

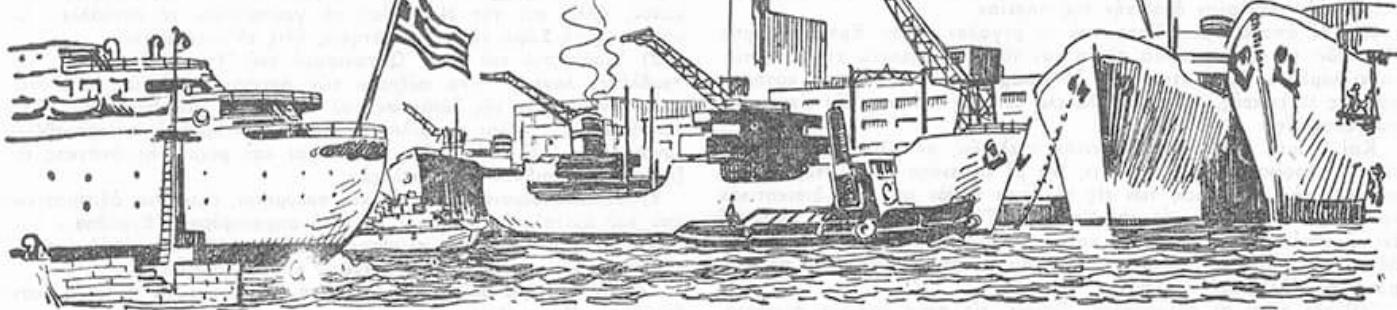
# NAYTIKA XRONIKA



1η Μαρτίου 1961

Αρ. Φύλλου 618/377

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 618/377

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1961

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ

Παρεχέθη εἰς τὸν κ. Καραμανῆν ἡ εὐκαιρία, κατὰ τὸ πρὸ ἡμερῶν ταξιδίον του εἰς τὸ Λονδίνον, νὰ συναντήθῃ μὲ τοὺς ἐκεῖ "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς καὶ νὰ ἀκούσῃ τὰς ἀπόψεις των ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως ἢ μᾶλλον τὰς εὐχαριστίας των διὰ τὰ ὅσα ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἔπραξε.

Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι στενώτατα ἦσαν τὰ διαθέσιμα χρονικὰ περιῳρία τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, τὸν περισσότερον χρόνον τῆς παραμονῆς του εἰς τὴν δεξιώσιν τῆς "Ἐλληνικῆς Κοινότητος ἀφίερωσε συνδιαλεγόμενος μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς. Ἡθέλησε διὰ μίαν ἀκόμη φορὰν νὰ διατρανώσῃ τὸ πρὸ τὴν Ναυτιλίαν θερμὸν ἐνδιαφέρον του.

Πρὸς τὸν κ. Καραμανῆν ἔξεφράσθη ἀπὸ μέρους τοῦ κ. "I. Κουλουκούνη", Προέδρου τῆς "Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, ἡ πλήρης ικανοποίησις τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐφαρμοζούμενην ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως ναυτιλιακὴν πολιτικὴν καὶ ἐτονίσθη ἡ ὑφισταμένη συνεργασία Κράτους, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν. Ἐλέχθη, ἀκριβῶς, ὅτι ἡ ἀποκατασταθεῖσα συνεργασία μεταξὺ τῶν δύο παραγόντων — τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν — εὐρίσκεται εἰς ἐπίπεδον ἀξιοχήλευτον. Είναι στενωτέρα τῆς ὅλως κρατούσης εἰς τὴν Ἀγγλίαν, μεταξὺ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου καὶ ἐργασίας.

Προσετέθη παρὰ τῶν ἐκπροσώπων τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὅτι οὐδὲν ιδιαίτερον αἴτημα είχον νὰ διατυπώσουν, δοθέντος ὅτι ἡ Κυβερνήσεις, τὸ ἀρμόδιον "Ὑπουργείου" καὶ αἱ κατὰ τόπους Ἄρχαι καταβάλλον πάσαν μέριμναν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, ἡτις πάντως ὡς ἡ τῆς συνεχοῦς αὐξήσεως τοῦ τονύχι ἀντιμετωπίζει μεγάλας δυσκολίας εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων.

Μὲ καταφανή τὴν εὐχαριστησιν ἥκουσε τὰ λεχθέντα ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως. Παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν, ὅτι ἡ ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας πολιτικὴ κατέστησε πάλιν συνείδησις οὐ μόνον διὰ τὴν Κυβερνήσιν, ἀλλὰ καὶ δι' ὅλα τὰ πολιτικὰ κόμματα.

«Ἡ Κυβερνήσις — προσέθηκεν ὁ κ. Καραμανῆς — συνεχίζει τὴν ὑπὲρ τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του πολιτικὴν της. Πρὸ ἡμερῶν ἐλλήφθη μέτρον διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς παρατηρουμένης ἐλειψεως στελεχών εἰς τὸ Ε.Ν. καὶ πρὸς πληρεστέρησιν τῶν ὑπηρεσιακῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας ἐδόθη ἐντολὴ αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος».

\*\*\*

"Ἡ Ἑλλάς εἶναι πλέον ναυτικὴ δύναμις μεγάλη — ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας. 'Ως τοιούτη τυγχάνει τῆς διεθνοῦς ἀναγνωρίσεως — τῆς πρωτοκαθεδρίας ἡμπορούμενον νὰ εἴπωμεν.

Τὴν ἔννοιαν τῆς τοιαύτης ἀναγνωρίσεως εἶχε καὶ ἡ πρόσκλησις τοῦ "Ἐλληνος πρωθυπουργοῦ" ὅπως ἐπισκεφθῇ τὰ Λόυδις, κατὰ τὸ πρὸ ἡμέρων ταξιδίον του εἰς τὸ Λονδίνον καὶ παρακαθήση εἰς γεύμα πρὸ τιμῆς του παρατεθέν.

Μεγάλα εἶναι τὰ συμφέροντα τῶν "Ἀγγλων ἀσφαλιστῶν ἀπὸ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν — ἔξακολουθεῖ νὰ εἶναι ὁ καλύτερος πελάτης των — καὶ μεγαλύτερα ἡμπορεῖ νὰ εἶναι, ἀν πλήρης κατανόησις τοῦ Ἐλληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος κρατήσῃ εἰς τὰς ἐνεργείας τῶν "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν.

Ἄπο τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἡ ἐπίσκεψις τοῦ κ. Καραμανῆς ἐλπίζουμεν νὰ ἴσταισθῇ καὶ τὴν θέσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου. 'Ἡ Ἑλλάς, εἶναι πράγματι μεγάλη ναυτικὴ δύναμις. Πολλὰ ἡμπορεῖ καὶ πρέπει νὰ πράξῃ διὰ τὴν προσάσπισιν καὶ ἀπὸ τῆς ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς, τῶν συμφερόντων των πλοίων της.

### ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΑΙΤΗΜΑΤΑ

Διὰ πρώτην φορὰν εἰς συνάντησιν τοῦ κ. Καραμανῆς μὲ ἐκπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν συνεζητήθησαν, διότι δὲν ὑπῆρχον, αἴτηματα τῆς Ναυτιλίας. Διὰ πρώτην φορὰν τόσον ἐμφαντικῶς οἱ ἐφοπλισταὶ ἔξεφρασαν τὴν ικανοποίησιν των πρὸ τὸν κ. Προέδρον τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν εἰλικρινή συνεργασίαν τῶν τριῶν παραγόντων τοῦ πλοίου

— τοῦ Κράτους, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν — καὶ διὰ πρώτην φορὰν "Ἐλληνης πρωθυπουργὸς δὲν ἔδεχθη τοὺς ἐκπροσώπους μιᾶς παραγωγικῆς τάξεως, χωρὶς νὰ ἀκούσῃ τὰς γνωστάς παραστάσεις καὶ τὴν σωρείαν τῶν πρὸς ἐπίλυσιν ζητημάτων.

"Ἡ Ναυτιλία δὲν ἔχει, πράγματι, ἐκκρεμῆ ζητήματα βασικά. Ἀπολαμβάνει, εύτυχως, χοητῆς διοικησεως. "Αν λεπτομερείσται τινὲς ὑποθέσεις τοῦ πλοίου ύφιστανται, αὐταὶ ἔχουν ἡδη συναντήσει τὴν κατανόησιν, τὴν ἀμέριστον ὑποστήριξιν τοῦ ἀρμόδιου 'Ὑπουργείου'. 'Ο κ. 'Ανδριανόπουλος ζῇ τὴν ζωὴν τοῦ 'Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. 'Ο, τι ἔξι αὐτῆς ἀνακύπτει, τυγχανεῖ τῆς ἀμέσου προσοχῆς του.

Οἱ ἐφοπλισταὶ οὐδὲν ὅλον ηγήθησαν πρὸ τὸν κ. Καραμανῆν, παρὰ τὸν ἄνευ παρεκκλίσεων καὶ στενοκεφάλων γραφειοκρατικῶν ἀντιλήψεων διατήρησιν τοῦ σημερινού κλίματος, ὑπὸ τὸ ὅποιον ἡ Ναυτιλία προάγεται καὶ θὰ προσαχθῇ.

"Ἡ πρὸ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον κρατικὴ συμπαράστασις δὲν ἔξικενται οὔτε εἰς τὴν ἐπιβάρυνσιν τῆς καταναλώσεως οὔτε καὶ τοῦ Δημοσίου, ὅπως ἄλλοι συμβαίνει. Στοργικὴν διοίκησιν έχαιτεῖται ἡ Ναυτιλία καὶ διευκόλυνσιν τοῦ ἔργου της, τοῦ τόσον διὰ τὸν Τόπον μας παραγωγικοῦ.

Καὶ πρέπει νὰ εἶναι βέβαιοι οἱ κυβερνώντες, ὅτι ἐφόδους ἡ θεμελιώδης αὐτὴ προϋπόθεσις τηρεῖται, ἐφόδους ἀμείωτος ἡ ἐμπιστοσύνη πρὸ τὸ Κράτος ἀκεραία θὰ ὑφίσταται, ἡ Ναυτιλία θὰ συνεχίσῃ τὸν δρόμον τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ, τὸν ὅποιον τόσον εύρινον διήνοιξεν ὁ κ. Καραμανῆς.

### ΤΟ ΠΡΟΕΧΟΝ ΖΗΤΗΜΑ

Μὲ τὸ Λιμενικὸν Σώμα θὰ ἀσχοληθῶμεν. Δὲν είναι ἡ πρώτη φορά. Συχνὰ αἱ στήλαι αὐταὶ τὰς ἀπόψεις των διετύπωσαν διὰ τὴν πληρεστέρων συγκρότησιν τῶν στελεχῶν του, διὰ τὴν καλυτέραν ὑπηρεσιακὴν του ἀπόδοσιν.

Καὶ πρέπει νὰ μᾶς ἀνδισφέρῃ τὸ κρατικὸν ὄργανον τῆς διοικησεως τῆς Ναυτιλίας, ἀφοῦ αὐτὸν ἔτάχθη παρὰ τῆς Πολιτείας, ἵνα ἐφορεύῃ, δισχειρίζεται, ὀκόμη δὲ καὶ νὰ ἀνθρώπου διὰ τὰ ζητήματα καὶ τὴν δόλη θέσιν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του.

Είχεν, ἀτυχῶς, ἀμεσοτάτην ἐπίδρασιν εἰς τὴν καλὴν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἔξελιξιν ὡς μέχρι πρὸ τίνος κρατήσασα μεταπολεμικὴ ἐκπτωσίς τοῦ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τοννάζ. 'Ἐπι μίσι ὅλη δεκαετίαν, ἀπὸ τοῦ 1945 μέχρι καὶ τοῦ 1952, οὐδὲν ὅλον θὰ ἡδύνατο τις νὰ ἐπισημάνη, παρακολουθῶν ἐγγύτερον τὴν ὑπηρεσιακὴν ζωὴν τοῦ 'Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας, παρὰ τὸν καθυστερημένον, τὸν ράσθυμον ρυθμόν, ὑπὸ τὸν ὅποιον τοῦτο ἐκινεῖτο. Χαρακτηριστικὴ ήταν ἡ Ἐλλειφις ζητημάτων διοικητικῶν, ικανῶν νὰ διεγίρουν τὸν ἀνδισφέρον τῶν τεταγμένων νὰ τὰ μελετῶν καὶ νὰ τὰ δισχειρίζωνται ἀξιωματικῶν. 'Ἡ Ἑλλάς εἶχε παύσει νὰ εἶναι ὑπολογίσιμος ναυτικὴ δύναμις. Πλήρης ἡ ἀπογοήτευσις διὰ τὸ κατάντημα, εἰς ὃ εἰχε περιέλθει ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλιακὴ ὑπόθεσις. 'Η ἀπόχη τοῦ 'Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος καὶ καὶ ἡ άκολουθίαν ἡ πάουσία ἐπαφῆς μὲ τὰς ὑπηρεσίας τοῦ 'Ὑπουργείου, ἐδῶ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, εἶχε προκαλέσει. Ὁχι μόνον τὴν περιωρισμένην διοικητικὴν δραστηριότητα, ἀλλὰ καὶ — διστί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; — κάποιο τλέγμα κατωτερότητος εἰς τὰ στελέχη τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἀπὸ τὸ ὅποιον τώρα μόλις ἀπῆλαγχον.

Μὲ πικρίαν ἔβλεπον — ὥστα οἶδοι μας — καὶ οἱ Λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ τὴν τεραστίαν μεταπολεμικὴν ἀνάπτυξιν μακράν τῆς Κυανόλευκου τοῦ Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας τονάζ. 'Ἐκ τοῦ μακρόθεν ἔθεωντο οὐτοὶ τὸν ὄργασμὸν τῆς κινήσεως τῆς ὑπὸ ζένας σημαίας Ναυτιλίας μας, χωρὶς τὴν διοικητικὴν τῶν ἀνάμιξιν, χωρὶς τὴν ὑπηρεσιακὴν ἐνημέρωσιν καὶ τὴν ὑπότεκτην ἀπὸ τὰ νεώτερα στελέχη γνώσεων ικανῶν καὶ πειρασμάτων ἐπαρκούς εἰς τὰ τῆς διοίκησεως τοῦ συγχρόνου πλοίου μὲ τὰ πολλαπλά ζητήματα καὶ τὴν διεθνή προσοβολήν. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ὅλα τὰ ἔμπειρα παλαιά στελέχη εἰσήρχοντα εἰς τὴν τάξιν τῶν ἀπομάχων. Καὶ παρέμεινε καθυστερημένος ἐν πολλοῖς ὁ λιμενικὸς ἀξιωματικός. Δὲν ἔβλεπε διανοιογμένην πρὸ αὐτοῦ δράσιν τῶν πρεστιγκῶν μὲ πρωτοβουλίαν ἐνεργείας, δράσιν ἔξερχομένην τῶν στενῶν δρίων τῆς γραφειοκρατικῆς ρουτίνας, δράσιν παλλομένην ἀπὸ τὸν ἔντονον πράγματι πολμὸν τῆς καθημερινῆς ζωῆς τοῦ πλοίου καὶ ὑπαγορευομένην ἀπὸ τὴν ἀνάγκην αὐτῶν τῶν πραγμάτων, ἀπὸ τὴν κίνησιν μιᾶς μεγάλης

στοθερώς άναπτυσσόμενης Ναυτιλίας.

Τό Σώμα, δηλοδή, σπέρ όλην τη διοική το πλοίον, νά το έξυπηρτε και νά διευκολύνη έπαντι και πάντοτε τὸν ἀπρόσκοπτον δρόμον του, ούτε συνεχρόνισθε, ούτε παρηκολούθησε τὴν Ναυτιλίαν χωρούσσαν τὴν ραγδαίαν ανοδικήν της πορείαν.

Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα: Τώρα που τὸ μεγάλον πλέον Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν, μὲ τὰ ὑπερχίλια πλοῖα καὶ τὰς ἔβδομάκοντα χιλιάδας τῶν ναυτιλλομένων, χρείαζεται τοὺς ἐνημερωμένους, τοὺς ἀρτίως κατηρτισμένους λιμενικούς, αὐτοῖ, ἀν δότελα δὲν μᾶς λείπουν, δὲν εἰναι πάντως ἑταρκεῖς.

Καὶ ξέμεν ἀνάγκην ἐπιτακτικὴν στελεχῶν, μὲ ώλοκληρωμένην τὴν εἰδικὴν μόρφωσιν καὶ τὴν γνῶσιν, ἵνα μὲ κατανοησιν καὶ στοργὴν παράσχουν τὰς ὑπηρεσίας των εἰς τὸ τόσα παθὸν ἀπὸ τὴν διοικητικὴν κακοδαιμονίαν Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν. Τὸ Λιμενικὸν Σώμα αδυνατεῖ ἐν τῷ συγκρότῳ του, παρὰ τὴν καλὴν πανθομολογουμένων θέλησιν τῶν ἀξιωματικῶν του, νά διοικήσῃ καὶ νὰ διαχειρισθῇ τὰ σύγχρονα προβλῆματα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου.

Ολίγοι εἰναι οἱ ἀξιωματικοὶ ἑκεῖνοι, εἰς τοὺς ὅποιους ἀνενδοιάσθως θὰ ἥδυνατο τις νὰ ἀναθέσῃ τὴν ὑπέυθυνον διοικησιν προεχούσης ὑπηρεσίας, ἀμέσως σχετιζομένης μὲ τὸ πλοίον. Ἀπὸ τοὺς πολλοὺς λείπει ἡ διοικητικὴ πείρα, ἵσσως δὲ καὶ ἡ γνῶσις τῶν ζητημάτων. Ἀγνοοῦν ἀκόμη τὰ στοιχεῖα ἔστω τῆς ἀπαραίτητου Ἀγγλικῆς γλώσσης. Εἰναι, ὅμως, φιλόπονοι, θέλουν νὰ συμπληρώσουν τὰς ἐλλείψεις των, νὰ ἔκμαθουν ὅτι ὁ καθυστερημένος τόνος τῆς ὑπηρεσιακῆς ζωῆς εἰς τὸ παρελθόν δὲν τοῖς ἐπέτρεψε νὰ γνωρίσουν. Ζητοῦν ἐν ἐνὶ λόγῳ οἱ ἀνάτοροι καὶ οἱ κατώτεροι ἀξιωματικοὶ τὴν μετεκπαίδευσιν, τὴν ὅποιαν, ὅμως, ἀνέγητας τὸ Ὑπουργεῖον τοῖς ἀφρείται.

Ἀπόδειξις τῆς ἐργατικότητος ποὺ διακρίνεται τοὺς Λιμενικούς, εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι μὲ τὴν προπολεμικὴν συγκρότησιν τοῦ Σώματος εἰς ἀριθμὸν στελεχῶν ἀντιμετωπίζονται ὁπωδήποτε ίκανονοποιητικῶς αἱ ὑπηρεσιακαὶ ἀνάγκαι μιᾶς ἐξαιρασίας εἰς δύναμιν καὶ ἀριθμὸν πληρωμάτων Ναυτιλίας, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ τὰς γνωστὰς ζένας σημαίας.

Οφείλομεν, ὅμως καὶ νά ὀμολογήσωμεν, ὅτι ἔχουν κάθε λόγον νὰ εἶναι ἀπογοητευμένοι οἱ Λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ — τὰ νεωτέρα, ίδια, στελέχη τοῦ Σώματος. Βλέπουν τὴν ὑπηρεσιακὴν των ἄνδρων ἀπίθανον ἡ εἰς τὸν ἀπότερον χρόνον συνεχῶς ἀναβαλλομένην. Τότε καὶ ἡ ἔφεσις διὰ μίαν εύρυτέραν δραστηριότητας θὰ ἔχῃ ὑπὸ τὸ βάρος τῶν ἔτον ἐκλείψει. Βλέπουν λ.χ. τοὺς πλοιάρχους - λιμενικοὺς ἀκατανοίητας ὅστον καὶ ἀπαραδέκτως προσκεκολλημένους, ὥσπερ διστρακα εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν, ἐπιμόνως κατέχοντας τὰς θέσεις τῶν προϊσταμένων. Τύποις βεβαίως, τελούν ἐν ἐνεργείᾳ οἱ περισσότεροι, ἀφοῦ εἶναι ὑπέραριθμοι — 18 τὸν ἀριθμὸν ἔναντι τῶν 10 ὁργανικῶν θέσεων — καὶ ισάριθμοι ὑπηρεσίαι, διὰ νὰ προϊστανται αὐτῶν, δὲν ὑπάρχουν. Τὰς ιδίας παταρήσεις ἔχουν καὶ διὰ τοὺς ὑπεραριθμούς ἀντιπλοιαρχούς. Μάτην ἀναμένουν τὴν προαγωγὴν των.

Καί, ὅμως, παρὰ τὴν συμφόρησιν τῶν ἀνώτερων στελεχῶν πρόβλημα ἄλιτον καθίσταται διὰ τὴν ἡγεσίαν τοῦ Σώματος ἡ ἔξευρεσις ἐνὸς καταλλήλου — ὄμιλοντος καὶ τὴν Ἀγγλικὴν — Πλοιάρχου - Λιμενικοῦ διὰ τὸ Προξενικὸν φέρ' εἴπειν Λιμεναρχείον τῆς Νέας Υόρκης η ἄλλην τινὰ προέχουσαν ὑπηρεσιακὴν ἀποστολήν.

Θὰ ἔπειτε — λογικὸν καὶ δίκαιον εἶναι — οἱ παλαιότεροι, οἱ διανύσσαντες πλέον 35ετὴ θητείαν εἰς τὸ Σώμα, νά ἀποχωρήσουν, ἵνα οὕτω διευκολυνθῇ καὶ ἡ προσαγωγὴ τῶν νεωτέρων συναδέλφων των. Ἐνέργεια ἐπιβεβλημένη ἐκ τῶν πραγμάτων, θὰ ἥτο μία τοιαύτη διεύθησις τῆς ἀνωμαλίας. Περὶ ἀνωμαλίας πρόκειται. Θὰ τὸ ἀναγνωρίσουν, πιστεύουμεν, καὶ οἱ προκαλούμενοι αὐτὸν.

Καὶ διότι ἀκριδῶς ἡ ὑπηρεσιακὴ ἄνδοδος τῶν νεωτέρων παρεμποδίζεται, καθυστερεῖ ἐπὶ παραλλήλου καὶ ἡ πληρεστέρα κατάρτισις αὐτῶν εἰς τὰ διοικητικά των καθήκοντα. Αὔριον, ὅταν οἱ ὀλίγον ικανοὶ θὰ ἀποσυρθοῦν τῆς ὑπηρεσίας, θὰ εἶναι δύσκολος, ἀν μὴ ἀδύνατος, ἡ ἐπάνδρωσις τῶν κεντρικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ὑπουργείου μὲ στελέχη ἰσάξια πρὸς τοὺς ἀποχωροῦντας. Εἰς τὰ δάκτυλα τῶν χειρῶν μετρῶνται οἱ ἐνημερωμένοι.

Δὲν ὑπερβάλλομεν. Γνωρίζομεν καλῶς πρόσωπα καὶ πράγματα, ὅστε νὰ δικαιούμεθα γνώμην ἐπ' αὐτῶν νὰ ἔχωμεν. Καὶ ἐπικαλούμεθα τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν ἀνώτερων διαπιστώσεων ὅχι μόνον τοῦ κ. Ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ τοῦ Ναυάρχου Γενικοῦ Διευθυντοῦ, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν. "Ολοὺς μᾶς ἐνδιαφέρει η καλὴ τῶν ζητημάτων τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος ἐπίλυσις.

Συνίσταται δὲ ἡ ἐπίλυσις εἰς τὰ ἔξης ἀπτά καὶ λογικά:

1) Τὴν ἔξοδον ὅλων ἐκείνων τῶν ἀξιωματικῶν ποὺ διήνυσαν τὴν 35ετὴ ὑπηρεσιακὴν τῶν ζωῆς. Πᾶσα τιμὴ εἰς τὰ ὅσα ὑπὲρ τοῦ πλοίου εἰσέφερον. "Ἄς ἀποχωρήσουσι στιπλοὶ εἰς τὰ ἴδια. Τὸ συμφέρον τοῦ Σώματος, ἀλλὰ καὶ τῆς Ναυτιλίας τὸ γενικότερον τὸ ἐπιβάλλει. Θὰ ἀπαλλαγῇ τὸ Σώμα τῆς στασιμότητος, ητίς τὸ κατατρύχει.

2) Υιοθέτησιν τοῦ νέου Ὑπουργείου, στοις καὶ προβλέπει λογικὴν τινα αὐξήσιν τῶν ὄργανων θέσεων, ἀναλόγως πρὸς τὴν αὐξήσιν τῆς δυνάμεως τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. "Ἔχουμεν, βεβαίως, πολλὰς ἐπιφύλαξεις διὰ τὸν ἐν κρυπτῷ κατερτισθέντα ὄργανοντο. 'Ἄλλ' αὐταὶ δὲν ἐκτίνονται καὶ μέχρι τῆς ἀνάγκης αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν στελεχῶν.

3) Μετεκπαίδευσιν, αὐστηρὰν καὶ πολύμηνον, ὅλων τῶν ἀξιωματικῶν ἀπὸ τοῦ ἀντιπλοιάρχου μέχρι καὶ τοῦ σημαιοφόρου. "Ἐκμάθησιν ὑποχρεωτικὴν τῆς Ἀγγλικῆς γλώσσης, τὸν θεώρησιν πλοίων αὐτῆς τῆς Καρπανταλῆν αἱ εἰσηγήσεις του, θὰ συνδέσῃ τὸ σύνομό του καὶ μὲ τὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Δὲν εἶναι καθ' ἡμᾶς, μικρὰ ἡ ἀναγνωρίσις αὐτῆς. Τὴν Ναυτιλίαν θὰ ἔξυπηρτησῃ. 'Η καλὴ τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου διαχείρισταις, τὸ μέλλον αὐτού, διασφαλίζεται ἀπὸ μίαν διοικησιν ἔχουσαν ἐπίγνωσιν τῆς ἀποστολῆς της, κατανοούσαν τὴν θέσιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας.

#### KAI O AGΩΝ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ...

"Ἐκέρδισαν γύρων ἀποφασιστικὸν τὰ ἀμερικανικὰ ναυτεργατικὰ «γιούνιοντς» εἰς τὸν ἀγῶνα των, ὅπως θέσουν ὑπὸ τὸν ἔλεγχόν των τὰ τελούσια ἀπὸ ἀμερικανικὴν διασείρισιν πλοία τῶν «σημαιῶν εύκολιάς», ἐπηνδρωμένα μὲ ξένα πληρωμάτων.

Μακρὰ ἡ ἀντιδικία καὶ αἱ φάσεις αὐτῆς ἐστρέφοντο ἀλλοτε μὲν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν, ἀλλοτε δὲ ὑπὲρ τῶν ἐργατικῶν συνδικάτων. Τὰ κατά Πολιτείας δικαστήρια ἀλληλοσυγκρουούμενας ἀποφάσεις εἶδεν στοιχεῖαν εἰς τὰς προσφυγὰς διαφόρων πλοιοκτητῶν, ἔχαιτουμένων τὴν ἀριθμού τοῦ λιμενεργατικοῦ «μπούκοτάζ» κατὰ τὸν πλοίων των.

Τελευταίως τὰ δικαστήρια τῆς Πενσυλβανίας — κατώτατα καὶ ἀνώτερα — ἀπέρριψαν τὴν προσφυγὴν τοῦ κ. Λούντβιχ διὰ τὸ «μπούκοτάζ» τοῦ μεγάλου μεταλλοφόρου «Ore Monarch». Τὸ σκάφος ἐμφόρτον παρέμεινεν ἀργοῦν εἰς τὸν λιμένα τῆς Βολτιμόρης ἀπὸ τῆς 21ης Οκτωβρίου καὶ μόλις πρὸ τῆς ἡμέρων ἀπηλάγη τῆς ἀπεργίας, κατόπιν δικαστικῆς ἐντολῆς, ἐκδοθεῖσας — τούτῳ εἶναι τὸ ἀξιοσημείωτον — μετὰ σύντασιν τοῦ «Όμοσπονδιακοῦ Γραφείου Ἐργατικῶν Σχέσεων». Πρὸ τὸ ἐν λόγῳ γραφείον προσέφυγον αἱ σιδηροδρομικαὶ ἐταιρίαι καὶ ἄλλοι ὄργανοι, θιγόμενοι ἀπὸ τὸ «μπούκοτάζ» καὶ ἐπέτυχον ἀπόφασιν τοῦ εὐνοϊκῆν. "Ἀγέκειτο τὸ «μπούκοτάζ» εἰς τὸν νόμον Τάφτ - Χάρτελευ.

Τὰς ιδίας τοιαύτη θέωρετο καὶ ἡ περὶ ὄργανων σένων πληρωμάτων, ὅτι δικαιοδοσίαν ἔπι τῶν ἐργατικῶν διαφορῶν — ὡς τοιαύτη θέωρετο καὶ ἡ περὶ ὄργανων σένων πληρωμάτων ἀξιωματικῶν — ἔχει μόνον τὸ «Όμοσπονδιακὸν Γραφείον». Τὰ δικαστήρια τῆς Πενσυλβανίας ἀδικαίωσαν τὸ ἐπιχείρημα τούτο εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ «Ore Monarch».

"Ἡ ἀποφασιτικὴ, ὅμως, τροπὴ τῆς ὅλης ἀντιδικίας ὑπὲρ τῶν «γιούνιοντς», ἐδόθη πρὸ τῆς ἡμέρων εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα διὰ τῆς ἀποφάσεως τοῦ «Όμοσπονδιακοῦ Γραφείου Ἐργατικῶν Σχέσεων». "Ἐκρινε τὸ Γραφείον τούτο διὰ τὴν Φήφων 3 κατὰ 2, διὰ αἱ ἀμερικανικαὶ ναυτεργατικαὶ ὄργανοι εἶχουν δικαιοδοσίαν νὰ παρεμβαίνουν καὶ νὰ ὄργανων νουν τὰ ξένα πληρωμάτων πλοίων «σημαιάς εύκολιάς». "Τὸ γεγονός — κατὰ τὴν ἀπόφασιν — διὰ ἔνα, ιδιοκτησίας ἀμερικανικῆς σκάφους φέρει ξένη σημαίαν καὶ ἀλλοδαπό πλήρωμα, δὲν δικαιολογεῖ τὴν μὴ ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ τὸν πλοίον τούτου τῶν ἀμερικανικῶν ἐργατικῶν νομῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, διὰ τὸν κίνησιν τῶν ἀμερικανικῶν λιμένων.

"Ἡ ἀνώτερω ἀπόφασις εἶδεν δικαιοδόθη ἐπὶ ὑποθέσεως σκάφους μικροῦ ὑπὸ λιθερια-

## 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

νήν σημαίαν, τού «Sea Level», άνήκοντος εἰς τὴν «Οὐέστ Ινδιά Φρούτ» και μεταφέροντος φορτία φρουτών μεταξύ Παναμά και Νέας Ορλέανης. Τὸ πλήρωμά του ήσαν ξένοι, οἱ ἀξιωματικοί του Ἀμερικανοί.

Ἐνδιαφέροντα εἶναι μερικὰ σημεῖα τῆς ἀπόφασεως τοῦ Γραφείου Ἐργασίας. Τὰ δύο διαφωνήσαντα μέλη ὑπέδειχαν, ὅτι η ἀκολουθουμένη πολιτική εἰς τὰ τῆς ἔθνης ἀμύνης ἀνέχεται τὴν ύπο «σημαίας εὐκολίας» παραμονὴν μεγάλου τμήματος ναυτιλίας, ἀμερικανικῆς ἴδιοκτησίας καὶ τοῦτο διότι, ἂν ἄλλως η ἀμερικανική κυβέρνησις ἐνήργει, τὰ πολλὰ αὐτὰ πλοῖα, ἵνα διατήρησουν τὴν συναγωνιστικήν των ἱκανότητα, θὰ προσέφευγον εἰς τὰς σημαίας εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, δὲν θὰ ἐπανήρχοντο ὑπὸ τὴν Ἀστρέρεσσαν καὶ οὕτω αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ ἔχανον τὸν πραγματικὸν ἔλεγχον, ποὺ τώρα ἀσκοῦν ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ὑπὸ τὰς σημαίας Παναμᾶ καὶ Λιβερίας.

Τὰ τρία, τούναντίον, πλειοψηφίσαντα μέλη ἡγήνονταν τὰ περὶ ἔθνης ἀμύνης ἐπιχειρήματα — τὸ «Υπουργείον τῆς Δικαιοσύνης καὶ τὸ Πεντάγωνον τὰ είχον ὑποβάλει πρὸ μηνῶν εἰς τὸ Γραφείον Ἐργασίας — μὲ τὸν δικαιολογίαν, δὲν είναι τόσα τὰ οἰκονομικά πλεονεκτήματα τῆς πλοιοκτησίας ἀπό τὴν νηολόγησιν τῶν σκαφῶν ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας», ὥστε μόνον τὸ ἀκριβώτερον εἰς κόστος πλήρωμα νὰ μὴ φέρῃ τοὺς ἐφοτιστάς εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς μεταφορᾶς τοῦ νηολογίου εἰς εὐρωπαϊκάς χώρας. Καὶ μεταξὺ τῶν πλεονεκτήμάτων ἀνεφέρθησαν: «Ἡ φοροδιαφυγή, η ἡνζεμένη ἀξία τοῦ πλοίου ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας», τὸ χαμηλότερον μισθολόγιον καὶ γενικῶς τὸ κόστος διαχειρίσεως, η ἔξοικονδημητριαὶ διαπανῶν διὰ τὴν διατήρησιν τοῦ ὑψηλοῦ ἐπιπέδου συντηρήσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ σκάφους καὶ τὸ εὐθηνὸν τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Ἀπεράνθη ἐπίσης, κατὰ πλειοψηφίαν, τὸ Γραφείον Ἐργασίας, ὅτι τὸ ἐπιχείρημα, περὶ παραδιάσεως διεθνῶν συνθήκων ἐμπορίου καὶ φιλίας μετὰ ξένων χωρῶν δὲν εὔσταθε, διότι τὸ «Sea Level» — ἡ ὑπόθεσις τοῦ σκαφῶν αὐτοῦ ὑπὲλει ὑπὸ κρίσιν — καὶ ἀν ἀλλάξη σημαίαν, προσφεύγοντας εἰς εὐρωπαϊκόν τι νηολόγιον, δὲν θὰ παύσῃ νὰ ἔχῃ ξένα πληρώματα, ἀμερικανικὴς ἴδιοκτησίαν καὶ νὰ ἀπασχολήσῃ εἰς ἀμερικανικούς λιμένας.

Ἐπὶ πλέον — κατὰ τὴν ἀπόφασιν — τὸ Κογκρέσον δὲν παρέσχε ποτὲ τὴν ἄδειαν εἰς ἀμερικανούς ἐφοπλιστὰς νὰ μεταφέρουν τὰ πλοῖα τῶν ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας». Ἡ κειμένη νομοθεσία ρητῶς καθορίζει τοὺς όρους, ὑπὸ τοὺς ὁποίους ἔνα πλοίον ἡμπορεῖ νὰ μεταφερθῇ εἰς ξένη νηολόγια. Πολιτικὴ τοῦ Κογκρέσου ὑπῆρξε πάντοτε ἡ δημιουργία μεγάλης καὶ ισχυρᾶς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἐπηνδρωμένης μὲ ἀμερικανούς ναύτας καὶ ὅχι η μεταφορὰ τῶν πλοίων ὑπὸ ἄλλας σημαίας μὲ ξένα πληρώματα.

Ἡ ἀπόφασις εἶναι πολυσέλιδος — 47 σελίδες — καὶ ἀναφέρεται εἰς συγκεκριμένην ὑπόθεσιν ἐνὸς πλοίου. Θὰ ἐφεστιληθῇ βεβαίως καὶ θὰ πρέπει νὰ κυρωθῇ διὰ δικαστικῶν ἀπόφασεων. Πάντως, τὸ «γιούνιον» ἔκερδισαν τὴν ἐπιδιώξιν τῶν διὰ τὴν ὄργανων τοῦ πληρώματος τοῦ τοῦ ὑπὸ κρίσιν πλοίου. Θὰ ἐπακολουθήσουν ἀπόφασεις τοῦ Γραφείου Ἐργασίας διὰ κάθε πλοίου ιδιαιτέρως. Κατὰ τὴν ἀπόφασιν, θὰ πρέπει νὰ ἔρευνται, ἔὰν καὶ κατὰ πόσον τὸ πλοίον ἔχει ἄμεσον σχέσιν μὲ τὸ ἀμερικανικὸν ἐμπόριον ὥστε αἱ ἀναφύμεναι διαφοραὶ μὲ τὰ «γιούνιον», νὰ προκαλοῦν ἐμπόδια εἰς τὴν ἐλευθέραν διενέργειαν τῶν μεταφορῶν καὶ τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν.

### Η ΑΣΥΔΟΣΙΑ

«Θὰ διώκωται — μᾶς λέγουν οἱ τῆς Π.Ν.Ο. — τὰ ἀνασφάλιστα παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. μὲ ἐλληνικὰ πληρώματα σκάφη». Καὶ μᾶς προσθέτουν:

«Ἡ Διεθνὴς Μεταφορῶν καταρτίζει ἡδη τοὺς καταλόγους τῶν ἀνασφαλίστων. Τὰ δύνοματα πλοίων καὶ πλοιοκτητῶν συνεκεντρώθησαν. Μάυρος πίναξ θὰ κυκλοφορήσῃ. Θὰ τὸν ἔχουν ὑπὸ ὄψιν τῶν τὰ κατά χώρας τμῆματα τῆς Δ.Ο.Μ.».

Δὲν ἀμφισθούμενης τὰς ἐνεργείας τῆς Π.Ν.Ο. οὔτε καὶ τὴν ἀποτελεσματικότητα αὐτῶν, ἔφοντον δύως καὶ οἱ λιμενεργάται θὰ ήσαν διατεθειμένοι νὰ ἀσκήσουν τὴν πίεσιν διὰ τοῦ μπούκοτάς. Ὁμολογοῦμεν ὅτι πολὺ ἀμφιβάλλομεν, διὰ τὴν πρόθυμον διάθεσιν τῶν λιμενεργατῶν. Εἰς τὰς σκανδινανικὰς μόνον χώρας καὶ τὴν Ἀγγλίαν θὰ καταστὴ δυνατὸν τὸ μπούκοτάς. «Ἄν η Δ.Ο.Μ. τελικῶς τὸ ἀπόφασίσῃ, η πίεσις διὰ πολλὰ σκάφη, καταπλέοντα εἰς ἀγγλικούς λιμένας ἀσφαλῶς θὰ ἀποδῷσῃ.

Παρὰ ταῦτα ἀνασφαλούμενην νὰ ἐπιμένωμεν εἰς τὸν ἐντεῦθεν ἔλεγχο τῶν ναυτολογουμένων. Τὸ Γραφείον Ναυτικῆς Ἐργασίας εἶναι πλέον ἐνημερωμένον ἐπὶ τῶν ἀνασφαλίστων πλοίων. «Ἄν ἀξιωθῇ η παρὰ

τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχου βεβαίωσις, ὅτι πράγματι οἱ ἐντεῦθεν ἀποστελλόμενοι ναυτικοὶ ἐπειδιάσθησαν τοῦ πλοίου διὰ τὸ ὄποιον ἐδηλώθη ὅτι προσλαμβάνονται, η καταστρατήγησις — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν η γνωστὴ ἀπάτη — δὲν θὰ είναι εὔκολον νὰ συνεχισθῇ διαπραττομένη.

Καὶ θέλομεν νὰ πληροφορηθῶμεν ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους: «Ἡσκήθη τὸ μέτρον, τοῦ ἐλέγχου τῆς ἐπιβιβάσεως; Απέδωσε καλὰ ἀποτελέσματα; Ἀνασφάλιστα ὅλως τε πληρώματα ἐξακολουθούν ἐδῶ ναυτολογούμενα ἐπὶ πλοίων ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Λιβανοῦ. Ακόμη καὶ τινα ἔβραϊκα προσέλαθον ἀνασφαλίστους «Ελληνας ναυτικούς.

Διερωτώμεθα: «Ἄσκεῖται ἐνδελεχῆς ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τῶν ναυτολογίσεων;

«Ἄπο τὴν ἀπάντησιν εἰς τὰ ἔρωτήματα αὐτά, θὰ ἐξαρτηθοῦν καὶ τὰ περαιτέρω μέτρα κατ' ἐκείνων ποὺ συνεχίζουν τὴν ἀχαρακτήριστον τακτικὴν τῆς ἀσυδοσίας.

### Η ΤΕΤΑΡΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΜΑΣ ΣΧΟΛΗ

«Ἐγένετο, ὡς ἀνεγράψαμεν ἡδη, τὸ πρῶτον καὶ σπουδαιότερον βῆμα διὰ τὴν Ἰδρυσιν καὶ τετάρτης Σχολῆς Πλοιάρχων, αὐτὴν τὴν φορά εἰς τὴν προτεύουσαν τὴν Κυκλαδίαν, εἰς τὴν Σύρον. Παρεχωρήθη ὑπὸ τοῦ Δημοσίου τὸ κτίριον τοῦ παλαιού ἀγγλικοῦ τηλεγραφείου, τὸ ὄποιον εὑρίσκεται, ὡς γνωστόν, εἰς περίσποντα θέσιν καὶ εἰναι ἐκ τῶν ἐπιβλητικῶν κτισμάτων τῆς νήσου. Ἰδού η σχετικὴ ἀπόφασις τοῦ «Υπουργείου Οἰκονομικῶν:

«Ἐχοντες ὑπὸ ὄψιν τὴν Σύρον καὶ εἰς θέσιν τῆς Νησάκιου ὑπὸ ἀριθμὸν Μ.32 ἀκίνητον τοῦ Δημοσίου, πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ ἀνωτέρω σκοποῦ, ἀπαγορευούμενός της τῆς καθ' οίονδηποτε ἔτερον τρόπον χρήσεως τούτου. Ο ὑφυπουργός Δ. Αλιπράντης».

«Ἡδη ἡ ἀρμοδία διεύθυνσις τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας, διέταξε τὴν τεχνικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ν.Α.Τ., ὅπως καταρτίσῃ τὴν σχετικὴν μελέτην διὰ τὴν ἐπισκεψίαν τοῦ Ν.Α.Τ., τὴν κατάλληλην διαρρύμησιν τοῦ κτίριου, ἃ τὴν ἐπισκεψίαν καὶ τὴν κατάλληλην διαρρύμησιν τοῦ κτίριου, ἃ τὶς καὶ ἔγκριθη ἐν συνεχείᾳ ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Συντονισμού. Ἡ διαπάνη, ἢτις ὑπολογίζεται νὰ ἀνέλθῃ εἰς τὰ δύο ἑκατομμύρια δραχμῶν, θὰ καλυφθῇ ἐξ ὀλοκλήρου ὑπὸ τῶν κονδυλίων τῶν δημοσίων ἐπειδούσεων.

Τὸ ἐπόμενον βῆμα διὰ τὴν ὄργανων ποτὲ σχολῆς, μετὰ τὴν παραχώρησιν τοῦ κτίριου καὶ τὴν κατάλληλον διαρρύμησιν τοῦ κτίριου, εἰναι ὁ ἔξοπλισμός τῆς Σχολῆς εἰς ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν ἐνδιοίτησιν ἑκατὸν μαθητῶν καὶ ἡ συγκρότησις τοῦ ἀναγκαίου διδακτικοῦ προσωπικοῦ. Διδακτικὸς ὄργανος διαθέτομεν εὐτυχῶς ἀπὸ τὴν γερμανικὴν βοήθειαν, ἐνῷ ἡ ἀνεπτυγμένη Μέση Εκπαίδευσις τῆς Σύρου, πορέχει πολλὰς δυνατότητας διὰ τὴν ἐπιλογὴν τῶν καλυτέρων καθηγητῶν. Η πρόσφατος, ἐξ ὅλου, Ἰδρυσις πλοηγούμενος σταδιοῦ εἰς τὴν Σύρον, ὡς καὶ η παρούσας ἑκεῖ ἀνωτέρου ἀξιωματικοῦ τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, ἐποπτεύοντος τὰ τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, ἔξασφαλίζουν εἰς τὴν νέαν σχολὴν τοὺς ἀναγκαίους καθηγητὰς τῶν ναυτικῶν καὶ τεχνικῶν μαθημάτων. Επίσης οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμεναρχείου, θὰ συμπληρώσουν τὸν κύλον τῶν διδασκόντων, ἀναλαμβάνοντες τὴν διδασκαλίαν μαθημάτων τῆς ἀρμοδιότητός των (ναυτικὸν δίκαιον κ.λ.π.).

Οὕτω ὑπὸ ἀρίστους οίωνος θὰ ἀρχίσῃ — ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς σχολικοῦ ἔτους ἐπίζομεν — τὴν λειτουργίαν της η τετάρτη ναυτικὴ μας σχολῆς. Η ἐπίκαιρος θέσις της εἰς τὸ κέντρον τοῦ νησιωτικοῦ συμπλέγματος τοῦ Αιγαίου, τὸ ναυτικὸν τῆς περιβάλλοντος, ὡς καὶ τὸ ἐκδηλωθὲν ἥπι θερμὸν ἐνδιαφέρον τῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀρτίαν ὄργανων τῆς, θὰ συμβάλλουν ἀσφαλῶς εἰς τὴν καλὴν λειτουργίαν της καὶ τὴν ταχείαν πρόσδον της.

### ΔΙΑ ΜΙΑΝ ΑΚΟΜΗ ΦΟΡΑΝ . . .

Δὲν γνωρίζομεν ἄν ἐπειδούσεων — καὶ ποῖαι — κυρώσεις κατὰ τοῦ ἐργολάδου, δοτικής ἀνέλασθε τὴν κατασκευὴν τοῦ ἐνὸς ἐκ τῶν δύο μεγάλων κτιρίων τοῦ συγκροτήματος τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν Ἀστροπόρου. «Ἐλεεινή ἀπεδείχθη ἡ ποιότης τῶν χρησιμοποιηθέντων ωλικῶν καὶ ἡ κακοτεχνία καταδόλος διὰ τὸν ὀδαέστερον.

Ἐκεῖνο, ποὺ καθίσταται εἰς κάθε ἐπισκέπτην ἀντιληπτόν, εἶναι τὸ θιλερὸν γεγονός, ὅτι ὀλίγα μόνον ἔτη μετὰ τὴν παράδοσιν τῶν κτι-

**TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK  
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH  
GEORGE CARRAS, INC.  
17, STATE STREET  
NEW YORK 4, N.Y.  
CABLES: CARRASBRO**

FOR ALL PORTS OF PUGET SOUND - COLUMBIA RIVER - CALIFORNIA - ALASKA - ST. LAWRENCE RIVER - CANADIAN GREAT LAKES - CHURCHILL - SAINT JOHN - HALIFAX

σμάτων έμφανίζουν ταῦτα τόσην άσυνήθη φθοράν καὶ τόσον καταφανῆ τὰ ἀποτελέσματα τῆς πλημμελούς κατασκευῆς, ώστε διὰ μίαν ἄκομη φορὰν δικαιολογημένας νὰ οικτείρῃ τις τὸν ὄργανισμὸν τῶν Δημοσίων "Ἐργών καὶ τοὺς ιθύνοντας σύντονον".

Καὶ, ὅμως, ἑκατομμύριος ἀδαπανήθησαν διὰ τὰ κτίρια τῶν Σχολῶν. Ἀπὸ τὸ ὑστέρημα τῆς Ναυτιλίας προήρχοντο. Ἐπόπται καὶ παραεπόπται, ὀρχιτέκτονες καὶ μηχανικοί, ἐπληρώθησαν οὐνὲς ὀλίγα διὰ νὰ διασφαλῇ ἡ παρουσία τῶν τὴν καλὴν τοῦ ἔργου ἐκτέλεσιν. Εὑθύνονται δὲν εὐθύνονται ὅλοι αὐτοὶ; Ὁ ὀρχιτέκτων κ. Λάσκαρης φέρεται ὡς ὁ κυρίως ὑπέθυνος. Ἡ εὐδύνη του προϋπόθετει καὶ κυρώσεις;

Μεγάλαι, πάντως, αἱ ἀνάγκαι ἐπισκεψῶν εἰς τὸ κτίριον, ὃπου ἐνδιαιτῶνται οἱ μαθηταί. Τὰ πάντα ἐφθάρησαν καὶ ἔξηρθρώθησαν (στέγη, θύραι, παράθυρα, πατώματα, ὑδραυλικὰ κλπ.). Καὶ ἂν αἱ ἐπισκεψαὶ ἔγκαιροι δὲν ἐκτελεσθούν, θὰ ἀπαιτηθοῦν δαπάναι μεγαλύτεραι μετά τινα χρόνον.

Δέν ἔξετάζουμεν τὸ ποῖος θὰ πληρώσῃ τὰ "σπασμένα". "Αν δὲν ἔχουν προβλεφθῆ ἔγγυήσεις καλῆς ἐκτέλεσεως, τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως θὰ κληθῇ νὰ καταβάλῃ τὰς δαπάνας καὶ δὲν θὰ εἶναι ἀτυχῶς ὀλίγαι.

#### ΘΛΙΒΕΡΑΙ ΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

Παρεκλήθη ὁ κ. Χρ. Σιδεράτος, πλοϊάρχος τοῦ Ε.Ν., διακεκριμένος, συγγραφεὺς περισπούδατος διὰ τὸ Ναυτικὸν μας βιβλίον, νὰ δώσῃ μίαν διάλεξιν διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν Σχολῶν Ἀσπροπύργου, ἐπὶ θέματος σχετιζόμενον μὲ τὴν γενικωτέραν ἐπαγγελματικὴν τῶν κατάρτιων.

Προφρόνως ἀπεδέχθη ὁ κ. Σιδεράτος τὴν παράκλησιν. Μετέβη εἰς τὰς Σχολὰς τὴν ταχεῖστην ἡμέραν καὶ ὥραν καὶ συνοδεύουμενος ἀπὸ τὸν κ. Διοικητὴν εἰσῆλθεν ἀμέσως εἰς τὴν μεγάλην αίθουσαν τῶν ἑορτῶν, ὃπου οἱ ὑπερτριακοίσιοι μαθηταί. "Ηρίσειν ἀμέσως τὴν διάλεξιν του. "Ἄγνωστος, ὅμως, ἦτοι εἰς τοὺς ἀκροατάς του. Δὲν ἐκρίθη σκόπιμον οὐδὲ πρέπον ἀπὸ τὸν κ. Διοικητὴν καπποίος νὰ παρουσιάσῃ τὸν κ. Σιδεράτον, νὰ προλογίσῃ δι' ὀλίγων λέξεων τὴν διάλεξιν του. Οἱ ὄντες διατάσσουν τὸν διάλεξιν οὔτε ὁ προϊστάμενος τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως τοῦ Ὑπουργείου, ὁ καὶ προσκαλέσας τὸν κ. Σιδεράτον, οὔτε τὸ ἐπιτελεῖον τῶν ὀξιωματικῶν τῶν Σχολῶν οὔτε καὶ αὐτοὶ οἱ καθηγηταὶ σοι τὸν παραδόσεως εὐρίσκοντας καὶ ἐκείνην τὴν ὥραν εἰς τὰς Σχολὰς. Πρὸ τῶν μαθητῶν καὶ ἔνος ἀπροσλήπτου ἀκροατοῦ — τοῦ γράφοντος τὸ παρὸν σημείωμα — ἔδθη ἡ ἀξιόλογος ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ὄμιλος τοῦ κ. Σιδεράτου.

Παραλείπομεν τὰς προκληθείσας ἐντυπώσεις. Εἶναι, ἀτυχῶς, θλιβερά. Ἡγονήθησαν οἱ στοιχειώδεις κανόνες τῆς φιλοξενίας, ἐπὶ τέλους. Χάριν αὐτῶν τῶν μαθητῶν θὰ ἐπέτρεπε νὰ ἀπεφεύγετο ἡ ἀνάρμοστος συμπεριφορά. "Ἄς μη ἐπαναληφθῇ τούλαχιστον.

#### ΠΡΟΦΑΝΗΣ Η ΑΠΑΤΗ

"Ἐν σχέσει μὲ τὴν δανειοδότην ἀπὸ μέρους τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. διὰ τὴν ναυπήγησιν ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ — ἡσχολήθημεν εἰς τὸ προγύμνενον τεύχος μας — μᾶς μεταδίδουν καὶ τὰς ἔξης ἰνδιαφερούσας, δόσον καὶ ἀποκαλυπτικάς πληροφορίας:

Οὕτω τὰ ναυπηγεῖα Sietos τοῦ Ἀμβούργου ἔδωσαν προσφορὰν διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ (day ship) 1.400 τόννων διὰ τὰς νήσους τῶν Κυκλαδῶν, μὲ μηχανὰς δῆκελ 2.240 ἵππων, μάρκα 3.2 ἑκατομμύρια. "Ἡτο τὸ πραγματικὸν κόστος τοῦ σκάφους.

"Ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους, ὅμως, ἐπιχειρηματίας ἐξητήθη φευδῆς ἡγυμένη προσφορὰ δι' ἔξι ἑκατομ. μάρκα. Αὐτὴ καὶ παρουσιάσαν εἰς τὸν Ο.Χ.Ο.Α. διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὴν αἵτησιν τῆς χρηματοδοτήσεως μὲ δάνειον 700.000 δολλαρίων. Ή αἵτησις ἐστήριχθη εἰς γνωμόδοτην εἰδικῶν, οἵτινες πετρέργων ἀπεφάνησαν, ὅτι τὸ κόστος τοῦ πλοίου θὰ ἀνήρχετο εἰς 1.4 ἑκατομ. δολλαρίων!

Οἱ εύφυεις, δηλαδή, ἐπιχειρηματίαι, μὲ τὴν δυσεξήγητον βοήθειαν τῶν... εἰδικῶν ἐπετύχανον νὰ τοῖς πληρώσῃ ὁ Ο.Χ.Ο.Α. ὅλην σχεδὸν τὴν ἀξίαν τοῦ σκάφους. Ή ἀπάτη εἶναι προφανής. Εἴμεθα περίεργοι νὰ πληροφορθῶμεν τους συνεργούς εἰδικούς καὶ ἂν τελικῶς τὸ δάνειον ἐνεκρίθη.

Κοί μᾶς παρέχουν τὴν πληροφορίαν, ὅτι δὲν εἶναι τὸ πρῶτον κρούσμα. Ή ἔρευνα συνεπῶς δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται. Θὰ τὴν θελήσουν, πιστεύομεν, οἱ ιθύνοντες τὸν Ο.Χ.Ο.Α.

#### ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Ε.Ο.Σ.

Τὸ θέμα τῆς ἀσκούμενής διακριτικῆς τακτικῆς ἀπὸ μέρους τῶν κατὰ τομεῖς διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν ἀπησχόλησε καὶ πάλιν τὴν πρὸ ημέρων εἰς Παρισίους σύνδομον τῆς Ἐπιτροπῆς Θαλασσίων Μεταφορῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. Ή σχετικὴ συζήτησις ἡνάλωσε τὸν περισσότερον χρόνον

τῆς συνδιασκέψεως.

Ο "Ελλην ἀντιπρόσωπος κ. Παγώνης ἐπέτυχε τελικῶς τὴν κατὰ τοιούτον τρόπον διατύπωσιν τῆς σχετικῆς περικοπῆς εἰς τὴν ἐπήσιαν ἔκθεσιν τοῦ Ὀργανισμοῦ ὡστε ἀρκούντως νὰ ἐνισχύωνται αἱ παραστάσεις τῆς Ἑλληνικῆς ὀντιπροσωπείας διὰ τὴν δίωξιν, ὑπὸ τὴν ὥποιαν τελούν αἱ Ἑλληνικαὶ τακτικαὶ γραμμαὶ εἰς πλείστους δόσους τομεῖς καὶ ὅλως ιδιαίτερως εἰς τὴν Αὐστραλίαν.

Ἡ ἀγγλικὴ ἀντιπροσωπεία, ὡς ἦτο ἐπόμενον, προέβαλε πείσματα ἀντίστασιν εἰς τὰ διαδῆματα τοῦ κ. Παγώνη. Ἡ συμπαράστασις τοῦ Λονδονίου ἀντιπροσώπου, ὅπως καὶ τοῦ Νορβηγοῦ καὶ τοῦ Πορτογάλου, ὑπὲρ τῶν Ἑλληνικῶν ἀπόφεων, ἐπέδρασεν ἀποφασιτικῶς. "Εφασεν ὁ Γάλλος ἀντιπρόσωπος — ὁ κ. Γκράνβαλ, γενικὸς γραμματεὺς τοῦ Υπουργείου Ναυτιλίας — νὰ ἀσκήσῃ δριμεῖαν κριτικὴν κατὰ τῆς ὑποκριτικῆς τακτικῆς" ὡρισμένων διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν. Στηλιτεύονται ἀφ' ἐνὸς αἱ κατὰ τὴν διακρίσιν σημαίας καὶ ὁ προστατευτισμός, ἐνῷ ἀφ' ἐτέρου παρεμβάλλονται ἐμπόδια εἰς τὴν ἐλευθερίαν τῶν θαλασσῶν διὰ τοῦ ἀσκούμενου «μπούκοτάζ» κατὰ τῶν ἐκτὸς τῆς «Κόνφερανς» πλοίων.

Τὸ θέμα, δηλαδή, τῶν ἀντιδράσεων κατὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων γραμμῆς — θέμα ἀμεσωτάτου ἐνδιαφέροντος — ἀρχίζει πλέον, χάρις εἰς τὰ ἐπίμονα διαδῆματα τῶν Ἑλλήνων ἀντιπροσώπων εἰς τὰς ἐκόστοτε συνεχομένας διασκέψεις ἐπὶ διεθνούς ἐπιπέδου, νὰ κερδίζῃ τὴν διεθνή κατανόησιν.

Ἡ πίεσις διὰ τὴν τακτικὴν τῶν "Αγγλῶν, κυρίως, ἐφοπλιστῶν καθίσταται πλέον αἰσθητή. Όταν συνεχισθῇ, ἵνα τελικῶς δικαιωθούν αἱ Ἑλληνικαὶ ἀπόφεωις πρὸς τὰς ὥποιας ἄλλως τε πλείσται ὅσαι ἄλλαι χώραι συμφωνοῦν.

#### Ο ΑΣΥΡΜΑΤΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν μακρὸν σημείωμα τοῦ ἀσυρματιστοῦ τοῦ τοῦ δύπτη πολιτικού τοῦ Αθηνῶν

Ο συνεργάτης μας διεκτραγαδεῖ παραστατικῶς ταῦτα μίαν κατάστασιν ἀπαράδεκτον πλέον διὰ χώραν ναυτικὴν τῆς δυνάμεως καὶ τῶν ἀξιώσεων τῆς ιδικῆς μας. "Ορθότατα τονίζει, ὅτι ἡ ἀνεπάρκεια τοῦ Σταθμοῦ Αθηνῶν ἵνα ἐξυπηρετήσῃ τὴν Ναυτιλίαν τῶν ὑπερχιλίων πλοίων καὶ τῶν ἐδυδομένων κατασκευαστῶν τοῦ Σταθμοῦ μας καὶ ιδιαίτερως τὴν καταβαλλόμενην προσπάθειαν, ὅπως ἔγγυτερον πρὸς τὰ ἔδω φέρωμεν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν τοῦ ἑξωτερικοῦ.

Τὸ πρόβλημα, δηλαδή, ἐκφεύγει πλέον τῶν ναυτιλούμενών. Καθίσταται εὐρύτερον καὶ ἡ ἐπίλυσίς του ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν χώραν μας. Συμφέρον διὰ τὴν ἀποκατάστασιν ἀνέτου ἐπικοινωνίας μὲ τὰ πλοῖα δὲν ἔχουν μόνον οἱ ραδιοτηλεγραφῆται — αὐτοὶ μέχρι τοῦδε ἡσχολήθησαν μὲ τὴν σοβαρὰν τοῦ Σταθμοῦ μας ὑπόθεσιν — ἀλλὰ καὶ δῆλοι οἱ μὲ τὸ πλοίον συναλλασσόμενοι. "Απὸ κοινοῦ δὲν ἀναλάβουν τὸν ἀγώνα τῆς Ενημερώσεως τῶν κρατικῶν ἀρμοδιούς των καθολικῶν καὶ ὡς αἴτημα καθολικῶν τῆς Ναυτιλίας ἀς προβάλλουν τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ Ασυρμάτου Αθηνῶν.

\* \* \*

Ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος πλοϊάρχος πλέον τῶν στενῶν ὄριων τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ναυτιλούμενών. Καθίσταται εὐρύτερον καὶ ἡ ἐπίλυσίς του ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην διεθνεῖς διασκέψεις. Κατὰ τὴν τελευταῖαν ἀκριβῶς διασκεψιν τοῦ κύματος διὰ τὰς Ἀθήνας κείται ἐγγύτατα ισχυρῶν καὶ μεγάλων δένεων σταθμῶν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ εἴναι δύσκολος ἡ ἐπικοινωνία. Αἱ διεξαγόμεναι μὲ τοὺς ἄλλους σταθμοὺς ἀπακοῖ ἀποτελούν ἐμπόδιον διὰ τὸν ἀσθενοῦς ισχύος ιδικούς μας σταθμού.

Δὲν εἴμεθα ἐνημερωμένοι ἐπὶ τὸν ἀνωτέρω ἀπόφεων τοῦ ἐπιστολογράφου μας. Τὰς μεταδίδομεν, θέλοντες νὰ ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν τῶν εἰδότων, τῶν ἀρμοδιών καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπὶ τοῦ δηλουτήματος.

#### ΤΑ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΩΔΗ ΠΟΤΑ

Πλοϊάρχοι ποντοπόρων σκαφῶν μᾶς γράφουν διὰ νὰ ὑποδείξωμεν εἰς τὸ Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας τὴν ἐπανεξέτασιν τῆς τελευταῖας ἐγκυλίου του ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς καταναλώσεως οινοπνευματωδῶν ποτῶν — σίνου καὶ μπύρας — ἀπὸ τὸ πλήρωμα. Πολλὰ σημεῖα τῆς ἐλύτρου ἐγκυλίου χρήζουν, κατὰ τὸν οἰνοποιογράφους μας, ιδιαιτέρας προσοχῆς.

Οι "Ελληνες ναυτικοὶ δὲν ἔχουν θέμισθη εἰς τὴν οἰνοποιίαν. Οι πειριστέραι δὲν αἰσθάνονται τὴν ἀνάγκην τοῦ οἰνοπνευματωδού. Δὲν τὸ ζητοῦν. «Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν αὐτὴν — μᾶς γράφουν — διατί να

## TROPIS SHIPPING CO. LTD.

### SHIPBROKERS

IBEX HOUSE (SUITE 275/281)

MINOIES

LONDON E. C. 3

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

METAPON T.A.N.P.Y. (403 ΟΡΟΦΟΣ)

ΤΗΛΕΦ. 40790

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

ΤΗΛΑ ΔΙΕΥΘ.: TROSHIP

προκαλέσωμεν ζήτημα καταναλώσεως ποτῶν ἐπὶ τῶν πλοίων, παρέχοντες μάλιστα τὸ δικαίωμα ἀποθηκεύσεως αὐτῶν εἰς τὰ διαιμερίσματα τοῦ πληρώματος, ἵνα ἐν ὅρῳ τὰ ἀναλόσουν;».

Διευκρινήσεων ἔχει ἀνάγκην τὸ ὄλον θέμα. Οἱ ἐπιστολογράφοι μας ὡς σφάλμα χαρακτηρίζουν τὴν ἑγκύλιον, ὡς ἀναβίσιν μιᾶς καταστάσεως ἥκιος τα εύχαριστον διὰ τὰ πλοῖα. 'Ιδιαιτέρως τονίζεται τὸ γεγονός, ὅτι εἰς καρμίαν ὅλην Ναυτιλίαν, πλὴν τῆς Γαλλικῆς, ὁ οἰνος περιλαμβάνεται εἰς τὸ ἔδεσματολόγιον, ὡς ὑποχρέωσις τοῦ πλοίου.

### Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

'Απεφασίσθη ἡ ἀναθεώρησις τοῦ Κανονισμού ἑσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν φορτηγῶν πλοίων. Μετὰ τὴν ἔγκρισιν τοῦ νέου Κανονισμοῦ διὰ τὰ ἐπιβατηγά σκάφη, ὁ ἑκουσυχρονισμός τῶν διατάξεων, αἱ ὄποιαι καθορίζουν τὰς συνθήκας ἐργασίας καὶ διέπουν τὰς σχέσεις ἐργοδοτῶν καὶ ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν φορτηγῶν πλοίων, ἥτο ἡ φυσικὴ συνέχεια τῆς καταβολομένης προσπαθείας, πρὸς ἑξαφάλισιν ὅλων τῶν προϋποθέσεων δι' ὅμολας ἐργασιακὰς σχέσεις εἰς τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν.

Διὰ τὴν ἀναθεώρησιν τοῦ Κανονισμοῦ τούτου, ὅστις ἔχει συνταχθῆ καὶ ισχύει ἀπὸ εἰκοσαετίας, τὸ 'Υπουργείον ἀκολουθεῖ τὴν ὅρθην μεθόδον τῆς εὐρείας ἀνταλλαγῆς ἀπόφεων μετ' εἰδικῶν καὶ ἐμπειρογνομόνων, ὡστε αἱ ἀνακαίνιζόμεναι διατάξεις του, νὰ ἀνταποκρίνωνται πλήρως πρὸς τὰ σημεινάς ἀνάγκας τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας.

Οὕτω, τὸ 'Υπουργείον ἔζητησε κατ' ἄρχην τὰς ἀπόψεις τῶν πλέον ἐμπειρίων ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν τῶν Ναυτικῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου, εἰς σχετικὸν δὲ ἔγγραφόν του πρὸς τὸν ἑκεὶ Προξενικὸν Λιμενάρχην, ἀναλύει τὴν σημασίαν τῆς ἀναθεώρησεως τοῦ Κανονισμοῦ καὶ παρέχει ὁδηγίας διὰ τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀπόψεων τῶν ἀρμοδιῶν. Τὸ ἔγγραφον τούτο τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἔχει ὃς ἔξις:

"Ως εἶναι ὑμῖν γνωστόν, τὰ τῆς ἑσωτερικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ φορτηγῶν πλοίων, διέπονται ὑπὸ Κανονισμοῦ Ιούντοντος ἀπὸ τοῦ ἕτους 1940. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς εἰκοσαετίας πλέονται δοσι μεταβολοὶ ἐπῆλθον ὅφ' ἐνός μὲν εἰς τὴν τεχνικὴν ἐν γένει εἰλέλιξιν τῶν πλοίων, ὅφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὰς συνθήκας ἐργασίας καὶ εἰδικότητας τῶν ἐργαζομένων καὶ εἰς τὰς σχέσεις ἐργατῶν καὶ ἐργοδοτῶν.

"Ἐπιθυμούντες ὥπως προσθίωνται εἰς τὴν ἀναθεώρησιν γενικῶς τοῦ Κανονισμοῦ, ἵνα οὔτος ἀνταποκρίνεται πλήρως εἰς τὰς σημεινάς συνθήκας, ἀποστέλλομεν ὑμῖν ὀντίτυπα αὐτού, ἵνα ἀναθεόπτει εἰς τὸν κατὰ τὴν κρίσιν οὓς ίκανωτέρους καὶ πλέον ὑμετέρους ἀρχιπλοιάρχους καὶ ἀρχιμηχανικούς τῶν ὑπόθιμον ναυτιλιακῶν ἐπικινδύνων, τὴν μελέτην καὶ ἐπειργοσιαν τῶν διατάξεων τοῦ Κανονισμοῦ τούτου καὶ τὴν ἐν καιρῷ ὑποδολὸν τῶν παραπρήσεων αὐτῶν ἐν σχέσει μὲν τὰς ἐπενεκτέας τροποποίησεις καὶ συμπληρώσεις.

"Ἄλι παραπρήσεις ν' ἀναφέρωνται εἰς παντός εἰδούς πλοίου (φορτηγό, δεξαμενόπλοιο, φυγεία, μεταλλοφόρα κλπ.), πάσος φύσεως μηχανάς, (δῆζελ, ἀμιστορθόδιοι κλπ.), πάσος εἰδικότητος ναυτικούς, ὡς καὶ εἰς τὰς ἐν τῷ πράξῃ ψιφιστάμενας, ὅλῃ οὐκινούς ἀνεγνωρισμένας εἰδικότητας (τοὺς ἀλεκτρολόγους) καὶ τέλος εἰς τὰς ἐργασιακὰς σχέσεις μεταξὺ τῶν μελών τοῦ πλορώματος.

"Ἄλι συγκεντρωθούμεναν παραπρήσεις, ὑποδείξεις κλπ. Θὰ τεθῶσιν ὅπ' ὅφιν συγκροτηθούμενης ἐν καιρῷ ἐπιτρόπης.

"Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρω, ὑποβάλλεται ὑμῖν ἐπὶ τοῦ ὑπὸ μελέτην ἀντικείμενου καὶ μέχρι τέλους Μαρτίου ἐ.ἔ. τὸ βραδύτερον, εἰδικήν ἔκθεσιν ὑμῶν, δους ἀφορᾶ τὰς ἐπενεκτέας διορθώσεις, συμπληρώσεις κλπ., ὡς αὗτα προκύπτουν ἐκ τῆς μέχρι τούδε πείρας οὓς καὶ τῶν ἐπαφῶν οὓς μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων. Καταβάλλεται πᾶσαν προσπάθειαν, ὥπως αἱ ἀπόψεις τῶν ἀρχιπλοιάρχων καὶ ἀρχιμηχανικῶν, περιέλθουν ὑμῖν ἐντὸς τριμήνου τὸ βραδύτερον).

### Ο Ο.Α.Π. ΚΑΙ ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ

Τὸ σχέδιον διὰ τὴν μεταφορὰν ἐκτὸς τοῦ κυρίως λιμένος τῆς πειραικῆς σιδηροδιομήχανίας καὶ τῆς ἀγκαταστάσεως τῆς εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Περάματος, καταλλήλως διαμορφουμένης, φάνεται ὅτι ἔγκαταλλείπεται. Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Α.Π. δεικνύουν ἀπροθυμίαν διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἔργου, ἐνῷ παραλήλως ἡρχίσαν νὰ συζητοῦν τὴν κατασκευὴν κρηπιδώματος δι' ἐπισκευὰς πλοίων, εἰς τὴν δεξιάν, τῷ εἰσερχομένῳ, πλευράν τοῦ προλιμένος, παρὰ τὸ ἔργοστάσιον Κανέλλου.

Τὴν ἀποφίνι τῆς ιδρύσεως ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα υιοθέτησεν ὁ Ο.Α.Π., κινούμενος ἐκ μόνου τοῦ ἑνίασφερόντος του, ἵνα ἀποσφρόβηση τὴν κίνησιν τοῦ κυρίως λιμένος. Πάντως, ἀνέλαβε νὰ δημιουργήσῃ τὰς καταλλήλους προϋποθέσεις, ὡστε ἔγκαθιστάμενα ἐκεῖ τὰ πειραικὰ ἐργοστάσια ἐπισκευῶν, νὰ δύνανται ἀνέτως νὰ ἀποτύχουν τὴν δραστηρία τῶν. Συγκεκριμένως ὁ Ο.Α.Π. ἐπτρόκειτο νὰ κατασκευάσῃ κρηπιδώματα μήκους 450 μέτρων καὶ βάθους 8 — 10 μέτρων καὶ διὰ προσχώσεων, νὰ δημιουργήσῃ ίκανὴν χερσάιαν ἔκτασιν ἐπὶ τῆς ὅποιας θὰ ἀνεγείροντο τὰ κτίρια τῶν ἐργοστάσιων.

Τὸ σχέδιον αὐτὸς δὲν ἥτο βεβαίως πλήρες. 'Αντιθέτως τὰ κενὰ ἡσαν σοδαρά. Καὶ συγκεκριμένως: Δὲν προεβλέπεται ὁ χρηματοδότησιν τῶν βιομηχανιῶν διὰ τὴν μεταφοράν των εἰς τὸ Πέραμα καὶ διὰ τὸν συγχρονισμὸν τοῦ ἔξοπλισμοῦ των, ἀφίετο δι' ἐπίσης ἐκκρεμές τὸ θέμα τῆς ἀγορᾶς τῆς ἀπαραίτητου δεξιμενῆς. 'Ο Ο.Α.Π. δὲν προετίθετο νὰ δια-

θέσῃ τὰ ἀπαιτούμενα κεφάλαια διὰ νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ὑπὸ ὕδρωσιν βάσιν εἰς τὸ Πέραμα μὲ μίαν δεξιμενήν. 'Άλλ' οὔτε καὶ ἡδύνατο νὰ λειτουργήσῃ ἐκεῖ, τόσον μακράν τοῦ λιμένος καὶ τῶν μονίμων δεξιμενῶν, κέντρον ἐπισκευῶν, ἕνεκεν τῆς κυρίας αὐτῆς προϋποθέσεως.

Πορά τάυτα, ἡ ίδεα τῆς δημιουργίας ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα, ἀπετέλει μίαν λύσιν διὰ τὴν φθίνουσαν πειραιϊκὴν σιδηροδιομήχανίαν, ἥτις μὲ τὴν συντονισμένην προσπάθειαν τῶν ἀρμοδιῶν καὶ τῶν ἑνίασφερομένων, θά ἡδύνατο περισσότερον νὰ βελτιωθῇ. 'Η 'Εθνικὴ Τράπεζα ἔχει δηλώσει, ἀλλάς τε, τὸ ἑνίασφερόν της διὰ τὴν χρηματοδότησιν τόσον τῶν οἰκείων βιομηχανιῶν, δόσον καὶ τῆς ἀγορᾶς τῆς δεξιμενῆς. Αἱ προδέλειψι διὰ τὴν ἀπόδοσιν μιᾶς ἀκόμη ἐπισκευαστικῆς βάσεως, ἐκτὸς ἐκείνης τοῦ Σκαραμαγκά καὶ τῆς δευτέρας τῆς Σύρου, είναι λίαν εύνοικαι.

Τώρα ἡ λύσις αὐτῆς, τούλαχιστον ὑπὸ τὴν ἀρχικὴν μορφὴν της, φαίνεται ὅτι ἔγκαταλλείπεται. Τὸ συμπέρασμα ἔχαγεται ἀπὸ τὰς ἀντιφατικάς ἐνεργείας τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. Οὕτω τὸ Συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ — ὡς μᾶς ἐπληροφόρησαν — ἀπεφάσισε τὴν προκρυπτινήν διεισδύσιν τόσον τῶν οἰκείων βιομηχανιῶν, δόσον καὶ τῆς ἀγορᾶς τῆς δεξιμενῆς. Αἱ προδέλειψι διὰ τὴν σύντασιν ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα. Ζητεῖ, δηλαδή, τὸ κεφαλαιούχον, διὰ τοῦ οἰκείου τοῦ Καναλού, διὰ τὴν ἀρχικὴν μορφήν της, φαίνεται ὅτι ἔγκαταλλείπεται. Τὸ συμπέρασμα ἔχει δηλωθεῖ ἀπὸ τὰς ἀντιφατικάς διοικήσεως τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Α.Π. Οὕτω τὸ Συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ — ὡς μᾶς ἐπληροφόρησαν — ἀπεφάσισε τὴν προκρυπτινήν διεισδύσιν τόσον τῶν οἰκείων βιομηχανιῶν, δόσον καὶ τῆς ἀγορᾶς τῆς δεξιμενῆς.

Αἱ αὐταὶ πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι διὰ τὰς καταστῆ τελικῶς ἀδύνατον ἡ μεταφορὰ τῶν πειραιϊκῶν ἐργοστάσιων εἰς τὸ Πέραμα, ἀπεφασίσθη κατ' ἄρχην ἡ κατασκευὴ κρηπιδώματος 300 μέτρων καὶ βάθους 6 μ. εἰς τὸν προλιμένα, διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων. Τὸ κρηπιδώματα αὐτὸν ὅπεραν διάλλητον ἐργασίαν εἰς τὸν λιμένα, λόγω τοῦ ἐλαχίστου βάθους του, θὰ κοστίσῃ δεκαπέντε ἑκατομμύρια δραχμῶν. Καὶ ἔρωτάται: Διατί ὁ Ο.Α.Π. διαθέτει εὐκόλως τὸ ποσόν αὐτὸν, ἐνῷ... ἐκποιεῖ τὸ Πέραμα ἵνα ἀποφύγῃ τὴν διατάνην τοῦ διπλανού;

Καὶ διατυπούνται ἐπίσης ἡ ἀπορία: "Ηρθησαν οἱ λόγοι, οἱ ὄποιοι ἐπέβαλον τὴν μεταφορὰν τῶν πειραιϊκῶν ἐργοστάσιων εἰς τὸ Πέραμα, ἀπεφασίσθη κατ' ἄρχην ἡ κατασκευὴ κρηπιδώματος 300 μέτρων καὶ βάθους 6 μ. εἰς τὸν προλιμένα, διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων. Τὸ κρηπιδώματα αὐτὸν ὅπεραν διάλλητον ἐργασίαν εἰς τὸν λιμένα, λόγω τοῦ ἐλαχίστου βάθους του, θὰ κοστίσῃ δεκαπέντε ἑκατομμύρια δραχμῶν. Καὶ ἔρωτάται: Διατί ὁ Ο.Α.Π. διαθέτει εὐκόλως τὸ ποσόν αὐτὸν, ἐνῷ... ἐκποιεῖ τὸ Πέραμα ἵνα ἀποφύγῃ τὴν διατάνην τοῦ διπλανού;

### ΤΑ ΡΥΜΟΥΛΚΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

Εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἐρεύνης συνιστᾶται ἀπὸ τὴν ἀρμοδιάν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἵνα μελετήσῃ τὴν ἀνεπαρκείαν τῶν μέσων ρυμουλκήσεως εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν.

'Ομολογούμεν, ὅτι δὲν δυνατόμεθα νὰ παρακολουθήσωμεν τὴν σκέψιν τῶν ιθυνόντων τὰ λιμενικά μας πράγματα. Τελούμεν, πάντως, ἐν ἐπιφυλακή. Θά διαπάνη τὸ ποσόν της συμβούλησόμενα. Καίρια συμφέροντα τοῦ λιμένος καὶ γενικώτερον τῆς Οίκου, τῶν ὅποιων τὰ σκάφη συχνάζουν εἰς τὸν πειραιϊκὸν λιμέναν.

'Ο 'Οργανισμός Λιμενός Πειραιῶν παρέσχε τούναντίον τὴν διαβεβαίωσιν ἀποφασιστικῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ ζητήματος. Συνεστήθη εἰς τοὺς ἐπιχειρηματίας ἡ προσθήκη δύο ισχυροτέρων ρυμουλκῶν διὰ τὴν ἐργασίαν τοῦ λιμένος καὶ ἐδήλωθη ἀπὸ τὴν Διοικήσιν τοῦ 'Οργανισμοῦ, ὅτι ἀνέτος ἐξαμήνου οἱ κ.κ. Μάτσος καὶ Βερνίκος δὲν συνεμφούντο πρὸς τὴν ἀνάγκην, αὐτὸς ὁ Ο.Α.Π. θὰ προέβαινεν εἰς τὴν ἀπόφεισις μεταξύ των διαταρτυριῶν τῶν ναυτιλιακῶν σκαφῶν.

Τὸ ἔχαμην παρῆλθεν ἥδη. Θέλομεν νὰ πληροφορηθῶμεν ἀν ισχύη διθεῖσα ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν ὑπόσχεσις. Θά περιμένωμεν, πάντως, τὴν σύντασιν τῆς 'Επιτροπῆς 'Ερεύνης καὶ τὸ πορίσματά της.

### ΑΙ ΔΙΑΜΑΡΤΥΡΙΑΙ ΚΑΤΑ ΤΟΥ Ο.Α.Π.

Θά μᾶς ἀπασχολήσῃ ἐν καιρῷ τό τοῦ ζητήματος τῶν αὐξήσεων εἰς τὰ τιμολόγια τοῦ Ο.Α.Π. Τὸ θέμα θὰ ἐπρεπε νὰ ἐφαλκύσῃ τὴν προσοχὴν τῶν προϊσταμένων τοῦ 'Οργανισμοῦ, 'Υπουργείων καὶ τῶν ἀπογεγελματικῶν ὥρανων, τῶν ἀμέσων ἑνίασφερομένων διὰ τὰ ζητήματα τοῦ λιμένος. 'Ενέργειαν τινὰ σχετικὴν δὲν ἔχομεν ἐπισημάνει. Τὴν συνιστῶμεν ιδιαίτερως.

'Ἐν τῷ μεταξὺ δύο ὥρανων εισιτηρηματίας τοῦ 'Οργανισμοῦ, 'Ελληνικής Ακτοπλοικῶν Φορτηγῶν Πλοίων καὶ η Πανελλήνιος Ακτοπλοικής 'Ενωσις — υπέβαλον σχετικὰς διαμαρ-

Telegrams ESPICO, Port-Said  
R. C. Canal No. 3959  
P. O. Box 12.  
Office 2195  
Night 3084  
3089

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

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

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





23.92% εις καταθέσεις παρά Τραπέζαις, 27.82% εις άκινητα.

Η αντίστοιχος κατανομή των έπενδυσεων αυτών σημερον έχει ως έξια: 1.98% εις άξιας, 0.16% εις στεγαστικά δάνεια, 21.60% εις ναυτιλιακά δάνεια, 48.69% εις καταθέσεις παρά Τραπέζαις, 13.39% εις άκινητα και 14.19% εις έγγυησης, άπαιτησεις κλπ.

Καλοί αι άνωτέρω προβλέψεις, όλλ' αποτύχως κατά μέρος είναι απραγματοποίητοι.

### ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΞΙΣ

Εις 287 ναυτικούς, άποσυρθέντας του έπαγγέλματος, λόγω γήρατος, άπενεμήθησαν συντάξεις από το N.A.T. κατά το 1960. (Εις άξιωματικούς 67 και εις κατωτέρους 220). Η μέση ηλικία των συνταξιοδοτηθέντων διά μέν τους άξιωματικούς υπολογίζεται εις 64 έτη, διά δὲ τα κατώτερα πληρώματα εις 61.1. (Γενικὸν μέσον σύνολον 61.8 έτη).

Είναι άρκετά χαρακτηριστικόν — καθορίζονται αύτα τα όρια της έπαγγελματικής σταδιοδρομίας των ναυτικών μας — ότι ή μέση εις έτη η υπηρεσία των λόγω γήρατος άποσυρμένων μόλις φθάνει τα 24.6 διά τους άξιωματικούς εις το έμπορικον ναυτικόν (2.4 έτη εις το Βασ. Ναυτικόν) και διά τους ναυτοθεματικών 23.4 και 1.3 έτη άντιστοίχως.

Καὶ οἱ άριθμοι αὐτοὶ υποδηλοῦν τὴν ἔλλειψιν συνεχοῦς ἀποσχολήσεως τῶν ναυτικῶν. Διανύουν 45 δὲς έτη εις τὸ ἐπάγγελμα καὶ ἐμφανίζουν τελεσίας συντάξιμους υπηρεσίαν 24 έτῶν.

Θὰ πρέπει, βεβαίως, νὰ ληφθῇ υπὲρ δύνην, διά την η υπηρεσία πλείστων δύνων συνταξιοδοτηθέντων είναι μεγαλύτερα. Άλλα διότι ὑπηρέτησαν οὗτοι ἐπὶ πλοίων ἀνασφαλίστων υπερχρώθησαν νὰ ἔξαγοράσουν μέρος μόνον τῆς υπηρεσίας αὐτῆς, δησην ἔχειαζοντο διὰ νὰ τύχουν τῆς συντάξεως.

Θὰ ἔπειτε τὸ σημεῖον εἰδικῶς αὐτὸν τοῦ χρόνου τῆς υπηρεσίας, ή στατιστικὴ υπηρεσία τοῦ Ταμείου ιδιαιτέρως νὰ τὸ μελετήσῃ. Ενδιαφέρουσαι θὰ είναι αἱ διαπιστώσεις.

Ἐκ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀπονομὴν τῶν συντάξεων κατὰ τὸ 1960 στατιστικῶν προκύπτει, διά οἱ άριθμοὶ τῶν συνταξιοδοτηθέντων (τὸ πρῶτον) κατὰ τὸ 1960 περιωρίσθη σημαντικῶς ἐν σχέσει πρὸς τὰ έτη 1959 καὶ 1958. 'Ησαν 629 διὰ τὸ 1959 καὶ 627 διὰ τὸ 1958, ἐνῷ τὸ 1960 ἔζητησαν τὴν σύνταξιν 470. Εἰς τὴν καλυτέρων ναυλαγοράν, τὸ περιορισμὸν τῶν ἀργούντων πλοίων καὶ τὴν ζητησην πληρωμάτων — άξιωματικῶν ίδιοι — θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ η μείωσις αὐτῆς. Φαίνεται, διά καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ συνεχισθῇ.

"Οσον ἀφορᾷ, τέλος, τὸ ψῆφος τῶν συντάξεων αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ μᾶς πληροφοροῦν, διά η μέση σύνταξις διὰ τους άξιωματικούς μὲ 25ετὴ υπηρεσίαν, ἀποσυρμένους λόγω γήρατος, ἀνηλθεν διὰ τὸ 1960 εις 2.749 δρ. μηνιαίως. Καὶ η μέση τοιούτη διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα μὲ 25ετὴ ἐπίσης υπηρεσίαν δρ. 1.114 (μέση ηλικία 61.1 έτη).

### ΝΑ ΕΠΕΚΤΑΘΩΝ ΚΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΠΑΡΧΙΑΝ

Ἐδημοσιεύσαμεν πρὸ τίνος τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς παρασχετίσης ιατροφαρμακευτικῆς προστασίας εις τους ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των, κατὰ τὸ δεύτερον ἔξαμηνον τοῦ παρελθόντος ἔτους. 'Ιδου τώρα καὶ τὰ πλήρη στοιχεῖα διὰ τὸ 1960. Σαφέστερον καταφίνεται ἐξ αὐτῶν ἡ εὐρύτης, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀποτελεσματικότης τῆς προστασίας τῆς ὀποίας ἀπολαμβάνουν οἱ ησφαλισμένοι καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενειῶν των υπὲρ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» εις τὸ Κέντρον. Μόνον οἱ ἔξτασέντες εις τὰ ἔξωτερικά ιατρεῖα τοῦ ίδρυματος, διὰ νὰ ἀναφέρωμεν ἔνα χαρακτηριστικὸν ἀριθμόν, ἀνηλθεν εις 152.494, ητοι ποσοστὸν 234.21% ἐπὶ τοῦ σύνολου τῶν ησφαλισμένων.

Ἀποτελεῖ, βεβαίως, κατάκτησιν τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, η παρεχομένη εὑρεῖα καὶ πλήρης ιατροφαρμακευτικὴ καὶ νοσοκομειακὴ προστασία. Εἰς κανέναν ἄλλον κλάδον ἐργαζομένων διατίθεται.

Πάντως, η προστασία αὐτῆς τῶν ναυτικῶν ἔχει τὸ σοβαρὸν μειονεκτήμα εις τὴν ἀνιστον ἐφαρμογήν της. Μόνον οἱ ναυτικοὶ τοῦ Κέντρου τὴν ἀπολαμβάνουν. Οἱ ναυτικοὶ τῶν ἐπαρχιῶν ἀντιθέτως, γνωρίζουν μίαν ὑποτυπώδην κατὰ τὸ μᾶλλον η ἡπτον ιατροφαρμακευτικὴν ἀντίληψιν καὶ οὐδέμιαν σχεδόν νοσηλευτικήν. 'Ισχύουν δηλαδὴ δύο μέτρα καὶ δύο σταθμά, ὅπαν δοι άνεξαιρέτως οἱ ναυτικοὶ εἰσφέρουν τὰ αὐτά διὰ τὴν κοινωνικὴν τῶν ἀσφαλίσιν.

Τὸ θέμα είναι παλαιόν. Συχνότατα αἱ στήλαι μας ἐπανέρχονται εις αὐτὸν ἐλπίζουσαι διά την κάποτε αἱ υποδείξεις των θα εἰσακουσθοῦν. Τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἐπικαλεῖται τεχνικάς καὶ οἰκονομικάς δυαχερείας διὰ τὴν ἐπέκτασιν τῆς πλήρους προστασίας καὶ εἰς τὰ ἐπαρχιακὰ κέντρα. Δὲν είναι πάντως δυνατὸν νὰ συνεχισθῇ η διάκρισις αὐτῆς εις βάρος τῆς οἰκογενείας τοῦ ναυτικοῦ που διαμένει μακρὰν τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν Αθηνῶν. Μία μικρὰ οἰκονομία — καὶ είναι δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ αὐτῆς χωρὶς νὰ θιγῇ τὸ ψῆφος τῆς προστασίας εις τὸ Κέν-

τρον — ήμπορεῖ νὰ δημιουργήσῃ τὰ περιθώρια μιᾶς εύρυτερας φροντίδος καὶ διὰ τὸν ναυτικὸν τῆς ἐπαρχίας. Πρέπει νὰ περιλάβῃ αὐτής ἀφ' ἐνὸς τοὺς ιατροὺς εἰδικοτήτων καὶ ἀφ' ἐτέρου τὴν νοσοκομειακὴν περίθαλψιν.

Ἄλλ' οἱ ιδιώμεν τὴν ἔκτασιν τῆς προστασίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος εις τὸ Κέντρον, βάσει τῶν στοιχείων τῆς ἀρμοδιότητος Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου»:

Οἱ ἔξτασέντες κατὰ τὸ 1960 εις τὰ ἔξωτερικά ιατρεῖα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ύπὸ ιατρῶν ὅλων τῶν εἰδικοτήτων ἀνηλθεν εις 152.494, ητοι ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ σύνολου τῶν ησφαλισμένων 234.21%. Υπὸ ιατρῶν τοῦ ίδρυματος ἔχει ἀλλού ἐνηργήθησαν κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα οὕτως οἰκονομικά εἰς Πειραιά καὶ 6.772 εἰς Αθήνας.

Τὸ σύνολον τῶν παραπεμφόδεντων εις ιατρούς εἰδικοτήτων προστατευομένων ἀνηλθεν εις 6.094. Οὕτω τὸ γενικὸν σύνολον τῶν ἔξτασέντες ἀνηλθεν εις 176.172 ἀτομα, ητοι ποσοστὸν 269.52% ἐπὶ τοῦ σύνολου τῶν ησφαλισμένων. Τὸ ποσοστὸν αὐτὸν δεικνύει ὅτι ἔκαστος ησφαλισμένος οἴκος 9.782 ἐπισκέψεις εἰς Πειραιά καὶ 6.772 εἰς Αθήνας.

Τὸ σύνολον τῶν παραπεμφόδεντων εις ιατρούς εἰδικοτήτων προστατευομένων ἀνηλθεν εις 309.606, συνολικῆς ἀξίας 8.526.077 δρ. Η μέση τιμὴ συνταγῆς καθ' ἔκαστον μήνα διεκυμάνθη ὡς ἀκολούθως: 'Ιανουάριος 26.69, Φεβρουάριος 26.86, Μάρτιος 27.39, Απρίλιος 27.78, Μάϊος 27.97, Ιούνιος 27.37, Ιούλιος 29.22, Αύγουστος 29.87, Σεπτέμβριος 27.81, Οκτώβριος 28.11, Νοέμβριος 25.98, Δεκέμβριος 26.80.

Ἐπίσης κατὰ τὸ 1960 ἔξετελεσθησαν εις τὰ ιατρεῖα τοῦ ίδρυματος 30.715 ἐνέστεις, 10.181 ἀκτινολογικαὶ ἐργασίαι, 561 βασικοὶ μεταδολισμοὶ, 1.146 καρδιογραφήματα καὶ παρεπέμφθησαν εις μικροβιολογικὰ ἐργαστήρια 24.330 ἀτομα.

Ἐξ αἱλλού, εἰς κλινικάς καὶ νοσοκομεία παρεπέμφθησαν 5.417 ἀτομα, ἐνῶ κατεβλήθησαν τοῖς μετρητοῖς νοσήλεια εις 1.032 προστατευομένους.

Κατὰ τὸ ίδιον διάστημα ἔξεδόθησαν 4.628 νέα βιβλιάρια διὰ 10.315 ἀτομα. Εξ αὐτῶν τὰ 2.257 βιβλιάρια (4.488 ἀτομα) ἔξεδόθησαν διὰ τὴν περιοχὴν τοῦ Κέντρου καὶ τὰ 2.371 (5.827 ἀτομα) διὰ τὴν ἐπαρχίαν. Τὸ σύνολον τῶν ἔκδοθέντων ἀπὸ τῆς ίδρυτεως τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» βιβλιαρίων, ἀνέρχεται εις 43.676, διὰ τὸ 113.748 προστατευόμενα μέλη. Εξ αὐτῶν τὰ 26.117 (ἀτομα 65.299) είναι τοῦ Κέντρου καὶ τὰ 17.647 (ἀτομα 48.449) τῶν ἐπαρχῶν.

Στοιχεῖα τῆς παρασχετίσης προστασίας εις τὴν ἐπαρχίαν δὲν ἔχει συγκεντρώσει εἰσέτη η ἀρμοδιότητα υπηρεσία τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου». Πάντως η προστασία αὐτῆς, ητοι περιωρισμένη ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ζητησην τοῦ ιατρεῖα τοῦ Κέντρου, διότι προστασίας τοῦ ιατρεῖα τοῦ Κέντρου, διότι τὰ προηγούμενα ἔτη. Μικρόν, ἐλάχιστον ἀριθμὸν ἀντιπροσωπεύουν οἱ νοσηλευθέντες εἰς νοσοκομεία, ὡς καὶ οἱ παραπεμφήτες εἰς ιατρούς εἰδικοτήτων. Ή ναυτικὸς καὶ τὰ μέλη τῆς οἰκογενείας τοῦ εἰς τὴν ἐπαρχίαν δὲν είχον παρὰ τὴν δυνατότητα μιᾶς ἔξετάσεως εἰς τὸ ιατρεῖο τοῦ οἰκείου παραπτήματος καὶ τῆς προμηθείας ὠρισμένων φαρμάκων. Τίποτε ἄλλο.

### ΤΟ ΙΤΑΛΙΚΟΝ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ

Πεντήκοντα δρομολόγια εἰς ἐπιχορηγούμενας τακτικὰς γραμμὰς διὰ φορτηγῶν η καὶ τινῶν μικτῶν πλοίων — πλὴν τῶν ἐπιχορηγουμένων ἐπίσης ἐπιβατηγῶν — ἔξετελεσεν η 'Αδριατικόν κατὰ τὸ 1959 εις τὴν 'Ανατολικήν Μεσόγειον, μέχρι τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Τεσσαράκοντα πέντε ἄλλαι τακτικά γραμμὰς μὲ δρομολόγια τέθησαν κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος τὰ πλοία τοῦ έποικου έφοπλισμοῦ (Arimontento liber) ἀνὰ τὴν Μεσόγειον μέχρι τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Σομαλίας διὰ τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου καὶ μέχρι τῆς Δυτ. Αφρικῆς διὰ τῆς Δυτ. Μεσογείου. 'Αφετηρίας οἱ λιμένες τῆς 'Αδριατικῆς ἀπὸ τὴν μίαν πλευρὰν καὶ οἱ λιμένες τῆς Δυτ. Ιταλίας καὶ Σικελίας ἀπὸ τὴν άλλην. Τὰ προγράμματα τῶν προσεγγίσεων ἔξετελεσον μέχρι καὶ τῶν μικροτέρων λιμένων τῆς έυπηρετουμένης δι' ἔκαστης γραμμῆς περιοχῆς.

Τὰ στοιχεῖα αὐτὰ παραλαμβάνομεν ἀπὸ τὴν πολυσέλιδον ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν πετραγμένων τῆς 'Ιταλικής Ναυτιλίας, τῆς ὑποδειγματικῆς τῷ δόντι εἰς συγκρότησιν καὶ εἰς ἐπιδιώξεις, ἐνισχυτικάς τῆς δόλης οἰκονομικῆς προσπαθείας τῆς γειτονίου χώρας. Η ἔκθεσις ἀναφέρεται εἰς τὸ 1959. Εκυλοφόρησε μόλις πρὸ όλίγου. Δυσχερές τὸ ἔργον τῆς συγκεντρώσεως τῶν τόσων ἀπηκριώμενων στοιχείων ἐπὶ μιᾶς τόσον πολυπλεύρου δραστηριότητος.

'Αριθμούς λίαν ἐνδιαφέροντας περιέχει η ἐν λόγῳ ἔκθεσις. 'Η ἐπ'

## MARITIME (SUDAN) LIMITED

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:  
"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578

αύτών ένημέρωσις, έπει της κινήσεως, κυρίως, τοῦ ιταλικοῦ πλοίου εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον πρέπει νὰ μᾶς ἐνδιαφέρῃ ἀμέσωτα. Δὲν πρέπει νὰ παροράται τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Ἰταλία κατέχει πάντοτε τὰ πρωτεῖα εἰς τὴν κίνησιν τῶν γύρων μας θαλασσῶν καὶ ὅτι ἡ ὥρα-νωμένη τῆς προσπάθεια δύημέροι βαίνει ἀνοπτυσσομένη. Σύγκρισιν τινὰ μὲ τὰ καθ' ἡμᾶς δὲν ἐπιδέχεται. Ἀπέχομεν πολὺ ἀπὸ τὴν Ἰταλί-κην προγραμματισμένην προσπάθειαν.

Κατείχεν ἡ Ἰταλικὴ Ναυτιλία εἰς τὸ τέλος τοῦ 1959 398 φορτηγὰ σκάφη ἔχοντα φορτίου ἀπὸ 100 μέχρι 2.000 τόνων γκρός. Εἶναι τὰ λεγόμενα «μεσογειακά». Εξ αὐτῶν τὰ 243 εἶναι χωρητικότητος 100 — 500 τόν. γκρός, ὅλα σχεδόν μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, δη-ζελοκίνητα, προσηρμοσμένα εἰς τὰς μεταφορὰς τῆς Μεσογείου, ικανὰ νὰ προσορμίζωνται καὶ εἰς τὸν μικρότερον λιμένα μὲ τὸ ἐλάχιστον βύθισμα. Τὸ μεταφορικὸν τῶν ἔργων εἶναι εὐρύτατον. Ὁργάνων κυ-ριολεκτικῶν τὴν Μεσόγειον εἴτε ὡς τράπτης, εἴτε ὡς λάινερς, ἐκτε-λούντα τάς, ὡς ἄρχη ἀναφέρομεν, πολλὰς τακτικὰς γραμμάς. Ἀ-ξιοσημείωτον εἶναι, ὅτι καθ' ὅδον τὸ 1959 δέκα ὀκτὼ μόνον Ἰταλικὰ πλοία, ἐκ τῶν 461, χωρητικότητος μέχρι 4.000 τόν. γκρός, ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ.

Ἀρκεῖ τὸ γεγονός, ὅτι ὅλα ἡσαν ἀπησχολημένα, διὰ νὰ ἔκτιμηθῇ καὶ τὸ ἔργον τῶν μικρῶν αὐτῶν μεσογειακῶν σκαφῶν. Τὸ Ἰταλικόν, ἄλλως τε, εἰσαγωγικὸν καὶ ἔξαγωγικὸν ἐμπόριον παρουσιάζει κίνη-σιν ἀξιόλογον εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον καὶ πέραν αὐτοῦ πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν καὶ τὴν Δυτικὴν, Βόρειον καὶ Ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν. Ἀς σημειωθῇ, ἔξ αλλου, ὅτι τὸ φορτεκφορτωθέντα ἐμπορεύματα με-ταξὺ τῶν Ἰταλικῶν μόνον λιμένων (ἀκτοπλοΐα) ὑπελογίζεται κατὰ τὸ 1959 εἰς 13.6 ἑκατ. τ. Ἡ κίνησις αὐτὴ ἔξυπηρτηθῇ ἀπὸ τὰ μικρά κόστερς καὶ τὰ 523 κινούμενα διὰ μηχανῆς ἴστιοφόρα σκάφη. Τὰ καθ' αὐτὸν ἰστιοφόρα ἡσαν ὀλίγα (46 τὸν ἀριθμὸν).

'Ἄλλ' ἵνα ἐναργέστερον ἀποδειχθῇ ἡ βαρύνουσα σημασία ποὺ ἔχει διὰ τὴν Ἰταλικὴν οἰκονομίαν ὁ μεσογειακὸς χώρος καὶ ἡ Βόρειος, Ἀ-νατολικὴ καὶ Δυτ. Ἀφρικῆς ἄρκει νὰ ἀναφέρωμεν τὴν μεταφορικὴν κί-νησιν τῆς Ἰταλίας μὲ τὰς ἐν λόγῳ περιοχάς. Αὐτῆς ἀκριβῶς τῆς κί-νησεως κατὰ ποσοστὸν γύρω τῶν 40% διὰ τὰς ἔξαγωγὰς καὶ 54% διὰ τὰς εἰσαγωγὰς ἐπωφελεῖται τὸ Ἰταλικὸν πλοίον καὶ οὕτω κατέχει τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν καὶ φορτίου εἰς τὴν Με-σόγειον.

Εἰς 15.104.974 τόν. ἀνήλθον κατὰ τὸ 1959 αἱ παντὸς εἰδους εἰσα-γωγαὶ τῆς Ἰταλίας ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω περιοχάς, συγκείμεναι κυρίως ἀπὸ πρώτας υἱας καὶ ύγρα καύσιμα. Εἰς 5.319.735 τόν. βεβαιούνται ἔξ αλλου αἱ ἔξ Ἰταλίας πρὸς τὰς ἀνωτέρω περιοχὰς ἔξαγωγαὶ βιο-μηχανικῶν, κατὰ πρώτων λόγων, προϊόντων.

Καὶ μόνον ἀπὸ τὸν Μεσόγειον αἱ εἰσαγωγαὶ ἀνήλθον εἰς 9.867.004 τόν., καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ εἰς 3.406.601. Ὁγκος τεράστιος μεταφορικῆς κινήσεως, δυσὶς καὶ δικαιολογεῖ τὰ πολλὰ μεσογειακὰ Ἰταλικὰ σκάφη.

"Οσον ἀφορᾷ τοὺς ἐπιβάτας, ἀπὸ μὲν τὰς περιοχὰς Μεσογείου, Ἀφρικῆς (Βορείου, Δυτικῆς καὶ Ἀνατολικῆς), ἀπειδίασθαισαν εἰς τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας 259.846 ἀτομο (Μεσόγειος 247.544), διὰ δὲ τοὺς ἔξ Ἰταλίας ἐπιδιασθέντας διὰ τὰς ἐν λόγῳ περιοχὰς 219. 240 ἄτομα. Τὸ Ἰταλικὸν πλοίον μετέφερεν ἐν συνόλῳ (ἐπιδιάσεις —

ἀποδιάσεις) 197.719 ἄτομα.

Δὲν πρειρίζεται, βεβαίως, τὸ Ἰταλικὸν μεσογειακὸν φορτηγὸν εἰς μόνας τὰς ἐθνικὰς μεταφοράς. Ἐξυπηρετεῖ τοὺς ἐνδιαμέσους τῶν δρο-μολογίων τοὺς ὃς λαίνερ ξένους λιμένας. Ἀμεσον ὄργανον τῆς ἐμπο-ροιομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας του είναι, ἐν ταύτῳ δὲ εἰσ-κομίζει συνάλλαγμα ἀπὸ τοὺς ναύλους τῶν ξένων μεταφορῶν.

Μᾶς ἀπησχόλησαν εἰς τὸ σύντομον αὐτὸ σημειώματα ἡ Ἰταλικὴ ναυ-τιλιακὴ δραστηριότης εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ ιδιαιτέρως αἱ τακτικαὶ γραμμαὶ φορτηγῶν πολιών. Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ σύγχρονος λαίνερ ὄργανωσις ἀπασχολεῖ ὥδη σκάφη 1.200.000 τόν. γκρός ἐπὶ 5 ἑκατομμυρίων τοῦ συνόλου τῆς Ἰταλικῆς χωρητικότητος.

Καὶ μόνον αἱ τέσσαρες ἐπιχορηγούμεναι («Ἰταλίων», «Λόρδος Τριε-στίνο», «Ἀδριατικά» καὶ «Τυρρένιο») ἐπέτυχον κατὰ τὸ 1959 νὰ μεταφέρουν 2.250.000 ἐπιβάτας, ἀπὸ δύο καὶ πρὸς δύο τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου καὶ δύο ἑκατομμύρια τόν. ἐμπορευμάτων.

Εἶναι, πράγματι, ὑποδειγματική ἡ συγκρότησις τῆς Ἰταλικῆς Ναυ-τιλίας. Ἀξία μιᾶς χώρας μὲ ναυτικὴν παράδοσιν καὶ μὲ προέχουσαν βιομηχανικὴν δραστηριότητα.

Δὲν χρείαζεται νὰ ἐνδιατρίψωμεν εἰς τὰ καθ' ἡμᾶς. Διεξοδικῶς ἀ-πησχόληθημεν εἰς τὸ πρωτοχρονιάτικον τεῦχός μας. Ἡ σύγκρισις μὲ τὰ ἐπιτεύχματα τῆς γείτονος χώρας εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα εἶναι ἀδύνατος. Θὰ ἔπρεπε, πάντως, νὰ παραδειγματιζόμεθα.

Ποσονομούχος, βεβαίως, ἡ γεωγραφικὴ θέσις τῆς Ἰταλίας. Εἶναι τὸ κατώφλιον τῆς Δύσεως ἀπὸ τὴν Ἀνατολὴν. Ἐν ταύτῳ ἡ οἰκονομία τῆς εύημερης καὶ ἡ βιομηχανικὴ τῆς δραστηριότης διεθνῶς προβαλλε-ται. Ἡ ναυτιλία ἐκλήθη νὰ ἔχυπηρτησῃ αὐτὴν τὴν ἐθνικὴν οἰκονομι-κὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὸ ἐπέτυχε.

Αἱ κρατικαὶ ἐπιχορηγήσεις συνέβαλον κατὰ πολὺ. 'Ἄλλα θὰ πρέπει νὰ ὀμολογηθῇ, ὅτι καὶ ἡ θαλασσινὴ ἐπίδοσις, σπουδαῖς καὶ ναυτεργατῶν — εἶναι ἐ-ξαιρετικῶς ἀνεπτυγμέναι εἰς τὴν γείτονα χώραν.

"Ἄλλα καὶ τὸ κόστος διαχειρίσεως τοῦ Ἰταλικοῦ σκάφους — τοῦ μεσογειακοῦ κυρίως — εἶναι χαμηλότερον τοῦ ιδικοῦ μας· ἐνισχύει τὴν συναγωνιστικὴν του ἱκανότητα. Εἶναι, ἄλλως τε, μικρᾶς ἡλικίας, οἰκονομικὸν εἰς καύσιμα καὶ συντήρησιν, κατ' ἀντίθεσιν καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, πρὸς τὸ ἐλληνικὸν μεσογειακόν.

"Ολοι αἱ αὐτοὶ οἱ ἀποφασιστικοὶ παράγοντες — εύρυτάτη ἐθνικὴ με-ταφορικὴ κίνησις, προμονούχος θέσις τῶν Ἰταλικῶν λιμένων, κρατικὴ συμπαράστασις, εἰδίκευσις καὶ συναγωνιστικὴ ἱκανότης — συμβάλ-λουν εἰς τὴν πλήρη κατίσχυσιν τοῦ Ἰταλικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεσογεια-κὰς μεταφοράς.

#### KAI TO NOTIOΣΛΑΥΙΚΟΝ

"Ἐχει καὶ ἡ Νοτιοσλαυΐα ἔναντι ἡμῶν τὸ ἐλάχιστον τοννάζ ποντο-πόρων πλοίων. Καὶ ὅμοις διατηρεῖ δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν ἀξιο-ζήλευτον. Θὰ μᾶς προδλῆθῃ τὸ κρατικὸν τῆς πλοιοκτησίας καὶ συνε-πώς ὁ παραμερισμὸς τοῦ παράγοντος «κέρδος». 'Ἄλλ' ἔχομεν νὰ πα-ρατηρήσωμεν, ὅτι ὁ ἀπολογισμὸς τῆς διαχειρίσεως τοῦ ὅδου δικτύου τῶν νοτιοσλαυικῶν τακτικῶν γραμμῶν καθ' ἄ, τούλαχιστον, ἀνακοινοῖ ἡ ἀρμοδιαὶ ὑπηρεσία τοῦ Βελιγραδίου δὲν ἐμφανίζει ζημιας. "Αγνω-στον ἀν αἱ ἀποδεσμεῖς καὶ οἱ τόκοι τῶν κεφαλαίων συνυπελογίσθη-σαν. Εἶναι, πάντως, γεγονός, ὅτι οἱ λιμένες τῆς δαλαματικῆς ἀκτῆς μέχρι τοῦ μυχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς ἔξυπηρτησαν κατὰ τὸ 1960 μὲ τὰς ἀκολούθους γιογκοσλαυικὰς γραμμὰς καὶ μὲ πλοῖα κατὰ τὸ πλεῖ-στον ἀρίστης ποιοτικῆς καταστάσεως.

Γραμμὴ Β.ο.ρ. Εύρωπης: Μετὰ προσέγγισιν εἰς Τεργέστην καὶ Βενετίαν διὰ τὸ Όραν, Καζαμπλάνκαν, Λονδίνον, Χούλ καὶ λιμέ-νας τοῦ Κόντινετ (μηνιαία).

Γραμμὴ Β.ο.ρ. Αμερικῆς: Μετὰ προσέγγισιν ἐπίσης, εἰς Τεργέστην καὶ Βενετίαν διὰ Καζαμπλάνκαν, Νέαν Υόρκην, Βοστώνη, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρων, Σαβάνναν (δεκαπενθήμερος).

Γραμμὴ Β.ο.ρ. Νοτιού: Αμερικῆς: Μετὰ προσέγγισιν ἐπίσης εἰς τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς, διὰ Ρίον, Σάντος, Μον-τεβίδειον, Μπούενος, Αὔρες (μηνιαία).

Γραμμὴ Φορτηγὸς 'Ἐγγυς' Ανατολῆς: Διὰ Λαττά-κιαν, Βηρυττόν, Ἀλεξανδρείαν (μηνιαία).

Γραμμὴ Ινδίων — Πακιστάν — Βιρμανίας: 'Απὸ Ριγιέκαν, Τεργέστην, Βενετίαν διὰ Πόρτ Σουδάν, 'Αντεν, Κοχίν, Μαντράς, Ραγκούν, Τσιτταγούκ, Τσάλνα, Καλκούτα, Πόρτ Σαΐδ (μηνιαία).

Γραμμὴ Απωλ.: 'Απωλ Ανατολῆς: Διὰ Λαττάκιαν, Πόρτ Σουδάν, 'Αντεν, Καράτοι, Βομβάν, Μαντράς, Πεννάγκ, Σιγκαπούρην, Γιοκο-χάμαν, Κόμπε, Χόγκ Κόγκ (μηνιαία). Καὶ ταχεῖα ἀνὰ 40 ἡμέρας διὰ 'Αντεν, Σιγκαπούρην, Ιαπωνίαν, Βόρ. Κίναν, 'Αντεν καὶ ἐπιτροφῆ.

Γραμμὴ Θαλάσσης: Διὰ Κύπρου, Βηρυττόν, Γκίδα, Πόρτ Σουδάν, Τζιμπούτι, 'Ασσάμπ, Μασσάουα (150ήμερος).

Γραμμὴ κατ' εύθειαν Μεγάλων Λιμνῶν: 'Ανὰ 20ή-μερων καὶ γραμμὴ Κόλπου Μεξικοῦ (μηνιαία).

Καὶ προαναγγέλλονται νέας γραμμαὶ διὰ φορτηγὰ πλοῖα, πλὴν τῶν γνωστῶν ἐπιβατηγῶν ἀπὸ τὴν Ἀδριατικὴν διὰ τὴν Ἀνατολικὴν Με-σόγειον.

'Αξιόλογον τὸ ἐπίτευγμα. Θὰ εἴμεθα εύτυχεῖς ἂν κατώρθωνε καὶ ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία νὰ ἔχυπηρτῃ τὸ αὐτὸ δίκτυον τακτικῶν γραμμῶν ἀπὸ τὸν γύρων ἐλληνικοὺς λιμένας. Θὰ ἔπρεπε κατ' ἀναλογίαν τοννάζ αἱ ιδιαιτέρως μας γραμμαὶ νὰ είναι πυκνότεραι καὶ μὲ εύρυτερον τὸ δίκτυον.

#### "ΘΑ ΕΛΩ ΕΠΟΧΗ..."

Νὰ διαδάσσουν πρέπει δόλοι οἱ ἐνδιαφέρομενοι διὰ τὴν ναυτικὴν μας ἐκπαίδευσιν τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν παλαιοῦ Λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, τοῦ Πλοιάρχου κ. Περράκη, ἀπευθυνθεῖσαν πρὸ ἡμέρων πρὸς τὸν κ.

**MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED**

**ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**

Τεχνική Διαχείρησις Λειτουργίας καὶ Συντηρήσεως

Έποπτεία Επισκευῶν Μετασκευῶν καὶ Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3  
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC  
ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΗΛ. 40790  
GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851



# ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ ΥΠΟ ΣΥΖΗΤΗΣΙΝ

## ΔΥΟ ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΙΚΑ ΥΠΟΜΝΗΜΑΤΑ

### ΤΑ ΣΚΑΦΗ ΕΠΑΡΚΟΥΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΣΕΥΟΥΝ

Δύο υπομνήματα ύπερβαλον πρός τὸν κ. Νάυουργὸν τῆς Ναυτιλίας οἱ ἀκτοπλοῖοι ἐφοπλισταῖ. Τὰ δημοσιεύμενα κατωτέρω, διατυποῦνται ἐν ταύτῳ καὶ τὰς παρατηρήσεις μας. Συνοψίζονται αὐτοὶ εἰς τὰ ἔξης: Θὰ συμφωνήσωμεν μὲ τὸ προβαλόμενον ἐπιχείρημα, τὸ θεμελιωμένον εἰς αὐτὰ τὰ πράγματα, ὃτι μετὰ τὴν προσθήκην τῶν τριῶν μεγάλων ταχυτάτων νεοαγορασθέντων — τῶν μεγαλυτέρων ποὺ θὰ διοικήτη ἡ Ἀκτοπλοῖα — καὶ μετὰ τὴν προσθήκην τοῦ «Ἀδριατικῆ» σκάφη ἄλλα, ἵνα πληρωθῶνται αἱ συγκοινωνίας ἀνάγκαι ὅπως καὶ αἱ τουριστικαὶ, δὲν χρειάζονται. Αἱ γραμμαὶ, πράγματι, αἱ διάλεικαι τῆς Ἀκτοπλοΐας ύπερπληρούνται, ὥστε νὰ διερωτᾶται τις τὰ πρόκειται νὰ συμβῇ μὲ τὰ πλοῖα, ποὺ ἀσφαλῶς θὰ περισσεύσουν, ἔστω καὶ ἂν ἔξελθουν μετὰ διετίαν τὰ πεντηκονταετοῦ λικίας.

“Ἡδη ἀπὸ τῆς ἀφορᾶς τῆς ἐφετεινῆς περιόδου προστίθεται τὸ «Δῆλος» τῆς ἑταίριας Νομικοῦ καὶ ἀπὸ τὸν Αὔγουστον τὸ δύο τῆς ἑταίριας Τυπαλδοῦ. Καὶ ἄν τις λάβῃ τὸν κόπον νὰ καταστρώσῃ τὰ δρομολόγια τῶν κυρίων γραμμῶν, θὰ καταλήξῃ εἰς τὸ δισκολὸν πρόβλημα τοῦ πληθωρισμοῦ. Τὰ πλοῖα αἱ κατηγορίας εἶναι περισσότερα. Κατ’ ἀνάγκην θὰ ἔξυπηρτησουν γραμμαὶ ἥσσονος κινήσεως. Καὶ τὰ πλοῖα τῆς β’ κατηγορίας ἡ θὰ ἀναλάβουν τὰς ἀγόνους ἡ θὰ παραπλοῖον.

Αὐτὰ μάς λέγουν τὰ πράγματα. Κάθε ἀντίθετος ἀποψίς δὲν εὔσταθεῖ. Δὲν θὰ εἴναι καλόπιστος.

Θὰ διαφωνήσωμεν, ὅμως, μὲ τὴν ἄρνησιν τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ δεχθοῦν τὸ Διάταγμα περὶ καταληλότητος. Δίκαιοι γάρ, ἀλλὰ καὶ ὑποχρεούται τὸ Κράτος νὰ καθορίζῃ τὴν καταληλότητα τῶν συγκοινωνιακῶν ἀπὸ θαλάσσης μέσων, ἀναλόγως τῆς κινήσεως ἔκαστης γραμμῆς καὶ ἀκόμη ἔκαστης ἡμέρας τῆς ἔθδομάδος. ‘Ο δύκος, αἱ παρεχόμεναι ἀνέσεις, ἡ ταχύτης καὶ κάθε ἄλλο χαρακτηριστικὸν τοῦ καθε πλοίου δέον νὰ λαμβάνονται ὑπὲρ δύψιν, ἵνα καθορισθῶν αἱ γραμμαὶ καὶ τὰ δρομολόγια ποὺ ἔνα ἔκαστον σκάφος θὰ ἐκτελῇ. ‘Η κρατοῦσα ἀσυδοσία εἰς τὴν κατὰ γραμμὰς κατανομὴν τῶν πλοίων πρέπει νὰ ἔλειψῃ καὶ θὰ ἐκλείψῃ εἴτε τὸ θέλουν εἴτε οἱ ἐφοπλισταῖ. ‘Η ἐπίκρισις θὰ δικαιολογηθεῖ, ἡ βαρυτέρα ἀκόμη, ἀν τὸ ‘Υπουργεῖον ὑποκύψῃ εἰς τὴν ἄρνησιν τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ Διάταγμα μελετώμενον ἐμπειστατωμένως πρέπει νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς πρὸ τῆς ἐφετεινῆς θερινῆς περιόδου.

“Εἷχομεν καὶ μίαν ἀκόμη παρατήρησιν: Θὰ πρέπει οἱ ἐφοπλισταῖ νὰ ὑποβάλουν ἐν καιρῷ εἰς τὸ ‘Υπουργεῖον πίνακα ὀνομαστικὸν τῶν δρομολογουμένων εἰς ἔκαστην γραμμὴν πλοίων καὶ συγκεκριμένων κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς ζωηρότερας κινήσεως (Σάββατον καὶ Πέμπτην). Θὰ καθορισθῶν τὰ δρομολόγια διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς θερινῆς περιόδου καὶ πῶς ταῦτα θὰ ἐκτελοῦνται μετὰ τὴν προσθήκην τῶν νεοαγορασθέντων.

Καὶ οὕτω, ἔχων πρὸ αὐτοῦ ὁ κ. ‘Ανδριανόπουλος τὰ πραγματικὰ δεδομένα, θὰ εἰσηγηθῇ πρὸς τὴν Κυβέρνησιν τὴν ἀναθολήν, τούλαχιστον, τῆς παραγγελίας τῶν δύο ἀκτοπλοϊκῶν, ἀφοῦ ἡ ἴδιωτικὴ καὶ πάλιν πρωτοβουλία ἐπέτυχε τὴν ὑπερπλήρωσιν τῶν συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν.

‘Ιδού καὶ τὰ ὑπομνήματα τῆς Ἀκτοπλοΐας ‘Ενώσεως:

Κύριε ‘Υπουργέ,

Συμφωνῶς πρὸς ἐκφρασθέσαν ἐπιθυμίαν σας συνήλθομεν ἐκτάκτως τὰ μέλη τῆς Π.Α.Ε., ἵνα συσκεφθῶμεν καὶ σάς ὅπως διαδώλωμεν τὰς κοινάς ἀπόψεις μας ἐπὶ τὸν δύο τεθέντων παρ’ ὑμῖν ζητημάτων: α) Τῆς κατετάξεως τῶν ἐπιβατημάτων πλοίων καὶ τῶν δρομολογιακῶν γραμμῶν εἰς διαφόρους κατηγορίας, κατὰ τὸ συνταχθὲν σχετικὸν σχέδιον Διατάγματος καὶ, β) τῆς δανεισιστήσεως πρὸς ναυπήγησιν δύνα ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, ὃν τὰ χαρακτηριστικὰ μάς διεγράφατε ἐν γενικαῖς γραμμαῖς. Καὶ ὡς πρὸς τὸ δεύτερον τοῦτο θέμα θὰ πρέπει νὰ ἐπαναλέωμεν διτὶ ὑπὸ τὰς σημειώνας ἐξελίξεις τῆς ἀκτοπλοΐας, μετὰ δηλαδὴ τὴν δρομολόγησιν δύο φέρρυ - μπώτες ἐκ Βρινθησίου καθημερινῶς διὰ Πάτρας καὶ μετὰ τὴν ἀπόκτησιν τριῶν μεγάλων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἐγγεγελθεῖσαν μετατροπὴν τοῦ τουριστικοῦ ἀ) π «ἈΔΡΙΑΤΙΚΗ» εἰς δηζελοκίνητον ἀκτοπλοϊκόν, πάσα προσθήκη νέων ἀκτοπλοϊκῶν μονάδων θὰ

είναι ἐπιζημία καὶ εἰς τὰς συγκοινωνίας καὶ εἰς τὴν Ἑθνικὴν Οἰκονομίαν.

Κατὰ τὴν σχετικὴν συζήτησιν ἐγένετο φανερόν, διτὶ οἱ ἀριθμοὶ τῆς στατιστικῆς, ἐπὶ τῆς δόπιας ἐδασίσθη ἡ σχετικὴ μελέτη ἡ καταλήξασα εἰς τὸ συμπέρασμα διτὶ ὑπάρχει ἀνάγκη καὶ ὅλων ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων, είναι ἐσφαλμένοι. Συγκεκριμένως, ἐλήγησαν ὑπὲρ δύψιν ἀριθμοὶ ἀκριβῶν διπλασίων τῶν πραγμάτων. Οἱ ἀληθεῖς ἀριθμοὶ διακινθέντων ἐπιθωτῶν κατὰ τὸ 1959, εἰς τὰς διαφόρους γραμμάς (πλὴν τῶν τοπικῶν) συμφώνως πρὸς τὴν ἐπίσημον στατιστικὴν τοῦ Ο.Λ.Π. ἥσον: ‘Αναχρήσαντες 571.451. ‘Αφιχθέντες 569.898. Σύνολον 1.141.349.

‘Αφ’ ἔτερου, ὅταν ἐγένετο ἡ μελέτη αὐτῆς δὲν είχε ἐξαγγελθῆ ἡ πραγματοποιηθεῖσα ἥδη προσθήκη τῶν ὡς ἄνω τεσσάρων νέων μεγάλων πλοίων. ‘Ἄρα καὶ ἀν ἀκόμη δὲν είχε παρεισφρύσει τὸ στατιστικὸν λάθος καὶ πάλιν ἀπὸ τῆς ἐπικόνησεως τῆς σχετικῆς μελέτης μέχρι σήμερον ὑπερεκαλύφθησαν αἱ προδειφεῖσαι ἀνάγκαι.

Τυχὸν προσθήκη καὶ νέων μονάδων, ἔστω καὶ μετὰ τὴν ἀπομάκρυνσιν τῶν ὡς ὑπερηλικῶν χαρακτηριζομένων, θὰ χειροτερεύσῃ τὸ σημερινὸν ἀπαράδεκτον καθέστω τῆς συναναχωρήσεως δύο καὶ τριῶν πλοίων ἡμερησίων διὰ γραμμάς, αἵτινες δὲν δικαιολογοῦν τὴν τοιαύτην πολυτέλειαν καὶ σπατάλην. Λεπτομερέστερον ἐπ’ αὐτοῦ ὑπόμνημα συνυπόθαλλομεν.

Οὐδεὶς ἀμφισθεῖτε τὴν καλὴν προσίρεσιν ὑμῶν διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συγκοινωνιακῶν διὰ θαλάσσης μέσων καὶ τὸ ἐνδιαφέρον σας διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ἀκτοπλοΐκῆς ἐπιχειρήσεως.

‘Ακριδῶς, δύμως, διαδύνεται τὸν δύο αὐτῶν ἐπιδιώξεων ἐπιβάλλει τὴν ἀναδόλην τῆς πρωαθίσεως τοῦ ναυπηγικοῦ σας προγράμματος μέχρι τέλους τούλαχιστον τῆς θερινῆς περιόδου 1961, ὅποτε μετὰ τὴν δρομολόγησιν τῶν νέων τούτων μονάδων καὶ με τὰ συμπέρασμα ἐκ τῆς κινήσεως τῆς θερινῆς περιόδου ταύτης, θὰ δυνηθῆται νὰ προχωρήσῃτε εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς δρόμου καὶ μελετημένου σχεδίου.

‘Ἄλλωστε καὶ σήμερον, ἔτιν τυχὸν δοθῆ παραγγελία διὰ ναυπήγησιν, τὰ πλοῖα ταῦτα δὲν πρόκειται νὰ είναι ἔτοιμα διὰ τὴν θερινήν περίοδον τοῦ 1962.

‘Ως πρὸς τὸ θέμα τοῦ διὰ τοῦ Διατάγματος χωρισμοῦ τῶν πλοίων καὶ γραμμῶν εἰς κατηγορίας, νομίζομεν διτὶ χωρισμός τοῦ εῖδους τούτου δὲν είναι δυνατόν νὰ γίνῃ διὰ τὰ ύφισταμενα πλοῖα, ἀλλὰ μόνον διὰ τὰ μέλοντα νὰ ἀναγνωρισθῶν ὡς ἀκτοπλοϊκά. Διότι ὅταν οἱ ἀκτοπλοῖοι ἐπιχειρηματίασι διέθεσαν τὰ κεφάλαια τῶν καὶ ἀνέλασθον σχετικάς οἰκονομικάς ὑποχρεώσεις δὲν ἀντεμετώπιζον αὐτοῦ τοῦ εἰδους τοὺς ἀπαγορευτικοὺς φραγμούς.

‘Άλλα καὶ ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις ταύτας, ἔτιν ἐξετασθῆ τὸ σχετικὸν Διάταγμα καὶ πάλιν θὰ πρέπει νὰ τροποποιηθῇ ὡς πρὸς τὰ κριτήρια κατατάξεως τῶν πλοίων εἰς κατηγορίας.

‘Άλλωστε, διαδύνεται τὸν δύο αὐτῶν ἐκάστης κατηγορίας εἰς ὡρισμένας μόνον γραμμάς δὲν είναι λυσιπελής, ἐφ’ δόσον προφανές είναι διτὶ ἡ κινησίας εἰς ὡρισμένας γραμμάς καὶ ὡρισμένας ἡμέρας τῆς ἔθδομάδος δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην δρομολογήσεως μεγαλυτέρων ἡ μικροτέρων πλοίων.

‘Άλλ’ ἐπὶ τὸ θέματος τούτου, τῆς κατατάξεως δηλ., τῶν πλοίων, ὑπάρχουν διάφοροι ἀπόμενοι, τὰς δόπιας θέλουν ἐκθέσει ύμην διὰ σχετικῶν ὑπομνημάτων οἱ ἐνδιαφέρομενοι.

‘Ἐπὶ τούτοις, διατελούμεν

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗΝ ΕΝΩΣΙΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Πειραιεὺς, 17 Φεβρουαρίου 1961

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

Τῆς Πανελλήνιού ‘Ακτοπλοΐκῆς ‘Ενώσεως «περὶ τῶν δρομολογίων τῆς ‘Ακτοπλοΐας καὶ τῶν ἀντιστοίχων ἀναγκῶν εἰς πυκνότητα δρομολογίων καὶ καταληλότητα πλοίων».

Τὰ δρομολόγια, τὰ δόπια πρέπει νὰ ἐκτελοῦνται εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς κατὰ τὴν θερινήν περίοδον διὰ τὴν ἀνέτον καὶ ἀπρόσκο-

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

P. O. BOX 419

**JEDDAH (SAUDI ARABIA)**

**SHIPPING AGENTS**

**GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.**

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ “ΗΡΑΚΛΗΣ. & ΟΛΥΜΠΟΣ.

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

πιον έξυπηρέτησιν τών συγκοινωνιακών άναγκών είναι τὰ ἐν τῷ κατωτέρῳ πίνακι ἀναφερόμενα. Εἰς αὐτὸν ἐμφανίζεται τόσον ἡ κατηγορία τοῦ πλοίου, τὸ ὅποιον θὰ ἔπειπε νὰ ἐκτελῇ τὸ κάθε δρομολόγιον, ὃσον καὶ ἡ ἔδρομαδιάσια πικυντής δρομολογίων ἑκάστης γραμμῆς:

Προμολόγιον	Κατηγ. πλοίων	Πικυντής
1) Ἐλλάδος — Ἰταλίας	A	4
2) Δωδεκανήσου	A	6
3) Κρήτης	A καὶ B	6
4) Χίου — Μυτιλήνης	A καὶ B	6
5) Σάμου	A καὶ B	6
6) Παροναξίας — Θήρας	B	4
7) Πελοποννήσου	Γ	2
8) Μήλου	Γ	2
9) Τήνου — Ανδρου	Γ	2
10) Ζακύνθου — Κεφαλληνίας	B καὶ Γ	3
11) Αγάνου Κρήτης — Ρόδου	Δ	1
12) Βορείου Ἐλλάδος	Δ	1
13) Δυτ. Κυκλαδών	Δ	1
14) Ανατ. Κυκλαδών	Δ	1
15) Ἀμβρακικού — Κερκύρας	Δ	1
16) Αγόνου Δωδεκανήσου	Δ	1

Συνολικὸς ἀριθμὸς δρομολογίων ..... 47

Ἐάν ληφθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι τινὰ τῶν ἐκτελουμένων τὴν γραμμὴν Ἐλλάδος — Ἰταλίας πλοίων, θάτε περιορίζωνται εἰς τὴν ἐκτέλεσιν δύο μόνον δρομολογίων ἔδρομαδιάσιων — ἐν πρὸς Ἰταλίαν καὶ ἐν μόνον ἐσωτερικοῦ — καὶ ἀνάκομη τὰ ὑπόδοιπα θὰ περιορισθοῦν ὑποχρεωτικῶς εἰς τὴν ἐκτέλεσιν 3 μόνον δρομολογίων ἐσωτερικοῦ ἔδρομαδιάσιων — ἀκόμη εἰς τὰς μικρότερὰς τῶν γραμμῶν — τότε 17 πλοία είναι δσα χρειάζονται διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν.

Ἐναντι τούτων ὑπάρχουν σήμερον πλοῖα, κατανεμόμενα κατὰ τὸ αὐτοτρόπον κριτήριον τοῦ ὑπὸ μελέτην σχεδίου B. Διατάγματος εἰς τὰς ἀντιστοίχους κατηγορίας, ὡς κάτωθι: 10 Α' κατηγορίας, 5 Β' κατηγορίας, 4 Γ' κατηγορίας καὶ 2 Δ' κατηγορίας.

Πλέον τούτων, τελοῦν ὑπὸ ἀναγνώρισιν καὶ δρομολογούνται ἐντὸς τῆς θερινῆς περιόδου 1961 τρία τούλαχιστον μεγάλα ἀκτοπλοϊκά, τὰ «ΔΗΛΟΣ», «ΡΟΔΟΣ» καὶ «ΚΥΠΡΟΣ».

Φανερῶν καθισταται ἐκ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν ὑπάρχουντων σκαφῶν, ὅτι ὑπάρχουν ἡδη πλοῖα ὑπεράριθμα τὰ ὅποια ἀναγκαζόμεθα σήμερον, τούλαχιστον, νὰ δρομολογούμεν εἰς διπλᾶς καὶ τριπλᾶς συναναχωρήσεις, ἀνευ οὐδενὸς ἀποχρώντος λόγου καὶ ἀνευ ὑπάρξεως συγκοινωνιακῶν ἀναγκῶν, ἐπὶ μεγίστη δὲ ζημίᾳ τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ ήμων τῶν ίδιων. Τοῦτο γίνεται μόνον καὶ μόνον διὰ νὰ δοθῇ μία διέξοδος ἀπασχολήσεως καὶ τῶν ὑπεραριθμῶν τούτων πλοίων.

Δέον νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθα, ὅτι πέραν τῶν πλοίων τῶν περιλαμβανομένων ἐν τῷ παρόντι ὑπάρχουν καὶ τὰ πλοῖα, τὰ ἀπασχολούμενα εἰς τὰς τοπικὰς γραμμάς. Ως γνωστὸν είναι καὶ τούτα περισσότερα τῶν δσων πράγματι ἀπαιτοῦνται διὰ νὰ ἔξυπηρετησοῦν ἀνέτως αἱ τοπικαὶ

συγκοινωνίαι. Ἀπεδείχθη τοῦτο ἐκ τῶν πραγμάτων κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη.

Προβλέπεται, βεβαίως, ἡ μετ' ὀλίγα ἔτη ἀπομάκρυνσις τῶν ὑπερηλίκων πλοίων. Ἀλλὰ πολὺ πρὶν ἡ ἀχρηστεύθων τὰ ὑπερηλίκα ταῦτα πλοῖα, ἀντικατεστάθησαν ἡδη διὰ τῶν νέων ἀγορῶν τῶν ἐταιριῶν Νομικοῦ — Τυπάλδου. Καὶ οὐδεὶς δύναται νὰ προβλέψῃ τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐντὸς τοῦ χρονικοῦ διαστήματος, τοῦ μεσολαβοῦντος ἀπὸ σήμερον μέχρι τῆς ἀπομακρύνσεως τῶν ὑπερηλίκων, νεοσγορασθησομένων ἐπιβατηγῶν.

Ο ἀριθμός, δημος, τῶν ἀπομακρυνομένων περιορίζεται εἰς τρία, ἐφ' δόσον πολὺ ὄρθως καὶ δικαίως ἐγένετο δεκτὴ ὡς λογικὴ ἡ παράτασις τῆς ζωῆς τῶν ἔξι αὐτῶν ἀνακατασκευάσθεντων καὶ ἀτινα ἀντικατέστησαν τὸ πρωστήριον σύστημά των κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη.

Υπὸ τάς συνθήκας ταῦτας, νομίζομεν, δτι περιστέρω αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων θὰ δημιουργήσῃ τὴν ἀνάγκην πολλῶν συναναχωρήσεων, τὴν μοιραίαν ἀνάπτυξιν τοῦ μεταξὺ τῶν πλοίων συναγωγισμοῦ, τὴν σπαστάληρ καυσίμων καὶ ύλικῶν εἰς βάρος τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τὴν ἀναπτόφευκτον καταστροφήν καὶ τῶν μικρῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν μεγάλων ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἡ εἰς ἐπιβάτας μεταφορική Ικανότης τῶν ὑπαρχόντων σήμερον πλοίων είναι 9.500. Αὕτη προσανθίζεται κατὰ 2.500 — 3.000 ἐπιβάτας μὲ τὴν προσθήκην τῶν τριῶν νέων μεγάλων ἀκτοπλοϊκῶν μονάδων.

Λαμβανομένους ὑπ' ὄψιν, δτι μὲ πυκνούτητα τριῶν μόνον δρομολογίων ἔδρομαδιάσιων (ἐνὸς θὰ ὑπάρχουν πλοῖα ἐκτελοῦντα τέσσαρα καὶ πέντε δρομολογία), ἔχομεν μεταφορικὴ μηνιαίαν δυναμικότητα 9.500X26 διαδρομάς κατὰ μῆνα 246.000 μὲν ἐπιβατῶν σήμερον, 12.000X26 — 312.000 δὲ ἐπιβατῶν μετὰ τὴν δρομολόγησιν τῶν τριῶν νέων ὡς ἀνώ μονάδων.

Ούδετις είναι δυνατὸν νὰ ισχυρισθῇ, δτι ἡ τοιαύτη μεταφορική Ικανότης είναι ἀνεπάρκη διὰ νὰ καλύψῃ τὰς συγκοινωνιακάς μας ἀνάγκες.

Ἄλλωστε, τὸ Κράτος είναι εἰς θέσιν διὰ τῶν οἰκονομικῶν τοῦ ὑπηρεσῶν νὰ γνωρίζῃ καλύτερον παντὸς ἀλλοῦ, τὸ οὗνος τοῦ κύκλου ἐργασιῶν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων καὶ ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τούτου, δύναται πάς τις νὰ ἔξαγαγῃ συμπεράσματα περὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀποδόσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν.

Νομίζομεν, δτι σκοπὸς τοῦ Κράτους δὲν είναι νὰ καταστρέψῃ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας, ἀλλὰ νὰ τάς προσαγάγῃ. Καὶ τοῦτο θὰ ἐπιτευχθῇ μόνον ἐὰν ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησις γίνηται ἀποδοτική, δπότε θὰ προσελκύσῃ καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐπιχειρηματιῶν.

Δὲν πρέπει νὰ ἐπαναληφθῇ τὸ σφάλμα, τὸ ὅποιον διεπράχθη μετὰ τὸν πρώτον παγκόσμιο πόλεμον. Τότε, λόγω τῆς ἐπεκτάσεως τῆς Ἐλλάδος καὶ πρὸς τὴν Μικρασιατικὴν Ἀκτήν, ἐγένετο ἀθρόα ἀγορᾶ ἐπιβατηγῶν πλοίων. Ταῦτα μετὰ τὴν Μικρασιατικὴν καταστροφήν, ἔδημοιούργησαν τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόδημα, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν πτώχευσιν ἡ διάλυσιν πολλῶν γνωστῶν τότε ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρηματών.

Ἐπὶ τούτοις, διατελούμεν

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΝ ΑΚΤΟΠ)ΚΗΝ ΕΝΩΣΙΝ

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ο ΓΕΝ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΥΣ

Πειραιεύς, 17 Φεβρουαρίου 1961



## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ %

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ - 30 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτη 14.00

8 καὶ 22 Μαρτίου, 19 'Απριλίου

3, 17, 31 Μαΐου, 14 καὶ 28 'Ιουνίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΟΝ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ

ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτη 11.00

1 καὶ 15 Μαρτίου, 12 καὶ 26 'Απριλίου

7 καὶ 24 Μαΐου, 7 καὶ 21 'Ιουνίου

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

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»

Ακτή Μιαούλη 27, Πειραιεύς, Τηλέφωνα 474.492-473.960 ὡς  
καὶ εἰς ἀπαντά τὰ γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Τουρισμοῦ



εύρισκετο εἰς τὸ ΤΣΑΡΛΕΣΤΩΝ τὴν 7.12.1960, τὴν παραμονὴν δὲ τῆς Πρωτοχρονίας εὐρίσκετο εἰς Γκάλβεστων τοῦ Τέξας, διπέρ απέχει ἀπὸ τὸ ΤΣΑΡΛΕΣΤΩΝ ἄνω τῶν 1.300 μιλίων. Τὴν παραμονὴν τῆς Πρωτοχρονίας ἡμέραν Σάββατον τὸ ἐδεσματολόγιον τοῦ πλοίου ἦτο: Τὸ πρώτη ἀνά δύο αὐγὰ ἔκστον ἀπομονή τηγανητά, κουζίνερ, βούτυρο, γάλα, μαρμελάδα, τοσάτη καφές. Τὸ μεσημέρι: ὄρτεδρο (ρέγγες καπνιστές), μαρούλι σαλάτα, βοδινό βραστό, πατάτες, σέλινο, καρότο, σύντα πάστα κόκκινη μὲν υπομάτα, φρούτα (μῆλα), καφές - γάλα (ζάχαρις κατὰ βούλησιν) καὶ μπύρα. Τὸ βράδυ: Τυρός, γιουζέται φουρνού, (δέ ζωμός ἀπὸ βοδινό βραστό), μὲν βούτυρο φρέσκο, κρέας κατσαρόλας μὲν πατάτες τηγανητές, φρούτα πορτοκαλί, καφές, βούτυρο, γάλα, ζάχαρις, μαρμελάδα κατὰ βούλησιν καὶ μπύρα. 'Ἐν συνεχείᾳ τὴν 7.45 μ.μ. ἐσερβίρισθησαν εἰς δύο τὸ πλήρωμα, λόγω τῆς ἡμέρας, κουραμπιέδες μὲν ποτὸν (οὐσίσκυ) κατὰ βούλησιν. 'Ἐπειδὴ μερικοὶ ἀπὸ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος εὐρίσκοντο ἑκτὸς τοῦ πλοίου, ἡ πίττα ἐκόπη τὴν πρώτων τῆς Πρωτοχρονίας ἐπὶ παρουσίᾳ δλῶν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. 'Ἐνθυμούμασι μάλιστα, διτὶ τὸ νόμισμα τῆς πίττας ἔτυχε στὸν πλοίαρχο. Βέδαιοι ἐπίσης, διτὶ γενικῶς τὸ ἐδεσματολόγιον τοῦ πλοίου ἦτο πάντοτε περισσότερον ἀπὸ τὸ διά τῶν κανονισμῶν δριζόμενον.

Μετ' ἑκτιμήσεως  
ΜΙΧΑΗΛ Ν. ΓΛΗΝΟΣ

'Αθῆναι, 15 Φεβρουαρίου 1961

'Οδός Χαιρέτη 4 Κάτω Πατήσια

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Θά μᾶς ἐπιτροπῇ μία παρατήρωσις: 'Ἀντέγραφε, μήπως, ὁ ἐπιστολογράφος μας τὸ ὑπὸ τοῦ ἐδεσματολογίου δριζόμενα; Περίεργον πῶς ἐνθυμεῖται μετὰ δύμην μὲν τόσην λεπτομέρειαν τὰ παρατεθέντα εἰς τὸ πλήρωμα ἐδέσματα.

#### Η ΦΩΝΗ ΤΩΝ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς σχόλιον σας ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ἡ μετεκπαίδευσις τῶν Λιμενικῶν», δημοσιεύεται εἰς τὸ τεύχος τῆς Ιησ Φεβρουαρίου 1961, ὑποδεικνύετε, διπέρ απεισημανθοῦν οἱ λόγοι τῆς ἀπροσμίας τῶν νέων καλῶν ἐπιστημόνων νὰ ἐνταχθῶν εἰς τὸν κλάδον τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας. Αἰσθάνομαι τὴν ὑποχρέωσιν, ὡς τακτικὸς ἀναγνώστης σας, ἀπηχών ἐν προκειμένῳ καὶ τὰς ἀπόψεις τῶν 2)3, τούλαχιστον, τῶν βαθμοφόρων τοῦ Λ.Σ., νὰ προσθέσω, διτὶ ἡ δυντως παραστηρουμένη καὶ συνεχῶς ἐπιτεινούμενη ἀποκή, ὀφειλεται κυρίως εἰς τὸν γνωστὸν εἰς πάντα ἀνδιαφερόμενον ἥθικὸν μαρσαρόν εἰς τὸν ὄποιον περιέπεσαν οἱ ἐνταχθέντες — μεταπολεμικῶς ίδια — εἰς τὸ Λιμενικὸν Σώμα, λόγω τῆς ἀναγκαστικῆς στασιμότητός των ἐκ τῆς ἐλειψεως ὀργανικῶν θέσεων.

Ἡ ἀλματώδης ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας μας ἀπαπειτεῖ, εὐλόγως, παράλληλον αὐξησιν καὶ τοῦ προσωπικοῦ τῆς διοικήσεως της, τὴν ίκανοποιητικὴν βαθμολογικὴν του ἔξελιξιν καὶ τὴν συνεχὴ ἀνανεώσασιν του, ὡς συμβαίνει καὶ ἐπὸν τῷ Β.Ν. Παρά δὲ τὸ γεγονός, διτὶ ἡ ἀνάγκη αὐτῆς ἀνεγνωρίσθη καὶ ὑπὸ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, ὁ διπόσιος μάλιστα ἔδωσε καὶ τὴν ἐντολὴν καταρτίσεως σχετικοῦ νομοσχεδίου, προβλέποντος τὴν μετεκπαίδευσιν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Λ.Σ., ὡς καὶ τὴν μετὰ 35ετίαν αὐτεπάγγελτον ἀποστρατείαν, οὐδεμία πρόοδος ἐπ' αὐτοῦ ἐστημένη, διότι δὲ κ. 'Υπουργὸς Ναυτιλίας, ἀγνωστον διὰ ποίους λόγους, κατακρατεῖ ἀδικαιολογήσας τὸ νομοσχέδιον τοῦτο. Παραλλήλως, ἡ τακτικὴ τῶν περιστοτέρων ἔκ τῶν ἀνωτέρων ἀξιωματικῶν τοῦ Λιμενικοῦ, εἶναι ἄκρως ἀρνητικὴ πρὸς τὴν προώθησιν καὶ ἐπιλυσιν τοιούτων θεμάτων. 'Επιδιώκουν μόνον τὴν ἐξεύρεσιν τῶν τρόπων διὰ τὴν παράτασιν τῆς παραμονῆς των εἰς τὸ Σώμα, εἰς βάρος τῆς ἀνανεώσεως τῶν στελεχῶν των καὶ τῆς ἐν γένει πρόσδου τῆς Ναυτιλίας μας, μολονότι οἱ περισσότεροι ἔχουν ὑπηρεσίαν πλέον τῶν 35 ἑτῶν, τινὲς δὲ καὶ δεκαετίαν εἰς τὸν βαθμὸν τοῦ πλοιάρχου. Παραστηρεῖται οὕτω τὸ ἔξις ἀποτοπον: Οἱ ὑπηρετούντες εἰς τὸ Β.Ν. τῆς αὐτῆς ἀλικίας μὲν συναδέλφους των τοῦ Λιμενικοῦ, νὰ εἰναι δύο ἡ τρεῖς βαθμούς ἀνώτεροι, παρά, μάλιστα, τὸν νόμον, δὲ διπόσιος θετεῖ ὡς προϋπόθεσιν τῶν τοιούτων βαθμῶν, τὴν κατοχὴν πτυχίου 'Ανωτάτης Σχολῆς.

'Ανεφέρθη διτὶ διλόγων ἐπὶ τῆς ἀποστημάτικης πλαισιώσεως τοῦ Λ.Σ. ὑπὸ καλῶν ἐπιστημόνων, λαβόντες ἀφορμὴν ἐκ τοῦ σχετικοῦ σχολίου σας, χωρὶς νὰ ἔκταθῶ, διὰ λόγους σκοπιμότητος, εἰς δημοσίαν συζήτησιν ἐπὶ ὅλων σχετικῶν σημείων του. Είμαι βέδαιος, διτὶ τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τὰ διπόσια πάντοτε υἱοθέτησαν κάθε προσπάθειαν προσαρθρίσεως θεμάτων ἀπτομένων τῆς ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ φιλοξενήσουν καὶ τὴν παρούσαν, θὰ ὑποστηρίξουν δὲ καὶ μὲ τὸ ἔγγωνα μενον οθένος των τὸ ζήτημα τῆς ἀνωφέσεως τοῦ ἥθικου τῶν ἀνθρώπων ἔκεινων, τῶν διποίων ἡ ἔργατικότης καὶ ἡ φιλοτιμία συνέβαλον αἰσθητῶς εἰς τὴν ἀλματώδη ἀνάπτυξιν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Στόλου.

Διατελῶ μετὰ τιμῆς καὶ ὑπολήψεως  
ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ

Πειραιεύς, 13 Φεβρουαρίου 1961

Σ. η μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Γράφομεν εἰς δλῶν σελίδα. Δὲν ὑπεκινήθημεν ὑπὸ τὸν ἐπιστολογράφον. Ζήμεν τὰς δυσκολίας τοῦ Σώματος καὶ θέλομεν νὰ τὸ ίδωμεν ἀπολλασσόμενον τῶν ἐμποδίων, ποὺ παρακωλύουν τὴν ὄμαλην τοῦ ἀνάπτυξιν.

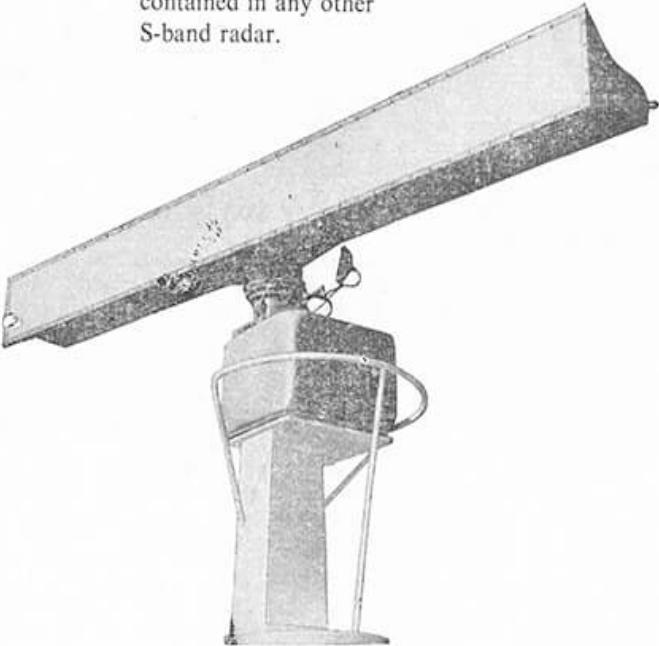
## BUNKER, ΣΤΟ ΝΑΥΑΡΙΝΟ

Πλοιοκτῆται πλοίων ἔξωτερικῶν γραμμῶν, διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν τῶν πλοίων σας προτιμᾶτο τὸ ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ. Είναι πρὸς συμφέρον σας. 'Υπόρχει ΣΑΛΕΠΙ μὲν νέρο. 'Ο πράκτωρ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΧΑΛΚΙΔΗΣ, προσφέρεται νὰ σάς ἔξυπνητήσῃ. 'Οσα πλοία προσήγγισαν τὰ ἔξυπρότερα ταχύτατα. 'Ενεργούνται ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ, ΆΛΛΑΓΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ. 'Απευθύνηται στὸ τηλέφωνον 19 — ΠΥΛΟΥ.



## The most advanced S-Band True Motion Radar in the world

The Decca TM-S 2400 is a  
revolutionary 10 cm. radar of the highest  
quality and performance. It possesses  
ten unique features, none of which is  
contained in any other  
S-band radar.



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

## DECCA X-BAND RADAR

The D11 range of 3 cm. radar comprises  
11 sets with a choice of performance,  
size and price more exactly suited to the  
individual needs of every class of  
ship than ever before.



## Η ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

### ΤΟ 14ΟΝ ΠΑΝΝΑΥΤΙΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΚΑΙ Η 40ΕΤΗΡΙΣ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

**ΘΕΡΜΑΙ ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ ΑΓΑΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΑ ΝΑΥΤΗΝ ΚΑΙ ΕΚΤΙΜΗΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.**

Η Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδία έορτάζει την 40ετηρίδα της — ιδρύθη τώρα 1920 — καὶ ὁ ἔορτασμὸς αὐτὸς συνέπεσε μὲ τὴν σύγκλησιν τοῦ 14ου Πανναυτικοῦ Συνεδρίου.

Τὴν παρελθόνταν Κυριακὴν 26ην Φεβρουαρίου εἰς τὴν νέαν μεγαλοπρεπῆ αἰθουσαν τῶν ναυτικῶν ἔορτῶν, εἰς τὸ Πασσαλιμάνι, ἡρχιστέ τὰς ἐργασίας του τὸ Συνέδριον, μὲ τὴν συμμετοχὴν ὄλων ἀνεξαιρέτων τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων καὶ ἀντιπροσωπειῶν των ἀπὸ τὰς νήσους καὶ τὸ ἔξωτερικόν.

Παρέστησαν κατὰ τὴν ἐναρκτήριον πανηγυρικὴν συνεδρίασιν πλῆθος ἐπιόντων καὶ ἐπιλέκτων φίλων τῆς Ναυτιλίας μας. Μεταξὺ αὐτῶν οἱ ὑπουργοὶ κ.κ. Ἀνδριανόπουλος, Βογιατζῆς καὶ Ἀλιπράντης, ὁ ναυάρχος κ. Σακάρης, ὁ πρόεδρος τῆς Ἐφοπλιστῶν κ. Ἀνδρέαδης, ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου κ. Δ. Χανδρῆς, πλεῖστοι ὅσοι ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος καὶ ἐκπρόσωποι διαφόρων Ἐργατικῶν Όμοσπονδιῶν, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν κ. Μακρῆν τῆς Γενικῆς Συνομοσπονδίας Ἐργατῶν Ἑλλάδος καὶ ὄλλοι. Τὴν Διενῆ τῶν Μεταφορῶν ἔξεπροσώπησεν ὁ κ. Τένναντ, τῆς Όμοσπονδίας Ἀγγλων ἀξιωματικῶν θαλάσσης καὶ ἀρροφορίας. Παρέστη ἐπίσης καὶ ὁ ἐργατικὸς ἀκόλουθος τῆς ἐν Ἀθήναις Ἀγγλικῆς Πρεσβείας.

Ο χώρος τοῦ παρόντος τεύχους δὲν μᾶς ἐπιτρέπει, ἀτυχῶς, νὰ ἀσχοληθῶμεν διὰ μακρῶν, ὥστε ἐπρεπε, μὲ τὴν ιστορικὴν σταδιοδρομίαν τοῦ ναυτεργατικοῦ συνδικαλισμοῦ καὶ τὴν ἔμνωφελεστάτην δρᾶστιν τῆς Π.Ν.Ο. Αἱ σελίδες αὐτὰ ήρχισαν ἐκτυπούμεναι, ἐνῷ ἐλάμβανε χώραν ἡ ἐναρκτήριος συνεδρίασις. Κατέστη, συνεπῶς, ἀδύνατον νὰ περιλάβωμεν εἰς τὰς σελίδας τοῦ παρόντος τεύχους τὰ ὅσα ἀπὸ πλείστους ὅσους διασκετιμένους ὀμιλητάς, ἐλέχθησαν διὰ τὴν Π.Ν.Ο., τὸν Ἑλληνα ναυτικόν, τὸ ἔργον του καὶ τὴν Ναυτιλίαν ἐν γένει. Ἀρκούμεθα νὰ καταχωρίσωμεν τοὺς λόγους τῶν τριῶν κυρίων ὀμιλητῶν, τῶν κ.κ. Πετρουλῆ, Ἀνδριανόπουλου καὶ Ἀνδρέαδην, λυπούμενοι διότι παραπλεύμεν τὸν ἔξοχον λόγον, τὸν τόσον προσηρμοσμένον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα, τὸν Ὑπουργού τῆς Παιδείας κ. Βογιατζῆ, τὸν κ. Λ. Μπουρινᾶ τὸν χαιρετισμόν, τὸν μετόπων προτάσεων πρωτοτύπων καὶ πλήρη ἀγάπης διὰ τὸν ναυτικόν, καὶ τοῦ κ. Μακρῆ τὸν ἐμπνευσμένον λόγον ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ συνδικαλιστικοῦ κινήματος.

Ολῶν οἱ λόγοι κατεχειροκροτήθησαν. «Ολοι ἔξηρον τὸ ἔργον τῆς Διοικήσεως τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὴν ὁποίαν καὶ φόρον τιμῆς ἀπέτισαν διὰ τὴν θετικὴν συμβολὴν τῆς εἰς τὴν δημιουργίαν τῆς Μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ο κ. Τένναντ διὰ μακρῶν ἐπίσης ἀνεφέρθη εἰς τὸ ἔργον τῆς Π.Ν.Ο. καὶ ἐτόνισε τὴν μεταξὺ αὐτῆς καὶ τῆς Δ.Ο.Μ. ἀλληλεγγύην.

Θὰ δοθῇ, πιστεύομεν, ἡ εὐκαιρία ἐπὶ τῆς συμβολῆς αὐτῆς διεξοδώτερον νὰ ἀσχοληθῶμεν αἱ στήλαι αὐταῖ. Εἶναι αἱ ἀρμοδιώτεραι.

#### **Χαιρετισμὸς τοῦ κ. Καραμανλῆ**

Ο κ. Καραμανλῆς ἔχαιρέτησε τὴν ἔναρξιν τοῦ Συνεδρίου διὰ τοῦ κάτωθι τηλεγραφήματος:

ΛΥΠΟΥΜΕΝΟΣ ΜΗ ΔΥΝΑΜΕΝΟΣ ΠΑΡΑΣΤΩ ΛΟΓΩ ΚΩΛΥΜΑΤΟΣ ΧΑΙΡΕΤΙΖΩ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΟΣΜΟΥ ΟΙΤΙΝΕΣ ΥΠΟ ΠΝΕΥΜΑ ΕΙΛΙΚΡΙΝΟΥΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕΤΑ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΥΝ ΠΡΟΟΔΟΝ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΚΑΙ ΕΥΧΟΜΑΙ ΠΛΗΡΗ ΕΥΟΔΩΣΙΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΤΩΝ ΣΤΟΠ.— ΚΥΒΕΡΝΗΣΙΣ ΜΟΥ ΟΠΩΣ ΠΑΝΤΑ ΘΕΛΕΙ ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΥΣΑ ΜΕΤΑ ΣΤΟΡΓΗΣ ΉΘΙΚΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ.

Πρόεδρος Κυβερνήσεως  
Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

#### **Ο λόγος τοῦ κ. Πετρουλῆ**

Ιστορικὸς ὑπῆρξεν ὁ λόγος τοῦ Γεν. Γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. Τὸν δημοσιεύομεν κατωτέρω ὄλοκληρον. Εἶναι τὸ πιστεύων ἐνὸς ναυτικοῦ συνδικαλιστοῦ, τοῦ ὁποίου αἱ ἀρχαὶ ἐφημόρσθησαν καὶ ἀπέδωσαν πολλά.

Κύριοι,  
Συνάδελφοι,

Τὴν 11ην Νοεμβρίου τοῦ 1920 ἐτέθησαν τὰ θεμέλια τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Όμοσπονδίας διὰ τῆς συγκροτήσεως τοῦ πρώτου ιδρυτικοῦ Συνεδρίου της ἀπὸ τοὺς πρωτοπόρους ἀγωνιστὰς τοῦ ναυτικοῦ συνδικαλιστικοῦ κινήματος.

Συνεπήρωθησαν σαράντα χρόνια. Σαράντα χρόνια δράσεως καὶ ἀγωνίας κάτω ἀπὸ τὸ λάδαρον τῆς ιστορικῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Όμοσπονδίας, τὸ ὁποῖον συμβολίζει τοὺς πόθους καὶ τὶς λαχτάρες μᾶς δλοκλήρου τάξεως, τῆς τάξεως τῶν Ἑλλήνων θαλασσοπόρων, ποὺ ἀποτελοῦν τὸν ἔγκεφαλον καὶ τοὺς βραχίονας, τοὺς κινοῦντας ἀνὰ τὴν ύδρογειον τὴν Ἐμπορικήν μας Ναυτιλίαν.

Αὐτήν τὴν 40ὴν ἐπέτειον ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Όμοσπονδίας ἔορτάζει ὁ ναυτικὸς μας κόσμος στήμερον, ἐνῷ ἀρχίζει τὰς ἐργασίας του τὸ 14ον Πανναυτικὸν Συνέδριον, τὸ ὁποῖον θὰ σημειώσῃ εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Π.Ν.Ο., ἀλλὰ καὶ ἀφετηρίαν πρὸς νέας θαρραλέας καὶ ἀποφασιστικάς ἐξορμήσεις διὰ τὴν περαιτέρω ἐξέψωσιν τῆς θέσεως τῶν Ἑλλήνων βιοπλαστῶν τοῦ κύματος καὶ τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

Τὸ σημερινὸν 14ον Πανναυτικὸν Συνέδριον μας εἶναι βέβαια ἔνας ἀπὸ τοὺς σταθμοὺς ποὺ ἐγνώρισε μέσα εἰς τὴν σαραντάχρονον πορείαν του ὁ θεσμὸς τῆς Π.Ν.Ο. «Ομως, ὁ σταθμὸς διπού σταθμέομεν σήμερον ἔχει τούτο τὸ ίδιαιτερὸν ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς προγενεστέρους, διτὶ εύρισκεται εἰς ὑψηλέστεραν ἀνάτολαν καὶ διτὶ ἀπὸ τὸ σημεῖον ἐκκινήσεως ἔχομεν διανύσει ἀπόστασιν προσεγγίζουσαν τὸν ἡμίσιον αἰώνα. Δυνάμεια, λαοπόν, μὲ μακροτέραν ὀπτικὴν ἀκτῖνα νὰ ἀπενίσωμεν καὶ νὰ κατοπτεύσωμεν τὸν διανύστατα ιστορικὸν χώρον.

Σάς προσκαλῶ νὰ ἐπιχειρήσωμεν μαζὶ μίαν σύντομον ἀναδρομὴν εἰς τὴν ιστορίαν τῶν σαράντα χρόνων ζωῆς καὶ ἀγώνων τῆς Π.Ν.Ο., νὰ στοῦνται εἰς τὰ πλέον ἐξέχοντα γεγονότα τῆς καὶ νὰ καταλήξωμεν εἰς τὰ σύγχρονα ἐπιτεύγματα διὰ νὰ κάμωμεν τὰς ἀποτιμήσεις καὶ διοικησίεις των.

Θὰ εἶναι ἡ ἀναδρομὴ αὐτὴ μηνόδουν δι' ἐκείνους οἱ διποῖοι ὑπῆρχαν οἱ σκαπανεῖς καὶ θεμελιώται τῆς ψηφιλῆς ίδεας τῆς συσσωματώσεως τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου ὑπὸ τὸ λάθαρον τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Όμοσπονδίας καὶ οἱ διποῖοι ήγαλμοθησαν εἰς τοὺς ἀγώνας διὰ νὰ δώσουν σάρκα καὶ ὄστα εἰς τὴν μεγαλόπονον αὐτὴν ίδεαν τῆς ἐργατικῆς ἀλληλεγγύης τῶν θαλασσομάχων μας.

Μέσα εἰς τὰ περιωρισμένα πλαστία ἐνὸς λόγου δὲν εἶναι βέβαια δυνατέν νὰ περιληφθοῦν τὰ γεγονότα μιᾶς τεσσαρακονταετίας. «Η Διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. ἐπιβιωμούσται νὰ ξαναζωτανέψῃ εἰς τὴν μήμην τῶν παλαιοτέρων ἀλλὰ καὶ νὰ γνωρίσῃ εἰς τοὺς νεωτέρους τὴν δράσιν, τοὺς ἀγώνας καὶ τὰς ἀγώνιας σαράντα δλοκλήρων ἐτῶν τοῦ ὡραγωμένου ναυτικοῦ μας κόσμου θετεῖ στήμερον εἰς κυκλοφορίαν τὴν σύντομον ἔξιστόρησην τῆς ιδρύσεως, τῆς δράσεως καὶ τῶν ἀγώνων τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς Όμοσπονδίας. Θέλει δὲ νὰ πιστεύῃ, διτὶ ἀναδρομήν τοῦ ναυτικοῦ μας προσοχήν καὶ ἐνδιαφέροντος τόσον ἀπὸ τοὺς ναυτικούς δισον καὶ ἀπὸ τοὺς ἐργαζομένους γενικῶν τῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τοὺς κοινωνιολόγους, τεύς πολιτειούμενούς καὶ σκούπων αὐτούς τούς σακούντας ὑπέθυνα πολιτικά καὶ κρατικά λειτουργήματα διὰ νὰ ἔχαγονται τὰ ἀναγκαῖα συμπέρασματα.

Περιγράφει τὴν δημιουργικὴν δρᾶσιν ἐνὸς ζωντανοῦ τημήματος τοῦ Ἐλεύθερου Δημοκρατικοῦ Συνδικαλισμοῦ τῆς χώρας μας, διτὶ ὁποῖος πιστεύομεν, διτὶ ἀποτελεῖ τὴν κοινωνικὴν συνείδησην τοῦ «Ἐθνους». «Ἀποτελεῖ ἀναπόσπαστον κοινωνικὸν λειτούργημα τοῦ υφισταμένου πολιτικοῦ, κοινωνικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ καθεστώτως, η ἀσκησης τοῦ διποίου ἀπαιτεῖσθαι σωφροσύνην, διορατικότηταν, συγχρονισμόν, ρεαλισμὸν καὶ μαχητικότηταν, διατητούνται νὰ δύναται νὰ ἐκπληρώνῃ τὸν προορισμόν του ὡς ζωντανή κινητήριας δύναμις πρὸς πραγματοποίησιν τῶν ἀναγκαίων κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν μεταρρυθμίσεων καὶ προσαρμογῶν τῶν κοινωνικῶν πεζών, αἵτινες ἐνδείκνυνται διὰ τὴν δμαλήν καὶ ἀπόρσκοπτον λειτουργίαν τοῦ παραγωγικοῦ καὶ κατ' ἀκόλουθον καὶ τοῦ πολιτικού μπανισμοῦ.

Διανύσουμεν ἐπόκην ριζικῶν μεταβολῶν, αἱ διποῖαι ἐπέρχονται μὲ ταχὺν ρυθμὸν ἐξ αἰτίας τῶν τεχνικῶν καὶ ἐπιστημονικῶν προόδων καὶ αἱ διποῖαι ἔχουν τὰς ἀντανακλάσεις τῶν ἐπὶ τῆς κοινωνικῆς καὶ πολιτικῆς ζωῆς. «Ολόκληρος ἡ γηνὴ σφαῖρα μας συνταράσσεται ἀπὸ τὰς σημείουμένας μεταβολάς. «Ο καθημερινὸς Τύπος γέμει εἰδήσεων ἐπὶ τῶν δραματικῶν πολιτικῶν καὶ κοινωνικῶν γεγονότων τὰ διποῖα λαμβάνουν χώραν εἰς τὰς πέντε ἡπέριους.

Ο ἐλεύθερος συνδικαλισμὸς διφεῖλει νὰ παρακολουθῇ μὲ ἀγρυπνον δύμα τὰ γεγονότα αὐτὰ καὶ νὰ δίδῃ τὴν συμβούλην καὶ συμβολήν του, ιδιαιτέρως πρὸς τοὺς ἐργαζομένους τῶν χωρών τῆς Ασίας, τῆς Αφρικῆς, τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς, οἱ διποῖοι ἀποτινάσσουν τὴν ἀποκιοκρατίαν καὶ κατακτοῦν τὴν ἐλεύθερίαν καὶ τὴν ἀνεξαρτησίαν των.

«Ανώριμοι, διμώ, καθὼν εἶναι κινδυνεύοντας νὰ πέσουν ἀπὸ τὴν Σκύλλαν εἰς τὴν Χάρυδδιν, εἰς τοὺς δυνχάς τοῦ Σοδιετικοῦ νεοϊμπεριαλισμοῦ.

«Η Διεθνής Συνομοσπονδία τῶν Ἐλεύθερων Ἐργατικῶν Συνδικάτων καθὼν καὶ η Διεθνής Όμοσπονδία τῶν Εργατῶν Μεταφορῶν, διποῖοι καὶ διποῖοι διμοιστεπαγγελματικοὶ ὁμοσπονδίαι, ἔχουσαι πλήρη συνείδησην τῶν ἐπικρεμαμένων κινδύνων, ἀναπτύσσουν σύντονον συντονισμένην δραστηριότηταν παντού ὅπου βλέπουν νὰ κάμη τὴν ἐμφάνισιν του

**NEPTUNE SHIPPING AGENCIES C. LTD.**  
**SHIP SUPPLIES**

**A. A. PESMATZOGLOU - B. M. KAWAI**

**ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ,  
ΥΔΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ**

TELEPHONES :	I, I-CHOME, KAIGAN-DORI NAKA-KU, YOKOHAMA, JAPAN
2-2574	P. O. Box 231
2-4493	KAKIS YOKOHAMA

ό κομμουνιστικός και τὸ συνδικαλιστικόν του προγεφύρωμα: 'Η Παγκόσμιος Συνδικαλιστική Όμοσπονδία, ή γνωστή Π.Σ.Ο., διὰ νὰ ἀναχαιτίσουν τὴν δρᾶσιν της καὶ νὰ ἀνακόψουν τὸν δρόμον τῆς.

Μέσα εἰς τὰ πλαίσια τῆς προσπαθείας αὐτῆς ἐγγράφεται καὶ ἡ πρόφαστος ἐπίσκεψις εἰς τὴν χώραν μας τῆς ὑπὸ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τῆς Διεθνούς Συνομοσπονδίας 'Εργατικῶν Συνδικάτων συναδ. 'Ομέρ Μπεκιού διεθνούς συνδικαλιστικῆς ἀποστολῆς. 'Ἄς ἐπίσωμεν, διὰ ἡ φωνὴ τὴν ὅποιαν ὑψωσεν ἀπὸ κοινοῦ μὲ τὴν Γενικήν μας Συνομοσπονδίαν 'Εργατῶν 'Ελλάδος εἰς τὴν ἑκδοθεῖσαν κοινὴν ἀνακοίνωσιν ἔτη εὑρη τὴν δέουσαν ἀπήχησιν πρὸς ὄλας τὰς κατευθύνσεις, πρὸς τὰς ὅποιας ἀπευθύνεται.

### ΜΙΑ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Μετὰ τὴν μικρὰν αὐτὴν παρένθεσιν ἡ ὅποια μᾶς ἐπέτρεψε νὰ ρίψωμεν σύντομον ματιάν εἰς τὸν παγκόσμιον χώρον, ἐπανερχόμεθα εἰς τὴν γαλανὴν περιοχὴν ποὺ ἔδρασε καὶ δρᾷ ἡ Πανελλήνιος Ναυτικής Όμοσπονδία.

'Η ἰδρυσις τῆς Π.Ν.Ο. συνοδεύεται ἀπὸ τὸν πόνον τῆς γέννας ποὺ εἶναι τὰ σύνδρομον κάθε νέας ζωντανῆς ὑπάρξεως, ἡ ὅποια ἔρχεται εἰς τὸν κόσμον αὐτὸν. Καὶ εἰναι ἀληθές, ὅτι διὰ τὴν φυσικὴν γένεσιν ἔχει ἐπινοηθῆ ὁ ἀνώδυνος τοκετός, εἶναι ἀμφιβολον, δυνατ, ἔαν καὶ εἰς τὰ κοινωνικὰ φαινόμενα θὰ φθάσῃ ποτὲ ὁ ἀνθρωπὸς μὲ τὴν ψυχρὰ λογικὴν νὰ ρυθμίζῃ τὰς κοινωνικὰς σχέσεις καὶ νὰ ἔχει φανισθῇ ἐντελῶς ἀπὸ αὐτὰς τὸ ἀνθρώπινον στοιχεῖον ποὺ χαρακτηριστικόν του γνώρισμα εἶναι ἡ πάλη καὶ ὁ ἀγών.

'Η Πανελλήνιος Ναυτικής Όμοσπονδία ἀπὸ τὰ πρώτα της βήματα ἀποδύνεται εἰς τὸν ἀγώνα κατὰ τῆς κοινωνικῆς ἀδικίας καὶ παλαίσει νὰ κάμη αἰσθητὴν τὴν παρουσίαν τῆς ὡς προμάχου τῶν συμφερόντων τῶν βιοπαλαιστῶν τοῦ κύματος. Τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἐκόχλαζον τὰ συναισθηματικὰ στοιχεῖα, η πείρα τῆς συνδικαλιστικῆς ζωῆς ποὺ ἔχομεν σήμερον δὲν ὑπῆρχε.

'Αλλὰ καὶ ἕκ μέρους τοῦ ἀντιθέτου στρατοπέδου, ἔκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἦτο ἀνέπτυγμένη ἡ κοινωνικὴ συνείδησις καὶ μόνον κίνητρόν των ἦτο ἡ πραγματοποίησις δοσον τὸ δυνατόν περισσότερων κερδῶν ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς ἐργασίας. 'Οπως καὶ ἔκ μέρους τοῦ Κράτους ἔλλειπε ἡ κατανόησις τῶν κοινωνικῶν προβλημάτων. 'Η διμερῆς καὶ τριμερῆς συνεργασία ὑπὸ τὴν μορφὴν ποὺ ἔχει ἀναπτυχθῆ εἰς τὸ σημερινὸν στάδιον, εἰς τὰς σχέσεις ἐργασίας ἐν τῇ ναυτιλίᾳ, ἀπουσίαζεν ἔξ δλοκήρου.

Τὸν κοχλασμὸν αὐτὸν τῶν ψυχῶν καὶ τῶν πνευμάτων κατὰ τῆς κοινωνικῆς ἀδικίας ἔξεμπαλλεύθη ἐπιδεξιός τὸ κομμουνιστικὸν κόμμα 'Ελλάδος καὶ ἥδη ἀπὸ τὰ πρώτα ἡμερῶν τῆς ζωῆς της η Π.Ν.Ο. πείθεται νὰ συνάψῃ ὀργανικούς δεσμούς μὲ τὴν κομμουνιστοκρατούμενην Γενικὴν Συνομοσπονδίαν 'Εργατῶν 'Ελλάδος, ἡ ὅποια ὡς γνωστόν, τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἀνήκειν ἐπισήμως εἰς τὸ Κ.Κ.Ε. Εἰς τὰς συνεδριάσεις τῆς Διοικήσεως τῆς Π.Ν.Ο. παρακάθηται ἐπισήμως ὁ Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ Κ.Κ.Ε. Γιάννης Κορδάτος, ὡς γνωστός σήμερα συγγραφεὺς κομμουνιστικῶν συγγραμμάτων.

Καὶ θὰ διαπιστώσῃ τούτο τὸ παράδοιον ὁ ἀναγνώστης τῆς συντόμου ιστορίας τῆς Π.Ν.Ο.: 'Οτι ἐνῷ ἡ πλειστηρία τῆς Διοικήσεως τῆς ἀντιπίθεται εἰς τὸν παραλογισμὸν τῶν κομμουνιστικῶν στοιχείων δὲν ἔχει τὴν δύναμιν νὰ ἀποσπασθῇ ἀπὸ τὴν θαυμάσιμον περίπτωξιν τῆς μὲ τὸ Κ.Κ.Ε. Ἐλείπεται ἡ αὐτοτέλεια τῆς λογικῆς κρίσεως ποὺ εἶναι καρπὸς πείρας καὶ συγκρούσεως σῶμα πρὸς σῶμα μὲ τὰς ἀντιδότητας τῆς συνδικαλιστικῆς ζωῆς.

Τὴν τυφλὴν θὰ ἐλέγαμεν ἀντίδρασιν τοῦ ὀργανισμοῦ τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὰς ἐπικρατούσας τὴν ἐποχὴν ἐκείνην σχέσεις ἐργασίας ἐν τῇ ναυτιλίᾳ κατόπιν παρορμήσεων καὶ παγιδεύσεων τοῦ κομμουνιστικοῦ κόμματος δὲ ναυτικὸς κόσμος ἐπλήρωσεν σκριβά. Διότι καὶ διὰ ἀκόμη ἔγινοντο δεκτὰ τὰ προβαλλόμενα αἵτηματά του, ἡ κομμουνιστική Γ.Σ. Ε.Ε. εύρισκε τρόπους νὰ ρίπτῃ εἰς ἀπεργιακούς ἀγάνακτας τὰς ὠργανωμένας ναυτεργατικὰς δυνάμεις διὰ νὰ ἔξυπηρετη τὸν πολιτικὸν σκοπού τοῦ κομμουνιστικοῦ κόμματος 'Ελλάδος.

Τελικῶς, η Π.Ν.Ο. καταρρώνει νὰ ἀποτινάξῃ τὴν κομμουνιστικὴν κηδεμονίαν. 'Οταν δὲ κομμουνιστός ἔχασε τὴν λαβὴν του ἐπὶ τῆς Π.Ν.Ο. ἴδρυε καθαρῶς κομμουνιστικὸν ὄργανωσιν, τὴν Ναυτεργατικήν 'Ενωσιν 'Ελλάδος, ἡ ὅποια διέσπασε τὸ ναυτεργατικὸν κίνημα καὶ ἦτο ὁ φορεὺς τῆς κομμουνιστικῆς πολιτικῆς μέσα εἰς τὴν συνδικαλιστικὴν κίνησιν τῶν ναυτικῶν. 'Η ἐπιρροή της ὑπῆρξεν ἐν τούτοις μηδαμινή, ἀλλὰ τὰ στελέχη τῆς ἀπετέλεσαν τοὺς πυρήνας ποὺ ἐστελέχωσαν εἰς τὸ

ξωτερικόν, κατὰ τὴν περίοδον τοῦ Βου παγκοσμίου πολέμου, τὴν κομμουνιστικὴν Ο.Ε.Ν.Ο.

'Η Π.Ν.Ο. ἀπολλαγεῖσα ἀπὸ τὴν κομμουνιστικὴν ἐπιρροὴν ἀρχίζει νὰ χαράζῃ τὴν γραμμὴν τοῦ ἐλευθέρου συνδικαλισμοῦ εἰς τὴν δρᾶσιν τῆς. Εἰς μίαν περίοδον ἀνατάσσεται κατὰ τὴν ὅποιαν διεξάγει σκληρὸν ἀγώναν ἐπιδιώσεως ὁ ναυτοκός κόσμος μέσα εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκουμενικὴν κρίσιν τῶν ἑταῖρων 1929 — 1932 ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἐπλήγη δεινῶς καὶ ἡ Εμπορικὴ Ναυτιλία η Π.Ν.Ο. ὄργανων τὴν 11η Μαΐου 1932 τὴν μεγάλην πορείαν πείνης τῶν ναυτικῶν μὲ ἀφετηρίαν τὸν Πειραιάν καὶ τέρμα τὴν εἰς 'Αθηνὰς οἰκίαν τοῦ τότε Πρωθυπουργοῦ τοῦ ἀειμήστου 'Ελευθερίου Βενιζέλου.

Θέαμα μοναδικὸν καὶ βαθύτατα συγκινητικὸν ἡ μακρὰ ἐκείνη φάλαγξ τῶν 'Ελλήνων θαλασσομάχων, οἱ ὅποιοι ἔθαψαν κατὰ μῆκος τῆς ὁδοῦ 'Αθηνῶν — Πειραιῶς καὶ ἐξεδήλων κατὰ τρόπον ἐπιθλητικὸν τὴν ἀπόφασιν τῶν νὰ μην ἀποθάνουν τὸν ἔκ πείνης θάνατον. 'Ηταν ἡ ἐποχὴ κατὰ τὴν ὅποιαν ἐν σωματεία μὲ ἀφθονίαν οἴκον της Π.Ν.Ο. ἐδέχθη καὶ ὑπέγραψε τὴν ἀποκληθεῖσαν «εὐλογικὴν σύμβασιν πείνης, διὰ τῆς ὅποιας οἱ ναυτικοὶ ἔθεψαν νὰ ἔργασθον μὲ χαμηλούς μισθών διὰ νὰ ἡμιπρέσση νὰ κινηθῇ νὰ ναυτίλιον μας καὶ νὰ ἐπιδιώσῃ ὁ κόσμος τῶν ναυτιλομένων.

Σταδιόν εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Όμοσπονδίας ἀποτελεῖ ἐπίσης η Παναυτική Συνδιάστεψις τοῦ Μαΐου 1936, ἡ ὅποια κατώρθωσε νὰ συσπειρώσῃ τὰς διεσπαρμένας συνδικαλισμένας δυνάμεις τῶν ναυτικῶν καὶ νὰ προγραμματίσῃ τὰς ἀμέσους ἐπιδιώξεις διὰ τῆς δράσης τῶν ναυαγκαίων ἀγώνων.

Αἱ ἐπακολούθησασι εξελίξεις, ὁ πόλεμος καὶ ἡ κατοχὴ ἀνέκοψαν μερικῶς τὴν πραγματοποίησιν τῶν προγραμματισθέντων.

Κατὰ τὴν περίοδον τῆς κατοχῆς οἱ ἑπτά κεφαλῆς τῆς Π.Ν.Ο. ἐπέτυχον τὴν ὄργανων συστίτιων, ἐνισχύομενα ἀπὸ τὸν σημερινὸν Διευθυντὴν Μελετῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Παγώνην καὶ τοὺς 'Εφοπλιστάς κ.κ. Παναγιώτην Γιαννουσλάτον καὶ Γεώργιον Χρήστου Λαϊμόν καὶ διανομῆς ἐπιδιομάτων εἰς τὸν ἀποκλεισθέντας εἰς τὸν Ἐλλάδα ναυτικούς, ὡς καὶ εἰς τὰς οἰκουμενικές ἔκειναν, οἱ δόποιοι εἰργάζοντα εἰς τὰς συμμαχικάς μεταφοράς πολεμικοῦ ύλικου, ἀπὸ τὸν ὅπειρος περὶ τὰς δύο χιλιάδες δράσων τὴν ζωὴν τῶν ὀλοκαυτωμάτων εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς ἐλευθερίας. 'Η Π.Ν.Ο. οὕτω ἔωσε καὶ ἐκέρδισε τὸν ἀγώνα τῆς ἐπιδιώσεως τῶν ναυτικῶν κατὰ τὴν περίοδον τοῦ περιστατικοῦ Ταμείου.

'Αποφασιστικὴν σημασίαν εἶχε κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡ ἐπιτυχὴς ἐνέργεια τοῦ ἀειμήστου 'Αθραόμ 'Υπουργού τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας τότε, ὁ δόποιος μετέβη εἰς τὴν Αμερικὴν καὶ ἐξησφάλισε τὰ 100 πλοίοι τύπου Λίμπερτο, διπλανά ἀπέτελεσαν τὸν πυρῆνα τῆς ἀνοικοδομήσεως τοῦ Εμπορικοῦ μας στόλου.

'Ἐξ ὅλου, συμβολὴν οὔσιαστικὴν εἰς τὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ ἀπόψεως εἰσφορῶν προσήνεγκεν δὲ αἰειμήστος Κιζάνης, ὡς υπουργός Υ.Ε.Ν. διὰ τῆς ἐπιψηφίσεως τοῦ σχετικοῦ νόμου, ὁ δόποιος ἔθεσε τὰς βάσεις τῆς ἐνισχύσεως καὶ σταθεροποίησε τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ν.Α.Τ.

'Η ἀπελευθέρωσις ἀνοίγει νέον κεφαλαίον εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Π.Ν.Ο. Προτού, δύνατος, σταθεροποίηση τὴν θέσιν της, ὡς προμάχου τῶν συμφερόντων τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ δώσῃ σκληράς μάχας πρὸς τὴν κομμουνιστικὴν Ο.Ε.Ν.Ο., ἡ ὅποια ἀφοῦ ἐπέτυχε λόγῳ της ἐξελίξεως τῶν πολεμικῶν γεγονότων νὰ ἀναγνωρισθῇ καὶ νὰ δράσῃ εἰς τὸ ξέωτερικὸν ἐπιχειρεῖ τὴν εἰσβολὴν καὶ ἐγκαθίδρυσίν της εἰς τὴν Ελλάδα.

Κατορθώνει νὰ σχηματίσῃ προγεφύρωμα καὶ ἐξαπολύει τὴν ἐπίθεσιν διὰ νὰ καταθροχθῇσῃ τὴν Π.Ν.Ο. μὲ τὸ σύνθημα τῆς ἐνοποιήσεως. Χρησιμοποιεῖ κάθε εἴδους τέχνασμα ἀκόμη καὶ τὰ διενή συνδικαλιστικά στελέχη διὰ νὰ πιέσῃ τὴν κατάστασιν καὶ νὰ ἐπιτύχῃ τὸ σκοπού μενον.

'Η Π.Ν.Ο. ἀντέστη ἀποτελεσματικῶς μέχρις ὅτου αἱ μεταγενέστεραι ἐξελίξεις καὶ ὁ ἐξαπολύθεις ἐναντίον τῆς 'Ελλάδος ἀνταρτοπόλεμος ἔσχισαν τὸ πρωστείον τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. καὶ τὴν ἀπεκάλυψαν οἵαν πράγματι οὗτος: Πρακτερεῖσν τοῦ διεθνούς κομμουνισμού καὶ στρατολόγος

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

### SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP  
TELEPHONE: 82226  
NIGHT: 412905

ναυτικών. Βιά την ένταξιν των εις τάς φάλαγγας τών κομμουνιστών, οι όποιοι έξαπέλυσαν ένοπλον πόλεμον κατά της 'Ελλάδος διά νά την σύρουν αιμάτσουσαν διστιθεν τού σιδηρού παραπέτασμάσσος.

'Η Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδία καθ' άλλη την διάρκειαν του άνταρτοπολέμου άνεπιυσε έντονον δραστηριότητα διά νά άποκαλύψῃ εις τούς διεισδύεις συνδικαλιστικούς κυκλούς τὸν πραγματικὸν χαρακτῆρα τῆς Ο.Ε.Ν.Ο. μετά δὲ τὴν συντριβὴν τῆς κομμουνιστικῆς εἰσβολῆς άνέλαβε τὴν κανονικήν συνδικαλιστικήν της δραστηριότητα.

Καὶ ἀρχίζει περίοδος γονίμου δραστηριότητος. 'Η Π.Ν.Ο. ἐπανασύνθεται τὰς σχέσεις της μὲ τὴν Διεθνῆ 'Ομοσπονδίαν 'Εργατῶν Μεταφορῶν.

Τὴν 10ην Μαρτίου 1947 κηρύσσεται ἡ πρώτη μεταπολεμικὴ ἀπεργία εις τὴν 'Ακτοπλοίαν τὴν ὅποιαν ἡ Κομμουνιστὴν εἰς τὰς 15 'Ιουλίου 1951 ή δευτέρα τοισύτη, ἀπίστης εἰς τὴν 'Ακτοπλοίαν.

Ἄρμοφτεραι αἱ ἀπεργίαι αὐτὰὶ ἔσημεσσαν ἀπόλοτον ἀπίτυχιαν καὶ ἀληξαν μὲ αὔξησιν τῶν ἀπόδοσῶν τῶν ναυτικῶν μας.

'Η Π.Ν.Ο. σταθεροποιεῖ τὰς θέσεις της ἐνός ή ἀναπτυσσομένης ὑπὸ σημαίας εὐκολίας ἐλληνικῆς κυριότητος ναυτιλίας ἀνοίγει γόνιμον πεδίον δράσεως ἐν συνεργασίᾳ μετά τῆς Διεθνοῦς 'Ομοσπονδίας 'Εργατῶν Μεταφορῶν.

'Η ὑπὸ σημαίας εὐκολίας ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας δημιουργεῖ γενικήν κατακραυγήν, διότι ὑπονομεύονται αἱ οἰκονομικαὶ καὶ κοινωνικαὶ κατακτήσεις τῶν ναυτικῶν τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν 'Ελλήνων. Τὰ κρούσματα ἔγκαταλείψεως ἀπροστατεύτων μελῶν πληρωμάτων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ πολλωπλασιάζονται, αἱ διαμαρτυρίαι ὑπάρχουνται ἐκ διαφόρων σημείων τῆς ὑδρογείου. 'Η Π.Ν.Ο. εἰσέρχεται εἰς τὸ προσκήνιον καὶ συνεργάζεται στενῶς μετά τῆς Διεθνοῦς 'Ομοσπονδίας 'Εργατῶν Μεταφορῶν, ἡ ὅποια ὁργανώνει τὸν ἄγνωτον ἐναντίον τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς. 'Η ἐνέργεια συμμετοχῆς τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὸν ἄγνωτον αὐτὸν ἐκδηλώνεται διὰ τῆς ἐκλογῆς τοῦ δημιούργου εἰς τὴν Διεθνῆ 'Επιτροπὴν 'Αγώνος τῆς Δ.Ο.Μ., ἡ ὅποια ἔχει ἐπιφορτισθῆ μὲ τὴν δργάνωσιν καὶ διεξαγωγὴν τοῦ ἄγνωτον ἐναντίον τῶν πλοίων αὐτῶν.

Τὴν 1ην μέχρι 4ην Δεκεμβρίου 1958 δργάνωνται τὸ παγκόσμιον μπούκοτάξ κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ ἀσύδιτους σημαίας. 'Η συμμετοχὴ εἰς αὐτὸν τῶν 'Αμερικανικῶν 'Οργανώσεων προσδίδει ἐντασσεῖν εἰς τὸν ἄγνωτον καὶ νέαν δρμῆν ἀλλὰ ταύτοχρόνως δημιουργεῖ καὶ προσδήματα μὲ τὴν ἀξίωσιν τῶν νάτογράφουν αὐταὶ συλλογικὰς συμβάσεις διὰ τὰ πλοία αὐτὰ ἀνεξαρτήτως τῆς ἐθνικότητος τοῦ πληρώματος. 'Η Διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο. ὑπέρασπιζεται τὴν ὑπέρθεσιν τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων καὶ τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας μὲ σένος καὶ ἀποφασιστικότητα εἰς τὰς διεισδύεις συνδικαλιστικάς συνδικαστικέψεις;

Ταύτοχρόνως στρέφεται πρὸς τοὺς ἐνδιαφερομένους 'Ελληνας 'Ἐφοπλιστὰς καὶ προσπάθει νά καλλιεργήσῃ μετ' αὐτῶν ἀγαθὰς σχέσεις, ώστε νά πειθούν, ὅτι τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον εἶναι ή μόνη ἀσφαλῆς λύσις εἰς τὴν ἔξαπολυθεῖσαν καταδρόμην.

'Η χαραχθεῖσα ἔξ αλλού διακομματικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ καὶ τὰ ληφθέντα ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Κυβερνήσεως μέτρα διὰ τὴν διευκόλυνσιν τῆς προσελύσεως τῶν πλοίων αὐτῶν εἰς τὸ 'Εθνικόν μας νηολόγιον, ἀπετέθεσαν πρόσφορον ποτιχεῖσιν, τὸ διποίον ἡξιοποίησεν πλήρως καὶ ἐντυρφοῦσαν δραστηριότητας Π.Ν.Ο.

Τὸ ἀποτέλεσμα ήτο νά σημειωθῇ ἀδρός στροφῆ πρὸς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον καὶ οὕτω τὸν παρελθόντα 'Οκτώβριον νά ἐορτασθῇ ἐπιστήμως, κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως κ. Καραμανλῆ, τὸ εύτυχές γεγονός τῆς ἐγγραφῆς τοῦ χιλιοστοῦ πλοίου εἰς αὐτό.

'Εκ παραλλήλου περὶ τὰ 600 πλοία ὑπὸ σημαίας εὐκολίας ἐλληνικῆς κυριότητος ἔχουν ἀσφαλίσει τὰ ἐλληνικὰ πληρωμάτων τῶν εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, ἐνῷ τὰ 300 περίπου ἔξ αὐτῶν ἔχουν ὑπογράψει καὶ συλλογικὰς συμβάσεις μὲ τὴν Π.Ν.Ο., ἀνεγνωρισμένας ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ., διὰ τῶν ὅποιων ἔχασφαλίζεται η ἐφαρμογὴ εἰς τὰ ἀπασχολούμενα εἰς αὐτὰ πληρωμάτων τῆς ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως καὶ τῆς ἐλληνικῆς προστατευτικῆς τῶν ναυτικῶν νομοθεσίας.

'Ενα ἄλλο σημαντικὸν ἐπίτευγμα τῆς Π.Ν.Ο. εἶναι διορισμὸς ἀντιπροσώπων τῆς εἰς τοὺς μεγαλυτέρους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ διὰ νά ἔρχωνται εἰς ἐπαφήν μετὰ τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων, τὰ διποία σπανίως προσεγγίζουν εἰς ἐλληνικοὺς λιμένας διὰ νά τὰ νυθεύονται καὶ τὰ διαφωτίζουν ἐπὶ τῶν ὕγιαν συνδικαλιστικῶν ἀρχῶν, νά ἀποτελεύτωνται τῶν τυχὸν διαφορῶν καὶ παραπόνων τῶν καὶ νά φροντίζουν διὰ τὴν



'Ο. Κ. Μάνθος Πετρουλάκης

ἐπίλυσιν τῶν. 'Η σημασία τοῦ ἐπιτεύγματος αὐτοῦ εἶναι πρόδηλος διανάνομοισθι κανεῖς τὸν δηκον τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν οἱ διποίοι κινοῦνται ἀνά τὴν ὑδρόγειον καὶ διὰ τοὺς διποίους παρίσταται ἀνάγκη νὰ ὑπάρχῃ ἐπαφή, ἐνημέρωσις καὶ ἀνδισφέρον. Τοῦτο ἀλλώστε πράττουν καὶ ἄλλαι συδικαλιστικαὶ ὄργανώσεις μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ἔχουσαι τὴν συμπαράστασιν πρὸς τοῦ τόνων τῶν Κύπερνήσεων τῶν ὅσων καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὁργανώσεων.

'Ἐπὶ τὴν εύκαιρια τοῦ 14ου Παναντικοῦ Συνεδρίου μας θὰ θέλαμεν νὰ ἔχαρωμεν τὴν ἔξαπτησιν συμπαράστασιν καὶ κατανόησιν τὴν διποίαν ἔχομεν εἰς τὸ ἔργον μας ἐκ μέρους τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γεωργίου Ανδριανούπολου, τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, οὓς καὶ ἐκ μέρους τοῦ σώματος τῶν Λιμενικῶν Αξιωματικῶν.

'Ἐπίσης ἐπὶ τὴν εύκαιρια αὐτῆς θεωροῦμεν καθῆκον μας νὰ μηνημονεύσωμεν τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας πρὸς τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν καὶ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου ὑπὸ τῶν διατελεσάντων 'Υπουργῶν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀειμνήστων Λαμπριανίδη καὶ Κάντζια καὶ νὰ κάμωμεν εὐγνώμονα μνείαν τῆς ἀναμορφώσεως ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Βογιατζῆ, ὡς ὑπουργοῦ τότε Υ.Ε.Ν. καὶ σήμερον Παιδείας, τῆς νομοθεσίας τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τῆς ψηφίσεως τοῦ νόμου 3170, διποίος ἔθεσε τὰς βάσεις τῆς βελτιώσεως τῶν παροχῶν καὶ τῆς συλλογικῆς ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων τῶν ἐργαζομένων εἰς τὸ πλοίον ἐλληνικῆς κυριότητος ὑπὸ ζένας σημαίας, ἐπιμόνου τότε καὶ σήμερον αἵτηματος τῆς Διοίκησεως μας.

Κατανόησιν ἔξ αλλού καὶ προθυμίαν εὐρίσκομεν καὶ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου καὶ τῶν ὄργανώσεων αὐτοῦ εἰς τοὺς διαφόρους τομεῖς τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ιδιοτέρως τοῦ μεγαλύτερου τομέως τῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας, τῆς Διοίκησεως τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν διὰ τοῦ προσέδρου αὐτῆς κ. Στρατῆ 'Ανδρεάδη, τοῦ διποίου ή εὐρύτης ἀντιλήμενων εἰς τὸ πλοίον, ή πλοίου ἐλληνικῶν προστατεύσαντον εἰς τὰς σχέσεις ἐργασίας ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ.

Χάρις εἰς τὸ εὔκρατον αὐτὸν κλῆμα ἐκαλλιεργήθη καὶ ἀνεπτύχθη τόσον ἀπιτυχῶς ὃ θεσμὸς τῆς διμεροῦς καὶ τριμεροῦ συνεργασίας εἰς τὴν ἐμπορικὴν μας ναυτιλίαν καὶ θεμελιώδηται ἡ κοινωνικὴ γαλήνη ἐπὶ τῶν πλοίων, ἡ διποία ἀποτελεῖ τὴν βασικὴν προϋπόθεσιν διὰ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν, εὐόδωσιν καὶ μεγεθύνσιν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας.

'Η Διοίκησις τῆς Π.Ν.Ο., αἰσθάνεται, τέλος, τὴν υπέρχεσιν νὰ ἐκφράσῃ τὰς θερμάς εύχαριστίας τῆς πρὸς τὸν ἀνώτατον συνδικαλιστικὸν

'Οργανισμὸν τῆς χώρας, τὴν ιστορικὴν Γ.Σ.Ε.Ε., διποίων καὶ πρὸς τὸ Ε.Κ.Π. διὰ τὴν ἔνσιχσιν ής ἔτυχεν καὶ τυγχάνει εἰς τὴν ἀναπτυχθεῖσαν καὶ ἀναπτυσσομένη παρ' αὐτῆς δράσιν.

#### ATENIZONTEΣ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Κύριοι,

Συνάδελφοι,

'Απὸ τὴν σύντομον αὐτὴν ιστορικὴν ἐπισκόπησιν προκύπτει, διτὶ ή Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδία ἐσφυρλατήθη ὡς ὄργανον ἐκπροσωπήσεως καὶ προσπάθειας τῶν συμφερόντων τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, μέσα εἰς τὴν σκληρὰν πάλην ἡ διποία διεξήχθη καὶ διεξάγεται πλούμετωπος. Τὴν πνευματικήν, δημό, οὐσίαν τῆς πάλης αὐτῆς προσδιορίζει η πίστη τῆς διοίκησεως μας ἐπὶ τὴν ἐθνικὴν ἀποστολὴν τοῦ ὑγιούς συνδικαλιστικοῦ κινήματος, διποίως τὸ ἔκφραζει καὶ ἐκπροσωπεῖ ή Γ.Σ.Ε.Ε. καὶ τὸ βασικὸν τμῆμα αὐτῆς ή Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδίας καὶ αἱ κλαϊκαὶ ὄργανώσεις τῆς δινάμεως τῆς πού τὴ συνέθετον.

Πολλαὶ πανταχόθεν ἔχουν διατυπωθῆ κατὰ καιρούς διποίους καὶ τοὺς διποίους ἐπικρίσεις ὡς πρὸς τὸν τρόπον τοῦ χειρισμοῦ τῶν ἐκάστοτε ἀνακυπτόντων προβλημάτων. Οἱ ἐπικρίται ἐστάθησαν πάντοτε ἐπὶ τῆς μιᾶς δχῆς καὶ ἐθεώντο τὴν μίαν πλευρὰν τῆς ροῆς τῶν γεγονότων. 'Αναλόγως τῆς ὀπτικῆς γωνίας, ἀπὸ τὴν ὅποιαν ἐθεώντο διετύπωνταν καὶ τὰς κρίσεις τῶν 'Ενώσεων τοῦ πρότοντον δογματικόν.

'Η Πανελλήνιος Ναυτική 'Ομοσπονδία δημός ἀντεμετώπισε τὰ γεγονότα κατὰ τρόπον ἐποικοδομητικόν. Εύρισκομένη μέσα εἰς τὴν κοίτην τῶν γεγονότων καθὼς ἀνέβλυζον ἀπὸ τὴν ζέουσαν πηγὴν τῆς πραγματικότητος, ἀποτελούσα ὄργανισμὸν ἔχοντα κυρίαν ἀποστολὴν τὴν πλατείαν τῆς θαλασσομαχούσης τάξεως τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ ἐν ταύτῳ ἐνδιαφερόμενη διὰ τὴν γενικωτέραν τύχην τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κινουμένης ὑπὸ τὴν Κυ-

## DEEP SEA AND COASTAL PILOTS

TELEPHONE  
GRAVESEND 4596

47 PELHAM ROAD  
GRAVESEND, ENGLAND

TELEGRAMS, RADIOS  
"HUTCHINSON GRAVESEND,"

Pilots available for British Coast, North Sea and Baltic.  
Pilots can board and land off Dover, Brixham, Fishguard, Holyhead and Thurso.  
Pilots can board at any British or Continental port.  
Radio E.T.A. off boarding port (24 hours notice) to "Hutchinson Gravesend,"

νόλευκον, ήτο πότορχεωμένη νάνειρη με σύνεσιν και νά ακολουθήσῃ τὴν μέρην δόδον ή όποιας αγεί εἰς ἀσφαλεῖς καταστάσεις. Ούδεποτε ἀπεγοπεύθη, διότι ούδεποτε ἔγοιπεθη ἀπὸ φευδαισθήσεις ὡς πρὸς τὰς πραγματικὰς ἀντικειμενικὰς συνθῆκας τῆς ναυτιλίας μας καὶ τὰς ὑπαρχόντας δυνατότητας ἐντὸς αὐτῆς.

Ἡ Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδία ζῆ καὶ υφισταται μέσα εἰς τὴν Ἑλληνικὴν κοινωνίαν καὶ ἐνυφαίνεται μέσα εἰς τὴν ἔξελιξιν τῆς δέν προσδοκῶν ἔξωθεν αὐτῆς ἐπιτεύγματα ὑπὲρ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἀλλὰ μέσα εἰς τοὺς κόλπους τῆς. Ὁ συνδικαλιστικὸς τῆς ρεαλισμὸς προσδιορίζεται ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα καὶ τὴν κατάστασιν εἰς τὴν όποιαν εύρισκεται ἡ Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία.

Ἐπειδή, δώμα, ἡ Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία κινεῖται εἰς τὸν διεθνῆ χώρον, διότι ὑπάρχει καὶ δρᾶ ὁ διεθνῆς ἀλεύθερος συνδικαλισμὸς κομμάτι τοῦ όποιος ἀποτελεῖ καὶ ἡ Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδία ἡ Διοίκησις χαράσσει τὴν δρᾶσιν ἑκείνην, ἡ όποια ἐντάσσεται μέσα εἰς τὸν διεθνῆ ἀλεύθερον συνδικαλισμὸν καὶ ἀξιοποιεῖται μέσα εἰς αὐτὸν. Ἡ σώρων καὶ σταθμισμένη δρᾶσις τῆς ἔξετιμήθη εἰς βαθμὸν ὥστε, τὸ 26ον Συνέδριον τῆς Διεθνοῦς Ὀμοσπονδίας Ἐργατῶν Μεταφορῶν νάδωσῃ θεσιν τακτικοῦ ἀκτελεστικοῦ μέσον εἰς τὴν Διοίκησιν τῆς, εἰς ἀντιπρόσωπον τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Όμοσπονδίας. Ἡ σημασία τοῦ γεγονότος αὐτοῦ εἶναι προφανῆς καὶ ὑπεγραμμίσθη τόσον εἰς τοὺς συνδικαλιστικοὺς δόσον καὶ εἰς τοὺς ἔξασυνδικαλιστικοὺς κύκλους.

Ἡ Πανελλήνιος Ναυτική Όμοσπονδία εύρισκεται σήμερον εἰς τὸ «ζενίθ» τῆς ἀνδροῦ τῆς. Εἰς τὸ προκεχωρημένον αὐτὸν σημεῖον τῆς πρόδου τῆς τὴν εύρισκει τὸ 14ον Παναυτικὸν Συνέδριον. Ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ σταυροδρόμι τῆς πορείας τῆς.

Πολλὰ καὶ μεγάλα καθήκοντα τὴν ἀναμένουν τὴν ἐπαύριον τοῦ 14ον Παναυτικοῦ Συνέδριον, τὸ όποιον καλεῖται νά· προγραμματίσῃ τὴν περιτέρω δρᾶσιν διὰ νά· ἡμπορέσῃ νά· ἀνταποκριθῇ ἡ Π.Ν.Ο. εἰς τὰ καθήκοντα αὐτά.

Ἡ ύπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν Ἐμπορικὴ μας Ναυτιλία ἔλαβε ὄγκωδεις διαστάσεις, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου, σημαντικὸς ἀριθμὸς πλοίων Ἑλληνικῆς κυριότητος ἔξακολουθούν νά· χρησιμοποιούν τὰς λεγομένας σημαίας εὐκολίας. Ἐπὶ τὸν πλοίων αὐτῶν ἀπασχολοῦνται 70.000 ναυτικοί, οἱ όποιοι ἔχουν ἀνάγκην τῶν φροντίδων καὶ τῆς προστασίας τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Όμοσπονδίας. «Ολαὶ αἱ χιλιάδες αὐταὶ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ποὺ παλαίσιουν ἐπάνω εἰς τὰς ἀχανεῖς ἐκτάσεις τῆς ὑδρογείου καὶ δίδουν τὸν μόχθον τῶν διὰ τὴν προκοπή τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας προσδοκούντων κοινωνικὴν δικαιοσύνην, ἵνα δίκαιον μερίδιον ἀπὸ τοὺς καρποὺς τῆς θαλασσοδαρμένης ἐργασίας τῶν ὑπὸ μορφὴν βιδιτιωνέων ἀπόδοχῶν, καλυτέρας κοινωνικῆς καὶ ἀσφαλιστικῆς προστασίας, πληρεστέρας ἀνδιστήσεως καὶ τροφοδοσίας, διληγωτέρων ὡρῶν ἐργασίας καὶ θερμότερας μερίμνης ἐπὶ τὸν πλοίων κατὰ τοὺς μακρομέρους πλόας μακράν τῆς οἰκογενειακῆς θαλπωρῆς καὶ τῶν ἀνέσεων τῆς στεργιανῆς ζωῆς μέσα εἰς τὴν ἀπιένασσευτον βαναυσότητα τῶν στοιχείων τῆς Φύσεως.

Ἄπο τὸ 14ον Παναυτικὸν Συνέδριον, πρὸς τὸ όποιον ἔχει ἐστραμμένα τὰ βλέμματα δόλος ὁ κόσμος αὐτὸς περιμένει τὴν λήψιν τῶν ἐνδειγμένων ἀποφάσεων καὶ τῶν νέων κατεύθυνσεων. Ἀλλὰ καὶ τὸ γενικότερον συνδικαλιστικὸν κίνημα τῆς χώρας μας περιμένει συμβολῆν εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀναδιοργανώσεως καὶ ἀνασυγκρατήσεως τῶν δυνάμεων του κάτω ἀπὸ τὴν καθοδήγησην τῆς Γ.Σ.Ε.Ε. καὶ τὸ ζωηρὸν ἐνθουσέον τῆς Διεθνοῦς Συνομοσπονδίας Ἐλεύθερων Ἐργατικῶν Συνδικάτων καὶ τῶν Διεθνῶν Όμοιοπεταγγελματικῶν Όμοσπονδῶν διὰ νά· συφρυγλατήσῃ τὴν σιδηρᾶν ἐνότητα τῶν ἀλεύθερων συνδικαλιστῶν καὶ νά· ὑψωθῇ εἰς ἀκαταμάχητον δημοκρατικήν. Ἐπαλεῖν κατὰ τοῦ διολκηρωτισμού.

Τερματίζων θὰ πήθεται νά· ἔκφράσω τὴν ἐλπίδα, διὰ τόσον δὲ ναυτιλιακὸς δόσον καὶ δὲ ἡμερήσιος Τύπος, θὰ παράσχουν, ὅπως καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, τὴν ἐνίσχυσιν τῶν εἰς τὸ ἔργον τῆς Διοίκησεως μας καὶ πρὸς τοῦ θερμῶς εὐχαριστούμενον.

Μὲ τὴν ἀδιάστειον πεποιθήσιν, διὰ αἱ ἐργασίαι καὶ αἱ ἀποφάσεις τοῦ Συνέδριον μας θὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς μεγάλας προσδοκίας ποὺ στηρίζονται πανταχόθεν εἰς αὐτὸν καὶ διὰ τὸν ἀποτέλεσην ἀφετηρίων νέων ἔξορμήσεων διὰ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ τὸν κόσμον τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καὶ ἀφοῦ εὐχαριστήσω θερμῶς δόλους τοὺς προσκεκλημένους μας, οἱ όποιοι διὰ τῆς παρουσίας τῶν ἐτίμησαν τὸ Συνέδριον μας, παρακαλῶ τὸν κ.

Ὕπουργὸν Υ.Ε.Ν. δόπως, λαμβάνων τὸν λόγον, κηρύξῃ τὴν ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ 14ου Παναυτικοῦ Συνέδριου.

### ‘Ο λόγος τοῦ κ. Ἀνδριανούπολου Κύριοι Σύνεδροι,

Αισθάνομαι ιδιαιτέρων χαράν, διότι μοῦ δίδεται σήμερον ἡ εὐκαιρία μὲ τὴν ἐπίσημον ἐναρξιν τῶν ἐργασιῶν τοῦ 14ου Παναυτικοῦ Συνέδριου, νά· ἀπευθύνω θερμότατον χαιρετισμὸν καὶ ὡς ἐκπρόσωπος τῆς Κυβερνήσεως, ἀλλὰ καὶ ὡς ἀποτελετή τοῦ μεγαλύτερου ναυτιλιακού κέντρου τῆς χώρας μας, τῆς πόλεως τοῦ Πειραιῶς, πρὸς ἄπαντας τοὺς συνέδρους καὶ ἐκλεκτοὺς ἐκτροφώπους ὅλων τῶν ναυτικῶν ὄργανωσεων, ὡς ἐπίσης πρὸς τοὺς τιμῶντας τὸ συνέδριον μας έκπροσώπους, ἐφοπλιστάς, πολιτευτάς καὶ φίλους τῆς Ναυτιλίας.

Ἡ χαρά μας εἶναι ιδιαίτερα μέχρις ὑπερηφανείας, διότι εἰς τὸ ἐλάχιστον χρονικὸν διάστημα, ποὺ διέρευσεν ἀπὸ τοῦ 13ου Συνέδριου μέχρι σήμερον, τὰ ἐπιτεύγματα τοῦ Παναυτικοῦ Συνέδριου καταπληκτικά, διακηρυσσόμενα ὅχι μόνον ἀπὸ ἡμᾶς τοὺς «Ἐλλήνας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τοὺς πεπειραμένους ναυτιλους καὶ μελετητάς τῶν μεγαλύτερων ναυτιλιακῶν κέντρων τοῦ Κόσμου.

Ἡ μικρὰ Ελληνικὴ Ναυτιλία τοῦ ἔτους 1958, τῶν 549 πλοίων, χωρητικούτης 1.563.106 κόρων, δοκιμασθεῖσα σοδαρώς, μετὰ τῶν ἀλλῶν ναυτιλιῶν τοῦ Κόσμου, ἀπὸ τὴν πρωτοφανῆ Παγκόσμιον Ναυτιλιακὴν κρίσιν, μὲ ἀπραξίαν τοῦ ἐνὸς τετάρτου τῆς δυνάμεως τῆς καὶ μὲ 12.000 ἀνέργους ναυτικούς, ὅχι μόνον ἡδηνῆ νά· ἀντεπεξέλθῃ εἰς τὰ τρομερά κτυπήματα τῆς οἰκονομικῆς δυσπραγίας τῶν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς οἰκονομικῆς ἔξαθλιώσεως τῶν ἀνέργων ναυτικῶν μας, ἀλλὰ μὲ θάρρος, πίστιν καὶ κετανόησιν, ἐπάλασις, διετηρήση καὶ ἀπέκτηση, μάλιστα, περὶ τὰ τέλη τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ τὸν ἐπίμοχθον καὶ ἀξιοζήλευτον τίτλον τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας.

«Ἐλλήνες καὶ ἔνοι καὶ παραπτηράτος τοῦ ἐπιτευχέντος καὶ ἐορτασθέντος πρὸς ὅλίγων μηνῶν μεγαλουργήματος τῶν χιλίων πλοίων 5.100.000 τόννων, τῆς Μεγάλης μας Ναυτιλίας, ἀναγνωρίζουν εἰς τὸ ἀποκαλούμενον ναυτιλιακὸν θαύμα, τὴν ἐνότητα καὶ ἀγαστὴν σύμπνοιαν δῶλων τῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας.

Μὲ πρωτεργάτην καὶ θεμελιωτὴν τῆς Μεγάλης μας Ναυτιλίας, τὸν Πρόδρομον τῆς Κυβερνήσεως κ. Κωνσταντίνον Καραμανλῆν καὶ μὲ ἐμπιστευόντην πρὸς τὸ ἐθνικὸν μας σύμβολον καὶ τὸ κυβερνητικὸν ἔργον, τὸν «Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀκαταπονήτων καὶ ίκανωτάτων ναυτικῶν μας, ἐφέβασμεν σήμερον, μετὰ τριετίαν ἀπὸ τοῦ 13ου συνέδριου, εἰς τὸν ἐπιβλητικὸν ἀριθμὸν τῶν 1.066 πλοίων, χωρητικούτης 5.529.000 κόρων, κατέχοντες τὴν ἐκτηνή θέσιν εἰς τὴν Παγκόσμιον Ναυτιλίαν καὶ ἐργαζόμενοι καὶ μοχθούντες διὰ τὸν ἐπαναπατρισμὸν δῶλων τῶν ὑπὸ ἔνην σημαίαν, ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ποντοπόρων πλοίων.

«Ὀπως κατέχομεν τοὺς μεγαλυτέρους πλωτοὺς κολοσσούς, οἵτινες διασχίζουν τὰς θαλάσσας καὶ τοὺς ὕκεανούς μὲ ἐλληνικὴν ψυχήν, οὕτω τὸ ἐπιθυμούμεν καὶ εὐκολεύει, ὁ πλήρης ἐπαναπατρισμὸς νὰ προσδώσῃ εἰς τὸν νεοσποτκτεύντα τίτλον τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας, τὴν ἀρμόζουσαν μας ὡς κολοσσαίσας ναυτικῆς δυνάμεως, μετὰ τὴν Ἀμερικὴν καὶ Ἀγγλίαν.

Εἴμαι βέβαιος, διὰ τὴν ῥῆσιν τοῦ Θουκυδίδου «μέγα τὸ τῆς θαλάσσης κράτος», θέλει εὑρί τὴν πραγμάτωσίν της καὶ εἰς τὴν σύγχρονον ἐνδόξον «Ἐλλάδα» μας.

Εἰς τὸ μεγάλον αὐτὸν Ἐμπορικὸν μας Στόλον, 70.000 «Ἐλλήνες ναυτικοί, ἀξιωματικοί καὶ ναύται, συνεχίζοντες τὴν πατροπαράδοτον ναυτικὴν ιστορίαν μας, μὲ πίστιν πρὸς τὰ ἐθνικά μας ιδεώδη, σφυρηλατοῦν, μὲ τὰς ἀναμφισθῆτος ἀρετάς καὶ ίκανοτήτας τῶν τὴν πεποίθσιν δῶλων μας, διὰ τὸν ἐλληνικὸν ἔμψυχον οὐλικόν, είναι τὸ κίνητρον καὶ ἡ ἀσφάλεια τῆς Μεγάλης μας Ναυτιλίας.

Εἰς τὴν σημερινὴν πανγχυρικὴν συγκέντρωσιν τῶν ναυτικῶν μας, ὅξιζει νά· λεχθῇ καὶ νά· τεθῇ ὡς κορωνίς τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ἡ ἐπιδειχθεῖσα κατὰ τὰς δυσκόλους στιγμὰς τῆς κρίσεως, στοργὴ καὶ φιλαλητήλα τῶν ναυτικῶν μας, οἵτινες μὲ ιδίας στερήσεις, ἐκουσίων, ὑπεβλήθησαν εἰς θυσίας πρὸς ἀνακούφισιν τῶν πασχόντων ἐκ τῆς ἀνεργίας, συναδέλφων τῶν,

«Ἡ χειρονομία αὐτῆς τῶν ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστικῶν ὄργανωσεων,

## 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

RASHED STR.  
P.O.B. 9

CAIRO  
(SUEZ)

7, BUSTAN STR.

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX,"

άναβισθεί την Ναυτιλίαν μας εἰς ανώτερα ἐπίπεδα πολιτισμού καὶ φανερώνει τον ἄρρεντον δεσμὸν ὀλοκλήρου τῆς ναυτικῆς μας οἰκογένειας, ὅχι μόνον εἰς ἡμέρας χαρᾶς καὶ μεγαλείου, ἀλλὰ καὶ εἰς ἡμέρας κρίσεως καὶ δοκιμασίας.

Τὸ χριστιανικὸν παράδειγμα τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ἃς γίνη φωτεινός φάρος ἀλληλεγγύης καὶ ἄλλων κλάδων τῆς ἔθνικῆς μας οἰκονομίας.

Θὰ μάς ἐπιτραπῇ ἐνταῦθα νὰ ἀναφέρωμεν δι' ὀλίγων τὴν κυβερνητικὴν μέριμναν πρὸς προστασίαν τῶν ναυτικῶν μας ἀπὸ τοῦ τελευταίου συνεδρίου μέχρι σήμερον, ὥστε ἐν τῇ συζήτῃσει νὰ γνωρίζετε τάς καταβληθείσας προσπάθειάς πρὸς ἐπίλυσιν τῶν θεμάτων σας.

Οὕτω: Διὰ τῆς κυρώσεως τῶν συλλογικῶν συμβάσεων ἐκαλύψαμεν τὴν ἑργαζομένην ναυτιλίαν καὶ ἔξησθαίσμεν τὴν εὐρύθμιαν εἰς τὰς σχέσεις Κεφαλαίου καὶ Ἐργασίας, ἐπιτυχόντες αἰσθητὴν βελτίωσιν τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἑργαζομένων εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν καὶ εἰς τὰ πετρελαιοκίνητα καὶ ιστιοφόρα πλοῖα. Ἡ προσπάθεια τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας πρὸς σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων ἐργασίας διὰ τοὺς ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν ὑπηρετοῦντας ναυτικούς, μᾶς εύρισκεις ἀπολύτως συμφόνους καὶ οὐδὲν παραλείπομεν, ὅπως ἔλθωμεν ἀρωγοὶ τῆς ἑνεργείας ταύτης.

Διὰ τοῦ, τὸ πρῶτον τεθέντος ἐν ισχύι, κανονισμοῦ ἐργασίας ἐπιβατηγῶν πλοίων ἑθέσαμεν τὰς βάσεις ρυθμίσεως τῶν ὅρων ἐργασίας τῶν εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ πλοῖα ἑργαζομένων, μὲ προοπτικὴν προσεχοῦς βελτίωσεως καὶ χωραμένης εἰς τὴν μελέτην τῆς προσαρμογῆς τοῦ ἀπὸ 20ετίας ισχύοντος Κανονισμοῦ ἐργασίας ποντοπόρων πλοίων.

Διὰ καταλλήλων ἑνεργειῶν ἐπετύχομεν τὴν δωρεὰν ἔκδοσιν ἡ θεώρησιν τῶν διαβατηρίων τῶν ναυτικῶν μας καὶ τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων ὡς ταξιδιωτικῶν ἔγγραφων καὶ παρ' ἐτέρων εὐρωταϊκῶν χωρῶν.

Ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς γενικῆς ἀπογραφῆς τῶν Ἑλλήνων ναυτιλομένων, ἥτις τὸ πρῶτον ἐφηρμόσθη καὶ ἐστέφθη ὑπὸ πλήρους ἐπιτυχίας θέλει βασισθῆ ἡ ἐπιστημονικὴ πλέον μελέτη καὶ ἐπίλυσις τῶν ἀπασχολούντων τοὺς "Ἐλληνας ναυτικούς ζωτικῶν προβλημάτων καὶ ιδιαιτέρως τοῦ συνταξιοδοτικοῦ προβλήματος αὐτῶν καὶ τῶν ἡδη συνταξιούχων".

Διὰ τῶν ἀποτελεσμάτων Β. Δ) των καὶ Κανονισμῶν ἐρρυθμίσαμεν τὴν σύνθεσιν τῶν σπογγαλευτικῶν πλοίων εἰς δύτας καὶ λοιπὸν πλήρωμα, τὰ θέματα τῆς ὑγειονομικῆς ἑξετάσεως, τὴν βεβαίωσιν καὶ εἴσπραξιν τῶν πόρων τοῦ Κεφαλαίου των καὶ τὰ τοῦ τρόπου ἀπονομῆς καὶ καταβολῆς τῶν ἀποζημιώσεων τῶν ἐξ ἀτυχήματος ἐργασίας παθόντων δυτῶν.

Διὰ τῆς ἐπανδρώσεως τῶν πλοηγικῶν σταθμῶν Πειραιῶς, Πατρῶν, Θεσσαλονίκης, Σύρου καὶ Ἰτέας καὶ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν κυριωτέρων σταθμῶν διὰ καινουργῶν πλοηγίδων ἐπετύχομεν τὴν ἀρτιωτέραν λειτουργίαν τῆς πλοηγικῆς ὑπηρεσίας.

Διὰ τῆς βελτιώσεως τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἀρτίου ἐξοπλισμοῦ τῶν Σχολῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Ἀστροπύργου, "Υδρας καὶ Κύμης καὶ διὰ τῆς συστάσεως ίδιας Σχολῆς Ἀσυρματιστῶν εἰς Ἀστρόπυργὸν καὶ Σχολῆς Πλοιάρχων ἐν Σύρῳ, ἐπεδείξαμεν τὸ ίδιαιτερὸν ἡμῶν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ικανοποιητικὴν εἰς ἀριθμὸν καὶ ἀρτίαν εἰς κατάρτισιν πρόπαρασκευὴν τῶν εἰς ἀξιωματικούς στελεχῶν τῆς Ναυτιλίας μας.

Ομοίως διὰ τῆς προσφάτως δημοσιευθείσης πράξεως τοῦ "Υπουργικοῦ Συμβουλίου ἐπετύχομεν τὴν εἰς τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν ἀνάθεσιν τῆς ρυθμίσεως πάντων τῶν θεμάτων τῆς Δημοσίας Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως καὶ τὴν παροχὴν τοῦ δικαιώματος τῆς ιδρύσεως πάσης φύσεως καὶ πάσης βαθμίδος Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ τόσον διὰ τὴν βασικὴν ἐπάνδρωσιν δοσον καὶ διὰ τὴν περαιτέρω μετεκπαίδευσιν τῶν στελεχῶν.

Διὰ τῆς παρεμποδίσεως τῆς ναυτολογίσεως ἀξιωματικῶν εἰς τὰ μῆνα ἡσαφαλισμένα πλοῖα, ἐπετύχομεν ἀφ' ἐνὸς μὲν τὴν εὐχερεστέραν ἀντιμετώπισιν τῆς εἰς τὴν στελέχη ἀξιωματικῶν παρουσιαζομένης σήμερον στενότητος ἀπὸ μέρους τῶν ἑλληνικῶν πλοίων καὶ ἀφ' ἔτερου τὴν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀσφάλισιν τῶν πληρωμάτων μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, διότι πιστεύουμεν, ὅτι οὐδεὶς "Ἐλλην ναυτικός εἶναι ἐπιτρεπτὸν νὰ παρέχῃ σήμερον τὰς ὑπηρεσίας του χωρὶς νὰ εἶναι ησαφαλισμένος αὐτὸς προσωπικῶς καὶ ή οἰκογένεια του.

Διὰ τῆς ἀναστολῆς τῆς ἐκδόσεως τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων, ἐπὶ ὥρισμένον χρονικὸν διάστημα, καὶ τῆς ἐπιβολῆς ἐλέγχου ἐπὶ τῶν ναυτολογουμένων, διότι, ὡς γνωστόν, ἑνεργείται διὰ τῆς συνεργασίας τοῦ Γραφείου Εύρεσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας, μετὰ τῶν ναυτικῶν δργανώσεων, ἐπετύχομεν τὴν ἀνακούφισιν τῆς ναυτικῆς μας τάξεως κατὰ τὴν περίοδον τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Διὰ τῆς ἀναπτύξεως τῆς κοινωνικῆς προνοίας εἰς πάσαν δυνατὴν ἐκδήλωσιν καὶ κυρίως τῆς προσπάθειας ἀνενέρεσεως ἐργασίας εἰς τοὺς ἀνέργους ναυτικούς, τῆς ἀπασχολήσεως αὐτῶν εἰς τὰ ὑπὸ παροπλισμὸν πλοῖα, ὡς φυλάκων καὶ συντηρητῶν, τῆς παροχῆς πλήρους ιατροφρακευτικῆς καὶ νοσηλευτικῆς περιθάλψεως εἰς αὐτοὺς προσωπικούς τοὺς συνταξιούχους καὶ τὰς οἰκογενείας των καὶ τῆς καταβολῆς ἐπιδομάτων ἀνεργίας, ἥλθομεν ἀρωγοὶ εἰς τὴν τάξιν τῶν ναυτικῶν καὶ δὴ κατὰ τὴν κρίσιμον περίοδον.

Διὸ τῆς κυρώσεως τῆς ὑπογραφείσης εἰδικῆς συλλογικῆς συμβάσεως μεταξὺ Ἐνώσεως Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν καὶ Π.Ν.Ο. ἔξησθαίσμεν τὰ ἀναγκαῖα οἰκονομικά μέσα εἰς τὴν ἀντιπροσωπευτικὴν ὥργανωσιν τῶν ὕγιων καὶ ἔθνικῶν σκεπτομένων ναυτικῶν μας, τὴν Π.Ν.Ο., ίνα αὕτη δύναται καὶ ἐπιτελῇ τὸ ἔργον καὶ τὴν ἀποστολὴν αὐτῆς,

τόσον ἐν τῷ ἐσωτερικῷ, δόσον καὶ εἰς τοὺς κυρίους λιμένας τῆς ἀλλοδαπῆς.

"Ἐπιθυμούμεν ὁ σάντως νὰ σᾶς καταστήσωμεν γνωστόν, ὅτι, τὰ θέματα τῆς ἀναδιογυανώσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., τῆς Ἐπιθεωρήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων, τῆς τροποποιήσεως τῆς περὶ Ν.Α.Τ. Νομοθεσίας καὶ τῆς ἐπικυρώσεως τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων Ἐργασίας, εύρισκονται εἰς τὸ προσωπικὸν ἐνδιαφέρον τοῦ Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως.

Τέλος, μὲ ίδιαιτέρων ικανοποίησιν μνημονεύομεν τὸ ἔργον τῆς δημιουργίας τῆς αἰθίουσης ἡ οποίας παρέχει διὰ τὴν προβολὴν τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας καὶ διὰ παντοειδῆς ἀλλας κοινωνικᾶς ἐκδηλώσεις, χρησιμεύει βασικῶς διὰ τὴν ἐνέργειαν τῶν διπλωματικῶν ἑξετάσεων τῶν ναυτικῶν μας, κατὰ τρόπον ἀνάλογον πρὸς τὴν σοβαρότητα καὶ τὴν σπουδαιότητά των. Θὰ ἡτο ἀσύγχρονης παράλεψις ἐάν δὲν ἐτοίστησε οἱ διξιοποίησις τῆς αἰθίουσης τάξης αἱ τελείωσις κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν κατανόσην καὶ τὴν γενναιοδωρίαν ὑλικὴν συνδρομὴν τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας.

"Ηνωμένοι καὶ συνεργαζόμενοι ὅλοι οἱ παράγοντες ναυτικοί, ἐφοπλισταὶ καὶ Κράτος, ἀτενίζομεν μὲ αἰσιοδοξίαν τὸ εὐρὺ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Σεις οἱ ναυτικοὶ εἰδικώτερον βαδίζετε ἡμάνειν ὑπὸ τὰς σημαίας τῶν ἔθνικῶν ἀπαγγελματικῶν σας ὁργανώσεων καὶ τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς Ομοσπονδίας, καθηδηγούμενοι παρ' αὐτῶν εἰς τὸν ὀράσιον δρόμον τῆς ἀρετῆς καὶ τοῦ καθήκοντος, δοτὶς εἶναι διὰ τοῦ πλήρους, διχόνον τῆς ἀπαγγελματικῆς ἐνὸς ἑκάστου ἐξ ὑπὸν ἐξυψωσεως καὶ προσόδου, ἀλλὰ καὶ τῆς βελτιώσεως ὀλοκλήρου τῆς τάξεως σας, μὲ τὴν πλήρη πεποίθησιν ὅτι η Κυβερνήσης περιβάλλει μὲ ίδιαιτέρων στοργὴν καὶ ἀγάπην τὴν τάξιν σας καὶ θέλει ἐπιλύση τὰς ὑπὸ κρίσιν θέματα τοῦ συνεδρίου σας, ὅχι μόνον πρὸς ὄφελος ὑμῶν, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας μας.

Μὲ τὰς σκέψεις αὐτὰς καὶ τὴν πλήρη στοργὴν μας πρὸς τοὺς ναυτικούς μας, κηρύσσω τὴν ἔναρξιν τοῦ 14ου Πανναυτικοῦ Συνεδρίου.

### Ο λόγος τοῦ κ. Στρατῆ 'Ανδρεάδη

Κύριοι Υπουργοί,  
Κύριε Πρόεδρε,  
Κύριοι Σύνεδροι,  
Κυρίαι καὶ Κύριοι,

"Ἐξ ὄντος τῆς τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Εφοπλιστῶν ἀπευθύνου ἐγκαρδίον χαιρετισμὸν πρὸς τοὺς ὁργανώτας καὶ τοὺς συνέδρους τοῦ 14ου Πανναυτικοῦ Συνεδρίου.

Εἰμι εὐτυχής διότι μοι παρέχεται σήμερον ἡ εὐκαιρία νὰ διαδηλώσω· κατὰ τὴν πανηγυρικὴν αὐτὴν συγκέντρωσιν τὰ αἰσθητά, τὰ διποῖ κατέχουν δόλκηρον τὸν Εφοπλιστικὸν Κόσμον ἀπέναντι τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν λαμπτρῶν καὶ πολυτίμων συνεργαστῶν του εἰς τὴν μεγάλην προσπάθειαν τὴν οποίαν ἔχει καταβάλει καὶ καταβάλλει διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Πράγματι, οι "Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ δὲν ἀποτελοῦν τάξιν συνήθων ἐργοδοτῶν, διαχωριζομένην ἀπὸ τοὺς λοιποὺς "Ἐλληνας ναυτικούς, διότι, ἡ ιστορία τοῦ Ελληνικοῦ Εφοπλισμοῦ εἶναι συνυφασμένη μὲ τὴν Ι-

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

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

**SAIT**

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορόδην ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωσιμέτων, φαντάρ, βινθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσιν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς θύρας.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

**SAIT**

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

στορίαν του "Ελληνος ναυτιλομένου. Άπο τὴν πλώρην, ἀπὸ τὰς κατωτέρας βαθμίδας τῆς ναυτικῆς ιεραρχίας ἡρήκισαν τὴν σταδιοδρομίαν των οἰ "Ελληνες ναυτιλιακοὶ ἐπιτειρματίαι. Με σκληρούς ἐπίμονους ἄγωνας, σιγὰ - σιγά, μὲ αἰματήρας οἰκονομίας, μὲ δοκιμασίας καὶ στερήσεις κατώρθωναν νὰ συγκεντρώνων περιωρισμένα κατ' ἄρχας οἰκονομικὰ μέσα, ηὔξημένα ἐν συνεχείᾳ.

Ούτω, ἀπέκτων τὰ μικρὰ κατ' ἄρχας πλοῖα, τὰ μεγαλύτερα ὑστερον, ἀπὸ τὰ ὅποια συνεκροτήθησαν τελικῶς ὁ ἐμπορικός μας στόλος.

Αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν πορείαν ἡκολούθησε ἡ σταδιοδρομία τῶν ἐπιφανετέρων ἐφοπλιστῶν μας· ὑπάρχουν δὲ εἰσέτοι πλεῖστοι ἔξι αὐτῶν, οἱ ὅποιοι μὲ ιδιαίτερα ικανοποίησαν ἀκούουν νὰ τοῖς ἀπονέμουν τὴν προσωνυμίαν τοῦ ἐκαπετάνιου, τὴν ὅποιαν θεωροῦν ὡς τίτλον τιμῆς ὑψίστης, ἐκφράζοντα τὴν ναυτικὴν προέλευσίν των.

Εἶναι, ἐποίηνα, φυσικὸν αἱ σχέσεις μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν νὰ μὴ είναι αἱ συνήθεις σχέσεις ἐργοδότου καὶ ἐργαζομένου. Νὰ χαρακτηρίζωνται ἀπὸ συναισθηματισμὸν βαθὺν καὶ ἀπὸ ζωηρὸν τὸ πνεῦμα τῆς ἀμοιβαίας κατανοήσεως καὶ τῆς στενῆς συνεργασίας. Δύναμαι δὲ νὰ διαβεβαιώσω, δπως, ἄλλως τε, διαπιστούνται ἀπὸ τὰ γεγονότα, ὅτι ἀκριβῶς τοιάται είναι αἱ σχέσεις μεταξὺ τοῦ Ἐφοπλισμοῦ καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Κόσμου.

"Υπῆρχαν, ἵσως, ὀρισμέναι συμπτωματικαὶ περίοδοι διαταραχῆς τῶν σχέσεων αὐτῶν, ὁφειλόμεναι εἰς ἔξαιρετικὰ περιστατικὰ ἢ εἰς ἔξωναυτιλιακούς παράγοντας. Αἱ πρόσκαιροι δῶμας ἔκειναι ἀνωμαλίαι ἀνήκουν εἰς τὸ παρελθόν. Ἀπὸ μακροῦ ἡδη ὁ δύο ναυτιλιακοὶ παράγοντες, οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοὶ, ἡνωμένοι καὶ ἐμπεύσομενοι ἀπὸ τὸ αὐτὸ δρᾶμα τῆς Μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας διεζάγομεν ἀπὸ κοινοῦ τὸν σκληρὸν ἄγωνα τῆς συνεχείᾳ τῆς μακραίων ναυτιλιακῆς μας παραδόσεως.

Ο ἄγων οὗτος είναι σκληρός, σκληρότερος ἵσως σήμερον παρὰ εἰς οἰανήποτε ὅλλην ἐποχὴν. Η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀνήκη μεταξὺ τῶν πρώτων τοῦ Κόσμου, τοῦτο δὲ πράγματι ἀποτελεῖ κατόρθωμα, τὸ δποῖον δὲν θὰ ἥτι δυνατὸν νὰ φαντασθοῦν καὶ οἱ πλέον αἰσιόδοξοι μετὰ τὰς καταστροφικὰς συνεπείας τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου.

Κατὰ τίνα τρόπον καὶ ὑπὸ ποίας συνθήκας, ἐπετεύχθη τὸ κατόρθωμα τοῦτο, δὲν προσήκει νὰ ιστορηθῇ εἰς τὴν χαιρετιστήριον αὐτὴν ὅμιλιαν μου.

Ἄλλα εἶναι, νομίζω, κατάλληλος ἡ στιγμή, ἐν δψει τοῦ Συνεδρίου, τοῦ ὅποιοι αἱ ἐργασίαι ἄρχονται σήμερον, νὰ ὑπογραμμισθῇ διτὶ κατὰ τὴν σύγχρονον ἐποχὴν, διὰ πάντας ἡμάς ὅπουδήποτε καὶ ἀνὴσταμέθα, αἱ δυσχέρειαι είναι ἀπειρώς μεγαλύτεραι παρὰ ἄλλοτε. Τοῦτο πρέρχεται ἀκριβῶς ἐκ τῆς συμφυους πρὸς τὴν δημιουργίαν τῆς Μεγάλης Ναυτιλίας ἀνάγκης διατήρησες αὐτῆς εἰς τὸ ὑψος τὸ ὅποιον κατέκτησε. Αἱ σημεριναὶ δυσχέρειαι οὐδὲν νὰ παραβληθοῦν δύνανται πρὸς τὰς κατ' ἄλλας ἐποχὰς δυσκολίας, δητε ἡ Ναυτιλία μας ἥτο μικρὰ καὶ περιωρισμένη εἰς ἐμφάνισιν καὶ δρᾶσιν.

Ἐπίμονοι προσπάθειαι ἀπακούνται καὶ βαρεῖαι: ὑποχρέωσεις προβάλλουν ἐνώπιον δλων ἡμῶν, ἐφοπλιστῶν, ναυτικῶν καὶ Κράτους. Δὲν πρέπει δὲ νὰ λησμονήσαις διτὶ ἡ Μεγάλη Ἑλληνικὴ Ναυτιλία είναι φυσικὸν νὰ προκαλῇ ἀντιδράσεις. Πολλοὶ εἰναι ἔκεινοι οἱ ὅποιοι βλέπουν μετ' ἀνησυχίας νὰ διεκδικῶμεν συμμετοχὴν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς ἀνάλογον πρὸς τὸν ναυτιλιακὸν ὅγκον, τὸν ὅποιον διέπει τὴν δραστηριότητα πολλῶν κρατῶν, ἔχει συμπεριλάβει εἰς τὸν κύκλον τῶν ἐπιδιώξεων τοῦ τὴν δημιουργίαν ἔθνικῶν ἐμπορικῶν στόλων, διὰ τοὺς ὅποιους ἐπιφύλασσονται κατ' ἀποκλειστικότητα αἱ ἔθνικαι τῶν μεταφοραὶ.

"Υπὸ τὰς συνθήκας ταύτας, ἡ Μεγάλη Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, τῆς δροπίας ἡ διατήρησις καὶ ἡ ἀνάπτυξις ἔξαρτῶνται ἀπὸ τὴν ἐπικράτησιν τοῦ δόγματος τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ἔχει πρὸ αὐτῆς προβλήματα σοθιρώτατα καὶ δυσχέρων. Τὸν προβλημάτων δὲ τούτων ἡ ἐπίλυσις είναι δυνατόν νὰ ἐπιτευχθῇ μόνον διὰ τῆς συνενώσεως τῶν δυνάμεων δλων ἡμῶν, διὰ τῶν κοινῶν δηλαδή προσπαθειῶν τῶν τριῶν παραγόντων, οἱ ὅποιοι στηρίζουν τὴν Ναυτιλίαν μεταξύτων, ναυτικῶν καὶ Κράτους.

Εἶμαι βέβαιος, ὅτι ὑπὸ τὸ πνεῦμα ἀκριβῶς τοῦτο, τὸ συνερχόμενον στήμερον Συνεδρίου, θὰ ἐπιληφθῇ τῆς ἔξετάσεως τῶν θεμάτων τὸ δρόσισθα τὸ ἀπασχολήσασιν. "Η συγκαλούσα, ἄλλως τε, τὸ Συνεδρίου Πανελλήνιος Ναυτική Ὀμοσπονδία, δ ἀνώτατος ούτος ναυτιλιακὸς συνδικαλιστικὸς Ὀργανισμός, τοῦ ὅποιου ἡ τεσσαράκοντατης ἑθνικὴ καὶ καρποφόρος δράσις συμπληρώνεται σήμερον, μὲ τὴν πεφωτισμένη διοικητὴν τῆς ἦδη παραχωρίσθητα δείγματα ὅρθης ἐκτιμήσεως τῆς πραγματικότητος. Λελογισμένη ὑπῆρξεν ἡ παρ' αὐτῆς ὑποστήριξις τῶν συνδικαλιστικῶν ζητημάτων καὶ βαθεία ἡ κατανόησις τοῦ ἀναμφισβήτητον γεγονότος, δητε τὰς ἐπαγγελματικὰ συμφέροντα τῶν ναυτικῶν, προστατεύονται ἀποτελεσματικῶς καὶ ἔχυπηρετοῦνται οὐσιαστικῶν μόνον ἐφ' ὅσον μπάρχει καὶ ἀναπτύσσεται μεγάλη, Ισχυρά, ἀποδοτική καὶ εὐημερούσα Ναυτιλία.

Μὲ γνώμονα τὰς ἄρχας αὐτὰς ἀπὸ τὴν πλευρᾶς τῶν ναυτικῶν καὶ μὲ πνεῦμα κατανοήσεως, στοργῆς καὶ ἐκτιμήσεως τῆς ὁρίσας τῆς συμβολῆς καὶ τῆς συνεργασίας τῶν ναυτικῶν ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστική πλευρᾶς, είναι βέβαιον, δητε τὰ πορίσματα τοῦ Συνεδρίου θὰ ἀποτελέσουν ἕνα επὶ πλέον συνδικαλικὸν κρίκον εἰς τοὺς στενούς ἡδη δεσμούς, οἱ ὅποιοι συνδέονται ἐφοπλιστάς καὶ ναυτικούς.

Βεβαίως, εἰς τὸ κοινὸν τοῦτο ἔργον ἀπαιτεῖται καὶ ἡ συνεργασία καὶ συμπαράστασις τοῦ Κράτους. Εύτυχως δυνάμεθα νὰ διαδηλώσωμεν, δητε θερμὸν είναι τὸ προσωπικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ναυτιλίαν τοῦ ἔρχοντα προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, κ. Κωνσταντίνου Καραμανῆ. Ἐπίσης ἀκατανόητος καὶ ἔμπλεως πίστεως διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν είναι ἡ συμπαράστασις τοῦ ἀξιοτίμου "Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γεωργίου Ἀνδριανοπούλου. Πρέπει νὰ ἀναφέρω Ἰδιαιτέρως καὶ τὴν συμβολὴν τοῦ διατελέσαντος "Υπουργοῦ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς παρούσης Κυβερνήσεως, ἀξιοτίμου κυρίου Γ. Βογιατζῆ, δητε εἰργάσθη μὲ πιστὸν καὶ ἀφοίσιων εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν. Ο ζῆλος, τέλος, καὶ ἡ βαθεία κατανόησις μὲ τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζονται τὰ διάφορα καὶ πολύπλοκα ζητήματα ὑπὸ τῶν ἀμοδίων κρατικῶν λειτουργῶν τοῦ "Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ γενικῶτερον τὸ ἐπιδεικνυόμενον ἀπὸ κρατικῆς πλευρᾶς ζωηρὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἔχουν ἐμπεδωθεὶς τὴν ἐπιτίδια, δητε ἡ υπὸ τοῦ Κράτους ἀσκουμένη ναυτιλιακὴ πολιτικὴ θὰ συνεχίζεται μὲ ἐμμονήν καὶ σταθερότητα: θὰ εύρηνται καὶ θὰ προσαρμόζεται κατὰ τρόπον ὑπόδοθοῦντα τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον εἰς τὸν σκληρὸν ἄγωνα, τὸν ὅποιον διεξάγει διὰ νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν, η ὅποια τοῦ ἀνήκει, ἐκ παραδόσεως προσιώνου ναυτικότητος.

Μὲ τὰς εὐχαρίστους αὐτὰς διαπιστώσεις χαιρετίζω τὴν ἑναρξιν τοῦ 14ου Πανευρωπαίου Συνεδρίου, τοῦ ὅποιον τὸ ἔργον, είμαι βέβαιος, δητε θὰ είναι ἔξωχας ἀποδοτικόν. Δικαίως δὲ ἔχει κινήσει ἀμέριστον τὸ ἐνδιαφέρον δχι μόνον τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων, ἀλλὰ δλων τῶν Ἑλλήνων, διότι ἡ Ναυτιλία μας είναι ἀπόκτημα δι' ὀλόκληρον τὸ ἐλληνικὸν "Εθνος καὶ ἔφερασις μιᾶς ἀπὸ τὰς λαμπροτέρας ἐκδηλώσεις τῆς ζωτικότητος, τῆς ἀκαταβλήτου ἀγωνιστικότητος καὶ τῆς δημιουργικῆς ίκανότητος τῆς ἀθανάτου Ἐλλάδος.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

κάθη Σάββατον 9 μ. μ.

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 μ.μ. ΚΥΘΝΟΝ (Μέριχα), ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 2 μ.μ. ΠΑΤΜΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. ΠΑΤΡΑΣ, ΣΑΜΗΝ, ΙΘΑΚΗΝ, ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

#### Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Ἐκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 μ.μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ.

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗ.

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

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

#### Δ)Π "ΚΑΡΑΞΙΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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



ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

## Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών καὶ συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δρεπανούμενων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικῶν Γραφείων

Ἐμβάσματα

Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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

# N. J. GOULANDRIS LTD.,

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

# UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

# ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475-284

# ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΩΝ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΚΩΝΙΩΝ Η ΕΛΛΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΤΩΤΑΤΗΝ ΒΑΘΜΙΔΑ

## ΤΟ ΚΑΘΗΚΟΝ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΓΟΝΤΩΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Έπιθυμων νά έκθεσαν από τών στηλών τών «Ναυτικών Χρονικών» τήν χρονίαν και πάνυ άποράδεκτον κατάστασιν, άναφορικώς μὲ τὰς τεραστίας δυσκολίας και πολλάκις τὸ ἀνέφικτον τῆς δι' ὀσυρμάτου ἐπικοινωνίας τῶν ποντοπόρων πλοίων μας μὲ τὸν μοναδικὸν παράκτιον Σταθμὸν «Ασυρμάτου» Αθηνῶν (Ράδιο - Αθήναι). Αλλά μέχρι τούδε ἐπανείλημένειν διαμαρτυρίαι μας πρὸς τοὺς ἀρμοδίους τοῦ Ο.Τ.Ε. οὐδὲν ἀποτέλεσμα ἀπέφερον. Απευθύνομαι ηδη πρὸς αὐτὸν τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, οὐτίνος γνωστὸν τυγχάνει τὸ φλογερὸν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἐνδιαφέρον και ἔξαιτούμαι τὴν παρέμβασιν του διὰ μίαν ταχείαν και ἀποφασιστικήν ἐπίλυσιν τοῦ σοδαρού αὐτοῦ θέματος. Εύρισκομεθα σήμερον ἐνώπιον τῆς πραγματικότητος τῶν ὑπερχιλίων ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν πλοίων και τῶν ἑτέρων 700 ὑπὸ ξένας σημαίας σκαφῶν μας, ἀπάντων ἐπηνδρωμένων μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα. Έν οἷς 65.000 ναυτικῶν μας ταξιδεύουν μὲ τὰ ἐν λόγῳ πλοῖοι ἀνὰ τὴν Υδρόγειον. Συχνά ἐπιθυμούμενον νά ἐπικοινωνήσωμεν διὰ τὸν ἀσυρμάτον μὲ τὰ σπίτια μας, εἴτε δι' ἓν μηνυμα ἀνάγκης, εἴτε διὰ μίαν οἰκογενειακῆς φύσεως ὑπόθεσιν, εἴτε ἀκόμη και δι' εὐχετήριον τι μήνυμα. Τοῦτο αὐτὸν ισχύει και διὰ τὰς οἰκογενείας μας, δόσακίς έχουν ἀνάγκην νά ἐπικοινωνήσουν μὲ τὰ ταξιδεύοντα μέλη των. Ή τοιαύτη, μέσω τοῦ «Ράδιο - Αθήναι», ἐπικοινωνία προσλαμβάνει τὴν μορφὴν λαχεῖσθαι! Αν εἴμεστον τυχηροὶ και μᾶς πέσῃ ὁ κλῆρος, θὰ μᾶς ἀκούσῃ τὸ «Ράδιο - Αθήναι» και δὲ μᾶς δώσῃ σειρά προτεραιότητος, μεταξὺ τῶν ἐκατοντάδων πλοίων, ποὺ τὸ καλούν τὴν ίδιαν ὥραν. Σημειωτέον, διτὶ δὲν λόγω παράκτιος Σταθμός μας δὲν δύναται νά διεκπεραιώσῃ συνεργασίαν μὲ περισσότερα τῶν 15 έως 20 σκαφῶν — ίσως και διλιγωτέρων — εἰς χρονικὴν περίοδον ὥρων.

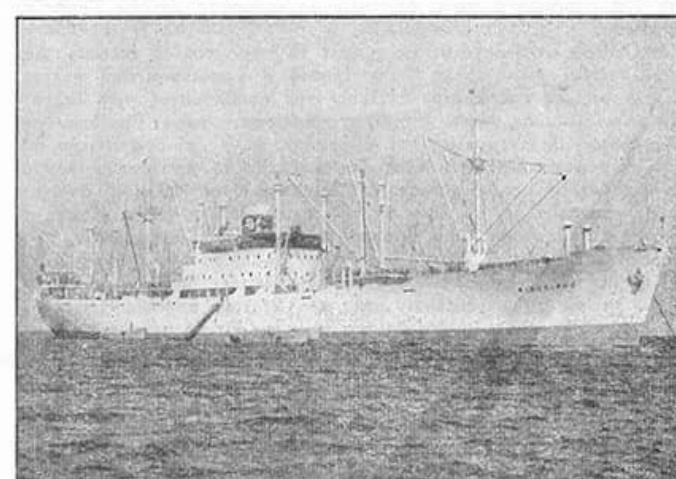
Μετὰ εἰκοσάλεπτον ἔξορμησιν πρὸς ἀποκατάστασιν ἐπαφῆς, ἐγκαταλείπομεν τὴν προσπάθειαν, διότι ἀντιλαμβανόμεθα, διτὶ τὸ «Ράδιο - Αθήναι» θὰ είναι ασφυκτικῶς ἀπησχολημένον ἐπὶ δύο ὥρας. Αν τὸ ἐπιτρέπον αἱ συνθῆκαι λήψεως εἰς τὴν περιοχὴν ποὺ εὐρίσκεται τὸ πλοῖον, θὰ γίνη και νέα ἑξόρμησις διὰ νέαν κλήρωσιν λαχεῖσθαι, ὑστερα ἀπὸ 2½ ὥρας, καταδικασμένη, ὅμως, και αὐτὴ — κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ήττον — εἰς ἀποτυχίαν. Συμβαίνει ἐνίστοντες νά ἐλθωμεν εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸν Σταθμὸν και νὰ λάβωμεν σειράν προτεραιότητος, ἀλλὰ μὲ ἀριθμὸν μεγαλύτερον τοῦ 12. Τότε η προσπάθεια ἐπικοινωνίας μας πίπτει και πάλιν εἰς τὸ κενόν, διότι μετὰ δύορον περίπου, ὅταν ἐλθῃ ἡ σειρά μας, δύο τινὰ θὰ συμβούν: Η ήμεις δὲν θὰ ἀκούσωμεν τὸ «Ράδιο - Αθήναι» η τὸ «Ράδιο - Αθήναι» δὲν θὰ ἀκούσῃ ήμας, λόγω τοῦ ἀκαταλήκου τῆς ὥρας, ὡς πρὸς τὴν θέσιν τοῦ πλοίου και τοῦ «Ράδιο - Αθήναι». Παρ' ὅλην τὴν πραγματικὴ φιλότιμον και ὑπεράνθρωπον προσπάθειαν, ὅσον και τὴν πείραν τῶν ἀσύρματιστῶν τοῦ «Ράδιο - Αθήναι», δὲν πραγματοποιεῖται ἐκάστοτε, εἰμὶ κατ' Ἑλάχιστον ποσοστόν, η ἐπαφὴ και ἔξυπηρτήσις τῶν ποντοπόρων πλοίων μας. Τὸ μόνον ποὺ πραγματοποιεῖται ἐν τῶν συχνῶν κλήρωσεν δι' ἐπαφὴν μὲ τὸν Σταθμὸν μας, εἰναι αἱ ἀθρόαι παραδάσεις τοῦ ὄρθρου 618 τῆς Διεθνοῦ Συμβάσεως Ραδιοεπικοινωνιῶν, βάσει τοῦ ὅποιου ἀπαγορεύεται νά ἐπαναλαμβάνεται περισσότερον ἀπὸ ὅκτὼ φορᾶς τὸ ὄνομα τοῦ καλουμένου Σταθμοῦ «Ασυρμάτου». Ετοι, ἔρχονται σωρηδὸν οἱ ἀναφορές εἰς τὴν Επιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων, ποὺ ἀναμένουν σειράν ἐκδικάσεως ἀπὸ τὸ Πειθαρχικὸν Συμβούλιον τοῦ Υ.Ε.Ν. Παρόμοιοι ἐπίσης παραδάσεις και ἀναφοράι ἀναμένουν σειράν ἐκδικάσεως εἰς τὰ παναμακά και τὰ λιθεριανά Προξενεῖα διὰ τοὺς «Ελληνας συναδέλφους, ποὺ ὑπερτεοῦν εἰς πλοία Ἑλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ τὰς ἐν λόγῳ σημαίας.

Προσπάθειαι, ὅμως, καταβάλλονται ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως, ὅπως μεταφερθοῦν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν εἰς τὸν Πειραιά αἱ ἔδραι τῶν ἐφοπλιστικῶν Γραφείων, ὅποτε τὸ «Ράδιο - Αθήναι» θὰ ἔχῃ νά ἔξυπηρτήσῃ ἔργον ὑψίστης σημασίας, ήτοι τὴν ἀμετόπιαν και ἀνά πάσαν στιγμὴν ἐπαφὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μὲ τὰ πλοιά των, διὰ νὰ τὰ κατευθύνουν εἰς λιμένα προορισμοῦ η νά δώσουν εἰς αὐτὰ ὅδηγίας, ποὺ πρέπει νὰ μεταβιβασθοῦν τάχιστα. Δὲν θὰ πρόκειται πλέον διὰ τὸ ἐύχετήριον πραδιοτλεγράφημα τοῦ ναυτικοῦ μας, ποὺ θὰ παραμένῃ ἐπὶ δύο ἡμέρας καθυστερημένον εἰς τὸ «Ράδιο - Αθήναι», ἀλλὰ δι' ἓνα πραδιοτλεγράφημα ὑψίστης σημασίας, ποὺ ἀπὸ τὴν μη ἐγκαιρίαν διαβίβασίν του θὰ διακινεύωνται αὐτὴ αὐτὴ η κίνησις τοῦ πλοίου και η ἐπιχείρησις τοῦ ἐφοπλιστοῦ, δηλαδὴ ἀμεσα και ζωτικά συμφέρονται τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Καὶ διερωτηματικός εἶναι δὲν δύνανται, ὑπὸ τὰς σημερινὰς συνθῆκας λειτουργίας τοῦ «Ράδιο - Αθήναι» νά διεκπεραιώνωνται τὰ ἀνώτερα; Η ἀπάντησις είναι μία και μόνη: «Αδύνατον!..

Διὰ νὰ ἀποσυμφορηθῇ ὁ Σταθμός μας και νὰ ἀποκατασταθῇ ὁμαλότης εἰς τὴν λειτουργίαν του, πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ αὐξηθῇ η ίσχυς του ἀπὸ 1.5 κιλοδάτη εἰς 7 και 10 κιλοδάτη. Νά ἐγκατασταθοῦν διπομποὶ εἰς τὰς ἐνδεικνυμένων συχνότητας τῶν 4, 6, 8, 12, 16 και 22 μεγακύλων, ποὺ θὰ λειτουργοῦν, ἀναλόγως, καθ' δλον τὸ εἰκοσιτετράροφον. Σημερον, τὸ «Ράδιο - Αθήναι» ἐργάζεται εἰς τρεῖς μόνον συχνότητας, τῶν 8, 12 και 16 μεγακύλων, ἐν τῶν ὅποιων αἱ δύο εἰναι σχεδὸν ὅχρηστοι διὰ μακράς ἀποστάσεις, λόγω τῆς μικρᾶς ίσχυος τῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ 1½ κιλοδάτη. Πρέπει τὸ «Ράδιο - Αθήναι» νά γίνη ἔνας παράκτιος Σταθμός τῆς κλάσεως τῶν παρακτιών Σταθμῶν «Ασυρμάτου» τῆς Γαλλίας, Γερμανίας, Αγγλίας, Ολλανδίας και Ιταλίας. Δίδω μερικούς συγκριτικούς ἀριθμούς τῆς ίσχυος τῶν ἐν λόγῳ Σταθμῶν, ὥστε νὰ ἀντιληφθῇ πᾶς τις εἰς ποίαν πρωτόγονον κατά-

στασιν εὑρίσκομεθα ημεῖς εἰς τὸν τομέα τῆς τηλεπικοινωνίας. Α σύρματος Γαλλίας: Ισχύς πομπῶν 10 και 15 κιλοδάτη, πομποὶ 6 και συνεχῆς ἐργασία. Α σύρματος Γερμανίας: Ισχύς 15 κιλοδάτη, πομποὶ 11 και συνεχῆς ἐργασία. Α σύρματος Αγγλίας: Ισχύς 7 και 15 κιλοδάτη, πομποὶ 10, ἐκτὸς τῶν εἰδικῶν πομπῶν διὰ τὰ ἀγγλικὰ πλοῖα και τῶν ἀλλων βοηθητικῶν ἀναμεταδόσεως, ἐγκατεστημένων εἰς διάφορα ἀλλα σημεῖα τῆς Υδρογείου. Εργασία συνεχῆς. Α σύρματος Ιταλίας: Ισχύς 7.5 και 20 κιλοδάτη, πομποὶ 6 και συνεχῆς ἐργασία, πέραν τεσσάρων ἀλλων μικροτέρας ίσχυος οι πομπῶν ἐργαζομένων εἰς ὡρισμένας ὥρας τοῦ εἰκοσιτετράροφου. Εν παρενθέσει ἀναφέρω και τὸ νεοσύστατον κράτος τοῦ Ισραήλ. Εχει παρενθέσεις 2 και 2.5 κιλοδάτη, μὲ 9 πομπούς. Ημεῖς δηλαδὴ, εὑρίσκομεθα εἰς ὑποδεστέραν θέσιν και ἀπὸ τὸ Ισραήλ, τοῦ ὅποιου ὁ παράκτιος σταθμὸς καλεῖται νὰ ἔχυπηρτησῃ δύο ἐκατοντάδαις πλοίων. Κατ' ἐμφανή και λίσταν ἐντυπωτικὴν ἀντίθεσιν, ημεῖς, μὲ 1.700 πομπῶν παραπόρα πλοῖα — τρίτη ναυτικὴ δύναμις ἐν τῷ Κόσμῳ, ἀν δὲν ἀπατήμαται — ἔχομεν παράκτιον Σταθμὸν ίσχυος 1.5 περίπου κιλοδάτη, μὲ 3 μόνον πομπούς, πρὸς δόξαν βεβαίως τῶν ἀρμοδίων μας.

Σᾶς παραθέτω κατωτέρω τὸ πρόσφατον παράδειγμα ραδιοτηλεγραφήματος σταλέντος πρὸς τὸ πλοίον «Μυκῆναι» ἐπὶ τοῦ ὅποιου ὑπηρε-



**SOL**  
*Always at  
your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOEL,"

GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC  
SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST  
SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

**AB ATLANTTRAFIK**

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,"

GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED CARGO SERVICES

TRANSPORTS OF FRESH GRAPES TO GREAT BRITAIN

τώ και μή ληφθέντος, καθώς και ἑτέρου καθυστερήσαντος. Ἀμφότερα ἐστάλησαν, μέσω τοῦ «Ράδιο - Ἀθῆναι», παρὰ τῆς «Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Νοτίου Ἀμερικῆς» καὶ ἡσαν ὑψίστης σπουδαιότητος. Οὕτω, τὴν δὴ Δεκεμβρίου π.ξ. ἀπεστάλη πρὸς ἡμᾶς ραδιοτηλεγράφημα ἐπειγούσης φύσεως, ὅπερ ἔπρεπε νὰ ληφθῇ αὐθημέρον, διότι τὴν ἐπομένην κατεπλεύσαμεν εἰς βραζιλιανὸν λιμένα. Εἴχομεν ἀναχωρήσει ἀπὸ τὸ Μοντεβίδεο τὴν 4ην Δεκεμβρίου καὶ παρὰ τὰς προσπαθείας μου, δὲν ἥδυνήθην νὰ ἀκούσω οὔτε ἔγω, οὔτε τὰ παραπλέοντα σκάφη, τὸ «Ράδιο - Ἀθῆναι» καὶ τοῦτο λόγω τῶν δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν ποὺ ἐπικρατοῦν συνήδως τὴν ἐποχὴν αὐτῆν εἰς τὰς νοτίους βραζιλιανὰς ἀκτὰς. Κατὰ τὴν ιδίαν, ὅμως, περίσσον ἥκουντο δῆλοι οἱ παράκτιοι σταθμοὶ ἀσυρμάτου τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Κατὰ συνέπειαν, τὸ «Ράδιο - Ἀθῆναι» δέν ἥκουετο, λόγω τῆς μικρᾶς ἰσχύος τῶν ἐγκαταστάσεων του. Παρὰ τὰς προσπαθείας ἐμοῦ καὶ ἄλλων συναδέλφων παραπλέοντων σκαφῶν, δὲν τὸν ἤκουαμεν μέχρι τῆς 13ης Δεκεμβρίου. Τὴν 14ην τοῦ ίδιου μηνὸς ἐπέτυχα νὰ ἔλθω εἰς ἐπαφήν, ἀλλ' ἀφ' ἑνὸς ἢ τῷ ἀργά καὶ ἀφ' ἑτέρου τὸ ραδιοτηλεγράφημα τῆς ἐταιρίας εἶχεν ἐπιστραφῆ, ώς ἀνεπίδοτον. Τὴν 21ην Δεκεμβρίου εἰς γενικήν κλῆσιν τοῦ «Ράδιο - Ἀθῆναι» ἀνεφέρετο, ὅτι ὑπῆρχε ραδιοτηλεγράφημα καὶ διὰ τὸ πλοῖον μας. Παρὰ τὰς ἀπεγνωμένας προσπαθείας μου, μόλις τὴν 23ην τοῦ αὐτοῦ μηνὸς κατώρθωσα νὰ ἔλθω εἰς ἐπαφήν, χωρίς, ὅμως, καὶ νὰ ἐπιτύχω τὴν λήψιν τοῦ ραδιοτηλεγράφηματος, λόγω τοῦ ἀσφυκτικῶν μεγάλου φόρτου ἐργασίας τοῦ Σταθμοῦ, δοτὶς προήρχετο ἀπὸ τὴν μικρὰν ἰσχύν του, τοὺς ὀλίγους πομποὺς ποὺ διαδέτει καὶ τὸ ἐλάχιστον προσωπικὸν του. Ἐπειδή, ὅμως, τὸ ραδιοτηλεγράφημα προήρχετο ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν τῆς ἐταιρίας, ἦτο δὲ ὑπηρεσιακοῦ καὶ μεγίστης σημασίας περιεχομένου, ἡ ἐταιρία μας ἀνησύχησεν εὐλόγως διὰ τὴν μῆ λῆψιν ἀπαντήσεως καὶ ἤρχισε τότε νέα περιπέτεια πρὸς ἐπίτευξιν ἐπικοινωνίας μεταξὺ Γραφείου καὶ πλοίου.

Ἡ θιλιερὰ αὐτὴ κατάστασις πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ ἐκλείψῃ. Δὲν δικαιολογεῖται πλέον ἄλλη καθυστέρησις ἡ γραφειοκρατικὴ μελέτη, διὰ τὴν ριζικὴν καὶ ἄμεσον ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος τῶν Τηλεπικοινωνιῶν Ἐλλάδος. Μόνον ἡ ἄμεσος παρέμβασις τοῦ κ. Πρόεδρου τῆς Κυβερνήσεως θὰ τερματίσῃ τὴν ἀνώμαλον, ἄλλα καὶ δραματικὴν αὐτὴν κατάστασιν. Πάντοτε ἐπεδείχθη ἀμείωτον τὸ πρωθυπουργικὸν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας ἐνδιαφέρον. Δι' αὐτὸν ἡμεῖς οἱ «Ἐλληνες ἀσυρματισταὶ» προσφέρουμεν σήμερον εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Καραμανλῆ πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ προβλήματος. Διὰ περαιτέρω ἐνημέρωσιν, προθύμως προσφέρεται — πέραν τῶν ἄλλων ὀρμοδίων — ὁ Πανελλήνιος Σύνδεσμος «Ἄξιωματικῶν Ἀσυρμάτου Θαλάσσης, Ξηρᾶς καὶ Αέρος». Κάμων ἐπίσης θερμὴν ἔκκλησιν πρὸς πάντας τοὺς ἀρμοδίους, ὡς ἐπίσης καὶ πρὸς τοὺς κ.κ. ἐφοπλιστὰς ἡ τοὺς ἀντίπροσώπους των, νὰ

λάβουν θέσιν ἐπὶ τοῦ ζωτικοῦ τούτου θέματος. Τὸ αὐτὸν καθήκον ἀπόκειται καὶ εἰς δῆλας τὰς Ναυτεργατικὰς Ὀργανώσεις, δεδομένου ὅτι ὁ ναυτεργατικὸς μας κόσμος στερεῖται σήμερον μιᾶς ἀμέσου καὶ εὐθηνῆς ἐπικοινωνίας μὲ τοὺς οἰκείους του. Μὲ τὴν πεποίθησιν, ὅτι ἡ παρούσα διαμαρτυρία μου θὰ εύῃ τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως θερμὸν συμπαραστάην καὶ πρωτεργάτην διὰ μίαν ἀποφασιστικὴν ἐπίλυσιν τοῦ θέματος.

ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΜΟΣΧΟΠΟΥΛΟΣ  
Ραδ(τής δ)π «Μυκῆναι»

Ἐν πλῷ, 20 Ιανουαρίου 1961

### ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑΙ ΕΠΙΤΥΧΕΙΣ

#### ΓΡΑΜΜΗ ΨΥΓΕΙΩΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ - ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Διὰ μεταφορὰς κατεψυγμένων φορτίων καὶ γενικῶν τοιούτων, ἡ ἐν Γκότεμπουργκ ἐταιρία «ATLANTTRAFIK» ἐνεκαινίασε πρὸ τινος νέαν τακτικήν γραμμῆς ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν πρὸς τὸν ἀνατολικὸν λιμέναν τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν, τοῦ Καναδᾶ καὶ τῶν Μεγάλων Λιμνῶν.

Είναι οἱ πρώτη γραμμὴ ποὺ συνιστάται μεταξὺ τῶν ἀνώ λιμένων διὰ ταχείας μεταφοράς, ἔξ οὐ καὶ δικαιολογημένως ὀνομάσθη «ATLANTTRAFIK EXPRESS SERVICE». Διαχειρίσται τῆς γραμμῆς ταύτης είναι η ἐν Βεδὲ τῆς Ἐλβετίας ἐταιρία «SOCIETE DE GESTION EVGE S.A.». Ήδρυθησαν πρὸς τοῦτο εἰς τὴν Αύστραλιαν ὑποκαταστήματα τοῦ ἐν Λονδίνῳ Γραφείου τῆς ἐν λόγω ἐταιρίας «REEFER AND GENERAL SHIPPING AGENCY LTD.». Γενικοὶ πράκτορες Αύστραλίας ὡρίσθησαν οἱ κ.κ. James Patrick & Co. Ltd.

Ἡ ἔναρξις τῆς ἐν λόγω γραμμῆς ἐνθουσιωδῶς ἐγένετο δεκτὴ εἰς τὴν Αύστραλιαν, τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὸν Καναδᾶν. Ήτο καταφανής ἡ Ἐλλειψις μιᾶς τόσον ταχείας ὑπηρεσίας, ητὶς ἀναμφιδόλως θὰ ὀθήσῃ τὰς μεταξὺ τῶν χωρῶν αὐτῶν ἐμπορικὰς συναλλαγάς.

Ἡ ἑκτελεσί τῶν μεταφορῶν διενεργεῖται μὲ ταχύπλοα διζελοκίνητα φυγεῖσι, 18 μιλίων, εἰς ἃ συγκαταλέγονται καὶ νεότευκτα, διαθέτοντα χώρων φορτίου 250.000 κυβ. ποδ. περίπου. Πρόσθετοι καὶ μεγαλύτεραι μονάδες θὰ συμπληρώσουν ἐντὸς δλίγου τὸν στόλον.

Τόσον οἱ πλοιοκτήτρια «ATLANTTRAFIK», ὅσον καὶ οἱ διασχειρίσται τῆς εἰναι παγκοσμίως γνωστοὶ διὰ τὴν ὅριστον ειδίκευσίν των εἰς τὰς μεταφορὰς ψυγείων καὶ γραμμῶν διὰ γενικὰ φορτία, ἔχαν δὲ ληφθῆ ὑπὲρ ὅψιν ὁ ἄρτιος τύπος τῶν πλοίων ποὺ διετέθησαν, ἡ ἐπιτυχία τῆς προσπαθείας των καθίσταται βεβαία.

### ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

### ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

**FRANK B. HALL & CO., Inc.**

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

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

PLACE SHARE OF YOUR MARINE  
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET  
THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALLCOY."

INTERNATIONAL  
TELEX NY 2121 OR MNY 0233

**FRANK B. HALL & CO., Inc.**

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

**ΕΙΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΜΑΣ ΣΤΟΛΟΥ  
ΔΥΟ ΝΕΑ ΜΕΓΑΛΑ, ΤΑΧΥΤΑΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ**

ΗΓΟΡΑΣΘΗΣΑΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑΝ ΤΥΠΑΛΔΟΥ ΚΑΙ ΕΝΤΟΣ ΤΟΥ ΘΕΡΟΥΣ ΔΡΟΜΟΔΟΓΟΥΝΤΑΙ

Αναγράφοντες πρό τινος τὴν ἀγορὰν τῶν δύο ἀκτοπλοϊκῶν ἀπὸ την ἔταιριαν Τυπάλδου παρέσχομεν τὰ κύρια αὐτῶν χαρακτηριστικά. Ἐπρόκειτο περὶ τῶν πρώτων πληροφοριῶν. "Ηδη μετὰ τὴν λεπτομερῆ ἐπιθεώρησιν τῶν σκαφῶν, τὴν καταρτισθεῖσαν μελέτην διὰ τὴν μετασκευήν των καὶ τὸν ἀπόπλουν των ἐξ Ἀμερικῆς, εἴκεδα εἰς θέσιν νὰ συμπληρώσωμεν τὰς πληροφορίας μας ἐπὶ τῶν δύο αὐτῶν ὑπογειακιών, πράγματι, σκαφῶν — «Ρόδος» καὶ «Κύπρος» προσφύεστατα ὠμομάσθησαν — τὰ ὄποια ἡ ιδιωτικὴ καὶ πάλιν πρωτοβουλία χαρίζει εἰς τὰς ἐσωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μας.

Ούτω, τὰ δύο ἀδελφά σκάφη, βιοθητικά τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου, νευπηγήσεως 1945 και 1946, έχουν χωρητικότητα 3.146 τ. γκρός, δύκον, δηλαδή, πρωτοφανή διάτα τὴν Ἀκτοπλοίαν. Προσπτική μακρά, πολυεισιτούντος περιόδου θά ἐδικιασθούν τὴν δρομολόγησίν των εἰς ἀκτοπλοϊκάς γρυπαίς. "Έχουν μῆκος ὅλικὸν 98.07 μέτρα, πλάτος 12.49 μέτρα, ὑψος μέχρι τοῦ καταστρώματος περιπάτου 9.84 μέτρα και βύθισμα ἔμφορτον 4.59 μέτρα. Ἐνευπηγήθησαν τὰ ἔτη 1945 και 1946. Τὸ πρωστήριον σύστημα ἀπαρτίζεται ἀπό τέσσαρας μηχανὰς δῆξη τύπου Φαιρμπάκης, συνολικῆς δυνάμεως 6.400 ίππων, αἵτινες και προσδιδούν τὴν ταχύτητα τῶν 26 μιλίων καθ' ὥραν.

Ολίγα σχετικώς γνωρίζουμε περὶ τοῦ ἐν λόγῳ τύπου πλοίων καὶ τοῦ τρόπου τῆς κατασκευῆς των. Πάντως, θὰ πρέπει ταῦτα νὰ ξέχουν κατασκευασθῇ μὲ τὴν καθιερώθενταν μεταπολεμικῶς εἰς τὴν 'Αμερικήν σύγχρονον μέθοδον τῆς υπαπηγικῆς, ὡς ταύτην την παρατηροῦμεν ἐπὶ πολλῶν σκαφῶν τῆς Ἀκτοπλοΐας μας, ὁμοίας προβλέψεως («Αδριατική», «Παντελῆς», «Άδριας» κλπ.). Πρόσκειται δηλαδὴ περὶ τοῦ ἀποκολουμένου μικτοῦ τρόπου κατασκευῆς, μὲ τὰ πλεονεκτήματα ποὺ παρέχει ἡ δι' ἥλεκτρου συγκολλήσεως σύνδεσις τῶν διαφόρων ἀνθεκτικῶν μερῶν του σκάφους (νομεῖς — ἐνισχυμένοι καὶ μὴ — διαμῆκεις διαδοκίδες, ξυγά κλπ.).

Έπιτυχάνεται τοισιοτορόπως ή χρησιμοποίησις αφ' ἐνὸς τοῦ ἀ-  
παραιτήτας ἀπαιτουμένου υλικού καὶ αφ' ἔτερου ή καλυτέρα διάθεσίς  
του διὰ τὴν ἔξαστα πάλισιν ὁμοιομόρφου συνεργασίας καὶ συμβολῆς του  
εἰς τὴν κατέ μέρη καὶ τὴν καθολικὴν ἀντοχὴν τοῦ σκάφους.

Έκείνοι, οώμας, πού γνωρίζουμε, είναι ή έντσικη πρός όλας τάς κατευθύνσεις προσπάθεια των κ.κ. ἀδελφῶν Τυπάλδου, σπώς ἐπιτύχουν τὸ ταχύτερον τὴν μετασκευὴν καὶ τὴν βῆσθα συμπλήρωσιν τῶν δύο σκαφῶν, ὡςτε νὰ πλουτισθῇ κατὰ τὴν προσεχῆ θερινὴν περίοδον ἕτακτοπλούσια ναυτιλίᾳ μας μὲ δῦο ἐπίλεκτους μονάδας, πρωτοφανεῖς ἀπὸ ἀπόφεως ὅγκου, ταχύτητος καὶ ἀνέσεων. Ή ἐκπόνησις τῆς σχετικῆς μελέτης ἀνετέθη εἰς τὸν ναυπηγὸν κ. Σ. Γιακουμάκην, ὅστις, μὲ τὴν πλήρη κατανόησιν τῶν ἀπαιτήσεων τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, ἀπέδωκεν — ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ταχύτητα, τὴν ὄποιαν ἔχουν τὰ δύο πλοῖα — τὸν σύγχρονον, κατὰ τὸ δυνατόν, τύπον τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους.

Τά διά τούς ἐπιβάτας διαιμερίσματα καὶ οἱ κοινόχρηστοι χώροι θὰ περιλαμβάνουν: Κοιτωνίσκους α' θέσεως δι' 92 ἐπιβάτας, β' θέσεως δι' 124 ἐπιβάτας καὶ τουριστικής δι' 184 ἐπιβάτας. "Απαντες οἱ κοιτωνίσκοι, διὰ τοῦτο εἶναι ἔξωτερικοι, μὲ παραφωτίδας εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου ἡ τετράγωνα παρθύρα ἐπὶ τῶν ἔξωτερικῶν διαφραγμάτων τῶν ὑπερτεαγασμάτων. Οἱ κοιτωνίσκοι τῆς α' θέσεως θὰ είναι, ἀπαντες, δίκλινοι, μὲ τὰς κλίνας οὐχὶ ὑπερκειμένας, ἐξ αὐτῶν δὲ 24 θὰ διαθέτουν ίδιον ἀνεξάρτητον χώρον ὑγιεινῆς, περιλαμβάνοντα καταιονιστήρα, νιπτήρα, W.C. κλπ. Θὰ πάρχουν ἐπίσης τεσσάρα διαιμερίσματα (suites) ἐπὶ δύο θέσεων, ἐκαστὸν τῶν ὅποιων θὰ περιλαμβάνῃ ὑπνωδωμάτιον, αἴθουσαν καὶ χώρον ὑγιεινῆς, μετὰ ἐντοίχου λουτροῦ - καταιονιστήρος, νιπτήρος, W.C. κλπ.

“Η πρώτη θέσις θὰ δισέπεται επί τοῦ ἀνα καταστρόματος μεγάλον χῶρον ὑποδοχῆς, μετά πολυτελούς στρογγύλης κλίμακος εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ ἐκατόρθων ταύτης δύο κρυσταλλίνους θύρας, αἵτινες θὰ δόησονται εἰς τὴν πρώμνην τῶν εὐρύχωρων αἰθουσαν φαγητοῦ, δυναμένην νά̄ ἔξυπηρτήσῃ συγχρόνος καὶ ἀνέτως 55, τούλαχιστον, ἐπιβάτας. Διὰ τῆς ιδίας κλίμακος θὰ ἀνέρχωνται οἱ ἐπιβάται εἰς τὸ κατάστρωμα περιπάτου, ἔνθα εὑρίσκονται καπνιστήριον, μεγάλη αἴθουσα ἀναψυχῆς μετά πολυτελούς μπάρ, βεράνται, αἰθουσα ἀλληλογραφίας, κομμωτήριον κλπ., πρὸς ἔξυπηρτήσιν τῶν ἐπιβατῶν τῆς πρώτης θέσεως.

Οι κοινωνίσκοι της δευτέρας θέσεως θὰ είναι ἄπαντες δίκλινοι, μὲ  
ἀπλάκια κλίνας, θὰ δύνανται σῶμας νὰ δέχωνται μίαν ἀναπληρωματικὴν  
τρίτην κλίναν (ώς ὑπερκειμένην) καὶ θὰ είναι ἄπαντες ἐφωδιασμένοι  
μὲ δύο ἔμπρακτην, νιπτήρα μεθ' ὅλων τῶν ἀναγκαιούντων ἑξαρτήμάτων,  
καθόπεπτην, θέσεις διὰ φάλας καὶ ποτήρια, ἀπλετον ϕωτισμὸν κλπ.,  
καθὼς ἐπίσης καὶ κρουνούς θερμοῦ καὶ ψυχροῦ ὑδατος, συνεχοῦς ἡμιαυ-  
τομάτου ροῆς. Οι χώροι ὑγιεινῆς τῆς δευτέρας θέσεως είναι διατε-  
γαγμένοι εἰς χωριστά συγκροτήματα δι' ἄνθρακας καὶ διὰ γυναικάς, ἀ-  
ναλογούν δὲ ἔνα W.C. καὶ εἰς καταιονιστήρα ἀνά 8 ἔως 10 ἐπιβάτας.  
Καὶ ή δευτέρα θέσις διαθέτει ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρώματος μεγάλους  
χώρων ὑποδοχῆς, πρώραθεν τοῦ ὅποιου δύο κρυστάλλιναι θύραι θὰ  
δηγούν εἰς εὐρύχωρον αἴθουσαν φαγητού, ικανήν νὰ ἔξιπηρετῆσῃ συγ-  
χρόνως καὶ ἀνέτως 80, τούλαχίστον, ἐπιβάτας. Διὰ τοῦ πρύμνθεν  
καὶ εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου εὐρισκομένης κλίμακος θὰ ἀνέρχωνται οἱ  
ἐπιβάται εἰς τὸ κατάστρωμα περιπτάτου, ἔνθα εὑρίσκεται μεγάλη αἱ-  
θουσα ἀναψυχῆς μετὰ πολυτελούς μπάρ.

κοιτωνίσκους — εἰς τὸ πρωραῖον τμῆμα καὶ κάτω τοῦ κυρίου καταστρώματος — τῶν 3 καὶ 4 κλινῶν (ῶν αἱ δύο ὑπερκείμεναι) καὶ ὀλίγους τῶν 6 κλινῶν, ἀπαντάς εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου καὶ ἐφαδιασμένους διὰ νιπτῆρος μεθ' ὅλων τῶν ἀναγκαῖούντων ἔξαρτημάτων, καθέρπετου, βάσεις φιλῶν καὶ ποτηρίων, καθὼς καὶ κρουνὸν ἀναμιξεως θερμοῦ καὶ ψυχροῦ ὕδατος συνεχούς ήμισιυτομάτου ροῆς. Οἱ χώροι ὑγιεινῆς εἶναι διατεταγμένοι εἰς χωριστὰ συγκροτήματα διὰ τοὺς ἄνθρακας καὶ διὰ τὰς γυναίκας, ἀναλογούν δὲ ἔνα W.C. καὶ εἰς καταιονιστήρα ἀνὰ 15 περίου ἐπιβάτας. Ἀνάλογον χώρον ὑπόδοχης θε διαθέτῃ καὶ ἡ τουριστικὴ θέσις ἐπὶ τοῦ ἀνω καταστρόματος, πρώθεν τοῦ όποιον ὑπάρχει αἴθουσα ἀναψυχῆς μετὰ ἐύρυχώρου κυλικείου καὶ μπάρα, ἐν συνεχείᾳ δὲ ἐύρυχωρος καὶ καλῶς ἀεριζομένη αἴθουσα φαγητοῦ.

“Η εἰσόδος τῶν ἄνευ θέσεως ἐπιβατῶν (καταστρόματος) γίνεται ἐκ τοῦ ἄνω καταστρώματος, ὅπόθεν οὗτοι διὰ κλίμακος εύρισκομένης πρύμνηθεν τοῦ χώρου ὑποδοχῆς τῆς τουριστικῆς θέσεως, ὅδηγούνται διὰ μεμονωμένου διαδρόμου εἰς τὰ δ' αὐτοὺς πρωταρισμένα καταστρόματα. (Χώρος δ' αὐτοκίνητα διατίθεται ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος καὶ μεταξὺ τῶν νομέων 74 — 90 καὶ ΔΕ, καὶ AP. τημήματος πρώτου ὑποφράγματος, ἄνωθεν τοῦ μηχανοστασίου).

Τὸ πρόληπα περιλαμβάνει 92 πρόσωπα. Ὁ κυβερνήτης, ὁ ὑπαρχος καὶ ὁ ἀσυρματιστὴς διαιτῶνται εἰς ἀνάλογα διαμερίσματα καὶ κοιτῶντος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος νουσιπλοΐας, οἱ δὲ λοιποὶ ἀξιωματικοὶ εἰς μονοκλίνους κοιτῶντος ἐπὶ τοῦ καταστρώματος σωσιδίων ἀθέμων, εἰς τὸ πρυμναῖον τημῆα τοῦ ὄποιαν διατίθεται μεγάλη αἰθουσα φαγητοῦ καὶ ὀναφυχῆς ἀξιωματικῶν. Τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα, ὑπαιξιωματικοὶ καὶ ναῦται, ἐνδιαιτάται εἰς τὰ ἀκροτρυμναῖα τημῆα τοῦ κυρίου, καὶ τοῦ κάτω καταστρώματος, μὲν ὀναδόγους αἰθουσας φαγητοῦ, χώρους ὑγιεινῆς κλπ. καὶ μὲ διίσιν εἴσοδον ἐκ τοῦ πρυμναῖον ἄκρου τοῦ ἄνω καταστρώματος.

Διὰ τὴν ἔξυπερέτησιν τῶν κοιτωνίσκων ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων, προβλέπεται κεντρικὴ ἐγκατάστασις διὰ τὴν συνεχῆ παροχὴν ψυχροῦ καὶ θερμοῦ ὕδατος, καθὼς καὶ πλήρες διάτυπον θαλασσίου ὕδατος διὰ τὴν πλύσιν τῶν χώρων ὑγεινῆς καὶ τῶν καταστρωμάτων των. 'Ἐφ' ὅλων τῶν κοιτωνίσκων, χώρων ὑγεινῆς κλπ. προβλέπεται ἡ παροχὴ πλουσίου φυσικοῦ καὶ τεχνητοῦ ἀερίσμου, ἐνῷ φ' ὅλων τῶν κοιτωνίσκων καὶ τῶν κοινοχρήστων αἰθουσῶν πρώτης καὶ δευτέρας θέσεως διακλαδοῦνται ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ, ὡςτε ἄλλα ἔξασφαλίζεται θερμοκρασία 25 ἥζω 30 βαθμῶν Κελσίου κατὰ τὰς πλέον θερμάς ημέρας του θέρους καὶ 20 βαθμῶν κατὰ τὰς πλέον ψυχράς ημέρας του χειμῶνος.

'Ἐν συγκεκριμένάστις γειθόντων φανεροῦ προβλέπεται εὑρύνων

Ἐν συνεχείς ἐκαστῆς αἰθουσῆς Φαγοῦτον προβλέπεται, εὐρυχόροον καὶ κωλὺς ἀεωπλισμένον κυλικεῖον, μὲν εἰδίκῶν διατεταγμένας θύρας εἰσόδου καὶ ἔξοδου, ὡς καὶ ἐκ τῶν αἰθουσῶν φαγοῦτον, τραπεζοκόμων ἀλπ. Τὸ μαγειρεῖον προβλέπεται ἐνίασιον δι' ὄλας τὰς θέσεις, θά καταλαμβάνη τὸ ἥμισυ περίπου πλάτος τοῦ πλοίου καὶ θά ἔη μήκος 5 περίπου μέτρων ἐπὶ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ περὶ τὸ μέσον τοῦ πλοίου, θά ἐπικοινωνῇ δὲ μὲν τὰ ἀμέσως ὑπερκείμενα κυλικεῖα α' καὶ β' θέσεως διὰ δύο κλιμάκων καὶ διὰ δύο ταχέων ἡλεκτροκινήτων ἀνα-  
διπτήρων φαγοῦτον.

Ο 'Εξοπλισμός τού μαγειρέον προβλέπεται πλούσιος καὶ ἔξ δόληληρος δι' ἡλεκτρικῶν κυρίων συσκευῶν καὶ βοηθητικῶν μηχανημάτων, μηχανιῶν πλύσεως πιάτων, τραπέζης προετοιμασίας φαγητῶν, ἡλεκτρικῶν φυγείων κλπ. Παραπλέυρως τοῦ μαγειρέον θὰ ὑπάρχῃ ἀρτοποιίαιν, μη ἡλεκτρικὸν κλίβανον, ψυκτήριον, ὅπερ θὰ καλύπτῃ τὴν ἡμερίσιαν κατανάλωσιν ἄρτου διὰ τὸ πλήρωμα καὶ τοὺς ἐπιβάτας. Εἰς ὃ ἀμέσως κάτωθι ὑπόφραγμα καὶ κατ' ἀντιστοιχίαν τῶν δύο πλευρικῶν μπαρκαρίζων πρὸς διακίνησιν τῶν τροφίμων, ὑπάρχει ἡ κυρία τροφαποθήκη, ἣτις περιλαμβάνει τρεῖς ψυκτικούς θαλάμους διὰ τὴν συντηρησιν μεγάλων ποσοτήτων κρέατος, αὐγών, βουτύρου, λοσχανῶν, φρούτων κλπ. Εἰς ἔτερα διαμερίσματα μὲ κοινοὺς θαλάμους θὰ ναποτίθενται αἱ ἔραι τροφαί, ἀλεύρος, οίνος κλπ.

Περὶ τὸ μέσον τοῦ κυρίου καταστρώματος, ὁ ἐκεὶ διατίθεμενος εἰς αὐτῆς τοῦ 10 μέτρων χῶρος, πρώραθεν τῆς αἰθουσῆς α' θέσεως καὶ ἐπὶ τοῦ ἄνω καταστρώματος, προβλέπεται διὰ τὴν ἔγκατάστασιν κοινωνικής δεξαμενῆς, διαστάσεων 3.20 ἐπὶ 3.20 μέτρων, μὲ βάθος 3 μέτρων περίπου. Ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος καὶ περὶ τὸ μέσον τούτου διατίθεται χῶρος διὰ τὴν ἑκάτην προκυμαίας εἴσοδον, σύμφωνα τῶν ιδίων των μέσων, δώδεκα τούλαχιστον ἐπιβατηγῶν αὐτοκινήτων I.X., καθὼς καὶ ἔτερων δώδεκα διὰ τῶν μέσων τοῦ πλοίου ἐπὶ τοῦ πρωραίου τμήματος τοῦ ἄνω καταστρώματος. Τέλος, διὰ τὴν αυαγοσωστικήν ὑπηρεσίαν τοῦ πλοίου προβλέπεται ἡ ἔγκατάστασις οἰκτὼ ζευγῶν ἐπωτίδων, τύπου Βαρύπτος, ἐφ' ἐκάστου τῶν ὅποιών θόρυβος πάρχαρχή μία σωσίβιος λέμβος, ικανότητος 76 ἀτόμων. Παραλλήλως διατίθενται καὶ ἀπαντά τὰ ἄλλα μέσα καὶ συσκευαί, ἀτίνα προβλέπονται ὑπὸ τῆς διεθνούς συμβάσεως «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ».

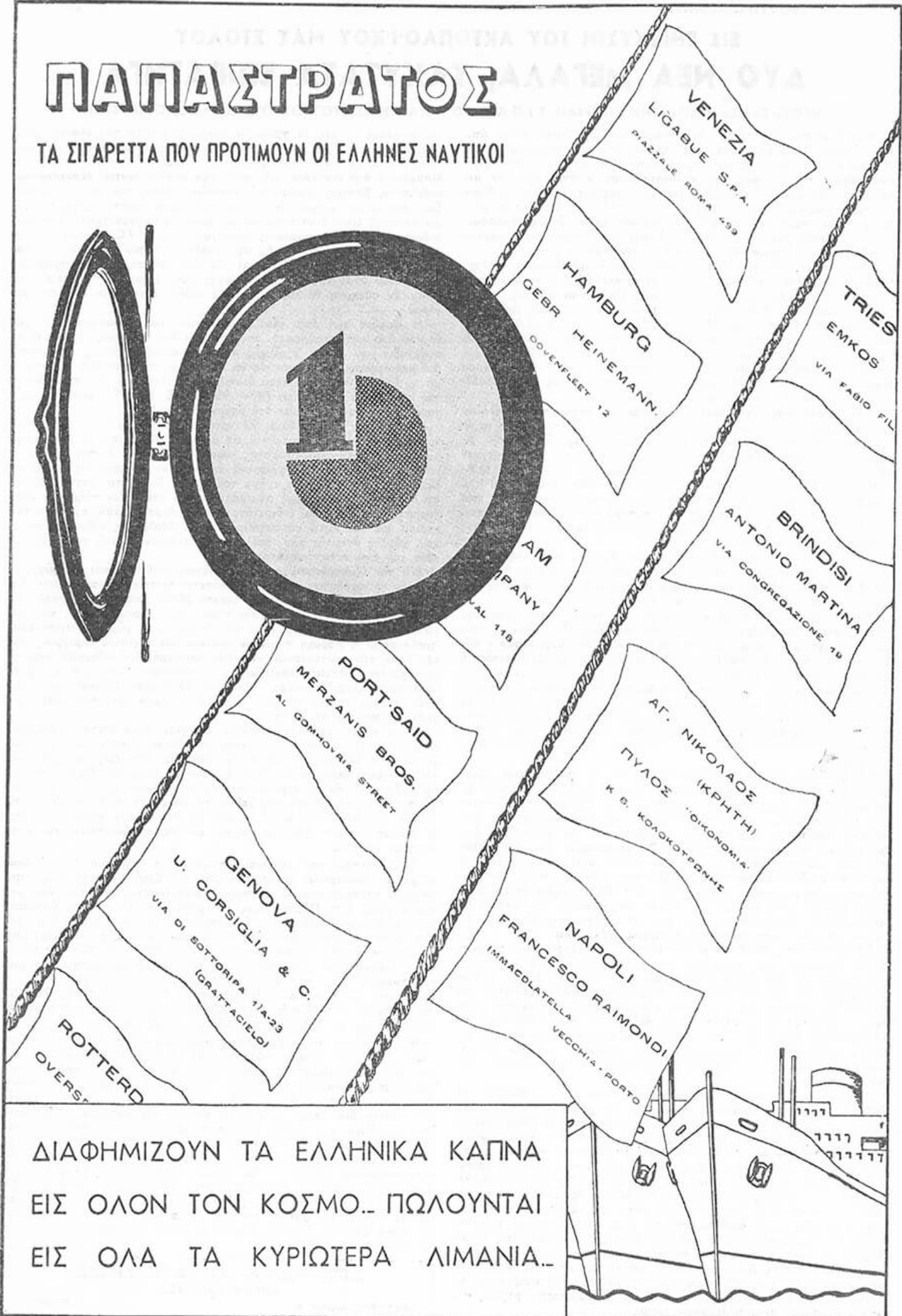
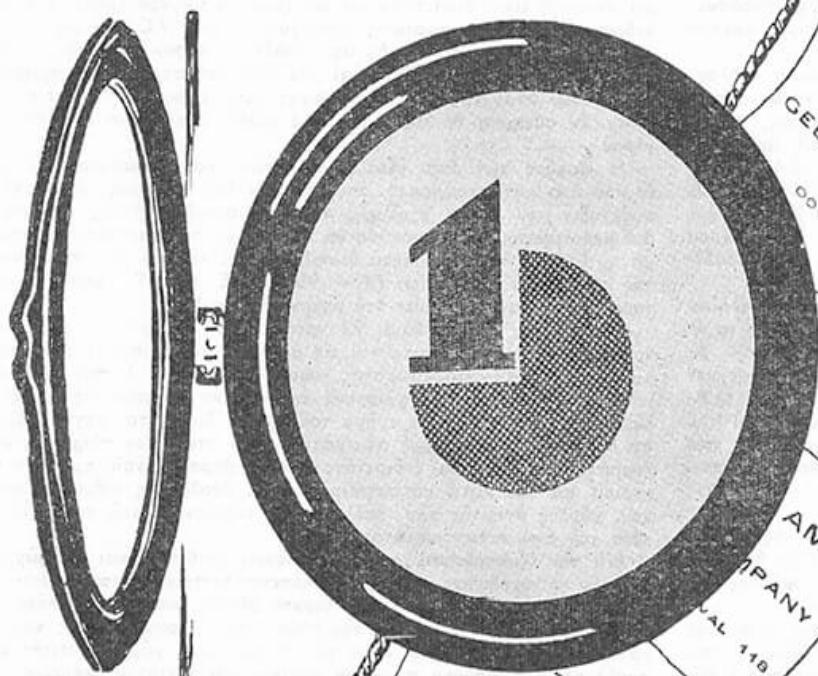
**ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ**

МАУРОМІХАЛН 9  
НЛЕФ. 616-156

AERNA

# ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΠΟΥ ΠΡΩΤΙΜΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ



ΔΙΑΦΗΜΙΖΟΥΝ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΠΝΑ

ΕΙΣ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ.. ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ

ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ..

Ο ΑΓΝΩΣΤΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΩΝ

# ΩΚΕΑΝΩΓΡΑΦΙΚΑΙ ΕΡΕΥΝΑΙ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Ένα από τα διεθνή γεγονότα του παρελθόντος έτους είναι, άναμφοσητήτως, το έπίτευγμα της άλματώδους αύξησεως της παγκοσμίου ιχθυοπαραγωγής. Αύτη, υπέρεβη άνετως τους 35.500.000 μετρικούς τόνους έκαπη σύστημας φύσεως άλιευμάτων και έδικασε πλήρως το υπό της Γ.Α.Ο. — Όργανωσες Τροφίμων και Γεωργίας της Ήνωμένων Έθνών — καταρτισθεν πρόγραμμα, περί έντατικής ένισχυσεως της άλιευτικής βιομηχανίας εις δόλας τάς χώρας και προσαγωγής ταύτης, διά της συστηματικής δργανώσεως των άνα τους ωκεανούς έπιστημονικών έρευνων.

Μία ματιά είς τὰς ἔσχατως ἐκδοθέντας συγγράμματα περὶ άλιείας, τὰ διάφορα περιοδικά, τὰς διεθνεῖς στατιστικὰς καὶ τὰς πολλαπλὰ δελτία, πείθει διὰ την προηγμένην εἰς τὴν άλιευτικήν βιομηχανίαν χώραν, μεγάλαι καὶ μικραί, δῆτας αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι, ή Ρωσία, ή Ἀγγλία, ή Γαλλία, ή Νορβηγία, ή Πορτογαλία, ή Ἰαπωνία καὶ ἄλλαι, ἐναυπηγησαν εἰδικὰ διὰ τὰς ἐπιστημονικὰς ἐρεύνας πλοῖα, τὰ δόπια, ἐπινδρωμένα μὲ κολῶς κατηρτισμένους ἐπιστήμανα, «γὰ δέ ρ ου» κυριολεκτικῶς τους βιθοὺς τῶν ωκεανῶν, διὰ νὰ ἐπισημάνουν πρώτας ὥλας πάσης φύσεως, τὰς ὄποιας καὶ προνομιακῶν νὰ ἀποκτήσουν. Ως δὲ γνωστόν, ἔξω τῶν χωρικῶν ὑδάτων, ή θάλασσας δὲν ἀνήκει εἰς κανένα. «Οποῖος εἶναι Ικανὸς καὶ ἔχει τὰ κατάλληλα ἐργαλεῖα, εἶναι ἐλεύθερος νὰ ἐρευνήῃ καὶ νὰ ἀποκτήσῃ τοὺς θησαυρούς ποὺ περιέχει η θάλασσα. (Κατὰ τὴν δογματικὴν ἀρχὴν τοῦ Ιουστινιανοῦ «*Usus maris publicus est proprietas nullius*»).

Ἐπὶ κεφαλῆς τῶν άνα τους ωκεανούς ἐξερευνήσεων ἔρχεται η Σοδιτικὴ «Ἐνωσις μὲ στόλον ὀλόκληρον ἔξι εἰδικῶν πλοίων. Σημειωτέον, διὰ πέρυσι μόνον, ἐναυπηγήσαν διὰ λογαριασμὸν τῶν Σοδιέτος εἰς Πολωνίαν καὶ Γερμανίαν πέντε μεγάλα ἀδεφά πλωτὰ ἐργαστήρια τοῦ πλέον συγχρονισμένου τούτου, τὰ δόπια, μαζὶ μὲ τὸ ὑπάρχοντα ἀπὸ καροῦ, διεσκορπίσθησαν πρὸς δόλας τὰς κατευθύνσεις δι' ἐρεύνας. Ἀπὸ ὅσα ἀκροθιγώς ἐδημοσιεύθησαν μέχρι τῆς στιγμῆς, νέα υψηλόπεδα ἀλιείας ἐπεσημάνθησαν εἰς τὸν Ειρηνικὸν καὶ τὸν Ἀτλαντικόν, δῆτα προετοιμάζονται νὰ πλεύσουν τὰ μεγάλα πλωτὰ ἐργαστάσια (Fish factory ships). Η θεωρία τῆς δῆθεν ἐλαττώσεως ίχθυολογικῆς πανίδος, λόγω τῆς έντατικῆς ἀλιείας, ἔξει μηδενὶ σθη, «κέμπαγιάτεψε! Τὰ ψάρια καὶ τὰ κήπη, σύμφωνα μὲ τὰς νέας ἀποκαλύψεις, δὲν ἔξαφανίζονται, ἀλλὰ METATOPIZONTAI!!!»

Παράδειγμα ἀπό τὸν μᾶς δίσουν τόσον οἱ Ἰάπωνες δόσον καὶ οἱ Ρώσοι ἀλιεῖς εἰς τὸ ζήτημα τῆς φαλαινοθηρίας. «Ἐπὶ σειρᾶς ἑταῖς ἰδημοσιεύθησαν εἰς τὸν παγκόσμιον Τύπον, ἐντυπωσιακὰ διατάξεις δόσον ἀφορᾶ τὴν φαλαινοθηρίαν, μὲ τὴν δικαιολογίαν, δῆτα τὰ κήπη αὐτὰ θὰ ἔξαφανίσθουν, ἔαν συνεχισθῇ η ἐντατικὴ θήρα τῶν. Παρὰ τὰς ἀπαγορεύσεις, οἱ Ἰάπωνες καὶ οἱ Ρώσοι, θηρεύοντες ἔξω τῶν συμφωνιῶν τῶν Ήνωμένων Έθνῶν, ἐπεσήμαναν εἰς τὴν Ἀνταρκτίδα νέας περιοχᾶς, δῆτα ὑπάρχει ἀφονία ἐκ τῶν τούτων. «Ἐπιπροσθέτως, ἔξευρεθησαν καὶ πλεῖστα ὅσα ἄλλα μαστόφρασι, ἀγνωστὰ η σπάνια εἰς τὰς ἄλλας θαλάσσας. Τὰ ἴδια συμβαίνουν καὶ εἰς τὸν Ἀρκτικὸν Ωκεανόν. Κατὰ τὰς παρατηρήσεις τῶν ὑδροβιολόγων, φυσιοδιφῶν· καὶ ωκεανογράφων, τὰ κήπη φαίνεται νὰ ἔχουν καὶ αὐτὰ τὰς ιδιοτροπίες τῶν, νὰ ἐπανέρχονται καὶ διαλειμμάτων εἰς τὰς παλαιάς τῶν ἐστίας... ἀπὸ δῆτα ἔξειδιοχθησαν.

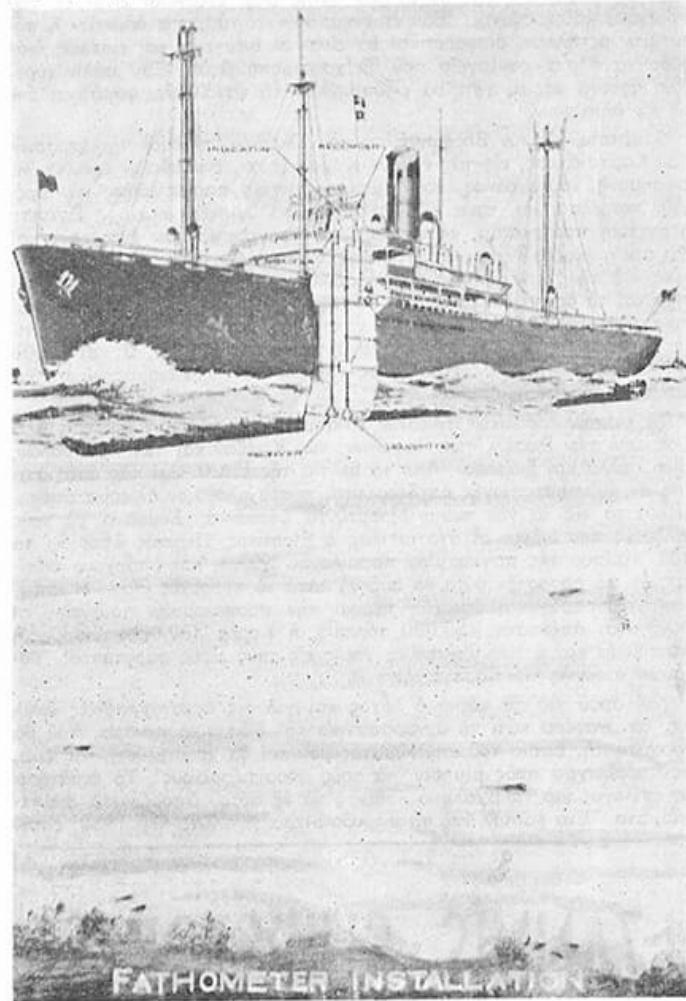
Αἱ παρατηρήσεις τῶν Νορβηγῶν, Ἰρλανδῶν καὶ Καναδῶν ἐπιστημόνην, ὡς πρὸς τὰς μετακινήσεις τῶν ιχθύων, εἶναι ἔξι τούς ἐπιβεβαιωτικοῖς. Εἰς τὰς ιχθυοθρήτεις πεδιάδας τῆς θαλάσσης τοῦ Μπάρεν, βορείως τῆς Νορβηγίας, εἰς τὰ γύρω τῆς Γροιλανδίας πελάγη, ὡς καὶ εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ Μπαφέν, βορείως τοῦ Καναδᾶ, παρεπηρήθη δῆτα τὰ συνήθως πλούσια εἰς ἀλιεύμα αὐτὰ σημεῖα, ἐναλλάξ ἀπογυμνοῦνται κατὰ χρονικὰ διστιμήματα καὶ ἔκει ποὺ ἀπὸ χρονία οἱ ψαράδες ἀπεκομίζονται σφίνονται ψάρια, νὰ μὴ εἶναι εἰς θέσιν νὰ βροῦνται πότε. Τὰ ψάρια καὶ αὐτά μετατοπίζονται! Οἱ ἐπιστήμονες καὶ οἱ ἀλιεῖς μαζὶ — καὶ γιὰ νὰ μιλήσουμε τὴν γλώσσα τῶν ψαράδων — ἔβαλαν σημάδια, ἐστησαν δίκτυα-παγίδες, ἐποπθέτησαν σηματήρες, ἡκούσιούθησαν ἀπὸ τὴν ίχνη τῶν ψαριῶν, ἀπευκρύνθησαν ἐκαποντάδες μελισσῶν ἀπὸ τὰ λημέρια τῶν καὶ στὸ τέλος ξαναδρῆκαν τὰ ψάρια ἐν ἀφθονίᾳ εἰς ἄλλας περιοχᾶς. Τὸ περίεργον δὲ εἶναι δῆτα αὐτὸ τὸ «πάπει καὶ ἔλα» τῶν ψαριῶν, συνεχίζεται εἰς δόλας τὰς ἐποχάς καὶ εἰς δόλα τὰ σημεῖα, οἱ δὲ πεπειραμένοι παλαιοὶ ψαράδες ποὺ γνωρίζουν τὸ μυστικό, συμβουλεύουν εἰς τοὺς νέους, πῶς νὰ παρακολουθοῦν τὸ παιχνιδάκι καὶ νὰ ξαναδρίσουν τὰ ψάρια.

\*\*\*

«Η μελέτη τῶν θαλασσῶν, μεμονωμένων, δὲν θὰ θέωρετο καν ὡς ἐπιστημονικὴ προσπάθεια, ἔαν δὲν ἀπλαισιούτω ἀπὸ ἄλλας ἐπιστήμας, τὴν γεωγραφίαν, τὴν γεωλογίαν, τὴν φυσικήν, τὴν χημείαν, τὴν ὑδροβιολογίαν, τὴν ἀστρονομίαν καὶ τὰ ἀνότερα μαθηματικά. «Ενα πλοῖον ἐρευνῶν, διὸ νὰ ἐπιτύχῃ εἰς τὸν προορισμὸν του καὶ νὰ δὸλοκληρώσῃ τὴν ἀποστολήν του, πρέπει νὰ εἶναι πολυσύνθετον νὰ εἶναι τελείων ἐξωπλησμῶν, νὰ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ δόλα τὰ σύγχρονα ἐπιστημονικά ἐργαλεῖα. «Ἐπιπροσθέτως, νὰ διαθέτῃ ψυκτικὸν χώρους διὰ τὴν ψύξην καὶ κατάψυξην τῶν ἀλιευμάτων, χημείον πλήρες, ἐργαστήριον διὰ τὴν παρασκευὴν ιχθυολεύρου, ιχθυελασίου, λιπασμάτων, βιταμινῶν, ίνσουλίνης ἀπὸ τὸ πάγκρεας τῶν καρχαριῶν, πλείστων ἀλλών προϊόντων καὶ ὑποπροϊόντων ἀλιείας, ὡς καὶ κονσερβοποιείον ἀκόμη. Τὰ γνωστά μας πλοῖα ἐρευνῶν, ὅπως τὸ δανικὸν «Γαλατέα», τὸ γαλλικὸν «Καλυψώ» τὸ ἀμερικανικὸν «Ἀλμπατρός» καὶ ὄλλα, τὰ ἔξερευνητικά ταξίδια τῶν ὑποίων τόσον διεφημίσθησαν, εἶναι μικρογραφία ἐμπρὸς στὰ σύγχρονα μεγάλα πλοῖα ἐρευνῶν, ὡς αὐτὸ ποὺ ἐμφανίζει τὸ παραπτόμενον

σχέδιο.

Καθὼς προεῖπον, τὰ πλοῖα αὐτὰ εἶναι ἐπηνδρωμένα ἀπὸ ἐπιστήμονας τελείων κατηρτισμένους, φυσιοδίφας, ίχθυολόγους, γεωγράφους, ὁκεανολόγους, χημικούς, ὑδροβιολόγους, ὄρυχτολόγους, Ιατρούς, ἀστρονόμους, πλοιάρχους τοῦ ἐμπορικοῦ καὶ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, μηχανικούς κ.τ.λ. μὲ τοὺς βοηθούς δοκίμους των. «Ο καθένας εἰς τὸν τομέα του καὶ κατόπιν δοι μαζὶ θὰ δὸλοκληρώσουν τὴν ἀποστολήν των. Εἶναι εὐνόητον, πόσον δαπανηθεῖσαν εἶναι ἔνα ἔξερευνητικὸ ταξίδι μὲ παρόμοιον πλοῖον, καὶ πόσον δύσκολος εἶναι ἡ προετοιμασία πρὶν ἐκκινήσῃ τὸ σκάφος. «Οπωςδήποτε, διὰ νὰ διευκολυνθεῖσαν εἰς τρεῖς κλάδους, ἀνεξαρτήσουν τοὺς ἔνδος ἀπὸ τὸ ἄλλον. Αον) Τὴν ναυτιλίαν, μεθ' δῶλων τῶν συμπαρομητούντων διακλαδώσεων. Βον) Τὴν ἔξερευνησιν τῶν πάσης φύσεως πρώτων ύδων (δρυκτῶν, πολυτίμων μετάλλων, πετρελαίου κ.τ.λ.) τὸ θαλάσσιον φυτικόν πλούτον, τὴν ἔξι αὐτοῦ προερχομένην χημικὴν ούσιαν χλωροφύλλην καὶ τὰ ἔξι αὐτῆς ὑποπροϊόντα. Σημειωτέον διτι, σύμφωνα μὲ τὰς παρατηρήσεις τῶν ἐπιστημόνων, ή χερσαία βλάστησης παράγει περίπου 40 δισεκατομμύρια τόνους ὑδρογονανθράκων



FATHOMETER INSTAL.

«Ωκεανογραφικοὶ ἔρευναι, διὰ πρώτας ὥλας (ρυθμομετρήσεις). τὸ χρονικὸν διάστημα. «Ἐπίσης, δὲ δεύτερος αὐτὸς τομέυς ἀσχολεῖται μὲ τὴν ἀξιοποίησιν τῆς θερμοκρασίας τῶν ὑδάτων, τῆς ταχύτητος τῶν ρευμάτων, τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ φαινούμενου τῆς πλημμυρίδος κ.ο.κ. Καὶ Γον) Τὴν ἔξερευνησιν τῆς ιχθυολογικῆς πανίδος, τὸν μυθῶδην αὐτὸν πλούτον ποὺ προσφέρει τόσον ἀφειδόν ή θάλασσα.

«Ἀπὸ τοὺς ὡς ἄνω τρεῖς τομεῖς τῶν ωκεανογραφικῶν ἐρευνῶν, μετὰ τῶν διακλαδώσεών των, οἱ δύο πρώτων δὲν εἶναι τῆς ἀρμοδιότητος τῆς στήλης μου. «Ἐκεῖνος ποὺ μᾶς ἐνδισφέρει εἶναι δὲ τρίτος τομεύς, ποὺ ἀφορᾶ τὰ ψάρια, τὰ κήπη, τὰ ὀστρακοδέρμα, τὰ μαλάκια, τὰ ὀστρακα καὶ τὴν ἀφθονία ἀλιείων των. Πάντας, θὰ ἡτο παράλειψις, ἔαν εἴη σημείωμα, ἐστῶ ταὶ συνοπτικὸν διὰ τὰς ωκεανογραφικὰς ἐρεύνας, δὲν ἐγίνετο μνεία τῆς σπουδαίας συμβολῆς τῶν ἀρχαίων «Ἐλλήνων, εἰς δόλους τοὺς τομεῖς χωριστά, ἀπὸ 2.500 ἑταῖς καὶ ἐπέκεινα! Χωρὶς νὰ κατηγορθῶ διὰ προγονοπληγίαν, θὰ ἀναφέρω, τὸν «Ἡσίοδον, ποὺ τόσον σαφῶς ἔγραψε διὰ τὴν κοσμογονίαν, τὸν πάνσοφον «Ἐρεστοσθένην, ποὺ 300 χρόνια π. Χ. καθώρισε τὴν περιφέρειαν τῆς γῆς εἰς 25.000 μίλια περίπου καὶ ἔχαραξε ὑψη καὶ πλάτη εἰς τὸν περῶν του χάρτην. Τὸν «Ιππαλόν, ποὺ μὲ τόσην ἀκρίβειαν καθώρισε τὴν σφράγιδα τῶν ἀνέμων εἰς τὸ «Ἀριδαίκον Πέλαγος» καὶ ἐποχάς, τὰ γνωστὰ σήμερον «Μουσόνια» μεταπό τῆς ἀφρικανικῆς ἀκτῆς πρὸς τὴν εἰσόδον τῆς «Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης τοῦ «Ομάν» πρὸς τὸ Περσικὸν Κόλπον, ποὺ τόσεν διηκόλουν τὴν ναυτιλίαν τῷ καιρῷ ἐκείνῳ, ὡς καὶ σήμερον. Τὸν μέγαν διδάσκαλον «Αριστοτέλην, δὲ ποτίσιος πρώτος ἐπεξήγησε πῶς ἀναρριζεῖται η ἡλικία τῶν ψαριῶν, ποὺ ζεχώρισε τὰ περισ-

σύτερα είδη τούτων και περιέγραψε σαφώς τήν πορείαν τῶν μεταναστευτικῶν ίχθυών. Τὸν ἀστρονόμον "Ιππαρχον, τοῦ ὁποίου αἱ παρατηρήσεις καὶ ἐπεξήγησεις εἰναι καὶ σῆμερον ἀκόμη διδακτικαῖ, τὸν Ἐκαταίον τὸν Μιλήσιον, καὶ τὸν Κτησίαν. Τὸν γεωγράφον Στράβωνα, ὃ ὁποῖος πρῶτος ἡσχολήθη μὲ τὴν καταμέτρησην τῶν βυθῶν τῆς Μεσογείου, τοὺς Πτολεμαῖους καὶ τὸν ναύαρχον τῶν Φιλωνα, τὸν Διόσκουρον, τὸν Κοσμάν Βαστήτορα ἡ Ἰνδικοπλεύστην, τόν... Ἐδῶ δῆμως διακόπτω τὴν ἀπαρίθμησιν διότι ὁ κατάλογος εἶναι πολὺ ἔκτενής.

Αἱ ὥκεανογραφικαὶ ἔρευναι, δῆμως διενεργοῦνται σήμερον μὲ τὰ μεγάλα πλοῖα - ἐπιστημονικὰ ἔργαστηρια, εἶναι πλήρεις καὶ λίαν ἀποτελεσματικαῖ. Εἶναι δῆμως τόσον ἑκτεταμένοι οἱ ὥκεανοι καὶ τόσον ἐπίπονος καὶ μακρὰ ἡ εἰς ἔκαστον σῆμεῖν λεπτομερῆς ἔρευνα, ὡστε θὰ χρειασθοῦν πολλὰ πλοῖα καὶ πολλὰ χρόνια διὰ νὰ ἔρευνηθοῦν τὰ πλέον προστιὰ σῆμεῖα. Καθὼν προσανέφερα, αἱ ἔξερευνήσεις ὑποδιαιροῦνται εἰς τρεῖς τομεῖς, καὶ σύμφωνα μὲ τὰς ἀνακαλύψεις - διαπιστώσεις εἰς τὴν ἑκάστοτε περιοχήν, καταρτίζεται τὸ πρόγραμμα ἔργασίας, εἰδοποιοῦνται ἐν τῷ μεταξὺ καὶ καταπλέουν τὰ κατάλληλα συνεργεία διὰ τὰ περαιτέρω. Ἐάν ή ἔξερευνθεῖσις περιοχὴ ὑποδεικνύει πηγάδα πετρελαίου, αἱ πρός ἀπόκτησην τῆς πολυτίμου αὐτῆς ὄλης ἐνέργεια εἶναι ἐκ τῶν προτέρων καθωρισμέναι. Ἐάν ἐπισημανθῶν κοιτάσματα ὄρυκτων ἡ πολιτικῶν μετάλλων, διαφορετικαὶ θὰ εἶναι αἱ ἐνέργεια καὶ ἐντελῶς διάφορα τὰ πλοῖα - συνεργεία ποὺ θὰ χρησιμοποιηθῶν. Ἐάν πάλιν εὑρεθοῦν ἄφθονα φάρια, τότε θὰ ειδοποιηθῶν τὰ κατάλληλα φαράδικα διὰ νὰ τὰ ἀλιεύσουν.

Συνέπεσε, εἰς τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν Ὁκεανόν, πλησίον τῆς χερσονήσου Καμπισάτακας, εἰς τὰς νήσους Κομαντόροκι, ἵνα πλοῖον ἔρευνῶν νὰ ἐπισημάνῃ ταύτοχρόνως, κοιτάσματα ὄρυκτων, προσπλεύρων νὰ εὑρεθοῦν πετρέλαια καὶ πρὸς τὸ Πετροπαλύσκι υψίπεδα ἀλιείας. Ἐγένετο ἡ σχετικὴ προεργασία, κατεστρώθη τὸ πρόγραμμα τῶν ἐνεργειῶν καὶ ἥρχισεν ἡ ἐκμετάλλευσις ἀπὸ τὰ κατάλληλα συνεργεία καὶ τὰ ἐνδεδειγμένα διὰ τὴν περιοχὴν ἐκείνην φαράδικα. Τὰ συγγράμματα, τὰ περιστικά καὶ τὰ δοκούμεντα ποὺ ἔχων ύπ' ὅψιν μου, διαφωτίζουν πληρέστατα, ποῖα εἶναι τὰ διὰ ἔκαστον κλάδου χρησιμοποιούμενα πλοῖα. Τὰ ἀλιευτικὰ σκάφη εἶναι μεγάλα πλωτά ἔργοστάσια, καινούργια, 3 καὶ 4.000 τόνων, μὲ ψυκτικὰς ἔγκαταστάσεις καὶ ὅλα τὰ συμπαρομαρτοῦντα διὰ μακρινὰς ἔξορμησις.

Τὰ εἰς τὸν Εἰρηνικὸν Ὁκεανὸν ἐπισημανθέντα πλούσια υψίπεδα ἀλιείας, ὑπὸ τῶν Ρώσων, τῶν Ιαπωνῶν, τῶν Κινέζων καὶ τῶν Αὐστραλῶν, εἶναι πολλὰ καὶ διάφορα. Ἀπὸ τὰ δελτάτη τῆς F.A.O. καὶ τὰς στατιστικὰς τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς ἀπόδεικνύεται πόσον πλούσιον ἀλιευμα ἀποκομίζουν τὰ εἰς τὰ νέα πεδία ἔξορμοντα φαράδικα. Σύμφωνα μὲ τοὺς ἀριθμοὺς ποὺ δίδουν αἱ στατιστικαὶ, δὲ Εἰρηνικὸς Ὁκεανὸς ἀπόδιδε τὰ 40% περίπου τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς ἰχθύων, καὶ ὑπάρχουν ἐνδείξεις διὰ τὸ ποστοστόν αὐτὸν θὰ αὐξηθῇ κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος. Ἡ ιαπωνικὴ ἰχθυοπαραγωγὴ ὑπερέβη πέρυσι τὴν προπολεμικὴν τοιάντην, αἱ Φιλιππίναι ἀπέδωσαν 450.000 τόνους, ἡ Κορέα 480.000 τόνους, ἡ Αὐστραλία καὶ ἡ Νέα Ζηλανδία, χάρις εἰς τοὺς νέους φαροτόπους, αὔξανουν συνεχῶς τὴν παραγωγὴν τῶν.

Καὶ ἀφοῦ γιὰ τὰ φάρια ὁ λόγος καὶ γιὰ τὶς ὥκεανογραφικὲς ἔρευνες, θὰ ἀναφέρω κάτι τὸ συναρπαστικὸ καὶ διδακτικὸ συνάμα, ποὺ θὰ ἐνισχύσῃ τὴν ἔννοια τοῦ σημειώματος μου καὶ θὰ χρησιμεύσῃ, πιστεύω, ὡς παράδειγμα πρὸς μίμησιν διὰ τοὺς ὑποστιζομένους! Τὸ ἔκρατησα ὡς ἐπίλογο, γιὰ νὰ βγάλῃ ὁ καθένας τὰ ἐξ αὐτοῦ ἀπορρέοντα συμπράσματα. "Ενα λοιπὸν ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα γεγονότα τοῦ 1960, εἶναι,

ἡ μᾶλλον ἡτο, ὁ λιμὸς τῆς Κίνας καὶ ἡ ραγδαῖα ἀντιμετώπιση τοῦ κακοῦ. Ὁι γνωστοὶ, 700.000.000 Κινέζοι πεινοῦσαν... κατόπιν ἀνώμαλίας εἰς τὴν γεωργικὴν παραγωγὴν. Ὁ λιμὸς δέν εἶναι ὑπόθεσις τῆς στιγμῆς: εἶναι βαθμιαία ἐδηλωσίας ἐλλείψεως τροφίμων, προερχομένης ἀπὸ ἐποχικὴν ἀνωμαλίαν εἰς τὴν γεωργίαν. Κανεὶς δὲν ἔσπευσε νὰ βοηθήσῃ τοὺς Κινέζους. Ἡ διὰ τοὺς νέγρους τοῦ Κογκό ἐκδηλωθεῖσα... φιλανθρωπία ἐκάψευσε, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς Κίνας!

Τὰ ἐμπόδια, αἱ στερήσεις, χαλυβδώνουν τὴν θέλησιν καὶ δὲν ὑπάρχει κίνητρον ισχυρότερον, ἀπὸ τὸ ἔνστικτον τῆς αὐτοσυντηρήσεως! Οἱ Κινέζοι, ἀκολουθοῦντες τὰ ἐπόπειρα τῶν παραδόσεων διδάγματα (ό σοφὸς Σίνν ἔλεγε: «Οταν ἡ γῆ παύσῃ νὰ σάς τροφοδοτή, θὰ σάς ζησῃ ἡ θάλασσα...») ἔζητησαν τὰ τρόφιμα ποὺ τοὺς λείπουν ἀπὸ τὴν θάλασσα. Μὲ μία ἀπεριγραπτή εἰς ἔνθουσιασμὸ ἔξορμησιν — ἐδῶ εἶναι τὸ παράδειγμα — κατώθισαν νὰ ἀπεριπλασιάσουν τὴν ἰχθυοπαραγωγὴν τῶν καὶ νὰ σωθοῦν — ἀς μοῦ ἐπιτραπῇ διὰ τὴν περίπτωσιν ἡ λέξης «σωθοῦν». Ἀπὸ 2.300.000 τόνους ποὺ ἀπέδιδεν ἡ ἀλιεία των, κατώρθωσαν σὲ λίγο χρονικὸ διάστημα, νὰ ἀποσύρουν ἀπὸ τὴν θάλασσα 5.640.000 τόνους φάρια! Γεγονός ἀπίστευτο καὶ μοναδικὸ εἰς τὰ χρονικὰ τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας. Δι᾽ δοσοὺς δὲν ἀσχολοῦνται μὲ τὴν θάλασσα καὶ τὰ ναυτικοὶ - αλιευτικὰ ζητήματα, ὁ ἀριθμὸς τῶν 5.640.000 τόνων, δὲν λέγει τίποτε. Δι᾽ δοσούς, δῆμως, γνωρίζουν τί θὰ πῆ ναυτικὴ ἔργασία, πόσον ἐπίπονος εἶναι, κάτι θὰ ἐμαθαν ἀπὸ τὴν θάλασσα καὶ τὶς ιδιοτροπίες της, κάτι θὰ ἐδιδάχθησαν ἀπὸ τὰ πλοῖα, μικρὰ καὶ μεγάλα. Τὸ γεγονός, λοιπόν, τῆς ἀποτόμου αὐξήσεως τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς εἰς 5.640.000 τόνους ἀξίας 560.000.000 στερλίνων, εἶναι ἔνας ἀθλὸς, ἔνα μεγάλο παραδειγματα πρὸς μίμησιν διὰ τοὺς λαοὺς ποὺ ὑποστίζονται. Εἶναι δύσκολο νὰ φαντασθῇ κανεὶς καὶ νὰ ὑπολογίσῃ, πόσα πλοῖα χρειάζονται, πόσα ψαράδικα μονοκοπανιά καὶ πόσοι ψαράδες, γιὰ νὰ ἀλιευθῇ αὐτὴ ἡ ποσότης, νὰ κομισθῇ εἰς τοὺς λιμένας καὶ νὰ μεταφερθῇ εἰς τὸ ἐσωτερικὸ τῆς χώρας! Οἱ Κινέζοι τώρα διαπεινωταὶ διὰ τὸ λίαν συντόμων ὡς ὑπέρβολων τὰ 7.000.000 τόνους ἰχθύων, τῆς Κίνας ἀναδεικνυμένων ὡς πρώτης ιχθυοπαραγωγοῦ χώρας τοῦ κόσμου. Οὕτω, καὶ Ἱαπωνίας καὶ ἡ Κίνα μαζί, θὰ περάγουν ἀνά τῶν 12.000.000 τόνων ἰχθύων ἐτησίων καὶ θὰ κανονίζουν, ἐνδεχομένως, τὴν τιμὴν τῶν φαριών εἰς τὰς μεγάλας ἀγοράς.

Ἄπο τοὺς ἀστρονομικοὺς αὐτοὺς ἀριθμούς, προσγειώμαται ἀπότομα εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀλιείαν μὲ δολογώ, διὰ τὸ μπερδεύομαι. Ἐδῶ ἀποκτήσαμε μερικὰ ποντοπόρα ψαράδικα, ποὺ μάς κουβαλοῦν δλίγα ψάρια, καὶ ζαλισθήκαμε. Ἀμέσως ζητήσαμε προστασία ἀπὸ τὸ "Υπουργεῖο γιὰ νὰ κατοχυρωθῇ ὁ κλάδος, μή τυχὸν καὶ γίνονται ἀλλα ψαράδικα καὶ φύγη ὁ «λουφές» τῶν παραγωγῶν! Ὁ κ. ὑπουργὸς συνεκινήθη ἀπὸ τοὺς κλαυθμηρούς καὶ ἐπέβαλε δασμὸν 24% ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων ιχθύων, διότι, ὁ κλάδος τῆς ἀλιείας — ἀκούσουν, ἀκούσουν — ἐθεωρήθη ὡς ὑπερκεροεσμένος! Ἐν τῷ μεταξὺ κοπτόμεθα γιὰ νὰ μᾶς δεχθοῦν εἰς τὸν «φρεφενέ» τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς, ὡς πτωχούς συγγενεῖς! Τί κριμα. Μᾶς μοῦ πήτε, ποία σχέσιν ἔχει ὁ ἐπίλογος αὐτὸς τοῦ σημειώματός μου, μὲ τὸ θέμα τῶν ὥκεανογραφικῶν ἔρευνῶν; "Εχει καὶ παραέχει μάλιστα. Γιὰ σκεφθῆτε το καλά. "Υπανάπτυκτο δὲν είμεθα;

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ καὶ πΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ

ΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΟΙ εἰς τὴν πΡΑΚΤΟΡΕΙΟΥΣ

ΤΑΚΤΙΚΩΝ γΡΑΜΜῶΝ

ΕΪΚΠΡΟΣΩΠΟΙ ΥΠΕΡΕΚΑΤΟΝ

ΕΦΟΠΛΙΟΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ

### ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς δλους τοὺς Ιταλικοὺς λιμένας

Τιμαὶ συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOÀ - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX GE 046

TELEPHONE:  
115530 (2 LINES)  
115607

TELEGRAPHIC ADDRESS:  
ZANNIS - ROTTERDAM

## ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

### ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΤΑΙ ΔΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΜΑΚΡΑΣ ΠΝΟΗΣ

#### ΣΥΣΤΗΜΑΤΙΚΗ ΑΝΑΖΗΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΕΩΣ

Συγεστήθη από ίκανο χρόνου ειδική έπιτροπή έρευνης τού ναυτιλιακού προβλήματος τών 'Ηνωμένων Πολιτειών. Τὸ πρόβλημα είναι τόσον πολαιόν, σσον καὶ αὐτή ἡ ὑπαρξία τοῦ ἀμερικανικού κράτους. Καὶ ἔγκειται τοῦτο εἰς ἓνα γεγονός: Εἰς τὴν μειωμένην συναγωνιστικήν ικανότητα τοῦ ἀμερικανικού πλοίου ἐπὶ διεθνούς πεδίου. Στοιχίζει ἀκριβά, ἀκριβώτερα κάθε ἄλλου, τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεώς του καὶ τὸ κόστος τῆς διαχειρίσεώς του, λόγω τοῦ ὑψηλοτέρου ἐπιπέδου τῆς ἀμερικανικῆς ζωῆς. Κατὰ συνέπειαν, ἐφόδους αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι θέλουν νὰ ἔχουν ισχυράν καὶ μεγάλην ναυτιλίαν, ἀνάλογον πρὸς τὴν οἰκονομίαν των δραστηριότητα, θὰ πρέπει νὰ τὴν ἐπιχορηγοῦν. Καὶ νὰ ἐπιχορηγοῦν ὅχι μόνον τὰς ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν, ἀλλὰ καὶ τὰ τράμπς καὶ τὰ τάνκερς.

Θὰ στοιχίσουν, ὅμως, τεράστια ποσά εἰς τὸ Δημόσιον ταμείον αἱ τοιούτης ἐκτάσεως ἐπιχορηγήσεις. Αὐτὴν τὴν ἐπιβάρυνσιν θέλουν νὰ ἀποφύγουν οἱ 'Αμερικανοί καὶ πρὸς τὸ σκοπὸν τῆς διατηρήσεως τῆς μεγάλης, ἀλλὰ συναγωνιστίου, χωρὶς τὰς μεγάλας ἐπιχορηγήσεις ναυτιλίας συνέστησαν τὴν 'Ἐπιτροπὴν 'Ἐρευνῆς.

Τὸ πόρισμά της ὑπέβληθη εἰς τὴν ἀρμόδιαν κρατικὴν ὑπηρεσίαν. 'Αποσπάσματα αὐτοῦ δημοσιεύομενα κατωτέρω. Εἶναι ἐνδιαφέροντα.

Ἡ ἀνάγκη τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ μίαν ισχυράν ναυτιλίαν ἔχει ἥδη ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν ἐπισημανθῆ. Οἱ λόγοι τῆς ἀνάγονται διὰ μὲν τὴν πολεμικὴν περιόδουν εἰς τὴν ἐθνικὴν ἄμυναν, διὰ δὲ τὴν εἰρηνικὴν ἐποχὴν εἰς τὸ ἐπιχείριμα, διὰ δὲ τὴν ἐπιθυμίαν, τὴν ναυτικῆς ἐργασίας, τηρουμένων τοῦ βιομηχανικού συστήματος τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῶν μισθολογικῶν ἐπιπέδων. Πρέπει πρὸς τοῦτο νὰ ἔξερευνθοῦν νέαι τεχνικαὶ πρόσδοι, ἢ διαθέσιμοι καὶ νὰ τύχουν ἀμέσου μελέτης ἔτεραι, χρήζουσαι μακροτέρας ἐρεύνης. Πρέπει ἀκόμη ἡ 'Ναυτικὴ Διοίκησις' νὰ ἐπιτύχῃ τὴν πλήρη συνεργασίαν 'Ἐργασίας, 'Ἐφοπλισμοῦ καὶ Κράτους.

Σκοπὸς τῆς ἐρεύνης εἰναι: 1) Νὰ συμβάλῃ αὐτὴ εἰς τὴν ἀνάδεξιν ισχυρᾶς ναυτικῆς βιομηχανίας (ναυπηγικῆς καὶ ναυτιλιακῆς), συναγωνιστικῆς ἐν τῇ παγκοσμίᾳ ἀγορᾷ, μὲ ἐλάχιστον δρούσης ἐπιδότησεως καὶ δυναμένης νὰ παράσῃ βελτιωμένας ναυτιλιακάς ὑπηρεσίας ἐν τῷ ἐσωτερικῷ (ἀκτοπλοϊκάς, μεσοακτοπλοϊκάς, Μεγάλων Λιμνῶν καὶ ποταμοπλοϊκάς). 2) Νὰ οὐδέθουν αἱ βασικαὶ γνώσεις, διαπανομένου λογικοῦ ποσοστοῦ ἐκ τοῦ διατημένου διὰ τὴν ἐρεύνην ποσοῦ. Καὶ 3) Νὰ συγκεντρωθῇ ἡ ἐφρόμοσμένη ἐρεύνη πρὸς βελτίωσιν τῆς ναυτικῆς τέχνης καὶ αὐξήσιν τῶν ἀπόδσεων. Εἰς τὴν ἐρεύναν περιλαμβάνονται καὶ αἱ τελευταῖαι πρόσδοι εἰπὸν τῶν μηχανῶν, μετεωρολογίας, χρησιμοποιήσεως υλικῶν κλπ.

Μετὰ τὸ δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι ἔνεφάνισαν μείωσιν τοῦ ποσοστοῦ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Μολονότι δὲ διατηροῦν αὐταὶ τὸν δύκον τοῦ μεταφερόντος ἵηρού φορτίου, ἀπώλεσαν ἔδαφος ἐν τῷ συνόλῳ τῶν διά δεξαμενοπλοίων φορτίων. 'Αν αἱ προσπάθειαι ἀποκηρύξεως τῶν «σημαιῶν εὔκολιας» ηθελον ἐπιτύχει, ἐπικινδύνους μεγάλης τῆς σημερινῆς διαθεσίμου χωρητικότητος θὰ ἀποσυρθῇ ἀπὸ τὸν πραγματικὸν ἔλεγχον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ αὗται διὰ πρέπει νὰ καταβάλουν προσπάθειας, διὰ νὰ ἔξασφαλίσουν τὸν συνεχῆ ἔλεγχον τῶν ἐπί σκαφῶν τῆς πλοιοκτησίας τῶν, φερόντων «σημαιάς εὔκολιας».

Τὸ πρόγραμμα ἐπιχορηγήσεων, διὰ προσπάθειας, διὰ τὸν διεθνοῦς πόλεμον, αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι ἔνεφάνισαν τὸν ποσοστοῦ τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, πρέπει νὰ συνεχισθῇ μέχρις διοττοῦ στόλους καταστῆ συναγωνιστικός ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως. 'Ἐφαρμογὴ τεχνικῶν προδόσων εἰναι ἀδύνατος ἀνευ πλήρους συνεργασίας μεταξὺ 'Ἐργασίας, 'Ἐφοπλισμοῦ καὶ Κράτους, τοῦ τελευταίου τούτου βοηθούντος διὰ παντὸς μέσου, δυναμένου νὰ ἐνθαρρύνῃ τὴν ἐπιτυχῆ συνενόησιν μεταξὺ τῶν δύο πρώτων παραγόντων. 'Ερευνῶσας ἡ 'Ἐπιτροπὴ τοὺς λόγους, διὰ τοὺς ὅποιους αἱ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ὑπῆρχαν τόσον ἀπρόθυμοι νὰ δοκιμάσουν νέας ιδέας, διαποτοῖ, διὰ τοῦτο ὄφελεται εἰς τὰ γραφειοκρατικὰ συστήματα καὶ τὰς ἀπαιτήσεις εἰς προμήθειαν διαφόρων ἔγγραφων, συνιστᾶ δὲ τὴν γενικὴν ἀναθεώρησιν νόμων καὶ κανονισμῶν θιγόντων τὴν διαχείρισιν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων.

Τεχνικάς βελτιώσεις δυναμένας νὰ ἐπιφέρουν ὅμεσον μείωσιν τῶν ἐπιδότησεων δὲν βλέπει ἄλλους ἡ 'Ἐπιτροπὴ ἀπὸ τὴν μείωσιν τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων ἀπὸ 55 ἔως 45, διὰ τοῦ αὐτοματισμοῦ ἐνίων

## NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY S. G. COTTAKIS & C°

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

**ALEXANDRIA**

(HEAD OFFICE)

63, NEBI DANIEL STR.  
P.O.B. 977

**CAIRO**

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

**PORT-SAID**

23, SULTAN HUSSEIN  
P.O.B. 360

**PORT-TEWFICK**

(SUEZ)  
RASHED STR.  
P.O.B. 58

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

έπι τού πλοίου ἔργασιῶν. Θά δύναται οὕτω νὰ διατηρηθῇ ἐπὶ τῶν πλοίων τὸ ἐλάχιστον ὄριον τού πληρώματος, εἰς ἄκρως ἡσκημένους ἄνθρας διὰ λόγους ἀσφαλείας καὶ συντηρήσεως.

Η Έπιτροπή συνιστά, διπλας ή «Ναυτική Διοίκησις» προδῇ ἀμέσως εἰς μελέτας, ἀφόρως σας: 1) Τάς πιθανάς διαπάντας τοιωτής τεχνικής ἀναπτύξεως; 2) Τὸ ναυπηγικὸν κόστος; 3) Τὰς οἰκονομικὰς τῆς διαχειρίσεως; 4) Τὸν ἀπαιτούμενον ἀριθμὸν ἀνθρώπων τὴν πληρώματος. Καὶ 5) Τὰς τεχνικὰς ἀναπτύξεως τάς ἀπαιτούμενας πρὸς ἀπλοτοίσιν τοῦ ἐπὶ τοι πλοίου ἔλεγχου. «Ἄν αἱ μελέται ἀποδεῖξουν προκαταρκτικῶς δυνατὰ τὰ δρέπλη τοῦ ὑπομετισιού, πρέπει ἡ «Ναυτικὴ Διοίκησις» νὰ ναυπηγήσῃ ἔν, τούλαχιστον πλοῖον καὶ νὰ τὸ θέσῃ τὸ ταχύτερον εἰς ὑπηρεσίαν. ὑπὸ ἐφοπλιστὴν ιδιώτην.

Νεώτερα πρόσδοι έπιν ένοποιημένου χειρισμού φορτίου ύπόσχονται μεγίστην μείωσιν τού κόστους έργασίας και τού χρόνου φορτοεκφορτώσεως έν λιμένι. Αι βελτιώσεις αυται καθιστούν λογικωτέρας τάς ταχύτητας έν τή άνοικτή θαλάσσει και ύπόσχονται νά ένσχωσουν μεγάλως τήν οίκονομικήν θέσιν τού υπερπόντιου έμπορικου ναυτικού τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειών, δυνάμεναι τώσις νά τροφοδοτήσουν καὶ τήν έγχωριον ναυτιλίαν γενικού φορτίου. 'Ο καταρτισμός μαθηματικού τύπου προβλέψεων διά τάς μελλοντικάς άναγκας τής παγκοσμίου ναυτιλίας θά ήτο ἀπό πάσης ἀπόψεως ένεργητικός. Δὲν θά ἔδοθει μόνον εἰς τό σχεδίον των πλοίων, ἀλλα καὶ εἰς τόν καθορίσμον τῶν ἀπό ἔτους εἰς ἔτος ἐπιπέδων ἀπόδοτήσεως. Γενικώς, τεχνολογικαὶ πρόσδοι έπι τού σχεδίου τού πλοίου δύνανται καλλιστα νά ἐπιτελεσθούν δι'. Ερέντης τῶν σημερινῶν τεχνικῶν προδόων έπι συγγενῶν πεδίων καὶ έν τούτῳ ή 'Επιτροπή συνιστᾶ, δημοσί ομοιοποιητική.

Η μείωσις τού ναυπηγικού κόστους άποτελεῖ σημαντικὸν τομέα τῆς ναυτικῆς έρευνης. Τὸ ἐν λόγῳ κόστος εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἶναι περίπου διπλάσιον, ἔναντι τοῦ ἑξωτερικοῦ, δχι μόνον λόγῳ τοῦ ἀκριβοῦ τῆς ἐργασίας, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῶν ὑψηλοτέρων ἐν Ἀμερικῇ ναυπηγικῶν προτύπων. Συνιστᾶται ἐπίσης μεγαλύτερα χρησιμοποίησις αὐτοματισμοῦ καὶ μεγαλυτέρα τυποποίησις. "Οπως καὶ ἐπὶ ἄλλων κλάδων τῆς μηχανικῆς, μεταβολαὶ εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ πλοίου δύνανται νὰ ἀπαιτήσουν μεταβολὴν τοῦ σχεδίου. Οὕτω, ἡ μεγίστη ταχύτης ἡμιστομάτου σκάφους δύναται ἵσως νὰ μὴ είναι ἡ μεγίστη ταχύτης συνήθους σκάφους. Ο αὐτοματισμός, ὑπὸ τὰς περισσότερας τεχνικάς ἀπόψεως, δύναται νὰ ἀπαιτήσῃ νέαν ἀνάλυσιν ὅλων τῶν στοιχείων τῶν μηχανῶν. Εἰς τὸ σχέδιον τοῦ σκάφους τοῦ πλοίου ἡ ἡμιστομάτος διαχείρισις δύναται νὰ ἐμφανίσῃ μειωμένας ἀπαιτήσης ἐνδιαιτήσεως καὶ νὰ προσδώσῃ μεγαλύτερον τόνον εἰς τὰ ὑλικὰ καὶ τὰς λεπτομερείας τοῦ σχεδίου πρὸς μείωσιν τοῦ κόστους συντηρήσεως.

Αι προσπάθειαι πρὸς βελτίωσιν τῶν μηχανῶν προώσεως τοῦ πλοίου πρέπει νὰ προσανατολισθούν εἰς μεγαλύτεραν οἰκονομικὴν διαχείρισιν. Μικρότερον κόστος πρὸτον, χαμηλότερον κόστος συντήρησης καὶ εὐκολος αὐτόματισμός, πρέπει νὰ τύχουν τῆς προσοχῆς, δῆσης δίδεται, κατὰ παράδοσιν καὶ τῆς οἰκονομίας καυσίμου. Ή ἔρευνα καὶ αἱ προσπάθειαι ἀναπτύξεως πρέπει, πρωταρχικῶς, νὰ στραφούν εἰς τὸν ἀτμοστροβίλον καὶ εἰς τὸν καίσοντα πετρέλαιον ἀεριοστροβίλον. Ή 'Επιτροπὴ συστάῃ, δῆπας ναυπηγηθῶν, χάριν τῆς συγκρίσεως, δύο πειραματικὰ πλοῖα, ένα ἐφόδιαστόν μενόν μὲ ἀτμοστροβίλον καὶ τὸ ἔτερον μὲ ἀεριοστροβίλον, ἀντιπροσωπεύονταν τας τελευταῖς ἐπ' αὐτῶν ἐπιτευχθείσας τεχνικᾶς προόδους.

Κάθε έπιχειρησίς διά νά παραμείνη ύγιης πρέπει συνεχώς νά έρευνη νέας ιδέας, άκομη και έκεινας αι όποιαι είναι μακράς μόνον πνοής. Πρέπει έξι άλλου, ή «Ναυτική Διοίκησις: 1) Νά καταβάλη συνεχή προσπάθειαν, δπως «Εργασία και «Εφοριαλής γνωρίσουν τά δυναμικά δόλη, άτινα προσφέρει ή τεχνική πρόσδοσ. 2) Νά καταρτίση άμεσως πρόγραμμα ναυπήγεσως άλιγων προτύπων φορτηγών σκαφών, μεγάλης οικονομικής άποδότεως, εις τά όποιο δότοντος έξελίξεως νά δοθή: α) Εις τόν αύτοματισμόν τών περισσοτέρων έπι τού πλοίου έργασιών. β) Τήν ένοντοιμένην λειτουργίαν φορτίου. γ) Οίκονομικωτέρας μηχανάς. Και δ) «Εφαρμογήν νέων σχεδίων έξοπλισμού και υλικών, έφοδους ταυτά θα παρέχουν άλιπδα μειώσεως τού πρώτου κόστους ή αύξησεως τής γενικής οίκονομιάς. 3) Νά ξέπεστα τήν λειτουργίαν τών έν πυηρεσίας συγχρονισμένων πλοίων, ώστε νά κτηθῇ ή μεγιστή δυνατή γνώσις έκ τής χρησιμοποίησεώς των. 4) Νά ένημερούται συστηματικώς έφ' άλων τών τεχνικών έξελίξεων και νά χορηγή τάς άναγκαίας πιστώσεις πρός διερεύνησην αύτῶν. 5) Νά δημιουργεί περιοδικώς άναλυτικών τεχνικών έρευνών, σχετικώς με τήν ναυτικήν έπιτεχνίσην. 6) Νά ένημερούται περι τών μεταβαλλομένων άπατησεων διαχειρίσεως και τεχνολογικών δυνατοτήτων, ώστε αι ζέρευνατ νά δύνανται νά στρέφονται πρός καλυτέρας κατευθύνσεις. 7) Νά τηρή συνεχή έπαγρύπνησην και ύπολογισμόν τού κόστους διαχειρίσεων τών άσυνθήσους τύπου πλοίων και νά πρωθή έρευνας, δύσκις τοιαύτα πλοίων παρέχουν άλιπδας βελτιώσεως τής οικονομικής θέσεως τής άμερικανικής ναυτιλίας. 8) Νά καταβάλη συνεχή προσπάθειαν άνακαλύψεως νέων αιτήσεων διά θαλασσίας μεταφοράς, προκαλούμενών έξι υιοθέτησεως βασικώς νέας τεχνικής ή ύπηρεσιών. 9) Νά έρευνή προσβλήματα προώσεως συνισθή πρός πλήρη σχήματα σκάφους και πρός τήν χρήσιν μεγαλυτέρων πραγματικών ιπποδύναμεων. 10) Νά παρακολουθή έξελίξεις τής άναλώσεων καυσίμων και άλλων μεζόδων μετατροπής ένεργειας. 11) Νά αναπτύξῃ τήν πυρηνικήν ένέργειαν έπι μετρίως μακροπρόθεσμου βάσεως, μέχρις όπου τά οικονομικά τής τοιαύτης ένεργειας παράσχουν άλιπδας βελτιώσεως τής συναγωνιστικής θέσεως τής άμερικανικής ναυτιλίας. 12) Νά χρησιμοποιήσῃ τό «Σεαδάννα», διά νά άποκτηθῇ ή μεγιστή δυνατή γνώσις και πειραιέκ τής έκμεταπλέυσης του. 13) Μετά τάστα, νά μελετήσῃ τήν ναυπήγησην δευτέρου πυρηνικού έμπορικου πλοίου, όν μέχρι τότε ή άτομική ένέργεια έχη προσδεύσει μέχρι σημείου, ώστε νά είναι δυνατόν νέη έπιληφθή τού θέματος άμεσως με περισσοτέρας άλιπδας συνεργα-

σίας. 14) Νά συνεργασθή μετ' ἄλλων ὑπηρεσιῶν καὶ ὄμιλων, ἐντισφε-  
ρομένων νόο βοηθήσου εἰς τὴν μακρᾶς πιονῆς ἀνάπτυξιν ριζίκων νέων  
καὶ βελτιωμένων μηχανῶν ἀτομικῆς πρώσεως. Και 15) Νά ἀφένεται  
ἡ «Ναυτική Διοίκησις» τὰ 15% τοῦ προϋπολογισμού της δι' ἔρευνας  
επὶ διαφόρων βασικῶν ναυτικῶν τομέων, ὡς τὴν ὑδροδυναμικήν, τὰς  
Ἐλλακας, τὰ μεταλλικὰ φύλλα, τὰς ἀτμοσφαιρικὰς ἐν τῷ ὥκεανῷ ἀντι-  
δράσεις, τὴν κατασκευὴν καὶ τὰ ὑλικά.

Συνιστά άκομή ή 'Επιτροπή, όπως ή «Ναυτική Διοίκησις», έν τῷ συμφέροντι τῆς ἑρεύνης, πρέπει: α) Νὰ περιβάλῃ τὸ πρόγραμμά της διὰ συμβολαίων μετ' ἄλλων 'Οργανισμῶν. β) Κατὰ τὴν σύναψιν τῶν συμβολαίων ωὐτὴ στρέψῃ τὴν προσοχὴν τῆς εἰς προαγωγὴν τῆς ἐπιπαιδεύσεως ἐπὶ πεδίων σχετικῶν πρὸς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικόν. Νὰ δοθῇ, ιδίᾳ, προσοχὴ εἰς τὰ Πανεπιστήμια καὶ τὰς 'Ανωτέρας Σχολάς, τὰς ἐνδιαφερομένας μὲ τὴν ναυτικὴν ἀρχιτεκτονικὴν καὶ τοὺς μηχανικούς. Καὶ γ) Νὰ μελετήσῃ καὶ προσγάγῃ μεθόδους, διὰ τῶν ὅπιών τοιν οἱ μη ἐπιχρησιούμενοι ἐφοπλισταὶ καὶ ἀλλοὶ σχετικοὶ ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρήσεις, θὰ παρακινηθῶν νὰ βοηθήσουν μεγαλυτέρας προσπαθείας ἑρεύνης κλπ.

'Ἐν τέλει, ή 'Επιτροπή συνιστᾶ τὴν τροποποίησιν τοῦ ἀπερί ναυτιλίας' νόμου τοῦ 1936, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι τὸ δι' αὐτοῦ καθιερωθὲν σύστημα διδίζει λαθῆν εἰς ὑπερδολικὴν ἀπώλειαν χρόνου καὶ εἰς ἀτέρμονας οὐζητήσεις πρὸς διευθέτησιν νομικῶν καὶ οἰκονομικῶν διαφωνῶν κατὰ τὸν καθερισμὸν τοῦ ἀκριδοῦν κόστους ναυπηγήσεως καὶ κατὰ συνέπειαν, τῆς ἐπιχορηγήσεως. 'Υποδεικνύεται ἡ κατὰ τοιούτον τρόπον μεταδολὴ τοῦ συστήματος, ὥστε αὐτὴ νὰ προσδῶσῃ εἰς τὸν πλοιοκτήτην, τὴν 'Ἐργασίαν καὶ τὸ Κράτος, ἀλλὰ καὶ εἰς αὐτὸν τὸ κοινόν, ἀπορραλλάκτους σκοπούς. 'Υπὸ τὰς σημειρινὰς συνήκας, ὁ πλοιοκτήτης τείνει εἰς ὑπερδολικὰς προδιαγραφὰς λεπτομερεῖαν πεπληρώσει. Πάντας, ὡς ἔχει τὸν τὸ σύστημα ἐπιχορηγήσεων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἐμποδίζει τὴν πρόσδοση τῆς ἐμπορικῆς τῶν ναυτιλίας. 'Υπάρχουν βεβαίως τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς 'Ἐπιτροπῆς — καὶ εἰς τὰς παρούσας πράττεις μειονεκτήματα: Πρώτου, ἡ αὔξεις τῶν προστριβῶν μεταξὺ 'Ναυτικῆς Διοίκησεως καὶ ἐπιδοτουμένων διαχειριστῶν καὶ δεύτερου, ὅτι αἱ διὰ τὸ σχέδιον μοπάφασεις βασίζονται μόνον εἰς τὴν κρίσιν τῆς 'Ναυτικῆς Διοίκησεως, ἐνῷ θὰ ἔσται νὰ ἐλαμβάνοντο ὑπ' ὅψιν ἡ φρονητήσις καὶ ἡ πείρα τῶν ἐφοπλιστῶν.



# PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

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

350 FIFTH AVENUE  
NEW YORK I. N. Y.  
ALL U. S. & CANADIAN PORTS  
50 MOUNT ST.  
LONDON W. 1.  
(Call U. H. Posts)

## **REPRESENTATIVES AND STOCKS**

THROUGHOUT THE WORLD

## **GREECE**

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

## SYRIA - LEBANON

PAPADOPOULO & CO.  
LATTAKIA  
Also at Beirut, Beirut, Syria, & Tripoli

TAKEN AT B  
**ARABIA**

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

**FINLAND** ADEN  
INSALKO  
P. O. Box 43 HELSINKI  
**SPANISH MOROCCO**  
RIERA HERMANOS

Apartado 167 CEUTA  
**MALAYA**  
R. JUMABHOY & SONS LTD.  
24, Malacca Street P. O. Box 300  
SINGAPORE  
Tele: 21-1111

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

AUCKLAND, C. 1  
**NORWAY**  
C. FRIMANN-DAHL A/S  
Dronningensgt 10) 12  
OSLO  
(also at Bergen)  
**KRISTIAN HERLØFSEN**  
Dronningensgt 81  
KRISTIANSANDS-

ΘΕΜΑΤΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Η ύπ' ἀριθμ. 1465) 1960 ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν  
ΤΟΥ κ. Γ. ΚΟΛΥΜΒΑ

Τὴν λίαν ἐνδιαφέρουσαν ἀπόφοιτιν ταύτην ἔδημοςίευσαν τὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος των μετά πολλῶν, καὶ ὡς θεὸς αὐτῷ, βαρυνουσῶν παραπτήσεων τοῦ φίλου κ. Ἡλ. Τσάγκαρη.  
Ο' κ. Τσάγκαρις δὲν μετωπώνει πρὸς τὴν ἐν τῇ ἀπόφασι τοῦ κρατητήσασαν μείζονα γνώμην, τάσσεται δὲ μετά τῆς μειουμφίας. «Η δισφωνία ἔξεδηλώθη ἐν τῷ ἐρμηνείᾳ τοῦ ὄρου «despatch..... for lay time saved». Ή πλειοψηφία ἔκρινεν ὅτι ἡ διά τὸν ἔξοικονομηθέντα χρόνον ἔκφρατσεως ἀποζημίωσις ύπολογίζεται ὡς καὶ ὁ χρόνος τῆς ἔκφρατσεως αὐτῆς, ἀφοῦ δὲ εἰς τάς σταλίας — lay time — δὲν ύπολογίζονται αἱ Κυριακαὶ, ἔορται καὶ τὸ ἀπόγευμα τοῦ Σαββάτου (ἀποκερδίνει οὕτως εἰπεῖν ταύτας ὁ φορτωτὴς ἢ ὁ παραλήπτης) διά τὸν αὐτὸν λόγον, ὅταν ἡ ἔκφρατσις συνεπληρώθη εἰς χρόνον βραχύτερον τοῦ συμπεφωνημένου, ἐκ τοῦ οὕτω ἔξοικονομηθέντος χρόνου ὁ ἀφαιρεθῶσιν αἱ Κυριακαὶ, ἔορται καὶ τὸ ἀπόγευμα τοῦ Σαββάτου. Η απομις τῆς κρατητήσας γνώμης, ενὶς φρονῷ, ὅρθι πάρα τὰ περὶ τὸν ἀντιμέντου ἐπιχειρήματα τῆς μειουμφίας καὶ τοὺς πρὸς ταῦθην συνταχθέντος κ. Ἡλ. Τσάγκαρη δὲν δύνανται νὰ ἐπιδράσουν εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν καὶ τούτο διά τοὺς ἐν συνεχείᾳ ἔκτιθεμένους λόγους.

Τό οίκονομικώς ἀντίρροπον τῶν ἐπισταλιῶν ἀποτελοῦν despatch, ἔσημουργήθη ἐν τῇ ἀγγλικῇ πρακτικῇ, ἔνθα ἐφαρμοζόμενον, προσέλαβεν σὺν τῷ χρόνῳ ποικιλίαν μορφῶν, διὸ διαφόρων ἑκάστοτε εἰδικῶν συμβατικῶν ἐκφράσεων ἐμφανίζομενον. Οὐχὶ ὅλιγον ἀποχωρίθη μὲ τὴν ἀκριβῆ ἔννοιαν τῶν ἐκφράσεων τούτων ἡ ἀγγλικὴ νομολογία, μολονότι δὲ ἡ ἀκρατος συμβατικὴ ἐλευθερία τῶν ναυτικῶν συναλλαγῶν δὲν πάνει δημιουργούσα νέας παραλλαγάς τῶν περὶ τὴν ἔννοιαν ἡδραιωμένων καὶ μᾶλλον εὐχρήστων δρῶν, ἐν τούτοις δύναται τις μετὰ σχετικῆς ἀσφαλείας νά ἐκφέρῃ τὴν γνώμην, ὅτι αἱ περὶ despatch ρήτραι πῇ τούλαχιστον αἱ κοινότεραι αὐτῶν, δὲν προξενοῦσιν πλέον πράγματα τοῖς συναλλασσομένοις.

Μεταξύ τῶν ἀκριβῆ τὴν ἐννοιαν ἔχουσαν περὶ despatch ρητρῶν καταλεκτέαν καὶ τὴν δύσσαν ἀφορμὴν εἰς τὴν δίκην, ἐφ' ἡς ἡ ἀπόφασις τοῦ Ἐφεσίου Ἀθηνῶν καὶ διατυπωθεῖσαν ως «despatch..... for lay time saved». Εὖδή ἡ ἀναφορά εἶναι σαφῆς εἰς τὸ lay time, ἣντι εἰς τὸν χρόνον τῶν σταλιών, οὗτος δὲ δεῖ περιλαμβάνει, κατὰ τὰ συμπεφωνημένα καὶ τὰς ἑορτάς, τὰς Κυριακάς καὶ τὴν ἀπογεύματα τοῦ Σαββάτου. «Ἀληθὲς εἶναι — καὶ τούτῳ ιδιαιτέρως ὁ κ. Τσάγκαρης — διτὶ καὶ κατὰ τὰς ἔξαιρεσίμους ταύτας περιόδους, τὸ πλοίον δύναται νὰ τεθῇ ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν, ἀποπλέον διὰ νέον ταξιδίου, ἐξ Ἰου ὅμως ἀληθὲς εἶναι, ὅτι τούτῳ ἀποτελεῖ τὸν δικαιολογητικὸν λόγον τοῦ despatch, διπερ ὁφείλει τὴν ὑπαρξίν του εἰς τὴν σύμβασιν καὶ οὐχὶ εἰς διάταξιν νόμου, πρόσχε δὲ κατ' ἀκολουθίαν ὁ σεβασμὸς πρὸς τὰ συμφωνηθέντα, ἀτίνα ἡ ἀναδρομὴ εἰς τὸν δικαιολογητικὸν λόγον τοῦ despatch, δὲν δύναται

ν' ανατρέπει.  
„Άλλ' άρα γε οι συμβαλλόμενοι: θέλοντες ν' ἀναφερθῶσιν οὐχί εἰς τὸν χρόνον τῶν σταλιῶν (lay time), ἀλλ' εἰς τὸ σύνολον τοῦ ἔξοικον-μηθύντος χρόνου, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἑξακιερεύμαν περιόδων, ἥδηναντο νά τὸ πράξουν; Ἡ ἀπάντησις εἶναι καταφατική, διότι ἔξ ίσου συνήθης εἶναι ἡ ρήτρα η διατυπωμένη ὡς ἔξις: «Despatch ..... for all time saved» ή «Despatch for any time saved». Μὴ χρησιμοποιῆστε τάς συνηθεστάτας ταύτας ἐκφράσεις, ἀλλὰ τὴν σπανιωτέραν διάφορον «despatch for lay time saved» δύνανται νά θεωρηθῶσιν οι συμβαλλόμενοι, διτι ἥθελησαν τὸ ἀντίθετον καὶ τοῦτο μόνον χάρις εἰς τὸν δικαιολογητικὸν λόγον τοῦ despatch; «Ἐπιτραπήτω μοι νά πιστεύω, άλλα τοιαύτη περιπτώσει οὐδὲν ἄλλο πράπτομεν μή νά ὑποκαθιστῶμεν εἰς τὸν βούλημαν τῶν συμβαλλομένων τὴν ἐπινοεῖσαν.

Εις τὴν ρουσήν τῶν συμβολαιομένων, τῇ ερμηνείᾳ.  
Έχω συνεπώς τὴν γνώμην, ὅτι η κρατήσασα ἐν τῇ ἀποφάσει: τοῦ Ἐφετείου γνώμη εἶναι ή δόθη. Ἀμφιβολίας ἔνι τούτοις διατηρῶ περὶ τῆς ὄρθοτητος τῆς ἐπικουρικῶς διατυπουμένης σκέψεως τῆς ἀποφάσεως, καθ' ἥν εἰς τὴν ὡς ἀνω κρατήσασαν γνώμην ἐνισχύεται ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὶ ή ἀποζημιώσις διὰ τὴν ἐπιβράδυσιν τῆς ἐφορτώσεως τοῦ πλοίου (ἐπισταλίας) καθορίζεται δι' ἑκάστην τὸν τρέχουσαν ἡμέραν συμπεριλαμβανομένων δηλονότι τῶν Κυριακῶν, ἐφτάνων κλπ. Ἀλλ' διδοῖς οὐτοῖς τοῦ ναυλοσυμφώνου οὐδὲν ὅλο εἶναι ή συμβοτικὸς καθορισμὸς τῶν συνεπειῶν τῆς ὑπερημερίας, μετὰ τὴν ὅποιαν — δηλ. μετὰ τὴν ὑπέρβασιν τοῦ χρόνου τῆς αναμονῆς — δι' ὑπερήμερος φορτωτής ή παραλήπτης καταβάλει ἀποζημιώσιν δι' ὀδόκληρον (tempus continuum) καθευτήρεσσαν τοῦ πλοίου. Ἡ περίπτωσις συνεπῶς αὐτῇ θίγεται ἔνωντες ὑπερονεύσια. δὲν κείται ἐννοιολογικῶς κατέναντι τῆς πε-

ριπτώσεως, ἔνθα ἀνέκυψεν despatch καὶ δῆτα σύνδαιμῶς ἔχώρησεν ὑπερημερία, δὲν δύναται δὲ ν' ἀποτελέσῃ λόγον ἐνισχύσεως εἰς τοιαύτην ἡ τοιαύτην ἀρμητίαν τῆς ρήτρας «despatch for lay time saved». Εἶναι, διώς, προφανές, δὴτι πρόκειται ἐντάθια περὶ ἐπαλλήλου αἰτιολογίας μὴ θιγούστης τὴν ὀρθότητα τῆς ἐν τῇ ἀποφάσει κρατησάστης γνώμης.

Πρός τίν εν τῷ ἀποφάσει τοῦ Ἐφετείου κρατήσασαν γνώμην σύμφωνος είναι καὶ ἡ ἀγγλική νομολογία. Τάξ ὄποιεις αὐτῆς συνουψίει ὁ δικαστής Bailhache ἐν τῷ ἀποφάσει ἣν ἔξεδωσεν ἐπὶ τῆς ύποθέσεως Mawson S. S. Co. κατὰ Beyer (Carver, Carriage of Goods by Sea, 1952 σελ. 934).

Κατ' ἄρχην — εἶπεν — σκοπὸς καὶ πρόθεσις τῶν περὶ despatch ορητῶν εἰναι νέα καταδάλους οἱ πλοιοκτήται εἰς τοὺς ναυλωτὰς ἀπόστολούς μαίωσιν διὰ πάντα χρόνον ἔξοικονμηθέντας ὑπὲρ των πλοίους, ὑπολογιζόμενόντας καθ' ὃν τρόπον εἰς τὴν ἀντίθετον περίπτωτον, ὑπολογίζονται αἱ ἐπιστολίαι, δηλονότι ὑπολογιζομένων καὶ τῶν ἔχαιρεσίμων περιόδων.

Τούτο, δέπερ δ δικαστής θεωρεῖ ως μαχητὸν τεκμήριον, ἐκβάλλεται δσάκις: (α) ἐν τῇ αὐτῇ ρήτρᾳ προβλέπεται despatch καὶ σταλίαι, ἐν Ιδιαίτερος δὲ ρήτρᾳ οἱ περὶ ἐπισταλίων συμφωνίαι καὶ (β) δσάκις σταλίαι, despatch καὶ ἐπισταλίαι περιέχονται μὲν ἐν τῇ αὐτῇ ρήτρᾳ, τὸ Δικαστήριον, ὅμως, ἐμργνείουν αὐτὴν γραμματικῶς καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ ή ἀναφορὰ εἰς τὰς ἔσοικονομηθεῖσας ημέρας γίνεται ως καὶ ή εἰς τὰς σταλίας οὐχὶ δὲ ως εἰς τὰς ἐπισταλίας.

Ἐφαρμόζων τάς ἀρχάς ταύτας ὁ δικαιοτῆς ἡρμήνευσεν τὴν ρήτραν «for all time saved» ὑπὸ τὴν ἔνοιαν, διτὶ ἐν τῷ ὑπολογισμῷ τοῦ despatch, θέλησθαι ὑπὸ» δψιν αἱ ἐν τῷ ὑπολογισμῷ τῶν σταδιῶν ἔχαιρουμεναι Κυριακαί.

Ειδικώς ως πρός τὸ ἐπιχείρημα τῆς μειοψηφίας, διπέρ καὶ ὁ κ. Τσάγκαρης ἐπικαλεῖται, τῆς ἔξοικονομήσεως δηλονότι χρόνου ὑπὲρ τοῦ πλοίου, δυναμένου οὕτω νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ἄλλον πλούν, παραπορητέον διτὶ δὲν ἥκεσεν ἵνα ἐμηνύειθαι ἀντιθέτως, ρήτρα ἐν ἡ εἶχεν συμφωνηθῆν despatch ὑπόλογιστέον «for all clear days saved» (Carver, ἔνθ. ἀνωτ. σελ. 934 ἡμέρα ἡ ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὑποβέσεως Nelson κατὰ Nelson Lines) ειδικῶς τονιζόμενου, διτὶ ἀπήτειτο ἄλλη διατύπωσις τῆς ρήτρας, ἵνα ἀποκημιωθῶσιν οἱ ναυλωταὶ διὰ τὸ σύνολον τῶν ἔξοικονομηθείσας ἡμερῶν, καὶ οὐχὶ μόνον διὰ τὰς ἔξοικονομηθείσας ἐργασίμους ἡμέρας.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

ΕΙΣ ΕΠΙΡΡΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ

Κύριε Διευθυντά,

Εις τὸ τεῦχος τῆς 15ης Φεβρουαρίου τοῦ περιοδικοῦ ὑμῶν δὲ Ἑγκριτοῦ συνάδελφος κ. Ἡλίας Τσάγκαρις, σχολιάζων τὴν ὑπὸ ἀριθ. 1465) 1960 ἀπόφασιν τοῦ Ἐφετείου Ἀθηνῶν, δι' ἡς ἡρμηνεύθη δρος ναιοσυμφώνου ἀναφέρομενος εἰς «*dispatch money*» ἐκφράζει τὴν γνώμην, δι-τὶ ἡ παρὰ τῷ δικαστηρίῳ τούτῳ κρατήσασα ἀποψίς δὲν ἥτο ἡ ὅρθι, δι' ὃ καὶ συντάσσεται μὲ τὴν ὑπὸ τῆς μειοψηφίας τοῦ αὐτοῦ δικαστηρίου δια-τυπωθεῖσαν τοιάύπτω.

Ἐπιτραπήτω μοι νῦν θιαφωνήσω, ὑποστηρίξων τὴν ἀποψιν τῆς πλειόνης ὡς τὴν ὄρθιν καὶ προσκύνουσαν.

Ο όρος 'dispitach moneuy' είναι καθαρώς 'Αγγλοσαξωνικής προελύσεως. Έγεννήθη και άνεπτυχθή είς τὴν πρακτικὴν τῶν 'Αγγλοσαξῶνων καὶ μετά προσοχῆς καὶ περισκέψεως ὑπὸ τῶν ἐμπείρων περὶ τὰ ναυτικὰ θέματα δικαστῶν αὐτῶν ἡρμηνεύθη, οὕτω δὲ διὰ τὸν "Ελληνα ἐρμηνευτὴν τὸν δρου τούτου οὐ μόνον χρησίμος, ἀλλὰ καὶ ἀπαραίτητος είναι τὴν ἀγγλικὴν νομολογίαν καὶ θεωρίαν προσφυγὴ ἐν δρεῖ καὶ τῆς παντελοῦς Ἑλλήνων νομοθετικῆς ρυθμίσεως. 'Ἐὰν δὲ τις ταύτην ἔρευνθη θέλει ἀνατιλέκτων πεισθῆ περὶ τῆς ὄρθρητος τῆς ὑπὸ τῆς πλειουσφίας τοῦ 'Εφετείου 'Ἀθηνῶν δοθέστη εἰς τὸ θέμα λύσεως.

Ειναι ἀλλοθές, διτή ή δλη προσπάθεια τού ἔμπειρου δέσμου νὰ κατατείνη εἰς τὴν ἀνέυρεσιν τῆς πραγματικῆς βουλῆσεως τῶν συμβολομένων, ἀποδιδομένης ἐν τῇ διατυπώσει τῆς σχετικῆς ρήτρας. 'Υπάρχουσαν δόμως ὡρισμέναι κατευθυντήριοι γραμματί, τάς δποίας δέονος οὗτος ν' ἀκολουθῇ καὶ αἱ ὄποιαι διατυπώσεις μὲλλον διαμιγνῶς ὑπὸ τοῦ 'Ἄγγλου δικαστοῦ Baillache εἰς τὴν ὑπόθεσιν Mawson s.s. Co. n. Beyer (1914) I. K. B 304. Κατ' αὐτάς, δέον νὰ ἔκκινη τις ἐκ τῆς ἀρχῆς, διτη πρόθεισις καὶ σκοπός τῶν περὶ «dispatch money» ρητρῶν εἰναι, δπως ὁ ἐκναυλωτής πηληρῶν εἰς τὸν ναυλωτὴν τὸ ἔκάστοτε συμφωνούμενον ποσὸν διὰ τὸν ἔξοδον μηθεντά διὰ τὸ πλοῖον χρόνον, οὐχὶ δμως διὰ πάν τον χρονικὸν διάστημα ἀλλὰ δι' ἑκεῖνο, δπερ ἔχειρισκεται κατα τὸν αὐτὸν ἀκριβῶν ταρόπον. καθ' δις τὴν ἀντίθεσιν περιπτώσιν, τᾶς καθιμετρήσεως



**MARINAKIS & CIA**

SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SUCCESSORS TO STRATTONS & MARINAKIS  
**SHIP SUPPLIES SINCE 1916**

## BUENOS AIRES

TELEPHONE  
32 - DARSENA 8537

CABLES " MARINAKIS ",  
ALSO " STRAMAKIS "



ά)π «COLIMA» έκρινεν ότι ή διάταξις τού ἄρθρου 3 τοῦ Harter Act ήμηνεύθη πλειστάκις ως ἀπαιτούσα προσήκουσαν ἐπιμέλειαν οὐχὶ ἀπλῶς εἰς τὰς ὑπὸ τοῦ πλοϊοκτήτου αὐτοπροσώπως ἐπιχειρουμένας πράξεις, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς πράξεις τῶν ἄυτοῦ προστηθέντων ή τὴν ἐντολοδόχων αὐτοῦ, οὓς οὗτος ἔχρησιμοποίησεν ή εἰς οὓς ἀνέθεσεν τὴν προετοιμασίαν καὶ τὸν ἔχοπλισμὸν τοῦ πλοίου πρὸς πλούσιον. Ἐν ἄλλοις λόγοις, ὁ νόμος ἀπαιτεῖ ἐπιμέλειαν περὶ τὰς πράξεις καθ' ἐαυτὰς δεδομένου, διὰ τοῦτο ἀλλή ἐρμηνεία ηθελε γίνεται δεκτή, οἱ πλοϊοκτῆται ηθελον διαφένει για τὴν ἔκ τῆς ἀξιοπλοΐας εύθυνην αὐτῶν, χρησιμοποιούντες ἀπλῶν ἐντολοδόχων ἀνεγγυαρισμένην ἔστω φήμην ή κύρους καὶ δὴ διέφευγον ἀνεξαρτήτως τοῦ ἀν κατέβαλον ή οὐ ἐπιμέλειαν καὶ μέριμναν, ἵνα καταστήσωσι τὰ σκάφη ἀξιόπλοα. Λογικῶς, δημως, καὶ ἀπὸ ἀπόψεως ὁρθῆς ἐρμηνείας δὲν δύναται νὰ συναχθῇ τοιαύτη πρόθεσης τοῦ νομοθέτου. Τὸ σύνολον τοῦ νόμου καὶ τὸ προϊσχόν δίκαιον ὑποδεικνύνων, διὰ τοῦτο πρόθεσης τοῦ νομοθέτου ὑπῆρχεν ή ἀπαλλαγὴ τοῦ πλοϊοκτήτου ἀπὸ τῆς ἀπολύτου ὑποχρέωσεως αὐτοῦ πρὸς ἀξιοπλοΐαν καὶ ή εἰς τὴν ἀπόλυτον ταυτήν ὑποχρέωσιν ὑποκατάστασης τῆς ὑποχρέωσεως ἀπλῶς τῆς καταβολῆς ἐπιμελείας, ἵνα τὸ πλοίον καταστῇ ἀξιόπλοιον. Ή διαφορὰ εἰναι σημαντική διότι συνιστᾷ ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τῆς εύθυνης δι' ἔγκειμενες ἐλαπτώματα τοῦ πλοίου, μηδ δυνάμενα ν' ἀνακαταθεφόστι. Οἱ δημως ἡ ὑποχρέωσις πρὸς καταβολὴν ἐπιμελείας, αὕτη δὲ ἀπαιτεῖ νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς ὡς συνήμης κανῶν καθ' δια, διὰ τὰς πράξεις καὶ τὰς παραπλευτικές τοῦ ἐντολοδόχου, εύθυνεται ὁ ἐντολεύς.

Την έμρυσείαν ταύτην παρεδέχθη πλήρως ό εισηγητής Λόρδος Simonds προσθέσας, διτι άδυνατεί νά ξέσεύρη έκφράσεις πλέον προσφόρους, ίνα έμρυσείαν διατάξεις ληφθείσας άπό τὸν Horter Act και ἐνσωματωθείσας εἰς τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης. Συνεχίζων εἶπεν, διτι ή ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τοῦ ἄρι πο «COLIMA» ἔτιχεν δομοιομόρφου ἀποδοχῆς εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπὲρ τὰ 60 ἔτη.

Κατά την γνώμη μου — έτοισεν ὁ εισηγητής — θά είχε σοβαράς συνεπείας ή από της άρμονικής ταύτης έρμηνειας έκτροπή, έαν διάς ψευδούς κατ' αὐτὸν έφαρμογής της έπι τῆς ύποθέσεως Angliss άποφάσεως, ήθελεν γίνει κοινώς άποδεκτή ή έρμηνεια τῶν Κανόνων τῆς Χάγης ήν ἐν προκειμένῳ υἰσθέτω τὸ Ἐφετεῖον, ὑπέμνησεν δὲ ἐν προκειμένῳ σχόλιον, ὥσπερ ἔξηνεγκεν ἐν ἑτέρᾳ ύποθέσει (1939) ὁ Λόρδος Wright είπων, διτὶ ή ύποχρεώσις νά καταστή τὸ πλοϊον ἀξιόπλουν βαρύνει προσωπικῶς τὸν πλοιοκτήτην, ἀνέχαρτή των ὃν ὕστος ἐνεπιστεύθη τὴν σχετικὴν ἔργασίον εἰς ειδικούς, ὑπαλλήλους ή ἐντολοδόχους αὐτοῦ.

Θά ήτο παράδοξον — εἶπεν είτα δ Λόρδος Simonds — έάν ό πλοιοκτήτης ηύθυντο μὲν δι' ἀμέλειαν τεύ ειδικού, διὸ έκάλεσεν ἀκριβῶν, διότι τὸ ἔργον δὲν ήτο διωνατόν νά ἐκτελεσθή ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, δὲν εύθυνεται δὲ διά τὴν ἀμέλειαν τού ἐργολάβου. Προεβλήθη διτὶ εἰναι ἕκαστοτε τὸ ζήτημα πραγματικόν, έάν ό πλοιοκτήτης εύθυνεται διά τὴν ἀμέλειαν τού ἐργολάβου, ἐφ' ὅσον θ' ἀπερρίπτετο ή ἐκδοχὴ διτὶ, γενικώς δὲν εύθυνεται ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει. 'Ἐν τούτοις, ἔκρινεν, διτὶ ή ἔρευνα αὐτῇ τῆς οὐσίας ήτο δικαστικῶς ἀνέψικτος. 'Ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει, βάσει τῶν ἀποδεκτῶν γενομένων πραγματικῶν περιστατικῶν, ἔκρινεν διτὶ οἱ πλοιοκτῆται ἀνάδεστον τὰς ἐπισκευάς τοῦ πλοίου εἰς ἀνεγνωρισμένου ἐργοστάσιον δὲν συνεμφρόδησαν πρὸς τὴν ὑποχρέωσιν αὐτῶν, τῆς καταβολῆς δηλονότι τῆς προσηκούσης ἐπιμελείας, ευθυνόμονι διά τὴν ἀμέλειαν τοῦ ἐφαρμοστοῦ τοῦ ἐργολάβου. 'Έκρινεν οὕτω, διτὶ ήδει νά ἐπιδικασθῶσιν υπέρ τῶν ἀνατρεπισθόντων Λ.Α. 974.0.3, δισαι αἱ ὡμολογημέναι ζημίαι καὶ νά καταδικασθῶσιν οἱ ἀνατρεπισθόλητοι εἰς τὴν δικαστικήν διαπάνην τῶν ἀνατρεπισθόντων ἐν τε τῷ πρώτῳ βαθμῷ καὶ τῇ ἐκκλησίᾳ δικῆ.

Πρός τὴν εἰσήγησιν συλλεφώνησεν ὁ Λόρδος Merriman. 'Ο Λόρδος Radcliffe σύμφωνον ἔχων γνώμην, εἶπεν δὲ, τὸ τονιζόμενον εἰς τάς προηγουμένας ἀποφάσεις είναι τὸ δῆτι ἡ εὐθύνη τοῦ μεταφορέως δὲν περιορίζεται εἰς τὴν προσωπικὴν αὐτοῦ ἐπιμέλειαν. Εὐθύνεται οὗτος διὰ πάντη ὁ δρῶνς ξεπιτελούμενος ἐν τῇ ἐργασίᾳ.

Ο Λόρδος Keith of Avonholm σύμφωνον ἐπίσης ἔχω γνώμην εἶπεν,  
ὅτι κατά τὴν γνώμην του ή νομολογία ἐν Μεγάλῃ Βρετανίᾳ, εἰς τὰς  
「Ηγουμένικος Πολιτείες και εἰς τὰς γώρας τῆς Κοινοπολιτείας, ως ἐπίσης,

ἡ Ιστορία τῶν Κανόνων τῆς Χάγης καὶ ἡ ἐπιθυμητὴ δύμοιομορφία ἐν τῇ ἔρμηνείᾳ αὐτῶν εἰς τὰς διαφόρους χώρας, συμμαχοῦν πρὸς τοὺς Ισχυρούς τῶν ἀναιρεσιῶντων.

Ο Λόρδος Hodson ἐκφράζων σύμφωνον γνώμην εἶπεν, διτή ή ἐν ἄρθρῳ III τῶν Κανόνων ὑποχρέωσις είναι ἀπόλυτος, γενικῶς δὲ ἔγενετο δεκτόν, διτή ὁ νόμος του 1914 δὲν ἐψήφισθε πρὸς ἀπαλλαγὴν τῶν ποιοκτητῶν, ἀλλ' ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῆς τυποποιήσεως ἐντὸς ὠρισμένων δρίων τῶν ἔνοντι τοῦ πλοιοκτήτου δικαιωμάτων παντὸς κομιστοῦ φορτωτικῆς. Ή θέσις τῶν κομιστῶν φορτωτικῆς θὰ καθίστατο χειρῶν, ἐάν ήτο ὅρθη ἡ ἀποφις τῶν ἀναριστεριῶν του, ήτο δὲ ὠρισμένας συμθῆκε τοῦ πλοιοκτητοῦ της συμμορφούσαι πρὸς τὴν ὑποχρέωσίν του, ἀναθέτων τὴν ἔργασίαν τῶν ἐπισκευῶν εἰς ἔμπειρους εἰδικούς, καλυπτόμενος διπισθεν αὐτῶν, ἐάν ἡ ἔργασία ἔξετελείτο ἀμέλως.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Λίαν ἐνδιαφέρουσα ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων. Ὁμοιογήθη ἡ ἀναξιοποίητα τοῦ σκάφους, προεβλήθη, ὅμως, ἀνυπαρξία εὐθύνης τοῦ μεταφορέως ὡς ἐκ τῆς διατάξεως τοῦ ἄρθρου IV Καὶ νῶν ἡ Χάγης καθ' Ἰη., ὁ μεταφορεὺς καὶ τὸ πλοῖον δὲν εὐθύνονται διὰ ζημίαν ἢ ἀπώλειαν προερχομένην ἐξ... οἰσασθήποτε αἵτίας προκτυπούσης ἀνέψ δόλου ἢ πταίσματος τοῦ μεταφορέως ἢ ἀνέυ πταίσματος ἢ ἀμελείας τῶν ἐντολοδόχων ἢ ὑπαλλήλων τοῦ μεταφορέως, διτὶς βαρύνεται μὲ τὴν ἀπόδειξιν τοῦ σχετικοῦ ισχυρισμοῦ.

Ο μεταφορεύς ισχυρίσθη ἐν προκειμένῳ, ὅτι ἐμπιστευθεὶς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀπίσκεψών του πλοίου εἰς ἀνέγνωρισμένου κύρους ἐργαστάσιον αἱ' ἔνδος μὲν κατέβαλεν τὴν δέουσταν ἐπιμέλειαν, ὅπως καθα-  
στή τὸ πλοῖον ἀξιόπλουν αἱ' ἔτέρου δὲ καὶ ἀν τούτῳ δὲν ἐπετεύχθη, δὲν εὐθύνεται κατ' ἔφαρμογήν τῆς προεκτεθείσης διατάξεως, ἐκ τοῦ  
πταισμάτος η τῆς ἀμελείας τῶν ἐντολοδόχων αὐτοῦ.

Παραπηρητέον ἐνταῦθα, ὅτι ὁ ἡμετέρος Κωδίκις Ἰδιωτικού Ναυτικού Δικαίου εἰσάγει τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης ὡς δίκαιον τῆς ναυλώσεως πλέον, προσέθη εἰς προσαρμογὴν αὐτῶν πρὸς τὰ παρ' ἡμῖν ισχύοντα (βλ. σελ. 89 τῆς Εἰσηγητικῆς Ἐκθέσεως ἐν τῇ ἑπτήμην ἐκδόσει τοῦ Σχεδίου) παρέλειψε δὲ τούτα τῷ λόγῳ τὴν ὡς ἄνω διάταξιν ἐν ὅρθῳ 144 δεδομένου, ὅτι ἄλλως θὰ προσέκρουεν δέξιως εἰς κειμένας ἀντιθέτους διατάξεις ('Αστ. Κωδίκος ἔβδρον 334, Ζέτος Ἔνοχικὸν σελ. 547, Τσιριντάνης ἐν τιμητικῷ τῷ μῷ Κ. Τριανταφύλλοπούλου σελ. 379 ἐπ.), ὥστε καὶ εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 138 § 1 τοῦ Κωδίκος Ἰδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, τὴν καθιερούσαν εὐθύνην τοῦ ἐκναυλωτοῦ διὰ τὸ πταῖσμα τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων.

‘Οπωσδήποτε, ἐν καθεστώτι ἀμιγούς ἐφαρμογῆς τῶν Κανόνων τῆς Χάγης ἡ ἑνστασίς τοῦ μεταφορέως, ἡ στηριζομένη καθ’ ἄνωτέρω ἔξετέθη, εἰς τὸν Κανόνα 2 τοῦ ἄρθρου IV παρουσίασκον οὐκί μικρὰς δυσχερείς, προκειμένου νὰ κριθῇ ἡ σχέσις τῆς διατάξεως ταύτης πρὸς τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου III Κανὼν 1 τῆς ἐπιβαλλούσης τὴν ὑποχρέωσιν ἀσκῆσεως τῆς δεούσης ἐπιμελείας, ἵνα τὸ πλοῖον καταστῇ ἀξιόπλουν.

Κατά τής δυσχερείας ταύτης ἀντεπέξερχεται ή ἀπόφασις ἐρμηνεύουσα τὴν περὶ καταβολῆς τῆς δεούσης ἐπιμελείας διάταξιν ὡς θεμελιώσαν ἀπόλυτον προσωπικήν ὑποχρέωσιν τοῦ μεταφορέως. Συμφορόφυμενος οὗτος πρὸς τὴν τοιαύτην ὑποχρέωσιν, ἔχασσονθεὶ εὐθυνόμενος καὶ ἀν ἀκόμη ἐνπιστευθῆ μέρος τῶν ἐργασιῶν δι' ὧν ἐκπληρούμενη ταύτην, εἰς εἰδικευμένους ή ἀνεγνωρισμένου κύρους τρίτους, οὐδὲ δύναται ν' ἀπαλλαγῇ τῆς εὐθύνης του ὁχυρούμενος ὅπισθεν τῶν τρίτων τούτων, ὅπερ ιδιαιτέρως ἐδράψανεν εἰς τὰς σκέψεις τῶν δικαστῶν, κριθέντος, ὅτι ἀποδοχὴ τούτου θὰ καθίστα χείρονα τὴν θέσιν τῶν κομιστῶν φορτωτικῆς ὑπέρ ὧν κυρίως γέγραπται τὸ δίκαιον τῶν Κανόνων.

Η ἄποφις δὲν εἶναι ἀπροσμάχητος. Βασίμως προεδρήθη ὅτι, ναὶ μὲν κατὰ στερρὸν τοῦ Ἀγγελικοῦ δικαίου κανόνα, εὐθύνεται ὁ ἐντολεὺς διὰ τὰς πράξεις η παραλείψεις τούτου ἐντολοδόχου, πλὴν ὅμως, η εἰς τὸν Κανόνα 2 τοῦ ἄρθρου IV διάταξις οὐδὲν ἄλλο εἶναι ή ἔξαρτεσις ἀπό τὸν Κανόνην τούτου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι ὁ προβάλλων τὴν σχετικὴν ἔνστασιν θ' ἀποδεῖξῃ ἀνυπαρκίαν πταίσματος περὶ τοῖς ὑπὸ αὐτοῦ προστηθείσιν ή τοῖς ἐντολοδόχοις αὐτοῦ καὶ τὸ τελευταῖον τούτῳ ἀποτελεῖ προδῆλως ἀσφαλῆ ἔνδειξιν πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως τοῦ Κανόνου 2 τοῦ ἄρθρου IV, ητίς ἀλλώς ὑπὸ τὴν ἐμηνείαν τῆς δημοσιευμένης ἀποφάσεως, καθίσταται γράμμα νεκρόν. Καλεῖται δηλονότι κατὰ τὴν ἐμηνείαν ταύτην (πολλαπλῶς ὑποστηριχθεῖσαν ὑπὸ τῶν ἀνακρεσιόντων) ὁ δικαστὴς ἐκάστοτε ἐν ὅψει τῶν ἔξειδικευμένων περιστατικῶν τῆς περιπτώσεως, νᾶ κρίνῃ ἐάν ἀπέδειξῃ η οὐδὲ μεταφρεύει τὴν ἔνστασιν τούτου. Οὕτω, μέχρι τῆς στιγμῆς ἡρμηνεύθη καὶ ἐφημρόσθη η διάταξις (βλ. περιπτώσεις ἔνθα ἀπέτυχεν τοιαύτη ἀπόδειξις ἐν Carver, ❸η ἔκδοσις 1952 σελ. 197).

Βεβαίως, άπό την άποφευκή της προστασίας τού φορτωτού, ή δημοσιευμένην άποφασίσ όρθως σκέπτεται, ιδίας όντας αναλογισθώμεν, ότι οι Κανόνες της Χάγης άπεκληθησαν «Ο Καταστατικός Χάρτης τού Φορτωτού» (The Shipper's Charter). Άπο της άποφευκής, δημοσιευμένης, της έρμηνειας τών δύο διατάξεων, εν συνδυασμῷ, ή άποφασίσ αποκλίνασαν υπέρ της 'κατ' ουσίαν καταργητικής έρμηνειάς τού Κανόνος 2 τού άρθρου IV και της άπολύτου έφαρμογής τού Κανόνος 1 τού άρθρου III, δέν δύναται νά θεωρηθῇ ως όρθη, δι' όντος ήδη σημειούμενας ή κατ' αύτης άντιδρασις ώστε νά ζητήται άπο τών στηλῶν ἐγκύρου βρετανικού ναυτιλιακού περιοδικού («Fairplay», 16(2)1961 σελ. 9), ή ανάλογος τροποποίησις τού ἀγγλικού νόμου περὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης, της άποφασίσ τῆς Βουλής των Λόρδων χαρακτηριζομένης, ως «καταπλησσούσης» (ostounding) και δημιουργούσης διατάνη πλαισιοτήτας κατάστασιν ὅλως ἄδικον (a most unfair position).

# **HELLENIC SHIPSTORES**

**B R E M E N**

**B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS**

**IMPORT      SHIPCHANDLERS      EXPORT**

**“Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ,,**

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - RODENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ  
οὐλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

### Night Phones:

B. Fotou 49 46 98

aragiannidi:

**Telegrams:**

Office :  
Bremen 13, Liegnitzstr. 58

Telephones: 71346/47

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

Δικηγόρος



διὰ τῶν ταχυτάτων Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανείων

**Υ/Κ ΠΑΤΡΙΣ**

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ  
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

**Υ/Κ ΒΡΕΤΑΝΗ**

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 21.000 ΤΟΝΝΩΝ  
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΛ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1952

### ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΤΕΙΡΑΙΩΣ:

14 ΑΠΡΙΛΙΟΥ

2 ΜΑΐΟΥ

16 ΙΟΥΝΙΟΥ

μέ προσεγγίσεις εἰς :

PORT SAID - ADEN - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ - ΣΙΔΝΕΪ

### ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί ἐπιβάται εἰς Καμπίνας Πρώτης και Τουριστικής Θέσεως  
Έμπορεύματα εἰς Κύτη και Ψυγέτα.

Πληροφορίαι και εισιτήρια εἰς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

**ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΣΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.**

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 83 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.933 - 32

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

ΕΛΜΕΣ (ΜΕΓΑΡΟΝ ΕΗΣ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.141 (3 ΓΡΑΜΜΑΙ)

# ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Φεβρουάριος.** — 'Αναμένεται έντος μικρού χρονικού διαστήματος ή άναδισις της άμερικανικής οίκονομίας. 'Ακεραία διατηρείται ή έμπιστοσύνη των οίκονομικών και βιομηχανικών κύκλων. 'Η Κυβέρνησης προβαίνει ηδη εις την ληφθεί κάθε εις την διάθεσιν της μέτρου και τὸ Κογκρέσον συζητεῖ σχετικά νομοσχέδια.

— Εύρυτατας άνομενοντας αἱ δημόσιαι ἐπενδύσεις, ἐνῷ αἱ ιδιωτικαὶ διαγράφονται μικρότεραι πῶς ἔναντι τοῦ 1960. Τροποποίησις τοῦ φορολογικοῦ συστήματος θὰ προταθῆ, ἵνα ἐνθαρρυνθῇ ή ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἐνῷ θὰ αὐξηθοῦν αἱ πρὸς τοὺς ἀνέργους ἐπιδοτήσεις.

— 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπικίνδυνος κρίνεται ή πτώσις τῆς ἀγοραστικῆς κινήσεως κατὰ 4% ἔναντι τοῦ 1960, ἐνῷ ή βιομηχανικὴ παραγωγὴ κατὰ 'Ιανουαρίου ήτο κατὰ 8% κατωτέρᾳ ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περιστοῦ μηνός.

• Παρέχεται ή κρίσις τοῦ δολλαρίου, ή προσωρινὴ τούλαχιστον. Διαπιστούται ή ἀνατίμησίς του ἔναντι τοῦ ἐλεβετικοῦ φράγκου καὶ τῆς στερλίνας καὶ ή ἐπάνοδος τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ἀγοραστῶν εἰς τὴν διεθνῆ χρηματαγοράν.

— Αἱ παρασχεθεῖσαι ρήται διαβεβαιώσεις τῆς νέας ἀμερικανικῆς Κυβερνήσεως περὶ μὴ ὑποτιμήσεως τοῦ δολλαρίου καὶ τὰ ἀποφασιστικά μέτρα διὰ τὴν Βελτίωσιν τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ἐπίδρασιν εὐνοϊκὴν ἔσχον εἰς τὴν αἰσιόδοξον πρόβλεψιν, ὅτι τελικῶς τὸ δολλάριον θὰ ὑπερνικήσῃ τὴν κρίσιν.

• 'Η σπουδὴ διὰ τὴν τοποθέτησιν ἀμερικανικῶν κεφαλαίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀρχίζει νὰ χαλαροῦται.

— 'Η κριτικὴ κατ' αὐτῶν, ἐπιτείνεται καὶ τὰ ὑπὸ μελέτην φορολογικὰ μέτρα τῆς Κυβερνήσεως καθιστούντων ἵσως ὀσυμφόρους τὰς τοιαύτας ἐπενδύσεις.

• 'Απὸ δόλους τοὺς δυναμένους ὑπεύθυνον νὰ ἔχουν γνώμην οίκονομολόγους ὑποδεικνύεται ή ἀνάγκη τῆς κοινῆς προσποθείας τῶν μεγάλων οίκονομικῶν δυνάμεων εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ δολλαρίου.

— Διαφωνοῦν, βεβαίως, ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν τῆς συνεργασίας καὶ τὰ μέσα τῆς προσποθείας, συμφωνοῦν, ὅμως, ὅτι ή θέσις τοῦ δολλαρίου ἐνδιαφέρει ἀμερικανικά τὴν οίκονομίαν δόλων τῶν χωρῶν τῆς Δύσεως.

— 'Η Ἀγγλία λ.χ. ἔχει τὰς ἀσθενεῖς τῆς πλευρᾶς: τὴν μείωσιν τῶν ἔξωτερων, τὴν αὔξησιν τῶν τιμῶν, τὴν ἀστάθειαν τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν. 'Η μέχρι πρὸ τίνος συρροὶ κεφαλαίων ἐξ Ἀμερικῆς τὰς ἐκάλυπτε. Φοβεῖται τώρα τὴν ἀποκαλύψιν τῶν.

• Στενωτέρα διαγράφεται ή οίκονομικὴ συνεργασία τῆς Δυτ. Εὐρώπης μὲ τὴν Ἀμερικήν. 'Ετι παντὸς θέματος ἀναγομένου εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγάς, τὴν δημοσιονομικὴν πολιτικὴν καὶ τὴν ἐπένδυσιν κεφαλαίων, θὰ ζητήται ή γνώμη τοῦ μέλλοντος νὰ διασδεχθῇ τὸν Ο.Ε.Ο.Σ. ὄργανον πολιτικοῦ, εἰς τὸν ὄποιον ὡς μέλη, θὰ μετάσχουν αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ὁ Καναδᾶς.

— Μία νέα Κοινὴ Ἀγορά, ή 'Ατλαντικὴ τοισάντη, ἐπιδιώκεται, σὺν τῷ χρόνῳ, νὰ δημιουργηθῇ. Χαμηλὰ δασμοδόγια, ὀλιγώτερα περιορισμοὶ καὶ δισταύποσεις, ἀνταλλαγὴ ἐργατικῶν χειρῶν, καὶ βαθμιαία ὑψώσις τοῦ ἐπιπέδου τῆς ζωῆς τῶν χωρῶν - μελῶν θὰ εἶναι αἱ βασικαὶ ἐπιδιώξεις τῆς στενωτέρας συνεργασίας.

• 'Ανεκίνωστε πρὸ ἡμέρων τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Ταμείον τὴν ἀπόφασιν δέκα χωρῶν - μελῶν περὶ μετατρεψιμότητος τῶν ἔθνικῶν νομισμάτων των. Αἱ χώραι εἶναι: τὸ Βέλγιον, ή Γαλλία, ή Γερμανία, ή Ἰρλανδία, ή 'Ιταλία, τὸ Λουξεμβούργον, ή 'Ολλανδία, τὸ Περού, ή Σουηδία καὶ ή 'Αγγλία.

— 'Ως ἀπότελεσμα τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς, δόλα τὰ νομίσματα, διὰ τῶν ὄποιων διενεργοῦνται αἱ διεθνεῖς συναλλαγαί, εἰναι τώρα μετατρέψιμα καὶ οὕτω ἔν σταθερὸν βῆμα διὰ τὴν ὀμάλην διεξαγωγὴν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἐπετελέσθη. Οἱ νομισματικοὶ περιορισμοὶ καὶ αἱ διακρίσεις δὲν θὰ προβάλλωνται ὡς ἐμπόδια τῶν ἐλευθέρων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν.

• Τὸ σοβαρότερον τῶν ἐσωτερικῶν προβλημάτων ἀπὸ τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου καὶ ὥπερ τώρα ἀντιμετωπίζει ὁ κ. Κέννεντυ, εἶναι ή ἀνεργία. Εἰς 150 βιομηχανικά κέντρα ή ἀνεργία ηγήθη ἐντὸς τριμήνου κατὰ 50%. Οἱ ἀνεργοὶ ὑπολογίζονται εἰς 5.5 ἑκατομμύρια ἔναντι 64.5 ἑκατομ. ἐργαζομένων.

• 'Ο Καναδᾶς ἀντιμετωπίζει τὸ ὀξύτερον ἀπὸ τοῦ 15ετίας πρόβλημα ἀνεργίας. Περὶ τὰ μέσα 'Ιανουαρίου ἀνεφέρετο ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπτα-

κοσίων χιλιάδων ἀνέργων, 10.8% τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ. Κατὰ 146.000 περισσότεροι τῆς ἀντιστοίχου περιστινῆς περιόδου.

• Καθ' ὑπολογισμοὺς τῆς Τζένεραλ Μότορς ἡ καθ' ὥραν ἀμοιβὴ τοῦ Ἀμερικανοῦ ἐργάτου ἀνήλθε κατὰ τὸ 1960 εἰς 3.06 δολ. Εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, τούναντίον, 26 σέντς, τὴν 'Ιταλίαν 61 σέντς, τὴν Γαλλίαν 72 σέντς καὶ τὴν Δυτ. Γερμανίαν 78 σέντς. Δὲν λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν ή ἀνωτέρα παραγωγικότης τοῦ Ἀμερικανοῦ ἐργάτου.

• 'Ελαφρὸν βελτίωσιν, ἀρκετὰ ἐνθαρρυντικήν, ἐσημείωσαν εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν αἱ τιμαὶ τῶν πρώτων ωλῶν κατὰ τὸ α' διμήνιον τοῦ 1961, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς μέσας τοιούτας τοῦ 1960.

— Καὶ ἀπόδιθεται: Εἰς τὴν ἐπείγουσαν ἀνάγκην τῆς Κίνας καὶ τῆς Ρωσίας πρὸς εἰσαγωγὴν γεωργικῶν προϊόντων καὶ εἰς τὴν διαφαινομένην ἀνάζωγονησιν τῆς ἀμερικανικῆς οίκονομίας ἀπὸ τὰ μέτρα τοῦ κ. Κέννεντυ.

• Δύο ἀριθμοὶ εἰναι ὁρκεῖτον νὰ ἀποδείξουν τὴν ἀποτυχίαν τῆς ρωσικῆς γεωργικῆς παραγωγῆς. Συγκομιδὴ ἐφετεινὴ δημητριακῶν 140 ἑκατομ. τὸν. ἔναντι τῶν προβλεφθέντων 180 ἑκατομμυρίων. Καὶ ἀκόμη: Εἴκοσι ἑκατομμύρια Ἀμερικανῶν παράγουν περισσότερον ἀπὸ δι. τι εἶναι ἀναγκαῖον διὰ τὰ 180 ἑκατομ. τῶν Ἀμερικανῶν. 'Εκατὸν ἑκατομμύρια Ρώσων δὲν καλύπτουν ἐργαζόμενοι εἰς τὴν γεωργίαν τὰς ἀνάγκας τῶν 210 ἑκατομμυρίων συμπατριωτῶν των. Τὸ ἀμερικανικὸν σύστημα ὑπερέχει.

• Αὔξανει ή παγκόσμιος παραγωγὴ χρυσοῦ. Κατὰ τὸ 1960 παρήθησαν 34.3 ἑκατομ. ούγγιῶν καθαροῦ χρυσοῦ, 5% περισσότερον ἔναντι τοῦ 1959 καὶ κατὰ 12.3 ἑκατομ. ούγ. ἔναντι τοῦ 1945.

— 'Η καθοριζόμενη, ὅμως, τιμὴ ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν δὲν ἐπιτρέπει τὴν μεγαλυτέραν παραγωγὴν. Δὲν εἶναι συμφέρουσα εἰς τὰ χρωστικά.

— Τῆς Ρωσίας ή παραγωγὴ ὑπολογίζεται εἰς 10 — 17 ἑκατομ. ούγγιῶν ἐπησίως.

• 'Η κατὰ τὸ 1960 παραγωγὴ γαιανθράκων εἰς τὰς ἔξι χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἀνήλθεν εἰς 233.9 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 234.9 τοῦ ἔτους 1959. 'Η γερμανικὴ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 142.3 ἑκατομ. τόνων, η γαλλικὴ εἰς 55.9, η βελγικὴ εἰς 22.4, η δλανδικὴ εἰς 12.5 καὶ η ιταλικὴ εἰς 0.7 ἑκατομ. τόνων.

— Τούναντίον, ή παραγωγὴ τοῦ χάλυβος ἀνελθοῦσα εἰς 72.810.000 τ. ητο κατὰ 15.3% ἀνωτέρα τῆς τοῦ 1959 καὶ ἀπετέλεσε ρεκόρ, ἀφ' ὅπου συνεστήθη ή Κοινὴ Ἀγορά. Θὰ ὅτο μάλιστα καὶ ἔτι μεγαλύτερα, ἀν δὲν ἐμεσολάθων αἱ ἀπεργίαι εἰς τὸ Βέλγιον. 'Η γερμανικὴ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 34.1 ἑκατ. τ., η γαλλικὴ εἰς 17.2, η ιταλικὴ εἰς 8.2, η βελγικὴ εἰς 7.1, τοῦ Λουξεμβούργου εἰς 4 καὶ η δλανδικὴ εἰς 1.9.

— Μεταξὺ τῆς παγκοσμίας σημειωθεῖσης αὐξήσεως κατὰ τὸ 1960, η Κοινὴ Ἀγορά ἐνεφάνισε τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν. 'Η αὔξησης εἰς τὴν Σοβιετικὴν Ρωσίαν ήτο 8.5% καὶ εἰς τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείαις 5.3%.

• Οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταί, οἱ ἀλλοτε καλύπτονται πελάται τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων, στρέφουν τὰς παραγγελίας των πρὸς τὴν ἐγχώριον βιομηχανίαν καὶ τὰς μετατρέψιμα συναλλαγαί.

— 'Ἐπὶ παραγγελίων 36 σκαφῶν 856.200 τόνων d.w. κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας καμμίαν δὲν ἐπέτυχον οἱ 'Αγγλοι ναυπηγοί. Καὶ ἀφορμή: 'Η μὴ παροχὴ ἐπαρκῶν πιστωτικῶν μακροχρονίων διευκολύνει τὰς πόιας μέχρι τῶν 80% τῆς ἀξίας προσφέρουν οἱ ἄλλοι.

• Ναυλώνουν καὶ οἱ Νορβηγοὶ τάνκερς εἰς τοὺς Ρώσους. Αἱ ὑποδείξεις τῆς 'Εσσος δὲν λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν. 'Ἐντὸς τοῦ α' δεκαπενθήμερου τοῦ Φεβρουαρίου ἀρκετὰ νορβηγικὰ τάνκερς — ἀπὸ 40 χιλ. τόν. μέχρι 15 χιλ. τόν. — ἐναυλώθησαν μὲ προορισμοὺς διαφόρους, μη ἀποκλειομένους καὶ τῆς Κούνδας.

• Αὔξησης προβλέπεται τῶν εἰσαγομένων εἰς τὰς 'Ηνωμέναις Πολιτείας πετρελαιοειδῶν. Αἱ εἰσαγωγικοὶ δυναμικότητες (530.000 βαρελ.) θὰ αὔξηθον κατὰ 100 χιλ. βαρ. ημεροήσιως διὰ τὸ α' τρίμηνον.

— 'Υπεδείχθη ἀπὸ τοὺς εἰσαγωγεῖς ή ἀνάγκη αὐξήσεως, λόγω τῆς μειώσεως τῶν ἀποθεμάτων καὶ τοῦ κινδύνου ἐλλείψεων εἰς τὸν ὥρισμένα εἰδῆ.

• Μετριάζονται αἱ πετρελαίων τῆς Σαχάρας ἀρχικαὶ ὑπεραισιδόδοι προβλέψεις. Τὸ ἑκατομμύριον βαρελίων ημεροήσιως διὰ τὸ 1965 περιορίζεται τώρα εἰς 600 χιλιάδας καὶ τὸ ζήτημα τῆς ποιότητος — εἶναι λίαν ἀλαφρά — παρεμποδίζει τὴν διάθεσιν των εἰς

## ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΟΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

τὴν εὐρωπαϊκὴν ἀγοράν.

— Απομακρύνεται, δηλαδή, ή ίδεα τοῦ ἀποφασιστικοῦ συναγωνισμοῦ τῶν πετρελαίων τῆς Σαχάρας πρὸς τὰ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Αἱ ἀνωτέρω πληροφορίαι ὄφειλονται εἰς τοὺς πραγματογνώμονας τῶν μεγάλων ἔταιρών. "Ἄγνωστον ἀν ἀνταποκρίνωνται καὶ εἰς τὰ πράγματα.

• Μόλις 1.7% αὐξησιν εἰς τὴν κατανάλωσιν τοῦ πετρελαίου προβλέπουν οἱ ἀρμόδιοι διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας (10.054.000 βαρελ. ἡμεροτίων) κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ὑπὲρ τὴν τοῦ 1960.

• Μετὰ τὴν ἀνακάλυψιν τῶν πλουσίων πηγῶν πετρελαίου ἀπὸ τὴν Ἰταλο-Περσικήν ἔταιρίαν εἰς τὴν θαλασσίαν περιοχὴν τοῦ Ἰράν, ή Ἰταλία καταλαμβάνει θέσιν μεταξὺ τῶν χωρῶν ποὺ διαθέτουν ιδίαν παραγωγὴν.

— Αἱ ἀγοραὶ ἀπὸ τὴν Ρωσίαν θὰ τείνουν νὰ περιορισθοῦν. "Ηδη διαφένδεται ἡ ἀγορά τῶν 40 ἑκατομ. τόννων, ἔναντι βιομηχανικῶν προϊόντων καὶ ναυπηγήσεως 10 τάκερες.

— "Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Ἰταλικὴ διεισδυσις εἰς ἄλλας ἀγορὰς συνεχίζεται. Πετρελαιαγωγοί θὰ φέρουν πρὸς τὴν Ἐλλείαν, τὴν Αὐστρίαν καὶ τὴν Γερμανίαν τὸ πετρέλαιον ἀπὸ τὴν Γένοβαν καὶ τὴν Τεργέστην. Διύλιστήρια ἐπιχειρεῖται νὰ ιδρυθοῦν εἰς τὸ Μαρόκον, τὸ Σουδάν καὶ τὴν Γκάνα.

• Πρέπει νὰ περιμένωμεν χαλάρωσιν τῶν περιορισμῶν περὶ τὴν εἰσαγωγὴν ἀκατεργάστου πετρελαίου εἰς τὴν Ἀμερικήν. Σχετικὴ ἔρευνα τοῦ ὅλου θέματος διεξάγεται ἥδη ἀπὸ τὸν γένον ὑπουργὸν τῶν Ἑστιατηρικῶν. Πίεσις ἀσκεῖται ἀπὸ τοὺς ἐκπροσώπους εἰς τὸ Κογκρέσσον τῶν ἀνατολικῶν Πολιτειῶν, ὅπως ἐκλείψουν οἱ περιορισμοί, ἐφόσον ἡ ἐγχώριος παραγωγὴ εἶναι ἀνεπαρκής, διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τῆς κατανάλωσεως. Αἱ ἀντιδράσεις, βεβαίως, θὰ είναι λισχυραὶ ἀπὸ τὸ Τέξας κυρίως. "Ἄγνωστον πόσος θὰ κατισχύσῃ. Ἐξαιρούνται, πάντως, αἱ φιλελεύθεραι ἀρχαὶ τοῦ νέου ἀρμοδίου ὑπουργοῦ. Τὸ θέμα ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρει τὰ δεξαιενότοια.

• Ἐκτιμήσεις τῶν ἀρμοδίων ἀναφέρουν, ὅτι τὰ «ἀποδειγμένα ἀποθέματα» πετρελαίου καθ' ὅλον τὸν Κόσμον ὑπερβάσινον κατὰ πολὺ τοὺς ἀρχικοὺς ὑπολογισμούς τοῦ τεσσαρακονταπλασίου τῆς παραγωγῆς τοῦ 1959. "Ισως νὰ είναι ἔξπλασια τῶν ὑπολογισθέντων.

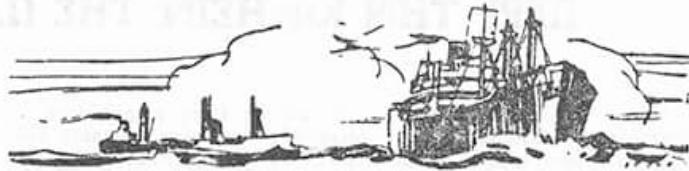
— "Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ἀνάγκαι τῆς κατανάλωσεως εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην βαίνουν αὐξανόμεναι. Ἀπὸ τὰ 100 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1955 ἔφθασαν εἰς τὰ 150 ἑκατομ. διὰ τὸ 1959 καὶ ὑπολογίζεται νὰ φθάσουν εἰς 200 — 240 ἑκατομ. τὸ 1965 καὶ 300 — 390 ἑκατομ. τόν. τὸ 1975.

• Ρεκόρ παραγωγῆς πετρελαίων εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολὴν κατὰ τὸ 1960 (264 ἑκατομ. τόν.) μὲ αὐξησιν 33 ἑκατομ. τόν. ἔναντι τοῦ 1959.

— Τὸ Κουβέιτ ἔρχεται πρώτον μὲ 81.8 ἑκατομ. Ἡ Σαουδικὴ Ἀραβία ἔπειται μὲ 60.8 ἑκατομ. Ἡ Περσία τρίτη μὲ 52 ἑκατομ. Τὸ Ἰράκ μὲ 47.4 ἑκατομ. καὶ αἱ λοιπαὶ περιοχαὶ μὲ 22.8 ἑκατ. τόννων.

— "Ἡ Μέση Ἀνατολὴ παράγει μόνη αὐτῇ τόσον πετρέλαιον ὅσον ὀλόκληρος ὁ κόσμος κατὰ τὸ 1938.

• Γεωργικὰ προϊόντα — ἀπὸ τὰ κρατικὰ ἀποθέματα — συνολικῆς ἀξίας 750 ἑκατομ. δολ. διαπραγματεύεται τὸ Πακιστάν εἰς τὴν Ἀμερικήν. Θὰ είναι ἔνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα συμβόλαια τῆς τελευταίας ἔξατιας. Τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη θὰ ἐπωφεληθοῦν τοῦ μεγίστου ποσοστοῦ τῶν μεταφορῶν ποὺ θὰ χρειασθοῦν.



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

#### ΑΠΡΟΚΑΛΥΠΤΟΣ Η ΔΙΑΚΡΙΣΙΣ

· Ο Πρόεδρος τοῦ ὁμοσπονδιακοῦ γραφείου τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλίας ναυάρχος κ. Ράφ. Ούλισων εἰς ἔκκλησιν τοῦ πρὸς τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐμπόρους συνιστᾶ, ὅπως τὰ παρ' αὐτῶν εἰσαγόμενα ἡ ἔξαγομενα φορτία μεταφέρωνται, κατὰ τὸ ὑμητέρον δυνατὸν ποσοστόν, διὰ πλοίων ὑπὸ ἀμερικανικὴ σημαίαν. "Ἐπέκρινε τὴν μέχρι τοῦδε στάσιν τῶν ἔναντι τῆς ναυτιλίας καὶ ἐτόνισεν, ὅτι ἡ ὑποστήριξις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας εἶναι ζωτικὴ ἀπὸ οικονομικῆς πλευρᾶς καὶ οὐσιώδης ἀπὸ πλευρᾶς ἔθνικῆς ἀμύνης.

Τὴν ἀνωτέρω ἔκκλησιν ὁ ναυάρχος Ούλισων ἔκαμεν εἰς ὅμιλον του ἐνώπιον τῆς 42ας ἑταῖρας γενικῆς συνελεύσεως τῆς ἔταιρ. τῆς Κοιλάδος τοῦ ὑδατίνων μεταφορῶν εἰς τὴν ἐνδοχώρων "Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι — συνέχισεν ὁ διμιλῆτης — ἔξαρτωνται ἀπὸ τὰς εἰσαγωγὰς πρώτων ὑλῶν καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτῶν πρέπει νὰ διαθέτουν πλοῖα τελούντα ὑπὸ τὸν ἀπόλυτον ἔλεγχον των, ἢτοι πλοῖα φέροντα τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν καὶ ἐπηρῶμενα μὲ ἀμερικανικὰ πληρώματα. Μόνον δι' αὐτῶν θὰ θεωρήται, ἀνευ οὐδεμιας ἀμφιδοίλιας, ἔξοφλισμένη ἡ χώρα, προκειμένου διὰ τὰ προμηθεῖσα τὰς εἰς πρώτας υλας ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἔξαγωγὰς ὁ ναυάρχος Ούλισων ἀπεκάλυψεν, ὅτι αὐταὶ ἀνῆλθον κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, εἰς μίαν ἀξίαν 18 δισεκατομμυρίων δολαρίων, εἰς ἣν πρέπει νὰ προστεθοῦν αἱ μεταφορικαὶ διαπάναι, αἱ ὑπηρεσίαι ἔξαγωγῆς καὶ τὰ ἀσφάλιστρα, ὅποτε τὸ ἀνωτέρω ποσὸν καθίστασται, ἐν τῷ συνόλῳ του, πολὺ ὑψηλότερον. "Ανεγνώσιεν, ὅτι αἱ αἱρέται στρατιωτικαὶ μεταφοραὶ μέσαν μὲν σύσιώδεις, ἀλλὰ δὲν ἡδυνήθησαν αὐταὶ νὰ ἀντιποριθέουν εἰς τὰς ἀποτίτσεις τῆς διακίνησεως μεγάλου ἀριθμοῦ ἀνδρῶν ἡ μεγάλων ποσοστήτων προμηθειῶν.

· "Τὸ ἔργον αὐτὸν — εἶπε — δύναται νὰ ἐπιτελεῖθη μόνον διὰ πλοίων καὶ μάλιστα διὰ περισσότερων πλοιών. "Ἀλλως τε, προσέθεσε, πέραν τῶν ἀλλων λόγων, ἐπιμορίων, μεταφορικῶν καὶ οἰκονομικῶν, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι ὀφείλουν νὰ διαθέτουν ἀμερικανικὸν ἐμπορικὸν στόλον, ἐπαρκῆ δι' οιονδήποτε ἔργον ἢδει λαθηθῆσθαι. Καταλήγων παρετήρησεν, ὅτι μόνον τὰ 9.7% τοῦ συνόλου τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας διεκινήθησαν δι' ἀμερικανικῶν πλοιών. Τὸ ἐν λόγῳ ποσότον δύναται νὰ αὐξηθῇ μόνον, εἴαν οἱ Ἀμερικανοί φορτωταὶ ἀκολουθήσουν τὴν τακτικὴν τῶν ζένων ἐμπορίων καὶ ἐπιτυλάσουν τὰς φορτώσεις τῶν ἐμπορευμάτων των ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν πλοιών. "Υπερημύνθη τέλος, τῶν ἐπιχορηγήσεων πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς κόστους ναυπηγήσεως καὶ δισχειρίσεως, τονίσας τὸν ζωτικὸν χαρακτῆρα των διὰ τὴν ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν.

### ΙΣΡΑΗΛ

#### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΙ ΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ ΤΗΣ "ZIM".

· "Ανεκοινώθη, ὅτι τὸ χωρητικότητος 23.000 τ. γκρός ὑπερωκεάνιον τῆς ἔταιρίσας «Zim», ὅπερ ναυπηγεῖται εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ προορίζεται διὰ τὴν γραμμὴν Χάιφας — Νέας Υόρκης, θὸ δύναμισθη «Σχλόμπ Χάμελεχ». "Εσημειούτο επ' εύκαιρι, διό ὅ στόλος τῆς «Zim» ἀριθμεῖ σήμερον 38 σκάφη, 270.000 τόννων, ἐκ τῶν ὥποιων τὰ 73% εἰναι ἡλικίας κάτω τῶν πέντε ἑταῖρων καὶ διό πρόβλεψις κρατεῖ νὰ αὐξηθῇ τὸ 1963 ἡ δύναμις του εἰς 500.000 τόννων.

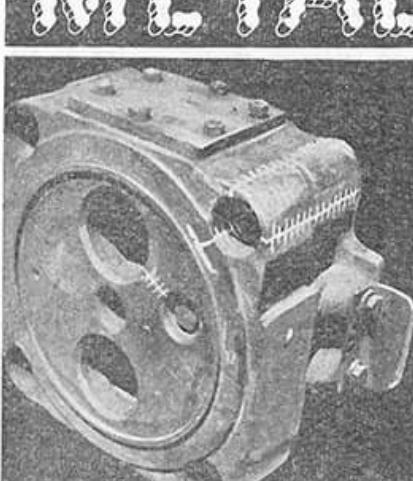
· "Αντιμετωπίζεται, δῶμας, σήμερον καὶ ὑπὸ τῆς «Zim» τὸ πρόβλημα τῶν πληρωμάτων. Θὰ χρειασθῇ αὐτῇ κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη 2.500 ναυτικῶν καὶ συμφόνως πρὸς δηλωσίες τῶν ἀρμοδίων παραγόντων, ἀπροθυμία σημειούται μεταξὺ τῶν Ἰσραηλινῶν διὰ μακράν σταδιοδρομίων ἐν τῇ θαλάσσῃ. Τὰ χερσαῖς ἔργα καὶ ἡ οἰκογενειακὴ θαλαττὴ εἶναι δι' αὐτούς, περισσότερον ἐλκυστικά. Κατὰ τὸν γενικὸν διευθυντὴν τῆς «Zim», ἡ γυναικα ἀποτελεῖ τὸν μεγαλύτερον ἔχθρον διὰ τὴν ἀντιπομέρεια τῆς ἔφαρμογῆς του, ἔτι δὲ καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοιών, τῆς ἐκποίησεως αὐτῶν κλπ.

#### Ο ΝΕΟΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΟΣ

· "Ἐτέθη ἀπὸ μηνὸς ἐν Ισραήλ ὁ νέος Ναυτικὸς Κώδικος τοῦ Ἰσραήλ, δστις πρώτωνται ν' ἀντικαταστήσῃ τὸ τουρκικὸν ἔθιμον καὶ τὴν ἀγγλικὴν νομοθεσίαν, ἡτοις ἡ κόλουθεύτην μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὴν ἔδρασκην ναυτιλίαν. "Ο νέος Κώδικος ἀσχολεῖται μὲ θέματα ἔθνικότητος καὶ σημαίας τῶν πλοιών, νηολογήσεως, ὑποθηκῶν, μισθοδοσίας, δικαιωμάτων τῶν ναυτικῶν ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος τοῦ πλοιού η πτωχεύσεως τῆς ἐπιχειρήσεως κλπ. "Ἐν συνεχείᾳ, θὰ καθορισθοῦν διὰ προεδρικῶν διαταγμάτων αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἔφαρμογῆς του, ἔτι δὲ καὶ τὰς ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοιών, τῆς ἐκποίησεως αὐτῶν κλπ.

#### ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ "ZIM".

· "Απὸ τὰ ναυπηγεῖα Στούλκεν, τοῦ Ἀμερικανοῦ, καθειλκύσθησαν τὸν Ιανουάριον τὸ δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Ἐσχέλ» 7.350 τόννων, ὅπερ εἶναι τὸ δεύτερον ἐκ μιᾶς σειρᾶς τριῶν σκαφῶν κατασκευαζομένων διὰ λογαριασμῶν τῆς ἔταιρίσας «Zim» καὶ προοριζόμενων παρ' αὐτήν διὰ λογαριασμῶν τῆς ἔταιρίσας «Zim» καὶ προοριζόμενων παρ' αὐτήν διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν τῆς πρὸς τὴν Δυτικὴν Ἀφρικήν. Τὸ σκάφος ἐφίδισθη διὰ τὴν πρώσων του μὲ μηχανάς Μπόρσιγκ - Φίστ, δυνάμεως 3.950 ππων, μὲ προβλεπομένη ἀπόδοσιν ταχύτητος 14.2 μιλίων.



**METALOCK!**  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ  
ΔΙΑ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ  
ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ  
Ανεγνωρισμένη παρ' όλων  
των διεθνοσοσφαλειών.

I. ΡΗΓΟΣ • ΚΕΧΑΓΙΑ 60 • ΝΕΟΝ ΦΑΛΗΡΟΝ • ΤΗΛΕΦ. 482.438  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ METALOCKCAST • ΝΕΟΝ ΦΑΛΗΡΟΝ

Ἐνδείξεις εφαρμογῆς: Κύλινδροι - Κύλινδροκέφαλοι - Χιτώνια - Μηχ. έσωτ. καύσεως. Βάσεις - Κελλαφέ - Έμβολα - πρεσούν, ἀντίλιν. Έλικες πλοιών

## ΙΤΑΛΙΑ

ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΗΣ "ΑΝΤΡΙΑΤΙΚΑ.."

Διά πρώτην φοράν όπό του τέρματος του πολέμου και έντεῦθεν, ή «Αντριάτικα», ήτις έξυπηρετεί τάς γραμμάς πρός την «Ανατολικήν Μεσόγειον, συνεκέντρωσε κατά το 1960, κίνησιν 103.014 έπιβατών, με αύξησην 23.100 έπιβατών, έναντι του 1959. Τα διά τῶν σκαφών της διακινηθέντα έμπορεύματα έφθασαν τὸ 1960 εἰς 355.537 τ., έναντι 313.045 τόνων, τοῦ 1959. «Ηδη, ή «Αντριάτικα» ναυπηγεῖ ένα νέον έπιβατηγόν σκάφος τῶν 3.100 τ. γκρός, διά τὴν γραμμήν Βενετίας — Δαλματικῶν λιμένων — Έλλαδος.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΟ ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝ ΠΛΑΓΚΟΣΜΙΩΣ ΤΟΝΝΑΖ

Έκυκλοφόρησαν πρό τινων ήμερών αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόος Ρέτζιοτερ» διά τὰς παγκοσμίους καθελκύσεις κατά τὸ 1960. «Ανῆλθον αὐταὶ εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ Βέρειον Ἰρλανδίαν εἰς 253 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότηος 1.331.491 τ. γκρός (κατὰ 41.104 τ. ὀλιγότερα, έναντι τοῦ 1959) καὶ ἐκάλυψαν τὰ 15.9% τῶν παγκοσμίων καθελκύσεων. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ διά τὰς λοιπὰς χώρας διούλων λαμβανομένας (έξαιρεσι τῆς Ρωσίας, Ἀνατ. Γερμανίας καὶ Κίνας), ήσαν 1.767 καθελκυσθέντα σκάφη, 7.024.953 τ. γκρός, μὲ μείωσιν 348.156 τ., έναντι τοῦ 1959. Κυριώτεραι ναυπηγικαὶ χώραι ήσαν αἱ κάτωθι, ἐσυγκρίσει καὶ μὲ τὰς αὐξομειώσεις έναντι τοῦ 1959:

'Ιαπωνία .....	1.731.656	+ 9.079
'Αγγλία .....	1.331.491	- 41.104
Δυτ. Γερμανία .....	1.092.139	- 109.999
Σουηδία .....	710.659	- 145.983
Γαλλία .....	594.422	+ 186.415
'Ολλανδία .....	566.993	- 40.504

Τὰ δεξαμενόπλοια ἀντεπροσωπεύοντο εἰς τὰς καθελκύσεις μὲ 335 σκάφη, 3.648.800 τ. γκρός καὶ μὲ μείωσιν 815.897 τ., έναντι τοῦ 1959. Διὰ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν προωρίζοντο σκάφη 1.650.577 τ. γκρός, ητοὶ τὸ διπλάσιον πάσης ἀλλης χώρας, διὰ τὴν νορβηγικὴν 886.773 τ. καὶ διὰ τὴν λιθεριανὴν 551.613 τ. (έναντι δύο τοῦ 1.156.995 τ., διὰ τὸ 1959). Αὐξήσεις ναυπηγήσεων ἐνεφάνισαν μόνον ή Γαλλία, ή 'Ιαπωνία, ή Πολωνία καὶ ὁ Καναδᾶς, ἐνῷ τὰ μεγαλύτερα ἀπό τὰ καθελκυσθέντα πλοῖα ήσαν τὸ σύμπερον - τάνκερ «Γιούνιβερς Δάφνη» 72.266 τ. γκρός καὶ τοῦ σύμπερον - λάινερ «Φράνς» 66.000 τ. γκρός.

Προκύπτει ἀπό τοὺς ἀνωτέρους ἀριθμούς, ὅτι τὸ σύνολον τῶν παγκοσμίων καθελκύσεων κατά τὸ 1960, ἀνῆλθεν εἰς 2.020 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότηος 8.356.444 τ. γκρός, μὲ ὑποχρήσην 389.260 τ., έναντι τοῦ 1959. Πρώτη, ἥλθεν ή 'Ιαπωνία μὲ καθελκύσεις 1.731.656 τ. καὶ δευτέρα ή 'Αγγλία μὲ 1.331.491 τ. γκρός.

### Ο ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΣ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΣΜΟΣ

Αἱ ναυτικαὶ χώραι τῆς Εὐρώπης ἀνησυχοῦν σοβαρῶς ἀπό τὰς τελευταὶς ἔξελίξεις τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Η ἀμερικανικὴ ναυτική ἐπικέρισταις πραγματοποεῖ αὐξουσιανὸν ὀλόν ἐπιτυχίαν εἰς τὴν ἐκστρατείαν τῆς ὑπέρ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου, ἀφ' ὅτου — ίδια — ἥλθεν εἰς τὴν δημοσιότητα, ως προεξέχον θέμα, τὸ ἐλλειμμα τοῦ ισοζυγίου πληρωμῶν. 'Ἐπιπροσθέτως, ή προβαλλομένη ἥδη σκληροτέρα τροπὴ τῆς πολιτικῆς τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως», ἐδημούργησε διενέξεις μετά τῶν Βρετανῶν φορτωῶν εἰς δύο μεγάλας ὑποθέσεις. 'Η βρετανικὴ κυβέρνησις ὑπόστηριζε ἐκέμνως τοὺς ἐφοπλιστὰς τακτικῶν γραμμῶν εἰς μίαν ἐκ τῶν ἐν λόγῳ ὑποθέσεων, καθ' ἥν ή «Ναυτική Διοικήσεως» ἀξιοὶ ρητῶς τὴν ὑποβολὴν σωρείσις ἐγγράφων ἔκ μέρους τῶν ξένων ἐταιριῶν, τῶν ὅποιών τὰ πλοῖα ἀπασχολοῦνται εἰς γραμμάς μὲ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Η βρετανικὴ κυβέρνησις ἔδωκεν δῆγμας εἰς τὰς ναυτικὰς τῆς ἐταιρίας, ὅπως μὴ ὑποβάλλουν οἰονδήποτε ζητούμενον ἔγγραφον, πρίν ή δημοσιευθῇ ή σχετικὴ διαταγῇ.

"SOCIETÉ DES ANCIENS ETS.

## A. LYDRIKSON,,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES: LYDRIKSON MARSEILLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.

Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

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

Μία δευτέρα ὑπόδεσις ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι ή «Ναυτικὴ Διοικήσεως» θεωρεῖ, ὅτι αἱ βρετανικαὶ ναυτικαὶ ἐταιρίαι παραδιάζουν διάταξιν τοῦ νόμου ἐπερναὶ ναυτιλίας, διότι τηροῦν σύστημα συνεργατικῆς μὲ ὅλλας ἐταιρίασις εἰς τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, χωρὶς νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ ἔγκρισιν τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως». Δεδομένου, ὅτι οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ — οἵτινες καὶ ἀρνοῦνται τὴν κατηγορίαν — ὑπόκεινται εἰς βαρείας χρηματικῆς ποινᾶς, πρόκειται ἥδη νὰ φέρουν τὴν ἀπόφασιν τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως» ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων. «Ἐφεσὶς ἔναντιον ρητῆς διαταγῆς πρὸς προσαγωγὴν ἐγγράφων ἔχει ἥδη ὑποβληθῆ ὑπὸ Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν, ἐνστίον τῶν ὅποιών ἔκοινοποιήθη διαταγὴ — ἐν σχέσει μὲ τὴν εὐρείαν ἔρευναν ἐπὶ τῶν Διασκέψεων τακτικῶν γραμμῶν — ἐνῷ συνεχίζεται ή συζήτησις ἐπὶ διενέξεως περὶ δικαιοδοσίας. 'Εν τῷ μεταξὺ ή διαφωνίᾳ «Ναυτικῆς Διοικήσεως» καὶ Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν δὲν περιορίζεται μόνον εἰς τὰς ἀνωτέρα δύο περιπτώσεις. 'Ο ναυάρχος Οὐλίσων, τῆς «Ναυτικῆς Διοικήσεως», συμφώνας πρὸς τελευταῖς δημοσίεσις ἀνακοινώσεις — εἰς ὅλην σελίδα δημοσιευμένας — υἱοθέτησε προστατευτικὴν τακτικὴν, ἥτις καὶ ἐνίσχυσε τὰς προστατευτικὴν τῶν ἀμερικανικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὅπως ἐπιπύχουν τὴν χάραξιν παρομοίας προστατευτικῆς κινήσεως, καὶ ἀπό τὴν κυβέρνησιν τῆς Οὐασινγκτῶνος. 'Η κυβέρνησις τοῦ κ. Κένεντυ ἐκληρούμησεν ἀπό τὴν κυβέρνησιν τοῦ κ. 'Αϊζενχάουερ τὴν νέαν διαταγὴν, ἥτις ἔχει ως ἀποτέλεσμα νὰ μὴ δίδωνται πρὸς μεταφράνην φορτείας εἰς ἔνα πλοῖο. Τὸ μέτρον τούτο ἐλήφθη πρὸς μείωσιν τούτου ἀλλείμπαστος Ισοζυγίου πληρωμῶν, ἀλλ' ἀντίθετοι πιέσεις, ἐκδηλωθεῖσαν ἐντὸς τῆς Διοικήσεως, ἣ δημοσιεύσαν νὰ ἀποτρέψουν τοὺς προστατευτικοὺς ἀπό τοῦ νὰ σημειώσουν περαπιέρω πρόσθια.

'Η Τράπεζας 'Εξαγωγῶν - Εἰσαγωγῶν μελετᾷ ἥδη τὸ ἀπότελεσμα τῆς νομοθεσίας «Ἀμερικανικοῦ πλοίου» ἐπὶ τῶν ἔξαγωγικῶν ἐργασιῶν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Εἰς τὴν Τράπεζαν διαβιβάζονται πολλὰ παράπονα ἀπό μέρους ἔξαγωγέων, οἱ ὅποιοι ἀποκαλύπτουν, διότι ή διάταξις ή ἀπαιτούσα παρ' αὐτῶν νὰ φορτώνουν τὸ ημισυ, τούλαχιστον, τῶν φερόντων τὴν ἐγγύησιν τοῦ κράτους φορτίων, ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἀμερικανικῶν σημαίων, εἰχεν ως ἀπότελεσμα νὰ χάσουν οὗτοι τὰς πληρεσιες τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. 'Η Τράπεζα θά δημοσιεύσῃ εἰς τὴν ἐκθεσίν της τῆς Ι. 'Απριλίου τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐν προκειμένῳ μελετῶν τῆς.

Τὸ γεγονός, ὅτι καταβάλλεται προσπάθεια πρὸς ἐπαύξησην τῆς προστασίας τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, εἶναι ἀνησυχητικὸν διὰ τὰ συμφέροντα τῶν ἄλλων ναυτιλιῶν χωρῶν, λόγω τῆς βαθείας δυσαρεσείας ἐκ τῆς πολιτικῆς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς ζητήματα, ως τὸ τῆς θεατρίσεως σημαίας», τὸ τῆς ἐνθαρρύνσεως τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων.

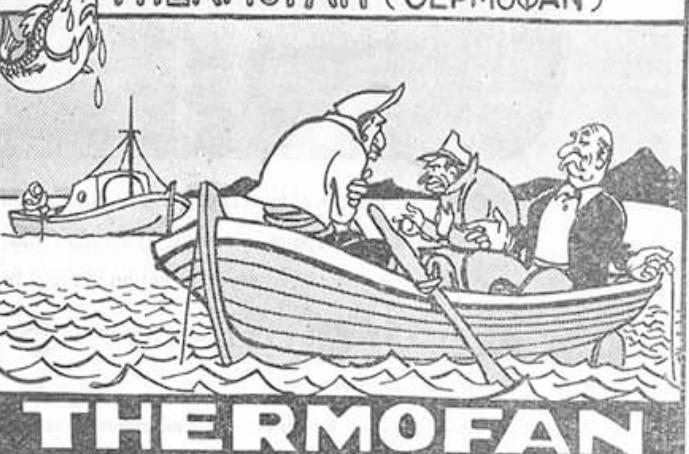
### Ο ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ ΚΡΟΥΟΥΝ ΤΟΝ ΚΩΔΩΝΑ

Εἰς τὴν ἐτήσιαν ἔκθεσιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λοιδίνου, τὴν πρὸ ημερών κυκλοφορήσασαν, τονίζεται, μεταξὺ ἄλλων, τὸ γεγονός ὅτι, ἀν δὲν ἔξουσιετερωθῇ η τούλαχιστον δὲν τροποποιήθῃ ση-



### ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΕΡΑΣΙΤΕΧΝΑΙ ΨΑΡΑΔΕΣ !

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΑΤΕ ΤΟ ΚΡΥΟ  
ΜΕ ΤΙΣ ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΦΑΝΕΛΛΕΣ  
**THERMOFAN (ΘΕΡΜΟΦΑΝ)**



**THE THERMOFAN**

μαυτικώς, ή πολιτική «διακρίσεως σημαίας», την όποιαν άσκουν πολλαὶ χώραι, θά φθάσουμεν διαπορεύεταις ἐνώπιον πλήρους καταρρεύσεως τοῦ δόλου οἰκονομικού καὶ ἀποδοτικού συστήματος τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν. Κατά φυσικήν τούτου συνέπειαν, τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον θὰ ἐπιβαρυνθῇ δι' ἑντελῶς μὴ ἀναγκαίων προσθέτων δαπανῶν, αἵτινες διὰ ἐπιβαρύνουν εἰς τὸ μεταφορικὸν κόστος τῶν ἐμπορευμάτων. Τὰ  $\frac{3}{4}$  — ἀναφέρεται περαιτέρω — τῶν διακινουμένων ἄγαθῶν εἰς τὸν τομέα τοῦ διεθνοῦ ἐμπορίου, μεταφέρονται διὰ θαλάσσης καὶ τοῦτο ἐμφανίζει πόσον ζωτικά εἶναι αἱ Ικαναὶ καὶ οἰκονομικαὶ θαλάσσαι μεταφοραὶ διὰ τὰ παγκόσμια συμφέρεντα. Κατά τὰ τελευταῖα, δῆμος, ἔτη, πεντήκοντα περίπου χώραι ἔνηργησαν, διόπει τὸ πλοίον τῆς έθνικῆς των σημαίας φορτία, ἀτίνα κανονικῶς θὰ περιήρχοντο εἰς Ικανωτέρους διαχειριστάς πλοίων, ἀνεξαρτήτως σημαίας.

Σχολιάζουσα ή ἔκθεσις τὰς δυσκολίας ποὺ ἀντιμετωπίζει η βρετανική ναυτιλία, προδίνει ἕκ νέου εἰς ἐπισκόπησιν τῆς καταστάσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ἐπαναλαμβάνει τὰς ὑποθληθείσας κατ' Ἰανουάριον πρὸς τὴν βρετανικὴν κυβέρνησιν συστάσεις. Τονίζεται εἰς τὴν ἐπισκόπησιν, διτὶ η «διάκρισις σημαίας», αἱ ἐπιχορηγήσεις καὶ αἱ ἀπολλαγμέναι φορολογίας «εσημαία εύκολιάς», αὐξάνουν τὴν ἀνάποσχιαν διὰ τὴν θέσην τοῦ βρετανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ήτις καὶ θὲ ἐπιδεινωθῆ, ἀν τὸ κράτος δὲν προθυμοποιηθῇ νὰ βοηθήσῃ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. 'Η βοήθεια αὕτη — καθ' & ὑποδεικνύεται — πρέπει νὰ προσλάθῃ τὴν μορφὴν νέας δράσεως πρὸς καταπολέμησιν τῶν «σημαιῶν εύκολιάς» — ἐν ἀνάγκῃ καὶ δι' ἀντιποιών — καθὼς ἐπίσης καὶ τὴν μορφὴν χρηματικῆς ἐνισχύσεως καὶ ἀνακουφίσεως ἀπὸ τὰς φορολογίας.

Εἰδικώτερον, ως πρὸς τὸ θέμα τῆς φορολογίας, η ἔκθεσις τονίζει: «'Ηδη, ὅτε ύφιστανται σημεῖα ἀναβιώσεως τῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν μακροχρόνιον ὑφεσιν, τὴν ὅποιαν διῆλθε, ἐπείγουσα ἀνακύπτει η ἀνάγκη, διπά τὸ κράτος προσθῇ εἰς ἀναθεώρησιν τῆς φορολογίας. 'Οταν ἐπαρκῶς βελτιωθῶν αἱ συνθῆκαι διὰ τὴν παγκόσμιους ναυτιλίαν, ὅστε αὕτη ν' ἀποκομίζῃ καὶ πάλιν κέρδη, τότε ὁ συναγωνισμὸς ἐκ μέρους τῶν σημαιῶν εύκολιάς» θὰ ἐπέλθῃ ἐν πλήρει τῇ δυνάμει του, ὅπότε καὶ θὰ παραστῇ ἀνάγκη νὰ ἀντιμετωπισθῇ». 'Απὸ πλευρᾶς ἔξ αὖτοῦ ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ζητεῖται, διπάς η παρεχομένη ἀδεια ἀποσθέσεως τῶν 40% τοῦ κεφαλαίου αὐξῆθῃ καὶ παγιωποιηθῇ, ως ὑποδοθήσις προγραμμάτων βελτιώσεων καὶ ἀντικαταστάσεων. Τονίζεται, διτὶ καὶ τὸ μέτρον τοῦτο ἀποτελεῖ περιωρισμένην βοήθειαν διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τοὺς κατέχοντας δίλγα σκάφη καὶ συνεπῶς μὴ ἀντιμετωπίζοντας συνεχεῖς ναυπηγικὸν πρόγραμμα. 'Ενα ἐκ τῶν ἐλπιδοφόρων χαρακτηριστικῶν τοῦ 1960 — καταλήγει η ἔκθεσις — ἀνεφέρετο εἰς τὴν μείωσιν τοῦ παρωπλισμού τοννά. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ βελτιώσιν συνέβαλον η χαλάρωσις

τοῦ ρυθμοῦ παραδόσεως νεοτεύκτων μονάδων καὶ η διάλυσις παλαιᾶς χωρητικότητος.

## ΤΟΥΡΚΙΑ

### ΟΙ ΤΟΥΡΚΟΙ ΦΟΡΟΛΟΓΟΥΝ

'Ως μᾶς πληροφορεῖ τὸ ἐν Κωνσταντινούπολι πόλει Γραφείον τοῦ κ. Σ. Λιτοπούλου, η ἔκει Οἰκονομικὴ Ἐφορία ἀνεκοίνωσε διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 3072 (τῆς 2.2.6.1) ἐγκυλίου της, διτὶ, κατόπιν ἐπικυρώσεως σχετικοῦ νόμου «περὶ κερδῶν», ἐρέχης δλα ἀνεξαρτήτως τὰ ἔνα πλοῖα, ὑπόκεινται εἰς καταδολήν φόρου 7.40% ἐπὶ τῶν ἐκ Τουρκίας πραγματοποιούμενών ναύλων, εἰσιτηρίων καὶ λοιπῶν εἰσπράξεών των.

### ΤΑ ΕΥΦΛΕΚΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΕΙΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

Εἰς ἀνακοίνωσιν τοῦ Μονοπαλίου τοῦ λιμένος Κωνσταντινούπολης (ἀπὸ 13ης Φεβρουαρίου), τονίζεται διτὶ, δισα πλοῖα φέρουν εὐφλεκτον φορτίον. Η δέματα εὐφλεκτου φορτίου, δθείλουν νὰ ἔχουν ιδιαίτερον δηλωτικὸν διὰ τὸ εὐφλεκτον φορτίον των η τμῆμα εὐφλεκτου φορτίου των, ὅπερ ἐπίσης δένον νὰ εἶναι ἐστοιχαγμένον κατὰ τοιούτον τρόπον, ὥστε νὰ ἔχει φορτώνεται πρῶτον. "Αγ τὸ εὐφλεκτον φορτίον εἶναι κάτωθι, ἀλλού ἀκινδύνου φορτίου, τότε τὰ πλοῖα θὰ ὑποστοῦν τὴν δαπάνην, ἀλλὰ καὶ τὴν καθυστέρησιν, νὰ ἔχορτωσουν δλόκληρον τὸ ὑπὲρ τὰ εὐφλεκτα φορτίον των ἔξωθι τοῦ λιμένος.

### ΑΓΟΡΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ

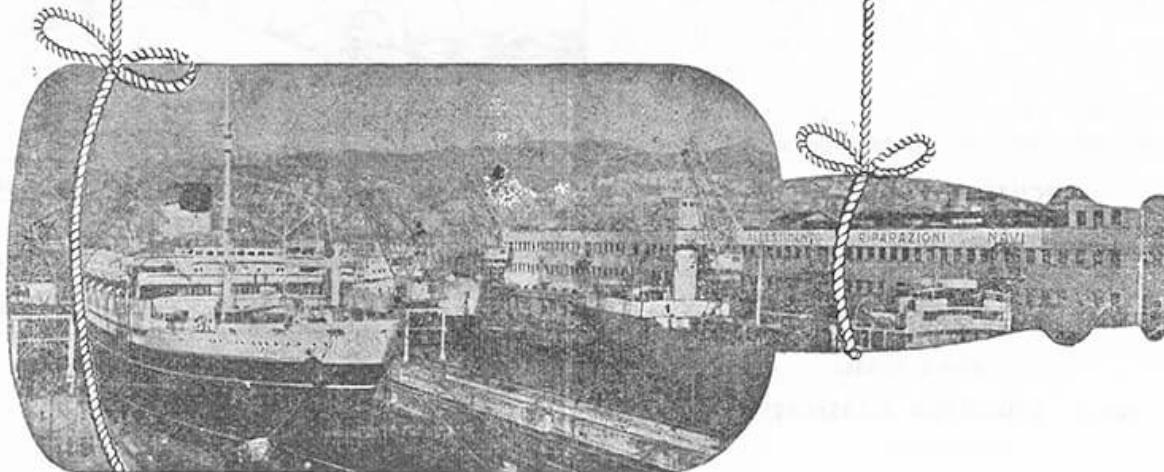
Μετὰ πάροδον μακρού χρόνου, ἐνθρανίσθησαν καὶ πάλιν οι Τούρκοι εἰς τὴν διεθνή ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, μὲ ζήτησιν χωρητικότητος. Πράγματι ἀνηγγέλθη πρὸ τινῶν ήμερών η ἀγορά τοῦ ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Pentakotla», ἀντὶ τιμῆς 92.500 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβήση εἰς Ἰνδίας τὸν προσεχῆ Απρίλιον. Πρόκειται περὶ σκάφους 6.672 τ. γκρόδης η 9.650 τ. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1946, μὲ σερδεύ τοῦ 1959.

'Αφ' ἔτερου δύο παρήλια τουρκικά φορτηγά ἐπωλήθησαν εἰς Γιουγκοσλαύου διαλυτάς, μὲ παράδοσην Μάρτιον — 'Απρίλιον. Τὸ ἔν εἶναι τὸ φορτηγὸν «Μεχμέτη» (εχ «Βασιλείος Δεστούνης») 3.434 π. καὶ ναυπηγήσεως 1912, πωληθὲν ἀντὶ 30.000 λιρῶν καὶ τὸ ἔπερον εἶναι τὸ «Νουρφάν» 3.155 τ. γκρόδης καὶ ναυπηγήσεως 1904, πωληθὲν ἀντὶ 28.500 λιρῶν.

'Εξ αὖτοῦ, ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βέζερ καθειλκύσθη τὴν 5ην Ἰανουάριον διὰ τουρκικὸν λογαριασμὸν τὸ φορτηγὸν «Bodrum» 4.450 τ. γκρόδης η 6.200 τόνων d.w., ἀδελφὸν τῶν «Φετιγιέ» καὶ «Μπουγκάλ». Φέρετ τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον πρύμνηθεν καὶ ἐφωδιάσθη διὰ τὴν πρόωσίν του μὲ δύο μηχανᾶς M.A.N., μὲ μειωτήρας στροφῶν, δυνάμεως 1.890 πόππων εἰς τὰς 270 στροφάς κατὰ λεπτόν. "Ενα ἀκόμη ἀδελφὸν αὐτοῦ σκάφος τελεῖ ὑπὸ κατασκευῆν.

O A R N

*Genoa's most efficient repairers*



O.A.R.N. has the oldest repair yard in Genoa, although the equipment for all hull and engine repairs is thoroughly efficient and up-to-date. Here, all types of ships are guaranteed expert attention in every field of mercantile engineering.

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

Vessel Repairs, Re-Fitting, Re-Conversion (Ansaldo's Organisation)



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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27  
ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-058  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩΝ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΑΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD &amp; CO. LTD.

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

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ

Προχωρεῖ μὲν γοργόν ρυθμόν, εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία», τοῦ Σκαραμαγκά, ἡ μετασκευὴ καὶ ἐπιμήκυνσις τοῦ πρώτου τάνκερ «T.2» τῶν 16.000 τόννων, εἰς φορτηγὸν ἔπροσθι φορτίου χῦμα τῶν 22.000 τόννων d.w., διὰ τῆς προσθήκης νέου μεσαίου τρήματος. Παρὰ τὴν αὔξησιν τῆς χωρητικότητος τοῦ σκάφους κατὰ 40% περίπου, ἡ ταχύτης του θὰ παραμείνῃ ἡ ίδια, ἢτοι ἡ τῶν 15.5 ὡς 16 κόμβων, κενὸν φορτίου. Τὸ μετασκευοζόμενον σκάφος θὰ καθελκυσθῇ τὸν προσεχῆ Μάιον καὶ θὰ παραδοθῇ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας του ἐντὸς τοῦ θέρους. Μετὰ τὴν καθέλκυσιν, τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» θὰ συνεχίσουν ὅμοιας μετασκευάς καὶ ἄλλων «T.2», μὲν ρυθμὸν ἐνὸς πλοίου ἀνά τετράμυνον.

'ΑΦ' ἔτερου μεταξὺ 5ῆς καὶ 20ῆς Φεβρουαρίου ἔξετέλεσαν ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία» τὰ κάτωθι πλοία: «Πατρίς» (λάινερ) 18.400 τ. γκρός (ἐπισκευαὶ μηχανῶν, διαμερισμάτων καὶ ἐγκαταστάσεων δεξαμενῶν ὑδατος). «Νέας Λάιον» 24.700 τ., δόλλανδικὸν (δεξαμενισμὸς καὶ ἔξαγωγὴ τελικοῦ ἄξονος). «Γουόρλντ Ινφλούενς» 40.500 τ., λιθεριανὸν (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις καὶ δεξαμενισμός). «Εριέττα» 13.161 τ., ἐλληνικὸν (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Άστρον» 10.700 τ., παναμαϊκὸν (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπισκευαὶ). «Ζιόν» 9.855 τ. γκρός, ἐδραϊκὸν καὶ «Πήγασος» 10.650 τ., ἐλληνικὸν (δεξαμενισμὸς καὶ ἔξαγωγὴν τελικοῦ ἄξονος). «Χίος Πάτιονη» 15.020 τ., λιθεριανὸν (γενικὴ ἐπιθεώρησις καὶ ἐπισκευαὶ μηχανῶν). «Γουόρλντ Μπιούτη» 46.005 τ., λιθεριανὸν (ἐπισκευὴ στυπιοθίπτου τελικοῦ ἄξονος). «Αχιλλεύς» 5.509 τ. γκρός, ἐλληνικὸν (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Γουόρλντ Γκρέιτς» 32.570 τ., λιθεριανὸν (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). «Άμφιτρίτη» 1.000 τ., ἐλληνικὸν (καθαρισμὸς δεξαμενῶν φορτίου). «Σαδίνια» 33.100 τ., ἐλληνικὸν (ἐπηρίσια καὶ εἰδικὴ ἐπιθεώρησις). «Ομάδων II» 10.490 τ., ἐλληνικὸν (γενικὴ ἐπιθεώρησις καὶ ἐπισκευαὶ). «Αννα Μαρία» 1.162 τ. γκρός, ἐλληνικὸν (ἐπισκευὴ κυρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν). Καὶ «Κρεολή» 700 τ. γκρός, θωλωμαγός (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις). Ἐξετέλεσαν ἐπιστῆς εἰς Μέγαρα ἐπισκευάς τὰ τάνκερας: «Γουόρλντ Γιούνιτη» 31.745 τ., λιθεριανὸν (ἐπισκευάς σωλήνων φορτίου). Καὶ «Γουόρλντ Τρήτη» 16.460 τ., ἐλληνικὸν (ἐπισκευάς λεδήτων).

## ΑΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ ναυπηγεία Καπέλλε καὶ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οίκου Κουλουκούντη καθελκύσθη τὴν 14ην Φεβρουαρίου τὸ φορτηγὸν «Πολυδέκα η ζ» 10.450 τ. γκρός ἡ 14.500 τόννων d.w. Παρέστησαν εἰς τὴν καθέλκυσιν δὲ ἐν Χάγῃ Ἐλλην Πρεσβυτής κ. Βερύκιος καὶ δὲ εἰς Ρόπτερντας «Ελλην Πρόξενος». Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑψώθη ἡ Κυανόλευκος. Πρόκειται περὶ τοῦ τρίτου κατὰ σειράν ἀδελφοῦ σκάφους τῶν Ιδίων πλοιοκτητῶν. Τὰ δύο προηγούμενα ἥσαν τὸ «Κάστωρ», τελούν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ τὸ «Κάνοπος», τελούν ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ναυπηγεία.

— Εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Στηκουάντα κατασκευάζεται διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Αρμονία» (κ.κ. Μιχ. Φαφαλιός — Δημ. Πατέρας), δηζελοκύνητον φορτηγὸν χωρητικότητος 13.700 τόν. φορτίου. Μηχαναὶ Σούλτζερ, κατασκευῆς γαλλικῆς, 5.400 ἵππων. Ταχύτης 15 μιλίων. Τὸ σκάφος, καθελκυδένον κατὰ τὸν μῆνα Μάιον, θὰ ὑψώσῃ τὴν Κυανόλευκον καὶ θὰ ὀνομασθῇ «Αρμονία».

— Εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Βρέμης ἔτεθη πρὸς ἡμερῶν ἡ τρόπις ἐνὸς δηζελοκύνητου φορτηγοῦ τόν. 13.300, διὰ λογαριασμὸν τῆς Α.Ε. «Νέα Τύχη», Πειραιῶς.

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ Υπουργεῖον Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις πρὸς νηολόγησιν ἐν 'Ελλάδι, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔνων κεφαλασίων», διὰ τὰ κάτωθι σκάφη:

ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΕ ΠΛΗΡΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΑΝΑΘΕΤΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΙΝ  
ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΛΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΣ

**MARITIMA FINANZIARIA S.p.A. - TRIESTE - VIA ROSSINI No. 2**  
STEAMSHIP BROKERS AND AGENTS

1.— «Αργοναύτης» μπάλκ - κέρριερ (νεότευκτον) 14.000 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Οσεανόφερικ» (ἀντίπροσωπος ἐν 'Ελλάδι ὁ κ. Κωνστ. Παπαμακάριος).

2.— «Μπάρμπαρ Χρήστος» φορτηγὸν (πρώτην λιθεριανὸν) 9.923 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Σεκούριταντ» (διαχείρισις Ἀδελφῶν Λαμπού).

3.— «Αιτωνάς ο η» φορτηγὸν (πρώτην δόλλανδικὸν «Ζοννεγικ») 7.185 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Ντέλε Ετζέσος» (διαχείρισις κ. N. Βαλμᾶ).

4.— «Κάπται Τζών Λ.» μπάλκ - κέρριερ (νεότευκτον) 13.800 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Ελλανάδελ» (διαχείρισις Οίκου Ιω. Γ. Λιδανού).

5.— «Νορλάντια» φορτηγὸν (πρώτην λιθεριανὸν) 7.251 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖραν «Σίλετ» (διαχείρισις τῆς ἑταῖρας «Λέρος»), ἀντίπροσωπος ὁ κ. Ελευθ. Κ. Βενιζέλος.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Royal Emblem» 4.859 τ. γκρός, 9.000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 74.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ Μαρτίου εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Τὸ φορτηγὸν μας «Πάραλος ο» 1.640 τ. γκρός ἡ 3.200 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Σιθεράτου εἰς τὸν κ. Ἀγγελάκην ἀντὶ τιμῆς 58.500 λιρῶν. Τὸ δυναμα τοῦ πλοίου θὰ διατηρηθῇ.

— Τὸ καλυπτὸν ιταλικὸν συμφέροντα λιθεριανὸν φορτηγὸν «Sabrina» 7.070 τ. γκρός ἡ 9.959 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, μὲ λήξαστην τὴν ἐπιθεώρησην τού, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Σιθεράτου εἰς Σπέτζιαν.

— «Ἐπίσης ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ τὸ δηζελοκύνητον ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Welsh Prince» 7.381 τ. γκρός ἡ 9.970 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944. Τιμὴ ἀγορᾶς 140.000 λιρῶν καὶ παραλαβὴ εἰς Τίμιγχαμ.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ.κ. Ἀγγελικούσῃ καὶ Σια ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Malabar» 7.280 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς Λίδερπουλ ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου καὶ μετωνομάσθη «Ομόνοια».

— Τὸ μεταδιβασθὲν ἀπὸ τὴν ἑταῖραν «Ολμάντο» εἰς τὴν ἑταῖραν «Πανδία» κωσταρικανὸν φορτηγὸν μας «Μανολίτο» 7.210 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Μανεγκίνια» καὶ ὑψώσεται τὸν Λιδάνου.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Φραγκίστα καναδικὸν φορτηγὸν «Canuck Port» 7.143 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν πρὸ τῆς παρατηρησῆς τῆς Απωλείας 1943, μετωνομάσθη «Κούμα».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Απωλείας 1943, παραδοθὲν εἰς τὸν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Alison» καὶ ὑψώσεται τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν.

— Τὸ πωληθὲν εἰς «Ελληνας λιθεριανὸν φορτηγὸν «Οσεανό» 7.211 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Αγιον Φραγκίσκον μετωνομάσθη «Ορίεντ Λέικς». Η λιθεριανὴ σημαία διετηρηθήτη.

— Εἰς τὸν λιμέντα τοῦ Σάρμποργκ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων νορθγικὸν φορτηγὸν «Belray» 2.903 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1926 καὶ μετωνομάσθη «Αρτίγκας» τεθεν ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ιταλῶν λιθεριανὸν φορτηγὸν μας «Αρης» 2.687 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του εἰς τὴν Γένοβαν ὑψώσεται τὴν ιταλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Gabriele».

## ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΣ ΠΛΩΛΗΣΙΝ

Ἐτέθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν πρὸς πώλησιν τὰ κάτωθι φορτηγά μας:

— «Ντόνα» «Εντυ» 14.820 τόνων d.w. (κλειστὸν σέλτερ ντέκ), ἔμφορτον βύθισμα 30.4½ ποδῶν, μὲ μηχανάς Ντόξφορδ δυνάμεως 5.480 πτπων, καὶ ναυπηγήσεως 1957.

— «Παντοκράτωρ» (ἐπιμηκυνθὲν τὸ 1955 εἰς Μιτσουπίσι) μὲ σερβέν μόλις συμπληρωθὲν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν. Εξητείτο τιμὴ 475.000 δολλαρίων.

— Καὶ «Τζέννια» (λίμπερτο) 10.330 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ λήγουσαν τὴν ἐπιθεώρησην τοῦ τὸν Αύγουστον 1961. Εξητείτο τιμὴ 90.000 λιρῶν.

— Εξετείθη πρὸς πώλησιν καὶ τὸ ἀλιευτικὸν - ψυγεῖον «Εύαγγελος»

λίστρια III» 526 τ. γκρός ή 198 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1941, με άνακτασκευή τού 1958. Φέρει μηχανή B. και W. δυνάμεως 1.080 ίππων, κατασκευής 1957, άνωπτύσσει ταχύτητα 13 μιλίων και δισθέτει χώρον ψυγείου 250 τόννων. Προσφέρεται άντι 185.000 λιρών.

— Καὶ τὸ λιβεριανὸν τάνκερ «Κ ἀντι α» 20.333 τόννων d.w., ναυπηγήθη τὸ 1953 εἰς Κόμπε, μὲ σερβέ τοῦ 1957 ('Ιούνιον). Μηχαναὶ ἀτμοστρόβιλοι, δυνάμεως 8.000 ίππων, ταχύτης 14 μιλ. 48 — 49 τόν. φιούει διλ. Εξητέτο τιμὴ δολ. 1.250.000, μὲ ἀμεσον παράδοσιν εἰς Τζάκσονβιλ (Φλωρίδας).

#### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγόν μας «Μαργκαλάντε II» 7.060 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς 'Ιάπωνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 18 λιρῶν κατὰ τόννων ἔκποτίσματος.

#### ΤΑΞΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Ἀμαρυλλίχη, παναμαϊκόν, τόννων γκρός 7.201, ἀπὸ 8 Φεβρουαρίου 1961 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Π. Χριστοπούλου καὶ «Γκλόρια Δ.», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.250, ἀπὸ 22ας 'Ιανουαρίου 1961 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Νικ. Γεωργακοπούλου.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡφαλισμένων τὰ πλοῖα: «Ἄρης, λιβεριανόν, τόννων γκρός 2.787 ὡς πωλήθεν εἰς ἀλλοδαπούς, «Νάσιοναλ Τρέιντερ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 8.490, ὡς βυθισθέν, «Παναγία», λιβεριανόν, τόννων γκρός 16.009 ὡς ὑψώσαν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ «Καπετάν Μανόλης», σημαία Λιβάνου, τόννων γκρός 1.803 ὡς βυθισθέν.

Κατόπιν τῶν ὡς ἀνω μεταβολῶν τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν δοπίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθή εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 588, τόννων γκρός 5.870.640.

#### ΜΕΤΡΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. ἐνέκρινε σειρὰν μέτρων κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν, οἵτινες ἔξακολουθητικῶς δὲν ἐκπληρώνουν τὰς πρὸς τὸ 'Ιδρυμα ὑποχρεώσεις των. Τὰ μέτρα ταῦτα ἀφοροῦν συγκεκριμένως, τοὺς ὑπογράφαντας ἀπὸ ἔξαμηνος καὶ πλέον νέου τύπου συμβάσεις καὶ μὴ ὑποβαλόντας εἰσέτι καταστάσεις μετὰ τῶν ἀντιστοίχων

ἐπιπταγῶν εἰς τὸ Ταμείον, τοὺς καθυστεροῦντας ἐπίσης ἀπὸ μακροῦ τὴν ἔξοφλησιν εἰσφορῶν διὰ πλοία, τὰ ὅποια παραμένουν παρὰ ταῦτα εἰς τὴν ἀσφάλισιν καὶ τοὺς μὴ ἀνανεώσαντας μέχρι στιγμῆς, τὰς παλαιάς των συμβάσεις.

Αἱ ἀντίστοιχοι, εἰς τὰς τρεῖς αὐτὰς περιπτώσεις, ἀποφάσεις τοῦ συμβουλίου τοῦ 'Ιδρυματος, ἔχουν ὡς ἔξῆς:

Αἱ νέους τύπου συμβάσεις θεωροῦνται κατηγγελμέναι, ἐφ' ὅσον δὲν ὑπελθήσαν αἱ καταστάσεις καὶ αἱ ἀντίστοιχοι εἰσφοραὶ ἐντὸς ἐξ μηνῶν, διάστημα προβλεπόμενον ὑπὸ αὐτῆς ταύτης τῆς συμβάσεως. Εἰς τὴν περίπτωσιν κατὰ τὴν ὁποίαν ὑποβλήθενται αἱ καθυστερούμεναι καταστάσεις ἐντὸς προθεσμίας δέκα ημερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ ἐξαμήνου, αἱ συμβάσεις θεωροῦνται ὡς ἀνανεώμεναι. Εἰς τὴν ἀντίθετον περίπτωσιν, τὸ Ν.Α.Τ. θὰ γνωστοποιῇ τὴν ἐπελθοῦντα διάλυσιν τῶν συμβάσεων εἰς τὴν "Ἐνωσιν Ἐφοπλιστῶν καὶ τὴν Π.Ν.Ο.

Αἱ συμβάσεις τῶν πλοίων τῶν παραμενόντων εἰς τὴν ἀσφάλισιν τοῦ Ν.Α.Τ., παρὰ τὸ γεγονός ὅτι καθυστεροῦν τὴν ὑποβολὴν καταστάσεων καὶ τὴν ἔξοφλησιν εἰσφορῶν, θὰ καταγγελθοῦν τὴν 1ην 'Απριλίου 1961. Οὕτω χορηγεῖται νέα προθεσμία — ἡ προηγουμένη ἔξεπνευσε τὴν 31ην 'Ιανουαρίου 1961 — διὰ νὰ παρασχεθῇ χρόνος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν καὶ προβῇ εἰς τελευταῖον ὄχλησιν τῶν ὄφειλετῶν. Μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην θὰ γνωστοποιήται ἡ καταγγελία τῶν συμβάσεων, ὡς καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, εἰς τὴν "Ἐνωσιν Ἐφοπλιστῶν καὶ εἰς τὴν Π.Ν.Ο.

Τέλος, ὡς πρὸς τὴν περίπτωσιν τῆς μὴ ἀνανεώσεως τῶν παλαιῶν συμβάσεων διὰ νέων, τὸ συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπεφάσισε τὰ ἔξης: "Ἐφ' ὅσον ἡ πρεισιδοποίησις τῆς καταγγελίας τῶν παλαιῶν συμβάσεων ἐγένετο πρὸ τριμήνου ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν καὶ δὲν ὑπεγράφη ἐν τῷ μεταξὺ νέου τύπου σύμβασις, τότε καταγγέλλονται αἱ πρώται, εἰδοποιουμένων σχετικῶς τῆς 'Ἐνωσεως Ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο. 'Εάν, δῆμως, ἡ πρεισιδοποίησις τῆς καταγγελίας τῶν παλαιῶν συμβάσεων, ἐγένετο εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τῶν τριῶν μηνῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν, τότε αὗται θὰ καταγγελθοῦν κατὰ τὴν ἐπομένην λῆξιν τῶν, ἐφ' ὅσουν ἐννοεῖται, κατὰ τὸ μεσολαβοῦν διάστημα, δὲν ὑπογράφουν νέου τύπου συμβάσεις.

#### Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεφέρθη, ὅτι ἡ νέα διοίκησις τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἐλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας

## "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

συνεκροτήθη ώς έξης: Πρόεδρος κ. 'Ιω. Κουλουκουντής, 'Αντιπρόεδροι οι κ.κ. Μάρκος Λύρας και Δημ. Χανδρής, Σύμβουλοι οι κ.κ. Π. Χριστόπουλος, Ε. Κυριακίδης, Ι. Σ. Φαφαλίδης, Μ. Ξύλας, Μ. Λευτάκης, 'Ι. Δ. Πατέρας, Κ. 'Αθ. Χατζηπατέρας, Ν. Κομνηνός, Π. Μ. 'Αγγελος, Γ. Π. Μπισμπας, Ν. Σ. Βλασσόπουλος, Ν. Ι. Χατζηπατέρας και Ν. Ι. Νομικός.

#### ΤΟ NAYTIKAKON ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Κατ' άνακοίνωσιν έκ της 'Υπηρεσίας Οικονομικών Μελετών της Τραπέζης 'Ελλάδος, ή κίνησης τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγματικῶν πόρων κατά τὰ δύο τελευταῖς ἔτη, 1959 και 1960, έχει ώς ἀκολούθως εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων:

	1959	1960
Ναῦλοι ἐπιβατῶν και ἐμπορευμάτων .....	10.753	10.972
'Εμβάσματα ναυτιλομένων .....	24.391	29.596
'Εμβάσματα ἐφοπλιστῶν .....	17.524	29.605
'Ανεφοδιασμὸς — 'Επισκευα .....	3.161	2.823
Εισφοραὶ εἰς ἀσφαλιστικὰ Ταμεία .....	3.425	2.328
Φορολογία 'Εφοπλισμού .....	1.058	1.189
	60.312	76.513

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων προκύπτει ὅτι οι συναλλαγματικοὶ ναυτιλιακοὶ πόροι κατά τὸ 1960 ἡσαν ηὔημένοι κατά 16.201.000 δολλαρίων.

#### ΣΙΤΗΡΑ ΔΙΑ THN KINAN

Ἡ 'Ερυθρᾶ Κίνα ήγόρασεν, ώς γνωστόν, 28 ἑκατομμύρια μπούσελς σίτου και 12 ἑκατομμύρια μπούσελς κριθῆς, ἀπὸ τὸν Καναδᾶν. Αἱ πρώται φορτώσεις ἐπραγματοποιήθησαν τὴν 12ην Φεβρουαρίου εἰς Βαγκούνερ, ὅποθεν τὰ φορτηγά μας 'ΕΚ & ΣΤΩΡ' και 'ΝΙΚ. Πατέρας αὐτῷ παρέλασθν πλήρη φορτηγά κριθῆς. Διὰ τοὺς λιμένας ἐκφορτώσεως θά ἐλάμβανον διαταγάς εἰς πλὴν οι πλοιάρχοι τῶν δύο σκαφῶν.

#### Ο ΙΑΠΩΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝ

Τὴν 18ην Φεβρουαρίου ὑπεγράφη μεταξὺ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας και ἐκπροσώπου τοῦ 'Ιαπωνικοῦ Νηογνώμονος σύμβασις, διὰ τῆς ὁποίας ὁ ἐν λόγῳ Νηογνώμων θά ἐκδίη πιστοποιητικὰ ναυσιπλοῖας. Τὴν σύμβασιν ὑπέγραψεν ὁ Ἐλλάδος ἀντιπρόσωπος τοῦ 'Ιαπωνικοῦ Νηογνώμονος, 'Ιω. Κατσουλάκος, διστις ἐπὶ διεκατίαν εἰργάσθη εἰς τὴν ἐδῶ ἀντιπροσωπείαν τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

#### ΜΕ THN AYSTRALIAN

Τὰ 'Υπουργεία Ναυτιλίας, 'Εμπορίου και 'Εξωτερικῶν, μελετούν ἀπὸ κοινοῦ τὸ θέμα τῆς συνάψεως συμβάσεως ἐμπορίου και ναυτιλίας μετά τῆς Αύστραλίας, πρὸς καλυτέραν προστασίαν τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν και ἄλλων συμφερόντων.

#### NEOI DIPLOMATOUKOY

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ Α' τάξεως ἐπέτυχον οι κ.κ. Δημ. 'Αλιφαντῆς, Κων. 'Ακάλεστος, 'Εμμ. Βάρδης, 'Ιω. Γερέων, Εύ. Ζαννίκος, Δ. Κόμμας, 'Ηλ. Κικίλιας, Σ. Κοτίνης, Στ. Καλογερόπουλος, Φ. Λαούδης, 'Ιω. Μαναλέσσας, Δ. Μαυραγάνης, 'Αθ. Νέρης, 'Ηλ. Νικολινάκος, Στ. Παναγιωτίδης, 'Ιω. Ρώτας, Στ. Ρίκαρης, Γ. Στερνιώτης, 'Αρτ. Σκαραμαγκάς και 'Εμμ. Τζώρτζης.

Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ ἀτμομηχανικοῦ Β' τάξεως ἐπέτυχον οι κ.κ. Δ. Αύγερης, Ν. 'Αλιαφούζος, Γ. 'Αθανασίου, Β. Βαττικιώτης, Μ. Γερμενῆς, Γ. Γερόλυμπατος, 'Ιω. Εύσταθιον, Ν. Κουμερτάς, Δ. Κάμαρης, Ν. Κούκας, Σπ. Λούκας, Δ. Μαστρογιάννης, 'Ιω. Μπακούλης, Κ. Μήτρουρας, Μ. Μπαλλής, 'Ηρ. Νικολαΐδης, Δ. Πασχάλης, Μαρ. Παράδαλος, Πρ. Παναγιώτου, Δ. Παπαδόπουλος, Στ. Πανώριος, Π. Σάρδης, Δ. Συκιάς, 'Απ. Σπυράντης, Δ. Συμύρος, 'Ιω. Σιγάλας, Αύγ. Φύριος, Γ. Φουστέρης και 'Ηλ. Φιλίππου.

Ἐξ ἄλλου, διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως Β' τάξεως ἐπέτυχον οι κ.κ. 'Αν. Γερακάρης, Δ. Γελεκλίδης, 'Ιωσ. Δολαπτῆς, Γ. Κονούμης, Π. Καπάτος, 'Αν. Κοταράς, Π. Ντατσόπουλος, 'Ιω. Νίνος, Χρ. Μαρτζούκος, Ν. Παραδείσης, ΙΕΥ. Παπαδόπουλος, Εύθ. Ρέλλιας, Γ. Σουλιώτης, Εύθ. Τουρνατζῆς, 'Εμμ. Τζώρτζης, Γεώργ. Τζαμιτζῆς και 'Αθ. Χατζηβασιλείου.

Τέλος, διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ μηχανικοῦ ἐσωτερικῆς καύσεως Α' τάξεως ἐπέτυχον οι κ.κ. Στ. 'Ηλιάδης, 'Αν. Λιοντῆς και Δ. Ραυτόπουλος.

\*\*\*

Ἀπὸ τὸν πίνακα τῶν λαβόντων δίπλωμα Α' πλοιάρχου, τὸν δημοσιεύθητα εἰς τὸ προηγούμενον φύλλον μας, παρελήφθη τὸ ὄνομα τοῦ κ. Δ. Κάιλα.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Φεβρουαρίου ἔχορηγθησαν συντάξεις παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος και τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς μηχανικοῦ Παν. Εύσ. Καρπούζην, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 10 μηνῶν και 18 ἡμερῶν δρχ. 1.113 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερα πληρόματα: 'Οθωνα Β. Καραβῆνης Η. Μαρούλην, ναύκληρον, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν και 8 ἡμερῶν δρχ. 1.982 μηνιαίως, Τρύφ. Τ. Φιλίππιδην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 9 ἡμερῶν δρχ. 761 μηνιαίως, Κωνστ. Δ. Γιαμαρέλον, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 11 μηνῶν και 5 ἡμερῶν δρχ. 907 μηνιαίως, 'Αντών. Χρ. Πασσάνην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν και 11 ἡμερῶν δρχ. 579 μηνιαίως, 'Άλεξ. Σπ. Χαλικιάνην, ἀρχιμάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 5 μηνῶν και 12 ἡμερῶν δρχ. 2.042 μηνιαίως, Μιχ. Νικ. Χιώτην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν και 29 ἡμερῶν δρχ. 1.131 μηνιαίως, Δημ. 'Αντ. Σαρρήν, ἀρ-

χιερεμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 10 μηνῶν και μᾶς ἡμέρας δρχ. 1.742 μηνιαίως, 'Ιάκ. Ευ. Κεφάλαν, λιπαντήρην, μὲν ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 5 μηνῶν και μᾶς ἡμέρας δρχ. 1.032 μηνιαίως, Μιχ. Π. Μάρτην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 4 μηνῶν και 29 ἡμερῶν δρχ. 1.602 μηνιαίως, Νικόλ. Δ. Ζαφειράκην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 3 μηνῶν και μᾶς ἡμέρας, δρχ. 500 μηνιαίως, Κωνσταντίναν, δρφανήν ἀδελφὴν Φωτ. Κουλούρη, κυβερνήτου, μὲν ὑπηρεσίαν 32 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 12 ἡμέρων δρχ. 511 μηνιαίως, Νικόλ. Γ. Κουτσούτον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 9 μηνῶν και 26 ἡμερῶν δρχ. 1.068 μηνιαίως, 'Αντ. Κ. Κωστάρην η Κωστάρον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 4 μηνῶν και 13 ἡμέρων δρχ. 630 μηνιαίως, Κων. Β. Μονάκην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 2 μηνῶν και 3 ἡμερῶν δρχ. 765 μηνιαίως, Γεώργ. Θ. Τσιτσέλαν, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν και 17 ἡμερῶν δρχ. 482 μηνιαίως, Κων. Δ. Δημητρίου, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 6 μηνῶν και 27 ἡμερῶν δρχ. 576 μηνιαίως, Σπυρ. Γερ. Καμπιτζῆνη η Γεωργακάτον, θεμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 3 μηνῶν και 3 ἡμερῶν δρχ. 798 μηνιαίως, Νικόλ. Γ. Ρέκαν, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν και 9 ἡμέρων δρχ. 500 μηνιαίως, Σπυρ. Β. Σαμοΐλην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 11 μηνῶν και 23 ἡμερῶν δρχ. 500 μηνιαίως, Στυλ. Κων. Τέλλην, μαγειρῶν, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν και 11 ἡμερῶν δρχ. 1.725 μηνιαίως, Κων. Στ. Μαζαράκην, θεμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν 5 μηνῶν και 2 ἡμερῶν δρχ. 1.036 μηνιαίως, Μάρκον Ζ. Συπόλιτον, ναύλων, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 8 μηνῶν και 20 ἡμερῶν δρχ. 1.314 μηνιαίως, Δημ. Κων. Μπουράκην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν και 18 ἡμερῶν δρχ. 880 μηνιαίως και Νικόλ. 'Ιω. Βολασίκην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν και 8 ἡμερῶν δρχ. 941 μηνιαίως.

#### ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ

Συμφώνων πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὸ σύνολον τῶν ἀνέργων ναυτικῶν κατ' ἔλην τὴν χώραν, κατὰ τὸν μῆνα 'Ιανουαρίου 1961 ἀνήρχετο εἰς 4.925. 'Εξ αὐτῶν 111 ησαν ἀξιωματίκοι, ηποτε 18 πλοιάρχοι, 18 ἀπολογιστήρων, 6 ἀνθυποπλοίαρχοι, 11 μηχανικοὶ Α' τάξεως, 6 μηχανικοὶ Β', 15 μηχανικοὶ Γ', 1 μηχανικός ἐσωτερικῆς καύσεως Γ' τάξεως, 9 ραδιοτηλεγραφηταί, 14 οἰκονομικοὶ ἀξιωματίκοι και 13 φροντισταί, 3.153 προσοντούχοι ναυτικοί και 1.661 μῆπροσοντούχοι.

#### ΠΕΝΘ

#### ΔΗΜ. ΡΑΛΛΙΑΣ

Ἡ παλαιὰ φρουρὰ ἀράιωνε. 'Ἐνας ἀκόμη ἀπὸ τοὺς καλοὺς καραβούρηδες τῆς 'Ανδρου, οἱ Νικ. Ράλλιας, πλήρης ἡμερῶν — 78 ἔτῶν — ἀπεδήμησεν εἰς Κύριον. 'Απέθανεν εἰς τὰς 'Αθήνας και τὸ χώμα τῆς ἀγαπημένης του Γεννέτειρας, τῆς 'Ανδρου, τὸν ἐκάλυψε. Δὲν τὴν εἶχε ποτὲ ἐγκαταλείψει. Καθ' ὅλας τὰς πολεμικὰς και μεταπολεμικὰς περιπτετείας εἰς τὴν 'Ανδρον παρέμεινε. Τὴν ὑπέρτησης μὲ δῆλη του τοῦ πρόδημου διάσεισιν. 'Ἐπι' μαρκών σειρῶν ἔτῶν 18 πρόεδρος τῆς Κοινότητος ἐχρηματίσειν. Καλὸς χριστιανός, καλὸς οἰκογενειάρχης, καλὸς πολίτης, καλὸς ἐφοπλιστής και καλοκαγαθός ἀνθρώπως. Αὐτά χαρακτηρίζουν τὴν ζωὴν τοῦ μακαρίτου Ράλλια.

Διεκρίνετο διὸ τὰ αἰσθήματα τῆς φιλαλληλίας, διὰ τὸ θυμόσσοφον τοῦ χαρακτήρός του, διὰ τὴν ἀγάπην του πρὸς τὴν Πατρίδα.

Περὶ τοῦ Ράλλια διηγούνται, ὅτι τὸ σύνολον τῆς παναρματίκης σημαίας ἐπὶ ἐνὸς τῶν πλοίων του, ὃστε παριστάμενος εἰς ἀγγειλικόν λιμένα κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ σκάφους ἔχαιρετησε τοὺς ἐπιβαίνοντας συμπατριώτας του και στρεφόμενος πρὸς τὴν σημαίαν ἔξεδήλωσε τὴν ἀποστροφήν του διὰ τῆς γνωστῆς εἰς τοὺς 'Ελληνας χειρομίσασίας...

Πλείστοι σσοι αἱ περιπτώσεις, καθ' ὅς ἀπρόκαλύπτως διεδήλωνεν τὴν ἀπαρέσκειάν του διὰ πράξεις, μὴ συμβιδαζομένας πρὸς τὴν ἔντιμον σκέψιν του και τὴν ἀγαθήν του διάθεσιν. 'Ητο ἐπιγραμματικώτατος. 'Ηγαπήθη, ὃσον ὀλίγοι, ἀπὸ τοὺς συμπατριώτας του, ἀπὸ σόλους ὃσοι τὸν ἐγνώρισαν και ἔξετίμησαν τὴν ἀκεραιότητα τοῦ χαρκτήρου του.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» ἀπευθύνουν τὰ βαθύτατα συλλυπητήριά των πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ οἰειμνήστου Ράλλια.

#### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

#### ΟΙ ΑΣΦΑΛΙΣΤΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν πρὸ ἡμερῶν ἔτησίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς 'Ενωσεως 'Ασφαλιστῶν, τοῦ Λιβερπούλ, ὁ πρόεδρος αὐτῆς κ. Τζών θιετύπωσε τὴν ἀποψιν, ὅτι τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων πρέπει ηδη νὰ ἔφθασεν, ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας, τὸ μέγιστον ἐπιτρεπόμενον δρίον. 'Αναφέρομενος εἰς τὰς 114 ἀπολείας πλοίων κατὰ τὸ 1960 — ἀντιπροσωπευσόμενας τὸ ἀνώτατον ἀπὸ τοῦ 1946 σημειωθὲν ρεκόρ ἀπωλεῖων — ὑπέδειξεν ιδιαίτερως περιπτώσεις, καθ' ὅς συγκρούσεις θεξαμενοπλοίων και ἔκρηξεις ἐπ' αὐτῶν, εἰχον ως ἀποτέλεσμα και βαρείως ἀπωλείας ἀνθρωπίνων ὑπάρχεσαν. Οι κινδυνοι πυρκαϊδῶν — εἰπε — και τὸ δυσμεταχείστον τῶν σκαφῶν πρὸς ναυσιπλοῖαν, ἀποτελοῦν δύο ἀπόφεις, αἵτινες ἀναγκάζουν τινὰ νὰ διερωτᾶται, μήπως τὸ μέγεθος τῶν σκαφῶν αὐτῶν ὑπερβαίνει τὰ ορια ἀσφαλείας.

\*\*\*

«ΘΕΤΙΣ» (ἀλιευτικόν, 120 τόνων): Κατευθυνόμενον ἐκ Πειραιῶς εἰς

τὰ παράλια τῆς Βορείου Αφρικής πρὸς ἀλιείαν, κατεποντίσθη εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Λιβύης τὴν δην Φεδρουαρίου, κατὰ τὴν διάρκειαν σφοδροτάτης τρικυμίας. Ἐκ τῶν ἔνδεκα ὄντων τοῦ πληρωμάτος διεσώθη μόνον ὁ μηχανικὸς Δημ. Νικολακόπουλος, κατόπιν πολυμέρου παραμονῆς του εἰς σχεδίαν. (Φεβρ. 6 — 20).

«ΑΕΛΛΩ» (λιβ. δεξ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς ὁμίχλης εἰς τὸν ποταμὸν Σέλντ προσήραξε τὴν 19ην Φεδρουαρίου εἰς ἕνα βελγικὸν ὄντατοφράκτην, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μὲ τὴν βοήθειαν ἔνδεκα ρυμουλκῶν. Κατὰ τὴν προσπάθειαν ἐδιέτισθη ἐν ἀπὸ τὰ ρυμουλκὰ καὶ ἐπιγύγασαν ὁ πλοίορχος καὶ ὁ μηχανικὸς του. Βραδύτερον τὸ ρυμουλκὸν ἀνειλκύσθη. Τὸ «Αελλώ» μετὰ τὴν ἀνειλκύσθη τοῦ συνεκρύσθη ἀλληλοδιαδόχως μὲ δύο πλοῖα, ὑποστάνταν ἐλαφρᾶς ζημίας. (Φεβρ. 19 — 20)

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ»: Κατὰ τὸ ταξίδιόν του ἀπὸ Σηματτήλιον εἰς Καλκούπτων ὑπέστη ζημίας ἐκ τρικυμίας εἰς τὰς σωληνώσεις καὶ τὰς ὑπερκατασκευαῖς. Θά ἐκτελέσῃ τὰς ὑποδειχθείσας ἐπισκευὰς εἰς τὴν Καλκούπτων. (Φεβρ. 14)

«ΑΝΤΩΝΗΣ»: Προερχόμενον ἐκ Πόρτλαντ ("Op.") κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν μὲ ζημίας τοῦ φορτίου του (ξυλεία καὶ παλαιοσίδηρα) ἐκ τρικυμίας. (Φεβρ. 16)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ» (λιβερ.): Ἐδεξαμενίσθη εἰς Χιτάσι τὸ πρὸς ἀντικαταστασιν ὡρισμένου ἀριθμοῦ ἐλασμάτων του, βλασέντων ἐκ βαρείας τρικυμίας. (Φεβρ. 18)

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβ. δεξ.): Ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου διὰ Πόλσμπορρω προσήραξε τὴν 22αν Φεδρουαρίου παρὰ τὸ φαρόπλοιον τοῦ κόλπου Ντελάγουσα, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπόμενην. (Φεβρ. 22 — 23)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ» (λιβ. δεξ.): Κατευθυνόμενον εἰς Κιλόγκ προσήραξε τὴν 19ην Φεδρουαρίου εἰς θέσην πλάτους 10.2 Β. καὶ μῆκους 72.13 Α., ἀλλ' ἀνειλκύσθη, ἀφοῦ ἔριψεν εἰς τὴν ἥλασσαν 5.000 τ. πετρελαίου. Τὸ σκάφος θὰ ἀνεψωρεῖ δι'. "Αὐτεν πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευὴν ἔκτεταμένων ζημιῶν του. (Φεβρ. 19)

«ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ» (δεξαμ.): Ἀπετέλεσαν ἐκ Σαγκάκης μὲ 9.000 τ. πετρελαίου διὰ Πλατζού πρὸς ἐκφόρτωσιν, προσήραξεν εἰς Μούζι Μπάρ. Διὰ τὴν ἀνειλκύσθη τοῦ παρέστη ἀνάγκη ἐκφόρτωσες τμῆματος ἐκ τοῦ φορτίου του εἰς ἔτερον τάνκερ. (Φεβρ. 17)

«ΚΑΙΤΗ Β.» (Λιβάνου): Λόγω τρικυμίας, ἀνέμενε κενὸν εἰς Μπουγιούν Ντερέ τὴν βελτίωσιν τοῦ καιροῦ, διὰ νὰ προχωρήσῃ πρὸς τὴν Χερσόνα. Δις ἀπεπειράθη νὰ ἀποπλεύσῃ καὶ ἐπόδισης. Κατὰ τὴν τρίτην ἀναχώρησιν του ἐνεπλάκη εἰς τὰ φράγματα τοῦ ἑκεὶ ναρκοπεδίου, ἀλλ' ἀπέπλευθερώθη μόνον του. "Ανελθήθη εύθυνη διὰ τὰς ἔνδεχομένας ζημιὰς τοῦ φράγματος καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Χερσόνα. (Φεβρ. 14 — 16)

«ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ»: Κενόν, προσήραξεν εἰς τὸ 2ον χιλιόμετρον τῆς βορείου διώρυγος τοῦ Μπουένος "Αὔρες, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μετὰ πεντάρων, τῇ βοηθείᾳ τριῶν ρυμουλκῶν. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστη ζημίας καὶ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας. (Φεβρ. 9)

«ΚΕ·Ι·Π ΔΡΕΠΑΝΟΝ»: Προσηραγμένον ἔγγυς τῆς Νέας Υόρκης. Μετὰ τμηματικὴν ἐκφόρτωσιν καὶ διὰν εἰχον παραμείνει εἰς τὸ σκάφος μόνον 3.000 τ. φορτίου, ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυστις. Τὸ πλοῖον, ἐν συνεχείᾳ, ἐδεξαμενίσθη εἰς Χομπόκεν δι'. ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευὴν. Χρήζουν ἀντικαταστάσεως 75 ἐλάσματά του, δέννεν δὲν νὰ ἐπισκευασθῶν καὶ ἐπέραι σοθαραὶ ζημιαὶ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ σκάφους καὶ τὰ διπύθμενα. (Φεβρ. 10 — 15)

«ΚΙΤΓ ΜΙΝΩΣ»: Προερχόμενον ἐκ Τάμπας κατέπλευσεν εἰς Κόμπε τὴν 20ην Φεδρουαρίου μὲ ζημίας ἐκ τρικυμίας καὶ ἀνεχώρησε τὴν ἐπόμενην διὰ Μόζι. (Φεβρ. 20 — 21)

«ΚΙΣΣΑΒΟΣ» (δεξαμ.): Κατέπλευσε τὴν 21ην Φεδρουαρίου εἰς Βαλτιμόρην πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν του. (Φεβρ. 21)

«ΚΛΕΑΡΧΟΣ»: Προσήραξεν τὴν 24ην Φεδρουαρίου εἰς τὴν είσοδον τοῦ κόλπου τῆς Ακάμπα. "Ανελκυσθὲν ὑπὸ τοῦ δανικοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Σβίτσερ», πλέει ἡδη πρὸς τὸ Σουέζ, ἐνώ εἰσρέουν ὑδαταί εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ πρωραίον κύτος του. Τρεῖς ἀντλίαι ἐργάζονται συνεχῶς διὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν εἰσρεόντων ύδατων. (Φεβρ. 24)

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ»: Κατέπλευσεν εἰς Κόμπε, ὅπου καὶ ἐπιθεωρήθη πρὸς ἔξακριδων ζημιῶν του ἐκ τρικυμίας. "Υπεδείχθησαν ἐπισκευαῖς εἰς διάφορα σημεία τοῦ σκάφους, εἰς τὰς σωληνώσεις καὶ εἰς τὸν δεξιὸν λέντρα.

(Φεβρ. 11)

«ΜΕΝΙΤΕΣ» (παναμ.): Συνεστήθη ἡ ἐκφόρτωσις εἰς Γιβραλτάρ ὁ λοκήρου τοῦ ἐξ 8.700 τ. μεταλλεύματος φορτίου του. Εύρεθη θιαρροὶ εἰς τὸ Νο 3 διπύθμενον καὶ ὑπεδείχθη νὰ πλέυσῃ τὸ σκάφος ὑπὸ συνδεσίμων εἰς Κάδις πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκευὴν. (Φεβρ. 13)

«ΜΕΡΚΟΥΡΥ» (δεξαμ.): "Εμφόρτον ἐστημένη τὴν 11ην Φεδρουαρίου εἰς σωληνά καυσαερίων τῆς κυρίας γεινητρίας, δύο δὲ μέλη τοῦ πληρώματος, ὑποστάντα ἔγκαυματα μετεέρθησαν διὰ μεταγωγικοῦ τοῦ Π.Ν. εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα διὰ νοσοκομειακὴν περίθαλψιν. Τὸ σκάφος κατέπλευσε τὴν 14ην Φεδρουαρίου εἰς Βαλτιμόρην (Φεβρ. 12 — 14)

«ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ»: "Εμφόρτον ἐξ Ἀμβούργου διὰ Κίναν συνεκρύσθη μὲ τὸ ισπανικὸν «Λάγκο Ένδλ» εἰς τὸ στόμιον τοῦ ποταμοῦ "Ελμπα, τὴν 11ην Φεδρουαρίου. Ελάσματα τινὰ τοῦ ἀλληλογνωμού παρὰ τὸ κύτος Νο3 ἐδάλβησαν. Τὸ σκάφος ἐπανέπλευσεν εἰς Ἀμβούργον δι'. ἐπισκευαὶς καὶ ἀπέπλευσεν ἐκ νέου τὴν 21ην διὰ τὸν προορισμὸν του. (Φεβρ. 11 — 21)

«ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ»: "Απὸ Γδύνιαν διὰ Τζακάρταν προσήραξε τὴν 21ην Φεδρουαρίου εἰς τὸ δυτικὸν ἀγκυροβόλιον τῆς Σιγκαπούρως, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ὅπερεις νὰ χωρίς νὰ υποστῇ ζημίας. Θὰ ἐπιθεωρηθῇ εἰς προσεχὴ δεξαμενισμὸν του, ἀπέπλευσε δὲ τὴν 22αν κατευθύνομεν εἰς τὸν λιμένα προορισμὸν του. (Φεβρ. 21 — 22)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ»: Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 22αν Φεδρουαρίου, μὲ ζημίας τὰς δύο ποιας ὑπέστη κατὰ τὸν πλοῦν του ἐκ βαρείας τρικυμίας. (Φεβρ. 22)

«ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ» (λιβερ.): "Εξάκειλε τὴν 17ην Φεδρουαρίου εἰς Ρόσλιν Ρᾶς καὶ ἔξεπεμψε σήμα κινδύνου, ὅπερ δῶμας βραδύτερον τὸ ἡκύρωσε. Τὸ σκάφος ἀνελκυσθὲν ἐπλευσε τὴν 18ην Φεδρουαρίου εἰς τὸ στόμιον τοῦ ποταμοῦ Σαϊγκόν. Εἰς τέσσαρα τάνκς τοῦ Νο4 καὶ Νο5 παρετηρήθη διαρροή, πιθανῶς δὲ καὶ εἰς τὸ πρωραίον τάνκην ἔρματος. Μετὰ τηματικὴν ἐκφόρτωσιν, τὸ σκάφος θὰ ἐδεξαμενίζεται εἰς Σαϊγκόν πρὸς ἐπισκευὴν. (Φεβρ. 17 — 18)

«ΠΟΡΤΑΡΙΑ»: "Εμφόρτον ἀπὸ Γδύνιαν διὰ Μπουένος "Αὔρες προσήραξε τὴν 17ην Φεδρουαρίου εἰς "Ιντιο Τσάννελ, ἀλλ' ἀνειλκυσθὲν ἐφύσε τὴν 19ην εἰς τὸν προορισμὸν του. (Φεβρ. 17 — 19)



## MARINE CHEMICAL PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"



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



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



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

and other quality products

**C. & H. SALES CO.**

80 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

TEL. HANOVER 2-6998

**DAWOOD & C°**

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.  
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Αν έξαιρεση τις τάς άμυρός ναυλώσεις άπό τὸν Κόλπον καὶ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν Ἰαπωνίαν (σιτηρά) καὶ τὸν αἰσθητὴν βελτίωσιν τῶν ναύλων ἀπὸ 9.30 πρὸ μηνὸς εἰς 10.55 καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς 10 δολλάρια (μεγάλα σκάφα), η ναυλαγορά ἐν τῷ συνόλῳ τῆς δὲν ἐνεφάνισε κατὰ τὸ β' 15θήμερον τοῦ Φεβρουαρίου κίνησιν ἀξιόλογον, χωρὶς βεβαίως τοῦτο νὰ σημαίνῃ, διὶ τὸ παύσεις νὰ εἶναι σταθερά καὶ λιαν ἐπιδιοφόρος διὰ τὴν αὔριον. Διὰ τὴν ἔκτιμησιν τῆς θέσεώς της ἀρκεῖ νὰ ληρῇ ὑπὸ διὰ τὴν διάστασιν τῆς θέσεώς της ἀρκεῖ νὰ ληρῇ ὑπὸ διὰ τὴν διάστασιν τῆς θέσεώς της.

Ζάχαρις ἀπὸ τὸν Κούβαν, λιπάσματα ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀφρικήν, τὸ Κόντινεντ καὶ τὴν Ἀδριατικήν, σιτηρά ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν καὶ πιθανῶς ἀπὸ τὴν Ἀργεντινήν — κινεζική ἀντιπροσωπεία διαπραγματεύεται ἐκεῖ τὴν ἀγοράν — καὶ τέλος ὁ ἐπιδηλητικὸς δύγκος τῶν μοντέρων δηζελοκινήτων φορτηγῶν, τῶν χρονοναυλωμένων διὰ μῆνας πολλούς, μέχρι καὶ τῶν δώδεκα, συνθέτουν μεταφορίους ἔργων, ὅπερ τώρα παρέχει εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἡ Κίνα. Καὶ πέραν αὐτῶν τῶν μεταφορῶν ἡ μεγάλη ζήτησις σιτηρῶν διὰ τὴν Ἰνδίαν, τὸ Πακιστάν, τὴν Ἰταλίαν (300 χιλ. τὸν ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν) καὶ διὰ τὴν Μέσην Ἀνατολήν (φορτία βιοθείας), τῶν παλαιοσιθήρων καὶ τοῦ γαιάνθρακος διὰ τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν κλπ. "Υπὸ τοιάντας συνθήκας δικαιολογεῖται ἡ αισιοδοξία, ὑποχωρούσας πῶς ἀπὸ τὴν συνεχιζόμενην συμμετοχὴν τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν σιτηρῶν.

"Η κατὰ τομῆς κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς εἶχεν ὡς κάτωθι:

Βόρ. Ἀ μερική — Καναδάς: Πλήν τῆς ὡς ἄνω ἀναφερομένης ζητήσεως τοννάς ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν, ἐκτεινομένης μέχρι τοῦ Ἀπριλίου, σκάφη ἐκλείσθησαν ἐπίσης διὰ τὴν Ἰνδίαν. Τὰ 73/9 ἐπληρώθησαν δι' Ἀπριλίου (δυτ. ἀκτὴν), ἐνῷ τάνκερ 20 χιλ. τὸν. ἐκλεισθήσθη εἰς τὰ 60/— γκρός - τέρμης. Τὰ τάνκερας ἐξησφαλίσαν τὴν ἐργασίαν τῶν σιτηρῶν διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 4 δολλάρια ἐπληρώνοντο φίο διὰ σκάφη ἀπὸ 12 — 23 χιλ. τὸν. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπίσης 58/—. Διὰ τὴν Γένοβαν 7.50 καὶ 7.65 δολλάρια καὶ διὰ τὴν Βραζιλίαν 7.50 καὶ 7.45 δολ. Διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν ἀρκετὰ σκάφη ἐκλείσθησαν δολ. 7.25 ἀπὸ Κόλπον. "Εἳναν ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντζ 50 σέντην δολ. λιγάντερον.

Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδης διὰ τὴν Ἀργεντινήν δολ. 5.80 (δύο ταξιδίων) καὶ διὰ Ρίον δολ. 5.25. Διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 8.40. "Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ τὴν Ἀγγλίαν 47/6 (Βαλτιμόρη δι' Ἐιδονυμάσου). Διὰ τὴν Αἴγυπτον δολ. 7. "Απὸ τὸ Σαΐν Τζέν — Χάλιφας 47/6 καὶ ἀπὸ "Αγιον Λαυρέντιου δι' Ἀγγλίαν 47/9. Παλαιοσιθήρα ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 108.000 δι' Ἰαπωνίαν καὶ 73 — 68.000 διὰ τὴν Ἰταλίαν.

Κίνησις ναυλώσεων ζωρᾶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ σιτηρὰ καὶ παλαιοσιθήρα. Διὰ τὴν Βενεζουέλαν σιτηρά δολ. 9 μὲ τὸ ἀνοιγμα τῆς διώρυγος. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν 83/9, μὲ συμπλήρωσιν 43/9 ἀπὸ τὸν "Αγιον Λαυρέντιον. Δεύτερον ταξίδιον 82/6 καὶ 42/6 ἀντιστοιχῶν καὶ δύο συνεχῆ ἀπὸ τὸ Πόρτο Τσάρτσιλ εἰς τὰ 50/—. Τέλος, ἐν ἀκόμη ταξίδιον ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας εἰς τὰ 83/— καὶ 43/—. "Αλλα ναυλώσις εἰς τὰ 85/— τὸ πρώτον ταξίδιον καὶ 83/9 τὸ δεύτερον καὶ τρίτον ἀπὸ τὸ Τσάρτσιλ δι' Ἀγγλίαν 51/3. Εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα ἐκλείσθη καὶ ἄλλο σκάφας ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Διὰ παλαιοσιθήρα ἐκλείσθησαν ἐκείθεν σκάφη δολ. 10 καὶ 10.10 διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ Βόρ. Γαλλίαν.

"Η κατάστασις τῆς ἀπουσίας ἐνδιαφέροντος διὰ ναυλώσεις ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν διετηρήθη, χωρὶς δύμως τοῦτο καὶ νὰ προδικάσῃ τὴν θέσιν τῆς ἐν λόγῳ ἀγορᾶς. "Ο χαμηλὸς ναῦλος τῶν 10.90 δολ. διὰ τὴν Αἴγυπτον δὲν φαίνεται νὰ ἐπαναληφθῇ. Διὰ τὴν ἀνατολ. ἀκτὴν Ἰνδίων ἐπληρώθησαν 70/— κατὰ 2/6 κάτω τὸ προγεγμένης ναυλώσεως. Συλεία καὶ γενικά ἀπὸ τὴν Βρετανικήν Κολομβίαν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν δολ. 111.000 (μέσας Απριλίου). Μαγνησίτης ἀπὸ Στόκον διὰ δυτ. ἀκτὴν Ἀγγλίας δολ. 8.75. Σιτηρά ἀπὸ τὴν Βρετ. Κολομβίαν δι' Ἰαπωνίαν δολ. 6.50 καὶ 71.500 κατ' ἀποκοπήν διὰ σκάφος 11 χιλ. τὸννων (628.000 κ. π. δέματα).

Ζωρότης φορτώσεων ἀπὸ τὸν Κούβαν. Διὰ Ρωσίαν τὰ περισσότερα φορτία ζαχάρων εἰς τὸν ἀμετάβλητον ναῦλον τῶν 60/— (Μάρτην Θάλασσαν). Διὰ τὴν Βαλτικήν 55/—. Συμβόλαιον 75 χιλ. τὸν. (δψιδῶν 25 χιλιάδων) ἐκλεισθήσθη μὲ τὸν αὐτὸν ναῦλον. Διὰ τὴν Κεϋλάνην 92½ σελλίνια φίο, Μάρτιον. Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ (Ροζάριο μὲ συμπλήρωσιν Βραζιλίαν) δολ. 8.50 καὶ πλακούτες ἀπὸ φυστίκια διὰ τὴν ιαπωνικὴν Μεσογείου ἀπὸ τὸ Σάντος δολ. 25.250 κατ' ἀποκοπήν.

Τὸ Πλάϊτ μὲ περιωρισμένην κίνησιν, πλὴν τῶν ναυλώσεων δι' Ἰαπωνίαν, αἴτιως ἔξικοις οὐθίστοις. Τὰ 90/6 ἐπληρώνοντο καὶ τὰ 102/6 διὰ τοὺς 67 κ. πόδας. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν 72/6.

"Απὸ τὴν Αύστραλίαν πολλὰ ὑπόσχεται ἡ αὔριον, ἐκτὸς ἐλάν τὰ τάνκερα φθάσουν μέχρις ἐκεὶ διὰ μεταφοράς σιτηρῶν. "Ηδη, ἐλέγετο, ἐξ δεξαμενοπλοίων ἐνσωλήθησαν δι' Ἰταλίαν εἰς τὰ 75/—, ἐνῷ διὰ τὰ συνήθη φορτηγά καὶ ἓνα μπάλκ - κέρριερ ἐπληρώθησαν 80/— ἐνως 85/—. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν λίμπερτον ἐνσωλώθησαν 82/6.

"Ορυζάς ἀπὸ τὴν Βιρμανίαν διὰ τὴν Κούβαν 68/6 καὶ ἀπὸ Σαϊγκόν διὰ Νοτιοσλαύαν 60/—. "Αραβόσιτος δι' Ἰαπωνίαν (3 λιμένες) ἀπὸ τὴν Φιλιππίνων διὰ τὴν Καλιφόρνιαν 12 καὶ 12½ σέντης τὸν κ. πόδα (δέματα) καὶ 18 σέντης διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὸ μπούκοτάξ τῶν πλοίων ποὺ ἀπασχολοῦνται μὲ τὰς Ἰνδίκας μεταφοράς, δυσκολίας θὰ προκαλέσῃ ὅχι μόνον εἰς τὴν ἀγοράν τῆς Μαρμάγκοα, ἀλλὰ καὶ γενικῶς τῶν Ἰνδιῶν. Πάντως, ἄνω τῶν 50/— ἐπληρώθησαν ἀπὸ Μαρμάγκοα διὰ τὸ Κόντινεντ. Τρία συνεχῆ ταξίδια δι' Ἰαπωνίαν 44/— καὶ διὰ τὴν Ἀδριατικήν — Μαύρην Θάλασσαν 46/—. Μαγκανέζα ἀπὸ Βιζαγκαπ-

τάμ διὰ Γάνδην 58/—.

"Απὸ τὴν Κίναν διὰ τὴν Κούβαν γενικὰ 68/6, μὲ ἐπιστροφὴν ζαχάρεως 91/6. "Απὸ τὴν Δυτ. Ἀφρικήν σιθηρομεταλλεύματα 37/6 διὰ τὸ Εμπειρ. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάνκαν διὰ τὸ Λέτερπόρ 28/— καὶ ἀπὸ Σάφφι δι' Ολλανδίαν 23/6. Σιτηρά ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ Λονδίνου 43/—. Γενικά διὰ τὴν Κούβαν λίρας κατ' ἀποκοπήν 17.000 καὶ ἐπιστροφὴ μὲ ζάχαριν εἰς τὰ 60/—. "Απὸ τὸ Κόντινεντ 62/3 διὰ λιπάσματα πρὸς τὴν Νότιον Κίναν.

**ΤΑ ΤΑΙΜ ΤΣΑΡΤΕΡΣ:** Μὲ τὴν ὀλίγην κίνησιν ναυλώσεων ἀπὸ τὸν Κινέζους — ἐκλεισθησαν δύο σκάφη εἰς τὰ 22/— δι' ἔως ἐνέας μῆνας — αἱ χρονοναυλώσεις ἥσαν ὀλίγαις. Ταξίδια ἀπλὰ δι' Αύστραλίαν ἀπὸ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 21/— ἔως 22/6. Διὰ τὸν Περσικὸν 18/9. Λίμπερτος ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ἰαπωνίαν δολ. 2.20, μὲ ἔνα πρέμιον δολ. 12.000 διὰ τὸ ἀφορτό μέρος τοῦ ταξιδίου. "Απὸ τὴν Βρετανικήν Κολομβίαν λίμπερτος ἐδέχθη δολ. 2.30 διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ καὶ μεγαλύτερον σκάφος δολ. 2.75 δι' ἔνα κυκλικὸν ταξίδιον Ειρηνικοῦ.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

"Ανώμαλος συνεχίζεται — παρὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον — ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ πετρέλαια. Είναι, δύμως, χαρακτηριστικὸν τῆς σταθερωτέρας υποδομῆς τῆς ἀγορᾶς τὸ γεγονός, ὅτι μικρὰ ζήτησις τοννάς ἀπὸ τὰς ἐταιρίας πετρελαίων προκαλεῖ κάποιαν ὀντατήσιν, ἐστω καὶ ἐλαφρά. Σημαίνει τοῦτο, ὅτι ἡ προσφερούμενη χωρητικότητα δὲν πιέζει, δύως ἀλλοτε, τὴν ἀγοράν καὶ ὅτι αἱ ἐταιρίαι δὲν ἡττούνται εὐκόλως νότια διαστηρών τὰ χαμηλά ἐπίπεδα τῶν ναυλών. Συνεργαζόμεναι αἱ ἐν λόγῳ ἐταιρίεις κατορθώνουν πάντως νὰ ἀντιμετωπίζουν τὴν ἐφοπλιστικὴν πίεσιν. "Αν, δύμως, ἡ παρούσα κατάστασις τῶν χαμηλῶν ναῦλων ἥθελε συνεχισθῆ, πολλὰ πλοία διὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸν παροπλισμόν.

Εἰς τὸν Περσικὸν λ.χ. Κόλπον τὰ 52½% κάτω τῆς Κλίμακος ἐπληρώνοντο. "Αλλ' οὐδὲν ὡς κάποια ζήτησις τοννάς ἐστημειώθη, οἱ ναυλωταὶ ἐπιλήρωσαν τὰ 50% δι' ἔγγυτέρας ἡμερομηνίας, διὰ νὰ ἐπαναληφθοῦν τὰ 52½% δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ δι' Ιταλίαν, διὰ φορτώσεις Μαρτίου. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 65 — 70% κάτω τοῦ οὐρανοκανού ναυλολογίου καὶ 45 — 50% κάτω τῆς Κλίμακος (σκάφος 27 χιλ. τὸν.).

"Ενδιαφέροντος ζωηρότερον ἐπέδεικνον διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ τὴν Μέσην Ἀνατολήν διὰ Βόρ. Ἀμερικήν. "Η ἄδεια εύρυτέρων εἰσαγωγῶν ἐλέγετο ὅτι ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τὴν νέαν Κυβέρνησιν. Τὰ 67½% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. ἐπληρώθησαν (Μάρτιον) ἀπὸ τὴν Σιδώνα.

"Απὸ τὸν Μαύρην Θάλασσαν διὰ τὸ Κόντινεντ (καθαρὰ) 25% κάτω τῆς Κλίμακος (Φεβρουαρίου). Συνεχὴ ταξίδια (τρία) δι' Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν ἐπληρώθησαν 70% κάτω τοῦ οὐρανοκανού ναυλολογίου μὲ ἔναρξην τέλος Απριλίου.

Εἰς τὴν Καραϊβικὴν υπεραπλαντικὰ ταξίδια ἐπληρώθησαν 65 — 60% κάτω τῆς Κλίμακος δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 57½% διὰ Νορδηγίαν. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 65% μὲ 62½% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., ἀμερικής φόρτωσις. "Ἐν συνεχείᾳ διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ 56% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. (Μάρτιον). Καθαρὰ διὰ τὴν "Ανατολήν" εἰς μικρὰ σκάφη 32½% κάτω τῆς Κλίμακος.

Τὰ ἀμερικανικὰ ἀκτοπλοϊκά — ἀπὸ Κόλπον διὰ Νόρδερν Ρέιντζ — μὲ σχετικήν τινα πτῶσιν καὶ αὐτά. Τὰ 40% καὶ 30% πλέον τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. ἐπληρώνοντο δι' ἀκάθαρτα φορτία καὶ τὰ 30% πλέον τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. διὰ καθαρά.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ησυχος ἐνεφανίσθη ἡ ἀγορά κατὰ τὸ δεύτερον ἥμισυ τοῦ Φεβρουαρίου, μὲ δίλιγας τὰς ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγάς καὶ τὰς τιμὰς τῶν ναυλών εἰκόνων εἰδῶν καὶ μηχανημάτων διὰ Κούβαν εἰς τὴν κατ' ἀποκοπήν τινῶν εἰδῶν καὶ μηχανημάτων διὰ Κούβαν εἰς τὴν κατ' ἀποκοπήν τινῶν εἰδῶν 17.000 φίο (σκάφη 9.500 τ.), διὰ φόρτωσιν Μαρτίου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μεταφοράν ζαχάρων ἐκ Κούβας εἰς Μαύρην Θάλασσαν 60/—. Βαρέα γενικήτατα ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν δι' Αγγλίαν 43/— φόρμη, Μάρτιον. "Απὸ Κωνσταντζίου διὰ μίαν δισταγήν 5.000 τ. χαλυβδίνων πάρθων διὰ Γένοβαν προσεφέροντο 28/— φίο, φόρτωσιν 15 — 31 Μαΐου. Φορτία 3.000 — 5.000 τ. ταιμένων ἀπὸ Κωνσταντζίου δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Αφρικῆς 35/— φίο, Μάρτιον. Ποιά τις ἐργασίας ὑπῆρχε καὶ ἀπὸ Βουλγαρίαν (ἀραβόσιτος) διὰ Δυρράχιου 30/— φίο, σκάφη τῶν 2.000 — 3.000 τ., Μάρτιον καὶ (ἡλιόσποροι) δι' Ανατ. ἡ Δυτικήν Ιταλίαν δολ. 6.50 φίο, Απρίλιον. "Απὸ Αλεξανδρέατων καὶ Μερσίνων, μία διαταγὴ 3.000 τ. βαμβακόπιττας διὰ τρεῖς λιμένας Δανίας ἐκλεισθή ἀπὸ γερμανικὸν σκάφος εἰς τὰ δολ. 9.25 φόρτη, Μάρτιον. Τέλος, διὰ 1.500 τ. ζαχάρεως ἀπὸ ἔνα τουρκικὸν λιμένα Μεσογείου δι' Ακάμπαν προσεφέροντο 37/6, διὰ φόρτωσιν Μαρτίου.

## Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ "Ναυτικού Επιμελητηρίου", τοῦ Λονδίνου, ἡ ἀργούσα ἀνά τὸν Κόσμον χωρητικότης τὴν Ἰην Φεβρουαρίου περιελάμβανε σκάφη 3.197.955 τ. γκρός, ἥπις καὶ ἐκάλυπτε τὰ 3% τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου. Τὴν Ἰην Ιανουαρίου ἐτέλους ἔν παροπλισμῷ σκάφη 3.304.911 τ. γκρός. Τὰ δεξαμενόπλοια ἀντέποντο 6% ἐπὶ τῆς δυνάμεως τοῦ στόλου τῶν τάνκερ, ἥσαν δὲ διλιγότερα κατὰ 70.060 τ. γκρός, ἔναντι τῆς Ἰην Ιανουαρίου. Τὰ παρωπλισμένα φορτηγά ξηροῦ φορτίου ἀνήρχοντο εἰς 1.328.648 τ. γκρός, μὲ ἐλαφράν τινα αὐξησιν ἔναντι τῆς

1ης Ιανουαρίου, όπερα έτέλουν έναν άργιο 1.291.752 τ. γκρός. Ή εν λόγω αργούσα χωρητικότης κατενέμετο εις τὰς κάτωθι κυριωτέρας σημαίας:

ΣΗΜΑΙΑΙ	1 Φεβρ.	1 Ιαν.	ΣΗΜΑΙΑΙ	1 Φεβρ.	1 Ιαν.
Λιδεριανή .....	747.745	759.031	ΕΛΛΗΝΙΚΗ .....	194.188	207.012
Βρετανική .....	657.840	615.332	Γαλλική .....	127.867	144.482
Ην. Πολιτειών .....	357.023	358.418	'Ολλανδική .....	48.579	48.579
Ιταλική .....	293.122	313.896	'Ισπανική .....	37.180	52.886
Νορβηγική .....	220.285	291.575	Δ. Γερμανίας ..	23.799	12.832
Παναμαϊκή .....	211.316	230.225	Σουηδική .....	17.736	15.735

### ΑΙ ΔΙΑΔΥΣΕΙΣ ΔΞΑΜΕΝΟΠΑΟΙΩΝ

Είναι χαρακτηριστική τῆς κρατούσης εἰς τὴν ναυλαγοράν τῶν πετρελαίων κρίσεως καὶ τῆς ἐλλείμεως προσοπικῆς διά μίαν ἀμέσως προσεχῆ βελτίωσιν, ἡ ὑπὸ τῆς ἔταιριας «Σὲλλα» τακτικὴ διαλύσεως σκαφῶν της, μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας καὶ μετρίας χωρητικότηος. Ἐπωλήθη πρὸ τίνος πρὸς διάλυσιν τὸ τάκερ «Σάν Σαλβαντόρ», ναυπηγήσεως 1950, ὅπερ ἥτο τὸ τέταρτον κατὰ σειράν τῆς ἴδιας ἡλικίας, ὅπερ διαλύεται. Κατὰ τὴν καθολικυν πρὸ τίνων μηνῶν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖσα «Βίκερς — 'Αρμστρογκ」 ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 65.000 τόνων d.w., ὁ γενικὸς διευθυντῆς τῆς «Σὲλλα Τάνκερς» ἐτόνισεν, ὅτι εἰς ἑκατὸν ἀποτελεσματικῶν τρόπων ἀντιμετωπίσεως τοῦ προβλήματος ποὺ πληθωρισμοῦ τῶν δεξαμενοπλοίων, ἔγκειται εἰς τὴν διάλυσιν τῶν παρηλίκων τάνκερος. Οἱ ἐφόπλισται, προσέθηκε, πρέπει νὰ χειρισθοῦν μὲ ἀποφασιστικότηος τὸ γεγονός τοῦτο καὶ νὰ προδούν εἰς διάλυσιν τῶν μικρᾶς ἔστω ἡλικίας σκαφῶν τῶν, ἀλλὰ μὲ περιωρισμένην τὴν συναγωνιστικὴν τῶν ικανότητα. Είναι γνωστόν, ὅτι ἡ «Σὲλλα» ἐπώλησε τὸ παρελθόν ἔτος 20 δεξαμενόπλοιά της, συνολικῆς χωρητικότηος 350.000 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὅποιων οὐδὲν ἥτο ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 16 ἐτῶν. "Ηδη ἀπεφασίσθη ἡ πώλησις καὶ ἐτέρων 16.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

### 'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ» (λιβ. δεξ.) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 18.500 τ. γεννημάτων διὰ Τουρκίαν δολ. 6.15 φίο, φόρτωσις 15 — 25 Φεβρουαρίου.

«ΒΕΝΤΣΙΑΡ» (λιβ. δεξ.) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 19.500 τ. γεννημάτων διὰ Τουρκίαν δολ. 6.15 φίο, φόρτωσις 22 — 25 Φεβρουαρίου.

«ΘΕΟΜΑΝΝΑ» ἀπὸ λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) δι' ισπανικὸν λιμενικοῦ Μεσογείου, δολ. 6.90, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 — 28 Φεβρουαρίου.

«ΘΕΟΠΑΝ» (λιβερ.) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Βραζιλίας δολ. 7.50, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σέντες, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΓΕΡΜΗΓΙΑ Σ. Μ.» (λιβ. δεξ.) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων διὰ Βραζιλίων δολ. 7.50, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σέντες, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.» ἀπὸ λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων διὰ Βραζιλίων δολ. 7.50, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σέντες, φόρτωσις Μάρτιου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς «Οράδια») ἀπὸ λιμένας Κόλπου 11.000 τ. γεννημάτων διὰ Βραζιλίων δολ. 8, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σέντες, φόρτωσις Φεβρουαρίου —

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑ-Ι-ΝΕΡ» (εχ. «Γουόρλεν Θάσου» ή Επερον) ἀπὸ λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείων Χάττερας, ἔξαιρουσένων 'Αλμπαν καὶ Νέας 'Υόρκης) 19.500 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 35/6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 3 — 13 Μαρτίου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΧΕΡΒΑΝΤ» (λιβερ.) ἀπὸ Νέαν 'Ορλεάνην 11.000 τ. ἀλεύρων διὰ Βενετίων — Ραβένων δολ. 7.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 — 31 Μαρτίου.

«ΠΛΑΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 14.000 τ. γαστινθράκων δι' Ιαπωνίαν δολ. 8.30, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Μάρτιου.

ΤΑΝΚΕΡ (τοῦ κ. Παπαδάκη) ἀπὸ λιμένας Κόλπου 17.000 τ. γεννημάτων διὰ Ρότερνταμ δολ. 4.07½ φίο, φόρτωσις 5 — 22 'Απριλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ» ἀπὸ λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 12.500 φίο, φόρτωσις 24 Φεβρουαρίου — 10 Μαρτίου.

«ΜΠΑΖΙΑ II» (λιβερ.) ἀπὸ Βαλτιμόρων 9.600 τ. γεννημάτων δι' Ειδονάρασθ 47/6, φόρτωσις 1 — 8 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΕΙΔΑΝ» λιδερ. (εχ. «Marshall») ἀπὸ λιμένον 'Ατλαντικοῦ (Βορείων Χάττερας) 9.200 τ. παλαιστοδήμων (472.000 κ. π. διὰ δέματος) διὰ Δυτικῶν Ιταλίων, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 68.000 φίο, φόρτωσις 27 Φεβρουαρίου — 13 Μαρτίου.

«ΕΒΗΚΟΥΗΝ» ἀπὸ λιμένας 'Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 13.000 τ. γεννημάτων δι' Αλεξανδρείαν ή Πόρτα Σαΐδ δολ. 7, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 13 — 28 Μαρτίου.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» ἀπὸ λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 9.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΣΙΑΕΡΒΕΝ» (λιβερ.) ἀπὸ Αγίου Λαύρεντον 9.500 τ. γεννημάτων διὰ Λονδίνου 43/9, ὃψῳ διὰ Λουάνη 45/9, ἐν διὰ Λονδίνων καὶ Ντάντονος 48/3 (τρία συνεχῆ τοισθίαι), ἔων διὰ Ντάντονος 25 'Απριλίου ἔων 10 Μαΐου.

«ΖΩΗΝ» ἀπὸ Τορόντο, μὲ συμπλήρωσιν εἰς 'Αγίου Λαύρεντον 9.500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' ἔνα ισπανικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 129.000 φίο, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΚΑΝΤΑΝΙ ΘΕΟ» (λιδερ.) ἀπὸ Μεγάλας Λίμνης 10.000 τ. κρήθης (τημῆα φορτίου) διὰ Δανίαν δολ. 11.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΣΚΩΤΙΑ» ἀπὸ Τάμπαν 9.300 τ. φωσφάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 8.50 φίο, φάσιν ἐν διὰ λιμένα φορτώσεως καὶ ἔνα ἐκφορτώσεως, μὲ 2.500 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 31 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τοῦ κ. Λιδανοῦ) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 19.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισαν — Ρότερνταμ δολ. 4, βάσιν ἐν διὰ λιμένα φορτώσεως, φίδιν 3.500 ἔξτρα, φίο, φόρτωσις 17 — 27 Μαΐου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.» ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου (ἔξαιρουσένων τοῦ Μπαρούς) 13.000 τ. γεννημάτων καὶ σόγια διὰ Μόζι — Γιοκοχάραν ρέιντς δολ. 9.75 ἐν διὰ λιμένα, μὲ 25 σέντες ἔξτρα δι' Εκατοντάριον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τριῶν τοιούτων, 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 Μαΐου — 15 'Απριλίου.

«ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ» ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 9.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 — 31 Μαΐου.

«ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ» (λιβ. δεξ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 9.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 Μαΐου — 5 'Απριλίου.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 10.000 τ. γεννημάτων διὰ δυτικής ἀπόκτην 'Ινδιάν 73/9, ἐν διὰ ναυτολίκην ἀπόκτην 'Ινδιάν 76/3, διών διὰ λιμένας τῆς ίδιας ἀπόκτης 2/6 ἔξτρα, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 — 15 'Απριλίου.

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιδερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντς 13.000 τ. σόγια χύμα δι' Ιαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 6 — 20 Μαΐου.

«ΑΠΟΛΛΩΝ» (λιδερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 12.500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 — 10 'Απριλίου.

«ΣΤΑΡΑΛΙΤΑ» (λιδερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 8 — 20 Μαΐου.

«ΝΤΟΡΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ» ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 27 Μαΐου — 20 'Απριλίου.

«ΡΥΘΜΟΣ» ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν δολ. 10.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5 — 20 'Απριλίου.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (εχ. «Stingaree») ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9.800 τ. γεννημάτων διὰ Βραζιλίων δολ. 7.45, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν 60 σέντες, φόρτωσις 10 — 25 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΝΕΚΡΑ» (λιδερ.) ἀπὸ Χάλιφας 9.550 τ. γεννημάτων διὰ Χούλη 47/6, μὲ συμπλήρωσιν εἰς 'Αγγλιαν Λαύρεντίου δι' 'Αγγλιάν 47/9, φόρτωσις 4 — 15 Μαΐου.

«ΔΕΦΙΝ» (λιδερ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9.500 τ. γεννημάτων εἰς σάκκους διὰ Περού δολ. 15, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (τάκερ) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 15.500 τ. γεννημάτων χύμα διὰ Δυτικῶν Ιταλίων δολ. 6.60, φόρτωσις 20 'Απριλίου.

«ΚΑΔΜΟΣ» (τάκερ) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων δι' Ιαπωνίαν διάσημος δι' Αμέρισαν — Ρότερνταμ ή 'Αμρετερνταμ δολ. 4 φίο, φόρτωσις 20 Μαΐου.

«ΚΑΡΙΠΙΜΑ ΥΟΥΑΙΗΝ» (λιβ. δεξ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 15.000 τ. γεννημάτων χύμα διὰ Αμέρισαν — Ρότερνταμ ή 'Αμρετερνταμ δολ. 4 φίο, φόρτωσις 20 Μαΐου.

«ΕΤΑΥΡΟΣ» (τάκερ) ἀπὸ Βρετανικής Κολορδίας — Κούζ Μπαΐνη ρέιντς 9.000 τ. γεννημάτων διάσημος δι' Αμέρισαν — Ρότερνταμ δολ. 4 φίο, φόρτωσις 25 Μαΐου.

«ΑΡΙΕ Χ.» (τάκερ) ἀπὸ Βρετανικής Κολορδίας ή ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου 9.000 τ. γεννημάτων διάσημος δι' Αμέρισαν — Ρότερνταμ δολ. 4 φίο, φόρτωσις 25 Μαΐου.

«ΠΑΡΙΣΙ Η.» (τάκερ) ἀπὸ Βρετανικής Κολορδίας — Κούζ Μπαΐνη ρέιντς 7 — 15 'Απριλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς έτ. Σουλανδρή) ἀπὸ Αντικήν 10.000 τ. γεννημάτων διάσημος δι' Αμέρισαν — Αμέρισης ρέιντς 6/6, ένα διό της Βρετανίας 7 — 15 'Απριλίου.

«ΑΣΧΗΜΙΝΑ Π.» (λιδερ.) ἀπὸ Ρίβερ Πλέιτ 9.500 θαρέων γεννημάτων διάσημος δι' Αμέρισαν — Αμέρισης ρέιντς 6/6, ένα διό της Βρετανίας 7 — 15 'Απριλίου.

«ΣΠΕΤΣΑΣ» (τάκερ) 9.800 τ. φορτίου εἰς σάκκους δι' Σάντος 5 — 15 δύο λιμένας Καρδίας — Βαρελώνης ρέιντς, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 25.250, βάσιν ἐν διὰ λιμένας ηλίας 26.000 διάσημος δι' Λαζαρίου φορτώσεως καὶ ἔνα διό της Βρετανίας 6 — 11 Μαΐου.

«ΣΤΕΠΑΝΟΣ III» ἀπὸ τὸ Οράν 1.200 τ. κριθῆς χύμα διά Τύνιδα 28/6, φόρτωσις τελή Φεβρουαρίου — ἄρχας Μαρτίου.

«ΤΖΟΕΡΝ ΒΙΤΤ» (γερμανικόν) ἀπὸ Κυμάσσι 1.100 τ. μεταλλευμάτων διά Μάντζεστερ 57/6 φίο, φόρτωσις τελή Φεβρουαρίου.

«ΘΩΜΑΣΑΣ Α.» ἀπὸ Θεσσαλονίκην 1.400 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Μασσαλίαν 25/—, φόρτωσις Φεβρουαρίου — Μάρτιου.

«ΦΛΩΡΑ Α.» ἀπὸ τὴν Σμύρνην 1.650 τ. ζαχαρέων εἰς σάκκους διά Τρίπολιν (Λιβ. δεξ.) 27/—, φόρτωσις τελή Φεβρουαρίου.

«ΟΛΓΑ» ἀπὸ τὴν Σμύρνην 1.700 τ. βάρδακος εἰς δέματος διά Κωνσταντζίου δολ. 8, φόρτωσις τελή Φεβρουαρίου — Λαζαρίου.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (εχ. «Clytie» — Λαζαρίου) ἀπὸ Ραβένναν 2.700 τ. φωσφάτων διά Σμύρνην 19/— φίο, φόρτωσις τελή Φεβρουαρίου.

«ΜΑΛΑΜΕΝ» (πανομ.) ἀπὸ Ραβένναν 1.400 τ. φωσφάτων διά Σμύρνην 19/— φίο, φόρτωσις τελή Φεβρουαρίου.

«ΜΑΡΜΙΝΑ» (εχ. «Αμπελος») ἀπὸ Σάντανη δολ. 1.400 τ. άραβοσίτου διά Ιαπωνίαν 20/— καὶ 2.000 τ. άραβοσίτου φόρτωσις.

«ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ» ἀπὸ Δυρράχιον 4.300 τ. μεταλλευμάτων χρωμάτων διά Κωνσταντζίου δολ. 2.60, φίδιν διά Δούσινδων δολ. 2.80, φόρτωσις τελή Φεβρουαρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΑΡΗΣ» (Λιβανός) ἀπὸ Δυρράχιον

μάτων διά Κούδαν, κατ' ἀποκοπήν λίρας 17.000 φίο και ἐν συνεχείᾳ ἀπό Κούδαν 9.500 τ. ζαχάρεως διά Μαύρην Θάλασσαν 60/— φίο, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, ἔναρξις Φεβρουάριον.

«ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ» (παναρ.) ἀπό λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 9.500 τ. γεννημάτων δι' «Εἰδομανθά» 49/—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΘΩΣ» Η/σ ἀπό Βάρναν 8.000 τ. ἥλιοισπόρου δι' Ἑνα λιμένα Δυτικῆς Ἰταλίας, καὶ ἀποκοπήν δολ. 39.000, φόρτωσις Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΙΩΑΝΝΑ» ἀπό Κωνσταντίναν 3.900 τ. γεννημάτων διά Μορφαλκόνε, καὶ ἀποκοπήν λίρας 6.300, φόρτωσις Μάρτιον — Φεβρουάριον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (Λιδίανο) ἀπό Κωνσταντίναν 4.000 κ. μ. ἥλιεσις διὰ Κατάνην ἡ Πολέρω 2.000 λιρέττας κατὰ τόνων, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπό Κωνσταντίναν 2.200 κ. μ. ἥλιεσις διὰ Κατάνην, 2.130 λιρέττας κατὰ τόνων καὶ 2.000 τ. χαλιθδίνας ράδδους διά Μπανιόλη δολ. 4.65, φόρτωσις Φεβρουάριον.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (Λιδίανο) ἀπό Νοβορωσίκην 3.500 κ. μ. ἥλιεσις διὰ Ρόττερνταμ 22/3 φόρτη, μὲ 2/6 ἐκφορτωτικά, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΣΟΟΦΙΑ» Η/σ ἀπό Κωνσταντίναν 2.350 τ. ἄραδοσίτου διά Ραθένναν 38/6 φίο, παλάνκο, φόρτωσις Φεβρουάριον.

«ΕΡΧΩΣΤΑΚΗΣ» ἀπό Κωνσταντίναν 3.000 κ. μ. ἥλιεσις διὰ Πόρτ Σαιδ καὶ Ἀλεξανδρείας 45/—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΑΙΤΗ Β.» ἀπό τὴν Χερσάνη 3.000 τ. κριθῆς διὰ Τρίπολιν (Λιδίας) 30/— φίο, ὄμρεος φόρτωσις.

«ΔΑΦΝΗ» ἀπό Μαύρην Θάλασσαν 9.500 τ. γεννημάτων διά Λονδίνον 43/—, μὲ 1.200 τ. φόρτωσιν φόρτη, φόρτωσις 1 — 15 Μαρτίου.

«ΓΙΑΓΚΟΣ» ἀπό Μαύρην Θάλασσαν 9.200 τ. γεννημάτων διά Λονδίνον 43/—, μὲ 1.200 τ. φόρτωσιν φόρτη, φόρτωσις 8 — 18 Μαρτίου.

### Ἐξ Αὐτοτράλιας, Ἰνδιῶν καὶ Ἀπων Ἀνατολῆς

«ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ Η/σ» (Λιδίανο) ἀπό Μπούρμαν 6.000 τ. ὄρūζης εἰς σάκκους διὰ Κεϋλάνην 42/6 φίο καὶ στόνευτ, μὲ 600 τ. φόρτωσιν καὶ 600 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΕΜΑΡΘΑ» ἀπό Μπούρμαν 6.000 τ. ὄρūζης εἰς σάκκους διὰ Κεϋλάνην 42/6 φίο καὶ στόνευτ, μὲ 600 τ. φόρτωσιν καὶ 600 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΘΕΟΛΟΓΟΣ» (Λιδίανο) ἀπό Μπούρμαν 8.000 τ. ὄρūζης εἰς σάκκους διὰ Κεϋλάνην 42/6 φίο, μὲ 600 τ. φόρτωσιν καὶ 600 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΝΕΑΛ» (Λιδίανο) ἀπό Φιλιππίνας 482.000 κ. π. κόπτη δι' Ἀμβέρσαν — Ἀμδούργον ρέιντ 18% σέντη τὸν κυβικὸν πόδα, ὅφιον Μεσόγειου δολ. 1.500 ἔξτρα, ἐν διὰ Σκανδιναվίαν δολ. 2.500 ἐπὶ πλέον, φίο καὶ στόνευτ, φόρτωσις 25 Φεβρουάριοι — 15 Μαρτίου.

«ΑΡΙΣΤΕΥΣ» (Λιδίανο) ἀπό Σαΐγκὸν 9.500 τ. ὄρūζης εἰς σάκκους διὰ Γιουγκοσλαβίαν 60/— φίο, βάσιν ἐν λιμένα ἐκφόρτωσεως, φόρτωσις Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ» ἀπό Ραγγεὺν 10.500 τ. ὄρūζης εἰς σάκκους διὰ Κούδαν 68/6, φίο, φόρτωσις 1 — 20 Μαρτίου.

«ΕΑΠΙΣ» (Λιδίανο) ἀπό Μαρπαγκάρα 9.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων δι' Ἀδριατικῆν ἡ Μαύρην Θάλασσαν 46/— φίο, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 20 Απριλίου.

«ΟΡΟΣ ΑΟΦΣ» ἀπό Φιλιππίνας 499.000 κ. π. κόπτη διὰ Καλιφόρνιαν 12 σέντη τὸ κ. π., φίο καὶ στόνευτ, φόρτωσις 10 — 25 Μαρτίου.

«ΣΥΡΑ» ἀπό Φιλιππίνας 499.000 κ. π. κόπτη δι' Ἀμδέρσαν — Ἀμδούργον ρέιντ 18 σέντη τὸ κ. π., φίο καὶ στόνευτ, φόρτωσις Απρίλιον.

### Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ» ἀπό Ντάρμπραν 12.000 τ. ζαχάρεως χῦμα διὰ Λονδίνον ἡ Λίβερπούλ 67/6, μὲ 750 τ. φόρτωσιν, φίον δι' Ἀμδέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ Αὔστρετραν 5/— ἐπὶ θάττουν, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 20 Απριλίου.

«ΜΑΡΟΥΔΙΩ» ἀπό Ἑνα δύο λιμένας Βορείου ἡ Νοτίου Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως διὰ Κεϋλάνην 82/6 φίο καὶ στόνευτ, μὲ 750 τ. φόρτωσιν καὶ 750 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 20 Απριλίου.

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ» ἀπό Ντούλούδη — Σαπτάριο — Φόρτ Οὐλίλιαμ — Πόρτ "Αρθουρ 8.000 τ. γεννημάτων δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας (τίσσαρα συνεχῆ ταξίδια) 85/— τὸ πρῶτον καὶ τὸ τέταρτον ταξίδιον, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φίον δι' Ἀμδέρσαν — Ἀμδούργον ρέιντ δολ. 9.75, ἐν δι' Ἀμδέρσαν — Ρόττερνταμ ἡ Αὔστρετραν δολ. 9.50, μὲ 3.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ὅφιον διὰ Βόρειον Γαλλίαν δολ. 10.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, διὰ τὸ δύντερον ταξίδιον ἀντιστοίχους 83/9, δολ. 9.60, 9.40 καὶ 60, διότι δὲ τὸ τέταρτον ταξίδιον δι' Ἀγγλίαν 51/3, ἔναν κρίθη 2/6 ἔξτρα ἐναρξεὶς 5 Μαΐου.

«ΑΡΝΤΕΝ» (Λιδίανο) ἀπό Μογκαντίσιο 3.800 τ. γεν. φορτίου δι' Ἑνα λιμένα Περσικοῦ Κόπου 35/—, ὄμρεος φόρτωσις.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ (Ἑλληνικοῖς) ἀπό Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως ἔκστοτον διὰ Βαλτικῶν 55/—, φίο καὶ στόνευτ, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μάρτιον τὸ ἐν καὶ Μάρτιον — Απριλίου τὸ ἔπειτα.

«ΠΕΛΟΠΟΔΑΣ» (Λιδίανο) ἀπό Ἑνα δύο λιμένας Βορείου ἡ Νοτίου Κούδαν 10.000 τ. ζαχάρεως δι' Ἑνα λιμένας Μαύρης Θαλάσσης, 60/— φίο καὶ στόνευτ, φόρτωσις 20 Απριλίου — 31 Μαΐου.

«ΚΕΙ·Π ΡΙΟΝ» ἀπό Μεγάλας Λίμνας 8.200 τ. γεννημάτων δι' ὀρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 85/—, φίον δι' Ἰρλανδίαν 87/6, μὲ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, ἐν διὰ Λονδίνον δολ. 9.30, μὲ 3.000 τ. ἐκφόρτωσιν (δύο συνεχῆ ταξίδια), καντσέλλο 10 Μαΐου.

### Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΑΙΑΚΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ» (ex "Stugard") 9.970 τόνων d.w. (536.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 24 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα δύο κυκλικῶν ταξίδιον Δυτικῆς Ἀρικής 17/6, παράδοσις εἰς Ἀμδέρσαν 14 — 15 Φεβρουάριον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ἀγγλίαν — Χάρρην — Αμδούργον ρέιντ.

«ΠΟΛΑΡΙΣ» 12.242 τόνων d.w. (690.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 14 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 τ. φιούελ καὶ ἐνός τόνου ντηζέλ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα δύο κυκλικῶν ταξίδιον Δυτικῆς Ἀρικής 17/6, παράδοσις εἰς Ἀμδέρσαν 14 — 15 Φεβρουάριον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ἀγγλίαν — Χάρρην — Αμδούργον ρέιντ.

«ΠΟΛΑΡΙΣ» 12.242 τόνων d.w. (690.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 14 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 τ. φιούελ καὶ ἐνός τόνου ντηζέλ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα δύο κυκλικῶν ταξίδιον Δυτικῆς Ἀρικής 17/6, παράδοσις εἰς Ἀμδέρσαν 14 — 15 Φεβρουάριον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ἀγγλίαν — Χάρρην — Αμδούργον ρέιντ.

«ΝΕΣΤΟΣ» 10.865 τόνων d.w. (475.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 — 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 έως 26 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα δύο κυκλικῶν ταξίδιον Δυτικῆς Ἀρικής 17/6, παράδοσις εἰς Κοπεγχάγην 15 — 28 Φεβρουάριον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Εύρωπαν, Κούδαν 17/6 — 31 Μαρτίου.

«ΦΟΙΒΟΣ» 13.280 τόνων d.w. (660.638 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 16½ μιλίων), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα δύο κυκλικῶν ταξίδιον Δυτικῆς Ἀρικής 17/6, παράδοσις εἰς Απων Ανατολήν.

τολήγη διὰ λογοριασμὸν τῆς τακτικῆς γρομῆς τῆς "Ορίεντ Μήντ Ήστ" 25/—, παράδοσις εἰς ἀμερικανικοὺς λιμένας Κόλπου, Μάρτιον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Σαχάνην — Χόγκ Κόγκ ρέιντ.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιδίανο) 9.830 τόνων d.w. (455.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 — 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 23 έως 24 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' ταξίδιον ἀπό Μαρτίον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ἰνδονησίαν 16/6, παράδοσις εἰς Σαδόναν 25 Φεβρουάριον — 15 Μαρτίον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Σαχάνην — Χόρεαν.

«ΕΜΠΑΡΜΑ ΧΡΗΣΤΟΣ» 14.614 τόνων d.w. (704.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 13½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 21½ τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα δύο κυκλικῶν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 2.75, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 26 Φεβρουάριον — 3 Μαρτίον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 5 — 25 Μαρτίον.

«ΠΟΛΥΕΝΗ Κ.» (λιδερ.) 14.000 τόνων d.w. (650.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 13½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 22 έως 23 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα δύο κυκλικῶν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 2.30, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 20 — 28 Φεβρουάριον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 5 — 20 Μαρτίον.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-Ι·Σ» 14.800 τόνων d.w. (713.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 14 ἔως 14½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 41 ἔως 43 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα κυκλικὸν ταξίδιον Ειρηνικού, δολ. 2.75, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 26 Φεβρουάριον — 3 Μαρτίον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 5 — Η Κορέαν.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ» 11.664 τόνων d.w. (595.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 14 ἔως 14½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 40 ἔως 42 τ. φιούελ καὶ 1 ἔως 1½ τ. ντηζέλ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα κυκλικὸν ταξίδιον Ειρηνικού 3 — 3 Μαρτίον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 5 — Η Κορέαν.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ» (λιδερ.) 10.800 τόνων d.w. (490.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἔως 27 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' ταξίδιον ἀπό Βρετανικὴν Κολοφρίδιαν εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας (Λιδίανος) Κούδαν 11 Σάντο Ντομίγκο, δολ. 2.30, παράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 20 — 28 Φεβρουάριον — 1 Μαρτίον.

«ΠΡΟΤΟΣΤΑΣ ΕΑΡΤΣ» 10.820 τόνων d.w. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἔως 27 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' ταξίδιον ἀπό Ηνωμένας Πολιτείας εἰς Απων Ανατολήν 10 — 20 Μαρτίον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ιαπωνίαν 5 — 20 Μαρτίον.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (σημ. ἀγγλική) 9.490 τόνων d.w. (530.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 10 τ. ντηζέλ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα κυκλικὸν ταξίδιον Δυτικῆς Ἀφρικῆς 18/—, παράδοσις εἰς Μπίρκεντ 3 — 4 Μαρτίον.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΡΟΥΑΓΙ» (λιδερ.) 10.775 τόνων d.w. (485.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἔως 27 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' ταξίδιον μεταξύ λιμένων Νοτίου καὶ Βορείου Αμερικής, δολ. 2.20, παράδοσις εἰς Καλλάρ, Μάρτιον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς λιμένα Κόλπου 10 — 20 Μαρτίον.

«ΝΟΥΤΣΙ» (λιδερ.) 10.775 τόνων d.w. (485.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 ἔως 27 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' ταξίδιον μεταξύ λιμένων Νοτίου καὶ Βορείου Αμερικής, δολ. 2.20, παράδοσις εἰς Καλλάρ, Μάρτιον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς λιμένα Κόλπου 10 — 20 Μαρτίον.

«ΠΑΙΔΙΑΣΣΕΣ» 14.246 τόνων d.w. (690.270 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 14 μιλίων, μὲ κατανάλωσιν 18 τ. φιούελ δίλ), εταίμ - τούρτερος δι' Ἑνα δύο κυκλικῶν ταξίδιον της βάσεως τοῦ Σκέπη, δόσις 18 ημέρας, τοῦ Σκέπη, φόρτωσις 25 Φεβρουάριον — 5 Μαρτίον.

«ΚΕ-Ι·Π ΑΡΑΞΟΣ» ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.500 τ. καθαροῦ πετρελαίου διὰ δέματα, ταχύτης 14% ½ ἐπὶ θάττου τῆς βάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. (Ἑνα ἔως τρία συνεχῆ ταξίδια), Εναρξις 15 Φεβρουάριον.

«ΚΑΣΤΕΛΛΑΣ» (λιδερ.) 12.500 τ. ὀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἑνα λιμέναν της βάσεως τοῦ Αμερικανικοῦ ναυλοδογίου, φόρτωσις 2 Μαρτίον.

«ΑΤΤΙΚΑ» ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 45.000 τ. ὀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 65% ἐπὶ θάττου τῆς βάσεως τοῦ Σκέπη, δόσις 10 Μαρτίον — 20 Απριλίου.

«ΑΤΤΙΚΑ ΛΟΡΝΤ» (λιδερ.) ἀπό Βαντί Φειράν 17.000 τ. ὀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ιταλίαν 45% ἐπὶ θάττου τῆς βάσεως τοῦ Σκέπη, φόρτωσις 25 Φεβρουάριον — 5 Μαρτίον.

«ΓΟΥΡΩΛΑΝ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ» (λιδερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 40.000 τ. ὀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ — Σκανδιναվίαν 65% ἐπὶ θάττου τῆς βάσεως τοῦ Σκέπη, φόρτωσις 23 — 28 Φεβρουάριον.

«ΥΠΕΡΙΩΝ» ἀπό λιμένα

«ΟΡΙΚΟ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 65% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 22 — 23 Φεβρουαρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ Ν.» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 65% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 24 Φεβρουαρίου — 6 Μαρτίου.

«ΚΙΤΚ ΘΗΡΑΣ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 65% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 5 — 15 Μαρτίου.

«ΣΙΣΤΕΡ ΚΑΤΙΓΚΩ» (σημ. άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 30% επί πλέον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 19 Φεβρουαρίου.

«ΤΑΝΑΓΡΑ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 51½% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 10 — 25 Μαρτίου.

«ΟΠΠΟΡΤΣΙΟΥΝΙΤΥ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 33.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 52½% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 3 — 10 Μαρτίου.

«ΜΙΛΗΤΟΣ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 27.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 50% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 27 Φεβρουαρίου — 4 Μαρτίου.

«ΜΕΛΙΤΗ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, Ντάρμπρατον, Ιαπωνίας ή Ζηλανδίας ή Αυστραλίας 50% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 1 — 15 Μαρτίου.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 65% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 3 — 10 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιθερ.) από Βενετία Φερέρων (β'. ταξίδιον) 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 60% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., όφινον διά φόρτωσιν από Σιδηνά 62½% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 9 Μαρτίου.

«ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 60% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 18 Φεβρουαρίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 60% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 2 Μαρτίου.

«ΠΑΝΟΗΡΨ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 22.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 65% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 18 Φεβρουαρίου.

«ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ» (λιθερ.) από Σιδηνά 35.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 65% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 2 Μαρτίου.

«ΛΟΝΤΟΝ ΠΡΑΙ-ΝΤ» (σημ. άγγληκή) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Οσλοφιορδ 57½% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 15 — 31 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΠΙΠΕΡΟΡ» (λιθερ.) από Σουμάτραν 25.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 65% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις

#### 14 Μαρτίου.

«ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΛΕ-Ι-Μ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 27.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, 52½% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσις 10 — 11 Μαρτίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 27.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερ πείνης 65% επί έλαστον της βάσεως του ομερικανικού ναυπολογίου, φόρτωσις 1 Μαρτίου.

«ΟΖΕΑΝ ΗΓΚΛ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 57½% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 1 Μαρτίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 62½% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., σήμερος φόρτωσης.

«ΤΣΑΡΑΤΟΝ ΒΗΝΑΣ» (σημ. άγγληκή) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 16.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας), 60% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., σήμερος φόρτωσης.

«ΤΡΙΤΩΝ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερ πείνης (διό συνεχή ταξίδιο), 57½% έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., το πρώτο και 52½% έλαστον, το δύτερο, έναρξης 12 Μαρτίου.

«ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΕΙΡΗΝΗ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 60% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, έων Μεσόγειον 65% επί έλαστον της βάσεως, φόρτωσης 4 — 12 Μαρτίου.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 16.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Ιταλίαν 52½% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 15 Μαρτίου.

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιθερ.) από Σιδηνά 37.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 67½% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 13 Μαρτίου.

«ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΚ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 26.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 52½% επί έλαστον του Σκέιλ, φόρτωσης 14 — 27 Μαρτίου.

«ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 60% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης Μάρτιου.

«ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Ντακάρ 58½% επί έλαστον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 28 Φεβρουαρίου.

«ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 37.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 65% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φύιν Μεσόγειον 70% επί έλαστον της βάσεως, φόρτωσης 21 — 29 Μαρτίου.

«ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 31.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσόγειον 62½% επί έλαστον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 8 Μαρτίου.

# ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

125 BROAD STREET NEW YORK 4, N. Y.

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (3-1072)

#### WINCHES, WINDLASSES and RENEWAL PARTS for:

AMERICAN ENGINEERING CO.  
AMERICAN HOIST & DERRICK CO.

HYDE WINDLASS COMPANY

EMERSON - WALKER

HUNT TOOL COMPANY

HEAPS WATEROUS, LTD.

ALSO: COMPRESSOR PARTS

#### BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT

BOILER TUBES

FINNED TUBES

STUDDING TUBES

ECONOMIZER ELEMENTS

BURNER PARTS

GAUGE GLASSES

SOOT BLOWER ELEMENTS

#### ST. LAWRENCE SEAWAY and PANAMA CANAL

#### APPROVED

#### FAIRLEADS

#### TAYLOR,

#### PALLISTER

#### ENGLAND

#### PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID

FOR MAIN ENGINES

AND ALL AUXILIARIES

LOCKWOOD & CARLISLE

DOUBLE SEAL RINGS

MICARTA LIQUID RINGS

#### ENGINES and PARTS

DE LAVAL STEAM TURBINE

DIESEL AND TURBINE ENGINES

GENERATOR AND FAN ENGINES

BALDWIN-LIMA-HAMILTON

WHITIN

TROY-ENGBERG

BABCOCK (CANADIAN)

#### PUMPS and PARTS

FOR

DEAN

DEMING

INGERSOLL-RAND

K. S. B. (GERMAN)

MORRIS

NATIONAL TRANSIT

WARREN

WESTCO

WORTHINGTON

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



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

**Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ**

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ**

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΥΤΤΡΟΥ - ΧΑΪΦΑΣ -  
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ - ΒΕΝΕΤΙΑΣ - ΙΚΑΡΙΑΣ - ΣΑΜΟΥ - ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ -  
ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΔΙΚΕΛΙ - ΡΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΡΗΤΗΣ  
ΕΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΩ ΜΕ **ΜΑΓΕΥΤΙΚΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ **"ATHINAI", "HELLAS",**  
**"MEDITERRANEAN", "ADRIATIKI", "AEGAEON", "KRITI", "ANGELIKA",**  
ΚΑΙ ΤΑ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ **"ΕΛΛΗ", ΚΑΙ "IONION".**

ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ  
ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΞΕΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**  
ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ  
ΤΗΛ. 473.001, 41.030

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

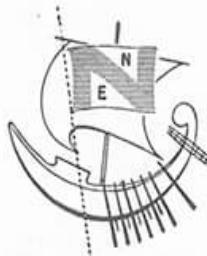
**BENETIA**  
TYPALDOS LINES  
VIA XXII MARZO  
CALLE PEDROCCHI  
TEL. 24.371 & 31.788

**BIENNII**  
TYPALDOS LINES  
I. SINGERSTRASSE 2  
TEL. 525725

**ΡΩΜΗ**  
TYPALDOS LINES  
VIA BONCOMPAGNI 55  
TEL. 470400  
470500

**ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ**  
TYPALDOS LINES  
CORSO GARIBOLDI 9-11  
TEL. 18.52

ΕΛΛΗΝΙΚΑ



ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 4  
ΤΗΛ.: 611.141-2-3  
Τηλ/τα: SHIPYARD  
Telex: ATHENS 123

•

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:  
073.450-9 (10 γραμματ)  
073.471-9 (9 γραμματ)  
Τηλ/τα: HELLENICSHIPIARDS  
Telex: ATHENS 96

•

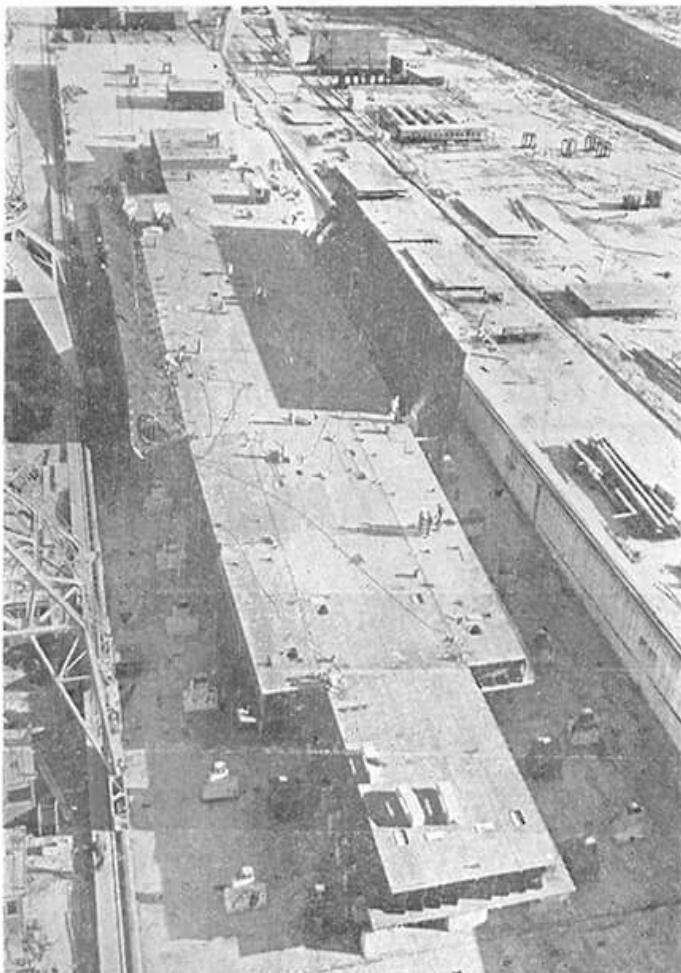
LONDON

HELLENIC SHIPIARDS  
(LONDON) LTD.  
41/43 PARK STREET  
LONDON W. 1  
Tel.: MAYfair 8400  
Cables: SHIPNIAR  
Telex: LONDON 28561

•

NEW YORK

TRANSOCEANIC MARINE INC.  
39 EAST, 51st STREET  
NEW YORK 22, N.Y.  
Tel.: Murray Hill 8-7070  
Cables: TROCEANIC  
Telex: NEWYORK 4042



ΤΟ ΜΕΣΑΙΟΝ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥ ΑΝΑΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΜΕΝΟΥ (JUMBOISE)  
T 2 16.000 ΤΟΝΝΩΝ D. W. ΜΕΤΑ 20 ΗΜΕΡΑΣ ΑΠΟ ΤΗΣ ΕΝΑΡΞΕΩΣ  
ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΤΟΥ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗΝ ΚΛΙΝΗΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗ-  
ΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ.—

Τά "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,, Α.Ε. συνεχίζοντα παράδοσιν  
χιλιάδων έτών, κατασκευάζουν τώρα είς τάς συγχρονισμέ-  
νας έγκαταστάσεις των πλοϊα μέχρι 32.000 τόννων, συμβάλλοντα ου-  
τω είς τήν άναπτυξιν τής έθνικής μας οίκονομίας και δημιουργούντα  
τάς βάσεις διά τήν άναβίωσιν είς τήν χώραν μας τής "ΝΑΥΠΗΓΙΑΣ,,  
μιᾶς τέχνης κατ' έξοχήν 'Ελληνικής.

# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Επόδικα»	43	7314	έφθ. Κάρδιφ 5 Φεβρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)		έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Τζιμπουτή 17 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	διπλήθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Ακανθαντζαν
ΑΓΓΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Ντιστρίχτη»	43	7228	διπλήθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διπλήθε Σιγκαπούρην 13 Φεβρ. διά Πουσάν
ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λώψ»	55	8450	άνεχ. Φριμάντη 18 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΓΓΑ ΣΟΦΙΑ		έτ. «Μαρφωμέντο»	43	7298	εἰς Κολούρην πάντα 9 Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εἰς Πύλων πάντα 14 Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Yioi Δ. Παντελέοντος	11	8248	άργει Πέραμα πάντα 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		άδ. Μελαχρινού	35	1217	έφθ. Πειραιά 19 Φεβρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Δ. Ζαμπάζα κ.λ.π.	19	2284	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	διπλήθε Παναμάν 5 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Ταουρινάκη	22	998	διπλήθε Κωνσταντζαν 21 Φεβρ. διά Βάρναν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ. διά Αντραλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		Κοφαύτης - Φουντουλάκης	21	2725	έφθ. Πειραιά 13 Φεβρ.
ΑΓΚΥΡΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεχ. Πειραιά 19 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. Λός Αντζελες 15 Φεβρ. διά Τανούρα (Ισπ.)
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανοσεανικα»	42	7223	έφθ. Πειραιά 12 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Σέλλομαρ»	59	10606	άνεχ. Τζιμπουτή 16 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑΙ (έπιθ.)		άδ. Τυπάλδου	32	9237	παρελθόντι εἰς Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΑΘΛΟΝ		έτ. Γραμμή N. Αμερ.	53	3575	έφθ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. (διά Πειραιᾶ)
ΑΘΛΟΣ		έτ. «Άθλος»	45	10729	εἰς Μπρεκεν πάντα 18 Δεκ.
ΑΘΩΣ II		έτ. «Λαϊμπριάν»	44	7271	έφθ. Σπέτζιαν 19 Φεβρ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		παναμακή έταιρία	40	4674	έφθ. Μορμουγκάδο 23 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άργει Ν. Υόρκην πάντα 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤ		έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	διπλήθε Σουέζ 12 Φεβρ. διά Κοσσείρ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΝ		έτ. «Ακουιλά»	57	8184	άνεχ. Βαγκούθερ 17 Φεβρ. διά Κίναν
ΑΙΤΟΛΙΑ		έτ. «Πλαστική»	56	8835	άνεχ. Πόρτ Λίνκολν 9 Φεβρ. διά Χουάσκο
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (έπιθ.)		έτ. «Σάρονικη»	60	13200	παρελθόντι εἰς Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΚΤΗ		άδ. Τυπάλδου	32	9237	άνεχ. Σύρουν πάντα 9 Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	έπιθ. Φριμάντη 20 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Φιντελίτι»	56	10482	διπλήθε Ρότερνταμ 22 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Άλμπρα»	42	7191	έφθ. Βενετίαν 5 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		έτ. «Άλεμπάτη»	59	9720	έφθ. Λαύριον 18 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		άδ. Τσουρινάκη	20	1112	άργει 'Ελευσίνα πάντα 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ		Στρατης Ανδρεάδης	44	7207	διπλήθε Ήρόλεαντ 15 Φεβρ. διά Τακοράντι
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		έτ. «Ναιτζιάνη»	42	7181	έφθ. Λός Αντζελες 10 Φεβρ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανών» Α.Ε.	43	7266	άνεχ. Ρότερντερνταμ πάντα 30 Ιαν. διά Χαδάναν
ΑΛΙΚΙΟΣ		«Μονρόδια»	53	7409	έτ. «Άλκιμος»
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Ραιμπόου»	43	7176	έφθ. Νιούκαστλ (Ν. Σ.) 22 Φεβρ.
ΑΛΜΑΒΙΤΑ		έτ. «Άλμαδιτα»	43	7254	διπλήθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Χούλλα
ΑΛΚΥΩΝΙΣ		έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Λονδίνον 22 Φεβρ. διά Ρουέν
ΑΛΤΑΙΡ (δεξ.)		έτ. «Κάνονους»	50	10426	διπλήθε Κωνσταντζαν 18 Φεβρ. διά Κούθαν
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.)		έτ. «Τρανσατλ. Θρόντερ»	53	12897	διπλήθε Κωνσταντζαν 17 Φεβρ. διά Κούθαν
ΑΛΦΕΙΟΣ		έτ. «Σπ. Γκάρντιαν»	43	8426	έφθ. Νιούκαστλ (Ν. Σ.) 22 Φεβρ.
ΑΜΑΖΩΝ		έτ. «Άμοζωνη»	44	7281	άνεχ. Ρότερντερνταμ 19 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ		έτ. «Σάδερλαντη»	43	8444	διπλήθε Παναμάν πάντα 29 Ιαν. διά Τόκιο
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Άλτος»	44	7164	εἰς 5.48 B.-88.23 A., Φεβρ. 20 διά Ελλάδα
ΑΜΦΙΘΕΑ		έτ. «Νέα Ιώνη»	44	7207	διπλήθε Παναμάν 12 Φεβρ. διά Κάρδιφ
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)		έτ. «Λεόνια»	38	7949	άνεχ. Βίλιμπεκτων (Ν. Κ.) 23 Φεβρ. διά Πουέρτο Πλάτα
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (τάνκερ)		έτ. «Λέποντες»	28	707	έφθ. Μερσίναν 18 Φεβρ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ		έτ. «Κόνομαρ»	44	7359	έφθ. Βίζαγκαπατάμ 18 Φεβρ.
ΑΝΑΣ		έτ. «Ανάδη»	55	8332	άνεχ. Καλκούττα 21 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαζίμος & Πατέρας	42	7177	
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ		έτ. «Αστούριας»	42	7132	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 14 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)		έτ. «Τρονζόσεαν»	55	21075	έφθ. Αίλ οφ Γκραίν 24 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ		έτ. «Πανκρήτιο»	37	5683	εἰς Βίγκο 4 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.		έτ. «Ηρακλής»	19	1320	έτις μεταφοράς Ελλάδος
ΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Πατοίφικο»	43	7188	άνεχ. Ρίο Ιανέριο πάντα 14 Ιαν. διά Μακάο
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Ν. Μίχαλος»	33	2362	διπλήθε Κωνσταντζαν πάντα 14 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Φριμάντη 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.		έτ. «Αννίτσα»	44	7165	έφθ. Ρότερντερνταμ 19 Φεβρ.
ΑΝΝΟΥΔΑ Α.		έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	άνεχ. Βρέμην 22 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνονους»	57	11976	διπλήθε Παναμάν πάντα 29 Ιαν. διά Τόκιο
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)		έτ. «Κοριάννα»	57	12443	εἰς 5.48 B.-88.23 A., Φεβρ. 20 διά Ελλάδα
ΑΝΤΙΠΟΛΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Μαρελόδζο»	59	24716	διπλήθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Λόδσεντ
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ		N. Βαλμάρη	41	7185	έφθ. Βιλελμούχεφεν 22 Φεβρ.
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ		έτ. «Βιαμδρή»	36	2175	εἰς Ρότερντερνταμ (έπισκευα)
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. Αντ. Μιχάλου	43	2937	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 14 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.		παναμακή έταιρία	44	7108	διπλήθε Σαιδ 14 Φεβρ. διά Βραΐλαν
ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ		έτ. «Νηαρόντρο»	57	10888	άνεχ. Τάμπαν 9 Φεβρ. διά Ακιουδασάο
ΑΞΙΟΣ		A. Δημάρδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	έφθ. Αμβέρσαν 21 Φεβρ.
ΑΠΟΛΩΝΙΑ		έτ. «Βιαλόρκο»	61	10300	διπλήθε Σουέζ 24 Φεβρ. διά Βομβάν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ		έτ. «Σίπην. Ντεβέλόπεμεντη»	58	10392	εἰς Ιαπωνιανόν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ-ΟΔΑΝΔΑΙΑ		έτ. «Σίπην. Ντεβέλόπεμεντη»	57	10376	άνεχ. Βαγκούθερ 9 Φεβρ. διά Ιαπωνιανόν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ		έτ. «Σίπην. Ντεβέλόπεμεντη»	59	10391	έφθ. Αγκόνα 13 Φεβρ.
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		(Δή) «Οσεανόφριγκη»	61	14000	άνεχ. Σιόνων 15 Φεβρ. διά Ιταλίαν
ΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Λιθανδός» Α.Ε.	41	7460	εἰς Ιαπωνιανόν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)		έτ. «Κανόπους»	57	11897	έφθ. Αλεξανδρείαν 19 Φεβρ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ		Φρίδος Θεοδωρίδης	37	4636	διπλήθε Κιρβαλτάρ 18 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΡΙΣΤΟΝ		«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	άνεχ. Κωνσταντζαν πάντα 15 Φεβρ. διά Μπάντιμρην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	έφθ. Χαδάνα 6 Φεβρ. διά Βαλτιμορην
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Αριστείδης»	43	7227	άνεχ. Τενερέρια 24 Φεβρ. διά Σαουθάμπτον
ΑΡΚΑΔΙΑ (πλεωρ.κ.)		«Γκρήκη Λάινη»	31	20256	έφθ. Χαδάνα 11 Φεβρ.
ΑΡΜΑΣΙΑ		έτ. «Άλαμέντα»	43	7091	έφθ. Μόζι 14 Φεβρ.
ΑΡΜΑΡ		έτ. «Άστρα»	45	7273	έφθ. Άλεξανδρείαν 22 Φεβρ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Καζαπτλάγκαν 21 Φεβρ. διά Ιπαγούτης
ΑΡΤΕΜΙΣ		Δ. Εύθυμιος κ.λ.π.	31	2795	διπλήθε Κωνσταντζαν 2 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΡΜΟΝΙΑ II		έτ. «Τρόπις»	44	7240	διπλήθε Κωνσταντζαν 19 Φεβρ. διά Ιπαγούτης
ΑΡΤΙΓΚΑΣ		Υδων Πατέρα	26	2904	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Πρωτεύης»	45	7260	έφθ. Γκάλθεστον 1 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. «Ασπι. Γκούμα	39	1007	διπλήθε Κωνσταντζαν 13 Φεβρ. διά Σικελίαν
ΑΣΠΙΣ		έτ. «Άλκηποτις»	41	7013	έφθ. Σαγκούα 13 Φεβρ.
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτηρ Πρακούλης	43	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκο 16 Φεβρ. διά Αμαγκασάκι
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	έφθ. Νέαν Υόρκην 6 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)		έτ. «Ατλαντικ. Όσεαν»	59	20445	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΘ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	20608	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 18 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	άνεχ. Λαττάκια 5 Φεβρ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΟΡ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 18 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10093	άνεχ. Βικτωρίαν 19 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	έφθ. Κόμπει 19 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ-ΓΣ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Σαιν Τζόν 16 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	έφθ. Βαγκούθερ 9 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	άνεχ. Βαγκούθερ 13 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑΤ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	έφθ. Σάντος 2 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	διπλήθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Ολλανδίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΡΑΤΖ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	άνεχ. Βαγκούθερ 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	άνεχ. Αύγυστον 15 Φεβρ. διά Βέρα Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	

ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναξ» . . . . .	58	9724	άνεχ. Μαντράς 22 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.» . . . . .	60	29741	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 22 Φεβρ.
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπίρδερ» . . . . .	56	10312	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο από 30 'Ιαν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Αύλις» . . . . .	21	3275	άνεχ. Λαύριον 16 Φεβρ. διά Στρατώνι
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ» . . . . .	44	7176	διπλήθε Σουέζ 20 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμας» . . . . .	36	5795	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ. διά Μη. 'Αύρες
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέδα Βίστα» . . . . .	55	10507	άνεχ. Πύλον 2 Φεβρ. διά Κούδαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΕΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. «Εθν. Γραμμ. 'ΕΛΛ..-'Αμερ.» . . . . .	27	21329	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 Φεβρ. διά Νασσάου
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος . . . . .	59	43373	άνεχ. Περο. Κόλπον 3 Φεβρ. διά Λός 'Αντζελες
ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνονπους» . . . . .	58	20958	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	46	2025	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ . . . . .	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	45	1892	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΒΕΤΑΝΟΥΔΑ	έτ. «Βέτα» . . . . .	44	7140	εις Πειραιά από 1 'Ιαν.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε» . . . . .	52	11365	διπλήθε Μπρόναμποτελ 9 Φεβρ. διά Δάντοιχ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	43	7176	έφθ. Μπέλφαστ 20 Φεβρ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού . . . . .	30	739	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	44	1923	έφθ. Κούλλα 20 Φεβρ.
ΒΟΡΗ . . . . .	ετ. «Πόρτο 'Αλεγκρε» . . . . .	42	7046	διπλήθε Παναμάν 7 Φεβρ. δι' Οζάκαν
ΓΑΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία» . . . . .	44	7247	έφθ. Κολόμπα 23 Φεβρ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε. . . . .	46	2016	έφθ. Πειραιά 27 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	51	7480	διπλήθε Παναμάν 19 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλίς . . . . .	48	1400	έφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	Ν. Λαμπίρης . . . . .	31	967	άνεχ. Βιρτυτών 18 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ	άδ. Γράτου . . . . .	44	7176	άνεχ. Ν. 'Ορλέανην 7 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σίδεράτου . . . . .	39	10061	άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεότας» . . . . .	43	7273	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχάμας) 21 Φεβρ. διά Χούστον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς» . . . . .	35	5654	άνεχ. Λεμεσόν 23 Φεβρ. διά Φρπάσουν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρεάδην . . . . .	43	7176	άνεχ. Χέρμπρην 30 'Ιαν. διά Κόλπον Μεξικού
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοφίκο» . . . . .	42	7030	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΓΙΑΝΝΗΣ	'Α. Χαλκούσης . . . . .	42	2856	έφθ. Μπάραρον από 27 'Ιαν.
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Καρολίνη» . . . . .	43	7238	άνεχ. Λός 'Αντζελες 15 Φεβρ. διά Γιουκοχάμαν
ΓΙΟΣΩΝΑΣ	έτ. «Καρονάντο» . . . . .	43	7067	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Φεβρ. δι' Όλλανδιαν
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα» . . . . .	43	7255	άνεχ. Τζιμπούτι 10 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΓΚΛΟΜΙ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	διπλήθε Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταλάντικη» . . . . .	43	7229	έφθ. Χαδάνα 15 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΑΣ	έτ. «Βίλα Νόδα» . . . . .	57	8881	άνεχ. Σπάτη 21 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΓΛΑΥΚΟΣ	έτ. «Πολύνα» . . . . .	43	6996	άνεχ. Άντεν 17 Φεβρ. διά Βρέμην
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνσοπτρ» . . . . .	59	9268	διπλήθε Σιγκαπούρην 21 Φεβρ. διά Δανιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γιούνιτι» . . . . .	52	20667	διπλήθε Κωνιών πολιν 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέιντην» . . . . .	52	13321	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Φεβρ. διά Περσικον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ 'Εντεπράτζ» . . . . .	53	21064	διπλήθε Σουεζ 22 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.)	έτ. «Σίνυ Μπαιν» . . . . .	56	26031	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντη» . . . . .	57	24883	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον» . . . . .	58	24895	διπλήθε Σουεζ 9 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ» . . . . .	43	12808	διπλήθε Ούάν 9 Φεβρ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΙΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Ντέλι» . . . . .	52	13320	διπλήθε Σουεζ 20 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓΙΣ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλαντ Πλίξ» . . . . .	49	10862	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο πόδης 12 Φεβρ. δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάρος» . . . . .	44	12808	διπλήθε Κωνιών πολιν 22 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)	έτ. «Μέμφις» . . . . .	43	10449	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΤΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τέμπεστ» . . . . .	44	10470	έφθ. Μέγαρα 27 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΙΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεάνικ» . . . . .	44	10172	άργει Πόρον (Κρήτης) από 17 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΗ (δ.)	έτ. «Αγιαζ» . . . . .	43	10448	εις Βόσπορον από 14 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ» . . . . .	43	10195	εις Σκαραμαγκάν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς» . . . . .	54	20991	άνεχ. Κόρμπ 23 Φεβρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρων» . . . . .	61	16270	έφθ. Πούλο Μπούκου 24 Φεβρ.
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον» . . . . .	44	7176	έφθ. Λαττάκια 29 'Ιαν.
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	Π. Καλλιμανούπολου . . . . .	44	7176	
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος - Δούκας . . . . .	23	1566	
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη» . . . . .	54	5779	
ΔΕΛΩΝΙ	έτ. «Χιάν» . . . . .	45	7259	
ΔΕΞΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια» . . . . .	59	9350	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη . . . . .	40	5006	
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πλόμα» . . . . .	44	7255	
ΔΕΣΠΟΙ	έτ. «Πανταλέων» . . . . .	44	7265	
ΔΗΑΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	I. K. Καρράς . . . . .	60	16300	
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	έτ. «Αιόλος» . . . . .	61	9327	
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς» . . . . .	44	9589	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργυτή . . . . .	44	7207	
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	L. & B. Πανταλέων . . . . .	43	7260	
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο» . . . . .	58	9087	
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Κάνονπους» . . . . .	60	13207	
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Δίρφυς» . . . . .	43	7280	
ΔΟΞΑ	έτ. «Σπάρταν» . . . . .	43	7176	
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόχος» . . . . .	44	7249	
ΔΥΡΩΦΕΑ	Mix. Καραγεώργης . . . . .	25	3297	
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	57	13637	έφθ. Τζιμπούτι 16 Φεβρ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ	έτ. «Νταρόκα» . . . . .	56	10692	έφθ. Καστελλαμάρε 19 Φεβρ.
ΕΒΡΟΣ	κ. Θεοφανών Α.Ε. . . . .	43	7244	έφθ. Μάντζεστερ 22 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΕΘΝΟΣ	έτ. «Ντρέικ» . . . . .	56	10328	άνεχ. Αδέλαδα 2 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτράνοπορτ» . . . . .	56	10289	εις θεσιν 51.56 B.-3.05 A. Φεβρ. 17 διά Χαδάναν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νουέρο Μόντο» . . . . .	41	7243	άνεχ. Σπάτη 17 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Μαργκό» . . . . .	44	7144	διπλήθε Σουεζ 15 Φεβρ. δι' Αντεν
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αντριά» . . . . .	48	8376	εις Όλλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τασμάνιο» . . . . .	43	7213	έφθ. Ειδονημάσιο 15 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. «Αλκούνη» Α.Ε. . . . .	44	7176	άνεχ. Σιδηνεύ 3 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη» . . . . .	43	7267	έφθ. Τόκιο 1 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια . . . . .	43	7176	άνεχ. Σαδάννα 30 'Ιαν. διά Ριγιέκαν
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριόνου - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Φρημπάντλ 18 Φεβρ. (διά Κίναν)
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Λουιστεφόνιδη» . . . . .	34	1803	εις Μουζι 18 Φεβρ.
ΕΛΙΖΑΒΕΤ	δδ. Μαζαράκην . . . . .	22	3553	διπλήθε Κωνιών 20 Φεβρ. διά Νοβορωσίκην
ΕΛΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	55	2746	έφθ. Βίλιγκτων (Ν.Κ.) 19 Φεβρ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός . . . . .	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 20 Φεβρ. διά Πειραιά
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	59	7300	άνεχ. Πειραιά 19 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	59	7300	εις Έμδεν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	59	7293	διπλήθε Σουεζ 22 Φεβρ. διά Βομβάνην
ΕΛΛΗΝΗ	έτ. «Σάγκα» . . . . .	56	10312	έφθ. Πόρτ Σουδάν 24 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	57	7068	άνεχ. Γκοκούχαμαν 19 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	39	6281	άνεχ. Χάμπτον πόδης 16 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	44	7267	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 21 Φεβρ. διά Χούστον
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	56	7510	άνεχ. Κοκίνη 17 Φεβρ. διά Σαδάνναν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	56	7510	έφθ. Σαδάνναν 22 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 22 Φεβρ. Μπαντάρ Μασούρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Μερδινάν 8 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	57	7063	άνεχ. Τσάλαν 19 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	έτ. Α.Ε.Ν.Ε. . . . .	43	7302	άνεχ. Μορμουγκάδο 22 Φεβρ. διά Τοιμπά
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης . . . . .	19	1492	άνεχ. Πειραιά 26 Φεβρ. διά Σφάζ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Καζοτάμηλη» . . . . .	44	8541	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάς 22 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
ΕΝΤΟΥΚΕ ΙΝΤΟΡ	έτ. «Γκόλφο Αζούλη» . . . . .	42	7058	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 15 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντέ Μάροφιλ» . . . . .	44	7239	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Φεβρ. διά Χαδάναν
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Ερκιουλες» . . . . .	43	7176	άργει Βαλτιμόρην από 10 'Ιαν. 1958
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος . . . . .	44	30332	άνεχ. Λός 'Αντζελες 22 Φεβρ. διά Γκουαγιακάν
		44	7198	έφθ. Μπανιόλι 4 Φεβρ.

ΕΡΜΗΣ		έτ. «Σάμοσοκ» .....	58	9585	άνεχ. Γένοβαν 10 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς διπλήθε Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)		έτ. «Λάτοπς .....	46	8604	έφθ. Ναυγόγια 20 Φεβρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Σάμοσοκ» .....	59	9650	άργει Κυνδύσουραν ἀπό 17 Αύγ. 1958 εἰς θεών 37.20 B.-55.15 Δ., Φεβρ. 20 διά Χάμπτον ρόδς
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Λαυράγκας - Κολύμβας .....	21	2369	έφθ. Ρίο Ιανέρο 18 Φεβρ.
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		έτ. «Συνφάρερς» .....	44	7246	έφθ. Ραθέναν 5 Φεβρ.
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Ατλαντικ» .....	57	10317	άνεχ. Οζάκαν 15 Φεβρ. διά Χαΐφογκ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		άδ. Γ. Δομεστιν .....	34	1716	έφθ. Γένοβαν 22 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		έτ. «Ωκεανοπόρος» A.E. ....	43	7194	έφθ. Κιουρασάο 16 Φεβρ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)		Παπά - 'Ελευθεριάδην .....	17	3976	έφθ. Σιμιζίου 23 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δεξ.)		Οικος Χανδρη .....	54	11209	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Σαγκάνν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.		έτ. «Κολόδαι» .....	56	10053	έφθ. Κούνιαν 27 Φεβρ. διά Κίναν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Δόξ Σάντος» .....	57	6102	έφθ. Χούστον 12 Φεβρ.
ΕΥΗ		έτ. «Στάκο» .....	43	7244	έφθ. Θριάσιον 12 Φεβρ.
ΕΥΗΝΟΣ		έτ. «Μοντρέρευ» .....	43	8397	έφθ. Φιλαδέλφειαν 10 Φεβρ.
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		έτ. «Σάν Νικόλας» .....	57	8631	διπλήθε Σουέζ 24 Φεβρ. διά Έρυθράν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		Π. Μαρκεσίνης .....	61	9582	διπλήθε Παναμάν 13 Φεβρ. διά Ναυγόγια
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		έτ. «Σάν Νικόλας» .....	56	8985	έφθ. Μανίλαν 23 Φεβρ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	60	8600	διπλήθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	60	9062	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 20 Φεβρ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	57	8631	διπλήθε Παναμάν 19 Φεβρ. διά Χούστον
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	56	8965	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 19 Φεβρ. διά Σακάιντε
ΕΥΡΥΤΑΣ		έτ. «Πίναρ Μαρίνη» .....	43	8432	διπλήθε Παναμάν ἀπό 26 'Ιαν. διά Τόκιο
ΕΥΤΥΧΙΑ		Δημ. Μαργαρώνης .....	43	5183	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 Φεβρ. διά Αμέρεσαν
ΕΥΧΑΡΙΣ		έτ. Μαργαρώνη .....	43	7249	διπλήθε Πειραιᾶ 27 Φεβρ. διά Κουίναν
ΕΦΟΝ II		έτ. «Βιαφράμα» .....	43	7176	άνεχ. Βαλλάρου 23 Φεβρ. διά Κίναν
ΖΕΡΜΑΤΤ		έτ. «Κηφισιά» .....	43	8578	έφθ. Νεκοτσέα 18 Φεβρ.
ΖΩΗ		έτ. «Ιθάκαμαρ» .....	43	7214	έφθ. Σαβάνναν 18 Φεβρ.
ΗΛΙΑΣ Κ.		Γ. Κουρεμένος .....	45	2125	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. διά Ραθέναν
ΗΡΑ		έτ. «Ναθιέρα» .....	43	7176	άνεχ. Αγίου Θραγκίσκουν 5 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΗΡΩΝ II		Δ. Ν. Κουφός .....	44	1815	έφθ. Σουφαμπάγια ἀπό 29 'Ιαν.
ΘΑΛΗΣ		έτ. «Ωκεανίς» .....	43	7252	έφθ. Χαδάναν ἀπό 12 'Ιαν.
ΘΑΡΡΟΣ		έτ. «Ορίζων» .....	57	10316	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Καράτσι
ΘΕΙΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Μούγκας» .....	44	7249	έφθ. Τρινινταντ 13 Φεβρ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον» .....	44	7198	έφθ. Χάμπτον ρόδς 10 Φεβρ.
ΘΕΜΩΝΗ		έτ. «Κάσσος» A.E. ....	44	7198	άργει Σύουν ἀπό 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΟΡ		έτ. «Κάστρο Ρίθαι» .....	43	7050	άνεχ. Οζάκαν 2 Φεβρ. διά Πόρτλαντ ( 'Ορ.)
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Μπι» .....	42	6997	άνεχ. Κόρπουν Κρίστι 14 Φεβρ. διά Θρίπορτ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Ναϊτζιάν» .....	42	7172	διπλήθε Ούζάν 11 Φεβρ. διά Τακοράντι
ΘΕΟΜΗΤΟΡ		έτ. «Μοντετζιόμα» .....	43	7032	άνεχ. Μορμούγκα 4 Φεβρ. διά Γιαθάταν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ		ΣΠ. Πολέμης .....	43	7188	άνεχ. Λίμερικ 21 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Λάς Πέρλας» .....	43	7138	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 17 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		ΣΠ. Πολέμης .....	43	7086	άνεχ. Λός Αντζελες ἀπό 27 'Ιαν. δι' Οζάκαν
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανης» A.E. ....	37	6636	έφθ. Πειραιᾶ 17 Φεβρ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		έτ. «Εύτολμια» .....	43	7176	άνεχ. Χαδάναν ἀπό 28 'Ιαν. διά Νουέβιτας
ΘΕΡΜΑΓΚΟΣ		έτ. «Έξεπορ Κέρριερς» .....	43	8465	έφθ. Βαγκούνερ 22 Φεβρ.
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		Κ. Διαμαντῆς .....	29	2331	έφθ. Γαέταν 19 Φεβρ.
ΘΕΤΙΣ		έτ. «Ναθιέρα» .....	44	7250	έφθ. Χαδάναν 21 Φεβρ.
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. Σουνταμερίκα .....	46	1988	άνεχ. Κότκα 16 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΘΡΥΛΟΣ		έτ. «Νίκη» .....	44	7232	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 13 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΩΜΑΣ Α.		έτ. «Αθανασιάδης» .....	37	1113	διπλήθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΙΚΑΡΟΣ		έτ. «Λινόρές» .....	44	7154	άνεχ. Τόκιο 23 Φεβρ. διά Πόρτλαντ ( 'Ορ.)
ΙΛΙΣΣΟΣ		έτ. «Σηφράτη» .....	43	8371	έφθ. Τόκιο 23 Φεβρ.
ΙΟΛΗ		έτ. «Φράνκο» .....	38	1333	έφθ. Κιελόν 17 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ		έτ. «Τραφάλγκαρ» .....	56	10410	διπλήθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ		έτ. «Κριτομπαλ» .....	44	7176	έφθ. Μελβούρνην 20 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)		έτ. «Πετρόλεουμη» .....	53	13555	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ		έτ. «Μαψάφιρ» .....	56	10442	διπλήθε Γιρβαλτάρ 21 Φεβρ. διά Βιλεμοχάφεν εἰς θέσιν 50.51 B.-0.58 A. Φεβρ. 20 δι: αΚάρλοχαμν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)		έτ. «Κριτομπαλ» .....	53	15826	άνεχ. Βαγκούνερ 22 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΤΙΝΤΕΡ		έτ. «Πετρόλεουμη» .....	44	7198	άνεχ. Βαγκούνερ 18 Φεβρ. δι' Ιταλίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Ιωνναν» .....	26	2873	έφθ. Μαριέλ 13 Φεβρ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Δ. γγλέον» .....	42	7035	άνεχ. Λαύριον 18 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		έτ. «Σαιντ Ιαννίνης» .....	44	7248	έφθ. Ηράκλειον 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		άδ. Γουλανδρή .....	44	7176	έφθ. Αμέρεσαν 3 Φεβρ. διά Ταμπίκον
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)		έτ. «Αθηνᾶ» κλπ. ....	44	10441	άνεχ. Ταμπίκον 20 Φεβρ. διά Μπράουνασιλλ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Λινόρές» .....	44	7154	διπλήθε Κων) πολιν 9 Φεβρ. δι' Οδησόν
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		έτ. «Σηφράτη» .....	57	10122	έφθ. Αύρες 9 Φεβρ.
ΚΑΔΑΜΟΣ (δ.)		έτ. «Χάρη Τάνκερς» .....	61	13700	εἰς Κιελόν (ΕΝΑΥΛΩΘΗ)
ΚΑΛΑΜΑΙ		Μιχ. Καραγεώργης .....	32	4633	άνεχ. Λοντόντερρερ 21 Φεβρ. διά Καζαμπλάκαν
ΚΑΛΑΜΑΣ		έτ. «Οσεανί Ντεβέλη» .....	43	8390	έφθ. Αρούμπαν 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ		έτ. «Μάρε Νότρα» .....	57	8757	έφθ. Άλεξάνδρειαν 22 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Σεπάγκας» .....	57	9092	έφθ. Πόρτ Σουδάν 21 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μιχαλίνος» .....	44	7198	άνεχ. Φόδεις 15 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Βιαστούρα» .....	56	10056	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν εἰς Σιενταν, υπό συμπληρωσιν
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κάνοπους» .....	61	10500	έφθ. Λονδίνον 20 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Απάνγον» .....	44	7279	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Φεβρ. διά Νότιον Κορέαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Τράμπη» .....	55	8798	έφθ. Τεργέστην 2 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τρόμη Ταόρτεριγκ» .....	54	8003	έφθ. Ρότερνταν 19 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		Α.Ε. «Πόλαμ» .....	40	5032	άνεχ. Μπαλί Παπάν 2 Φεβρ. διά Χοικάγκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Άκμε» .....	60	9319	έφθ. Νεκοτσέα 10 Φεβρ.
ΚΑΠΙΤΑΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ιριτς» .....	42	6782	έφθ. "Ηοτ Λόντον 20 Φεβρ.
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Αγγία Καικίλα» .....	60	8717	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 6 Φεβρ. διά Μπουένον σ' Αύρες
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Μαρίρο» .....	43	7176	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Νέα Τύχη» .....	44	7123	άνεχ. Φίλαδελφειαν 15 Φεβρ. διά Βομβάνην
ΚΑΠΙΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ		έτ. «Εβέρημια» .....	58	8961	εἰς Ιαπωνίαν, υπό ουμπληρωσιν
ΚΑΠΙΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.		έτ. «Ελανζάβα» .....	61	13800	έφθ. Αμέρεσαν 17 Φεβρ.
ΚΑΠΙΤΑΝΤΩΝΗΣ		έτ. «Κοίνα» .....	57	9256	έφθ. Σιεμφουέγκος 6 Φεβρ.
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ		έτ. «Μαρεμπρέσσα» .....	44	7139	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 13 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΑΡΑΔΑΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι» .....	43	7163	έφθ. Βέρα Κρούζ 8 Φεβρ.
ΚΑΡΟΙΝΑ		έτ. «Ρεγγίνα» .....	44	7243	διπλήθε Παναμάν 23 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΚΑΡΠΑΘΟΣ		έτ. «Βιαστευτήρα» .....	56	10060	άνεχ. Γκάλεθεστων 17 Φεβρ. διά Πόρτ Σαιδ
ΚΑΣΟΣ		«Κάσσος» A.E. ....	39	5215	έφθ. Ρότερνταν 23 Φεβρ.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ		έτ. «Πολιχύρα» .....	43	7244	άργει Χόγκ Κόγκ ἀπό 31 'Αγ.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ		έτ. «Τρανζόσεαν» .....	43	7150	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Φεβρ.
ΚΑΣΤΟΡ		άδ. Γράτους .....	44	7198	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 15 Φεβρ. διά Κίναν
ΚΑΣΤΟΡ		έτ. «Κάνοπους» .....	60	9600	άνεχ. Χουάιτκεϋ 20 Φεβρ. διά Μπαχάμαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Μαρεγκούρο» .....	44	7155	άνεχ. Τζιμπούτι 10 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρέτο» .....	43	7068	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΚΑΤΙΝΑ		έτ. «Γκουάκαι» .....	44	7242	έφθ. Κόμπε 21 Φεβρ.
ΚΕΑ		έτ. «Μονφράτε» .....	58	13921	άνεχ. Τρίνιταν 18 Φεβρ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΚΕΙΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.)		έτ. «Βαλντέζαι» .....	58	11754	διπλήθε Γιρβαλτάρ 18 Φεβρ. διά Βαμπόαν
ΚΕΙΠΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Σκαρφτάνα» .....	42	7265	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 13 Φεβρ.
ΚΕΙΠΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. «Μερίντα» .....	44	7123	έφθ. Βέσα Κρούζ ἀπό 18 'Ιαν.
ΚΕΙΠΠ ΡΙΟΝ		έτ. «Οσεανίκα» .....	44	7120	άργει Ρίθερ Στόντορ 11 Μαρτ. 1958
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάνοπους» .....	41	7431	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Αλγκούπεντας» .....	57	25183	άνεχ. Οζάκαν 13 Φεβρ. διά Μπακόγκ
ΚΕΡΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι» .....	43	7159	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958
ΚΕΟΑΛΛΗΝΙΑ		άδ. Τυπάλδου .....	25	1816	άνεχ. Ρότερνταν 15 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΕΟΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)		έτ. «Πριμέρα» .....	59	24833	άνεχ. Βαλάρου 18 Φεβρ. διά Έρυθράν
ΚΕΡΧΕΑ		θ. 'Επιφανειάδης .....	44	7176	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Χούστον
ΚΗΦΙΣΣΟΣ		έτ. «Πρόντιους» .....	43	8443	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ. διά Χούστον

ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	έφθ. Βενετίαν 16 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησέας»	57	9153	έφθ. Χούλλ 10 Φεβρ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	M. Νομικός	58	11156	έφθ. Μόζι 22 Φεβρ.
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (5.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	εις θεοίν 21.41 Β.-69 Δ. Φεβρ. 10, διά Βαλτιμόρου
ΚΛΑΣΣΙΚ	έλληνικά συμφέροντα	44	7190	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	N. Κονδύλης	44	7244	άνεχ. Μασσάδων 14 Φεβρ. διά Πόρτ Σουδάν
ΚΡΗΤΗ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	εις Πειραιά (έπισκευαι)
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	έτ. «Πρωτεύης»	43	7207	διπλής Κων(πολίν) 22 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΚΟΡΑΗΣ	αδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Φεβρ. διά 'Οζάκαν
ΚΟΡΑΛΙΑ III	αδ. Γουλανδρή	23	4693	άνεχ. Ραβέννων 16 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΟΡΦΙΩΝ	έτ. «Οσαεν Τρέιντερ»	43	8459	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Πόστλαντι»	59	10914	άνεχ. Βρεταν. Κολομβίαν 23 Φεβρ. διά Βαλτιμόρου
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	«Χομι	57	30332	άνεχ. Χούλλ 22 Φεβρ. διά Φλώσιγκ
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	M. 'Εμπειρίκος	45	3805	άνεχ. Περού 15 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΚΡΙΟΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	άργει Σύρον ἀπό 19 'Απρ.
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	57	13909	άνεχ. Τακόμα 4 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΚΥΘΗΝΟΣ	έτ. «Κάνονπους»	54	10608	άνεχ. Κοκούμπο 13 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΚΥΜΗ	έτ. «Εσκόριαλ	44	7292	άνεχ. Βομβάν 21 Φεβρ. διά Κάντλα
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλη»	20	6416	εις Πειραιά ἀπό 1 Φεβρ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άργει Κυνόσουραν ἀπό 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΩ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7240	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ	αδ. Κ. Πατένα	43	7176	διπλής Κων(πολίν) 10 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιαταντόρη»	45	7157	έφθ. Μοριουγκάν 19 Φεβρ.
ΚΟΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Μπάλτικη»	44	7214	άργει Μόμπιλ ἀπό 13 'Ιουν. 1958
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος»	45	7176	έφθ. Νοβορωσίκην ἀπό 14 'Ιαν.
ΚΩΣΤΗΣ	αδ. Λώς	56	8474	έφθ. Σάντος 15 Φεβρ.
	έλληνικά συμφέροντα	39	395	άνεχ. Βεστερβίκ 18 Φεβρ. διά Γάνδην
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αιλάντερς Σίππη»	43	8462	
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	
ΛΑΚΩΝΙΑ	'Αλεξατός - Δουκας	25	964	
ΛΑΚΩΝΙΑ (μεταλ.)	έλληνικά συμφέροντα	60	14431	
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Ιντάστριες»	43	8466	
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πλέντρεγκαλ»	45	7242	
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάσ»	43	7084	
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Πρωτεύης»	43	7229	
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	
ΛΙΑΝ	έτ. «Άργω»	11	1459	
ΛΙΑΝΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Λιλή Κ. Μιχάλου	43	7291	
ΛΙΛΙΚΑ	Ε. Πολιάπτης	36	1151	
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντελ Κάριμη»	44	7190	
ΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβέντο»	60	14302	
ΛΟΓΙΝΤΑ	έτ. «Ρίο 'Αζούλη»	44	8536	
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2488	
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόπ.»	43	8395	
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Σπλέντες Σίπη»	43	8434	
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόβια»	57	7478	
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	27526	
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	58	27466	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιθανός» Α.Ε.	45	7281	διπλής Παναμάν 22 Φεβρ. διά 'Αγγλιαν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Δήμητρα»	37	4839	άνεχ. Νεάπολιν 22 Φεβρ. διά 'Οδησσόν
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχάμας) 6 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Ρόττερνταμ ἀπό 20 'Ιαν. διά Κούδαν
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	άνεχ. Κιουρασάδ 7 Φεβρ. (διαταγάδας)
ΜΑΝΤΩ	έλληνική εταιρία	30	772	έφθ. Μασσάδων 17 Φεβρ.
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιραβάλλες»	60	18889	έφθ. Αμοτερνταμ 17 Φεβρ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Γιουρόπα»	43	10449	άνεχ. Χάμπιτον ρόδας 20 Φεβρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύν., I. Χανδρῆ	20	5401	άργει Ρέντζιο ἀπό 024 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	διπλής Σουεζ 22 Φεβρ. διά 'Ερυθράν
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαννα»	44	7272	έφθ. Νέαν 'Υρκην ἀπό 21 'Ιαν.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άνεχ. Φρίππορτ (Μπαχάμας) 7 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Τρανσοπορτέσιον»	43	7238	έφθ. Τόκιο 16 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσκο»	56	6074	άνεχ. Βαγκούθερ 22 Φεβρ. διά 'Αγγλιαν
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Χαδάνα
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ»	47	7070	άνεχ. Μόζι 13 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	έφθ. Ειλάτ 21 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	άνεχ. Γκάλαθετον 3 Φεβρ. διά Río 'Ιανέρηο
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	έφθ. Αλμπανού (Δ.Α.) 20 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγας»	43	7134	διπλής Γιβραλτάρ 4 Φεβρ. διά Κόλπον Μεζικοῦ
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανβίστα»	57	10314	άνεχ. Κόμπε 13 Φεβρ. διά Κάμντεν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	Ιω. Λάτοπης	29	14216	άργει Πειραιά ἀπό 17 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Νιτζένο»	40	5237	άνεχ. Τακοράντι 6 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεδάδα»	42	7147	διπλής Σουεζ 19 Φεβρ. διά 'Ιαπωνιαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Πανούλητρα»	61	9150	εἰς Μπερντά λαντ, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομίκος	54	11577	έφθ. Σκαραμαγκάν 22 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Νέπιτουν»	59	8700	έφθ. Κολούμπια Ρίζερ 11 Φεβρ.
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρνέταν»	46	8942	άνεχ. Κόμπε 22 Φεβρ. διά Κούρες
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 13 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΑΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20340	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 15 Φεβρ. διά Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΜΑΡΜΙΝΑ	N. Γκουμας	44	2817	έφθ. Λιδόρον 13 Φεβρ.
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Αλμαντίν»	46	7369	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιθερραλ»	55	8961	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 13 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9260	άργει Ρέτζιο ἀπό 18 'Ιαν. 1960
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	δέσφελ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Κιουρασάδ 10 Φεβρ. διά Μόζι
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	διπλήθεν Σουεζ 18 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΜΑΣΤΡΟ - ΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρόλαγκα»	56	8425	άργει Πέραμα ἀπό 7 'Οκτ. 1959
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρεάλμα»	43	7199	άνεχ. Φρομάντλα 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	έφθ. Τάμπον 20 Φεβρ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	έφθ. Τεργέστην 21 Φεβρ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπαζούλου	16	2081	έφθ. Ραβέννων 13 Φεβρ.
ΜΕΛΤΕΜΙ	έτ. «Τιουνιβέρσαλ Τράμη»	42	7214	διπλήθεν Σουεζ 14 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Ζρανάδα»	45	7198	εἰς Γιβραλτάρ 6 Φεβρ. (διά Στεττίνον)
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αίτζιαν Φράϊτ»	60	14.431	έφθ. Γκλόγκ 18 Φεβρ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Φλάτι Σπιτιγκ»	44	8453	άνεχ. Αγίου Φραγκιοκον 9 Φεβρ. διά Περού
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάρες»	57	9200	άνεχ. Τακοράντι 23 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΜΙΤΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιλθαγόρας»	59	9855	άνεχ. Φρομάντλ 21 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Γιούτιτερ»	43	7216	έφθ. Τάμπον 20 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρλής και Σια	33	1503	έφθ. Τεργέστην 21 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Ντομίνιον»	44	7249	άργει Ρέτζιο ἀπό 13 Δεκ. 1959
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	34	7027	έφθ. Αμβέρσαν 18 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	έφθ. Αμβέρσαν 18 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντέγκριτας»	44	7375	έφθ. Νοβορωσίοκν 18 Φεβρ.
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. Αγγελος	41	7084	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 22 Φεβρ. διά Τζακάρταν
ΜΟΝΤΕΓΚΟ	παναμακήν εταιρία	61	13900	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ»	55	9923	άνεχ. Βαγκούθερ 16 Φεβρ. διά Τόκιο
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελλέρριερς»	44	7190	διπλήθεν Σουεζ 21 Φεβρ. διά 'Ερυθράν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Χαμπτον ρόδας 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. N. Άμερ.	34	2709	άνεχ. Λάς Πάλμας 18 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αύρες

ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	8.	Παπαδημητρίου	47	9957	άνεχ. Γένοβαν 17 Φεβρ. διά Θεσσαλονίκην
ΜΥΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ.	Φαφαλιού	57	9345	έφθ. Βενετίαν 13 Φεβρ.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ.	«Λιμπρα»	58	13152	διπλήθε Κων) πολιν 13 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΝΑΞΟΣ	έτ.	«Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άνεχ. Καλλάο 14 Φεβρ.
ΝΑΤΑ	έτ.	«Πανοσεάνικα»	43	7228	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Φεβρ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ.	«Καρδάμυλα»	44	7247	διπλήθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	οδ.	«Γουλανδρή	22	16991	άργει Κυνόσουραν
ΝΕΔΡΩΝ	έτ.	«Εύγενιο»	43	7264	άνεχ. Κούρε 10 Φεβρ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΝΕΠΙΤΟΥΝ	έτ.	«Εσπέρια»	54	7968	άνεχ. 'Ωκλαντ 22 Φεβρ. διά Νιού Πλύμουθ
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7261	έφθ. Κομαϊσι 18 Φεβρ.	
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	διπλήθε Ντόθερ 23 Φεβρ. δι' 'Αμερίκαν	
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	διπλήθε Παναμάν ἀπό 27 'Ιαν. διά Τόκιο	
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.)	έτ.	«Μαρίτ. Κέρριερ»	60	14204	άνεχ. 'Ειδονμάνθ 7 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ.	«Ασσωμά»	44	7255	έφθ. Βρέμπιν 23 Φεβρ.
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7230	άνεχ. Φρπόρτ (Μπαχάμας) 6 Φεβρ. διά Βάρναν	
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάδης 'Επιφανιάδης	43	7176	διπλήθε Κων) πολιν 16 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν	
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	σδ. Σιτίνα	43	7244	έφθ. Σάν Ζουάν (Π. Ρ.) 31 'Ιαν.	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙII	έτ. «Μιχαλίνος» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Σάντον 21 Φεβρ. δι' 'Αρικα Μπράνκα	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Βαγκούθερ 17 Φεβρ. διά Κίναν	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	6279	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 7 Φεβρ.	
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνδαλι»	44	7190	άνεχ. Σαίντ Μικέλ'ς 9 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην	
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεανικα»	42	7248	άνεχ. Πενασόκαλο 22 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην	
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερς»	44	7257	άνεχ. Κούς Μπαιν 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν	
ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	·Αντ. Παπαδάκης	59	8700	άνεχ. Χούτον 21 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην	
ΝΟΡΟ ΕΜΠΙΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	έφθ. 'Αλεξανδρείαν 17 Φεβρ.	
ΝΟΡΟ ΚΑΥΟΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούστα»	58	10662	διπλήθε Σουέζ 23 Φεβρ. δι' 'Ερυθράν	
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Πετρολέρα»	52	12191	άνεχ. Χούτον 1 Φεβρ. διά Πειραιᾶ	
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	·Αντ. Παπαδάκης	59	10300	έφθ. Γκάλθεστων 11 Φεβρ.	
ΝΟΡΟ ΔΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πρίσμα»	58	12139	διπλήθε Ντόθερ 5 Φεβρ. διά Γκάλθεστων	
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάροντα»	59	8630	έφθ. Πόρτ. 'Αρθουρ 21 Φεβρ.	
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	·Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Κολούμπια Ρίμερ 21 Φεβρ. διά Κορέαν	
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Πανιώνια»	52	3694	έφθ. Καλλάο 21 Φεβρ.	
ΝΤΙΑ	έτ. «Γουίνγουαρντ»	58	30235	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Φεβρ. διά Χιέρρο	
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Ούεστερν»	43	2905	έφθ. Βενετίαν 18 Φεβρ.	
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παρνασσός»	44	7176	έφθ. 'Άγιον Θραγκίσκον 12 Φεβρ.	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμά - Γιουρόπα»	59	9030	έφθ. Ρόττερνταν ἀπό 19 'Ιαν. (ἐπισκευαί)	
ΝΤΟΡΣΕΣΤ	έτ. «Ιντερκρονίνενταλ»	58	10396	εἰς θέσιν 49 Β.-99.21 Α., Φεβρ. 9 διά Γιοκοχάμαν	
ΝΥΜΟΙΑ	έτ. «Γιουν. Στ. Τράνσοπτ»	43	7276	άνεχ. Λόδις 'Αντζελες 17 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν	
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Τρανσοστεάνικα»	54	8062	πούληθε Μπούκον 13 Φεβρ. διά Κωνσταντζαν	
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	49	2047	έφθ. Αμπιτζάν 15 Φεβρ.	
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζιάν»	57	9367	εἰς Νορδηγίαν, ὑπὸ παραλαβὴν	
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Λόδις 'Αντζελες 9 Φεβρ. διά Φουζίκι	
ΟΙΓΑ	Ρ. Δ. Μελαχροίνος	25	996	έφθ. Νοβορωιάσκην	
ΟΙΓΑ	·Έμπορ. - 'Εφεπλιτική	44	7176	έφθ. Μουρόπαν 19 Φεβρ.	
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 18 Φεβρ.	
ΟΙΛΑΝΤΟΣ	έτ. «Ρόντο»	43	7213	έφθ. Χάμπτον ρόδις 19 Φεβρ.	
ΟΙΛΑΝΤΟΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άνεχ. Πειραιᾶ 25 Φεβρ. δι' "Αντεν	
ΟΙΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Καριμπιάν 'Ατλαντικ»	60	5960	διπλήθε Παναμάν 15 Φεβρ. διά Πουέρτο Μπολιθάρ	
ΟΙΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7256	διπλήθε Παναμάν 14 Φεβρ. (ἀπὸ Ν. 'Ορλεάνην)	
ΟΙΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μίντ-'Ηότ»	44	9894	έφθ. Μαντράς 19 Φεβρ.	
ΟΙΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μίντ-'Ηότ»	45	7861	άνεχ. Καρπάτοι 23 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην	
ΟΙΡΜΟΣ	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	·Ιδε : «ΧΕΡΑΝΤ», ομπαία Λιθερίας	
ΟΙΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Φεβρ. διά Τόκιο	
ΟΙΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρθέλης	43	7176	έφθ. Μουρόπαν 15 Φεβρ.	
ΟΙΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Μαντράς ρόδις 19 Φεβρ.	
ΟΙΡΦΕΥΣ	έτ. «Ούλατραμάρ»	60	5960	εἰς Βέλγιον, υπὸ συμπλήρωσιν	
ΟΙΣΕΑΝ ΣΕΥΛΛΟΡ	έτ. «Μπλού Μπαιν»	43	7194	διπλήθε Σουέζ 16 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον	
ΟΙΣΣΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Βαγκούθερ 22 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν	
ΟΙΥΑΣΣΕΣ II	έτ. «Ούλαδεσες»	42	8570	άνεχ. Σεττάν 10 Φεβρ. διά Ραθένναν	
ΟΥΡΑΝΙΑ	Δ'. Αντύππας	49	2203		
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Οθερον Κέρριερ»	43	8394	διπλήθε Παναμάν 21 Φεβρ. διά Πουέρτο Ρίκο	
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιειρ»	60	9360	άνεχ. Χάλιφας 19 Φεβρ. διά Μπακόγκ	
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Θιλαδέλφειαν 20 Φεβρ.	
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	56	16215	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Τοκουγιάμα	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άνεχ. Μόζι 4 Φεβρ. δι' "Ανιον Θραγκίσκον	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Α'κμες»	57	10498	έφθ. Ριον 'Ιανείρον 8 Φεβρ.	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντες»	55	10024	έφθ. Γιοκοχάμαν 21 Φεβρ.	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	άνεχ. Λόδις 'Αντζελες ἀπό 23 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διπλήθε Κων) πολιν 12 Φεβρ. διά Νέαν 'Υόρκην	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλαΐδιον»	57	10747	·Ιδε : ΧΕΡΑΝΤ, ομπαία Λιθερίας	
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Φεβρ. διά Πουέρτο Μπολιθάρ	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Τρανσοποστέοιν»	43	7254	έφθ. Αντίλλας 23 Φεβρ.	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκίστα»	43	7149	άνεχ. Βαγκούθερ 22 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν	
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Πειραϊκή» Ν.Ε.	43	1640	διπλήθε Κων) πολιν 12 Φεβρ. διά Σαντάντζαν	
ΠΑΡΑΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Ηοτερν Μεντιτεραν.»	37	9968	έφθ. Αμέρικαν 23 Φεβρ.	
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.)	έτ. «Πανκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Ναγκασάκι 8 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον	
ΠΑΡΝΗΣ	έτ. «Κανέρρο»	44	7371	εἰς Ρόττερνταν ἀπό 13 'Ιαν.	
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Άλραρ»	60	13909	εἰς Ιαπωνίαν, υπὸ συμπλήρωσιν	
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Στενάκας»	56	12630	άνεχ. Βαλτιμόρην 9 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν	
ΠΑΣΙΩΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)	έτ. «Βιοδεντούρα»	57	10048	έφθ. Χάιφαν 14 Φεβρ.	
ΠΑΤΑΜΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διπλήθε Κων) πολιν 12 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν	
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Κόμμερς Μαρίν»	44	8479	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδις 24 Φεβρ.	
ΠΑΤΡΑΙΓΚΟΣ	σδ. Χανόρρ	50	18400	άνεχ. Αντεν 18 Φεβρ. διά Σίδνεϋ	
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ	
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Παναμάν 19 Φεβρ. διά Τόκιο	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Πλανκόριπο»	57	23607	διπλήθε Σουέζ 19 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον	
ΠΕΝΤΕΛΗ (δεξ.)	παναμακή έταιρια	43	7028	εἰς Αμδουργόν ἀπό 12 Δεκ.	
ΠΕΝΤΕΛΗ II	έτ. «Μαροσεάνο»	58	24502	διπλήθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Περσικόν Κόλπον	
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	άνεχ. Σάντος 9 Φεβρ. διά Σάντος	
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σου. ταμέρικα»	48	2086	έφθ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ.	
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	56	15852	άνεχ. Αύγουστον 15 Φεβρ. διά Σαντιάγκο	
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρικός	45	3861	όργει Κυνόσουραν ἀπό 11 Σεπτ. 1958	
ΠΕΤΡΟΣ	Υιο. Π. Γουλανδρή	44	6422	άνεχ. Λαζαρίδης 2 Φεβρ. διά Σίδνεϋ	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κανόνους»	43	7282	έφθ. Καλλάο 17 Φεβρ.	
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Γουλανδρή	58	23607	έφθ. Γκλόγκαν 17 Φεβρ.	
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	44	7207	έφθ. Κολομπι 21 Φεβρ.	
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	61	9900	άνεχ. Βιζαγκαποντάμ 17 Φεβρ. διά Κολόμπο	
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκουάτο»	54	6154	άνεχ. Σίδνεϋ 22 Φεβρ. διά Κίναν	
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέριαλ» κλπ.	25	4528	έφθ. Πειραιᾶ 9 Φεβρ.	
ΠΙΑΤΑΝΙ	έτ. «Λέον»	58	9603	άνεχ. Περσικόν Κόλπον 17 Φεβρ. διά Λόδις 'Αντζελες	
ΠΙΑΣΙΔΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	44	7185	έφθ. Αντίλλας 17 Φεβρ.	
ΠΙΕΣΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	44	7256	έφθ. Καράτσι 18 Φεβρ.	
ΠΙΕΣΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	έτ. «Πλέιτ»	45	7297	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 15 Φεβρ. διά Δουθλίνον	
ΠΙΕΣΙΤ ΣΙΠΠΕΡ	έτ. «Πλέιτ Σιππερ»	45	7159	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 13 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αύρες	
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Κονεγκάχαν 18 Φεβρ.	
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμάς»	54	9188	άνεχ. Φριμάντην 18 Φεβρ. διά Κουνέτη	
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκίρων»	43	7258	άνεχ. Βομβάν 15 Φεβρ. διά Καράτσι	
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	61	10494	εἰς Όλλανδιαν, υπὸ συμπλήρωσιν	
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπέριτο»	43	6975	άνεχ. Καζαμπλάκιαν 16 Φεβρ. διά Φορμόζαν	
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Κέιπ Τάουν 23 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	όργει Σάντα Κρούζ υπὲλ Σούρ 10 Φεβρ.	
ΠΟΝΤΟΝΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άνεχ. Ρόττερνταν 10 Φεβρ. διά Βίλμιγκτων	
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7199	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνίαν	
ΠΟΠΟΙ	έτ. «Άρρης»	43	7257		

ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	έφθ. Μπουένος "Άρεις" 19 Φεβρ.
ΠΡΑΟΤΗΣ		έτ. «Ντιάμοντ»	43	7231	διπλήθε Κων) πολιν 21 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Τρανσεάνικα»	58	10414	έφθ. Ντάριν 6 Φεβρ.
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΑΙΑΣ		έτ. «Γουεστ Αφρικα»	58	8414	άνεκ. Φρηπορτ (Μπαχάμας) 19 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	έφθ. Νεάπολιν 23 Φεβρ.
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	διπλήθε Παναμάν 22 Φεβρ. (διαταγάς)
ΠΥΘΕΑΣ		παναμαϊκή έταιρια	43	7176	άνεκ. Λός Αντζελες 14 Φεβρ. διά Βηρυττόν
ΠΥΡΓΟΣ		έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	διπλήθε Παναμάν 10 Φεβρ. δι' Αγιον Θρακικούν
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 11 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΡΕΑ		έτ. «Τρίτεν»	44	7153	άνεκ. Τσάρλεστον από 8 Ιαν. διά Ντουμπρόβικ
ΡΗΝΟΥΑΛ		έτ. «Μαραβέντούρα»	30	4014	άνεκ. Μπάραν 23 Φεβρ. διά Κόρραμπαχρ
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Μοντελέοντς»	44	7131	άνεκ. Αύγουστον 14 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΡΙΤΑ		Υιοι Σιγάλα	25	1412	άργει. Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΣ		έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άνεκ. Χαδάνων 22 Φεβρ. διά Ρωσίαν
ΡΟΓΓΟ		έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άνεκ. Μοντεβίδεο 20 Φεβρ. διά Νεάπολιν
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλήθε Ντόρερ 23 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Γουεστερν Ση»	55	21028	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 16 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	άνεκ. Τζιμπούτι από 19 Ιαν. διά Πουσάν
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	άνεκ. Βαγκούερ 21 Φεβρ. δι' Αμθούργον
ΡΩΜΑΝΤΙΚΑ (έπιθ.)		έτ. Χανδρή	36	3743	εις Γένοβαν (σιασκευήν)
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κυκλάδες»	59	19300	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	έφθ. Σκαραμαγκάν 20 Φεβρ.
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ		έτ. «Μηποκάου»	44	7176	άργει. Χάρροπις
ΣΑΜΟΣ		Υιοι Δ. Ιγγλέσον	43	7268	διπλήθε Κων) πολιν από 18 Ιαν. δι' Όδησσον
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7282	άνεκ. Πούλο Μπούκων 23 Φεβρ. διά Μορμουγκάσ
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)		έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 17 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεκ. Τζιμπούτι από 20 Δεκ. διά Τζακάρταν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΣΕ		έτ. «Σάντα Κακικίλια»	60	8550	άνεκ. Χαδάνων 22 Φεβρ. δι' Ισραήλ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιόν Σιγάλα	43	7176	άνεκ. Βαγκούερ 8 Φεβρ. διά Λαμπουάν
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	διπλήθε Παναμάν 20 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεκ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Λιβερπουλ
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίτεζης	28	1660	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 18 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ. «Διάδω»	43	7231	διπλήθε Ντόγκενες 2 Φεβρ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνοπους»	55	16056	άνεκ. Χαδάνων 22 Φεβρ. διά Ρωσίαν
ΣΕΛΕΣΤΕ		έτ. «Κάρυκα Μαρίτιμα»	44	2877	άνεκ. Μπαράχονα 13 Φεβρ. διά Πόντος
ΣΕΡΙΦΟΣ		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13910	διπλήθε Παναμάν 30 Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΣΙΜΟΣ		Σ. Σικιαρίδης	43	7275	έφθ. Λονδίνον 20 Φεβρ.
ΣΙΩΝΟΣ		έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13921	άνεκ. Τόκιο 13 Φεβρ. διά Τεζάντα
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Βικαδάρο»	44	6725	άνεκ. Γιοκοχάμαν 13 Φεβρ. διά Σάν Πέντρο
ΣΚΥΡΟΣ		έτ. «Κάιζερ»	43	7176	έφθ. Σάν Νικόλαος 19 Φεβρ.
ΣΚΥΤΙΑ		έτ. «Βαλένθια»	42	6907	άνεκ. Νεκοτάσα 13 Φεβρ. διά Λά Γκουαΐρα
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Ισθμιαν 25 Φεβρ.
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	έφθ. Όδησσον 16 Φεβρ.
ΣΟΦΙΑ Τ.		άδ. Τσουρινάκη	36	1212	διπλήθε Κων) πολιν 19 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσην
ΣΠΑΡΤΑΝ		έτ. «Σπάρταν»	44	8247	έφθ. Τόκιο 23 Φεβρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ		έλληνική έταιρια	44	7276	έφθ. Σάντος 21 Φεβρ.
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		'Ιω. Λάτος	26	5648	διπλήθε Κων) πολιν 24 Φεβρ. διά Κωνοτάντζαν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10200	άνεκ. Λός Αντζελες 21 Φεβρ. διά Βοστώνην
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον»	56	8789	άνεκ. Μπέλφαστ 14 Φεβρ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεκ. Χάμπτον ρόδα 15 Φεβρ. δι' Ειδονυμόσουρ
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	άνεκ. Χονολουλού 13 Φεβρ. διά Τόκιο
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ		έτ. «Τρανοπατοίφικα»	43	7207	έφθ. Χαδάνων 20 Φεβρ.
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		έτ. «Στροβίλι»	43	7167	διπλήθε Σουέζ 20 Φεβρ. δι' Ερυθράν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	διπλήθε Πειραιά 27 Φεβρ. διά Ρουμανίαν
ΣΥΡΑ		έτ. «Σύρα»	43	7156	άνεκ. Οζάκαν από 24 Ιαν. διά Βαγκούερο
ΤΑΝΑΓΣ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650	έφθ. Σφάξ 11 Φεβρ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ		έτ. «Ελλην. Μεσον. Γραμμαί	40	7637	άνεκ. Χαδάνων από 23 Δεκ. διά Μαριέλ
ΤΑΣΟΣ Ψ.		Δημ. Ψυχογίος	27	5411	έφθ. Πειραιά 18 Φεβρ.
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ		Μιχ. Καραγέωργης	31	3991	διπλήθε Θέουσταν 17 Φεβρ. διά Ραθένναν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)		έτ. «Τρανοκόντινενταλ»	56	20332	έφθ. Αρουραίων 18 Φεβρ.
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7135	διπλήθε Κιελόν 16 Φεβρ. διά Στεττίνον
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	έφθ. Καμαίσι 14 Φεβρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενια Ι. Χανδρή	43	10448	άνεκ. Σάντος 21 Φεβρ. διά Σαλβαδόρ
ΤΗΝΟΣ		έτ. «Ντέλα Εστε»	44	7161	έφθ. Σάντος 9 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΔ. (δεξ.)		έτ. «Τρανοπέτρολ»	30	9243	άργει Κυνόδουρων από 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ		παναμαϊκή έταιρια	44	7187	διπλήθε Παναμάν 9 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανοπατοίφικ»	56	2745	άνεκ. Λιθόρον 21 Φεβρ. διά Νέαν Υόρκην
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	έργο. Γένοβαν 18 Φεβρ.
ΤΡΙΤΩΝ (δεξ.)		έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άνεκ. Αύγουστων 20 Φεβρ. διά Κούβαν
ΤΡΙΤΩΝ		άδ. Γράτσοι	44	7207	άνεκ. Τεργέστην 15 Φεβρ. διά Μύκονον
ΥΔΡΑΙΟΣ III		έπονος και Σια	38	5239	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. δι' Αμερέρσαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		έτ. «Μαραθών»	43	8587	έφθ. Πόρτ Σαιδ 15 Φεβρ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Φεβρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		Δή. Κόμετ	45	15020	άνεκ. Γιαδάταν 5 Φεβρ. διά Βαγκούερ
ΦΑΙΑΣ		έτ. «Λάνονερ»	45	10625	διπλήθε Λάδονερ 10 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδας
ΦΑΙΛΚΟΝ		έτ. «Μπάλτικο»	43	15441	διπλήθε Παναμάν 17 Φεβρ. διά Βαλτιμόρων
ΦΑΙΛΚΟΝΕΡΑ		έτ. «Σάν Πέντρο»	43	7132	έφθ. Κασίλντα 21 Φεβρ.
ΦΑΡΟΣ		υψών Π. Γουλανδρή	60	13200	άνεκ. Καλλάδ 3 Φεβρ. διά Περού
ΦΑΛΩΡΑ Α.		έτ. «Μέις»	44	10824	εἰς Χομπόκεν (μετασκευαί)
ΦΑΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	36	1288	διπλήθε Κάσκουετ 3 Φεβρ. δι' Όδησσον
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Αθανασίδης»	44	7282	έφθ. Χαδάνων 21 Φεβρ.
ΦΟΙΒΑΝΔΑΡΟΣ		έτ. «Αμφίων»	57	9950	άνεκ. Γκουαγιάκαν 31 Ιαν. διά Τομπάτα
ΦΟΡΓΚΙΣ		έτ. «Αλόρων»	60	13909	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 12 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		έτ. Σταφυλοπάτης	27	755	άνεκ. Λός Αντζελες 7 Φεβρ. διά Τομπάταν
ΦΡΥΓΙΑ		Δή. Σελένιν	44	15020	έφθ. Γένοβαν 23 Φεβρ.
ΦΩΣ		έτ. «Ελ-Μέσ»	38	1230	διπλήθε Παναμά 17 Φεβρ. (άπο Τσάρλεστον)
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Λαιμπήριαν»	43	7152	άνεκ. Βαγκούερ 22 Φεβρ. διά Τοιμπά
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεκ. Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεκ. Γιοκοχάμαν 17 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	άνεκ. Μορμουγκάσ 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Φεβρ.

## F. K. WARREN LTD.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1898

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΜΕΣΙΤΑΙ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ

151 HOLLIS STREET

HALIFAX, Nova Sacoti

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "WARREN"

ΧΕΛΑΤΡΟΣ .....	«Κάσος» Α.Ε. ....	44	7176	άργει Σύρον ἀπό 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ .....	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10784	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 17 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ .....	έτ. «Παισιόνερζα Σιππιγκι» .....	53	8458	ἀνεχ. Α'μέρεραν 12 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΧΛΟΗ (θεξ.) .....	έτ. «Μάγια» .....	54	15749	ἀνεχ. Τοκουγιάτα 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ .....	έτ. «Ντός Έμρανσ» .....	42	2865	διπλής Κωνιτάντζαν πολιν 10 Φεβρ. διά Κωνιτάντζαν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ .....	έτ. 'Άγγελόπουλος .....	44	7193	έφθ. Κοατζακόδακος 19 Φεβρ.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ .....	έτ. «Σεντράλ» .....	43	7139	ἀνεχ. Σαγκούα 13 Φεβρ. διά Ρωσίαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (θεξ.) .....	Α. Μ. Πρίντεζης .....	44	1293	άργει Πειραιᾶ ἀπό 18 'Ιαν.
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	άνεχ. Κιουρασάο 6 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΩΚΕΑΝΙΣ .....	έτ. «Σαμπινάλ» .....	42	7084	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 22 Φεβρ.
<b>ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ</b>				
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.) .....	έτ. «Σάντα 'Αγγέλικα» .....	21	1173	διπλής Κωνιτάντζαν πολιν 17 Φεβρ. διά Κωνιτάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....	έτ. «Γκρίνιδλα» .....	44	7261	έφθ. Ν. Ύόρκην 18 Φεβρ.
ΑΓΓΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριμπάγκα» .....	56	20153	έφθ. Λιθέρπουλ 22 Φεβρ.
ΑΓΓΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.) .....	έτ. «Αθίλα» .....	43	7238	ἀνεχ. Βρέμην 18 Φεβρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΑΓΓΑ ΤΡΙΑΣ (λιθάνου) .....	έτ. «Μαρισέλο» .....	24	1988	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 23 'Ιαν.
ΑΓΓΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριμπάγκα» .....	56	20140	ἀνεχ. φιλαδέλφειαν 23 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΓΓΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (λιθ.) .....	έλληνικο συμφέροντα .....	21	1489	έφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ.
ΑΓΓΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Άιτζιαν Μάρ» .....	10	1471	άργει Πέραμα ἀπό 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΚΝΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Άγκνα» .....	41	5225	έφθ. Μπερεμάρχαφεν 14 Φεβρ.
ΑΔΑΜΑΣ .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	43	7265	ἀνεχ. 'Οράν 21 Φεβρ. δι' 'Αλγέριον
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) .....	έτ. «Ομπρος» .....	29	3725	ἀνεχ. Τρινκομάλι 11 Φεβρ. διά Ραγκούν
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Ριπαπλίκι» .....	53	13675	έφθ. Κίγκοτων (Ζαρ.) 12 Φεβρ.
ΑΕΛΛΟ (λ.δ.) .....	έτ. «Βότα» .....	57	20797	ἀνεχ. Α'μέρεραν 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	έτ. «Αζουέρο» .....	44	7176	άργει Ντάρτομου άπο 5 'Ιουν. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Άγιος Παύλος» .....	44	7201	άργει Νιούπορτ ἀπό 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (λιθάνου) .....	έτ. «Μεντ. Σηγουαίνη» .....	49	3484	έφθ. Α'μέρεραν 21 Φεβρ.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) .....	έτ. «Αθάμας» .....	41	4729	έφθ. Χαδάνναν 1 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ (λιθ.) .....	έτ. «Πάμελ» .....	44	3061	έφθ. Μπαγιόν 19 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατάντικι» .....	54	18784	διπλής Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.) .....	έτ. «Πασιφίκι» .....	42	7227	έφθ. Βαγκούθερ 22 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.) .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	43	7267	έφθ. Βαγκούθερ 14 Φεβρ.
ΑΙΓΑΙΝΑ ΛΙΤΩΝΙΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαιμόπρισαν» .....	58	10020	ἀνεχ. Βαγκούθερ 18 Φεβρ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΙΓΑΙΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαιμόπρισαν» .....	58	10020	ἀνεχ. Βαγκούθερ 7 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΙΓΑΙΝΑ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαιμόπρισαν» .....	58	10020	ἀνεχ. Σαιν Τζών 16 Φεβρ. διά Χαδάνναν
ΑΙΝΟΣ .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	44	2547	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 14 Φεβρ. δι' 'Ιανωνίαν
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.) .....	έτ. «Κονκόροντια» .....	42	7002	έφθ. Ήστχαμ 22 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.) .....	έτ. «Ζαρόνα» .....	43	7036	έφθ. Χούλλα 19 Φεβρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.) .....	έτ. «Ινσουλάρη» .....	44	7058	ἀνεχ. Μόζι 5 Φεβρ. διά Βόρ. Κίναν
ΑΙΚΑΣΤΟΣ (λιθάνου) .....	έτ. «Απόλλων» .....	46	7331	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 16 Φεβρ. διά Φερνταίπλ
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.) .....	έτ. «Οσενίκι Πετρόλ» .....	58	22129	έφθ. Κάλεσθων 18 Φεβρ.
ΑΚΟΥΑΜΠΙΛΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	57	12614	διπλής Σουέζ 30 'Ιαν. διά Βομβάνη
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	58	12623	έφθ. Χονολουλού 19 Φεβρ.
ΑΚΡΟΝ (λ.) .....	έτ. «Ιμπέρια» .....	44	7135	ἀνεχ. φιλαδέλφειαν 11 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΛΛΑΛΙΚ ΣΑΥΟΥ Δ ΕΛ ΑΒΑΛ (N.A.T.) .....	έτ. 'Άρη. 'Άνασσης .....	54	28738	έφθ. Ν. Ύόρκην 21 Φεβρ.
ΑΛΑΣΚΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Αρκτούρους» .....	43	6989	ἀνεχ. Ραβένναν 16 Φεβρ. δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΑΛΕΞ (παν.) .....	έτ. «Ριτάλινα» .....	25	2323	ἀνεχ. Μένα Σαούδ 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.) .....	έτ. «Λαιμόπρισαν» .....	56	20926	άργει Πέραμα ἀπό 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μυρινέλλα» .....	18	5555	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Φεβρ. διά Μαζατλάν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.) .....	έτ. «Φόρποι» .....	44	7215	εἰς Νεάπολιν ἀπό 11 'Ιαν.
ΑΛΚΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Αλκιβιδίδης» .....	42	7066	ἀνεχ. Αντενν 22 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.) .....	έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	40	7063	διπλής Σουέζ 20 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΑΛΛΑΝΤΙΝ .....	έτ. «Τζουλιανίκο» .....	23	1323	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΑΛΑΜΑ (λ.) .....	έτ. «Κάμπος» .....	41	7401	έφθ. Νεκοσέα 9 Φεβρ.
ΑΛΑΜΙΑ (λ.) .....	έτ. «Βιλλάρδημα» .....	43	7231	έφθ. Βαλτιμόρων 12 Φεβρ.
ΑΛΑΜΠΟΥΡ (λιθ.) .....	έτ. «Πλάμαρ» .....	44	7359	ἀνεχ. Ζανζίραν 19 Φεβρ. διά Ντώρμπαν
ΑΛΑΤΙΣ (λ.) .....	έτ. «Άλτις» .....	41	7169	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 27 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	44	10721	άργει Βενετίαν 28 Μαΐου (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) .....	έτ. «Νίτεράρο» .....	11	3131	διπλής Μπρόνσμποττελ 12 Φεβρ. διά Γεύνιαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 12 'Απρ. 1958
ΑΜΕΙΔΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10578	άργει Χάμπτον ρόδις 15 Σεπτ. 1958
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.) .....	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	44	7258	διπλής Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Κούβαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV. .....	έτ. «Ντέρνα» .....	43	7176	έφθ. Ν. Ύόρκην 21 Φεβρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	56	13262	ἀνεχ. Πούρτρο Λιμπερταντόρ 18 Φεβρ. διά N. Ύόρκην
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουόπους» .....	57	11978	ἀνεχ. Σαβάνναν ἀπό 19 'Ιουλ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ (δ.) .....	έτ. «Ριο Βεντουράντο» .....	53	18736	διπλής Σουέζ 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.) .....	έτ. «Ανδρός» .....	53	17845	διπλής Σουέζ 15 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗΝ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	41	7257	άργει Χάρρουτιν ἀπό 21 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΔ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΡΦΣ ΛΗΣΕΝΤ .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7206	εἰς σ' μόπιλ ἀπό 21 Αύγ. 1959
ΑΝΑΡΦΣ ΛΑΙΤ·ΟΝ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7239	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΑΡΦΣ ΣΗ (δ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	ἀνεχ. Βοστώνην 21 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 2 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	44	7242	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7224	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7233	άργει θάλασσθ ἀπό 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.) .....	έτ. «Ανδρός» .....	54	17847	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) .....	έτ. «Ριο Βεντουράντο» .....	53	18735	ἀνεχ. Γιοκκαϊσ 23 Φεβρ. διά Μίρι
ΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ελντρόραντο» .....	57	25441	ἀνεχ. Πόρτλαντ (Με) 8 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	54	6112	εἰς Χιρσούμα 12 Φεβρ.
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.) .....	έτ. «Καροιμπα» .....	45	10708	έφθ. Α'μπούργον 15 Φεβρ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.) .....	έτ. «Νολίντο» .....	20	4992	άργει Σαβάνναν ἀπό 19 'Ιουλ. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (N.A.T.) .....	έτ. «Σάντα Αννα» .....	44	7258	ἀνεχ. Ντώρμπαν 9 Φεβρ. διά Σπέτζιαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.) .....	έτ. «Σαδάδυ» .....	44	7259	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Φεβρ. διά Μάντζεστερ
ΑΝΤΙΟΠΗ .....	έτ. «Μαριτάιμ» .....	41	7061	έφθ. Χαδάνναν 18 Φεβρ.
ΑΝΤΟΝΥ (N.A.T.) .....	έτ. «Αντάρες» .....	44	7126	ἀνεχ. Ντακάρ 17 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.) .....	έτ. «Πασιφοκ Τράιντιγκ» .....	57	15845	έφθ. Ν. Ορλεάνην 21 Φεβρ.
ΑΝΤΟΝΗΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Σαμέλκα» .....	43	7176	ἀνεχ. Τόκιο 20 Φεβρ. διά Σεμπού
ΑΝΤΟΝΙΟΣ (λ.) .....	έτ. «Γκρίνιδλα» .....	43	7244	άργει Κατάννη ἀπό 19 'Ιουλ. 1959
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδρ.) .....	έτ. «Ηγκλ» .....	44	7249	ἀνεχ. Μορμούγκαο 16 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.) .....	έτ. «Απατούρια» .....	43	7269	έφθ. Λιδόρνον 21 Φεβρ.
ΑΠΕΣ (λ.) .....	έτ. «Απεξ» .....	42	6806	ἀνεχ. Μπόκια Μιλάγκον 23 Φεβρ. δι' Εύρωπην
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.) .....	έτ. «Αθηνίαν» .....	57	9452	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδις 21 Φεβρ. διά Ρίο Ιανέριο
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.) .....	έτ. «Σεγκόβια» .....	56	10180	ἀνεχ. Γκάλεσθων 13 Φεβρ. διά Ιταλίαν
ΑΡΓΚΥΛ (λιθ.) .....	έτ. «Βιλανούέντα» .....	57	10657	διπλής Μπρόνσμποττελ 12 Φεβρ. διά Νέαπολιν
ΑΡΕΝΑ (παν.) .....	έτ. «Φινενσιόνερα» .....	19	1754	διπλής Γιβραλτάρ 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΕΤΗ (λιθάνου) .....	έτ. «Ολισμαν» .....	43	7258	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 3 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.) .....	έτ. «Άλμπιον» .....	43	7187	ἀνεχ. Μόζι 20 Φεβρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΡΗΣ (λιθάνου) .....	έτ. «Άρες» .....	30	4557	έφθ. Τόκιο 18 Φεβρ.
ΑΡΙΕ Χ. (λ.) .....	έτ. «Ντόλφινι» .....	45	7216	διπλής Σουέζ 13 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΕΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (N.A.T.) .....	έτ. «Ατλαντικ 'Οιλ» .....	58	23626	έφθ. Σαθόνα 21 Φεβρ.
ΑΡΙΚΑ (λ.) .....	έτ. «Τόλε» .....	31	4540	ἀνεχ. Τζιμπούτι 21 Φεβρ. διό Νότ. Κορέαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7247	ἀνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. διά Βαμπόσα
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.) .....	έτ. «Άγκουαρούτα» .....	44	6995	άργει Φερρόδι ἀπό 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.όνδ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	38	10277	άργει Φερρόδι ἀπό 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριτάιμ» .....	40	10224	άργει Πέραμα ἀπό 11 Αύγ.
ΑΡΙΟΝ (λ.) .....	έτ. «Αριάτε» .....	44	7216	ἀνεχ. Όραν 16 Φεβρ. διά Λά Νουσέλλα
ΑΡΙΟΝ (λιθάν.) .....	έτ. «Αρίων» .....	28	1707	διπλής Πόρτ Σαιδ 15 Φεβρ. διά Δουκέργκην
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.) .....	έτ. «Φερπλαίη» .....	58	18743	ἀνεχ. Κουβέιτ 5 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΡΝΤΕΝ (λιθάνου) .....	έτ. «Σορδάγια» .....	37	2709	

ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια» .....	26	2903	πορελήφθη εἰς Σάρπομποργκ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Τολαμάνκα» .....	43	7155	έφθ. Γιαδάταν 13 Φεβρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Πανίδος» .....	22	1754	άνεκ. Γένοδαν 16 Φεβρ. διά Κατάκολον
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπη Στή Τράπον» .....	43	7137	άνεκ. Θλωσιάν 5 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ» .....	44	7283	έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 21 Φεβρ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγίανο» .....	44	7157	άνεκ. Μουρόραν 22 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Μιγκουέλ» .....	28	4809	έφθ. Βαρδάνη 19 Φεβρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (Λιθ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ασήμιο» .....	44	7176	άνεκ. Τεργέστην 19 Φεβρ. δι' Ε'θνομάσουθ
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα» .....	53	13415	έφθ. Μπουενός Αύρες 8 Φεβρ.
ΑΣΤΡΩΝ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Φάύργουντ» .....	42	7150	έφθ. Μοντεβίδεο 18 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ (N.A.T.)	.....		έτ. «Φορμεντάντορη» .....	56	8560	άργει «Αμπελάκι» ἀπό 8 Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤ (δ.)	.....		έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11815	έφθ. Χάρτλεπον 22 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)	.....		έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11307	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	58	20451	άνεκ. Σαλαθάρρ 23 Φεβρ. διά Σάντος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 23 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολούζ» .....	44	7250	άνεκ. Λός Αντζελες 11 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7257	άνεκ. Γιαδάταν 21 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	17062	έφθ. Οζάκαν 18 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΙΡΕΣ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	9869	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	10758	άνεκ. Κιουρασάο 15 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	51	10054	άνεκ. Ν. Υόρκην 17 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	9833	άνεκ. Γκέραλτον 13 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΤΑΙΝ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	έφθ. Μουρόραν 15 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	57	24831	άνεκ. Λάς Πάλμας 22 Φεβρ. διά Πουσάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (Λ.δ.)	.....		έτ. «Ατλάντικ» .....	58	18183	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 23 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	59	18500	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Λ.δ.)	.....		έτ. «Ατλάντικ» .....	55	12985	άνεκ. Τζιμπούτι 12 Φεβρ. δι' Ινδονησίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11322	άνεκ. Ν. Υόρκην 17 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	11248	άνεκ. Σιδώνα 13 Φεβρ. διά Λιθόρον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Λ.δ.)	.....		έτ. «Ατλάντικ» .....	55	11241	έφθ. Σιάρλεστον 20 Ιαν. διά Πουσάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΠΑΝ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12696	έφθ. Σαιν Τζών' 2 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Λ.δ.)	.....		έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12712	άνεκ. Γιοκοχάμιαν 14 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	11767	άνεκ. Ν. Υόρκην 17 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7200	άνεκ. Γκάλθεστων 12 Φεβρ. διά Βέρα Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Λ.δ.)	.....		έτ. «Ατλάντικ» .....	56	14839	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 13 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	10930	έφθ. Σαβάνναν 23 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	50	8637	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 14 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΥ (Λ.)	.....		έτ. «Ορίολη» .....	43	7248	ίδες: «ΚΥΜΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 Φεβρ. διά Χιούστον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	48	10928	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	10908	άνεκ. Σαλαθάρρ 23 Φεβρ. διά Ρίο Ιανέιρο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ'Υ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	άνεκ. Λός Αντζελες 3 Φεβρ. διά Γιοκοχάμιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα» .....	45	7160	έφθ. Λαττάκια 27 Ιαν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7247	έφθ. Οζάκαν 23 Φεβρ.
ΑΤΤΙΚΟΣ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Βίπτα» .....	43	6872	έφθ. Μπασένιν 20 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Παλμέα» .....	42	7162	άνεκ. Γένδην 22 Φεβρ. διά Ρουέν
ΑΦΡΟΣ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλιάζο» .....	44	7198	άνεκ. Βαλτιμόρην 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνιαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)	.....		έτ. «Ολιομάν» .....	44	7192	άνεκ. Πύλων 11 Φεβρ. (διαταγάς)
ΒΑΣΤΡΙΚ (Λ.)	.....		έτ. «Φίλια» .....	42	6751	άνεκ. Βρέστον ἀπό 19 Ιαν. διά Λιθερπουλ
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. Ι. Γουλανδρής .....	58	26566	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ ἀπό 24 Ιαν. δι' Αγ. Φραγκίσκου
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο» .....	58	11623	άνεκ. Σταλόνδα 15 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βίστα» .....	57	11623	άνεκ. Λός Αντζελες 16 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	56	8638	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	58	23626	εἰς Ντελάγουαρ Μπαιν 23 Φεβρ.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (Λιθ.)	.....		έλληπνικά συμφέροντα .....	42	7285	άνεκ. Μελθούρην ἀπό 7 Ιαν. διά Νουμέα
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Αντεζ» .....	56	9462	έφθ. Βαγκούθερ 21 Φεβρ.
ΓΑΛΗΝΗ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα» .....	55	9462	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 14 Φεβρ. δι' Ιρλανδίαν
ΓΑΛΙΚΙΑ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούρια» .....	44	7113	άνεκ. Μάρ ντελ Πλάτα 9 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΓΕΩΡΓΕΛ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ» .....	45	7253	έφθ. Τοκοπίλα 21 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Λιθ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιν» .....	45	7256	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΓΕΩΡΓΙΑ (Λ.)	.....		έτ. «Μαρρινέλλα» .....	27	5407	άργει Πέραμα ἀπό 8 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο» .....	53	9149	έφθ. Αλγερίουν 18 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΓ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Γρίγορε» .....	16	1449	άργει «Αμπελάκι» ἀπό 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Παν.)	.....		έτ. «Επίρρογκ» .....	45	499	άνεκ. Κολόμπα 22 Φεβρ. διά Μαλντίνες Αϊλαντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. Λιθάνου	.....		έλληπνικά συμφέροντα .....	39	3729	έφθ. Ν. Υόρκην 15 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ» .....	54	18790	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιθάνου)	.....		έτ. «Εβερεστ» .....	35	5028	έφθ. Βενετίαν 7 Φεβρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ἐπος» .....	21	1964	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 19 Φεβρ. διά Λιθερπουλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Κάρθιθιον» .....	22	1871	έφθ. Σκαραμαγκάν 27 Φεβρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο» .....	43	7166	έφθ. Ράς Τανούρα 18 Φεβρ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Λιθ.)	.....		έτ. «Πιολάντο» .....	40	7168	έφθ. Δάντον 16 Φεβρ.
ΓΙΟΡΓΙΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιθάνου)	.....		έτ. «Ευτυχία» .....	45	7240	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Ερυθράν
ΓΙΑΝΝΕΤ (N.A.T.)	.....		έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	42	7164	άνεκ. Μάζι 6 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΓΚΑΤ' ΜΕΝΤ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντν» .....	27	2766	έφθ. Πειραιά 25 Φεβρ.
ΓΚΕΜ (Λ.)	.....		έτ. «Ούρανια» .....	38	9260	άνεκ. Χιούστον 19 Φεβρ. διά Ζαμάικα
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΛ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλε Νόρτη» .....	56	20668	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Καράτοι
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	άδ. Γουλανδρή	57	8884	έφθ. Κόμπε 24 Φεβρ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (Λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες» .....	57	9410	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Γκάλθεστων
ΓΚΡΑΝΥ ΜΑΡΙΓΟ (Λιθάνου)	.....		έτ. «Άγγελικανα» .....	37	1838	έφθ. Κόμπε 24 Φεβρ.
ΓΛΥΖΔΑ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα» .....	44	7244	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Ερυθράν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΝΗΤΑΗΑΛ (γερμ. πληρ.)	.....		έτ. «Γουόρληντ Γλείντη» .....	54	27812	έφθ. Βενετίαν 7 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΑΡΥ (γερμ. πληρ.)	.....		έτ. «Γουόρληντ Γλείντη» .....	57	13750	διπλήθε Σουέζ 19 Φεβρ. διά Κρήτην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γερμ. πληρ.)	.....		έτ. «Γουόρληντ Τάνκερς» .....	53	13321	έφθ. Σκαραμαγκάν 27 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΑΝ (γ. πλ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	εἰς θείον 48.0B - 110.8A. Φεβρ. 21 διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	.....		έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	άνεκ. Γκριλόγκ 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Πανούσεανικό» .....	55	25317	άνεκ. Χουάιτκεντ 17 Φεβρ. διά Κρήτην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)	.....		έτ. «Παντερνάσιοναλ» .....	54	20580	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (Λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής» .....	54	20431	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πληρ.)	.....		έτ. Νιάρχος .....	57	13750	έφθ. Μπανιόλι 14 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΡΕΙΦ	.....	(N.A.T.)	έτ. «Τρεντίζιεν» .....	43	10513	άνεκ. Αλγερίουν 19 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	.....		έτ. «Τοσέτος Μπαιν» .....	57	25489	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 14 Φεβρ. διά Ντουμάτι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερμ. πληρ.)	.....		έτ. Νιάρχος .....	57	25490	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Πειραιά 16 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΕΝΣ (γ. πλ.)	.....		έτ. Νιάρχος .....	57	26032	άνεκ. Νερά. Κόπον 18 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ (Λ.δ.)	.....		έτ. Νιάρχος .....	43	10591	άνεκ. Πέιραια 18 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ	.....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχος .....	43	12853	άνεκ. Ελλεσμέρη Πόρτ 18 Φεβρ. δι' Αμοτερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΝΤ	.....		έτ. «			

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πλήρ.)	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	58	11200	εις θέσιν 49.30.Β. — 4 Δ. Φεβρ. 15 διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλήθε Σουέζ 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τήμ»	43	10577	διπλήθε Κων) πολιν 18 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (N.A.T.)		έτ. Στ. Νιάρχου .....	57	10499	έφθ. Βαγκούθερ 14 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΕΜ .....	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου .....	58	10499	διπλήθε Παναμά 14 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20236	εις θέσιν 10.2.Β. — 72.13.Α Φεβρ. 20 δι' 'Αντεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	έφθ. Βαγκούθερ 3 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ιντερμαρίνα»	55	20548	άνεχ. Γκπλόγκ 14 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΑ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Γουόρλντ Τόλι»	44	10448	εις Ρουέν από 24 Μαΐου (επισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρούθ»	43	10595	άργει 'Αμβούργον από 22 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (N.A.T.)		έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	διπλήθε Σουέζ 21 Φεβρ. δι' 'Ερυθράν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΛΑΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)		έτ. Στ. Νιάρχου .....	43	12800	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΛΙΣΙΑ (γ. πλήρ.)		έτ. Στ. Νιάρχου .....	59	9171	άνεχ. Βικτωρίαν 9 Φεβρ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Δ.δ.) .....		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	διπλήθε Σουέζ 20 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (Δ.δ.) .....		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλήθε Σουέζ 15 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΡΙ .....		έτ. «Άτλανς»	41	6911	άνεχ. Σιγκαπούρην από 20 Φεβρ. δι. άΚαμασι
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	έφθ. Λίθερπουλ 21 Φεβρ.
ΔΕΛΦΙΝΙ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	9356	εις Σπέτζια ἀπό 16 Δεκ. (επισκευαι)
ΔΕΛΦΟΙ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιό Αντονι»	45	7252	διπλήθε Μπρόνμουντελ 16 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΔΕΣΠΟΙ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεραντζα»	44	7207	έφθ. Ρεσίφε 18 Φεβρ.
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	29	2935	άνεχ. Πιονταρένας 2 Φεβρ. διά Σαλίνα Κρούζ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)		έτ. «Θρή Νιάμοντς»	21	4012	άνεχ. Πιονταρένας 16 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα»	44	10714	εις θέσιν 6.Β. — 108.Δ. Φεβρ. 15 διά Ληθ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρτενόζα»	56	10360	άνεχ. Βαλτιμόρων 14 Φεβρ. δι' 'Αζόρας
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο»	44	7264	άνεχ. Πόρτ. Αρθουρ 20 Φεβρ. (διαταγάς)
ΔΩΡΙΕΥΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6759	άνεχ. Κολούμπια πίσερ 19 Φεβρ. δι' 'Ινδια
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	54	6042	άνεχ. Κολούμπια πίσερ 19 Φεβρ. δι' 'Ινδια
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)		43	7260	
ΕΒΕΡΕΣΤ (Δ.) .....	(N.A.T.)				
ΕΙΡΗΝΗ (Κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντουάνιν»	43	7031	άνεχ. 'Αιμέρσαν 8 Φεβρ. διά Γιθραλτάρ
ΕΙΡΗΝΗ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	13	1486	διπλήθε Κων) πολιν 12 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιθάνου)		έτ. «Πούντα Άρενας»	29	6941	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 19 Φεβρ. δι' 'Ολλανδίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Μαρίνα»	37	5452	άνεχ. Βενετίαν 16 Φεβρ. διά Ντακάρ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Δ.) (N.A.T.)		έτ. «Κυκλόδες»	37	5452	έφθ. Κολόμπο 7 Φεβρ.
ΕΚΑΔΗ (Δ.δ.) .....		έτ. 'Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	άνεχ. Λος 'Αντζελες 9 Φεβρ. διά Τόκιο
ΕΛΑΕΝ		έτ. «Βαλντεμόρο»	42	7132	έφθ. Νεκοτάσι 3 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστρα»	29	4931	διπλήθε Μπρόνμουντελ 11 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΕΛΕΝΗ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα»	38	5500	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 21 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιότα Ριός»	36	7820	εις μεταφοράς Αιγαύπτου
ΕΛΛΗΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Παποχροπότιδην	58	13066	έφθ. Ν. 'Υόρκην 11 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΑΡΗ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαδεράς»	43	3159	εις 'Αλεξάνδρειαν ἀπό 24 'Ιαν.
ΕΛΛΗΝΗΡΟΥΝΤΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα»	44	7051	έφθ. Γένοβαν 8 Φεβρ.
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ελληνόποντος»	44	7189	άνεχ. Χιούστον 17 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΕΛΠΙΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πάλμαρος»	35	4963	άνεχ. Μόζι 18 Φεβρ. διός Σαγκάνην
ΕΝΤΟΠΑΝ (Δ.) .....		έτ. «Αιτζιάν»	20	6157	διπλήθε Κων) πολιν 17 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΕΝΤΥ (Δ.) .....		έτ. «Λόγγος»	41	7122	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 13 Σεπτ. 1959
ΕΝΡΩΣΙΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ένωσις»	25	3320	άνεχ. Σαρόνα 21 Φεβρ. διός Βρέμην
ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ»	42	7140	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ.
ΕΣΤΡΕΛΛΑ .....		έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεχ. Τεργεόποτην 16 Φεβρ. διά Σέριφον
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστέλλα»	42	2842	διπλήθε Ελαϊνορ 22 Φεβρ. (ἀπό Στεττίνον)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Λέανδρος»	19	3858	εις Άμπελάκι 31 'Ιαν.
ΕΥΓΕΝΙΑ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	έφθ. Γένοβαν 22 Φεβρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	άνεχ. Ράς Τανούρα ἀπό 18 'Ιαν. διά Βέλγιον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νέποντα Τάνκερς	56	30150	άνεχ. Χάρρης 'Αιλαντ 19 Φεβρ. διά Γιθραλτάρ
ΕΥΠΟΛΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύκριοια»	59	9200	διπλήθε Σουέζ 24 Φεβρ. διά Καλκούταν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (Δ.δ.) .....		έτ. «Σάν Μπαζιλίο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 9 Φεβρ. διά Κιουρασό
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	έφθ. Μπάσαρον 19 Φεβρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ .....		έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7224	άνεχ. Μερμούγκαρο 21 Φεβρ. διά Καράτοι
ΕΦΕΣΟΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέμυμαρ»	49	18171	άνεχ. Πόρτλαντ 3 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ZΑΝΝΗΣ (Λιθάνου)					
ΖΕΦΥΡΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο»	42	2881	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Τυνησίαν
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	έφθ. Ν. 'Υόρκην 7 Φεβρ.
ZΙΝΙ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιουνάτεντ Κρός»	43	7273	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 15 Φεβρ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ZΟΥΓΙΝΤΕΡΖΗ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαλίντα»	52	12556	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 15 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
HΛΙΑΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	45	7212	έφθ. Ν. 'Υόρκην 8 Φεβρ.
HΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλαια»	57	10173	άνεχ. Λύττελτον 14 Φεβρ. διά Μελθούρνην
HΛΙΑΣ Σ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσσιγκ»	43	7207	άνεχ. Ναγκόνια 19 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΘΕΝΚΕΣΚΙΒΙΚΚ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σίμπορντην»	44	7250	διπλήθε Σουέζ 14 Φεβρ. δι' 'Ερυθράν
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	άνεχ. Κιουρασό 13 Φεβρ. διά Σουάνον
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα»	38	5825	άνεχ. Ραγκούν 20 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΘΕΟΜΑΝΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιντόρα»	45	7255	διπλήθε Λιζαρντ 3 Φεβρ. διά Ρίο 'Ιανέιρο
ΘΕΟΠΑΝ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοποίικ, Τ.Κ.»	43	7240	διπλήθε Παναμά 17 Φεβρ. (ἀπό Τοκοπίλλαν)
INΒΙΚΤΑ (Δ.δ.) .....		έτ. «Βεοπούκιο»	44	12500	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 12 Φεβρ. δι' 'Ιταλίαν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Παταγκονία»	35	8072	άργει Κυνόσουραν ἀπό 12 Αύγ. 1959
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου)		έτ. «Μιλανούέβα»	17	1295	άργει Πέραμα ἀπό 1 'Ιουν. 1959
ΚΑΛΛΗ (Δ.) .....		έτ. «Σάντα Βιέρνες»	11	1881	άνεχ. Βόσπορον 16 Φεβρ. διά Χερσώνα
ΚΑΛΗ Α. (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνοπορτ»	57	8774	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 11 Φεβρ. (διαταγάς)
ΚΑΛΟΑ .....		έτ. «Ελ. Τρέιντερς»	44	7255	έφθ. Χιούστον 21 Φεβρ. διός Λιζαρντ
ΚΑΜΠΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καλόφα»	26	1945	άργει 'Αιμέρσαν ἀπό 18 'Ιουν. 1958
KΑΝΤΙΑ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκούπα»	43	7257	εις Πειραιά ἀπό 26 'Ιαν. (επισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	έφθ. Χιούστον 21 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ»	40	7121	άνεχ. Βρέστον ἀπό 21 'Ιαν. διά Κέϋ Γουέστ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιντάνζα»	56	10015	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. διά Νότ. Κορέαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. .....		N. I. Νομικός	07	1075	διπλήθε Κων) πολιν 17 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΟΛΗΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγιοι Ανάργυροι»	41	2866	άνεχ. Τάιν 22 Φεβρ. διά Σέτουμπαλ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	άνεχ. Λισσαδώνα 16 Φεβρ. διά Σφάδη
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΕΦΑΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	έφθ. Νιού Ούεστμιντερ 6 Φεβρ.
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μπροφάντης»	24	2060	άνεχ. Βρέστον 9 Φεβρ. διά Γενοβαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καπετανίσσα»	44	7281	έφθ. Ν. Ορλεάνην 20 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΙΩΑΝΝΟΣ ΣΤΙΝΑΣ (Δ.δ.) .....		έτ. «Αντόρα»	43	7281	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Φεβρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ. Τρέιντ»	45	10523	άνεχ. Χάλιφαξ 18 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπιαν»	44	10750	άνεχ. Μπρεμερχάρεν 3 Φεβρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑΥ- (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαπανίροι»	44	10691	άνεχ. Χιούστον 17 Φεβρ. δι' 'Αιμέρσαν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Βόλουμψι»	43	2861	άνεχ. Τάμπαν 15 Φεβρ. διά Προγκρέσο
ΚΑΡΝΕΠΙΣΤΩΝ (Λιθάνου)		έτ. «Αστρομπέλλο»	29	4884	άνεχ. 'Αιμέρσαν 18 Φεβρ. διά Καράτοι
ΚΑΣΣΙΑΝ (Δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θελίτοια»	43	7033	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Φεβρ. διά Κολόνπιτο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.δ.) .....		έτ. «Σάν Φελίτοια»	51	10092	εις Σπέτζιαν ἀπό 14 Αύγ.
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Φεβρ.
ΚΕ-Π. ΠΑΛΑΜΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χόρτλαντ»	42	7244	διπλήθε Βιρθαλτάρ 16 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. Ντάρσειον 21 Φεβρ. διά Πειραιά
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμπόνω»	58	20487	άνεχ. Ντώρμπαν 20 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
ΚΙΣΣΟΥΑΔΑ (Λιθάνου)		έτ. «Αριστείδης»	40	4672	άνεχ. Λόδησσαν 21 Φεβρ. διά Ρεβένναν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (Δ.δ.) .....		έτ. «Γκούντη Σουίντ»	59	12020	άνεχ. Ντώρμπαν 20 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
KΝΟΖΑ .....		έτ. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Λόδησσαν 23 Φεβρ. διά Σιγκαπούρην
KΝΟΖΑΓΚΑ .....		έτ.			

ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7261	έθ. Καλκούτταν 19 Φεβρ.
ΚΡΕΣΤΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 15 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Γιρολτάρ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Τέλα 16 Φεβρ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπήριαν»	56	4031	εἰς Μόμπιλ 16 Δεκ. 1958
ΚΡΟΝΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φερναντο»	41	6756	άνεχ. Μόμπιλ 20 Φεβρ. διά Τρίνινταν
ΚΥΜΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7248	εἰς Βελτιμόρην, υπό παραλαβήν
ΚΥΜΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έφθ. Μασσαλίαν 18 Φεβρ.
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	43	6992	εἰς Πειραιά ἀπό 20 Δεκ. (έπισκευαι)
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Ολισμαν»	43	6888	εἰς Πειραιά ἀπό 22 Ιαν. (έπισκευαι)
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	.....	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	21	2294	διπλήθε Γιρολτάρ 14 Φεβρ. διά Ισμίτ
ΚΩΣΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωντάξι»	44	7263	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Ειρηνικών
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Κοοτίκος»	40	2993	έφθ. Πόρτ υπὲ Μπούκ 17 Φεβρ.
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουν.)	.....	έτ. «Ναθ. Κομμέροιαλ»	21	1833	εἰς ταξιδία Πλέιτ
ΛΑΙΔΑΝ ΝΤΟΡΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	έφθ. Γένοβαν 22 Φεβρ.
ΛΑΡΓΙΚΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	διπλήθε Σουέζ 19 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασσώρ
ΛΕΩΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	άνεχ. Λός Άντζελες 8 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	εἰς Ν. Υόρκην ἀπό 24 Ιαν. (έπισκευαι)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7259	άνεχ. Θουζίκι 22 Φεβρ. διά Νίγκατά
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.)	.....	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Φεβρ. διά Βαγκούμερ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	30	1569	άργει Ν. Όρλεάνην ἀπό 18 Σεπτ. 1959
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Ελθίρα»	44	7161	άνεχ. Τεργεστήν 3 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΛΥΡΙΚ (Δ.δ.)	.....	έτ. «Θήταρ»	43	10428	άργει Όραντς ἀπό 18 Ιαν.
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λώρης»	43	2847	άνεχ. Πειραιά 27 Φεβρ. διά Τραπεζούντα
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόνταν»	44	7160	άργει Έλευσίνα ἀπό 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	διπλήθε Παναμά 21 Φεβρ. διά Βρέστην
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεανίκ Π.Κ.»	58	24065	εφθ. Σκαρομανκαν 22 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασύρορά»	57	8738	έφθ. Μέζι 23 Φεβρ.
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)	.....	έτ. «Μάστοβολ»	18	920	άνεχ. Λα Νουβέλλ 5 Φεβρ. διά Ραβέννον
ΜΑΝΕΤΚΙΝΑ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Πανδία»	43	7210	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 14 Φεβρ.
ΜΑΝΟΪΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπεντο»	43	7210	Ίδε: «ΜΑΝΕΤΚΙΝΑ», ὡς μετωνυμάσθιν
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Ζαννής»	45	3549	άνεχ. Αντιζελες 8 Φεβρ. διά Κολόμπο
ΜΑΝΤΙΞΟΝ ΜΠΕΛΛ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαντίον»	44	7216	έφθ. Γκάλεστων 20 Φεβρ.
ΜΑΝΤΙΡΙΚ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Εστερέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Ν. Ύόρκην 19 Φεβρ. διά Γένοβαν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	έφθ. Μαντράς 23 Φεβρ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελιτσια»	43	7050	έφθ. Χογκ Κούκ 16 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΜΑΟΥΝΤ ΙΟΩΜΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ.
ΜΑΡΑΦΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	διπλήθε Γιρολτάρ 18 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)	.....	έλληνικά συμφέροντα	27	1554	διπλήθε Κυνύ(πολιν) 18 Φεβρ. διά Νοβωρωσίσκην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	άνεχ. Χονολουλού 9 Φεβρ. διά Β. Ατλαντικόν
ΜΑΡΓΑΡΑΛΑΝΤ ΙΙ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Μαργκαλάντε»	43	7040	άνεχ. Μπαχρέιν 21 Φεβρ. διά Κόρραμασχρ
ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	28	1463	έφθ. Αντεν 8 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	43	7124	έφθ. Σιεμπουόκης 12 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	.....	έτ. «Μαγκλιδέρας»	45	8965	άνεχ. Αντεν 13 Φεβρ. διά Μπάθναγκαρ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	38	5548	άνεχ. Τζιμπούτι 11 Φεβρ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΣΜΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	διπλήθε Παναμά 18 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Μπαντάρ Μασσώρ 18 Φεβρ. διά Ντώρμπον
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριψιλάγκα»	43	8046	εἰς Μεταφόρας Αιγύπτου
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικι	40	5721	έφθ. θόδευ 17 Φεβρ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (Δ.)	.....	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	εἰς Μασσαλίαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλαγκα»	44	7249	έφθ. Βαλτιμόρην 1 Φεβρ.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναρ.-Εουρόπα»	44	7150	άνεχ. Ρόττερνταν 18 Φεβρ. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΡΙΝΟΖΑ II (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επανό-Εουρόπα»	44	10668	άργει Αύγουστον ἀπό 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΤΥΧΗ	(Δ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7282	έφθ. Βασιλικό 15 Φεβρ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικι	40	5147	εἰς Σπέτζια ἀπό 21 Ιαν.
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθάνου)	.....	έτ. «Σάν Τζιοβανί»	43	7259	εἰς Αλεξάνδρειαν ἀπό 27 Ιαν.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	έφθ. Λεϊκ Τσάρλες 18 Φεβρ.
ΜΑΡΣΕΑ Μ. Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	έφθ. Μπαχρέιν 23 Φεβρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούμικ»	55	23871	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 22 Φεβρ. διά Λάδσεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπόδα»	54	18763	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	20	1512	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΤΟΒΙΟΣ (δύν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιόφικ»	43	7176	διπλήθε Παναμά 30 Ιαν. διά Οζάκαν
ΜΑΧΗΤΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιουνιθέρσαλ»	57	8855	διπλήθε Σκαραμαγκά 24 Φεβρ.
ΜΕΛΙΝΤΑ	.....	έτ. «Ανκάκιο»	45	7254	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΕΛΙΤΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστεριώας»	59	21000	άνεχ. Αντεν 14 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΜΕΡΛΑΙΝ (Δι.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 14 Φεβρ. διά Ρόττερνταν
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	άνεχ. Γιοκοχάμαν 11 Φεβρ. διά Ειρηνικόν
ΜΙΛΗΤΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	49	19929	ε. θείων 5.53 B. - 85.25 A. ἀπό 19 Ιαν. διά Σασέμπο
ΜΙΛΙΑΝΤΑ	.....	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	έφθ. Χούλι 18 Φεβρ.
ΜΙΛΙΤΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μίκελλ»	29	2666	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 23 Φεβρ. διά Αιμιθέρσαν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Μπαντάρ Μασσώρ 17 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΜΕΡΛΑΙΝ (Δι.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαδέρα Κουπάνια»	56	7906	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διά Κορθαγέννην
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεόνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Παναμά 30 Ιαν. διά Κάντλα
ΜΙΧΑΗΛ Α. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	έφθ. Σκαραμαγκά 24 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περσ. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σενίγκουρτας»	45	7176	άνεχ. Θιλαδέλφειαν 15 Φεβρ. διά Κορθαγέννην
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούρτεας»	55	9922	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 14 Φεβρ. διά Κέντ Γουεστ
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	Ίδε: «ΜΠΑΡΜΠΑ-ΧΡΗΣΤΟΣ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΟΝΤΕΒΙΣΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλετακρούζ»	44	7340	άνεχ. Φορπορτ (Μπάχαμας) 22 Φεβρ. διά Ιαπωνίαν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλετακρούζ»	44	7159	άνεχ. Λεϊκ Τζών 13 Φεβρ. διά Ναυκασάκη
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαρανουσιάπ»	42	7803	άργει Αντελες 29 Ιαν. διά Ναυκασάκη
ΜΥΚΟΝΟΣ	.....	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	16	3528	άργει Κυνόδουραν ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	διπλήθε Μπρόνομποτελ 14 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	.....	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Λονδίνον 18 Φεβρ.
ΝΑΠΙΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρ»	57	23690	άνεχ. Σαιν Τζών 13 Φεβρ. διά Μαρακαΐμπο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΤΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 12 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΥΟΥΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέσιοναλ»	56	9970	διπλήθε Παναμά 13 Φεβρ. (ἀπό Περού)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	έφθ. Ν. Όρλεάνην 20 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέσιοναλ»	56	9972	έφθ. Κιουκούσικα 18 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέσιοναλ»	43	8513	έφθ. Σαλλάδερν 9 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8490	εἰς Μόρπιλ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8393	έφθ. Τοκοπίλα 8 Φεβρ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	.....	έτ. «Αντριβόπορ»	43	8428	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Γιοκοσούκαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς»	58	12624	διπλήθε Μπρόνομποτελ 12 Φεβρ. διά Δάντσικ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυρκαντ»	58	24068	άνεχ. Σαν Ζουάν 16 Φεβρ. διά Βενεζουέλαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίσια»	42	7227	διπλήθε Σουέζ 14 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΔΑΙΑ	.....	έτ. «Νέλλα»	38	4996	άνεχ. Πούλο Σαμπού 5 Φεβρ. διά Σαγκάνην
ΝΕΦΕΛΑΙ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	έφθ. Κωνσταντίναν 14 Φεβρ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Σαν Τζών 17 Φεβρ. διά Γκόττεμπουργκ
ΝΙΚΟΛΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άνεχ. Κουινέτρο Μπάιν 15 Φεβρ. (διαταγάς)
ΝΙΚ ΚΑ. ΜΑΣΤΕΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	διπλήθε Σκουέζ 14 Φεβρ. διά Κωνσταντίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβδίσια»	43	7121	άνεχ. Μόζι 6 Φεβρ. διά Νταβάνο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίονιρ»	37	7991	άργει Αμπελάκι ἀπό 16 Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέαντε»	43	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 16 Φεβρ. διά Κεελόγκ
ΝΙΚΟΣ (Δ.δ.)					

ΝΟΡΟ ΛΑΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια» .....	41	6830	άνεχ. "Άμωτερταμ 3 Φεβρ. διά Μεζικόν
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα» .....	55	18210	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ. διά Κρήτην
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα» .....	52	12029	διπλήθε "Άντεν 20 Φεβρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σίλετ» .....	42	7251	έφθ. Κόμπρι 18 Φεβρ. σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φόρολον» .....	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 20 Φεβρ. δι' 'Αγγλιαν
ΝΟΥΤΣΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ» .....	44	7061	έφθ. Νεκοτάεα 11 Φεβρ. διά Καρπίτο
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουντίτεντ Κρός» .....	53	12577	άνεχ. Ρίο Γκράντε 17 Φεβρ. διά Καρπίτο
ΝΤΕΒΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέβα» .....	56	10545	έφθ. Ν. Υόρκην 17 Φεβρ.
ΝΤΕΛΟΪΚ ΗΓΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ. 'Εντερπράΐ» .....	58	13545	άνεχ. Σπέτζια 11 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΕΛΟΪΚ ΟΡΑΚΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ. 'Εντερπράΐ» .....	59	12800	έφθ. Κόμπρι 18 Φεβρ. σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαίνη» .....	58	10396	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Φεβρ. δι' 'Ιταλιαν
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νοϊνγκέιτορς» .....	60	13847	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 13 Φεβρ. διά Κύπρον
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουνέρτο Μαντρίνη» .....	31	5840	έφθ. Αμδούργον 19 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. 'Εουρόπα» .....	57	9746	έφθ. Πόρτα Άλμπερνι 22 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. 'Εουρόπα» .....	56	8716	άνεχ. Στανλόου 23 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εδμυράνια» .....	58	10483	διπλήθε Φάλμουθ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. 'Εουρόπα» .....	55	11209	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διά Κέϋ Γουέστ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. 'Εουρόπα» .....	56	8716	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλότ» .....	56	10486	
ΝΤΟΡΙΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7128	
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομαν» .....	43	7199	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 12 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρν» .....	43	7051	έφθ. Κουερίτ 20 Φεβρ.
ΟΛΚΑΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρμέλο» .....	43	2875	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 17 Φεβρ.
ΟΑΥΜΠΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικα» .....	53	17362	άνεχ. Πειραιά 24 Φεβρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΟΑΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόλημας» .....	54	13665	διπλήθε Σουέζ 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	13652	άνεχ. Σασέμπο 5 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόλημας» .....	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 13 Φεβρ. διά Λά 'Εστακάντα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	14047	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. 'Αρ. 'Ωνάσον	58	27602	εἰς Μασσαλίαν ἀπό 13 'Ιαν.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	50	17791	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΟΑΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	53	14221	έφθ. Αμδούργον 18 Φεβρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς» .....	53	14009	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 19 Φεβρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	49	17792	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 15 Φεβρ. διά Ντουμάϊ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΛΑΕ'ΙΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	13678	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 17 Φεβρ. διά Νόρφολκ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	53	13660	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 12 Φεβρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοριέντες» .....	45	10448	άργει Φερρόλαπτό 22 Φεβρ. 1958
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	13934	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 1 Δεκ. (έπισκευα)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	55	13709	άνεχ. Ν. Υόρκην 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	13713	άνεχ. Ν. Υόρκην 12 Φεβρ. διά ΈΛ Παλίτο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	55	13934	άνεχ. Πόρτλαντ 18 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΓ'ΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ» .....	59	23300	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Γαλλίαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	59	25000	έφθ. Θεργεόποτον 20 Φεβρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	13665	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ» .....	55	18790	διπλήθε Σουέζ 17 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	55	13934	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Χάβρην
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΕΝΤΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	20595	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 20 Φεβρ. διά Γαέταν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	13665	έφθ. Φιλαδέλφειαν 14 Φεβρ.
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	49	17792	έφθ. Σανέζ 19 Φεβρ. (δι' 'Ιαπωνίαν)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	14047	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Φεβρ. διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	49	17792	άνεχ. Ράς Τανούρα 11 Φεβρ. διά Μελδούρνην
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινυρόβια Τρανσοπορτ» .....	59	37958	διπλήθε Νιότερ 19 Φεβρ. δι' 'Οσλο
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ» .....	59	38000	άνεχ. Ράς Τανούρα ἀπό 13 'Ιαν. διά Τρίνινταν
ΟΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΚΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	58	27602	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. διά Χάβρην
ΟΑΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	50	17791	άνεχ. Βιλελμούσαφεν 20 Φεβρ. δι' Αύγουστον
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλ» .....	54	13580	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ. διά Λάς Πάλμας
ΟΑΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσαράντον» .....	54	20611	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΜΗΡΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες» .....	27	8627	άργει Αμδούργον ἀπό 13 Αύγ. 1957 (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς» .....	43	8195	έφθ. Ρίο Ιανείρο 22 Φεβρ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΑ'ΙΟΝΗΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ» .....	43	10351	έφθ. Σάν Νικολά 16 Φεβρ. (ΕΠΩΛΗΗΟ)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ'ΙΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ δράιτερ» .....	44	8484	διπλήθε Τρίνινταν 19 Φεβρ. διά Σάντος
ΟΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ συμφέροντα	44	7280	διπλήθε Νιντάντε, ὑπό παραλαβήν
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Επρεσσον» .....	56	21090	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΡΕΜΑΡ (πον.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάναμαρ» .....	34	7825	άνεχ. Μπάχια Μπλάγκαν 15 Φεβρ. διά Καλλάο
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕ'ΙΚΣ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7211	άργει 'Αγ. Θραγκίσκον ἀπό 2 'Άπρ. 1958
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλλη» .....	58	12667	έφθ. Φορταλέζα 16 Φεβρ.
ΟΡΟΜΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Στάρ» .....	44	7254	έφθ. Ν. Υόρκην 21 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρλο» .....	43	7211	έφθ. Ιδες 'ΟΙΣΕΑΝΤΗΣ' ώς μετωνομάσθιν
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάκερος» .....	53	12065	διπλήθε Ήστερν 24 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίγκιδλλη» .....	43	7210	άργει Βοστόντων 17 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΡΦΟΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρηφερ» .....	36	3891	άνεχ. Βαγκούθερ 21 Φεβρ. διά Τάμπαν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (Λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαρίνη» .....	56	10015	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 19 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ» .....	45	7211	έφθ. Καζαμπλάγκαν 13 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ» .....	43	7256	έφθ. Νιού Χάφεν 20 Φεβρ.
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	52	11349	έφθ. Αγ. Θραγκίσκον 19 Φεβρ.
ΟΥΑ'ΙΤ ΗΓΚΑ (πον.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	42	7192	διπλήθε Παναμά 11 Φεβρ. διά Τόκιο
ΟΥΑ'ΙΤ ΚΛΙΦΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Όύάτι» .....	43	7176	έφθ. Κόμπε 17 Φεβρ.
ΟΥΑ'ΙΤ ΚΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάτιδ Κρός» .....	43	7167	διπλήθε Παναμά 13 Φεβρ. δι' Ειρηνικόν
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάτι Ση» .....	43	7167	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Φεβρ.
ΟΥΑ'ΙΤ ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάτι Στάρ» .....	44	7248	έφθ. Κουβέιτ 20 Φεβρ.
ΟΥΡΑΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ» .....	09	2890	άνεχ. Ντακάρ 22 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα» .....	43	7265	άργει Ελευσίνας ἀπό 6 Φεβρ. 1958
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα» .....	43	7228	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Φεβρ. διά Μανζανίλλο
ΠΑΛΑΜΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7081	άργει Ελευσίνας ἀπό 24 Μαρτ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» .....	42	2873	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 8 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΠΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας» .....	56	10486	έφθ. Ν. Υόρκην 22 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια» .....	58	10659	έφθ. Σάντος 4 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος» .....	44	7253	έφθ. Μπουένος 'Αυρες 11 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάτλεμ» .....	45	7133	έφθ. Σατηταγκόκ 21 Φεβρ.
ΠΑΝΑΡΓΥ Ι. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρας» .....	45	10722	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 21 Φεβρ.
ΠΑΝΑΓΗΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρι» .....	54	15841	άνεχ. Αρούμπαν 14 Φεβρ. διά Ν. Υόρκην
ΠΑΝΤΕΑΗΣ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Τ. Δ. 'Αθανασιάδης	30	996	διπλήθε Σουέζ ἀπό 22 'Ιαν. διά Τζακάρταν
ΠΑΝΤΕΑΗΣ Σ. (πον.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Έπος» .....	30	2861	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 Φεβρ. διά Ράς Τανούρα
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (πον.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Χόντο» .....	43	8474	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 Φεβρ. διά Σύρου 3 Φεβρ. (έπισκευα)
ΠΑΝΤΡΕ (πον.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορφάτα» .....	09	715	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 13 Φεβρ. διά Γιαβάταν
ΠΑΠΥΡΑ Δ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα» .....	20	2734	άνεχ. Ριγιέκαν 21 Φεβρ. διά Τεργυέστην
ΠΑΠΥΡΑ Δ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στούλα» .....	36	1974	άνεχ. Λόδη 'Αντζελες 15 Φεβρ. διά Χούλλα
ΠΑΡΑΔΑΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παρδαλίνα» .....	43	7257	έφθ. Νεράιδαν 23 Φεβρ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοράδη» .....	30	3727	έφθ. Τζακάρταν 23 Φεβρ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα» .....	43	6721	άνεχ. Γιοκοχάμαν ἀπό 18 'Ιαν.
ΠΑΣΙΟ					

ΠΛΑΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άργει Μπρούζες από 28 Απρ. 1958
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιέτε Μάρραι»	43	2016	έφθ. Μαδέρας 19 Φεβρ.
ΠΟΒΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθος»	16	1999	έφθ. Πειραιά 14 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Γκρέις Χάρμπουρ 19 Φεβρ. (διά Γένοθαν)
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντα Μαρίτιμα»	57	9167	άνεχ. Ήστ Λόντον 3 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Σουαινη»	38	2561	άνεχ. Πειραιά 21 Φεβρ. διά Σύρου
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκα»	43	7273	άνεχ. Κολούμπια ριβέρ 23 Φεβρ. δι' Αίγυπτον
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (λ.)		έλληνικα ουμφέροντα	43	7237	άνεχ. Τόκιο 16 Φεβρ. δι' Ιλάλο
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	άνεχ. Βαλτιμόρου 21 Φεβρ. διά Πούντα Καρντόν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοποντος»	43	7128	άνεχ. Ρεϊφε 8 Φεβρ. διά Καζαμπλάκαν
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	έφθ. Μαντράς 21 Φεβρ.
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεχ. Ν. Ύόρκην 15 Φεβρ. διά Μαρακαΐμπο
ΡΑΖΟΛΙΟΥΤ (Αιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	14000	άνεχ. Μουρόρα 20 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
PINTA (Λιθάνου)		έλληνικα ουμφέροντα	17	1293	άνεχ. Άλεξανδρειαν 9 Φεβρ. διά Λαττάκια
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πτέρωνα»	44	7194	διπλήθε Κων) πολιν από 20 'Ιαν. διά Μαύρην θάλασσαν
PIO ΛΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρι»	43	6993	άνεχ. Βαλτιμόρου 11 Φεβρ. διά Πούέρτο λά Κρούζ
PION (παν.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Τοιμίδην 16 Φεβρ.
PITZEFΙΕΛΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ»	45	7217	άνεχ. Σεβίλλην 8 Φεβρ. διά Τοσρεστών
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντι»	43	7244	έφθ. Λός Αντζελες 17 Φεβρ.
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πτέρωνα»	41	7111	διπλήθε Τζιμπούτι 12 Φεβρ. διά Σαγκάνη
ΣΑΙΝ TZOPTZ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσσα»	16	1653	άνεχ. Μαλάγην 18 Φεβρ. διά Γκάρτων
ΣΑΙΝ ΖΑΙΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ»	44	7176	εις Ριγιέκαν από 7 'Ιαν.
ΣΑΙΝ TZOPTZ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άντωνυ»	40	5468	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 Φεβρ. διά Βενετίαν
ΣΑΝ TZOPTZ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιόσσα»	36	5129	διπλήθε Κων) πολιν 20 Φεβρ. διά Μεσόγειον
ΣΑΛΑΜΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	έφθ. Βασιλικό Μπάιν 5 Φεβρ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα»	45	2895	άργει Άμπελάκι από 1 Νοεμ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν»	44	10509	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιασδία»	23	5372	άργει Κυνόσουραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	έφθ. Νοθρωσίσκην 26 'Ιαν.
ΣΑΝΣΕΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπερτα»	44	7238	διπλήθε Φλώσικ 9 Φεβρ. (διαταγάς)
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Μαρίτιμα»	44	7210	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Φεβρ. διά Τόκιο
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάιν Τζάν»	44	7207	έφθ. Οζάκαν 23 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	διπλήθεν Αγιον Θραγκίσκον 21 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανθίνα»	43	7179	έφθ. Οζάκαν 13 Φεβρ.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Φε»	43	7284	διπλήθε Βαλπαραίο 21 Φεβρ. διά Τοάναραλ
ΣΑΝΜΗΜΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10655	διπλήθε Μπρόνομποτελ 9 Φεβρ. διά Γδύνιαν
SANNY MENT (Χιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	έφθ. Αμβέρσαν 17 Φεβρ.
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θάτερ»	44	10743	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Φεβρ. διά Περού
ΣΑΠΦΟ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεχ. Λός Αντζελες 8 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα»	45	10705	άργει Οράν 22 Φεβρ.
ΣΕΓΓΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού	40	7304	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης από 17 Δεκ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)		έτ. «Γκραντούρ»	22	3084	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΣΗ ΑΓΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσραλ»	42	6117	έφθ. Λός Αντζελες 15 Φεβρ.
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.)		έτ. «Άλεξ. Σ. Θανάσης»	48	11379	έφθ. Κιουρασάα 8 Φεβρ.
ΣΙΑΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνη»	43	7275	άνεχ. Τενερίφε 12 Φεβρ. διά Κέιπ Τάουν
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σιράμ»	42	7146	εις Σύρον από 3 Δεκ. (έπισκευαι)
ΣΟΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ρωμάνο	49	10259	άνεχ. Κάρδιφ 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Όραν 22 Φεβρ.
ΣΟΥΙΤΓΟΥΟΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουντγουώθερ»	41	10443	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιαν Ση»	21	1946	άργει Πόρτο Χέλι από 24 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ II (Λιθάνου)		έτ. Ντιαφάς	21	1498	εις Τερέγετον από 25 Φεβρ. 1958
ΣΟΦΙΑ K.	(N.A.T.)	έτ. «Εξελόιορ»	57	10398	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Πώλμπορο
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Κόλδα Σπέτσαι»	27	4966	άνεχ. Μαντράς 23 Φεβρ. δι' Ιμινχαμ
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)		έτ. «Κόλδα Σπέτσαι»	28	4778	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥΤ (λ.)		έτ. «Κόλδα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Μπάιρι 10 Φεβρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)		έτ. «Κόλδα Σπέτσαι»	27	5011	διπλήθε Ντιανόλιον 21 Φεβρ.
ΣΠΗΝΤΙΤΟΥΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ»	57	20683	άνεχ. Πόρτ Σαιδ 19 Φεβρ. διά Πώλμπορο
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης από 31 Αύγ. 1959
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Μπάιρι 10 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρη»	55	8799	άνεχ. Ρότερνταμ 10 Φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	άνεχ. Πόρτ Λινκόλν 22 Φεβρ. διά Κίναν
ΤΑΡΡΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	5023	διπλήθε Αντεν 16 Φεβρ. διά Φορμόζαν
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	30	5316	άνεχ. Κόρραμασχρ 21 Φεβρ. (διαταγάς)
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεχ. Λονδίνον 23 Φεβρ. διά Φορμόζαν
ΤΖΕΙΓΜΕ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)		έτ. «Σπικέριορερς»	43	7231	άνεχ. Αγ. Θραγκίσκον 6 Φεβρ. διά Τόκιο
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7040	άνεχ. Αύγυστον 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7026	άνεχ. Γενόβαν 18 Φεβρ. διά Τζιμπούτι
ΤΖΕΝΝΙ III (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	44	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Φεβρ. διά Βαυμόδα
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΘΛΕΙΤΜ	(N.A.T.)	έτ. «Εκλοριάννα»	44	7055	άνεχ. Μορμουγάκι 18 Φεβρ. διά Ριγιέκαν
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Μέλμπα»	43	7251	διπλήθε Σουέζ 18 Φεβρ. διά Κασσιούνγκ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπά»	54	18717	άνεχ. Φάουλι 23 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Ντέμη»	30	2047	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 Φεβρ.
TINA ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπεριους»	53	27853	άνεχ. Μένα Σαούδ 31 'Ιαν. διά Φιλαδέλφειαν
TINI (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρόσ»	52	12523	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχάμας) 3 Φεβρ. διά Τεργέστην
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	διπλήθε Ντακάρ 10 Φεβρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολιστιμ»	37	4542	διπλήθε Μπρόνομποτελ 12 Φεβρ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΤΟΥΛΑ Ν. (Παν.)	(N.A.T.)	Τούλα Ναδιγκαζίδην Αττ.	43	7160	άνεχ. Πούλο Μπουόκομ 11 Φεβρ. διά Κουύδαν
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	έφθ. Τριπούλιον (Λιθύν) 18 Φεβρ.
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλλου»	43	10459	άνεχ. Γενόβαν 11 Φεβρ. διά Βομβάνη
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδιλη»	57	24027	άνεχ. Περο. Κόλπον 22 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΑΝΣΓΟΥΡΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκονία»	45	7136	άνεχ. Βομβάνι 21 Φεβρ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΤΡΑΝΣΣΚΙΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άργει Καράντον 30 Σεπτ. 1958
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τηάκοσ»	44	7251	άνεχ. Λός Αντζελες 14 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μινοσάνα»	44	2457	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Φεβρ. διά Πούλο Μπουόκομ 11 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)		έλληνικα ουμφέροντα	43	7045	άνεχ. Λίβερπουλ 10 Φεβρ. διά Κούβαν
ΤΡΙΤΟ (Λιθάνου)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Νόρτεντγκαμ 18 Φεβρ.
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10603	άνεχ. Αμμουδαίη Μπάιν 18 Φεβρ. διά Λός Αντζελες εις Μάλταν από 17 'Ιαν.
ΤΣΕΣΤΟΣ (λιθ.)		έτ. «Ζενίθ»	44	7207	άνεχ. Σινκαπούρων ρόδης 12 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	άνεχ. Σιδώνα 16 Φεβρ. διά Σαίν Τζάν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άργει Φάλουμπον 18 Φεβρ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)		έλληνικα ουμφέροντα	44	7251	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίρμαϊν»	57	21910	άνεχ. Μορμουγάκο 17 Φεβρ. διά Τοιμπά
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστρο»	36	5427	διπλήθε Παναμά 19 Φεβρ. διά Μουρόραν
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιννάκια»	45	7263	άνεχ. Πόλον 11 Φεβρ. (διαταγάς)
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	M. Σκούφαλος	29	3958	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
ΦΙΛΟΣΙΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προκύπεσσο»	44	7208	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 15 Φεβρ. δι' Ελλάδα
ΦΙΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	άνεχ. Ζευμπρούγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άνεχ. Βριττόν 9 Φεβρ. διά Λαττάκια
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σπηγουαίνη»	36	1965	διπλήθε Βαριτόν 9 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΧΑΡΙΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλι»	57	23664	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΕΡΑΛΛΙΝ (λιθ.)		έτ. «Ελάκαμπο»	43	7242	διπλήθε Κων) πολιν 1