

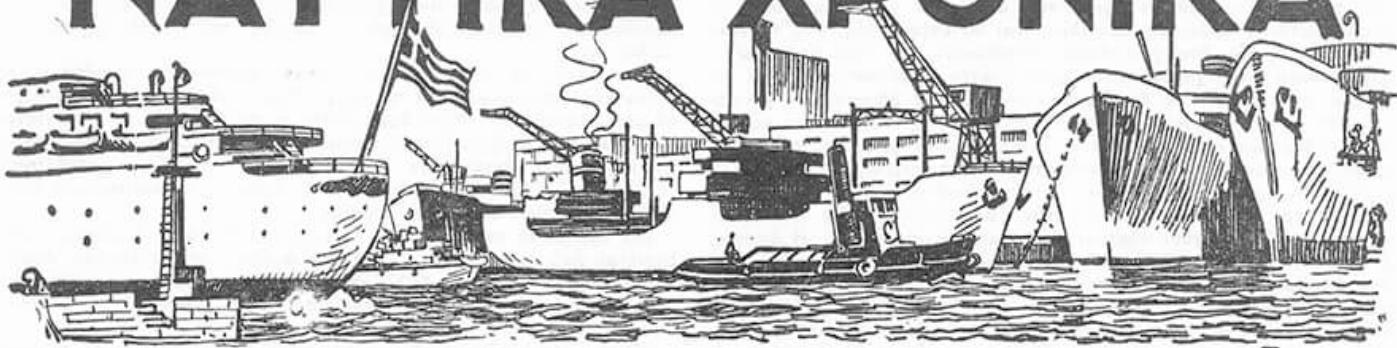
# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1961

Αρ. Φύλλου 623/382

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 623/382

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
15 ΜΑΐΟΥ 1961

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΕΠΕΙΓΟΥΣΑ Η ΑΝΑΓΚΗ

'Επισημαίνομεν τὴν ἀδικαιολόγητον καθυστέρησιν εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν παρὰ τῆς ἀρμόδιας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου ώρισμένων καιρίων ζητημάτων τῆς ναυτικής ἐργασίας. Βάσιμος δικαιολογία: 'Ο υπέρμετρος φόρτος ἀπασχολήσεως τῶν ὀλίγων παρὰ τῇ Διευθύνσει Ἐργασίας καὶ 'Ἐκπαιδεύσεως ἀξιωματικῶν. 'Η ἀπόσπασις ἐνὸς ἀκόμη ἀνωτέρου ἀξιωματικοῦ εἶναι, πράγματι, ἐπιτακτική.

'Απὸ μηνῶν πολλῶν οἱ στῆλαι οὔται ἀπασχολούνται καὶ ὑποδεικνύουν ώρισμένα μέτρα — τὸ πλεῖστον διοικητικῆς μοφῆς — διὰ τὴν μελέτην καὶ ἐπίλυσιν θεμάτων ἀμέσου ἐνδιαφέροντος, ὥπως λ.χ. τῆς ἐλλιπούς καὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως, τῆς συστάσεως ὑγειονομικοῦ συμβουλίου, τῆς ἀναθεωρήσεως τοῦ ἔδεσματολογίου, τῆς τηρήσεως στοιτοτικῆς ἀπακριθωμένης ἐπὶ τῆς νοσηρότητος τῶν ναυτικῶν, τῆς ἐπισταμένης μελέτης τῶν πορισμάτων τῆς ἀπογραφῆς καὶ ὅλων τινῶν δευτερευούσης σημασίας.

'Ἐπιβεβλημένην κρίνεται ὅλων αὐτῶν ἡ προώθησις. 'Ο ἀρμόδιος διευθύντης τοῦ 'Υπουργείου συνεφώνησεν. 'Ἐνέργειαν, ὅμως, τινὰ ὑπηρεσιακὴν δὲν ἔχειν, ἀτυχῶς, νὰ ἀναφέρωμεν. 'Ολα ἐκκρεμοῦν. Περιμένουν μῆπως τὴν ὑπουργικὴν παρέμβασιν; Αὐτὴν καὶ ἡμεῖς ἔξαιτούμεθα.

'Ο κ. 'Ανδριανόπουλος δὲν θὰ εἶναι ἀσφαλῶς ἐνημερωμένος ἐπὶ τῶν ἔκκρεμούντων ζητημάτων τῆς Διευθύνσεως Ἐργασίας. Εἶναι πολλὰ καὶ ὄντι ἀτυχίαντα.

Δὲν ἀποδίδομεν τὴν καθυστέρησιν εἰς ὀλιγωρίαν τῶν ὑπηρεσιῶν. 'Ομολογούμεν, ὅτι δὲν διαθέτουν τὸν ἐπαρκῆ χρόνον, ἵνα ἐπιληφθοῦν τόσων καὶ τόσων θεμάτων, ἐνῷ ἐκ παραλλήλου τὰς ἀπασχολεῖ ἡ γνωστὴ ρουτίνα τῆς καθημερινῆς ὑπηρεσίας. Αὐτὸς οὗτος ὁ Διευθυντής τῆς Ἐργασίας καὶ 'Ἐκπαιδεύσεως δὲν ἐπαρκεῖ, ἐστω καὶ ἀλλὰ ἐργάζεται — ὥπως καὶ ἐργάζεται — ὑπερμέτρως. Τὰ θέματα τῆς 'Ἐκπαιδεύσεως τὸν ἀπασχολούν ἐκ παραλλήλου καὶ δὲν εἶναι ὀλιγώτερον ἐπειγοντα.

Καὶ καταλήγομεν: "Οταν πρὸ μηνῶν ἐπιμόνων αἱ στῆλαι οὔται ὑπεδειχναν τὴν ἰδιαίτεραν Διεύθυνσιν τῆς 'Ἐκπαιδεύσεως, συνήτησαν τὴν ἀκατανόητον ἀντίδρασιν τῶν ὑπηρεσιῶν παραγόντων τοῦ 'Υπουργείου. Τώρα παρ' ὅλων ἀναγνωρίζεται ἡ ἀνάγκη τοῦ χωρισμοῦ εἰς δύο τῆς Διευθύνσεως Ἐργασίας καὶ 'Ἐκπαιδεύσεως. 'Η διαπιστούμενη καθυστέρησις, ἡ τόσον ἐπιζημία, εἰς τὴν ἐπίλυσιν ζωτικῶν διὰ τὸ πλοῖον καὶ τοὺς ναυτικούς μας ζητημάτων δέν νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸν συσσωρεύμενον φόρτον ἐργασίας. Καὶ διότι οἱ 'Ανδριανόπουλος δὲν θὰ ελέγησῃ νὰ δώσῃ ὥριστικὴν λύσιν εἰς τὸ ζῆτημα τοῦ καταμερισμοῦ τῶν ἀρμοδιοτήτων τῆς Διευθύνσεως Ἐργασίας καὶ 'Ἐκπαιδεύσεως, θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ νὰ τοῦ ὑποδείξωμεν τὴν ἐπείγουσαν ἀνάγκην τῆς ἀποφασιστικῆς ἀντιμετωπίσεως ὅλων τῶν ἔκκρεμούντων ζητημάτων τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. 'Ἄς ἐνισχυθῇ ἔστω καὶ προσωρινῶς, ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία μὲ τὸ κατάλληλον προσωπικόν, ἀπόσπωμεν ἀπὸ τὸν μῆματα μὲ ὀλιγωτέρων τὴν ἀπασχόλησιν. 'Η ἐκκρεμότης πρέπει ὀπωσδήποτε νὰ στωματήσῃ.

### ΠΡΟΣ ΟΣΟΥΣ ΑΝΗΣΥΧΟΥΝ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΑΙ

'Εφιστώμεν τὴν προσοχὴν τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων, ὥπως καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐπὶ ἐνὸς ζητημάτος τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, σοβαρωτάτου καθ' ἡμάς. Δὲν ἀναπτύσσεται τούτῳ διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τὰς στῆλας μας. 'Ο γράφων εἰς εἰδικὴν σύσκεψιν τῆς 'Ἐνώσεως τῶν 'Ἐφοπλιστῶν τὸ ἀνέφερε μεταξὺ ἄλλων σχετικῶν θεμάτων. 'Ἐνέργεια καμία. 'Ανύπαρκτον, ἀτυχῶς, τὸ ἐνδιαφέρον.

Καὶ ἐπανερχόμεθα: Εἰς ἑκατοντάδας πολλὰς ἀνέρχονται οἱ μαθηταὶ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν Μηχανικῶν Ε.Ν. Οἱ πτωχοὶ αὐτοὶ νέοι φοιτοῦν εἰς τὰς σχολάς ἐπὶ τετραετίαν διὰ νὰ ἀποκτήσουν τὰ στοιχεῖα τῆς θεωρητικῆς καταρτίσεως. Προϋποτίθεται, ἐκ παραλλήλου, ὅτι ἐργάζομενοι εἰς μηχανουργεία, θὰ ἐπιτύχουν καὶ τὴν ἀνάλογον πρακτικήν. 'Ο Νόμος προσδέπει καὶ τὴν προϋπόθεσιν αὐτῆν, ἵνα ὁ ἀπόφοιτος τῆς νυκτερινῆς σχολῆς χαρακτηρισθῇ ὡς δόκιμος μηχανικός, ὡς τοιούτος ναυτολογική καὶ ἐκτελέση τὴν προσπατιουμένην διὰ τὸ

δίπλωμα θολασσίαν ὑπηρεσίαν.

Καὶ ὅταν πληροφορήται τις, ὅτι εἰς ἑκατοντάδας ἀνέρχονται οἱ μαθηταὶ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν — ἀπὸ αὐτὰς τροφοδοτεῖται τὸ ἐμψυχον ὄλικὸν τῶν μηχανοστασίων, κατὰ μέγιστον ποσοστὸν — δίκαιουται νὰ συμπεράνῃ, ὅτι καὶ τὰ κενά, τὰ ἡδη ὑφιστάμενα, εἰς τὸν μηχανικοῦ κλάδον, σὺν τῷ χρόνῳ μὲ τοὺς νέους δοκίμους, τοὺς αύριονδες διπλωματούχους, θὰ πληρωθοῦν.

Παντελῶς, δώμας, διάφορος διαπιστοῦται ἡ κατάστασις. Αἱ κατ' ἔτος ἑκατοντάδες τῶν ἀποφοίτων τῶν νυκτερινῶν σχολῶν δὲν φάνουν εἰμὴ κατὰ ποσοστὸν μέχρι τῶν πλοίων. Δὲν ἐπιτυγχάνουν ὅλοι τὸν χαρακτηρισμὸν τοῦ δεκίμου. Καὶ τούτο διότι δὲν κατορθώνουν ὅλοι οἱ μαθηταὶ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν νὰ ἔχουν ἀποκτήσει καὶ τὰ τετρα-επὶ ὑπηρεσίαν ἐργοστάσιον. Οἱ ἐργοστασιάρχαι δὲν τοὺς προσλαμβάνουν. Δὲν θέλουν νὰ τοὺς μισθοδοτοῦν καὶ δὲν στέργουν νὰ πληρώνουν διὰ τοὺς μιθητευομένους αὐτοὺς τὴν εἰσφορὰν τοῦ I.K.A. 'Ολίγοι οἱ ἐπιτυγχάνοντες τὴν ἀπασχόλησιν εἰς μηχανουργεία καὶ ἀκόμη ὅλιγοι τερεροὶ οἱ λαμβάνοντες μικρόν τι, ἐλάχιστον, ημερομίσθιον.

Ναί. 'Αποκαλύπτεται ὅτι οἱ πτωχοὶ αὐτοὶ νέοι, ὑποχρεωμένοι νὰ ἀποκτήσουν τὴν νόμων προϋπορεσίαν, προσφέρονται νὰ ἐργασθοῦν ἀμισθί. Καὶ ὑπάρχουν οἱ ἀσυνείδητοι ἐργοδόται, ποὺ ἐκμεταλλεύονται τὴν ἀνάγκην...

Διότι, δώμας, ὅλοι οἱ μαθηταὶ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν εἰναι σχεδὸν ἀποροῦν, δὲν ημιποροῦν χωρὶς μικρὸν τὸ ημερομίσθιον νὰ συντηρηθοῦν. Οἱ πλεῖστοι ἀναγκάζονται νὰ τραποῦν πρὸς τὰς βιομηχανίας τῆς ἡπρᾶς ἢ πρὸς ἄλλα ἐπαγγέλματα. 'Έγκαταστείσουν τὴν ίδεαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. 'Η Ναυτιλία εἰς τὸ τέλος ύφισταται τὴν ζημίαν. Δὲν ἐνισχύονται ἐπαρκῶς τὰ μηχανοστάσια μὲ νέα στελέχη. Καὶ ἔχουν τὰ πλοία τόσην ἀνάγκην αὐτῶν!

'Αλλὰ θὰ μᾶς προβληθῇ τὸ ἔρωτημα: Τί πρέπει νὰ γίνει; Τὸ ζῆτημα, πράγματι, χρειάζεται μελέτην. Οἱ ἀριθμοὶ τῶν κατ' ἔτος ἀποφοίτων τῶν νυκτερινῶν σχολῶν τῶν κεκτημένων τὴν ὑπηρεσίαν ἐργοστάσιον καὶ χαρακτηριζομένων ὡς δοκίμων πρέπει κατὰ πρώτον νὰ συγκεντρωθοῦν. Θὰ διαπιστωθῇ ἡ διαρροή. Θὰ συζητηθῇ μὲ τοὺς ἐργοστασιάρχας τὸ ζῆτημα τῆς προσθήψεως τῶν μαθητῶν. Θὰ ἀντιμετωπισθοῦν αἱ ἀντιρρήσεις τῶν καὶ θὰ κανονισθῇ ἡ εἰσφορὰ τοῦ I.K.A. Νόμος προσδέπει διὰ τοὺς μιθητευομένους τὸ ημισυ. Καὶ μετὰ τὴν συγκεντρωσιν τῶν στοιχείων, τὰς συζητήσεις καὶ τὴν διενέργειαν τῶν καταλλήλων διαβημάτων παρὰ τοῖς ἀρμόδιοις, θὰ ἔχωμεν πρὸ τὸ πρόδηλημα ἐν πλήρῃ ἀναλύσει.

Πιστεύομεν ὡς ἐφόπλιστική παρέμβασις πολλὰς ἡμέτερει τότε νὰ ἐπιτύχῃ. Πρέπει νὰ ἐξασφαλισθῇ ἡ πρόσληψις ἀπὸ τὰ ἐργοστάσια ώριμον ἀριθμὸν μαθητῶν, διὰ τοὺς ὅποιους νὰ πληρώνεται ἐν ἀνάγκη, ἀπὸ τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως ἡ εἰσφορὰ τοῦ I.K.A. Τὸ ἐλάχιστον τοῦ ημερομίσθιου διὰ τοὺς μιθητευομένους ὄρθδων καὶ δίκαιον εἶναι νὰ καταβάλλεται ἀπὸ τοὺς ἐργοστασιάρχας. Εἰμεδα βέβαιοι, ὅτι ἀν τὸ θελήσουν οἱ ἐφόπλιστοι, οἱ συντρούντες διὰ τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων των τὰ ἐργοστάσια, θὰ τὸ ἐπιτύχουν.

Χρειάζεται, πάντως, κάποιος νὰ ἐνδιαφέρῃ τοὺς κατάστασις τοῦ πιστεύομεν. Δὲν θὰ πρέπει προέλευσιν νὰ ἔχῃ τὴν ἐφόπλιστική παράταξιν; 'Ημεῖς αὐτὸ πιστεύομεν.

Εἰχε προταθῆ ἡ σύντασις εἰδικῆς ἐπὶ τῆς ἐκπαιδεύσεως ἐπιτροπῆς παρὰ τὴν 'Ἐνωσίη τῶν 'Ἐφοπλιστῶν. Οὔτε καὶ αὐτὴ συνεστήθη. 'Αν ἡ 'Ἐπιτροπὴ ύφιστατο, πρὸς αὐτὴν θὰ ἀπομένετο τὸ παρὸν σημείωμα. Θὰ ἐπελαμβάνετο τοῦ ημερομίσθιου τοῦ ζητήματος καὶ θὰ ἀνεξῆται τὴν καλὴν ρύθμισίν του. Τώρα τὰς ὑποδείξεις μας στρέφομεν πρὸς τὴν ἀρμόδιαν διεύθυνσιν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Έκει, πράγματι, ύφισταται τὸ ἐνδιαφέρον, ἡ ἀνησυχία...

### ΑΙ ΝΥΚΤΕΡΙΝΑΙ ΣΧΟΛΑΙ

'Ανεμένετο ἄλλωστε. 'Υπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ 'Υπουργείου τῆς Παιδείας, αἱ νυκτεριναὶ σχολαὶ μηχανικῶν ὄχι μόνον δὲν σημειώνουν πρόσδοτον τινά, ἀλλὰ ἀντιθέτως παλινδρούμον. 'Ο ἀσκούμενος ἐπὶ τῆς λειτουργίας των ἔλλεγχος εἶναι χαλαρός. Οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοί, οἱ ὅποιοι ἔχουν παρακολουθήσει τὰς σχολαὶς σχετικῶν σχολῶν ἔκαστη σχολὴν ἐκ τοῦ πόνεγγυς, ὡς κυβερνητικοὶ ἐπίτροποι, δὲν ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ τὰς βοηθήσουν, νὰ ἐπιλύσουν τὰ ζητήματά των. 'Αναφέρονται πλέον εἰς τὸ

Υπουργείον Παιδείας, τὸ ὁποῖον, ὡς ἀποδεικνύεται, είναι ἐντελῶς ἀπροετόμαστον διὰ νὰ ἐποπτεύσῃ τὰ ἑκπαιδευτικὰ αὐτὰ φυτώρια, ἀπὸ τὰ ὄποια τὸν κύριον σύγκον τῶν μηχανικῶν τῆς ἔξακολουθεὶ νὰ προμηθεύεται ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Καὶ θὰ ἐπρεπε ἡδη, ὑπὸ τὸ νέον καθεστώς εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν ἑκπαιδευσιν, νὰ είχεν ἀντιμετωπισθῇ τὸ θέμα τῶν σχολῶν αὐτῶν κατὰ τρόπον ριζοσπαστικὸν. Μία ἐκβάθμων ἀναδιοργάνωσις θὰ ἔξουστερων τὰ δύο βασικά τῶν μειονεκτήματα, τὸ ὅτι ἀποτελοῦν αἱ πλεῖσται ιδιωτικὰ ἐπιχειρήσεις καὶ τὸ ὅτι λειτουργοῦν κατὰ τὴν νύκτα, ἑκπαιδεύουσαν μαθήτας, οἱ ὅποιοι ἔχουν κατὰ κανόνα ἔνα λίαν κοπιαστικὸν εἰκοσιτετράωρον.

Ἐχομεν τὴν γνῶμην, ὅτι μία τοιαύτη ἀναδιοργάνωσις δὲν πρέπει νὰ θίξῃ τὸν βασικὸν χαρακτήρα τῶν 16 ἀνεγνωρισμένων νυκτερινῶν σχολῶν ποὺ λειτουργοῦν σήμερον εἰς ὀλόκληρον τὴν χώραν. Ἡ ἀποφις, ὅτι θὰ ἡδύναντο νὰ μετατροποῦν εἰς Δημοσίας καὶ νὰ ὀργανωθοῦν ἐπὶ τοῦ ἀνώτερου ἐπιπέδου, ἐπὶ τοῦ ὅποιον λειτουργεῖ η Σχολὴ Μηχανικῶν τὸν Ἀσπροπύργον, νομίζομεν, ὅτι δὲν εὔσταθε. Διὰ γενικωτέρους κοινωνικοὺς λόγους αἱ σχολαὶ αὐταὶ πρέπει νὰ παραμείνουν προστατεῖσι εἰς τοὺς πτωχοὺς νέους, οἱ ὅποιοι δύνανται νὰ ἀκολουθήσουν οὕτω μίαν σταδιοδρομίαν ἀνάλογον πρὸς τὴν οἰκονομικὴν τῶν ὑπόστασιν. Τὸ ἐπάγγελμα τῶν μηχανικοῦ τῶν πλοίων εἰσὶ κατὰ παραδόσιν λαϊκήν προσέλευσιν καὶ δὲν ἐπιτρέπεται νὰ κλεισθῇ διὰ τοὺς πτωχούς.

Ἡ διατήρησις τοῦ σημερινοῦ χαρακτήρος τῶν νυκτερινῶν σχολῶν, δὲν σημαίνει, ὅτι αὐταὶ δὲν δύνανται εύρεως νὰ ἀναδιοργανωθοῦν καὶ πολλαπλασίων νὰ ἀποδώσουν. Ἐνισχύομεναι ἀμεσώτερον ὑπὸ τοῦ κράτους καὶ ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν πολιτείαν προστατεῖσι τοῦ — ἵσως νὰ μὴν πρέπει νὰ ἀπόκλεισθῇ ἡ ἀποφις τῆς κρατικοποίησεως ὁρισμένων ἐξ αὐτῶν — ὑπαγόμενοι δὲ εἰς τὸ συστῆμα τῆς ὅλης ναυτικῆς ἑκπαιδεύσεως, θὰ ἡδύναντο νὰ καταρτίζουν ἀρτιότερον τοὺς ὑποψήφιους μηχανικούς. Ἡ ἑξασφάλισις, συγκεκριμένως, καταλλήλων καὶ ἀνέτων διδακτηρίων, ἡ ἀνασύνθεσις τοῦ διδακτικοῦ τῶν προσωπικοῦ καὶ ἡ ἐνίσχυσις τῶν μὲ ἐποπτικὰ μέσα διδασκαλίας, ἀλλὰ καὶ ἡ αὐστηρότερα ἐπιλογὴ τῶν εἰσαγομένων σὸν καὶ τῶν ἀποφοιτούντων μαθητῶν, θὰ καθίσταται ἀποδοτικότερον τὸ ἔργον τῶν. Θὰ ὑπεδοθοῦντο ἀφ' ἐνὸς οἱ μαθηταὶ νὰ παρακολουθοῦν μὲ μεγαλύτερον ἐνδιαφέροντα καὶ ὀλιγωτέραν κόπωσιν τὰ μαθήματά των καὶ θὰ περιωρίζετο ἀφ' ἐτέρου ἡ σήμερον ἐπιδεικνυμένη ὑπέρμετρος ἐπιεικεία ὑπὲρ αὐτῶν. Ἀναφέρεται ἐνδικτικῶν, ὅτι τὸ ποσοστό τῶν ἀποφοιτάντων ἐκ τῶν 16 νυκτερινῶν σχολῶν κατὰ τὸ 1960, ἀνήλθεν εἰς τὸ 86% τῶν μαθητῶν τῆς τελευταίας τάξεως. Ποσοστὸν λίαν ὑψηλὸν ποὺ παρέχει τὸ μέτρον τῆς κατὰ σύστημα πλέον ἐπιδεικνυμένης ἐπιεικείας κατὰ τὰς ἔξετάσις.

Ποιὸς θὰ ἀναλάβῃ, ὅμως, νὰ μελετήσῃ τὸ θέμα τῶν σχολῶν ἐπὶ ὑγιεστέρων βάσεων; Τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας, τοῦ ὅποιου αἱ ἀρμόδιοι ὑπερεστίαι γνωρίζουν καλῶς τὸ θέμα, δὲν ἔχει πλέον οὐδεμίαν διοικητικὴν ἀρμοδιότητα. Τὸ 'Υπουργείον Παιδείας, ἐντελῶς ἀκατατόπιστον, δὲν δεικνύει οὐδὲν ἐπὶ τοῦ προκειμένου ἐνδιαφέρον. Δέον νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ συστήμα εἰδικὸν συμβούλιον διὰ τὴν ἐποπτείαν τῶν σχολῶν μηχανικῶν δὲν ἔχει συνέλθει μέχρι σήμερον οὔτε εἰς μίαν συνεδρίασιν. Καὶ αἱ σχολαὶ αὐταὶ εὑρίσκονται τυπικῶς, ὑπὸ τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ 'Υπουργείου Παιδείας, ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου τοῦ 1959. Πολὺ φοδούμεθα, ὅτι δὲν θὰ ὑπάρξῃ δυστυχών τρόπος νὰ ἀναχαιτιοθῇ ἔγκαιρως ἡ προϊόντα ἀποδιοργάνωσις τῶν νυκτερινῶν σχολῶν. Καὶ τὰς ἔχει πάντοτε, ιδιαιτέρως δὲ σήμερον, τόσον ἀνάγκην η Ναυτιλία μας!

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων ἐπισύρομεν τὴν προσοχὴν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Καμμία ἀπὸ μέρους τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ὄργανων δὲν ἐπισημαίνεται, ἀτυχῶς, οὐδὲ διὰ τὸ ζῆτημα τῶν νυκτερινῶν σχολῶν, ἐνῷ πολλαὶ συζητήσεις ἐπ' αὐτοῦ ἐγένοντο ἀσκόπως. Οπως ἀποδεικνύεται.

#### ΚΑΙ Ο ΑΓΩΝ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ...

Εἶναι, λοιπόν, κατὰ τὰ ἀμερικανικὰ «γιούνιον» σημαῖαι εὐκολίαις η Ἑλληνικὴ καὶ ἡ Ἀγγλικὴ! Καὶ ὡς τοιοῦται θὰ ἀποτελέσουν, καθ' ἡ ἔξαγγέλλουν οἱ ἀμερικανοὶ ἐργατοπατέρες, στόχον τῶν μελλοντικῶν ἐπιθέσεων.

Δέν μᾶς ἐκπλήσσει ἡ πληροφορία οὕτε καὶ ἀποκλείομεν τὸν ἐκβιασμόν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἔκεινοι, οἱ ὅποιοι δὲν ἔχουν συμβολῆθη μὲ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ δὲν ἔχουν ἡσφαλισμένα τὰ πληρώματα τῶν πλοίων τῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. εἰναι πιθανόν νὰ ἀπομείνουν ἀκάλυπτοι.

Πρόκειται, ὅμως, καθ' ὃ σχετικῶς ἀνακοινοῦν τὰ «γιούνιον» νὰ στραφούν πρὸς τὸ πλέον εὐάλωτον σημεῖον. Σχεδιάζουν νὰ ἀσκήσουν

πίεσιν κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν — Ἐμερικανῶν καὶ ξένων — οἵτινες ἔχουν ὑπὸ τὴν διαχείρισίν των πλοίᾳ ἀμερικανικὰ καὶ πλοίᾳ ὑπὸ σημαῖας εὐκολίαις, κατὰ τὸν εὐρύτερον προσδιορισμὸν τοὺς θέλουν νὰ προσδώσουν, συμπεριλαμβανομένης, δηλαδή, τῆς Ἀγγλικῆς καὶ τῆς Ἐλληνικῆς.

Καὶ λέγουν τὰ «γιούνιον», ὅτι δὲν θὰ δεχθοῦν τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν, ἐφόσον δὲν ἥθελον δεχθῆσθαι νὰ περιελθῃ εἰς τὰ «γιούνιον» ἡ ὄργανωσις τῶν ἀλλοεδυνῶν πληρωμάτων τῶν ὑπὸ ξένας σημαῖας πλοίων τῶν αὐτῶν ἐφοπλιστῶν. Ή οἱ παράδειγμα ἀναφέρουν ὥρισμένους Ἐλληνας καὶ ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστάς, καθὼς καὶ ἀμερικανικάς ἐταιρίας, πετρελαίων καὶ μεταλλουργίας.

Δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται τὸ γεγονός, ὅτι ὅλη αὐτή ἡ κίνησις καθοδηγεῖται ἀπὸ τὸν ἔξωστην ἀπὸ τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν Ἀμερικανὸν ἐργατοπατέρα κ. Χώλλ καὶ ὅτι, τὰ ὑπὸ αὐτὸν σωματεῖα δὲν ἀναγνωρίζουν τὰς συλλογικὰς συμβάσεις, τὰς συναφθείσας τῆς ἐγκρίσεις τῆς I.T.F. ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο.

Ομως, παρὰ τὰς ἐκτοξευμένας ἀπειλὰς δὲν πιστεύομεν νὰ ἀναλάβῃ ἔνα τοιούτον ἀγώνα ὁ κ. Χώλλ. Ἡ ἀποτυχία του προεξοφλεῖται, ἀν στραφῆ κατὰ τὸν σημαῖαν κρατῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν. Τίποτε, βεβαίως, δὲν ἀποκλείεται, τὸν ἀλάβη τις ὑπὸ ὅψιν τὸν ἐκτραχηλισμόν, εἰς τὸν ὅποιον τελευταίως, ιδίᾳ, ἔφθασαν τὰ ἐργατικὰ συνδικάτα. Μήπως δὲν διετοπόθη πρὸ τίνος χρόνου ἡ ἀπειλὴ τοῦ μπούκοτάς τῶν ιαπωνικῶν ὑφασμάτων, διότι συναγωνίζονται τὴν ἀμερικανικὴν ὑφασμάτων;

Καὶ δὲν ἀποτελεῖ κατάφωρον ὑποστήριξιν τῶν ἑορτικῶν ἀπόψεων καὶ ισχυρὲν ἐνθάρρυνσιν διὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ἐκβιασμοῦ κατὰ παντὸς πλοίου, ὑπὸ οἰανδήποτε σημαῖαν, ὅταν τὸ Ακυρωτικόν τῆς Οὐαστιγκτῶν, πρὸς ὃ προσέφυγεν ὁ κ. Λούντβιχ, ἀπέρριψε τὴν προσφυγὴν του, ἀρνηθῆν νὰ συζητήσῃ ἀπόφασιν κατωτέρου δικαστηρίου, διὰ τῆς ὅποιας ἀνεγνωρίζεται ἡ δικαιοδοσία τοῦ 'Εθνικοῦ Γραφείου Ἐργατικῶν Σχέσεων ἐπὶ «ἐργατικὴ διαφορᾶ» μεταξὺ ξένων πλοίων καὶ τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανωσεων; Ἡ παρέμβασις τῶν «γιούνιον» εἰς τὰς πλοίων μὲ ξένα πληρώματα πρόερχεται αὐτοῦ τὴν ἀποτελέσματα παρὰ τὴν Π.Ν.Ο. ύψισταντα. Θὰ συζητηθοῦν ἐντὸς τῶν ήμερων ἀπό τὰς συνεργασίας καὶ μὲ τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν. Τὰ ἀντίποινα κατὰ πάσης ἐπιθέσεως κατὰ τῆς σημαίας μας δὲν ἀποκλείονται οὔτε καὶ ἐν καιρῷ τὰς καταλλήλα διπλωματικὰ διαβήματα παρὰ τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβερνήσεις.

Ἐχομεν, πάντως, ιδιαιτέρως νὰ τονίσωμεν πρὸς τοὺς ἡγέτας τῆς Π.Ν.Ο. νὰ ἐπιστήσουν τὴν προσοχὴν τῶν Ελλήνων ναυτικῶν εἰς τὰς ἀπατηλὰς ὑποσχέσεις τῶν Ἀμερικανῶν ἐργατοπατέρων καὶ εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς προσηλωσέως των εἰς τὰς συμβατικάς των ὑποχρέωσεις ἔνειται τῶν πλοίων, ποὺ ὑπηρετοῦν.

Σχετικῶς μὲ τὰς ένας ἡ Ἀμερικῆς ἀπειλὰς κατὰ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος ἐλαβούμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν δικεκριμένου «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, τηρούντος, διὰ λόγους εὐνοήτους, τὴν ἀνώνυμίαν. Νὰ τὴν προσέξουν, παρακαλούνται, κρατικοὶ ἀρμόδιοι καὶ ἐνδιαφέρομενοι».

#### ΦΙΛΗ Κ. ΔΙΕΘΥΝΤΑ,

Λόγῳ τῆς στρατιωτικῆς οασ σκοπιαὶς εἰς τὸ κέντρον τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, φρονῶ, ὅτι πρέπει νὰ ἐνημερωθῆτε ἐπὶ τῶν τελευταίων ἔξελιξεων, ἀναφορικῶς μὲ τὰς ἐκδηλικὰς διαθέσεις τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν 'Ενωσεων. «Ο ἀγών συνεχίζεται», ὡς γράφετε. Αἱ ἀμερικανικοὶ 'Ενωσεις ὀλιγαστικῶν εσοχάτων τῶν πρόθεσιν των, σπῶτες, τὰς σημαῖας τῶν πλοίων διεθνῶς ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς ὄργανωσεις. Εἰδικώτερον, ὡς λέγουν, δὲν είναι μόνον στόχος των τὰ πλοία ὑπὸ τὰς γνωστές «σημαῖες εὐκολίας», ἀλλὰ καὶ τὰ ὑπὸ βρετανικῶν καὶ ἐλληνικῶν ομηρίων σκάφη, ἀπίνα τελοῦν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἐπικειμένων.

Ἐνῷ αἱ προσόπαιει κατὰ τὸ παρελθόν ἐστρέφοντο πρὸς δργάνωσιν τοῦ πλοώματος ἐνός ἐκάστου πλοίου, εἴτε διὰ προσκλήσεως τῶν πλοηρωμάτων τῶν νὰ ζητοῦν νὰ ἀντιπροσωπεύωνται ἀπὸ τὰς ἀμερικανικάς 'Ενωσεις, εἴτε διὰ τοῦ μπούκοτάς τῶν πλοίων εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας, δηλαδή νέα τακτική τῶν 'Ενωσεων θὰ συνισταται εἰς τὴν ἀ-

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



χανογραφικής ύπηρεσίας. Δι' αυτής κατανέμονται οι άξιωματικοί βάσει τών έτων γεννήσεως των:

Έτη γεννήσεως	'Άξιωμα)	κοι	Έτη γεννήσεως	'Άξιωμα)	κοι
1891—1895	.....	127	1916—1920	.....	859
1896—1900	.....	391	1921—1925	.....	1181
1901—1905	.....	631	1926—1930	.....	1981
1906—1910	.....	814	1931—1935	.....	1193
1911—1915	.....	913	1936—1940	.....	69

Εύριθμασαν, συμας, έναν ενεργείας κατά την άπογραφήν και έτεροι 52 άξιωματικοί, γεννηθέντες πρό του 1890, τών θωρίων ή ήλικια κυμαίνεται από 74 έως 88 έτών! Συγκεκριμένως οι γηραιοί αυτοί θαλασσόλυκοι κατανέμονται κατά έτη γεννήσεως, ως έξης:

Έτη γεννήσεως	'Άξιωμα)	κοι	Έτη γεννήσεως	'Άξιωμα)	κοι
1871—1875	.....	1	1881—1885	.....	11
1876—1880	.....	1	1886—1890	.....	41

Έξι άλλου, ή κατανομή κατά κατηγορίας διπλωμάτων και έτη γεννήσεως διά τους πλοιάρχους και μηχανικούς έχει ως άκολουθως:

'Έτη γεννήσεως	Πλοιάρχοι			Μηχανικοί		
	A	B	Γ	A	B	Γ
1891—1895	49	5	4	38	6	6
1896—1900	128	9	10	109	19	22
1901—1905	180	30	31	153	23	44
1906—1910	238	33	37	202	46	55
1911—1915	241	33	39	247	99	80
1916—1920	159	73	38	127	154	164
1921—1925	144	202	119	37	231	320
1926—1930	51	403	378	3	107	760
1931—1935	1	95	347	1	10	535
1936—1940	—	—	—	—	—	37

Η μελέτη του πίνακος τούτου, δδηγεί εις τὰ άκολουθα συμπεράσματα:

α) Οι άξιωματικοί έμφανιζουν τάσιν πυκνώσεως εις τὰς νεωτέρας ήλικιας. (Έπαλθήθεντις της γεννημένης διασποράς των πλοιάρχων κατανομής).

β) Οι α' πλοιάρχοι και μηχανικοί έμφανιζουν γενικώς μικράν ήλικιαν και κατά συνέπειαν θὰ έχουν βραδείαν έξοδον ἐκ του ἀπογγέλματος. Τὸ αὐτὸ παρατηρεῖται διὰ πρὸς τοὺς β' πλοιάρχους και μηχανικούς καὶ ως πρὸς τοὺς γ'. Τὸ κατὰ πόσον εύχερώς θὰ ἐπέλθῃ ἡ ἀπορρόφησις των θὰ ἔχειται έπος τὴν έντος τῶν προσεχῶν έτῶν έξελιξιν τῆς δυνάμεως τῆς ναυτιλίας μας — σύγκος και ἀριθμός πλοίων. Πάντως, βάσει τῶν σημειρινῶν δεδομένων, προβλέπεται μετὰ μισιν ἐπτατείαν περίπου — χρόνος δοσις ἀπαιτεῖται διὰ τὴν έξελιξιν τῶν γ' εις α' πλοιάρχους και μηχανικούς — ἐπάρκεια ἡ και ὑπερεπάρκεια εις τοὺς ἀνωτέρω βαθμοὺς τῶν πλοιάρχων και μηχανικῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διὰ τὸ αὐτὸς ρυθμὸς εἰσόδου νέων διπλωματούχων εις τὰς τάξεις τῶν πλοιάρχων και τῶν μηχανικῶν ηθελε σημειωθῆ.

Ως γενικὸν συμπέρασμα ἐκ τῆς μελέτης τῶν στοιχείων τῶν δύο κατανομῶν, θὰ ἡδύνατο νὰ διαστυπωθῇ ἡ ἀποφίλης, διὰ μετὰ τὴν κάλυψιν τῶν σημειρινῶν ἀναγκῶν εις ἀνώτερα στολέχη τῆς γεφύρας και τοῦ μηχανοστασίου, θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιδιωχθῇ δι' ἐνός μακροπνόου προγράμματος, ἡ ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ ἐμφύου υλικοῦ τῆς ναυτιλίας μας. Δεδομένης τῆς βραδείας έξοδου ἐκ του ἀπογγέλματος τῶν ἐνεργείας άξιωματικῶν, εἶναι δυνατὴ και ἐπιβεβλημένη ἡ κατὰ διαστήματα εις τὴν ξηράν μετεκπαίδευσις των, παραλλήλως μὲ τὴν αὐστηράν ἐπιλογὴν τῶν νεοεισερχομένων εις τὰς τάξεις των. Κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν, θὰ ἀποφευχθῇ μετὰ τὴν ἐπάρκειαν, η ἔντονος συμφόρησις εις τὰς τάξεις τῶν άξιωματικῶν και θὰ τεθοῦν αἱ βάσεις διὰ τὴν δημιουργίαν ἀρτίως κατηρτισμένων στελεχῶν.

#### HTO ΠΛΕΟΝ ΚΑΙΡΟΣ

Διαπραγματεύσεις πρόκειται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν νὰ διεξαχθοῦν εις τὸ Λονδίνον μεταξὺ τῶν "Αγγλων ἐφοπλιστῶν, τῶν ἐκπρωταπούντων τῆς "Κόνφερανς" Μεσογείου — Αγγλίας και τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου. "Αντικείμενον: "Η εἰσδοχὴ τῆς "Ελληνικῆς" εις τὴν ἐν λόγῳ "Διάσκεψιν" τακτικῶν γραμμῶν.

Οι "Αγγλοι ἐφοπλισταὶ κατενόησαν, ἐπὶ τέλους, τὴν ἀνάγκην τῆς συνεργασίας μὲ τὴν "Ελληνικήν". "Η δυναμικὴ τῆς ὑπόστασις δὲν ἦτο δυνατὸν πλέον νὰ ἀγνοηθῇ. "Η "Ελληνική" εἶναι τώρα μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας, τὰς πλέον σφριγηλάς και καλῶς διοικουμένας ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου. "Υπερ-

τεσσαράκοντα σκάφη ἀπασχολοῦνται εἰς τὸ πυκνὸν δίκτυον τῶν δρομολογίων της. Καὶ σκάφη ὅλον νέα προστίθενται εἰς τὸ στόλον της.

Ἄπετέλει, ἄλλως τε, ἀντινομίαν ἀπαράδεκτον νὰ θεωρῆται ὡς «ἄσυνταίτερη ἡ μινή ελληνικὴ γραμμῆ, ἡ ἀπὸ 25ετίας και πλέον ἔχυπητρετούσα τοὺς λιμένας μας μὲ τὴν Βόρειον Εύρωπην, ἐνῷ ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπεδείχθη ἡ ἀπόδοσίς της, ἐτὶ δὲ καὶ ἡ πλήρης κατανόησις τῶν ὑποχρεώσεων της, ἔναντι τῶν φορτωτῶν, ἐδῶ καὶ εἰς τὸ έξωτερικόν. Πιστὴ εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τῶν γραμμῶν της παρέμεινεν ἡ "Ελληνική", παρὰ τὰς ἀντιδράσεις και τὰς ὄπιμις, ἐνῷ γύρω της εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγορᾶν ὁ πλούτισμὸς ἥτο τόσον εύχερῆς κατὰ τὰ μεταπολεμικά ἔτη.

Ἄλλὰ ἡ εἰσδοχὴ τῆς "Ελληνικῆς" εἰς τὴν "Κόνφερανς" τῆς Ἀγγλίας, θὰ τερματίσῃ και τὸ σκανδαλώδες μονοπάλιον τῶν μεταφορῶν τῆς ελληνικῆς σταφίδος. Θά ικανοποιήσῃ μίαν δικαίων ἐντεῦθεν ἀξιωτιν, ὅπως τὸ ἔθνικον πλοίον μετέχῃ κατὰ ποσοστὸν ἀνάλογον πρὸς τὴν ἐκτασιν τῆς δραστηριότητος τοῦ εἰς τὰς μεταφορᾶς τοῦ έξωτερικού μας.

Ἐλπίζομεν, ὅτι πνεύμα κατανόησεως θὰ πρυτανεύσῃ κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις τοῦ Λονδίνου, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀνάγκης, ὅπως τὰ πλοῖα τῆς "Ελληνικῆς", καταλάβουν τὴν πού δικαιούνται εἰς τὰς τάξεις τοῦ Μεσογείου πρὸς τὴν Βόρειον Εύρωπην μεταφορῶν. Τὰ πράγματα, ἄλλως τε, αὐτοὶ οἱ ὀριθμοὶ ἀποδεικνύουν, ὅτι αὐτοδύναμοι εἰναι ἡ δραστηριότης τῆς "Ελληνικῆς" εἰς τὸν ἐν λόγῳ μεταφορικὸν τομέα. Σημαντικὸν ποσοστὸν κινήσεως συγκεντρώνει ηδη.

#### ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ

Συνιστώμεν πρὸς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας νὰ καλέσῃ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν αὐτῶν, πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν θερινῶν δρομολογίων, τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς "Ακτοπλοΐας" εἰς εἰδίκην σύσκεψιν. Νὰ τοῖς ὑποδείξῃ πρέπει τὸ καθηκόν των. "Οφείλουν, διαθέτοντες τὰ κατάλληλα κατὰ γραμμὰς πλοῖα και διαρρυθμίζοντες κατὰ τὸν προσφορώτερον τρόπον τὰ δρομολόγια των, νὰ παράσχουν εἰς τὸν ἐπιβάτην τὴν προϋποτιθεμένην ἄνεσιν, ὡστε νὰ ἀποφύγωμεν τὰς γνωστάς ἀνωμαλίας και τὰς δικαίας διαμαρτυρίας, τὰς προκαλούσας τόσας διυστρέτους εἰς τὰς τάξεις τῆς ἐπιβατηγού Ναυτιλίας.

Χρειάζεται, βεβαίως, η καλή θέλησις και ἡ συνεργασία τῶν ἐφοπλιστῶν. Καὶ ἀν αὐτὴ λείψῃ, τότε τὸ "Υπουργείον ὁφείλει νὰ ἀναλάβῃ πλέον τὴν ἀποφασιστικὴν πρωτοβουλίαν. "Ο νόμος τοῦ παρέχει τὸ δικαίωμα. "Ας μελετήσουν αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ "Υπουργείου πότε, κατὰ ποιάς ἡμέρας και εἰς ποίας γραμμὰς ἡ αἰχμὴ τῆς κινήσεως σημειούται και ἀς ρυθμίσουν οὕτω τὰ δρομολόγια, κατὰ τρόπον, ὡστε ἡ συμφόρησις, κατὰ συνέπειαν δὲ και ὁ συνωστισμὸς ἀποφευχθοῦν.

"Εξ σων δυνάμεων νὰ γνωρίζωμεν, κατὰ τὰς Σάββατας κυρίως, τῶν μηνῶν Ἰουλίου, Αύγουστου και Σεπτεμβρίου και εἰς τὰς γραμμὰς Παροναξίας, Τηνου, Μικούν, Ἰκαρίας, Σάμου και Ρόδου ἐμφανίζεται ἡ μετ' ἐπιστροφῆς ζωηροτέρα κίνησης. Τότε χρειάζονται τὰ μεγαλύτερα πλοῖα, ἔστω και συνανθρωπίαντα. "Επ' οὐδενὶ λόγῳ δὲν πρέπει κατὰ Σάββατον νὰ δρομολαγηθοῦν εἰς τὰς ἀνοτέρω γραμμὰς μικρὰ σκάφη, ἀπρόσφορα νὰ ἔχυπητρετούσουν τὸ ισχυρὸν ταξιδιωτικὸν ρεύμα.

"Εχομεν ἀκόμη ιδιαίτερως νὰ συστήσωμεν, ὅπως μὴ ἐπιτραπῇ νὰ μεταφεύθων ἀπὸ τὰ δρομολόγια τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς τὰ τουριστικὰ τοιούτα, δόσα πλοίων ἔξυπηρέτησαν και πέρυσι τὴν ἀκτοπλοϊκὴν κίνησιν με τακτικὰ δρομολόγια. Μετά τινας μῆνας — ἵσως μέχρι τὸ Σεπτεμβρίου — θὰ ἔχουν ὑπόστη τὰς ἀναγκαῖας μετασκευάς τὰ τρία νεοαγορασθέντα ἀκτοπλοϊκά (δύο ἡμέρας ἐταίριας Τυπάλδου και ἐν τῆς ἐταιρίας Καθουνίδη). Μὲ τὴν προσθήκην τῶν σκαφῶν αὐτῶν και μὲ τὰ τρία δρομολόγια τοῦ "Δῆλος", η ὑπερεπάρκεια ἔχασφαλίζεται. "Εν τῷ μεταξύ, τὰ μέτρα, τὰ ἀποδίδοντα τὴν εὔρυθμον ἔχυπητρέτησιν τῆς κινήσεως πρέπει νὰ ληφθοῦν. "Ο κ. "Ανδριανόπουλος έχει τὸν λόγον.

#### Η ΑΧΑΛΙΝΩΤΟΣ ΠΕΡΙΦΡΟΝΗΣΙΣ

Τρέις ρηματικάς διακοινώσεις (note verbale) ὑπέβαλεν ἐντὸς μηνὸς ὁ ἐδῶ "Ιταλὸς πρέσβυς πρὸς τὸ "Υπουργείον τῶν Εξωτερικῶν διὰ τὴν ὑπερφόρτωσιν τῶν πλοίων τοῦ κ. Πέτρου Ποταμιάνου εἰς τὴν γραμμὴν Βρινθηδίου. Καὶ διότι, παρὰ τὰς πρώτας δύο διακοινώσεις ὁ κ. Ποταμιάνος δὲν ἔπαισε περιφρονῶν τοὺς διεθνεῖς κανονισμούς, ὁ "Ιταλὸς πρέσβυς εἰς τὴν τελευταίαν του διακοινώσιν γνωρίζει τὴν ἀπόφασιν τῆς Κυβερνήσεως του, ὅπως φέρη τὸ ζῆτημα Ποταμιάνου ἐνώπιον τοῦ Διεθνοῦ Διακρατικοῦ Ναυτιλιασκοῦ "Οργανισμοῦ (IMCO), τοὺς κανονισμοὺς τοῦ ὅποιου περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσση

## LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

## SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΟΠΟΙ,  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ, & ΟΛΥΜΠΟΣ.

TÉLEGRAMS LOUCAS JEDDAH

φωράτοι από συστήματος ποραδαίνων ό "Ελλην έφοπλιστής.

Και άπευθύνεται πλέον τὸ "Υπουργεῖον τῶν Ἑξωτερικῶν πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας καὶ ζητεῖ τὴν ἐπιβολὴν τῶν σκαφῶν τοῦ ερων μέτρων κατὰ τοῦ κ. Πέτρου Ποταμιάνου, ὡς «περιφρονοῦντος τὰ διεθνῆ νόμιμα καὶ δυσφημοῦντος ἀνεπανορθώτως τὴν Ναυτιλίαν μας».

Κινδυνεύομεν, δηλαδή, νὰ ἴδωμεν τὴν Ἐλλάδα «έκτεθειμένη ἐνώπιον τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ, ὡς ἀνέχομένην παραβάσεις τῶν ἐκ συνθηκῶν ὑποχρεώσεών της, χωρὶς, βεβαίως, νὰ δύναται τὴν Κυβέρνησης νὰ προσβάλῃ τὴν δικαιολογίαν, ὅτι τυχάνει ἀνίσχυρος νὰ ἐπιβάλῃ τὸΝόμον εἰς τὰ ἴδια τῆς πλοΐας».

Διεκτραγωδεῖ περαιτέρω τὸ ἔγγραφον τοῦ "Υπουργεῖον τῶν Ἑξωτερικῶν τὰς περιπτείες ξένων ἐπιβατῶν ἀπὸ τὴν κατάφωρον ἀσυνέπειαν εἰς τὰς ὥρας ἀπόπλου καὶ κατάπλου τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Κολοκοτρώνης» εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου καὶ καταλήγει μὲ τὴν σύντασιν, ὅπως ὁ Νόμος κινηθῇ κατὰ τοῦ κ. Ποταμιάνου.

Παρὰ ταῦτα, ὁ κύριος αὐτὸς εἶναι ἀσύδοτος. Συνεχίζει τὴν οἰκτρὰν τακτικὴν του. Ἀνεπίδεκτος εἶναι κάθε συστάσεως. Τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἐπιμόνως ἐπέστησε τὴν προσοχὴν τοῦ κ. Ποταμιάνου ἐπὶ τῶν καταγγελούμενών. Ἕγνησε καὶ τὰς συστάσεις αὐτάς.

Πρὸ ιμερῶν ὁ κ. Λιμενάρχης Κερκύρας ἐπέβαλε πρόστιμον 105 χιλ. δραχμῶν εἰς τὸ «Αἴγειν» ἐπὶ ὑπερφορτώσει ἐπιβατῶν. Εἶναι ἡ πρώτη φορά, ποὺ κινοῦνται, πράγματι, αἱ λιμενικαὶ ἄρχαι κατὰ τῆς ἀσυνέπειας τοῦ κ. Ποταμιάνου. Εἰμέθα περίεργοι νὰ ἴδωμεν τὸ ἀποτέλεσμα. Θὰ συμμορφωθῆ τόρα πρὸς τοὺς κανονισμούς; Πολὺ τὸ ἀμφιβόλωμεν. Τὸ πρόστιμον δὲν θὰ καταβληθῇ, τὰ πρωτόκολλα καὶ αἱ πρὸς τὸν κ. Εἰσαγγελέα παραπομπαὶ θὰ ἀγνοηθοῦν. Ὁ κ. Ποταμιάνος ἔχει τὰ μέσα...

"Άλλα θὰ παρακολουθήσωμεν τὴν ὑπόθεσιν. Θὰ πληροφορηθῶμεν ποιοὶ, ἐπὶ τέλους, οἱ παρέχοντες τὴν ἀχαρακτήριστον προστασίαν τῶν εἰς τὸν καταφωρᾶς ἐκθέτοντα τὸ ἐλληνικὸν δύναμα εἰς τὴν ξένην. Κάπου, ἐπὶ τέλους, πρέπει νὰ σταματήσῃ αὐτὴ ἡ ἀχαλίνωτος περιφρόνησις τοῦ Νόμου.

#### Η ANEYTHONOS ΣΚΑΝΔΑΛΟΘΗΡΙΑ

"Ηρκεσεν ἔνα ἀπὸ τὰ συνήθη ἀτυχήματα εἰς ἐπιβατηγὸν σκάφος διὰ νὰ ἔχαπολυθῇ τὸ ἀνάθεμα κατὰ τοῦ συνόλου τῆς ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλούστης ναυτιλίας. "Η ἀνεύθυνος σκανδαλοθηρία ἔσπευσε νὰ ἀποδώσῃ τὸ ἀτύχημα τοῦ «Ἀθηνᾶ», εἰς... κόπωσιν τῶν μετάλλων καὶ νὰ προειδοποιήσῃ τὸ κοινὸν περὶ τῶν κινδύνων, ποὺ ἐπικρέμανται κατὰ τὰ ταξίδιά του. Ἀνεγράφη, ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ρήγματος εἰς τὰ ὑφαλα τοῦ σκάφους διαστάσεων τερπατίων καὶ ὅτι, τὰ ἐλάσματα ἔξεικόλλησαν.

"Ίδου τώρα καὶ τὰ γεγονότα: Τὸ παρατροπίδιον, πράγματι, ἐν μέρει ἀπεστάσθη ἀπὸ τὴν μίαν πλευρὰν τοῦ σκάφους καὶ ἀφῆκε ἀνοικτὴν μίαν ρωγμὴν διαστάσεων 19 ἑκατοστῶν. "Απὸ αὐτὴν ἐσημειώθη ἡ εἰσροή των ὑδάτων. "Εστι δὲ παρατροπίδιον, τεμάχιον σιδηροῦν, ἡλεκτροσυγκεκολημένον εἰς τὰς πλευρὰς τοῦ σκάφους, ἵνα τούτῳ καθίσταται εὔσταθετέρον κατὰ τῶν διατοιχίσεων. Καὶ ἡ μερικὴ αὐτὴ ἀπόσπασις τοῦ παρατροπίδιου δὲν ἐγένετο ἐγκαίρως ἀντιληπτῇ. Μετὰ δύρας ἀντελήθη τὸ πλήρωμα τὴν εἰσροήν τῶν ὑδάτων. "Αν ἐνωρίτερον ἐπεσημάνετο τὸ μικρὸν ρήγμα, τὰ ὕδατα θὰ συνεκρατοῦντο καὶ τὸ σκάφος ἀσφαλές θὰ ἔχηκολουθεῖ τὸ ταξίδιόν του.

"Ἄξιος ίδωμεν, ὅμως, πώς καὶ διατὶ τὸ παρατροπίδιον ἀπεστάσθη. Εἰς τὴν σφράγαν τρικυμίαν, ἥτις ἐπεκράτει, τρικυμίαν ποὺ παρημπόδισε κατὰ τὴν ἡμέραν τοῦ ἀτυχήματος ἀλλα ἐπιβατηγὰ νὰ συνεχίσουν τὸν πλοῦν των, ὀφείλεται ἡ ἀπόσπασις, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ταχύτητα ποὺ ἀνέπτυσε τὸ σκάφος, εἰς τὸ «κοντραστάρισμα», ὅπως λέγουν οἱ ναυτικοί. 'Ο πλοίοιρχος δὲν ἥθελε νὰ καθυστερήσῃ καὶ τὸ «Ἀθηνᾶ» εἶναι, πράγματι, σκάφος ταχύ.

"Άλλα ὑπὸ παρομοίας συνθήκας — τρικυμίας καὶ ὑπερμέτρου ταχύτητος — σκάφη φορτηγὰ νεότευκτα καὶ μεγάλα ύψιστανται ρήγματα εἰς τὰ ὑφαλα, στον μάλιστα εἶναι ἀφορτα. Σύνηθες τὸ φαινόμενον διὰ τοὺς ποντοπόρους. Σύντερ - τάκνερς κόπονται εἰς τὰ δύο, σχετικά μέτρων τοῦ σκάφους, εἰς τὸ «κοντραστάρισμα», ὅπως λέγουν οἱ ναυτικοί. 'Ο πλοίοιρχος δὲν ἥθελε νὰ καθυστερήσῃ καὶ τὸ «Ἀθηνᾶ» εἶναι, πράγματι, σκάφος ταχύ.

"Τὸ «Ἀθηνᾶ» εἶχε μόλις πρὸ μηνὸς παραληφθῇ ἀπὸ τὴν Ἀττικὴν Καδουνίδην. Είχεν ἐν δεξαμενῇ ἐπιβερθῆ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς, τὸν γερμανικὸν νηογνώμονα καὶ τὴν Ἐπιδερώησιν τῶν Ἐμπορικῶν Πλοίων. Καμίαν κόπωσιν τὸ σκάφος δὲν ἐνεφάνισε καὶ τὰ παρατροπίδια ἦσαν εἰς τὴν θέσιν των.

"Ηδη τὸ σκάφος ἐπανεπιθεωρηθὲν ἐν δεξαμενῇ ἀνέλαβε τὰ ταξίδιά του. "Ηρκεσεν ἡ ἐπισκευὴ τοῦ παρατροπίδου, ἡ διαρκέσασα μίαν μόλις ὥραν, διὸ νὰ καταστῇ τὸ σκάφος ἀξιόπλουν καὶ οἱ τόσον θυροβηθεντες «ναυτικοί κύκλοι τοῦ Πειραιώς» ἡσυχοῦν νὰ ἀποσυρθοῦν εἰς τὰς ξένας πρὸς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης ἀσχολίας των.

#### ΕΠΙ ΕΝΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

"Ἄξιοπρόσεκτος ὁ εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύμενος ισολογισμὸς τῆς ἑταῖρίας Τυπάλδου. Είναι ἡ μεγαλυτέρα ἐπιχείρησις τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας. Διαθέτει τὰ περισσότερα σκάφη γραμμῶν ἑξωτερικοῦ καὶ τὴν κατάλληλην ὄργανωσιν, μὲν ἐντονον τὴν τουριστικὴν προσοβολὴν. Τὰ ἀποτελέσματα, συνεπώς, τῆς διασειρίσεως τοῦ 1960 είναι καὶ δηλωτικὰ τῶν σημειουμένων εἰς τὸν κλάδον τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τῶν τουριστικῶν ιδιαιτέρως, ἔξειδίζεων. Καὶ αὐταί, πράγματι, διαπιστώνται λίγην ικανοποιητικά.

"Οκτὼ ἐν διάφορα σκάφη είχε ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν ἡ ἑταῖρία Τυπάλδου κατὰ τὸ 1960. "Απὸ αὐτὰ τὰ τρία μόνον — τὰ μικρότερα — ἀπησχολήθησαν εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν. Τὰ λοιπὰ πέντε ησαν τουριστικὰ ἡ ἔξτελεσαν γραμμὰς ἑξωτερικοῦ ('Αδριατικῆς — 'Ελλάδος — 'Ανατολ. Μεσογείου').

"Οι ἀριθμοί, οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν δικτύων σκαφῶν ἔρχονται νὰ καταδείξουν τὴν ὑπεραπόδοσιν τῶν ναύλων, ἐν ταῦτῳ δὲ καὶ τὴν ἡγεμόνην τουριστικὴν κίνησιν πρὸς τὴν Ἐλλάδα, μέσω Βενετίας καὶ Βρινδησίου. "Ἐπόμενον ἡτο, λόγω ἀκριβῶς, τοῦ πληρεστέρου δικτύου τῆς ὄργανωσεως τῆς ἑταῖρίας Τυπάλδου (ἴδια γραφεῖα εἰς τὴν Βενετίαν, τὴν Βιέννην, τὸ Λονδίνον καὶ τῷρας εἰς τὴν Νέαν 'Υδρων) πρότην αὐτὴ νὰ ἀποκομίσῃ τὰ φόβητα πρὸς τὴν τουριστικοῦ ρεύματος. Τὰ ἀκαθάριστα κέρδη ησαν ἀνάλογα. 'Ανηλθον εἰς 35.329.079 δρ., καὶ τὰ καθαρὰ εἰς 13.543.947 δρ., μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἀποσθέσεων (4.474.751 δρ.) καὶ τῶν εἰδικῶν ἀποθεμάτων (13.600 δραχμῶν).

"Η οἰκονομικὴ ἐργασία τῆς ἑταῖρίας διαπιστῶται ἐξ ὅλων τῶν κονδύλων, τῶν συνιστώντων τὸν ισολογισμὸν της. Αἱ ἔγγεγραμμέναι λ.χ. ἀξίαι τῶν δικτύων πλοίων ἔνερχονται εἰς 52.231.000 δρ.. αἰσθητῶς κατώτεραι, κατὰ 50 καὶ πλέον τοῖς ἑκατόν, τῶν σημερινῶν τιμῶν. Αἱ ἐγκαταστάσεις καὶ τὰ ἀκίνητα τῶν κατασκηνώσεων Συλοκάστρου καὶ τῶν Γραφείων ἀναφέρονται μὲ δραχμὴν μίαν. "Έχουν πλήρως ἀποσθεσθῆ. Αἱ ὑποχρέωσιες, ἔξι ἀλλού, αἱ μὲν μακροπρόθεσμοι ἔνερχονται εἰς 23.244.031 δρ., αἱ δὲ ἐκ τρεχουμένων λογαριασμῶν εἰς 17.020.206 δρ., ἀντικρυζόμεναι πλήρως ἀπό τὰς προκαταβολάς δι' ἀγοράς νέων πλοίων (πέντε τὸν ἀριθμόν, προσφάτως ἡγοράσθησαν, ἐν οἷς καὶ δύο πολυτελέστατα ὑπερμεγέθη σκάφη), ἀπὸ τὰς ὀφειλὰς τῶν Πρακτορείων ἑστερικοῦ καὶ ἑξωτερικοῦ καὶ τοὺς πιστωτικοὺς τρεχουμένους λογαριασμούς.

"Καὶ μὲ αὐτὰ τὰ ἀποτελέσματα, τὰ ἐπιτρέποντα ἀσφαλῆ τὴν πρόβλεψιν τῶν ἐφετεινῶν καλυτέρων — ζωηροτέρα διαπιστῶται ἡ τουριστικὴ κίνησις τοῦ τρέχ. ἔτους — εὐεξῆγητος εἶναι, δικαιολογημένη ἀπὸ τὰ πράγματα, τὸ τολμηρά τῷ ὄντι, πρωτοβουλία τῆς ἑταῖρίας Τυπάλδου διὰ τὴν ἀγοράν νέων σκαφῶν καὶ δὴ ἀνωτέρων κλάσεως, διὰ τῶν δύο ὑπερωκανίων «Σάντα Ρόδου» καὶ «Σάντα Πάσολο». Αὐτὰ προώρισται νὰ χαρίσουν τὰ σκηνῆτρα εἰς τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν εἰς τὴν Μεσόγειον. "Ο.τι, δηλαδή, ὅλα τὰ ἄλλα μεσογειακὰ κράτη προεπιθησαν νὰ ἐπιτύχουν ἀναλόμαστοι τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ, ἡ ἑταῖρία Τυπάλδου τὸ ἐπέτευχε διὰ μόνης της ιδίας της πρωτοβουλίας καὶ — διατὶ νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν. "Ἐτόλμησε, βεβαίως, ἡ ἑταῖρία Τυπάλδου. "Ἐτόλμησεν, ὅμως, διότι πιστὸν ἀκλόνητον τρέφουν οἱ διευθύνοντες αὐτὴν εἰς τὸ τουριστικὸν μέλλον τῆς 'Ελλάδος. 'Υπῆρχαν, ἀλλως τε, καὶ οἱ πρωτοπόροι διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς τουριστικῆς μας προσπαθείσας. Εὔγλωττα ἐκ τοῦ ισολογισμοῦ τὰ ἀποτελέσματα.

"Καὶ τώρα κατέχει ἡ ἑταῖρία Τυπάλδου 13 σκάφη ἐπιβατηγά, τὰ δύοις μεταξὺ της περισσεύουσαν τῶν νεοαγορασθέντων, θὰ διαλάβουν τὴν περαιτέρω πτύχην των τούρκων σιδηροῦν τὸ δικτύο τακτικῶν γραμμῶν εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ θὰ ἔξιπηρετήσουν ἀποδοτικῶτατα τὸν θαλάσσιον τουρισμὸν τοῦ τούρκου πλοίου.

"Ἐν καιρῷ ἡ ἑταῖρία Τυπάλδου ἀντιμετωπίζει τὴν ἀντικατάστασιν ὠρισμένων σκαφῶν της δι' ἄλλων νεωτέρων. 'Η παραγγελία δύο νεοτεύκτων ἀκτοπλοϊκῶν δὲν ἀποκλείεται, ἀν αἱ ήδη διεχαγόμεναι διαπραγματεύεσις εὐδωδωθοῦν.

"Καὶ αὐτὰ ὅλα τὰ ἐπιτεύγματα ἐντὸς μιᾶς δωδεκαετίας! Δύο πα-

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE  
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA  
SEATTLE STEVEDORE CO.      BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.  
TEAMED WITH**

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

ράγοντες έπειδροσαν άποφασιστικώς: 'Η άκραδαντος πίστις διὰ τὴν αὔριον καὶ η ἀνήσυχος ἐργατικότης. Δέν έλειψαν ἀπὸ τοὺς Ἀδελφοὺς Τυπάλδου καὶ τοὺς ἀμέσους συνεργάτας των.

#### KAI PAILIN TO MESOGEIAKON PLOION

Δεκατέσσαρα μικρά μεσογειακά φορτηγά — τύπου κόστερς — πρόκειται νὰ παραγγείλῃ τὸ Ἰσραὴλ. Εἶναι τὰ γνωστὰ ἀποδοτικά δηζελοκίνητα οἰκονομικά σκάφη, τὰ δοτοὶ παντοῦ πλέον, μὲ τὸ χαμηλότερον κόστος, ἔξηπτετον τὰς ἔγγυτέρων ἀποστάσεων μεταφοράς. Οἱ Ἰταλοὶ μὲ τὰ σκάφη αὐτὰ συνεκρότησαν τὸν μεταπολεμικὸν μεσογειακὸν τῶν στόλον.

Παρόμοια μικρὰ φορτηγὰ θέλει νὰ ἀποκτήσῃ καὶ τὸ Ἰσραὴλ, μὲ τὴν μικρὰ σχετικῶν ναυτιλιακὴν παράδοσιν καὶ ἐπίδοσιν καὶ τὴν περιωρισμένην εἰς τὰ μεσογειακὰ ὑδάτα ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. 'Ημεῖς, τούναντίν, οἱ κατ' ἔξοχην ναυσίδιοι, μὲ τὰς μακριώνας παραδόσεις καὶ τὰ ἱστορικὰ δικαιώματα εἰς τὴν Μεσόγειον οὔτε ἐν — τὸ ὑπογραμμίζομεν — πλοίον συγχρονισμένον μεσογειακὸν ἀπεκτήσαμεν μεταπολεμικός, οὔτε δέ, καθὼς φαίνεται, θὰ ἀποκτήσωμεν καὶ εἰς τὸ μέλλον. Λείπουν τὰ κεφάλαια.

Καὶ ίδοι μετὰ τοὺς Ἰταλούς, τοὺς ἀποκομίζοντας τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῶν μεσογειακῶν μεταφορῶν, ἔρχονται οἱ Ἐβραῖοι νὰ ζητήσουν καὶ αὐτοὶ τὸ μερίδιόν των. Θὰ διαβέτουν τὰ πλοῖα, τὰ ίκανά νὰ κατισχύσουν εἰς τὸ συναγωνισμόν.

Εἶχε τὸ πενταετές πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως προβλέψει τὴν ἐνίσχυσιν τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας. 'Ἀνεγνωρίσθη ἡ παραγωγικὴ τῆς συμβολὴ εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας καὶ η ἀνάγκη τῆς χρηματοδοτήσεως διὰ τὴν ἀπόκτησιν καλυτέρων πλοίων καὶ ίδιαιτέρως δύο μικρῶν πλοίων - ψυγείων. 'Ήτοι ἡ ἀπάρχη.

Βάσει τῶν προβλέψεων τοῦ προγράμματος σύδητήσεις μακραὶ διεξῆχθησαν μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφόπλιστῶν. 'Αποτέλεσμα μηδὲν. Δὲν πετεύθη ἡ συμφωνία μεταξὺ τῶν ἀρμόδιων ὑπηρεσιῶν καὶ τῆς 'Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν Μεσογειακῶν σκαφῶν, ὅστον ἀφοῦ τὸ δυνατόν γενέσθαι διὰ τῆς ἔξαγγελθείσης κρατικῆς ἐνίσχυσεως. 'Οπωσδήποτε, τὸ 'Υπουργείον κατέληξε νὰ εἰσηγῇ πρὸς τὸ 'Υπουργείον Συντονισμοῦ, τὸ ἔφορευν εἰς τὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Πενταετοῦ Προγράμματος τὰ κάτωθι:

#### I. KATHIGORIAI XRHMATODOTHEHSEMENON PLOION

α) Προτείνεται ἡ χρηματοδότησις ὑφισταμένων ἐπιχειρήσεων μεσογειακῶν τακτικῶν γραμμῶν:

α1) Πρὸς ἄγοράν ἐνδὸς ἡσυχίας δύο δύο δημόσιων πλοίων τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν 10 ἑταῖν, πρὸς κάλυψιν ἀμέων ἀνάγκων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πραγματοποιίσθαι τῆς ἄγορᾶς ἐντὸς ἑτοῦ ἀπὸ τῆς ἔγκρισεως τοῦ προγράμματος.

α2) Πρὸς ναυπήγουσιν πλοίων, ὡς οἱ σχετικαὶ προτάσεις, διὰ σταδιοκτὸν ἀνάνεωσιν τῶν ὑφισταμένων πλαισίων πλοίων, καὶ χρηματοδότησις ὑφισταμένων ἐφόπλιστῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες θέλονταν τυχόν ἀναλάβει ὑποχρέωσιν ἔγκαταστάσεως νέας δρομολογιακῆς γραμμῆς ἢ γραμμῶν ἐξ Ἑλλάδος εἰς τοὺς τομεῖς Μεσογείου, Εὔζεινον Πόντου, Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης, πρὸς ναυπήγουσιν δύο ἢ τριῶν καταλλήλων φορτηγῶν πλοίων.

β) Ὁμοίως ἡ χρηματοδότησις πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀτμομηχανῶν πλοίων ήλικίας μέχρι 30 ἑταῖν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ἐπιθεωρήσεως αὐτῶν καὶ ἐντάξεως των εἰς ἀνωτάτην κλάσιν ἀνεγνωρισμένων Νησιώνων.

γ) Ἐπίσης ἡ χρηματοδότησις πρὸς ναυπήγουσιν τῶν τῷ προγράμματι προβλεπομένων δύο πλοίων - ψυγείων, παραχωρούμενήν κατὰ προτίμου πρὸς ἐπικείρους ἀσκολουμένην ἥποι εἰς μεταφορὰς εὐπαθῶν φορτίων ἐντὸς τοῦ χώρου τῆς Μεσογείου καὶ ὀπωδήποτε εἰς κατ' ἐπάγγελμα ἐφόπλιστάς.

δ) Ἱσάντως προτείνεται ἡ χρηματοδότησις μεσογειακῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς ἄγοράν ἐλευθέρων φορτηγῶν ὑγροῦ καὶ ζηροῦ φορτίου, ἀτινα δέον νὰ είναι δημόσια πλοία καὶ κατὰ προτίμου πλοία ήλικίας κάτω τῶν 10 ἑταῖν. Διὰ πλοία ἡσυχίας δύο τῶν 10 ἑταῖν κρίνονται ἐπαρκεῖς οἱ ουνήθεις τραπεζικοὶ χρηματοδότησεις.

#### II. OPOI XRHMATODOTHESEOS

α) Φορτηγά πλοία τακτικῶν γραμμῶν.

α1) Ἀγορὰ δημόσιων πλοίων τῆς Ναυτιλίας μέχρι 10 ἑταῖν: Ποσοστὸν δανεισμοῦ 70%. 'Εξόφλησις ἐντὸς 20ετίας.

α2) Ναυπήγουσις δημόσιων πλοίων: Ποσοστὸν δανεισμοῦ μέχρις 80%. 'Εξόφλησις ἐντὸς 25ετίας.

'Επιτόκιον 2½ - 3% καὶ πάντως, οὐχὶ πλέον τοῦ ήμισεος τῶν ἐλευ-

θέρων φορτηγῶν.

β) Ἀντικατάστασις μηχανῶν: Ποσοστὸν δανεισμοῦ 75% συνολικοῦ κόστους. Τοκοχρεωτική ἐξόφλησις ἐντὸς 7 - 12 ἑταῖν, τοῦ χρόνου ἐξοφλήσεως αὐξανομένου πέραν τῶν 7 ἑταῖν κατὰ λόγον αντιστρόφως ἀνάλογον πρὸς τὴν ήλικίαν τοῦ πλοίου καὶ κατὰ τὸν σχέσιν 1 ἐπὶ πλέον ἑτοῦ εἰς τὸν διεθνῆ ἀγοράν.

γ) Πλοια-ψυγεία. Ναυπήγουσις: Ποσοστὸν δανεισμοῦ 80%, ἐξόφλησις ἐντὸς 20ετίας, (λόγω ταχυτέρας φθορᾶς). 'Επιτόκιον ὡς τῶν φορτηγῶν πλοίων γραμμῶν.

δ) Δεξαμενόπλοια καὶ ἐλεύθερα φορτηγά ήλικιας μέχρι 10 ἑταῖν: Ποσοστὸν δανεισμοῦ 70%. 'Εξόφλησις ἐντὸς 20ετίας. 'Επιτόκιον τὸ τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς.

#### III. GENIKAI PROYPOΘESSEIS

α) Προτίμωνται οἱ παλαιότερον ύφισταμεναι ἐφοπλιστικαι ἐπιχειρήσεις, εἰς τοὺς καθ' ἐκαστα τομεῖς ἐργασίας καὶ οἱ κάτοχοι περισσότερων πλοίων.

β) 'Εδρα τῶν ἐπιχειρήσεων ἐν Ἑλλάδι.

γ) Εισαγωγὴ υναντλάγματος κατὰ ποσοστὸν 10% πύξημένου ἐναντὶ τῶν ύφισταμένων υποχρέωσεων.

δ) 'Υποχρεωτική ἐξ Ἑλλάδος δρομολόγησις τῶν πλοίων γραμμῶν.

ε) Μή μεταβολὴ σημασίας πρὸς πλήρους ἐξόφλησεως.

στ) Ἐπὶ ίσοις δροις ἐκτέλεσις ἐργασιῶν μετασκευῆς καὶ ναυπηγήσεων ἐν Ἑλλάδι.

Ἄυταὶ εἰναι αἱ εἰσηγήσεις τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. Διαφέρουν, τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀπόφεων, ἀλλὰ τὴν ὀρθότητα αὐτῶν κανεὶς δὲν ἡμιπορεῖ νὰ ἀμφισθητήσῃ. Εὐχῆς ἔργον νὰ γίνουν ἀποδεκταὶ ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν.

Ο. κ. Πρωτοπαπαδάκης, ὁ ἀρμόδιος διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ δόλου σχεδίου οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, ὑπεύθυνον, λόγω καὶ ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως, ἡμπορεῖ νὰ ἔχῃ γνῶμην ἐπὶ τῶν προτάσεων τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας. 'Η παρ' αὐτοῦ ἔγκρισις τῶν προτεινομένων θὰ προδικάη καὶ τῆς Κυβερνήσεως τὴν τελικὴν ἀποδοχήν. Θὰ πρέπει δ. κ. 'Ανδριανόπουλος νὰ συνεργασθῇ μὲ τὸν κ. Πρωτοπαπαδάκην καὶ νὰ ἔναπτυξῃ τὸ δόλον πρόβλημα τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας, πρόβλημα σοβαρόν, χρῆζον τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως διὰ νὰ τύχῃ ἐπιλόγου. Καὶ θὰ πρέπει ἡ συνεργασία αὐτῆ τῶν δύο υπουργῶν νὰ γίνῃ τὸ ταχύτερον. 'Αρκετὰ ἔχρονισεν. Οἱ ἄλλοι, οἱ μεσογειακοί λαοί προχωροῦν, μάζι διαμφισθητούν εἰς τὸν γνώριμον διὰ τὸν 'Ἑλληνα στίθιον τῆς Μεσογείου, τὴν θέσιν ποὺ κατέχομεν, λόγω παραδοσεως, καὶ ἐπιδόσεως. Καὶ θὰ μᾶς ἐκτόπισσον ἀσφαλῶς, ἂν ἔγκαιρως τὸν Κράτος δὲν προέλθῃ ἀρωγὸν εἰς τὴν ίδιωτικὴν προσπάθειαν. Σημειωτέον ὅτι, ἡ ξένη χρηματαγορὰ εἰναι κλειστὴ διὰ τὸν 'Ἑλληνα ἐφοπλιστὴν τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου. 'Αν δὲν ἐπιτύχῃ οὗτος τὴν ἐντεύθεν χρηματοδότησιν διὰ τὴν ἀπόκτησιν καλυτέρων πλοίων, θὰ ἀποσυρθῇ κατ' ἀνάγκην. 'Αντιμετωπίζει τῶν ξένων κρατῶν καὶ ὅχι τῶν ιδιωτῶν τὴν πρωτοβουλίαν. Καὶ ἀποσυρόμενος, θὰ χάσῃ ἡ σημαία μας τὴν θέσιν τῆς εἰς τὰς γύρων ἡμῶν θαλάσσας καὶ ὡς οἰκονομία μας τὰ πολλά, ποὺ ἀποκομίζει ἀπὸ τὴν κίνησιν τοῦ μεσογειακοῦ πλοίου. 'Άλλοι, παρείσακτοι αὐτοί, θὰ μᾶς διαδεχθοῦν.

#### AΠΑΡΑΔΕΚΤΟΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

Διερωτώμεθα ποιὸν σκοπὸν ἐξυπηρετεῖ ἡ ἀνάμιξη τοῦ Γεν. Λογιστηρίου τοῦ Κράτους εἰς τὰ ζητήματα τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως τῶν διακόρων νομικῶν προσώπων καὶ ιδιαιτέρως τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου.

Ἐχομεν ὑπ' ὄψιν καὶ παλαιότερα στοιχεῖα, ἀλλὰ καὶ προσφάτως ὡρισμένας περιοπτὰς καὶ παρατηρήσεις ποὺ ἐπέφερεν τὸ Γενικὸν Λογιστηρίον τοῦ Κράτους εἰς τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ Ν.Α.Τ. 'Θελήσαμεν νὰ ἐρευνήσωμεν τὸ θέμα καὶ ἐπείσθημεν οὗτοι, ἡ ἐπέμβασις τοῦ γνωστοῦ καὶ ἀπὸ ἄλλας περιπτώσεις διὰ τὴν τροχοπεδικήν του πολιτικήν, Γενικού Λογιστηρίου, καθίσταται αὐτόχρημα ἐπιζημία διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ 'Ιδρυματος. 'Απὸ νομικῆς ἀπόφεως ὡς ίδωμεν, ἡ ἀνάμιξης τοῦ Γεν. Λογιστηρίου δὲν εὐσταθεῖ. Στηρίζεται εἰς ἓνα παλαιὸν νόμον τοῦ N. 3170(1955, μεταγενεστέρου καὶ εἰδικοῦ διὰ τὸ N.A.T. διὰ τοῦ N. 3170)1955, περὶ τοῦ Ν.Α.Τ. 1955 «Περὶ Ν.Α.Τ.» ρητῶς καθορίζει εἰς ποιάς περιπτώσεις αἱ πράξεις τοῦ Διοικ. Συμβούλου τοῦ Ν.Α.Τ. τυχάνουν τῆς ἔγκρισεως καὶ τοῦ 'Υπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν. 'Ως γνωστόν, διὰ τοῦ νόμου τούτου ἐπεδιώχθη ἡ δοσον τοῦ μεγαλύτερα αὐτοτέλεια τοῦ 'Ιδρυματος διὰ τοῦτο καὶ τὸ 'Υπουρ-

## TROPIS SHIPPING CO. LTD.

SHIPBROKERS  
IBEX HOUSE (SUITE 275/281)  
MINORIES  
LONDON E.C. 3

ANTIPROSOPPOI EN ELLADI:  
"ΝΑΥΤΙΛΟΣ" ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.  
ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1<sup>Α</sup>

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 474.291  
292  
295

AKTI MIAOUΛΗ  
ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

CABLES: TROSHIP, LONDON  
TELEX: 24.189  
TNA. ΔΙΕΥΘ. NAFTILKO - PIREA  
• (ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ) TROSHIP-PIREA

γείου Ναυτιλίας ή θελημάτων μένων περιπτώσεις τής ιδικής του παρεμβάσεως, ώστε τότε Ταμείον νὰ ἀποκτήσῃ τόσον τὴν εὐθύνην τῶν πράξεων του, σύνον καὶ ταχείαν προσαρμογὴν πρὸς τὰς ἀνάγκας του.

Ἄλλα καὶ διὰ λόγους οὐσιαστικὸς πρέπει νὰ καταργηθῇ ὁ «ἀσφυκτικός ἐναγκαλισμός» τοῦ Γεν. Λογιστηρίου. Τὸ N.A.T. πλὴν τῆς περιπτώσεως τοῦ υψους τῶν συντάξεων οὐδεμίαν, οὐδὲ τὴν ἐλαχίστην, ἀσκεῖ ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς κυκλοφορίας τοῦ νομίσματος η τῶν δημοσίων οἰκονομικῶν. Ἀντιθέτως, λόγω τῶν εἰς συνάλλαγμα εἰσπράξεών του ἔνισχει συνεχῶς τὴν νομίσματικὴν σταθερότητα τῆς χώρας διὰ οὗτον συναλλάγματος.

Οἱ πόροι τοῦ Ταμείου δὲν δικαιολογοῦν ἐπίσης τὴν παρεμβασιν τοῦ Γεν. Λογιστηρίου, διότι σσοὶ ἔξι αὐτῶν εἶναι κοινωνικοὶ ἔχουν παγίως νομοθετηθεῖ πάλιν ρυθμίζεται ἐκάστοτε διὰ νόμου.

Τρίτον τὸ N.A.T. ἔξυπηρετεῖται εἰς μεγάλην κλίμακα εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διὰ τῶν ἑκεῖ Προξενῶν. Λιμενάρχων καὶ Προξένων. Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐνεργεῖ τὸ σύνολον τῶν ἐργασιῶν του καὶ κατὰ συνέπειαν δὲν δύναται τὸ Γεν. Λογιστηρίου νὰ διατελῇ ἐν γνώσει τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὁποίας ἔκει ἔξυπηρετεῖται τὸ "Ιδρυμα" καὶ τῶν ἀναγκῶν αὐτοῦ.

Ἡ τύχη τοῦ "Ιδρύματος" εἶναι συνυφασμένη μὲν τῶν Ναυτιλίων. Γηράσκομεν καὶ δὲν ἡμορούμεν νὰ ισχυρισθῶμεν ὅτι ἔχομεν μάθει τὸν μηχανισμὸν τῆς λειτουργίας τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τοὺς ἀντικτύπους ποὺ ἔχουν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ταμείου. Τὸ νὰ ἔρχεται τὸ Γεν. Λογιστηρίου καὶ νὰ ἀπορρίπτῃ κονδύλια η νὰ ἔχῃ γνώμην ἐπὶ θεμάτων ποὺ μόνον οἱ ἐπαγγελματικῶς ἀσχολούμενοι μὲ τὴν Ναυτιλίαν ἡμποροῦν νὰ περακολουθοῦν, εἶναι τούλαχιστον ἀκατανότων.

Τὸ N.A.T. εἶναι ἀσφαλιστικὸς ὄργανος, ἔχει ιδιομορφίαν, τὴν ὁποίαν δὲν τὴν ἔχουν τὰ ἄλλα παρ' ἥμιν ἀσφαλιστικὰ ιδρύματα. "Ἐχει πολύπλοκα ζητήματα νὰ ἐπιλύσῃ. Καὶ διερωτώμεθα: Οἱ υπάλληλοι τοῦ Γεν. Λογιστηρίου θαυμάσιοι κατὰ τὰ ἄλλα λειτουργοὶ δύνανται νὰ ἔχουν γνώμην ἐπὶ τῶν εἰδικῶν τούτων ζητημάτων, ἐνῷ η εὐθύνη τῆς λειτουργίας τοῦ "Ιδρύματος" ἀπό τοις ἀλλούς;

Ἀκριβῶς ἵνα μὴ ἀναμιγνύεται τὸ Γενικὸν Λογιστηρίον πλέον τοῦ δέοντος, μετεῖχον ἀνέκαθεν εἰς τὸ Δ. Συμβούλιον τοῦ N.A.T. ἀνώτατοι υπάλληλοι τοῦ ΥΠ. Οἰκονομικῶν, οἱ ὁποῖοι ἐκτὸς τῶν πολυτίμων γνώσεων τῶν, ἀπετέλουν καὶ ἀποτελοῦν τοὺς εἰδικοὺς συμβούλους τοῦ Ταμείου ἐπὶ δημοσιονομικῶν ζητημάτων. Καὶ πορατηρεῖται τούτῳ τὸ ἀνακόλουθον: Οἱ ἀντιπρόσωποι οὐτοὶ ζῶντες ἐκ τοῦ πλησίου τὰ ζητήματα τοῦ N.A.T. δὲν διαφωνοῦν νὰ εἰσὶ τὰς ἀποφάσεις τοῦ Δ.Σ. τὰς ὅποιας, δημοσίας, ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ Γεν. Λογιστηρίου δὲν εύρισκει όρθια.

Τὸ "Υπουργεῖον" Ἐργασίας, τὸ ὁποῖον ἐποπτεύει ὅλης τῆς χερσαίας κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως ἔχει ἐπιτύχει τὴν κατάργησιν τῆς παρεμβάσεως τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου εἰς τὰ θέματα τῶν ἀσφαλιστικῶν Ταμείων Ἑράκ. Από Ιστίας φέρει αὐτὸν τὴν εὐθύνην τῆς εὐρύθυμου λειτουργίας των. Τοῦτο ἐπιβάλλεται πλέον νὰ γίνη καὶ διὰ τὸ N.A.T. Δὲν εἶναι ζήτημα πού ὁ μού, ἀλλὰ Διατάχματος τοῦ Γεν. Λογιστηρίου εἶναι καρίδος νὰ ἐκδοθῇ καὶ μάλιστα ἐπειγόντως.

Οἱ προϋπολογισμοί, οἱ ισολογισμοί καὶ ἐν γένει η διαχείρισις τῶν θεμάτων τῶν ἀσφαλιστικῶν ιδρυμάτων τῶν Ναυτικῶν πρέπει νὰ περιέλθῃ πρῶτον εἰς τὰς Διοικήσεις των καὶ δεύτερον εἰς τὸν ἀρμόδιον Υπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Διότι εἶναι ἀπαραδέκτων νὰ παρεμβάλωνται προσκόμματα εἰς τὸν "Υπουργὸν" καὶ τὰς Διοικήσεις τῶν Ταμείων, ὅταν αὐτοὶ εἶναι ὑπεύθυνοι διὰ τὴν ἐπιτυχὴ ἐπιτέλεσιν τῶν σκοπῶν τοῦ "Ιδρύματος".

"Οσον ἀφορᾷ τὴν καλὴν καὶ νόμιμον διεξαγωγὴν τῆς ὑπηρεσίας τῶν "Ιδρυμάτων" εἶναι γνωστόν, ὅτι σοφαροὶ ἔλεγχοι καθ' ἔκαστον ἔτος ἐκτελούνται. Κάθε δαπάνη ἐλέγχεται ὑπὸ τοῦ προληπτικοῦ ἐλέγχου, οἱ "Ισολογισμοὶ" καὶ η διαχείρισης ὑπὸ τοῦ Ζεμλοῦς ἐξελεγκτικῆς ἐπιτροπῆς καὶ ἡ ὅλη λειτουργία τῶν Ταμείων μέχρι καὶ τὰς λεπτομερεῖῶν των ἐρευνᾶται καὶ ἐλέγχεται ὑπὸ τοῦ Σώματος Ὁρκωτῶν Λογιστῶν. Ειδικός Ἐπιθεωρητής διὰ τὰς ἀσφαλιστικὰ "Ιδρύματα" ὑπάρχει καὶ τέλος αὐτὸν τὸ "Υπουργεῖον" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐκ στοργῆς καὶ ἐν συναισθήματος εὐθύνης διασχειρίζεται, ὅσακίς εἶναι ἀρμόδιον, μὲ ἀπόλυτον εὐνυνείδοσίαν καὶ μὲ γνώμονα τὰ συμφέροντα τῶν Ταμείων τὰ θέματά των.

Η ἀπαγκίστρωσις τῶν Ταμείων ἀπὸ τὴν ἀσφυκτικὴν παρεμβασιν

τοῦ Γενικοῦ Λογιστηρίου εἶναι ζῆτημα ὥριμον καὶ ἐπειγόν. Οἱ "Ελληνες" ναυτικοὶ συνδικαλισταὶ ποὺ μετέχουν εἰς τὴν Διοικήσιν των κατειδοῦν ὅτι, τὸ Γεν. Λογιστηρίον μόνον ζητήματα προκαλεῖ καὶ οὐδένα ὠφέλιμον σκοπὸν ἔχει η παρέμβασίς του. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν μεταξὺ τῶν αἰτημάτων τοῦ τελευταίου Πανναυτικοῦ Συνεδρίου ἔν ἀπὸ τὸ σοβαρότερο εἴναι καὶ ἡ κατάργησις τῆς ἀναμίξεως τοῦ Γεν. Λογιστηρίου εἰς τὰ οἰκονομικὰ τῶν Ταμείων τῶν ναυτικῶν.

Ο ναυτιλιακὸς κόσμος συνεπῶς εἶναι σύμφωνος. Τὸν λόγον τώρα ἔχει τὸ "Υπουργεῖον" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

#### O K. B. XANIDHES

Μετὰ τὴν γνωστὴν εὐδόκιμον ὑπηρεσίαν ὡς Προξενικὸς Λιμενάρχης εἰς τὸ Λονδίνον, ὁ κ. Χανίδης ἀνέλαβε τὴν διεύθυνσιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακιοῦ Ταμείου. Τὸ ίδρυμα ἔχει ἀνάγκην τῶν καλῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ διακεκριμένου ἀξιωματικοῦ. Η τοποθέτησίς του ὑπῆρξεν ἐπιτυχῆς.

Τὸ N.A.T. ἀποτελεῖ πλέον ὄργανον ἀσφαλιστικὸν τεραστίας ἐκτάσεως καὶ ἀποστολῆς. Εἰς πολλὰ ἔκαστον μύρια δολαρίων συμποσοῦνται τὰ κεφάλαια του, εἰς δεκάδας χιλιάδας ἀνέρχονται οἱ ἡσαλίσμενοι ναυτικοὶ καὶ τὰ προβλήματα, ποὺ ἀντιμετωπίζει τὸ ίδρυμα — προβλήματα ὄργανώσεως, ἐνισχύσεως τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν εισφερόντων, καλῆς τῶν πόρων του ἀποδόσεως καὶ τοποθετήσεως τῶν γνώσιν, ἐργατικῆς καὶ τακτικῆς συνδιαλλαγῆς τῶν συχνὰ δισταμένων ἀπόφεων καὶ ἐμπιστοσύνης εἰς τοὺς ιθύνοντας.

Ο κ. Χανίδης εἶς καμμίσιαν τῶν προϋποθέσεων αὐτῶν δὲν ύστερει. Εἶναι ο κατάλληλος καὶ θά ἀπόδωση ἀσφαλῶς εἰς τὴν τόσον περίοπτον, σσοὶ καὶ γενικώτερα κοινωνικῆς σκοπιμότητος θέσιν. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, ὅτι τὰ 20 καὶ πλέον τοῖς ἔκαστον τῆς μισθοδοσίας ὑπερεξήκοντα χιλιάδων ναυτικῶν πειρέχονται ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ N.A.T. διὰ νὰ ἀποτελέσουν τὸ ἀσφαλιστικὸν ἀπόθεμα τῆς συνταξιδοτήσεως αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

#### DIA TON LIMENA TΩΝ PATRΩN

Είχεν εὑρεῖσι ἀπῆχθοις τὸ ἄρθρον τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν" διὰ τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν. "Ολαι σχέδον αἱ ἀπόδωση ἀσφαλῶς εἰς τὴν τόσον περίοπτον, σσοὶ καὶ γενικώτερα κοινωνικῆς σκοπιμότητος θέσιν. Δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, ὅτι τὰ 20 καὶ πλέον τοῖς ἔκαστον τῆς μισθοδοσίας ὑπερεξήκοντα χιλιάδων ναυτικῶν πειρέχονται ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Μ.Α.Τ. διὰ νὰ ἀποτελέσουν τὸ ἀσφαλιστικὸν ἀπόθεμα τῆς συνταξιδοτήσεως αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

Τὸ πρότιτλον "Τὸ Υπουργεῖον Δημοσίων" Ἐργων καὶ ὁ ΕΟΤ δὲν ἔχουν σαφῆ γνώσιν τῶν ἀναγκῶν καὶ τῶν δυνατοτήτων τοῦ λιμένος μας" ἡ ἐφημερὶς "Νεολόγος" ἀναδημοσιεύει τὰ κύρια σημεῖα τοῦ ἄρθρου καὶ καταλλήγει εἰς τὸ συμπράσμα, ὅτι "θὰ πρέπει πάσῃ θυσίᾳ δλοὶ αἱ προσπάθειαι εἰς κατευθυνθούν πρὸς τὴν πλήρη ἀναμόρφωσιν τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν, διὸ τὸν λιμένος τῆς Δυτικῆς Ἐλλάδος.

Ἐξ ὅλου, ἡ ἐφημερὶς "Πελοπόννησος" ἀναδημοσιεύσα εἰς συνεχείας ὀλόκληρον τὸ ἄρθρον, τονίζει ἐν προλόγῳ, ὅτι «Ἡ ἀξία τούτου έγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οὐδέποτε ἐγγράφη διὰ τὸν λιμένος μας τόσον ἐνδελεχής καὶ τόσον αἰσιόδοξος ἐταύτῳ, εἰδίκη μελέτῃ».

Τέλος, ἡ ἐφημερὶς "Ημέρα" εἰς εἰδικὸν σχόλιον τοῦ δημοσιογράφου κ. Κ. Τριανταφύλλου, τονίζει μεταξὺ τῶν ἄλλων καὶ τὰ ἔχης:

"Τὸ ἄρθρον τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν" ἀποτελεῖ αὐτόχρονο εὐαγγελίον διὰ τὰς Πάτρας κατὰ τὸν παρούσον κριούμον στιγμὴν δι' αὐτάς. Δέν ύποστροφήσομεν, ὅτι τὸ ἄρθρον ἀποτελεῖ περγαμηνή τίτλων διὰ τὸν πόλιν μας ἢ διὰ εἰσάγει ἀγνώστους ἀπόφεις διὰ τὴν πρόσδον της Τονιζόμενης, δημοσίας, δημοτικής, δηλαδή, οἱ Πειραιεῖς, ἀναγνωρίζουσαν τὸν ἀξίαν τοῦ λιμένος τοῦ Πατρινού, τὴν στιγμὴν καὶ προθλέπουν ἐνα λαμπρὸν μέλλον δι' αὐτῶν, τὴν στιγμὴν ποὺ οἱ ἔγκυοι παροπτῆται τῆς Ναυτιλίας μας στρέφουν πρὸς τὰς Πάτρας τὰ βλέμματα τῶν, μημεῖς νὰ ἀποδειχθῶμεν σύσωμοι διὰ τὸν λιμένα μας καὶ τὴν πόλιν μας, ώστε νὰ ἔκτελεσθοῦν ἔργα, νὰ ουμπληρωθοῦν αἱ ἐλλείψεις, νὰ βελτιωθοῦν τὰ κακῶν κείμενα, νὰ μη ὀνταποκριθῶμεν, δηλαδή, εἰς τὸ κρέος μας ἔναντι τῆς πόλεως, τὴν ὁποίαν πρέπει νὰ παραδώσωμεν εἰς τοὺς μεταγενεστέρους δχι μόνον ὠραιοτέραν καὶ εὐτυχεστέραν, ὀλλὰ ὅπως τονίζουν μὲ παρόποιαν τὰ "Ναυτικά Χρονικά", πλήρως προσφρομένων πρὸς τὰς δυνατότητας ποὺ παρέχει ἡ γεωγραφικὴ τῆς θεσις καὶ ἡ τεραστία ἀνάπτυξις τοῦ Τουρισμοῦ εἰς τὸν τόπον μας.

Αἱ στήλαι αὐταὶ ἐκφράζουν τὴν ικανοποίησίν των διὰ τὴν ἀπῆχθησιν τὴν ὁποίαν είχον αἱ σκέψεις των, ώστε πρὸς τὸ μέλλον καὶ τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν. Εὔχονται δέ, σπως μεθετηθοῦν καὶ ὑπὸ τῶν κυβερνητικῶν ἀρμόδιων, διὰ νὰ ἰδωμεν συντόμως τὸν Τουρισμοῦ εἰς τὸν

## EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

### COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTREAL, SOREL, THREE RIVERS, QUEBEC, HALIFAX, ST. JOHN, CHURCHILL  
AND ALL CANADIAN PORTS IN GREAT LAKES

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET

NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

λιμένα των Πατρών εις τὴν ὁδὸν μιᾶς ἐπιληκτικῆς τῷ ὅντι προσόδου. «Εχουμεν, πάντως, ἐν κατακλεῖδι ιδιαίτερως πρὸς τοὺς Πατρινούς νὰ συστήσωμεν: Πρέπει κοινὴ συνείδησις νὰ καταστῇ ἡ ὑπόθεσις τοῦ λιμένος των. Αὐτοὶ πρῶτοι πρέπει νὰ τὴν πιστεύσουν διὰ νὰ κινήσουν καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν κρατικῶν ἀρμόδιων. Εἶναι τόσον ράθυμος συχνὰ ἡ σκέψις τῶν τελευταίων.

### ΤΡΙΤΗ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑΝ ΥΠΟΔΕΙΣΙΣ

Ἐπαναλαμβάνομεν: Νὰ ἐνισχυθῇ πρέπει τὸ λιμεναρχεῖον Πύλου δι' ἐπαρκούς προσωπικού, ὥστε ἀπροσκόπως νὰ διενεργῆται ἡ διεκπεραϊσις τῶν διατυπώσεων διὰ τὰ καταπλέοντα ἐκεὶ ποντοπόρα σκάφη, πρὸς παραλαβὴν μπάνκερ.

Παράπονον κανέν δὲν ψήσταται διὰ τὸν μοχθούντα ἐν κυριολεξίᾳ λιμενάρχην. 'Ο ἔπαινος, τούναντίον, παντοχόθεν τοῦ ἀπευθύνεται. 'Αλλὰ καὶ ἀν ἀκόμη καθ' ὅλον τὸ 24ωρον εἰργάζετο οὗτος, δὲν θὰ προελάμβανε τὴν καθυστέρησιν, ὅταν δύο καὶ τρία σκάφη τὴν αὐτὴν ἡμέραν καταπλέουν καὶ θὰ πρέπει ἐντὸς ὥρων νὰ ἔχυπηρτεθοῦν εἰς τὰ τοῦ ναυτολογίου τῶν. Αἱ ἀπολύτεις καὶ αἱ ναυτολογήσεις εἶναι πολλαὶ. Συχνόταται καὶ αἱ ἔξοφλήσεις ναυτολογίων.

Δύο ἡ τρεῖς λιμενοφύλακες καὶ εἰς ἔστω ἐντριθῆς ὑπαξιωματικὸς χρειάζονται, ἵνα μὲ σχετικὴν τινὰ ἄνεσιν διεξάγεται ἡ ὑπηρεσία τοῦ Λιμεναρχείου. Τὰ πλοιαὶ θὰ διευκολυνθοῦν· ἡ γνωστὴ διοικητικὴ μιζέρια θὰ ἐκλείψῃ.

Κερδίζει πολλὰ ἡ Οἰκονομία μας ἀπὸ τὰς ἐπισκέψεις αὐτὰς πρὸς ἀνεφοδιασμὸν τῶν ποντοπόρων σκαφῶν. Παραγωγικὴ ἀποδαίνει ἡ πληρεστέρα ἔχυπηρτετησις τῶν ἀναγκῶν τῶν. Νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι δὲν θὰ χρειασθῇ νὰ ἐπανέλθωμεν; Εἶναι ἡ τρίτη ἥδη κατὰ σειρὰν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος ὑπόδειξις πρὸς τοὺς ἀρμόδιους τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

### ΠΩΣ ΒΛΕΠΟΥΝ ΤΑΣ "ΤΡΑΣΤ-ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ",

Τὰ δᾶσα κατωτέρω ἀναφέρομεν, κατὰ πιστὴν μετάφραστιν, περιλαμβάνονται εἰς τὴν ἑτησίαν ἑκεστίν τῶν πεπραγμένων τῆς μεγάλης ιταλικῆς ὄργανώσεως τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς περιοχῆς τῆς Λιγυρίας (Associazione Ligure Commercio Esterero). Θέμα: Αἱ Διασκέψεις - μονοπώλιοι τῶν τακτικῶν γραμμῶν.

Ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἡ ὑπόθεσις αὐτὴ διὰ τὰς χώρας, τὰς μὴ κεκτημένας ἐν ἐπαρκείᾳ ἔθνικάς τακτικάς γραμμάς. Καὶ ἀν οἱ 'Ιταλοὶ ἔξαγωγεις διαμαρτύρωνται, οἱ ὅποιοι ἔχυπηρτεθοῦνται, τούλαχιστον, κατὰ ποσοστὸν ἀξιόλογον, ἀπὸ πλοιαὶ τῆς ἔθνικοτέτος τῶν, τί νὰ εἴπουν οἱ 'Ελληνες, οἱ ὑποτελεῖς σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰ 'κτράστη' τῶν ξένων Διασκέψεων; 'Ιδού τί ἐν προκειμένῳ τονίζει ἡ ὄργανωσις τῶν 'Ιταλῶν ἔξαγωγέων:

"Ἡ ἀντικειμενικὴ ἀναγνώρισις τοῦ γεγονότος τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως δὲν μειώνει τὴν πεποιθοῦν μας, διὰ τοῦτο οἱ Διασκέψεις ἐπιβάλλουν (συμφωνίας διακρίσεως) μεταξὺ τῶν φορτωτῶν καὶ διτι, τείνουν νὰ οικειοποιοῦνται αὐθαιρέτως δικαιώματα μονοπώλισεως, τὰ ὅποια δὲν ἔχουν καὶ τὰ ὅποια ἀμείβει δὲν θέλουμεν νὰ ἀναγνωρισωμεν. Γνωρίζομεν τὰ ἐπικειρήματα καὶ τὰς διαθεσιώσεις πάντων τῶν οκεπομένων διαφορετικά ἀπὸ ἡμᾶς καὶ διαδιλούντων, διὰ τὰ πάντα εἰς τὰς Διασκέψεις λειτουργοῦν κανονικῶς, διὰ τὸ ὄμαγνωμός ἐξακολουθεῖ ὑφιστάμενος καὶ διτι, ἀποτελεῖ σφάλμα νὰ γίνεται λόγος περὶ μονοπώλου, περὶ ἐπιθεσεως κατὰ τῶν ἀστοδάντερ, τῶν ἑκτὸς τῆς Διασκέψεως καὶ ἐναντίον παντὸς στρεφομένου πρὸς τὰ ἑκτὸς Διασκέψεως πλοια. 'Αν πάντα ταῦτα ποσοὶ ἀλλοθή, θὰ ἀπέμενε, πάντως, νὰ μᾶς ἔξηγησουν, διατὶ τὸ καταρτισθὲν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας (νομοσχέδιον Μπόννερ) παρέκειται εἰς τὴν 'Ομοσπονδιακὴν Ναυτικὴν 'Υπο-

ρεσίων ἀρμοδιότητα καρηγούσαν εἰς αὐτὴν ἀπεριόριστον ἐλεγχον ἐπὶ τῶν ναυλολογίων, τῶν ουμδάσεων τῶν Διασκέψεων καὶ τῶν ὑπ' αὐτῶν διατιθεμένων μέσων, ὡστε αἱ Διασκέψεις νὰ τελοῦν, τρόπον τινᾶ, ὑπὸ λεπτομερειακῶν παροιγραφικῶν, οὕτως εἰπεῖν, ἔρευναν;

Διὰ τοὺς 'Ιταλούς, πάντως, εἰσαγωγεὶς ισχύει τοῦτο: 'Οταν προσφεύγουν εἰς τοὺς 'άσουτά ντερες' διὰ γραμμάς, εἰς τὰς ὅποιας δὲν θὰ ἀδύναντο νὰ πράξουν ἀλλας, χωρὶς νὰ παραπιθοῦν τὰς ἔξαγωγῶν, γνωρίζουν, διτι θὰ ἀντιμετωπίσουν τὰ ὄργαλα ὀντίποινα τῶν Διασκέψεων, ἐναντίον τῶν ὅποιων, διμω, δὲν είναι δυνατὸν νὰ μὴ ἐπιρριφθῇ ἡ μορφὴ περὶ μυστικοῦ ὅπλου, τοῦ 'διπλοῦ ναυλολογίου'. 'Ἄξιοιν συχνάκις τιμᾶς ναύλων, χωρὶς νὰ λαμβάνουν ἡ χωρὶς νὰ θέλουν νὰ λάδουν ὑπ' ὄφιν τὰ χαρακτηριστικά τῶν πρὸς μεταφοράν ἐμπορευμάτων. Διευκολύνουν ἐναντίον ἡμῶν τοὺς ζένους συναγωνιστάς μας. Δὲν κατενοήσομεν λ.χ. ποτέ, διὰ ποίον λόγον, εἰς ἐμπορεύματα Ιταλικῆς προελεύσεως, πρέπει νὰ ἐπιβαλλωνται ναύλοι καθοριζόμενοι εἰς τὸ Λονδονόν, τὸ 'Αμερεντόν, ἡ πόλη τοῦ περιττού, εἰς κέντρα δηλαδὴ μακρὰν τῶν ἡμετέρων κείμενα, τελείως ζένα καὶ ἀδιαφοροῦντα διὰ τὰ συμφέροντα τῶν 'Ιταλῶν ἔξαγωγῶν καὶ διτι τὰ προσβλήματα τῆς μητέρας βιομηχανίας, διτι μὴ καὶ δῶλα ἀντιτίθεμενα πρὸς αὐτά.

Δὲν ζητοῦμεν τὸν θάνατον τῶν Διασκέψεων, ὡς εἰπεῖν ὁ Πρόεδρος τοῦ Γενικοῦ Συμβουλίου τῆς Βρεταννικῆς Ναυτιλίας, σκολιάζων τὸ 'νομοσχέδιον Μπόννερ', ἀλλὰ θέλομεν, δημοσίου ναύλου, τοὺς ὅποιους αἱ Διασκέψεις θέτουν εἰς ἐφαρμογήν, ἐπιβαλλωνται ἐπὶ καίσας βάσεως καὶ νὰ είναι οἱ αὐτοὶ δι' διους. Νὰ μὴ ἀσκῆται ἡ αὐτοπρά ἐπιθολή τοῦ ἐπιστήμου ναυλολογίου διὰ τὸν πελάτην, ποὺ ἔχει ἀμεσον ἀνάγκην μιᾶς ἐπιγύρων μεταφορᾶς ἡ διὰ τὸν ἀπλακὸν πελάτην ἡ διὰ τὸν ὄχι καὶ τὸσον ουμαπόδη, ἐνώ οἱ ἔξαγωγεις, οἱ ἔχοντες τὸν περίπολον τῶν ἔλιγμῶν δύνανται νὰ ἐπιτύχουν διαφόρους ναύλους, εἰς καμπολότερα ἐπίπεδα. Θέλομεν καὶ δὲν τὸν παύσωμεν ἀγώνιζομενοι, διὰ νὰ ἔπιτυχωμεν τοὺς νομίμους ἡμῶν οκοπούς, οἵτινες συμπίπτουν ἐξ ὀλοκλήρου μὲ τὰ συμφέροντα τῆς έθνικῆς μας οἰκονομίας, δημοσίου δηλαδὴ οἱ ναύλοι κρίνωνται, συμφώνως πρὸς τὰς συγκεκριμένας συνθήκας τῆς ἀγορᾶς καὶ ταῖς μὴ δυναμένας νὰ καταπνίγουν ἀπαιτήσεις της καὶ ἀφού πρώτον ἀκούσθων αἱ γνῶμαι τῶν φορτωτῶν, τῶν τὰ μέγιστα καὶ ἀμεσώτατα ἐνδιαφερομένων διὰ τὰ ναυλολόγια καὶ ἔκδονται τοὺς γνώμην καὶ ἀρμοδιότητα δι' ὠφελημούς οὐδεισιεις.

'Ο μεταφορεὺς καὶ διὰ προμηθεύσων τὸ ἐμπόρευμα πρέπει ἐπὶ τέλους νὰ τεθῶν εἰς ἐπωφελή ἀμεσον ἐπαφήν, δημοσίου παρεμβάσεως τρίτων, χωρὶς τὸν δημιουργίαν ἐσκεμμένων τεχνητῶν ἀπομονώσεων ἀπὸ μέρους ἐκείνων, οἵτινες κρατοῦν εἰς ἀπόστασιν κάθε ἔξαγωγά, ἵνα εύνοηται ἡ προνομούχος πελατεῖα των, πτις, κατὰ κανόνα, εἶναι δέντη τὸν ἔθνικότητα. 'Ο παράγων καὶ ὁ πωλῶν εἰς τὸ ἔξωτερικόν, καθὼς καὶ διὰ ἀποστολεύς, δὲν πρέπει νὰ μὴ ἀντιπροσωπεύωνται ἐποιημέναις εἰς τὰς Διασκέψεις, διότι μόνον κατόπιν βαθειας ἐξετάσεως, ισορροπημέναις καὶ ὄνταικεμενικής, διέξαγομένης παρ' ὄλων τῶν ἐνδιαφερομένων, δύναται νὰ προκύψῃ τὸ ἐπίπεδον τῶν ναύλων, ποὺ δὲν δύνανται κατὰ δίκαιον τρόπον νὰ συμβιθάσουν τὰ διάφορα συμφέροντα, ἐν τῇ ἐκτιμήσαι κάθε παρόγνοτον σκετικοῦ καὶ αὐτὸν ἰδιαιτέρως τὸν τῆς ἀνάγκης. Οι 'Ιταλοὶ ἔξαγωγεις ἔχουν, νομίζομεν, ἀπόλυτον δικαιώματα νὰ μὴ υποστηρίζουν τὸν δέντη συναγωνισμόν, ἀναλώμασι τῶν συμφερόντων τῶν. Διαμαρτύρονται, δημοσί, διότι περιέχονται εἰς τὸν δημιουργίαν ὁσκήσεως τοῦ ἐπαγγελμάτων τῶν ἀκατανοήτων διαφορῶν τῶν ναύλων. Τοῦτο δέ, τοσούτων μᾶλλον, καθόσον, ὡς εἶναι γνωστόν, τὸ κόστος μεταφορᾶς πολλῶν ἐμπορευμάτων ἐπιπλήτει ἐπὶ τῆς συνολικῆς τιμῆς κατὰ τοσον βαρείαν ἀναλογίαν, ὡστε νὰ ὑποδιῆται.

Τὰ ἀνωτέρω, κατὰ τὸν γνώμην μας, ἀποτελοῦν τόσον στοιχεῖας οκέφεις, ὡστε ἐλπίζομεν τελικῶς νὰ ἐπιβληθοῦν. Δὲν θὰ ἀποστῶμεν τῆς στάσεως, τὸν ὄποιαν ἔκαρπαζουμεν, κατ' οὐδένα τρόπον, δημοσίες πεπισμένοι, διότι ὀκολούθουμεν τὴν ὄρθην δόσην καὶ διτι δὲν ζητοῦμεν τὸ παράνομον, ὑπαγορευόμενον ἀπὸ ἔγωστικάς οκέφεις, ἀλλὰ ἀπὸ

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

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΗΜΙΤΗΝ 12 μεσ.

διὰ ΚΕΡΚΥΡΑΝ

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΑΓΚΩΝΑ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ: Άκτη Ποσειδώνος, τηλ. 470-500, 475-033.

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 1 μ.μ. ΚΩ. ΡΟΔΟΝ.

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημέρ. ΠΑΤΡΑΣ, ΚΕΡΚΥΡΑΝ, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ, ΑΓΚΩΝΑ.

#### Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

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

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΑΝΗΝ  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΑΝΗΝ ΑΙΓΑΝΟΝ.

#### Δ)Π "ΚΑΡΑΦΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

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

τὸ δίκαιον καὶ μόνον τὸ δίκαιον.

Χρειάζεται, μήπως, νὰ προσθέσωμεν τι τὸ ἐλάχιστον ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων παρατηρήσεων τῶν Ἰταλῶν ἔξαγωγέων; Τὸ αὐτὸν πρόδηλημα, ὁξύτερον ὥπωσδηπότε, ἀντιμετωπίζουμεν καὶ ἡμεῖς. Ἀλλὰ ποὺς τῶν ἡμέρων — ἀρμόδιών καὶ ἐνδιαφερομένων — ἐσκέφθη ποὺς νὰ προβάλῃ τὴν παρασκιράν ἀντίδρασιν, σταν τὸ μονοπάλιον ἀσκῆται ἀπὸ τὰς «Κόνφερανς» κατὰ τρόπον ἀναμφισβήτητως προκλητικόν, βαρύτατα ἐπιζήμιον τῶν συμφερόντων τῆς Οἰκονομίας μας; Τὰ παραδείγματα κείνται πρὸ ἡμῶν. Τὸ τράστ τῶν Πατρῶν εἶναι τὸ καταφώρως ὄργιάζον.

#### ΕΙΣ ΤΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ

Πλοίαρχος - λιμενικός — ὁ κ. I. Βενιέρης — τοποθετεῖται ὡς πρεσβυτέρος λιμενάρχης εἰς τὸ «Αμβούργον». Μέχρι τοῦδε κατώτεροι τὸν βαθμὸν ὀξιωματικοὶ διηύθυνον τὸ ἑκὲν προξενικὸν λιμεναρχεῖον. Ἐκρίθη, ὅμως, ὅρθως καθ' ἡμᾶς, ὅτι προέχουσα εἴναι δόχι μόνον ἡ διοικητικὴ ἀρμόδιότης τοῦ Προξενικοῦ λιμενάρχου «Αμβούργου» — πλειστα ὅσα τὰ καταπλέοντα ἐκεῖ Ἑλληνικὰ σκάφη — ἀλλὰ καὶ εὐρυτέρα ἡ ἀποστολὴ τοῦ εἰς τὸν μεγαλύτερον γερμανικὸν λιμένα, τὸ κύριον ναυτικὸν κέντρον τῆς Δυτ. Γερμανίας. Θέσις ναυτιλιακοῦ ἀκολούθου πρέπει νὰ θεωρήται, ἐπιφορτισμένου, πέραν τῶν συνήθων διοικητικῶν καὶ γραφειοκρατικῶν καθηκόντων (θεωρήσις ναυτιλιακῶν ἔγγραφων, ἔξοφλησις ναυτολογίων, ἀπόλυτος καὶ ναυτολόγησις πληρωμάτων, ἐπίλυσις διαφορῶν κλπ.) καὶ μὲ τὰ γενικώτερα τοιαύτα τοῦ παραπτηροῦ τῶν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ναυτιλιακῶν ἔξελιξεων — τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν — εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν καὶ πέραν αὐτῆς εἰς τὰ Σκανδιναϊκὰ κράτη καὶ ἐκεῖνα τῆς Βαλτικῆς.

Ο κ. Βενιέρης καλείται, δηλαδή, παρακολουθῶν ἐπισταμένως ἀπὸ τῆς σκοπιάς του τὰ τὰς ὅλης ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῆς Δυτ. Γερμανίας, ἐπισκεπτόμενος καὶ τοὺς ἄλλους γερμανικοὺς λιμένας, τὰ ναυπηγεῖα, τὰ ίνστιτούτα μελέτης τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων, τὰ οἰκονομικὰ ιδρύματα, μεταβαίνων καὶ μέχρι τῆς Βόνης, νὰ ἐνημερώνῃ ἀνέλιπτῶς τὸ «Υπουργεῖον», ἐπὶ παντὸς θέματος, ὅπερ ἥθελεν προκαλέσει τὴν προσοχήν τοῦ καὶ ἐνειχε διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ἐνδιαφέρον. «Ἐργον, πράγματι, χρήσιμον, ἀλλὰ καὶ δυσχερές δι」 ἔνα ἀξιωματικόν, ὑποχρεωμένον ἐν ταύτῳ νὰ διεκπεραιώνῃ αὐτὸς προσωπικός καὶ τάς μικροτέρας γραφειοκρατικάς διατυπώσεις τῆς ὑπηρεσίας του.

Πιστεύουν αἱ σῆλαι αὐτοὶ ὅτι ὁ κ. Βενιέρης, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν γνῶσιν τῶν ναυτικῶν θεμάτων καὶ τὴν ἔργατικότητα, πλήρη θὰ ἔχῃ ἀπόδοσιν εἰς τὴν ἀποστολήν του αὐτῆν. Ἀπὸ μέρους μας δὲν θὰ λείψῃ, βεβαίως, η συμπαράστασις.

#### ΤΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΤΟΥ «ΒΡΕΤΑΝΗ»

Καθωρίσθησαν τὰ δρομολόγια τοῦ «Βρετανῆ» εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Λύστρολίας. «Ἀρχονται ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου μὲν ἀφετήριαν τὸν λιμένα τοῦ Σουσθάμπτον. Τὸ πρώτον ταξίδιον τοῦ νέου κοι πολυτελούς ὑπερωκεανίου τοῦ Οἴκου Χανδρῆ, περιλαμβάνει προσεγγίσεις εἰς τὴν Μαδέραν, τὸ Κέιπ Τάουν καὶ τὸ Ντόρμπρτον (περίπλους τῆς Αφρικῆς), τὸ Φρομάντλ, τὴν Μελδύρωνην καὶ τὸ Σίδνεϋ. Κατὰ τὰ ὑπόλοιπα ταξίδια του, πραγματοποιούμενα διὰ τῆς Μεσογείου, τὸ «Βρετανῆ» θὰ προσεγγιζῇ τόσον εἰς τὴν ἄνοδον ὅσον καὶ εἰς τὴν κάθοδον, εἰς Πειραιά.

Τὸ νέον ὑπερωκεάνιον προβλέπεται νὰ ἐκτελῇ τρία κυκλικὰ ταξίδια κατ᾽ ἔτος εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Αύστραλίας, δεδομένου, ὅτι ἐπὶ ἔξαμηνον καὶ διὰ μίαν τετραετίαν ἐνδεχομένως, θὰ πραγματοποιῇ πολυμέρους κρουαζίέρως εἰς τὴν Καραϊβικήν.

Η δρομολόγησις τοῦ «Βρετανῆ» ἀναμένεται νὰ ἐνισχύῃ σοβαρῶς τὴν θέσιν τῆς ἑλληνικῆς σημαίας εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Αύστραλίας. Θὰ συμβάλῃ εἰς τὴν αὐξήσην τῆς ἑκ τῆς πλέμπτης ἡπείρου ἐπιβατικῆς κινήσεως, διὰ τῆς προεκτάσεως δὲ τῆς γραμμῆς μέχρι τῆς Αγγλίας, ἔχασφαλίζει τὴν συμμετοχήν μας εἰς τὴν κινησιν τῶν ἐπιστρεφόντων Αύστραλών ἐξ Εὐρώπης εἰς τὴν πατρίδα των. Αὐτὸς εἰναι καὶ ὁ κύριος σκοπὸς τῆς ἀφετήριας τοῦ διεύθετου ὑπερωκεανίου τοῦ Οἴκου Χανδρῆ ἀπὸ τοῦ λιμένος τοῦ Σουσθάμπτον. Οἱ ἀφίκινουμενοι εἰς τὴν Ελλάδαν Αύστραλοι τουρίσται διὰ τοῦ «Πατρίξ», οἱ ὅποιοι συνεχίζουν βραδύτερον τὸ ταξίδιόν των μέσω Εύρωπης εἰς M. Βρετανίαν, ἀποτελούν κατὰ τὴν ἐπιστροφήν των ἀναγκαστικῶς, πελατείαν τῶν ἀνταγωνιστῶν μας. Απὸ τοῦ Σεπτεμβρίου, ὅμως, θὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ χρησιμοποιούνται καὶ κατὰ τὸ ταξίδιον τῆς καθοδού των εἰς τὴν Αύστραλιαν, ἐλληνικὸν ὑπερωκεάνιον ἐφ' ὅσον θὰ προσεγγίζῃ τὸ «Βρετανῆ» τακτικῶς εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουσθάμπτον. Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι τὸ «Βρετανῆ» θὰ ἀπασχολήται εἰς κρουαζίέρας εἰς τὴν Καραϊβικήν, κατὰ τὴν περίοδον τῆς περιωρισμένης ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Αύστραλίας.

Μέλος τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ο.Δ.Π. ἐξελέγη ὁ κ. Σπύρος Αθανασούλιας. «Ἡ ἐκλογὴ του ἀποτελεῖ μίαν ἐγγύησιν ὅρθων ἀποφάσεων εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τοῦ λιμένος. Ὁλίγοι, πράγματι, τῶν λιμενικῶν συμβούλων είναι τόσον ἐννιερωμένοι διὰ τὰ ζητήματά του, σσον ὁ κ. Σπύρος Αθανασούλιας. Αὐτὸς ζῇ τὴν ζωὴν τοῦ λιμένος καὶ τὴν ἔχει μελετήσει, σσον κανεὶς ἵσως ἄλλος ἐκ τῶν ἀξιούντων συμμετοχὴν εἰς τὰ τῆς διοικήσεως του.

#### ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Δ.Π.

Εἰς ἐπίρρωσιν τῶν δσων ἔγραφομεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὸν Οἰκον τοῦ Ναύτου, ἔρχονται οἱ ἀριθμοὶ τῆς δραστηριότητός του κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Ἐμφανίζουν σηματικήν αὔξησην τῆς παρασχετίσης προστασίας εἰς τοὺς ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των. Αὐτή ἀκριδῶς ἡ αὔξησης καθιστᾷ κατεπείγουσαν πλέον ὑπόθεσιν τὴν πληρεστέραν ὄργανωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ιδρύματος. Ιδού η ἔκτασις καὶ ἡ μορφὴ τῆς Ιατρικῆς, φαρμακευτικῆς καὶ νοσηλευτικῆς περιθάλψης, ἥτις παρεσχέθη εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Κέντρου κατά τὸ ἐν λόγῳ διάστημα:

Ἐξετασθέντες εἰς τὰ ἔξωτερικά ιατρεῖα τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» ἀσθενεῖς 42.965. Πραγματοποιηθέσι επισκέψεις ιατρῶν κατ' οἰκον 6.249. Παραπεμφέντες ἀσθενεῖς εἰς ιατρούς ειδικοτήτων 874. Ἐκτελεσθέσι συνταγαὶ 83.529. «Ἡ μέση ἀξία ἐκάστης συνταγῆς καὶ τὸ μέσον κόστος ἐκάστου ἀσθενοῦς εἰς φερμάκα, ἔχουν ἀναλυτικῶς καθ' ἔκαστον μῆνα ὡς ἔξης: Ιανουάριος, μέση ἀξία συνταγῆς 26.39 καὶ μέσον κόστος 43.35 δρχ. Φεβρουάριος μέση ἀξία συνταγῆς 25.93 δρχ. καὶ μέσον κόστος 41.83 δρχ. Μάρτιος μέση ἀξία συνταγῆς 26.18 δρχ., μέσον κόστος 43.89 δρχ. Ἐκτελεσθέσι εἰνεσεις εἰς τὰ ιατρεῖα τοῦ Ιδρύματος 7.267. Ἐκτελεσθέσι είργασίαι ὑπὸ τῶν ἔργατων τοῦ Ιδρύματος: «Ἀκτινογραφίαι, ἀκτινοσκοπήσεις κ.λ.π. 2.480, καρδιογραφήματα 259, βασικοὶ μεταβολισμοὶ 122, μικροδιολογικαὶ ἔξετάσεις 6.316.

Κατὰ τὸ αὐτὸν διάστημα παρεπέμφθησαν εἰς νοσοκομεῖα καὶ κλινικὰ 1.318 ἄτομα καὶ ἐξεδόθησαν νέα βιδιάρια προστασίας εἰς 2.322 ἐνέργειας καὶ συνταξιούχους ναυτικούς καὶ μέλη οἰκογενειῶν των.

«Ἄτυχῶς δὲν ὑπάρχουν στοιχεῖα τῆς δραστηριότητος του τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» κατὰ τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ 1960 πρὸς ἀσφαλή σύγκρισιν. «Ἡ στατιστικὴ ὑπηρεσία τοῦ Ιδρύματος, δργανωθεῖσα τελευταῖος, μόλις μετά τὴν συμπλήρωσιν τοῦ πρώτου ἔξαμηνου τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ μετά ἀπὸ ἐπίπονον προσπάθειαν, θὰ δύναται νὰ ἀπεικονίζῃ συγκριτικῶς τὴν κατ」 ἔτος παρεχομένην προστασίαν εἰς τὸν ναυτικούς καὶ τὰς οἰκογενείας των. Πάντως, ἡ δραστηριότης τοῦ Ιδρύματος κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1961, θεωρεῖται καὶ εἶναι σημαντικός ημέρην ἐναντὶ τῆς ἀντιστοίχου περιστοικῆς ἀνέχαρτήτως ὃν δὲν καταδεικνεῖται τὴν στιγμὴν αὐτῆν στατιστικῶς.

«Ἡ τοιάτη διεύρυνσις ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος τῆς παρεχομένης προστασίας ὑπὸ τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου», καθιστᾶ πλέον ἡ ἀναγκαίαν τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν ἐκσυγχρονισμὸν τοῦ διοικητικοῦ μηχανισμοῦ του. «Αὖτε ἐπαρκοῦς καὶ ἐπιστημονικῶς κατηρτισμένου πρωτωτικοῦ, ἡ παροχὴ ιατροφαρμακευτικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως εἰς τὸν ναυτικούς μας συντόμως τὰ δύναμεις. «Υπάρχουν, βεβαίως, καὶ σήμερον κατηρτισμένα καὶ ἐμπειριαὶ στελέχη εἰς τὸ Ιδρύμα Εἰναι, δύο, δλίγα. Δὲν ἐπαρκοῦν. Ός οἱ τούτου ἐπιβάλλεται, δύος μεταξὺ τῶν 14 νέων ὑπαλλήλων, τῶν δύοις ἀπεφασίσθη κατ」 ἀρχὴν ἡ πρόσληψη, περιληφθεῖν καὶ κάτοχοι πτυχίων ἀνωτάτων σχολῶν. «Ἡ ἀναδιογάνωσις τῆς έπωτερικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ιδρύματος πρέπει νὰ στηριχθῇ εἰς ικανὸν ἀριθμὸν πρωφρεμένων στελεχών.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπερτασθή την προεργασία διὰ τὴν προσθήκην καὶ ἐπέρρου δρόσου εἰς τὸ κτίριον τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου». Κατὰ τὴν τελευταῖαν συνεδρίασιν τοῦ Συμβούλου τοῦ N.A.T., ἐνεκρίθη ἡ μελέτη τοῦ ἔργου καὶ ἡ προβλεψία εἰς 790.000 δρχ. σχετική δαπάνη. «Υπολογίζεται, ὅτι ὁ νέος ὄροφος θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀνετατέραν ἐγκατάστασιν τῶν ιατρεῖων καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν, διὰ τίνα τοιλάχιστον ἀκόμη ἔτη.

#### ΔΙΑ ΤΟ ΗΘΟΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΔΟΣΙΝ

Τὰ πρὸς τοὺς ἀριστεύοντας μαθητὰς τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν ἔπαθλα πληθυνονται. Ἀποδοτικὴ ὑπῆρξεν ἡ πρωτοδουλία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». «Ἐλάθομεν σχετικῶς τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν ἀπό μέρους τοῦ «Ἐλληνικοῦ Νησιγνώμονος»:

Κύριε Διευθυντά,

«Αναγνώσαντες εἰς τὸ φύλλον τῆς Ιησ Μαΐου τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας τὰ δοσα ἀναφέρετε περὶ τῶν καθηιερωθέντων ἐπάθλων διὰ τοὺς ἀριστεύοντας μαθητὰς τῶν Δημοσίων Σχολῶν, πρωτοδουλία τοῦ περιοδικοῦ σας, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ σας γνωρίσωμεν, διὰ τοὺς μελέτην εἰς τὴν ζητήσεως της Ελληνικῆς ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ»

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

τὸν διάθεσίν σας τὸ ποσὸν τῶν δρχ. 5.000 ὡς ἐπαθλον ὑπέρ ἀριστεύοντος μαθητοῦ ἐν τῇ Σχολῇ Ἀσπροπύργου.

Τὸ ἀνωτέρῳ, ἐπιπροσθέτως τῆς ὑποτροφίας ἐπὶ ἐν σχολικὸν ἔτος, τὸν ὁποῖον ἡδη διεθεσμένον ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς ἐγγραφῆς εἰς τὰ Ἑλληνικὰ νυολόγια τοῦ χιλιοστοῦ πλοίου τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ὑπέρ ἀριστεύοντος μαθητοῦ ἐν τῇ αὐτῇ Σχολῇ Μπακανικῶν κατὰ τὸ σχολικὸν ἔτος 1960 — 61.

Μετὰ τιμῆς  
ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ  
· Διευθ. Σύμβουλος  
Γ. ΚΟΥΤΣΗΣ

Αθῆναι, 2 Μαΐου 1961

'Ενεκρίθη ἐπίσης ἀπὸ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. ἡ διάθεσίς κατ' ἔτος ὠρισμένου ποσοῦ διὰ τὴν ἀγορᾶν ναυτικῶν ὄργανων, διοπτρῶν, χρονομέτρων καὶ χρησιμών βιβλίων, διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἐπιδρασθεῖται ἡ ἐπίδοσις ὡς καὶ τὸ ἥθος τῶν μαθητῶν ὅλων τῶν ναυτικῶν σχολῶν. Προεκρίθη ἡ ἀπονομὴ Βραβείων τοῦ τύπου αὐτοῦ, ἀφ' ἐνὸς διότι συνθήζονται καὶ ὑπὸ τῶν ἔνων ναυτικῶν σχολῶν — εἰς τὴν Ἀγγλίαν οἱ ἀριστεύοντες τελειόφοιτοι λαμβάνουν κατὰ παράδοσιν ἔναν ἔξαντα — καὶ ἀφ' ἑτέρου διότι τὰ Βραβεία αυτὰ ἔχουν πρακτικότερον καὶ μονιμότερον χαρακτήρα. Θὰ ἔξυπερτον τοὺς διακριθέντας κατὰ τὰς σπουδάς των πλοιοπάρχους καὶ μηχανικούς, καθημερινῶς καὶ εἰς ὅλοκληρον τὴν σταδιοδρομίαν των.

Τέλος, ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος ἀπέφεστος νὰ καθιερώσῃ εἰδικὰ ἐπαθλὰ διὰ τοὺς τελειόφοιτους ἀλλὰ καὶ τῶν ἐνδιαμέσων τάξεων ἀριστεύοντας μαθητάς. 'Οργανα ναυτιλίας, χρονόμετρα, ἐργαλεῖα καὶ βιβλία θὰ ἀπονέμωνται καθ' ἔκστον ἔτος.

Καὶ ἔχομεν μέχρι τοῦδε τὰς κάτωθι προσφοράς:

1. Τὸν «Ναυτικὸν Χρονικὸν» πεντακισχιλιόδραχμον ἐτήσιον βραβείον διὰ τὸν ἀριστεύοντα τελειόφοιτον τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν Ἀσπροπύργου.

2. Τῆς Εταιρίας «Ἐλ μές» διὰ τοῦ κ. Π. Γιαννουλάτου πεντακισχιλιόδραχμον ἐτήσιον ἐπαθλὸν διὰ τὸν ἀριστεύοντα τελειόφοιτον τῆς Σχολῆς Ναυτιλίων τοῦ Ἀσπροπύργου.

3. Τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων Πλαιάρχων Ε.Ν. διὰ τοῦ κ. Δ. Μελέτη, πεντακισχιλιόδραχμον βραβείον.

4. Τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας διὰ τὸν ἀριστεύοντα τελειόφοιτον τῆς Σχολῆς Ναυτιλίων τοῦ Ἀσπροπύργου.

5. Τοῦ 'Ελληνικοῦ Νησιών μονούς διὰ τοῦ κ. Γ. Κούτση, ἐπαθλὸν πέντε χιλιάδων δραχμῶν ὑπὲρ ἀριστεύοντος εἰς τὰς Σχολὰς Ἀσπροπύργου.

6. Τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου, ἐπαθλὰ διαφόρων ναυτικῶν ἐργαλείων καὶ ὄργανων.

7. Τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

Καὶ ἄλλαι, ἀσφαλῶς, θὰ ἀπακολουθήσουν δωρεαί. Πρέπει νὰ καταστῇ συνεδρίσις δι' ὅλους μας, καὶ καλὴ τῶν στελεχῶν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ κατάρτισις. Εἶναι μία ἀνάγκη ἐπιτακτική.

Ἡ ἐπιβράδευσις ἀκριβῶς τοῦ ἥθους καὶ τῆς ἐπιδόσεως θὰ διεγείρῃ μεταξὺ τῶν νέων τὴν εὐγενὴ ἄμιλλαν διὰ νὰ ἀναδειχθοῦν εἰς τὸν μαθητικὸν στίβον, δοτὶς δόχει καὶ εἰς τὸν εὐρύτερον ἐπαγγελματικὸν τοιούτον. 'Η ἐπιτυχία καὶ εἰς τὸν δεύτερον, κέρδος θὰ είναι διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, διὰ τοὺς ἔφοπλιστάς κατὰ κύριον λόγον.

#### ΔΥΣΧΕΡΗΣ Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ

Δυσκόλους ήμέρας διέρχεται καὶ πάλιν ἡ τόσον δοκιμασθεῖσα μεταπολεμικῶς πειραική σιδηροβιομηχανία. 'Αναγκάζεται νὰ ἀπομακρυνθῇ ἐκ τοῦ λιμένος πρὶν ἡ ἔξασφαλισθοῦν αἱ προϋποθέσεις διὰ τὴν μεταφορὰν καὶ τὴν ἐγκατάστασιν της εἰς τὸ Πέραμα. 'Ηδη πειραιώσθη εἰς τὸ ἐλάχιστον ὃ μέχρι τοῦδε διατίθεμενος χώρος δι' ἐπισκευάς εἰς τὴν ἀκτὴν Ξαβερίου, ἐνῷ ἀπηγορεύθη ἡ παραμονὴ ἐπισκευαζομένων πλοίων ἐντὸς τοῦ λιμένος, πέραν τῶν 20 ημερών. Κατόπιν τούτου, ἡ πειραική σιδηροβιομηχανία ούσιαστικῶς ἀκινητοποιεῖται δι' ἐπισκευαστικὴν βάσιν πρὸ τοῦ 1965!

Τὰς συνεπειάς τῆς ἐλλείψεως οίουδηποτε προγράμματος εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τὴν πρόδοσιν τοῦ λιμένος, καλούνται τώρα νὰ πληρώσουν αἱ ἐπισκευαστικαὶ βιομηχανίαι τοῦ Πειραιῶς. 'Επεξέτεινεν δ. Ο.Π. τὸν ἐπιβατικὸν κυρίως λιμένα — τοῦ ἐμπορικοῦ τώρα μόλις

ἀντιμετωπίζονται αἱ ἀνάγκαι — χωρὶς νὰ λάθῃ ὑπ' ὄψιν τοῦ τὰς ἀνάγκας τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως. 'Οταν Βραδύτερον τὰς ἐνεθυμήθη ἡ ἀργά. Διότι ἡ λειτουργία μιᾶς νέας βάσεως ἐπισκευῶν εἰς τὸ Πέραμα, τὴν ὁποίαν ἀπεφάσισε νὰ δημιουργήσῃ, δὲν ἡδυνάστο νὰ συμπεριθέσῃ χρονικῶς, μὲ τὴν κατάργησην τῆς πολαιώς εἰς τὴν ἀκτὴν Ξαβερίου. 'Αποτέλεσμα: Προβληματικὴ κατέστη πλέον ἡ ἐπιβίωσις τῆς βιομηχανίας τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὸν Πειραιά.

'Αλλ' ίδου μία ἀκριβῆς καὶ λίαν ἐμπειριστατωμένη στάθμισις τῆς δυσκόλου θέσεως, εἰς τὴν ὁποίαν εὑρίσκονται σήμερον τὰ σιδηροβιομηχανικὰ ἐργοστάσια τοῦ ἐπινείου. Περιλαμβάνεται εἰς τὴν δημοσιευμένην κατωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ ἐφόδου τῶν ναυτικῶν ἐργοστασίων τῆς 'Ενώσεως Σιδηροβιομηχανίων κ. 'Ιωάν. Εύφραιμίδη:

Κύριε Διευθυντά,

Θὰ μοὶ ἐπιτραπῇ νὰ ἐπανέλθω καὶ πάλιν εἰς ἀφορμῆς δημοσιεύσεώς σας εἰς τὸ ἔγκριτον πειριδικὸν ὑμῶν τῆς 15 π.μ. ἐ.ἔ. ὑπὸ τὸν τίτλον «Η Βάσις ἐπισκευῶν τοῦ Περάματος». Τὸ θέμα ἀπασχολεῖ ἐσχάτως ζωηρῶς τὴν Πειραιήν Σιδηροβιομηχανίαν. 'Υπὸ τὴν ιδιότητά μου ὡς ἐφόδου τῶν ναυτικῶν ἐργοστασίων μὲ μίαν ἐπιτροπὴν συναδέλφων ἔσχομεν ἀλλεπαλήλους ἐπαφάς καὶ συσκέψεις μετὰ τῶν ἀρμοδίων τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ κυρίως μετὰ τοῦ ἀντιπροέδρου καὶ τεχνικοῦ συμβούλου αὐτοῦ καθηγητοῦ τοῦ Ε.Μ.Π. κ. Πίπτω. Εἰς τὴν συζήτησίν μας μετὰ τοῦ κ. Πίπτω αἱ ἀνεπτύξαμεν τοὺς λόγους ἑκείνους, οἵτινες δὲν ἐπέτρεψαν τὴν μεταφορὰν καὶ ἐγκατάστασιν τῶν ἐργοστασίων εἰς τὸ Πέραμα καὶ ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ διαμορφωθῇ καταλλήλως ἡ ὑπάρχουσα ἐπισκευαστικὴ βάσις Ξαβερίου ἀπὸ τοῦ σημείου τῆς 'Ιχθύόσκαλας ἔως Β. Περίπτερου καὶ νὰ διατεθῇ αὕτη ἀποκλειστικὴ διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων. 'Ο κ. Πίπτως μᾶς ἔδηλωσεν τὰ ἔχει:

'Αναγνωρίζει, ὅτι ὁ λιμὴν Πειραιῶς ἔχει ἀνάγκην τῆς παροχῆς μιᾶς νεοσοκομειακῆς, οὕτως εἰπεῖν, περιθάλψεως διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων ἔνωνς ἡ ἀλληλικῆς ιδιοκτησίας. 'Ομως, μὲ τὴν νέαν διαρρύθμισιν τοῦ λιμένος καὶ μὲ τὰ νέα προγραμματισθέντα ἔργα, ἀπὸ ἐργοστάσιον Κανέλου μέχρι 'Ιχθύόσκαλας, ὁ χῶρος οὗτος θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ίδρυσιν μεγάλων ἀποθηκῶν διὰ τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν τοῦ λιμένος, ὃ δὲ τομεὺς ἀπὸ τὸ Ιον Τελωνείον μέχρι 'Ιχθύόσκαλας διὰ τὴν τουριστικὴν κίνησιν τοῦ λιμένος. 'Αλλοι χώροι διὰ τὸν σκοπὸν τούτων εἰς ἄλλα σημεῖα τοῦ λιμένος δὲν προσφέρονται. Κατόπιν τούτου ἀπεφασίσθη κατὰ τὴν σύκεψιν εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Ο.Λ.Π., παρουσία τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, ἡ δημιουργία νέας διαρρύθμισεως καὶ κατάργησις τῆς ὑπαρχούσης ἐν Ξαβερίῳ ἐπισκευαστικῆς βάσεως καὶ ἡ δημιουργία νέας τοιστῆς εἰς Πέραμα, ἐνθα δημιουργηθοῦν κρηπιδώματα μήκους 450 μέτρων καὶ ἑκεῖ θὰ ἐγκατασταθοῦν αἱ πειραϊκαὶ σιδηροβιομηχανίαι. 'Επὶ τοῦ βέματος τῆς ἐγκαταστάσεως δεξαμενῆς εἰς τὸ Πέραμα, ὃν σύτη πρέπει νὰ είναι χερσαία καὶ πλωτὴ οὐδὲν συνεχῆτη. Πάντως, ἐπικρατεῖ σηκώψις περὶ προμηθείας πλωτῆς δεξαμενῆς μεγάλης ἀνυψωτικῆς ικανότητος. 'Εν συνεχείᾳ μᾶς ἔδηλωθη, ὅτι διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως Περάματος θὰ προκηρυχθῇ διεθνής δημοπρασία τῶν ἔργων. Μᾶς ύπεδειχθῆ καὶ τὸ ἐπονηθέν σχέδιον πορὰ τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ ἐπὶ τοῦ ὁποίου μᾶς ἔδοθησαν σχετικαὶ πληροφορίες.

Κατόπιν τῶν δηλώσεων τούτων καὶ ἐνώπιον τῆς δημιουργηθείσης καταστάσεως διὰ τοῦ πειριδικοῦ ήδη τῆς ζώνης ἐπισκευῆς Ξαβερίου αἱ πειραϊκαὶ σιδηροβιομηχανίαι εὑρίσκονται ὑπὸ τὸ κράτος ζωηρᾶς ἀμηχανίας. Διότι πειραιώσθη ὃ ἐντὸς τοῦ λιμένος ἐπισκευαστικὸς χώρος καὶ εἰς τὸ πειριδισμένον αὐτὸν χώρων ἀπαγορεύεται ἡ παραμονὴ πρὸς ἐπισκευήν πλέον τῶν 15 — 20 ημερών. 'Επὶ πλέον κατὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν παρουσιάζονται ἀνυπέρβλητα ἐμπόδια. 'Ηδη ἀπὸ τὸ Β. Περίπτερον πρὸς τὸ Κεντρικὸν Τελωνείον κατασκευάζονται τὰ νέα κρηπιδώματα. Δομικά καὶ χωματουργικά ἔργα συνεχίζονται, ἐνῷ ἔξ αντιθέτου τὰ ἔργα τοῦ Περάματος καθιερώνονται. Δὲν προεκρύθησεν τοιστὸν πορά τοῦ Περάματος κατά τὸ πρώτον στάδιον λειτουργίας.

1) Διαμόρφωσις τῆς παραδικῆς ζώνης Περάματος καταλλήλως καὶ δημιουργία κρηπιδωμάτων 450 μέτρων. 'Εκβάθυνσις τῆς περιοχῆς, διὰ τὴν παραμονὴν πλοίων μεγάλης χωρητικότητος.

2) Προμήθεια ἀπαραιτήτως κατὰ τὸ πρώτον στάδιον λειτουργίας

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP  
TELEPHONE : 82226  
II NIGHT : 412905

της βάσεως μιας πλωτής δεξαμενής μεγάλης άνυψωτικής ίκανότητος, κατά δὲ τὸ δεύτερον στάδιον κατασκευή μιᾶς χερσαίας τοιαύτης.

3) Συγχρονισμένος ἐξοπλισμὸς τῆς βάσεως πρὸς δημιουργίαν ἐργασίου ἰκανού νὰ ἀνταποκριθῇ εἰς τὴν ἀνάληψιν μεγάλων ἐπισκευῶν (τερβέῦ) καὶ ἀδερφῶν, ἐφοδιασμὸς διὰ κυλιούμενῶν γερανῶν καὶ παροχὴ ἡλεκτρικῆς ἐνέργειας.

4) Χρηματοδότησις τῶν νέων πρὸς ἔγκατάστασιν ἐργοστασιακῶν συγκροτημάτων πρὸς ἐφοδιασμὸν μὲ συγχρονισμένῳ μηχανῆματα.

Μόνον ὑπὸ τὰς ἀνωτέρω προϋποθέσεις θὰ εἶναι δυνατὸν αἱ πειραιαῖαι σιδηροδιοικήν νὰ μεταφερθοῦν καὶ νὰ ἔγκατασταθοῦν εἰς τὸ Πέραμα. Λόγῳ τῆς μεγάλης πειρας τὴν ὅποιαν διαθέτουν, θὰ εἶναι εἰς θέσιν οἱ σιδηροδιοικήν νὰ ἀξιοποιήσουν τὸ ἔργον τῆς νέας ἐπισκευαστικῆς βάσεως καὶ νὰ δημιουργήσουν ἓνα σοφαρὸν ἐπισκευαστικὸν σταθμόν. Θὰ ἔχητερηση σύντος δχι μόνον τὰς ἀνάγκας τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἀλλ' ἐν ταύτῳ θὰ διαδραματίσῃ σημαντικὸν ρόλον εἰς τὰς διεθνεῖς τιμᾶς τῶν ἐπισκευῶν.

Ἐπιβάλλεται δὲ — ιδιαίτερος τὸ ὑπογραμμίζω — νὰ ἐπιταχυθοῦν τὰ ἔργα τοῦ Περάματος. "Ἄς προκηρυχθῇ ἀμέσως ἡ δημοπρασία τῶν ἔργων.

Καὶ προβάλλει τὸ ἔρώτημα: 'Εφ' δοσον ἡ ἐπισκευαστικὴ ζώνη τοῦ Ξαβερίου δὲν προσφέρεται πλέον δι' ἐπισκευάς καὶ ἀφοῦ τὰ νέα ἔργα τοῦ Περάματος δὲν ἥρχισαν ἀκόμη καὶ δὲν γνωρίζομεν πότε θὰ ἀρχίσουν καὶ πότε δὲν ἀποπερατωθοῦν, ποὺ καὶ πῶς θὰ συνεχίσῃ τὰς ἐργασίας τῆς ἡ πειραιαϊκή σιδηροδιοικήν; Ο καθεὶς ἀντιλαμβάνεται τὴν δεινὴν θέσιν εἰς ἥν αὐτὴ εὐρίσκεται.

Ἐπὶ τοῦ σοφαροῦ τούτου προβλήματος φρονῶ, ὅτι ἐπιβάλλεται μία συγκεκριμένη ἀπάντησις ἀπὸ μέρους τοῦ Ο.Λ.Π.

Μετὰ πάσης τιμῆς  
ΙΩΑΝΝΗΣ Χ. ΕΥΦΡΑΙΜΙΔΗΣ

Δὲν νομίζομεν, ὅτι θὰ ὑπάρξῃ τοιαύτη ἀπάντησις εἰς τὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Εύφραιμιδη. Τούλαχιστον ὁ Ο.Λ.Π. δὲν δύναται νὰ τὴν παράσῃ. Τοῦ είναι ἀδύνατον νὰ σταματήσῃ πλέον τὰ εἰς τὸν λιμένα ἐκτελούμενα ἔργα, νὰ ἀναθεωρήσῃ τὰ ὑπάρχοντα σχέδια, νὰ ἀποδώσῃ εἰς τὴν σιδηροδιοικήν την ἀκτὴν Ξαβερίου. "Ο, τι θὰ ἡδύνατο κατὰ τὴν γνώμην μας, νὰ πράξῃ, ἀν καὶ πολὺ φοδούμεθα, ὅτι δὲν θὰ τὸ πράξῃ, είναι ἡ ἀμέσως προκήρυξη τῆς δημοπρασίας διὰ τὴν τηματικὴν διαμόρφωσιν τοῦ Περάματος, ὥστε τὸ βραδύτερον μετὰ ἐν περίπου ἑτοι μὲν τὰ ὑπάρχοντα τούλαχιστον τὰ ἀποραίτητα κρητιδώματα, διὰ νὰ παραδόλλουν τὰ πρὸς ἐπισκευὴν πλοῖα. Ἐν τῷ μεταξύ, πρέπει νὰ καταδηληθῇ κάθε προσπάθεια διὰ τὴν ἐκ τῶν ἐνόντων ἔξυπηρέτησιν τῶν ἐπισκευαζομένων πλοίων ἐντὸς τοῦ λιμένος, ἔστω καὶ ἀν τούτῳ συνεπάγεται ἐπιβράδυνσιν τῶν ἐκτελούμενῶν ἔργων ἢ καὶ δυσχερείας εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν. Δέγ δύνοται ὁ Ο.Λ.Π., ἐπικαλούμενος τὴν λιμενικὴν συμφόρησιν, νὰ νίπτῃ τὰς χεῖρας πρὸ τῆς δυσχερούς θέσεως εἰς τὴν ὅποιαν περιήγαγε τὴν σιδηροδιοικήν. "Εχει σοφαράς εὐθύνας καὶ ὑποχρεούται νὰ παράσῃ τὰς ἀναγκαίας λύσεις.

#### Η ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ ΤΩΝ "BULK CARRIERS".

Ἄφοτον οἱ "Ελληνες ἐφοπλιστοὶ" ἐστράφησαν πρὸς τὴν ναυπήγησιν τῶν μπάλκ - κέρρειρες καὶ τῶν μεγάλων μεταλλοφόρων, τῶν συγχρόνου αὐτοῦ τύπου φορτηγῶν, ἀνεψή τὸ εἰδικὸν θέμα τῆς καταμετρήσεως των. "Οσα σκάφη ναυπηγούνται ὑπὸ τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ American Bureau, ἐφαρμόζεται κατὰ τὴν καταμετρήσιν τῶν ὁ κανόνη τοῦ ἀμερικανικοῦ νηογνώμονος. Διαφοραὶ εἴς τε τὴν γκρός καὶ τὴν νέτη χωρητικότητά των, ἀρκετὰ σημαντικαὶ διαπιστούνται, ἔναντι τῶν βάσει τῶν κανονισμῶν τοῦ Lloyd's Register καταμετρουμένων.

Αὐταὶ, συνεπῶς, αἱ διαφοραὶ μᾶς ὑποχρεώνουν, ὅπως ἐτονίσαμεν καὶ εἰς τὸ προγράμμα τεύχος μας, νὰ λάθωμεν τὰ καταλληλαὶ μέτρα προσπίσσεως τῶν καλῶς ἐννοούμενῶν συμφερόντων τῶν πλοίων μας. Καὶ τὰ συμφέροντα αὐτὰ ὑπαγορεύουν τὴν υἱοθέτησιν κανόνων καταμετρήσεως, περισσότερον προστηρομοσμένων εἰς τὰ πράγματα, εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τῆς συγχρόνου τεχνικῆς καὶ τῆς ἀσφαλείας, χωρίς, ὅμως, νὰ περιορίζεται καὶ ἡ συναγωνιστικὴ κανάντη τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Πολλὰ ἡδη τοῦ τύπου αὐτοῦ σκάφη ἔχουν ὑπὸ ναυπήγησιν οἱ ἐφοπλιστοί μας. Τὸ ζῆτημα χρήζει ἀμέσου μελέτης. Τὰ νεότευκτα ἐλληνικῆς ἴδιοκτησίας μπάλκ - κέρρειρες, ἥρχισαν ἡδη παραδιδόμενα. Προβάλλει, συνεπῶς, ἡ ἀνάγκη τῆς καταμετρήσεως των. Οι ἀρμόδιοι καλούνται νὰ παράσχουν εἰς τὰς νηολογούσας ἀρχὰς τὰς δεούσας ὁδηγίας.

Σχετικῶς μὲ τὸ ὄλον ζῆτημα ἔζητηθεν αἱ γνώμαι 'Ισπανῶν ναυπηγῶν, ἵνα τὸ ἐκθέσουν ὅποιο τεχνικῆς πλευρᾶς. Είναι οἱ καταλληλότεροι, δεδομένων τῶν πολλῶν ναυπηγήσεων τοιούτων σκαφῶν εἰς τὴν 'Ισπανίαν. Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰς ἀπόψεις των. Ἀναφέρονται εἰς τὰς εἰς τὴν 'Ισπανίαν ἐφορμοζόμενα:

Α) Ἐφαρμόζεμενος κανόνας: Πρὸς καταμέτρουν τῆς χωρητικότητος ἐφαρμόζεται ὁ "Βρετανικὸς Κανόνας" προκειμένου διὰ πλοίου ὑπὸ ἐλληνικήν οποιαίν καὶ ὁ "Ἀμερικανικὸς Κανόνας" διὰ πλοίου ὑπὸ λιθεριανῶν οποιαίν.

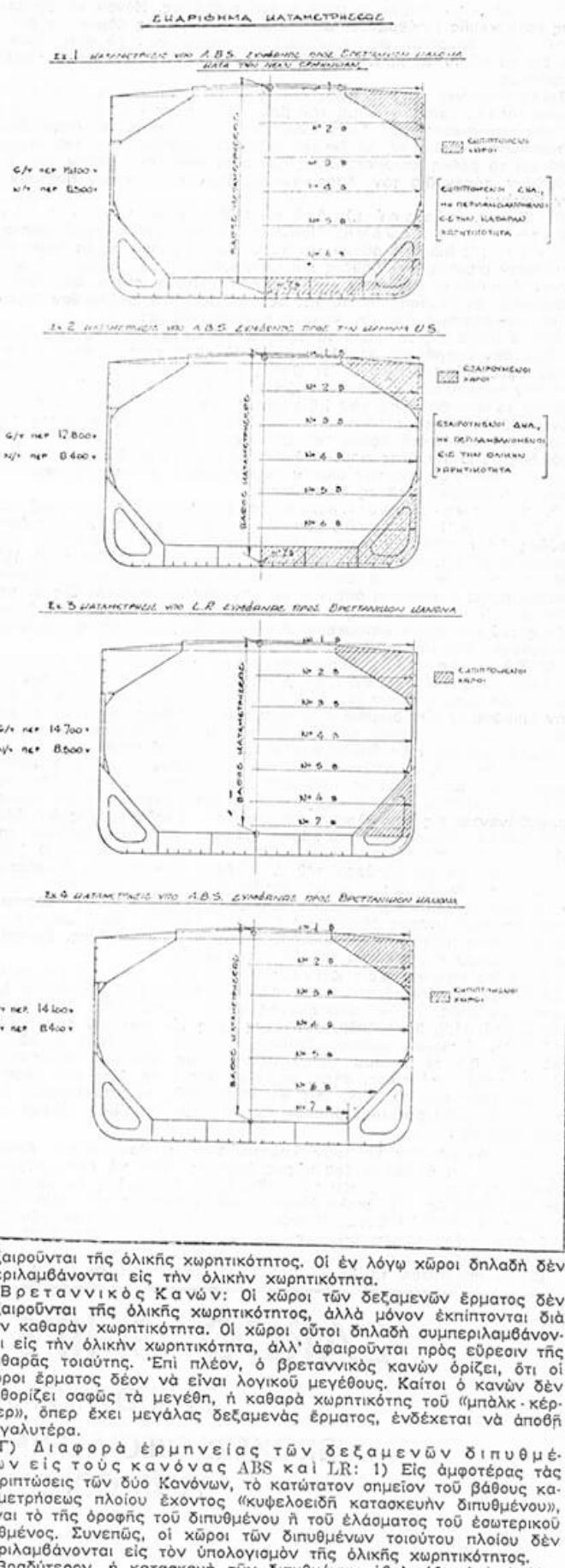
2. Η καταμέτρησις τῆς χωρητικότητος διεξάγεται γενικῶς ὑπὸ τοῦ Νηογνώμονος, εἰς τὸν ὅποιον τὸ πλοίον ἔχει ἔγγραφη, διὰ λογαριασμὸν τῆς χώρας τῆς ὅποιας τὸν οποιαίν φέρει. Κατὰ γενικήν ἀρχήν, ὁ Νηογνώμων προδίδει εἰς τὴν καταμέτρησιν πλοίων τῆς κλάσεως του, δηλαδὴ τὸ American Bureau (ABS) δὲν καταμέτρησι τοῦ πλοίου τῆς κλάσεως Λόδεύς Ρέτζιστερ (LR) καὶ τοῦτο δὲν καταμέτρησι πλοίων τῆς κλάσεως τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος.

3. Εκαστο τοῦ Νηογνώμων μας καταμετρῆ τὴν χωρητικότητα, ουμφώνως πρὸς τὴν ιδιαίτερον ἐρμηνείαν τοῦ κανόνους καταμετρήσεως. Εἰς τὸν περιπτώσιον θὰ ὑπάρχουν δύο ἀδελφά πλοίων ὑπὸ ἐλληνικήν οποιαίν, τὸ ἓν ἐγγεγραμμένον εἰς τὸ ABS καὶ τὸ ἔτερον εἰς τὸ LR, ἡ ὅλη χωρητικότητα τῶν δύο πλοίων ἐνδέχεται νὰ είναι κάπως διαφορετική, καθόσον τὸ ABS καὶ τὸ LR πιθανόν νὰ δίδουν διαφορετικήν

ἐρμηνείαν εἰς τὸν Βρετανικὸν Κανόνα, μολονότι ὁ κανὼν οὗτος εἶναι ὁ ίδιος. Φαίνεται, πράγματι, διὰ τὸ ABS καὶ τὸ LR δίδουν διαφορετικὰς ἐρμηνείας καθορισμοῦ καταμετρήσεως τοῦ βάθους τοῦ πλοίου, μὲ διαμάκτη κατασκευὴν τῶν διπυθένων.

Β) Θεμελιώδης διαφορά ἔχει ο πόρος: 'Υφισταται μεταξὺ τοῦ βρετανικοῦ καὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ κανόνους καταμετρήσεως θεμελιώδης διαφορά, ἔχουσα ὡς κάτιοθι:

'Αμερικανικὸς Κανόνας: Οι χώροι τῶν δεξαμενῶν ἔρματος



ως άντοχής με τὴν χρονιμοποίησιν διαμήκων νομέων και ἐναλλασσομένων ἔγκαροισιν ἔδρων, ὅντι τῆς κρίσεως κλειστῶν ή ἀνοικτῶν ἔγκαροισιν ἔδρων εἰς ἑκατὸν νομέα.

2) Εἰς περίπτωσιν διαμήκους κατασκευῆς τῶν διπυθμένων, φαίνεται ὅτι, ὃ Νηογνώμων δίδει διαφορετικήν ἔρμηνειαν εἰς τὸν καθορισμόν τοῦ κατωτάτου ομηρείου τοῦ βάρους καταμετρήσεως.

α) Ἐρμηνεία τοῦ ABS διὰ τὸν Ἀμερικανικὸν ἢ τὸν Βρεταννικὸν Κανόνα: Τὸ παρελθόν ἔτος, τὸ ABS ἐπληροφόρως τὰ ναυπηγεῖα, ὅτι, συμφώνως πρὸς τὸν Ἀμερικανικὸν Κανόνα, τὸ διαμήκους κατασκευῆς διπυθμένων δὲν θεωρεῖται «κυψελοειδές διπύθμενον» και συνεπῶς τὸ βάθος καταμετρήσεως θὰ μετρῆῃ ἀπὸ τὴν κορυφὴν τῶν διαμήκων νομέων τοῦ πυθμένος. Μόνον τὸ ἔγκαροις κατασκευῆς διπύθμενον, μὲ κλειστὰς ή ἀνοικτὰς ἔδρας εἰς ἑκατὸν νομέα, θεωρεῖται ὡς «κυψελοειδές διπύθμενον». Τὸ αὐτὸς ισχύει και διὰ τὰ πλοῖα τὰ χρονιμοποιούντα τὸ βρεταννικὸν σύστημα καταμετρήσεως.

Τοῦτο ομοιαίνει, ὅτι τὸ ABS, ἀπὸ τοῦ 1960, ἐφαρμόζει τὴν ίδιαν ἔρμηνειαν και ἐφαρμογὴν μὲ τὸν βρεταννικὸν κανόνα, δι' ὅτι ἀφορᾶ τὴν κατασκευὴν τῶν διπυθμένων. Τὸ ABS ἔθεωρε τὸ διαμήκους κατασκευῆς διπύθμενον, ὡς «κυψελοειδές διπύθμενον» πρὸ τοῦ ἔτους 1960 και τὸ βάθος καταμετρήσεως ἐμετρᾶτο ἀπὸ τὴν δροφὴν τῶν διπυθμένων, τόσον διὰ τὸν Ἀμερικανικόν, δοσον και διὰ τὸν Βρεταννικὸν Κανόνα.

β) Ἐρμηνεία τοῦ LR διὰ τὸν Ἀμερικανικὸν ἢ τὸν Βρεταννικὸν Κανόνα: Ἰάπωνες ναυπηγοὶ ἀπούθυναν ἐπιστολὴν εἰς τὸ LR διὰ νὰ λάθουν τὴν τελευταῖαν ἔρμηνειαν, ὡς πρὸς τὸ κατωτάτον ομηρείον τοῦ βάθος καταμετρήσεως πλοίου ἔχοντος διπύθμενον διαμήκους κατασκευῆς, ἀλλὰ δὲν ἐλπίθη εἰσέτι ἀπάντησις. Πιστεύεται, ἐν τούτῳ, ὅτι τὸ LR δὲν ἀλλάζει τὴν ἀκόλουθον ἔρμηνειαν και σύστημα διὰ τὸν κανόνα καταμετρήσεως:

Διὰ τὰ πλοῖα εἰς τὰ ὁπία τὸ ὑψος τοῦ διπυθμένου (doublle bottom height) δὲν ὑπερβαίνει τὴν 1.5 φοράν, τὸ κατὰ τὸν κανόναν κανονικὸν ὑψος τοῦ διπυθμένου (τὸ βάθος καταμετρήσεως) κατεμετρήθη ἀπὸ τὴν δροφὴν τῶν διπυθμένων (tank top plating) και διὰ τὰ πλοῖα ἔκεινα, τὰ ὑπερβαίνοντα τὴν 1.5 φοράν τὸ ὑψος τοῦ κανονικοῦ διπυθμένου (βάθος καταμετρήσεως) κατεμετρᾶτο ἀπὸ μίαν γραμμὴν 1.5 φοράν τοῦ κανονικοῦ ὑψος τοῦ διπυθμένου ὑπὲρ τὴν γραμμὴν τῆς τρόπιδος. Ὑπὸ τοιαύτας προϋποθέσεις, οἱ χώροι τῶν διπυθμένων δὲν συμπειριλήφθησαν εἰς τὴν ὀλίκην χωρτικότητα, ἐκτὸς τῆς περιπτώσεως ὑπερβολικοῦ βάθους τῶν διπυθμένων.

3) Ἐρμηνεία τῆς ἀρμοδίας ιαπωνικῆς διοικήσεως διὰ τὸν Ιαπωνικὸν Κανόνα: Ἡ ἔρμηνεια ἔκει ὡς ἀκόλουθως δι': οἰανθήποτε κατασκευῆς διπυθμένου: Διὰ τὰ πλοῖα τῶν ὁπίων τὸ πραγματικὸν ὑψος τῶν διπυθμένων δὲν ὑπερβαίνει τὸ 1/3 τοῦ πλευρικοῦ ὑψος τοῦ πλοίου, τὸ καμπλότερον ομηρείον τοῦ βάθους καταμετρήσεως μετρᾶται ἀπὸ τὴν δροφὴν τῶν διπυθμένων. Εἰς τὸν περίπτωσιν τὸ πραγματικὸν ὑψος τῶν διπυθμένων ὑπερβαίνει τὸ 1/3 τοῦ ὑψος τοῦ πλοίου, η κατασκευὴ αὔτη δὲν θεωρεῖται ὡς «διπύθμενος κατασκευῆς» διὰ τὸν κανόνα καταμετρήσεως.

Δ) Σύγκρισις διαφόρων χωρτικοτήτων: 1) 'Ο Αμερικανικὸν Κανόναν ἀπὸ τὸ ABS: Διὰ τῆς νεωτέρας ἔρμηνειας, τὸ καμπλότερον ομηρείον τοῦ βάθους καταμετρήσεως θὰ μετρᾶται ἀπὸ τὴν ἐπιφάνειαν τῶν διαμήκων νομέων και ὁ χώρος μεταξὺ τοῦ ομηρείου αὐτοῦ και τῆς δροφῆς τῶν διπυθμένων θὰ συμπεριλαμβάνεται εἰς τὸν ὑπολογισμούς τῆς χωρτικότητας.

Εἰς περίπτωσιν, ἐν τούτοις, καθ' ἥν οἱ ἐν λόγῳ χώροι χρονιμοποιούνται, ως χώροι ἔρματος, οἱ χώροι οὗτοι ἔχαιρονται ἀπὸ τὴν ὀλίκην χωρτικότητα και τελικῶς μόνον οἱ δεξαμεναὶ καυσίμων ουμπεριλαμβάνονται εἰς τὴν ὀλίκην χωρτικότητα. Λαμβανομένης ὡν' δψιν τῆς ὀντωτέρως ἔξαιρεσεως τοῦ χώρου ἔρματος, ὁ τελικὸς ἀριθμὸς τῆς ὀλίκης χωρτικότητος, ουμψώνως πρὸς τὴν νέαν ἐφαρμογὴν τοῦ ABS, καθὼς και τὴν παλαιότεράν τοῦ ABS, δὲν πρόκειται νὰ διαιρέσουν πολὺ. Ἐφόσον ὁ Αμερικανικὸν Κανόναν δέκεται νὰ διαιρέσῃ διοικήσεως τοῦ χώρου ἔρματος, η ὀλίκη χωρτικότητα τοῦ «μπάλκ-κέρριερ», ἔχοντος μεγαλύτερας δεξαμενῆς ἔρματος, θὰ είναι πολὺ μικρότερα, ἐν συγκρίσει μὲ πλοίον καταμετρηθέν ύπο ἀλλούς κανόνας. Συνεπῶς και ἡ καθαρὰ χωρτικότητα του θὰ είναι μικρά.

2) 'Ο Βρεταννικὸν Κανόνων παρὰ τὸ ABS: 'Ο Βρεταννικὸν Κανόνων δὲν ἐπιτρέπει νὰ διαιρέσθων οἱ χώροι τῶν δεξαμενῶν ἔρματος. Συνεπῶς, η ὀλίκη χωρτικότης, ουμψώνως πρὸς τὴν νέαν ἐφαρμογὴν τοῦ ABS, θὰ αὐξηθῇ, ἀντιθέτως πρὸς τὴν παλαιότερην ἐφαρμογὴν τοῦ ABS. 'Ιάπωνες ναυπηγοὶ πλέθον εἰς ἐπαφὴν μὲ τοὺς διάφορους διπύθμενους τοῦ ABS διὰ τὸ ζήτημα τῆς καταμετρήσεως τῶν ύπο ναυπηγησον πλοίων μπάλκ-κέρριερ, διτίνα παρηγέλθησαν τὸ 1956 και ἐλαύνουν πλεγράφησαν ἀπὸ τὸ ABS, διτί: θὰ ἀποδεχθῶν τὸ καμπλότερον ομηρείον τοῦ βάθους καταμετρήσεως εἰς τὸ tank top plate (δροφὴ καταμετρήσεως).

Οσον ἀφορᾶ τὴν καθαρὰν χωρτικότητα, ὁ Βρεταννικὸν Κανόναν προβλέπει, ὅτι διαφορετέος χώρος ἔρματος δέοντα νὰ είναι λογικοῦ μεγέθους, χωρίς, δημαρχ., και νὰ καθορίζεται ἐπακριβῶς τὸ μέγεθος. Πρέπει, συνεπῶς, νὰ ἀκολουθήσωμεν τὴν ἀπόφασιν τοῦ ABS Νέας Υόρκης. 'Ο Διεθνῆς Κανόνων Καταμετρήσεως δηλοὶ σαφῶς τὸ μέγεθος τοῦ ἀφαιρετοῦ χώρου ἔρματος. Πρέπει νὰ είναι μέχρις 7.5% τῆς ὀλίκης χωρτικότητος.

Εἰς τὸν περίπτωσιν τὸ ABS θεωρήσῃ τὸ λογικὸν μέγεθος τῶν ἀφαι-

ρετῶν χώρων ἔρματος σκεδὸν παραπλήσιον πρὸς τὸ τοῦ Διεθνοῦς Κανόνος Καταμετρήσεως, η αὐξησης εἰς τὴν καθαρὰν χωρτικότητα θὰ είναι ἀρκετά μεγαλη, δυνατὸν νὰ είπῃ τις 1000 τόννοι διὰ «μπάλκ-κέρριερ» τῶν 20.000 τόννων δ.ω.

3. 'Ο Βρεταννικὸς Κανόνων τοῦ LR: 'Υποτίθεται, ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ LR η διλικη χωρτικότητα θὰ είναι μεγαλυτέρα ἀπὸ τὴν τῆς ὀδηγίας ἐφαρμογῆς, της ἑοχάτως ἐπιλεγραφήθη ἀπὸ τὸ ABS, καθότι τὸ hoper past τῶν διπυθμένων θὰ υπολογισθῇ εἰς τὴν διλικην χωρτικότητα. Σχετικῶς μὲ τὴν καθαρὰν χωρτικότητα, δὲν δύναται τις νὰ ἔχῃ ἀκριβή έρμηνεια δια τὸ λογικὸν μέγεθος τῶν ἀφαιρετῶν χώρων ἔρματος. 'Εδώ τὸ μέγεθος τοῦ καρού είναι σκεδὸν τὸ ίδιον μὲ ἔκεινο τοῦ ABS, η καθαρὰ χωρτικότητα ένδεχεται νὰ είναι μεγαλυτέρα ἀπὸ αὐτὴν τοῦ ABS.

## ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

Ο «ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ,,

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν δημοσιευθέντος οχολίου, εἰς τὸ ὑπὸ ἡμερομηνίαν 1.5.61 τεύχος τοῦ ἔγκριτου υμών περιοδικοῦ, και ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ προσωπικόν τοῦ Οίκου Ναύτου», ξέχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

Κατόπιν εἰσηγήσεως τῆς Διευθύνσεως τοῦ Οίκου Ναύτου, μελετῶμεν Σχέδιον Νόμου, διὰ τοῦ διποίου τροποποιεῖται ὁ 'Οργανισμὸς τοῦ Οίκου Ναύτου, και αύξανονται αἱ ὄργανοι θέσεις αὐτοῦ, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ὑπηρεσιακῶν ἀναγκῶν και τὴν πλήρη ἔξυπρέτησιν τῶν προστατευομένων ὑπ' αὐτοῦ ναυτικῶν, ἐν ἐνεργείᾳ και συνταξιούχων, μετὰ τῶν οἰκογενειῶν των.

Φιλικώτατα

Πειραιεύς, 8 Μαΐου 1961

Γ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

## ΤΑ ΓΝΩΣΤΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπιτρέψατε, παρακαλῶ, μιαν ἀκόμη παραστήρησιν ἀφορῶν τὸν ἀπόδημον 'Ελληνισμὸν και τοὺς ναυτικούς μας:

Οἱ μακράτης χώρας μας εὐρισκόμενοι 'Ελληνες, εἴτε διότι ταξιδεύουν εἴτε διότι διαμένουν μονίμως εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, εἰναι ἀδύνατον τὸν νὰ ἀκούσουν ἀπὸ τοὺς τὸν ἐλληνικοὺς ραδιοσταθμοὺς τὴν Φωνὴν τῆς Πατρίδος. 'Η Ἐλλειψὶς ἑνὸς ίκανου εἰς ισχὺν σταθμοῦ εἰς τὴν ζῶντα τῶν 19, 16, και 13 μέτρων είναι καταφανή. Οἱ λειτουργούντες στήμερον ραδιοσταθμοί, ἀνὰ τῶν 25 μέτρων, μετὰ δυσκολίας ἀκούνται εἰς ἀκτῆνα 500 μιλίων. Οὔτω, ἀναγκαζόμεθα οἱ περισσότεροι νὰ ἀκούωμεν τὰ εἰς τὴν ἐλληνικὴν προγράμματα τῶν σταθμῶν τοῦ Παραπετάσματος, με τὰς λιαν ἀκαταλήλους εἰδήσεις και τὰ οιδόλως κολμακευτικὰ διὰ τὴν πατρίδα μας σχολῆς. Καὶ τούτο, διότι δύεις τῶν ἀρμόδιων κατεύθυνσης τὴν ὀνάγκην ἐνὸς ισχυροῦ ραδιοσταθμοῦ. Διερωτάμεθα δην θὰ ὑπάρξῃ ποτὲ δι' ημάς, τοὺς εὐρισκομένους μακράν τῆς 'Ελλάδος, τοιαύτη χαρμόσυνος ημέρα.

Θὰ προσθέσω τώρα και ἔγῳ τὴν ἀποφίνιμην μου ἐπὶ τὸν ζητήματος τῆς τηλεπικοινωνίας πλοίων και σταθμοῦ Βάρες, ὡς ἔχω νομίζω δικαίωμα, ἀφ' οσον καθημερινὸς συνεργάζομαι μετὰ τοῦ ΡΑΔΙΟ ΑΘΗΝΑΙ, ἀπὸ δῆλας τὰς θαλάσσας τῆς 'Υδρογείου. Καὶ διὰ νὰ μη ἐπαναλάβω τὰ δῆλα συνάδελφοί μου ἔχουν ηδη γράψει εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά», περιορίζομαι νὰ τούσιω, ὅτι είναι πολὺ χειροτέρα τῆς περιγραφῆς ἐκείνων η κατάστασις τῆς δι' ἀσυρμάτου ἐπικοινωνίας πλοίων και 'Ελλάδος.

Παράπονα δὲν δέχονται, φαίνεται, οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Τ.Ε. 'Οσα τοὺς ἀπειθύνουμεν ἀπορρίπτονται, μᾶλλον, εἰς τὸν κάλαθον τῶν ὀχρήστων. Σχετικὴ ραδιοφωνικὴ ἐκπομπὴ τῆς 21ης Απριλίου ἀπὸ τὸ 'Εθνικὸν Πρόγραμμα διὰ τὰ ἐπιτεύγματα τοῦ Ο.Τ.Ε., μᾶς βεβαίωνε διτι, η ἐπικοινωνία μεταξὺ πλοίων και 'Ελλάδος είναι ἀριστή! Περὶ βελτώσεως, ούδεις λόγος ἐγένετο. Προφανώς, τὰ λεχθέντα εἰς τὴν ἐκπομπὴν αὐτῆς ἀπειθύνοντο πρὸς τοὺς δῆλας, πρὸς αὐτοὺς ποὺ δὲν ἔχουν ιδέαν ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς ραδιοτηλεγραφίας.

"Ασ οσδαρευθώμεν, δημαρχ. Διὰ τὴν έξυπρέτησιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου — τρίτου εἰς τὴν παγκόσμιον δύναμιν — χρειάζεται σταθμὸς ισχυρός, οἱ οἱ ζένοι μὲ τοὺς δῆλούς ἀπροσκόπως συνεργαζόμεθα.

"Όταν, λοιπόν, και ὁ παράκτιος 'Αθηνῶν καταστῆ ίκανός νὰ μᾶς έχει πρετήσῃ, τότε θὰ χειροκροτήσωμεν και ημεῖς τὰ ἐπιτεύγματα τοῦ Ο.Τ.Ε. και θὰ τοῦ ἀπειθύνωμεν τὰς θερμάς μας εύχαριστίας.

Μετὰ τιμῆς

Π.Γ.

'Ασυρματιστής E.N.

23 Απριλίου 1961

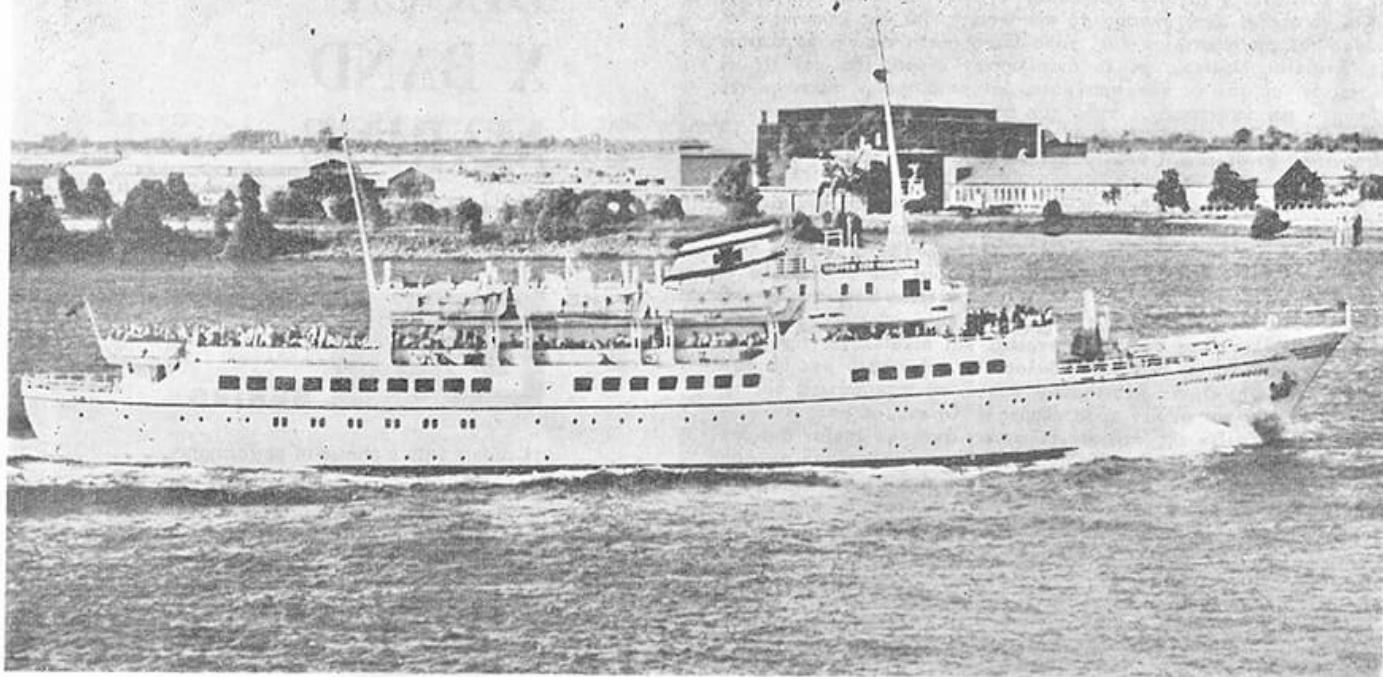
**CARGO SHIPS & TANKERS, INC.**

**SHIP OWNERS AND OPERATORS**

**BROKERS SPECIALIZING IN THE SALE, PURCHASE  
AND CONSTRUCTION OF SHIPS**

**NEW YORK 4, N.Y.**

17 BATTERY PLACE



## ΔΗΛΟΣ: ΤΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΥΨΗΛΗΣ ΚΛΑΣΕΩΣ

Ήλθε τὸ «Δῆλος». Απόκτημα πραγματικὸν διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτιλίαν μας. Ποτὲ ἄλλοτε ἡ Ναυτιλία μας δὲν ηὐτύχησε νὰ διαθέτῃ παρόμιον σκάφος. Πράγματι ἡ πρωτοβουλία τοῦ κ. Μάρκου Νομικοῦ ἔζησε τὴν ἐλληνικὴν τουριστικὴν προσπάθειαν μὲν ἔνα ὅργανον υψηλῆς ἀποδόσεως, ὀσυγκρίτων ἀνέσεων, ὑπεραξίου τῶν ναυτικῶν μας παραδόσεων, ἵκανον πληρέστατα νὰ ἔξυπηρτησῃ τοῦ πλέον δυσκόλου τουρίστα τὰς ἀπαιτήσεις. Κόστος ἡμίσυος ἑκατομμύριον λιρών 'Ἀγγλίας!

"Οταν τὸ ὁραῖον σκάφος τὸ ἀπόγευμα τῆς 9ης Μαΐου κατάλευκον εἰσέπλεε τὸν λιμένα Πειραιῶς, οἱ συρρεύσαντες εἰς τὴν προβλήτα Βασ. Κωνσταντίνου ναυτικοὶ ἥσαν οἱ πρώτοι κριταὶ αὐτοῦ, οἱ ἔχοντες, ἄλλωστε, τὴν γνῶσιν καὶ τὴν ἀρμοδιότητα. Ἐντυπώσεις: 'Ἄρμονικὸν σύνολον. Σκάφος ταχὺ καὶ 'θαλασσινόν'. Περιωρισμένα τὰ ὑπερκατασκευάσματα — ὁ χαδρός — (ἡ εὐστάθεια προεξοφλεῖται). Μῆκος, πλάτος καὶ ψυχος ἐν ἀπολύτῳ ἀναλογίᾳ. Διάταξις καταστρωμάτων, ἀρμόδουσα εἰς ἐπιβατηγὸν μεσογειακὸν. Εύρυταταις καθ' ὅλον τὸ πλάτος τοῦ σκάφους — 43.4 πόδες — αἱ αἴθουσαι συγκεντρώσεων. Πλευρικά τὰ δι' ἐπιβάτας διαμερίσματα, διήκοντα ἐπὶ τῶν δύο ἄνω καταστρωμάτων.

Αὐτά ὑπῆρχαν αἱ πρώται ἀπὸ τῆς προκυμαίας ἱκανοποιητικαὶ ἐντυπώσεις γηραιῶν πολυπείρων ναυτικῶν. 'Η ἐπίσκεψις τοῦ σκάφους ἐπέτεινε τὴν ἱκανοποίησιν. 'Εδικαιοδόγησε τὸν θαυμασμὸν διὰ τὴν τελειότητα τῶν ἐγκαταστάσεων καὶ τὴν χαρὰν διότι, ἐπὶ τέλους, ἡ ἐλληνικὴ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία ἀπέκτησε τὸ ιδιόν της «Στέλλα Πολιάριξ» καὶ τὸ «Μετέορ», τὸ υψηλῆς, δηλαδή, κλάσεως τουριστικὸν πλοίον. Μᾶς ἔλειπε.

Αξίζει μία σύντομος περιγραφὴ τοῦ σκάφους. Τὸ «Δῆλος» (ex «Wappen von Hamburg»), εἶναι ὀλικῆς χωρητικότητος 2.500 τόνων. "Έχει διαστάσεις μήκους 271.9 ποδῶν, πλάτους 43.4 ποδῶν καὶ ψυχος 24.3 ποδῶν. Είναι ἡλικίας 6 μόλις ἔτων (τοῦ 1955). 'Εξετέλει τὴν γραμμὴν 'Αμβούργου — 'Ελιγολάνδης, μὲν δυναμικότητα 1.600 ἐπιβατῶν δι' ἡμερήσια ταξίδια. Τρία καταστρώματα εύρυτατα, ἀνοικτὰ μὲν ἀναπαυτικὰ ἀνάκλιντρα προσφέρονται εἰς τὸν ἐπιβάτην. Πρὸς τὴν πρώτων κεῖται ἡ δεξιαμενή κολυμβήσεως. Τρεῖς αἴθουσαι καθ' ὅλον τὸ πλάτος τοῦ σκάφους, μὲ εύρυτάτας εἰσόδους, πολυτελέστατα ἐπιπλωμέναι, μὲ μεγάλα παράθυρα πρὸς τὴν θάλασσαν, ἡμιποροῦν ἀνέτως νὰ δεχθοῦν ὅχι μόνον τοὺς 200 ἐπιβάτες τῆς πρώτης θέσεως, ἀλλὰ πολλαπλασίους. 'Η αἴθουσα φαγητοῦ δέχεται 132 ἐπιβάτας πρὸς ἑστία-

σιν. 'Ἐπὶ τῶν δύο ἄνω καταστρωμάτων κείναι τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν. Καμπίναι 77 ἐν ὅλῳ εύρυχωροι διατίθενται μὲ δύο καὶ τρεῖς κλίναις — ὅχι ὑπερκειμένας — ὅλαι μὲ ίδιαιτέραν τουαλέταν, διὰ τοὺς διακοσίους ἐπιβάτας, ὅσους τὸ «Δῆλος» θὰ παραλαμβάνῃ εἰς τὰ τουριστικά του ταξίδια. Τὰ δύνματα ἐλληνικῶν τοιών, νήσων καὶ ἀρχαιολογικῶν χώρων ἔχουν δοθῆ εἰς ὅλους τούς δι' ἐπιβάτας θαλάμους. Καλαίσθητος ἡ ἐπίπλωσις τῶν διαμερίσμάτων. Συντονισμὸς χρωμάτων καὶ πρὸ παντὸς μέχρι καὶ τῆς ἐλαχίστης λεπτομερείας — ἔξεζητημένη ἡμιπορεὶ τις νὰ εἴπῃ — ἡ προσπάθεια τῆς ἀνέσεως. 'Ο τεχνητὸς ἀερισμὸς παρέχει τὴν πρόσθετον ἀνεσιν διὰ τὸν ταξιδιώτην τοῦ μεσογειακοῦ χώρου.

Μηχαναὶ δηζελοπλεκτικαί. Δυνάμεως 6.000 Ήππων. Τὸ σκάφος εἶναι διπλέλικον, μὲ δύο ἐπίσης πηδάλια. Γεγονός, ὅπερ προσδίδει ἔξαιρετον εὐελιξίαν κατὰ τὰς προσεγγίσεις του εἰς τοὺς μικροὺς λιμένας τῶν δρομολογίων του. Ταχύτης ὑπηρεσιακὴ 18 μιλίων. Τὸ ταξίδιον ὅπὸ τὸ Λονδίνον εἰς Πειραιῶν, παρὰ τὴν τρικυμίαν τοῦ Βισκαϊκοῦ μὲ μέσην ταχύτητα 17 μιλίων ἔξετελέσθη. Κατανάλωσις 21 τόν. Φιούει ὅτι, 'Ανύπαρκτος ὁ κραδασμὸς καὶ ὁ θόρυβος. Εὔστάθεια περαδειγματική.



Ἐπὶ τοῦ «Δῆλος»: 'Ο κ. Μάρκος Νομικός μετὰ τοῦ υἱοῦ του κ. Πέτρου Νομικοῦ καὶ τοῦ 'Αρχιπλοιάρχου τῆς έπιστριας κ. Δ. Παριση.

τική. "Ολα αντεμετωπίσθησαν από τους Γερμανούς κατασκευαστάς διὰ νὰ καταστῇ τὸ ταξίδιον τοῦ ἐπιβάτου ἄνετον ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ.

Καὶ τὸ ώραιὸν αὐτὸ σκάφος, τὸ πρωτοφανὲς διὰ τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας, παραδίδεται τῷρα εἰς τὴν ὄργανωσιν τῆς 'Εταιρίας Νομικοῦ, μὲ τὸ ἀνεπίληπτον ὄνομα, ἔδω καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, μὲ τὴν ἑκ τῶν πραγμάτων ἀνεγνωρισμένην τακτικὴν τοῦ σεβασμοῦ τῶν ὑποχρεώσεων πρὸς τὸν ἐπιβάτην, μὲ τὴν ἄφογον ὑπηρεσίαν, τὴν καλὴν τέλος, φίμην τῶν «Nomicos Lines». Παράδειγμα τὸ «Μιασύλης». Εἶναι τὸ καὶ προτιμώμενον σκάφος τῆς γραμμῆς 'Ανκώνας — Βρινδησίου.

Ἡ 'Εταιρία Νομικὸς ἐδημιούργησε πλέον μίαν παράδοσιν εἰς τὴν ἐπιβατὴγὸν ναυτιλίαν. Τὰ πλοῖα τῆς εἶναι ἄριστα συντηρημένα, εὔπρόσωπα, ἄξια τῆς ἀποστολῆς τῶν. Τῷρα προστίθεται εἰς τὰ τρία ἐπιβατηγὰ καὶ τὸ «Δῆλος». Φιλοδοξεῖ ἡ ἔταιρις τοῦ κ. Νομικοῦ νὰ τὸ καταστῆσῃ ἐφόμιλλον τὸν ψυχλῆς κλάσεως ξένων τουριστικῶν ἀπὸ ἀπόφεως ἀνέσεων, φιλοζένων περιποίησεων καὶ καθολικῆς παραστάσεως. Τὸ «Δῆλος», ὡς σκάφος, ἐπιτρέπει καὶ δικαιολογεῖ τὴν προσπάθειαν αὐτῆν. Δείγμα ἀπὸ τὸν τοῦ θαλασσισμοῦ πολιτισμοῦ μας θὰ ἀποθῇ. Θὰ ἀποδώσῃ, εἰμεθα πεπεισμένοι πολλά, τὰ περισσότερα διὰ τὸν Τουρισμόν, ἀπὸ τὸν ὅποιον τόσα ἔξαρτα ἡ Οἰκονομία μας.

Καὶ εἰς ἀπόδειξην τῆς στερρᾶς θελήσεως, ἀπὸ τὴν ὅποιαν διακατέχεται ἡ Διεύθυνσις τῆς 'Εταιρίας Νομικοῦ, ὅπως καταστῆσῃ τὸ «Δῆλος» πρότυπον τουριστικοῦ πλοίου, ἀξιον τοῦ ὄνοματός του, δημοσιεύμενον κατωτέρῳ τὴν ἔγκυλιον, ποὺ ἀπήμυνε πρὸς τὸ προσωπικὸν τοῦ «Δῆλος», ἐπὶ τῇ ἐνάρξει τῶν δρομολογίων του:

#### ΕΓΚΥΚΛΙΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1

Πρὸς τὸν,  
Α' Αρχιθαλαμηπόλον τοῦ «ΔΗΛΟΣ»:  
Κύριε,

Σχετικῶς μὲ τὴν ἐπιδιωκομένην ὄριστην ἐμφάνισιν τῶν θαλαμηπόλων ἐν γένει, παρακαλῶ νὰ ἀκολουθήσῃ τὰς κάτωθι δόγματα μου:

1) "Απαντεῖς καθ' οἰσινήποτε ὡραν τῆς ἡμέρας θὰ εἶναι ξυρισμένοι, κουρεμένοι, καθαροὶ ἀπὸ κεφαλῆς μεχρὶ ὄνυχων.

2) 'Υποκάμισα, μπλούζες, σακάκια, παπύστια καὶ γάντια θὰ εἶναι ἀμέμπτον καθαρίστικα. Εἰδίκη καθημερινὴ ἐπιθέρωσις θὰ διενεργήται.

3) Οὐδεὶς θὰ ἔπι τοιχοδώρημα ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτες.

4) "Ολοὶ αἱ πρὸς αὐτοὺς ὑπηρεσίαι ὁσιζητοῦ θὰ προσφέρωνται.

5) 'Η λέξις εὐχαριστῶ (thank) θὰ λέγεται εἰς τοὺς ἐπιβάτας μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν οἰσινήποτε ἐργασίας.

6) "Ομοιῶς ἡ λέξις παρακαλῶ (please), σταν θέλουν νὰ δώσουν προσοχὴν εἰς τὸν ἐπιβάτην διὰ νὰ σερδιτισθῇ ἡ νὰ ἐσωτηθῇ.

7) Τὸ χαρόγελο νὰ μη λείπῃ ἀπὸ τὰ χεῖλη των.

8) Νὰ παρέχουν τὴν βοηθείαν των εἰς τοὺς ἐπιβάτας διὰ κάθε τί ποὺ θέλουν (καθημερινα κλπ.).

9) Εάν δὲν γνωρίζουν τὴν γλώσσαν τοῦ θαλαμηπόλων, δὲν προσποιοῦν τὸν θαλαμηπόλων, δὲ ὅποιος τὴν γνωρίζει.

10) "Ολαὶ αἱ ἐντολαὶ νὰ διδωμαται μὲ νοήματα, εἰ δυνατὸν διὰ βλεμμάτων.

11) Οἰσινήποτε ἀντικείμενον οὐρεῖ θὰ σᾶς παραδίδεται. Σεῖς θὰ τὸ καταγράψετε εἰς τὸ βιβλίον σας (ποίος καὶ ποὺ τὸ εύρηκε) καὶ θὰ μάς τὸ ἀναφέρετε εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξιδίου, εάν ἐν τῷ μεταξὺ δὲν ἔχει παρουσιασθῇ ὁ ἀπωλέσας τοῦτο.

12) "Οταν ζητήσεις παρ' Κυρίας τινῶν θαλαμηπόλων θὰ μεταστοίη ἡ θαλαμηπόλος.

13) Καθ' οἰσινήποτε ὡραν τὰ σολάκια, οἱ κοινόχρηστοι χώροι κλπ. θὰ ἀποστράπτων ἀπὸ καθαριότητα.

Τέλος, ἃς καθιερωθῇ ὅτι νομίζετε σκόπιμον διὰ τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῆς δῆλης ὑπηρεσίας.

Πάς παραδοίνων τὰς ἐντολὰς μου θὰ ἀναφέρεται εἰς τὸν κ. "Υπαρχον διὰ τὰ περαιτέρω.

'Εκ τῆς Διεύθυνσεως  
Θ. ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ

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

Υποκαταστήματα καὶ πρακτορεῖα  
καθ' ὅλην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ  
Ειδικευμένοι εἰς τὴν πρακτόρευσιν  
τακτικῶν γραμμῶν  
Έκπρόσωποι ὑπερεκατόν  
ἔφοπλιστικῶν οἰκων

### ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς ὅλους τοὺς Ιταλικούς λιμένας  
Τιμαὶ συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX GE 046

# 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

## ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΑΝΑΔΡΟΜΑΙ

## Ο ΛΙΜΗΝ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΤΟΥ Κ. ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

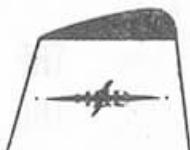
Εις τὸ τελευταίον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» (σελ. 15 ἐπ.) ἔδημοσιεύθη ὅρθρον, λίαν τεκμηριωμένον, εἰς τὸ ὅποιον πειστικῶς ὑποστρίζεται, ὅτι «ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους συντρέχουν δλαι σχεδὸν αἱ ἀντικειμενικαὶ προϋποθέσεις διὰ νὰ ἔξειχθῃ καὶ μάλιστα ραγδαῖως, ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν εἰς τὴν κυρίαν πύλην τῆς Δυτικῆς Ἑλλάδος εἰς ὅ,τι ἀφορᾷ τὴν πρὸς αὐτὴν κίνησιν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μὲ προέλευσιν τοὺς λιμένας τῆς Δύσεως», ὑποδεικνύονται δὲ τὰ ἀναγκαῖα πρὸς ἔκτελεσίν ἔργα, ἵνα ταχέως ἐπιτευχῇ τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ τοῦ. «Υπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας ταχείας μετακινήσεως κατὰ ἥρατα καὶ κατὰ θάλασσαν, (ἡ ἀεροπορικὴ μετακίνησις δὲν ἐνδιαφέρει ἐν προκειμένῳ), δὲν ἀποτελεῖ μαντείαν ἡ πρόδηλεψις τῆς προσδευτικῆς ἔξειχεως τοῦ λιμένος τῶν Πατρῶν εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον. Ἐκπληκτικόν, ὁμοί, εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι πρὸ 155 ἑτῶν, ὅτε ἡ Ἑλλάς ἐτέλει ἀκόμη ὑπὸ τὸν Τουρκικὸν ὅγον, ἡ ὑψηλεύσις φαντασία τοῦ προδρόμου τοῦ ρομαντισμοῦ Σατωμπριάν, συνέλαβε τὴν εἰκόνα τοῦ ἀπωτέρου μέλλοντος καὶ προειδεῖ, ὡς ἐν ὄνειρῳ, τὴν ἀπελευθέρωσιν τῆς Ἑλλάδος, τὴν τουριστικὴν σημασίαν τῆς καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς συνδέσεως διὰ ταχέος συγκοινωνιακοῦ μέσου τῆς ιταλικῆς ἄκρας τοῦ Οτράντο μὲ ζηταίρει τοῦ κόπτου τοῦ Λεπάντου. (Προτιμῶ ἀμετάφραστον τὸ ιταλικὸν τοπωνύμιον, ὃς τὸ χρησιμοποιεῖ ὁ Σατωμπριάν, διότι ἡ Ἑλληνικὴ ἀπόδοσις «κόλπος τῆς Ναυπάκτου» θὰ ἡτο ἀνακριβῆς, ἀφοῦ κατὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ Σατωμπριάν καὶ πολὺ πρὸ τῆς Ναυμαχίας τῶν νοτίων Ἐχινάδων παρὰ τὴν βορείαν εἰσοδον τοῦ κόπτου τῶν Πατρῶν (7 Ὁκτωβρίου 1571), τῆς κακῶς ἀποκλιθείσης «ναυμαχίας τῆς Ναυπάκτου», οὕτω, golfo di Lepanto, ἐκαλείτο ὁ λιμὴν τῶν Πατρῶν καὶ τούτον ὑπανίστεται ὁ Σατωμπριάν, ὑποδεικνύων τὴν σύνδεσίν του μὲ τὸ ἄκρον τῆς Ἀπουλίας).

Είναι γνωστὸν ἀπὸ τὸ περίφημον «Οδοιπορικὸν τοῦ Σατωμπριάν», ὅτι οὗτος, κατὰ τὸ θέρος τοῦ 1806 μέχρι τοῦ θέρους τοῦ ἐπομένου ἔτους, ἐπεχείρησε τὸ ταξίδιον τῆς Ἀνατολῆς καὶ ἀφοῦ ἔκαμε τὸν γύρον δλοκάρημα τῆς Μεσογείου, ἐπεσκέψθη τὴν Σπάρτην, τὰς Ἀθήνας, τὴν Σμύρνην, τὴν Κωνίαν πολιν., τὴν Ρόδον, τὴν Ἱερουσαλήμ, τὴν Ἀλεξανδρειαν., τὸ Κάιρον, τὴν Καρχιδόνα, τὴν Κόρδοβαν, τὴν Γρεναδαν καὶ τὴν Μαδρίτην. Κατὰ τὴν ἐναρξιν τοῦ ταξιδίου του διέσχισε τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Βόρειον Ἰταλίαν καὶ ἔφθασεν εἰς Βενετίαν, τὴν δυτικὴν πύλην, τότε καὶ πάντοτε, διὰ τὴν διὰ θαλάσσης πρόσβασιν πρὸς τὰς χώρας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Τὴν 28ην Ιουλίου 1806 ὁ Σατωμπριάν ἀνεχώρησεν ἐπὶ ιστιοφόρου ἐκ Βενετίας καὶ διαπλεύσας τὴν Ἀδριατικὴν καὶ τὸ Ἰόνιον ἔφθασεν εἰς τὴν Μεθώνην. Διέσχισεν ἔφιππος τὴν Πελοπόννησον, ἔφθασεν εἰς Τρίπολιν, κατέβη εἰς τὸν Μιστράν, ἐπεσκέψθη τὴν ἀρχαίαν Σπάρτην, σπουδαίως ἀνεφώνει τὸ ονοματοῦ Λεωνίδη, ἀνέβη εἰς τὸ «Ἀργος», διέσχισε τὸν Ισθμὸν τῆς Κορίνθου καὶ διὰ τῶν Μεγάρων καὶ τῆς Ελευσίνος ἔφθασε διὰ τῆς Ιερᾶς Οδοῦ εἰς τὰς Ἀθήνας. Εδῶ ἐπεσκέψθη τὰς ἀρχαιότητας

τῶν Ἀθηνῶν καὶ τῶν περιχώρων. Τὴν 27 Αὐγούστου ἀνασχωρεῖ ὀπὸ τὰς Ἀθήνας καὶ διὰ τῆς πεδιάδος τῆς Μεσογείας, μέσω Κερατέας, κατευθύνεται πρὸς τὸ Σούνιον, ὅπου θὰ τὸν ἀνέμενε τὸ ιστιοφόρον, τὸ ὅποιον τὸν εἶχεν ἀποβιβάσει κατὰ τὴν ἀφιξίν του εἰς Μεθώνην, διὰ τὴν συνέχισιν τοῦ ταξιδίου του εἰς Κωνίαν πολιν. «Ἄλλος» ίδού, πῶς ὁ Σατωμπριάν περιγράφει τὴν ἀνασχώρησίν του ἀπὸ τὰς Ἀθήνας εἰς τὰς τελευταίας σελίδας τοῦ πρώτου μέρους τοῦ «Οδοιπορικοῦ» του: «Μοῦ ἡτοῦντον νὰ ἀφίσω τὰς Ἀθήνας κατὰ τὴν νύκταν· θὰ αἰσθανόμουν πολλὴν θλίψιν νὰ ἀπομακρυνθῶ ἀπὸ τὰ ἐρείπια των μὲ τὸ ἡλιακὸν φῶς τούλακιστον, καθὼς ἡ Ἀγαρ, δὲν ἔβλεπε καθόλου ὅτι ἔχαν παντοτενά. «Εθεσα τὸν χαλινὸν εἰς τὸν λαιμὸν τοῦ ἵππου μου καὶ ἀκολούθων τὸν ὅδηγὸν καὶ τὸν Ἰωσῆφ (τὸν ὑπηρέτην του), οἱ ὅποιοι ἔβαδιζαν ἐμπρός, ἀφέθηκα εἰς τὰς σκέψεις μου· ὅπην τὴν διαδρομὴν μὲ κατείχεν ἔνα δηνειρὸν ἀρκετὰ περιεργόν. Ἐφανταζόμουν, ὅτι μοῦ ἔχαν δώσει τὴν Ἀττικὴν ὑπὸ τὴν κυριαρχίαν μου. Διεφῆμιζα εἰς ὅλην τὴν Εύρωπην, ὅτι ὅποιος ἦταν κουρασμένος ἀπὸ τὰς ἐπαναστάσεις καὶ ἐπιθυμούσε νὰ εύρῃ τὴν εἰρήνην, ἀς ἔρχοταν νὰ παρηγορήθῃ εἰς τὰ ἐρείπια τῶν Ἀθηνῶν, ὅπου τοῦ ὑποσχόμουν ἀνάπουσιν καὶ ἀσφάλειαν· ἀνοιγα δρόμους, ἔκτιζα ξενοδοχεῖα, ἐποίμαζα κάθε εῖδους ευκολίαν διὰ τὸν ταξιδίωτας· σύγραδα ἔνα λιμένα εἰς τὸν κόπτον τοῦ Λεπάντου διὰ νὰ καταστήσω βραχυτέραν καὶ εύκολωτέραν τὴν διάδασιν ἀπὸ τὸ Οτράντο εἰς τὰς Ἀθήνας. Φυσικὰ δὲν παραμελούσα τὰ μνημεῖα· τὰ ἀριστουργήματα τῆς Ἀκροπόλεως ἔχαν ἀναστηλωθῆ ἐπὶ τῶν ἐρειπίων, σύμφωνα μὲ τὰ σχέδια των, η πόλις, περιτειχισμένη, ἡτο προστατευμένη ἀπὸ τὴν ληστασίαν τῶν Τούρκων. «Ιδρυσα Πανεπιστήμιον, σπου τὰ παιδιά ὅλης τῆς Εύρωπης, ἥρχοντα νὰ μάθουν τὴν λογίαν γλώσσαν καὶ τὴν δημοτικήν. «Εκαλούσα τοὺς Υδραίους νὰ ἐγκατασταθῶν εἰς τὸν Πειραιά καὶ εἰχα ἔνα ἐμπορικὸν στόλον. Τὰ γυμνὰ βουνά ἐκαλύπτοντο ἀπὸ πεύκα διὰ νὰ δώσουν πάλιν νερό εἰς τὰ ποτάμια μου· ἐνεθάρρυνα τὴν γεωργίαν· ἔνα πλήθος Ἐλεβτῶν καὶ Γερμανῶν συνηλάσσοντο μὲ τοὺς Ἀλβανούς μου· κάθε ἡμέραν ἔγινοντο νέας ἀνακαλύψεις καὶ αἱ Ἀθήναι ἐθγιαναν ἀπὸ τὸν τάφον. «Οταν ἔφασα εἰς τὴν Κερατέαν ἐθγήκα ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ ὄνειρου καὶ ἔγινα πάλιν Χονδρό - Γιάννης καθὼς πρίν. (Gros - Jean comme devant)».

Ἐδῶ ὁ Σατωμπριάν τελειώνει τὴν περιγραφὴν τοῦ ἐν ἐγρηγόρεσι ὀνείρου του. «Η ὁραματικὴ ικανότης τοῦ ἡρυκοκοῦ τῆς Ἑλληνικῆς ἐλευθερίας, ἡ ποιητικὴ δισισθήσις του καὶ πρὸ παντὸς ἡ πίστις του εἰς τὴν θήικην καὶ πολιτικὴν ἀνάγκην τῆς ἀποτινάξεως τοῦ Τουρκικοῦ ζυγοῦ, συνετέλεσαν εἰς τὸ νὰ τοῦ ἐμπνεύσουν δλοκάρημα τουριστικὸν πρόγραμμα, εἰς τὸ ὅποιον περιλαμβάνεται ἡ σύνδεσις τῆς Ἀπούλιας μὲ τὰς Πάτρας διὰ ταχέος μεταφορικοῦ μέσου, ἡ τουριστικὴ διαφήμισις τῆς Ἑλλάδος εἰς τὰς χώρας τῆς Εύρωπης, ἡ ἀνοικοδόμησις ξενοδοχείων, ἡ ἀναστηλωσις τῶν μνημείων τῆς ἀρχαιότητος, ἡ ίδρυσις Πανεπιστημίου καὶ διεθνούς κέντρου κλασιστικῶν σπουδῶν, ἡ ἀναδασισις, ἡ μετοικεσία Υδραίων εἰς τὸ ναυτικὸν κέντρον τοῦ Πειραιῶς, ἡ προαγωγὴ τῆς ναυτιλίας καὶ εἴ τι ἄλλο ἐπετεύχθη ἡ ἐπειδιώχθη ὑπὸ τῆς ἐλευθερίας Ἐλλάδος, ἄλλοτε μὲ βραδύν καὶ ἄλλοτε μὲ ταχὺν ρυθμόν, κατὰ τὰ 130 ἑτα τοῦ νεοελληνικοῦ βίου. Μεγαλειώδης πράγματι καὶ προφητικός ὁ ὁραματισμὸς τοῦ Γάλλου ὑποφήτου.

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ <sup>1/2</sup>

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 1 ΜΑΡΤΙΟΥ - 30 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτη 14.00

17, 31 Μαΐου, 14 καὶ 28 Ιουνίου

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΟΝ - BHRYTTON

ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτη 11.00

24 Μαΐου, 7 καὶ 21 Ιουνίου

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

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ»**

'Ακτή Μιαούλη 27, Πειραιεύς, Τηλέφωνα 474.492-473.960 ώς καὶ εἰς αἴσια τὰ γραφεῖα Ταξειδίων καὶ Τουρισμοῦ









καθ., θά τούς προσελκύουσιν είς τὴν θαλασσίαν υπηρεσίαν.  
Οταν οἱ ἄνδρες θὰ εύρισκωνται ἐκτὸς υπηρεσίας, αὐτόματα δργανα συναγερμοῦ δύνανται νὰ ἀναλάβουν τὴν τήρησιν φυλακῆς. Εἰς ἔκστον, λ. χ., θάλασσαν τῶν ἐπιμελητῶν θὰ δύναται νὰ ἐγκατασταθῇ πλήρης πίνακας, δοστις, εἴτε δι' ἔγχρωμων φώτων, εἴτε δι' ὁργάνων ἐπισημάνσεως γενομένων μεταβολῶν, θὰ δίδῃ πραγματικάς πληροφορίας περὶ τῆς καταστάσεως εἰς τὰς μηχανάς. "Αν κάπι δὲν ἔχῃ καλῶς, τοῦτο θὰ ἀναφανῆ ἀμέσως ἀπὸ τὰ φώτα προεδροποίησεως, ὅποτε καὶ θὰ ἀρχίσουν ἡχούντες οἱ καθώνες κινδύνου, οἵτινες καὶ πρέπει νὰ εἶναι ὀκουστοὶ εἰς δόλο-ἀληρον τὸ πλοῖον. Έντος δευτερολέπτων ἀπὸ τῆς σημάνσεως τοῦ κινδύνου οἱ ἄνδρες θὰ εύρισκωνται εἰς τὸ μηχανοστάσιον.

Οἱ ἐπικριταὶ τῆς αὐτοματοποίησεως ἐπισύρουν τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ τοῦ δύναται νὰ συμβῇ κατὰ τὰ δίλγια αὐτά, ἀλλὰ ζωτικῆς σημασίας δευτερόλεπτα, μέχρις δου φάσουν εἰς τὰς μηχανάς οἱ ἐπιμεληταὶ ἡ δάσκαις ἀνάκψη περιπτωσίας ἐπειγόντης ἀνάγκης, καθ' ἣν στιμέλην οἱ ἐν λόγῳ ἄνδρες θὰ τελοῦν ἑκτὸς υπηρεσίας. Διὰ νὰ παρακαμφθοῦν αἱ δυσκολίαι αὗται, καθίσταται ἀπάραιτος ἡ ἐγκατάστασις ἐνὸς δευτέρου πανομοιούτου πίνακος προειδοποίησεως ἐπὶ τῆς γεφύρας. Ἐφόσον φαίνεται πιθανὴ ἡ ἐφαρμογὴ τῆς αὐτοματοποίησεως ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, λογικὸν εἶναι νὰ δεσμῇ τις, διὰ τὴν ὑπάρχην κάποιος ἐπὶ τῆς γεφύρας εἰς υπηρεσίαν φυλακῆς. Διὰ σκοπούς ἐπειγόντης ἀνάγκης θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἐγκατασταθῇ ἐπὶ τὰ φώτα προειδοποίησεως σύστημα ἀλέγουν διὰ πιστεώς κομδίου, σπῶς γίνεται χρήσις τούτου ἐπὶ αὐτοκινήτων ἡ ἀρεστοπλάνων. Θὰ λαμβάνεται εύτω πρόνοια ἑκτελέσεως οὐσιωδῶν χειρισμῶν, ώς, λ.χ., σταυράτημα, βραδεῖαι ταχύτητες, δλοταχῶς δημιουργεῖν καὶ οὕτω καθ' ἔξης, καθὼς καὶ λήμεως μέτρων ἀμέσου ἐνεργείας πρὸς ἀποφυγὴν συγχρούσεως.

Ἡ υιοθέτησις τοῦ συστήματος τούτου θὰ ἐμέινε τὸν ἀριθμὸν τῶν μηχανικῶν θαλασσίας υπηρεσίας. Εἰς τοὺς εἰδικευμένους αὐτὸὺς ἄνδρας θὰ ήτο δυνατὸν νὰ προσφερθῇ ὑπὸ τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων ὑπηρεσία ἔτηρας. "Οταν διατθενται ἐπιτελεῖα πεπειραμένων μηχανικῶν εἰς τοὺς λιγέντας προσεγγίσεως τῶν σκαφῶν ἐνὸς πλοιοκτήτου, πᾶσα συντήρησις, ἀπαιτούσα τὴν παράστασιν εἰδικευμένων ἀνδρῶν, θὰ ἀνελαμβάνετο παρ' χώτων, καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον θὰ ἥτο ἀποσχολημένον εἰς κανονικάς ἐργασίας φορτεοκφορτώσεως. Διπλούς σκοπούς θὰ ἔξιτητετεο: Θὰ ἥτο, δηλαδή, δυνατόν νὰ τηρήσῃ ή μηχανή εἰς τὸ ὄψος τῆς ἀποδοτικότητος τῆς καὶ παραπλήλως θὰ ἔδιδετο εἰς τοὺς μηχανικοὺς ἐργασίας ἤρας, τὴν δόπιαν τόσον ἐπιδιώκουσον σύνθοτον.

"Υπάρχουν, ἀναμφισβόλως, πολλαὶ δυσκολίαι ὑπὸ τὸ προτεινόμενον σύστημα. Δέν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ τοῦτο εἰς σκάφη προωθούμενα δι' ἀτμοστρεβίλων, λόγῳ τοῦ δυναμικῶν θανατηφόρου στοιχείου, διπερ διακρίνει τὰς υψηλὰς πίεσεις καὶ θερμοκρασίας εἰς τὸ ἐν λόγῳ πρωστήτων σύστημα. "Ακόμη καὶ εἰς τὰ δηζελοκίνητα πλοῖα ἐνέχεται νὰ ἀνακύψουν προσδήματα, εἰς περιπτώσεις σκαφῶν ἐφωδιασμένων μὲ μηχανάς /ψηλῆς ισχύος καὶ ὑπερτροφοδοτηθεως διὰ στροβιλοφυσητήρων κατὰ. Βασικῶς, ἐν τούτοις, οὐδεὶς ὑφίσταται λόγος νὰ μη ἐφαρμοσθῇ ἡ ἀρχὴν εἰς πλοῖον μὲ μηχανάς πραγματικῆς δυνάμεως μέχρι 5.000 ἔως 6.000 ἵππων, δινεύ ὑπερτροφοδοτηθεως. 'Ο ἐν λόγῳ τύπος μηχανῶν θεωρεῖται ὑπεράγανας ἀσφαλής καὶ εὐδόλος εἰς λειτουργίαν, μὲ ἐλάχιστον δριον ἀντιμετωπίζομένης συντηρήσεως. 'Ἐπιπροσθέτως, οὐδεὶς κίνδυνος θέλει ὑπάρχη. Βραδύτερον, θῶσι, διπαν ἀπαιτηθῇ μεγαλυτέρα περία ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ τόπου τούτου, θὰ εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπεκταθῇ ἡ χρήσις τοῦ εἰς τούς μηχανάς υψηλοτέρας δυνάμεως.

"Ἐτέρα δυσκολία, ποὺ δύναται ίσως νὰ παρουσιασθῇ ἀρχικῶς, ἀναφέρεται εἰς τὰ ταξίδια διαρκείας μείζονος τῶν 5 ἔως 6 ἡμερῶν, ώς εἶναι, λ. χ., τὰ ταξίδια τῶν γραμμῶν Αὔστραλίας. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας θὰ παρισταται ἀνάγκη, δπως τὰ πλοῖα προσεγγίζουν εἰς ἀνισιμέσους λιμένας — πέραν τῶν κανονικῶν των προσεγγίσεων — διὰ νὰ ὑποβάλουν τὰς μηχανάς των εἰς τὸν ἐλεγχον μηχανικῶν ἔχοντων τὰ ἀναγκαῖα πρὸς τοῦτο προσόντα. "Αν ἐπετυχάνετο κοινὴ συμφωνία μεταξὺ τῶν πλοιοκτήτων, θὰ ἥτο δυνατὸν νὰ ὑπάρχῃ ἐπιτελεῖον μηχανικῶν πρὸς ἔξιτασιν τῶν πλοίων εἰς τινάς λιμένας καὶ τοῦτο θὰ ἥτο προτιμώτερον ἀπὸ τοῦ νὰ χρησιμοποιῇ ἐκαστή ἐταιρία ἴδιου ἐπιτελεῖον εἰς κάθε λιμένα.

Θὰ ὑπάρχῃ, ἐνδεχομένως, καὶ πρόβλημα σχετικὸν μὲ τοὺς κανονισμούς. Τὸ ἀνωτέρω σκιαγραφθὲν σύστημα δὲν εἶναι ἐπιτρεπτὸν ὑπὸ τὴν ισχύουσα ἐπὶ τῆς υπηρεσίας τῶν πλοίων νομοθεσίαν. "Η δυσχέρεια αὐτη, δημως, δύναται νὰ παρακαμφθῇ διὰ τροποποίησεως τῶν κανόνων. "Αρχικῶς, τὸ σύστημα δέον νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη καὶ εἰς τὰ σκάφη δραχέων θαλασσίων ταξιδίων. Ούτω, θὰ ἡλευθερώνοντο μηχανικοί τινες ἐκ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν δυνάμενοι νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐπὶ πλοίων ἑκτελούντων μακρὰ ταξίδια. "Ἐπι πλέον, θὰ ἀπεκτάτο ἀξιόλογος

περία ἐπὶ τῆς μεθόδου ταύτης. "Οταν ἀποκτηθῇ ἡ ἐν λόγῳ περία καὶ ἀπαλυνθοῦν αἱ ηδη ὑφιστάμεναι δυσχέρειαι θὰ εἶναι ίσως δυνατὸν νὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ σύστημα τῆς αὐτοματοποίησεως ἐπὶ πλοίων παντὸς μεγέθους καὶ ίσχυός μηχανῶν, μέχρις διοτον, παρέλαθη ἡ σημερινὴ ἐλλειψης μηχανικῶν.

**ΠΕΔΙΟΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΑΥΤΟΜΑΤΟΠΟΙΗΣΕΩΣ :** α) Εἰς τὴν καταστρώματος εἰς τοῦ πλοίου στοιχείου, διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ναυσιπλοίας χρειάζονται ἀπαραιτήτως οἱ ἔξης οὐσιώδεις δροὶ: Διακυβέρνησις, πλοήγησης καὶ χειρισμὸς τοῦ σκάφους, διπαν ἐγγύης ἀλλων πλοίων. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας εὑρίσκεται ἐπὶ τῆς γεφύρας ὁ πλοιαρχὸς καὶ ὁ πλοηγός. Κατὰ πάσαν ἀληνη στιγμήν, ὁ ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικὸς καταστρώματος εἰς θέσιν νὰ ἐκτελεῖ χρέο σκοπιώρων, πιβαλ θύχου καὶ ναυτίλου. Πρὸς ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου τούτου δὲν χρειάζεται νὰ διέλθῃ ἀπὸ ἐπιστημονικὰς αἰθούσας, ἀλλ' ἀπλῶς νὰ γνωρίζῃ τὴν χρησιμοποίησην τῶν ὑπαρχόντων μηχανημάτων καὶ τεχνικῶν μέσων. Τοῦτο συνεπάγεται εἰδικὴν ἑξάσιεσιν δια, ἢν κατάλληλον χρησιμοποίησιν τῶν ἐν λόγῳ μηχανημάτων.

Διὰ νὰ εἶναι, δημως, διαξιωματικὸς καταστρώματος εἰς θέσιν νὰ ἐκτελεῖ χρέο σκοπιώρων, πρέπει τὸ ἔργο τοῦ πηδαλιούχου καὶ ναυτίλου νὰ είναι εὔκολα, διπαν δὲν μη ἐπισπούν τὴν προσοχὴν του. "Η πηδαλιούχος κατέστηται εὔκολωτέρα διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ρυθμιστικῶν συστημάτων, διὰ τῶν δόποις ἐλέγχεται ὁ μηχανισμὸς τοῦ πηδαλίου. Βοήθημα διὰ τὴν ναυσιπλοίαν διὰ ἀποτελέση, ἀναμφισθήτως, ραντάρ τοποθετημένον εἰς θέσιν ἐπιτρέπουσαν τὸν ἐκτέλεσιν τοῦ ἔργου τῆς ναυσιπλοίας αὐτομάτως. Τὸ σύστημα, δεδούσι, ξεχει τὰ δριά του. Δὲν πρέπει, δηλαδή, διαξιωματικὸς καταστρώματος νὰ ἐπαναπαύεται ἐξ ὀλοκλήρου ἐπ' αὐτοῦ, διότι εἶναι ἐνδεχόμενον τὸ σύστημα νὰ ὑποπέσῃ εἰς σφάλμα. Πρέπει, δημως, διαξιωματικὸς νὰ συλλέγῃ πάντα τὰ ἀναγκαῖα στοιχεῖα, νὰ μορφώνῃ ίδια συμπεράσματα καὶ νὰ εἶναι εἰς θέσιν, διπαν τὸ μηχανήμα σφάλλη, νὰ προδαίνῃ εἰς ραγδαίων διόρθωσιν αὐτοῦ. Χρειάζεται, συνεπώς, νὰ ἔχῃ ὑποδηληθή οὐδος εἰς ἔντονον δικτησιν.

β) "Ἐπι τῶν μηχανικῶν ἐπιστημονικῶν πλοίων διάφορα συστή-



## 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

## MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

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

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

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

ματα, έκαστου τῶν ὅποιων είναι πρωρισμένον νά έκτελη ειδικήν λειτουργίαν. Πολλά τῶν συστημάτων τούτων ἐλέγχονται δι' αὐτομάτων ρυθμιστών. Τὰ συστήματα καύσεως καὶ γεννητριῶν χρησιμοποιοῦν ρυθμιστήσεως ὑδατος διατηρεῖ κατάλληλον κενόν εἰς τὸ ψυχεῖον καὶ κατάλληλον στάθμην ύδατος εἰς τὸ λέδητα. Αἱ ἔγκαταστάσεις ἡλεκτρικῶν γεννητοῖς ἔχουν ρυθμιστάς διατηρούντας σταθεράν τάσιν καὶ συχνότηταν.

Οὐλίγια είναι αἱ ἔξαιρετικαὶ περιπτώσεις, καθ' ἄς ὁ ἔλεγχος ταχύτητος καὶ χειρισμῶν γίνεται ἐκ τοῦ θαλάμου πλοηγίας. Συχνότερον ὁ κύριος στρίβολος προώσεως ρυθμίζεται διὰ τῆς χειρός. "Αν, δθεν, ὁ πραγματικὸς κειρισμὸς τῶν μηχανῶν προώσεως γίνεται ἀπὸ τῆς γεφύρας, τότε ἡ εἰς ἄνδρας δύναμις τοῦ μηχανοστασίου ἀπαλλάσσεται τοῦ απομένοντος καὶ δλόκητρον χρόνον ἀπαιτοῦντος ἔργου των. Τὰ καθήκοντά των θὰ συνίστανται τότε εἰς τὸ νάθετον εἰς κίνησι τῶν μηχανικῶν ἔξοπλισμόν προώσεως εἰς λειτουργίαν, νά διορθώσουν ἐνδεχομένας ἀνωμολίας τῆς καὶ, κατὰ τὰς περιστάσεις, νά προβάνουν εἰς ἀλλαγάς τῆς ἐποπτικῆς ἔργασίας τῶν μεταξὺ τῶν ποικίλων μερῶν τοῦ ἔξοπλισμοῦ. Εἶναι τότε δυνατὸν νά γίνη νέος ὑπολογισμὸς περὶ τῶν καθηκόντων τῆς εἰς ἄνδρας δυνάμεως τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῆς ἀπαιτούμενής εἰς χειράς ἄνδρων ἔργασίας πρὸς ἐκπλήρωσιν τῶν ἐν λόγῳ καθηκόντων.

Δάναν μειωθῆ ἡ διαγραφῆ ἡ εἰς ἄνδρας δύναμις τοῦ μηχανοστασίου, ἀπαιτεῖται νά ὑπάρχῃ ἔγκαταστάσις κέντρου, ἐκ τοῦ ὅποιου νά είναι δυνατόν, δητος τίθενται εἰς κίνησιν καὶ ἔλεγχωνται δλαις αἱ λειτουργίαι. Τοῦτο συνεπάγεται τὴν ἔγκαταστάσιν βαλβίδων μικρόθεν λειτουργοισθῶν καὶ διοκοπῶν καὶ τὴν ὑπαρξίην πίνακος, εἰς τὸν ὅποιον νά είναι δραται πᾶσαι αἱ ἀπαιτούμεναι ποσότητες κινητοποίησεως ἡ αἱ περιοδικαὶ ἐνδείξεις.

Αὐτοματοποίησις ἔγκαταστάσεως ἐνέργειας διὰ χρησιμοποίησεως μετρητῶν τύπου - ἔλεγχου, θέλει προσδόπη ἐμπιστοσύνην περὶ θελτιωμῆς μηχανικῆς ἔγκαταστάσεως διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου λειτουργίαν τῶν μηχανῶν. "Ηδη, ἔχουν ἐφαρμοσθῆ ἀυτόματοι ρυθμισταὶ τῆς πίεσεως, τῆς ὑπερθερμάσεως, τῆς στάθμης τοῦ ὑδατος, τῆς τροφοδοτήσεως ὑδατος καὶ τοῦ ἐλκυσμοῦ εἰς τοὺς λέδητας, σύστημα ἔλεγχου τῶν γεννητριῶν—ταχύτητος καὶ τάσεως ρεύματος — ψύξεως καὶ κλιματισμοῦ, παρογής ὁρίσθεται ποσότητας συστεμής καὶ ἀγκαταστάσεως διύλισεως,

Σύστημα αὐτοματοποίησεως ἐπρόταθη τελευταίων ἐν Ἰαπωνίᾳ διὰ φορτηγὸν χωρητικότοις 9.500 τ. γκρός, μὲ πετρελαιομηχανάς B. καὶ W. (κατασκευῆς Μιτσού), πραγματικῆς δυνάμεως 12.000 πππων εἰς τὰς 115 στρεψάς κατὰ λεπτόν. "Υπὸ τὸ ἐλόγῳ σύστημα αὐτοματοποίησεως, προβλέπεται κλειστὸς θάλασμος ἔλεγχου ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου. Εἰς τὸν θάλαμον αὐτὸν θὰ ἔγκατασταθῇ φάντωμας ἐνδὸς μέτρου, ἢ περ θὰ ἐπιτέπη εἰς τὸν μηχανικὸν νά παρακολουθῇ καὶ νά μετρῇ τὰς συμβάσας λειτουργίας τῶν διαφόρων μερῶν τῆς μηχανῆς καὶ τοῦ ἔξοπλισμοῦ ἀτίνα κείνηται εἰς ἀπομεικυρίαν τῆς θέσεις. "Ἐπὶ πλέον, διάφορα μέρη τῆς μηχανῆς καὶ τοῦ ἔξοπλισμοῦ, τὰ ὅποια πρέπει νά τηρωνται ὑπὸ διαρκῆ ἔλεγχον, ὅταν τὸ πλοίον εύρισκεται ἐν πλῷ, θὰ κινῶνται, δον τὸ δυνατόν, κατὰ τὸ σύστημα αὐτοματοποίησεως ἡ θὰ τελοῦν ὑπὸ σύστημα ἔλεγχου ἀπὸ μαρόθεν. "Ο θάλασμος ἔλεγχου πρὸς ἔξασφάλισιν ταχείας αὐτὸν ἐπικοινωνίας μετὰ τῶν λοιπῶν διαμερισμάτων, θὰ είναι ἐφαδισμένος μὲ τηλέφωνον αὐτομάτου ἐναλλαγῆς, μὲ σύστημα ἐνδοεπικοινωνίας καὶ μὲ ραδιοτηλέφωνον, διότε νά συνδέεται ταχέως μεθ' ἐκάστου μέρους τοῦ μηχανοστασίου. "Ο θάλασμος ἔλεγχου θὰ ἔχῃ κλιματισμὸν καὶ θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ ἀντιηχητικὸν ἔξοπλισμόν, θὰ κεῖται, διως, εἰς τοιστάνθη θέσιν, ὃστε οἱ ἐν αὐτῷ ἐργάζομενοι ἄνδρες νά δύνανται νά βλεπουν τὰ κύρια τμῆματα τοῦ μηχανοστασίου, μέσω παραθύρων μὲ διπλᾶς ἀλούς. Διὰ τὸν ἔλεγχον ἀφ' ἐπέρου τῆς μηχανῆς ἀπὸ μαρόθεν ὑπάρχουν δύο συστήματα, τὸ ἡλεκτρικὸν καὶ τὸ ύδραυλικόν. Τὸ Ἰαπωνικὸν ναυπηγεῖα Μιτσού ἡστάσθησαν, εἰς τὸ ἀνωτέρω ἀναφερόμενον φορτηγόν, τὸ ύδραυλικὸν σύστημα, διότι κατὰ τὸν κατάπλουν ἡ ἀπόπλουν τοῦ πλοίου ἀπὸ ἓνα λιμένα ἡ τὸν διάπλουν μιᾶς διώρυγος ἡ ποταμοῦ, εἰναι μᾶλλον ἐπιμητόδος ἀπὸ τῆς γεφύρας ἔλεγχος. "Οταν ἀργύτερον γίνηται τοιστάνθη ἀναδιαρύμησις, ὃστε δὲ ὁ ἔλεγχος νά διεξιγγέται τόσον ἀπὸ τῆς γεφύρας, δον καὶ ἀπὸ τοῦ μηχανοστασίου, τότε καλύτερον θὰ είναι νά γίνηται τοῦ ἡλεκτρικοῦ συστήματος, λόγω ἀφ' ἐνὸς τῆς μεταξὺ γεφύρας καὶ μηχανοστασίου ἀποστάσεως καὶ ἀφ' ἐπέρου λόγω τῶν ἱκάστοτες χειρισμῶν, οἱ ὅποιοι πρέπει νά ἔκτελεσθῶν. Εἰς συνήθη φορτγά, εἰς τὰ ὅποια αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ είναι ἔγκατεστημέναι πρύνηθεν, ή μεταξὺ γεφύρας καὶ μηχανοστασίου ἀπόστασις είναι πειρωμένη.

Δύναται, ἐπίσης, ἡ αὐτοματοποίησις νά ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὸν φορτεκφορτώσεις λιμένος, συντομευμένης τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα. Καλύτερα μέθοδος χειρισμοῦ φορτώσεων είναι τὰ πρὸς ἐπίτευξιν τοῦ σκοποῦ τούτου ἐφευρεδόντα καὶ μέλλοντα νά ἔξειλιχθον μέσα. Μορφὴ αὐτοματοποίησεως είναι καὶ ἡ ἀπὸ τίνος ἐφαρμοζομένη μέθοδος αὐτοδιυνάμου φορτώσεως αὐτοκίνητων. Τὸ σύστημα τοῦτο ἐφημρόσθη τὸ πρῶτον ἐπὶ πορθμείων εἰς τὰς σκανδιναϊκὰς χώρας.

"Εχει, δημως, ἡ αὐτοματοποίησις καὶ τοὺς ἀντιφρονοῦντας, οἵτινες ὑποστρίζουν, δτὶ ἡ ἐφαρμογή τῆς είναι ἀδύνατος ἡ ἴσως μὴ ὠφελίμος ἀπὸ προκτικῆς πλευρᾶς. Αἱ διαρκεῖς, πάντως, πρόδοοι καὶ οἱ οἰκονομικοὶ λόγοι, οἵτινες ὑποχρεώνουν τὰς ἐπιχειρήσεις νά σκέπτωνται τρόπους μειώσεως τῶν δαπανῶν των — δασικοῦ κόστους καὶ ἀστούς ἔκμεταλλεύσεων — φαίνεται, δτὶ πικνώνου τοὺς ὄπαδον τῆς αὐτοματοποίησεως. Δὲν θὰ λείψουν, φυσικά, οἱ ἔρευναι πρὸς βελτίωσιν καὶ ἐπέντεσιν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς. Πρὸ πάντων, δημως, ἀπαιτεῖται ἀσκησης τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος καὶ τῶν ἄνδρων τοῦ πληρώματος εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῶν πρὸς τοῦτο δργάνων καὶ συσκευῶν.

# PROTECT today's ships with



One of a range of instruments devised by Paints Division physicists is the Rotothinner. This is air operated for use in flameproof areas and is used to thin paint samples quickly, cleanly and accurately to the required viscosity:

In the laboratories of I.C.I. Paints Division there is an accumulation of knowledge and experience of modern marine conditions and requirements, and a constant awareness of the latest and best in raw materials and techniques.

I.C.I. Paints Division acknowledges the friendly co-operation of the marine industry which enables it to examine and utilize these latest scientific advancements and techniques and provide added paint protection with its continuously improved ranges of

## 'DULUX' & 'LINALUX' MARINE PAINTS

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.

PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



PAINTS  
DIVISION



διὰ τῶν ταχυτάτων Ἑλληνικῶν ὑπερωκεανείων

**Υ/Κ ΠΑΤΡΙΣ**

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ  
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΑ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

**Υ/Κ ΒΡΕΤΑΝΗ**

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 21.000 ΤΟΝΝΩΝ  
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 20 ΜΙΛΑ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1952

### ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ:

15 ΙΟΥΝΙΟΥ

12 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

6 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1961

μὲ προσεγγίσεις εἰς :

PORT SAID - ADEN - ΦΡΗΜΑΝΤΑ - ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ - ΣΙΔΝΕΪ

### ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ & ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί έπιβάται εἰς Καμπίνας Πρώτης και Τουριστικής Θέσεως  
Έμπορεύματα εἰς Κύτη και Ψυγεία.

Πληροφορίαι και είσιτήρια εἰς άπαντα τά 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)

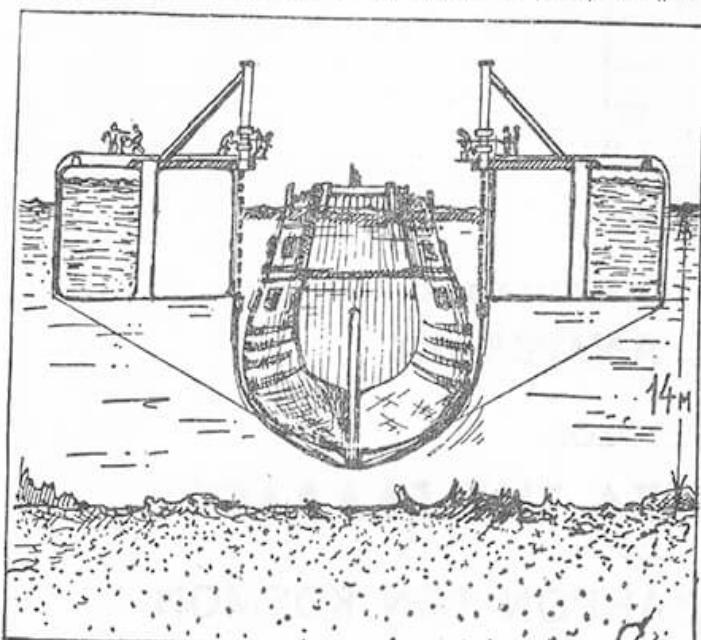
ΜΕΤΑ ΤΡΕΙΣ ΑΙΩΝΑΣ...

## Η ΑΝΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΜΙΚΟΥ "BAZA,"

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ Η ΝΑΥΑΓΙΑΡΕΣΙΑ

"Η Στοκχόλμη πρόκειται ν' αποκτήσῃ νέον στοιχείον, τουριστικού ένδιαφέροντος, δια την άναυγινή από τὸν βυθόν, κατόπιν δαπανηράς και μακροχρονίου ναυαγιασιεσίας, η πρό 333 έτων ναυαρχίς τοῦ σουηδικοῦ στόλου «Βάζα». Τὸ πολεμικὸν αὐτὸν πλοῖον, ὅπερ φέρει τὸ δόναυ τῆς σουηδικῆς δυναστείας τῆς ἐποχῆς ἑκείνης, ἐβούθισθη τὸ 1628 ἔξωθι τῆς νήσου Καστελόχλομεν, μίαν ὥραν μετὰ τὴν ἔναρξην τοῦ παρθενικοῦ του ταξιδίου. Η ἀνέλκυσις τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους, ὅπερ ἐβούθισθη ραγδαίως καὶ ἐν πλήρῃ γαληνῇ, θά κρινεται τοσας ὑπὸ πολλῶν, διτε δὲν θὰ ἡσίζε τὸν κόπον. Τὸ «Βάζα», δῆμας, ήτο μεγάλο πλοῖον, ἔχον τριπλάσιον ἑκτόπισμα τοῦ ναυπηγείθεντος ὁκτὼ ἔτη βραδύτερον «Μαϊηφλάουερ» καὶ ὑπέκειτο εἰς τὴν ροπὴν τῶν μεγάλων πολεμικῶν σκαφῶν τῆς ἐποχῆς ἑκείνης νὰ ἀνατρέπωνται αἰφνιδίως. Τὸ σημαντικόν, πάντως, γεγονός δὲν ἔγκειται εἰς τὴν ταχείαν καὶ, τρόπον τινά, σκανδαλώδη βύθισιν τοῦ πλοίου, ἀλλ' εἰς τὸ διτε τὰ γλυκέα ὑδατα τῆς Βαλτικῆς δὲν εύνοον τὴν τερρόδονα εἰς τὸ ἀρχιπέλαγος τῆς Στοκχόλμης καὶ κατὰ συνέπειαν τὸ σκάφος διατηρεῖται κατ' οὐσίαν ἀνέπαφον.

Κατὰ τὴν πρώτην ἀπὸ τῆς βυθίσεως του δεκαετίαν ἐνηργήθησαν διάφοροι ἔργασίαι διασώσεως καὶ κατὰ τὰ μέσα τοῦ 17ου αἰώνος πλεύστα ναυάγια ἀνεύρθησαν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν. Μόνον, δῆμας, κατὰ τὸ 1956, δια τὴν δύτην εἰδίκευμένον εἰς τὴν ἔρευναν τοῦ βυθοῦ, ἐπεσήμανε



τὴν θέσιν τοῦ ναυαγίου τοῦ «Βάζα», ἥρχισε δημοσιογραφικὴ ἐκστρατεία διὰ τὴν ἀνέλκυσίν του, ἥτις καὶ ἀνεζωγόνης τὸ σουηδικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν βιβλισμένην ναυαρχίδα. Τὸ ναυάγιον ἔκειται εἰς θολὸν ὕδατα, ὅπου ἡ ὄρατότης ἡτο πάντοτε περιωρισμένη, μὴ ἐπιτρέπουσα τὴν ἐπιτυχῆ φωτογράφους του. Διεπιστώθη, πάντως, ὅτι πρόρας καὶ πρύμνων εἶχον ὑποστῆ βλάβας, διτε τὸ πλεύστον τῶν ὑπερκατασκευῶν μέχρι τοῦ κυρίου καταστρώματος εἶχε καταστραφῆ καὶ διτε τὸ στενὸν πλοῖον, φέρον ἔρμα ἐκ 500 τόνων λίθων, εἶχε προσχωθῆ ἐντὸς τῆς ίλιος τοῦ βυθοῦ, εἰς βάθος 110 ποδῶν ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης.

Πέραν τῶν τεχνικῶν προβλημάτων, ποὺ ἐνεφάνισε τὸ ἔργον τῆς ἀνελκύσεως, ἐτίθετο καὶ τὸ οἰκονομικὸν ζῆτημα. Κατὰ προσφάτους ὑπολογισμούς αἱ μέχρι τοῦ ἐφετεινοῦ θέρους ἔργασια διὰ κοστίσουν περὶ τὰ 8 ἑκατομμύρια σουηδικῶν κορωνῶν (500.000 λιρῶν Ἀγγλίας) καὶ ἀπὸ τοῦ θέρους τούτου μέχρι τῆς ἀνέλκυσεως καὶ παραδόσεως τοῦ σκάφους εἰς τὸ μουσεῖον θὰ ἀπατεθοῦν ἔτερα 2 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Ἐν τῷ μετατὸν ποσὸν 3 ἑκατ., κορωνῶν εἰσεπράχθη ἐκ λοχείου, ἐκ τοῦ βασιλικοῦ ταμείου καὶ ἔξι ιδιωτικῶν δωρεῶν, ἔτερον 1 ἑκατομ. κορωνῶν ἦτο προϊὸν ἀράνου δργανωθέντος ὑπὸ μιᾶς ἐκ τῶν μεγάλων σουηδικῶν Τραπεζῶν καὶ ἀλλα 4 ἑκατ. κορωνῶν προϊθλον ἐκ τῆς βιομηχανίας ὑπὸ μορφῆς χορηγῆσεως ὑλικῶν καὶ ἀπὸ πραγματικᾶς ἔργασιας διασώσεως, τὰς ὅποιας ἀνέλαβεν ἀνεύ ἐπιβαρύνσεως ή ναυαγοσωστικὴ ἐταιρία «Ποσειδών».

Τὸ 1958 συνεστήθη εἰδικὴ ἐπιτροπὴ διὰ τὸ «Βάζα», ἡ ὅποια ὑπέδειξεν, ὅτι ἐπρεπε νὰ ἐπιχειρηθῇ ἡ ἀνέλκυσις, μὲ πρώτον στάδιον τὴν μετακίνησιν τοῦ ναυαγίου ἀπὸ τοῦ βαθοῦς τῶν 110 ποδῶν, εἰς βάθος 50 ποδῶν. Τοῦτο καὶ ἐπετεύχη εἰς 18 προσπαθείας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ θέρους καὶ τὸ φθινόπωρο τοῦ 1959. Ἡ σταδιακὴ, δῆμας, μετατόπισις τοῦ ναυαγίου, ἥτις τὸ ἔφερεν εἰς ἀπόστασιν 1.500 ποδῶν ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, δὲν ἀπέτελε, ἀναμφιδόλως, εύκολον ἔργον. Δύται ἔργαζομενοι ὑπὸ δυσμενεῖς συνθῆκας καὶ μὴ δυνάμενοι νὰ ἀπασχοληθῶνται πέραν τῶν 15 λεπτῶν τῆς ὥρας, διηγοῦσαν κάτωθι τοῦ ναυαγίου ἔξι σήραγγας, μέσω τῶν ὅποιων ἐπέρασσαν ἐξ διπλούς κάλω πάχους 6 ίντσῶν, προσδεδεμένους εἰς δύο πλωτοὺς γερανούς. Διὰ τῆς μεθόδου ταύτης τὸ ναυάγιον ὑψώνετο ὀλίγους πόδας ἐκάστοτε καὶ μετεκινεῖτο πρὸς ἀβ-

Θέστερα ὕδατα.

"Οταν τὸ ναυάγιον μετεκινεῖτο εἰς βάθος 50 ποδῶν, ἔχρειάσθη νὰ ἐνισχυθῇ ἡ διάρθρωσί του διὰ χαλυβδίνων συρμάτων, ἄτινα τὸ περιβαλλόν ἀπὸ τῆς ἀριστερᾶς του πλευρᾶς πρὸς τὴν δεξιάν. Ἐπρεπε κατόπιν νὰ ἀνακατασκευασθοῦν τὰ ἄνω μέρη τῆς πρώρας καὶ τῆς πρύμνας καὶ νὰ σφραγισθοῦν αἱ θυρίδες τῶν πυροσβόλων, αἱ θυρίδες τοῦ πλοίου καὶ ἄλλαι κοιλότητες. "Ολη δὲ ἡ ἔργασία αὕτη νὰ γίνῃ ὑποθυρχίως, διὰ τῶν χειρῶν τῶν θυτῶν, μὲ τὴν βοήθειαν χειροκίνητων ἐργαλείων καὶ συσκευῶν πεπισμένου ἀέρος καὶ ὑπὸ τὸ φῶς Ισχυρῶν φανῶν, διότι ἡ ὄρατότης ἡτο μικρὰ καὶ περιωρίζετο εἰς 8 μόνον πόδας, δια τὸ ἔργασία προσεκλειται ἀναταράχη τοῦ λασπώδους βυθοῦ. Κατὰ τὴν ἐφετεινὴν ἀνοιξιν τὰ πάντα ησομα ὅταν διὰ τὴν δριστικὴν ἀνύψωσιν τοῦ σκάφους εἰς τὴν ἐπιφάνειαν. Οι κάλω τῶν 6 ίντσῶν ἀντικατεστάθησαν εἰς τὴν ἔργασίαν ὑπὸ μοινών κάλω τῶν 9 ίντσῶν, μολονότι καὶ οἱ ἄλλοι δὲν ἀφηρέθησαν, χάριν μείζονος ἀσφαλείας.

Τὸ κύριον κατάστρωμα θὰ ἀνευρύστε κατ' ἀρχὰς εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ εὐθὺς ἀμέσως ἡ ἀρχὴν τῶν ὕδατων. Δύο ἀντλίαι θὰ ἐποποθετοῦντο πρὸς τὸ σκοτὸν αὐτὸν εἰς τὴν πρώραν καὶ τὴν πρύμναν τοῦ ναυαγίου καὶ μία ἐφεδρικὴ εἰς τὸ μέσον, αἱ δὲ ἔργασιαὶ ἀντλήσεως θὰ ἐγίνοντο μὲ βραδὺν ρυθμόν, ὅπερ νὰ ἔξασφαλίζεται ἡ ἐντὸς τοῦ πλοίου στάθμη τοῦ ὕδατος κάτω τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης καὶ νὰ ἐπιτρέπεται οὕτω ἡ ἀπομάκρυνσις τῶν ἐντὸς τοῦ πλοίου εὐρισκομένων ἀντικειμένων. "Ηδη, χιλιάδες ἀντικειμένων ἀνευρύσθησαν ἀπὸ τὸ «Βάζα», ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸν γύρω τοῦ ναυαγίου βυθόν, πρὶν ἡ τὸ σκάφος μετακινηθῇ. Πολλὰ ἐκ τῶν ἔξωτερικῶν ξελίνων διακοσμήσεων τοῦ πλοίου εἰχον πέσει εἰς τὴν ίλιον καὶ πολλὰ εἰδη χαρακτικῆς ἀνεύρησης ἐκ ταύτης. Πολλὰ ἐπίσης ἀντικείμενα ἀτομικῆς χρήσεως καὶ τεμάχια ἀνένδυσιῶν — καθὼς καὶ εἰς σκελετός — ἀνευρέθησαν, τὸ πλεύστον, δῆμας, τοῦ ἔσωτερικοῦ τοῦ κύτους πρόκειται ηδη νὰ ἐρευνηθῇ. "Ανευρέθησαν ἀκόμη περὶ τὰ 200 νομίσματα, τινὰ τετραγώνου κοπῆς, ἀλλὰ δὲν ἀνευρέθη εἰσέτι τὸ ταμείον τοῦ πλοίου, ὅπερ θὰ ἀνεφέρετο εἰς μέγα ποσόν, προκειμένου περὶ βασιλικῆς ναυαρχίδος καὶ περὶ μακρού ταξιδίου της.

Τὸ κυριώτερον ἐνδιαφέρον συγκεντρώνεται εἰς αὐτὸν τοῦτο τὸ σκάφος. Τὸ μέχρι τούδε διατηρούμενον ἀρχαιότερον πλοῖον, τοῦ ὅποιον ἡ ταύτης εἶναι τὸ βεβαιωμένη, εἶναι τὸ «Βίκτορο», ναυαρχίς τοῦ Νέλσωνος. Τὸ «Βάζα» εἶναι ἀρχαιότερον τούτου κατὰ δύο σχεδόν αἰώνας. "Οσας ζημίας καὶ ἀνέλκυστος τοῦ φέρη, θὰ παρασχη, πάντως, ἡ ἀνέλκυστος του πολλάς πληροφορίας περὶ τὸ τρόπου ναυπηγήσεως καὶ τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν πλοίων κατὰ τὸν 17ον αἰώνα καὶ περὶ τῆς τέχνης τῶν χρόνων ἑκείνων. Τούτο καὶ ἔχει, διατί ἡ ἀνάγκη ἀνέλκυσεως δλοκλήρου τοῦ σκάφους ἀπετέλεσε τὸν ιδιάζοντα χαρακτήρα τῶν ἔργασιῶν τῆς διασώσεως τοῦ.

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

**ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ORIENT FRACHTKONTOR  
MOSNY & C°**

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.  
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

HAMBURG 11	Tel. 346022)24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 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	02537.5

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ 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 ΝΑΥΤΙΑΣ**

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων

Προεξοφλήσεις δφειλομένων ναύλων

Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων

Έμβασμα

Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

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



# N. J. GOULANDRIS LTD.,

27, LEADENHALL STREET

BALTIC HOUSE

LONDON E.C. 3

CABLE ADDRESS: LANFALL - LONDON

TEL. ROYAL 7431

# UNITED OPERATORS SHIPPING AGENCIES CORP.,

660 MADISON AVENUE

NEW YORK 21, N.Y.

CABLE ADDRESS: OKEANIS - NEW YORK

TEL. TEMPLETON 8-6900

# ANDRIAKI SHIPPING COMPANY

2, II MERARCHIAS STREET

PIRAEUS

CABLE ADDRESS: ADRIAD - PIRAEUS

TEL. 475-284

# ΘΕΜΑ ΑΞΙΟΠΡΟΣΕΚΤΟΝ

## Η ΝΟΣΗΡΟΤΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

### ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΑΠΕΙΚΟΝΙΖΟΝΤΕΣ ΤΗΝ ΕΚΤΑΣΙΝ ΤΗΣ

Εις τὸ τεῦχος τῆς Ἰησού 1961 παρέσχομεν πληροφορίας τινὰς ἐπὶ τῆς θνητιμότητος καὶ τῶν αἰτίων τὰ ὅποια προκαλοῦνται ταῦτην εἰς τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν τῆς Σουηδίας καὶ τῆς Ἀγγλίας. Σήμερον θὰ δημοσιεύσωμεν στοιχεῖα ἐπὶ τῆς νοσηρότητος καὶ τῆς θνητιμότητος τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Ἐκ προσιμών πρέπει νὰ τονίσωμεν, ότι συστηματικὴ καὶ στατιστικὴ παρακολούθησης τῆς ὑγεινῆς τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων δὲν πρέπει. Καὶ, ὁμως, είναι ἀπούσως ἀναγκαῖο — τὸ ἔτονός μας ἐπανειλημμένως — διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, τοὺς ιδίους τοὺς ναυτικούς καὶ διὰ τὸ Κράτος, τέλος.

Τὰ παρατηρέμενα στοιχεῖα περιλαμβάνουν τὰς περιπτώσεις ἑκείνας, αἱ ὁποῖαι ἀνεφέρθησαν ἐπισήμως εἴτε διὰ τὴν χορήγησην συντάξεων εἴτε διὰ τὴν διερεύνησην ἀπὸ ποινικῆς ἀπορρεκτικῆς πληρᾶς ἐκάστης περιπτώσεως. Τούτο, βεβαίως, σημαίνει ότι οἱ διδόμενοι ἀριθμοὶ δὲν περιλαμβάνουν ἄπαντα τὰ περιστατικά, ἀλλὰ μόνον τὰ περιελθόντα εἰς γνῶσιν τῶν ἀρμοδίων Ἑλληνικῶν ὑπηρεσιῶν.

Τὸ γεγονός, ότι δὲν κατέστη δυνατόν νὰ περιλάβωμεν δᾶς τὰς περιπτώσεις θανάτους ἢ ἀνικανότητος τῶν ναυτικῶν τῆς τελευταίας πεντατείας δέσον νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸ στὶ, δένηνθημεν νὰ καθορίσωμεν μὲ ἀκρίβειαν τὴν ἀναλογίαν τῆς νοσηρότητος πρὸς τὸ σύνολον τῶν ναυτικῶν, οἵτινες ἡσκησαν τὸ ἐπάγγελμα κατὰ τὴν ἐν λόγῳ περίοδον.

Παρὰ ταῦτα, τὰ στοιχεῖα, τὰ ὁποῖα δημοσιεύομεν, ἀποτελοῦν ἔνα πόλιν εὐγλωττον δείκτην, ἐπιτρέποντα τὴν ἔξιγωγήν, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἥττον ἀσφαλῶν συμπερασμάτων περὶ τῶν νόσων, αἱ ὁποῖαι συνηθέστερον πλήττουν τοὺς ναυτικούς μας.

## ΠΙΝΑΞ Α'.

## ΝΟΣΗΡΟΤΗΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ 1956 — 1960

Νόσος	'Αποτέλεσμα		Ποσοστὸν
	Θάνατος	Περιναυτικ.	
Καρδιοπάθεια	84	95	26.48%
Παθήσεις ὄφθαλμῶν	—	111	16.42%
» Πνευμ. συστ.)ος	20	43	9.31%
Καρκίνος	48	14	9.17%
Παδήσεις νευρικαὶ	7	47	7.99%
» Κυκλοφ. συστ.)ος	19	19	5.62%
» Πεπτικοῦ συσ.)ος	16	20	5.32%
» Νεφρικαὶ	8	4	1.78%
» 'Αρθρορευματοὶ	—	24	3.55%
» Ηπατος	10	6	2.37%
Αύτοκτονιαὶ	16	—	2.37%
Ζαχαροδιαβήτης	—	7	1.04%
Κήλη	—	6	0.89%
Λοιπαὶ νόσοι	42	10	7.69%
Σύνολον	270	406	100%

'Απὸ τὸν πίνακα τοῦτον ἔξιγεται τὸ πραγματικῶν τρομακτικῶν συμπέρασμα, ότι μόνη ἡ καρδιοπάθεια εἰς τὴν ἀνέρχεται εἰς 26.48% τῶν παθήσεων καὶ κυριολεκτικῶν μαστίζει τὴν τάξιν τῶν ναυτικῶν μας. Αὕτη θὰ πρέπει νὰ θεωρήται εἰς τὴν περιπτώσιν τῶν πλέον ἐπάρατος παρὰ ὁ καρκίνος.

Τὸ ἐκτῆτικον καὶ μέχρι τοῦτο ἄγνωστον γεγονός εἶναι ἡ πάθησης τῶν ὄφθαλμῶν τῶν ναυτικῶν. Ἡ ἐλάττωσις τῆς ὀράσεως τῶν μέχρι σημείου νὰ προκαλῇ ἀνικανότητα πρὸς συνέχισιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος εἶναι, τὸ δοῦτο, κατὰ τὸ πολὺ καινοφανές. Διερωτάμεθα ποὺ νὰ ὄφελεται αὐτῇ.

Τρίτη ἔρχεται ἡ τάξις ὅλων τῶν πνευμονικῶν παθήσεων καὶ μόλις τετάρτη ὁ καρκίνος μὲ μεγάλην διαφορὰν κρουσμάτων ἀπὸ τὴν καρδιοπάθειαν. Είναι — εύτυχῶς — ἡ νόσος αὐτῆς περιωρισμένης ἐκτάσεως μεταξὺ τῶν ναυτικῶν ὅλου τοῦ κόσμου, καθ' ὃν χρόνον εἰς τὰς παδήσεις τῶν χερσαίων κατέχει ἀλλοτε τὴν πρότην καὶ ἀλλοτε τὴν δευτέραν θέσιν, μὲ ἀδιχίστην τὴν διαφορὰν κρουσμάτων ἀπὸ τὴν καρδιοπάθειαν. 'Αξιοπρόσεκτος διαπίστωσις.

Α' Ανησυχητικὴ ἐπίσης εἶναι ἡ περιπτώσις τῶν νευρικῶν καὶ ψυχικῶν παθήσεων καὶ ἀν εἰς ταύτας προστεθῆ καὶ τὸ σύνολον σχεδόν, τῶν αὐτοκτονιῶν, ποὺ εἶναι ἀπότοκον τοιούτων νόσων, θὰ πρέπει νὰ καταλήξωμεν εἰς τὴν διαπίστωσιν, ότι εἶναι ἡ τρίτη κατὰ σειρὰν συχνότητος πάθησις τῶν ναυτικῶν μας.

Ἄπο μίαν γενικωτέραν ἐπισκόπησιν τῶν περιστατικῶν, τὰ ὁποῖα παρετέθησαν εἰς τὸν πίνακα Α'. ἀγόρευθα εἰς τὸ συμπέρασμα, ότι τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ἀσθενειῶν τῶν ναυτικῶν ἔχει ὡς αἰτίαν τὸ διαιτολόγιον. Αἱ πλείσται παθήσεις τῆς καρδίας, τοῦ κυκλοφοριακοῦ συστήματος, τῶν νεφρῶν, τοῦ ηπατος, τοῦ πεπτικοῦ συστήματος, πιθανώτατα καὶ τῶν ὄφθαλμῶν κλπ. προκαλοῦνται ἐξ ἀκαταλλήλων ἢ ἀνθυγειινῶν τροφῶν.

Ἐν συνεχείᾳ παραβέτομεν καὶ δεύτερον πίνακα, διὰ τοῦ ὁποίου συγκρίνονται τὰ θύματα, τὰ ὁποῖα προεκάλεσαν ὠρισμέναι ἡ σε ατηφόροι οἱ αἰτίαι εἰς τὰ ἀγγειακὰ καὶ εἰς τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα. Τὰ ἀγγειακὰ στοιχεῖα ἀνάγονται εἰς τὴν πεντατείαν 1957 — 1960, ἐνῷ τὰ ἐλληνικὰ εἰς τὴν πεντατείαν 1956 — 1960. Διὰ νὰ διευκολύνωμεν τὰς συγκρίσεις εἰς τὴν τελευταίαν στήλην τοῦ πίνακος Β'. κατεχωρήσαμεν τὰς διαφοράς περιστατικῶν εἰς ποσοστά καὶ τὰ ποσοστά

αὐτὰ τὰ ἀνήγαγομεν εἰς πεντατείαν καὶ διὰ τοὺς θανάτους τῶν "Ἀγγλών. "Ἄς σημειωθῇ ἀκόμη, ότι οἱ ἀριθμοὶ τῶν θανάτων εἰς τὴν πεντατείαν ἀναφέρονται καὶ διὰ τὴν 'Αγγλίαν καὶ διὰ τὴν 'Ελλάδα εἰς τὸν αὐτὸν ἀριθμὸν ναυτικῶν, δηλαδή εἰς 70.000.

## ΠΙΝΑΞ Β'.

## ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΘΑΝΟΝΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΚΑΙ ΑΓΓΛΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Διαφοραὶ  
ἀναχρήσεις εἰς  
πεντατείαν  
ἐπὶ τοῖς %

	Αἴτια Θανάτου	1957 - 60	1956 - 60	
'Εμφράγματα & παθήσεις κυκλοφοριακοῦ συστ.)ος	117	103	—	42.00%
'Απώλειαι ἐξ ἀτυχημάτων:				
α) Πτώσις εἰς τὰ κύτη, κλίμακας κλπ.	39	50	+	2.56%
β) Ἐκ λοιπῶν αἰτίων, πνιγμοῖ, ναυάγια κλπ. ....	59	92	+	24.75%
Αύτοκτονιαὶ .....	46	16	—	259.37%
Παδήσεις νεύρων .....	31	7	—	453.57%
» Πεπτικοῦ συστ.)ος	29	16	—	126.56%
Καρκίνος .....	14	48	+	164.90%
Σύνολον .....	335	332	—	26.20%

Θὰ πρέπει νὰ ἑπαναλάβωμεν, ότι ἐνῷ οἱ ἀγγλικοὶ ἀριθμοὶ ἀφοροῦν τὸ σύνολον τῶν περιπτώσεων — διότι οἱ "Ἀγγλοί παρακολούθουν στατιστικὰ τοὺς θανάτους — οἱ ἐλληνικοὶ ἀριθμοὶ ἀφοροῦν μόνον τοὺς γνωσθέντας θανάτους. Τούτο, ὅμως, ἔνέχει σπουδαίαν σημασίαν, διότι ὃν ἔξευρίσκετο ὁ πραγματικὸς ἀριθμὸς τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ θανόντων ναυτικῶν είναι πολὺ πιὸ σταθερόν των μεταβολάς, πιθανῶς δυσμενέις διὰ τὰς αἰτίας τῆς ἐλληνικῆς θνητιμότητος.

'Εξ αὐλοῦ, οἱ ἀριθμοὶ τῶν θανάτων τῶν ἀγγλικῶν πληρωμάτων ἀναφέρονται εἰς ἑκείνους τοὺς θανάτους, οἵτινες ἔλαβον χώραν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐνῷ οἱ ἐλληνικοὶ ἀφοροῦν καὶ αὐτοὺς καὶ τοὺς θανάτους. οἱ ὁποῖοι ἔλαβον χώραν ἐπὶ τὸν πλοίον καὶ μέν τοῦ πλοίου, ἀλλὰ ἐξ αἰτίαν προκληθέντων ἢ διαπιστωθέντων κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυτολογίας. Συνεπώς, ὃν οἱ ἀγγλικοὶ ἀριθμοὶ περιελάμβανον καὶ τὰς τελευταίας περιπτώσεις πάλιν θὰ εἶχωμεν μεταβολάς εἰς τὰς αποτελέσματα τῶν συγκρίσεων, εὐνοϊκά, ὅμως, ὑπὲρ τῶν Ἐλλήνων.

'Οπωσδήποτε δυνάμεθα νὰ ἔξαγάγωμεν ὡρισμένα συμπεράσματα ἐκ τοῦ πίνακος Β'. Καὶ κατὰ πρώτον ἐπισημαίνεται τὸ γεγονός ότι, οἱ θάνατοι τῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν ἐξ ἀτυχημάτων είναι πολὺ αἱριθμότεροι τῶν αἰτιστοίχων ἀγγλικῶν. 'Εξ αὐτῶν πάλιν οἱ θάνατοι λόγω πνιγμοῦ, ναυαγίας κλπ. είναι περισσότερον πολλαὶ ἔχονται πηγαδέμοντες τούς θανάτους, διότι προδίδει καὶ Ἐλλειψιν μέτρων προληφεώς ἀτυχημάτων καὶ ἀμέλεστερον τρόπον διεξαγωγῆς τῆς ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων.

Είναι, ὅμως, πολὺ παρήγορον, ότι οἱ αὐτοκτονίαι καὶ αἱ παθήσεις τῶν νεύρων τῶν 'Ελλήνων υπολείπονται πολὺ τῶν ἀντιστοίχων ἀγγλικῶν περιστατικῶν. 'Εγράψαμεν, ότι εἰς τὰς αὐτοκτονίας τὸ ἀλκοόλ έχει τὴν θέσιν του. Είναι προφανές τούτο.

Τὸ μειωμένα ἔναντι τῶν ἐλληνικῶν θύματα τοῦ καρκίνου, τὰ ὁποῖα παρουσιάζεται ὁ πίναξ Β'. διά τοὺς "Ἀγγλούς διδύμους τοὺς θανάτους οἵτινες, ἔλαβον χώραν ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐνῷ τὰ ἐλληνικὰ νούμερα διδύμους καὶ ἑκείνους οἱ ὁποῖοι επειδίωσαν εἰς τὴν ξηράν ἀπολυθέντες τοὺς πλοίους των λόγω τῆς ἀσθενείας των.

Δὲν νομίζουμεν, δτὶ ἡ ἔρευνα μας ἔλυσε τὸ ζῆτημα. 'Αποδεικνύομεν ἀπλῶς, τὴν ἀνάγκην μᾶς συστηματικῆς καὶ ἐμπειριστωμένης μελέτης τῶν αἰτίων, τὰ ὁποῖα προκαλοῦν τοὺς θανάτους καὶ τὰς αἰσθενείας τῶν ναυτικῶν μας. Πρέπει τὰ περιστατικὰ νὰ ἀνευρεθοῦν, νὰ ταξινομηθοῦν καὶ νὰ τύχουν ἐπιστημονικῆς ἐπεξεργασίας. 'Απὸ τὰ τελικὰ συμπεράσματα πολλά ἔχουν νὰ δηλεβηθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ οἱ ναυτικοί, πώπος καὶ αὐτὸς τὸ ἐπίσημον Κράτος διὰ νὰ κανονίσῃ τὴν ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ ἐπιβεβλημένην πρόνοιαν.

**G. A. FACCINI**  
VIA MACHIAVELLI 1  
TRIESTE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 36.102 - 36.132 TELEX 022 FAMOTOR FAMOTOR ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

KΩΔΙΚΕΣ: LOMBARD, BOE, SCOTTS

ΜΕΣΙΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΠΗΤΗΣΕΩΝ. - ΝΑΥΠΗΤΗΣΕΙΣ. - ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

## ΠΑΡΑΓΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ ΤΑ ΡΩΣΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

ΔΙΕΥΡΥΝΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΤΩΝ

Εις τὴν ἐπιθεώρησιν «Πετρόλεουμ Πρές Σέρβις» ἐδημοσιεύθη πρὸ τίνος ἐμπειριστωμένη μελέτη περὶ τῶν ἔξαγωγῶν πετρελαιοειδῶν ἀπὸ τὰς χώρας τοῦ Σοβιετικοῦ Συνασπισμοῦ πρὸς τὸν Δυτικὸν Κόσμον. Αἱ ἔξαγωγαὶ αὗται, ἀντιροστεύουσαι ἡδη τὸ 14% τῆς συνδεδυσμένης παραγωγῆς πετρελαιού τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως καὶ τῆς Ρουμανίας, ηὔδηθσαν τὸ παρελθόν ἔτος κατὰ 6 ἑκατομμύρια τόννων, φθάσσασι εἰς τὰ 22.7 ἑκατομμύρια τόννων. Μολονότι μικροτέρα κατὰ ποσοστόν, ἡ αὐξησις αὕτη, ὑπῆρξεν ἐν τούτοις μεγαλυτέρα εἰς τόννους, ἔναντι τοῦ 1959. Η 'Ιταλία παραμένει ἡ πρώτη εἰσαγωγικὴ χώρα, ἡ δὲ γεωργικὴ κατανομὴ τῶν ἐλόγων εἰσαγωγῆς εἶναι — ἐν γενικαῖς γραμμαῖς — ὅμοια πρὸς τὴν προηγουμένου ἔτους. Πρέπει, πάντως, νὰ σημειωθῇ ἡ ἐμφάνισις τῆς Κούβας, ὡς νέου καὶ σημαντικοῦ εἰσαγωγέως σοβιετικοῦ πετρελαίου, ἡ ἐξαφάνισις τῆς Ἀργεντινῆς ἀπὸ τὸν κατάλογον τῶν πελατῶν καὶ ἡ σημαντικὴ αὐξησις τῶν πρὸς τὴν Ιαπωνίαν ἀποστολῶν. Τὸ σοβιετικὸν πετρέλαιον κατὰ τὸ 1960 ἐκάλυψε τὰ 11.5% τῆς ἐσωτερικῆς καταναλώσεως τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς. Η Δυτικὴ Γερμανία ἔγινε μέγας πελάτης. Εἶναι, ἐν προκειμένῳ, ἐνδεικτικὸς ὁ κατωτέρω πίναξ, ἀναφέρομενος εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῶν ἔξαγωγῶν σοβιετικῶν πετρελαίων εἰς δόλων τὸν λοιπὸν Κόσμον (οἱ ἀριθμοὶ νοοῦνται εἰς 1000άδας τόννων):

	1957	1958	1959	1960
'Ιταλία .....	820	1240	3100	5300
Δυτ. Γερμανία .....	910	1180	1900	2800
Φιλλανδία .....	1460	1500	1800	2250
Σουηδία .....	510	750	1440	1440
Γαλλία .....	550	970	1240	1070
Αύστρια .....	260	440	900	1000
ΕΛΛΑΣ .....	280	230	600	1060
Γιουγκοσλανία .....	390	340	410	360
Νορβηγία .....	180	150	380	270
Βέλγιον .....	160	240	350	370
'Ισλανδία .....	310	280	300	350
Μεγ. Βρεταννία .....	(α)	(α)	80	190
Δανία .....	—	40	100	170
Κάτω Χώραι .....	100	210	70	80
'Ελβετία .....	—	40	50	50
<b>ΛΑΤΙΝΙΚΗ ΑΜΕΡΙΚΗ</b>				
Κούβα .....	—	—	—	2020
'Αργεντινή .....	—	940	650	—
Ούρουγουάνη .....	—	170	350	80
Βραζιλία .....	—	—	40	140
<b>ΑΛΛΑΙ ΧΩΡΑΙ</b>				
'Ην. 'Αραβική Δημ.)τία	1220	2110	2540	1900
'Ιαπωνία .....	—	—	80	1200
Λοιπαὶ χώραι .....	570	630	465	600
Σύνολον .....	7720	11460	16845	22700
Ἐπηρίσια αὐξησις % .....	—	48	47	35
Παραγ. Ρωσίας — Ρουμανίας (εἰς ἑκατ. τ.) .....	109.5	124.2	140.9	159.6
Ποσοστὸν ἔξαγωγῆς .....	7	9	12	14

Ἡ 'Ἐπιθεώρησις σχολίᾳζει τὸν πίνακα, ὃσον ἀφορᾷ τὰς διαφόρους χώρας καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐκθέτεις ὃ σοβιετικὸς συναγωγισμὸς ἐπιτρέπει τὴν παγκόσμιον πετρελαιαστοράν. Αἱ τιμαὶ τὰς ὁποίας ἀναγράφουν οἱ Ρώσοι εἰς τὰ τιμολόγια τῶν εἰναι γενικῶς κατώτεραι τὸν γνωστὸν τιμῶν τῶν ἑταῖριῶν πετρελαίων, περιλαμβανομένου τοῦ ναῦλου καὶ ἄλλων ἔξθων. Συγχρόνως αἱ τιμαὶ τῶν σοβιετικῶν πετρελαίων ἔχουν λίαν ἐλαστικῶς διαρρυμεσθή κατὰ χώρας καὶ δὲν εἰναι ὑποτεταγμένοι εἰς κλασσικὰς ἀπόψεις ὑπολογισμού κόστους, προκειμένου — πρωτίστως — νὰ ἐξυπηρετήσουν πολιτικὰ συμφέροντα. Οὕτω, αἱ τιμαὶ τὰς ὁποίας ἐμφανίζουν οἱ Ρώσοι διὰ τὴν 'Ανατολικὴν Εὐρώπην εἰναι πολὺ ἀνώτεραι, ἔναντι τῶν τιμῶν πωλήσεως εἰς χώρας τῆς Δύσεως, τοῦτο δὲ ὀφείλεται εἰς τὴν σοβιετικὴν ἐπιθυμίαν αὐξῆσεως τῶν πρὸς τὰ ἔξαγωγῶν τῶν, συμφωνῶς, ἄλλως τε, πρὸς τὰς προβλέψεις τῶν ρωσικῶν σχέδιών ἀναπτύξεως.

Καὶ τὰ ἀνωτέρω δικαιολογοῦν ἀπολύτως τὴν πρόσκτησιν ἵδιων μεταφορικῶν μέσων ἀπὸ τοὺς Ρώσους, κατόπιν, μάλιστα, τῶν δισυνδέματων δυσχερειῶν διὰ τὴν ἔξασφάλισιν χωρητικότητος πρὸς μεταφοράν τῶν πετρελαίων εἰς τὴν Κούβαν.

(α): Περιλαμβάνεται εἰς τὰς ελοιπότες χώρας.

Ζητεῖτε πάντοτε  
τὰ παγκοσμίως γνωστά  
προϊόντα μας

ΓΑΜΜΑΛ



BRANDY  
OUZO  
MASTIC  
FRUMEL

Since 1892

IN TRANSIT FOR SHIPS STORES

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΝ  
ΤΩΝ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

S. EL. GAMMAL & Co. - PORT-SAID  
TELEGRAMS: GAMMAL TRADING Co. - PORT-SAID

G. N. CARELLAS & Co. Zagloul St. - PORT-SAID  
TELEGRAMS: ATLAS - PORT-SAID

N. SOTIRAKIS - P.O.B. 8. - PORT-TEWFICK  
TELEGRAMS: N. SOTIRAKIS - PORT-TEWFICK

ABDALLA IMBRAHIM EL MAGZANKHI  
P.O.B. 32 - PORT-T-WFICK  
TELEGRAMS: MONGI - PORT-TEWFICK

PANAYOTAKI  
ATHENS  
TELEGRAMS: FRUMEL - ATHENS

ΜΟΝΟΝ  
Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ  
**ANTONIAΔΗΣ**  
ΝΑΥΤΑΛΑΙΑ  
οας έξαρφαλίζει  
ταχείαν και οικονομικήν εύπιπρτεύον  
διὰ τὰ έρδια των πιστών οα.  
Τηλεφωνούτε μας: 40-435 40-628 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΠΟΛΥΘΕΝΤΟΣ ΛΟΓΩ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. ΗΛΙΑ Ι. ΤΣΑΓΚΑΡΙ

Εις προηγούμενον φύλλον τών «Ναυτικών Χρονικών» έδημοσιεύθη ή υπ' αριθ. 90/961 άπόφασις τού κ. Έργατοδίκου Πειραιώς, δεχομένη, ότι έν απολύτει τού ναυτικού λόγω ασθενείας, ούτος θά λάβη έκτος τής άποζημιώσεως τού άρθρ. 66 τού Κ.Ι.Ν.Δ. (μισθίους έφ') σύν ιδίας ήτο ασθενής έκτος τού πλοίου, ούχι δύμως καὶ πέραν τῶν τεσσάρων μηνῶν) καὶ τὴν τοιαύτην τού άρθρ. 75 τού ίδιου Κώδικος, ἐπὶ τῇ βασικῇ αιτιολογίᾳ. Ότι «ἡ ἀσθένεια αὐτή καθ' ἀστήν δὲν ἐπίφερει τὴν λύσιν τῆς συμβάσεως ἐργασίας, ηπις ἐπέρχεται μόνον κατόπιν καταγγελίας». Τήν απόφασιν ταύτην ὄρθως ἐπικρίνει ο διακεκριμένος συνάδελφος καὶ φίλος κ. Γεώργ. Κολύμβας, ἀλλὰ τὸν παρακαλῶ νὰ μοῦ ἐπιτρέψῃ νὰ προσθέσω εἰς τὰ λίσταν ἀξιόλογα ἐπιχειρήματά του καὶ τὰ ἔξης: «Οντως τὸ άρθρ. 75 τού Κ.Ι.Ν.Δ. ὅριζει δὲτοι εἰς τὰς περιοριστικῶς ἀναμφιδόλως ἀναφερομένας περιπτώσεις; α) Τοῦ άρθρ. 68, ήτοι ἐν λύσει τῆς συμβάσεως λόγω ἀπωλείας τού πλοίου, ἀποδολῆς τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας καὶ ἐκποιήσεως εἰς δημόσιον πλειστηριασμόν, β) τού άρθρ. 69, ήτοι λόγω ἀνικανότητος τού πλοίου πρὸς πλοῦν, γ) τού άρθρ. 74, ήτοι, λόγω καταγγελίας ἐκ μέρους τού ναυτικού διὰ βαρείαν παράθασιν ἐκ μέρους τού πλοιάρχου τῶν ἔναντι αὐτοῦ καθηκόντων του καὶ, δ) τού άρθρ. 72, ήτοι, λόγω καταγγελίας τῆς συμβάσεως ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου κατὰ πάντα χρόνον (έκτος ἀνὴ καταγγελία δικαιολογεῖται ἐκ παραπτώματος αὐτοῦ), φορείται εἰς τὸν ναυτικὸν καὶ τὸ άρθρ. 76 ἀποζημιώσις.

Αἱ ἀνωτέρω περιπτώσεις ἀπολύτεως τού ναυτικού (πλὴν βεβαίως τῶν τοιούτων τῶν άρθρ. 72 καὶ 74) εἶναι τοιαύται ήσαγκασμένης ἐνέργειας τού πλοιάρχου, διότι παύει πλέον ή υπ' αὐτοῦ διὰ λογαριασμόν, βεβαίως, τεῦ πλοιοκτήτου ή ἐφοπλιστοῦ ἐκμετάλλευσις τού πλοίου ἀφοῦ καὶ ὁ ναυτικός, λόγω τῶν προσανφερομένων νομικῶν καταστάσεων, εὐρίσκεται ἐν ἀδυναμίᾳ νὰ παράσχῃ περιπτέρως τὰς ὑπηρεσίας του. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας ὁ νομοθετός καὶ ἔξι εὐνοίας πρὸς τὸ ἀσθενέστερον μέρος τῆς ἐργασιακῆς συμβάσεως θῆλησε νὰ παράσχῃ εἰς αὐτὸν ἀποζημιώσιν, διότι ἀνευ ὑπαιτιότητος του τίθεται ἔκτος ἐργασίας, καίτοι ὁ πλοιάρχος ἡτο ἐξηναγκασμένος νὰ προῦ εἰς ἀπόλυτον τούτου, οὐδαμοῦ δὲ ἀναφέρεται καὶ ὁ λόγω ἀσθενείας ἀπόλυτος, αἱ δὲ ἀναφερθεῖσαι περιπτώσεις, ἐπαναλαμβάνων, δρίζονται δόλως περιοριστικῶν. Οἱ τὴν ἀντίθετον ἀποψιν ὑποστήριζοντες καὶ ἡν ἀκολουθεῖ καὶ ἡ ἀνωτέρω ἀπόφασις, ἵνα παρακάμψουν τὸν σκοπελὸν τούτον, καταφεύγουν εἰς τὴν γενικήν διάταξιν τού άρθρ. 72 τού Κ.Ι.Ν.Δ. καθ' δ', ή συμβασίς ναυτολογήσεως δύναται κατὰ πάντα χρόνον νὰ λυθῇ διὰ καταγγελίας ὑπὸ τού πλοιάρχου, μὴ ὑποχρεουμένου, ὅπως τηρήσῃ προθεσμίαν καταγγελίας, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὸ ἔδαφος. 2 τού άρθρ. 75, καθ' δ', ὁ ναυτικός δικαιοῦται ἀποζημιώσεως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην, ἔκτος ἀνὴ καταγγελία δικαιολογήται ἐκ παραπτώματος αὐτοῦ. «Ἄρα εἰς τὴν γενικήν διάταξιν τού άρθρου 72 προϋπόθεσις τῆς ληφεως ἀποζημιώσεως εἶναι ἡ καταγγελία τῆς συμβάσεως ἃς ἐκ μέρους τού πλοιού οὐδὲν τού πλοιάρχου καὶ ἡ ἀνυπαρξία παραπτώματος ἐκ μέρους τού ναυτικού. Καὶ ἔρωτάται ἡδη ἀν συντρέχῃ ἡ προϋπόθεσις αὐτη εἰς τὴν ἀπόλυτον τού ναυτικού λόγω ἀσθενείας.

Κατὰ τὸ άρθρ. 66 τού Κ.Ι.Ν.Δ., ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὸ άρθρ. 30 τού ποιν. καὶ πειθ. Κώδ. Ἐμπ. Ναυτικού, ἐὰν ὁ ναυτικός ἀσθενήσῃ καὶ παρίσταται ἀνάγκη ἀποδιάσεως αὐτοῦ εἰς τὴν Ἑρπάν πρὸς νοσηλείαν, ὁ πλοιάρχος εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ τὸν ἐισαγάγῃ εἰς νοσοκομεῖον καὶ μάλιστα τὸ ταχύτερον ἐν ἐπειγούσῃ περιπτώσει (ὑπ' ὄψιν καὶ ἡ περιπτώσις τῆς σοθαρᾶς ἀσθενείας ἐν πλῷ, διότι εἰς ἄλλο πλοίον διαθέτον ιατρὸν φρέσκει νὰ σπεύσῃ νὰ τὸν μεταφέρῃ η εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα νὰ σπεύσῃ νὰ τὸν ἀποδιάσῃ). «Ἐάν ὁ πλοιάρχος δὲν προθῇ εἰς τὰς τοιαύτας ἐνεργείας ὑπέχει καὶ προσωπικῶς σοθαρᾶς εὐθύνας ἀποζημιώσεως, ὡς καὶ ποινικάς καὶ πειθαρχικάς τοιαύτων (βλ. καὶ άρθρ. 30 Π.Π.Κ.Ε.Ν.). Ή ἐνέργειας αὐτη τού πλοιάρχου εἶναι, συνεπῶς. ἐν τού νόμου ὑποχρεωτική καὶ οὐδόλως ἀποτελεῖ καταγγελίαν, ἡ ὁποία εἶναι νομική πρᾶξη, εἰς ἥν οὐθομορήτως προβαίνει ὁ καταγγέλλων. Δὲν καταγγέλλει τὴν συμβασίν ναυτολογήσεως ὁ πλοιάρχος, διότι σπεύδη πάσῃ δυνάμει, παρεκκλίνων καὶ τῆς πορείας του, νὰ ἀποδιάσῃ εἰς τὴν Ἑρπάν ναυτικόν, δοκίτιν ἐξ ὀξείας μορφῆς νόσου, ἀπαιτούσαν διμεσον χειρουργικήν ἐπέμβασιν, ἀλλὰ συμμορφούται ἐπιτακτικός καὶ εἰς τὸν νόμον καὶ εἰς τὸ σύσθημα

τοῦ σεβασμοῦ τῆς ζωῆς συνανθρώπου του. «Ἄρα εἰς οὐδεμίαν καταγγελίαν προβαίνει ούτος, ἀλλ' ὁ νόμος, δύναται τις νὰ εἴπῃ, λύει δια factο τὴν σύμβασιν διὰ τῆς ὑποχρεώσεως ἥμερης καθερού πρὸς ἄμεσον ἀποβίδασιν τοῦ τοιαύτης βουλήσεως τοῦ ὄρισε τὸν πλοιάρχον ἐπὶ ταῖς ἀνωτέρω μάλιστα αὐστηραῖς ποιναῖς. ἐν περιπτώσει μὴ ἐκτελέσεως τῶν διατάξεων του. 'Η προσφυγὴ τοῦ πλοιάρχου εἰς τὴν Λιμενικήν ἡ Προξενικήν Ἀρχήν, ὅπως αὐτή ἐν τῇ δικαιοδοσίᾳ, ἥν ὑρίσεν αὐτή ὁ νόμος, προβῇ εἰς τὴν ἐγγραφὴν τῆς τοιαύτης ἀποδιάσεως ἀρά καὶ ἀπολύτεως εἰς τὸ ναυτολόγιον καὶ τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον τοῦ ναυτικού δὲν είναι παρὰ ἀπαραίτητος ἐκ τού νόμου καὶ παρεπομένη ἐνέργεια τοῦ πλοιάρχου, οὐδόλως ἔχουσα τῆς καταγγελίας τῆς συμβάσεως. Τὴν ἀποψίν ταύτην ἔνισχει ἀσφαλῶς καὶ ἡ περίπτωσις καθ' ἥν, ὁ πλοιάρχος ἀδιαφορεῖ καὶ δὲν ἀποδιάσει εἰς τὴν Ἑρπάν νοσηλαντα ἀσθενή, διότι τούτο δύναται νὰ διατάξῃ ἡ Λιμενική ἡ Προξενική Ἀρχὴ αἰτήσει τοῦ ναυτικοῦ. Καὶ ἔρωτά: ὑπάρχει εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην καταγγελία τῆς συμβάσεως ἐκ μέρους τοῦ πλοιάρχου; Δὲν νομίζω, διότι δύναται νὰ ὑποστηρίχῃ σοθαρᾶς τὸ ἀντίθετον, διότι ἄλλως οἱ πλοιάρχοι δὲν δύναται προσθίσιν εἰς τὴν ἀποδιάσειν ἥπολυσιν ἀσθενούστων ναυτικοῦ, ἔχοντος ἀνάγκην διμεσον νοσηλείας, ἀλλὰ θὰ ἀνέμενον νὰ διατάξῃ ἡ Λιμενική ἡ Προξενική Ἀρχὴ τὴν ἀποδιάσειν καὶ ἀπόλυτον, ἵνα μήτοι θεωρηθούν ὡς καταγγέλλοντες τὴν σύμβασιν ναυτολογήσεως, ἐπὶ ἀμέτον κινδύνῳ τοῦ τοιούτου ναυτικοῦ.

Ἐν συμπέρασματι πιστεύω, διότι ἡ ἀποψίς, καθ' ἥν ἡ λόγω ἀσθενείας ἡ τραυματισμοῦ ἀποδιάσεις τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὴν Ἑρπάν καὶ ἡ κατὰ τρίτων, μόνον μέχρι τοῦ ποσοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως.

Τὸ Ἐμποροδικὸν τοῦ Λονδίνου ἔξεδωσαν προσφάτως ἐνδιαφέρουσαν ἀπόφασιν ἐπὶ θέματος ἀσφαλιστικοῦ δικαίου. Ἐπρόκειτο περὶ τοῦ ἀριθμοῦ π' «Blairnevis», διότι συνεκρύσθη τὴν 13ην Φεβρουαρίου 1945 μὲ τὸ καναδικὸν πολεμικὸν πλοίον «Orkney» καὶ τελικῶς προστηράχθη εἰς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Μέρσεϋ καὶ ἐπεδόθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς δηλωσις ἐγκοπαλεύεως. Οἱ ἀσφαλιστοὶ κατέβαλον τὴν 28ην Ἀπριλίου 1945 τὴν δι' δόλικήν ἀπόλεισαν ἡσαφαλισμένην ἀξίαν τοῦ σκάφους ἐκ £ 72.000. Βραδύτερον καὶ δὴ 19 Σεπτεμβρίου 1946, οἱ πλοιοκτῆται, συνανύστων τῶν ἀσφαλιστῶν, ἐνήγαγον τὸ Καναδικὸν Δημόσιον ἐπὶ ἀποζημιώσει διὰ τὴν ἀπόλεισαν τοῦ σκάφους. Ἡ δίκη παρετάθη, τελικῶς δηλαδίας ἀνεγνωρίσθη ἡ ὑποχρέωσις τοῦ Καναδικοῦ Δημοσίου πρὸς ἀποζημιώσιν. Μετά τινας διαπραγματεύσεις, τὸ Καναδικὸν Δημόσιον κατέβαλεν κατὰ Μάϊον 1958 εἰς τὸν πλοιοκτήτας, δολάρια 336.039. Τὸ ποσὸν τούτο ἔξειρεν διὰ μεταποτῆσης τῆς προϋπόθεσης τῆς προστηρίσεως ἀξίας τοῦ σκάφους, εἰς δολάρια 4.45 δι' ἐκάστην λίρων Ἀγγλίας, ητοι ἐπὶ τῇ ισοτιμίᾳ τῶν δολαρίων 4.45 δι' ἐκάστην λίρων Ἀγγλίας, ητοι ἐπὶ τῇ ισοτιμίᾳ τῆς ἡμέρας καθ' ἥν θαβεν χώρων ἡ σύγκρουσις.

Ἐν ἔτει 1949 ἡ στερλίνα είλην ὑποτιμηθῆ, διότι δὲ τὸ ποσὸν τῶν δολαρίων 336.039 μετεφέρθη τὸν 'Ιούνιον 1958 εἰς Μεγάλην Βρετανίαν, μετατράπεν ἀπέδωσεν ποσὸν 126.975 λιρῶν Ἀγγλίας, ητοι περίπου £ 55.000 πλέον τοῦ ποσοῦ τῶν £ 72.000 διότι οἱ ἀσφαλιστοὶ εἶχον καταβάλει εἰς τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὴν δλικήν ἀπόλεισαν τοῦ σκάφους καὶ περίπου £ 51.000 πλέον τῆς πραγματικῆς ἀξίας τοῦ σκάφους κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἀπόλεισαν αὐτοῦ.

Οἱ ἀσφαλιστοὶ νῦν ἔγειραν ἀναγνωριστικήν ἀγωγὴν κατὰ τῶν πλοιοκτήτων, ἔξαπομνεον, διότι αὐτὴν δικαιούνται εἰς τὸ κατατάξην ἀσφαλιστικήν ἀγωγὴν, διότι τὸ πλοιοκτήτης εἶπε στηράψαν τὴν διαφοράν ἐκ £ 54.975, Ισχυρίζομενοι, διότι αὐτὴν δικαιούνται εἰς αὐτὸν.

Ο λόρδος δικαστής Diplock ἀπαγγέλλων τὴν ἀπόφασιν ἐτόνισεν, διότι τὸ κυρίως τιθέμενον ζήτημα ἐστρέφετο περὶ τὸ διὰ ὃ ἀσφαλιστής δι-

**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

καιστικά νάρηση παρά τούς ήσφαλισμένους πάν δι, τι ό τελευταίος ούτος είσπεραξε παρά τρίτων ύποχρέων εἰς ἀποζημίωσιν, πέραν τῆς ήσφαλισμένης ἄξιας.

Σχετικώς έχει έφαρμογήν τὸ ἄρθρον 79 παρ. I τοῦ περὶ Θαλασσίας Ἀσφαλίσεως νόμου τοῦ 1906. Κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἐν λόγῳ ἄρθρου ὁ ἀσφαλιστής, πληρώνων τὸν ἡσφαλισμένον δι' ὅλην ἀπώλειαν, ὑποκαθίσταται εἰς τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ἀγωγὰς τοῦ ἡσφαλισμένου ἐκ τοῦ ἐν ἀσφαλίσει πράγματος, ἀπὸ τοῦ χρόνου καθ' ὃν ἔλαβεν χώραν τὸ ἀνύχημα ἐξ οὐ ἀπέρρευσεν ἢ ἀπώλεια. Τὸ δικαιώματα τούτο τῶν ἀσφαλιστῶν — καὶ οὐχὶ ὑποχρέωσις αὐτῶν — ἀνακύπτει ἀφ' ἣς οὗτοι ἐπλήρωσαν τὴν ὀλικὴν ἀπώλειαν, δικαιούμενοι ἔκτοτε καὶ οὐχὶ ὑποχρεούμενοι, νάρησην τῆς ὑποκαταστάσεως. Ἐρωτάται, λοιπόν, ἐν συνεχείᾳ πῶς δύον νάρησην νάρησην ἐμπηνεύθη ὁ ὄρος.

Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ Diplock, ἡ ὑποκαταστάσεις ἐν τῇ συμβάσει τῆς θαλασσίας ἀσφαλίσεως, τυγχάνει ἐρμηνευτέα στενώς καὶ δρᾶ ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς μεταξὺ ἀσφαλιστοῦ καὶ ἡσφαλισμένου σχέσεις ἐκ τῆς συμβάσεως θαλασσίας ἀσφαλίσεως ἐπὶ σκοπῷ πραγματοποίησες πλήρους ἴκανοποίησεως τοῦ ἡσφαλισμένου, οὐδὲν δῆμος, πέραν τούτου. Δὲν δημιουργεύνεται ἐντὸνθεν δικαιώματα κατὰ τρίτων, μὴ μετασχόντων τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως οὐδὲ ἀπονέμονται εἰς τοὺς πληρώσαντας τὴν ἀπώλειαν ἀσφαλιστὰς δικαιώματα καὶ ἀγωγαὶ ἐναντίον ἄλλου τινός. ἔξαιρεσι τοῦ ἡσφαλισμένου. Τούτου συνέπεια εἶναι, διτὶ οἱ ἀσφαλιστοὶ δὲν δύνανται νάρησην ἐναγάγωσιν ίδιως ὄνδρατι, οὐδὲ δύνανται νάρησην ἐν ίδρυμα τὸ πρός ἀγωγὴν δικαιώματα αὐτῶν ἐκ μεταγενεστέρας συμβάσεως μεταξὺ ἡσφαλισμένου καὶ τρίτου τινός.

Τὸ συμπέρασμα εἶναι, διτὶ ἡ διάταξις περὶ ὑποκαταστάσεως, σκοπὸν ἔχει νάρηση διασφαλίση διτὶ ὁ ἡσφαλισμένος δὲν θὰ εἰσπράξῃ παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ποσὸν μεῖζον τῆς ἀπώλειας ἢν ὑπέστη. Ἐάν δῆμος πρὸ τῆς ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν καταβολῆς, ὁ ἡσφαλισμένος εἰσπράξῃ παρὰ τρίτων, μὴ μετασχόντων τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως οὐδὲ ἀπονέμονται εἰς τοὺς πληρώσαντας τὴν ἀπώλειαν ἀσφαλιστὰς δικαιώματα καὶ ἀγωγαὶ ἐναντίον ἄλλου τινός. ἔξαιρεσι τοῦ ἡσφαλισμένου. Τούτου συνέπεια εἶναι, διτὶ οἱ ἀσφαλιστοὶ δὲν δύνανται νάρησην ἐναγάγωσιν ίδιως ὄνδρατι, οὐδὲ δύνανται νάρησην ἐν ίδρυμα τὸ πρός ἀγωγὴν δικαιώματα αὐτῶν ἐκ μεταγενεστέρας συμβάσεως μεταξὺ ἡσφαλισμένου καὶ τρίτου τινός.

Τὸ συμπέρασμα εἶναι, διτὶ ἡ διάταξις περὶ ὑποκαταστάσεως, σκοπὸν ἔχει νάρηση διασφαλίση διτὶ ὁ ἡσφαλισμένος δὲν θὰ εἰσπράξῃ παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν ποσὸν μεῖζον τῆς ἀπώλειας ἢν ὑπέστη. Ἐάν δῆμος πρὸ τῆς ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν καταβολῆς, ὁ ἡσφαλισμένος εἰσπράξῃ παρὰ τρίτων, μὴ μετασχόντων τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως οὐδὲ ἀπονέμονται εἰς τοὺς πληρώσαντας τὴν ἀπώλειαν ἀσφαλιστὰς δικαιώματα καὶ ἀγωγαὶ ἐναντίον ἄλλου τινός. ἔξαιρεσι τοῦ ἡσφαλισμένου. Τούτου συνέπεια εἶναι, διτὶ οἱ ἀσφαλιστοὶ δὲν δύνανται νάρησην ἐναγάγωσιν ίδιως ὄνδρατι, οὐδὲ δύνανται νάρησην ἐν ίδρυμα τὸ πρός ἀγωγὴν δικαιώματα αὐτῶν ἐκ μεταγενεστέρας συμβάσεως μεταξὺ ἡσφαλισμένου καὶ τρίτου τινός.

Διὰ τοὺς λόγους τούτους ἀπέρριφθη ἡ ἀναγνωριστικὴ ἀγωγὴ τῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτινες κατεδικάσθησαν καὶ εἰς τὰ δικαιοτικὰ ἔξοδα.

#### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Μὲ μόνον ἐπιχείρημα παλαιὰν δικαιοτικὴν ἀπόφασιν (εἰς τὸ 1870 ἀνάγεται αὕτη), Ισχυρότατα ἐπικριθέσαν ἐν Ἀγγλίᾳ, ἐπεζήτησαν οἱ ἀσφαλιστοὶ γάρ ἀναγνωρισθῆ δικαιοτικῶς, διτὶ αὐτοὶ δικαιοῦνται εἰς τὸ ποσὸν ὅπερ ὁ ἡσφαλισμένος εἰσέπραξεν παρὰ τοῦ ὑπαιτίου τῆς ἀπώλειας, ὑπὲρ τὴν ἡσφαλισμένην ἀξίαν. Τὴν ἀποφιν ταύτην ἀπέρριψεν ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις ἐπιχειρούσα λεπτὴν δοσὸν καὶ ἔνιζουσάν πως — τούλαχιστον μὴ Ἀγγλοὺς νομικοὺς — ἐρμηνεύει τῆς ἔννοιας τῆς ὑποκαταστάσεως, ικανῶς διαφόρου πρός τὰ παρ' ἡμῖν κρατοῦντα. Ἡ διαφορά, δῆμος, ἀνάγεται περισσότερον εἰς τὰς δικονομικὰς παρὰ εἰς τὰς οὐσιαστικὰς συνεπείας, δεδομένου διτὶ, παρ' ἡμῖν γενικῶς ὑποστηρίζεται διτὶ, ἡ ὑποκαταστάσεις ποὺ ἀσφαλιστοῦ εἰς τὰ δικαιώματα τοῦ ἡσφαλισμένου δὲν βαίνει πέραν τῶν δοσῶν αὐτοῖς κατέβαλεν εἰς τὸν ἡσφαλισμένον (βλ. Τσάγκαριν, Ἡ θαλασσία ἀσφαλίσις, 1954 σελ. 219 ἐπ., καὶ τὰς ἑκεὶ παραπομπάς).

Ἡ ἀγγλικὴ ἀπόφασις τοῦ ἔτους 1870 (The North of England Insurance κατὰ Armstrong) ἐδέχθη ὡς εἴρηται τὸ ἀντίθετον. Ἐν τούτοις, δεινῶς ἐπεκρίθη ὡς δέξιας ἀντιτιθέμενη πρὸς τὴν ἔδρασιν ἐν Ἀγγλίᾳ θεωρίαν περὶ τοῦ χαρακτήρος τῆς συμβάσεως ἀσφαλίσεως ὡς συμβάσεως ἀποζημιώσεως. (Chalmers, Marine Insurance Act, 1932 σελ.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΝΑ ΕΠΙΛΕΓΟΥΝ.....



EST 1898

Formulated, listed and manufactured  
from a factory adjacent to the sea.

AT YOUR SERVICE...

BLAKES PAINTS LTD., GOSPORT, HANTS, ENGLAND  
TELEPHONE GOSPORT 80052.

40, 116 καὶ Turner, The Principles of Marine Insurance 1951 σελ. 95 ἐπ.). Δὲν ἀπομακρύνεται τῶν ἀντιλήψεων τούτων ἡ δημοσιευμένη ἀπόφασις, εἰ καὶ καταλήγουσα εἰς τὸ αὐτὸ συμπέρασμα διὰ στενῆς ἐρμηνείας τῆς ἔννοιας τῆς ἀσφαλιστικῆς ὑποκαταστάσεως.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

#### ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

'Αλλοδοπαὶ ἐπιχειρήσεις ἐκμεταλλεύμεναι πλοῖα ὑπὸ ἔνην σημαῖαν καὶ πρακτορεύμεναι ὑπὸ ἡμεδαπῶν ἐταιρίων, ὑπόκεινται εἰς φόρον διὰ τὰ πραγματοποιούμενα ἐν Ἑλλάδι κέρδη ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως χώρου πρὸς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων οὐχὶ καὶ διὰ τὰ κέρδη ἐκ τῶν πλοίων.

Συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς περ. δ' τῆς παρ. I τοῦ ἄρθρου 3 καὶ τῆς περ. δ' τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν.Δ. 3843)58, εἰς τὴν δι' αὐτοῦ ἐπιβαλλόμενην φορολογίαν εἰσοδήματος νομικῶν προσώπων ὑπάγονται καὶ αἱ ἀλλοδαπαὶ ἐπιχειρήσεις υφ' οἰνοδήπτες τύπου ἐταιρίας λειτουργούσιαι, καθὼς καὶ οἱ πάσις φύσεως ἀλλοδαποὶ ὄργανοισι, μόνον, δῆμος, διὰ τὸ κτώμενον ὑπὸ αὐτῶν καθαρὸν εἰσόδημα ἡ κέρδος ἐκ πηγῆς κειμένης ἐν Ἑλλάδι (οἰκοδομάς, μερίσματα, τόκους κλπ.), ὡς καὶ τὸ ἐν Ἑλλάδι προκύπτον καθαρὸν κέρδος ἐκ τῆς ἐν αὐτῇ μονίμου ἐγκαταστάσεως τῆς ἐπιχειρήσεως. Κατὰ τὴν διάταξιν δὲ τῆς περ. γ' τῆς παρ. I τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἀνα τοῦ Ν. Δ) τοῦ θεωρεῖται διὰ τὸ πάραχει μόνιμος ἐν Ἑλλάδι ἐγκατάστασις τῆς ἀλλοδαπῆς ἐπιχειρήσεως καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἡν αὐτῆς διεξάγει ἐν Ἑλλάδι ἐργασίας ἡ παρέχει ὑπηρεσίας μέσω ἀντιπροσώπου ἔχοντος ἔξουσιοδητήσιν καὶ δυναμένου γὰρ διαπραγματεύεται καὶ νὰ συνάπτῃ συμβάσεις διὰ λογαριασμὸν σύντης.

Κατ' ἀκολουθίαν τῶν ἀνωτέρω, εἰς ἥν περιπτώσιν ἀλλοδαπαὶ ἐπιχειρήσεις, ἐκμεταλλεύμεναι πλοῖα ὑπὸ ἔνην σημαίαν ἡθελον ἀναθέσει εἰς τὴν καθ' ὑμᾶς ἐταιρίαν τὴν πρακτόρευσιν κλπ. τῶν πλοίων τῶν τούτων καὶ τὴν ἐγένεται ἐκπροσώπησίν των τόσον ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ δοσον καὶ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ ὅπότε θὰ ἔχωσι μόνιμον ἐγκατάστασιν ἐν Ἑλλάδι κατὰ τὴν προαναφερθεῖσαν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 5 τοῦ Ν. Δ) τοῦ 3843)58, αὐταὶ θὰ ὑπέκεινται εἰς φορολογίαν εἰσοδήματος καὶ μόνον διὰ τὰ πραγματοποιούμενα κέρδος ἐκ τῆς ἐν Ἑλλάδι ἐκμεταλλεύσεως χώρου πρὸς μεταφορὰν ἐμπορευμάτων κλπ., οὐχὶ δὲ καὶ διὰ τὰ κέρδη αὐτῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων τῶν τούτων (ὑπὸ ἔνην σημαίαν), ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ, ἀσχέτως ἐὰν διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ εἰσοδήματος.

Πρὸς τούτους γνωρίζομενούς, διτὶ αἱ ὑμᾶς ἡμεδαπή ἐταιρία. Πρὸς τούτους γνωρίζομενούς εἰσοδήματος διεύθυνται ἐξ Ἑλλάδος, ηποιοι αἱ σχετικαὶ ἐντολαὶ καὶ κατεύδησεις διὰ τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἐργασῶν ἐδιδώνται εἰς τὴν καθ' ὑμᾶς ἐταιρίαν ἐξ Ἑλλάδος, αἱ ἐπιχειρήσεις αὐταὶ θὰ ὑπόκεινται εἰς φορολογίαν εἰσοδήματος ἐν Ἑλλάδι διὰ τὸ σύνολον τῶν προκυπτόντων εἰσοδημάτων των ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ συμφώνως πρὸς τὴν διάταξιν τῆς ἐταιρίας περιόδου τῆς περ. δ' τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Ν. Δ. 3843)58. (E. 16197)4.1.1961 'Υπ. Οικ.)

#### Πρὸς τοὺς κ. κ. Πλοιοκτήτας Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς Ἀσυρμάτου

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

**SAIT**

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζῆτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωμετρῶν, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τὸν κυριωτέρον λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ  
ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

**SAIT**

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ.** (Μάιος). — Σημεία τῶν καιρῶν: "Ολαι αἱ πρόταις βιομηχανικαὶ ὑλαι ἀνατιμῶνται. Θὰ πρέπει νὰ περιμένωμεν καὶ κίνησιν δι' αὐτὰς μεταφορικὴν ζωηρότεραν."

— 'Ο δείκτης τῶν τιμῶν ὁ ὄνωτερος ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Μαΐου. 'Ο χολόκος, τὰ παλαιοσιδῆρα, τὸ καυστοσούκ, ὁ φευδάργυρος, τὰ ἔρια, ὁ βάμβακος, τὰ δέρματα, ὅλα ἀνατιμῶνται.

• «Ἄξιόλογος καὶ εὐεργετικὴ κατὰ τοὺς ἀρμοδίους, βελτίωσις τοῦ ἀμερικανικοῦ ισοζυγίου ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ἐσμηώθη τὸ πρῶτον τρίμηνον 1961. Τὸ ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον τῶν ἔξαγωγῶν διετρήθη ὑψηλὸν. 'Η ἐμπιστοσύνη πρὸς τὸ δολάριον ἀποκατεστάθη. 'Η ἔσοδος κεφαλαίων ὑπῆρξε μετρίος. 'Αλλὰ τὰ προβλήματα τοῦ ἀπωτέρου μέλλοντος δὲν ἐπελύθησαν εἰσέτι, δηλώνει ὁ Ἀμερικανὸς ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν.

• **Χαρακτηριστικὴ τῆς πρὸς τὰ ῥῶ στροφῆς τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας** εἶναι ἡ σημειούμενη παραγωγικὴ δραστηριότης τῆς χαλυβουργίας (9% αὐξῆσις ἐντὸς 6 ἑβδομάδων). "Ηδη ἐργάζεται μὲ τὰ δύο τρίτα τῆς δυναμικότητός της.

• Παρὸ τὴν διαπιστουμένην ἀναδίωσιν τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας, τὸ ποσοστὸν τῶν ἀνέργων, 6.8% ἐπὶ τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, ἀνησυχεῖ τοὺς ἀρμοδίους. Τὰ μέτρα προστασίας καὶ ἐνισχύσεως τῆς παραγωγῆς δὲν πρόκειται νὰ χαλαρωθοῦν.

• Πιέζεται ἡ γερμανικὴ οἰκονομία ἀπὸ τὴν ἐπίμονον ὅσον καὶ ισχυρὸν ἀπαίτησιν τῶν ἐργατῶν διὰ τὴν αὐξῆσιν τῶν ἡμερομισθίων τῶν. Μὲ τὴν ἥδη λόγῳ τῆς ἀνατιμῆσεως τοῦ μάρκου ἐπελθούσαν αὐξῆσιν τοῦ κόστους τῶν πρὸς ἔξαγωγὴν προϊόντων, μία περαιτέρω ἐπιβάρυσις λόγῳ τῶν ὑδημένων ἡμερομισθίων, θὰ σημάνῃ πτώσιν τῆς μεγάλης ἔξαγωγικῆς κινητηρεώς. "Ηδη κατὰ Μάρτιον διαπιστοῦται μία μικρὴ μείωσις τῶν ἔξαγωγῶν, προάγγελος ἵσως μεγαλυτέρας.

• **Υπεδίβασε διὰ δευτέραν** ἥδη φορά ἐντὸς τῶν τελευταίων μηνῶν, ἡ Γερμανικὴ Τράπεζα τὸν προεξοφλικὸν τόκον ἀπὸ 3½ εἰς 3%. Σκοπὸς ἡ ἀναστολὴ τῆς εἰσροῆς τῶν ξένων κεφαλαίων. 'Ἐπρόκειτο περὶ σαφοῦς ἀπὸ τὴν Οὐασιγκτώνα καὶ τὸ Λονδίνον ὑποδείξεως. Καὶ τὸ μέτρον ἔτυχε τῆς ἐπιδοκιμασίας τῶν. Οἱ τόκοι εἰς τε τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὸ Λονδίνον προβλέπεται νὰ ὑποβιβασθοῦν.

— Σημειώθειν, ὅτι τὰ γερμανικὰ συναλλαγματικὰ ἀποθέματα ἔφθασαν εἰς τὰ 32.643 ἑκατομ. μάρκων, οὐδένθενται καὶ μετὰ τὴν νομισματικὴν ἀνατιμήσιν κατὰ 2.176 ἑκατομμύρια, μόλις δὲ τελευταίως ἡμεώθησαν, λόγῳ τῆς πληρωμῆς ἀπὸ τὴν Γερμανίαν τῶν μεταπολεμικῶν χρεῶν τῆς εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Μεγ. Βρετανίαν.

• Προβλέπουν οἱ Ἰάπωνες χειροτέρευσιν τοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν τῶν πληρωμῶν κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας. Ήδη ἔθησαν σημαντικὴν ἀνατιμήσιν κατὰ 2.176 ἑκατομμύρια, μόλις δὲ τελευταίως ἡμεώθησαν, λόγῳ τῆς πληρωμῆς ἀπὸ τὴν Γερμανίαν τῶν μεταπολεμικῶν χρεῶν τῆς εἰς τὴν Ἀμερικὴν καὶ τὴν Μεγ. Βρετανίαν.

• **Κατὰ 39% ηὗξηθη ἡ παραγωγὴ χάλυβος** εἰς τὴν Ἰαπωνίαν τὸ 1960, (22.2 ἑκατομ. τόν.) ἔναντι τοῦ 1959. Πλησιάζει ἥδη τὴν ἀγγλικὴν παραγωγὴν. Εὐεξήγητος ἡ ζωηρότης τῶν εἰσαγωγῶν μεταλλευμάτων, παλαιοσιδῆρων καὶ γαιάνθρακος.

— "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ Ἰαπωνία ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην τῆς ἔξωθεν εἰσαγωγῆς τῶν πρώτων ὑλῶν διὰ τὴν βιομηχανίαν τοῦ χάλυβος. Τέσσαρες ἔως ἐπτὰ τόν. πρώτων ὑλῶν χρειάζονται διὰ τὸν ἔνα τόνινον χάλυβος. Τῶν σιδηρομεταλλευμάτων τὰ 90% καὶ τοῦ κώκ τὰ 40% ἔξωθεν εἰσάγονται. 'Απὸ τὴν Ἰνδίαν, τὴν Μαλαισίαν καὶ τὰς Φιλιππίνας προμηθεύεται ἡ Ἰαπωνία τὸ σιδηρομετάλλευμα. Μεγάλαις οἱ ἐπενδύσεις ἰαπωνικῶν κεφαλαίων εἰς τὰ ἔκει ὄρυχεια. 'Απὸ τὴν Ἀμερικὴν τὸν γαιάνθρακα.

— **Κατὰ τὸ 1959 εἰς 11.5 ἑκατομ.** τόν. ἀνῆλθον τὰ εἰσαχθέντα σιδηρομεταλλευμάτα, εἰς 3.9 ἑκατομ. τόν. ὁ γαιάνθρακ (3.1 ἑκατομ. ὁ ἀμερικανικός) κατὰ τὸ 1959 καὶ εἰς 3 — 4 ἑκατομ. τὰ παλαιοσιδῆρα. Μεγαλύτεραι αἱ ποσότητες διὰ τὸ 1960 καὶ ἔτι μεγαλύτεραι διὰ τὸ τρέχον ἔτος.

— 'Ο ναύλος τῶν οὕτω εἰσαγομένων πρώτων ὑλῶν φθάνει τὰ 30 — 40% τοῦ συνολικοῦ κόστους τσίφ, ὅταν ἡ ναυλαγορὰ εἶναι χαμηλὴ καὶ 50 — 60% ὅταν αὐτὴ ἀνέρχεται εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα. ὅπως τώρα συμβαίνει. Διὰ τῆς ναυπηγήσεως μεγάλων μεταλλοφόρων καὶ γαιάνθρακοφόρων προσπάθεια καταβάλλεται ὑποβιβασμοῦ τοῦ μεταφορικοῦ κόστους.

• **Γαιάνθρακα ἀμερικανικὸν** ζητεῖ ἡ ἀγγλικὴ βιομηχανία χάλυβος νὰ εἰσαγάγῃ. Στοιχίζει κατὰ μίαν λίριον εὐθήνοτερον τσίφ 'Αγγλίαν, παρὸ ὁ ἐγχώριος. Οἱ κρατούντες χαμηλοὶ ναύλοι διευκολύνουν τὴν εἰσαγωγήν.

• Φαίνεται, ὅτι ἡ Κίνα, μὲ τὰ 650 ἑκατομμύρια τῶν κατοίκων τῆς, θὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπὶ ἐναὶ ἀκόμη ἔτος, μεγάλας ἐλλείψεις τροφίμων. 'Η ξηρασία εἰς ώρισμένας περιοχάς καὶ ἐξ ἀντιθέτου αἱ ραγδαῖαι βροχαὶ εἰς ἄλλας ἔξακολουθῶν νὰ προκαλοῦν ἀνυπολογίστους καταστροφὰς εἰς τὴν ἐσοδείαν τοῦ σίτου καὶ τὴν συγκομιδὴν τῆς ὄρυζης.

— Αἱ εἰσαγωγαὶ τροφίμων ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν θὰ συνεχισθοῦν. 'Ανεκοινώθη ἥδη πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἀπὸ τὴν κανονικὴν κυβέρνησιν ἡ πώλησις 186.7 ἑκατομμυρίων μπούσελς σίτου καὶ 46.7 ἑκατομμυρίων μπούσελς κριθῆς, εἰς τὴν Κίναν, ἀξίας 362 ἑκατομμυρίων δολλαρίων,

μὲ φόρτωσιν ἐντὸς 2½ ἑταῖς καὶ ἔναρξιν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς 'Ιουνίου. Αἱ ἀνωτέρω ποσότητες εἰναι πέραν τῶν πωληθέντων εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους δημητριακῶν, ἀξίας 60 ἑκατ. δολλαρίων. 'Ἐπωλήθησαν ἐπίσης 2.200.000 μπούσελς σίτου, μὲ φόρτωσιν μεταξὺ Μαρτίου καὶ 'Απριλίου.

— **Συνολικῶς** ἡ Κίνα ἡγόρασε διὰ τὴν περίοδον 1961 — 63 καναδικὰ δημητριακά 275 ἑκατομμύριών μπούσελς, ἀξίας 425.6 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Βάσιμος ὅθεν ἡ πρόβλεψις, ὅτι τῶν 100 χρονοναλωμένων ἀπὸ τοὺς Κινέζους σκαφῶν θὰ ἀνανεωθοῦν τὰ συμβόλαιά των καὶ διὰ τὸ ἐπόμενον ἔτος.

• **Συμφωνία** ὑπογραφεῖσα πρὸ τίνος μεταξὺ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ Γιουγκοσλαβίας προβλέπει τὴν ἀμεσον παράδοσιν 200.000 τ. σίτου, 30.000 τ. σπορελάιου καὶ 11.000 τ. βάμβακος, συνολικῆς ἀξίας 30 ἑκατ. δολαρίων. Τὰ 45% τῆς ποσότητος ταῦτης προσφέρονται ὡς δόρων. Τῶν ὑπολοίπων ἡ πληρωμὴ θὰ γίνη εἰς δηναρία καὶ ἀπὸ χρηματοδόμησόμενον δάνειον.

• **'Εξουσιοδοτηθῆ** ἡ ἀμερικανικὴ Κυβέρνησης ἀπὸ τὸ Κογκρέσον νὰ πωλήσῃ, πέραν τῶν ἥδη ἐγκριθέντων ποσῶν, γεωργικὰ ἀποθέματα ἀξίας 2.000 ἑκατομ. δολλαρίων εἰς ξένας χώρας, βάσει τοῦ Νόμου 480. Αἱ πρόσθετοι αὐταὶ πωλήσεις θὰ πρέπει νὰ πραγματοποιηθοῦν μέχρι τέλους 'Ιουνίου 1961. Διὰ νέου νομοσχεδίου προβλέπεται ἡ ἐπὶ μίαν πενταετίαν πώλησις γεωργικῶν προϊόντων ἀξίας 1.500 ἑκατομμυρίων δολ. κατ' ἔτος.

— 'Η Βραζιλία ἡγόρασεν ἔντονον. τόν. ἀμερικανικοῦ σίτου διὰ τὸ τρέχ. ἀξίας 70 ἑκατομ. δολαρίων.

• **'Ἄξιοσημείωτος** ὁ τελευταῖος λόγος τοῦ κ. Μπλάκ, Προέδρου τῆς Διεθνούς Τραπέζης. 'Αναφέρεται εἰς τὴν αὐξῆσιν τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Γῆς, ἡτις καὶ δυσχεράπει τὴν προστάθειν βελτιώσεως τῶν ὄρων τῆς ζωῆς τῶν ὑπανταπότυπων χωρῶν.

— **Τῶν** 'Ινδῶν τὸ πρόβλημα ἔγειρεται δυσχερέστατον. Διὰ τὴν κατοικίαν μόνον τῶν ἀστικῶν περιοχῶν χρειάζονται 25 δισεκατομ. δολ. μέχρι τοῦ 1986, ἔαν συνεχισθῇ ἡ αὐξῆσις τοῦ πληθυσμοῦ τῶν. 'Εντὸς 10ετίας ηὗξηθη κατὰ 25% εἰς 438 ἑκατομ. ψυχῶν.

— **Καὶ** ζητοῦν ἥδη αἱ 'Ινδίαι ἀπὸ τὴν Ἀμερικὴν ἔξ δισεκατομμύ-



## ΑΡΧΙΣΕ Η ΕΚΦΟΡΤΩΣΙΣ . . .

Τὸ πλοῖον ὃν πρέπει γά καθυστερήσῃ. "Ολαὶ πρέπει νὰ γίνουν γρήγορα. Κάθε καθυστερήσης εἰναι ζημία διὰ τὸ πλοιοκτήτην. Τὰ ἐφόδια, τὰ τρόφιμα, τὰ υλικά, δλα πρέπει νὰ παραδοθοῦν ἐγκαίρως χωρὶς παραλείψεις μὲ ἀπολυτὴ ἀκρίβεια. Αἱ ἐργασίαι τοῦ πλοίου εἰναι ὀλισθια, οἵτις λειψη γίνεται κρίκος θὰ ἐπληθ καθυστερήσης.

Διὰ νό γίνη ἡ ἐργασία όμαλό, ὁ πλοιοκτήτης τὴν ἀναθέτει σὲ σοβαρές φίρμες. 'Η φίρμα «ΑΝΤΩΝΙΑΙΔΗΣ — Ναυτιλιακός προστατεύει τὸν πλοιοκτήτην ἀπὸ καθυστερήσεις ἢ ἄλλες ζημίες πού δρείλονται σὲ κακής ποιότητος υλικά ἢ σὲ πλημμελή έξυπερέτησιν. 'Η 'Επιχείρησης μας μὲ τὰ ἀρθρων μέσα πού διαθέτει έξυπερετεῖ τὰ πλοῖα ΑΜΕΣΩΣ καὶ υπὸ συμφέροντας όρους.

Στὴν προσεχῆ ὅφιζη τοῦ πλοίου σας ἐμπιστεύθητε τὴν ἐξυπερέτησιν τοῦ στὴν 'Επιχείρησιν μας, διὰ νὰ σηματίσετε προσωπικὴν ἀντίληψιν τῶν πλεονεκτημάτων πού σὰς προσφέρουμεν.

Τηλεφωνήσατε μας

**«ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΙΔΗΣ»**  
Εἰσαγωγεῖς καὶ Προμηθευτοὶ  
'Υλικῶν Πλοίων

ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40  
ΠΕΙΡΑΙΑ, Τηλέφ. 40.435

ρια δολ. διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πενταετοῦ των σχεδίου μέχρι τοῦ 1966.

• Τὴν ζάχαριν μεταχειρίζεται τώρα ἡ Ρωσία — μετὰ τὸ πετρέλαιον — ὡς ὅπλον τοῦ οἰκονομικοῦ τῆς πολέμου. "Ηδη κατέστη αὕτη ἡ μεγαλύτερα παραγωγής χώρα τοῦ Κόσμου μὲ 250 ἔργοστάσια ἐπεξεργασίας τοῦ τεύτλου καὶ τοῦ ζαχαροκαλάμου. Κατὰ τὸ 1960 παρήγαγε τὸ  $\frac{1}{4}$  τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς καὶ μέχρι τοῦ 1965 θὰ τεθούν ἐν λειτουργίᾳ 75 ἀκόμη ἔργοστάσια, ἔναντι τῶν 63 ἀμερικανικῶν.

• Εἰς 1.052 ἑκατομ. τόν. ἀνήλθεν ἡ παραγωγή ἀργοῦ πετρελαίου κατὰ τὸ 1960. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ παραγωγικὴ δυναμικότης ὑπερβαῖνει τὴν ζήτησιν κατὰ 25% καὶ περὶ τὸ 1964, μειούμενης τῆς διαφορᾶς, θὰ φθάσῃ εἰς τὰ 18%, ἐνῷ συνεχίζονται αἱ ἔρευναι εἰς Λίβανον, Τουρκίαν, Ἰράν, Καναδάν, Βολιβίαν καὶ ἄλλασσον διὰ τὴν ἀποκάλυψιν νέων κοιτασμάτων. Αἱ μὴ κομμουνιστικαὶ χώραι παρήγαγον τὰ 84.2% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς.

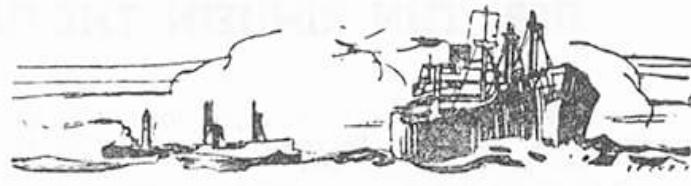
— Θεαματική, ἔξ άλλου, ὑπῆρξεν ἡ αὔξησις τῆς καταναλώσεως εἰς τὴν Εὐρώπην. "Ἐναντὶ τῶν 14% διὰ τὰ ἔτη 1958 καὶ 1959, ἔφθασε τὰ 17.7% τὸ 1960.

— Αἱ τιμαὶ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς μεγάλης παραγωγῆς καὶ τοῦ ρωσικοῦ συναγωνισμοῦ διετηρήθησαν χαμηλοὶ καθ' ὅλον τὸ παρελθόν ἔτος.

• Κατὰ 16.9% ηύξηθη τὸ παρελθόν ἔτος ἡ κατανάλωσις πετρελαίου εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, φθάσασα εἰς 42.7 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 36.5 ἑκατ. τόνων, τοῦ 1959. Τὸ φιοῦλον ὅτι, μὲ 17.4 ἑκατομμύρια τόν., ἐνεφάνισε τὴν μεγαλυτέραν αὔξησιν. Προβλέπεται, ὅμως, ὅτι κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη, ὁ ρυθμός τῆς αὔξησεως θὰ ἐμφανισθῇ καθυστερημένος. "Η κατανάλωσις, τούναντιον, τοῦ γαιάνθρακος σημειώνει μικρὸν πτώσιν, ἥτις συνεχίζετο καὶ κατὰ τὸ πρώτον τετράμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους.

• Ρεκόρ εἰσαγωγῶν πετρελαίου ἀπὸ τὴν Μέσην 'Ανατολὴν θὰ σημειώσουν οἱ 'Ιάπωνες κατὰ τὸ ἔξαμην τοῦ οἰκονομικοῦ ἔτους 1961 — 62. Θὰ φθάσουν εἰς 13.010.000 τόν. 'Απὸ τὴν Νοτιοανατολικὴν 'Ασίαν θὰ εἰσαγάγουν 2.692.000 τόν., ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 1.639.000 τόν. καὶ ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν 522.000 τόν. Καὶ τονίζουν οἱ 'Ιάπωνες: "Μᾶς χρειάζονται περισσότερα σκάφη ιαπωνικά διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἑθνικῶν μεταφορῶν".

• 'Ιδιαιτέρων ἐντύπωσιν καὶ ἐν ταύτῃ ἀπογοήτευσιν προεκάλεσεν ἡ τελευταία χρονοαύλωσις τοῦ δεξαμενοπλοίου «Λάκμος» 47.113 τόνων d.w. (τῆς «Οράιου») δι' ἐπτὰ ἔτη, μὲ τὸν χαμηλὸν ναῦλον τῶν 12/3 καὶ μὲ παράδοσιν τέλος τοῦ 1963.



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΓΑΛΛΙΑ

#### NAYTIA KAI EOTNIKAI METAFORAI

Αἱ στατιστικαὶ ἐπὶ τῶν ἀποδόσεων τῆς ναυτιλίας διαπιστώνουν μικράν τινα αὔξησιν κατὰ τὸ 1960 τῆς συμμετοχῆς τοῦ γαλλικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἑθνικοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου. Εἰς τὰς εἰσαγωγὰς μετέσχε μὲ ποσοστὸν 65.2% καὶ εἰς τὰς ἐξαγωγὰς μὲ 55.2%. Διά τὸ 1959 τὰ ποσοστὰ ήσαν 63.8% διὰ τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 57% διὰ τὰς ἐξαγωγὰς.

Εἰς 54% ὑπολογίζεται ἡ συμμετοχὴ τοῦ γαλλικοῦ ἐπιβατηγοῦ εἰς τὴν ἐπιδατικὴν κίνησιν, ἔναντι 52% τοῦ 1959.

### ΙΣΡΑΗΛ

#### AΘΡΟΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Προτάσεις δι' ἐπένδυσιν ἀρκετῶν ἑκατομμυρίων δολλαρίων εἰς νέας ναυπηγήσεις καὶ ἐναρξιν νέων τακτικῶν ὑπηρεσιῶν πρὸς τὴν Ἀφρικὴν καὶ τὴν 'Ιαπωνίαν, ἀνηγγέλθησαν πρὸς ἡμέρων ἀπὸ τὸν γενικὸν διεύθυντὴν τῆς ἑταίριας «Ζίμ». Παραγγελίαι συνολικῆς ἀξίας 15 ἔως 17 ἑκατομμυρίων διλλαρίων πρέσκειται νὰ τοποθετηθῶνται εἰς γαλλικά, Ιταλικά, γιουγκοσλαυκά ἢ ιαπωνικά ναυπηγεῖα, ἀναλόγως τῶν χαμηλοτέρων προσφορῶν. Εἰς τὰς ὑπὸ παραγγελίαν μονάδας περιλαμβάνονται τρία λάινερς τῶν 10.000 τόνων ἐκαστον, μὲ ὄψιν διὰ δύο ἄλλα καὶ δύο εμπάλκ - κέρριερς τῶν 32.000 τόνων d.w. ἐκαστον, μὲ ὄψιν δι' ἔτεος δύο. Μελετάται ἐπίσης ἡ παραγγελία 14 μικρῶν φορτηγῶν διὰ μετογειακὰς ὑπηρεσίας, ὅλῃς αὕτη ἡ παραγματοποιηθῆ εἰς ἀπόπετρον χρήσιν. 'Εν συνόλῳ 23 σκάφη, 210.000 τόνων, πρόκειται νὰ παραγγελθῶν. 'Εν τῷ μεταξὺ ἡ «Ζίμ» θέλει προδῆμον εἰς τὴν ἑκποίησιν τῶν σκαφῶν τῆς, ἡλικίας μείζονος τῶν 10 ἑταῖρων, μελετάται δὲ τὴν ἐκδοσιν εἰς δημοσίαν ἐγγραφήν νέων μετοχῶν της πρὸς αὔξησιν τῶν ἑταίρικῶν τῆς

# 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 (3-1072)

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

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

#### BOILER RENEWAL PARTS

BENT AND STRAIGHT

BOILER TUBES

FINNED TUBES

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.

κεφαλαιών, ώστε νά χρηματοδοτηθεί τό πρόγραμμα των ναυπηγήσεών της.

'Αφ' έτέρου, ιεραί γρυματική πράξη την 'Αφρικήν και την 'Ιαπωνίαν εγκατινάζονται σιά σκαφών υπό έδρατον σημαίαν και μὲ βάσιν τὸν ἑπτή τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης λιμένα Εἴλαθ. Τό πρώτον σκάφος, τὸ «Μπέρ Σεβά» 9.820 τ. Λ.Β., ἀπέπλευσεν ἡδη ἀπό τὴν Χάϊφαν διὰ τὴν γραμμήν Αφρικῆς — Ιαπωνίας. Ακολούθως έτα δρομολογήθη και τὸ ἀδελφόν σκάφος τοῦ «Τίθερίας», διότε τελεῖ υπό συμπλήρωσιν εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία.

## ΚΥΠΡΟΣ

### ΔΙΑ ΤΑΣ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ο κ. Σχήμισαρ, ιδιοκτήτης τῶν δύων ναυπηγείων τοῦ 'Αμβούργου, ἐπεσκέψθη πρὸ τοὺς τὴν Κύπρον και διεῆγαγε τελικὰ διαπραγματεύσεις μετὰ τῆς κυβερήσεως τῆς Λευκωσίας διὰ τὴν ίδρυσιν ἐν τῇ νῆσῳ ἐνός ἔργοστασίου ἐπισκευών πλοίων. Ή σχετική δαπάνη ὑπελογίσθη εἰς 2.000.000 λιρῶν και ἐτα διπολέσση τὴν πρώτην ἐπένδυσιν γερμανικῶν κεφαλαιών εἰς παραγωγικὰς ἐπιχειρήσεις ἐν Κύπρῳ.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

Ἐλαφράν πτώσιν ἐμφανίζει, κατὰ προσφάτους στατιστικάς, ἡ δύναμις τοῦ βρετανικοῦ στόλου τῶν τράμπς, ὑποχωρήσασα κατ' Ιούνιον τοῦ 1960 εἰς 2.790.000 τ. γκρός, ἔναντι 2.845.000 τ. γκρός, τοῦ Ιούνιον 1959. Ο ἐν λόγῳ στόλος ἔχει σήμερον τὴν αὐτὴν δύναμιν τῆς δεκαετοῦς ἀπὸ τοῦ 1951 περιόδου, μὲ μόνην διαφοράν, ὅτι ἡ μέση ηλικία του ἀπὸ 10.8 ἔτη κατῆλθεν ἡδη εἰς 7.4 ἔτη. "Ἄς σημειωθῆ, ὅτι ἡ μεγαλυτέρα πτώσις τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας τῶν τράμπς ἐπεσημάνθη κατ' Ιούνιον τοῦ 1952, ὅποτε ἡ δύναμις τῆς περιωρίσθη εἰς 2.383.000 τ. γκρός. Πάντως, ἡ κατὰ τὸ 1960 δύναμις τοῦ βρετανικοῦ στόλου τῶν τράμπς ἥτο κατὰ 750.000 τ. μικροτέρα, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς.

### Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΟΥ "ΦΡΑΝΣ".

Τὸ ἀσφαλιστικὸν συμβόλαιον διὰ τὸ γαλλικὸν ὑπερωκεάνιον «Φράνς» τῶν 66.000 τ. γκρός, ὑπολογίζεται νά καλύψῃ ἄξιαν 24 ἑκατομμυρίων λιρῶν, τὴν μεγαλυτέραν, δηλαδή, τοποθετήσαν ποτὲ εἰς τὴν διεθνῆ ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν δι' ἔνα και μόνον σκάφος. Προβλέπεται ἡ συμμετοχὴ τῆς ἀγγλικῆς, κυρίως, ἀγοράς, κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν. Τελευταίως ἡ ἀγγλικὴ ἀγορὰ ἐκάλυψε συμβόλαιον 31 ἑκατομμυρίων λιρῶν διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν δύο νεοτεύκτων ὑπερωκεανίων «Καμπέρρω» τῶν 45.000 τ. γκρός και «Οριάν» τῶν 41.923 τ. γκρός.

## ΝΟΡΒΗΓΙΑ

### ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΣΠΑΝΙΑΝ

Οι Νορβηγοὶ ἐφοπλιστοὶ προέβησαν εἰς ἀθρόας παραγγελίας πλοίων μετρίου μεγέθους εἰς τὰ ισπανικὰ ναυπηγεία. Γίνεται λόγος περὶ τειχοδόσιον σκαφών και ἀπόδιθεται ἡ τοιαύτη προτίμησις εἰς τὰς εύρυτάτας — μέχρι και 75% — παρεχομένης πιστώσεις ἀπὸ τὰ ναυπηγεία. "Ενδεκα ἑκ τῶν σκαφῶν θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπιλμπάρο, μὲ ὄφιδον δι' ἄλλα τέσσαρα και ἔνα εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Σεβίλλης. Ἐπὶ πλέον, ἔνα θὰ είναι τῶν 5.000 τόνων d.w., μὲ ὄφιδον και δι' ἔνα δεύτερον. Ἀπὸ τὰ παραγγελθέντα σκάφη 6 θὰ είναι τῶν 1.900 τόνων d.w., μὲ ὄφιδον δι' ἄλλα δύο και 5 τῶν 4.000 τόνων d.w., μὲ ὄφιδον δι' ἔτερον ἔν. Τὰ σχέδια είναι τυποποιημένα, κατὰ μεγέθη σκαφών, οἱ δὲ σχεδιαστοί των, τῆς Μάγερ Φόρμ, θὰ ἐποπτεύσουν και εἰς τὴν κατασκευὴν των.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

### ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ

Ο Πρόεδρος τῆς «Ενώσεως» τῶν 'Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν κ. Ρέχμπορ, δοτὶς εἰναι και πρόεδρος τῆς «Ολλαντ Στήμσιτ Κόμπαν», ὅμιλῶν εἰς τὴν επελθούσαν ἐν Χάγη ἐπησίαν γενικήν συνέλευσιν τῆς 'Οργανώσεως του και ἀναφέρομενος εἰς τὴν θέσιν τῆς ὀλλανδικῆς ναυτιλίας, ὑπεγράμμισε τὴν μεγιστην εύπαθειαν, υπὸ τὴν ὁποιαν τελεῖ τὸ

## 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  
Télég. PONTOPOROS  
R. C. 27.715

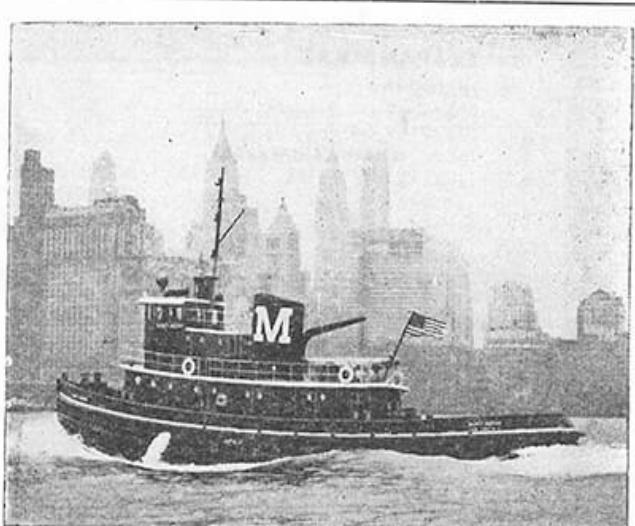
ὅλλανδικὸν πλοίον ἀπὸ τὰ ἐφαρμοζόμενα εἰς διαφόρους χώρας μέτρα διακρίσεως. Λόγω τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τῆς 'Ολλανδίας — εἶπε — και τοῦ γεγονότος ὅτι τὸ ναυτιλιακόν της εἰσόδημα προέρχεται ἀπὸ μεταφοράς μεταξὺ τρίτων χωρῶν, τὰ μέτρα τῶν ξένων χωρῶν διὰ τὴν προστασίαν τῆς θεοκρατίας των ναυτιλίας, μέτρα ἀντιτίθεμενα εἰς τὸν ἐλεύθερον ἀνταγωνισμόν, ὑπονομεύουν αὐτὴν ταῦτην τὴν ὑπόστασιν τῆς διατάξεως.

Διά πολλὰς χώρας — ἔξηκολούθησεν ὁ 'Ολλανδὸς ἐφοπλιστής — τὰ συμφέροντα τοῦ ἐμπορίου και τῆς ναυτιλίας καθοδηγοῦνται ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν πολιτικήν, ἀλλὰ και ἀπὸ τὴν κοινὴν γνώμην, ητος και δημιουργεῖ τὸ κλίμα τῆς συμπαραστάσεως πρὸς τὸ θεοκρατίκον πλοίον. Τοῦτο συνέδαινε ἀνέκαθεν και εἰς τὴν 'Ολλανδίαν. Σήμερον, δημοσί, η γεωργία και ἡ βιομηχανία ἐμφανίζονται ἀποτελοῦσαι τοὺς κυριωτέρους παραγωγικούς παράγοντας τῆς οἰκονομίας της και δημιουργοῦν μίαν νέαν κατάστασιν, διστάν αφορὰ τὴν ναυτιλίαν. Ἀπόδειξις, ὅτι ἡ ἀνατίμησις τοῦ ὀλλανδικοῦ γκιλντερ, ὑπαγορευεῖσα ἀπὸ ἄλλας ἀνάγκας, ἔδιψε τὴν ὀλλανδική ναυτιλίαν. Καταλήγων ὁ δημιλητής ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην παροχῆς φορολογικῶν διευκολύνεων, ὡς αὐταὶ ισχύουν και εἰς ἄλλας ναυτικάς χώρας. Θά ἀπετελεῖ τοῦτο, εἶπεν, ἀπόδοσιν δικαιοσύνης πρὸς ἔνα τμῆμα τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τῆς χώρας, τὴν ναυτιλίαν.

## ΤΟΥΡΚΙΑ

### ΑΓΟΡΑΙ ΚΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Πέραν τῆς ἀναγραφομένης εἰς τὴν οἰκείαν στήλην πωλήσεως τοῦ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναματικοῦ λίμπερτον «Ἀτλαντικ Στάρ» εἰς Τούρκους ἐφοπλιστὰς, ἔγνωσθη ἡ παραλαβὴ ἐνὸς ἀκόμη φορτηγοῦ εἰς τὰς 'Ινδίας και ἡ καθελκυσίς ἐτέρου εἰς τὴν Ιαπωνίαν. Οὕτω, εἰς τὴν Βούβανην παρελήφθη τὸ ὁγορασθέν υπὸ Τούρκων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Πεντακότα» 6.672 τ. γκρός (τοῦ 1946) και ὑψώσαν τὴν ἡμισέληνον μετωνυμάσθη «Μ. Μεμέτ». Εξ ἄλλου, ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τῆς Τοκουγιάμας καθειλκυσθή τὸ μικτὸν σκάφος «Μιμόρ Σινάν» 5.600 τ. γκρός.



## HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

## MORAN

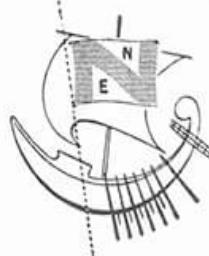
### TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

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

# ΕΛΛΗΝΙΚΑ



# ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ  
ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΛΟΙΩΝ  
ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΙ**

#### ΑΘΗΝΑΙ

ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 4

ΤΗΛ.: 611.141-2-3

Τηλ/το: SHIPYARD

Telex: ATHENS 123

\*

#### ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ :

073.450-9 (10 γραμμαι)

073.471-9 (9 γραμμαι)

Τηλ/το: 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.

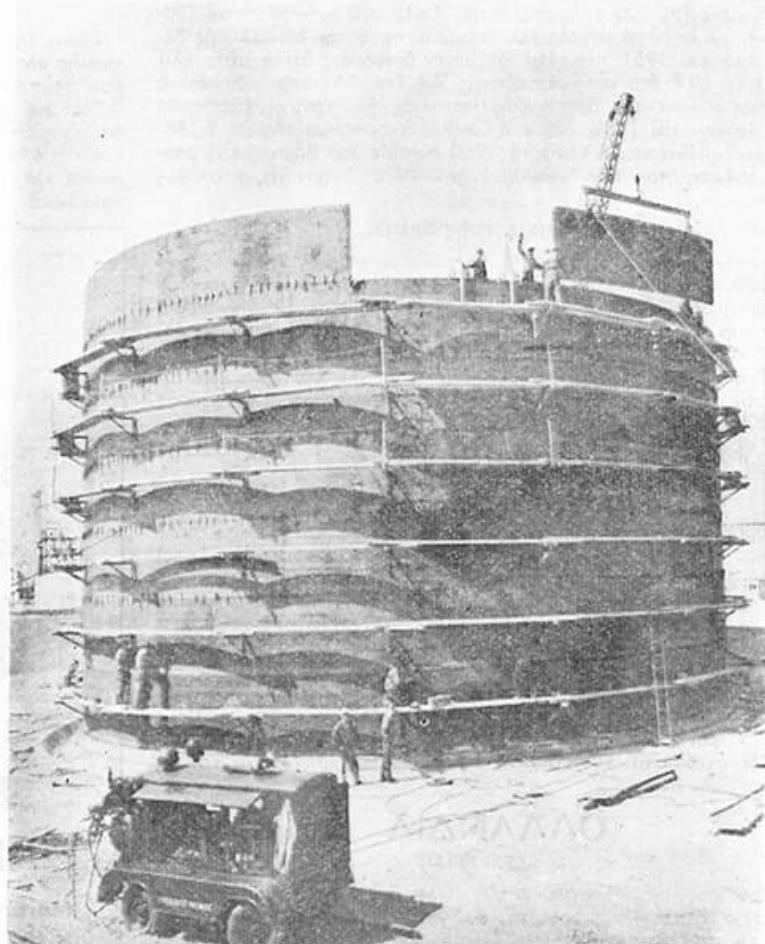
39 EAST, 51st STREET

NEW YORK 22, N.Y.

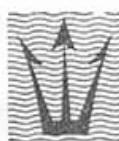
Tel.: MURRAY HILL 8-7070

Cables: TROCEANIC

Telex: NEWYORK 4042



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



Τά "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ", Α.Ε. συνεχίζοντα παράδοσιν χιλιάδων έτών, κατασκευάζουν τώρα είς τάς συγχρονισμένας έγκαταστάσεις των πλοία μέχρι 32.000 τόννων, συμβάλλοντα οὕτω είς τήν άναπτυξιν τής έθνικής μας οικονομίας και δημιουργούντα τάς βάσεις διά τήν άναβισιν είς τήν χώραν μας τής "ΝΑΥΠΗΓΙΑΣ", μιᾶς τέχνης κατ' έξοχήν 'Ελληνικής.

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS' HOUSE

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

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ Ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἔγγραφὴν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔνων κεφαλαίων», τῶν κάτωθι σκαφῶν:

- 1.— «Γιάννηξ» φορτηγόν (πρώην γαλλικὸν) 7.269 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τελούν ύπό τὴν διαχείρισιν τῆς ἑταῖριας «Θάρρος».
- 2.— «Δημόκριτος» φορτηγόν (πρώην σουηδικὸν) 4.524 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἀντιπροσωπευόμενον ἐν Ἐλλάδι ἀπὸ τὸν κ. Σκούφαλον.

3.— «Ιστρος ΙΙ» φορτηγόν (πρώην ἀγγλικὸν) 7.274 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Βέριτας», μὲ ἀντιπρόσωπον τὸν κ. Πεπονῆν.

4.— «Νάσιοναλ Τρέιντερ» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν ύπό τὸ αὐτὸν ονόμα) 9.972 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Σορίανος», ἀντιπροσωπευόμενην ἐν Ἐλλάδι ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Ηλίος» (διαχείρισις κ. Ἰω. Θεοδωρακοπούλου).

5.— «Υπαπαντή» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν «Νόρθ Λαϊδη») 6.830 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἀνατολή» (διαχείρισις κ. Ματθ. Σίμου).

6.— «Ἐλλην» φορτηγόν (πρώην ὀλλανδικὸν «Stad Arnhem», νεοαγορασθὲν καὶ τελούν ύπό παραλαβὴν εἰς Ρόττερνταμ), 5.219 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1939, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαρφομέντο» (διαχειριστὴς ὁ κ. Γεώργ. Ἡλ. Μαυρολέων καὶ ἀντιπρόσωπος ἐν Ἐλλάδι ὁ κ. Κλ. Καφετζίδακης).

7.— «Ἀντώνιος Κούλος θρόος» φορτηγόν (ναυπηγούμενον εἰς τὴν Γαλλίαν) 11.050 τ. γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Βαθενσιάνα» (διαχείρισις Οἴκου Κουλούθρου).

8.— «Κατίγκω» φορτηγόν (πρώην ἀγγλικὸν «Waynegate», νεοαγορασθὲν) 7.349 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, τῆς ἑταῖριας «Πατούφικο» (διαχείρισις κ. Χάρρου Χατζηπατέρα).

9.— «Νικόλαος Τασδιλίρης» φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν «Κέστος») 7.207 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Νιτζέαν» (ἀντιπρόσωπος ἐν Ἐλλάδι ἡ ἑταῖρια «Τσαδιλίρης»).

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Ατλάντικ Στάρ» 7.160 τ. γκρός, 10.727 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἐπωλήθη εἰς Τούρκους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 110.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Αὔγυνουστον.

— Τὸ γαλλικὸν λίμπερτο «Lorient» 7.269 τ. γκρός, 10.590 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ τὸν κ. Ἀχ. Χαλκούση ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς γαλλικὸν λιμένα.

— Παρὰ τὸν κ. Ν. καὶ I. Βλασσοπούλου ἡγοράσθη διὰ πελάτας των τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «City of Newport» 7.275 τ. γκρός, 10.657 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν λῆγον τὸν Ὁκτώβριον ἔξ., ἀντὶ τιμῆς 106.500 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς ινδικὸν λιμένα.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Ἀργεντινῆς φορτηγόν «Albino» 7.145 τ. γκρός, 10.850 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1959, ἡγοράσθη παρὰ τὸν Οἴκου «Λουκᾶς Νομικός» (τοῦ Λονδίνου) διὰ πε-

λάτας του, ἀντὶ τιμῆς 96.500 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβὴν ἐντὸς τοῦ Μαΐου εἰς Μοντεβίδεο.

— Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανὸν φορτηγόν «Νόρθ Θαϊδη» 6.830 τ. γκρός, 10.000 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1941, μὲ σερβέν Ἀπρίλιον τοῦ 1960, ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 100.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Πειραιά.

— Τὸ ἵσταλικὸν φορτηγόν «Acrux» 4.329 τ. γκρός, 6.590 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1932, ἡγοράσθη ἐν δημοπρασίᾳ ἀπὸ τὸν κ. Σκούφαλον ἀντὶ τιμῆς 45.000 λιρῶν καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς Σάρπην, ὅπου εὑρίσκεται παρωπλισμένον ἀπὸ τῆς 16ης Δεκεμβρίου π. ἔτους.

— «Ἐπίσης» τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Patagonia Star» (δηζελοκίνητον, διαβέτον χώρων ψυγείου) 7.356 τ. γκρός, 9.290 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, μὲ παραλαβὴν εἰς Ἀγγλίαν. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν λίμπερτο «Ο σε αν Νιμέτ» 7.254 τ. γκρός, 10.850 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς τὴν καλύπτουσαν καὶ ἐλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖριαν «Ντόρικ», ἀντὶ τιμῆς 225.000 δολλαρίων.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Νίνα» 1.463 τ. γκρός, 2.436 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν κ. Φ. Γ. Αναγνωστόπουλον εἰς ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἀντὶ τιμῆς 31.500 λιρῶν.

— Τὸ δηζελοκίνητον κόστερ «Glamis» (ἀγγλικὸν) 561 τ. γκρός, 600 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1936, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 25.000 λιρῶν.

— «Ἐπίσης, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ γερμανικὸν ἀλιευτικὸν «Kiel» 396 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1949, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Κίελον, ὅπου εὑρίσκεται παρωπλισμένον. Τιμὴ ἀγορᾶς δὲν ἔγνωσθη.

— Παρὰ τὸν κ. Ἀλεξ. Σιγάλα καὶ ἀδελφὸν Πλαστή ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 35.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς φιλλανδικὸν λιμένα, τὸ φιλλανδικὸν φορτηγόν «Susanne» 3.871 τ. γκρός, 6.730 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1924, μὲ σερβέν τοῦ 1955 (Νοεμβρίου). Κυδικία χωρητικότης 390.443 κ. π. διὰ γενήματα ἡ 358.185 κ. π. διὰ δέματα.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Blairclown» 5.102 τ. γκρός, 9.100 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 83.500 λιρῶν περίπου. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

— Παρὰ τοῦ ἐν Λονδίνῳ Γραφείου «Λαιμός καὶ Πατέρας» ἡγοράσθη διὰ πελάτας τοῦ τὸ σουηδικὸν φορτηγόν «Transic» 5.103 τ. γκρός, 9.185 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1935, μὲ σερβέν Νοεμβρίου 1959, ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγόν «Πεταλοί» 3.861 τ. γκρός, 6.100 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Χαλκιά (τῆς Νέας Υόρκης) ἀντὶ τιμῆς 245.000 δολλαρίων, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν ἐν Ἐλλάδι.

— Τὸ μικρὸν ύπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Λός Ινκας» 1.574 τ. γκρός, 1.770 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Γουέστ Ιντιες» εἰς τὸν κ. Ἀνδρ. Μαρκάκην. Τιμὴ δὲν ὀνεικούσθη.

— Τὸ ύπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγόν «Κέστος» 7.207 τ. γκρός, 10.800 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐκτεθὲν τὴν 8ην Μαΐου εἰς δημόσιον πλειστηριασμὸν ἐν Μάλτᾳ, κατεκυρώθη ἐπ' ὄνοματι τοῦ κ. Ἀλ. Τσαδίληρη, ἀντὶ τιμῆς 109.430 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγόν μας «Μαρίνα» (δηζελοκίνητον) 9.016 τ. γκρός, 12.600 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1959, ἐπωλήθη εἰς Νορδηγούς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ τιμῆς 685.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν τέλη Μαΐου — ἀρχαῖς Ιουνίου.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγοράσθη τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Stanfirth» 7.285 τ. γκρός, 9.904 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944 (ἀνακατασκευή 1948), μὲ σερβέν τοῦ 1956. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη. Τὸ σκάφος παραλαμβανόμενον κατ' αὐτὰς εἰς ἀγγλικὸν λιμένα θὰ τεθῇ ύπὸ σημαίαν Λιδάνου.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἀγγλικὸν φορτηγόν «Westport» 7.225 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, πωληθὲν εἰς ἵταλικὸν συμφέροντα, μετωνόμασθη «Ferore» καὶ ἐτέθη ύπὸ λιθεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ πωληθὲν παρ' Ἐλλήνων λιθεριανὸν «T. 2» τάνκερ «Τρανσιόντος» 10.985 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, παραληφθὲν εἰς



**MARINAKIS & CIA.**  
SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS  
SHIP SUPPLIES SINCE 1916

TELEPHONE  
32 - DARSENA 8337

WAREHOUSE AND OFFICES  
TUCUMAN 271  
**BUENOS AIRES**

CABLES "MARINAKIS"  
ALSO "STRAMAKIS"

αμερικανικών λιμένων άπό τους άγοραστάς του υψηλής την άργεντινή σημαίαν μετανομασθέν «Martin Fierro».

— Τό παραληφθέν εις Γλασκώβην παρά τών Έλλήνων άγοραστών του αγγλικόν φορτηγόν «Clan Macfarlane» 7.258 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Νικόλας» και έτερη ύπο λιβεριανή σημαίαν.

— Εις Πειραιά παρελήφθη τό άγορασθέν παρά τών κ.κ. Λώ και Ανδρέας λιβεριανών φορτηγόν «Νόρθ Λασίδη» 6.830 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1941, τεθέν δέ ύπο έλληνικήν σημαίαν μετωνομάσθη «Υπαπάτη».

— Τό δηξελοκίνητον κόστερ «Glamis» 561 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1935, παραληφθέν πρό ήμερων ύπο τών άγοραστών του εις τό Λουδίνον, υψηλής την Κυανόλευκον και μετωνομάσθη «Ρωμύλια».

— Εις τὸν πειραιών λιμένα παρελήφθη ύπο τῶν άγοραστών του τὸ σουηδικὸν φορτηγόν «Sea Friend» 4.524 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1929 και τεθέν ύπο έλληνικήν σημαίαν μετωνομάσθη «Άγορασται οι κ.κ. Άλ. και Γ. Ελευθερίου, Γ. Τσαλαπάτας και Κ. Δήμου».

— Εις τὴν Βούρβανην παρελήφθη τό άγορασθέν παρά τὸν Έλληνον αγγλικὸν φορτηγόν «City of Newport» 7.275 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943 καὶ υψηλής την έλληνικήν σημαίαν μετωνομάσθη «Ιστρος II».

— Εις λιμένα τῆς Βορ. Γαλλίας παρελήφθη τό άγορασθέν παρά τοῦ κ. Χαλκούση γαλλικὸν φορτηγόν «Lorient» 7.269 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, μετωνομασθέν «Γιάννιξ». Σημαία έλληνική.

— Τό πωληθέν μεταξὺ Έλλήνων αμερικανικών λιμενεργών «Ocean Nimet» 7.254 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1944, παραληφθέν εις Λόδος «Αντζέλες» μετωνομάσθη «Εθηνά». Ή άστερδέσσα διετηρήθη.

— Τό άγορασθέν παρά τοῦ κ. Μαργαρώνη θλαυριδικὸν φορτηγόν «Amsteldiep» 7.229 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, παραλαμβανόμενος κατ' αὐτάς εις λιμένα τοῦ Κόντινεντ, θά υψηλή την Κυανόλευκον καὶ θά μετωνομάσθη «Εύδαμον».

— Εις ἄλλου, τό άγορασθέν παρ' Έλλήνων αγγλικόν φορτηγόν «Seaway Discoverer» 8.147 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1946, παραληφθέν εις Ρόττερντομ ἐτέρη ύπο σημαίαν Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Κάπται Μηνάς».

— Τό άγορασθέν παρ' Έλλήνων ιταλικὸν φορτηγόν «Acrux» 4.329 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1932, παραληφθέν εις λιμένα τῆς Δυτικῆς Ιταλίας υψηλής σημαίαν Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Αρμονία».

— Τό πωληθέν εις Ιταλούς άγοραστάς φορτηγόν μας «Εντυ» 3.320 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1925, παραδοθέν εις τὴν Γένοβαν μετωνομάσθη «San Gabriel». Ή λιβεριανή σημαία διετηρήθη.

— Τό άγορασθέν παρὰ τοῦ Γραφείου «Λαιμός καὶ Πατέρας» σουηδικὸν φορτηγόν «Transic» 5.103 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1935, παραληφθέν εις Κόντινεντ μετωνομάσθη «Καλλιόπη Δ. Λαζαρίδη». Δὲν έγνωσθη ύπο ποίαν σημαίαν ἐτέθη.

— Τό άγορασθέν παρά τοῦ κ. Άλεξ. Τσαβλίρη φορτηγὸν «Τάσος Ψ.» 5.411 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1927, παραληφθέν εις Πειραιά, ἀντικατέστησε τὴν Κυανόλευκον διά τῆς σημαίας τοῦ Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Κλαύρη».

#### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ύπο λιβεριανήν σημαίαν φορτηγὸν «Παρκοράλι» 3.727 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1930, ὅπερ εἶχεν ύποστη προσφάτως ἐκτεταμένας ζημίας ἐπροσαράξεως, ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Χόγκ Κόγκ, ἀντὶ τιμῆς 21 λιρῶν κατὰ τόνον ἐκτοπίσματος.

— Επίσης τὸ ἐγκαταλειφθὲν εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, συνεπείδεις ζημίων ἐκ πυρκαϊδίου λιβεριανὸν φορτηγὸν μας «Νάσιοναλ Τρέιντερ» 8.490 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς Νέας Ορλεάνης, ἔγνωσθη ηδη, διτὶ μετεπωλήθη παρ' αὐτῶν εἰς Ιάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 66.000 δολαρίων.

— Τὸ ύπο παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Αρένα» 1.754 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1919, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς διαλυτάς, μὲ παράδοσιν εἰς Σπέτζιαν. Τιμὴ δέν έγνωσθη.

— Τὸ φορτηγόν μας «Τζέννιν» 7.135 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀπό τὸν Οίκον Χανδρῆ εἰς Ιάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς ιαπωνικὸν λιμένα, Ίουλιον.

— Επίσης τὸ έλληνικὴς πλοιοκτησίας καναδικὸν φορτηγὸν «Le Fleche» 7.131 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 69.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν τέλη Αύγουστου.

#### ΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ "T2."

Η Κρατικὴ Διοίκησις τῆς Αμερικανικῆς Ναυτιλίας ἐνέκρινε τὴν μεταφορὰν τῆς πλοιοκτησίας τριῶν λιβεριανῶν δεξαμενοπλοίων «Τ. 2», χωρίς, ὅμως, καὶ τὴν ἀλλαγὴν σημαίας, ύπο τὸν δρόν, διτὶ οἱ άγορασται δεχθοῦν νὰ τὰ μετατρέψουν εἰς φορτηγὰ τῶν 20.000 τόνων d.w. ἔκαστον. Πρόκειται περὶ τῶν τάνκερς «Γουόρλντ Θέμ» 10.507 τ. γκρός, «Γουόρλντ Τρήτυ» 10.448 τ. γκρός καὶ «Γουόρλντ Τόλερανς» 10.565 τ. γκρός, ἀπάντων ναυπηγήσεως 1943. Τελούν ύπο τὴν διαχείρισιν τοῦ Οίκου Νιάρχου. Τὸ πρώτον ἐκ τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν διῆλθε τὴν 11ην Απρίλιον τὸ Σουέζ κατευθυνόμενον εἰς Ιαπωνίαν, τὸ δεύτερον εὑρίσκεται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκό καὶ τὸ τρίτον ἀπασχολεῖται εἰσέτι εἰς μεταφοράς ρωσικῶν πετρελαίων ἐκ Μαύρης Θαλάσσης εἰς Πειραιά.

#### Η ΠΡΩΤΗ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΗ

Ἐντός τοῦ μηνὸς καθελκύεται ἀπὸ τὴν ἐσχάραν τῶν «Έλληνικῶν Ναυπηγείων» τὸ ἐπιμηκυθέν καὶ μετατροπέν ἀπὸ τάνκερ τῶν 16.000 τόν. εἰς μπάλκ - κέρρειρ τῶν 22.000 τόν. «Γουόρλντ Τρήτυ» τοῦ κ. Νιάρχου. Ή ταχύτης του, σημειωτέον, θά παραμείνῃ ἡ αὐτὴ τῶν 15.5 — 16 μιλίων.

**ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ  
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ  
ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ**

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

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

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

**PLACE SHARE OF YOUR MARINE  
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET  
THROUGH**

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALLCOY."

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

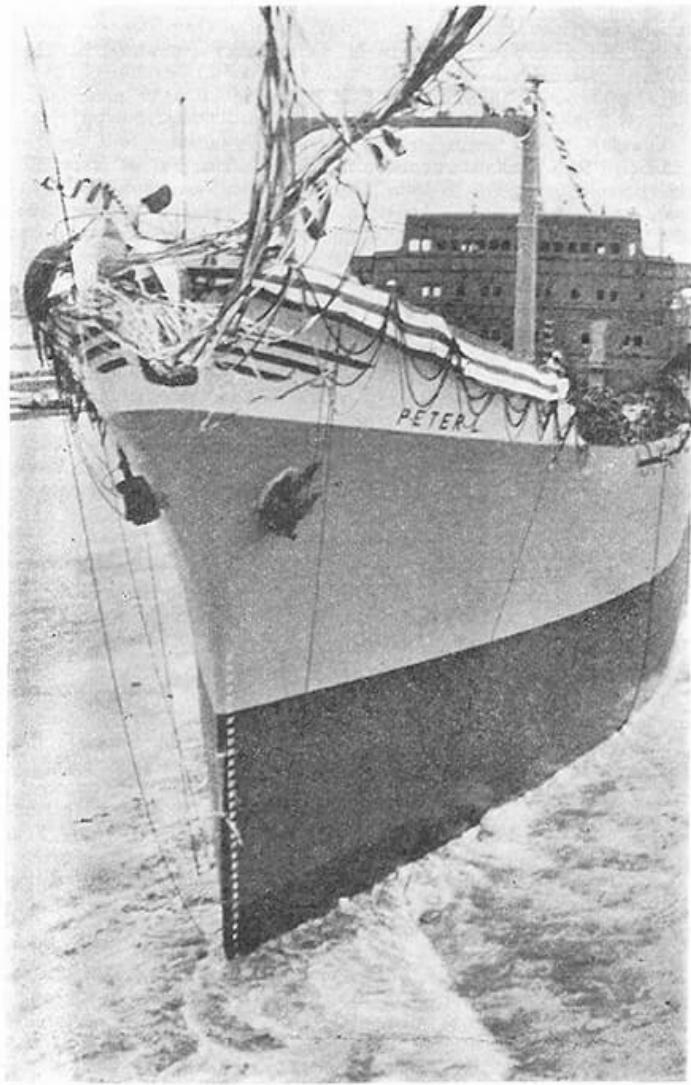
INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

INTERNATIONAL  
TELEX NY 2121 OR MNY 0233

## ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Από τά ναυπηγεία Νίππον Κοκκάν, τού Σιμίζου και μέ άνάδοχον τήν κ. Μιέκο Τακαχάσι, σύζυγον τού γενικού διευθυντού τών ἐν λόγω ναυπηγείων, καθελκύσθη τήν 29ην Απριλίου τό δεύτερον κατά σειράν δη-



ζελού<sup>1</sup> την «μπάλκ - κέρριερ» τών 20.000 τόννων π.ν., τού Οίκου 'Ιω. Γ. Π. Λιθονόυ, εἰς τό όποιον έδόθη τό δνομα «Πήτερ Λ.». Κατά τήν καθέλκυσιν ώμιλησε δι' ὀλίγων ὁ γενικός διευθυντής τών ναυπηγείων ἀναφερθεὶς εἰς τήν κατασκευήν δύο ὄδελφων σκαφῶν διὰ τήν ίδιαν ἔται-

ηση — τὸ παράδοσιν καὶ τοῦ «Πήτερ Λ.».

Ο ὄμηλητης ἔξηρε τήν ταχύτητα τῆς κατασκευῆς τού σκάφους (ἡ τρόπις ἔτεθη τήν 1ην 'Ιανουαρίου καὶ ἡ καθέλκυσις ἐπραγματοποιήθη τήν 29ην Απριλίου) καὶ ἔξέφρασε τάς εὐχαριστίας του πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας διὰ τήν ἐμπιστούμην των πρὸς τὰ ναυπηγεῖα, καθὼς καὶ πρὸς τὸν ἐποπτεύοντα τῆς ναυπηγῆσεως μη-

χαντικὸν κ. Διαμαντῆν.

Ἀκολούθως ἀπήντησεν ὁ κ. 'Ιω. Γ. Π. Λιθονός τονίσας, διτὶ ἡ καθέλκυσις ἐνός πλοίου ἀποτελεῖ πάντοτε ἕνα ἀξιοσημείωτον γεγονός, ὅπερ ἡδη τὸ κατέστησεν ἀλησμάνητον εἰς δῆλους ἡμᾶς ἡ παρουσία τῆς ἀναδόχου κ. Μιέκο Τακαχάσι. «Ἐπιτρέψατε μου — συνέχισε — νά ἐκφράσω πρὸς τὰ ναυπηγεῖα, τὸ ἐπιτελεῖον των καὶ τὸ ἐργατοτεχνικὸν αὐτῶν προσωπικὸν τάς θερμὰς εὐχαριστίας καὶ τήν ἐκτίμησιν τῶν πλοιοκτητῶν διὰ τήν ναυπήγησιν ἐνδὸς πράγματι ὥραιον καὶ ὑπερηφάνους σκάφους. Ἐπιθυμῶ νά θέσω, ἀπὸ μέρους τῆς πλοιοκτησίας, ποσὸν 1½ ἑκατομ. γένιος εἰς τήν διάθεσιν τοῦ Ταμείου Προσφίας τοῦ προσωπικοῦ τῶν ναυπηγείων. Εἰς κάθε συμβαλόντα εἰς τήν κατασκευήν, τοῦ «Πήτερ Λ.», καθὼς καὶ εἰς τὸ ἐπιτελεῖον τοῦ 'Αμερικανικοῦ Νηογνώμονος ἀπευθύνων ἐγκαρδίους εὐχαριστίας, εἰς δὲ τὸν πλοιαρχὸν καὶ τὸ πλήρωμα τοῦ σκάφους εὔχομαι, ὅπως ὁ Θεός εύοδώνη πάντοτε τὸ ἔργον των καὶ κατευθύνῃ τὰ' ο κ. 'Ι. Π. Λιθονός μετὰ τῆς ἀναδόχου τοῦ «Πήτερ Λ.» Καὶ Τακαχάσι, τοῦ Διευθυντοῦ τῶν ναυπηγείων.

ταξιδιά των».

Τό «Πήτερ Λ.» ἔχει διαστάσεις μήκους 585.17)8 ποδῶν, πλάτους 74.8 καὶ ὑψους 44 ποδῶν, μὲ ἔμφορτον βύθυσμα 30 ποδῶν. Ἐφωδιάσθη διὰ τήν πρώσων του μὲ μίαν δηλομηχανήν, τύπου Β. καὶ Ζ., κατασκευῆς Μιτσούι, μὲ μεγίστην ἀπόδοσιν δυνάμεως 9.100 ἵππων εἰς τὰς 117 στροφάς κατά λεπτόν. Προβλεπόμενή ταχυτής δοκιμῶν 17½ μιλίων καὶ ἐν ἔμφορτῳ καταστάσει 16.3 μιλίων.

## ΤΟ ΝΕΟΤΕΥΚΤΟΝ "ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ..."

Ο ἀγγλικός Τύπος ἀσχολεῖται μὲ τήν ἐπικειμένην καθέλκυσιν ἀπό τά ναυπηγεία 'Ωστιν καὶ Πίκερσγκιλ τού νέου φορτηγού «Β σι ι ε-ιος Ρ.», τού Οίκου Ρεθύμνης. Ἀναφέρεται, ὅτι πρόκειται περὶ σκάφους 15.250 τόννων π.ν., προβλεπομένης ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 16½ μιλίων, τού ὅποιου ἡ τρόπις ἔτεθη τὸ παρελθόντα 'Ιανουαρίου καὶ ἡ καθέλκυσις του πραγματοποιεῖται τήν 15ην Μαΐου. Εύθὺς μετὰ τήν καθέλκυσιν, τὸ σκάφος ἔνα ρυμουλκηθῆ εἰς τά ὄλλανδικά ναυπηγεία Σέλντε, πρὸς ἔγκατάστασιν τῶν μηχανῶν του, τύπου Σούλτζερ, ἐπακιλινδρων, μεγίστης δυνάμεως 10.500 ἵππων καὶ ὑπηρεσιακῆς τοιαύτης 8.900 ἵππων, μὲ ἀνωτάτην ταχύτητα 17 μιλίων καὶ ὑπηρεσιακῆς 16½ μιλίων. Μετὰ τήν ἔγκατάστασιν τῶν μηχανῶν, τὸ σκάφος θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τά ναυπηγεία 'Ωστιν καὶ Πίκερσγκιλ, πρὸς συμπλήρωσιν. Αἱ διαστάσεις του εἰναι: 'Ολικὸν μήκος 531 ποδῶν, μεταξύ τῶν καβέτων 492 ποδῶν καὶ μὲ βύθυσμα 31.2 ποδῶν. Θὰ διασθέτη δόλον τὸν ἀναγκαῖον ἔξοπλισμον διὰ ταξιδιά εἰς τήν διώρυγα τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου. 'Εχει δέ κύτον, μὲ καλύμματα συστήματος Μάκ - Γκρέγκορ καὶ ἄφθονα μέσα φορτοεκφορτώσεως. Φέρει ἐν δόλῳ 24 γερανούς, ἐκ τῶν ὅποιων ὁ εἰς διά μεγάλα βάρη. Ή παράδοσίς του θὰ πραγματοποιηθῇ περὶ τὰ τέλη Δεκεμβρίου. Ή Κυανόλευκος προβλέπεται. Τὸ κόστος του θὰ είναι κατά τι ἀνώτερον τού 1.000.000 λιρῶν.

## ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑ ΦΟΡΤΗΓΩΝ

Τό φορτηγόν μας «Καπετάν Νικόλαος» 9.319 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1960, μετωνομάσθη «Χαράλαμπος Ν. Πατέρας».

— Ἐπίσης τὰ ἀγορασθέντα παρὰ τού κ. Φραγκίστα φορτηγά «Ἄκτη» 7.193 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943 καὶ «Θεμώνη» 7.198 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, μετωνομάσθησαν «Γκλόρια» τὸ πρώτον καὶ «Νικόλαος ος Φραγκίστας» τὸ δεύτερον.

## ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθύμερον τού τρέχοντος μηνὸς Μαΐου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων: «Ἀγγελική ΙΙ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.261, «Μαριάσμι», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.176, «Μαριτύχη», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.282, «Μέρλιν», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.190 καὶ «Μπρόδερ Πώρτζ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.803 ἀπὸ 1 Μαΐου 1961, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς ἑταρίας Ἐλλάς — Χανδρῆς, «Κρέστα», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.275, ἀπὸ 31 Μαρτίου 1961, «Φούλμαρ», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.022, ἀπὸ 20 Απριλίου 1961, «Χόκ», παναμαϊκόν, τόννων γκρός 7.127, ἀπὸ 24 Μαρτίου 1961, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ, «Εύαγγελος», σημαία Λιβάνου, τόννων γκρός 3.858, ἀπὸ 1 Μαΐου 1961, ἐκπροσωπούμεναν ὑπὸ τού κ. N. Νομικού καὶ «Μαλού», σημαία Λιβάνου τόννων γκρός 7.183, ἀπὸ 3 Μαΐου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τού κ. Π. Ἀγγυούρα.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τού καταλόγου τῶν ἀσφαλισμένων τὰ πλοία: «Πλαναγία Τ.», λιβεριανόν, τόννων γκρός 9.240, ὡς βιθισθέντα, «Μιχαήλ Κ.», λιβεριανόν, τόννων γκρός 7.906 καὶ «Γεωργίος», λιβεριανόν τόννων γκρός 1.400, ὡς ύψωσαντα τῶν



έλληνικήν σημαίαν.

Κατόπιν τών έπειθουσών ως άνωτέρω μεταδολών, τὸ σύνολον τῶν ύπὸ ξένας σημαίας πλοίων έλληνικών συμφερόντων, τῶν όποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ N.A.T., ἀνέρχεται εἰς 592, τόννων γκρός 5.884.184.

#### ΤΑ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΑ

Ἐκ τῶν συγκεντρωθέντων ύπὸ τῆς Διεύθυνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας στατιστικῶν στοιχείων προκύπτει, διτὸς ὁ ἀριθμὸς τῶν παρωπλισμένων πλοίων τὴν Ἰην Μαΐου 1961 ἀνήρχετο εἰς 116, τόννων δὲκάτης χωρητικότητος 843.658. Ἐξ αὐτῶν τὰ 75 ἡσαν παρωπλισμένα εἰς λιμένας τοῦ ἑστερικοῦ καὶ 41 εἰς λιμένας τοῦ ἑστερικοῦ.

Ἐκ τῶν 116 ἀργούντων πλοίων, 38 τελοῦν ὑπὸ έλληνικήν σημαίαν, 47 ὑπὸ Λιθερίας, 16 ὑπὸ Παναμᾶ, 4 ὑπὸ Κοσταρίκας, 1 ὑπὸ Ὀνδούρας, 3 ὑπὸ Ἀγγλικῆς, 3 ὑπὸ Λιβάνου καὶ ἄνα ὑπὸ Νορβηγίας καὶ Σουηδίας.

Ἐκ τῶν 116 πλοίων, τὰ 7 χρησιμοποιούνται ως ἀποθήκαι σίτου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 109 παραμένουν ἀργούντα ἐλείψει ναύλου.

Ἐκ τῶν ἀργούντων πλοίων 75 εἶναι φορτηγά 393.682 τόννων δὲκάτης χωρητικότητος καὶ 41 δεξαμενόπλοια τόννων δὲκάτης χωρητικότητος 44.976.

Τέλος, ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ἀργούντων πλοίων, 38 εἶναι ὑπὸ έλληνικήν σημαίαν ἀντιπροσωπεύοντα δὲκάτης χωρητικότητας 231.188 τόννων καὶ 78 ὑπὸ ξένας σημαίας ἀντιπροσωπεύοντα δὲκάτης χωρητικότητας 612.470 τόννων.

#### ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ"

Ἄπο τῆς 20ῆς Ἀπριλίου μέχρι τῆς 5ῆς Μαΐου ἔξετέλεσαν ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ελληνικά Ναυπηγεία», Σκαραμαγκά, τὰ κάτωθι σκάφη: «Κίγι Θύρας» (λιβ. δεξ.) 32.456 τόννων d.w. (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Μέντν» (λιβ. δεξ.) 20.452 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Πήγι» (λιβ. δεξ.) 18.072 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Μαριάννα» (ύπερωκ.) 14.216 τ. γκρός (δεξαμενισμὸς καὶ ἔξαγωγὴ τελικοῦ ἄξονος), «Τασμανία» (έλλην.) 12.200 τόννων (δεξαμενισμὸς καὶ ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Τζάστις» (λιβ. δεξ.) 33.073 τόννων (δεξαμενισμὸς πρὸς ἐπιθεώρησιν ζημιῶν), «Λυδία» (έπιβ.) 2.696 τ. γκρός (δεξαμενισμὸς καὶ ἔξαγωγὴ τελικοῦ ἄξονος), «Πόρος» (λιβ. δεξ.) 10.642 τόννων (ἐπηρίσια καὶ εἰδική ἐπιθεώρησις), «Σπύρος Νιάρχος» (λιβ. δεξ.) 47.750 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Χόρεγκ Φόρουμ» (νορβ. δεξ.) 33.350 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Εντερπράΐζ» (έλλην. δεξ.) 32.985 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Αννα» (λιβ. δεξ.) 40.919 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Μαραθών» (λιβ. δεξ.) 32.707 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Τζαπόνικα» (λιβ. δεξ.) 15.057 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Ερωξ» (γιώτ.) 98 τ. γκρός (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις) καὶ «Κρεολή» (θαλαμηγός) 700 τ. γκρός (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις, εἰς Σκαραμαγκά καὶ Πέραμα).

#### ΑΝΑΓΡΩΠΙΖΕΤΑΙ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Ο «Ελληνικός Νηογνώμων δι」 ἔγγραφου τοῦ ἔχετησεν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Λιβάνου, ὅπως τούχη τῆς ἐπισήμου ἀναγνωρίσεως αὐτῆς καὶ εὕτω ἔγκρινονται τὰ πιστοποιητικά τῶν φερόντων τὴν κλάσιν του πλοίων, ὡς καὶ πᾶν σχετικὸν πιστοποιητικὸν παρ' αὐτοῖς ἐκδιδόμενον.

Ἡ Κυβέρνησις τοῦ Λιβάνου δι」 ἔγγραφου τοῦ ὄμροδίου Ὑπουργείου ἀπὸ 13 Μαρτίου 1961, διαδικασθέντος μέσω τῆς Ἐθνικῆς Πρεσβείας, ἀνέγνωρισε τὸν «Ελληνικὸν Νηογνώμονα καὶ δηλοῦ, ὅτι πᾶν ἔγγραφον, πιστοποιητικὸν κλπ. ἐκδιδόμενον παρ' αὐτοῖς, θὰ τυγχάνῃ τῆς ἀναγνωρίσεως τῶν Λιβανικῶν Ἀρχῶν, θεωρούμενον τοῦ Νηογνώμονός μας ὡς ἰστότιμον τῶν ἄλλων διεθνούς κύρους παρομοίων ὄργανοις. Ἡ διοίκησις τοῦ «Ελληνικοῦ Νηογνώμονος» ἔξεφρασε τὰς εύχαριστιας τῆς πρὸς τὰς Ἀρχὰς τοῦ Λιβάνου.

Τὸ γεγονός αὐτὸν μεγάλων σημασίαν ἔχει λαμβανομένου ὑπ' ὅφιν, ὅτι τελευταίως ικανὸς ἀριθμὸς πλοίων έλληνικῆς ιδιοκτησίας τίθεται ὑπὸ σημαίαν τῆς φίλης ταύτης χώρας.

#### Η ΔΙΠΛΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

Πληροφορούμεθα, ὅτι ἡ Κυβέρνησης τῆς Νέας Ζηλανδίας ἀπεδέχθη καὶ ἀρχὴν σχετικὴν πρότασιν πρὸς διεξαγωγὴν διαπραγματεύσεων μὲ τοὺς Ελληνας ἀρμοδίους, πρὸς σύναψιν συμφωνίας ἀποφυγῆς διπλῆς φορολογίας, ἡ ὥποια θὰ καλύπτει καὶ τὰ ναυτιλιακὰ κέρδη.

#### ΤΑ ΕΞ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ ΣΙΤΟΦΟΡΑ

Τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας πρὸς διεύκουλην τῶν καταπλεόντων εἰς λιμένας τῆς Αυστραλίας εἰς μεγάλον ἀριθμὸν ἔσχάτως έλληνικῶν πλοίων, πρὸς φόρτωσιν σιτηρῶν, ἀπέστειλε μετάφρασιν εἰς τὴν ἀγγλικὴν γλώσσαν τῶν ισχύοντων έλληνικῶν κανονισμῶν φορτώσεως σιτηρῶν, προκειμένου οὗτοι νὰ τεθῶν ὑπ' ὅφιν τῶν ἀρμοδίων αὐτοπλατινῶν ἀρχῶν μερίμνη τοῦ ἐπιθεώρησις τῆς Ελληνος Προξένου, ὥστε νὰ ἀπαλλάσσωνται τὰ πλοία ταῦτα τῆς διαδικασίας τῆς προσθέτου ἐπιθεώρησεως.

#### Ο ΑΣΥΡΜΑΤΟΣ ΑΘΗΝΩΝ

Τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας ἀπέστειλεν ἔγγραφον πρὸς τὸ Ὑπουργείον Συγκοινωνιῶν, ἀναφέρομενον εἰς τὸ θέμα τῆς ἐπικοινωνίας τῶν πλοίων διὰ τοῦ παρακτίου σταθμοῦ ἀσύρματου Ἀθηνῶν. Εἰς τὸ ἔγγραφον τούτοις, ὅτι ἡ διὰ τοῦ ἀσύρματου ἐπικοινωνία τῶν ὑπερχιλίων έλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων μετὰ τοῦ παρακτίου σταθμοῦ Ἀθηνῶν εἰς τὰς υψηλάς συχνότητας ἔχει καταστῆ προβληματική καὶ πανταχόθεν προκαλεῖ τὰς δικαιολογημένας διαμαρτυρίας τῶν ἐνδισφερομένων.

Ἡ χώρα μας, συνεχίζει τὸ ἔγγραφον, κατ' ἔξοχην ναυτική, δέον πρὸ παντός ἀλλοῦ νὰ ἔχῃ ἔξησθασιμένην τὴν ὄμαλην, υφερβ. καὶ ταχεῖαν ἐπικοινωνίαν τῶν ἐμπορικῶν της πλοίων διὰ τοῦ ἀσύρματου μετὰ τῆς ἔπρεπης, πρὸς συνενόησιν ἐπὶ τῶν σοδεωτάτων ζητημάτων τῶν σχετιζόμενων μὲ τὸ πλοίον· καὶ τὴν ἔκμετάλλευσιν αὐτοῦ, ἀλλὰ καὶ τὴν ἐπικοινωνίαν τῶν ναυτιλλομένων μὲ τὰς οἰκογενείας των.

Παρά ταῦτα, ἡ ἔξυπηρτησις διὰ τοῦ ἀσύρματου τῶν ἐλληνικῶν πλοίων καὶ τῶν συμφερόντων τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλίας, ἔξαρτωμένη ἐκ τοῦ μαναδικοῦ παρακτίου σταθμοῦ ἔχει ἀποδῆ δυσχερεστό. Ἡ συσώρευσις μεγάλου δύγκυ έργασίας καὶ ἡ ἔλλειψις καταλλήλων τεχνικῶν μέσων καὶ προσωπικού, πρέπει κατὰ τρόπον ἀποτελεσματικὸν ἀντιμετωπισθῆ. Προπολεμικῶς, ὅτε δὲ ἀριθμὸς τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἦτο μικρότερος, ἐλάχιστα δὲ πλοία διέθετον πομπούς βραχέων κυμάτων, ἐλείτουργει ἐκτός τοῦ παρακτίου ραδιοτηλεγραφικοῦ σταθμοῦ Ἀθηνῶν καὶ ὡς παράκτιος σταθμός Κερκύρας καὶ ἄλλοι μικροὶ Ιδιωτικοὶ σταθμοί, πρέπει κατὰ τρόπον ἀποτελεσματικὸν.

Σήμερον, μὲ τὰ ὑπερχιλίων ύπὸ ἐλληνικήν σημαίαν πλοίοι, ἐκ τῶν ὑποίων τὰ 95% διαθέτουν πομπούς βραχέων κυμάτων καὶ μὲ ἔτερα 800 εἰσέτι πλοία ύπὸ ξένην σημαίαν ἐλληνικῶν, ὅμως, συμφερόντων, μοναδικός ραδιοτηλεγραφικός παράκτιος σταθμός, ἀπέμεινεν δὲ τὸν Ἀθηνῶν, χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐπαρκός βελτισθῆ, ὥστε νὰ καλύπτωνται σὶ σημερινοὶ ἀνάγκαι, αἱ ὄποιαι ἀλλωστε καὶ ἀτομικῶς δι' ἔκστασον πλοίοιν ἔχουσι πολλαπλασιασθῆ.

Καὶ τὸ ἔγγραφον καταλήγει: Μία τῶν κυρίων προϋποθέσεων διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων εἰς Ἑλλάδα, είναι ἡ ὑπαρξίς εὔχερούς καὶ ταχείας ἐπικοινωνίας των μετὰ τοῦ ἑστερικοῦ καὶ τῶν πλοίων των.

Εἶναι, δημος, προφανές διτὸς, ὑπὸ τὰς συνθήκας ύπὸ τὰς ὄποιας σῆματος προφανές διτὸς, ὑπὸ τὰς συνθήκας ύπὸ τὴν λειτουργίαν τῆς παράκτιας σταθμούς, ἡ καταβαλλομένη ύπὸ τὴν Κυβέρνησης προσπάθεια διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν χώραν μας, δὲν θὰ είναι ὀλοκληρωμένη. Ζητεῖται δὲ διὰ τοῦ ἔγγραφου, διπού τὸ Ὑπουργείον Συγκοινωνιῶν ἐνέργηση τὰ δέοντα καὶ γνωρίση τὰς σχετικὰς ἐνέργειας πρὸς τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας.

#### ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ Α! ΚΑΙ Β! ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Κατὰ τὰς διενεργηθέσιες ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοίου Α' τὰξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Αθ. Ἀθανασίου, Στ. Ἀργυρούλης, Σπ. Ἀγγελόπουλος, Σ. Ἀθανασίου, Σ. Ἀγαπτός, Μ. Βάσος, Γ. Γιαλουράκης, Κ. Γανώσης, Ἰω. Δούκας, Χρ. Ἐλευθερίου, Εύ. Κορυζῆς, Τ. Κυράγγελος, Ἰσ. Κλαδάς, Π. Καγιάφας, Ν. Κιαπέκος, Γ. Καστοτάκης, Γ. Κερεμέζης, Εύ. Καρμπέτης, Κ. Λασκαράτος, Ν. Μονιούδης, Π. Ναυπούρης, Τ. Ποντικός, Ἀχ. Παύλου, Ἰω. Παλαιοκρασᾶς, Ἀντ. Σύμπουρας, Γ. Σκαρλάτος, Δ. Σούλανάκης, Ἀδ. Σκούφαλος, Ἰω. Τσιχλῆς, Κ. Τσάλης, Ἰσ. Τσαπλάκος, Σ. Τουρής, Θ. Τζουμόζης, Στέφ. Φράγκος καὶ Μιχ. Φραγκισκάτος ἢ Μακρῆς.

Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοίου Β' τὰξεως ἐπέτυχον οἱ κ.κ. Μ. Αύγουστης, Δ. Ἀμπατίέλος, Κ. Ἀποστόλου ἢ Κοντός, Ἐλ. Ἀξιώτης, Γ. Ἀντύπας, Ν. Ἀστράς, Εύ. Ἀδαμαντόπουλος, Ἀν. Ἀγγελόπουλος, Εύ. Ἀρβανίτης, Γρ. Ἀθέλλας, Μάρ. Βαπτίσμας, Γ. Βελιώτης, Ἀγ. Βασιλάκης, Γ. Βαμδούρης, Κ. Βατικιώτης, Εύ. Βλάχος, Εύ. Γρίμπας, Κ. Γλύπτης, Δ. Γαρύφαλος, Εύ. Γιαννάκης, Ν. Γλύπτης, Κ. Γλύπτης, Αλ. Δημητράκης, Εύ. Ζολώτας, Ἀπ. Ἃλιάδης, Χ. Κουκούλης, Ἐμμ. Κουνέλης, Γ. Καρατζᾶς, Ν. Καραγεωργης, Ἡλ. Κουτλάκης, Κ. Κλεώπας, Δ. Καντανίας, Π. Καραδόπουλος, Δ. Καλκαντῆς, Δ. Κανακίδης, Χρ. Καραφύλης, Ν. Κάδουρας, Ἰω. Καράβολος τοῦ Μιχ. καὶ τὰς Δευτοποίησης, Ἀπ. Κινδος, Ἀντ. Λούτας, Ἀντ. Λάσσαρης, Ἀθ. Μαυρέλος, Λ. Ματθαίος, Λ. Μπιστής, Δ. Μαυρογιάνης, Στ. Μαδιάς, Σπ. Μέλης, Ν. Μιχόπουλος, Ἰω. Μέσκης, Κ. Μπολέτης, Χρ. Μιχαλόπουλος, Ἀθ. Μιχελάκος, Γ. Μαντζαβιάτος, Κ. Μαρκαντωνάκης, Ἰω. Ντάμπος, Ν. Ορφανίδης, Μ. Πατέρας, Π. Πιτυχούτης, Αιμ. Παπαδημητράκης, Κ. Παπαπούτικος, Μ. Πυργαλός, Εύ. Πατιζής, Ἀντ. Πλατώνης, Κ. Παπακωντανίου, Στ. Πάγκαλος, Ἀχ. Πολέμης, Εύ. Ρεμαντάς, Ἀν. Σταματούδης, Μ. Σκουτέλας, Π. Τριπολίτης, Ἰσ. Τουρής, Δ. Τριανταφύλλης, Ζ. Τριανταφύλλου, Κων. Τέλλης, Μ. Τσετσέρης, Ν. Τομάζος, Εύ. Φράγκος, Γ. Φαλαγγάς, Θ. Φύσσας, Γ. Φαλαγγάς τοῦ Ἰω., Νικ. Φράγκος, Δ. Χωριατάκης, Εύ. Χατζηγιάννης καὶ Μιλ. Χατζηανδρέου.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκατευθυμερούν τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαΐου ἔχοργηθησαν συντάξεις παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: Σπυρ. Λ. Μάνεσην, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἑτάρων, 6 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν δρχ. 3.333 μηριαίως, Παν. Μ. Ἀγγουράν, μὲ ὑπηρεσίαν

## APOSTOLOS FOTIADIS

GENERAL SHIPCHANDLER

VICO GIANNINI 3 / 7

G E N O A

PHONES :  
200510 - 294782  
202687 - 589396

CABLES :  
FOTIADIS - GENOA

24 έτών, 6 μηνών και 2 ήμερών δρχ. 3.213 μηνιαίως και Νικ. Διον. Μαρούλην, με ύπηρεσίαν 23 έτών, 5 μηνών και 28 ήμερών δρχ. 1.959 μηνιαίως.

**ΕΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ:** Λεων. Γ. Παλαιοκρασσόμ, με ύπηρεσίαν 23 έτών, 9 μηνών και 19 ήμερών δρχ. 3.541 μηνιαίως και Παρασκευή, χήραν 'Αννα. Δσούτου, μηχανικού, με ύπηρεσίαν 7 έτών, 2 μηνών και 26 ήμερών, λόγω ατυχήματος δρχ. 1.100 μηνιαίως.

Εις κατώτερα πληρώματα: Ευάγ. Ιω. Φουρτούων, κυβερνήτην, με ύπηρεσίαν 29 έτών, 4 μηνών και μιάς ήμεράς δρχ. 982 μηνιαίως, Δημ. Αντ. Χαδούλην, ναύτην, με ύπηρεσίαν 24 έτών και 11 ήμερών δρχ. 566 μηνιαίως. Τουμάζην Δ. Μούνδρου, θερμαστήν, με ύπηρεσίαν 17 έτών, 11 μηνών και 23 ήμερών δρχ. 1.255 μηνιαίως, Ευάγ. Μ. Κόπελην, άρχιθερμαστήν, με ύπηρεσίαν 24 έτών, 11 μηνών και 16 ήμερών δρχ. 2.654 μηνιαίως, Έλενην, χήραν Λορ. Θεοφανίδη, ναύληρου, με ύπηρεσίαν 4 έτών, 8 μηνών και 27 ήμερών, λόγω ατυχήματος δρχ. 373 μηνιαίως, Νικόλ. Ισ. Κεσσάνην, θερμαστήν, με ύπηρεσίαν 16 έτών, 8 μηνών και 9 ήμερών δρχ. 529 μηνιαίως, Παν. Ιω. Τσάνων, μεμονωμένον έργατην θαλάσσης, με ύπηρεσίαν 15 έτών και 16 ήμερών δρχ. 500 μηνιαίως, Γεώργ. Ν. Φουρτούρην, ναύληρου, με ύπηρεσίαν 25 έτών, 1 μηνός και 11 ήμερών δρχ. 1.892 μηνιαίως, Ιωάν. Άνδ. Σκαλώτουν, ναύτην, με ύπηρεσίαν 21 έτών, 10 μηνών και 13 ήμερών δρχ. 1.135 μηνιαίως, Πολύδιον Ιω. Κωνσταντινίδην, μηχανοδηγόν, με ύπηρεσίαν 19 έτών, 4 μηνών και 28 ήμερών δρχ. 932 μηνιαίως, Γεώργ. Κων. Κασέταν Βεζήθων πλοηγού, με ύπηρεσίαν 22 έτών, 6 μηνών και 24 ήμερών δρχ. 1.190 μηνιαίως, Μιχ. Παν. Χατζηαθανασίου, άρχιθερμαστήν, με ύπηρεσίαν 17 έτών, 6 μηνών και 22 ήμερών δρχ. 643 μηνιαίως. Δημ. Διον. Φαμπρίσην, άρχιθερμαστήν, με ύπηρεσίαν 23 έτών, 1 μηνός και 28 ήμερών δρχ. 1.593 μηνιαίως, Μελέτιον Γ. Ράπτην, ναύτην, με ύπηρεσίαν 20 έτών, 9 μηνών και 7 ήμερών δρχ. 501 μηνιαίως και Κων. Ιω. Καρδούνην, θερμαστήν, με ύπηρεσίαν 24 έτών, 10 μηνών και 21 ήμερών δρχ. 1.578 μηνιαίως.

#### ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τό τάνκερ «Τ. 2» «Γουόρλντ Τρούθ», όπερ μετετράπη εις πτάλι κέρριερ και έπεμψήθη, μετανομασθεν «Γουόρλντ Κόγκερ», ύπεσταν την τελική αύτού καταμέτρησιν εύρεθη 14.398 τόνων γκρός.

— Τά φορτηγά μας «Μαΐρη μαρκά» 4.838 τ. γκρός (τού 1937) και «Φλώρα Α.» 1.400 τ. γκρός (τού 1936) έτεθησαν υπό σημαίαν Η.δάνου.

— Τά φορτηγόν «Χέρα λν τ» 7.242 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, τής έταιριας «Γκόδαμ», μετανομάσθη «Κόρθι». Ή Κυανόλευκος διετηρήθη.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**ΑΕΛΛΩ:** (λιθ. δεξ.): Αι εις Μασσαλίαν διεξαχθείσαι έπισκευαι έπεισταθησαν την 29ην 'Απριλίου και τό σκάφος άπεπλευσε διά Μπαντόρ Μασσάρου. (Άπρ. 29)

**ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ:** (δεξ.): Καθ' όν τό σκάφος έύρισκετο έν δεξαμενή εις Αμρούργον πρός έπιθεώρησιν και έπισκευήν, δύο νεκροί εκ τών μελών του πληρώματος άνευρθησαν έκ τίνος κύτους την 27ην 'Απριλίου και — κατά τὸν γερμανικὸν Τύπον — έθεωρείτο πιθανὴ ἡ αὔρεσις και ἔτερων δύο νεκρών. (Άπρ. 29)

**ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ:** (Λιβάνου): 'Από Βηρυττὸν διά Πιούπιο, έμφορτον με παλαιστινήρα, παρέμεινεν άκυβερνητον νοτίων τῆς Κύπρου και έξητησε βοήθειαν, την 1ην Μαΐου. Τό ναυαγοσωστικὸν «Πορτεὺς» έσπευσεν εις βοήθειαν, τὸ προσέδεσε την 3ην Μαΐου και τό ζευμούλκησε την 7ην εις Πειραιά. (Μαΐου 1 — 7)

**ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ:** (δεξ.): 'Εθραυσθη ὁ ἐλικοφόρος ἄξον, διτον τό σκάφος εύρισκοτην 25ην 'Απριλίου 80 μίλια B.A. τῆς νήσου Αμπρόλης. Ή θραυσίς έγενετο εις τὴν ἐντὸς τοῦ μηχανοστασίου ἄξον, εἰς τρόπον ὥστε ἐλίξ και ἄξων παρέμειναν εις τὴν θέσιν τῶν. Εἰς τὴν ζητηζεσαν βοήθειαν έσπευσε κορβέττα τοῦ Π.Ν. τῆς Βραζιλίας. Τό σκάφος έρρυμολκήθη την 1ην Μαΐου εις Ρίον Ιανείρον και έδειμενίσθη. Αι έπισκευαι του θά διαρκέσουν 14 ήμερας. (Άπρ. 28 — Μαΐου 1)

**ΑΣΤΕΡΙΣ:** 'Εδειμενίσθη εις Ναγκόγια πρός έπισκευην ἐνίων ουριῶν του ἐβαρείας τρικυμίας. (Μαΐου 8)

**ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΙ·ΚΑΟΥΝΤ:** (λιθ. δεξ.): Κατέπλευσεν εις Νιούπορτ Νιούς την 24ην 'Απριλίου, ρυμουλκύμενον. (Άπρ. 24)

**ΒΟΡΙ:** Προερχόμενον τῆς Χιροσίμας κατέπλευσεν εις Μαγιάτλαν, δου και θά έπισκευάσθη ζημίας τινάς τῶν μηχανῶν του. (Άπρ. 30)

**ΓΑΛΗΝΗ:** 'Εξετέλεσεν εις Δουβλίνον, ἐδειμενή τάς ίποδειχθείσος έπισκευάς 8 ἐλασμάτων τευ και καθαρισμὸν τῶν Nο1 και 2 διπυθέλων, καθώς και τῆς τρεφοδοτικῆς ἀτνλίας τοῦ λέθητος. Τό σκάφος άπεπλευσε την 5ην Μαΐου. (Άπρ. 28 — Μαΐου 5)

**ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΖΙΣ:** (λιθ. δεξ.): 'Εξετέλεσεν εις Σκαραμαγκάν έπισκευάς, συγκειμένας εις ἀλλαγὴν 59 ἐλασμάτων. (Άπρ. 26)

**ΔΙΚΙΟΡΟΝΙΑ:** (λιθ.): 'Απολέσαν την ἐλικά του, ήγκυροβόλησεν εις θέσιν πλάτους 14.29 B. και μήκους 74.12 A. Εις βοήθειαν έσπευσε τέ ινδικὸν πολεμικὸν «Κίστων» και τό έρρυμολκησεν εις Βομβάνην. Διά τῆς έπισκευὴν θά άπατητῇ ἐργασία 15 ήμερων. (Άπρ. 25 — 28)

**ΕΚΤΩΡ:** Διεπιστώθησαν εις Γιοκοχάμον διάφοροι ζημιαὶ εις τὸ κατάστρωμα του ἐβαρείας τρικυμίας, τὴν όποιαν ἀνεμετώπισε τό σκάφος μεταξὺ 23ης και 25ης Μαρτίου. Αι έπισκευαι διήρκεσαν τρεῖς ήμερας. (Μαΐου 6)

**ΕΥΧΑΡΙΣ:** Κατά τὴν έπιθεώρησίν του εις Χαδάννων ἀνευρέθη ζευμούλενον ἐνα πτερύγιον τῆς ἐλικος. Ή ζημία προήλθεν ἀπό τὴν προ-

άρσειν τοῦ σκάφους την 21ην Φεβρουαρίου εις Νοβορωσίσκην.

(Μαΐου 3)

**ΚΑΤΕΡΙΝΑ:** 'Από Γκάλεστων διά Πόρτο 'Αλέγκρε με 3.160 τ. σίτου χύμα προσήραξε τὴν 31η Μαΐου ἐπὶ λασπώδους βυθοῦ εις τὸ άκρωτηριον Γιούνκο, 30 μίλια ἀπὸ τοῦ Πόρτο 'Αλέγκρε. Ή ἀνέλκυσις διὰ τῶν ιδίων μέσου ἀπέτυχε, δι' ὃ και προσελθήθη ρυμουλκόν, δότε και ἀνείλκυσε τό σκάφος τὴν δην Μαΐου. Ζημίαι, φαινομενικῶς, δὲν παρετρήθησαν. Πάντως, τό σκάφος θά έπειθεωρείτο τὴν 8ην Μαΐου εις Πόρτο 'Αλέγκρε, ὅπου και κατέπλευσε. (Μαΐου 3 — 8)

**ΚΟΝΙΣΤΡΑ:** 'Εμφορτον μὲ μετάλλευμα συνεκρύσθη τὴν 29ην 'Απριλίου 2 μίλια νοτίων τοῦ Νιούπορτ Ρόκ (εις τὸ Σουεζ) μὲ τὸ φορτηγὸν «Πλατανή». Αμφότερα τά σκάφη κατεψηύνοντο εις Κωνστάντζαν. Τό «Κωνιστρα» ὑπέστη ρήγμα πλάτους 6 ποδῶν και ὑψους 2 ποδῶν εις τὴν δειξίαν πλευράν τοῦ Νο1 κύτους, ύπεράνω τῆς ισάλου γραμμῆς. Μετὰ προσωρινάς έπισκευάς ἀπέπλευσε τὴν 8ην Μαΐου διὰ τὸ προορισμὸν του. (Άπρ. 29 — Μαΐου 8)

**ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥΘ:** (λιθ. δεξ.): Κατά τὸ κατάπλουν του εις Μπαχρέν (πρὸς φόρτωσιν δι' Ιαπωνίαν) ἀνεφέρθη παρὰ τοῦ πλοιάρχου, ὅτι τό σκάφος ὑπέστη τὴν 27ην 'Απριλίου ζημίαν εις τὰς μηχανάς του, ἐνῷ διέπλεε τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ. Τό σκάφος έφθασεν εις Μπαχρέν μὲ τὴν λειτουργίαν τεσσάρων κυλίνδρων τῆς μηχανῆς. Θά διενεργήθησαν ἐπισκευαί, ἐδδομαδίασας διαρκείας, ἵνα πλευσῃ τὸ σκάφος εις Ιαπωνίαν. Αἱ ὥριτικαι ἐπισκευαί θά διεξαχθοῦν κατὰ τὸν ἐπανάπλουν του εις Κόντινεντ. (Μαΐου 2)

**ΛΟΥΣΥ:** Αι διεξαχθείσαι τὴν 26ην 'Απριλίου δοκιμαὶ εις Γιαντσάρα δεν ἀπέδωσαν ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Αἱ δοκιμαὶ ἐπανελθήθησαν τὴν 28ην, ὅπότε και ἀπέπλευσε τὸ σκάφος διά Μαύρην Θάλασσαν. (Άπρ. 28)

**ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ ΙΙ:** 'Εδειμενίσθη εις Ναγκόγια πρὸς έπισκευὴν διαφόρων ζημιῶν του ἐκ τρικυμίας. (Μαΐου 8)

**ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ:** 'Ενῳ ἡτο ήγκυροβολημένον εις Βαλχάφεν, ἔθραυσθησαν τὴν 9ην Μαΐου τὰ πρυμνίσια του και παρασυρθεύπορσέρουσεν ἐπί τίνος φαροπλοίου, ἀνεύ ζημιῶν. (Μαΐου 9)

**ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ:** Προσέκρουσεν εις Μπαραχόνα ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος υποστάταν έλαφράν ζημίαν εις τὴν έλλικα Πιστεποιητικὸν ναυσιπλοίας έχορηγήθη και τό σκάφος άπεπλευσε. (Μαΐου 4)

**ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ:** Πυρκαϊά ἔξερραγή εις τὰ κύτη του Νο4 και 5 και τό σκάφος ἐκλινε πρὸς τὴν δειξίαν του πλευράν, ἐνῷ εὐρίσκετο 200 μίλια ἀνατολικῶν τοῦ Κείπ Χένρου. Τό πύρ κατεσθέσθη και τὸ πλοιόν, παρὰ τὴν κλίσιν του, συνέχισε τὸ ταξίδιόν του πρὸς Σιδηνεύ τῆς Νέας Σκωτίας. (Άπρ. 30)

**ΠΑΝΔΩΡΑ:** 'Ενῳ εἰσέπλεε τὴν 8ην Μαΐου εις Μασσαλίαν ἐκτύπησεν ἐπὶ τοῦ κρηπιδώματος, κατὰ τὴν διάρκειαν καταγιδός. Τὴν ἐπομένην τὸ σκάφος ἐδειμενίσθη πρὸς έπιθεώρησιν. (Μαΐου 8 — 9)

**ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α.:** 'Απὸ Κορκούμπιον διά Κενίτρα, κενόν, ἔρρυμολκήθη τὴν 26ην 'Απριλίου εις Λείζενς, συνεπεία ζημίας εις τὴν έλλικα κατευθυνόμενον εις Βαγκούνερ. (Άπρ. 26)

**ΠΕΡΙΚΛΗΣ:** Λόγω ισχυροῦ ἀνέμου παρεσύρθη τὴν 4ην Μαΐου εις Πιοκοχάμαν και προσέκρουσεν ἐπὶ τίνος ἀκτοπλοίου μότορ - τάνκερ. Αμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν έλαφράς τινας ζημιάς. Τό «Περικλῆς» άπεπλευσε τὴν δην Μαΐου προσερισμόν του. (Άπρ. 29 — Μαΐου 3)

**ΣΚΩΤΙΑ:** 'Απὸ Τάμπαν μὲ φωσφάτα δι' Ιαπωνίαν ἀπώλεσε τὸ πηδάλιον του 750 μίλια δυτικῶν τοῦ άκρωτηρίου Φλάτερυ, ἀνοικτά τοῦ Κολούμπια Ρίβερ. Δύο σκάφη τῆς έταιρίας (Ν. I. Γουλανδρῆ) εύρισκέμενα εις ζύγγυς θέσεις, ειδοποιήθησαν νὰ παράσχουν τὴν βοήθειαν τῶν. Έν τὸ μεταξὺ τό σκάφος ρυμουλκούμενον ἀπὸ ναυαγοσωστικὸν και μὲ χρῆσιν τῆς ιδίας του δυνάμεως, ἔφθασεν εις Πόριλαντ ("Op.")

**ΟΚΕΑΝΙΣ:** Δεξαμενισθὲν εις Λισσαβῶνα, ἐπεισκέυασε βλάδην τοῦ πρεδαλίου του και τὴν 29ην 'Απριλίου ἀπέπλευσε δι' "Αγιον Λαυρέντιον. (Άπρ. 27 — 29)

## NEPTUNE SHIPPING AGENCIES CO. LTD.

SHIP SUPPLIES

A. A. PESMATZOGLU - B. M. KAWAI

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ,  
ΥΑΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ & ΜΗΧΑΝΗΣ

TELEPHONE

2-2574  
2-4493

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

TELEGRAMS:  
KAKIS  
YOKOHAMA

# ΑΔΕΛΦΩΝ Σ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ Δ.Ε.

ΑΤΜΟΓΛΟΪΑ ΑΙΓΑΙΟΥ  
ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Στης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960 (ΧΡΗΣΙΣ ήσσ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ έως 3ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1960) (ΕΤΟΣ ΕΝΔΕΚΑΤΟΝ)

Ε Ν Ε Ρ Γ Η Τ Ι Κ Ο Ν	Π Α Θ Η Τ Ι Κ Ο Ν
1. ΕΠΙΒΑΤΗΡΑ ΠΛΟΙΑ	5.846.622.05
έπι Αλιγάτον	6.437.543.—
έπι Ταύρου	505.588.—
έπι Αδριατική	18.355.296.95
έπι Μεσογείου	823.711.15
έπι Κρήτη	12.694.882.95
έπι Ελληνικό	11.201.495.65
έπι Ελληνικό	5.191.803.—
Μεταν όπερβασης ήσσ οι 3ης 12/12/60	61.056.742.75
2. ΑΙΓΑΙΟΡΑ ΝΑΥΠΗΗΜΑΤΑ	8.825.742.75
χαρτόνια Λιμένων	52.231.000.—
χαρτόνια Λιμένων	181.503.—
Μέτρη όπερβασης μέχρι 3ης 12/12/60	299.352.95
3. ΠΡΟΚΛΑΙ ΕΝΗΑΝΤΙ ΑΓΟΡΩΝ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	23.855.95
4. ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑΝΗ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΑΠΟΦ	480.855.95
5. ΚΑΤΟΣΚΗΝΙΑΝΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	2.746.238.25
χαρτόνια Βελτίων — Βελτίων — Λοιδίου	564.497.—
Μέτρη όπερβασης μέχρι 3ης 12/12/60	3.310.735.25
6. ΑΥΤΟΚΤΑ ΚΑΙ ΛΟΙΠΑ ΜΕΤΑΚΑ ΜΕΣΑ	2.62.439.95
Μέτρη όπερβασης μέχρι 3ης 12/12/60	2.62.438.95
7. ΕΠΙΠΛΑ ΚΑΙ ΣΚΕΥΗ — ΜΗΧΑΝΑΙ ΓΡΑΦΕΙΩΝ	913.026.55
8. ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΣ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ	913.025.55
1. ΓΡΑΜΜΑΤΙΑ ΠΑΡ. ΉΜΙΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑ ΤΡΑΠΕΖ	1.124.434.—
2. ΑΔΕΛΦΟΙ ΤΥΠΑΛΔΟΥ	317.440.—
3. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΧΡΗΜΑΤΙΚΟΥ	68.764.40
4. ΑΠΟΦΗΓΚΑΙ	512.704.—
Τροφήματα	333.110.—
Καυτήριαν	404.002.—
5. ΠΟΚΛΑΙ ΕΝΑΝΤΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΩΝ	1.309.816.—
6. ΧΟΡΤΖΕΙΣ ΕΙΣ ΠΡΟΣΩΠ. ΓΡΑΦ. ΚΑΙ ΠΛΟΙΩΝ	2.421.303.70
7. ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΙΚΟΥ	2.038.185.25
8. ΤΡΕΧΟΝΤΕΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ	13.676.099.10
Γ. ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ	9.660.080.60
1. ΤΑΜΕΙΟΝ	214.585.55
2. ΤΡΑΠΕΖΑΙ	369.038.90
	<u>104.125.494.50</u>
3. ΑΠΟΦΕΜΑΤΙΚΑ	
Επεκτείνοντας τη σύνθετη Επαρκεία	500.000.—
Εποικίου Σ. Σ. Επαρκείας	10.000.000.—
Εποικίου Σ. Σ. SPECIAL SURVEY Πλοίων	1.500.000.—
Εποικίου Σ. Σ. αντικατόστασης ιμάτισμαν Πλοίων	500.000.—
4. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ	13.543.947.60
Υπελκόντως προηγουμένων χρήσεων	<u>50.159.136.</u>
Καθοριστικό κερδή χρηστος 1960	

## ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ «ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑ»

X P E Ω Σ I Σ	P I S T Ω Σ I Σ
1. ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΩΣ	13.865.722.75
περιόδου λειτουργίας ή προστίχου ή προσγεύματος ή έξοδου λειτουργίας ή προστίχου ή προσγεύματος	18.274.714.55
2. ΑΠΟΣΒΕΣΙΣ ΧΡΗΣΗΣ 1960	1.794.584.65
Αποσβεσίς Αλιγάτον	1.947.30.80
Αποσβεσίς Αλιγάτον	132.655.—
Αποκατητικό	600.480.65
Επιπλαν και Σκεύων	4.474.751.10
	<u>104.125.494.50</u>
3. Επεκτείνοντας τη σύνθετη Επαρκεία	500.000.—
Εποικίου Σ. Σ. αντικατόστασης ιμάτισμαν Πλοίων	10.000.000.—
Εποικίου Σ. Σ. SPECIAL SURVEY Πλοίων	1.500.000.—
Εποικίου Σ. Σ. αντικατόστασης ιμάτισμαν Πλοίων	500.000.—
4. ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ	13.543.947.60
Υπελκόντως προηγουμένων χρήσεων	<u>50.159.136.</u>
Καθοριστικό κερδή χρηστος 1960	

\* Εγκριτική της 25 Απριλίου 1961







## Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	43	7314	έφθ. Χαδάνα 30 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεκ. Τζιμουστι 30 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΑΓΓΡΑΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεκ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Νίτιστρικτ»	43	7228	άνεκ. Κόμπε 21 'Απρ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Ραβέννα 23 'Απρ.
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λύνς»	55	8450	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ	έτ. «Μαρφουσέντος»	43	7298	έφθ. Κόμπε 2 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολαου	44	10448	εις Πύλον από 14 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υοὶ Δ. Παντελέοντος	11	8248	άρχει. Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	άδ. Μελαχρινού	35	1217	διπλάθεις Κων/πολιν 27 'Απρ. διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Δ. Ζωμάζης κ.λ.π.	19	2284	διπλάθεις Κων/πολιν 2 Μαΐου διά Κωνσταντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεκ. Μίρι 6 Μαΐου διά Μαντράς
ΑΓΓΙΟΣ ΣΤΥΡΙΔΩΝ	άδ. Τουρινάκη	22	988	εις θεσσαλονικην 12 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Γκελόγκ 27 'Απρ.
ΑΓΚΥΡΑ	Κοφαύντης - Φουντουλάκης	21	2725	έφθ. Συμύρνην 4 Μαΐου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άνεκ. Πειραιά 10 Μαΐου διά Σμύρνην
ΑΖΙΑΝ	Μικ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Λός Αντζελες 6 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Πανοςεσάνικα»	42	7223	διπλάθεις Σουέζ από 11 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΑΘΗΝΑΙ (έπιθ.)	έτ. «Σλέμομπαρ»	59	10606	άνεκ. Μόζι 29 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΑΘΗΝΑΙ	άδ. Τυπάλδου	32	9237	άνεκ. Ν. Υόρκην 26 'Απρ. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ., Γραμμ. Ν. Αμερ.	53	3575	άνεκ. Γενοβαν 6 Μαΐου διά Μπουένος "Άυρες
ΑΘΛΟΝ	έτ. «Άθλος»	45	10729	άνεκ. Βρέσπην 3 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΑΘΛΟΣ	έτ. «Λαϊμπηριαν»	44	7271	άνεκ. Τζιμουστι 29 'Απρ. δι' Άπω Ανατολήν
ΑΘΟΣ II	παναραική έταιρια	40	4674	διπλάθεις Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΑΙΓΑΙΟΠΟΤΟΣ	άδ. Τυπάλδου	32	9237	άνεκ. Πειραιά 30 'Απρ. διά Κούβαν
ΑΙΚΑΤΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ιμπρότες»	43	7197	διπλάθεις Παναμάν 6 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλόρρι»	44	7125	έφθ. Μαρμουκάριο 4 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΤΛΑΝΤ.	έτ. «Ακούλαια»	57	8184	άνεκ. Χογκ Κούκ 30 'Απρ. δι' Αδελαΐδα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	άνεκ. Ταράκαν 19 'Απρ. διά Χοινκάγκ
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικ»	60	13200	άνεκ. Λός Αντζελες 25 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΚΑΣΤΟΣ	έτ. «Απόλλο»	46	7331	άνεκ. Τουρκού 26 'Απρ. διά Βένοτπηλς
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ (έπιθ.)	άδ. Τυπάλδου	32	9237	άρχει. Ν. Υόρκην 30 'Απρ.
ΑΙΚΗ	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	Ίδε : «ΓΚΛΟΡΙΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	άνεκ. Τακόμα 28 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμυρα»	42	7191	έφθ. Μπουένος "Άυρες 5 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	άνεκ. Κόμπε 29 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τουρινάκη	20	1112	εις θεσσαλονικην 11 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατης Ανδρεάδης	44	7207	άρχει. Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίανη»	42	7181	διπλάθεις Λίζαρπτ 24 'Απρ. διά Κούβαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7266	άνεκ. Λός Αντζελες 4 Μαΐου διά Ταιμπότε
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Μονρόβιος»	53	7409	διπλάθεις Σουέζ 1 Μαΐου δι' Άπω Ανατολήν
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιμίος»	43	7176	έφθ. Είδουμάσιο 2 Μαΐου
ΑΛΚΜΑΝ	έτ. «Ραιμόπου»	60	9900	άνεκ. Σαντάγκο 4 Μαΐου διά Τσεμπάριεν, έφθ. 5
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Αλμαδίτη»	43	7254	έφθ. Μπλάθ 28 'Απρ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολίανα»	44	7365	άνεκ. Χαδάνα 29 'Απρ. διά Νικάρο, έφθ. 2 Μαΐου
ΑΛΤΑΙΓΡ (δεξ.)	έτ. «Κάνονουσ»	50	10426	άνεκ. Τζιμουστι 20 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.)	έτ. «Τραναστλ. Φράύτερ»	53	12897	έφθ. Νεάπολιν 21 'Απρ. διά Χαδάναν
ΑΛΟΣΙΟΣ	έτ. «ΣΠ. Γκάρντιαν»	43	8426	άνεκ. Οζάκαν από 26 Μαρτ. διά Σιογκάμα
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Αμαζώνη»	44	7281	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 26 'Απρ.
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Σάρδερλαντ»	43	8444	άνεκ. Λός Αντζελες 12 'Απρ. διά Χουάσκο
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ	έτ. «Άλτος»	44	7164	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 'Απρ. διά Χάμπτον πόδες
ΑΜΟΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Ιώχη»	44	7207	έφθ. Μόντρεαλ 5 Μαΐου
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)	έτ. «Λεόνια»	38	7949	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδομαρο»	44	7359	άνεκ. Ραγγούνε 8 Μαΐου διά Μόζι
ΑΝΑΣ	έτ. «Αναζή»	55	8332	έφθ. Βανκούμπερ 4 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	διπλάθεις Γιβραλτάρ 28 'Απρ. διά Χαδάναν
ΑΝΑΔΑΛΟΥΣΙΑ	έτ. «Άστορύρας»	42	7132	εις Αίοι'
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (δ.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	διπλάθεις Σουέζ 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΑΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Πλανκριότο»	37	5683	διπλάθεις Μπρόνιμουπτελ 30 'Απρ. διά Βέντοπηλς
ΑΝΑΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εις μεταφοράς Ελλάδος
ΑΝΑΡΟΣ	έτ. «Πατοιφίκο»	43	7188	διπλάθεις Παναμάν 7 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΑΝΩΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	έφθ. Σαφάργκα 4 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	έφθ. Χαμπον ρόδης 6 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεκ. Κιούρασδο 23 'Απρ. διά Σάντος
ΑΝΝΟΥΛΑ Α.	έτ. «Σάν. Νικόλαος»	38	5016	άνεκ. Μπουένος "Άυρες 27 'Απρ. διά Γενοβαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονουσ»	57	11976	άνεκ. Τζιμουστι 18 'Απρ. διά Κικούμα
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Κορίάννα»	57	12443	άνεκ. Τοκουάμα 1 Μαΐου διά Βαντί Φεϋράν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρι 3 Μαΐου διά Βίλελμοχάσεν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Ετζέοι»	41	7185	άνεκ. Τζιμουστι 1 Μαΐου διά Κούρε
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμύρη»	36	2175	έφθ. Ριγιέκαν 6 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΟΥΘΟΣ	έτ. «Βαλενσιόνα»	61	11050	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	άντ. Μιχάλου	43	2937	διπλάθεις Κων/πολιν 8 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	πανασική έταιρια	44	7108	έφθ. Ρεσίφε 27 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΟΥ II	έτ. «Νηαρντόρο»	57	10888	άνεκ. Φρημάντλ 6 Μαΐου διά Μπούμπουρο
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάρδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	διπλάθεις Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΠΟΔΛΩΝΙΑ	έτ. «Βιαλόρκο»	61	10300	εις Αίοι'
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπουμεντ»	58	10392	έφθ. Γενοβαν 6 Μαΐου
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπουμεντ»	57	10376	άνεκ. Βανκούμπερ 19 'Απρ. διά Κίναν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη. Ντεβελόπουμεντ»	58	10391	άνεκ. Γιουκάριο 24 'Απρ. διά Σάντα Κρουζ ντελ Σουρ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ	Δήλ. Οσεανφάριγκ	61	14000	εις Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιθανός» Α.Ε.	41	7460	
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόπους»	57	11897	
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Φρίζος Θεοδωρίδης	37	4636	
ΑΡΙΣΤΟΝ	«Είρηνικός» Α.Ε.	44	7243	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7254	
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστείδης»	43	7227	
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Γκρήκ Λάιν»	31	20256	
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλμέντα»	43	7091	
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	45	7272	
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός»	43	2905	
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Αρμονία»	61	9400	
ΑΡΜΟΝΙΑ II	έτ. «Τρόπιας»	44	7240	
ΑΡΤΕΜΙΣ	Δ. Εύθυμιου κ.λ.π.	31	2795	
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050	
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεύες»	45	7260	
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Ασπη. Γκουύμα	39	1007	
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Αλκοπτία»	41	7013	
ΑΣΤΑΡΤΗ	παναρ. έταιρια	34	2410	
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Διδανός	43	7176	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντίκ Όσεαν»	59	20445	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	58	20608	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10087	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΝΤΙΕΓΓΤΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10096	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10093	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10092	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙΓΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10091	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερ»	57	24812	
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10087	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10078	άνεκ. Βανκούμπερ 6 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΠΙΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10087	έφθ. Σιμίζου 3 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΤΖ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10077	έφθ. Τομπά 1 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10087	έφθ. Σιμίζου 7 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΘΑΛΚΟΝ	έτ. «Αναξ»	59	10823	άνεκ. Ναγόγια 5 Μαΐου δι' Αυστραλίαν
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	διπλήθε Παναμάν 22 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ. «Μπιζέρ»	56	10312	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 14 'Απρ. διά Βιλελμούχαφεν
ΑΥΓΗ	έτ. «Αύλις»	21	3275	άνεκ. Τόκι 27 'Απρ. διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	άνεκ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΑΥΡΑ	έτ. «Άλνα»	36	5795	άνεκ. Τουνιγάμα άπο 3 'Απρ. διά Κουνταμάτσου
ΑΧΑΙΟΣ	Οίκος Ρεθύμνην	61	10000	έφθ. Βενετία 27 'Απρ.
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Ρ.	έτ. «Νούερβα Βίστα»	55	10507	εις Αγγλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Εθν. Γράμμ. 'ΕΛΛ.' Αμερ.	27	21329	εις Ήθειον 47.45 B.-19.48 Δ., Μαΐου 2 διά Λίθερπουλ
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΑΣΕΡΙΚΗ	Στ. Νιάρχος	59	43373	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διά Νέαν 'Υρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΣΑ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	20958	άνεκ. Χάργι 11αντ 13 'Απρ. διά Λόδας Αντζελες
ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	διπλήθε θωρακίτης 'Αλαντ 28 'Απρ. διά Ντουμάι
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Κωνγκ πολιν 26 'Απρ. διά Γερακινή
ΒΕΡΟΑΙΝΟΝ	έτ. «Βέτα»	44	7140	έφθ. Λονδίνον 9 Μαΐου
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Μερταμάντε»	52	11365	άνεκ. Μόζι 29 'Απρ. διά Νιγκάτα
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεκ. Νεάπολιν 4 Μαΐου διά Χούστον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	όδ. Κοντού	30	739	άνεκ. Τρίνινταν 21 'Απρ. διά Σάντος
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	διπλήθε Κωνγκ πολιν 4 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	ετ. «Πόρτο 'Αλέγκρε»	42	7046	έφθ. Λονδίνον 6 Μαΐου
ΒΟΡΗ				έφθ. Μαζατλάν 19 'Απρ.
ΓΑΛΛΗΝΗ	έτ. «Ασπασία»	44	7247	διπλήθε Πούλι Μπούκοι 11 'Απρ. δι' 'Αμαγκασάκι
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Κύπρον 8 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόβια»	51	7480	έφθ. Τενερίφαν 7 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Χρ. Σαρλής	48	1400	διπλήθε Κωνγκ πολιν 24 'Απρ. διά 'Ελλάδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	Ν. Λαμπίρης	31	967	έφθ. Κωνγκ πολιν 26 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	όδ. Γράτσου	44	7176	έφθ. Μακόρις 6 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδέρατου	39	10061	έφθ. Ντουλούθ 4 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ	έτ. «Γκεότας»	43	7273	έφθ. Ριό Χαΐνα 3 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	έφθ. Λάγκος 6 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεαδήν	43	7176	έφθ. Οζάκαν 22 'Απρ.
ΓΙΑΤΚΟΣ	έτ. «Ντέλ Πατοιφίκο»	42	7030	άνεκ. Μόντρεαλ 6 Μαΐου διά Μάλταν
ΓΙΑΝΝΗΣ	Α'. Χα κουόπς	42	2856	έφθ. Καζαμπλάκαν 29 'Απρ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	Αχ. Χαλκούνης	43	7269	έφθ. Βόρ. Γαλλίαν, υπό παραλαβήν
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Καρόλιν»	43	7238	άνεκ. Αγιον Φραγκίσκον 3 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Κορόνατο»	43	7067	άνεκ. Σαδάνων 1 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γιουρόπα»	43	7255	άνεκ. Πιαρίταν 2 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΓΚΑΛΟΜΙΤ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	άργει 'Αμπελάκι άπο 17 Μαρτ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	Φραγκίστα	43	7093	παρελθόθη εἰς Σύρον
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Μινταλάντικη»	43	7229	διπλήθε Σουέζ 28 'Απρ. διά Κίναν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΓΑΣ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	διπλήθε Σουέζ 2 Μαΐου δι' 'Ολλανδίαν
ΓΛΑΥΚΟΣ	έτ. «Πολύνα»	43	6996	άνεκ. Βρέμην 27 'Απρ. διά Καΐρνς
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράνσπορτ»	59	9268	άνεκ. Βρέστην 12 'Απρ. διά Κουθάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλεν Πιούνιτη»	52	20667	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαΐου δι' 'Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΙΝ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέντηντ»	52	1332	άνεκ. Ράς Τανούρα 7 Μαΐου δι' 'Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γ. Γκλέν»	53	13255	έφθ. Σκαραμαγκάν 9 Μαΐου (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ 'Εντερπράζ»	53	21064	έφθ. Πειραιά 18 'Απρ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΥΤ (δ.)	έτ. «Σινύ Μπάϊν»	56	26031	διπλήθε Σουέζ άπο 7 'Απρ. δι' ,Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμουντ»	57	24883	έφθ. Μέγαρα 10 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	έφθ. Νοβορωσίσκην 9 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ»	43	12808	άνεκ. Λομπίτο 26 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γ. Μίντη»	53	13459	εἰς Σαραμαγκάν άπο 7 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ-ΓΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Ντεϊλ»	52	13320	έφθ. Νόντεγχαυ 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλαντ Πίτς»	49	10862	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Απρ. διά Καραϊβικήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΓΖΙΕΝ	έτ. «Κάρος»	44	12808	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙ-ΙΝΤ (δ.)	έτ. «Μέμπρις»	43	10449	έφθ. Πειραιά 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν άπο 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΙΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν.'Οσεάνικ»	44	10172	έφθ. Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΗ (δ.)	έτ. «Αγιάς»	43	10448	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	άργει Πόρο (Κρήτης) άπο 17 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Ηρών»	61	16270	εἰς Σαραμαγκάν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	διπλήθε Παναμάν 20 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεκ. Ν. 'Υρκην 7 Μαΐου διά Νταμμάν
ΔΑΝΑΗ	έλειπτος - Δουκας	23	1566	έφθ. Τζιμπούτι 15 'Απο.
ΔΑΛΩΝΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5779	άνεκ. Κομώ Μπαιν 7 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΔΕΛΦΙΝ	έτ. «Χίανι»	45	7259	άνεκ. Φρήπορτ 25 'Απρ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδολια»	59	9350	διπλήθε Παναμάν 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διπλήθε θεωταν 23 'Απρ. διά Λαττάκια
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. «Πάλμα»	44	7255	άνεκ. Λόδας Αντζελες 29 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΛΙΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Πανταλέων»	44	7265	άνεκ. Οζάκαν 20 'Απρ. διά Λόδας Αντζελες
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	I. Κ. Καρράς	61	16349	άνεκ. Αμερτραπον 25 'Απρ. (διαταγής)
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Λιόλας»	61	9327	έφθ. Χόγκ Κόγκ 4 Μαΐου
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 2 Μαΐου διά Ντάιρεν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έλευθερίου και Σια	29	4524	Παρελθόθη εἰς Πειραιᾶ
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργυρήν	44	7207	άνεκ. Βανκούμπερ (Βασ.) 17 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Л. & Β. Πανταλέων	43	7260	διπλήθε Παναμάν 7 Μαΐου διά Πουσάν
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	διπλήθε Κιούραδο 2 Μαΐου διά Σαδάνων
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	60	13207	άνεκ. Μπόννυ Ρίθερ 29 'Απρ. διά Σέλλα Χάφεν
ΔΩΣΑ	έτ. «Δίρφις»	43	7280	έφθ. Χαδάνων 23 'Απρ.
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	έφθ. Πρόδιντενς 18 'Απρ.
ΔΥΡΟΘΕΑ	έτ. «Ζωδόχοος»	44	7249	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 28 'Απρ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	Mix. Καραγιώργυης	25	3297	έφθ. Ρουέν 22 'Απρ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ	έτ. «Μονρόβια»	57	13637	έφθ. Πειραιά 14 'Απρ.
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεκ. Αγύούσταν 27 'Απρ. διά Γκάλθεοτων
ΕΘΝΟΣ	έτ. «Κθεοφανώ» Α.Ε.	43	7244	έφθ. Πόρτλαντ ("Or.") 4 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Ντρέικι»	56	10328	έφθ. Νέαν 'Υρκην 7 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Ελτράνοπορτ»	56	10289	διπλήθε Τρίνινταν 6 Μαΐου δι' 'Εμδεν
ΕΚΤΟΡ	έτ. «Νουέρο Μόντο»	41	7243	έφθ. Εμδεν 1 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Μαργύκο»	44	7144	άνεκ. Τόκι 6 Μαΐου δι' Αγιον Φραγκίσκον
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Αντράια»	48	8376	άνεκ. Αμέρεσσαν 20 'Απρ. διά Τζάκονθιλλα
ΕΛΕΝΗ Δ.	έτ. «Τασμάνιο»	43	7213	άργει Αμπελάκι άπο 21 'Οκτ. 1957
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Αλκυόνη» Α.Ε.	44	7176	έφθ. Λονδίνον 4 Μαΐου
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Ελένη»	43	7267	έφθ. Φρημάντλ 1 Μαΐου
ΕΛΣΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου
ΕΙΔΙΖΑ	Κουμαριάνου - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΕΙΣΙΑΣΒΕΤ	έτ. «Λουντερονίδη	34	1803	διπλήθε Μπρόνομποτελ 25 'Απρ. διά Στεττίνον
ΕΙΛΑΣ	έδ. Μαζαράκη	22	3553	όργει Πέραμα άπο 30 Σεπτ. 1957
ΕΙΛΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	55	2746	άνεκ. Ν. 'Υρκην 5 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΕΙΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεκ. Λόδας Αντζελες 29 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΕΙΛΑΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	έφθ. Εμδεν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΛΑΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7300	έφθ. Κεσσού 6 Μαΐου
ΕΙΛΑΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	59	7293	εἰς Ρόττερνταμ 5 Μαΐου πάραση
ΕΙΛΑΝΗ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	άνεκ. Χαμπτόν ρόδες 5 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΕΙΛΑΝΗ ΗΡΩΣ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άνεκ. Ράγκον 7 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΙΛΑΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	57	7068	έφθ. Καλκούτταν 29 'Απρ.
ΕΙΛΑΝΗΚΗ ΑΚΤΗ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	έφθ. Κωντανετούνοπολιν 7 Μαΐου
ΕΙΛΑΝΗΚΗ ΔΑΣ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΙΛΑΝΗΚΗ ΔΟΣΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεκ. Βουδάνην 6 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΕΙΛΑΝΗΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Γκάλθεοτων 1 Μαΐου

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρο 3 Μαΐου διά Μορμουγκάο
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 19 'Απρ. διά Πειραιά
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Απρ.
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	έφθ. Μακάσσαρ πάδο 9 'Απρ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Καζοτάμαλλη»	44	8541	άνεχ. Πιούμπινο 25 'Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΩΡ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουύλ»	42	7058	άνεχ. Ντωρμπάν 24 'Απρ. διά Τόκιο
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Ντέ Μάρσφιλ»	44	7239	άνεχ. Φρπτόρ (Μπαχάμας) 18 'Απρ. διά Κίναν
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	Έπιδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άργει Βαλτιμόρον πάδο 10 'Ιαν. 1958
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Ερκιουλέες»	58	30332	άνεχ. Βαλτιμόρον 1 Μαΐου διά Χιέρρο
ΕΡΜΗΣ	Νεγρέην - Σταθάτος	44	7198	διπλήθε Παναμάν 30 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΡΙΕΤΤΑ (6.)	έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	διπλήθε Παναμάν 5 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΡΜΟΠΟΛΙΣ	ίω. Λάτοπης	46	8604	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσκ»	59	9650	άνεχ. Βανκούβερ 27 'Απρ. διά Τόκιο
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Κυνούσουραν πάδο 17 Αύγ. 1958
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Σουφάρερς»	44	7246	έφθ. Τόκιο 6 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ	έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	διπλήθε Παναμάν 18 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	διπλήθε Κων) πολιν 2 Μαΐου δι' 'Οδησσόν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	«Οκεανούρος» Α.Ε.	43	7194	διπλήθε Κων( πολιν άπο 5 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΕΥΓΕΝΙΑ (δεξ.)	Παπᾶ - Έλευθεριάδην	17	3976	άνεχ. Πειραιά 3 Μαΐου διά Γένοβαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	Οίκος Χανδρή	54	11209	άνεχ. Χάλιφας 7 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Καλόζα»	56	10053	άνεχ. Βανκούβερ 27 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	Οίκος Μαργαρώνη	57	6102	άνεχ. Βανκούβερ 15 'Απρ. διά Κίναν
ΕΥΗ	έτ. «Σάτακο»	43	7229	έφθ. Κόμπε 27 'Απρ.
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Μοντέρεϋ»	43	8397	διπλήθε Κων( πολιν 2 Μαΐου δι' 'Οδησσόν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9582	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 1 Μαΐου δι' 'Αγιούπον
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Βίλμιγκτον (Ν.Κ.) 2 Μαΐου διά Τορόντο
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	Παπᾶ - Έλευθεριάδην	60	8600	έφθ. Σαντιάγκο 23 'Απρ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9062	έφθ. Κόμπε 30 'Απρ.
ΒΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	διπλήθε Παναμάν 29 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	άνεχ. Μανιλά 30 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΕΥΡΥΤΑΣ	έτ. «Πίνορ Μαρίνη	43	8432	άνεχ. Χάλιφας 11 'Απρ.
ΕΥΤΥΧΙΑ	Δημ. Μαργαρώνης	43	5183	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Απρ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	εἰς Χαδάνων άπο 25 Μαρτ.
ΕΦΘΗ II	έτ. «Βιαφάμα»	43	7176	άνεχ. Βάλλαρου 28 'Απρ. διά Κίναν
ZAPATOYUSTRAS	έτ. «Οκλαντην»	61	10900	
ZERMATT	έτ. «Κριοσούα»	43	8578	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ZΦΗ	έτ. «Ιθάκαμαρ»	43	7214	διπλήθε Γιβραλτάρ 28 'Απρ. διά Μπούφαλλο
HAIAS K.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Μπρέβικ άπο 3 'Απρ.
HRA	έτ. «Ναούδρα»	43	7176	άνεχ. Πειραιά 30 'Απρ. διά Δυρράχιον
HRON II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεχ. Μορμουγκάο 4 Μαΐου διά Ταϊμπά
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14000	άνεχ. Σουραμάγια 27 'Απρ. διά Βαριάνον
ΘΑΛΗΣ	έτ. «νκεανίς»	43	7252	είς Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΘΑΡΡΟΣ	έτ. «Οριζώνων»	57	10316	διπλήθε Κων( πολιν 29 'Απρ. διά Νοβορωσίουν
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Σάφφη 29 'Απρ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ΘΕΜΟΝΗ	έτ. «Κάδος» Α.Ε.	44	7198	διπλήθε Κρονιέν 6 Μαΐου δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Κάστρο Ρίθα»	43	7050	"Ιδε : ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΘΡΑΓΚΙΣΤΑΣ", ώς μετωνυμάσθη
ΘΕΟΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μπι»	42	6997	εἰς Κούρη άπο 8 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναίτζιαν»	42	7172	έφθ. Ροζαρίο 4 Μαΐου
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Μοντεζούμη»	43	7032	άνεχ. Αντίλλας 4 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	ΣΠ. Πολέμης	43	7188	άνεχ. Σπάττηλ 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	διπλήθε Βιρράλταρ 20 'Απρ. διά Λαττάκια
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	ΣΠ. Πολέμης	43	7086	διπλήθε Θεούταν 4 Μαΐου διά Μπαθνογκάρη
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανών» Α.Ε.	37	6636	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Μαΐου
ΘΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άνεχ. Αντίλλας 8 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΘΕΡΜΑΤΙΚΟΣ	έτ. «Ξέπορ Κέρριερς»	43	8465	διπλήθε Βιρράλταρ άπο 9 'Απρ. διά Κούρθαν
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2331	άνεχ. Χάλιπτον ρόδες 1 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ναούδρα»	44	7260	διπλήθε Βιρράλταρ 30 'Απρ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. Σουνταμέρικα	46	1988	άνεχ. Πειραιά 3 Μαΐου διά Μόρφου Μπαϊν
ΘΡΥΛΟΣ	έτ. «Νίκην»	44	7232	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 4 Μαΐου
ΘΩΜΑΣ Α.	έτ. Α'θανασιάδης	37	1113	άνεχ. Αύγουσταν 4 Μαΐου διά Βηρυττόν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Δινάρες»	44	7154	
ΙΛΙΣΣΟΣ	έτ. «Σηφράτης»	43	8371	
ΙΩΛΗ	έτ. «Φρανκο»	38	1333	
ΙΩΝΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤΕΡ	έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10410	
ΙΩΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7176	
ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	έτ. «Πετρόλεουμη»	53	13555	
ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	έτ. «Μάυψάτη»	56	10442	
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	έτ. «Τράνσοπτρη»	53	15826	
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕΙΤΝΕΡ	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7198	
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Πετρόλεουμη»	53	13485	
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7225	
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱών Δ. 'Υγλεσόν	42	7035	
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7244	
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερς»	60	14076	
ΚΑΛΑΜΑΙ	Μιχ. Καραγεωργης	32	4633	
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλη»	43	8390	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρε Νόστρα»	57	8757	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΙΜΟΥ	Λαιμός - Πατέρας	35	5103	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μίχαλινδς»	44	7198	
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	56	10056	
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10500	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απηνάνος»	44	7279	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμπη»	55	8798	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη Τούρτεριγκ»	54	8003	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πόλμα»	40	5032	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Ακρει»	60	9319	
ΚΑΠΤΑΙΑΝΗΣ	έτ. «Ιρίτση»	42	6782	
ΚΑΠΤΑΙΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	έτ. «Άγια Καικίλια»	60	8717	
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΔΑΙΜΟΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΔΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	
ΚΑΠΤΑΙΑΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	
ΚΑΠΤΑΙΑΝ ΤΖΩΝ Λ.	έτ. «Ελνόδαλη»	61	13800	
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	
ΚΑΡΑΔΑΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	43	7163	
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγιάνα»	44	7243	
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	56	10060	
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7244	
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτου	44	7198	
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	9600	
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρσεγκούρο»	44	7155	

ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Πατοιφίκο»	45	7349	εις Αγγλίαν, ύπό παραλαβήν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Τρουάκα»	44	7242	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 2 Μαΐου διά Ναυκασάκι
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτεν	58	13921	διπλήθε Παναμάν 2 Μαΐου (άπο Χονολουλού)
ΚΕΙΤΠ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλντεζά»	58	11754	άνεχ. Μορμουγκάο 3 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΚΕΙΤΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκορπόνα»	42	7265	άνεχ. Μορμουγκάο 3 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΚΕΙΤΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μεριντά»	44	7123	εις Νέαν 'Υόρκην άπο 13 Φεβρ.
ΚΕΙΤΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άνεχ. Μόντρεαλ 2 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Άλγκομπέντας»	57	25183	διπλήθε Παναμάν 26 Απρ. διά Γκουαγιακάν
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλη»	43	7159	άνεχ. Μόζι από 1 Απρ. διά Χαιφόγκ
ΚΕΦΑΛΑΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα άπο 629 Μαΐου 1958
ΚΕΦΑΛΑΙΩΝΙΑ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24833	άνεχ. Λίβερπουλ 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 2 Μαΐου διά Σαγκάν
ΚΗΦΙΣΙΟΣ	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	άνεχ. Ριό Γκραντέ 2 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομίκος	56	8429	έφθ. Μορμουγκάο 5 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησέας»	57	9153	έφθ. Γκέραλτον 8 Μαΐου (διά Δυτ. Αύστραλιαν)
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομίκος	58	11156	έφθ. Κόμπε 2 Μαΐου
ΚΙΣΣΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	εις Βαλτιμόρην άπο 27 Φεβρ.
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπλέμπρ»	44	7190	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 25 'Απρ. διά Τζιμπουτί
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	35	1001	έφθ. Σφάξ 30 'Απρ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	έφθ. Σουέζ 29 'Απρ. (διά Κωνοτάντζαν)
ΚΟΡΑΣΗ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 25 'Απρ.
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	άνεχ. Ραβένη 22 'Απρ. δι' Ελλάδα
ΚΟΡΟΙ	παναμαϊκή έτ.	43	7242	άνεχ. Μορμουγκάο 25 'Απρ. δι' Όλλανδιαν
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	εις Πειραιά από 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσαν Τρέιντερ»	43	8459	άνεχ. Μπαχάμας 5 Μαΐου διά Πιαθατόν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόλολαντ»	59	10914	έφθ. Γιοκοχάμα 4 νε για 4 Μαΐου
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χου»	57	30332	άνεχ. Σάν Σουάν (Περού) 21 'Απρ. διά Τουμάτα
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διάμας Πατέρας»	59	9200	άνεχ. Χιροχάτα 26 'Απρ. διά Ντουγκούν
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	57	13909	διπλήθε Παναμάν 8 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΤΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	54	10608	άνεχ. Νεάπολιν 5 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΚΥΜΗ	έτ. «Εσκόριολ»	44	7292	άνεχ. Κόμπε 7 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΠΡΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Μόμπιλ 7 Μαΐου
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλη»	20	6416	άργει Κυνδύσουραν άπο 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άυρα»	56	9086	έφθ. Μόζι 3 Μαΐου
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΩ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7240	άνεχ. Γκάλεθεστον 1 Μαΐου διά Λονδίνον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	όδ. Κ. Πατέσα	43	7176	έφθ. Κολόμπο 8 Μαΐου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιοτοντόρη»	45	7157	έφθ. Μπιλμπάριο 12 'Απρ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Μπιώλατικη»	44	7214	άνεχ. Χουστον 4 Μαΐου διά Ριό 'Ιανέριο
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνος»	45	7176	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Απρ. διά Τόκιο
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	διπλήθε Μπρόνομποττελ 28 'Απρ. δι' Ελαίνκι
ΚΩΣΤΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	39	395	
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αιλάντερς Σίππη»	43	8462	έφθ. Κεμπέκ 21 'Απρ.
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	59	27462	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Μαΐου διά Τενερίφφε
ΛΑΚΝΟΙΑ	'Αλεξάτος — Δαύκας	25	964	άνεχ. Σουέζ 17 'Απρ. διά Χοδείδα
ΛΑΚΝΟΙΑ (μεταλ.)	έλληνικά συμφέροντα	60	14431	άνεχ. Μόντρεαλ 23 'Απρ. διά Μασαλίαν
ΛΑΚΝΟΙΚΟΣ	έτ. «Ιντάστριες»	43	8466	άνεχ. Βοστώνη 28 'Απρ. (διαταγάς)
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλη»	45	7242	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λαρέτο»	44	7252	άργει Κυνδύσουραν
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάσ»	43	7084	άνεχ. Ρεοφε 26 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΛΑΜΥΣΙΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	διπλήθε Θεόταν 2 Μαΐου διά Ρίγιαν
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος — Δευτεραίος	22	2201	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ άπο 1 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδης	43	7176	άνεχ. Βανκούβερ 27 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιαδεντούρα»	56	10048	εις Κυνδύσουραν (άποθηκη)
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπόν	43	6766	έφθ. Κέιπ Τάουν 4 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	7176	άργει Κυνδύσουραν
ΛΙΔΗ	έτ. «Άργω»	11	1459	άργει Κυνδύσουραν άπο 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΔΗ Κ. ΜΙΧΑΛΟΥ	Λιλάν Κ. Μιχάλου	43	7291	άνεχ. Άμπονέμα 3 Μαΐου διά Τίκο
ΛΙΔΙΚΑ	Ε. Πολιάτης	36	1151	εις Πειραιά άπο 8 'Απρ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη	44	7190	άνεχ. Λός 'Αντζελες 14 'Απρ. διά Τόκιο
ΛΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εις Πειραιά
ΛΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβιέντο»	60	14302	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 3 Μαΐου
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Ριο 'Αζουλη»	44	8536	άνεχ. Λιδερπούλ 28 'Απρ. διά Πουέρτο Όρντας
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Μαρλόγκορη	38	2488	εις θεών 51.28 Β.-15.30 Δ., 'Απρ. 21, διά Μεγάλος Λίμνας
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν»	43	8395	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 Μαΐου διά Μανζανίλλο
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Σπλέινς Σίπη»	43	8434	άνεχ. Μόζι άπο 4 'Απρ. διά Κόμπε
ΛΟΥΣΥΣ	έτ. «Μονρόβιο»	57	7478	έφθ. Πότι 7 Μαΐου
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	27526	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Πώλωμπορο
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιδανός» Α.Ε.	45	7281	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 29 'Απρ.
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια»	60	13742	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Διάμπτηρα	37	4839	Ίσες: «ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ», ομραία Λιβάνου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	έφθ. Ματούε 5 Μαΐου
ΜΑΝΑΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκη»	45	7048	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 26 'Απρ. διά Σαγκάνην
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθιον	55	8526	έφθ. Ντώρμπαν 23 'Απρ.
ΜΑΝΤΩ	έλληνική έταιρια	30	772	έφθ. Αντέν 3 Μαΐου
ΜΑΝΤΩΝ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιράδλεξη»	60	18889	άνεχ. Μόντρεαλ 29 'Απρ. δι' Αμέρεσαν
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Γουρόπονα»	43	10449	έφθ. Ντουλούθ 28 'Απρ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρῆ	20	5401	άργει Ρέτζιο άπο 24 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΦΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	έφθ. Κολόμπο 30 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ	Γ. Μ. Κουλουκουντής	44	7272	έφθ. Μόζι 22 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	έτ. «Τρανσόπορτέασιον»	43	7187	διπλήθε Ιαναράν 23 'Απρ. διά Κόμπε
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Σάμοσκ»	43	7238	έφθ. Οζάκαν 7 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντινάνια»	56	6074	εις θεών 36.58 Β.-15.19 Δ., 'Απρ. 26, διά Μπουένος 'Αύρες
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιουναλ»	57	10311	διπλήθε Σουέζ 2 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	Π. Μπουρμπούλης	44	7070	έφθ. Μπέλφαστ 9 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πόρποντα»	40	886	άνεχ. Μασαδάν 8 Μαΐου δι' Είλατ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	44	7176	έφθ. Λιοσαδάνα 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βέγαση»	43	7176	έφθ. Τάραντα 27 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδίτα»	43	7134	έφθ. Χούστον 2 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	Ίω. Λάτος	57	10314	έφθ. Πούκοχάμαν 6 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Νιτζέννι»	29	14216	άνεχ. Λιδύην 6 Μαΐου διά Μπάραρ
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεβόδα»	40	5237	άνεχ. Νατάκρα 23 'Απρ. δι' Αμβούργον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Πανούσιτρα»	42	7147	έφθ. Μπασέ'ν 29 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Πέποντα»	61	9150	εις Μπερντάιλαντ, ύπο ουμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΑ	Μάρκος Νομικός	54	11577	άνεχ. Ράς Τανόύρα 3 Μαΐου διά Λιθόρον
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Νέπτον»	59	8700	άνεχ. Στούδιο 2 Μαΐου διά Μπατού Παχάτ
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Αργτένε»	46	8942	διπλήθε Μπαλίκ Παπάν 29 'Απρ. διά Κίναν
ΜΑΡΠΑΙ (δεξ.)	έτ. «Εύκαρπερες»	43	7033	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 5 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μάρλι»	59	20340	άνεχ. Ντώρμπαν 1 Μαΐου διά Περικόν Κόλπον
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	N. Γκούμας	44	2817	άνεχ. Πειραιά 9 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Αλμαντίν»	46	7369	άνεχ. Χαβάνα 30 'Απρ. διά Κολόμπο
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Ουνιβέρσαλ»	55	8961	άνεχ. Μαντράς 6 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9260	άνεχ. Λιδερπούλ 5 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	δεσλέφ. Κουλουκουντή	38	5500	άργει Ρέτζιο άπο 18 'Ιαν. 1960
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Κινύσια»	57	8906	άνεχ. Ντώρμπαν 27 'Απρ. διά Σιγκαπούρην
ΜΑΣΤΕΡ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Μιρολαγκά»	56	8425	έφθ. Σιδνέυ 27 'Απρ.
ΜΑΤΣΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Ρεάλμου»	43	7199	έφθ. Ναγκόδια 30 'Απρ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	27	6144	άργει Πέραμα άπο 7 Οκτ. 1958
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Φόπάνη»	57	9168	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΜΕΛΑΤΕΜΗ	Νικολέρος - Παπαζούλου	16	2081	έφθ. Γένοβαν 29 'Απρ.
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	42	7214	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου δια Αργεντινήν
ΜΕΣΣΗΝΗΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράϊτ»	45	7198	διπλήθε Μπρόνομποττελ 1 Μαΐου δι' Αργεντινήν
	έτ. «Αιτζιαν Φράϊτ»	60	14431	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 'Απρ. διά Σαγκάνην

ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Φλήτ Σίπηγκ» . . . . .	44	8453	διπλήθε Παναμάν 29 'Απρ. διά Μουρόραν
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράβες» . . . . .	57	9200	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 30 'Απρ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πυθαρόδρα» . . . . .	59	9855	άνεχ. Χαδάνων 2 Μαιου διά Καραϊβικήν
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Γιούπιτερ» . . . . .	43	7216	άνεχ. Λός 'Αντζελες 16 'Απρ. διά Τόκιο
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλή και Σία . . . . .	33	1503	έφθ. Ελευσίνα 3 Μαιου
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Ντομίνιον» . . . . .	44	7249	άνεχ. Ρότερνταν 29 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Λαδέρο» . . . . .	56	7906	διπλήθε Παναμάν 15 'Απρ. διά Σαγκάν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Μιχ. Καραγεώργυς . . . . .	34	7027	έφθ. Σεμπού 28 'Απρ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιον . . . . .	44	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαιου διά Βανκούμπερ
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντέγκριτσι» . . . . .	74	7375	άνεχ. Βίτα 1 Μαιου διά Νουέζιτας
ΜΙΧΑΛΗΣ	Μιχ. Αγγελος . . . . .	41	7084	διπλήθε Πότρ Σαΐδ 30 'Απρ. διά Δανιαν
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ» . . . . .	61	14203	εις 'Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΜΟΝΤΕΓΚΟ	έτ. «Σεκούρινταντ» . . . . .	55	9923	έφθ. Γκρίλογκ 11 'Απρ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Ελκέρριερς» . . . . .	44	7190	έφθ. 'Αγ. Θρακίσκον 30 'Απρ.
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ντιαμάντε» . . . . .	56	10061	έφθ. Ρότερνταν 5 Μαιου
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	'Ελλην. Γραμμ. Ν. 'Αμερ.	34	2709	διπλήθε Τενερίφα 8 Μαιου διά Πειραιά
ΜΥΚΗΝΑΙ	Θ. Παπαδημητρίου . . . . .	47	9957	άργει Πειραιά ώπο 20 Φεβρ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	έτ. Φασαλίον . . . . .	57	9345	διπλήθε Παναμά 6 Μαιου (διαταγάς)
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ				
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)				
ΝΑΞΟΣ	έτ. «Λίμπρα» . . . . .	58	13152	έφθ. Κωνσταντίζαν 6 Μαιου
ΝΑΞΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ	έτ. «Νοεύθα Σεβίλλα» . . . . .	44	7066	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 'Απρ.
ΝΑΤΑ	έτ. «Σοριάνο» . . . . .	56	9972	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαιου
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Πανοσεάνικα» . . . . .	43	7228	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΑΥΤΙΑΟΣ	έτ. «Καρδάμουλα» . . . . .	44	7247	άνεχ. Μουρόραν 30 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Ορ.)
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	Μιλάτ. Γουλανδρής . . . . .	21	2492	εις Μπρέγκεν, ύπό παραλαβήν
ΝΕΔΩΝ	αδ. Γουλανδρή . . . . .	22	16991	άργει Κυνούσουραν
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εύγενία» . . . . .	43	7264	άνεχ. Οζάκαν 22 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΝΕΤΣΟΣ	έτ. «Εσπέρια» . . . . .	54	7968	άνεχ. Γιαδάτα 23 'Απρ. διά Βανκούμπερ
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφάνω» Α.Ε. . . . .	43	7261	έφθ. Τόκιο 1 Μαιου
ΝΗΡΙΤΟΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλας κλπ. . . . .	37	5205	έφθ. Πάρισης 27 'Απρ.
ΝΗΣΙ	έτ. «Νηρίτας» . . . . .	20	1391	εις Πειραιά
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.)	έτ. «Ντελ Μάρ» . . . . .	44	7158	άνεχ. Μόζι 3 Μαιου διά Χαιφόγκ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» . . . . .	60	14204	έφθ. Ταιπέα 3 Μαιου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Ασομπιώ» . . . . .	44	7255	έφθ. Ροζάριο 30 'Απρ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Κ. Πατέρας & Σια . . . . .	43	7230	άνεχ. Λίβερπουλ 1 Μαιου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΑΥΚΟΥΝΤΗΣ	Θωμάς 'Επιφανίαδης . . . . .	43	7176	εις Όδησσον ώπο 15 Μαρτ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΗΙΙ	αδ. Σιτινά . . . . .	43	7244	έφθ. Μουρόραν 1 Μαιου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε. . . . .	42	7203	άνεχ. Ντύριμπαν 22 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	55	7216	άνεχ. Βανκούμπερ 15 'Απρ. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. «Εφίλον» . . . . .	58	6279	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΝΙΜΟΣ	έτ. Φραγκιστά . . . . .	44	7198	παρελθόντι εις Σύρον
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Κόνδηλα» . . . . .	44	7190	έφθ. Χίροχατά 27 'Απρ.
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεανίκα» . . . . .	42	7248	άνεχ. Τόκιο 28 'Απρ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΝΟΡΟ ΒΑΓΓΚΑΥΝΤΕΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερς» . . . . .	44	7257	άνεχ. Βικτωρίων (Βρ. Κολ.) 3 Μαιου διά 'Αγγλιαν
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	59	8700	άνεχ. Βομβάνη 28 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΝΟΡΟ ΚΑΥΝΤΕΣ	έτ. «Πολαμέντες» . . . . .	57	10632	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Πανκοκούίστα» . . . . .	58	10662	άνεχ. Βανκούμπερ 4 Μαιου διά Κίναν
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πετρόλερα» . . . . .	52	12191	έφθ. Αμερέραν 2 Μαιου
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	'Αντ. Παπαδάκης . . . . .	59	10300	διπλήθε Γιβραλτάρ 19 'Απρ. διά Χιούστον
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πράιμ」 . . . . .	58	12139	έφθ. Ρότερνταν 30 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάροντο» . . . . .	59	8630	άνεχ. Ραγκούν 5 Μαιου διά Καλκούτταν
ΝΟΡΟ ΠΕΓΤΖ	έτ. Αντ. Παπαδάκης . . . . .	58	8639	διπλήθε Παναμά 4 Μαιου διά 'Ιταλίαν
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑΝ	έτ. «Παιωνία» . . . . .	52	3694	άνεχ. Χάρηρν 28 'Απρ. διά Γκάλθεζ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Σίλετι» . . . . .	42	7251	άνεχ. 'Άδελαιδα 29 'Απρ. διά Μπολίκ Παπάν
ΝΤΙΑ	έτ. «Τουντήρων» . . . . .	58	30235	άνεχ. Βαλτιμόρων 6 Μαιου διά Χιέρρο
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναμ.-Ευρόπιαν» . . . . .	43	2905	έφθ. Ντόρτρεχτ 1 Μαιου
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Παναμένα - Γιουρόπον» . . . . .	57	9746	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαιου
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» . . . . .	58	10396	άνεχ. Τοικτάδα 20 'Απρ. διά Σιδνεύ
ΝΥΜΟΙΑ	έτ. «Γιουν. Στι Τράνσοπορτ» . . . . .	43	7276	διπλήθε Σουέζ 4 Μαιου διά Βαμπόσα
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Τρανσοσεανίκα» . . . . .	54	8062	διπλήθε 'Αντεν 6 Μαιου διά Μπάραν
ΟΔΥΣΣΕΥΣ				
ΟΦΩΝ	έτ. «Σουνταμέρικα» . . . . .	50	2059	εις Νορβηγίαν, ύπό παραλαβήν
ΟΙΝΟΥΣΣΕΙΟΣ	έτ. «Αίτζιαν» . . . . .	57	9367	άνεχ. Οζάκαν 7 Μαιου διά Ναγκόγια
ΟΙΓΑ	έτ. «Λά Πλάτα» . . . . .	56	9217	έφθ. Γκρίλογκ 18 'Απρ.
ΟΙΓΡΑ	Ρ. Δ. Μελαχαρούνός . . . . .	25	996	διπλήθε Κωνιόπιαν 2 Μαιου διά Μεσσόγειον
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	Έμπορ. - 'Εθοπλιστική . . . . .	44	7176	άνεχ. Κολουμπιανώπερ 19 'Απρ. διά Οζάκαν
ΟΙΛΥΜΠΙΟΣ	έτ. «Ελληνική» . . . . .	56	2745	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαιου διά Ν. 'Υόρκην
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ρόντο» . . . . .	43	7213	άνεχ. Σικάρο 26 'Απρ. διά Γάνδην
ΟΝΤΙΝ ('ψυγείον)	έτ. «Καρύμπιαν 'Ατλάντικη» . . . . .	60	5960	έφθ. Ραγκούν 4 Μαιου διά Λά Τσέιμπα
ΟΠΤΡΥ	Κ. Γράπτος . . . . .	45	7258	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 5 Μαιου διά Λα Τσέιμπα
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΓΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μηντ-'Ηση» . . . . .	44	9894	έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 3 Μαιου
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μηντ-'Ηση» . . . . .	45	7861	εις Καλκούτταν ώπο 1 Μαρτ.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπιέλαντ» . . . . .	43	7229	έφθ. Μόντρεαλ 7 Μαιου
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης . . . . .	43	7176	άνεχ. Οζάκαν 6 Μαιου διά Φιλιππίνας
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς» . . . . .	56	9942	έφθ. Αγ. Θρακίσκον 28 'Απρ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ούλτραμάρ» . . . . .	60	5960	έφθ. Ν. 'Υόρκην 7 Μαιου
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπριγκυβίλλη» . . . . .	43	7210	εις Βέλγιον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ	έτ. «Μπλού Μπαινη» . . . . .	43	7194	άνεχ. Τόκιο 7 Μαιου διά Γκουιμάρας
ΟΣΙΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	56	23232	έφθ. Γιαδάτον 28 'Απρ.
ΟΥΛΥΣΣΕΣ II	έτ. «Ούλυσσες» . . . . .	42	8570	άνεχ. Βοστόνη 4 Μαιου διά Γκουιμάρας
ΟΥΡΑΝΙΑ	Δ. Αντόπας . . . . .	49	2203	έφθ. Ιμπάχου 1 Μαιου
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	έτ. «Οθερων Κέρριερς» . . . . .	43	8394	εις Πειραιά 10 Μαρτ. (επισκευαι)
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Ρέγιες» . . . . .	60	9360	άνεχ. Κολκούτταν 30 'Απρ.
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	58	23607	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαιου διά Παλέρμον
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε» . . . . .	56	16215	έφθ. Νοβορωσικον 29 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραδίσις . . . . .	43	7176	έφθ. Ναγκόδιοι 11 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	έτ. «Άκμη» . . . . .	57	10498	διπλήθε Τρίνιταντ 5 Μαιου διά Μιδδλεσεμπρο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντε» . . . . .	55	10024	έφθ. Σιδνεύ 1 Μαιου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος - Χ' Πατέρας . . . . .	43	7176	εις Κάτουμ αλέκ (Παναμά) 11 'Απρ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος . . . . .	44	7244	άνεχ. Αλεξανδρείαν 2 Μαιου διά Γένοβαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλιάζον» . . . . .	57	10747	άνεχ. Παναμάν 7 Μαιου
ΠΑΝΔΩΡΑ	έτ. «Στέλλα Πολάρις» . . . . .	38	2368	άνεχ. Αλεξανδρείαν 2 Μαιου διά Γένοβαν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.	έτ. «Τρανσποστέον» . . . . .	43	7254	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 2 Μαιου (διαταγάς)
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκιστά» . . . . .	43	7149	έφθ. Σαντιάκο 27 'Απρ.
ΠΑΡΑΛΟΣ	έτ. «Πειραϊκή» Ν.Ε. . . . .	43	1640	έφθ. Πειραιά 21 'Απρ. (επισκευαι)
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Ηοτερην Μεντιτεραν.» . . . . .	37	9968	άνεχ. Ρότερνταμ 4 Μαιου διά Γιοκοσούκαν
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.)	έτ. «Πανκόρμπο» . . . . .	59	23607	διπλήθε Σουέζ 6 Μαιου διά Περσ. Κόλπον
ΠΑΡΩΝ	έτ. «Κανέρο» . . . . .	44	7371	εις Ρότερνταμ 8 Μαιου διά Σιδνεύ
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Αλόρα» . . . . .	61	15000	έφθ. Τεργέστην 7 Μαιου
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)	έτ. «Στενάκας» . . . . .	56	12630	άνεχ. Γιοκοσούκαν 6 Μαιου διά Βανκούμπερ
ΠΑΤΜΟΣ	έτ. «Βιαδέντούρα» . . . . .	57	10048	έφθ. Ναγκόδιο 29 'Απρ.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	47	2754	έφθ. Συμύρην 3 Μαιου
ΠΑΤΡΑΙ'ΓΚΟΣ	έτ. «Κόμμερς Μαρίν» . . . . .	44	8479	άνεχ. Βανκούμπερ 29 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΤΡΙΣ (διάνερ)	δό. Χανδρή . . . . .	50	18400	άνεχ. Φριάνταν 8 Μαιου διά Σιδνεύ
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	56	24520	έφθ. Καλκούτταν 7 Μαιου
ΠΕΡΙΚΑΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον» Α.Ε. . . . .	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαιου διά Βανκούμπερ
ΠΕΝΤΕΛΗΝ (δεξ.)	έτ. «Πανκόρμπο» . . . . .	57	23607	έφθ. Ρότερνταμ 8 Μαιου
ΠΕΝΤΕΛΗΝ II	παναμαϊκή έταιρια . . . . .	43	7028	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 2 Μαιου διά Περσ. Κόλπον
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» . . . . .	58	24502	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 'Απρ. διά Ρότερνταμ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα» . . . . .	44	7212	έφθ. Πειραιά 6 Μαιου
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα» . . . . .	48	2086	άνεχ. Αγύρουταν 3 Μαιου διά Νοβορωσικον
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονούς» . . . . .	56	15852	όργει Κυνόσουραν ώπο 11 Σεπτ. 1958
ΠΕΤΑΛΟΙ	Map. 'Εμπειρικος . . . . .	45	3861	

ΠΕΤΡΟΣ .....	γιοί Π. Γουλανδρῆ .....	44	6422	άνεκ. "Οζάκαν 4 Μαΐου δι' "Αμαγκασάκι
ΠΗΓΑΣΙΟΣ .....	έτ. «Κανόπους» .....	57	10446	έφθ. Βανκούβερ 4 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΣΟΣ .....	έτ. Γουλανδρῆ .....	43	7282	έφθ. Βομβάν 24 'Απρ.
ΠΗΛΙΟΝ (δ.) .....	έτ. «Μαροσεάνο» .....	58	23607	άνεκ. Περο. Κόλπον 29 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΠΗΝΕΙΟΣ .....	έτ. «Αθηνᾶ» .....	44	7207	διπλήθ. Σουέζ 2 Μαΐου διά Καθασάκι
ΠΗΝΕΛΟΠΗ .....	έτ. «Τορκουάτο» .....	61	9900	άνεκ. Κόπλονγκ 27 'Απρ. διά Κίναν
ΠΗΤΕΡ Δ. .....	Ίω. Γ. Π. Λιθανδρός .....	61	14000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπληρωσιν
ΠΙΝΤΑΡ .....	έτ. «Κομμέροιαλ» κλπ. .....	54	6154	διπλήθ. Σουέζ 4 Μαΐου διά N. Υόρκην
ΠΛΑΤΑΝΙ .....	έτ. «Λέο» .....	25	4528	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 3 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΠΛΕΙΔΕΣ .....	έτ. «Νορδίντο» .....	58	9603	άνεκ. Μπουένος "Άρες 29 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ .....	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.» .....	44	7233	έφθ. Ροζάριο 29 'Απρ.
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.» .....	44	7203	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου
ΠΛΕΙΤ ΣΙΠΠΕΡ .....	έτ. «Πλείσ Σίππερ» .....	45	7297	άνεκ. Βανκούβερ 6 Μαΐου διά Κίναν
ΠΟΛΑΡΙΣ .....	έτ. «Μαρίντο» .....	58	9603	άνεκ. Μορμούγκαδ 7 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΙ .....	έτ. «Παναμάς» .....	54	9188	άνεκ. Σκιρρών 18 'Απρ. διά Χαϊφόγκ
ΠΟΛΙΚΟΣ .....	έτ. «Σκιρρών» .....	43	7258	εις Όλλανδιαν, υπό συμπληρωσιν
ΠΟΛΛΟΥΣ .....	έτ. «Κάνοπους» .....	61	10494	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 28 'Απρ. διά Μπάσραν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ .....	έτ. «Προσπέριτυ» .....	43	6975	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΟΛΥΣΕΝΗ .....	έτ. «Γκούπαλς» .....	45	7159	άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 28 'Απρ. διά Σαγκάν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Κ. .....	έτ. «Ατλάντα» .....	57	916F	εις Πέραμα (έπισκευαι)
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ) .....	Στρ. «Ανδρεάδης» .....	43	10193	άνεκ. Γιοκοχάμα 2 Μαΐου διά Μπουένος "Άρες
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ .....	έτ. «Άλα Πλάτα» .....	56	7213	άνεκ. Λές "Αντζελες 1 Μαΐου διά Τόκιο
ΠΟΝΤΟΣ .....	έτ. «Μορέλος» .....	43	7199	άνεκ. Οζάκαν 18 'Απρ. διά Ειρηνικόν
ΠΟΠΗ .....	έτ. «Αρπζ» .....	43	7257	άνεκ. Μόντεαλ 7 Μαΐου διά Πόρταμουθ
ΠΟΡΤΑΡΙΑ .....	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» .....	45	7267	διπλήθ. Γιβραλτάρ 18 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΠΡΑΟΤΗΣ .....	έτ. «Ντιάμοντ» .....	43	7231	άνεκ. Φρουριαντ 16 'Απρ. διά Βιρυττών
ΠΡΟΚΥΩΝ .....	έτ. «Τρανσοσεάνικα» .....	58	10414	διπλήθ. Παναμά 30 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΡΟΗΝΤΗΣ ΗΛΙΑΣ .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	58	8414	έφθ. Νοβορωσίκην 5 Μαΐου
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.) .....	έτ. «Αλλαρίζ» .....	55	16718	έφθ. Γιαβάταν 7 Μαΐου
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ .....	έτ. «Πρωτοστάτης» .....	43	7225	έφθ. Βρέμπαν 5 Μαΐου
ΠΥΟΛΓΟΡΙΟΝ .....	έτ. «Παναμαϊκή» .....	21	1515	διπλήθ. Γιβραλτάρ 26 'Απρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΥΘΕΑΣ .....	έτ. «Αρμονία» .....	43	7176	άνεκ. Χονολουλού 7 Μαΐου διά Σπάττα
ΠΥΡΓΟΣ .....	έτ. «Πρωτεύη» .....	44	7252	άνεκ. Χονολουλού 7 Μαΐου διά Σπάττα
ΡΑΧΙΟΤΗΣ .....	έτ. «Στροβίλι» .....	43	7138	άνεκ. Τζιμπούτι 15 'Απρ. διά Βαμπόα
ΡΕΑ .....	έτ. «Τρίτων» .....	44	7153	έφθ. Ν. Όρλεανν 28 'Απρ.
ΡΗΝΟΥΑ .....	έτ. «Μαραθεντούρα» .....	30	4014	διπλήθ. Μπρόνομποτελ 28 'Απρ. διά Γδύνιαν
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ .....	έτ. «Μοντελενδίνις» .....	44	7131	έφθ. Μπουένος "Άρες 19 'Απρ.
ΡΙΤΑ .....	έτ. Σιγάλα .....	25	1412	άργει Πέραμα ἀπό 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΣ .....	έτ. "Αλαξίας" .....	45	7176	άνεκ. Πειραιά 8 Μαΐου διά Κούβαν
ΡΟΓΟ .....	έτ. «Αγιαλάγκο» .....	44	7239	διπλήθ. Γιβραλτάρ 28 'Απρ. διά Ατλαντικόν
ΡΟΔΟΠΗ .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. .....	44	1923	άνεκ. Λονδονί 6 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.) .....	έτ. «Γουέστερν Σῆ» .....	55	21028	εις Αίδι ἀπό 7 'Απρ. (έπισκευαι)
ΡΟΥΑ .....	έτ. «Μαρουσούτρο» .....	33	6850	έφθ. Ρόττερνταμ 20 'Απρ.
ΡΥΘΜΟΣ .....	έτ. «Γκλόμπε» .....	57	10316	διπλήθ. Παναμά 29 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Κυκλάδες» .....	59	19300	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ.
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.) .....	έτ. «Κεοσιμίες» .....	56	21081	διπλήθ. Πόρτ Σαιδ 2 Μαΐου διά Γένοβαν
ΣΑΛΜΟΦΡΑΚΗ .....	έτ. «Μπιοκάδη» .....	44	7176	μπάχαδας 5 Μαΐου διά Γιαβάταν
ΣΑΜΟΣ .....	έτ. Δ. "Ιγγλέσην" .....	43	7268	διπλήθ. Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ .....	έτ. «Σάν Παντελεήμων» .....	44	7282	εις θέσιν 48.43 Β. - 9.50 Δ. Μαΐου 1 διά Χάμπτον ρόδς
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.) .....	έτ. «Μερκοντίλε» .....	50	11313	έφθ. Αρούμπαν 27 'Απρ.
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Κρόνος» .....	42	7118	άνεκ. Βιρυττών 26 'Απρ. διά Λαττάκια
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΣ .....	έτ. «Σάντα Καϊκιλία» .....	60	8550	άνεκ. Μόμπιλ 2 Μαΐου διά Κόμπε
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ .....	γιών Σιγάλα .....	43	7176	έφθ. Πειραιά 12 Μαΐου
ΣΑΡΙΖΑ .....	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» .....	44	7177	έφθ. Καλλάρο 30 'Απρ.
ΣΑΡΩΝΙΣ .....	έτ. «Μοράνια» .....	45	7293	άνεκ. Βοστώνην 5 Μαΐου διά Τόκιο
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ. .....	Α. Πρίνεζης .....	28	1660	άνεκ. Πειραιά 10 Μαΐου διά Σμύρνην
ΣΕΙΡΙΟΣ .....	έτ. «Διδώ» .....	43	7231	έφθ. Γιαβάταν 28 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	55	16056	διπλήθ. Κων. πολιν 28 'Απρ. διά Νοβορωσίκην
ΣΕΙΛΕΣΤΕ .....	έτ. «Κάρυκα Μαρίτιμα» .....	44	2877	έφθ. Σάν ζουάν (Π.Ρ.) 28 'Απρ.
ΣΕΙΡΙΟΣ .....	έτ. «Σάν Σεσιλίο» .....	58	13910	έφθ. Τοιμπά 3 Μαΐου
ΣΙΜΟΣ .....	Σ. Σικιαρίδης .....	43	7275	άνεκ. Μπάρδαν 8 Μαΐου διά Ντουμάτι
ΣΙΝΟΝΟΣ .....	έτ. «Σάν Σεσιλίο» .....	58	13921	άνεκ. Γιαβάταν 23 'Απρ. διά Αίδι
ΣΚΙΑΘΟΣ .....	έτ. «Βικαλόρο» .....	44	6725	άνεκ. Λές "Αντζελες 4 Μαΐου διά Χουάσκο
ΣΚΥΡΟΣ .....	έτ. «Κάιζερ» .....	43	7176	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκαν 28 'Απρ. διά Καλλάρο
ΣΚΩΤΙΑ .....	έτ. «Βαλένθια» .....	42	6907	εις θέσιν 44.50 Β. - 123.16 Δ. Μαΐου 3 διά Πόρτλαντ (Τ.ρ.)
ΣΟΥΙΑΙΩΤΗΣ II .....	έτ. «Αλάδατορος» .....	44	7176	διπλήθ. Κων. πολιν 2 Μαΐου διά Οδοσόν
ΣΟΥΖΑΝΝΑ .....	έτ. «Κάμαρον» .....	18	849	άνεκ. Χαδάννων 6 Μαΐου διά Ματάνδας
ΣΟΥΙΑ .....	έτ. «Φιντέλιτας» .....	44	7150	εις Σικελίαν 11 Μαΐου
ΣΟΥΙΑ Τ. .....	όδ. Τουρινάκη .....	36	1212	άνεκ. Πόρτ Αλμπέροι 24 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΑΡΤΑΝ .....	έτ. «Σπάρταν» .....	44	8247	άνεκ. Βαλένθια 6 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΣΠΕΤΣΑΙ .....	έλληπνη έταιρια .....	44	7276	έφθ. Πειραιά 30 'Απρ.
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.) .....	'Ιω. Λάτοπες .....	26	5448	άνεκ. Μουρόπαν 27 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ .....	έτ. «Σουορές» .....	59	10200	διπλήθ. Παναμά 16 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΤΑΜΟΣ .....	έτ. «Φάραλον» .....	56	8789	διπλήθ. Παναμά 13 'Απρ. διά Οτάρου
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ .....	έτ. «Εντίνα» .....	56	8878	άνεκ. Φρόπορτ (Μπαχάμας) 29 'Απρ. διά Σουάνον
ΣΤΑΥΡΟΣ .....	έτ. «Κάδοση» .....	44	7223	διπλήθ. Σουέζ 27 'Απρ. διά Κίναν
ΣΤΕΟΑΝΙΟΣ .....	έτ. «Τρανσόπατοφίκα» .....	43	7207	άνεκ. Χαδάννων 23 'Απρ. διά Ρωσιαν
ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ .....	έτ. «Στροβίλι» .....	43	7167	άνεκ. Οζάκαν 7 Μαΐου διά Καθασάκι
ΣΤΥΛΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ .....	όδ. Βλασσόπουλοι .....	43	7244	άνεκ. Τζιμπούτι 14 'Απρ. διά Κίναν
ΣΥΡΑ .....	έτ. «Σύρα» .....	43	7156	άνεκ. Κασσιούνγκ ἀπό 10 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΤΑΝΑΓΙΣ .....	έτ. «Τρακάνα» .....	59	2650	έφθ. Μπορνιέ 9 Μαΐου
ΤΑΞΜΑΝΙΑ .....	έτ. Ελλην. Μεσού. Γραμματι	40	7637	εις Πειραιά ἀπό 28 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΤΑΞΙΔΗΣ Ψ. .....	έτ. Άλ. Τσαδίλην	27	5411	"Ιδε: "ΚΛΑΙΡΗ", ομαία Λιθάνου
ΤΑΥΡΟΣ (δ.) .....	Μιχ. Καραγεώργης .....	31	3991	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 7 Μαΐου (διαταγάς)
ΤΖΕΝΝΥ .....	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ» .....	56	20332	άνεκ. Πουέρτο λά Κρούζ, 28 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΖΟΝ ΛΥΡΑΣ .....	έτ. «Μαριφόρτουνα» .....	43	7135	έφθ. Σιμιζου 4 Μαΐου
ΤΗΝΟΣ .....	έτ. "Βάγκικη" .....	42	7513	άργει Παλερμο ο ἀπό 2 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.) .....	έτ. Εύγενια I. Χανδρῆ .....	43	10448	άνεκ. Ν. Ύόρκην 3 Μαΐου διά Οζάκαν
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ .....	έτ. "Ντέλ Εστε" .....	44	7161	άργει Κυνόδονταν ἀπό 9 Σεπτ. 1959
ΤΟΥΡΚΙΑ .....	έτ. «Τρανοπετρόλη» .....	30	9243	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 25 'Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΤΡΙΝΙΤΥ .....	έτ. «Φιντέλιτην» .....	57	10493	διπλήθ. Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Βοστώνην
ΤΡΙΤΩΝ (δεξ.) .....	έτ. «Τρόπικα» .....	54	11914	άνεκ. Λές "Αντζελες 18 'Απρ. διά Κόμπε
ΤΡΙΤΩΝ .....	όδ. Γράτσοι .....	44	7207	άνεκ. Χαδάννων 23 'Απρ. διά Ρωσιαν
ΤΣΙΝΓΚΟΥΕΤΕΡΡΕ .....	έτ. «Μυρινέλλα» .....	43	6959	έφθ. Ν. Ύόρκην 26 'Απρ.
ΥΑΡΙΟΣ III .....	έτ. «Λάνερ» .....	45	15020	έφθ. Γένοβαν 3 Μαΐου
ΥΔΡΟΥΣΣΑ .....	έτ. «Μπόλικο» .....	45	10625	διπλήθ. Παναμά 28 'Απρ. διά Ιαπωνιαν
ΥΠΑΙΓΑΝΤΗ .....	έτ. «Σάν Πεντρο» .....	43	15441	άνεκ. Λές "Αντζελες 6 Μαΐου διά Μεξικόν
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.) .....	νιών Π. Γουλανδρῆ .....	60	13200	διπλήθ. Παναμάν 6 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΕΘΩΝ (δ.) .....	έτ. «Μέισι» .....	44	10824	έφθ. "Οδούν 16 'Απρ.
ΦΑΙΑΣ .....	έτ. «Αθανασιάδης» .....	36	1288	άνεκ. Λές "Αντζελες 26 'Απρ. διά Τομπάτα
ΦΑΙΑΚΟΝΕΡΑ .....	έτ. «Ραντούσα» .....	44	7282	"Ιδε: "ΦΛΩΡΑ Α.", ομαία Λιθάνου
ΦΑΡΟΣ .....	έτ. «Αμφιών» .....	57	9950	έφθ. Κομπέ 1 Μαΐου
ΦΩΙΒΟΣ .....	έτ. «Άλοριν» .....	60	13909	άνεκ. Κομπέ 3 Μαΐου διά Λές "Αντζελες
ΦΩΛΓΑΝΔΡΟΣ .....	Ο. Σταψιλοπάτης .....	27	755	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 Μαρτ.

ΦΡΙΞΟΣ (δ.) .....	Δή Σελέιν .....	44	15020	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου
ΦΡΥΓΙΑ .....	έτ. «Ελληνίδα» .....	38	1230	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΦΩΣ .....	έτ. «Λαιμοπτειάν» .....	43	7152	έφθ. Μανίλα 28 Απρ.
ΦΩΤΕΙΝΗ .....	έτ. «Φιντέλιτου» .....	57	10493	άνεκ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου διά Κίναν
ΧΑΔΙΩΤΗΣ .....	«Κάσσος» Α.Ε. ....	45	7240	άργει Σύρου όπω 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ .....	έτ. «Άκμε» .....	60	9319	άνεκ. Βανκούφερ 6 Μαΐου διά Κίναν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7239	άνεκ. Βαλτιμόρην 29 Απρ. δι 'Οζακαν
ΧΑΡΡΙΕΡ .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7030	διπλής Σουέζ 30 Απρ. διά Καράται
ΧΑΤΖΗΣΤΑΚΟΣ .....	έτ. «Οσεανός Κάρυκο» .....	56	10583	άνεκ. Βανκούφερ 6 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΧΙΟΣ .....	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	66	10784	άνεκ. Ζεμπρούγκε 4 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ .....	έτ. «Παινιώρεζα Σίπηνγκ» .....	53	8458	άνεκ. Ψηρούντα 29 Απρ. διά Κίναν
ΧΛΟΗ (δεξ.) .....	έτ. «Μάγιο» .....	54	15749	άνεκ. Μένα Σαούδ 1 Μαΐου διά Κίρουνα
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ .....	έτ. «Ντός Έρμανός» .....	42	2865	άνεκ. Σουέζ 5 Μαΐου δι 'Αντεν
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ .....	άδ. 'Αγγελόπουλος .....	44	7193	έφθ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ .....	έτ. «Σεντράλ» .....	43	7139	διπλής Πύλον 1 Μαΐου διά Κούβαν
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	έφθ. Βοστώνην 17 Απρ.
ΩΚΕΑΝΙΣ .....	έτ. «Σαμπινάλ» .....	42	7084	άνεκ. Λισσαθώνα 29 Απρ. δι 'Αγ. Λαυρέντιον

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....	έτ. «Γκρίνθιλλα» .....	44	7261	άνεκ. Γιανθάναν 7 Μαΐου διά Φιλιππίνας
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20153	άνεκ. Ράχ Τανούρα 3 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.) .....	έτ. «Άβιλα» .....	43	7238	άνεκ. Ναγκόγια 21 Απρ. διά Βανκούφερ
ΑΓΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Μαριόλε» .....	24	1988	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20140	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου διά Κρήτην
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιθ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	21	1489	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Αίτζιαν Μάρι» .....	10	1471	άργει Πέραμα όπω 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΚΑΝΑ (Λιθάνου) .....	έτ. «Άγκνα» .....	41	5225	έφθ. Μανίλα 28 Απρ.
ΑΔΑΜΑΣ .....	έτ. «Εσπεράντζα» .....	43	7265	άνεκ. Τόκιο 6 Μαΐου διά Ιλόσιο
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) .....	έτ. «Ουμπρος» .....	29	3725	άνεκ. Κολόμπο 6 Μαΐου διά Ραγκούν
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Πιπάμπλικ» .....	53	13675	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκαν 1 Μαΐου διά Τρινιντάντ
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.) .....	έτ. «Βότα» .....	57	20797	διπλής Σουέζ 3 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΡΕΩ .....	έτ. «Άζουμέρο» .....	44	7176	άργει Ντάρτμουλ όπω 5 Ιουν. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Άγιος Παῦλος» .....	44	7201	άργει Νιόσπορ από 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....	έτ. «Μεντ. Σηγουαΐπη» .....	49	3484	διπλής Κωνί πολίν 28 Απρ. διά Νοδορωσίσκην
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) .....	έτ. «Άσμάρα» .....	41	4729	διπλής Λάδεσντ 4 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑ (Λιθ.) .....	έτ. «Παιελλη» .....	44	3061	έφθ. Πλότος 29 Απρ.
ΑΘΗΝΑΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλαντική» .....	54	18784	διπλής Πόρτ Σαιδ 27 Απρ. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΘΗΝΟΥΓΑ Τ. (λ.) .....	έτ. «Πασιφίκη» .....	42	7227	έφθ. Ήπαξέν 7 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.) .....	έτ. «Πατοίκια» .....	43	7267	έφθ. Ν. Ύρκον 6 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαϊμπριανη» .....	58	10020	έφθ. Μόζι 3 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαϊμπριαν» .....	58	10020	άνεκ. Λός 'Αντζέλες 23 Απρ. δι 'Ιαπωνιαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαϊμπριαν» .....	58	10020	έφθ. Ν. Ύρκον 30 Απρ.
ΑΙΝΟΣ .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	44	2547	έφθ. Σαδέννα 2 Μαΐου
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.) .....	έτ. «Κονκόρντια» .....	42	7002	διπλής Παναμά 25 Απρ. διά Λά Γκουαίρα
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.) .....	έτ. «Καρόνα» .....	43	7036	διπλής Σουέζ 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.) .....	έτ. «Ινσουλαρη» .....	44	7058	έφθ. Ταρραγόνα 23 Απρ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.) .....	έτ. «Οσεάνη Πετρόλη» .....	58	22129	διπλής Γιβραλτάρ 26 Απρ. διά Μπάνιας
ΑΚΟΥΑΜΠΙΕΛΛ (λ.δ.) .....	έτ. «Πιουνάτεντ Κρόδη» .....	57	12614	άνεκ. Μπάχαμας 26 Απρ. δι 'Αμβέρσαν
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ'Y (λ.δ.) .....	έτ. «Πιουνάτεντ Κρόδη» .....	58	12623	άνεκ. Κολομπία ρίθερ 2 Μαΐου διά Κοινοτάν
ΑΚΡΟΝ (λ.) .....	έτ. «Ιμπερία» .....	44	7135	άνεκ. Φρίπορτ (Μπάχαμας) 1 Μαΐου διά Γκιζόν
ΑΛΛΑ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ (Ν.Α.Τ.) .....	έτ. «Όναστος» .....	54	28738	έφθ. Οέστα 3 Μαΐου (διά Φιλαδέλφειαν)
ΑΛΛΑΣΚΑ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αρκτούρους» .....	43	6989	διπλής Σουέζ 19 Απρ. διά Κολόμπο
ΑΛΕΞ (παν.) .....	έτ. «Ρίταλεξ» .....	25	2323	άνεκ. Σέτα 29 Απρ. διά Ραθένναν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.) .....	έτ. «Λαϊμπριαν» .....	56	20926	έφθ. Γιοκοχάμαν 20 Απρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μυρινέλλα» .....	18	5555	άργει Πέρασα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Λιθ.) .....	έτ. «Φάροπ» .....	44	7215	άνεκ. Λός 'Αντζέλες 3 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΚΗΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Άλκιβιδόπη» .....	42	7066	άνεκ. Γιοκκάσι 28 Απρ. διά Ναγκόγια
ΑΛΚΥΩΝ (Λιθ.) .....	έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	44	7063	διπλής Πέρα Σαιδ 28 Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΛΛΑΝΤΙΝ .....	έτ. «Τζουλιανικό» .....	23	1323	έφθ. Σεβίλην 27 Απρ.
ΑΛΑΜ (λ.) .....	έτ. «Κάποσ» .....	41	7401	διπλής Παναμά 26 Απρ. διά Μπέρα
ΑΛΑΜΠΑ (λ.) .....	έτ. «Βιλλάρηπα» .....	43	7231	έφθ. Κάδη 21 Απρ. (επισκευαί)
ΑΛΑΜΠΟΥΡ (Λιθ.) .....	έτ. «Πλάμπαρ» .....	44	7359	έφθ. Κολόμπο 25 Απρ.
ΑΛΑΤΙΣ (λ.) .....	έτ. «Άλτις» .....	41	7169	άργει Βαλτιμόρων από 27 Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	44	10721	άργει Βενετίαν όπω 28 Μαΐου 1960 (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) .....	έτ. «Νιτεέρο» .....	11	3131	άνεκ. Βιλλα Κονοτίσιουσον 29 Απρ.
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	έτ. «Αμαρούλλις» .....	45	7201	άργει Βαλτιμόρων από 12 Απρ. 1958
ΑΜΕΙΑΙΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10578	άργει Χάμπτον ρόδες όπω 15 Σεπτ. 1958
ΑΜΠΑΙΟΝ (λ.) .....	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	44	7258	άνεκ. Μπάχαμας 3 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV .....	έτ. «Ντέρνα» .....	43	7176	έφθ. Ν. Ύρκον 7 Μαΐου
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Τουέστ Αφρικαν» .....	56	13262	άνεκ. Καρταγκένα (Κολ.) 29 Απρ. διά Σαλίνα
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Κανόπους» .....	57	11978	έφθ. Μένα 'Αμπουλλά 23 Απρ. δι 'Ιαπωνιαν
ΑΝΑΡΟΣ ΑΙΓΑΙΑΝΤ (δ.) .....	έτ. «Ρίο Βεντούραντο» .....	53	18736	έφθ. Παλέρμο 1 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.) .....	έτ. «Άνδρος» .....	53	17845	άργει Χαρρουσίτ από 21 Δεκ.
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΔΗΝ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	41	7257	άργει Βαλτιμόρων όπω 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΟ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	άργει Μόμπιλ όπω 21 Αύγ. 1958
ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7206	άργει Βαλτιμόρων όπω 21 Ιουν. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΪ·ΙΟΝ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7239	έφθ. Τοάρτεσον 7 Μαΐου
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (δ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	άργει Βαλτιμόρων όπω 2 Φεβρ. 1958
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	άργει Βαλτιμόρων όπω 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΑΝΤΑΕΛ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7224	άργει Φαλιόμουθ όπω 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7233	εἰς 'Αιμούργον όπω 5 Απρ.
ΑΝΑΡΟΣ ΟΡΑΥΤΕΡ (λ.) .....	έτ. «Άνδρος» .....	54	17847	έφθ. Πειραιά 28 Απρ.
ΑΝΑΡΟΣ ΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.) .....	έτ. «Ελύτοράντο» .....	57	25441	άνεκ. Νιούπορτ (Ν.Σ.) από 23 Μαΐου διά Γιαβάτον
ΑΝΑΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) .....	έτ. «Ριο Βεντούραντο» .....	53	18735	άνεκ. Αρούπον 26 Απρ. διά Κόρρους Κρίστι
ΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Γκαρρίπια» .....	45	10708	άργει Σαδένναν όπω 29 Ιουλ. 1959
ΑΝΝΑ Κ. (λ.) .....	έτ. «Νολίντο» .....	20	4992	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 Απρ. διά Ντητρόβιτ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....	έτ. «Σάντοντ Αννα» .....	44	7258	διπλής Λάδεσντ 1 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Σασόδι» .....	44	7259	έφθ. Βικτωρίαν 1 Μαΐου
ΑΝΤΙΟΠΗ .....	έτ. «Μαριτάιμ» .....	41	7061	διπλής Ντακάρ 4 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΥ .....	έτ. «Αντάρες» .....	44	7126	έφθ. Κόρρους Κρίτι 2 Μαΐου
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.) .....	έτ. «Πασιοφίκ Τράιντινγκ» .....	57	15845	έφθ. Κόρρους Κρίτι 2 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΗΣ (Λιθ.) .....	έτ. «Σαμέλγκα» .....	43	7176	έφθ. Αγ. Φραγκιάκον 7 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.) .....	έτ. «Γκρίνθιλλ» .....	43	7244	άργει Κατάννην
ΑΥΓΟΡΑ (όνδ.) .....	έτ. «Ηγκλ» .....	44	7249	έφθ. Ν. Όρλεαννην 22 Απρ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.) .....	έτ. «Απατούριο» .....	43	7269	άνεκ. Νεόπολιν 29 Απρ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΠΕΣ (λ.) .....	έτ. «Απεξ» .....	42	6806	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 29 Απρ. διά Κολόμπο
ΑΠΟΛΩΛΝ (λ.) .....	έτ. «Αθηνίαν» .....	57	9452	διπλής Παναμά 23 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.) .....	έτ. «Σεγκόδισ» .....	56	10180	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 30 Απρ. διά Ρίο Ιανέϊρο
ΑΡΓΚΥΛΛ (Λιθ.) .....	έτ. «Βιλανούσέδα» .....	57	10657	έφθ. Κόνακρον 8 Μαΐου
ΑΡΕΝΑ (παν.) .....	έτ. «Φίνανοιέρα» .....	19	1754	έφθ. Σπέτζια 23 Απρ. (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΑΡΕΤΗ (Λιθάνου) .....	έτ. «Ολιομάνι» .....	43	7258	άνεκ. Κόπερθ 2 Μαΐου διά Μουρμανόκ
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.) .....	έτ. «Άλωπινον» .....	43	7187	έφθ. Μπρισμάπιν 1 Μαΐου
ΑΡΗΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αερεζ» .....	30	4557	άνεκ. Σιγκάπούρων ρόδες 18 Απρ. διά Πύλον
ΑΡΙΕ Χ. (λ.) .....	έτ. «Ντόλφιν» .....	45	7216	άνεκ. Γκρέυς Χάρμπουρ 14 Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (Ν.Α.Τ.) .....	έτ. «Ατλαντικ Οίλ» .....	58	23626	άνεκ. Μένα 'Αμπουλλά 2 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης» . . . . .	43	7247	έφθ. "Άγ. Φραγκίσκον 5 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αγκυρούτα» . . . . .	44	6995	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 25 'Απρ. διά Ριγιέκαν
ΑΡΙΣΤΟΝ (δινδ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μίραρρες» . . . . .	38	10277	άργει Φερρόλ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» . . . . .	40	10224	άργει Φερρόλ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε» . . . . .	44	7216	άνεχ. Τάμπα 29 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΙΩΝ (λιθάν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αριών» . . . . .	28	1707	άνεχ. Κατάννην 4 Μαΐου διά Συρακούσας
ΑΡΚΑΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς» . . . . .	44	7159	άνεχ. Βοστώνην 24 'Απρ. διά Ελλάδα
ΑΡΚΤΟΥ-ΟΥΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλαΐη» . . . . .	58	18743	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΑΡΜΟΝΙΑ (λιθάνου)	. . . . .	Σκουψάλος . . . . .	32	4329	εις "Ιταλίαν υπό παραλαβήν
ΑΡΝΤΕΝ (λιθάνου)	. . . . .	έτ. «Σοράγια» . . . . .	37	2709	άνεχ. Ράτζ Τανούρα 26 'Απρ. διά Μούοκατ
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (λιθάνου)	. . . . .	έτ. «Σοράγια» . . . . .	26	2903	έφθ. Πειραιά 6 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα» . . . . .	43	7155	διπλήθε Παναμάν 8 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (λιθάνου) . . . . .		Π. Δανιόλος . . . . .	22	1754	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λάμπη Σε Τράνσον» . . . . .	43	7137	άνεχ. Λός "Αντζέλες 25 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ» . . . . .	44	7283	διπλήθε Φλώσικ 7 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΑΡΧΙΜΗΑΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο» . . . . .	44	7157	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 'Απρ. διά Λονδίνου
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ	. . . . .	έτ. «Σάν Μιγκουέλ» . . . . .	28	4809	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου
ΑΡΥΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	. . . . .	έτ. «Σάν Γκαμπρίελ» . . . . .	44	7176	διπλήθε Σουέζ 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΣΘΗΜΙΑ Π. (λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρόπιο» . . . . .	43	7129	άνεχ. Τάϊν 9 Μαΐου διά Γδυνιάν
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	. . . . .	έτ. «Θήρα» . . . . .	53	13415	έφθ. Ρίο "Ιανέρο 1 Μαΐου
ΑΣΤΡΩΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φάργυρουντ» . . . . .	42	7150	άνεχ. Μερσίνα 20 'Απρ. διά 'Αλγέριον
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάντορ» . . . . .	56	8560	άνεχ. Γιαδάταν 28 'Απρ. διά Σέμαραγκ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤ (δ.) . . . . .		έτ. «Οπεν Τάνκερς» . . . . .	54	11815	έφθ. Νιούπορ Νιούς 24 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΣ (N.A.T.)		έτ. «Οσεν Τάνκερς» . . . . .	54	11307	άνεχ. Γκρότον 24 'Απρ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» . . . . .	58	20451	εις Νεάπολιν από 28 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	43	7176	άνεχ. Μόζι 17 'Απρ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατροπούδεύ» . . . . .	44	7250	άνεχ. Κόμπε 2 Μαΐου διά Βανκούμερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	43	7257	έφθ. Ν. "Ορλεάνην 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	49	17062	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	49	9869	εις Νεάπολιν από 8 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	54	10758	άνεχ. Ταμπίκο 7 Μαΐου διά Τουζπάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	51	10054	άνεχ. Χέζζαι 24 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	54	9833	έφθ. Γιοκκοίαν 5 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΤΑΙΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	43	7176	άνεχ. "Άγ. Φραγκίσκον από 19 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΤΚ (λ. δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	57	24831	έφθ. Βαλτιμόρων 5 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	58	18183	άνεχ. Αρούμπαν 28 'Απρ. διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	59	18500	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	44	7176	άνεχ. Παναμάν 2 Μαΐου (άπο Τοκοπίλα)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	55	12985	άνεχ. Τρινιντάντ 26 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	53	11322	άνεχ. Περο. Κόλπον 2 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	54	11248	άνεχ. Ν. "Ορλεάνην 27 'Απρ. διά Βρέμην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ (λ.δ.)	. . . . .	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	55	11241	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	53	12696	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	53	12712	άνεχ. Μακάσσαρ από 30 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	52	11767	έφθ. Ρόττερνταμ 19 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	43	7200	άνεχ. Τρινιντάντ 26 'Απρ. διά Ρίο 'Ιανέρο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΤ-Τ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	56	14839	άνεχ. Ναον Σκωτίων 7 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	52	10930	άνεχ. Σαδύνα 26 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	43	7176	διπλήθε Παναμά 2 Μαΐου (άπο Τοκοπίλα)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.) . . . . .		έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	48	10928	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Απρ. διά 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	49	10908	έφθ. Σκαραμαγκάν 2 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ'Υ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	43	7176	άνεχ. "Άγ. Φραγκίσκον 19 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίπτιμα» . . . . .	45	7160	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικι» . . . . .	44	7247	άνεχ. Λός "Αντζέλες από 7 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΤΤΙΚΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βίπτο» . . . . .	43	6872	εις θεον 33.41 B - 25.44 D. 'Απρ. 26 διά Χαδάννων
ΑΦΡΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο» . . . . .	44	7198	άνεχ. Γιαδάταν 27 'Απρ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθάνου) . . . . .		έτ. «Ολιομάν» . . . . .	44	7192	άνεχ. Φρήπορτ (Μπαχάμας) 2 Μαΐου διά Μούρμανοκ
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.) . . . . .		έτ. «Φίλια» . . . . .	42	6751	διπλήθε Πύλον 3 Μαΐου διά Κούβαν
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	Ν. I. Γουλανδρής . . . . .	58	26566	εις Ιννούσια 1 'Απρ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο» . . . . .	58	11623	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Μαΐου διά Μπαλίκ Παπάν
ΒΙΓΓΙΝΙΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βιστα» . . . . .	57	11623	έφθ. Μπακρέιν 4 Μαΐου
ΒΡΟΝΤΑΛΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» . . . . .	56	8638	διπλήθε Παναμά από 9 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» . . . . .	58	23626	έφθ. Πειραιά 25 'Απρ.
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (λιθ.) . . . . .		έλληνικο συμφέροντα . . . . .	42	7285	άνεχ. Μόζι 29 'Απρ. διά N. Καλπονίαν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αντεος» . . . . .	56	9462	άνεχ. Βανκούδερ 27 'Απρ. διά Παναμάν
ΓΑΛΗΝΗ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Βούλα» . . . . .	55	9462	έφθ. Κόμπι 21 'Απρ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» . . . . .	44	7113	άνεχ. Λάς Πάλμας 22 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.) . . . . .		έτ. «Σέντραλ» . . . . .	45	7253	άνεχ. "Υοταν" 3 Μαΐου διά Κριστομπάλ
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λιθ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐν» . . . . .	45	7256	έφθ. Ροζάρια 1 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρίνελλα» . . . . .	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1960
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σενκούρο» . . . . .	53	9149	έφθ. Κουβέτι 30 'Απρ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.) . . . . .		έτ. «Μάρν ντέλ Πιρέο» . . . . .	16	1449	άργει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (λιθάνου) . . . . .		έτ. «Πιρύκες» . . . . .	45	499	άνεχ. Βούλαν 3 Μαΐου διά Μαλντάθι Αίλαντ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα . . . . .	39	3729	έφθ. Σπαλάδι 1 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΙΙ (λιθάνου) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλλ» . . . . .	54	18790	έφθ. Περαιά από 30 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εθερεοτ» . . . . .	35	5028	έφθ. Τζακάρταν 3 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Έπος» . . . . .	21	1964	έφθ. "Οδησόν" 8 Μαΐου
ΓΙΑΝΝΗΣ . . . . .		έτ. «Κόθριον» . . . . .	22	1871	έφθ. Μαυρίτιους 29 'Απρ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ.) . . . . .		έτ. «Πρόσπερο» . . . . .	43	7166	άνεχ. Ταρακάνι 1 Μαΐου διά Βιζαγκαπατνάμ
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (λιθάνου)	. . . . .	έτ. «Πιολάντα» . . . . .	40	7168	έφθ. Μόντρεαλ 2 Μαΐου
ΓΚΑΝΝΕΤ . . . . .		έτ. «Εύτυχια» . . . . .	45	7240	διπλήθε Νότέρρο 27 'Απρ. διά Κούβαν
ΓΚΑΤ ΜΕΝΤ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» . . . . .	42	7164	έφθ. Καλκούταν 30 'Απρ.
ΓΚΕΜ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Μέντι» . . . . .	27	2766	άνεχ. Πειραιά 26 'Απρ. διά Βιρυττόν
ΓΚΕΛΗΝΤΕΝ (λ.ν.) . . . . .		έτ. «Ούρανια» . . . . .	38	9260	άνεχ. Λόδις "Αντζέλες 1 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΓΗΓΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	56	20668	άργει Πειραιά από 28 'Απρ.
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΗΑΡΑΝΤΡΥ (υ. πλήρ.)	. . . . .	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντη» . . . . .	54	27812	έφθ. Λιδόρον αθέδ. 30 'Απρ.
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝΤΡΥ (υ. πλήρ.)	. . . . .	έτ. «Γουόρλαντ Γλείντη» . . . . .	57	13750	άνεχ. Ναόπλον 4 Μαΐου διά Κουβέτι
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΟΥΓΙΝΤΑΝΣ (υ. πλήρ.)	. . . . .	έτ. «Διεθνής» . . . . .	55	20432	άνεχ. Μπακρέι 4 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (υ. πλήρ.)	. . . . .	έτ. «Πανούσενικ» . . . . .	55	20432	άνεχ. Περο. Κόλπον 6 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΙΟΥΝΤ (υ. πλ.)		έτ. «Ιντερνάδιοναλ» . . . . .	55	25317	άνεχ. Γιοκκαί 18 'Απρ. διά Χάρυκ Αίλαντ
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΣ' (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής» . . . . .	54	20580	άνεχ. Μπακρέι 2 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ' (υερι πλήρ.)	. . . . .	έτ. Νιάρχος . . . . .	57	13750	έφθ. Πόρτλατν (Με) 25 'Απρ. διά Κρούζ
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΘΡΙΟΥ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Θρίφτ» . . . . .	43	10513	άνεχ. Σκαραμαγκάν από 23 Φεβρ.
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Τούέτος Μπαίν» . . . . .	57	25489	διπλήθε Βιρράλταρ 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (υερι πλήρ.)	. . . . .	έτ. Νιάρχος . . . . .	57	25490	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Ράτζ Τανούρα
ΓΚΟΥΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (υ. πλ.)	. . . . .	έτ. Νιάρχος . . . . .	57	26032	διπλήθε

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	58	20546	άνεκ. Γκπλόγκ 25 Απρ. διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	57	28413	άνεκ. Περο. Κόλπον 2 Μαΐου διὰ Λάδοσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	57	20533	όπιλθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διὰ Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΖΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ησον» .....	58	14000	άνεκ. Ν. Ύόρκην 4 Μαΐου διὰ Ζεσμπρούγκε
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.) .....		Στ. Νιάρχος .....	43	12793	όπιλθε Παναμᾶ 27 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΩΤΑΙΝ .....		έτ. «Μέρκιουρο Τάνκερς» .....	55	20781	άνεκ. Περο. Κόλπον 26 Απρ. διὰ Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ .....	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	58	11200	άνεκ. Βαλτιμόρην 29 Απρ. διὰ Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ (γερμ. πλήρ.) .....		έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	άνεκ. Θάουνη 5 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάμ» .....	43	10577	έφθ. Σκαραμαγκά 3 Μαΐου (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου .....	57	10499	άνεκ. Μουράραν 6 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου .....	58	10499	ε.σ. Σκαραμαγκάν όπο 20 Απρ. (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.) .....		έτ. «Ιντερμάριον» .....	54	20235	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίτροφετι» .....	58	10499	διπλάθε Ειρηνικά πέρα από 6 Μαΐου διὰ Νύνασκαμν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (γερμ. πλήρ.) .....		έτ. «Ιντερμαρίνα» .....	55	20548	έφθ. Πειραιά 22 Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ .....	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	άνεκ. Κιουρασάρ 24 Απρ. διὰ Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.) .....		έτ. Στ. Νιάρχου .....	43	12800	διπλάθε Λάδοσεντ 4 Μαΐου διὰ Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΤΟΥΡΙΟΝ .....		Στ. Νιάρχος .....	44	12806	άνεκ. Γιοκοσούκαν 25 Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γ. πλήρ.) .....		έτ. Στ. Νιάρχου .....	59	9171	διπλάθε Ήρανταν 7 Μαΐου διὰ Σιδνεύ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.) .....		έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	άνεκ. Περο. Κόλπον 28 Απρ. διὰ Μπαλίκ Παπάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔΔ (λ.δ.) .....		έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	έφθ. Χιροκάτα 6 Μαΐου
ΓΟΥΡΙ .....		έτ. «Άτλας» .....	41	6911	εις Ρίο Ιανέρο πάντα 5 Απρ.
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Γρανίκος» .....	44	7282	ε.σ. Ταϊταγκόκ 6 Μαΐου διὰ Πουσσόρ
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σανάκοβια» .....	56	10180	έφθ. Φερντάν 28 Απρ.
ΔΕΛΦΙΝΙ (λ.δ.) .....		έτ. «Πανοσεάνικα» .....	42	9356	εις Σπέτζιαν όπο 16 Δεκ. (έπισκευα)
ΔΕΛΦΟΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Άντον» .....	45	7252	άνεκ. Βραζιλίαν 3 Μαΐου διὰ Γδύνιαν
ΔΕΣΠΩ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζαι» .....	44	7207	έφθ. Καματία 8 Μαΐου
ΔΗΛΟΣ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	29	2935	έφθ. Σφαζ 28 Απρ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρα» .....	44	10714	άνεκ. Μαζατλάν 10 Απρ. διὰ Γκουαγιάμας
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρπενέζα» .....	56	10360	άνεκ. Βρεταν. Κολομβίαν 5 Μαΐου διὰ Ν. Ύόρκην
ΔΟΚΤΟΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο» .....	44	7264	άνεκ. Ρόττερνταν 13 Απρ. διὰ Χάμπτον ποος
ΔΟΡΙΕΥΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς» .....	58	6759	διπλάθε Γιεραλτάρ 27 Απρ. διὰ φιλαδέλφειαν
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 22 Απρ. (διαταγάς)
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7260	έφθ. Βομβάνη 28 Απρ.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουορλντουάιν» .....	43	7031	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις 30 Απρ. διὰ Τζακάρταν
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	13	1486	έφθ. Αντεν 25 Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πούντα Άρενας» .....	29	6941	έφθ. Βίλλα Κοντιτιούσον 29 Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	37	5452	άνεκ. Λομποτ 4 Μαΐου διὰ Βόρνεο
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιθάνου) .....		έτ. «Κυκλάδες» .....	37	5452	άνεκ. Μανίλα 2 Μαΐου διὰ φιλιππίνας
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΩΔΑΝΟΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου» .....	43	7161	άνεκ. Αστόρια 26 Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΙΚΑΛΗ (λ.δ.) .....		έτ. «Βαλντεμόρο» .....	42	7132	έφθ. Τοιβιταβέκια 16 Απρ.
ΕΙΛΑΕΝ .....		έτ. «Ολιστιμ» .....	29	4931	έφθ. Κόρραμασχ 28 Απρ.
ΕΙΛΕΝΑ .....		έλληνικά συμφέροντα .....	32	1953	έφθ. Ριγιέκαν 23 Απρ.
ΕΙΛΕΝΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα» .....	38	5500	διπλάθε Λάδοσεντ 1 Μαΐου δι' Ειθονμάουθ
ΕΙΛΕΝΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιοτα Ριος» .....	36	7820	έφθ. Πειραιά 14 Απρ.
ΕΙΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Παπαροποτίδη .....	58	13066	άνεκ. Λόρκην 29 Απρ. διὰ Κιουρασάρο
ΕΙΛΗΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας» .....	43	3159	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 Απρ. (έπισκευα)
ΕΙΛΗΜΑΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρπόσεα» .....	44	7051	διπλάθε Παναμᾶ 28 Απρ. (άπο Πόρτ Αρθουρού)
ΕΙΛΗΠΤΟΝΤΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνιποντος» .....	44	7189	έφθ. Αμβρεάν 28 Απρ.
ΕΙΛΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Πλάμαρ» .....	35	4963	άνεκ. Μορμουγκά 26 Απρ.
ΕΙΛΙΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίτζιαν» .....	20	6157	έφθ. Φάλμουθ 4 Μαΐου
ΕΙΤΟΝΑΝ (λ.) .....		έτ. «Άλγυγος» .....	41	7122	εις Λιθόρρον πάντα 1 Απρ.
ΕΙΤΥ (λ.) .....		έτ. «Έντυ» .....	25	3320	διπλάθε Γιεραλτάρ 5 Μαΐου διὰ Κούδαν
ΕΙΝΩΣΙΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενώσις» .....	43	7162	διπλάθε Κωνιβόλειαν πολιν από 22 Μαρτ. διὰ Νοθωρωσίκουν
ΕΙΡΙΟΝΙΟ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ» .....	42	7140	άνεκ. Τεργέστην πάντα 2 Απρ. διὰ Σέριφον
ΕΙΣΤΡΕΛΛΑ .....		έτ. «Στάρ» .....	26	3803	έφθ. Ασηλποργκ 5 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριοπτέλλα» .....	42	2842	όπιλθε Κωνιβόλειαν πολιν 2 Μαΐου διὰ Σητάνωφ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λεάνδρος» .....	19	3858	όπιλθε Ηραλτάρ 26 Απρ. διὰ Χαδάννων
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	έφθ. Πειραιά 14 Απρ. διὰ Χαδάννων
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....		έτ. «Άτλαντικ Οίλ» .....	54	18730	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου (πρός παροπλισμόν)
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς .....	56	30150	διπλάθε Γιεραλτάρ 6 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύκριοια» .....	59	9200	άνεκ. Πιατάρα 27 Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.) .....		έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	58	14606	έφθ. Μοντέβιδος 1 Μαΐου
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....		έτ. «Σάν Νικόλας» .....	43	7230	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 Μαΐου διὰ Ντόρμπουν
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ .....		έτ. «Σάν Αντώνιο» .....	45	7224	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 Απρ. διὰ Σφάζ
ΕΦΕΣΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέϋμαρ» .....	49	18171	έφθ. Πουέρτο λά Κρούζ 24 Απρ.
ΖΑΝΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	άνεκ. Τζιμπούτι 25 Απρ. διὰ Κολόμπο
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούλτραμάρ» .....	44	4296	άνεκ. Ν. Ύόρκην 28 Απρ. διὰ Πουέρτο Λιμπερτάντρο
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα» .....	43	7273	διπλάθε Πόρτ Σαιδ 3 Μαΐου διὰ Λα Γκουαΐρα
ZINI (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τιουνάιτεντ Κρόσι» .....	52	12556	άνεκ. Αμδούργον 27 Απρ. διὰ Καναδά
ΗΛΙΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηλιάς» .....	42	7025	άνεκ. Βαγκούθερ 6 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρθέλλα» .....	57	10173	διπλάθε Παναμά 5 Μαΐου (άπο Ν. Όρλεάνην)
ΗΛΙΑΣ Σ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλεσσίγκη» .....	43	7207	έφθ. Τζακάρταν 1 Μαΐου
ΘΕΝΚΕΣΚΙΒΙΓΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σημπορυ» .....	44	7250	έφθ. Κεμπέκ 2 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκαι» .....	45	7252	όπιλθε Αγ. Βικέντιον 3 Μαΐου διὰ Γδύνιαν
ΘΕΟΟΓΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα» .....	38	5825	εις Κολόμπο όπο 8 Απρ.
ΘΕΟΜΑΝΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα» .....	45	7255	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαΐου διὰ Τσουρούμη
ΘΕΟΠΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τραπασοφίκ, Τ.Κ.» .....	43	7240	άνεκ. Πόρτο Αλέκυρε 4 Μαΐου (διαταγάς)
ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ .....		παναμαϊκή έταιρια .....	42	7162	άνεκ. Χαδάννων 4 Μαΐου διὰ Μαριέλ
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεσούκιο» .....	44	12500	άνεκ. Φρηπορτ (Μπαχάμας) 20 Απρ. δι' Αμδούργον
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια» .....	35	8072	άργει Κυνόσουραν όπο 12 Αύγ. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανουέθα» .....	17	1295	άργει Πέραμα πάντα 1 'Ιουν. 1959
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάντα Βιέρνες» .....	11	1881	άνεκ. Πειραιά 7 Μαΐου διὰ Βραΐλαν
ΚΑΛΛΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσορπ» .....	57	8774	όπιλθε Παναμᾶ 29 Απρ. δι' Ειρηνικόν
ΚΑΛΗ Λ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρίντερ» .....	44	7255	άνεκ. Ν. Ύόρκην 5 Μαΐου διὰ Μπριτζπορτ
ΚΑΛΦΑ .....		έτ. «Κάλφα» .....	26	1945	άργει Αμδεράν όπο 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκούπια» .....	43	7257	άνεκ. Πειραιά 28 Απρ. διὰ φιλαδέλφειαν
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	53	12897	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσορπτ» .....	40	7121	άνεκ. Ακάμπα 28 Απρ. διὰ Καράτσι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα» .....	56	10015	άνεκ. Σιδένο 20 Απρ. δι' Ιταλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Π. ....	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	άνεκ. Πειραιά 10 Μαΐου διὰ Νοθωρωσίκουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγιοι Ανάργυροι» .....	41	2866	έφθ. Σαδόνα 27 Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου) .....		έτ. «Λίμπονο» .....	43	7281	έφθ. Παγκόν 3 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μητροφάνης» .....	24	2060	άνεκ. Πειραιά 9 Μαΐου διὰ Ρωσίαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καπετανίσσα» .....	44	7281	έφθ. Τσιταγκόκ 2 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντρος» .....	43	7993	άνεκ. Ντουλούθ 2 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	46	8147	άνεκ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΤΙΝΑΣ (λ.δ.) .....		έτ. «Μάρ Τρέιντ» .....	45	10523	άνεκ. Τρίνινταν 30 Απρ. διά Σάντος
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ» .....	43	6998	άνεκ. Ντουλούθ 30 Απρ. διά Κωνστάντζαν
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΛΙΑΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπάνιαν» .....	44	10750	άνεκ. Ρότσι Φλέρα 2 Μαΐου
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΚΑΪ· (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαπαρίουρ» .....	44	10691	έφθ. Κεμπέκ 11 Απρ. (έπισκευα)
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάυμουθ» .....	43	2861	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 22 Απρ. (διαταγάς)
ΚΑΡΠΕΝΙΕΣ ΙΣΩΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άστρομπέλλο» .....	29	4884	έφθ. Μπανιόλι 2 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ ΑΝΑΙΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια» .....	43	7033	διπλάθε Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.) .....</td					

ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμηδόνη»	58	20487	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Ραδένναν
ΚΙΣΣΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άριστειδης»	40	4672	έφθ. Θρή Ρίθερς 5 Μαΐου
ΚΛΑΙΡΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	5411	παρελθόνθι εἰς Πειραιᾶ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντη»	59	10200	άνεχ. Αλμυρον (Δ.Α.) 26 'Απρ. διά Κρήτην
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	43	7248	διπλήθε Παναμά 4 Μαΐου διά Κάρδιφ
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Όρδυγια»	44	7159	διπλήθε Παναμά 3 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες ἀπό 2 'Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Μορμουγκάδα 7 Μαΐου
ΚΟΝΔΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουπλα»	19	2949	έφθ. Βενετίαν 27 'Απρ.
ΚΟΡΗ (κορτ.)		έτ. «ΟΣΙλιαρ»	41	5173	εἰς Μηλιμπάσι ἀπό 15 Μαρτ. (ἐπιοκεντι)
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διπλήθε Παναμά ἀπό 3 'Απρ. διά Τόκιο
ΚΟΡΝΟΥΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγουκέρας»	56	10567	έφθ. Πόρτ Άλφεντ 2 Μαΐου
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΙΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	43	7075	έφθ. Ρεούνιον 21 'Απρ.
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7261	άνεχ. Τόκιο 26 'Απρ. διά Πράι
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άιλα Γκράντε»	43	7275	έφθ. Μπουένος Αύρες 8 Μαΐου
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 23 'Απρ. διά 'Αγ. φραγκίσκον
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Πουέρτο Μπάριος 28 'Απρ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.)		έτ. «Λαϊμπριάνα»	56	4031	εἰς Μόμπιλ ὁπό 18 Δεκ. 1958
ΚΡΟΜΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θερνάντο»	41	6756	άνεχ. Μόμπιλ 30 'Απρ. διά Φράπορτ (Μπαχάμας)
ΚΥΜΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7248	έφθ. Πόρτ Εδεργκλέιντ 20 'Απρ.
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	έφθ. Τενερίφα 6 Μαΐου
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	43	6992	έφθ. Υμούνιεν 4 Μαΐου
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου)		έτ. «Ολισμανά»	43	6888	διπλήθε Γιβραλτάρ 11 'Απρ. διά Κούδαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντο Βαρδάρα»	21	2294	άνεχ. Τάιν 8 Μαΐου διά Λισσαδώνα
ΚΩΣΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Πόρτ Αλμέρνι 5 Μαΐου
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Κοστίκος»	40	2993	έφθ. Φλώσιγκ 7 Μαΐου
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρουγ.)					
ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥY	(N.A.T.)	έτ. «Ναθ. Κομμέροιαλ»	21	1833	εἰς ταξίδια Πλεΐτ
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερυκάπα»	53	11262	έφθ. Μπαχρέν 2 Μαΐου
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Σάργκα»	56	23880	άνεχ. Παλέρμον 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δευτέρι»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	έφθ. Λόδς Αντζελεσ 6 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτο»	43	7255	έφθ. Ιμριγκαμ 5 Μαΐου
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.)		έτ. «Ατλαντίκα»	43	7176	έφθ. Κιουρασάο 18 'Απρ.
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	30	1569	άργει Ν. Ορλεάνην ἀπό 18 Σεπτ. 1959
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελεύθιρα»	44	7161	εἰς θέσιν 49.45 Β. - 6.6 Δ. 'Απρ. 25 διά Ν. Υόρκην
ΛΥΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Θητάρη»	43	10428	άργει 'Οραντς ὁπό 18 'Ιαν.
ΛΥΡΗ (Λιθάνου)					
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Λύρη»	43	2847	έφθ. Πειραιά 8 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόστη»	44	7160	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	διπλήθε Σουέζ 3 Μαΐου διά 'Οζάκαν
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεσάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Απρ. διά Γιβραλτάρ
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου)		έτ. «Αουρόρα»	57	8738	έφθ. Μαντράς 29 'Απρ.
ΜΑΙΑΜΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Δάπλιτρα»	37	4838	άνεχ. Λάς Πάλμας 30 'Απρ. διά Κούδαν
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μάστοβολ»	18	920	άνεχ. Λά Νουέλ 24 'Απρ. διά Ραδένναν
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Πανδιά»	43	7210	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαΐου διά Γκουανταλόπην
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννίπης»	45	3549	έφθ. Λοριάντ 28 'Απρ.
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Κασσιούγκ 28 'Απρ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΜΑΝΤΥ		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκο»	43	7255	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κυριακήν»	21	1410	έφθ. Μπιλμπάσι 2 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	διπλήθε Θεούτα 30 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	έφθ. Σκαραμαγκάν 2 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	27	1554	διπλήθε Σουέζ 28 'Απρ. διά Αντεν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ ΙΙ (Λιθάνου)		έτ. «Σάνουερον Κρός»	44	7289	διπλήθε Λάδοςεντ 25 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδς
ΜΑΡΙΑ ΧΡΙΣΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαλάντε»	43	7040	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου διά Χίρακ
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. Κυριανούν	43	7124	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλέρερας»	45	8965	άνεχ. Σπάττα 2 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΜΑΡΙΑΣΙΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Άρκουλη»	38	5548	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 5 Μαΐου (διά 'Αγγλίαν)
ΜΑΡΙΑΣΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 Μαΐου διά Βανκούβερ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Μαΐου διά Αύστραλιαν
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	εἰς μεταφοράς Αϊγύπτου
ΜΑΡΙΒΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	5231	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7212	έφθ. Γένοβαν ὁπό 11 'Απρ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	άνεχ. Λόδς Αντζελεσ ὁπό 29 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)					
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρινέτη»	44	10668	έφθ. Σορέλ 30 'Απρ.
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7282	άργει Παλέρμο ὁπό 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέρφικ»	40	5147	άνεχ. Ζαμποάκα 27 'Απρ. διά Πλαρίντελ
ΜΑΡΝΙΠΟ (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Τζιοβάνι»	43	7259	άνεχ. Αντεν 2 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλη»	43	7263	άνεχ. Τζιμπούτι 4 Μαΐου διά Βαμπόδα
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	άνεχ. Μορμουγκάδα 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικη	55	23871	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 'Απρ. διά 'Ιαπωνίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18763	διπλήθε Σουέζ 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΤΒΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμη»	20	1512	διπλήθε Κων/πολίν 17 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκη»	43	7176	άνεχ. Λόδς Αντζελεσ 6 Μαΐου διά Λονδίνον
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσολ»	57	8855	άνεχ. Γλασκώντην 2 Μαΐου διά Κή Γουέστ
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7254	έφθ. Φιλαδέλφειαν 24 'Απρ. διά Τόκιο
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Μαΐου
ΜΕΡΓΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	59	21000	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 Μαΐου διά Πάλαμπορο
ΜΕΡΓΕΙΝΙΔΑΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Στεττίνον
ΜΙΑΝΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο»	41	6728	άνεχ. Λός Πάλμας 1 Μαΐου διά Λαττάκια
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	49	19929	έφθ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλη»	56	21090	έφθ. Μπακρέιν ὁπό 9 'Απρ.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	διπλήθε Λίζαρντ 7 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΙΧΑΗΑΛ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσέονικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Φερντάιλ 13 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΗ Λ. (Λιθάνου)		έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	διπλήθε Παναμάν 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΙΝΟΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)					
ΜΙΠΑΖΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χρούσανθη»	29	1866	διπλήθε Ούζαν 21 'Απρ. διά Σουβά
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάονιοναλ»	57	12683	άνεχ. Γιοκοχάμαν 14 'Απρ. διά Κόλπον
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.δ.)		έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Εισιονάδου 28 'Απρ. διά 'Ην. Πολιτείας
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	έφθ. Λόδς Αντζελεσ 2 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	έφθ. Γιαθάτα 4 Μαΐου
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαράρουαινη»	44	7159	άνεχ. Βοστώνην 5 Μαΐου διά Τόκιο
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)					
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	42	7803	άργει Κυνόσουραν ὁπό 8 Δεκ.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Εγκαίτηρην	16	3528	έφθ. Πόρτ Οκκα 1 Μαΐου
ΝΑΖΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Νασίοναλ»	57	9990	άνεχ. Μόζι 2 Μαΐου διά Χιροσίμα
ΝΑΠΙΠΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντ»	25	4949	έφθ. Σαδόναν 3 Μαΐου
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7092	έφθ. Κούς Μπαίν 25 'Απρ.
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΑΥΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νασίοναλ»	43	7579	εἰς Σάντερλαντ ὁπό 28 Μαρτ.
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	23690	έφθ. Κόρκην 1 Μαΐου
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	έφθ. Ραβένναν 28 'Απρ.
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΣΕΒΡΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Σεβράντ 2 Μαΐου διά Κόμπε
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΦΑΥΤΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαργκρο»	43	8479	διπλήθε Βιγραλτάρ 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαργκρο»	43	8393	άνεχ. Μόντρεαλ 3 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντιριθάπορ»	43	8428	έφθ. Ν. Υόρκην 7 Μαΐου
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλέυς»	58	12624	άνεχ. Ράς Τανούρα 27 'Απρ. διά Τρίνινταν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκράντ»	58	24068	έφθ. Βοστώνην 5 Μαΐου διά Κάρλοχαρι
ΝΕΑΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»			

ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεκ. Σάντος 4 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργυα»	52	11267	άνεκ. Μπαχρέν 17 'Άπρ. διά Καβασάκι
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	7258	άνεκ. Γλεσκώθην 25 'Άπρ. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη»	53	12395	άνεκ. Καλέτα Κλαρέντσια 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Μαρίνα»	18	2447	διπλή θέση Σουέζ 6 Μαΐου διά Γδυνιάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άργει Αμπελάκι από 16 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλούτιρι»	37	7991	άνεκ. Λός Αντζελες 2 Μαΐου διά N. 'Υόρκην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άργει Ντάρτεμουθ από 1 'Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άνεκ. Μοντεδίδεο 5 Μαΐου δι' Εύρωπην
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικονίνενταλ»	44	7180	διπλήθε Παναμά 3 Μαΐου (άπο N. 'Ορλεάνην)
ΝΙΚΥ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λά Πόλια»	53	9188	άνεκ. Λός Αντζελες 19 'Άπρ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	44	7294	έφθ. Αντερ 11 'Άπρ.
ΝΙΝΑ (παν.)		παναμαϊκή εταιρία	28	1463	έφθ. Ροζάριο 1 Μαΐου
ΝΙΟΒΗ (Λιθίδη)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρι»	44	7063	διπλήθε Σουέζ 23 'Άπρ. διά Ιράν
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου)		έτ. «Μαρκάζα»	42	7070	εις μεταφοράς Ερυθράς - Αιγύπτου
ΝΟΝΑ ΜΑΡΟ (δ.)		έτ. «Παναμ. Γιουρόπα»	28	6857	εις Αμρούργον, μετασκευαί
ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.)		έτ. «Νόρδερν Σίπηγκη»	44	10650	δονεί Πειραιά από 18 Σεπτ. 1959
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόρεσαν Θράυτερ»	44	10662	'Ιος: «ΥΠΑΠΑΝΤΗ», ομμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πετσούνιο»	41	6830	έφθ. Λιθέρπολη 16 'Άπρ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα»	55	18210	έφθ. Πειραιά 17 'Άπρ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεας»	52	12029	έφθ. Μάντζεστερ 27 'Άπρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεκ. Τοάρλεστων 8 Μαΐου διά Νόρφολκ
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7061	έφθ. Ρίο Γκράντε 22 'Άπρ.
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουναίτεντ Κρός»	53	12577	άνεκ. Χάμπτον ρόδας 5 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούεύδας	56	10545	άνεκ. Χάμπτον ρόδας 26 'Άπρ. δι' Ιταλίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ»	58	13545	έφθ. Απριλίδιο 1 Μαΐου
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ»	59	12800	άνεκ. Χάμπτον ρόδας 20 'Άπρ. δι' Ιταλίαν
ΝΤΕΡΜΠΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουάιν»	58	10396	έφθ. Παραμιρόπα 1 Μαΐου
ΝΤΗΦΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθήγκειτοφς»	60	13847	άνεκ. Τοάρλεστων 30 'Άπρ. διά Σαπέλε
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	5847	άνεκ. Κολεύμπια ρίζερ 4 Μαΐου δι' Απω 'Ανατολήν
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. Εσουρόπα»	57	9746	έφθ. Ξούλλα 4 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν. - Εσουρόπα»	56	8716	άνεκ. Πικοκοχάμαν 2 Μαΐου διά Βανκούμπερ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εδμυράνια»	58	10483	έφθ. Βαλτιμέρην 4 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν. - Εσουρόπα»	55	11209	άνεκ. Ν. Ορλεάνην 23 'Άπρ. δι' Ινδίαν
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν. - Εσουρόπα»	56	8716	άνεκ. Σιμίζου 2 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούπτη»	56	10486	άργει Κυνόσουραν από 30 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7128	
ΟΛΓΑ (Λιθάνου)					
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όλισμαν»	43	7199	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Κούθαν
ΟΛΚΑΤ (λ.)		έτ. «Σατούρνη»	43	7051	διπλήθε Σουέζ 5 Μαΐου δι' 'Αντεν
ΟΛΥΜΠΙΑ		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	έφθ. Σαιγκόν 30 'Άπρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικα»	53	17362	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά N. 'Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ'	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άνεκ. Περο. Κόλπον 3 Μαΐου δι' Αύγουστουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13652	έφθ. Αυδυρύφον 5 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 25 'Άπρ. διά Λά 'Εστακάντα
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	14047	έφθ. Πειραιάδ από 13 'Άπρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	58	27602	άνεκ. Ελευσίνα από 25 'Άπρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	50	17791	έφθ. Πειραιά 28 'Άπρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτίς»	53	14221	άνεκ. Μπαντρά Μασόύρ 1 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	53	14009	έφθ. 'Ελευσίνα 5 Μαΐου (πρὸς παροπλισμὸν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	17792	άνεκ. Ναγκάσακι 16 'Άπρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13679	διπλήθε Τρίνινταντ 2 Μαΐου διά Παματάκουαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεκ. Περο. Κόλπον 27 'Άπρ. διά Μπάρι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13934	όρνει Φερρόδι από 22 Φεδρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	55	13709	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13713	άνεκ. Σαβάννα 5 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	55	13934	εις Ρόττερνταμ από 12 Μαρτ. ('έπιοκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΤ'ΙΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρεϋ»	59	23300	άνεκ. Βαλτιμέρην 29 'Άπρ. διά Πούντα Πόλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	59	25000	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 'Άπρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13665	έφθ. Πειραιά 13 'Άπρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	διπλήθε Σουέζ 7 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	55	13934	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΙΝΤΟΡ		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	20595	έφθ. Κυνόσουραν 9 Μαΐου (πρὸς παροπλισμὸν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13665	διπλήθε Σουέζ 3 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	49	17792	εις Πειραιάδ από 10 'Άπρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόδιμσες»	54	14047	άνεκ. Περο. Κόλπον 8 Μαΐου διά Γένοβαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	49	17792	όπερτο λά Κρός 25 'Άπρ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ		έτ. «Μικρόβια Τρανσόπορτ»	59	37958	άνεκ. Σιμόπον 14 'Άπρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ		έτ. «Ολύμπικ»	59	38000	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Λίθανον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	58	27602	άνεκ. Περο. Κόλπον διά Σαντούς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΤΙ'		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	50	17791	έφθ. Τετρέμπα 4 Μαΐου διά Σεγκούντο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΑΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13580	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 5 Μαΐου διά Βιλελμοχάφεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσαράσαντο»	54	20611	όρνει 'Αμβούργον από 13 Αύγ. 1957 (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΟΜΗΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφόρες»	27	8627	έφθ. Τρίνινταν 24 'Άπρ. (διά Σάντος)
ΟΜΟΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομηνιουμ Κέρριερ»	43	8195	έφθ. Στρικαπούρην ρόδες 26 'Άπρ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	44	7280	εις Πειραιά από 6 'Άπρ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσα»	56	21090	έφθ. Νέκοτασέα 2 Μαΐου
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρ»	34	7825	
ΟΡΙΕΝΤ ΛΕΓΙΚΣ (Λιθίδη)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	43	7211	
ΟΡΙΚΟ (δ.)		έτ. «Οριζόλλα»	58	12667	
ΟΡΟΜΑΡ (λ.)		έτ. «Ηστερόν Στάρο»	44	7254	
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς»	53	12065	
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίφερ»	36	3891	
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (Λιθίδη)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλπαραμπίν»	56	10015	
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	45	7211	
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)		έτ. «Οσεαν»	52	11349	
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	42	7192	
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ		έτ. «Γιουν. Ούάιτ»	43	7176	
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Κρός»	43	7170	
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ ΣΠΗ»	43	7167	
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	
ΟΥΡΑΝΑ		έτ. «Ντιάμοντ»	09	2890	
ΟΥΡΑΝΙΑ		έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	εις N. 'Υόρκην από 25 Μαρτ.
ΠΑΛΑΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάκια Σαλίνας»	43	7081	άργει Ελευσίνα από 6 Φεδρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)		έτ. «Πλάντρε»	42	2873	άνεκ. Μπάσσαρον 1 Μαΐου δι' 'Αντεν
ΠΑΝ		έτ. «Αρίας»	56	10486	έφθ. Βανκούμπερ 5 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ		έτ. «Κασσιάγια»	58	10659	άνεκ. Σιγκαπούρων 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	διπλήθε Σουέζ 9 Μαΐου διά Κοσσείρ
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάτελια»	45	7133	άνεκ. Γιαβάτων από 8 'Άπρ. διά Ντάρεν
ΠΑΝΑΡΓΥ Ι. (δ.)		έτ. «Πόνωράς»	45	10722	ες ή N. 'Υόρκην από 15 Μαρτ. ('έπιοκευαί)
ΠΑΝΩΗΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτ»	54	15841	άνεκ. Φρήροπτ (Μπακάμας) 29 'Άπρ. δι' Αμβέροαν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιθάνου)		Τ. Δ. Α' Θανατισίδης	30	996	έφθ. Λε ζόραδές από 21 Μαρτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.)		έτ. «Επος»	30	2861	άνεκ. Γκρέις Χάρμπορ 2 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	εις Τζακάρταν από 30 'Ιαν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΟΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφάτα»	09	715	άργει Πέραμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άνεκ. Σουραμπάγια από 7 Μαρτ. διά Τεγκάλ
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Στύλια»	36	1974	άργει Χάρμπορ ρόδας από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ (λ.)		έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	εις Χόγκ Κόγκ από 6 'Άπρ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «			

ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	άνεχ. Ντιάγκο Σουαρέζ 24 'Απρ. διά Μαζούγκα
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαΐσιο Φιουνιόν»	44	10297	άνεχ. Ράς Τανούρα 26 'Απρ. δι' Ιαπωνιάν
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΕΚΠΙΠΕΡ		έτ. «Πιούνινετ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Μαρμούγκα 3 Μαΐου
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χαλκοφίλη	43	2881	άνεχ. Ντακάρ 25 'Απρ. διά Ρουέν
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλεοπίδας»	43	5221	άνεχ. Λοντόνετρυ 25 'Απρ. διά Κούδον
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΛΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	διπλής Ντόβερ 6 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	60	8860	έφθ. Ειδονυμάσιον 20 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	8466	έφθ. Σαιγκόν 25 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	8465	διπλής Πόρτ Σαιδ 4 Μαΐου δι' Ειδονυμάσιο
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	58	13581	άνεχ. Πούντα Καρντόν 26 'Απρ. διά Σουάνσ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	56	8001	έφθ. Ντακάρ 24 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΣΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	57	7977	έφθ. Ντακάρ 6 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΧΑΦΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	59	8700	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Απρ. διά Πόρτλαντ (-Ορ.)
ΠΗΝΕΑΛΟΠΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληποντος»	45	6712	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.ρ.) 17 'Απρ. διά Τουρκίαν
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε	44	7190	άνεχ. Χονούλουδον 25 'Απρ. δι' Ινδίαν
ΠΛΑΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενζ	43	7228	έφθ. Μπουένος Αϊρες 5 Μαΐου
ΠΛΑΒΕΡ (Δ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	45	7067	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ. 1958
ΠΟΒΟΥΛΑ II (παν.)		έτ. «Σιέτε Μάρξ	43	2016	έφθ. Λισσαδώνα 3 Μαΐου
ΠΟΘΩ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιθούδα»	16	1993	άργει Πειραιά από 14 Θερ.
ΠΟΛΥΕΞΗΝ Γ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλ ντι Κομπάρες»	57	8549	έφθ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαΐου
ΠΟΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνια»	38	2561	άνεχ. Πειραιά 7 Μαΐου διά Κων) πολιν
ΠΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκας	43	7273	εις Σκαραμακάν από 22 'Απρ. (έπισκευαι)
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (Δ.)		έλληνικα ουμφέροντα	43	7237	έφθ. Ν. Υόκον 29 'Απρ.
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΟΣΥΩΦ (νοτ. δάφν.)		έτ. «Σέδουερην»	44	7229	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου διά Σαγκάν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	διπλής Σουέζ 3 Μαΐου διά Τζιμπούτι
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληποντος»	43	7128	έφθ. Χαδάνα 18 'Απρ.
ΡΑΓΚΕΡ					
PANNEP (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7192	διπλής Μπρόνομποττελ 30 'Απρ. διά Γδύνιαν
PAZOLOYUT (Διθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουες»	57	23693	άνεχ. Μπαντρά Μασούρ 27 'Απρ. διά Ν. Υόρκην
PINTA (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραρμερικάνα»	59	14000	διπλής Παναμά 24 'Απρ. διά Μουρόραν
PIO (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	17	1293	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 15 'Απρ.
PIO ALTO (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	44	7194	διπλής Γιβραλτάρ 25 'Απρ. διά Μπουένος Αϊρες
PIOΝ (παν.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέστωρ»	43	6993	άνεχ. Σάντος από 6 'Απρ. δι' Αντονίνια
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΑΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	έφθ. Καράστα 26 'Απρ.
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζεφιελάτη»	45	7217	άνεχ. Ταμπικο 19 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΡΟΝΤΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίντην»	43	7244	έφθ. Ραγκούν 8 Μαΐου
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	11	1538	διπλής Φλωρίνης 28 'Απρ. διά Μονφαλκόνε
SAIN TZOPTZ (Λιθάν.)		έτ. «Ντέρνα»	41	7111	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 20 'Απρ. διά Χαδάναν
SAIN TZΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Στάσσα»	16	1653	
SAINANT ANTONY (Λιθάνου)		έτ. «Σαιντ	44	7176	
SAINT TZE'I-ME		έτ. «Σαιντ -Αντωνυ»	40	5468	
SAIN TZOPTZ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	42	7243	
SAIN TZOPTZ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθόδια»	36	5129	
ΣΑΙΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτοπήπη»	43	7267	
ΣΑΙΑΝ ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (Λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανίκαλλη»	45	2895	
ΣΑΙΑΝ ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχαλα»	30	4105	
ΣΑΙΑΝ ΖΟΥΑΝ (Δ.δ.)		έτ. «Οσεαν»	44	10509	
ΣΑΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Ατλαντικα»	23	5372	
ΣΑΙΑΝ ΠΑΜΠΙΔΑ (δ.)		έτ. «Αλιότιμη»	44	10546	
ΣΑΙΑΝ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Άλμπερτα»	43	7260	
ΣΑΙΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαριτίμα»	44	7238	
SANTA ANNA	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Τζων»	44	7210	
SANTA MANTRE (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία	56	9966	
SANTA MARIA (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	43	7179	
SANTA POZA (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Φέ»	43	7284	
SΑΝΝΙΤΗΜ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γάλοφο Σ.»	45	10655	
SANNY MENT (Χιθάνου)		έτ. «Μέντη»	36	1988	
ΣΑΥΟΘΕΡΗΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θάύτερ»	44	10743	
ΣΑΥΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τέομαρ»	44	7200	
ΣΛΕΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (Δ.δ.)		έλληνικα ουμφέροντα	31	4704	
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ποιοφίκα Μαρίνα»	45	10705	άργει Πέραμα από 16 'Απρ. 1960
ΣΕΓΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού	40	7304	έφθ. Αλεξανδρείαν 26 'Απρ.
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)		έτ. «Γκάντοντρ»	22	3084	άνεχ. Λάγκος 29 'Απρ. δι' Αμπιτζάν
ΣΗ ΑΙ Δ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	42	6117	άνεχ. Γιαβάταν 29 'Απρ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (Δ.δ.)		έτ. «Αλέτ. Σ. Όνσαση»	48	11379	έφθ. Πόιντ σ Πίτρ 2 Μαΐου
ΣΙΑΕΡΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	έφθ. Λονδίνον 6 Μαΐου
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίρουμ»	42	7146	εις Σύρουν από 3 Δεκ. (έπισκευαι)
ΣΟΛ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σόλορ»	49	10259	άνεχ. Γλασκώπων 27 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	διπλής Θέουταν 20 'Απρ. διά Δυρράχιον
ΣΟΥΓΙΤΓΟΥΟΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουγιτγουώτερ»	41	10443	άργει Βαλτιμόρων από 9 'Ιουλ. 1960
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπουαν Σή»	21	1946	έφθ. Ν. Ορλεάνην 6 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ II (Λιθάνου)		έτ. Νταϊσάς	21	1498	άνεχ. Πειραιά 6 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλισιορ»	57	10398	άνεχ. Μοζι 2 Μαΐου δι' Ήν. Πολιτείας
ΣΠΑΡΤΟ		έτ. «Σπιάρτο»	43	7232	διπλής Πάναμα 28 Μαρτ. διά Τρινιντάντ
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΛΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	αργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Δ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εις Τεργεσταν από 24 Μαΐου 1960
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Τεργεσταν από 26 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΤΖΟΥΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	διπλής Γιβραλτάρ 23 'Απρ. διά Πορτλαντ (Με)
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντου Τάνκερς»	56	30159	έφθ. Πειραιά 24 'Απρ.
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα»	43	7290	έφθ. Ρόττερνταμ 28 'Απρ.
ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	έφθ. Ναγκόγια 26 'Απρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (Δ.δ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	
ΤΑΣΙΔΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπιανέζα»	44	5244	
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σπυρίδων»	42	5023	
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπιανέζα»	30	5316	
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τροίκη»	44	7045	
ΤΖΕΓΙΜΣ ΜΟΝΡΟ (Δ.)		έτ. «Επικέριερς»	43	7231	
ΤΖΕΝΕΡΑΙ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7040	
ΤΖΕΝΕΡΑΙ ΡΙΒΕΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7026	

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

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

ΤΖΕΝΝΗ ΗΙΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρο Γιουρόπα»	44	7176	ανεκ. Παγγούν 3 Μαΐου διά Χαδάναν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλορίαννα»	44	7055	ανεκ. Μόνηλ 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΩΝ Γ. Α.	(N.A.T.)	έτ. «Λάμδρα»	43	7251	έφθ. Ραγγούν 27 'Απρ.
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλιμπά»	54	18717	διπλήθε Σουέζ 30 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΤΖΩΝΗ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρμ»	30	2047	διπλήθε Κων) πολιν 2 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΤΙΝΑ ΘΑΣΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμνεριώνς»	53	27853	ανεκ. Χάρυκ "Αιλαντ από 10 'Απρ. δι' "Αγ. Φραγκίσκον
ΤΙΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	έφθ. "Αιμέρεαν 6 Μαΐου
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	διπλήθε "Αγ. Βικέντιον 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΟΥΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	37	4542	διπλήθε Θέουταν 13 'Απρ. διά Κούδαν
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τουλά»	43	7191	ανεκ. Χαδάνα 14 'Απρ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΤΟΥΡΓΛΙΑΝΗ (κορ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	ανεκ. Βρέστον 30 'Απρ. διά Πασάζες
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπόλλουζ»	43	10459	έφθ. Ν. "Ορλεάνην 2 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΕΓΚΟΥΛΦ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούλλα»	57	24021	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 1 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΤΡΑΝΣΕΓΟΥΡΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	45	7136	έφθ. Πόρτλαντ ("Ορ.) 27 'Απρ.
ΤΡΑΝΣΕΣΠΙΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	ανεκ. Κόμπε 22 'Απρ. διά Βανκούμερ
ΤΡΑΝΣΕΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκοσον»	44	7251	ανεκ. Μόζι 20 'Απρ. διά Μεξικόν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαχία Σαλίνας»	44	7091	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρ 3 Μαΐου
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μινούσανα»	27	2457	ανεκ. Πειραιά 10 Μαΐου διά Βραΐλα
ΤΡΙΤΟ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7045	ανεκ. Τζιμουτι 22 'Απρ. διά Σαγκάνη (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	διπλήθε Παναμάν 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10603	ανεκ. Πουέρτο λα Κρούζ 29 'Απρ. διά Μπούκοπορτ
ΤΣΕΣΤΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζενίθ»	44	7207	άργει Μάλταν από 17 'Ιαν.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανοῦ	18	5285	ανεκ. Τζιμουτι 1 Μαΐου διά Σεμπένικο
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21086	έφθ. Παλέρμο 3 Μαΐου
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7251	άργει θάλαμου
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐνη»	57	21910	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	έφθ. Βανκούμερ 5 Μαΐου
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Μ. Σκουλαρίδος	29	3958	έφθ. Μπαχέρν 8 Μαΐου
ΦΙΟΙΧΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προνκέσσον»	44	7208	διπλήθε Παναμά 26 'Απρ. διά Τόκιο
ΦΙΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεν Γουαίνης»	36	2642	διπλήθε Ελαϊνορ 2 Μαΐου διά Μάλρο
ΦΙΩΡΑ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Τ. Αθανασιάδης	36	1400	ανεκ. Βρυττόν 4 Μαΐου διά Κωντάντζαν
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	διπλήθε Γιθρολάτα 27 'Απρ. διά Βομβάν
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σηγουαίνη»	36	1965	ανεκ. Τριπόλιν 22 'Απρ. διά Λαττάκια
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	ανεκ. Πόρτλαντ (Με) 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεν Τράνονπορτ»	38	9403	διπλήθε Κων) πολιν 30 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΧΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πτέλ Έστε»	43	7127	ανεκ. Τζιμουτι 29 'Απρ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άργει Αμπελάκι από 14 Φεβρ. 1960
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτια»	43	1790	ανεκ. Νάουρου 30 'Απρ. διά Πόρτ Κέμπλα
ΧΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκράντοντ»	43	7255	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Χάρον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιουν. Σιππερέρ»	55	23930	έφθ. Βαλτιμόρην 29 'Απρ. δι' Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	ανεκ. Τζιμουτι 4 Μαΐου
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσκάι»	44	7256	έφθ. Ν. "Ορλεάνην 4 Μαΐου
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	ανεκ. Κόμπε 15 'Απρ. διά Τζακάρταν

## "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

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S. A.

BOX 277  
TEL'PHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.  
PANAMA CITY  
P.O.BOX 4583 TELEPHONE 3/0025 TO 3/0029  
INCLUSIVE

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)  
PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

You can receive your seastores, groceries and liquor requirements by transmitting your requisition directly to us. We will also be happy to dispatch messages to your Agents at any time

## ΤΑ ΠΕΠΡΑΓΜΕΝΑ ΤΗΣ ΤΡΕΠΕΖΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1960

## Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΟΥ ΤΗΣ κ. ΞΕΝ. ΖΩΛΩΤΑ

Την 29ην Απριλίου συνήλθεν ή έτσι α τακτική γενική συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος, κατὰ τὴν ὥποιαν ὁ Διοικητής τοῦ Ἰερούποτος καθηγητής *κ.* Ζεν. Ζολώτας πρόεδρη εἰς τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων κατά τὸ 1960. Κυριώτερα σημεῖα τῆς ἔκθεσεως τοῦ *κ.* Ζολώτα δημοσιεύομεν κατωτέρω:

## 1.— ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΣ 1960

Κύριοι Μέτοχοι,

Συμφώνως πρόδε την άναλυσιν των αποτελεσμάτων της χρήσεως 1960, το σύνολον των ιακωβαρίστων ώφελεών της Τραπέζης έκ των πάσης φυσεώς έργασιν της άνηλθεν εἰς 523.372.755 δραχμάς, ένώ αι κατά την αυτήν χρήσιν διδάπναι λειτουργίας της, περιλαμβανομένων και των αποτελέσματων, προβλέψεων και ίσιφορών εἰς την Ασφαλιστικά Ταμεία Πρωσωπικού άνηλθον εν συνόλω εἰς 434.262.340 δραχμάς. Προέκυψαν, ταυτωπώς, καθαριὰ κέρδη της χρήσεως έκ δραχμῶν 89.120.415.

Κατ' έφαρμογήν τού ἄρθρου 71 τού Καταστατικού τῆς Τραπέζης, προτείνομεν πρὸς ὑμᾶς, ὅπως ἐκ τῶν ὧς ἀνώ καθαρῶν κερδῶν διατεθῆ<sup>ται</sup> σύσσων 6.720.000 δραχμῶν πρὸς πληρωμὴν τού *εἰκανονισμένου μερίσματος* πρὸς 4% ἐπὶ τού ἔξ 168.000.000 δραχμῶν κεφαλαίου τῆς Τραπέζης, ήτοι 84 δραχμῶν κατὰ μετοχήν. Προτείνομεν ἐπίσης, ὅπως διατεθῇ ποσὸς 4.456.000 δραχμῶν εἰς ἐνίσχυσιν τού ἀπόθεματικού τῆς Κατηγορίας 1, κατ' έφαρμογήν τού αὐτοῦ ἄρθρου 71 τού καταστατικού.

Δούσεντος, έξι ώλλου, ότι τὸ τακτικὸν ἀποθεματικὸν ἔχει ἔξισωσθή πρὸς τὸ καταδεδημένον μετοχικὸν κεφάλαιον τῆς Τραπέζης, προτενομεν, ὅπως, συμφώνως πρὸς τὸ ἀνώτερων ἄρθρον τοῦ Καταστατικοῦ, διατεθῆ τοι τὸ ὑπόλοιπον τῶν κερδῶν ικανὸν ἐπερ ποσὸν 6.720.000 δραχμῶν τερδός πληρωμῆν προσθέτον μερίσματος 4% ἐπὶ τοῦ μετοχικοῦ κεφαλαίου, ἢτοι 84 δραχμῶν κατὰ μετοχὴν, τοῦ συνολικῶν διανεμομένου μερίσματος ἀνερχομένου οὕτω εἰς 168 δραχμάς κατὰ μετοχὴν. Τὸ ἀπομένου επειά τούτο ἀπόλοιπον τῶν καθαρῶν κερδῶν, ἀνερχομένον εἰς 17.224.415 δραχμάς, προτείνομεν, ὅπως κατ' ἔφαρμογήν ἐπίσης τοῦ ἄρθρου 71 τοῦ Καταστατικοῦ, διατεθῆ ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ὡς συμμετοχὴ του εἰς τὰ κέρδη τῆς Τραπέζης.

Τό ως άνω διατιθέμενον ύπέρ του Δημοσίου ποσὸν είναι τριπλάσιον τερίπου του αντιστοίχου της παρελθόντης χρήσεως καὶ υπερδιπλάσιον του κατά τό 1960 καταδηλώντος ύπο του Δημοσίου εἰς τὴν Τράπεζαν ποσοῦ διὰ τόκους. Ἐνταῦθα θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ καὶ αὐτὸς, διτὶ αἱ φέλειαι του Δημοσίου ἐκ τῆς λειτουργίας τῆς Τραπέζης δὲν περιορίζονται εἰς τὴν συμπεποχὴν του εἰς τὰ διανεμόμενα κέρδη. Αἱ λογιστικαὶ αμισκαὶ καὶ Σισιεριστικαὶ υπερσίαι τῆς Τραπέζης τιθέμεναι εἰς ἡν διάσεσιν του Δημοσίου καὶ ἔξαφαλιζούσαι ἀρτίαν, συνεκῇ καὶ ἀρόσκοπον λειτουργίαν του δημοσιονομικοῦ μηχανισμοῦ, ἀντίπροσωπεύσιν ἀξίαν σημαντικῶς ἀνώτεραν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ποσόν, τῶν υπέρ του Δημοσίου διατιθέμενων κερδῶν εἰς χρῆμα.

Τά διαδιάρια στα έσοδα της Τραπέζης έσημείωσαν αύξησην, Έναντι του προηγουμένου έτους, έχει 68.570.700 δραχμών ή 15%. Η αύξησης προ-ήλθεν κυρίως από την αύξοντας τάχη έσοδων έκ τού εις τού έξαπειρικού ποτο-ψηπημένου συναλλαγματικού αποθέματος της Τραπέζης, διβελομένην εις αύξησην τών συναλλαγματικών διαθέσιμων, ώς έπ.σης καὶ εἰς αύ-ξησην τών έπ.τοκίων εις ωρισμένας έκ των ξένων ρυγορών, εις τάς δ-ποιας είναι ποτοθετημένα διαθέσιμα της Τραπέζης.

Εύνοιστεν ἐπίδιρασιν ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς Τραπέζης ἡ σκηνὴς ἐπίσης ἡ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος μείωσις τῆς ἐπιβαρύνουσεως αὐτῆς ἐκ τῶν καταβαλλομένων εἰς τὰς ἐμπορικὰς Τραπέζας διὰ τὰς παρ' αὐτῇ καταβέσεις των. 'Η μείωσις αὕτη φεύγεται κυρίως εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ὑψους τῶν εἰς τὴν Τραπέζαν τῆς Ἐλλάδος τηρουμένων ἐντόκων ἀδια-  
θέτων κεφαλαίων τῶν Τραπέζων, τὸ δόρια ἀπὸ 1.423 ἔκαστ. δρχ. εἰς τὸ τέλος τοῦ 1959, κατήλθον εἰς 492 ἔκαστ. δρχ. εἰς τὸ τέλος τοῦ 1960. Δ' οὐ, ἐν τούτοις, νὰ σημειωθῇ, διτι, παρὰ τὴν διαπιστουμένην ὡς ἄνω μείωσιν, ἡ συνολικὴ ἐπιβάρυνσις τῆς Τραπέζης διὰ τόκους τῆς ἐν λόγῳ απηγοραῖς, ὡς «καὶ διὰ τὴν ἐπιδότησιν τῶν Τραπέζων διὰ τὰς χαμηλο-  
τάκους πρός την διοτεχνίαν χορηγήσεις των ἀνήλθεν εἰς τὸ σημαντικὸν ποπόν. τῶν 47 ἔκαστ. δραχμῶν.

Τότε έσοδα της Τραπέζης έκ τῶν χορηγήσεών της παρέμειναν εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ προηγουμένου ἔτους. Τό μέσον πιστωτικὸν ἐπιπλέον δύως ἐστιμείωσεν ἑντὸς τοῦ 1960 περιετέρω μείωσιν, κατελθὼν εἰς 2.17%, ἐναντὶ 2.38% τοῦ 1959, 2.76% τοῦ 1958 καὶ 2.87% τοῦ 1957. <sup>4</sup> Η συγχρήξης μείωσις τοῦ μέσου ἐπιπλέον, ή δόπια περιώρισε τὴν ἐπιβάρυσσαν τῆς οἰκονομίας ἐκ τῆς ἐνδοτικῆς λειτουργίας εἰς ἔξαιρετικάς χαρακτήρας ἐπίπεδα, ἀντανακλᾶ τὴν ὑπὸ τῆς Τραπέζης ἀκόλουθουμενὴν πολιτικὴν διευρύνσεως τῆς πιστωτικῆς της δραστηριότητος πρὸς τοὺς τομεῖς τῶν χαμηλοτόκων πιστώσεων, κυρίως τοῦ ἀγροτικοῦ τομέως. Εἰς τὰ δάνεια πρὸς τὴν Ἀγροτικὴν Τράπεζαν τὸ ἐσπραττόμενον ὑπὸ τῆς Τραπέζης ἐπιπλέον ἀνέρχεται εἰς 1% καὶ μόλις καλύπτει τὰ ἔξοδα τῆς ἐκδόσεως καὶ διακινήσεως τῶν διὰ τὰς πιστώσεις αὐτάς χρησιμοποιεύμενών τραπεζογραμματῶν. <sup>5</sup> Αντιθέτως, αἱ ἄπτε εὑδείας πρὸς τὸν ιδιωτικὸν τομέα πιστώσεις τῆς Τραπέζης ἐστιμείωσαν ἑντὸς τοῦ 1960 μείωσιν *κατά 89 εκατ.* δραχμάς, ἔναντι συνιολικῆς αὐξήσεως τῆς πρὸς τὸν τομέα αὐτὸν τραπεζικῆς χρηματοδοτήσεως ἐκ δραχμῶν 3.380 ἑκατ.

Τέλος, δέον νὰ σημειωθῇ ότι αισθητήρων μείωσιν, ήτοι κατά 15% περί-  
του, ένεφάνισαν και αἱ ἐκ προμηθειῶν εἰσπράξεις τῆς Τραπέζης.

Τὸ σύνολον τῶν ἔξοδων τῆς Τραπέζης, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀ-

ποσθίσεων και προβλέψεων, έσημείωσεν αυξήσιν κατά 19.855.023 δραχμάς, ήτοι μικροτέραν του 5%. Η αυξήσις ίδιας αύτη υπερεκαλύφθη από την πολύ μεγαλυτέραν αύξοντα των εισπράξεων, με αποτέλεσμα την αύξοντα των καθαρών κερδών κατά 48.7 έκατ. δραχμών.

Αύξησηκαν έπιδρασιν κατά 45 έκατ. δρχ. έπι τού συνόλου τών δαπανών ησκήσαν αι απόζημωσεις και λοιπαί παροχαί, αι καταβληθέσαι εις τούς επαλλήλους τούς έξελθοντας δυνάμει τής έδελουστας έξόδου τών έτων 1959—1965, έκ της όποιας άμως υπέλει προκύπτει μονιμωτέρας φύσεως δειλιώσις τών οικονομικών τής Τραπέζης. Ή δειτίων αυτή αντικατοπτρίζεται και εις τά αποτελέσματα τής έπισκοπουμένης χρήσεως, κατά την όποιαν τό ειδικούν κονδύλιον τών έξόδων δι' απόδοχάς προσωπικού περιλαμβανομένων και τών εισφορών εις τά 'Ασφαλιστικα Ταμεία, έμειωση κατά 16.7 έκατ. δρχ. ή 5.5%.

Τα αποσυρθέντα έκ της κυκλοφορίας 10δραχμα και 20δραχμα τραπεζογραμμάτια έπειθάρουν την χρήσιν με ηγεμόνεας κατά 10 έκατ. δραχμάς δαπάνας δι' αποσύρσεις του ύλικου τραπεζογραμματίων.

Αντισέων, εύνοιεν έπιδρασιν ήσκησεν ή λήξης της βάσει του νόμου 3662)1957 ενσχεσεώς του Ταμείου συντάξεων των υπαλλήλων της Εθνικής Τραπέζης, ή όποια έπειβάρυνε τα 4 προηγούμενα έτη με ποσόν εν συνόλῳ 120 έκατ. δραχμών.

Και κατά τό λήξαν έτος συνεχισθησαν αἱ ὄργανωτικαὶ προσπάθειαι πρὸς δῆλους τοὺς τομεῖς, μὲ λίαν ικανοποιητικὰ ἀποτελέσματα. Ἡ συ-  
στηματικὴ, δύσει νεωτέρων μεδδόνων, ὄργάνωσις τῶν λειτουργιῶν τῆς Τραπέζης, ἐπεξετάθη κατά τὸ 1960 καὶ εἰς τὰ 'Υπεκαταστήματα Βό-  
λου, 'Ηρακλεου, Ιωαννίνων, Καβάλας, Κερκύρας, Μυτιλήνης, Πα-  
τρώων, Ηράκλειου καὶ Χανίων. Καλύπτει ἐπομένως, στήμερον ἡ ἀναδιοργα-  
νώσις τῆς Τραπέζης τὸν μεγαλύτερον ογκὸν τῆς ῥαστριότητός της,  
ἐπλιπεταῖται δὲ ὅτι συντόμως θα περιληφθεῖ τὸ σύνολον αὐτοῦ. Παραπλήνα  
συνεχίσθη ἡ μελέτῃ ιασθιέρωσεως συγχρονισμένου λογιστικοῦ συστή-  
ματος, ητίς ύπολογιζεται να ολοκληρωθῇ ἔτος τοῦ τρέχοντος έτους.

Ιδιαίτερως ἐπίβυμω νό ύπογραμμίσω τήν ἔξαιρετικήν σημασίαν, πάντην ὅποιαν ἀποδίδει τὸ Γενικῶν Συμβούλιον καὶ η Διήκονης τῆς Τραπέζης εἰς τὴν ἀπό πάσης ἀπόφεως ἀνύψωσιν τῆς στάθμης τοῦ προσωπικοῦ, διὰ τῆς συμβολῆς καὶ συνεργασίας τοῦ ὅποιον εκπλούνται ἡ μάστορθλη τῆς Τραπέζης. Οὐδέποτε πρέπει νὰ λησμονῆται ὅτι ἡ Τραπέζα τῆς Ἐλλάδος είναι Τράπεζα Τραπέζων καὶ Τράπεζα τοῦ Κράτους, μὲν ὑψηλὴν ἀπόστολὴν καὶ σοδαράς εὐθύνας. Διὰ τῆς Τραπέζης ἡς Ἐλλάδος ἀσκεῖται νομισματική καὶ πιστωτική πολιτική, ἢτοι ρυθμώνται παράγοντες, ἐπηρεάζοντες ἀπόφασιστικῶς τὴν οἰκονομικὴν οικορροπίαν καὶ οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας. Ἡ ἀσκησις τῶν ἀριθμοτήτων αὐτῶν συνδέεται πρὸς τὴν διαχειρισιν ζητημάτων μεγίστης πτωχειαστότητος, ἀνάφερομένων εἰς ποικίλους τομεῖς, ὡς τοῦ συναλλαγματοῦ, τῆς ἔξυπηρτεσσεως τῶν ἀναγκῶν του Δημοσίου καὶ τῆς ἐποπτείας οὐ τραπεζιῶν συστήματος. Ἐπὶ πλέον ἡ Τράπεζα τῆς Ἐλλάδος εἶναι, ὡς πᾶσα κεντρική τράπεζα, οἰκονομικός σύμβουλος τοῦ Κράτους καὶ πατριολογεῖ συστηματικῶς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου, ἐν συσχετίσει καὶ ἡδὺς τις δεσμενῆς οἰκονομικάς ἔξελιξεις.

Πρός έκπληκτούς της αποστολής, μὲ τὴν ὅποιαν είναι ἐπιφορτισμένον τὸ Ἰδρυμα, οἱ ὑπηρετοῦντες εἰς αὐτὸν πρέπει νὰ διαθέτουν ὑψηλοτέσσι οὐ πιπέδου ἐπαγγελματικήν, ἐν πολλοῖς δὲ καὶ ἐπιστημονικήν κατάρριψιν. Ἡ Διοίκησις τῆς Τραπέζης, ἐν πλήρει ἐπιγνώσει, τούτου, κατέβασε καὶ συνεχῶς «καταβάλλει σταθεράς προσπαθείας πρὸς ἀνύψωσιν τόσον οὐ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου, ὅσον καὶ τῆς ὑλικῆς στάθμης τοῦ προσωπικοῦ τῆς Τραπέζης. Εἰς τὸ πλαίσιον τῶν ἑλληνικῶν δυνατοτήτων, ἐπειδὼν ἡ δελτίωσις τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ προσωπικοῦ δ.ἄ: διαφόρων ἔτερων, τὰ ὅποια ἐτέθησαν καὶ συνεχῶς τίσενται εἰς ἐφαρμογήν. Ἐξ ἄλλου, πρὸς ἀνύψωσιν τοῦ ἐπιστημονικοῦ καὶ ἐπαγγελματικοῦ ἐπιπέδου οὐ προσωπικοῦ, ἐτέθη εἰς ἐφαρμογήν εύρῳ ἐκπαιδευτικὸν πρόγραμμα, οὗτοῦ περιλαμβάνει ἀφ' ἐνὸς τὴν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀποστολὴν ὑπαλλήλων διά συμπληρωματικάς ἀντέταρας σπουδᾶς εἰς τὰς οἰκονομικάς ἐπιτήμας, τὴν τραπεζιτικήν ὄργανων καὶ τεχνικήν καὶ ἀφ' ἔτερου τὴν ρυτινῶν καὶ λειτουργίαν τῆς Σχολῆς Τραπεζικῶν Σπουδῶν. Τὸ ἐκπαιδευτικὸν ἔργον τῆς Σχολῆς Τραπεζικῶν Σπουδῶν βαίνει πρὸς ὀλικήρωσιν του. Ἀπὸ τῆς ιδρύσεως της μέχρι καὶ τοῦ τρέχοντος ἀκαδημαϊκοῦ οὓς ἐφοίτησαν ή φοιτοῦν εἰς τὴν Σχολὴν 540 ὑπάλληλοι, ἐκ τῶν δύοιν 179 ἔτυχον ἥδη πτυχίου, κατόπιν διετοῦ κύκλου σπουδῶν εἰς μαζιματα οἰκονομικά, τραπεζικά καὶ νομικά. Ἡδη συνεχίζουν τὴν φοίτην των 90 τακτικοὶ σπουδασταί. Λόγω τοῦ ἐκδηλωθέντος γενικατέρου ὥρου ἐνδιαφέροντος μεταξὺ τῶν ἀνώτερων στελεχών τῆς Τραπέζης πρὸς τόκτησιν συγχρόνων ἀνώτερων γνώσεων, καθιερώθη, ἐξ ἄλλου, καὶ ὁ σμὸς τῶν ἀκροστῶν, ἥδη δὲ ὑπὸ τὴν ιδιότητα ταύτην παρακολούθουν μαθήματα τῆς Σχολῆς 156 ἐπὶ τῶν ἀνώτερων ὑπαλλήλων τῆς Τραπέζης. Ἡ Σχολὴ λειτουργήσασα ἐπὶ σειράν ἐῶν ὁδώκει λαμπρὰ ἀποτελέστατα, τὸ δὲ ἔργον τῆς συμπληρωτοῦνται νῦν διὰ τῆς ἀποστολῆς ἀποφοίην της εἰς Τραπέζας καὶ ἄλλους συναφεῖς ὄργανοισμούς ἔξων προηγητῶν χωρῶν πρὸς ἀπόκτησιν περαιτέρω πρακτικῶν γνώσεων.

Ολοι ἀνέχαρτως οι ύπαλληλοι τῆς Τραπέζης μας, οι ἀπόστολέντες τὸ ἔξωτερκὸν παρουσίασσαν ἔξαιρετική ἐπ.δοσιν, τινὲς δὲ καὶ διέφευραν δημοσιεύσαντες μελέτας ἡ ἄρδρα εἰς ἐπιστημονικά περιοδικά, μὲ μπρέι ἀπόστολέσματα καὶ λιγάνι ἐπανειτικάς κρίσεις.

Είμαται εύτυχής, διότι, δ.ά τὸ σύνολος τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὴν Τρά-  
παν, εἵρισκομαι εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ τονίσω τὸ γεγονός δι

κατά την έκτελεσιν τῶν καθηκόντων των ἀπαντές ἐπίδειξιών συνεχοῦς εξαιρετικήν φιλοποίησιν, εύσυνειδήσιαν και πλήρη ἄφοσίωσιν. Χάρις εἰς τὰς ἀρετὰς ταύτας τοῦ προσωπικοῦ τῆς Τραπέζης, τὴν εἰλικρινῆ συμβολὴν αὐτοῦ εἰς τὸ διευρυνόμενον και δλακληρούμενον ἔργον τῆς ἀναδιοργάνωσεως και τὴν ἐπίδεικνυμένην σαφῆ και ἔντονον ἔφεσίν του πρὸς «αλλιέργειαν τῶν πνευματικῶν «αἱ πρακτικῶν του γνώσεων, αἱ δραστηριότητες τοῦ 'Ιδρυμάτος διεξάγονται ήδη εἰς ἐπίπεδον αἰσθητῶς ὑψηλότερον και μὲ πολὺ μεγαλυτέρας δυνατότητας. Οὕτω ἡ Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος συγκαταλέγεται μετεξὺ τῶν πλέον συγχρονισμένων και ἀρτίως λειτουργουσῶν κεντρικῶν Τραπέζων.

'Η τοιάυτη μετά πλήρους ἀφοσίωσεως συμμετοχῆ τοῦ προσωπικοῦ εἰς τὴν ἀποτελεσματικήν έκτελεσιν τοῦ ἔργου και τῆς ἀποστολῆς τῆς Τραπέζης και αἱ ποικιλίαι ἀρεταῖ αὐτοῦ ἐπιβάλλουν τὴν ἀπονομὴν δικαίου ἐπαίνου, τὸν ὁποῖον, παρακαλῶ τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν, δῆπος ἐκφράστη μεθ' ἡμῶν πρὸς ὑπάντας τοὺς ὑπαλλήλους.

Ἐντὸς τῆς ὑπὸ ἐξέτασιν χρήσεως, ἔξῆλθον τῆς ὑπηρεσίας 440 ὑπαλλήλοι, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ περισσότεροι δυνάμει τῆς ἑθελουσίας ἔξόδου τοῦ τέλους τοῦ προηγουμένου ἔτους. Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα προσελήφθησαν 46 νέοι ὑπαλλήλοι, ὡς τελικῶς ἡ καθαρὰ μείωσις τοῦ προσωπικοῦ ἀνήλθεν εἰς 394 ὑπαλλήλους, ητοι πέραν τοῦ 10 %. Τὸ κενὸν τὸ δημιουργήθηκεν ἐπὶ τῆς ἔξόδου τόσον μεγάλου ἀριθμοῦ ὑπαλλήλων, ἀντιμετωπίζεται ἀφ' ἐνὸς διὰ τῆς ἀφαρμογῆς θελτιώμενων ὁργανοτικῶν μεθόδων «αἱ ἀφ' ἐτέρου διὰ τῆς ἐντάσεως, ὡς και ἀνωτέρω ἐξέτασιν, τῶν προσποθείων τοῦ ὑπολογίου προσωπικοῦ.

Παρακαλείσθε, Κύριοι Μέτοχοι, δῆπος ἐκλέχητε τρεῖς νέους Συμβούλους, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν κ. κ. Γεωργίου Ἀλαμανῆ, Ἐργυρίου Νικολοπούλου και Ἰωάννου Σερπιέρη, τῶν ὅποιων η θητεία λήγει κατὰ τὴν παρούσαν Γενικὴν Συνέλευσιν. Οἱ ἔξερχομενοι Σύμβουλοι εἶναι ἐπανεκλέξιμοι.

## II. ΓΕΝΙΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ

1. Κατὰ τὸ δύο τελευταῖς ἔτη, ὡς πρωθητική ἐπίδρασις ἐπὶ τῆς ἑλληνικῆς οἰκονομίας προήλθε κυρίως ἐκ τῆς σημαντικῆς αὐξήσεως τῶν δημοσίων ἐπενδύσεων και τῶν ἀδήλων συναλλαγματικῶν εἰσπράξεων και ὅη τῶν ναυτιλιακῶν και μεταναστευτικῶν ἐμβασμάτων και τῶν ἐκ τοῦ τουρισμοῦ ἐόδων. Κατὰ τὸ 1960, εἰδικῶτερον, οἱ παράγοντες οὗτοι συντέλεσαν οὖσιδῶς εἰς τὴν ἀνοδὸν τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῆς μεταποιήσεως και τῶν ὑπηρεσιῶν και ὥδησην οὔτως εἰς αὔξησην τοῦ συνοικοῦ εἰσόδηματος. Τὸ ποσοστὸν ταύτης εἰς σταθεράς τιμᾶς, βάσει προσωρινῶν επιστοχών τοῦ 'Υπουργείου Συντονισμοῦ, ἀνήλθεν εἰς 4.8% τὸ 1960, ητοι ὑπῆρξεν αἰσθητῶς ἀνώτερον τὸ δύο προηγουμένων ἔτῶν, παρὰ τὴν κάμψιν τοῦ εἰσόδηματος ἐκ τῶν ἀγροτικῶν δραστηριοτήτων.

Ἡ μείωσις τοῦ εἰς σταθεράς τιμᾶς ἀγροτικοῦ προϊόντος ἐντὸς τοῦ 1960 προήλθεν ἐκ τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς και τοῖς διότι ἐκ τῶν οὖσιδῶν ἥπατων μεταναστευτικῶν ἐλαίου, καπνού και σουλτανίνας. Αἱ λοιποὶ οὖσιδεῖσι δειμορφώθησαν εἰς ἐπίπεδα μη ἀπέχουτα ἐκείνων τῶν δύο προηγουμένων ἔτῶν, πλὴν τῆς τοῦ βάμβακος, η ὅποια βάσει τῶν διαβεστίων στοιχείων ὑπολογίζεται ὅτι ηὑδήθη κατὰ 13% περίπου. 'Ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν μείωσιν τοῦ γεωργικοῦ προϊόντος, ἐψημειώθη περιτέρω αὐξῆσις τοῦ προϊόντος τῆς κτηνοτροφίας. 'Ἐδειν συγκριθοῦν τὰ μέσα ἐπίπεδα διετῶν — πρὸς ἀπάλειψιν τῆς ἐπιδράσεως τῶν χαρακτηριστικῶν ὠρισμάνων ἐσοδείας ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτους κυμάνσεων — προκύπτει ὅτι τὸ εἰς σταθεράς τιμᾶς μέσον ἀγροτικὸν εἰσόδημα τῆς διετίας 1959—1960 διεμορφώθη εἰς τὸ αὐτὸ περίπου, ὡς και τὸ ἀντίστοιχον μέσον εἰσόδημα τῆς διετίας 1957—1958. Τοῦτο ἐπετεύχθη, παρὰ τὴν μείωσιν τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς, χάρις εἰς τὴν αὐξῆσιν τοῦ προϊόντος ίδιως τῆς κτηνοτροφίας και τῆς ἀλιείας. Εἰς τὴν παρατηρούμενήν στασιμότητα εἰς τὸ ἀγροτικὸν εἰσόδημα ἀπὸ τινῶν ἐτῶν, ἔχουν συντέλεσι: Πρῶτον, ἡ μείωσις τῆς παραγωγῆς ὠρισμάνων διαστικῶν ἔξαγωγῶν προϊόντων και τοῖς τοῦ καπνοῦ, σφειλομένη εἰς σημαντικὸν βαθμὸν εἰς τὴν δυσμενὴ ἔξελιξιν τῆς διεθνοῦς ζητήσεως και τῶν τιμῶν. Δεύτερον, ἔκτακτα περιστατικά, ὡς δυσμενεῖς καιρικαὶ συνθῆκαι και ἀσθένεια τῶν φυτῶν, και ὅποιαις ἔπλεξαν δύωσιμες καλλιεργείας και τοῖς τοῦ προϊόντα τῆς ἐλαίας και τὴν σουλτανίναν. 'Ἀλλὰ κυρίως ἡ ἔξελιξις τοῦ γεωργικοῦ εἰσόδηματος κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη ἀντανακλᾶσι και τὴν γενικωτέραν ἀδυναμίαν περαιτέρων περιοχών οὐσιώδους αὐξήσεως τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς ὑπὸ τὴν σημερινὴν διάρθρωσιν τῶν καλλιεργείων. 'Η ἐπιδιωκούμένη ἀναδιάρθρωσις, διὰ τὴν ὅποιαν καταβάλλεται ηὑδημένη και συστηματικῶς προστάθεια κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη, πραγματοποιεῖται και τὴν ἀνάγκην δρασθεῖν και τὰ ἐξ αὐτῆς ἀπότελέσματα μόνον μετὰ παρέλευσιν Ικανού χρόνου δύνανται νὰ γίνουν αἰσθητά.

Ἡ αὐξῆσις τοῦ προϊόντος ἐκ τῆς μεταποιήσεως προήλθε κυρίως ἐκ τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς, τῆς ὅποιας τὸ μέσον ἐπίπεδον κατά τὸ 1960 ητοι κατὰ 10% ἀνώτερον ἐκείνου τοῦ 1959, συμφώνως πρὸς τὸν παταρτικόμενον ὑπὸ τῆς 'Ελληνικῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας νέον δείκτην. 'Η αὐξῆσις τῆς παραγωγῆς ἐστιμειώθη κυρίως εἰς τὴν κλωστούφατοργίαν, τὰς χημικὰς διαιρέσεις τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς και τὴν μεταλλουργίαν. 'Ἡ τόσον εύνοια ἔξελιξις τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς πρέπει νὰ συνδέεται πρὸς τοὺς ἔχεις κυρίως παράγοντας. 'Ἐν πρώτοις, ἡ ἐντὸς τοῦ 1959 λαβοῦσα κάρωσις και τὸ πᾶσαν πιθανότητα μείωσις τῶν ἀποθεμάτων, κατέστησεν σημαντικαὶ τὴν ἀποκατάστασιν αὐτῶν μεταγενεστέρων εἰς τὰ φυσιολογικά τὸν ἐπίπεδο. 'Ἐξ ἄλλου, ἐνισχυτική ἐπίδρασιν πρέπει νὰ ήσησης και ἡ ἔξελιξις τοῦ ἐστοπευτικοῦ, ἐπηρεασθεῖσα ἀπὸ τοὺς ἀναφερθέντας προηγουμένων παράγοντας, ἀλλὰ και ἀπὸ τὸ γεγονός διὰ ἐστιμειώθη θελτιώσις τῶν τιμῶν τῶν γεωργικῶν προϊόντων, ἀντισταθμίσασσα ἐν μεγάλῳ μέτρῳ τὰς ἐκ τῆς κάμψεως τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς συνεπείᾳ ἐπὶ τοῦ εἰσόδηματος. Τέλος, μὲ τὴν πληρεστέρων λειτουργίαν νέων πασαγωγικῶν ἔγκαταστάσεων παλαιοτέρων η νεοιδρυθείσαν ἐπιχειρήσεων και

τὴν σημειωθεῖσαν μέχρις ἑνὸς βαθμοῦ ἀνάπτυξιν δευτερεύοντων μὲν, ἀλλὰ, πάντως, νέων «κλάδων διοικητικαίας, νὰ ικανοποιηθεῖ ἀνάγκαις τού πληθυσμοῦ. 'Η αὐξῆσις τῆς διοικητικῆς παραγωγῆς τὸ 1960 δὲν συνωδεύθη ἀπὸ ἀνάλογον αὔξησην τῆς διοικητικῆς ἀπασχολήσεως; και τούτῳ δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐνδείξις αὐξήσεως τῆς παραγωγικότητος.

Κατά τὸ τρέχον ἔτος, τὸ ἔθνικον εἰσόδημα καθ' διάς τας ἐνδείξεις 88 διαμορφώθη εἰς ἐπίπεδον ύψηλότερον ἐκείνου τοῦ 1960. Αἱ γεωργικαὶ ἐσοδεῖαι προβλέπονται οὐσιωδῶν ηὑδημέναι, ἐνώ ἐξ ἄλλου ἀνάμενεται διὰ τὴν συνεισθήη περαιτέρω και ἡ πρωθητική ἐπιδρασίς τῶν παραγόντων, οἱ διόποιοι εἰλειτούργησαν και ἐντὸς τοῦ 1960. Πράγματι, αἱ μὲν ὑπὸ τοῦ δημοσίου κρηταδοτούμεναι ἐπενδύσεις (συμπεριλαμβανομένων και τῶν παραλλήλων) προβλεπόμεναι εἰς 7.880 εἰκάτ. δρχ. διὰ τὸ 1961, ὑπερβαίνουν κατὰ 1.600 εἰκάτ. δρχ. περίπου, ητοι κατὰ 25%, τὰς πραγματοποιηθείσας ἐντὸς τοῦ 1960, συνεχίζεται δὲ η αὐξήσική τάσις ὠρισμένων ἐκ τοῦ ἔσωτρικού εἰσροών, ὡς τὸ ναυπιλιακὸν συνάλλαγμα και τὰς ἔσοδα ἐκ τοῦ τουρισμοῦ. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτάρ, είναι εἰλιγμοίν νὰ ἀναμένεται ἐντὸς τοῦ τρέχοντος τοῦ προστιθητού.

2. Αἱ συνοικικαὶ ἐπενδύσεις ιδιωτικαὶ και δημόσιαι, παρουσιασθεῖσαι περιτέρω οὐσιωδῶν κατὰ τὸ 1960, διντριπλασιεύονται περισσότερον ἐκεῖνοι που του 1959.

Η αὐξῆσις τῶν ιδιωτικῶν ἐπενδύσεων εἰς σταθεράς τιμάς, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν πλοίων, ἀνήλθε κατὰ τὸ 1960 εἰς 11.4%. 'Ἐξ ἄλλου, αἱ δημόσιαι ἐπενδύσεις (εἰς τὰς ὅποιας δὲν περιλαμβάνονται αἱ επενδύσεις τῶν δημοσίων ἐπιχειρήσεων), ὑπολογιζόμεναι εἰς σταθεράς τιμάς 1954 ἀπὸ 2.275 εἰκάτ. δρχ. τὸ 1955 και 2.879 εἰκάτ. δρχ. τὸ 1957, ἀνήλθεν εἰς 4.077 εἰκάτ. δρχ. τὸ 1959 και 5.100 εἰκάτ. δρχ. τὸ 1960. Αἱ μεγαλυτεραί προστίθησαν εἰς τοὺς τομεῖς τῶν ἐγγειοδελτικῶν ἔργων, τῆς ὀδοποιίας, τῆς ἔνεργειας και τοῦ τουρισμοῦ. 'Η συμμετοχή τῶν ιδιωτικῶν εἰς τὸ σύνολον τῶν ἐπενδύσεων προστιθητούς η εἰκάτης ποσοστὸν τοῦ εἰσόδηματος τὸν διαφέροντα εἰς τὸ σύνολον τῶν συνθήκας τοῦ οικοδομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς ἑπταρχίας, η ὅποια συμβάλλει κατὰ αὐξανομένην ἀνάλογίαν εἰς τὴν συνοικικήν αὐξήσιν τῶν ἐπενδύσεων εἰς οἰκόδομάς και τὰς δημόσιας εἰσόδηματος και τῆς τούτων ζητήσεως. Χαρακτηριστικαὶ είναι αἱ ἐξελίξεις τῆς οικοδομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς ἑπταρχίας, η ὅποια συμβάλλει κατὰ αὐξανομένην ἀνάλογίαν εἰς τὴν συνοικικήν αὐξήσιν τῶν ἐπενδύσεων εἰς οἰκόδομάς και τὰς δημόσιας εἰσόδηματος φαινότααι διοικητής τοῦ 1960 εἰδικώτερον, διοικητής τοῦ περιοχής η αὐξήσις τῆς οικοδομικῆς δραστηριότητος φαινότααι διοικητής τοῦ περιοχής της παραγωγῆς η και τὰς τιμῶν ὠρισμῶν προϊόντων ἐπηληφεν ιδιαιτέρως τινάς ἔξ αυτών. 'Εφόσον, σύμως κατὰ τὰς ὑπαρχούσας αἱ ἐνδείξεις, τὸ σύνολον τοῦ διαθέσιμου εἰσόδηματος τοῦ 1960 και τοῦ διαθέσιμου προϋποτοικού πρόσθιτος τοῦ 1960 εἰναι σημαντική η αὐξήσις τοῦ εἰσόδηματος αἱ ὠρισμένων περιοχῶν.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη σημαντική είναι ἡ πρόοδος εἰς τὰς δημόσιας ἐπενδύσεις, αἱ ὅποιαις ἐπεκτείνονται συνεχώς. 'Ο μηχανισμὸς μελέτης και τεκνολογίας τῶν ἔργων ἔβελτισθι αἰσθητῶς, η δὲ κατάρτισις τοῦ πενταετοῦ προγράμματος ἀναπτύξεως ἀποτελεῖ ἀναμφισθῆτον πρόσθιον. 'Συγχρόνως, καθίστανται δόλοντὲν και περισσότερον συνειδηταί αἱ ἀπαιτούμεναι περαιτέρω ὄργανων και τελτιώσεων. Εἰς ὠρισμένους τομεῖς, δημι. π.χ. δι τοιρισμός, διναταὶ νὸ λεχθῇ δι ἔχει ηδη ἔξασφαλοισθη μία αὐτόματος διαδικασίας ἐπενδύσεων ἀνταποκρινούμενη πρὸς τὴν σημειουμένην ταχείαν αὐξήσιν τῆς πουριστικῆς κινήσεως και τὴν προποτικήν περαιτέρω ἐπεκτάσεως αὐτῆς. Εἰς ἄλλους τομεῖς δημ. η ἀπόδοσις τῶν ἐκτελουμένων ἔργων είναι μικρότερα η δὲν ἔχει ἀκόμη ἐκδηλωθῆ.

3. Μὲ τὴν συντελεσθεῖσαν κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη πρόοδον είναι δυνατὸν νὰ λεχθῇ δι ἡ ἑλληνικὴ οἰκονομία εἰσήλθεν εἰς μεταβατικὴν φάσιν πρὸς ἀνάλογην διεπίπεδην αἰσθένεσα, μὲ προσποτικήν συνεχοῦν δελτιώσεως τῆς διοικητικῆς περιοχῆς. 'Η φάσις δημ. αὐτῆ συνδέεται μὲ εἰδίκας δυσχείας και προβλήματα και διὰ τούτο είναι ἀνάγκη νὰ ἐπιτευχθῇ οὐσιώδως μεγαλυτερά προγραμματισμού, λαμβανομένων ὑπὸ διασφαλίσασσα διατάξιν διεθνῶς διεβαθέντας προστασίας πρέπει. νὰ ὑποκατασταθῇ διὰ τῆς ἐπίγυνωσεως τῆς ἀνάγκης διαρκῶς μεγαλυτέρας ἐπιδρόσεως εἰς τὴν αὐξήσιν και βελτίωσιν τῆς παραγωγῆς και τὴν ἐφαρμογὴν συγχρόνων μεθδων ὄργανώσεως παραγωγῆς και ἐμπορίας. Είναι οὐσιώδες νὰ καταστᾶ

συνειδησίς εἰς δόλους δτὶ αἱ μεταθατικαὶ περιόδοι προεβλέφθησαν εἰς τὴν συμφωνίαν διὰ νῦν ἔξασθαλίσουν τὴν δυνατότητα τοχείας ἀνδόνου καὶ προσαρμογῆς τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας, σύνως ὥστε κατὰ τὴν διοκλητικῶν τῆς ἐνοποίησεως τῆς Ἑλληνικῆς οἰκονομίας νὰ είναι θεοῖς ή ἐπίτευξις ὑψηλὸν ἐπιπέδων παραγωγήστος καὶ ή ἔχομοιώντος πρὸς τὰ ἐπίπεδα καταναλώσεως τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Πρὸς ἐπίτευξιν τῶν σικοπῶν τούτων ἐπιβάλλεται νὰ καταβληθοῦν ἔντονοι προσπάθειαι πρὸς τὰς δύο κατωτέρω ειδικωτέρας κατευθύνσεις.

Πρώτον. Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς παραγωγῆς ἔξαγωγίμων γεωργικῶν, διοικητικῶν καὶ βιοτεχνικῶν προϊόντων. Πρὸς τοῦτο ἐπιβάλλεται νὰ συγκεντρωθῶν εἰς μικρότερον ἀριθμὸν προϊόντων, διὰ τὰ δύοις δώμας· ἀ ἔξασφαλίσωμεν μονίμως συνήθικας προσφορᾶς διειδήνως ἀνταγωνιστικάς. Ἐάν θέλωμεν νὰ ἔξασφαλίσωμεν τὰ ἄγεβα τοῦ συγχρόνου ώλικου πολιτισμοῦ, πρέπει νὰ είμεθα εἰς θέσιν νὰ ἔξαγωμεν εἰς ποιότητας και τιμάς ἀνταγωνιστικάς.

Δεύτερον. Διὰ νὰ κερδίσωμεν χρέων καὶ νὰ ἐπιτύχωμεν ταχέως τὴν μεταφοράν καὶ εἰς τὴν Ἐλλάδα τῶν συγχρόνων τεχνολογίῶν μεθόδουν ἐνδικεύεται νὰ διαμορφωθούν τὸ ταχύτεροι ἐπιχειρηματικοὶ μονάδες ἔκσυγχρονισμέναι εἰς τὸ ἑστατικὸν καὶ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ συνεργασία μὲν ἕναν, μοριούς ἐπιχειρήσεις. Ὑπὸ τὴν ἔννοιαν αὐτῆν, η συντηματικὴ προσέλκυσις τοῦ ἐνδιαχέουστος καὶ τῶν κεφαλαίων ἀλλοδαπῶν ἐπιχειρήσεων ἀπότελε ἐπείγυσταν ἀνάγκην. Μόνον μέσω τοιούτου εἶδους συνεργασίων μεταξὺ τῶν ἑλληνικῶν καὶ τῶν ἔξων ἐπιχειρήσεων εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ ταχύτερον καὶ πληρέστερον ἡ ἔξομοιώσις τῶν συνθηκῶν παραγωγῆς ἐν Ἐλλάδι πρὸς τὰς ἴσχυούσας εἰς τὰς ἔξι χώρας καὶ νὰ ἔχασφαλισθῇ ἡ ἀποφασιστικὴ ἐπιτάχυνσις τῆς οικονομικῆς μας ἀντιπέζων. Εἶναι, δημος, ἐπίστος ἀνάγκαιον εἰς τὰς τοιάυτας μετὰ τοῦ ἔκστατηρικοῦ συνεργασίας νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ μεγαλυτέρα δυνατή συμμετοχὴ ἑλληνικῶν ἐπιχειρηματικῶν δυνάμεων καὶ τεχνικῶν καὶ διοικητικῶν στελεχών.

## ΔΙΕΘΝΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

1. Ένω τὸ 1959 ἡτο ἔτος γενικῆς οἰκονομικῆς ἀνδροῦ, τὸ 1960 ἡ ἑξέλιξις δὲν χαρακτηρίζεται ἀπὸ ἐνιαίαν τάσιν. Εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἡ ἀρξαμένη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1959 ἡ καὶ ὀλίγον ἐνωπόντερον βιομηχανικὴ ἀνδρὸς συνεχίσθη μὲν ὑψηλὸν ρυθμὸν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον καὶ μόνον· κατὰ τὸ τελευταίον τρίμηνον τοῦ ἔτους ἐσήμανθεραν συμπτῶματα χαλαρώσεως τῆς αὐξητικῆς τάσεως. Διὰ τὸ σύνολον τῶν χωρῶν - υπελῶν τοῦ τέως Ὀργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, ἡ αὐξησις τῆς βιομηχανικῆς παραγωγῆς ἐντὸς τοῦ 1960 εἶναι σημαντική. Ξίς τάς καθ' ἔκαστον χώρας παρατηροῦνται μεγάλαι διαφοραὶ ρυθμῶν, εἰς τινας δὲ περιπτώσεις ὑπερβαίνουν οὐτοὶ τοὺς ἀντιστοίχους ρυθμούς τοῦ 1959. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἔξ ἀλλου, κατὰ τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ ἔτους ἐπεκράτησε τάσις στασιμότητος καὶ εἰς ὁρισμένους τομεῖς συμπτώματα κάμψεως, τὰ δόποια κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας ἐνετάθησαν εἰς βαθμὸν ὥστε νὰ εἶναι ἔκδηλος πλέον ἡ μετάβασις ἢρδος φάσιν υφέσεως. Χαρακτηριστικαὶ ἐπίσης εἶναι οἱ ἀντίθετοι ἑξελίξεις εἰς τὴν ἄγορὰν ἐργασίας, ὅπου εἰς μὲν τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἐπεκράτησε τάσις χαλαρώσεως, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀνέργων αὐξήθεντος μέχρι ποσοστοῦ 6.4% περίπου τοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους, εἰς δὲ τὴν Δ. Εὐρώπην τὰ φαινόμενα ὑπεραπασχολήσεως ἑξεδηλώθησαν ἐντονώτερον, ἀλόρη δὲ καὶ μέχρι τέλους τοῦ 1960 εἰς τὰς πεινιστοτέρας χώρας ἡ στενότης ἐργασίας δὲν ἔξελιπεν. Ἡ διαπιστουμένη ἀλλώς τε σχετικὴ χαλαρώσας τῆς οἰκονομικῆς ἀνδροῦ εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ 1960 ὑπῆρξε κατὰ τὸ μᾶλλον ἥ, ἤπτον συνέπεια τῶν ἐντεινομένων στενοτήτων εἰς τὰς ἄγοράς ἐργασίας καὶ τῶν ἄλλων συντελεστῶν τῆς παραγωγῆς.

"Υπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῶν ἐπικρατουσῶν εἰς τὰς περισσοτέρας χώρας ουνθηκῶν πλήρους ἀπασχολήσεως καὶ τάσεως πρὸς ὑπεραπασχόλησιν, πρήσις νὰ ἐκδηλωτεῖται ἔξι ἄλλου κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ ἔτους ταῦτας ὑψώσεως τοῦ κόστους ζωῆς εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς χώρας, εἰς τὰς περισσοτέρας τῶν ὅποιων ἐπὶ σειράν μηνών εἶχεν ἐπικρατήσει σχετικὴ σταθερότητα τοῦ ἐπιπτέδου τῶν τιμῶν. Οὕτως διπότομος ἄνοδος τῶν τιμῶν ἐσημειώθη τοὺς τελευταῖούς μῆνας τοῦ 1960 εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, ἐνῷ εἰς ἄλλας εὐρωπαϊκὰς χώρας, μεταξὺ τῶν ὅποιων ἡ Γαλλία καὶ ἡ Σουηδία, αἱ ὑψώσεις τιμῶν αἱ πραγματοποιηθεῖσαι ἐντὸς ὀλοκλήρου τοῦ ἔτους ήσαν τῆς τάξεως τοῦ 2% ἕως 4%. Ἡ Ἰταλία, ἐξ ἄλλου, παρουσίασε ἀξιοσημείωτον σταθερότητα (ἡ ὑψώσις τοῦ τιμαρίθμου καταναλωτοῦ ἐντὸς τοῦ ἔτους δὲν φαίνεται νὰ ὑπερέβῃ τὸ 0.9%). Εἰς τὴν Ἕνωμένην Πολιτείαν, τελος, ἡ σημειωθεῖσα ὑψώσις τιμῶν (0.9) δὲν ἦταν μὲν μεγάλη καθ' ἑαυτὴν, ἔχει, δῆμος, σημασίαν ὡς φαινόμενον ἐκδηλωθὲν ὑπὸ συνθήκας στασιμότητος καὶ ὑψέσεως εἰς τὴν παραγωγικὴν δραστηριότητα.

Αί γένους τάσεις τῶν ἐπιπέδων τιμῶν ἀντανακλούν κατὰ μέγα μέ-  
σος τὸν πληθωρισμὸν κόστους, εἰς τὸν ὅποιον ὁδήγησεν ἡ ἔντονος οἰκο-  
νομικὴ ἀνοδος εἰς τὴν Εὐρώπην. Ὑψωσεις μισθῶν ἐσπειράθησαν εἰς τὰς  
περισσοτέρας χώρας, καίτοι κατεβλήθησαν προσπάθειαι ἀποτροπῆς των  
εἰς τὰ πλαστια τῆς γενικωτέρας ἀντιπληθωρικῆς κατευθύνσεως ποὺ ἐπε-  
ράτησεν εἰς τὴν οἰκονομικὴν πολιτικήν. Χαρακτηριστικὸν αὗτης, κατά  
ὅ μεγαλύτερον τημῆα τοῦ 1960, ὑπέρθεν ἡ διατήρησης τῶν ἐπιτοκίων  
ἰς ψηφλὰ ἐπιπέδω παραλλήλως πρὸς ἔτερα μέτρα συγκρατήσεως τῆς ἐ-  
γεκτατικῆς τάσεως τῶν πιστώσεων. Ἡ πολιτικὴ ἀκριβοῦ χρήματος εἰς  
ἡν Εὐρώπην ἥρχισε νὰ χαλαρούται ὅμως κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας  
οὐ ἔτους καὶ ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τῶν ἐκδηλωθέντων συμπτωμάτων μετα-  
τροφῆς εἰς τὴν ἔξελιν τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος εἰς τινας  
επιπτώσεις, κυρίως ὅμως — καὶ τούτῳ ισχύει πρὸ παντὸς διὰ τὴν  
εργανιστῶν καὶ τὴν M. Βρετανίαν — διὰ λόγους ἀναγομένους εἰς τὴν ἐ-  
ξελιξιν τῆς διεθνοῦς κινήσεως κεφαλαίου καὶ τὴν ισορροπίαν τῶν διεθνῶν

συναλλαγών. Έν αντιθέσει πρός τὴν ἐπικρατήσασαν εἰς τὴν Εύρωπην πολιτικὴν ἀκριβοῦ χρήματος, εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὸν Καναδὸν ἔλασθν χώραν ἡδη ἀπὸ τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ 1960 μειώσεις τῶν ἐπιτεκίων, τὰ δόπεια καὶ δειπηρήθησαν χαμηλὰ μέχρι τοῦ τέλους τοῦ ἔτους αὐτοῦ, τοσούτῳ μᾶλλον καθ' ὅσον αἱ μετέπειτα ἐξελίξεις τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος κατέστησαν τοῦτο περισσότερον ἀναγκαῖον.

Τών Ισοζυγίων πληρωμών ή έξελιξις έχαρακτήρισθη έπισης από δυμούδημοφον τάσιν εις τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ ἀντίθετον ἐκείνης τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Οὕτω, τὰ μὲν ἐμπορικά Ισοζύγια ὅλων σχεδὸν τῶν ἐυρωπατικῶν χωρῶν ἔχειροτέρευσαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1960—χωρὶς, δημοσία, τοῦτο νά τανταναλάται εἰς τὴν ἔξελιξιν τῶν συναλλαγματικῶν των ἀπόθεμάτων, τὰ δοποῖα ἀντιθέτων ἐστομείων σαν αὐγήσεις—τὸ δὲ ἐμπορικὸν Ισοζύγιον τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐδειτιώθη μεγάλως, χωρὶς, ἐξ ἄλλου, τούτῳ νά ἀποτρέψῃ εύρυτάτην διαρροὴν χρυσού ἀπό τὴν χώραν αὐτῆν.

2. Εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος, εἰς τὴν Μ. Βρετανίαν καὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας τῆς Ἀμερικῆς ή οἰκονομική ἔξελιξις κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1960 παρουσιάζεται εἰδικώτερον ὡς ἔχησι :

Εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος ἡ οἰκονομικὴ ἀνδρὸς συνεισθήσι καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τοῦ 1960 μὲ πολὺ ὑψηλούς ρυθμῶν. Οὕτω ἡ αὐξησις τῆς θιομηχανῆς παραγωγῆς ἐντὸς τοῦ ἔτους αὐτοῦ ὑπολογίζεται περὶ τὸ 10% εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ Γερμανίαν, οὐσιωδῶς δὲ ἀνωτέρω εἰς τὰς Κάτω Χώρας καὶ τὴν Ἰταλίαν (ὅπου κατὰ τὸ πρώτων ἑννεάμηνον εἶχεν ἥδη πραγματοποιηθῇ αὐξησις κατὰ 17%). Ἡ ἐπιτευχείσα σε εἰς τὰς ἀνωτέρω χώρας σημαντικὴ αὐξησις τῆς παραγωγικότητος κατέστησε δυνατή τὴν συνέχισιν τῆς ἀνδρού, παρὰ τὴν ἐντασιν τῆς στενότητος ἐργασίας, ἐνώπιον ψυχρόνων ἔξουσιερων εἰς μεγάλῳ μέτρῳ τὰς ἐκ τῶν λαδούσιων χώρων ὑψώσεων μισθῶν πληθωρικὸς ἐπιδράσεις. Τούτο ισχύει ίδιος διὰ τὴν Γαλλίαν καὶ τὰς Κάτω Χώρας, εἰς τὰς ὅποιας είναι ἀξιοσημείωτος ὁ συνδυασμὸς τόσον ὑψηλῶν ρυθμῶν ἀνδρού μὲ σταθερότητα τῶν ἐπιτελῶν τιμῶν. Εἰς τὴν Γερμανίαν, ἐν ταύτοις, δῆποι σι αὐξησίες μισθῶν ἥσαν μεγαλύτερα τῆς αὐξήσεως τῆς παραγωγικότητος τῆς ἐργασίας, δὲ πληθωρικὸς κάστος τῶν αὐξησεων τῆς φυσικᾶς τάσεις τῶν τιμῶν κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας τοῦ 1960.

Εύνοιαςή ήτοι ή έξελιξις τού Ισοζυγίου πληρωμών τών χωρών Εύρωπαϊ-  
ής Οικονομικής Κοινότητος. Τό συναδικόν συναλλαγματικόν ἀπόθεμα  
ἡς περιοχῆς ηγέτη μεγάλως, χάρις κυρίως εἰς τὰς εἰσροάς κεφαλαιών  
αἱ ἀρχῶν ιεροῖ πρὸ παντὸς χάρις εἰς τὴν χρονίαν πλέον τάσιν σωρεύσε-  
ται πλεονασμάτων, τὴν χαρακτηρίζουσαν τὸ γερμανικὸν Ισοζυγίον πλη-  
ρωμῶν.

Είς τὴν Μεγ. Βρετανίαν, δηπού ή οικονομική ἀνδοδος ἥπτο Ιδιαιτέρως ντυνος, κατά τὸ προηγούμενον ἔτος, ἡ αὔξησις τῆς διομηχανικῆς πα-  
αγωγῆς διεκόπη ἀπὸ τοῦ μηνὸς Ἀπριλίου. Κατὰ τὸ ὑπόλοιπον τμῆμα  
οὐ ἔτους ἡ μὲν συνοικική παραγωγὴ διετηρήθη περίπου στάσιμος, εἰς  
πτίζεδον περὶ τὸ 8% ἀνώτερον ἐκείνου τοῦ προηγουμένου ἔτους, ὀρισμέ-  
νος, δημαρχος, κλάδοι, ὅπως η διομηχανία αὐτοκινήτων καὶ τινες κλάδοι πα-  
αγωγῆς διακρίνονται αὐτανωλτικῶν ἀγαθῶν, ἀντεμπάσων αὐξανομένας  
υσχερείας. Ἡ συνειχιζόμενη μέχρι καὶ τοῦ μηνὸς Ὁκτωβρίου τούλαχί-  
τον, ἀνδοδος εἰς τοὺς κλάδους κεφαλαιουχικῶν ἀγαθῶν ἔξουδετέρωσε  
ἡ κάμψιν ποὺ ἔξεδηλωθή εἰς πολλάς διαρκῶν καταναλω-  
κικῶν ἀγαθῶν. Ἡ ἀπασχόλησις εἰς τὴν βρετανικὴν διομηχανίαν, ἔξι ἄλ-  
λοι, διετηρήθη εἰς ὑψηλὰ ἐπίτεβδα καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους,  
αἵτοι ἀπὸ τοῦ δευτέρου ἔξαμηνου παρατηρεῖται χαλάρωσις τῆς στενό-  
τητος ἐργασίας.

Δυσμενεστέρα, έν συγκρίσει πρός τὸ προηγούμενον ἔτος, ἥτο ή ἐξέλιξις τοῦ Ισοζυγίου τρεχουσῶν πληρωμῶν ἀντανακλῶσα κυρίως τὴν σημαντικήν αὐξησιν τοῦ ἑμπορικοῦ ἐλλείματος. Ἐν τούτοις, χάρις εἰς τὴν νοικικήν ἐξέλιξιν τῆς κινήσεως κεφαλαίων, τὰ συναλλαγματικά ἀποθέτα τῆς Μεγ. Βρετανίας ἐσμειώσαν οὐσιώδη περαιτέρω αὔξησιν, πατά καταβληθέντα σημαντικά ποσά δ' ἐξόφλησιν χρεῶν εἰς τὸ ἔξωταν.

Εις τὰς Ἁνωμένας Πολιτείας ἡ μεταστροφὴ εἰς τὸν ἔξελιξιν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος, κατὰ τὸ 1960, προήλθε κυρίως ἀπὸ τὴν λιυσθουργίαν. Εἰς τὸν κλάδον τούτον τὰ συμπτώματα τῆς ὑφέσεως ἔξελλθησαν πολὺ ἐνωρὶς καὶ ἀπῆρδαν Ιδιαιτέρως ἔντονα. Ἐλλὰ καὶ εἰς ἄλλας ἐκ τῶν μηχανολογικῶν διομηχανιῶν ἡ κάμψις ἦτο σημαντικῆς μετανομῆς ἐπίσης ἥτο ἡ ἔξελιξις τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Ἀπὸ Μαΐου μέχρι τὸ τέλος τοῦ ἔτους ὁ δεῖκτης διομηχανικῆς παραγωγῆς ἐσήμερε κάμψιν κατὰ 5.8%. Ἀξιοπιείωτος εἶναι ἡ διαπιστωτική καὶ κατὰ τὴν τελευταίαν αὐτῆν φάσιν ὑφέσεων εἰς τὰς Η.Π.Α. σχετικὴ σταθερότητα τοῦ προσωπικοῦ εἰσόδηματος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἔξελιξιν τῆς παραγωγῆς. Οὕτω ὑπολογίζεται ὅτι ἐντὸς τῶν ἔξι πρώτων μηνῶν τῆς ὑφέσεως 1960 τὸ προσωπικὸν εἰσόδημα ηγήσθη κατὰ 0.2%, μειώσειν του κατὰ 0.5% καὶ 0.9% ἀντιστοίχως, κατὰ τοὺς ἔξι μηνας τὸν δύο προηγουμένων ύφεσεων 1957—1958 καὶ 1953—1954. ἀντιστοιχούντων εἰς τὰς Ιδιαίς περιόδους τῶν ύφεσεων 1960, 1957—1958 καὶ 1953—1954 ποσοστὰ κάμψεως τοῦ ἔθνικοῦ προϊόντος εἶναι 3.6% καὶ 1.9%.

Την περισσότερον άνησυχητικήν έκδηλωσιν έντος της άμερικανικής ονομίας απέτελεσεν ή έξιλιξης της άπασχολήσεως και ή μονιμωτέρα σις αύτης, μετά την υφεσιν του 1957—1958. Πράγματι, κατά την ακολουθήσασαν φάσιν έντόνου άνοδου από τών μέσων του 1958 μέχι του έτους του 1959, δεν έπετεύχθη άπορρόφησις τών άνεργων μέχρι θεωρουμένων ως φυσιολογικών εν τῷ άμερικανικῷ οίκονομιά δρίων. άριθμός τουών, καθ' δλην σχεδόν αύτήν τη περίοδον, δύντιμος ποσοστών έπι τού ένοπτικου διανομού πετρελαίου, ήταν 6%

Τὸ 1960 τὸ πασοστὸν τοῦτο ἐκυμάνθη μεγάλως, ἀνελθὼν εἰς 6.4% τὸν Δεκέμβριον.

Έξ αλλού, ή έξεις του άμερικανικού έμπορικου ισοζυγίου κατά το 1960, ύπηρξεν ίδιαιτέρως εύνοϊκή—το έπιτευχθέν πλεόνασμα ήτο πολὺ ανώτερον έκεινού των δύο προηγουμένων έτων, ήτοι 4.5 δισεκατομύρια ζολλάρια, έναντι 0.9 δισεκατομύριών δολλαρίων του 1959 και 3.3 δισεκατομύριών δολλαρίων του 1958 — χωρίς, έντονοις, τούτο νά αποτρέψῃ μεγάλην περαιτέρω διαρροήν χρυσού, συνεπείᾳ της όποιας και ένεταθή τὸν Νοέμβριον ή διεθνής κερδοσκοπία εις βάρος του δολλαρίου.

3. Χάρις «κυρίως εἰς τὴν ἔντονον οἰκονομικὴν ἄνοδον τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης κατὰ τὸ 1960, τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἐσημείωσε πρεσβύτερω αἰνάπτυξιν, ἡ δόπια ἔχαρακτηρίσθη ἀπὸ τὰς ἔκτις τάσεις: Πρῶτον, τὸ μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης ἄφ' ἐνὸς καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀφ' ἑτέρους ἐμπόριον ηγήσθη κατὰ τρόπον πολὺ ὀλιγάτερον σύμμετρον ἡ «κατὰ τὸ ποιογύμνεον ἔτος. Πράγματι, ἐνῶ οἱ Εὐρωπαῖκαι εἰσαγωγαὶ ἐπὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔχηκολούθησαν νὰ αὐξάνωνται μὲ πολὺ ὑψηλοὺς ρυθμούς, αἱ ἔξαγωγαι ἔχαρακτηρίσθησαν ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖον ἀπὸ τάσεις στασιμότητος ἡ καὶ ἐλαφρᾶς κάμψεως, μὲ κυρίαν ἔξαρσειν τὴν Γερμανίαν. Λεύτερον, ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἔξωτερικού ἐμπορίου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν προσήλθη «κατὰ τὸ μεγίστουν μέρος ἀπὸ τὴν μεγάλην αὐξήσιν τῶν ἔξαγωγῶν πρὸς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης. Τρίτον, τὸ ἐνδιεσθωπατικὸν ἐμπόριον ηγήσθη περαιτέρω κατὰ μεγαλύτερα μαναλογίαν ἡ τὸ ἐμπόριον τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης μετά τοῦ λοιπού κόσμου, τὸ δὲ πλέον ἐντυπωτικὸν χαρακτηριστικὸν τῆς ἐξελίξεως του ήτο ὁ ὑψηλὸς ρυθμὸς αὐξήσεως τοῦ ἐμπορίου μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Κοινότητος Τέλου, ἡ χαρακτηρίζουσα ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν τὴν ἔξελιξιν τῶν ἔξαγωγῶν τῶν χωρῶν πρωτογενῶν παραγωγῆς «καθυστέρησις εἰς τὸν ρυθμὸν αὐξήσεως, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς βιομηχανικὰς χώρας, ἐνεπάθη ἔτι μᾶλλον τὸ 1960 καὶ τὸπο ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἔξελιξιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλῶν, ὀδηγούσεν εἰς πρεσβύτερω χειροτέρευσιν τῆς θέσεώς των.

Πράγματι, παρά τὴν ἔντονον οἰκουμενικὴν ἄνοδον εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ παρά τὸ γεγονός ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ ὑφεσις ἐξειδηλώθη μόλις κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας τοῦ ἔτους, εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν πρώτων ὑλῶν ἐπέκρατό της πιστικὴ τάσις ἀπό τοῦ δευτέρου τριμήνου τοῦ 1960 περίπου καὶ τοῦτο προεκάλεσε νέαν χειροτέρευσιν τῶν δρῶν τοῦ ἐμπορίου τῶν χωρῶν πρωτογενοῦς παραγωγῆς, οἱ δόποιοι ἐξελίσσονται δυσμενῶς ἥπερ τοῦ 1954 καὶ ἔντευθεν συγέδον συνεχῶς.

Ηδη εις τὴν δημοσιευθεῖσαν τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1960 ἐκθεσιν τῆς GATT περὶ τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἡ ὅποια ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν μέχρι τοῦ 1959 περίοδον, ἐτονίσθη ἡ σημασία τῶν μακρωχρονίου πλέον χαρακτήρος δυσμενῶν αὐτῶν ἔξελίξεων τοῦ ἐμπορίου τῶν χωρῶν πρωτογενούς παραγωγῆς, ὡς ἀναστατωκού παράγοντος τῆς οἰκονομικῆς των ἀναπτύξεως. Αἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἔξελίξεις καθιστοῦν ἀκόμη περισσότερον δόξιν τὸ πρόβλημα, τὸ ὅποιον διεπίστινσεν ἡ ἀνωτέρω ἐκθεσις καὶ τὸ ὅποιον ἀπέτελεσε καὶ ἐν ἑκ τῶν θεμάτων τῆς τελευταίας οινόδου τῆς GATT.

Η αεχήσις τού παγκοσμίου έμπορίου κατά τὸ 1960 ήσκησεν εύννη-  
αγή έπιδρασιν ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, εἰς τὴν  
ὅπισσαν ἑσημειώθη σχετικὴ ἀναζωγόνησις. Η ήνδημένη, δμως, ζήτησις  
ὑπηρεσιῶν τῶν πλοίων δὲν ὠδήγησεν σὶς ἀξίαν λόγου δελτίωσιν τῶν ναύ-  
λων καὶ τοῦτο εἶναι συνέπεια τοῦ γεγονότος, ὅτι ἀκόμη τὰ ἐν ἀργίᾳ  
πλοῖα ἀντιτροσωπεύουν σημαντικὴν χωρητικότητα, ἡ ὑπαρξίς τῆς ὅπισσας  
ἀνακόπτει κάθε ὑψωτικὴν τάσιν. Ἐν πάσῃ περιπτώσει σημαντικὸν εἶναι  
τὸ γεγονός, ὅτι ἐντὸς τοῦ 1960 ἡ ἀργία χωρητικότης ἐμειώθη μεγά-  
λως, κατίτοι τούτῳ προϊθέτη περισσότερον ἀπὸ τὴν λαθούσαν χώραν  
εἰς εὐρεῖσα κλίμακα διῆλυσιν παλαιῶν πλοίων καὶ διλγώτερον ἀπὸ ἐπα-  
ναγοράν πλοίων εἰς λειτουργίαν.

4 Έν από τα πλέον ἐντυπωσιακά γεγονότα του 1960 ήτο ή ἐδήλωθε σα κατά τὸν Ὁκτώβριον τοῦ ἔτους τούτου ἀπότομος ὑψωσις τῆς τιμῆς τοῦ χρυσοῦ εἰς τὰς ἐλευθ' ρας ἀγόρας ἀντανακλῶσα εἰς ἐντασιν τῆς δυσπιστίας πρὸς τὸ δολλάριον εἰς τοὺς διεθνεῖς κερδοσκοπικοὺς κύκλους. Και ή μὲν ὡφελικὴ τάσις, ή ὅποια εἶχεν ἀρχίσει ἀπὸ τοῦ Ἀγύουστου, ανεκόπη μὲν δραχὺ χρυσούν διάστημα—κατόπιν τῆς παρεμβάσεως εἰς τὴν ἀγοράν των κεντρικῶν τραπεζῶν τῶν μεγάλων ὑπαπατικῶν χωρῶν καὶ ίδιως τῆς Τραπέζης τῆς Ἀγγλίας, ἐνισχυομένης καταλλήλως ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς νομισματικὰς ἀρχὰς — καὶ ή τιμὴ τοῦ χρυσοῦ ἐπανήλθεν εἰς ἐπίπεδα δίλιγον ἀπέχοντα τῆς ἐπισήμου ἰσοτιμῆς χρυσοῦ — δολλαρίου. Τὸ πρόδηλημα δύμας τῆς Ἰσορροπίας τοῦ ἱσοζυγίου πληρὰ ωὖν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἡ ὑπαρξίς τοῦ ὅποιου προσέφερε διὰ τὴν εἰς δάρος τοῦ δολλαρίου κερδοσκοπίαν, δὲν ἐπιτασσε νὰ ύψιστασαι καὶ ἡ ἀντιεπώποισις αὐτοῦ προσδιορίζει τὰς απειθύνσεις τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς.

Η μεταστροφή εις τήν έξιλιξην του αμερικανικού Ιστοζυγίου πληρωμών έδειχνε όμως κατά τό έτος 1958 κατά τό διπόσιον έσημειώθη έλλειμμα 3.477 έκατ. δολ. τακτοποιηθέν διά πωλήσεων χρυσού 2.275 έκατ. δολ. και αύξησεως τών βραχυπρόθεσμων πρός τό έξωτερικόν υποχρεώσεων κατά 1.202 έκατ. δολ. Το 1959 τό έλλειμμα ηδήλωτη είς 3.826 έκατ. δολ. και αι μὲν πωλήσεις χρυσού άνθιθον είς 731 έκατ. δολ., ή δὲ αὔξησης τών βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων είς 3.095 έκατ. δολ. Τό 1960 τό έλλειμμα έπανθιθεν εις τό έπιπεδον τού 1958 περίπου (3.500 έκατ. δολ.), παλυφθέν μὲν μεγαλυτέραν, έν συγκρίσει πρός τό 1959 διαρροὴ χρυσού (1.688 έκατ. δολ.). Συνεπεία τών έξιλιξεων τούτων, άπό τού 1958 και έντεῦθεν τό εις χρυσὸν άπόθεμα τών 'Ηνωμ'νων Πολιτειῶν άπό 22.860 έκατ. δολ., εις τό τέλος τού 1957, κατῆλθεν είς 17.805 έκατ. δολ. τών Λεγένδων τού 1960.

Αξιοσημείωτον είναι τὸ γεγονός, διτὶ ἡ ἐντὸς τοῦ 1960 χειροτέρευσις τοῦ ἀμερικανικοῦ Ισοζυγίου πληρωμῶν καὶ τῆς θέσεως τοῦ δολαρίου ἐπῆλθε, παρὰ τὴν μεγάλην βελτίωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ Ισοζυγίου, ή ἀπότομος μείωσις τοῦ πλεονάσματος τοῦ ὅποιους κατὰ τὰ δύο προηγούμενά ἔτη είχεν διποτέλεσε τὴν αἵτιαν τῆς μεταστροφῆς εἰς τὴν κίνησιν τοῦ συναλλαγματικοῦ ἀποθέματος τῶν Η.Π.Α. Ἡ περιστέρω μείωσις τούτου κατά τὸ 1960 προήλθεν ἀπό τὴν δυσμενή ἔξελιξιν τῆς κινήσεως κεφαλαίου, τόσον τῆς μαικροπρόθεσμου, δύον καὶ τῆς δραχυπρόθεσμου.<sup>1</sup> Η διαφορὰ ἐπιτοκίων μεταξὺ Η.Π.Α. ἀφ' ἑνὸς καὶ τῶν εὐρωπαϊκῶν χρηματαγγρῶν ἀφ' ἑτέρου κατὰ τὸ μεγαλύτερον τῆμα τοῦ 1960, ἡ πολιτικὴ ἀνεδαράτης, λόγῳ τῶν ἐπικειμένων ἐλκογῶν εἰς τὰς Η.Π.Α. καὶ ὠρισμέναι ιειδεῖς πολιτικαὶ ἔξελίζεις ἐνίσχυσαν τὸν κερδοσοπικὴν κίνησιν κεφαλαίου, ἀποτέλεσμα τῆς ὅποιας ἦτο ἡ συρροή *«θερμού χρήματος»* εἰς τὰς εὐρωπαϊκὰς χρηματαγγράς καὶ δῆ τῆς Μεγ. Βρετανίας καὶ τῆς Δυτ. Γερμανίας. Ἀλλὰ καὶ ἡ τάσις πρὸς ἐπένδυσιν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν, εἰς ἐνίσχυσιν τῆς ὅποιας συνετέλεσε μεγάλως ἡ ηγεμόνη ἐλκυστικότης τῆς ἡγείας ἀγορᾶς τῆς Ε.Ο.Κ., δὲν φαίνεται νὰ ἔμεινεν ἀνεπηρέαστος ἀπὸ επιδράσεις τῶν δημιουργηθεισῶν ἐντυπώσεων περὶ μειωμένης ἀνταγωνιστικότητος τῶν ἀμερικανικῶν διοικητικῶν προϊόντων καὶ τῆς ἐν γένει ἀπαισιοδόξου ἀτμοσφαίρας, λόγῳ τῆς διαφαύσεως τῶν προσδοκιῶν ὡς πρὸς τὴν πορείαν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος. Ἀπὸ τὴν διαφροῇ τοῦ ὁμερικανικοῦ συναλλαγματικοῦ ἀποθέματος ὠφελήθησαν κυρίως αἱ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης «καὶ μεταξὺ αὐτῶν κατὰ τὸ μέγιστον μέρος ἡ Γερμανία.

‘Ως εύνόητον, τὸ πρέβελγμα τοῦ δολλαρίου ἔχει ἀποφασιστικήν σημασίαν διὰ τὴν διεθνή νομισματικήν Ισορροπίαν. Μετά τὴν ἐπίσημην δῆλωσην ἀπὸ μὲρους τῆς νέας ἀμερικανικῆς κυβερνήσεως περὶ ἔμμονῆς εἰς τὴν σχύλουσαν Ισοτιμίαν χρυσοῦ - δολλαρίου καὶ τὴν ἀνάκοινωσιν τῶν γενικῶν γραμμάτων τῆς οἰκονομικῆς της πολιτικῆς, ἡ διεθνῆς κερδοσκοπία ἐπὶ τοῦ χρυσοῦ ἔχει διακοπή. ‘Αλλὰ διὰ νάντια ἀποτραπή δριστικῶν νέα αναζωγόνησις τῆς ἀποθήσαυρίσεως χρυσοῦ, ἡ δόπια ἐγκλείει κινδύνους καὶ δι’ ὅλας τὰς ἄλλας χώρας καὶ ίδιας δι’ ἔκεινας μὲ εὐπαθῆ νομισματικήν Ισορροπίαν, ἢν πρέπει νά μεταβληθῇ ριζικῶς ἡ κατάστασις τοῦ ἀμερικανικοῦ ισδεγίου πληρωμῶν. Οὕτω η ταχεύερα δυνατή πτοκατάστασις τῆς Ισορροπίας αὐτῷ ἀποτελεῖ πρόδηλη μαζιτικοῦ ἐνδιαφέροντος δικαιονόν διὰ τὰς ‘Ηνωμένας Πολιτείας, ἀλλὰ διὰ τὴν παγκόσμιον οἰκονομίαν. Προσαρμογαὶ εἰς τὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν τῶν μεγάλων εὐρωπαϊκῶν χωρῶν πρὸς διεκδίλυσιν τῆς θεραπείας τῆς κρίσεως τοῦ δολλαρίου ἥρχισαν νά ἐκδηλώνυται ἡδη ἐντὸς τοῦ 1960, παρομοίαν δὲ ἐκδήλωσιν ἀποτελεῖ καὶ ἡ ἀναγγελθείσα εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος Μαρτίου ἀνατίμησις τοῦ γερμανικοῦ μάρκου. Πρὸς τὴν αὐτὴν κατεύθυνσιν ἔξι ἄλλους θα συνέβαλον μεγάλως ἡ πραγματοποίησις τῆς ἐπιδιωκομένης ὑπό τῶν Η.Π.Α. μεταθέσεως ἐνὸς τημάτος ἔξιπτερικῶν κυβερνητικῶν δισπανῶν τῶν εἰς τὰς χώρας ταῦτας.

5. Αι συναλλαγματικοί δυσχέρειαι τών 'Ηνωμένων Πολιτειών άποτελούν μίαν μόνον πλευράν τοῦ γενικωτέρου προβλήματος τῆς διεθνοῦς εισεμάτητος, τὸ δόποιον τελευταίως παρουσιάζεται πάλιν ύπο δξεῖνων μορφήν. Μὲ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πολυμεροῦς ἐμπορίου καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς μετατρεψιμότητος τῶν κυριωτέρων νομισμάτων αἱ ἔθνοικαι ὕλικονομίαι ἔχουν καταστῆ πολὺ περισσότερον εὐαίσθητοι εἰς ἐξελίξεις, λαμβανούσας χώραν ἔξω αὐτῶν. Αἱ δινατήτητες πολὺ εύρυτέρων μετανήσεων δραχυπροθέσμων κεφαλαίων ύπο τὴν ἐπ' ὁδασιν τῶν κατὰ χώρας διαφορῶν εἰς τὰ ἐπιπτόκια ἡ ἔξ αλλων λόγων, ἀποτελοῦν πρόσθετον παράγοντα δυνάμενον νὰ προκαλῇ σοδεράς διαταραχάς εἰς τὰ ἴσοζύγια πληρωμῶν. 'Η ἔξερεσις μεδόδων ἀποτροπῆς τῶν διαταραχῶν τούτων καὶ ἔξαφαλίσεως μεγαλύτερας σταθερότητος τῶν νομισμάτων αἱ ἴδιαις ἔκεινων τὰ δόποια παίζουν τὸν κύριον ρόλον εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγάς ἀπασχολεῖ καὶ τοὺς φορεῖς τῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς τῶν μεγάλων χωρῶν, ἀλλὰ καὶ τοὺς εἰδικούς τῶν συναφῶν διεθνῶν ὄργανισμῶν. Εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἀναζητήσεως αὐτῆς φρονοῦμεν, ὅτι ὡς μία ἐκ τῶν λύσεων θὰ ἔπειπε νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ αὔξησις τῆς διεθνοῦς εισεμάτητος διὰ τῆς κινητοποιήσεως τῶν ψηφισταμένων παγκοσμίων συναλλαγματικῶν ἀποθεμάτων, μέσῳ τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου. Κατὰ τὴν ἐποίσιαν συνέλευσιν τοῦ 'Οργανισμού τούτου τοῦ ἔτους 1957 ἔχομεν ἥδη προτείνει, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συζητήσεως διὰ τὴν αὔξησιν τῶν QUOTA τῶν χωρῶν—μελῶν, ὡς ἔξετασταν λύσιν τὴν καθιέρωσιν ἐνὸς εἶδους συμψηφιστικῆς λειτουργίας μέσῳ τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου, διὰ τῆς δόποιας θὰ ἔπειται γάντων μέρος τῶν συναλλαγματικῶν ἀποθεμάτων τῶν πιστωτριῶν χωρῶν νὰ διοχετεύεται εἰς τὰς ἀντιμετωπίζουσας δυσχερείας χώρας. Τὴν πρότασιν ταύτην ὑπεβάλλομεν προσφάτως πρὸς τὸν Διευθυντήν του Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου ὑπὲρ απετραπτικῶν διαπίστευσιν.

## ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΙΣ

Τὸ ἐν Ναυαρίνῳ (ΠΥΛΟΣ) Ναυτικὸν Γραφεῖον κ. **ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ ΚΑΒΟΥΡΗ** ἔχει τὴν τιμὴν νὰ γνωστοποιήσῃ εἰς τοὺς κ.κ. ἐφοπλιστάς καὶ ναυτικοὺς Πράκτορας, ὅτι εἶναι εἰς τὴν διάθεσιν τῶν δι' οἰανδῆποτε ναυτικὴν ἐργασίαν (πρακτόρευσιν, Bunkers καὶ ἐκτελωνιστικὰς ἐργασίας, ἀλλαγὴ πληρωμάτων κ.λ.π.) διὰ τὰ ἔκ τοῦ λιμένος τῆς Πύλου διερχόμενα πλοῖα των μὲ λογικωτάτην ὄμοιοιδῶν.

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

No. 23.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE

15th MAY 1961

#### GREEK PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION

The time has come for serious thought to be given to the matter of setting up Greek P & I Associations to free Greek owners once and for all from the tutelage of the London Clubs.

It will not be an easy thing to do but we have the precedent of the Mutual War Risks Association. A Greek P & I Association requires the same spirit of solidarity and cooperation that brought about the War Risks Association although the problem in this instance is, of course, more complex.

We have reason to believe that many Greek shipowners have been considering the matter for a long time.

The problem has now reached a point where the future survival of Greek shipping will depend on the establishment of such Associations.

The reasons why are listed below:

1. The monopoly exercised by the London Clubs on Greek risks of this type has reached major proportions. Sufficeth to say that 40% of the tonnage covered by the West of England P & I Association is Greek-owned.

2. The almost total absence of Greek shipowners on the managing boards of the Clubs which are virtually under the complete control of British shipowners. Until recently, for instance, the only Greek on the 30-member board of the West of England Association was Mr. Foti Lykiardopulo who has now been joined by Mr. G. S. Livanos.

3. The unfair imposition of extra premiums. Greek tramp vessels and tankers pay extra premiums to cover the losses of British liners.

4. The refusal by the Clubs to release statistics by which the risks covered per flag and owner could be estimated.

These points are enough to indicate the disadvantages to Greek ships resulting from P & I coverage by the London Clubs.

It is a situation that dates back to prewar days when Greek tonnage was small and Greek shipowners had not yet attained the professional and organizational status that distinguishes them today. They had no alternative other than submission to British tutelage from which, too, they sought guidance.

Now, the Greek merchant fleet is a large one and the capital investment it represents is tremendous. Foreign tutelage of these vast interests is no longer permissible.

The premiums paid to the P & I Clubs are almost half those paid for insurance of hull and machinery.

The money is there and the pioneering spirit among Greek shipowners is very much alive. The task will not, as we mentioned above, be an easy one, but it is by no means impossible.

#### DESERTERS

A well-known shipowner writes to us from New York on the scourge of desertions by Greek crews in American ports:

«We are informed that Greek law provides ample punishment for deserters. It would seem, though, that the executors of the law show a strange reluctance in applying it. And thus the disease spreads. Desertions have become rife and in some cases they are perpetrated en masse.

No action is taken against such deserters by the Greek authorities. A few of them, at least, should be punished as an example to others. To our mind, they should not be allowed to sign on again for a fairly long time. It is only thus that ships could be protected from the consequences of such desertions.

As it is, deserters are forcibly repatriated and then simply sign on again without further ado. When their new ship calls at an American port, hundreds of dollars are spent for gangway guards as required by the U.S. Immigration authorities on whose blacklist they appear.

A recent case concerning one of our ships in Portland Ore. is worth mentioning. A man deserted, was subsequently arrested by the Immigration people, and we had to pay \$600 for his repatriation to

Greece by air. A while later, we received a threatening letter from the man asking us to return the «valuable and brand-new clothes» he had left on board when he deserted. The ship's Captain, in other words, also had to pay for the return of the man's clothing! He also asked for his seaman's book, which was deposited at the local Port Office from where we do not doubt he will collect it with the greatest of ease.

And we ask ourselves, is this the haphazard way a merchant marine should be run?»

#### ACUTE CREW SHORTAGE

Not a single certificated fireman or A.B. could be found for employment in Piraeus these last few days. The entry into service of passenger and cruise ships on their spring schedules has not helped the situation at all and even unspecialized personnel is becoming hard to find.

Never before in the history of Greek shipping has there been such an acute shortage of crews. Never before, too, have so many Greek ships sailed the high seas.

The situation may ease somewhat with more seamen available for employment towards the end of summer. Also, there are signs that more ships are heading for layup. The first tankers have already reached their layup moorings in spite of the desperate efforts made by their owners to keep them at sea.

Cargo tramps seem assured of employment although the seasonal drop in trade may affect them.

On the whole, however, the shortage of officers and men is an acute one.

The future is obscure. In time, it is quite possible that the total number of ships will be reduced. New buildings are almost invariably larger vessels. Perhaps, also, the breaking up of over-age vessels will be accelerated.

Generally speaking, the total strength of our merchant fleet does not seem likely to become less. We now have a large passenger fleet. We also have ocean trawlers. We have more cargo liners and, unfortunately, we have the Jews, who employ more than one thousand Greek seamen. These men should not be working for the Jews but for Greek-owned ships, where they belong, as we have pointed out before.

There is no doubt that we need more trained seamen to fill the gaps and there is no reason why we should not be able to draw from the voluminous ranks of the unemployed and underemployed in Greece.

#### THE AMERICAN UNIONS AGAIN

And so, American labour bosses have come to the conclusion that the Greek and British flags are «flags of convenience»!

We are not astonished at this development and we wouldn't be surprised if it was an attempt at coercion. Those shipowners who have not signed contracts with P.N.O. and not insured their crews with NAT will very possibly become targets for union-inspired boycotts.

The union plan is to bring pressure to bear on American and foreign shipowners with convenience-flag vessels under their management. They are therefore anxious to give the widest possible interpretation to the «convenience» label which is why they have included Greek and British ships on their lists.

The unions maintain they will not accept to renew the collective agreements for American-flag vessels with owners who maintain convenience-flag ships as well. They quote certain Greek and American shipowners as examples, as well as several American firms, oil companies and mining concerns.

It must not be forgotten that the master-mind behind these developments belongs to Mr. Paul Hall who, since his ouster from the I.T.F., has prevailed upon the unions he controls to withhold recognition of the collective agreements signed with P.N.O. and with I.T.F. approval.

Despite his threats, however, we do not think Mr. Hall will embark on a battle which he cannot possibly win. Although the unions are capable of anything these days, we doubt if they would be successful in at-

tempting to boycott the flags of traditionally maritime nations.

Nevertheless, the unions won a significant round when the Supreme Court in Washington rejected Mr. Ludwig's appeal and refused to discuss the decision of a lower court by which the NLRB's jurisdiction over a dispute between foreign ships and the American longshoremen's unions was recognised. The interference of the unions in foreign ships manned by foreign crews was deemed a «labour dispute» in which the unions could be rightfully concerned!

The weapons with which Greek flag ships or ships signed up with P.N.O. can fight back these attempts at blackmail exist. Very shortly, Greek seamen's unions and the I.T.F. will decide their course of action. It is even possible that diplomatic representations will be made in Washington.

We would particularly like, however, to stress to P.N.O. the necessity of warning Greek seamen against the false promises of American labour bosses and admonishing them to abide by the terms of the collective agreements they have signed.

### HELLENIC LINES AND THE MEDITERRANEAN U. K. CONFERENCE

Discussions are to start very shortly between British shipowners representing the Mediterranean — U.K. Conference and Mr. P. Callimopoulos on the subject of the entry of «Hellenic Lines» into this Conference.

British shipowners have finally realised how necessary it is for them to cooperate with «Hellenic Lines» whose growth and importance they can no longer ignore.

«Hellenic Lines» are now one of the largest and liveliest well-managed shipping concerns with more than forty vessels engaged on regular lines throughout the world and with more units coming into service all the time.

In any event, there was absolutely no valid justification in considering «Hellenic Lines» to be an «outsider» when this was the only Greek line serving the traffic from Greek ports to Northern Europe for 25 years and did so through thick and thin, fulfilling at all times its obligations to shippers both here and on the Continent.

«Hellenic Lines» persevered in spite of losses and in spite of the reverses suffered through the violent reactions aroused among competitors and did so at a time when others were piling up profits in the free freight market during the immediate postwar period.

Also, the entry of «Hellenic Lines» in the Mediterranean — U.K. Conference will put a stop once and for all to the scandalous monopoly of Greek currant exports. Greek ships will now participate proportionately in our country's export of currants, figs, raisins and other products and carry return cargoes as well.

We hope that the forthcoming discussions will be guided by a spirit of understanding and a recognition of the necessity for «Hellenic Lines» ships to take their proper place in the transport of Mediterranean cargoes to Northern Europe.

Anyhow, the figures will speak for themselves and show that a sizable proportion of such cargoes are already being carried in «Hellenic Lines» bottoms.

### SECOND LINER ON THE AUSTRALIA RUN

The new schedule of the Greek Australian Line's «Bretagne» has been set to start next September from Southampton. The first voyage includes calls at Madeira, Cape Town, Durban, Fremantle, Melbourne and Sydney.

Subsequent voyages, which will be routed through the Mediterranean, will include calls at Piraeus on both outward and homeward voyages.

Present plans call for three round voyages per year to Australia only. This is due to the fact that the ship will be engaged in Caribbean cruises for six months of the year during the next four years.

The entry into service of the «Bretagne» on the Australia run is expected to strengthen greatly the position of the Greek flag on the Europe—Australia line. It is bound to increase the passenger traffic in both directions and, by sailing from Southampton, will make it possible for the Greek Australian Line to handle homeward bookings by Australians in Britain. Indeed, that is the reason why the Chandris Bros. have chosen Southampton as a starting point for the new vessel.

Up to now, Australian passengers who have arrived in Greece per «Patris» and made their way to Britain by other means, have had no alternative but to book their return passage on other lines. From September onwards, however, they will be able to use the «Bretagne».

The six months during which the «Bretagne» will be engaged on cruises are considered to be the off-season for Australian travel.

### HEALTH STATISTICS

The following figures on health statistics of Greek crews are not complete for the simple reason that there has so far been no systematic check of crew illnesses. Only those instances that have been officially reported for the granting of pensions, disciplinary investigation, etc.

Nevertheless, the following figures give a good indication of the main diseases that plague Greek seamen and give us also the opportunity to point out once again how necessary it is to shipowners, the Greek authorities and to the seamen themselves, to keep a constant and systematic check on all cases as they appear:

TABLE A  
DISEASES OF GREEK SEAMEN FROM 1956 TO 1960

Disease	Result			Percent
	Death	Incapacity	Cases	
Heart Disease	84	95	179	26.48
Eye Disease	—	111	111	16.42
Lung ailments	20	43	63	9.31
Cancer	48	14	62	9.17
Nervous system	7	47	54	7.99
Circulatory	19	19	38	5.62
Peptic	16	20	36	5.32
Kidney	8	4	12	1.78
Arthro-rheumatic	—	24	24	3.55
Liver	10	6	16	2.37
Suicide	16	—	16	2.37
Diabetes	—	7	7	1.04
Rupture	—	6	6	0.89
Other	42	10	52	7.69
Total	270	406	676	100

The frightening fact emerges from this table that heart disease heads the list of ailments afflicting Greek seamen to the extent of 26.48%.

More surprising, however, is the prevalence of eye disease. The fact that so many Greek seamen lose their eyesight to the extent of being incapacitated is news to us and we wonder what causes it?

There should also be cause for concern at the number of nervous disorders which, if added to the suicides (these presumably resulting from nervous disorders) come third in line after heart and eye disease.

The table as a whole, leads us to the conclusion that the vice versa scale is responsible for most of the diseases shown and possibly for the eye diseases too.

The next table draws a comparison between deaths occurring to British seamen during the four-year period from 1957 to 1960 and to

## RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES

HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN  
P.O.B. 116 P.O.B. 184  
TEL. 72.356 TEL. 2450

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

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

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 STYLE:-

## THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"

Greek seamen from 1956 to 1960. The total is based on a sum of 70,000 British and an equal number of Greek seamen:

TABLE B

## COMPARISON OF DEATHS OF BRITISH AND GREEK SEAMEN

Cause of Death	1957-60 Britons	1956-60 Greeks	Difference (percentage scaled for 5-year period)
Heart failure & circulatory disease	117	103	— 42.00%
<b>Accident:</b>			
a) Falls in holds, etc.	39	50	+ 2.56%
b) Other causes, drowning, ship-wreck, etc.	59	92	+ 24.57%
Suicide	46	16	— 259.37%
Nervous disorders	31	7	— 453.57%
Peptic disorders	29	16	— 126.56%
Cancer	14	48	+ 164.90%
Total	335	332	— 26.20%

We must stress that although the British figures are given for total cases, the Greek figures are only for reported cases. This is important because it is highly probable that if all Greek cases were included, the resulting figures would show a higher unfavourable proportion on the Greek side.

On the other hand, the British figures refer only to deaths occurring on board ship, whereas the Greek figures are for seamen still carried on a ship's articles even though the death may have occurred ashore. This again might result in offsetting the unfavourable proportion referred to above.

The conclusions derived from this table are that deaths by accident are far more prevalent among Greek crews than they are among the British. Also, the Greek proportion for falls, etc. is higher than that for death by drowning which would seem to indicate that Greeks are more careless about safety on board than the British are.

It is consoling to find that suicides and nervous disorders are less prevalent among Greeks than among the British. Alcoholism is presumably responsible for the higher rate of British suicides.

The difference in deaths from cancer is probably due to the fact that, as we mention above, only deaths on board ship are indicated in the British total.

## PATRAS: THE WESTERN GATEWAY TO GREECE

The port of Patras is on the verge of becoming the West's gateway to Greece and, as usual, the Ministry of Public Works, the National Tourist Organization and even the Port of Patras Authority sleep unconcernedly while the evidence piles up high before their very eyes.

Here it is:

1. Southern Italy has become the terminal point for a vast network of motorways covering Northern and Western Europe. The short sea hop from Brindisi to Patras opens up new vistas for motoring in Greece and even for venturing further East.

2. The six-times weekly schedules of the modern car ferries «Egnatia» and «Appia» from Brindisi to Corfu, Igoumenitsa and Patras and their low rates have combined to attract thousands of low-budget travellers and motorists to Greece, via Patras.

3. The improvement of the Patras - Corinth highway and the construction of the new Corinth - Athens motorway will make it possible to drive from Patras to Athens in three hours and save valuable time as compared with the longer sea journey.

4. Patras is only a short way from Greece's main archeological sites such as Olympia, Delphi, Corinth, Mycenae and the Acropolis in Athens.

5. The improved roads mentioned above will turn Patras into the main import - export outlet of Western Greece.

6. New factories are springing up in the area such as the Pirelli tyre plant.

7. Low labour costs and port dues could attract a major part of our import trade through Patras if the port facilities were improved and extended.

Two major developments are presently being carried out in Patras. The first is a fishing wharf complete with refrigerated storerooms and the second is a 600 ft. dock for ocean liners with a draft of up to 45 feet. This will not be ready for another two years at least. Also, the breakwater will have to be extended before the new dock can be used safely.

No specific plans have yet been drawn up for a proper car ferry terminal with waiting rooms, customs halls, car parks and service stations although nobody denies the necessity of such facilities.

Much more in the way of docking facilities, tugs and shore equipment is needed before Patras could ever begin to fulfil the role this port is quickly going to be called upon to play by virtue of its geographic

position and the points outlined above.

It is high time a proper study were made and long-range plans were drawn up to develop the small provincial port that, whether it likes it or not, is shortly to become the Western gateway to Greece.

## THE MEASUREMENT OF BULK-CARRIERS

It is wrong to maintain that the British and Greek measurement of ships are identical. It is a mistake that, in some cases, could have unfavourable practical consequences when the measurement of a Greek ship is not carried out by the authorities but by the Registers concerned.

It is internationally accepted that the measurement of each country's ships is freely regulated by the country's internal laws.

That is why we have variety and diversity in spite of the existence of three basic systems of measurement for merchant ships such as the British, American and International (Oslo) system.

The Greek system is based on the relevant laws promulgated in 1908 and 1930 and a Royal Decree dated 20.2.09. Although it is true to say that the original law was based on the British system, it must be pointed out that supplementary British laws and regulations were not taken into account and nor were similar interpretations given by the Greek side on various subsequent cases in point.

Also, the interpretation of various rules by the same country — Britain in this case — are not the same, if the measurement is carried out by a different Register or authority.

A classic example is the measurement of bulk-carriers.

We have in mind the case of a 22,000 dwt. bulk-carrier which, measured according to British rules, is found to have a gross tonnage of 14,700 and nett tonnage of 8,500, if measured by Lloyd's Register and 15,100 g.t. and 8,500 n.t. if measured, also according to British rules, by the American Bureau. The same vessel, measured according to American rules, works out at 12,000 g.t. and 8,400 n.t.

The Greek rules for the measurement of such vessels do not follow either the British or the American system. The Greek system takes into account those spaces required by safety regulations.

This, obviously, was the object of Article 13 of the Royal Decree dated 20.2.1909, which specifies that in such cases, the tonnage measurement below decks is incumbent on directives issued by the Ministry.

We do not know if British regulations carry a similar provision. But even if they do, British regulations also take into account the measurement of side tanks used exclusively for water ballast, i.e. spaces necessary to the ship's safety. It does not follow that Greek rules should do the same when provision has already been made for such contingencies. There is no reason why Greece should burden her ships with higher port dues and other charges than those applied to other vessels. Neither should the above interpretation of the rules cause any surprise, as some people assert, since it is perfectly legitimate and since there is such wide diversity in the international field of tonnage measurement.

We do not maintain that Greek ships should thus be given an advantage over others, but we do maintain that, on the other hand, they should not be put at a disadvantage. We believe that an international standard of measurement should be accepted by all, whether it be prompted by technical, legal or economic considerations.

I.M.C.O. is trying to bring this about, following the failure of the Oslo Rules to gain unanimous approval. But why the delay? Two years have almost gone by since a special sub-committee was set up to study the matter. Granted the task is not an easy one but does it have to take so long? And, finally, must this delay prevent us from adopting measures to protect our ships without reducing their ability to compete on the international market?

## THE JAPANESE VIEW

Further to our comments above regarding the measurement of bulk-carriers, Japanese shipbuilders were asked for their opinion on the subject from a technical standpoint and provided us with the following:

1) Tonnage Measurement Practice for export ship in Japan.

1) Tonnage Measurement Rule to be applied.

for Greek Flag Ship .....	British Rule
> Liberian Flag .....	U.S. Rule
> Panamanian Flag .....	U.S. Rule

2) Tonnage Measurement is carried out, in general, by the Classification Society to which the ship is registered on behalf of the ship's flag country.

As a principle, classification society admeasure the tonnage of their class ship, that is, A.B.S. do not admeasure LR class ship and LR do not admeasure AB class ship.

3) Each Classification Society admeasure the tonnage by their own interpretation for the Measurement Rule.

In case that there are two complete sister ships of Greek Flag, one registered to ABS and the other to LR, gross tonnage of two vessels may be somewhat different, as ABS and LR may have different interpretation for the British Rule though the Rule itself is same.

Actually it seems that ABS and LR have different interpretation to determine the tonnage depth of the vessel having longitudinally constructed double bottom.

2. Fundamental difference in U.S. Rule and British Rule.  
There is fundamental difference between U.S. and British Measurement Rule.  
U.S. Rule: Ballast tank spaces to be exempted for Gross ton, that is, these spaces are not included in Gross ton.

British Rule: Ballast tank spaces not to be exempted for Gross Tonnage, and only deducted for Net Tonnage that is, these spaces are included in Gross ton but excluded in Net Ton. Beside the British Rule specify that deductible ballast tank spaces should be reasonable extent. Though the Rule do not state clearly about the extent, Net Tonnage of bulk carrier having large ballast tank may become great.

3. Difference of Interpretation for Double Bottom Tank in the Measurement Rule by ABS and LR.

1) In both case of British and U.S. Rule, lowest point of tonnage depth of the vessel having «cellular double bottom construction» is to be on the tank top plating.

Therefore, double bottom spaces of such vessel is not included in the calculation of tonnage.

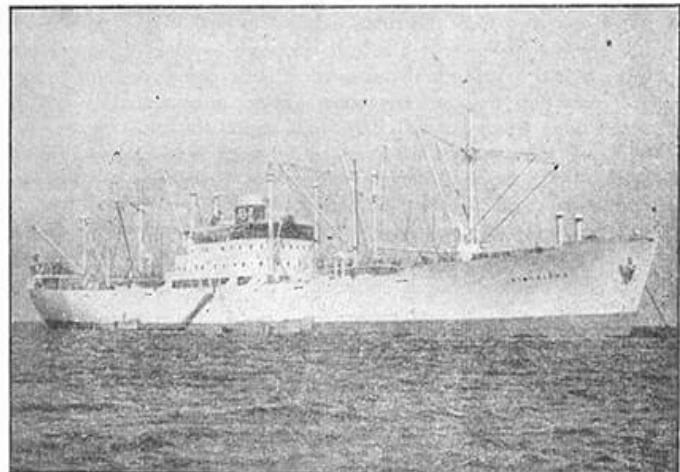
Lately, double bottom construction was improved from the strength point of view by using longitudinal system having longitudinals with alternate transverse floor instead of using transverse system having solid or open transverse floor on every frame.

2) In case of longitudinally constructed double bottom, it seems that Classification Society have different interpretation to decide the lowest point of tonnage depth.

#### a) ABS interpretation for U.S. or British Rule.

Last year, ABS informed the yard that under the U.S. Rule, longitudinally constructed double bottom was not considered «cellular double bottom», therefore tonnage depth would be measured from the top of bottom longitudinals, and only transversely constructed double bottom with solid or open floors at each frame was considered as «cellular double bottom» and similar treatment would be afforded the vessels using the British system.

This also means that ABS apply same interpretation and practice to the British Rule as to the U.S. Rule concerning double bottom construction from 1960.



**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

ABS considered longitudinally constructed double bottom as «cellular double bottom» before 1960 and tonnage depth was measured from the tank top plate even for U.S. or British Rule.

#### b) LR interpretation for U.S. or British Rule.

We sent the letter to LR to get the latest interpretation for the lowest point of tonnage depth of the vessel having longitudinally constructed double bottom but can not get answer yet from London.

However, we believe LR do not change their following interpretation and practice for the measurement Rule.

For the vessels of actual double bottom height do not exceed one & half (1.5) times the rule double bottom height, the tonnage depth was measured from the tank top plating and for those exceed one & half (1.5) times the rule double bottom height, the tonnage depth was measured from the line of one & half (1.5) times the rule double bottom height from the keel line.

By this practice, double bottom spaces was not included in Gross tonnage, except abnormal deep double bottom tank.

#### c) Japanese Government interpretation for Japanese Rule.

Their interpretation was as follows for any double bottom construction.

For the vessels of actual double bottom height do not exceed one-third (1/3) of the ship's depth, lowest point of tonnage depth is measured from the tank top plate.

In case actual double bottom height exceed one-third (1/3) of the ship's depth, this construction will not be considered as «double bottom construction» in tonnage rule.

#### d) Comparison of various tonnage.

##### 1) U.S. Rule by AB:

By new interpretation, lowest point of tonnage depth will be measured from the top of bottom longitudinals and double bottom spaces between tank top and lowest point time is included in tonnage calculation.

However, in case that these double bottom spaces are used as ballast tank, these spaces are exempted for Gross tonnage finally and only fuel oil tank spaces are included in Gross tonnage.

Considering the above ballast space exemption, final figure of Gross tonnage by new AB practice and old AB practice will not differ so much.

As U.S. rule admit to exempt all ballast tank spaces, Gross tonnage of bulk carrier having large ballast tank spaces will become very small compared with the ship measured by the other Rule.

Accordingly, net tonnage will be small.

##### 2) British Rule by AB:

British Rule do not permit to exempt ballast tank spaces. Accordingly Gross tonnage by new AB practice will increase than that by old AB practice.

We contacted with ABS about the admeasurement of our Hull No. 166/167 which was contracted in 1959 and received the cable from ABS that they would admit the lowest point of tonnage depth on tank top plate.

Concerning net tonnage, British Rule state that deductible ballast tank space should be reasonable extent but the amount of extent is not clearly stated. We must follow the decision of ABS New York.

The International Tonnage Rule clearly specify extent of the deductible ballast space up to 7.5 per cent of Gross tonnage.

In case ABS consider the reasonable extent of deductible ballast spaces nearly same as that of the International Tonnage Rule, increase in Net tonnage will be quite big, say over one thousand tons for such 20,000 dwt. bulk carrier.

##### 3) British Rule by LR:

We presume that in case of LR, Gross tonnage will be large than that of ABS practice recently cabled and instructed by ABS, as the hopper part of bottom tanks will be calculated in tonnage.

About the Net tonnage, we can not get the exact interpretation about the reasonable extent of deductible ballast tank spaces. If this extent is almost same with that of ABS, Net tonnage may be larger than that of ABS.

## THE "DELOS" - A HIGH CLASS CRUISE SHIP

The «Delos» has arrived. It is indeed one of the finest additions to our passenger fleet. Mr. Marcos Nomicos has provided Greece with a cruise ship that will satisfy the most exacting passenger and do much to promote the country's tourist drive. The vessel was bought for 500,000 pounds.

Dockside critics who saw the ship when she arrived at Piraeus on the afternoon of May 9, were unanimous in proclaiming her a well-designed and seaworthy vessel.

Formerly the «Wappen von Hamburg», the «Delos» is 2,500 g.t., 271.9 feet long, 43.4 feet broad and 24.3 feet deep. She was built in 1955 and served the Hamburg — Heligoland run with a capacity of 1,600 passengers on day voyages.

The «Delos» has three spacious decks and a swimming pool and three fine saloons from beam to beam, luxuriously furnished and capable of accommodating many more than the 200 first class passengers she will carry. The dining room seats 132 and cabin accommodation is all on the two upper decks. There are 77 two and three-berth cabins in all (not superimposed) all with private w.c. for the total of 200 cruise passengers she will carry.

The decorative scheme is a very pleasing one and each cabin has been given the name of a Greek island or archeological site.

The ship is equipped with diesel-electric engines developing 6,000 hp with twin screws and twin rudders. She has a service speed of 18 knots with a consumption of 21 tons of fuel oil. There is no noise or vibration.

«Nomicos Lines» are to be congratulated on this latest addition to their passenger fleet. This Company has made a name for itself by setting a high standard on its vessels that, we are sure, will be maintained and even improved upon in the «Delos». We are certain the new ship will fulfil the Company's highest expectations and, what is even more important, do even more for Greece's tourist drive upon which the nation's economy is so dependent.