

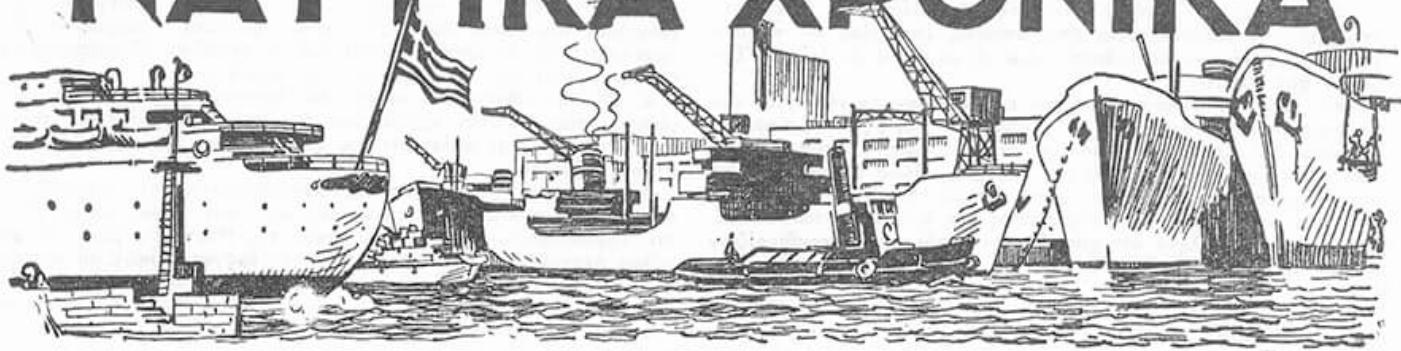
# NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1961

Αρ. Φύλλου 621/380

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 621/380

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1961

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΔΥΣΚΟΛΟΙ ΠΡΟ ΗΜΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ημάς τους "Ελληνας, με τὰ πολλὰ φορτηγά τράμπης καὶ τάνκερς, ποι προσφέρουν παντού τάς ύπερεσίας των, πρέπει δώλως ιδιαιτέρων νὰ μᾶς ἐνδιαφέρῃ κάθε σημειουμένη εἰς τὸν διεθνῆ θαλάσσιον στίβον ἔξελιξις. Νὰ τὴν παρακολουθούμεν όφελομεν μετὰ προσοχῆς. Πιθανὸν ἀμεσώτατα νὰ θίξη συμφέροντα ζωτικά τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, τοῦ τόσα ἐδῶ εἰσκομίζοντος.

Καὶ ἔχομεν τὰ τελευταῖα αὐτὸν ἔτη γεγονότα ἄξια νὰ προκαλέσουν τὴν ἀνησυχίαν. Γύρω μας οἱ πάντες — μεγάλοι καὶ μικροί — τὴν ναυτιλιακὴν αὐτάρκειαν ἐπιδιώκουν. Τὸ θέντικὸν πλοίον οἱ μὲν θέλουν νὰ δημιουργήσουν, τὸ πρώτον κατερχόμενοι εἰς τὴν θάλασσαν, τὴν ἐθνικὴν τῶν ναυτιλίαν οἱ δὲ νὰ ἀναπτύξουν μέχρις, εἰς δυνατόν, κορεσμοῦ τῶν ιδίων αὐτῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ ἀκόμη ὑπὲρ αὐτάς. Ἀδιάφορον ἂν λείπῃ ἀπὸ τοὺς λαούς των ἡ ἐπίδοσις, η γνῶσις καὶ ἡ εἰδίκευσις. Ἀδιάφορον ἂν τὸ κόστος ἑνὸς ναυτιλιακοῦ ἔχειρημάτος στοιχίζει συχνὰ περισσότερα, παρὰ ἔσχα ἔχειροντο σι εὑπηρείαις τῶν ἐκ παραδόσεως θαλασσίων μεταφορέων. Τὸ Δημόσιον Ταμείον πληρώνει. Ή ἀπόκτησις τοῦ ιδίου πλοίου συνδυάζεται μὲ τὴν διεθνῆ ἔκαστης χώρας προβολὴν καὶ τὴν πολιτική, τὸ συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα καὶ τὴν ἐθνικὴν ἄμυναν. Εἰναι τὰ γνωστὰ ἐπιχειρήματα διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας.

Αἱ ναυτικαὶ χώραι, καὶ ιδιαιτέρως αἱ μῆτραι εἶναι προπορική κίνησις διὰ νὰ ἀπασχολήσουν τὴν μεγάλην ναυτιλίαν τῶν (Νορβηγία, Ἐλλάς), πρόκειται σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ὑποστοῦν βαρυτάτας τάς συνεπείας τῆς ἀσκουμένης ἥδη κατὰ χώρας προστατευτικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Τίνει αὕτη διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τῶν διακρίσεων νὰ δημιουργήσῃ ἐμπορικὸν ναυτιλικόν, ἔξαρτημα τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, βάρος δυσδάστατον δι' αὐτὴν τὴν κατὰ χώρας Οἰκονομίαν.

Καὶ ώς πρώτην ἐκδήλωσιν τῆς μεταπολεμικῆς αὐτῆς ἔξελίξεως, τῆς τελευταῖας ἐνταθείσης, ἔχομεν τὴν ρωσικὴν προσπάθειαν, τὴν τεραστίαν, πράγματι, εἰς ἔκτασιν. Αὐτὴ η προγραμματισμένη πρὸς τὴν Ναυτιλίαν στροφὴ τῆς Μόσχας ἐπέτυχεν ἥδη τὴν συγκρότησιν μεγάλου στόλου ἐμπορικοῦ πάσης κατηγορίας, ἀναλόγου πρὸς τὰς μεταπολεμικὰς ηγένημένας μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς Ρωσίας. Ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας η Ναυτιλία τῆς ἐτριπλασίσθη εἰς τοννάς (994 σκάφη ὥκεανοπόρα 3.560.000 τόν. γκρός εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960, ἔναντι 385, τόν. γκρός 1.279.000 εἰς τὸ τέλος τοῦ 1950). Καὶ η αὔξησης σταθερά συνεχίζεται. Μετὰ μίαν πεντετελίαν η δύναμις τοῦ ρωσικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θὰ ἔχῃ ἵσως ὑπερβολὴ καὶ τὰ ὄρια τοῦ ἐπαπειρούσι σχεδίου. Θὰ φθάσῃ εἰς τὰ 5 — 6 ἑκατομ. τόν. γκρός. Τάνκερς πολλὰ καὶ μεγάλα — μέχρις 60.000 τόν. — θὰ προστεθοῦν. Πλοία μικτά, εἰδικῶν μεταφορῶν, ἐπιβατηγά καὶ ὑπερωκεάνια, ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ φαλαινοθηρικά, θὰ συγκροτοῦν τὸν μικρᾶς ἡλικίας ρωσικὸν ἐμπορικὸν στόλον.

Αὐτὴ η τελευταῖα πρὸς τὴν Κούναν ρωσικὴ ἔξόρμησις καὶ αἱ αὔξουσαι ἔξαγωγαι πετρελαίων ὑπερχέωσαν τὴν Μόσχαν νὰ προσέξῃ ἀκόμη περισσότερον τὴν ναυτιλιακήν της δύναμιν (15 — 17 ρωσικά σκάφη ἀποπλέοντας μηνιαίως ἀπὸ τὴν Μ. Θάλασσαν διὰ τὴν Κούναν). Ἀποτέλεσμα: "Η λίαν προσεχής, κατὰ σχετικάς ὑπευθύνους ἀνακοινώσεις, αὐτάρκεια καὶ εἰς τὰ πετρελαιοφόρα. Παντοῦ, ὅπου αἱ πιστώσεις εὐχερῶς παρέχονται καὶ αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ τὸ ἐπιτρέπουν, η Μόσχα παραγγέλλει τάνκερς. Κατείδε τὴν ἀνάγκην των, ἀπὸ τὰς τελευταῖας δυσκολίας, ποὺ ἀντεμπώπισε διὰ τὴν ἔξευρετον τονός.

Καὶ ἀπὸ τὴν ἐπερχομένην τὸσον ραγδαίως ἀπάρκειαν τῆς Ρωσίας εἰς πλοία, αἱ χώραι ἡ μᾶλλον ἡ χώρα ποὺ θὰ ὑποστῇ πρώτη τὸν ἀντίκτυπον θὰ εἰναι ἡ Ἐλλὰς μὲ τὸν μεγάλον στόλον, ὅστις ἀνέκαθεν μέρος τῆς δραστηριότητός του ἐστήριζεν εἰς τὰς ρωσικὰς μεταφοράς. Η Νορβηγία ἔπειται. "Οσον ἀφορᾷ τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν, αὐταὶ διὰ τῶν ἐμπορικῶν των συμβάσεων, τῶν ἀναφερομένων εἰς μεγάλον ὅγκον συναλλαγῶν, ἡμποροῦν νὰ διασφαλίσουν μέρος τῶν σχετικῶν μεταφορῶν. Διὰ τὰς μικρᾶς ὅμως χώρας τὰ πράγματα διαφέ-

ρουν. Θὰ φθάσουν οἱ Ρώσοι τούφ νὰ πωλοῦν πρὸς αὐτὰς τὰ προϊόντα των. Θὰ διαβέτουν τὰ πλοῖα.

Καὶ ίδον μετὰ τὸ ρωσικὸν ἔχειρημα, τὸ ἀμερικανικόν. Ἐντονώτερον ἀσκεῖται τώρα ὁ προστατευτισμός, ὑπὸ τὸ πρόσχημα τῆς κρίσεως τοῦ δολλαρίου. Τὸ σύνθημα «Ship America» ἀποδίδει. Ἐφοπλιστοί, ναυτεργάται καὶ αὐτοὶ οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ παράγοντες τὸ προβάλλονταν καὶ τὸ ἐπιβάλλονταν ἵσως. Τὰ δολλάρια — μᾶς λέγουν — ἔξοικομοῦνται ἀπὸ τοὺς νὰ πληρώνωνται εἰς τὰ ξένα πλοῖα. Τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν βελτιώνεται. Καὶ σκοπός: Τὸ ήμισυ τῶν φορτίων τοῦ ἀμερικανικοῦ ἑσωτερικοῦ ἐμπορίου νὰ μεταφέρεται διὰ τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου.

Ο ἀντίκτυπος διὰ τὰ πλοῖα τῶν εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν είναι προφανής. Θὰ στερηθοῦν τοῦ πολυτίμου δι' αὐτὰς συναλλάγματος ἀπὸ τοὺς ναύλους, θὰ χάσουν τὴν ἀπασχόλησιν σκαφῶν καὶ πληρωμάτων.

Τὸ ζήτημα ἀπετέλεσε θέμα παραστάσεων τῶν ὅσων τελευταῖας ἐπεκέφασην τὴν Οὐασιγκτὼν πολιτικῶν ἐξ Εύρωπης προσώπων. Αγνωστον τὸ ἀποτέλεσμα τῶν διαβούτων. Διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον κάθε ἔντασις τοῦ προστατευτικοῦ ρεύματος εἰς τὴν Ἀμερικὴν σημαίνει περιορισμὸν τῆς ἀπασχολήσεως του. Εύτυχημα ὅτι, μαζὶ μὲ ἡμᾶς θίγονται καὶ τὰ λοιπὰ δυτικοευρωπαϊκὰ ναυτικὰ κράτη. "Ισως η συντονισμένη ἀντίδρασις νὰ ἐπιφέρῃ τὴν ἀναστολὴν τοῦ «Ship America». Άλλα δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ παρίδωμεν τὰς ἱστονος ἐκτάσεως πρωτοβουλίας καὶ διαφόρων ἄλλων κρατῶν διὰ τὴν δημιουργίαν ἐμπορικῶν στόλων, μετρίων μὲν πρὸς τὸ παρὸν διαστάσεων, σημαντικῶν πάντως. Τῆς Ινδίας, τοῦ Πακιστάν, τοῦ Ισραήλ, τῆς Γκανάς τὰς προσπαθείας θὰ ἀναφέρωμεν. Τοῦ Ισραὴλ τὰ φιλόδοξα σχέδια διὰ τὴν συγκρότησιν στόλου μεγαλύτερου αὐτῶν τῶν ἔθνικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν ιδιαιτέρως ἐπισημαίνομεν.

Μετά τίνα ἔτη πλοῖα ἐκατομμυρίων τόνων υπὸ τὰς σημαίας τῶν ἄνω κρατῶν, πλοῖα ἀπολαμβάνοντα τῆς κρατικῆς προστασίας καὶ τῆς ἀνεψιφύλακτου διακρίσεως θὰ διαμφισθῆσουν τὴν ἐργασίαν τῶν ἐκ παροδόσεως θαλασσίων μεταφορέων. Θὰ τὴν περικόψουν κατ' ἀνατόδραστον ἀνάγκην. Καὶ τὰ μὲν μεγάλα ναυτικὰ κράτη, μὲ τὴν ιδίαν μεγάλην μεταφορικὴν κίνησιν ὑποτούρων νὰ διαφυλάξουν διὰ τὰ πλοῖα τῶν μέρος σημαντικῶν τῶν ἔθνικῶν των μεταφορῶν. Διὰ τὰ μικρά κράτη η διατήρησις τῆς μεγάλης Ναυτιλίας των θὰ ἀποδῆ προβληματική, διὰ τὴν ἐλλάδα ἀνέρικον ἵσως.

Δὲν προδιαγράφομεν ἐπὶ τὸ ὑπερβολικότερον τὰς δυσκόλους καταστάσεις τοῦ προσεχείου μέλλοντος. Τούς ἐπερχομένους κινδύνους ἐπισημαίνομεν. "Αν η κρίσις τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διακρίσεων τὸ πρόβλημα τῆς ὑποστάσεως. Δι' αὐτοὺς ἔνα καὶ μόνον ἀπομένει ὅπλον. Η συναγωνιστικὴ ίκανότης. Εἰς τὸν στίβον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν θὰ κατέλθῃ ὁ «Ἐλλην» μὲ τὸ κατ' ἀνάγκην εὐθυγράφετον μεταφορικὸν μέσον, μὲ τὴν ἐπιδόσιν, τὴν γνῶσιν καὶ τὴν ίκανότηταν εἰς τὰ θαλασσία σηργα. Θὰ πρέπει ἄρδην νὰ ἀναντραπῇ τὸ καθεστώτως τῆς ἐλευθέρας οἰκονομίας διὰ νὰ μὴ κατισχύσῃ τελικῶς η τούλαχιστον νὰ ἐπιζήσῃ δὲ προσφέρομενος εὐθυγράφετον καὶ ἀποτελεσματικότερον νὰ ἐξηπερήσῃ τὰς μεταφοράς. Αλληλα ἀντίδρασιν εἰς τὰ γύρω μας καθ' ήμῶν τεκταινόμενα δὲν ἔχομεν νὰ προβάλωμεν. Νὰ προσέξωμεν πρέπει τὴν ἀρτιωτέραν δργάνων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, τὴν οἰκονομικήν της διαχείρισιν, τὸ χαμηλὸν κόστος κινήσεως τῶν πλοίων μας καὶ τὴν ἀπόλυτον προσήλωσιν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ μεταφορέων. Υπὸ αὐταὶ καὶ μόνον τὰς προϋποθέσεις δυνατῶν νὰ πεισθώσωμεν δηλαδός διερχόμεθα. Τούς ἐπισημαίνομεν διὰ τοὺς ἀθεραπεύτως αἰσιοδοξούντας.

### Η ΑΥΡΙΟΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΖΕΤΑΙ

Τὸ πρόβλημα τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως ἀποφασιστικῶς ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τὸ «Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας. Μελέτη ἐμπειριστατομένη καταρτίζεται. Θὰ κοβορίσῃ τὰ ὄρια τῆς σχετικῆς προσπαθείας, ἀναθεωρουμένου ἵσως καὶ τοῦ ισχύοντος καθεστώτως εἰς τὰ τῶν δημοσίων σχολῶν, τῶν φροντιστηρίων καὶ τῆς διδακτέας ἀκόμη υἱῆς.

Διὰ πρώτην φορὰν — τὸ τονίζομεν δῶλως ιδιαιτέρως — αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ «Υπουργείου θὰ ἔχουν πρὸ αὐτῶν σαφεῖς κατευθυντηρίους γραμ-

μάς. Μέχρι τούδε ὅλοι μας, ἀρμόδιοι καὶ ἀναρμόδιοι, συμπτωματικῶς, μὲν ἀσύγγνωστον προχειρότητα διεχειρίσθημεν τὰ τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα; «Ἡ καθυστερμένη ὅπερ ἀπόφεως ἐπαρκείας — ποσοτικῆς καὶ ποιοτικῆς — ἐκπαιδίευσις νέων ἀξίων στελεχών διὰ τὸ Ἐπιπολικόν μας Ναυτικόν.

Τάρα, μετά τὴν ἀθρόαν μεταφορὰν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας σκαφῶν καὶ τὴν αὐξήσιν διὰ τῆς μηνιαίας εἰσφορᾶς τῶν πόρων τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, μὲ περισσοτέραν πλέον ἄνεσιν προσβλέπομεν εἰς τὴν ἐπιτυχίαν. Τάρα ὁ προγραμματισμὸς δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται. Στηρίζεται ἐπὶ δεδομένων θετικῶν, ἐπὶ προϋπολογισμού ἐπιτέρποντος τὴν διεύρυνσιν τῶν ἐπιδιώξεων, ἐνῷ τὰ ἀδιάβλητα στοιχεῖα τῆς ἀπογραφῆς μᾶς προσδιορίζουν καὶ τάς κατευθύνσεις, δόσον ἀφορᾶ τὴν ἔκτασιν τῆς ὅλης προσπάθειας.

Τὸ πρόγραμμα θὰ είναι λεπτομερές. Θὰ ἀντιμετωπίζεται, ἐπὶ συντηρητικῶν, βεβαίως, βάσεων, τὸ παρὸν καὶ τὸ μέλλον. Αἱ εἰς στελέχη σημειριναὶ ἀνάγκαι καθορίζουνται μας εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανοστάσιον θὰ καθορίζουνται καὶ αἱ αύριαιναὶ κατὰ πάσαν δυνατήν προσέγγισιν, μὲ βάσιν μίαν Ναυτιλίαν, κατωτέραν, ἔστω, εἰς ἀριθμὸν πλοίων καὶ χωροποιότητα θὰ ἀντιμετωπίζονται.

Καὶ διὰ τὴν πλήρωσιν τῶν ἀνάγκαιων αὐτῶν, διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν καλυτέρων στολεχῶν, λαμβάνονται ὑπ' ὄψιν αἱ δυνατότητες μιᾶς προγραμματισμένης ἐκπαιδευτικῆς προσπαθείας, ἐκτεινομένης, ὅμως, πέραν καὶ τῶν δημοσίων σχολῶν. Βασικώς ἐπιδιώκεται, ὅπως παρασχεθῇ κάθε δυνατὸν μέσον μορφώσεως ὅχι μόνον εἰς τὸν μαθητὴν τῶν ναυτικῶν σχολῶν, ἀλλὰ καὶ τὸν δόκιμον τοῦ καταστρώματος καὶ τῆς μηχανῆς, στοις θὰ προσέλθῃ αὐτόριμος διὰ τὸ δίπλωμα, μετὰ τὴν νόμῳ ἀπαιτουμένην θαλασσίαν ὑπηρεσίαν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν αἱ κρατοῦσαι ἀπόφεις συνοφίζονται εἰς τὰ ἔξης:

1. Εἰς τὴν σὺν τῷ χρόνῳ αὐξῆσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν σχολῶν διὰ τούς ναυτίλους ἀξιωματικούς, ἐφόσον τὰ κατάλληλα οἰκήματα κατὰ περιοχάς ἔξευρεθοῦν καὶ παραχωρηθοῦν. Μετὰ τὴν Σύρον ἀντιμετωπίζεται ἡ σύστασις σχολῆς εἰς τὴν Χίον, εἰς ἀπότερον δὲ χρόνον εἰς τὴν Κεφαλληνίαν. Ὁ ρυθμὸς τῆς ἀναπτύξεως αὐτῆς θὰ ἔχει τηθῇ πάντας ἀπό τὰ διαθέσιμα τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως καὶ ἀπό τὴν αὐξῆσιν τῶν πιστώσεων τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμού. "Αν ἡ προβλεπομένη ἄνεσις εἰς τὰ ἔσοδα τοῦ Κεφαλαίου κρατῆσῃ — ἀπὸ τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας ἔχειται τούτῳ — καὶ ἀντὸν Κράτος συνεχίσῃ τὸ προσφάτως ἐπιδειχθὲν ἐνδιαφέρον του, πρέπει νὰ είναι ἀσφαλῆς ἡ λειτουργία μετά τινα ἔτη πέντε ἢ καὶ ἔξι ναυτικῶν σχολῶν, τῆς "Υδρας, τοῦ 'Ἀσπροπύργου, τῆς Κύμης, τῆς Σύρου, τῆς Χίου καὶ τῆς Κεφαλληνίας διὰ τὴν κατάρτισιν ναυτίλων ἀξιωματικῶν. Θὰ ὑπερβοῦν τοὺς διακοσίους οἱ κατ' ἔτος εἰσαγόμενοι μαθητοί, μὲ διετὴν τὴν φοίτησην.

2. Εις τὴν ἔτι πληρεστέραν ὄργάνωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν Σχολῶν Ἀσπροπότερου διὸ τὸ τῆμα τῶν μηχανικῶν (ἥλεκτρολογικῶν κλπ.) καὶ εἰς τὴν αὐξησιν μέχρι τοῦ ἀνωτάτου ὅρίου τῶν εἰσαγομένων κατ' ἑτοῖς μαθητῶν, περιοριζομένου ἐν ἀνάγκῃ καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσακτέων διὰ τὴν σχολὴν τῶν Ναυτίλων. Αἱ σχολαὶ τοῦ Ἀσπροπότερου, λόγω τῶν ἀρτίων ἐγκαταστάσεών των εἰς μηχανὰς καὶ ὄργανα διδακτικὰ προσφέρονται ὅλως ιδιαιτέρως διὰ τὴν κατάρτισιν τῶν μηχανικῶν. Τούς ναυτίλους ἀρισταὶ ἡμποροῦν νὰ καταρτίζουν καὶ αἱ ὄλλαι κατὰ περιοχὰς δημόσιαι σχολαὶ.

Έκ παραλήπον θά επιδιώχθη πάση θυσία ή όργανωσις πέντε δημοσίων νυκτερινῶν σχολῶν μηχανικῶν, εἰς τὸν Πειραιᾶ, τὴν Σύρον, τὴν Χίον καὶ τὴν Κεφαλληνίαν (Βαλλιάνειος σχολῆ). Θὰ τελοῦν ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐποπτείαν τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ θὰ τύχουν τῆς χρηματοδότησεως ἀπὸ τὸ Κεφαλαιον Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως. Προσπάθεια ιδιαίτερα θὰ καταβληθῇ διὰ τὴν ἀπόκτησιν ιδίων κατὰ σχολῆν μηχανικῶν ἔγκαταστάσεων διὰ τὴν πρακτικὴν ἔξασκησιν τῶν μαθητῶν.

Ἐπειδὴ τὸ παραλλήλου δημόσιαι σχολαὶ προπαρασκευῆς διὰ τὸ δίπλωμα καὶ μετεκπαιδεύσεως διὰ τοὺς ἄρδη διπλωματούχους θὰ συσταθοῦν εἰς τὸν Πειραιά. Ἡ χρησιμότης των παρ' οὐδὲνὸς ἀμφισσητεῖται. Θὸ εἶναι πλήρης ὁργανωμέναι, ὅστε νὰ παρέχωνται αἱ δυνατότητες καλυτέρας καταρτίσεως τῶν διὰ τὸ δίπλωμα προσερχομένων ἀπὸ τὰ πλοϊσθόκιμων.

**Ιδιαίτερα επίσης φροντίς θέλει ληφθῆ διὰ τὴν κατάρτισιν περισσότερων ἀσυρμοτιστῶν.**

3. Εις τὴν σύστασιν δημοσίων σχολῶν θαλαμηπόλων καὶ μαγείρων.

Τὸ σημερινὸν κατάντημα εἶναι πλέον ἀπαράδεκτον. Ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην ἐπιτακτικὴν προσωπικοῦ βοηθητικῶν ὑπηρεσίων, εἰδίκευμένου, μὲν παράστασιν καὶ κατάρτισιν ἐπαγγελματικήν, ἐφέμιλλον τῶν ξένων. Χωρὶς τὸ προσωπικὸν αὐτὸν ἡ τουριστικὴ μας προσπόθεια δὲν θὰ ἀποδῆσῃ, οὔτε καὶ νὰ σταθῶμεν θὰ ἡμπορέσωμεν εἰς τὴν μεσογειακὴν, τὴν ὑπερωκεάνιον ναυτιλίαν.

4. Εἰς τὴν ἔκδοσιν τῶν καταλλήλων διδακτικῶν βιβλίων διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν ναυτικῶν σχολῶν καὶ τῶν προπαρασκευαστικῶν τοιουτῶν, ἔτι δὲ εἰς τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου, ἡτις τόσοις ἀτυχῶς ἔχρονισεν.

Αὐτὸς είναι ὁ τετράλογος τῆς προγραμματισμένης προσπαθείας. Μὲ πόσαν συντομίαν τὴν ἀνεπτύξαμεν. Δέν είναι ὑπερβολική εἰς ἔκτασιν, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ δύκου τῆς Ναυτιλίας μας, τῶν μεγάλων ἀναγκῶν της καὶ τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης, ὅπως μὴ ὑστερήσωμεν, ἔστο καὶ τώρα, ἀργὰ πάντως, εἰς τὴν κατάρτισιν ἰκανῶν στελεχῶν διὰ τὰ πολλὰ πλοῖα, ποὺ κατέχομεν. Γύρω μας ὁ ἀνταγωνισμὸς παίνεται. Δέν θὰ κρατήσωμεν τὴν προέχουσαν θέσιν μας, χωρὶς τὰ στελέχη αὐτά.

Χρήματα θὰ χρειασθοῦν πολλά διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τοῦ ἀνωτέρω προγράμματος. Ὡργανωμένη θὰ πρέπει νὰ είναι ἡ ἐκτέλεσίς του, ἀλλὰ καὶ ἡ μετέπειτα ἐποπτεία τῆς λειτουργίας τῶν ἐκπαίδευτικῶν ἰδρυμάτων. Πρόκειται περὶ ἔργου μακράς πνοῆς καὶ σοβαρωτάτης σημασίας. Προϋποτίθεται, ὅτι δύο — Κράτος, ἐφοπλισταὶ καὶ ναυτικοὶ — θὰ τὸ ἐντονεριαζόθουν, θὰ τὸ στηρίξουν.

Τά ίδια μέσα έπλιζομεν νά ξευρεθούν. Δεν θα είναι αυτά και μόνον άρκετά. Πρέπει νά πιστεύσωμεν εις την δόλη προσπάθειαν. Και ή απόδοσίς της θα μάς έξασφαλίσῃ την καλυτέραν αύριον διά τό έλληνικών πλοίουν. „Ολών ή σκέψις πρός αυτήν τήν αύριον ήσας στραφή.

#### Η ΒΡΑΒΕΥΣΙΣ ΤΩΝ ΑΡΙΣΤΩΝ

Διεξάγονται μετά μήνα αἱ ἔξετάσεις εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς. Μίαν παράλειψιν, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, θέλομεν νὰ ἐπιστημάνωμεν. Εἰς τοὺς ἀριστεύοντας μαθητὰς δὲν δίδονται τὰ ἑπαθλα, τὰ εἰς τὰς ξένας σχολὰς καθιερώμενα. Ή σκοπόποτες των δὲν πιστεύουμεν νὰ ἀμφισβητήσαι. Διεγείρεται ο ἔζηλος τῶν μαθητῶν, ὀναγκαράζεται ἡ πρὸς τὴν μάθησιν ἔφοεις, ἐπιβοσβεύεται τὸ ίθιος καὶ ἡ ὁγκοὶ καὶ παραστασίς.

σιν εφεσί, επιθραύσεται το ήδη και την κατά παραπομπή.

Καὶ διότι αὐτὴ ἡ ἐπιθράψεως χρειάζεται, ὑποδεικύουμεν τὴν καθιέρωσίν της καὶ παρ' ἡμῖν. Ἡ ὑποτροφία, τὸ χρηματικόν ἐπαθλον, ἡ προτίμησις κατὰ τὴν ναυτολόγησιν τῶν ὄσων θὰ κριθοῦν ἄξιοι τοῦ πραβαδίσματος, θὰ είναι, ἀσφαλῶς, τὰ κίνητρα διὰ τὴν καλυτέραν ἀπόδοσιν τῶν μαθητῶν. Ἡ τελετὴ τῆς ἀπόνομῆς τῶν βραβείων, παρουσίᾳ ἐκπροσώπων ὅλων τῶν περὶ τὸ πλοῖον κινουμένων ἐπαγγελματικῶν καὶ τοῦ ἐπισήμου Κράτους, θὰ είναι μία ἀκόμη ἐνίσχυσις τοῦ ήδηκού τῶν μαθητῶν, μία ἀναγνώρισις τῆς βαρυνουσῆς σημασίας πού ὅλοι μας πρέπει νὰ ἀποδίδωμεν εἰς τὸ ἔργον τῶν ναυτικῶν σχολῶν.

Αλλὰ τὸ «δάσκαλε ποὺ δίδασκες» δὲν μᾶς ἀρέσει. Πρώτα, λοιπόν, τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δίδουν καὶ τὸ παράδειγμα. Καθιερώνουν τὸ ἐπήσιον πεντακισχιλιόδραχμον ἐπαθόλων τὸν διά τον ὅριστον μαθητὴν τῆς τελευταίας τάξεως — ἐπίδοσις, ήθος, παράστασις — τῆς σχολῆς τῶν Μηχανικῶν Ἀστροπόρυγου. «Ἄλλοι — ὄργανώσεις καὶ ἄτομας — ὃς δώσουν τὰ περισσότερα διὰ τούς ἀριστεύοντας εἰς τὰς λοιπὰς τάξεις τῆς σχολῆς καὶ εἰς τὰς ἄλλας τῆς Κύμης καὶ τῆς «Υδρας». «Ισως νὰ ἔπειτε τὴν αὐτὴν τακτὴν ἡμέραν νὰ παρέχωνται τὰ βραβεῖα, παρουσίᾳ τῶν μαθητῶν ὅλων τῶν σχολῶν, διὰ τοῦ κ. Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Πιστώνουμεν νά τύχη τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους ὅλων ή ἀνωτέρω ὑπόδειξίς μας. "Ἄς ὄρισουν ἐγκαίρως τὰ ἔπαθλα οἱ ἔχοντες τὴν ἀγαθὴν πρὸς τοῦτο διάθεσιν.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΧΕΙΡΑΦΕΤΗΣΙΝ

"Εχομεν νεωτέρας πληροφορίας έπι του ζητήματος τῶν μικρασφαλειών (Clubs) και τῶν ὑπερμέτρων εἰς εἰσφοράς ἐπιθεραύσεων τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. Είναι ὀρκετὰ διαφωτιστικαὶ καὶ θέλοις εἰς ἐπ' αὐτῶν ιδιαιτέρως νὰ ἐπισύρωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Διαποτάσσεις άνωφθισητού κύρους έρχονται νά βεβαιώσουν, ότι οι Έλληνες κίνδυνοι, οι περά τών αλληλασφαλειών καλυπτόμενοι, δέν καταλείπουν παθητικὸν ἐπίζημον, παρά τάς περί τού ἀντιθέου πληροφορίας τών διαχειρίζοντων τὰ Clubs. Στατιστικά τών σημαντικώτερων ἔφοπλιστικών γραφείων ἔφαντον ζήσολγας ἐνεργητικά πόλοιτα, Εναντί τών καταναλωμένων είσφορων. Διά τινα γνωστά γραφεία τό ποσοστών τών ἀποζημιώσεων που ἐπληρώθησαν μόλις φθάνει τά 60%

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

γορικών άμοιδών και δικοστικών έξόδων εις την Αμερικήν, όλλα και αυτά δέν είναι τόσα, ώστε νὰ μεταβάλλουν εις παθητικὸν τὸ ισοζύγιον μεταξὺ εἰσφορῶν και ἀποζημιώσεων. Παρὰ ταῦτα πρόσθετοι εἰσφοραὶ (back calls) ἀξιοῦνται, και εἰσπράττονται ἀπὸ δόλους, ἀνεξαρτήτων ἀποτελεσμάτων ἐνὸς ἔκαστου ίδιαιτέρως ἐφοπλιστοῦ. Πρόκειται περὶ ἀλληλασφαλείας.

Οἱ διαχειρισταὶ τῶν Clubs ἐπιμόνως ἀποφεύγουν τὴν ἀνακοίνωσιν στατιστικῶν στοιχείων και δὴ κατὰ ἐθνικότητα πλοίων, τῶν ὅποιων οἱ κίνδυνοι καλύπτονται ἀπὸ τὰς μικρασφαλείας προστασίας και ἀποζημιώσεως. Ἐμφανίζονται, τούναντίον, ὄμιλοῦντες περὶ σοθαρῶν ζημιῶν ἀπὸ τὴν δισχείριστα τὸν ἐλληνικὸν κινδύνου — διὰ τὰ πληρώματα ιδίως — ἐνῷ ἀποκαλύπτεται ἐξ ἄλλων κατὰ πάντα ἐγκύρων πηγῶν, ὅτι οἱ σημαντικότεραι ζημιαὶ διὰ τὰς ἀλληλασφαλιστικὰς ὁργανώσεις τοῦ Λονδίνου προέλευσιν ἔχουν τὰς ἐπὶ φορτίων τῶν λάινερς ζημιάς — πολλὰς και μεγάλας — και ὅχι τοὺς ἐξ ἀσθενειῶν και ἄλλους περὶ τὰ πληρώματα κινδύνους.

Αἱ πράγματα σοθαραὶ ζημιαὶ ἀναφέρονται εἰς τὰ παντοειδῆ εὐπαθῆ φορτία τῶν πλοίων γραμμῆς και ὅχι εἰς τὰ τράπτες. Καὶ διότι ἀπὸ λαῖνερος κυρίως συγκροτεῖται ἡ ἀγγλικὴ ναυτιλία, η συνασφαλιζόμενη μὲ τὴν ἐλληνικήν, οἱ πολλαὶ ἀποζημιώσεις οὐτὴν και μόνον θὰ ἔπειτε νὰ βαρύνουν. Ἡ ιδικὴ μας Ναυτιλία, συγκεκροτημένη κατὰ μεγίστην ἀνάλογίαν ἀπὸ τράπτες και τάνκερες, ἀτίνα εἰς χώμα χαμηλῆς ἀξίας φορτία μεταφέρουν, δὲν ἔχει νὰ ἐπιδιορύνῃ τὰς ἀλληλασφαλιστικὰς ὁργανώσεις μὲ συχνάς και μεγάλας ἀποζημιώσεις. Καὶ ὅμως, καλεῖται νὰ εἰσέφερῃ τὰ πρόσθετα ἀσφαλιστρα, ἵνα ισοσκελισθῇ ὁ τελικὸς λογαριασμὸς τῆς διαχειρίσεως τῶν Clubs.

Ἡ καθαρά, δηλαδή, ἀλληλεία ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ἐλληνικὸν πλοίον, παρ' ὅσα λέγονται, ἐπιχορηγήσις είναι σημαντική. Ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι ἡ ἐπιχορηγήσις είναι σημαντική. Ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι ἡ καλύψις τῶν κινδύνων τῆς προστασίας και ἀποζημιώσεως στοιχίζουν τὸ ἡμίσυο σχεδὸν τῶν ἀσφαλιστρων θαλασσιῶν κινδύνων διὰ κάθε ἐλληνικὸν σκάφος!

Ἀποδεικνύεται, συνεπῶς, ὅτι δὲν ἀρκεῖ ἡ πλημμελῆς διαχειρίσις τοῦ δόλου περὶ τὰς ἀσθενειῶν τῶν πληρωμάτων ζητήματος, περὶ οὐ ησχολήθημεν εἰς προηγούμενον τεῦχος μας, ἀλλ' ἐπιπροσθέτως ἔχομεν και τὰς ἐπὶ φορτίων μεγάλας ἀποζημιώσεις διὰ τὰ πλοῖα γραμμῆς, εἰς τὰς ὅποιας κατὰ μικρὸν ποσοστὸν τοννάς μετέχει τὸ ἐλληνικὸν πλοίον.

Καὶ ἡ ἐνδειγμένη λύσις, τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζουν ἡδη σοθαροὶ ἐφοπλιστικοὶ παράγοντες, διαπιστώσαντες ἀπὸ σχετικὴν ἔρευναν τὰ ἀνωτέρω, είναι μία και μόνη: Ὁ χωρισμὸς τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου τῆς προστασίας και ἀποζημιώσεως. Ὁπως ἀκριδῶς συνεπήθη τὸ ἐλληνικὸν Club διὰ τοὺς κινδύνους πολέμου και ἀπεδείχθη ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων πόσον ὥρθην ἡ πρωτοβουλίας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου, οὕτω και τώρα διὰ τῶν αὐτῶν "Ἄγγελοι διαχειρίστων και ἐντὸς τῶν κόλπων τὸν ἀγγλικὸν ἀλληλασφαλιστικὸν ὁργανώσεων, ίδιαιτέρων Club ἐλληνικὸν θὰ συμπηχθῇ, ὅπερ τοὺς ἐλληνικοὺς κινδύνους διὰ καλύπτῃ, βάσει τῶν κειμένων ἀγγλικῶν θεορημῶν.

Πλεῖστα ὅσα είναι τὰ πλεονεκτήματα μιᾶς τοιαύτης ἀντιμετωπίσεως τοῦ σοθαρωτάου αὐτοῦ ζητήματος. Δὲν θὰ ἀναφέρωμεν τὴν χειραφέτησιν, ἡτις πρόερχεται ἀπὸ τὴν σύστασιν ίδιας ἀλληλασφαλιστικῆς ὁργανώσεως, πολλὰ ὑποικονομένης διὰ τὸ μέλλον, οὐδὲ θέλομεν νὰ ὑπογραμμίσωμεν τὸ σημαντικὸν γεγονός τῆς στενωτέρας μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν μας συνεργασίας, ἡτις διὰ τοῦ Club θὰ ἐπιτευχθῇ. Θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὸ γεγονός τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς ἑναὶ ζημιάς, ἀλλὰ και ἀκόμη τοῦ ἀμερικανοῦ ἐγχοι τῶν ίδικων μας κινδύνων, ὡστε ὥρισμένων — ὀλίγων ἐλπίζομεν — ἐφοπλιστῶν τὰ συχνὰ κρούσματα ὑπερμέτρων δαπανῶν, δικαιολογήτων ἴσως, νὰ προλαμβάνωνται ἡ και τέλος νὰ δισχωρίζωνται τὰς ἀποτελέσματα τῶν σεβομένων τὰς ὑποχρεώσεις των και καλῶς διαχειρίζομένων τὰ τῶν ἐπιχειρήσεων των, ὃστε αἱ ὑπέρμετροι δαπάναι εἰς βάρος τῶν Clubs νὰ ἀποφεύγωνται.

Μὲ ἄλλους λόγους σαφεῖς ἡ διάκρισις θὰ προέλθῃ τοῦ κακοῦ κινδύνου, ὅπως και εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῶν σκαφῶν συμβαίνει. Εἰς ἔκαστος ἐφοπλιστής τυγχανεῖ ίδιαιτέρως μεταχειρίσεως. Τώρα εἰς τὰ Clubs ή τοιαύτη διάκρισις δὲν ύφισταται. "Ολοι πληρώνουν διὰ τὰς περισσότερας ζημιάς.

Συνοψίζονται εἰς τὰ ἀνωτέρω αἱ πληροφορίαι μας και αἱ κρατοῦσαι παρὰ τοῖς ἐφοπλισταῖς ἀπόφεις. Εὔχομεθα νὰ ἰδωμεν προσθεμένη τὴν καλήν ιδέαν τῆς συστάσεως τοῦ ἐλληνικοῦ Club προστασίας και ἀποζημιώσεως. Ἡ Ναυτιλία μας είναι πλέον πολὺ μεγάλη. Ἡ ἀνάλη-

ψις ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς ἐφοπλιστάς της τοῦ συνόλου τῶν περὶ αὐτὴν εὐθυνῶν ἀπὸ αὐτὰ τὰ πράγματα ὑποδεικνύεται. Καὶ πιοτεύομεν ὁκράδαντως, ὅτι εἴμεθα πλέον ὥριμοι διὰ τὴν ἀνάληψιν αὐτὴν. Ἡ ἀρχὴ νὰ γίνη.

### ΜΕΓΑ ΤΟ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑ

«Εἰρήσθω ὅτι, κατὰ κοινὴν ὁμολογίαν τῶν ἐνταῦθα ναυτιλιακῶν κύκλων, η Ἰσπανικὴ Θάλασσα τείνει νὰ μεταβληθῇ — ἀν ἦδη δὲν συνέβη τοῦτο — εἰς Ἐλληνικήν. Ὁποτεδήποτε εἶχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ μεταβῶ εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Τόκιο ἢ Γιοκοχάμας διεπίστωσα, ὅτι ἐπὶ τῆς πλειοψηφίας τῶν ἑκατονταρχούμενων πλοίων ἐκυμάτιζεν ἡ Κυανολευκός, ὡς δὲ πληροφορούμεναι, τὸ αὐτὸ συμβαίνει εἰς Κόμπε και εἰς τοὺς λοιποὺς ισπανικοὺς λιμένας.

»Τοιούτον θέμα δὲν είναι δυνατὸν εἰμὴ νὰ προξενήσῃ εἰς τὸν ὑπογράφοντα αἰσθήματα ἐθνικῆς ὑπερηφανείας.

Γνωστὸς «Ἐλλην διπλωμάτης γράφει τὰ ἀνωτέρω εἰς πρόσφατον ἔκθεσιν πρὸς τὴν προϊσταμένην του ἀρχήν. Δικαιολογημένη ἡ ὑπερφάνεια του. Πράγματι, ὅντες κατὶ τὸ ἀξιοθαύμαστον νὰ προβάλλῃ ἡ σύγχρονος Ἐλλὰς εἰς τὸν διεθνῆ στίβον είναι ἡ θαλασσινὴ ἐπίδοσις τῶν τέκνων της.

Πόσον μέγας είναι τὸ ἐπίτευγμα και μὲ πόσην στοργὴν θὰ πρέπει νὰ τὸ περιβάλλωμεν!

### Η ΟΡΘΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

«Ἀρχίζει νὰ ἀποδίδῃ και ἀπ' εὐθείας πρὸς τὸ Δημόσιον Ταμείον ἡ μεγάλη Ναυτιλία. Αὔξενται και τὸ ἔσοδον ἀπὸ τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων. Τῶν πρώτων μεταφερθέντων εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον πλοίων ἔλλησεν ἡ περίοδος τῆς ἀπαλλαγῆς. Καὶ σὺν τῷ χρόνῳ τὸ ἔσοδον ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν θὰ είναι μεγαλύτερον.

Κατὰ τὸ πρώτον δίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους εἰσεπράχθησαν 28 ἑκατομ. δραχμῶν, ἔναντι προϋπολογισθέντων 50 ἑκατομμυρίων δι' ὀλόκληρον τὸ έτος και ἔναντι 15 ἑκατομμυρίων τοῦ ἀντιστοίχου διμήνου τοῦ 1960.

«Ἀποδεικνύεται, δηλαδή, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, ὅτι ἡ ἐγκαινιασθεῖσα και τόσον ἐπιτυχῶς ἔξειλιχθεῖσα κρατικὴ πολιτικὴ τῶν τελευταίων ἔτῶν ἔναντι τῆς Ναυτιλίας ἡτο ὡροτέρα και ἡ πλέον ἀποδοτικὴ διὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας, ἀλλὰ και δι' αὐτὸν τὸν Δημόσιον Προϋπολογισμόν. Προσοχή ὅμως. Τὰ παθήματα πρέπει νὰ μᾶς μαθήματα...

### ΠΡΟΒΑΛΛΕΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ...

Σειρὰν αἰτημάτων τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ παρακληθῇ τὸ «Ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας νὰ συζητήσῃ. Τινὰ ἐξ αὐτῶν ἔχουν ἡδη ἀποτελέσηση ἀντικείμενον ἔξουσιοτεκτικῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν μελέτης. «Άλλα τὸ πρώτον τίθενται ὑπὸ διατήρησης.

Τὸ περὶ ἐλλιπούς συνέθεσεως ζῆτημα είναι ἀρκετὰ πλέον γνωστόν. Κατὰ κόρων ἡσχολήθησαν μὲ αὐτὸ και αἱ στήλαι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Τὸ ἀποτέλεσμα τῶν συζητήσεων δὲν ἔφθασε μέχρι τῆς θεσμοθετήσεως τῶν σημερινῶν κριθίσησαν πρόσφορα. Αὔτων θὰ ζητηθῇ ἡ καθιέρωσις.

Τὸ ζῆτημα τῶν αὐτοτρόπων κυρώσεων, αὐτοτρόπερων, πλέον ἀποτελεσματικῶν τῶν ηδη ἐσχάτην, διὰ τὸν δραπετεύοντας εἰς τὴν Αμερικὴν, και τὴν Αὔστραλίαν ναυτικούς, τὸ πρώτον τώρα υποβάλλεται ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ «Ὑπουργείου».

Δὲν θὰ ὑποδειξῶμεν ἡμεῖς τὰ ληπτέα μέτρα κατὰ τῆς μάστιγος αὐτῆς, ἡτις τόσον ταλαιπωρεῖ τὸ πλοίον και τὸ ζημιώνει. Τὰ κρούσματα τῶν δραπετεύσεων ἐπιληγόνθησαν τελευταίως. «Ἀθρώως ἐγκαταλείπουν τὰ πλοῖα των τὰς κατώτερα πληρώματα, ὅχι δὲ μόνον οἱ λευκοφύλακται και οἱ ἀνειδίκευτοι. Δίπορτο τὸ έχουν. «Ἄν αὔριον συλληφθοῦν ἀπὸ τὰς ἑναὶ μεταναστευτικὰς ἀρχάς, θὰ ἐπαναπτυρισθοῦν, θὰ ζητήσουν και ἀσφαλῶς θὰ πάρουν τὸ φυλλάδιον τῶν και τὰς ναυτολογίουν διὰ νὰ ἀποδράσουν ἐκ νέου. «Ισως τὴν φορὰν αὐτὴν νὰ είναι τυχερῶτεροι. Κύρωσις καμμία. Πρωτοφανής η ἀσυδοσία. Καὶ εἰς τὸ τέλος τὸ Ν.Α.Τ. ἐκδίδει τὰς γνωστὰς καταλογιστικὰς πράξεις περὶ ἐλλιπούς συνέθεσης! «Ἀχαρακτήριστος νοοτροπία.

«Ἐχομεν ἐν συνεχείᾳ τὸ θέμα τῶν οἰνοπνευματωδῶν ποτῶν και τῆς ἀλαζούς κυρίως τοῦ ἐδεσμοτολογίου, βάσει τῶν ὅσων η νεωτέρα διαιτητικὴ ἐπιστήμη ὑπαγορεύει και ἐκείνων τῶν ἐπιμόνων συστάσεων, ποὺ ηδη οἱ παρ' ἡμῖν εἰδίκοι ὑγειονολόγοι ὑποδεικνύουν. Σοθαρῶν καθ' ἡμᾶς και τὸ ζῆτημα τοῦτο. Συνεζητήθη ηδη ἀπὸ τὰς στήλαις μας.

## EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTRÉAL, 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

Χαίρομεν, διότι υίοθετεῖται καὶ ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν. Τὸν δὲ ἀποτέλεσμα τῶν ἔστω καὶ καθυστερημένων διαβημάτων τῆς.

Καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ ἐφοπλιστικὸν ὑπόμνημα ἐπανέρχεται εἰς δύο γνωστὰ ἐπίσης, ἀγνοθέντα, δημος, ἀπὸ τὸ "Ὕπουργειον ζητήματα. Τὸ τῆς εἰδικῆς ναυτιλιακῆς ἐταιρίας καὶ τὸ τῆς ἐκδικάσεως τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Καὶ τῶν δύο ἔχει συνειδητοποιηθῆ ἡ ἀνάγκη τῆς ὁρθῆς ἐπιλύσεως. Δὲν χρειάζεται, ἀπὸ μέρους μας τούλαχιστον, ἡ ἐπανασυζήτησις.

Καταλήγομεν εἰς τὸ αῖτημα τῆς ἐπαρκείας τοῦ ἀσυρμάτου Ἀθηνῶν, δημος ἐξυπηρετήσῃ τὰς ἀνάγκας τῶν πολλῶν πλέον Ἑλληνικῶν πλοίων, τῆς ἐπικοινωνίας των μὲ τὰ ἔδω ναυτικά γραφεῖα. Θὰ ζητηθῇ συμπαράστασης τοῦ "Ὕπουργειον Ναυτιλίας κατὰ τὰς συζητήσεις ποδὸν θὰ διεξαχθοῦν μὲ τοὺς ἀρμοδίους κρατικούς παραγόντας. Τὸ ζητήμα είναι σοδαρόν. Ἐπιδιώκουμεν τὴν ἔδω ἐγκατάστασιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ἐνῷ δὲν εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ ἐξυπηρετήσωμεν τὴν στοιχειώδη προϋπόθεσιν τῆς ἀνέτου ἐπικοινωνίας της μὲ τὰ ἄνα τὴν "Υδρόγειον κινούμενα Ἑλληνικά σκάφη.

Συνεργάτης μας ἀσυρμάτιστης ἀπεκάλυψε τὴν οἰκτρὰν κατάστασιν τοῦ Ἀσυρμάτου Ἀθηνῶν καὶ ὑπέδειξεν ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν τί πρέπει νὰ γίνῃ διὰ νὰ ἐξυπηρετηθῇ ἡ μεγάλη ναυτιλία μας. Θὰ χρειασθοῦν ἵσως διπάναι διὰ τὴν ἰκανοποίησιν τοῦ αἵτηματος αὐτοῦ. Κανεῖς, δημος, δὲν θὰ ἀρνηθῇ, ὅτι θὰ είναι παραγωγικοὶ καὶ πρὸ παντὸς ἀπόρετοι. Η προσωπικὴ παρέμβασις αὐτοῦ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως ἵσως νὰ χρειάζεται. ΑἏς μὴ λείψῃ ἡ "Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν νὰ τὴν ἐπιζητῇσῃ. Τὴν κατανόησίν ἀσφαλῶς θὰ συναντήσῃ.

Αὐτά, ἐν συντομίᾳ, τὰ κύρια θέματα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ ὑπομνήματος. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος θὰ καταβάλῃ κάθε προσπάθειαν, ἵνα τύχουν ίκανοποιήσεως. Είναι ὅρθα καὶ δίκαια.

### Ο ΑΣΥΡΜΑΤΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

"Ἀπέστειλεν δὲ οἱ Σύνδεσμος τῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν πρὸς τοὺς ἀρμόδιους κρατικούς παράγοντας τὸ κάτωθι ἔγγραφον, ἀναφερόμενον εἰς τὴν γνωστὴν ἀνεπάρκειαν τοῦ Σταθμοῦ Ἀθηνῶν:

Κύριοι,

Εἶναι γνωστόν, ὅτι δὲν νοεῖται κίνησις καὶ ἐκμετάλλευσις συγχρονισμένου πλοίου καὶ ἀσφάλεια τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, χωρὶς τὴν ἀρτιωτάτην ὁργάνωσιν τοῦ τομέως τῶν τηλεπικοινωνιῶν.

Αὐτοὶ οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἔθεσαν, μεταξὺ τῶν ἀλλων, ὡς προϋπόθεσιν ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ἔδρων τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν τὸν ἐκσυγχρονισμὸν τῶν ἐν "Ἑλλάδι τηλεπικοινωνιῶν μέσους καὶ ἐγκαταστάσεων. Καὶ δὲ Πρόδρομος τῆς Κυβερνήσεως κ. Καραμανῆς παρέσχεν εἰς τοὺς ἐνδιαφερούμενους τὴν ἐπίσημον διαβεβαίωσίν του, ὅτι τὸ αἵτημά των, τὸ ὅποιν είναι καὶ αἴτημα δόλοκλήρου τοῦ ναυτικοῦ κόσμου καὶ ιδιαιτέρω τῆς τάξεως τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου, θὰ ίκανοποιηθῇ ἀμέσως. Η διαβεβαίωσις αὕτη παρεσχέθη καὶ ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους "Ὕπουργούς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν Συγκοινωνιῶν, εἰς τοὺς ὅποιους διεβιβάσθη ἀρμοδίως ἢ πρωθυπουργικὴ ἐπιθυμία καὶ ἐντολῇ.

Εὔθεως, ἐν τούτοις, θὰ τούσωμεν, ὅτι παρὰ τὴν διαπίστωσιν τῆς ἀνάγκης αὕτης καὶ περά τὰς σχετικάς ἐπισήμους δηλώσεις, οὐδὲν θετικό βῆμα σύνετελέσθη πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς θεραπείας τῆς.

Παραμένομεν μὲ τὸν ἔνα μόνον σταθμὸν SVA, ὃ ὅποιος είναι καὶ τεχνικὸς καὶ ἀνθρωπίνως ἀδύνατον νὰ ἐξυπηρετήσῃ οὐδὲ τὸ πολλοστημόριον τῶν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν 80 χιλιάδων Ἑλλήνων ναυτικῶν, οἵτινες διασχίζουν τὰς μακρυνάς θαλάσσας καὶ τοὺς ὀκεανούς. Αἱ ἐντεῦθεν ἐπιπτώσεις είναι βαρύτατα δυσμενεῖς διὰ τὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, αἱ ὅποιαι είναι δόντανον νὰ ἐξυπηρετηθῶσιν ἀπὸ τὸν μοναδικὸν μας, περιπονταὶ δὲ διαγκαστικῶν πρὸς τοὺς ξένους σταθμούς διὰ νὰ κατευθύνουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τοὺς προορισμούς των.

Χαρακτηριστικόν ἐν προκειμένῳ, είναι τὸ πρὸ ἡμερῶν ληφθὲν τηλεγράφημα τῶν συναδέλφων Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου. Είναι ἀφάντωστος ἡ δοκιμασία, ἡ πραγματικὴ τραγωδία τῶν Ἀξιωματικῶν Ἀσυρμάτου, οἱ δημος διαγνίζονται νὰ ἐπιτύχουν ἐπαφήν, μὲ τὸν συνεχῶς φορτισμένον SVA.

Δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἀγνοοῦν οἱ Ιθύοντες τὸν Ο.Τ.Ε., ὅτι ἡ προπολεμικὴ Ναυτιλία μας τῶν 1.600.000 τόνων χωρητικότητος ἐξυπηρετεῖται ἀπὸ 9 συναδικῶν δημοσίους καὶ ιδιωτικούς σταθμούς Ἀσυρμάτου, ἐνῷ δημοσίους γιγαντιαῖς δύκος τῆς δεκαπλάσιας χωρητικότητος ἔχει εἰς τὴν διάθεσίν του μόνον ἔνα σταθμόν, παρὰ τὸν μεταπολεμικὸν

ἐκαπονταπλασιασμὸν τῆς ισχύος τῶν τηλεπικοινωνιῶν μέσων καὶ ἐγκαταστάσεων.

Μέγα εἶναι τὸ πρόδημα τῶν τηλεπικοινωνιῶν καὶ ἐξ ἑκείνων, τὰ δημος δὲν ἐπιδέχονται, ἀξημίως διὰ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας καὶ διὰ τὴν ζωὴν τῶν ναυτικῶν μας, οἰσανδήποτε ἀναδολήν. Ο ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ τηλεπικοινωνιῶν μας δικτύου ἐπείγει, κατὰ τρόπον, μάλιστα, δόλοκληρωτικὸν καὶ πάγιον, βάσει μιᾶς ἐνδελεχοῦ μελέτης τοῦ δόλου προβλήματος.

Πρός τούτο θὰ είχομεν νὰ προτείνωμεν, ὡς ἡ ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένη τάξις, τὴν συγκρότησιν μιᾶς τετραμεροῦς ἐπιτροπῆς ἐκ τῶν τεχνικῶν τοῦ Ο.Τ.Ε., τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιακῶν παραγόντων τῶν "Ὕπουργειῶν τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τῶν ἐκπροσόπων τῶν Ελλήνων Ἐφοπλιστῶν καὶ τοῦ καθ' ἡμάς Συνδέσμου, τοῦ διοίου πολύτιμος ἐπαγγελματικῆς πείρα θὰ ἀποτέλεσῃ τὴν κλεῖδα καὶ τὸν γνώμονα τῆς ἀποτελεσματικῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ ζωτικωτάτου τούτου προβλήματος.

"Ἐν τῇ ἀπολύτῳ πεποιθήσει, ὅτι ἔκαστος τῶν ἀρμοδίων παραγόντων θὰ ἐκπληρώσῃ τὰς ὑποχρεώσεις του διὰ τὸν ἐν συντονισμῷ ἀμεσον ἐκσυγχρονισμὸν τῶν τηλεπικοινωνιῶν μας μέσων, ἐπὶ ὥφελία τῆς Οἰκονομίας, τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν Ναυτιλούμενών, διατελούμεν ἐν ἀναμονῇ τῶν ἐπιβαλλούμενών ἀποφάσεων καὶ τῶν ἐνδικυνουμένων λύσεων.

Μετά πλείστης τιμῆς

Ο Πρόεδρος  
ΗΛΙΑΣ ΚΡΟΚΙΔΑΣ

Πειραιεύς, 31 Μαρτίου 1961

Ο Γενικός Γραμματεὺς  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΣΑΜΠΑΝΗΣ

### Η ΑΝΥΠΑΚΟΗ ΤΙΜΩΡΕΙΤΑΙ

Μεταφέρομεν ἄνευ σχολίων τὴν κατωτέρω εἰδῆσιν, προσφάτως ἀναγραφεῖσαν εἰς τὸν ἀγγλικὸν Τύπον. Είναι χαρακτηριστική τοῦ κρατοῦντος πενεύματος εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῆς Ναυτιλίας.

Εἰς νεαρὸς (εἰκοσιπενταετής) μηχανικὸς ἡροή η ὑπακούηση εἰς διαταγὴν ἀνωτέρου του μηχανικοῦ, διόπις ἀναλαζῇ φύλακὴν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, εἰπὼν: "Θέω νὰ τελειώσω τὸ στάτι μου". Τὰ ἀνωτέρω κατέθησαν ἐνώπιον δικαστηρίου τοῦ Ταμέσεως, πρὸ τοῦ διοίου παρεμφῆθη τὸ ἀλόγω παράπτωμα. Κατηγορούμενος ἦτα δὲ νεώτερος κατὰ τὰ βαθύμιαν μηχανικὸς Ρόμπερ Γκράαμ Θόμψων, ἡλικίας 22 ἔτών. Ἀμφότεροι μηχανικοὶ Ρόμπερ Γκράαμ Θόμψων, ἡλικίας 22 ἔτών. Ἀμφότεροι είμηντσαν διὰ συνεχῆ ἀνυπακοήν εἰς τὰς νομίμους διαταγὰς τῶν προϊσταμένων των, ἐν καιρῷ ὑπηρεσίας ἐπὶ τοῦ δηζελοκινήτου "Ρένιονδες", διὸν τοῦτο εὑρίσκετο τὴν 11ην Ιανουαρίου ἐν πλῷ ἔξωθεν τῆς Ναυτιλίας (τῆς Βορείου Βόρεο).

Ο μηνυτής Τζών Μάκη κατέθεσεν εἰς τὸ δικαστήριον ὅτι τὸ πλοίον εύρισκομενον εἰς τὴν ἀνωτέρω θέσιν, ὑπέστη βλάβην τῶν μηχανῶν του. "Ἐπιστένευτο, ὅτι δὲ Οὐίτλω εύρισκετο εἰς τὴν θέσιν του ἐκτελῶν ὑπηρεσίαν εἰς τὸ μηχανοστάσιον, ἀλλ' ἀπεκαλύφθη, ὅτι ἀπουσίαζεν. Ἀναζητήθεις παρ' ἀρχαιοτέρου του μηχανικοῦ εύρεθη καθήμενος εἰς τὴν τραπέζαν τοῦ πλοίου, διὰ νὰ λάθῃ τὸ τέτιόν του. Διετάχθη τότε νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν θέσιν του, ἀλλ' ἐκείνος ἀπήνητος: «Θὰ πιῶ τὸ ταύτι μου», ἐν συνεχείᾳ δὲ προσήσθη εἰς τὸ δάκτυρόν του, διὸ δήνυστο, ἀνήθελε, νὰ ἀναγράψῃ τὸ γεγονός αὐτὸν εἰς τὸ ήμερολόγιον τοῦ πλοίου.

Βραδύτερον, δὲ Οὐίτλω, καθὼς καὶ δὲ Ξερός μηνυθεὶς Θόμψων, ἐθέαθησαν παρ' ἀνωτέρους ἀξιωματικού ἐπὶ τοῦ καταστρώματος. Αἱ μηνυτέροι διετάχθησαν νὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὸ μηχανοστάσιον — ἔνθα καὶ δὲν ἐπρεπε νὰ ἔμπισκον — διὰ νὰ βοηθήσουν εἰς τὰς ἐκτελουμένας ἐπισκευάς. Ο Θόμψων ἡροή η ἀκτέληση τὴν διαταγὴν τοῦ ἀρχιμηχανικοῦ μὲ τὸν Ισχυρισμόν, διὸ εἰργάσθη προηγουμένως κατὰ τὴν ήμέραν εἰκόνην καὶ διὰ — ἐν πάσῃ περιπτώσει — ἐπόνει δὲ δάκτυλος τοῦ ποδός του. "Ηροή η ἐπίσης καὶ δὲ Οὐίτλω, μὲ τὴν δικαιολογίαν «ὅτι αἰσθάνεται διασχήμα εἰς τὸ στήθος του».

Αἱ μηνυτέροι προσήσθησαν ἐνώπιον τοῦ πλοιάρχου, δστις, ἀφοῦ θλαβε γνωστῶν τῶν περὶ ἀσθενείας Ισχυρισμῶν των, τοὺς ἡρώητης διατί δὲν ἐπωφελήθησαν τὴν εἰκόνην της εἰκόνης ισχυρισμού.

Κατὰ τὸν δικηγόρον τοῦ μηνυτοῦ, οἱ δύο κατηγορούμενοι είχον, πράγματι, πολλὰς εύκαιριας, κατὰ τὰς ἔξδους των εἰς τὴν ξηράν, νὰ συμβουλευθοῦν ιστρόν. Τοῦτο δημος δὲν τὸ ἐπράξαν ἀμφότεροι καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν προσέκομισαν σχετικὸν πιστοποιητικὸν ιστρόν. Εἰς τὰς ἀπολογίας των, δὲ μὲν Οὐίτλω περιωρίσθη νὰ εἴπῃ, διὸ εδὲν ὑπῆκουσε,

## RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN  
P.O.B. 116  
TEL. 72.356

WADI HALFA PIRAEUS JEDDAH  
P.O.B. 69 RIZARI BUILDING P.O.B. 266  
TEL. 90 TEL. 40175

ALSO IN DJIBOUTI MASAWA ASSAB  
P.O.B. 15 P.O.B. 6 P.O.B. 63  
TEL. 281 TEL. 187 TEL. 8

ASMARA ADDIS ABBEBA ADEN (CAMP)  
P.O.B. 1115 P.O.B. 312 P.O.B. 55  
TEL. 488 TEL. 2311 TEL. 681

UNDER THE STYLÉ:-

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS",

διότι δὲν εἶχε πίει τὸ τσάι του, ἐνῷ ὁ Θόμφον προετίμησε νὰ σιωπήσῃ.

Ἐκδίθων τὴν ἀπόφασιν του ὁ δικαιοτῆς περὶ καταδίκης των εἰς φυλάκισιν τεσσάρων ἔβδομάδων, εἶπεν: «Εἴναι οὐσιώδες νὰ τηρήται ἡ πειθαρχία ἐφ' ἐνὸς πλοίου. Ἡ τοῦ ἐνδεχόμενον νὰ περιέλθῃ τὸ σκάφος εἰς κατάστασιν κινύρου.

### KAI O AGON SYNEXIZETAI...

Τὰ νεώτερα ἀπὸ τὸν ἀγῶνα τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιονς» κατὰ τῶν πλοίων «σημαῖων εὔκολίας»:

Κατὰ δῆλωσεις τοῦ γνωστοῦ μας κ. Κάρραν αἱ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις θὰ ἐπιδιώξουν, ὅπως ὅλα τὰ πλοῖα, τὰ τελοῦντα ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἀμερικανικῆς τινος ἐταιρίας, ἀνεξαρτήτως σημαίας, ὑποβληθοῦν εἰς τοὺς αὐτοὺς κανονισμούς καὶ ὑπὸ τὴν αὐτὴν σύμβασιν ἐργασίας. Τὰ «γιούνιονς» θὰ ἀναλάβουν τὴν ὄργανωσιν τῶν πληρωμάτων τῶν, ἔστω καὶ ἂν εἶναι ξένα.

Εἶναι φυσικὸν αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίων, χάλυβος καὶ ἀλουμινίου νὰ προβάλλουν ισχυρὰν ἀντίδρασιν εἰς τὰς ἀντότερων ἐπιδιώξεις. Ο κ. Κάρραν τὴν ἀρνησιν τῶν πλοιοκτητῶν θὰ θεωρήσῃ, ὡς ἀφοροῦν ἀπέργης διὰ τὰ ἀμερικανικὰ πλοῖα τῶν ἀρνουμένων νὰ δεχθοῦν τὸ αἴτημα ἐφοπλιστῶν. «Ἄς σημειωθῇ ὅτι μεγάλαι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, μὴ κατέχουσαι τονάκι ὑπὸ σημαίας εὔκολίας, δὲν θὰ συναντήσουν δυσχερείας κατὰ τὴν ἐπικειμένην ἀνανεώσιν τῆς συλλογικῆς μὲ αὐτάς συμβάσεως. «Ἀλλα, ὅπως τοῦ κ. Λούντνικ, τῆς «Γιουνάιτεντ Φρούτ» κλπ. θὰ ἴδουν τὰ σκάφη των παροπλιζόμενα, λόγῳ ἀπέργιας. Δὲν πρόκειται, πάντως, διὰ τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοῖα, μὲ ξένα πληρώματα, ἀμερικανικῆς διαχειρίσεως, νὰ ἀξιώθῃ τὸ ὑψηλὸν ἀμερικανικὸν μισθολόγιον, οὐτε καὶ ἡ πολυμελὴ σύνθεσις, ἐφόσον θὰ ἐπροθυμοποιούντο νὰ προέλθουν εἰς τὴν σύναψιν ιδιαιτέρας συλλογικῆς συμβάσεως μὲ τὰ «γιούνιονς».

Ἐν τῷ μεταξύ, διὰ νὰ καταδειχθῇ ἡ ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν ὄργανώσεων τροπὴ τῆς δῆλης ὑποθέσεως τῶν σημαῖων εὔκολίας, τὸ «Ἐθνικὸν Γραφείον Ἐργατικῶν Σχέσεων», ὅπερ ἔξεδωκε τὴν γνωστὴν ἀπόφασιν περὶ δικαιοδοσίας τῶν «γιούνιονς» ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων, ἀμερικανικῆς διαχειρίσεως, ἀπέρριψε πρὸ τινῶν ἡμερῶν τὴν αἴτησιν τῶν πλοιοκτητῶν περὶ ἀναθεωρήσεως τῆς ἀποφάσεως του, λόγῳ τῆς συμμετοχῆς εἰς τὸ Συμβούλιον, ὅπερ ἔξεδικασε τὴν ὑπόθεσιν, τοῦ κ. Τζένκινος τηρεδηλωμένων ἀπόφευκεν επὶ τοῦ θέματος.

Καὶ ίδου τέλος μία ἀπρόσποτος παρέμβασις: «Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Παναμᾶ διὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ἑξωτερικῶν, ἐπὶ τούτῳ μεταβάντος εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα, διεμαρτυρήθη διὰ τὴν τελευταίαν ἀπόφασιν τοῦ «Ἐθνικοῦ Γραφείου Ἐργατικῶν Σχέσεων».

«Ἡ ἀπάστασις αὕτη — ἔδήλωσε πρὸ τὸν Ἀμερικανὸν συνάδελφον του Παναμέζον ὑπουργὸς τῶν Ἑξωτερικῶν — ὑπῆρξε ἀπροσδόκητος. Παραδιάζει κανόνας τοῦ διεθνοῦς δικαίου, ἀπὸ αἰώνων καθιερωμένους, βάσει τῶν ὅποιων τὰ πλοῖα κυβερνῶνται κατὰ τὸ ἑστωτερικὸν καθεστῶ τῶν νόμων τῆς χώρας, τὴν σημαίαν τῆς ὅποιας φέρουν.

«Κατὰ τὴν ἀπόφασιν τοῦ Γραφείου Ἐργατικῶν Σχέσεων, αἱ ἀμερικανικαὶ ἀρχαὶ θὰ δύνανται νὰ θεοπίζουν κανόνας διὰ τὴν Ναυτιλίαν, χωρὶς νὰ ὑπολογίζεται η ἀνεξαρτησία τοῦ κάθε κυριάρχου ξένου κράτους».

Καὶ προσέθηκεν ὁ διαμαρτυρόμενος Παναμέζος ἐπίσημος ὅτι «ἴναι πιθανὸν ἡ ἀπόφασις νὰ ἔχῃ σοβαρὰς συνεπείας. Δυνατὸν νὰ δικαιολογηθῇ τὰ ἀντίποιον ἀπὸ ἄλλα κράτη, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ Παναμᾶ, ὅπτις θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τὰ εἰσπλέοντα εἰς παναμαϊκὸν λιμέναν ἀμερικανικὰ σκάφη τοὺς τοπικοὺς λ.χ. κανονισμούς ἐργασίας.

«Λόγω τῆς ἐκδιαστικῆς τοῦ «γιούνιονς», τὸ ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν τοννάκι μειούμενον (6.670.000 τόν. d.w. τὸ 1958 εἰς 5.5. ἐκατομ. τὸ 1960). «Ο Παναμᾶς ξάνει ἀρκετὰ ἀπὸ τὴν μείωσιν τοῦτον.

«Ἐκπρόσωπος ἐπίσης τῆς Λιβερίας ἀνεκοίνωσεν, ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν διετίαν 355 σκάφη 3.7 ἐκατομ. τόν. ἔγκατελειψαν τὸ λιβεριανὸν νηολόγιον. Τὰ 58% τοῦ ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν τοννάκι ἀνήκει εἰς «Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, οἵτινες καὶ μεταφέρουν τὰ σκάφη των εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον.

«Ἐκ σχετικῶν, ὅμως, πληροφοριῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ Τύπου ή δια-

μαρτυρία τοῦ Παναμᾶ δὲν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ ἄμεσον τινὰ ἐνέργειαν τῆς ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως.

\* \* \*

«Ἡ «Διεθνῆς Ἔνωσις Ναυτεργατῶν», τὸ δημιουργῆμα τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιονς», σταθερῶς ἀναπτύσσει τὴν πολιτικὴν της. Ὑπέβαλε πρὸ ἡμέρων αἵτησιν εἰς τὸ «Ἐθνικὸν Γραφείον Ἐργατικῶν Σχέσεων» διὰ τὴν παροχὴν ἀδείας παρεμβάσεως εἰς τὴν ὄργανωσιν τοῦ πληρώματος τριῶν παναμαϊκῶν σκαφῶν τῆς μεταλλουργικῆς ἐταιρίας Ρένοντς, ἀπασχολουμένων εἰς τὸν μεταφορὰν βωξίτου ἀπὸ τὴν Νότιον Ἀμερικὴν εἰς Τέξας. «Ἡ ἀκροαματικὴ διοικασία θὰ ἀρχίσῃ τὴν 20ὴν Ἀπριλίου. «Ἀναμένεται μετ' ἐνδιαφέροντος.

«Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ἐπηνδρωμένον μὲ Ἑλληνικὸν πλήρωμα «Gloria Duna f» ἐτέθη ὑπὸ μπούκοτάς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σάντα Πέντρο, ὃπου παρέ αἱμαντεῖ φορτίον παλαιοσιδήρων.

\* \* \*

Νέον μέτωπον εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας ἀνοίγουν τὰ «γιούνιονς» — κανοδικὰ καὶ ἀμερικανικὰ — κατὰ τῶν πλοίων «σημαῖων εὔκολίας». Τὴν φορὰν αὐτὴν περιλαμβάνουν εἰς τὰς σημαίας εὔκολίας τὴν ἀγγλικὴν καὶ τὴν τῶν Βερμούδων νήσων. Θὰ προσπαθήσουν νὰ δημιουργήσουν δυσχερείας εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἐν λόγῳ σημαῖων κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν των. Αὐτά, τούλαχιστον, δηλώνουν οἱ ἀρχηγοὶ τῶν ὄργανώσεων.

### AKTOPOLO-I-KA

Μᾶς ἥλθον καὶ τὰ δύο ἐξ ἀμερικῆς δηζελολεκτρικὰ σκάφη τῆς ἐταιρίας Τυπάλδου. Προορίζονται μετὰ τὴν εἰς Ἰταλίαν μετασκευὴν των, διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας. «Ἐνα τρίτον ἀδελφὸν σκάφη ηγοράσθη ἀπὸ τὴν Ἀτμοπλοΐαν Καδουνίδη. Παραλαμβάνεται κατ' αὐτὰς εἰς τὸ Νόρφολ.

Καὶ τώρα ἂς εὑρεστηθοῦν οἱ κύριοι τοῦ Τουρισμοῦ, οἱ σπεύδοντες νὰ παραγγείλουν τὰ δύο μικτὰ ἀκτοπλοϊκὰ — ἐπιβατηγὰ καὶ ὀχηματαγωγὰ — νὰ ἐπισκεφθοῦν τὰ νεοαγορασθέντα. «Ἄς μελετήσουν τὰ σχέδια τῆς πράγματος ριζικῆς μετασκευῆς των καὶ θὰ συμφωνήσουν ἀσφαλῶς μὲ τοὺς ὑποστηρίζοντας τὴν ὅρθην ἀποφινί, ὅτι τὰ δύο ιδικά των ὑπὸ παραγγείλαν δὲν χρειάζονται. «Ἄσκοπος η ἐπένδυσις τόσων ἐκπομπών διορθώσεων. «Ἀργότερον, μετὰ δύο η τρία ἡμέραι, ὅτι πρόκειται νὰ ἔξελθουν τὰ παρόλικα — καὶ πρέπει νὰ ἔξελθουν — ὅς παραγγελθοῦν οὐκί δύο, ἀλλὰ καὶ περισσότερα, κατάλληλα δρματικά, σκάφη, ὑπὸ τὴν ρητὴν πάντως προϋπόθεσιν, ὅτι η ιδιωτικὴ πρωτοδουλία δὲν θελήσῃ νὰ συμπληρωθῇ καὶ τότε τὰ κενά.

Αὐτὴν τὴν πολιτικὴν μᾶς ὑπαγορεύει η λογικὴ τῶν πραγμάτων τῆς ἀκτοπλοΐας ἀντιμετώπισις καὶ τὸ δημόσιον συμφέρον. Κάθε ἄλλη ἐσπευσμένη ἐνέργεια θὰ ἀπέτελε σπατάλην τοῦ κρατικοῦ χρήματος, θὰ προεκάλει δὲν ταῦτῷ ζημίαν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις καὶ αὐτὴν τὴν Οἰκονομίαν μας.

Καὶ διὰ νὰ διαπιστωθῇ ἡ πλήρης ἐπάρκεια εἰς σκάφη ἄνετα καὶ ταχέα, δὲν ἔχουν οἱ νέοι πάτρωνες τῆς ἀκτοπλοΐας — τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας ἀγνοεῖται — παρὰ νὰ καταρτίσουν ἔνα πίνακα δρομολογίων τῶν ἑστωτερικῶν ἀπὸ θαλασσῆς συγκοινωνίων μας καὶ τῆς γραμμῆς Βρινδησίου. Εἰς τὰ δρομολόγια θὰ συμπεριληφθοῦν βεβαίως τὰ τέσσαρα νεοαγορασθέντα καὶ τὸ πέμπτον — νεότευκτον αὐτὸν — ὑπὸ τελικὴν διαπραγμάτευσιν.

Καὶ ὅταν τὰ τέσσαρα ἔστω εἰς τὴν διάθεσίν μας ἡδη σκάφη δρομολογθοῦν, μαζὶ μὲ τὰ ἄλλα, τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἡδη — τὰ μικρᾶς ἡλικίας — θὰ ἔχωμεν σαφῆ πρὸ ἡμῶν τὴν ἀπόδειξιν τοῦ πληθωρισμοῦ.

«Δι᾽ ὅλας τὰς κυρίας γραμμάς θὰ ἀναχωροῦν ἐκ τοῦ λιμένος Πειραιῶς καθημερινῶς σκάφη ὑπερκατάλληλα, μεγάλα, ταχέα. Διὸ τὰς δευτερευσμένης κινήσεως γραμμάς θὰ ἔχωμεν δρομολόγια τετράκις καὶ πεντάκις τῆς ἔβδομάδος, ἐνῷ καὶ αἱ ἀγοραὶ θὰ ἐκτελοῦνται ἀπὸ πλοίων μεγαλύτερα, πλέον ἀνέτο τῶν ἡδη εἰς αὐτὰς δρομολογήμενων.

Καὶ ἀφοῦ πληρωθῶν ὅλα αἱ γραμμαὶ μὲ συχνότητα δρομολογίων ὑπέρμετρον τῶν ἀναγκῶν, θὰ περισσεύσουν — πληροφοροῦμεν τοὺς κυρίους τοῦ Τουρισμοῦ — καὶ τέσσαρα σκάφη. Αὐτά, κατ' ἀνάγκην ἡθα πρέπει διάσκοτως νὰ συναναχωροῦν ἡ νὰ παροπλισθούν. Καὶ τὰ δρομολόγια αὐτά, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐξόδου τῶν παρηλικῶν, ἀκαταλήλων.

Πῶς ἄλλως θὰ πρέπει διάπαιτηκώτερος νὰ φαντασθῇ τὴν παροχὴν

## 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): "NORAF COT."

τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἀγαθοῦ εἰς μίσον χώραν χαμηλοῦ εἰσόδηματος, ὅπως ή 'Ελλάς, μὴ δυναμένην νὰ βαστάσῃ τὴν ἀπόλυτον ἀριστοποίησιν τῶν μέσων τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ τὴν δασινήραν πολυτέλειαν διπλῶν καὶ τριπλῶν συναναχωρήσεων εἰς γραμμάς, πειραιωρισμένης κινήσεως κατά τοὺς ὄπτα, ἀν μὴ τοὺς ἐννέα μῆνας τοῦ ἔτους, ἐξηπρετουμένας δ' ἐπιπροσθέτως καὶ ἀπὸ τὸ ἀεροπλάνον;

“Η λογική καὶ ἡ γνῶσις τῶν πραγμάτων μᾶς ὑπαγορεύουν τὰς ἀνωτέρας παραστηρήσεις. Κάθε παρέκκλισις θὰ πρέπει νὰ προληφθῇ. Θὰ τὴν πληρώσωμεν ἄκοιδά.

Ἐπεισκέφθημεν τὰ δύο νεοαγορασθέντα τῆς ἑταιρίας Τυπάλδου. "Αρισταὶ αἱ ἐντυπώσεις μας. Πρόκειται περὶ σκαφῶν ἰχυροτάτης κατασκευῆς. Γαλβανισμένος ὁ χάλυψ τῶν ἐλασμάτων των. "Αφθορα εἶναι ἐν τῇ κυριολεξίᾳ. Τὸ πάχος των — ὑφάλων καὶ ἔξαλων — ὑπὲρ πάσκων πρόβλεψιν. Ἡ ἐσωτερική τοῦ σκάφους κατασκευὴ — νομεῖς τησαγανὰ διαφράγματα καὶ διπύθμενα — προεδρέψῃ εἰς ἀντοχὴν ἀνάλογος πρὸς τὸν ἀρχικὸν προορισμὸν τῶν σκαφῶν, ἔξωπλισμένων μὲν δέκα πέντε τηλεβόλα. Τὰ καταστρώματα δὲν ὑστεροῦν βεβαίως εἰς ἀρίστην κατασκευὴν καὶ διατήρησιν. Αἱ διαστάσεις κανονικαί. Εἰς μῆκος εἶναι μεγαλύτερα καὶ ὡς ἐκ τούτου θὰ είναι καὶ ταχύτερα. Μηχαναὶ δηζελοδιεκτρικαί, τεσσαρες τὸν ἀριθμὸν, (δύο μηχανοστάσια). Προσδιόδους εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα περὶ τὰ 20 μίλια.

Πρόσθιούν εἰς τὸ σκάφος ταχινήτη περὶ τὰ 20 μίλια.  
'Αρμότερα τὰ σκάφη ἀποτέλουν ἐντὸς τῶν ἡμέρων εἰς Ἰταλίαν.  
Ἐκεῖ θὰ μετασκευασθούν διὰ νὰ είναι ἔτοιμα πήρι τὸν Σεπτέμβριον.  
Λεπτομερείς τῆς μετασκευῆς ἐδημοσιεύσαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας.

ΤΑ ΙΠΤΑΜΕΝΑ ΕΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Πρόκειται έντος τῶν προσεχών ἔβδομάδων νὰ μᾶς ἔλθουν καὶ ἐδῶ τὰ ἵπταμενα. Εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀργο-Σαρωνικού θὰ δρομολογηθῆ τὸ πρώτον. Κατασκευάζεται ἡδη εἰς τὴν Μεσσήνην τῆς Σικελίας.

Οὐ οἱ πρωτινοὶ τελεταρχούσται τοιοῦτοι εἰσὶ, οὐδὲ πολλοὶ τοιοῦτοι  
Ἡ χρήσις τῶν ἵπταμένων γενικεύεται. Εἰς πλείστα δόσα μέρη ἐπι-  
σημαίνεται ἡδη ὡς συγκοινωνικὸν μέσον εἰς τοὺς κόλπους, τὰς λί-  
μνας καὶ τοὺς ποταμούς. ባρχωρτικότης των βαίνει αὐξανομένη καὶ  
ἡ ἀσφάλεια τῶν ταξιδίων βελτιούται διὰ τὸν νέων τεχνικῶν ἐφα-  
μογών.

"Ηδη, αἱ χώραι, αἵτινες ἀπεδέχθησαν τὸν τύπον αὐτὸν τῶν πλοίων, κανονισμοὺς ἐπεξειργάσθησαν τῶν ταξιδίων των καὶ τῆς ἐπιτεωρίσεως ταχιστούς, μηχανῶν καὶ ἔξαρτημάτων. Πρώτη ἡ Ἰταλία, ηττις καὶ ἐνεκαινίασε τὰς διαδρομὰς τῶν ἵπταμένων (aliscorsi) εἰς τὴν ἀνοικήτην θάλασσαν, κατήριτσε τοὺς ἐλόγω κανονισμούς. Ἡ ἔξαετής πείρα τῶν Ἰταλῶν ὑπηγόρευσε τὰς διατάξεις των. Τὰ ἵπταμενα ἐκριθησαν ἀπὸ τοὺς γείτονάς μας, ὡς μέσα μεταφορᾶς ἀσφαλῆ καὶ ταχέα. Οἱ κανονισμοὶ ἀναφέρονται εἰς ἐπιβατηγά, χωρικιότητος κάτω τῶν 200 τόνων Τούς δημοσιεύουμεν κατωτέρω, ἵνα ἀποτελέσουν τὴν βάσιν καὶ τῶν ιδικῶν μας κανονισμῶν, τοὺς ὅπουις δὲν πιστεύουμεν νὰ λείψῃ ἔγκαιρως νὰ καταρτίσῃ καὶ ἡ ιδική μας Ἐπιθεώρησις τῶν Ἐμπορικῶν πλοίων.

Ο ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ

Τό διατάξιμον 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἐκοινοποίησε τὴν 18ην 'Ιανουαρίου ἑγκύλιον ἀναφερομένην εἰς τοὺς κανόνας, διὰ τῶν ὅποιων ἐπιτρέπεται ἡ ναυσιπλοΐα εἰς τὰ ὑδροβυναιμικά πλοῖα (τὰ 'Ἴπτάμενα), χωρητικότητος κάτω τῶν 200 τόνων γκρέες, ἀτινα προρίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν. Τὸ σύστασικὸν μέρος τῶν ἐν λόγῳ κανόνων παραθέτομεν κατωτέρω, λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν τοῦ ὑφισταμένου ἔνδιαφροντος.

1) Καταλληλότης πρός πλούν: 'Η διαπίστωσις τού ναυσίπλου τών ἐν λόγῳ σκαφῶν δέον νὰ γίνεται, συμφώνως πρός τάς προβλέψεις τών Καινοισμῶν Ἀσφαλείας.

2) "Οροι έκμεταλλεύσεως:

α) Ζώνη κινήσεως καὶ ὅρια ναυσιπλοίας: 'Η ζώνη κινήσεως καὶ τὰ ὅρια τῆς ναυσιπλοίας καθορίζονται ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν Ναυσιπλοίας, βάσει τῶν χαρακτηριστικῶν ἐκάστης γεωγραφικῆς περιοχῆς, διὰ τὴν ὅποιαν τὸ ἵπταμενον σκάφος προορίζεται καὶ οὐχὶ μόνον βάσει ἀνήτης ταύτης τῆς χωρικότητός του. 'Ως πρέπει τὰ ὅρια τῆς ναυσιπλοίας, γενικός, θὰ διίστεται: 'Η μεγίστη ἀπόστασις ἀπὸ λιμένων καὶ ἀσφαλῶν ἀγύκυροδολίων καὶ τὸ μέγιστον εὖρος ἑσσών (δρυμών) ἀνοικτῆς θαλάσσης, ἐπιδεχομένων τὸν διάπλουν διὰ τοιούτων σκαφῶν.

Πρὸς καθορισμὸν τῶν ἀνωτέρω δρίών δέον νὰ χρησιμοποιῶνται, ἐκ λόγων προνοίας, ἀσφαλῆ κριτήρια πρὸς τὸν σκοπόν, ὅπως καθίσταται δυνατὸς ὁ ταχὺς ἐπανάπλους τῶν ἵπταμένων σκαφῶν εἰς λιμένα, ἐν

περιπτώσει κακοκαιρίας.

β) Καιρικαὶ συνθήκαι: Ὁ πλοίαρχος τοῦ ὑδρούναμικοῦ σκάφους δὲν δύναται νὰ ἀναλάβῃ τὸ ταξίδιον, δταν ἡ κατάστασις τῆς θαλάσσης εἶναι ισχυρός 3 βαθμού (θάλασσας ὅλγινος τεταραγμένη). Εἰς ἦν περίπτωσιν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ, προβλέπεται θάλασσαν ἀνωτέρα τοῦ βαθμοῦ 3, τότε τὸ ἵπταμένον πλοῖον ὀφείλει νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸν ἔγγυτερον λιμένα η εἰς ἀσφαλές ἀγκυροδόλιον.

γ) Νυκτερινὴ ναυσιπλοΐα καὶ περιωρισμένη δρατότης: Παραμένει στην πλάτη τῆς τήρησις παντὸς ἄλλου ἐπὶ τοῦ προκειμένου Κανόνος καὶ ίδια τῶν Κανόνων πρὸς ἀποφυγὴν συγκρύσεων ἐν τῇ θαλάσσῃ. Κατὰ τάς νυκτερινὰς ὥρας ἡ ὀποτεδήποτε ἡ ὁράτοτης εἶναι περιορισμένη, τὸ ὑδρούναμικὸν σκάφος δὲν πρέπει νὰ πλέῃ ἐπὶ τῶν πτερύγων. Τὸ δριον ταχύτητος μεταξὺ πλοῦ μὲ τὸ σκάφος ἐντὸς τοῦ ὑδατος καὶ μὲ τὸ σκάφος ἐπὶ τῶν πτερύγων, καθορίζεται ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν Ναυσιπλοΐας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐκτελεστῶν, ἐπὶ παντὸς τύπου σκάφους, δοκιμῶν καὶ ἐνδεχομένως ἐφ' ἑνὸς ἔκστατου σκάφους.

3) Εύστάθεις καὶ ἄντωσις: Διὰ πάν τον σκάφος δέον νά βεβαιούσται, βάσει τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν Ναυσιπλοΐας, ὅτι ὑπάρχει ικανοποιητική εύστάθεια ὀλοκληρωτικῶν εἰς τὸ σκάφος, εἰς τὰς διαφόρους ὑπηρεσιακὰς φάσεις καὶ ίδιατέρως σχετικῶς μὲ τὴν ναυσιπλοΐαν ἐπὶ τῶν πτερύγων. Εἰς περιπτώσεις κατακλυσμοῦ δυναμένου νὰ προβλεφθῇ, ἐν συνδιασμῷ πρὸς τὴν ἔκ του γεγονότος τούτου προκύπτουσαν ἀνάγκην μετακινήσεως τῶν ἐπίσταντῶν ἀπό τὰς θέσεις των εἰς τὸ ἀνοικτὸν κατάστρωμα, πρέπει νά είναι βεβαιωμένον, ὅτι δείκτης ἐγκαρπού είνατείας παραμένει θετικός καὶ ικανοποιητικός, κατὰ τὸ τιθέμενον κριτήριον ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανόνων Ναυσιπλοΐας.

4) Μέσα έκκενωσε ως: Πρέπει νὰ υπάρχουν τὰ κατάλληλα μέσα έκκενωσεως οιοῦνδη ποτε διαμερίσματος, ἐστω καὶ ἐν τῇ ύποθέσει πλοίου παρουσιάζοντος μετρίαν μόνον κλίσιν, συμφώνως πρὸς τὰ κριτήρια τῶν Διεθνῶν Κανόνων Ναυσιπλοΐας.

5) Μέσα σι α φυγής: Πάς χώρος δέον νά είναι έφωδισμένος διά καταλλήλων μέσων, άτινα νά έπιτρέπουν τήν εις ύψηλόν βαθμὸν ταχείαν καὶ σύντονον φυγὴν τῶν ἐπιβατῶν πρὸς τὴν γέφυραν, συμφώνως πρὸς τὰς προβλέψεις τῶν Διειθῶν Κανόνων Ναυσιπλοῖς. "Αν, πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ἔχουν ἐγκατασταθῆ «ξέσοδοι κινδύνου», πρέπει αὐτὰ νά είναι ἐμφανῶς δραται.

6) Προφύλαξις ἀπὸ πυρκαϊάν: α) Διὰ τὴν ἀποτροπὴν κινδύνου πυρκαϊᾶς πρέπει νὰ τηρῶνται οἱ διὰ τὰ κοινὰ πλοῖα ισχύουσες κανόνες, μὲ τροποποίησις αἵτινες, δι' Εἰδικῆν περιπτώσιν, θεωρηθῆ ἀναγκαῖαι ὑπὸ τῶν Διειθνῶν Κανονισμῶν Ναυτιλοΐας. Εἰδικῶς θέλουν ληφθῆ ὑπὸ διψιν: Τὰ ὑλικὰ τῶν ἐπίπλων· τὰ χρησιμοποιούμενα χρώματα καὶ βερνίκια· ἡ ποσότης, ἡ ποιότης καὶ ἡ συντήρησις τῶν προμηθεῶν εὐφλέκτων ὑλικῶν ἢ τῶν δημιουργούντων εὐφλέκτα ἀέρια, προκειμένου περὶ τῶν ἀπαίτουμένων πρὸς χρήσιν τοῦ πλοίου ὑλικῶν· τὰ μέσα, διὰ τῶν διόπιν πρέπει νὰ εἶναι ὡριδιασμέναι ἀπὸθήκαι καυστήμων· ἡ διάταξις τῶν σωληνῶσεων ἐφφορτίσεως τῶν κινητήρων· τὸ ἀποτελοῦντα τὰς σωληνῶσεις ὑλικὰ εἰς τοὺς χώρους τῆς κινητηρίου ἐγκαταστάσεως· τὰ μέσα κατασβέσεως πυρκαϊᾶς εἰς ἄλλους χώρους, λαμβανομένων πάντοτε ὑπὸ διψιν, διτοι οι κατασβεστήρες — ἐγκεκριμένου τύπου — στρεφόμενοι πρὸς τὴν ὑπὸ πυρκαϊῶν τελούσαν σωληνωσιν, πρέπει νὰ εἶναι κατ' ἀριθμὸν ἀνάτερον τοῦ συνήθους. 'Εξ ἀλλοῦ οἱ κάδοι δέον νὰ εἶναι ἐφαύδασισμένοι μὲ σχοινίον, διπερ διευκολύνει τὴν παραγωγὴν τῶν πλευρῶν θρησκευτῶν "δέστες" μὲ σύνταγμα, διὰ τὴν

θυντάστητα αντήλησεως θελασσίου ύδατος, νά ευρίσκωνται σε ἐπὶ του καταστρώματος τῶν ὑδροβαθμικῶν σκαφῶν ἡ διανομὴ στακτοθυμῶν ἀσφαλείας; καὶ ἡ ἔνδειξις τῶν χειρισμῶν οἱ ὅποιοι πρέπει νά ἔκτελεσθούνται καὶ τῶν μέτρων, ἀτίνα δέοντα ληφθοῦν ἐν περιπτώσει πυρκαϊδίς.

β) Ἀπαγορεύεται ἡ χρήσις καυτίμων, ἀτίνα ἔχουν σημείον ἀναφένειαν.

ξεως κατώτερον τῶν 65 βαθμῶν ἐκαπονταβάθμου.

7) Ἡλεκτρικαὶ ἔγκαταστάσεις: Πρέπει νὰ ἀνταποκρίνωνται αἱ ἡλεκτρικαὶ ἔγκαταστάσεις εἰς τὰς προβλέψεις τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν Ναυσιπλοΐας. Τὰ ἑπτάμενα σκάφη δέον νὰ εἰναι ἐφωδιασμένα μὲ πηγὰς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, διὰ τὴν περίπτωσιν ἀνάγκης, Ικανὰς νὰ τροφοδοτήσουν τοὺς φανούς τοῦ πλοίου, τοὺς φανούς σημάτων Μόρας καὶ τὸ δίκτυον φώτων ἀνάγκης.

8) Φανοὶ καὶ μέσα ἐκπομπῆς σημάτων: Τὰ Ἱπτάμενα σκάφη πρέπει νὰ είναι ἑφωδιασμένα διὰ φανῶν καὶ μέσων ἐκπομπῆς σημάτων, συμφώνως πρὸς τοὺς Ισχύοντας διὰ τὰ κοινὰ πλούσια κανόνας. Πρέπει ἔξι ὅλους νὰ είναι ἑφωδιασμένα διὰ προβολέων, πλούσιας οὐχὶ κατωτέρας τῆς προβλεπομένης διὰ τὰ δηξελκύντα ναυαγοσωστικά.

# COMPLETE STEVEDORING SERVICE

**ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA**

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

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

**GENERAL AGENTS:**

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

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

Cables : CARRASBRO

ταξιδία ήμέρας.

9) Μέσα α διασώσεως, συλλογικά καὶ ἀτομικά:  
α) Ἐπὶ τῶν ιπταμένων πλοίων πρέπει νὰ υπάρχουν σχεδίαι μὲ ἀεροθαλάμους ή καὶ κοιναὶ σχεδίαι, ἐπαρκεῖς, ὅμως, δι' ὅλα τὰ ἐπιβαίνοντα τὸ σκάφος πρόσωπα. Διὰ βραχεῖς μόνον διάπλους καὶ λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν περιοχῶν, ἔνθα χρησιμοποιεῖται τὸ σκάφος, θά εἰναι δυνατὸν τὸ 'Υπουργεῖον νὰ συγκατατεθῇ, δι' ἐκάστην περίπτωσιν, εἰς μερικὴν ἡ δικήν ἀντικατάστασιν τῶν ἀνωτέρω σχεδιῶν μὲ ἐπιπλέοντα μέσα.

Δυνατὸν ἐπίσης νὰ δοθῇ συγκατάθεσις, ὅπως τὰ συλλογικὰ μέσα διασώσεως θεωρῶνται ἐπαρκῆ μόνον διὰ ποσοστὸν τῶν ἐπὶ τὸν πλοίον προσώπων, μὲ ἐλάχιστον τοῦ ποσοστοῦ τούτου δριον 60%.

β) Τὰ ιπταμένα πλοῖα πρέπει νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα: Μὲ ἀτομικὰ σωστία (κουλούρες), ἐν ἀναλογίᾳ 4% τῶν ἐπιβαίνοντων τοῦ πλοίου προσώπων, μὲ ἐλάχιστον δριον δύο, ἐφωδιασμένα δὲ διὰ σχοινίου μῆκους 25 μέτρων. Τὰ ἡμίσυα τῶν σωστίων τούτων, δύο κατ' ἐλάχιστον δριον, πρέπει νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα μὲ φῶς αὐτομάτου ἀφῆς καὶ μὲ συστεκνήν ἑκπομπῆς καπνοῦ, μὲ ζώνας σωστίου, ἔγκεκριμον τύπου, κατ' ἵσον δέ, τούλαχιστον, ἀριθμὸν πρὸς τὰ ἐπὶ τὸν πλοίον ἐπιβαίνοντα πρόσωπα αἱ σωστίοι αὐτοὶ ζῶνται πρέπει νὰ εἶναι τοποθετημέναι ὑπὸ τὰ καθίσματα καὶ νὰ δύνανται εὐκόλως νὰ χρησιμοποιηθοῦν.

10) Ἐφόδια διασώσεως καὶ σημεῖα βοηθίας εἰς τὰς ιπταμένα πλοῖα:  
Ἐποχεούνται τὰ ιπταμένα πλοῖα νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα: μὲ σήματα βαθητίας (ἔξοπλισμὸς γεφύρας), ὡς ὁρίζεται καὶ διὰ τὰ συνήθη πλοῖα μὲ σχοινία ἑκτοευόμενα μὲ τέσσαρας προσοδοῖς· μὲ ἄγκυραν ἀντιμονῆς συμπτυσσομένην μὲ ἑκτατῆρας· μὲ δύο καπνογόνους συσκευάς· μὲ κλίμακα ἑπὶ διφράκτου· μὲ κάποιον πρὸς χρήσιν σημάτων ἡμέρας· μὲ κιβώτιον ὑγείας· μὲ πέλεκυν πυροσβεστικὸν μὲ ἥλεκτρικὸν φανόν· μὲ ἀντιανεμικὰ πυρεῖα· μὲ ἀλλα, τέλος, σήματα καὶ ἔφοδια, ἀτινα θάξεωροῦντο, ἐν ἐκάστῃ περίπτωσι, ἀπαραίτητα ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανόνων Ναυσιπλοΐας.

11) Ἀλλα διασώσεως αἱ σημεῖα:  
Πρέπει νὰ ἔχουν τὰ ιπταμένα πλοῖα, τὰ ἐφόδια τοῦ σκάφους, τῆς πρωστηρίου μηχανῆς, τῆς πορείας καὶ τὰ ἐκάστοτε ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανονισμῶν Ναυσιπλοΐας ἐφόδια, ὡς ταῦτα ὁρίζονται διὰ συνήθη πλοῖα.

12) Μέσα διασκευής σεως:  
Τὰ ιπταμένα πλοῖα πρέπει νὰ διαθέτουν δύο συσκευάς διακυβερνήσεως, μίαν κυρίαν καὶ μίαν βοηθητικήν, συμφώνως πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τῶν Διεθνῶν Κανόνων Ναυσιπλοΐας.

13) Ἐγκατάστασις ἀσυρμάτου:  
Οἱ αὐτοὶ, ὡς ἄνω, Κανόνες ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ τῶν ιπταμένων πλοίων, δοσον ἀφορᾶ τὸ ὑλικὸν τῶν ἐπὶ τὸν σκάφους ραδιολεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων.

14) Ἐπιτρεπόμενοι ἀριθμοὶ ἐπιβατῶν:  
Οἱ διά τὰ ιπταμένα σκάφη ἀριθμός ἐπιβατῶν ὁρίζεται ἐκ τῶν θέσεων καθημένων, τὰς ὁποίας τὸ πλοίον διαθέτει, εἰς πάσαν ὅμως περίπτωσιν δὲν δύναται νὰ υπερβαίνῃ τὸν ἀριθμὸν ποὺ ἐπιτρέπουν ἡ εὐστάθεια καὶ ἡ ἀντωτιστική.

15) Ἐπιθεωρήσεις:  
Πρέπει νὰ υποδάλλωνται τὰ ὑδροδυναμικὰ σκάφη εἰς πρώτην ἐπιθεωρήσιν πρὸς πιστοποίησιν τοῦ ναυσίπλου αὐτῶν καὶ ἀκολούθως εἰς περιοδικάς ἐπιθεωρήσεις διὰ τὴν καταλληλότητὰ τῶν πρὸς πλούν, κατὰ χρονικὰ διαστήματα μὴ υπερβαίνοντα τοὺς δώδεκα μῆνας.

16) Ὅψος ἐξάλων:  
Διὰ νὰ δύναται νὰ ἐλέγχῃ εὐκόλως, διὲν ἔγενετο υπέρβασις τῆς μεγίστης χωρητικότητος ἐκάστου σκάφους τῆς ἀναγραφομένης εἰς τὸ πιστοποιητικὸν ταξινομῆσεως, δέσον νὰ προβλέπουν οἱ Διεθνεῖς Κανόνες Ναυσιπλοΐας, δοσον χορηγήται καὶ σημειώνται ἐπὶ τῶν ιπταμένων πλοίων, ὑπὸ ἴδιου ἔλεγχου, τὸ σημεῖον τοῦ ὕψους τῶν ἔξαλων.

17) Μεταφορὰ ἐμπορευμάτων τότε μόνον ἐπιτρέπεται, ὅταν ἐπὶ τὸν πλοίον διατίθενται ίδιοι χώροι, ἀναγνωριζόμενοι ὑπὸ τῶν Διεθνῶν Κανόνων Ναυσιπλοΐας ὡς κατάλληλοι.  
Ἀπαγορεύεται νὰ μεταφέρωνται διὰ τὸν πλούν 2, τοῦ ὑπὸ ἀριθμοῦ 361 Β.Δ. τῆς 13ης Ιουλίου 1903.

18) Διάφοροι διατάξεις:  
α) Οἱ ἐπιβάται τῶν ιπταμένων σκαφῶν δέσον νὰ κρατοῦν κανονικῶς τὰς θέσεις τῶν καθημένων. β) Τὰ ἐκ τῶν ιπταμένων πλοίων δυνάμενα νὰ μεταφέρωνται μέχρι 50 ἐπιβάτας, πρέπει νὰ εἶναι ἐφωδιασμένα δι' ἐνός χώρου ὑγείας, ἔξωπλισμένου καταλλήλως καὶ διὰ νιπτήρος καὶ ἔξυπηρετούμενου, ἀπὸ πλευρᾶς καθα-

ριότητος, διὰ ρέοντος ὄντας, ἐνδεχομένως μόνον θαλασσίου. Ἐπὶ σκαφῶν δυναμένων νὰ μεταφέρουν περισσότερους τῶν 50 ἐπιβατῶν, δέσον νὰ υπάρχουν δύο χώροι ὑγείας. Καὶ γ) Οἱ διὰ τοὺς ἐπιβάτας προοριζόμενοι χώροι δέσον νὰ ἀφέζωνται καλῶς.

19) Διεθνής ναυσιπλοΐα:  
Διεθνεῖς πλόες παρ' ιπταμένων σκαφῶν δύνανται νὰ πραγματοπιθοῦν, ὑπὸ τὸν δρόν νὰ συνεχίσουν ἑκτελοῦτα τὴν ὑπηρεσίαν, διὰ τὴν ὁποίαν εἶναι πρωτισμένα, τηροῦνται τοὺς ἡδη ἰσχύοντας κανόνες ἐπὶ ἔνα ἔτος, ἀπὸ τῆς χρονολογίας ἑκδόσεως τῆς παρούσης ἔγκυλοι. Μετὰ τὴν ἐπέντονην τῆς χρονικῆς ταύτης περιόδου, οφείλουν νὰ εύρισκωνται ἐν τάξει πρὸς τὰς διατάξεις τὰς περιλαμβανομένας εἰς τὴν παρούσαν ἔγκυλον.

Καὶ 21) Καταργούμενα:  
Καὶ σταργούμενα ἐκδοθέσαι περὶ ὑπηρεσίας τῶν ιπταμένων πλοίων, καταργοῦνται.

### ΠΑΣΑΝ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΙΝ

Εὐεργετικόταος διὰ τὴν Ναυτιλίαν ὁ συναγωνισμὸς εἰς τὰς τιμὰς τῶν μπώνκερ. Ἀνακουφίζεται πως ἀπὸ τὴν κρίσιν. Ἡ προσφορά τῶν ρωσικῶν πετρελαίων εἰς τὴν διεθνή ἀγοράν, ὑπερέωσε καὶ τὰς γνωστάς μας ἐταίριας εἰς τὴν ὑποτίμησιν τοῦ φιούελ διλ.

'Αλλ' ἔτι περισσότερον ὑπῆρξε διὰ τὴν ἐλληνικὴν Οἰκονομίαν ὠφελημος ἡ ἐμφάνισης τοῦ ρωσικοῦ παράγοντος καὶ ἡ ἐκπτωσις τῶν τιμῶν. Δύο σταθμοὶ ἀνεφοδιασμοῦ εἰς καύσιμα συνεστήθησαν εἰς ἐπίκαιρα σημεῖα τῆς χώρας μας, εἰς τὸν "Ἄγιον Νικόλαον τῆς Κρήτης καὶ τὴν Πύλον. Πετρελαιοειδή ρωσικά καὶ ρουμανικά προσφέρουν εἰς τιμὰς συναγωνισμοῦ. Τὰ διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον πλοῖα — τὰ ἐλληνικής κυρίως ἰδιοκτησίας — τὰ προτιμούμενα. "Ἐπαυσαν νὰ ἀνεφοδιάζωνται εἰς τοὺς ἰταλικοὺς λιμένας (τὴν Αύγουσταν). Συμφέρονται διὰ τὰ πλοῖα μας νὰ προσεγγίζουν διὰ τὴν προμήθειαν «μπώνκερ» εἰς ἐλληνικὸν λιμένα. Μικρὰ εἶναι ἡ παρέκκλισης τῆς πορείας των, ἀξιόλογον δὲ τὸ κέρδος.

"Ἐχομεν κάθη λόγον νὰ διευκολύνωμεν τὴν λειτουργίαν τῶν σταθμῶν αὐτῶν. Παραγωγικόταοι είναι. Μία ιδιαιτέρα στατιστικὴ τοῦ εἰσαγομένου συναλλάγματος ἀπὸ τὰς παντοίας — πλὴν τοῦ πετρελαίου — προμηθείας καὶ τῆς κινήσεως ποὺ προέρχεται ἀπὸ τὰς μεταβολὰς τῶν πληρωμάτων θὰ κατεδείκνυε τὴν ὠφέλειαν.

Τὰς ἀνάγκας τῶν σταθμῶν προμηθείας καυσίμων πρέπει νὰ μελετήσουν οἱ ἀρμόδιοι — τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας. Νὰ διαπιστώσουν τὰς ἐλλείψεις καὶ νὰ ὑποδείξουν εἰς τὴν Κυβέρνησιν.

Ηύτυχησε ἡ 'Ελλάς νὰ κείται εἰς τὸ πέρασμα τῆς μεγάλης κινήσεως τῶν πετρελαιοφόρων ἀπὸ καὶ διὰ τὴν Μέσην Ανατολήν. Ἡ ἐκμετάλλευσης τῆς κινήσεως αὐτῆς ἥρχισεν ἡδη ἀποδίδουσα, χάρις εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων καὶ τὴν σύστασιν τῶν δύο σταθμῶν «μπώνκερ». Θὰ μᾶς ἀποδώσῃ τὰ περισσότερα μὲ τὴν καλυτέραν ὄργανωσιν καὶ τὴν παροχὴν πάσης δυνατῆς διευκολύνσεως εἰς τὰ προσεγγίζοντα πλοῖα.

Πληροφορούμεθα σχετικῶς, ὅτι αἱ ξέναι ἐταιρίαι πετρελαίων, ἀντιμετωπίζουσαι τὸν ρωσικὸν συναγωνισμόν, πρόκειται καὶ αὐταὶ νὰ συντήσουν βάσιν ἀνεφοδιασμοῦ εἰς τὸν λιμένα τῆς Πύλου. Εύχομενα νὰ εἶναι ἀκριβῆς ἡ πληροφορία. 'Ο συναγωνισμὸς μᾶς ὠφελεῖ. Αἱ τιμαὶ θὰ εἶναι καλύτεραις καὶ αἱ παρεχόμεναι εὐκολίαι περισσότεραι. Πάντως, ἡ ἀπὸ μέρους ἡμῶν ἔρευνα τοῦ διού θέματος ἐπιβάλλεται. "Ας τὴν διενεργήσῃ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας.

### ΑΔΙΚΟΣ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ

Τὸ N.A.T. εἰσπράττει ἀπομαχικὰ καὶ ἀπὸ τοὺς ξένους ναυτικούς, τοὺς κατ' ἀναπόδραστον ταξινομήσεως εἰς τὸν λιμένα τῆς Πύλου. Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι εἰς τοὺς προσλαμβανομένους ἀλλοδαποὺς κατεσβάλλεται καὶ ἡ εἰσφορὰ διὰ τὴν συνταξιδότησίν των ἀπὸ τὸν ἑνίκητον ἀσφαλιστικὸν τῶν ὄργανων. Διπλῆ, δηλαδή, ἡ ἐπιβάρυνσις διὰ τὴν πλοιοκτησίαν, ἥτις δὲν μετέχει, βεβαίως, τῶν εὐδυνῶν διὰ τὴν ἔλεγχον 'Ελλήνων λ.χ. ἀσυρματιστῶν ἢ μηχανικῶν.

Δὲν ἔχομεν ὑπὸ ὄψιν μας τί ὁ περὶ N.A.T. νόμος καθορίζει ἐν πρ-

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

|| NIGHT : 412905

κειμένω. Δὲν είναι πάντως δικαία ή περὶ εἰσφορᾶς ἀπὸ τοὺς ἀλλοδαπούς ἀξιώσις καὶ θὰ πρέπει ὡς τοιαῦτη νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Θὰ πρέπει νὰ ἀρνηθοῦν τὴν καταβολὴν τῶν ἀπομαχικῶν διὰ τοὺς ξένους.

Ἐφόσον, κατόπιν βεβαιώσεως τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. δὲν προσφέρεται ὁ «Ἐλλην» διὰ νὰ πληρώσῃ τὸ κενὸν τῆς συνθέσεως καὶ ὑποχρεούται ὁ ἐφοπλιστής νὰ προσφύγῃ εἰς τὰς ὑπηρεσίας τοῦ ξένου, ἢ εἰσφορὰ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἶναι ἀπαραδέκτος.

Τὸ ζῆτημα χρήζει τῆς ἀμέσου προσοχῆς τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν». «Ἄς προστεθῇ εἰς τὴν μακράν σειράν τῶν αἰτημάτων, ποὺ θὰ ὑποβληθοῦν πρὸς τὸ «Ὕπουργεῖον».

#### Η ΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ ΤΟΥ ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ

Προκήρυξεται τελικῶς ἡ δημοπρασία τῶν ἔργων διαμορφώσεως τῆς ἀκτῆς τοῦ Περάματος, εἰς τὴν ὁποίαν θὰ μεταφερθοῦν αἱ πειραιαὶ σιδηροδιομηχανίαι. Κρηπιδώματα μῆκους 450 μέτρων καὶ βάθους 8 — 10 μέτρων προβλέπεται νὰ κατασκευασθοῦν, ἐνῷ δι᾽ ἐπιχωματώσεων θὰ δημιουργηθῇ χερσαία παρασιακὴ ζάνη εύρους 400 περίπου μέτρων. Εἰς αὐτὴν, πλήρη τῶν κτισμάτων, τὰ ὅποια θὰ στεγάσουν τὰ σιδηροδιομηχανικὰ ἔργοστάσια, θὰ ἥδυναντο νὰ λειτουργήσουν καὶ δύο μεγάλαι μόνιμοι δεξαμεναι. Τὴν κατασκευὴν τῶν διευκολύνει τὰ μέγιστα ὁ τρόπος διὰ τοῦ ὅποιου θὰ διαμορφωθῇ ἡ παραλία τοῦ Περάματος. «Ἐφ᾽ ὅσον δι᾽ ἐπιχωματώσεων θὰ αὐξηθῇ καὶ μάλιστα εἰς ικανὸν βάθος ἐντὸς τῆς θαλάσσης ὁ χερσαίος χώρος τῆς περιοχῆς, αἱ δεξαμεναι θὰ ὑπάρξῃ δυνατότης νὰ διαμορφωθοῦν σχεδόν αὐτομάτως. Δηλαδὴ κατὰ τὴν διαδικασίαν τῆς ἐπιχωματώσεως θὰ δημιουργηθοῦν αἱ κλίναι τῶν δεξαμενῶν διὰ τῆς μῆτρας ἐπιχωματώσεως ὡρισμένων ἑκτάσεων. Κέρδος μέγα, διότι θὰ έξικονομηθῇ ἡ τεραστία δαπάνη τῶν ἐκσκαφῶν. Αἱ δύο μόνιμοι δεξαμεναι τοῦ Περάματος θὰ στοιχίσουν, κατὰ τὰς εἰδικούς, εἰς τὸ ήμισυ ισαριθμών πλωτῶν δεξαμενῶν, τῆς αὐτῆς ἀνώνυμητικῆς ικανότητος.

Ἐπειδὴ ἡ ἀνάπτυξις τῆς νέας ἐπισκευαστικῆς βάσεως, λόγῳ τῆς ικανῆς ἐκ τοῦ Πειραιῶς ἀποστάσεως τῆς, εἶναι ἀπολύτως συνδεδεμένη μὲ τὴν ἔξαστησιν δυνατοτήτων διὰ τὸν εὔχερη καὶ ταχὺν δεξαμενισμὸν τῶν πλοίων, ὁ Ο.Λ.Π. θὰ πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ προβλέψῃ τὴν κατασκευὴν τῶν μονίμων δεξαμενῶν. Ἐπιθάλλεται ἡ τροποποίησις τῶν σχεδίων διαμορφώσεως τῆς παραλίας τοῦ Περάματος, ὡς πρὸς τὸ σημεῖον αὐτὸν, ἔστω καὶ ὃν κατασκευασθῇ τώρα, μόνον ἡ μία δεξαμενὴ καὶ μετά τινα ἔτη ἡ ἄλλη.

Πάντως, χωρὶς τὴν πρόβλεψιν αὐτῆν, χωρὶς τὴν ἔξαστησιν μεγάλων εὔκολιῶν διὰ δεξαμενισμούς, πολὺ ἀμφιβάλλομεν ἂν θὰ προθυμοποιηθοῦν αἱ πειραιαὶ σιδηροδιομηχανίαι νὰ μεταφερθοῦν τόσον μα-

κράν τοῦ Πειραιῶς. Θὰ προτιμήσουν νὰ παραμείνουν ὅπου εύρισκονται, πλησίον ἔστω τῶν δύο μικρῶν δεξαμενῶν τοῦ Ο.Λ.Π. ὑπὸ τῶν ὁποίων, κατὰ κάποιον τρόπον, ἔχουτερονται. Εἰς τὸ Πέραμα, χωρὶς δεξαμενάς καὶ παρὰ τὴν σιανδήποτε τεχνικὴν διαμόρφωσιν, τῆς περιοχῆς, γνωρίζουν καλῶς ὅτι διατρέχουν τὸν κίνδυνον νὰ ἀπονεκρωθοῦν τελείως.

#### ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΔΡΑΣΙΝ

«Ἀπὸ τοῦ νέου οἰκονομικοῦ ἔτους θὰ ἀπαγορευθῇ ἡ ὁμοδικὴ μεταφορὰ μεταναστῶν ἐξ Ἑλλάδος εἰς Αὐστραλίαν δι᾽ ἀεροπορικοῦ μέσου. Ή σχετικὴ εἰσήγησις ἔγένετο πρὸ ἡμερῶν εἰς κοινὴν σύσκεψιν τῶν ὁμοδιῶν τῶν Υπουργείων Ἔσωτερικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ κατ᾽ ἀρχὴν νιοθετήθη. Η Διεθνὴς Ἐπιτροπὴ Μεταναστεύσεως δὲν φαινεται νὰ ἔχῃ διάφορον γνώμην ἢ τούλαχιστον νὰ προβάλῃ ἀντιρρήσεις. «Ἀλλωστε η ίδια ἀπαγόρευσις ισχύει καὶ διὰ τὴν Ἰταλίαν, κατ᾽ ἔσοχὴν μεταναστευτικῶν χώρων.

Τὸ μέτρον είναι ἀνάγκαιον διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἔθνικῆς πρὸς Αὐστραλίαν γραμμῆς καὶ λαμβάνεται τὴν κατάλληλον ὥραν, ὅτε τὸ μπούκοτάς τῶν ἀγγλικῶν ἐταῖριῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ιταλικῶν εἰσέτι, ἔφασεν εἰς τὸ κατακόρυφον. Διὰ νέων ἐγκυδίων των αἱ οἰκεῖαι Διασκέψεις Ἐπιτροπῶν καὶ Ἐμπορευμάτων, ἐφίστουν καὶ πάλιν τὴν προσοχὴν τῶν ταξιδιωτικῶν γραφείων καὶ τῶν ἔχαγωγικῶν οἰκων τῆς Αὐστραλίας, ἐπὶ τῆς μῆτρας οἰστρήποτε ἐργασίας εἰς τὸ Ἑλληνικὸν ὑπερωκεάνιον. Τὴν πλήρη ἀπομόνωσίν του ἐκ τῆς ἀγορᾶς τῆς πέμπτης ἡπείρου, ἐπιχειρούν ἐκ νέου οἱ ισχυροί ἀνταγωνισταί του. Ματίας θεοφανίας, ἀφοῦ ὁ Οίκος Χανδρῆ ἐπέτυχε κατόπιν ὑπερανθρώπων προσπαθεῶν ὡριοδογούμενων, νὰ δημιουργήσῃ ηδη ισχυρὰν ἀνεξάρτητον τουριστικὴν κίνησιν πρὸς τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Εὐρώπην.

Εἰς ἄρθρον δημοσιεύμενον εἰς ἄλλην σελίδα, ἀναλύεται λεπτομερῶς ἡ παρούσα θέσις τῆς ἔθνικῆς πρὸς Αὐστραλίαν γραμμῆς, ἐξ ἀφορμῆς ταξιδίου συνεργάτου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ τὸ ὑπερωκεάνιον «Πατρίς».

#### ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΙΘΕΡΑΣ . . .

«Ἔχουμεν καὶ τὸν πρώτον Ἐλληνο-ἐφοπλιστὴν ἀεροπόρον. Εἴναι ὁ κ. Μιχαὴλ Ν. Εὐσταθίου, πλοϊάρχος ηδη τοῦ Ε.Ν. «Ἐλασθε πρὸ ἡμέρων τὸ σχετικὸν ἀγγλικὸν δίπλωμα καὶ τὴν ἀδειαν πτήσεως ἡμέρας τε καὶ νυκτός. Τοῦ εύχόμεθα ἀπρόσκοπτον τὴν νέαν του ἐπίδοσιν.

«Ἀπέκτησεν ἐν συνεχείᾳ καὶ νέον δικινητήριον ἀεροπλάνον ὁ κ. Εὐσταθίου. Καινουργές τὸ ηγόρασεν (24 χιλ. λιρῶν), ἀντὶ τοῦ προγενέμενου μονοκινητήριού.

«Ισως, μετά τινα ἔτη, ὁ ἐφοπλιστὴς καὶ ἀεροπόρος κ. Εὐσταθίου νὰ εἶναι καὶ ὁ πρωτοπόρος εἰς τὴν ὄργανωσιν ἀεροπλάνων τράμπης διὰ

# ATCO MARINE CORP.

DIVISION OF AMERICAN TRADING - DISTRIBUTING CO.

46 SOUTH STREET NEW YORK 5, N.Y.

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

CABLE: AMTRADISC TEL: WHITEHALL (5-1072)

#### WINCHES, WINDLASSES and RENEWAL PARTS for:

AMERICAN ENGINEERING CO.  
AMERICAN HOIST & DERRICK CO.  
HYDE WINDLASS COMPANY  
EMERSON - WALKER  
HUNT TOOL COMPANY  
HEAPS WATEROUS, LTD.  
ALSO: COMPRESSOR PARTS

#### BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT

BOILER TUBES

FINNED TUBES

STUDDED TUBES

ECONOMIZER ELEMENTS

BURNER PARTS

GAUGE GLASSES

SOOT BLOWER ELEMENTS

ST. LAWRENCE SEAWAY and  
PANAMA CANAL

#### APPROVED

#### FAIRLEADS

TAYLOR,

PALLISTER

ENGLAND

#### PISTON RINGS

STEAM AND LIQUID

FOR MAIN ENGINES

AND ALL AUXILIARIES

LOCKWOOD & CARLISLE

DOUBLE SEAL RINGS

MICARTA LIQUID RINGS

#### 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

#### HEAT EXCHANGE

CONDENSERS

DISTILLERS

EVAPORATORS

WATER BOXES

COOLERS

CONDENSER TUBES

HEATING COILS

EVAPORATOR COILS

MANILA AND WIRE ROPES FROM STOCK AT ALL U.S. PORTS.

την μεταφοράν φορτίων! Ή έπιτελεσθείσα ήδη πρόδοσις εις την άερο-  
πλοΐαν δεν άποκλείει τὸ ἐνδεχόμενον αὐτό.

Καὶ θὰ ἔξαιρωμεν τότε τὴν ἀνήσυχον, ὅσον καὶ τολμηρὰν ἐπιχειρηματικὴν δραστηριότητα τοῦ Ἑλλήνος...

## ΑΙ ΕΔΩ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Μία άξιόλογος δραστηριότης είς τάς διαλύσεις πλοίων σημειούνται τά δύο τελευταία έτη είς τὴν χώραν μας. Ήρισμένα σιδηροδιομηχανικά έργοστάσια ἐπιδίδονται κατὰ σύστημα πλέον είς τὴν ἔργασιαν αὐτήν, προμηθεύοντα τὸ παλαιὸν σιδηροῦλικόν, ὡς πρώτην ὥλην, εἰς τὴν Ἑλληνικὴν βιομηχανίαν σιδήρου, ὅπως εἰς τὴν «Ἑλληνικὴν Χαλυβουργίαν» καὶ τὴν «Χαλιβουργικήν», ὑπὸ συμφέροντας ὄρους. Πρὸς 80 λεπτὰ τὸ κιλὸν προσφέρεται ὁ παλαιοσιδήρος ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων διαλιτῶν καὶ πρὸς 90 λεπτά, ἐπὶ πιστώσει.

Βασικώς δύο είναι τα έργοστάσια, απόνα έχουν συστηματοποιήσει τάς διαλύσεις πλοίων από τον 1959, τών κ.κ. Ρούντου και Παραδομένη («Σιδηροπορική») και τού κ. Κ. Βασιλείου, με έγκαταστάσεις το Πέραμα, τὸν "Αγιον Γεώγυιον καὶ τὸ Ικόνιον.

Ηδη ίδρυεται και τρίτη μεγάλη βιομηχανία διαλύσεως πλοίων είτην 'Ελλάδα. Διεί κοινής απόφασεως τών υπουργών Συντονισμού, Οικονομικών και Βιομηχανίας, ένεκριθη πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν η εισαγωγὴ ύπὸ τοῦ κ. Κ. Σταματοπούλου, ένεργούντος διὰ λογαριασμὸν ὡμίλου ἀλλοδαπῶν, ή εἰσαγωγὴ κεφαλαίων μέχρι 400.000 δολαρίων. Εἰς ἑκτετεμένον χώρον παρὰ τὴν Σαλαμίνα θὰ ἐγκατασταθῇ κατό πᾶς ταν πιθανότητα, τὸ ἐργοστάσιον, τὸ ὅποιον ἔξοπλιζόμενον διὰ τελείως συγχρονισμένων μεσών, θὰ ἀσχοληθῇ πέραν τῶν διοιδύσεων καὶ μὲ τὴν συναρμολόγησιν μικρῶν ξυλίνων σκαφῶν ἀναψυχῆς, μὲ ἐπισκευας καὶ συντηρήσεις τουριστικῶν πλοίων, ώς καὶ μὲ τὴν παραγωγὴν δύνησον καὶ ἀστευτίνης, ἀποκλειστικῶς διὰ τὰς ιδιάκας του ἀνάγκας. Ή ύπὸ ίδρυσιν ἐπιχείρησις θὰ ἔχῃ τὴν μορφὴν ἀνωνύμου ἐταιρίας, μὲ ἐταιρικὸν κεφαλαίον 170.000 δολαρίων. Τὸ ύπολοιπον τοῦ εισαγόμενου κεφαλαίου ἀποτελεῖ δάνειον πρὸς τὴν ἐπιχείρησιν μὲ τόκον 3% ἐτήσιως.

τού τοπού, σχηματίσια περιττόν, νομίζουμενά νά τονισθή ή σημασία της άνωπτέυσης τού κλάδου τών διοιλύσεων είς την Ἑλλάδα. Τὸ μεγάλον ποσοστὸν τῶν παρθελίκων πλοίων τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου ἔξασφαλίζει εἰς τὰς οἰκίας ἐπιχειρήσεις, ψυρείσαν καὶ ἀποδοτικὴν ἀπασχόλησιν διὰ πολλὰ ἔτη. Οὕτω ἔνας μεγάλος ἀριθμὸς ἐργαστοτεχνῖτῶν θα εύρῃ μόνιμον ἐργασίαν, ἐνώ διὰ τῆς ἑξαγωγῆς τῶν παλαιοσιδήρων, θὰ δημιουργηθῇ μία νέα καὶ σοβαρὰ πηγὴ συναλλαγματικῆς προσδόσου διὰ τὴν ἐθνικὴν μας οἰκονομίαν. Καὶ ὅταν οὐξηθῇ καὶ παρ' ἡμῖν ἡ βιομηχανία τοῦ χάλυβος, ἡ ἀνάγκαιουσα ποσότης παλαιοσιδήρου θὰ είναι εἰς τὴν διάθεσίν της.

Σήμερον αἱ διαλύσεις πλοίων ὑπὸ τῶν δύο προαναφερθέντων ἐργοστασίων ἔχουν προσδάσθει ίκανοποιητικὴν ἔκτασιν. Εἰς διάστημα δύο περίπου ἑταῖς, πολογογίζεται ὅτι διελύθησαν ἐνταῦθα 25 σκάφη, ἔξ οὗ τὰ 15 διελύθησαν εἰς τὸ ἐργοστάσιον τῆς Σιδηρεμπορικῆς. Μεταξὺ τῶν πλοίων αὐτῶν περιλαμβάνονται τὰ φορτηγὰ «Καπετάν Γιώργης» 5.200 τ. καὶ «Αγία Βαρβάρα» 2.500 τ. ὡς καὶ τὸ ἐπιβατηγὸν «Ἐρμῆς». Εἰς τὰς ἔγκαταστάσεις διαλύσεως πλοίων τῆς ἐλόγῳ ἐπιχειρήσεως ἀπασχολούνται τακτικῶς 100 καὶ πλέον ἐργατοτεχνῖται, μεταφορεῖς ὀδηγοὶ καὶ διαλογῆς ὑλικοῦ, οἵτινες εἰς μικρὸν χρονικὸν διάστημα ἐπέτυχον νά ἐκμάθουν πλήρως τὴν εὔκολον ἄλλωστε, ἐργασίαν τῶν διαλύσεων.

Τὰ προβλήματα, τὰ ὅποια ἀντιμετωπίζουν τὰ δύο αὐτὰ ἐργοστάσια τὰ ἀσχολούμενα μὲν τὰς διαιλύσεις πλοίων, είναι σοδαρά. Δὲν δύνανται κατ' ἄρχην νὰ διαθέτουν εὔχερῶν εἰς τὴν ἔγχωριον ἀγορὰν τὰ χρήσιμα ὑλικά τῶν διαιλυμένων πλοίων, ώς είναι τὰ ναυτικά ὅργανα, αἱ ἐπιπλώσεις κλπ., ή ἐπόιησις τῶν ὅποιων ἀποφέρει ἀξιόλογον κέρδος. Δὲν δύνανται νὰ πλωῦν παλαιοὶσθηρά εἰς τὴν ἀλλασπήν, ὑποχρεούμενα νὰ τὰ διαιθέτουν ἐνταῦθα εἰς χαρηλᾶς τιμᾶς διαιμφορύμενά ἀπὸ τὴν περιωρισμένην ἀπορροφητικότητα τῆς ἔγχωρίου βιομηχανίας. Τέλος, αἱ οἰκεῖαι ἐπιχειρήσεις δὲν χρηματοδοτούνται ἐπαρκῶς ὑπὸ τῶν πρατετικῶν μας ἰδρυμάτων. Μία υπὸ εὐνοϊκούς ὅρους δανειοδότησής των, θὰ ἥδηνταν νὰ εὑνοῦν πιντάρους τῶν δασκαλοποιούμενών

Νομίζουμε, ότι θὰ πρέπει να έλκουσθή την προσοχή τῶν ἀρμόδιων ἡ καταβαλλομένη προσπάθεια διὰ τὴν δημιουργίαν κλάδουν διαδύνεως πλοίων εἰς τὴν χώραν μας, ἐφ' ὃσον ἄλλωστε συντρέχουν ὅλαι αἱ ἀντικείμενικαι πρὸς τοῦτο προϋποθέσεις. Θὰ ἀποτελέσῃ τὸ ἀναγκαῖον συμπλήρωμα τῆς ναυπηγικῆς καὶ ἐπισκευαστικῆς μας βιομηχανίας, θὰ ἔξυπηρτήσῃ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ θὰ εισφέρῃ πολλὰ εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου.

## Η ΕΠΕΚΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΩΝ

Θά επεκταθούν αἱ κτίριακαι ἔγκαταστάσεις τῶν παιδικῶν κατασκηνώσεων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου». Τρία νέα κτίρια διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν 150 παιδιών ἀπεφασίσθη νά ἀνεγερθοῦν ὡς καὶ ἀπόθηκη, ἐστιατόριον καὶ μία ὑπαίθριος ἐκκλησία. Διπλάσιοι, δύο κιλιάδες περίπου, κατασκηνών, θά φιλοξενοῦνται οὐτῷ τὸ θέρος ὑπό τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὸν «Ἀγίου Ἀνδρέαν, ἔναντι τῶν 1.200 κατ' ἀνώτατον ὅριον μέχρι σήμερον.

Και ἐπιδόθλεται αὐτὴν ἡ αὔξησις τῆς δυναμικότητος τῶν κατασκηνώνων εἰς τὰς ποιοίας ἐνδιάφεροντα νὰ παραθερίζουν τώρα και τά παιδιά τῶν ἀξιωματικῶν. Είτε διότι ὁ θεμός των κατασκηνώσουν διέδθη ευρέως και εἰς τὴν χώραν μας, είτε διότι λειτουργοῦν ἀφύγων αἱ Ἑγκαταστάσεις τοῦ Ὀίκου τοῦ Ναύτουν

εἰς τὸν Ἀγιον Ἄνδρεαν, οἱ πλοιάρχοι και οἱ μηχανικοί, στέλλουν πλέον τὰ παιδιά των μὲ τὴν προσθυμίαν, μὲ τὴν οποίαν τὰ στέλλουν και τα κατωτέρω πληρώματα.

Ἀποτελεῖ δύρων δι' αὐτὰ ὁ μνιαῖος παρεθερισμός εἰς τὸν Ἀγιον Ἄνδρεαν, μὲ τὴν καλὴν ἐνδιάπτωσιν και τὴν πλουσίαν φυγανγίαν.

Μεγάλας ὑπηρεσίας προσφέρουν οι πανικοί, ἀξεσούλοι, καθηγητοί,

Πειραιώς υπηρεσίας προσφέρουν αἱ παδίκαι ἔσχαι τοῦ «Οἴκου τοῦ Νάυτου». Συμπληρώνουν τὴν μέριμναν τοῦ ταξιδεύοντος ναυτικοῦ διὰ τὰ μικρά του τέκνα. Ἀποτελούν φραίαν κατάκτησιν τῆς ναυτικῆς μας οικογενείας, ἡ οποία πρέπει ἀδύνατον επιστρέψεων νὰ ὄνταπτυχθῇ.

## ΚΡΙΣΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΠΟΓΓΑΛΙΕΙΑΝ

Στενότατά ολίειστην πεδίων θά ἀντιμετωπίσῃ καὶ ἐφέτος τὸ ἔλληνικόν οπουγγαλειστικόν οκάφος. Καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις, μόνον εἰς ἄκτας τῆς Λιβύης, εἰς την Τριπολίτιδα δηλαδὴ καὶ την Κυρναϊκήν, θά ἀλιεύσουν κατά τὴν ἐπίκειμένην ἑδρώμασιν του. Εἰς τὴν Αιγαίον πότον δὲν θά δυνηθῇ νὰ ἐπεκτείνη τὴν δραστηριότητα του, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι, ἐπροσθυμοποιήθη κατ' αὐτάς η Κυθέρωνας τοῦ Καιρού καὶ χορηγήσας ἀδείας πρός 1.500 λίρας ἀκόστην. Δὲν ύπάρχει πλέον χρόνος ἐπαρκῆς διά τὰς σχετικὰς διαπραγματεύσεις. 'ΑΛΛ' οὔτε και εἰς τὴν Κύπρον θά μεταδῶν ἐφέτος τὸ οπουγγαλειστικά μας. Θά στροφθούν μας ἀποδοτικάς ἀπάσχολησεως διά τὸν φόδον τῶν Τούρκων. Εξῆλπονται καὶ αὐτοὶ νὰ ἀλιεύσουν εἰς τὴν Μεγαλόνους εἰς ἣν κατήρχονται οἱ 'Ελληνες. Κατόπιν τούτου, η κυπριακὴ κυθέρωνας δὲν θά ἐπιτρέψῃ γενικῶς, τὴν οπουγγαλείαν εἰς τὰς ἄκτας τῆς.

'Ος πόδες τὴν ἀντιμετώπιον τέλος κατέβασεν.

Άς προς την αντιμετώπιση της κρίσεως, ύπο της οποίας μαστίζεται η σπουδαίεια καὶ ἡ οποία ἀποτελεῖ συνάρτησιν ἀφ' ἐνὸς μὲν τῆς ἐλλειφεως σπουγγοφόρων πεδίων καὶ ἀφ' ἔτερου τοῦ ὑψηλοῦ κόστους σπουδαίειας, προτίνεται ύπο τῶν ἐνδιαφερομένων, ἡ σύνταξις ἐνὸς μακροχρόνιου προγράμματος, τὸ οποῖον νὰ περιλαμβάνῃ τὰ ἑπτά κύρια ομεία:

Χρηματοδότησαν τῆς οικείας ἐπιχειρήσεως μὲν καμπλόν ἐπιτόκιον 2%, ἀνάθεωρποιν τοῦ καταλόγου τῶν χρηματοδοτουμένων ἔκκινων, χορήγησον πετρελαιού εἰς τιμάς διύλιστριον, καταβολήν ὑπὸ τοῦ κράτους τῶν ἀφασιοτικῶν ἐισφορῶν τῆς ἐπιχειρήσεως, σύμπειρην μικρών ἑταῖρων διὰ τὴν πλέον ἀπόδοτικην καὶ ὅρθογιοτικήν ἐκμετάλλευσιν τῶν οποιγοφόρων πεδιῶν τῆς ἀλλοδαπῆς, εἰσαγωγὴν νέων ουσιαστῶν καταδύσεως (αὐτόνομον οκάφανδρον) οἰδειν μείωσιν του οποιγαλλευτικοῦ κόστους.

ΑΙ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν Δημοσίων Σχολῶν τοῦ Ε.Ν. ἀπέστειλε πρὸς τὸν κ. Α. Πρωτοπαπάδκην Ὑπουργὸν τοῦ Συντονισμοῦ, τὸ κάτωθι εὐχαριστήριον ἔγγραφον διὰ τὴν ἀπόφοισιστικὴν συμβολὴν του εἰς τὴν ἴδρυσιν τῆς Ναυτικῆς Σχολῆς τῆς Σύρου:

Κύριε Υπουργέ,

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, λαβόν γνῶσιν τῶν παραχωρουμένων, ὑμετέρᾳ πρωτοβουλίᾳ, εἰς τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πιστώσεων τόσον διὰ τὴν διασκευὴν τοῦ Μεγάρου εἰς τὸ ὅποιον θὰ ἔγκαστασταθῇ ἡ Σχολὴ Πλοιάρχων Σύρου, σόσον καὶ διὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ εἰς μηχανὰς καὶ ὄργανα τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ ἀπασῶν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε.Ν., αἰσθάνεται ταῖς ὑποχρέωσιν νὰ ἐκφράσῃ πρὸς Ὑμᾶς τὰς θερμοτέρας του εὐχαριστίας καὶ τὴν βαθύτατην ικανοποίησίν του διὰ τὴν κατανόσην, τὴν ὅποιαν ἐν τῷ προσώπῳ σας συναντᾷ ν σύντονος προσπάθεια κατερπίσεως ικανῶν στελεχῶν διὰ τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν, η ἀσάγκη τῶν ὅποιών καθίσταται δόσημέραι πλέον ἐπιτακτική.

‘Η παρὰ τῆς ‘Υμετέρας ‘Εξοχότητος ιδιαιτέρα γνώσις τῶν τεχνικῶν προϋπόθεσών, αἵτινες ἐπιβάλλεται γὰρ κρατήσουν ἐν τῇ ναυτικῇ ἑκπαιδεύσει, καὶ κυρίως εἰς τὸν μηχανικὸν κλάδον, ἀποτελοῦν ἔχέγγυον, ὅτι ἡ προσπάθεια αὕτη βάσιν συναπτήσῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὴν στοργικὴν ‘Υμῶν συμπαράστασιν καὶ ἀρωγὴν.

Μετὰ πάσης τιμῆς

'Ο Πρόεδρος

**Υποναύαρχος Λ.Σ. Μ. ΣΑΚΑΡΗΣ**

ΤΑ ΜΕΛΗ: Πλοιάρχος Λ.Σ. Γ. ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ, ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ Καθηγητής Ε.Μ.Π., ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΩΤΤΑΚΗΣ Δ) νήσης «Ν. Χρονικών», ΠΑΝΑΓΗΣ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ 'Εκπρόσωπος 'Ελλήνων 'Εφοπλιστών, ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΔΗΜΑΔΗΣ 'Εκπρόσωπος N. 'Επι-εληπτήρίου, ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ Πρόεδρος 'Ενώσεως Πλοιάρχων, ΣΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΚΙΟΚΑΣ Πρόεδρος 'Ενώσεως Μηχανικών. 'Ο Εισηγητής 'Αντρούχος Λ.Σ. Ξ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ.

Ἐπίσης πρὸς τὸν κ. Ἀνδριανόπουλον τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῶν Δημοσίων Σχολῶν ἀπηγόρευε τὸ κάτωθι εὐχαριστήριον ἔγγραφον διὰ τὸ ἐπιδειχθὲν ἀμέριστον ἐνδιαφέρον διὰ τὴν Ναυτικὴν Ἐκπαίδευσιν:

Κύριε Ὑπουργέ,

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπικειμένης ἐνάρξεως τῶν νέων ἔργων ἔξοδος τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τῆς διαρρυθμίσεως τοῦ μεγάρου τῆς ἄρτι δι' ὑμετέρας ἀποφάσεως ίδρυθείσης Σχολῆς Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Σύρου, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς παρακαλεσμενὸν ὅπως δεχθῆτε τὰς θερμὰς εὐχαριστίας τοῦ ἡμετέρου Συμβουλίου διὰ τὰς ἀόκνους προσπαθείας σας ὑπὲρ τῆς Ναυτικῆς Ἐπανίδεσσεως καὶ τὴν πολύτιμον συμπαράστασίν σας εἰς τὸ ἔργον τοῦ Συνδυατοῦ.

# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ 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 και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις διφειλομένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων  
'Ε μ β α σ μ α τ α  
Πᾶσα ἄλλη ἔξυπηρέτησις

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



έπιοης νὰ άναφέρωντα: ρητώς τὰ καθήκοντά του εἰς τὸν κανονισμὸν τῆς έσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ώστε νὰ άποφεύγονται αἱ παραπορύμεναι σήμερον παρεμμηνεῖαι.

2) Δέον — κατὰ τὴν γνώμην μου — νὰ προστεθῇ δρός, συμφώνως πρὸς τὸν ὅποιον νὰ δύναται ὁ πλοίαρχος, ἐν περιπτώσει ἀσθενείας η ἀδυναμίας ἔκτελέσεως τῶν καθηκόντων του παρ' ἐνὸς ἐκ τῶν βοηθῶν θαλασητόπολου η τοῦ βοηθοῦ μαγείρου, νὰ ὥριζῃ ἀντικαταστάτην αὐτοῦ ἔνα ἐκ τῶν ναυτοτάξιδων η ἐλλείψει τοιούτων, ἔνα ἐκ τῶν ναυτῶν, μέχρις ἀναρρωσεῶς τοῦ ἀσθενοῦντος η μέχρι κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς λιμένα, ὅπου εἰναι δυνατή η πρόσληψις ἀντικαταστάτου. Ἐξυπακούεται, διτὶ εἰς τὴν περιπτώσιν ταῦτην θὰ καταβάλλωνται ὑπερωρίαι διὰ τὴν πέραν τοῦ δικταώρου ἐργασίαν, τὴν ὅποιαν ὑποχρεούται, λόγω τῆς εἰδικότητός του, νὰ ἔκτελεσθη.

3) Δέον ἐπίσης νὰ καθορισθῇ ἐπακριβῶς τὸ χρονικὸν διάστημα, μετὰ τὴν λῆξιν τοῦ ὅποιου ὑποχρεούται ὁ πλοίαρχος νὰ προδῷ εἰς τὸ κλείσιμον τῶν λογαριασμῶν τοῦ πλοίου, ήτοι τῆς μισθοδοσίας καὶ νὰ ἀποσαφηνισθῇ η παράγραφος, ἣτις ἀναφέρει, διτὶ «ὅ ναυτικὸς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας του δικαιοῦνται προκαταθολῆς μέχρι τοῦ ἡμίσεος τῶν δεδουλευμένων μισθῶν του κλπ.». Λέγω νὰ ἀποσαφηνισθῇ, διότι διὰ τοῦ δρου «επροκαταθολῆσθαι» νοεῖται παροχὴ ἀμοιβῆς δι' ἐργασίαν μὴ διεκπεσοιωθῆσαν εἰσέτι, ἀλλ' ἣτις πρόκειται νὰ ἔκτελεσθῇ εἰς τὸ ἀμέσως ἐγγὺς μέλλον.

4) Εἶναι γνωστόν, διτὶ αἱ τεχνικαὶ ἔξελίξεις εἰς τὰ μέσα φορτοεκφορτώσεως τείνουν νὰ καταστήσουν δὲν καὶ πλέον περιωρισμένη τὴν παρασμὸν τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας. Συμβαίνει πολλάκις νὰ μὴ δινάμεθα οὔτε ἐπιστολὴν νὰ ταχυδρομήσωμεν, οὔτε καὶ ἔμδοσμα νὰ ἀποστέλλωμεν εἰς τὰς οἰκογενείας μας. Εύτυχῶς ἔχει ἐφαρμοσθῆ — χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ ὑποχρέωσις ἀπορρέουσα ἐκ διατάξεως τίνος — δπως συγκεντρώνωνται αἱ ἐπιστολαὶ τοῦ πληρώματος καὶ πασαδίδωνται εἰς τὸν πράκτορα πρὸς ταχυδρόμησιν. Προκειμένου ἔξι ἄλλου περὶ τῶν ἔμδοσμάτων, συνήθεια κρατεῖ νὰ ἀποστέλλεται κατὰ διαστήματα κατάστασις εἰς τὸν ἐπιραϊκό πράκτορα, βάσει τῆς ὅποιας οὔτος ἐνεργεῖ πληρωμᾶς εἰς τὰς οἰκογενείας μας. «Ἐπειδή», δημος, η ἐφαρμογὴ καὶ τῶν δύο αὐτῶν εὑρεγετικῶν μέτρων, ἐπιβελημένων ἐκ τῆς ἀνάγκης, ἐπαφίεται εἰς τὴν καλὴν θέλησιν τοῦ πλοίαρχου, ὑποδεικνύεται νὰ καταστῇ ὑποχρεωτικὴ δι' αὐτὸν πρὸς ἀποφυγὴν προστριβῶν, αἵτινες συμβαίνουν, ἔστω καὶ σπανιώτατα.

Καὶ 5) «Ἡ σύμβασις πρέπει νὰ συντάσσεται εἰς γλώσσαν καταληπτῶν καὶ ἀπὸ τοῦ ἔχοντας στοιχειώδεις μόνον γραμματικὰς γνώσεις. Δὲν πρέπει νὰ περιέχῃ δινονήτους φράσεις, διότι αἱ ἔκαστοτε διαφοραὶ πρέπει νὰ ἐπιλύονται ἐντὸς τοῦ πλοίου. δημος δὲν ὑπάρχουν δικηγόροι διὰ συμβουλᾶς καὶ δημος αἱ διδόμεναι ὑπὸ τῶν πλοιάρχων ἐρμηνεῖαι, καίτοι κατὰ τὸ πλείστον ὅρθαι, δὲν γίνονται ἐν τούτοις πιστευταὶ ὑπὸ τῶν πληρωμάτων, ὡς προερχόμεναι ἀπὸ πρώσων τεταγμένων νὰ περιφρουρῇ τὴν ἐμπειστευμένην εἰς αὐτὸν περιουσίαν.

Πολλὰ ὑπάρχουν, τὰ ὅποια πρέπει νὰ ἀπλουστεύσουν ἐν τῇ διατυπώσει των, χάριν τῆς δμαλῆς διεξαγωγῆς τῆς ὑπηρεσίας ἐν τῷ πλοίῳ.

Μετὰ τιμῆς  
Ν. ΠΟΛΥΜΕΝΑΚΟΣ  
(Υπ)ρχος δ) π «Πελλιγναῖον»

Φιλαδέλφεια, 30 Μαρτίου 1961

### ΤΩΝ ΠΑΛΑΙΩΝ ΚΑΛΩΝ ΚΑΙΡΩΝ . . .

Κύριε Διευθυντά,

Συχνότατα ἐπιβάλλεται ἡ ἀναδομὴ εἰς τὸ παρελθόν. Χρήσιμα ἀντλούμεν διδάγματα καὶ διὰ τὸ μέλλον. Ἀξιούμιτα, πράγματι, είναι τὰ παραδείγματα, τῶν παλαιῶν καιρῶν.

Πλοίαρχος ἀπόμαχος εἶμαι. Ζῶ μὲ τὰς ἀναμνήσεις τοῦ παρελθόντος. Ἡσαν καλὰ τὰ χρόνια ἔκεινα, ὅσον καὶ ἀν σκληρότερον τῆς τωρινῆς ἐποχῆς, ἥτο τὸ ἐπάγγελμά μας. Ἡσαν καλύτεροι, εὐγενέστεροι εἰς τὴν καλὴν θέλησιν τοῦ πλοίαρχου, ὑποδεικνύεται νὰ καταστῇ ὑποχρεωτικὴ δι' αὐτὸν πρὸς ἀποφυγὴν προστριβῶν, αἵτινες συμβαίνουν, καὶ τὸν πτωχὸν ἐργαζόμενον.

Καὶ ἔχω πρὸ ἐμοῦ τὸ παράδειγμα. Μοῦ τὸ δίδει ἔνα μικρὸ βιβλιαράκι, τὸ καταστατικὸν τῆς συστάσεως κατὰ τὸ 1883 τῆς ἀνωνύμου ἐταιρίας «Πανελλήνιος Ἀτμοπλοΐα». Τυχίων μέσα εἰς τὴν μικράν βιβλιοθήκην μου τὸ ἀνεκάλυψα. Σάς τὸ δωρίζω. Θὰ είναι ἀσφαλῶς δυσεύρετον.

Πολλοὶ ἀπὸ τοὺς νεωτέρους θὰ ἀγνοοῦν ἀσφαλῶς τὴν Πανελλήνιον. Διὰ τοὺς παλαιοτέρους είναι μία ωραία ἀνάμνησις. Ἡτο ἡ ἐταιρία μὲ τὰ λαμπρὰ διὰ τὴν ἐποχὴν τῶν σκάφη γραμμῆς, μὲ τὴν ὑποματικὴν ὄργανων, μὲ τὰς παραδόσεις ἐταιρίας σεδομένης, τὰς ὑποχρεώσεις της, ὡς μεταφορέως καὶ ἐργοδότου. Ἡτο ἡ ἐταιρία, τὴν δημοσίαν συνέστησαν οἱ ὄρχοντες τῆς ἐποχῆς μας. «Οπως θὰ ἴδητε εἰς τὸ καταστατικὸν ἀναφέρονται οἱ Γ. Ἀθηνογένης, Κ. Βούρος, Στέφ. Σκουλούδης, Α. Συγγρός, Ι. Χωρέμης, Π. Ράλλης, Ι. Νεγρεπόντης, Σ. Ψύχας καὶ ἄλλοι.

Κάποτε καποίος θὰ πρέπει νὰ γράψῃ τὸ χρονικὸν τῆς «Πανελλήνιου». Πόσα τὸ καλὰ παραδείγματα διὰ τοὺς σημερινούς!

Ὑπηρέτησα εἰς αὐτὴν ως ναύτης, ως δόκιμος πλοίαρχος, διέδραμα τὴν ιεραρχίαν τῆς γεφύρας καὶ ἐκύβερνησα τὰ πλοῖα τῆς γραμμῆς Μαύρης Θαλάσσης — Ἀδριατικῆς. Τί ἐποχή! «Εσήμανε κατὶ τὸ σπουδῶν διὰ τοὺς ἀνθρώπους της ὁ Πλοίαρχος ἐνὸς σκάφους καὶ μάλιστα ἀνοικτῆς θαλάσσης!

Σᾶς ἀποστέλλω, λοιπόν, τὸ φυλάδιον καὶ σᾶς ὑποσημειώνω ιδιαιτέρως τὰ ἄρθρα 33 καὶ 45 τοῦ καταστατικοῦ τῆς ἐταιρίας. Ἀναφέρουν μεταξὺ ὄλων καὶ τὰ ἔξης ἀξιοπρόσεκτα:

«Ἡ καθαρὰ πρόσοδος, προσφαιρούμενων ὀλῶν τῶν χρεῶν, ἀποτελεῖ τὰ κέρδη. Ἐκ τῶν κερδῶν τούτων προσφαιρούνται πέντε τοις ἑκατὸν

(5%) πρὸς οχηματισμὸν ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου, ἐκ δὲ τοῦ ὑπολοιποῦ καταβάλλεται τοῖς μετόχοις τόκος 5% ἐπὶ τοῦ καταβεβλημένου ἔταιρικοῦ κεφαλαίου. Τὸ μετά τὴν προσφαίρεσιν ταύτην ὑπολοιπόμενον διανέμεται ὡς ἔξης: «Ἐξ μὲν τοῖς ἑκατόν (6%) ὑπὲρ τῶν ἰδρυτῶν ἔτηρος ίω κατονομαζούμενων, ἐξ δὲ τοῖς ἑκατόν ὑπὲρ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ κεντρικοῦ γραφείου τῆς διευθύνεως καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων ἢ διευθυντῶν τῶν ἐργοστασίων, ἀλλογά τοῦ μπονιάου μισθοῦ ἑκάστου καὶ ἔβδομοπλοκοντά πέντε τοις ἑκατόν (75%) εἰς τοὺς μετόχους.

Καὶ εἰς τὸ ἄρθρον 45 ἀναφέρεται:

«Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον θέλει ὑποβάλλει εἰς τὴν πρώτην σύνοδον τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μετόχων σχέδιον περὶ δημιουργίας ταμείου συντάξεων διὰ τοὺς ναύτας τῆς ἐταιρίας».

Συμμετοχὴν τῶν ἀξιωματικῶν εἰς τὰ κέρδη καὶ σύνταξιν διὰ τοὺς ναύτας! Καὶ αὐτὰ πρὸ πεντηκόντα ὄλων ἐτῶν. Πραγματικὴ πρωτοπορεία.

Νὰ πιστεύσωμεν δυνατὴν μίαν τοιαύτην πρωτοβουλίαν τῶν σημερινῶν ἐφοπλιστῶν; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλω. Καί, σίμως, πόσα θὰ είχε νὰ ὠφεληθῇ ἡ ναυτικὴ ἐπιχείρησις, ὃν ἔφερε πλησιέστερον πρὸς αὐτὴν τὰ ἀνώτερα αὐτῆς στελέχη, τοὺς ἀξιωματικούς, ἢν ὑπὲρ αὐτῶν ἐπειδεικύτερον τις «Πανελλήνιον»!

Θὸδος μοῦ ἀντιταχθῆ, διτὶ δὲν ὑπάρχουν τώρα ἐταιρίσια ἀνώνυμα τῆς εὐρυτέρας μορφῆς τῆς «Πανελλήνιον Ἀτμοπλοΐας». «Ολαὶ αἱ ἐλληνικαὶ ναυτικαὶ ἐπιχείρησις εἰναι ἐταιρίσια προσωπικά, τύποις εἰναι ἀνώνυμοι καὶ συνεπάσι, ἢ συμμετοχὴν τὰς κατάστασιν.

Θὰ ἡδύνατο, σίμως, νὰ καθιερωθῇ τὸ ἐτήσιον ἐπίδομα διὰ τοὺς ἐπὶ ἔτηντας καταλογέμενους εἰς τὰ πλοῖα ἐνὸς καὶ τοῦ αὐτοῦ ἐφοπλιστοῦ. Τὸ ἐπίδομα θὰ ἡδύνατο νὰ είναι ἀνάλογον τῶν ἔκαστοτε κερδῶν καὶ νὰ συμμετείχονται αὐτοῦ ὄλα τὰ πληρωματα μὲ γνώμονα διανομῆς τὴν μισθολογίην τῶν κατάστασιν.

Μὲ πληροφορούν, διτὶ αἱ ὡρισμένοι — ἔλαχιστοι — ἐφοπλισταὶ τὸ ἔχουν καθιερώσει διὰ τοὺς πρώτους πλοίαρχους καὶ μηχανικούς των. Πρὸς ὄλους θὰ ἔπειτε νὰ παρέχεται.

Θὰ μὲ θεωρήσουν μερικοὶ ὡς ἀριστερίζοντα, ὡς παραδιάζοντα τὰ ἵερα καὶ τὰ θέματα. Οἱ ὄρθιορονοῦτες, σίμως, είναι ἀσφαλῶς οἱ περισσότεροι καὶ αὐτοὶ θὰ ἀναγνωρίσουν, διτὶ «Ἴαντος τὸ παράγοντα τοῦ ἐμφύκου ὄλικον, χωρὶς πληρώματα ικανοποιημένα, μὲ ἐφοπλιστὴν τῶν καὶ μὲ στοργὴν ἀποβλέποντα εἰς τὴν καλὴν τοῦ πλοίου κίνησιν καὶ συντηρησίαν, δὲν ἡμπορεῖ νὰ σταθῇ μία ναυτιλίας καὶ μάλιστα η Ἑλληνική. Αὐτὴ δὲν ἔχει ἄλλα «φόντα» παρὰ τὰς ικανότητας τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς καὶ τῶν πληρωμάτων της.

«Ἀπησχόλησα τὰς στήλας σας μὲ ιδέας, ἀπραγματοποιήσας τίσσας, ἀνεδαφικάς. Καὶ, σίμως, καποτε θὰ τύχουν προσοχῆς καὶ ἐφαρμογῆς. Θὰ καταδείχθῃ ἡ ἀνάγκη.

Φιλικότατα

Δ. Λ.

Γαλαξεῖδι, 'Απρίλιος 1961

Σ. π. μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εἶναι, πράγματι, ἐποκής ὁ ἐπιστολογράφος μας. Αὐτή, ἀτυχῶς, εἶναι ἢ ἀλλθεία.

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ «Ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

## MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

### ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνικὴ  
Διαχείρησις  
Λειτουργίας  
καὶ  
Συντηρήσεως

Έποπτεία

Έπισκευῶν

Μετασκευῶν

καὶ

Ναυπηγήσεων

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

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

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

# ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΕΝΑ ΤΑΞΙΔΙ ΜΕ ΤΟ "ΠΑΤΡΙΣ,, ΘΕΜΕΛΙΟΥΤΑΙ ΙΣΧΥΡΩΣ Η ΓΡΑΜΜΗ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΟΜΙΛΟΥΝ ΠΕΡΙ ΝΕΟΥ, ΙΔΙΑΖΟΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ, ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

Έπι τού ύπερωκεανίου «Πατρίς» έπειδιάσθημεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ "Αντεν τὴν 2αν 'Απριλίου. Μία εύγενική πρόσβασις τοῦ Οίκου Χανδρῆ δι' ἔξαήμερον ταξίδι μὲ τὸ ἔθνικὸν πλοῖον, ποὺ συνδέει τὴν χώραν μας μὲ τὴν Αὐστραλίαν, μᾶς ἔφερε, βοηθῶντος καὶ ἐνὸς ταχυτάτου ἀεριωθουμένου, εἰς τὸν ἔπικαιρον αὐτὸν λιμένα τῆς ἐσχατίας τῆς ἀραβικῆς χερσονήσου. Δεκάδες πλοίων ήσαν ἡγκυροβολημένα εἰς τὴν εύρειαν λεκάνην του. Μεγάλος σταθμός «μπῶνκερς» τὸ "Αντεν, τροφοδοτεῖ διὰ καυσίμων κατ' ἔτος, πλοία ἀνερχόμενα καὶ κατερχόμενα τὴν Ἐρυθρὰν Θάλασσαν καὶ τὸν Ἰνδικὸν Ὡκεανόν, συνολικῆς χωρητικότητος 5.000.000 τόννων.

Ἐπιθλητικὴ ἡ ἐμφάνισις τῆς ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὸν καίριον αὐτὸν κόμβον τῶν θαλασσίων δόδων πρὸς τὴν Ἀφρικήν, τὴν Ἄσιαν καὶ τὴν "Απο" Ἀνατολήν. Τὸ «Πατρίς» με τοὺς ὑπερχιλίους ἐπιβάτας του, προμηθεύει ἐπὶ μίαν σχεδὸν ἡμέραν καλοὺς πελάτας εἰς τὰ πολλὰ καὶ τιλούσια καταστήματα τοῦ ἐλευθέρου αὐτοῦ λιμένος, ἐνῷ τὰ πληρώματα πέντε εἰσέτι ἐλληνικῶν φορτηγῶν, μεταξὺ τῶν ὅποιων τὸ μικρὸν «Δανάη» καὶ ἐν τῷ τακτικῷ γραμμῶν Μαρκεσίνη, μεταγγίζουν τὴν ἐλληνικὴν ζωτικότητα εἰς τὴν νωθράν κίνησιν καὶ τὴν ράθυμον ζωὴν τῆς ἀραβικῆς πόλεως.

Ἡ εἰκὼν εἶναι πράγματι ἐντυπωσιακή. Ἡ ἐλληνικὴ γλώσσα ἀντηχεῖ καὶ εἰς τὰ δύο τμήματα, εἰς τὸ παραλιμένιον καὶ εἰς τὸ ἑστερικὸν τοῦ "Αντεν. Οἱ ἔγχωροι, ἀλλὰ καὶ οἱ ἄφθονοι Ἰσραηλίτες ἔμποροι, χρησιμοποιοῦν ἐλληνικὰς λέξεις διὰ τὰς φιλοφρονήσεις των καὶ δέχονται, τὸ χαρακτηριστικώτερον, νὰ πληρωθοῦν εἰς πλείστας περιπτώσεις μὲ ἐλληνικὰς δραχμάς!

Τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ Ἐλλὰς μὲ τὰ πλοῖα της καὶ τοὺς ναυτικούς της, εὑρίσκεται πανταχοῦ παρούσα, δύναται νὰ ἔσχαχῃ πράγματι ἀδιάστως. Τὰ ἐπισημαίνοντα εἰς τὸ "Αντεν τὴν 2αν 'Απριλίου, συμβαίνουν κατὰ ἔνα τρόπον, εἰς μικροτέραν ἡ μεγαλυτέραν κλίμακα καὶ κάθε ἡμέραν, εἰς ὀλόκληρον τὴν Ὑδρόγειον.

## Ἐπὶ τοῦ «Πατρίς»

Παρ' ὅλας τὰς ἀντιξότητας, τὸ κακὸν παρελθόν, τὴν ὑπάρχουσαν ἀπειρίαν, τὸν ἔξοντικὸν πόλεμον τῶν ἄλλων, τὰς δυσκόλους κλιματολογικὰς συνθῆκας, φαίνεται, ὅτι ἐπεπάχανον νὰ διαμορφώσωμεν εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Αὐστραλίας, ἵνα διακεκριμένον καὶ ιδιάζοντα τύπον ὑπερωκεανίου, τοῦ ὅποιον τὰ κύρια γνωρίσματα, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀναζητηθοῦν ἴσως, εἰς τὰ ἔθνικὰ καὶ φυλετικὰ χαρακτηριστικά μας. Τὸ «Πατρίς» θεωρεῖται στήμερον, μετὰ ὅπτο κύκλῳ κυκλικὰ ταξίδια μεταξὺ Πειραιῶν καὶ λιμένων Αὐστραλίας, ὡς τὸ πλέον δημοκρατικὸν — ὁ χαρακτηρισμὸς προέρχεται ἀπὸ τοὺς Αὐστραλούς καὶ προσιδίαζει εἰς τὴν νοοτροπίαν των — πλοίον, τὸ ὅποιον ἔξηπρέπησε ποτὲ τὴν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ τῆς νεωτέρας καὶ τῆς γηραιοτέρας ἡπείρου. Ἐκ κατασκευῆς ὑπερωκεανίου μιᾶς θέσεως — «κάμπιν κλάς» — παρέχει ἀνδιάπτησιν, τροφή καὶ ψυχαγωγίαν, τῆς αὐτῆς ὑψηλῆς ποιότητος, εἰς δόους ἀνεξιρέωτας τοὺς ἐπιβάτες του. "Εχει καταστήσει προσιτήν τὴν ἀνεσινή τῆς πρώτης θέσεως καὶ εἰς τὸν πτωχὸν ἐπιβάτην, ἐνῷ μεταβάλλει τὸν μετανάστην, ἀπὸ ἀπόφειως συνθηκῶν ταξίδιου, εἰς τουρίσταν.

Ἴδουν μία σύνοψις χαρακτηριστικῶν ἐντυπώσεων διακεκριμένων Αὐστραλῶν ἐπιβατῶν, κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδι τοῦ «Πατρίς»:

Τρία είναι τὰ κύρια γνωρίσματα τοῦ ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανού, ἔναντι τῶν ἄλλων, τὰ ὅποια ἔκτελον τὴν ίδιαν γραμμὴν: "Η θερμὴ φιλοξενία καὶ ἡ προσήνεια πρὸς τὸν ἐπιβάτην τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν, δόλοκλήρου τοῦ πληρώματος, τὸ θαυμάσιον — πλούσιον καὶ ποικίλον — φαγητόν, ἡ ἀποσύνια οἰσασδήποτε οὐσιαστικῆς διακρίσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου εύρισκομένου ἐν πλώ. Τὸ ὑπερωκεανίου «Πατρίς» παρέχει ἀκριβῶς, διὰ δὲ προσφέρουν τὰ ξένα καὶ ίδιως τὰ ἀγγλικά, διόπι η ψυχρὰ μέχρι στυγνότητος τυπικότης καὶ ἡ ἀπόστασις μεταξὺ πλοιάρχου καὶ ἀξιωματικῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ ἐπιβάτου ἀφ' ἐτέρου, ἀποτελούν παλαιάν, ἀπαραδίσατον παράδοσιν.

Οἱ διευθυντής τῆς ἐγκυροτέρας ἐφημερίδος τῆς Αὐστραλίας «Αἴλων» κ. Μπραντσόου, διστις ἔταξενεσ κατὰ τὸ τελευταῖον δρομολόγιον τοῦ «Πατρίς» εἰς τὴν Ἐλλάδα, ἐκθέτει τὰς ἐκ τοῦ ταξίδιου ἐντυπώσεις του, ὡς ἔξῆς:

"Ἡ σύζυγός μου καὶ ἔγώ θὰ θέλαμεν νὰ εἴπωμεν εἰς τοὺς "Ελληνας τὸ πόδον ἀνετον καὶ εὐχάριστον ὑπῆρξε τὸ ταξίδιόν μας

ἐπὶ τοῦ «Πατρίς». Οἱ πλοιάρχος κ. Ξενίος, πραγματικὸς οἰκοδεσπότης, κατέβαλε πᾶσαν προσπάθειαν, ώστε οἱ ἐπιδάται τοῦ πλοιού του νὰ κρατοῦν τὸ ταξίδιόν των αὐτό, ὡς μίαν ἀπὸ τὰς ὠραιότερας ἀνάμνησεις καράρων καὶ εὔθυμων εἰς τὴν ζωὴν των. Ἐλπίζω, ὅτι ἡ Ἐλλὰς θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ βελτιώνῃ καὶ νὰ ἀναπτυσσεῖ τὰς θαλασσίας τὰς εὐθύνης της πλοέσιας της πλοέσιας της Αὐστραλίας καὶ τῶν ὄλλων καράρων, νὰ ἐπισκέπτωνται αὐτούς, τὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἀγγλίαν, δικούς μόνον μὲ γονικούς ναύλους, ἀλλὰ καὶ ἀπολαμβάνοντες τὸν τόσων πλεονεκτιμάτων ἐνὸς θαλασσίου ταξίδιου, ὡς ούτο τὸ ὅποιον προσφέρει τὸ «Πατρίς».

Ἄλλα καὶ ὁ διευθυντής τοῦ μεγάλου τουριστικού ὄργανουσιού 'Οδερστής Βίζιτορς Κλάρμπ κ. Μίλτον, ἔκφράζεται μὲ θέρμην, ὃν καὶ ἐπιγραμματικώς, διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ «Πατρίς»:

"Οἱ Ἐλληνες ναυτικοί κατέκευν τὸ σπουδαίον μυστικὸν νὰ μὴν είναι υπόρεται, ἀλλὰ φίλοι τοῦ ἐπιβάτου.

Τέλος, ὁ καθηγητὴς τῆς Μετεωρολογίας κ. Νίκολον, διστις συνειργάσθη μὲ τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ σκάφους διὰ τὴν ὄργανων ἐπ' αὐτοῦ, συστήματος μετεωρολογικῶν παρατηρήσεων, τονίζει:

"Δεν θὰ πιπορύσσα νὰ ταξίδευσω μὲ καλύτερους φίλους εἰς τὸ τραπέζιον, καὶ νὰ ἔχω πλέον ἀποδοτικὴν συνεργασίαν μὲ ἀξιωματικούς καὶ κατώτερον πλήρωμα.

## ΑΙ συνθήκαι· ἐργασίας καὶ διαβιώσεως

"Ἄσ ίδωμεν τώρα ἐκ τοῦ πλησίον καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔξαστηρου ταξίδιου μας μὲ τὸ «Πατρίς», τὴν ἑστερικὴν ὄργανων του, τὰς προσφερομένας ὑπηρεσίας εἰς τὸν ἐπιβάτην, τὸν τρόπον ἐργασίας τοῦ πληρώματος. Θά σχηματίσωμεν οὕτω προσωπικὰς ἐντυπώσεις ὡς πρὸς τὴν συγκρότησιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς νέας αὐτῆς ἐθνικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς.

Τὸ «Πατρίς» είναι ἐπηνθρωμένον ἐξ ὀλοκλήρου μὲ ἐλληνικὸν πλήρωμα. Οἱ 250 ἄνδρες ποὺ πλαισιώνουν τὴν γέφυραν, τὰς μηχανᾶς καὶ συγκροτοῦν τὸ ξενοδοχειακὸν πρωστικὸν τοῦ πλοίου, μὲ ἐπίμονον καὶ συστηματικὴν ἐργασίαν, ἐπιδιώκουν γὰρ καταστῆ τὸ ἐλληνικὸν πλήρωμα τὸ καλύτερον τῆς γραμμῆς. Καὶ πράγματι κατορθώνουν νὰ ἔξασφαλίσουν τὸ ἀνώτατον δυνατόν ἐπίπεδον ἐνδιαιτήσεως εἰς τὸν ἐπιβάτην τοῦ «Πατρίς». Ἡ ὑπηρεσία εἰς τοὺς κοινοχρήστους χώρους είναι ἄφογος. Πρόθυμος καὶ ταχεῖα ἐπίσης ἡ ἐμπτηρέτησις τοῦ ἐπιβάτου εἰς τὸ διαμέρισμά του. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ ταξίδιο είναι μεγάλον, διὰ ἐκτελεῖται ὑπὸ ἀνωμάλους κυματολογικῶν συνθηκῶν, ὅτι οἱ ἐπιδάται τῆς γραμμῆς δὲν συνηθίζουν εἰς εὐρέαν ἔκτασιν τὸ φιλοδώρημα, ἐπὶ τοῦ «Πατρίς» ἐδημιουργήθη ὁ πυρὴν ξενοδοχειακὸν πρωστικόν, διστις θὰ ἡδύνατο γὰρ χρησιμεύση καὶ διὰ τὴν πληρεστέραν κατάρτισιν ικανού ἀριθμού νέων θαλαμηπόδων.

"Η κούζινα τοῦ σκάφους, συνδυασμὸς ἐλληνικῆς καὶ εὐρωπαϊκῆς, χαρίζει εἰς τὸν ἐπιβάτην μίαν ἐντυπωσιακὴν ποικιλίαν φαγητῶν, ἡ ὅποια συνδυάζει τὸ εὔπεπτον μὲ τὸ λίαν γευστικὸν ἔδεσμα. Βασικὸν πρόσδον τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου θεωροῦν οἱ Αὐστραλοί τὸ καλὸν φαγητὸν του, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οὗτοι θεωροῦνται κατὰ βάσιν λιτοδιαιτοί. 'Ανεκαλύψαν ἐπ' αὐτοῦ, κατὰ τὴν δημοφιλήν συμπατρίων των ἐπιβάτου, τὴν ἀξίαν ἐνὸς καλού γεύματος καὶ διὰ μόνον διὰ τὸ πρώτην καὶ τὸ δεύτερον ταξίδιον τοῦ πατρίδας των, ἀλλὰ τροις τῆς ήμέρας.

Τέλος, ἡ ψυχαγωγία ἐπὶ τοῦ ἐλληνικοῦ ὑπερωκεανίου, διὰ τρίτος βασικὸς παράγων δι' ἔνα καλὸν πολυήμερον ταξίδιο, είναι ποικίλη καὶ εὐχάριστος, ἀπηλλαγμένη κατὰ τὸ δυνατόν ἀπὸ συμβατικότητας καὶ τύπους. Τὸ σχετικὸν ἐδδομαδίον πρόγραμμα, τὸ ὅποιον καταρτίζεται ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ ίδιου τοῦ πλοιάρχου, ἀπόσκοπει εἰς τὸν ἀπομακρύνη διὰ παντὸς τρόπου, τὴν ἀνίαν τοῦ μεγάλου ταξίδιου ἀπὸ τὸν ἐπιβάτην, μὲ σπόρο, κολύμβησιν, δεξιώσεις, χορούς, πάρτυ, ἔορτάς μετημφιεσμένων, κινηματογραφικάς προβολάς, διαλέξεις. Τὰ θαυμάσια στεκάστηκαν πλοίοι, τὰ ὅποια κατέρχονται κλιμακηδόνων πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς προμήνης, ἐπιτρέπουν εἰς τὸν ἐπιβάτην νὰ διασκεδάζῃ καὶ νὰ ἀπολαμβάνῃ ταύτοχρώνων τὴν γοητείαν τοῦ θαλασσίου ταξίδιου.

Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελοῦν, εἰς γενικὰς γραμμάς, προσωπικὰς διαπιστώσεις, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πλοιού τοῦ ὑπερωκεανίου ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ "Αντεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Ἐπειδή, οὖμας, πρόκειται διὰ τὸ δυσκολώτερον τμῆμα τῆς διαδρομῆς, λόγω τῆς ὑψηλῆς θερμοκρασίας τοῦ Ισημερινοῦ, ημπορούμεν νὰ διατυπώσωμεν τὴν ἀποψίν, ὅτι ὑπὸ

# LOUCAS HAJI IOANNOU

P.O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

## SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ 'ΗΡΑΚΛΗΣ. & 'ΟΛΥΜΠΟΣ.

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

τούς ίδιους, αν δχι ύπο καλυτέρους δρους, διανύει τὸ «Πατρίς» τὰ 9.141 μίλια τῆς διαδρομῆς του, απίνατα ἀπαίτον μὲ τὰς ἐνδιαιμέσους προσεγγίσεις, 27 ἔτη ὅλως ήμέρας.

### Κλήμα προτιμήσεως τοῦ «Πατρίς»

«Ολα αὐτά, ἡ ποιότης δηλαδὴ τοῦ ταξιδίου τὸ δόποιον προσφέρει τὸ «Πατρίς» ἐν σχέσει μάλιστα μὲ τὰ ἄλλα ὑπερωκεάνια τῆς γραμμῆς, εἰναὶ ήδη εὑρίστατα γνωστά εἰς τὴν πεμπτήν ήπειρον. Καὶ παρὰ τὸν πρωτοφανή πόλεμον τῆς Κόνφερανς, δημιουργεῖται κλίμα ύπερ τοῦ Ἑλληνικοῦ ὑπερωκεάνιου καὶ σταθερῶς οὐδένει: ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν του κατὰ τὰ πρὸς Εὐρώπην ταξιδία του. Συγκεκριμένως, κατὰ τὸ τελευταῖον δρομολόγιον του, τὸ «Πατρίς» δὲν ἥδυνθη νὰ παραλάβῃ εἰς τὸ Πόρτ Σαΐδ ειμὴ μόνον ἐπτά ἐπιβάτας, διότι δὲν διέθετεν ἄλλας θέσεις. »<sup>9</sup> Ήτο πλήρης. Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς συστάσεως τῆς γραμμῆς τὸ Ἑλληνικὸν ὑπερωκεάνιον ἐπέστρεψεν εἰς τὴν Πειραιά με τὸν μεγάλον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν. Πέρυσι, κατὰ τὰ ταξιδία τῆς ἐπιστροφῆς, δὲν συνεκέντρωσε ποτὲ περισσότερους τῶν 250 ἐπιβατῶν. Καὶ αἱ προοπτικαὶ εἶναι καλαὶ διὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας, στε δὲ χειμῶν ἐπέρχεται εἰς τὴν Αὔστραλιαν.

Βεβαίως, διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὴν ἐπιτυχίαν αὐτὴν ὁ Οἶκος Χανδρῆ δὲν ἐστηρίχθη μόνον εἰς τὴν βαθμιαίως εὐρύνομένην καλὴν φήμην τοῦ ὑπερωκεάνιου του. Έκινηθῆ δραστηρίως πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν. Εἶχεν ἀνάγκην πολλῶν στηριγμάτων διὰ νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸν ἄγωνα τῆς Κόνφερανς καὶ κυρίως διὰ νὰ ἀποδείξῃ εἰς τοὺς ἀντιπάλους του, διὰ δὲν πρόκειται νὰ ὑποκυψήῃ εἰς παντὸς εἰδους ἑκδιασμούς. Οὕτω δι' ὠρισμένων συνδιασμῶν, ἔξεπαλισεν εἰς τὸν Ἑλληνικὸν προερχόμενον ἐπιβάτην διὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, τριήμερον ἐδῶ παραμονήν, καὶ ειναὶν εἰς τὴν ζενάγησιν, ἐν συνεχείᾳ δὲ προώθησεν μέχρι τοῦ τελικοῦ προορισμοῦ του εἰς τὴν Εὐρώπην, μὲ συνολικὸν ναῦλον τούλαχιστον ἵσσον πρὸς ἑκεῖνον δοτικὸν διὰ κατεβάλλετο εἰς τὴν περίπτωσιν συνεχοῦν ταξιδίου δι' ἑνὸς μόνον μέσου. Τὸ σύστημα αὐτὸν δικυκλούνε τὸν Αὔστραλον ἐπιβάτην νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν εὐφύα διαφοριστικὴν προπροπτὴν τοῦ Οἴκου Χανδρῆ εἰς τὴν Αὔστραλιαν, συμφώνως πρὸς τὴν δόποιαν ή «Εὐρώπη ἀρχίζει ἀπὸ τὴν 'Ἐλλάδα», δημιουργηθεῖστις οὕτω μιᾶς σοδαράς προϋποθέσεως διὰ τὴν ἀνάπτυξιν μονίμου τουριστικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν χώραν μας ἀπὸ τὴν μακρυνὴν αὐτὴν ἡπειρον.

Ἐνα δεύτερον στήριγμα εἰς τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἐδραίωσιν καὶ τὴν ἐν συνεχείᾳ ἀνάπτυξιν τῆς γραμμῆς, ἀπετέλεσεν ἡ στενὴ συνεργασία αὐτῆς μὲ τὸν μεγάλον τουριστικὸν ὀργανισμὸν «Οδερσήζ Βίζιτορς Κλάμπτο», δοτικὸν πρώτον ἐγκατεστάθη πέρυσι εἰς τὴν Αὔστραλιαν. Βάσει ὑπογραφέντος συμβολαίου, ὁ ὀργανισμὸς αὐτὸς, ἀνέλαβε νὰ πρωθῆσῃ εἰς τὴν Εὐρώπην, μέσων Ἐλλάδος, διὰ τοῦ τοῦ «Πατρίς» κατὰ τὸ 1961, 3.000 περίπου Αὔστραλον τουριστάς, 500 καθ' ἔκαστον ταξιδίον ἐπιστροφῆς, ἐνῷ συμφώνως πρὸς τὰς ὑπαρχοῦσας ἐνδείξεις, δὲ ἀριθμὸς αὐτὸς διὰ τὸ 1962 θὰ είναι κατὰ πολὺ μεγαλύτερος.

Μετὰ τὸν συνδιασμὸν τῆς τριημέρου εἰς τὴν 'Ἐλλάδα φιλοξενίας καὶ τὴν συνεργασίαν μὲ τὸ «Οδερσήζ Βίζιτορς Κλάμπτο», τρίτον σοδαρὸν στήριγμα τῆς Γραμμῆς 'Ἐλλάδος — Αὔστραλίας είναι δὲ δομογενής, δοτικὸς ἀν καὶ ὑπολογίζεται μετά τινα ἔτη νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ βοηθήσῃ ἀποτελεσματικῶς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, προσφέρει ἀμέριστον τὴν ὑποστήριξιν του ἀπὸ τοῦν, μὲ ἀληθῆ ἑθνικὸν φανατισμόν. 'Αναμένεται τὸ «Πατρίς» διὰ τὸ ταξιδίον του, ἔστω καὶ ἀν δὲν τὸν ἐξυπηρετοῦν αἱ ἡμερομηνίαι ἀναχωρήσεώς του ἐξ Αὔστραλιας.

Πάντως, καὶ ἡ καλὴ φήμη τοῦ Ἑλληνικοῦ ὑπερωκεάνιου συνέβαλεν περισσότερον ἀπ' ὅτι ἀνέμενον εἰς τὴν δημιουργίαν ἐπιβλητικοῦ ρεύματος τακτὰ τὸ ταξίδιον τῆς ἐπιστροφῆς. 'Έκ τῶν 960 ἐπιβατῶν, τοὺς δόποιους μετέφερε τὸ «Πατρίς» εἰς τὸν Πειραιά, κατὰ τὸ τελευταῖον δρομολόγιον του, οἱ 300 ήσαν ἐπιβάται τοῦ «Οδερσήζ Βίζιτορς Κλάμπτο», οἱ 300 "Ἐλλήνες δομογενεῖς καὶ ἐπαναπατριζόμενοι μετανάσται καὶ οἱ 360 ἐλεύθεροι ἐπιβάται, ἀπαντεῖς Αὔστραλοι, ἀνήκοντες κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς καλὴν κοινωνίκην τάξιν, ἐπιχειρηματίαι, ἐπιστήμονες, διανοούμενοι, δημοσιογράφοι, καλλιτέχναι. Περὶ τὸ τέλος τοῦ μακρού ταξιδίου ἐφαίνοντο γοητευμένοι ἀπὸ τὴν ζωὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, δωμίλουν δὲ ἐθουσιωδῶς διὰ τὸν πλοϊαρχὸν καὶ τὸ πλήρωμα, τῶν δόποιων ἡ προσήνεια καὶ ἡ δημοκρατικότης κυριολεκτικῶν τοὺς αἰφνιδιάσεν, ἔχοντες τὴν πείραν τῆς ψυχρᾶς συμπεριφορᾶς τοῦ προσωπικοῦ τῶν ἀγγλικῶν ὑπερωκεάνιων.

### Τὸ δεύτερον ὑπερωκεάνιον

Είναι περιττὸν νὰ τονισθῇ ἡ σπουδαιότης τῆς κατηγορίας αὐτῆς τῶν ἐπιβατῶν τοῦ «Πατρίς». 'Αποτελούν κύριον προϋπόθεσιν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν καὶ τὸν δεύτερον πλοίον τῆς ἑλληνικῆς γραμμῆς.

Πράγματι ἡ χρονοναῦλωσις δι' ἓν ἔτος τοῦ πολυτελούς γαλλικοῦ ὑπερωκεάνιου «Βρετανῆ» καὶ ἡ ἐν συνεχείᾳ ὁροφά του, ἀπὸ τὸν Οἶκον Χανδρῆ, ἀποδεικνύεται τώρα, διὰ δὲν ἀποτελεῖ τόσον ἐπικίνδυνον τόλμη, ὃσον πρᾶξιν φρονήσεως, βασιζόμενην εἰς τὴν ἀντικειμενικὴν διαπίστωσιν τῶν ἀνγκών τῆς γραμμῆς καὶ εἰς τὴν δρθνή προσποτικήν διὰ τὴν περιτέρω ἀνάπτυξιν της. 'Η παρουσία τοῦ «Βρετανῆ» εἰς τὴν γραμμήν, καθιστᾷ πλέον ἡ δριστικήν τὴν ἀπόφασιν τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, ὅπως συνεχίσῃ νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὴν ἐπικοινωνίαν μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Αὔστραλιας. 'Η Κόνφερανς θὰ ἀναγκασθῇ οὕτω νὰ ἀναθεωρήσῃ τὴν πολιτικὴν της, τῆς δόποιας ἡ κυρία ἐπιδιωξίς μέχρι τούδος ἥτο ὁ ἐκφοβισμὸς καὶ ὁ ψυχολογικὸς ἑκδιασμὸς τῶν ἀντιπάλων της.

Τὸ δεύτερον ὑπερωκεάνιον ἔξ ἄλλου, ἐπεκτείνον τὰ δρομολόγια του πέραν τοῦ Πειραιῶν μέχρι πιθανῶς τοῦ λιμένος τοῦ Σαουθάμπτον, θὰ ἔχει φαλίδιζη εἰς τὸν Αὔστραλον ἐπιβάτην καὶ τὰς ὁμάδας τῶν τουριστῶν, κατ' εὐθείαν ταξίδιον μέχρι τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Οὕτω υπολογίζεται νὰ διαφυλαχθῇ διὰ τὸ δρομολόγιον τῆς ἐπιστροφῆς, ἔνα σημαντικὸν μέρος τῶν ἐπιβατῶν, οἱ δόποιοι θὰ μεταφέρουν διὰ τῶν ἑλλη-

νικῶν πλοίων ἐξ Αὔστραλίας.

Τὸ «Βρετανῆ», τὸ ὅποιον θὰ ἀρχίσῃ τὰ δρομολόγια του τὸν προσεχῆ μήνα, θὰ ἔχῃ πλοίαρχον τὸν νῦν πλοίαρχον τοῦ «Πατρίς» κ. Ζαννή Σενιόν, εἰς τὰς προσωπικὰς ικανότητας τοῦ ὅποιον ἀποδίθεται κατὰ μεγάλον μέρος, ἡ καλὴ φήμη τὴν ὅποιον ἀπέκτησε ταχέως, ἡ νέα ἔθνική γραμμή. Εἰς τὸ «Πατρίς» θὰ ἀναλάβῃ καθηκόντα πλοιάρχου, ὁ νῦν υπαρχος κ. Λαμπρινόπουλος, μορφωμένος καὶ ικανώτατος ἀξιωματικὸς τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

### Και τὰ συμπεράσματα

'Η ἐπιπτυχία τῶν δύο ὑπερωκεάνιων μας εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ καὶ ἡ σταθεροποιημένη διηγέρεια ἐπίδοσις τοῦ Οἴκου Χανδρῆ εἰς τὴν γραμμὴν Αὔστραλίας, ἔθεσαν πλέον τὰς βάσεις διὰ τὴν εὐρεῖαν ἀνάπτυξιν ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον τοῦ κλάδου τῆς ὑπερωκεάνιου ναυτιλίας. 'Η ίδρυσις ἐρέεις νέων γραμμῶν — ἐφόσον θὰ υφίστανται αἱ δυνατότητες — ἡ πρόσκτησις καὶ ἄλλων μονάδων, ἡ καταλλήλως ἐπάνδρωσίς των ὡς καὶ ἡ κάθε πρωτοβουλία διὰ τὴν ἐξυπηρέτησην τοῦ ἐπιβατού, θὰ ἀντικρύζωνται μὲ τὴν ὑπάρχουσαν πλέον σοδαράν ἐμπειρίαν. Γνωρίζουμεν σήμερον εἰς ἐπαρκῆ βαθμὸν τί χρειάζεται διὰ τὴν ψυχολογίαν τοῦ ξένου ἐπιβατού. Εἰμεθα εἰς θέσιν νὰ ὄργανωσωμεν μίαν ἐπιχείρειαν τῶν ὑπερωκεάνιων, διαβέτομεν βαθμιαίως τοὺς περισσότερους εἰδειδικεύμενοι διὰ νὰ ὑπηρετοῦν εἰς τὴν βαθμιαίαν την περιπέτειαν της μεταφορᾶς ἐπιβατῶν. Τὸ συμπέρασμα διὲν νοιμίζομεν διὰ εἰναὶ εἰς θέσην ὑπὲρ τὸ δέον αἰσιόδοξον. 'Η έξαρτησις φιλοξενία μας ὑπὸ τοῦ «Πατρίς» μᾶς έδωσεν τὸ μέτρον τῆς συντελουμένης προσδόσου. 'Ἐγγωρίσαμεν ἔνα καλῶς ὠργανωμένον ὑπερωκεάνιον μὲ ιδικὸν τοῦ ιδιάζοντα χαρακτῆρα. Οι ξένοι τὸ ἀποκαλοῦν «εὐτυχισμένο τλοίο» — The Happy Ship. Καὶ αὐτὸ διέπηρετεν ὑπὸ τὰς πλέον ἀντιξόους συνθήκας μίαν γραμμὴν μόλις πρὸ δύλιγον συσταθεῖσαν.

M.



## MARINE CHEMICAL PRODUCTS

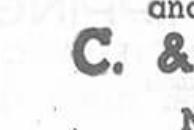
"Over twenty years of leadership"



**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

## **ΕΠΙΤΑΚΤΙΚΗ ΑΝΑΓΚΗ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟΝ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΕΝΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ**

Ούσιαστικών είναι άλιμενος ή Μεγαλόνησος.— Ποία ή κρατούσα κατάστασις είς τούς λιμένας 'Αμμοχώστου, Λεμεσού, Λάρνακος, Κηρυνείας, Πάφου.— Αὔξησις της έμπορευματικής κινήσεως.— Αἱ ἀπόφεις τῶν Ἑλλήνων εἰδικῶν.— Ἐπτὰ ἔκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας διὰ τὴν δημιουργίαν λιμενικῶν κέντρων εἰς Ἀμμόχωστον καὶ Λεμεσόν.

Η Κύπρος και μετά τὴν ἀνέξαρτησίαν τῆς παραμένει ἐν ἀπομονώσει. Δὲν μετέχουν οἱ λιμένες τῆς δόσον θὰ ἔπειτε τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῆς ἑπτακόριου περιοχῆς εἰς ἣν εὑρίσκονται. Οὐδέμια τῶν μεγάλων θαλασσίων δόδων, αἵτινες δισταυροῦνται εἰς τὴν ἀνατολικήν Μεσόγειον, καταστλίγει εἰς τὴν μεγαλόνησον. Διὰ τὴν ναυτιλίαν, τὸ πόριον και τὸν τουρισμόν, τὸ νέον κράτος εἶναι ἀνύπαρκτον και θὰ συνεχίσῃ πιθανώς νὰ είναι ἐπὶ πολλὰ ἔτη, λόγω μιᾶς θεμελιώδους ἐλλείψεως: Η Κύπρος στερεῖται συγχρονισμένων λιμένων, ὑπὸ τὴν πλέον πειραιωτισμένην ἀποφιν τοῦ συγχρονισμοῦ.

Πράγματι, διὰ μιαν νῆσον γειτνιάζουσαν μετά τριών ήπειρων και εύ-  
ρισκομένην κατέναντι μιας ἐκ τῶν σπουδαιότερών θαλασσών ἀρτηρίων  
τοῦ κόσμου, τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, είναι περίεργος η τοιαύτη συγ-  
κοινωνιακή ἀπομονώσις της, πλὴν ὅμως ὅχι και ἀδικαιολόγητος. Οι  
μέχρι πρὸ τινος κυριαρχοὶ τῆς νήσου, ἐπεδίωκαν νὰ παρεμποδίσουν τὴν  
μόνιμον και εύρυτέραν ἀναστροφὴν τῶν Κυπρίων μὲ τὴν θάλασσαν.  
'Απόδειξις τούτου είναι ή ἔλλειψις λιμένων ἀφ' ἐνὸς και ή ἔλλειψις οἰσ-  
θῆποτε μορφῆς ἔγχωριου ναυτιλίας ἀφ' ἐτέρου. Βοηθούντς και τῆς  
εὐφορίας τῶν ἔδαφων της, ή Κύπρου, παρέμεινε γεωργική χώρα μὲ  
μετρίων οικονομικῶν ὑπόστασιν, ήτις συνέτεινεν εἰς τὴν μεγαλύτερά  
ἔξαρτοσιν της ἐπὶ τῆς Μεγ. Βρετανίας.

Σήμερον καὶ μετὰ τὴν ἀνέρεπτοποίησίν της, ἡ Μεγαλόνησος αἰσθάνεται τὸ πρῶτον, τὸν ἀντίκτυπον ἐκ τῆς μακροχρονίου ἀπομονώσεως της ἀπὸ τὸν ζωτικὸν θαλάσσιον χώρων ποὺ τὴν περιθάλλει. Ἀντελήθη δὲ, δὲν δύναται νὰ ίδῃ τουριστικὴν κίνησιν ἀξιόλογον καὶ οὐ δύναται νὰ ἐπιτύχῃ χαμηλὸν κόστος εἰς τὴν διακίνησην τοῦ ἐμπορίου της, ἀν δὲν ἀνοίξῃ τάς πύλας της πρὸς τὴν θάλασσαν, ὃν δὲν ἀποκτήσῃ στοιχειωδῶς ἔστω συγχρονισμένους λιμένας.

Εις ἐμπειριστατωμένην ἔκθεσίν του ὁ πλοίαρχος λιμενικός κ. Ν. Σταμπολής, διτὶς παρέμεινεν εἰς τὴν Κύπρον ἐπὶ τι διάστημα ως τεχνικός σύμβουλος τῆς κυβερνήσεως τοῦ Ἀρχιεπισκόπου Μακαρίου, παρέχει μίαν ἀδρὰν ἐντύπωσιν τῆς παρούσης καταστάσεως τῶν κυπρακῶν λιμένων, προσέτι δὲ ὑποδεικνύει τὰ ἀναγκαῖα μέτρα διὰ τὴν ἀσθιοργάνωσίν των. Ἐπὶ τοῦ ιδίου θέματος δέον νὰ σημειωθῇ, διτὶς ἡ σχολήθητ καὶ ὁ καθηγητής τοῦ Πολυτεχνείου, λιμενολόγος κ. Πίππας. Εἰς αὐτὸν ἀνέτεθή ἡ τεχνική μελέτη τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῶν κυπρακῶν λιμένων.

Ίστοις, δημως, στοιχεία τινά έκ της έκθέσεως Σταμπολή, ώς πρός τὴν υφίσταμένην σήμερον κατάστασιν εἰς τοὺς λιμένας τῆς νήσου. Εἶναι λίγια κατατοπιστικά καὶ ἐνδιαφέροντα:

Φορτοεκφόρτωσεις έμπορευμάτων και άποεπιβίδασεις έπιβατών διενεργούνται σήμερον είς τὴν Κύπρον, εἰς τὰ ἔχη σημεῖα τῶν ἀκτῶν τῆς — διότι ταῦτα δὲν δύνανται νὰ χαρακτηρισθῶν ἄπαντα ὡς λιμένες — εἰς Ἀμμόχωστον, Λεμεσόν, Λάρνακα, Καραβοστάσι, Κηρύνειαν και Πάφον.

“Η Αμμόχωστος, ὁ κυριώτερος λιμὴν τῆς Κύπρου, εὑρίσκεται εἰς πρωτόγονον κατάστασιν, συγκρινόμενος μὲν ἄλλους λιμένας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Εις τούς λιμενάς αὐτόν, διά τούς διακινεῖται ὁ κύριος ὅγκος τῶν γενικῶν ἐμπορευμάτων τῆς νήσου, ἔχει κατασκευασθῆ μικρὸς κυματοθραύστης, κρηπιδώματα συνολικοῦ μήκους 600 περίπου μέτρων μὲ βάθος 6 — 8 μέτρων καὶ μία ἔξιλινος προβλής μήκους 100 μ. Ὑπὸ την τεχνικὴν αὐτὴν διάρθρωσιν, ὁ πρώτος λιμὴν τῆς Κύπρου, δύναται νὰ ἔχει υπερτήση πέντε ἐνδεχομένως φορτηγὰ πλοῖα, μέσης χωρητικότερος.

Τότε,  
“Η Λεμεσός, είς τὴν νοτίαν πλευράν τῆς Κύπρου, εἶναι κυρίως ἐπιβατηγὸς λιμένι, παρὰ τὸ χαμηλὸν ποσοστὸν φυσικῆς προστασίας, τὸ ὅποιον ἐμφανίζει. Ἐκτεθειμένος είς τοὺς νοτίους καὶ νοτιοανατολικοὺς ἀνέμους, δὲν παρέχει τὴν δυνατότητα παραδολῆς τῶν πλοίων, ἀτινα  
ἀποεπιβίσαντον τοὺς ἐπιβάτας διὰ μικρῶν μηχανοκινήτων μέσων, πα-  
ραμένοντα ἐπ’ ἀγύκρα. Ἐξαποκύνεται, ὅτι ἡ ἀποεπιβίσασις ἔχει ἑνὸς  
σκάφους πραγματοποιεῖται καιροῦ ἐπιτρέποντος.

Είτε τὸν λιμένα αὐτόν, ὅστις ἐμφανίζει καὶ ἔξαγωγικὴν δραστηριότητα ὠρισμένων βασικῶν προϊόντων τῆς Κύπρου (οῖνων, μεταλλευμάτων), αἱ φορτοεκφορτώσεις διενεργούνται μόνον διὰ φορτηγίδων.

Ο Λάρναξ, ἀπότελει λιμένα φορτοεκφορτώσεων ὑγρῶν καυσίμων. Εὐρισκόμενος καὶ αὐτὸς εἰς τὴν νοτίαν ἀκτὴν τῆς Κύπρου, εἶναι ἐκτεθειμένος εἰς τοὺς νοτίους καὶ δυτικούς ἄνεμους, μὲ ἀπότελεσμα αἱ φορτοεκφορτώσεις νὰ διενεργοῦνται μόνον ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν καλῶν καιροῦ καὶ συνθηκῶν. Τὰ καταπέντα εἰς τὸν Λάρνακα δεξαμενόπλοια διὰ έναφοδιάζουν τὰς ἑκεὶ εὐρισκομένας ἔγκαταστάσεις καὶ ἀποθήκας τῶν ἔταιριών πετρέλαιου, παραμένουν ἐπ' ἀγκύρᾳ, προσδενόμενα ἐπὶ πλωτῶν σημαντήρων.

Τότε Καραβοστάσι, παρὰ τὴν βορείαν πλευράν τῆς Κύπρου ἀποτελεῖ τὸ κέντρον φορτώσεως τοῦ κυπριακοῦ σιδηροπυρίτου καὶ τοῦ χαλκοῦ. Είναι ἐκτενιμένον εἰς τοὺς βορείους καὶ δυτικούς ἀνέμους, διαθέτει δὲ δύο προβλήτας, διὰ τῶν ὅποιων τῇ βοσθείᾳ καὶ φορτηγίδων, διενεγγούντας αἱ φορτώσεις.

‘Η Κηρύνεια τέλος καὶ ἡ Πάφος, εἶναι μικροί λιμενίσκοι εἰς τὴν βορείον καὶ δυτικήν ἀκτὴν τῆς Κύπρου, οἵτινες παρέχουν καταφύγιον εἰς τὰ μικρὰ σκάφη, τὰ πετρελαιοκίνητα καὶ τὰ ιστιοφόρα καὶ εἰς

τὰς περιπτώσεις κατά τὰς ὅποιας ἡ κρατούσα κακοκαρία δὲν είναι μεγάλη.

Αύτό, κατά μιαν πολὺ γενικήν περιγραφήν, είναι τό συστήμα των λιμένων της Κύπρου. 'Αποτελεῖ μάλλον σειρά φυσικών δρυμών και ολιγάτερων τεχνικώς διαμορφωμένας και έξωπλισμένας βάσεις διά την υπόδοχήν και την έξυπηρέτησιν των φορτηγών και έπιβατηγών πλοίων. Παρά ταύτα, ή λιμενική κίνησις της Κύπρου, έμφανιζε άλματώδη αύξησην, συγκρινούμενη με έκεινη του 1938. 'Ιδού οι σχετικοί άριθμοί της κινήσεως των λιμένων 'Αμμοχώστου, Λεμεσού και Λάρνακος:

1938

1960

Λιμένες	Φορτώσεις εις τόνους	'Εκφ.σεις εις τόνους	Φορτώσεις εις τόνους	'Εκφ.σεις εις τόνους
'Αμποχώστου .....	40.848	71.600	182.240	287.942
Λεμεσού .....	46.271	28.612	59.269	102.574
Λάρνακος .....	19.071	96.863	5.852	237.518

Γενικώς ή έμπορευματική κίνησις είς δόλους τούς κυπριακούς λιμένας περιλαμβανομένων και τῶν φορτίων υγράν καυσίμων ώς και τῶν ἔξαρχέντων σιδηρομεταλλευμάτων και ἄλλων ὄρυκτών, ἀνῆλθεν τὸ μὲν 1938 εἰς 897.568 τ., τὸ δὲ 1960 εἰς 2.269.054 τ. Ἐπιστραντίανειται δηλαδή, τόσον εἰς τὰ ἀνάντικά στοιχεῖα τῆς κινήσεως τῶν τριῶν λιμένων, ὥστε και εἰς τὰ συνοικικά δόλων τῶν λιμένων τῆς Κύπρου, τριπλασιασμός περίπου τῆς έμπορευματικῆς κινήσεως. Ἡ ἀξία τῶν εἰσαχθέντων εἰς τὴν νῆσον ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ 1960, ἀνῆλθεν εἰς 39.175.000 λιρῶν Ἀγγλίας και τῶν ἔξαρχέντων εἰς 19.146.000 λιρῶν Ἀγγλίας.

“Η ναυτιλιακή κίνησις έχει άλλου των λιμένων της υπήρξει έμφασίζει τά εξής στοιχεία: Τα καταπλεύσαντα πλοῖα κατά τό 1960 άνηλθον είς 1951 σωλαΐκης χωρητικότητος 3.783.549 κόρων και τά αποτελεύσαντα το 1972 χωρητικότητος 3.817.105 κόρων. Πρώτη είς την κίνησιν αύτην ήλθε η βρετανική σημαία, με 352 πλοία 871.432 κόρων, δευτέρα ή ιταλική με 320 πλοία 605.654 κόρων και τρίτη η έλληνική με 284 πλοία 298.907 κόρων.

Τέλος, ή επιβατική κίνησις των κυπριακών λιμένων έμφανιζει τους έξι αριθμούς:

Αφιχθέντες κατά τὸ 1960 ἐπιβάται 16.967 καὶ ἀναχωρήσαντες 25.086. Κατά τὸ 1952 ἡ ἐπιβατική κίνησις τῶν λιμένων τῆς Κύπρου περιελάμβανε 16.686 ἀφιχθέντας ἐπιβάτας καὶ 19.339 ἀναχωρήσαντας. Συμπέρασμα: Δὲν ἐσήμειώθη σοδαρά τις αὔξεση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀπό τοῦ θαλάσσης ἀφικινουμένων καὶ ἀναχωρούντων ἐπιβατῶν εἰς τὴν νῆστον διά πλοιών ἐντὸς μιᾶς ὁκταετίας. Ἀντιθέτως ὑπερεδιπλασιάσθη ὁ ἀριθμὸς τῶν διακινουμένων ἐπιβατῶν κατά τὸ αὐτὸ διάστημα, διὰ τοῦ ἀεροπορικοῦ μέσου. Οὕτω κατά τὸ 1960 ἀφιχθέσαν δέροπορικῶς 46.459 καὶ ἀνεχώρησαν 46.451 ἐπιβάται, ἐνῷ κατά τὸ 1952 εἶχον ἀφιχθῆ 19.694, καὶ εἶγον ἀνανωποῖει 19.422 ἐπιβάται.

19.694 και είχον αναχωρήσει 19.422 επιβάτες.

Έκ της μεγάλης αύτής διαφροής ήτης έπιβατικής κινήσεως της Κύπρου πρός τὸ ἀεροπορικὸν μέσον, καταφαίνεται πλήρως η σοθερὰ Ὀλλεψις οἰασδῆποτε λιμενικῆς διευκολύνσεως. Αναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ὅτι δὲν ἀποτελεῖ σπανίαν περίπτωσιν λόγω τῆς κακοκαρίας, νά καθίσταται ἀδύνατος ή ἀποδίσαταις ἔπιβατών εἰς τὸν λιμένα τῆς Λεμεσού καὶ οἱ ἐπιβάται νά γέπιστρέφουν ἐκ τοῦ λιμένος τῆς ἔπιβιάσεως των εἰς τὸ πλοῖον.

‘Ιδού τώρα και αι κύριαι προτάσεις της έκθεσεως Σταμπολή, διά τῶν ἀναπτυγκόρτων τῶν λιμένων τῆς Κύπρου:

«Κατά την γνώμη μας συμπίπτουσαν σα αύτήν των τεχνικών, είναι άναγκη, όπως ή δόλη προσπάθεια συγκεντρωθῆ κατ' άρχην είς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ λιμένος Ἀρμοκώστου καὶ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν δημιουργίαν λιμένος ἐν Λειψαῖ συμφόνως πόδες τὰς ὑπαρχούσας μελέτας.

Τό ίψος τών αναγνωρίζεται εις 2.500.000 λίρας διά τήν 'Αμμόχωστον και εις 4.500.000 λίρας διά τήν Λεμεσόν. Ή έξειρεσις και διάθεσις τοιούτων κεφαλαίων δὲν είναι εύχερης βεβαίως. 'Αλλ' οὔτε και δίκαιοι είναι όλοι ληπτού τό οικονομικόν τούτο βάρος νὰ έπιπτεσθη ἐπὶ τῆς παρασύντης γενεᾶς τῆς Κύπρου.

Εξ αλλού, δέν είναι λογικόν, καθ' ήμάς, καὶ οίκονομικῶς συμφέρον, νά αναμιγνύεται τὸ κράτος ἀπ' εὐθείας εἰς τὴν οίκονομικὴν ὄργανωσιν καὶ ἐκμετάλευσιν τῶν λιμένων. Τὸ Κράτος θὰ ήδυνατο ἀπλῶς καὶ μόνον νά βοηθήση.

νών λειτουργίας και συντηρησεώς των λιμενών τουτού.

'Εν κατακλειδί ύπογραφμίζεται ή ανάγκη της κατ' απόλυτον προτεραιότητα έπιπλουσεως τού θέματος κατασκευής και οίκονομικής δργανόσεως τών λιμενών της Κύπρου. Τὸ θέμα τούτο ἔχει ἀμεσον σχέσιν μὲ τὴν ἔξασφάλισιν τοῦ ἀνεφοδιασμοῦ τῆς νήσου, τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἔξαγωγών αὐτῆς, τὴν ἐπικοινωνίαν αὐτῆς ἀπό θαλάσσης, τὴν ἑξέλιξιν τοῦ τουρισμοῦ της και τέλος, μὲ τὴν δημιουργίαν Ἐθνικῆς Ναυτιλίας, ἀπό τὴν ὁποίαν τόσα ἀγαθά ἀποτελέσματα ἀναμένονται νὰ προκύψουν.

# **N. J. GOULANDRIS LTD.,**

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

**L O N D O N E.C. 3**

CABLE ADDRESS: **LANFALL - LONDON**

TEL. ROYAL 7431

# **UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,**

660 MADISON AVENUE

**NEW YORK 21, N.Y.**

CABLE ADDRESS: **OKEANIS - NEW YORK**

TEL. TEMPLETON 8-6900

# **ANDRIAKI SHIPPING COMPANY**

2, II MERARCHIAS STREET

**PIRAEUS**

CABLE ADDRESS: **ADRIAD - PIRAEUS**

TEL. 475-284

## ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΕΤΑΙ Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

## Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

## ΕΛΠΙΔΕΣ ΙΣΩΡΡΟΠΟΥ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΤΟ 1963

Είς τελευταίαν μελέτην του τό Ούεστινφορμ, προβαίνει είς εύρειαν έπισκοπήσιν τών μεταβολών, αιτίνες έσημειώθησαν είς τὸν παγκόσμιον έμπορικον στόλον κατά τὰ τελευταία ἔτη καὶ διατυπώνει προβλέψεις διὰ τὰς μελλοντικὰς αὐτοῦ ἔξελιξεις. Περισσότερον ἀναλυτικὴ είναι ἡ ἔξετασις τοῦ στόλου τῶν τράμπων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων.

## ΤΟ ΣΥΝΟΛΟΝ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΤΟΝΝΑΖ

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960 ἡ δύναμις τοῦ παγκόσμιου έμπορικοῦ στόλου περιελάμβανε σκάφη (τῶν 1.000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἕκαστον) συνολικῆς χωρητικότητος 121.700.000 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 80 ἑκατομμύρια τόννων (ἥτοι τὰ 64%) ἀνεφέρυτο εἰς φορτηγὰ ἔχοντα φορτίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 42 ἑκατ. τ. γκρός (ἥτοι τὰ 34%) εἰς δεξαμενόπλοια. Ο στόλος ἐσημειώσεων ἀπό τοῦ 1955 καὶ ἐπεῦθεν ἕξησιν 28.8 ἑκατομμύρια τ. γκρός (ἥτοι 31%), ἐκ τῆς ὅποιας τὰ 15 ἑκατ. τ. γκρός ἀνεφέροντο εἰς δεξαμενόπλοια. Μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1955 καὶ 1958 προστίθεντο κατ' ἔτος εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον 8.5 ἑκατομμύρια τ. γκρός, ὡς ἔγγιστα, ἔναντι αὐξήσεως 4.5 ἑκατ. τ. γκρός, τοῦ ἔτους 1955. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς αὐτῆς χρονικῆς περιόδου ἡ διαγραφεῖσα χωρητικότης ἥτοι σχετικῶς μικρά, ὅπερ σημαίνει ὅτι — ἀντιστοίχως — αἱ προσθήκαι εἰς τὸν στόλον ἥσαν μεγάλαι, ἐμφανίσασι κατὰ τὸ 1958 μίαν καθαράν διαφοράν ἐπὶ πλέον ἑξ 7.5 ἑκατομμύρια τ. γκρός. Ποιά τις μεταβολή, ἐσημειώθη κατὰ τὸ 1959. Αἱ παραδόσεις ἐκ τῶν ναυπηγείων ἥρχισαν νὰ ἐμφανίζουν ἐλαφράν ὑποχώρησιν, ἐνῷ πολλὰ σκάφη, πωληθέντα πρὸς διάλυσιν διεγράφοντο ἀπό τὴν δύναμιν τοῦ στόλου. Οἱ δύο οὖτοι παράγοντες ἐμείωσαν τὰς καθαρὰς προσθήκας, κατὰ 2 ἑκατ. τ. γκρός, εἰς 5.3 ἑκατομμύρια τ. γκρός καὶ περιπτέρων κατὰ τὸ 1960 εἰς 4 ἑκατομμύρια τόννων γκρός. Τὸ σύνολον τῶν παραδόσεων νεοτεύκτων τάνκερος ἔδινεν αὐξανόμενον καὶ κατὰ τὸ 1959. Ἡ Ἑλλειψις ὅμως νέων παραγγελιῶν κατὰ τὰ τελευταῖα τρία ἔτη ἥρχισε νὰ ἐμφανίζῃ τὰ ἀποτελέσματά της. Οὕτω οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ τοῦ 1960 ἥσαν κατώτεροι τῶν τοῦ 1959. Ἀπὸ τοῦ 1958 ἐπίσης ἥρχισε καμπτομένη ἡ παραδόσις νεοτεύκτων τράμπων.

## ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΣΤΟΛΟΝ

Εἰς τὸν κατώτερων πίνακα εἰκονίζονται αἱ κρατούσαι τάσεις, βάσει τῶν ὅποιων γίνονται καὶ προβλέψεις διὰ τὰ δύο προσεχῆ ἔτη. (Αἱ χωρικότητες νοοῦνται εἰς 1000άδας τόννων γκρός).

## ΣΤΟΛΟΣ

εἰς τέλος

τοῦ ἔτους

ΕΤΗ	Προσθήκαι	Διαγραφαὶ	Καθ. αὐξησ.	
1957 .....	+ 7.454	— 345	+ 7.109	104.770
1958 .....	+ 8.469	— 925	+ 7.544	112.314
1959 .....	+ 8.412	— 3.086	+ 5.326	117.640
1960 .....	+ 8.100	— 4.000	+ 4.100	121.740
1961 .....	+ 8.000	— 3.600	+ 4.400	126.140
1962 .....	+ 8.100	— 2.700	+ 5.400	131.540

Ἡ βραχεῖα πρὸς ὑποχώρησιν τάσις τοῦ στόλου δὲν ἀνέμεντο νὰ διαρκέσῃ, νέαι δὲ καθαρὰὶ προσθῆκαι θὰ αὐξήσουν τὸν δύκον αὐτοῦ κατὰ τὸ 1961. Αἱ παραδόσεις ἐκ τῶν ναυπηγείων ὑπολογίζονται νὰ διατηρηθῶν εἰς τὰ 8.000.000 τ. γκρός ἑταῖρως.

## Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΩΝ

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ: Τὰ τελευταῖα τέσσαρα ἔτη δὲν ὑπῆρχαν εύτυχη διὰ τοὺς πλοιοκτήτας τράμπων. Οἱ νῦνοι, ἀπὸ τοῦ σημειωθέντος ὑψοῦς τῶν κατὰ τὸ 1957, κατέρρευσαν κυριολεκτικῶς καὶ μόλις περὶ τὰ τέλη τοῦ 1960 ἀνέλασαν κάπως, ὥστε νὰ δικαιολογήσαι μικρά τις αἰσιόδοξια. Ἐν τούτοις, παρὰ τοὺς πενιχρούς ναύλους καὶ τὸν δύκον τῆς παραπλισθείσης χωρητικότητος, ὁ στόλος τῶν τράμπων εἶναι ἥδη κατὰ 25% μεγαλύτερος, ἔναντι τοῦ 1956, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὸν κατώτερων πίνακα. (Οἱ ἀριθμοὶ εἰς 1000άδας τόνων δ.ω.):

ΕΤΗ	Πωλήσεις,		Καθαρὰ	Στόλος
	Παραδόσεις	διαλύσεις,		
1956 .....	metatropai	ἀπώλειαι	Μεταφορᾶ	εἰς τέλος
1957 ....	+ 2.426	— 159	+ 319	+ 2.586
1958 ....	+ 2.239	— 753	+ 206	+ 1.692
1959 ....	+ 1.741	— 1.407	— 208	+ 126
1960 ....	+ 1.299	— 723	+ 161	+ 737
				20.506
				23.092
				24.784
				24.910
				25.647

Ὄς ἐμφαίνεται ἐκ τοῦ πίνακος, ἡ αὐξησης αὐτῇ δὲν παρουσιάζει δύμαλη κατανομὴν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ὑπὸ ἀνασκόπησιν περιόδου. Τὸ 1959, λόγου χάριν, ἐφαίνετο ὅτι ὁ στόλος θὰ ἐνεφάνιζε μείωσιν, λόγῳ τῶν διλγωτέρων παραδόσεων καὶ τῆς αὐξήσεως τῶν πωλήσεων πρὸς διάλυσιν. Ἡ σημειεύσθαι δύμας ἀπὸ τὸν φθινόπωρον τοῦ 1959 κίνησις πρὸς βελτίωσιν τῶν ναύλων προεκάλεσεν αἰσιόδοξιαν, ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ὅποιας ἔξεδηλωθή μείωσις τῶν πωλήσεων πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ 1960 εἰς τὸ ἡμισύ (ἐπανήλθον αὐταὶ εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ 1958), μὲ ἀποτελεσμα, τὴν ἀντίστοιχην αὐξησην εἰς τὸ σύνολον τοῦ στόλου. Ἰσως, ἡ τόνωσις τῆς ἐμπιστοσύνης, ποὺ ἐσημειώθη κατὰ τὰ τέλη τοῦ 1959, νὰ ἀπεδείχθῃ ὡς ἀποτέλεσσα κώλυμα, μᾶλλον, παρὰ εὔνοιαν διὰ τὴν πρόσδον τῶν διαλύσεων καὶ ἐνθάρρυνσιν διὰ νέας παραγγε-

λίας, αἱ ὅποιαι θὰ σημάνουν ραγδαίαν, ἵσως, αὐξησιν τοῦ στόλου, εἰς τὸ ἐπίπεδον λ.χ. τοῦ 1958.

## ΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΑΙ

Τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1960 ἥσαν ἀναγεγραμμέναι εἰς τὰ βιβλία τῶν ναυπηγῶν παραγγελίαι διὰ σκάφη 4.780.000 τόννων δ.ω., μὲ σημαντικὴν αὔξησιν, ἔναντι τοῦ τέλους τοῦ 1959, ὅπει αἱ παραγγελίαι ἀνήρχοντο εἰς 4.063.000 τ. δ.ω. Τοῦτο ὀφείλετο, πρωτίστως, εἰς τὸ χαμηλότερον ποσοστὸν τῶν πραγματοποιηθεισῶν παραδόσεων. τοῦ συνόλου τούτων ἀνέλθοντο — μὲ πτώσιν 450.000 τ. — εἰς 1.100.000 τόννων δ.ω. Ἐε τῆς ἀναλύσεως τῶν ἡμερομηνῶν προκύπτει, ὅπει τὸ 1961 ἔχει προγραμματισθῆ ἡ παραδόσιος σκαφῶν 2.5 ἑκατομμυρίων τόνων. Τὸ ποσόν αὐτὸν βεβαίως ἔχει καθ' ὑπερβολὴν ὑπολογισθῆ. Φαίνεται μᾶλλον πιθανόν ὅπει αἱ προσθήκαι εἰς τὸν παραδόσιον πόλον τοῦ 1961 πρέπει νὰ ἀναμένεται διὰ τὸ τρέχον ἔτος προσθήκη μεγαλύτερη τῶν 2.000.000 τόνων δ.ω.

Διαρκούντος τοῦ 1960, δὲ δύκος τῶν νέων παραγγελιῶν τράμπων ηὗθη, κατ' αἵσιομειώνων βαθμόν, εἰς 1/4 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι ½ ἑκατομμυρίου τόνων τοῦ προηγουμένου ἔτους. Μὲ δείκτην ναυλαγράς κινούμενον βραδέως πρὸς τὴν βελτίωσιν πρέπει νὰ ἀναμένεται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος περαιτέρω αὐξησης, τούλαχιστον μέχρι 1½ ἑκατ. τόνων, ἵσως δὲ καὶ μέρις των 2 ἑκατομμυρίων τόνων. "Ἄν δὲ αἱ παραγγελίαι φθάσουν ἄνω τοῦ 1(3)4 ἑκατ. τόνων, τότε τὰ βιβλία τῶν ναυπηγῶν θὰ ἔχουν διογκωθῆ ἐργασίαν, παρὰ τὸ ὑπολογιζόμενον ὑψηλότερον ἐπίπεδον παραδόσεων.

Δεδομένου, διὰ τὸν διάρκειαν τῶν τεσσάρων τελευταίων ἔτων αἱ κατὰ μέσον δροῦν διαγραφαὶ τράμπων, λόγω ἀπωλειῶν ἐκ πάσης φύσεως βαθασσίων ἀτυχημάτων, ἀνήλθον εἰς 100.000 τόνων δ.ω. ἐπησίως. Οὐδεὶς υφίσταται λόγος νὰ ἀναμένεται οἰσιδήποτε μεγάλη μεταβολὴ τοῦ ποσού τούτου κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη.

Τὰ διαγραφέντα ἀπὸ τὸν στόλον σκάφη, λόγω πωλήσεως πρὸς διά-

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

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ της

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

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΩΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 · ΠΕΙΡΑΙΕΣ

λυσιν, ποικίλλους κατ' ἀριθμὸν ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος. 'Ο μᾶλλον σημαντικός ἐν τούτῳ ρυθμιστικὸς παράγων ἕγκειται εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν τιμῶν ἡ — ἀκριβέστερον — εἰς ποιὸν ἐπίπεδον πιστεύουν οἱ πλοιοκτῆται, ὅτι θὰ φέσουν αἱ τιμαὶ εἰς τὸ μέλλον. Δυστυχῶς, οἱ πλοιοκτῆται ἐκδηλώνουν τάσιν γὰρ διατηροῦν τὰ πλοῖα τῶν καὶ μετὰ μακρὰν ἀκόμη περίοδον πενιχρῶν ἑσόδων, μὲν τὴν ἐλπίδα ὅτι, κάποτε οἱ ναύλοι θὰ ἀνατιμηθοῦν. Καὶ — σπως ουνέδη κατὰ τὸ 1959 — ὅταν ἀκριβῶς ἀντιμετωπίζεται τὸ ἀναπόθευκτον καὶ μεγαλύτερος ἀριθμὸς σκαφῶν ἀρχίει τὸ τελευταῖον του ταξίδιον πρὸς τὰ ἔργοστάσιο τῶν διαλυτῶν, τότε καὶ ἀρχίει νὰ σημειούται ἡ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἀναμενομένη στροφὴ τῶν ναύλων πρὸς τὰ ἄνω. Τὸ ἀποτέλεσμα θὰ είναι — ὡς συνέδη πέρυσι — νὰ ὑποχωρήσουν ἀποτόμως αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν.

Τὸ γενικὸν ἐπίπεδον τῶν ναύλων κατὰ τὰ ἔτη 1961 καὶ 1962 ἀναμένεται νὰ είναι ὑψηλότερον, ἔναντι τοῦ 1960, οὐχὶ ὅμως καὶ τόσον ὑψηλόν, ὥστε νὰ δικαιολογῇ τὴν ἐπάνοδον ἐτοῦ παροπλισμοῦ εἰς τὴν ὑπερεσίαν τῶν παρθέλκων καὶ μὴ ἀποδοτικῶν σκαφῶν. Αἱ τιμαὶ πρέπει νὰ παρέχουν σημεῖα, ὅτι θὰ είναι σημαντικῶς καλύτεραι, σπως ἀποζημιώσουν τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὰς βαρείας δαπάνας τῶν πρὸς ἐπαναφορὰν τῶν παλαιῶν σκαφῶν τῶν εἰς τὴν ἑνεργειαν.

Ο ἔτερος σημαντικός, ἀλλὰ καὶ ἐλκυστικὸς παράγων, δῆστις ἐπιδρᾷ ἐπὶ τῶν πωλήσεων πρὸς διάλυσιν, ἀναφέρεται εἰς τὸν δύγον τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος. Τὴν 1ην Μαρτίου 1961 ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ διὸ οἰκονομικούς καὶ τεχνικούς λόγους, 176 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.699.000 τόνων d.w. Ἐξ συτῶν 3% μόνον ἡσαν μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως. "Ἄν δεχθῶμεν, ὡς βασικὴν ἀργούμσαν χωρητικότητα, ἔν σύνολον 300.000 τόνων, διὰ σκάφη ὑπὸ ἐπισκευὴν κλπ., ἀπομένει διὰ μεταφορᾶς ἡ πρὸς διάλυσιν μία διαθέσιμος χωρητικότητα 1.400.000 τόνων d.w. Δεδομένου ἐπίσης, ὅτι σκάφη τιὰ πωλοῦνται πρὸς διάλυσιν, κατ' εὐθεῖαν ἐκ τῆς ἑνεργοῦ ὑπερεσίας τῶν, τὰ ἐτῶν ἀργούντων πωλούμενα εἰναι κάπως ὀλιγώτερα τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ διάλυσεων. Ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἐπίπεδου πωλήσεων τοῦ ἔτους 1960, τὸ σύνολον τοῦ 1961 θὰ πρέπει νὰ είναι 600.000 τόνων d.w., ἐκ τῶν ὅποιων 400.000 τ. θὰ προέρχωνται ἀπὸ τὰ παρωπλισμένα καὶ 200.000 τ. ἀπὸ τὰ ἐνεργείᾳ. Εἰς τὰς διαγραφὰς ταύτας πρέπει νὰ προστεθοῦν καὶ 100.000 τ. d.w. ἀπὸ ἀπώλειας ἐκ θαλασσῶν ἀτυχημάτων. Τὸ 1962, τὰ παρωπλισμένα σκάφη θὰ είναι ὀλιγώτερα

καὶ ἴσως μόνον 250.000 τόνων d.w. Θὰ πωληθοῦν πρὸς διάλυσιν, σὺν 200.000 τ. ἐκ τῆς ἑνεργοῦ ὑπερεσίας καὶ 100.000 τ. ἐξ ἀπώλειῶν.

#### ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Κάθε ἔρευνα ἐπὶ τοῦ στόλου τῶν τράμπτης πρέπει νὰ περιλαμβάνῃ ἔξετασιν τῆς ἐπιδράσεως τῶν μεταφορῶν πλοίων διὰ τράμπτης ἡ διά λά-  
ίνερς. Σκάφη τράμπτης μεταφέρονται ἐκτὸς τοῦ στόλου, ἀν πωληθοῦν εἰς ἑταῖρις τακτικῶν γραμμῶν ἡ ἀποδειχθῆ ἐκ τῆς μελέτης τῶν κινήσεών των καὶ ἐπαρομοίων πληροφοριῶν, δῆτα ὑπερχεώθησαν νὰ στραφοῦν εἰς μεταφορὰς μὴ ὑπαγομένας εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τῶν τράμπτης. Σκάφη ἔξ αλλού μεταφέρονται εἰς τὸν στόλον τῶν τράμπτης, δῆτα ἀποκαλύπτεται ἀπὸ τὰς κινήσεις καὶ τὰς ναυλώσεις τῶν ἡ ἔκ μεταβολῆς τῆς πλοιοκτησίας των, ὅτι δέοντος ἦν νὰ θεωρῶνται ὡς «τράμπτης».

Ἐν κατακλειδὶ τῆς ἔξετάσεως τῶν δύο αὐτῶν πλευρῶν ἀποδεικνύεται, ὅτι περισσότερα σκάφη μεταφέρονται εἰς τὸν στόλον, παρὸ δῆσα ἔξερχονται τῶν τάξεων του. Εἰς ἐτῶν λόγων τοῦ γεγονότος τούτου ἕγκειται εἰς τὸ δῆστις σκάφη ναυπηγηθέντα διὰ μεταφορᾶς ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν, πωλοῦνται κατόπιν ὡς τράμπτης, δῆτα ἡ ἀπώλεια τῆς ἀποδοτικότητος τῶν τὰς κατέστησεν δολιγώτερον κατάλληλας διὰ τακτικῶν γραμμῶν. Ἀποτέλεσμα τούτου ἦτο, ὅτι κατά τὰ τελευταῖα τέσσαρα ἔτη προσετέθησαν εἰς τὸν στόλον τῶν τράμπτης σκάφη τακτικῶν γραμμῶν, κατὰ μέσον ὅρου, 120.000 τόνων d.w. ἐπησίως. Αἱ ἀντίστοιχοι καθαραὶ προσθῆκαν διὰ τὸ 1961 ὑπελογίζοντο, παρὰ τοῦ Γραφείου Οὔστινφορ, εἰς 150.000 τ. καὶ διὰ τὸ 1962 εἰς 130.000 τόνων d.w.

#### Ο ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΤΩΝ

Λαμβανομένων ὑπὸ δψιν τῶν δσσων ἀνωτέρω ἔγενοντο προβλέψεων, καταλήγονται εἰς τὰς κάπωθι μεταβολάς, αἵτινες — βεβαίως — μέχρι τῆς πραγματοποίησεως των, ἐνέχουν θεωρητικὴν σημασίαν. (Οἱ ἀριθμοὶ νοοῦνται καὶ ἐπὶ προκειμένῳ εἰς 1000άδας τόνων d.w.):

	Παραδόσεις καὶ ΕΤΗ μετατροπαὶ	Διαλ. καὶ ἀπώλειαι	Καθαρὰ μεταφορὰ	Καθαρὰ μεταβολὴ	Στόλος εἰς τέλος
1960	1.299	— 723	+ 161	+ 737	25.650
1961	+ 2.000	— 700	+ 150	+ 1.450	27.100
1962	+ 2.200	— 550	+ 130	+ 1.780	28.880

#### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Μεταβολαὶ: 'Η ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότης δεξαμενοπλοΐ-

## "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 Socrates Theoktistou and  
Panos Kitras in Cristobal and José Chirino in Balboa  
"POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS,,

TAGAROPULOS, S. A.

BOX 443 COLON  
TELEPHONES DAY 1000  
NIGHT 1003

TAGAROPULOS, S.A.  
PANAMA CITY

P.O.BOX 4583 TELEPHONE 3/0025 TO 3/0029  
INCLUSIVE

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S. A.

BOX 277  
TELEPHONE 1315

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

ων ύπηρξε τόσον έκτεταμένη, ώστε η ραγδαία αύξησις του στόλου, ήτις όπετελεσε τὸ χαρακτηριστικὸν γνώρισμα τῶν πέντε τελευταίων ἑταῖων, μόλις τώρα ἐμφανίζει σημεία ὑφέσεως. Τὸ 1960, αἱ παραδόσεις ήσαν πολὺ κατώτεραι ἀπὸ τὰς ἀντιστοίχους τοῦ 1959. 'Η παράλληλος ἀφ' ἔτεροι αὔξησος; τῆς χωρητικότητος σκαφῶν, πωληθέντων πρὸς διάλυσιν ἡ μετατροπή, συνετέλεσεν εἰς μείωσιν τῆς καθαρᾶς αύξησεως τοῦ στόλου, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ 1956 καὶ ἐπειδὴν. 'Η βραδεῖα — ἔστω — ἀνακούφισις αὐτῆς καταστάσεως εἰς τὴν προσφορὰν τοννάς, ἀποτελεῖ ἐνδειξιν πιθανῆς ἐπιτεύχεως ισορροπίας μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν δεξαμενοπλοίων, κατὰ τὸ 1963. Αἱ ἐνδείξεις ἐν τούτοις δὲν εἶναι πάντοτε εύοικαι. 'Η τάσις πρὸς νέας παραγγελίας κατὰ τὸ 1960 δυνατὸν νὰ ἀποτελῇ σημεῖον, διὰ οἱ πλοιοκτήται «δέν ἔμαθαν ἀκόμη τὸ μάθημά των» καὶ διὰ προθυμοποιοῦνται νὰ σχεδιάζουν συμπλήρωσιν τῶν στόλων των, «ὅταν ὅλιγα φύλλα αἰσιοδοξίας στροβιλίζωνται μέσα εἰς ἀνέμους ἀποθαρρυτικούς». 'Αν τόσο πολλὰ πλοῖα παραγγέλλωνται, μὲν παράδοσιν 1962 — 64, τότε ἡ παρούσα περίσσεια τοννάς ἐνδέχεται νὰ παραταθῇ, παρὰ τὰς ἀποφασιστικὰς διαλύσεις.

Αἱ προσθήκαι: Κατὰ τὸ 1960, παρεδόθησαν δεξαμενόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 5.3 ἑκατομμυρίων τόνων, νέαι δὲ παραγγελίαι ἔδθησαν διὰ σκάφη 1.262.000 τόνων δ.ν. Τὸ σύνολον, δθεν, τῶν κατὰ τὴν Ἰην Φεβρουαρίου 1961 ἀναγεγραμμένων εἰς τὰ βιδία τῶν ναυπηγών παραγγελίων ὑπεχώρησεν εἰς τὰ 16.174.000 τ. δ.ν. 'Η σύμπιψις τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν πιθανὸν νὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα περαιτέρω πτώσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν παραδόσεων κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, καθόσον τὰ ναυπηγεία προσπαθοῦν νὰ ἀναβάλουν τὴν ἐπέλευσιν τῆς ἡμέρας, καθ' ἣν αἱ ἑσχάραι τῶν θά παρέμενον κεναί. Αἱ νέαι δθεν ναυπηγήσεις δὲν θὰ ὑπερβοῦν τὰ 5 ἑκατομμύρια τόνων δ.ν., τὸ 1961 καὶ δυνατὸν νὰ πέπουσαν κάτω τοῦ δριθμοῦ τούτου κατὰ τὸ 1962.

Αἱ διαγραφαί: 'Ο ρυθμὸς τῶν πωλήσεων πρὸς διάλυσιν τῆς ἡμέρης κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ ἔφθασεν εἰς 2.330.000 τ. δ.ν. Μεγαλυτέρα ἐπίσης ἥτο καὶ ἡ διάθεσις σκαφῶν πρὸς μετατροπήν, ἀνελθούσα εἰς 540.000 τ., ἔναντι 240.000 τόνων δ.ν., τοῦ ἔτους 1959. 'Υπάρχουν ἀκόμη ἀρκετὰ σκάφη, κατάλληλα πρὸς μετατροπὴν (ἐν οἷς καὶ περὶ τὰ 300 «T.2») καὶ ποσὸν τονάζει πρὸς μετατροπὴν — φέρ' εἰπεῖν 500.000 τ. — δυνατὸν νὰ διατεθῇ τὸ 1961, μικρότερον δὲ — λ.χ. 300.000 τ. — τὸ 1962. 'Η ἕκπτωσις τῶν ναυλῶν διὰ μεταφορᾶς πετρελαίων, ἀπὸ τῶν μέσων Δεκεμβρίου, θὰ ἡμβλουν ἐλπίδας τινάς περὶ ἀμέσου ἀνακτήσεως ὑψηλικῆς πορείας ἐν τῇ ἀγορᾷ, ἐλπίδες αἵτινες δυνατὸν νὰ ἔβασκαλισαν πρὸς στιγμὴν τὰς σκέψεις τῶν πλοιοκτητῶν. Τὴν μόνην κατὰ τὸ 1961 ἐλπίδα ἀποτελεῖ ἡ συνέχισις τῆς μειώσεως τῆς τελούσης, ἐξ οἰκονομικῶν λόγων, ἐν ἀργίᾳ χωρητικότητος τῶν 3½ ἑκατομμυρίων τόνων. 'Οταν — τούλαχιστον — 1½ ἑκατομμύριον τόνων, ἐκ τῶν παραπλησμένων, ἐπανέλθῃ εἰς τὴν ἐνέργειαν ἡ πωλήση πρὸς διάλυσιν, τότε θὰ ὑπάρξῃ περίπτωσις νὰ προβλέψῃ τις καλυτέρας ἡμέρας. Τοῦτο εἶναι ἀπίθανον νὰ συμβῇ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1961. Διὰ τὴν πραγματοποίησην, δμως, μιᾶς τοιαύτης μειώσεως πρέπει αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν καὶ αἱ μετατροπαὶ νὰ προσεγγίσουν τὸ σύνολον τὸ σημειώθεν κατὰ τὸ 1960. Τοῦτο δὲν θεωρεῖται ἀπίθανον καὶ διὰ τὸ 1961 ὀριθμὸς δύναται νὰ εἶναι 2.7 ἑκατομμύρια τόνων καὶ διὰ τὸ 1962 νὰ ὑποχωρήσῃ εἰς τὰ 2 ἑκατομμύρια τόνων.

#### Ο ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἥδη προδιαγραφεισῶν προβλέψεων προκύπτουν αἱ κάτωθι μεταβολαὶ εἰς τὸν στόλον τῶν τάνκερος. (Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ πίνακος νοοῦνται εἰς 1000άδας τόνων δ.ν.):

		Στόλος	
ETH	Προσθῆκαι	Διαγραφαὶ	Καθαρὰ εἰς τέλος
1960 .....	+ 5.305	— 2.875	+ 2.430 57.800
1961 .....	+ 5.000	— 2.700	+ 2.300 60.100
1962 .....	+ 4.900	— 2.000	+ 2.900 63.000

'Ο κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1962 ὀριθμὸς εἶναι κατώτερος προηγουμένων ὑπολογισμῶν, λόγω πλέον συντηρητικῶν ἀπόφεων, αἵτινες ἔκρατησαν, δσοι ἀφορᾶ τὸ σύνολον τῶν πιθανῶν προσθηκῶν. 'Ενδεχομένη αὔξουσα πλήμμυρα νέων παραγγελιῶν δύναται νὰ αὐξήσῃ τὰς παραδόσεις δεξαμενοπλοίων, ίδια κατὰ τὸ 1962.

#### ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ

Λόγω τῆς διαφορᾶς ποὺ παρουσιάζει ἡ παγκόσμιος χωρητικότης, ἀποδίνει δυσχέρης πάσα ἄμεσος συσχέτιση μεταξὺ παγκοσμίων μεταφορῶν καὶ στόλου. Παρά τὸντο δμως, μία σύντομος ἔκθεσις περὶ τοῦ δγκου τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν εἶναι ἀναγκαῖα πρὸς συμπλήρωσιν τῆς παρούσης μελέτης. Οἱ κάτωθι ἀριθμοὶ δφείλονται εἰς τὴν ἀριθμοῖσιν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ηνωμένων 'Εθνῶν. Δὲν περιλαμβάνονται εἰς αὐτοὺς αἱ ἐπὶ τῶν Μεγάλων Λιμῶν διεθνεῖς μεταφοραί, περιλαμβάνονται, δμως, αἱ ἐνδοκαρπαϊκαὶ καὶ παρόμοιαι θαλάσσιοι μεταφοραί. (Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ πίνακος νοοῦνται εἰς ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων):

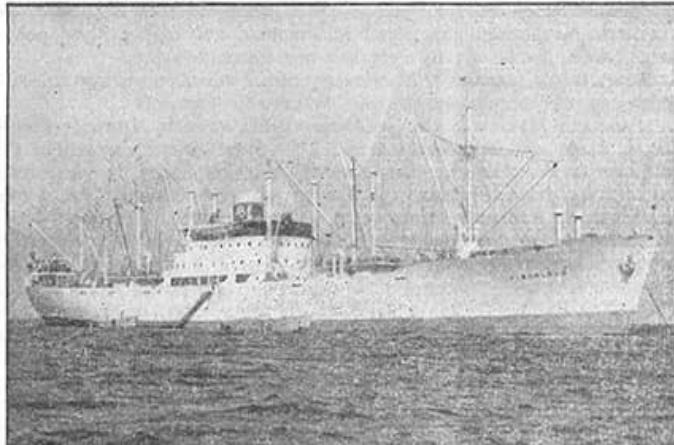
ΕΙΔΗ	1929	1937	1950	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Πετρέλαιον	65	105	230	320	350	390	420	440	470
Ξηρά φορτία	390	375	300	390	450	490	510	490	495
Σύνολον	455	480	530	710	800	880	930	930	965

Προφανῆς καθίσταται ἡ μεγάλη αὔξησις, γενικῶς, τῶν μεταφορῶν μετὰ τὸ δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον. Κατὰ τὰ τελευταῖα δμως, πέντε ἔτη ἡ πρόσθιος ὑπῆρξε βραδυτέρα. Πράγματι, οἱ διὰ τὸ 1958 καὶ 1959 ἀριθμοὶ διὰ τὰ ξηρά φορτία δησαν κατώτεροι τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ ἔτους 1957, μολονότι οἱ αὔξηθέντες ἀριθμοὶ διὰ τὸ πετρέλαιον διετήρησαν σταθερὸν τὸ γενικὸν σύνολον. Μεταξὺ τῶν ἔτων 1955 καὶ 1959

τὸ σύνολον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ηδησθήτη κατὰ 20%, ἀλλὰ τὰ 10% τῆς αὐξήσεως ταύτης ἀνέφεροντο εἰς τὰς μεταφορὰς ἔηρου φορτίου καὶ τὰ 34% εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαίου. Κατὰ τὸ 1959 αἱ δύο αὗται κύριαι δμάδες δησαν σχεδὸν δησα, τοῦ πετρελαίου ἀντιπροσωπεύετος τὰ 49% τοῦ συνόλου τῶν μεταφορῶν. Διὰ τὸ 1960 δὲν ὑπάρχουν ἀντίστοιχοι στατιστικαί. Τὰ φορτία πετρελαίου δμως, δυνατὸν νὰ αὔξηθον μέχρι 510 ἑκατομμυρίων τόνων, τοῦ γενικοῦ συνόλου φθάνοντος, κατὰ προσέγγισιν, εἰς τὰ 1025 ἑκατομμύρια τόνων. 'Έχει ἥδη καταστῆ προφανές, διὰ τοῦ παραξενούσιου στατιστικού, τὸ 1960 ὑπῆρξε καλύτερον τοῦ 1959 καὶ ὅτι τὸ 1961 θὰ είναι ἀκόμη καλύτερον.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πενταετίας 1955 — 59, ἐνῷ τὸ σύνολον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ηδησθήτη κατὰ 20%, ὁ παγκόσμιος στόλος ηδησθήτη γενικῶς κατὰ 27% καὶ εἰδικότερον δ στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ 54%. Λόγω τῶν μεγαλυτέρων ταχυτήτων τῶν πλοίων, τῶν ταχυτέρων φορτεκφορτώσεων εἰς τοὺς λιμένας καὶ τῶν μεγαλυτέρων μεγεθῶν, ἡ πραγματικὴ μεταφορικὴ ικανότης τοῦ στόλου εἶναι, τοσα, ἀνωτέρα τῶν 27% ἀντιστοιχίας τοῦ μεγαρότερα ταξιδία, λόγω τοῦ αὐξανόντος δγκου τῶν μεταφορῶν "Απω 'Ανατολής.

'Απόκειται εἰς ἔνα ἔκαστον νὰ ἔχαγάγῃ τὰ συμπεράσματα. 'Αν δμως, οἱ προσαναφερέντες ἀριθμοὶ εἰναι δρθοὶ καὶ δ παγκόσμιος στόλος σημεῖον 8%, τότε δυνατική αὔξησης τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν κατὰ 8 ἑως 10%, διαρκούση τῆς ίδιας περιόδου, θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα νὰ παρουσιάσῃ τὸ 1963 υγια τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Πάντως, ἀν ἐνδεχομένη αὔξησης τῶν παραγγελιῶν καὶ ἡ μείωση τῶν διαλύσεων, καταστήσουν ἀναστίμους τοὺς ἀνωτέρων ὑπολογισμούς, τότε τὸ 1963 θὰ είναι διλιγότερον εύοικον.



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

## ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΒΕΡΜΟΥΔΕΣ

Έδω πού τὰ λέμε, όταν τολμήσῃ κανείς νά γράψῃ κάπι γιά χαρακτηριστικά ναυτικά περάσματα και τοποθεσίες, όπως τὸ Γίρδαλτάρ, τὸ "Αντεν, οἱ Βερμούδες κλπ. και μάλιστα ἀποτεινόμενος σὲ ἀναγνωστικὸ κοινὸ ναυτικῆς ἐπιθεωρήσεως, «Κομίζει γλάυκα εἰς Ἀθήνας» κατὰ ποὺ λέγονται οἱ ἀρχαῖοι μας πρόγονοι. Πουλάει, δηλαδή, ἔξυπνάδες στούς... ἔχυτους. Πουλάει γνώση στοὺς γνωστικάτερους. «Ἔτοι κι' ἔγώ τώρα, ἐπιχειρῶντας νά πώ κάπι γιά τὶς Βερμούδες, νοιώθω τὰ χαμόγελα τῶν ἀναγνωτῶν νά ἀντέλλουν ἀπὸ δῆλα τὰ σημεῖα τοῦ δρίζοντος: «Καλὰ ξυπνητούρια!...». «Τότε ποὺ πήγαινες έσύ, ἐμεῖς γυρίζαμε...».

"Υπάρχει, δημως και μιά ἀλήθεια, μιά πολὺ μεγάλη ἀλήθεια, πώς τὰ περισσότερα μέρη πού ἐπισκέπτονται οἱ ναυτικοί τὰ μελετοῦν και τ' ἀποθαυμάζουν ἀπὸ μακρύ και ἀπὸ τὰ κάρτ - ποστάτ ποὺ ἀγοράζουν ἀπὸ τοὺς μικρεμπόρους ποὺ τοὺς περικυλλάνουν σὰν φθάνουν στὰ λιμάνια. Καμαρώνουν τὶς περιγραφὲς τῶν ἔξωτικῶν τόπων ἀπὸ ἔντυπα και ἔγκυλοπαίδεις γιά νά παρασταίνουν τὸν πολύτερο και τὸν κομισμούρισμένο και νά διηγούνται υστερα τὰ θέματα αὐτά μαζὶ μὲ πολλὰ ἀλλα τὶς φαντασίες τους.

Άλιγοι ναυτικοί δὲν ἔχουν περάσει και ἀπὸ τὰ νησιά τῆς Βερμούδας. "Ιδιως οἱ παληοὶ ναυτικοί τῶν φορτηγῶν, τῆς ἐποχῆς τοῦ καρβούνου. "Ολα σχεδὸν τὰ φορτηγά, ποὺ ἔκαναν τὴ διαδρομὴ Εὐρώπης — Βόρειας Ἀμερικῆς, ἔπιαν στὶς Βερμούδες γιά νά συμπληρώσουν τὰ καύσιμα τους και τὶς τροφές. Και στὰ σημερινά, ἀκόμη, χρόνια, δὲν σπανίζουν οἱ προσεγγίσεις ἑκάπετε γιά τὸν προορισμὸν μας.

"Ωστε, ἀς μὴ μιλούμε γιά ἐπίσκεψη αὐτῶν τῶν ὥραιοτάτων και κυριολεκτικά ἀπόκοσμων νησιῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ Ωκεανοῦ.

"Η ιστορία λέγει πώς τὶς ἀνεκάλυψε τυχαία κάποιος "Ισπανὸς ἔμπορος, ὁ Χουάν ντε Βερμούντεθ, στὰ 1512, δὲν κάποια κακοκαιρία είχε ξορίσει τὸ καράβι τοῦ ἔξω ἀπὸ τὴν πορεία. "Οταν δὲ γύρω ἀπὸ τὸ 1600 ἡ "Ισπανία ἔχει τὸν θερέτρο τῶν ἄποικων τῆς, τὰ νησιά κατελήφθησαν ἀπὸ τοὺς Βρετανούς, ποὺ τὰ κατέκουν ὡς τώρα.

"Ἐππακόσια περίπου μίλια ἀνατολικά ἀπὸ τὶς ἀκτές τῆς Ἀμερικῆς και χίλια ὀκτακόσια μίλια δυτικά τῶν Ἀζορῶν. Στὴν καρδιὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Γύρω τὰ πλαισιώνει δὲ μεγάλος Ωκεανός μὲ πολὺ βάθος. Καμιμὶς ἀλλη πλησιέστερη στεριά δὲν ὑπάρχει. "Ἔτοι, ἀπίθανα σ' αὐτὴ τὴ θέση προσβάλλουν δύο, κάποια μεγάλα νησιά, ἀνάμεσα σὲ δύο ἑκατοντάδες μικρὰ ξερόνησα και ύφαλους. Οἱ Βερμούδες.

Δὲν είναι νησιά κοραλλιογενή, ὅπως κείνα ποὺ βρίθουν στὸν Ειρηνικό. Μονοκόμματοι βράχοι ἐπροσβάλλουν ἀπὸ τὸ νερὸ γιά νά σηματίσουν υστερα μικρούς ἔξωτερικούς λόφους και κοιλάδες πνιγμένες στὴν τροπική, κάπως, βλάστηση. Και λιμάνια. "Αφθονα φυσικά και ἀσφαλέστατα λιμάνια σὲ κάθε στροφὴ τῆς ἀκτῆς. Λέσ και δὲ Δημιοργὸς τοποθέτησε αὐτά τὰ νησιά ἔδω γιά καταφύγια τῶν ποντοπόλων, τῆς παλῆς ὅμως, ἐποχῆς.

"Ἀκατοίκητα βρέθηκαν τὰ νησιά στὴν ἀνακάλυψη τους. Οἱ πρῶτοι ποὺ θέλησαν νά ἐγκατασταθῶν ἔδω, φάνεται νά ἦσαν δίλιγαρκες. Περιωρίσθηκαν στὰ λίγα γεωγρικὰ προϊόντα τοῦ τόπου. Λίγα δημητριακά, λίγες πατάτες, ἀλλὰ περισσότερα κηπουρικά και ἐσπεριδοειδῆ. Νέρα ὁ τόπος δὲν ἔχει. "Η γῆ περιμένει τὶς βροχές, ποὺ εύπυχως ἔδω είναι πολλές και συχνές, ἀπὸ τὶς διποίες προμηθεύονται και οἱ ἀνθρώποι μὲ κατάλληλες δεξαμενές. Μεγαλύτερος πόρος γιά τοὺς κατοίκους ήταν ὁ προερχόμενος ἀπὸ τὸν ἀγγλικὸ ναύσταθμο και ἀπὸ τὶς πολλές προσεγγίσεις τῶν πλοίων, ποὺ καθώς εἴπαμε ἔφθαναν ἔδω γιά συμπλήρωση καυσίμων και ἐφοδίων. Μὰ στὰ σημερινά χρόνια και οἱ δύο αὐτοὶ πόροι μετριάσθηκαν μέχρις ἔξαφανισμοῦ. Τὰ πλοῖα δὲν ἔχουν πλέον τὴν ἀνάγκη ναύσταθμου αὐτοῦ σταθμού στὰ ταξίδια τους και δὲν ἀγγλικοί ναύσταθμοι ἔχουν τὴν σημασία του.

"Ἀξιολογώτερο προϊόν τῶν νησιῶν είναι ἡ ἀλίεια. "Ἄλλα και αὐτὴ περιορίζεται σ' ὅ, τι ἀφορᾶ τοὺς κατοίκους. Γιά ἔξαγωγή, λόγος δὲν γίνεται. "Ο κόσμος βρίσκεται μακρύ ἀπὸ τὶς Βερμούδες. Καταναλωτικὲς ἀγορές ἀνύπαρκτες στοὺς Ωκεανούς τὴν ἀπεραντωσύνη. Πολλοὶ λένε πώς τὰ νησιά αὐτά, δημως και οἱ Ἀζόρες, οἱ Κανάριοι και τὰ λίγα ἄλλα νησιά τοῦ Ἀτλαντικοῦ είναι τὰ κατάλοιπα κάποιας μεγάλης Ἡπείρου, ποὺ κατεποντίσθη στὸν Ἀτλαντικοῦ Ωκεανοῦ, προϊστορικά.

"Μεγάλη πολεμική σημασία είχαν οἱ Βερμούδες ἀλλοτε. "Η ἀνάπτυξη ὅμως τῆς ἀεροπορίας και τὰ νέα δόπλα ἔξαφάνισαν αὐτὴ τὴ σημασία και τὴν πολεμική τους ἀξία. Είναι και τὰ νέα ναύσταθμος και ἀεροδρόμια πολεμικά στὰ νησιά. Είναι τὰ ὑπόλειματα μιᾶς ἐποχῆς ποὺ παρέρχεται. Μαζὶ μὲ τὴν πάροδο αὐτὴ δη περίμενε κανεὶς νά παρέλθη και τῶν νησιῶν ἡ ζωή. "Αγονα, μακρύ ἀπὸ τὸν Κόσμο, δίχως κανένα σκοτό και κανένα ἔνδιαφέρον. Πώς νά συνεχισθῇ ἔδω ἡ ζωή;

"Τὴν ἀπάντηση τὴν ἔδωσε μιὰ ὥραια σύγχρονη συνήθεια, μιὰ εύχαριστη και ὠφέλιμη πανανθρώπινη συνήθεια και μόδα. "Ο Τουρισμός. Και ἀκόμα κάπι ἀλλο. "Η ἀνάζητηση τῆς μοναχιάς, τῆς γαλήνης.

κατοικίες και ἐπαύλεις βουτηγμένες στὸ πράσινο.

Λέγεται πώς πρωτεύουσα τοῦ τόπου είναι ἡ πόλις Χάμιλτων. Μὰ ποιά πρωτεύουσα; "Εδώ δὲν ὑπάρχει γωνιά γῆς ποὺ νὰ μὴν ἐπισημαίνεται και κάποιο οἰκοδόμημα. Μάλιστα ἀπέραντη, ἀλλὰ ἀφαιοκατοικημένη πολιτεία μέσα στὴ βλάστηση ἀρχίζει ἀπὸ ἄκρη σ' ἄκρη τῶν συνεχομένων μὲ γέφυρες νησιῶν. "Ἀπέριττα σπιτάκια, γραφικές ἐπαύλεις δίκως ἔξεζητημένες ἐπιδείξεις και πολυτέλειες. Και ἀντὶ τὰ νησιά νὰ στερηθῶν τὸ ἐνδιαφέρον τους, μετὰ τὴν καταπληκτικὴ ἀνάπτυξη τῶν συγκοινωνιῶν, πολλοὶ ἀλλοι ἐποικισταὶ ἀναζητοῦν στὴ γαλήνη τῆς ἀπομονώσεως τὸ καταφύγιο τους και τὴν ἡμέρα τους. Πάνω ἀπὸ πενήντα χιλιάδες φθάνουν τώρα οἱ κάτοικοι τῶν νησιῶν, οἱ κάτοικοι τοῦ μικροῦ αὐτοῦ Παραδείσου. Αὐτά, ποὺ ὡς χθὲς τὰ λέγαμε ἐλαττώματα, σήμερα τ' ἀνακαλύπτουμε προτερήματα. Μακρύ ἀπὸ τὸν θρύσιο τῆς Οἰκουμένης. Μακρύ ἀπὸ τὶς ἀνησυχίες και τοὺς ἐφιάλτες ποὺ προσβάλλουν ἀπὸ δλεῖς τὶς κατευθύνσεις, αἰσθάνεσαι ἔδω πώς ἔγινες ἔνας ἀστροναύτης τοῦ διαστήματος και ἀπεσπάσθης ἀπὸ τὸν ὀμαρτώλο Πλανήτη, προσγειωθεὶς σὲ κάποιον ἀπόκοσμο ἀερόλιθο. Βερμούδες!...

"Ολοκάθαρα σπίτια, ὀλοκάθαροι καλοστρωμένοι και λιγοσύναστοι δρόμοι. Μαγαζίκια καλοβάλμενα κουκλίστικα, προσφέρουν διτί δραδίο και χρήσιμο ὑπάρχει στὸν Κόσμο, ἀνάμεσα μὲ τοπικά ώραιά ἀναμνηστικά κατασκευασμάτα. Βερμούδες!...

"Ἡ φήμη τους ἐξεπερνᾷ τὴ μεγάλη ἀπόσταση και σαγηνεύτρα προκαλεῖ τὸν ὑπερπόντιο ἐπισκέπτη. Τὸν τουρίστα. Τὰ ὑπερωκαένια φέρνουν τώρα τὴν ἀπελευθήτη αὐτὴ σειρά τῶν καραβανιῶν. Και δὲ ἀπόκοσμος τούτος τόπος εἰσέρχεται τώρα σὲ πρώτης τάξεως προτίμηση. Τὸ θαυμαστό κλίμα, ἔνας ἄλλος ἀκόμη προσενήτης στὸ ξεμαλίσμα τοῦ ἐπισκέπτη.

"Τὰ ἀεροπλάνα, ποὺ δὲν ἀπολείπουν ἀπὸ τὸν οὐρανὸ τῆς Βερμούδας, είναι τὸ μόνο ἀπαισιόδιο σημάδι γιά τὸ άστρο. "Ἐξευτελισμὸς τῶν ἀποστάσεων. Ρεζίλεμα στὶς ταλαιπωρίες η στὶς δυσκολίες τοῦ ταξιδίου. Συνέπεια, πώς ἔφθασε και ἡ στιγμὴ νὰ μεταβληθῇ και τούτος ὁ Παράδεισος σὲ κάποιο προσάστιο τῶν τεραπούπολεων τοῦ Νέου, λεγομένου, Κόσμου. "Ομως, ὡς τὴ στιγμὴ οἱ Βερμούδες είναι παράδεισος. Είναι τὸ κόσμημα στὴ μεγάλη φαλάκρα τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Είναι η ἀνάπτυαλα γαλήνης στὰ συναπαντήματα τῆς ταραγμένης και ἀνήσυχης σύγχρονης ζωῆς μας. Είναι δὲ μαγικός ἀερόλιθος, ἔξω ἀπὸ τὸν τραχύ Κόσμο μας, προσπίστας ἀκόμα σὲ λίγους τυχερούς Ρωβινσώνες, ποὺ ἀποφασίζουν νὰ τὸν ἐπισκεφθῶν, γιά νὰ χαρούν κοντά τους ἔξωτικά θέλγητρα, ἔστω και γιά λίγες δρες τῆς ζωῆς τους. Είναι ἔνα ἀπὸ τὰ ώραιότερα και ἀλησμόνητα συναπαντήματα τοῦ ταξιδιώτη τῶν Ωκεανῶν, ἔστω και ἀν δὲ ταξιδιώτης αὐτὸς είναι κάποιος ἀσημός και πολυταξιδεμένος ναυτικός.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ORIENT FRACHTKONTOR  
MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΑΛΑΣ - F. MOSNY

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

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΗΙΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.

EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022)24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 310424	Telex.
Schlachte 15)18	Priv. 446176	0244151
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 45841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510 via 4151	
NORDENHAM	Tel. 2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv. 2651 via 0244151	
EMDEN	Tel. 2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 26235/37	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv. 21365	025375

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

# Η ΘΑΛΑΣΣΑ ΜΑΣ ΧΑΡΙΖΕΙ ΤΗΝ ΖΩΗΝ

ΤΟΥ Κ ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Η έκ μέρους των διαφόρων λαών καταβαλομένη έπιμονος προσπάθεια διά την άνασυγκρότησην, την ένίσχυσην και προσαγωγήν των παραγωγικών έργων, τὸν συντονισμόν των πολλαπλῶν βιομηχανιῶν καὶ τὴν καὶ δὲν οὐδὲν ανόρθωσιν διὰ τὸ ἀγῶνα ἐπίβιωσες, συνεχίζεται πυρετώδως, μὲ ἐντελῶς ὅμως, ιδιαίτερον δι' ἐκάστην χώραν παλμὸν καὶ χειρισμὸν τοῦ ζητήματος σύμφωνα μὲ τὰς τεχνικὰς ίκανόττας τοῦ κάθε λαοῦ καὶ τὴν ιδιαιτέραν τοῦ ἐπίδοσιν.

Οὔτω, εἰς τὰ ἔξαγγελλέντα κατὰ χώρας ἐπεταῖ η πενταετῆ σχέδιο, ή κατανομὴ τῶν διαφόρων κλάδων καὶ η προτεραιότης εἰς τὴν ἐκτέλεσην τῶν έργων ἐπέτελῶς διαφέρει. Ἐνῷ π.χ., εἰς τὴν ναυτικὴν Ἑλλάδα, οὐ τομεὺς τῆς ἀλιείας — ποὺ ἐπρεπε νὰ κατέχῃ τὴν πρώτην θέσην — παρεμερισθεὶς τελείως, εἰς ἄλλας χώρας ὑπολογίζεται ὡς ζωτικῆς σημασίας καὶ προέχει ὡς ἐπὶ τοῦτο.

Ἐπικρατεῖ εἰς δὲς τὰς προηγμένας χώρας η γνώμη, οὐτι, η ναυτιλία καὶ η ἀλιεία πρέπει νὰ συμβαδίζουν. Δὲν ὑπάρχει περίπτωσις κατὰ τὴν ὁποίαν η μία νὰ εἴναι ἀνεπτυγμένη καὶ η ἄλλη καθυστερημένη. Παράδειγμα ἀπὸ τὸν μᾶς δίδουν η Ἀγγλία, η Γαλλία, η Νορβηγία, η Δανία, η Ἰσπανία, η Ρωσία καὶ αἱ Ἡνωμ. Πολιτεῖαι. Ἐθαίρεσιν ἀποτελεῖ η ναυτικὴ Ἑλλάς, δηση η μὲν ναυτιλία της εἶναι ἀνεπτυγμένη εἰς τὸ ἀνώτατον βαθμὸν, η δὲ ἀλιεία, φεῦ, ἀπαραδέκτως ὑστερεῖ. Κατεβλήθη βεβαίως κάποια προσπάθεια ἐνίσχυσεως τοῦ κλάδου τούτου, πολὺ χαλαρά, ὅμως, η δόπια, μόλις ἀπέδωσε θετικὴ ἀποτελέσματα, ἀνεκόπτη ἀποτομῶς, θὰ ἔλεγα κατεπνίγη, μὲ τὴν ἀδάσιμων δικαιολογίαν, αὐτὶς δὲς αὐτὸς — ἀκούσον, ἀκούσουσον — εἴναι ὑπερκεκρεμένους. Αὐτὰ τὰ εἴπαμε ἐπανειλημένως, τὰ γράφουμε συνεχῶς καὶ τὰ ἔνασφωνάζουμε γιὰ νὰ μᾶς ἀκούσουν οἱ δύμαλοις κοπούντες! "Οσοι ἀγαποῦν τὴν θάλασσα, τὰ πλοῖα, τὰ ψάρια καὶ τὴν πρόδον τοῦ τόπου μας, εἶναι μὲ τὸ μέρος μας!"

Ἄλλα διὰ νὰ μη νομισθῇ οὐτι, ἔξετάζω τὰ πράγματα ἀνεδαφικῶς πως καὶ προσπάθειν νὰ διοχετεύσω τὸν ἐνέδουσισμό μου στὸ χαρτί, θὰ ἀναφέρω τὰ πιὸ πρόσφατα γεγονότα γύρω ἀπὸ τὴν παγκόσμιο ἀλιεία καὶ πρὶν ἀπὸ δὲς, τὶ προσπάθειν νὰ πραγματοποιήσουν οἱ γειτονές μας Νοτιοσλαύοι, Ἰταλοί, Ἰστραπλινοὶ καὶ ἄλλοι μεογειακοὶ λαοὶ. Θωπεύω τὴν σκέψην, οὐτι τὰ παραδείσιμα σάλτα ἢ χρησιμεύσουν εἰς κάτια καὶ θὰ διαφαίσουν τοὺς ἀπὸ ναυτίαν πραχτούντας οἰκονομολόγους μας, οἱ δόπιοι ηγούόσαν καὶ ἀγνοούν ἐπιμόνως τὸν τομέα τῆς θαλάσσης ὡς κύριον παράγοντα διὰ τὴν ἀνόρθωσιν καὶ τὴν εὐημερίαν τῆς χώρας μας.

Οι γειτονές μας Νοτιοσλαύοι, δὲν ἔχουν βέδαια, οὐτε τὴν ἕκτασιν τῶν θαλασσῶν μας, οὐτε τὴν ναυτιλίαν μας. "Ἐὰν σάς ἔλεγα δύμως οὐτι, εἶναι πιὸ προηγμένοι ἀπὸ μῆδας εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, ἵσως νὰ μὴ μὲ πιστεύατε!" Ἐν τούτοις οὐτὴ εἶναι η πραγματικότης. Ἰδού μερικοὶ ἀριθμοὶ ἐκτεθέντες εἰς τὸ πρό τινων ἡμερῶν συνελθόντων εἰς Πόλαν, οἱ δόπιοι εἶναι διαφωτιστικοί. Η Ἀδριατικὴ Θάλασσα ἀπέδωσε πέρυσι 83.000 τόνους ψάρια, τὰ δόπιοι διεμορφώσανται οἱ Ἰταλοὶ καὶ οἱ Νοτιοσλαύοι ψαράδες, μὲ ποσοστὸν 60% διὰ τοὺς Ἰταλούς καὶ 40% διὰ τοὺς Δαλματούς ψαράδες. Ἀπὸ τὰ σύνορα τῆς Ἰταλίας πρὸς Βορρᾶν (Τεργέστη) μέχρι τῆς Ἀλβανίας, δῆλη οὐτὴ η δαντελλωτὴ ἀκτὴ τῆς Δαλματίας, εἶναι ὁ βασικὸς χώρος διὰ τὸν διενεργεῖται η ἀλιεία ἀπὸ τοὺς γειτονάς μας. Κατὰ τὴν γνῶμην τῶν ἀρμοδίων, κατόπιν τῶν ληφθέντων μέτρων διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ἀλιείας, η ἰχθυοπαραγωγὴ θὰ διπλασιασθῇ.

Ο δεύτερος τομεὺς, δηση πφεύσουν οἱ Νοτιοσλαύοι εἶναι τὰ παράλια τῆς Ἀφρικῆς, ἀπὸ τὴν Τύνιδα ἥως τὰς δύο Σύρτεις, ἔξω τῶν χωρικῶν ὑδάτων, καθὼς καὶ εἰς τὰ ὑψίπεδα τῆς Λαμπεδούσας. Η ἐνθαρρυντικὴ ἀπόδοσις τῶν περιοχῶν τούτων, παράθωση τοὺς Γιουγκοσλαύους νὰ ναυπηγήσουν κατάλληλα ψαράδικα (30Χ7½Χ3) μὲ δηγελομηχανὰς 400 ἴππων καὶ ψυκτικὸς χώρους καὶ νὰ φαρεύσουν ἔκει καθ' δὸν τὸ ἔτος.

Ο τρίτος τομεὺς, δηση πφεύσουν οἱ γειτονές μας, εἶναι ὁ Ἀτλαντικὸς Ὁκεανός, δηση δημιουργηθεῖς, δηση δόπιοι — ὡς λέγουν — θὰ ἀποτελέσῃ τὸ βασικὸν διὰ τὸ μέλλον πεδίον, δηση θὰ δράσουν οἱ Δαλματοὶ ψαράδες. Τὸ πενταετὲς σχέδιον — 1961-1965 — ὡς δὲς κάτωθι πίναξ, ἐμφανίζεται, τὶ πρόκειται νὰ πραγματοποιήσῃ η γειτωνάς χώρα, καὶ πότα τὰ ἐπενδυθησμένα διὰ τὰ διάφορα ἔργα, κεφάλαια:

	(Δημάρια)
Ναυπήγησις 18 συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων	6.756.000.000
διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν . . . . .	
Ναυπήγησις 200 ψαράδικων διὰ τὴν Ἀδριατικὴν . . . . .	7.850.000.000
Ἐπιδιόρθωσις καὶ συγχρονισμὸς 150 ψαράδικων . . . . .	816.000.000
Ἀποθήκαι καὶ ψυγεῖα εἰς διαφόρους λιμένας . . . . .	485.000.000
Οστρεοκαλλίρεγεια . . . . .	257.000.000
Ἐγκαταστάσεις ἐπὶ τῆς ξηρᾶς διὰ τὴν κατάψυξιν 7.500 τόνων ιχθύων ἐπησίως . . . . .	1.500.000.000
Σύνολον . . . . .	17.664.000.000

Καθ' ην στιγμὴν η ἀλιευτικὴ βιομηχανία μας καὶ δη ἡ ὑπερπόντιος ἀλιεία θεωρεῖται ὡς κεκορεσ μὲν οι γειτονές μας ἔχουν ἐντελῶς διάφορον ἀπὸ τοὺς παρ' ημῖν ἀρμοδίους γνῶμην! Θὰ ηθελα νὰ προσθέσω καὶ πολλὰ ἄλλα, ἀπὸ τὸ ἀλιευτικὸν πρόγραμμα τῶν ποὺ ἔχουν ὑπ' ὅψιν μου, πλὴν πρέπει νὰ συντομεύσω, γιὰ νὰ ἀναφέρω δλίγα τινὰ καὶ διὰ τὰς προσδόσις τῶν ἄλλων μεογειακῶν λαών. Σημειώνω ιδιαιτέρως, οὐτι η ἐσωτερικὴ ἀλιεία εἰς τὴν Νοτιοσλαύαν, (λιμνῶν, ποταμῶν, τεναγῶν), ὡς καὶ η οἰκόσιτος λεγομένη ἀλιεία, εἶναι λίαν προηγμένη.

Εἰς τὴν Ἰταλίαν, τὸ διὰ τὴν ἐνίσχυσην καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιε-

τικῆς βιομηχανίας πρόγραμμα εἶναι ιδιαιτέρως ἐνίσχυμένον δι' δόλους τοὺς τομεῖς. 1ον) Τὴν ἐσωτερικὴν ἀλιείαν (λιμνῶν, ποταμῶν, λιμνοθαλασσῶν, τεναγῶν κ.τ.λ.). 2ον) Τὴν παράκτιον ἀλιείαν. 3ον) Τὴν μεσογειακὴν ἀλιείαν καὶ 4ον) τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν.

Πληροφορούμαι διτι, μεγάλη σημασία διδεται εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν καὶ πρὸς ἐνίσχυσην ταύτης θὰ διατεθοῦν σημαντικὰ κεφάλαια. Εἰς τὸ Ιταλικὰ ναυπηγεῖα κατασκευάζονται ηδη δώδεκα μεγάλα, τελείως συγχρονισμένα ποντοπόρα ἀλιευτικὰ - πλοῖα ψυγεῖα. Ἐπίσης, μεγάλη σημασία ἐδόθη εἰς τὰ πλωτὰ - ἐργοστάσια, κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν δύο ρωσικῶν πλοίων - ἐργοστασίων ποὺ ναυπηγούνται εἰς Ἰταλίαν. Οἱ Ιταλοὶ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῆς ἀλιείας, εἶναι τῆς γνώμης, διτι τὸ μέλλον τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας θὰ στηρίζεται εἰς τὰ μεγάλα πλωτὰ ἐργοστάσια 3.000 τόνων καὶ ἄνω.

Ἐπειδὴ τὸ διὰ τὴν ἐνίσχυσην τῆς ἀλιείας πρόγραμμα τῆς γειτονος εἶναι ἔκτενές, εἶναι δύσκολο νὰ περιληφθῇ σὲ ἔνα συνοπτικὸ σημείωμα. Θὰ ἀναφέρω μόνον ἔνα μικρὸ μέρος, ποὺ ἀφορᾷ ιδιαιτέρως τὴν προσπάθειαν διὰ τὴν νήσον Σαρδηνίαν. Διετέθησαν 5.000 ἑκατομμύρια λιρητῶν διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ἀλιείας εἰς τὴν νήσον ταύτην, ναυπηγησιν πλοίων, ἐγκατάστασιν ψυκτικῶν χώρων, ἐκσυγχρονισμόν τῶν θυνείων, οἰκονομικὴν ἐνίσχυσην τῆς κονσερβοποίης καὶ ἱδρυσιν Σχολῆς Ἀλιείας διαθέτουσαν καὶ ἐκπαιδευτικὸν σκάφος. Ἄναλογος εἶναι καὶ η διὰ τὰς ἄλλας ἀπαρχίας προσπάθεια, δοσον ἀφορᾶ τὸν τομέα τῆς ἀλιείας. Σημειώνουν, δητι η ἰχθυοπαραγωγὴ εἰς τὴν γειτοναὶ ύπερέδη πέρυσι τοὺς 225.000 τόνους καὶ σύμφωνα μὲ τὴν προοπτικὴν τῶν ἀρμοδίων, πρέπει νὰ φθάσῃ ἐντὸς τοῦ 300.000 τόνου. Ιχθύων, χάρις εἰς τὴν ἐνίσχυσην τῆς μεγάλης ἀλιείας.

Ἄπο τὸν πλησιεστέρους καὶ μικροτέρους εἰς πληθυσμὸν γειτονάς μας, διδακτικὸ παράδειγμα παρέχει τὸ Ἰστρᾶλη, η χώρα ποὺ ἀριθμεῖ μόλις δέκα ἑτῶν ζώνην, καὶ η δόπιος ἐκ τοῦ μηδενός, κατώρθωσε νὰ δημιουργήσῃ ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν. Η ἰχθυοπαραγωγὴ διὰ τὸ 1958 ήτο 12.700 μετρ. τόνων. Κατὰ τὸ 1958 ἔφθασε τοὺς 13.500 καὶ πέρυσι ὑπερέδη πέρυσι τοὺς 14.000 τόνους, τῆς κατὰ κεφαλὴν καταναλώσεως ιχθύων ὑπολογιζομένης εἰς 12 κιλὰ καὶ 200 γραμ. ἐτησίος, ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸν 7 κιλὰ ψάρια τὸν χρόνο κατὰ κεφαλήν.

Καὶ διὰ τὴν πλήρη ἐκτίμησην τῆς ἀλιείας, οὐ πηγῆς κατῆς διατροφῆς τοῦ λαοῦ μας, ιδού καὶ ἔνας πίνακος τῆς θερηπικῆς ἀξίας τῶν φαριῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ διάφορα ἄλλα τρόφιμα: ("Απὸ τὴν ἐπίσημον ἔκθεσιν τῆς F.A.O.)

Πρωτεύει	Λίπος	"Δοσετόν	Φόροφορον	Σιδηρος τὸ κιλ	Χαλκὸς	Θερμίδεις κατὸ 100 κχρ.	Βιταμίνες A.	Βιταμίνες B. 1.	Βιταμίνες B. 2.	Βιταμίνες C.	
Βακαλάος	16.5	0.4	0.012	0.120	6.0	5.5	70	10	120	160	0
Ρέγγα	19.0	6.7	0.021	0.224	6.0	2.8	136	200	120	100	0
Σκουμπρὶ	18.7	12.0	0.011	0.273	10.0	3.0	183	150	120	660	0
Σολωμὸς	17.4	16.5	0.025	0.250	12.0	2.0	218	270	120	220	9
Στρεΐδη	9.8	2.0	0.052	0.155	45.0	30.0	81	210	200	460	3
Γαρίδα	25.4	1.0	0.096	0.292	27.0	4.3	111	—	90	160	3
Βαθινὸς	15.6	31.0	0.012	0.216	30.0	1.0	341	21	210	350	2
Χοιρὶς μπριζ.	14.8	32.0	0.010	0.180	25.0	3.1	347	—	1400	240	2
Αύγα	12.8	11.5	0.067	0.180	30.0	2.3	158	1000	150	300	0
Βούτυρο	6.0	81.0	0.015	0.017	2.0	—	733	2400	0.120	8	0
Τυρὶ	7.1	36.9	0.635	0.528	13.0	0.4	367	2200	30	150	0
Σπαράγγια	2.2	0.2	0.025	0.039	9.6	1.4	23	1400	180	130	40
Καρόττα	1.2	0.3	0.056	0.046	6.4	0.8	40	10000	70	65	4
Φασ. πράσ.	2.4	0.2	0.046	0.136	9.8	1.0	37	1200	95	150	23
Σπανάκι	2.3	0.3	0.067	0.068	25.5	1.2	22	8400	100	400	75

Μιὰ ματιά εἰς τὸν συγκριτικὸν αὐτὸν πίνακα διαφωτίζει πληρέστατα ποία εἶναι η θερηπικὴ ἀξία τῶν ιχθύων καὶ πόσον ἐπιβεδλημένη εἶναι η διατροφὴ τῶν ὑποστιτικῶν... μὲ ἀφονα ψάρια.

Είχα ύπ' ὅψιν μου νὰ δώσω καὶ ἄλλα παραδείγματα πρὸς τὸν διενεργεῖται τὸν ιχθυοπαραγωγὴν τῆς σημείων, τοῦ πέρα τὸν περίγραμμό τι γίνεται εἰς τὴν Δανίαν, τὴν Νορβηγίαν, τὴν Πορτογαλίαν καὶ τόσες ἄλλες χώρες δηση η ἀλιεία ἀποτελεῖ τὴν μεγαλύτερη πλουτοπαραγωγὴν πηγῆ, πλὴν ἔχηται πόσον σημείων την χώρα τῆς Εύρωπης, μετά τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν Ἀγγλίαν. Καὶ ἐπαναλαμβάνει δι τρόφιμα ποὺ χρειάζεται δι τὸν ισπανικὸς λαὸς διὰ νὰ ζήσῃ τὸν τόπον του.

Τὸ παραδείγμα των γειτόνων μας εἶναι τόσον ζωντανὸ καὶ διδακτικὸ συνάριθμος, δητι πρέπει νὰ είναι κανεὶς τελείως, ὑ πανάκη πατεύστηκε τὸν πόσον κατεύθυνσιν πρέπει νὰ στραφῆ δη μέλλον τῆς Ελληνικοῦ λαοῦ.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ Ι.  
ΤΗΛΕΦ. 616-156

ΑΘΗΝΑΙ



διὰ τῶν ταχυτάτων Ἑλληνικῶν Ὕπερωκεανείων

**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 ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

16 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΘΕΛΟΥΣΙ ΑΝΑΓΓΕΛΩΝ  
ΠΡΟΣΕΧΩΣ

μέ προσεγγίσεις εἰς :

PORT SAID - ADEN - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ - ΣΙΔΝΕΪ

### ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί ἐπιβάται εἰς Καμπίνας Πρώτης και Τουριστικῆς Θέσεως  
Έμπορεύματα εἰς Κύτη και Ψυγεία.

Πληροφορίαι και είσιτήρια εἰς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων.

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ - ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

**ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.**

ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 83 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΤΗΛ. 477.933 - 32

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

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

# ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ Κ. ΧΕΛΜΗ ΕΞ ΟΝΟΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΝ ΤΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ ΤΗΣ 30 ΜΑΡΤΙΟΥ 1961

Νομισματική σταθερότης.— Αύξησις έπενδυσεων.— Δραστηριότης Τραπέζης.— Κυβερνητικὸν πρόγραμμα ἐκβιομηχανίσεως.— Προσέλκυσις προθεσμιακῶν καταθέσεων.— Ιδιωτικὴ πρωτοβουλία.— Νέαι μορφαὶ καταθέσεων.— Παροχὴ κινήτρων.

— 'Αποκατάστασις πλήρους ὀμαλότητος εἰς τὴν πίστιν.

Τὴν 30ην Μαρτίου ἔγένετο ἡ ἑτησία τακτικὴ γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, κατὰ τὴν ὥποιαν ὁ διοικητὴς τοῦ 'Ιδρυματος κ. Δ. Χέλμης ἔξελέσεις τὰ πεπτραγμένα τῆς διοικήσεως κατὰ τὸ 1960. 'Η συνέλευσις ἐνέκρινε τὴν ἑκθεσίν τοῦ κ. Χέλμη παμψφεὶ καὶ ἀνενέωσε τὴν θητείαν του ὡς διοικητοῦ ἐπὶ μίσι τριετίαν. 'Ἐπισῆς ἐπανεξέλεξε ὡς μέλη τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοὺς συμβούλους κ.κ. Στ. Βλάχον, Περ. Ιωαννίδην, Ἀνδρ. Κυριακόπουλον, Γ. Παπαδημητρακόπουλον καὶ Ν. Πετρίδην, τῶν ὥποιων ἡ θητεία λήγει ἔτεστος. 'Η συνέλευσις ἐνέκρινε ἐπίστης τὴν πρότασιν τῆς διοικήσεως, ὅπως διανεμητικὴ μέρισμα ἔρχεται 80 κατὰ μετοχήν.

'Ο κ. Χέλμης εἰς τὴν ἑκθεσίν του ἀνέφερθε εἰς τὴν ἔξελιξιν τῆς διεθνούς καὶ τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας, ὑπογραμμίσας ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία εἰσῆλθε καὶ πάλιν εἰς ἀνοδικὴν πορείαν, ἐπιτρέπουσαν τὴν πρόδηλεψιν ὅτι ἡ αὔξησις τοῦ ἑθνικοῦ εἰσοδήματος κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ είναι μεγαλύτερα τῆς τοῦ 1960, λόγω ἴδιως τῆς προβλεπομένης αὐξήσεως τοῦ γεωργικοῦ εἰσοδήματος. Περαιτέρω, ὁ κ. Χέλμης, ἔκκινων ἐκ τῆς προβλεπομένης μεγαλυτέρας οἰκονομικῆς δραστηριότητος, ἀνέφερθε εἰς πιστωτικὰ προδῆλματα καὶ ὑπεγράμμισε σειρὰν μέτρων, τὰ ὥποια, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης, θὰ ὑποδοθήσουν καὶ θὰ ἐπισπεύσουν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, συμβάλλοντα συγχρόνως εἰς τὴν ἀποκατάστασιν πλήρους ὀμαλότητος εἰς τὴν λειτουργίαν τῆς πίστεως.

'Αποσπάσματα ἐκ τῆς μακρᾶς ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν μας πραγμάτων ἐκθέσεως τοῦ κ. Χέλμη δημοσιεύομεν κατωτέρω:

'Ανασκοπούντες τὰς γενικωτέρας οἰκονομικὰς συνθήκας ὑπὸ τὰς ὁποῖας ἐπραγματοποιήθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ καθ' ὅλα ἱκανοποιητικὴ πορεία τῶν ἔργων στοιχείων τῆς ἡμετέρας Τραπέζης, εἶμεθα εἰς τὴν εὐχάριπτον θέσιν νὰ διαπιστώσωμεν ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ οἰκονομία κατὰ τὸ 1960 συνέχισε τὴν ἀνοδικὴν ἔξελιξιν τῆς, μὲ ἐντεινόμενον μάλιστα ρυθμόν. Τοῦ γεγονότος τούτου ὁδούσιος τεκμήριος ἀπότελον τὰ στοιχεῖα εἰς τὸν σημαντικὸν τομεῖς τῆς μεταποίησεως, ἐνέργειας, ναυτιλίας, τουρισμοῦ καὶ πλείστους ἄλλους, ὡς θέλομεν ἀναφέρει ἐπικεντρωνὸν ἐν συνεχείᾳ. 'Η συναλλαγματικὴ θέσις τῆς Ἑλλάδος παρέμεινεν ἵσχυρά, αὐξήσαντος μάλιστα τοῦ ἀποθέματος της εἰς διεθνῆ μέστον πληρωμῆς, τὸ ἐπίπεδον τῶν τιμῶν ἐσωτερικοῦ μικρᾶς μόνον ἐκτάσεως μεταξύλας ἔνεφάνισε καὶ αἱ πιστωτικαὶ ἀνάγκαι τῆς οἰκονομίας ἐκαλύφθησαν ἔν γένει ὀμαλῶς.

Τὰ σημαντικώτερα, δῆμος, διὰ τὴν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν δῆματα ἐπετελέσθησαν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς συστηματικῆς καὶ συνεχοῦς ἀντιμετωπίσεως τῶν μακροχρονίων προδῆλμάτων τῆς, βάσει τοῦ Πενταετοῦ Προγράμματος Οἰκονομικῆς 'Αναπτύξεως. Χάρις εἰς τὴν σταθερὰν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως πρὸς θεμελίων τῶν μεγάλων ἔργων ὑποδομῆς καὶ τῶν βασικῶν διομήνων, προωθεῖται ἀποφασιστικῶς ἡ ἐκδιομηχάνισις τῆς Χώρας καὶ ἡ ἀξιοποίησις τῶν πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν τῆς. 'Η ἡμετέρα Τραπέζα, ὑποδοθήσα παντοιοτέρως τὴν ἐκδήλωσιν καὶ πραγματοποιήσιν ιδιωτικῶν ἐπιχειρηματικῶν πρωτοβουλίων, εκθύμως ἐνισχύει τὰς κυβερνητικὰς προσπαθείας, ἐν τῷ πεποιθήσει, ὅτι δὲν θὰ δραδύνῃ ἡ ἐποχὴ καθ' ἥν ή 'Ἑλλάς, ἐντασσομένη εἰς εύρυτέρους οἰκονομικούς χώρους, θὰ πρέπει νὰ διασέβῃ τὸν καταπλήλλον τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν καὶ τὴν οἰκονομικὴν δργάνωσιν, ἵνα, ἐπωφελουμένη τῶν πλεονεκτημάτων τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, δυνηθῇ νὰ δελτιώσῃ σημαντικῶς τὸ βιοτικὸν ἐπίπεδον τοῦ λαοῦ τῆς.

## ΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

Παραγωγὴ καὶ εἰσοδήματα

Κοτά τὸ παρελθόν ἔτος ἡ διεθνής οἰκονομία, ἐν τῷ συνόλῳ της, ἥκλουθησεν ἀνοδικὴν πορείαν. 'Η παραγωγὴ καὶ ἡ ἀπασχόλησης διετηρήθησαν γενικῶς εἰς υψηλὰ ἐπίπεδα. 'Η ἔξελιξις τῆς συγκυρίας, ἐν τούτοις δὲν ὑπῆρξεν διμοιόμορφος εἰς δῆλας τὰς περιοχάς τοῦ κόσμου, οὔτε καὶ ἥκλουθησε τὸν αὐτὸν ρυθμὸν καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους.

Ἐξ τὴν διαφορὰν τῆς πορείας τῆς οἰκονομίας, ἰδίως μεταξὺ ΗΠΑ καὶ Δυτικῆς Εὐρώπης, διφέλεται ἡ ἀντίθεσις εἰς τὴν ἀκολούθησιν νομισματικὴν πολιτικὴν. Εἰς τὰς ΗΠΑ αἱ ἀρχαὶ ἐπεδίωξαν, ὅπως διὰ τὸ εὐθηγοῦν χρήματος τονώσουν τὴν δραστηριότητα τῆς οἰκονομίας, ἐνῷ εἰς τὰς δυτικοευρωπαϊκὰς χώρας ἐλήφθησαν μέχρι τῆς ἐνάρξεως τοῦ χειμῶνος τὸ ἀντίθετα ἀκριβῶς μέτρα. 'Η διαφορὰ τῶν ἐπιτοκίων προεξοφλήσεως εἰς τὰ κύρια χρηματιστηριακὰ κέντρα τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης προεκάλεσε ρεῖμα ἀμερικανικῶν κεφαλαίων πρὸς τὰ κέντρα ταῦτα. Τὸ δὲ ρεῦμα τοῦτο ἐνίσχυσαν αἱ ἀνησυχίαι διὰ τὴν σταθερότητα τοῦ δολαρίου καὶ αἱ φῆμαι περὶ ἐνδεχομένης ἐπισήμου ἀνατιμήσεως τοῦ χρυσοῦ, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἐπικρατήσῃ ἀδεβαίστης εἰς τὰς ἀγορὰς συναλλαγματικοῖς.

'Η κατηγορηματικῶν, ἐν τούτοις, παρασχεδίσασα διασεβαίσωσις πῶν ἀμερικανικῶν ἀρχῶν ὅτι δὲν ἀντιμετωπίζεται θέμα μεταθολῆς τῆς Ισοτιμίας χρυσοῦ καὶ δολαρίου, οὔτε ἐπιθελῆς συναλλαγματικῶν ἐλέγχων ἐπὶ τοῦ εμπορίου καὶ τῶν ἐπενδύσεων, θέθεσε τέρμα εἰς τὴν ἀνησυχίαν τοῦ κοινοῦ.

Πρὸς τὰς τερατικὰς συνεργασίας ισχύει τὸ θέμα Δυτικῆς Εὐρώπης.

Τὸ διεθνές κλίμα εὔνοει σήμερον τὴν συνέχισιν τῆς ἀρσεως τῶν ὑφισταμένων εἰσέτι ἐμποδίων εἰς τὴν διακίνησιν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν αεφαλαίων. 'Ιδιαιτέρως ἐπισημαίνεται ἡ ἀνάγκη, ὅπως ἡ ἐσωτερικὴ νομισματικὴ πολιτικὴ εἰς τὰς κατ' Ιδίαν χώρας μὴ παρακαλύπτῃ τὴν προσπάθειαν ὀλοκληρώσεως τῆς ἐνοποιησεως τοῦ διεθνούς ἐμπορίου, ἀλλ' ἀντιθέτως εὐθυγραμμίζεται πρὸς αὐτήν. 'Ος ἀντικειμενικοὶ σκοποὶ θὰ πρέπει τὰ τεθύνουν ἡ διατηρητικὴ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν υψηλὸν ἐπιπέδον ἀπασχολήσεως καὶ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως ἐπὶ τῶν λαμβανομένων ὑπὸ ἐκάστης περιοχῆς μέτρων διακρίσεως, ἐπιβάλλουν τὴν ἑξέρεταιν λύσεως εἰς τὸ ἀδιέξοδον.

Τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἀπησχόλησαν ιδιαιτέρως αἱ συνέπειαι ἐκ τῆς συγκρότεως τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινῆς 'Ἀγορᾶς καὶ τῆς Εὐρωπαϊκῆς 'Ενωσεως 'Ελευθέρου 'Εμπορίου. 'Αναγνωρίζεται, ὅτι ἡ σημειώσα διάσπασις τῆς ἐνότητος τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης καὶ οἱ ἀντίκτυποι ἐπὶ τοῦ ἐμπορίου ἐκ τῶν λαμβανομένων ὑπὸ ἐκάστης περιοχῆς μέτρων διακρίσεως, ἐπιβάλλουν τὴν ἑξέρεταιν λύσεως εἰς τὸ ἀδιέξοδον.

Αἱ ἀνωτέρω ἔξελίξεις παρακολουθοῦνται μὲ τῷ ημέρον ἐνδιαφέρον ἀπὸ ἡμετέρας πλεύρας, δεδομένου ὅτι ἡ 'Ἑλλὰς ἐμπράκτος ἀπέδειξεν ὅτι πιστεύει εἰς τὴν ἀνάγκην ἀπελευθερώσεως τοῦ διεθνούς ἐμπορίου καὶ ἀποθλέπει εἰς τὴν συμπαράστασιν τῶν πλουσιωτέρων χωρῶν διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ ἐπιταχύνῃ τὸν ρυθμὸν τῆς οἰκονομικῆς τῆς ἀναπτύξεως. 'Η θέσις, τὴν ὥποιαν ἔλασθεν ἐπροκειμένη ἡ Κυβερνήσης, διαπραγματευμένη τὴν σύνδεσιν τῆς Χώρας μὲ τὴν Κοινήν 'Ἀγορὰν ὑπὸ δρους διασφαλίζοντας τὰ ἀμεσα συμφέροντά της καὶ ἐγγυωμένους μακροχρονίως τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζωτικῶν προδῆλμάτων τῆς, ἀναγνωρίζεται ὅτι ἡ περιστάτερον ἐνδειγμένην.

**ΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΝ**  
**'Η πορεία τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν εἰσοδῶν**

'Η σταθερὰ ἀνδος τῆς δραστηριότητος τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας εἰς υψηλότερα ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἐπίπεδον ἀποτελεῖ ἀπὸ μακροῦ χρόνου μόνιμον ἔξελιξιν. Συνεπλούθη ἡδη πλήρης διάρκειας χωρίς ἡ αὐξητικὴ πορεία τοῦ συνόλου τῆς παραγωγῆς καὶ τῶν εἰσοδημάτων νὰ ἀναστραφῇ. Είναι, δεδομένης, ἀληθές ὅτι ἐνίστε, συνεπειά ἐκτάκτως δυσμενῶν καιρικῶν συνθηκῶν ἡ ἀναστρεπτικὴ ἐπιδράσεων ἐκ τοῦ ἐξωτερικού, ἐθημειώθη καὶ ἥκλουθησε τὸν ρυθμὸν αὐξησης τῆς δραστηριότητος τῆς οἰκονομίας. Πλήρης δῆμος, ἀνακοπή τούτου ἀπὸ ἔτῶν ἔχει νὰ παραστηθῇ. 'Αποδεικνύεται οὕτω, ὅτι τούς φορεῖς τῆς παραγωγῆς ἐν γένει διακρίνει διαμασμός, ἐπαριθμής διὰ νὰ ἐξουδετερώνῃ ἀκόμη καὶ ἀντίδιους συνθήκας διαμορφωμένας εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἡ ἔξωθεν προερχομένας.

Περὶ δῆμον ὅτι ὁ δῆμος τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς ἐμειώθη κατὰ 6%, ἐπετεύχθη, χάρις εἰς τὰ κυβερνητικὰ μέτρα, δημοσία διατηρηθῆ ἡ ἀγορά-

## ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως γαντικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΟΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

πτική ικανότης τών πληθυσμών της υπαίθρου είς σχετικώς ύψηλά έπιπέδα. Είς τούτο συνέβαλεν ή πιστωτική πολιτική ή άσκησησα ύπερ τών παραγωγών, οι όποιοι έτυχον άφθονού ενισχύσεως διά δανείων μέσης και μακράς προθεσμίας. Έξ αλλου, ή είς την υπαίθρου διάσεσις ύψηλης άναλογίας τών σημαντικών πιστώσεων του προγράμματος των δημοσίων έπενδύσεων έξισφάλισεν είς τούς άγροτικους πληθυσμούς εύκαιριας άπασχολήσεως και πρόσθετα εισοδήματα. Τοιουτρόπως, κατέστη δυνατή ή έδικλωσις ικανοποιητικής ζητήσεως από μέρους πών άγροτικών περιφερειών, ή όποια έτροφοδότησε κατά κύριον λόγον την έγχωριον διομηχανίαν.

Η δραστηριότης είς την μεταποίησην έπετέλεσε, πράγματι, άλμα κατά τό 1960. Ή κατά 10% αύξησις τής διομηχανικής παραγωγής ήτο έν από τα ύψηλότερα έτησια ποσοστά ανήσκεως τών τελευταίων έτων. Ιδιαιτέρως δέ θά πρέπει νά τονισθή ή πρόδοσης ή σημειωθείσα είς διομηχανίας, ως είναι αι διασκαλι μεταλλουργικαί, αι κατασκευής ηλεκτρικών μηχανών και ειδών και αι χημικά, από την ταχυτέραν άναπτυξιν τών όποιων άναμένεται νά έπιπεχθή ή άναδιάρθρωσις και ή μεταβολή της μορφής της μεταποίησεως. Συμφώνως πρός υφισταμένας ένδείξεις, ικανοποιητικής ή παραγωγής τής διοτεχνίας, την όποιαν μεγάλως έδικλησεν ή περαιτέρω διεύρυνσις της τραπεζικής χρηματοδοτήσεως.

Άναλογος, περίπου, πρός την συμβολήν της μεταποίησεως είς την δημιουργίαν ηδημένου έγχωριου προϊόντος υπόρχειν ή τών λοιπών κλάδων της οίκονομίας.

#### Νομισματική σταθερότης

Καθ' άλην σχεδόν την διάρκειαν τού έτους έξισφαλίσθη έπαρκης έφοδιασμός της οίκονομίας διά τών άναγκαίων είς αύτην άγαθών και διετήρηθη μέχρι τού τέλους περίπου του παρελθόντος έτους ή μεταξύ συνολικής προσφοράς και ζητήσεως ίσορροπία. Ούτως, ή άνοδική πορεία της οίκονομίας έπετεύχθη κατά τό μεγαλύτερον διάστημα τού έτους υπό ιυθύνικας ικανοποιητικής σταθερότητος τών τιμών.

Είς την διατήρησην άμαλότητος τών νομισματικών συνθηκών συνέβαλεν ή σχετική έπάρκεια της χρηματοδοτήσεως της οίκονομίας. Αυτή ηδημήνη και πάλι κατά τό παρελθόντος έτος και μάλιστα περισσότερον πρός κατά τό 1959. Ίδιατέρως ηδημήνη ή χρηματοδότησης τής διοτεχνίας, της διοτεχνίας και τού έσωτερικού και έξωγαγικού έμπορου. Έκ των πιστωτικών ίδρυμάτων άξιόλογον δραστηρότητα άνεπτυξαν αι έμπορικαι τράπεζαι είς την έξιπτρέτησιν τών κλάδων της παραγωγής. Ή άναλογία τών άναδιεσίμων των χορηγήσεων έπι τού συνόλου της χρηματοδοτήσεως ηδημήνη άπό 91.4% κατά τό τέλος 1959, είς 93.1% κατά τό τέλος 1960.

Τήν ικανοποιητικήν, έν τῷ συνόλῳ της, χρηματοδότησιν της οίκονομίας, κατέστησεν, έν πολλοῖς, δυνατήν ή άνοδική πορεία τών καταθέσεων. Αι νέαι καταθέσεις είς τύ πάσης φύσεως πιστωτικά ίδρυμάτα έσημειωσαν και πάλιν λίαν άξιόλογον αύξησιν. Ή έξελιξις αύτη είναι ιδιαιτέρως εύοινόν, έπαληθή /π' δψιν ή δις πραγματοποιηθείσα κατά τό παρελθόντος έτος σημαντικώτατη μείωσις τών έπιποκίων έφ' δλων τών κατηγοριών «καταθέσεων». Ή παρά ταύτη διατήρησης ύψηλής ροπής πρός κατάθεσιν, έν συνδυασμῷ πρός την άμβρον προσέλευσιν νέων καταθέτων, έπιβεβαιοι τήν παγιωθείσαν έμπιστοσύνην τού κοινού πρός τό έθνικόν νόμισμα.

Παράγων διατήρησεως της νομισματικής σταθερότητος ήτο και ή Κρατικός Προϋπολογισμός. Αι προβλέψεις έπι τών δημοσίων έστηρχθη ή κατάρτισης του έπιηλήθευσαν είς σημαντικήν έκτασιν, τόσον είς τό σκέλος τών εισπρεξεων, δσον και τών δαπανών. Ίδιατέρως άξιοσημείωτος πρόδοσης έπετελόσθη είς την συγκέντρωσιν πόρων διά τήν χρηματοδότησιν τού Προϋπολογισμού τών Δημοσίων Έπενδύσεων. Ή άναλογία της συμβολής τών άμπορικών τραπεζών διά τής άναλημψεως έντοκων γραμματίων ήτο και πάλιν άξιόλογος, άνελθούσα είς 50% περίπου.

Η αύξησις τών έπενδύσεων

Αι πραγματοποιηθείσαι ήπο τού δημοσίου τομέων έπενδύσεις κατά τό παρελθόντος έτος έσημειωσαν έν νέου λίαν σημαντικόν άλμα. Είναι χαρακτηριστικαί της έντάσεως της κατασβαλλομένης προσπάθειας αι άκλουθοι ήδημήνεις: ένω μεταξύ των έτων 1956 και 1958 αι έπενδύσεις τού Δημοσίου και τών ύπ' αύτού έλεγχομένων Όργανισμών ηδημάνον κατά 100 έως 150 έκατ. δραχμών έπησίως, αι αύξησις καθ' έκαστον τών δύο τελευταίων έτων υπερέβησαν τά 1.000 έκατ. δραχμών. Έναντι μέσου όρου έκ 3.400 έκατ. δραχμών περίπου, κατά τήν τριετίαν 1956—

1958 αι δημόσιαις έπενδύσεις υπερέβησαν τά 5.700 έκατ. δραχμών κατά τό 1960. Άπο της άπόψεως της συνθέσεως των ιδιαιτέρων σημασίαν έχει τό ούτι άπτη άντοπεκρήθη πρός τάς μακροχρονίες έπιδιώξεις τού Κυβερνητικού Προγράμματος Οίκονομικής Αναπτύξεως, άλλα και έξυπηρέτησεν άμεσους άναγκας. Ούτος έπετεύθη έκ παραλλήλου ή πρώθησις τών μεγάλων παραγωγικών έπενδύσεων και τών έργων υπόδομής ιεις και ή ένσχυσις τών πληθυσμών της ύπαθρου διά τής παροχής είς αιντόνις προσθέτω εύκαιριών άπασχολήσεως.

Ο ιδιαιτέρως τομέυς δέν ύστερησεν είς την προσπάθειαν έμπλουτιμού της οίκονομίας διά νέων μέσων παραγωγής. Ή άλων τών κλάδων, περισσότερον έντυπωσιακήν έξελιξιν έσημειωσαν αι έπενδύσεις είς την ναυτιλίαν, ώς προκύπτει άπτο τον ρυθμόν έγγραφής πλοίων είς τά έλληνικά ηλογραφία. Διά πρώτην φοράν είς την ιστορίαν της, ή ναυτιλίας μας κατέχει σήμερον την έκτην θέσιν είς τόν κόσμον. Τούτο δέ χωρίς νά Ληφθή ήτ' άψιν ή άγκωδης ύπο ξένην σημαίαν έλληνική πλοιοκτησία, ή όποια άναδιβάζει τό σύνολον της χωρητικότητος της έμπορικής ναυτιλίας έλληνικής πλοιοκτησίας είς 13 έκατ. τόνων περίπου και φέρει τήν Χώραν μας τρίτην κατά σειράν μεταξύ τών ναυτικών χωρών διακλήρου τού κόσμου.

Η οίκοδομική δραστηριότης, ή όποια είχε περιπέσει είς στασιμότητα κατά τό 1959, έπανεμρέ τόν σχετικώς ηδημόν ρυθμόν τού παρελθόντος. Άξισ έξαρσεως είναι ή έκ ποικίλων ένδειξεων προκύπτουσα έπεκτασις τού οίκοδομικού άργασμού έκτός της περιοχής πρωτεύουσης.

Σχετικώς ικανοποιητική ήτο έπισης ή πορεία την ιδιαιτέρων έπενδύσεων είς την μεταποίησην. Τούτο προκύπτει αφ' ένδος μεν άπτο τόν συνδυασμόν πού δγκων και τής άξιας τών εισαχθέντων και έγχωρίως παραχθέντων μηχανιμάτων, αφ' έτέρου δέ άπτο τόν άριθμόν τών έκδοσιμειών άδειων έπιχειρήσεων.

Η δραστηριότης της Έθνικης Τραπέζης

Τήν γεννήν αύξησιν, τήν όποιαν έσημειώσαν κατά τό 1960 αι έργασιαν τών περισσότερων πιστωτικών ίδρυμάτων της Χώρας, παρηκολούθησε λίαν άξιόλογος άναπτυξί τών έργασιών και τής ήμετέρας Τραπέζης. Τό άποταμένησαν τών ιδιωτών και τά διαθέσιμα τών έπιχειρήσεων προσειλύθησαν και πάλιν άδρον, διά νά έπαναδιοχετεύσαν είς τήν οίκονομίαν, πρός θεραπείαν τών έθνικών σκοπίμων και τών τραπεζικών, ένδειξηγμένων άναγκων. Ούτω, χάρις είς την έδρασιμην έμπιστοσύνην τού εύρυτερού άποταμευτικού κοινού και τού κόσμου τών έπιχειρηματών και τών έπαγγελματών, αύτη διετήρησε τήν πρωτεύουσαν θ.σιν., τήν όποιαν άπτο μακρού χρόνου κατέχει είς τό πιστωτικόν οίκοδόμημα της Χώρας και αι έργασιαί της έκαλυψαν τά δύο τρίτα της συνολικής δραστηριότητος τών έμπορικών τραπεζών.

Αι καταθέσεις παρά τή Έθνικη Τραπέζη

Λιαν σημαντικόν ήτο και κατά τό 1960 τό σύνολον τών καταθέσεων τό δοχετεύσην είς τήν ήμετέραν Τραπέζαν. Διά τούς αύτούς άμως λόγους διά τούς δημόσιους ή ρυθμόδιας άμησεως τών ύστερησεν έναντι τού 1959 δι' άλα τύ πιστωτικά ίδρυμάτα άμοιν λαμβανόμενα, και αι νέαι καταθέσεις της Τραπέζης ήσαν, κατά τό λήξην έτος, άλιγιώτεραι έ συγκρίσει πρός τό προηγούμενον. Αξίζει, πάντως, νά άναφερθή, ως χαρακτηριστικόν της έμπιστοσύνης τήν όποιαν έμπνει ή Έθνική Τραπέζα, οτι αι παρά αύτη ίδιωται καταθέσεις άντεπροσώπευσαν κατά τήν 31ην Δεκεμβρίου τό 1960 ηδημένων ποσοστών τών καταθέσεων τών έμπορικών τραπεζών έναντι τής άντιστοίχου ήμερομηνίας τού 1959.

Η αύξησις τών καταθέσεων έσημειώθη τόσον είς τούς έφισταμένους λογαριασμάτων, δσον και είς δημιουργηθέντας νέους. Ή άριθμός τών τελευταίων τούτων άνηλθεν είς 95.839, έναντι 82.238 κατά τό 1959. Ή σταθερά από έτους είς έτος είς αύτης τών ύπολοίπων τών έφισταμένων λογαριασμών, ώς και τού άριθμού τών νέων καταθέτων, άποδεικνύει ζτι έ έθισμας είς τήν τραπεζικήν κατάθεσιν ήδρασιώθη μὲν μεταξύ τών παλαιοτέρων καταθέτων, έπεκτείνεται δέ βαθμιαίως είς άλαζηρον τόν πληθυσμόν. Τούτο, άλλωστε, έπιδητει ή ή μετέρα Τραπέζα, ή όποια άποθέπει πάντοτε είς τό έπρυ λατικόν άποταμευματών ώς είς τήν κυριωτέρων και σταθερώτερων πηγήν συγκεντρώσεως τών μέσων ικανοποίησεως τών δραστηριότητού της παραγωγής.

Πρός τήν κατεύθυνσιν ταύτη ή Έθνική Τραπέζα κινείται δραστηρίως, συντηρών έπιδιώκουσα νά καλλιεργήση είς δόλονεν εύρυτερον κύκλων άτομων τό άποταμευτικόν πνεύμα. Απευθυνθέσαν είς είδικάς κατηγορίας άποταμευτών έχει οίμερον τήν ικανοποίησην νά διαπιστώσῃ ζτι αι προσπάθειαί της, αίτινες άνελθηθησαν με τήν πολύτιμον συμπαράστα-



SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES

TUCUMAN 271

BUENOS AIRES

TELEPHONE  
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS"  
ALSO "STRAMAKIS"

σιν τού ύπό την υψηλή προστασίαν της Α. Μ. τού Βασιλέως Γνωμοδοτικού Συμβουλίου έπει τών 'Αποταμιεύσεων, συνήντησαν άξιαν προσοχής άνταποκρισιν. 'Ιδιατέρως πρέπει νά ξέπερθη ή έξελιξις τού καθιερώθηκες τού 'Οκτώβριον τού έτους 1958 Ταμιευτηρίου Νεόποτος. 'Από 18.489 κατά την 31η Δεκεμβρίου 1959, ό αριθμός των νέων οι διόποιοι διαδίτουν καταθέσεις εις την ήμετέραν Τράπεζαν ηγέθη εις 27.657 έντος τού 19.600. 'Αναλόγων, περίπου, έξελιξιν παρουσίασαν αι άντιστοιχοι καταθέσεις, άνελθουσι από 19.260.000 δραχμών, εις 46.134.000. Εις την κατηγορίαν αυτήν καταθέσεων άποδιει ή Τράπεζα ίδιατέρων σημασίαν, δεδομένου δι: διά της καταλήλου διαταδιγαγήσεως της σημερινής νεολαίας εις το θέμα της ήποταμιεύσεως καλλιεργείται μεταξύ των φορέων της παραγωγής τού προσεχούς μέλλοντος το άπαρατητον εις την ήποδηθησιν της οίκονομης άναπτυξεως πνεύμα της φειδούς και ένισχυεται ή έμπιστοσύνη εις τη έθνικον νόμισμα.

'Ικανοποιητικώς έκινηθη έπίσης δ ρό διετίας μόλις είσαχθεις ύπο της ήμετέρας Τράπεζης θεσμός των Καταθέσεων Ταμιευτηρίου μετ' 'Αστραπίας Ζωής και 'Άτυχημάτων. Οι καταθέται της κατηγορίας αυτής ηγέθησαν μεταξύ τέλους 1959 και τέλους 1960 από 2.115 εις 3.427 άτομα, το δε σύνολον τού άσφαλισθέντος κεφαλαίου από δραχμάς 52.202.400, εις δραχμάς 67.689.400.

'Επιτυχης άπεδείχθη ή σκέψις νά άπευθυνθή ή Τράπεζα πρός τούς ναυτιλομένους και νά προσεκύση τάς ήποταμιεύσεις των, παρέχουσα εις σύντους ειδικής φύσεως ύπηρεσίας άνευ άνταλλάγματος, 3.517 νέοι λογαριασμοί ήνωχθησαν έντος τού 1960, το δε σύνολον των καταθέσεων της κατηγορίας αυτής ηγέθη άπό 28.7 έκατ. δολαρίων κατά το τέλος 1959, εις 42.1 έκατ. δολαρίων κατά το τέλος 1960. 'Η σημασία των καταθέσεων αυτών συνίσταται εις το δι: αύται άντιπροσωπεύσιον άντιστοχον είσαγωγή συναλλάγματος, ή διόποια δασίμων προσδικάται δι: διά την ήποδειξιν και παρακολούθησιν της έφαρμογής μεθόδων παραγωγής και διαχείρισεως, έπιτρεπτουσών δρθολογησίας λειτουργίαν επί διενών συναγωνιστικού έπιπέδου.

'Ιδιατέρως δύναται νά σημειωθή δι: τά πλεονεκτήματα τα παρεχόμενα ύπο των καταθέσεων εις κοινὸν λογαριασμὸν ήρχισαν νά γίνωνται εύρυτερον γνωστά εις τούς ήποταμιεύτας. Ούτω, κατά το 1960 ήνωχθησαν 7.898 νέοι λογαριασμοί της ειδικής αυτής κατηγορίας, το δε κατατέθην ποσόν άνηλθεν εις 686.4 έκατ. δραχμών κατά το τέλος 1960, έναντι 452.1 έκατ. δραχμών κατά την 31η Δεκεμβρίου 1959.

**ΑΙ πιστώσεις της Έθνικής Τραπέζης — Αϋξησις χορηγήσεων**

'Η κατά το παρελθόν έτον έξελιξις των χορηγήσεων της ήμετέρας Τραπέζης ιπηρήξεις λίαν ίκανοποιητική, δεδομένου δι: το σύνολον των πιστώσεων έσωτεροκού ηγέθη κατά 17.5%. 'Ιδιατέρως έδόθησαν έπολαι εις τά 'Υποκαταστήματα της Τραπέζης διόποια, κινούμενα πάντοτε έντος των πλαισίων των ύγιων τραπεζικών άρχων και των δασμικών χαλαρωθέντων κανόνων των Νομισματικῶν 'Αρχων, παρέχουν πάσσων πιστοδοτήσιν ήν έξυπηρετήσιν εις τούς κλάδους της οίκονομιας. Προτεραιότης παρατεχθεῖ, δεβαίως, εις τούς έκ τούτων περισσότερων παραγωγικούς, ωστε νά έπιτευχθῇ εύθυγράμμιστον, εις τον τομέα της πίστεως, πρός την χαροχθέντων ύπο της Κυρενήσεως πολιτικήν της άναπτυξεως των έθνικοις οίκονομικῶν σκοπιμωτέρων συναλλαγών. 'Οπωσδήποτε διμοι: οι ιελάδεις ένισχυθησαν έν τῷ μέτρῳ των δικαιολογημένων άναγκων των.

Εις τούς πλειστους κλάδους, αι χορηγήσεις της ήμετέρας Τραπέζης έσημεισαν αύξησις πολὺ μεγαλυτεράς έναντι τού 1959. 'Ιδιατέρως ηγέθησεις της ή βιοτεχνία της έξαγωγικών έμποριον, κατόπιν των ύπο των Νομισματικῶν 'Αρχων ληφθέντων μέτρων χαλαρώσεως των περιορισμῶν. Ηδημέναι πιστώσεις έχορηγήθησαν έπίσης πρός το είσαγωγικόν έμποριον διά την προμήθειαν δασικών τροφίμων και πρώτων 'λῶν και πρός το έσωτεροκόν έμποριον, κατόπιν της ή ίψωσεως του δρίου χρηματοδοτήσεως τούτου. 'Οσον άφορά την βιομηχανίαν, ή αύξησις των πρός άνθη: δραχμηπροθέσμων χορηγήσεων άνταπεκρίθη πλήρως πρός την έπιδειχθέντων ύπ' αύτης μεγαλυτερών δραστηριότητα. 'Η βιομηχανία ένισχυθη έπι πλέον και περαιτέρω διμι κεφαλαίων μακροτέρας διαρκείας, πρός διενέργειαν έπεκτάσεων και βελτιώσεων των έγκαταστάσεων της. Θά πρέπει, τέλος, νά άναφερθη ή θεαματική έξελιξις των έσχατως άρξαμενων γορηγήσεων πρός την καυτιλίαν.

Ειδικήν περίπτωσιν, κατά το 1960, άπετέλεσαν αι τοποθετήσεις έπι

καπνών. 'Η έργασία αυτη, ή διόποια άφεωρα προϊόν έσοδειας 1959, έσημεισαν κάμψιν λόγω της μειωμένης παραγωγής άφ' ένδος και της διαμορφώσεως χαμηλότερων τιμών άφ' έτέρου. 'Εξ αλλου, πρός την μείωσιν των οφειλομένων ύπολοί πων άδηγησεν έπισης ή ρευστοποίησις άπαιτησεων έπι παπινών παλαιοτέρων έσοδειων. Δεδομένου δι: ή ήμετέρα Τράπεζα καλύπτει τό σύνολον σχεδόν των ύπο των έμπορων τραπέζων έξυπηρετουμένων άναγκων τού καπνεμπορίου, ή χαλάρωσις των έργασιών εις την κλάδον αύτον έπηρέσεις τό σύνολον των τοποθετήσεων της, αι διόποια αλλως θα ήσαν έτι μεγαλύτεραι.

**"Αλλαι δραστηριότητες της Τραπέζης**

'Η εικών της πολυσχιδούς και γονίμου δραστηριότητος της Τραπέζης δραστηριότητος έπεκτεινομένης πολὺ πέραν της ήπλως χρηματοδοτήσικής τοιαύτης — δέν θα ήτο πλήρης άν δέν άνεφεραμεν τάς πρωτοποριακώς ένεργειας της εις ζωτικούς διά την έθνική οίκονομιαν τομείς.

**Πρώθησις της Βιομηχανίας**

'Ο οίκονομοτεχνικός δργανισμός τόν όποιον έδημιούργησεν ή Τραπέζα: έν συνεργασία μετά τον 'Ινστιτούτου Βιομηχανικού 'Ορθολογίσμου τού Πολυτεχνείου της Ζυρίχης, παραλλήλως πρός την ήπλως διετίας άναληφθησαν προσπάθειαν μελέτης και άξιολογήσεως των έπι μέρους διομηχανικών μονάδων, παρέχει ήδη την συνδρομήν του εις την Βιομηχανίαν διά την ήπτιμετώπισιν συγκεκριμένων τεχνολογικών και δργανωτικών προβλημάτων, ώς και διά την ύποδειξιν και παρακολούθησιν της έφαρμογής μεθόδων παραγωγής και διαχείρισεως, έπιτρεπτουσών δρθολογησίας έπι περιπέδου.

Πρεαλλήλως, έκριθη οικόπιμον, διόποια, πλήρη της διερευνήσεως των και: έκαστον έπιχειρηματικών μονάδων, μελέτηθον έν τῷ συνόλωφ των οι σημαντικοί κλάδοι την βιομηχανίας, διστε νά καταστή δυνατή η παροχή και γενικωτέρων ύπηρεσιών, με εύεργεικά δι: αύτην ήποτελέσματα. Πρός τον σκοπόν τούτου, και εις την έν γένει πρώθησιν της πρεοτιμασίας διά την ανάπτυξιν νώιων παραγωγικών πρωτοβουλιών έν τῷ πλαισίω των διαμορφωθέντων ήδη εύρυτερων οίκονομικών χώρων, έξεδηλώθη, μεταξύ των άλλων και διά της συμμετοχής αύτης εις τά κεφάλαια σον άφορδη την έν 'Ελλάδοι δραστηριότητα των μεγάλων γαλλικών συγκροτημάτων Pechiney και Saint Gobain, της Pirelli, της British Petroleum κ. ά., ώς έπισης διά της συνεργασίας μετ' άμερικανικών και μη έταιρων, ώς της Dow Chemical, Pfizer, Phönix Rheinrohr κλπ.

Σημειωτέον, δι: εις τόν τομέα της Βιομηχανίαν, διά την ήπο της Βιομηχανίαν, εις την ήπο μηριούργησιν των ήπλως προύποθεσεων διά την τεχνικήν και οίκονομικήν συνεργασίαν μετά ένων Οίκων πρός τον σκοπόν τούτου, και εις την έν γένει πρώθησιν της πρεοτιμασίας διά την ανάπτυξιν νώιων παραγωγικών πρωτοβουλιών έν τῷ πλαισίω των διαμορφωθέντων ήδη εύρυτερων οίκονομικών χώρων, έξεδηλώθη, μεταξύ των άλλων και διά της συμμετοχής αύτης εις τά κεφάλαια σον άφορδη την έν 'Ελλάδοι δραστηριότητα των μεγάλων γαλλικών συγκροτημάτων Pechiney και Saint Gobain, της Pirelli, της British Petroleum κ. ά., ώς έπισης διά της συνεργασίας μετ' άμερικανικών και μη έταιρων, ώς της Dow Chemical, Pfizer, Phönix Rheinrohr κλπ.

Σημειωτέον, δι: εις τόν τομέα της ημετέρας Βιομηχανίαν, διά την ήπο της Βιομηχανίαν, εις την ήπο μηριούργησιν των ήπλως προύποθεσεων διά την τεχνικήν και οίκονομικήν συνεργασίαν μετά ένων Οίκων πρός τον σκοπόν τούτου, και εις την έν γένει πρώθησιν της πρεοτιμασίας διά την ανάπτυξιν νώιων παραγωγικών πρωτοβουλιών έν τῷ πλαισίω των διαμορφωθέντων ήδη εύρυτερων οίκονομικών χώρων, έξεδηλώθη, μεταξύ των άλλων και διά της συμμετοχής αύτης εις τά κεφάλαια σον άφορδη την έν 'Ελλάδοι δραστηριότητα των μεγάλων γαλλικών συγκροτημάτων Pechiney και Saint Gobain, της Pirelli, της British Petroleum κ. ά., ώς έπισης διά της συνεργασίας μετ' άμερικανικών και μη έταιρων, ώς της Dow Chemical, Pfizer, Phönix Rheinrohr κλπ.

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

**Υποκαταστήματα και πρακτορεία  
καθ' ολην την ΙΤΑΛΙΑΝ  
Ειδικευμένοι εις την πρακτόρευσιν  
τακτικών γραμμών  
Έκπρόσωποι ύπερεκατόν  
έφοπλιστικών οίκων**

**ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ  
Καύσιμα εις ολους τους Ιταλικούς λιμένας  
Τιμαί συναγωνισμοῦ**

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:**

**30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"  
TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX GE 016**

**MOROCCO HELLENIC COMPANY S. R. LIMITED**

**CACAMBOURAS PERICLES**  
GENERAL SHIP CHANDLER  
DECK & ENGINE STORES  
LAUNDRY

63, Rue Allal Ben Abdellah  
Building Horloge  
CASABLANCA  
(Morocco)

Téléphone 637-97  
Po Box 838  
Téléq. PONTOPOROS  
R. C. 27 715

βελτιώσεως τῶν ύφισταμένων τοιούτων. Μετὰ τοῦ αὐτοῦ Οίκου συνεργαζούμενήν ἡ Ἑθνική Τράπεζα κατήρτισεν οἰκονομοτεχνικήν μελέτην διὰ τὴν ίδρυσιν ἐργοστασίου φωσφορικῶν λιπασμάτων καὶ ὑπέβαλεν εἰς τὸν Ο.Β.Α., πρότασιν ἀναλήψεως «κατασκευῆς καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ τόσον Εεμελιώδους διὰ τὴν Ἑλληνικὴν γεωργίαν ἔργου.

Πέραν τούτου, ἡ συνεργασία τῆς Τραπέζης μετὰ τῆς British Petroleum ἔξεδηλῶθι διὰ τῆς συστάσεως τῆς Αιτωλικῆς Εταιρίας Πετρελαίων μὲ κοινὰ κεφάλαια δύο ἑκατομμυρίων δραχμῶν καὶ μὲ σκοπὸν τὴν ἔρευναν τοῦ ἐπεδάφους δαπάναις τῆς Β.Ρ. εἰς περιοχάς τῆς Αιτωλοακαρνανίας πρὸς ἀνέύρεσιν πετρελαίων. Κατόπιν τῆς ὑπὸ τῆς Βουλῆς ἐπικυρώσεως τῆς σχετικῆς συμβάσεως μετὰ τοῦ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου, θά δάκρισουν συντόμως αἱ προκαταρκτικαὶ ἔρευναι. Οὕτως ἡ Ἑθνικὴ Τράπεζα δίδει καὶ πάλιν τὸ παρὸν εἰς τὴν ἀναλγθεῖσαν μεγάλην προσπάθειαν διερευνήσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ ὑπεδάφους πρὸς κινητοποίησιν νέων πλουτοπαραγωγικῶν πηγῶν.

Αἱ δημιουργικαὶ πρωτοβουλίαι τῆς Τραπέζης εἰς δόλους τοὺς ἀνωτέρω τομεῖς εὐρίσκονται πάντοτε ἐντὸς τῶν πλαισίων τοῦ Κυβερνητικοῦ Προγράμματος Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως, εἰς τὴν προώθησιν καὶ ἐπιτύχιαν τοῦ διποίου ἀποβλέπουν πρωτίστως.

### ἘΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Μέσοις τετάρτων προσοχὴν καὶ ἔθνικὴν ὑπερηφάνειαν ἡ Τράπεζα παρακολουθεῖ τὰς τεραστίας προόδους τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Πλὴν τῶν ἥδη ὑπαρχεῖστων, ὡς πρὸς τὰς καταθέσεις τῶν ναυτιλλομένων καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν χορηγήσεων πρὸς τὸν ναυτιλίαν, πρέπει νὰ μηδημοευθοῦν Ιδιαιτέρως ἡ «κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ίδρυσις τοῦ εἰδικοῦ ναυτιλιακοῦ 'Υποκαταστήματος εἰς τὸν Πειραιά καὶ ἐπέρου ὑποκαταστήματος εἰς τὰς Οἰνόσας, αἱ σταθερῶς καταβαλλόμεναι προσπάθειαι τῆς Τραπέζης διὰ τὴν ὑπὸ τῶν Νομισματικῶν 'Αρχῶν ἀποδοχὴν εὐνοϊκῶν δρῶν χρηματοδοτήσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τὴν τροποθετίσιν τοῦ συναλλαγματικοῦ καθεστῶτος, πρὸς διευκόλυνσιν τῶν διεθνῶν πληρωμῶν τῶν τελευταίων τούτων, ὡς καὶ ἡ ἔναρξις τῶν ἐργασιῶν διὰ τὴν ἐν Πειραιεῖ ἀνέγερσιν εἰδικοῦ Ναυτιλιακοῦ Μεγάρου, εἰς τὸ διποίον θά δεκάτασταθῇ τὸ Ναυτιλιακὸν 'Υποκατάστημα τῆς Τραπέζης καὶ θά στεγασθῶν αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις. 'Η ἀποπεράτωσις τοῦ ἔργου τούτου προβλέπεται ἐντὸς τοῦ προσεχοῦ ἔτους.

### ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ

Ἄνται ἀνήρχοντο τῇ 31ῃ Δεκεμβρίου 1960 εἰς δραχμὰς 8.303 ἑκατ., ἔναντι δραχμῶν 7.266 ἑκατ. ἐν τέλει τοῦ προηγουμένου ἔτους 1959, σημειωθεῖσας αὐξήσεως ἐντὸς τοῦ ἔτους 1960, δραχμῶν 1.037 ἑκατ., ἐάν δὲ ληφθῆ ὑπὸ 'ὅψιν ὅτι αἱ τοποθετήσεις ἔξωτερικοῦ ἐμειώθησαν κατὰ ποσὸν δραχμῶν 107 ἑκατ., ἡ αὐξῆσις τῶν τοποθετήσεων ἐν τῷ ἐσωτερικῷ ἀναβιβάζεται εἰς δραχμὰς 1.144 ἑκατ.

Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου δραχμῶν 772 ἑκατ. ἔχοργηθήσαν πρὸς τὴν διομήναν καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐν δρχ. 372 πρὸς τὸ ἐμπόριον.

Εἰς ἄκαρτον, ἐκ τῶν πρὸς τὴν διομήναν ποσῶν δραχμῶν 412 ἑκατ. διετέθη εἰς μεστηρόθεσμα δάνεια καὶ δραχμῶν 213 ἑκατ. πρὸς τὴν διοτεχνίαν.

Αἱ πρὸς τοὺς λοιπούς, πλὴν καπνεμπορίου, κλάδους τοῦ ἐμπορίου χο-

ρηγήπεις ἀνῆλθον εἰς δραχμὰς 583 ἑκατ., τοῦ συνολικοῦ ποσοῦ περιορισθέντος εἰς δραχμὰς 372 ἑκατ., λόγῳ μειώσεως τῶν πρὸς τὸ καπνεμπορίον χορηγήσεων, ὡς ἐκ τῆς ἐγκαιροτέρας ἐν σχέσει πρὸς τὸ περιστονόν· ἔτος ρευστοτοιχίσεως αὐτῶν.

### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ

Αἱ ἀνεκαθάριστοι ὠφέλειαι τῆς Τραπέζης, μετὰ τὴν ἔκπτωσιν τῶν χρεωστικῶν τόκων, ἀνῆλθον κατὰ τὸ λῆξαν ἔτος εἰς δραχμὰς 592.7 ἑκατ., ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοῦ τοῦ ἔτους 1959 ἐκ δραχμῶν 529.2 ἑκατομ.

Τὰ ἔξοδα καὶ οἱ φόροι ἀνῆλθον εἰς Δρχ. 446.5 ἑκατ. ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοῦ τοῦ ἔτους 1959 ἐκ Δρχ. 393.1 ἑκατ.

Τὰ ἔξοδα ἀναλύονται ὡς ἀκολούθως :

Απεδοχαὶ Προσωπικοῦ	Δρχ. 258.8 ἑκατ.
Εἰσφοραὶ εἰς 'Ασφαλ. Ταμεία Προσωπικοῦ	» 55.2 »
'Αμοιδαὶ Τρίτων	» 8.3 »
Γενικὲς ἔξοδα	» 74.5 »
Φόροι	» 49.7 »

Δρχ. 446.5 ἑκατ.

Κατὰ τὰ ἀνωτέρω, ἔναντι ἀσόδων τῆς χρήσεως ἐκ δραχμῶν 592.7 ἑκατ., τὰ ἔξοδα ἀνῆλθον εἰς δραχμὰς 446.5 ἑκατ., καταλειπομένων οὕτω ταθαρῶν κερδῶν ἐκ δραχμῶν 146.2 ἑκατ., ἔναντι δραχμῶν 136.2 ἑκατ. τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἤτοι ἐπὶ πλέον δραχμῶν 10 ἑκατομμυρίων.

Ἐτοι τοῦ ποσοῦ τούτου τῶν καθαρῶν κερδῶν μετὰ τοῦ ἐκ δραχμῶν 0.2 ἑκατ. ὑπολογίπον τῆς προηγουμένης χρήσεως, ἀνερχομένου ἐν συνόλῳ φειδραχμάς 146.4 ἑκατ., διετέθησαν :

c) δι' ἀποθέσεις	Δρχ. 21.9 ἑκατ.
β) διὰ προβλέψεις πρὸς κάλυψιν ἐπισφαλῶν ἀπαιτήσεων	» 35.— »
γ) δι' ἔκτακτον ἐνίσχυσιν 'Ασφαλιστικῶν Ταμείων Προσωπικοῦ, συμφώνως N. 3662)57	» 40.— »
5) 'Υπόλοιπον πρὸς διανομὴν	» 49.5 »

Σύνολον Δρχ. 146.4 ἑκατ.

Τὸ ὡς ἄνω πρὸς διανομὴν ὑπόλοιπον ἐκ δραχμῶν 49.5 ἑκατ. προτείνομεν, διπὼς ἔγκρινητε, ἵνα διατεθῆ, συμφώνως τῷ Καταστατικῷ, ὡς ἔχει :

Εἰς Τοπικὸν 'Αποθεματικὸν 10%	Δρχ. 4.9 ἑκατ.
» πρῶτον μέρισμα μικτὸν πρὸς δρχ. 71.80 κατὰ μετοχὴν (5% ἐπὶ 404880 μετοχῶν)	» 29.1 »
	Δρχ. 34.0 ἑκατ.
Εἰς 'Ειστοκτὸν 'Αποθεματικὸν	Δρχ. 12.— ἑκατ.
» 'Αμοιδὴν μελῶν τοῦ Διοικ. Συμβουλίου	» 0.1 »
» πρόσθετον μέρισμα πρὸς δρχ. 8.20 κατὰ μετοχὴν	» 3.3 »
'Υπόλοιπον εἰς νέον	» 0.1 »
	Δρχ. 49.5 ἑκατ.

## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ %/E Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ - 30 ΙΟΥΝΙΟΥ

### ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτη 14.00

19 'Απριλίου

3, 17, 31 Μαΐου, 14 καὶ 28 'Ιουνίου

### ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΣΟΝ - BH PYTTON

ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτη 11.00

26 'Απριλίου

7 καὶ 24 Μαΐου, 7 καὶ 21 'Ιουνίου

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

### ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ»

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

# ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, (Άπριλίος).** — Σαφείς πλέον αἱ ἐνδείξεις ὑποχωρήσεως τῆς ὑφέσεως εἰς τὴν Ἀμερικήν. Ἡ αἰσιόδοξία προέρχεται ἀπὸ τοὺς πλέον ὑπευθύνους παραπηράτας, χωρίς, ὅμως, ἡ ἀμερικανική κυβέρνησις νὰ ἀντιμετωπίζῃ τὴν ἔγκατάλειψιν τῆς πολιτικῆς τῆς κατὰ τῆς κρίσεως.

• Ὁ φόδος τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ δολλαρίου ἔξειπεν ἀπὸ τὴν διεθνή χρηματαγοράν. Τὸ χρυσὸν ἀπόθεμα ἐσταμάτησε νὰ διαρρέῃ, ὁ χρυσὸς ἐπανήλθεν εἰς τὴν κανονικήν του τιμὴν καὶ τὸ ἀμερικανικὸν ἰσοζύγιον βελτιώτατο.

• Περιωρίσθη σημαντικῶς ἡ κερδοσκοπία ἐπὶ τῶν νομισμάτων. Συμφωνίαι μεταξὺ τῶν μεγάλων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν συνήθησαν, τείνουσαι ἀκριβῶς νὰ ἔξαλείψουν τὰς διακυμάνσεις.

— Τὸ δολλάριον καὶ πάλιν θὰ κρατήται εἰς τὸ ἀπόθεμα, ὥστας καὶ ἡ στερλίνα καὶ τὰ ὄλλα νομίσματα. Ἡ Ἐλβετία λ.χ. θὰ παύσῃ μετατρέπουσα τὰ δολλάρια εἰς χρυσόν. Ἡ Γερμανία θὰ ἔχῃ καὶ λίρας ἀντὶ νὰ τὰς μεταφέρῃ εἰς δολλάρια κ.ο.κ.

• Ἡ ἀναπροσαρμογὴ νομισματικὰς κατὰ χώρας προβλέπουν Ἀμερικανοὶ παραπηρῆται ὡς ἀναποτρέπουσαν κατὰ τὸ 1961. Τελοῦν ἥδη αὔται ὑπὸ μελέτην, παρὰ τὰς ἀκάστοτε διαφεύγεις.

— Τὸ δολλάριον πάντως, δὲν θὰ ὑποστῆ τὴν ἀναπροσαρμογὴν αὐτῆν. Ἡ τοῦ μάρκου καὶ τοῦ φιορινίου εἶναι ἡ ἀπαρχὴ καὶ ὅχι τὸ ἀποτέλεσμα τῶν διεισαγόμενων ἥδη κατὰ χώρας συζητήσεων.

• Τὸ σκέλος τῶν δαπανῶν τοῦ ἀμερικανικοῦ προϋπολογισμοῦ βαίνει τὴν ἀνιοῦσαν. Ἀπὸ τὸ 80.7 δισεκατ. δολ. τοῦ 1960 — 61 εἰς 84.2 δισεκατ. διὰ τὸ 1961 — 62. Καὶ ἡ πρόβλεψις ἀναφέρεται ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος εἰς τὸ περισσότερα. Ὕπὸ τοῦ Ἀϊζενχάουερ προεδρέπετο νὰ φθάσουν αἱ δημόσιαι δαπάναι εἰς τὸ 98 δισεκατομ. περὶ τὸ 1970.

— Περιλημβανομένων καὶ προσθέτων τινῶν δαπανῶν κοινωνικῆς προνοίας τὸ σκέλος τοῦ συνόλου τῶν δαπανῶν θὰ φθάσῃ κατὰ τὸ ἀπόμενον ἔτος εἰς 106.3 δισεκατομ. δολ. καὶ προβλέπεται εἰς 130 δισεκατομ. διὰ τὸ 1970! Καὶ διερωτῶνται οἱ Ἀμερικανοί: Πρόκειται περὶ πληθωρισμοῦ;

• Ἡ Ἐπιτροπὴ τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος διαπιστώνει εἰς τὴν τακτικὴν τῆς ἀνασκόπησιν διὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὴν ἐπιβράδυνσιν τοῦ ρυθμοῦ τῆς ἀναπτύξεως τῆς οἰκονομίας τῶν μελῶν-χωρῶν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ 12% ηγέηθη ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ ἔναντι τοῦ 1959. Ἡ ἐπιβράδυνσις ὀφείλεται εἰς τὴν μικροτέραν σχετικῶς ζήτησιν ἀπὸ χώρας ἔξω τῆς Κοινότητος — τὴν Ἀμερικὴν ιδίᾳ — ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἔλλειψιν ἐργατικῶν χειρῶν. Τὰ εἰς χρυσόν, πάντως καὶ συνάλλαγμα ἀπόθεματα τῶν χωρῶν-μελῶν τῆς Κοινότητος ηγέηθησαν κατὰ τρία δισεκατομ. δολαρίων.

— Ἡ ἑσωτερικὴ, τούναντίον, ζήτησις ἔξηκολούθησεν σταθερῶς ἀναπτυσσομένη. Αἱ ἐπενδύσεις ἡσάν ηγέημέναι καὶ ἡ κατανάλωσις ζωητότερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1959. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐπίσης τῆς Εὐρωπαϊκῆς Κοινότητος ηγέηθησαν κατὰ 20% κατ’ ἀξίαν, ἀν καὶ ὁ ρυθμὸς τῶν ἐσημείωσεν ἐπιβράδυνσιν τίνα.

— Καὶ αἱ προβλέψεις διὰ τὸ 1961: Ἡ οἰκονομικὴ ἀνάπτυξης θὰ συνεχισθῇ. Μειωμένη πως ἡ ζήτησις ἐκ τοῦ ἑσωτερικοῦ, ηγέημένη τούναντίον ἢ τοῦ ἑσωτερικοῦ. Ἡ παραγωγὴ θὰ βαίνῃ αὐξανομένην, μὲ καταφανὴ ὅμως τὴν ὑποχώρησιν τῆς ἐντάσεως ἔναντι τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ 1960. Αἱ δυσκολίαι τοῦ ἑργατικοῦ παράγοντος θὰ συνεχισθοῦν. Ἡ αὐξησης τῆς παραγωγῆς δὲν θὰ ὑπερβῇ τὰ 5% ἔναντι τοῦ 1960.

• Ἡ βρεταννικὴ οἰκονομία, παρὸ τὰς πρὸ μηνῶν περὶ ὑφέσεως ἐνδείξεις, σαφῇ ἐμφανίζει τὴν πρὸς τὴν ἀνιοῦσαν στροφήν. Μέτριος, βεδαίως, ὁ ρυθμὸς τῆς ἀναπτύξεως, ὅστις ὅμως καὶ ἔξεπληξ τοὺς ἀρμόδιους παραπηρᾶτας.

— Εἰς τὴν χαλάρωσιν τῶν περιοριστικῶν πιστωτικῶν μέτρων τῆς Κυβερνήσεως ἀποδίδεται, κυρίως, ἡ στροφή. Ἡ ἑσωτερικὴ κατανάλωσις ηγέηθη καὶ ἡ ἀνεργία ἤρχισε καμπτομένη. Αἱ ἐπενδύσεις δὲν ἐμειώθησαν καὶ τὰ ἀποθέματα βαίνουν περιοριζόμενα.

— Ἀκόμη καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ διαπιστοῦνται καλύτεραι, πιστεύεται δὲ νὰ αὐξήθουν ἔτι περισσότερον. Τὸ ἔλλειμμα, συνεπῶς, τοῦ ἰσοζύγιου πληρωμῶν προβλέπεται μικρότερον. Τὸ μόνον δυσάρεστον σημεῖον: Ἡ εμειώθησαν αἱ βραχιτρόθεσμοι καταθέσεις κεφαλαίων ἐπὶ τοῦ ἑσωτερικοῦ, αἴτινες καὶ ἐκάλυπτον τὸ ἐν λόγῳ ἔλλειμμα.

• Κάμψιν προβλέπουν οἱ ὑπεύθυνοι: "Ἄγγλοι παραπηρῆται τῶν οἰκονομικῶν ἔξελίξεων εἰς τὸ διεθνὲς ἐμπόριον διὰ τὸ πρώτον μέρος τοῦ τρέχ. έτους. Αἱ οἰκονομίαι, πάντως, τῆς Δυτ. Εὐρώπης καὶ τῆς Ιαπωνίας θὰ συνεχίσουν τὴν ἀνοδικήν των πορείαν καὶ κατὰ τὸ 1961.

— Βελτίωσις θὰ σημειωθῇ εἰς τὰ τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας καὶ κατὰ συνέπεια εἰς τὴν παγκόσμιον βιομηχανικὴν παραγωγὴν.

— Μείωσις τελικῶς προβλέπεται εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τῶν πρωτογενούς παραγωγῆς χωρῶν καὶ ὡς ἐκ τούτου διαγράφεται ὁ κίνδυνος τῆς ἐλλείφεως ισορροπίας εἰς τὸ διεθνὲς ισοζύγιον πληρωμῶν.

• «Τὸ κλίμα τῆς γαλλικῆς οἰκονομίας δὲν εἶναι τόσον κακόν» — ἐδήλωσε τελευταίως ὁ ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν. Ἐπετεύχθησαν ἀποτέλεσματα ὑπὲρ τὰς προβλέψεις. Ὁ χρυσὸς καὶ τὸ συναλλαγματικὸν ἀπόθεμα ηγέηθησαν μεταξὺ Φεδρουσίου καὶ Μαρτίου κατὰ 163 ἑκατ. δολ. Ἐφθασαν εἰς τὸ 2.398 ἑκατομμύρια.

— Τὸ φορτίον 15.5 τόν. ρωσικού χρυσοῦ, τὸ μεταφερθὲν εἰς Παρίσιους, ἀπεσκόπει νὰ ἔσφολησῃ χρεωστικούς λογαριασμούς τῆς Μόσχας πρὸς τὴν Δύσιν. Αἱ εἰσαγωγαὶ γεωργικῶν προϊόντων θὰ πληρωθοῦν κυρίως. Ἡ ωσική συγκομιδὴ ἀποδεικνύεται πτωχῆ.

— «Ο κόσμος, πάντως, τῶν ἐργαστῶν αἰσιοδοξεῖ διὰ τὴν θέσιν τῆς γαλλικῆς οἰκονομίας. Ἡ παραγωγὴ αὐξάνεται, αἱ ἔξαγωγαὶ ἐπίσης ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν πρὸ τριμήνου κατάστασιν, αἱ ἐπενδύσεις κατὰ 9% εἶναι μεγαλύτεραι τῶν πρὸ ἔτους.

• «Υπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ τὰς ἀξιώσεις ὑψηλοτέρων ημερομισθίων, ἡ ἀμερικανικὴ χαλυβουργία προβαίνει εἰς νέας ἐκτεταμένας ἐπενδύσεις διὰ νέας ἐγκαταστάσεις καὶ ἐκσυγχρονισμὸν τῶν παραγωγικῶν της μέων. Αἱ ἐπενδύσεις αὐταί, παρὰ τὴν κρίσιν ὑπολογίζονται εἰς 1.2 δισεκατ. δολ. διὰ τὸ 1961.

— Βάσιται ὑπολογισμοὶ ἀναβιδάουν τὸ σύνολον τῶν ἐπενδύσεων τῆς παγκόσμιου βιομηχανίας τοῦ χάλυβος εἰς 4.5 — 5 δισεκατομμύρια δολ. Ἡ Ρωσία θὰ διαθέσῃ ἐν δισεκατομμύριον. Ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Εὐρωπαϊκὴ βιομηχανία 1.1 δισεκατομμύριον. Ἡ Ιαπωνία 750 ἑκατομμύρια. «Ἐπειδὴ ἡ Αὐστρία, ὁ Καναδᾶς, καὶ ἡ Ἰνδία.

• «Ἡ ἐλαφρὰ βελτίωσις ἡ σημειωθεῖσα ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ ἔτους εἰς τὰς τιμὰς τῶν πρώτων ὑλῶν, δὲν διετηρήθη κατὰ τὸ τελευταῖον 15οῦ μεροῦ. Οἱ σχετικοὶ δεῖκται ἐπανῆλθον εἰς τὰ χαμηλὰ προηγούμενα ἐπίπεδα.

— Καὶ τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον δὲν προδιαγράφεται καλύτερον, παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἀναβιδώσεως τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας καὶ τὴν ἔξαγγελθεῖσαν ἀπὸ τὸ τὸν κ. Κέννεντυ βοήθειαν διὰ τὰς χώρας πρωτογενούς παραγωγῆς.

• Αὐξάνεται σταθερῶς τὸ εὐρωπαϊκὸν ἑργατικὸν ἡμερομίσθιον. Τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς ἐπίσης. Κατὰ 9% ηγέηθη τὸ παρελθόν ἔτος τὸ ἡμερομίσθιον εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν. Κατὰ 7.5% εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὴν Γαλλίαν. Κατὰ 3.2% εἰς τὴν Ιταλίαν. Κατώτερον εἶναι πάντως τοῦ ἀμερικανικοῦ. Ἡ ἔλλειψις ἑργατικῶν χειρῶν προκαλεῖ τὴν αὐξήσην.

— «Ἄση σημειωθῇ ὅτι, ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ τῶν ἔξ χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ηγέηθη κατὰ 12% τὸ 1960, ἐνῷ τὸ χασματούμενον παραγωγῆς καὶ ἑργατικῶν χειρῶν διευρύνεται. Περισσότεραι αἱ κεναὶ θέσεις ἀπὸ τὸν προσφερομένους νὰ τὰς καταλάβουν.

• Χαρακτηριστικὴ τῆς σταθερᾶς βιομηχανικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ιαπωνίας ἡ σημειουμένη πρόδοσις εἰς τὴν παραγωγὴν χάλυβος. Προβλέπεται νὰ διπλασιασθῇ ἐντὸς τῶν προσεχῶν δέκα ἔτῶν ἔναντι τοῦ σημερινοῦ ἐπιπέδου τῶν 22.1 ἑκατομ. μετρικῶν τόνων. Εύνότος ἡ ἐντατικὴ προσπάθεια ἔξασφαλίσεως τῶν πρώτων ὑλῶν, σιδηρομεταλλεύμάτων, παλαιοσιδήρου καὶ κώκ. Κατὰ τὸ 1960, αἱ ἔξαγωγαὶ χάλυβος ἔφθασαν τὰ 2.5 ἑκατομ. τόν. ἀξίας 248 ἑκατομ. δολ. Αὐξησης 39% ἔναντι τοῦ 1959.

• Κατὰ προβλέψεις Γάλλων ἐμπειρογνωμόνων, αἴτινες διευτυπώθησαν εἰς τὸ διεθνὲς συνέδριον πετρελαίων τὸ συνελθόν εἰς Βιέννην, ἡ παραγωγὴ τῆς Σαχάρας κατὰ τὴν περίοδον 1959 — 65 δὲν πρόκειται νὰ καλύψῃ, εἰμὴ μόνον τὰ 50% τῆς προβλεπομένης αὐξήσεως τῶν εὐρωπαϊκῶν ἀναγκῶν εἰς πετρέλαια καὶ φυσικὸν ἀέριον.

— Βάσει αὐτῆς τῆς προβλέψεως συνεζητήθη τὸ θέμα τῶν καταλλήλων ἀγωγῶν πρὸς διανομὴν ἀνὰ τὴν Εὐρώπην. Συναγωνιστής θὰ εἰναι, πάντως, τὸ ρωσικὸν πετρέλαιον καὶ τὸ φυσικὸν ἀέριον, τῶν ὅποι-

## TROPIS SHIPPING CO. LTD.

### SHIPBROKERS

IBEX HOUSE (SUITE 275/281)

MINOIES

LONDON E. C. 3

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ. (4ΟΧ ΟΡΟΦΟΣ)

TELEPHONE: ROYAL 0071 (3 LINES)

TELEGRAMS: TROSHIP, LONDON, TELEX

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: TROSHIP

ων αἱ πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότητες παραμένουν σύγνωστοι εἰσέτι, ἀλλ' ὅπωδήποτε θὰ εἰναι σημαντικαῖ.

• Εἰς τὴν πετρελαιοφόρον περιοχὴν Χασῆ Μεσσαπούντ, τῆς Σαχάρας, 126 φρέατα τελοῦν ἡδη ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν καὶ 21 ὑπὸ παραστήρησιν. Κατ' Ιανουάριον ἡ τιτληθῆσαν 602.860 τ. πετρελαίων, ἀπὸ δὲ του 1957, ὅτε ἥρχισεν ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πηγῶν τῆς Σαχάρας ἐξήχθησαν 8.713.784 τ. πετρελαίου. Εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ φυσικοῦ ἀερίου, εἰς Χασῆ - Ρυμέλη, 21 φρέατα τελοῦν ἡδη ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν.

• Ο πετρελαιαγώγος Μασσαλίας — Λαβέρας μέχρι τῶν διύλιστρῶν τῆς Ἀλαστίας καὶ τῆς Καρλσρούης, δόθεν θὰ φθάνῃ μέχρι του Μονάχου καὶ διὰ τὸν ὄποιον ἐνδιαφέρονται 16 ἑταῖροι πετρελαίων πέντε ἔθνοτήτων, ὑπολογίζεται νὰ εἰναι ἔτοιμος πρὸς λειτουργίαν τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1963.

— 'Η παροχέτευσις θὰ ἀρχίσῃ μὲ πρόβλεψιν 10 ἑκατομμυρίων τὸν νων ἑτησίως, διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὰ 30 ἑκατομμύρια τὸν νων. Τὸ κόστος τοῦ ὄλου ἔργου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 600 ἑκατομμύρια νέων γαλλικῶν φράγκων, ἐκ τῶν ὄποιων τὰ 450 ἑκατομμύρια φράγκων θὰ καλυφθοῦν διὰ μακροπροθέμου δανείου, ἐκδοθησόμενου εἰς δημοσίους ἔγγραφήν.

— Αἱ σωληνάστεις θὰ εἰναι συνολικοῦ βάρους 130.000 τόνων καὶ ἀξίας 2.4 δισεκατομμυρίων φράγκων, ἡ δὲ παραγγελία τῶν ἔδοθη κατὰ ποσοστὸν 80% εἰς γαλλικὰς ἑταῖριας καὶ κατὰ 20% εἰς γερμανικάς.

• Κατὰ πληροφορίας τοῦ πρακτορείου Τὰς ἀποπλέουν κατὰ μῆνα ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Μαύρης Θαλάσσης 15 ἔως 17 ρωσικὰ πλοῖα διὰ Κούδαν, μεταφέροντα διάφορα φορτία ἀπὸ πετρελαίου μέχρι γεωργικῶν μηχανήμάτων, αὐτοκίνητων καὶ λιπασμάτων. 'Εξ ἀλλου, 1.000.000 τ. ἀκταρεγάστου ζαχάρων ἀπεστάλη ἡδη ἐκ Κούδαν εἰς Ρωσίαν καὶ ὑπολογίζεται, ὅτι ἡ τοιαύτη ἀνταλλαγὴ ζαχάρων θὰ φθάσῃ εἰς τὰ 2.5 ἑκατομμύρια τὸν νων.

• Πρωθυμοῦνται τὰ σχέδια διὰ τοὺς δύο πετρελαιοαγωγοὺς ἀπὸ τὴν Γένοβαν διὰ τὴν Ἐλεντίαν ("Εγκλ") καὶ δι' αὐτῆς πρὸς τὴν Βαυαρίαν. Αἱ προβληθεῖσαι δυσχέρειαι ἐπιτυχῶς ἀντεπωτίσθησαν. Τὰ τῆς χρηματοδοτήσεως τοῦ ἔργου ἐπίσης. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ρητῶς συνεφωνήθη μὲ τὴν Γερμανικὴν Κυβερνήσιν, ὅτι δὲν θὰ διοχετεύωνται πετρέλαια ρωσικῆς προελεύσεως.

• Θὰ ὑπερβοῦν ἵσως αἱ ἔξαγωγαι σίτου ἀπὸ τὴν 'Αμερικὴν τὰ 600 ἑκατομ. μπούσελς. 'Η πτωχὴ συγκομιδὴ εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην, ἡ διεύρυνσις τῆς καταναλώσεως σίτου ἀντὶ τῆς ὀρύζης εἰς τὴν 'Ανατολὴν καὶ τὰ προγράμματα βοηθείας προεκάλεσαν τὴν τεραστίαν αὐτῆς ἔξαγωγικὴν κίνησιν. Εἰς ἀξίαν θὰ φθάσῃ αὐτῇ τὰ 1.250 ἑκατομ. δολαρίων.

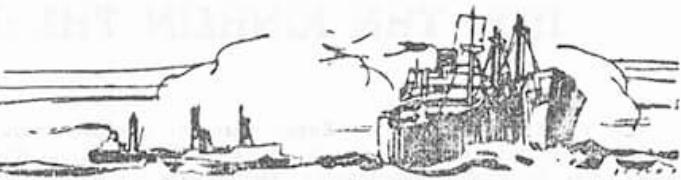
— Καὶ θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ ὅτι τὰ ἀμερικανικὰ ἀποθέματα εἰναι ἀκόμη μεγάλα, μέχρι τοῦ σημείου νὰ καθίσταται ἀναγκαῖα ἡ ταχυτέρα κατανάλωσίς των ἵνα ἀποφευχθῇ ὁ κίνδυνος τῆς καταστροφῆς των. 'Ηδη αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι παρέχουν τὰ 40% τῆς διεθνοῦς εἰσαγωγικῆς κινήσεως εἰς σιτηρά.

• Ο Καναδᾶς ἐπώλησεν εἰς τὴν Τσεχοσλοβακίαν νέαν ποσότητα σιτηρῶν, ἀξίας 8.6 ἑκατομ. δολ., ἀνερχομένης οὕτω τῆς δῆλης ἀγορᾶς εἰς 25.8 ἑκατομ. δολ. (11 ἑκατομ. μπούσελς). Πίστωσις τριετῆς διὰ τὰ 90% τῆς ἀξίας παρεχωρήθη.

• 'Η Αὐστραλία πρόκειται νὰ ἔξαγάγῃ ἐφέτος 5.5 ἔως 6 ἑκατομμύρια τὸν νων σιτηρῶν, ἥτοι 2 ἑκατ. τ. περισσότερον, ἔναντι τοῦ σημειωθέντος τὸ 1947 — 48 ρεκόρ ἔξαγωγών.

• Ναυπηγεῖον τοῦ 'Αμβούργου — κατὰ τὸν γερμανικὸν Τύπον — διαπραγματεύεται μὲ τὴν Κύπρον τὴν ἐκεὶ ἐγκατάστασιν ἐνὸς ναυπηγείου. 'Ἐπιθυμία τῆς κυπριακῆς κυβερνήσεως εἶναι, ὅπως τὸ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖον ἔχῃ τὴν ἰκανότητα νὰ ἀναλαμβάνῃ ἐπισκευάς σκαφῶν, ἀλλὰ καὶ κατασκευάς μετρίου μεγέθους μεσογειακῶν πλοίων. Τὰ σχέδια μελετῶνται ἡδη. Σημειούται, σχετικῶς, ὅτι τὸ γερμανικὸν ναυπηγεῖον προθίστεται νὰ μετάσχῃ τῆς χρηματοδοτήσεως τοῦ ἔργου.

• 'Η μεγάλη ζήτησις πολαιοσιδήρων 'Αμερικῆς ἀπὸ τὴν 'Ισπανίαν προεκάλεσε καὶ τὴν ἀνατίμησην των. Κατὰ 10 δολ. ὑψηλοτέρα ήτο ἡ τιμὴ ἔναντι τοῦ Δεκεμβρίου καὶ κατὰ 6 δολ. ἔναντι τῆς πρὸ έτους.



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ

ΠΡΟΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

'Απὸ τοῦ παρελθόντος 'Ιανουάριον ἡρχισαν αἱ ἔργασσαι τῆς ἑγκαταστάσεως εἰς Πόρτη Φουάτην ἐνὸς ναυπηγείου, ὑπὸ τὴν τεχνικὴν ἐπίδεψιν τοῦ Οἴκου Στούλκεν, τοῦ 'Αμβούργου. Δύο ναυπηγικαὶ κλίναι διὰ σκάφη μέχρις 6.000 τόνων d.w. κατασκευάζονται καὶ θὰ εἰναι ἔτοιμοι περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους. 'Απὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1962 θὰ ἀρχίσῃ ἡ δευτέρα φάσης τῶν ἔργων τοῦ Πόρτη Φουάτην, τοῦ οποίου καὶ καλύπτει τὴν ἐπέκτασην μιᾶς ἐκ τῶν δύο ἑσχαρῶν, ὧστε νὰ καταστῇ δυνατὴ η ναυπηγησίς σκαφῶν μέχρι 10.000 τόνων. Τὸ κόστος τῶν ἔργων τῆς πρώτης φάσεως θὰ φθάσῃ εἰς τὸ ποσόν τοῦ 1.500.000 λιρῶν Αιγύπτου.

'Ο θεμέλιος λίθος κατετέθη προσφάτως, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς καθελκύσεως ἐνὸς πλοίου ἀπὸ τὰ πρώην ἔργωστάσια ἐπισκευῶν τῆς διώρυγος Σουέζ, εἰς Πόρτη Φουάτην. Τμήματα τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους, ὥσπερ ἔχει χωρητικότητα 3.245 τόνων d.w., κατεσκευάσθησαν εἰς τὸ 'Αμβούργον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Στούλκεν. 'Η ναυπηγησίς ἐπραγματοποιήθη ἐπὶ μᾶς ἑσχαρῶν τοῦ ἔργωστασίου ἐπισκευῶν, ἐπὶ τῆς ὁποίας καὶ ἐτέθη ἡδη ἡ τρόπις νέου πλοίου. Τὸ καθελκυσθὲν πρώτον σκάφος θὰ εἰναι ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν περὶ τὰ μέσα του τρέχοντος ἔτους.

"Ἐτερον αἰγυπτιακὸν ναυπηγεῖον κατασκευάζεται εἰς τὴν 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ Ρώσους τεχνικούς. Τούτο ἀρχικῶς ἐπρόκειτο νὰ κατασκευασθῇ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Στούλκεν, ὅλῃ η παρέμβασις τῆς Μόσχας ὑπέχρεωσε τὸν πρόεδρον Νάσερ νὰ δεχθῇ τὰς ὑπηρεσίας τῶν σοβιετικῶν μηχανικῶν.

### ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΤΑ

ΠΛΟΙΑ ΠΡΟΣ ΕΞΑΓΩΓΗΝ

Τὰ γιουγκοσλαυτικὰ ναυπηγεῖα πρόκειται νὰ κατασκευάσουν 36 σκάφη διὰ λογαριασμὸν τῆς Βραζιλίας, ἐπ' ἀνταλλαγῆ βραζιλιανῶν προϊόντων ἴσης ἀξίας. Τὰ 26 ἐκ τῶν πλοίων θὰ εἰναι τοῦ μεγέθους τῶν 8.500 τόνων ἔκαστον καὶ τὰ ὑπόλοιπα 8 τῶν 10.500 τόνων. 'Η ἀπόφασις τῆς ἀναβέσεως εἰς ἔνα ναυπηγεῖα τῆς κατασκευῆς τόσων σκαφῶν, παρὰ τὸ γεγονός τῆς ὑπάρχεως ἑγκωρίου ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἔξεινος τὴν κοινὴν γνώμην.

"Ἀρ' ἐτέρου τὸ πρώτον σκάφος, ἀπὸ δύο ἀδελφά τῶν 4.800 τόνων, ἀπίνατα κατασκευάζονται εἰς Γιουγκοσλαυτίουν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Σουδάν, πρόκειται νὰ παραδοθῇ κατ' αὐτάς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Πόλας. Προορισμὸς τῶν ἐν λόγῳ δύο σκαφῶν εἰναι η ἔξυπηρέτησις τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἑστερεικοῦ ἐμπορίου τοῦ Σουδάν.

### ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΗΣ "ΓΚΡΕΪΣ ΛΑΪΝ."

Εἰς τὰ παρὸ τὴν Βαλτιμόρην ναυπηγεῖα Μπέθλεμ καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Γκρέϊς Λαΐν», τοῦ προδιλέποντος τὴν ἀντικατάστασιν τῶν 26 φορτηγῶν μικτῶν ὑπερωκεανίων, ἔκαστον τῶν ὁποίων θὰ ἔχῃ διαστάσεις 545 20δῶν μῆκους καὶ 79 πλάτους καὶ χωρητικότητα 19.600 τ. γκρός, διὰ ἀναπτύσσης δὲ ταχύτητα 20 μιλίων. Καὶ διὰ τὰ τρία σκάφη προβλέπεται ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ. Προορίζονται διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν ἀπὸ Νέας Υόρκης πρὸς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, θὰ διαθέσουν διαμερίσματα δι' 131 ἐπιόδους, θὰ στοιχίσουν 53 ἑκατομ. δολ. καὶ θὰ παραδοθοῦν τὸ 1962.

Πρόκειται περὶ τῆς δευτέρας φάσεως τοῦ εἰκοσαετοῦς προγράμματος τῆς «Γκρέϊς Λαΐν», τοῦ προδιλέποντος τὴν ἀντικατάστασιν τῶν 26 φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν τοῦ στόλου της, ἀντὶ δαπάνης 286 ἑκατομμυρίων δολαρίων. 'Η πρώτη φάσης τοῦ προγράμματος ἀνέφερε εἰς τὰ παραδοθέντα σκάφη εἰς τὴν ἑταῖρον νεότευκτα λάινερς «Σάντα Πάολα» καὶ «Σάντα Ρόζα» 15.371 τ. γκρός ἔκαστον. Τὰ ὑπάρχοντα ὑπὸ τὰ αὐτά διόματα παλαιότερα σκάφη, ἐπωλήθησαν, ώς γνωστόν, εἰς τὴν ἑταῖρον Τυπαλδού.

### Η ΤΥΧΗ ΤΩΝ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ

"Η ελληνικὴ Αντιμιστρέσιον" ἀντιμετωπίζει ἀποφασιστικῶς τὸ ζήτημα τῆς τύχης τῶν λίμπερτυς, ἐκ τῶν ὁποίων ἀπέμειναν ὑπὸ τὸν Ελεγχόν της 1.000, ἔναντι τῶν πρὸ τινων ἐτῶν 1.400. 'Έξ αὐτῶν τὰ 400 διελυθήσαν ἡδη. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θεωρούνται παρήλια καὶ ἀκαταλληλα, διὰ ἔξυπηρέτησις τῶν Ἁνωμένων Πολιτειῶν. Συνεστήθη ἐιδικὴ ἐπιτροπὴ πρὸς ἐπανεξέτασιν τοῦ θέματος καὶ ὑπὸ τὸ φῶς τῶν πορισμάτων τῆς θέλει ἀποφασιστῇ διὰ διάλυσις ὡρισμένου ὄριθμου ἢ καὶ δολοκλήρου τοῦ στόλου τῶν λίμπερτυς.

### ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΑ ΠΛΩΤΑ ΜΕΓΑΘΗΡΙΑ!

Μικραὶ ύπηρξαν αἱ σημειωθεῖσαι μεταπολεμικῶν τεχνικῶν πρόσδοι εἰς τὴν ιαπωνικὴν ναυτιλίαν καὶ τοῦτο ὠφείλετο εἰς τὸ γεγονός, διὰ ἐκριθή συμφερωτέρα η ανασυγκρότησις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώ-

## HELLENIC SHIPSTORES

BREMEN

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

IMPORT SHIPCHANDLERS EXPORT

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ,,

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - RNODENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά ἔφοδια, ἔφοδια Τράνχιτ

Ὀλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Night Phones:

B. Fotou 49 46 98

J. Karagiannidis 63151

Telegrams:

SHIPCHANDLER BREME

Office:

Bremen 13, Liegnitzstr. 58

Telephones: 71346/47

ρας, παρά ή ανάζητησις νέων τύπων σκαφών, νέων μεθόδων προώσεως και μάλλον συγχρονισμένων συστημάτων χειρισμού φορτίων. Αι προσπάθειαι τής Ιαπωνίας είς τὸν ναυπηγικὸν τομέα ἔχουν συγκεντρωθῆ κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη εἰς τὴν κατασκευὴν εἰδικευμένων τύπων πλοίων, τὰ διόπια χρειάζονται αἱ σημεριναὶ ὑπερπόντιοι μεταφοραί. Αἱ ἐσωτερικαὶ ναυτιλίας ἀνάγκας δημόθησαν εἰς δευτέραν μοῖραν, προκειμένου νὰ ἔχηται θερηθεῖν βραδύτερον.

Οἱ τύποι τῶν νέων πλοίων ἀναφέρονται εἰς δεξαμενόπλοια, μεταλλοφόρα καὶ «επάλι - κέρριερ». Ιαπωνικὸν ναυπηγεῖον — φέρ' εἰπεῖν — κατεσκεύασε τὸ πρῶτον μεγάλο φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα, τὸ ἐλληνικὸν «Νίκητας Ρούσσος». Ἐφράτισεν ἐν τούτοις ή Ιαπωνίᾳ καὶ διὰ τὰς ιδικὰς τῆς ἀνάγκας, προκειμένου ίδιος διὰ σκηνὴ φορτίου χύμα καὶ εἶναι σημαντικὸν νὰ σημειωθῇ ἡ πρὸ τῶν μηνῶν ἀναγγελθεῖσα παραγγελία ἀπὸ τὸν ἑφοπλιστικὸν Οἴκον Ιαπετισοῦ, τοῦ Τόκιο, δύο δεξαμενοπλοίων χωρητικότητος 130.000 τόνων d.w. ἔκαστον, μὲ κόστος 15 ἑκατομμυρίων δολαρίων κατὰ σκάφος. Ἀμφότερα προορίζονται διὰ τὴν μεταφορὰν πετρέλαιων ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον εἰς τὴν Ιαπωνίαν, θὰ ἑφοδιασθοῦν διὸ τὴν πρώσων τῶν μὲ ἀτμοστροβίλους καὶ μειωτῆρας στροφῶν, δινάμεως 170 πόδων. θὰ εἶναι μονέλικα καὶ θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 15 κόμβων. Τὰ μηχανῆματα διακυβερνήσεως τῶν θὰ τὰ προμηθεύσῃ ἀγγλικὸς Οἴκος.

Τὰ ἐπόμενα κατὰ σειρὰν ναυπηγηθέντα μεγάλα σκάφη εἶναι τὰ δεξαμενόπλοια «Γιούνιβερς «Απόλλο» καὶ «Γιούνιβερς Δάφνη» 107.030 τόνων d.w. τοῦ ἔνδος καὶ 106.416 τόνων d.w. τοῦ ἔτερου. Τὸ «Γιούνιβερς Δάφνη» διατηρεῖ προσωρινῶς τὸν τίτλον τοῦ μεγαλυτέρου — μὴ ἐπιβατηγοῦ — πλοίου τοῦ Κόπτου. Δεδομένου, διὰ ἀμφότερα τὰ σκάφη ταῦτα εἶναι ἀδελφὰ κατὰ τὰς γενικὰς διαστάσεις τῶν, ἐλαφραὶ μόνον τροποποιήσεις ἐπηγέρθησαν εἰς τὸ «Γιούνιβερς Δάφνη», λόγῳ τῆς μεγαλυτέρας πως χωρητικότερος τοῦ. Μία τῶν κυριωτέρων τροποποιήσεων ἀποτελεῖ ἡ τοποθέτησις τῶν δεξαμενῶν καυσίμων δόλιγον περιστότερον πρύμνηθεν, παρ' ὅσον εἰς τὸ «Γιούνιβερς «Απόλλο», διὰ νὰ προσδώσῃ εἰς αὐτὸν καλυτέραν δριζόντωσιν ὑπὸ ἑμφορτον κατάστασιν.

Βασικαὶ λεπτομέρειαι ἀναφέρονται εἰς τὰς διαστάσεις τῶν, μὲ διλοκὸν μῆκος 949.9 πόδων (900 π. μεταξὺ τῶν καθέτων), πλάτος 135

πόδῶν, ὑψος μέχρι τοῦ ἄνω καταστρώματος 67.8 πόδῶν καὶ ἑμφορτον βύθισμα 48.3 πόδῶν. Τὸ σύστημα προώσεως, κατασκευῆς τῆς ἀμερικανικῆς «Τζένεραλ Ελέκτρικ», πραγματικῆς δινάμεως 25.000 πόπων, ἀποτελεῖται ἀπὸ διπλοὺς ἔξεγμένους εἰς μειωτῆρας ἀτμοστροβίλους, τροφοδοτουμένους ἀπὸ τρεῖς υδραυλικοὺς λέδητας. Αἱ ἀλίκες εἶναι πενταπέρυγοι, διαμέτρου 24.8 πόδῶν. Η ὑπηρεσιακὴ ταχύτητα ἀνέρχεται εἰς 15½ κόμβους, ἡ ἀκτὶς ταχίδιου εἰς 27.000 μιλίων καὶ ἡ μεταφορικὴ ικανότης εἰς 1.021.000 βαρελίων ἀκαθάρτου πετρελαίου.

Τὸ «Γιούνιβερς «Απόλλο» εἶναι κατὰ 16.6 πόδας, περίπου, πλατύτερον τῶν δύο «Κούνης», τελεῖ δὲ ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ εἰς μεταφορὰς πετρελαίων ἐκ Περσικοῦ Κόλπου εἰς τὰ ἐν Τοκουγιάμα διώλιτηρια τῆς ἑπταριάς Ιντεμπτού. Εἳς ὅλου, τὸ πρῶτον ἐκ τῶν παραγγελθέντων δύο δεξαμενοπλοίων τῶν 130.000 τόνων d.w., θὰ ὄνομασθη «Νιούσο Μαρού» καὶ ἡ κατασκευὴ του θὰ διλοκηρωθῇ εἰς τὰς δεξαμενὰς τῶν ναυπηγείων Σασσέμπτο.

#### ΕΣΩΔΑ ΚΑΙ ΔΑΤΤΑΝΑΙ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τὸ εἰδικὸν ισοζύγιον τῶν θαλασσίων μεταφορῶν τῆς Ιαπωνίας υπολογίζεται παρὰ τῶν ἀμοδίων νὰ ἐμφανίσῃ κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1961 ρεκόρ ἐλλείμματος ἐκ 304 ἑκατομμυρίων δολαρίων εἰς συνάλλαγμα. Τὸ σύνολον τῶν εἰσπράξεων ἐκ ναυλῶν τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ ἐν λόγῳ ἔτος ἀναβιθάζεται εἰς 597 ἑκατομμύρια δολαρίων — περιλαμβανομένου καὶ τοῦ εἰς γιεν εἰσόδηματος — μὲ αὔξησην 9%, ἔναντι τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1960. Εἰδικώτερεν, δικαὶος, τὸ εἰς συνάλλαγμα εἰσόδημα ὑπολογίζεται εἰς 250 ἑκατομμύρια δολαρίων καὶ αἱ πληρωμαὶ εἰς 403 ἑκατομμύρια δολαρίων, μὲ ἔλλειμμα 153 ἑκατ. δολαρίων, ἥτοι περισσότερον τοῦ ἐλλείμματος τοῦ 1960 κατὰ 48 ἑκατ. δολαρίων. Αν ληφθῇ, δικαὶος, ὑπὲρ, διψή, διὰ τὸ σύνολον τῶν εἰς συνάλλαγμα εἰσπράξεων, περιλαμβανομένων καὶ τῶν εἰσπράξεων ἀπὸ ὑπηρεσίας λιμένων, φθάνει εἰς 291 ἑκατ. δολαρίων καὶ αἱ πληρωμαὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν εἰς 595 ἑκατομμύρια, τόπε τὸ τελικὸν ἔλλειμμα ὑπολογίζεται εἰς 403 ἑκατομμύρια, ἔναντι 247 ἑκατ. δολαρίων τοῦ ἔτους 1960.

Ἡ τοιαῦτη ἐπὶ τὰ κείμενα τροπή τοῦ ισοζύγιου ἀποδίδεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι η κατὰ ποσοστὸν αὐξῆσις τοῦ Ιαπωνικοῦ ἐμπορίου στόλου δὲν ἡκολούθησε τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ δύγκου τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας καὶ ἐπομένως ἀπήγηθη ἡ ναύλωσις περισσοτέρου ρέοντος τῶν τοῦ 1960 καὶ θὰ ἀνέλθουν εἰς 13 ἑκατομμύρια τόνων, θὰ χρειασθοῦν ἔφετος περισσότερον σκάφη, εὑνῷ αἱ εἰσαγωγαὶ θὰ αὐξηθοῦν κατὰ 14 ἑκατομμύριά τόνων καὶ θὰ φθάσουν τὰ 104 ἑκατ. τόνων, ἐκ τῶν δύο πόδων 63.36 ἑκατομμύρια τόνων ἀναφέρονται εἰς ξηρὰ φορτία καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς πετρέλαια. Οἱ γαιάνθρακες, τὰ σιδηρομεταλλεύματα καὶ τὸ πετρέλαιον ὑπελογίζονται εἰς τὰ 65% τῶν εἰσαγωγῶν τοῦ 1960. Ἀνάλογον θὰ εἶναι καὶ τὸ ποσοστὸν τοῦ 1961. Ὕπελογίζετο, διὰ Ιαπωνικοῦ πλοίων 8.260.000 τόνων d.w., θὰ ἀπασχοληθοῦν τὸ 1961 καὶ θὰ μεταφέρουν 60 ἑκατ. τόνων φορτίου, μὲ αὔξησην 10%, ἔναντι τοῦ 1960. Εἰς τὰς ἔξαγωγὰς τὰ Ιαπωνικὰ πλοία θὰ μετάσχουν μὲ ποσοστὸν 52.5%, ἐνώ εἰς τὰς εἰσαγωγὰς μὲ 46.5%.

#### ΙΤΑΛΙΑ

##### ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Νόμος προβλέπων τὴν διάθεσιν 24 δισεκατομμυρίων λιρετῶν διὰ τὴν ἐπιχορήγησιν τῶν ναυπηγήσεων, πέραν τῶν ἡδη βάσει προηγουμένων νόμων παραχωρηθεισῶν πιστώσεων 104.75 δισεκατομμυρίων λιρετῶν, ἐψηφίσθη πρὸ τῶν νήμερῶν ἀπὸ τὸ Ιταλικὸν κοινοθούλιον. Τροποποίησεις εἰς τὰς προβλέψεις τοῦ βασικοῦ νόμου Τομπρόνι δὲν ἐπιφέρουνται, πέραν ὡρισμένων προβλέψεων διὰ τὸ ἔλεγχον καὶ τὴν ταχυτέραν διεκπεραίσιων τῶν σίτησεων, ἔτι δὲ καὶ τῆς συστάσεως μιᾶς γνωμοδοτικῆς ἐπιτροπῆς. Τὸ ποσόν τῶν 24 δισεκατομμυρίων λιρετῶν κατανέμεται εἰς τὰς χρήσεις 1961 - 1966, ὡς ἔχεις: 'Ανὰ ἔνσα δισεκατομμύριον λιρετῶν διὰ τὰ πρῶτα ἔτη, ἐπτά διὰ τὴν χρήσην τοῦ 1963 — 64, δέκα διὰ τὸ 1964 — 65 καὶ τέσσαρα διὰ τὸ 1965 — 66. Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι, ἐκτὸς τῶν ἀνωτέρω ποσῶν, ἔχουν ἡδη παραχωρηθῆ ἐκ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ δέκα δισεκατομμύρια λιρετῶν διὰ τὰς διαλύσεις παλαιῶν σκαφῶν καὶ τρίακοντα δισεκατ. λιρετῶν διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῆς Ναυτικῆς Πίστεως. Συνολικὴ δηλαδὴ πιστώσεις 168.75 δισεκατομμυρίων λιρετῶν παρεχωρήθησαν ὑπὲρ τῆς Ιταλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

#### ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

##### ΤΑ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

‘Υψηλοτέρους μισθῶν καὶ βελτιωμένους δρους ἐργασίας ζητοῦν οἱ ‘Αγγλοι ναυτικοὶ ἀπὸ τοὺς ἑφοπλιστάς. Εἰς τὰ σχετικὰ τῶν αἰτήματα περιλαμβάνονται μεταξὺ ἄλλων: ‘Η αὐξῆσις τοῦ μισθολογίου καὶ τῶν ἐπλόων πετρωριῶν κατὰ τὸ Σάββατον καὶ τὴν Κυριακὴν καὶ ἡ αὐξῆσις τοῦ εἰδικοῦ ἐπιδόματος εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας.

Οἱ ἑφοπλισταὶ ἐπεφυλάχθησαν νὰ ἀπαντήσουν τὴν 11 Μαΐου.

##### ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ

‘Η ἀγγλικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ κατήγαγεν εἰς τὴν διεθνῆ τοιαύτη μίαν νίκην. Ἐπέτυχε τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων ἐκ τῶν ἐνυποθήκων δανείων ἐπὶ 34 ἀμερικανικῶν σκαφῶν, ἡσφαλισμένης ἀξίας 200 ἑκατομ. δολαρίων.

‘Η ἀσφαλιστικὴ θὰ καλύψῃ τὰ ἐνυπόθηκα δάνεια τῶν οἰκονομικῶν ιδρυμάτων, διὰ τανάκην παραχωρηθεῖσαν, βάσει τῆς κρατικῆς ἐγγυήσεως, εἰς τοὺς ἑφοπλιστάς διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων. ‘Η ‘Μαριτάιμ ‘Αντιμιστρέσιον’ προέβη εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν, ἵνα ἀποφύγῃ πάσαν, τὴν πλέον ἀπρόσποτην, εὐθύνην, τὴν ἀπορρέουσαν ἀπὸ τὴν δοθεῖσαν ἐγγύην. Καὶ ἐτοποθετήθη τὸ συμβόλαιον εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν, διότι ἡ ἀμερικα-



## HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

# MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

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

κή τοιαύτη δεν ήτο πρόδυμος νά άναλαβῃ τους προβληθέντας ασυνήθεις κινδύνους. Η μεταγενεστέρα συμμετοχή των Αμερικανών είς το συμβόλαιο πιθανολογείται. Το άσφαλιστρον είναι χαμηλόν (275.000 δολ. έτησίως).

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

ΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ

Κατά πληροφορίας του γερμανικού Τύπου, ή Μόσχα αντιμετωπίζει πύκνωσιν των έπιβατηγών γραμμών Μαύρης Θαλάσσης — Μεσογείου, προκειμένου νά ένισχυση την άπο τίνος σημειουμένην ανάπτυξην της τουριστικής κινήσεως πρός την Ρωσίαν. Τακτικάς γραμμάς πρός την Βηρυττόν και την Βενετίαν μελετά νά έγκαταστηση και δύο άκρων σκάφη χωρητικότητος των 22.000 τόνων, πρόκειται νά κατασκευάσῃ, μεταφορικής Ικανότητος δι' 700 έως 1.000 έπιβάτας, εις δύο κατηγορίας θέσεων. Τό έν λόγω σκάφη θά έφοδιασθούν διά την πρόσωσιν των με άτμοστροβίλους και θά αναπτύσσουν ταχύτητα 25 μιλίων. "Ηδη ένα τοιούτον σκάφος κατασκευάζεται εις τά ναυπηγεία του Λένινγραδ, με τάς μηχανάς του έγκατεστημένας πρύμνηθεν, ώς άπεκαλύφθη από δημοσιεύθεν σχεδιάγραμμα τού νέου σκάφους.

## ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΕΙΣ ΙΣΠΑΝΙΑΝ

Διαπραγματεύσεις διεξάγονται με τά ισπανικά ναυπηγεία διά την κατασκευή δέκας δεξαμενοπλοίων διά σοβιετικού λογαριασμού. Έξ αύτων 6, χωρητικότητος 10.000 τόνων έκαστον, θά παραγγελθούν εις τά ναυπηγεία του Κάδιξ και τά ύπολοιτα 4, τών 7.500 τόνων έκαστον, εις τά ναυπηγεία του Μπιλμπάο. Διαφοραί εις τάς τιμάς έσημειώθησαν κατά 30%. "Αγνωστον πώς θά καλυφθούν.

## ΣΟΥΗΔΙΑ

ΤΟ ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

"Ο τύπος του όχηματαγωγού σκάφους έπισημαίνεται δι ταχέως κερδίζει την κίνησιν των όχουμένων έπιβατων καθ' δλον τὸν Κόσμον. Εις τάς τρεῖς, κυρίως, σκανδιναϊκάς χώρας τὸ φέρου - μπότ καθίσταται όσημέραι αξιόλογος μεταφορικός παράγων. Διερωτώνται, άκριθως, οι Σκανδιναϊοί, δι τὸ άνωτατον δριον τῆς τοιαύτης αναπτύξεως πρός δυσμάς, νότον και ανατολάς, ἐπετένθη ηδη. Είναι χαρακτηριστικοί αὐτομοί τινες τῆς σχετικής κινήσεως. Εις τάς σουηδικούς λιμένας (Oresund) οι κατάπλοι δόχηματαγωγῶν σκαφῶν ἀνήθον εις 64.180 έπιστροφών, ήποι 179 καθ' ήμέραν. Κάθε δέκα λεπτά έσημειούτο και εις κατάπλους καθ' δλην την διάρκειαν τού είκοσιτετράωρου. Οι λιμένες κατάπλου έκτείνονται εις μίαν ἀκτὴν μήκους 60 μιλίων. "Η έπιβατική κίνησις ηδη τὸ 1960 κατά 18% έναντι τού 1959 και ύπερεβη τὰ 15 έκατομμύρια ἀτόμων, δύο δηλαδή φοράς τὸν πληθυσμὸν τῆς Σουηδίας. Τὰ διαπεραιωθέντα αὐτοκίνητα ἀνήλθον εις 500.000.

Τὰ «φέρρυς» είναι διαφόρων μεγεθών, ἀπό τὰ μεγάλα τὰ κινούμενα εις τὴν Νότιον Βαλτικήν πρός τὴν Γερμανίαν και τὰ μικρά τὰ κινούμενα μεταξὺ Σουηδίας και Δανίας. "Η ναυπηγησις τοιούτων σκαφῶν έξακολουθεῖ βασίουσα παραπλήσιως πρός τὸν αὔξουσα ἀριθμὸν τῶν αὐτοκινήτων, πρός τὴν τάσιν διαπεραιωσεως ἐπ' αὐτοκινήτου τῶν ἀδειούχων εις τὴν ἡπειρωτικὴν Εὐρώπην κατὰ τὰς ἔστρας, ἔπει δὲ καὶ τῶν ἐπιχειρηματιῶν διὰ τὰς ὑποθέσεις τῶν. Πράσφατον ὑπόδειγμα φέρμη-μπότ, προστηρυμοσμένου εις τὰς σημειώνας ἀνάγκας, ἀποτελεῖ τὸ «Χόλγκερ Ντάνσκ», δρομολογημένον μεταξὺ "Οσλο — Αάρχους. Μεταφέρει 900 έπιβάτας και παντὸς μεγέθους και ἔχητρετησες αὐτοκίνητα. Είναι δηλαδή παραπλήσιον εις ἀποστολὴν μὲ τὸ ήδη ἔχητρετον μιάν γραμμὴν εις Τασμανίαν και μὲ τίνα καναδικὰ σκάφη. Τὰ αὐτοκίνητα εἰσέρχονται και ἔξερχονται ἐκ τῆς πρύμνας. Τὰ ίδιωτικά τοποθετοῦνται δι' ειδικοῦ ἀνελκυστήρος. Τὰ διαμερίσματα τῶν έπιβατῶν εύρισκονται εις τὸ πρωσίον τμῆμα και διαθέτουν 400 κλίνας και εύρυτατα σαλόνια. Τὸ σκάφος έχει διαστάσεις μήκους 360.11 ποδῶν, πλάτους 51.7 και ὑψοῦς 14 ποδῶν και χωρητικότητα 4.200 τ. γκρός. Φέρει δύο μηχανάς δυνάμεως 6.400 ππων και ἀναπτύνεται ταχύτητα 19 μιλίων. Τὸ κόστος του, βάσει τῶν σημειωνῶν τιμῶν, ύπολογιζεται γύρω τῶν 15 έκατομμυρίων κορωνῶν.

## WE HUA TRADING & COMPANY

672/4-5 HONGKONG BANK LANE

BANGKOK, THAILAND.

EXPORTERS - IMPORTERS - COMM. AGENTS & GENERAL MERCHANTS, LINER AND TRAMP AGENTS, BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE CHARTERING OF SHIP AND SHIPPING PROPERTY.

(Expert in acquiring full tonnage for Liberty size vessels opened for «Tramping» and Temporary Employment)

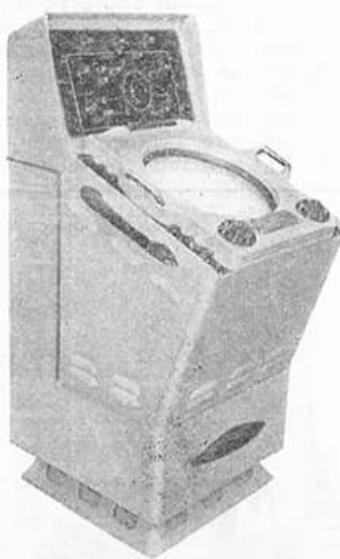
TELEGRAMS: OFFICE TEL: 32.689-35.057-24.031  
"WEHUA-BANGKOK," AFTER OFFICE HOURS: - 24.777

OFFERS INVITED

# DECCA X BAND MARINE RADAR

THE  
**D 11**  
SERIES

11 radars with a choice of performance, size and price more exactly suited to the individual needs of every class of ship than ever before.



- High power 75 kW, medium power 20 kW, moderate power 10 kW.
- Large 16 inch display, medium 12 inch display, small 9 inch display.
- Large 10 ft. aerial, medium 6 ft. aerial, small 4 ft. aerial.
- 7 relative motion radars.
- 4 true motion radars.
- Ranges from  $\frac{1}{2}$  to 60 N.M.
- For the first time in any marine radar — INTERSCAN.

## S-BAND RADAR

The Decca TM-S2400, a revolutionary new 10 cm radar of the highest quality and performance, is available for shipowners who require 10 cm equipment.

THE FINEST RANGE OF  
MARINE RADAR IN THE WORLD

**DECCA RADAR**

DECCA RADAR LIMITED · LONDON · ENGLAND

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΩΝΙΚΑ,,  
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΩΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΤΟ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΣ

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

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## Η ΑΝΤΙΘΕΤΟΣ ΑΠΟΨΙΣ

'Ο Πρόεδρος του Ο.Δ.Π. κ. Π. Αθανασιάδης μᾶς έγνωρισεν, ότι τὰ ἀναγράφεντα εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», διὰ τὸ θέμα τῆς σκανδαλώδους, ὡς ἔχαρακτηρίσθη, κατασκευῆς κρηπιδώματος Βάθους 6 μέτρων εἰς τὸν λιμένα, δὲν ἔχουν οὐδεμίαν σχέσιν μὲ τὴν πραγματικότητα. 'Ο κ. Αθανασιάδης ὑποστηρίζει τὴν ἀποφίν του αὐτὸν ὡς ἔξης: 1) Δὲν ἔχει ἀναδειχθῇ εἰσέτι ἀνάδοχος ἐργολάδος τοῦ ἔργου καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ διατυπώνται ὑπὸνοις ὡς πρὸς τὸ ἀδιάβλητον τῆς ἐκτελέσεώς του. 2) Τὸ ἐλόγω ἔργον ἐνεκρίθη τόσον ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Δ.Π. ὅσον καὶ ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Δημοσίων "Ἐργών" καὶ 3) Κρηπιδώματα βάθους 6 μέτρων εἶναι χρήσιμον διὰ τὸν λιμένα δεδομένου ὅτι θὰ παραβάλονται ἐκεῖ μικρά σκάφη μὴ παρεμποδίζοντα τὰ εἰσερχόμενα καὶ ἔξερχόμενα τοῦ προδιμένος πλοίου.

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ 'Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἰτήσεις διὰ τὴν ἔγγραφήν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔνων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι πλοίων:

1.—«Κ ύ π ρ ο ξ» ἐπίβατηγόν (πρώην βοηθητικὸν τοῦ ἀμερικανικοῦ στόλου) 3.805 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Τυπάλδου.

2.—«Τσιγκούετέρρε» φορτηγόν (πρώην ιταλικὸν ὑπὸ τὸ αὐτὸν δημορα) 6.959 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἐταιρίας «Μυρινέλλα» (ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Χ. Παπαδημητρίου).

3.—«Σ ο υ λ ι ω τ ή η 11» φορτηγὸν (πρώην «Χέλατρος», ἐπανεγγραφή) 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τῆς ἐταιρίας «Ἀλάδαστρος» (διαχείριστις κ. Β. Κ. Μαλάμου).

4.—«Ν αυ τ ί ο ξ» φορτηγόν (πρώην νορβηγικὸν «Bessa») 2.492 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1921, τῶν κ.κ. Μιλτ. Π. Γουλανδρῆ καὶ Σια.

5.—«Ἀκαστοξ» φορτηγὸν (ὑποστεῖλαν τὴν σημαίαν τοῦ Λιδάνου) 7.331 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, τῆς ἐταιρίας «Ἀπόλλο» (ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Αντ. Ι. Πεπωῆς).

## ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Διὰ τοῦ γνωστοῦ συνδιασμοῦ τῆς παραχωρήσεως λίμπερτος, ἔναντι τῆς κατασκευῆς νεοτεύκτων πλοίων, ἐποποθετήθη ἡδη ἀπὸ μηνῶν εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Ριγιέκας ἡ παραγγελία ἐνὸς δηζελοκινήτου φορτηγοῦ, χωρητικότητος 14.500 τόνων d.w., ἀπὸ τὸν Οίκον «Διαμαρτυρία Πατέρα». Θὰ παραχωρηθῇ εἰς τὰ ναυπηγεία ἔνα λίμπερτο, ὑπολογισθέν μὲ ἀξίαν 116.000 λιρῶν, ητος θὰ συμψηφισθῇ εἰς τὴν ὁξίαν τοῦ νεοτεύκτου, τὴν κάτω τῶν 800.000 λιρῶν.

— Μὲ τὸν αὐτὸν συνδιασμὸν παρηγγέλθη ἀπὸ τὸν Οίκον Φαφαλιοῦ εἰς τὰ ναυπηγεία ἐπίστη τῆς Ριγιέκας ἔνα δηζελοκινήτον φορτηγὸν 14.500 τόνων d.w., εἰς τὴν ὁξίαν τοῦ ὅποιου θὰ συμψηφισθούν δύο παραχωρηθέσιμα λίμπερτα (ἔναν καναδικὸν) πρὸς 116 χιλ. λιρῶν ἔκαστον.

— Αφ' ἑτέρου, σχετικῶς μὲ τὴν παραγγελίαν τοῦ κ. Στ. Λιβανού εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σπαλάτου τριῶν «μπάλκ - κέρριερ» ἐγνώσθη, διτὶ προκείται περὶ δηζελοκινήτων σκαφῶν χωρητικότηος 22.000 τόνων d.w., ἔκαστον, ἐφοδιασθησούντων διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν μὲ μηχανὰς δυνάμεως 9.000 ἵππων. «Αγγωστον, ἀνθὰ παραχωρηθοῦν καὶ εἰς τὴν περιπτωσιν ταύτην ποιὰ καὶ πόσα «λίμπερτος» ἔκ τῶν τελούντων ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ ἐν λόγω ἐφοπλιστοῦ.

— 'Η παραγγελία ἐνὸς «μπάλκ - κέρριερ» εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεία, περὶ τῆς ὅποιας ἀνεγράμμανεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, ἐδόθη πάρα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ. Πρόκειται περὶ δηζελοκινήτου σκάφους, χωρητικότηος 22.000 τόνων d.w., μὲ μηχανὰς B. καὶ W., ταχύτηος 15% μιλίων, ἐφωδιασμένου καὶ μὲ μηχα-

νήματα φορτοεκφορτώσεως. Τιμὴ γύρω τοῦ 1.150.000 λιρῶν.

— Εἰς τὰ ναυπηγεία δηλανδικὸν ναυπηγείον παρηγέλθη παρὰ τοῦ κ. Εύαγγ. Νομικοῦ πολυτελές γιώτ, μῆκους 175 ποδῶν, μὲ τρεῖς μηχανὰς Σούλτζερ, δυνάμεως 7.500 ἵππων. Τὸ σκάφος προβλέπεται νὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτηος 22 μιλίων.

## ΤΟ "ΣΟΥΠΕΡ ΤΑΝΚΕΡ,, ΤΟΥ Κ. NIAPCHOY

Εἰς τὰ ναυπηγεία Μπέθλεμ (τοῦ Κουίνση), δηπου ναυπηγεῖται τὸ νέον σούπερ - τάνκερ τοῦ κ. Νιάρχου, χωρητικότηος 106.500 τόνων d.w., μετεφέρθη πρὸ τοῦ ἡμέρων πρὸς συναρμόλησιν πρυμναῖς τοῦ σκάφους, βάρους 47 τόνων, μὲ διαστάσεις 52 ποδῶν πλάτους καὶ 20 ποδῶν ὑψοῦς. Τὸ ἐν λόγῳ δεξαμενόπλοιον, δηλικοῦ μῆκους 940 ποδῶν, θὰ κοστίσῃ περὶ τὰ 27 ἑκατομμύρια δολλαρίων καὶ θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν 'Αστερόεσσαν, μὲ ιδιοκτήτας τοὺς υἱούς τοῦ κ. Νιάρχου Σπύρου καὶ Φίλιππον. Σημειούται ἐπ' εὐκαιρίᾳ, διτὶ ὁ στόλος τοῦ κ. Νιάρχου περιλαμβάνει σήμερον 65 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότηος 2.250.000 τόνων d.w.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ μικρὸν νορβηγικὸν φορτηγόν «Selbo» 1.465 τ. γκρός, 2.410 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1934, ἡγοράσθη παρὰ τῶν ἀδελφῶν Ν. καὶ I. Πισση, ἀντὶ τιμῆς 31.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραπλαθήν εἰς νορβηγικὸν λιμένα.

— Παρὰ τοῦ ἐφοπλιστοῦ Βερνίκου ἡγοράσθη καὶ παρελήφθη εἰς Νορβηγικὸν δηξαμενόπλοιον «Tankbjorn» 204 τ. γκρός, 450 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1930. Τιμὴ ἀγορᾶς δὲν ἐγνώσθη. Μετωνομάσθη «Βερνίκος Σόνια».

— Τὸ δηλανδικὸν λίμπερτο «Lissekerk» 7.219 τ. γκρός, 10.432 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 100.000 λιρῶν, μὲ παραπλαθήν εἰς Κόντινεντ, Μάιον.

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Α τ λ ἀ ν τ ί κ Ν τ ἀ τ σ ε ες 8.631 τ. γκρός, 12.910 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1950, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸ Οίκον τοῦ κ. Στ. Λιβανού εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη. Παραδοθέν, μετωνομάσθη «Molat».

— 'Επισης τὸ λιθεριανὸν φορτηγόν μας «Τρανσκέπι π» 9.623 τ. γκρός, 14.013 τόνων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς εἰς Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς.

## ΤΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἑταιρίας τακτικῶν γραμμῶν ἡ «Ἑλληνική», τοῦ κ. Π. Καλιμανοπούλου, φορτηγὸν ὑπὸ σημαίαν Βενεζουέλας «Ciudad de Caracas» 3.799 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς τὴν Νέαν Όρλεάνην, ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Κ ύ π ρ ο ξ».

— 'Επισης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν ἀδελφῶν Πίσση νορβηγικὸν φορτηγόν «Selbo» 1.465 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1934, παραληφθὲν εἰς Πόρσγκρεν, ἐτέθη ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Α τ α τ α ρ η τ η η».

— Εἰς τὴν Γλασκώθην παρελήφθη πρὸ τοῦ μερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγόν «Clan Macfarlane» 7.258 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 καὶ μετωνομάσθη «Νικόλας». Δὲν ἐγνώσθη ὑπὸ ποιῶν σημαίαν ἐτέθη.

— Τὸ πωλήθην μεταξὺ τοῦ Ελλήνων φορτηγὸν «Κ α τ ε ρ i n a» 7.092 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προγούμενον τεύχος μας, μετωνομάσθη «Ναγόξ», ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκον διὰ τῆς σημαίας τοῦ Λιβάνου.

— Τὸ φορτηγόν παρελήφθη πρὸ τοῦ μερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ελλήνων ἀγγλικὸν φορτηγόν «Clan Macfarlane» 7.258 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 καὶ μετωνομάσθη «Νικόλας». Δὲν ἐγνώσθη ὑπὸ ποιῶν σημαίαν ἐτέθη.

— Τὸ πωλήθην μεταξὺ τοῦ Ελλήνων φορτηγὸν «Κ α τ ε ρ i n a» 7.092 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς φοπλιστάς τοῦ μετωνομάσθη «Alison» καὶ ἐτέθη ὑπὸ ποιῶν σημαίαν σημαίαν.

— Τὸ δεξαμενόπλοιον «Ο μ ν ι ο υ μ Π α τ ί ο ν η ρ» 10.623 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀγορασθὲν παρ' Αμερικανούς μετωνομάσθη «Hudson». Ή λιθεριανὴ σημαία διετρήθη.

— 'Επισης τὸ καλύπτον ἑλληνικὰ συμφέροντα, ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν «Indore» 7.241 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀγορασθὲν παρ' Αγγλων, παρελήφθη εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα καὶ μετωνομάσθη «Polegate».

## "ΑΘΗΝΑΙ., ΚΑΙ "ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ.,

Τὴν 4ην Απριλίου παρελήφθη εἰς τὴν Νέαν Υόρκην τὸ πρῶτον ἐκ τῶν δύο ὑπερωκεανῶν τῆς «Γκρέις Λάϊν», ἀπίνα τὴν ἡγοράσθησαν παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Τυπάλδου. Πρόκειται περὶ τοῦ τοῦ «Σ α ν τ α Ρ ζ α» 9.200 τ. γκρός, ὅπερ μετωνομάσθη «Α θ θ η ν α». Ἐπὶ τοῦ ἐτέρου ἀδελφοῦ σκάφους τῆς «Σ α ν τ α Π α ο λ α», ὅπερ θὰ μετωνομάσθη «Α κ ρ ρ ο π ο λ ι ξ», θὰ ώψωντε η Κυανόλευκος δηλίγα μῆράς βραδύτερον. Τὴν ἐπαρσιν τῆς σημαίας ἐπὶ τοῦ «Αθηναί» ἔκαμεν ὁ πλοιαρχὸς τοῦ σκάφους κ. Κέκος Μαχαιριώτης, παρουσία τῶν προξενικῶν μας ἀρχῶν τῆς Νέας Υόρκης καὶ πολλῶν προσκεκλημένων, μεθ' ὁ ώμιλησε πρὸς τοὺς παρευρισκο-

# 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,,

μένους ώς έξης:

«Πρό μιας περίπου πεντηκονταετίας, σταν τὸ πρώτον συνεδέθη ἡ Ἑλλάς μὲ τὴν Ἀμερικήν διὰ τῶν ὑπερωκεανίων «Ἀθῆναι», «Θεμιστοκῆς» καὶ «Πατρίς», ἐπέβανον τοῦ «Ἀθῆναι» ὡς ἀξιωματικός. Ἡ καλὴ μου τύχη ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀφ' ἔτερου ἡ ἀγάπη, ἡ ἐκτίμησις καὶ ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς ἐμέ, μὲ ἔσφερε καὶ πάλιν εἰς τὴν Ἀμερικήν, διὰ νὰ ἀναλάβω τὴν διακυβέρνησιν ἐνὸς ἑκ τῶν ὠραιοτέρων πλοίων, μὲ τὰ ὅποια πλουτίζει τὸν στόλον τῆς ἡ ἀτμοπλοΐα «Αιγαίου», τῶν κ.κ. ἀξέλφων Τυπάλδου, τοῦ «Ἀθῆναι».

Ἄθειρά χάριτι, συμβαίνει ἡ σύμπτωσις αὕτη μὲ τὸ δύνομα «Ἀθῆναι». Ὕψωνταν σήμερον ἐπ' αὐτοῦ τὴν Κυανόλευκον, αἰσθάνομαι τὸν ἑαυτὸν μου εὔτυχη καὶ ὑπερφανόν, διότι θὰ κυβερνήσω τὸ ἐπιβλητικὸν τοῦτο σκάφος τῆς ἑταῖρίας Τυπάλδου, τῆς ὅποιας τὰ πλοῖα ἐπὶ δωδεκατίαν κυβερνῶ καὶ ἡτις ἐτίμησε καὶ ἐλάμπυρε τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας, συγχρόνως δὲ ἀνέπτυξε καὶ τὸν τουρισμὸν ἐν Ἑλλάδι. Ὡς ἀντιπρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Πλοιάρχων Ε.Ν.» καὶ ἐκ τῶν ἀρχαιοτέρων, ἀπευθύνω πρὸς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖρίαν τὰς καλυτέρας μου εὐχάς, εἰς δὲ τὸ πλοῖον τοῦτο εὔχομαι τὴν εὔπλοιαν.

#### NEON "ΦΕΡΥ - ΜΠΤΟΤ..

Τὴν ἐσπέραν τῆς 3ης Ἀπριλίου ἐτέλεσθησαν εἰς τὸν πειραικὸν λιμένα τὰ ἔγκαινια τοῦ ἑδω μετασκευασθέντα, νέου ἀκτοπλοϊκοῦ φέρρου - μπότ «Ἀγιος Γεράσιμος», δόπερ καὶ ἐδρομολογήθη εἰς τὴν γραμμὴν Πατρῶν — Κεφαλληνίας — Ιθάκης, ἀπὸ τῆς δης Ἀπριλίου. Εἰς τὰ ἔγκαινια παρέστησαν οἱ ὑπουργοὶ Ναυτιλίας καὶ Ἐργασίας κ.κ. Ἀνδριανόπουλος καὶ Δημητράτος, ἀρκετοὶ βουλευταὶ καὶ ἐκπρόσωποι τῆς ἐφοπλιστικῆς, ἐμπορικῆς καὶ ναυτεργατικῆς τάξεων. Μετὰ τὸν ἀγίασμὸν ὡρίησαν δὲ τὸν πλοιοκτήτην κ. Χ. Παγούλατος, διὰ τὸ πρόεδρος τῆς «Ἐνώσεως Ιθακήσιων Δ. Τζανετάτος καὶ δὲ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας κ. Ἀνδριανόπουλος τούσιαντες τὴν σημασίαν τῆς νέας γραμμῆς, ἥτις θὰ ἔνισχυσῃ τὰ τοπικά συμφέροντα καὶ θὰ προαγάγῃ τὸν τουρισμὸν. Τὸ «Ἀγιος Γεράσιμος» ἔχει ἐκτόπισμα 1.350 τόνων, μὲ διαστάσεις μῆκους 67 μέτρων καὶ πλάτους 10 μέτρων, ἀναπτύσσει ταχύτητα 15½ μιλίων καὶ ἔχει μεταφορικήν ικανότητα διὰ 450 ἐπιβάτας εἰς δύο κατηγορίας θέσεων, δι' 25 αὐτοκίνητα (κούρσες) καὶ δι' 9 πούλμαν ἡ φορτηγὰ αὐτοκίνητα.

#### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ πολὺον χρόνου εἰς Κυνόσουραν ὑπερωκεανίου τῆς Γκρήκ Λαίν «Νέα Υόρκη» (ex «Νέα Ελλάς», ex «Tuscania») 16. 991 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας πρὸς διάλυσιν, μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Οκτώβριον εἰς Ιαπωνίαν. Τιμή, 312.000 δολαρίων.

— Τὸ παραμένον εἰς Καζαμπλάγκαν μὲ ἑκτεταμένας ζημίας ἐκ προσαράξεως, ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγὸν τοῦ κ. Ἀλεξ. Σιγάλα, «Καπετάν Αλέξανδρος» 2.407 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἐπωλήθη εἰς ἐπιποτίους διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 12.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ πρασαράξαν παρὰ τὸ λός «Ἀντζελες καὶ κοπέν εἰς διόν φορτηγὸν μας «Ντομινέιτορ» 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944 (ἔμφορτον μὲ σιτηρά) ἐπωλήθη εἰς Ἀμερικανοὺς διαλυτάς.

— Τὸ λιθεριανὸν φορτηγὸν μας «Αρίκα» 4.540 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν. Τιμή δὲν ἔγνωθη.

— Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικήν σημαίαν «Τ. 2» τάκνερ «Dandy Boy» 10.593 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκουντή εἰς Ιάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 310.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν.

#### ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων:

«Κόρμοραντ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.176, ἀπὸ 23 Φεβρουαρίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν κ.κ. «Ἀφόν Γουλανδρή», «Ἀρκάς», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.159, ἀπὸ 8 Μαρτίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀλ. Σεφεράδη, «Γιούλισσες II», λιθεριανόν, τόνων γκρός 8.569 (ἀνανέωσις συμβάσεως), «Κισσούλας», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρός 4.672, ἀπὸ 1 Ἀπριλίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη, «Οριεντ Λέικς», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.211, ἀπὸ 8 Μαρτίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Σκόδελ, «Ζέφυρος», σημαία Λιβάνου, τόνων γκρός 7.273, ἀπὸ 1 Ἀπριλίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Παπαδημητρίου καὶ «Κύμα», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.248, ἀπὸ 15 Μαρτίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἀν. Μπουκάκη.

«Ἐξ ἀλλου, κατὰ τὸ ἴδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ κα-

#### ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Τὸ ἐν Ναυαρίνῳ (ΠΥΛΟΣ) Ναυτικὸν Γραφεῖον κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΚΑΒΟΥΡΗ** ἔχει τὴν τιμὴν νὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τοὺς κ.κ. ἐφοπλιστάς καὶ ναυτικούς Πράκτορας, ὅτι εἶναι εἰς τὴν διάθεσίν των δι' οἰανδήποτε ναυτικὴν ἐργασίαν (πρακτόρευσιν, Bunkers καὶ ἐκτελωνιστικὰς ἐργασίας, ἀλλαγὴ πληρωμάτων κ.λ.π.) διὰ τὰ ἐκ τοῦ λιμένος τῆς Πύλου διερχόμενα πλοία των μὲ λογικωτάτην ἀμοιβήν.

Τηλέφωνον 44 — ΠΥΛΟΝ

Τηλ.) κή Δ) νησίς  
ΚΑΒΟΥΡΗΝ - ΠΥΛΟΝ

ταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων, ὡς ὑψώσαντα τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν τὰ σκάφη: «Ἀγία Ειρήνη», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.228, «Προσπέριτο», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.119, «Προμηθεύς», λιθεριανόν, τόνων γκρός 10.448, «Περσεύς», λιθεριανόν, τόνων γκρός 6.598, «Πάιλοτ», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.176, «Δέσποινα Σ.», λιθεριανόν, τόνων γκρός 6.118, «Λουστία», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 974 καὶ «Οσσεαν Δάφνη», λιθεριανόν, τόνων γκρός 7.211, ὡς πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς καὶ «Γκόλφ Γουώτερ», παναμαϊκόν, τόνων γκρός 7.254, ὡς ὑψώσαν τὴν Νοτιοαφρικανικὴν σημαίαν.

Κατόπιν τῶν ἐπελθούσων ὡς ἀνωτέρω μεταβολῶν, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνας σημαίας πλοίων, ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιων τὰ πηγαδάρια ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐις τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 585, τόνων γκρός 5.833.452.

#### ΤΟΥΡΚΙΚΟΙ ΦΟΡΟΙ ΕΠΙ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ

Εἰς τὸ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἀπεστάλη ἔγγραφον τῆς «Baltic and Maritime Conference» διὰ τοῦ ὅποιου γνωστοποιεῖται, ὅτι ἡ Τουρκία ηὔξησε τὴν φορολογίαν τῶν ναύλων ἔξατεροικού τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. Συγκεκριμένως ἀναφέρεται εἰς τὸ σχετικὸν ἔγγραφον ὅτι, εἰς τὸν Τουρκίαν ἐπέβαλλετο μέχρι τέλους 1960 φορολογία ἐπὶ τὸν πραγματοποιούμενον ἐκ καὶ πρὸς τουρκικούς λιμένας ναυλώσεων πλοίων τακτικῶν γραμμῶν φορολογία ἀνερχόμενη εἰς 4.8%. Διὰ νόμου, δημοσ. ἡ τουρκικὴ κυβέρνησης ηὔξησε τὴν φορολογίαν ἐπὶ τῶν προαναφερθέντων ναύλων καὶ ἀναδρομικῶς ἀπὸ 1 Ιανουαρίου 1960 εἰς 6.6%, ἐκλήθησαν δὲ οἱ ἀνδιφερόμενοι πλοιοκτήται, δημοσ. καταβάλουν τὴν διαφορὰν τῆς φορολογίας.

Πέραν, δημοσ. τούτου τὴν 1ην Ιανουαρίου 1961 ἡ τουρκικὴ κυβέρνησης ηὔξησε καὶ πάλιν τὴν φορολογίαν ταύτην εἰς 7.4%, ἐνώ ταύτοχρονας ἐπέξεινε ταύτην καὶ ἐπὶ τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας τῶν τράμπτης, τὰ ὅποια μέχρι τῆς ἐποχῆς ἔκεινης εἰς οὐδεμίαν φορολογίαν ὑπεβάλλοντο.

Τὸ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἔχητησε μέσω τοῦ Ν.Α.Τ. την Εξωτερικῶν ἀπὸ τὴν ἐν Ἀγκύρᾳ ἐλληνικὴν Πρεσβείαν, δημοσ. ἐξακριβώσας ἐάν ή ἀνωτέρω φορολογία ἐπιβάλλεται καὶ εἰς τὰ τουρκικά πλοία.

#### ΟΡΘΟΝ ΑΙΤΗΜΑ

Εἰς τὸ «Υπουργεῖον Ναυτιλίας ὑπόβληθη ὑπόμνημα τῶν Ἀτμοποιῶν Ἐταιρίων «Εθνικὴ Ἑλληνικὴ Γραμμὴ Ἀμερικῆς», «Γραμμὴ Ἐλλάδος — Αύστραλιας», «Ἐλληνικαὶ Μεσογειακαὶ Γραμμαὶ» καὶ «Ολυμπιακαὶ Κρουαζίεραι», δημοσ. ληφθῇ πρόνοια ὡστε τοῦ Συμβουλίου Ἐμπορικού Ναυτικού μετέχη τοῦ λοιποῦ ἐκπρόσωπος τῆς ὑπερωκεανίου καὶ τῆς μεσογειακῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας.

#### ΕΙΣ ΤΗΝ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΝ ΤΟΥ Ι.Μ.С.Ο.

Αἱ ἐργασίαι τῆς συνελεύσης ἐν Λονδίνῳ γενικῆς συνελεύσεως τοῦ Διακυβερνητικοῦ Ναυτιλιακοῦ Συμβουλευτικοῦ Ὀργανισμοῦ (I.M.C.O.) συμενίζονται. Πληροφορούμενθα σχετικῶς, ὅτι ὁ διευθυντὴ Μελετῶν τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. Π. Παγώνης, δοτις μετέχει τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας, ἔξλεγη πρόδρομος τῆς ἐπιτροπῆς γενικῶν καὶ νομικῶν ὑπόθεσῶν, μᾶς δηλαδή ἐκ τῶν δύο ἐπιτροπῶν, δι' ὧν ἡ γενικὴ συνέλευσις ἐργάζεται. Τῆς ἔτερας ἐπιτροπῆς (διοικητικῶν καὶ οἰκονομικῶν ὑποθέσεων) ἔξελληγη πρόδρομος ὁ Βρετανὸς ἀντιπρόσωπος κ. Ντίκινσον.

#### ΕΙΣ ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΙΔΡΥΜΑΤΑ

Δι' ἀποφάσεων τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Ἀνδριανοπούλου, τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Απομακιού Ταμείου, μὲ τρειτῆ θητείαν, λήγουσαν τὴν 31η Δεκεμβρίου 1963 συνεκροτήθη ὡς ἔξης:

Θ. Λοισίου πλοιάρχου λιμενικού, ὡς Προέδρου, Στρ. Ἀνδρεάδη, καθηγητοῦ εἰδικοῦ περὶ τὰ ἀσφαλιστικά, Δ. Μανώλεσσου, διευθυντοῦ τῆς Γενικῆς Διειδυνθεώς Δημοσίου Λογιστικοῦ, Νικ. Κεσσέ, ὑπόδιευθυντοῦ τῆς Τραπέζης Ἐλλάδος, Κ. Σαμαράκη, Εύτ. Γκούμα καὶ Β. Ροσούλου, ἐκπροσώπων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, Θ. Λογοθετή ἐκπροσώπου τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας, Κ. Κουτούβαλη, ἐκπροσώπου ιδιοκτητῶν πετρελαιοκύπρων καὶ ιστιοφόρων, Χρ. Σιδεράτου, ἐκπροσώπου τῶν ἀξιωματικῶν Ἐμπ. Ναυτικού (πλοιάρχων), Ε. Γκιόκα ἐκπροσώπου τῶν σχισματικῶν Ε. Ναυτικού (μηχανικών), Γ. Κουκλάδα καὶ Ιω. Κριάρη, ἐκπροσώπων τῶν Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε. Ναυτικού καὶ Λ. Λεωνίδας ἐκπροσώπου τῶν συντεξιούχων ναυτικῶν.

«Ἐπουργικός Ἐπίτροπος ὁρίσθη ὁ πλοίαρχος λιμενικός κ. Παν. Θεοχάρης καὶ γραμματεὺς ὁ υποπλοίαρχος κ. Ἀπ. Γυφτάκης.

**NEPTUNE SHIPPING AGENCIES C. LTD.**

SHIP SUPPLIES

A. A. PESMATZOGLU - B. M. KAWAI

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ,  
ΤΑΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

TELEPHONE

2-2574  
2-4493

I, 1-CHOME, KAIGAN-DORI  
NAKA-KU, YOKOHAMA, JAPAN  
P. O. Box 231

TELEGRAMS :  
KAKIS  
YOKOHAMA





# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Έξοχως ένδιαφέρουσα υπήρξεν ή σημειωθείσα ζωηρότης της ναυλαγοράς κατά τό α' 150ήμερον τού Απριλίου και ή έτοις προεβούσα άνατιμησις τών ναύλων. Κυρίως, δημοσίας, άνεφέρετο εις δύο και μόνον τομείς, τον βορειοαμερικανικόν, τή Κούβαν καὶ τὸ Πλέιτ, διὰ τὴν μεταφοράν σιτηρῶν, ζαχάρεως καὶ παλαιοσιδήρων εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Τὰ έγγυτέρας ήμερομηνίας σκάφη ήσαν τὰ καλύτερον πληρωθέντα.

Ἐξ αντιθέτου, ἀποτέλεσμα τῆς συσσωρεύσεως τόσου τονάζ, λόγω τῶν Ιαπωνικῶν καὶ τῶν κινεζικῶν ναυλώσεων, εἰς τὰ ὄντα τῆς "Απω Ανατολής ύπηρξεν ή χαλάρωσις τῶν ναύλων τοῦ Βόρ. Εἰρηνικού καὶ τῆς Αύστραλιας. Τὰ λίμπερτος — τὰ έγγυτέρας ίδια ήμερομηνίας — ἔγνωρισαν καλάς ήμερος μὲ τὴν ἔκτασην ζήτησον χωρητικότητος διὰ τὰ παλαιοσιδήρα. Ναῦλοι ικανοποιητικοὶ ἐπληρώθησαν καὶ θά ήσαν ικανοποιητικώτεροι, ἢν τὸ δύσκολον πρόβλημα τῆς ἐπιστροφῆς ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν δὲν πρεσβάλετο. Ἀλλὰ δὲν θά πρέπει νὰ παραβλέπεται τὸ γεγονός τῆς συμπτωματικῆς οὐτῆς ζητήσεως τονάζ διὰ τὰ παλαιοσιδήρα. Τίθεται τὸ ἔρωτημα: Θὰ διατηρηθῇ σὺν αὐτός ρυθμῷ εἰς τὰ ναυλώσεις; Ή Ιαπωνία, πάντως, ἔδωσε, πρὸς τὸ παρόν, μίαν λύσιν, ἔστω καὶ προσωρινήν, εἰς τὴν πληνωρικῶν προσφερομένην χωρητικότητα. Τὰ 45% τῶν ναυλώσεων ποὺ ἐκλείσθησαν τελευταίως, προσφερομένην εἰχον τὴν Ιαπωνίαν. Καὶ μόνον περὶ τὰ εἴκοσι σκάφη, τύπου λίμπερτος, δι' έγγυτέρας ήμερομηνίας ἐναυλώθησαν διὰ τὴν Ιαπωνίαν διὰ παλαιοσιδήρα. Ό ναῦλος ἀπὸ τὰς 120 χιλιάδας δολ. ἔθθασεν εἰς τὰς 130 χιλιάδας δι' Απριλίου καὶ Μάιου ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ καὶ 133.000 δολ. δι' Απριλίου — Μάιου ἀπὸ τὸν Κόλπον. Διὰ τὰ ἐπιμηκυνθέντα λίμπερτος ἐπληρώθησαν ἀπὸ 144.000 ἥως 151.500 δολ. Διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν 72.000 δολ. καὶ τὸ Κόντινεντ 67.000 δολ. Αἱ τελευταῖαι ναυλώσεις δὲν ἐμφανίζουσαν τὴν πρὸς τὴν Ιαπωνίαν μεγάλην ἀντίμητσιν.

Ἀπὸ τὰς Μεγάλας ἐπίστης Λίμνας καλύτεροι ναῦλοι διὰ τὰ παλαιοσιδήρα ἐπληρώνοντο. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν 160.000 δολ., διὰ τὸ Βέλγιον 85.000 καὶ διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν 90 — 91.000 δολ.

Τὰ φορτία γιανιθράκων μὲ σποραδικήν ζήτησιν. Ό υψηλός ναῦλος τῶν 9 δολ. ἐπληρώθη δι' Ιαπωνίαν, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὰ 9.30 — 9.50 δολ. ἐλέγετο διὰ τὸ πετεύθησαν. Ό ήνημένος ἐπίστης ναῦλος τῶν 6.50 δολ. ἐπληρώθη διὰ τὸ Ρίον (προηγούμενος 5.15 δολ.) καὶ διὰ τὴν Δυτ. Ιταλίαν δολ. 4.20 — 4.25.

Τῶν σιτηρῶν οἱ ναῦλοι διὰ τὴν Ιαπωνίαν ήσαν βελτιωμένοι. Ό υψηλότερος τῶν 10.90 δολ. ἀπὸ τὸν Κόλπον δι' Ιαπωνίαν ἐπετεύχθη δι' Απριλίου καὶ 10.75 δολ. διὰ Μάιου, ἐν συνεχείᾳ δὲ τὰ 11.75 δολ. (Μάϊον) ἐνώ διὰ τὸν Ιούνιον ἐπληρώθησαν δολ. 10.90. Ή ζήτησις διετρέπετο ἀμείωτος καὶ ἀνεφέρετο δχι μόνες πρὸς τὴν Ιαπωνίαν. Τὴν πρὸς τὸ Κόντινεντ δύμως ἐργασίαν, δχι καὶ τόσον ζωράν, ἀπερρόφησαν τὰ τάνκερς. Εναυλώθησαν μερικά μετρίου μεγέθους μὲ καλυτέρους πως ναῦλους ἀπὸ τὰ 3.75 δολ. εἰς τὰ 4.25 φίο. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν τέλος εἰς τὰ 7.10 δολ. ἐκλείσθησαν δύο σκάφη (Μάϊον) καὶ ἐν συνεχείᾳ 8 δολ. διὰ λιμένα Ατλαντικοῦ καὶ 8.50 δολ. Μεσογείου (Απριλίου).

Περιωρισμένη ή ἐργασία σιτηρῶν ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Τὰ 72/6 ἐπληρώθησαν δι' Αγγλίαν καὶ τάκερς διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 8.15, μὲ συμπλήρωσιν "Αγιον Λαυρέντιον 3.15 δολ. φίο. Τάκερς ἐναυλώθησαν εἰς τὰ 115 — 130.000 δολ. ἀναλόγως μεγέθους. Μέτριον φορτήγον ἐν συνεχείᾳ ἐπληρώθη δολ. 12.50 διὰ τὸ Κόντινεντ. Αἱ πόλεις τοῦ "Αγιον Λαυρέντιον 46/— καὶ 48/— διὰ τὴν Αγγλίαν καὶ δολ. 5.75 διὰ Μασσαλίαν καὶ ἀπὸ τὴν Βοστώνην διὰ Μάντζεστερ 57/— (Απριλίου — Μάϊον).

Χυτοσίδηρος διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 16 ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ 11.50 δολ. ἀπὸ τὸν Αγιον Λαυρέντιον. Θεῖον διὰ τὴν Αγγλίαν 52/6 (ἀνατολ. ἀκτή) καὶ 55/— ἐάν Κόρκ ή Μάντζεστερ.

Ο τομεὺς τῆς Κούβας — διὰ Κίναν καὶ Ρωσίαν κυρίως — δέν ἐπέδειξε τὴν ζωηρότητα τῶν προηγουμένων μηνῶν. Αἱ περιεύγετο ίσως τῶν ναυλωτῶν ζαχάρεως ή παρέμβασις εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἵνα μὴ ὑποχρεωδοῦν υψηλοτέρους ναῦλους νότια πληρωσών. Πράγματι, εἰς τὰ 67/6 ἐκλείσθη σκάφος διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν, δ. υψηλότερος μέχρι τούτου τοῦ θαλαβοθεῖς ναῦλος. Τὰ 105/— ἐπληρώθησαν διὰ Κίναν. Διὰ τὴν Κεύλανην 107/6. Αἱ πόλεις τὸν Ντομίγκο διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 12.

Μετρία ή κίνησις τοῦ Πλέιτ, μὲ ναῦλους δύμως ἀλαφρῶς καλυτέρους. Τὰ 67/6 ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ. Εἰς τάκερη τὰ 57/6. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀνατιμῆσεις τῶν ναύλων ἐπετεύχθησαν. Οὕτω ἀράδοσιτος ἐπληρώθη 98/3 (Ιούνιον). Ενδιαφέρουσαι ήσαν δύο ναυλώσεις διὰ Σεπτέμβριον — Δεκέμβριον εἰς τὰ 102/6 τοὺς 67 κ. π. Ή ζήτησις

διὰ τὴν Ιαπωνίαν διετηρεῖτο ζωηρά, ὥστε νὰ δικαιολογήται ή ἐπτὶς καλυτέρων ναῦλων.

Βραδεῖα ή ἀνάπτυξις τῆς ἐργασίας εἰς τὸν Βόρειον Ειρηνικόν. Χαμηλότεροι ναῦλοι ἐπληρώνοντο, λόγω τῆς ὑπερπροσφορᾶς τούτων. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν (Μάϊον) τὰ 5.75 δολ. ἐπληρώθησαν. Διὰ τὸ Μαρόκον δολ. 7.50 καὶ διὰ τὴν Βόρ. Κίναν 50/— κατὰ 3/6 χαμηλότερον προγομένων ναυλώσεων καὶ ἐν συνεχείᾳ 48/6. Διὰ τὴν Ινδίαν προσεφέροντο κάτω τῶν 60/—.

Ξυλεία καὶ γενικά δι' Αγγλίαν ἐπληρώθησαν 11.50 καὶ 12 δολ. εἰς λίμπερτος. Πλαστοσίδηρα δολ. 78.000 ἀπὸ τὴν Καλιφόρνιαν διὰ τὴν Ιαπωνίαν καὶ ἀπὸ Μπαλπούδα δολ. 112.000.

Τὰ αὐστραλιανὰ γεινήματα προσδοκᾶται νὰ παράσχουν καλὴν ἐργασίαν εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Κατὰ τὸ διαρεῦσαν πάντως 150ήμερον περιωρισμένη ἦτο τὸ κίνησις. Τὰ 67/6 ἐπληρώθησαν ἀπὸ δυτικούς λιμένας διὰ τὴν Μεσόγειον καὶ τὰ 75/— ἀπὸ τὸ Γκηλόγκ. Διὰ τὴν Κεύλανην ἀπὸ τοὺς ἀνατολικούς λιμένας 80/—. Αραδόσιτος ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν δι' Ιαπωνίαν 63/— καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ 55/—.

Ζάχαρις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ καὶ δολ. 7.10 καὶ 65/— ἀπὸ τὸ Ντωρμπούν Σιά τὴν Αγγλίαν. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Βομβάνην διὰ τὴν Κωνστάντζαν 48/— καὶ ἀπὸ Καρβάρ 51/—. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάνκαν δι' Αμερίσαν 21/—.

Τὰ παραδοσιανά τοιμέντα 34/— διὰ τὴν Βεγγάζην καὶ διὰ τὴν Ινδονησίαν (Λίμπερτος) λίρας 32.500 κατ' ἀποκοπήν. Λιπάσματα ἀπὸ Πρίολο διὰ Καράπτος 39/6 καὶ ἀπὸ τὴν Αδριατικήν διὰ τὴν Ινδονησίαν 53/—. Πυρίται ἀπὸ Μόρφου Μπασί διὰ Γάνδην 29/6.

Ξυλεία ἀπὸ τὴν Λευκήν Θάλασσαν διὰ τὴν Αγγλίαν (ἀνατολ. ἀκτή) 230/— καὶ 310/— τὸ στάνταρ ἐάν ἀπὸ Αρχαγγελον ὁ πρώτος ναῦλος καὶ ἐάν ἀπὸ Μεζάν δεύτερος. Αἱ πόλεις τὸ Λένινγραδ διὰ Κούδαν εἰς 17.500, μὲ ἐπιστροφήν εἰς Μαύρην Θάλασσαν (ζάχαρις) 60/—. Αἱ πόλεις τὸν Πολωνίαν ζάχαρις διὰ Κεύλανην 60/—.

Τὰ τάιμα τούτων μὲ ἀρκετὴν κίνησιν διὰ λ) σμὸν κυρίως Ιαπωνίων φορτωτῶν. Πλειστα δσα λίμπερτος ἐπληρώθησαν εἰς τὰ 2.20 καὶ 2.25 δολ., μὲ ειδικὸν ἐπίδημα διὰ τὸ μέχρι τοῦ λιμένος φορτώσεως ταξιδίου (μέχρι τῶν 22.000 δολ.) ἐκλείσθησαν. Τὰ 22/— ἐπληρώθησαν εἰς δηζελοκίνητον δι' ὅτῳ μῆνας διὰ φωσφάτα πρὸς τὴν Απω Ανατολήν, μὲ παράδοσιν Δυτ. Αύστραλιαν. Επερον δηζελοκίνητον 10.883 τὸν 21/3, παράδοσιν Ιαπωνίαν 4 — 6 μῆνας.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Η περίοδος τοῦ θέρους ηρχίσεις διαγραφομένην. Ο μαρασμὸς εἰς τὴν κίνησιν τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι ή σαφής ἐνδειξις. Εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον περὶ τὰ 50 ἀνάλωτα σκάφη συνεσσωρέθησαν, ὑποστάντα τὴν θαρεῖαν ζημίαν τῆς ἀποχωρήσεως κενά ἡ τῆς πολυμέρου ἀναμονής. Ναῦλοι χαμηλοὶ ἐπληρώθησαν εἰς δσα ἐπέτυχον τὴν ναῦλωσιν. Τὰ 64% κάτω τῆς Κλίμακος ἀπὸ Βαντὶ Φεριάν δι' Ιταλίαν ἀπεικονίζουν τὴν δύσκολον δέσιν τῶν ἐμπλακέντων εἰς τὸν Περσικὸν σκαφῶν. Καὶ ὡς ἐπιμετρὸν ή ἐλαχιστη ζήτησις σημειούται. Ο παροπλισμὸς εἶναι ή μόνη διεύθετος καὶ πράγματι τὸ ἀργόν τονωτῶν αὐξάνεται. Ή μόνη διατροφούμενη ἐργασία ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ἀνεφέρετο εἰς τὰ ταξίδια πρὸς Ιαπωνίαν. Τὰ 68 — 72% τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ἐπληρώνοντο. Αἱ πόλεις τὸν Κόλπον διὰ τὸ Βόρ. Αμερικήν μέτριοι σκάφος 62½% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. (Μάϊον). Διὰ τὴν Βομβάνην 60% κάτω τῆς Κλίμακος καὶ διὰ τὴν Απω Ανατολήν 57½%. Τὰ 65% τῆς Κλίμακος ἐπληρώθησαν ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ τὴν Αγγλίαν — Κόντινεντ καὶ 70% διὰ τὴν Μεσόγειον. Σκάφη T2 ἐκλείσθησαν 60% κάτω τῆς Κλίμακος διὰ τὸ Κόντινεντ.

Ταξίδια ἀπὸ τὴν Καραϊβικήν διὰ τὴν Βόρ. Αμερικήν ἐπληρώνοντο 65% κάτω τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ. εἰς σούπερ τάκερς καὶ 60% διὰ μέτρια σκάφη.

Διαταγαί τινες διὰ χρονοναυλώσεις εκυκλοφόρησαν. Εκρίνετο κατάλληλος ή ἐποχή τῆς ἔξασφαλίσεως τονάζ μὲ χαμηλὸν ναῦλον. Πράξεις δὲν ἐκλείσθησαν.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Αναλλοιώτως ή πειραική ναυλαγορά, λόγω καὶ τῶν ἔօρτων τοῦ Πάσχα, ἀλλὰ κυρίως, διότι οἱ κυκλοφορίδες διαταγαί ήσαν δλίγαι καὶ εἰς εἰσημηλὰ ἐπίπεδα ναῦλων. Αἱ πόλεις τὸν Ρουμανίαν πλήρης, σχεδόν, ήτο ή Ἐλλειψις ἐργασίας, φορτηγόν μας δὲ ἐκφορτώσαν εἰς Βρατίλαν, ὑπε-

**Ο ΜΟΝΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΙΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗΝ**

**HELLENIC SHIP SUPPLY CO.**

**SHIP-CHANDLERS**

**FRESH & DRY STORES, BONDED STORES,**

**DECK & ENGINE STORES.**

**NIC. XANTHOPOULOS**

TELEPHONE:  
35.523

19-A. ROBINSON ROAD.  
**SINGAPORE - 1.**

CABLE ADDRESS:  
"XANTHOS," SINGAPORE

χρεώθη να αποπλεύσῃ έκ Δουνάβεως κενόν. Μόνον άπό την Κωνσταντίνου ύπηρχον τοιμέντα διά Τσιταγκόρια είς τὰ 50/— φίο, 'Απρίλιον. Εἰς ἀντιστάθμισμα ἐνεφανίσθη ζωητότερα κίνησις φορτώσεων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης δι' δλα τὰ εἰδή τῶν ρωσικῶν ἔξαγωγῶν. 'Από ρωσικοὺς λιμένας ύπηρχεν ἀρκετή ἐργασία διά γεννήματα (οὐχὶ ἐλαφρότερα τῆς κριθῆς) καὶ ἐπληρώνοντο διὰ Κούβαν 37/— φίο (μὲ 20 ἡμέρας φορτο-εκφορτώσεως), διὰ Κόντινεντ 40/—, ὅμοιοι δι' Ἀγγλίαν 45/—, 'Απρίλιον. Ρωσικοὶ γαιανθρακες δι' Ἰταλίαν (εἰς σκάφη μεγέθους λίμπερτος) 22/6 διὰ φορτώσεις 15 — 31 Μαΐου. Διὰ Βασόρων (σπιρτάρ) ἐπληρώνοντο 50/— φίο, Μάϊον, εἰς μεγάλα σκάφη. Τοιμέντα άπό Όδησσον διὰ Τσιταγκόρης 52/6, 'Απρίλιον — Μάϊον, πριονισμένη ξελεία άπό Νοβορωσίσκην (3.500 κ. μ.) διὰ Νεάπολιν 30/— τὸ κ.μ., Μάϊον καὶ μεταλλεύματα ἀπό Πότι (7.000 — 8.000 τ.) διὰ Καλαί ή Βουλώνην 31/— φίο, Μάϊον — Ιούνιον. 'Υπῆρχεν ἐπίστις ἀπό ρωσικοὺς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης ἐργασία (χυτοσιδήρος) δι' Ἰαπωνίαν 60/— φίο, (ἀνθρακιτής) διὰ Ναγκόκια 60/— φίο καὶ σῖτος χῦμα διὰ Πόρτ Σουδάν 32/6 φίο, μὲ φορτώσεις 'Απρίλιον — Μάϊον.

### Ο ΟΓΚΟΣ ΤΩΝ ΑΠΟ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Τὸ στατιστικὸν δελτίον τοῦ 'Οργανισμοῦ 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἀναφέρεται καὶ εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀπὸ θαλάσσης παγκοσμίων μεταφορῶν, περιλαμβανομένης καὶ τῆς κινήσεως τῶν Μεγάλων Λιμνῶν (διὰ φορτίσ πρὸς τὸ ἔξωτερον) κατὰ τὸ 1959. Διαπιστούται, δῆτα ἡ αὔξησις τῆς κινήσεως ἐφθασεν εἰς 4%, ἥτοι 30 περίπου ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων περισσότερα, ἔναντι τοῦ 1957. Εἶναι ἀξιοσημείωτον, δῆτα τὰ ἔχοντα φορτία ἥσαν διηγώντερο κατὰ 15 ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων, ἔναντι τοῦ ρεκόρ τοῦ 1957, ἐνώ τὰ υγρὰ ἐμφανίζουν σταθεράν αὔξησιν. 'Ιδού, ἀναλυτικότερον, οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ (εἰς ἑκατομμύρια μετρικῶν τόνων):

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΩΝ	1929	1937	1955	1957	1958	1959
Σύνολον . . . . .	470	490	830	960	950	990
"Ητοι: 'Υγρὰ φορτία	65	105	350	420	440	470
» Ξηρά φορτία	390	375	450	510	490	495
» Μεγάλ. Λιμνῶν	16	14	26	28	21	26

### ΤΑ ΠΑΡΩΠΑΙΣΜΕΝΑ "ΤΡΑΜΠΣ"

Εἰς πρόσφατον βρετανικὴν στατιστικὴν ἀναφέρεται, δῆτα ἡ ἀνὰ τὸν Κόσμον παρωπαίσμένη «τράμπς» χωρητικότης περιελάμβανε τὴν 1ην 'Απρίλιον τρ. ἔ. 169 φορτηγὰ σκάφη, 1.128.900 τ. γκρὸς ἡ 1.617.800 τόνων d.w. 'Ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν 1ην Μαρτίου ἡ χωρητικότης αὐτῆς ἐνεφάνισε μείωσιν κατὰ 7 σκάφη καὶ 80.400 τ. d.w., αὔξησιν δὲ κατὰ 2.300 τ. γκρός. 'Η κατανομὴ τῆς εἰς τὰς κυριωτέρας σημαίας ἔχει ὡς ἔξις. (Οἱ ἀριθμοὶ εἰς 1000άδας τόνων):

ΣΗΜΑΙΑΙ Πλοΐας	Τ. γκρ.	Τ. d.w.	ΣΗΜΑΙΑΙ Πλοΐας	Τ. γκρ.	Τ. d.w.	
Λιβεριανὴ	43	361.9	442.3	Κοσταρίκη	4	21.6
'Ελληνικὴ	24	153.8	230.2	Νορβηγ.	8	45.3
'Ιταλικὴ	18	104.0	164.8	'Ιαπων.	6	37.9
Παναμᾶ	12	67.2	106.8	Γερμαν.	3	21.8
'Αγγλικὴ	17	107.5	162.0	Λοιποὶ	27	154.6
'Ην. Πολιτ.	7	53.3	80.9			234.9
Σύνολον . . . . .			169	1.128.9	1.617.8	

### ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΚΟΥΑΤΖΟΥΣ» (λιβ. δεξ.) ἀπὸ ἀμερ. λιμένας Κόλπου 18.500 τ. γεννημάτων 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ δὲ ἡ 'Αμοτερνταμ δολ. 3.75 φίο, Μάϊον 20 — Ιουνίου 15.

«ΠΑΝΘΩΡ» (λιβ. δεξ.) ἀμερ. λιμένας Κόλπου 23.800 τ. γεννημάτων 'Αμερίσαν, Ρόττερνταμ δὲ ἡ 'Αμοτερνταμ δολ. 90.440 φίο, 'Απρίλιον 14 — 24.

«ΝΙΚΥ» Νίαν 'Ορλεάνην 11.000 τ. πλασιος. (563.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 144.000 φίο, 'Απρίλιον 10 — 30.

«ΑΝΤΩΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (λιβ.) 'Αγ. Λαυρίνιον 12.000 τ. γεννημ. 'Ιαπωνίαν 10.70

δολ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτ., Απρίλιον 15 — 25.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.» ἀμερ. λιμένας Κόλπου 14.000 τ. γεννημ. 'Ιαπωνίαν 10.70

δολ. 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτ., Απρίλιον 17 — 29.

«ΛΑΛΚΟΝΙΑ» 'Αγ. Λαυρίνιον 20.000 τ. γεννημ. Μασσαλίαν 5.75, μὲ 2.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτ., Απρίλιον 17 — 29.

«ΕΚΡΗΤΗ» Νόρδερν ρέιντζ 9.400 τ. πλασιος. 'Ιαπωνίαν δολ. 127.500 φίο, Μάϊον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (ex «Clan Macfarlane») Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. πλασιος. 'Ιαπωνίαν δολ. 127.000 φίο, Μάϊον 5 — 25.

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ ΙΙ» (ex «Xénatos») ἀμερ. λιμένας 'Ατλαντικοῦ δὲ Κόλπου 9.500 τ. πλασιος. 'Ιαπωνίαν δολ. 127.500 φίο, 'Απρ. 25 — Μάϊον 10.

### ΑΓΓΛΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΓΚΥΚΛΟΠΑΙΔΕΙΑ ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΟΡΩΝ

ΥΠΟ Μ. ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΥ ΥΠ)ΡΧΟΥ — ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ  
ΣΧΟΛΗΣ ΑΣΥΡΜΑΤΙΣΤΩΝ Ε.Ν. ΠΕΙΡΑΙ·ΚΟΥ

Σελίδες 720. Πολύτιμος διὰ ἀσυρματιστάς, ναυτίλους, ἡ-λεκτρολόγους, ραδιοτεχνίτας, σπουδαστάς, ναυτικά γραφεῖα, πλοία κ.π.λ.

"Οροὶ ἡλεκτρισμοῦ, ἀσυρμάτου, ραντάρ, γυροπυξίδων καὶ λοιπῶν ναυτιλιακῶν συστημάτων ἄνω τῶν 7.000.

Πωλεῖται εἰς βιβλιοπωλεῖα καὶ ὑπὸ τοῦ ιδίου Γ. ΦΙΛΑΡΕΤΟΥ 115 — ΚΑΛΛΙΘΕΑ. Τηλ. 562-908. "Άδετον 180, πανόδετον 200 δρχ.

«ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. πλασιοιδήρων (475.000 κ. π.) Τόκιο Μπαΐ δολ. 130.000, ἐν δύο λιμέναις 132.500, φίο, Μάϊον 8 — 25.

«ΘΕΡΜΑΙ·ΚΟΣ» Νόρδερν — Ρίτσμοντ ρέιντζ 11.000 τ. πλασιοιδήρων (585.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν, δολ. 151.500 φίο, ἀφ.

«ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ» ὅπερ Κόλπον 9.000 τ. πλασιοιδήρων (470.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 132.500, φίο, 'Απρίλιον 15 — 29.

«ΕΡΜΗΣ» Κόλπον 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Μάϊον 15 — 30.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ» Κόλπον 12.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Μάϊον 20 — 29.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΩΝΕΣ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 16.000 τ. γεννημ. 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ δὲ ἡ 'Αμοτερνταμ δολ. 4.50, ἐν δὲ 'Αμβέρσαν — 'Αμβέργον ρέιντζ 4.75 φίο, 'Απρίλιον 15 — 25.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» Κόλπον 9.500 τ. γεννημάτων Βραζιλίαν δολ. 8.20, μὲ 60 σύντις ἐκφόρτωσιν, 'Απρίλιον 25 — Μάϊον 10.

«ΕΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀμερ. λιμ. 'Ατλαντικοῦ 9.500 τ. πλασιοιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 130.000, φίο-στόσουεντ, Μάϊον 10 — 30.

«ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ» (λιβ.) ἀμερ. λιμ. 'Ατλαντικοῦ 9.500 τ. πλασιοιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 132.500, φίο-στόσουεντ, Μάϊον.

«ΑΡΙΣΤΟΝ» ἀμερ. λιμ. Νοτ. 'Ατλαντικοῦ 9.500 τ. πλασιοιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 130.000, φίο-στόσουεντ, Μάϊον 25 — Ιουνίου 15.

«ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 24.000 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ δὲ ἡ 'Αμοτερνταμ δολ. 4 φίο-στόσουεντ, 'Απρίλιον.

«ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ» (λιβ.) Κόλπον 9.500 τ. πλασιοιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 132.500, φίο-στόσουεντ, 'Ιουνίου 1 — 20.

«ΕΒΙΚΤΩΡΙΑΣ» (δεξ.) ἀμερ. λιμ. 'Ατλαντικοῦ 17.500 τ. γεννημάτων 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ δὲ ἡ 'Αμοτερνταμ δολ. 4, φίο καὶ στόσουεντ, Μάϊον 10 — 25.

«ΟΡΟΜΑΡ» (λιβ.) Φιλαδελφειας 9.500 τ. πλασιοιδήρων (473.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 132.500 φίο, 15 — 30 'Απρίλιοι.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» Φιλαδελφειας — Πόρτα 'Εθεργκλέιν 9.500 τ. πλασιοιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 132.500 φίο, Μάϊον 24 — Μάϊον 10.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Οίκονομού) ἀμερ. λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 10.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, 'Ιουνίον.

«ΘΕΟΤΟΚΟΣ» Νόρδερν ρέιντζ 9.500 τ. πλασιοιδήρων (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 132.500 φίο, Μάϊον 3 — 20.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ» (λιβ.) Κόλπου 14.000 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 11.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν, Μάϊον 10 — 17.

«ΔΥΝΑΜΙΣ» λιμένας Κόλπου 9.500 τ. πλασιος. (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 133.500 φίο, ἐν διὰ δύο λιμένας δολ. 3.000 ἔξτρα, 'Απρ. 22 — Μάϊον 15.

«ΣΟΦΙΑ Κ.» λιμένας Κόλπου 13.800 τ. πλασιοιδήρων (730.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν



### PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

#### THE PEROLIN COMPANY, INC.

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

#### REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

#### GREECE

#### DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENDA

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

#### EGYPT

#### D. J. PAPADIMITRIOU SONS

25, Sultan Hussein

PORT SAID

(also at Alexandria & Suez)

#### HOLLAND

#### ZANNIS SHIPSTORES

Zalmhaven 48-47

ROTTERDAM

#### BELGIUM

#### M.T.E. BUYSSE

Klapdorp, 28

ANTWERP

#### GERMANY

#### HANS FICK & CO.

Spaldingstrasse 64 'Wikinghof..

HAMBURG 1.

#### DENMARK

#### PAUL GREGERSEN & CO.

33, Amaliegade

COPENHAGEN

#### INDIA - CEYLON

#### JOHN F. FIDDE

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

11 Elphinstone Circle

BOMBAY, INDIA

#### SWEDEN

#### C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041

GOTHENBURG 12

#### NEW ZEALAND

#### NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings

AUCKLAND, C. I.

#### NORWAY

#### C. FRIMANN-DAHL A/S

Dronningensgt 10) 12

OSLO

(also at Bergen)

#### KRISTIAN HERLOFSEN

Dronningensgt 81

KRISTIANSANDS.

δολ. 190.000 φίο, Μαΐου 15 — 'Ιουνίου 5.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (Λιβανόν) λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 11.500 με 1.000 τ. έλεύθ. έκφρωτικών, Μαΐου 3 — 17.

**«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ** λιμένας Κόλπου 11.500 τ. γεννημάτων 'Ιαπωνίαν δολ. 8 (λιμένας 'Ατλαντικού) ή δολ. 8.50 (λιμ. Μεσογείου), 1.000 τ. έλεύθ. έκφ., 'Απριλίου 20 — 30.

### 'Εκ Βορείου Ειρηνικού

**«ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ»** (λιβ.) Βόρ. Ειρηνικόν 13.500 — 14.000 τ. γεννημ. Καζαρ- πλάγκων δολ. 7.50, τέλη 'Απρ. ή 7.25 όρχας Μαΐου.

**«ΜΑΡΙΑΝΝΙΑΝΑ** (Λιβανόν) Βρετ. Κολομβία 9.300 τ. ξελείας και γενικών (521. 000 κ. π.) 'Αγγίλιαν δολ. 12, φίο - στόσουεντ, 'Απρ. 25 — Μαΐου 20.

**«ΝΤΟΡΙΑΝ**» (λιβ.) Βόρ. Ειρηνικόν 13.500 τ. γεννημ., 'Ιαπωνίαν δολ. 5.75, 1.000 τ. έλεύθ. έκφρωτ., (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης Μαΐου.

**«ΑΤΑΛΑΝΤΗ** Βόρ. Ειρηνικόν 10.000 τ. ξελείας - γενικών (499.000 κ. π.) 'Αγγίλιαν δολ. 10.50, φίο, Μαΐου 22 — 'Ιουνίου 15.

**«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΞ**» άμερ. λιμ. Β. Ειρηνικόν 11.500 τ. γεννημάτων Νεάπολιν δολ. 8, με 3.000 τ. έλεύθ. έκφρωτικών, 'Απριλίου 17 — 30.

**«ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤΕΡ**» Βόρ. Ειρηνικός 13.500 τ. γεννημάτων Κορέαν δολ. 7.50, με 1.000 τ. έλεύθ. έκφρωτικών, Μάϊου.

### 'Εκ Νοτίου Α' Μερικής

**«ΚΗΦΙΣΟΣ** Βιττόρια — Σάντος 11.000 τ. χυτοσιδήρου 'Ιαπωνίαν δολ. 13. 25 φίο, Μαΐου 1 — 15.

**«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ»** άνω λιμ. Πλεύτ, συμπλήρωσιν Μτάχιαν Μπλάγκων 9.000 — 10.000 τ. γεννημάτων Μορτάσης ή Ντάρ ή Σαλάρ 62/6 ένα λιμένα, 65/— δύο λιμένες, έναν πλήρες φορτίον έκ Μπάχ. Μπλάγκας 2/6 Έλαττον, 700 τ. έλ. έκφ., 'Ιουνίου 1 — 20.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (Ν. Ι. Γουλανδρή) σάνω λιμ. Πλεύτ, συμπλήρ. Μπούνενος 'Αύρες 9.500 τ. γεννημάτων Μόδης — Γιοκοχάσιαν ρέιντς 98/3 ένα λιμένα, 1/9 έξτρα δι' έκστοτον πρόσθιον λιμένα έκφρωτώνες, μέχρι τρίαν, 1.000 τ. έλεύθ. έκφρωτικών, 'Ιουνίου 5 — 20.

### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

**«ΒΑΣΤΡΙΚΑ**» (λιβ.) Μαύρη Θαλάσσα 9.200 τ. γεννημ. - γενικά Κούδαν, λίρας 16.500 φίο, 'Απριλίου.

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ Νοβρωσίαν** 1.500 τ. ισιμέντων Βεγγάλην 34/ — φίο, 'Απριλίου.

**«ΑΘΑΜΑΣ**» (Λιβανόν) δύο λιμένες Μαύρης Θαλάσσης 9.200 τ. γενικά (510. 000 κ. π.) 'Ινδονησίαν — Χαϊφάγη (δύο λιμένες) λίρας 32.500, έναν τριες 33.500 λίρας, φίο - στόσουεντ, τέλη 'Απριλίου.

### 'Εξ Αυτοραλίσιας, 'Ινδιών και 'Απω 'Ανατολής

**«ΑΤΤΑΛΕΑΣ** Κελεύγκ 12.300 τ. γεννημ. 'Ιαπωνίαν (Μεσογείου) 75/—, έναν 'Ατλαντικού 77/6, δύο λιμένες ίδιας άκτης 2/6 έξτρα, 750 τ. έλεύθ. έκφρ., 'Ιουνίου 1 — 26.

**«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ. Δυτ. Αυτοραλία** 13.500 τ. γεννημ. 'Ιαπωνίαν (Μεσογ.) 67/6 ή 'Ατλαντικού 70/—, δύο λιμ. της ίδιας άκτης 2/6 έξτρα, 750 τ. έλεύθ. έκφρ., Μαΐου 25 — 'Ιουν. 24.

**«ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ** Δυτ. Αυτοραλία 13.700 τ. γεννημ. 'Ιαπωνίαν (Μεσογ.) 67/6 ή 'Ατλαντικού 70/—, δύο λιμ. της ίδιας άκτης 2/6 έξτρα, 750 τ. έλεύθ. έκφρ., 'Ιουνίου 10 — 26.

**«ΜΑΡΙΤΥΧΗ**» (λιβ.) Φιλιππίνας 475.000 κ. π. κόπρα 'Αμερέσαν — 'Αμερούγον 17½ σέντς τό κ. π., 'Απριλίου 17 — 25.

### 'Εκ παντοίων άλλων άγορων

**«ΡΟΓΩ**» δύο λιμ. Μεγ. Λιμών 9.500 τ. παλαιοισ. (475.000 κ. π.) Δυτ. 'Ιταλίαν δολ. 91.000 φίο, Μάϊου.

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** («Οράιον») Μεγ. Λιμνας συμπλ. 'Αγιον Λαυρέντιον 11.000 τ. χυτοσιδήρου 'Ιαπωνίαν δολ. 16, φίο, 'Απρ. 17 — 30.

**«ΒΑΣΤΡΙΚΑ** Κούδαν 9.200 τ. ζαχάρες Μαύρην Θαλάσσαν 60/— φίο, 1.000 τ. έλιούθ. έκφρ., 'Ιουνίου.

**«ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ** Κούδαν 9.500 τ. ζαχάρες Νότ. Κίναν 105/—, Σαγκάην 106/—, έναν Βόρ. Κίναν 107/— φίο, 'Απρ. — Μάϊον.

**«ΕΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ**» Σάντο Ντομάγκο 10.000 τ. ζαχάρες 'Ιαπωνίαν δολ. 12 φίο, 750 τ. φόρτ., 1.000 τ. έκφ., 'Απρ. 25 — Μαΐου 20.

**«ΝΕΔΙΑ»** (Λιβανόν) ένα - δύο λιμένες Βαλτικής 9.700 τ. γεν. είδων Κούδαν, λίρας 17.000 και είτε Κούδα 9.700 τ. ζαχάρες Μαύρην Θαλάσσαν 60/— φίο - στό- σουεντ, έναρξης 'Απριλίου.

**«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ**» Μπαλούπα 9.500 τ. παλαιοισδρυαν (475.000 κ. π.) 'Ιαπωνίαν δολ. 112.000, φίο - στόσουεντ, Μαΐου 20 — 'Ιουν. 7.

**«ΔΗΜΟΣΩΝΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝΗΣ** Τάπτα 9.500 τ. λιπασμάτων είς σάκκους Κορέων δολ. 13, φίο - στόσουεντ, 'Απριλίου 15 — 28.

**«ΚΑΛΗΝ»** (λιβ.) Μπατάν Ρούζ 12.000 τ. γεννημ., άλευρων και σόγια, Γιοκοχάμαν — Μόδης ρέιντς δολ. 11.50 ένα ή 11.75 δύο λιμένες, 1.000 τ. έλεύθ. έκφρ., 'Απρ. 15 — 25.

### Αἱ χρονοναυλώσεις

**«ΝΙΚΟΛΑΣ»** 10.920 τ. d.w. (492.000 κ. π., 10 μιλ., 26 τ. φιούλε) διά ταξίδιον 'Ηνωμ. Πολιτειών — 'Ιαπωνίας 2.25 (δύορον δολ. 15.000 με παράδ. Βόρ. Χαττερος ή 17.000 με παρδ. Χαττερος) 10 — 30 Μαΐου, έπανωτ. 'Ιαπωνίαν ή Φορδραζαν και ένα συνεχειας ένα κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 2.10.

**«ΠΛΑΝΑΓ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»** 10.826 τ. d.w. (475.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 — 27 τ. φιούλε) διά ταξίδιον Βόρ. Ειρηνικού — 'Απω 'Ανατολής 2.20 (δύορον 15.000 δολ., παράδ. Καλιφορνίαν 20 'Απρ. — 3 Μαΐου, έπανωτ. 'Ιαπωνίαν.

**«ΤΣΕΟΡΤΖ ΦΛΕΙΤΗ»** (λιβ.) 10.711 τ. d.w. (464.000 κ. π., 10 μιλ., 26 τ. φιούλε) διά ταξίδιον 'Ηνωμ. Πολιτειών — 'Ιαπωνίας 2.55 (δύορον δολ. 22.000), παράδ. άμερ. λιμένας 'Ατλαντικού ή Κόλπου 15 'Απρ. — 1 Μαΐου, έπανωτ. 'Ιαπωνίαν.

**«ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ»** 10.847 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 τ. φιούλε) ταξ. Βρετ. Κολομβίας — άκτην 'Ατλαντικού (μέσω Κούδας) δολ. 2, παρ. Βρ. Κολομβίαν 'Απρ., έπανωτ. Νόρδερν ρέιντς.

**«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ»** 10.870 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 τ. φιούλε) ταξίδιον Βόρ. Ειρηνικού — 'Απω 'Ανατολής 2.20 (δύορον δολ. 15.000), παρ. Καλιφορνίαν, 'Απρ. και έπανωτ. 'Ιαπωνίαν.

**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ**» (λιβ.) 10.925 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 τ. φιούλε), ταξίδιον Χιλής — Βόρ. Αμερικής δολ. 2.35, παράδ. Μπου-

εναδεντούρα 4 — 5 'Απρ. και έπανωπαράδοσις Γκάλερστον — Νέαν 'Υόρκην ρέιντς.

**«ΛΕΦΤΡΙΚ**» (Λιβανόν) 10.700 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 24 — 25 τ. φιούλε) ταξίδιον 'Ηνωμ. Πολιτειών — 'Ιαπωνίας δολ. 2.50, παράδοσις διόδιον ή Βρετανίαν 'Απριλίου 15 — 20, έπανωπαράδοσις 'Ιαπωνίαν.

**«ΓΑΛΗΝΗ** 10.805 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 — 27 τ. φιούλε) 1 έως 2 ταξίδια Βρετ. Ειρηνικού δολ. 2.25 (δύορον δολ. 15.000), παράδ. λιμέν. Β. Ειρηνικού, Μάϊον.

**«ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ»** 10.865 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 — 27 τ. φιούλε) ταξίδιον Χιλής — 'Ηνωμ. Πολιτειών, δολ. 2.40, παράδοσις 'Αρένας 15 'Απρ., έπανωπαράδοσις Γκάλερστον — Νέαν 'Υόρκην ρέιντς, φύσιον έπανωπαρ. Μεσόγειον, δολ. 2.60.

**«ΙΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ**» (λιβ.) 12.730 τ. d.w. (608.000 κ. π., 13 — 13½ μιλ., 16 τ. φιούλε) ταξίδιον 'Ην. Πολιτειών — 'Ινδίας 23/— (δύορον 25.000 δολ.) παράδοσις άμφι διελεύσει Κέν Ούστ, 'Απριλίου 15 — 23, έπανωπαράδοσις Καλ- κούτταν.

**«ΑΥΓΗ**» 15.444 τ. d.w. (713.000 κ. π., 14 μιλ., 40 — 42 τ. φιούλε) ταξίδιον Βρετ. Κολομβίας — Νόρδερν ρέιντς δολ. 2.25, παράδοσις Βρετ. Κολομβίαν 8 — 20 Μαΐου, έπανωπαράδοσις άμφι, λιμένα 'Ατλαντικού (θεριώς Χόττερας).

**ΦΟΡΤΗΓΟΝ** (Ν. Ι. Γουλανδρή) 10.850 τ. d.w. (499.000 κ. π., 10½ μιλ., 26 τ. φιούλε) κυκλικόν Νοτ. 'Αμερικής δολ. 3.30, παράδ. Νόρδερν ρέιντς, άμφις λιμένας.

**«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.** 10.950 τόνων d.w. (475.000 κ. π., 10 — 10½ μιλ., 26 — 27 τ. φιούλε), ταξίδιον Βορ. Ειρηνικού — Νόρδερν ρέιντς δολ. 800 ήμερησίως, φύσιον 'Ιαπωνίαν δολ. 1075 ήμερησίως, έναρξης 10 — 30 'Απριλίου.

**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ**» 14.830 τ. d.w. (708.039 κ. π., 14½ μιλ., 40 — 42 τ. φιούλε) ένα κυκλικόν ταξίδιον Ειρηνικού δολ. 2.95, άμερος παράδ. Σάν Πέντρο (Καλιφορνίας).

**«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ**» 10.883 τ. d.w. (615.000 κ. π., 14 — 14½ μιλ., 15 — 16 τ. φιούλε) πάντες ένας μήνας, 21/9, παρ. 'Ιαπωνίαν, έπαν. Αγγίλιαν — Κόντινεντ ή 'Ιαπωνίαν.

### Τὰ δεξαμενόπλοια

**«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ**» (λιβ.) άπό Καραϊβικήν 20.500 τ. άκαθ. πετρελαίου δι' 'Αγγίλιαν — Κόντινεντ ή Σκανδιναύιαν 60% θλάττου Σκέιλ, έναν Μεσόγειον 65% θλάττου Σκέιλ, έναν Πέντρο.

**«ΛΕΩΝΙΔΑΣ**» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Καλιφορνίαν 62½% θλάττου Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρ. 19 — 29.

**«ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ**» Μαρακάιμπο 17.000 τ. άκ. πετρ. (τημά) Ρίζερ Μιντ- γουαίη 57½% θλάττου Σκέιλ, έναν Πέντρο.

**«ΝΕΑ ΤΥΧΗ**» Καραϊβικήν 18.500 τ. άκαθ. πετρ. Νόρδερν ρέιντς 60% θλάττου Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρίλιον 12.

**«ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ**» (λιβ.) Καραϊβικήν 20.000 τ. άκ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% θλάττου Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρίλιον 8.

**«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ**» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 16.500 τ. άκ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 68% θλάττου άμφι, ναυλολογίου, 'Απρίλιον 15 — 30.

**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ**» (λιβ.) Περσικόν Κόλπον 27.000 τ. άκ. πετρελαίου Βοράν 60% θλάττου Σκέιλ, έναν Πέντρο.

**«ΕΛΙΑΣΗ ΛΙΒΑΝΟΥ**» (λιβ.) Καραϊβική 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγίλιαν — Κόντινεντ 65% θλάττου Σκέιλ, Μεσόγειον 70% θλάττου Σκέιλ, έπανωτ. Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρίλιον 14 — 19.

**«ΕΦΕΣΟΣ**» (λιβ.) Καραϊβική 20.000 τ. άκ. πετρελαίου Τορόντο (τρία συνεχή ταξίδια) 52½% μείον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξης 25 'Απρίλιου.

**«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ**» (λιβ.) Καραϊβική 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγίλιαν — Κόντινεντ 65% θλάττου Σκέιλ, Μεσόγειον 70% μείον Σκέιλ, έπανωτ. Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρίλιον 9 — 15.

**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚΑ**» (λιβ.) Καραϊβική 15.000 τ. άκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 60% θλάττου Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρίλιον 10 — 15.

**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚΑ**» (β' ταξ.) Καραϊβική 15.500 τ. άκαθ. πετρελαίου Τορόντο (τρία συνεχή ταξίδια) 52½% μείον Α.Τ.Ρ.Σ., έναρξης 25 'Απρίλιου.

**«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ**» (λιβ.) Καραϊβική 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγίλιαν — Κόντινεντ 65% θλάττου Σκέιλ, Μεσόγειον 70% μείον Σκέιλ, έπανωτ. Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρίλιον 14 — 19.

**«ΕΦΕΣΟΣ**» (λιβ.) Καραϊβική 20.000 τ. άκ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντς 62½% θλάττου Α.Τ.Ρ.Σ., έναν και τρίτον 62½% θλάττου, έναρξης 25 'Απρίλιου.

**«ΕΜΕΛΙΤΗ**» (λιβ.) Σιγκαπούρη 16.500 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν 63½% έλαττον τού άμφι, ναυλολογίου, τέλη 'Απριλίου.

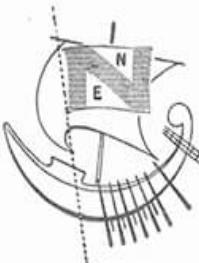
**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ**» (λιβ.) Καραϊβική 28.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Αγγίλιαν — Κόντινεντ — Σκανδιναύιαν ή νήσους 'Ατλαντικού 65% μείον, έναν Μεσόγειον 70% μείον Σκέιλ, έπανωτ. Α.Τ.Ρ.Σ., 'Απρίλιον 15 — 25.

**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ-ΚΑΙΔΟΥΝΤΕΣ**» (λιβ.) Καραϊβική 17.000 τ. άκαθ. πετρ. Νόρδερν ρέιντς 60% θλάττου Α.Τ.Ρ.Σ., άφ.

**«ΜΙΑΝΤΟΣ**» (λιβ.) Περσικόν 27.000 τ. άκαθ. πετρελαίου 'Ιαπωνίαν (τρία συνεχή ταξίδια) 73% θλάττου άμερικανικού, Μαΐου 15 — 'Ιουν. 7.

**«ΓΟΥΟΡΛΑΝ ΜΠΟΝΤΣ**» (λιβ.) Καλιφόρνια 30.000 τ. άκαθ. πετρ. 'Ιαπωνίαν 77½% θλάττου άμερικα

ΕΛΛΗΝΙΚΑ



ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 4  
ΤΗΛ.: 611.141 - 2 - 3  
Τηλ/τα: SHIPYARD  
Telex: ATHENS 123

ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

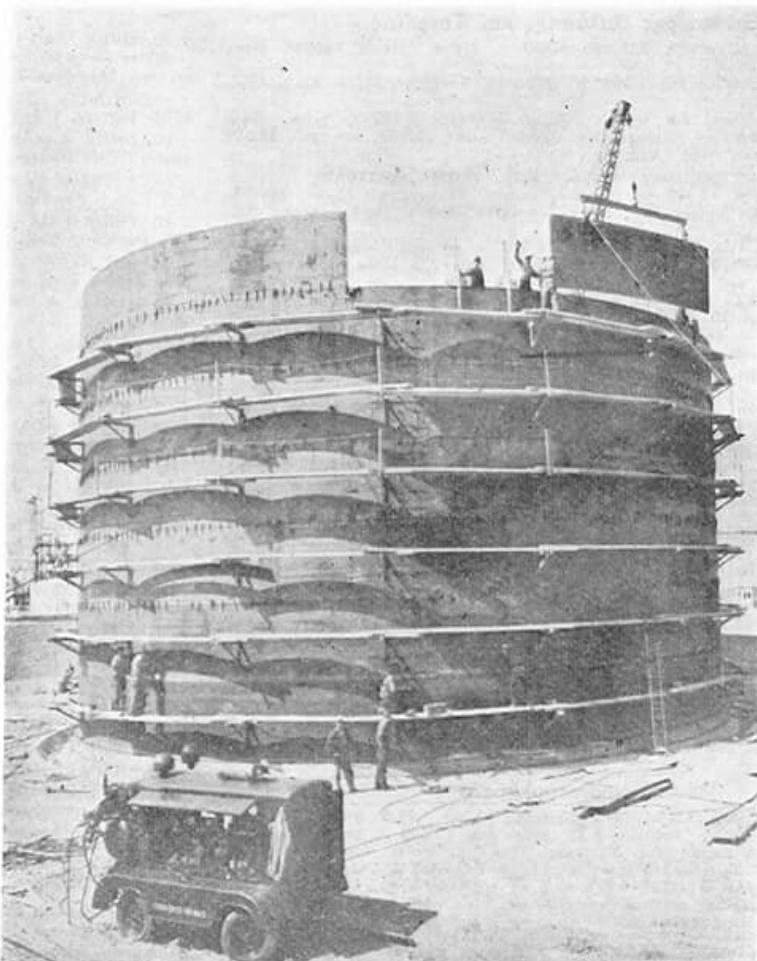
ΙΗΑΕΦΩΝΑ :  
073.450 - 9 (10 γραμμαι)  
073.471 - 9 (9 γραμμαι)  
Τηλ/τα: HELLENICSHIPTYARDS  
Telex: ATHENS 96

LONDON

HELLENIC SHIPTYARDS  
(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



ΔΕΣΑΜΕΝΗ ΦΩΤΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΟΣ 5.400 x.μ.. Η ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΗΣ ΟΠΟΙΑΣ ΑΝΕΤΕΘΗ ΕΙΣ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΝ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΙΔΩΝ ΜΟΝΟΠΩΛΙΟΥ ΤΟΥ ΕΛΛ. ΔΗΜΟΣΙΟΥ, ΕΙΣ ΤΟ ΣΤΑΔΙΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΠΕΡΑΤΩΣΕΩΣ.



Τά "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,, Α.Ε. συνεχίζοντα παράδοσιν χιλιάδων έτών, κατασκευάζουν τώρα είς τάς συγχρονισμένας έγκαταστάσεις των πλοϊα μέχρι 32.000 τόννων, συμβάλλοντα οὕτω 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. «Επόλικα»	43	7314	διηλώθε Μπρόνιμποττελ από 18 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)		έτ. «Κάρυγκα 'Οσεάνικα»	57	11630	έφθ. Τεργέστον 7 'Απρ.
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεχ. Άιμβούργον 7 'Απρ. διά Χούλλ
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Ντιστρίκτ»	43	7228	έφθ. Κόμπε 31 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διηλώθε Παναμάν 2 'Απρ. διά Ραβένναν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λύση»	55	8450	έφθ. Βαγκούθερ 25 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ		έτ. «Μαρφουέντος»	43	7298	διηλώθε Σουέζ 30 Μαρτ. δι' 'Οκινάθα
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	εις Πύλον από 14 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		γιοι Δ. Παντελέοντος	11	8248	άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ		άδ. Μελαχρονίου	35	1217	άνεχ. Χίον 3 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Δ. Ζαμπάζα κ.λ.π.	19	2284	διηλώθε Κωνιά πολιν 20 Μαρτ. διά Γαλάται
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Τόκο 27 Μαρτ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		άδ. Τσουρινάκη	22	988	έφθ. Πόρτ Σαιδ 13 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Χοικάγι 29 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ		Κοφαύτης - Φουντουλάκης	21	2725	έφθ. Πειραιά 7 'Απρ.
ΑΓΓΚΥΡΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Άιμβούργον 7 'Απρ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλεάδης	43	7180	έφθ. Αύγουσταν 24 Μαρτ.
ΑΖΙΑΝ		έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	άνεχ. Φρημάντλ 6 'Απρ. διά Κίναν
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Σέλομαρ»	59	10606	εις Νέαν 'Υόρκην 30 Μαρτ. (διά Πειραιά)
ΑΘΗΝΑΙ (έπιθ.)		άδ. Τυπάλδου	32	9237	έφθ. Βαλτιμόρην 6 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	45	3805	έφθ. Πειραιά 4 'Απρ.
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Ιμπότρες»	43	7197	εις Μπέργκεν από 18 Δεκ.
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άνεχ. Βρέμην 6 'Απρ. διά Τζιμπουτί
ΑΘΛΟΝ		έτ. «Ακονίλα»	57	8184	διηλώθε Κωνιά πολιν 2 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΑΘΛΟΣ		έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	έφθ. Σύρον εις Νέαν 'Υόρκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΘΩΣ II		έτ. «Σάρονικ»	60	13200	έφθ. Μιγάλο 8 'Απρ.
ΑΙΓΑΥΠΤΟΣ		έτ. «Απόλλο»	46	7331	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 30 Μαρτ. διά Κίναν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.		άδ. Τυπάλδου	32	9237	έφθ. Γκριλάτρη 5 'Απρ. διά Φινλανδίαν
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	εις Σύρον εις Νέαν 'Υόρκην 30 Μαρτ. (διά Πειραιά)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΤΑΛΑΝΤ		έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	άργει Σύρον από 9 'Ιουλ. 1959 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ		έτ. «Λάμυρα»	42	7191	έφθ. Μόζι 8 'Απρ.
ΑΙΤΟΛΙΑ		έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	διηλώθεν Αγ. Βικέντιον 30 Μαρτ. διά Μη. "Αύρες
ΑΚΑΣΤΟΣ		άδ. Τσουρινάκη	20	1112	εις Λαύριον 13 'Απρ.
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (έπιθ.)		Στρατης 'Ανδρεάδης	44	7207	άργει 'Αλευσίνα από 25 Θερ. 1958
ΑΚΤΗ		έτ. «Ναιτζιάν»	42	7181	έφθ. Άιμβούργον 6 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7266	έφθ. Οζάκαν 24 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		«Μονρόβια»	53	7409	διηλώθε Κωνιά πολιν 23 Μαρτ. δι' 'Οδοσόδην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Αλκιωώ»	43	7176	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		έτ. «Ραιμόδου»	60	9900	διηλώθε Ηγιεράτρη 5 'Απρ. διά Μανάτη
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		έτ. «Αλμαδίτη»	43	7254	έφθ. Χούλι 24 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΕΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	διηλώθε Μπρόνιμποττελ 26 Μαρτ. διά Ρίγαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		έτ. «Κάνονους»	50	10426	διηλώθε Κωνιά πολιν 3 'Απρ. διά Νοθωραϊσκην
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Τρανσατ. Φράγκερ»	53	12897	έφθ. Νοθωραϊσκην 30 Μαρτ.
ΑΛΚΙΜΟΣ		έτ. «Σήν Γκραντιάν»	43	8426	άνεχ. Οζάκαν 26 Μαρτ. διά Σιογκάμα
ΑΛΚΜΑΝ		έτ. «Αμαζώνη»	44	7281	διηλώθε Σουέζ 8 'Απρ. δι' 'Ινδιαν
ΑΛΜΑΒΙΤΑ		έτ. «Σάδερερλαντι»	43	8444	άνεχ. Μουρόραν 23 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες
ΑΛΚΥΩΝΙΣ		έτ. «Άλτος»	44	7164	έφθ. Κάρλοχαμην 1 'Απρ.
ΑΛΤΑ-ΙΠ (δεξ.)		έτ. «Νέα Τύχη»	44	7207	έφθ. Μάντοεστερ 4 'Απρ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.)		έτ. «Λεσίνια»	38	7949	άνεχ. Βοστώνην 3 'Απρ. διά Ριο Χαΐνα
ΑΛΟΦΕΙΟΣ		έτ. «Κόδιμαρ»	44	7359	έφθ. Σαϊγκόν 6 'Απρ.
ΑΜΑΖΟΝ		έτ. «Αναζ»	55	8332	άνεχ. Κολόμπο 31 Μαρτ. διά Τοιμπά
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ		Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Μπανιόλι 6 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Αστούριας»	42	7132	άνεχ. Τόκιο 14 Μαρτ. δι' 'Αϊοί
ΑΜΦΙΘΕΑ		έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	έφθ. Αμβέρσαν 18 Μαρτ.
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)		έτ. «Πανκρίτο»	37	5683	άνεχ. Ντακάρ 30 Μαρτ. δι' 'Αιμβούργον
ΑΝΑΚΡΕΩΝ		έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εις μεταφοράς 'Ελλάδος
ΑΝΑΣ		έτ. «Πλατοφίκω»	43	7185	έφθ. Ρεσούρε 27 Μαρτ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Ν. Μιχαλός»	33	2362	έφθ. Πειραιά 19 Μαρτ.
ΑΝΔΑΛΛΟΥΣΙΑ		έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άνεχ. Πειραιά 13 'Απρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)		έτ. «Αννιτάσα»	44	7165	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΕΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος»	38	5016	έφθ. Μπουένος "Αύρες 24 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.		έτ. «Κάνονης»	57	11976	διηλώθε Κωνιά πολιν 6 'Απρ. δι' 'Οδοσόδην
ΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Κορίαννα»	57	12443	διηλώθε Τζιμπουτί 9 'Απρ. διά Τοκουγάμα
ΑΝΘΟΠΗΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μαροελόζο»	59	24716	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ. διά Παρανάγκουα
ΑΝΝΙΤΣΑ		έτ. «Ετζέο»	41	7185	έφθ. Γκιζόν 21 Μαρτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.		έτ. «Βιαμόρ»	36	2175	άνεχ. Κωνιά πολιν 30 Μαρτ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΝΝΟΥΑ Α.		'Αντ. Μιχάλου	43	2937	έφθ. Πόρτο 'Αλεγκρε 31 Μαρτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)		παναρακάν έταιρια	44	7108	άνεχ. Τζιμπουτί 20 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)		έτ. «Νηπαρτόρο»	57	10884	άνεχ. Μορμυγκάο 2 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)		Δ. Δημάρη - Δ. Γκιούλη	43	7253	άνεχ. Χιροκάπτα 30 Μαρτ. δι' 'Αϊοί
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ		έτ. «Βιολόρκο»	61	10300	άνεχ. Σιδηνέυ 7 'Απρ. δι' 'Ιταλίαν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ		έτ. «Σιππ. Ντεβελόπιμεντη»	58	10392	άνεχ. Μόζι 31 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		έτ. «Σιππ. Ντεβελόπιμεντη»	57	10376	άνεχ. Βενετίαν 31 Μαρτ. διά Χαδάνων
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.		έτ. «Σιππ. Ντεβελόπιμεντη»	58	10391	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ		«Δήν 'Οσεανφάριγκ»	61	14000	
ΑΞΙΟΣ					
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		έτ. «Λιθανός» Α.Ε.	41	7460	εις Νοθωραϊσκην 11 'Απρ. (Ζημιαί)
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ		έτ. «Κανόπους»	57	11897	διηλώθε Κωνιά πολιν 3 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ		φρίδος Θεοδωρίδης	37	4636	διηλώθε Κωνιά πολιν 4 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ		«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	διηλώθε Ηγιεράτρη 8 'Απρ. δι' 'Ολλανδίαν
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ		έτ. «Αρμαντόρο»	43	7254	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 29 Μαρτ.
ΑΡΓΙΑΤΟΤΕΛΗΣ		έτ. «Αριτούειδης»	43	7227	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχάμες) 13 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)		«Γκρήκη Λάιν»	31	20256	άνεχ. Σαουθέμπτον 8 'Απρ. διά Μαδέρας
ΑΡΜΑΘΙΑ		έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	άνεχ. Χαδάνων 30 Μαρτ. διά Βάρνων
ΑΡΜΑΡ		έτ. «Αστρα»	45	7273	έφθ. Βρεταν. Κολομβίαν 8 'Απρ.
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ		έτ. «Εμπρός»	43	2905	άνεχ. Μπάραν 3 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Αρμονία»	61	9400	εις Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΜΟΝΙΑ II		έτ. «Τρόπις»	44	7240	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		Δ. Εύθυμιος κ.λ.π.	31	2795	άνεχ. Τζιμπουτί 21 Μαρτ. διά Κόμπε
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.		έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 27 Μαρτ.
ΑΡΧΩΝ		έτ. «Πρωτεύεν»	45	7260	άνεχ. Σάντος 6 'Απρ. διά Πόρτο 'Αλλέγκρε
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. «Ασημι»	39	1007	διηλώθε Κωνιά πολιν 24 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΣΠΙΣ		έτ. «Αλκοτίς»	41	7013	διηλώθε Κωνιά πολιν 5 'Απρ. δι' 'Οδοσόδην
ΑΣΤΑΡΤΗ		παναρ. έταιρια	34	2410	άνεχ. Πορσεγκρουν 29 Μαρτ. δι' 'Ελοίνκι
ΑΣΤΕΡΙΣ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Αγιον Θραγκιοκόν 31 Μαρτ. διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 31 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ 'Οσεαν»	43	20445	άνεχ. Γιοκαίσα 29 Μαρτ. διά Πέρα. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	20608	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ'ΓΤΟΡ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096	διηλώθε Τζιμπουτί 6 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	έφθ. Χιροκάπτα 10 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	έφθ. Λός 'Αντζελες 7 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10091	διηλώθε Τζιμπουτί 6 'Απρ. διά Σαιν Τζών
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	έφθ. Λός 'Αντζελες 7 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΙΗ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	άνεχ. Μαυρίκιον 4 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	διπλήθε Παναμάν 4 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΣΕΝΕΡΑΑ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 2 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΦΛΑΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	59	10823	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΤΑΣ	έτ. «Αναδ»	58	9724	διπλήθε Μπρόνγουπτελ 24 Μαρτ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	διπλήθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπάθερ»	56	10312	άνεχ. Λός "Αντζελες 26 Μαρτ. διά Τόκιο
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Αύλιος»	21	3275	έφθ. Πειραιά 1 'Απρ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	άνεχ. Τοκουγάμα 3 'Απρ. διά Κουνταμάτου
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	άνεχ. Μοντεβίδεο 31 Μαρτ. δι' "Αγιον Βικέντιον
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νουέδα Βίσια»	55	10507	άνεχ. Πειραιά 24 Μαρτ. διά Κούβαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. 'ΕΛΛ.-Αμερ.	27	21329	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΩΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Ναγκασάκι 26 Μαρτ. διά Περισκόν Κόλπον
ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	20958	άνεχ. Μπαχρέιν 31 Μαρτ. διά Μπόταν Μπαϊρ
ΒΕΑΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	άνεχ. Πειραιά 8 'Απρ. διά Θεσσαλονίκην
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	διπλήθε Κων(η)πολιν 3 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτα»	44	7140	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Μαρτ. διά Μόζι
ΒΙΚΤΟΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερταμάντε»	52	11365	άνεχ. Γκάλθεσταν 24 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεχ. Τάμπα 31 Μαρτ. δι' Ειδονυμάουθ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού	30	739	άνεχ. Σέταν 4 'Απρ. διά Λά Νουδέλλα, έφθ. 4
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κων(η)πολιν 7 'Απρ.
ΒΟΡΙ	ετ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7046	άνεχ. Χιροσίμα 25 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΑΛΑΝΗΝ	έτ. «Ασπασία»	44	7247	άνεχ. Μαρμουράκιο 1 'Απρ. δι' Αμαγκασάκι
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Αμπούργον 6 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόθια»	51	7480	εις θεσιν 32 Β.-49.5 Δ., 'Απρ. 5 διά Μόμπιλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλπίς	48	1400	έφθ. Κωναταντινούπολιν 5 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	Ν. Λαμπίρης	31	967	διπλήθε Κων(η)πολιν 2 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	αδ. Γράτσου	44	7176	άνεχ. Μύκονον 24 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	ετ. Σιδέρου	39	10061	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκέότας»	43	7273	έφθ. Σαδόναν 30 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Ακκρα 2 'Απρ. διά Τέμα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεάδη	43	7176	διπλήθε Παναμάν 17 Μαρτ. διά Τόκιο
ΓΙΑΓΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοϊφίκο»	42	7030	έφθ. Λονδίνον 3 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	'Α. Χα κούπος	42	2856	διπλήθε Κων(η)πολιν 3 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Καρόλιν»	43	7238	άνεχ. Τόκιο 3 'Απρ. διά Καλιφορνίαν
ΓΙΟΥΡΟΠΗΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεχ. Κοκκινάντα 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7255	άνεχ. Βούλεμοσάρεν 17 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 2 'Απρ. διά Κίνην
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΓΛΣ	έτ. «Μιντατάντικη	43	7229	έφθ. Καλκούταν 6 'Απρ.
ΓΛΑΥΚΟΣ	έτ. «Βίλα Νόδαι»	57	8881	έφθ. Κορεγάνη 18 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Πολύνα»	43	6996	έφθ. Κοπεγχάγην 26 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Γιούνιτη»	52	20667	διπλήθε Σουέζ 17 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙ'ΙΤ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλείντη»	52	13321	άνεχ. Βίλελμοσάρεν 30 Μαρτ. διά Μαύρων Θάλασσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Εντερπράτζ»	53	21064	έφθ. Ράς Τανούρα 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΡΓΚΡΙΤΥ (δ.)	έτ. «Σίνι Μπάιπ»	56	26031	διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντη»	57	24883	άνεχ. Μπαντάρ Μασουρ 4 'Απρ. διά Μέγαρο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντοντο»	58	24895	έφθ. Μέγαρα 11 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπολγκαρ»	43	12808	άνεχ. Λισαδάνηνα 5 'Απρ. διά Λομπίτο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΛ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Ντείλη»	52	13320	έφθ. Φαλκονέρα 1 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλαντ Πιτς»	49	10862	έφθ. Σκαραμαγκάν 7 'Απο.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάρρος»	44	12808	έφθ. Λορεντζό Μάρκες 25 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ'ΙΝΤ (δ.)	έτ. «Μέμφις»	43	10449	διπλήθε Κων(η)πολιν 31 Δεκ. δι' Οδησσόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ	έτ. «Πουόρλαντ Τέμπεστ»	44	10470	αργει. Σακραμαγκάν από 13 'Οκτ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΙΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Όσεάνικ»	44	10172	εις Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (δ.)	έτ. «Αγιάση»	43	10448	διπλήθε Κων(η)πολιν 31 Δεκ. διά Νοβορωαίον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	άργει. Πόρο (Κρήτης) από 17 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	16270	ε.ε. Σκαραμαγκάν, ύπο συμπλήρωσιν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	άνεχ. Βοστώνην 7 'Απρ. δι' Απω Ανατολήν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Μαΐαμι 4 'Απρ. διά Τζάκσονβιλ
ΔΑΝΑΗ	έτ. «Αλεξάτος - Δουκας	23	1566	άνεχ. Αντεν 7 'Απρ. διά Σουέζ
ΔΑΦΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5779	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 26 Μαρτ. διά Γλασκάβην
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χιαν»	45	7289	άνεχ. Σαιν Ναζαρ 17 Μαρτ. (διαταγάς)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιλόιδα»	59	9350	άνεχ. Μπελφόραν 29 Μαρτ. (διαταγάς)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Σιερφουέγκος 3 'Απρ. διά Λαττάκιο
ΔΕΣΠΟ	έτ. «Πάνταλέων»	44	7255	άνεχ. Τόκιο 6 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΔΗΛΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Δερβεάνη»	44	7265	άνεχ. Πούλο Μπουκόμη 29 Μαρτ. δι' Οζάκουν
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	I. K. Καρράς	60	16300	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Αιολος»	61	9327	διπλήθε Νίτον 5 'Απρ. διά Βαμπόα
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	διπλήθε Θρόνταντ 'Αλαντ 6 'Απρ. διά Κίναν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Βεργωτή	44	7207	έφθ. Πόρτλαντ (Ορ.) 3 'Απρ.
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεχ. Κατάνην 1 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Φόύρκερο»	58	9087	άνεχ. Βαγκούβερ 7 'Απρ. διά Γκρέις Χάρμπουν
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	60	13207	έφθ. Ρόττερνταμ 2 'Απρ.
ΔΟΞΑ	έτ. «Διρφυώ»	43	7280	άνεχ. Κοατζακόλακος 5 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	διπλήθε Κιρατάρ 26 Μαρτ. διά Κούβαν
ΔΥΡΘΕΑ	Μιχ. Καραγεωργης	25	3297	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 Μαρτ. δι' Αμέρερον
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	57	13637	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ	έτ. «Νταρόκαι»	56	10692	διπλήθε Σουέζ 10 'Απρ. δι' Ερυθρόν
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Θεοφάνη» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Ολάκαν 24 Μαρτ.
ΕΘΟΝΟΣ	έτ. «Ντρέικι	56	10328	άνεχ. Πόρτ Αλμέρον 8 'Απρ. διά Φιλαδέλφειον
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ελατράνοπορτη»	56	10289	έφθ. Τρινιτάντ 7 'Απρ. (διά Πουέρτο Όρνταζ)
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Νουέδο Μόντο»	41	7243	άνεχ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΚΤΟΡ	έτ. «Μαργκόδ»	44	7144	έφθ. Βιλμπικτον (N.K.) 28 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Αντρια»	48	8376	εις Εδεν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Τσαρμάνια»	43	7213	άνεχ. Καλκούταν 10 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. «Αλκυόνη» Α.Ε.	44	7176	έφθ. Πειραιά 4 'Απρ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Ελένη»	43	7267	άνεχ. Ραβέννατ 25 Μαρτ. διά Τάροντα
ΕΛΕΝΗΝ ΣΤΑΒΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	έφθ. Πειραιά 4 'Απρ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριάνου - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Λουντεφονίδη
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	άργει. Πέραμα από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άνεχ. Γένοβαν 6 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	55	2746	έφθ. Βιλμπικτον (N.K.) 28 Μαρτ.
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εις Εδεν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	άνεχ. Καλκούταν 10 'Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝY	«Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	έφθ. Τσιταγκόκη 9 'Απρ.
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	διπλήθε Παναμάν 4 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	7068	έφθ. Πόρτ Σουδάν 7 'Απρ. (διά Καλκούταν)
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεχ. Βουδάν 9 'Απρ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 16 Μαρτ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Χούστον 1 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	διπλήθε Πιραλάτρ 4 'Απρ. διά Καλκούταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Πιραλάτρ 6 'Απρ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Σουέζ 28 Μαρτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλήθε Πιραλάτρ 6 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΓΝΕΥΜΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Ζάκαρον 22 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	έφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Πουέρτο Όρνταζ 3 'Απρ. δι' Ιταλίαν
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καζοτάμιλ»	44	8541	άνεχ. Σάντος 4 'Απρ. διά Τόκιο
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Αζούλη»	42	7058	άνεχ. Χιροσίμα 25 Μαρτ. (διαταγάς)

ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ		έτ. «Ντέ Μάρσφιλ»	44	7239	έφθ. Γιουκάρο 1 Απρ.
ΕΠΙΜΑΥΡΟΣ		Έπιδαρος Α.Ε.	43	7176	άργει Βαλτιμόρην από 10 Ιαν. 1958
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)		έτ. «Ερκιουλες»	58	30332	έφθ. Βαλτιμόρην 4 Απρ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		Νεγρηπ. - Σταθάτος	44	7198	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΡΜΗΣ		έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	έφθ. Κόμπε 9 Απρ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)		Ίω. Λάτος	46	8604	όνεχ. Πειραιά 4 Απρ. διά Κόντινεντ
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Σάμοσοκ»	59	9650	όνεχ. Ναγκούια 4 Απρ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Λαυράγκας - Κολυμβας	21	2369	όνεχ. Κυνόσφυραν από 17 Αύγ. 1958
ΕΣΠΕΡΟΣ		έτ. «Σπφάρερς»	44	7246	όνεχ. Λός Αντζελες 7 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		έτ. «Ατλαντις»	57	10317	άνεχ. Ρεσίφε 6 Απρ. διά Κριστούπαλ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		άδ. Γ. Δομεστινη	34	1716	διπλής Κωνύ πολιν από 2 Μαρτ. διά Κωνοτάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)		«Ωκεανόφρος» Α.Ε.	43	7194	διπλής Κωνύ πολιν 3 Απρ. διά Τουάφε
ΕΥΕΝΙΑ (δεξ.)		Παπά - Ελευθεράπον	17	3976	διπλής Κωνύ πολιν 3 Απρ. διά Τουάφε
ΕΥΕΝΙΑ Γ.		Οίκος Χανδρό	54	11209	άνεχ. Μπάρμπαντος 3 Απρ. διά Βόρ. Καρολίναν
ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Καλόζα»	56	10053	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Απρ.
ΕΥΗ		έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	άνεχ. Μόζι 24 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΕΥΗΝΟΣ		έτ. «Στάκο»	43	7244	διπλής Πόρτ Σαιδ 5 Απρ. (διαταγάς)
ΕΥΡΥΑΛΟΣ		έτ. «Μοντέρεϋ»	43	8397	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 29 Μαρτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Απρ. διά Βαγκούθερ
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		Π. Μαρκείνης	61	9582	άνεχ. Μόζι 8 Απρ. διά Βαγκούθερ
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	διπλής Πόρτ Σαιδ 6 Απρ. διά Χαδάνων
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	8600	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Απρ. διά Σιμίζου
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9062	έφθ. Θρί Ρίθερς 5 Απρ.
ΕΥΡΥΤΑΝ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Απρ.
ΕΥΡΩΤΑΣ		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	άνεχ. Λός Αντζελες 6 Απρ. διά Γκεϋλφορτ
ΕΥΤΥΧΙΑ		έτ. «Πίλαρ Μαρίνη	43	8432	έφθ. Οζάκαν 26 Μαρτ.
ΕΥΧΑΡΙΣ		Δημ. Μαργαρώνης	43	5183	έφθ. Αάρχους 26 Μαρτ.
ΕΦΘΗ II		έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Χαδάνων 25 Μαρτ.
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ		έτ. «Βιαφόμα»	43	7176	άνεχ. Μπαλίκ Παπάνι από 11 Μαρτ. διά Βομπόα
ΖΕΡΜΑΤ		έτ. «Οκλαντ»	61	10900	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΖΩΗ		έτ. «Κηφισιάσι»	43	8578	άνεχ. Ντακάρ 29 Μαρτ. διά Δυτικήν Ιταλίαν
ΗΛΙΑΣ Κ.		έτ. «Ιθάκαμαρ»	43	7214	έφθ. Μπρέδικ 3 Απρ.
ΗΡΑ		Γ. Κουρεμένος	45	2125	διπλής Κωνύ πολιν 6 Απρ. διά Μεσόνειον
ΗΡΩΝ II		έτ. «Ναδιέρα»	43	7176	έφθ. Καράτοι 31 Μαρτ.
		Δ. Ν. Κουφός	44	1815	εις Σουραμπάγια 31 Μαρτ.
ΘΑΛΗΣ					
ΘΑΡΡΟΣ		έτ. «Ωδενίας»	43	7252	άνεχ. Χαδάνων 15 Μαρτ. διά Καρντένας
ΘΕΙΑ ΜΑΡΙΑ		έτ. «Ορίζων»	57	10316	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 Απρ. δι' Όλλανδιαν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Μουγκας»	44	7249	έφθ. Κίγκοτων (Ζαμ.) 13 Μαρτ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΘΕΜΩΝΗ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διπλής Ντούρερ 8 Απρ. διά Βέλγιον
ΘΕΟΓΕΝΗΝΗΤΩΡ		έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρον από 22 Οκτ. 1957
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Κάστρο Ρίβα»	43	7050	άνεχ. Λός Αντζελες από 7 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Μπη»	42	6997	έφθ. Ρίο Ιανέριο 4 Απρ.
ΘΕΟΜΗΤΟΡ		έτ. «Ναϊτζίανη»	42	7172	έφθ. Αμερετρόντα 31 Μαρτ.
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ		έτ. «Μοντεζούμα»	43	7032	έφθ. Σπάττα 31 Μαρτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		ΣΠ. Πολέμης	43	7188	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 3 Απρ. διά Λαττάκια
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	έφθ. Χούστον 3 Απρ.
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ		ΣΠ. Πολέμης	43	7086	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Απρ. διά Μαζάτλον
ΘΕΟΦΟΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	εις Πειραιά από 17 Φεβρ. (επισκειναί)
ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ		έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άνεχ. Πειραιά 3 Απρ. διό Κούθαν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		έτ. «Επερ Κέρριερς»	43	8465	έφθ. Βαλτιμόρην 8 Απρ.
ΘΕΤΙΣ		Κ. Διαμαντής	29	2331	έφθ. Πειραιά 27 Μαρτ.
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «Ναδιέρα»	44	7250	διπλής Κωνύ πολιν 1 Απρ. διά Βάρνων
ΘΡΥΛΟΣ		έτ. Σουντομερίκα	46	1988	άνεχ. Σούντοβαλλ 8 Απρ. διά Πειραιά
ΘΩΜΑΣ Α.		έτ. «Νίκη»	44	7232	έφθ. Οζάκαν 26 Μαρτ.
		έτ. «Άθανασιάδης»	37	1113	άνεχ. Νεάπολιν 5 Απρ. διά Κατάνην
ΙΚΑΡΟΣ					
ΙΑΙΣΣΟΣ		έτ. «Λινόρες»	44	7154	άνεχ. Αστόρια 28 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΛΗ		έτ. «Σπφράϊτ»	43	8371	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ		έτ. «Φράνκο»	38	1333	έφθ. Πειραιά 23 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ		έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10410	διπλής Παναμάν 31 Μαρτ. διά Πουσάν
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΓΚΕΡ (δ.)		έτ. «Κριόπομπαλ»	44	7176	άνεχ. Φρυμάντα 30 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ		έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 Απρ. δι' Όλλανδιαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)		έτ. «Μαύψαρ»	56	10442	άνεχ. Βαγκούθερ 5 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ		έτ. «Τράνοπορτ»	53	15826	διπλής Πόρτ Σαιδ 4 Απρ. διά Γένενδαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Κριόπομπαλ»	44	7198	έφθ. Χάμπον ρόδης 3 Απρ.
ΙΩΑΝΝΑ		έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	έφθ. Ρίο Γκράντε 6 Απρ.
ΙΩΑΓΓΕΛΗΣ		έτ. «Ιωνάν»	26	2873	άνεχ. Μασαλιάν 7 Απρ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.		έτ. «Σαιντ Ιαννίνη»	42	7035	διπλής Γιβραλτάρ 8 Απρ. διά Πειραιά
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ		άδ. Γουλανδρή	44	7176	άνεχ. Λός Αντζελες από 18 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)		έτ. «Αθωνά» κλπ.	44	10441	διπλής Παναμάν 7 Απρ. δι' Οζάκαν
					άνεχ. Ταμπικο 4 Απρ. διά Μπράουνονθιλλ
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ					
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ		Ι. & άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7244	έφθ. Κούθαν 9 Μαρτ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)		έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	άνεχ. Λός Αντζελες 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΑΜΑ		έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 1 Απρ. διά Κόντινεντ
ΚΑΛΑΜΑΣ		Μιχ. Καραγεώργης	32	4633	διπλής Σουέτ 10 Απρ. διά Βομπόν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ		έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλ»	43	8390	εις Αγίου Θρακισκούν από 12 Οκτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Μάρη Νόστρα»	57	8757	διπλής Σιγκαπούρην ρόδης 7 Απρ. διά Τζακόρταν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	άνεχ. Μόζι 31 Μαρτ. διά Κεελδύκ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		έτ. «Μικαλίνος»	44	7198	άνεχ. Βαγκούθερ 28 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Βιασεντούρα»	56	10056	εις Σιενταρι, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ		έτ. «Κάνονης»	61	10500	άνεχ. Αμέρεσαν 28 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τράμη»	55	8798	άνεχ. Βαγκούθερ 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τράμη Τσάρτερικην»	54	8003	έφθ. Λιασσώνων 6 Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		Α.Ε. «Πάλμα»	40	5032	άνεχ. Βαγκούθερ 16 Απρ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ		έτ. «Άκρε»	60	9319	διπλής Γιβραλτάρ 4 Απρ. διά Νεάπολιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ		έτ. «Ιριτς»	42	6782	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 23 Μαρτ. δι' Αρούμπον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Άγια Καικιλία»	60	8717	άνεχ. Σάντον φέ 1 Απρ. διά Ροζάριο
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ		έτ. «Μαρίρο»	43	7176	έφθ. Τόκιο 31 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.		έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	έφθ. Καλούπταν 5 Απρ.
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ		έτ. «Εθέρμια»	58	8961	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ		έτ. «Ελλανόδαλ»	61	13800	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαρτ. διά Σαγκάνων
ΚΑΡΑΔΑΜΥΛΙΤΗΣ		έτ. «Κρίνα»	57	9256	έφθ. Κολόμπο 8 Απρ. (δι' Ιαπωνίαν)
ΚΑΡΟΔΙΝΑ		έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Νιούκαστλ (Ν. Σ.) 4 Απρ.
ΚΑΡΠΑΘΟΣ		έτ. «Στροβίλι»	43	7163	έφθ. Νέαν Όρλεάνην από 11 Μαρτ.
ΚΑΣΣΟΣ		έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	διπλής Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. διά Χούστον
ΚΑΣΣΙΠΑΝΝΑ		έτ. «Βιαθενέρο»	56	10060	έφθ. Σύρον 29 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΣΟΠΕΙΑ		έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Κούθαν 8 Απρ. διά Τόκιο
ΚΑΣΤΩΡ		έτ. «Παλμύρα»	43	7244	άργει Χόγκ Κόγκ από 31 Αύγ. 1960 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΑΣΤΩΡ		έτ. «Τρανζόσεαν»	43	7150	διπλής Παναμάν 2 Απρ. διά Γιαβάταν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		άδ. Γράτου	44	7198	άνεχ. Πρίν Ρούπερτ 24 Μαρτ. διά Ταιγκάτο
ΚΑΤΙΝΑ		έτ. «Κάνοπους»	60	9600	άνεχ. Τρίνινταντ 2 Απρ. διά Σάντος
ΚΕΑ		έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	άνεχ. Γενοβάν 25 Μαρτ. δι' Ελλάδα
ΚΕΓΓΙ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.)		έτ. «Γκουάκα»	44	7242	άνεχ. Γιαβάτα 14 Μαρτ. διά Τεξάντα
ΚΕΓΓΙ ΒΑΜΒΑΚΑΣ		έτ. «Μονφρέτε»	43	13921	διπλής Παναμάν 29 Μαρτ. (άπο 1960)
ΚΕΓΓΙ ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. «Βαλντεξα»	58	11754	άνεχ. Τζιμπούτι από 5 Μαρτ. διά Βαμπόα
ΚΕΓΓΙ ΡΙΟΝ		έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	έφθ. Νέαν Υόρκην από 13 Φεβρ.
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Μερίντα»	44	7123	έφθ. Κάρδιφ 2 Απρ.
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (δεξ.)		έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	έφθ. Σάντορελαντ 28 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΕΡΤΗΣ		έτ. «Κάνοπους»	41	7431	διπλής Αγ. Βικέντιον 3 Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ		έτ. «Αλγοκομπένταζ»	57	25183	άνεχ. Μόζι 1 Απρ. διά Χαϊφόγκ
		έτ. «Στροβίλι»	43	7159	αργει Πέραμα από 29 Μαΐου 1958
		άδ. Τυπάλδου	25	1816	

ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24833	διπλήθε Σουέζ, 7 Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	έφθ. Μπάραρον από 9 Μαρτ.
ΚΗΦΙΣΙΟΣ	έτ. «Πρόντιουσ»	43	8443	διπλήθε Τρίνινταντ 25 Μαρτ. διά Σάντος
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	διπλήθε Σουέζ 15 Μαρτ. διά Βαυπόσα
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 6 Απρ. διά Σαγκάπων
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άνεχ. Ντάρμπον 4 Απρ. διά Κόμπες
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	23232	εις Βαλτιμόρων από 27 Φεβρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	εις Πειραιά 16 Μαρτ.
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	35	1001	εις Πειραιά (επισκευαί)
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	άνεχ. Καράται 31 Μαρτ. διά Τζιμπουτή
ΚΟΝΙΕΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Κούπε 8 Απρ. διά Βαγκούθερ
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	έφθ. Λα Νουβέλα 30 Μαρτ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δουμεστίνη	28	1595	άργει Κυνόδουρων από 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γ. Γουλανδρή	23	4693	έφθ. Νέαν Ύφρων 31 Μαρτ.
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8459	διπλήθε Παναμάν 3 Απρ. διά Γιοκαίσι
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόλτλαντ»	59	10914	άνεχ. Γιαβάτα 25 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	άνεχ. Καλκούτταν 29 Μαρτ. διά Μουάρ
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	άνεχ. Κοκουίμπο από 13 Φεβρ. διά Βακαγιάμα
ΚΥΘΩΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεοίλιο»	57	13909	έφθ. Πειραιά 10 Απρ.
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	54	10608	άνεχ. Τζιμπουτή 1 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΥΜΟ	έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	εις Νέαν 'Ορλεάνην ύπο παραλαβήν
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	άργει Κυνόδουρων από 12 Αύγ. 1958
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρολ»	20	6416	διπλήθε Παναμάν 5 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΚΟ	έτ. «Άρα»	56	9086	άνεχ. Μπλεφαστ 8 Απρ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΩ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7240	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέος	43	7176	άνεχ. Ρότερνταν 8 Απρ. διά Μπιλιμπάο
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιοταντόρ»	45	7157	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 15 Μαρτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Μπλάτικι»	44	7214	άνεχ. Ρότερνταν 8 Απρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνδς»	45	7176	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 30 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	έφθ. Σόντερχαμ 7 Απρ.
ΚΩΣΤΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	39	395	
ΛΑΔΩΝ				
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Αιλάντερς Σίππι»	43	8462	
ΛΑΚΝΙΑ	έτ. «Μαροσέανο»	59	27462	
ΛΑΚΝΙΑ (μεταλ.)	'Άλεξάτος - Δούκας	25	964	
ΛΑΚΝΙΚΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	60	14431	
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Ιντάστριες»	43	8466	
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πεντρεγκαλ»	45	7242	
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Καλλάδο»	43	7084	
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	
ΛΕΡΟΣ	Θεόδος. Τεργιάζος	43	7176	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10048	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. Καμπανή	43	6766	
ΛΙΑΝΗ	«Μικαλίνδς» Α.Ε.	43	7176	
ΛΙΑΝΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Άργων»	11	1459	
ΛΙΔΙΚΑ	Λιλή Κ. Μιχάλου	43	7291	
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	Ε. Πολιάτης	36	1151	
ΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Ντέλ Κάριμπο»	44	7190	
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	
ΛΟΙΤΑ	έτ. «Μαρβίεντο»	60	14302	
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Ρίο 'Αζουνά»	44	8536	
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μαρλόγκρου»	38	2488	
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν.»	43	8395	
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Σπλέινης Σίππι»	43	8434	
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7478	
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	27526	
ΛΥΚΑΙΟΝ	έτ. «Μαροσέανο»	58	27466	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ				
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	«Λιδωνός» Α.Ε.	45	7281	
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Μονρόδια»	60	13742	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	έτ. «Διλπτρά»	37	4839	
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	
ΜΑΝΕΣ	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	
ΜΑΝΤΩ	Ν. Εύσταθιον	55	8526	
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έλληνική έταιρια	30	772	
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Μιραδάλλες»	60	18889	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Γιουρόπα»	43	10449	
ΜΑΡΡΑ	Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	έτ. «Μάννα»	44	7272	
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	Γ. Μ. Κουλουκουντής	43	7187	
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Τρανσόπορτέον»	43	7238	
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Σάμοςος»	56	6074	
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΥΜΠΟΥΛΗ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Νάοιναλα»	44	7070	
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Π. Μπουρυμπούλης	40	886	
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Πάραντα»	44	7176	
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Βέγας»	43	7134	
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Πλανδιστα»	57	10314	
ΜΑΡΙΓΟ	Ίω. Λάτοπος	29	14216	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Νίτζεαν»	40	5237	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Νεδάδα»	42	7147	
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πλανούλτρα»	61	9150	
ΜΑΡΙΟΚΑ ΜΑΡΗ	Μάρκος Νομικός	54	11577	
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Νέπτουν»	59	8700	
ΜΑΡΑΙ (δεξ.)	έτ. «Άρντενα»	46	8942	
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Εύκαρπειρες»	43	7033	
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Μάρλι»	59	20340	
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	Ν. Γκούμας	44	2817	
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Άλμαντιν»	46	7369	
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ	έτ. «Ούνιντερσαλ»	55	8961	
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9260	
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ				
ΜΑΣΤΕΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	
ΜΑΤΖΕΩΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μόνβιο»	57	8906	
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Ρεάλμα»	43	7199	
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	
ΜΕΣΣΗΣΗΝΙΑ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Γιουνιβερσαλ Τράμπι»	42	7214	
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7198	
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Αίτζιαν Φράιτ»	60	14.431	
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Φλητ Σίππιγκ»	44	8453	
ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Πιθαγόρας»	59	9855	
ΜΙΧΑΗΑ Κ.	έτ. «Πιούπιτερ»	43	7216	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Σχ. Σαρῆπης και Σιά	33	1503	
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	έτ. «Ντομινίον»	44	7249	
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Λαδέρα»	56	7906	
	Μιχ. Καραγεώργης	34	7027	
	Ν. Εύσταθιου	44	7176	
	έτ. «Ιντέγκριτας»	14	7375	

ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ .....	Mih. P. "Άγγελος .....	41	7084	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 'Απρ. διά Δανιάν
ΜΟΝΤΕΓΚΟ .....	ετ. "Ηγκλ Τράνσοπορτ" .....	61	14203	εις 'Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ .....	έτ. «Σεκούρινταντ» .....	55	9923	έφθ. Μελάδυρνην 2 'Απρ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ .....	έτ. «Ελκέρριερφ» .....	44	7190	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	έτ. «Ντιομάντε» .....	56	10061	άνεχ. Χάμπτον ρόδα 1 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΥΚΗΝΑΙ .....	"Ελλην. Γραμμ. Ν. Άμερ.	34	2709	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 31 Μαρτ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.) .....	θ. Παποδημητρίου .....	47	9957	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ .....	ετ. Φαφαλιού .....	57	9345	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδα 26 Μαρτ. διά Βαρπόνα
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Λιμπρά» .....	58	13152	διπλήθε Κων) πολιν 6 'Απρ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΑΓΟΣ .....	παναμαϊκή έταιρια .....	43	7092	ίδε: «ΝΑΓΟΣ», σημαία Λιβάνου
ΝΑΞΟΣ .....	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» .....	44	7066	άνεχ. Λός 'Αντζελες 27 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΤΑ .....	έτ. «Πλανοσέανικα» .....	43	7228	διπλήθε Παναμάν 1 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ .....	έτ. «Καρδαμίλα» .....	44	7247	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 9 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΑΥΤΙΔΟΣ .....	Μιλ. Γουλανδρής .....	21	2492	εις Μπέργκεν ύπό παραλαβόν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ .....	αδ. Γουλανδρή .....	22	16991	άργει Κυνόσουραν
ΝΕΔΩΝ .....	ετ. «Εύγενια» .....	43	7264	άνεχ. Έγ. Φραγκίκον ἀπό 10 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ .....	έτ. «Εσόφανά» .....	54	7968	άνεχ. Νιουκόστολ (Ν.Σ.) 31 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΝΗΡΕΥΣ .....	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ. .....	43	7261	άνεχ. Λός 'Αντζελες 29 Μαρτ. διά Τόκιο
ΝΗΣΙΣ .....	έτ. «Ντέλ Μάρ» .....	37	5205	άνεχ. Χάμπτον ρόδα 7 'Απρ. διά Μάντζεστερ
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.) .....	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» .....	44	7158	άνεχ. Τόκιο 19 Μαρτ. διά Χαϊρόγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π. .....	έτ. «Ασομπώ» .....	60	14204	άνεχ. Χάμπτον ρόδα 5 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	Κ. Πατέρας & Σια .....	43	7255	διπλήθεν Αγίον Βικέντιον 26 Μαρτ. διά Μπ. 'Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	Θωμάς 'Επιφανιάδης .....	43	7230	άνεχ. Πειραιᾶ 3 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΝΙΜΟΣ .....	άδ. Σιτινά .....	43	7244	εις 'Οδησσόν 15 Μαρτ. (διά Τζακάρταν)
ΝΙΟΒΗ .....	ετ. «Μιχαλίνος» Α.Ε. .....	42	7203	διπλήθε Παναμάν ἀπό 10 Μαρτ. διά Ναγκασάκι
ΝΟΡΑ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	55	7216	άνεχ. Μοντεβίδεο 3 'Απρ. διά Ιράν
ΝΟΡΘ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ .....	έτ. «Εψιλον» .....	58	6279	άνεχ. Γιοκοσούκα 25 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ .....	έτ. «Κονδάλλα» .....	44	7190	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ .....	έτ. «Οσεάνικα» .....	42	7248	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.) .....	έτ. «Οσεαν Τρέιντερς» .....	44	7257	διπλήθε Παναμάν ἀπό 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	59	8700	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.) .....	έτ. «Παλαμέντες» .....	57	10632	διπλήθε Σουεζ 3 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ .....	έτ. «Πανκοκούίστα» .....	58	10662	άνεχ. Τζιμπούτι 28 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΝΟΡΘ ΠΕΙΤΖ .....	έτ. «Πετρόλερά» .....	52	12191	άνεχ. Φρημάντλ 25 Μαρτ. διά Κίναν
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	59	10300	άνεχ. Κατάνην 21 Μαρτ. διά Γκάλθεστων
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.) .....	έτ. «Πρίων» .....	58	12139	έφθ. Ραβέννα 15 Μαρτ.
ΝΤΙΑ .....	έτ. «Πάρντο» .....	59	8630	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διά Χούστον
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ .....	'Αντ. Παπαδάκης .....	58	8639	διπλήθε Σουεζ 5 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	έτ. «Πανωνία» .....	52	3694	άνεχ. Μόζι 2 'Απρ. διά Μεξικόν
ΝΤΟΡΣΕΤ .....	έτ. «Σίλετι» .....	42	7251	έφθ. Αιμπούργον 8 'Απρ.
ΝΥΜΟΙΑ .....	έτ. «Οσεάνικα» .....	58	30235	άνεχ. Τάουνοβιλλά 29 Μαρτ. διά Μελβούρνην
ΝΥΜΟΗ .....	έτ. «Ούνεστερν» .....	43	2905	έφθ. Γενοβάν 31 Μαρτ.
ΟΔΥΣΣΕΥΣ .....	έτ. «Παναμ.-Ευρόπιαν» .....	59	9030	άνεχ. Μόμπιλ 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΦΩΝ .....	«Παναμάν - Γιουρόπονα» .....	57	9746	άνεχ. Γκπλόγκ 31 Μαρτ. διά Κίναν
ΟΠΙΟΝ .....	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» .....	58	10396	άνεχ. Βαγκούθερ 7 'Απρ. διά Βοστώνην
ΟΥΛΥΣΣΕΣ .....	έτ. «Γιουν. Σ. Τράνσοπορ» .....	43	7276	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	έτ. «Τρανσόπεανικα» .....	54	8062	έφθ. Λίθερπουλ 22 Μαρτ.
ΟΥΔΥΣΣΕΥΣ .....	έτ. «Σουνταμέρικα» .....	49	2047	εις Νορβηγίαν, ύπό παραλαβόν
ΟΥΝΩΝ .....	έτ. «Άγιζιαν» .....	57	9367	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 'Απρ. διά Φουζίκι
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	56	9217	έφθ. Σίδνευ 7 'Απρ.
ΟΛΓΑ .....	P. Δ. Μελαχροίνδς .....	25	996	έφθ. Μιλάτος ἀπό 6 Μαρτ.
ΟΛΓΑ' .....	Έμπορ. - Εφοπλιστική .....	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Op.)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ .....	έτ. «Ελληνική» .....	56	2745	έφθ. Πειραιᾶ 12 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΟΣ .....	έτ. «Ρόντα» .....	43	7213	άνεχ. Φίλιπποβίλ 24 Μαρτ. διά Μόντρεαλ
ΟΜΟΝΟΙΑ II .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	42	7132	άνεχ. Ταγγούργκ Ούμπαν 30 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΟΝΤΙΝ 'ΨΥΓΕΙΟΝ) .....	έτ. «Καριμπιαν 'Ατλαντική» .....	60	5960	διπλήθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Πουέρτο Μπόλιδαρ
ΟΝΤΡΥ .....	K. Γράτος .....	45	7258	έφθ. Κόμπε 23 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ .....	έτ. «Ορ. Μήντ- 'Ηστ» .....	44	9894	έφθ. Καλκούτταν ἀπό 1 Μαρτ.
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΓΤΙΝΕΡ .....	έτ. «Ορ. Μήντ- 'Ηστ» .....	45	7861	έφθ. Βαλτιμόρων 1 'Απρ.
ΟΡΜΟΣ .....	έτ. «Μπιλελάντη» .....	43	7229	άνεχ. Λός 'Αντζελες 15 Μαρτ. διά Τόκιο
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ .....	Κων. B. Σκαρδέλης .....	43	7176	άνεχ. Σουεζ 27 Μαρτ. διά 'Αγιον Φραγκίκον
ΟΡΦΕΥΣ .....	έτ. «Ορφέες» .....	56	9942	άνεχ. Κοϊλδόταμ 7 'Απρ. διά Βαλτιμόρων
ΟΡΦΕΥΣ .....	έτ. «Ούλτραμάρ» .....	60	5960	εις Βέλγιον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΑΡ .....	έτ. «Μπλού Μπαΐπη» .....	43	7194	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Απρ. διά Γιαβάταν
ΟΣΣΑ (δ.) .....	έτ. «Μαροσεάνο» .....	56	23232	διπλήθε Σουεζ 31 Μαρτ. διά Μένα 'Αμπτούλλα
ΟΥΛΥΣΣΕΣ II .....	έτ. «Ούλυσσες» .....	42	8570	διπλήθε Παναμάν 2 'Απρ. διά Λονδίνον
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	Δ. 'Αντύππας .....	49	2203	έφθ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ.
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ .....	έτ. «Οθερόν Κέρριερφ» .....	43	8394	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Μαρτ.
ΠΑΙΑΝ .....	έτ. «Ρέγιες» .....	60	9360	έφθ. Ταιταγκόνη ρόδα 7 'Απρ.
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαροσεάνο» .....	58	23607	διπλήθε Σουεζ 31 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.) .....	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρέ» .....	56	16215	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 5 'Απρ. διά Λιθόρνων
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ. .....	A. Καραβίδας .....	43	7176	προσφράζε πλοίων Ναγκόγια, 6 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ .....	έτ. «Ακιες» .....	57	10498	διπλήθε Τρίνιντον 29 Μαρτ. διά 'Εμπεν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ .....	έτ. «Βαλλιέντε» .....	55	10024	διπλήθε Μπολάκ Παπάν 1 'Απρ. διά Σιγκιάκ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ. .....	Δράκος - X. Πατέρας .....	43	7176	διπλήθε Παναμάν 28 Μαρτ. διά Μάντζεστερ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ .....	Πάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	άνεχ. Μόζι 1 'Απρ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ. .....	έτ. «Ελλαϊκόν» .....	57	10747	έφθ. Ναγκόγια 7 'Απρ.
ΠΑΝΔΩΡΑ .....	έτ. «Στέλλα Πολάρις» .....	38	2368	διπλήθε Θεούταν 3 'Απρ. διά 'Αγαδίρ
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Δ. .....	έτ. «Τρανσοποστέον» .....	43	7254	άνεχ. Όζκαν 29 Μαρτ. διά Μάζινλοκ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ .....	έτ. «Φραγκιότα» .....	43	7149	άνεχ. Πειραιᾶ 2 'Απρ. διά Κούβαν
ΠΑΡΑΛΟΣ .....	έτ. «Πειραϊκή» Ν.Ε. .....	43	1640	άνεχ. Σέταν 29 Μαρτ. διά Ραβένναν
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ .....	έτ. «Ηστερν Μεντίτεραν» .....	37	9968	εις Ρόττερνταμ ἀπό 3 Μαρτ.
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.) .....	έτ. «Πανκόρμπον» .....	59	23607	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Τάμεσιν
ΠΑΡΝΩΝ .....	έτ. «Κανέρο» .....	44	7371	εις Ρόττερνταμ ἀπό 13 'Ιαν. (επισκευα)
ΠΑΡΟΣ .....	έτ. «Αλόρα» .....	61	15000	άνεχ. Τόκιο 31 Μαρτ. διά Σιγκαπούρην
ΠΑΣΙΦΙΚΕ-ΓΤΟΡ (δεξ.) .....	έτ. «Στενάκας» .....	56	12630	άνεχ. Μπελέ 3 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΠΑΤΜΟΣ .....	έτ. «Βιαδεντούρα» .....	57	10048	διπλήθε Παναμάν 29 Μαρτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΤΡΑΙ .....	(Ελληνική) Α.Ε. .....	47	2754	έφθ. Αιμπέραον 7 'Απρ.
ΠΑΤΡΑΙ'ΙΚΟΣ .....	έτ. «Κόμμερς Μαρίν» .....	44	8479	άνεχ. Όζκαν 2 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ) .....	άδ. Χανδρή .....	50	18400	έφθ. Πειραιᾶ 8 'Απρ.
ΠΕΛΛΙΝΑΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαροσεάνο» .....	56	24520	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ .....	(Ιόνιον) Α.Ε. .....	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Απρ.
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δεξ.) .....	έτ. «Πανκόρμπο» .....	57	23607	διπλήθε Σουεζ 9 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΠΕΝΤΕΛΗΝ II .....	παναμαϊκή έταιρια .....	43	7028	άνεχ. Σπέτζια 29 Μαρτ. διά Κούβαν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαροσεάνο» .....	58	24502	άνεχ. Μένα 'Αμπτούλλα 4 'Απρ. διά Τενερίφα
ΠΕΡΙΟΔΟΣ .....	έτ. «Παλίζαντα» .....	44	7244	έφθ. Ροζάριο 4 'Απρ.
ΠΕΡΙΕΥΣ .....	έτ. «Σου. ταμερίκα» .....	48	2086	διπλήθε Ούζάν 2 'Απρ. διά Δυτ. 'Ιταλίαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	56	15852	άνεχ. Αύγουστον 2 'Απρ. διά Χαδάναν
ΠΕΤΑΛΟΙ .....	Μαρ. Εμπειρίκος .....	45	3861	έφθει Κυνόσουραν ἀπό 11 Σεπτ. 1958
ΠΕΤΡΟΣ .....	Yioi Π. Γουλανδρή .....	44	6422	άνεχ. Χιροχάτα 25 Μαρτ. διά Λόγκ Μπάτς
ΠΗΓΑΣΣΟΣ .....	έτ. «Κανόπους» .....	57	10446	άνεχ. Σιδένευ 23 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ .....	έτ. Γουλανδρή .....	43	7282	έφθ. Σφάξ 2 'Απρ.
ΠΗΓΑΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαροσεάνο» .....	58	23607	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 'Απρ.
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	έτ. «Αθηνή» .....	44	7207	διπλήθε Κων) πολιν 3 'Απρ. διά 'Οδησσόν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....	έτ. «Τορκουάτο» .....	61	9900	έφθ. Πόρτ Πιρί 4 'Απρ.
ΠΙΝΤΑΡ .....	έτ. «Κομμέροισαλή κλπ.» .....	54	6154	έφθ. Καλκούτταν 31 Μαρτ.
ΠΛΑΤΑΝΙ .....	έτ. «Λέο» .....	25	4528	έφθ. Βούμπαν 3 'Απρ.
ΠΛΑΙΔΑΣΣ .....	έτ. «Νορλίντο» .....	58	9603	έφθ. Βάλαρον 4 'Απρ.
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ .....	Π. Β. Παντελής, Λτδ.» .....	44	7233	έφθ. Σάν Νικόλας 31 Μαρτ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	Π. Β. Παντελής, Λτδ.» .....	44	7203	διπλήθε 'Αγιον Βικέντιον 30 Μαρτ. διά Μπ. 'Αύρες
ΠΛΕΙΤ ΣΙΠΠΕΡ .....	έτ. «Πλείτ Σιππερ» .....	45	7297	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 29 Μαρτ.
ΠΟΛΑΡΙΣ .....	έτ. «Μαρλίνιο» .....	58	9603	διπλήθε Σουεζ 17 Μαρτ. διά Σαγκάνην

ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμᾶς» .....	54	9188	άνεκ. Κουβεΐτ 8 'Απρ. διά Μένα ἐλ 'Αχμάντι
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκίρωνι» .....	43	7258	ἔφθ. Ταιμπά 8 'Απρ.
ΠΟΛΛΟΥΞ	έτ. «Κάνονους» .....	61	10494	εἰς 'Ολλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπέριτο» .....	43	6975	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 23 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΠΟΛΥΣΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλς» .....	45	7159	ἔφθ. Μομπάσα 7 'Απρ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ.	έτ. «Ατλάντα» .....	57	9166	ἔφθ. Γκηλόγκ 5 'Απρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. «Άνδρεάδης» .....	43	10193	εἰς Πέραμα (ἐπιοκεναι)
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα» .....	56	7213	άνεκ. Τζιμπούτι 20 Μαρτ. διά Κίναν
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος» .....	43	7199	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ.
ΠΟΠΗ	έτ. «Άροξ» .....	43	7257	άνεκ. Κόμπε 29 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» .....	45	7267	άνεκ. Μοντεδίδεο 23 Μαρτ. διά Τρινινταντ
ΠΡΑΩΤΗΣ	έτ. «Ντιάμοντ» .....	43	7231	άνεκ. Σαιν Τζών 3 'Απρ. δι' 'Αλβανίαν
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανοοσεάνικα» .....	58	10414	άνεκ. Μελβούρνην 10 'Απρ. διά Βιρτζίνιαν
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέντ 'Αφρικα» .....	58	8414	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Άλλαριζ» .....	55	16718	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Χαδάναν
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης» .....	43	7225	διπλήθε Παναμᾶ 25 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Άρμονία» .....	43	7176	ἔφθ. 'Αλεξανδρέτταν 7 'Απρ.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς» .....	44	7252	ἔφθ. Μακάτεα 1 'Απρ.
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι» .....	43	7138	διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Βαμπόα
ΡΕΑ	έτ. «Τρίτυν» .....	44	7153	άνεκ. Νέαν 'Ορεάνην 4 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα» .....	30	4014	ἔφθ. Πειραιά 3 'Απρ.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελέοντς» .....	44	7131	άνεκ. Ντακάρ 1 'Απρ. διά Ριο 'Ιανέρο
ΡΙΤΑ	Υιο Σιγάλα .....	25	1412	άργει Πέραμα ἀπό 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΣ	έτ. «Γαλαξίας» .....	45	7176	ἔφθ. Οδοσούν 22 Μαρτ.
ΡΟΓΩ	έτ. «Άγιασλάγκο» .....	44	7239	ἔφθ. Νεάπολιν 28 Μαρτ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	44	1923	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ» .....	55	21028	άνεκ. Σιμόπολης 7 'Απρ. δι' 'Αιδί
ΡΟΥΑ	έτ. «Μαρνούσετρο» .....	33	6850	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε» .....	57	10316	άνεκ. Εμδεν 28 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κυκλάδες» .....	59	19300	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 1 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Κεραμίες» .....	56	21081	διπλήθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	έτ. «Μπισκάνι» .....	44	7176	άνεκ. Ρότερνταμ 2 'Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Μοντελέοντς» .....	44	7268	ἔφθ. Τζέδον 21 Μαρτ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	Υιο Σιγάλα .....	25	1412	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. διά Βρέμην
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε» .....	50	11313	άνεκ. Ρεσίφε 3 'Απρ. διά Ριο 'Ιανέρο
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος» .....	42	7118	άνεκ. Πουλό Μπούκομ 1 'Απρ. δι' 'Αντεν
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ	έτ. «Σάντα Καικιλία» .....	60	8550	ἔφθ. Χάιφαν 18 Μαρτ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιον Σιγάλα .....	43	7176	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 'Απρ. διά Βενετίαν
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» .....	44	7177	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μοράνια» .....	45	7293	άνεκ. Ήπακαν 31 Μαρτ. διά Μπατόν Ρούζ
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης .....	28	1660	ἔφθ. Πειραιά 9 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Δίδω» .....	43	7231	διπλήθε Παναμᾶ 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους» .....	55	16056	άνεκ. Αύγουσταν 25 Μαρτ. διά Χαδάναν
ΣΕΛΕΣΤΕ	έτ. «Κάργκα Μαρίτιμα» .....	44	2877	άνεκ. Πουέρτο Ρίκο ἀπό 6 Μαρτ. διά Μπαραχόνα
ΣΕΡΙΘΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο» .....	58	13910	άνεκ. Κοκουίμπο 7 'Απρ. διά Τοιμπᾶ
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιρίδης .....	43	7275	άνεκ. 'Αντεν 29 Μαρτ. διά Μπάρον
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο» .....	58	13921	άνεκ. Αγ. Φραγκιόκον 30 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικολάρο» .....	44	6725	ἔφθ. Λός 'Αντζελες ἀπό 28 Φεβρ. διά Περού
ΣΚΥΡΟΣ	έτ. «Κάιζερ» .....	43	7176	άνεκ. Καλλάδο 3 'Απρ. διά Καλντέρα
ΣΚΟΤΙΑ	έτ. «Βαλένθια» .....	42	6907	διπλήθε Παναμᾶ 7 'Απρ. διά Φουζίκι
ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ II	έτ. «Αλάδαστρος» .....	44	7176	παρελθόφιθ εἰς Σύρον
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	έτ. «Κάμαρον» .....	18	849	άνεκ. Πειραιά 13 'Απρ. δι' 'Οδοσόν
ΣΩΦΙΑ	έτ. «Φιντέλιτας» .....	44	7150	διπλήθε Θέουταν 31 Μαρτ. διά Χαδάναν
ΣΩΦΙΑ T.	όδ. Τσουρινάκη .....	36	1212	ἐν πλώ 13 'Απρ. διά Γαλάτοι
ΣΠΑΡΤΑΝ	έτ. «Σπάρτων» .....	44	8247	ἔφθ. Νιού Ούεστμπιντερ 5 'Απρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ	έλληπνηκή έταιρια .....	44	7276	άνεκ. Σάντος 3 'Απρ. διά Ταρραγκόνα
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)	'Ιω. Λάπτος .....	26	5648	άνεκ. 'Αλγερίου 9 'Απρ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ» .....	59	10200	άνεκ. Λός 'Αντζελες 7 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον» .....	56	8789	άνεκ. Λίβερπουλ 29 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα» .....	56	8878	ἔφθ. Μόψιλ 28 Μαρτ.
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσος» .....	44	7223	άνεκ. Αγ. Φραγκιόκον 8 'Απρ. δι' Ούαλλιαν
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανοπαταϊφίκα» .....	43	7207	άνεκ. Χαδάναν ἀπό 28 Φεβρ. διά Ματάνζας
ΣΤΡΟΒΙΛΙ	έτ. «Στροβίλι» .....	43	7167	άνεκ. Τζιμπούτι 19 Μαρτ. δι' 'Ινδιάν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	διπλήθε Σουέζ 9 'Απρ. δι' 'Ερυθράν
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα» .....	43	7156	άνεκ. Γιοκοχάμαν 17 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΤΑΝΑΓΙΣ	έτ. «Τρακάνα» .....	59	2650	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. δι' 'Ερυθράν
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	Έλλην. Μεσού. Γραμμαι	40	7637	ἔφθ. Πειραιά 28 Μαρτ.
ΤΑΣΟΣ Ψ.	Δημ. Ψυχογιός .....	27	5411	άργει Α'μπλακί ἀπό 18 Φεβρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγέωργης .....	31	3991	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. δι' 'Ατλαντικόν
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ» .....	56	20332	ἔφθ. 'Αρούμπαν 3 'Απρ.
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Μαριφόρτονά» .....	43	7135	ἔφθ. Χάμπτον ρόδς 31 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκικη» .....	42	7513	ἔφθ. Βαγκούθερ (Βασ.) 24 Μαρτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	έτ. «Ευγενία I. Χανδρή» .....	43	10448	ἔφθ. Παλέρμο 2 'Απρ.
ΤΗΝΟΣ	έτ. «Ντέλ «Εστε» .....	44	7161	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.)	έτ. «Τρανοπετρόλ» .....	30	9243	άργει Κυνόσουρων ἀπό 9 Σεπτ. 1959
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. Παναμαϊκή έταιρια .....	44	7187	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ. διά Χαιφόγκ
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανοπατοϊφίκη» .....	56	2745	ἔφθ. Πειραιά 12 'Απρ.
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντέλιτην» .....	57	10493	άνεκ. Μόψιλ 5 'Απρ. διά Κόμπε
ΤΡΙΤΩΝ (δεξ.)	έτ. «Τρόπικα» .....	54	11914	διπλήθε Κωνσταντινούπολιν 2 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΤΡΙΤΩΝ	άδ. Γράτσοι .....	44	7207	ἔφθ. Βέρα Κρούζ 31 Μαρτ.
ΤΣΙΝΓΚΟΥΕΤΕΡΡΕ	έτ. «Μυρινέλλα» .....	43	6959	εἰς Στεττίνον, υπό παραλαβήν
ΥΔΡΑΙΟΣ III	έτ. Ζένος και Σια .....	38	5239	ἔφθ. Χαδάναν 6 'Απρ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Μαραθώνη» .....	43	8587	διπλήθε Μπρόνουπτοτελ 1 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ» .....	59	23678	διπλήθε Σουέζ 27 Μαρτ. διά Περαικόν Κόλπον
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	Δή Κόμετ .....	45	15020	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. διά Νιούπορ Νιούς
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάνον» .....	45	10625	διπλήθε Παναμᾶ 18 Μαρτ. διά Τοιμάτα
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπαλάτικο» .....	43	15441	άνεκ. Ριγέκαν 30 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	43	7132	διπλήθε Θέουταν 5 'Απρ. δι' 'Οδοσόν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	υἱῶν Π. Γουλανδρῆ .....	60	13200	άνεκ. Λός 'Αντζελες 19 Μαρτ. διά Περού
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέις» .....	44	10824	εἰς Χάμπτον ρόδς 31 Μαρτ. (δι' 'Ιαπωνίαν)
ΦΛΩΡΑ Α.	έτ. «Αθανασιάδης» .....	36	1288	ἔφθ. Σφάδ 3 'Απρ.
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντούδα» .....	44	7282	άνεκ. Λός 'Αντζελες 6 'Απρ. διά Κόμπε
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Άμπινων» .....	57	9950	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 7 'Απρ. διά Σαιγκόν
ΦΟΙΛΕΓΑΝΑΡΟΣ	έτ. «Άλδροι» .....	60	13909	άνεκ. Κοκουίμπο 3 'Απρ. διά Κόμπε
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταρουλοπάτης .....	27	755	ἔφθ. Πειραιά 25 Μαρτ.
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	Δή Σελείν .....	44	15020	διπλήθε Λός 'Αντζελες 5 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «ΕΛ-Μές» .....	38	1230	άργει Σύρον ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΦΩΣ	έτ. «Λαιμούριαν» .....	43	7152	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντέλιτην» .....	57	10493	έφθ. Μπρεμερόχαρφεν 1 'Απρ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Κάσος Α.Ε.» .....	45	7240	άνεκ. Σπάττα 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7239	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΑΡΡΙΕΡ	έτ. «Μπαριά Σαλίνας» .....	43	7030	ἔφθ. Φριμάντ 9 'Απρ.
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	56	10583	άνεκ. Σπάττα 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΙΟΣ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10784	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Παιονιέρες Σίππιγκ» .....	53	8458	ἔφθ. Φριμάντ 9 'Απρ.
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Μάγια» .....	54	15749	άνεκ. Κικούμα 8 'Απρ. διά Περαικόν Κόλπον
ΧΡΙΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Ντός 'Ερμάνος» .....	42	2865	ἔφθ. Α'λεξάνδρειαν 3 'Απρ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ	άδ. 'Αγγελόπουλος .....	44	7193	άνεκ. Μιδδλεσομπρο 9 'Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτ. «Σέντραλ» .....	43	7139	διπλήθε Κωνσταντίνου 16 Μαρτ. διά Νοβορωσίσκην
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τόκη» .....	45	7247	άνεκ. Γκρεντζιμάνθι 30 Μαρτ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Σαμπινάλ» .....	42	7084	ἔφθ. Κάλλιαρι 28 Μαρτ.

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.) .....	έτ. «Σάντα Αγγελίκα» .....	21	1173	έφθ. Άλεξάνδρειαν 8 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....	έτ. «Γκρίνβιλλ» .....	44	7261	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριπλάγκα» .....	56	20153	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αθίλα» .....	43	7238	άνεχ. Τζιμπούτι 14 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαροιέλο» .....	24	1988	εις Πειραιά από 23 'Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα» .....	56	20140	διπλήθε Σουεζ 31 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έλληνικη συμφέροντα .....	21	1489	εις Πειραιά από 25 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΑΓΚΝΑ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αίτζιαν Μάρ» .....	10	1471	διπλήθε Σουεζ 14 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΑΔΑΜΑΣ .....	έτ. «Άγκνα» .....	41	5225	άνεχ. Τζιμπούτι 17 Μαρτ. διά Μόζι:
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	43	7265	άνεχ. Ραγκούν 6 'Απρ. διά Κολομπο
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Ομπρος» .....	29	3725	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Απρ. διά Λάσ Πιέντρας
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.) .....	έτ. «Ριπάμπλικ» .....	53	13675	έφθ. Αμβέρσαν 3 'Απρ.
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	έτ. «Βότα» .....	57	20797	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ .....	έτ. «Άζουερο» .....	44	7176	άργει Ντάρτουμοθ από 5 'Ιουν. 1959
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) (N.A.T.)	έτ. «Άγιος Παύλος» .....	44	7201	άργει Νιούπορτ από 1 Αύγ. 1959
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) .....	έτ. «Μεντ. Σηγουαίπη» .....	49	3484	άνεχ. Ριγιέκαν 29 Μαρτ. διά Κάρδιφ
ΑΘΗΝΑ (λιθ.) .....	έτ. «Πλέμελ» .....	41	4729	διπλήθε Μασσαλίαν 30 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	3061	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 Μαρτ. διά Κασσιούγκ
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.) .....	έτ. «Πασιφίκ» .....	54	18784	διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. διά Κάρδιφ
ΑΓΓΙΑ (λ.) .....	έτ. «Πατοφίκα» .....	42	7227	έφθ. Τοκοπίλα 30 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Λαιμήτριαν» .....	43	7267	άνεχ. Όζκαν 1 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΑΓΓΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Λαιμήτριαν» .....	58	10020	έφθ. Βοστώνην 20 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Λαιμήτριαν» .....	58	10020	άνεχ. Βαγκούθερ 1 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΑΙΝΟΣ .....	έτ. «Απόλλων» .....	44	2547	άνεχ. Χαβάννα 5 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.) .....	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλη» .....	58	22129	άνεχ. Βαγκούθερ 4 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΟΥΡ (λ.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδη» .....	57	12614	έφθ. Πόρτ. Αρθουρ 28 Μαρτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.) .....	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδη» .....	58	12623	άνεχ. Ν. Υόρκην 7 'Απρ. διά Ισπανίαν
ΑΚΑΣΤΟΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Καρόνα» .....	43	7036	Ίδε: «ΑΚΑΣΤΟΣ», σημαια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.) .....	έτ. «Ινδουλάρη» .....	44	7058	άνεχ. Περο. Κόλπον 2 'Απρ. διά Δάδσεντ
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛ (λ.δ.) .....	έτ. «Κονκρόντια» .....	42	7002	άνεχ. Αύγουστον 30 Μαρτ. διά Χιούστον
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Ιμπερία» .....	44	7135	διπλήθε Παναμά 5 'Απρ. (άπο Πουέρτο λά Κρούζ)
ΑΚΡΟΝ (λ.) .....	έτ. «Άρ. Ήνασης» .....	54	28738	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΓ ΕΛ ΑΒΑΛ (N.A.T.)	έτ. «Άρκτοθύρους» .....	43	6989	διπλήθε Σουεζ 7 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΑΣΚΑ (Λιθάνου) .....	έτ. «Πίταλεξ» .....	25	2323	άνεχ. Φριπόρτ (Μπαχάμας) 23 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.) .....	έτ. «Λαιμήτριαν» .....	56	20926	έφθ. Ραθένναν 29 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μυρινέλλα» .....	18	5555	άνεχ. Βερο. Κόλπον 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.) .....	έτ. «Φάιροπη» .....	44	7215	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΚΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Αλκιβιάδης» .....	42	7066	άνεχ. Γκάλβεστων 4 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.) .....	έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	44	7063	άνεχ. Ν. Υόρκην 5 'Απρ. διά Μπατόν Ρούζ
ΑΛΛΑΝΤΙΝ .....	έτ. «Τζουλιανίκο» .....	23	1323	άνεχ. Μόρμουκάριο 6 'Απρ.
ΑΛΜΑ (λ.) .....	έτ. «Κάμπος» .....	41	7401	άνεχ. Βρετ. Κολομβίαν 6 'Απρ. διά Μπέιρα
ΑΛΜΠΑ (λ.) .....	έτ. «Βιλάλημπα» .....	43	7231	έφθ. Λείζες 7 'Απρ.
ΑΛΜΠΟΥΡ (λιθ.) .....	έτ. «Πλάμαρ» .....	44	7359	άνεχ. Πέρα. Κόλπον 30 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΛΤΙΣ (λ.) .....	έτ. «Άλτις» .....	41	7169	έφθ. Μάσουλμαν 5 'Απρ. (διά Κολόμπο)
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	44	10721	άργει Βαλτιμόρου από 27 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) .....	έτ. «Νίτεράρο» .....	11	3131	άργει Βενετίαν από 28 Μαΐου 1960 (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	έφθ. Βίλλα Κονστιτούον 30 Μαρτ.
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10578	άργει Βαλτιμόρου από 12 'Απρ. 1958
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.) .....	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	44	7258	άργει Χάμπτον ρόδις από 15 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV. .....	έτ. «Ητέρνα» .....	43	7176	άνεχ. Χαβάνναν 18 Μαρτ. διά Ματάνας
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικανή» .....	56	13262	άνεχ. Ν. Υόρκην 9 'Απρ. διά Αρούμπον
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Κανόπους» .....	57	11978	διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΛΑΝΤ (δ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντούραντο» .....	53	18736	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.) .....	έτ. «Άνδρος» .....	53	17845	άνεχ. Περο. Κόλπον 6 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΑ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	41	7257	άργει Χάρρουτις από 21 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΑ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	άργει Βαλτιμόρου από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΣΕΝΤ .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7206	άργει Μόμπιλ από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙ'ΟΝ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7239	άργει Βαλτιμόρου από 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	άνεχ. Χάλιφας 30 Μαρτ. διά 'Αρούμπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	άργει Βαλτιμόρου από 2 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	44	7242	άργει Βαλτιμόρου από 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7224	άργει Βαλτιμόρου από 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7233	άργει Φάλουμοθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΙΣΙΟΥΝ (δ.) .....	έτ. «Άνδρος» .....	54	17847	έφθ. Αμδούργον 5 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντούραντο» .....	53	18735	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Γερμανίαν
ΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ελντοράντο» .....	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 30 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.) .....	έτ. «Τουέστ Αφρικανή» .....	54	6112	άνεχ. Νιούκαστ (Ν.Σ.) 23 Μαρτ. διά Γιαβάταν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.) .....	έτ. «Καρρίμπια» .....	45	10708	έφθ. Ν. Υόρκην 9 'Απρ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.) .....	έτ. «Νολίντο» .....	20	4992	άργει Σαβάνναν από 29 'Ιουλ. 1959
ΑΝΝΙΤΕΑ Α. .....	έτ. «Σάντα Άννα» .....	44	7258	έφθ. Ρότερερημ 5 'Απρ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.) .....	έτ. «Σαδάρού» .....	44	7259	έφθ. Λιθέρουηλ 22 Μαρτ.
ΑΝΤΟΝΥ .....	έτ. «Μαριτάϊμ» .....	41	7061	έφθ. Ροζάριο 27 Μαρτ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.) .....	έτ. «Άνταρες» .....	44	7126	άνεχ. Βομβάν 7 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Πασιφίκ Τράιντικ» .....	57	15845	άνεχ. Πιοκοχάμαν 7 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.) .....	έτ. «Σαμέλγκα» .....	43	7176	άργει Κατάνυν
ΑΟΥΡΟΡΑ (δινδ.) .....	έτ. «Γκρινίδιλλ» .....	43	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Ν. Όρλεάνην
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.) .....	έτ. «Ηγκλα» .....	44	7249	διπλήθε Μπρόναμποττελ 20 Μαρτ. διά Στεττίνον
ΑΠΕΣ (λ.) .....	έτ. «Απατόύρια» .....	43	7269	άνεχ. Λισσαδόνια 2 'Απρ. διά Αμδούργον
ΑΠΟΛΩΛΩΝ (λ.) .....	έτ. «Άπεξ» .....	42	6806	διπλήθε Ντόβερ 29 Μαρτ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.) .....	έτ. «Αθηνιανή» .....	57	9452	έφθ. Βικτωρίων 4 'Απρ.
ΑΡΓΚΥΛ (λιθ.) .....	έτ. «Βιλανουέθα» .....	56	10180	άνεχ. Νεάπολιν 29 Μαρτ. διά Τρίνινταντ
ΑΡΕΝΑ (παν.) .....	έτ. «Φινανσιέρα» .....	19	1754	άνεχ. Εμδεν 28 Μαρτ. διά Ιταλίαν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.) .....	έτ. «Ολισμανή» .....	43	7258	άνεχ. Εμδεν από 7 Μαρτ. διά Κούδαν
ΑΡΗΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αλμπιον» .....	43	7187	έφθ. Καιρίνς 8 'Απρ.
ΑΡΙΕ Χ. (λ.) .....	έτ. «Άρες» .....	30	4557	άνεχ. Χούκ Κόγκ 21 Μαρτ. διά Ταμπάκο
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (N.A.T.)	έτ. «Ντόλιριν» .....	45	7216	έφθ. Γκρές Χάροπούρ 2 'Απρ. (διά Πιοκοχάμαν)
ΑΡΙΚΑ (λ.) .....	έτ. «Ατλάντικ Οίλη» .....	58	23626	άνεχ. Αρούμπον 28 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7247	έφθ. Γένοβαν 27 Μαρτ.
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.) .....	έτ. «Άγκυραφούτα» .....	44	6995	άνεχ. Πιοκοχάμαν 8 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.δ.ν.) .....	έτ. «Μιραφόλδρες» .....	38	10277	άργει Φερρόλ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριτάϊμ» .....	40	10224	άργει Φερρόλ από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.) .....	έτ. «Αρίστε» .....	44	7216	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Ην. Πολιτείας
ΑΡΙΩΝ (λιθάν.) .....	έτ. «Αρίων» .....	28	1707	διπλήθε Κωνσταντίνος Κων/πολίν 22 Μαρτ. διά Ρουμανίαν
ΑΡΚΑ (λ.) .....	έτ. «Ερμῆς» .....	44	7159	έφθ. Βαλτιμόρου 7 'Απρ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.) .....	έτ. «Φερπλαί» .....	58	18743	διπλήθε Ούζαν 31 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου) .....	έτ. «Σοράγια» .....	37	2709	άνεχ. Κουβέιτ 19 Μαρτ. διά Μογκαντίσιον
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Σοράγια» .....	26	2903	έφθ. Σάρομπορκ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.) .....	έτ. «Ταλαμάνκα» .....	43	7155	έφθ. Νιού Ουετερίνοτερ 2 'Απρ. (διά Φιλαδέλφειαν)
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου) .....	Π. Δανιόλος .....	22	1754	έφθ. Λιθανον 5 'Απρ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.) .....	έτ. «Λάιμπ Ση Τράνσον» .....	43	7137	άνεχ. Χαμπτον ρόδις 3 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.) .....	έτ. «Σαουθατλάντικ» .....	44	7283	διπλήθε Παναμά 17 Μαρτ. διά Σαουθάμπτον
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....	έτ. «Μπαγιάνο» .....	44	7157	άνεχ. Βαγκούθερ 29 Μαρτ. διά Λονδίνον
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ .....	έτ. «Σάν Μιγκούελλ» .....	28	4809	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Απρ. διά Ιμιγκχαρ
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ .....	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ» .....	44	7176	άνεχ. Μοντέβιδεο 27 Μαρτ. διά Αγ. Λαυρεντίου
ΑΣΕΜΙΝΑ Π. (λιθ.) .....	έτ. «Ασήμιο» .....	43	7129	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Μαρτ. διά Μοντέβιδεο
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.) .....	έτ. «Θήρα» .....	53	13415	διπλήθε Κων/πολίν 28 Μαρτ. διά Σαμψούντα
ΑΣΤΡΩΝ .....	έτ. «Φαύργουιντόρ» .....	42	7150	διπλήθε Παναμά 21 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ (N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ» .....	56	8560	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. διά Αρούμπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤ (δ.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11815	άνεχ. Φιλαδέλφειαν

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	έφθ. Ρεσίφε 6 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΙ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	έφθ. Νεάπολιν 25 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΒ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Γιαβάταν 1 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	άνεχ. Λός Αντζελες 22 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Απρ. διά Χαβάναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Πιοκοχάμαν από 9 Μαρτ. διά Ντουμάι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	έφθ. Νεάπολιν 8 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Ταμπικο 2 Απρ. διά Μπράουνοβιλλ έφθ. 2
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	51	10054	διήλθες Πόρτ Σαιδ 7 Απρ. διά Χεύζαρ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεχ. Λός Αντζελες 23 Μαρτ. διά Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΤΑΙΝ ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 4 Απρ. διά Κόμπε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	διήλθες Σουεζ 27 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	18183	διήλθες Σουεζ 27 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	59	18500	διήλθες Γιβραλτάρ 2 Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άνεχ. Τζιμπουτί από 12 Φεβρ. δι' Ινδονησίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεχ. Κορύδας Κριστι 1 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Σαιν Τέων 5 Απρ. διά Καραϊβικήν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	έφθ. Ρίον Ιανέντρον 6 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Δ.δ.) ..	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	έφθ. Ν. Όρλεάνην 3 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Δ.δ.) ..	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεχ. Μίρι 10 Απρ. δι' Οζάκαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	έφθ. Γκάλθεστον 6 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 Απρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Σαδάνναν 8 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	50	8637	ΕΠΩΛΗΘΗ εις Γιουγκοσλαυιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διήλθες Παναμά 28 Μαρτ. διά Μπουεναβεντούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΕΣ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άνεχ. Αρούμπαν 27 Μαρτ. διά Κιουραδάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ'Υ .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	έφθ. Αρούμπαν 3 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεχ. Γιαβάταν 22 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	44	7247	άνεχ. Καλκούτταν 6 Απρ. διά Κολόμπο
ΑΤΤΙΚΟΣ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	6872	διήλθες Πόρτ Σαιδ 10 Απρ. διά Χαβάνναν
ΑΦΟΡΟΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλιόζο»	44	7198	άνεχ. Λός Αντζελες 16 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου) ..	έτ. «Ολισμαν»	44	7192	διήλθες Φλώσιγκ 17 Μαρτ. διά Χαβάνναν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.) ..	έτ. «Φίλια»	42	6751	έφθ. Τουφέ 22 Μαρτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής	58	26566	άνεχ. Τοκουγιάμα 29 Μαρτ. δι' Ιννοσίμα
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Καμπίμα 29 Μαρτ. διά Λάδοεντ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βίτα»	57	11623	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχάμας) 1 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 4 Απρ. διά Ρόττερνταμ
Γ. Σ. ΔΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 30 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (Δ.δ.) ..	έλληνικά συμφέροντα	42	7285	άνεχ. Βαγκούμερ 16 Μαρτ. διά Βακαμάτσου
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.) ..	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Κόμπε 1 Απρ. διά Βαγκούμερ
ΓΑΛΗΝΗ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	άνεχ. Χάμπτον ρόδα 27 Μαρτ. διά Δουθλίνον
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Αστορίας»	44	7113	έφθ. Παλέρμο 31 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΕΑ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	διήλθες Παναμά 21 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐπη»	45	7256	έφθ. Σάντος 1 Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρρινέλλα»	27	5407	άργει Περέμα από 8 Αύγ. 1960
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Πουερτό Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντέλ Πιρέο»	16	1449	άργει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιβάνου)	έτ. «Γιρόγκρα»	45	499	άνεχ. Κοκλίν 4 Απρ. διά Μαλντάιθ "Αίλαντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	39	3729	διήλθες Γιβραλτάρ 8 Απρ. διά Μεσογείουν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ "Οίλ»	54	18790	έφθ. Πειραιά 30 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. ΙΙ (Λιβάνου) .. (N.A.T.)	έτ. «Εθερεστ»	35	5028	διήλθες Σουεζ από 1 Μαρτ. διά Βαμπά
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Έπος»	21	1964	διήλθες Μπρόνιμποττελ 31 Μαρτ. διά Μπάρι
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοοτ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	έφθ. Βαμπάριον 15 Μαρτ.
ΓΙΑΝΝΗΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άνεχ. Αστόρια 31 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.) ..	έτ. «Γιολάντα»	40	7168	διήλθες Παναμά 31 Μαρτ. διά Μπάρροου
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιβάνου)	έτ. «Εύτυχης Σαλίνας»	45	7240	άνεχ. Χονολουλού 15 Μαρτ. δι' Ινδίαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (Δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	έφθ. Αμβέρσαν 3 Απρ.
ΓΚΕΜ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ούρανια»	38	9260	διήλθες Παναμά 25 Μαρτ. διά Βίλμιγκτων (Καλιφ.)
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	διήλθες Σουεζ 4 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Δ.) .. (N.A.T.)	άδ. Γουλανδρή	57	8884	διήλθες Πόρτ Σαιδ 4 Απρ. δι' Ολλανδίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ολινέρες»	57	9410	άνεχ. Σίδηνευ 30 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
ΓΚΡΑΝΥ ΜΑΡΙΓΩ (Λιβάνου)	έτ. «Άγγελικάνα»	37	1838	έφθ. Κωνιτόπολιν 30 Μαρτ.
ΓΚΙΠΣΥ ΚΙΓΚ .. (N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	3915	εις Νεαπόλιν (προς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΓΛΥΦΑΔΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδα»	44	7244	άνεχ. Γενόβαν 6 Απρ. διά Μπάραν

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

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

κάθη Σάββατον 9 μ.μ.

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

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

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

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

#### Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π.μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 π.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 π.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

#### Δ/Π "ΚΑΡΑΙ·ΣΚΑΚΗΣ,"

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

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 π.μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

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

Διεύθυνσις: Τηλ. 470-895 καὶ εἰς όλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΟΥΡΙ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντ» .....	54	27812	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Απρ. δι' Έλλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΛΑΝΤΡΥ (γ. πλήρ.)		έτ. «Ουόρλαντ Γλέιντ» .....	57	13750	άνεχ. Νεάπολιν 4 'Απρ. διά Λίθανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς» .....	53	13321	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (γ. πλήρ.)		έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	άνεχ. Γκηλόγκ 27 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΤΑΝΖ (γ. πλήρ.)		έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	άνεχ. Χαργκ Άλαντ 28 Μαρτ. διά Γιοκκαΐσι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (γ. πλήρ.)		έτ. «Πανοσεάνικη» .....	55	25317	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΤΙΟΥΝΤ (γ. πλ.)		έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντ» .....	54	20580	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΤΣ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Διεθνής» .....	54	20431	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ πλήρ.)		Στ. Νιάρχος .....	57	13750	εις Σκαραμαγκάν από 23 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΩΤ (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Θρίφτ» .....	43	10513	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 24 Μαρτ. διά Ντουμπάι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΙΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Τσεότος Μπαιν» .....	57	25489	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (γερ. πλήρ.)		έτ. Νιάρχου .....	57	25490	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ. διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (γ. πλ.)		έτ. Νιάρχου .....	57	26032	διπλήθε Σουέζ 2 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝΣ (γ. πλήρ.)		έτ. «Κιγκ Ούλλ Μπαιν» .....	57	26031	άνεχ. Λονδίνον 6 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΜΠΑΙΝΕΡ (λ.δ.)		Στ. Νιάρχος .....	43	10591	άνεχ. Λονδίνον 6 'Απρ. διά Τρεντίζιον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Γ. Τρεντίζιον» .....	44	12853	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 3 'Απρ. διά Ρίο Ιανέριο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΡ		Στ. Νιάρχος .....	43	12808	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς» .....	52	20667	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 3 'Απρ. διά Κόμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. Νιάρχου .....	43	12800	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 3 'Απρ. διά Κόμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Λητζιόν» .....	43	7244	άνεχ. Λος Αντζελες 30 Μαρτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Λάκ» .....	42	7257	άνεχ. Πόρτ Αλμπέρν 8 'Απρ. διά Χούλλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)		έτ. Νιάρχου .....	43	7176	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Απρ. διά Κόμπε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Λογιαλτυ» .....	42	7231	άνεχ. Λος Αντζελες 16 Μαρτ. διά Τόκιο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Μάντνερ» .....	49	18226	έφθ. Λιθανον 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Μάντνη» .....	53	13459	έφθ. Σκαραμαγκάν 7 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΙΑΝΝΕΡ (N.A.T.)		Στ. Νιάρχος .....	58	20546	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 'Απρ. διά Γκηλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.)		Στ. Νιάρχος .....	57	28413	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. δι' Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. Νιάρχου .....	57	20533	άνεχ. Λος Αντζελες 26 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	έφθ. Τεργέστον 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερ. πλήρ.)		έτ. «Ηστον» .....	58	14000	διπλήθε Παναμά 27 Μαρτ. δι' Ατλαντικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ (N.A.T.)		Στ. Νιάρχος .....	43	12793	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς» .....	55	20781	έφθ. Γιοκκοΐσι 4 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (γερμ. πλήρ.)		Στ. Νιάρχος .....	58	11200	άνεχ. Ναγκόνια 24 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλαντ Τήμη» .....	43	10577	διπλήθε Σουέζ 11 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (N.A.T.)		Στ. Νιάρχου .....	57	10499	έφθ. Βατιμπόρν 7 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (N.A.T.)		έτ. Στ. Νιάρχου .....	58	10499	άνεχ. Σιδνεύ 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20235	έφθ. Ρόττερνταμ 9 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (N.A.T.)		έτ. «Ντόρεστ» .....	58	10499	άνεχ. Ναγκόνια 24 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (γερμ. πλήρ.)		έτ. «Ιντερμαρίνα» .....	55	20548	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (N.A.T.)		έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	άνεχ. Ναγκόνια 9 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)		έτ. Στ. Νιάρχου .....	43	12800	άνεχ. Σιδνεύ 27 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΟΝ		Στ. Νιάρχος .....	44	12808	άνεχ. Μιρί 31 Μαρτ. διά Γκηλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γ. πλήρ.)		έτ. Στ. Νιάρχου .....	59	9171	έφθ. Μασσαλίαν 27 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	άνεχ. Σιδνεύ 27 Μαρτ. διά Κόλπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	έφθ. Μασσαλίαν 27 Μαρτ.
ΓΟΥΡΙ		έτ. «Ατλας» .....	41	6911	άνεχ. Σιγκαπούρην 9 'Απρ. διά Κολόμπο
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Γρανίκος» .....	44	7282	άνεχ. Λος Αντζελες 7 'Απρ. διά Τόκιο
ΓΡΑΝΔΑ (λ.) (N.A.T.)		έτ. «Σαγκόβια» .....	56	10180	έφθ. Ρίο Ιανέριο 5 'Απρ.
ΔΕΛΦΙΝΙ (λ.δ.)		έτ. «Πανοσεάνικα» .....	42	9356	εις Σπέτζια από 16 Δεκ. (έπισκευαι)
ΔΕΛΔΟΙ (λ.)		έτ. «Άντον» .....	45	7252	έφθ. Μπουένος Αύρες 1 'Απρ.
ΔΕΣΠΟ		έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7207	άνεχ. Ντώρμπιαν 2 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΛΑΟΣ (Λιθάνου)		έτ. Ελληνικού συμφέροντα .....	29	2935	έφθ. Ιπογούριο 4 'Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Μινέρβα» .....	44	10714	άνεχ. Μανζανίλλο (Μεζ.) από 3 Μαρτ. διά Μαζατλάν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)		έτ. «Καρντενόζα» .....	56	10360	άνεχ. Ναγκόνια 9 'Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.)		έτ. «Κόλφο» .....	44	7264	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Απρ.
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.δ.)		έτ. «Δωριεύς» .....	58	6759	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 18 Μαρτ.
ΔΩΡΙΣ		έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Μαρτ. διά Κέϋ Γουέστ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7260	άνεχ. Μαντράς 7 'Απρ. διά Καλκούτταν
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)		έτ. «Γουόρλαντουάιν» .....	43	7031	διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)		έτ. «Λέανδρος» .....	13	1486	διπλήθε Πειραιά 11 'Απρ. δι' Αντεν
ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πούντα Αρένας» .....	29	6941	έπιοντας 4 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιθάνου)		έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	37	5452	άνεχ. Χιροκάτα 5 'Απρ. διά Μόζι
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΑΛΕΣΣΙΓΚ (Λιθάνου)		έτ. «Κυκλάδες» .....	37	5452	άνεχ. Τόκιο 27 Μαρτ. διά Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.)		έτ. 'Αντ. Π. Στεφάνου .....	43	7161	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 4 Μαρτ. διά Λιοσσαδώνα
ΕΚΑΛΗ (λιδ.)		έτ. «Βαλντεμέρο» .....	42	7132	εις Λαττάκια από 3 Μαρτ.
ΕΛΕΝΑ		έτ. «Ολιοτιμη» .....	29	4931	έφθ. Κωντάντζαν ρόδες 20 Μαρτ.
ΕΛΕΝΗ (Λιθάνου)		έτ. «Αράκουα» .....	32	1953	άνεχ. Σαρόν 6 'Απρ. διά Κιουρασό
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.)		έτ. «Βίστα Ρίος» .....	38	5500	έφθ. Πειραιάς 13 'Απρ.
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. Παπαχροτίδη .....	58	13066	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδες
ΕΛΛΗΝΗΜΑΡΗ (λ.)		έτ. «Μαδέρας» .....	43	3159	έφθ. Μόρφου Μπαιν 29 Μαρτ.
ΕΛΛΗΝΕΠΟΝΤΟΣ (λ.)		έτ. «Ελληνόποντος» .....	44	7051	άνεχ. Νιούκαστολ (Ν.Σ.) από 9 Μαρτ. διά Σαγκάν
ΕΛΠΙΔΟΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πάλμαρ» .....	35	4963	έφθ. Ντάρτομουθ από 13 Σεπτ. 1959
ΕΑΠΙΣ (Λιθάνου)		έτ. «Αϊτζίουν» .....	20	6157	άνεχ. Γένοβαν 29 Μαρτ. διά Λιθόρον
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.)		έτ. «Λόγγος» .....	41	7122	διπλήθε Μπρόνομποττελ 1 'Απρ. διά Λίθανον
ΕΝΤΥ (λ.)		έτ. «Εντν» .....	25	3320	διπλήθε Μπρόνομποττελ 22 Μαρτ. διά Νοβορωισκόν
ΕΝΩΣΙΣ (λ.)		έτ. «Ενωαίς» .....	43	7162	διπλήθε Ντάρτομουθ 13 Σεπτ. 1959
ΕΡΙΝΙΟ (Λιθάνου)		έτ. «Μάστερ» .....	42	7140	άνεχ. Καλκούτταν 27 Μαρτ. διά Τέλο
ΕΣΤΡΕΛΛΑ		έτ. «Στάρο» .....	26	3503	διπλήθε Ζενόβιαν 4 'Απρ. διά Ζενόβιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ		έτ. «Μαριοτρέλλα» .....	42	2842	έφθ. Τεργέστον 29 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	άνεχ. Ασαλμπούκ 5 'Απρ. διά Στεττίνον
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.)		έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	εις Πειραιά 12 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)		έτ. «Ατλάντιν Όιλ» .....	54	18730	διπλήθε Ζενόβιαν 27 Μαρτ. διά Νοβορωισκόν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. Νέποταν Τάνκερς .....	56	30150	διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
ΕΥΠΛΟΙΑ		έτ. «Εύκρισια» .....	59	9200	άνεχ. Καλκούτταν 27 Μαρτ. διά Γιαδάταν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Μπαζιλίο» .....	58	14606	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 'Απρ. διά Μοντεβίδεο
ΕΥΡΥΞΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλαος» .....	43	7230	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά Λιθερούηλ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Αντώνιο» .....	45	7224	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Απρ.
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Ρέυμαρ» .....	49	18171	έφθ. Αρούμπαν 27 Μαρτ.
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.)		έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	διπλήθε Σουέζ 8 'Απρ. (άπο Σφάξ)
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Ούλτραμάρ» .....	44	4296	άνεχ. Τζάκοσονθιλ 3 'Απρ. διά Τέλο
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) ... (N.A.T.)		έτ. «Βίτα» .....	43	7273	διπλήθε Σουέζ 4 'Απρ. (διαταγάς)
ΖΙΝΙ (λ.δ.) ... (N.A.T.)		έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	52	12556	έφθ. Θρή Ριθερς 5 'Απρ.

F. K. WARREN Ltd.  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1898

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΜΕΣΙΤΑΙ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ

151 HOLLIS STREET

HALIFAX, Nova Scotia

ΤΗΛΕΦ. :423-8137

ΗΛΙΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηλιας» .....	42	7025	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα» .....	57	10173	άνεκ. Ν. Υόρκην 8 'Απρ. διά Βοστώνην
ΗΛΙΑΣ Σ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέσσιγκ» .....	43	7207	εις Μαδράς από 10 Μαρτ.
ΘΕΝΚΕΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σήμπορντ» .....	44	7250	άνεκ. Γκάροτον 6 'Απρ. διά Καναδᾶ
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα» .....	45	7252	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 24 Μαρτ.
ΘΕΟΔΟΓΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα» .....	38	5825	άνεκ. Ραγκούν 4 'Απρ. διά Κολόμπο
ΘΕΟΜΑΝΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα» .....	45	7255	έφθ. Βαλένθια 18 Μαρτ.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	«Τρανοπασίφικ, Τ.Κ.» .....	43	7240	έφθ. Σαλθαδόρ 4 'Απρ.
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ .....		παναμαϊκή έταιρια .....	42	7162	άνεκ. Λιοσσαδύνα 1 'Απρ. διά Χαδάνναν
ΙΝΒΙΚΤΑ (λιθ.) .....		έτ. «Βεσπούκιο» .....	44	12500	έφθ. Ν. Όρλεάνην 29 Μαρτ.
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια» .....	35	8072	άργει Κυνδασύρων από 12 Αύγ. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούέθα» .....	17	1295	άργει Πέραμα από 1 Ιουν. 1959
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάντα Βιέρνες» .....	11	1881	διπλήθε Σουέζ 5 'Απρ. διά Ερυθράν
ΚΑΛΛΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνοπορτ» .....	57	8774	άνεκ. Ρόττερνταμ 30 Μαρτ. διά Κέϋ Γουέστ
ΚΑΛΛΗ Δ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέιντερς» .....	44	7255	έφθ. Άλεξανδρείταν 28 Μαρτ.
ΚΑΛΛΩ .....		έτ. «Κάλφα» .....	26	1945	έργει 'Αμερικανών από 18 Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΙΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκουΐτα» .....	43	7257	εις Πειραιάδ από 26 Ιαν. (έπισκευαι)
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	53	12897	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 'Απρ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ» .....	40	7121	διπλήθε Κωνιών πολιν 29 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάντζα» .....	56	10015	άνεκ. Μόζι 29 Μαρτ. διά Σιδνεύ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ν. Ι. Νομίκος» .....	07	1075	διπλήθε Κωνιών πολιν 21 Μαρτ. διά Κυνοτάντζαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. .....		έτ. «Αγιοί Ανάργυροι» .....	41	2866	έφθ. Άμβοργον 1 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπονο» .....	43	7281	έφθ. Τοιτταγκόν 1 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Μπτροφάντς» .....	24	2060	διπλήθε Κωνιών πολιν 14 Μαρτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καπετανίσσα» .....	44	7281	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 'Απρ. διά Τοιτταγκούκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρρα» .....	43	7993	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.) .....		έτ. «Μόρ Τρέιντ» .....	45	10523	έφθ. Γκάλεσον 22 Μαρτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ» .....	43	6988	άνεκ. Λιδερπούλ 22 Μαρτ. διά Κέϋ Γουέστ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπιάν» .....	44	10750	άνεκ. Ρόττερνταμ 31 Μαρτ. διά Μόμπιλ
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑΪΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαππήριορ» .....	44	10691	έφθ. Θρή Ρίθερς 5 'Απρ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Πλύμουθ» .....	43	2861	έφθ. Βέροια Κρούν 26 Μαρτ.
ΚΑΡΝΕΓΙΣ ΣΩΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστρομπέλλο» .....	29	4884	έφθ. Βούδαν 31 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια» .....	43	7033	άνεκ. Κολόμπο 24 Μαρτ. διά Κάρβαρ
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσα» .....	51	10092	διπλήθε Παναμά 7 'Απρ. διά Μόζι
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο» .....	57	20564	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΕΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ» .....	42	7244	άνεκ. Λόρα 18 Αγριελες από 11 Μαρτ. διά Τόκιο
ΚΙΚΓ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν» .....	56	20639	έφθ. Πειραιά 5 'Απρ. διά Ραθένναν
ΚΙΚΓ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμηδών» .....	58	20487	άνεκ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Νητράτ
ΚΙΣΣΟΥΑ (Λιθάνου) .....		έτ. «Αριστείδης» .....	40	4672	άνεκ. Γιοκοχάμαν 1 'Απρ. διά Αύστραλιαν
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Γουντίν» .....	59	10200	άνεκ. Νιού Ουεστμίνστερ 1 'Απρ. διά Νανάιμο
ΚΝΟΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη» .....	43	7248	άνεκ. Βοστώνην 1 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδες
ΚΝΟΖΑΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οργούεράς» .....	56	10567	άργει Μηρούζες από 2 'Απρ. 1958
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» .....	43	7075	διπλήθε Σουέζ 9 'Απρ. διά Καράτοι
ΚΟΜΕΤ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοσμοπόλιταν» .....	43	7261	άνεκ. Κορούνα 25 Μαρτ. διά Μπουρέλα
ΚΟΝΔΩΡ .....		έτ. «Ογκούλλα» .....	19	2949	έφθ. Μπιλμπάς 15 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΚΟΡΗ (κορτ.) .....		έτ. «Οξίλιαρο» .....	41	5173	διπλήθε Μπαναμά 3 'Απρ. διά Τόκιο
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7176	έφθ. Σαβόνα 4 'Απρ.
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκούεράς» .....	56	10757	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδες 7 'Απρ. διά Ρεουνιόν
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» .....	43	7075	έφθ. Κόμπη 6 'Απρ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ .....		έτ. «Κοσμοπόλιταν» .....	43	7261	διπλήθε Μπρόνομποττελ 1 'Απρ. διά Γδυνιαν
ΚΡΕΣΤΑ (λ.) .....		έτ. «Αίλα Γκράντε» .....	43	7275	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 8 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα» .....	57	24304	άνεκ. Βόρειον 18 Δεκ. 1958
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7176	άνεκ. Σαν Νικολας
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.) .....		έτ. «Λαϊμπνίριαν» .....	56	4031	έφθ. Βαλτιμόρην
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φερνάντο» .....	41	6756	διπλήθε Βίβραλτάρ 6 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΥΜΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	43	7248	διπλήθε Σουέζ 31 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΚΥΜΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» .....	56	24305	άνεκ. Πειραιά 12 'Απρ. διά Αφρικήν
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντρία» .....	43	6992	έφθ. Κομπη 7 'Απρ.
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου) .....		έτ. «Ολισμαν» .....	43	6888	διπλήθε Κωνιών πολιν 23 Μαρτ. διά Κυνοτάντζαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....		έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	21	2294	έργει ταξίδια Πλεύτ
ΚΩΣΤΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κωστής» .....	44	7263	έφθ. Σκαραμάκων 2 'Απρ.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Κοστίκος» .....	40	2993	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Απρ. διά Πότι
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουγ.) .....		έτ. «Ναδ. Κομμέροιαλ» .....	21	1833	άνεκ. Βαρνάβα 18 Δεκ. 1957
ΛΑΙΔΑΝ ΝΤΟΡΟΘΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα» .....	53	11262	έφθ. Λονδίνον 23 Μαρτ.
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα» .....	56	23880	διπλήθε Σουέζ 30 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....		έτ. «Δευτέρι» .....	43	7176	έφθ. Λαττάκια 2 'Απρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμόντε» .....	53	13406	άνεκ. Πενάγκ 28 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗΣ (N.A.T.)		έτ. «Βίτο» .....	43	7259	άνεκ. Λόρα 31 Μαρτ. διά Αγγλίαν
ΛΙΜΠΙΕΡΤΑΝ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά» .....	43	7176	έργει N. Όρλεάνην από 18 Σεπτ. 1959
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.) .....		έτ. «Γουεστ Ιντιες» .....	30	1569	εις ταξίδια Πλεύτ
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελδίρα» .....	44	7161	έφθ. Σειρί 48.22 B. - 14.37 D. 'Απρ. 5 διά Αμοτερνταμ
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.) .....		έτ. «Θηάτρο» .....	43	10428	άργει Οραντζ 18 Ιαν.
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λώρη» .....	43	2847	διπλήθε Κωνιών πολιν 7 'Απρ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ .....		έτ. «Μπρόαντ» .....	44	7160	άνεκ. Λονδίνον 8 'Απρ. διά Ολλανδίαν
ΜΑΙΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	49	5685	άνεκ. Αντζελες 26 Μαρτ. διά Μανζανίλλο (Μεζ.)
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανί Η.Κ.» .....	58	24065	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. διά Αμμουδιν Μπαϊν
ΜΑΙΡΗ-ΣΩΦΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα» .....	57	8738	άνεκ. Σέαν 2 'Απρ.
ΜΑΛΜΕΝ (παν.) .....		έτ. «Μάστορδα» .....	18	920	έφθ. Καστελλαμάρε 1 'Απρ.
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου) .....		έτ. «Πανθίδα» .....	43	7210	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 3 'Απρ. διά Καλαι
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Ζαννίνι» .....	45	3549	άνεκ. Λόρα 20 Μαρτ. διά Κεελόγκ
ΜΑΝΤΙΣΙΩΝ ΜΠΕΛΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάντοσον» .....	44	7216	εις Γένοβαν από 8 Μαρτ.
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» .....	43	7255	έφθ. Λονδίνον 5 'Απρ.
ΜΑΝΤΥ .....		έτ. «Σάντα Κυριακή» .....	21	1410	άνεκ. Μοριουγκάδο 5 'Απρ. διά Ολλανδίαν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας» .....	44	7072	άνεκ. Αντζελες 26 Μαρτ. διά Μανζανίλλο (Μεζ.)
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παρανόλι» .....	43	7189	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 'Απρ. διά Αμμουδιν Μπαϊν
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.) .....		έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	20564	διπλήθε Κωνιών πολιν 6 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) .....		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	27	1554	άνεκ. Ν. Υόρκην 30 Μαρτ. διά Αματερνταμ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός» .....	44	7289	έφθ. Μορμουγκάδο 1 'Απρ.
ΜΑΡΓΚΑΛΑΝΤΕ II (Λιθάνου) .....		έτ. «Μαργκαλάντε» .....	43	7040	άνεκ. Καρακόλαντε 27 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κυπριανού» .....	43	7124	έφθ. Μουράραν 3 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) .....		έτ. «Μαγκλιόρεας» .....	45	8965	έφθ. Ναγκασάκι 6 'Απρ.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ» .....	38	5548	άνεκ. Λονδίνον 23 Μαρτ. διά Κυνοτάντζαν

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)**

ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικό συμφέροντα	43	7176	έφθ. Όζακαν 2 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Βιλελμουσάφεν 8 'Απρ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	ε.ς μεταφοράς Αιγύπτου
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5231	έφθ. Πόρτλαντ (Me) 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7212	όνεχ. Βιλμιγκτών (N.K.) 21 Μαρτ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	διπλήθε Σπέρν Χέντ 5 'Απρ. διά Χούλλα
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	άργει Παλέρμο από 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εουρόπα»	44	10668	έφθ. Μανιλάν 28 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7282	έφθ. Σεβίλλην 3 'Απρ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	όνεχ. Σύρου 29 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	43	7259	έφθ. Πόρτ Σαιδ 5 'Απρ. (διά Καλκούταν)
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλα»	43	7263	όνεχ. Μπάραν 1 'Απρ. διά Κόρραμσαχ
ΜΑΣΣΕΑ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	έφθ. Λίδερπουλ 10 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κούμικ»	55	23871	διπλήθε Σουέζ 30 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόπα»	54	18763	έφθ. Πόρτ Σαιδ 4 'Απρ.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμπ»	20	1512	έφθ. Βρετ. Κολομβίαν 8 'Απρ.
ΜΑΤΩΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	όνεχ. Ήοτ Λόντον 29 Μαρτ. διά Γλασκώθην
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβερσαλ»	57	8855	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7254	όνεχ. Μπάραν 1 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	έφθ. Λίδερπουλ 10 'Απρ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	59	21000	διπλήθε Σουέζ 28 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΡΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. Μορμουγκάδα 24 Μαρτ.
ΜΕΡΕΙΝΙΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	έφθ. Χαδανναν 6 'Απρ.
ΜΙΑΝΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρε»	49	19929	διπλήθε Σουέζ 31 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστελλα»	56	21090	έφθ. Σουέζ 1 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	έφθ. Χούλλα 7 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	όνεχ. Κιουράσο 29 Μαρτ. δι' 'Αμβέροαν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεδίνια Πετρόλεουμ»	58	22129	όνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας 25 Μαρτ. διά Φερνταΐην
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	όνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Απρ. δι' 'Αρούμπαν εις Γλασκώθην (έπισκευαι)
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χρυσάνθη»	29	1866	όνεχ. Ούμη Σαιδ 22 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερναριανάλ»	57	12683	όνεχ. Βαλτιμόρων 16 Μαρτ. δι' 'Ειθονμάουθ
ΜΠΑΖΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιγκόκ»	45	7176	όνεχ. Κόμπε 5 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	έφθ. Μπάραν 8 'Απρ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	όνεχ. Μόζι 21 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδας
ΜΠΡΑΟΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουσιάνη	42	7803	άργει Κυνόσουραν από 8 Δεκ. 1957
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Οριεντ»	43	7092	
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σταρ»	57	23690	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΙΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόσιοναλ»	56	9970	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόσιοναλ»	56	9972	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόσιοναλ»	43	8513	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΞΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8490	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8479	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	43	8393	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλεύς»	58	12624	
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	
ΝΕΛΑΔΑ		έτ. «Νέλλα»	38	4996	
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	1258	
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.)		έλληνικό συμφέροντα	43	12395	
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειθάδια»	43	7121	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονιάρι»	37	7991	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέαντε»	43	7255	
ΝΙΚΟΣ (Ν.Α.Τ.)		έτ. «Αζόρες»	45	7003	
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικονίνενταλ»	44	7180	
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο λά Πάλμα»	53	9188	
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστόρδλα Μπλάγκα»	44	7294	
ΝΙΝΑ (παν.)		παναμακή έταιρια	28	1463	
ΝΙΟΒΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρι»	44	7063	
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)		έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	6857	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.)		έτ. «Νόρδερν Σίππιγκ»	44	10650	
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόνεσον Θράύτερι»	44	10662	
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	41	6830	
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα»	55	18210	
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέρρολον»	43	12029	
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	
ΝΟΥΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρα Φράιτερ»	44	7061	
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεν Κρόσι»	53	12577	
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέβα»	56	10545	
ΝΤΕΛΟΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εντερπράϊς»	58	13545	
ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεν Εντερπράϊς»	59	12800	
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηνούσιν»	58	10396	
ΝΤΗΟΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναβιγκέιτορς»	60	13847	
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτό Μαντρίνι»	31	5847	
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν· Εουρόπα»	57	9746	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν· Εουρόπα»	56	8716	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνια»	58	10483	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν· Εουρόπα»	55	11209	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν· Εουρόπα»	56	8716	
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζούλοντ»	56	10486	
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7128	
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολισμάν»	43	7199	
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρν»	43	7051	

## LA MARINARA ΠΑΟΙΑΡΧΟΣ ELVINO MERIGGIOLI

'Ο μόνος οίκος ειδικευμένος διά:

Τήν βασήν πλοίων, τὸ σφυροκοπάνισμα, τὸ καθαρισμὸν ὑδροδεξαιμενῶν, λεβήτων καὶ καυσίμου, ἀπαλλαγὴν τῶν ἀερίων, στοιβασίαν βαγονίων καὶ ἀτμομηχανῶν, δοκιμὸς κατασβέσεως πυρκαϊᾶς καὶ διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος.

ΤΕΡΓΕΣΤΗ  
VIA FRANCA No. 8

36 760 ΔΙΑ ΤΑΣ ΩΡΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΚΑΙ  
36.827, ΜΕΤ' ΑΥΤΑΣ.

## APOSTOLOS FOTIADIS GENERAL SHIPCHANDLER

VICO GIANNINI 3/7

GENOA

PHONES:  
200510 - 29.782  
202687 - 589395

CABLES:  
FOTIADIS - GENOA

ΟΛΚΑΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρμέλο» .....	43	2875	άνεχ. Ραγκούν άπό 15 Μαρτ. δι' "Αμπον
ΟΛΥΜΠΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλαντικά» .....	53	17362	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Απρ. διά N. 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΙΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	13665	άνεχ. Σιμίζου 29 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΑ' .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	13652	άνεχ. Μοντεδίσιο 23 Μαρτ. διά Καραϊβικήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 Μαρτ. διά Λά 'Εστακάντα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	14047	εφθ. Ελευσίνα 13 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρη» .....	58	27602	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	50	17791	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Μαρτ. διά Λά 'Εστακάντα
ΘΑΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	53	14221	διπλής Σουέζ 22 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙ-ΙΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτρις» .....	53	14009	άνεχ. N. 'Υόρκην άπό 2 'Απρ. δι' "Αρεύμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	49	17792	εφθ. Γιοκοχάμα 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΔΕΙΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	13678	εφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	53	13660	άνεχ. Σιμότσου 5 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορίνθετες» .....	45	10448	άργει Φερρόδι άπό 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	13934	εφθ. Ρόττερνταμ 8 'Απρ. (διά Περο. Κόλπον)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	55	13709	άνεχ. Σαλαβάδορ 31 Μαρτ. διά N. 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	13713	εφθ. Ρόττερνταμ 12 Μαρτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	55	13934	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Απρ. διά Λά Σαλίνα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΤΗΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ» .....	59	23300	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	59	25000	άνεχ. Άμμουσιν Μπαιν 27 Μαρτ. διά Φάουλυ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	13665	εφθ. Ελευσίνα 13 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σανουθ Ατλαντική» .....	55	18790	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 'Απρ. διά Βομβάνη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	55	13934	διπλής Σουέζ 24 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	20595	διπλής Σουέζ 2 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	13665	εφθ. Ελευσίνα 10 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	49	17792	άνεχ. Ράς Τανούρα 25 Μαρτ. διά Μελβούρνην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμες» .....	54	14047	άνεχ. N. 'Υόρκην 4 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	49	17792	άνεχ. Περο. Κόλπον 25 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεντρόδια Τρανσοπορτ» .....	59	37958	άνεχ. Περο. Κόλπον 16 Μαρτ. διά Λάδεσντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο» .....	59	38000	εφθ. Ράς Τανούρα 3 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	58	27602	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	50	17791	εφθ. Ελευσίνα 12 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα"» .....	54	13580	άνεχ. N. 'Υόρκην 8 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μουνασάντο» .....	54	20611	διπλής Σουέζ 9 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΜΗΡΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες» .....	27	8627	άργει 'Αμμουργον άπό 13 Αύγ. 1957 (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ» .....	43	8195	άνεχ. Βικτωρίαν 20 Μαρτ. διά N. 'Ορλεάνην
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	44	7280	διπλής Σουέζ 3 'Απρ. διά Βαμπόα
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα» .....	56	21090	εφθ. Πειραιά 8 'Απρ.
ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ» .....	34	7825	εφθ. Μπουένος "Αύρες 4 'Απρ.
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΙΚΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικη συμφέροντα .....	43	7211	άνεχ. Βαγκούδερ 25 Μαρτ. διά B. 'Ατλαντικόν (ΗΠΑ)
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολλ» .....	58	12667	εφθ. Βρέμπνη 29 Μαρτ.
ΟΡΟΜΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερν Στάρ» .....	44	7254	εφθ. Ρόττερνταμ 30 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς» .....	53	12065	άνεχ. N. 'Υόρκην 28 Μαρτ. διά Μαρακάμπο
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπριγκβίλλα» .....	43	7210	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν (σημ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίφερ» .....	36	3891	άργει Τάμπαν άπό 24 Μαρτ. 1960
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμαριν» .....	56	10015	διπλής Παναμά 2 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοντερ» .....	45	7211	άνεχ. Λιβερπούλ 6 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοντερ» .....	43	7256	εφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	52	11349	άνεχ. Σαδάννα 29 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	42	7192	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Απρ. δι' Ερντινικόν
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν, Ούαιτ» .....	43	7176	άνεχ. Οζάκαν 2 'Απρ. διά Λός 'Αντζελες
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός» .....	43	7170	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Σή» .....	43	7167	άνεχ. N. 'Υόρκην 4 'Απρ. διά Καρπάτοι
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ» .....	44	7248	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Μαρτ. δι' 'Οζάκαν
ΟΥΡΑΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιμόρτον» .....	09	2890	άνεχ. Ράς Τανούρα 31 Μαρτ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα» .....	43	7265	εφθ. Βικτωρίαν 22 Μαρτ.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα» .....	43	7228	έφθ. N. 'Υόρκην 25 Μαρτ.
ΠΑΛΜΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας» .....	43	7081	άργει 'Ελευσίνα άπό 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε» .....	42	2873	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 25 Μαρτ. διά Μπάραν
ΠΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας» .....	56	10486	διπλής Παναμά 18 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)		έτ. «Κασσάγια» .....	58	10659	άνεχ. Σάντος 24 Μαρτ. διά Τόκιο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος» .....	44	7253	διπλής "Αγ. Βικέντιον 3 'Απρ. δι' 'Αλγερίαν
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτερ» .....	45	7133	εφθ. Γιαβάτα 27 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΠΑΝΑΡΓΥ I. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάνωρας» .....	45	10722	έφθ. N. 'Υόρκην 15 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΠΑΝΘΩΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πέμπαλινα» .....	54	15841	άνεχ. Έμπεδον 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. T. Δ. 'Αθανασιάδης .....	30	996	εφθ. Πειραιά 6 'Απρ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Επος» .....	30	2861	ε σ φ Φορταλέζα 21 Μαρτ. (διά Σάντος)
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (N.A.T.)		έτ. «Πιό Χόντο» .....	43	8474	έφθ. Ιού Ουεστμίντερ 3 'Απρ.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορφιάτα» .....	09	715	εις Τζακάρταν άπο 30 'Ιαν.
ΠΑΝΤΡΕ (παν.) .....		έτ. «Εστρέλα» .....	20	2734	άργει Πέραμαν άπο 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου) .....		έτ. «Στυλμάρα» .....	36	1974	άνεχ. Σουραμπάγια άπο 7 Μαρτ. διά Τεγκάλ
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.) .....		έτ. «Παρδαλίνα» .....	43	7257	άργει Χάμπον ρόδης άπο 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΚΟΡΑΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλλι» .....	30	3727	έφθ. Σούγκ Κούγ 6 'Απρ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.) .....		έτ. «Μαρίνα» .....	43	6721	άνεχ. Πούλη Μπουκού 31 Μαρτ. διά Μαδαγασκάρην
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.) .....		έτ. «Πασιοίκ Γιούνιον» .....	44	10297	έφθ. Ιμαυτάρι 23 Μαρτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ .....		έτ. «Ο.Μ.Κ.» .....	25	6605	άνεχ. Γιαβάτα άπο 6 Μαρτ. διά Μαλάγια
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» .....	43	2881	άνεχ. Ρουέν 7 'Απρ. διά Καζαμπλάνκαν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας» .....	43	5221	έφθ. Ειδομάνουθ 5 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7139	άνεχ. Χούλλ 5 'Απρ. διά Λονδίνον
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	60	8860	διπλής Γιβραλτάρ 27 Μαρτ. διά Φάλμουθ
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	8466	διπλής Παναμά άπο 13 Μαρτ. διά Κόμπις
ΠΕΡΑ ΜΗΗΤΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. N. Γ. Λιθάνος .....	58	8465	άνεχ. Αθελαίδα 8 'Απρ. διά Τζιμπούτι
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	13581	άνεχ. Πούντα Καρτόν 29 Μαρτ. διά Σουάνον
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	56	8001	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 Μαρτ. διά Ντακάρ
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	57	7977	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 4 'Απρ. διά Ντακάρ
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	59	8700	διπλής Παναμά 20 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοποντος» .....	45	6712	διπλής Γιβραλτάρ άπο 12 Μαρτ. διά Χαδάννων
ΠΙΟΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Εστε» .....	44	7190	άνεχ. Μόζι 18 Μαρτ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΠΛΑΝΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς» .....	43	7228	άνεχ. Ρουέν 7 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΠΛΟΒΕΡ (λ.) .....		έτ. «Μπάκια Σαλίνας» .....	45	7067	άργει Μπρούζες άπο 28 'Απρ. 1958
ΠΟΘΟΥΑ ΔΙΙ (παν.) .....		έτ. «Σιέτε Μάρρα» .....	43	2016	άνεχ. Καζαμπλάγκαν 5 'Απρ. (διαταγής)

MARITIME (SUDAN) LIMITED  
LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
STEVEDORES

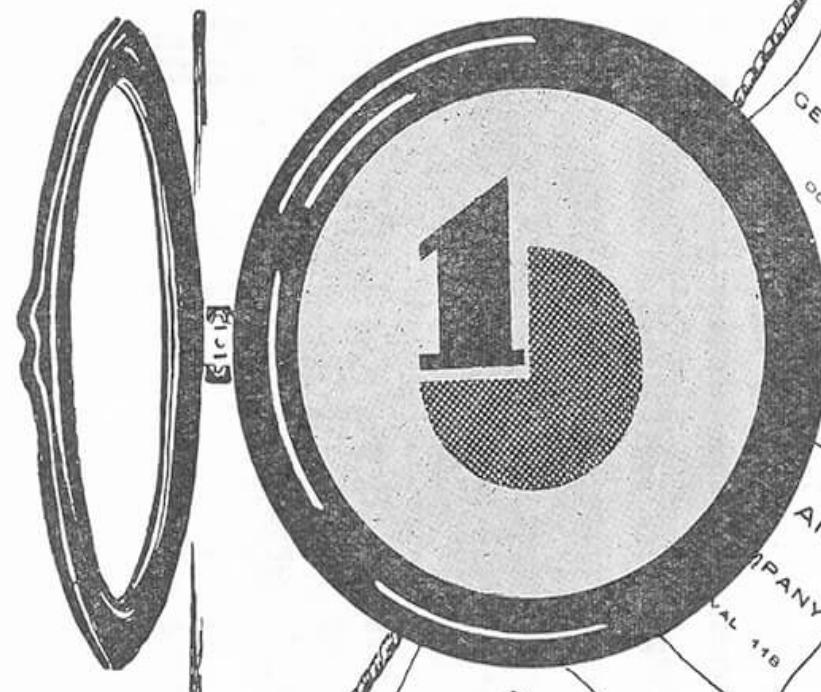
CABLES:  
"MARSHIP,"  
PORT SUDAN  
P. O. Box 306

KHARTOUM  
P. O. Box 578

ΠΟΘΩ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθος»	16	1999	άργει Πειραιά ἀπό 14 Φεβρ.
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπέρε»	57	8549	άνεκ. Μασσαλίαν 5 'Απρ. διά Γένοβαν
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουάιν»	38	2561	άνεκ. Κόκτα 5 'Απρ. διά Ράσούμα
ΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μηλάγκα»	43	7273	άνεκ. Κιουρασάο 16 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7237	άνεκ. Λός 'Αντζελες 6 'Απρ. διά N. Υόρκην
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΟΣΩΦ (νωτ. αφρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδουθερν»	44	7229	έφθ. Χονσούλου 4 'Απρ. (διά Κίναν)
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	έφθ. Πουέρτο Μιράντα 2 'Απρ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήνοποντος»	43	7128	άνεκ. Σάφφι 28 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άνεκ. Τζιμπούτι 3 'Απρ. δι' 'Ολλανδίαν
PANNER (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άνεκ. N. Υόρκην 3 'Απρ. διά Μπαντάρ Σαπούρη
ΡΑΖΟΙΟΥΤ (Διδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρεκίνα»	59	14000	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 24 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
PINTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1293	έφθ. 'Αλεξάνδρειον 28 Μαρτ.
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	διπλήθε Κων/πολιν 30 Μαρτ. διά Νεδορωσίσκην
PIO ΑΛΤΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	43	6993	έφθ. Σάντος 29 Μαρτ.
PION (παν.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 'Απρ. διά Καράτοι
ΡΙΤΣΕΦΙΕΛΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ»	45	7217	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 30 Μαρτ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	43	7244	άνεκ. Λός 'Αντζελες ἀπό 1 Μαρτ. διά Φορμόζαν
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	41	7111	άνεκ. Πούλο Μπούκομ πόλ 3 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάσσα»	16	1653	άνεκ. Θρεντερίτσια 6 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άνεκ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς διπλήθε Κων/πολιν ἀπό 25 Φεβρ. διά Νεδορωσίσκην
SAINT ANTONY (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ - Άντωνυ»	40	5468	άνεκ. Τακοράντι ἀπό 3 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νοβίοσα»	36	5129	διπλήθε Σουέζ 31 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεκ. Βενετίαν 20 Μαρτ. διά Βασιλικό
ΣΑΛΑΜΜΑΝΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλ»	45	2895	άργει Αμπελάκι ἀπό 1 Νοεμ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	άργει Σπέτζιαν ἀπό 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	44	10509	άργει Κυνούσουραν ἀπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιασίζα»	23	5372	άργει Σπέτζιαν ἀπό 8 Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Ατλαντικά»	44	10546	έφθ. Ροζάριο 18 Μαρτ.
ΣΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ολιστιμ»	43	7260	έφθ. Ειδονιάνου 18 Μαρτ.
ΣΑΝΖΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμερταν»	44	7238	έφθ. Γένοβαν 31 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7210	άνεκ. Κόμπε 3 'Απρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7207	έφθ. Λός 'Αντζελες 29 Μαρτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	έφθ. Λός 'Αντζελες 6 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνα»	43	7179	άνεκ. Λός 'Αντζελες 28 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΝΤΑ ΦΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Φέ»	43	7284	έφθ. Ροζάριο 18 Μαρτ.
ΣΑΝΝΙΩΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τκόλφο Σ.»	45	10655	έφθ. Ριο Ιανέριο 28 Μαρτ.
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Χιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	άνεκ. Νέμουρας 1 'Απρ. δι' Αμπερντήν
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Φάιτερ»	44	10743	άνεκ. Εμδεν 29 Μαρτ. διά Περού
ΣΑΠΙΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεκ. Λός 'Αντζελες ἀπό 8 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Λιθν.)		έλληνικά συμφέροντα	31	4704	έφθ. Μασσαλίαν 1 'Απρ.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφαια Μαρίνα»	45	10705	άργει Πέραμα ἀπό 16 'Απρ. 1960
ΣΕΙΓΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού	40	7304	έφθ. Τεργεστην 31 Μαρτ.
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)		έτ. «Γκάντοντουρ»	22	3084	έφθ. Λάς Πάλμας 5 'Απρ.
ΣΗ ΑΓΓΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαρ»	42	6117	έφθ. Μόζι 17 Μαρτ.
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (Δ.δ.)		έτ. «Αλέξ. Σ. Ωνάσον»	48	11379	διπλήθε Παναμά 3 'Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΣΙΔΕΡΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άνεκ. Γλασκώθην 8 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	εἰς Σύρους ἀπό 3 Δεκ. (έπισκευαι)
ΣΟΛ (Δ.)	(N.A.T.)	Α. Ρωμάνο	49	10259	έφθ. Γλασκώθην 20 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεκ. Σαιν Τζών 6 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΣΟΥΓΓΙΤΓΟΥΩΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουγγιούωτερ»	41	10443	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 9 'Ιουλ. 1960
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρύπιαν Σή»	21	1946	άνεκ. Βαλτιμόρην 23 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΣΟΦΙΑ II (Λιθάνου)		Σ. Ντριάδας	21	1498	έφθ. Ραβένναν 1 'Απρ.
ΣΟΦΙΑ K.	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλιορ»	57	10398	άνεκ. Λός 'Αντζελες 25 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεκ. Σεμάνιος 7 'Απρ. διά Τρινιτάντ
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άνεκ. Πόρτο Χέλι ἀπό 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	άργει Κυνόσουραν ἀπό 31 Αύγ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΥΤ (Δ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εἰς Τεργεστην ἀπό 24 Μαΐου 1960
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εἰς Τεργεστην ἀπό 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	έφθ. Παλέρμο 3 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 30 Μαρτ. δι' Ιμιγκαμ
ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα ἀπό 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλαρ»	55	8799	διπλήθε Παναμά 29 Μαρτ. διά Ναγκόγια
ΤΑΝΑΓΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Πειραιά 11 'Απρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπονέζα»	44	5244	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 28 Μαρτ. δι' Αδελαΐδα
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σπυρίδων»	42	5023	άνεκ. Τάουνοβιλλ 9 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπονέζα»	30	5316	άνεκ. Λισσαβόνη 4 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΤΕΡΤΡΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκο»	44	7045	άνεκ. Αντεν 31 Μαρτ. δι' Ινδονησίαν
ΤΖΕΓΙΜΕ ΜΟΝΡΟΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκέρριερς»	43	7231	άνεκ. Κόμπε 23 Μαρτ. διά Θκλαντ
ΤΖΕΝΕΡΑ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανική»	43	7040	άνεκ. Σαντάντερ 21 Μαρτ.
ΤΖΕΝΕΡΑ ΡΙΒΕΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7026	άνεκ. Τρινκούμαλ 4 'Απρ. διά Ραγκούν
ΤΖΕΝΕΡΑ ΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νέρθ Γιουρόπο»	44	7176	άνεκ. Μπασσεν 5 'Απρ. διά Ραγκούν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΙ'Μ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλορίδιννα»	44	7055	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Απρ. δι' Ατλαντικόν
ΤΖΩΝ Γ. Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμδιδα»	43	7251	έφθ. Πούλο Μπούκομ 8 'Απρ.
ΤΖΩΝ Γ. Π. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Απρ. διά Μπανίας
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Ντέμη»	30	2047	έφθ. Αλεξάνδρειαν 28 Μαρτ.
TINA ΩΝΑΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτυς»	53	27853	διπλήθε Σουέζ 1 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
TINI (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	15223	διπλήθε Ιτανάντερ 23 Μαρτ. διά Γκάλθεστων
ΤΙΡΥΝΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	έφθ. Μπουνέος Αύρες 5 'Απρ.
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολιότιμη»	37	4542	έφθ. Αλεξάνδρειαν 26 Μαρτ.
ΤΟΥΛΑ Ν. (Παν.)	(N.A.T.)	Τούλα Ναδιγκαζίουντ Λτδ.	43	7160	έφθ. Χαδάννα 30 Μαρτ.
ΤΟΥΡΠΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	έφθ. Καζαμπλάγκαν 28 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλολουξ»	43	10459	άνεκ. Φούπποτ (Μπαχάμας) 26 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΛΦ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούδιλ»	57	24027	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 28 Μαρτ. διά Σαγκάνην
ΤΡΑΝΕΓΟΥΩΡΕΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	45	7136	άνεκ. Χάμπον ρόδς 24 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ (Δ.)		ΗΛ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	έφθ. Βοστόνην 6 'Απρ.
ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	7251	άργει Μάλταν ἀπό 17 'Ιαν.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 31 Μαρτ. διά Σουέζ
ΤΡΙΤΟ (Λιθάνου)		έτ. «Μίνοσάνα»	27	2457	άνεκ. Ν. Υόρκην 5 'Απρ. διά Μαρακάϊμπο
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7045	άργει Φάλμουθ
ΤΡΙΤΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρες Νόστρουμ»	44	7165	διπλήθε Βιγραλτάρ 8 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΤΣΕΣΤΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10603	άνεκ. Λός 'Αντζελες ἀπό 5 Μαρτ. διά Μουρόραν
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΑ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζενίθ»	44	7207	άργει Σειρπούγκες ἀπό 15 Μαρτ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεκ. Αμέρεραν 28 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΥΠΕΡΙΩΝ (Δ.)		έτ. «Γκόθαρ»	43	7242	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΦΑΝΤΟΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνοπορτ»	38	9403	διπλήθε Σινκαπούρων ρόδς 5 'Απρ.
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7124	διπλήθε Κων/πολιν 31 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΦΟΙΣΙΒΟΣ II (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκοσέσσο»	44	7208	έφθ. Δουκέργκυν 24 Μαρτ. (διά Χάμπον ρόδς)
ΦΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2642	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 7 'Απρ.
ΦΟΥΛΜΑΡ (Δ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 'Απρ.
ΧΑΠΠΙ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουάιν»	36	1965	άργει Ζεσιπούργκες ἀπό 15 Μαρτ. 1958
ΧΑΡΙΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άνεκ. Αμέρεραν 28 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (Διδ.)		έτ. «Γκόθαρ»	43	7242	διπλήθε Σινκαπούρων ρόδς 5 'Απρ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνοπορτ»	38	9403	διπλήθε Κων/πολιν 31 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7124	έφθ. Δουκέργκυν 24 Μαρτ. (διά Χάμπον ρόδς)
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεκ. Ν. Υόρκην 5 'Απρ. δι' Αμμουσάιν Μπαϊν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου)					

# ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ

ΤΑ ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΠΟΥ ΠΡΩΤΙΜΟΥΝ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ



AM  
PANY  
VAL 11B

PORT SAID  
MERZANIS BROS.  
AL COMMHOVRIA STREET

GENOVA  
U. CORSIGLIA & C.  
VIA DI SOTTORIPA 1/A-23  
(GRATTACIELO)

ROTTERD  
OVERST

VENEZIA  
LIGABUE S.P.A.  
PIAZZALE ROMA 459

HAMBURG  
GEBR HEINEMANN  
DOVENFLEET 12

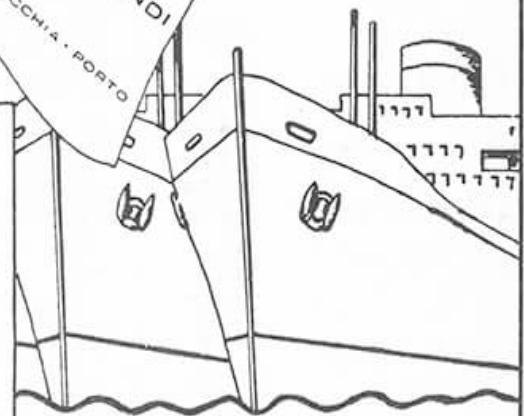
TRIES  
EMKOS  
VIA FABIO FIL

BRINDISI  
ANTONIO MARTINA  
VIA CONGREGAZIONE 10

ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ  
(ΚΡΗΤΗ)  
ΠΥΛΟΣ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ  
Κ.Β. ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗΣ

NAPOLI  
FRANCESCO RAIMONDI  
IMMACOLATELLA  
VECCHIA PORTO

ΔΙΑΦΗΜΙΖΟΥΝ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΠΝΑ  
ΕΙΣ ΟΛΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ.. ΠΩΛΟΥΝΤΑΙ  
ΕΙΣ ΟΛΑ ΤΑ ΚΥΡΙΩΤΕΡΑ ΛΙΜΑΝΙΑ..



# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 22.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE

15th APRIL 1961

### OUR PRESENT STRENGTH

852 VESSELS - 5,857,189 GROSS TONS

The first quarter of the current year shows many interesting features over our last review on the strength of our Merchant Navy. Purchases of second-hand tonnage from abroad have been numerous, while additions through launchings have been on a reduced scale. Reduced have also been the sales for breaking-up or trading, and transfers to the Greek flag. Anyway, 35 vessels totalling 282,568 tons gross have been added to the strength of our Navy and the figure reached is now 852 vessels (of over 300 tons gross) aggregating 5,857,189 tons gross. If vessels under 300 tons gross were added, the total figure would then be 1,064 vessels totalling 5,864,645 tons, and Greece would be the sixth largest shipping country in the world.

The strength of the tonnage under flags of convenience has increased during the period under review by 32 vessels of 238,992 tons gross.

An impressive total of 1552 vessels of 12,439,756 tons gross would be reached if Greek-owned vessels under flags of convenience were to be added to vessels now flying the Greek flag.

The following table gives an idea of the main changes during the quarter under review:

	Vessels	Gross tons
New launchings .....	10	124,803
Transferred to the Greek Registry .....	22	181,266
New purchases .....	39	207,991
Sold abroad .....	8	35,147
Sold for breaking-up .....	8	39,217
<b>Total .....</b>	<b>87</b>	<b>588,424</b>

The above changes cover 73 dry-cargo vessels (468,801 tons gross) and 14 tankers (119,623 t.g.). It is worth noting than all new launchings (4 dry-cargo vessels, 4 bulk carriers and 2 tankers) have gone to the Greek flag, while in the very recent past the Liberian Registry used to take the lion's part. The process of transferring vessels to the Greek flag has been rather slow. New purchases have been on a large scale (39 ships, 207,991 t.g.), but only 15 out of these have been placed under the Greek flag. The Lebanese flag seems to be rather popular.

Flags of convenience paid a rather heavy toll as shown in the following table:

FLAG	No.	Gross tons
Greek .....	+ 35	+ 282,568
Liberian .....	- 8	- 58,080
Panamanian .....	+ 1	- 1,374
Costa Rican .....	- 5	- 23,795
Honduran .....	- 1	- 7,251
Lebanese .....	+ 10	+ 46,924
<b>Difference .....</b>	<b>+ 32</b>	<b>+ 238,992</b>

The above table gives plenty of scope for thought, and it is rewarding to note that the Greek flag goes increasing, while the total decline of flags of convenience looks very near. To start with, the Greek Registry is larger than the Liberian; Panamanian and Honduran figures are constantly decreasing, and will soon be non-existent. The number of vessels under Costa Rican flag is negligible. 10 only and most of them good only for the shipbreaking yard. Even the Lebanese flag does not seem to offer a good shelter for the flag of convenience amateurs. Delays have been experienced when shipowners applied for the cancellation of registry by reason of sale or their and I.L.F. have declared the flag one of convenience.

### THE GREEK FLAG

During the period under review, 43 vessels totalling 321,903 t.g. have been registered under the Greek flag, as follows:

	Vessels	Gross tons
Postwar built dry-cargo vessels .....	14	135,393
Warbuilt cargo vessels .....	13	94,892
Prewar built dry-cargo vessels .....	3	3,220
Postwar built tankers .....	4	57,932
Warbuilt tankers .....	2	9,216
Prewar built tankers .....	1	707
Passenger vessels .....	2	18,474
Various .....	4	2,069
<b>Total .....</b>	<b>43</b>	<b>321,903</b>

During the same period, 8 vessels of 39,335 g.t. have been deleted from the Greek Registry. These are as follows:

	Vessels	Gross tons
Postwar built dry-cargo vessels .....	2	8,189
Warbuilt dry-cargo vessels .....	3	21,328
Prewar built dry-cargo vessels .....	2	8,572
Warbuilt tankers .....	1	1,246
<b>Total .....</b>	<b>8</b>	<b>39,335</b>

There are indications that many vessels under the Liberian flag are to be transferred to the Greek Registry, and so Greece will hold the fifth place in the World tonnage.

It is worth noting that the Greek flag flies today on 252 ships of postwar construction (180 dry-cargo vessels and 72 tankers totalling 3,020,622 g.t.), and they represent 51.6% of the total tonnage.

### THE LIBERIAN FLAG

There is a gradual and steady abandonment of the Liberian Registry. In 1959, a total of 858,259 gross tons were transferred away from this flag, and the figure for 1960 amounted to 1,414,533 tons, which make about 283,848 g.t. per quarter. It must be pointed out that only 58,080 g. tons were transferred during the quarter under review. This is due to delays in the transfer to the Greek flag, and the addition of some newly bought tonnage. But it must be borne in mind that not a single ship under construction or ordered has been earmarked for that Registry.

As they now stand, Greek-owned vessels under the Liberian flag are as follows:

	Vessels	Gross tons
Postwar built dry-cargo vessels .....	74	649,400
Warbuilt dry-cargo vessels .....	105	747,882
Prewar built dry-cargo vessels .....	34	108,648
Postwar built tankers .....	148	2,743,634
Warbuilt tankers .....	41	405,932
Prewar built tankers .....	3	36,486
Ocean Liners .....	1	22,970
<b>Total .....</b>	<b>406</b>	<b>4,714,952</b>

### PANAMA, HONDURAS AND COSTA RICA

With the exception of the Panamanian Registry which, oddly enough, shows an increase of one vessel during the quarter under review, all these flags have confirmed our expectation that they were soon to be forgotten.

As compared with our previous figures, the following table gives a breakdown of Greek-owned vessels presently under the Panamanian flag:

	Vessels	Gross tons
Postwar built dry-cargo vessels .....	7	51,629
Warbuilt dry-cargo vessels .....	111	690,827
Postwar built tankers .....	12	217,619
Warbuilt tankers .....	16	212,153
Prewar built tankers .....	4	33,722
Ocean Liners .....	2	35,860
Various .....	26	14,458
<b>Total .....</b>	<b>178</b>	<b>1,246,268</b>

Honduras had only one vessel struck off its Registry, and the following table shows the present position:

	Vessels	Gross tons
Prewar built dry-cargo vessels	6	47,779
Postwar built tankers	5	87,293
Warbuilt tankers	1	12,224
Prewar built tankers	3	26,433
<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>173,729</b>

Most of the above are controlled by Mr. Onassis, and should he decide to have a change of flags, Honduras will not have any particular interest for the purposes of the present statistics.

As stated above, Costa Rica is more and more going down to nil. Four various-type vessels have been taken away from the Costa Rican Registry, and we are only left with 10 vessels totalling 24,626 t.g., all of them obsolete, laid-up and doomed.

### THE LEBANESE FLAG GAINS GROUND

It is unfortunate to register a certain liking to this flag, although flag-of-convenience hunters have had their first shock about the amount of confidence they can put in that flag. Without wishing to sound as panic-mongers, there will be a day then we shall witness a general retreat from that flag. Thirteen vessels were added to that Registry, as against three which were taken away.

The relevant table showing the strength under this flag is:

	Vessels	Gross tons
Warbuilt dry-cargo vessels	50	300,105
Prewar built dry-cargo vessels	41	122,892
<b>Total</b>	<b>91</b>	<b>422,992</b>

### UNDER THE SIX FLAGS

Taken together, the above statistics show that, while in 1960 a total decrease of 32 vessels (255,395 t.g.) in the aggregate strength under the six flags, the first quarter of 1961 has brought an increase of 32 vessels of 238,992 tons gross, and stands now at:

**1552 vessels of 12,439,756 gross tons**

The following table recapitulates the number of vessels under each particular flag:

	Vessels	Gross tons
Greek	852	5,857,189
Liberian	406	4,714,952
Panamanian	178	1,246,268
Lebanese	91	422,992
Honduran	15	173,729
Costa Rican	10	24,626
<b>Total</b>	<b>1552</b>	<b>12,439,756</b>

And in terms of construction and types the following table gives the breakdown:

	Vessels	Gross tons
Postwar built dry-cargo vessels	261	2,373,093
Warbuilt dry-cargo vessels	619	3,991,957
Prewar built dry-cargo vessels	129	444,786
Postwar built tankers	237	4,397,104
Warbuilt tankers	75	736,662
Prewar built tankers	22	151,652
Ocean liners	8	149,259
Passenger vessels	51	128,334
Various	150	66,909
<b>Total</b>	<b>1552</b>	<b>12,439,756</b>

As stated, 54.5% of the above tonnage, namely 6,770,197 gross tons are postwar built. There are however 748 prewar and warbuilt vessels which will sooner or later be replaced thus resulting into an eventual decrease in the amount of Greek-owned tonnage in favour of an increase in quality.

### LAID-UP TONNAGE

Slowly but steadily, favourable freight market conditions continued prevailing during the first quarter of 1961 as was the case during 1960, especially for dry-cargo vessels 13 of which left their lay-up berths and resumed trading. These conditions favoured rather the dry-cargo vessels and not the tankers. Unfortunately, market conditions for tankers were disappointing and when, for a while some tankers were re-commissioned, they soon returned to their lay-up berths.

The improvement in freights for dry-cargo vessels was mainly due to the demand of tonnage to carry grain to Red Chine from Australia and Canada. A good number of vessels — mainly Liberties — found interesting employment but offer of tonnage kept freight rates to

conventional standards.

At the end of the quarter under review, 105 Greek or Greek-owned vessels of 704,466 gross tons were laid-up either in Greece or abroad. Out of this total, 31 were under the Greek flag and 74 under flags of convenience. Fifty-six were laid-up in Greece and the remaining 49 abroad.

The following table gives details of laid-up tonnage according to constructions and type:

	Vessels	Gross tons
Warbuilt dry-cargo vessels	51	359,319
Prewar built dry-cargo vessels	18	73,122
Short-trade dry-cargo vessels	12	18,908
Postwar built tankers	4	61,268
War-built tankers	14	148,776
Prewar built tankers	6	43,073
<b>Total</b>	<b>105</b>	<b>704,466</b>

### TOWARDS EMANCIPATION...

There is fresh information on the subject of the Club covers and on the heavy contributions that are levied on Greek shipping. We feel it our duty to call Greek shipowners' attention on these new facts.

It has been proved that risks covered on Greek vessels do not result in losses as is constantly pretended by Club Managers. Statistical data issued by large shipowning concerns show that on the contrary covers for account of Greeks lead to an asset and not to a liability. Claims put forward by these concerns represent only 60 per cent of the calls and contributions paid to the Clubs. We are not in a position to have accurate figures in respect of fees and legal expenses in America, but it is felt that these should not be such as to change the balance between contributions and claims. Despite the foregoing, back calls are constantly claimed, independently of the results of any specific shipowners. Of course, the nature of the cover itself is mutual.

Club Managers as a rule avoid the issue of any statistics showing claims and results per flag both in the protection and the indemnity section. They tend to show that losses are sustained through the cover of Greek ships — especially in respect of crew illnesses — while no mention is made of the heavy cargo claims set forth by liner companies.

Cargo claims are generally made in respect of liners and not tramp vessels, and while Greeks have no liners, most vessels which are mutually covered by the Clubs belong to British Liner Companies.

Greek tonnage which consists for its largest part of tramp vessels and tankers cannot be accounted for cargo claims, as the nature of cargoes carried is such that no claims can be made on the Clubs nor the value of the cargo is to be compared with parcels carried by Liners. Despite this, Greek shipowners are faced with calls, and on top of that they are to be blamed for the Club results.

It is thus proved that despite the current talk Greek shipping contributes largely to the Clubs when mutually covered with British tonnage. It is sufficient to state that Greeks are contributing about half of the marine risks premiums for every Greek vessel.

In a previous issue of our publication, it was shown that the percentage of calls in respect of crew claims cannot be compared with claims that face the various Clubs in connection with cargoes of liner companies.

The only solution arrived at by some large shipowning interests would be the separation of the Greek risks from other flags. It is meant that as for the war risks mutual insurance, a like organization should be formed for the protection and indemnity covers of Greek vessels.

Advantages would be many. We are not aiming at the withdrawal of Greek tonnage from the ties of the present Clubs. All we want is the separation of risks which result from Greek sources, and their independence from risks arising from other flags.

While in respect of Marine Insurance each shipowner is considered according to one's merits, Clubs have adopted such a policy as to calculate losses and consequently contributions according to nationalities.

We do not think that this is the right way of dealing with the subject.

The views expressed above are those of Greek shipowners. It is our wish that a Hellenic Club will be formed which will deal with all Greek shipping. Our tonnage is large enough to stand alone.

### THE LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

From the Greek point of view, this year's edition of Lloyd's Register report is extremely interesting. A beautiful volume of some 100 pages gives a lively review of the various aspects of shipping and the part played by that Organization.

The 1960 review is still more interesting considering that last year Lloyd's Register celebrated its 200th anniversary.

In a brief foreword, Sir Kenneth R. Pelly, the Chairman, mentions, in the following terms, the creation of the Greek Committee:

I have lately had the pleasure of a visit to Athens and Piraeus to inaugurate our eleventh National Committee—on this occasion the Greek Committee.

Greek shipowners have lately been transferring a great number of ships to their national Register which has had the effect of bringing Greece once again into the position of a leading maritime nation. It was only a few weeks ago that celebrations were held in Athens on the occasion of the 1,000th ship being registered. The Hellenic Shipyards are also becoming of greater importance in connection with new building and repairs. The whole position in Greece warrants Lloyd's Register of Shipping being fully represented in that country. It was quite clear that Greek shipowners wanted and would welcome the formation of a National Committee by Lloyd's Register of Shipping. The Chairman of the Committee is Professor Stratis G. Andreadis, President of the Union of Greek Shipowners, and his Deputy Chairman is Mr. P. Yannoulas, Vice-President of the Union of Greek Shipowners. On the Committee appear the names of many well-known shipowners. Professor Andreadis is a most distinguished man, holding many important positions outside his shipping interests.

It is difficult to give even a brief resume of the contents and statistical data contained in the present book. The long experience of this Society in all matters connected with shipping and shipbuilding has resulted in its rules being considered axioms.

We are pleased to register that mention is made for the first time of the work done by the «Hellenic Shipyards», and there is also a beautiful picture of the installations at Skaramanga showing more than seven super-tankers either in drydock or under repairs.

### AND THE BATTLE GOES ON...

This is the latest news of the battle of the American Unions against the flags of convenience.

Mr. Corran is reported to have declared that the American Seamen's Unions will seek the inclusion of all vessels regardless of flag owned or controlled by American Companies in the same rules and conditions of employment as for American vessels. The Unions will be responsible for the crew composition, even if these vessels are not under the American flag.

The reaction of the big oil, steel and aluminium Companies will be one of resistance to the above aspirations. It is to be expected that Mr. Corran will consider this as a blunt refusal, and will resort to strikes. Of course, some American Companies not owning flag-of-convenience tonnage will not be affected, but others, like the «United Fruit» of Mr. Ludwig will see their vessels idle through strikes. Anyway, it is most unlikely that foreign vessels controlled by American Companies will ever accept to be subjected to the high American payroll and numerous composition.

In the meantime, as a proof of the whole battle turning in favour of the Unions, the National Bureau of Labour Relations which had issued the well-known decision on the jurisdiction of American Unions on foreign vessels controlled by American Companies has rejected the objections set forth by the shipowners and confirmed its previous findings. It may be mentioned that Mr. Jenkins whose views are too well known was a member of the investigating committee.

There has also been a somewhat dramatic development: The Government of Panama through its Minister of Foreign Affairs who visited Washington on that purpose has protested against the latest decision of the National Bureau of Labour Relations. He declared to his American opposite number that «the decision was unexpected and goes against international law which for centuries foresees that vessels are manned in accordance with the law of their respective flag. If this decision were to be put into effect, the American Authorities will have the right to legislate regardless of the independence of a sovereign state». The Panamanian Foreign Minister added that «this decision will have very serious consequences, and other Countries including Panama may be led to reprisals especially when considering the number of American vessels transiting the Panama Canal».

«Through this policy of blackmail, Panamanian tonnage has been reduced from 6,670,000 tons d.w. in 1958 to 5.5 m. in 1960. Panama is losing a lot as a result of this reduction».

A spokesman for the Liberian Government has declared that in the past two years, 355 vessels of 3.7 m. tons were withdrawn from the Liberian Registry. Fifty-eight per cent of the Liberian tonnage belong to Greeks who are continuously taking their ships to the Greek flag.

According to American press reports, the Panamanian protest is not expected to result into any action by the American Government.

\* \* \*

The International Seamen's Federation, a creation of the American Unions, is constantly on the move. They put forward an application to the National Bureau of Labour Relations for permission to interfere in the crew composition of three Panamanian vessels belonging to Reynolds Mining Co. which carry bauxite from Texas to South America. The hearing is due to take place on the 20th April.

In the meantime, the «Gloria Dunaif» which has a Greek crew is being boycotted at San Pedro where she called to load a cargo of scrap iron.

### REACTION DOES NOT PAY...

Group travel by air for emigrants from Greece to Australia will be prohibited as from the coming financial year. The relevant recommend-

ation was put forward a few days ago at a joint meeting of officials belonging to the Ministry of Interior and the Ministry of Mercantile Marine. It does not look as if ICEM opposes the plan or has a different opinion. It should be borne in mind that Italy which is one of the main emigrating countries has legislation to the same effect.

This measure is essential for the protection of our national line to Australia, and it comes in the right moment just when the boycott by British and Italian Companies has reached unprecedented heights. The Conference has issued new circulars warning travel and cargo booking agents to ignore the Greek liner, and to avoid any cooperation. It is crystal clear that the competition is aiming at the fullest and strictest isolation of the «PATRIS». Their efforts are doomed to failure, and their spiteful acts will only be rewarded by the results obtained by Messrs. Chandris who have after superhuman efforts established themselves firmly in the trade and started an independent flow of Australian tourists to Europe.

### A VERY SERIOUS PROBLEM

**SIDNEY** 28. (Reuters — Athens News Agency): It is reported that about 500 Greek seamen have deserted their ships calling at Australian ports during the last 15 months. Only one third of them have been repatriated, the remainder have been given various jobs or are being looked after by relatives until they learn English.

This despatch speaks for itself, and measures should be taken to face the grave situation arising out of desertions. This problem should also be examined in the light of the theory of vessels being considered «undermanned». What is the opinion of the Ministry of Mercantile Marine and the Association of Greek Shipowners?

### BUNKERING FACILITIES

The competition in the cost of bunker fuel is proving beneficial to world shipping. The offer of Russian bunkers on the international market has compelled the various Companies to revise their prices.

This change proves even more profitable to Greek shipping. Two bunkering stations have been set up in our Country — one at Aghios Nicolaos in Crete, the other at Pylos (Navarin Bay). Russian and Rumanian oils are offered at competitive prices. Vessels crossing the Mediterranean now disregard Augusta, and call at Greek ports. This is of special interest to Greek ships, too. The deviation is insignificant, and the difference in costs worth while.

No effort should be spared to facilitate the operation of these bunkering stations. A simple statistic would show what our Country can earn in way of provisions, dues, changes of crew, let alone from the supply of bunkers.

The position of our Country on the main seaway from and to the oil wells of the Middle East is thus proved; and it is rewarding to record that private initiative accounts for the idea of the establishment of the Hellenic Shipyards and the Bunkering Stations on our soil.

There are reports that foreign oil companies will also create bunkering stations at Pylos. A study of the whole matter is essential, and our Ministry of Mercantile Marine should not stand idle.

### KEEPING THE GREEK FLAG FLYING HIGH...

Let it be known that it is generally admitted that the Sea of Japan might be renamed Sea of Greece. Whenever I had an opportunity to go to the docks at Tokyo and Yokohama, I found out that the Greek flag was flying on most vessels, and I was told that the same happens at Kobe and most other Japanese ports. I could not help having a feeling of national pride at this sight.

It was in these terms that a Greek diplomat expressed his opinion in a recent report to his superiors. And he is justified. Our shipping is our national pride, and we do cherish it.

### NEW DEEP SEA FISHING VESSELS

There have been further developments in Atlantic fishing. After some months which showed no special interest, many new units have been added to our fishing fleet. The eleventh and most modern new trawler has come into service: She is the «COUTOURIARIS» of Mr. Stathakis which arrived at Piraeus with a catch of 270 tons.

It has been reported that a Company controlled by Mr. Doxiadis has acquired two new vessels, the French «Notre Dame des Anges» and the German «Andersen». Both are to be overhauled in Greece and fitted with latest type refrigerating machinery. They are to be renamed «Zephyros III» and «Zephyros IV».

During the month of February, 1595 tons of fish were brought in to Piraeus by various trawlers.

### LACK OF INTEREST?

Does the Greek victualling scale require revision? Why not appoint a committee of expert dieticians to study this problem? Why not discard items that go against our seamen's health, and add others that would be more profitable?

We wonder why our many recommendations on the subject have not

been given due consideration by those interested. And what of the opinions expressed by specialist doctors? We believe it is about time that our professional organizations should show some interest.

### SHIPBREAKING IN GREECE

For the past two years, a worthwhile activity has been reported in the shipbreaking industry in our Country. There is now a systematic and well established industry to that effect, and scrap is offered at competitive prices to local iron and steel works.

Since 1959, two shipbreaking yards have been operating at Perama, Aghios Georgios and Ikonion. They belong to Messrs. Roundou & Paradomenakis and Messrs. Vassiliou.

A third concern is being started and has been granted credits of up to 400,000 dollars. It has the full support of the Ministry of Coordination and its installations which are expected to be of a very modern type will lie on the island of Salamis. The Company will have a capital of 170,000 dollars, and the balance of credit will stand as a loan bearing an 8% interest. Its activities will not be confined to ship-breaking. It will also be concerned with repairs of small tourist craft, assembly of wooden craft, and the production of oxygen and acetylene for its own consumption.

Furthermore Messrs. Rethymnis have decided to set up a shipbreaking yard on the island of Syra, which will constitute a branch of their shipbuilding concern. However, the operation of both yards will depend on the lifting of restrictions in the import of scrap iron. The local iron and steel industry cannot absorb more than the present production. It is therefore imperative that the export duty of 12% should be lifted. This is the only way to promote this industry in our Country.

Reasons in favour of the protection of this industry are innumerable. Our great number of over-age vessels will ensure work for many technicians and skilled labour. The export of scrap iron will earn our Country a lot of foreign exchange. When our own iron and steel industry will be in a position to absorb the local production of scrap, no such imports will be required.

As mentioned above, the two existing shipbreaking yards have been very active indeed. In the space of two years, 25 vessels have been scrapped. These include the «Capetan Giorgis», «Aghia Varvara» and «Ermis».

These yards are however faced with many a handicap. They cannot dispose of various instruments, furniture etc. taken off the vessels, nor can they export scrap.

We feel that our Authorities should give the necessary attention to the importance of the promotion of our shipbreaking industry which forms part of the shipbuilding and repairing industry of any seafaring nation.

### FIVE YEARS OF TRANSATLANTIC SERVICE

Our North American Line has turned out to be a source of wealth for our Country. Data available shows through irrefutable figures how much our National Economy benefits from the efforts developed by this service, as well as how much this Service owes our Country. It offers permanent employment to hundreds of our seamen. It has a direct and positive effect on the tourist development of our Country, let alone the foreign exchange it earns.

Let us however examine the figures covering the five years of service of the «QUEEN FREDERICA».

Registered in Greece in 1954, this vessel was immediately commissioned for the North American Line. Sixty round voyages were performed till December 1960 between Piraeus and other Mediterranean and North American ports. Total mileage: 600,000.

During that period the «QUEEN FREDERICA» carried 118,000 passengers, out of which 68,324 from Piraeus and Italy to North America, and 44,397 from North America to Italy and Greece. A total of 5580 passengers were also carried between Mediterranean ports.

Moreover, 100,000,000 drachmas have been paid for the 500 strong crew, 75,000,000 drachmas for provision in Greece for passenger and crew, Repair bills in Greece totalled 40,000,000 drachmas, and 10,000,000 drachmas have been disbursed in respect of taxes and port dues. Owners spent 45,000,000 drachmas for advertisements in general.

Our publication feels proud that it was always in favour of the establishment of this National Line, and to have done so much to convince the late Eugene Eugenides to accept the idea.

### IN THE CARIBBEAN

It is reported that the American Government has decided, at the instigation of various shipowners, to grant a state subsidy to American Companies to enable them to take part in the tourist movement during the winter in the Caribbean. The relevant decree has already been passed by the competent Government Service, and will go through Congress — all that despite the reaction of other American Companies which run regular services in the area. Foreign Companies serving the

Caribbean are thus faced with a difficult situation, and it is feared that the new measures will have a direct and adverse effect on the «QUEEN FREDERICA», «OLYMPIA» and «HOMERIC».

The Caribbean where during January the weather is at its best has been attracting, during the past years, many American tycoons, and many European holiday-makers. The tourist movement is very heavy, and tourists find there the best in luxury and quality. Passenger liners among the best in the world are chartered for cruises. So far, American Lines were kept out of this sector owing to their heavy running costs. It was clear that if high victualling expenses and other costs were to be added to the running charges of the American ship, a loss was certainly to be expected. That is why it did not pay American Owners to try that market, especially when they would also be faced with the effects of the drift season.

However, now that the Caribbean has become the main centre of tourist activity, the American Companies could no longer stand by watching. Dozens of foreign vessels were engaged in that area, and the Americans thought that it was about time for them to step in. The only way was for them to apply for a state subsidy.

Greek passenger-liners will feel deeply the effects of the American action, and it is certain that the Home Lines and Greek Line which for so many years found profitable employment in that area will be seriously handicapped.

It will not be an easy task for a free-lance vessel to compete with a subsidised one, and the prospects for the Greek Owners are really dim.

All that, however, show how through hard work Greeks without any state aid took the initiative to start a trade as against other flags which would not have dared unless assisted by their Governments.

### GREEK DOCTORS ON FOREIGN OCEAN LINERS

It is felt that foreign passenger vessels serving Greek ports and accepting passengers should have Greek doctors and nursing personnel on board. On our own vessels, Italian medical personnel is employed, and we wonder why Greek doctors should not be engaged to serve on foreign vessels. This is not only a matter of national prestige, but a duty to the Greek emigrants who have the handicap of the language.

Although this question arose many years ago, the Greek Medical Association has recently addressed the following letter to the Ministry of Mercantile Marine:

«We have the honour to revert and kindly request you to take immediate steps to enforce by legislation the engagement of doctors and nurses on foreign vessels which accept more than thirty passengers for overseas voyages. We understand that your Administration, as a result of a previous report from us and the keen interest shown by the Prime Minister, had drafted a law to the above effect. Therefore, we would request you to give your personal attention to that matter owing to the fact that Greece is the only Country which has no legislation on the question of «reciprocity». This will result in many Greek Doctors and nurses finding employment, and in the earning of foreign exchange for our National Economy.»

Yours etc.

PROF. G. KRIMBAS,  
President»

We understand that the draft legislation for the compulsory employment of Greek Doctors and medical personnel on foreign ships has been prepared by the Ministry of Interior which is in charge of all matters pertaining to emigration, at the recommendation of the Ministry of Mercantile Marine. The delay of many months in getting this law through is in our opinion both inexplicable and unjustified.

### HYDRA SCHOOL OF NAVIGATION

We had an opportunity to visit the Hydra School of Navigation. There is still much to be done in way of modernization, and we are glad to report that work has been put to hand for the repair of its present installations, and the addition of new buildings.

It has now been decided to repair the teaching rooms and dormitories, so as to provide more space for students.

We have been most impressed by the discipline of the students, and their high standards of studying, and we feel that such an institution should receive the wholehearted support of all those interested in shipping for the fine work that it is doing for the promotion of new blood in our shipping family.

### NEW ORDERS

It is reported that a well-known Shipowning Firm is to sign within the next few days a contract with a French shipyard for the construction of a 20,000-ton d.w. bulk-carrier. Price: £ 1,100,000.

— From Belgrade, it is learnt that for account of the Livanos Group three bulk-carriers of 22,000-tons d.w. each have been ordered at a Split shipyard. No further details are available.