

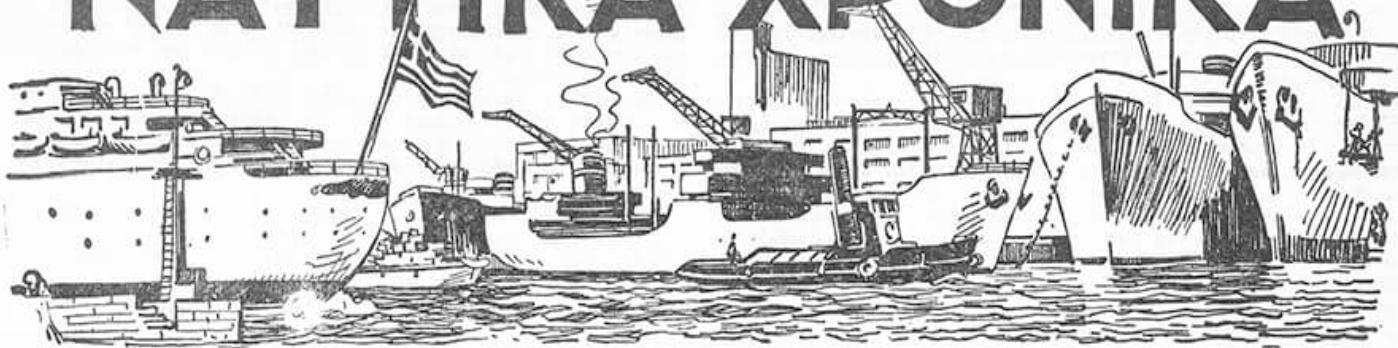
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1960

Αρ. Φύλλου 598/357

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 598/357

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΜΑΐΟΥ 1960

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο ΚΡΑΤΙΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Μεταξύ των βασικών αίτημάτων, τὰ όποια ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἔθεσεν ὑπ' ὄψιν τῆς Κυβερνήσεως διὰ τοῦ προσφάτου ὑπουργού ματός της, είναι καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς διοικητικῆς ἀναδιοργανώσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, «αἵνα καταστῇ τούτῳ ἵκανὸν νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας καὶ τὰς ὑποχρεώσεις, τὰς όποιας συνεπάγεται ἡ μεγάλη αὐξησίς τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Στόλου».

Τὸ αἴτημα τούτῳ ἐκφράζει τὰς ὡρίμους διαπιστώσεις τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν Ναυτιλίαν παραγόντων καὶ διατυπώται ἐν συνεχείᾳ τῶν ὅσων ή στήλαι αὐτά προέθησαν σχετικῶν συστάσεων.

Καὶ ἀφοῦ η διάγνωσις ἔγινε, ὅτι ἀπομένει εἰναι ἡ ἀναζήτησης τῶν μέσων τῆς θεροπειας. Ἐνώπιον τῶν ἀρμοδιών καὶ ὑπευθύνων κρατικῶν παραγόντων τίθεται ἐπιτακτικὸν τὸ ἔρωτημα: Πῶς τὸ Κράτος προτίθεται νὰ πλαισιώσῃ διοικητικὸν τὸ ἔργον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ πῶς ἀποδοτικότερον θὰ παρασχεθῇ ἡ συμπαράστασις τοῦ κρατικοῦ φορέως εἰς τὴν τότον παραγωγικὴν ἐπίδοσιν τοῦ «Ἐλληνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα»;

Κατὰ τὴν ὄρθοτέραν τῶν πραγμάτων ἀντίληψιν, ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ ἀνωτέρω ἔρωτημα θὰ πρέπει δύο πλευρῶν νὰ ἀπητεῖ: «Ἡ πρώτη ἔγκειται εἰς τὴν ὄρθολογικὴν διαίρεσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κατὰ τρόπον ἔγγυώμενον τὴν πληρότητα τῆς διαχειρίσεως δὲν τῶν ἐπὶ μέρους ναυτιλιακῶν ζητημάτων. «Ἡ δευτέρα εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τούτων δι᾽ ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ καὶ ποιοτικῶν καταλλήλου προσωπικοῦ.

«Ἡ ἀναδιοργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν ὡς γνώμονα θὰ ἔχῃ τὰς ἐνεστώσας καὶ τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος καὶ θὰ πρέπει νὰ ἀπομακρυνθῇ θαρραλέως τῶν κριτηρίων, τὰ όποια ἐπέβαλον τὴν ὑφισταμένην διοικητικὴν διάρθρωσιν.

«Ἡ εἰς Διευθύνσεις καὶ Τμήματα διαίρεσις τοῦ ὑπουργείου ἀκολουθεῖ τὴν «κτεπτημένην» τῆς πολαιστικῆς Διευθύνσεως τοῦ Ε.Ν., μὲ μόνην τὴν διαφοράν, ὅτι ἔκτοτε προήσθων τὰ Τμήματα τῆς εἰς Διευθύνσεις καὶ τὰ Γραφεῖα εἰς Τμήματα, χωρὶς ἐκ τούτου νὰ μεταβληθῇ ἢ καθ' ὅλην ἀρμοδιότης ἡ νὰ ἐπαυγῆθῃ ὁ ἀπὸ 25ετίας ὑφιστάμενος ἀριθμὸς τῶν ὄργανικῶν θέσεων τῶν στελεχῶν. Λεπτομερειακαὶ καινοτομίαι, ἐπενεχθεῖσαι ἐν τῷ μεταξύ, δὲν μεταβάλλουν τὴν ἀρχικὴν φυσιογνωμίαν τῆς εἰς ὑπουργείον προσαχθείσης διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Οὕτω ἡ παρούσα διάρθρωσις χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὴν συγκέντρωσιν δισφέροντος εἰς τὴν ἀγχιπλούσαν Ναυτιλίαν καὶ τὴν διοίκησην τῶν λιμένων, χάριν τῶν διοίκησην τῶν διατηρούνται δύο ἐπὶ τῶν πέντε ναυτιλιακῶν Διευθύνσεων. «Ἐν τῷ μεταξύ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιβατηγὸς Ναυτιλία ἐμειώθη κάτω τοῦ ἡμίσεος, ἀφοῦ μεγαλύτερον δύκον τῶν ἑσωτερικῶν μεταφορῶν καλύπτουν ἡδη τὰ χερσαῖα μεταφορικά μέσα καὶ ἐν πολλοῖς αἱ ἀεροπορικαὶ συγκοινωνίαι. «Ἐξ ἀντιθέτου ἡ ἀνύπαρκτος ἀλλοτε ἀλιεία τῆς ἀνοικτῆς θαλάσσης μεγενθεῖται, αἱ διεθνεῖς θαλάσσιαι τυγκονιώνιαι διευρύνονται καὶ ἐμπλουτίζονται διὰ νέων ὑπερωκεστινών, τὰ πλοία γραμμῶν αὐξάνονται καὶ ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας ὑπερβαίνει ἡδη τὰ 4½ ἑκατόμ. τόννων, μὲ αύσισιδόδους διὰ τὸ μέλλον προθέψεις. «Ἐκ παραλλήλου τὸ ἐμψυχον ὄλικον ἔχει φθάσει εἰς τὰς 70 χιλιάδας ναυτικῶν ἐν ἐνέργειᾳ, αἱ δὲ διαφοροποιήσεις εἰς τὸν ναυτικὸν ἐπαγγελματισμὸν ἐκδηλώνονται μὲν ἀπατητικές ὑψηλοτέρους μορφωτικοῦ ἐπίπεδου. «Ἡ διενήση, τέλος, προδοῦτη τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπιδάllει συνεχεῖς ἐπαφάς μετὰ τῶν διοικόρων διειθῶν κλιμακίων καὶ ὄργανώσεων καὶ ἡ ἀμυντικὴ σημασία τῆς Ἐλλαδός εἰς τὸ Ν.Α.Τ.Ο., δεδοῦτως ἐκτιμωμένη, ἔχει ἀνάγκην ἐπωφελοῦς διὰ τὰ ἔθνη συμφέροντα τῆς χώρας μας, μείζονος ἀξιοποίησεως. Καὶ θὰ κλείσωμεν τὴν ἀνασκόπησην μὲ τὴν ἀποφασιστικὴν τροπήν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν πίστιν, ἡτοις ἡδη σημειοῦται ἀπὸ τὰ σοδαρώτερα πιστωτικά μας ιδρύματα.

«Ολα αὐτὰ τὰ θέματα τῆς ἀναπτυσσομένης θαλασσινῆς μας δραστηριότητος καὶ ἀλλα παρεμπίποντα δὲν είναι δυνατὸν νὰ ὑποστηριχθῇ σοδαρῶς, ὅτι ἡμποροῦν νὰ μελετηθοῦν, νὰ προσαχθοῦν καὶ νὰ ἀξιοποιηθοῦν, οὐδὲ καν νὰ τύχουν παρακολουθησεως ἀπλῆς αἱ ἔξελίζεις

των, μὲ τὴν ὑπαρξίαν τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας — γράφεις Ἀκτοπλοϊκούς, Ἐργασίας, Προνοίας καὶ Μελετῶν — ἡ τελευταία τῶν ὅποιων ἀσχολεῖται ἡδη ὀλοκληρωτικῶς μὲ τὰς διεθνεῖς ἐπαφάς.

«Ἐάν ληφθῇ ὑπὲρ φύιν, ὅτι αἱ συνθῆκαι καὶ οἱ συντελεσταὶ τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος εἶναι διάφοροι εἰς κατευθύνσεις καὶ ἐπιδιώξεις, αὐτομάτως προκύπτει ἡ ἀνάγκη τῆς δημιουργίας αὐτοτελῶν Διευθύνσεων ἀρμοδιών, ὑπευθύνων καὶ εἰδικευμένων δι᾽ ἔκστον τομέα δραστηριότητος. Ἐλλείπει π.χ. παντελῶς ἡ Διευθύνση διὰ τὴν ἀγχιτοῦσαν καὶ μεσογειακὴν Ναυτιλίαν. «Ἡ ἀλιεία ἀγνοεῖται τελείως. Τὰ θέματα τῶν πλοίων γραμμῆς καὶ τῶν διεθνῶν συγκοινωνῶν ἐμπίπτουν εἰς τὰς ἀπασχολήσεις τῶν σημερινῶν ὑποτετάρους συγκροτήσεων. «Ἡ μελέτη καὶ ἡ προδοῦλη παρ᾽ ἐπισήμων χειλέων τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων καὶ ἡ ἐκλαίκευσις τῆς ἔξαρτηκῆς σημασίας τῆς Ναυτιλίας μεταξὺ τοῦ εὐρυτέρου κοινοῦ ἀπουσιάζουν. Τὰ ναυτικὰ ιδρύματα ἔχασκοινούν δρῶντα εἰς πειρωρισμένα πλαστία.

Διὰ τοὺς γνωρίζοντας ἔκ τοῦ σύνεγγυς τὴν κατάστασιν ἔνα εἰναι γεγονός: ἡ διεκπεραίωσις τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων διενεργεῖται μὲ ἀρκετὴν δόσιν φιλοτίμου ἐργασίας, ἀλλὰ μὲ μεγαλυτέραν δόσιν ἄγχους καὶ οὐκ δόλιγης προχειρότητος.

Λείπει ἡ ὄρθολογικὴ ὄργανωσις, ἡ ἐπάρκεια τοῦ χρόνου καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν στελεχῶν, ὃστε νὰ ἐπιταχυνθῇ ἡ μελέτη καὶ ἡ διαχείρισις τῶν ζητημάτων καὶ τῆς τρεχούσας ὑπηρεσίας ἐνὸς κλάδου, ἐντόνων παλλομένου, συχνάς τὰς μεταπτώσεις τῆς ναυλαγορᾶς ὑφισταμένου, ἔξ οὐ καὶ τὰ προβλήματα ὑπὸ μορφὴν ὅξειαν ὅχι σπανιώς ἐμφανίζονται.

Διάφορος εἶναι ἡ θέσις τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους, τοῦ μεσογειακοῦ, τοῦ ποντοπόρου φορτηγοῦ, τοῦ δεξαμενοπλοίου, τοῦ ὑπερωκεανίου, τοῦ πλοίου γραμμῆς, τοῦ ὀλιευτικοῦ καὶ διάφορος ἡ μεταχείρισις τοῦ ἐμψύχου ύλικου δι᾽ ἔνα ἔκστον κλάδον.

«Ἀλλὰ καὶ ἡ στελέχωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου εἶναι πενιχρά. Ἡ δύναμις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς ἀξιωματικούς είναι περίπου ἕτη πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀξιωματικῶν, τοὺς ὅποιους κατά τὸ 1915 διέθετε τὸ Β.Ν. διὰ τὴν διοίκησιν τοῦ τότε νηπιόδους Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Είναι η ἴδια μὲ τὴν τοῦ 1936 καὶ κατὰ 50% κατωτέρα ἐκείνης ποὺ χρειάζεται σήμερον. Οἱ ιδιονότες τὸ ὑπουργείον ὄφελουν νὰ μελετήσουν ταχέων καὶ τὸ ταχύτερον νὰ ἐπιδιώξουν τὴν διμολὴν ἔξελιξιν, τὸν ἐμπλουτισμὸν τῶν στελεχῶν καὶ τὴν ἄνοδον τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν σταθμών.

Εἶναι, πράγματι, ἀποκαρδιωτικὸν τὸ συμπέρασμα, ὅπερ προκύπτει ἀπὸ τὴν ἐπετηρίδα τῶν πλοιάρχων ἀπέκτησαν τὸν βαθμὸν εἰς ἡλικίαν 47 ἑτῶν, κατὰ μέσον ὅρου, οἱ νεοπραγμένοι θὰ τὸν ἀποκτήσουν μὲ ἡλικίαν (μέσος ὅρος) 50 καὶ οἱ ἐπόμενοι ἀντιπλοίαρχοι εἰς ἡλικίαν 55 ἑτῶν. «Ἐκ τῶν νῦν πλωταρχῶν οὐδεὶς προβλέπεται νὰ φάσῃ εἰς τὸ βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου μὲ ἡλικίαν κάτω τῶν 57 ἑτῶν (περὶ τοὺς δέκα θὰ ἀποστρατεύσουν μόλις ὄνομασθούν πλοιάρχοι), η δὲ Α' σειρά — τάξις τῶν νῦν ὑποπλοιάρχων θὰ ἀποστρατεύῃ ὀλόκληρος σχεδὸν εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀντιπλοιάρχου, λόγω δρίου ἡλικίας.

Καὶ ἂν τὸ ναυτιλόδεμνον — ἡμπορεῖ τις νὰ μᾶς εἴπῃ — δὲν ἐνδισφέρει ἀμέσως ἡ θέσις τῶν ἀξιωματούχων λιμενικῶν, ὅποιοι διεπηρίδος καὶ προσαγωγῶν, θὰ τὸν ἐνδιαφέρῃ, σμως, τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ζῆλος τῶν στελεχῶν τοῦ Σώματος, ὑπὸ τοιαύτην κατάστασιν, ἀναπτρέπωτα μαραίνεται διὰ τὰς ὑπηρεσιακὰς ἀνασχολήσεις καὶ ἡ πρωτοβουλία σκέψεως καὶ ἐνέργειας ἐπικινδύνων διὰ τὴν Ναυτιλίαν χαλαροῦται.

«Ἐνώπιον τῶν ιθυνότων ὄρθοῦνται τὸ δυσεπίλυτον πρόβλημα τῆς χρησιμοποίησεως τῶν 20 (εἰκοσι) πλοιάρχων, τοὺς ὅποιους θὰ διαθέτη μετὰ τετράμηνον τὸ Λιμενικὸν Σώμα (ἴαντι 10, τοὺς ὅποιους προβλέπει ἡ ὄργανη σύνθεσις). Οἱ ἀξιωματικοὶ οὗτοι ἔχουν — ἀν ἀφαιρεθοῦν οἱ τρεις ἀρχαιότεροι — μέσην ἡλικίαν μόλις 50,3 ἑτῶν, ἐνῷ οἱ ισάριθμοι ἔν συνεχείᾳ ἀρχαιότεροι ἀντιπλοίαρχοι διαθέτουν ἡλικίαν (μ. ὅρος) 47,2 ἑτῶν καὶ μέσον ὅρου παραμονῆς εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ ἀντιπλοιάρχου περίπου 2,5 ἑτῶν.

Καὶ ἡ ἐπωφέλης χρησιμοποίησις τῶν φαινομενικῶν πλεοναζόντων σήμερον πλοιάρχων καὶ ἡ ὄμαλη ἔξελιξις τῶν διαδόχων στελεχῶν εἰ-

ναι δυνατή, ἀν ἐπιτευχθῇ ἐπιβαλλομένη ἐπιτακτικῶς χάριν τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως ὁρθολογικὴ ἀναδιοργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ συγχρόνως διευρυνθοῦν αἱ ὄργανικαι ἡθεῖς τῶν στελεχῶν. Εἶναι, οὖτε, ἡ μόνη φορὰ κατὰ τὴν ὅποιαν ἡ Διοίκησις θὰ φανῇ εὔμενης πρὸς τὰ ὄργανά της, ἐνώ εἰς τὴν πραγματικότητα θὰ ἔξυπηρτήσῃ τὸ κρατικὸν συμφέρον.

‘Ἄλλ’ η αὐξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν στελεχῶν δὲν πρέπει νὰ ἔχεται ἡ ἀπὸ τὴν διάρροσιν τῶν ὑπηρεσιῶν, διότι τὰ νεοκαταταχθεῖσμένα στελέχη θὰ ἀπόδωσουν πολὺ βραδύτερον. Κατ’ ἀκολουθίαν, ἐπιβάλλεται ἡμεῖς μέριμνα διὰ τὴν ἀπὸ τοῦσα αὐξησιν τῶν ὄργανικῶν θέσεων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀποφευγομένων τῶν ἐπιμηθικῶν λύσεων.

‘Ἀπομένει ἡ ποιοτικὴ βελτίωσις τῶν στελεχῶν. Εἰς τοὺς περὶ τὴν Ναυτιλίαν ἀσχολουμένους εἶναι γνωστόν, ὅτι ἔνας μικρὸς ἀριθμὸς ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν ἔχουν πραγματικὴν κατάρτισιν διὰ νὰ ἀφομοιώσουν καὶ πρωθήσουν τὰ ναυτιλιακὰ θέματα. Η πλειονότητα ὑστερεῖ τῶν ἀναγκῶν τῶν περιστάσεων καὶ τῆς προσπικῆς τοῦ μέλλοντος. Η Ἑλλεψίς μορφώσεως δὲν δύναται νὰ ἀναπληρωθῇ οὔτε ἀπὸ τὴν ἐργατικότητα οὔτε ἀπὸ τὴν πείραν, ἀπὸ τὰς πρακτικάς, δηλαδὴ, ἐφαρμογάς. Αὐτὸς εἶναι τὸσον ὀλληθές, σὸν εἶναι πραγματικὸν καὶ εὐκρινῶς δρατόν. Η θεμελίωδης μόρφωσις προηγεῖται τοῦ ἐπαγγελματικοῦ προσανατολισμοῦ. Η ὄψιγενης ἐπιστημονικὴ κατάρτισις ἀπολήγει εἰς ἐπικίνδυνον ‘βερμπαλισμόν’ καὶ προκαλεῖ σύγχυσιν ἔννοιῶν.

Ἐν τούτοις, διὰ τοὺς ἀνερχομένους ἀξιωματικούς δύναται νὰ δημιουργηθῇ κλίμα μορφώσεως. ‘Ηδη, πρωτοβουλίᾳ τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ ὑπονομαρχοῦ κ. Σακέρη καθιερώθησαν μορφωτικαὶ ἐκπαιδευτικαὶ διαλέξεις, χάριν τῶν λιμενικῶν καὶ αἱ πρῶται ἐντυπώσεις ὑπῆρχαν ἄρισται. Ο καθεὶς ἀντιλαμβάνεται πόσον θὰ ἥτο θετικώτερον τὸ ἀποτέλεσμα, ἀν αἱ διαλέξεις αὗται ἔξελίσσοντο εἰς Σχολεῖον Μετεκπαιδεύσεως. Εἰς τὸ σχολεῖον τοῦτο θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ διδαχθῇ ἐντατικῶς ἡ ἀγγλικὴ γλώσσα καὶ σειρά μαθημάτων ἀπὸ ειδικούς ἐπιστήμονας καὶ ἀξιωματικούς. Τοιουτοπρότερος δὲ κάθε ἀξιωματικός, ἔχερχομενος τοῦ σχολείου τούτου, θὰ διέθεται ἐδραίας καὶ ἀποσαφηνισμένας γνώσεις, αἱ δόποιας θὰ τοῦ ἐπέτρεπτον νὰ διεκπεραιώσῃ ὅχι ὑπηρεσίαν ρουτίνας, ἀλλὰ θέματα σημασίας, ἀκόμη δὲ καὶ νὰ συλλάθῃ καὶ σχέδια προγραμματισμού.

Αἱ στήλαι αὐταί, πολλάκις ἐπέκριναν τὴν Διοίκησιν τοῦ ‘Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ διὰ τὴν ἀκαμψίαν, τὴν προσήλωσιν εἰς τοὺς τύπους, τὸ ἀστυνομικὸν πνεῦμα καὶ ἀκόμη, τὴν ἀστοχίαν λαμβανομένων μέτρων. ‘Ηδη ἐκ τῆς πεποιθήσεως, ἡτὶς ἀπορρέει ἀπὸ τοὺς ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἀγώνας των, προσφέρουν τὴν συμπαράστασιν διὰ τὴν ἐπιτευξιν τῆς καλῆς, τῆς καταλλήλου, τῆς ἀναγκαίας διοικητικῆς πλαισίωσεως τῆς ἐσωτερικῆς καὶ ὑπερτοπικῆς πλαισίωσεως μας δραστηριότητος. Η πραγματοποίησις τῶν ἀνωτέρω ὑποδείξεων, αἱ δόποια συμπίπτουν καὶ πρὸς τὸ αἴτημα τῆς ‘Ἐνότεως’ ‘Ἐφοτιστῶν καὶ πρὸς τὰς ἔκ τῶν ἔσω αὐτοῦ τοῦ ὑπουργείου γενομένας διαπιστώσεις, ἔξαρταται ἐκ τῆς ἐπιμόνου ἐπιδιωξεώς των ἀπὸ μέρους τῶν ὑπευθυνῶν διὰ τὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτιλίας παραγόντων. ‘Εγγύτατα θὰ παρακολουθήσωμεν τὰς ἔξελίξεις ἐπὶ τοῦ δηλου θέματος. Θὰ ἀναμένωμεν ἔτοιμοι νὰ ἔνισχυσωμεν τὰς ἀδυναμίας, ἀλλὰ καὶ νὰ στηλιτεύσωμεν τὰς ὑπεκφυγόδες.

ΔΙΚΑΙΟΥΝΤΑΙ ΤΑ “ΓΙΟΥΝΙΟΝΣ,,;

Κυριολεκτικῶς ἀνεστατώθησαν οἱ ἐφοτιστικοὶ κύκλοι τῆς Νέας Ύρκης, οἱ διαχειριζόμενοι πλοῖα ὑπὸ σημασίας εὐκολίας, ἀπὸ τὴν πρότινων ἡμερᾶν ἐκδοθεῖσαν ἀπόφασιν τοῦ ‘Ανωτάτου Δικαστηρίου τῆς Ούασιγκτώνος, ἐν σχέσει μὲ τὸ δικαίωμα τῶν ἐργατικῶν ἔνορεων νὰ μπούκοτάρουν (picket) ξένα πλοῖα, εἰς διαμαρτυρίαν τῶν χαμηλῶν μισθῶν, μὲ τοὺς δόποις πληρώνονται τὰ πληρώματά των.

‘Η ἀπόφασις διὰ φήμων ὀκτὼ κατὰ μιᾶς καθορίζει, ὅτι ἐπιτρέπεται εἰς μίαν ἐργατικὴν ὄργανωσιν νὰ ἐνεργήσῃ τὸ ‘πίκετ’ κατὰ ἐνὸς ἔνους πλοίου καὶ τὰ δικαστήρια δὲν ἡμποροῦν νὰ τὸ σταματήσουν διὰ τῆς παρεμβάσεως των.

Πρόκειται, κατὰ τὴν ἀπόφασιν, περὶ ‘ἐργατικῆς διαφορᾶς’ (labour disputes), ἐντὸς τῆς ἔννοιας τοῦ νόμου Νόροις — Λὰ Γκουαρντία.

‘Ἐν συνεχείᾳ, ὅμως, ἡ ἀπόφασις τονίζει, ὅτι τὸ δικαστήριον δὲν ἀποφαίνεται εἰδικῶς οὔτε ὑπὲρ τῆς μιᾶς ἀπόφεως ἢ τῆς ἀλλῆς, ἔαν οἱ διαχειρισταὶ τοῦ πλοίου δικαιούνται νὰ ἐνάρουν τὴν ἐργατικὴν ὄργανωσιν διὰ τὰς ζημίας, τὰς προκαλουμένας ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ μπούκοτάζ κατέστησεν ἀδύνατον τὴν ἐκδότωσιν ἐνὸς πλοίου. Η κρίσις τοῦ δικαστηρίου ἀναφέρεται μόνον ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς δικαστικῆς παρεμβάσεως διὰ τὴν ἀπαγόρευσιν τοῦ ‘πίκετ’. Τὸ ζητήματα τῶν ἀποζημιώσεων ἀπομένει ἔκκρεμές. ‘Αντικείμενον ἀλλης δίκης θὰ

ἀποτελέσῃ τοῦτο.

‘Οπωσδήποτε, ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις, ἀν δι’ ἄλλης τινὸς μεταγενεστέρων, δὲν ἥθεται τροποποιηθῆ, δημιουργεῖ δύσκολα προβλήματα, δχι μόνον διὰ τὰ πλοῖα «σημαῖαν εὐκολίας», ἀλλὰ καὶ δι’ οἰονδήποτε, τοῦ ὅποιου τὸ μισθωτόγιον θὰ ἔκρινετο χαμηλὸν ἀπὸ τοὺς ἀμερικανοὺς ἐργατοπατέρας.

Προϋπόθεσις, ὅμως, εἶναι ἡ μπαρζις ἐργατικῆς διαφορᾶς. Θὰ πρέπει, δηλαδὴ, νὰ ἐπίητήσουν μέλη τοῦ πληρώματος ἐνὸς ξένου σκάφους τὴν προστασίαν τῆς ἀμερικανικῆς ναυτεργατικῆς ὄργανωσεως, ὅποτε αὕτη παρεμβαίνουσα θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ «μπούκοτάρῃ», τὸ σκάφος.

‘Ας σημειωθῇ, ὅτι ἀπὸ τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν τεράστια συμφέροντα ἀμερικανικῶν ἐπιχειρήσεων (ἐταιρίων πετρελαίου, ἀλουμινίου καὶ χάλυβος), καιρίως θίγονται. ‘Υπερπεντακόσια εἶναι τὰ σκάφη τῶν ἐταιρίων αὐτῶν ὑπὸ «σημαῖαν εὐκολίας».

ΑΙ ΕΞ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΕΙΣ

Τὰ ὑπεροκτακόσια πλοῖα «σημαῖαν εὐκολίας», τὰ ἀμερικανικῆς, δμως, ιδιοκτησίας, ἔκερδισαν τὴν συμπαράστασιν τοῦ Πενταγώνου. Δηλώσεις κατηγορηματικαὶ τοῦ ὑπαρχηγοῦ τοῦ ἀμερικανικοῦ Ναυτικοῦ ‘Ἐπιτελείου πρὸς ἀρμόδια μέλη τῆς Γερουσίας ὑπογραμμίζουν τὴν ἀνάγκην τῆς διατήρησεως τοῦ ἐλέγχου τῆς ἀμερικανικῆς διοικήσεως ἐπὶ τῶν ἐλόγω πλοίων. ‘Ἐν περιπτώσει πολέμου αἱ ‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἐπὶ τῆς χωραπτικότητος αὐτῆς στηρίζονται διὰ τὰς μεταφοράς των, διὰς μάλιστα ὑπέρερει τοῦ πρὸς κάλυψιν αὐτῶν διαθεσίμου τονίζει.

Καὶ ὡς ἐπέρδωσαν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ τονίζει, ὅτι ἐπιβάλλεται, δημοσίᾳ τοῦ πλοίου τῶν «σημαῖαν εὐκολίας», τὰ τελούντα ὑπὸ τὸν ἐλέγχον τῆς Ἀμερικῆς — πλοῖα μεγάλα, μικράς ἡλικίας, ταχύτατα — τύχουν πάσης προστασίας κατὰ τῶν ἐπιτέσσεων τῶν ἐργατικῶν σωματείων. Πιεζόμενοι οἱ πλοιοκτῆται δυνατὸν νὰ προδοῦν εἰς τὴν ἀλλαγὴν σημαίας, ἐπιλέγοντες μιὰν τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης, ὅποτε διάμεσος τοῦ πλοίου αἱ πλοιάριες ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν θὰ παύσημενος.

‘Ἐχομεν πληροφορίας, ὅτι ἡ κατὰ τῶν πλοίων τοῦ κ. Λούντβιχ ἐπίθεσις τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων προεκάλεσε τὴν ἀνωτέρω αὐτίδρασιν τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

ΣΤΡΟΦΗ ΠΟΛΛΑ ΑΠΟΔΙΔΟΥΣ

Διὰ τὸ εὐρύτερον κοινόν, δι’ αὐτοὺς ἵσως τοὺς ναυτιλομένους, ἔχει μέχρι τοῦδε παρέλθει ἀπαρτήρητος μία πρωτοβουλία ‘Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἀξίας ιδιαιτέρας ἔξαρσεως, δύον καὶ συμπαράστασεως. Τὸ καθῆκόν μας παρελείψαμεν, διότι δὲν ἔγνωρισαμεν ἐνώριτερον εἰς τοὺς ἀναγνώστας μας αὐτήν, τὴν πολλὰ διὰ τὸ μέλλον ὑποσχόμενην, στροφὴν πρὸς τὴν ὄργανωσιν ἐλληνικῶν τάκτων προτίτην πλοίων.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν εἰς τὰς συσταθείσας ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον νέας γραμμὰς καὶ τὰς ἀπὸ μακρῷ ἐκτελουμένας τῆς ‘Ἐλληνικῆς’ περὶ τὰς ἐκατὸν μεγάλα φορτηγά (λαΐνερες) στασιχολούνται. Τὰ πλεῖστα εἶναι ἀλληλικῆς ιδιοκτησίας ἡ φέρουν τὴν Κυανόλευκον. ‘Αρκετὰ ξένα εἶναι χρονοναυλωμένα.

Καὶ πρώτων η ‘Ἐλληνική’ τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου. ‘Η ὑποδειγματικὴ αὐτὴ ὄργανωσις, ἡ ἀριθμοῦσα ήδη εἰκοσιπενταετῆ βίου σταθερᾶς ἀναπτύξεως, ἔχει ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῆς, ιδικά της καὶ ξένα, τεσσαράκοντα ἔν ὅλῳ φορτηγά (25 ιδιόκτητα). Θά φθάσῃ, ἵσως, τὰ πεντήκοντα, ἀν ὑποχρεωθῆ, μέχρι τῆς παραδόσεως τῶν ὑπὸ παραγγελίαν ὁκτὼ σκαφῶν τῆς, νὰ ναυλώσῃ καὶ ἀλλὰ ξένα, μετά τὴν διεύρυνσιν τοῦ δικτύου της πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας.

‘Ηδη ἡ ‘Ἐλληνική’ ἐκτελεῖ τὰς ἔχεις τάκτικας γραμμάς:

‘Ἐκ λιμένων Β. ‘Ατλαντικοῦ διὰ τὴν Μεσόγειον. ‘Ἐκ λιμένων Κόλπου ἐπίσης. ‘Ἐκ λιμένων Β. ‘Ατλαντικοῦ καὶ Κόλπου δι’ ‘Ερυθρὰν Θάλασσαν, Περσικὸν Κόλπον καὶ τάναπαλιν. ‘Απὸ τοὺς αὐτοὺς λιμένας διὰ τὴν ἀνατολικὴν καὶ δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Ινδίας, τὸ Κολόμπο καὶ τάναπαλιν. ‘Αλλη γραμμὴ διὰ Βηρυττὸν ἐκ τῶν αὐτῶν βορειοαμερικανικῶν λιμένων ἐκτελεῖται. Τέλος, ἀπὸ τὸ Λονδίνον καὶ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ διὰ τὴν Μεσόγειον, Μαύρην Θάλασσαν καὶ τάναπαλιν καὶ ἀπὸ τοὺς αὐτοὺς λιμένας διὰ τὴν ‘Ἐρυθρὰν Θάλασσαν πυκνὰ εἶναι τὰ δρομολόγια τῆς ‘Ἐλληνικῆς’.

‘Απὸ ἔτους καὶ πλέον μία νέα τάκτικη γραμμὴ συνεστήθη, ἡ ‘Orient Mid-East Line’, τελούσα ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Μάρκου Λύρα. Δέκα ἐπτὰ ἐν ὅλῳ σκάφη ἀπασχολεῖ ἡ γραμμὴ αὐτή, τρία ιδιόκτητα καὶ τὰ λοιπὰ χρονοναυλωμένα. Προσφάτως ηγόρασε δύο μεγάλα λαϊνερες φορτηγά, τεθέντα υπὸ τὴν Κυανόλευκον.

Τὰς γραμμὰς ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Αμερικῆς καὶ τοὺς

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

**SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.
TEAMED WITH**

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὴν Ἐρυθράν, τὸν Περισκόν Κόλπον καὶ τὸν Ἰνδικὸν ἔξυπηρετοῦν δόλα αὐτὰ τὰ σκάφη. Τὰ δρομολόγια τῶν έξικνουνται μέχρι τῆς Σιγκαπούρης.

Ἐτέρα τακτικὴ γραμμὴ ἐκ τῶν βορειοαμερικανικῶν ἐπίσης λιμένων καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὸν Ἰνδικὸν Όκεανὸν τῆς Οἰκογενείας Κουλουκούντη ἀπασχολεῖ ἥδη περὶ τὰ δέκα πέντε χρονοναυλωμένα σκάφη. Ἐξηγοράσθη πρὸ τίνος καὶ τὸ δικαίωμα μιᾶς ἄλλης γραμμῆς, τῆς Crescent Line, διατηρούσης γραμμὰς ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Τὸ δίκτυον τῆς Mediterranean Star Line ἐπεκτείνεται ἥδη καὶ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον, τὴν Ἐρυθράν καὶ πέραν τοῦ Ἀντετοκούντη.

Ἐχομεν, τέλος, τὰς δύο γραμμὰς Μαρκεσίνη. Μὲ ἀφετηρίαν τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου ἐκτείνεται ἡ δραστηριότης τῶν γραμμῶν αὐτῶν (Marechessini Lines), μὲ μηνιαίας ἀναχωρήσεις, εἰς τὸν γύρον τοῦ Κόσμου, ἀπὸ τοὺς λιμένας τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς τὴν Ἀπω. Ἀνατολήν μὲ ἐπιστροφὴν μέσω τῶν διωρύγων Παναμᾶ καὶ Σουέζ. Μία τρίτη γραμμὴ τοῦ Οἴκου Μαρκεσίνη, προσφάτως συσταθεῖσα, μὲ μηνιαίας ἑτίσης ἀναχωρήσεις ἀπὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ θά ἔξικνεται μέχρι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου. Τὸ πρώτον σκάφος, τὸ «Εύρυδιάδης» (10.870 τόν. d.w.) ἐνεκαινίσας κατὰ Φεβρουάριον τὴν ἐν λόγῳ γραμμῆν. Τὸ «Εύρυθεύς» θά ἡκολούθει κατὰ Μάρτιον.

Ἐντὸς τῆς προσεχοῦς διετίας τέσσαρα νεότευκτα σκάφη τοῦ κ. Μαρκεσίνη, εἰδικῆς κατασκευῆς διὰ τακτικᾶς γραμμᾶς, θά εἰσθεούν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, παραδιδόμενα ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βέζερ. Θά είναι χωρητικότητος 12.690 τόν., ταχύτητος 16,5 μιλιάρ., μὲ χώρους φυγείου καὶ δι' ὑγρὰ φορτία. Πλὴν αὐτῶν τελοῦν ἥδη ἐν ὑπηρεσίᾳ περὶ τὰ δέκα πέντε σκάφη, ἐξ ὧν τὰ ἔξι ιδιόκτητα.

Αἱ γραμμαὶ Μαρκεσίνη ἀντιμετωπίζουν σκληρὸν τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ξένων ἑταῖρων ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ τὸν Περσικὸν Κόλπον, ἔτι δὲ τὸν Ἰαπωνῶν καὶ τῶν Σκανδιναύων εἰς τὴν Ἰνδίαν καὶ τὴν Ἀπω. Ἀνατολήν. Σχετικάς πληροφορίας περὶ τοῦ συναγωνισμοῦ δημοσιεύομεν κατωτέρω.

Θὰ χρειασθῇ, βεβαίως, χρόνος ἀκόμη πολὺς, ἵνα ἐδραιωθῇ ἡ προσπάθεια αὐτὴ τῶν ἀποκλειστῶν μας. Δὲν εἶναι εὔκολον τὸ ἔγχειρημα, ὅπερ ἀνέλαβον. «Ἐχουν νὰ ἀντιμετωπίσουν τεραστίας ἀντιδράσεις τῶν ξένων ἑταῖρων. Θεωροῦνται ἀπὸ αὐτάς, ὡς παρείσακτοι. 'Ἡ πεῖρα, ἄλλως τε, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν γραμμῶν, ἀποκτάται σὺν τῷ χρόνῳ. Προϋποτίθεται, ὅμως, ἡ πίστις, ἡ ἐμμονὴ εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς πλήρους ἔξυπηρετήσεως τοῦ φορτίου καὶ ἡ ὁργάνωσις. 'Ἀπὸ τοὺς τελευταίους ναυτόπαιδος, μέχρι τῶν ὑπαλλήλων τῶν πρακτορείων, σδοὶ ὄφειλον νὰ ἔχουν βαθυτέρα συναίσθησι τῆς ἀποστολῆς των, ἥτις δὲν εἶναι ἄλλη παρὰ ἡ ἀκρίβεια τῶν δρομολογίων καὶ ἡ καλὴ μεταχείρισης τοῦ ἐμπορεύματος, ἵνα ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν φορτωτῶν θεμελιωθῇ.

Τὸ πλοῖον λάινερ δὲν εἶναι τράπαι καὶ αἱ προβλέψεις ἀκόμη τῶν ἀποδόσεων τῶν ταξιδίων εἶναι πολὺ διάφοροι. Συχνὰ ἡ περιληπτικὴ τοῦ ναύλου ἀφίσταται πολὺ τῆς πραγματικότητος. Αἱ καθυστερήσεις, τὰ πολλὰ — τὰ ἀναπάντεχα συχνά — ἔσοδα λιμένων, ἀκόμη καὶ αἱ καταχρήσεις φολκιδεύουν τὸν ναύλον. Καὶ ἀν εἰς αὐτὰ προστεθῇ διὰ τοὺς «ἀσουστίντερς» ὡς συναγωνισμός, τὸ ἀποτέλεσμα διὰ τὰ πρώτα βήματα μιᾶς γραμμῆς δὲν εἶναι πάντοτε ἐνθαρρυντικόν. 'Ἡ ὑπομονὴ καὶ ἡ ἐπιμονὴ προϋποτίθενται διὰ τὴν ἐπιτυχίαν.

Ηύτυχησαν, ὅμως, οἱ νεοεισελθόντες εἰς τὰς γραμμὰς νὰ συναντήσουν ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ ἔγχειρηματος κίνσιν φορτίων σταθερῶν διευρυνομένην, ἐνώ ἡ ἔργασί τῶν τράμπων, τὴν ὅποιας ἔγκατλειψιν, ἐτέλει εἰσέτι ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς τελευταίας τριετίας.

Καὶ ἐστρεφαν ἐπιπροσθέτως τὴν προσοχήν των οἱ τελευταίων συστήσαντες τὰς γραμμὰς ἐφοπλισταὶ μας πρὸς τὰ νευραλγικά τούς κέντρα τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας, πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ τὴν Ἀπω, ὅπου οἱ δύο Κόσμοι, ἡ Ἀνατολὴ καὶ ἡ Δύσις, συναντῶνται καὶ ἐπίζητον, διὰ τῆς παροχῆς βοηθείας, τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς, τὴν χειραφέτησιν τῶν ὑποαναπτύκτων λαῶν τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν, τὴν ἀνύψωσιν τοῦ βιοτικοῦ των ἐπιπέδου, ἀλλὰ καὶ τὰ πολιτικὰ ὄφελήματα.

Ἐκατοντάδες ἑκατομμυρίων δολαρίων δαπανῶνται καὶ περισσότερα θὰ δαπανηθοῦν διὰ τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, τὸ Πακιστάν, τὴν Ἰνδίαν, τὴν Βιρμανίαν καὶ τὴν Ἰνδοκίναν. "Ολοι εἰσφέρουν, προεξαρχούσης τῆς Ἀμερικῆς, διὰ τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν. Τεράστιαι μεταφοραὶ ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ

τὴν Δυτ. Εύρωπον διενεργοῦνται ἥδη — αἱ στατιστικαὶ τῶν διωρύγων Σουεζ καὶ Παναμᾶ τὸ διαπιστώνουν — καὶ μεγαλύτεραι προβλέπονται διὰ τὸ μέλλον. Οἱ Ἀμερικανοὶ ὑπεύθυνοι διοικούσην, διὰ ὃ νόμος 50—50, διστις προστατεύει τὸ θέντικόν των πλοίον δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἐφαρμοσθῇ. Τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη δὲν ἔχαρκούν.

Αἱ βιομηχανικαὶ, ἐξ ἄλλου, χώραι τῆς Δύσεως καὶ ἡ Ἰσπανία, ἔχουν ἀπόλυτον ἀνάγκην τῶν πρώτων ὑλῶν διὰ τὴν ἀπὸ ἔτους τόσον ἀναπτυσσομένην οἰκονομίαν των. Ἀπὸ τὰς χώρας πρωτογενοῦς παραγωγῆς τῆς Ἀπω. Ἀνατολῆς, πολλὰς πρώτως ὑλας εἰσάγουν.

Καὶ ὅλη αὐτὴ ἡ ἐν ὄργασμῷ εὐρείας ἀναπτύξεως τελοῦσα οἰκονομία τῶν ἀνατολικῶν χωρῶν ἔχει ἀνάγκην περισσοτέρων μεταφορῶν μέσων. Αὐτὰ προσφέρουν τώρα αἱ Ἑλληνικαὶ γραμμαί. Θὰ ἐπωφελθοῦν τῆς εὐκαιρίας τῶν ζωηρῶν μεταφορῶν διὰ νὰ σταθούν, διὰ νὰ ἐδραιώσουν τὴν θέσιν των.

Τὸ πάν, ὅμως, ἔχαρταται ἀπὸ τὰς δυνατότητας τῆς ὄργανώσεως καὶ τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν φορτωτῶν. «Ἐχομεν πληροφορίας, ὅτι ἡ ἐμπιστοσύνη αὐτή, ἐξ ἀντιδράσεως, ἰσως καὶ πρὸς τὰ πλοῖα τῶν «Κόνφεραν», ὅσημέραι ἀναπτύσσεται. Ἀπὸ τοὺς ἔφοπλιστάς ἔχαρταται νὰ τὴν κερδίσουν διόλκητοι. Πρέπει, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ ἀποκτήσουν πλήρη τὴν κατανόησιν τῆς λαῖνερ ὄργανώσεως.

«Ἐχουν, ἄλλως τε, πρὸ αὐτῶν οἱ νεώτεροι εἰς τὰ τῶν τακτικῶν γραμμῶν — τῆς πλέον συγχρονισμένης μορφῆς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν — τὸ παράδειγμα τῆς Ἑλληνικῆς» καὶ τοῦ ιδρυτοῦ αὐτῆς. Εἰκοσι πέντε συναπτότελος ἔτη ἐπὶ τῶν ἀκραίων ἐπάλξεων ἡγωνίσθη. 'Ἐνικησεν. 'Ἄλλα διὰ νὰ κερδίσῃ ἐπίστευσεν. Παρέμεινεν εἰς τὸ στίβον, ὅταν οἱ ἄλλοι διὰ τῶν τράμπων τὰς τάνκερες ἀπεκόμιζον τὰ γνωστὰ τεράστια κέρδη. Εἰς τὸ ναυπλόγυον — τὸ ἐν συγκρίσει χαμηλὸν — ητο προσωματώνος ὁ κ. Καλλιμανόπουλος. Καὶ ὅταν ἡ κρίσις ἐπήλθεν, αὐτὸς τὰ ἴδια ἀπεκόμιζεν κέρδη, ἐνῷ οἱ ἄλλοι ὑπερχρεοῦντο νὰ παροπλίσουν τὰ σκάφη των.

Πράγματι, ἡ ὑπόθεσις τῶν τακτικῶν γραμμῶν προσπατεῖ νεύρα χαλύβδινα καὶ προσθίσων ἀπόλυτον εἰς τὰς βασικὰς ἐπιδιώξεις. Διὰ τοὺς ιδιούς μας δὲν ἀρκεῖ τὸ «κούκι ἐὰν ἡμάς καθεύδει τὸ τοῦ Καλλιμανόπουλον τρόπαιον». Χρειάζεται νὰ πληροφορηθοῦν ὑπὸ πόσας δοκιμασίας τὸν ἀνάντην δρόμον ἔχωρησεν οὗτος καὶ νὰ προετοιμασθούν διὰ τὰς μη ἀποκλεισμένας ἀντιδρότητας. 'Ἐπιμένοντες, ὅμως, θὰ ἐπιτύχουν. Καὶ τὸ γέρας θὰ εἶναι τὰ κέρδη δι' αὐτούς, ἀλλὰ καὶ τὸ γενικότερον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ὄφελος. 'Ητο πλέον καιρὸς νὰ στραφοῦν καὶ πρὸς τὰ λαῖνερ τοῦ «Ἐλληνες ἐφοπλισταί».

«'Η Κόνφεραν' Ἰαπωνίας — Περσικὸν Κόλπου καὶ ἐπιστροφῆς ἀπεφάσισε, συμφώνως πρὸς πληροφορίας ἀναγραφομένας εἰς τὸν Ιαπωνικὸν τύπον, νὰ συναγωνισθῇ τὴν νέαν γραμμὴν τοῦ κ. Π. Μαρκεσίνη διὰ τῆς ἐκπτώσεως τοῦ ναυλολογίου. Οὕτω, ὁ ναύλος δι' ἀκατέργαστον βάμβακα ἀπὸ Βομβάνη δι' Ἰαπωνίαν ὑπενθίσθη εἰς τὰς 45/— τὸν τόνον, ὃστε νὰ καταστῇ ἀδύνατος ἡ παραλαβὴ φορτίου ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Κλήνελαντ» τῆς γραμμῆς Μαρκεσίνη, ὅπερ θὰ εὐρίσκετο περὶ τὰ τέλη Μαρτίου εἰς τὴν Βομβάνη. Τὸ αὐτὸς ἐπραξεν ἡ «Κόνφεραν» καὶ διὰ τὸ φορτηγὸν «Εύρυμέδων» ἐπιτυχοῦντα νὰ μὴ παραλαβὴ τοῦτο φορτίου ἐκ Βομβάνης. 'Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ναυλολογίον τῆς «Κόνφεραν» καθώριζεν ἀρχικῶς διὰ τὰ φορτία ἀκατέργαστον βάμβακος ναύλων 142/— κατὰ τόνον, διστις ἀπὸ τοῦ Ιανουαρίου ἐμειώθη εἰς τὰς 85/—, διὸ ὑποβιθασθῇ ἥδη εἰς τὰς 45/—. Χαρακτηριστικὴ τῶν προθέσεων τῆς «Κόνφεραν» ἀποδοίνει ἡ ισχυρὰ αὐτή, λόγῳ συναγωνισμοῦ, ἐκπτώσης.

ΤΟ ΠΡΟΕΔΡΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Τὴν 19ην Ἀπριλίου συνήλθον οἱ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῆς 31ης Μαρτίου ἐκλεγέντες νέοι σύμβουλοι τῆς «Ενώσεως Ἐλλήνων» Εφοπλιστῶν, πρὸς ἐκλογὴν τοῦ Προέδρου τοῦ Συμβουλίου, μεθ' ἧν τοῦτο συνεκροτήθη εἰς σώμα καὶ ἀνέλαβε τὴν διοίκησιν τῆς Ενώσεως.

Ἐξελέγησαν: Πρόεδρος ὁ κ. Στρατῆς Ἀνδρέας. 'Αντιπρόεδροι οἱ κ. Παναγῆς Γιανουλάτος καὶ Δημήτριος Χανδρῆς καὶ Ταμίας ὁ κ. Βασιλείος Ροσδίλιος.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς ἐκλογῆς ὁ κ. Ἀνδρέας προσεφώνησε τὸ Συμβούλιον, μεταφέρομεν δὲ ἐντάθη ἀποστάσματα τινὰ τῆς προσφωνήτεως του. 'Αφοῦ ἔχεφασε τὰς εὐχαριστίας του πρὸς τὰ μέλη τοῦ Συμβουλίου διὰ τὴν ἐκλογήν του, εἶπεν, ὅτι ἐπὶ μίαν δεκαετίαν, καθ' ἥν κατείχει τὸ ἀξίωμα τοῦ ἀντιπροέδρου τοῦ Συμβουλίου, ἔμαθήτε υπερβατικές προσφέρομεν διότιον εἰς τὴν νέαν Διοίκησην τῆς Ενώσεως, ἀνακηρυχθεὶς ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως ισόδιος ἐπίτιμος Πρόεδρος τοῦ Συμβουλίου. 'Οφεί-

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

λεται βαθεία εύγνωμοσύνη πρὸς τὸν σεβαστὸν Πρόεδρον, τοῦ ὅποιον τὰς σοφάς συμβουλὰς θὰ ζητῇ πάντοτε ή Διοίκησις τῆς Ἐνώσεως.

Ἐν συνεχείᾳ δὲ κ. Ἀνδρέαδης, ἐτόνισεν, ὅτι αἱ εὐθύναι, τὰς ὅποιας ἐπωνίζεται τὸσον αὐτός, ὅσον καὶ τὰ ἄλλα μέλη τοῦ Συμβουλίου καθίστανται σήμερον βαρύταται, λαμβανομένου ὑπὸ ὅψιν τοῦ πρωτοφανοῦς εἰς τὴν ἴστορίαν τῆς Ναυτιλίας μας ὅγκου τῆς χορητικότητος, ἡ ὅποια εὐρίσκεται σήμερον ὑπὸ τὴν ἔθνικήν μας σημαίαν.

Τὰ θέματα, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζει καὶ θὰ ἀντιμετωπίσῃ δὲ Ἐφοπλισμὸς ἀποκτοῦν, ὡς ἐκ τούτου, τοιαύτην σοβαρότητα, ὥστε πρέπει ἡ "Ἐνώσις νὰ ἐργασθῇ μὲ ἀνάλογον δραστηρίατα καὶ ἀπόδοσιν.

Εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ νέου Συμβουλίου, συνεχίζει ὁ κ. Ἀνδρέαδης, ὑπάρχουν πλείστα παλαιόμαχα στελέχη, τὰ ὅποια ἔχουν διεξαγάγει τραχεῖς ἀγώνας διὰ τὴν προσποιησιν τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων ὑπὸ δυσχερεστάτας συνθήκας, ἐπομένως ὑπάρχει καὶ ἡ πείρα καὶ ἡ δοκιμασμένη ἱκανότης διὰ τὴν ἀντιμετωπίσιν οἰωνήποτε καταστάσεων. Ἡ εἰσόδος εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς Ἐνώσεως καὶ νέων στελεχῶν ἀποτελεῖ ἀξιόλογον ἔνισχυσιν τῆς Διοίκησεως.

«Ἐκεῖνο, δημοσί, τὸ ὅποιον θὰ δώσῃ εἰς τὴν "Ἐνώσιν τὴν δύναμιν, ὅπως ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὰ προβλήματα μας εἰναι ἡ ἐνότης δλοκήρου τῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας καὶ ἡ συνεργασία ὅλων τῶν συναδέλφων, ἀσχέτως ἐπιχειρηματικῆς ἐπιφανείας καὶ ἀξιωμάτων, διὰ τὴν ἀπὸ κοινοῦ ὑποστήριξην τῶν ζητημάτων μας.

»Ἡ "Ἐνώσις, ἐτόνισεν ὁ κ. Ἀνδρέαδης, εἰναι ἀνοικτὴ δι' ὅλα τὰ μέλη της καὶ εἰναι πάντοτε εἰς τὴν διάθεσίν των παρέχουσα τὴν πρόθυμον συμπαράστασιν της διὰ τὴν ὑποστήριξην τῶν δικαίων αἰτημάτων των, μετὰ ιδιαιτέρας δὲ εύχαριστήσεως ἡ Διοίκησις τῆς Ἐνώσεως θὰ ἀκούῃ τὰς ἀπόφεις των ἐπὶ τῶν ἐνδιαφερόντων τὸν ἐφοπλισμὸν γενικωτέρων ζητημάτων.

Μετὰ τὸν κ. Ἀνδρέαδην δὲ ἐκλεγεῖς ἀντιπρόεδρος κ. Δημ. Χανδρῆς ἐξέφρασε τὰς εὐχαριστίας του διὰ τὴν ἐκλογὴν του, ἀναφερόμενος δὲ εἰς τὸ ἔργον, τὸ ὅποιον ἐπωνίζεται ἡ Διοίκησις τῆς Ἐνώσεως ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας, εἶπεν, ὅτι τοῦτο εἰναι, πράγματι, σπουδαιότατον, διότι σοβαρώτατα θέματα προβάλλουν, ἔχοντα ἀνάγκην ἐπιλύσεως.

Μετὰ τὴν ἐκφρασιν τῶν εὐχαριστιῶν των ὑπὸ τοῦ ἐτέρου ἀντιπροέδρου τοῦ κ. Παναγῆ Γιαννουλάτου καὶ τοῦ Ταμίου κ. Β. Ροσολίου, δὲ κ. Ἰωάννης Κουλουκούντης, Πρόεδρος τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Συνεργασίας, συγχάρει τὸ νέον Προεδρεῖον, τὸ δόποιον μετὰ τοῦ νέου Συμβουλίου ἐπωνίζεται βαρύτατον ἔργον καὶ ἐκφράζει τὴν πεποίθησιν του, ὅτι, ὅπως καὶ εἰς τὸ παρελθόν, ἡ "Ἐνώσις θὰ συνεχίσῃ τὸ δημιουργικὸν ἔργον της ὑπὸ τὴν νέαν Διοίκησιν. Προσθέτει, ὅτι ἡ ἐκλογὴ τοῦ κ. Δημητρίου Χανδρῆ, δὲ ὅποιος εἰναι ἡδη ἀντιπρόεδρος τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτικῆς Συνεργασίας, ὡς ἀντιπρόεδρου καὶ τῆς Ἐνώσεως, ἀποτελεῖ ἀμερότερον σύνδεσμον μεταξὺ τῶν δύο Ὀργανώσεων καὶ ἔχεγγυον τῆς μεταξύ των στενωτέρας συνεργασίας.

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Μᾶς διεκτραγωδοῦν δι' ἐπιστολῶν των οἱ ἐφοπλισταί, τὰς δραματικάς πλέον διαστάσεις, ποὺ προσλαμβάνει ἡ ἀλλειψις ἀξιωματικῶν διὰ τὴν ἀπάνδρωσιν τῶν πλοίων ἀλληνικῆς ίδιοκτησίας. Δι' ὅσα, μάλιστα, πλοία κινοῦνται εἰς μακρυνάς θαλάσσας αἱ δυσχέρειαι εἰναι ἀνυπέρβλητοι.

«Ἡ κατάστασις — μᾶς γράφει ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην ἐπιφανῆς ἐφοπλιστής εὐρυτάτης ἐπαγγελματικῆς δραστηρίδης — ἐπιβάλλει τὴν ἄμεσον λῆψιν μέτρων ἀποφασιστικῶν. Λυποῦνται διαιστῶν, διὰ οὔτε τὸ μερινωμένον δισιθήματα τῶν ἐφοπλιστῶν οὔτε τὰ συλλογικά τῆς ἐπαγγελματικῆς μας ὄργανωσεως ίσχυσαν διὰ νὰ συγκινθοῦν οἱ κ.κ. ἀρμόδιοι. Τὸ ποδόλημα εἰναι τὸ σοβαρώτερον που ἀντιμετωπίζουν τὰ φέροντα τὴν Κυανόλευκον πλοίον. Πρέπει τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας νὰ τὸ κατανοήσῃ καὶ εἰς ἔκτακτα μέτρα νὰ προέλθῃ.

"Ἀλλος ἐπιστολογράφος ζωηρῶς ἐπικρίνει τὴν προβαλλομένην περὶ προσόντων τυπικῶν προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος. Προτείνει τὴν σύντησιν τοῦ χρόνου τῆς προϋπηρεσίας, κατὰ τὰ ίσχυοντα εἰς τὸ ἀγγλικὸν καὶ τὸ ἀμερικανικὸν ναυτικόν, τὴν κύρωσιν τοῦ νομοσχεδίου περὶ τῶν δύο τρίτων, τὴν περικοπὴν τῆς προϋπηρεσίας καὶ διὰ τὸν ἀσύρματον καὶ τέλος, μέχρις ὅπου ληφθοῦν καὶ ἀποδώσουν τὰ ἐλόγω μέτρα τὴν ἀναστολὴν τῶν περὶ ἐλλιποῦς συνθέσεως διατάξεων.

Καὶ παρατηρεῖ δρόθιτα ὁ ἐπιστολογράφος μας:

«Ως ἀσφάλεια διὰ τὴν προβαλλομένην ἀνεργίαν, ὡς πρόνοια διὰ τὸν φόδον παροπλισμοῦ τῶν πλοίων, ἐπιβάλλεται νὰ προσφέρῃ ἡ παροχὴ εἰς τοὺς ἀνέργους ἐνὸς λογικοῦ ἀπόδοματος, ικανοῦ νὰ

ἐξυπηρετήσῃ τὰς στοιχειώδεις ἀνάγκας τοῦ ὅπερας ἔργασίας ναυτικοῦ. Οἱ πόροι τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας ἀς ἐνισχυθοῦν καὶ ἀναχρεισται ἀς γίνην αὐλοῖς τῆς εἰσφορᾶς.

»Κατ' ἐμέ, είναι τόσα τὰ κενά εἰς ἐμψυχον ὑλικόν, ὥστε θὰ πρέπει νὰ αναμένεται ἐπιδείνωσις τῆς καταστάσεως. Νέα πλοία ἀγοράζονται τὰ ναυπηγεία μᾶς παραδίουν ἀκόμη τὰ παραγγελθέντα πρὸ ἐτῶν, ἐνῷ νέαι παραγγελίαι διαμιθάζονται καὶ ὁ ὄριθμός τῶν παρωπλισμένων περιορίζεται. Ποὺ θὰ εύρουν διὰ αὐτὰ τὰ σκόφο τὰ πλωμάτα τῶν. Τὸ ἐσκέψθοσαν ἄρα γε οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου καὶ αὐτοὶ οἱ τὰ Σωματεία σιοικούντες;

Αὐτοὶ είναι αἱ κύριαι περικοπαὶ δύναμις ἀπὸ τὰς πολλὰς ποὺ λαμβάνομεν ἐπὶ τοῦ ιδίου θέματος. Πιστεύομεν, ὅτι καὶ τὸ ὑπουργείον θὰ ἔχῃ ἡδη πλήρη γνῶσιν τῶν δυσχερειῶν ποὺ ἀντιμετωπίζουν τὰ πλοία.

»Ἐντὸς τῶν τῶν ήμερων τὸ θέμα θὰ συζητηθῇ διεξοδικώτερον καὶ τὸ περὶ λήψεως μέτρων ἀποφασιστικὸν αἴτημα θὰ προβληθῇ πλέον ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, ὡς ἀξιώσις.

Προειδοποιούμεν τὸν κ. Ἀνδριανόπουλον. Ἡ ὑπεκφυγὴ πλέον δὲν δικαιολογεῖται. Ἡ κατάστασις ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν χειροτερεύει. Τὰ πλοία ταξιδεύουν μὲλλιτῆς πρόσληψην περισσοτέρων τοῦ ἐνός δοκίμων καὶ ναυτοπατίδων εἰς τὴν γέφυραν, τὸ μηχανοστοσιον καὶ τὸ κατάστρωμα, ἵνα ἔξι αὐτῶν προέλθουν οἱ αύριανοί ἀξιωματικοί, οἵτινες καὶ θὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων.

Τὸ ἔγγραφον τοῦ πρὸς τὴν "Ἐνώσιν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ εἰς ἀπάντησιν τοῦ γνωστοῦ ἐφοπλιστικοῦ ὑπομνήματος ἐπὶ τῆς ἀνεπαρκείας στελεχῶν, συνιστᾶ ὁ κ. ὑπουργὸς τὴν πρόσληψην περισσοτέρων τοῦ ἐνός δοκίμων καὶ ναυτοπατίδων εἰς γέφυραν, τὸ μηχανοστοσιον πρὸς τὸν θάλασσαν τὸ πλοιαρχικὸν ἐπάγγελμα:

ΘΕΜΑ: Περὶ προσλήψεως ναυτοπατίδων καὶ δοκίμων ἐπὶ τῶν πλοίων.

1.— "Ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 14916/463/27.2.60 ἔγγραφον μας πρὸς τὴν ὑμετέραν "Ἐνώσιν ἐπιτηδείας τῆς Ἀζιώτερων Ε.Ν. καὶ εἰδικῶτερον ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν παραργάφων 6 καὶ 7 τοῦ ἔγγραφου τούτου, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὑπὸ τὸν ἀκόλουθον στοιχεῖα:

2.— "Ὄς εἰς τὰς ἀνωτέρω παραγράφους ἐπονίσθη, τὴν μεγάλην καὶ ἀνεξάντλητον πηγὴν τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος ἀπότελον — καὶ θὰ ἀποτελοῦν — οἱ ἀπόφοιτοι τῶν φασόφων Γυμνασίων τῆς Χώρας, οἵτινες ἀκόλουθοῦνται τὰς ναυτικὰς παραδόσεις τοῦ τόπου, τρέπονται πρὸς τὴν θάλασσαν διὰ ν' ἀκόλουθον τὸ πλοιαρχικὸν ἐπάγγελμα.

3.— Κατὰ τὸ δύο τελευταῖα ἐτη 1958 καὶ 1959 — ἐπὶ τὰς ναυτιλιακῆς κρίσεως — ἀπόλυτας ἐξηκριβωμένη στοιχεῖα δεικνύουν, διὰ της ἀντιστοίχου 370 καὶ 400 ἀπόφοιτοι Γυμνασίου ἔχορκτηρισθωσαν δοκίμων πλοιοποιῶν, ὡς συμπληρώσαντες ἐποιαν τούλακιστον θαλασσον ὑπηρεσίαν ὡς ναυτοπατίδες, ναυτοῦ π δοκίμων. Τούτοι σημαίνει, πρώτων μὲν, διὰ τοῦ ἀκόλουθου 400 ἀπόφοιτοι τοῦ Γυμνασίου 500 ἀπόφοιτοι τοῦ δευτέρου 600 ἀπόφοιτοι τοῦ Γυμνασίου 700 ἀπόφοιτοι τοῦ τρίτου 800 ἀπόφοιτοι τοῦ τέταρτου 900 ἀπόφοιτοι τοῦ πέμπτου 1000 ἀπόφοιτοι τοῦ έκτου 1100 τοῦ οκτατέτου 1200 τοῦ δευτέρου 1300 τοῦ τέταρτου 1400 τοῦ πέμπτου 1500 τοῦ οκτατέτου 1600 τοῦ δευτέρου 1700 τοῦ τέταρτου 1800 τοῦ πέμπτου 1900 τοῦ δευτέρου 2000 τοῦ τέταρτου 2100 τοῦ πέμπτου 2200 τοῦ δευτέρου 2300 τοῦ τέταρτου 2400 τοῦ πέμπτου 2500 τοῦ δευτέρου 2600 τοῦ τέταρτου 2700 τοῦ πέμπτου 2800 τοῦ δευτέρου 2900 τοῦ τέταρτου 3000 τοῦ πέμπτου 3100 τοῦ δευτέρου 3200 τοῦ τέταρτου 3300 τοῦ πέμπτου 3400 τοῦ δευτέρου 3500 τοῦ τέταρτου 3600 τοῦ πέμπτου 3700 τοῦ δευτέρου 3800 τοῦ τέταρτου 3900 τοῦ πέμπτου 4000 τοῦ δευτέρου 4100 τοῦ τέταρτου 4200 τοῦ πέμπτου 4300 τοῦ δευτέρου 4400 τοῦ τέταρτου 4500 τοῦ πέμπτου 4600 τοῦ δευτέρου 4700 τοῦ τέταρτου 4800 τοῦ πέμπτου 4900 τοῦ δευτέρου 5000 τοῦ τέταρτου 5100 τοῦ πέμπτου 5200 τοῦ δευτέρου 5300 τοῦ τέταρτου 5400 τοῦ πέμπτου 5500 τοῦ δευτέρου 5600 τοῦ τέταρτου 5700 τοῦ πέμπτου 5800 τοῦ δευτέρου 5900 τοῦ τέταρτου 6000 τοῦ πέμπτου 6100 τοῦ δευτέρου 6200 τοῦ τέταρτου 6300 τοῦ πέμπτου 6400 τοῦ δευτέρου 6500 τοῦ τέταρτου 6600 τοῦ πέμπτου 6700 τοῦ δευτέρου 6800 τοῦ τέταρτου 6900 τοῦ πέμπτου 7000 τοῦ δευτέρου 7100 τοῦ τέταρτου 7200 τοῦ πέμπτου 7300 τοῦ δευτέρου 7400 τοῦ τέταρτου 7500 τοῦ πέμπτου 7600 τοῦ δευτέρου 7700 τοῦ τέταρτου 7800 τοῦ πέμπτου 7900 τοῦ δευτέρου 8000 τοῦ τέταρτου 8100 τοῦ πέμπτου 8200 τοῦ δευτέρου 8300 τοῦ τέταρτου 8400 τοῦ πέμπτου 8500 τοῦ δευτέρου 8600 τοῦ τέταρτου 8700 τοῦ πέμπτου 8800 τοῦ δευτέρου 8900 τοῦ τέταρτου 9000 τοῦ πέμπτου 9100 τοῦ δευτέρου 9200 τοῦ τέταρτου 9300 τοῦ πέμπτου 9400 τοῦ δευτέρου 9500 τοῦ τέταρτου 9600 τοῦ πέμπτου 9700 τοῦ δευτέρου 9800 τοῦ τέταρτου 9900 τοῦ πέμπτου 10000 τοῦ δευτέρου 10100 τοῦ τέταρτου 10200 τοῦ πέμπτου 10300 τοῦ δευτέρου 10400 τοῦ τέταρτου 10500 τοῦ πέμπτου 10600 τοῦ δευτέρου 10700 τοῦ τέταρτου 10800 τοῦ πέμπτου 10900 τοῦ δευτέρου 11000 τοῦ τέταρτου 11100 τοῦ πέμπτου 11200 τοῦ δευτέρου 11300 τοῦ τέταρτου 11400 τοῦ πέμπτου 11500 τοῦ δευτέρου 11600 τοῦ τέταρτου 11700 τοῦ πέμπτου 11800 τοῦ δευτέρου 11900 τοῦ τέταρτου 12000 τοῦ πέμπτου 12100 τοῦ δευτέρου 12200 τοῦ τέταρτου 12300 τοῦ πέμπτου 12400 τοῦ δευτέρου 12500 τοῦ τέταρτου 12600 τοῦ πέμπτου 12700 τοῦ δευτέρου 12800 τοῦ τέταρτου 12900 τοῦ πέμπτου 13000 τοῦ δευτέρου 13100 τοῦ τέταρτου 13200 τοῦ πέμπτου 13300 τοῦ δευτέρου 13400 τοῦ τέταρτου 13500 τοῦ πέμπτου 13600 τοῦ δευτέρου 13700 τοῦ τέταρτου 13800 τοῦ πέμπτου 13900 τοῦ δευτέρου 14000 τοῦ τέταρτου 14100 τοῦ πέμπτου 14200 τοῦ δευτέρου 14300 τοῦ τέταρτου 14400 τοῦ πέμπτου 14500 τοῦ δευτέρου 14600 τοῦ τέταρτου 14700 τοῦ πέμπτου 14800 τοῦ δευτέρου 14900 τοῦ τέταρτου 15000 τοῦ πέμπτου 15100 τοῦ δευτέρου 15200 τοῦ τέταρτου 15300 τοῦ πέμπτου 15400 τοῦ δευτέρου 15500 τοῦ τέταρτου 15600 τοῦ πέμπτου 15700 τοῦ δευτέρου 15800 τοῦ τέταρτου 15900 τοῦ πέμπτου 16000 τοῦ δευτέρου 16100 τοῦ τέταρτου 16200 τοῦ πέμπτου 16300 τοῦ δευτέρου 16400 τοῦ τέταρτου 16500 τοῦ πέμπτου 16600 τοῦ δευτέρου 16700 τοῦ τέταρτου 16800 τοῦ πέμπτου 16900 τοῦ δευτέρου 17000 τοῦ τέταρτου 17100 τοῦ πέμπτου 17200 τοῦ δευτέρου 17300 τοῦ τέταρτου 17400 τοῦ πέμπτου 17500 τοῦ δευτέρου 17600 τοῦ τέταρτου 17700 τοῦ πέμπτου 17800 τοῦ δευτέρου 17900 τοῦ τέταρτου 18000 τοῦ πέμπτου 18100 τοῦ δευτέρου 18200 τοῦ τέταρτου 18300 τοῦ πέμπτου 18400 τοῦ δευτέρου 18500 τοῦ τέταρτου 18600 τοῦ πέμπτου 18700 τοῦ δευτέρου 18800 τοῦ τέταρτου 18900 τοῦ πέμπτου 19000 τοῦ δευτέρου 19100 τοῦ τέταρτου 19200 τοῦ πέμπτου 19300 τοῦ δευτέρου 19400 τοῦ τέταρτου 19500 τοῦ πέμπτου 19600 τοῦ δευτέρου 19700 τοῦ τέταρτου 19800 τοῦ πέμπτου 19900 τοῦ δευτέρου 20000 τοῦ τέταρτου 20100 τοῦ πέμπτου 20200 τοῦ δευτέρου 20300 τοῦ τέταρτου 20400 τοῦ πέμπτου 20500 τοῦ δευτέρου 20600 τοῦ τέταρτου 20700 τοῦ πέμπτου 20800 τοῦ δευτέρου 20900 τοῦ τέταρτου 21000 τοῦ πέμπτου 21100 τοῦ δευτέρου 21200 τοῦ τέταρτου 21300 τοῦ πέμπτου 21400 τοῦ δευτέρου 21500 τοῦ τέταρτου 21600 τοῦ πέμπτου 21700 τοῦ δευτέρου 21800 τοῦ τέταρτου 21900 τοῦ πέμπτου 22000 τοῦ δευτέρου 22100 τοῦ τέταρτου 22200 τοῦ πέμπτου 22300 τοῦ δευτέρου 22400 τοῦ τέταρτου 22500 τοῦ πέμπτου 22600 τοῦ δευτέρου 22700 τοῦ τέταρτου 22800 τοῦ πέμπτου 22900 τοῦ δευτέρου 23000 τοῦ τέταρτου 23100 τοῦ πέμπτου 23200 τοῦ δευτέρου 23300 τοῦ τέταρτου 23400 τοῦ πέμπτου 23500 τοῦ δευτέρου 23600 τοῦ τέταρτου 23700 τοῦ πέμπτου 23800 τοῦ δευτέρου 23900 τοῦ τέταρτου 24000 τοῦ πέμπτου 24100 τοῦ δευτέρου 24200 τοῦ τέταρτου 24300 τοῦ πέμπτου 24400 τοῦ δευτέρου 24500 τοῦ τέταρτου 24600 τοῦ πέμπτου 24700 τοῦ δευτέρου 24800 τοῦ τέταρτου 24900 τοῦ πέμπτου 25000 τοῦ δευτέρου 25100 τοῦ τέταρτου 25200 τοῦ πέμπτου 25300 τοῦ δευτέρου 25400 τοῦ τέταρτου 25500 τοῦ πέμπτου 25600 τοῦ δευτέρου 25700 τοῦ τέταρτου 25800 τοῦ πέμπτου 25900 τοῦ δευτέρου 26000 τοῦ τέταρτου 26100 τοῦ πέμπτου 26200 τοῦ δευτέρου 26300 τοῦ τέταρτου 26400 τοῦ πέμπτου 26500 τοῦ δευτέρ

πορικόν Ναυτικόν τρεπομένης νεολαίας, έκ της όποιας θ' ἀντληθοῦν τὰ ἀναγκαῖοντα στελέχη. 'Η μικρά κατά πλοίον ἐπιβάρυνοις ἔκ του ἐνός ή δύο ὑπεραριθμών ναυτοπαιδίων ή δοκιμών, νά είναι βέβαιοι, διτά θά πληρωθήσει συντάξις καὶ ὁσφάλως διά τῆς ἑξιορροπίσεως τῆς ζητίσεως στελεχών καὶ τῆς καταπαύσεως ἐπομένως πάσος ἐκμεταλλευτικῆς τάσεως.

'Ἐν Πειραιεί τῇ 28ῃ Μαρτίου 1960

'Ο Υπουργός
Γ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΤΑ ΕΙΔΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

"Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ τῆς Ἀμερικῆς ἔχουν ὑπὸ τὴν διαχείρισίν των εἰδικὰ πλοῖα διὰ τὴν μεταφορὰν βοοειδῶν, ἐφωδιασμένα μὲν πᾶσαν εὐκολίαν διὰ τὴν ἐνδιάτησιν καὶ τὴν πάχυνσιν αὐτῶν ἐν πλῷ, χωρὶς τὰς γνωστὰς ταλαιπωρίας, τὰς ζημίας ἀπό τὴν ἀπίσχυναν τῶν ζώων καὶ τὴν σημειουμένην θυντημότηταν, διτά τὸ ταξίδιον είναι μακράς σχετικῶς διαφορέας καὶ τὰ πλοῖα ἀκατάλληλα.

Δύο, τούλαχιστον, τοιούτα πλοῖα χρειάζονται καὶ διὰ τὰς ίδιας μεταφοράς. 'Η Ἐλλάς κατὰ χιλιάδας εἰσάγει σφάγια καὶ ζῶα πρὸς ἀναπαραγωγὴν ἀπό τὸ ἔξωτερον. Καὶ τὰ πλοῖα αὐτὰ προσφέρονται οἱ διμογενεῖς ἐφοπλισταὶ ἔδω νά τὰ νηολογήσουν καὶ νὰ τὰ διαθέσουν εἰς τὰς μεταφοράς μας. Εἶναι εἰδικῶς κατασκευασμένα, βάσει τῶν διεθνῶν κανονισμῶν πρὸς μεταφορὰν βοοειδῶν ἀπό θαλάσσης. Οἱ κανονισμοὶ αὐτοὶ εἰς κανένα πλοῖον, ἀσχολούμενον εἰς μεταφορὰς ζώων εἰς τὴν Μεσόγειον δὲν ἔχουν εἰσέτι τύχει ἐφαρμογῆς.

Καὶ ίνα τὰ εἰδικὰ αὐτὰ σκάφη ἔλθουν ἔδω, δὲν ζητεῖται ἄλλο τι παρὰ ἡ προτίμησις ἀπό τὸ Κράτος, μὲν ναῦλον κατώτερον τοῦ ἡδη καταβαλλομένου.

Σχετικαὶ γενικώτεραι προτάσεις διὰ τὴν προμήθειαν καὶ τὴν μεταφορὰν ζώων ἀναπαραγωγῆς ἔχουν ἡδη ὑποβολθή εἰς τὴν Ἀγροτικὴν Τράπεζαν. Οἱ ἐνδιαφέροντες ἐφοπλισταὶ, εἰδικευθέντες εἰς τὴν Ἀμερικήν, ὑπηρεσίας θετικάς πρόκειται νὰ μάς παράσχουν, τώρα μάλιστα ποὺ ἀντιμετωπίζεται ἡ εἰσαγωγὴ 5.000 βελτιωμένων φυλῶν μοσχιδῶν πρὸς ἀναπαραγωγήν.

Τὸ θέμα ἀξίζει νὰ τύχῃ τῆς προσοχῆς τῶν ἀρμοδίων. "Ολαι, ὡς γνωστον, αἱ ἀπό τὸ θαλάσσης μεταφορὰ τείνουν νὰ περιέλθουν εἰς τὰ εἰδικὰ μεταφορὰ καὶ μέσα. Τὰ πλοῖα διὰ τὰ ζῶα θὰ μᾶς χρησιμεύσουν. Δι' αὐτῶν θὰ προσφέρωμεν τὰς μεταφορικάς μας ὑπηρεσίας καὶ εἰς τὰ γύρω μας κράτη καὶ αὐτὰ θὰ καλύπτουν τὰς ίδιας μας ἀνάγκας.

ΠΩΣ ΑΛΛΟΥ ΑΠΟΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ

Λίσαν ἐπικαίρως μᾶς ἀπεστάλη ἀπό ἀναγνώστην μας εἰς 'Ἀμερικὴν διαμένοντα, ἔγχειριδιον προσφάτως ἐκδόθεν ἀπό τὸ ἑκατόντα περιεχομένων τῆς 'Εθνικὸν Γραφείον Φορτίων (National Cargo Bureau) ἐπὶ τοῦ χειρισμοῦ τῶν εἰς χύμα πορτίων, ὡς λ.χ. τῶν σιδηρομεταλλευμάτων καὶ παρομοίων ἄλλων, μὲν μικρὸν κυδισμόν.

Καὶ λέγομεν ἐπικαίρως, διότι πρὸ δλίγου ἐθρήνησαμεν τὴν ἀπώλειαν τόσων ναυτικῶν, ποὺ ἐπέβαινον τοῦ βυθισθέντος πρὸ τοῦ λιμένος τοῦ Λαυρίου μικροῦ μεταλλοφόρου σκάφους.

Τὰ δοσα τὸ βιβλίον ὑποδεικνύει διὰ τὰ εἰς ὑδαρή κατάστασιν τελούντα πορτία μεταλλευμάτων, εἶναι τὰ αὐτὰ ἀκριβῶς, ποὺ ὑπέδειξαν καὶ αἱ στήλαι αὐταὶ διὰ τὴν πρόληψιν τῶν συχνῶν ναυαγίων — ἀντροπῶν — ἀτινα τὰ τελευταῖς ἔτη ἐστημεώθησαν εἰς ἔμφορτα μικρὰ σκάφη μεταφέροντα μετάλλευμα ἀπό τὴν Χαλκιδικῆν.

Τὸ βιβλίον συνετάχθη παρ' ἐπιτροπῆς, ἀπό ἐκπροσώπους ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἐνεκρίθη παρὰ τῆς Ἀκτοφυλακῆς, περιέχει δὲ συστάσεις διὰ τὴν στοιβασίαν μεταλλευμάτων καὶ παρομοίων πορτίων χύμα, μεταφερομένων ἐπὶ κοινῶν πορτηγῶν σκαφῶν. Τούτεσται ἐν προκειμένῳ, διτά ὁ συνιστώνενος κῶδις, σκοπὸν ἔχει νὰ χρησιμεύσῃ ὡς ὅδηγός, τὸν διποῖον πρέπει νὰ συμβουλεύνωνται διποίαρχος καὶ ἀξιοματικοὶ πλοιού, οἱ φέροντες τὴν εύθυνην πορτώσεως μεταλλεύματος, διναμένου νὰ μετακινηθῇ κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ σκάφους, ἀν δὲν ἔχῃ πορτωθῆ καταλλήλως.

Ἐπιστούμεται εἰδικῶς ἡ προσοχὴ ἐπὶ τοῦ γεγονότος, διτά πρέπει νὰ ληφθοῦν αἱ ἀναγκαῖαι προφυλάξεις, διποὺς περιορισθῆ κόνις ἔκ του μεταλλεύματος, ἡτις ἔρχεται εἰς ἐπαφήν μὲ τὰ κινούμενα μέρη μηχανῶν καταστρόματος καὶ ὑπομιμήσκεται εἰς τὸν πλοιάρχους, διτά πρέπει, δοσον εἶναι δυνατόν, νὰ κλείνωνται τὰ συστήματα ἀερίσμου ἢ νὰ καλύπτωνται, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πορτοεκφορτώσεως, προκειμένου νὰ περιορισθῇ ἡ ἐπικάθησις κόνεως εἰς τὸ ἔσωτερον τοῦ σκάφους. "Ἐτεραι διατάξεις ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐποπτείαν καὶ τὸν καθορισμὸν τῶν κυτῶν πορτίου, εἰδικῶς δὲ τὸν φρεστίων τῶν ύψολων καὶ τῶν ἀγωγῶν ἀναρροφήσεως. "Οσον ἀφορᾷ τὴν πορτωσιν καὶ τὴν στοιβασίαν σιδηρο-

μεταλλεύματος, ὑποδεικνύεται, διτά τὴν κατάλληλον κατανομὴν τοῦ φορτίου εἶναι ἐπάνογκες νὰ μετακινῆται τὰ σκάφος κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐργασιῶν τῆς πορτώσεως. 'Αναφέρεται ἐπίσης τὸ γεγονός, διτά τὸ σύνηθες φορτηγὸν σκάφος προσορίζεται νὰ μεταφέρῃ φορτίον ἔχον παράγοντα στοιβάσεων 50 ἑως 60 κυδικῶν ποδῶν κατὰ τὸν, διτά φορτωθῆ εἰς τὸ πλήρη κυδικήν καὶ εἰς d.w. χωρητικότητα. Προκειμένης διθεν τῆς πορτώσεως μεταλλεύματος, διπερ ἔχει ὑψηλότερα πυκνότητα τῆς τοῦ μέσου τύπου τοῦ γενικοῦ φορτίου, αἱ φορτωτικαὶ συνθῆκαι μεταβαλλονται καὶ εἶναι σημαντικῶν νὰ δίδεται εἰδικὴ προσοχὴ εἰς τὴν κατανομὴν τοῦ βάρους.

Περιέχει ἀκόμη τὸ βιβλίον συστάσεις διὰ τὴν στοιβασίαν σκάφους φορτωμένου μὲ μετάλλευμα καὶ διὰ τὸ καθαρισμὸν καταστρωμάτων καὶ τὸ κλείσιμο τῶν ἀνοιγμάτων τῶν κυτῶν.

Εἰδικὸν τῆμα τοῦ βιβλίου ἀσχολεῖται μὲ τὸ κατὰ μάζας σιδηρομεταλλεύμα (concretes). Παρέχεται ἡ ἔγχησης, διτά τὸ εῖδος τοῦτο τοῦ φορτίου εἶναι λεπτὸν τριμένον ὑλικὸν παρασκευασμένου μεταλλεύματος, διπερ συνήθως περιέχει ποσοστὸν της υγρασίας, τῆς διποίσης τὸ ἀκριβές ποσοστὸν ἔξαρτα τῆς λεπτότητος τῆς τριβῆς, τῆς ἀπόδοσεως τῆς διενεργουμένης διηθήσεως καὶ ἐκ τοῦ ἄν ἐν καμίνῳ διηρωνταις ἀποτελῆ μέρος τῆς ἐπεξεργασίας, καθὼς καὶ ἐκ τοῦ μήκους τοῦ χρόνου καὶ τῶν συνθηκῶν στοιβασίας. Σημαντικὸς παράγων διὰ τὴν ἀσφαλή μεταφορὰν παρασκευασμένου μεταλλεύματος ἡ παρομοίου φορτίου, εἶναι τὸ ποσοστὸν της υγρασίας, ποὺ περιέχει. "Οταν οὕτω παρασκευασμένου μετάλλευμα φορτώνεται χῦμα εἰς ἔνα σκάφος, ἡ τάσης εἶναι νὰ κατακαθάπτῃ τὸ στερεὸν μέρος τοῦ φορτίου καὶ νὰ ἐπιπλέῃ τὸ υδαρές. 'Εάν τὸ ποσοστὸν της υγρασίας εἶναι υπερβολικόν, δημιουργεῖται ἐλευθέρα υγρά ἐπιφάνεια, ἐκθέτουσα, λόγω μετακινήσεως, εἰς κίνδυνον τὸ σκάφος καὶ τοὺς ἐπιβαίνοντας αὐτοῦ.

Συνιστάται διθεν, διποὺς τὸ ἀσφαλὲς περιεχόμενον υγρασίας, ὑπὸ τὴν διποίαν παρασκευασμένου μετάλλευμα δύναται νὰ μεταφερθῇ, μὴ ὑπερβασίη τὰ 90% τοῦ περιεχομένου, εἰς διηρωνταις ἡ μεγίστη συνοχὴ (ἀντίστασις πρὸς κίνησιν) υφίσταται. "Αν ἡ υγρασία κατὰ τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως εἶναι ἀνωτέρα τῶν 90% τῆς υγρασίας κατὰ τὸ μεγίστον δριον συνοχῆς, τὸ ἀναφερόμενον ἐν τῇ ἐκθέσει τοῦ ἐργαστηρίου, συνιστάται ἡ ἐγκατάστασις διαμήκων διαφραγμάτων εἰς τὰ χαμηλότερα κύτη καὶ διποὺς οὐδὲν παρασκευασμένου μετάλλευμα τοῦ τύπου τούτου φορτώνεται εἰς τὸ υπόφραγμα. "Αν δο φορτωτής ἡ ὁ πράκτωρ τοῦ ἀμελήση παρεχομένης υγρασίας εἰς τὸν πλοίαρχον ἐπειδη περιεχομένης υγρασίας εἰς τὸ μεγίστον δριον συνοχῆς ἡ ὁ διηρωνταις ὀφιδολία, ὡς πρὸς τὴν περιεχόμενην υγρασίαν κατὰ τὸν χρόνον τῆς φορτώσεως, δύναται πάραστα νὰ διεσχιθῇ ἐλεγχος ἐπὶ τοῦ πλοίου, συμφώνως πρὸς τὸν καθοριζομένην μέθοδον. "Ετερα κεφαλαία τοῦ βιβλίου πραγματεύονται ἐπὶ τῶν διαμήκων διαφραγμάτων καὶ περιέχουν διδγίας πρὸς κατασκευὴν κατακορύφων χαλυβδίνων στηριγμάτων καὶ ἐγκαταστάσεως ράρδων διὰ συμματόσχισια.

Καὶ ἐρωτάται: Αἱ παρ' ἡμῖν ἀρμόδιαι λιμενικαὶ ὑπηρεσίαι εἶχουν ὑπ' ὅψιν των τὰς ἀνωτέρω συστάσεις;

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΗΣ ΑΙΓΑΙΟΠΟΥ

"Ἐπίμονοι, ἀλλ ἀποτελεσματικαὶ, ὑπῆρξαν αἱ διαπραγματεύσεις, τὰς διποίας διεισήγαγεν εἰς τὸ Κάριον, ἡ πότο τὸν γενικὸν διευθυντην τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου κ. 'Ιωάννη Κομίτσαν, ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία, εἰς τὴν μικτὴν 'Ελληνο-αιγαυπτιακὴν 'Ἐπιτροπήν, πρὸς ἐξεύρεσιν βάσεως ὀμαλωτέρας λειτουργίας τοῦ ισχύοντος μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν κληρικογ.

"Ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία, ὑπεστήριξεν ἐνθέρμως, διποὺς οἱ ναῦλοι τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἔχαιρεθουσι τοῦ κληρικογ καὶ καταβάλλωνται εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα.

"Ἡ ἀποφίησι τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας ὑπεκρύσθη ἐπιμόνως ὑπὸ τῆς ἀντιθέτου πλευρᾶς, τελικῶς, ὅμως, υἱοθετήθη μία μέση λύσις τῆς ἔξαρτεσεως ἐκ τοῦ κληρικογ τῶν ναῦλων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων μεταφορῶν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. 'Ανακουφίζεται οὕτω καὶ τὸ 'Ελληνο-αιγαυπτιακὸν κληρικογ ἐκ τῆς ἐπιθαρύνσεως τῶν ναῦλων καὶ δημιουργεῖται ἡ δυνατότης αὐξήσεως τῶν φορτίων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἐκ λιμένων τῆς 'Ιταλίας καὶ τῆς Γαλλίας πρὸς τὴν Αἴγυπτον καὶ ἀντιθέτως, δεδομένου, διτά οἱ ναῦλοι τῶν δὲν θὰ ὑποβάλλωνται εἰς πα-

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570 MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
|| NIGHT : 412905

καριερίς ούτε ή δεξαμενή ούτε τό συνεργείον νά κινηθοῦν.

Πάντως, εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν ὁ κ. Μποδοσάκης θὰ προείτο νὰ ἐκποιήσῃ τὸ παλαιὸν ἔργοστάσιον, ὡς Ο.Π.Π. θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ ἐνδεχόμενον τῆς ἀπαλλοτριώσεως του. Θὰ δυνηθῇ, οὐτως, νὰ χρησιμοποιηθῇ τὴν δεξαμενήν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς δύο Μονίμους καὶ νὰ θέσῃ τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ ἔργουστοσιον εἰς τὴν διάθεσιν τῶν οιδηροθυμηκανῶν, αἱ όποιαι θὰ ἐπισκευάζουν εἰς αὐτὰς πλοῖα.

Προτιμότερον θὰ είναι, βεβαίως, διὰς τὸ ἔργοστάσιον Βασιλεάδου, περιέλθῃ εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ Ο.Π.Π. κατὰ τρόπον ὅμαλόν, διὰ τῆς κανονικῆς, δηλαδή, ἐκποιήσεως του. Ταχέως οὕτως θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπαναλειτουργήσῃ. Μία ἀπαλλοτριώσις θὰ ἀπατήσῃ πολὺν χρόνον καὶ ως προανεφέρθη, ἡ χρησιμοποίησις τῆς παλαιᾶς αὐτῆς ἑσχάρας, ἀποτελεῖ προσωρινήν καὶ ἐκ τῶν ἐνόντων λύσιν. Αὔριον, μὲ τὴν ἀπόκτησιν μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς — ἀν ποτε τούτῳ καταστὴ δυνατόν — ή ἐσχάρας «Βασιλείδου» δυνατόν νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς ἐπισκευάς μικράς χωρτικότητος πλοιῶν.

ΑΙ ΝΥΚΤΕΡΙΝΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

«Υπήκοοσαν πλέον τυπικῶν καὶ ούσιαστικῶν ὑπὸ τὴν ἄρμοδιότητα τοῦ ὑπουργείου τῆς Παιδείας, αἱ ἀνεγνωρισμέναι ὑπὸ τοῦ Κράτους Σχολαὶ Μηχανικῶν καὶ Ἀσυρματιστῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Η σχετικὴ ἀπόφασις, μετὰ ἔξαμνον περίπου καθευτέρων, ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 131 φύλλον τῆς Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως. Τὸ καθευτόν τῆς ἐποπτείας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐπὶ τῶν σχολῶν οὐτῶν, δριστικῶν οὐτῶν τερματίζεται. Ἀπλῶς φροντιστήρια πᾶσαν αἱ πλειστοὶ τῶν σχολῶν οὐτῶν. Ἐκ τῶν ἐνόντων συγκεκριμέναι, ἔξιλικθσιαν τὰ τελευταῖα ἐπὶ εἰς ἀρτίως λειτουργοῦντα φυτώρια τεχνικῆς ἐκπαίδευσεως. Κατόπιν ἐπιμόνων ὑποδειξέων τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, πούσθησαν τὰ προσόντα τῶν εἰσαγόμενῶν εἰς τὰς σχολὰς μηχανικῶν, περιωρίσθη κατὰ τμῆματα ὡς ἀριθμός τῶν εἰς ταύτας φοιτούντων μαθητῶν, ἐβελτιώθη καὶ συνεχρονίσθη τὸ πρόγραμμα τῆς διδακτέας ὥλης. Παρὰ τὸ Βασικὸν μειονέκτημα τῶν σχολῶν τῆς καπνορίας αὐτῆς — τῆς λειτουργίας κατὰ τὰς νυκτερινὰς ὥρας — ἀξιόλογον πρέπει νὰ θεωρηται τὸ μορφωτικὸν ἐπίπεδον τῶν ἔξι αὐτῶν ἀποφοιτούντων. Εἶναι ἐπαρκής ἡ θεωρητικὴ τῶν κατάρτισις, συμπληρωμένη καὶ τῆς πειράς, τὴν οποίαν οὗτοι ἀποκτοῦν ἐκ τῆς παραλλήλου θετείας τῶν εἰς μηχανουργεία. Οὕτω καλῶς στελέχη ἐπρομήθευσαν εἰς τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοιῶν μας, κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπη., αἱ πλειστοὶ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν καὶ ιδιαιτέρως ὁ «Πειραιαϊκός», ο «Ἀρχιμόδης», καὶ ὁ «ΔΕΥΚΕΙΔΗΣ».

Η ὑπαγωγὴ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν εἰς τὸ ὑπουργείον τῆς Παιδείας ἐλπίζεται νὰ μη ἀνακόψῃ τὴν τοιαύτην ἔξελιξιν τῶν. Βαθείας, βεβαιῶς, ἀλλαγὴν εἰς πρόσωπα καὶ πράγματα θὰ ομηρωθῇ εἰς τὸ ὅλον οὐστημα τῆς ἐποπτείας των. Δὲν ἀποκλείεται, πάντως, νὰ διέλθῃ ἡ ιδιωτικὴ ναυτικὴ ἐκπαίδευσις κρίσιμων τινὰ περισσόν, ἐὰν η ὑπαγωγὴ τῆς εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ὑπουργείου τῆς Παιδείας δέν πραγματοποιηθῇ μὲ τὴν βοήθειαν καὶ τὴν στενήν συνεργασίαν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Καλῶς θὰ πέτη μέχρις δους ἔσοικειωθῇ ἡ νέα ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου Παιδείας μὲ τὰ προβλήματα τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, μέχρις δους ἀποκτήσῃ τὴν ἐνδεσειγμένην δργάνωσιν, διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ πα-

ρακολουσθῇ τὴν λειτουργίαν ἐκάστης σχολῆς κεκωρισμένως, νὰ ουμπορισταται τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας.

Υπέρ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς, τῆς συνεργασίας, δηλαδή, τῶν δύο ὑπουργείων, είναι τεταγμένοι καὶ οἱ διευθυνταί τῶν περισσοτέρων καὶ τῶν σοβαρωτέρων ἐκ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν. Τὴν θεωροῦν ἀναγκαῖον διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον ἀνάπτυξιν των. Τούς διασφαλίζει ἀπό τοὺς ἐπικινδύνους πειραματισμούς.

ΧΡΗΣΙΜΟΝ ΒΙΒΛΙΟΝ

Είχε τὴν πρωτοβουλίαν ἡ ἑταίριο Σοῦλτζερς τῆς Ἐλβετίας, νὰ ἐκδωσῃ εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ὄγκωδη τόμον, περιλαμβάνοντα τὰς λεπτομερεῖας τῆς λειτουργίας τῶν διχρόων ἐν χρίσει ναυτικῶν δηζελομηχανῶν, ως καὶ τὰς ὁδηγίας τοῦ χειρισμοῦ τῶν, μεθ' ὅλων τῶν ἀναγκαιούντων ἐπεξηγηματικῶν ὄνοματολογίων καὶ σχεδιαγραμμάτων. Εἰς ίδιαίτερον τόμον παρέχονται αἱ ὁδηγίαι διὰ τοὺς στροβιλοφυσητῆρας δι' ἀρείων ἔξαγωγῆς (super charge).

Εἰς τὸν πρόλογον τοῦ βιβλίου ἀναφέρεται, ὅτι προορίζεται κατὰ κύριον λόγον διὰ τὸ ἀσχολούμενον μὲ τὰς μηχανὰς ἐκάστου πλοίου πρωσαπικόν, συνιστᾶται δὲ νὰ είναι πάντοτε προσιτὸν εἰς τὸ πλήρωμα τοῦ μηχανοστάσιου. Πλήρες εύρετηριον καὶ ὄνοματολογίον τῶν ὑπερτρικοσίων μερῶν τῆς μηχανῆς προτάσσεται τῶν ὁδηγιῶν, ὃστε νὰ καθίσταται εὐληπτός ἡ μελέτη αὐτῆς.

Παραδόξως, δῆμας, εἰς τὸν πρόλογον τοῦ βιβλίου ἀναφέρεται, ὅτι τὸ περιεχόμενον αὐτοῦ είναι «έμπιστευτικόν». Ἐνῷ σκοτός τῆς ἐκδόσεως είναι νὰ φέρῃ τὸν χειριστὴν εἰς τὴν πλήρη τῆς μηχανῆς Σοῦλτζερ κατανόσιν — τὸ συμφέρον τῶν κατασκευαστῶν αὐτὸν ὑπαγορεύει — ἐξ ἀντιθέτου συνιστᾶται ἡ ἔχεμυθεια.

Θά ηθέλαμεν, δῆμας, εύρυτεράν τὴν κυκλοφορίαν τοῦ βιβλίου. Ἀντίτυπα περισσότερα θὰ ἔπειπε νὰ προσεφέροντο — ἐπὶ πληρωμῇ ἐστώ — εἰς πάντα μηχανικὸν τοῦ Ε.Ν. ἢ καὶ τοὺς πλοιοκτήτας. Πρὸς τὸ ἐμπιστευτικόν: «Ολοὶ οἱ περὶ τὸ πλοῖον θὰ πρέπει νὰ ἔχουν κάποιαν ιδέαν τῆς λειτουργίας τῶν μηχανῶν Σοῦλτζερ. Είναι τόσον διαδεδομέναι. Καὶ ἀπορούμεν πῶς οἱ ἐφοπλισταί, ἐξυπηρετοῦντες καὶ αὐτοῖς τὸ συμφέρον τῶν, δὲν τὸ ἔζητον. Θά ητο εύχερεστέρα ἡ ἔξευρεσις περισσότερων εἰδοκενών τοῦ δηζελομηχανικῶν.

Καὶ γενικέντες ἐπ' εὐκαιρία τὸ θέμα, ἔχομεν νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὴν ἀνάγκην τῆς ἐκδόσεως βιβλίων τεχνικῶν, ἀναφερομένων εἰς τὴν χρήσιν τῶν συγχρόνων πρωστηρίων μέσων τῶν πλοίων. «Ἄν ποτε οἱ ἐφοπλισταί καὶ οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι ακόλουθησουν τὰς ἐκ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσιν τὰ βιβλία, εύθηνα καὶ εἰς γλώσσαν εὐληπτον, θὰ είναι τὸ πρῶτον βῆμα τῆς προσπαθείας, τῆς συντονισμένης καὶ ἀποδοτικῆς.

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε.

(ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51Β 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,
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΔΔΔΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εις τὸ τεῦχος τῆς 1ης Ἀπριλίου δημοσιεύεται ἀφ' ἐνὸς σχόλιον σας, ἀναφερόμενον εἰς τὴν καμύστερην ἱκανοποίησεως αἰτήσεως διὰ νέαν τηλεφωνικὴν σύνδεσιν, ὑποβληθεῖσαν ὑπὸ τοῦ ἑφοπλιστοῦ κ. Λύρα καὶ ἀφ' ἔτερου ἐπιστολὴν διαμαρτυρίας τῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας «Νέα Τύχη», διότι ὁ ΟΤΕ δὲν ἐτοποθέτησε ἀμέσως δεύτερον τηλέφωνον εἰς τὰ γραφεῖα τῆς.

Σχετικῶς παρέχομεν ὑμῖν τὰς κάτωθι πληροφορίας:

1.— Ἡ αἵτησις τοῦ κ. Λύρα ύπελθήθη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μας τὴν 26ην Σεπτεμβρίου 1959. Διά τοῦ πρακτικοῦ τοῦ Φεβρουαρίου 1960, εὐθύς, ὡς ἀδημιουργήθησαν αἱ πρὸς τοῦτο τεχνικαὶ προϋποθέσεις, ἐνεκρίθη κατ' ἔξαρτεσιν ἡ ἔγκαταστασὶς τηλεφωνου εἰς τὰ ἐπὶ τῆς δόδου Βασιλίσσης Σοφίας καὶ Ἡροδότου γραφεῖα τοῦ.

2.— Ἡ αἵτησις τῆς Ἀνων. Ναυτικῆς Ἐταιρίας «Νέα Τύχη» περὶ ἔγκαταστάσεως δευτέρου τηλεφωνου εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ γραφεῖα τῆς ἐνεκρίθη κατ' ἔξαρτεσιν τὴν 21ην Μαρτίου.

Ἀθήναι, 16 Ἀπριλίου 1960

Φιλικώτατα

Ο Γενικός Διευθυντής
ΕΠΑΜ. ΤΣΕΛΛΟΣ

ΑΙ ΑΡΧΑΙΡΕΣΙΑΙ ΤΗΣ «ΕΝΩΣΕΩΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ»,

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εις δόλκηρον τὸν ναυτιλιακὸν Τύπον, ἔξαιρουμένων τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἀνεγράφη ἡ εἰδῆσις, ὅτι κατὰ τὰς προσφάτους ἀρχαιρεσίας τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἐγένοντο παραδάσεις τοῦ Καταστατικοῦ, συνιστῶνται ἀκύρωσιν τούτων. Εἰδικώτερον διετύπωθή ἡ γνώμη, ὅτι οὐχὶ ὄρθων ἐνεγράφθησαν, ὡς μέλη τοῦ Σωματείου ἀλλοδαποῖς ἐταιρίαι, ἔχουσαι ἔγγραφει τὰ πλοιά των εἰς τὸ Ἑλληνικὸν Νησούδιον, βάσει τῶν ἐγκριτικῶν ἀποφάσεων τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687 (1953) «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικου». Κατὰ τὴν ἐν λόγῳ γνώμην, μόνον «Ἐλλήνες θιαγενεῖς (φυσικὰ ἡ νομικὰ πρόσωπα) δύνανται νὰ εἰναι μέλη τῆς «Ἐνώσεως».

«Ἡ ἐδόκη ἡ αὕτη δὲν εὐίσκεται στήριγμα εἰς τὸν νόμον ἡ τὸ Καταστατικόν, ὄρθως δὲ καὶ νομίμως αἱ ἐταιρίαι, αἱ ἀκμεταλλεύμεναι Ἑλληνικὰ πλοιά τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687, ἐγένοντο δεκταί, ὡς μέλη τῆς «Ἐνώσεως», ἀνεξαρτήτως τῆς θιαγενείας των καὶ κατεστησαν ἐκλογεῖς κατὰ τὰς ἀρχαιρεσίας τῆς 31.3.1960. ἐκπροσωπήθησαν, συμφώνως τῷ Καταστατικῷ κατὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐκλογικοῦ των δικαιωμάτων.

Ἀληθῶς, κατὰ τὸ ἄρθρον 3 τοῦ Καταστατικοῦ, μέλος τῆς «Ἐνώσεως ἐγγράφεται»: «... πάς «Ἐλλην, στοις ἔχει εἰς τὴν ιδίαν αὐτοῦ κυριότητα 100 τούλαχιστον τόννους ὀλικῆς χωρητικότητος πλοιοῦ Ἑλληνικοῦ, διαχειρίζομενος ἡ μὴ τούτο, καὶ, πᾶς, ὅ στις ἐκ μεταλλεύμενος τοῦ πλοιοῦ, ἀλεύεται; ιδίως ὃν μαστι ἡ ὥστις ἐν τολοδόχοις τῶν ιδιοτῶν πλοιοῖς ἡ πλοιά Ἑλληνικά, ὀλικῆς χωρητικότητος 100 τούλαχιστον τόννουν».

Τὸ ἄρθρον τούτῳ κατὰ τὸ πρώτον σκέλος του σαφῶς ἀποδείπει εἰς τὴν Ἑλληνικὴν θιαγενείαν τοῦ μέλους-πλοιοκτήτου, ὅταν δὲν εἰναι καὶ ἐφοπλιστής, ἐνῷ κατὰ τὸ δεύτερον σκέλος του, δὲν διακρίνει μεταξὺ Ἑλληνικῆς καὶ ἀλλοδαπῆς θιαγενείας τοῦ ἐκμεταλλεύμενοῦ ἡ δισχειρίζομενού τοῦ πλοιοῦ, ἀρκούμενον εἰς τὴν Ἑλληνικότητα τοῦ πλοιοῦ, διειθώνεις ἐκδηλουμένην διὰ τῆς ἐγγραφῆς του εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον καὶ τὴν ὑψώσιν ἐπ' αὐτοῦ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Προδῆλως δέ, Ἑλληνικὰ είναι τὰ πλοιά τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687.

Τὸ Καταστατικὸν διδειν, προβλέπει τὴν περίπτωσιν μελῶν ἀλλοδαπῆς θιαγενείας τοῦ Ἑλληνικοῦ σωματείου τῆς «Ἐνώσεως Ἐφοπλιστῶν» καὶ είναι ἀδόκιμος ἡ ἐρμηνεία, ἡ προσκολλωμένη εἰς τὴν φράσιν: «πάς «Ἐλλην, στοις ἔχει εἰς τὴν ιδίαν αὐτοῦ κυριότητα 100 τούλαχιστον τόννους ὀλικῆς χωρητικότητος πλοιοῦ Ἑλληνικοῦ, διαχειρίζομενος ἡ μὴ τούτο, καὶ συνάγουσα ἐξ αὐτοῦ ἐξ ἀντιδιαστολῆς, ὅτι ἀποκλείονται αἱ ἀλλοδαποῖς ἐταιρίαι, παραβλέπουσα δὲ τελείως τὴν ἐπομένην φράσιν: «καὶ πάς, στοις ἐκμεταλλεύεται ιδίως ὄντος μαστι ἡ ὥστις ἐντολοδόχος τῶν ιδιοτῶν, πλοιοῖς ἡ πλοιά Ἑλληνικὰ κ.λ.π.», ητίς πλήρως

καλύπτει τὴν περίπτωσιν.

Ἄλλα μῆπως ὁ νόμος ἀγνοεῖ τὴν ὑπαρξίαν Ἑλληνικῶν σωματείων, εἰς τὰ ὅποια μετέχουν ἀλλοδαποῖς; Οὐδαμῶς. Τούναντίον, προβλέπει ταῦτα ρητῶς εἰς τὸ ἄρθρον 107 τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου 2783 (1941) τοῦ εἰσαγωγικοῦ τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος. Δύναται μάλιστα κατὰ τὸ δέρθρον τούτο νὰ ἐπιτραπῇ διὰ Β.Δ. ή εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Ἐνώσεως συμμετοχὴ ἀλλοδαπῶν μέχρι τοῦ ἡμίσεος τοῦ ἀριθμοῦ τῶν συμβούλων. Τοισύντη, ὅμως, ἀνάγκη, ὡς εἰκός, δὲν ἀνέκυψεν ἐν τῇ πράξει, οὔτε θὰ ἀνακύψῃ.

Ἀθήναι, 21 Ἀπριλίου 1960

Μετὰ τιμῆς

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

Δικηγόρος

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 479 ΤΟΥ Α. Κ.

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» (τῆς 15ης Ἀπριλίου), ἐδημοσιεύθη μακρὰ ἐπιστολὴ τοῦ διακεκριμένου συναδέλφου καὶ ἀγαπητοῦ φίλου κ. Δ. Ρεδιάδη, ἐξ ἀφορμῆς τῆς ὑπ' αριθ. 428/1960 ἀποφάσεως τοῦ κ. Προέδρου Πρωτοδικῶν Πειραιῶν.

Ὄτι φαίνεται κατὰ τὸν ἐν συντομίᾳ ἐκτίθεμένου ὑπὸ τοῦ κ. Ρεδιάδη ἰστορικοῦ τῆς ὑποθέσεως, ἡ ἀπόφασις ἐδέχθη ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος εἰς περίπτωσιν πωλήσεως πλοίου καὶ ἐπέτρεψε τὴν συντηρητικὴν κατάσχεσιν αὐτοῦ ἐν χεροῖ τοῦ νέου κυρίου. Τὴν ἀπόφασιν ταῦτην ἐπικρίνει διὰ μακρῶν καὶ ἐν πληροτητὶ ἐπιχειρήματων ὁ κ. Δ. Ρεδιάδης.

Ἀναγνώσας μετὰ τὴν ὑφελομένην προσοχὴν τὰς κριτικὰς παραπήρησεις τοῦ κ. Δ. Ρεδιάδη (ἀποχώρησεν ἡ ἀδημοσιεύθηση μετ' αὐτῶν καὶ ἡ ἀπόφασις). δὲν ἐπείσθη, ὅτι ἔσφαλεν ἡ ἀπόφασις, ἐκθέων δὲ ἐν συνεχείᾳ τοὺς λόγους τῆς διαφωνίας μου, παρακαλῶ, ἐὰν τὸ κρίνετε σκόπιμον, λόγω τῆς σοδαρεπτοῦ τοῦ θέματος, νὰ φιλοξενήσητε τὴν περούσαν εἰς τὰς στήλας τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».

Ο κ. Δ. Ρεδιάδης ὑποστηρίζει κατὰ πρῶτον, ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος δέν νὰ θεωρηθῇ ἀποκλεισμένη προκειμένου περὶ πλοίου, ὅπερ δὲν εἶχεν ὑπ' ὄψιν αὐτῆς ἡ ἐν λόγῳ διάταξις, τούτο μὲν διότι ὁ ἐν τῷ ἄρθρῳ τούτῳ δρός περιουσία σημαίνει διότι πραγμάτων ἡ καὶ δικαιωμάτων, ἐκείνων δέ, διότι ὁ ἐν τῷ αὐτῷ ἄρθρῳ δρός περιχειρίστης, σημαίνει ὡργάνων περιοχαίς πράγματος, ἡ οἰκονομικὴ μονάς παραγωγῆς ἀποσκοπεῖ εἰς ἐνέργειαν διαφόρων πράξεων ἐπὶ κέρδει, ἡ ὅποια ἐμφανίζεται, ὡς τοιάυτη ὑπό τίνα προσώπου, δικαιοπρακτούντος ἐν τῇ ἀγορᾷ καὶ ὅτι οὐδεὶς ἐν τῷ δρόμῳ τούτων προσήκει εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ πλοίου διότι ἐπείσθη «περιουσία» οὔτε «περιχειρίστης» ὑπὸ τὰς ἄνω ἔννοιας εἴναι.

Ἀγνῶς διὰ ποιὸν λόγου τὸ πλοίον δὲν δύναται ν' ἀποτελέσῃ περιουσίαν ἐν τῇ ἔννοιᾳ τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος. Τὸ προβαλλόμενον, ὅτι τὸ πλοίον εἶναι χωριστὸν πράγμα, ἀτομικότης ἀπόλυτος καὶ οὐχὶ ὀλότης καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν δὲν εἶναι «περιουσία», ἀποτελεῖ ἐπιχειρήματα ηκίστα πειστικόν, δεδομένου, ὅτι κατὰ τὴν ἐπέμνεια τοῦ ἄρθρου 479 διδομένην εἰς τὸν δρόνον «περιουσίαν» ἔννοιαν αὐτῆς ἀποτελεῖται ἐν τῷ ἐνεργητικῷ (βλ. Μιχαηλίδης Νουάρον ἐν «Ἐρμ. Αστικοῦ Κώδικος», ὑπὸ τὸ ἄρθρον 479 ἀρ. 8 καὶ τὰς ἑκεὶ παραπομπὰς) συντρέχει δὲ περίπτωσις ἐφαρμογῆς τοῦ ἄρθρου τούτου καὶ ἐν μεμονωμένον ἀντικείμενον ὃν μετεβιάσθη, ἀρκεῖ νὰ εἶναι τοῦτο τὸ κυριότερον ἢ τὸ πλέον ἀντιπροσωπευτικὸν τῆς δῆλης περιουσίας (Oertmann § 419 6 β).

Ἐξ ἄλλου, δὲν νομίζω, ὅτι καὶ ἀκόμη δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ ἐπιτυχῶς, ὅτι ἐπειδὴ τὸ πλοίον εἶναι (ἂν εἶναι) ἐν ἀντικείμενον δὲν ἀποτελεῖ «ἐπιχειρήστης» ἐν τῇ ἔννοιᾳ τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, τοῦτο δὲν σημαίνει, ὅτι παύει τὸ πλοίον νὰ εἶναι «περιουσία» ἐν τῇ ἔννοιᾳ τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου, διὰ τὸν δρόμον τούτου τοῦ πλοίου συντρέχει ἡδη ἐπέρα τῶν προϋποθέσεων.

Εἰδικῶς, ὡς πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, ἡν ὁ κ. Δ. Ρεδιάδης ὑποστηρίζει ἀργούσαν ἐπὶ πλοίων, παραπτώρων, ὅτι ἀκριβῶς τὸ δέκαμέτρον ἀντίθετον ὑποστηρίζεται: ὑπὸ τὸν ἐρμηνευτῶν τῆς διατάξεως, ἡτοι, ὅτι λόγω τῆς εὑρείας αὐτῆς διατυπώσεως, αὐτῆς διέπει δόλοκληρον τὸ ιδιωτικὸν δίκαιον, ητοι οὐ μόνον τὸ ἀστικόν, ἀλλὰ καὶ τοὺς ἀποχωρισθέντας ἐξ αὐτοῦ κλάδους, ὡς τὸ ἐμπορικόν, τὸ ἐργατικόν κ.λ.π. (Μιχαηλίδης — Νουάρος ἐνθ. ἀνωτ. ἀριθ.).

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C^{o.} L^{TD.},

Steamship Agents & Stevedores

P.O.B 55 (crater)

Tel. Add. "PHRONTIS..

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

Affiliated with:

RED SEA SHIPPING C^{o.} (SUDAN) L^{TD.}

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

1 έντι τέλει).

Καὶ ταύτα μὲν παρ' ήμῖν, 'Εν Γερμανίᾳ, οἱ ἐρμηνευταὶ τὰ αὐτὰ διδάσκωσιν, ἔχει δὲ τοῦτο σημασίαν, διότι ἐκ τοῦ ἄρθρου 419 τοῦ Γερμανικοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος ἀπέρρευσεν τὸ ἄρθρον 479 τοῦ ἡμετέρου 'Αστικοῦ Κώδικος. 'Ερμηνεύοντες τὸ ἄρθρον τούτῳ οἱ Γερμανοὶ δέχονται, διότι ἐφαρμόζεται τούτῳ καὶ ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ 'Εμπορικοῦ Δικαίου, παρὰ τὸ γεγονός, διότι ὁ Γερμανικὸς 'Εμπορικὸς Κώδικης περιέλαβεν ἐν ἄρθρῳ 25 παραπλησίαν εἰδικὴν διάταξιν πρὸς τὴν τοῦ ἄρθρου 419 τοῦ Γερμ. A. K., ἡτὶς ἐφαρμόζεται αὐτοτελῶς οὔτε ταύτιζομένη πρὸς τὴν τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ 'Εμπορ. Κώδικος, οὔτε τελούστα ἐν σχέσει ἀμοδοβαι-ου ἀποκλεισμού πρὸς αὐτὴν (Werner — Staudinger, Kommentar Zum BGB ὑπὸ τὸ ἄρθρον 419 ἀριθ. III ἔτι δὲ καὶ Palandt, Buergeliches Gesetzbuch 1957 ὑπὸ τὸ ἄρθρον 419 ἀριθ. 2β). Δὲν νομίζω, συνεπώς, διότι ἔρρωται ἡ ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Ρεδιάδην ὑποστηριζομένη ἀποφίση, διότι ἐπὶ πλοίου ἀργεῖ ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος.

'Υποστηρίζει, δῆμως, ἐν συνεχείᾳ διότι ἡ διάταξις τοῦ ἄρθρου 207 τοῦ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Δικαίου ἀποκλείει τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος, διότι διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 207 τοῦ K.I.N.D. ὁ ναυτικὸς νομοθέτης ἥθελησε νὰ δρίσῃ δι' ἀνεξαρτήτου πρὸς τοὺς γενικοὺς τοῦ δικαίου δρισμοὺς διατάξεως, δῆλας ἀποκλειστικῶς, τὰς ἀπαιτήσεις, αἵτινες μόνια παρακολουθοῦν τὸ πλοῖον καὶ μετὰ τὴν συμβατικὴν ἐκποίησιν αὐτοῦ.

'Η ἀποφίσης αὕτη, καίτοι ἐκ πρώτης ὅψεως βάσιμος, νομίζω, διότι ἀποδίδει εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 207 K.I.N.D. πρόθεσιν, ἢν δὲν εἶχεν αὐτὴ. Δὲν ἀπεσκοπεῖ αὕτη εἰς τι πλέον τοῦ νὰ δρίσῃ πῶς δύνανται οἱ δικαιούχοι προνομιούχων ἀπαιτήσεων τοῦ ἄρθρου 205 K.I.N.D., νὰ διεκδικήσωσιν ταύτα κατὰ τοῦ δι' ἀποιτητικῆς συμβάσεως ἀποκτήσαντος τὸ πλοῖον, προδήλως δὲ δὲν εἶχεν τὴν πρόθεσιν νὰ κατασφαλίσῃ οὕτως εἰπεῖν τὸν ἀποκτήσαντος ἀπὸ πάστρας ἄλλης ὄφειλῆς τοῦ ἐπειόντος τὸ πλοῖον, δῆλας ἀκριβῶς δὲν δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, διότι τὸν προστατεύει αὕτη ἀπὸ τῆς Παυλιανῆς ἀγωγῆς, ἐὰν συντρέχουσιν αἱ προϋποθέσεις τοῦ ἄρθρου 939 A.K.

Εἰσέτι, ρητέον, διότι ὁ δρεγγόμενος νὰ ἔξετάσῃ τὴν ἀληθῆ νομική σημασίαν καὶ τὸ περιεχόμενον τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 479 θὰ πεισθῇ, διότι αὕτη κατὰ κύριον λόγον διασπᾶται τὴν ἀρχήν, διότι ὁ εἰδικὸς διάδοχος δὲν εὑθύνεται διὰ τὰ χρέα τοῦ δικαιοτάροχού του (Μιχαηλίδης — Νούάρος ἐν ΑΙΔ' ζ' σελ. 316 ἐπ.), καὶ Σούρλας ἐν 'Αρχείῳ Νομολογίας Δ σελ. 121 ἐπ.), δημοπράτησεν τὸ προλαβόντως ἀπεθέμενον ἐπιχείρημα τοῦ κ. Δ. Ρεδιάδη.

'Ἐπιφέρει, δῆμως, ἀκόμη διότι Δ. Ρεδιάδης, διότι τὸ ἄρθρον 207 K.I.N.D. δὲν θὰ εἴχεν λόγον ὑπάρχεως, ἐὰν ὑποτεθῇ, διότι πᾶσα ἀπαιτήσης οἰουδήποτε εἴδους (ἄρα καὶ μὴ προνομιακή) είναι δυνατὸν νὰ παρακολουθῇ τὴν μεταβίβασιν τοῦ πλοίου βαρύνουσα τὸν ἀγοραστὴν αὐτοῦ. εἰς

ἡμέραν περίπτωσιν θὰ ἥρκει — λέγει — η γενική διάταξις τοῦ ἄρθρου 479 A.K.

'Ἐνταῦθα είναι προφανής ἡ μὴ ἀρτιότης τοῦ συλλογισμοῦ, διότι, ἐνῷ η διάταξις τοῦ ἄρθρου 479 A.K. ἀφορᾷ τὸ είδος τῆς διαδοχῆς, ἐνῷ περιπτώσει μεταβιδάσεως περιουσίας ἡ ἐπιχείρησης, η τοῦ 207 K.I.N.D. ἐπιπρεπάζεται ἐκ τοῦ είδους τῆς ἀπαιτήσεως. 'Ἐντεῦθεν προκύπτει, διότι αἱ διατάξεις δὲν τελούν πρὸς ἀλλήλας ἐν σχέσει γενικῆς πρὸς εἰδικῆς διάταξιν. Τέλος, ἐπιθυμῶ νὰ προσθέσω, διότι, ὡς ἄλλως τε κατώς γνωρίζει ὁ κ. Δ. Ρεδιάδης, τὸ συνήθως προσαπτόμενον εἰς τὸν Κώδικα 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου μειονέκτημα, είναι η μέχρις ὑπερβολῆς συνεχῆς ἀναφορά αὐτοῦ (ἀδιάφορον ἂν τητῶν ἡ σιωπηρῶν) εἰς τὸν Αστικό Κώδικα, ὡς τε ' ἀποκλείεται η πιθανότης, διότι ἐν ἀγνοΐᾳ η παραμελήσει τῶν διατάξεων τοῦ τελευταίου τούτου, ἔγενετο η νομοθέτησις τοῦ ἄρθρου 207 τοῦ K.I.N.D.

'Εξετάζων ηδη τὴν πρότασιν τοῦ κ. Δ. Ρεδιάδη περὶ νομοθετικῆς ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος, φρονῶ, ὡς προλαβόντως διὰ μακρῶν κατέδειξα, ὅτι οὐδὲν ζήτημα προσφέρεται ἐνταῦθα πρὸς νομοθετικήν ρύθμισιν. Αὕτη οὐδὲν ἀλλού θά δητὸς η αὐθεντικὴ ἐμμηνεία τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος, διὰ δὲ κ. Δ. Ρεδιάδης θά μὲ δικαιώσῃ λέγοντα, διότι μόνον κακάς ἀναμνήσεις διατηρούμενον «οἱ ἐν 'Ιερουσαλήμ παροικούντες» ἐκ τῶν τοιούτων «ἐρμηνευτικῶν» νόμων, οἵτινες οὐδὲν ἀλλού ἀπετέλεσαν η ἀνάμιξιν τοῦ νομοθέτου εἰς καθαρῶς δικαστικά καθήκοντα σχεδὸν ἀνεχαρέτως ὑπὸ τὸ διαφανές κάλυμμα τῆς ἐρμηνείας διατάξεων σαφῶν καὶ ἀναμφιδόλων.

'Αλλὰ καὶ οὐδένα ἀπόπτερον λόγον ηδύνατο νὰ ἐπικαλεσθῇ ὑπὲρ αὐτοῦ τοιούτου ἐρμηνευτικοῦ νόμου. Πιστεύει, διότι Δ. Ρεδιάδης, διότι ἐπικρατήσῃ ἡ ἀποφίση τῆς ὑπὲρ ἀριθ. 428/1960 προεδρικῆς ἀποφάσεως, τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον θά ὑποφέρῃ μονιμῶς ἀπὸ σοδαρὸν μειονέκτημα πίστεως, ως ἀντικείμενον συναλλαγῆς ἐν τῇ οἰκονομίᾳ τῆς Θαλάσσης. 'Ἐνταῦθα, δικαιούμαι νὰ ἐρωτήσω ἂν η ναυτική πίστις θάλπεται, διότι δύναται διὰ τέως πλοιοκτήτης κατ' οὐσίαν ν' ἀπαλλαγῇ τῶν τρίτων ὑποχρεώσεών του, μεταβίβασιν τοῦ πλοίου διόπτελει τὸ μόνον περιουσιακὸν αὐτοῦ στοιχεῖον; 'Ἐν συνεχείᾳ διερωτῶμαι διὰ ποιὸν λόγον δέον διαφοράζων πλοίον νὰ μὴ ὑπόκειται εἰς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 479 τοῦ 'Αστικοῦ Κώδικος (ἐὰν συντρέχῃ περίπτωσις ἐφαρμογῆς αὐτοῦ) εἰς ἡν ὑπόκεινται απαντεῖς δοσοις ἀγοράζουν ἀλλού είδους περιουσίαν η ἐπιχείρησην; Δὲν χρειάζεται νὰ τονίσω, διότι η διάταξις τοῦ ἄρθρου 479 'Αστικοῦ Κώδικος, ἐν τῇ περιοχῇ τῆς ἐφαρμογῆς της, μόνον ἂν ἔχῃ καθολικότητα δύναται νὰ προστατεύῃ τὴν καλόπιστον διεξαγωγὴν τῶν συναλλαγῶν, εἰς ἡν κατὰ κύριον λόγον ἀποβλέπει.

Μετὰ πλείστης τιμῆς
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

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.

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ

ΛΕΙΠΕΙ Ο ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ

ΔΕΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΟΛΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Κατ' αντίθεσιν πρός τὸ πρὸ μηνῶν ἀνακοινωθὲν προσωρινὸν πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, εἰς τὸ ὅποιον οὐδὲ ἡ λέξις «Ναυτιλία» ἀνεφέρετο — γεγονὸς ὅπερ προεκάλεσεν τὰς δριμυτάτας τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐπικρίσεις — τὸ πρὸ ἡμέρων ἀνακοινωθὲν ὄριστικὸν πενταετὲς πρόγραμμα περιλαμβάνει καὶ τὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα, μεταξὺ τῶν παραγωγῶν ἀνάμεων, αἵτινες προσωθούμεναι προώρισται νόσυμοι συμβόλους εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ἔθνικον εἰσόδηματος καὶ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ λαοῦ μας.

Νὰ ἀναλούσωμεν τὸν περὶ Ναυτιλίας προγραμματισμόν, ἐπιφέροντες καὶ τὰς λεπτομερεστέρας ἐπ' αὐτοῦ παρατηρήσεις, θὰ ἀπετέλει δι' ἡμᾶς, τούλαχιστον, κοινοτυπίαν. Τί ἀλλο ἐπράξαμεν καὶ πράττομεν ἀνὰ πάσαν ἔκδοσιν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρὰ νὰ ἔξαριμων τὴν συμβολὴν τοῦ πλοίου εἰς τὴν οἰκονομικὴν τῆς «Ἐλλάδος ἀπάτυξιν, ὑπογραμμίζοντες τὰς αὔξησες τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος;

Οἱ ἀναγγώσται τῶν στηλῶν αὐτῶν εἶναι πλήρως ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῶν ἀπόψεων μας. Δὲν ἔχουμεν παρὰ νὰ ἐπαναλάμψων, ὅτι πολλαπλάσιον τὸ ἡδύνατο νὰ εἶναι τὸ ἐκ τῆς θαλασσινῆς δραστηριότητος τοῦ «Ἐλληνος εἰσόδημα τῆς Οἰκονομίας μας, ἀνὴ δέουσα προσοχὴ καὶ ἡ μεθοδικὴ συμπάραστασις παρείχετο ἀπὸ τὸ Κράτος εἰς τὴν αὔξησην τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος.

Αἱ περὶ Ναυτιλίας προβλέψεις τοῦ προγράμματος δημοσιεύονται κατωτέρω. Ὁ τακτικὸς μας ἀναγγώστης — ἐπαρκῶς ἡδὺ ἐνημερωμένος — θὰ δηνηθῇ νὰ διαπιστώσῃ πόσον ἀπέχουν τὰ προγραμματιζόμενα τῆς ὀλοκληρωμένης ἀντιμετωπίσεως τοῦ ναυτιλιακοῦ — κατὰ κλάδους — προβλήματος. Οἱ ἐκπονήσαντες τὸ πρόγραμμα ἡρέσθησαν εἰς τὴν παράταξιν ἀριθμῶν τινῶν καὶ εἰς τὴν συρραφὴν ὥρισμένων ἀπόψεων, αἵτινες κατὰ καριούς ἀπὸ διαφόρους ἀρμόδιους καὶ ἀναρμόδιους διετυπώθησαν, χωρὶς, ὅμως, συνοχὴν ἐπιδιώξεων, χωρὶς κατευθυντήριον γραμμὴν καὶ χωρὶς τὴν σαφὴ γνῶσιν τῶν παραγωγῶν δυνατοτήτων, τὰς ὅποιας περικλείει ἡ ναυτιλιακὴ μας δραστηριότης, ἡ ἀξία κάθε συμπαραστάσεως.

Βασικὴ, καθ' ἡμᾶς, κατευθυνσία τῶν προγραμματισμένων ἐπιδιώξεων εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας μία καὶ μόνη πρέπει νὰ εἶναι: Τὸ πῶς, ἔνισχυόντες τὸ ἔργον αὐτῆς, προστατεύοντες τὴν θέσιν τῆς, ἐφορεύοντες στοργικῶς εἰς τὰ τῆς κινήσεώς της, θὰ κατορθώσωμεν νὰ ἀποκομίσωμεν κατὰ τὸ δυνατὸν μεγαλύτερον εἰσόδημα διὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας, χρησιμοποιοῦντες τὸ πλοῖον τὸ μὲν ὡς ὄργανον ἄλλων οἰκονομικῶν ἐπιδιώξεων — Τουρισμὸς, ἐσωτερικοῖς καὶ ἔξωτερικοῖς συγκοινωνίαις, ἔθνικοι μεταφοραὶ — τὸ δέ, ὡς πηγὴν ἐργασίας διὰ τὸν ἔδω ἄνεργον καὶ τὸν ὑποαπαρχούμενον, καθὼς καὶ συναλλάγματος πολυτίμου — ἐπισκευαί, προμήθειαι ὑλικῶν καὶ ἔφοδίων, διαπάναι ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, συμμετοχὴ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου εἰς χερσαίας ἐπιχειρήσεις κ.λ.π.

Καὶ διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἀνωτέρω βασικὴν ἐπιδίωξιν, χρειάζεται προγραμματισμένη ἀντιμετώπισης τῶν ἐπὶ μέρους κατὰ κλάδους ζητημάτων — ἀκτοπλοϊκὴ Ναυτιλία, μεσογειακή, ποντοπόρος, ὑπερωκεάνιος, ἐπιβατηγός, τακτικὴ γραμμή, βιομηχανία ἐπισκευῶν, ναυτικὴ πίστις, κρατικὴ διοίκησις, τεχνικὴ κατάρτισις στελεχῶν κ.λ.π. κ.λ.π.

Διὶ ὅλα τὰ ἀνωτέρω ζητήματα προαπαιτοῦνται ιδιαίτεραι ἐμπεριστατωμέναι μελέταις καὶ ἡ λῆψις μέτρων οἰκονομικῶν καὶ διοικητικῶν, πρακτικῶς ἐφαρμοσίμων, ικανῶν νὰ καλύψουν ἀνάγκας πραγματικάς, θετικῆς ἀποδοσίας.

Τὰ ἀναφέρομενα εἰς τὸ περὶ Ναυτιλίας κεφάλαιον τοῦ προγράμματος, δὲν μᾶς ἐπιτέρουν νὰ πιστεύσωμεν, διὰ τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας ἐμελετήθησαν πράγματι καὶ ὅτι, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς μελέτης αὐτῆς κατευθύνσεις καὶ ἐπιδιώξεις προδιεγράφησαν. Διά τινας λ.χ. τῶν προβλέψεων, βασικάς ἔχουν ἀντιρρήσεις οἱ δυνάμενοι ἔγκυρον νὰ διεπιτύσουν γνόμην — πλοῖον νεότευκτον ἀκτοπλοϊκό, πλοῖοι ἐπιβατηγά μεσογειακά. «Ἄλλαι θεωροῦνται παντελῶς ἀνεδαφικά, ἐνῷ ἄλλαι θεωροῦνται παντελῶς ἀνεδαφικά, ἐνῷ

Καὶ τὸ συμπέρασμα: «Ικανοποιητικὸν τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Ναυτιλία περιελθῇ εἰς τὸ πρόγραμμα τῆς οἰκονομικῆς μας ἀναπτύξεως. Ἀρχίζει, ἐπὶ τέλους καὶ τὸ πλοῖον νὰ διεγέρη τὴν σκέψην τῶν οἰκονομικῶν ἐγκεφάλων. Πόρρω, ὅμως, ὅπερει καὶ νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ἡ κυβερνητικὴ φροντὶς δύναται νὰ στηριχθῇ καὶ νὰ ἀποδῷῃ, ὥστε τὸν ὄσων προβλέψεων συνέρραψαν οἱ ἐν σπουδῇ, ὡς φάνεται καταρτίσαντες τὴν περὶ Ναυτιλίας μελέτην. Οἱ ἀριθμοὶ καὶ τὰ συμπεράσματα ἐν πολλοῖς εἶναι αὐθαίρετα.

Ίδον καὶ τὸ προγραμματιζόμενα. Οἱ δυνάμενοι, ἐξ ἐπαγγελματικῆς εἰδικεύσεως, νὰ κρίνουν, θὰ μᾶς δικαιώσουν, πιστεύουμεν, εἰς τὰς συντόμους παρατηρήσεις μας:

1.— Εἰσαγωγὴ

Τὸν 31.12.1955 ὥ υπὸ ἐλληνικὸν σημαίαν κυριαρχοῦσαν ἀνήρχετο εἰς 486 πλοία 1.295.832 κ.ο.χ., κατὰ δὲ τὸ τέλος θερινούρου 1960, εἰς 854 πλοία 3.595.787 κ.ο.χ., δριτικῶν υπολογιμένην ὥ ψευδαίσματος διὰ προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων. Πέρσαν τούτων, κατὰ τὴν αὐτὴν ὑμερομηνίαν εὑρίσκονται ὥ όκτεντροτάτη αἰτήσεις πρὸς υπολογισμόν, βάσει τοῦ Ν.Δ. 2687/53 δι' ἑτερα 78 πλοία 846.027 κ.ο.χ. Ἐν προκειμένῳ πιστεύεται, διὰ τὸ ἀρξάμενον ρεῦμα υπολογισμούν (βάσει τοῦ Ν.Δ. 2687/53), ὥ υπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ὥ συνεχισθῇ δγκυόμενον. «Ἐξ ὅλου, κατὰ πλοφορίας τοῦ ναυτιλιακοῦ τύπου, περὶ τὸ τέλος τοῦ 1959, οἱ «Ἐλληνες πλοιοκτῆται» πλεύχον 1.109 πλοία 10.376.454 κ.ο.χ. υπὸ διαφόρους ἔνεας σημαίας κατέχοντες τὴν τρίτην θέσιν ἐν

τῇ παγκοσμίᾳ ναυτιλίᾳ μετὰ τὰς «Ην. Πολιτείας καὶ τὴν Μεγ. Βρεταννίαν μὲ 11% περίπου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

Τὰ πλοῖα ταῦτα ἀνάκουν, κυρίως, εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ὀκεανοπόρων, ὡς πρὸ τὸ μέγεθος καὶ τῶν ἐλευθέρων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπόλοιν, ὡς πρὸ τὸν τομέα ἐργασίας, ἐνῷ παραλλήλων ὑπάρχει ἐλεύθεροι πλοίων τακτικῶν γραμμῶν — φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν — ὡς καὶ σκετικοὶ τοιαύτη ἔξειδικονεύμων πλοίων (ἰδίᾳ πλοίων - ψυγείων), μὲ ἀποτέλεσμα τὸν εἰς περιόδους ναυτιλιακῶν κρίσεων παροπλισμὸν μεγάλου ποσού τοῦ στόλου τούτου (τὸν ὑψηλοτέρου παγκοσμίων).

Αἱ αὐτοὶ περίπου ἐλλείφεις παρατηροῦνται καὶ εἰς τὰς κατηγορίας τῶν μικροτέρους μεγέθους σκαφῶν, τῶν ἔξυπρετούντων τὰς ἀκτοπλοικάς, καὶ μεσογειακάς μεταφοράς. Προσέστι, εἰς τὰς κατηγορίας αὐτάς, τὰ ψυφιστάμενα πλοία εἰναι μεγάλης πλοκίας καὶ ἀντιοκονομικά.

Γενικότερον ἀποτέλεσμα τῆς τοιαύτη συνθέσεως τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου είναι η σκετικής αὐτοτικότητας — πρὸς τοὺς στόλους ὅλων ναυτιλιακῶν χωρῶν — μικροτέρα πως ουμβολή τοῦ εἰς τὴν ἐλληνικὴν οικονομίαν.

«Ἡ κυβερνητική, τελούσιον, ἐπίνιωσις τῆς ομαντικωτάτης οἰκονομικῆς, κοινωνικῆς καὶ ἔθνικοπλοικής σημαίας τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν χώρων καὶ ουνεχίζουσα τὴν υπέρ αὐτῆς πολιτικήν, της κυριαρχίας της οικονομίας, ὡς νά σκεπταὶ οἰσαύτη πορφύρων ἐπέμβασιν εἰς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας, ἀποδέπτει εἰς τὴν ἔνιοτεν πλοίον τοῦ ἔξαιρετού προσώπου τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας καὶ βοηθείαν θὰ δυνηθῇ νὰ ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὰς ομερινάς ἀντιδίους καὶ κρισίους περιστάσεις.

2.— Κατευθύνσεις τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς

«Ἡ προπονηθεῖσα ἀνάλυσις τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς σημαίας πραγματικότητος ἀποκαλύπτει τὰ ψυφιστάμενα προβλήματα καὶ καθορίζει τὰς βασικὰς κατευθύνσεις τῆς κυβερνητικῆς πολιτικῆς.

Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, η πολιτική τῆς Κυβερνησίας στρέφεται πρὸς τὰς ἀκτολούθους κατευθύνσεις:

α) Τὴν ἔνιοτεν πλοίον τῶν ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνιῶν καὶ τὸν ἔκουρον προσαρμόνισμὸν αὐτῶν, ἐν ὅψει, μάλιστα, τῆς προσπαθείας ἀναπτύξεως.

β) Τὴν ἔνιοτεν πλοίον τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας (ἐπιβατηγοῦ καὶ φορτηγοῦ), ἢ όποια ουμβάλλει οὐσιαστικῶς εἰς τὴν ἔθνικήν οικονομίαν.

γ) Τὴν παροχὴν πάσης δυνατῆς βοηθείας εἰς τὴν οικονομίαν της Ναυτιλίαν.

δ) Τέλος, εἰς τὴν ἀνάδειξιν τοῦ Πειραιῶς εἰς διεθνές ναυτιλιακὸν κέντρον διὰ τῆς δημιουργίας τῶν ὅπαραιτων συνθηκῶν, αἱ όποιαι θὰ ἐπιτρέψουν τὴν μεταφορὰν τῆς έδρας καὶ γενικῶς τῆς δραστηριότητος, τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἐνταῦθα.

α) Ἀκτοπλοϊκοὶ συγκοινωνίαι

«Ἡ κυβέρνησις, λαμβάνουσα υπὸ δύψιν τὰς ζωτικῆς σημαίας γενικέας ἀπεπτώσεις τῶν ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνιῶν ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ζωῆς τοῦ τόπου, θὰ ἐλθήσῃ ὄρωγός της ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας εἰς τὴν προσπάθειαν ἀναπτύξεως συγκοινωνιῶν.

Πρὸς τοῦτο ἡ Κυβέρνησις θὰ ἔνιοτεν τὴν σύστασιν ἔνιας αἰσθητικῆς ἀκτοπλοικῆς ἐπιχειρήσεως, μὲ προσπικτικὴν τὸν οὐρανοπλοικὸν σκαφῶν 8-ἀκτοπλοικῶν οκαφῶν. «Ἐν συνεχείᾳ προβλέπεται τὸ ὄρθολογιστικὴν ἀναδιάρθρωσις τῶν δρομολογικῶν γραμμῶν. Εἰς τίνας περιπτώσεις ἡ ἔξυπηρτης προσπάθειας τῶν πραγματικῶν ἀγόνων γραμμῶν εἰσάσθαις εἰποτεῖται διά μικρῶν καὶ καταλλήλων πλοίων, τὰ όποια τὰ συνδέουν αὐτὰ μὲ τὰ γονίμια. «Ἐν προκειμένῳ προβλέπεται νὰ χορηγηθοῦν εἰς τὴν ιδιουθυμούσην πλοίοιν ἐπιβατηγοῦς εἰς τὴν ιδιαίτερην ἀνάλαβη καὶ τὴν ἔνιοτερην προσπάθειαν.

Οσον ἀφορεῖ τὰς διὰ τὸ φορτηγὸν καὶ ιστιοφόρων ἀκτοπλοϊκῶν μεταφοράς, η Κυβέρνησης μελετᾷ τὰς λῆψιν τῶν καταλλήλων μέτρων διὰ τὴν καλὸν ὄργανων καὶ μειώσων τοῦ κόστους τῶν θαλασσιῶν μεταφορῶν ἐμπορευμάτων. «Ἡ ἐν λόγῳ ἔρευνα, μεταξὺ, ὅταν ἀλλάσσονται τὰς λῆψις καὶ τὰς ζωτικῆς διατυπώσεις.

Ο συντονισμὸς τῶν ἔντονερικῶν μεταφορῶν, πῆποι τῶν διεσδαγομένων διὰ τὸν θαλάσσην, δηράς καὶ ὁρίος, θὰ ἐπιδιωχθῇ κατὰ τρόπον ἔξασφαλίζοντα τὸν διά πορειακῶν μέσων, πρὸς δηρός θρόνος ὅριος ὑγιαί συναγωγισμῶν τῶν διαφόρων μεταφορικῶν μέσων, πρὸς δηρός θρόνος περιστροφής.

β) Μεσογειακὴ φορτηγὸν ναυτιλίᾳ ἀφ' ἑτέρου, ὑστερεῖ καὶ εἰς τὸν οἰκονομίαν τοῦ τόπου καὶ ἀποδιλέπουσα εἰς τὴν δι' αὐτοῦ τοῦ τρόπου ἔμεσον ἔνιοτεν τῶν ἔξαγωγῶν μας, ἀπεφάσισεν, δηῶς ὑποβοηθήσιον ἀποτέλεσματικῶν τῶν ιδιωτικῶν πρωτοβουλίων πρὸς περιστροφήν διάπτωστην τὸν τομέαν αὐτοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. «Ἐν προκειμένῳ θεωρεῖται ἀναγκαῖα ἡ ἀπόκτηση ἀριθμοῦ φορτηγῶν πλοίων καταλλήλων νὰ δρομολογηθοῦν εἰς μεσογειακάς τακτικάς γραμμῶν, ἐπὶ πλέον δὲ καὶ δύο πλοίων ψυγείων, 300 κ.ο.χ. περίπου ἔκαστον, εἰς τὸν τομέα τῶν ὑπόρκοπτευτικῶν. Περιστροφή τῆς Κυβερνησίας θὰ ὑποθιθῇ τὰς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες διαθέτουν τὰ πλέον κατάλληλα ἐπὶ τῶν ὅλων περιμετρικῶν μηχανῶν μεγάλων ἔντονερικῶν καύσεως, ἐπιτυγχανομεντ

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ ΜΑΣ
Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΕΜΠΕΙΡΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΤΗΣ BIENNEΣ
ΕΠΙ ΤΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΤΩΝ ΔΙ' ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΚΙΝΟΥΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΟΥ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ Κ. ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΥ

Τῇ προσκλήσει τῆς ἐν Βιέννη ἔδρευσθης Διεθνοῦς Ὀργανώσεως διὰ τὴν Ἀτομικὴν Ἐνέργειαν, συνήλθον ἀπὸ τῆς ἡγ. Μαρτίου μέχρι τῆς 13ης Μαρτίου τρ. ἔ., 24 πραγματογνάμονες ἀντιπροσωπεύοντες Ιστόριμα κράτη, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. ALBERT LILAR, ἀντιπρόσδρου τῆς βελγικῆς κυβερνήσεως καὶ προέδρου τῆς Διεθνοῦς Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς. Ἐκ τῶν βαλκανικῶν χωρῶν, πλὴν τῆς Ἑλλάδος ἐκπροσωπίσησες ὑπὸ τοῦ γράφοντος, Ἐλλαζόν μέρος ἡ Ἀλβανία, ἡ Ρουμανία, ἡ Γιουγκοσλοβία καὶ ἡ Βουλγαρία.

Σκοπός τῆς διασκέψεως ἦτο ἡ ἐκπόνησις Διεθνοῦς Συμβάσεως, ρυθμιζούσσης τὸ θέμα τῆς εὐθύνης διὰ τὰ ἐμπορικὰ πλοῖα τὰ κινούμενα διὰ ἀτομικῆς Ἐνέργειας. Τὸ θέμα εἶναι πράγματι τεράστιον, διότι οἱ κίνημανοι ἀπὸ ἀπόφεως ἐκτάσεως ζημιῶν εἶναι κολοσσιαῖοι.

Ίδον μερικοὶ χορακτηριστικοὶ ἀριθμοὶ: Ἡ Ἀμερικὴ διὰ νόμου περιώρισε τάς εὐθύνας τῆς διὰ ζημιᾶς μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 500 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἡ Δυτικὴ Γερμανία μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 500 ἑκατομμυρίων μάρκων (125 ἑκατομ. δολλάρια) καὶ ἡ Ἀγγλία μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 5 ἑκατομμυρίων λιρῶν.

Καί τοι ὑπάρχει Σχέδιον Διεθνοῦς Συμβάσεως, ἐκπονηθὲν ὑπὸ τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς κατὰ τὴν πρόσφατον διάσκεψιν τῆς Ριγιέκας τὸν τελευταῖον Σεπτέμβριον, ἐπίσης δὲ καὶ ἔτερον Σχέδιον καταρτισθὲν ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Ἀτομικῆς Ἐνέργειας, ἐκριθῆ ἐν τούτοις, ὅτι ἡ ἐξέτασις τοῦ δόλου προβλήματος κατὰ τρόπον περισσότερον ὑπεύθυνον, παρ' ἐμπειρογνωμόνων τῶν διαφόρων χωρῶν ἥτις ἐπιβεβλήμενή. Καὶ τοῦτο, διότι τὰ προκύπτοντα νομικὰ ζητήματα εἶναι δυσκολότατα καὶ ἡ ἐπίλυσίς τῶν κατὰ τρόπον ίκανοι ποιητικὸν δὲν εἶναι διόλου εὔκολος.

Διὰ νὸν δώσωμεν εἰς τὸν ἀναγνώσθην μικρὸν μόνον εἰκόνα τῶν δυσκολιῶν, θὰ ἀναφέρωμεν ἐνδεικτικά μερικὰ ἀπὸ τὰ τιθέμενα ἐρωτήματα, τὰ ὅποια προσδοκοῦν τὴν δέουσαν λύσιν. Καὶ διὰ νὰ ἀρχίσωμεν σημειώμεν ἐν πρώτοις, ὅτι ἡ κάλυψις τῶν κινδύνων εἰς τὴν παγκόσμιον ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν κατέστη δυνατὴ μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 50 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, διότι προηγουμένως ἡ δυνατότης δὲν ὑπερέβαινε τὰ 20 ἑκατομμύρια δολλαρία. Συνεπῶς, διὰ τὸ ὑπόλοιπον—καὶ ίδον ἡ πρώτη ἐρώτησις, ποιὸν δέον νὰ εἶναι τοῦτο—πρέπει νὰ ὑπάρχῃ καὶ ὁ ὑπεύθυνος καὶ τὰ μέσα πληρωμῆς νὰ εἶναι ἔξισφαλισμένα. Ἐὰν ὑπεύθυνος θεωρηθῇ ὁ ἐκμεταλλεύμενος τὸ πλοίον, θὰ ὑπάρξῃ τοιοῦτος ἐπιχειρηματίας ἀναλαμβάνων παρομοίους κινδύνους; Καὶ ἡ ἀντιθέτως, ἐπιρρίφωμεν τὴν εὐθύνην εἰς τὸ κράτος, τοῦ ὅποιου τὸ πλοίον φέρει τὴν σημαίαν, ὡς τοῦτο προτείνεται, δεν θὰ κινδυνεύσωμεν νὰ καταστοῦν τὰ ἀτομικὰ πλοία μονοπάλιον ἐλαχίστων πλουσίων κρατῶν, δυναμένων νὰ ἀναλάβουν τοιάστις εὐθύνας, πράγμα τὸ ὅποιον ὑπεσημείωσα εἰς τὴν διάσκεψιν; Περαιτέρω, ὅμως, ἐὰν τὸ κράτος, ὡς ἔγγυητης ἀναλάβῃ τελικῶς τὴν εὐθύνην, πῶς θὰ ὄργανωθῇ αὕτη; Δηλαδή ποιὸς θὰ καθορίσῃ τὸ ὑψός της; Ἐὰν τὸ ὑψός της εἴναι ἀνεπαρκές θὰ δικαιοῦται ἔτερον κράτος νὰ ἀπαγορεύσῃ τὴν ἐντὸς τῶν χωρικῶν του ὑδάτων εἰσόδον ἀτομικοῦ πλοίου; Θὰ ὑπάγεται τὸ κράτος εἰς τὴν συνήθη δικαιοδοσίαν τῶν δικαστηρίων καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει ποια δικαστήρια θὰ είναι ἀμρόδια, τὰ τῆς Πολιτείας, τῆς ὁποίας την σημαίαν φέρει τὸ πλοίον καὶ ἡ ὅποια καλεῖται νὰ πληρώσῃ, ὅπως ζωηρὸς τούτῳ ὑποστηρίζεται, ἡ τὰ τῆς Πολιτείας ὃπου ἐπροξενήθη ἡ ζημιά καὶ τὰ ὅποια ἀσφαλῶς θὰ είναι ἀντικείμενοι πότερα, ὡς ὄρθως ἀντιτάσσεται; Πῶς θὰ γίνη ἡ δικαιομή τοῦ ποσοῦ τῆς εὐθύνης καὶ μεταξὺ ποιῶν, ἔαν ἡ ζημιά ἐκταθῇ καὶ πέραν τῶν συνόρων ὥρισμένης Πολιτείας; Καὶ οὕτω καθ' ἐξῆς, ἡ συνέχεια τῶν ἐρωτήσεων δύναται ἐπὶ μακρὸν νὰ ἔχακολουθήσῃ.

"SOCIETÉ DES ANCIENS Ets.

A. LYDRIKSON,,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES: LYDRIKSON MARSELLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.

Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

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

'Ος συμπέρασμα δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι παρ' ὅλων γενικῶν ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη ἐπειγόντης ρυθμίσεως τοῦ ζητήματος τῆς εὐθύνης τῶν διὰ ἀτομικῆς Ἐνέργειας κινούμενων ἐμπορικῶν πλοίων, διὰ διεθνούς συμβάσεως, δεδομένου, ὅτι τὰ προκύπτοντα προβλήματα εἰναι τεράστια καὶ ὅτι πλὴν τοῦ ἡδη λίσταν προσεχῶς τιθεμένου εἰς χρήσιν ἀμερικανικοῦ ἀτομικοῦ πλοίου «Σαβάννα», καὶ τοῦ ρωσικοῦ παγοθραυστικοῦ «Λένιν», ἐπίκειται ἡ ναυπήγησις τοιούτων πλοίων καὶ ἐν 'Αγγλίᾳ καὶ ἐν 'Ιταλίᾳ, ὅτι δὲ πρόσδος δὲν εἶναι ποτὲ δυνατὸν νὰ ἀνασταλῇ. "Ἄς σημειωθῇ παρεμπιπτόντως, ὅτι διὰ τῆς ἀτομικῆς Ἐνέργειας, ὡς μέσου πρωσίσεως τῶν πλοίων, ἐπιτυγχάνεται ἀφ' ἐνὸς τεραστία συγκέντρωσις Ἐνέργειας ἐπιτρεπούσης τὴν εἰς μεγάλην ἀκτίνα κίνησιν τοῦ πλοίου ἀνεφοδιασμοῦ πρὸ τῆς παρελεύσεως διετίας περίποιν τοῦ περισσότερον περισσότερον λιμένας χωρὶς ἡ μεγίστη εξοικονόμησις ὀφελίμου χώρου, τὸν δόπον μέχρι τοῦδε κατελάμβανε τὸ μηχανοστάσιον καὶ αἱ ἀποθήκαι καυσίμων. Ἐπὶ πλέον, διότι χρησιμοποιήθηται ἀτομική Ἐνέργεια δὲν ἀπαιτεῖται ἡ ὑπαρξία ὁδυγόνου, πρακτικῶς δὲ δὲν ὑπάρχουν καυσίματα.

Τί θὰ πρᾶξῃ ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις ἐὰν π.χ. τὸ «Σαβάννα», κομίζον ἐφόδια κατευθύνεται πρὸς ἐλληνικούς λιμένας χωρὶς νὰ ἔχῃ πρηγουμένως ρυθμίσθη τὸ ζητήμα τῆς εὐθύνης; Θὰ ἀπαγορεύσῃ τὸν πλούν ἐντὸς τῶν Ἑλληνικῶν ὑδάτων ἡ θα τηρήσῃ μοιρολατρικὴν στάσιν αἰσιοδοξίας, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ συμβῇ τίποτε;

Εἰς τὴν ὑποδηληθεῖσαν μοι σχετικήν ἐρώτησιν ἀπήντησα, ὅτι ἐὰν τὸ ζητήμα τῆς εὐθύνης δὲν ἔχει λυθῆ κατὰ τρόπον ίκανοποιητικὸν καὶ ἔξασφαλιστικόν, νομίζω, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις θὰ ἀπαγορεύσῃ τὸν εἰσπλούν εἰς τὰ Ἑλληνικὰ ὕδατα.

Ἡ ἐκ τῶν πραγμάτων συνεπῶς πίεσις πρὸς ἔξεύρεσιν λύσεως εἶναι τεραστία καὶ εἶναι ἀναμφίδολον, ὅτι αἱ προσπάθειαι θὰ συνεχισθοῦν.

Κ. ΣΠΗΛΙΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΙΜΕΘΑ
ΤΟ ΚΛΕΙΔΙ
ΣΤΑ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ



"Οταν πρόκειται για ἔξυπηρέτηση πλοίων — σε ὑλικά καὶ ἐφόδια ἀποτελεσμής καὶ συντηρήσεως — ἡ φίρμα «ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ» — «Ναυτιλία κ. ά», προσάλλεται ὡς τὸ κλειδί ἀσφαλείας. Τὰ ύλικά πον προμηθεύομεν εἰναι παντού πρώτης ποιότητος, ἡ ἔξυπηρέτησης ταχυτάτη καὶ ἡ ἐπετέλεση τῶν παραγγελιῶν ἀκριβής. Καὶ τὸ σπουδαίοτερον, πον μᾶς ἐπιτρέπει νὰ νέα προσφέρωμεν ὅλη τὴν εἰδη μας εἰς χαρημάτων τιμάς, εἶναι ὅτι ἡ ἐπιχείρησης μας διατητεῖ ιδικά της στὸν ἄπλο ὅλων ἀνεξαιρέτων τὰ εἰδη καὶ δὲν ἔνεργει ὡς μεσόζων. Στὴν προσεχῆ ἀφίξη τοῦ πλοίου σας ἡ στὴν ἐπιχείρησην μας τὴν ἔξυπηρέτησην του. Θὰ ἀπαλλαγήτε τῶν φροντίδων καὶ θὰ ἔχετε ὅλες τὰ διάντερα πλεονεκτήματα.

ΤΗΛΕΦΩΝΗΣΑΤΕ μας

«ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ»

Εισαγωγεῖς καὶ Προμηθευταὶ
Ἐφοδίων Πλοίων
14, 'Οδός Αριστείδου — Πειραιώς
Τηλ. 40-435

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

"IF,"

Πρό τριμήνου, δ Γενικός Γραμματεὺς τῆς Πανελλήνιος Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, μιλῶντας μὲ τὴν εὐκαιρία τῆς Πρωτοχρονιάτικης Πίτιας, εἶπε πολλά ὡραῖα πράγματα, τόσο γιὰ τὰ ἐπιτελεσθέντα, ὅσο καὶ τὰ προγραμματιζόμενα, γύρω απὸ τὴν Ἑλληνικὴν Εμπορικὴν Ναυτιλίαν. Εἶπε δὲ καὶ κάτι γιὰ τὸ ὄποιον δ ὑπογράφων ἔχει πολλές φορὲς ἀσχοληθῆ. Εἶπε, δ. κ. Πετρουλῆς, πώς εἰναι τώρα καιρὸς νὰ δημιουργήσουμε ἓνα ἀνώτερο ὄργανο στὴν Ναυτιλία, ποὺ μὲ εὐρύτερο πνεῦμα καὶ ίκανότερη καθοδήγησι. Θὰ τῆς προσφέρει περισσότερες καὶ θετικότερες ώφελεις. Αὐτὴ δὲ τὴν πρότασι τοῦ γραμματεύα τῆς Π.Ν.Ο., τὴν υιοθετεῖ τὸ ἀνάλογο χειρας ναυτικὸ δργμα, λέγοντας, διτὶ ἀξίζει νὰ ἀποκτήσῃ καὶ η δική μας Ναυτιλία κάτι σὰν τὸ «MARITIME BOARD», τῆς Ἀγγλίας.

Δὲν ξέρω τί ἀκριβῶς ἔννοούσε δ καλός μου φίλος κ. Πετρουλῆς μὲ τὴν πρότασιν του, οὔτε εἶμαι σὲ θέσι νὰ κατέχω τί ἀπεργάζεται αὐτὸ τὸ ἀγγλικὸ «Board». Τὴν ἀνάγκη, δμως, δημιουργίας καποιας ἀνωτέρας, ποιοτικῶς, ἐποπτείας, η συμβουλευτικῆς ὑπηρεσίας, κοντά στὴν Ναυτιλία μας, ποὺ τὴν πιστεύω. Καὶ ξαναλέω, πώς τὸ θέμα αὐτὸ καὶ ἄλλοτε μὲ ἀπασχόληση, τελευταὶ φορὰ στὸ πρωτοχρονιάτικο γράμμα μου τοῦ 1960. Δὲν φιλοδοξῶ, πάντως, τὴν πατρότητα τῆς Ιδέας, ἐν πράγματι περὶ τῆς Ιδίας Ιδέας πρόκειται, γιατὶ εἶμαι βέβαιος, πώς ποὺ ἀπέχουν οι δικές μου ἀντιλήψεις ἀπὸ δ σα ύπονοεῖ δ Γενικὸς Γραμματεὺς καὶ διπὼς τὰ σχολιάζει η Ναυτική μας Ἐπιθεώρησις.

Ἐγὼ λέω μὲτοποργεία, ἀπὸ Board, ἀπὸ ὑπουργεία, ἀπὸ πολυτελέστατες βαριέις καὶ ἀπροσπέλαστες ὑπηρεσίες, πλάι στὴν Ναυτιλία μας, εἴμαστε ἀρκετὰ βαρυφορτωμένοι, ὥστε νὰ προβάλῃ ἐπιτακτικὴ η ἀνάγκη γιὰ καποιο θαρραλέο «λίμπο», γιὰ νὰ μεταχειρισθῶ τὴν ἐπαγγελματική μας λέξι. Καὶ εἶμαι ἀπόλυτα πεπεισμένος, πώς τούλαχιστον οι μισές διοικητικὲς κ.λ.π. ναυτικὲς ὑπηρεσίες, θέλουν σκούπισμα. Πρόσθετό δέ, πώς οι σύγχρονοι ὑπουργοὶ μας κοντέυουν νὰ μάς πείσουν πώς καὶ αὐτὸ τὸ ίδιο τὸ ὑπουργεῖο εἰναι τώρα κατὶ τὸ «διειακοσμητικὸ» καὶ δὲν χρειάζεται ἐκ μέρους του καμμία δράσις η κίνησις. Πώς τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας εἰναι μιὰ ἀπλή λαβή, γιὰ νὰ προσφέρῃ ἄλλου εἶδους ὑπηρεσίες, ξένες καὶ ἀσχετες ἀπὸ τὸ ἐμπορικὸ πλοίο καὶ τὸν «Ἐλληνικὸ ναυτικό».

Η δική μου σκέψις εἰναι κάπως ρωμαντική. Οι δραματισμοὶ μου τραβοῦν γιὰ τὰ σύννεφα βέβαια. Ἀλλὰ δὲν ἀποφέύγω καὶ νὰ τοὺς πῶ.

Λέω, λοιπόν, πώς ποὺ δὲν ἀξίζε νὰ σκαρωθῇ ἔνα ἀνεπίσημο «Κομμιτάτο Ναυτικό». Κάτι σὰν «Ενωσι τῶν φίλων τῆς Ναυτιλίας. Οι καταλόγοι του, δμως, νὰ μὴν εἰναι διάπλατα ἀνοιχτοὶ γιὰ τὸν καθένα, οὔτε νὰ δέχουνται μέλη του, ὃν δὲν συγκεντρώνουν μερικὰ εἰδίκα προσόντα καὶ μερικὲς φυσικὲς ιδιότητες. «Οχι ικανότητες, δχι μαχητικότητες, δχι δυναμισμοὺς σὲ λόγια καὶ σὲ ἔργα. Ή πραγματικὴ ἀγάπη πρὸς τὴν Ναυτιλία, τὸ πρώτο στοιχεῖο. Ἀγάπη δὲ ἀποδειγμένη, μὲ τὴν ίστορία τους καὶ μὲ τὶς πράξεις τους. Η πείρα στὴν ὑπόθεσι, δεύτερο στοιχεῖο ἀπαραίτητο. Καὶ τρίτο, νὰ ξέρουν τὶ ἐστὶ πλοίο, τὶ ἐστὶ ἐργοδότης, τὶ ἐστὶ ναυτικὴ ἐργασία στὴ γέφυρα, στὴ μηχανή, στὸ κατάστρωμα, στὴν κουζίνα.

Τέτοιοι νὰ ἦταν δυνατὸν νὰ σκαρώσουν τὸ Κομμιτάτο, χωρίς, δμως, πληθωρισμό. Δέκα δις εἰκοσι μέλη, θὰ ήσαν ἀρκετά.

Ο μεγάλος «Ἀγγελός συγγραφεὺς καὶ ποιητὴς Κίτηλιγκ, σ' ἔνα ὑπέροχο ποίμα του, τὸ «IF», περιγράφει τὰ προσόντα τοῦ τελείου ἀνθρώπου. Στὴν περίπτωσι μας, βέβαια, αὐτὰ τὰ προσόντα δὲν χρειάζονται, ἀλλὰ μποροῦμε νὰ μεταφέρουμε τὴν ἔννοια τους, γιὰ νὰ παρουσιάσουμε σαφέστερα, πώς πρέπει νὰ είναι τὰ μέλη τοῦ Κομμιτάτου μας.

Θα είναι, λοιπόν, καλοδεσμούμενος στὸ Ναυτικὸ Κομμιτάτο δ ἐφοπλιστής, «έλαν» ἔχη τὴ δύναμι, δταν καταπιάνεται μὲ τὰ ναυτικὰ θέματα, νὰ μεταφέρῃ τὴν ψυχὴ του σὲ κουφάρι ἐργατικό. Θὰ είναι καλοδεσμούμενος στὸ Ναυτικὸ Κομμιτάτο δ πλοίοισχος, «έλαν» ἔχη τὴ δύναμι νὰ μεταφέρεται στὴ σκέψι καὶ στὴν θέσι τῶν ύφισταμένων του. Θὰ είναι εύπρόσδεκτος στὸ Ναυτικὸ Κομμιτάτο δ ναύτης, δ θερμαστής, δ μάγειρος, δταν ἔχη τὴν δύναμι καὶ τὴν θέλησι νὰ ἀντιλαμβάνεται δλες τὶς εύχερεις καὶ τὶς δυσχέρειες τοῦ ἐργοδότη. Θὰ είναι ἀκόμη εύπρόσδεκτος δ Λιμενικὸς καὶ κάθη κρατικὸ δργανο, δταν μποροῦ ν' ἀποδείξῃ τὴν ἀμεροληφία του, τὴν ἀντικειμενικότητα σκέψεων καὶ διτὶ δὲν ἐπ-

ρεάζεται ἀπὸ τὴν «Ἐπετηρίδα», τοὺς προδινασμούς, τὰ ὠράρισ τῆς ἐργασίας του ἢ ἄλλες ἀνθρώπινες ἀδυνατίες καὶ συμπάθειες.

Θὰ τοὺς προτιμοῦσα δλους αὐτοὺς ἀπόμαχους ἀπὸ τὸ ναυτικὸ ἐπάγγελμα η ἀπὸ ἄλλο σχετικό, μὲ τὴν Ἐμπορικὴ Ναυτιλία, ἐπάγγελμα. «Ολοὺς γεροντάκια. Καὶ αὐτὰ τὰ σαράβαλα, ἄλλ' ἀποδειγμένοι καὶ θερμοὶ φίλοι τῆς Ναυτιλίας μας, συνεδρίαζοντες σὲ κάποια λιακόδα, τὸ χειμώνα, η σὲ δροσερὸ καταφύγιο, τὸ καλοκαίρι, μεταξὺ καφὲ καὶ τσιγάρου, θὰ συζητοῦνταν κάθη ναυτικὸ θέμα. «Ολα γι' αὐτοὺς θὰ εἶναι εύπλαστα. «Ολα θὰ συμπίεζονται καὶ δλα θὰ ἐκτονώνωνται. «Ενα μόνο δὲν θὰ ἔπαιρνε οὔτε συμπίεσι οὔτε ἔκτονωσι. Τὸ συμφέρον τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Εἶπαμε, πῶς ἀπαραίτητη εἶναι η εύκινησία τους μεταξὺ θέσεως καὶ δινιθέσεως. Τὸ «Ο σὺ μισεῖς ἔτερῳ μὴ ποιήσης», τὸν Θεαμθώπου, παντοῦ καὶ πάντοτε θὰ εἶναι δ ἀπαραίτητος κανόνας. Ἀλλὰ ἀπὸ τὸ πραγματικό, τὸ θετικό, τὸ ἐποικοδομητικό, τὸ μελλοντικό καὶ τὸ πληρες συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας, τὰ χρίσι ψηλά, δλοι.

Γνώμη θὰ ἔλεγαν στὸ κάθε τί. Γνώμη ἀνεπίσημη καὶ ἀνεύθυνη. Δὲν θὰ τὴν ἔλεγαν δὲ στὸν ἔκαστο τὸ ὑπουργό, οὔτε στὰ ναυτικὰ Συνδικάτα, οὔτε στὴν «Ενωσι τῶν Εφοπλιστῶν, οὔτε στὸ Λιμενικὸ Σῶμα. Θὰ τὴν ἀνέμιζαν στοὺς τέσσαρες ἀνέμους. Τὸ πολύ, νὰ τὴν δημοσιεύουν σὲ κάποιο ναυτικὸ ἔντυπο γιὰ νὰ τὴν διαβάζουν καὶ ἄλλοι χασμέριδες καὶ ἄλλοι... βλαμμένοι σὰν κι' αὐτούς. «Ἀλλὰ πιστεύω, διτὶ η γνώμη αὐτῶν τὸν βλαμμένων θὰ ἥταν τόσο δυνατή, δστε κανεὶς ὑπεύθυνος, ἄλλος, δὲν θὰ είχε δύναμι νὰ τὴν ἀντρέψῃ. Γιατὶ θὰ ἥταν ἀγνή καὶ σωτὴ γνώμη γιὰ τὸ καλὸ τῆς Ναυτιλίας.

Μπορεῖ νὰ μὴν πέπτηρετούσε ἀμεσα καὶ σ' δλες τὶς περιπτώσεις τὸν ἐργοδοτικὸ μπεζαχτᾶ, μπορεῖ νὰ πάριανε συχνὰ τὸν θαλασσοδραμένο, μπορεῖ νὰ ἀπογοήτευε τοὺς καροσόπους δλων τῶν παρατάξεων. Μόθ θὰ ἥταν γνώμη καλή γιὰ τὸ ἐλληνικὸ πλοίο.

Τὸ οἰκοδόμημα θὰ ἐπροστάτευε ἀπὸ κάθε πλευρά καὶ κάθε περίπτωσι. Καὶ μὲ δλα ποὺ τὸ ἐνδιαφέρουν θὰ καταπιανόταν. Μὲ τὴν Διοίκησι, μὲ τὴν «Ἐκπαίδευσι, μὲ τὴν ἐπάνδρωσι, μὲ τοὺς καλλιεργουμένους πληθωρισμοὺς καὶ τὶς σκηνοθετούμενες ἀνεργίες, μὲ τὴν ποιότητα τοῦ φυτωρίου στὸ ἐπάγγελμα. Δὲν θὰ ἀφίνεις μένουν σὲ πέπλα οι βρωμίες τύπου «ΑΔΕΛΦΑΤΟΥ», «ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ», «ΜΕΓΑΡΟΥ ΤΕΩΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ» καὶ τόσα καὶ τόσα ποὺ μένουν ἐν γνοίᾳ τοῦ νοικοκύρη η ποὺ τὰ πληροφορεῖται κατόπιν ἑορτῆς. Ή κάθε νοοτροπία τῶν διοικητῶν δργάνων δὲν θὰ ἥταν κάτι τὶ «εἰρόδη καὶ ἀπαραίτηστο». Δὲν θὰ ἔμενε ησυχος π.χ. δ ὑπουργός, δταν, γιὰ λόγους πολλοὺς καὶ διάφορους, ἀποφεύγει τὴν συνεχῆ νομοθετικὴ ἐργασία. Δὲν θὰ ἔμενε ησυχος καθέ πρωθυπουργός, δταν γιὰ κοινοβουλευτικές σκοπιμότητες μεταβάλλη τὸ ὑπουργεῖο Ναυτιλίας σὲ φροντιστήριο ὑπουργῶν.

Θὰ μὲν πῆτε, τώρα καὶ ποιοὶ εἰναι αὐτοὶ οι περίφομοι κάτοχοι τῶν διαφόρων «Ἐά νω, οι σοφοὶ αὐτοὶ ἀλτρουσταί, ποὺ θὰ κληθοῦν νὰ ἀπαρτίσουν αὐτὸ τὸ σπουδαῖο Κομμιτάτο; Ειλικρινῶς καὶ ἔγω δὲν πιστεύω, δτὶ ὑπάρχουν τέσσαι καὶ τόσο βλαμμένοι δργάνων δὲν θὰ ἥταν κάτι τὶ ποστο μας. «Ιωσ., οὔτε σὲ κανένα ἄλλον τόπο. Γ' αὐτὸ καὶ τὰ διάφορα «IF» τοῦ Κίπρου μένουν ἔσαις δσπατηλήρωτα καὶ ἀνικανοποίητα.

Ἐμεῖς είμαστε δλοι ἔξυπνοι, δναμικοί, ἀπονύχηδες. Μιλάμε δτον ὑπάρχη μπροστά μας τὸ ἀμεσο συμφέρον. Διαφορετικά δὲν ἔχουμε δρες γιὰ χάσιμο. Μᾶς είναι ἀδιάφορο τί γίνεται στὸ ἀντίθετο στρατόπεδο καὶ γινώμαστε προδότες τῶν κλαδικῶν μας συμφέροντων, δταν τολμήμουμε νὰ δειλιάσουμε στὸ παραμικρὸ η νὰ ἐνδώσουμε στὸ ἐλάχιστο. Καταλήγω, συνεπῶ, νὰ ἐπιμένω, πώς είμαστε ἀκαριοι καὶ ἀκαταλήλοι γιὰ νὰ προχωρήσουμε στὴν πραγματοποίησι αὐτῆς τῆς ὠράσις ίδεας. Είματι βέβαιος, δτὶ δτε πετύχουμε τὸ ἀντίθετο ἀπὸ τὸν ἐπιδιωκόμενο σκοπὸ. Τὸ «Βοταλί τοῦ κ. Πετρουλῆ θὰ μεταβληθῇ τάχιστα σὲ μιὰ ἀκόμη πληγὴ κατὰ τῆς Ναυτιλίας, σὲ μιὰ ἄλλη ἀρνησι καὶ τροχοπέδη της προκοπῆς της. Στὰ αὐτὰ μου φθάνουν κροταλίσματα ἀπὸ ἐτοιμαζόμενα πιάτα καὶ μαχαιροπήρουνα καὶ ἔκδηλη διασθανόματι τὴν ἀνησυχία γιὰ ἔξορμησι πολλῶν ναυάρχων, στρατηγῶν καὶ πολιτικῶν τῆς ναφαλίνης.

«Ἄς λειψη τὸ βύσινο. Αφοῦ είμαστε ἀνίκανοι νὰ προσφέρουμε θετικές ὑπηρεσίες στὴν Ναυτιλία μας, ἀς ἀποφεύγουμε, τούλαχιστον, νὰ τῆς φορτώνουμε ἄλλες ὑποπτες καὶ καταδικασμένες σὲ ἀποτυχία, δτως μεγάλη ἀποτυχία είναι τὰ περισσότερα ἀπὸ δσα τὴν περιβάλλουν.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)

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

PORT-SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.
P.O.B. 55

CAIRO

(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 9

7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX."

ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΘΕΤΟΣ ΑΠΩΦΙΣ

ΠΕΡΙ ΤΩΝ "ΙΠΤΑΜΕΝΩΝ,, ΣΚΑΦΩΝ

ΤΟΥ Κ. ΟΔΥΣΣΕΩΣ Α. ΠΟΥΡΝΑΡΑ* ΔΙΠΛ. ΝΑΥΠΗΓΟΥ

Ζωηράν έντυπωσιν και ίκανοποίησιν προξενούν τὰ κατά καιρούς γραφόμενα εἰς τὸν άθηναϊκὸν Τύπον περὶ «ίπταμένων» σκαφῶν. Ἡ ίκανοποίησις ἀφορᾷ κυρίως τὸ πρωτόπορον πνεύμα τοῦ «Ἐλληνος ἐπιχειρηματίου, δῆτις μελετᾶ τὴν πρακτικὴν πιθανότητα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν «ίπταμένων» σκαφῶν εἰς διάφορα ἀκτοπλοϊκὰ δρομολόγια. Ὁ πρωτόπορος χαρακτήρας τοιαύτης μελέτης ὁφείλεται, φυσικά, εἰς τὸ καινὸν τῆς ἀρχῆς, ἐπὶ τῆς διοίσεως βασίζεται ἡ ἐπί πλῷ λειτουργία τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ὡς καὶ εἰς τὴν δραστικὴν ἀναθεώρησιν τοῦ οἰκονομικοῦ προβλήματος τῆς διά θαλάσσης μεταφορᾶς ἐπιβατῶν.

Ἀναποφεύκτως, ἡ συνεπαγμένη καινοτομία προξενεῖ ψυχολογικὰς ἀντιδράσεις, αἱ διοίσεις κατά τὴν διάρκειαν τῶν μελετῶν καὶ συμβάσεων περιορίζονται εἰς τοὺς διαφόρους ιθύνοντας καὶ ναυτιλιακούς κύκλους. Ψυχολογικοὶ ἀντιδράσεις μετὰ τὸ πέρας τῶν προκαταρκτικῶν ἔργων, ὅταν δημιουργήθουν καὶ εἰς τὸ ἐπιβατηγὸν κοινόν, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἔξιν περιηγητῶν, πρὸς τοὺς διοίσους ἀπευθύνεται τὸ «ίπταμένων» σκάφος κατὰ κύριον λόγον. Ἡ ἀντιδράσις τῶν πολλῶν καὶ διαφόρων σχολίων ἀπὸ τὸ πλήθος τῶν εἰδικῶν καὶ ἐμπειρογνωμόνων, οἱ διοίσοι τόσον ἀνιδιοτελῶς προσφέρουν τὰς κριτικὰς τῶν γνώμας καὶ γνωματεύσεις, ὅπως συμβαίνει εἰς κάθε περίπτωσιν, εἰς τὴν διοίσαν μία καινοτομία μελετᾶται πρὸς ἐφαρμογήν, θελεῖ ἀπόδειχθῆ ἡ κυριωτέρα πηγὴ οἰκονομικῶν δυσκολιῶν καὶ ἀπογοητεύσεων. «Ἄς σημειωθῇ, ὅτι κάθε καινοτομία ὑποστηρίζεται ἡ καταπολεμεῖται μὲ περισσότερον πάθος καὶ ύπερβολάς, παρὰ μὲ λογικήν καὶ σύστημα, ἐλεύθερων ὑποκειμενικῶν ἐπιδράσεων. Τούτο δέ, εἶναι χαρακτηριστικὸν ἄνευ διακρίσεως τοῦ περιεχομένου τῆς καινοτομίας ἡ τῆς ἐθνικότητος τῶν ἐνδιαφερομένων.

Είναι ἀναγκαῖον, διποτας τὸ ζήτημα τῆς εὐσταθείας τῶν «ίπταμένων» σκαφῶν, τῆς λειτουργίας τῶν ἐν πλῷ καὶ πρωτίστως, τῆς ἀσφαλείας τῶν ἐπιβατῶν, ἔξετασθῆ ἀντικειμενικῶν καὶ ἀνεύ προκαταλήψεων. Κατ' ἀρχὴν ἡ καινοτομία, τὴν διοίσαν εἰσάγον τὰ «ίπταμένων» σκάφη εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας ὁφείλει τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς αὐτὸν εἰς τὸ γεγονός, διτι αἱ τεχνικαὶ βάσεις τῆς λειτουργίας τῶν ἀποτελοῦν εἰδικεύμενον καὶ δῆθε ωρητικὸν τομέα τοῦ κατὰ τὰ ἄλλα εύρυτάτου ναυπηγικού κλάδου καὶ συνεπῶς μᾶλλον ἔνευ πρὸς τὴν σημαντικὴν πλειόνα καὶ αὐτῶν τῶν ἐπιστημόνων ναυπηγῶν, πολὺ δὲ περισσότερον πρὸς τὸ γενικὸν κοινόν.

Ἡ ἀρχὴ τῆς δυναμικῆς ἀνώσεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν χρονολογεῖται ἀκόμη καὶ πρὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς εἰς τὴν ἀρεοπλοΐαν. Πρὸς χάριν ἐκλαϊκεύσεως καὶ κατανοήσεως, ἀς σημειωθῇ, διτι ἡ ἀνωστικὴ δύναμις τῶν πτερυγίων τῶν ιπταμένων σκαφῶν βασίζεται εἰς τὸ ίδιον φυσικὸν φαινόμενον, τὸ ὅποιον δημιουργεῖ τὴν ἀνωστικὴν δύναμιν τῶν ἀεροπλάνων, ἡ βασικὴ ὑπάρχουσα διαφορὰ ὁφειλομένη εἰς τὴν διαφορετικὴν φύσιν τοῦ ὕδατος (θαλασσίου) καὶ τοῦ ἀέρος. Ἐκτὸς διαφόρων μεμονωμένων προσπαθειῶν, ἀφορῶντων πλωτήρας ὑδροπλάνων κλπ. ἡ πρώτη γνωστὴ ἀπόπειρα ἐφαρμογῆς δυναψωτικῆς ἐπιφανεῶν ἐπὶ σκαφῶν ἦτο τοῦ ALEXANDER G. BELL, γνωστοῦ ἐφεύρετον τοῦ τηλεφώνου, δῆτις περὶ τὸ 1918 κατεσκεύασεν τὸ σκάφος HYDRODROME, HD-4. Τὰ περίπατα τοῦ BELL δύολογογυμένων ἐστέφθησαν ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας

λαμβανομένου ὑπὸ ὅφει τοῦ πρωτοπορειακοῦ καὶ πειραματικοῦ χαρακτῆρος τῆς προσπαθείας. Πλὴν, ὅμως, πολυάριθμοι παράγοντες περιώρισαν τὴν περιττέρα ἔξελιξιν τοῦ «ίπταμένων» σκάφους, κυριώτεροι τῶν ὅποιων ὑπῆρχαν ἀφ' ἐνός μὲν ἢ συγκέντρωσις τῶν ἐπιστημονικῶν προσπαθειῶν εἰς τὴν ἀεροπλοΐαν καὶ ἀφ' ἐτέρου ἢ κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον Ἑλλειψις ἐπιστημονικοῦ καὶ πειραματικοῦ ταλέντου εἰς τὸ συντηρητικότερον τῶν ἐπαγγελμάτων, τὴν Ναυπηγίκην.

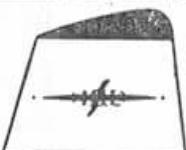
Τόσον κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν δύο παγκοσμίων πολέμων, δῶν καὶ εἰς τὸ μεταξὺ τῶν χρονικῶν διάστημα, ἡ ἰδέα τῶν «ίπταμένων» σκαφῶν ἔγινε περιωρισμένα, ἀλλὰ σημαντικά στάδιοι ἔξελίξεως. Κυρίως κατά τὴν διάρκειαν τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου, τὸ γερμανικὸν ναυτικὸν ὑπὸ τὴν πίεσην τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου ἀνέλαβεν ἔνα σημαντικὸν πρόγραμμα τελειοποίησεως καὶ ἐφαρμογῆς διὰ καθαρῶς στρατιωτικούς σκοπούς. Τὸ κυριώτερον προϊὸν τοῦ πολυθαπάνου προγράμματος αὐτοῦ ὑπῆρχαν τὰ γνωστά σκάφη VS-6, VS-7 καὶ VS-8, τὸ τελευταῖον, ἔνα πρωτότυπον μεταφορικοῦ τάνκ καὶ τορπιλλακάτου. Τὸ ἀπότομον καὶ ὀδυνηρὸν τέλος τοῦ πολέμου διά τὴν Γερμανίαν διέκοψε τὸ πρόγραμμα αὐτόν. Τὸ ἐνδιαφέρον, ὅμως, διὰ τὴν δυνατότητα τῶν σκαφῶν αὐτῶν διὰ στρατιωτικούς σκοπούς παρέμεινε τόσον εἰς τὸν Γερμανούς, δῶν καὶ εἰς τοὺς νικητάς ἀντιπάλους των. Μεταξὺ τῶν τελευταίων οἱ Ἀμερικανοὶ καὶ οἱ Ρώσοι ἔδειξαν ἀρκετὴν δραστηριότητα καὶ ἐπίμονον προστάθμειαν, ἀποσκοπούσαν εἰς τὴν ἔξελιξιν καὶ τελειοποίησιν τοῦ τύπου. Μετά τὸ πέρας τῶν πρώτων ἐπιτυχιῶν τὸ ζήτημα τῶν «ίπταμένων» σκαφῶν θλάβει τὴν δημοσιότητα, διὰ τῆς διοίσας ἔγινε γνωστός ὁ τύπος αὐτὸς τῶν σκαφῶν ἐπιφανείας.

Τὰ συστήματα ἀνώσεως τῶν «ίπταμένων» σκαφῶν εἶναι πολλά, διποτας καὶ τὰ συστήματα τῶν δυνψωτικῶν ἐπιφανειῶν τῶν ἀεροπλάνων, δῆλων πτερύων. Οἱ ἀριθμός τῶν πτερυγίων, ἡ σχετικὴ γεωμετρικὴ θέσης των καὶ ἡ μέθοδος βρύσεως, ἀποτελοῦν τὰ διάφορα συστήματα αἱ ιδιότητες τῶν διοίσων χαρακτηρίζουν ἔντεκαστον.

Οπως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἀεροπλάνων, αἱ ιδιότητες ἔνδος ἔκαστου συστήματος ἡ τύπου, τῶν «ίπταμένων» σκαφῶν χαρακτηρίζουν τὴν καταλληλότητα τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διὰ συγκεκριμένους σκοπούς, π.χ. ἀνύψωσιν μεγίστου βάρους, χαμηλότατον δρίον ἀνυψωτικῆς ταχύτητος, δυναμικήν εύσταθειαν, ἀνώστατον δρίον χρησίμου ταχύτητος κλπ. Εἴ τῶν ἐμπορικῶν τύπων τῶν «ίπταμένων» σκαφῶν τὰ λεγόμενα Ἰταλικά σκάφη ἥλθον εἰς τὴν ἐλληνικὴν δημοσιότητα μᾶλλον περισσότερον τῶν ἀλλων. Αὐτά τὰ σκάφη εἶναι τῆς ίδιας κατηγορίας καὶ συστήματος τοῦ γερμανικοῦ VS-8 (Schertel — Sachsenberg).

Ἡ καλυτέρα ἔξυπηρέτησις δλῶν τῶν συμφερόντων, τόσον τῶν ἐμπορικῶν δῶν καὶ τῶν τεχνικῶν, ἀπορρέει ἐκ τῆς κατανοήσεως τῶν δυνατότητων καὶ τῶν περιοριστικῶν ιδιοτήτων τῶν «ίπταμένων» σκαφῶν.

(*) Διευθυντοῦ Τμήματος Μελετῶν καὶ Ναυπηγίσεων, N. D. KAZAKOS Co. Inc. New York. Ο κ. Πουρνάρας διετέλεσεν κατὰ τὸ παρελθόν ύπευθυνός τοῦ Προγράμματος «Ιπταμένων Σκαφῶν» τοῦ Πειραματικοῦ Σταθμοῦ David Taylor Model Basin, Navy Dept. U.S.A. καὶ νῦν τυχάνει μέλος τοῦ Panel O-21 Feasibility of Higher Sea Speeds, Society of Naval Architects and Marine Engineers, U.S.A.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ //

ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ΤΑΚΤΙΚΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτην 3 μ.μ.,

11 καὶ 25 Μαΐου

κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον

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

Τετάρτην 11 π.μ.,

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.

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

Χωρίς αγικεκριμένην άναφοράν είς δποιοδήποτε σύστημα ή τύπον — ώς άρμόζει είς μίαν άντικειμενικήν άνασκόπησιν, ώς ή παρούσα — δύναται νά λεχθῇ οτι:

- 1.— Τά «είπταμενα» σκάφη καταλλήλως κατεσκευασμένα καὶ ἐφημοσμένα, παρουσιάζουν τά ἔξῆς πλεονεκτήματα:
 - α) Τά «είπταμενα» σκάφη δύνανται νά άναπτύξουν ταχύτητας κατά πολὺ ἀνατέρας τῶν συνήθων τύπων πλοίων.
 - β) Η ἀνάπτυξις ἀνάτερων ταχύτητων είναι οἰκονομικώτερα διὰ τὰ «είπταμενα» σκάφη, καθ' οτι ἡ ἀπαιτούμενη ἵπποδύναμις διὰ τὴν μεταφορὰν μιᾶς μονάδος βάρους είναι κατά πολὺ μικροτέρα διὰ τὰς ὑψηλοτέρας ταχύτητας.
 - γ) Καταλλήλως ἐφημοσμένα τὰ διάφορα συστήματα πτερυγίων ἐπιδεικνύουν ικανοποιητικήν συμπεριφοράν είς τρικυμιώδεις θαλάσσας, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν λειτουργίαν τῶν εἰδισμένων τύπων ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνήθικας.
- 2.— Τὰ μειονεκτήματα, ἀτινα συνδέονται μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν «είπταμενα» σκαφῶν ἔχουν ἐν γένει, ὡς ἀκολούθως:
 - α) Η ἀνάτερα χρήσιμος ταχύτης, ητις δύναται νά ἐφαρμοσθῇ οἰκονομικῶς περιορίζεται ἀπὸ τὴν διαυμόνην ἀπόστασιν καὶ τὸ βάρος τοῦ ὀφελίμου φορτίου. Τὸ πρόβλημα αὐτὸν λύεται ικανοποιητικῶς δι' ἐμπεριστατωμένης τεχνικο-οἰκονομικῆς μελέτης.
 - β) "Οταν ἡ ἔμφασις ἐνὸς συστήματος συγκεντρώνεται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς μεγίστης ταχύτητος, τὸ σκάφος ὑπόκειται ὑπὸ διαφόρους ἀνεπιθυμήτους συνθῆκας κατά τὴν λειτουργίαν του εἰς μικροτέρας ταχύτητας.
 - γ) Η ἐπιτυχῆς ἀντιμετώπισις κυμάτων ἐν πλῷ, ἀποτελούσα ἐν ἐκ τῶν σημαντικώτερῶν προτερημάτων, δὲν εἶναι οὔτε τῆς μορφῆς οὔτε τῆς γενικότητος τῆς ὑπονοούμενης ἐκ τῶν διαφόρων ἐκλαϊκευτικῶν δημοσιευμάτων. Σοδαροὶ περιορισμοὶ υφίστανται διὰ κάθε τύπου καὶ σύστημα.
- 3.— 'Αναφερόμενοι εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν «είπταμένων» σκαφῶν εἰς τὸν Ἀργοσαρωνικὸν καὶ Κυκλαδες σημειώνομεν δι:

 - α) Αἱ ἀποστάσεις μεταξὺ λιμένων προσεγγίσεως είναι: πολὺ ικανοποιητικαὶ καὶ συμβάλλουν εἰς τὴν ἐπιτυχῆ οἰκονομικήν ἐκμετάλλευσιν τοῦ τύπου.
 - β) Η σφιδρότης τῶν κυματισμῶν, ἡ συναντωμένη, ώς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μεταξὺ Ἀπρίλιον καὶ Ὁκτωβρίου εἰς τὰς ὡς ἄνω γραμμάς είναι

μᾶς φύσεως εὐκόλως ἀντιμετωπιζομένης διὰ τοῦ καταλλήλου συστήματος. Εἰρήσθω ἐν παρόδῳ, οτι ἡ κυρία δυσκολία τῶν «είπταμένων» σκαφῶν ἔγκειται εἰς τὴν διάπλευσιν τῶν λεγομένων τροχοειδῶν κυμάτων, ώς τῶν συναντωμένων εἰς τοὺς ὥκεανούς.

4.— Ως πρὸς τὴν μελέτην καὶ ἐπίλυσιν τῶν διαφόρων προβλημάτων, τῶν συνεπαγόμενων τὰ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν «είπταμένων» σκαφῶν, δέοντα ληφθῆ ὑπ' ὄψιν οτι:

- α) Τὸ ζήτημα τῆς ἐφαρμογῆς πρέπει νά ἔχεταισθῇ πρωτίστως διὰ τὸν τύπον ἐν γένει καὶ ὅχι δι' ἐν συγκεκριμένων σύστημα ή σκάφος.
- β) Τὸ ζήτημα ἀσφαλείας πρέπει νά ἔχεταισθῇ εἰς ἀπόλυτον σχέσιν πρὸς τὸν τύπον τοῦ σκαφους. Παραπομπή εἰς τὸ ζήτημα ἀσφαλείας τῶν ἀεροπλάνων θὰ ὑποσθήσῃ τὴν ικανοποιητικήν ἐπίλυσιν τοῦ ζήτηματος κατὰ πολὺ περισσότερον παρὰ μία παραπομπή εἰς τοὺς κανονισμούς καὶ διατάξεις ἀφορώντων ειθισμένους τύπους σκαφῶν.
- γ) Σημειωθήτω, οτι ἡ ἀντοχὴ τῆς κατασκευῆς τῶν «είπταμένων» σκαφῶν δύναται νά ὑπερβῇ τὴν ἀντοχὴν ἀλλων τύπων. Τὸ πρόβλημα ἀντοχῆς διαφέρει κατά πολὺ τοῦ προβλήματος τῶν ειθισμένων σκαφῶν.
- δ) Δέον νά ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, οτι κατὰ κύριον λόγον τὰ «είπταμένων» σκαφῶν ἀποσκοποῦν εἰς τὴν βελτίωσιν τῆς πλεύσεως ἐν μέσῳ τρικυμίας. Ἐπομένως τὸ ζήτημα αὐτὸν πρέπει νά ἀντιμετωπισθῇ ὑπὸ τοιούτου πενύμα.
- ε) 'Εὰν αἱ ἐντυπώσεις τῶν ἐπιβατῶν ἐκ τῆς λειτουργίας τῶν «είπταμένων» σκαφῶν ἀποδειχθῶν περιπτειῶδεις, τὸ ζήτημα τοῦτο πρέπει νά ἀπασχολήσῃ τοὺς μέλλοντας πλοιοκτήτας καὶ ὅχι τὰς διαφόρους ἀρχὰς καὶ προθύμους σχολιαστάς.

'Ἐν τέλει, ὁ γράφων, ὡς τεχνικός, ἐφιστᾷ τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων καὶ ἀπόβλεπει εἰς τὴν καλὴν θέλησιν καὶ πίστιν τῶν ἐνδιαφερομένων πρὸς ἀποφυγὴν δλῶν τῶν δυσχερειῶν, αἱ ὅποιαι δυνατόν νά ἐπηρεάσουν ἐπιζημίας μίαν προσπάθειαν ἐξυπηρετήσεως τῆς τουριστικῆς κινήσεως ἐν Ἑλλάδι, ή ὅποια προσπάθεια δὲν ἡμπορεῖ νά ἀποδειχθῇ ἐπιζημία, εἰμὶ μόνον διὰ τὸν περιωρισμένον ἀριθμὸν τῶν ιδιοκτητῶν «είπταμένων» σκαφῶν.

'Ἐφ' ὅστον τεχνικὰ ζητήματα τίθενται ὑπὸ συζήτησιν πρέπει ή συζήτησις νά κρατηθῇ εἰς τεχνικὲς μόνον ἐπίπεδα, χωρὶς ἀσκοποὺς δημοσιότητα πρὸ τῆς λήψεως τῶν διαφόρων ἀποφάσεων.

ΟΔΥΣΣΕΥΣ Α. ΠΟΥΡΝΑΡΑΣ
Ναυπηγός

"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

ΤΑ ΠΡΩΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ N.A.T.

ΤΑ 13 ΟΡΕΙΧΑΛΚΙΝΑ ΠΥΡΟΒΟΛΑ

ΤΟΥ Κ. ΣΠΥΡΟΥ ΖΑΡΚΟΥ

Οι, έπιν εύκαιρια τού προσεχούς έορτασμού της 100ετίας τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου, έπιθυμούντες νά άσκοληθούν με τίνι ιστορίαν τών πρώτων έτων τῆς συστάσεως αύτού, θά πρέπει, μεταξύ άλλων, νά άνευρουν και έξτασόυν τούς πρώτους ισολογισμούς αύτούλων, και τὰς συνοδευόντας αύτούς έκθεσίες, γραμμένας πλείστας εἰς γλαφυρωτάτην γλωσσαν υποδολούσσαν, διτι συντάκτης αύτων ήτο δη μακριτης Ιδρυτής του Ν.Α.Τ. Γεράσιμος Ζωκίδης. Αι έκθεσίες αύται είναι πρώτης τάξεως και έπι πρώτης κειρός ιστορικού ίλικόν, διότι εἰς ταύτας ή μηνοθείς Γ. Ζωκίδης, διά τῆς έπιμονής του, καταστόσας πραγματικότητας τάς άπο τῶν πρώτων χρόνων τῆς συστάσεως τοῦ Ελληνικού Κράτους, συγκεκυμένως έκδηλωθείσας ίδεας περι περιθάλψεως τῶν ναυτικῶν, έζειτε τούς ιστορικούς έκάποιον λογαριασμού καινοφάνους και συγχρόνως τάς οικείες του περι πού μέλλοντας τού λογαριασμού τούτου, καθώς δέ είσαις αύτης σειρῶν τίτλον «Τα 13 ορειχαλκίνα πυροβόλα» ποσδή τούραν 18.206,20, ώς άποτελούν τύμηα τῆς περιουσίας του Ν.Α.Τ.

Πρό πολλών έτων, έκαναν τῶν πρόθεσιν νά άσκοληθούν με τήν ιστορίαν τῶν πρώτων έτων τού Ν.Α.Τ., άπηντης κατά τήν σχετικήν έρευνάν μου, τάς άνωτέρω ένδειξεις και έπεικερός πάντων διερεύνησην τήν ιστορίαν τού λογαριασμού τούτου. 'Η έζειτες δε αύτης κατέληγεν εἰς τήν άποκλύσιν τῆς κάθισης ομηραντικῆς ιδιωτεύεσσαν.

Κατά τήν δεκαετίαν 1850 - 60 δύται, έργαζοντο εἰς τήν δρμον τού Ναυαρίνου, άνευρον έκ τού βυθού, 15 ορειχαλκίνα πυροβόλα, πρεξηρόντα έκ τού ναυαγίου, τῆς ύπο τῶν ουμαμακίων στόλων, καταβύθισθείσης, κατά τήν Ναυμαχίαν τού Ναυαρίνου, ναυαρχίδης τού Τουρκοαγυπτιακού Στόλου.

Τά πυροβόλα ταῦτα, οι άνευρόντες παρέδωσαν εἰς τήν άντιπρόσωπον πού Δημοσίου, ταῦτα δε μεταφέρεται έν Πόρῳ άπεκείντο εἰς τήν περίθολον τού έκεις 'Εθνικού Ναυταράμουν.

Δύο έκ τούτων έδωρθήσαν μεταγενεστέρως εἰς τήν αύτοκράτορα τῶν Γάλλων και δύο κομούσαν τού παρισιούς άνάκτορον τῶν 'Απομάχων. 'Υπελείποντο τά 13 πυροβόλα περι πού προκείται και τά όποια τό Δημόσιον, κατά τούς καλεπούς χρόνους τῆς μεταπολιτεύσιον τού 1862, στερούμενον κρημάτων «ναού οικονομηση τῶν έπιούσιον άρον τῶν έπι πρωτεύοντα στρατωπέτων», ώς Γ. Ζωκίδης ανάφερει αύτολεζει, άπειράσιεν, δησ ηλιός μετ' άλλων πραγμάτων άποκειμένων εἰς τήν Ναυταράμην. Είναι προφανές, δε τέ έδην τά πυροβόλα ταῦτα έπωλησαν μετα τῶν άλλων, ώς άνωτέρω άντικειμένων τού Ναυταράμου, πρὸς τήν τυχόντα έμπορον, θά μετεβάλλοντα πιθανότα εἰς εἴδη οικιακής χρήσεως, άνωνυμον προελέυσεως και ούτω θά έκανοντο κειμηλία τού ναυτικού άγνωστας τῆς 'Επαναστάσεως, «τά μόνον έκ τών πραγμάτων τού πολέμου σωζόμενων λειψανού», ώς άναφέρει ο Ζωκίδης. Τούτο, ώς γνωστόν, είναι άνακριθέν, διότι, πλὴν άλλων, διεσώζετο μέχρι τού 1932 νομίζω, τό πλοϊον «Αρπαζ» και τό όποιον κατεποντισθη έκουσιών, διότι δέν διετίθεντο τά άναγκαια χρηματικά μέσα διά τήν διατήρησιν τού!)

Τήν έποκην έκεινην ψυχή τού Ν.Α.Τ. ήτο δη μηνοθείς άντιπλοιάρχος Γεράσιμος Ζωκίδης, άνθρο πατριώτης, φρονκείται, όποιον έκ τῶν πατρίων και τήν, κατά πάντα χρόνον, έκδηλων σεβασμού και τημης προς τούς άπωτέρους δη άμεσους προγόνους, τούς διά τῶν άγνωστων και ούτης της ζωῆς των, διαφυλάσσαντας τήν ίδεαν τού 'Επαληνικού 'Εθνους έν μέσω μυριών κινδύνων και πολλάκις άπειριστικών περιστάσεων, έκαναν δε έξι δάλους τήν γνώμην, δη τού Ν.Α.Τ., ούτινος προιστάση, διότι δέν ητο ψυχρὸν ίδρυμα περιθάλψεως δη προνοίας δη ού είθεται νά άποκαληται σημερον «Κοινωνικῆς Ασφαλίσεως», άλλα Κιβωτός ήν ή θά έδει νά δισφιλοκαθίδυν, διλα τά λειψανα και αι άναμνησεις τού Ναυτικού 'Αγώνας, ώς έν Παρισιούς τό μέγαρον τῶν 'Απομάχων, έξηγρηθήται κατά τού σκεδιαζομένου κατ' αύτον άνοισοιργήματος, τής πολλήσεως τῶν κειμηλίων τούτων και έπροτεινε πρός τό ύπουργειον τῶν Ναυτικῶν, άπως τά έκ λόγω 13 ορειχαλκίνα πυροβόλα, άγοραθήσαν παρά τού Ν.Α.Τ. και περαιτέρω, «νά κοπή νόμιμοι εξ ούτων εἰς άναμνησην τῶν ναυτικῶν θριαμβών και τό προκύπτον κέρδος νά κρημιμοποιηθή διά τήν κατασκευήν δύο ορειχαλκίνων τροπαιών ένθεν και ένθεν τής εισόδου τού λιμένος Πειραιώς, τό μέν πρός τημη τῶν τριών ηνών, δη τό δέ πρός τημη τῶν τριών μεγάλων εὐέργειων τῆς 'Ελλάδος», ώς αύτολεξεί έγραφεν.

'Ό τότε, έξι 'Υδρας καταγόμενος ύπουργός τῶν Ναυτικῶν, Δημήτριος Μπουντούρης, εδεκεντη τήν πρόπτωσιν και τού Ν.Α.Τ. ήγόρασε τά έκ λόγω πυροβόλα, «όύτω δε ήγοράσθη δη δρός τῆς φρουρᾶς 'Άθηνῶν». Τό άντιτίμον τῆς άγορᾶς ήτο δραχμαι 18.206,20, δη άναφέρεται εἰς τόν ισολογισμού τού Ν.Α.Τ., κατετέθη εἰς τό Δημόσιον Ταμείον, διά τής ήπι άριθμ. 152 άποδεικτικού παραλογῆς τῆς 31ης 'Ιουλίου 1863, τού Ταμιού 'Αθηνών 'Ιωάννης Δειμέζης, υπό κεφάλαιον ΣΤ'. άριθμ. 9 τού προϋπολογισμού έσδομαν. Τό έκτικον παράρτημα τού Δημόσιου Ταμείου διεβιβάσθη πρός τό ύπουργειον τῶν Ναυτικῶν, τή 20η Νοεμ. δηρίου 1863 διά τής ήπι άριθμ. 3462 άναφορᾶς τού Ταμείου και περαιτέρω εἰς τό Ν.Α.Τ. τή 27η Νοεμβρίου 1863 διά της ήπι άριθμ. 5686 έγγραφου τού ύπουργειον, εἰς δέ το Ν.Α.Τ. ή σκετική άποδείξις πληρωμῆς, άποτελούσα τίτλον κυριότητος τῶν 13 πυροβόλων, είχε πρωτοκολλήθη ήπι άριθμ. 4575.

Τά πρωτότυπα τῶν άναφερομένων έγγραφων εύρισκονται εἰς κείμενο μου, τυχαίων, προ πολλών έτων, δητί νά κρημιμοποιηθῶσι πρός περιτύλιξην σαρδελλών, διότι είχον πωλήθη, παρά τής ήπι προεσίας τού Ν.Α.Τ., ώς άκρηπος κάρπης, και παραδοθῆ πρός κρημιμή.

Τά πρώτα έτη τῆς λειτουργίας τού Ναυτικού 'Απομαχικού Ταμείου δέν παρήλθην ήπι μωράς. Ζωηρά άντιδροις έξεδηλωθή, έπανειλουμένων, κατά τής πολιτικῆς και τῶν άποφάσεων τῆς Διοικ. 'Επιτροπῆς τού Ν.Α.Τ. και τού Γ. Ζωκίδη προσωπικῶν, κατηγορουμένων, δη διοικούν ούταρχικῶν τῶν περιουσιών τού Ταμείου, δητί άπονέμουσαν συντάξεις κατ' οίκειαν αύτῶν κριών και προτίμουσι, δητί κατασπαλούν διά άλλοτρίους οκουπούς τά «ίερά» κρημάτα τού Ν.Α.Τ. και άλλα παρόμοια. Παρομοία, εξ 'Υδρας, ιδιών, άντιδροις, έξεδηλωθή και διά τήν προκειμένην έπι πάρογράς τῶν 13 πυροβόλων. 'Η άντιδρος δέ αύτη έλαβε τήν μορφήν άναφορᾶς πρός τήν Βουλήν 105 και τοικών τῆς 'Υδρας. Διά τής ήπι αναφορᾶς αύτῆς προσθήτοντο εἰς τήν Διοικούσαν τά Ναυτικά Ταμεία 'Επιτρόπων και κυριώς τήν Γ. Ζωκίδη, δέκα έν διλ ικηγορίαι, μεταξύ τῶν όποιων και ή άφορώσα τή ζητηματο άγοράς και διαθέσεως τῶν 13 ορειχαλκίνων πυροβόλων. Και, φαίνεται, δητί έκ τής ήπι αγορᾶς έπι πάρογράς των 13 ορειχαλκίνων πυροβόλων.

έπεισθη δη Ζωκίδης έθεωρησεν έπι βαλλόμενον, δη δημοσιότης άπαντησης εἰς τής κατηγορίαι, αν και δη ίδιος δικαιολογεί, ως κάτων, τήν ένέργειάν του, πρός δημοσιότης άνασκευήν τήν κατηγορίας: «'Έγραφα δη ούκι άμυνόμενος, δητί οί διοικούντες τή 'Απομαχικόν Ταμείον, δέν έχουν άνακην έμύντον, άλλα πρός καταστολήν τής θρασύτητος, πρός έλλεγκον τής άθασίας».

Όπωδηπότε, εις ειδικόν παράρτημα τής έφημερίδος «'Αληθεια», τής 16ης Δεκεμβρίου 1869, έδημοσιεύθη ή άριθμ. 2876 μακροτάτη έκδησις τού Ζωκίδη πρός τά έλλοντα πληρώματα», δητί ης παρέκοντας έξηγησεις έπι διότου τών καταμαρτυρουμένων κατηγορίων. 'Έκ ταυτή δέ κρινω έπι βεβηλωμένον νά άναφέρω τήν ισχετικήν δημόσην με τή θέμα μας.

Έκ των παραλογθεύτων 13 ορειχαλκίνων πυροβόλων, δύο παρεδόθησαν εἰς τήν, ύπο κρατικόν έλεγχον, λειτουργούσαν τότε «Άπιοπλοικόν έταιριαν», πτίσεις είχε μεγάλην αύτῶν άνάγκην, ίνα κατασκευάσην τής ίδης προτόποτος της. Η τάχεια έπι ποικευή τήν πλοιών και δη έν νέου κινούσι αύτών ένδιεψερετού τήν ναυτικούς, οιτινες είχον παραμείνη άνεργοις έν τών μεταξύ της άναφερεται. Τούτο τούλαχιστον συνέγετο έκ της μελέτης τού ογκωδεστή τού φακέλλου περι πομπάτιον», δη τό μετάποτον έπι πομπάτιον, δη τόν παρασκέυην της έπι πομπάτιον έπι πομπάτιον, δη τόν παρασκέυην της έπι πομπάτιον.

Φαίνεται, έν τούτοις, δη άρχικος οκοπόδης τού Ζωκίδη, δη δημοσιότης τού Λιλικού των πυροβόλων τούτων «κοπτήν ήπο τού Ν.Α.Τ. μετάλλων (νομισμάτιον έλέγεται τούτο τότε), δηπερ θά άπενέμετο εἰς τήν τόπον έπι ζηντας, τυχόν, ναυτικούς τῆς 'Επαναστάσεως ή τάς οικογενείας αύτῶν. Τούτο τούλαχιστον συνέγετο έκ της μελέτης τού ογκωδεστή τού φακέλλου περι πομπάτιον», δη τόν παρασκέυην της έπι πομπάτιον, δη τόν παρασκέυην της έπι πομπάτιον, δη τόν παρασκέυην της έπι πομπάτιον, δη τόν παρασκέυην της έπι πομπάτιον.

Φαίνεται, έν τούτοις, δη άρχικος οκοπόδης τού Ζωκίδη, δη δημοσιότης τού Λιλικού των πυροβόλων τούτων «κοπτήν ήπο τού Ν.Α.Τ. μετάλλων τού Καπιτάν Πασά.

Φαίνεται, έν τούτοις, δη άρχικος οκοπόδης τού Ζωκίδη, δη δημοσιότης τού Λιλικού των πυροβόλων τούτων «κοπτήν ήπο τού Ν.Α.Τ. μετάλλων τού Καπιτάν Πασά.

*Serving
ship and owner*



Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3

ALSO AT CARDIFF.
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.
Telephone - Avenue 2800. Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London - International Telex No. G.B.LN 51/251

έπωλήθη, ώς άνωτέρω άναφέρεται, ώς δικροτος κάρπτος! Καθώς ένθυμούμαι, ο Ζωκίδης είχε, φαίνεται, καταβάλλει, τότε, μεγάλας προσομοίων, ίνα συνταγή ότι κατάλογος των άνωτέρω, πλην ο κατάλογος ούτος, δεν περιελαμβάνεται εἰς τὸν ἐν λόγῳ φάκελλον, άγνωστον, ποὺ εύρισκόμενον ἑκτός.

Φαίνεται, δημαρχία, ἐπίσης, ὅτι ὁ ἔγερθεις θόρυβος περὶ διασπαθίσεως τῶν χρημάτων του Ν.Α.Τ. δι' ἀλλοτρίους σκοπούς, ώς ὁ τοῦ μεταλλίου, είκε σημαντικὸν ἀντίκτυπον, διότι ὁ Ζωκίδης ποθάνθη τὸν ὄντα γκένναν νὰ παράσχῃ ιδιαιτέρως ἐξηγήσεις καὶ διὰ τὸν «κοπῆν τοῦ νομισμάτου εἰς ἀνάμυνσιν τῶν κατὰ θάλασσαν ἀριστείων» καὶ ἀπαντᾶ ὡς ἔξεις: «Τυπούργος πέτο Δ. Γρίβας, φυσίς δύσκολος, ἀλλὰ ὄργων καὶ φιλότιμος, φύσις ἀπαιτούσα διπλεκτικῶν τροφῶν. Ο Γρίβας ἐκανόντος τὰ τῆς κοπῆς. «Επιμελήθησαν δὲ αὐτῆς, ο Δεληγιάννης, πρεσβευτὴς ἐν Παρισίοις καὶ τότε (ὅτε ἔγραψε ὁ Ζωκίδης), ο ὑπουργὸς επὶ τῶν Ἑξαπετρικῶν καὶ ὁ ἐν Παρισίοις ἐπιτετραμμένος. Εκόπησαν 40101 νομισμάτια. «Ἐν χρυσῷ διὰ τὸν Βασιλέα, ἐκατὸν ἀργυροῦ διὰ τοὺς εὐεργέτας τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ 40 χιλιάδες διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης».

Ο μεγάλος ἀριθμός τῶν καλλών μεταλλίων ὄφειλεται εἰς τὸ, ὅτι ἐν τῷ μεταδύν, ίσως λόγῳ τοῦ θύρων, δοτὶς ἡγέρθη, ὁ προορισμὸς τοῦ μεταλλίου τοῦ βίλαζε. Ἀντὶ νὰ ἀπονεμηθῇ εἰς ἀνάμυντον «τῶν κατὰ θάλασσαν ἀριστείων», ὥρισθη, διὰ τῶν ἀπὸ 19 Αὐγούστου 1867 καὶ 6 Νοεμβρίου 1867 Βασιλικῶν Διαταγμάτων, ἐκδοθέντων προτάσεις τοῦ τότε ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν Δ. Γρίβα, ὅτι τοῦτο «θέλεις δοθῆ, ἐπὶ πληρωμῆ, μετὰ διπλῶματος εἰς πάντα ἀπογεγραμμένον» «Ἐλληνα ἐργάτην θαλάσσης καὶ θελεῖς χροιμεύειν, ώς τεκμήριον τῆς ταύτητος αὐτοῦ. Πρός ἐκοπῆν τοῦ νομισμάτου ὡς «Ἐπιτροπὴ τῶν Ταμείων (Δηλ. τὸ Ἀπομονικὸν καὶ τὸ τῶν Χηρῶν καὶ Ὁρφανῶν τῶν Ἀξιωματικῶν τοῦ Ναυτικοῦ, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὸ ίον ἀρθρὸν τοῦ πρώτου τῶν Διαταγμάτων τούτων) θέλεις δαπανήσῃ ἐκ τῶν χρημάτων τῶν Ταμείων αὐτῶν κατὰ» ίσας δόσεις. Μετὰ δὲ τὴν πώλησιν τοῦ νομισμάτου, θέλεις ἐπιστραφῆ τὸ καταβληθὲν χρῆμα καὶ πᾶν δόφελος εἶς ίσου εἰς τὰ Ταμεία τῆς Ναυτικῆς, ὃν αὐτὴ προϊσταται».

Οὕτω, συνεχίζει εἰς τὸν ἑκθεσίν του ὁ Ζωκίδης «τὸ Ν.Α.Τ. ἐκέρδιος 20.000 ἑπτὸν ἑνεργείας ταύτης».

«Ἄλλα καὶ ἡ δοθεῖσα, ἐμπορικῆς καθαρῶς φύσεως, λύσις αὐτῆς, δὲν ἀφώλισε τοὺς Ὅδραιοὺς ἐπικριτάς, οἵτινες συνεχίζοντες τὸν κατὰ Ζωκίδην ἀγώνα ἐκραγάζον: «Δέν θέλομεν τὸν Κέρδον πρέπει ἐν νομισμάτων διὰ τὸν Βασιλέα!» Άλλα καὶ οἱ ισχυρισμοὶ ούτοι δὲν ἔμειναν ἀναπτυγμένοι: «Δέν ἐπρόκειτο, λέγει ὁ Ζωκίδης, νὰ κολακεύσωμεν τὸν Βασιλέα, ἐπρόκειτο νὰ δειξαμεν, ὅτι ὁ Ἐλλάς ζῆται καὶ ὅτι τὰ ναυτικὰ κατορθώματα ποσὸν ἀξια μνείας. Διὰ νὰ μὴ δοθῆ μάλιστα οὐδὲ ἀπόπνια κολακείας, ἀπεστάλη εἰς τὸν Βασιλέα τὸ χρυσόν νόμισμα καὶ δὲν ἐπεδόθη. Ἀρχαιόθεν ἐκοπῶν νομισμάτια αἱ Ἀθῆναι, Κορινθος, Μέγαρα, Αιγινία, Ἐπίδαυρος, Τροιζήν. Ολόκληρος δέ ἡ Ἐλλάς δὲν κατωθώμασε οὔτε τὸ 1832 οὔτε τὸ 1862 νὰ κόψῃ νόμισμα. Ο Μπουντούρης, οὐμαρ, ἐκοφεῖ ἐπὶ ὄντοματι αὐτοῦ πρὸ τῆς «Ἐπιαναστάσεως νόμισμα καὶ νομισμάτων χρυσοῦν». Ανάξιον δέ ζητᾶς εἶναι τὸ «Ἐθνος, τὸ μὴ ἐξιστορούν οὖν νομισματι, τὸν Βίον καὶ τὰ κατορθώματα αὐτοῦ. Αν πρέπει νὰ τιμωρηθῇ τις, ίσου δὲ τὸ Γρίβας ὁ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐπόπτης. Νομίζουμεν, οὐμαρ, ὅτι τούντιον, ἀξιος βραχεῖον εἶναι, διότι διὰ ναυτικοῦ νομισμάτου ἐθράβευσε τὰ ναυτικὰ κατορθώματα». Καὶ συνεχίζει, ἀντεπιθεμένος πλέον, ὁ Ζωκίδης: «Νὰ καταδικάσουν οἱ ἀλλοί Ἐλληνες, ὑπομονή, ἀλλὰ οἱ Υδραιοὶ νὰ καταδικώσουν τοὺς διακινήσαντας τὰς ὑδραικὰς νίκας, εἰναι ἐντροπη. Άλλα τὶς ἐντρέπεται εἰς τὸν Ἐλλάδα; ὅταν τοῦ Μιαούλη βεβιλοῦται, η δὲ «Ὕδρα πρόνητη νὰ προσφέρῃ δροσιάς δέκα, πρὸς κοπῆν νομισμάτου, κατασκευαζομένου πρὸς τὴν πολὺν τοῦ Ναυάρχου της. Τούτεστι, εἰς τὰ ίσια ὃ γέρων Μιαούλη πλήσει καὶ οἱ ίδιοι αὐτὸν οὐ παρέλασθον». Καὶ παραδέτει, ὁ Ζωκίδης ἀντίγραφον ἐγγράφου τοῦ Δήμου τῆς Υδρας πρὸς τὸν Πρέσβετορον τοῦ Ν.Α.Τ., ὅπερ «ἴπελθητο τοῦ ἔργου» περὶ τῆς κοπῆς μεταλλίου τοῦ μεγάλου ἀνδρὸς αὐτίδιουν ναυάρχου Μιαούλη, ἐπαινοῦν μὲν τὴν πρόθεσιν, δηλοῦν, οὐμαρ, διότι λεπτὰ δέν ἔχει δὲ πάνω μεταράσσειν τὸ έργον τούτο, εἰς τὸ ποτίον, εἰρήθων ἐν παρόδῳ, οὐδὲν ὑποχρείον συνέτρεψε ἐπίσης καὶ οὐδὲ τούτου φαινεται, διότι η ίδια ἐγκατελεῖφθω.

«Ἀγνωστον, πάντων, εἰς ἐμέ είναι, ἀν ἡ Ἀτμοποιοκή Εταιρία, πρὸς ἄν, κατὰ τὰ ἀνωτέρω, παρεδόθησαν 2 πυροβόλα μὲν ὑποχρέωσιν ἀνταλλαγῆς των δι' ἄλλων τοιούτων ἐκ Χίου ἡ Τοσεύμε «ἄγρευθέντων», ἐξεπλήρωσεν τὴν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. υποχρέωσιν αὐτῆς ταύτης. Ισοῦ ἐκ τῆς ἐρεύνης τοῦ ἀρχείου τῆς ἐν λόγῳ Εταιρίας, ἐάν τούτο διασώζεται εἰσέτι ἐν Σύρῳ ἡ ἀλλακοῦ, καταστῇ δυνατὴ ἡ ἀπάντησις εἰς τὸ ζῆτημα τούτο.

Ινα, τέλος, συμπληρωθοῦν αἱ περὶ τοῦ κοπέντος νομίσματος πληροφορίαι, ἀναφέρω, διότι τούτο ἐπὶ τῆς μιᾶς μὲν ὄφεως ἐφερε τὴν ἀπεικόνισιν τοῦ ἀειμνήστον Βασιλέως Γεωργίου τοῦ Α' καὶ ἐπὶ τῆς ἄλλης «ἀκροτάλιον πολεμικῆς νύπος, τρεῖς ἀνωθεν ἔχοντος στέφανους» καὶ γύρισθεν τὴν ἐπιγραφὴν τοῦ Ναυτικού Απομονικού Ταμείουν». «Οπως εὐχερῶς κατανοεῖται, οἱ τρεῖς ἀνωθεν τοῦ ἀκροτάλιον τῆς νύπος στέφανοι, ἐσουμβόλιζον τὴν ὄφειλομένην εἰς τὰ ναυτικὰ κατορθώματα τῶν τριῶν ναυτικῶν νήσων, δημοσίαν ἐκτίμησον. Εν τοιούτον μετάλλιον, πρὸ πολλῶν ἔτουν δημοπέντε εἰς ἄλλο ναυτικοῦ, ὑπέρτεοντος ἐπὶ τῆς θαλαμηγοῦ τοῦ μακαρίου Ανδρέου Συγγροῦ, οὗτονος ἐμνησθην εἰς ἄλλο ομηρίωμα, ἀφορῶν τὸν εὐεργέτα τοῦ Ν.Α.Τ., ἐδώρωσα εἰς τὸν Πειραιά Ναυτικὸν Μουσείον, ἔτερον τοιούτον, οὐδὲν γνωρίζω, περιπλέσθην εἰς τὴν υπηρεσίαν τοῦ Ν.Α.Τ. τελευταίω, ἀνευρεθεν ἐν Γαλαξείδιῳ ὑπὸ τοῦ παρα τοῦ Ν.Α.Τ. υπηρετούντος νῦν ἀνθυποπλοάρχου τοῦ Λιμ. Σώματος κ. Πατούσιου, τρίτον δὲ εὐρίσκεται καθώς γνωρίζω, εἰς κειράς τοῦ πλοιάρχου Λιμ. κ. Α'. Αντωνοπούλου, δωρηθεν καὶ εἰς αὐτὸν παρανοτικοῦ.

Μοῦ εἶναι ἀγνωστον ἐάν εὐρίσκεται ποὺ τοιούτον ἀργυροῦν μετάλλιον, ἐκ τῶν διὰ τὸν περιεργέτα προοριζόμενων. Τὸ διά τὸν Βασιλέα Γεωργίου τοῦ Α' προοριζόμενον χρυσοῦν τοιούτον μετάλλιον, γνωρίζω, διότι μέχρι τοῦ β' Παγκοσμίου Πολέμου ἀπέκειτο μετὰ τῶν λοιπῶν κειμηλίων τοῦ ἀειμνήστον ἐκείνου Βασιλέως, ἀλπίζω δὲ νὰ μὴν ἀπωλέσθη κατὰ τὸν κατοικήν περιόδον ἡ μεταγενεστέρως. Τέλος, διότια ποὺ διά της 1953 διαφυλασσομένων εἰς τὸ γραφείον τοῦ Προέδρου τοῦ Ν.Α.Τ. θοδούμαι, οὐμαρ, διότι, οὐν, ἔχει καθῆ.

1960, Ιανουάριος

Σ. ΖΑΡΚΟΣ
Υποναύαρχος Λιμ. έ.δ.

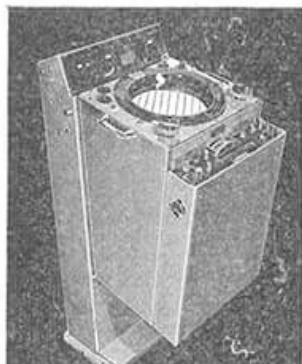
ANTONIADES
NAYTILIAKA
Η πλέον άρχαγμένη επιχείρησης έχουσα φέτος πλοίων
Τηλεφωνοκάρτα ΚΩΔ. 40-435. ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14
ΠΕΙΡΑΙΕΣ



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

DRCI

ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΣ

ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ ΤΟΥ ΑΜΕΣΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΑΥΞΑΝΕΤΑΙ. — ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΕΥΡΥΤΕΡΟΝ ΘΑ ΜΕΤΑΣΧΟΥΝ ΑΥΤΗΣ

Παρά την δημοτικότητα, πού άποκτούν τά άεριοπρωθυδούμενα σκάφη τών ένασερίων συγκοινωνιών, οι διασχειρίσται μεγάλων έπιβατηγών λάινερς έλπιζουν πάντοτε, ότι θα δυνηθούν νά διατηρήσουν ικανοποιητικὸν μερίδιον εἰς τάς αύξανομένας έργασίας μεταφορᾶς έπιβατων εἰς τον Βόρ. 'Ατλαντικόν, τον Βόρ. Ειρηνικόν καὶ ἄλλασκον. Οι προδιέψαντες μείωσιν τῆς κινήσεως τῶν πλοίων, εύθυνος, ως θὰ εισήρχοντο εἰς τὴν ὑπερησίαν τὰ άεριοπρωθυδούμενα, ἀρχίζουν ήδη νά ἀναθεωρούν τὰς ἀπόψεις των. Τὰ υπερωκεάνια γραμμῆς, ἀντὶ νά δεχθούν μοιρολατρικῶς πως τὸν ρόλον παρακμῆς τῆς ἔργασίας των, ἀγωνίζονται νά διατηρήσουν καὶ ἐνέχομένων νά βελτιώσουν τὴν θέσιν των, μὲ πόλλας πιθανότητας, ότι αἱ προσπάθειαι τῶν θὰ στεφθούν ὑπὸ ἐπιτυχίας. 'Αμερικανικαὶ καὶ ἔναι νυντικαὶ ἔταιρισι σχεδιάζουν ήδη νά δαπανήσουν πλέον τῶν 1.000 ἑκατομμύριων δολλαρίων, διὰ νέα πλοῖα καὶ περὶ τὰ 25 ἐπιβατηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόνων, πρόκειται νά τεθούν ἐπὶ τῶν ἑσχαρῶν κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἐπὶ. 'Αρμόδιος λ.χ. τῆς 'Αμερικανικῆς 'Εξπρες' προβλέπει, ότι δύο ἑκατομμύρια 'Αμερικανῶν θὰ ταξιδεύσουν ἔφετος ἀπὸ θαλάσσης εἰς υπερωκεάνια ταξίδια καὶ ότι 13.000 θὰ πραγματοποιήσουν τῶν γύρων τοῦ Κόσμου. 'Η προσπτική διὰ τὸ 1969 διλεῖ περὶ ταξίδιον 4½ ἑκατομμυρίων 'Αμερικανῶν, μὲ δαπάνην 6 δισεκατομμυρίων δολλαρίων.

Μολονότι αἱ ἑναέριοι μεταφοραὶ ἀποστοῦν δόλοεν καὶ περισσοτέρας ἔργασίας — λέγεται, ότι συγκεντρώνουν σήμερον τὰ 80% τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως — ἐν τούτοις αἱ ναυτικαὶ ἔταιρισι ισχυρίζονται, ότι ἡ διεύρυνσις τῶν τουριστικῶν ταξιδίων θὰ είναι τόσον μεγάλη, ὡστε τὰ νέα πλοῖα νά ἀπασχοληθοῦν εἰς τὸ ἀνώτατον δριον τῆς δυναμικότητος των. Τὸ 1955, περισσότεροι τῶν 482.000 'Αμερικανῶν ἔταξιδεύσουν εἰς τὴν Εὐρώπων. 'Εξ αὐτῶν τὰ 44% διὰ θαλάσσης καὶ τὰ ὑπόλοιπα ἀεροπορικῶν. Τρία ἔτη βραδύτερον τὸ σύνολον τῶν 'Αμερικανῶν ταξιδιωτῶν ἀνήλθεν εἰς 637.000, τὸ δὲ ποσοστὸν τῶν διὰ θαλάσσης ταξιδεύσαντων κατῆλθεν εἰς κάπι πλέον τοῦ 34%. Μὲ τὴν αὔξησιν, δημος, τῶν τουριστικῶν ταξιδίων, ἡ ἀνωτέρω μείωσις τοῦ ποσοστοῦ ἀποδινέει παραπλανητική, ὃν ἀναλογούσθη τὶς πόση χωρητικότης θὰ χρειασθῇ εἰς τὸ μέλλον δι᾽ ἐπιβάτης. 'Επὶ παραδείγματι, 1,3 ἑκατομμύρια 'Αμερικανῶν προβλέπεται νά ταξιδεύσουν ἔφετος καὶ ἀν τὰ πλοῖα ἔξασφαλίσουν μόνον τὸ 1)3 τῆς κινήσεως ταύτης, τοῦτο σημαίνει 443.000 ἐπιβατῶν, ἀριθμὸς δηλαδή, ὅστις δὲν είναι: κατὰ πολὺ κατώτερος τοῦ συνόλου τῶν ἐπιβατῶν, οἵτινες ἔταξιδεύσουν τὸ 1955 εἰς τὴν Εὐρώπην.

'Ο συναγωνισμὸς τῶν υπερωκεανίων πρὸς τὰ ἀεροσκάφη, θὰ βοηθήσῃ τὰ πρώτα νά διατηρήσουν τὸ δύκον τῶν ἐπιβατῶν των. Κατὰ τὸν κ. "Ἐτζιο Μποφάντι, γενικὸν διασχειρίστην τῆς 'Ιταλία' εἰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ Καναδάν, δ συνδυσμὸς ταξιδίου δι' ἀεροπρωθυδούμενου, μὲ ἔξοικονόμησιν χρόνου καὶ ἐπιστροφῆς διὰ θαλάσσης ὑπὸ συνθήκας ἀνέσεως, ἥρχισεν ήδη νά προκαλεῖ ἔναν εύρυτερον ἐνδισφέρων. Οι ἀρμοδιώτεροι διμιλοῦν περὶ σταθερᾶς αὐξήσεως τῶν ταξιδίων κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον, ήτις καὶ θὰ συνεχισθῇ.

Τὰ ἀνωτέρω ἀναφέρονται εἰς ἔρευναν ἀμερικανικοῦ περιοδικοῦ ἐπὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ μεταξὺ διερπλάνου καὶ πλοίου καὶ μολονότι ἀφορούν, κατὰ κύριον λόγον, τὴν ἀμερικανικὴν πλευράν τοῦ θέματος, ἔνέχουν ἐν τούτοις καὶ γενικώτερον ἐνδισφέρων. Κατὰ τὴν ίδιαν ἔρευναν, ἡ ἐπέκτασις τῶν ταξιδίων ὄφελεται εἰς διαφόρους παράγοντας, ὡς λ.χ. εἰς τὴν μεταπολεμικὴν διόγκωσιν τοῦ πληθυσμοῦ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτείων καὶ εἰς τὰ μεγαλύτερα ἔσοδα, ἀπτινα καὶ ἐπιτρέποντας τὴν διατάνην περισσοτέρων δολλαρίων διὰ ψηχαγωγίαν. Αἱ βραχύτερες ἔργασίμοι τῶν 'Αμερικανῶν διὰ τουριστικὰ ταξίδια, κατὰ τὰ διποῖα δισπανάνται δύο δισεκατομμύρια δολλαρίων. Δυνατικούς, ἐπίσης, παράγοντας αὐξήσεως τῶν ταξιδίων ἀπετέλεσαν ἡ ἡλικία καὶ τὸ φύλον. Πράγματι, κατὰ τὸν πρόδρομον τῆς 'Αμερικανικῆς 'Ενώσεως Πρακτόρων, ἐνῷ εἰς τὸ παρελθόν οι τουρίσται ήσαν υπέρλικες καὶ οἰκονομικῶς ὀνειράτητοι, σήμερον προσέτθησαν εἰς αὐτοὺς οἱ ἔργαται καὶ ἐπαγγελματίαι τοῦ μέσου εισοδήματος, οἱ νέοι καὶ αἱ γυναῖκες.

Τὰ νέα υπερωκεάνια σκάφη

"Οσον ἀφορᾷ τὰ σχεδιαζόμενα νέα υπερωκεάνια, ταῦτα θὰ είναι ταχύτερα μόνον, διότι κατὰ τὰ ἄλλα χαρακτηριστικά των θὰ ἀκολουθοῦν τὰς γενικὰς γραμμὰς τῶν ὑφισταμένων τύπων. Πραγματικαὶ βελτιώσεις παρουσιάζονται εἰς τὰ διαιμερίστημα τῶν ἐπιβατῶν δλῶν τῶν θέσεων, ἐνῷ οἱ σταθεροί εἰσαντείσθαις καὶ ἡ ἔγκαταστασίς κλιματισμοῦ θεωροῦνται ἀπαραίτητοι. Υιοθετοῦνται ἀκόμη ἡ ἔγκαταστασίς τηλεοράσεως, αἱ πρόσδοι τοῦ κινηματογράφου κ.λ.π., τὸ δὲ σημαντικότερον νέον ἔγκειται εἰς τὴν μελετωμένην ναυπήγησιν υπερωκεανίων - Μασμούθ διὰ τὴν μεταφοράν χιλιάδων ἐπιβατῶν, μὲ εύθυνον εἰσιτήριον.

"Απται ἐνδείξεις διὰ νέων χωρητικότητας ἥρχισαν ήδη νά διαφαίνωνται. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ή "Έξπρετ Λάϊν", προσέθεσεν 110 ἐνδιστήματα πρώτης θέσεως εἰς τὰ υπερωκεάνια τῆς 'Ιντηπέντεν' καὶ «Κοντιτούμσου», κατὰ δὲ τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον ἥγόρασε τὸ λαϊνέρ «Ατλαντικό» 18.100 τ. γκρός. Τὸ τελευταῖον τούτο σκάφος εἶναι τὸ πρώτον ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν τουριστικὸν λαϊνέρ καὶ θὰ ἐπιτρέπῃ τὴν γραμμὴν Νέας 'Υόρκης — 'Ανατολικῆς Μεσογείου. 'Ηδη τὸ 'Ατλαντικό' θὰ υποστῇ ὠρισμένας βελτιώσεις ἀντὶ δισπάνης 2 ἑκατομμυρίων δολλαρίων.

Τὸν 'Ιούνιον ή 'Ιταλία' θὰ ἀρχίσῃ τὴν ναυπήγησιν δύο πολυτελῶν υπερωκεανίων τῶν 36.000 τ. γκρός, μὲ μεταφορικὴν ικανότητα 1750 ἐπιβατῶν. Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ είναι, κατὰ πάσαν πιθανότητα, τὰ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα σκάφη τῆς γραμμῆς 'Ιταλίας' — Νέας 'Υόρκης.

Τὸν Μάιον θὰ καθελκυσθῇ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Κανέντιαν Πασίφικα» τὸ υπερωκεάνιον «Αύτοκράτειρα τοῦ Καναδᾶ» 27.500 τ. γκρός, μὲ ἐνδισιτήματα διὰ τὴν θέματας α'. Θέσεως καὶ 860 τουριστικῆς. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ὑπερησίαν τὸ 1961, θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Μεγ. Βρετανίας — Καναδᾶ καὶ θὰ είναι τὰ μεγαλύτερον ἐπιβατηγόν, ἔξι σῶν προσεγγίζουν εἰς τὸ Μόντρεαλ.

'Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ 'Ολλανδὸς ναυπηγὸς κ. Βέρολμ προήλθεν εἰς συνομιλίας μὲ 'Αμερικανούς χρηματοδότας διὰ τὴν ναυπήγησιν δύο υπερωκεανίων τῶν 108.000 τ. ἔκαστον, μὲ μεταφορικὴν ικανότητα 8.000 ἐπιβατῶν καὶ μὲ ναῦλον 200 δολλαρίων διὰ τὸ κυκλικὸν ταξίδιον. 'Ο κ. Βέρολμ καὶ ὁ ἔκ Νέας 'Υόρκης βιομήχανος κ. 'Εντυκάρ συνέπηξαν ἐσχάτως ἔταιρισι, ητὶς θὰ μελετήσῃ τὰ ἐκ τῆς πλευρᾶς προβλήματα τοῦ ἐγχειρήματος. 'Ἐκ τῶν πορισμάτων τῆς μελέτης θὰ ἔξαρτηται πολλοὶ καὶ κατά τὸν διαπότελον τῶν δύο σκαφῶν δὲν θὰ είναι ἐπίζημος, διαπότελον τῶν δύο σκαφῶν δὲν θὰ είναι ἐπίζημος, διαπότελον τῶν δύο σκαφῶν δὲν θὰ είναι ἐπίζημος.

'Υπάρχουν, βεβαίως, πολλαὶ διαφοραὶ ἀντιλήψεων μεταξὺ τῶν κ.κ. Βέρολμ καὶ Καντόρ, διὸν ἀφορά τὴν εύθυην κατὰ μάζας μεταφορῶν ἐπιβατῶν. 'Ο κ. Καντόρ ἀποβλέπει εἰς ταχὺ, δινετον καὶ μὴ δισπαντρὸν ταξίδιον, μὲ 1500 θέσεις 'καφαφέτηριας' καὶ 1.000 θέσεις ἐστιατορίου. Οἱ ἐπιβάται θὰ πληρώνουν 4 δολλαρία ἡμερησίως διὰ τρία γεύματα καὶ κάτι ἔτι πλέον διὰ περιποίησιν. 'Ο κ. Βέρολμ, ἀντιθέτως, ὑποστηρίζει, ότι ἡ τροφὴ καὶ τὰ εἴδη ἀναψυχῆς δέν νά περιλαμβάνωνται εἰς τὸ εἰσιτήριον καὶ ὅτι ὁ τόνος ικανοποιήσεως τοῦ ἐπιβάτου ἔγκειται εἰς τὴν ἀνετότητα παλλότητα μάλλον, παρὰ εἰς τὴν πολυτέλειαν. Πιστεύει ἀκόμη εἰς τὴν ἀνάγκην τοῦ χρόνου, παρὰ εἰς τὴν πολυτέλειαν. Τοιούτοις δὲν θὰ πάρουν κατ' ἐπιβάτην.

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΝΑΥΛΩΝ: 'Ἐπι τῶν συνήθων πλοίων τῶν τριῶν θέσεων — ως είναι τὰ σκάφη τῆς 'Κιούναρ Λάϊν' — ἐπιβάται τῆς τουριστικῆς θέσεως πληρώνουν κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον δι' ἀπλούν ταξίδιον Νέας 'Υόρκης — Σαουθμάπτον 215 ἔως 427 δολλαρία. Τὸ εἰσιτήριον περιλαμβάνει πολλαπλὰ φαγητά καὶ πάντα διατήρητα συνήθως παρέχεται ἐπὶ τῶν πλοίων. 'Η τουριστικὴ θέσης ἐπὶ τοῦ πολυτελούς δόλαρίου Νέας 'Υόρκης — Ρόττερνταμ (θερινῆς περιόδου) μεταξὺ 241,50 ἔως 333 δολλαρίων κατ' ἐπιβάτην.

Τὸ ἀπό Νέας 'Υόρκης εἰς Λονδίνον διεροπορικὸν εἰσιτήριον τουριστικῆς θέσεως είναι 320 δολλάρια καὶ οίκονομικῆς 257, τὸ δὲ ἀπό

Πρὸς τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοτλιστὰς καὶ 'Αξ)κοὺς' Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ξήτημα ἀφορὸν ἔγκαταστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογωνιομέτρων, θαντάρ, βιθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς θύρας ουρανούς.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΠΗΡΗΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Νέας 'Υόρκης δι' "Αμστερνταμ 342 και 279 δολλάρια, αντιστοίχως. Αι ναυτικαί επιφέρουν ισχυρίζονται, ότι το θαλάσσιον ταξιδίον προσφέρει «ειλιμένων (δηλαδή ασφαλειαν), έναντι τού «επιβατών ταξιδίου», ως άποκαλούν το άσφαλτον ταξιδίου. Κατά τον κ. Ούλι, διοικητή της "Αμερικαν "Εξπορτ Λάιν", εοι επιβάται αρέσκονται εις κοινωνικάς έμφανσεις και εύχαριστως δράππονται της εύκαιριας να συναντούν νέα πρόσωπα και να συνάπτουν γνωριμίας. "Οσοι, επίσης, λογαριάζουν τα δολλάρια, που θα δαπανήσουν κατά τάς διακοπάς των, αναγνωρίζουν την άξιαν της επί συμφωνίας τιμής των έξοδων ταξιδίου, την όποιαν έπιτυχαν σταξιδεύοντες με τα πλοία.

Πού θά απασχοληθούν τα νέα σκάφων

'Ο μεγαλύτερος δύκος της νέας χωρητικότητος — με ένδιαιτηματα τουριστικής και πρώτης θέσεως, κατά στρογγύλην άναλογιαν 2 πρός 1 — έχει προγραμματισθή διά τάς μεγάλων ύπερωκενίους γραμμάς. "Η Εύρωπη έφελκε πάντοτε την προτίμηση των Αμερικανών. Το παρελθόν έτος, μολονότι 6 έπιβάται επί 10, έτών προφοριζούμενα διά την Εύρωπην έταξιδευσαν άσφαλτον, έν τούτοις τάς ύπερωκενίων μετέφερον, κατ' άμφοτέρας τάς διευθύνσεις, 884.000 έπιβατων. Έφετος, διά την άριθμός προβλέπεται μεγαλύτερος, διότι, διά πρώτην φοράν διά πολιτιστικάς, υπενδιάθησαν αι ναυλοί κυκλικού ταξιδίου, κατά τούς μή θερινών μηνάς. "Η Χαδάσ, ή "Ισπανία και άλλαι νήσοι του Ειρηνικού, προκαλούν έπισης τό ένδιαιτημα των περιηγητών. Το παρελθόν έτος, πλέον τού 1.000.000 τουριστών (κατά 20% περισσότεροι, έναντι τού 1958) έταξιδευσαν πρός τάς έν λόγω περιοχάς του Ειρηνικού. Είτε τὸν τομέα αυτὸν τά πλοία πλεονεκτούν μεγάλως, έναντι τῶν άεροσκοπών, διότι διασθένουν ἀντανάκλαση την ένδιαιτηματα. "Η κίνησης πρός τὸν Ειρηνικόν θά αύξηθη και ούποστηρίζεται, οτι θά πρέπει έντος τῆς προσεχούς πενταετίας νά διπλασιασθή διάριθμός τῶν δωματίων τῶν ηδη ύψιστα μενών ξενοδοχείων.

Τὰ ταξιδία πρός τὸν Καραϊβικήν Θάλασσαν δεικνύουν και αυτὰ ἄνδον, θά πάρουσιάσσουν δέ έφετος τῆς μεγαλυτέρων μετά τὸν πόλεμον κίνησην. Πολλαὶ επιφέρουν προσθέτουν δρομολόγια άναψυκτικά πρός τὴν έν λόγω κατεύθυνσιν, ένω τὸν νέον «Βικτωρία» (τῆς έπιτηρίας "Ινκρεζι"), μὲ 596 θέσεις, ήρχισε σειράν 10 ταξιδίων πρός τάς Δυτικάς Ίνδιας και κατά τὸ τέλος τοῦ έτους θά έπιχειρήσῃ διαδρομή πρός τάς σκανδιναϊκάς χώρας, διαρκείας 43 ήμερών. Τὸ νεότευκτον δλλανδικὸν λάινερ «Ρότερνταμ» εκτελεῖ ήδη τουριστικό πλούν πρός τὴν Μεσόγειον μὲ προσέγγισιν εἰς 17 λιμένας και μὲ προέκτασιν εἰς Μαύρην Θάλασσαν, διότι θά έπισκεψθῇ τὸν Όδησσον, τὴν Γιάλταν και τὴν Κωνσταντζαν. Τὸ γερμανικὸν «Αριάδνη» (τῆς Αμβούργο - αμερικανῶν) θά έπαναλάθῃ και έφετος τὴν περιουσίαν του, μὲ προσέγγισιν εἰς Μάναστην, τὴν μητρόπολιν τῆς βραζιλιανῆς ζουγκλας, εἰς άπόστασιν 1.000 μιλλιών ἄνω τού Αμαζονίου ποταμού. Οι πράκτορες ταξιδίων στρέφουν ήδη τὰ βλέμματα και πρός τάς πλέον άπιθανους περιοχάς. "Η Ανταρκτική περιλαμβάνεται τώρα εἰς τὸν κύκλον τῶν τουριστικῶν ταξιδίων. Εἰς γνωρίζων τὴν ήπειρον ταύτην, ούποστηρίζει, οτι τὸ πρός τὰ έκει ταξιδίον έναντι πραγματοποιήσουν έπι τινας μηνας τοῦ έτους, μὲ μικράς μόνον τροποποιήσεις έπι τῶν πλοίων.

Αἱ προβλεπόμεναι ναυπηγησεις

Δὲν ἀντιμετωπίζεται ἄμεσος άναγκη διά νέας «εσούπερ - λάινερ». Λ.χ. ἀπό τοῦ 1958 τὸ Κογκρέσσον ἐνέκρινε τὴν ἔκπονσην σχεδίων διά τὴν ναυπηγησιν ἀδελφού λάινερ τοῦ «Ηνωμένων Πολιτείασις 53.000 τ. γκρός, διά τὴν γραμμήν τοῦ Βορείου Ατλαντικού, καθὼς και τὴν ναυπηγησιν διά τὴν «Πρέζιντεν Λάιν» τοῦ ύπερωκενίου «Πρόεδρος Ούντσιγκτων», μὲ κόστος 87 έκατομμυρίων δολλαρίων. Δύο έτη διέρευσαν ἔκτοτε και οἱ προϋπολογισμοὶ τῆς Διοικήσεως ήδη νόντονται ἀμφότερα τὰ πλοία. "Ενώπιον τῆς τοιαύτης ἀδεβαίστητος, ή «Πρέζιντεν Λάιν» ήγόρασσεν ἐν δημοπρασίᾳ τὸ λάινερ «Λειλάνι» και πρόκειται νά τὸ διασκευάσῃ, ὥστε νά προκτήσῃ τὴν κλάσιν τῶν ύπερωκενίων τῆς «Πρόεδρος Κλήδελαντ» και «Πρόεδρος Ούλσων». "Η σχετική δαπάνη ούπολογίζεται εἰς 5,5 έκατομμύρια δολλαρίων. Διά τῆς προσθήκης τοῦ «Λειλάνι», θά αύξηθῇ κατά 20% η μεταφορική δυναμικότης τῆς επιβατίας. "Εν τῷ μεταξὺ προχωρεῖ ή ναυπηγησιν τῶν μικτῶν σκαφῶν «Πρόεδρος Λίνκολν» και «Πρόεδρος Ούλσων», ἀντι δαπάνης 32 έκατομμυρίων δολλαρίων. Τὰ δύο αυτὰ σκάφη θά έχουν πολυτελεία διαιρέσιμα δι' έπιβάτας και θὰ δρομολογηθοῦν εἰς τὴν γραμμήν «Γύρου τοῦ Κόσμου».

"Έπειτα χωρητικότητος σχεδιάζεται εἰς τὴν Ισπανίαν, διότι ή Διαιτα ἐμήσησε τὸ παρελθόν φινόπωρον πρώτην πίστωσιν 7 έκατομμυρίων δολλαρίων διά τὴν ναυπηγησιν δύο ύπερωκενίων τῶν 33.400 τόννων, διά τῶν δποίων τὸ «Νίππον Γιουνέ Κατσά» θά δυνηθῇ νά ἐπαναλάθῃ τὴν τακτικὴν προπολεμικὴν ύπερησίαν τῆς πρός τὸν "Αγιον Φραγκίσκον. "Η πίστωσις αύτη, δημως, θὰ περιληφθῇ εἰς τὸν νέον προϋπολογισμόν. "Ομιλῶν, σχετικῶς, ἐκπρόσωπος τῆς ένδιαιτημούνης Ισπανικῆς επιβατίας, ἔτοντος: «Ούδεν πρόβλημα παρουσιάζει ή χρηματοδότησις τῆς κατασκευῆς τῶν δύο λάινερ, ὃν δυνηθῶμεν νά λάδωμεν τὴν πρώτην ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ πίστωσιν τῶν 7 έκατομμυρίων δολλαρίων. "Απαξ τὰ σκάφη ναυπηγηθοῦν, είναι εἰς θέσιν ή επιβατία νά τὰ διαχειρίσθῃ ἀπό τοῦ 1963, μὲ ἔπιτηρον κέρδος 19,2 έκατομμυρίων δολλαρίων, μὲ βάσιν ἀπασχολήσεως τῶν 73% τῆς μεταφορικῆς ίκανότητος.

"ΑΦ" ἔτερου, ή βρετανική «P. Εντ. Ο.», μὲ τὰ δύο ύπο πανηγησιν ύπερωκενία τῆς «Οριάνα» τῶν 40.000 τ. γκρός, μὲ ίκανότητα μεταφορᾶς 2.000 έπιβατῶν, διότι θὰ τεθῇ ἐν ύπηρεσίᾳ, ἐντὸς τοῦ τρ. έτους και «Καμπέρρα» τῶν 45.000 τ. γκρός, μὲ ίκανότητα μεταφορᾶς 2.200 έπιβατῶν, διότι θὰ τεθῇ ἐν ύπηρεσίᾳ ἐξ μῆνας βραδύτερον τοῦ πρώτου, θά προηγήσαι εἰς τὸν Ειρηνικόν. Τὰ δύο αὐτὰ πλοῖα προβλέπεται νά στοιχησούν 100 έκατομμύρια δολλαρίων. "Έπειτα 21 έκατομ. δολλ. δαπανῶνται εἰς ἀνακαίνισεις τῶν ἐν ύπηρεσίᾳ επιταιρικῶν πλοίων.

ΤΑ ΔΥΟ «ΚΟΥΗΝΣ»: Διὰ τὰ ύπερωκεντικά ταξιδία, κατέστρωσεν ή «Κιούναρ Λάιν» σχέδιον ἀντικαστούσασες τῶν δύο «Κούνης», χωρίς, διώμας και νά ἐπιτύχῃ μέχρι τοῦδε τὴν χρηματικήν ἀπό μέρους τοῦ κράτους ύποστατρίξιν. Εἰς ἑκά τῶν ίθυνότων προέδη εἰς διερεύνησιν τῆς πρακτικῆς σκοπιμότητος τῶν «εσούπερ - λάινερ» και, παρὰ τὸ γεγονός, δι' τοῦτα τὸ παρελθόν έτος ή «Κιούναρ» μετέφερε τὸν μεγαλύτερον ἀριθμὸν έπιβατῶν τοῦ Βορείου Ατλαντικού — τὰ 26% τοῦ συνόλου τῶν συνδυασμένων βρειστατικῶν και ἐκ τῆς Μεσογείου μεταφορῶν — κατέληξεν ἐν τούτοις εἰς τὸ συμπέρασμα, διότι φρονιμωτέρα θὰ ήτο ή ναυπηγησις σκαφῶν τῶν 45.000 τ. γκρός, ἀντὶ τῶν 83.673 τ. τοῦ «Κούνης Ελισάβετ».

Εἰς τὴν διενεργηθεῖσαν, ώς ἄνω, ἔρευναν προστίθεται και ὁ κάτωθι κατάλογος τῶν ναυπηγουμένων ή σχεδιαζόμενων νά παραγγελθοῦν ἐπιβατηγηνόν ύπερωκενίαν:

| Πλοίο ή πάντοτε ναυπηγησιν | Επιταιρία | Τ. γκρός | Παράδοσις | Γραμμή |
|----------------------------|-----------------|----------|-----------|---------------------|
| Αεονάρτον ντά Βίντοι | «Ιταλία» | 33.500 | 1960 | Ιταλία — Ν. Υόρκη |
| Ούντησορ Κάσλ | Γιούνιον Κάσλ | 38.000 | 1960 | Αγγλία — Αφρική |
| Οριάνα | Επ. Εντ Ο. | 40.000 | 1960 | Αγγλία — Ειρηνικός |
| Αριαζόν | Ρούναγιαλ Μαΐηλ | 20.000 | 1960 | Αγγλία — Ν. Αμερική |
| Αρραγκόν | » | 20.000 | 1960 | » |
| Αρλάντζα | » | 20.000 | 1960 | » |
| Καμπέρρα | Επ. Εντ Ο. | 45.000 | 1961 | Αγγλία — Ανταρκ. |
| Πριγκ. Μαργαρίτα | Όλλανδια | 8.500 | 1961 | Όλλαν. — Μ. Αίμναι |
| Αύτοκράτ. Καναδά | Κανέντιαν | 27.000 | 1961 | Καναδάς — Εύρωπη |
| Φράνς | «C.G.T.» | 55.000 | 1962 | Γαλλία — Ν. Υόρκη |

ΥΠΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ "Η ΣΧΕΔΙΑΖΟΜΕΝΑ

| | | | | |
|----------------------|---------------|---------|-------|----------------------|
| Μή δινομασθὲν | Γκριμάλτι | 20.000 | 1961 | Ιταλία — Κ. Αμερ. |
| Πρόεδρος Ούντσιγκτων | Πρέζιντεν | 43.000 | — | Ην. Πολ. — Ειρηνικός |
| Μή δινομασθὲν | Ην. Πολιτείαι | 53.000 | — | — |
| Πίτς (Ειρήνη) | Καντόρ | 90.000 | 1963; | » — » |
| Γκούντησούιλ | » | 90.000 | 1964; | » — » |
| Ηνωμένα "Εθνη | Βέρολιμ | 108.000 | 1964; | » — » |
| Εύρωπη | » | 108.000 | 1964; | » — » |
| Μή δινομασθὲν | «Ιταλία» | 36.000 | 1963 | Μεσόγ. — Ην. Πολιτ. |
| Μή δινομασθὲν | » | 36.000 | 1963 | » — » |
| Μή δινομασθὲν | Α. Τριεστίνο | 20.000 | 1963 | Ιταλία — Αλστραίλια |
| Μή δινομασθὲν | » | 20.000 | 1963 | » — » |
| Μή δινομασθὲν | Σά Σάδιλλ | 20.000 | — | Γύρος Κόσμου |
| Μή δινομασθὲν | Σουηδ. γραμμή | 19.000 | — | Σκανδ. — Ν. Υόρκη |
| Μή δινομασθὲν | Γκριμάλτι | 20.000 | 1967 | Εύρωπη — Κ. Αμερ. |
| Μή δινομασθὲν | » | 20.000 | 1967 | » — » |

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ Ελληνικοῦ έφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
και
Συντηρήσεως

ΕΠΟΠΤΕΙΑ

ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

ΜΕΤΑΣΚΕΥΩΝ

και

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

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

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

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851



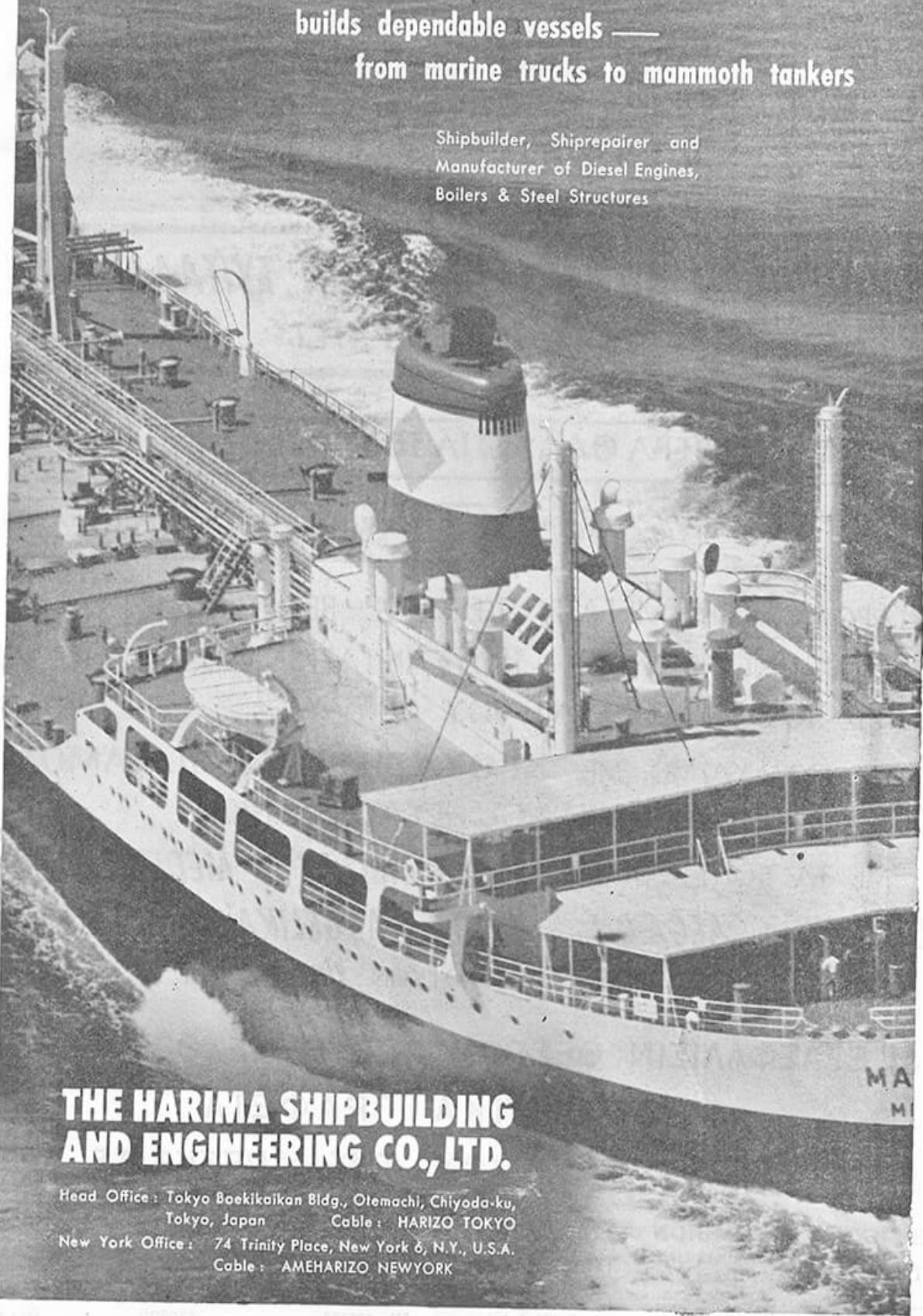


EST. 1907

HARIMA

builds dependable vessels —
from marine trucks to mammoth tankers

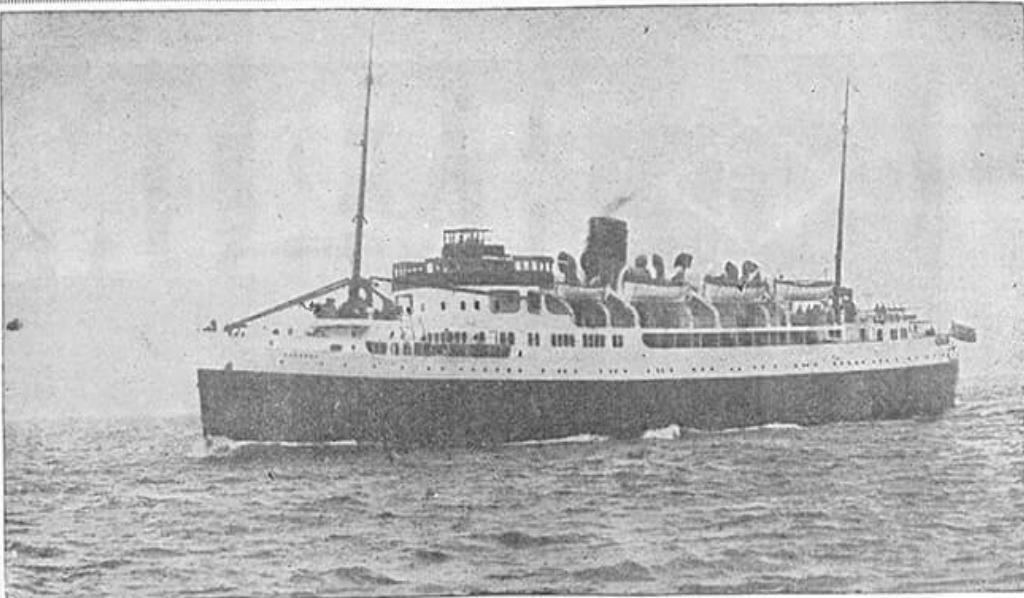
Shipbuilder, Shiprepairer and
Manufacturer of Diesel Engines,
Boilers & Steel Structures



THE HARIMA SHIPBUILDING AND ENGINEERING CO., LTD.

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

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



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

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

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

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

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

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ
ΤΗλ. 473.001, 41.030

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

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

ΒΙΕΝΗΗ
TYPALDOS LINES
I. SINGERSTRASSE 2
TEL.: 525725

ΡΩΜΗ
TYPALDOS LINES
VIA BONCOMPAGNI 55
TEL.: 470400
470500

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

ΝΕΟΣ ΤΥΠΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΥΓΡΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

ΕΠΙΤΥΧΗΣ Η ΔΟΚΙΜΗ

Μετά ένα πλήρες πειραματικόν έτος μεταφοράς ύπερκατεψυγμένου αερίου φορτίου, τό πλοϊον, ύποταν τὴν κεκανονισμένην ἐπιθεώρησιν ἔκριθη κατάλληλον διὰ τοιάτιας μεταφοράς. Πράγματι, ένα μικρὸν σκάφος, ναυπηγηθὲν πρὸ 14ετίας εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, ἐπεβλῆθη, ὡς τὸ πρότυπον μιᾶς νέας κατηγορίας ὀκεανοπόδων μεταγωγικῶν.

Ο «Πρωτοπόρος Μεθανίου», χωρητικότητος 6.000 d.w., μετέφερε 2.000 τόννων φορτίου ὑπὸ θερμοκρασίαν μειῶν 2580 F, ὑπὸ τὴν ὅποιαν ὁ χάλψι μεταβάλλεται εἰς εύθραυστον. Τὸ ἐν λόγῳ φορτίον ἀπετελεῖτο ἐξ ὑγροποιημένου αερίου μεθανίου (CH₄), τὸ ὅποιον ὑπὸ τὴν ὑγράν του μορφὴν υφίσταται μίστιν κατ' ὅγκον σμίκρυνσιν ἵσην πρὸς τὸ 1/600 τοῦ ἐν ἀερώδει καταστάσει ὅγκου του. Τὸ φορτίον τοῦτο ὑπὸ τῆν ἀερώδη κατάστασιν ισοδυναμεῖ πρὸς 14.000 τόννους.

Τὸ πρόσφατον ταξίδιον τοῦ «Πρωτοπόρου Μεθανίου», ὑπῆρξε τὸ τέταρτον κατὰ σειρὰν ἀπὸ τὴν λίμνην Charles, Ia, μὲ προορισμὸν τὸ Λονδίνον καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ «Βρετανικοῦ Συμβουλίου Αεριόφωτος», δῆπον καὶ θά μετατραπῆ ἐκ νέου εἰς ἀερίον πρὸς διανομὴν εἰς τὸ δίκτυον καταστάσεως.

Ε.δικτύον διάκρισιν τοῦ ταξιδίου τούτου ἀποτελεῖ τὸ γεγονός, δῆπον ἐπραγματοποίησε τοῦτο, ἀφοῦ πρῶτον συνετήρισε τὴν πρώτην ἑταῖσαν του ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τῶν δύο νησιγνωμόνων, τοῦ ἀμερικανικοῦ καὶ τοῦ ἄγγλικοῦ.

Ἐ.δικτύον διάκρισιν τοῦ ταξιδίου τούτου ἀποτελεῖ τὸ γεγονός, δῆπον ἐπραγματοποίησε τοῦτο, ἀφοῦ πρῶτον συνετήρισε τὴν πρώτην ἑταῖσαν του ἐπιθεώρησιν ὑπὸ τῶν δύο νησιγνωμόνων, τοῦ ἀμερικανικοῦ καὶ τοῦ ἄγγλικοῦ.

Εἰς ἐν τῶν συνιδιοκτήτων τοῦ «Πρωτοπόρου», ἀπεκάλυψεν, δῆπον ἡ ἑταῖρα του διεξάγει ἡδη διαπραγματεύεις πρὸς ναυπήγησιν σκάφους 10.000 ἑως 25.000 τόννων διὰ μεταφορὰν αερίων υγροποιημένων.

Τὸ μικρὸν πειραματικὸν πλοϊον ἑκόσιτος 5.000 νοντάρια διὰ τὴν μετατροπὴν του ὑπὸ τῶν ναυπηγείων τῆς Ἀλαμπάμας. Πολλὰ ἐκ τῶν ειδικῶν χαρακτηριστικῶν του παραμένουν εἰσέτι ὡς «τεχνικά στοιχεῖα ἄκρας μυστικότητος». Ο «Πρωτοπόρος Μεθανίου», δομιάζει πρὸς μικρὸν δεξαμενόπλοιον, μὲ τὰς μηχανικὰς ἐγκαταστάσεις εἰς τὴν πρύμνην. Τὸ ὑγρὸν μεθανίου μεταφέρεται ἐντὸς πέντε ἀλαφορών κράμματος δεξαμενῶν φορτίου, αἱ ὅποιαι εἰναι ἀπομεμονωμέναι διὰ ἔυλινης μονώσεως 12 ἵντσων καὶ μιᾶς ἔξωτερηκής χαλδεδίνης ἐπενδύσεως. Τὸ μεθάνιον, ὡς γνωστόν, εἶναι ἀερίον, τὸ ὅποιον ἀπαντᾶται ἐλεύθερον εἰς τὴν φύσιν καὶ ἀναθρώκει εἰς ἐλάσσεις περιοχάς, ἐνίστε φλεγόμενον εἰς φαντασμαγορικὰς νυκτερινὰς εἰκόνας. «Υφ' οἰανδῆποτε ἔννοιαν μεταφορᾶς ὑγροῦ μεθανίου, ἐνας σοθαρός κίνδυνος ὑφίσταται, ὡς ἐκ τοῦ γεγονότος, δῆπον ὀῷοις μεταφορῶν ποσὸν ἔξαπτεται εἰς ἐνα λίαν εὐφλεκτον ἀερίον. Ἐπίσης, λόγῳ δυσχερειῶν συναντωμένων εἰς τὴν διαδικασίαν υγροποιήσεως του, ἐκατομμύρια κυβικῶν ποδῶν σπαταλῶνται ἀφειδῶς ὑπὸ μορφῆς ἐκτυφλωτικῶν ἀναφλέξεων, εἰς Βενεζουέλαν, Ἰράκ καὶ Ἕνωμένας Πολιτείασι.

Ἡ ἀνάπτυξις ειδικῶν ὀλικῶν πρὸς ἐναποθήκευσιν καὶ μεταφορὰν τοῦ αερίου ὑπόσχεται, δῆπον μόνον ἔνα νέον ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον διὰ τὰς χώρας αὐτάς, ἀλλ' ἐπίσης εὐθύνην ἐνέργειαν διὰ τὰς χώρας, τὰς στρουμογόνας καυστήματαν. Τὸ ἀερίον δύναται νὰ διατιμῇ μεταξὺ 35 καὶ 70 σέντες ἀνὰ χιλιάδα κυβικῶν ποδῶν εἰς Ἀγγλίαν, ἐν συγκρίσει πρὸς 1.60 δολλάρια διὰ τὴν ἐκεῖ τρέχουσαν παραγωγὴν του.

Ἐκπρόσωποι τῆς ἐνδισφερούμενης ἑταῖρίας ἐβεβαίωσαν, δῆπον εὑρίσκονται ἐν ἔξελίξει διαπραγματεύεις πρὸς ἰδρυσιν εἰς Βενεζουέλαν ἐνὸς ἐργοστασίου υγροποιήσεως, μὲ κόστος 25 ἑκατομ. δολλαρίων.

Ὑπὸ τὴν ἐν Λονδίνῳ ἐκμετάλλευσιν, ἡ δοπία εἶναι ἐπὶ νῆσον τοῦ Ταμέσων, αἱ βρετανικαὶ ἀρχαὶ ἔχουσι κατασκευάσει δύο δεξαμενᾶς ὑποδοχῆς, ἐντὸς τῶν ὅποιων τὸ φυσικὸν ὑγρὸν ἀερίον θὰ εἰναι δυνατὸν νὰ ἐκφορτώνεται. Τὸ ὑγρὸν θὰ μετατρέπεται καὶ πάλιν εἰς ἀερίον ὑπὸ πίεσιν καὶ ἐν συνεχείᾳ δι' ἀπ' εὐθείας σωληνῶσεων ἀπαγωγῆς θὰ διοχετεύεται εἰς γειτονικούς σταθμούς διανομῆς ἀεριόφωτος πρὸς τὴν κατάλωσιν.

Lodi, N.J., Φεβρουάριος 1960

KΩΣΤΑΣ ΚΑΚΟΛΥΡΗΣ
 Διπλ. Μηχ/γος - ΗΛ/γος Ε.Μ.Π.

**ΤΟ ΡΑΝΤΑΡ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΑΝΑΚΕΙΑ
 ΕΠΙΒΑΛΛΕΤΑΙ Η ΠΡΟΣΗΛΩΣΙΣ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥΣ**

ΑΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΟΣ ΤΟΥ

Τὸ ραντάρ — τὸ θαύμα αὐτὸν εἰς τὰς κατακτήσεις τῶν τεχνικῶν, κατὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον — ὅπερ ἐπέτρεψε νὰ ἐπισημαίνωνται, ὑπὸ συνήθης δομίχλης η σκότους, ἀντικείμενα ἐύρισκόμενα ἐκτὸς πάσης ἀκτίνος ὀρατότητος, ἡρχισε νὰ χρησιμοποιήται, μετὰ τὴν λῆξην τῶν ἔχθροπραξιῶν, εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν, ὡς πολύτιμον δργανὸν ἀσφαλείας τῶν πολίων. Ἐδημοιργήθη τότε ἡ ἐντύπωσις, δῆπον μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ ραντάρ, θά ἀπλείφοντο σὺν τῷ χρόνῳ αἱ συγκρούσεις ἀπὸ τὰς στήλας τῶν θαλασσῶν ἀτυχημάτων. Σήμερον, παρὰ τὸ γεγονός, δῆπον σχεδὸν κάθε σκάφος ποντοπόρον εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ ραντάρ, ἔξακολουθον νὰ σημειώνωνται συγκρούσεις πλοίων χρησιμοποιούντων τὸ δργανόν τουτό, δῆπον ἡ καρφὴ δομίχλης, ἀλλὰ καὶ ἐν πλήρει ὀρατότητη, εἰς τρόπον ὡς νὰ διατυπώνεται ἡ γνώμη παρὰ τῶν ναυτικῶν κύκλων, δῆπον τὸ ραντάρ δὲν ἀποτελεῖ πανάκειαν, δῆσον ἀφορᾶ τὴν ἀσφαλείαν τῶν πολίων. Πέραν τῶν δικαστικῶν ἀποφάσεων, ἡ ἀποψία αὐτὴ ὑποστηρίζεται καὶ ἀπὸ ἔγκυρους προσωπικότητας τῆς Ναυτιλίας. Ὁπούντως σχετική ἀμερικανικοῦ περιοδικοῦ αὐτὸν ἀποδεικνύεται.

Οὕτω, διεύθυντής της ἡ Αμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς (ἀκτῆ Ἀτλαντικοῦ) πλοιάρχος κ. X. Μπίστον, ἐδήλωσεν προσφάτως: «Πλάντες ἡδη γνωρίζομεν, δῆπον τὸ ραντάρ δὲν ἀποτελεῖ πανάκειαν καὶ δῆπον τὴν χρήσην αὐτού ἀπαιτεῖται ὀξεία ἀντιλήψις, ἀνευ τῆς δόποιας δύναται νὰ ἀποδημῇ ἐπικίνδυνον». Ἐπίσης, δηλαδή τοῦ πλοίαρχου. Ούτως, διεύθυντής της ναυσιπλοΐας παρὰ τὴν ἀμερικανικὴ Ναυτικὴ Διοικήσει, ἔτοιμε, δῆπον τὸ ραντάρ πρέπει νὰ θεωρήται ἐπικοινωνία διὰ τὴν χρήσην τῶν σκάφων τοῦ πλάτους του, σήματα δομίχλης ἐκπεμπόμενον παρ' ἔτερου πλοίου, οὐδίνως ἡ θέσις εἶναι νανέακριτωσιον, δοφείλει — «ἔφ' δοσον τὸ ἐπιτρέπουν ἐν ἐκάστη περιπτώσει αἱ περιστάσεις — νὰ σταματᾷ τὰς μηχανάς του καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ ναυσιπλοῦῃ μετὰ προφυλάξεως, ἔως δῆσον παρέλθῃ δίκινδυνος τῆς συγκρούσεως. «Ἄν σκάφος τι ἔχει ἐνδειχτεῖ τὸ ραντάρ, δῆπον σκάφους ἡ δομίχλης εύρισκεται πρώτων αὐτοῦ, πρέπει νὰ πράξῃ ἀκριδός, δῆ, δηλαδή τοῦ πράττεται, ἀν ἡκουει σήμα δομίχλης διδόμενον παρ' ἔτερου πλοίου. Εἶναι ὑποχρέωμαν νὰ σταματήσῃ τὰς μηχανάς του καὶ εἴται νὰ ναυσιπλοῇ μετὰ πάσης προφυλάξεως». «Ἄλλοι, μὲ μικράν πείραν καὶ γνωστάν τῆς ναυσιπλοΐας θεωροῦν μὲν τὸ ραντάρ ὡς βοηθητικὸν δργανόν, ἀλλ' οὐχὶ καὶ τὸ κύριον. «Πλοιάρχοι καὶ ὑποπλοιάρχοι — λέγουν — δοφείλεισιν νὰ κρίνουν μόνοι τους, τι πρέπει νὰ πράξουν καὶ οὐχὶ νὰ ἔξαρτώνται ἀπὸ τὴν ἐνδειχτεῖ τὸ ραντάρ. Δυστυχός, τὸ ραντάρ ἐμβάλλει εἰς τινας ἀξιωματικούς τὴν ψευδοστήσην περὶ ἀσφαλείας των. Άν ραντάρ η καρφὴ δομίχλης, δηλαδή δομίχλης, πρέπει νὰ πλέῃ βραδέως, διότι τὸ ραντάρ δὲν δύναται νὰ σοῦ ἀποκαλύψῃ τι θὰ πράξῃ τὸ ἀντιθέτως ἔρχόμενον σκάφος». «Ἄλλοι, μὲ μικράν πείραν καὶ γνωστάν τῆς ναυσιπλοΐας θεωροῦν μὲν τὸ ραντάρ ὡς βοηθητικὸν δργανόν, ἀλλ' οὐχὶ καὶ τὸ κύριον. «Πλοιάρχοι καὶ ὑποπλοιάρχοι — λέγουν — δοφείλεισιν νὰ κρίνουν μόνοι τους, τι πρέπει νὰ πράξουν καὶ οὐχὶ νὰ ἔξαρτώνται ἀπὸ τὴν ἐνδειχτεῖ τὸ ραντάρ. Δυστυχός, τὸ ραντάρ ἐμβάλλει εἰς τινας ἀξιωματικούς τὴν ψευδοστήσην περὶ ἀσφαλείας των. Άν ανφέρεται σχετικῶς ἡ σύγκρουσις τῶν ὑπερωκεανῶν τους τοῦ Αντρέα Ντόριας καὶ του Στοκχόλμης, τῶν Σάντο Ρόζα καὶ Βάλχεμ, καὶ οὐ σύγκρουσις τοῦ λάινερ του Κονστιτούοστον, μὲ ἔνα νορβηγικόν δεξαμενόπλοιον. Απεδείχθη, δῆ, οὐδέμια τῶν ἐν λόγῳ περιστάσεων θὰ ἐλέγμασιν χώραν, ἀν οἱ πλοιάρχοι η οἱ ἐπὶ τῆς φυλακῆς & ξιωματικοί, ἐφήμορας ἀπλῶς τοὺς κανονισμούς ναυσιπλοΐας.

Ο ὑποναυαρχός κ. Ρόυ Γκράμ πειστος τοῦ βούθιστον τοῦ «Αντρέα Ντόρια» (1956) ἐτόνισεν, δῆ, δομίχλην ναυσιπλοΐας παράγων εἰναι δομίχλην διὰ τὴν ἀσφαλή ναυσιπλοΐαν. Καὶ εἶχε τότε προσθέσει: «Οταν η δομίχλη εἶναι περιωρισμένη, δοφείλει δὲ πάτη τῆς γεφύρας ἀξιωματικός: 1) Νὰ προσαίνη εἰς ἀνίχνευσιν διὰ τοῦ ραντάρ. 2) Νὰ χρησιμοποιῇ τὸ ραδιοτηλέφωνον πρὸς ἐπικοινωνίαν μετὰ σκαφῶν, δοσάκις νομίζει, δῆ, εἰναι ἀνίχνευσιν διὰ ἐμπλακῆ εἰς κινδυνον συγκρούσεων καὶ 3) Οταν εὐρεθῆτε ἔγγυς ἔτερου σκάφους — φέρ' εἰπεῖν εἰς ἀπό-



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"

στασιν 5 μιλίων — και νομίζετε, διτά είναι δυνατότον νά σᾶς έμπλεξη είς κίνδυνον συγκρούσεως, ένεργήσατε πρωτοβουλώς, διὰ νά άποφύγετε τὸν κίνδυνον. 'Η ἑνέργεια αὐτῆ δύναται νά είναι «δεξιά οἰλάκιστα» ή νέα πορεία 30 ἔως 60 μοιρῶν δεξιά τῆς ἑνεστώσης πορείας σας». Και προσέθεσε: «Σεις βλέπετε τὸν ἄλλον ἐπὶ τοῦ ιδιοῦ σας ραντάρ, ἀλλά δὲν γνωρίζετε, τί βλέπετε ὁ ἄλλος διὰ σᾶς. Διὰ τῆς ἀνωτέρω πρωτοβουλού ἑνέργειας σας ἀποφύγετε τὸν κίνδυνον, εἴτε ὁ ἄλλος σᾶς βλέπει, εἴτε όχι. 'Ἄν δι' οἰνοδήποτε λόγον δὲν θεωρήτε ἀσφαλές νά ἀκολουθήσετε τὴν ἑνέργειαν ταῦτην πρὸς ἀποτροπὴν τοῦ κίνδυνου, τότε σταματήσατε και προχωρήτε μετὰ προφύλαξεως». "Ετερος ἀξιωματικὸς τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ, ὑπεύθυνον κατέχων θέσιν εἰς τὰ τῆς ναυσιπλοίας, εἰς ἐπιστολὴν τοῦ πρὸς τὸν «Τάϊμ» τῆς Νέας Υόρκης ἀνέφερε, διτά ἡσκημένοι εἰς τὸ ραντάρ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, ἔχρισάντο διὰ τὴν ἀνίχνευσιν 15 ἔως 20 λεπτά τῆς ὥρας, δταν δὲ τὰ σκάφη ἤρχοντα ἐν δψει ἀλλήλων, αἱ ἀνείδειες ἀπεδεικνύοντα λανθασμέναι. "Οταν ὑφίσταται ἀνάγκη νά γίνουν ὑπολογισμοί, ὑπάρχει πάντοτε ἡ δυνατότης σφαλμάτων. Διὰ τὰ ἀμερικανικὰ δῖνον πλοῖα ἡ χρήσις τοῦ ραντάρ πρέπει νά περιορισθῇ εἰς τὴν ἀπλουστάτην της μορφήν".

Κατόπιν τῆς γενικῆς, οὕτως εἰπεῖν, ἐπιφύλακτικότητος, ἔναντι τῆς ἀποδόσεως τοῦ ραντάρ, διακεκριμένων ἀνδρῶν διὰ τὴν ναυσιπλοίαν, ἦνδεν ἡ πρόσφατος εἰσήγησης τῆς Ἀμερικανικῆς Ἀκτοφυλακῆς, διπὼς ἀπὸ τῆς Ιησ. Ιανουαρίου 1961 πάντες οἱ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος, οἱ ὑπηρετοῦντες ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἀμερικανικῆς σημαίας και χωρητικότητος 300 τ. γκρός και ἀνώ, πρέπει νά είναι ἐφωδιασμένοι μὲ διπλωματικὸν πιστοποιητικὸν παραπτηροῦ ραντάρ. Πολλοὶ παλαιμαχοὶ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος (ἐκ τῶν 4500 διπλωματούχων πλοιάρχων και ἀξιωματικῶν) ισχυρίζονται, διτά μὲ τοὺς ὑφισταμένους κανονισμούς ναυσιπλοίας δὲν χρειάζονται ἐπαγγελματίας παραπτηροῦ ραντάρ. "Ἐτεροι κύκλῳ, ἀποδέχονται μὲν κατὰ βάσιν τὴν εἰσήγησην τῆς Ἀκτοφυλακῆς, ἀλλὰ θεωροῦν, διτά είναι ἀνεπαρκῆς ὁ ὑποδειπόμενος χρόνος τῶν δέκα μηνῶν, διὰ νά ἑκπαίδευθοῦν οἱ μῆτρες εἰδικευμένοι εἰς τὸ ραντάρ ἀξιωματικοὶ καταστρώματος. Προτείνουν μετάθεσιν τῆς χρονολογίας εἰς τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1961. Μερικαὶ ἑταῖροι ἔχουν δὲν χρειάζονται παραπτηροῦ ραντάρ. Θά είναι αὐτοὶ ηγακασμένοι νά πληρῶντον τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστρώματος, καθ' ὅλον τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἐν τῇ ἡπρᾷ ἑκπαίδευσέως τῶν εἰς τὸ ραντάρ. 'Η γενικὴ τάσις, πάντως, στρέφεται πρὸς τὴν ἑκπαίδευσιν περισσοτέρων παραπτηρῶν. Κατὰ πρόσφατον ἀνακοινωσιν τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως» 3800 ἀξιωματικοὶ καταστρώματος ἔχουν δῆν συμπλήρωσιν τὴν ἑκπαίδευσιν τῶν, ὡς παραπτηρῶν, ἀφ' ὅτου — κατὰ Νοέμβριον τοῦ 1957 — ἐξειτούργησεν ἡ «Σχολὴ Ραντάρ». Τὴν εἰσήγησην τῆς Ἀκτοφυλακῆς και τὴν χρονολογίαν ἐφαρμογῆς τῆς ὑποστηρίζει τὸ Ινστιτούτον τῆς Ἀμερικανικῆς Ναυτιλίας, τοῦ δποίου τὰ μέλη ἀντιπροσωπεύουν τὰ 70% τῆς ὑπὸ τὴν ἀστερέσσαν χωρητικότητος. Φρονεῖ τὸ ἐν λόγῳ

«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: 6/541 (5 lines) - Cables: "MEDOV" GENOA

"Ινστιτούτον, διτά ἡ μόνη θεραπεία τῆς καταστάσεως ἔγκειται εἰς τὴν τροποποίησιν τῶν Κανονισμῶν τῆς Ἀκτοφυλακῆς, ἐπεκτεινομένης τῆς ἐφαρμογῆς τῶν πλοιάρχων και ἀξιωματικῶν καταστρώματος, διάσκις οὔτοι ζητούν δυνατώσιν τῆς ἀδειάς των ἡ ὅταν διὰ πρώτην φοράν λαμβάνουν ἀδειαν ἀσκήσεως ἐπαγγέλματος.

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

— TO PANTAR, ΩΣ ΟΡΓΑΝΟΝ ΝΑΥΣΙΠΛΑΟΙΑΣ

"Η καλὴ ἡ ἡ πλημμελῆς χρῆσις τοῦ ραντάρ, κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς εὐδόνης εἰς περίπτωσιν συγκρούσεως, δὲν πάνει νά ἀπασχολῇ τοὺς ἐκδικάζοντας σχετικάς ὑποθέσεις. Προσφάτως ἀνεκινήθη τὸ πρόβλημα ἐξ ἀποφάσεως ἀμερικανικοῦ ἐφετείου εἰς ὑπόθεσιν συγκρούσεως τῶν δεξαμενοπλοίων «Μπούργκαν» και «Μπέργκετσαφ», ὑπὸ συνθήκας πυκνῆς ὁμίχλης. Πρωτοδίκως, ἀμφότερα τὰ σκάφη εύρεθησαν ὑπεύθυνα. 'Η σύγκρουσις ἐλάσει χώρων εἰς ἀπόστασην ἐνός περίπου μιλίου ἀπὸ τοῦ φαροπλοίου Πόρτλαντ (Μαΐνη). Τὸ «Μπούργκαν», ἥτο κενόν, ἀπέπλεε δὲ τοῦ λιμένου Πόρτλαντ διὰ Βενεζουέλαν, ἐνῷ τὸ «Μπέργκετσαφ», ἔμφορτον μὲ ἀκάθαρτον πετρέλαιον, κατέπλεε εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα. Και τὸ δύο σκάφη διέθετον συσκευάς ραντάρ.

Κατὰ τὴν ἀποδεικτικὴν διαδικασίαν διεπιστώθη, διτά δίλγον χρόνον πρὶν ἡ τὸ «Μπέργκετσαφ» ἐλθῃ εἰς τὸ υψός τοῦ ἀποπλέοντος κενοῦ τάνκερ, ἐπεσήμανθη τὸ πότο εἰς τὸ ραντάρ τοῦ «Μπούργκαν», μιλιά τινα μακρὰν και ἔμφωντι ἀδικαιολογήσας ἡ ἐντύπωσις, διτά ἡτο ἡγκυροδοτημένον ἡ διτά ἀνέμενε πλοηγὸν πρὸς εἰσπλουν εἰς τὸν λιμένα. Τὸ «Μπέργκετσαφ» ἀνέκουψε τὴν ταχύτητά του, διέκουψε τὴν λειτουργίαν τοῦ ραντάρ και συνέχισε τὸν πλοῦν τοῦ μὲ ταχύτητα 5 περίπου μιλίων. Κατὰ τὴν στιγμὴν ἐκείνην τὰ δύο σκάφη εύρισκοντα εἰς ἀπόστασιν μιλίου ἀπ' ἀλλήλων και ούδεν σῆμα ὁμίχλης ἥκουσθη. Ταῦτον περίπου, δι πρόραθεν ιστάμενος σκοπιωρός τοῦ «Μπέργκετσαφ» ἐστάλη εἰς τὸν πρύμναν, διτά νὰ ἀνασύρῃ τὸ δρομόμετρον και ούτω τὸ σκάφος παρέμεινεν ἀνένευ σκοπιωροῦ. 'Ἐν τῷ μεταξύ, ὁμως, αἱ μηχαναὶ τοῦ «Μπούργκαν» ἐκίνηθησαν ἡμιταχῶς και ἐγένετο ἀλλαγὴ πορείας, λόγω τὴν πάρεξεως ἐνός σημαντήρος. 'Ἀπὸ τῆς στιγμῆς ἐκείνης — καθ' ἢ παρετήρησε τὸ δικαστήριον — δι κίνδυνος συγκρούσεως ἐπηγέρθη.

Αμφότερα τὰ σκάφη ἔδιον ἡδη ἡχητικὰ σήματα ὁμίχλης. Τὸ «Μπούργκαν», ἱκούσε πρώτον τὸ σῆμα τοῦ ἑτέρου πλοίου περὶ ὡρα 8.22', ἐνα δὲ λεπτὸν βραδύτερον, ἱκούσθησαν τὰ σήματα ἀπὸ ἀμφότερα τὰ ἐκπέμποντα αὐτὰ σκάφη. 'Ἐπειδὴ νῦν τὸ «Μπέργκετσαφ» ἔξέπιπτε τῆς πορείας πηδαλιούχησες, ἐδόθη εἰς τὰς μηχανὰς τοῦ ἀνάκρουσίς πρόσω, ἀπολύτως βραδέως, χαρακτηρισθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὡς βραχεῖς διακρίσις ἀλλιών μόνον δευτερόλεπτων. Κατὰ τὸν αὐτὸν περίπου χρόνον και τὸ «Μπούργκαν» μετέβαλε πορείαν. Τότε ἡκούσθη ἀπὸ τὸ «Μπέργκετσαφ» βραχὺς συριγμός, τὸν δποίον ἡκολούθησε κανονικὸς συριγμὸς ὁμίχλης. 'Ἐκ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν σημάτων ὁμίχλης κατέστη προφανές, διτά ἐπέκειτο ὁ κίνδυνος συγκρούσεως, ὁπότε ἀμφότερα τὰ σκάφη ἐκίνησαν τὰς μηχανὰς των «ὅπισθεν», τὸ μὲν «Μπέργκετσαφ» διλοτάχως, τὸ δὲ «Μπούργκαν» ἡμιταχῶς. Μετ' ὀλίγον, ὁμως, ἐπῆλθεν τὸ σύγκρουσις.

Τὸ δικαστήριον ἐκρίνει, διτά τὰ σφάλματα τοῦ «Μπούργκαν» ἥσαν τόσον ἐμφανῆ, ὡστε νὰ μὴ χρήζουν συζητήσεως. "Ἐπλεε μὲ ὑπερβολικὴν ταχύτητα και εἰς τὸ ἀκούσμα τοῦ σήματος προσεγγίζοντος πλοίου, ούτωνς ἡ πορεία και τὴν ταχύτητα δὲν ἥσαν ἀκριβῶς γνωσταί, ἐπρεπε νὰ σταματήσῃ τὰς μηχανὰς τοῦ ἀνάκρουσίς πρόσω, ἀπολύτως βραδέως, χαρακτηρισθεῖσα ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου, ὡς βραχεῖς διακρίσις ἀλλιών μόνον δευτερόλεπτων. Κατὰ τὸν αὐτὸν περίπου χρόνον και τὸ «Μπούργκαν» μετέβαλε πορείαν. Τότε ἡκούσθη ἀπὸ τὸ «Μπέργκετσαφ» βραχὺς συριγμός, τὸν δποίον ἡκολούθησε κανονικὸς συριγμὸς ὁμίχλης. 'Ἐκ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν σημάτων ὁμίχλης κατέστη προφανές, διτά ἐπέκειτο ὁ κίνδυνος συγκρούσεως, ὁπότε ἀμφότερα τὰ σκάφη ἐκίνησαν τὰς μηχανὰς των «ὅπισθεν». Φρονούμενην, διτά θά διαπράτησης τῶν δύο σκάφων νὰ νοτηθῇ πορεία, πῶς ταῦτα διακρίσις ἀφέθη νὰ κινήσαι βραδέως πρόσω πλοιάρχου, πῶς ταῦτα διακρίσις πρέπει να παραπλεύση τηρήσεως τῶν κανονισμῶν ναυσιπλοίας, οἵτινες πρέπει γενικῶς νὰ ἐφαρμόζωνται. Τὸ ραντάρ ἀποτελεῖ πρόσθιον μέσον προφυλάξεως, ἡ δὲ παραπλεύση τῆς χρήσεως δὲν δυναταῖται νὰ ἀποτελέσῃ ἀμέλειαν. Πλοιάρχος, ἐπίστηση, διστος στηρίζεται εἰς τὸ ραντάρ και παραβλέπει πάσαν ἀλλην προφύλαξην, θεσπισμένην ἡ μῆτρα πράττει τούτο ὑπὸ ὅδιση τοῦ εὐδίνην".

Ἀκολούθως, τὸ δικαστήριον προέβει εἰς κριτικὴν τοῦ γεγονότος, διτά συμβαίνουν τόσαι συγκρούσεις πλοιῶν ἐφωδιασμένων μὲ ραντάρ ἀλληλούθων, δι τὸ ραντάρ τοῦ φαροπλοίου παρέχει φευδές αἰσθηματα ἀσφαλείας, διτά δὲν χρησιμοποιήσαται καταλλήλως, ὑπὸτε και αύξανει τὰ ἐνδεχόμενα συγκρούσεως. Διὰ τὸ «Μπέργκετσαφ» τὸ δικαστήριον ἀπεφάνη, διτά ἡ βραχεῖς πρὸς τὰ πρόσω ἀνάκρουσις ἀπετέλεσεν ἀμέλειαν και συνετέλεσεν εἰς τὴν συγκρουσιν και ὑπέδειξεν, διτά «ένεν καιρῷ πυκνῆς ὁμίχλης δὲν δικαιουόνται τὰ σκάφη νὰ τηροῦν σταθερὰν πορείαν οἰλακίσεως». 'Αναφορικῶς πρὸς τὴν ἀπονησίαν τοῦ σκοπιωροῦ ἐκρίνει, διτά τοῦ πότου στηρίζεται τὸ δικαστήριον, διτά η παραπλεύση τῆς χρήσεως, διτά ἡ βραχεῖς πρὸς τὴν σημερινήν πορείαν, διτά δὲν θα καθίσται δυνατὸν και εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς γεφύρας ἄνδρας νὰ εύρισκωνται εἰς καταλέπτων θέσιν πρὸς ἔξακριβωσιν τῆς φύσεως και τῆς διευθύνσεως τῶν ἐκ τοῦ ἑτέρου σκάφους ἐκπεμπομένων σημάτων.

Παρετήρησεν ἐν τούτοις, τὸ δικαστήριον, διτά τὸ πλέον ἐνδιαφέρον θέμα τὸ δέ τοῦ φαροπλοίου τὴν παραπλεύσην τοῦ «Μπέργκετσαφ» νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ ραντάρ του, γεγονός, δι πρέπεται σφάλμα συντελέσσαν εἰς τὴν συγκρουσιν. «Τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως, διτά η παραπλεύσης χρησιμοποιήσεως τοῦ ραντάρ δὲν συντελάειν εἰς τὴν συγκρουσιν, ἐφερε τὸ «Μπέργκετσαφ» και — κατὰ τὸ δικαστήριον — δητὸ προφανές και ἔκτος πάσης ἀμφιδολίας, διτά τοῦ δένητον νὰ τὸ ἀποδείξῃ». Μετά τὴν περιγραφὴν τοῦ τρόπου λειτουργίας τοῦ συστήματος ραντάρ, τὸ δικαστή-

ριον υπέδειξεν, δτι, δια την ήγερθη ένωπιόν του τοιούτων έρώτημα (καθόσον άμφοτερο τά πλοία ήσαν έρωδιασμένα μὲν ραντάρ), ήγερθη, δημος, τὸ θέμα περὶ τοῦ καθήκοντος σκάφους νὰ φέρῃ ραντάρ. Οὐδὲν καταστατικὸν ἡ κανονισμὸς ἀπαιτεῖ σήμερον τούτον, καίτοι τὸ ραντάρ ἐμείσων εἰς ίκανὸν βαθμὸν τὴν σημασίαν ἀλλών βοηθημάτων τῆς ναυ-στιλοίσας. Υπέδειξεν ἀκόμη τὸ δικαστήριον, δτι ὅρδην μετεβλήθησαν αἱ συνήθειαι ἀπό τὸ 1942, δτι τὸ ραντάρ εύρισκετο εἰς νηπιακὴν ἡλι-κίαν καὶ ἐφόρον, δτι ἀργά ἡ γρήγορα θὰ διατυπωθῇ κανὼν ὑποχρεωτι-κοῦ ἐφδιασμοῦ τῶν πλοίων μὲν ραντάρ καὶ δτι ἡ λειτουργία του θὰ ὑπόκειται εἰς περιορισμόν τινας καὶ εἰς εἰδικούς κανονισμούς.

Ἐκδίδον τὸ δικαστήριον τίνη ἀπόφασιν του, ἔτοντος, δτι ἂν εἴναι σκά-φος, φέρει ἐπ' αὐτοῦ συσκευὴν ραντάρ καταλλήλως λειτουργούσαν, εύ-ρισκεται δὲ ἡ πλησιάζει εἰς περιοχὴν περιωρισμένης δραστότητος, ὑπέ-χει τὸ κατηγορηματικὸν καθῆκον νὰ χρησιμοποιῇ τὸ ραντάρ. Υπεστη-ρίχθη ἐν τούτοις, ὑπὲρ τοῦ «Μπέργκετσαφ», δτι ὁ νόμος περιέβαλε τὸν πλοιαρχὸν μὲν τὸ δικαίωμα τῆς διακρίσεως, δπως μὴ χρησιμοποιήσῃ τὸ ραντάρ, ὅταν, κατὰ τὴν γνώμην του, είναι δυνατὸν νὰ μὴ τὸ παρά-σχῃ τὸ ραντάρ ὠφέλιμὸν τινας ἕνδειξιν. Πάντως, τὸ δικαστήριον ἀπε-φάνθη, δτι ὁ πλοιαρχὸς, οὐδὲν περισσότερον δικαίωμα διακρίσεως ἔ-χει, δπως παραβλέψῃ τὴν βοήθειαν τοῦ ραντάρ, δπως ἀκριβῶς δὲν δύ-ναται νὰ παραβλέψῃ τὴν χρήσιν χάρτων, πινάκων, βιθυμετρήσεων κλπ., εἰς δοσαὶ περιστάσεις ἀπαιτοῦντας τὴν χρήσιν των. «Οσον παροφῆ τὴν προ-κειμένην ὑπόθεσιν, τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη, δτι «καὶ ἄνευ ἑτέρας ἀ-νιχνεύσεως, εἰς ἀρμόδιος χειριστῆς ραντάρ δύναται νὰ λάβῃ ἕνδειξιν τῆς πορείας καὶ τῆς ταχύτητος ἐτέρου σκάφους, μετὰ παρατήρησιν τρι-ῶν λεπτῶν καὶ ἔκρινεν, δτι καθ' ἣ ητο προφανές, μία συνεχῆς διά τοῦ ραντάρ παρατήρησης, ἀφ' ἡς στιγμῆς ἡ λειτουργία τοῦ ραντάρ τοῦ «Μπέργκετσαφ» είχε διακοπή, θὰ ἀπεκάλυψην, δτι ὁ «Μπέργκαν», ἐπλησιάζειν, ἐν πορείᾳ, συγκρούσεως. Κατὰ τὸ δικαστήριον, ὑπῆρχε, πράγματι, διαθέσιμος χρόνος ἀνιχνεύσεως, δι' ἡς θὰ ἀπεκαλύπτετο ἀληθῆς πορεία καὶ ἡ ταχύτης τοῦ ἐτέρου σκάφους.

Ἐκρίθη τελικῶς, δτι ὑπῆρξε σφάλμα ἐκ μέρους τοῦ «Μπέργκετσαφ», παραλείψαντος νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ ραντάρ καὶ δτι ἡ παράλειψις αὐτῆς συνετέλεσεν εἰς τὴν σύγκρουσιν. Ἐπὶ πλέον ἐκρίθη, δτι σκάφος, ὡς ἐν τῷ προκειμένῃ ὑπόθεσι, παραλείψων νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸ ραντάρ του, φέρει καὶ τὸ βάρος τῆς ἀποδείξεως, δτι ἡ παράλειψις του αὐτῆς δὲν συνετέλεσεν εἰς τὴν σύγκρουσιν.

Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ ΚΑΙ ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἄπο τὴν προσφάτως δημοσιευθεῖσαν ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τοῦ ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀποκαλύπτεται ἡ σημαντικὴ συμβολὴ τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὰς ἐργασίας τοῦ Νηογνώμονος. Οὕτω, διὰ λογαριασμὸν ξένων ἑταῖρων συνεπληρώθη εἰς διαφόρους χώρας — πλὴν τῆς Ἀμερικῆς — διασκούντος τοῦ 1959, ἡ ναυπηγήσις, ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τῶν ἐπιβεωρῶν του American Bureau, σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 1.793.240 τόνων γκρός, προριζούμενων νὰ ταξινομηθοῦν παρ' αὐτοῦ. Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος παρεδόθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν 22 μεγάλα σκάφη 464.580 τ. γκρός ἡ 773.310 τόνων d.w., τῶν ὅποιων ἡ κατασκευὴ ἔτελει ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ ιδίου Νηογνώμονος. Ἀπὸ τὴν ὅλην ταύτην ἐργασίαν, 10 δεξαιενόπλοια 255.742 τ. γκρός, ἤτοι 20 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 361.838 τ. γκρός ἡ 583.164 τόνων d.w., πρωρίζοντο δι' «Ελληνας ἐφοπλιστάς. Τὰ ἐν λόγω σκάφη κατεσκευάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία ἐπτὰ διαφόρων χωρῶν, ὡς ἔξις:

| Χῶρα | Φορτηγά | Τάνκερς | | | | |
|-------------------|----------|---------|--------|----------|---------|---------|
| Πλοία | Τ. γκρός | T. d.w. | Πλοία | Τ. γκρός | T. d.w. | |
| Εἰς Ἰαπωνίαν | 4 | 45.650 | 65.250 | 6 | 144.128 | 243.500 |
| » Ήνωμ. Πολιτείας | — | — | — | 2 | 80.277 | 137.814 |
| » Όλλανδιαν | — | — | — | 1 | 13.157 | 19.200 |
| » Βέλγιον | 1 | 13.918 | 21.400 | 1 | 18.180 | 29.600 |
| » Γερμανίαν | 2 | 16.605 | 23.900 | — | — | — |
| » Αγγλίαν | 2 | 20.893 | 29.900 | — | — | — |
| » Ιταλίαν | 1 | 9.030 | 12.600 | — | — | — |
| 10 | 106.096 | 153.050 | 10 | 255.742 | 430.114 | |

Γενικὸν σύνολον: Σκάφη 20, τ. γκρός 361.838 ἡ 583.164 τ. d.w.

Εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ Νηογνώμονος διδέται καὶ ὁ διοικητικὸς κατάλογος τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, ἐκ τῶν ὅποιων τὰ 20 ἐλληνικὰ ἡ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας εἰναι τὰ κάτωθι: «Ἀντίπολις», «Ἀνδρος Τρέιντερ», «Ἀνδρος Τάνκερ», «Ἀνδρος Τράνσπορτ», «Κεφαλονία» καὶ «Μάρλι», συνολικῆς χωρητικότητος 144.128 τ. γκρός ἡ 243.500 τόνων d.w., ἀπαντεῖ δεξαιενόπλοια, καθὼς καὶ τὰ φορτηγά «Κλεάνθη», «Κορίνθικ», «Ντελφικ» Ὀρακλα καὶ «Σπύρος Πολέμης», συνολικῆς χωρητικότητος 45.650 τ. γκρός ἡ 65.250 τόνων d.w., ναυπηγηθέντα εἰς τὴν Ἰαπωνίαν. «Λόντον Χάρμουν», 19.200 τόνων d.w., ναυπηγηθέντα εἰς Όλλανδιαν, «Ατλαντικόν Κόνικετ», 29.600 τόνων d.w., (τάνκερ) καὶ «Ρέζολιουτ» 21.400 τ. d.w. (φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα), ναυπηγηθέντα εἰς τὸ Βέλγιον, «Δέσποινα» (φορτηγὸν) 13.400 τόνων d.w. καὶ «Ελλένικη Σπλένταρ» (φορτηγὸν γραμμῆς), 10.500 τ. d.w., ναυπηγηθέντα εἰς Γερμανίαν, «Ερμούπολις» 14.400 τ. d.w. καὶ «Λόρδος Γλάδστων» 15.500 τ. d.w. (ἀμφότερα φορτηγά), ναυπηγηθέντα εἰς Αγγλίαν καὶ τὸ φορτηγὸν «Νίτονα Γκιζέλα» 12.600 τ. d.w., ναυπηγηθέντα εἰς Ιταλίαν (ναυπηγεία Τεργέστης). Τέλος, εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἐναυπηγήθησαν δι' ἐλληνικού λογαριασμὸν τὰ σούπερ - τάνκερ «Βασιλόπατης Σοφία» 71.282 τόνων d.w. (τοῦ κ. Στ. Νιάρχου), διπερ είναι καὶ τὸ μεγαλύτερον σκάφος ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίας καὶ «Ενάσιοναλ Νηφέντερ» (τοῦ κ. Ιωάν. Θεοδωρακοπούλου) 66.532 τόνων d.w.

NEA BIBLIA

ANTINATARXOT LIM. BASIL. SKARPIETA:

"Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ. ΣΕΛ. 162, ΠΕΙΡΑΙΕΤΣ, 1960

'Οφειλομένη δμολογούμενως εἰς δρμοδιώτατον κάλαμον, είδεν τὸ φῶς ἡ πρώτη μονογραφική ἐπεξεργασία τῶν ἄρθρων 37 — 83 τοῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. 'Ο συγγραφεὺς ἀντιναύαρχος λιμεν. κ. β. Σκαρπέτης, συγκεντρώνει δύο ιδιότητας, αἵτινες συνετέλεσαν τὰ μέ-γιστα εἰς τὸ ἐπιτυχές τῆς ἐπεξεργασίας τοῦ θέματος. 'Αφ' ἐνδός μὲν ἐπὶ μακράν σειρὰν ἑταῖρον ὑπηρετήσας εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικοῦ Ναυτι-λίας οὐτίνος διετέλεσεν γενικὸς διευθυντής, ἔσχεν τὴν εὐκαιρίαν νὰ πα-ρακολουθήσῃ ἐπὶ τοῦ σύνεγγυος τὴν πρακτικὴν πλευρᾶν τῆς ναυτολογῆ-σεως τοῦ ἔργατου θαλάσσης. 'Αφ' ἐτέρου, διατελέσας μέλος τῆς Νο-μοπαρασκευαστικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Κώδικος Ναυτικοῦ Δι-καίου καὶ εἰσηγητής τοῦ τμήματος τούτου, ήδηνήθη νὰ θέσῃ εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς τὴν ἐπί τοῦ ἀκανθώδους τούτου θέματος πλου-σιωτάτην πειραν αὔτοῦ. 'Η μελέτη, ώς ἐν τῷ προλόγῳ αὐτῆς τονίζει δ συγγραφεύς, είναι ἀπλλαγμένη τῆς σωρείας τῶν παραπομπῶν εἰς ξέ-νους συγγραφεῖς, αἵτινες εἰδισταὶ νὰ θεωρούνται, ώς τεκμήριον σοφίας. 'Ο συγγραφεὺς, ὑποστρέψει τὴν τολμηρά γνώμην, δτι αἱ πειρά-ρχους καὶ πληρώματος διατάξεις τοῦ Κώδικος είναι δίκαιοις ἐλληνικὸν εἰς δ προσήκει αὐτόχθων ἐμρηνεία, δημαρτένη νὰ καλύψῃ ἐπαρκῶς τὰς διάγκας τῆς ἐν τῇ πράξει ἐφαρμογῆς τοῦ νομοθετήματος.

'Ο συγγραφεὺς ἐπιχειρεῖ εἰς τὸ πρώτων κεφαλαίου τῆς μελέτης ἀνά-λυσιν τῶν δρῶν «πλήρωμα», «πλοίαρχος» καὶ «ναυτικὸς» ιδίος συμβάσεως ναυτολογῆ-σεως.

Τὸ δεύτερον κεφάλαιον τῆς μελέτης ἔξετάζει τὴν συνομολόγησην τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως, ιδίος δὲ ἔξετάζεται τὸ ἄρθρον 53 τοῦ Κώ-δικος δι' οὐ εἰσάγονται αἱ ἔννοια τῆς «συνομολογῆσεως» καὶ τῆς «συν-τελέσεως» τῆς συμβάσεως ναυτολογῆσεως. Οιασδήποτε καὶ ἄν ἔχῃ τις ἐπιτυλάξεις περὶ τοῦ τησιάρης διατυπώσεως τοῦ Κώδικος καὶ ἐν τῷ σημειώτα τούτῳ, πρέπει νὰ δημολόγηση, δτι ὁ συγγρ. προσβάίνει εἰς ἔξοδητηκόν ἐμρηνείαν τῆς διατάξεως ταύτης. 'Η ἐγκατάλειψις τῆς ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ νόμου 1752/1951 ad solemnitatem apatitoumenos ἐγγράφου συμβάσεως, ἀπασχολεῖ διὰ μακρῶν τὸν συγγρ. παραβέτοντα τοὺς λόγους, οἵτινες ὑπήργοευσαν ταύτην. Δὲν φρωνῶ, δτι εἰδικοιολογείτο ή ὑπὸ τοῦ Κώδικος ιοιθεῖδοια λύτις. "Αν περιέχει διάταξιν τινὰ ἐπι-τυχῆ ὁ νόμος 1752, αὐτὴν ἡ περὶ τοῦ τρόπου καταρτίσεως τῆς συμ-βάσεως διάταξις τοῦ ἄρθρου 1 αὔτοῦ. Τρανή τούτου μαρτυρίαν προσ-άγει τὸ γεγονός, δτι σήμερον ούδεις ναυτικός δέχεται νὰ ναυτολογηθῇ

EIS TΗΝ GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΑΙΓΑΙΟΝ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
ΕΝ 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

τούλαχιστον έπι ποντοπόρου πλοίου — ανευ έγγραφου συμβάσεως, αν δε ληφθή ύπ' οφιν τὸ γεγονός, διτι παρὰ τὴν ἀμέραν παλινόστησιν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, μεγίστη εἰσέτι ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας χωρητικότητος κινεῖται υπὸ ξένας σημαίας, ψφ' ἄς τὸ ναυτολόγιον εἰναι ἔγγραφον ἀπόρσιτον διὰ τὸν ναυτικὸν, ούτος κατ' ούσιαν ἐστερήθη τοῦ μονού εὐχεροῦς μέσου ἀποδείξεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως καὶ τῶν δρων αὐτῆς.

Οσάκις συνωμολογήθη μὲν ἡ σύμβασις δὲν ἐνεγράφη, δημως, εἰς τὸ ναυτολόγιον, διαγράφη. δέχεται, διτι ὁ ἐνέμθεν ζημιούμενος δικαιοῦται εἰς ἀποζημίωσιν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, ούχι δὲ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, διτι καταλαμβάνεται μόνον τὴν συντελεσθεῖσαν σύμβασιν ναυτολογήσεως. Πρὸς τὴν ἀντίληψιν ταύτην στοιχεῖ καὶ ἡ εἰσηγητικὴ ἔκθεσις τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἔνθα (σελ. 82 τῆς ἐπισήμου ἐκδόσεως τοῦ Σχεδίου) ἀναγινώσκονται τὰ κάτωθι: «Μή γενομένης ἔγγραφῆς ἐφαρμόζονται αἱ γενικαὶ περὶ συμβάσεων ἀρχαὶ». Διερωτώμεα, δημως, πῶς θὰ ἐφαρμοσθῶσιν αἱ περὶ συμβάσεων ἀρχαὶ τοῦ Α.Κ., ἀφοῦ ἡ κατὰ τὸν Κ.Ι.Ν.Δ. προβλεπομένη καὶ μόνον διὰ τὸν ύπ' αὐτοῦ προβλεπομένου τρόπου καταρτιζομένη σύμβασις ναυτολογήσεως, δὲν κατηρτίσθη; Κατηρτίσθη δρά γε διὰ τῆς μετὰ τοῦ πλοιάρχου συνωμολογήσεως καὶ πρὸ τῆς ἔγγραφῆς εἰς τὸ ναυτολόγιον, σύμβασις μετώνυμης ἐργασίας τῶν ἄρθρων 648 ἐπεκ. τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος; Εἰς τοῦτο ἀπέδειπον οἱ συμβληθέντες πλοιάρχος καὶ ναυτικός; Φρονῶ, διτι ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος ἐν τῇ περιοχῇ τοῦ ναυτικοῦ δικαίου εἰναι καὶ δέον νὰ εἰναι, αὐτοτρόπως ἐπικουρική, ἡ καταφατική, δημως, ἀπάντησις εἰς τ' ἀνωτέρω ἐρωτήματα, καταλήγει κατ' ούσιαν εἰς τὴν ἀπαράδεκτον ἀποψιν, διτι τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως ρυθμίζει τὸ Ἀστικός Κώδικος, ἐπικουρούμενος ύπὸ τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου.

Λίαν ἐνδιαφέρον τὸ περὶ χρονικῆς διαφορείας τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως τρίτον κεφάλαιον τῆς μελέτης ἔνθα ἐρμηνεύει ὁ συγγρ. τὰς διαφόρους μορφὰς ύφ' ἄς εἰναι νόμῳ ἐπίτερον νὰ συμβολογήται ἡ χρονικὴ διάρκεια τῆς συμβάσεως. «Ἐνδοιασμοὺς δύναται τὶς νὰ ἔχῃ, ὡς πρὸς τὴν ύπ' αὐτοῦ ὑποστηριζομένην διάκρισιν, καθ' ἥν ἐν περιπτώσει συνωμολογήσεως συμβάσεως κατὰ πλούν τοῦ συνθεστάτου τύπου «δι' ἔνη πλείονα ταξιδία ἐπιστροφὴ εἰς Ἐλλάδα» ἐὰν μὲν ὁ ναυτικὸς γνωρίζῃ τὰ ἐκτελούμενα ταξίδια, πρόκειται σύμβασις κατὰ πλούν, ἔαν, δημως, οὔτε τὰ ταξίδια εἰναι γνωντὰ εἰς τὸν ναυτικὸν οὔτε ἡ διάρκεια αὐτῶν, τότε κείμεθα πρὸ συμβάσεως ἀριστούντος χρόνου.

«Ορθότερον, κατ' ἔμήν γνώμην, εἰναι νὰ δεχθωμεν, διτι ἡ σύμβασις ναυτολογήσεως κατὰ πλούν εἰναι ίδια μορφή, μη ἀποτελούσα οὔτε σύμβασιν ἀριστούντος χρόνου, οὔτε ὠρισμένου χρόνου τοιαύτου. «Ἄλλως τε οὕτω ἀντιλαμβάνεται τὸν μορφὴν ταύτην τὸν Κ.Ι.Ν.Δ. ἐν ἄρθρῳ 71.

Τὸ τέαρτον κεφάλαιον τῆς μελέτης πραγματεύεται τὰ τοῦ μισθοῦ, τῆς τροφῆς καὶ τῶν προστίτων ἀμοιβῶν. «Ως γνωστόν, ὁ Κώδικις δὲν ἡθέλησεν (διὰ λόγους ἥκιστα πειστικούς) νὰ λύσῃ τὸ ἐριζόμενον ζήτημα μα ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου παρεχομένη εἰς τὸν ναυτικὸν τροφή, ἀποτελῆ μισθόν. Πρὸς τὴν ἀποφασικήν γνώνην φαίνεται κλίνων διαγράφη. στηριζόμενος εἰς τὸν νόμον 4005/1929. «Ως πρὸς τὸ ζήτημα τῶν προκατασθοῶν, διαγράφη. Ξέηγει διὸ ποιός λόγους ἡ Συντακτικὴ Ἐπιτροπή τοῦ Κώδικος δὲν περιέλαβεν διάταξιν δύοισιν πρὸς τὴν τὸν ἄρθρου 10 § 1 τοῦ N. 1752/1951, ἡτις ἐσκόπευε νὰ προφυλάξῃ τοὺς πλοιοκτήτας ἀπὸ τῶν περιπτειῶν, ἀς ἔδοκιμασεν ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἐν Ἀμερικῇ, μὲ τὸ γνωστὸν ζήτημα τῶν προκατασθοῶν, Δὲν ἀμφισθεῖται ἡ θεωρητικὴ δρόσθητη τῶν λόγων, οὓς ἔλαβεν ύπ' οφιν τὸν ή Συντακτικὴ Ἐπιτροπή, ἀλλὰ δὲν δύναται τὶς ἡ νὰ σκεφθῇ, διτι δύναται ὁ Κώδικις ἐρρύθμισεν θεσμοὺς λιαν περιωρισμένης πρακτικῆς ἐφαρμογῆς, ὡς ἡ μεταβίβασις τῆς κυριότητος πλοίου πρὸς ἀσφάλειαν ἀπαίτησεως θὰ ἔδει νὰ θυσιάσῃ τὴν θεωρητικὴν δρόσθητην ὑπὲρ τῶν ἀναγκῶν τῆς καθημέραν πράξεως. «Η διαγραφήσαντο μικρὰ φράσις τοῦ ἄρθρου 10 § 1 τοῦ N. 1752/1951 μεγάλως διηκόλυνεν τοὺς πλοιοκτήτας.

«Ασφαλῶς, τὸ πέμπτον κεφάλαιον τῆς μελέτης, εἰναι τὸ πλέον ἐνδιαφέρον. Εἰς τοῦτο διαγράφη. πραγματεύεται διὰ μακρῶν τὰ τῆς λύσεως τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. «Η ὑλὴ διαρείται εἰς δύο τμῆματα, ἡτο ἄφ' ἔνδος μὲν εἰς λόγους ἀφορῶντας τὸν ναυτικὸν καὶ εἰς λόγους ἀφορῶντας τὸ πλοίον, ἀφ' ἔτερου. Διὰ πρώτην φορά—καθ' ὅσον δὲν γράφων γνωρίζει—έρευνώνται λόγοι λύσεως τῆς συμβάσεως μη ρητῶς ἐν τῷ νόμῳ προβλεπομένοι, ἀλλὰ οὐχὶ σπανίως ἀνακύπτοντες, οἷον ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ἐπίταγή τῆς Ἀρχῆς ἡ λόγω ἐπιτάξεως. Τοιίζεται, ἐπίσης, ἡ κατ' ἡμᾶς δρόση ἀποψις, διτι ἡ ἀσθένεια τοῦ ναυτικοῦ συνιστᾷ λόγον αὐτοδικαίας λύσεως τῆς συμβάσεως καὶ δὲν ὑπάρχει ἀνάγκη νὰ προηγηθῇ καταγγελία τοῦ πλοιοκτήτου. «Ἐν περιπτώσει νὰ λύσεως τῆς συμβάσεως συνεπείς ἀποδολῆς τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, διαγράφη. ὑποστηρίξει, διτι δόσακίς ἡ ἀποδολή τῆς ἐλληνικῆς σημαίας ἐπέρχεται κατόπιν ἀκύρου ἐκποιήσεως τοῦ πλοίου χωρούσης διευθύνεις τῆς Ἀρχῆς (ὅπου αὐτὴ ἀπαιτεῖται), τότε καὶ ἡ λύσις τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως εἰναι ἀκυρος, συνεπαγόμενη ἀποζημίωσιν κατὰ τὰς περὶ ἀκύρων δικαιοπράξιων διατάξεις τοῦ Α.Κ. Νομίζω, δημως, διτι δρόσθητον εἶναι ἐνταῦθα νὰ δεχθῇ τις, διτι κείμεθα πρὸ λύσεως τῆς συμβάσεως διὰ καταγγελίας τοῦ πλοιοκτήτου.

Εἰς τὸ ἔκτον κεφάλαιον ἔξετάζει διαγράφη. τὴν ἀποζημίωσιν τῶν ἀπολυμένων, τὸν δικαιωλογητικὸν λόγον αὐτῆς, τὰς περιπτώσεις, εἰς ἄς οφείλεται ἀποζημίωσις καὶ τὸ ποσόν αὐτῆς.

«Η παλινόστησις τοῦ ἀπολυμένου ναυτικοῦ ἀναλύεται εἰς τὸ ἔδομον κεφάλαιον τῆς μελέτης. «Ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἡ διὰ πλήθους ἐπιχειρημάτων ὑποστηριζομένη ἀποψις τοῦ συγγρ. καθ' ἥν ἐάν διανοιάσῃ τὸν παλινόστησην, ἔξακολουθεῖ ἡ ἔκ τον ἄρθρων 66 καὶ 67 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. εὐθύνη τοῦ πλοίου.

Τὸ δύσιον κεφάλαιον τῆς μελέτης ἀφιερούται εἰς τὸ θέμα τῆς παραμονῆς τοῦ ναυτικοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου μετὰ τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως. Τὸ ἔνατον κεφάλαιον ἔξετάζει τὸ θέμα τῶν ἀδειῶν καὶ

τὸ δέκατον κεφάλαιον τὸ θέμα τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διαφορῶν, ἔνθα καὶ ὁ λόγος περὶ παραγραφῆς τῶν σχετικῶν ἀπαιτήσεων.

Διὰ μακρῶν ἔξετάζει ὁ συγγρ. εἰς τὸ ἔνδεκατον κεφάλαιον τῆς μελέτης τὰ τῆς ναυτολογήσεως καὶ παλινόστησης ἀλλοδαποῦ ναυτικοῦ ἐνδιατρίων ιδιαιτέρων εἰς ἀνάλυσιν τῆς ἐννοίας τῆς ἐκφράσεως «ἐπὶ πό τὸν ὅρον τὴν ἄμοισιον τοῦ ιδιοτητοῦ» τοῦ ἄρθρου 83. «Ἡ ἔρευνα τοῦ κεφαλαίου τούτου ἀποτελεῖ πλήρη καὶ ἔξαντλητικὴν ἀνάλυσιν τοῦ θεμού.

Τὸ τέλευταίνον κεφάλαιον τῆς μελέτης ἀσχολεῖται πρωτοτύπως μὲ τὴν ναυτοπληρώμησιν ἐπὶ πλωτῶν ναυτηρημάτος κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ «πλοίον» κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. Τὴν μελέτην συμπληρώνει παράθεσις τῶν ἄρθρων 53 — 83 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. ἡ Εἰσηγητικὴ «Ἐκθεσις τοῦ Σχεδίου ἐπὶ τὸν τμήματος τούτου καὶ ἡ Εἰσηγητικὴ «Ἐκθεσις τοῦ συγγραφέως πρὸς τὴν Συντακτικὴν Ἐπιτροπὴν ἐπὶ τῆς τροποποίησεως καὶ συμπληρωσεώς τῶν ἄρθρων 337 — 367 τοῦ Εμπορικοῦ Νόμου. «Ἡ Εἰσηγητικὴ αὕτη «Ἐκθεσις, λεπτομερής καὶ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς πλήρης, θ' ἀποτελέσῃ σπουδαιόν ἐρμηνευτικὸν βοήθημα ἐν τῷ μελλοντικῷ θεωρητικῷ θέματι».

«Ο γράφων, ὃν διαγραφεῖς τιμᾶ ἀπὸ ἔτῶν δι' εἰλικρινοῦ φιλίας, θεωρεῖ ἔστιν ἔξοχως εύτυχη, διότι τῷ ἀνετέθη ύπὸ τῶν «NAYTIKON XRONIKON» νὰ ἐμφανίσῃ τὴν μελέτην τοῦ Κ. Β. Σκαρπέτη ἀπὸ τῶν σπιλῶν αὐτῶν. Εύόποτον, διτι ἡ ἐπικειριθεῖσα βιβλιοκρισία ὑπῆρχεν ἀναγκαίως ἀτελής καὶ ὡχρά ἡ σκιαγραφία τῶν ἀρετῶν τῆς ἐργασίας, γραφεῖσης εἰς τὸ οἰκεῖον τῷ συγγραφεῖ ἀπλούν καὶ εὐληπτόν τοῦ γλώσσης διμάλης.

«Ο' κ. Β. Σκαρπέτης ἐπλούτισε τὴν βιβλιογραφίαν τοῦ νεαροῦ Κώδικος Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου δι' ἔργου σπουδαίου καὶ χρησίμου εἰς τοὺς τόπους ἀσχολουμένους μὲ τὴν πρακτικὴν ἐφαρμογὴν δοσον καὶ εἰς τοὺς ἐπιδιδομένους εἰς τὴν θεωρητικὴν μελέτην τῶν διατάξεων αὐτοῦ.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

© Moran Towing & Transportation Co., Inc. 1959

ΡΑΓΔΑΙΑ Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ

ΤΟ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΝ "ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ IV,"

ΜΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΜΟΝΑΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΑΠΟΔΟΣΕΩΣ

Ο στόλος των έλληνικών σκαφών της Ατλαντικής Αλιείας άπέκτησε ναυαρχίδα, άνάλογον, θά έλέγαμεν, μὲ τὴν κατακόρυφον ἀνάπτυξίν του. «Ενα νεότευκτον, τελείως συγχρονισμένον καὶ πρωτοπορειακὸν ἀλιευτικὸν τοῦ ὠκεανοῦ, τὸ ὅποιον, ἀν συμμερισθῶν τὸν ἐνθουσιασμὸν καὶ τὴν υπηρηφάνειαν τῶν ιδιοκτήτων του, μόνον μὲ τὸ ωστικὸν ἀλιευτικὸν τύπου «Πούσκιν» καὶ μέ τινα ὑπεραύγχρονα ἄγγλικά, θὰ ἡδύνατο νὰ συγκριθῇ.

Όπωσδήποτε, εἶναι μία λιαν ἀξιόλογος ἀλιευτικὴ μονάς, τὸ ναυπηγήθὲν εἰς τὰ ἔπι τοῦ Δουνάβεως Κρατικὰ Αὐτοτριακὰ Ναυπηγεῖα, νέον σκάφος. Δύναται νὰ προωθήσῃ τὴν δραστηριότητα τοῦ ἀλιευτικοῦ μας στόλου, τοὺν πέραν τῶν ἀκτῶν τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς, εἰς τὰ ἀλίπεδα τοῦ Καναδᾶ καὶ τῆς Ισλανδίας, δόπου μόνον αἱ λιαν προηγμέναις ἀλιευτικῶν χώρων, ἀποστέλλουν τὰ σκάφη των.

Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, ἡ πρόσκτησὶς τοῦ «Εύαγγελίστρια IV», ὡς λέγεται τὸ νέον ἀλιευτικόν, ἀπόκτητον ἐντέρεται τὸν Εύρυτέραν σημασίαν. Προάγει τὸ γόντρον τῆς ἀλιευτικῆς μας Ναυτιλίας καὶ θέτει τὰς βάσεις διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξίν της καὶ πρὸ παντός, διὰ τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῆς.

ΠΡΩΤΟΠΟΡΕΙΑΚΗ ΜΟΝΑΣ

Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ πρώτου νεοτεύκτου ποντοπόρου ἐλληνικοῦ ἀλιευτικοῦ, τὸ ὅποιον, κατὰ τοὺς ίδιοκτήτας του, ἐστοίχισεν 1.200.000 δολαρίων, εἶναι τὰ ἔξης:

Μῆκος 76 μ., πλάτος 12 μ., ψυκτικὰ ἔγκαταστάσεις καὶ ψυκτικοὶ χώροι διὰ τὴν καταψύξιν καὶ συντήρησιν 600 τ. ἵχθυν, δύο μηχαναὶ 790 ἴππων ἔκαστη, ἀναπτύσσουσαι ταχύτητα κατὰ τὰς δοκιμὰς 14,5 μιλλίων.

Κατὰ 90% τὸ νέον ἀλιευτικόν εἶναι καρφωτόν. Είναι, δηλαδὴ, ισχυρότερον εἰς κατασκευὴν καὶ περισσότερον ἀνθεκτικὸν τὸ σκάφος διὰ τὰ ταξιδια τοῦ ὠκεανοῦ. Αεροδυναμικαὶ εἶναι αἱ γραμμαὶ τοῦ σκάφους καὶ τῶν ὑπερκατακευασμάτων. Δύο εἶναι αἱ κυρίως πρωτοπορειακαὶ τεχνικαὶ ἑφαρμογαὶ του· τὰς περιγράφομεν ἐν συντομίᾳ:

Ἡ πρώτη: Τὸ σκάφος εἶναι διπλέλικον, τὸ μόνον ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς τὸν κόσμον. Ἡ πεῖρα τῶν ίδιοκτητῶν του καὶ ὡρισμέναι μελέται τοῦ κ. H. Ἀρκουλῆ, ὥδηγησαν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ σύρισμον τῶν δικτύων ἐκ τῆς πρύμνας (stern - trawler) θὰ ἢτο δυνατὸν μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἡν θὰ ὑπῆρχον δύο ἔλικες. Μία ἔλιξ θὰ είχεν, ὡς ἀποτέλεσμα, τὴν μετατόπισιν τῶν δικτύων πρὸς τὴν μίαν ή τὴν ἄλλην δεξιὰ καὶ ἀριστερὰ κατεύθυνσιν, διὰ τὸ σκάφος θὰ ἔσυρε τὰ δίκτυα.

Καὶ ἡ δευτέρα: Αἱ δύο ἡλεκτρογενήτριαι, τὰς ὅποιας διαθέτει τὸ σκάφος, παραγωγὴς 400 K.W., παρουσιάζουν τὴν πρωτοτοπίαν νὰ εἰναι συζευγμέναι ἀπ' εὐθείας μὲ τοὺς ἐλικοφόρους ἁξονας. «Οtan τὸ πλοῖον ἀκινητό, ἀπομονώνται οἱ ἁξονεὶς τῶν μηχανῶν καὶ οὕτω παράγεται ρεύμα διὰ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα καὶ τὰς ψυκτικὰς ἔγκαταστάσεις. Δύο πρόσθετα ἡλεκτροπαραγωγὰ σώματα, δηζελοκίνητα, προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των.

Αἱ δύο μηχαναὶ τοῦ «Εύαγγελίστρια IV», τελευταίου τύπου «B & W», 280 στρόφων κατὰ λεπτόν, χωρὶς μειωτήρας, καταναλίσκουν 4 τ. γκάζ δίλι καὶ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 14,5 μιλλίων.

Ὡς πρὸς τὸν λοιπὸν τεχνικὸν ἑξοπλισμὸν τοῦ σκάφους, θὰ πρέπει νὰ παρατηρήσωμεν τὰ ἔξης:

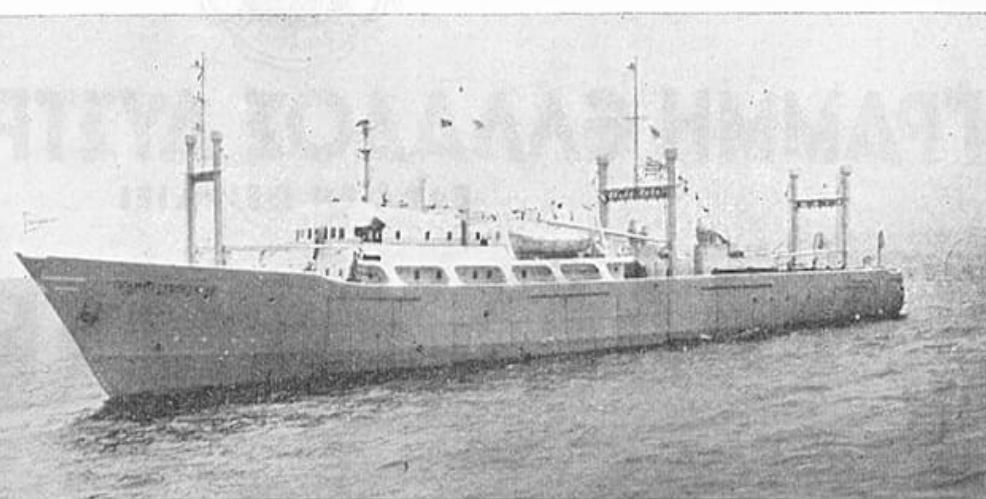
Διαθέτει τέσσερα τούνελ (φούρνους) καταψύξεως, χωρητικότητος 1,5 τ. ἀλιεύματος ἔκαστον, εἰς τὰ ὅποια ὑπὸ θερμοκρασίαν 35 — 40 βαθμῶν ὑπὸ τὸ μηδέν, καταψύχονται οἱ ἰχθεῖς. Αἱ ψυκτικὰ ἔγκαταστάσεις τῶν κυτῶν παρέχουν ψῦχον συντηρήσεως τοῦ ἀλιεύματος 22 — 25 βαθμῶν ὑπὸ τὸ μηδέν. Εἰς τὸ πρυμνάν τμῆμα τοῦ σκάφους καὶ εἰς τοὺς χώρους, δόπου διεξάγεται τόσον ἡ κυρίως ἀλιευτικὴ ἐργασία, δύον καὶ ἡ προεργασία διὰ τὴν καταψύξιν τοῦ ἀλιεύματος, ὑπάρχει καὶ ἔγκαταστασία κλιματισμοῦ.

Τελευταίου τύπου καταγραφικὸν θερμόμετρον ἔχει ἄλλου, παρέχει τὴν δυνατότητα, δηως ἀσκήται αὐτὸπρὸς ἔλεγχος τῆς θερμοκρασίας καθ' ὄρων καὶ καθ' ἡμέραν, ἀφ' ἣς στιγμῆς, ἡλιεύθησαν οἱ ἰχθεῖς, μέχρι τῆς μεταφορᾶς διὰ τὴν τοὺς τόπους τῆς καταναλίσεως.

Πλήρης εἶναι ὡσάτων ὁ εἰς ναυτιλιακὸ δργανα ἑξοπλισμὸς τοῦ «Εύαγγελίστρια IV». Τὸ σκάφος διαθέτει ραντάρ, ραδιογνωσίμετρον, ἀσύρματον — τηλέγραφον, ἀσύρματον — τηλέφωνον, ως καὶ σειρὰν ἰχθυοεντοπιστικῶν ἡλεκτρικῶν συσκευῶν διὰ τὴν ἀνετον καὶ ἀποδοτικὴν ἀλιείαν.

ΑΝΕΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

Διὰ νὰ ὀλοκληρωθῇ ἡ εἰκὼν αὐτή τοῦ νέου ἀλιευτικοῦ μας, θὰ πρέπει νὰ ἀναφέρωμεν καὶ δύο εἰσέτι καινοτομίας. Κατ' ἀρχήν, διαθέτει ὥραις καὶ εύρυχωρα διαμερίσματα διὰ τὸ πλήρωμα του. Οἱ 44 ἄνδρες τοῦ «Εύαγγελίστρια IV», πλήρωμα καὶ ἄλιείς, θὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσίν των πλήρεις τὰς ἀνέσεις, ἦτοι καπνιστήρια, τραπεζαρίας, εύρυχωρα



Τὸ πρωτοπορειακὸν ἀλιευτικόν μας «Εύαγγελίστρια IV».

δωμάτια μὲ ντούς καὶ διὰ μακράν τῶν χώρων τῆς ἑπεξεργασίας τοῦ ἀλιεύματος, εἰς τὸ ἀνώτατον κατάστρωμα τοῦ σκάφους.

Καὶ ἡ ἔτερα καινοτομία: «Ἡ διάταξις τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ σκάφους εἶναι τοισύτη, ὅστε η ὀλὴ ἐργασία νὰ διεξάγεται κατὰ τρόπον γραμμικὸν. Συγκεκριμένως: Ἡ γρίππισις, διενεργεῖται, ὡς προανεφέρθη, ἐπὶ τῆς πρύμνης, ὅπου καὶ εἰς κεκαλυμμένους χώρους διενεργεῖται η πρώτη ἐπιλογὴ τῶν πρὸς κατάψυξιν ιχθύων. Εἰς παρακείμενον χώρον διενεργεῖται ἡ πρώτη πρόσβαση τῶν πρὸς καφάσια τοῦ σκάφους εἰς τὰς ξενιστήριες των ιχθύων, η τοποθέτησίς των εἰς καφάσια καὶ ἡ μεταφορά των διὰ κυλιομένων χειραμάξιων εἰς τοὺς ἐγγὺς εύρισκομένους φούρνους καταψύξεως. Οἱ ἰχθεῖς εἰσερχόμενοι ἐκ τῆς μάς θύρας εἰς τοὺς φούρνους, ἔξερχονται τῆς ἀλῆς, δόπου καὶ εὐρίσκονται τὰ στόμια τῶν κυτῶν. Οἱ κατεψυγμένοι πλέον ιχθεῖς, τοποθετοῦνται εἰς ταῦτα ύπο θερμοκρασίαν συντηρήσεως.

Τὸ «Εύαγγελίστρια IV» ἐνσυπηγήθη μὲ τὴν προοπτικὴν τῆς ἐγκαταστάσεων ἐπὶ αὐτῷ, μηχανήματαν διὰ τὴν μερικὴν ἑπεξεργασίαν τοῦ ἀλιεύματος. Εἰς τοὺς χώρους τῆς πρύμνης προβλέπεται νὰ τοποθετηθῇ φίλλετοποιητικὴ μηχανή, ἐφ' ὅσον ἐπὶ τῆς σχετικῆς πείρας διαπιστωθῇ, ὅτι η παραγωγὴ φίλλετων θὰ εἶναι ἀποδοτική, ὡς καὶ μηχανὴ διὰ τὴν παραγωγὴν ιχθελαῖου, εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἣν τὸ σκάφος θὰ δυσχεληθῇ μὲ τὴν ἀλείσαν τοῦ βακαλάου.

ΚΑΙ ΕΤΕΡΑ ΔΥΟ ΣΚΑΦΗ

«Ο κ. Γ. Ἀρκουλῆς, πρόδρομος τῆς «Μεγάλης Ἐπιχειρήσεως Ατλαντικῆς Αλιείας, ὁμιλῶν πρὸς τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ τύπου, τοὺς διποίους ἔδειξιαν ἐπὶ τοῦ νέου σκάφους του, τὴν ἐπομένην τῆς ἀφίξεως τοῦ εἰς τὸ Πειραιά, ἀνεκοίνωσεν, διὰ πλήν τοῦ «Εύαγγελίστρια IV» καὶ ἔτερα δύο σκάφη, ὅμοιού τύπου, κατά τι, μάλιστα, μεγαλύπερσ, παρηγγέλθησαν ἡδη εἰς ναυπηγεία, τὰ ὅποια δὲν ἡθέλησεν νὰ κατονομάσῃ. «Αἱ νέαι καὶ συγχρονισμέναι ἀλιευτικοὶ μονάδες, ἔτονται σὲ τὸ Αρκουλῆς, θὰ παρέξουν εἰς τὴν ἐταιρίαν μᾶς τὴν δυνατότητα νὰ ἐπιβιωσῃ. Διότι δι' αὐτῶν, τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς εἶναι χαμηλὸν καὶ ἡ ποιότητα τοῦ ἀλιεύματος ἐκλεκτή. Δύο προϋποθέσεις, αἵτινες ἐπιτρέπουν νὰ συναγνωσθῶν ἐπιτυχῶς τοὺς καθημερινῶς πληθυνομένους ἀνταγωνιστὰς μας. Διὰ νὰ ἀνέχῃ διὰ κλάδου τῆς ποντοπόρου ἀλιεύματος, διὰ τὴν δυνατότητα τῶν δένων, θὰ πρέπει νὰ ἑισχύσῃ συντόμως μὲ νεαρᾶς ἥλικιας μονάδας».

ΤΑ ΕΚ ΜΕΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ

«Ἐπ' εὐκαιρίᾳ σημειώμενων ὥρισμάς ἐνδιαφερούσας ἔξελίξεις εἰς τὸν κλάδον τῆς Ατλαντικῆς Αλιείας. Τὴν Ιηνί «Απριλίου τὰ ἐν ἐνεργείᾳ ἀλιευτικά μας ἀνήρχοντο εἰς ἔξ, ἀπαντά ἀλιεύοντα εἰς τὰ ἀλίπεδα τῆς Δυτικῆς Αφρικῆς. Ἄπο τινῶν ἡμέρων εἶναι ταῦτα προσετέθη καὶ τὸ «Εύαγγελίστρια IV». Οὕτω διὰ στόλος τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας περιλαμβάνει τὰς τέσσερας «Εύαγγελιστρία», τὸ «Ζέφυρος I», τὸ «Πολικός» καὶ τὸ «Ἄστακός».

Δέν ἀποκλείεται, τὴν στιγμὴν πού γράφονται αἱ γραμμαὶ αὐταῖ, νὰ ἔχῃ ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν καὶ δύοδον σκάφος, τὸ «Ζέφυρος II» τοῦ κ. Δοξιάδη. Ἐπρόκειτο νὰ ἀποπλεύῃ διὰ τὸν Ατλαντικὸν ἔξ Αμερικού, διποὺ μετεσκευάσθη, περὶ τὰ μέσα «Απριλίου. Τὸ νέον ἀλιευτικὸν ἐφωδάσθη διὰ ψυκτικῶν ἐγκαταστάσεων «Brown Roveri» καὶ διὰ μηχανῶν προώτων «Eleuta».

Διὰ τὸ τέλος τοῦ Απριλίου, ἔχει ἄλλου, εἶχεν δρισθή η ἀναχώρησις ἐκ Βιαρέτζα τοῦ ἔκει μετασκευασθέντος ἀλιευτικοῦ «Εύρυδίκη II». Τὸ πλήρωμα του ἀπεστάλη ἡδη ἔξ Ελλάδος, ἐνῷ αἱ δοκιμαὶ τῶν μηχανῶν τοῦ ἐπερατώματος.

Τὰ ὑπὸ μετασκευὴν ἀλιευτικὰ ὥκεανον «Ατλαντικὸς» καὶ «Κουτουράρης» παραμένουν πάντα εἰς Ιταλίαν, ἐν ἀσμονῆ της χορηγήσεως πιστωσέων διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν ψυκτικῶν των ἐγκαταστάσεων.

Τέλος, ἐγνώσθη, ὅτι οι κ. κ. Γράτσος καὶ Ν. Παρασκευαΐδης, ἐπεξεργάσθησαν εἰς Πορτογαλίαν, τὰ τῆς συμβάσεως διὰ τὴν ἔκει ναυπήγησιν τῶν ἀλιευτικῶν ἐργοστασίων ἑναντί των καπνών.



ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΣ ΔΥΣΤΡΑΛΙΔΑΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΛΛΑΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

| ΑΠΟ ΣΙΔΝΕΪ | ΑΠΟ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ |
|---------------|----------------|
| 10 ΜΑΐΟΥ | 14 ΜΑΐΟΥ |
| 12 ΙΟΥΛΙΟΥ | 16 ΙΟΥΛΙΟΥ |
| 7 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ | 11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ |
| 8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ | 12 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ |

ΔΙ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

| ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ | |
|--------------|---------------|
| 16 ΙΟΥΝΙΟΥ | 13 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ |
| 13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ | 15 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ |

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 ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων

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

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ

ΑΙΑΦΑΙΝΕΤΑΙ ΠΑΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΕΙΣ ΤΟ ΤΟΝΝΑΖ;

Το τελευταίον δελτίον του γιωστού διά τάς μελέτας του έπι ναυτιλιακών θεμάτων Γραφείου Ούεστον, είναι άφιερωμένον εἰς τάς διά θαλάσσης μεταφοράς σιδηρομεταλλεύματος κατά το 1959. Οι άριθμοι, οι άναφερόμενοι εἰς τάς εισαγωγάς μεταλλεύματος, βασίζονται — έξαιρεσι τη Μεγάλης Βρετανίας — έτι υπολογισμού, βάσει των ύψιστα μέχρι τέλους 'Οκτωβρίου στατιστικών δεδομένων. Διά την Δυτικήν Γερμανίαν, οι άριθμοι στηρίζονται έπι στοιχείων μέχρι τέλους Νοεμβρίου, διά δέ την 'Αγγλίαν καλύπτονται άπό έπιστήμους στατιστικάς δι' άλογκληρον τό έτος. 'Ο κατωτέρω πίναξ δεικνύει τάς έκαστα χαρακτηριστικά εισαγωγάς σιδηρομεταλλεύματος διά θαλάσσης (εἰς 1.000άδας τόνων):

| ΧΩΡΑΙ | 1956 | 1957 | 1958 | 1959 |
|-----------------------|--------|--------|--------|---------|
| Μεγάλη Βρετανία | 14.330 | 15.920 | 12.910 | 13.320 |
| Δυτ. Γερμανία | 16.680 | 17.670 | 15.720 | 15.360* |
| Λοιπή Εύρωπη | 6.970 | 7.900* | 8.260* | 7.610* |
| Σύνολον Εύρωπης | 37.980 | 41.490 | 36.890 | 36.300 |
| 'Ηνωμ. Πολιτείαι | 30.390 | 33.720 | 27.540 | 34.550* |
| 'Ιαπωνία | 7.870 | 9.470 | 7.610 | 10.000* |
| Γενικὸν Σύνολον | 76.240 | 84.680 | 72.040 | 80.850 |
| Μεταδολαι % | + 27 | + 11 | - 15 | + 11 |

Αι διά θαλάσσης μεταφοραι εισαχθέντος σιδηρομεταλλεύματος εις τάς μεγάλας χαλυβουργικάς χώρας, ένεφαντον κατά το 1959 σύγχρονην 11%, έναντι του 1958. 'Αν, δωρι, ληφθή ύπη δύνη, διά το 1958 υπήρχεν έτος έξαιρετικής ύφεσεως καὶ διά το 1959 χαρακτηρίζεται, ως έτος άναχωρογήσεως της βιομηχανικής δραστηριότητος, τότε οι άριθμοι των εισαγωγών τού 1959, καθ' & έμφανές άποδαίνει, δὲν είναι υψηλότεροι. Προκύπτει έκ τού άνωτέρω πίνακος, διά δο κυριώτερος λόγου τούτου, έγκειται εἰς τήν άπροσδόκητον πτώσιν τῶν εἰς Εύρωπην εισαγωγών. 'Εξαιρέσει της Μεγάλης Βρετανίας, διά τήν δόπιον σημειούται έλαφρά αύξησης, αι εἰς τάς λοιπάς εύρωπας χώρας εισαγωγαι — κατά το ίππο άνασκόπησον έτος — υπεχώρησαν.

Όπως άναμένετο, αι εἰς 'Ιαπωνίαν εισαγωγαι παρουσίασαν σημαντικήν αύξησην όφειλομένην εἰς τήν ταχείαν υποχώρησην τής βιομηχανικής υφέσεως, εἰς τρόπον δύστε, τό σύνολον τῶν εισαγωγών τού έτους έφθασσεν εἰς νέα ψηφ. Αι εισαγωγαι, έπιστης, εἰς τάς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις, ήχθσαν εἰς νέον υψηλὸν έπιπεδον, ύπη τό φῶς τής έκει βιομηχανικής άναρρωσεως, θά ήσαν δὲ άκομη μεγαλύτεραι, δὲν ένει έκηρυσσετο ή γνωτή άπεργία τῶν έργων χαλυβουργίας, ητις παρέλυσε τήν βιομηχανίαν κατά τά τέλη τού έτους.

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΩΝ

Εις τὸν κάτωθι πίνακο έμφανίζονται αι πραγματοποιηθείσαι μεταδολαι εἰς τὸν στόλον τῶν μεταλλοφόρων κατά τὸ δεύτερον έξαμπον τοῦ 1959:

| Ειδικῶς ναυπηγηθεῖσα | Μετατρέπεντα | Σύνολον |
|--------------------------|--------------|-----------|
| γηθεῖσα | άπο τάνκερ | |
| Πλοϊα | T. d.w. | |
| Πλοϊα Ιης 'Ιουλ. 1959 .. | 177 | 3.424.200 |
| Προσθήκαι | 29 | 610.300 |
| Μεταφέρθ. άπο τράμπις .. | 18 | 247.800 |
| Μείον | | |
| Σύνολον | 224 | 4.282.300 |
| | 58 | 814.500 |
| | Πλοϊα | T. d.w. |
| | 58 | 814.500 |
| | Πλοϊα | T. d.w. |
| | 235 | 4.238.700 |
| | — | 29 |
| | 18 | 247.800 |
| | — | 18 |
| | 282 | 5.096.800 |

Τὰ προστεθέντα 29 σκάφη, 610.300 τόνων d.w., συμπληρώθησαν εἰς τὰ ναυπηγεία κατά τὸ δεύτερον έξαμπον τού έτους, άναδιάζουν τὰ συμπληρώθησαν καὶ παραδόσεντα καθ' δόλον τὸ δεύτερον μεταλλοφόρα εἰς 51, άλικης χωρητικότητος 1.096.400 τόνων d.w. Τὰ μεταφερόθεντα, έξ ἄλλου, έκ τού στόλου τῶν τράμπις 18 σκάφη, 247.800 τόνων d.w., άντιπροσωπεύοντων συνήθη φορτηγά δηροῦ φορτίου χύμα, άτινα άπεδείχθη, κατόπιν ειδικῆς έρευνής τού Γραφείου Ούεστον, θήτων προσχολούντο εἰς μεταφοράς μεταλλεύματων.

'Αφ' έτέρου, άπο έτερον πίνακα, παρατίθεμενον εἰς τήν μελέτην, προκύπτει, θήτων έτος τῶν περισσοτέρων συμπληρώσεων καὶ παραδόσεων ειδικῶν μεταλλοφόρων σκαφῶν. 'Η σχετική σύγκρισης μὲ τὰ δύο προηγούμενα έτη καὶ μὲ τάς προβλεπόμενας μέχρι τού 1962 νέας παραδόσεις έχει, ως έξης:

| Συμπληρ. | Στόλος εἰς τό τέλος |
|------------|---------------------|
| σκάφη | έκαστου έτους |
| ΕΤΗ | 'Αριθ. T. d.w. |
| 1957 | 30 575.750 |
| 1958 | 40 699.300 |
| 1959 | 51 1.096.400 |
| 1960 | 48 928.600 |
| 1961 | 25 710.400 |
| 1962 | 8 117.500 |

ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

'Η βιομηχανική άναρρωσις τῶν χωρῶν τής Δυτικής Εύρωπης, άπο τήν υφεσιν τού 1958, φαίνεται πιθανόν, θήτων συνεχισθή βαθμιαίων. Αι γερμανικαι εισαγωγαι άναμένεται νά άνελθουν εἰς σημαντικῶν υψηλότερον, έναντι τού 1959, έπιπεδον, συνεπεία άναπροσαρμογής τής πολιτικής τῶν άγορών, ητις έφορμόσθη κατά τὸ ένα λόγω έτος, εἰς εύθηνόν μεταλλεύματα, κατόπιν τής ύποτιμησεως τού γαλλικού φράγκου. Αι παραγγελίαι κατειργασμένου χάλιβου έν Γερμανία αναφέρονται εἰς έπιπεδο κατά 33%, σχεδόν, άνωτερα τῶν έπιπεδών τής αντίστοιχου περιόδου τού 1959. 'Αφ' έτέρου, ή μείωσις τῶν παραγγελών πλεκάλεσεν άνησυχίας. 'Η έτερα εύρωπας δύμας, άναμένεται, διτά θά έχη σημαντικῶν ηδημένεις ει-

αγωγάς, κατόπιν τής άπορροφήσεως τῶν συσσωρευθέντων κατά τήν διάρκειαν τῆς ύφεσεως άποθεμάτων. Αι διά θαλάσσης εισαγωγαι εἰς τάς έξαρτες τάυτας έσημεισαν έπισης κατά τό 1959 μείωσιν, λόγω τῶν ηδημένων άγορών εκ Γαλλίας.

'Η συνεχιζομένη έπέκτασις τής βιομηχανικής δραστηριότητος εις τήν Μεγάλην Βρετανίαν δεικνύει σταθερά αύξησιν τής ποσότητος τῶν εισαγομένων μεταλλεύματων. 'Η μείωσις, έν τούτοις, τῶν παραγγελών εἰς τή βρετανικά ναυπηγεία, άτινα άπερρόφων μεγάλας ποσότητας χάλιβος, αύτινες καὶ συνίστων σεβαστάς εισαγωγάς σιδηρομεταλλεύματος, δημιουργεῖ άνησυχίας. 'Η πτώσης αύτη τής ζητήσεως δύναται, ίσως, έν την μέτρῳ, νά έξουδετερωθῇ διά τῶν αύξησεως τῶν αναγκών τής βρετανικής βιομηχανίας κινήτρων. 'Υπήρχον τελευταίως πληροφορίαι περί σχεδιαζομένης έγκαστασάσεως δύνατον τούλαχιστον μεγάλων νέων μονάδων παραγωγῆς, μὲ ηδημένην άποδόσιν. Μολονότι ή έγχωρος παραγωγή σιδηρομεταλλεύματος υπολογίζεται νά αύξησηται έπι την προσθήτη ποσότητα, διτά θαλάσσης παραγγελών μεταλλεύματων.

'Η κατά τά τέλη τού 1959 καταστρεπτική άπεργία τῶν Αμερικανῶν έργων μεταλλοφόρων διέκοψε τήν σταθεράν άνοδικήν πορείαν τής βιομηχανικής παραγγελών εἰς τήν Ήνωμένων Πολιτείων, άλλα μετά τήν λήξην της, ή παραγγελών συνέχισε τήν βαθμιαίαν έπέκτασίν της, μὲ άνάλογον συνέπειαν έπι της ποσότητος τῶν εισαγομένων μεταλλεύματων. 'Υπελογίσθη προσφάτως, διτά άλισχτη ύφισταται πιθανότης αύξησης της εισαγωγής την έγχωροιου εἰς τάς Ηνωμέναις Πολιτείαις παραγγελών μεταλλεύματων, ίσως τού σημερινού έπιπεδου τῶν 100 1.000 έκατομμύριών περί. Σημαίνει τούτο, διτά μηδημένη παραγγελή σιδηροφόρων καὶ άλισχος διά την ποσότητα περιεκτικήν προσφάτως, διτά άλισχης μεταφοράς τῶν άπο τὸν Καναδάν καὶ τήν Νότιον Αφρικήν. 'Υπολογίζεται περιεργά, διτά κατά τό 1975 άι 'Ηνωμέναι Πολιτείαις θά έξαρτώνται άπο τάς εισαγωγάς έξιν μεταλλεύματων διά τήν πλέον τού ήμισεος παραγγελών των εισαγωγήν παραγγελών περιοδίων.

'Ενώ, έξ ἄλλου, ή ραγδαία αύξησης παραγγελών χάλιβος, ή σημειώθησαν τού 1959 εἰς τήν 'Ιαπωνίαν, δὲν άναμένεται νά συνεχισθή εἰς τοιαύτα ώψηλα έπιπεδα, έν τούτοις, αἱ διά τό 1960 προβλέψεις άμιλούν περί αύξησης της τίνων ποσότητας, διτά άρμδοιν ήπουργείον 'Εμπορίου καὶ Μεταφορών ήπειρούσης πελεύσιας πτώσης της παραγγελής χυτοσιδήρου κατά 18.5% καὶ άκτεργαστου χάλιβος κατά 9.1%. Λαμβανομένης δὲ ύπη δύνην μιᾶς αύξησης τῶν διαλύσεων παλαιών πλοίων, καθώς καὶ τής ύψηλης ποσότητας σιδηροφόρων περιεκτικότητος τῶν ιδικῶν μεταλλεύματων, τῶν δηπότων προμήθειας θά αύξησάνται, δύναται νά ύπολογισθή μιᾶς αύξησης γύρω τών 15%. Ηδημένη, τέλος, άναλογία μεταφορών ιαπωνικού μεταλλεύματος, υπολογίζεται νά καλυφθῇ παρ' αύξοντος άριθμού ιαπωνικών μεταλλοφόρων.

ΤΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Παραμένει, ήδη τὸ πρόδηλημα τής δυναμικότητος τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφόρων. 'Υπολογίζεται αύτη διά πολλαπλασιασμού τής δολικής χωρητικότητος τοῦ στόλου διά τοῦ μέσου δρου τού άριθμού τῶν κατ' έτος ταξίδιων. Προκειμένου πραγματεύονται περιστερώνων μεταφέροντων μόνον μεταλλεύματος, διάριθμος τῶν έπιπειρών ταξιδίων άποδαίνειται εἰς 15.8, ένω διά μεταλλοφόρα, άτινα έπι τη μήποτα τού έπιπειρών ταξιδίων άποδαίνειται εἰς 13.7. Επί τη βάσει τῶν άριθμών αύτῶν, ή μεταφορική ικανότης τοῦ στόλου, κατά τὸ τέλος τού 1959, άνήρχετο εἰς 81 έκατομμύρια τόνων, τῶν καὶ μετ' αύξησην τοῦ διά καύσιμα κ.λ.π. εἰς 97 έκατομμύρια τόνων. 'Αν δεχθείμενος ήδη φορτίων ταξιδίων, λόγω ύψηλοτερών ταχυτήων καὶ βελτιωμένων μέσων φορτοεκφορτώσεως, ή ικανότης τοῦ στόλου πιθανὸν νά καλύπτη τὸν στρογγυλὸν άριθμὸν τῶν 100 έκατομμυρίων πλοίων φορτίου. Συμπεραίνεται δύθεν, διτά ήδη φορτίων εἰς τό τέλος τού 1962 στόλος μεταλλοφόρων άσχοληταί μόνον εἰς μεταφοράς μεταλλεύματων, τότε θά ύπαρξη περισσότερων τούνατον ήδη φορτίων πλοίων φορτίου. Πάντως, ήδη ύπαρξης είσαγωγών μεταλλεύματος εἰς μεγάλας βιομηχανικάς χώρας, μέχρις 100 έκατομμυρίων τόνων, κατά τό 1962, φαίνεται, διτά θά διατίθεται καὶ έπαρκης δυναμικότητης μεταλλοφόρων πρός κάλυψιν αύτής. 'Αφ' έτέρου, ήδη ή μεταφορική ικανότης τοῦ στόλου πιπτέον εἰς τά 84 έκατομμύρια τόνων φορτίου. Συμπεραίνεται δύθεν, διτά ήδη φορτίων εἰς τό τέλος τού 1962 στόλος μεταλλοφόρων άσχοληταί μόνον εἰς μεταφοράς μεταλλεύματων, τότε θά ύπαρξη πλεονάζον τι διαθέσιμον τούνατον. 'Αν, δωρι, ως άπειδείχθη ήδη άπο τὸ παρελθόν, είναι ήκανά τὰ μεταλλοφόρα νά διακινοῦν καὶ άλλα είδη ήδη φορτίου φορτίου χύμα, ούδεις λόγος ήπάρχει νά άμφιδάλλη τίς, διτά ή τοιαύτη άπασχόλησίς των θά συνεχισθή, εἰς τρόπον δύστε, οιαδήποτε πλεονάζουσα χωρητικότης, ήτις ένδεχεται νά ύπαρξῃ, θά καλύπτεται, κατά πάσαν πιθανότητα, διτά άλλων ξηρών φορτίων χύμα.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ 616-156

ΑΘΗΝΑΙ

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 45

Ἡ Διοίκησις

τῆς Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης

ἀγγέλλει ὅτι,

ἴδρυσε καὶ ἔθεσεν εἰς λειτουργίαν εἰδικὸν

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

μὲν ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν ἐξυπηρέτησιν τοῦ πλάδου τῆς
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ, ἀπὸ τοῦ Ἐφοπλιστοῦ μέχρι καὶ τοῦ ναυτόπαιδος.

Διὰ πᾶσαν ἐξυπηρέτησιν καὶ πληροφορίαν ἀπευθυντέον

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΑ, Οδός Φίλωνος 45

τηλέφωνα 41.142 καὶ 474.239

ΤΗΛΕΓΡ. Δ/ΝΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ,, Πειραιά

(Ἐκ τῆς Διοικήσεως τῆς Ιονικῆς καὶ Λαϊκῆς Τραπέζης Ἐλλάδος)

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ: Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Σημειούνται κατά τὰς τελευταίας ἑβδομάδας ίκανοποιητική ἔξελιξης τῆς βιομηχανικής δραστηριότητος ἀνά τὸν Κόσμον, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι αἱ προβλέψεις διὰ τὰς 'Ηνωμένας Πόλιτείας δὲν ἐπηλήθευσαν πλήρως, μολονότι καὶ τὸ ἐκεῖ ἐπίπεδον τῆς παραγωγῆς διετηρήθη ὑψηλόν.

— Εἰς τὴν Εὐρώπην ἡ ἀνίουστα πορεία διετηρήθη καὶ εἰς ὅλας τὰς χώρας διαπιστοῦνται σταθερὰ ἡ αὔξησις τῆς παραγωγῆς.

— Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πόλιτείας ὁ δείκτης τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ἐσημειούτο, κατὰ Φεβρουάριον, εἰς τὰ 167, ἔναντι 168 τοῦ 'Ιανουαρίου. Εἰς τὴν δριμύτητα τοῦ χειμῶνος ἀπεδίδετο ἡ μικρὰ αὐτὴ χαλάρωσις τοῦ παραγωγικοῦ ρυθμοῦ.

— Η ἀμερικανικὴ χαλυδουργία ἀπησχολεῖτο, κατὰ Μάρτιον, μὲ τὰ 90% τῆς παραγωγῆς τῆς ικανότητος, ἀλλὰ μὲ μειωσιν τῶν παραγγελιῶν τῆς. Γενικῶς, αἱ παραγγελίαι τοῦ μηνὸς Μαρτίου ἥσαν κατώτεραι τοῦ ποσοῦ τῶν πωλήσεων.

— Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν ἡ παραγωγὴ τείνει νὰ σταθεροποιηθῇ εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον, μὲ δεικτὸν 118 ἔως 119, ἔναντι τοῦ 'Ιανουαρίου καὶ 107 ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου 1958.

— Καὶ ἡ ζήτησις τῶν προϊόντων ἔξακολουθεῖ αὐξανομένη, μὲ κομμοτέρησιν εἰς τὰς παραγγελίας, κυρίως διὰ τὸν χάλυβα. Αἱ ἐπενδύσεις διὰ τὸ 1960 ὑπολογίζονται νῦξιμεναὶ κατὰ 14%, ἡ δὲ παραγωγὴ χάλυβος ἀναμένεται νὰ φθάσῃ τὰ 25 ἑκατομμύρια τόννων.

— Εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινοπράξιας γαιάνθρακος — χάλυβος, συνεχίζεται ἡ κρίσις τοῦ γαιάνθρακος, ἐμφανίζονται, ὅμως, τὰ πρώτα σημεῖα μειώσεως τῶν ἀποθεμάτων, ἐνῷ προβλέπεται αὔξησις 5% διὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον.

— Η παραγωγὴ χάλυβος αὐξάνει, σημειώσασα κατὰ Μάρτιον τρ. ἔτους 6.382.000 τόννων, ἔναντι 5.905.000 τ., τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου. Διὰ τὸ τρίμηνον ἡ αὔξησις ἔφθασεν εἰς 30%, ἔναντι τοῦ ἀντιστοιχου τριμήνου π. ἔτους. Νῦξιμεναι ἐπίσης ἐμφανίζονται καὶ αἱ παραγγελίαι.

— Εἰς τὴν Γερμανίαν, εἰδικότερον, μετὰ μίαν προσωρινὴν χαλάρωσιν τῶν μηνὸν Δεκεμβρίου καὶ 'Ιανουαρίου, ἡ παραγωγὴ ἀνέλασε καὶ πόλιν τὴν ἀνοδικὴν πορείαν τῆς. Ἐνεφάνισε κατὰ Φεβρουάριον αὔξησις 2.4%, ἔναντι τοῦ 'Ιανουαρίου. 'Η βιομηχανία ἐργάζεται ἐν πλήρει ἀποδόσει καὶ ἐλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν σημειούται, αἱ δὲ παραγγελίαι τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου ἥσαν κατὰ 30% ἀνώτεραι, τῶν τοῦ ἀντιστοιχού μηνὸς τοῦ 1959.

— Εἰς τὴν Γαλλίαν ἐπεσήμανθη ἐλαφρὰ πτῶσις τῆς παραγωγῆς κατ' 'Ιανουαρίον συνεχισθεῖσα καὶ τὸ Φεβρουάριον. 'Ο δείκτης τοῦ Φεβρουαρίου ἥτο 170, ἔναντι 175 τοῦ 'Ιανουαρίου.

— Παρὰ ταῦτα, ἡ ἐν λόγῳ χαλάρωσις δὲν θεωρεῖται ἐνδεικτικὴ ὑποχωρήσεως τῆς παραγωγῆς.

— Εἰς τὴν Ἰταλίαν, τέλος, ἐποχιακὴ κρίνεται ἡ κατ' 'Ιανουαρίου ὑποχωρησίς. 'Ητο κατὰ 3.8% κατωτέρα ἡ κίνησις, ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου 1959, ἀνωτέρα, ὅμως, κατὰ 12%, ἔναντι τοῦ 'Ιανουαρίου 1959.

— 'Η ἀνωτέρω συνοπτικὴ εἰκὼν εἶναι ἀρκετή, διὰ νὰ δικαιολογήσῃ τὴν σημειωμένην παγκόσμιον δραστηριότηταν εἰς τὴν μεταφορικὴ κίνησιν.

• Τῆς Σουηδίας ἐπίσης ἔξαίρεται ἡ σταθερὰ ἀνίουστα τῆς οἰκονομίας της. Κατὰ τοὺς τελευταίους, μῆνας ἐπημειώθη μία χαρακτηριστικὴ αὔξησις τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας. 'Η βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἔφθασεν εἰς ρεκόρ ἄνευ προηγουμένου, ἡ ἀνεργία εἶναι ἡ χαμηλότερα σημειωθείσα καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ διευρύνονται.

• Δὲν ἀποκλείουν οἱ ξένοι παραπορηταὶ τῶν ἀμερικανικῶν οἰκονομικῶν ἔξελιξεων τὰ ἔκτακτα ἐν ἀνάγκῃ μέτρα, ἵνα συγκρατηθῇ ἡ διαρροὴ τοῦ εἰς χρυσὸν ἀποθέματος, λόγῳ καὶ τοῦ συνεχιζομένου ἐλλείμματος τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν.

— Αἱ πρὸ τὸ ἔξωτερικὸν βραχυπρόθεσμοι ὑποχρεώσεις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ὑπολογίζονται εἰς 18 — 19 δισεκατομμύρια δολ., ἐνῷ τὸ εἰς χρυσὸν ἀπόθεμα κατέρχεται ἀκόμη (22,8 δισεκατομ. πρὸ τριετίας ἔναντι 19,4 δισεκατομ. πρὸ διμήνου).

• 'Υπάρχουν οἱ πιστεύοντες εἰς τὴν ὑποτίμησιν τοῦ δολλαρίου, παρὰ τὰς κατὰ καιροὺς κατηγορηματικὰς διαφεύσεις. 'Ο σοδῶν πληθωρισμὸς καθίσταται ὀστηρέας ἐντονώτερος καὶ ἡ φυγὴ τοῦ ξένου κεφαλαίου ἀπὸ τὸ δολλάριον, ἡ ἥδη σημειουμένη, δυνατὸν σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἀποβῇ ἐπικίνδυνος.

— 'Ἄς σημειειθῇ, ὅτι ἀποφασιστικὴν ἐπίδρασιν θὰ ἀσκήσουν εἰς τὰς μετὰ τὰς προεδρικὰς ἐκλογὰς σκέψεις τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως αἱ ἔξελιξεις τῶν διεθνῶν σχέσεων. 'Αν ὁ κατευνασμὸς ἐπιτευχθῇ καὶ ἡ εἰρηνικὴ διαίνωσις τῶν λαῶν παγιωθῇ, ἵσως καὶ τὸ δολλάριον νὰ ὑποστὴ τὴν ἀναπροσαρμογὴν πρὸ τὸν χρυσόν. 'Αν, τούναντίον, αἱ συναντήσεις τῶν Μεγάλων καὶ αἱ ἔξελιξεις ἀποδείξουν τὸ ἀδύνατον τῆς συνεννοήσεως, θὰ καταβληθῇ κάθε προσπάθεια νὰ ἀποφευχθῇ ἡ ὑποτίμησις τοῦ δολλαρίου. Θὰ είναι ὅπλον ισχυρὸν κομμουνιστικῆς προπαγάνδας, ἀλλὰ καὶ θετικῆς ὀφελείας τῆς Ρωσίας, μὲ τὸ ισχυρὸν εἰς χρυσὸν ἀπόθεμα, ὅπερ διαθέτει.

• 'Ως «θαῦμα» χαρακτηρίζεται ἡ ἐπιτευχεῖσα, μετὰ μακρὰ ἔτη προσπαθείων, εὐημερία τῆς Ιταλικῆς οἰκονομίας. Κατὰ τὸ 1959 τὸ εθνικὸν εἰσόδημα ηύηθη κατὰ 0,3%, ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ κατὰ 10,9%, ἡ ἀξία τῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν κατὰ 7,6% καὶ ὁ ὄγκος αὐτῶν κατὰ 14%. Τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν ἔφθασε τὰ 764 ἑκατομ. δολ. 'Η ἀνεργία περιωρίσθη κατὰ 150 χιλ. ἀτομ. (ἀνεργοὶ 1.3 ἑκατομ.). Τὸ εἰς χρυσὸν καὶ συναλλαγμα ἀπόθεμα, δεύτερον ἐν Εὐρώπῃ, μετὰ τὴν Γερμανίαν ἀνήλθεν εἰς 2.953 ἑκατομ. δολλαρίον.

— 'Η Ναυτιλία, ἡ μετανάστευσις, ὁ Τουρισμός, τὰ γεωργικὰ προϊόντα, ἀλλὰ καὶ ἡ βαρεῖα βιομηχανία ἀπέδωσαν τὸ μέγιστον ποσοστὸν ἐσόδων ἀπὸ τὸ ἔξωτερικόν.

• 'Η Μόσχα ἐμφανίζει τὴν ἀνάπτυξιν τῶν συναλλαγῶν τῶν Σοδιέτ μὲ τὸ ἔξωτερικὸν κατὰ ποσοστὸν ἀνώτερον τῆς 'Αμερικῆς. 'Απὸ τοῦ 1955 αἱ ρωτικαὶ συναλλαγαὶ ηύηθησαν κατὰ 62%, ἐνῷ αἱ ἀμερικανικαὶ κατὰ 22%. Κατὰ τὸ 1959 τὸ ρωτικὸν ἔξωτερικὸν ἐμπόριον ἀνήλθεν κατ' ἀξίαν εἰς τὸ τρίτον τοῦ ἀμερικανικοῦ.

• 'Ανεκοινώθη ἐπισήμως ἡ ἀγόρα 425.000 τόν. ζαχάρεως Κούβας ἀπὸ τὴν Ρωσίαν, παραγωγῆς τοῦ 1960 πρὸς 3.06 σεντς τοῦ δολλαρίου. 'Απὸ τοῦ 1961 θὰ ἀγοράζεται βάσει τῆς συμφωνίας ἐν ἑκατομ. τόννων ἐπησίως ἐπὶ τέσσαρα ἔτη. Οἱ Ρώσοι θὰ ἀναλάβουν τὴν μεταφοράν.

• Τὸ Πακιστάνη ἡγόρασεν ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν 37 ἑκατομ. μπούσελς στίου μὲ διετή παράδοσιν. Γεωργικὰ προϊόντα ἀξίας 88 ἑκατομ. δολ. παραχωροῦνται.

• 'Αἱ ή Κοινὴ 'Αγορὰ τῶν ἔξ χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης φθάση εἰς τὸν προστατευτισμὸν τῶν ἀγροτικῶν προϊόντων διὰ τῶν εἰσαγωγικῶν διασμῶν καὶ εἰς τὴν ἐνιαίαν πολιτικὴν γεωργικῆς παραγωγῆς, σοδαροὶ θὰ είναι οἱ κίνδυνοι τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν γεωργικῶν προϊόντων τῶν

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι
λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διατηροῦν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων
σιγαρέττων πρὸς ἀμερικανικὴν τιμήν λιαν εὐονίκας.

| | |
|--------------------|--|
| ALEXANDRIA (Egypt) | : NESTOR GIANACIS 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 | : COMPAGNA CANARIENSE MARROQUI DE TABACOS S.A. Rue du Mexique |
| HAMBURG | : GEBR. HEINEMANN, Dovenfleet 12 |

άλλων χωρών από την κατανάλωσιν της Δυτ. Εύρωπης.

— Τὰ σιτηρά, τὰ καπνά, αἱ κτηνοτροφαὶ ἔξι Ἀμερικῆς θὰ στερηθοῦν μιᾶς ἀγορᾶς εὐρυτάτης κατανάλωσεως. "Οχι δίλγωτέρας ἐπιπτώσεις θὰ ἔχῃ καὶ διὰ τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν ἡ πολιτικὴ τοῦ προστατευτισμοῦ. Θὰ στερηθῇ τῆς πλέον θετικῆς του ἑργασίας τὸ τράμπ σκάφος.

• "Αν πιστεύσῃ τις τὸ Πεκίνον, εἰς 270 ἑκατομ. τὸν. ἀνήλθεν ἡ σιτοπαραγωγὴ τῆς Κίνας, μὲ πρόβλεψιν σταθερῶς αὐξανομένην νὰ φθάσῃ τὰ 375 ἑκατομ. τὸν. μέχρι τοῦ 1962. Ή ἑξαγωγὴ δημητρίακῶν ἀντιμετωπίζεται ἐντονωτέρα.

• Φαίνεται, ὅτι εἰναι τοιαύτης ἐκτάσεως ἡ ὑφισταμένη, ἀλλὰ καὶ ἡ προβλεπομένη κίνησις φορτίων από τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρὸς τὴν Ἰνδίαν, ὥστε ἡ σημαντικὴ κυβέρνησις, παρὰ τὰς ἀντιδράσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, νὰ ζητήσῃ καὶ λάβῃ ἡδη τὴν ἀδειαν τοῦ Κογκρέσου, ὅπως ὁ Πρόδρομος κ. Αἰγανχάουερ, ἔγκαταλειψῃ πρὸς στιγμὴν τὴν ὑπέρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων προτιμήσιν τοῦ νόμου 50—50 εἰς τὴν διεκπίνησιν τῶν φορτίων βοηθείας.

— "Οπως ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, πέραν τῶν σιτηρῶν, πρόκειται νὰ μεταφερθοῦν εἰς τὴν Ἰνδίαν ὄλικὰ καὶ μηχανῖματα, ἀξίας ἐνὸς δισεκατομμυρίου δολλαρίων, μὲ συμμετοχὴν εἰς τὰς δαπάνας καὶ ἄλλων χωρών, διὰ τὸ σχέδιον τοῦ Ἰνδού Ποταμοῦ.

• "Η Ἰαπωνία, ἀναζητοῦσα παντοῦ γύρω της τὸ μετάλλευμα καὶ τὸν γαιάνθρακα, ἵνα τροφοδοτήσῃ τὴν σταθερῶς ἐπεκτεινομένην βιομηχανίκην τῆς δραστηριότητα, ἐστράφη καὶ πρὸς τὸν Καναδάν.

— "Ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν εἰσήγαγε πέρσι τὸν ἑκατομ. τὸν. σιδηρομεταλλεύματος καὶ ἐφέτος πρόκειται τὸν ἑσαγάγῃ περισσότερα φορτία. Εἰς τὸ ἐκατομμύριον περίπου θὰ εἰσέσων καὶ αἱ ἀκείθεν εἰσαγωγαὶ γαιάνθρακος. Μεταλλεύματα ἐπίσης χαλκοῦ καὶ νικελίου ἡγόρασαν οἱ ἱάπωνες βιομηχανοί.

— "Η καναδικὴ κυβέρνησις ἐδέχθη, ἵνα ἡ τιμὴ τοῦ γαιάνθρακος καταστῇ προσιτή, νὰ παράσχῃ τὴν κρατικὴν ἐπιχορήγησιν, ὑποθιβαζομένου οὕτω τοῦ κόστους τῆς μεταφορᾶς.

• Διὰ πρώτην φοράν ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίων — ἑσαιρούμενον τοῦ σοδιετικοῦ κηπλόκου — ὑπερέβη κατ' Ἰανουαρίον τὰ 10 ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμερησίων.

— "Η αὔξησις ἀναφέρεται κυρίως εἰς τὰς πηγὰς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς, αἵτινες ἐνεφίασαν ἡμερησίαν παραγωγὴν ὑπερβαίνουσαν τὰ 5 ἑκατομμύρια βαρελίων.

— "Ο Καναδᾶς ἐπίσης ἐμφανίζει τὸ ρεκόρ τῶν 600.000 βαρελίων ἡμερησίων, ἐνῷ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Βενεζούελα δὲν ἐνεφίασαν αὐξήσεις.

• Διὰ τὸ τρέχον ἔτος ἡ ρωσικὴ παραγωγὴ πετρελαίου θὰ φθάσῃ τὰ 140 ἑκατομ. τὸν., πολὺ, βεβαίως, μακρὰν τῶν 240 ἑκατομ. τὸν. τῶν προγραμματισθέντων διὰ τὸ 1965. Η Μόσχα πιστεύει, πάντως, ὅτι θὰ ἐπιτύχῃ τὰ προγραμματισθέντα.

— "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι μὲ τὰ νέα ὑποδειγματικὰ γεωτρύπανα δυνατόν νὰ φάνη ἡ διάνοιξις φρεάτων μέχρι βάθους 20 — 30 χιλ. ποδῶν.

— Καὶ πρὸ τῆς ηὐξημένης παραγωγῆς ἔνα πλήρες δίκτυον ἀγωγῶν προβλέπεται νὰ κατασκευασθῇ καθ' ὅλον τὸ πλάτος καὶ τὸ μῆκος τῆς Ρωσίας μέχρι τοῦ Βλαδιμόστοκ.

• Ἐκπίπτουν αἱ τιμαὶ τῶν πετρελαιοειδῶν. Οἱ χαμηλότεροι ναῦλοι καὶ ἡ ὑπέρμετρος προσφορὰ ἀκαθάρτου πετρελαίου εἰς τὰς χώρας παραγωγῆς προκαλοῦν τὴν ὑποτίμησιν. Εἰς τὴν Καραϊβικὴν αἱ τιμαὶ τοῦ φιούελ ὅτι εἶναι κατὰ 20% κάτω ἔναντι τῶν πρὸ ἔτους.

• Οἱ γαλακοὶ λιμένες ἐνεφίασαν κατὰ τὸ 1959 συνολικὸν ἐμπορικὴν κίνησιν 81.1 ἑκατομμυρίων τόννων, ἔναντι 83.9 τοῦ 1958 καὶ 81.5 τοῦ 1957. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκάλυψαν δύοκινα 51.84 ἑκατομμυρίων τόννων καὶ αἱ ἑξαγωγαὶ 25.26 ἑκατομμυρίων τόννων. Εἰδικότερον, αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν γαιάνθρακών ἐμειώθησαν κατὰ 45%.

— Τὸ γαλλικὸν πλοίον συνεκέντωρας τὰ 63% τῆς κινήσεως ταύτης, προκειμένου διὰ τὰς εἰσαγωγάς, ἔναντι 58% (τοῦ 1958) καὶ τὰ 58% διὰ τὰς ἑξαγωγάς, ἔναντι 52% (τοῦ 1958).

— "Η αὔξησις τῆς συμμετοχῆς ὀφείλεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ 88% τῶν πετρελαίων μετεφέρθησαν διὰ γαλλικῶν δεξαμενοπλοίων.

• Ἐξ ἄλλου, ἡ μετὰ τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορικὴ κίνησις τῶν ιταλικῶν λιμένων κατά τὸ 1959 ἀνήλθεν εἰς 58.6 ἑκατομμυρία τόννων, μὲ αὐξήσησιν 2.4 ἑκατομμυρίων τόννων, ἔναντι τοῦ 1958. Περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀκτοπλοίων μεταφορῶν, ἡ κίνησις αὐτῆς ἔφθασε τὰ 83 ἑκατομμύρια τόννων.

— Οἱ ἐπιβάται ἑξωτερικοῦ ἀνήλθον εἰς 708.000, μὲ 13.000 ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ 1958, περιλαμβανομένης δὲ καὶ τῆς ἀκτοπλοίκης κινήσεως, ἔφθασαν εἰς τὰ 10 ἑκατομμυρία προσώπων.

— "Ο λιμὴν τῆς Γένοβας ἥλθε πρότος διὰ τὰς ἐκφορτώσεις φορτίων προερχομένων ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ, ἐνῷ δὲ λιμὴν τῆς Αύγουστας ἥλθε πρώτος διὰ τὰς ἀκείθεν ἑξαγωγάς πετρελαίων.

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

Phones | Office 2195
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ

Κατ' ἐπανάληψιν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἡ σχολή μήδησαν μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς βουλγαρικῆς ναυπηγικῆς διομήχνιας καὶ τὸν συντομοῦ τοῦ ἔργου της. Παραδέσθουν κατωτέρω καὶ μερκάς ἄλλας περὶ αὐτῆς ἐνδιαφερούσας πληροφορίας, τὰς ὅποιας μεταδίδουν δρεπανικαὶ πηγαὶ. Πρὸ μιᾶς ἀκόμη δεκαπεντετεττάς, ἡ Βουλγαρ.α ἡτο γιαστή, ἀπὸ ἐμπορικῆς πλευρᾶς, δι' ὠρισμένα προϊόντα τῆς, δι. λ.χ., τὸ ροδέλαιον, τὸν καπνόν, τὰς ὅπωρας καὶ τὰ λαχανικά της. Σήμερον, ἐν τούτοις, εἰς τὸν κατάλογον τῶν ἑξαγωγῶν της περιλαμβάνεται πλοίο καὶ φορτηγίδες, μηχαναὶ προώσεων καὶ παντός εἴδους μηχανήματα. Ἐκ τῶν τριῶν βουλγαρικῶν ναυπηγείων, τὰ δύο εύρισκονται εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Εύξεινου Πόντου, εἰς Βάρναν καὶ Πύργον, τὸ δὲ τρ.τὸν εἰς Ρουσσέ, παρὰ τὸν Δούναβιν. Τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Πύργου εἶναι μικρὰ καὶ ἀπασχολοῦνται, κυρίως, μὲ τὴν κατασκευὴν ἀλίευτικῶν, χωρητικότητος μέχρι 500 τόννων, μὲ λέμβους καὶ μὲ ἐπισκευὴν μικρῶν πλοίων. Ἐξ ἄλλου, τὰ παραδουνιάδια ναυπηγεία Ρουσσέ κατασκευάζουν καὶ ἐπισκευάζουν πατός εἰδους παταμόπλοια, ἡδη δέ, ἀνακαινίζουνται, πλούτιζονται καὶ μὲ δεξαμενὴν ἐπισκευῶν, ίκανης ἀνυψωτικῆς δυνάμεως.

Τὸ καύχημα, ἐν τούτοις, τῆς Βουλγαρίας ἀποτελοῦν τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βάρνας, εἰς τὰ ὅποια πρὸ τεστάρων ἡ πέντε μόλις ἐτῶν κατεσκευάζοντο μόνον φορτηγίδες. Σήμερον, ἡ παραγωγὴ τῶν ἀναφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια τῶν 4.000 τόνων, εἰς φορτηγά τῶν 3000 ἐως 5000 τόνων καὶ εἰς ἐπιβατηγά σκάφη, ἐνῷ εἰ.α: πράγματοποίησιος εἰς αὐτὰ καὶ ἡ ἐπισκευὴ πλοίων χωρητικότητος μέχρι 30.000 τόνων. Η ἐπηργία παραγωγικὴ ικανότης τῶν ἀναφέρεται εἰς δεξαμενόπλοια καὶ φορτηγά συνολικῆς χωρητικότητος 33.000 τόνων καὶ εἰς τοιμενόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 12.000 τόνων. Κατασκευάζονται, ἐπίσης καὶ δύο ἔως τρία ἐπιβατηγά ἐτησίων, τῶν 900 τόνων ἔκαστον. Τὰ παρισσότερα τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἑξάγονται εἰς τὴν Σοδιετικὴν "Ἐνωσιν καὶ εἰς χώρας τοῦ Παραπετασμάτος, τὰ δὲ ὑπόλοιπα προστίθενται εἰς τὴν δύναμιν τοῦ κρατικοῦ ἐμπτορικοῦ στόλου τῆς Βουλγαρίας. Η ναυπηγεῖα ἀκολουθεῖ τὸ σύστημα τῆς προκατασκευῆς τημάτων, δάρους 10 ἐως 15 τόνων, ἐ.ῷ μερκά τημάτων ἔχουν καὶ δάρος 40 τόνων καὶ ἀν. Διὰ τὰ ἐλάσματα ἐφαρμόζεται ἡ ἡλεκτροσυγκόλλησις. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζονται ἀνυψωτικαὶ μηχαναὶ, κινητήρες, ἀντλίαι, λίθητες, ψυκτικαὶ ἐγκαταστάσεις καὶ μέρος τῶν ἡλεκτρικῶν μηχανημάτων.

Τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βάρνας κατασκευάζουν ἐπτὰ τύπους σκαφῶν, περιλαμβανομένων φορτηγῶν τῶν 5.000 τόνων, πλοίων -ψυγείων, ἀλίευτικῶν καὶ ἐπιβατηγῶν διὰ 250 ἐπιβάτας, εἶναι δὲ ἐφωδιασμένα, μὲ χημικά καὶ τεχνικά ἐργαστήρια ἀρτίων ἑξωπλισμένα. Τὸ προσηρημένον εἰς τὰ ναυπηγεῖα κέρων ἔρευνα δὲ ἐπεκταθῆ προσεχῶς καὶ θὰ πλουτοῦσῃ μὲ δεξαμενὴν δοκιμῶν, δεδομένου διὰ τοῦ αἱ δοκιμαὶ τῶν προτύπων διεξάγονται δῆδη εἰς τὸ ἑξωτερικόν. Μεγάλας πρόδοσις ἐπετ.λεσεν ἐν Βουλγαρίᾳ ἡ κατασκευὴ τοιμενόπλοιων. Δεδομένου διὰ τὸ ὑλικὸν τῶν κοστῶν. εὐδη-

νά καὶ διὰ τὰ τοιμενόπλοια ἐμφανίζουν ισχυράν ἀντοχὴν καὶ δὲν ὑπόκεινται εἰς διάβρωσιν, προτιμῶνται διὰ τὴν ἀκτοφυλακήν, δ.ά τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφορὰς ὑγρῶν καυσίμων καὶ διὰ τὴν κατεργασίαν τῶν διλειμάτων. "Ηδη, γίνεται προεργασία διὰ τὴν κατασκευὴν καὶ πλωτῶν δεξαμενῶν πρὸς ἐπισκευὴν σκαφῶν, χωρητικότητος μέχρι 12.000 τόνων, ὑπόλογίζεται δέ, διὰ τοῦ αἱ δεξαμεναὶ αὐταὶ ἐτοιμέντον θὰ εἰναι διλγότερον δαπανηραὶ ἀπὸ τὰς χαλυβδίνους καὶ ἔξι του πρὸς αὐτὰς στερεαί.

Μερικά τοῦ 1955 ἐπισκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βάρνας μόνον βουλγαρικά πλοῖα, ἔκτοτε, δύμως, διὰ τῆς λειτουργίας μιᾶς μεγάλης μονίμου δεξαμενῆς, ἀρτίως ἑξωπλισμένης, προσελκύσθησαν ἐπισκευαὶ καὶ διένων σκαφῶν, τινά τῶν ὅποιων εἶναι χωρητικότητος μέχρι 30.000 τόνων. Ἐπισκευάζονται ἐπίσης κύριοι καὶ δοθητικοὶ κινητήρες διαφόρων τύπων. Δ.ά τὰ προσεχῇ ἔτη προβλέπεται ὀξ.όλογος ἑξέλιξις τῶν βουλγαρικῶν ναυπηγείων. Τὸ ύπο ἐκτέλεσιν σχέδιον προβλέπει δ.ά τὸ 1965

Head Office
30, Fouad 1st Avenue
Depots:
5. Tantah Street
30, Fouad Street
Branch Office
Rached Street
Tel. 2012
PORT-TEWFIK (Suez)

έπεισαν παραγωγική ικανότητα τών ναυπηγείων της Βάρνας 100.000 τόνων διάφορη για και τάκερος και μέχρι 20.000 τόνων διά τοιμεντόπολια. Τινά τών ναυπηγηθησούμειών ωκεανοπόρων πλοίων, λέγεται, διά της έχουν χωρητικότητα 15.000 τόνων.

ΤΑΛΛΙΑ

ΤΟ ΣΟΥΠΕΡ - ΛΑΤΝΕΡ "ΦΡΑΝΣ,"

Την 11η Μαΐου, παρουσία του Γάλλου Προέδρου και με άναδοχον την «Υδόνη Ντε Γκάλ», καθελκύεται από τα ναυπηγεία του Σαιν Ναζέρ το σούπερ-λάινερ «Φράνς». Αι προκαταρκτικά έργασια διά την καθέλκυσιν εύρισκονται ήδη εις το στάδιον τής διλοκληρώσεως. Πολλά μέρη του ικρώματος, γύρω της ναυπηγικής φάτνης, αφηρέθησαν και ή έξωτροκή έπι φάνεια το σκάφος, έχουσα μεθαδόν 258.000 τετρ. ποδών, δέχεται ήδη τα άλλεπάλληλα πέντε στρώματα δασής, άνω της Ισάλου γραμμής και ήξει στρώματα εις τα υφαλα. Περίπου 29 τόνοι χρωμάτων άπητηθησαν διά την έναρχη έργασιαν. Τα ύπερκατασκευάσματα συμπληρώνονται, εις τρόπον ώστε η τελική σιλουέττα του πλοίου θά διαγράφεται πλήρως, κατά την καθέλκυσιν του, έξαιρεται τών δύο καπνοδόχων, αιτίας ηδη τοποθετηθείν δραδύτερον. Το «Φράνς», διλοκού μήκους 1033 ποδών, είναι κατά 4 πόδας έπιμηκέστερον του μεγαλύτερου λάινερ του Κόσμου «Κούνη Ελίζαμπετ» (1029 ποδών), ήδη έχει χωρητικότητα 55.000 τ. γκρός, έναντι χωρητικότητος 83.678 τ. γκρός του «Κούνη Ελίζαμπετ» και 81.237 τ. γκρός του «Κούνη Μαίρη». Συνήθως, ή γκρός χωρητικότης τών έπιβατηγών είναι ισοδύναμος πρός 100 κ.π. κατά τόνον. «Οσού αφορᾶ την ταχύτητα, το «Φράνς» προβλέπεται νά διαπινέσσει 31 κόμβους την ώραν, ή ως «Νορμανδίας», 83.423 τ. γκρός, ήπιας, ως γνωστόν, κατεστράφη έκ πυρκαϊάς το 1942, εις την N. «Υόρκην και το 1946 διελόθη, άνεπιτυσσε ταχύτητα 29 κόμβων. Σημαντική διαφορά, έναντι της «Νορμανδίας», έγκειται εις το διά αύτη διέδετεν 28 λέβητας, διά δύναμις 160.000 ίππων, ήνω το «Φράνς», διά την αύτην ίπποδύναμιν έχεισθη 8 μόνον λέβητας και ήδη έχη κατανάλωσιν κατά 40% άλιγντεράν. Διά την καθέλκυσιν του «Φράνς» καταβάλλεται ιδιαίτερη προσοχή, διότι το σκάφος θά έχη δάρος 5000 τόνων έπι πλέον, έναντι της «Νορμανδίας», κατά τὸν χρόνον της καθέλκυσεως του. Βυθοκορίσεις διεξήχθησαν ήδη εις την διάρωγα και άλλας τινές διαρρομίσεις έγένοντο πρός διευκόλυνσιν της καθελκύσεως. Το πρόβλημα της συγκρατήσεως του πλοίου κατά την διοισθήσην του έκ της έσχαρας εις την θάλασσαν, θιδιτέρως άντιμετωπίζεται, δεδομένου, ότι υπάρχει μία υφαλος και θά πρέπει το σκάφος νά άκνητηση εις τὰ 640 μέτρα, πριν φθάση έκει, μιολούντι θά έχη ταχύτητα 14 μιλλίων, σταν θά έλθη εις έπαφην με τὸ ύγρον στοιχείον.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΝ ΠΥΡΗΝΙΚΟΝ ΤΑΝΚΕΡ

«Ερευνα, διεβαθμίσα υπό την αιγίδα της άμερικανικής κυβερνήσεως, κατέληξεν εις τὸ συμπέρασμα, ότι δεξαμενόπλοιον τῶν 34.000 τόνων ίππων, πρωθυμένων διά πυρηνικής ένεργειας και χρησιμοποιούν άντιδραστήρας δράζοντας υδατος, συνεχούς κυκλώματος, αποτελεί «τὸ μέλλον π.θωνών σύστημα, τὸ δυνάμενον νά πραγματοποιήσῃ εις τὸ έγγυς μέλλον συναγωνιστικήν πρωστήριον δυναμιν». Σκοπός της μελέτης ήδη ή έρευνα επί του καταλληλότερου τύπου άντιδραστήρος πρός υιοθέτησιν διά τὸ άμεσως πρωσεχές μέλλον, δραδύτερον δὲ δι' εύρεσαν έφαρμογὴν εις τὸ έμπορικὸν ναυτικόν. Εἰς την έρευναν μετέσχον ἀρκετοὶ τεχνικοὶ Οἰκοι, τὰ δημόσια τὸ πετρέλαιον εις τὴν έπιτροπὴν τοῦ Κογκρέσου επί της άπομικής ένεργειας. Διά τὸν υπόλογοισμὸν τοῦ κόστους ναυπηγήσεως και έκμεταλλεύσεως ἐπελέγη δεξαμενόπλοιον τῶν 43.000 τόνων ίππων, και ταχύτητος 18.3 μιλλίων, εξόπλισμένον μὲ συνήθη μονάδα ένεργειας ή μὲ τρεῖς τύπους άντιδραστήρων, ήρευνηθησαν δὲ τὰ πιθανά άποτελέσματα επί ταξιδίου Κόλπου Μεξικοῦ —άμερικανικῶν λιμένων Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερα), και Περσικοῦ Κόλπου—άνταστικήν δέκτην Ημαμένων Πολιτεών, μέσω τοῦ άκρωτηρίου Καλῆς Ελαΐδος. Οι επί τῶν δεπαγών υπόλογισμοί έδασθησαν επί τοιούτου πλοίου, ναυπηγουμένου κατά τοὺς 40 προσεχεῖς μῆνας.

«Ο άντιδραστήρος δράζοντας υδατος συνεχούς κυκλώματος έπειταν εύνοικήν πως σύγκρισιν, έναντι συνήθους πρωστηρίου συστήματος, μὲ κόστος καυσίμου και κόστος παραδόσεως, επί τῶν βραχυτέρων δόδων, ένεφανίσθη δὲ πολὺ διάφορος εις την μακροτέραν τῶν 20.483 μιλλίων διάρομον ἀπό Περσικοῦ Κόλπου πρός δορράν τοῦ άκρωτηρίου Χάττε-

ρας. Κατά την έρευναν ή πυρηνική ένέργεια επί της μακροτέρας διαδρομῆς «πληγάζει σημείου οἰκονομικῆς συναγωνιστικότητος διά μεγάλα και ταχύτερα σκάφη». Η έπιτροπή δέν απορρίπτει τοὺς ἄλλους τύπους άντιδραστήρων — δράζοντος υδατος, ως ἔκεινον, διστις θά χρησιμοποιηθῇ επί τοῦ «Σαβάνα» — ἀλλά τοὺς παραμερίζει, λόγῳ τοῦ σημερινού ψηφιλού κόστους αὐτῶν και λόγῳ τῶν ἀπαιτουμένων διά τὸ προσωπικὸν μηχανῆς ειδικῶν γιώσεων και περίας.

Διά τὸ ταξίδιον Κόλπου Μεξικοῦ — Λιμένων Ατλαντικοῦ (Βορείων Χάττερας), ἀλλά και διά τὸ κόστος ναυπηγήσεως, υπόλογοίζει τὴν έρευνα, ὅπι δεξαμενόπλοιον τῶν 43.000 τόνων ίππων, μὲ συνήθη πρώστην, θά κοστίσῃ διά την ναυπηγήσειν του 15.048.000 δολλαρίων, έναντι 22.337.000 δολλαρίων τοῦ έφωδιασμένου διά άντιδραστήρος δράζοντος υδατος συνεχούς κυκλώματος. «Ετερα 4.307.000 δολλαρίων δέοντα προστεθοῦν εις τὸ κόστος τοῦ πρώτου πυρηνικοῦ πλοίου, πρός κάλυψιν διαπονῶν διά έρευνας, μηχανῶν κλπ., αἵτινες είναι πιθανόν νὰ μή χρειασθούν διά τὰ έπομενα πυρηνικά σκάφη ή τούλαχιστον ούχι μέχρι τοιούτου βαθμοῦ. Έξ αὖτοι, αἱ ἔτησιοι δαπάναι διαχειρίσεως θελουν άνελθει εις 4.107.000 δολλαρίων διά τὸ πρώτον πυρηνικό πλοίον, έναντι 3.048.000 δολλαρίων τοῦ συνήθους δεξαμενοπλοίου. Αἱ δαπάναι παραδόσεως φορτίου υπόλογοίζονται διά μὲν τὸ πρώτον πρώστην πρώστην εις δολλάρια 2.14 κατά τὸν, διά δὲ τὸ πρώτον πυρηνικό πλάκερ, μὲ τύπον άντιδραστήρος δράζοντος υδατος, εις 2.94 δολλάρια. Η δευτέρα τάξις άντιδραστήρων δράζοντος υδατος θὰ παρουσιάσῃ — κατὰ τὴν έκθεσιν — δαπάνας παραδόσεως φορτίου πρός 0.62 δολλάρια κατὰ τὸν.

‘Αφ’ έτέρου, ή μακρά διαδρομὴ ἀπό Περσικοῦ Κόλπου πρός τὰς Αιγαίοπόλεις τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, μέσω τοῦ άκρωτηρίου τῆς Κολῆς Ελαΐδος, παρουσίᾳ κατ’ αὐτὸν ούσια τὸ αὐτὸν διαστικὸν κόστος, μολονότι διανήθης τύπος είναι κατὰ 2.000.000 δολλαρίων διάφορος τῆς δραχυτέρας δόδου, δὲ πυρηνικός τύπος τῆς πρώτης τοῦ είδους διάσεως παρουσίᾳς έπειτας δαπάναις διαχειρίσεως άνερχομένας εις 4.195.000 δολλαρίων, έναντι 3.339.000 δολλαρίων τοῦ συνήθους τύπου. Τὸ κόστος παραδόσεως φορτίου αἱρέται εις 14.38 δολλάρια κατὰ τὸν διά τὸ πρώτον παραδόσεως φορτίου πλάκερ και δολ. 12.48 διά τὸ σύνθετος. Υπό τινας ἄλλας αἱ προστηρίσματα, τὸ κόστος παραδόσεως τοῦ πυρηνικοῦ πλοίου ίποβιδαζεται εις τὰ δολ. 12.88.

Εἰς διάλογοική συζήτησιν ἐνώπιον τῆς έπιτροπῆς τοῦ Κογκρέσου έπι τῆς πυρηνικῆς ένεργειας, δὲ επί τῶν μεταφορῶν υφιστουργὸς τοῦ θεούργειος Εμπορίου κ. Τζών Αλλεν κατέθεσεν, διστις ή διοικητης τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπί δειξεν ἀπορθυμίαν πρός υποστήριξιν προτάσεων διά τὴν ἀνάπτυξην πυρηνικοῦ δεξαμενοπλοίου, άντιταχθείσας εις τὸ πρόγραμμα δαπάνων. «Ετερος μάρτυς, κ. Ριχάρδος Γκόδγουν, τημητάρχης τῆς Ηνωμένης Διοικήσεως» έπι τῶν πυρηνικῶν σχεδίων, έπειχησεν, διστις τὸ δεξαμενόπλοιον τῶν 43.000 τόνων ίππων, μὲ συνήθη μέσα πρώσεως και μὲ τρεῖς τύπους συστημάτων πυρηνικῆς πρώσεως, έπειλέγη διά καθαρῶν διαγαλύτερον, θά έσμικρους τὸ μεταξὺ πυρηνικῶν και συνήθους πρώσεως σκαφῶν χάσμα, ένω πυρηνικόν έπι διαθέτον ταχύτητα, τιθέμενον έν ύπηρεσίας εις τὸν Ειρηνικόν, θά ήτο κατὰ τὸ άλιγντερον δαπανηρόν, έναντι αἱδελφοῦ πλαίου κινουμένου διά συνήθους πρώσεως.

‘Η μελέτη ναυπηγήσεως πυρηνικοῦ έπιβατηγοῦ σκάφους, προσέθεσεν δι. κ. Γκόδγουν, ήλθεν εἰς συναρτήσει τῆς μελέτης διά τὸ πυρηνικόν δεξαμενόπλοιον και ἔγενετο—κυρίως—διά νὰ καταδείξῃ τὰ εὐνοικήτερα διαποτέλεσματα τῆς πυρηνικῆς ένεργειας. Μεγάλο διάνερον, μὲ διαμερίσματα διά 1450 έπιβάτας και ἔπι τρεισιάς μεταφορικῆς ίκανος ήπητος διά φορτίου 83.000 τόνων, θά έκοστιζε σήμερον περὶ τὰ 88 έκατομμύρια δολλαρίων, διά τύπον διά 35.000 δολλαρίων διά τὸ σύνθετος πλοίον και 20.643 δολαρίων διά τὸ πυρηνικόν, θά έχεισθη διά τὸ πυρηνικόν περὶ τὰ 780, ήτοι κατὰ 13 δολλάρια μικρότερος, έναντι τοῦ ταξιδ. συμπληρωμάτων συνήθους πρώσεως. Τὸ ηποτθέμενον πυρηνικόν έπιβατηγὸν θὰ είναι έφωδιασμένο ου μὲ άντιδραστήρα δράζοντος υδατος συνεχούς κυκλώματος, διστις τὸ σύνθημα τούτο έμφανίζει περισσοτέρας έπιδίδας έπιτυχίας, έναντι τῶν τριών μελετηθέντων διά δεξαμενόπλοιον τύπων μετάδων.

MARITIME (SUDAN) LIMITED

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

CABLES:
"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578

PORT SUDAN

P. O. Box 306

ΙΑΠΩΝΙΑ

Η ΛΕΞΙΣ "ΜΑΡΟΥ"

'Ως είναι γνωστόν, δλα τά ιαπωνικά έμπορικά πλοία φέρουν, μετά τό δύνομά των, τήν λέξιν «Μαρού», χωρίς ούδε αύτοι οι Ιάπωνες νά είναι είς θεών, όπως προσδοκίουν έπακριβώς τήν σημασίαν της. Επικρατεστέρα έχονται είναι, δτι ή λέξις «Μαρού» σημαίνει κύκλου ή γύρων και διά τής προσκολλήσεώς της παρά τό δύνομα του πλοίου, έπιθυμουν οι Ιάπωνες νά κάμινουν διάκρισιν τών έμπορικών πλοίων άπό τά πολεμικά σκάφη. Τά πρώτα, δηλαδή, έκτελον κυκλικά ταξιδία, άναχωρούντα άπό τους έθνικούς λιμένας και έπανακάμπτοντα είς αύτούς, με προσφισμόν νά ένεργον διακίνησιν έπιστρων και φορτών. Διδούνται, δμως και διάφοροι άλλαι έξηγησις. Ούτω, κατά μίαν παλαιότεραν παράδοσιν, δ αύτοκράτωρ τής Κίνας (3.000 π.Χ.), δέ πονομαζόμενος Χακοντό Μαρού, κατήλθεν έξι ούρων και έδιδαξε τους άνθρωπους νά ναυπηγούν πλοία. Έκτοτε πρός τιμήν του, τά έμπορικά πλοία φέρουν, ως άπαραίτητον παρακολούθημα τής δύνομασίας των, τήν λέξιν «Μαρού». Μία άλλη έκδοχή άναφερε, δτι έπι τής φεουδαρχικής έποχης τής 'Ιαπωνίας έπετρέπετο είς τους έμπορους νά χρησιμοποιούν έπωνυμον. Τότε ή λέξις «Μαρού» έχρησιμοποιείτο, ως δύνομα τής οικογενείας ή του καταστήματος και κατ' έπεκτασιν υιοθετήθη και διά τά πλοία. Έτέρα έκδοχή ή ποστηρίζει, δτι έπι άυτοκράτορος Τογιοτούμι Χιντεγισοί (1536—1598 μ.Χ.) κατεκευάσθη μέγα σκάφος δύνομασθεν «Νίππον Μαρού». Τό γεγονός έκεινο ένεωρήθη σημαντικόν καί έκτοτε έπεκράτησε τό έθιμον νά άκολουθη ή λέξις «Μαρού» τό δύνομα του πλοίου. Τέλος, κατά μίαν τετάρτην έκδοχήν, ή λέξις «Μαρού» έσήμαινεν άρχικώς «κατοχήν» ένως πράγματος παρά τίνος προσώπου. Έσήμαινεν θέτεν, τό «Μαρού», ένα «πράγμα ιδικού μου».

Η λέξις «Μαρού», είς τήν 'Ιαπωνικήν.

Ειν «Μαρού». Μία άλλη έκδοχή άναφερε, δτι έπι τής φεουδαρχικής έποχης τής 'Ιαπωνίας έπετρέπετο είς τους έμπορους νά χρησιμοποιούν έπωνυμον. Τότε ή λέξις «Μαρού» έχρησιμοποιείτο, ως δύνομα τής οικογενείας ή του καταστήματος και κατ' έπεκτασιν υιοθετήθη και διά τά πλοία. Έτέρα έκδοχή ή ποστηρίζει, δτι έπι άυτοκράτορος Τογιοτούμι Χιντεγισοί (1536—1598 μ.Χ.) κατεκευάσθη μέγα σκάφος δύνομασθεν «Νίππον Μαρού». Τό γεγονός έκεινο ένεωρήθη σημαντικόν καί έκτοτε έπεκράτησε τό έθιμον νά άκολουθη ή λέξις «Μαρού» τό δύνομα του πλοίου. Τέλος, κατά μίαν τετάρτην έκδοχήν, ή λέξις «Μαρού» έσήμαινεν άρχικώς «κατοχήν» ένως πράγματος παρά τίνος προσώπου. Έσήμαινεν θέτεν, τό «Μαρού», ένα «πράγμα ιδικού μου».

Η χρήσις τής λέξεως «Μαρού», μετά τό δύνομα του πλοίου, άπαντάται και κατά τήν έποχήν του Καμακούρα (1192 έως 1333 μ.Χ.), ως και κατά τήν έποχήν 'Αστοκαγά (1338 έως 1573 μ.Χ.), άλλ' ή κοινή χρήσις της έπι πλοίων άρχεται άπό τής έποχης Τοκουγκαβά. Πέραν, δμως, τών έκδοχών αύτών, δίδεται και μία άλλη έξηγησις. Κατά τους άρχισιους χρόνους, τό παιδίον άπεκαλείτο, κατ' έθιμον, «Μαρού», πού ένεχει, τρόπον τινά, τήν σημασίαν τής ιδικής μας φράσεως «τό παλληκάρι μας», ή δε λέξις αυτή συνίστα τήν έκδήλωσιν αισθήματος άγαπης. Σύν τώ χρόνω ή λέξις «Μαρού» μετέπεσεν είς τήν σημασίαν του κύκλου, έν συνδυασμῷ με τήν έννοιαν τής άπλοτητος και τού ώραίου. Παραλλήλως, ένειχε τήν έννοιαν τού τελείου. Τό σχήμα ένός κύκλου σημαίνει, δτι τό παιδίον θά μεγαλώσῃ και θά ζήσῃ, δτι θά ύπερυνηκήσῃ τάς δυσκολίας τής ζωής και θά έπιδειξη θάρρος συνοδεύμενον άπό καλήν τύχην. Υπό τήν έννοιαν ταύτη, ή λέξις «Μαρού» προσκολλάται παρά τό δύνομα του πλοίου, ως δεήγμα άγαπης και έμπιστοσύνης διά τήν σταδιοδρομίαν του έν τή θαλάσση.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Εις πρόσφατον άνακοινώσαν τού ιαπωνικού ύπουργείου Μεταφορών άναφέρεται ή κρατούντα πρόβλεψις, δτι κατά τό τέλος του προσεχούς μηνός 'Ιουνίου θά παραμείνουν κενά, έλλειψει έργασίας, 25 έσχαραι διαφόρων ιαπωνικών ναυπηγεών, έκ τών όποιων αι είκοσι χρησιμοποιούνται διά τήν κατασκευήν φορτηγών ξηρού φορτίου, χωρητικότητος μέχρις 20.000 τόνων, οι δε ύπόλοτοι ποιοι διά τήν κατασκευήν δεξαμενοπλοίων τών 20.000 τόνων και άνω. 'Αν συ.εχισθή ή παρούσα κατάστασις τής έλλειψεως νέων παραγγελιών, ή άριθμός τών κενών ναυπηγικών κλινών θά αύξηθη μέχρι τού προσεχούς Δεκεμβρίου είς 30 διά φορτηγά ξηρού φορτίου και είς 15 διά δεξαμενόπλοιοι. Τό σύνολον τούτο άντιπροσωπεύει, ως έγγιστα, τά 70% τής ιαπωνικής ναυπηγικής δυναμικότητος.

ΠΛΟΙΑ ΔΙΑ ΤΑ ΣΟΒΙΕΤ

Εις τήν ύπογραφείσαν τελευταίως τριετή ρωσοϊαπωνικήν έμπορικήν συμφωνίαν περιλαμβάνεται και ή ναυπηγήσιαν διά λογαρισμών πόλεων τής Σοβιετικής Ρωσίας 33 πλοίων, ήτοι τριών φορτηγών γραμμής, πέντε δεξαμενοπλοίων, 15 πλωτών γερανών και 10 βυθοκόρων. Αι διαπραγματεύσεις διά τάς έν λόγω ναυπηγήσεις ήρχισαν ήδη. Έγνωσθη σχετικώς, δτι τά τρία φορτηγά θά είναι χωρητικότητος 10.000 έως 20.000 τ. d.w., έκαστον, τά δε πέντε δεξαμενόπλοιοι τών 18.000 έως 20.000 τόνων d.w. Οι πλωτοί γερανοί θά έχουν άνωφτικήν δύναμιμ πέντε τόνων, ένως αι βυθοκόροι θά έχουν ίκανότητα έκσκαφης 200 κυβικών μέτρων καθ' άρων.

ΚΑΙ ΜΙΑ ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΗΡΙΣ

'Επ' εύκαιριά τής συμπληρώσεως μιάς έκαποντασίας άπό τής ιδρύσεως τών ναυπηγείων τής έταιρίας Μιτσούμπ'σι (τού Ναγκασάκι), έξοδη άναμνηστικών τεύχος, είς τό όποιον άντικατοπτρίζεται ή δραστηρότης τής έταιρίας δι' ίστιοφόρα άρχικών και δι' άπτηλατα σκάφη άπό τού 1887 και έπειτα. 'Αναφέρονται χρονολογικώς τά καθελκυσθέντα πλοία άπό τάς έγκαταστάσεις τής έταιρίας είς Ναγκασάκι, Σιμονοζάκι και Χιροσίμα μετά πλήρων λεπτομερειών δι' έκαστον σκάφος. Τό τεύχος, πέραν τής δέξιας του άπό στατικής πλευράς, παρέχει και μίαν έντωπωσιακήν εικόνα τών μεταπολεμικών έργασιών τών έν λόγω ναυπηγείων εις κατασκευάς φορτηγών και μεγάλων τάνκερς. Τό πρώτον σδημού, και άπτηλατον πλοίον έναυπηγήθη τό 1887, είναι δε τό «Γιούγκα Μαρού», 206 τ. γκρός και ταχύτητος 8 μιλλίων, τελούν και σήμερον έν υπερεσία ής πορθμείον, διά τήν μεταφοράν του προσωπικού ένως ιαπωνικού γαιανθρακορυχείου.

ΙΣΡΑΗΛ

ΚΑΙ ΛΑΙΝΕΡ ΤΩΝ 22.000 ΤΟΝΝΩΝ

'Η ναυτική έταιρία «Ζίμ», άποφασίσασα κατ' άρχην τήν ναυπήγησιν ένός έπιβατηγού λάινερ τών 22.000 τόνων γκρός διά τήν γραμμήν της Μεσογείου—Νέας Υόρκης, είχε ζητήσει πρό καιρού άπό διάφορα ναυπηγεία, δπως ύποθαλόντων τάς προσφοράς των. 'Ηδη, άντιπρόσωποι τών γαλλικών ναυπηγείων Πενεού (τού Ναζέρ) έφθασαν είς τήν Χάΐφαν, προκειμένου νά διεξαγάγουν σχετικάς συζητήσεις. 'Ενδιαφέρον, έπιστης, διά τήν άναληψιν τής έν λόγω έργασίας έξεδηλωθή άπό τά γερμανικά ναυπηγεία, καθώς και άπό τά ιαπωνικά ναυπηγεία τής Ούραγκας. 'Εξ άλλου, είς τά ναυπηγεία τής Βρετανίας θά δόλκηρωθαίν έντος του Ματίου τά σχέδια διά τήν κατασκευήν έντος δηζελοκινήτου λάινερ μεταφορικής ίκανότητος 620 έπιβατών, όπερ παρηγγέλθη πρό τινων μηνών άπό τήν ίδιαν ισταρητήν έταιριαν. 'Η παράδοσις τού έν λόγω σκάφους είς τήν «Ζίμ» προβλέπεται νά πραγματοποιηθή κατά τάς άρχας τού θέρους τού 1961.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Εις Λευκήν Βίλιουν έπι τού δρετανικού ισοζυγίου πληρωμών άναφέρονται και τά καθαρά έσοδα τής δρετανικής ναυτιλίας κατά τό 1959, προκειμένου περί σκαφών ξηρού φορτίου. 'Υπολογίζονται ταύτα είς 86 έκαπομπύρια λιρών (προσωρινοί άριθμοι), ητοι είς 36 έκατ. λιρών διά τό α'. δημητρίου και είς 50 έκατ. λιρών διά τό β'. έξαμηνον, έναντι τών αύτων, κερδών τού 1958 και 73 έκαπομπύρια λιρών διά τό 1957. Περιλαμβάνονται είς τήν άνωτέρω άπολογισμούς οι ναύλοι δι' ύπερτοντίους μεταφοράς, τά είσιτηρια έπιβατών και αι δαπάναι τών δεξαιμενοπλοίων έν Αγγλία, καθώς και αι αντίστοιχοι δαπάναι τών δρετανικών πλοίων είς λιμένας τού έξωτερικού. Αι άκαδέρατοι είσπράξεις άναβιδάζονται είς 441 έκαπομπύρια λιρών διά τό 1959, έναντι 432 έκαπομπύριων λιρών τού 1958 και αι δαπάναι είς 355 έκατ. λιρών, έναντι 346, τού 1958. 'Έσημερά, δηλαδή, ποιά τίς ένθαρρυντική αύξησης τών άκαθαρίστων είσπράξεων.



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)

THE PEROLIN COMPANY, LTD.

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street—Tel. 42249
PIRAEUS

SYRIA - LEBANON

PAPADOPOULOU & CO.
LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

ARABIA

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

FINLAND

INSALKO
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO

RIERA HERMANOS
Apertado 167 CEUTA

MALAYA

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

NEW ZEALAND

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S
Dronningensgt 10) 12
OSLO
(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt 81
KRISTIANSANDS.

ΣΠΑΝΙΖΟΥΝ ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΑΙ "ΛΑΙ ΙΝΕΡΣ,"

"Η ναυπήγησις μεγάλων έπιβατηγών λάινερς παρέσχε κατά τα τελευταία έτη άπικερδή άπασχόλησην εις τα βρετανικά ναυπηγεία και τάς συναφεῖς διομήναις. Κατά τὸν διευθυντή τῶν ναυπηγείων «Τζάν Μπράουν», εἰς τὰ όποια, ὡς γνωστόν, κατεσκευάσθησαν προπολεμικῶν τὰ δύο «Κούνγκς», ἐκ τῶν 40 λάινερς, τῶν 20.000 τόνων γκρός και δινα, στίνα ἐ-αυτηγήθησαν ἡ τελούν, ὑπὸ ναυπήγησιν, ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου και ἐντεύθεν, τὰ 27, ἥτοι ἄνω τῶν 23), κατεσκευάσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ. "Ολαὶ, δημως, αἱ ὑπάρχουσαι ἔνδειξεις πείθουν, ὅτι τὸ πρόγραμμα τῶν τοιούτων ναυπηγήσεων ἔγγιζει ἡδη εἰς τὸ τέρμα του. Τὸ παρελθόν ἔτος καθελκύσθησαν ἀπὸ τὰ βρετανικά ναυπηγεία ἐπιβατηγά λάινερς συναλικῆς χωρητικότητος 118.000 τόνων, ἐφέτος δὲ ἔχει προγραμματισθῆ ἡ καθέλκυσις ἐτέρων, 112.500 τόνων, ἐνῷ διὰ τὸ 1961 ἀπομένουν δύο μόνον σκάφη, συναλικῆς χωρητικότητος 55.000 τόνων. Τὴν ιδίαν τύχην θὰ ἀκολουθήσουν ἐντὸς ἔτους και τὰ ναυπηγεία τῶν ἄλλων χωρῶν.

"Η πιθανότης ναυπηγήσεως κατά τὰ προσεχῆ ἔτη ἐν Ἀγγλίᾳ μεγάλων έπιβατηγών γραμμῆς ἔβαρτάται ἀπὸ διαφόρους παράγοντας. Πρωτίστως, δέος νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, ὅτι οἱ ἔξαρθρωθέντες κατά τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου αἱ οἰκονομίες επιβατηγῶν λάινερς ὅλων, σχεδόν, τῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, ἔχουν ἡδη ἐν πολλοῖς ἀποκατασταθῆ και δι, συνεπῶς, ἡ κίνησις διὰ περαιτέρω ἀποκαταστάσεις δυνατῶν νὰ χαλαρωθῇ. Πρόπει, ἐπίσης, νὰ ὑπολογισθοῦν τὰ ἀπαπούμενα σεβαστὰ κεφάλαια διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐπιβατηγῶν πρώτης κατηγορίας, δεδομένου ὅτι τὸ κόστος αὐτῶν, δυον και αἱ διπόταν ἔκμεταλλεύσεως των των, συνεχῶς αὔξανουν. Πρέπει, τέλος, νὰ σταθμισθῶν ἐπαρκῶν αἱ πολιτικαὶ μεταστολαὶ και ἡ ἀντιδρασίς, τὴν όποιαν προσδόλων αἱ ἐπιχορηγούμεναν ἔταιρια. "Ιστος σπουδαιότητος εἶναι και ὁ παράγων τοῦ αὐξοντος συναγωνισμοῦ τῶν ἐνεργίων μεταφορῶν, δυτικές ἐκτίνεται ἐπὶ πάσης, σχεδόν, γραμμῆς. "Η πλειονότης τῶν μεγάλων έπιβατηγῶν λάινερς δὲν δύναται νὰ ἔργασθῃ ἐπικερδῶς, ἃν δὲν ἀναλάβῃ, κατά τὰς καταλλήλους ἐποχάς, τὴν ἐκτίνεσιν τουριστικῶν ταξιδίων.

"Ο Βόρεος "Ατλαντικὸς ἀποτελεῖ τὸ πεδίον τῶν σημαντικότερων μεγάλων γραμμῶν και αἱ ἀναέριοι συγκοινωνίαι εἰς τὸν αὐτὸν τομέα ἐμφανίζουν διὰ τὰ πλοΐα τὴν μεγαλυτέραν ἀπειλὴν. Αἱ ἀεροπορικαὶ ἔταιραι αἱ ἀποδιέπονταν ἐφέτος εἰς μεταφορὰν 2.000.000 ἐπιβατῶν, ἔναντι 1.500.000 μεταφερθέντων κατά τὸ 1959. Αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ ἀφ' ἐπέρου ἐπημειώσαν κατά τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ἐλαφράν κάμψιν, ἀνελθοῦσαι τὸ 1959 εἰς 884.000 ἐπιβατῶν. Οίκονομοί αἱ χρήματος και χρόνου, θέσεις ἀνέτουν, ὅπως εἰς τὰ τραίνα, πιστωτικάς ἐνοκλίας και συνδυασμούς οικογενειακῶν ταξιδίων προσφέρουν αἱ ἀεροπορικαὶ ἔταιρια, εἰς πολλὰς δὲ περιπτώσεις συνεργάζονται μὲν αὐτάς οἱ πλοιοκτῆται διὰ τὴν ἔκδοσιν φίσιτηρίων μικτῶν ταξιδίων, μεταβάσεως διὰ θαλάσσης και ἐπιστροφῆς ἀεροπορικῶν ἢ τάναποδιν. Παρεπήρημη, δημως, ἀπὸ τινος, ὅτι τὰ νέα χαμηλὰ δερποτορικά εἰσιτηρία ἐπὶ πολλῶν γραμμῶν, ἔγγιζουν πολὺ τὰ τιμάς τῶν εἰσιτηρίων διὰ τὰ θαλάσσια ταξιδία και μολονότι οἱ πλοιοκτῆται διακιρύσσουν, δυτικές τὰ δερποτορικά ταξιδία εἶναι συμπληρωματικά τῶν θαλασσίων, ἐν τούτοις, ἔξεδηλώθησαν σημεῖα ἀνησυχιών, δυον ἀφορᾶ τὰς τοιαύτας ἐκτιμήσεις.

"Εσχάτως οι Σουηδοὶ ἔγκατέλειψαν τὰ σχέδια ναυπηγήσεως νέου ὑπερωκεανού τῶν 20.000 τόνων γκρός, ἐνῷ εἰς τὴν "Ηπειρωτικὴν Εὐρώπην αἱ ἐνδιαφέρομενας ἔταιριας ἔκριναν ὡς οἰκονομικῶτερον νὰ διατηροῦν τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα τῶν εἰς καλὴν κατάστασιν, παρὰ νὰ ἐπενδύσουν κεφάλαια εἰς νέας ναυπηγήσεις. Τὴν μέθοδον ταῦπην ἥρχισαν πρῶτοι νὰ ἀκολουθοῦν οἱ Γερμανοὶ και οἱ "Ελληνες, μὲ παλαιὰ πλοῖα ἀγορασθέντας ἀπὸ Γάλλους και Βρετανούς. "Ἐτερα σημεῖα τῶν καιρῶν ἀναφέρονται εἰς τὴν διολέν ταύτων αὐξανομένην τάσιν ναυπηγήσεως ὑπερωκεανῶν τῆς μιᾶς θέσεως και κατὰ προτίμων τῆς τουριστικῆς. "Έχων τις ὑπ' ὅψιν τὰ γεγονότα ταῦτα, δὲν δύναται νὰ ὑπολογίζῃ, δυτικές τὰς προσφέρουσαν εἰς τὸ ἔγγυς μέλλονοι παραγγελίαι διὰ τὰ βρετανικά ναυπηγεία. "Έχουν ταῦτα ἀνὰ χειρας μίαν μόνην παραγγελίαν διὰ τὸ

τερικὸν, ἀναφερούμενην εἰς ἓνα λάινερ τῶν 20.000 τόνων γκρός διὰ τὴν Πορτογαλίαν. 'Αφ' ἐπέρου, η παραγγελία ἐνὸς δευτέρου πορτογαλικού λάινερ ἐπιτοθετήθη εἰς τὸ Βέλγιον, ἐνῷ τὰ μόνα ἄλλα συμβολαῖα παρομοίων πλοίων διὰ λογαριασμὸν Ιταλικῶν ἔταιρών, συνήθησαν μὲ Ιταλικά ναυπηγεία, λόγω ἐπιχορηγήσεων και πιστωτικῶν εύκολιών. Τέλος, πέραν τῆς πιθανότητος μιᾶς νορβηγικῆς παραγγελίας, οὐδεμία ἄλλη εύρωπαϊκή ἔταιρια φαίνεται ἔχουσα ἀμεσον ἀνάγκην ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανῶν.

Εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν μόνη ἐλπίς ἐργασίας ἀπομένει η εύνοια και κυβερνητικὴ ἀπόφασις, ἀναφορικῶν πρὸς τὰ σχέδια τῆς «Κιούνφαρ Λάιν». Πέραν τοῦ διτὶ ἡ ἀτμοπλοΐα αὐτὴ δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ δοτικαταστήσῃ εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον τὰ δύο «Κούνγκς», ἀνευ οικονομικῆς δονθείας, ἡμαγκάσθη νὰ ἀναστάλῃ και τὴν δοτικαταστάσιν τοῦ «Μπριτάνικο», 27.778 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1930. "Η ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος τῆς «Κιούνφαρ» ἔστρεψαν ἀπὸ την κρίσιν τῆς ἐπιπρόπητης Χάντον, ἄν, δηλαδή, αὐτὴ λόγω τοῦ ἀεροπορικού ἀνταγωνισμοῦ, θεωρήση ὅρθων διὰ τὴν κυβερνησην νὰ ἐπιδοτήσῃ καθι οἰονδήποτε τρόπον τὰ δύο νέα λάινερς, ἀπινα μερικοὶ ὀνόμασαν «πλοῖα γοήτρων». Διὰ παρομοίων ἐπιδότησιν οὐδόλως ἐδίστασαν αἱ 'Ηιωμέναι Πολιτεῖαι, η Γαλλία, η Ἰταλία και η Ὀλλανδία.

Νέα σκάφη, κατασκευαζόμενα διὰ λογαριασμὸν τῆς «Κιούνφαρ Λάιν», θὰ παρείχονται εἰς τὰ βρετανικά ναυπηγεία εύπρόσδεκτον ἐργασίαν, τῆς δποίας, ἄλλων τε, τόσην ἔχουν ἀνάγκην. Πάντως, ἀποδιέπονταν τὰ βρετανικά ναυπηγεία εἰς τὴν «P. ἐντ O.» και εἰς τὸ «Ομίλον τῆς Κοινοπολιτειακῆς Ναυτιλίας, ὡς τὰς μόνας ἀξιολόγους πηγὰς νέας ἐργασίας, καθόσον αὐταὶ κατέχουν πολλὰ λάινερς, ἔγγιζοντα τὰ δρις τοῦ βίου των. Οι στόλοι τῶν ἄλλων μεγάλων ἔταιρών, ὡς, λ.χ., τῆς «Ρούσαγιαλ Μαίη», τῆς «Πασαΐφικ Στήμη Ναυιγκέσιον» και τῆς «Κανέντια Πασαΐφικ», παρουσιάζουν ὑγιά δψιν και, συνεπῶς, η προσπτική των διὰ νέας ναυπηγήσεις δὲν θεωρεῖται ὑπολογίσιμος.

NΟΡΒΗΓΙΑ**ΝΑΤΤΙΔΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣΩΔΗΜΑ**

"Ἐν συγκρίσει μὲ τὸν πληθυσμὸν της, η Νορβηγία ἔχει τὴν μεγαλύτερων ἐμπορικὴν ναυτιλίαν τοῦ Κόσμου. Ἐδιπλασιάσθη κατὰ τὴν παρελθόντων δεκαετίαν η χωρητικότης της, φθάσασα ἀπὸ 4.9 ἑκατομμύρια τόνων γκρός τὸ 1949, εἰς 9.9 ἐκατ. τ. γκρός τὴν 1ην Ιανουαρίου 1959, διὰ νὰ ἀνέλθῃ τὴν 1ην Ιανουαρίου 1960 εἰς 10.8 ἐκατ. τόνων, μὲ προσπτικὴν νὰ φθάσῃ ἐπὶ τοῦ διότος τοῦ έτους τὰ 11.5 ἑκατομμύρια τόνων γκρός. "Ανα τοῦ ήμεσος τῆς χωρητικότητος τούτης—ητοι 5.426.000 τ. γκρός εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1959 και 5.950.000 τ. γκρός εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960—διεφέρετο εἰς δεξαμενόπλοια. Οι σημερινοὶ ἀριθμοὶ τῆς δυνάμεως τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας καλύπτουν τὰ 8.5% τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας και τὰ 15% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς. Διαφορούντος τοῦ 1959, προσετέθησαν εἰς τὸν στόλον σκάφη συναλικῆς χωρητικότητος 1.206.000 τ. γκρός, περιλαμβανομένων δεξαμενοπλοίων 649. Εἰς τοιαύτημιστα τῆς τοιαύτης αὐξήσεως, ἥλθεν η πωλητικὴ δριθμοῦ τίνος φορητῶν και δεξαμενοπλοίων εἰς ἀλλοδαπούς ἀγοραστάς η πρὸς διάλυσιν. Τὸ 1)3 τῆς προστεθείσας χωρητικότητος ἀνέφερετ εἰς ναυπηγήσεις ἐν Νορβηγίᾳ, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 2)3 προήρχοντο ἀπὸ ναυπηγήσεις εἰς τὸ ἔξωτερικόν, κυρίως δὲ εἰς τὴν Σουηδίαν και τὴν Γερμανίαν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀπασχόλησην του, τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ νορβηγικού ἐμπορικού στόλου, περιλαμβανομένης τῆς δόλτητος, σχεδόν, τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐργάζεται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐπὶ τῇ βάσει χρονοναυλώσεων. Τὰ πλείστα τῶν ναυπηγήσεων ταῦτα ἀπειλεῖται νὰ διατηρηθῆται ἐπὶ σκαφῶν, ἔβασιζοντο ἐπὶ ἔξησφαλισμένων συμβολαίων «τάιμ τσάρτερς». Τὰ εἰς ἔχοντα συνάλλαγμα καθαρὸν κέρδη, τὰ προερχόμενα δηλ. ἐκ ναυλῶν, μετ' ἀφαίρεσιν τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικό δαπανῶν τῶν πλοίων, σήνηθον τὸ 1958 εἰς 142 ἑκατομμύρια λιρῶν 'Αγγλίας και εἰς παρόμοιον ποσόν διὰ τὸ 1959, μὲ αὐξήσιν 16% περίπου, ἔναντι τοῦ 1957, διπερ, δημως, ἐπετεύχθη τότε μὲ μικροτέραν χωρητικότητα και ἀπέτελει ρεκόρ πραγματοποιηθέντων κερδῶν. "Η σύγκρισις τῶν δύο τελευταίων ἔτων μὲ τὸ 1957 ἀντικατοπτρίζει τὴν ὑφεσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν, δυον ἀφορᾶ διὰ τὰς δεξαμενόπλοια, ητις θὰ ἦτο μεγαλυτέρα και, συνεπῶς, τὰ παρωπλισμένα νορβηγικά σκάφα περιστότερα, δη μέγα μέρος τοῦ στόλου δὲν ήταν ἀπόσχολημένων εἰς μακροχρόνια «τάιμ τσάρτερς». "Η σημερία τῶν ἀνωτέρω κερδῶν διὰ τὸ ισοζύγιον τῶν νορβηγικῶν πληρωμῶν, καταφαίνεται ἐκ τοῦ γεγονότος, δητι ήσαν ταῦτα κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη τὸ διλίκον εἰς χρυσὸν και εἰς ξίνον συνάλλαγμα σημεριῶν ἀποθεματικὸν τῆς Νορβηγίας. "Ἐκφράζεται η ἐλπίς, δητι τὰ παντοῖα ἔκ της ναυτιλίας κέρδη θὰ διατηρηθοῦν, τούλαχιστον, ἐφέτος, μολοντὶ λίγους δρισμένους «τάιμ τσάρτερς», κλεισθέντα κατὰ τὴν περίοδον τῶν ὑψηλῶν ναυλῶν.

Πλήρως, σχεδόν, ἀνανεωθείσις, ἀλλά και αὐξήσεις δη γορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος, μετὰ τὴν λήξιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου, ἐμφανίζεται εἴς τῶν συγχρονισμένων και περιστότερον δυναμικῶν στόλων τοῦ Κόσμου. Τὸ 40% τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων του είναι ἡλικίας μέχρι πέντε ἔτῶν, ἐνῷ ἐπερα 40% ἀφερόνται εἰς ἡλικίας πέντε ἔτῶν. Οι Νορβηγοὶ πλοιοκτῆτει ἔστρεψαν τὴν προτίμησιν τῶν πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ μέσου μεγέθους, εἰς τρόπον διστε, μεσοῦντος τοῦ 1959, ὑπῆρχον εἰς τὸ νορβηγικὸν ηνηδρόγιον δύο μόνον τάνκερς τῶν 25.000 τόνων γκρός και ίνω, τοῦ μεγαλυτέρου ἔτη αὐτῶν διστος 30.000 τ. γκρός η 45.000 τόνων d.w. "Ηδη, ὑπάρχουν πρὸ παραγγελίαν διὰ νορβηγικὸν λογαριασμὸν δεξαμενόπλοιοι τῶν 65.000 τόνων d.w. Εκστον.

**"ΚΟΣΜΟΣ,"
ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

**ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ
ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 3
ΤΗΛΕΦΩΝΑ 20-873, 20-895, 31-085**

"Εκδοσις 'Αεροπορικῶν, Σιδηροδρομικῶν και Ατμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Διατέθομεν Σιδηροδρομικά Εἰσιτηρία Διυτικῆς και 'Ανατολικῆς Εύρωπης

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΚΟΣΜΟΤΟΥΡΣ,"

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

Adelaide

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

PORT ADELAIDE PROVIDERS LTD.
Tolley's Buildings, Lipson Street
Tele: J. 1582) 1713
After Hours J. 6882
Cables «PORTADPROV»

Aden

ATHANAS MAVROUDIS

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

Amsterdam

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

Antwerp

STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maastraat 44
Tele: 32928 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 (3 lines) Cables «GYLSEN»

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
320 Chamber of Commerce Bldg.
Tele: Lexington 1860-61 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 5229

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 2587, Phone 22756, Teleprinter CX 207.
Cables: «MIDSHIPMAN»

Casablanca

H. G. SMITH & CO. LTD.
119, Avenue du General Drude
Telephone: 208-65 Cables «SMICO»

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

Ceuta

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.
Mueller Canonero 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

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

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

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 1064 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: 33.28.41(42
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

STEVEDORES

BASTE & LANGE
Brook, (Free Harbour) Cables «PROVISIONS»
Tele: 36 62 0899

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. SELVARADJALOU CHETTY & CO
620 North Beach Road.
Tele: 3680 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 40-558
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: «ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ 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

ΕΠΙΤΙΜΟΣ ΙΣΟΒΙΟΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Τὸ νέον Διοικ. Συμβούλιον τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἐπισκεφθὲν τὴν 22ον Ἀπριλίου τὸν ἀποχωρήσαντα πρόεδρον κ. Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλον, ἐπέδωσεν εἰς αὐτὸν ἐπὶ περγαμηνῆς τὸ ψήφισμα τῆς γεν. συνέλευσεως τῶν μελῶν τερὶ ἀνακηρύξεως του ὡς ισοβιού ἐπιτίμου πρόσδρου τοῦ Διοικ. Συμβούλου.

Πρὸ τῆς ἔγχειρισεως τοῦ διπλῶματος, ὁ νέος πρόεδρος κ. Στρ. Ἀνδρέᾶς προσεφώνησε τὸν κ. Ν. Δ. Λυκιαρδόπουλον, ὁ ὄποιος λίαν συγκεκινημένος δ.ά τὴν προσγενομένην εἰς αὐτὸν ἀσύνηθη τιμήν, ηὐχαρίστησε τοὺς προσελθόντας καὶ δι' αὐτῶν πάντα τὰ μελῖ τῆς Ἐνώσεως, συστήσας σύμπνοιαν εἰς τὴν διεξαγωγὴν τοῦ πολυσχιδοῦς ἔργου των καὶ εὐχῆρες, ὅπως ἔργασθον γονίμως διὰ τὴν εὐόδωσιν τῶν σκοπῶν τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Τὸ κείμενον τοῦ ἐπιδιοθέντος ψηφίσματος ἔχει ὡς ἔξῆς : «Ἡ γενικὴ συνέλευσις τῶν μελῶν τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν», συνέθουσα τὴν 31ην Μαρτίου 1960, λαβούσα γνῶσιν τῆς ἀπὸ 7ης ίδιου μηνὸς καὶ ἔτους ἐπιτολῆς τοῦ προέδρου τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου ταύτης κ. Νικολάου Δ. Λυκιαρδόπουλου, δι' ἡς ἀνακοίνωι τὴν ἀπόφασιν τού, ὅπως μὴ ἀνανεῳθῇ ἡ ἐπολίτης ὡς συμβούλου ἢ πρόεδρου τούτου, κατὰ τὰς διεσαχθησμένας ἀρχαιρεσίας: Ἀπεράσιστεν διμοφώνως, ὅπως δ. κ. Νικόλαος Δ. Λυκιαρδόπουλος ἀνακηρυχθῇ Ισόβιος ἐπιτίμος πρόεδρος τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» πρὸς ἀπότιστον ἐλαχίστου φόρου τιμῆς, σεβασμοῦ καὶ εὐγνωμοσύνης τοῦ ἐλληνικοῦ ἑφόπλισμοῦ διὰ τὴν κατὰ τὴν μακροχρόνιον δράσιν του πολύτιμου συμβολίου του εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ ἀ-ἀπτυξιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, ὡς καὶ δ.ά τὰς ἔξοχους ὑπηρεσίας, τὰς ὄποιας παρέσχε πρὸς τὴν «Ἐνώσιν, ὡς πρόεδρος τοῦ Διοικητικού Συμβουλίου ταύτης καθ' ὅλην τὴν τελευταίαν δεκαετίαν, καθοδηγῶν καὶ ἐμπνέων τοῦτο εἰς τὸ ἐπίμοχθον ἔργον του διὰ τῆς βαθείας πείρας του καὶ τῆς σοφῆς καὶ πεφωτισμένης διανοίας του».

Ἐν 'Αθήναις τῷ 20η Ἀπριλίου 1960

'Ο Πρόεδρος

ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΑΥΕΚΟΝ

Πληροφορούμεθα, ὅτι τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «ΡΙΟ

Rotterdam

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

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72868 Bolnes 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: «LATHIPHIJA»

WAH HIM & CO. LTD.
62 Robinson Road.
Tele: 22340-3884-6127
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 83413 395 Railway Street
Cables: «DESPATCH»

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

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

SHIP REPAIRERS
& BUILDERS

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS

SHIPCHANDLERS, SHIPPING,
& MANUFACTURERS AGENTS
IMPORTERS & EXPORTERS
RUBBER & RICE MERCHANTS

STEVEDORES

STEVEDORES

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

Ντόρος 7.131 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἐ-
ταιρίαν «Μοντελέοντις», ὡνωσεν εἰς λιμένα τοῦ Κόντινεντ τὴν ἐλληνικήν
σημαίαν. Προσωρινὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα ἔχοργηθσαν εἰς τὸ σκάφος.

— 'Εξ ἀλλου, εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν
αιτήσεις πρὸς νηολόγησιν, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. πε-
ρὶ προσελκύσεως ἔξων κεφαλαίων, τὸν κάτωθι σκαφῶν:

1.— «Γούστρον Ντέϊλ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 13.320 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γούστρον Ντέϊλ» (διαχείριστος τοῦ Οίκου τοῦ κ. Στ. Νιάρχου).

2.— «Μελτέμι» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Σῆ Σπράιν») 7.214 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Γιουνί-
βερσαλ Τράμπ Σίππικ Κορπορέϊσον».

3.— «Καρολίνα» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν «Αλντερσοτ») 7.243 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ρεγγί-
να» (ἀντιπρόσωπος δ. κ. Γ. Ψιλός).

4.— «Ελπίς» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 8.545 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944 ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Καζοτάμιλ» (διαχείριστος κ. Ιω. Βάτη).

5.— «Λόιντα» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 8.536 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ρίο Αζούλ» (διαχείριστος κ. Ιω. Βάτη).

6.— «Ούλος» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 8.570 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Ούλος» (διαχείριστος τοῦ κ. Ιω. Βάτη).

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

'Αντὶ τῆς κατασκευῆς ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 40.000 τόνων d.w. εἰς τὰ ναυπηγεῖα 'Ινον διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Ιω. Λ. Γουλανδρῆ, συνεψωνήθη ἡ ναυπηγησις δύο δηζελοκινήτων φορτηγῶν τῶν 15.000 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ μηχανὰς δυνάμεως 7.800 ίππων. Πληρωμὴ 50% τοῖς μετρητοῖς, κατὰ τὸ χρόνον παραδόσεως τῶν πλοίων καὶ 50% εἰς ἐπιτίμας δόσεις ἐ-τός εσείτος. Παράδοσις τοῦ πρώτου πλοίου μετά 15 μῆνας καὶ τοῦ δευτέρου μετά 19 μῆνας.

— Διαπραγματεύσεις διεξάγονται παρὰ τοῦ κ. Στ. Λιβανού, μὲ ια-
πωνικὰ ναυπηγεῖα, διὰ τὴν κατασκευὴν πέντε δηζελοκινήτων φορτηγῶν ξηροῦ φορτίου χύμα, τῶν 20.000 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ μηχανὰς δυ-
νάμεως 9.500 ἴππων 10.000 ίππων.

— 'Επίσης, δ. Οίκος «Ν. Γ. Γουλανδρῆς» διαπραγματεύεται μὲ τὰ ναυπηγεῖα Χαρίμα τὴν κατασκευὴν «μπάλκ κέρριες», τῶν 20.000 ἥσως 30.000 τόνων d.w., χωρὶς καὶ νὰ διαφαίνεται μέχρι τῆς στιγμῆς, ἀν-
αὶ διαπραγματεύσεις θὰ καταλήξουν εἰς συμφωνίαν.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρότερνταν καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Κουλουκουστῆ, καθειλκύσθη πρὸ ήμερῶν ὑπὸ τὴν 'Απριλίου τὸ δηζελοκινήτον φορτηγὸν «Καράστρο», 15.000 τόνων d.w. Περισσότεραι λεπτομέρειαι ἐλλείπουν.

— 'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούς καὶ μὲ ἀνάδοχον τὸν κ. Εμμ. Η. Χατζηλία, καθειλκύσθη πρὸ ήμερῶν ὑπὸ τὴν 'Αστερόδεσσαν τὸ τάνκερ «Αχιλλεύς», μήκους 712 ποδῶν καὶ χωρητικότητος 25.600 τ. γκρός ἢ 40.000 τόνων d.w., ἀπρεσιακῆς δὲ ταχύτητος 17 μιλίων. Τὸ σκάφος δύαταν νὰ μεταφέρῃ φορτίου 343.000 δισελίων ἀκαθάρτου πετρελαίου, ενιαὶ δὲ ἀδελφὸν τοῦ ηῆδην ἐν ὑπηρεσίᾳ τελοῦντος τάκερ «Θέτις», τῆς Ιδαίας ἐταιρίας. 'Η παράδοσις του θὰ πραγματοποιηθῇ πε-
ρὶ τὰ τέλη 'Ιουνίου.

Mormugao

LLE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.

Cable: «LENUIR»

I. P. NORONHA

Cable: «IGNATIUSNORONHA»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portici Masso

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

Tele: 3-8787 17 Battery Place, Cables: «MORANTOW»

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manum)

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO. *

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERCO»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERCO»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

The Burse Philadelphia 6. Tele: 3-5514, 3-5515

STEVEDORES

Rangoon

COMITO SON & CO. LTD.

P. O. Box, No 139, Cables: «CMAOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Τό φορτηγόν μας «Πασίφικ Πάτιον η ρ» (σημαία Λιβερίας), 10.060 τ. γκρός, 14.722 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1956, διπέρ ανήκεν εις πτωχεύσαντα Οίκου, έπωλήθη εις άναγκαστικὸν πλειστηριασμὸν εἰς τὸ "Άδεν, ἀντὶ τιμῆς 661.000 λιρῶν (₹ 1.850.000) δολλαρίων. Ό αγοραστὴς δὲν ἔγνωσθη.

— 'Επίσης, τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν φορτηγὸν ἐπέρου πτωχεύσαντος Οίκου «Τ ζ ὁν Β. Κουλούκου ουντης», 7.258 τ. γκρός, 10.735 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, ἀργόν εἰς τὴν Σιγκαπούρην ἀπὸ τῆς 18ης Ιανουαρίου, ἐπωλήθη εις άναγκαστικὸν πλειστηριασμόν, διεξαχθέντα εἰς Νέαν Υόρκην, ἀντὶ τιμῆς 200.000 δολλαρίων.

— Τὸ ἄγγλικὸν φορτηγὸν «Chandler» 7.212 τ. γκρός, 10.246 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέū τοῦ 1956, ἡγοράσθη παρὰ παναμαϊκῆς ἑταῖρίας ἀλληλικῶν συμφερόντων ἀντὶ τιμῆς 85.000 λιρῶν, μὲ ἅμεσον παράδοσιν εἰς Λούδιον.

— Τὸ γαλλικὸν «T. 2» τάκερ «Esso Flandre» 10.624 τ. γκρός, 16.297 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1945, μὲ σερβέū τοῦ 1955, ἐπωλήθη εις Ἐλληνας ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ τιμῆς 225.000 δολλαρίων, θὰ μετατραπῇ δὲ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου.

— Τὸ μεταλλοφόρον - πετρελαιοφόρον «Σ κό πε λο ο ς» (ex «Άνδρος Νέπουν») 7.136 τ. γκρός, 10.615 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Βικαλδάρο» εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἑταῖρον «Παταγοκόνια». Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— 'Αφ' ἐτέρου τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Β ἀ λι α ν τ Λιμπερτυ» 7.264 τ. γκρός, 10.850 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἑταῖρον «Φοίνιξ».

ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀλληλικῆς πλοιοκτησίας ἀμερικανικὸν φορτηγὸν «Β ἀ λι α ν τ Εξ πλόρε», 7.258 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, διπέρ ανήκεν εις πτωχεύσαντα Οίκου και ἐπωλήθη εις δημόσιον πλειστηριασμόν, παραληφθὲν εἰς Βαλτιμόρην ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη «Mount Mc Kinley». Ή ἀστερόεσσα διετηρήθη.

— 'Επίσης, τὸ πωληθὲν λιβεριανὸν φορτηγὸν τοῦ ιδίου πτωχεύσαντος Οίκου «Β ἀ λι α ν τ Λιμπερτυ», 7.264 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Βομβάρην ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη «Skylas».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀφοπλιστᾶς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀλληλικὸν φορτηγὸν «Κ η φεύς», 7.149 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ιδιοκτήτας του, μετωνομάσθη «Brisa Feliz» και ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκῆς σημαίαν.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ἀργὸν εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 22ας Οκτωβρίου 1958 φορτηγὸν μας «Κ α π τα i ν Γιώργης», 5.182 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1919, ἐπωλήθη εις Ἐλληνας διαλυτᾶς, ἀντὶ τιμῆς 42.000 λιρῶν, μὲ ἅμεσον παράδοσιν.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Τ ρ α ν σ κάρι μπ», 7.749 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1929, ἐπωλήθη εις Ιάπωνας διαλυτᾶς, ἀντὶ τιμῆς 220.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα.

— 'Επίσης, τὸ ἀργὸν εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ τῆς δῆς Ιουνίου 1958 φορτηγὸν «Α ν τών ιος Α. Κυρτάτας», 6.022 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1929, ἐπωλήθη εις Γερμανούς διαλυτᾶς, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

— Τὸ ἀργὸν εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ τῆς 20ης Δεκεμβρίου 1958 φορτηγὸν μας «Σ αρωνικός», 2.472 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1919, ἡγο-

ράσθη ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς και μὲ ἅμεσον παραλαβήν, ἀπὸ "Ελληνας διαλυτᾶς.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας δεξαμενόπλοιον «Σ ἀ γκα μ ον 11.780 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1939, ἐπωλήθησαν εἰς Ιάπωνας διαλυτᾶς ἀντὶ τιμῆς 350.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνικὸν.

— 'Επίσης, τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν «Τ. 2» τάκερ «Β ἀ λι α ν τ Νικη 10.564 τόνων γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εις διαλυτᾶς τῆς "Απωλητῆς ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν, ἐπίσης, σημαίαν, δεξαμενόπλοιον μας «Τρανσμάριος», 9.795 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εις Ιάπωνας διαλυτᾶς ἀντὶ τιμῆς 250.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνικὸν λιμένα.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΘΕΝΤΑ ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λιβαντος μηνὸς Απριλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι: πλοίων ἀπὸ ξένας σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων: «Νικόλαος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7290, ἀπὸ 2ας Μαΐου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Σ.Γ. Εμπειρίκου. «Γκράιτσιαν Βήλαρ», λιβεριανόν, 8884 τόνων γκρός, ἀπὸ 12ης Απριλίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ. Κ. Αδελφῶν Γουλανδρή, «Αἴσολος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7002, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1960, «Κλεάνθης», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.200, ἀπὸ 1ης Ιουνίου 1960, «Κορφού Αἴλαντ», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.075, ἀπὸ 15ης Μαΐου 1960, «Λεωνίδας Βογιατζίδης», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7259, ἀπὸ 15ης Μαΐου 1960 και «Σουέρτε», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.238, ἀπὸ 15ης Μαΐου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Παπαδημητρίου και «Δέσποια» παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.207, ἀπὸ 23ης Απριλίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Λαζαρού.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα, ὡς ὑψώναντα τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν: «Αντονού 11», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.126, «Ανδρος Βέγα», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.545, «Κέιπ Βράχος», λιβεριανόν, τόνων γκρός 8.500 και «Πασιφικέπτο», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.630. 'Επίσης, διεγράφησαν, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς, τὰ σκάφη: «Νεβάδας», λιβεριανόν, 4.142 τόνων γκρός και «Μαριαννίνα» σημαία Κοσταρίκας, 4949 τόνων γκρός.

Κατόπιν τῶν ὧν ἀνα μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἡ σφαλισμένων πλοίων, ὑπὸ ξένας σημαίας, ἀφέρεται σήμερον εἰς 654, τόνων γκρός 6.607.516.

ΑΙ ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΣ ΘΑΛΑΜΗΓΟΙ

Εἰς τὰ ναυπηγεῖα *Ωστιν και Πίκκεργκιλ ήρχισεν ἡ προπαρασκευαστικὴ ἐργασία διὰ τὴν ἔναρξην τῆς κατασκευῆς, διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Βασ. Μ. Μαυρολέοντος τῆς παραγγελθείσης παρ' αὐτοῦ πολυτελούς θαλαμηγοῦ τῶν 700 τόνων, ητίς θὰ διωμασθῇ «Ρ α ν τ ι ι Ι Ι.» και θὰ στοιχίσῃ περὶ τὰς 400.000 λιρῶν. 'Η τρόπης θὰ τεθῇ ἐντὸς τριμήνου και τὸ σκάφος θὰ παραδοθῇ τὸν Μάρτιον τοῦ 1961. Πέραν τῶν θαλάμων διὰ τοὺς ἐπιδάτας τῆς και διὰ πλήρωμα 26 ἀνδρῶν, θὰ διαθέτῃ και δύο μεγάλας αιθούσας χοροῦ και ἐστιατορίου.

— 'Εξ ἄλλου, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ρόττερνταμ τελεῖ ὑπὸ συμπλήρωσιν ἡ θαλαμηγὸς τῶν κ.κ. Υἱῶν Ν. I. Γουλανδρή, μήκους 40 μέτρων και πλάτους 8 μέτρων, ἐφωδιασμένη μὲ δύο μηχανάς, δυνάμεως 700 ΤΠΠων, κινούσας δύο Ελικας. Τὸ σκάφος διακρίνεται διὰ τὰς ἀρροδηναμικὰς γραμμάς του, φέρει δὲ μίαν καπνοδόχον, συνδυασμένην μὲ ἓνα μικρὸν

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑ·Ι·ΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

κάθε Σάββατον 9 μ.μ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Άκτη Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ μ. μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ.

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

Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

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

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΩΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

Διεύθυνσις : Τηλ. 470.895 και εἰς δια τὰ Γραφεῖα Τεξιδίων.

ιστόν. Πολυτελεστάτη είναι ή έσωτερη έπιπλωσις καὶ διακόσμησις τῶν 12 βαθαμίσκων καὶ τοῦ σαλονιοῦ. Διατίθενται δύο δενζινάκατοι, ἑκατὸν διπλῆς μέγαλης ταχύτητος, καθώς καὶ μία σωσίδιος λέμβος.

ΑΙ ΕΛΛΗΝΟΓΕΡΜΑΝΙΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΣΥΜΦΩΝΙΑΙ

Αιεκοινόθη ἐκ κυβερνητικής πηγῆς, διτι μόνογραφήθησα αἱ συναφεῖσι εἰς Βόνην μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Δυτικῆς Γερμανίας συμβάσεις «Ἐγκαταστάσεως καὶ Ναυτιλίας καὶ «Ἀποφυγῆς διπλῆς φορολογίας».

Διὰ τῆς πρώτης συμβάσεως παρεχωρίθη ἡ ρήτρα τοῦ μᾶλλον εὐνουμένου Κράτους καὶ ἡ ἔθνικὴ μεταχειρίσις διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν μεταναστῶν. Εἰδικῶτερον, καθερούται ἡ ἔθνικὴ μεταχειρίσις, δηλαδὴ ἡ ἐπιφυλασσούμενή ὑπὸ τοῦ ἑνὸς μέρους μεταχειρίσις εἰς τοὺς ὑπηκόους αὐτοῦ, θά ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τοὺς ὑπηκόους τοῦ ἑτέρου μέρους. Συμφώνως πρὸς τὴν ἀρχὴν αὐτῆν, οἱ πλοιάρχοι τῶν ἀπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ἑνὸς τῶν συμβαλλομένων Κρατών πλοίων, τῶν διπλῶν τὸ πλήρωμα δὲν εἰναι πλήρεις, λόγῳ νόσου ἢ ἄλλης αἰτίας, ἔχουν τὴν ἀδειαν νὰ προσλαμβάνουν εἰς πάντας τοὺς λιμένας τοῦ ἑτέρου συμβαλλομένου Κράτους τοὺς ἀναγκαίους διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου ναυτικούς, τῆς προσλήψεως λαμβανούσης χώρων συμφώνων πρὸς τὸ δίκαιον τῆς σημαίας τοῦ πλοίου.

Ἐπ.στ., οἱ ναυτικοί, οἵτινες εἰναι ὑπῆρχοι ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων Κρατών, θὰ δύνανται νὰ χρησιμοποιοῦν ὡς διαβατήριον τὸ ναυτικὸν τῶν φυλάδιον καὶ ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ εἰσέρχωνται εἰς τὸ ἔδαφος τοῦ ἑτέρου συμβαλλομένου Κράτους, ὑπὸ τοὺς ὅρους τῆς συναφείσης συμφώνιας πάντως, διὰ νὰ συναντήσουν πλοιαὶ ἡ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν χώραν.

Αἱ διατάξεις τῆς μονογραφήθησης συνθήκης περὶ τῆς ἔθνικῆς μεταχειρίσεως καὶ τῆς μεταχειρίσεως τοῦ μᾶλλον εὐνουμένου Κράτους εἰς τὸν τομέα τῆς ναυσιπλοΐας, δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰς ἀκόλουθους περιπτώσεις: 1) Εἰς τὰ προ.όμ.α. ἀπίνα παρέχονται εἰς ἀθλητικὸν συλλόγους ἀνοικτῆς θαλάσσης. 2) Εἰς τὴν ἀσκησιν τῶν θαλασσίων ὑπηρεσιῶν εἰς τοὺς λιμένας, τὸ ἀγκυροβόλια ἢ τὰς ἀκτὰς, περιλαμβανομένων τῆς πλοηγήσεως, τῆς ρυμουλκήσεως, ὡς καὶ τῆς ὠργανωμένης ἀσκήσεως τῆς θαλασσῆς ἀρώγης καὶ ναυαγιατιέσεως. 3) Εἰς τὴν ἀσκησιν τῆς ἀλιείας εἰς τὰ χωρικά ὕδατα. 4) Εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ τὴν ἐσωτερικὴν ναυσιπλοΐαν. Καὶ 5) Εἰς τὰ προνόμια, τὰ διπλῶν παρέχονται εἰς τὰ προϊόντα τῆς ἔθνικῆς ἀλιείας καὶ κυνηγίου ἐν θαλάσσῃ.

Ομοίως, αἱ διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν διατάξεις τῆς συνθήκης δὲν ἐφαρμόζονται εἰς τὰ πολεμικὰ πλοῖα.

Ἡ συναφείσα συνθήκη ἐγκαταστάσεως καὶ ναυσιπλοΐας περιέχει διατάξεις, διὰ τῶν διπλῶν προβλέπεται ἡ σύστασις διατητικοῦ δικαστηρίου πρὸς ἐπίλυσιν τῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς. Οὕτω, ἐν περιπτώσει διαφορᾶς γνωμῶν περὶ τὴν ἐρμηνείαν ἢ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συνθήκης, τὰ συμβαλλομένων Κράτη ὑποχρεούνται νὰ διεξαγάγουν φίλακά συνεννοήσεις πρὸς ἑξέντερον λύσεως. «Ἐφ' ὅσσι μία διαφορὰ γνωμῶν δὲν δύνανται κατὰ τὸν τρόπον τούτον νὰ διευθετηθῇ, θὰ ὑποβάλλεται αὐτῇ, ἐπὶ τῇ αἴτησει τοῦ ἑνὸς τῶν συμβαλλομένων μερῶν, εἰς Διαιτητικὸν Δικαστήριον.

Τὸ Διαιτητικὸν Δικαστήριον θὰ συνιστᾶται ἐκάστοτε καὶ συγκροτεῖται ἐκ τριῶν διαιτητῶν. «Ἐκαστον συμβαλλομένων Κράτος δρίζει ἔνα διαιτητὴν, οἱ δύο σύντονες δρισθέντες διαιτηταὶ συμφωνῶν περὶ τοῦ προεδρεύοντος Διαιτητοῦ, διστάννον νὰ εἰναι ὑπέρκοιν τρίτου Κράτους καὶ θὰ διορισθῇ ὑπὸ τῶν δύο Κυβερνήσεων τῶν δύο συμβαλλομένων Κρατών. «Ἐκαστον τῶν συμβαλλομένων Κρατών δέονται νὰ δρίσῃ τὸν διαιτητὴν αὐτοῦ ἑντὸς δύο μηνῶν ὑπὸ τῆς πρὸς τούτο αἰτήσεως τοῦ ἑτέρου συμβαλλομένου Κράτους. «Ἐὰν τούτο δὲν ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν ὑποχρέωσιν ταύτην, διαιτητῆς θὰ δρίζεται κατ' αἴτησιν τοῦ ἑνὸς ἐπέρι τοῦ συμβαλλομένου Κράτους, ὑπὸ τοῦ προέδρου τοῦ Διεθνούς Δικαστηρίου.

Ἐὰν οἱ διαιτηταὶ δὲν δύνανται νὰ συμφωνήσουν ἑντὸς μηνὸς μετὰ τὸν διορισμὸν τῶν ὑπὸ τοῦ προεδρεύοντος διαιτητοῦ τοῦ Διαιτητικοῦ Δικαστήριου, οὗτος θὰ δρίζεται κατ' αἴτησιν τοῦ ἑνὸς ἐπέρι τοῦ συμβαλλομένου Κράτους, ὑπὸ τοῦ προέδρου τοῦ Διεθνούς Δικαστηρίου.

Τὸ Δικαστήριον ἀποφασίζει ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διαιτάξεων τῆς ὑπογραφείσης συνθήκης, ὡς καὶ τῶν γενικῶν κανόνων τοῦ Διεθνούς Δικαίου κατὰ πλειοψηφίαν. Αἱ ἀποφάσεις τοῦ εἰναι δεσμευτικαὶ διὰ τὰ συμβαλλομένα Κράτη. «Ἐκαστον συμβαλλομένων Κράτος ἀναλαμβάνει τὰ ἔξοδα τοῦ διαιτητοῦ του καὶ τῆς ἐκπροσωπήσεως του κατὰ τὴν διαδικασίαν ἐνώπιον τοῦ Διαιτητικοῦ Δικαστηρίου. Τὰ ὑπόλοιπα ἔξοδα ἀναλαμβάνονται ὑπὸ ἀμφοτέρων τῶν μερῶν κατὰ τὸ ἥμισυ ὑφ' ἔκάστου. Τὸ Διαιτητικὸν Δικαστήριον καθορίζει ἐπίσης τὸ Δικονομικὸν του Κανονισμὸν.

«Οσον ἀφορά τὴν δευτέραν σύμβασιν περὶ ἀποφυγῆς τῆς διπλῆς φορολογίας, συνεφανήθη μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, δηποταλάσσωνται τοῦ φόρου ἐν Γερμανίᾳ τὰ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοῖα, ἔστω καὶ ἔαν ὁ ἰδιοκτ-

τῆς των, φυσικὸν ἦ νομικὸν πρόσωπον, δὲν εἰναι κάτοικος τῆς Ἐλλάδος ἢ τῆς Γερμανίας, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως τῆς διατηρήσεως παρὰ τὸ μονίμου ἐγκαταστάσεως ἐν Γερμανίᾳ, δηπότε φορολογούνται τὰ ἐν Γερμανίᾳ διὰ τῆς μονίμου ἐγκαταστάσεως ταύτης πραγματοποιούμενα κέρδη.

Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ «ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ»,

Αἱ ἐργασίαι τῆς δευτέρας διασκέψεως τοῦ «Δικαίου τῆς Θαλάσσης», ὁργανωθείσης ὑπὸ τοῦ Ο.Η.Ε. εἰς Γενεύην, διήρκεσαν ἀπὸ τὴν 17ην Μαρτίου μέχρι καὶ τῆς 27ης Ἀπριλίου. Ή διάσκεψις, ὡς μόνον θέμα, εἶχε τὸν καθορισμὸν εὑρουσίων χωρικῆς θαλάσσης καὶ τῶν συναφών πρὸς αὐτὴν ἀλιευτικῶν δικαιωμάτων. Κατὰ δύσιν δύο ἀντίθετα ρεύματα ἀποφίλων ὑπῆρχον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς διασκέψεως. Τὴν πρώτην ἀποφίλην ὑπεστήριξαν δῆλαι αἱ εὐρωπαϊκαὶ ναυτικαὶ χώραι, μεταξὺ τῶν διπλῶν καὶ ἡ Ἑλλάς, ταχθεῖσα ὑπὲρ τοῦ καθορισμοῦ περιωρισμένου εὑρουσίων χωρικῆς θαλάσσης, δῶστε νὰ διευκολύνεται εἰς τὸν μέγιστον δυνατὸν διεμήνησην μεταφορὰ προσώπων καὶ πραγμάτων.

Τὴν ἔτεραν ἀποφίλην, ἔξι ἄλλαι, ὑπεστήριξε τὸ Ἀνατολικὸν μπλόκο, αἱ Ἀραβικαὶ χώραι καὶ ἄλλαι χώραι τῆς Ἀσίας καὶ τῆς Ἀφρικῆς, τῆς Κεντρικῆς καὶ τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, ταχθεῖσαι ὑπὲρ τῆς καθιερώσεως εὑρουσίων χωρικῆς θαλάσσης 12 μιλλίων, διὰ διαφόρους λόγους ἐκάστης διμόδος κρατῶν.

Εἰς τὴν γενικὴν ἐπιτροπὴν τῆς διασκέψεως ἡ πρότασις περὶ καθορισμοῦ τῆς χωρικῆς θαλάσσης εἰς 12 μιλλία «κατεψηφίσθη». Υπὲρ τῆς προτάσεως ἐψήφισαν 36 κράτη, κατὰ 39 καὶ 13 ἀπέσχον τῆς ψηφοφορίας. «Ἀντιθέτως, κοινὴ καναδο-ἀμερικανικὴ συμβιβαστικὴ πρότασις, καθιερώνεται χωρικήν θαλάσσαν 6 μιλλῶν καὶ συνεχομένην ἀλιευτικήν ζώνην ἐτέρων 6 μιλλίων, ἐντὸς τῆς διπλῆς διατηρούται δικαιώματα ἀλιεύσις: ξένων χωρῶν ἐπὶ διάστημα 10 ἑταῖρων ἀπὸ τῆς 1ης Οκτωβρίου 1960, ἐνεκρίθη διὰ ψήφων 43 κατὰ 33 καὶ 12 ἀποχοῖν.

Ἡ ὡς ἀνώ, δῆμας, πρότασις δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ συγκεντρωσῃ τὴν πλειοψηφίαν τῶν δύο τρίτων εἰς τὴν διομέλειαν τῆς διασκέψεως.

ΤΟ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΝ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ.

Κατόπιν ἀποφάσεως τῆς ἐκτελεστικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Διεθνούς Ομοσπονδίας Μεταφορῶν, συνέρχεται εἰς τὸ Λο.δίνον τὸ Ναυτεργατικὸν Τμῆμα αὐτῆς ἀπὸ τῆς 30ης Μαΐου μέχρι τῆς 2ας Ιουνίου, προκειμένου νὰ συζητήσουν τὰ ἀκόλουθα θέματα: Διεθνής καταστατικὸς χάρτης τῶν ναυτικῶν. «Εκεστις τοῦ εἰδικοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος τῆς Δ.Ο.Μ. Πλοῖοι ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας καὶ συδικολιστική ἀρμοδιότης. Χαμηλαὶ συνθῆκαι: ἀμοιδῆς καὶ ἐργασίας ναυτικῶν «Απωλ.Ανατολῆς».

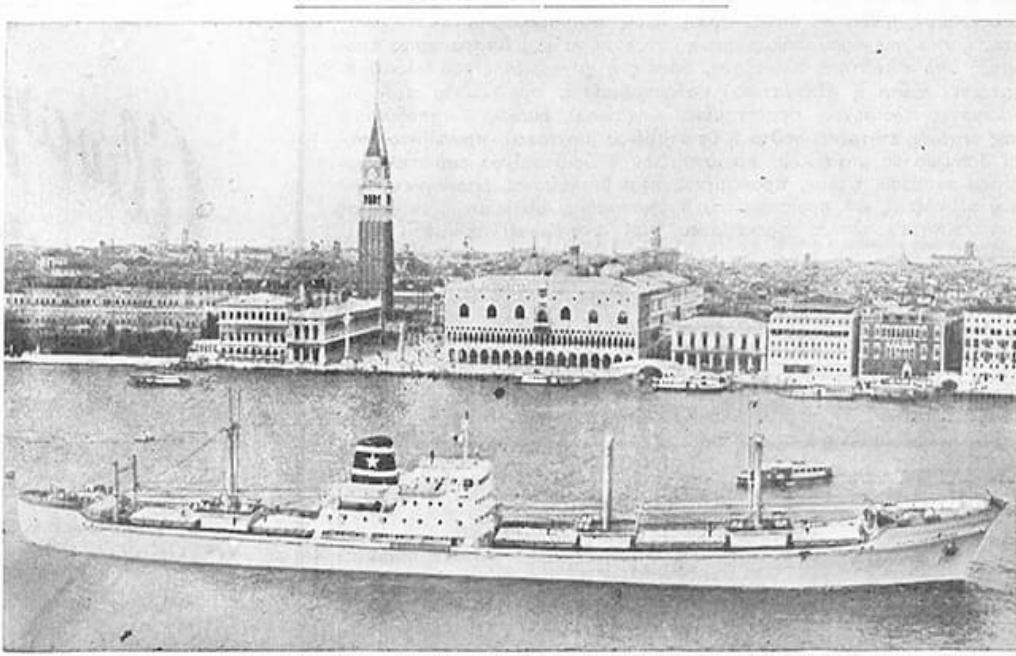
Εἰς τὴν σύνοδον αὐτῆς τοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος τῆς Δ.Ο.Μ. θὰ μετάσχῃ καὶ ἡ Π.Ν.Ο. δι' ἀντιπροσωπείας τῆς ὑπὸ τὸν κ.Μάσθον Πετρούλην.

ΤΑ ΔΙ' ΑΜΕΡΙΚΗΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Τὸ ἐν Ἀθήναις Προξενεῖον τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν (Ὑπηρεσία Θεωρήσεως Διαβατηρίων)» διέστειλε πρὸς τὴν «Ἐνωσιν Ἐλλήνων, Ἐφοπλιστῶν» τὸ κάτωθι ἔγγραφον:

«Οἱ κανονισμοὶ οἱ διέποντες τὴν χορήγησιν θεωρήσεων εἰς καταλόγους πληρωμάτων ἐτροποποιήθησαν. Κατάλογοι πληρωμάτων ὑποβαλλόμενοι εἰς τὴν ὑπηρεσίαν μας δύον νὰ περιλαμβάνουν τώρα ώρισμένας συμπληρωματικὰς πληρωφορίας. Κατάλογος δῶλων τῶν ἀλλοδαπῶν μελῶν τοῦ πληρωματος τοῦ ὑπηρετούντος ἐπὶ τοῦ σκάφους τοῦ μεταβατίνοντος εἰς

ΑΙ ΝΕΑΙ ΕΠΙΛΕΚΤΟΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΑΣ



Τὴν 7ην Μαρτίου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, παρε δόθη ἀπὸ τὰ γιονυγκοσαλαὶ καὶ ναυπηγεία τῆς Ριγιέ-κας εἰς τὴν πλοιοκτήτηριν ἐταιρίαν «Αστεί» (δια κειρίσις κ. Χαρ. Ν. Πατέρα) τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Καπετάν Νικόλας». Τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἡ κ. Βρανοπούλου, σύζυγος τοῦ ἐν Τεργέστη Ἐλλήνος Προξενοῦ. Τὸ παραληφθέν φορτηγὸν εἰναι 9.311 τ. γκρός ἡ 13.000 τόννων δ.ω., μὲ δίλικὸν μῆκος 502,5 7/8 ποδῶν, μὲ μηκανάς σοῦλτζερ καὶ ύπηρεσιακῆς ταχύτητος 15 μιλλίων, εἰναι δὲ ἔξωπλισμένον μὲ τὰ πλέον ουγκρόνα μέσα ναυσιπλοίας. Εἰς τὴν εἰκόνα μας τὸ «Καπετάν Νικόλας» ἀποπλέοντες ἐκ Βενετίας διὰ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον.

Ηνωμένας Πολιτείας, τὰ δόποις δὲν ἔχουν ἀτομικὸν ἔγγραφον εἰσόδου, πρέπει, ὡς καὶ κατὰ τὸ παρελῶν, νὰ ὑποβάλλεται εἰς διπλοῦν ἐπὶ ἐντύπῳ τῆς 'Ὑπηρεσίας Μεταναστεύσεως' καὶ Πολιτογραφήσεως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν τύπου 1—418 (Μανιφέστον Πληρώματος)'.

Τὸ ἀντίγραφον τοῦ ἐντύπου 1—418 δέοι νὰ περιλαμβάνῃ εἰς τὴν 4ην στήλην τὴν ἡμερομηνίαν, πόλιν ἥ χωρίον καὶ χώραν γεννήσεως ἐκάστου ἀλλοδαποῦ ναυτικοῦ, δύτις δὲν ἔχει εἰς τὴν κατοχήν του ἔγκυρον ἀτομικὴν θεώρησην Ἡ νέπτυνος 1—151 τῆς 'Ὑπηρεσίας Μεταναστεύσεως' καὶ Πολιτογραφήσεως, εἰς δὲ τὴν 5ην στήλην τὸν τόπον τῆς ἔκδοσεως καὶ τὴν ἀρχήν, ἥτις ἔξεδωσε τὸ διαβατήριον (ἥ ναυτικὸν φύλλαδίον) ἐκάστου ἀλλοδαποῦ 'μέλους τοῦ πληρώματος'.

Ἐπειδὴ περίπτωσιν σκαφῶν, τὰ δόποις ἐκτελοῦν τακτικὰ δρομολόγια ἀπὸ τοὺς ίδιους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ διὰ τὰ δόποια κατὰ συνέπειαν γίνονται ἐπανελημμέναι αἰτίσεις θεωρήσεως καταλόγων πληρωμάτων εἰς τὴν ὑπεροείσιν μας, θὰ γίνεται δεκτή ἡ ὑποβολὴ ἐνός δασικοῦ καταλόγου, ἀπαξ τοῦ ἔτους, περιλαμβάνοντος δὲ τὰ μέλη τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπασχολουμένου ὑπὸ τοῦ σκάφους, εἰς ἀλφαριθμητική σειράν καὶ περιλαμβάνοντος τὰ στοιχεῖα ἀναγνωρίσεως, τὰ ἀπαιτούμενα ἐκ τοῦ νέου κανονισμοῦ. Τὰ ἐπειδὴ λόγῳ ἀναγνωριστικὰ στοιχεῖα δὲν χρειάζεται νὰ ἀναφέρωνται εἰς μεταγενεστέρους καταλόγους, ὑποβαλλομένους διὰ θεώρησιν τοῦ πληρώματος, παρὰ μόνον διὰ τοὺς ναυτικούς, οἵτινες δὲν ἀναφέρονται εἰς τὸν ἀρχικὸν βασικὸν κατάλογον.

Ἐπαρακαλούμενοι — καταλήγει τὸ ἔγγραφον — δῶπας τὰ ἀνωτέρω τύχου τῆς ἀμέσου προσοχῆς σας, δεδομένου διὰ ἐνδέχεται νὰ μὴ καταστῇ δυνατή ἡ θεώρησης καταλόγων πληρωμάτων, οἵτινες δὲν θὰ πληροῦν τὰς προϋποθέσεις τὰς ἀναφερομένας εἰς τὰς ὡς ἄνω παραγράφους.

ΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Ἐκ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώθη, διὰ, μετά τὴν τελευταίαν σύ. οδον τοῦ ναυτιλιακοῦ τμήματος τοῦ NATO, καθ' ἥν ἔχεται τὸ θέμα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων κατὰ πολεμικῶν κινδύνων, αἱ συζητηθεῖσαι προτάσεις παρεπέμφθησαν εἰς τοὺς 'Αμερικανὸν καὶ 'Αγγλον πρόεδρον τῆς ἀρμοδιας ἐπιτροπῆς πρὸς ἐκπόνησιν τοῦ σχεδίου ἀσφαλίσεως.

ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑ Β.Ν.

Πρὸς τὰς προξενίας καὶ λιμενικάς ἀρχὰς καὶ τοὺς προξενικούς λιμενικάς διεβδίσθη ἔγκυλιος τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναφερομένη εἰς τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τῆς ἐπὶ πλοίον τοῦ Β.Ν. ὑπηρεσ.ας δι' ἀπόκτησιν κατηγοριῶν τινῶν διπλωμάτων ἐν τῷ 'Εμπορικῷ Ναυτικῷ.

Διὰ τῆς ἔγκυλου καθίσταται γνωστόν, διὰ τὸ πρόστιμον διπλώματος ἀπαιτουμένη θαλασσία ὑπηρεσία δέον, ὅπως ἔχῃ διαυθήθη, προκειμένου: 1) Περὶ πλοιάρχων, β' καὶ α' τάξεως ὑπὸ ίδιοτητα πλοιάρχου ἥ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, 2) περὶ μηχανικῶν β' καὶ α' τάξεως ὑπὸ ίδιοτητα προϊσταμένου ἥ υφισταμένου μηχανικοῦ, 3) περὶ ραδιοτηλεγραφητοῦ α', ὑπὸ ίδιοτητα προϊσταμένου ἥ υφισταμένου ραδιοτηλεγραφηκοῦ σταθμοῦ πλοίων. Καὶ 4) προκειμένου περὶ οἰκονομικοῦ ἥ ἀξιωματικοῦ α' τάξεως, ὑπὸ ίδιοτητα προϊσταμένου ἥ υφισταμένου οἰκονομικῆς μηχανοκινήτων πλοίων.

Συ.επώς, προκειμένου περὶ θαλασσ.ας ὑπηρεσίας διαυθημένης ἐπὶ πλοίον τοῦ Β.Ν., λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν μόνον δοση καλύπτει τὰς ὑπὸ τῶν οἰκείων διατάξεων ὄριζομένας προϋποθέσεις, ὡς πρὸς τὴν εἰδικότητα ἥ βαθμὸν ὑπὸ τοὺς δόποις δέον νὰ ἔχῃ διαυθήθη. 'Εκ τῆς δῆλης οἰκονομίας τῶν διατάξεων τοῦ Ν.Δ. 2689 (1953) προκύπτει σαφῶς, διὰ ὁ νομοθέτης ἡδεῖσθεν, δῶπας, προκειμένου περὶ προαγγικῶν διπλωμάτων, ἥ ὑπὸ τοῦ νόμου καθοριζόμενη ὑπηρεσία νὰ ἔχῃ ἀπαραιτήτως ἀποκτήθη ὑπὸ εἰδικότητα πλοιάρχου, ὅσακις ἥ χωρτικότης τοῦ πλοίου ἐπιτρέπει τοῦτο ἥ ἀξιωματικοῦ καταστρώματος, προκειμένου περὶ διπλώματος πλοιάρχου, προϊσταμένου μηχανικοῦ, ὅσακις ἥ Ιπποδύναμις τῆς μηχανῆς ἐπιτρέπει τοῦτο ἥ υφισταμένου μηχανικοῦ, προκειμένου περὶ διπλώματος μηχανικοῦ, προϊσταμένου ἥ υφισταμένου ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξεως καὶ προϊσταμένου ἥ υφισταμένου οἰκονομικῆς ὑπηρεσίας μηχανοκινήτων πλοίων, προκειμένου περὶ οἰκονομικοῦ ἥ ἀξιωματικοῦ α' τάξεως.

Κατὰ συνέπειαν, οἱ εἰς τὸ Β.Ν. ὑπηρετοῦντες καὶ πρωσερχόμενοι εἰς ἔξετάσεις προσαγωγικῶν διπλωμάτων, δεον νὰ ἔχουν ἀπόκτησει τὴν ὑπηρεσίαν των ταύτην ἐπὶ πλοίον τοῦ Β.Ν. ὑπὸ βαθμὸν ἀξιωματικοῦ μοίου, ἐφέδρου ἥ ἐπίκουρου προκειμένου περὶ διπλώματος πλοιάρχου β' καὶ α' τάξεως, προκειμένου δὲ περὶ διπλωμάτων μηχανικοῦ α' καὶ β' τάξεως, προκειμένου περὶ διπλωμάτων μηχανοκινήτων α' τάξεως καὶ οἰκονομικοῦ ἥ ἀξιωματικοῦ α' τάξεως ὑπὸ βαθμὸν ἀξιωματικοῦ ἥ υπαξιωματικοῦ.

ὑπολόγου, μονίμου, ἐφέδρου ἥ στρατευτήμου, διότι οἱ στρατεύσιμοι τοῦ B.N. τῶν εἰδικοτήτων τούτων δὲν ὀνομάζονται ἀξιωματικοί.

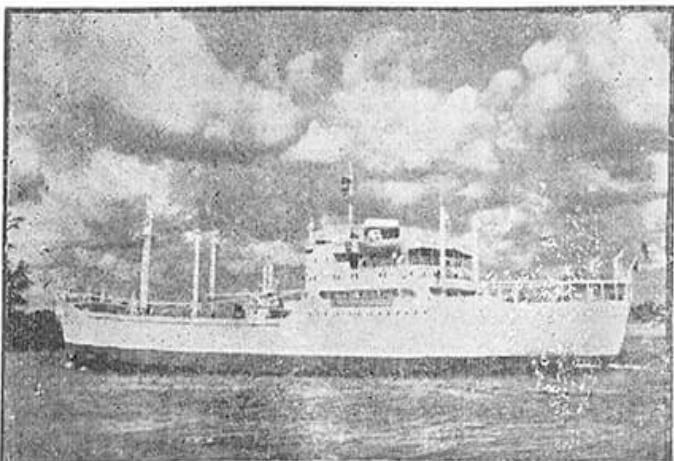
ΤΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ 'ΤΡΑΜΜΗΣ ΦΩΡΤΩΣΕΩΣ'

Διὰ δημοσιεύθεντος εἰς τὴν 'Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως Β.Δ. ὥριζεται, διὰ εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα δύναται ν' ἀνατίθεται, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ νόμου 5942 (1933) «περὶ διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως» καὶ τῆς διεθνοῦς συμβάσεως «Γραμμῆς Φορτώσεως» (τῆς δῆς 'Ιουλίου 1930), ἥ ἐπιθεώρησις τῶν ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἔκδοσεως, ἀνα.εώσεως καὶ περιοδικῆς θεωρήσεως τῶν πιστοποιητικῶν διεθνοῦς γραμμῆς φορτώσεως.

ΝΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Κατὰ τὰς ἔνεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως, ἐπέτυχον οἱ κ.κ. 'Εμμ. 'Αντωνίου, 'Αγ. 'Αγγελιδάκης, 'Ιω. 'Αρτεμίου, Κ. 'Α.δρέαδης, Μ. 'Αρακάς, Κ. 'Βουγιέσης, Ν. 'Γιαλεράκης, Σ. 'Γαϊτάνος, Στ. 'Γαρρής, Γ. 'Γιακουμέλος, Π. 'Θανόπουλος, Κ. 'Κυρατώνης, Θ. 'Κόλιας, Π. 'Κοπελιάρης, Μ. 'Λύρας, Κ. 'Μαντζαδίνος, 'Ηλ. 'Μαρκόπουλος, 'Αν. 'Μιχαηλίδης, 'Ιω. 'Μπεριστιάνος, 'Ιω. 'Παπαγεωργίου, Γρ. 'Σκευοφύλαξ, Ν. 'Τσούνης, Θ. 'Φατήσης, Δ. 'Φάρος, Κ. 'Φράγκος, Στέφ. 'Χαλκάς καὶ Σπ. 'Μανωλούδης.

Διὰ τὸ διπλωματοῦ πλοιάρχου β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. 'Αντωνόπουλος, Μ. 'Αποστολίδης, Γ. 'Αθηναίος, Π. 'Βαλαντάσης, Κ. 'Βλά-



SOL
*Always at
your service*

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOEL,, GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST

SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,, GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

SHIPSTORES - HAMBURG
FREEPORT
SANDTOR 23/24
GENERAL SHIPCHANDLERS
REPRESENTATIVE: SOTIRIOS GEORGANTIS

ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΟ ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ

Η ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ

χος, Ν. Βλυσίδης, Μ. Γιαννίσης, 'Ιω. Γεωργούλης, Δ. Γαρύφαλος, 'Αλ. Γεωρβάσης, Μιχ. Γιαννίσης, Π. Γεώμελος, Σ. Γιαννάς, Κ. Γαλανός, Δ. Γεωργόπουλος, 'Ανδ. Δασκαλάκης, Σόλ. Διακάκης, 'Άρ. Δημητριάδης, 'Ιάσ. Εύαγγελόπουλος, 'Άρ. Ζωγραφάκης, Γ. Ζαππιεδόπουλος, 'Αντ. Ζαμπίλης, Ν. Θεολόγος, Ν. Κοντέλης, Π. Κουτσούκος, 'Αντ. Κονιάς, Δ. Κατραμάδος ή Μηνᾶς Δ. Κατσούλης, 'Άλ. Καλιδρούσης, Στ. Καραγιάνης, Σπ. Κανάκης, Κ. Κουρμούλης, 'Ισ. Καρακωνσταντής, Β. Καράδολος, 'Άλ. Κουγιάνος, Π. Λυγάρδης ή Βούρος, Γρ. Λεκός, Μ. Λουκάκης, Χρ. Λυγουράτης, Θ. Λευκαντης ή ός, Π. Λεωτσάκης, 'Άθ. Μπενετής, 'Αν. Μπαχάς, Γ. Μοσχολίδης, Δ. Μαθιούδης, Π. Μηλαΐτης, Εύ. Μακρής, Στ. Μπλεγρής, Κ. Μικέδης, 'Άν. Μαρκόπουλος, Γ. Μαυρομάτης, 'Ιω. Μαρκούσης, Σπ. Μαράς, Γ. Νικολάου, Γ. Νιφόρος, Γ. Ξένος, Σ. Ξυπολίτης, Γ. Παπαγεωργίου, 'Άν. Πλαδέλης, Δ. Παρσάκης, 'Άν. Παπαδόπουλος, Θ. Πάνου, 'Άνδρ. Παλαιοκραστάς, Π. Πολέμης, 'Άντ. Ρούσσος, Σπ. Σέρρας, Εύσ. Σβορώνος, Β. Σοφικίτης, Θ. Σουλτανάκης, Β. Σελεμέτας, 'Ιω. Συρής, 'Άδ. Σαράτης, Β. Σταματιάδης, Μ. Σιγάλας, 'Άλ. Στρίντης, Γ. Συμεωνίδης, Φ. Συρμόπουλος, Κ. Τσαβαρής, Μ. Τσουτσής, Ν. Τσίπλης, Δ. Τόπακας, Ν. Τσολάκης, Ν. Τσίκνας, Ν. Φυστούλης ή Πάουλος, Π. Φιλιππίδης, Γ. Φακής, 'Άντ. Φραγκούλης, Νόημω Φωστουκίδης, Δ. Φραγκιάδης, Θ. Χίρας, 'Ιω. Χρυσούλης, Ν. Χρήστου, 'Άν. Χατζηγεωργίου, Ζ. Χατζηκόκκινος, Γ. Σιγάλας, 'Ιω. Βελισσάριος και 'Άπ. Καράμαλης.

'Εξ αλλού, διά το δίπλωμα τού πλοιάρχου γ' τάξεως ἐπέτυχον οι κάτωθι ἀπόφοιτοι Δημοσίων Σχολών Πλοιάρχων 'Εμπορικού Ναυτικού : Μ. Αγαπητός, Στ. Ζολώτας, Γρ. Καραμάνος, Λ. Καλιδρούσης, Θ. Κυριακόης, Β. Καλιάνης, Π. Λέκκας, Π. Μανιάκης, Ν. Μάγκος και Γ. Ραμόπουλος.

Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΟΥ Λ. Σ.

Κατά τήν συνεδρίασιν τής Βουλῆς τής 28ης 'Απριλίου, ἐψήφισθη τὸ σχέδιον νόμου ἐπερι τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως διατάξεων ἀφορωσῶν τὸ προσωπικὸν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Διὰ τοῦ νομοσχεδίου τούτου καὶ εἰδικώτερον διά τοῦ ἄρθρου 1 αὐτοῦ, αὐξάνονται κατὰ 11 αἱ ὀργανικαὶ διάτεις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ήτοι κατὰ 5 ὑποπλοιάρχους, 6 ἀνόνυμοις πλοιάρχους καὶ σηματοφόρους.

Κατό τήν φήσιν τοῦ νομοσχεδίου συνεζητήθη εὐρέως ὑπὸ τῶν βουλευτῶν τής συμπολιτεύσεως καὶ τής ἀντιπολιτεύσεως τὸ θέμα τῆς μετεκπαίδευσεως τῶν Λιμενικῶν Ἀξιωματικῶν καὶ τῆς καλυτέρας διαρρόσεως τοῦ Σώματος.

'Εξ αλλού, δ. ὑπουργός τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. 'Ανδριανόπουλος, δι' ἔγγραφον του πρὸς τὸν πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως ἔξητησεν τήν περαιτέρω αὐξήσιν τῆς δυνάμεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος τόσον εἰς ἀξιωματικούς, δυον καὶ εἰς ὑπαξιωματικούς καὶ λιμενοφύλακας. 'Επὶ τῇ πρόσφορ τῆς συντόμου αὐξήσεως τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον χωρητικότητος, εἰς 5,5 ἑκατομμύρια τούνων, τονίζει εἰς τὸ ἔγγραφον τοῦ αὐτοῦ ὁ κ. 'Ανδριανόπουλος, ἡ τοιάστη ἐνίσχυσις τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, καθίσταται ἐπιθεβλημένη προκειμένου νὰ διασφαλισθῇ καὶ καλή καὶ ἀπρόσκοπτος διοίκησις τῆς Ναυτιλίας. Οὕτω δηλεῖται, η κατὰ 30 ἀξιωματικούς — πέραν τῶν 11 τοῦ ψηφιοθέντος ήδη νομοσχεδίου ὑπὸ τῆς Βουλῆς — αὐξήσις τῆς δυνάμεως τοῦ Σώματος, κατὰ 120 ὑπάξιωματικούς καὶ 300 λιμενοφύλακας. Διὰ τοὺς τελευταίους τούτους, προτείνεται, δηπως ή θητεία των εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα καὶ αἱ ἀπόδοσι τῶν, ἐξομιωθεῖν μὲ τὰς τῶν ἀνδρῶν τῶν Σώματων 'Ασφαλείας. Τέλος, προτείνεται διὰ τοῦ Ιδίου ἔγγραφου ή σύντασις δύο νέων προξενικῶν λιμεναρχείων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ 'Αμβούργου καὶ τῆς Γιοκοχάμας.

ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΑΙ ΜΑΣ

'Έκ τῶν στοιχεῶν τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, προκύπτει, διτι 'κατά τὸν μῆνα Μάρτιου τρέχ. ἔτους εἰργάσθησαν ἐπὶ 487 ἑλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων 14.060 "Έλληνες ναυτικοί, ἐπὶ 27 ἑπτατριγών, ἀκτοπλοϊκῶν, μεσογειακῶν καὶ ὑπερωκεανίων 1750, ἐπὶ 2980 πλοίοις καὶ πλοιαρίων μέχρι 30 'κόρων διλκής χωρητικότητος 6400 καὶ ἐπὶ 250 μότοροπτης καὶ πετρελαιοκήπτων 1στιφόρων σηματολογημένων (ητοι ἀνω τῷ, 30 κόρων), 2300 "Έλληνες ναυτικοί.

Τέλος, ἐπὶ 584 φορτηγῶν, ὑπὸ ξένας σημαίας καὶ ἐνὸς ὑπερωκεανίου, ἐλληνικῶν συμφερόντων, εἰργάσθησαν 14.274 "Έλληνες ναυτικοί. 'Ἐπομένως, τὸ σύνολον τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, τῶν ἐργασθέντων ἐπὶ 4.279 πλοίοις, ἑλληνικῶν καὶ ἐλληνικῶν συμφερόντων, πάσης κατηγορίας, ἀνῆλθεν εἰς 38.764 ναυτικούς.

Εἰς τοὺς ἐργασθέντας ὡς ἀνω ναυτικούς κατεβλήθησαν ὡς ἀποδοχαὶ διὰ τὸ μῆνα Μάρτιου εἰς τοὺς ἀμειδομένους εἰς δραχμάς 3.942.995, εἰς τοὺς ἀμειδομένους εἰς τοὺς συνάλλαγμα καὶ ἐργασθέντας ἐπὶ ἑλληνικῶν φορτηγῶν 805.767 λίραι 'Αγγλίας καὶ εἰς τοὺς ἐργασθέντας ἐπὶ φορτηγῶν ὑπὸ ξένας σημαίας καὶ ἐνὸς ὑπερωκεανίου κατεβλήθησαν 729.002 λίραι 'Αγγλίας.

Οι ἐργασθέντες "Έλληνες ναυτικοί ἐπὶ πλοίοις ὑπὸ ξένας σημαίας, ἑλληνικῶν συμφερόντων, κατατέμονται, κατά εἰδικότητα, ὡς ἀκολούθως:

Πλοιάρχοι: 584, ὑποπλοαρχοὶ 520, ἀνόνυμοις πλοιάρχοι 855, δόκιμοι πλοιάρχοι: 74, μηχανικοὶ α' τάξεως 578, μηχανικοὶ β' 502, μηχανικοὶ γ' 927, δόκιμοι μηχανικοὶ 228, ραδιοτηλεγραφῆται 497, ναύληροι: 584, ναύται: 3.779, ναυτόπαιδες 404, ἀρχιθερμασταῖ 565, θερμασταῖ 1.978, λιπταῖ 579, μάγειροι 583, θαλαμηπόλοι 496 καὶ δούρθοι θαλαμηπόλοι 91.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ δεύτερον δεκαπενήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς 'Απριλίου ἔχονται ἔχονται συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς καὶ τάξις οἰκογενείας αὐτῶν ἐκ μέρους τοῦ Ν.Α.Τ.:

Εἰς πλοιάρχον 'Ηλιαν. Β. Σκαρβέλην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 8 μηνῶν

ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΤΟ ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ

Η ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΙΣ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, 26 Απριλίου. ('Ιδιαιτέρα ὀνταπόκρισις «Ν. Χ.»):

Τὸ ἀνώτατον Δικαστήριον τῶν Η.Π.Α. ἔξησφάλισεν κατ' οὐσίαν ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν ἐργατικῶν ὄργανώσεων τὸ δικαίωμα νὰ ἔξαπλουσουν οἰκονομικὸν πόλεμον κατὰ τῶν εὐθηνῆς ἐκμεταλλεύσεως ξένων πλοίων τῶν καταπλέοντων εἰς ἀμερικανικούς λιμένας, συμπεριλαμβανούσεων τῶν Μεγάλων Λιμῶν καὶ τῆς διώρυγος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου.

Ἡ ἀπόφασις, ληφθεῖσα διὰ φήμων 8 κατὰ 1, ἐκδοθεῖσα δὲ τὴν 11ην Απριλίου, συνεπάγεται διεθνεῖς ἐμπλοκάς μελλούσας νὰ ἀπασχολήσουν τὸ ὑπουργείον τῶν Ἐξωτερικῶν. 'Ηδη, ἐσημειώθη ἐν περιστατικόν, μὲ τὸ «πίκετ» ἐνὸς ἀραβικοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα Νέας 'Υόρκης.

Πρόκειται περὶ σπουδαίας ἐπίτιχίας τῆς ὄργανωνένης ἐργατικῆς τάξεως. Τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι κανέν 'Ομοσπονδιακὸν Δικαστήριον δὲ δύναται νὰ λάβῃ προσωρινὰ μέτρα ἐναντίον τῶν ἐργατικῶν ὄργανώσεων, προβαινούσαν εἰς πούσκοτάζ κατὰ ξένου πλοίου ἐντὸς τῶν ἀμερικανικῶν ύδατων καὶ ἀκόμη δὲν ὑφίσταται ἐργατικῆς φύσεως μεταξύ τῆς δισαρτερίεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πληρώματος.

Αἱ ὄργανωσεις ὑποχρεούνται μόνον διὰ δύναται νὰ συνεχίσουν νομίμως τὸ πούσκοτάζ νὰ ἀποδείξουν ἐνώπιον τοῦ δικαστήριου, ὅτι διὰ τῆς ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου καταβόλης χαμηλῶν μισθῶν εἰς τὸ πληρώμα καὶ διατηρήσεως δυσμενῶν όρων ἐργασίας δημιουργεῖται ἀπειλὴ διὰ τοὺς ἀμερικανούς ναυτικούς καὶ τοὺς ἐργάτας λιμένος.

Τὸ δικαστήριον ἡρμήνευε τὸν λεγόμενον Νόμον Νόρρις - Λά Γουαρντιάτια. 'Ο Νόμος οὗτος σκοπὸν εἶχε νὰ περιορίσῃ τὸ δικαίωμα τῶν 'Ομοσπονδιακῶν Δικαστηρίων πρὸς λίγην προσωρινῶν μέτρων ἐπὶ ἐργατικῶν διαφορῶν, ἔκρινε δὲ τὸ δικαστήριον, ὅτι ἐργατική διαφορὰ ἐν τῇ ἐνοίᾳ ταύτη είναι πάσα διαφορὰ ἀφορώσα «τοὺς όρους καὶ συμφωνίας τῆς ἐργασίας».

Ἄφορμήν εἰς τὴν ἀπόφασιν ἔδωσεν ἐν περιστατικὸν τοῦ 1959 εἰς Τακόμα, ὅπου τὸ ὑπὸ λιβεριανῆ σημαίαν φορτηγὸν «Νίκολος» ἀπεπιράθη νὰ ἐκφορτώσῃ φορτίον ἀλλοτες παραληφθέντος ἀπὸ τὸ Μεξικόν. 'Αμερικανοὶ ναυτικοὶ μετέχοντες τῆς Διεθνοῦς 'Ενώσεως Ναυτικῶν καὶ ἀνύκοντες εἰς τὴν 'Οργάνωσιν Ναυτομαγείρων καὶ Θαλαμηπόλων, ἐπὶ τῆς λέμβου, ἐπὶ τῆς ὅποιας ἔθεσαν μεγάλην ἐπιγραφὴν διαμαρτυρόμενοι, διότι αἱ ἐργατικαὶ 'Ενώσεις παρημπόδιζον τὸ ξένον ἐμπόριον καὶ ἔχητοσαν νὰ ληφθοῦν προσωρινὰ μέτρα ἐναντίον αὐτῶν. Δύο ἐκ τῶν κατωτέρων δικαστηρίων τῶν Η.Π.Α. ἀνέτρεψε τὰς ἀποφάσεις καὶ ἔκρινε, ὅτι τὸ συμβεβικός ἐνέπιπτε σαφῶς εἰς τὴν ἔννοιαν τῆς ἐργατικῆς διαφορᾶς κατὰ τὸ Νόμον Νόρρις - Λά Γουαρντιάτια.

Εἰσέτι δὲν ἔκριθη, ὅτι τὸ προσωρινὸν μέτρα ήδηντο νὰ ληφθοῦν ὑπὸ Πολιτειακοῦ καὶ οὐχὶ ὑπὸ 'Ομοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου. Φαίνεται, ὅτι τὰ προεδρεῖα τῶν ὄργανώσεων διατηροῦν ἀμφιβολίας περὶ τούτου, ἔχαιρετοσαν, ὅμως, τὴν ἀπόφασιν τοῦ 'Ανωτάτου Δικαστηρίου, ως καθιδρύουσαν τὴν ἐλευθερίαν τοῦ λόγου ὑπὲρ τῶν ἀμερικανῶν ἐργάτας.

Η Αἴγυπτος, ὅμως, ἀντεπεξῆλθε λέγουσα, ὅτι τὸ πούσκοτάζ εἶχε πολιτικὰς ἐπιδιώξεις. Τὸ ὑπουργείον τῶν Ἐξωτερικῶν ἔδήλωσεν, ὅτι δὲν ἐπιδοκιμάζει τὸ ἀραβικὸν πούσκοτάζ κατὰ τὸν 'Ισραήλ, ἀλλὰ ἐπιθυμεῖ νὰ καταστήσῃ σαφές, ὅτι ιδιωτικαὶ ἀμερικανικαὶ ὄργανώσεις ἀποπειρώμεναι νὰ ἀσκήσουν πίεσιν κατὰ τὴν 'Ηνωμένης 'Αραβικῆς Δημοκρατίας, δημιουργοῦν ζητήματα εἰς τὴν ἐξωτερικήν πολιτικὴν τῶν Η.Π.Α. καὶ δύνανται νὰ προκαλέσουν ἀνεπιθυμήτους συνεπείσεις.

Καὶ 24 ήμερών, δρ. 1958 μηνιαίως. Εἰς χήραν μηχανικούς "Έλλην Σταύρου Γαρενάκη, μὲ ὑπηρεσίαν 19 έτῶν, 6 μηνῶν καὶ 8 ήμερών δραχ.

Εἰς κατωτέρω πληρώματα: Γεώργιον 'Αντ. Πιτσκάλην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 17 έτῶν καὶ 6 μηνῶν δρ. 826 μηνιαίως, Κλεοπάτραν χήραν 'Αι τωνίου Καπώτη, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 έτῶν, 4 μηνῶν καὶ μιᾶς ήμέρας δρ. 400 μηνιαίως. Πηνελόπην χήραν Γεωργίου Ρούτου, ἀρχιθερμασμηπόλου, μὲ ὑπηρεσίαν 25 έτῶν καὶ 8 ήμερών δρ. 960 μηνιαίως, Δ. σποιναν χήραν Σταύρου, Δ. αιγαλεωργίου, θαλαμηπόλου, μὲ ὑπηρεσίαν 9 έτῶν, 6 μηνῶν καὶ 6 ήμερών, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 444 μηνιαίως, Κωνσταντίνοις 'Ιω. Βαθεύλων, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 27 έτῶν, 3 μηνῶν καὶ 12 ήμερών δρ. 1159 μηνιαίως, Κων. 'Αρισ. Γεωργίου, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 έτῶν καὶ 12 ήμερών, δραχ. 886 μηνιαίως, 'Εμμ. Ν. Μπαλόπητον, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 έτῶν, 10 μηνῶν καὶ 6 ήμερών, δρ. 754 μηνιαίως, 'Αναστάσιον Χρ. Μαυρίδη, θα-

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καὶ κατὰ τὸ δεύτερον ἥρισυ τοῦ Ἀπριλίου ἡ ναυλαγορά διὰ μεταφορᾶς ἔξοδος ἔχειν σύμφωνον παρήγορον ζωηρότητα. Παρὰ τὴν μεσολάθισην τῶν ἑορτῶν τοῦ Πάσχα καὶ τὴν ἔξι αὐτῶν προκληθεῖσαν παροδικὴν ὑποχώρησην τῶν ἐργασιῶν, αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διετηρήθησαν σταθεραὶ καὶ ἐλπίδες διεφανοῦντο περαιτέρω βελτιώσεως διὰ τὸ προσεχὲς μέλλον. Ἡτοὶ καὶ πάλιν χαρακτηριστικὴ ἡ κίνησις φορτίων γεννημάτων, παλαιοσιδήρων καὶ μεταλλευμάτων πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, καθὼς καὶ σιτηρῶν πρὸς τὴν Ἰνδίαν, τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ τὸ Κόντινεντ, καλύτεραι δὲ τιμαὶ θάβας ἐπετυχάνοντο, ἀν δὲ ἐστιμούτο ίσχυρὰ παρεμβολὴ τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς φορτώσεις ἀμερικανικῶν σιτηρῶν κυρίως, ἀλλὰ καὶ γαιανθράκων πρὸς τὴν Εύρωπην.

Ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρέντζ διὰ γεννήματα ἐπιληρώνοντο δι' Ἀγγλίαν 54/— ἔως 56/6 ἀναλόγως μεγέθους πλοίων καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως, διὰ Μάιον — Ιούνιον. Δι' Ἰνδίας 72/6 (δυτ. ἀκτῶν), ὄφιον ἀπὸ Κόλπου 75/— διὰ φόρτωσιν Ιούνιον. Ἀπὸ λιμένα Κόλπου διὰ Μπέλφαστ (13.500 τ.) 59/—, μὲ φόρτωσιν ἀρχὰς Μάιον καὶ δι' Ἰαπωνίαν ἡ κατὰ 25 σέντς βελτιώμένη τιμὴ τῶν δολλ. 9.75 διὰ Μάιον. Δι' Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ ἐπιληρώνοντο εἰς δεξαμενοπλοία τῶν 20.000 τόννων δολλ. 4.25 διὰ Μάιον (ἴναντι 3.87 τοῦ πρώτου δεκαπενθέμερου). Ὁρυζά ἀπὸ Κόλπου διὰ Βομβάρην 87/6, Ιούνιον. Τὰ παλαιοσιδῆρα ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (βορείων τοῦ Χάττερας) δι' Ἰαπωνίαν (λιμπερτούς) διετηρήθησαν εἰς τὴν κατ' ἀποκοπὴν τιμὴν τῶν δολλ. 102.000 φίο, διὰ Μάιον. Διὰ λιπάσματα ἀπὸ Κόλπου δι' ἔνα λιμένα Βραζιλίας ἐπιληρώθησαν εἰς λιμπερτούς, διὰ φόρτωσιν β' 15θημέρου Μαΐου δολλ. 8.500 φίο. Σκάφη τινὰ ἔκλεισθησαν καὶ ἀπὸ Χάμπτον ρόδης (γαιανθράκων) διὰ Βρέμην (10.000 — 11.000 τ.) 27/—, φόρτωσιν τέλους Μαΐου — ἀρχῶν Ιουνίου, μὲ δύοις διὰ φόρτωσιν ἀπὸ Βαλτιμόρην 1/— ἔξτρα. Σκάφος 19.250 τόννων ἔκλεισθη δι' Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ ἀπὸ Χάμπτον ρόδης εἰς τὰ 25/—, ἔναν γερμανικούς λιμένας Βορείου Θαλάσσης 26/6, φόρτωσις 15 — 31 Μαΐου. Ἀραβόσιτος ἀπὸ Βέρα Κρούζ δι' Ἀμερικάν (14.000 τ.) δολλ. 8.50 καὶ διὰ Χούλλα 80/— φόρτο, διὰ Ιούνιον — Ιούλιον.

Καλὴ ἐργασία καὶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ γεννήματα. Σκάφη μεγέθους λιμπερτού (μὲ 3.000 τ. συμπλήρωσιν εἰς "Αγιον Λαυρέντιον") ἔκλεισθη δι' Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ εἰς τὰ δολλ. 9.60, ἔναν Ἀμερικάν (9.85 καὶ δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 83/9 (Λονδίνου), 86/3 (Λιμπερτού) καὶ 87/6 (Χούλλα), μὲ 45/— διὰ τὴν ἔξι "Αγιον Λαυρέντιον" συμπλήρωσιν καὶ διὰ φόρτωσιν Ιουνίου — Ιούλιον. Διὰ Μάιον ἔκλεισθησαν σκάφη τῶν 12 — 13 χιλ. τόννων δι' Ἀμερικάν — Ἀμερικάν (ρέντζ) εἰς τιμὰς κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 100.000 φίο δι' α' 15θημέρων καὶ 95.000 φίο, διὰ β' 15θημέρων.

Ο Βόρειος Εἰρηνικός μὲν χαλαρῶν ζήτησιν, ἀλλὰ μὲν ἐλπίδας τῶν πλοιοκτητῶν διὰ μίαν προσεχῆ ἐπανάληψιν τῶν φορτώσεων γεννημάτων δι' Ινδίαν. Ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν (γεννήματα) δι' Ἰαπωνίαν (14.000) δολλ. 6, Ιούλιον καὶ ἀπὸ Καλιφόρνιαν (παλαιοσιδῆρα) δι' Ἰαπωνίαν δολλ. 80.000 φίο, διὰ φορτώσεις Μαΐου ἔως Ιουλίου. Διὰ δύλειαν καὶ γενικά ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν διὰ τέσσαρας λιμένας Αύστραλιας, κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 122.000 φίο, διὰ φόρτωσιν 1 — 20 Ιουνίου. Δι' δύοις φορτίον ἔκλεισθη σκάφος δι' Ἀγγλίαν, μὲ φόρτωσιν Σεπτέμβριον — Οκτώβριον, εἰς τὰ 90/— κατὰ τόννων (ἥτοι 10/— ἐπὶ πλέον ἐκ τῆς τελευταίας ναυλώσεως δι' Ιούλιον), η δὲ τιμὴ αὐτὴ ἐθεωρήθη ὡς λογική διὰ τοιαυτέρων φόρτωσιν.

Αἱ ζαχάρεις Κούβας ἐπέδειχαν ζωηρότητα καὶ τὰ 103/— ἐπιληρώθησαν διὰ κινεζικὸν προσρισμόν. Διὰ Βαλτιμόρην διετηρήθη ἡ τιμὴ τῶν δολλ. 5.25, ἀρχὰς Μαΐου καὶ δι' Ἑλλάδα δολλ. 8.50 (διὰ τμῆμα φορτίου 2.000 τ.) ἀρχὰς Μαΐου. Ἀπόπειρα τῶν Ρώσων νάν ἐπιτύχουν διὰ Μαύρην Θάλασσαν τὴν τιμὴν τῶν 68/—, προσέκρουσεν εἰς τὴν ἀδιαφορίαν τῶν πλοιοκτητῶν.

Εἰς τὸν τομέα τοῦ Πλέιτ ἐστιμεώθησαν ἀξιοπρόσεκτοι ἐργασίαι, μὲ ζήτησιν τοννάς δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Μεσόγειον καὶ Ἰαπωνίαν. Ἐπιληρώνοντο 75/— δι' Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ καὶ 80/— δι' Ἀγγλίαν, διὰ δὲ τὴν Δυτικὴν Ἰταλίαν 70/—, μὲ βάσιν φορτώσεως ἀπὸ Σάντα Λορέντζο καὶ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος "Αὔρες, Μάιον. Δι' Ἰαπωνίαν ἐπιληρώνοντο 92/6, Ιούνιον καὶ κάτι τερισθέτερον διὰ συντομωτέρας φορτώσεις. Ἡ ἀγορὰ αὕτη ἐμφανίζεται ἐνθαρρυντικὴ δι' ἐργασίαν Ιουλίου — Αύγουστου.

Εἰς Αύστραλιαν ἐπέδειχθη περισσότερον ἐνδιαφέρον διὰ ζήτησιν χωρητικότητος καὶ ἐκυκλοφόρησαν διάφοροι διαταγαί, ἀλλ' εἰς τὰς τιμὰς τοῦ πρώτου 15θημέρου τοῦ Ἀπριλίου. Ἐλπίδες διεγράφοντο, ὅτι ἡ ἀνατολικὴ περιοχὴ θὰ ἐμφανίσῃ καλὴν ἐργασίαν, μὲ τὴν νέαν ἐσοδείαν

κριθῆς καὶ βρώμης, τῶν ὅποιων σημαντικαὶ προβλέπονται αἱ ἔξαγωγαί. Ἐπιληρώνοντο διὰ Λονδίνου (8.500 τ.) 87/6 καὶ δι' Ἀμερικάν — Ἀμερικάν (ρέντζ) 85/—, Ιούνιον.

Ἀπὸ Κούνηλαντ (ζαχάρεις) δι' Ἰαπωνίαν 75/—, Ιούλιον — Αύγουστον, μὲ περαιτέρω ζήτησιν χωρητικότητος, ἀπὸ δὲ τὰς Φιλιππίνας (ζαχάρεις) δι' ἀμερικανικούς λιμένας Ἀτλαντικοῦ (βορείων τοῦ Χάττερας) δολλ. 9.35 φίο, Μάιον. Ἀπὸ Μπούρμα (δρυζα) διὰ Κεϋλάνην 39/— φίο καὶ στόσουεντ, Μάιον. Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ Νόρδερν ρέντζ ἐκλείσθη σκάφος 20.000 τ. εἰς τὰ 8.25 φόμπ, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν δολλ. 1.30, διὰ φόρτωσιν Νοεμβρίου — Δεκεμβρίου.

Ἡ Μεσόγειος μὲ συνήθη ἐργασίαν. Ἀπὸ Ἀδριατικήν (λιπάσματα) διὰ Βασπόδα 55/— φίο καὶ στόσουεντ (ἔνα λιμένα), φόρτωσις ἀρχὰς Μαΐου. Ἀπὸ Καζαμπλάγκαν φωσφάτα (μικρὸν σκάφος) διὰ Πειραιά 29/—, Μάιον καὶ ἀπὸ Πειραιάν ζάχαρις δι' ἔνα λιμένα Ἐλλάδος (2.400 τ.) 18/—, βάσιν Πειραιά. Ἀπὸ Μελίλλαν (μεταλλεύματα) διὰ Πολωνίαν 24/6, φίο, Μάιον.

Τὰ «τάιμ - τσάρτερς» ὑποστηριγμένα, ἀλλ' οὐχὶ διὰ μακρὰ χρονικὰ διαστήματα. Διὰ κυκλικὰ ταξίδια Βορείου Εἰρηνικοῦ ἐπιληρώνοντο δολλ. 2.10 (λιμπερτούς) καὶ εἰς μεγάλα δηζελοκίνητα σκάφη 2.65, Μάιον. Διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Εύρωπης — Κίνας 24/—, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Ἀμερικάν καὶ διὰ ταξίδια Ινδίων — Ἰαπωνίας (μεταλλεύματα) 19/— (εἰς λιμπερτούς) καὶ 23/— εἰς δηζελοκίνητα τῶν 8.000 τόννων d.w.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Ἡ ἐκδηλωθεῖσα δραστηριότης τῆς Σέλλα — "Ἐσσο" ἀνετέρχεται πεις τὰς ἐλπίδας τῶν πλοιοκτητῶν, χωρίς, δύως καὶ νά ἐπικρατήσῃ πνεῦμα αἰσιοδοξίας. Αἱ πιθανότερες καλυτέρας ἐργασίας βασίζονται εἰς τὸ ὄντισφέρων τῶν ἐλώγῳ ἐταιρίων, αἵτινες ἀπορροφοῦν χωρητικότητα διὰ φορτώσεις Μαΐου καὶ Ιουνίου, ἐνώ ἡ ἀντίστοιχος ἐποχὴ τοῦ π. έτους ἔστερετο ἐνδιαφέροντος. Ἐτέρᾳ, ἐπίσης, μεγάλη ἐταιρία πετρελαϊσου, εύρισκεται εἰς τὴν ἀγοράν. Πάντως, ἡ ἀργούσα δύκινδης χωρῆτος κόπης δεξαμενοπλοίων καὶ ἡ συνεπεία τούτου πληθωρική προσφορά σκαφών, κρατεῖ πάντοτε τοὺς ναύλους εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα. Ἀπὸ τὸ Περσικὸν Κόλπον τὸ 70% ἐλαττον τοῦ Σκέλη ἐπιληρώνοντο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (σκάφη τῶν 20.000 τ.) καὶ εἰς τὰ σοῦπερ - τάκνερς 72½% ἐλαττον καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 67½% διὰ φόρτωσιν 10 — 25 Μαΐου. Δι' Ἰαπωνίαν 75% ἐλαττον τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου.

Ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν μικρὰ ἐργασία, ἔνα δὲ σκάφος τῶν 19.000 τ. ἔκλεισθη δι' Ἰαπωνίαν, χωρὶς νά ἀνακοινωθῇ ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου του. Διὰ τῆμα φορτίου ἀπὸ Σούεζ διὰ Χαδάννων ἐπιληρώθησαν 35/—, διὰ φόρτωσιν 1 — 6 Μαΐου.

Ἀπὸ Καραϊβικήν Θάλασσαν διὰ Βόρειον Ἀμερικήν, μικρὰ διαφορά ἔναντι τοῦ προηγουμένου 15θημέρου. Ἐπιληρώνοντο 47½% ἐλαττον τοῦ A.T.R.S. καὶ δι' Ἀγγλίαν 57½% ἐλαττον τοῦ Σκέλη.

Η ΠΕΙΡΑΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ολίγαι διαταγαὶ ἐν κυκλοφορίᾳ καὶ μὲ ναύλους ὅχι ικανοποιητικούς. Ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν (τσιμέντων) διὰ Περσικὸν Κόλπον ἔκλεισθη δέννον λίμπερτον εἰς τὰ 40/— φίο, φόρτωσιν 5 — 17 Μαΐου καὶ ἀπὸ ἄντα ρωσικὸν λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 3.000 τ. σικάλεως χύμα δι' ἔνα λιμένα Ἀδριατικῆς 27/6, Μάιον. Διὰ 10.000 τ. σίτου ἀπὸ ἔνα δύο ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης διὰ Ρόττερνταμ, καὶ "Εμδεν, δολλ. 4.50 φίο, μὲ φόρτωσιν 15 — 30 Μαΐου. Ἀπὸ Κωνστάντζαν ἐκυκλοφόρησε διαταγὴ (8.000 — 9.000 τ. ζαχάρων) διὰ Πόρτ Σούεζ διὰ τὰ 55/— φίο, μὲ φόρτωσιν Ιουνίου. Ἀρκετὴ ἐργασία υπῆρχε διὰ δύλειαν. Ἀπὸ Νοβορωσίστακη 2.500 κ.μ. διὰ Νεάπολιν 26/—, τὸ κ.μ., Μάιον. Ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν 1.500 κ.μ. λευκῆς πριονισμένης χυλείας διὰ Πόρτ Τόρρες 27/— τὸ κ.μ., φίο καὶ στόσουεντ, μὲ φόρτωσιν 10 — 20 Μαΐου. Ἐπίσης, ἀπὸ τὴν Κωνστάντζαν 1.500 — 2.500 τ. κορμῶν όξινάς δι' ἔνα λιμένα Σικελίας 35/— ὁ τόννος, φόρτωσις Μαΐου. Ἀπὸ Στρατῶν ἔκλεισθη τὸ φορτηγὸν "Α Θ ως" 6.200 τ. μεταλλευμάτων διὰ Λά Παλλίς, μὲ συμπλήρωσιν ἀπὸ Λασύριον διὰ Τοννάι Σαρέντε, 33/—, φόρτωσις Μαΐου.

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΜΑΡΤΙΟΥ

Ο καταρτιζόμενος παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας συναπτομένων ναυλώσεων, ἐστιμείωσε περαιτέρω ὑποχώρησιν

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

συνολικής χωρητικότητος 1.955.100 τ. γκρός ή 2.939.600 τόνων δ.ω., με μείσων έναντι τῆς Ιησού Μαρτίου έ. έ. κατά 11 σκάφη, 85.700 τ. γκρός ή 101.500 τόνων δ.ω. Τὰ ἐν λόγῳ ἀργούντα φορτηγά κατανέμονται εἰς τὰς κάτωθι κυριωτέρας σημαίας:

| ΣΗΜΑΙΑΙ | Πλοία | Τ. γκρός | Τ. δ.ω. |
|----------------------|------------|------------------|------------------|
| Λιβεριανή | 93 | 660.000 | 973.800 |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ | 40 | 269.400 | 401.600 |
| 'Ιταλική | 36 | 228.000 | 349.500 |
| Παναμαϊκή | 33 | 210.900 | 322.400 |
| 'Αγγλική | 26 | 168.100 | 245.100 |
| 'Ην. Πολιτειών | 21 | 155.400 | 231.800 |
| Νορβηγική | 10 | 48.800 | 75.000 |
| Κοσταρίκας | 9 | 51.700 | 81.500 |
| 'Ισπανική | 8 | 47.700 | 74.200 |
| Γερμανική | 5 | 23.900 | 40.100 |
| Λοιπάι | 17 | 94.700 | 144.600 |
| Σύνολον | 298 | 1.955.100 | 2.939.600 |

Δεδομένου, δῆτα αἱ σημαῖαι Λιβερίας, Παναμᾶς καὶ Κοσταρίκας περιλαμβάνουν πολυάριθμα σκάφη ἔλληνικής πλοιοκτησίας, ἔρχεται ἐπὶ κεφαλῆς τοῦ πίνακος παροπλισμοῦ ἡ ἔλληνικὴ πλοιοκτησία καὶ μετ' αὐτῆς ἡ πλοιοκτησία τῶν ἄλλων χωρῶν. Εἶναι, ἐπίσης, ἀξιοσημείωτον, ὅτι Ἐλεύθεροις ἀπὸ τὸν πίνακα αἱ σκανδιναϊκαὶ ναυτιλίαι, τῶν διποίων ἀστήμαντος εἶναι ἡ ἀργούσα χωρητικότης. Ὁφείλεται τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, δῆτα τὰ σκανδιναϊκά φορτηγά ἀπασχολούνται, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τακτικάς γραμμὰς ἡ διατίθενται εἰς μακροχρόνια ἑταίμ τοσάρτερς.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Λασινίου ἡ Ἔιδονγκσάουθ 54/—, δψιόν διὰ Λιβερπούλη ἡ Μπίρκενχεντ 56/—, φόρτωσις 13 — 30 'Ιουνίου.

«ΠΕΡΑ ΚΡΗΚΗ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Λασινίου ἡ Ἔιδονγκσάουθ 56/—, φόρτωσις Μάιου.

«ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ» ἀπὸ ἑνὸς ἀμερικανικού λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας, ἔξαιρουν τοῦ 'Άλπιτανου) 13.500 τ. γεννημάτων καὶ σύγια 61/— Ἔιδονγκσάουθ 48/—, δψιόν Λιβερπούλη — Μπίρκενχεντ 50/—, φόρτωσις 2 — 9 Μαΐου.

«ΚΑΛΗ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικού λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Μπίρλαστ 59/—, φόρτωσις 3 — 18 Μαΐου.

«ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ» (λιβερ. δεξιμ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 17.600 τ. γεννημάτων διὰ 'Αμβέρσαν — 'Αμβεργούργον ρεῖντς, δολ. 4.25, δψιόν διὰ 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ δηλ. 4 φίο, φόρτωσις 10 — 25 Μαΐου.

«ΣΠΕΤΣΑΙ» (εχ. «Στάύρος Κουμάντορος») ἀπὸ ἑνὸς ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.000 τ. λιπασμάτων διὰ ἑνὸς τρεῖς λιμένας Βρεζίλιας, καὶ ἀποκοπῆς δολ. 55.000, βάσις ἑνὸς λιμένας φορτώσεως καὶ ἑνὸς ἐκφορτώσεως, μὲ 25 σόντες ἔξτρα διὰ ἑκαστον πρόσθετον λιμένα φορτώσεως ἡ ἐκφορτώσεως, φίο, φόρτωσις Μάιου.

«ΚΟΡΑΗΣ» (εχ. «Μιχήηλ») ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9.300 τ. πλαισιοσθένων (472.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ 'Ισπανίαν, καὶ ἀποκοπῆς δολ. 102.000 φίο, φόρτωσις 13 — 26 Μαΐου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.900 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιο — Μοῆς ρεῖντς δολ. 9.75, μὲ 65 σόντες ἔξτρα, διὰ ἑκαστον πρόσθετον ἑνὸς λιμένας ἐκφορτώσεως, μέχρι τριῶν τοισθένων, 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 16 — 31 Μαΐου.

«ΚΑΡΠΑΘΟΣ» (εχ. «Άνδρος Σάτορα») ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων διὰ ἑνὸς ισπανικού δολ. 75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΑ» ἀπὸ Νόρδερν ρεῖντς 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτικήν 72/6, δψιόν ἀπὸ Κόλπου 75/—, ἑνὸς διὰ ἀνατολικήν ἀκτῶν 2/6 ἔξτρα, βάσιν ἑνὸς λιμένα, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 — 30 'Ιουνίου.

Ἐκ Βορείου Ελρηνικοῦ

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Βορείου Ελρηνικοῦ 12.500 τ. γεννημάτων διὰ 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ διὰ 'Αμστερνταμ δολ. 6.35, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Μάιου.

«ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Βορείου Ελρηνικοῦ 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Λάς Πόλμας καὶ Τενερίφηαν δολ. 9, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 — 25 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς 'Οράιον) ἀπὸ Βορείου Ελρηνικοῦ 13.000 τ. γεννημάτων διὰ Λάς Πόλμας καὶ Τενερίφηαν δολ. 6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 — 20 Μαΐου.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (τοῦ κ. Λιδνοῦ) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ἀμερικανικούς λιμένας Βορείου Ελρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων ἑκαστον διὰ Τόκιο — Χακατά ρεῖντς δολ. 6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5 — 20 'Ιουνίου τῷ πρώτων καὶ 20 'Ιουνίου — 5 'Ιουλίου τῷ δεύτερον.

«ΔΟΥΞ ΤΗΣ ΣΠΑΡΤΗΣ» (σημ. ἀγγλική) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 15.000 τ. γεννημάτων διὰ Λασινίου 65/—, δψιόν 2.000 τ. κριθής 2/6 ἔξτρα, φόρτωσις 15 — 31 Μαΐου.

«Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (τάνερ) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 18.000 τ. γεννημάτων διὰ Μασσαλίαν δολ. 6.50, δψιόν Μασσαλίαν καὶ Τεργύστην δολ. 7.50, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν εἰς Μασσαλίαν διὰ 2.000 τ. ἐκφορτωτικῶν τοισθένων τοισθένων, φόρτωσις 5 — 23 Μαΐου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ἀμερικανικούς λιμένας Βορείου Ελρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιο — Χακατά ρεῖντς δολ. 6, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, κοντσέλο 5 'Ιουλίου.
«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν ἡ ἀμερικανικούς λιμένας Βορείου Ελρηνικοῦ 13.500 τ. γεννημάτων διὰ 15 'Ιουνίου — 5 'Ιουλίου.

«ΑΙΟΛΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 9.500 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (492.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ τεσσαρας λιμένας Αύστραλιας, μεταξὺ Νιούκαστη — 'Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.» ἀπὸ Καλιφόρνιαν 9.300 τ. πλαισιοσθένων (472.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ ισπανικὸν λιμένα, καὶ ἀποκοπῆς δολ. 80.000 φίο, φόρτωσις 1 — 30 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΖΑ» ἀπὸ Καλιφόρνιαν 9.500 τ. πλαισιοσθένων (499.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ ισπανικὸν λιμένα, καὶ ἀποκοπῆς δολ. 80.000 φίο, φόρτωσις 15 Μαΐου — 6 'Ιουνίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων διὰ 15 'Ιουνίου — 5 'Ιουλίου.

«ΚΟΡΙΝΘΙΚΑ» ἀπὸ Βρετανικήν Κολομβίαν — Κούζ Μπαι 14.000 τ. ξυλείας καὶ γενικῶν εἰδῶν (757.854 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Νιούκαστη — 'Αδελαΐδα ρεῖντς, καὶ ἀποκοπῆς δολ. 190.000 φίο, φόρτωσις 1 — 25 'Ιουνίου.

Ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐλληνικὸν) ἀπὸ διά λιμένας Πλεύτη, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αύρες 7.600 τ. γεννημάτων διὰ 'Αμβέρσαν — 'Αμβεργούργον ρεῖντς 75/—, μὲ 2.000 τ. ἐκφόρτωσιν 'Αγκρός — 'Τέρμες εἰς 'Ολλανδίαν διὰ 2.500 τ. εἰς Γερμανίαν, όψιό διὰ 'Αγγλίας 80/—, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, ἐν διὰ πλήρες φορτίον ἐκ Μπουένος 'Αύρες 2/6 ἐπὶ θάλατταν, φόρτωσις 16 — 31 Μαΐου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Σ.» (λιβερ.) ἀπὸ Ρεσιφ — Σάντος ρεῖντς 9.300 τ. ζυχάρεως διὰ Κολόμπριτο 75/—, φίο καὶ στόματεν, φορτίον Μάιου.

«ΚΑΝΤΙΑ» (λιβ. τάνερ) ἀπὸ Νεάπολης 55/—, ἐν Βενετίαν 60/—, τεργύστην 17.000 τ. θαυμαστῶν λιμένας Πλεύτη, μὲ 'Αμβέρσαν — 'Αμβεργούργον ρεῖντς 55/—, ἐν Βενετίαν — Τεργύστην 60/—, φόρτωσις 16 Μαΐου.

Ἐξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ

«ΑΘΑΜΑΣ» (παναμ.) ἀπὸ 'Αμβέρσαν — Ρότερνταμ ρεῖντς 7.000 τ. καὶ διὰ Γιουγκοσλαβίαν 36/6 φόρτη, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Απρίλιου — 7 Μαΐου.

Ἐκ Μεσογείου καὶ Ἀδριατικῆς

«ΔΗΜΗΤΡΟΣ» ἀπὸ ιταλικὸν λιμένα 'Αδριατικῆς 10.500 τ. λιπασμάτων διὰ Τσαμκώγκη ή Βασιπόδα 55/— ἐν λιμένα διὰ 58/— δύο λιμένας ἐκφορτώσας, φίο καὶ στόματεν, φόρτωσις 5 — 20 Μαΐου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.» ἀπὸ Τρίπολιν (Λιβύης) 1.100 τ. ἀλατος διὰ Κάλλιαρι 18/—, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΠΑΡΝΗΣ» ἀπὸ Μπιζέρταν 800 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Βεγγάζην 22/— φίο, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ» ἀπὸ Καζαμπάτου 3.300 τ. φωσφάτων χύμα διὰ Πειραιά 29/—, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ» ἀπὸ Δυρράξιον 2.650 τ. μεταλλευμάτων χρωμίου διὰ Λιμένα Δουνόβων δολ. 3, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΕΑΠΛΙΣ» ἀπὸ Ριγίκεν 2.400 τ. ζυχάρεως διὰ ἑλληνικὸν λιμένα 18/— (βάσιν Πειραιᾶ), μίσεος φόρτωσις.

«ΚΑΣΣΙΣΙΑΝΗ» ἀπὸ Ριγίκεν 1.000 τ. όραδοσιτού διὰ Ραβένναν 20/— (δύο συνεχῆ ταξίδια), ἐνορχις τέλη 'Απρίλιον.

«ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ» ἀπὸ Δυρράξιον 2.500 τ. μεταλλευμάτων χρωμίου διὰ Λιμένα Οιάς (Λιδνού) δολ. 3, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» ἀπὸ Μερούν 1.000 τ. ζυχάρεως διὰ 'Ακάμπαν 24/—, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΛΑΣΣΙΩΣ» ἀπὸ Νερούρωσίκην 1.400 τ. ζυχάρεως διὰ 'Ακάμπαν 54/—, (δύο συνεχῆ τοξιδιών), ἐνορχις Μάιου.

«ΟΙΑΣ» (Λιδνού) ἀπὸ ένα γιουγκοσλαβικὸν λιμένα 3.000 τ. ζυχάρεως διὰ Τύνιδα 20/—, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» ἀπὸ Νερούρωσίκην 4.000 κ.μ. ξυλείας διὰ Κορέαν 61/6 δολ. φόρτωσις τέλη Μάιου.

«ΕΔΩΝΟΣ» (Λιδνού) ἀπὸ Ωδησόδην 2.500 τ. γαιανθράκων διὰ Κωνσταντζαν 1.500 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων διὰ 'Αλεξάνδρειαν 36/—, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἀπὸ Ωδησόδην 3.700 κ.μ. ξυλείας διὰ Νεάπολιν 26/—, τό κ.μ., φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΚΑΔΙΩΝ Σ.» ἀπὸ Κωνσταντζαν 4.000 κ.μ. ξυλείας διὰ 'Αλεξάνδρειαν 35/6 τό κ.μ., φόρτωσις τέλη Μάιου.

«ΛΑΣΣΙΩΣ» ἀπὸ Κωνσταντζαν 1.500 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων διὰ 'Αλεξάνδρειαν 36/—, φόρτωσις τέλη 'Απρίλιον.

«ΛΙΒΥΗ» ἀπὸ Ωδησόδην 2.500 τ. γαιανθράκων διὰ Κωνσταντζαν 1.500 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων διὰ 'Απρίλιον.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ» ἀπὸ λιμένα Αιδησικής 2.650 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κωνσταντζαν 5.000 κ.μ. ξυλείας διὰ 'Αλγερίαν 32/—, φόρτωσις Μάιου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναμ.) ἀπὸ Κωνσταντζαν 5.000 κ.μ. ξυλείας διὰ 'Αλγερίαν 32/— τό κ.μ., φόρτωσις Μάιου.

«ΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙΙ» ἀπὸ λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 2.500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Κωνσταντζαν 2.500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Εύαγγελιαν.

"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.

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

| | | | | |
|--------------------------|--|----|-------|--|
| ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.) | | 43 | 7314 | έφθ. Πόρτ Σαιδ 15 'Απρ. |
| ΑΓΓΛΙΑ | | 57 | 11630 | έφθ. Σαντιάγκο 19 'Απρ. |
| ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ | | 44 | 1920 | διπλήθε Κων) πολιν 13 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ | | 20 | 985 | άργει Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957 |
| ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ | | 54 | 6498 | άνεχ. Μίρι 16 'Απρ. διά Δανιάν |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.) | | 55 | 8450 | διπλήθε Κων) πολιν 18 'Απρ. διά 'Οδησόν |
| ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ | | 44 | 10448 | άργει Κυνόσουραν από 5 'Ιαν. |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | 11 | 4248 | άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957 |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | 43 | 7231 | εἰς Ρόττερνταμ από 12 Μαρτ. (έπισκευα) |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | 55 | 6548 | διπλήθε Παναμά 10 'Απρ. διά Καβασάκι |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | 27 | 1887 | εἰς Πειραιά |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | 22 | 988 | εἰς Νορβηραϊκον 28 'Απρ. |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | | 57 | 9921 | άνεχ. Κόπιε 22 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | | 24 | 3658 | εἰς Τάμπαν από 24 'Ιουν. 1959 |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ | | 44 | 7214 | έφθ. Πειραιά 12 'Απρ. |
| ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ | | 21 | 2725 | έφθ. Πειραιά 16 'Απρ. |
| ΑΓΚΥΡΑ | | 46 | 1892 | διπλήθε Παναμά 11 'Απρ. διά Ναγκόγια |
| ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ | | 43 | 7180 | άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 20 'Απρ. διά Βενετίαν |
| ΑΖΙΑΝ | | 42 | 7223 | άνεχ. Τρινκούμαλι 21 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν |
| ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ | | 24 | 3658 | άνεχ. Τζιμπούτι 8 'Απρ. διά Σαγκάνη |
| ΑΘΕΝΕΣ | | 44 | 7161 | άνεχ. Χιούστον 22 'Απρ. διά Καράτσι |
| ΑΘΗΝΑ | | 59 | 10606 | έφθ. Αιδρόνιον 21 'Απρ. διά Ν. 'Υρκηνη |
| ΑΘΗΝΑΙ | | 56 | 2744 | άνεχ. Πειραιά 23 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν |
| ΑΘΩΣ | | 53 | 3575 | έφθ. Πειραιά 20 'Απρ. |
| ΑΙΟΛΟΣ | | 29 | 3958 | διπλήθε Πρόνοντοπτελ 8 'Απρ. διά 'Ελλάδα |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΙΑΝΤ | | 44 | 7125 | άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 24 'Απρ. |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ | | 57 | 8184 | άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. διά Σαγκάνη |
| ΑΙΤΟΛΙΑ | | 56 | 8835 | εἰς 'Ιαπωνιαν, ώπλ ναυπηγώνιν |
| ΑΚΤΗ | | 60 | 13200 | άνεχ. Χακάτα 18 'Απρ. διά Χοινκάγκ |
| ΑΚΤΙΟΝ | | 43 | 7093 | άνεχ. Ταμπίκο 1 'Απρ. διά 'Αμβέροαν |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ | | 43 | 7213 | διπλήθε Σουέζ 21 'Απρ. διά Σαγκάνη |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ | | 56 | 10482 | έφθ. 'Ειδονμάουθ 9 'Απρ. |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ. | | 42 | 7191 | άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 20 'Απρ. διά Κορέα |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ | | 20 | 1112 | εἰς Στρατώνιον 28 'Απρ. |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ | | 44 | 7207 | άργει 'Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958 |
| ΑΛΙΑΚΜΟΝ | | 42 | 7181 | άργει 'Ελευσίνα από 14 'Ιαν. 1959 |
| ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ | | 43 | 7266 | άνεχ. Σάντα Κρούζ ντελ Σούρ 13 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΑΛΚΙΜΟΣ | | 53 | 7409 | διπλήθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΑΛΚΥΩΝΙΣ | | 43 | 7176 | έφθ. Αιδρόνιον 22 'Απρ. |
| ΑΛΤΑΤΡ (δεξ.) | | 44 | 7365 | διπλήθε Λιζαρόντ 8 'Απρ. διά Νταλουζι |
| ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.) | | 56 | 10776 | άνεχ. Ν. Όρλεάνην από 25 Φεβρ. 1958 |
| ΑΛΦΕΙΟΣ | | 53 | 12897 | άργει 'Ελευσίνα από 14 'Ιαν. 1959 |
| ΑΜΟΙΘΕΑ | | 43 | 8426 | άνεχ. Σάντα Κρούζ ντελ Σούρ 13 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΑΜΑΖΟΝ | | 44 | 7207 | διπλήθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ | | 44 | 7281 | έφθ. Αιδρόνιον 22 'Απρ. |
| ΑΜΟΙΤΡΗ (δεξ.) | | 43 | 8444 | διπλήθε Λιζαρόντ 8 'Απρ. διά Νταλουζι |
| ΑΝΑΚΡΕΩΝ | | 38 | 7949 | άνεχ. Ν. Όρλεάνην από 25 Φεβρ. 1958 |
| ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ | | 44 | 7359 | άργει 'Ελευσίνα από 14 'Ιαν. 1959 |
| ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ | | 55 | 8332 | άνεχ. Σάντα Κρούζ ντελ Σούρ 13 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΑΝΔΡΕΑΣ Χ. | | 42 | 7177 | διπλήθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΑΝΔΡΟΣ | | 37 | 5683 | έφθ. Αιδρόνιον 22 'Απρ. |
| ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ | | 19 | 1320 | διπλήθε Λιζαρόντ 8 'Απρ. διά Πόρτ "Αρθουρ |
| ΑΝΗΙΤΣΑ | | 43 | 7188 | άνεχ. Καρπίτο 12 'Ιαν. διά Ρίον 'Ιανερόν |
| ΑΝΝΙΤΣΑ Λ. | | 33 | 2362 | άνεχ. Μουρόπαν 14 'Απρ. διά Μανίλαν |
| ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.) | | 45 | 7149 | εἰς N. 'Υρκηνη 11 'Απρ. (διά 'Ιαπωνιαν) |
| ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.) | | 44 | 7165 | έφθ. Μάρ ντελ Πλάτον 11 'Απρ. |
| ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ | | 57 | 11976 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 13 'Απρ. |
| ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ. | | 57 | 12443 | άνεχ. Χαλιφάδης 18 'Απρ. διά Μπουύφαλο |
| ΑΝΤΩΝΥ II | | 59 | 24716 | διπλήθε Ούζάν 20 'Απρ. διά Στεττίνον |
| ΑΞΙΟΣ | | 36 | 2175 | άνεχ. Καλούπταν 21 'Απρ. διά Τομπάτα |
| ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ | | 44 | 7108 | άνεχ. Μόζι 17 'Απρ. διά Νιγκάτα |
| ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ | | 57 | 10888 | άργει 'Ελευσίνα από 26 'Ιουλ. 1958 |
| ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ | | 43 | 7253 | άνεχ. Πειραιά 18 'Απρ. διά Θήραν |
| ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ | | 58 | 10392 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ. διά Ταιμπά |
| ΑΡΙΕΤΤΑ | | 58 | 10392 | διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Νάντην |
| ΑΡΙΕΣ (δεξ.) | | 41 | 7460 | έφθ. Τοιταγκόγκρ ρόδς 15 'Απρ. |
| ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ | | 57 | 11897 | έφθ. Μόζι 13 'Απρ. |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ | | 37 | 4636 | άνεχ. Πέρο. Κόλπον 21 'Απρ. διά Λάδοσεντ |
| ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ | | 44 | 7243 | άνεχ. Ράνια 10 'Απρ. διά Μπαντάρη |
| ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.) | | 43 | 7244 | έφθ. Μπουένος 'Αύρες 22 'Απρ. |
| ΑΡΜΑΘΙΑ | | 43 | 7227 | άνεχ. N. Όρλεάνην 17 'Απρ. διά 'Αγγλιαν |
| ΑΡΜΑΡ | | 31 | 20256 | άνεχ. Ρίο Χαίνα 10 'Απρ. διά Μπαντάρη |
| ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ | | 43 | 7227 | έφθ. Μόντρεαλ 15 'Απρ. |
| ΑΡΜΟΝΙΑ II | | 43 | 7227 | άνεχ. Κιουρασάο 9 'Απρ. διά Κέπι τάσουν |
| ΑΡΤΕΜΙΣ | | 60 | 10050 | έφθ. Ντάρμπον 8 'Απρ. |
| ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. | | 45 | 7260 | έφθ. Κέπι τάσουν 21 'Απρ. |
| ΑΡΧΩΝ | | 39 | 1007 | άνεχ. Κιουρασάο 9 'Απρ. διά Λαττάκια |
| ΑΣΗΜΙΝΑ | | 41 | 7013 | έφθ. Χιούστον 21 'Απρ. |
| ΑΣΠΙΣ | | 43 | 2905 | άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 21 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΑΣΤΕΡΙΣ | | 31 | 2795 | άργει Σπαλματόρι από 23 'Απρ. 1958 |
| ΑΤΑΛΑΝΤΗ | | 43 | 7176 | έφθ. Ταμπίκο 8 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ | | 43 | 7176 | άνεχ. Λουδίνον 22 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΣΤΟΡ | | 57 | 10087 | διπλήθε Πόρτ Σουέζ 22 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ | | 56 | 10096 | άνεχ. Λός Αντζελες 17 'Απρ. διά Μπέλφαστ |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ | | 56 | 10093 | έφθ. Σουέζ 7 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤ'Σ | | 56 | 10092 | έφθ. Ραβέννα 7 'Απρ. |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ | | 57 | 10087 | διπλήθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑΐΤ | | 58 | 10078 | διπλήθε Σαΐν Νικολάς 22 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΙΤΗΜ | | 58 | 10087 | διπλήθε Παναμά 20 'Απρ. διά Τόκιο |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΤΖ | | 58 | 10077 | άνεχ. Πειραιά 18 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν |
| ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ | | 56 | 10087 | έφθ. Μασσαλίαν 20 'Απρ. |
| ΑΤΛΑΣ | | 58 | 9724 | άνεχ. Σεμπού 24 'Απρ. διά Λός Αντζελες |
| ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.) | | 60 | 29741 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Απρ. διά Βαγκούδερ |
| ΑΥΓΗ | | 56 | 10312 | άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 16 'Απρ. διά Πακιστάν |
| ΑΥΛΙΣ | | 21 | 3275 | έφθ. Γιοκοχάμαν 24 'Απρ. |
| ΑΥΡΑ | | 44 | 7176 | άνεχ. Α' Αργυρίου 11 'Απρ. διά Ταμπίκο |
| ΑΧΑΙΟΣ | | 36 | 5795 | άνεχ. Βαγκούδερ 21 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΛΕΡΙΚΗ | | 43 | 7176 | άνεχ. Λός Αντζελες 16 'Απρ. διά Σαβάννων |
| ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑΣ ΣΟΦΙΑ (δ.) | | 59 | 43373 | άνεχ. Κόρπους Κριστί 14 'Απρ. διά 'Ειδονμάουθ |
| ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.) | | 58 | 20958 | άνεχ. Βαγκούδερ 14 'Απρ. διά 'Ιαπωνιαν |
| ΒΕΛΓΙΟΝ | | 46 | 2025 | άνεχ. Χροκόχατα 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ | | 45 | 1892 | άνεχ. Ναγκόγια 17 'Απρ. διά Ρωσίαν |
| ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.) | | 52 | 11365 | έφθ. Γιοκοχάμαν 20 'Απρ. |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ | | 43 | 7176 | άνεχ. Τουουκούμι 31 Μαρτ. διά Ματσουγιάμα |
| ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ. | | 30 | 739 | έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ. |
| ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ | | 44 | 1973 | διπλήθε Ούζάν 23 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΒΟΡΙ | | 42 | 7046 | διπλήθε Νίτον 6 'Απρ. διά Βαυτίδα |
| | | | | άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 6 'Απρ. διά 'Αγγλιαν |
| | | | | άνεχ. Βοστώνην 20 'Απρ. διά Πειραιά |
| | | | | άνεχ. Βικτώριαν (Βρ. Κολ.) 15 'Απρ. διά Σουμάτραν |
| | | | | άνεχ. Ρόττερνταμ 12 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| | | | | άνεχ. Κων) πολιν 12 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν |
| | | | | έφθ. Θεσσαλονίκην 28 'Απρ. |
| | | | | έφθ. Ν. Όρλεάνην 14 'Απρ. |
| | | | | έφθ. Πλάυμουθ 19 'Απρ. |
| | | | | άνεχ. Πειραιά 15 'Απρ. διά Βάρναν |
| | | | | έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ. |
| | | | | άνεχ. Τζιμπούτι 15 'Απρ. διά Κίναν |

| | | | | | | |
|---------------------------|--|-------|-----------------------------------|----|-------|---|
| ΒΡΥΣΗ (δεξ.) | | K. I. | Στεργιόπουλος | 22 | 3846 | έφθ. Πειραιᾶ 27 'Απρ. |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ Σ. (δ.) | | | παναμαϊκή έταιρια | 43 | 8568 | άρνει Μόμπιλ άπό 26 Φεβρ. 1959 |
| ΓΑΛΗΝΗ | | | έτ. «Ασπασία» | 44 | 7247 | έφθ. Γιοκοχάμαν 18 'Απρ. |
| ΓΕΡΜΑΝΙΑ | | | «Ελληνική» Α.Ε. | 46 | 2016 | έφθ. Λισσαβώνα 22 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | | | έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» | 53 | 9149 | διπλής Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Βενετίαν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ | | | έτ. «Μονρόδια» | 51 | 7480 | άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδις 17 'Απρ. διά Γιαβάταν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. | | | έτ. Γράτσου | 31 | .967 | έφθ. Τζέδδαν 2 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ | | | έτ. Σιδεράτου | 44 | 7176 | άνεκ. Αύγυνσταν άπό 26 Μαρτ. διά Ν. Όρλεάνην |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.) | | | έτ. «Σαλαμίς» | 39 | 10061 | διπλής Κινγκούπολιν 17 'Απρ. διά Κωνστάντζαν |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ | | | Στρ. «Ανδρεδόν» | 43 | 5654 | έφθ. Πειραιᾶ 19 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ | | | έτ. «Νέτλ Πατούφικο» | 42 | 7176 | άργει «Ελευσίνα άπό 4 'Ιαν. 1958 |
| ΓΙΑΚΟΣ | | | έτ. «Κορονάτο» | 43 | 7030 | διπλής Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά 'Ατλαντικόν |
| ΓΙΟΣΟΝΑΣ | | | έτ. «Πιούρόπο» | 43 | 7067 | έφθ. Πόρτλαντ (Με) 11 'Απρ. |
| ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | | | πολυχρονίδης - Πετρίδης | 43 | 7255 | άνεκ. Ν. Ύρκην 14 'Απρ. διά Χάρην |
| ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ | | | έτ. «Μιντατλάντικ» | 43 | 2265 | έφθ. Νέμουρς 18 'Απρ. |
| ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ | | | έτ. «Βίλα Νόδο» | 57 | 7229 | έφθ. Καλκούτταν 19 'Απρ. |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΔΑΣ | | | έτ. «Γουέστερν Τράπορτ» | 59 | 8881 | διπλής Πόρτ Σαιδ 20 'Απρ. διά Β. Εύρωπην |
| ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ | | | έτ. «Μπελμόντη» | 57 | 9268 | έφθ. Χιούστον 20 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.) | | | έτ. «Μπράντον» | 58 | 24883 | άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 19 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.) | | | έτ. «Μπράντον» | 58 | 24895 | έφθ. Πειραιᾶ 28 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ | | | έτ. «Μπλόγκαρη» | 43 | 12808 | εἰς Μάλμο, υπό διασκευήν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ (δ.) | | | έτ. «Τουόρλντ Ντεΐλ» | 52 | 13320 | διπλής Πουέρτο Μιράντα 15 'Απρ. διά Μαρακάϊμπο |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ'ΙΣ (δεξ.) | | | έτ. «Τουόρλντ Πιϊζ» | 49 | 10862 | διπλής Σουέζ 18 'Απρ. διά Αμπαντάν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΖΕΝ | | | έτ. «Κάρος» | 44 | 12808 | εἰς Μάλμο, υπό διασκευήν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΪΝΤ (δ.) | | | έτ. «Μέμφις» | 43 | 10449 | έφθ. Πειραιᾶ 28 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.) | | | έτ. «Τουόρλντ Τέμπεστ» | 44 | 10170 | άργει Σκαραμαγκάν άπό 13 'Οκτ. 1957 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΗ (δ.) | | | έτ. «Άγιαζ» | 43 | 10448 | διπλής Κινητού πολιν 18 'Απρ. διά 'Οδησσόν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.) | | | έτ. «Οσεάνικη» | 43 | 10195 | εἰς Μέγαρα άπό 28 Μαρτ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.) | | | έτ. «Τουόρλντ Τάνκερεζ» | 54 | 20991 | διπλής Σουέζ 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ | | | έτ. «Τιρύκον» | 44 | 7176 | εἰς Σακάνιτο 22 'Απρ. (διά Γιοκοχάμαν) |
| ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.) | | | έτ. «Εσπάνα» | 44 | 11625 | άνεκ. Αρούμπαν 16 'Απρ. διά Σάλεμ |
| ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ | | | Π. Καλλιμανούπολου | 44 | 7176 | έφθ. Κανι. |
| ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ | | | Γ. Ιατρού | 43 | 593 | διπλής Κινητού πολιν 17 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΔΑΝΑΗ | | | Άλεξάτος - Δούκας | 23 | 1566 | διπλής Θέσσαλοι 18 'Απρ. διά Κόνακρου |
| ΔΑΦΝΗ | | | έτ. «Δάφνη» | 54 | 5779 | έφθ. Μάντεστερ 17 'Απρ. |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ | | | έτ. «Αλόια» | 59 | 9350 | διπλής Παναμά άπό 15 Φεβρ. διά Κίναν |
| ΔΕΣΠΟΙΝΑ | | | Δ. Π. Μαργαρώνη | 40 | 5006 | έφθ. Μπουένος Αὔρες 18 'Απρ. |
| ΔΕΥΤΗΝΑ Κ. | | | έτ. «Πάλμοισ» | 44 | .79ες | άνεκ. Μανίλλα 12 'Απρ. διά Β. Θιλιππίνιας |
| ΔΕΣΣΠΟ | | | έτ. «Πανταλέων» | 44 | 7265 | εἰς Βοστώνην 19 'Απρ. διά Δυτ. Ιταλίαν |
| ΔΗΜΗΤΡΟΣ | | | έτ. «Μαριμάρη» | 44 | 9589 | άνεκ. Πούλο Μπούκομ 11 'Απρ. διά Ριγιέκαν |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ | | | έτ. «Βερωντή» | 44 | 7207 | έφθ. Ν. Ύρκην 10 'Απρ. |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ | | | Π. & Β. Πανταλέων | 43 | 7260 | άνεκ. Βρέμην 19 'Απρ. διά Τζάκσονβιλλ |
| ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ | | | έτ. «Βουόρκερο» | 58 | 9187 | έφθ. Μορμουγκάδο 8 'Απρ. |
| ΔΙΡΟΥΣ | | | έτ. «Δίσιφος» | 43 | 7280 | άργει Κυνθόσουραν άπό 18 Σεπτ. 1958 |
| ΔΥΝΑΜΙΣ | | | έτ. «Σωσόδοχος» | 44 | 7249 | διπλής Σιγκαπούρη ρόδις 22 'Απρ. διά Πολωνίαν |
| ΔΟΡΟΘΕΑ | | | Μιχ. Καραγέωργης | 25 | 3297 | διπλής Κινητού πολιν 17 'Απρ. διά Βρατιλαν |
| ΕΒΡΟΣ | | | «Θεοφάνη» Α. Ε. | 43 | 7244 | διπλής Τρίνινταν 13 'Απρ. διά Κέ.π. Τάουν |
| ΕΘΝΟΣ | | | έτ. «Ελτράνησπορτ» | 56 | 10328 | άνεκ. Μιδλερούμπρο 20 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ |
| ΕΙΡΗΝΗ Α. | | | έτ. «Ελπιερίκος» | 27 | 4164 | άργει Επικάρι από 7 Νοεμ. 1957 |
| ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ | | | έτ. «Αντρια» | 48 | 8376 | έφθ. Καζαμπλάγκον 9 'Απρ. |
| ΕΛΕΝΗ | | | άδ. Κουλουκουντή | 38 | 5550 | άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδις 15 'Απρ. διά Κόντινεντ |
| ΕΛΕΝΗ | | | «Αλκυόνη» Α. Ε. | 44 | 7176 | άνεκ. Πρόβιτεντς 20 'Απρ. διά Νιού Χάρεν |
| ΕΛΕΝΗ Δ. | | | έτ. «Ελένη» | 43 | 7267 | άνεκ. Χάλιφας 17 'Απρ. διά Πουέρτο Καρπέλλο |
| ΕΛΕΝΗ Κ. | | | Δ. Σταθότος & Σια | 43 | 7176 | άνεκ. Τζάκαρτα 20 'Απρ. διά Προμπόλιγκο |
| ΕΛΕΝΗΣ ΣΤΑΘΑΤΟΥ | | | Κουμαριάνου - Πρίντεζη | 21 | 1549 | άνεκ. Πειραιᾶ 21 'Απρ. διά Σφάδ. |
| ΕΛΥΣΙΑ | | | έτ. «Λουντεψονίδη» | 34 | 1803 | έφθ. Πιομπίνο 5 'Απρ. |
| ΕΛΙΣΑΒΕΤ | | | άδ. Μαζαρόκη | 22 | 3553 | άργει Πέραμα άπό 30 Σεπτ. 1957 |
| ΕΛΛΑΣ | | | «Ελληνική» Α. Ε. | 55 | 2746 | άνεκ. Μαδέρας 22 'Απρ. διά Πειραιᾶ |
| ΕΛΛΑΣ | | | Γ. Χ. Λαιμός | 43 | 7176 | άργει Καλάμας άπό 18 'Ιαν. 1958 |
| ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΛΟΡΕΑ | | | «Ελληνική» Α. Ε. | 59 | 7300 | εἰς Έμδεν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΝΤΕΣΤΙΝY | | | «Ελληνική» Α. E. | 59 | 7300 | διπλής Σουέζ 10 'Απρ. διά Μηδαραν |
| ΕΛΛΕΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ | | | έτ. Γκούμας | 59 | 7293 | άνεκ. Κοσσιν 19 'Απρ. διά Μόμπιλ |
| ΕΛΗΜΙΝΑ | | | έτ. «Σάγκα» | 56 | 10312 | έφθ. Κολδράν 13 'Απρ. διά Βαγκούθερ |
| ΕΛΛΗΝΗ | | | «Ελληνική» Α. Ε. | 57 | 7068 | έφθ. Πειραιᾶ 23 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΟΣ | | | έτ. Γκούμας | 22 | 1492 | άνεκ. Μπαρένιν 13 'Απρ. διά Κοσσιν |
| ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ | | | «Ελληνική» Α. Ε. | 57 | 6981 | διπλής Πόρτ Σαιδ 25 'Απρ. διά N. Ύρκην |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ | | | έτ. Γκούμας | 44 | 7207 | άνεκ. Ν. Ύρκην 24 'Απρ. διά Χαδάνων |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ | | | «Ελληνική» Α. Ε. | 56 | 7510 | άνεκ. Ν. Ύρκην 16 'Απρ. διά Κόρραμοσαχρ |
| ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΩΣΑ | | | «Ελληνική» Α. E. | 56 | 7510 | άνεκ. Μαΐαμι 21 'Απρ. διά N. Όρλεάνην |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ | | | «Ελληνική» Α. E. | 43 | 7176 | έφθ. N. Όρλεάνην 16 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ | | | «Ελληνική» Α. E. | 43 | 7176 | άνεκ. Σαδάννων 21 'Απρ. διά Βαλτιμόρων |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ | | | «Ελληνική» Α. E. | 43 | 7176 | άνεκ. Μασάθαν 22 'Απρ. διά Καράτοι |
| ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ | | | «Ελληνική» Α. E. | 57 | 7063 | έφθ. Νεπόλιον 20 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΝΙΣ | | | «Ε. Ν. Ε.» | 43 | 7302 | έφθ. Στρατώνιον 22 'Απρ. |
| ΕΛΠΙΣ | | | Π. Πρίντεζη | 19 | 1492 | άνεκ. Τρίνινταν 7 'Απρ. διά Αμερίδαν |
| ΕΜΠΟΡΙΟΣ | | | έτ. «Καζοτόμιλη» | 44 | 8541 | διπλής Παναμά άπό 25 Μαρτ. διά Τόκιο |
| ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ | | | έτ. «Γκάλφος 'Αζούλ» | 42 | 7058 | άργει Βαλτιμόρων άπό 10 'Ιουν. 1958 |
| ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.) | | | «Επιδαυρού» Α. E. | 43 | 7176 | άνεκ. Βαλτιμόρων 15 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ |
| ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ | | | έτ. «Ερκινούλες» | 58 | 30332 | άνεκ. Ευμπέρικ 12 'Απρ. διά Ην. Πολιτείας |
| ΕΡΙΕΤΤΑ (λάτινερ) | | | Νευρερ.-Σταθότος | 44 | 7198 | εἰς Πειραιᾶ άπό 3 'Οκτ. (ἐπισκευαί) |
| ΕΡΜΗΣ | | | 'Ιω. Λάτοπος | 29 | 14216 | έφθ. Ντρόπαν 15 'Απρ. |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ | | | έτ. «Σάδισοκ» | 58 | 9585 | άνεκ. Καράρι 27 'Απρ. |
| ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ | | | έτ. «Σάμοσοκ» | 59 | 9650 | άνεκ. Ραβένναν 12 'Απρ. διά Σπαλάτον |
| ΕΣΠΕΡΟΣ | | | Λαυράνκας - Κολύμβας | 21 | 2769 | άνεκ. Τζέμποντι 18 'Απρ. διά Ιανωνίαν |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II | | | έτ. «Ατλαντίς» | 57 | 10317 | άνεκ. Παρένναν 22 'Απρ. |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ | | | άδ. Γ. Δουκετίν | 34 | 1716 | άνεκ. Τζέμποντι 18 'Απρ. διά Ιανωνίαν |
| ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.) | | | «Ωκεανοπόδος» Α. Ε. | 43 | 7194 | άνεκ. Χανάννα 24 'Απρ. |
| ΕΥΑΝΘΑ | | | έτ. «Ελευθεριάδη» | 17 | 3976 | έφθ. Βοιμάν 21 'Απρ. διά Πόρτ Εθερκλαντ |
| ΕΥΓΕΝΙΑ (δεξ.) | | | έτ. «Σύνοπτο» | 43 | 7244 | άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 16 'Απρ. |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. | | | Όικος Χανδρή | 54 | 11209 | άνεκ. Θρή Ρίθερς 20 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΕΥΓΕΝΙΑ ΓΕΝΙΑ | | | έτ. «Καλόζα» | 56 | 10053 | άργει Φάλμουρ άπό 6 Μαρτ. |
| ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ | | | έτ. «Λάδς Σάντος» | 57 | 6102 | εἰς Τάιν, υπό παραλαβήν |
| ΕΥΗΝΟΣ | | | έτ. «Μοντέσεϋ» | 43 | 8397 | έφθ. Κόμπη 21 'Απρ. |
| ΕΥΡΥΑΛΟΣ | | | έτ. «Σάν Νικόλας» | 57 | 8631 | έφθ. Βοιμάν 21 'Απρ. (διά Γιοκοχάμαν) |
| ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ | | | έτ. «Σάν Νικόλας» | 56 | 8985 | άνεκ. Χονολουλού 16 'Απρ. διά Μπαγκόκ |
| ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ | | | έτ. «Σάν Μπαζίλιο» | 60 | 8000 | εἰς Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΕΥΡΥΜΕΑΩΝ | | | έτ. «Σάν Μπαζίλιο» | 57 | 8631 | άνεκ. Χονολουλού 19 'Απρ. διά N. Ύρκην |
| ΕΥΡΥΤΑΝ | | | έτ. «Πίναρ Μαρίν» | 43 | 8432 | άνεκ. Νέαπολιν 20 'Απρ. διά Βοιμάν |
| ΕΥΡΥΤΑΣ | | | έτ. Μαργαρώνη | 43 | 7249 | άνεκ. Λός Αντζελες 11 'Απρ. διά Πόρτ Εθερκλαντ |
| ΖΕΡΜΑΤΤ | | | έτ. «Κηφισιά» | 43 | 6578 | άνεκ. Λός Αντζελες 11 'Απρ. διά Πόρτ Εθερκλαντ |
| ΗΛΙΑΣ (δεξ.) | | | έτ. «Μαρποέζα» | 39 | 9974 | έφθ. Σύρου άπό 22 'Οκτ. 1957 |
| ΗΛΙΑΣ Κ. | | | Γ. Κουσεμένος | 45 | 2125 | άνεκ. Βιλλα Κοντοτίούσον 16 'Απρ. διά Γένοβαν |
| ΗΡΑ | | | έτ. «Ναθιέρα» | 43 | 7176 | εἰς Τάιν, υπό παραλαβήν |
| ΗΡΩΝ II | | | δ. Ν. Κουφός | 44 | 1815 | έφθ. Πειραιᾶ 21 'Απρ. |
| ΘΑΡΡΟΣ | | | έτ. «Οο | | | |

| | | | | |
|---------------------------|-------------------------|----|-------|---|
| ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάκηρ) | K. Διαμαντής | 29 | 2331 | εις Πειραιά |
| ΘΕΤΙΣ | Ét. «Ναύπερρα» | 44 | 7250 | άνεχ. Λόδς "Αντζελές 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΘΗΣΕΥΣ | Ét. Σουνταμέρικα | 46 | 1988 | έφθ. Έλινίκι 21 'Απρ. |
| ΙΓΓΟΡ | 'Απ. Πεζάς | 43 | 7207 | άργει Τανούρα (Ιαπωνίας) άπό 30 Νοεμ. |
| ΙΛΙΣΣΟΣ | Ét. «Σπράτι» | 43 | 8371 | άνεχ. Γιαδάταν 20 'Απρ. διά Κούδαν |
| ΙΩΑΝΝΑ | Ét. «Ιωάννα» | 26 | 2873 | άνεχ. Μορμουγκάδα 13 'Απρ. διά 'Ολλανδίαν |
| ΙΩ. ΗΓΓΑΣΗΣ | Υλών Δ. Ἰγγλέσι | 42 | 7035 | έφθ. Πειραιά 29 'Απρ. |
| ΙΩ. Π. ΓΟΥΑΝΔΡΗΣ | ἀδ. Γουλανδρῆ | 44 | 7176 | έφθ. Στεττίνον 9 'Απρ. |
| ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.) | Ét. «Αθηνών» κλπ. | 44 | 10441 | άνεχ. Σαβάνναν 12 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν |
| Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | I. & ἀδ.Κ.Χ. πατέρας | 43 | 7244 | έφθ. Αϊδερσαν 16 'Απρ. |
| ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ | Ét. «Σάουθ 'Ατλάντικ» | 57 | 10122 | έφθ. Ριο Ιανέριο 9 'Απρ. |
| ΚΑΔΙΩ Σ. | Καδίω Σιγάλα | 17 | 2032 | έφθ. Πειραιά 22 'Απρ. |
| ΚΑΛΑΜΑΙ | Mix. Καραγεώργυς | 32 | 4633 | άνεχ. Αμεδούρον 11 'Απρ. διά Χαδάννα |
| ΚΑΛΑΜΑΣ | Ét. «Οσεάνικ Ντεβέλ.» | 43 | 8390 | έφθ. Νέαν Υόρκην 24 'Απρ. |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ | Ét. «Μαρε Νόστρα» | 57 | 8/57 | έφθ. Μαντράς 23 'Απρ. |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ | Ét. «Ζελάγκας» | 57 | 9092 | έφθ. Βιζαγκαπατάνη 21 'Απρ. |
| ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ | Ét. «Μιχαλινός» | 44 | 7198 | έφθ. Γιουκάρο 15 'Απρ. |
| ΚΑΛΥΜΝΟΣ | Ét. «Βιαδεντούρα» | 56 | 10056 | άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 13 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΚΑΝΟΠΟΥΣ | Ét. «Κάνοπους» | 44 | 7075 | έφθ. Αμοτερνταμ 14 'Απρ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ | Ét. «Αππίγανος» | 44 | 7279 | έφθ. Μορμουγκάδο 20 'Απρ. |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ | Ét. «Τράμι» | 55 | 8798 | άνεχ. Σιγκαπούρην άπό 24 Μαρτ. διά Βαυμόδα |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ | Ét. «Τρόμη Τσάρτερικ» | 54 | 8003 | άνεχ. Βοστώνην 12 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ | A. E. «Πάλμα» | 40 | 5032 | άνεχ. Πειραιά 11 'Απρ. διά Μπουένος Αύρες |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ | Ét. «Ακμε» | 60 | 9319 | άνεχ. Τζιμπουτή 12 'Απρ. διά Σαγκάν |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ | Ét. «Άγια Καικίλια» | 60 | 8717 | έφθ. Βαγκαύθερ 13 'Απρ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ | Ét. «Νεά Τυκπι» | 44 | 7123 | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 12 'Απρ. διά Τσιγκτάο |
| ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ | Ét. «Έβερμπια» | 58 | 8961 | έφθ. Καράτοι 21 'Απρ. |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ | Σκαρθέλης | 43 | 7176 | έφθ. Οζάκαν 12 'Απρ. |
| ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ | Ét. «Κρίνα» | 57 | 9256 | άνεχ. Ταρακάν 21 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ | «Μαρεμπρέσσα» | 44 | 7139 | έφθ. Ν. Υόρκην 16 'Απρ. |
| ΚΑΡΑΔΥΛΙΤΗΣ | Ét. «Στροβίλι» | 43 | 7163 | έφθ. Αϊδερσαν 20 'Απρ. |
| ΚΑΡΩΛΙΝΑ | Ét. «Ρεγγίνα» | 44 | 7243 | αργει 'Αμπελάκι άπό 25 Σεπτ. 1958 |
| ΚΑΡΠΑΘΟΣ | Ét. «Βιαδεντούρα» | 56 | 10060 | άνεχ. Λίβερπουλ 21 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς |
| ΚΑΣΟΣ | «Κάσος» A. E. | 39 | 5215 | άνεχ. Μοντεβίδεο 12 'Απρ. δι' Αϊδερσαν |
| ΚΑΣΣΙΑΝΗ | έλληνικά συμφέροντα | 07 | 629 | άνεχ. Ριγιέκαν 16 'Απρ. διά Ραβένναν |
| ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ | Ét. «Τρανζόσεαν» | 43 | 7150 | έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 22 'Απρ. (διά Κωνστάντζαν) |
| ΚΑΣΤΩΡ | ἀδ. Γρατσου | 44 | 7198 | έφθ. Πόρτο Επεδόκλε 8 'Απρ. |
| ΚΑΤΕ Ν.Δ. (δεξ.) | Ét. «Τρανσοσεάνικα» | 59 | 24600 | εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΚΑΤΕΡΙΝΑ | Ét. «Καρέττο» | 43 | 7068 | εις Ρότερνταμ άπό 21 Μαρτ. |
| ΚΑΤΙΝΑ | Ét. «Γκουάκα» | 44 | 7242 | άργει Κυνόσουραν άπό 5 Οκτ. |
| ΚΕΑ | «Μονφόρτε» | 58 | 13921 | άνεχ. Λίβερπουλ 12 'Απρ. διά N. Όρλεάνην |
| ΚΕΠΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.) | Ét. «Βαλντέζα» | 58 | 11754 | έφθ. Σέδεν "Αϊλαντς 22 'Απρ. |
| ΚΕΠΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ | Ét. «Σκαρτόνα» | 42 | 7265 | διπλής Άγ. Βικέντιον 24 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ | Ét. «Κάνοπους» | 41 | 7431 | αργει Ρίβερ Στόρου άπό 21 Μαρτ. 1958 |
| ΚΕΠΙΠ ΡΙΟΝ | Ét. «Οσεάνικα» | 44 | 7120 | εις Βέρα Κρούζ άπό 28 Μαρτ. |
| ΚΕΡΑΥΝΟΣ (δεξαμ.) | Ét. «Αλγυκομπέντας» | 57 | 25183 | άνεχ. Άντιελες 9 'Απρ. διά Σάν Ζουάν (Περού) |
| ΚΕΡΤΗΣ | Ét. «Στροβίλι» | 43 | 7159 | έφθ. Μπουένος Αύρες 17 'Απρ. |
| ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ | ἀδ. Τυπάλδου | 25 | 1816 | άργει Πέραμα ρόδης 29 Μαΐου 1958 |
| ΚΕΧΡΕΑ | Θ. «Επιφανειάδης | 44 | 7176 | άργει Κυνόσουραν άπό 4 Ιαν. 1958 |
| ΚΗΦΙΣΣΟΣ | Ét. «Πρότιουσι» | 43 | 8443 | εις Θέαν 25 Ν. - 75 Α. 'Απρ. 6 διά Μπόρνεο |
| ΚΙΟΒΑΙΡΩΝ (δεξ.) | Ét. «Ρίο Κουίμπο» | 40 | 8427 | άργει Αμπελάκι |
| ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ | M. Νομικός | 56 | 8429 | άνεχ. Χιούστον 20 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ | M. Νομικάς | 58 | 11156 | έφθ. Ντάρεν 12 'Απρ. |
| ΚΡΗΤΗ | N. Κονδύλους | 44 | 7244 | άργει Γιαλαντάς 22 'Απρ. |
| ΚΟΝΙΣΤΡΑ | Θ. «Επιφανειάδης | 43 | 7198 | διπλής Άγ. Βικέντιον 22 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν |
| ΚΟΡΑΗΣ | Ét. «Πρωτεύς» | 43 | 7207 | έφθ. Σαντιέγκο 20 'Απρ. |
| ΚΟΡΑΛΙΑ III | ἀδ. Γ. Δομεστίνην | 28 | 1595 | έφθ. Ραβέννα 11 'Απρ. |
| ΚΟΡΕΙΟΝ | ἀδ. Γουλανδρῆ | 23 | 4693 | άργει Κυνόσουραν άπό 30 Σεπτ. 1957 |
| ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ | Ét. «Οσεαν Τρέιντερ» | 43 | 8459 | διπλής Παναμά 12 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΚΟΡΙΝΘΙΚ | Ét. «Πόρτλαντη» | 59 | 10914 | άνεχ. Χάμπτον ρόδης 19 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-δεξ.) | Ét. «Χόμι» | 57 | 30332 | έφθ. Βαλτιμόρην 22 'Απρ. |
| ΚΡΙΟΣ | M. «Εμπειρίκος | 45 | 3805 | άνεχ. Βενετίαν 15 'Απρ. διά Σύρον |
| ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ | Ét. «Διαιρ. Πατέρας» | 59 | 9200 | έφθ. Αϊδερόγυρον 19 'Απρ. |
| ΚΥΩΝΟΣ | Ét. «Σάν Σεσιλίο» | 57 | 13909 | άνεχ. Διπλής Παναμά 21 'Απρ. διά Περα. Κόλπον |
| ΚΥΝΟΣ (δεξ.) | Ét. «Κάνοπους» | 54 | 10608 | άργει Κυνόσουραν άπό 12 Αύγ. 1958 |
| ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.) | Ét. «Τρανοπετρόλη» | 20 | 6416 | άνεχ. Υουνιόντεν 14 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης |
| ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚ | Ét. «Άυρα» | 56 | 9086 | άνεχ. Σαντιάγκο 13 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν |
| ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΟ | Ét. «Μαραέκτο» | 44 | 7240 | έφθ. Γιουκάριαν 4 'Απρ. |
| ΚΩΝΕΤΑΝΤΗΣ | ἀδ. Κ. Πλατερά | 43 | 7176 | έφθ. Αϊδερσαν 22 'Απρ. |
| ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ | Ét. «Κονκισταντόρη» | 45 | 7157 | άργει Τιμπάλτρ άπό 14 Μαρτ. διά Λά Γκουάρα |
| ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | Ét. «Μιχαλινός» | 45 | 7176 | άνεχ. Χάμπτον ρόδης 22 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΚΩΣΤΗΣ | ἀδ. Λώς | 56 | 8474 | έφθ. Λύμπεκ 22 'Απρ. |
| ΛΑΔΩΝ | Ét. «Αιλάντερς Σίπη» | 43 | 8462 | εις Σουέζ άπό 9 Μαρτ. |
| ΛΑΚΟΝΙΑ | Άλεξανδρος - Δευτέραιος | 25 | 964 | άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 5 'Απρ. διά Βαλτιμόρην |
| ΛΑΚΟΝΙΚΑ (μεταλ.) | έλληνικά συμφέροντα | 60 | 14431 | έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 15 'Απρ. |
| ΛΑΜΥΡΑ | Ét. «Ιντάστριες» | 43 | 8466 | άργει Κυνόσουραν άπό 10 Ιουν. 1959 |
| ΛΑΜΥΡΕΥΣ | Ét. «Πέντρεγκαλ» | 45 | 7242 | άνεχ. Ν. Όρλεάνην 17 'Απρ. δι' Αγ. Δομίνικον |
| ΛΑΜΥΡΙΣ | Ét. «Δορέτο» | 44 | 7252 | άργει Κυνόσουραν άπό 29 Φεβρ. |
| ΛΕΑΝΑ-ΝΙΤΣΑ | Ét. «Καλλάο» | 43 | 7084 | έφθ. Πειραιά 18 'Απρ. |
| ΛΕΟΝΤΙΟΣ | Παναγάκος - Δευτέραιος | 22 | 2201 | έφθ. Πισσούρη 9 'Απρ. |
| ΛΕΡΟΣ | Θεόδ. Τεργιάδος | 43 | 7176 | άνεχ. Διπλής Κωνόσουραν άπό 30 Σεπτ. 1958 |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ | Ét. «Βιαδεντούρα» | 56 | 10048 | άνεχ. Νιού Ούεστμιντερ 15 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ | Ét. Καμπάνη | 43 | 6766 | άργει Αμπελάκι άπό 8 Φεβρ. 1958 |
| ΛΙΒΥΗ | «Μιχαλινός» A. E. | 43 | 7176 | άνεχ. Σεμαινούς 18 'Απρ. διά N. Αφρικήν |
| ΛΙΓΥΡΙΑ | Ιω. Λάτσης | 24 | 1556 | έφθ. Πειραιά 27 'Απρ. |
| ΛΙΔΗ | Ét. «ΕΛ-ΜΕΣ» | 37 | 1113 | έφθ. Κορούνα 20 'Απρ. |
| ΛΙΔΗΑ | Ét. «Φορταλέζα» | 43 | 7030 | άργει Ρίβερ Στόρου άπό 18 Δεκ. 1958 |
| ΛΙΔΙΑΚΑ | Ét. «Άργα» | 11 | 1459 | διπλής Κωνόσουραν 14 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ |
| ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ | E. Πολιάπης | 36 | 1151 | άνεχ. Καλλάδη 12 'Απρ. διά Σάν Ζουάν (Περού) |
| ΛΙΝΑ (δεξ.) | Ét. «Ντέλα Κάριμη | 44 | 7190 | άνεχ. Σελάντεν 13 'Απρ. διά Βαρναν |
| ΛΙΝΤΑ | Ét. «Πόρτολου» | 44 | 1339 | έφθ. Κωνόσουραν 19 'Απρ. |
| ΛΟΙΝΤΑ | Ét. «Μαρβιέντο» | 60 | 13200 | άνεχ. Λύκη 7 'Απρ. διά Χογκά |
| ΛΟΥΑΙΑΣ | Ét. «Άζούλη» | 44 | 8536 | έφθ. Πειραιά 3 'Απρ. |
| ΛΟΥΡΟΣ | Ét. «Μάρινερς Τρανσ.» | 43 | 8395 | εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΛΟΥΣ | Ét. «Επιλέντες Σίπη» | 43 | 8434 | άνεχ. Βαλτιμόρην 19 'Απρ. διά Πουέρτο Όρνταζ |
| ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ | Ét. «Μονρόδια» | 57 | 7478 | διπλής Κωνόσουραν άπό 10 Αύγ. 1957 |
| ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) | Ét. «Λιβανός» A. E. | 45 | 7281 | άνεχ. Σαντονάτζαν 19 'Απρ. διά Νουμέα |
| ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ | Ét. «Μονρόδια» | 60 | 13636 | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 'Απρ. διά Σαγκάν |
| ΜΑΙΩΤΙΣ | Ét. «Δίλημπτρα» | 37 | 4839 | έφθ. Πειραιά 29 'Απρ. |
| ΜΑΙΚΕΛΟΝΙΑ | ἀδ. Συνοδίνου | 19 | 3858 | διπλής Γιαντζόλαρ 10 'Απρ. διά Γένοβαν |
| ΜΑΝΔΡΑΚΙ | 'Αντ. Παπαδάκης | 42 | 7044 | άργει 'Αμπελάκι άπό 3 Δεκ. 1957 |
| ΜΑΝΕΣ | Ét. «Μανδράκι» | 45 | 7048 | άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδης 19 'Απρ. διά Νοινέα |
| ΜΑΝΤΟ | N. Εύσταθου | 55 | 8526 | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 'Απρ. διά Σαγκάν |
| ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ | έλληνική έταιρια | 30 | 772 | έφθ. Αμπελάκι άπό 8 Δεκ. 1957 |
| ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.) | Ét. «Θεοδωράκοπουλος | 60 | 18800 | άνεχ. Πούλο Μπούκομ 16 'Απρ. διά Νοινέα |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ | Ét. «Γειουρόπα» | 43 | 10449 | έφθ. Απελάκη άπό 20 Αύγ. 1958 |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ | Ét. «Δελέλοι Ρούσσου | 27 | 1554 | έφθ. Καλόμπο 4 'Απρ. |
| ΜΑΡΘΑ | Εύη. I. Χανδρῆ | 20 | 5401 | άνεχ. Κάγκα 31 Μαρτ. διά Βαυμόδα |
| ΜΑΡΙΑ | Ét. «Μάρθα» | 34 | 4162 | άνεχ. Ν. Υόρκην 22 'Απρ. δι' Αρούμπαν |
| ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ | Ét. «Μάννα» | 44 | 7272 | εις Πόρτ. Αρθουρό, υπό παραλαβήν |
| ΜΑΡΙΑ Γ. Λ. | Γ. Κουλουκούντης | 43 | 7187 | έφθ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 18 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΑ K. | Ét. «Τρανσοπόρειον» | 43 | 7238 | έφθ. Μορμουγκάδο 15 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΑ Λ. | Ét. «Σάμασκ» | 56 | 6074 | άνεχ. Βαλτιμόρη 23 'Απρ. |
| | Ét. «Κοντάνιαν» | 57 | 10311 | έφθ. Πούλο Μπούκομ 16 'Απρ. διά Σαγκάν |

| | | | | |
|-------------------------|----------------------------|----|-------|--|
| ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ | έτ. «Νάσιοναλ» | 44 | 7070 | άνεκ. Τόκιο 12 'Απρ. διά Χαϊνάν |
| ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ | έτ. «Πλάρπαντα» | 44 | 7176 | έφθ. Μπουένος Άιρες 18 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ | Γερ. Σταθάτος | 43 | 7176 | έφθ. Ραβέναν 7 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ | έτ. «Βέγας» | 43 | 7134 | άνεκ. Σιγκαπούρη ρόδις 15 'Απρ. διά Γιαβάταν |
| ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ | έτ. «Πανθιστα» | 57 | 10314 | άνεκ. Χάμπτον ρόδις 23 'Απρ. διά Ιαπωνίαν |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερω.) | Ίω. Λάτσης | 29 | 14216 | εις Πειραιά από 7 Ιαν. (έπισκευαι) |
| ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ | έτ. «Νιτζέανη» | 40 | 5237 | άργει 'Ελευσίνα από 20 Σεπτ. 1958 |
| ΜΑΡΙΓΩ | έτ. «Νεβάδα» | 42 | 7147 | έφθ. Ροζάριο 9 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.) | Μάρκος Νομικός | 54 | 11577 | διηλθε Ούζαν 19 'Απρ. διά 'Αμβούργον |
| ΜΑΡΙΝΑ | έτ. «Νέπουνη» | 59 | 8700 | διηλθε Σουέζ 25 'Απρ. διά Ερυθράν |
| ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ | έτ. «Οριένταλ» | 24 | 4701 | άργει 'Αμπελάκι από 1 Οκτ. 1957 |
| ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ | έτ. «Άρπτένα» | 46 | 8942 | έφθ. 'Αμβέροαν 23 'Απρ |
| ΜΑΡΚΟΣ | έτ. «Ευκαρρίερ» | 43 | 7033 | διηλθε Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Λαττάκια |
| ΜΑΡΛΙ (δεξ.) | έτ. «Μάρλι» | 59 | 20340 | έφθ. Βατιμάρόν 23 'Απρ. |
| ΜΑΡΟΥΔΙΩ | έτ. «Άλμαντιν» | 46 | 7369 | έφθ. Ροζάριο 16 'Απρ. |
| ΜΑΡΠΗΣΣΑ | έτ. «Ουνιδεροαλ» | 55 | 8961 | άνεκ. Τακόμα 21 'Απρ. διά Πακιστάν |
| ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ | έτ. «Μοτόρερ» | 59 | 9260 | έφθ. Μπράκε 7 'Απρ. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ | άδελφ. Κουλουκουντή | 38 | 5500 | άργει Σύρον από 18 Ιαν. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ | έτ. «Μόνδια» | 57 | 8916 | διηλθε Ντότερ 20 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ | έτ. «Μιρολόγκα» | 56 | 8425 | διηλθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Νοθορωσίκην |
| ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δι.) | έτ. «Μύρινέλλα» | 27 | 6144 | άργει Πέραμα από 7 Οκτ. |
| ΜΑΤΡΟΖΟΣ | έτ. «Φοπάν» | 57 | 9168 | άνεκ. 'Αντεν από 26 Φεβρ. διά Κίναν |
| ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ | Νικολέρης - Παπάζογλου | 16 | 2081 | διηλθε Κωνφιλίαν 10 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν |
| ΜΕΛΑΤΕΜΙ | έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη» | 42 | 7214 | εις Μάρπρα από 1 Μαρτ. 1959 |
| ΜΕΝΙΤΕΣ | έτ. «Νουέδα Γρανάδα» | 45 | 7198 | άργει Κυνόσουραν από 7 Μαρτ. 1958 |
| ΜΕΝΤΩΡ | Έκτω Κ. Δρακούλης | 41 | 7157 | άνεκ. Λαύριον v 14 'Απρ. διά Μάντζεστερ |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑ | έτ. «Αιτζιαν Φράτι» | 60 | 13200 | εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ | έτ. «Φλάτη Σιππιγκ» | 44 | 8453 | άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 22 'Απρ. διά Γκουαγιακίλλα |
| ΜΙΜΙΝΑ | έτ. «Μοτορνάδες» | 57 | 9200 | έφθ. Καράτοι 22 'Απρ. |
| ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ | έτ. «Πυθαγόρας» | 59 | 9855 | έπιο. 'Ειδονόμουθ 8 'Απρ. |
| ΜΙΧΑΗΛ | Χρ. Σαρλής και Σία | 33 | 1503 | διηλθε Κωνφιλίαν 22 'Απρ. διά Μπουργκάς |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ | Μιχ. Καραγεώργης | 34 | 7027 | έφθ. 'Αμπουργόν 1 'Απρ. (έπισκευαι) |
| ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ | N. Ευσταθίου | 44 | 7176 | εις Λονδίνον από 23 Φεβρ. |
| ΜΙΧΑΛΗΣ | έτ. «Ιντεγκρίτα» | 44 | 7375 | έφθ. Σάντα φέ 17 'Απρ. |
| ΜΟΝΤΕΓΚΟ ΣΚΑΥ | παναμαϊκή εταιρία | 45 | 7253 | άνεκ. Βερμούδα 15 'Απρ. διά Καράτοι |
| ΜΠΕΝΤΙΤΑ | έτ. «Ελκερριερ» | 44 | 7190 | άνεκ. Βρέμην 20 'Απρ. διά N. 'Υόρκην |
| ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ | έτ. «Ντιαμάντε» | 56 | 10061 | έφθ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. |
| ΜΥΧΝΗΙ | 'Ελλην. Γραμ. N. 'Αμερ. | 34 | 2709 | άνεκ. Σαλαδόρρο 22 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.) | Θ. Παπαδημητρίου | 47 | 9957 | διηλθε Κωνφιλίαν 17 'Απρ. διά 'Οδρούν |
| ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ | έτ. Φαραίοι | 57 | 9345 | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Απρ. διά Κόντινεντ |
| Ν. ΓΕΩΡΓΗΣ (δεξ.) | έτ. «Λιμπρα» | 58 | 13152 | έφθ. Γιοκοχάμαν 21 'Απρ. |
| ΝΑΞΟΣ | έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» | 44 | 7066 | άνεκ. Γιαδάταν από 26 Μαρτ. διά Ντάριεν |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ | έτ. «Μοντεδέρντε» | 45 | 7176 | άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιουλ. 1958 |
| ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ | έτ. «Καρδαμόλιαν | 44 | 7247 | άνεκ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. διά Τσιτταγκόκ |
| ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ | όδ. Γουλανδρή | 22 | 16991 | άργει Κυνόσουραν από 14 Νοεμ. |
| ΝΕΑΡΝ | έτ. «Εύγενια» | 43 | 7264 | άνεκ. Γιαδάταν από 8 Φεβρ. διά 'Ινδονησίαν |
| ΝΕΣΤΟΣ | έτ. «Θεοφανώ» A. E. | 43 | 7261 | διηλθε Κωνφιλίαν 11 'Απρ. διά 'Οδρούν |
| ΝΗΡΕΥΣ | 'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλή. | 37 | 5205 | έφθ. Λίθερπουλ 22 'Απρ. |
| ΝΗΣΙ | έτ. «Ντέλ Μάρ» | 44 | 7158 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 19 'Απρ. |
| ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.) | έτ. «Μαρίτ. Κέρρερη | 60 | 14204 | άνεκ. Καράτοι 14 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές |
| ΝΙΚΟΛΑΣ | Κ. Πατέρας & Σια | 43 | 7176 | διηλθε Μπρόνμαππετόν 6 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ | Θωμάς 'Επιφανιάδης | 43 | 7176 | άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιαν. 1958 |
| ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ | όδ. Σιτινά | 43 | 7244 | άνεκ. Νόρντανδιαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III | έτ. «Μιχαλίνδης A. E. | 42 | 7203 | έφθ. Χάμπτον ρόδις 20 'Απρ. |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ | έτ. «Λά Πλάτα» | 55 | 7216 | άνεκ. Σίδενεϋ 20 'Απρ. διά Νάουρου |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | έτ. «Εφιλον» | 58 | 6279 | άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 14 'Απρ. διά Λονδίνον |
| ΝΙΚΥ | έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα» | 53 | 9188 | άνεκ. Ν. 'Ορλεάνην 17 'Απρ. διά Καράπιγκαν |
| ΝΙΟΒΗ | έτ. «Οσέδνικα» | 42 | 7248 | άνεκ. Βαγκούμερ 16 'Απρ. διά Βομβάν |
| ΝΟΡΑ | έτ. «Οσεαν Τρέιντερς» | 44 | 7257 | άνεκ. Νόρντεγκαμ 13 'Απρ. (διαταγός) |
| ΝΟΡΘ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤΕΣ | 'Αντ. Παπαδάκης | 59 | 8700 | εις 'Ολλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ | έτ. «Παλαιμεντες» | 57 | 10632 | διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Νόρφολκ |
| ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ | έτ. «Πανκοκουίστα» | 58 | 10662 | έφθ. Χάμπτον ρόδις 20 'Απρ. |
| ΝΟΡΘ ΚΟΥΝΗ | 'Αντ. Παπαδάκης | 59 | 10300 | άνεκ. Χόγκ Κόγκ 24 'Απρ. διά Μανίλαν |
| ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.) | έτ. «Πριάμ» | 58 | 12139 | έφθ. Σάντος 9 'Απρ. |
| ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ | έτ. «Πάρτο» | 59 | 8630 | διηλθε Γιβραλτάρ 20 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ | έτ. «Πάρτο» | 58 | 8639 | άνεκ. Λισαβόνα 20 'Απρ. διά Μπριτζπορτ |
| ΝΟΡΘ ΠΕΙΓΓΤΖ | έτ. «Παιωνία» | 52 | 3694 | έφθ. Μαρακαϊμπο 16 'Απρ. |
| ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ | έτ. «Φάραλον» | 45 | 7148 | έφθ. Σαγκάνη 18 'Απρ. |
| ΝΤΑΓΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.) | έτ. «Γουντντόγουφντ» | 58 | 30235 | εις ποταμόν 'Ορινόκο 14 'Απρ. |
| ΝΤΟΜΙΝΕ'ΙΤΟΡ | έτ. «Πανεράς» | 44 | 7176 | άνεκ. Πειραιά 24 'Απρ. διά Ρωσίαν |
| ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ | έτ. «Πανα-.Ευρόπον» | 59 | 9030 | άνεκ. Βαλτιμόρων 15 'Απρ. διά Λίθερπουλ |
| ΝΤΟΡΣΕΤ | έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» | 58 | 10396 | άνεκ. Βαγκούμερ 20 'Απρ. διά Νότ. Αφρικήν |
| ΝΥΜΟΑΙΑ | έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσοπορτ» | 43 | 7276 | έφθ. Λίθερπουλ 22 'Απρ. |
| ΝΥΜΗ | έτ. «Τρανσοσεανίκα» | 54 | 8062 | άνεκ. Χιροχάτα 21 'Απρ. διά Λόγκ Μπήτς |
| ΟΒΩΝ | έτ. «Αίτιανη» | 57 | 9367 | έφθ. Καλκούτταν 23 'Απρ. |
| ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ | έτ. «Λά Πλάτα» | 56 | 9217 | έφθ. Πειραιά 27 'Απρ. |
| ΟΓΡΑ | P. Δ. Μελαχρινός | 25 | 996 | έφθ. Νεκοτοέα 22 'Απρ. |
| ΟΛΓΑ | έτ. Εμπορ. - Εθοπλιστική | 44 | 7176 | άνεκ. Βαλτιμόρων 21 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΟΛΑΓΑ | έτ. «Ελληνική» | 56 | 2745 | διηλθε Λάδεσον 6 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικοῦ |
| ΟΛΛΑΝΔΙΑ | έτ. «Ορ. Μηντ. - Ήστ» | 44 | 9894 | άνεκ. Γκουαγιακίλ 20 'Απρ. διά N. 'Ορλεάνην |
| ΟΜΟΝΟΙΑ II | έτ. «Ορ. Μηντ. - Ήστ» | 45 | 7861 | έφθ. Ζεύσιον 46 B. - 55.3 Δ. 'Απρ. 20 διά Μόντρεαλ |
| ΟΝΤΙΝ (ψυγείον) | έτ. «Νέο Τύχη» | 42 | 7132 | εις Αγγλίαν υπό παραλαβήν |
| ΟΝΤΡΥ | έτ. «Κ. Σακέρβελης | 60 | 5960 | έφθ. Πόρτ Αθουρ 12 'Απρ. |
| ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ | όδ. Γράτους | 45 | 7258 | άνεκ. Κέντρα 21 'Απρ. διά Ακαπούλκο |
| ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ | έτ. «Ορ. Μηντ. - Ήστ» | 44 | 9894 | έφθ. Πειραιά 27 'Απρ. |
| ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ | έτ. «Ορ. Μηντ. - Ήστ» | 45 | 7861 | έφθ. Νεκοτοέα 22 'Απρ. |
| ΟΡΘΕΥΣ | έτ. «Ορφεύς» | 56 | 9942 | άνεκ. Βαλτιμόρων 21 'Απρ. διά Καράτοι |
| ΟΣΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ | έτ. «Μπλού Μπάιν» | 43 | 7194 | άνεκ. Λάδεσον 6 'Απρ. διά Ακαπούλκο |
| ΟΥΑΥΣΣΕΣ II | έτ. «Ούλινσες» | 42 | 8570 | έφθ. Σαγκάνη 5 'Απρ. |
| ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ | έτ. «Οθερόν Κέρρερη» | 43 | 8394 | άνεκ. Βαγκούμερ 19 'Απρ. διά Αγγλίαν |
| ΠΑΙΑΝ | έτ. «Ρέγιει» | 60 | 9360 | εις Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. | Α. Καραβίας | 43 | 7176 | διηλθε Παναμά 16 'Απρ. διά Ιαπωνίαν |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ | έτ. «Ακμής» | 57 | 10498 | άνεκ. Βικτωρίαν 22 'Απρ. διά Βαλτιμόρων |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ | έτ. «Βαλλίνετε» | 55 | 10024 | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 20 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ | Δάρκος - X. Πατέρας | 43 | 7176 | άνεκ. Φιλαδέλφειον 19 'Απρ. διά Ζάκαν |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ | Πάνος Κουμάνταρος | 44 | 7244 | άργει Βαλτιμόρων από 19 'Ιουν. 1958 |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ | έτ. «Ελλάδιον» | 57 | 10747 | άνεκ. Λός Αντιζέλες 8 'Απρ. διά Μοντρέιδεο |
| ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ | έτ. «Τρανοπορτέσιον» | 43 | 7254 | εις Χάμπτον ρόδις υπό παραλαβήν |
| ΠΑΡΑΛΟΣ | έτ. «Εύπλοια» | 45 | 7240 | άργει Κυνόσουραν από 19 'Ιουλ. 1959 |
| ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ | έτ. «Πειραϊκή» N. E. | 43 | 1640 | διηλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά 'Αμπιτζάν |
| ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.) | έτ. «Ηοτερ. Μεντιτέρεν» | 37 | 9968 | έφθ. Πειραιά 4 'Απρ. |
| ΠΑΡΝΩΝ | έτ. «Πανκόρμπο» | 59 | 23607 | άνεκ. Κόμπε 10 'Απρ. διά Ράς Τανούρα |
| ΠΑΡΟΣ | έτ. «Κανέρο» | 44 | 7371 | έφθ. Κουνταλόρε 14 'Απρ. |
| ΠΑΣΙΦΙΚΕ'ΙΤΟΡ (δεξ.) | έτ. «Αλόρα» | 60 | 13909 | εις Ιαπωνίαν, υπό ναυπήγησιν |
| ΠΑΤΜΟΣ | έτ. «Στενάκας» | 56 | 12630 | άνεκ. Βαλτιμόρων 16 'Απρ. διά N. 'Υόρκην |
| ΠΑΤΡΑΙ | έτ. «Βιασθεντούρα» | 57 | 10048 | άνεκ. Χουλά 22 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΠΑΤΡΑΓΙΚΟΣ | έτ. «Ελληνική» A. E. | 47 | 2754 | έφθ. Λονδίνον 22 'Απρ. |
| ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ) | έτ. «Κομμερς Μαρίν» | 44 | 8479 | άνεκ. Ωλογκι 21 'Απρ. διά Μόντρεαλ |
| ΠΕΡΙΚΛΗΣ | όδ. Χανδρή | 50 | 18400 | διηλθε Αντεν 21 'Απρ. διά Αυστραλίαν |
| ΠΕΝΤΕΛΗ (δεξ.) | «Ιόνιον» A. E. | 43 | 7176 | άνεκ. Βαλτιμόρων 16 'Απρ. διά N. 'Υόρκην |
| ΠΕΡΙΟΔΟΣ | έτ. «Πανκόρμπο» | 57 | 23607 | άνεκ. Λός Αντιζέλες 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΠΕΡΣΕΥΣ | έτ. «Παλίαντα» | 44 | 7212 | άργει 'Αμπελάκι από 28 Δεκ. 1957 |
| ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.) | έτ. «Σουνταμέρικα» | 48 | 2086 | διηλθε Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Λούμπεκ |
| ΠΕΤΑΛΟΙ | έτ. «Κάνοπους» | 56 | 15852 | εις Κυνόσουραν από 11 Σεπτ. 1958 |
| | Map. 'Εμπειρικός | 45 | 3861 | άργει Κυνόσουραν από 11 Σεπτ. 1958 |

| | | | | |
|----------------------------|---------------------------------|----|-------|--|
| ΠΗΓΑΣΣΟΣ | έτ. «Κανόπους» | 44 | 6422 | διπλήθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Χουάσκο |
| ΠΗΓΑΣΣΟΣ | έτ. Γουλανδρή | 57 | 10446 | έφθ. Κοπεγχάγην 11 'Απρ. |
| ΠΗΓΕΙΟΣ | έτ. «Αθηνᾶ» | 43 | 7282 | έφθ. Μοντεβίδεο 19 'Απρ. |
| ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.) | έτ. «Τζένεραλ Φίνανς» | 44 | 7207 | έφθ. Ντάρμπαν 17 'Απρ. |
| ΠΙΝΤΑΡ | έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ. | 54 | 6154 | άργει 'Αμπελάκι από 23 'Απρ. 1957 |
| ΠΛΑΤΑΝΙ | έτ. «Πέο» | 25 | 4528 | άνεχ. Βούρβαν 23 'Απρ. διά Βέραβαλλ |
| ΠΛΕΙΑΔΕΣ | έτ. «Νορλίντο» | 58 | 9603 | διπλήθε Παναμάν 9 'Απρ. διά Βρέμην |
| ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ | έτ. «Πλέιτ» | 44 | 7185 | έφθ. Μπουένος Αὔρες 17 'Απρ. |
| ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ | έτ. «Πλέιτ Σίππερ» | 44 | 7256 | έφθ. Μπουένος Αύρες 19 'Απρ. |
| ΠΛΕΙΤ ΣΙΠΠΕΡ | έτ. «Μαρλίντο» | 45 | 7297 | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 4 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΠΟΛΑΡΙΣ | έτ. «Παναμάς» | 58 | 9603 | διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν |
| ΠΟΛΙ | έτ. «Σκιρώνα» | 54 | 9188 | εις 'Αμβούργον 14 'Απρ. |
| ΠΟΛΙΚΟΣ | έτ. «Σκιρώνα» | 43 | 7258 | έφθ. Κολόμπο 31 Μαρτ. |
| ΠΟΛΥΝΙΚΗ | έτ. «Ποσπέριτο» | 43 | 6975 | άνεχ. Σίδνευ (Ν.Σ.) 10 'Απρ. διά Μπουένος Αύρες |
| ΠΟΛΥΣΕΝΗ | έτ. «Γκόμπαλς» | 45 | 7159 | έφθ. Μάντσεστερ 15 'Απρ. |
| ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ) | Στρ. «Ανδρεάδης | 43 | 10193 | άργει 'Ελευσίνα από 25 Ιαν. 1958 |
| ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ | έτ. «Πά πλάτο» | 56 | 7213 | άνεχ. Τζιμπούτι 7 'Απρ. διά Βασιπόσα |
| ΠΟΠΗ | έτ. «Αρρος» | 43 | 7257 | άνεχ. Γκουαντανάμο Μπαϊν 21 'Απρ. διά Σιεμφουέγκος |
| ΠΟΡΤΑΡΙΑ | έτ. «Νουέβα Γρανάδα» | 45 | 7267 | διπλήθε Καναρίους 17 'Απρ. διά 'Αμπιτζάν |
| ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ | έτ. «Φιλιόρι» | 43 | 7124 | άργει Κυνόδουρον από 25 Ιαν. 1958 |
| ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΡΕΙΝΤΖ (δ.) | έτ. «Πιουρόπα» | 43 | 10449 | Ίδε: «ΜΑΡΑΘΩΝΗ», ώς μετωνυμάσθιν |
| ΠΡΟΚΥΩΝ | έτ. «Τρανοσεάνικα» | 58 | 10414 | διπλήθε 'Ελασινορ 18 'Απρ. διά 'Αμβέρσαν |
| ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ | έτ. «Πουέστ Αφρικα» | 58 | 8414 | άνεχ. Μαντρας 24 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.) | έτ. «Αλλαρίς» | 55 | 16718 | άνεχ. Μπαντάρ Μασούρα 14 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν |
| ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ | έτ. «Σπηφέρερι» | 46 | 945 | έφθ. Είδονμάσθι 16 'Απρ. |
| ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ | έτ. «Πρωτοστάτης» | 43 | 7225 | διπλήθε Κωνιών 18 'Απρ. διά 'Οδησόν |
| ΠΥΡΓΟΣ | έτ. «Πρωτεύς» | 44 | 7252 | άνεχ. Ν. Υόρκην 19 'Απρ. διά Γένοβαν |
| ΡΑΧΙΟΤΗΣ | έτ. «Στροβίλιο» | 43 | 7138 | άνεχ. Ντάρμπαν 13 'Απρ. διά Ραγγούν |
| ΡΑΦΟΝΤΥ | έτ. «Λα μπόριαν» | 43 | 7152 | άνεχ. Πόρτ. Εθεργκλαντ 16 'Απρ. οια Δυτ. Ιταλίαν |
| ΡΗΝΟΥΛΑ | έτ. «Μαραθεντούρο» | 30 | 4014 | εις Πειραιά από 20 Μαρτ. |
| ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ | έτ. «Μοντελέοντις» | 44 | 7131 | άνεχ. Ρεσίφε 2 'Απρ. διά Καλλάο |
| ΡΙΤΑ | έτ. «Μαριστέλλα» | 43 | 7133 | έφθ. Ρεσίφε 13 'Απρ. |
| ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΓΟΝΕ | γιοι Σιγάλα | 25 | 1412 | άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958 |
| ΡΟΔΟΠΗ | έτ. «Γαλαζιάς» | 45 | 7176 | διπλήθε Πόρτ. Σαΐδ 25 'Απρ. διά Βρέμην |
| ΡΥΘΜΟΣ | «Ελληνική» Α. Ε. | 44 | 1923 | έφθ. Λονδίνον 20 'Απρ. |
| Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.) | έτ. «Γκλόμπει» | 57 | 10316 | έφθ. Μουρόραν 13 'Απρ. |
| ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.) | έτ. «Κυκλάδεις» | 59 | 19300 | έφθ. Πειραιά 16 'Απρ. |
| ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ | έτ. «Κεραμιές» | 56 | 21081 | έφθ. Πειραιά 26 'Απρ. (έπισκευαι) |
| ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ | έτ. «Βαπτιστή» | 43 | 7267 | εις Νιούπορτ από 21 Ιουν. 1959 |
| ΣΑΜΟΣ | έτ. «Πόρτο Μπέλλο» | 36 | 5129 | έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ. |
| ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ | γιοι Δ. Ιγγλέσον | 43 | 7268 | έφθ. Ραγγούν 8 'Απρ. |
| ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ | έτ. «Σάν Παντελεήμων» | 44 | 7282 | διπλήθε Φάλμουθ 19 'Απρ. διά Κούθαν |
| ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ | έτ. «Κρόνος» | 42 | 7118 | διπλήθε Πόρτ. Σαΐδ 11 'Απρ. διά Ιμιγκαρ |
| ΣΑΡΙΖΑ | γιών Σιγάλα | 43 | 7176 | άνεχ. Κέιπ Τάουν 20 'Απρ. διά Ιαπωνίαν |
| ΣΑΡΩΝΙΣ | έτ. «Νουέβα Γρανάδα» | 44 | 7177 | άργει Κυνόδουρον από 7 Σεπτ. |
| ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. | έτ. «Μοράνια» | 45 | 7293 | άνεχ. Πειραιά 10 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΣΕΙΡΙΟΣ | Α. Πρίντεπς | 28 | 1660 | εις Μεριανά |
| ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.) | έτ. «Διδώ» | 43 | 7231 | διπλήθε Πόρτ. Σαΐδ 17 'Απρ. διά Βιρυττών |
| ΣΕΙΡΙΟΣ | έτ. «Κάνονους» | 55 | 16056 | διπλήθε Γίρσαλτ 24 'Απρ. διά Νεάπολιν |
| ΣΕΙΡΙΟΣ | έτ. «Σαν Σεοίλιο» | 58 | 13910 | άνεχ. Λόδς Αντζελες 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ | έτ. «Πιούνινθερας Τράμπο» | 42 | 7214 | Ίδε: «ΜΕΛΤΕΜΙ», ώς μετωνυμάσθιν |
| ΣΙΡΚΑΙ | έτ. «Σίρκλε» | 59 | 1850 | εις Ριγιέκαν από 10 Φεβρ. |
| ΣΙΩΝΟΣ | έτ. «Σάν Σεοίλιο» | 58 | 13921 | εις Γιοκοχάμαν 13 'Απρ. |
| ΣΚΙΑΒΟΣ | έτ. «Βικαλδάρο» | 44 | 6725 | έφθ. Λορέντζο Μαρκές 22 'Απρ. |
| ΣΚΟΠΕΛΟΣ | έτ. «Βικαλδάρο» | 47 | 7176 | άνεχ. Μπέρια 11 'Απρ. διά 'Αγ. Βικέντιον |
| ΣΚΥΡΟΣ | έτ. «Κάιζερ» | 43 | 7176 | διπλήθε Ήσουν 20 'Απρ. διά Τουάψε |
| ΣΚΥΤΙΑ | έτ. «Βαλένθιας» | 42 | 6907 | άνεχ. Πειραιά 23 'Απρ. |
| ΣΟΥΕΖ | Ίω. Λάτος | 24 | 1564 | διπλήθε Κωνιών πολιν 14 'Απρ. διά Νοβορωσικον |
| ΣΟΥΕΑΝΝΑ | έτ. «Κόμαρον» | 18 | 849 | έφθ. Μόμπιλ 22 'Απρ. |
| ΣΟΦΙΑ Κ. | έτ. «Εξέλιορ» | 57 | 10398 | άργει Πέραμα |
| ΣΟΦΙΑ Τ. | Τσουρινάκης | 21 | 933 | έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 20 'Απρ. |
| ΣΠΕΤΣΑΙ | έλληνική έταιρια | 44 | 7276 | έφθ. Πειραιά 19 'Απρ. |
| ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.) | Ίω. Λάτος | 26 | 5648 | άνεχ. Μόζι 19 'Απρ. διά Βαγκούθερ |
| ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ | έτ. «Σουορέζ» | 59 | 10200 | έφθ. Βενετίαν 7 'Απρ. |
| ΣΤΑΜΟΣ | έτ. «Φάραλον» | 56 | 8789 | έφθ. Σιγκαπούρη ρόδς 23 'Απρ. |
| ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ | έτ. «Εντίνα» | 56 | 8878 | έφθ. Κωνσταντζαν 1 'Απρ. |
| ΣΤΑΥΡΟΣ | έτ. «Κάσος» | 44 | 7223 | διπλήθε Σουεζ 20 'Απρ. διά Καράτοι |
| ΣΤΡΟΒΙΑΙ | έτ. «Στροβίλιο» | 43 | 7167 | άνεχ. Μπάκια Μπλάγκαν 12 'Απρ. διά Καλλάο |
| ΣΤΡΥΜΟΝ | έτ. «Πασιφίκ Τρανσόπορτ» | 45 | 8557 | έφθ. Χαδάννων 22 'Απρ. |
| ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ | δδ. Βλασσόπουλοι | 43 | 7244 | άνεχ. Χαδάννων 22 'Απρ. |
| ΤΑΝΑ'ΙΣ | έτ. «Τρακάνα» | 59 | 2650 | εις Πειραιά |
| ΤΑΣΜΑΝΙΑ | Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί | 40 | 7637 | άνεχ. Χαδάννων 20 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν |
| ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ | Μιχ. Καραγεώργης | 31 | 3991 | άνεχ. Τζάκοσονθιλ 12 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΤΖΕΝΝΥ | έτ. «Μαριφόρτουνα» | 43 | 7135 | έφθ. Μόζι 22 'Απρ. |
| ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ | έτ. «Βάγκικκ» | 42 | 7513 | άργει Κυνόδουρον από 9 Σεπτ. |
| ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ | Εύγενια Ι. Χανδρή | 43 | 10448 | άνεχ. Ν. Υόρκην 22 'Απρ. διά Βαλτιμόρην |
| ΤΗΝΟΣ | έτ. «Ντέλ Εστε» | 44 | 7161 | διπλήθε Γίρσαλτ 16 'Απρ. διά Ν. Ορλεάνην |
| ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.) | έτ. «Τρανσόπετρόλ» | 30 | 9243 | έφθ. Τόκιο 17 'Απρ. |
| ΤΟΥΡΚΙΑ | έτ. «Τρανσόπατοφίκι» | 56 | 2745 | εις Αμστερνταμ από 3 Αύγ. (μετασκευαι) |
| ΤΡΙΝΙΤΥ | έτ. «Φιντέλιτου» | 57 | 10493 | |
| ΤΡΙΤΟΝ | δδ. Γράτσοι | 44 | 7207 | |
| ΦΑΕΘΩΝ (δ.) | Δή Κόμετ | 45 | 15020 | |

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΟΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αἱ μοναδικαὶ Σχολαὶ ἐν Ἐγγάδι

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

ΡΑΝΤΑΡ · ΓΥΡΟΠΥΞΙΔΩΝ · ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ · ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ · ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ · ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ · ΕΝ ΠΛΗΡΕΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνιμα

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ
- 2) " ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΝ
- 3) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Ε.Η
- 4) " ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ

Μετεκπλαΐδεύσεων

- 1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ
- 2) " ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΟΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
- 3) " ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ Η.ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
- 4) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

| | | | | |
|---------------------|--------------------------------|----|-------|--|
| ΦΑΛΚΟΝ | έτ. «Μπαλτίκο» | 43 | 10195 | εις Χομπόκεν ἀπό 16 Σεπτ. (μετασκευαί) |
| ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ | υἱῶν Π. Γουλανδρῆ | 60 | 13200 | εις Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν |
| ΦΛΩΡΑ Α. | Έθ. «Αθανασιάδης | 36 | 1288 | διῆλθε Κων) πολὶν 15 'Απρ. διὰ Νοθορωσίκην |
| ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ | έτ. «Ραντούσσα» | 44 | 7282 | ἄργει Όσολ ἀπὸ 18 Μαρτ. 1958 |
| ΦΟΙΒΟΣ | έτ. «Αμφίβιον» | 57 | 9950 | διῆλθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΦΟΔΑΓΑΝΔΡΟΣ | έτ. «Άλδρα» | 60 | 13909 | εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν |
| ΦΟΡΚΥΣ | έτ. «Φόρκυς» | 43 | 7618 | διῆλθε Πόρτ Σαιδ 24 'Απρ. διὰ Δανιαν |
| ΦΟΡΚΙΣ | Θ. Σταφυλοπότας | 27 | 755 | ἀνεχ. Βεγγαλήν 16 'Απρ. διὰ Λός 'Αντζελες |
| ΦΡΙΞΟΣ (δ.) | Δῆλείν | 44 | 15020 | ἄνεχ. Μόμπιλ 22 'Απρ. διὰ Κριστομπόλ |
| ΦΡΥΓΙΑ | Καθρέπτης — Φουντῆς | 07 | 1117 | ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 15 'Απρ. |
| ΦΩΤΕΙΝΗ | έτ. «Ελ-Μές» | 38 | 1230 | ἄνεχ. Τζιμπούτι 20 'Απρ. διὰ Κουθέτη |
| ΦΟΤΟΥΛΙΑ | έτ. «Φινέλιτου» | 57 | 10493 | ἔφθ. Λιδέρον 12 'Απρ. |
| ΧΑΔΙΩΤΗΣ | έτ. «Πορτοφίνο» | 43 | 7173 | ἄνεχ. Ντάρεν 15 'Απρ. διὰ Ριγιέκαν |
| ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ | «Κάσος» Α. Ε. | 45 | 7240 | ἄργει Σύρον ἀπὸ 12 Δεκ. 1957 |
| ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ | Χ. Χατζηπατέρας | 44 | 7239 | ἔφθ. Κολούμπια πίθερ 20 'Απρ. |
| ΧΕΛΑΤΡΟΣ | έτ. «Οσανον Κάργκο» | 56 | 10583 | ἄνεχ. Κολούμπια πίθερ 8 'Απρ. διὰ Καράται |
| ΧΙΟΣ | «Κάσος» Α. Ε. | 44 | 7176 | ἄργει Σύρον ἀπὸ 13 Νοεμ. 1957 |
| ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ | έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» | 56 | 10784 | ἄνεχ. Χάμπτον ρόδῃς 12 'Απρ. δι' Αμοτερνταμ |
| ΧΙΟΝ (δεξ.) | έτ. «Παιονιρέζα Σίπηγκυ» | 53 | 8458 | ἄνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Απρ. δι' Όνοχάμα |
| ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ | έτ. «Μάγια» | 54 | 15749 | ἄνεχ. θαο 19 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ | έλληνικά συμφέροντα | 77 | 428 | εἰς Κοπεγχάγην ἀπὸ 28 'Ιαν. |
| ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.) | έτ. «Σεντράλη» | 43 | 7139 | ἄνεχ. Αγ. Φραγκίσιον ἀπὸ 26 Μαρτ. διὰ Φορμόζαν |
| ΨΑΡΑ | Α. Μ. Πρίντεζης | 44 | 1293 | εἰς μεταφοράς Έλλαδας — Μαύρης Θαλάσσης |
| ΩΚΕΑΝΙΣ | έτ. «Νέα Τύχη» | 45 | 7247 | ἄνεχ. Μορμουγάκιο 13 'Απρ. δι' Όλλανδιαν |
| | έτ. «Σαμπινάλη» | 42 | 7084 | ἔφθ. Νιούκαστ (Ν.Σ.) 17 'Απρ. |

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

| | | | | |
|--------------------------|-------------------------------|----|-------|---|
| ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) | έτ. «Πίκρινθιλλ» | 44 | 7261 | άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 17 Σεπτ. 1957 |
| ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιθ.) | έτ. «Ντιστρίκτ» | 43 | 7228 | ἔφθ. Οζάκαν 17 'Απρ. |
| ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.) | έτ. «Μαριμπλάγκα» | 56 | 20153 | ἄνεχ. Ράς Τανούρα 16 'Απρ. διὰ Σουέζ |
| ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.) | έτ. «Αβίλας» | 43 | 7238 | ἄνεχ. Λός Αντζελες 15 'Απρ. διὰ Γιοκοχάμαν |
| ΑΓΙΟΥ ΒΙΚΤΟΡΕΣ | έτ. «Βίκτορες» | 43 | 7176 | ἄνεχ. Βοστώνην 21 'Απρ. διὰ Χάδρην |
| ΑΓΙΟΥΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.) | έτ. «Μαριμπλάγκα» | 56 | 20140 | ἄνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ |
| ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ | έτ. «Αιτζιαν Μάρ» | 10 | 1471 | άργει Πέραμα ἀπὸ 21 Φεβρ. 1958 |
| ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (λιθανού) | έτ. «Παρένα» | 21 | 1489 | ἔφθ. Πειραιά 1 'Απρ. |
| ΑΓΚΝΑ (λιθανόν) | έτ. «Αγκνα» | 41 | 5225 | διῆλθε Μπρόνομποττελ 10 'Απρ. διὰ Γδύνιαν |
| ΑΔΑΜΑΣ | έτ. «Εσπεράντζα» | 43 | 7265 | ἔφθ. Φουζίκι 18 'Απρ. |
| ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) | έτ. «Ομπροσ» | 29 | 3725 | ἄνεχ. Ραγγούν 20 'Απρ. διὰ Τζιρεμπόν |
| ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.) | έτ. «Ριπμπλίτικ» | 53 | 13675 | ἄνεχ. Μπάχια Μπλάγκαν 11 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΑΕΛΛΟΥ (λ.δ.) | έτ. «Βότα» | 57 | 20797 | ἔφθ. Νεάπολιν 20 'Απρ. |
| ΑΖΟΥΕΡΟ | έτ. «Αζουέρο» | 44 | 7176 | άργει Ντάρτημου άπὸ 5 Ιουν. 1959 |
| ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.) | έτ. «Άγιος Παῦλος» | 44 | 7201 | άργει Νιούπορτ ἀπὸ 1 Αύγ. |
| ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθαν.) | Σιγάλα | 20 | 1618 | άνεχ. Σόντερχαμ 12 'Απρ. διὰ Πειραιᾶ |
| ΑΘΑΜΑΣ (παν.) | έτ. «Άθαμας» | 41 | 4729 | ἔφθ. Αμύρεαν 18 'Απρ. |
| ΑΘΗΝΑ (λιθ.) | έτ. «Πάμελ» | 44 | 3061 | άνεχ. Βιρτυτόν 22 'Απρ. διὰ Κύπρον |
| ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.) | έτ. «Ατλαντικό» | 54 | 18784 | άργει Κυνδούρων ἀπὸ 14 Ιουλ. 1959 |
| ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.) | έτ. «Πατσιφίκα» | 43 | 7267 | ἔφθ. Βαγκούθερ 22 'Απρ. |
| ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) | έτ. «Λαιμπιρίαν» | 58 | 10020 | ἔφθ. Ντραμπάν 17 'Απρ. |
| ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) | έτ. «Λαιμπιρίαν» | 58 | 10020 | έφθ. Μόζι 21 'Απρ. |
| ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΣΚΙΠΛΕΡ (λ.) | έτ. «Λαιμπιρίαν» | 58 | 10020 | άργει Ν. Ύρκην ἀπὸ 27 Νοεμ. 1957 |
| ΑΙΓΑΤΑΡΕΙΝΗ Γ. | έτ. «Σάν Γκρεγκόριο» | 43 | 7197 | ἔφθ. Ν. Όρλεάνην 17 'Απρ. |
| ΑΙΝΟΣ | έτ. «Εστρέλλας» | 44 | 2547 | έφθ. Καλκούτταν 23 'Απρ. |
| ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.) | έτ. «Κονκόρια» | 42 | 7002 | άνεχ. Πόρτ Άλμπερνη 22 'Απρ. διὰ Μάντζεστερ |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.) | έτ. «Καρόνα» | 43 | 7036 | διῆλθε Σουέζ 19 'Απρ. διὰ Τσιτταγόκ |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.) | έτ. «Ινσουλάρη» | 44 | 7058 | διῆλθε Σουέζ 18 'Απρ. διὰ Τσιτταγόκ |
| ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ | έτ. «Πλατοφίκι» | 43 | 7032 | διῆλθε Σουέζ 18 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.) | έτ. «Οσεανικ Πετρόλη» | 58 | 22129 | άνεχ. Κόρπους Κριστι 19 'Απρ. διὰ Χάιφαν |
| ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛΑ (λ.δ.) | έτ. «Πιούνάιτεντ Κρόση» | 57 | 12614 | άνεχ. Πουερτό λα Κρούζ ἀπὸ 028 Μαρτ. δι' Αργεντινήν |
| ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ. δ.) | έτ. «Πιούνάιτεντ Κρόση» | 58 | 12623 | άνεχ. Λονδίνουν 19 'Απρ. διὰ Μόντρεαλ |
| ΑΚΡΩΝ (λ.) | έτ. «Ιμπρίρια» | 44 | 7135 | άνεχ. Λός Αντζελες 18 'Απρ. διὰ Πέρο. Κόλπον |
| ΑΙ. ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ | έτ. «Άρασης» | 54 | 28738 | άνεχ. Καλκούτταν 23 'Απρ. |
| ΑΛΑΣΚΑ (λ.) | έτ. «Άρκτούρους» | 43 | 6989 | άνεχ. Πόρτ Άλμπερνη 22 'Απρ. διὰ Μάντζεστερ |
| ΑΛΕΞ (παν.) | έτ. «Ρίταξις» | 25 | 2323 | διῆλθε Σουέζ 19 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.) | έτ. «Λαιμπιρίαν» | 56 | 20926 | διῆλθε Σουέζ 21 'Απρ. διὰ Πέρο. Κόλπον |
| ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.) | έτ. «Μυρινέλλα» | 18 | 5555 | άργει Πέραμα ἀπὸ 30 Αύγ. 1957 |
| ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.) | έτ. «Φάιρος» | 44 | 7215 | ἔφθ. Καλλάδ 20 'Απρ. |
| ΑΛΚΗΣ (λιθ.) | έτ. «Αλκιβιδόπης» | 42 | 7066 | άργει Αμπλεάκι ἀπὸ 17 Μαρτ. 1958 |
| ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.) | έτ. «Σάντα Ρίτα» | 44 | 7063 | άργει Κυνδούρων ἀπὸ 29 Σεπτ. 1957 |
| ΑΛΛΑΝΤΙΝ | έτ. «Τζουλιανίκο» | 23 | 1323 | ἔφθ. Ριγιέκαν 11 'Απρ. |
| ΑΛΜΑ (λ.) | έτ. «Καμπος» | 41 | 7401 | άνεχ. Φλωρίδες 19 'Απρ. διὰ Ν. Ύρκην |
| ΑΛΜΙΤΑ (λ.) | έτ. «Βιλλάριπα» | 43 | 7231 | άνεχ. Τζιμπούτι 12 'Απρ. διὰ Καράται |
| ΑΛΜΠΙΝΟ (παν.) | έτ. «Πόλαμπαρ» | 43 | 7162 | διῆλθε Άγ. Βικέντιον 10 'Απρ. δι' Αμβούργον |
| ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (λιθ.) | έτ. «Αλντεροο» | 44 | 7243 | —ΙΘΟΣ: «ΚΑΡΟΛΙΝΑ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ |
| ΑΛΤΙΣ (λ.) | έτ. «Άλτις» | 41 | 7169 | ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ. |
| ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.) | έτ. «Φοίνιξ» | 44 | 10721 | άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 27 'Απρ. 1958 |
| ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) | έτ. «Νίτεαρο» | 11 | 3131 | ἔφθ. Ριγιέκαν 14 'Απρ. |
| ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ | έτ. «Αμαρυλλίς» | 45 | 7201 | άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 24 Σεπτ. |
| ΑΜΕΛΙΑΣ (λ.δ.) | έτ. «Φοίνιξ» | 43 | 10578 | άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 12 'Απρ. 1958 |
| ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.) | έτ. «Άλτος Μάρες» | 44 | 7164 | άνεχ. Μπουένος Αύρες 16 'Απρ. διὰ Πέρο |
| ΑΜΙΝ (λιθαν.) | έτ. «Βάκαμπη» | 25 | 3132 | άνεχ. Αλεξάνδρειαν 5 'Απρ. διὰ Λαττάκια |
| ΑΜΠΑΙΟΝ (λ.) | έτ. «Κολουμπιέλλα» | 44 | 7258 | άργει Χάμπτον ρόδῃς ἀπὸ 15 Σεπτ. 1958 |
| ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV | έτ. «Ντέρνα» | 43 | 7176 | ἔφθ. Γιουκάρο 8 'Απρ. |
| ΑΝΑΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.) | έτ. «Αστούριας» | 42 | 7141 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Απρ. διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν |
| ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (λ. δ.) | έτ. «Τρανςόσεαν» | 55 | 21075 | άνεχ. Ράς Τανούρα 18 'Απρ. διὰ Βόρ. Ειρηνικὸν |
| ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) | έτ. «Κάνοπους» | 57 | 11978 | άνεχ. Αρούμπαν 16 'Απρ. διὰ Σάντος |
| ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (λ.) | έτ. «Ρίο Βεντούραντο» | 53 | 18736 | διῆλθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διὰ Φιλαδέλφειαν |
| ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.) | έτ. «Ανδρος» | 53 | 17845 | άνεχ. Χάμπτον ρόδῃς 12 'Απρ. διὰ Βενεζουέλαν |
| ΑΝΑΡΟΣ ΘΡΙΑΛ (λ.δ.) | έτ. «Σάν Τερόνυμο» | 58 | 23607 | άνεχ. Περο. Κόλπον ἀπὸ 28 Μαρτ. διὰ Λός Αντζελες |
| ΑΝΑΡΟΣ ΚΕΓΙΠ (λ.δ.) | έτ. «Μαροσεάνο» | 56 | 24520 | άνεχ. Κόλπον ἀπὸ 31 Μαρτ. 1958 |
| ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λ.δ.) | έτ. «Μπεναδέντε» | 56 | 23502 | άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 21 Αύγ. |
| ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΑΗ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 41 | 7257 | άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 21 Ιουν. 1959 |
| ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΔ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 42 | 7010 | άνεχ. Ράς Τανούρα 6 'Απρ. διὰ Καλιφόρνιαν |
| ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ | έτ. «Οράιον» | 43 | 7206 | άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 12 Φεβρ. 1959 |
| ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΓΙ'ΟΝ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 7239 | άνεχ. Χάμπτον ρόδῃς 4 'Ιουν. 1959 |
| ΑΝΑΡΟΣ ΣΕΥΓ'ΛΟΡ (λ.δ.) | έτ. «Οράιον» | 56 | 23323 | διῆλθε Βιβραλτάρ 22 'Απρ. διὰ Ρόττερνταμ |
| ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (λ.) | έτ. «Σαντάντερ» | 53 | 18713 | έφθ. Βιλέμαχσφεν 21 'Απρ. |
| ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΑΝΤΕΛ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 7197 | άνεχ. Μένα ελ' Ακμάντι 5 'Απρ. διὰ Πώλομπορο |
| ΑΝΑΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΚΣ (λ. δ.) | έτ. «Οράιον» | 44 | 7242 | άνεχ. Περο. Κόλπον 20 'Απρ. διὰ Λός Αντζελες |
| ΑΝΑΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λ.δ.) | έτ. «Οράιον» | 56 | 23232 | άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 24 Σεπτ. |
| ΑΝΑΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.) | έτ. «Σάντα Τερέζα» | 58 | 23607 | άργει Χάρρουιτς ἀπὸ 4 Δεκ. |
| ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΑΓΟΜ (λ.δ.) | έτ. «Εστρέλλα» | 58 | 27526 | άνεχ. Ν. Ύρκην 14 'Απρ. δι' Αρούμπαν |
| ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΕΙ.ΝΤΕΡ (λ.δ.) | έτ. «Οράιον» | 59 | 27462 | άνεχ. Περο. Κόλπον 13 'Απρ. διὰ Πούερτο λα Κρούζ |
| ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 7224 | έφθ. Χονσουλούσι 26 'Απρ. |
| ΑΝΑΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.) | έτ. «Οράιον» | 43 | 7233 | άνεχ. Περο. Κόλπον 20 'Απρ. διὰ Λός Αντζελες |
| ΑΝΑΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.) | έτ. «Οράιον» | 44 | 7166 | άργει Χάρρουιτς ἀπὸ 4 Δεκ. |
| ΑΝΑΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) | έτ. «Ανδρος» | 54 | 17847 | άνεχ. Ν. Ύρκην 14 'Απρ. δι' Αρούμπαν |
| ΑΝΝΑ K. (λ.) | έτ. «Ελντοράντο» | 57 | 25441 | άνεχ. Περο. Κόλπον 13 'Απρ. διὰ Πούερτο λα Κρούζ |
| ΑΝΝΑ K. | έτ. «Γουέστ Αφρικαν» | 54 | 6112 | έφθ. Χονσουλούσι 26 'Απρ. |

| | | | | | |
|---------------------------------------|----------------|-------------------------------|----|-------|---|
| ANNA O. (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καρρίμπια» | 45 | 10708 | έφθ. Βοστόνην 22 'Απρ. |
| ANNA MARIA (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νολίντο» | 20 | 4992 | άργει Σαδόνναν από 20 'Ιαν. 1959 |
| ANNITEA A. | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα «Αννα» | 44 | 7258 | άνεχ. Νέαν 'Υόρκην, 21 'Απρ. διά N. 'Ορλεάνην |
| ANNOYLA A. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάν νικόλαος» | 36 | 5017 | άνεχ. Μπουένος «Άύρες 12 'Απρ. διά' 'Αμερικήαν |
| ANNOYLA K. | | έτ. «Ντέμυ» | 08 | 1763 | διπλήθε Κωνικού πολιν 10 'Απρ. διά Βραΐλαν |
| ANTIMPEZ (λιθ.) | | έτ. «Σαθόύ» | 44 | 7259 | έφθ. 'Οζάκαν 18 'Απρ. |
| ANTIPHI | (N.A.T.) | έτ. «Μαριτάμι» | 41 | 7061 | έφθ. Σάντος 22 'Απρ. |
| ANTPRE | (N.A.T.) | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 43 | 7176 | άνεχ. Βαγκούθερ 21 'Απρ. διά Κάμπτεν |
| ANTONY | (N.A.T.) | έτ. «Αντάρες» | 44 | 7126 | είς Πειραιά από 6 Φεβρ. (ἐπισκευαι) |
| ANTORESIOU (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πασιφίκ Τράιντιγκ» | 57 | 15845 | άνεχ. Θιλαδέλφειαν 17 'Απρ. διά N. 'Ορλεάνην |
| ANTONIS (λιθ.) | | έτ. «Σαμελγκά» | 43 | 7176 | έφθ. Χάμπτον ρόδης 19 'Απρ. |
| ANTONIOS (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γκρινθίλλη» | 43 | 7244 | άργει Κατάνων από 16 Νοεμ. 1957 |
| ANTONIOS B. (λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Επτζέ» | 30 | 4847 | άνεχ. Μορμουγκάο 19 'Απρ. διά 'Ολλανδίαν |
| AOYORUA (δυνδ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ηγκλ» | 44 | 7249 | έφθ. 'Αμβούργον 15 'Απρ. |
| APATOYRIA (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Απατούρια» | 43 | 7269 | άνεχ. Λός "Αντζελες 14 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| APES (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Απεξ» | 42 | 6806 | άνεχ. «Αντίλλα 13 'Απρ. διά Ρωσίαν |
| APOULLON (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αθήνιαν» | 57 | 9452 | άνεχ. 'Οζάκαν 24 'Απρ. διά Eιρηνικών |
| ARAKON (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σεγκόθιαν» | 56 | 10180 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορητάς |
| ARTKULI (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βιλανόνεύδη» | 57 | 10657 | άνεχ. Πόλη "Αλφρέντ 23 'Απρ. διά Σμαλγκάλντεν |
| ARENA (παν.) | | έτ. «Φινονούέρα» | 19 | 1754 | έφθ. 'Αινδούργον 13 'Απρ. |
| ARETH (λιθάνου) | | έτ. «Ολιμπιαν» | 43 | 7258 | άνεχ. Βρέμπιν 31 Μαρτ. διά Σιεμφουέγκος |
| ARETH S. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άλμπιον» | 43 | 7187 | έφθ. Ρόττερνταν 25 'Απρ. |
| ARHES (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιάκακα» | 40 | 2787 | έφθ. N. 'Ορλέανην 10 'Απρ. |
| ARIHS (λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Άρες» | 30 | 4557 | άνεχ. Μορμουγκάο 13 'Απρ. διά 'Εμδεν |
| ARIA (λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Σοράγια» | 21 | 1498 | διπλήθε Σουέζ 12 'Απρ. διά 'Ακάμπα |
| ARIETTA E. LIVANOY (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικ Όιλ» | 58 | 23626 | άνεχ. Βιλεμόχαρεν 15 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ARIESTEIAH (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άριοτομένης» | 43 | 7247 | άνεχ. Λός "Αντζελες 10 'Απρ. διά Μοντεβίδεο |
| ARISETYES (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άγκουαρούστα» | 43 | 6995 | διπλήθε Λας Πάλμας 24 'Απρ. διά Γένοβαν |
| ARIESTON (δυνδ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μιραφλόρες» | 38 | 10277 | άργει Φερρόδης από 2 Φεβρ. 1958 |
| ARIESTOΦΑΝΗΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαριτάμι» | 40 | 10224 | άργει Φερρόδης από 11 Φεβρ. 1958 |
| ARIΩΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αριάτε» | 44 | 7216 | άνεχ. Μόζι από 27 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.) |
| ARIΩΝ (λιθάν.) | (N.A.T.) | έτ. «Αριών» | 28 | 1707 | έφθ. Πειραιά 20 'Απρ. |
| ARKTOYROU (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φερπλάΐν» | 58 | 18743 | άνεχ. Νέαπολιν 29 'Απρ. διά Άρας Τανούρα |
| ARPENTER (λιθάνου) | (N.A.T.) | έτ. «Σοράγια» | 37 | 2709 | διπλήθε Κωνικού πολιν 11 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν |
| ARXAGGELOS (*) | (N.A.T.) | έτ. «Ταλαμάνκα» | 43 | 7155 | έφθ. Βαγκούθερ 20 'Απρ. |
| ARXAGGELOS MICHALAS (Δ.) νου | | έλληνικά συμφέροντα | 22 | 1754 | άνεχ. Λεπινά τά συμφέροντα |
| ARXANAS (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λάιμπ Ση Τράνωπ» | 43 | 7137 | έφθ. 'Αμμουδαί Μπαίν 20 'Απρ. |
| ARXANAROS (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαουσθάλατικ» | 44 | 7283 | άργει Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957 |
| ARXIMIDHES | (N.A.T.) | έτ. «Μπαγιάνο» | 44 | 7157 | άνεχ. Λός "Αντζελες 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ARXON MICHANA | | έτ. «Σάν Μικουέλι» | 28 | 4809 | διπλήθε Παναμά 15 'Απρ. διά N. 'Υόρκην |
| AΣHMINA P. (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ. «Θέρα» | 44 | 7129 | έφθ. Σαιν Ζάν 19 'Απρ. (διά 'Αγγλιαν) |
| AΣPASAIA NOMIKOU (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Φάριο» | 53 | 13415 | άργει «Ελευσίνα από 2 'Απρ. 1958 |
| AΣTROPON | (N.A.T.) | έτ. «Φάρύριοντ» | 42 | 7150 | έφθ. Βαγκούθερ 20 'Απρ. |
| ATAALANTH M. LIVANOY | (N.A.T.) | έτ. «Φορμενταντόρ» | 56 | 8560 | διπλήθε Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά 'Ατλαντικόν |
| ATENAS (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαντάριόγκο» | 25 | 4853 | έφθ. 'Αμμουδαί Μπαίν 20 'Απρ. |
| ATLANTIK BA'TKAOUNT (δ.) | | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 54 | 11815 | άργει Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957 |
| ATLANTIK BA'TKAOUNTEΣ (N.A.T.) | | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 54 | 11307 | άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 5 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ATLANTIK GIOUNIERS (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικ» | 59 | 20500 | άνεχ. Ριό Γκράντε 17 'Απρ. διά Βενεζουέλαν |
| ATLANTIK GIOUNIYON (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 58 | 20608 | εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ATLANTIK GIOUNITY (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 58 | 20451 | άνεχ. Χαλιφάδη 21 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο |
| ATLANTIK GOUAIHS (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 43 | 7176 | διπλήθε Πόρτα Σαιδ 21 'Απρ. διά Γιβραλτάρ |
| ATLANTIK GOUOTER | (N.A.T.) | έτ. «Αστρολούδη» | 44 | 7250 | άνεχ. Λός "Αντζελες 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ATLANTIK EAP | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 43 | 7257 | άνεχ. Κούπε 30 Μαρτ. διά Μανίλα |
| ATLANTIK EMPEROR | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 49 | 17062 | διπλήθε Πόρτα Σαιδ 25 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ATLANTIK EMPIRES (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 49 | 9869 | έφθ. Νεάπολιν 1 'Απρ. |
| ATLANTIK ERL (λ. 3.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 54 | 10758 | διπλήθε Σουέζ 15 'Απρ. διά Βιζαγκαπατνάμ |
| ATLANTIK EGKA (λ.δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 51 | 10054 | έφθ. Αμερικανό Ελαϊδη 21 'Απρ. |
| ATLANTIK KAUONTES (λ.) (N.A.T.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 54 | 9833 | άνεχ. Σιμίζου 16 'Απρ. (διαταγάς) |
| ATLANTIK KAPTAIΝ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 43 | 7176 | διπλήθε Θέουταν από 25 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδης |
| ATLANTIK KIKR (λ.δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 57 | 24831 | άνεχ. N. 'Υόρκην 24 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ATLANTIK KONKEPOT (λ.δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 55 | 12985 | άνεχ. Ράς Τανούρα 18 'Απρ. διά Αύγουστον |
| ATLANTIK LOPRNT (δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 53 | 11322 | διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ATLANTIK MARKIZ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 54 | 11248 | άνεχ. Λόδιαφάδη 21 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο |
| ATLANTIK MARTEIONES (λ.δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 55 | 11241 | διπλήθε Πόρτα Σαιδ 21 'Απρ. διά Πόρτλαντ |
| ATLANTIK MPARON (λ.δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 53 | 12696 | άνεχ. Η. 'Υόρκην 20 'Απρ. διά Μεξικόν |
| ATLANTIK MPARONEΣ (λ.δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 53 | 12712 | άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 7 'Απρ. διά Κόλπον Μεξικού |
| ATLANTIK MPARONET (λ.δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 52 | 11767 | διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά N. 'Υόρκην |
| ATLANTIK MPIRIZ | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 43 | 7200 | άνεχ. Μοντεβίδεο 9 'Απρ. διά Νεάπολιν |
| ATLANTIK NAIT (λ.δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 56 | 14839 | έφθ. N. 'Ορλέανην 16 'Απρ. |
| ATLANTIK NTIOUK (δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 52 | 10930 | άνεχ. Μπελέμη 19 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ATLANTIK NTATSEΣ (δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 50 | 8637 | εις Πειραιά από 3 Νοεμ. (ἐπισκευαι) |
| ATLANTIK ORIOA (λ.) | | έτ. «Ορίδη» | 43 | 7248 | διπλήθε Λάδεσεντ 10 'Απρ. διά Μεξικό |
| ATLANTIK OSΕAN | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 43 | 7176 | άνεχ. Ριό 'Ιανέριο 21 'Απρ. διά Ριό Γκράντε |
| ATLANTIK PRINΣ (δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 48 | 10928 | άνεχ. Η. 'Υόρκην 15 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ATLANTIK PRINSES (δ.) | | έτ. «Ατλάντικο» | 49 | 10908 | άνεχ. Κιουρασάο 16 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.) |
| ATLANTIK SHMEN | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 43 | 7176 | άνεχ. Βαλιτιμόρην 5 'Απρ. διά Λαττάκια |
| ATLANTIK SY' | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίτιμα» | 45 | 7160 | άνεχ. Ρέπερνταμ 23 'Απρ. διά 'Αμβούργον |
| ATLANTIK STAP | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικο» | 44 | 7247 | άνεχ. Τζέμπουτι από 28 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν |
| ATLANTIK TRE'INTEP | (N.A.T.) | έτ. «Αττικα» | 27 | 5214 | έφθ. Μπρεμερχάρεν 14 'Απρ. |
| ATTIKI | | έτ. «Βίτα» | 43 | 6872 | εις Πειραιά από 25 Φεβρ. |
| ATTIKOS (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Παλμέα» | 42 | 7162 | άνεχ. Η. 'Υόρκην 22 'Απρ. διά Ρίτσμοντ |
| AΥΡΑ | (N.A.T.) | έτ. «Πιό Βαλισό» | 44 | 7198 | άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Απρ. διά N. 'Υόρκην |
| AΦΡΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Βαγγελίστρια» | 17 | 1293 | άνεχ. Βιρτυττόν 14 'Απρ. διά Ρινιέκαν |
| BAGGELAΙSTRIA (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπέλαντη» | 43 | 7229 | άργει Φάλμουθ από 20 Φεβρ. 1958 |
| BAIΛΟΡ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νουέβα Βιστα» | 55 | 10507 | άνεχ. Κιουρασάο 11 'Απρ. διά Ριό 'Ιανέριο |
| BAISILIKH (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολιμπιαν» | 44 | 7192 | διπλήθε Μπρόνπομποτέλ 4 'Απρ. διά Γδυνιαν |
| BAVISILIKH (λιθάνου) | | έτ. «Φιλιά» | 42 | 6751 | άνεχ. Λας Πάλμας 10 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν |
| BASHTRIK (λ.) | | N. I. Γουλανδρῆς | 58 | 26566 | άνεχ. Κόμπη 1 'Απρ. διά 'Ιννοσιμα |
| BΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαντάριόγκο» | 58 | 11623 | άνεχ. Η. 'Υόρκην 23 'Απρ. διά Μαρακαΐμπο |
| BΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νουέβα Βιστα» | 57 | 11623 | διπλήθε Πόρτα Σαιδ 19 'Απρ. διά Γιβραλτάρ |
| BΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βιργινία» | 44 | 7281 | άργει Ρόττερνταμ από 15 'Ιαν. 1958 |
| BΙΡΓΙΝΙΑ Γ. | (N.A.T.) | έτ. «Μαρίν» | 56 | 8638 | έφθ. Λίβερπουλ 12 'Απρ. |
| ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.) | | έτ. «Οσεαν Τάνκερς» | 58 | 23626 | άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ από 25 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες |
| ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αντες» | 56 | 9462 | έφθ. N. 'Ορλέανην 25 'Απρ. διά Ιννοσιμα |
| ΓΑΛΗΝΗ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Βόγλα» | 55 | 9462 | άνεχ. Λός "Αντζελες 14 'Απρ. διά 'Ιταλιαν |
| ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αστούριας» | 44 | 7113 | διπλήθε Κιουρασάο 15 'Απρ. διά Μεσόγειον |
| ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μιραμάρ» | 18 | 5210 | διπλήθε Ούζαν 22 'Απρ. διά Λαυρίου |
| ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σέντραλ» | 45 | 7253 | διπλήθε Παναμά 17 'Απρ. διαταγάς |
| ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λιθ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρακάιν» | 45 | 7256 | έφθ. Μακόρις 10 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μυρινέλλα» | 27 | 5407 | άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957 |
| ΓΕΩΡΓ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ | (N.A.T.) | έτ. «Μαρ τέλ Πιέρεο» | 16 | 1449 | άργει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958 |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.) | | έτ. «Γιόργκε» | 45 | 499 | έφθ. Κολύμπιο 17 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ατλάντικ Όιλ» | 54 | 18790 | διπλήθε Πόρτα Σαιδ 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (λιθάνου) | | έτ. «Εθερεστ» | 35 | 5028 | έφθ. Αλεξάνδρειαν 20 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εποξ» | 21 | 1964 | έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 21 'Απρ. |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γκρέτας» | 43 | 7273 | διπλήθε Μονφαλκόνε |
| ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. (Κοστ.) | (N.A.T.) | έτ. «Κόρθιον» | 22 | 1871 | διπλήθε Πού |

| | | | | |
|------------------------------------|----------------------------------|----|-------|--|
| ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λιβ.) | έτε. «Γιολάντα» | 40 | 7168 | άνεκ. Μαντράς 19 'Απρ. διά Πόρτ Ρεντί |
| ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.) | έτε. «Μπάχια Σαλίνας» | 42 | 7164 | έφθ. Μορμουγκάς 8 'Απρ. |
| ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (λ.) | έτε. «Μέντη» | 27 | 2766 | άνεκ. Ντουάλα 19 'Απρ. διά Λίθανον |
| ΓΚΕΜ (λ. δ.) | έτε. «Ούρανία» | 38 | 9260 | έφθ. Γιουσάρο 19 'Απρ. |
| ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΥ (λ. δ.) | έτε. «Ακούιλα» | 60 | 25500 | εις. Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ. δ.) | έτε. «Ντέλ Νόρτε» | 56 | 20668 | έφθ. N. Όρλεάνην 16 'Απρ. |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.) | άδ. Γουλανδρή | 57 | 8884 | έφθ. Μορμουγκάς 17 'Απρ. |
| ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.) | έτε. «Ολινάρες» | 57 | 9410 | έφθ. Μόζι 19 'Απρ. |
| ΓΚΡΑΙΝΥ ΜΑΡΙΓΩ (Λιθάνου) | έτε. «Αγγελικάνα» | 37 | 1638 | άνεκ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ. διά Βενετίαν |
| ΓΛΑΥΚΟΣ (λ.) | έτε. «Πολύμα» | 42 | 6996 | άνεκ. Λός Αντζέλες 21 'Απρ. διά Γιαδάταν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΙΝΤΗΑΛ (λ. δ.) | Στ. Νιάρχος | 57 | 26032 | άνεκ. Σιμότους 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΙ | έτε. «Τουόρλντ Τάνκερς» | 52 | 20667 | άνεκ. Αμβούσιον 21 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. «Διεθνής» | 52 | 13005 | έφθ. Σκαραμαγκάν 21 'Απρ. (έπισκευαι) |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. «Τουόρλντ Γλέιντη» | 54 | 27812 | άνεκ. Περο. Κόλπον ἀπό 26 Μαρτ. διά φιλαδέλφειαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΛΑΝΤΡΥ (λ.δ.) | έτε. «Τουόρλντ Γκλέιντη» | 57 | 13750 | διπλήθε Κιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Μπάνιας |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ. δ.) (N.A.T.) | έτε. «Τουόρλντ Τάνκερς» | 53 | 13321 | άνεκ. Κιουζάδα 14 'Απρ. διά Μαρακάιπο |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΤΙΑΝ (λ.δ.) | έτε. «Διεθνής» | 55 | 20432 | διπλήθε Σουέζ 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ. ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.) | έτε. «Διεθνής» | 55 | 20432 | άνεκ. Περο. Κόλπον 13 'Απρ. διά Γκιπλόγκ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ.δ.) | έτε. «Πανούσεάνια» | 55 | 25317 | άνεκ. Φάσουλι 14 'Απρ. διά Σκαραμαγκάν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) | έτε. «Ιντερνάσιοναλ» | 54 | 20580 | διπλήθε Σουέζ 19 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. «Διεθνής» | 54 | 20431 | άνεκ. Μένα Σαούδ 19 'Απρ. διά Ντελάγουαρ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (λ.δ.) | Στ. Νιάρχος | 57 | 13750 | άνεκ. Περο. Κόλπον 19 'Απρ. διά φιλαδέλφειαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (N.A.T.) | έτε. «Τουόρλντ Τάνκερς» | 53 | 20536 | έφθ. Ρουέν 5 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λ.δ.) | έτε. «Τουόρλντ Θώτ» | 43 | 10591 | άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 3 'Οκτ. 1957 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΩΤ (λ.δ.) | έτε. «Τουόρλντ Θριφτ» | 43 | 10513 | άνεκ. Σιαστούρη πόδες 11 'Απρ. διά Μπατάνζας |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΙΣΟΝ (N.A.T.) | έτε. «Ταϊόστο Μπαίνη» | 57 | 25489 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. διά Ντουμάι |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.) | έτε. Νιάρχου | 57 | 25490 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.) | έτε. «Σινού» | 56 | 26031 | άνεκ. Σιαστούρη πόδες 14 'Απρ. διά Ντουμάι |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (λ.δ.) | έτε. Νιάρχου | 57 | 26032 | έφθ. Ουάσινγκτον 20 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΔΙΟΥΝΕΣ (λ.δ.) | έτε. «Κίγκ Ούτιλλ Μπαίνη» | 57 | 26031 | διπλήθε Σουέζ 19 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ.. (N.A.T.) | έτε. «Γ. Τρεντίζιον» | 44 | 12853 | έφθ. Αμπούργον 15 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΝΤ (N.A.T.) | έτε. «Τουόρλντ Τάνκερς» | 52 | 20667 | άνεκ. Μπατάρ Μασούρ 24 'Απρ. διά Βομβάνη |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ (N.A.T.) | έτε. Νιάρχου | 43 | 12800 | άνεκ. Ρόττερνταμ 23 'Απρ. διά Χάμπτον πόδες |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.) | έτε. «Τουόρλντ Λητζιόν» | 43 | 7244 | άργει Μπρούζες ἀπό 6 Φεβρ. 1958 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) | έτε. «Τουόρλντ Λάκ» | 42 | 7257 | άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 10 Φεβρ. 1958 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ | έτε. «Τουόρλντ Λογιαλτύ» | 42 | 7231 | άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 22 Μαρτ. 1958 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ | έτε. «Τουόρλντ Τάνκερς» | 49 | 18226 | άνεκ. Μπατάρ Μασούρ 21 'Απρ. διά Γερμανίαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. «Τουόρλντ Μήντη» | 53 | 13459 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 17 'Απρ. διά Κιουρασάο |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ | έτε. Νιάρχος | 58 | 20546 | διπλήθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Γιβραλτάρ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. Νιάρχος | 57 | 28413 | έφθ. Φασουλι 20 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ. δ.) (N.A.T.) | έτε. Νιάρχου | 57 | 20533 | ίδες: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΙΛ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΤΙΓΛ (λ. δ.) (N.A.T.) | έτε. «Τουόρλντ Ντείλ» | 52 | 13256 | άνεκ. Ήπικρανίαν 11 'Απρ. διά Κιουρασάο |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΗΑΝΤ ΣΗΙΔΑΡΕΡ (λ.) | έτε. «Ορίενταλ» | 53 | 12843 | όποιαν πόδες 22 'Απρ. διά Χάμπτον πόδες |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ | έτε. «Ηοτον» | 58 | 14000 | έφθ. Βατράνη 22 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΖΕΡΙΤΥ | έτε. Νιάρχος | 43 | 12793 | άνεκ. Νέαρκην 22 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. «Μερκάριου Τάνκερς» | 55 | 20781 | άνεκ. Ήπικρανίαν 11 'Απρ. διά Κιουρασάο |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ | έτε. «Ορίενταλ» | 53 | 12862 | όποιαν Βατράνη πόδες 12 'Απρ. διά Ριγιέκαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. Νιάρχος | 58 | 11200 | διπλήθε Τρίνινταντ 19 'Απρ. διά Ρίο Ιανέριο |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.) | έτε. «Μερκαντίλε Τάνκερς» | 58 | 25888 | διπλήθε Σουέζ 10 'Απρ. διά Αμποντάν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ | έτε. «Τουόρλντ Τήμη» | 43 | 10577 | άνεκ. Χάμπτον πόδες 14 'Απρ. διά Μπανιόλι |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ | έτε. Νιάρχου | 57 | 10499 | έφθ. Ράς Τανούρα 14 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λ.) | έτε. Νιάρχου | 58 | 10499 | άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 27 'Οκτ. 1957 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ | έτε. «Ιντερμαρίνη» | 54 | 20235 | έφθ. Πειραιά 16 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.) | έτε. «Ντόρεστ» | 58 | 10499 | έφθ. Ν. Υόρκην 19 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΙΑ (λ.δ.) | έτε. «Ιντερμαρίνα» | 55 | 20548 | διπλήθε Σουέζ 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪΟΜΟ (λ.δ.) | έτε. «Γουόρλντ Τούλη» | 44 | 10448 | έφθ. Βικτώριαν 9 'Απρ. |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λ.δ.) | έτε. «Γουόρλντ Τρεθή» | 43 | 10448 | άνεκ. Σαλβαδόρ 17 'Απρ. δι' Αρούμπαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. Γ. Τολεράνς | 43 | 10595 | άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 9 'Οκτ. 1957 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.) | έτε. Στ. Νιάρχου | 43 | 10565 | άνεκ. Τόναμπεργκ 13 'Απρ. δι' Αμπούργον |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.) | έτε. Στ. Νιάρχου | 43 | 12800 | άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 13 'Ιαν. 1958 |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.) | έτε. Στ. Νιάρχου | 59 | 8000 | άνεκ. Χιουάτον 15 'Απρ. διά Γδύνιαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (λ.δ.) | έτε. «Ορίενταλ» | 52 | 12705 | άνεκ. Σπάτταλ 8 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου) | έτε. «Επεράντζα» | 53 | 12705 | διπλήθε Σουέζ 22 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΔΗΛΟΣ ΣΙΛΑΝΑ (λιθ.) | έτε. «Ατλας» | 41 | 6911 | άνεκ. Γιανδάταν ἀπό 27 Δεκ. διά Ν. Καληνδονίαν |
| ΔΗΜΙΤΡΑΚΗΣ Π. (λ.) | έτε. «Σαγκόβια» | 56 | 10180 | έφθ. Βικτώριαν 17 'Απρ. |
| ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.) | έτε. «Χιαν» | 45 | 7255 | άνεκ. Τόκιο 21 'Απρ. διά Μαρτ. |
| ΔΗΟΣΚΟΥΡΟΙ (δεξ.) | έτε. «Πίο Αντον» | 45 | 7252 | όποιαν Φουζικι 12 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΔΟΣΑ | έτε. «Γούεστ Αφρικα» | 56 | 6117 | άνεκ. Χιουάτον 7 'Απρ. διά Λονδίνον |
| ΔΩΡΙΕΣ (λιβ.) | έτε. «Επεράντζα» | 44 | 7207 | άνεκ. Σεπάτταλ 24 'Απρ. διά Σαΐδ (διαταγάς) |
| ΔΩΡΙΣ (N.A.T.) | έτε. «Δωρίς» | 56 | 6759 | άνεκ. Χάιφαν 21 'Απρ. διά Λαγκάριαν |
| ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) | έτε. «Δωρίς» | 54 | 6042 | άνεκ. Βεργίντον 18 'Απρ. διά Βηρυττόν |
| ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) | έτε. «Μπάχια Σαλίνας» | 43 | 7260 | άνεκ. Χιουάτον 20 'Απρ. διά Καράτοι |
| ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) | έτε. «Πουορλντουάνη» | 43 | 7031 | έπιληθε Σουέζ 23 'Απρ. διά Καλκούτταν |
| ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λ.) | έτε. «Μονράδια Τ.» | 57 | 13637 | έπιληθε Σουέζ 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ | έτε. «Σάν Εμίλιο» | 44 | 8247 | άνεκ. Μπρεμερχάρφεν 9 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ |
| ΕΙΡΗΝΗ (κ.) | έτε. «Λεάνδρος» | 13 | 1486 | άνεκ. Κιουρασάο 9 'Απρ. διά Μοντεβίδεο |
| ΕΙΡΗΝΗΝ (N.A.T.) | έτε. «Πιούντε Αρένας» | 29 | 6941 | άνεκ. Χιουάτον 7 'Απρ. διά Λονδίνον |
| ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιθάνου) | έτε. «Σάντα Μαρίνα» | 37 | 5452 | άνεκ. Σιουνακοσλαίαν, υπό συμπλήρωσιν |
| ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΙΓΚ (Λιθάνου) | έτε. «Κυκλάδες» | 37 | 5452 | άνεκ. Μπρεμερχάρφεν 9 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ |
| ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) | έτε. «Αντ. Π. Στεφάνου» | 43 | 7161 | άνεκ. Κιουρασάο 9 'Απρ. διά Μαρτ. |
| ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.) | έτε. «Νουέρδο Μούντο» | 41 | 7289 | άνεκ. Μπρεμερχάρφεν 10 'Απρ. διά Σεπτ. |
| ΕΙΚΑΛΑ (λιβ.) | έτε. «Βαλγύρημορ» | 42 | 7132 | έφθ. Ζετετήνον 14 'Απρ. |
| ΕΛΕΚΤΡΙΚ | έτε. «Πουερτό Ρίκο» | 24 | 4963 | έπιληθε Σκαραμαγκάν ἀπό 10 Φεβρ. (έπισκευαι) |
| ΕΛΛΕΝ | έτε. «Ολιστιμ» | 29 | 4931 | έπιληθε Κάμπι μέσαν 3 'Ιαν. |
| ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.) | έτε. «Ούντανδο» | 44 | 10584 | διπλήθε Σουέζ 6 'Απρ. διά Ράς Κάριμπ |
| ΕΛΛΕΝ Β. | έτε. «Βίστα Ρίος» | 36 | 7820 | άργει Αμπελάκι ἀπό 21 'Οκτ. 1957 |
| ΕΛΛΕΥΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.) | έτε. Πουέρτο Λιμπερτάντη | 44 | 7213 | άνεκ. Περο. Κόλπον 14 'Απρ. διά Γιοκκάτσι |
| ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λ.δ.) | έτε. Πακαρποτόπη | 58 | 13066 | έφθ. Μπουένος Αύρες 6 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.) | έτε. «Γουόρλντ Τάνκερς» | 43 | 7218 | έφθ. Μαρμούνακο 20 'Απρ. |
| ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.) | έτε. «Μαρποέζα» | 44 | 7245 | άνεκ. Αλεξάνδρειαν 11 'Απρ. διά Ρίγιαν |
| ΕΛΛΙΜΑΡΑ (λ.) | έτε. «Ελλήσποντος» | 44 | 7189 | έφθ. Πρόδιντενης 16 'Απρ. |
| ΕΛΠΙΣ (Λιθάνου) | έτε. «Μορέλος» | 43 | 7190 | άνεκ. Ριγιέκαν 19 'Απρ. διά Σπαλάτον |
| ΕΜΑΝΙΣΠΕΙΤΟΡ | έτε. «Αίτζιανι» | 20 | 6157 | άργει Καλάμας ἀπό 18 'Απρ. διά Σεπτ. |
| ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λ.) | έτε. «Τρανοντασιφίκα» | 43 | 7255 | έφθ. Ντάρτουμθ ἀπό 13 Σεπτ. |
| ΕΝΤΥ (λ.) | έτε. Λόγγος | 41 | 7122 | έφθ. Νεάπολιν 29 Μαρτ. |
| ΕΠΟΣ (λ.) | έτε. «Ντέ Μάρφιλ» | 44 | 7245 | διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Απρ. διά Γιθραλτάρ |
| ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου) | έτε. «Εντυ» | 25 | 3320 | άνεκ. Ντάρλιουπ άπο 13 Δεκ. 1957 |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ | έτε. «Αλβαρές» | 44 | 7153 | έφθ. Ντάρλιουπ 6 'Απρ. διά Ραγγούν |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ | έτε. «Μάστερερ» | 42 | 7140 | άνεκ. Μακόρις 7 'Απρ. |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ | έτε. «Στάρ» | 26 | 3503 | έφθ. Ριγιέκαν 14 'Απρ. |
| ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ | έτε. «Μαριστρέλλα» | 42 | 2842 | άργει Χάρρουντς |
| ΕΥΕΤΝΙΑ (λ.) | έτε. «Οσεαν» | 42 | 6975 | διπλήθε Αγ. Βικέντιον 12 'Απρ. διά Γένοβαν |
| ΕΥΕΤΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) | έτε. «Ατλαντικ Οίλη» | 54 | 18730 | έφθ. Νεάπολιν 29 Μαρτ. |
| ΕΥΕΤΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) | έτε. Νέποντα Τάνκερς | 56 | 30150 | διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 24 'Απρ. διά Γιθραλτάρ |
| ΕΥΕΛΛΑΣΣΟΣ | έτε. «Γκόλφου Ντεζένταντο» | 44 | 7264 | άνεκ. Ν. Υόρκην 9 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ |
| ΕΥΠΛΟΙΑ | έτε. «Εύκρισιο» | 59 | 9200 | έφθ. Μοντεβίδεο 22 'Απρ. |
| ΕΥΡΥΔΙ | | | | |

| | | | | |
|--------------------------------|--------------------------|----|-------|---|
| ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δ.λ.) | έτ. «Σάν Νικόλας» | 52 | 15869 | άνεχ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ. διά Μπρεμερχάφεν |
| ΕΥΡΥΒΙΔΗΣ | έτ. «Σάν Νικόλας» | 43 | 7230 | άνεχ. Γένοβαν 17 'Απρ. διά Κουβέιτ |
| ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.) | έτ. «Γουέστ Άτλαντικ» | 36 | 9927 | άνεχ. Πόρτ Εσκουίτελ 19 'Απρ. διά 'Αρούμπαν |
| ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λ.δ.) | έτ. «Γουέστ Άτλαντικ» | 41 | 7874 | άργει 'Άργοςτόλιον από 18 Μαρτ. 1959 |
| ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ | έτ. «Σάν 'Αντώνιο» | 45 | 7224 | διπλήθε Πόρτ Σουδάν 5 'Απρ. διά Κόρραμσαχρ |
| ZANE B. A. (λ.) | έτ. «Λόγκ Σίπτη» | 43 | 7282 | άργει Πόρτ ντε Μπουάκ από 9 Μαρτ. 1959 |
| ZANNΗΣ (Λιβάνου) | έτ. «Μαρκονάντο» | 42 | 2891 | διπλήθε Σουέζ 25 'Απρ. διά Ερυθράν |
| ZEΩ Γ. (λ.δ.) | έτ. «Βεσκούκιο» | 44 | 10498 | άργει Τζάκασονθίλα από 29 Δεκ. 1957 |
| ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) | έτ. «Ούλτραμάρ» | 44 | 4296 | έφθ. Αλμιράντι 21 'Απρ. |
| ZINI (λ.δ.) | έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» | 52 | 12556 | έφθ. Ρίο 'Ιανέρο 21 'Απρ. |
| ZOZIAN (Κοσταρ.) | K. «Ατυχίδη | 20 | 7638 | έφθ. Γένοβαν από 15 Φεβρ. 1958 |
| ZΟΥΓΙΝΤΕΡΖΗ (λ.) | έτ. «Αγκουαλίντα» | 45 | 7212 | έφθ. Ρόττερνταμ 24 'Απρ. |
| ΗΛΙΑΣ (λ.) | έτ. «Ηλίας» | 42 | 7025 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.) |
| ΗΑΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) | έτ. «Μαρβέλλα» | 57 | 10173 | άνεχ. Χιρόχατα 12 'Απρ. διά Πόρτλαντ ('Ορ.) |
| ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.) | έτ. «Σῆμπορτντ» | 44 | 7250 | άνεχ. Γιαδάταν 7 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν |
| ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ | έτ. «Ντέλ Νόρτε» | 43 | 7050 | άργει 'Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1958 |
| ΘΕΟΚΥΝΤΟΡ (λ.) | έτ. «Λουάρκο» | 45 | 7252 | άνεχ. N. Υόρκην 30 Μαρτ. διά Ματάνζας |
| ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου) | έτ. «Αταλάντα» | 38 | 5825 | έφθ. Ριγιέκαν 22 'Απρ. |
| ΘΕΟΜΑΝΝΑ | έτ. «Φιαντόρα» | 45 | 7255 | έφθ. Γιαδάταν 9 'Απρ. |
| ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λ.) | έτ. «Κομμέρσιαλ» | 43 | 7188 | άνεχ. Λός 'Αντζελες από 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΘΕΟΠΑΝ (λ.) | έτ. «Τρανσαπούρικ, Τ.Κ.» | 43 | 7240 | άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 'Απρ. διά 'Αγ. Θραγκίσκον |
| ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.) | έτ. «Λάς Πέρλας» | 43 | 7138 | έφθ. Μπράκε 19 'Απρ. |
| ΘΕΟΤΟΚΟΣ | έτ. «Κομμέρσιαλ» | 43 | 7185 | άνεχ. Σουάνστ 14 'Απρ. διά Βάρον |
| ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.) | έτ. «Εύτολμια» | 43 | 7176 | άργει Καλάμας από 31 'Ιαν. 1958 |
| INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δ.) | έτ. «Πλαταγκόνια» | 35 | 8072 | άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 15 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν |
| ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤΕΡ | έτ. «Μαιφάρι» | 56 | 10410 | διπλήθε Σουέζ 18 'Απρ. διά 'Ινδονησίαν |
| ΙΟΝΙΑΝ ΑΝΗΤΕΡ | έτ. «Νόθης Κριστομπάλη» | 44 | 7176 | έφθ. Ν. Υόρκην 23 'Απρ. |
| ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ | έτ. «Πιερόλεουμ Κ.Κ.» | 53 | 13555 | άνεχ. Χάμπτον ρόδης 1 'Ιουν. 1959 |
| ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΘΑΡΕΡ | έτ. «Μαιφάρι» | 56 | 10422 | άνεχ. Χάμπτον ρόδης 11 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.) | έτ. «Τρανσόσεαν» | 53 | 15826 | άργει Κίελον |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ | έτ. «Νόθης Κριστομπάλη» | 44 | 7198 | άνεχ. Μόντρεαλ 20 'Απρ. διά Μεγ. Λίμνας |
| ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΛΛΛΕΝΤΖΕΡ | έτ. «Τρονσόσεαν» | 53 | 13485 | άνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Απρ. διά Κόλπον |
| ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου) | έτ. «Μίλανουέδα» | 17 | 1295 | άνεχ. 'Αρικα 13 'Απρ. διά Ικουϊκους |
| ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. | έτ. «Πάλμα» | 44 | 7248 | |
| ΚΑΔΜΟΣ (λ.δ.) | έτ. «Χάρη» | 58 | 13429 | |
| ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.) | έτ. «Πλατοφίκια» | 42 | 7227 | |
| ΚΑΛΛΗ (λ.) | έτ. «Μαρίν Τράνσαπορτ» | 57 | 8774 | |
| ΚΑΛΗ Λ. (λ.) | έτ. «Ελ Τρέιντερς» | 44 | 7255 | |
| ΚΑΛΦΑ | | | | |
| ΚΑΜΠΑΝΟΣ | έτ. «Κάλφα» | 26 | 1945 | |
| KANTIA (λ.δ.) | έτ. «Αρεκουΐπα» | 43 | 7257 | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ | έτ. «Οσεάνικη» | 53 | 12897 | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.δ.) | έτ. «Τράνσαπορτ» | 40 | 7121 | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβάν.) | έτ. «Φιάντζα» | 56 | 10015 | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. | N. I. Νομικοί | 07 | 1075 | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ | έτ. «Αγιοι 'Ανάργυροι» | 41 | 2866 | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.) | Σιγάλας | 28 | 2407 | |
| ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ | έτ. «Μαγγιόρα» | 34 | 1803 | |
| ΚΑΠΤΑΙΝΑΓΓΙΑΝΗΣ (λ.) | έτ. «Λίμπανο» | 43 | 7281 | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) | έτ. «Ιρις» | 42 | 6782 | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.) | έτ. «Αντόρ» | 43 | 7993 | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.) | έτ. «Στάρ» | 41 | 8325 | |
| ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) | έτ. «Μάρ Τρέιντ» | 45 | 10523 | |
| ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λ.δ.) | έτ. «Κορτέζ» | 43 | 6988 | |
| ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.) | έτ. «Καρριμπιόν» | 44 | 10750 | |
| ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.) | έτ. «Μαρίν Στάρ» | 44 | 10436 | |
| ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.) | έτ. «Πλύμουθ» | 43 | 2861 | |
| ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.) | έτ. «Καρρέτο» | 43 | 7214 | |
| ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.) | έτ. «Σάν Φελίτσια» | 43 | 7033 | |
| ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.) | έτ. «Σάν Φελίτσια» | 51 | 10092 | |
| ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) | έτ. «Πλανμάρ» | 43 | 7245 | |
| ΚΑΣΤΩΡ | έτ. «Οσεάν Κάρνηκο» | 57 | 20564 | |
| ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα | 60 | 11000 | |
| ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ | έτ. «Μερίντα» | 43 | 7093 | |
| ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ. δ.) | έτ. «Χάρτλαντον» | 42 | 7244 | |
| ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) | έτ. «Πριμέντον» | 59 | 24700 | |
| ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.) | έτ. «Βόλκανο» | 56 | 20639 | |
| ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.) | έτ. «Νταλχάδουζ» | 57 | 9153 | |
| ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.) | έτ. «Μυρμπόνι» | 58 | 20487 | |
| ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.) | έτ. «Μπελμάρ» | 44 | 7190 | |
| | έτ. «Γκούντ Σουίντ» | 59 | 10200 | |
| KNOZA | | | | |
| KNOZAKA | έτ. «Τράμπιο» | 43 | 7248 | |
| ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.) | έτ. «Ορόγια» | 44 | 7159 | |
| KOMET (λιβ.) | έτ. «Κολούμπελλα» | 43 | 7239 | |
| ΚΟΝΔΑΡ | έτ. «Μονάρκα» | 43 | 7250 | |
| KONTINENTAL (λ.) | έτ. «Άγκουλλα» | 19 | 2949 | |
| KΟΡΗ (κοστ.) | έτ. «Σάν 'Αγκουστίν» | 42 | 7056 | |
| KΟΡΘΙ (λ.) | έτ. «Οξίλιαρ» | 41 | 5173 | |
| KΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) | έτ. «Ανιάλανκο» | 44 | 7239 | |
| KΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.) | έτ. «Σαν Πέντρο» | 45 | 7176 | |
| KΟΡΦΟΥ Α'ΙΛΑΝΤ | έτ. «Φιγκουέρας» | 56 | 10567 | |
| KΟΣΜΟΜΠΟΛΙΤΑΝ | έτ. «Ζίτα» | 43 | 7075 | |
| KΟΥΗΝ | έτ. «Κοσμομπόλιταν» | 43 | 7261 | |
| KΡΕΣΤΑ (λ.) | έτ. «Ντέλ 'Εστε» | 44 | 7198 | |
| KΡΗΝΗΣ (λ.δ.) | έτ. «Αίλα Γκράντες» | 43 | 7275 | |
| KΡΙΕΤ'ΤΟΡ (λ.) | έτ. «Μάρα» | 57 | 24304 | |
| KΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) | έτ. «Βιλλαδιόζα» | 44 | 7187 | |
| KΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.) | έτ. «Σάν Πέντρο» | 45 | 7176 | |
| KΡΟΝΟΣ (λιβ.) | έτ. «Λαιμπιόριαν» | 56 | 4031 | |
| KΥΜΟ (κοστ.) | έτ. «Σάν Φερνάντο» | 41 | 6756 | |
| KΥΜΟ (λ.δ.) | έτ. «Εσκορίαλ» | 44 | 7292 | |
| KΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) | έτ. «Τκλάρα» | 56 | 24305 | |
| KΥΡΑ ΧΑΡΙΚΑΕΙΑ (Λιβάνου) | έτ. «Αντρία» | 43 | 6992 | |
| KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) | έτ. «Ελληνικά συμφέροντα | 43 | 6978 | |
| KΩΝΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. | έτ. «Σάντα Βαράβα» | 21 | 2294 | |
| KΩΣΤΗΝΕ (λ.) | έτ. «Ντέ λ Κάρυκα» | 44 | 7214 | |
| KΩΣΤΙΚΟΣ (λιβάνου) | έτ. «Κωστόπης» | 44 | 7263 | |
| ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρουν.) | έτ. «Κοστίκος» | 40 | 2993 | |
| ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΟΥ | έτ. «Ναθ. Κομμέρσιαλ» | 21 | 1833 | |
| ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) | έτ. «Εργκάπα» | 53 | 11262 | |
| ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιβάνου) | έτ. «Σάργκα» | 56 | 23880 | |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) | έτ. «Λευτέρι» | 43 | 7176 | |
| ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ | έτ. «Μιραμόντες» | 53 | 13406 | |
| ΛΙΑΑ (λ.) | έτ. «Βίττα» | 43 | 7259 | |
| ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.) | έτ. «Κορούνα» | 43 | 7156 | |
| ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.) | έτ. «Γουέστ 'Ιντιες» | 30 | 1569 | |
| ΑΥΡΙΚ (λ.δ.) | έτ. «Θησαρ» | 43 | 10428 | |
| ΛΩΡΗΣ (Λιβάνου) | έτ. «Λώρπης» | 43 | 2847 | |
| ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ | έτ. «Μπρόστη» | 44 | 7160 | |
| ΜΑΙΡΗ (λ.) | έτ. «Μανρόδιο» | 49 | 5685 | |
| ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ. δ.) | έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.» | 58 | 24065 | |
| ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.) | έτ. «Αουρόρα» | 57 | 8738 | |

| | | | | | |
|-----------------------------|----------|------------------------------|----|-------|--|
| ΜΑΛΜΕΝ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάστοβολ» | 18 | 920 | έφθ. Πειραιά 17 'Απρ. διπλός Σουέζ 18 'Απρ. δι' 'Ερυθράν |
| ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ολμέντο» | 43 | 7210 | έφθ. Μορμουγκάδο 22 'Απρ. |
| ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) | | έτ. «Ζαννίγη» | 45 | 3549 | έφθ. Τόκο 9 'Απρ. |
| ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΙΕΛΛ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Μάντισον» | 44 | 7216 | άνεκ. Αγ. Φραγκίοκον 21 'Απρ. διά λός "Αντζελες |
| ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου) | | έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» . . | 43 | 7255 | διπλός Σουέζ 16 'Απρ. διά Ταιταγκόκ |
| ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . | 44 | 7072 | άνεκ. Λός "Αντζελες 18 'Απρ. διά Κόμπε |
| ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Σάνας Ήφελίτσια» . . | 43 | 7050 | διπλός Σουέζ 18 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ ήν.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Παρανάλτο» | 43 | 7189 | έφθ. Ρόττερνταμ 17 'Απρ. διά Μπάθηναγκαρ |
| ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Οσεαν Κάργκο» . . . | 57 | 20564 | άνεκ. Τζιμπούτι 11 'Απρ. διά Ταιταγκόκ |
| ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Σάσουερν Κρός» . . | 44 | 7289 | διπλός Σουέζ 17 'Απρ. διά Αρούμπαν |
| ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαγκλιέρεας» | 45 | 8966 | άνεκ. Φιλαδέλφειαν 13 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν |
| ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου) | | έτ. «Άρκουλ» | 38 | 5548 | ε.σ. Σουέζ ἀπό 16 Φεβρ. |
| ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ντελ Νόρτε» | 56 | 20207 | έφθ. Πειραιά 15 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.) | | έτ. «Μαριμπλάγκα» | 43 | 8046 | άνεκ. Γιοκοχάμαν 11 'Απρ. διά Βενεζουέλαν |
| ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λ.δ.) | | έτ. «Μάρικο» | 40 | 5231 | άνεκ. Λός "Αντζελες 12 'Απρ. διά Λορέντζο Μαρκές |
| ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Μαριμπλάγκα» | 44 | 7279 | άροει Αύγουστον ἀπό 16 Μαΐου 1958 |
| ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαριμπλάγκα» | 44 | 7150 | έφθ. Σεπτέζια 12 'Απρ. |
| ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Πλαναμ-.Έουρόπα» . . | 44 | 10668 | έφθ. Ροζάριο ἀπό 25 Μαρτ. |
| ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.) | | έτ. «Μάρικο» | 40 | 5147 | άργει Πόρτα ντε Μπούν ἀπό 24 Φεβρ. 1959 |
| ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου) | | έτ. «Άρκουλ» | 43 | 7263 | άργει Μπρούζες ἀπό 18 'Απρ. 1958 |
| ΜΑΡΣΑΛ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάροσαλ» | 44 | 7212 | άνεκ. Μακάσσαρ ἀπό 14 Μαρτ. διά Μενάντο |
| ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Τρανσόπορτ» | 44 | 7251 | άνεκ. Περο. Κόλπον 21 'Απρ. διά Λάδεσντ |
| ΜΑΣΚΟΤ | | έτ. «Ορίενταλ» | 17 | 2042 | άνεκ. Τζιμπούτι 17 'Απρ. διά Κολόμπο |
| ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Κόδαμικ» | 55 | 23871 | έφθ. Φαλαμουθ ἀπό 24 'Οκτ. 1957 |
| ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ. . . | (N.A.T.) | έτ. «Μίνιας» | 27 | 2457 | διπλός Γιβραλτάρ 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νίκη» | 44 | 7232 | έφθ. Κάρτοντα 14 'Απρ. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Μπαλμπά» | 54 | 18763 | έφθ. Κολούμπια 9 'Απρ. |
| ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Ντέμη» | 20 | 1512 | άργει Κυνόσουραν ἀπό 25 Μαΐου 1959 |
| ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» . . | 43 | 7176 | άνεκ. Περο. Κόλπον 16 'Απρ. διά Λάδεσντ |
| ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ιουνίθερσολ» . . | 57 | 8855 | άνεκ. Αρμέρεσαν 14 'Απρ. διά Σαθάνναν |
| ΜΕΛΙΝΤΑ | (N.A.T.) | έτ. «Ινκάκια» | 45 | 7254 | |
| ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αλπεργκας» | 57 | 11691 | |
| ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ινινάρες» | 44 | 7154 | |
| ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πανεξ-το» | 43 | 10509 | άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 Δεκ. |
| ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άστονριάς» | 59 | 21000 | άνεκ. Περο. Κόλπον 20 'Απρ. δι' Αύγουσταν |
| ΜΕΡΑΙΝ (λ.δ.) | | έτ. «Σάνι Πέντρο» | 45 | 7190 | έφθ. Ρόττερνταμ 22 'Απρ. |
| ΜΕΡΞΙΝΙΔΙ (λ.δ.) | | έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» . . | 41 | 6728 | άνεκ. Μπελέμ ἀπό 22 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρω |
| ΜΙΝΑ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καστελλά» | 56 | 21090 | διπλός Παναμάδην 12 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν |
| ΜΙΝΤΑΥΡΟΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Η. Κορντόμπα» . . | 43 | 7228 | έφθ. Χουελβάν 21 'Απρ. |
| ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σαιν Μικέλη» . . | 29 | 2666 | έφθ. Καλλάδη 22 'Απρ. |
| ΜΙΧΑΗΛ Γ. | (N.A.T.) | έτ. «Άρθιγκτων» | 44 | 7240 | έφθ. Λά Πλάτα 13 'Απρ. |
| ΜΙΧΑΗΛ ΔΙΒΑΝΟΣ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Φόρμεντάτορ» | 56 | 8390 | έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. διά Ντουμάρι |
| ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τελαβέρα Κομπάνια» . . | 56 | 7906 | άνεκ. Λάμπτον ρόδης 14 'Απρ. δι' Αρούμπαν |
| ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ | (N.A.T.) | έτ. «Οσεανικ Πετρόλεουμ» . | 58 | 22129 | άργει Νταντάρηα 4 'Απρ. διά Σιμόποσου |
| ΜΙΧΑΗΛ Δ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπετακρούΐζ» | 44 | 7340 | έφθ. Μέρμουγκάδο ἀπό 27 Μαρτ. (δι' Αμβέρσαν) |
| ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.) | | έτ. «Μπετακρούΐζ» | 44 | 7159 | άργει Ντανόντα 18 'Απρ. |
| ΜΠΑΖΙΛΙ ΙΙ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Γκαραγουσίν» | 42 | 7803 | άργει Ντόριεραν ἀπό 17 Σεπτ. 1957 |
| ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Μαράθων» | 43 | 7158 | άργει Κύνδουραν ἀπό 17 Σεπτ. 1957 |
| ΜΠΑΤΗΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σεγκούριτας» | 55 | 9922 | άργει Λιάρα 22 'Απρ. |
| ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.δ.) . . . | | έτ. «Φροντέρα» | 56 | 10661 | άργει Ντανόντε 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.δ.) . . . | | έτ. «Πλετακρούΐζ» | 57 | 9900 | άργει Ντανόντε ἀπό 12 Σεπτ. 1958 |
| ΜΠΡΑΟΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) . . | | έτ. «Πλετακρούΐζ» | 44 | 7159 | άργει Ντανόντε 18 'Ιουν. 1958 |
| ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Καραγουσίν» | 57 | 9990 | άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957 |
| ΜΥΚΟΝΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Βαρβάρα» . . . | 16 | 3528 | άργει Κυνόσουραν ἀπό 3 Νοεμ. 1957 |
| ΜΥΡΤΟ | (N.A.T.) | έτ. «Αρίστα» | 43 | 7176 | άργει Λιάρα 6 'Απρ. διά Μοντεβίδεο |
| ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τόξα» | 18 | 2297 | άργει Τανούρηα 16 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ | | έτ. «Ινταλάνκο» | 57 | 9990 | άργει Ντανόντε 22 'Απρ. διά Σαδόνναν |
| ΝΑΠΙΕΡ (λ. δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Σάντα Ρόκκο» . . . | 25 | 4949 | άργει Σιδώνα 18 'Απρ. διά Πέρθ 'Αμπού |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Στάρο» | 57 | 23690 | διπλός Τρίνινταντ 11 'Απρ. διά Μίδλεσμπρο |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΡ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Νόγια» | 43 | 8500 | διπλός Ντανόμπα 13 'Απρ. (διαταγάς) |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 56 | 9970 | έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 'Απρ. |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 56 | 9972 | άνεκ. Σέθεν "Α.λαντς 22 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 43 | 8513 | έφθ. Βικτώριαν 6 'Απρ. |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Νάσιοναλ» | 43 | 8490 | διπλός Τρίνινταντ 6 'Απρ. διά Μίδλεσμπρο |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΤΕΡ (λ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Άλμαρκρο» | 43 | 8479 | |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΘΟΡ (δ.) | | έτ. «Άλμαργκρο» | 43 | 8393 | |
| ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.) | | έτ. «Άντριμπάνορ» | 43 | 8428 | |
| ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Αχιλλέαν» | 58 | 12624 | |
| ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μάργκραντ» | 58 | 24068 | |
| ΝΕΔΙ (Λιθάνου) | | έτ. «Άλτις» | 42 | 7227 | |
| ΝΕΛΛΑ | | έτ. «Νέλλαι» | 38 | 4996 | |
| ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εσπερία» | 54 | 7968 | |
| ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πολάρις» | 58 | 24256 | |
| ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Περγκα» | 52 | 11267 | |
| ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλεουμ» | 53 | 12395 | |
| ΝΙΚΑΛΑΣ Α.Μ.Α.ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ | | έτ. «Σάντο Μαρίνα» . . . | 18 | 2447 | |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ | (N.A.T.) | έτ. «Άσσιμοι» | 44 | 7255 | |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Λειδάδαια» | 43 | 7121 | |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Πλίνοντη» | 37 | 7991 | |
| ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μαρέντε» | 43 | 7255 | |
| ΝΙΚΟΣ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Άδρερες» | 45 | 7003 | |
| ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Τρικοντίνεντολη» . . | 44 | 7180 | |
| ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου) | | έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» . . | 44 | 7294 | |
| ΝΟΕΜΙ (λ.) | | έτ. «Σάνι Νικόλαδα» . . . | 36 | 5051 | |
| ΝΟΝΑ ΜΑΡΟ (δ.) | | έτ. «Παναμέν Σιππιγκ» . . | 44 | 10650 | |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Τρανζόρεαν Φράιτερ» . . | 44 | 10662 | |
| ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.) . . . | | έτ. «Πετούνια» | 52 | 12191 | |
| ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.) | | έτ. «Πετρόλερα» | 41 | 6830 | |
| ΝΟΡΘ ΛΑΙΑΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πετρόλερα» | 55 | 18210 | |
| ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Πελλετά» | 52 | 12029 | |
| ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.) | | έτ. «Σιλετι» | 42 | 7251 | |
| ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Φάραλον» | 43 | 7176 | |
| ΝΟΥΤΣΙ ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ . . . | | έτ. «Πιμπάρε Φράιτερ» . . | 44 | 7061 | |
| ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πιουνάδεντεν Κρός» . . | 53 | 12577 | |
| ΝΤΕΒΟΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πιουνάδεντεν Κρός» . . | 55 | 10545 | |
| ΝΤΕΛΙΩΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Σπή Εντερπράϊζ» . . | 58 | 13545 | |
| ΝΤΕΛΙΩΤΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Σπή Εντερπράϊζ» . . | 59 | 12800 | |
| ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.) | (N.A.T.) | έτ. «Νόρδερον Σιπουάινη» . . | 58 | 10396 | |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.) . . | (N.A.T.) | έτ. «Πουέρτο Μαντρίν» . . | 31 | 5847 | |
| ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Πλαναμέν - Έουρόπα» . . | 57 | 9746 | |
| ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Πλαναμέν - Έουρόπα» . . | 57 | 9746 | |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Πλαναμέν - Έουρόπα» . . | 56 | 8716 | |
| ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Εμπράνια» | 58 | 10483 | |
| ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Πλαναμέν - Έουρόπα» . . | 55 | 11209 | |
| ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.) . . . | (N.A.T.) | έτ. «Πλαναμέν - Έουρόπα» . . | 56 | 8716 | |
| ΝΤΟΡΑΝΤΟ | (N.A.T.) | έτ. «Γκαμπόνα» | 44 | 7244 | |
| ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Ρεζουλάύτη» | 56 | 10486 | |
| ΝΤΟΡΙΚ (λ.) | (N.A.T.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . . | 44 | 7128 | |
| ΞΕΝΙΑ | (N.A.T.) | έτ. «Ροσίνο» | 13 | 1951 | |
| ΟΙΑ (Λιθάνου) | | έτ. «Ολα» | 11 | 1881 | |

| | | | | |
|------------------------------------|---------------------------------|----|-------|--|
| ΟΛΓΑ (Λιβάνου) | έτ. «Ολίσμαν» | 43 | 7199 | άνεχ. Φλωσιγκ όπο 28 Φεβρ. διά Κούβαν |
| ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Δ.) | έτ. «Σάν Αντόνιο» | 43 | 7051 | έφθ. Μορμουγκά 11 'Απρ. |
| ΟΛΚΑΤ (Δ.) | έτ. «Καρμέλο» | 43 | 2875 | άνεχ. Ραγγούν 23 'Απρ. διά Μπαγκά |
| ΟΛΥΜΠΙΑ | έτ. «Τρανσαστάλαντικα» | 53 | 17362 | άνεχ. Η'ρκρον 23 'Απρ. διά Πειραιά |
| ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (Δ.δ.) | έτ. «Πάλμας» | 54 | 13665 | άργει Φερρόλ όπο 3 'Απρ. 1958 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13652 | άνεχ. Ταλαρά 13 'Απρ. διά Κάμπο Μπλάνκο |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Δ.δ.) | έτ. «Πάλμας» | 54 | 20453 | διπλής Γιβραλτάρ 22 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΕ (τάνκερ) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 48 | 11379 | άνεχ. Άμβούργον 11 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 14047 | έφθ. Ν. Ύρκην 23 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.) | έτ. «Άνάσο» | 58 | 27602 | άνεχ. Τενερίφε 25 'Απρ. διά Παλέρμον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (Δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 50 | 1779 | διπλής Πόρτ Σαϊδ 21 'Απρ. διά Βιλελμοχάφεν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 53 | 14221 | άνεχ. Πούντα Πάλμας 19 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με) |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (Δ.) | έτ. «Λιμπερτζις» | 53 | 14009 | διπλής Πόρτ Σαϊδ 21 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (Δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 49 | 17792 | άργει Φερρόλ όπο 20 Σεπτ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ.ΙΚ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13678 | άνεχ. Χάγη Κόκυ 21 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 53 | 13660 | άργει Φότερνταμ όπο 7 'Απρ. 1959 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ | έτ. «Κορρείντες» | 45 | 10448 | άργει Φερρόλ όπο 22 Φεβρ. 1958 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13934 | άργει Βαλτιμόρην όπο 6 Δεκ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 55 | 13709 | άργει Φερρόλ όπο 9 'Ιουν. 1959 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΑ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13713 | άργει Φότερνταμ όπο 9 'Απρ. 1959 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΙΟΥ | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 55 | 13934 | άνεχ. Βαλτιμόρην 17 'Απρ. διά Τρινινταντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓ'ΝΤΕΡ (Δ.δ.) | έτ. «Μοντέρεϋ» | 59 | 23300 | άνεχ. Ρας Τανούρα 21 'Απρ. διά Τρινινταντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 59 | 25000 | άνεχ. Περο. Κόλπον 15 'Απρ. διά Σάντος |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13665 | άργει Φότερνταμ όπο 17 Φεβρ. 1959 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (Δ.δ.) | έτ. «Σάουε Ατλάντικ» | 55 | 18790 | διπλής Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 55 | 13934 | άνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 'Απρ. διά Τρινινταντ |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 20595 | άνεχ. φιλαδέλφειαν 22 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13665 | άργει Φερρόλ όπο 14 'Απρ. 1958 |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (Δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 49 | 17792 | έφθ. Μπουένος "Άρες 22 'Απρ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Δ.δ.) | έτ. «Πάλμας» | 54 | 14047 | διπλής Πόρτ Σαϊδ 21 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (Δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 49 | 17792 | άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 19 'Απρ. διά Γαεταν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ | έτ. «Μονρόβιο Τρανσοπορτ» | 59 | 37958 | άργει Ελευσίνα όπο 17 Μαρτ. |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ | έτ. «Ολύμπικ» | 59 | 38000 | άργει Κιέλον |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΛΚΟΝ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 58 | 27602 | διπλής Ακρωτηρίου Καλῆς Έλπιδος 11 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 50 | 17791 | άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 21 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (Δ.δ.) | έτ. «Ολύμπικ Οίλα» | 54 | 13580 | διπλής Παναμάν 18 'Απρ. δι' Ατλαντικόν |
| ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (Δ.) | έτ. «Μουνσανάντο» | 54 | 20611 | |
| ΟΛΥΜΠΙΟΣ (Δ.) | έτ. «Μονοδάρ» | 43 | 7028 | |
| ΟΜΗΡΟΣ (Δ.) | έτ. «Μιραφλόρες» | 27 | 8627 | |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Δ.) | έτ. «Ομνιουμ Κέρριερ» | 43 | 8195 | |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΑΓ'ΟΝΗΡ (Δ.δ.) | έτ. «Ομνιουμ» | 43 | 10351 | |
| ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ'ΙΤΕΡ | έτ. «Ομνιουμ Φράιτερ» | 44 | 8484 | |
| ΣΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (S.) | έτ. «Λά Εμπρέσσα» | 56 | 21090 | |
| ΟΡΕΜΑ (παν.) | έτ. «Πάναμαρ» | 34 | 7825 | |
| ΟΡΙΚΟ (Δ.δ.) | έτ. «Ορίζολ» | 58 | 12667 | |
| ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (Δ.) | έτ. «Νόρλο» | 43 | 7211 | |
| ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.) | έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς» | 53 | 12065 | |
| ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (Δ.) | έτ. «Οσεαν Τρ.» | 44 | 7254 | |
| ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ | έτ. «Σπριγκβιλλ» | 43 | 7210 | |
| ΟΣΕΑΝ ΡΦΕΡ (Δ.) | έτ. «Ρίφερ» | 36 | 3891 | |
| ΟΣΕΑΝ ΡΟΒΕΡ | έτ. «Πλασιφικ Όσεαν» | 44 | 7246 | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (Δ.δ.) | έτ. «Ούλτραμαριν» | 56 | 10015 | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (Δ.) | έτ. «Χανοδέρη» | 45 | 7211 | |
| ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (Δ.) | έτ. «Χάνοδερη» | 43 | 7256 | |
| ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (Δ.) | έτ. «Οσεαν» | 52 | 11349 | |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΗΓΚΑ (παν.) | έτ. «Τρανσόσεαν» | 42 | 7192 | |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΚΡΟΣ (Δ.) | έτ. «Ωδάιτ Κρός» | 43 | 7170 | |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΣΗ (Δ.) | έτ. «Ωδάιτ Ση» | 43 | 7167 | |
| ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.) | έτ. «Ωδάιτ Στάρ» | 44 | 7248 | |
| ΟΥΡΑΝΑ | έτ. «Ντιάμοντ» | 09 | 2890 | |
| ΟΥΡΑΝΙΑ | έτ. «Λά Πλάτα» | 43 | 7265 | |
| Π. ΠΡΕΚΛΑ (Δ.) | έτ. «Πλανώρα» | 43 | 7228 | |
| ΠΑΛΜΑ (Δ.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» | 43 | 7081 | |
| ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου) | έτ. «Πλάντρε» | 42 | 2873 | |
| ΠΑΝΑΓΙΑ (Δ.δ.) | έτ. «Αρίας» | 56 | 10486 | |
| ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.) | έτ. «Πόρτο Αλέγκρε» | 56 | 16009 | |
| ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. (Δ.δ.) | έτ. «Κασάγια» | 58 | 10659 | |
| ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ (Δ.δ.) | έτ. «Πασίφικ Ράλερ» | 42 | 9240 | |
| ΠΑΝΟΗΡ (Δ.δ. δεξ.) | έτ. «Αντάριος» | 44 | 7253 | |
| ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιθάνου) | έτ. «Λέμαρτη» | 54 | 15841 | |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ | έλληνικά συμφέροντα | 30 | 996 | |
| ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.) | έτ. «Ρίο Χόντο» | 43 | 8474 | |
| ΠΑΝΤΡΕ (παν.) | έτ. «Κορφίτα» | 09 | 715 | |
| ΠΑΝΤΡΕ Μ. (Λιθάνου) | έτ. «Εστρέλλα» | 20 | 2734 | |
| ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου) | έτ. «Στύλμα» | 36 | 1974 | |
| ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (Δ.) | έτ. «Παρδαλίνα» | 43 | 7257 | άργει Χάμπτον ρόδς όπο 5 Δεκ. 1958 |
| ΠΑΡΚΟΡΑΙ (Δ.) | έτ. «Κόραλ» | 30 | 3727 | άνεχ. Τζακάρταν 12 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν |
| ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Δ.) | έτ. «Μαρίνα» | 43 | 6721 | άνεχ. Βρέστον 18 'Απρ. διά Δυτ. Αφρικήν |
| ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.δ.) | έτ. «Πασιφικ Γουνιον» | 44 | 10297 | άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς όπο 27 Μαρτ. διά Κικούμα εις "Αντεν όπο 30 Ιαν (ΕΠΩΛΗΘΗ) |
| ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΑΤ'ΟΝΙΡ (Δ.δ.) | έτ. «Πασιφικ Πάτονιρ» | 56 | 10060 | άνεχ. Μοζι 10 'Απρ. διά Κασιούνη |
| ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ | έτ. «Γιούντινετ Ο.Μ.Κ.» | 25 | 6605 | διπλής Πόρτ Σαϊδ 24 'Απρ. διά Ρόττερνταμ |
| ΠΑΥΑΔΟΣ (Λιθάνου) | έτ. «Χάλκοφιλλ» | 43 | 2881 | έφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Απρ. |
| ΠΕΛΟΠΟΝΝΑΣ (Λιθάνου) | έτ. «Πελοπίδας» | 43 | 5221 | άργει Χαλκίδα όπο 4 Δεκ. 1957 |
| ΠΕΡΑ Α ΓΙΑΝΤ | έτ. «Καρρέτο» | 43 | 7139 | άνεχ. Γκλόδην 14 'Απρ. διά Μπαντάρ Σαπούρη |
| ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (Δ.) | έτ. «Μονρόβια» | 60 | 8860 | άργει Ελευσίνα όπο 6 Φεβρ. 1958 |
| ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (Δ.) | έτ. «Μονρόβια» | 58 | 8466 | άνεχ. Πούλο Σαμπού 10 'Απρ. διά Σαγκάνη |
| ΠΕΡΑ ΜΗΝΤΣ (Δ.) | έτ. Γ. Λιβανός | 58 | 8465 | άνεχ. Γκρόλη 11 'Απρ. διά Περο. Κόλπον |
| ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Δ.δ.) | έτ. «Μονρόβια» | 58 | 13581 | έφθ. Λονδίνον 21 'Απρ. |
| ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Δ.) | έτ. «Μονρόβια» | 56 | 8001 | άνεχ. Βικτώριαν 21 'Απρ. διά Καλκούτα |
| ΠΕΡΑ ΣΗ (Δ.) | έτ. «Μονρόβια» | 57 | 7977 | διπλής Ταράκαν 12 'Απρ. διά Νιούπορτ |
| ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (Δ.δ.) | έτ. «Μονρόβια» | 59 | 8700 | άργει Λαδίσεντ 21 'Απρ. διά Σούεντ |
| ΠΗΝΕΛΟΠΗ (Δ.) | έτ. «Ελλησποντοντος» | 45 | 6712 | έφθ. Οζάκαν 24 'Απρ. |
| ΠΙΟΝΕΡ | έτ. «Ντέλ Εστε» | 44 | 7193 | άνεχ. Τουλάνα 12 'Απρ. διά Νιούπορτ |
| ΠΙΑΝΕΤ (Δ.) | έτ. «Ορενς» | 43 | 7228 | άργει Λιβερουάλ 5 'Απρ. διά Σορέλ |
| ΠΙΟΘΟΥΛΑ II (παν.) | έτ. «Μπάχια Σαλίνας» | 45 | 7067 | έφθ. Πιούτινο 28 'Απρ. 1958 |
| ΠΙΘΩ (Δ.) | έτ. «Σιέτε Μάρε» | 43 | 2016 | άνεχ. Σφάξ 19 'Απρ. διά Πριόλο |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (Δ.) | έτ. «Πόθος» | 16 | 1999 | διπλής Παναμάτ 22 'Απρ. διά Σαϊγκόν |
| ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (Δ.) | έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε» | 57 | 8549 | άνεχ. Λονδίνον 21 'Απρ. διά Ν. Ορλεάνην |
| ΠΟΠΗ | έτ. «Ατλάντα Μαρίτιμα» | 57 | 9167 | έφθ. Αλεξάνδρειαν 16 'Απρ. |
| ΠΟΡΟΣ (Δ.) | έτ. «Οσεαν Γουαίνας» | 38 | 2561 | διπλής Ντακάρ 10 'Απρ. διά Μπέιρα |
| ΠΟΣΕΙΔΑΩΝ (Δ.δ.) | έτ. «Κάζα Μπλάγκα» | 43 | 7273 | άνεχ. Αίμουσιν Μπαιν 17 'Απρ. διά Ντελάγουαρ Σίτυ |
| ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (Δ.) | έτ. «Ρέντ Κάνουν» | 43 | 10576 | άργει Ντάρτμουθ όπο 11 'Απρ. 1958 |
| ΠΡΑΝΤΟ | έτ. «Πουκούν» | 36 | 7104 | άργει Μασσαλίων όπο 26 Νοεμ. 1957 |
| ΠΡΑΣΙΤΕΛΗΣ (Δ.) | έτ. Γ. Κοτταρόπουλος | 19 | 2256 | άνεχ. Καμαριαί 14 'Απρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον |
| ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.δ.) | έτ. «Μαρενκάντο» | 43 | 13000 | έφθ. Μπουένος "Άρες 24 'Απρ. |
| ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (Δ.) | έτ. «Ελλησποντος» | 43 | 7128 | διπλής Σουέντ 24 'Απρ. διά Κάντλα |
| ΡΑΓΚΕΡ | έτ. «Ντέλ Εστε» | 44 | 7192 | άργει Ζεεμπρούκε όπο 4 Μαρτ. 1958 |
| ΡΑΝΝΕΡ (Δ.δ.) | έτ. «Λίγκουε» | 57 | 23693 | διπλής Γιβραλτάρ 13 'Απρ. διά Πέρθ Αμπό |
| ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (Δ.δ.) | έτ. «Ιντεραμερικάνα» | 59 | 14000 | άνεχ. Λόδς Αντζέλες 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν |
| ΡΙΟ (Λιθάνου) | έτ. «Ντέρναν» | 44 | 7194 | άνεχ. Κολόμπο 1 'Απρ. διά Γιαβάταν |
| ΡΙΟ ΑΛΤΟ (Δ.) | έτ. «Νέστωρ» | 43 | 6993 | άνεχ. Γκάλθεστων 8 'Απρ. δι' Ινδία |

