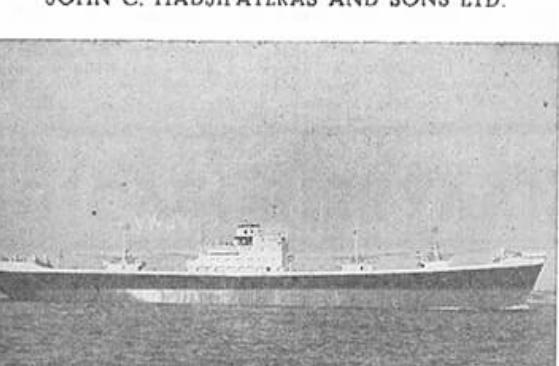
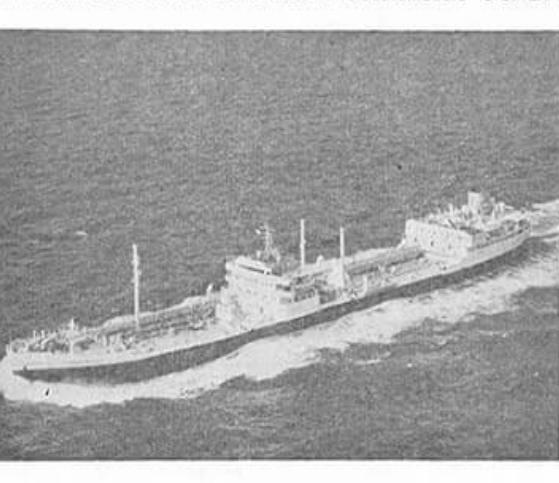
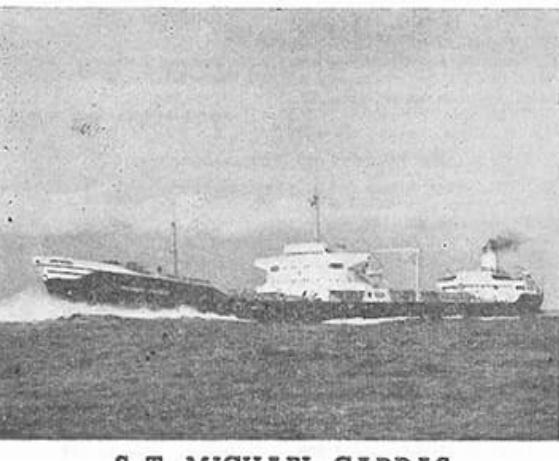
«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ-Ι-Π» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιδον Μεσόγειον, 72½% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας Σκέλιδ, φόρτωσης 10 — 19 Απριλίου.

«ΧΑΛΟΗ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 22.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' έπανοπαράδοσης λιμένας Ιαπωνίας 72% έπι έπανοπαράδοσης λιμένας Σκέλιδ, φόρτωσης 18 — 30 Απριλίου.

***ANTΩΝΙΑΔΗΣ NAYTILIAKA**

Η πλεοναρχεύουσα επιχείρηση έπιπλωμάτων
Τηλεφωνικότηλος 40-435 ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14
ΠΕΙΡΑΙΕΣ

Fine ships ICI Fine paints
MARINE PAINTS



M. V. DIAMANTIS PATERAS
MANAGED BY DIAMANTIS PATERAS LTD, LONDON
LINALUX DULUX & STAG
Finishes and Compositions
Manufactured by
IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.
PAINTS DIVISION - SLOUGH - BUCKS



ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρογκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Ρίο Χαΐνα 4 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Πειραιά 5 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα ἀπό 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Ντάριεν 29 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώζι»	55	8450	άνεχ. Σαγκούα 12 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Κυνόσουραν ἀπό 5 'Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υἱο Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Ά.δ. Χατζηπατέρας	43	7231	έφθ. Ρόττερνταμ 12 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Ρεσιφε 31 Μαρτ. σιά Τόκιο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης Παπάζογλου	27	1887	εἰς Πειραιά
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τουρινάκη	22	988	διπλήθε Κόρινθον 13 'Απρ. διά Ρουμανίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθε Μπρόνομποττελ 3 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Άκουαμαριν»	44	7214	εἰς Τάμπαν ἀπό 24 'Ιουν. 1959
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Κοφάύπτης - Θουντουλάκης	21	2725	έφθ. Πειραιά 12 'Απρ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	διπλήθε Ούζαν 3 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Mix. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Σαντιάγκο 7 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
AZIAN	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	όπερα Ρόζαριο 4 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Σάπποπο»	24	3658	έφθ. Τρινικομάλι 9 'Απρ.
ΑΘΕΝΣ	έτ. «Άθενς»	44	7161	διπλήθε Σουέζ 2 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλουμαρ»	59	10606	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Χιούστον
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Κώνων) πολιν 5 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ	'ΕΛΛ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Λιδρέρον 7 'Απρ.
ΑΘΩΣ	έτ. «Άλυτις»	29	3958	έφθ. Μπιζέρταν 5 'Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	διπλήθε Μπρόνομποττελ 26 Μαρτ. διά Γδύνιαν
AITZIAN ΑΙ.ΛΑΝΤ	έτ. «Άκουιλα»	57	8184	διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Σαγκάνη
AITZIAN ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πασίφικη»	56	8835	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 3 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικ»	60	13200	εἰς Ιαπωνίαν, υπό ναυηγόνιν
ΑΚΤΗ	έτ. «Πόρτοφίνο»	43	7093	έφθ. Τόκιο 4 'Απρ.
ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Ταμπικο 1 'Απρ. δι' Αμβέρσαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτι»	56	10482	έφθ. Βενετίαν 19 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμυρα»	42	7191	έφθ. Ειρηνάδου 9 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. «Άλεμπάτη	59	9720	άνεχ. Γιαδάταν 4 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	άδ. Τουρινάκη	20	1112	εἰς Λαύριον 13 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Στρατης Ανδρέαδης	44	7207	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Ναιτζιάνη»	42	7181	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 14 'Ιαν. 1959
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	Θεοφανών Α. Ε.	43	7266	έφθ. Σάντα Κρούζ ντελ Σούρ 23 Μαρτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	53	7409	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 24 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 8 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΑΛΤΑΓΑ'Ρ (δεξ.)	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Μπρεμερχφεν 5 'Απρ. διά Καναδᾶ
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	56	10776	άνεχ. N. Ύρκην 1 'Απρ. διά Πουέρτο Πόντρε
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. (Τρανσατλ. Φράγκερ)	53	12897	έφθ. Βαλτιμάρην 4 'Απρ.
ΑΜΟΙΒΕΑ	έτ. «Επ. Γκάρτιον»	43	8426	έφθ. Μουρόραν 31 Μαρτ.
ΑΜΑΖΟΝ	έτ. «Νέα Τόκη»	44	7207	έφθ. Ν. Ύρκην 28 Μαρτ.
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Άμαζώνι»	44	7281	άνεχ. Νεκοτάσα 28 Μαρτ.
ΑΜΩΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)	έτ. (Σάδερλαντη)	43	8444	άνεχ. Πρόδιντενς 5 'Απρ. διά Θιλαδέλφειαν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Λεόνια»	38	7949	έφθ. Πιουκάρο 2 'Απρ.
ΑΝΑΞ	έτ. «Κόσμαρ»	44	7359	άνεχ. Λαύριον 1 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Άναξ»	55	8332	έφθ. Καλκούτταν 26 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Πούλο Μπούκον 5 'Απρ. διά Νοθορωσίακην
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 26 'Ιουλ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Ηρακλῆς»	19	1320	έφθ. Πειραιά 8 'Απρ.
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. (Παταφίκο)	43	7188	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ. διά Τοιμπά
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. Μ. Μιχαλού	33	2362	έφθ. Γένοβαν 30 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαρτ. διά Τοιτταγκόκ
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Άννιτσα»	44	7165	άνεχ. Λόδης Αντζελες 18 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. (Κάνονους)	57	11976	έφθ. Μένα έλ. Αχράντη 4 'Απρ.
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. (Καριόναν)	57	12443	άνεχ. Χακοδάνην 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. (Μαρσελόζο)	59	24716	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	έτ. (Βιαμάρη)	36	2175	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Η.	παναμαϊκή έταιρια	44	7108	έφθ. Νεκοτάσα 4 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	έτ. (Νηαρντόρο)	57	10888	άνεχ. Ειρηνάδου 25 Μαρτ. διά Κέϋ Γουέστ
ΑΞΙΟΣ	άδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Βρέμην ἀπό 6 'Ιουν. 1958
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	Α. Δημάδης - Δ. Γκιούλη	43	7253	έφθ. Ρίο Χαΐνα 30 Μαρτ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. (Σίππ. Ντεβελόπιμεντη)	58	10392	άνεχ. Λονδίνον 5 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. (Σίππ. Ντεβελόπιμεντη)	58	10392	διπλήθε Παναμά 6 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. (Σίππ. Ντεβελόπιμεντη)	57	10391	έφθ. Νιώρμπαν 8 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. (Λιδονός) Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Μπριούμπαιν 31 Μαρτ. διά Κέπ Τάουν
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. (Κανόνους)	57	11897	διπλήθε Παναμά 4 'Απρ. διά Λαττάκια
ΑΡΙΣΤΕΙΑΝΗΣ	Φρίζος Θεοδωρίδης	37	4636	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Απρ. διά Ταμπικό
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. (Ειρηνικός) Α.Ε.	44	7243	εἰς Μουνένος 'Αύρες ἀπό 5 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. (Αρμαντόρα)	43	7244	άργει Σπαλιμάτορι ἀπό 23 'Απρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. (Αριστείδη)	43	7227	έφθ. Ταμπικό 8 'Απρ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (Όπερωκ.)	έτ. (Γκρέκας)	31	20256	άνεχ. Τζιμπούτι 4 'Απρ. διά Τοιτταγκόκ
ΑΡΜΑΙΑ	έτ. (Άλαμεντα)	43	7091	διπλήθε Ούζαν 8 'Απρ. διά Μαδέρας
ΑΡΜΑΡ	έτ. (Άστρα)	45	7273	διπλήθε Πόρτα Αλμπέρνη 7 'Απρ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. (Εμπρός)	43	2905	έφθ. Σουέζ 7 'Απρ.
ΑΡΜΟΝΙΑ II	Δ. Εύθυμην κ.λ.π.	31	2795	έφθ. Ραβένναν 5 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. (Τρόπις)	44	7240	διπλήθε Πειραιά 13 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. (Μαρίτιμα)	60	10050	διπλήθε Μπρόνομποττελ 25 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΡΧΟΝ	έτ. (Πρωτεύνη)	45	7260	άργει Βαλτιμάρην ἀπό 16 Σεπτ. 1959
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. Ασημά	39	1007	έφθ. Μασσαλίαν 5 'Απρ.
ΑΣΠΙΣ	έτ. (Άλκποτις)	41	7013	διπλήθε Παναμά 8 'Απρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτηρο Δρακούλης	43	7176	έφθ. Τόκιο 29 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	57	10087	έφθ. Κολούπια ρίθερ 6 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	56	10096	έφθ. Πόρτλαντ ('Ορ.) 28 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	56	10093	άνεχ. Αμβέρσαν 11 Μαρτ. διά Ταμπικό
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	56	10092	άνεχ. Κόμπι 1 'Απρ. διά Βόρ. Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	56	10091	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Απρ. διά Σαβάννα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	57	10087	άνεχ. 'Αμβούργον 29 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	58	10078	άνεχ. Ναγκόνια 3 'Απρ. διά Βαγκούδερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΪΤ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	58	10087	άνεχ. Δ. Αντζελες 29 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΜ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	58	10077	άνεχ. Φερντέιλ 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΪΖ	έτ. (Οσεαν Κάρυκο)	58	10087	άνεχ. Δ. Αντζελες 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. (Αναξ)	58	9724	έφθ. Γιαδάταν 30 Μαρτ.
ΑΤΤΑΣ	έτ. (Λάγιμπ Τρανσατλ.)	60	29741	άνεχ. Τουκούμι 31 Μαρτ. διά Ματσουγιάμα
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ. (Μπιπθέρι)	56	10312	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΥΓΗ	έτ. (Άλιλας)	21	3275	έφθ. Στρατών 5 'Απρ.
ΑΥΛΙΣ	έτ. (Ελιξ)	44	7176	διπλήθε Niton 6 'Απρ. διά Βαμπόα
ΑΥΡΑ	έτ. (Άλμα)	36	5795	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 6 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΑΧΑΙΟΣ	Έθν. Γραμμ. 'Ελλ.·'Αμερ.	27	21329	διπλήθε Γιόραλτάρ 8 'Απρ. διά Ν. Ύρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Στ. Νιάρχος	59	43373	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 6 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. (Κάνονους)	58	20958	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ.
ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.)	έτ. (Ελληνική) Α. Ε.	46	2025	άνεχ. Πειραιά 6 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. (Ελληνική) Α. Ε.	45	1892	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Απρ. διά Πειραιά
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. (Μερτομάντε)	52	11365	διπλήθε Γιόραλτάρ 31 Μαρτ. διά Ν. Όρλεανην
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 5 Μαρτ. 1959
ΒΙΡΓΙΝΙΑ K.	άδ. Κοντού	30	739	έφθ. Πειραιά 12 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ELLAS	έτ. (Ελληνική) Α. Ε.	44	1923	διπλήθε Κων) πολιν 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ

ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	42	7046	διπλήθε Σουέζ 9 'Απρ. διά Κίναν
ΒΡΥΞΗ (δεξ.)	Κ. I. Στεργιόπουλος	22	3846	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
ΓΛΑΤΕΙΑ Σ. (δ.)	παναμαϊκή έταιρια	43	8568	έργει Μόμπιλ άπό 26 Φεβρ. 1959
ΓΛΑΝΗΝ	έτ. «Ασπασία»	44	7247	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 4 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διπλήθε Κωνυπολίν 6 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Βενετίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόδιο»	51	7480	έφθ. Μαζουλιπατάνα 31 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	Ν. Λαμπιρής	31	.967	διπλήθε Σουέζ 29 Μαρτ. διά 'Ερυθράν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	άδ. Γράτου	44	7176	άνεκ. Αύγουστον 26 Μαρτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδεράτου	39	10061	άνεκ. Χέμιζεμ 2 'Απρ. διά Κωνσταντίζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	έφθ. Αλεξάνδρειαν 6 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεάδην	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 4 'Ιαν. 1958
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατούφικο»	42	7030	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 25 Μαρτ. διά Σουέζ
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεκ. Φόβεν 25 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Πιουρόπα»	43	7255	άνεκ. Αμέρερον 27 Μαρτ. διά Νιούαρκ
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	έφθ. Γενόβαν 1 'Απρ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταλάντικ»	43	7229	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 4 'Απρ. διά Βομβάν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΑΣ	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	8881	διπλήθε 'Ελσινορ 2 'Απρ. διά Βόρ. Εύρώπην
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουεστέρν Τράπορτ»	59	9268	έφθ. Ν. 'Υόρκιν 2 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπελμόντη»	57	24883	διπλήθε Σουέζ 10 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ»	43	12808	εις Μάλμο υπό διασκευήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΤΙΣ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλαντ Πίες»	49	10862	έφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάρος»	44	12808	εις Μάλμο υπό διασκευήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΐΝΤ (δ.)	έτ. «Μέμφις»	43	10449	διπλήθε Κωνυπολίν 5 'Απρ. διά Νοθορωσιακήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Πιουράντ Τέμπεστ»	44	10170	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΓ'ΙΝΤ	έτ. «Κάρος»	44	12500	Ίδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ», ώς μετωνυμάσθη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (δ.)	έτ. «Αγιαδ»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ	έτ. «Αγιαδκάρ»	43	12500	Ίδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ», ώς μετωνυμάσθη
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεανίκη»	43	10195	έφθ. Μέγαρα 28 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερες»	54	20991	έφθ. Πειραιά 11 'Απρ.
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	άνεκ. Τζιμπούτη 24 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)	έτ. «Εσόνα»	44	11625	άνεκ. Τζάκονβιλ 7 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Γ. 'Ιστρού	43	593	έφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	διπλήθε Κωνυπολίν 21 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΔΑΩΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5779	άνεκ. Χάμπον ρόδα 1 'Απρ. διά Μάντζεστερ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Άιδηλια»	59	9350	διπλήθε Παναρά από 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεκ. Λας Πάλμας 26 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πλάιο»	44	7255	άνεκ. Πιαστάν 6 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Πανταλέων»	44	7265	έφθ. Βοστόνην 6 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμοράς»	44	9589	άνεκ. Κόμπε 10 Μαρτ. διά Άμαγκασάκι
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Βεργώπη»	44	7207	άνεκ. Ν. 'Υόρκιν 6 'Απρ. διά Μπριτζπορτ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	έφθ. Αιμέρεσαν 7 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φουρκερο»	58	9087	έφθ. Μορμουγκάο 8 'Απρ.
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Δίρφις»	43	7280	άργει Κυνδούσουραν από 18 Σεπτ. 1958
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	άνεκ. Μόζι 30 Μαρτ. διά Γιουλίν
ΔΩΡΟΣΕΑ	Mix. Καραγάωργης	25	3297	διπλήθε Κωνυπολίν 3 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. E.	43	1244	εις Πειραιά από 2 Μαρτ.
ΕΘΝΟΣ	έτ. «Ντρέικ»	56	10328	διπλήθε Παναρά 9 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελτράνσοπορτ»	56	10289	άνεκ. Τρίνινταν 2 'Απρ. διά Μιδδλεσμπρο
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4164	άργει Κάρδιφ από 7 Νοεμ. 1957
ΕΙΛΕΝΗ	έτ. «Αντρια»	48	8376	έφθ. Ρίβερ Μπλακγουώντερ 8 'Απρ.
ΕΙΛΕΝΗ	όδ. Κουλουκούντη	38	5550	άνεκ. Ναγκασάκι 4 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΕΙΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυώνη» Α. E.	44	7176	διπλήθε Παναρά 4 'Απρ. διά Πρόβιντενς
ΕΙΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7267	διπλήθε Τρίνινταν 28 Μαρτ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	έφθ. Τζακάρταν 5 'Απρ.
ΕΙΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριούν - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Καζαπιτάγκαν 5 'Απρ.
ΕΙΛΙΖΑ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	έφθ. Πιομπίνο 5 'Απρ.
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ. 1957
ΕΙΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. E.	55	2746	άνεκ. Κάρδιμ 8 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΕΙΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας από 18 'Ιαν. 1958
ΕΙΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α. E.	59	7300	εις Έμδεν υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	«Ελληνική» Α. E.	59	7293	διπλήθε Σουέζ 10 'Απρ. διά Μπάραν
ΕΙΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α. E.	56	7510	έφθ. Καλκούταν 2 'Απρ.
ΕΙΛΗΜΙΝΑ	έτ. Γκούμας	22	1184	άνεκ. Εύρηκαν 8 'Απρ. διά Πειραιά
ΕΙΛΛΗΝΗ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Ρίβερ Ουάρον 5 'Απρ.
ΕΙΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α. E.	57	7068	άνεκ. Πόρτ Σουάν 3 'Απρ. διά Καλκούταν
ΕΙΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. E.	39	6281	έφθ. Κουβέιτ 5 'Απρ.
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α. E.	44	7207	άνεκ. Καράτοι 9 'Απρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α. E.	56	7510	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 7 'Απρ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α. E.	56	7510	άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 8 'Απρ. διά Μάρκους Χούκ
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. E.	43	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. E.	43	7176	άνεκ. Τσάρλεστον 17 Μαρτ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. E.	43	7063	έφθ. Ν. 'Ύόρκην 27 Μαρτ.
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α. E.	44	7302	έφθ. Αλεξάνδρειαν 7 'Απρ. διά Καλκούταν
ΕΙΛΛΗΝΙΣ	«Ε. Ν. Ε.»	43	19492	διπλήθε Σουέζ 7 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΕΙΠΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Ριγιέκαν 1 'Απρ.
ΕΙΠΠΙΣ	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	διπλήθε Τρίνινταν 7 'Απρ. διά Αιμέρεσαν
ΕΙΠΤΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Α'Ζουλ»	42	7058	διπλήθε Παναρά 25 Μαρτ. διά Τόκιο
ΕΙΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Επιδαυρος» Α. E.	43	7176	άργει Βαλτιμόρων από 10 'Ιουν. 1958
ΕΙΠΙΚ. (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Ερκιουλές»	58	30332	άνεκ. Βαλτιμόρων 2 'Απρ. διά Χιέρρο
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νευρηπ. -Σταθάτος	44	7198	έφθ. Εμοπτέρεγκ 6 'Απρ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (λάινερ)	Ίω. Λάτος	29	14216	εις Πειραιᾶ από 3 'Οκτ. (επισκευαι)
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδα 2 'Απρ. διά Ντόρμπαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοςκ»	59	9650	διπλήθε Παναρά 20 Μαρτ. διά 'Οζέκαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράκης - Κολύμβας	21	2369	άργει Κυνδούσουραν από 17 Αύγ. 1958
ΕΣΠΙΕΡΟΣ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	έφθ. N. 'Ορλεάνην 29 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	άνεκ. Ραβέννα 18 Μαρτ. διά Ρινιέκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανόπορος» Α. E.	43	7194	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά 'Ιαπωνιάν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά - Ελευθεριάδην	17	3976	έφθ. Πειραιά 8 'Απρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Yioi Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άνεκ. Λός 'Αντζελες 8 'Απρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΑΝΘΙΑ Γ.	Οίκος Χανδρή	54	11209	έφθ. Θιουτάντ Τρουβίλλο 8 'Απρ.
ΕΥΑΝΘΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. Καλόζας	56	10053	άνεκ. Λός 'Αντζελες 8 'Απρ. διά Χαβάναν
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Μοντέρευ»	57	6102	έφθ. Ζουάνσον 4 'Απρ. διά Χαβάναν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Πίνα Μαρίν»	43	8397	άνεκ. Λός 'Αντζελες 21 Μαρτ. διά Τόκιο
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	8631	έφθ. Μπάραν 8 'Απρ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Κηφισιά»	43	8985	διπλήθε Παναρά 1 'Απρ. διά Μπαγκόκ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	8000	εις Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ.
ΕΥΡΩΤΑΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	έφθ. Γενόβαν 8 'Απρ. διά Βομβάν
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Πίνα Μαρίν»	43	8432	άνεκ. Βαγκούρδη 5 'Απρ. διά Πόρτ 'Εθεργκλαντ
ΖΕΡΜΑΤΤ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Ντόρμπαν 8 'Απρ.
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	έτ. «Κηφισιά»	43	6578	άνεκ. Λονδίνον 28 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΗΛΙΑΣ Κ.	έτ. «Μαρποέζα»	39	9974	άργει Φάλμουθ από 6 Μαρτ.
ΗΡΑ	Γ. Κουρεμένος	45	2125	εις Τάιν, υπό παραλαβήν
ΗΡΩΝ II	έτ. «Ναβιέρα»	43	7176	άνεκ. Λός 'Αντζελες 23 Μαρτ. διά Κόμπε
ΟΑΡΡΟΣ	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεκ. Χαβάνα 30 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΟΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεκ. Λός 'Αντζελες 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΕΜΟΝΗ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεκ. Λός 'Αντζελες 8 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΕΩΔΑΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Κάδος» Α. E.	44	7198	άργει Σύρον από 22 'Οκτ. 1957
ΟΕΩΔΑΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Μπι»	42	6997	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 7 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΕΩΔΑΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	εις Πειραιά από 19 Μαρτ. (επισκευαι)
ΟΕΩΔΑΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7032	άνεκ. Σουάνον από 2 Μαρτ. διά Σουραμπάγια

ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	37	6636	έφθ. Φιλαδέλφειον 8 'Απρ.
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ	43	8465	έφθ. Αλμπανυ (N.Y.) 26 Μαρτ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάκερ)	29	231	διῆλθε Κων) πολιν 23 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΘΕΤΙΣ	44	7250	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΗΣΕΥΣ	46	1988	άνεχ. Αμεριγγον 5 'Απρ. διά Κάλμαρ
ΓΙΓΡΟΣ	43	7207	έργει Τανούρα ('Ιανουαρίας) ἀπό 30 Νοεμ.
ΙΔΙΣΣΟΣ	43	8371	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Μαρτ. διά Γιαδάταν
ΙΩΑΝΝΑ	26	28/3	έφθ. Μορμουγκάο 31 Μαρτ.
ΙΩ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ	42	7035	άνεχ. Τζιμπούτι 4 'Απρ. δι' 'Ινδια
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	44	7176	εις Βισκαϊκόν Κόλπον 3 'Απρ. διά Στεττίνον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	44	10441	άνεχ. Μοντεβ'εδο 18 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	43	7244	άργει Μπρούζες ἀπό 11 'Ιαν. 1958
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	57	10122	άνεχ. Τρίνιταντ 30 Μαρτ. διά Ρίο 'Ιανείρο
ΚΑΔΙΩ Σ.	17	2032	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 22 Μαρτ. διά Σεμπένικο
ΚΑΛΑΜΑΙ	32	4633	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. δι' 'Αμεριγγον
ΚΑΛΑΜΑΣ	43	8390	διῆλθε Παναμά 6 'Απρ. δι' 'Ην. Πολιτείας (θρ. Χάττερας)
ΚΑΛΑΙΟΠΗ	57	8/5	άνεχ. Σπάττλ 16 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	57	9092	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Απρ. διά Βομβάν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	44	7198	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 'Απρ. διά Σάντο Κρούζ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	56	10056	άνεχ. Κόμπε 29 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	44	7075	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπό 24 Μαρτ.
ΚΑΙ.ΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	44	7279	διῆλθε Σουέζ 9 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	55	8798	άνεχ. Σιγκαπούρην 24 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	54	8003	έφθ. Βεστώνην 8 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	40	5/12	άνεχ. Πειραιᾶ 11 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	60	9319	διῆλθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	60	8717	άνεχ. Ναγκόγια 31 Μαρτ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	60	5,82	άργει Κυνόσουραν ἀπό 22 'Οκτ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	44	7123	άνεχ. 'Αντεν 27 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	58	8961	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 21 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	43	7176	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 18 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	57	9256	άνεχ. Γάνδον 29 Μαρτ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΚΑΡΑΒΩΣΤΑΣΙ	44	7139	διῆλθε 'Αγ. Βικέντιον 7 'Απρ. δι' 'Αμέρερον
ΚΑΡΑΜΑΥΛΙΤΗΣ	43	7163	διῆλθε Παναμά 30 Μαρτ. δι' 'Ειδονμάουθ
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	56	10060	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 5 'Απρ.
ΚΑΣΟΣ	39	5/5	άνεχ. Μαλάγαν 25 Μαρτ. διά Τζιότζια
ΚΑΣΣΙΑΝΗ	07	629	έφθ. Σαγκάνη 1 'Απρ.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ	43	7150	έφθ. Κατάνην 1 'Απρ.
ΚΑΣΤΩΡ	44	7198	ε.ς Ιωνιανάν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΤΕ Ν.Δ. (δεξ.)	59	24600	εις Ρόττερνταμ ἀπό 21 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	43	7068	άργει Κυνόσουραν ἀπό 5 'Οκτ.
ΚΑΤΙΝΑ	44	7242	έφθ. Λίβερπουλ 7 'Απρ.
ΚΕΑ	58	13921	άνεχ. Σαιν Τζών 6 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικοῦ
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.)	58	11754	άνεχ. Μοντεβ'εδο 6 'Απρ. δι' 'Αγ. Βικέντιον
ΚΕ'ΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	42	7265	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπό 21 Μαρτ. 1958
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	41	7431	έφθ. Βέρα Κρούζ 28 Μαρτ.
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ	44	7120	έφθ. Ροζάριο 6 'Απρ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (δεξαμ.)	57	25183	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958
ΚΕΡΤΗ	43	7159	άργει Κυνόσουραν ἀπό 4 'Ιαν. 1958
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	25	18/6	έφθ. Χόγκ Κόγκ 6 'Απρ.
ΚΕΧΕΡΑ	44	7176	ε.ς θεσιν 25 N. - 75 A. 'Απρ. 6 διά Μπόρνεο
ΚΗΦΕΥΣ	43	7033	άργει Αμπελάκη
ΚΗΙΟΣΕΣΟΣ	43	8443	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Χιούστον
ΚΙΩΑΙΡΩΝ (δεξ.)	40	8427	έφθ. Χοινάγκη 5 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	56	8429	άργει Αμπελάκη ἀπό 5 'Ιουλ. 1958
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	58	11156	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Μαρτ. 1958
ΚΡΗΤΗ	44	7244	έφθ. Χάμπον ρόδης 9 'Απρ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	43	7198	άνεχ. Καρθαγένην 19 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΚΟΡΑΗ	43	7207	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΑΛΙΑ III	28	1595	έφθ. Βοστώνην 21 Μαρτ.
ΚΟΡΟΙΟΝ	23	4693	άνεχ. Λονδνον 5 'Απρ. διά Σαιν Τζών
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	43	8459	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	59	10914	άνεχ. Αμβερσαν 22 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-δεξ.)	57	30332	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. διά Πολωνίαν
ΚΡΙΟΣ	45	3805	έφθ. Μπατόν Ρούζ 27 Μαρτ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	59	9200	άνεχ. Καρθαγένην 19 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΚΥΝΟΣ	57	13909	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	54	10608	έφθ. Ειρηνίτην 29 Μαρτ. δι' 'Υμουνίτεν
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	20	64,6	έφθ. Σαντιάγκο 30 Μαρτ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΟ	56	9086	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ.
ΚΥΡΑΝΤΑΝΗΣ	44	7240	έφθ. Ροζάριο 30 Μαρτ.
ΚΥΡΑΝΤΑΝΗΣ	43	7/6	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Λά Γκουαρά
ΚΥΡΑΝΤΑΝΗΣ	45	7157	άνεχ. Παλέρμα 8 'Απρ. διά Χάμπον ρόδης
ΚΥΡΑΝΤΑΝΗΣ	45	7176	έφθ. Βρέμην 6 'Απρ.
ΚΥΡΑΝΤΑΝΗΣ	56	8474	έφθ. Σουέζ 9 Μαρτ.
ΚΥΡΑΝΤΑΝΗΣ	43	8462	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 5 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΥΡΑΝΤΑΝΗΣ	25	9,6	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαρτ. δι' 'Ειρνικόν
ΚΥΡΑΝΤΑΝΗΣ	60	14431	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 'Ιουν. 1959
ΘΕΔΔ. Τεργιάζος	43	7176	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Μπορνσάιντ (Λα.)
ΘΕΔΔ. Τεργιάζος	56	10048	εις Πειραιᾶ ἀπό 29 Φεβρ. (έποκευα)
ΘΕΟΦΑΝΙΑΣ	43	6766	προσπραγμένον εἰς Δυρράχιον
ΘΕΟΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	43	7176	άνεχ. Φάργκε 20 Μαρτ. διά Κούδαν
ΘΕΟΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	43	1556	διῆλθε Παναμά 24 Μαρτ. δι' 'Αμεριγγον
ΘΕΤΙΣ	22	2201	άργει Βικτωρίαν 4 'Απρ. δι' 'Αμπελάκη
ΘΕΤΙΣ	43	7176	άργει Ροζάριο 30 Μαρτ.
ΘΕΤΙΣ	57	5/6	διῆλθε Σαντιάγκο 30 Μαρτ. διά Λά Γκουαρά
ΘΕΤΙΣ	45	7242	άνεχ. Παλέρμα 8 'Απρ. διά Χάμπον ρόδης
ΘΕΤΙΣ	43	7252	έφθ. Βρέμην 6 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	43	7084	έφθ. Σουέζ 9 Μαρτ.
ΘΕΤΙΣ	43	8462	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 5 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΘΕΤΙΣ	43	7193	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαρτ. δι' 'Ειρνικόν
ΘΕΤΙΣ	43	1113	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Φεβρ. 1958
ΘΕΤΙΣ	37	48,9	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 9 'Απρ. διά Νότ. Αφρικήν
ΘΕΤΙΣ	43	7030	διῆλθε Σαντιάγκο 13 Μαρτ. διά Βάρναν
ΘΕΤΙΣ	11	1459	έφθ. Πειραιᾶ 12 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	36	1151	άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
ΘΕΤΙΣ	44	7193	εις Ιωνιανάν, ύπο ναυπήγων
ΘΕΤΙΣ	44	1339	διῆλθε Τρίνιταν 8 'Απρ. διά Φιλαδέλφειον
ΘΕΤΙΣ	60	13200	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Απρ. διά Λονδίνον
ΘΕΤΙΣ	44	8536	έφθ. Καλλάο 4 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	43	8395	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 31 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΘΕΤΙΣ	43	8434	έφθ. Ν. Υόρκην 9 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	57	7478	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΘΕΤΙΣ	45	7281	διῆλθε Τρίνιταν 2 'Απρ. διά Γένοβαν
ΘΕΤΙΣ	60	13636	άργει Αμπελάκη ἀπό 3 Δεκ. 1957
ΘΕΤΙΣ	27	1554	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαρτ. διά Νούμεα
ΘΕΤΙΣ	20	5401	άργει Αμπελάκη
ΘΕΤΙΣ	34	4/62	διῆλθε Σουέζ 31 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΘΕΤΙΣ	44	7272	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	45	7281	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 9 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	60	13636	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΘΕΤΙΣ	19	3585	διῆλθε Αγ. Βικέντιον 2 'Απρ. διά Γένοβαν
ΘΕΤΙΣ	42	7044	άργει Αμπελάκη ἀπό 3 Δεκ. 1957
ΘΕΤΙΣ	45	7048	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαρτ. διά Νούμεα
ΘΕΤΙΣ	55	8526	άργει Αμπελάκη
ΘΕΤΙΣ	30	772	διῆλθε Σουέζ 31 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΘΕΤΙΣ	60	18800	άνεχ. Γκότειμπουρκ 6 'Απρ. δι' 'Αμεριγγον
ΘΕΤΙΣ	27	1554	έφθ. Πειραιά ἀπό 5 Μαρτ. 1959
ΘΕΤΙΣ	20	5401	άργει Ρέτζιο ἀπό 14 Μαρτ. 1958
ΘΕΤΙΣ	34	4/62	έφθ. Καλόμπο 4 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	44	7272	άνεχ. Βαγκούθερ 6 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΘΕΤΙΣ	43	7/87	έφθ. Βαλτιμόρην 5 'Απρ.
ΘΕΤΙΣ	43	7238	εις Πόρτ Αρθουρ, ύπο παραλαβὴν

ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «Σάμος»	56	6074	άνεκ. Κόμπε 4 'Απρ. διά Νιούκαστλ
ΜΑΡΙΑ Δ.		έτ. «Κοντόνιον»	57	10311	έφθ. Καράτοι 1 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ		έτ. «Νάσιοναλ»	44	7070	έφθ. Τόκιο 5 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Παρπαντόν»	44	71/6	άνεκ. Αγ. Βικέντιον 1 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες διπλής Πόρτα Σαιδ 1 'Απρ. διά Ραβένναν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθατός	43	71/6	άνεκ. Μορμυκάδο 5 'Απρ. διά Γιαδάταν
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας»	43	7134	διπλής Νοτίδων 9 'Απρ. διά Βαγκούδερ εις Πειραιά από 7 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Τζών Χατζηπατέρας»	57	10314	έφρεις Ελευσίνα από 20 Σεπτ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)		'Ιω. Λάτος	29	14216	έφθ. Μπουένος "Αύρες 22 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ		έτ. «Νιτζέανη»	40	523/	διπλής Κων) πολιν 9 'Απρ. διά Αμυνταίου
ΜΑΡΙΓΟ		έτ. «Νεθάδος»	42	7147	έφθ. Αμέρεραν 8 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Αμέρεραν 8 'Απρ. διά Αμυνταίου
ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Νέπτουν»	59	8700	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ		έτ. «Όριενταλ»	24	47C1	εις Θέσιν 22.56 B. - 69.50 Δ. 'Απρ. 4 διά Λαττάκιο
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Άρντενα»	46	8942	έφθ. Ν. Υόρκην 8 'Απρ.
ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Ευκαρπίερς»	43	7033	εις Θέσιν 40.38 B. - 12.34 Δ. Μαρτ. 24
ΜΑΡΑΙ (δεξ.)		έτ. «Μαρλίν»	59	20340	άνεκ. Γιοκοχάμα 2 'Απρ. διά Βαγκούδερ
ΜΑΡΟΥΔΙΩ		έτ. «Άλλαντίνη»	46	7369	διπλής Λάδεσντ 4 'Απρ. διά Βρέμην
ΜΑΡΗΙΣΣΑ		έτ. «Ουνίθεροαλ»	55	8961	εις Σύρον από 18 'Ιαν. (έπισκευαι)
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτορέρς»	59	9260	διπλής Πόρτα Σαιδ 9 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεκ. Σαιν Τζάνι από 22 Φεβρ. διά Κούβαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μονόβια»	57	8906	έφθ. Σαγκάνι 27 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρολαγκά»	56	8425	άνεκ. Πέραμα από 7 'Οκτ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ		έτ. «Ρεαλμά»	41	7194	άνεκ. Αντεν από 26 Φεβρ. διά Κιναν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)		έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	διπλής Κυνόσουραν από 7 Μαρτ. 1958
ΜΑΤΡΟΥΖΟΥΛ		έτ. «Φονάν»	57	9168	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρης - Παπάζογιουλου	16	2081	έφθ. Σάντο Κρούζ ντέλ Σούρ 30 Μαρτ.
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	έφθ. Σαντορίνη 8 'Απρ. διά Καράτοι
ΜΕΝΤΟΥΡ		-Έκτυρ Κ. Δρακούλης	41	715/	έφθ. Οδούσιον 7 'Απρ. διά Οδούσιον
ΜΕΣΣΗΝΙΑ		έτ. «Αϊτζιαν Φράιτ»	60	13200	άνεκ. Τζίμπουτι 14 Μαρτ. διά Κιναν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ		έτ. «Φλήτ Σιπιγκικ»	44	8453	άνεκ. Χάμπτον ρόδας 6 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτορνάθες»	57	92.0	άνεκ. Μοντεδίδεο 8 'Απρ. διά Λιβερπουλ
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	έφθ. Είνσενμανού 8 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ		Χρ. Σαρλής και Σιά	33	1503	έφθ. Βενετίαν 30 Μαρτ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		Μιχ. Καραγεώργης	34	7027	έφθ. Αμυνταίου I 'Απρ.
ΜΙΧΑΛΗΣ		Ν. Ευσταθίου	44	71.6	εις Λονδίνον από 23 Φεβρ.
ΜΟΝΤΕΓΚΟ ΣΚΑΥ'		έτ. «Ιντεγκρίτας»	44	7375	εις Θέσιν 14.45 B. - 25.59 Δ. 'Απρ. 1 διά Ρίθερ Πλέιτ
ΜΗΕΝΤΙΑ ΙΑΙΑ		παναμαϊκή έταιρια	45	7253	άνεκ. Τσάρλεστον 5 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΜΗΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Ελκερίερς»	44	7190	έφθ. Κυνόσουραν από 7 Μαρτ. 1958
ΜΥΚΗΝΑΙ		έτ. «Ντιαμόντε»	56	10061	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΙ... -ντη (δεξ.)		Έλλην. Γραμ. Ν. 'Αμερ.	34	2709	έφθ. Σάντο Κρούζ ντέλ Σούρ 30 Μαρτ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Κρούζνικον 18 'Απρ. διά Καράτοι
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)		Φαφαλίου	57	9345	έφθ. Τζίμπουτι 14 Μαρτ. διά Χανάν
ΝΑΞΟΣ		έτ. «Λιμπρά»	58	13152	άνεκ. Γιαδάταν 26 Μαρτ. διά Ντάρεν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ		έτ. «Νουέβα Σεδίλλα»	44	7066	άνεκ. Γιαδάταν 26 Ιουλ. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Μοντεθέρντε»	45	7176	έφθ. Τσάρλεστον 8 'Απρ. διά Τοίταγκόκ
ΝΕΑ ΙΩΡΚΗ		έτ. «Καρδαμύλα»	44	7247	άνεκ. Κυνόσουραν από 14 Νοεμ.
ΝΕΔΩΝ		δδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεκ. Γιαδάταν από 6 Φεβρ. διά Ινδονησίαν
ΝΕΣΤΟΣ		έτ. «Ευγενία»	43	7264	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Απρ. διά Ιταλίαν
ΝΗΡΕΥΣ		«Θεοφανών» Α. Ε.	43	7261	άνεκ. Ν. Ορλεάνην 27 Μαρτ. (διαταγάς)
ΝΗΣΙ		Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 24 Μαρτ.
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΟΣ (Μετ.)		έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Καράτοι 28 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Μαρίτ Κέρριερ»	60	14204	άνεκ. Ύμουλην 5 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΣΗΣ		Κ. Πατέρας & Σιά	43	71.6	άνεκ. Γιαδάταν από 26 Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		Θωμάς 'Επιφανιάδης	43	7176	άνεκ. Κυνόσουραν από 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙII		δδ. Σιτινά	43	7244	διπλής Παναμά 30 Μαρτ. διά Λίβερπουλ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Μιχαλίνος» Α. Ε'	42	7203	έφθ. Γκριλόγκ 7 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	διπλής Σερέουταν 24 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΙΚΥ		έτ. «Εφιλον»	58	6279	έφθ. Ν. Ορλεάνην 7 'Απρ.
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άνεκ. Χαδάνην 28 Μαρτ. διά Βαγκούδερ
ΝΟΡΑ		έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	διπλής Νίτων 5 'Απρ. διά Αμυνταίου
ΝΟΡΘ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Οσεαν Τρέιντερς»	44	7257	έφθ. Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ		'Αντ. Παπαδάκης	59	8700	έφθ. Ριγιέκαν 8 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Παλαιρεντες»	57	10632	έφθ. Ένοβαν 7 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ		έτ. «Πανοκούλατα»	58	10662	έφθ. Κόμπε 4 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)		'Αντ. Παπαδάκης	59	10300	εις Θέσιν 11.32 N. - 34.1 Δ. 'Απρ. 6 διά Σάντος
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πρίαμο»	58	12139	άνεκ. Χαδάνην 28 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ. «Πάρντον»	59	8630	διπλής Νίτων 5 'Απρ. διά Αμυνταίου
ΝΟΡΘ ΠΕ'ΙΤΖ		έτ. «Παπαδάκης»	58	8639	έφθ. Κούνοσουραν από 26 Ιουν. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		έτ. «Πανιώνια»	52	3694	έφθ. Λίζαρντ 31 Μαρτ. διά Βαλτιμόρου
ΝΤΑΥΝΙΑΚ (Μ.-Δ.)		έτ. «Φάραλον»	45	7148	έφθ. Κούνοσουραν 22 Μαρτ.
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ		έτ. «Γουίντυναυαρντ»	58	30235	έφθ. Κούνοσουραν 31 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ		έτ. «Παρνασός»	44	7176	έφθ. Βαλτιμόρου 5 'Απρ.
ΝΤΟΡΣΧΕΤ		έτ. «Παναυ..Έουρόπιον»	59	9030	άνεκ. Χαδάνην 28 Μαρτ. διά Ρωσίαν
ΝΥΜΟΙΑΙΑ		έτ. «Ιντερκοντίνενταλ»	59	10396	διπλής Λιζαρντ 31 Μαρτ. διά Βαλτιμόρου
ΝΥΜΩΗ		έτ. «Γιουν. Στά Τράνσοπορτ»	43	7276	έφθ. Μόριζ 22 Μαρτ.
ΟΒΟΝ		έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	8062	έφθ. Κοπεγχάγην 8 'Απρ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		έτ. «Αϊτζιονι»	57	9767	άνεκ. Πόρτ Αρθουρ 1 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΟΛΓΑ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεκ. Γιαδάταν 23 Μαρτ. διά Ντουγκόν
ΟΛΓΑ		Ρ. Δ. Μελοχρίνδης	25	996	άνεκ. Πούλο Μπούκον 5 'Απρ. διά Μαντράς
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	διπλής Κυνόσουραν από 26 Ιουν. 1958
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Ελληνική»	56	2745	έφθ. Χιουστόν 30 Μαρτ.
ΟΝΤΙΝ (Φυγείον)		έτ. «Νέο Τύχη»	42	7132	άνεκ. Χάμπτον 6 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΟΝΤΡΥ		δδ. Γράτσου	60	5960	άνεκ. Σεμπρούγκεν 1 'Απρ. διά Γκουαγιακίλ
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ		Κ. Γρατσος	45	72.8	έφθ. Λα Γκουαίρα 19 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ		έτ. «Ορ. Μήντ-'Ηοτ»	44	9894	άνεκ. Ν. Υόρκην 8 'Απρ. διά Μαρμουράκι
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		έτ. «Ορ. Μήντ-'Ηοτ»	45	7861	έφθ. Τσάρλεστον 23 Μαρτ. διά Κεύ Γουέστ
ΟΡΦΕΥΣ		Κουν. Β. Σκαρδέλης	43	71.6	διπλής Τσάρλεστον 30 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ		έτ. «Οφεένυς»	56	9942	έφθ. Χιουστόν 30 Μαρτ.
ΟΥΑΥΣΕΣΣ ΙΙ		έτ. «Μπλού Μπούνι»	43	7194	άνεκ. Λόδης 'Αντζελες 8 'Απρ. διά Τακόμα
ΠΑΓΑΣΤΗΚΟΣ		έτ. «Ούλιωσες»	42	8570	άνεκ. Γκάλερστον 1 'Απρ. διά Σαγκούα
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Οβεράν Κέρριερ»	43	8394	έφθ. Χιουστόν 31 Μαρτ.
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγιες»	60	9260	άνεκ. Ρίγιεκαν 19 'Απρ. διά Αγγλίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Α. Καραδίας	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρου 6 'Απρ. διά Παραλαθήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Α'κιες»	57	10498	έφθ. Βαλτιμόρου 6 'Απρ. διά Καζαμπλάγκον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	άνεκ. Νίου Ουεστμποτερ 6 'Απρ. διά Χιούστον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	έφθ. Βαλτιμόρου 6 'Απρ. διά Χιούστον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		Πάνος οι Κουμάνταρος	44	7244	άνεκ. Ν. Υόρκην 2 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.		έτ. «Ελλιδιάσον»	57	10747	έφθ. Βαλτιμόρου 6 'Απρ. διά Χούλλ
ΠΑΝΙΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Τρανσοπορτέαιον»	43	7254	διπλής Κυνόσουραν 6 'Απρ. διά Μεσσίγειον
ΠΑΡΑΛΟΣ		έτ. «Εύπλοια»	45	7240	άνεκ. Λά Γκουλέπτε 6 'Απρ. διά Καζαμπλάγκον
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Πειραικήν» Ν. Ε.	43	1640	άνεκ. Λά Γκουλέπτε 6 'Απρ. διά Χιούστον
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.)		έτ. «Ηοτέρν Μεντιτέραν»	37	9968	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Πανκρόμπο»	59	23607	έφθ. Κόμπε 9 'Απρ.
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	άνεκ. Οζάκαν 31 Μαρτ. διά Κουνταλλόρε
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)		έτ. «Αλόρα»	60	13909	εις Ιαπωνίαν, ύπο ναυπήγον
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Στενάκας»	56	12630	άνεκ. Ν. Υόρκην 2 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΠΑΤΗΑ		έτ. «Βιοβάντουρα»	57	10048	διπλής Κυνόσουραν 6 'Απρ. διά Χούλλ
ΠΑΤΡΑΙΚΟΣ		έτ. «Ελληνική Α. Ε.	47	2754	άνεκ. Λά Γκουλέπτε 6 'Απρ. διά Μεσσίγειον
ΠΑΤΡΙΣ (λάδινερ)		έτ. «Κόμμερς Μαρίν»	44	8479	άνεκ. Λά Γκουλέπτε 6 'Απρ. διά Καζαμπλάγκον
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ		όδ. Χανδρή	50	1840J	άνεκ. Πειραιά 14 'Απρ. διά Αυστραλίαν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δεξ.)		έτ. «Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεκ. Μπαντάρ Μασσάρ 18 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Πανκρόμπο»	57	2'617	άνεκ. Μπαντάρ Μασσάρ 18 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Παλιζόντα»	44	7212	έφθ. Αμέρεραν 28 Δεκ. 1957

ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)	έτη. «Κάνοπους»	56	15852	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. δι' 'Αμμουδιάν Μπαίν άργει Κυνόσουραν ἀπό 11 Σεπτ. 1958
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ., Έμπειρικος	45	3861	διπλήθε Παναμᾶ 5 'Απρ. (ἀπό Χουάσκο)
ΠΕΤΡΟΣ	Υἱοί Π. Γουλανδρῆ	44	6422	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διά Κοπεγχάγην
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτη. «Κανόπους»	57	10446	έφθ. Σάν Νικολας I 'Απρ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτη. Γουλανδρῆ	43	7282	διπλήθε Σουέζ 30 Μαρτ. διά Ντώρμπαν άργει 'Αμπελάκι ἀπό 23 'Απρ. 1958
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτη. «Αθηνᾶν»	44	7207	έφθ. Κοιλδοτάμ 30 Μαρτ.
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)	έτη. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	άνεχ. Τοάρλεστων 6 'Απρ. διά Βρέμην
ΠΙΝΤΑΡ	έτη. «Κομμερσιαλ» κλπ	54	6154	διπλήθε Παναμᾶν ἀπό 11 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΙΑΤΑΝΗ	έτη. «Λέσο»	25	4528	διπλήθε Ντόρερ 30 Μαρτ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Νορλίντο»	58	9603	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 30 Μαρτ. διά Σαντος
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Πλέιτ»	44	7185	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδες 25 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Πλέιτ Σιππόρ»	45	7297	διπλήθε Μπρόνομποττελ 25 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Κολόμπο 31 Μαρτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Παναμάς»	54	9.88	έφθ. Μπότγουντ 22 Μαρτ. (διά Μπουένος "Α ρες")
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Σκιρρών»	43	7258	έφθ. Γκάρστον 8 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Ποσπέριτο»	43	16975	άργει 'Ελευσίνα από 25 'Ιαν. 1958
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Γκόμπαλσ»	45	7159	διπλήθε Σουέζ 3 'Απρ. διά Βαυπόδα
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	Στρ. «Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Πενακόλα 8 'Απρ. διά Γκουαντανάμο Μπαίν άνεχ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ. διά Ντακάρ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Λά Πλάται»	56	7213	άργει Ν. Υόρκην από 25 'Ιαν. 1958 εἰς Νορδίγιαν (πλωτός σταθμός)
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Αρπς»	43	7257	έφθ. Αάρχους 2 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Καλκούταν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Φιλιόρι»	43	7124	άνεχ. Είλατ 5 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Πιουρόπα»	43	10449	έφθ. Τάιν 10 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Τρανσοσεάνικα»	58	10414	άνεχ. Σαΐν Τζών από 18 Φεβρ. διά Μπαχάμας
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Πουέστ "Αφρικα»	58	8414	εἰς N. Υόρκην από 29 Μαρτ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Άλλαριζ»	55	16718	έφθ. Ντιόρμπον 7 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Σηφάρερς»	46	945	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Πρωτοστάτης»	43	7225	εἰς Πειραιά από 20 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Πρωτεύεις»	44	7252	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 6 'Απρ. διά Ρεσίφε
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Στροβίλι»	43	7138	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Λα. μπριάν»	43	7152	άνεχ. Μορμουγκάν 9 'Απρ. διά Θρέμην
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Μαραβεντούρα»	30	4014	άνεχ. Ήράκλειον 1 'Απρ. διά Καλάμας
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Μαριστρέλλα»	43	7133	άνεχ. Ιντούον από 18 Φεβρ. δι' 'Αδί
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	Υἱοί Σιγάλα	25	1412	άνεχ. Λόδης Αντζέλες 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Γαλαζιάς»	45	7176	
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Ελληνική» A. E.	44	1923	
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Μαρκονκουΐστα»	24	6962	
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτη. «Γκλόμπε»	57	10316	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.)	έτη. «Κυκλάδες»	59	19300	
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)	έτη. «Κεραμίδει»	56	21081	
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτη. «Βαπτιστής»	43	7267	
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτη. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	
ΣΑΙΜΟΣ	Υἱοί Δ. Ιγγλέσον	43	7268	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ	έτη. «Σάν Παντελέμωνιν»	44	7282	
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτη. «Κρόνος»	42	7118	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υἱών Σιγάλα	43	7176	
ΣΑΡΙΖΑ	έτη. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	έτη. «Σάντα "Ελένα»	19	2472	
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτη. «Μόρανια»	45	7293	
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτη. «Δίδω»	43	7231	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτη. «Κάνοπους»	55	16056	
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτη. «Σάν Σεοίλιο»	58	13910	
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτη. «Πιούνιβερας Τράμπη»	42	7214	
ΣΙΡΚΑΙ	έτη. «Σίρκλε»	59	1850	
ΣΙΩΝΟΣ	έτη. «Σάν Σεοίλιο»	58	13921	
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτη. «Βικαλάρο»	44	6725	
ΣΚΟΠΕΛΟΣ	έτη. «Βικαλάρο»	47	7176	
ΣΚΥΡΟΣ	έτη. «Κάιζερ»	43	7176	
ΣΚΥΤΩΤΑ	έτη. «Βαλένθια»	42	6907	
ΣΟΥΕΖ	Ίω. Λάτοπς	24	1564	
ΣΟΥΞΑΝΝΑ	έτη. «Κέμαρον»	18	849	
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτη. «Εξέλισιορ»	57	10398	
ΣΟΦΙΑ Τ.	Τσουρινάκης	21	933	
ΣΠΕΤΕΣΑΙ	έλληνικη έταιρια	44	7276	
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)	Ίω. Λάτοπς	26	5648	
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτη. «Σουορέζ»	59	10200	
ΣΤΑΜΟΣ	έτη. «Φάραλον»	56	8789	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτη. «Εντίνα»	56	8878	
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτη. «Κάσσος»	44	7223	
ΣΤΡΟΒΙΔΙ	έτη. «Στροβίλη»	43	7167	
ΣΤΡΥΜΟΝ	έτη. «Πασιφίκ Τραναπόρτ.»	45	8557	
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	
ΤΑΝΑΙΤΣ	έτη. «Τρακάνα»	59	2650	
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	έτη. «Ελλην. Μεσον. Γραμματ.»	40	7637	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	31	3991	
ΤΖΕΝΝΥ	έτη. «Μαριφορτούνα»	43	7135	έφθ. Τοάρλεστων 9 'Απρ.
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ	έτη. «Βάγκικη»	42	7513	έφθ. Κολόμπο 2 'Απρ.
ΙΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύνενία I. Χανδροί	43	10448	άνεχ. Νατάλ (Βραζ.) 29 Μαρτ. διά 'Αρούμπαν
ΤΗΝΟΣ	έτη. «Ντέλ "Εστε"»	44	7161	διπλήθε Πούσλο Μπούκομ 8 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.)	έτη. «Τρανσοπετρόλ»	30	9243	εἰς θέοιν 23.29 Β. - 16.59 Δ. 'Απρ. 1 διά Ρόττερνταμ
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτη. «Τρανσοποταϊκή»	56	2745	έφθ. Ραγγόν 8 'Απρ.
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτη. «Φιντέλιτου»	57	10493	έφθ. Αμπούργον 5 'Απρ.
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράσσοι	44	7207	άνεχ. Τζιμπούτι 4 'Απρ. δι' 'Ιμμιγκαμ
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	Δή. Κόμετ	45	15020	άνεχ. Τακοράντι 5 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΛΚΟΝ	έτη. «Μπόλτικο»	43	10195	άργει Κυνόσουραν από 7 Σεπτ.
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	ύιών Π. Γουλανδρῆ	60	13200	άνεχ. Λιθόρον 7 'Απρ. διά N. Υόρκην
ΦΛΩΡΑ Α	άθενασιδόπης	36	1288	άνεχ. Πειραιά 12 'Απρ. διά N. Ορλεάνην
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτη. «Ραντούσα»	44	7282	διπλήθε Παναμᾶ 30 Μαρτ. διά Ζουάν (Περού)
ΦΟΙΒΟΣ	έτη. «Αυσφίων»	57	9970	έφθ. Μπρέβιτα 11 Μαρτ. (διά Ρωσίαν)
ΦΟΙΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτη. «Αλόρα»	60	13909	έφθ. Θεσσαλονίκην 10 'Απρ.
ΦΟΡΚΥΣ	έτη. «Φόρκυς»	43	7618	άνεχ. Σιγκαπούρων 6 'Απρ. διά Σόνκλα
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταθυλοπότης	27	7.15	έφθ. Κωνοτάντζαν 1 'Απρ.
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	Δή. Σελείν	44	15020	διπλήθε Μπρόνομποττελ 4 'Απρ. διά Καράτοι
ΦΡΥ	Καθρέπτης - Θουντης	07	1117	έφθ. Μπάκιος Μπλάγκαν 6 'Απρ.
ΦΡΥΤΙΑ	έτη. «ΕΛ-Μές»	38	1230	διπλήθε Σουέζ 3 'Απρ. διά Κούρε
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτη. «Φιντέλιτου»	57	10493	άνεχ. Αμβέρσαν 30 Μαρτ. διά Χαθάναν
ΦΩΤΟΥΛΙΑ	έτη. «Πορτοφίνο»	43	7173	εἰς Πειραιά από 20 'Ιαν.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσσος» A. E.	45	7247	άνεχ. Ειδινομάυοθ 12 Μαρτ. διά Κούθαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	έτη. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσσος» A. E.	44	71.6	
ΧΙΟΣ	έτη. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτη. «Πασινιρέζα Σίππιγκ»	53	8458	
Χ.ΟΗ (δεξ.)	έτη. «Μόγια»	54	15749	
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	77	428	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτη. «Σέντραλ»	43	7139	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	Α. Μ. Πρίντεζης	44	1291	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτη. «Νέα Τύχη»	45	7247	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτη. «Σαμπινάλ»	42	7084	

ΤΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)	έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	έτ. «Κρίνιδιλλη»	44	7261	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιθ.)	έτ. «Ντιεράχτ»	43	7228	ἀνεχ. Λόδς 'Αντζελες 23 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΑΝΗ (λ.δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 16 Μαρτ. διά Σουέζ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	έτ. «Άβιλαι»	43	7238	διπλήθε Παναμά 2 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Βικτορες»	43	7176	ἀνεχ. Χάδρην 29 Μαρτ. διά N. 'Υόρκην
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διπλήθε Πόρτα Σαΐδ 3 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αιτζίον Μαρ»	10	1471	άργει Πέραμα ἀπό 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθάνου)	έτ. «Παρένα»	21	1489	έφθ. Πειραιά 1 'Απρ.
ΑΓΚΝΑ (Λιθάνου)	έτ. «Άγκνα»	41	5225	διπλήθε Ούζαν 6 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Λουπεράντζα»	43	7260	ἀνεχ. Τζιμπούτι από 13 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΔΕΔΑΘΟΤΗΣ II (λ.)	έτ. «Ομπρας»	29	3725	έφθ. Ραγγούν 4 'Απρ.
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Ρινόμπλικ»	53	13675	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 22 Μαρτ.
ΑΕΛΛΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Βότα»	57	20/97	διπλήθε Πόρτα Σαΐδ 31 Μαρτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουερο»	44	7176	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 5 'Ιουν. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άργει Νιούπορτ ἀπό 1 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιθάνου)	έτ. «Σιγάλα»	20	1618	διπλήθε Μπρόνομποττελ 1 'Απρ. διά Σοντερτέλζε
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	έτ. «Άθωμας»	41	4729	έφθ. Τόνιδα 1 'Απρ.
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)	έτ. «Παρέλλη»	44	3061	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 1 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΙΘΝΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	18/84	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	έτ. «Πατοϊφίκα»	43	7267	έφθ. Βαγκούσερ 25 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμπιριάν»	58	10020	ἀνεχ. Καράτοι 7 'Απρ. διά Ντώρμπαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμπιριάν»	58	10/20	διπλήθε Παναμά 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμπιριάν»	58	10/20	άργει N. 'Υόρκην ἀπό 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σαν Γκρεγκόριο»	43	7197	έφθ. Χαδάνων 6 'Απρ.
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστερλέλα»	44	2547	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαρτ. διά Βομβάν
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)	έτ. «Κονκροντία»	42	7002	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 5 'Απρ. διά Νανάιμο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΥΦΡ (λ.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	διπλήθε Θεούτα 2 'Απρ. διά Ταιτταγκόγκ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΑΝ (λ.)	έτ. «Ινσουλάρη»	44	7058	ἀνεχ. Ζεεμπρούκε 2 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗΝ	έτ. «Πατοϊφίκη»	43	7032	ἀνεχ. Σεεμπρούκε 2 'Απρ. διά Ταιτταγκόγκ
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.)	έτ. «Οσεαν Πετρόλη»	58	22/29	διπλήθε Αντεν 6 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛΑ (λ.δ.)	έτ. «Πιουνάντεντ Κρός»	57	12614	ἀνεχ. Μπρεμερχάφεν 29 Μαρτ. διά Μπαχάμας
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ. δ.)	έτ. «Πιουνάντεντ Κρός»	58	12623	ἀνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 28 Μαρτ. δι' 'Αργεντινήν
ΑΚΡΩΝ (λ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7/35	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.
Α/ ΜΑΛΙΚ ΣΛΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ (Ν.Α.Τ.)	έτ. 'Αρ. Όνδας»	54	28738	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 15 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΛΑΣΚΑ (λ.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 31 Μαρτ. διά Μηνέ ρα
ΑΛΕΞ. (παν.)	έτ. «Ριαλέδης»	25	2323	Βιρυττόν 4 'Απρ. δι' 'Αλεξανδρέπετταν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.)	έτ. «Λαιμπιριάν»	56	20926	διπλήθε Πόρτα Σαΐδ 9 'Απρ. διά Γαέταν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα ἀπό 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Φάριση»	44	7215	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 3 'Απρ.
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)	έτ. «Αλκιδιάδης»	42	7066	άργει Αιμπελάκι ἀπό 17 Μαρτ. 1958
ΑΛΚΥΟΝ (λιθ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΛΑΝΤΙΝ	έτ. «Τζουλιανίκο»	23	1323	ἀνεχ. Βιρυττόν 10 Μαρτ. διά Γάζαν
ΑΛΑΜΑ (λ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 30 Μαρτ. διά N. 'Υόρκην
ΑΛΑΜΠΑ (λ.)	έτ. «Βιλλαλούπη»	43	7231	διπλήθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Καράτοι
ΑΛΑΜΠΙΝΟ (παν.)	έτ. «Πάλμαρ»	43	7162	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΛΑΝΤΕΡΣΟΤ (λιθ.)	έτ. «Άλντερσοτ»	44	7243	άργει Αιμπελάκι ἀπό 25 Σεπτ. 1958
ΑΛΤΙΣ (λ.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	έτ. «Φοινίζη»	44	10721	άργει Κυνόσουραν ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	έτ. «Νίτερο»	11	3131	ἀνεχ. Βιρυττόν 10 Μαρτ. διά Γάζαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 30 Μαρτ. διά N. 'Υόρκην
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	έτ. «Φοινίζη»	43	10578	διπλήθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Καράτοι
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.)	έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	άργει Μοντεβίδεο 24 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΜΙΝ (λιθάνου)	έτ. «Βάχοκηπη»	25	3132	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 25 Μαρτ. δι' 'Απρ. 1958
ΑΜΠΑΙΟΝ (λ.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άργει Κυνόσουραν ἀπό 27 Απρ. 1958
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV.	έτ. «Νίτερα»	43	7176	ἀνεχ. Μεσσήνα 21 Μαρτ. διά Σπαλάτον
ΑΝΑΛΟΥΟΣΙΑ (λιθ.)	έτ. «Αστούριας»	42	7141	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 24 Σεπτ.
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	56	13262	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 'Απρ. 1958
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (λ. δ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 8 'Αρ.
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	έτ. «Τράνουπον»	57	11978	ἀνεχ. Αλεξανδρέαν 5 'Απρ. διά Λαττάκια
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (δ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Κούθαν
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	έφθ. Κασιούγκ 16 Μαρτ.
ΑΝΑΡΟΣ ΘΡΙΑΛ (λ.δ.)	έτ. «Σάν Τερόνυμο»	58	23607	ἀνεχ. Ρόττερνταν 3 'Απρ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΑΝΑΡΟΣ ΚΕΙΠ (λ.δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Απρ. διά Βομβάν
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λ.δ.)	έτ. «Μπεναδέντε»	56	23502	ἀνεχ. Καλλάο 2 'Απρ. διά Ταλάρα
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	έτ. «Όρδιον»	41	7257	ἀνεχ. Μπαντάρ Μαρούπορ 30 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΥΡΕΑ (λ.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	ἀνεχ. Τρίνινταντ 3 'Απρ. διά Αμμουδίν Μπαίν
ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΣΖΕΝΤ	έτ. «Οράιον»	43	7206	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΓ'ΟΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	ἀνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Απρ.
ΑΝΑΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	56	23232	ἀνεχ. Ν. 'Υόρκην 3 'Απρ. δι' 'Αμμουδίν Μπαίν
ΑΝΑΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.δ.)	έτ. «Εστερλέλα»	58	27526	διπλήθε Βαλτιμόρην ἀπό 12 Φεβρ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΑΓΙΟΜΟ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	58	2/466	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 5 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΕΙΤ.ΝΤΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Αίλα Κάστρο»	59	27462	ἀνεχ. Τοκούγιαμα 2 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ.
ΑΝΑΡΟΣ ΘΡΑΥΤΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	άργει Φάλμουθ ἀπό 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ ΘΟΡΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43	7166	άργει Χάρρουτς ἀπό 4 Δεκ.
ΑΝΑΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	έτ. «Άνδρος»	54	17847	έφθ. Τσάρλεστον 2 'Απρ.
ΑΝΑΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	ἀνεχ. Τρίνινταντ 3 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Ιλσίο 20 Μαρτ.
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	έτ. «Καριόμπια»	45	10708	ἀνεχ. Τσάρλεστον 31 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άργει Σαδόναν ἀπό 20 'Ιαν. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44	7258	έφθ. Αλαπανού 8 'Απρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36	5017	ἀνεχ. Ρόσαριο 5 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωας»	08	1763	έφθ. Βιρυττόν 1 'Απρ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	έτ. «Σαδόβι»	44	7259	διπλήθε Παναμά 13 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΝΤΙΟΝΗ	έτ. «Μαριτάμη»	41	7061	διπλήθε Τρίνινταντ 3 'Απρ. διά Σάντος
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Νιού Ούεστμινστερο 29 Μαρτ.
ΑΝΤΩΝΥ	έτ. «Εστάρες»	44	7126	εἰς Πειραιάδι ἀπό 6 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	έτ. «Πασιφίρ Τράιντιγκ»	57	15845	άνεχ. Φεούδι 5 'Απρ. διά Κατάνων
ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ.)	έτ. «Σαμέλγκα»	43	7176	έφθ. Βιρυττόν 4 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΥ (λ.)	έτ. «Κοινόβιλλα»	43	7244	άργει Κατάνων ἀπό 16 Νοεμ. 1957
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β. (Λιθάνου)	έτ. «Ετζέο»	30	4847	έφθ. Μορμουγκάδο 23 Μαρτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δινδ.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	ἀνεχ. Κόμπε 6 'Απρ. διά N. 'Ορλεάνην
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	διπλήθε Παναμά 1 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΠΕΣ (λ.)	έτ. «Απεξ»	42	6806	έφθ. Αντίλλας 1 'Απρ.
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.)	έτ. «Αθηνίαν»	57	9452	άνεχ. Ρεούφι 5 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	έτ. «Βιλανούεδα»	56	10180	ἀνεχ. Βρέμπι 31 Μαρτ. διά Σιεμφουέγκος
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	έτ. «Φινωναιέρα»	19	1754	έφθ. Ερέβαν 24 Μαρτ. διά Σαντούριαν
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ. «Ολισμαν»	43	7258	άνεχ. Γένοβαν 24 Μαρτ. διά Βρέμπι
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου)	έτ. «Αληπον»	43	7187	άνεχ. Χαδάνα 25 Μαρτ. διά Νουέθιτας
ΑΡΗΣ (λ.)	έτ. «Ιθακα»	40	2787	έφθ. Μορμουγκάδο 1 'Απρ.
ΑΡΨ (λ.κάνου)	έτ. «Αρες»	30	4557	διπλήθε Κωνιτζόπολιν 24 Μαρτ. διά Κωνιτάντζαν
ΑΡΙΑ (Λιθάνου)	έτ. «Σορδίνια»	21	1498	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλλ»	58	23626	

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αριστομένης»	43	7247	άνεκ. Κολούμπια ριβέρ 6 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αγκουσαρόύτα»	43	6995	άνεκ. Μοντεβίδεο 3 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.ονδ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Φερρόλ από 2 Θερ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριτάιμ»	40	10224	άργει Φερρόλ από 11 Θερ. 1958 .
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αριάτε»	44	7216	άνεκ. Μόζι 27 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.)
ΑΡΙΩΝ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Αριών»	28	1707	άνεκ. Τζέδαν από 9 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φερπλαίν»	58	18743	άνεκ. Ούμι Σαιδ 2 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΡΝΤΕΝ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Σοράγια»	37	2709	έφθ. Οζάκαν 31 Μαρτ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ταλαμανκά»	43	7155	άνεκ. Λόδι 'Αντζελες 2 'Απρ. διά Νέαρκον
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λάιμπ Σηή Τράνσον»	43	7137	άνεκ. Σεμαίνουσα 8 'Απρ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σαουθατλάντικ»	44	7283	άνεκ. Ελευσίνα από 2 'Απρ 1958
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Μπαγιάνο»	44	7157	άνεκ. Βικτωρία 2 'Απρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ.	«Σάδη Μίνκουελ»	28	4809	άνεκ. Μοντεβίδεο 22 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ.	«Σάνη Γκαμπριέλ»	44	7176	άργει 'Ελευσίνα από 2 'Απρ 1958
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ασήμιο»	43	7129	άνεκ. Πειραιά 26 Μαρτ. διά Κύπρον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Θήρα»	53	13415	άνεκ. Αυγούστος 8 'Απρ. διά Αυμουσάιν Μπαίν
ΑΣΤΡΟΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Φαιρούριντ»	42	7150	άργει 'Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ.	«Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεκ. Λόδι 'Αντζελες 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΕΝΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σαντάγκο»	25	4853	έφθ. Σύρον 27 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘ)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΐΚΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεκ. Περαία 5 'Απρ. διά Γιοκκάσι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΐΚΑΟΥΝΤΣ (N.A.T.)		έτ.	«Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεκ. Κιουρασάο 26 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικ»	59	20500	εἰς 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ.	«Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεκ. Χάλιραξ 7 'Απρ. διά Μερακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	58	20451	διπλήθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΒ (λ.) (N.A.T.)		έτ.	«Ατλάντικο»	43	7176	άνεκ. Μουρόραν 24 Μαρτ. διά Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Αστρολούζ»	44	7250	άνεκ. Κόμπε 30 Μαρτ. διά Μανιλά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	43	7257	άνεκ. Μορμούγκαο 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	49	17062	έφθ. Σεπάλιαν 1 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	49	9869	άνεκ. Χιούστον 29 Μαρτ. διά Βιζαγκαπατάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ. 3.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	54	10758	έφθ. 'Αματερόνταμ 31 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	51	10054	άνεκ. Χάλιραξ 7 'Απρ. διά Μερακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΣ (λ.) (N.A.T.)		έτ.	«Ατλάντικο»	54	9833	διπλήθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	43	7176	έφθ. Σύρον 27 Μαρτ. διά Παναμά 3 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	57	24831	έφθ. Σιδηνόριον 1 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	58	18183	άνεκ. Χάλιραξ 7 'Απρ. διά Μερακάιμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ.	«Ατλάντικο»	59	18500	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	44	7176	διπλήθε Πάναμα 3 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ.	«Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	έφθ. Σιδηνόριον 1 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δ.λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	55	12985	άνεκ. Ριό 'Ιανέριο 8 'Απρ. διά Ριό Γκράντε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	53	11322	άνεκ. Σάντος 23 Μαρτ. διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	54	11248	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Βομβάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	55	11241	άνεκ. Τσάρεστον 3 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΠΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	53	12696	άνεκ. Αματερόνταμ 7 'Απρ. διά Στεττίνον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	53	12712	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	52	11767	άνεκ. Μπουένος 'Αύρες 8 'Απρ. διά Νεάπολιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	43	7200	άνεκ. Ριό 'Ιανέριο 8 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	56	14839	έφθ. Ριό 'Ιανέριο 8 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	52	10930	εἰς Πειραιά από 3 Νοεμ. (έπισκευα)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	50	8637	άργει Βαλτιμόρην από 2 Θερ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ορίδλα»	43	7248	έφθ. Αμβούργον 2 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	43	7176	άνεκ. Ριό 'Ιανέριο 22 Μαρτ. διά Παρανάγκουα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	48	10928	άνεκ. Αύγουστον 28 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βαγγελιστρία»	49	10908	άνεκ. Τιούμπατ 27 Μαρτ. διά Καβαλάνη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Βαγγελιστρία»	43	7176	άνεκ. Βαλτιμόρην 5 'Απρ. διά Λαττήκια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ'Υ	(N.A.T.)	έτ.	«Βαγγελιστρία»	43	7176	άνεκ. Τζάσονβιλ 31 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Μερίτιμα»	45	7160	άνεκ. Τζάμποτι 28 Μαρτ. διά Ιαπωνίνην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΤΊΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικο»	44	7247	έφθ. Βόρυτταν 3 'Απρ.
ΑΤΤΙΚΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Αττικά»	27	5214	ε.ε. Πειραιά από 3 Νοεμ. (έπισκευα)
ΑΤΤΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βίτα»	43	6872	έφθ. Βαγκούβερ 8 'Απρ.
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Παλμέα»	42	7162	έφθ. Βαγκούβερ 8 'Απρ.
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Ρίο Βαλιδζό»	44	7198	άνεκ. Εύ. Υόρκην 8 'Απρ.
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βαγγελιστρία»	17	1293	έφθ. Βαγκούβερ 8 'Απρ.
ΒΑΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπιλόντι»	43	7229	άνεκ. Βόρυτταν 2 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ.β.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νουέρα Βίστα»	55	10507	άνεκ. Σάντος 23 Μαρτ. διά Καριπίτο
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Νουέρα Βίστα»	44	7192	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Βομβάν
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νουέρα Βίστα»	57	11623	άνεκ. Τσάρεστον 3 'Απρ. διά Λαττήκια
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βιργίνια»	44	7248	άνεκ. Βαλτιμόρην 31 Μαρτ. διά Ρότερνταμ
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρίνη»	56	8638	έφθ. Βαλτιμόρην από 15 'Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΑΝΤΑ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεκ. Σάβδαν 5 'Απρ. διά Πορτλάντα
ΒΙΟΛΑΤΕΑΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αντες»	56	9462	διπλήθε Μπρόνομποττελ 28 Μαρτ. διά Μεζικόν
ΒΙΟΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βόγλα»	55	9462	έφθ. Βαγκούβερ 30 Μαρτ.
ΒΙΟΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αστούριας»	44	7113	διπλήθε Κων/πολίν 2 'Απρ. διά Νοβορωσίοκν
ΒΙΟΒΙΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μιραμάρη»	18	5210	άνεκ. Σαδόνα 5 'Απρ. διά Πορτλίδηνε
ΒΙΟΡΓΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σέντραλ»	45	7253	άνεκ. Τάταλ 5 'Απρ. διά Μπαλμπάδα
ΒΙΟΡΓΙΑ Σ. Μ. (λιθ.β.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρακαίνη»	45	7256	άνεκ. Βαλτιμόρην 4 'Απρ. διά Μακόρις
ΒΙΟΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μυρρινέλλαι»	27	5407	άργει 'Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΒΙΟΡΓΙΑΝ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Μόρ ντέλ Πίρεο»	16	1449	άνεκ. Καλκούτταν 26 Μαρτ. διά Τσουρούμι
ΒΙΟΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)		έτ.	«Τιρόγκε»	45	499	διπλήθε Ντόβερ 8 'Απρ. διά Τάμεσιν
ΒΙΟΡΓΙΟΣ Λ. ΙΙΙΔΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικ Όιλα»	54	18790	έφθ. Ριγιέκαν 2 'Απρ.
ΒΙΟΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Εβερεστ»	35	5028	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 22 Μαρτ.
ΒΙΟΡΓΙΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Επον»	21	1964	άνεκ. Βέρο Κρού 26 Μαρτ. διά Ήμερος
ΒΙΟΡΓΙΟΣ Σ. Ε. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκρέτας»	43	7273	άνεκ. Λειζέρες 6 'Απρ. διά Σέτουμπαλ
ΒΙΟΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κόρθιον»	22	1871	άνεκ. Ντόρμπαν 29 Μαρτ. διά Ιαπωνίαν
ΒΙΟΡΓΙΟΣ ΣΙΑΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Πρόσπερο»	43	7166	έφθ. Σαφάκιαν 19 Μαρτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ.β.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πιολάντα»	40	7168	έφθ. Μορμούγκας 8 'Απρ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπάκια Σαλίνας»	42	7164	άνεκ. Α'Μπιτζάν 30 Μαρτ. διά Πόιντ Νουάρ
ΒΙΟΛΑΝΤ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μέντ»	27	2766	άνεκ. Ν. Ορλέαντν 27 Μαρτ. διά Κούβαν
ΒΙΚΕΜ (λ. δ.)		έτ.	«Ούρανια»	38	9260	ε.ε. Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΒΙΚΟΛΕΝΤ ΑΡΡΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άκουιλα»	60	25500	άνεκ. Ρότερνταμ 1 'Απρ. διά Ν. Ορλέανν
ΒΙΚΟΛΕΝΤ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	56	20668	άνεκ. Βιζαγκαπατάνη 5 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΒΙΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουλανδρή	57	8884	άνεκ. Μαντεβίδειον 12 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΙΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΙΛΕΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ολινάρεσι»	57	9410	εἰς 'Αινδούργον, υπό παραλίδην
ΒΙΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΜΑΡΓΙΩ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Άγγελικάνα»	37	1638	διπλήθε Παναμά 5 'Απρ. διά Ταβάτα
ΒΙΛΑΥΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πολύμαχο»	42	6996	άνεκ. Σιμόπουτον 7 'Απρ.
ΒΙΟΥΡΑΝΤ ΑΓΓΝΗΑΛΗΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πουδρόντ Τάνκερς»	52	20632	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 26 Μαρτ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΒΙΟΥΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Διεθνής»	52	13005	εἰς θείον 25.46 Β. - 56.13 Δ. 'Απρ. 5 διά Λονδίνον
ΒΙΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ.	«Που			

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Σινοῦ»	56	26031	διπλόθε Πόρτ Σαιδ 6 'Απρ. διά θιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΘΝΕΝΤΕΝΣ (Δ.δ.) ..		έτ. «Νιάρχου	57	26032	διπλόθε Σουέζ 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΑΛΟΥΣΕΝΣ (Δ.δ.) ..		έτ. «Κίγκ Ούλλα Μπαπι»	57	26031	άνεχ. Περο. Κόλπον 7 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γ'. Τρεντίζιον»	44	12853	άνεχ. Χάμπτον ρόδα 1 'Απρ. διά 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	52	21667	άνεχ. Γκπλόγκ 4 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχου	43	12800	άνεχ. Ρότερνταμ 26 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΤΖΙΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λητζιον»	43	7244	άργει Μπρούζες από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λάκι»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Λογιαλτύ»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	διπλόθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Μηντ»	53	13459	διπλόθε Ντόβερ 24 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος	58	20546	άνεχ. Γιοκκάι 27 Μαρτ. διά Μίρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος	57	28413	διπλόθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Νιάρχος	57	20533	άνεχ. Ν. Υόρκην 30 Μαρτ. διά 'Αμρουσιν Μπαιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΑ (Δ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Ντεΐ»	52	13256	άνεχ. Ήοτχαμ 2 'Απρ. διά Καρθαγένην (Κολ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Ήοτχαμ 9 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.)		έτ. «Ηστον»	58	14000	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ		έτ. Στ. Νιάρχος	43	12793	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουριο Τάνκερς»	55	20781	διπλόθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Χάμπτον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	έφθ. Ήοτχαμ 9 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ		έτ. Στ. Νιάρχος	58	11200	διπλόθε Σουέζ 10 'Απρ. διά 'Αμπαντάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Μέρκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλόθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (Δ.δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Τήμ»	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Ριγιέκαν 3 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	άνεχ. Φάργκε 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (Δ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	ε σ θέσιν 43.43 B. - 9.6 Δ. 'Απρ. 7 διά Ρότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο 7 'Απρ. διά Βικτωρίαν (Βραζ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (Δ.δ.)		έτ. «Ιντερμαρίνα»	55	20548	έφθ. Τάμεσιν 8 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΑ (Δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Τόιλ»	44	10448	άνεχ. Σάντος 4 'Απρ. διά Σαλβαδόρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΙΟΜΟ (Δ.δ.)		έτ. «Μέμφις»	45	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 9 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (Δ.δ.)		έτ. «Γουόρλαντ Τρήτυ»	43	10448	Ίδε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ» ομηρία ΕΛΛΗΝΙΚΗ εις Τόνομηρηκ από 23 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (Δ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τρούθ»	43	10595	άργει Σκαραμαγκάν από 13 Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (Δ.δ.)		έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	έφθ. Σπάττλ 4 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)		έτ. Στ. Νιάρχου	43	12800	άνεχ. Βρέστον 3 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (Δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Γιαδάτων από 27 Δεκ. διά Ν. Καλπονιάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλας»	41	6911	διπλόθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Βικτωρίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (Δ.δ.)		έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	έθ. Τόκιο 2 'Απρ.
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Χιάν»	45	7255	έφθ. Βέρα Κρούζ 16 Μαρτ. (διά Χαϊφαν)
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	άνεχ. Μόζι 3 'Απρ. διά Θουζίκι
ΔΕΛΦΟΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	56	6117	εις Πειραιά από 14 Φεβρ. (έπισκευα)
ΔΕΞΠΟΙΝΑ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. 'Αμπαντάν 16 Μαρτ. διά Κάρδαρ
ΔΕΣΠΟΙ		έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	29	2935	έφθ. Χά φαν 30 Μαρτ.
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Θρο Ντιάμοντς»	21	4012	διπλόθε Ντάκαρ 5 'Απρ. διά Λονδίνον
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)		έτ. «Άγγελικα»	43	2878	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 4 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρπενόνδα»	56	10360	ε σ θέσιν 14.22 B. - 8.40 Δ. 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά ουμφέροντα	60	13268	έφθ. Μπρεμερχάρεν 27 Μαρτ.
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δεξ.)		έτ. «Σπάρταν»	43	7176	εις θέσιν 24.4.8. - 8.6 Δ. 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΔΟΞΑ	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6759	άνεχ. Χιούστον 7 'Απρ. διά Λονδίνον
ΔΩΡΙΕΥΣ (Διθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	43	2847	έφθ. Ν. Υόρκην 8 'Απρ.
ΔΩΡΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δαναίδρος»	13	1486	έφθ. Μασσαλίαν 1 'Απρ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.)		έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	εις θέσιν 14.22 B. - 8.40 Δ. Μάρτ. 28 διά Μπουένος 'Αύρες
ΕΒΕΡΕΣΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Μαρίνα»	37	5452	εις Πειραιά από 29 Φεβρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυκλαδές»	37	5452	εις Πειραιά από 14 Φεβρ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	άνεχ. Όλακαν 25 Φεβρ. διά Βικέντιον 2 'Απρ. διά Στεττίνον
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδο Μούντο»	41	7289	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 6 'Απρ.
ΕΚΑΛΗ (Διθάν.)		έτ. «Βαλντεμέρο»	42	7132	διπλόθε Έγγ. Βικέντιον 2 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΕΛΕΚΤΡΙΚ		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Ντάρμπιαν 6 'Απρ. διά Στεττίνον
ΕΛΛΕΝ		έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	εις Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. (έπισκευα)
ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούνινδωρ»	44	10584	εις Κόμπη από 3 Ιαν.
ΕΛΛΕΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Βιστό Ρίος»	36	7820	διπλόθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΕΛΛΕΝΗ Β.	(N.A.T.)	έτ. Πουέρτ Λιμπερτάντη	44	7213	άργει 'Αμπελάκι από 21 'Οκτ. 1957
ΕΛΕΥΘΕΡΕΟΥΠΟΛΙΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)		έτ. Παπαχροπ. δην	58	13066	διπλόθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	43	7218	άργει Πόρτ Εσκούιθελ 29 Μαρτ.
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπόεζα»	44	7051	έφθ. Καράποι 27 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΕΠΟΝΤΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνόποντος»	44	7189	έφθ. Αλεξανδρείαν 5 'Απρ.
ΕΑΜΙΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Φάλμουθ 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδας
ΕΑΠΛΙΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν»	20	6157	διπλόθε Ντάρμπιαν 28 'Απρ. 1958
ΕΑΜΑΝΠΙ ΕΙΤΟΡ		έτ. «Τρανόπασιφικα»	43	7255	άργει Ντάρμπιαν 13 Σεπτ.
ΕΑΤΟΥΚΕ ΕΙΤΟΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δόγγος»	41	7122	άνεχ. Λός Αντζελες 25 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΕΑΤΥ (Δ.)		έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Χάλιφας 2 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΕΑΠΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντυ»	25	3320	άργει Φάλμουθ από 23 Δεκ. 1957
ΕΑΡΙΝΙΟ (Λιθάνου	(N.A.T.)	έτ. «Αλδάρες»	44	7153	άνεχ. Αμέρερον 21 Μαρτ. διά Αγ. Δομίνικον
ΕΑΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Μάστερ»	42	7140	άργει Αργοστόλιον από 18 Μαρτ. 1959
ΕΑΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ		έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεχ. Σερίφειαν 1 'Απρ. διά Σέριφον
ΕΓΥΕΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστρέλλα»	42	2842	άνεχ. Χάρρουιτς από 29 Φεβρ.
ΕΓΥΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΕΓΥΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18730	έφθ. Νεάπολιν 4 'Απρ.
ΕΘΥΑΛΑΣΣΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νέποντου Τάνκερς	56	30150	διπλόθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόλφι Ντεζέάντο»	44	7264	άνεχ. Ντώρπη 9 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΕΥΡΥΔΑΙΚΗ (Δ.δ.)		έτ. «Εύκρισιο»	59	9200	άνεχ. Ν. Υόρκην 9 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΕΥΡΥΚΛΕΑ (Δ.δ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Μπούνταν 9 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΕΥΡΥΒΙΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (Δ.δ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	διπλόθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΕΥΡΥΠΛΟΥΣ (Δ.δ.)		έτ. «Τουέστ Ατλάντικ»	36	9927	ε σ θέσιν 44.41 B. - 8.40 Δ. 'Απρ. 4 διά Κουβέιτ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Αντάνιο»	45	7274	άνεχ. Κριστοπόλα 5 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΖΑΝΕ Β. Λ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγκ Σηπες»	43	7282	άργει Αργοστόλιον από 18 Μαρτ. 1959
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόντα»	42	2881	έφθ. Αλεξανδρείαν 16 Μαρτ.
ΖΕΟ Γ. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Βεακούκιο»	44	10498	άργει Ζάκασονθιλί από 29 Δεκ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (Δ.)		έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Ν. Όρλεανην 4 'Απρ.
ZINI (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορτάντη»	44	7250	άνεχ. Γκάλθεστον 2 'Απρ. διά Ρίο 'Ιανέριο
ZOZIAN (Κοσταρ.)		έτ. «Ουλτραίεντ Κρός»	52	12556	άργει Νέοβαντη από 15 Φεβρ. 1958
ZΟΥΙΑΝΤΕΡΖΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. Κ. 'Ατυχίδης	20	7638	άνεχ. Σεμπού 26 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΗΛΙΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαλιντα»	45	7212	άνεχ. Ντιέγκο Σουαρέζ 13 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	άνεχ. Χιροχάτα 7 'Απρ. διά Αίδι
ΘΕΝΚΕΣΓΚΙΒΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα»	57	10173	άν

ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφάιρ»	56	10410	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Βαγκούθερ διπλής Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά 'Ινδονησίαν άνεχ. Ρίο 'Ιανέ ρο 5 'Απρ. διά Φορταλέζα έφθ. Βοστώνην 5 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	44	7176	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με) έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαρτ. άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. διά Πούντα Καρντόν άργει Πέραμα όποι 1 'Ιουν. 1959 έφθ. Χάμπτον ρόδι 21 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφάιρ»	53	13555	άργει Κιελον διπλής Ντόρερ 25 Μαρτ. διά Τορόντο άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 31 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά 'Ικουίκ άργει Άμβερσαν από 18 'Ιουν. 1958 διπλής Βικέντιον 30 Μαρτ. διά 'Άμβερσαν έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 4 'Απρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΑΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	διπλής Σουέζ 9 'Απρ. διά Σαφάγκα άνεχ. Άγ. Φραγκίκον 24 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν έφθ. Άλγεριον 8 'Απρ.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανουέθα»	17	1295	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ. έφθ. Ραβένναν 19 Μαρτ.
ΚΑΔΑΜΟΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμα»	44	7248	άνεχ. Πλενάγκ 8 'Απρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Αμπιτζάν 28 Μαρτ.
ΚΑΙΤΗ Δ. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοιφίκα»	42	7227	έφθ. Μπουένας 'Άύρες 28 Μαρτ. άνεχ. Κάλλας 7 'Απρ. διά 'Ικουίκ άργει Άμβερσαν από 18 'Ιουν. 1958 διπλής Βικέντιον 30 Μαρτ. διά 'Άμβερσαν έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 4 'Απρ.
ΚΑΛΛΗ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ»	57	8774	διπλής Σουέζ 9 'Απρ. διά Σαφάγκα άνεχ. Άγ. Φραγκίκον 24 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν έφθ. Άλγεριον 8 'Απρ.
ΚΑΛΗ Δ. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ. Τρέιντερς»	44	7255	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ. έφθ. Ραβένναν 19 Μαρτ.
ΚΑΛΦΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κάλφα»	26	1945	άνεχ. Πλενάγκ 8 'Απρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Αμπιτζάν 28 Μαρτ.
ΚΑΜΠΙΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκουΐνα»	43	7257	έφθ. Καλλός 7 'Απρ. διά 'Ικουίκ άργει Άμβερσαν από 18 'Ιουν. 1958 διπλής Βικέντιον 30 Μαρτ. διά 'Άμβερσαν έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 4 'Απρ.
ΚΑΝΤΙΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	διπλής Σουέζ 9 'Απρ. διά Σαφάγκα άνεχ. Άγ. Φραγκίκον 24 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν έφθ. Άλγεριον 8 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	40	7121	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ. έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίαντζα»	56	10015	άνεχ. Τάμπαν 2 'Απρ. (διαταγάς) άργει Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Μπρόνομποτελ 15 Μαρτ. διά Στεττίνον διπλής Θέουταν 23 Μαρτ. διά Μόμπιλ έφθ. Καράτο 25 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Αιδάν.)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	ε.ε. Ρόττερνταμ από 24 'Οκτ. "Ιδε: «ΚΑΤΕΡΙΝΑ», ομιας ΕΛΛΗΝΙΚΗ άργει Σεεμπρούκε από 16 Δεκ. 1957 άργει Σεεμπρούκε από 29 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.	(N.A.T.)	έτ. «Αγιοι Άναργυροι»	41	2866	άνεχ. Πλενάγκ 8 'Απρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Αμπιτζάν 28 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	Σιγάλας	28	2407	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά 'Ικουίκ άργει Άμβερσαν από 18 'Ιουν. 1958 διπλής Βικέντιον 30 Μαρτ. διά 'Άμβερσαν έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	έφθ. Τζιμπούτι 5 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπαν»	43	7281	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Θέουταν 11 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιριζ»	42	6782	άνεχ. Τάμπαν 2 'Απρ. (διαταγάς) άργει Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Μπρόνομποτελ 15 Μαρτ. διά Στεττίνον διπλής Θέουταν 23 Μαρτ. διά Μόμπιλ έφθ. Καράτο 25 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	ε.ε. Ρόττερνταμ από 24 'Οκτ. "Ιδε: «ΚΑΤΕΡΙΝΑ», ομιας ΕΛΛΗΝΙΚΗ άργει Σεεμπρούκε από 16 Δεκ. 1957 άργει Σεεμπρούκε από 29 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	άνεχ. Πλενάγκ 8 'Απρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Αμπιτζάν 28 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη Τρέιντ»	45	10523	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Θέουταν 11 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	άνεχ. Τάμπαν 2 'Απρ. (διαταγάς) άργει Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Μπρόνομποτελ 15 Μαρτ. διά Στεττίνον διπλής Θέουταν 23 Μαρτ. διά Μόμπιλ έφθ. Καράτο 25 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπιαν»	44	10750	ε.ε. Ρόττερνταμ από 24 'Οκτ. "Ιδε: «ΚΑΤΕΡΙΝΑ», ομιας ΕΛΛΗΝΙΚΗ άργει Σεεμπρούκε από 16 Δεκ. 1957 άργει Σεεμπρούκε από 29 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μορίσ Στάρ»	44	10436	άνεχ. Πλενάγκ 8 'Απρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Αμπιτζάν 28 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλύουσθ»	43	2861	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Μπρόνομποτελ 15 Μαρτ. διά Στεττίνον διπλής Θέουταν 23 Μαρτ. διά Μόμπιλ έφθ. Καράτο 25 Μαρτ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	ε.ε. Ρόττερνταμ από 24 'Οκτ. "Ιδε: «ΚΑΤΕΡΙΝΑ», ομιας ΕΛΛΗΝΙΚΗ άργει Σεεμπρούκε από 16 Δεκ. 1957 άργει Σεεμπρούκε από 29 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Θέουταν 11 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο έφθ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	άνεχ. Τάμπαν 2 'Απρ. (διαταγάς) άργει Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Μπρόνομποτελ 15 Μαρτ. διά Στεττίνον διπλής Θέουταν 23 Μαρτ. διά Μόμπιλ έφθ. Καράτο 25 Μαρτ.
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7245	ε.ε. Ρόττερνταμ από 24 'Οκτ. "Ιδε: «ΚΑΤΕΡΙΝΑ», ομιας ΕΛΛΗΝΙΚΗ άργει Σεεμπρούκε από 16 Δεκ. 1957 άργει Σεεμπρούκε από 29 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Πλενάγκ 8 'Απρ. διά Σιγκαπούρην έφθ. Αμπιτζάν 28 Μαρτ.
ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Μπρόνομποτελ 15 Μαρτ. διά Στεττίνον διπλής Θέουταν 23 Μαρτ. διά Μόμπιλ έφθ. Καράτο 25 Μαρτ.
ΚΕΙΤΙΓ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Μερίντα»	43	7093	ε.ε. Ρόττερνταμ από 24 'Οκτ. "Ιδε: «ΚΑΤΕΡΙΝΑ», ομιας ΕΛΛΗΝΙΚΗ άργει Σεεμπρούκε από 16 Δεκ. 1957 άργει Σεεμπρούκε από 29 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΕΙΤΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Χαρτλαντ»	42	7244	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΕΦΑΛΑΝΝΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέντα»	59	24700	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΕΦΑΛΑΝΝΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νταλάχαοζ»	57	9153	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμόδων»	58	20487	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Α')	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντητ»	59	10200	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράπη»	43	7248	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΜΕΤ (Αιδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	44	7250	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΔΩΡ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Ζιτο»	43	7075	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Κοομπόπλαταν»	43	7261	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Εσκόρια»	43	7275	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Βίλλαδιζά»	57	24305	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Ζ.	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7187	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Ιντιες	(N.A.T.)	έτ. «Γουέοτ Ιντιες»	30	1569	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Ιντρατρ	(N.A.T.)	έτ. «Φθατρ»	43	10428	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Ιντρατρ	(N.A.T.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Ιντρατρ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόντοντ»	44	7160	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Γιβραλτάρ έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΚΟΝΤΙΝΑΝΤΑΛ Ιντρατρ	(N.A.T.)	έτ. «Μανρέδια»	49	5685	άνεχ. Καλλός 7 'Απρ. διά Ντουγκάν διπλής Βαλτιούρην από 25 Αύγ. 1958 διπλής Πόρτ Σαι

ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεόλια»	27	6144	"Ιδε: «ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ», οπμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (δνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Πασιφίκ»	43	7176	έφθ. Γκάροτων 9 'Απρ.
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	άνεχ. Κόμπη 5 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Op.)
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκαικών»	45	7254	άργει Κυνόσουραν ἀπό 25 Μαΐου 1959
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	διπλήθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άργει Φάλμουθ ἀπό 17 'Οκτ. 1957
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πονεύτο»	43	10509	εις Σκαραμαγκάν ἀπό 24 Δεκ. (ἐπισκευαι)
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	59	21000	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΛΙΝ (λιδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΕΡΣΙΝΙΔΙ (λιδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Γιουρόπα»	41	6728	άνεχ. Μπλέμ 22 Μαρτ. δι' 'Αμαζών 'Αλαντ
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21930	εις θέσιν 49.9 Β. - 5.43 Δ. 'Απρ. 7 διά Νύνασχομ
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπα»	43	7228	άνεχ. Βοστώνην 2 'Απρ. δι' 'Ιανουάριαν.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλη»	29	2666	διπλήθε Ούζλαν 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Αρθρίκτων»	44	7240	άργει Χάρροντς ἀπό 13 Δεκ.
ΜΙΧΑΗΑ ΔΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8190	έφθ. φιλαδέλφειαν 17 Μαρτ.
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαβέρα Κομπάνια»	56	7906	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 31 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. διά Ντουμπάι
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρές»	53	11289	διπλήθε Παναμά 4 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνασίοναλ»	57	12683	άνεχ. Ράς Τανούρα 4 'Απρ. διά Σιμότου
ΜΠΑΖΙΑ II (λ.)		έτ. «Ντιέγκο»	45	71/6	έφθ. Μορμουγκάδ 27 Μαρτ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ.
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	έφθ. Ν. 'Ορεάνην 5 'Απρ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιδ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	άργει Ντωντέ από 12 Σεπτ. 1958
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιδ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άργει Ντωντέ από 18 'Ιουν. 1958
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έτ. «Γκαραγουαΐπ»	42	7803	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθών»	43	7158	διπλήθε Ντόβερ 3 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΜΥΚΟΝΟΣ	(..)	έτ. «Σάντο Βαρθάρα»	16	3528	άργει Κυνόσουραν ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άριστα»	43	7176	έφθ. Ν. 'Ορεάνην 24 Μαρτ. (διά Μοντεδίδεο)
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τζόζα»	18	2297	άργει Κυνόσουραν ἀπό 3 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	έφθ. Πόρτ 'Αρθουρ 5 'Απρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΠΙΕΡ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρ»	57	23690	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. δι' 'Αμπαντάν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	άνεχ. Χάρτελουπ 23 Μαρτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΥΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	διπλήθε Παναμά 28 Μαρτ. δι' 'Ιλο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίαννα»	57	10044	έφθ. Τρίνινταν 6 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Μόμπιλ 8 'Απρ. διά Χιούστον
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 6 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΠ'ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	έφθ. Μιδδλεμπροφ 6 'Απρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλλαγκρο»	43	8479	διπλήθε Τρίνινταν 6 'Απρ. δι' 'Αγγλίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8393	διπλήθε Τρίνινταν 3 'Απρ. διά Πιομπίνο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρίβαπορ»	43	8428	έφθ. Βικτωρίων 24 Μαρτ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Αμβούργον 17 Μαρτ. διά Καραβίκην
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΝΕΔΙ (λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	έφθ. Νοβδαρούσκον 10 'Απρ.
ΝΕΛΛΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Κοσσέιρ 1 'Απρ. διά Κάντλα
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερία»	54	7968	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ. διά Βομβάν
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	έφθ. Λός 'Αντζελες 4 'Απρ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περγκα»	52	11267	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Καρραϊθικήν
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άνεχ. Βαλπαραίο 3 'Απρ. διά Καλίτα Κλαρέντσια.
ΝΙΚΑ ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Μπούριον 17 Αύρες 30 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ασούμιο»	44	7255	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ ἀπό 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)		έτ. «Λειδαδία»	43	7121	άργει Σύρον ἀπό 28 'Ιουν. 1959
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινόρι»	37	7991	άργει Μοντεβίδεο 13 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	"Ιδε: «ΣΤΑΜΑΤΗΣ», ώς μετωνομάσθη
ΝΙΚΟΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 1 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	έφθ. Σαβάννα 2 'Απρ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	έφθ. Κάδιξ 3 'Απρ.
ΝΙΚΟΤΡΙΚ (λιδάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	διπλήθε Σουέζ 30 Μαρτ. διά Μπάρον
ΝΟΕΜΙ (λ.)		έτ. «Σάν Νικόλαζ»	36	5061	εις μεταφοράς 'Ερυθράς - Αιγύπτου
ΝΟΝΑ ΜΑΡΟ (δ.)		έτ. «Παναμ. Γιουρόπα»	28	6857	έσ ες Αμδούργον (ἐπισκευαι).
ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδεον Θράύτερ»	44	10650	άργει Πειραιά ἀπό 18 Σεπτ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άνεχ. Κόρουντας Κριστι 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	41	6830	άργει Φάλμουθ ἀπό 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Τρίπολιν (Λιδάνου)
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	άνεχ. Αμδούργον 30 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιλέτα»	42	7251	άργει Ελευσίνον ἀπό 17 'Απρ. 1958
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόραλον»	43	7176	έφθ. Νιού Ούεστμιντορ 7 'Απρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ		έτ. «Ηιμέρη. Θράύτερι»	44	7061	εις Αμδούργον 2 'Απρ.
ΝΤΑΥΓ'ΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ούιντυγουαρντ»	58	17743	έφθ. Βαλτιμώρην 5 'Απρ.
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεν Κρόσ»	53	12577	άνεχ. Καμπάνα 25 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούενδο»	56	10545	διπλήθε Τρίνινταν 3 'Απρ. διά Ρόττερντατ
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταν Εντερπράζ»	58	13545	άνεχ. Χάμπτον πόδες 5 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερ Εντερπράζ»	59	12800	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 29 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΝΤΕΡΜΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πούρερ Σπηνουάιν»	58	10396	διπλήθε Ντακάρο 6 'Απρ. διά Ρόττερντατ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	5847	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 17 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. 'Εουρόπα»	57	9746	άνεχ. Μόζι 28 Μαρτ. διά Καναδᾶ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - 'Εουρόπα»	57	9746	διπλήθε Ντόβερ 6 'Απρ. δι' 'Αμδούργον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν 'Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Γιουκάρα 24 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	55	11239	έφθ. Σαγκουά 27 Μαρτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Σιδένευ 7 'Απρ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περζουλόντ»	56	10486	έφθ. Κόρης 8 'Απρ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχιο Σαλίνας»	44	7128	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 'Ιουλ. 1958
ΝΤΩΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ρινού»	13	1951	έφθ. Ριγιέκαν 8 'Απρ.
ΟΙΑ (λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οια»	11	1881	άνεχ. Αύγουστον 29 Μαρτ. διά Σούσα
ΟΙΓΑ (λιδάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οιλιομάν»	43	7199	διπλήθε Βικέντιον 7 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)		έτ. «Σάν Αντόνιο»	43	7051	άνεχ. Παρισιά 11 'Απρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΙΚΑΤ (λ.)		έτ. «Καρμέλοι»	43	2875	άργει Φερρόδιλο 30 Μαρτ. διά Κάπο Μπλάγκο
ΟΙΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Τρανσοτλάντικα»	53	17362	άνεχ. Μένα Σαούδ 4 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΤΣ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμοις»	54	13665	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Απρ. (διαταγάς)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	48	11379	άνεχ. Ν. 'Υόρκη 31 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥ'ΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	14047	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ονάσον»	58	27602	διπλήθε Σουέζ 16 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	1779	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 30 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	14221	έφθ. Σιμίζου 15 Μαρτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	14090	άργει Φερρόδιλο 20 Σεπτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΥΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολ μπικ 'Οιλ»	49	17792	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΕ. ΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	136 8	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 7 'Απρ. 1959
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	13660	άργει Φερρόδιλο 22 Φεβρ. 1958
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κοριέντες»	45	10448	άργει Βαλτιμώρην ἀπό 6 Δεκ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13914	άργει Φερρόδιλο 9 'Ιουν. 1959
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13709	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 9 'Απρ. 1959
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13713	έφθ. Τρίνινταν 7 'Απρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΤΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	59	23300	διπλήθε Σουέ

ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ολύμπικ "Οίλα"	49	17792	έφθ. Τρινιντάντ 5 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πλάμας»	54	14047	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον διπλήθ. Σουέζ 10 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΓΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ολυμπικ "Οίλα"	49	17792	άργει περαιά από 17 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)		έτ.	«Μονρόδια Τρανσόρπτ.»	59	37958	άργει Κιελον.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΙΩΝ		έτ.	«Ολυμπικ»	59	38000	άνεχ. Ιερο. Κόλπον 28 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ολυμπικ "Οίλα"	58	27602	άνεχ. Θάδ από 7 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓΜ	(N.A.T.)	έτ.	«Ολυμπικ "Οίλα"	50	17791	άνεχ. Προδιντενς 5 'Απρ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ολυμπικ "Οίλα"	54	13580	άνεχ. Σιμότουσ 7 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μουνσανάντο»	54	20611	άργει Ρίβερ Μπλακουώτερ από 22 Δεκ. 1957
ΟΛΥΜΠΟΣ (λ.)		έτ.	«Μονοδάρη»	43	7028	άργει 'Αμπούργον από 23 Αύγ. 1957
ΟΜΗΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μιραφλορές»	27	8627	έφθ. Βικτωριαν 19 Μαρτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)		έτ.	«Ομνιονικ Κέρριερ»	43	8195	άνεχ. Όσλο 5 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΑΤΩΝΗΡ (λ.δ.)		έτ.	«Ομνιονικ»	43	10351	έφθ. Ν. Ορλέανην 3 'Απρ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ ΓΤΕΡ		έτ.	«Ομνιονιμ Φράιτερ»	44	8484	έφθ. Κουνάβα 7 'Απρ.
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ.	«Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	άνεχ. Καλλαο 12 Μαρτ. διά Καλντερόν
ΟΡΙΚΟ (λ. δ.)		έτ.	«Πάναμαρ»	34	7825	έφθ. Λιθόρον 1 'Απρ.
ΟΣΛΑΝ ΑΛΦΩΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οριζόλ»	58	12667	άργει 'Αγ. Θραγκίσκον από 2 'Απρ. 1958
ΟΣΕΑΝ ΗΡΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τρανσόδεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 30 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Τρ.»	44	7254	άργει Βαλτιμόρην από 5 'Ιουν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Επριγκιβλάλ»	43	7210	άνεχ. Τάμπαν 24 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΘΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρίθερ»	36	3891	άνεχ. Χονολουλού 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΣΕΑΝ ΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιφίκ "Οσεαν"	44	7246	άνεχ. Ε'εβονμάσιθ 1 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούλατραμαρίν»	56	10015	έφθ. Οζάκαν 31 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χανόβερ»	45	7211	έφθ. Ν. Ορλέανην 2 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χανόβερ»	43	7256	άνεχ. Τζάκοσονβιλ 30 Μαρτ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΣΤΕΝΝΥ (δ.)		έτ.	«Οσαεν»	52	11349	άνεχ. Σιγκαπούρην 23 Μαρτ. δι' 'Αντεν
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (παν.)		έτ.	«Τρανσόδεαν»	42	7192	έφθ. Κόμπε 8 'Απρ.
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.)		έτ.	«Ούάιτ Κρός»	43	7170	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 24 Μαρτ. διά Τόκιο
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.)		έτ.	«Ούάιτ Ση»	43	7167	έφθ. Ραγγούν 25 Μαρτ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)		έτ.	«Ούάιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Μογκαντσίκιο 22 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΥΡΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Ντιάμοντ»	09	2890	άργει Χαλκίδα από 4 Δεκ. 1957
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Λά Πλάτοι»	43	7265	έφθ. Ασελαΐδα 31 Μαρτ.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πανώρα»	43	7228	άργει 'Ελευσινα από 6 Φεβρ. 1958
ΙΑΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπάκια Σαλίνας»	43	7081	άνεχ. Μηδιάρα 19 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΜΙΤ (Λιβάνου)		έτ.	«Πάντρε»	42	2873	άνεχ. Λός 'Αντζελες 30 Μαρτ. διά Κόμπε
ΠΑΝ (N.A.T.)		έτ.	«Αρίας»	56	10486	άνεχ. Ούμη Σαιδ 18 Μαρτ. διά Γκπλόγκ
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πόρτο Άλεγκρε»	56	16009	διπλήθ. Πλαναμά 2 'Απρ. διά Λονδίνον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)		έτ.	«Κασαγία»	58	10659	άνεχ. Βικτωριαν 7 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιφίκ Ράλερ»	42	9240	έφθ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Αντάριος»	44	7253	έφθ. Γένοβαν 2 'Απρ.
ΠΑΝΩΗΡ (λιβ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λέμαρτ»	54	15841	άνεχ. Πειραιά 1 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιβάνου)		έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα»	30	996	άνεχ. Μιδδλεσομπρο 18 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ριο Χόντο»	43	8474	άνεχ. Σιγκαπούρη 20 Μαρτ. διά Τζαμπί
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ.	«Κορφίτα»	09	715	άργει Πέραμα 18 Μαρτ. δι' 'Ανδονοιαν
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)		έτ.	«Εστρέλλα»	20	2734	άνεχ. Μάουλμαιν 30 Μαρτ. δι' 'Ινδονοιαν
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.)		έτ.	«Στύλματ»	36	1974	άργει Χάμπτον ρόδη από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Παρδαλίνα»	43	7257	άνεχ. Μαυρικίον 24 Μαρτ. διά Τζακάρταν
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έτ.	«Κοράλλι»	30	3727	εις θέσιν 46.33 Β. - 6.53 Δ. 'Απρ. 4 διά Ρόττερνταμ
ΠΑΣΙΟΙΚΗ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρίνα»	43	6721	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδη 27 Μαρτ. διά Κικούμα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΤΩΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιφίκ Γουνίον»	44	10297	εις 'Αντεν από 30 'Ιαν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ.	«Πασιφίκ Πάνιον»	56	10060	έφθ. Κουνταμάσιου 4 'Απρ.
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Γιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεχ. Μορμούγκα 8 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΕΛΟΠΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Σαβδόν 30 Μαρτ.
ΠΕΙ. Λ Α Ι ΛΑΝΙ	(N.A.T.)	έτ.	«Πελοπίδας»	43	5221	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν εις 'Αγγλιαν δοκιμαί παραλαβής
ΠΕΡΛ ΚΛΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Κιουρασόδ 12 Μαρτ. διά Λαττάκια
ΠΕΡΛ ΚΡΗΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια»	60	8860	έφθ. Βέρα Κρούζ 25 Μαρτ.
ΠΕΡΛ ΜΗΝΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια»	58	8466	άνεχ. Αίλ οφ Γκραιν 7 'Απρ. διά Μπάνιας
ΠΕΡΛ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια»	58	8465	άνεχ. Σεπτέμπτην 3 'Απρ. διά Σπάτταλ
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια»	56	8001	άνεχ. Τερέψτην 3 'Απρ. διά Τορρεθιέζα
ΠΕΡΛ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια»	57	7977	άνεχ. Τζιμπούτη 3 'Απρ. διά Κόμπε
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λιβ.)		έτ.	«Μονρόδια»	59	8700	έφθ. Μασσαλίαν 28 Μαρτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελλήποντος»	45	6712	άνεχ. Λίμπερουλ 5 'Απρ. δι' 'Αγ. Λαυρένιτον
ΠΙΟΝΕΡ		έτ.	«Ντέλ "Εστε»	44	7190	έφθ. Γένοβαν 5 'Απρ.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ορένς»	43	7228	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ. 1958
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)		έτ.	«Μπάκια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Βρέστην 6 'Απρ. διά Σαδόνα
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)		έτ.	«Σίέτε Μάρς»	43	2016	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 29 Μαρτ. (διαταγάς)
ΠΟΦΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πόθος»	16	1999	έφθ. Σιεμφουργκος 29 Μαρτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Λονδίνον 5 'Απρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άτλαντα Μαρίτιμα»	57	9167	άνεχ. Γκόττεμπουργκ 2 'Απρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Γουαίνης»	38	2561	άνεχ. Καζαμπλάχον 4 'Απρ. διά Μπέριον
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κάζα Μπλάγκα»	43	7273	άνεχ. Πουέρτο Σαϊδ 3 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άργει Ντάρτμουθ από 11 'Απρ. 1958
ΠΟΥΚΟΥΑΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πουκούν»	36	7104	άργει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΑΝΤΟ		έτ.	Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	έφθ. Καιμαϊδοί 26 Μαρτ.
ΠΡΑΞΙΕΤΑΛΗΣ (λ.)		έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα»	43	7237	άνεχ. Μίδδλεσομπρο 22 Μαρτ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.ο.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρενκάντο»	59	13000	έφθ. Αιμοτερνταμ 30 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Προμπίθευς»	43	10468	άνεχ. N. Ορλέανην 22 Μαρτ. διά Κάντλα
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελλήποντος»	43	7128	άργει Ζευπρούκε από 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΓΚΕΡ		έτ.	«Ντέλ "Εστε»	44	7192	διπλήθ. Ζευπρούκε 31 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λιγκούες»	57	23693	- Ιδε: «ΡΑΨΟΝΤΥ», ομραία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΡΑΨΟΝΤΥ (λ.)		έτ.	«Λιμπέριαν»	43	7152	άνεχ. Χάμπτον ρόδη 2 'Απρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ιντεραμερικάνα»	59	14000	άνεχ. Καλόπο 1 'Απρ. διά Γιαθάτων
ΡΙΟ (Λιβάνου)		έτ.	«Ντέρναν»	44	7194	έφθ. Γκάλεσον 4 'Απρ.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Επότε»	43	6993	άργει Σπέτζιαν από 19 Φεβρ.
ΡΙΟ ΓΙΑΠΙ		έτ.	«Ρίο Γιαπί»	36	5419	έφθ. Ρεϊφε 19 Μαρτ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λ.)		έτ.	«Νέστωρ»	44	7111	έφθ. Καζαμπλάγκαν 6 'Απρ.
ΡΙΟΝ (παν.δ.)		έτ.	«Άτα»	45	12813	άνεχ. Τσαρέστον 5 'Απρ. διά Βιλμιγκτων (N.K.)
ΡΙΤΖΕΙΟΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ριτζέιολαντ»	45	7217	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Σαγκάπην
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)		έτ.	«Ορίεντ»	43	7244	άνεχ. Περιάδ. Κόλπον 1 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γουέστερν Σπη»	55	21028	άνεχ. Εμδεν 6 'Απρ. διά Ταμπικό
ΣΑΙΝ ΤΖΟΝ (Λιβάνου)		έτ.	«Σαιντ»	44	7176	διπλήθ. Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Βραζιλίαν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάνου)		έτ.	«Σαιντ Αντωνύ»	40	5468	άνεχ. Χιούστον 24 Μαρτ. διά Μπρεμερχάφεν
ΣΑΙΛΑΜΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Στάνκιλλ»	30	4105	διπλήθ. Σουέζ 1 'Απρ. διά Νταμάριαν
ΣΑΙΛΑΜΑΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζόκαλ»	44	2844	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΙΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ.	«Οσεαν»	44	10549	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ.	«Γιαδίζα»	23	5372	άργει Μπρούζες από 17 'Απρ. 1958
ΣΑΙΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ.	«Ατλαντικο»	44	10546	άνεχ. Σαλαδόρ 5 'Απρ. διά Σαουθάμπτον
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ.	«Φοίνιδ»	43	7259	έφθ. Γκρισμπο 3 'Απρ.
ΣΑΝΓΚΑΜΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάνγκαμον»	39	11780	εις Σουντοβάλ από 28 Δεκ.
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλμπερτο»	44	7238	άνεχ. Ντακάρ 28 Μαρτ. διά Αλφρεντ
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Μαρία»	44	7210	άνεχ. Λάρ

ΣΕΛΕΣΤΕ (λιθ.)		έτ. «Μερκάτορ»	44	2877	εις Σάν Ζουέν (Π.Ρ.)	30 Μαρτ. (επισκευαι)
ΣΕΝΙΟΡ (λιθόνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	22	3084	διπλός Λάς Πάλμας 5 'Απρ. διά Τακοράντι	
ΣΗ ΑΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνιβέρσοολ»	42	6117	άνεκ. Λός 'Αντζελες 23 Μαρτ. δι' Οζάκαν	
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άργει Αμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957	
ΣΙΔΑΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεκ. Χάλιφας 7 'Απρ. δι' Αγγλιαν	
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άργει Πετολίους από 5 Μαΐου 1958	
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)		έτ. «Σίτα»	44	7238	άνεκ. Λός 'Αντζελες 30 Μαρτ. διά Λονδίνον	
ΣΟΥΙΤΤΟΥΟΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουιτγουώντερ»	41	10443	άργει Νηπτρόιτ από 3 'Οκτ.	
ΣΟΥΔΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιαν Σῆ»	21	1946	άνεκ. Χάλιφας 8 'Απρ. διά Νέαν Σκωτίαν	
ΣΟΦΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλιτι»	44	7150	άνεκ. Μοντεβίδεο 28 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν	
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατυχίδης»	25	6810	εις Νταμάρι μέσα 26 Φεβρ.	
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αιλοδος»	43	7199	εφθ. Μαντρας ρόδις 8 'Απρ.	
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άργει Σπαλαμάτορι από 29 'Απρ. 1959	
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΛΙΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτοαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959	
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτοαι»	27	5185	άργει Αμπελάκι από 11 Μαρτ. 1959	
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτοαι»	28	4778	άργει Κυνδουραν από 31 Αύγ.	
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτοαι»	30	4698	ε.σ. Ραδένναν από 12 'Ιαν.	
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΩΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτοαι»	27	5011	εις Τεργεστην από 25 Φεβρ. 1958	
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούκι»	57	20683	διπλός Πόρτ Σαιδ 1 'Απρ. διά Γένοβαν	
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	εφθ. Σκαραμαγκάν 24 Μαρτ.	
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	ναυαγιακή έταιρια	43	7290	άνεκ. Πειραιά 10 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν	
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957	
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρη»	55	8799	άνεκ. Βαλτιμόρην 2 'Απρ. διά Χούλλ	
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πίνογκάνα»	41	7111	άργει Κάρελοτς από 30 'Ιαν. 1959	
ΣΥΜΦΟΝY (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκόδ»	44	7144	άργει Φάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958	
ΤΑΜΠΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικαι»	54	11914	άργει Καλάμας από 26 Φεβρ.	
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	εφθ. Σιμιζου 21 Μαρτ.	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	άνεκ. Αμπιτζάν 2 'Απρ. διά Μπορντώ	
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθόνου)	(N.A.T.)	Π. Δανιόλος	22	1754	διπλόθε Κωνώπων 5 'Απρ. διά Μπουργκάς	
ΤΑΣΟΣ (λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λεμπανέζα»	30	5316	εφθ. Μπιλμάρι 1 'Απρ.	
ΤΑΥΡΟΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόκαντινεντάλη»	56	20332	άνεκ. Ν. Υόρκην 3 'Απρ. διά Λά Σαλίνα	
ΤΕΡΤΡΙΚ (λιθόνου)		έτ. «Τρίκο»	44	7045	εφθ. Καιμάριον 12 Μαρτ.	
ΤΖΕΓΙΜΕ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)		έτ. «Σπκερριερς»	43	7231	άνεκ. Τόκιο 27 Μαρτ.	
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οδενάνικη»	43	7040	άνεκ. Πειραιά 8 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν	
ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουεάνικη»	43	7026	διπλόθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. δι' Αμοτερνταν	
ΤΖΕΝΝΙ ΙΙΙ. (λιθόνου)		έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	44	7176	εφθ. Σιεμφουέγκος 3 'Απρ.	
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	εφθ. Μορμουγκάν 19 Μαρτ.	
ΓΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμόπα»	54	18717	διπλόθε Σουέζ 31 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον	
ΙΖΩΝΝΥ Κ. (λιθόνου)		Δ. Καπότας	30	2047	άνεκ. Βιρτζίτον 3 'Απρ. διά Βραΐλαν	
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	εφθ. Ρόττερνταν 27 Μαρτ.	
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεκ. Καμπάνα 4 'Απρ. διά Τρίνινταν	
ΤΙΡΥΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άνεκ. Οζάκαν 8 'Απρ. διά Ζαμποάγκα	
ΤΟΥΛΑ (λιθ.)		Τούλα Ναυγκαζιόνες Λτδ	37	6265	εφθ. Χάρην 6 'Απρ.	
ΤΟΥΛΑ Ν. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7160	διπλόθε Λος 'Αντζελες 8 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν	
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βαρβάρα»	27	2758	άργει Κυνδουραν από 10 Μαρτ. 1958	
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΟ (λ.δ.)		έτ. «Τρανσόδιλη»	57	24027	διπλόθε Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)	
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (λ.δ.)		έτ. «Τρανσάιάσων»	31	8933	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν. 1958	
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (λ.)		ΗΛ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άργει Κασάντο από 30 Σεπτ.	
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λ. δ.)		έτ. «Τρανσαστάντικ»	43	9474	άνεκ. Παραντό 1 Αύγ.	
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λ.)		έτ. «Τζάκον»	44	5949	άνεκ. Πιμεντόλ 23 Μαρτ. διά Χονολουλού	
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιπάχια Σαλίνας»	44	7251	άνεκ. Λος 'Αντζελες 6 'Απρ. διά Ναγκογία	
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Τρίνιτυ»	44	7091	διπλόθε Οζάν 31 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες	
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	10584	άνεκ. Η. Υόρκην 30 Μαρτ. διά Κοθένας	
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρένιν Κάνουν»	45	7165	εις θέσιν 48.53 Β. - 4.41 Δ. 'Απρ. 6 διά Δάντοιχ	
ΤΣΕΣΤΟΣ (λιθ.)		έτ. «Ζενίθ»	44	10603	διπλόθε Θέουταν 2 'Απρ. διά Λέικ Τσάρλ	
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθόν.)	(N.A.T.)	Π. Κυριαριούν	18	5285	διπλόθε Πόρτ Σαιδ 22 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον	
ΤΥΧΑ		έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	άνεκ. Τζιμπούτι 22 Μαρτ. διά Περα. Κόλπον	
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	εφθ. Ρόττερνταν 3 'Απρ.	
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.δ.)		έτ. «Βίγκη»	59	23678	διπλόθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Σαιν Τζών	
ΦΑΛΚΟΝ		έλληνικά συμφέροντα	44	7251	άργει Φάλμουθ από 30 'Ιαν.	
ΦΑΝΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άργει Σεεμπρούγκε από 25 'Ιαν. 1958	
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίρμαπν»	57	21910	άνεκ. Φάουλη 7 'Απρ. διά Ράς Τανούρα	
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάρτρο»	36	5427	διπλόθε Ντακάρ 4 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν	
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (λιθ.)		έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άνεκ. Οζάκαν 19 Μαρτ. διά Λος 'Αντζελες	
ΦΙΛΙΟΒΕΣΟ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7140	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958	
ΦΙΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσα»	44	7208	διπλόθε Παναμά 5 'Απρ. διά Πουσάν	
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)		έτ. «Οσεαν Σουαίνης»	36	2642	άργει Σεεμπρούγκε από 15 Μαρτ. 1958	
ΧΑΛΛΥΟΝ ΜΕΝΤ (λιθόν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πεντρ»	44	7022	άνεκ. Αμερέσιον 6 'Απρ. δι' Αλεξάνδρειαν	
ΧΑΛΠΥ ΜΕΝΤ (λιθόνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	40	1548	άνεκ. Ε.βονιάσου 9 'Απρ. διά Βορδώ	
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίνη»	36	1965	εις θέσιν 37 Β. - 13.40 Δ. 'Απρ. 5 διά Λονδίνον	
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαχια Σαλίνας»	43	7030	άνεκ. Ράς Τανούρα 4 'Απρ. δι' Αγ. Θραγκίσκον	
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεκ. Λονδίνον 24 Μαρτ. διά Μόντρεαλ	
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθιμ»	43	7242	άργει Καλάμας από 23 Φεβρ. 1959	
ΧΟΚ		έτ. «Οσεαν Τράνσοπορτ»	38	9403	άνεκ. Τζιμπούτι 28 Μαρτ. διά Τοιταγκόκ	
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λ.)		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	εφθ. Χάρην πόδι 4 'Απρ.	
ΧΡΗΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιονα»	42	7092	διπλόθε Αγ. Βικέντιον 7 'Απρ. διά Μασσαλίαν	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίουν»	44	7150	άνεκ. Φάουλη 10 'Απρ. διά Λίθανον	
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθόνου)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 31 Μαρτ. δι' Αρούμπαν	
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Μπάλια»	43	1790	διπλόθε Τρίνινταν 29 Μαρτ. διά Σάντος	
ΧΡΥΣ Χ. (λ.)		έτ. «Γκράνταντη»	43	7258	άνεκ. Ν. Υόρκην 30 Μαρτ. διά Χάρην	
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλινδωρη»	43	7243		
ΧΡΥΣΕ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούν. Σινπερά»	55	23930		
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντόνερ»	53	18732		
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκάιλη»	44	7256		
		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293		

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
Αἱ μοναδῖαι ξοραιί ἐν Ἐγγάρῳ

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

ΡΑΝΤΑΡ · ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ · ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ · ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ ·
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ · ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ ·
ΕΝ ΠΛΗΡΕΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 Κ' ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 11 * ΤΗΛ: 40·986, 471·041 ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ
Μόνιμα

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ
- 2) • ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
- 3) // ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΩΝ Ε. Ή
- 4) // ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ

Πλευραλδεύσεων

- 1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ
- 2) • ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
- 3) // ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΗΛ.ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
- 4) // ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 10.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE

15th APRIL 1960

THE STRENGTH OF GREEK SHIPPING 733 SHIPS - 4,567,805 GROSS TONS

The movement towards Greek registry continued, during the first three months of 1960, at a steady rate. In 1959, the registry rate had been about 400,000 g.t. per quarter, making for a grand total of 1,617,467 g.t. during the entire year.

During the first quarter of 1960, 675,413 g.t. had been registered in Greece, bringing the grand total to 4,567,805 g.t. and shifting Greece from eleventh to eighth in the list of maritime powers and moving ahead of Panama, Germany and France.

If the growth in strength continues at the same rate, Holland, with 4,743,000 g.t. and Italy, with 5,119,000 g.t. will soon be left behind, advancing the Greek flag to sixth place on the world list.

The increase in Greek registries was due chiefly to the transfer of many ships flying flags of convenience and secondly to the fact that all Greek-owned freighters launched during the first quarter of the year were Greek-registered.

As might be expected, the rise in Greek registries has brought about a drop in the strength of «flag of convenience» navies.

The following table indicates the increase in Greek strength during 1959 and the first quarter of 1960 and the decrease in strength of the five flag-of-convenience navies with the exception of the Lebanese flag which still seems to hold attraction for some Greek owners:

Flag	1959	1960 (1st. quarter)
Greek	+ 1,617,467 g.t.	+ 675,413 g.t.
Liberian	- 858,259 »	- 406,709 »
Panamanian	- 113,275 »	- 131,811 »
Costa Rican	- 288,342 »	- 34,175 »
Honduran	- 3,623 »	- 16,936 »
Lebanese	+ 166,696 »	+ 59,432 »

It is interesting to note, here, that the Greek flag has tripled in strength since 1957 whereas the Liberian flag, which reached a record height of 7,224,562 g.t. in 1958 for Greek-owned ships, dropped in 1959 to 6,366,303 g.t. and now stands at 5,959,594 g.t. Panamanian registries, which numbered 1,903,253 g.t. in 1957 have dropped to 1,559,968 g.t.

THE GREEK FLAG

The total strength of Greek flag vessels is gaining fast on the Liberian flag. In 1958, the difference in tonnage was 4,949,637 g.t. Today, this difference has been narrowed down to 1,491,789 g.t. and 97 new ships totalling 753,597 g.t. have been added to the Greek flag during the first quarter of 1960.

The following table shows a breakdown of this figure in terms of types of ships and when built:

Postwar cargo vessels	22	205,950 g.t.
Warbuilt	56	435,333 »
Prewar	3	6,121 »
Postwar tankers	6	68,395 »
Warbuilt	4	31,368 »
Prewar		»
Newbuilt passenger vessels	1	4,390 »
Various	5	2,040 »
Total	97	753,597 »

During the same period, 15 ships were struck off the Greek register as follows:

Warbuilt cargo vessels	7	45,273 g.t.
Prewar	4	15,409 »
Warbuilt tankers	1	9,907 »
Passenger	3	7,595 »
Total	15	78,184 »

This makes for a total increase of 82 vessels totalling

675,413 g.t. which, added to the January 1, 1960 total gives us the following breakdown:

Postwar cargo vessels	160	1,458,599 g.t.
Warbuilt	292	1,822,695 »
Prewar	50	181,572 »
Postwar tankers	37	685,328 »
Warbuilt tankers	17	107,522 »
Prewar tankers	13	75,475 »
Ocean liners	6	104,645 »
Passenger vessels	43	83,366 »
Various	115	48,603 »
Total	733	4,567,805 »

From this table we see that 46% of Greek ships are of post-war construction and that there is a sizable proportion of pre-war and warbuilt tonnage. Also, the bulk of Greece's merchant fleet is composed of tramp freighters (more than 75%) while tankers constitute only 19%. This means that in times of crisis for tramp carriers, the Greek merchant navy is the hardest hit of all, as it was during the recent crisis, when the proportion of Greek laid-up vessels was higher than that of any other flag.

THE SIX FLAGS

The following tables show the present strength of Greek-owned or Greek-controlled shipping under the six flags of Greece, Liberia, Panama, Lebanon, Honduras and Costa Rica and the type of ship and relative age that make up a total of 1570 ships grossing 12,601,373 tons:

Flag	No. of ships	Gross tons
Greek	733	4,567,805
Liberian	521	5,959,594
Panamanian	220	1,559,968
Lebanese	61	262,240
Honduran	17	188,156
Costa Rican	18	63,610
Total	1570	12,601,373

Postwar cargo vessels	247	2,212,527
Warbuilt	584	3,839,886
Prewar	160	522,277
Postwar tankers	233	4,339,170
Warbuilt	127	1,218,403
Prewar vessels	24	154,763
Ocean liners	9	163,475
Passenger ships	44	85,754
Various	142	65,118
Total	1570	12,601,373

The vast shipbuilding programme undertaken by Greek owners during the postwar years becomes apparent from the above table with 480 new vessels totalling 6,551,697 g.t. of which 247 are drycargo vessels and 233 are tankers. On the other hand, there are 895 warbuilt and prewar ships of which 744 are drycargo ships and 151 are tankers. Our tanker fleet, as it stands today, is of the finest quality. This is because many Greek owners decided to build their own tankers twelve years ago, during the boom years when Greek owners had few tankers at their disposal and when second-hand tankers were difficult to find. The same thing, unfortunately, did not happen with drycargo vessels. The Korean war, the Suez crisis, the Indian famine, and other factors all contributed to continuous and profitable employment for prewar and warbuilt drycargo tramps. Greek owners now find they have a glut of such vessels which they can no longer operate at a profit. Some of them will, of course, be substituted by new ships. Many more, however, will performe have to be scrapped.

LAID-UP SHIPPING

238 SHIPS - 1,813,953 G.T.

Laid-up tonnage totals continued to dwindle as they have done steadily since the record of 3,522,910 g.t. was reached on September 30, 1959. On March 31, 1960 it was 1,813,953 g.t. — 71 Greek flag ships and 458,009 g.t. less than the previous quarter.

These figures, however, should not be taken to mean that the three-year depression is over and that happy days are here again. Of these 71 ships, 14 were sold to foreign buyers, 10 were sold for scrap and two were shipwrecked. Furthermore, 6 tankers were sold to foreign buyers and three more were sold for breaking. Add to these 12 Greek tankers being used as grain carriers from the United States to India and the Continent and you get the real figure of 24 ships totalling 70,915 g.t. coming into commission again. This reduction in laid-up shipping has occurred chiefly with respect to drycargo vessels. For tankers, there has been no improvement in the current depression.

At the end of the first quarter of 1960 there was a total of 68 ships laid up grossing 413,729 tons, 58 of which were laid up in Greek ports and ten of which were laid up abroad.

The following table breaks down this total in terms of drycargo vessels and tankers and their age:

Warbuilt drycargo vessels	41	289,940	g.t.
Prewar " "	11	48,983	"
Mediterranean "	8	10,225	"
Warbuilt tankers	4	39,538	"
Prewar " "	4	25,043	"
Total ...	68	413,729	"

Of Greek-owned ships flying foreign flags but manned chiefly by Greek crews there were 170 laid up totalling 1,400,224 g.t. 72 of which were laid up in Greek ports and 98 abroad. A breakdown follows:

Warbuilt drycargo vessels	97	689,408	g.t.
Prewar " "	21	85,144	"
Mediterranean "	3	4,689	"
Postwar tankers	19	344,072	"
Warbuilt " "	20	205,054	"
Prewar " "	10	71,857	"
Total ...	170	1,400,224	"

This makes for a grand total under the six flags of 238 ships grossing 1,813,953 tons presently laid up as of March 31, 1960.

The following table shows the course of laid-up shipping from April 1958, when the depression started, to April 1960:

		Total	Laid up	%	Freight factor
April 1958	10,929,295	2,772,430	25.36	64.0	
June 1958	11,304,125	3,740,163	33.19	66.5	
Sept. 1958	11,683,031	3,785,586	32.40	65.7	
Dec. 1958	11,899,383	3,344,161	28.94	74.6	
April 1959	11,841,963	3,232,561	27.29	68.6	
June 1959	12,036,139	3,491,339	29.00	64.6	
Sept. 1959	12,146,410	3,522,910	29.04	71.0	
Dec. 1959	12,456,159	2,271,962	18.24	83.1	
April 1960	12,601,373	1,813,953	14.40	71.1(Feb.)	

Thus we see that the peak of unemployment was reached in September 1959, with 29.04% of the total strength laid up, dropping in December of the same year to 18.24% to reach 14.40% at the end of the first quarter of 1960.

The following breakdown shows the percentage of laid-up drycargo ships and tankers in relation to present strength:

	Potential No. of ships	Laid up g.t.	No. of ships	Laid up g.t.	%
Postwar drycargo vessels	247	2,212,527	—	—	
Prewar and warbuilt vessels	744	4,362,163	160	1,113,475	25.52
Total ...	991	6,574,690	160	1,113,475	16.95
Postwar tankers	233	4,339,170	19	344,072	0.79
Warbuilt and prewar tankers	151	1,373,166	38	341,492	12.00
Total ...	384	5,712,336	57	685,564	12.00

Thus it becomes apparent that all postwar built drycargo vessels are in commission whereas the percentage of warbuilt and prewar drycargo vessels laid up has been reduced from 34.90 to 25.52%.

The slight improvement in the freight market was enough to enable these ships to slip their moorings and begin operating again.

The tankers present a different picture, however, the percentage of laid-up vessels having risen from 0.64 to 0.79% for newbuilt tankers whereas for warbuilt and prewar tankers it fell from 27.90 to 24.28%. It should be noted however that this drop is due more to the sale of such tankers to foreign buyers or to breaking yards. The depression in the tanker freight market continues.

WAR RISK INSURANCE

Greek shipping is faced with a serious problem with respect to war risk insurance of Greek tonnage in the event of war.

The NATO agreement provides that, on the outbreak of war, all the merchant fleets of the NATO countries will come under the management of an Inter-Allied Commission which will coordinate all the sea transportation requirements of the NATO countries as a whole and pay a uniform charter rate to the various owners.

Each NATO country is required to attend to the war risk coverage of its respective merchant fleet.

Great Britain and the United States, of course, can do this without giving the matter a second thought. Other countries, however, with large merchant fleets and restricted economic means could not possibly undertake the gargantuan task of providing adequate war risk insurance.

Greece is one of these countries and Greece has applied to Great Britain in seeking a solution to the problem. The reply was that not only could this not be done but that the war risk insurance of Scandinavian ships that had hitherto been accepted in Britain, would also be stopped.

The Americans have also refused to consider such an undertaking but they have agreed to cover certain ships flying flags of convenience and engaged in the carriage of American goods.

Also, certain foreign financiers have refused to allow the transfer to Greek registry of convenience-flag ships under mortgage to them. The argument they proffer is the fact that Greek ships are not covered by war risk insurance.

This is a matter of vital importance to our shipping and the Greek shipping world should wake up to it and act fast. The Ministry of Mercantile Marine has sent a senior coastguard officer to a NATO Maritime Council meeting in Washington. He has been instructed to propose that common war

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
NIGHT : 412905

risk insurance be instituted by NATO for all vessels that would eventually come under its jurisdiction.

More discussions will be needed, on a higher level, if the other NATO allies agree to this proposal.

DECISIONS PENDING

Two new developments to report on the battle between the American maritime unions and the flags of convenience.

The first is the case before the American Supreme Court concerning the Liberian-flag «Nicolos», boycotted and picketed by the Cooks and Stewards Union at the port of Tacoma, Wash., on June 10, 1957. Both Master and crew of the vessel were Greek.

The local federal court ruled against the Union for picketing the ship and an Appeals Court upheld the federal court's ruling. The Union took the case to the Supreme Court claiming that the two previous rulings conflicted with the Lorris-Laguardia Act which does not permit the intrusion or ordinary courts of law in labour disputes. Wages paid on the vessel, the Union claimed, were one-fifth those paid to Union men and as such constituted unfair competition by Liberian ships against American-flag vessels.

The owners of the «Nicolos», through their attorney, referred to the Pact of Friendship, Trade and Maritime Commerce between Liberia and the United States and sought the recognition of the «Nicolos» as a Liberian vessel in American territorial waters.

The Supreme Court's decision is awaited with interest by all parties concerned. If it upholds the rulings of the lower courts it would put an end to any blackmail the Unions might exert on the owners of convenience-flag vessels by picketing or boycotting such vessels in American ports.

The second development is the fight between the Unions and the giant Ludwig shipping firm. The Unions have lodged two complaints with the National Labor Relations Board against National Bulk Carriers and the Liberian firm of Universe Tankships, both of which manage Ludwig's great tanker and ore-carrier fleet that flies the Liberian flag (22 tankers and 14 ore carriers).

The International Maritime Workers' Union — a recent offshoot and affiliate of the two big American maritime unions — has asked the NLRB to withdraw its consent to allow the Global Seamen's Union to act as the representative of the crew of the ore carrier «Ore Monarch», a 44,000-ton ship, in signing a collective agreement on the grounds that the Global Seamen's Union was created by and dependent upon the owning company.

The IMWU's appeal also referred to the intimidation allegedly exercised by the owning company of the ore carrier «Ore Jupiter» in trying to discourage the organizing of the ship's crew. One of the ship's engineers was allegedly fired for getting mixed up in union activities.

The decisions of the Supreme Court and the NLRB in the two cases mentioned above will probably determine the ITF's future course of action.

Mr. Becu is no doubt vastly interested in the outcome and some Greek owners seem to be following his example — having broken off all contact with PNO.

TOWARDS A NEW CONFERENCE

And the latest from the ITF front: Mr. White met the American Union bosses in New York a couple of weeks ago. The ITF reported this to PNO without elaborating on the subject of the meeting.

It appears that the American bosses were not at all pleased by the number of ships — about a hundred — the «clearing house» decided to throw their way, out of a total of more than seven-hundred which are insured with NAT.

Mr. Becu, we understand, intends to call a new meeting of the ITF general assembly, probably within this month, on the subject of «flags of convenience». The disagreement between the Greeks and the Americans on the one hand, and between the Americans, and, it is rumoured, the ITF executive on the other, is making it necessary for Mr. Becu to call another conference to discuss the best way to react against «flags of convenience».

THE "ANCHOR" DISINTEGRATES

Mr. Fournarakis is on his way here. His New York organization has been dissolved. He will ask to be accepted again within the ranks of PNO. He will express his willingness to cooperate and devote himself to the best interests of Greek seamen. If his cooperation is rejected he will return to New York.

It would be advisable, it seems to us, for PNO to accept the cooperation of her «prodigal son», on condition, of course,

that there will be no relapse. As far as we are concerned, we have no misgivings on this point. Mr. Fournarakis is no fool and he knows very well what the consequences of a relapse would mean to him.

UNION DEVELOPMENTS

As we believe that many of the owners of «flag of convenience» ships never get to read PNO's official journal we consider it our duty to reprint here a summary of a leading article outlining PNO policy and entitled «New Prospects» which we are sure will be of interest to the owners concerned.

«We are currently going through a period of calm after the stormy events of 1959 which ended with the dramatic meeting in Antwerp where the PNO delegation came to grips with the American representatives.

«The aftermath of those events was marked by an increased movement towards Greek registry and a tendency for many shipping firms to move their headquarters to Greece. This rightly gave PNO the power to demand the privilege of signing collective agreements with Greek-owned convenience-flag vessels in accordance with the ITF's declared policy.

«In the meantime, two events tended to calm the fears of many owners, leading them to believe that union pressure against flags of convenience would abate. These were the court decisions in the United States and Holland in favour of the owners of vessels that had been boycotted and picketed by the unions.

«This sense of false security also led them, in turn, not only to break or loosen their bonds with PNO, but with the Greek flag as well.

«PNO feels obliged to assert that it will nevertheless continue to do its utmost to serve and protect the interests of Greek seamen whether they work on convenience-flag or Greek ships, as it has always done in the past.

«PNO also wishes to point out that many Greek owners turned to Greek registry and signed collective agreements solely because of the pressure exerted upon them by seamen and longshoremen belonging to the International Transport Workers Federation.

«Consequently, it is PNO's manifest duty to strengthen its bonds with sister unions belonging to the ITF and follow the policies laid down by the ITF and take active part in the ITF's further struggles against flag-of-convenience vessels.

«PNO would also like to remind those owners who take comfort from the court decisions referred to above that the owners' case in the first instance was based on the collective agreement they had signed with PNO. In the second case, won in the Dutch courts on the grounds of infringement of a collective agreement, this loophole is being stopped up by a rider to future collective agreements permitting Dutch longshoremen to support the ITF's battle against flags of convenience. German unions have already made similar provision allowing them a free hand to take part in the battle whenever it flares up again.

«Next July, the ITF Congress meets in Berne and there is no doubt it will take the necessary decisions to give a new impetus to the crusade against flags of convenience after studying and digesting its experiences and the results so far achieved.

MARITIME CREDIT

The establishment in Piraeus of a special branch of the National Bank of Greece to handle the Bank's shipping business is a step in the right direction and one for which Mr. D. Helmis, the Bank's Governor, is to be warmly congratulated.

The extension of the Bank's activities into the field of maritime credit will, we are sure, be so successful as to make the Bank directors wonder why they never thought of it earlier.

For the time being at least, there is no question of financing ocean-going shipping on a long term basis. The capital required is too big and the compound interest rates prevailing abroad are too low to enable the National Bank to compete. Even medium-term loans on a wider scale do not seem a likely proposition. As the capital available increases, however, particularly in foreign exchange, and if no restrictions are placed upon it, there is no reason why the Bank should not embark on such ventures.

In any case, the owners of some 300 Mediterranean and coastal vessels will now be able to have an open credit account from which they can pay for a vessel's repairs, bunkering, insurance, stores, etc., and enjoy a hundred and one other facilities for which the small-ship operator always has a crying need.

Medium-term loans for conversions, changing a ship's propulsion machinery and even a certain amount to cover the purchase of a Mediterranean or coastal vessel will become pos-

sible.

The extension of the Bank's activities will depend on the capital available, the deposits by owners and seamen and the freedom allowed it by the Currency Committee.

We have clamoured loud and long through these columns for the institution of maritime credit of this type and now it is here with us.

All that remains is for the shipping world to greet the National Bank's initiative with a wholehearted response, to ensure the success and prosperous future of this new venture.

We understand also, that the Commercial Bank, under the personal supervision of Mr. Stratis Andreadis himself, is thinking of opening a similar branch for maritime business in Piraeus.

It is encouraging to think that people are beginning to realise at last the vital importance of shipping to the Greek economy.

A DUTY

We wish to recommend to the powers-that-be of «Lloyd's Register» to fill a gap in the maintenance of its international prestige and recognise the Greek factor in world transport.

We refer to the 200th centenary edition of the Register's Year Book in the last pages of which are listed the local committees of Lloyd's Register in the various maritime countries. From this long list of names of people well-known in the U.K. and in the countries where local committees have been established, the names of prominent Greek shipowners, naval architects, surveyors and superintendent engineers are conspicuous by their absence.

Only one Greek shipowner appears among the list of prominent British shipowners on the Central Committee and that is Mr. P. N. Lykiardopulo.

That, in our view, is not enough. If a Greek committee is not possible — a Spanish one exists — three or four of our better known owners should represent Greek shipping on the Central Committee.

The absence of Greek owners on the list leads us to assume, and rightly so, that not only is the position of Greek shipping among the world's maritime fleets being disregarded by Lloyd's Register but also its long seafaring tradition and age-old commercial connections with Lloyd's Register itself.

In contrast, three prominent Greek shipowners figure on the Central Committee of the American Bureau of Shipping despite the fact that Greek connections with the Bureau date only as far back as the end of World War II.

AUSTRALIANS BACK UP THE «PATRIS»

Opinion in Australia continues to run high against the obstinacy of the Australia and New Zealand Conference in refusing to accept the «Patris» as a member of the Conference.

The Australian «Seamen's Journal» deals lengthily with the whole history of the boycott imposed on the «Patris» by the Conference and decries the methods of the monopolists who preach free enterprise and practise exactly the opposite.

The paper then ridicules the Conference's argument that the needs of the Australian travelling public are fully covered by the Conference vessels by pointing out that there is no

direct Conference line to Greece, calls being made there at irregular intervals by some P. & O or Orient Line vessels and not at Piraeus but at Navarino, which is a highly inconvenient port to say the least.

The Panhellenic Seamen's Union has twice appealed to brother unions in Australia which replied that a big Australian shipowner had taken up the «Patris's» cause and was making widespread publicity to attract more passengers for the vessel. The matter also, the unions said, would come up in the Australian Parliament.

Intimidation of travel agents by the Conference continues. The Conference avoided giving a direct reply when travel agents asked if they could issue «Patris» tickets and, when pressed, stuck to its original statement whereby passages could be sold on the «Patris» provided that Conference vessels were fully booked.

On the subject of freight, the Conference was less compliant. It warned exporters it would have nothing to do with them if they loaded on the «Patris». The «Seamen's Journal» pointed out that Greece would be able to buy much more Australian meat if it could transport it on the «Patris», thus paying freight in drachmas and disposing of larger amounts of foreign exchange for meat purchases.

EMIGRATION TO AUSTRALIA

An ICEM representative had the kindness to visit us recently on the subject of our recent complaint regarding the transport of Greek emigrants to Australia by air.

We were informed this measure was made necessary by the fact that the Australian quota for Greek immigrants required the two thousand remaining vacancies on the quota to be in Australia before June this year.

ICEM had received assurances from the Ministry of Mercantile Marine that two Greek ships would be provided for the transport of emigrants to Australia. This did not happen and that is why ICEM found itself faced with the problem of getting some two thousand emigrants to Australia before the June time limit.

It must be noted here that Messrs. Chandris did everything in their power, and to the detriment of their interests, to take the largest possible number of ICEM and other passengers on «Patris» and made every effort to speed up the ship's schedules to enable the greatest number of emigrants to reach their destination before the time limit.

In spite of all this, and the damage it may cause to «Patris» in its battles with the Australia-New Zealand Conference, there will still be hundreds of emigrants who may lose the right of entry to Australia if their departure is delayed any longer. It is these emigrants ICEM is trying to serve by speeding them to Australia by air. It was stressed to us that this was the only reason and that ICEM was not trying to save money by this means. DC 3's were admittedly used the first time, but now, Britannia 102's were being used for further trips.

We still feel however that the sudden wrench of the Greek emigrant from his native soil to a new and unknown continent within the short space of 48 hours is not likely to help him adapt himself to his new surroundings as would be the longer sea voyage, during which he could gradually get used to the idea that home was being left behind and that a new horizon was opening up for him.

Also, what about the security factor? The ICEM emigrant does not ask to go by plane. It is imposed upon him. And what if an accident should occur — they are not so rare in the air — what would ICEM have to say about it then?

NEW LINE TO AFRICA AND AUSTRALIA?

We are informed that South African papers have suggested Greek and Italian owners are studying the possibility of a Europe-South Africa-Australia Line in view of the fact that the two British ocean liners «Southern Cross» and «Dominion Monarch» are not enough to serve the growing needs of this traffic.

It is suggested that the Lauro ships «Roma» and «Sydney», now serving Australia through the Suez Canal, may be shifted to a new line serving West and South Africa before going on to Australia.

It is also suggested that the Greek-controlled «Eastern Shipping Company» is considering the establishment of a similar line from the Mediterranean.

We are quoting these reports without vouching for their accuracy. All we can say from the Greek side is that Messrs. Chandris have already announced their intention of establishing a line from Piraeus to East and South African ports, Australia and New Zealand with return via West African ports to London and the Continent and then Piraeus again.

How or when the line will be established is not yet known.

HELLENIC SHIPSTORES BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS
IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝΗ,

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρὰ ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζετ
οὐλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Office :
Bremen 13, Liegnitzstr. 58
Telephones: 71346/47

Night Phones :
B. Fotou 49 46 98
J. Karagiannidis 53154
Telegrams :

SHIPCHANDLER BREMEN

Everything depends on finding a suitable vessel and, unfortunately, there is none being offered on the market at the moment.

NEW LINES BY «HELLENIC LINES»

Another step forward by «Hellenic Lines» is the establishment of two new regular lines from the Great Lakes to the Mediterranean, Red Sea, Persian Gulf and India.

Mr. P. Callimanopoulos rightly bided his time before establishing a regular service from the Great Lakes. The St. Lawrence Seaway was by no means a perfect organization during the first year of its operation. The kinks have been straightened out now and a regular line can bank on the Seaway without danger of undue delays and port congestions.

The first line will run from Chicago, Milwaukee, Detroit, Toledo, Cleveland, Toronto, and Montreal to Genoa, Naples, Piraeus, Istanbul, Beirut, Lattakia, and Alexandria. The second line will extend to Jeddah, Bandar Shahpur, Khorramshar, Basra, Kuwait and Damman.

With forty ships in commission and in spite of stiff competition from foreign vessels, «Hellenic Lines» are moving ahead and constantly expanding. Mr. Callimanopoulos is negotiating with German and Japanese shipyards for the building of eight more ships.

We should be proud of the achievements of «Hellenic Lines». They are worthy of our great seafaring tradition and have attracted the envy of mightier maritime powers than our own.

KEEL-LAYING AT SCARAMANGA

Mrs. Amalia Karamanlis, wife of the Prime Minister, laid the keel of the first large ship ever to be built in Greece.

She laid the keel of a 25,000-ton tanker ordered by Mr. Stavros Niarchos at Hellenic Shipyards in Scaramanga.

This was the latest development at the 14-million-dollar shipyards which are capable of building ships up to 32,000 tons dwt.

In a brief address, the Minister of Industry, Mr. Martis expressed his pride at the fact that Greece could today dry-dock ships up to 50,000 tons dwt. and that 50 ships had already been serviced at the shipyards since the great floating dock began operating last November.

He stressed that 2,300 workmen had found employment at the yards and that 100 technicians had been trained for a year in Holland.

He congratulated the management and staff of the Shipyards for their brilliant achievements and looked forward to the launching of the vessel now under construction.

The Shipyards' new manager, Mr. Caldis, described the vessel as a 25,000-ton tanker propelled by an 8,500 horsepower engine developing a speed of 16 knots. 7,000 tons of steel would go into it and something in the region of 1,200,000 man-hours. It will be launched before the end of 1960 and should be ready for trials in the spring of 1961.

DEEP SEA FISHING

The demand for frozen fish in Greece is such that there is wide scope for Atlantic fishing by Greek vessels.

The fish production and import figures for 1959 provide a ready clue to the above assertion.

Fish production during 1959 in local coastal and inland waters amounted to 75,000 tons while Atlantic fishing brought in 3,900 tons to make a total of 78,900 tons worth Drs. 556,500,000.

Imports of fresh and frozen fish, salted fish, canned fish and smoked fish amounted to 26,169 tons worth Drs. 232,268,000.

In other words, about half the value of Greek fish production was needed additionally to cover the country's consumer requirements.

One way of encouraging greater Greek production would be by raising protective tariff barriers which today do not exist as far as foreign fish products are concerned.

Another way would be the establishment of a fishery base somewhere near the Atlantic fishing grounds on the North African coast from which the catches of Greek vessels could be shipped regularly to Greece.

The third obstacle to be surmounted is an effective distribution system in Greece. This could be achieved with a fleet of refrigerator vans that would take frozen fish to the remotest markets in the Greek hinterland. The Ministry of Industry, we understand, is reviewing the whole matter.

THE CAR FERRY'S CALL AT PATRAS

The Council of State has examined the legal aspects of the coastal-ship owners' complaint regarding the car ferry's twice-weekly call at Patras and agreed that this extension of the car ferry's itinerary is not in order.

And who, may we ask, is to prevent Adriatica Line from extending the itineraries of its own ferry-boat with daily calls at Patras? Is the Italian car ferry to benefit alone from the movement to Patras while our own ferry, abiding by the legalistic findings of the Council of State, restricts itself to the traffic between Brindisi and Igoumenitsa? We would like to hear answers to these questions from the Tourist Organization and the Ministry of Mercantile Marine.

And if tomorrow, the coastal-ship owners decide to buy one or two second-hand ferryboats to run between Brindisi and Patras, would it be fair and reasonable for the newbuilt «Egnatia» to be asked to compete with the foreign and second-hand local-owned vessels by being nailed to the Brindisi-Igoumenitsa run? How can Hellenic Mediterranean Lines be then expected to meet their financial obligations to the Greek State from which they have purchased the vessel.

It is in the State's interest to attend to this matter and we do not think a solution would be very difficult to find.

CRUISE SHIPS

Cruise ships are becoming more and more popular as the demand for such vessels increases.

Tourist are finding it infinitely more practical to do their sight-seeing by ship — especially when the ship stops at the places they want to see and long enough to give them a chance to spend as much time ashore as may be needed.

To the «Semiramis», «Adriatiki» and «Aegeon» the «Stella Maris» has been added.

In addition, the «Achilleus», «Agamemnon», «Miaoulis», «Mediterranean», «Hellas», «Kriti» and «Philippou» will all be doing special cruises over and above their regular itineraries.

Most of these cruises have already been fully booked in advance.

We hear also that the regular lines are heavily booked for the summer season, particularly from Brindisi and Venice and the new car ferry «Egnatia» will begin its regular sailings from Brindisi on August 2, in time to catch the heavy rush of Greek-bound traffic from Italy.

THERE IS MORE TO BE DONE

Within the next few months eighty thousand pounds will be spent on the Aspropyrgos School from the Naval Training Fund as follows :

a) Upkeep and repairs	Drs. 250,000
b) Engine-Room installation ..	» 800,000
c) Training ship	» 3,000,000
d) Electrical Workshop	» 1,600,000
e) Radiotelegraphy school	» 800,000

Total Drs. 6,450,000

The second stage of the School's development programme includes provision for a model Wheelhouse and Workshop, nautical instruments and other equipment, landscaping the School grounds and building a jetty and, finally, a Postgra-



MARINAKIS & CIA.

SUCCESSIONS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES

TUCUMAN 271

BUENOS AIRES

TELEPHONE
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS",
ALSO "STRAMAKIS"

duate School.

The Hydra School will need general repairs and the Kymi School needs a refectory building for the cadets.

More funds will be needed, particularly as a larger number of cadets are being accepted this year. It is expected, however, that the six pound per month per ship contribution for Naval Training will cover these extra needs. Foreign flag vessels insured with NAT have also begun contributing to the Naval Training Fund.

IMPROVEMENT TO THE PORT OF PIRAEUS

The Port of Piraeus Authority (OLP) is proceeding apace with various improvements to the Central Harbour and the Keratsini Anchorage. The OLP General Manager, Mr. Kelaidis, reckons that these works should be completed by 1961 and that a new programme will be put into effect immediately afterwards.

The improvements to the Central Harbour consist of two new Passenger Reception Centres on the new piers at Tselepi Dock and the completion of the dock section from the Old Customs House to the limits of the Outer Harbour.

At Keratsini, three piers are under construction; one for coaling, the other for fishing vessels and the third for military stores.

In addition to the above improvements, OLP is also getting ready to streamline its operations with business machines to be housed in a special building in the Free Zone area.

The new programme to come into effect after 1961 calls for two Passenger Reception Centres on King Constantine Dock; the housing of the port services in a new building; the completion of the Keratsini project; the installation of refrigerated warehouses in the port area for perishable goods and the extension of the harbour area inland both in the vicinity of the Free Zone and the Xaverios Dock. Compensation for land thus appropriated will amount to a total of 200 million drachmas.

SHIPPING AND THE NATIONAL ECONOMY

The Statistical Department of the Ministry of Mercantile

Marine gives the following figures with respect to the contribution of Greek shipping to the nation's economy:

Tax contributions were Drs. 28,820,615 in 1959 as against Drs. 26,984,066 in 1958. These two figures are less than a third of the amounts for the three previous years but this is attributable to the crisis and the large number of vessels laid up during the last two years.

Wages paid to Greek seamen during the year amounted to 5,505,441 million pounds sterling and 37,167,707 drachmas plus ten percent of this amount in overtime.

Foreign exchange earned from shipping amounted to 60,312,000 dollars, about the same as in 1958 and less than the peak amount of 66,593,000 reached in 1957.

53.30% of Greece's imports were carried in Greek bottoms whereas only 19.85% of the country's exports were carried by Greek ships.

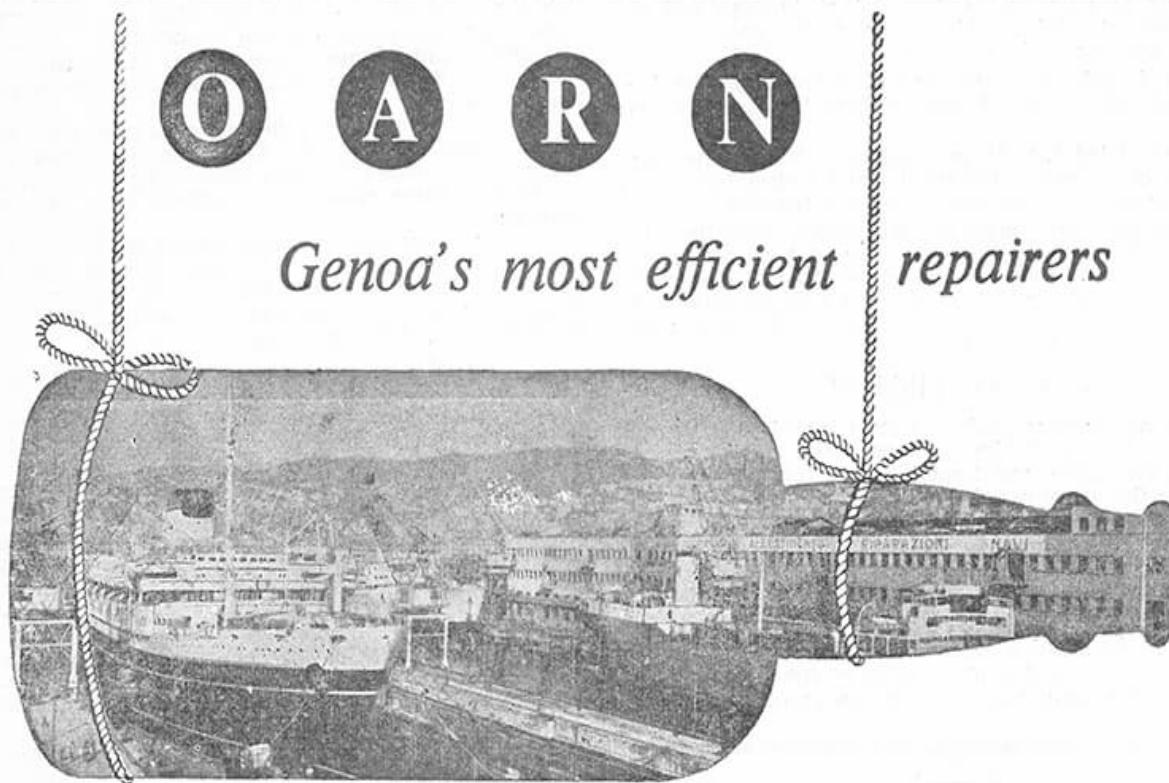
On the other hand, 65.93% of the passenger traffic to Greece was carried by Greek ships and 56.11% of the traffic from Greece travelled in Greek vessels.

NEW BUILDINGS

Three 21,600-ton dwt. 14 3/4-knot bulk carriers ordered by P. Goulandris Sons affiliates at Japanese yards for delivery in 1961, 1962 and 1963. Each vessel will cost 3 million dollars.

15,000-ton dwt. cargo vessel ordered by a company managed by Messrs. Diamandis-Pateras at Rijeka, to be propelled by a Sulzer Diesel engine to be delivered in January 1962. As an advance to the shipyards, the Liberty ships «Aspirator», «Gladiator» and «Navigator» were delivered at an agreed value of 125,000 pounds each.

15,500-ton dwt. 17-knot cargo vessel ordered by a company managed by Messrs. Rethymnis Bros. at the Austin-Pickersgill yards to be propelled by 10,500 hp Sulzer Diesel engines. The ship will be equipped with the latest electrical loading machinery and will be delivered in June 1961. It will cost one million pounds.



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)