

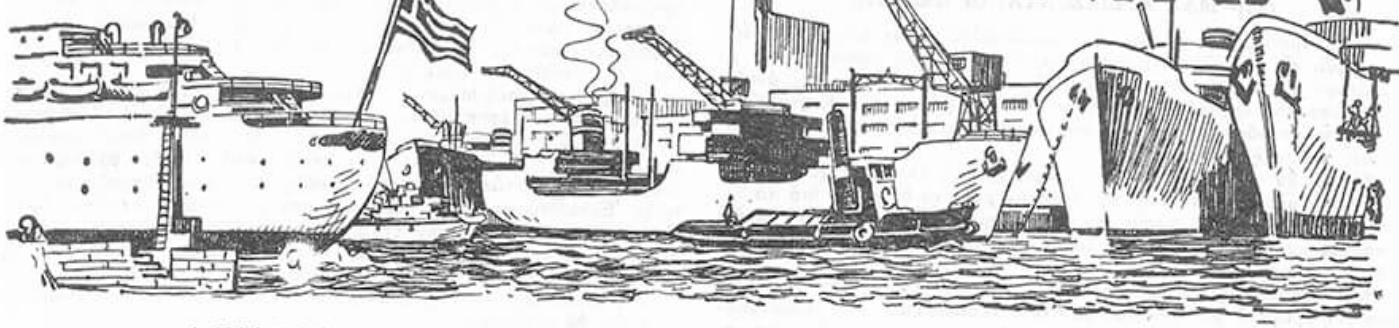
# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1961

Αρ. Φύλλου 629/388

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 629/388

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1961

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΝΑ ΠΑΥΣΟΥΝ ΑΝΑΜΙΓΝΥΟΜΕΝΟΙ

Έξενισε καὶ πολὺ δικαίως τοὺς ἔφοπλιστάς, τοὺς ἐγγύτερον παρακολουθήσαντας τὰς συζητήσεις διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως, μίας διὰ πρώτην φοράν προβληθείσα αἴποις, διατυπωθεῖσα ἀπὸ τὸν κ. Πετρουλῆν. Εἰσηγούμενος οὗτος πρὸς τοὺς ἑκτροσώπους τῶν ἐφόπλιστών τὰ ναυτεργατικά αἴτηματα, ἔτονισε: «Πιεζόμεθα διεθνῶς διὰ τὴν ὑποδολήν καὶ τὴν υἱοθέτησιν ὡρισμένων αἴτημάτων καὶ δὴ τῆς ἑδρομάδος τῶν 48 ὥρῶν».

Καὶ ἐπὶ πλέον τῇλεγραφεῖ ὁ κ. Πετρουλῆς ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ, ὃπου μετέβη διὰ τὴν διάσκεψιν τῆς Δ.Ο.Μ.:

«Ἡ ἀνανέωσις τῆς συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὰ ἑλληνικὰ ποντοπόρα πλοῖα, ἀπετέλεσεν τὸ θέμα ιδιαιτέρων ουζηπτίσεων μεταξύ μελών τῆς ἀφικθείσης ἑδῶν ἀντιπροσωπειας τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῶν ἑκαταποιητικῶν χαρακτήρων, ἀλλὰ τοῦτο δὲν ἔμποδισε τοὺς ἀντιπροσώπους τῆς Δ.Ο.Μ. νὰ ὑποδείξουν τὴν ἀνάγκην ἔξασφαλίσεως εὐνοικετώνων διὰ τὰ πληρώματα ὡρῶν κατὰ τὴν ἀνανέωσιν ἀπὸ μακρού λησάσοντος συμβάσεως.

Ἡ ὑπόδειξης ζει ἐγένετο, ἀλλὰ ἔτονισθη, «έκ λόγων ιδιαιτέρου φιλικοῦ ἐνδιαφέροντος πρὸς τὴν ἑλληνικὴν ναυτιλίαν», ἢ ποτίσα οφείλει νὰ μη ὑστερήῃ οὔτε δύον ἀφορᾶ τὸ μισθολόγιον, οὔτε δύον ἀφορᾶ τὰς ὥρας καὶ τὰς ουσιθήκας γενικῶς ἐργασίας τῶν ισχυόντων σχετικῶν εἰς τὰς ἄλλας εκ παραδόσεως ναυτιλιακάς χώρας. «Μία τοιαύτη διαφορὰ — ἐτόνισαν ἐκπρόσωποι τῆς Δ.Ο.Μ. — θὰ ἔδιξε νέα ἐπικείρηματα εἰς δύον ουσιτημάτων προσπαθοῦν νὰ δημιουργήσουν ζητήματα εἰς βάρος τῆς ἑλληνικῆς ομηρίας, τὴν ὥσπειαν ἀποειρῶνται νὰ ἐμφανίσουν ὡς «ομηρίαν εὐκολίας».

Ἐπειρκῶς, νομίζομεν, καταδεικνύεται ἡ ἀνάμιξις τῶν ἔξιν συνδικαλιστῶν εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ διερωτώμεθα ἂν τὸ αὐτὸν ἐνδιαφέροντος ἐπιδικύονος οἱ κύριοι τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ διὰ τὰς ἑθνικάς συλλογικάς συμβάσεις τῶν ἄλλων εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν καὶ ἀν εἰς παρομοίας ὑποδείξεις προβαίνουν καὶ εἰς τὰς μετεχούσας τῆς ὄργανωσεώς των ἄλλας ἔξιν ὁμοσπονδίας.

Αὐτή ἀκριβῶς ἡ «διεθνῆς» πίεσις καὶ ἡ προδολή της κατὰ τὰς διαπραγματεύσεις τῆς ἑθνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως προεκάλεσε τὴν οἷαν θὰ ἀνέμενε τὶς ἀντίδροσιν ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὸν παράγοντα.

Ὑπεδείχθη ἀμρόδιως, ὅτι δὲν ἦτο ποτὲ δυνατόν, οὐδὲ ἀνέκτον ἀπὸ τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν» νὰ δεχθῇ τὴν συζητήσιν αἴτημάτων, ἀτίνα προώρισται νὰ ἀνατρέψουν τὴν καθεστηκίαν τάξιν ἐπὶ τῶν ποντοπόρων ἑλληνικῶν πλοίων ὑπὸ πίεσιν ἔξωθεν ἀσκουμένην, ἐκτὸς τοῦ κύκλου τῆς ιδικῆς μας, τῆς ἑθνικῆς ναυτιλιακῆς ζωῆς. «Ἡ οἰδηπότε ἀνάμιξις ἔξιν συνδικαλιστικῶν παραγόντων εἰς τὰ τῆς σημαίας μας καὶ τῶν ὑπὸ αὐτήν συνθηκῶν ἐργασίας θὰ ἥτο, πράγματι, ἀπαράδεκτος.

Πάτρωνας έξους δὲν εἶχε καὶ δὲν θὰ ἔχῃ ποτὲ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. «Ἄν τὸ κλήμα τοῦ ναυτιλιακοῦ διεθνισμοῦ συμφέρει καὶ ὑπολογίζεται ἀπὸ τὸν κ. Πετρουλῆν, ἀς τὸ κρατήση ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς συνδικαλιστικῆς του διάσκεψιν διὰ τὰ ἑστωτερικά καὶ μόνον πράγματα τῆς Π.Ν.Ο.

«Ἄν ἡ «Διεθνῆς τῶν Μεταφορῶν», ἔκμεταλλευμένη ἀκριβῶς τὴν ἀσυδοσίαν τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», ἀνεμίχθη εἰς τὰς ἑστωτερικάς των ὑπόθεσεις καὶ εἰσπράττουσα τὸ γνωστόν μας «χαράπτισμα» παρεχώρει τὸ «συσχωροχάρτιο» εἰς τὰ συμβεβλημένα μὲ αὐτὴν πλοΐα, δὲν ἔπειται, ὅτι θὰ τῆς ἐπιτραπῆ ἡ οἰσοδήποτε παρέμβασις καὶ εἰς τὰ πράγματα τῆς Ελληνικῆς Ναυτιλίας. «Ολοι οι ὑγιῶς σκεπτόμενοι, ὡς ἀπειλὴν διὰ τὴν ὑπόστασιν τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου θὰ θεωρήσουν κάθε ἀνάμιξιν τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὰ καθ' ἡμάς. Αἱ ὑποδείξεις τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν ἐπὶ τοῦ μισθολογίου, τῶν ὥρων καὶ τῶν λοιπῶν συνθηκῶν ἐργασίας, αἴτινες κρατοῦνται εἰς τὰς ἄλλας ἔξιν ναυτιλίας, δὲν ἔχουν τὴν ζέσιν των. «Οφείλουν νὰ γνωρίζουν οἱ ὑποδεικνύοντες, ὅτι ἀνέφικτοι εἰναι ἡ πλήρης ἔξιστωσις τοῦ μισθολογικοῦ καθεστῶτος καὶ τῶν ὥρων ἐργασίας μεταξύ τῶν διαφόρων ναυτικῶν χωρῶν. Οἱ ὥροι τῆς κάθε ἑθνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως εἶναι συνάρτησις τοπικῶν, συχνά ἴδιοτύπων συνθηκῶν. «Ἡ διαθέσιμος δύναμις τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ, τὸ κόρτος καὶ τὸ ἐπίπεδον τῆς ζωῆς, αἱ παραδόσεις τῆς κάθε ναυτικῆς χώρας, ἀλλὰ καὶ ἡ ἑκάστοτε κρατοῦσα κατάστασις εἰς τὴν ἀπὸ

ξηρᾶς ἐργασίαν διαμορφώνουν τὰς βάσεις, ἐπὶ τῶν ὅποιων καὶ ἔδραζεται ἡ συλλογικὴ σύμβασις.

Ἐπὶ πλέον, πῶς θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἀγνοθοῦν αἱ συνθῆκαι, ὑφ' αἱ ἀναπτύσσει τὴν δραστηριότητὰ τῆς κάθε ναυτιλία, αἱ κατηγορίαι τῶν πλοίων τῆς (λάινερς, τράμπις κλπ.), αἱ προσφερόμεναι πρὸς αὐτὴν ἀπὸ τὰ διάφορα κράτη παντοῖαι διευκόλυνσεις (ναυτηρικὸς δάνειος, ἐπιχορηγησίες, διασφάλισις φορτίων) καὶ πῶς θὰ ἐπευγχάνετο τὸ αὐτὸν ἐπίπεδον εἰς τοὺς ὥρους ἐργασίας μεταξύ μιᾶς πτωχῆς ναυτιλίας, σκληρῶν ἀγωνιζομένης διὰ τὴν ἐπιβίωσίν της καὶ τῶν πλουσίων ἔξων, αἴτινες καὶ ἀποτελοῦν τῶν ιδίων των προηγμένων οικονομῶν τὸ ἀμετονέατον, παντοιοτρόπως ἀπὸ αὐτὰς ἐνισχύομεναι;

Σύγκρισιν καρμιανὸν δὲν ἐπιδέχεται τῆς ιδικῆς μας ναυτιλίας τὸ ἐπίπεδον τῆς δραστηριότητος μὲ τὸ τῆς ἀγγλικῆς λ.χ. καὶ τῆς συνδικῆς. Τὰ πτωχὰ εἰς χύμα φορτία τῶν πρώτων ύλῶν ἡμεῖς μεταφέρουμεν κατὰ μέγιστον ποστόν με χαμηλούς ναύλους, τοὺς χαμηλοτέρους διὰ κάθε ἄλλο φορτίον. Τὰ μεγάλης ἀξίας κατειργασμένα καὶ ἡμικατειργασμένα μεταφέρουμεν τὰ ἀγγλικά καὶ τὰ συνδικαλικά λάινερς κατὰ τὴν μεγαλύτεραν ἀναλογίαν. Αὐτὰ ἀνήκουν εἰς χώρας πλουσίων, βιομηχανικῶν προηγμένων, μὲ ιδίαν εύρυτατήν μεταφορικήν κίνησιν καὶ κέρδη μεγάλα, τὰ ιδικά μας πλανῶνται ἀνὰ τὴν «Υδρόγειον καὶ ἀνάζητον τὸν ναύλον τοῦ συναγωνισμοῦ».

Φανταστώμεν κόστος διαχειρίσεως — σχὶς μόνον διὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ ναυτεργατικού μισθολογίου — τοῦ Ἑλληνικοῦ τράμπιτος πρὸς τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν γραμμῆς. «Ἡ συναγωνιστικὴ μαχητικότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ θὰ ἔξελιπε καὶ μαζὶ μὲ αὐτὴν θὰ ἐπήρχετο ἡ ἐκπτωσίς τῆς ναυτιλίας μας.

«Ἔχει, βέβαιως, πλήρη τὴν ἐπίγυνωσιν τῆς ἐπιδιωξίας τῆς ή Δ.Ο.Μ. Θέλει ἀκριβῶς αὐτὴν τὴν ἔξιστων τοῦ κόστους διαχειρίσεως νὰ ἐπιτύχῃ. Γνωρίζει τὴν ἐπίπτωσιν ποὺ θὰ ἔχῃ διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἡ ἔξιστωσις αὐτῆς. Μειουμένης τῆς συναγωνιστικῆς τῆς ικανότητος, μειώνεται καὶ ἡ δύναμις τῆς. Αὐτή ἀκριβῶς η δύναμις καὶ ἀνήσυχε τοὺς καλούς μας φίλους.

Ἀπορρίπτοντες, σῆμα, τὴν ζέσην παρέμβασιν, δὲν θέλομεν καὶ νὰ καταδικάσωμεν τὰ ναυτεργατικὰ αἴτημάτα οὔτε καὶ νὰ συστήσωμεν τὴν ἀσυζητήτη ἀπόρριψιν των. Τούναντίον, μάλιστα. «Ἡ ἐπ' αὐτῶν συζητήσις πρέπει ἔξοντας την ικανότητη νὰ συνεχισθῇ, μὲ πλήρη κατανόησιν τῆς ἀνάγκης, ὅπως οἱ δύο παράγοντες τῆς ναυτιλίας μας συνεχίσουν τὴν τόσον ἀποδοτικὴν συνεργασίαν των. Αὐτὸν ἀκόμη τὸ αἴτημα τῆς ἔδραζος τῶν 48 ὥρων ἡς τεθῇ ἐπὶ τὸ πάτητος. Εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι οὐδὲ οἱ προβάλλοντες τούτον θὰ ἐπεβύμουν νὰ ἔδουν μειουμένην τὴν συναγωνιστικήν ικανότητα τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου. Κανένα δὲν συμφέρει, «Ἄσπιλογισθούν αἱ ἐπιβαρύνσεις καὶ ἀς καλλιεργηθῇ τὸ ἔδαφος, ἵνα τὸ κλίμα τῆς ριζικῆς αὐτῆς μεταρρυθμίσεως δημιουργηθῇ, ἵνα ἐν εὐθέτῳ χρόνῳ καὶ τὸ αἴτημα αὐτὸν τύχῃ ικανοποίησεως.

Προσοχή, σῆμα — ἐπαναλαμβάνομεν — εἰς τὰς έξιν ὑποδείξεις! Δὲν πιστεύομεν εἰς τὴν εἰλικρίνειάν των. Τὴν πρόδοον τῆς ναυτιλίας μας κανεὶς έξος δὲν τὴν βλέπει εὐχαρίστως.

### ΟΙ ΕΚΒΙΑΣΜΟΙ ΚΑΙ ΤΟ ΧΑΡΑΤΣΙ

Καθησυχαστικὰ μᾶς παρέχει πληροφορίας ὁ ἐπανακάμψας ἀπὸ τὴν Διάσκεψιν τῆς Δ.Ο.Μ. κ. Πετρουλῆς διὰ τὴν στάσιν τοῦ κ. Κάρρου, ἥγετου τῆς μεγαλύτερας ἀμερικανικῆς ναυτεργατικῆς δργανώσεως, ἔναντι τῶν ἐκβιασμῶν τοῦ συναδέλφου του κ. Χώλλ, κατὰ τὰ πλοίων τῶν σημαιῶν εὐκολίας».

«Ο κ. Κάρρου, ἐκτελεστικὸς ἐπίτροπος τῆς Δ.Ο.Μ., ἐδήλωσε κατὰ τὴν Διάσκεψιν τῆς Δ.Ο.Μ. κ. Πετρουλῆς διὰ τὴν στάσιν τοῦ κ. Κάρρου, ἥγετου τῆς μεγαλύτερας ἀμερικανικῆς ναυτεργατικῆς δργανώσεως, ἔναντι τῶν ἐκβιασμῶν τοῦ συναδέλφου του κ. Χώλλ, κατὰ τὰ πλοίων τῶν πιέσεων θὰ είναι τὰ μὴ συμβεβλημένα. «Ἀπεφασίσθη νὰ καταρτισθῇ ὁ κατάλογος τῶν ἄνευ συλλογικῆς συμβάσεως πλοίων, ἵνα ἐν καιρῷ ἀσκηθῇ κατ' αὐτῶν τὸ μπούκοτάζ. «Ομολογούμεν, ὅτι μᾶς ἀφήνει ἀδιαφόρους, ὅτι τύχη τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν. Τὰ πλείστα εἶχαν αὐτῶν ἔχουν τὴν εὐχέρειαν νὰ υψώσουν τὴν ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ νὰ ἀπολαγούν τῶν ἐκβιασμῶν τῶν Ἀμερικανῶν ἐργατοπατέρων, ἀλλὰ καὶ τοῦ «πατρονάζ» τῆς Δ.Ο.Μ., μὲ τὸ κα-

λοπληρωμένον χαράτσι.

Είς τούς έφοπλιστάς έναπόκειται νὰ προτιμήσουν ὅτι τοῖς εἶναι προσφορότερον. Λύσιν τῶν δυσχερεών τῶν ἔχουν εύτυχα.

### ΔΕΝ ΜΑΣ ΧΡΕΙΑΖΟΝΤΑΙ ΟΙ ΠΕΛΑΤΑΙ

"Επισταμένη δέον νὰ είναι ή παρακολούθησις, ὅχι μόνον τῶν νέων ἑγγραφῶν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐπηνδρωμένων μὲ "Ελληνας ναυτικοὺς ἔνων πλοίων. Πολλοὶ οἱ ἀλλοδαποί, ποὺ ἀναζητοῦν, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας, τὸ καταφύγιον τῆς Κυανολεύκου ἥ καὶ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων τῶν μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα. 'Η ἐντεῦθεν προσοῦ ἐπιβάλλεται.

Τὸ μὲν θὰ πρέπει μόνον τὰ ἀποδειγμένων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφη νὰ μεταφέρωνται εἰς τὴν σημαίαν μας, τὸ δὲ μόνον διὰ τὰ ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοῖα, τὰ ὑποχρεωμένα νὰ παραμένουν εἰσέτι ὑπὸ τὰς «σημαίας εὐκολίας», δικαιολογεῖται η παραχώρησις τοῦ ἐλληνικοῦ πληρώματος.

Καὶ διεπιστώσαμεν ἀπὸ πρόσφατον ἔρευναν, διτι μεταξὺ ἄλλων τὰ δύο ἐπηνδρωμένων μὲ "Ελληνας φορτηγὰ «Columbella» καὶ «Pardalino» δὲν είναι πλοῖα ἐλληνικῶν συμφερόντων. 'Ανήκουν εἰς τὸν ναυλομεσιτικὸν οἰκον Rothchild τῆς Νέας Υόρκης. 'Επίσης τὸ «Omnium Carrier», ὅπερ φέρει ἐλληνικὸν πλήρωμα, ἀνήκει εἰς τὸν Αμερικανὸν Paixant, ἔνων παντελῶς πρὸς τὸν τόπον μας. Τὸ αὐτὸν συμβαίνει μὲ τὰ πλοῖα «Orion», «Transarctic», «Transgulf» καὶ «Transwarren», ἀνήκοντα εἰς τὸν Αμερικανὸν Εβραίου Pak & Kahn, οἵτινες πρὸς καίρου ἐπεζήτησαν νὰ ἔγγραψουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον καὶ φυσικὰ δὲν ἔγένετο ἡ αἴτησις τῶν δεκτῶν.

"Αν αὔριον τὰ πλοῖα αὐτά, ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας καὶ διαχειρίσεως, ὑπόστοιν τὸ μπούκοτάς τῶν «γιούνιοντς» κανένα δὲν θὰ ἔχῃ δικαίωμα οὔτε η Π.Ν.Ο. νὰ τὰ διεκδικήσῃ. 'Ανήκουν εἰς Αμερικανούς. Δὲν είναι ἐλληνικῶν συμφερόντων σκάφη.

Τὸ ὄρθιότερον θὰ είναι νὰ ἀποφεύγεται η σύναψις συλλογικῶν συμβάσεων μὲ τὰ πλοῖα ἔνων ἀποδειγμένων συμφερόντων. Δὲν προσγευται η δικαία ὑπόθεσίς μας μὲ τὸν παρουσίαν τῶν εἰς τὸν κατάλογον τῶν συμβεδημένων μὲ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ τὴν Δ.Ο.Μ. σκαφῶν. Περιπλέκεται, τούναντίον, ἡ ἀντιδρασίς μας κατὰ τῶν ἐκβιασμῶν τῶν «γιούνιοντς» καὶ λαδή παρέχεται εἰς παρεξηγήσεις ἀπὸ τὰ ἀμερικανικὰ σωματεῖα. 'Ἄσ μᾶς λείψουν οἱ ὑποποιοί αὐτοὶ πελάται.

Εἰς τὴν Π.Ν.Ο. ἐναπόκειται η συνέχεια ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων μας. Μᾶς ἐνδιαφέρει τοῦ καὶ τὴν πληροφορηθῶμεν.

### ΑΙ ΕΚΚΡΕΜΟΤΗΤΕΣ

Δὲν ἔχομεν ἀκόμη ἐπισημάνει τὰς ἀντιδράσεις ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ κρατικοῦ παράγοντος — τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας — εἰς τὸ σημείωμα τῆς στήλης αὐτῆς, τὸ σχετικὸν μὲ τὰς ὑφισταμένας ἐκκρεμότητας εἰς τὰ καίρια ζητήματα τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του. 'Έχομεν, ὅμως, ὑπὸ δικαίας παρέχεται εἰς παρεξηγήσεις ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰ σωματεῖα καὶ τῆς ναυτεργατικῆς πλευρᾶς. Καὶ συνοφίζονται αὐτοὶ:

Εἰς τὴν ἐπιδιωξιν μᾶς τελευταίας μὲ τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας συναντήσεως, ἵνα αἱ «έκκρεμότητες» ἐπανασυζητηθοῦν. Τακτὴ προθεσμία θὰ πρέπει νὰ διά την τακτοποίησιν τῶν καὶ ἀνὴ προθεσμία αὐτὴ παρέλθῃ — ὅπως καὶ θὰ παρέλθῃ — ἀπρακτος, νὰ ἐπιδιωχθῇ η ἐπὶ ἀνωτέρου ἐπιπέδου — μὲ τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως — συζήτησις. Πρὸς αὐτὸν πλέον θὰ ὑποβληθοῦν τὰ αἰτήματα. 'Ο τόνος τῆς κατεπειγούσης ρυθμίσεως ἀπὸ τὸν κ. Καραμανλῆν θὰ δοθῇ.

Η ναυτιλία είναι πλέον πολὺ μεγάλη. Αἱ ἀκκρεμότητες προσλαμβάνουν ἐπικινδυνούντος μορφήν. Δὲν δικαιολογοῦνται. Ούσιωδῶς τὴν παραβλάπτουν.

### ΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ

Κατητρίσθη ὑπὸ τῆς ἀρμοδιούς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ ἐνεκρίθη ἀπὸ τὸ Συμβούλιον τῆς Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως τὸ πρόγραμμα τῆς περαιτέρας ἀναπτύξεως τῆς σχετικῆς προσπαθείας. Προβλέπει: τὴν ἰδρυσιν νέων σχολῶν, τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ σκαφούς καὶ ὡρισμένας οἰκοδομικάς ἐπεκτάσεις εἰς τὰς ὑπαρχούσας σχολὰς. 'Απὸ τὰς πιστώσεις τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμού καὶ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως πρόκειται νὰ καλυφθοῦν οἱ δαπάναι.

Θὰ συσταθοῦν: 1. Σχολὴ ναυτίλων ἀξιωματικῶν εἰς τὴν Ιθάκην, μετατρεπομένου τοῦ ἑκεὶ Ναυτικοῦ Γυμνασίου. 'Η ἐτήσια δαπάνη ὑπολογίζεται εἰς 600 χιλ. δραχμῶν, ἐκ τῶν οποίων αἱ 310 χιλ. θὰ καλύπτωνται ἀπὸ τὰς κρατικὰς πιστώσεις καὶ αἱ 290 χιλιάδες ἀπὸ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως.

Σημειωτέον, ὅτι ποσὸν δρχ. 120.000 περίπου καταβάλλεται ηδη ἐτήσιως παρὰ τῶν Ιθακήσιων ἐφοπλιστῶν. "Αν τὸ ποσὸν αὐτὸν ἔχακολουθήσῃ καταβαλλόμενον, η εἰς βάρος τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκ-

παιδεύσεως δαπάνη θὰ μειωθῇ εἰς τὸ ἥμισυ.

Διὰ τὴν σύστασιν τῆς Σχολῆς προϋποτίθεται, ὅτι θὰ ἔξευρεθῇ τὸ κατάλληλον οἰκημα διὰ διδακτήριον καὶ θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἐνδιαιτήσιν τῶν μαθητῶν τὸ νῦν Οἰκοτροφεῖον. Δὲν περιλαμβάνονται εἰς τὸ προϋπολογισμὸν αἱ δαπάναι έξοπλισμοῦ τῶν διδακτήριων καὶ τοῦ Οἰκοτροφείου. Αύται θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθῶν διὰ δωρεῶν, ἀπὸ τὸ Κεφαλαίον Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως καὶ ἀπὸ τὰ ἀποθέματα τῶν Σχολῶν εἰς ἐργαλεία καὶ δργα.

2. Δημοσία Σχολὴ Μηχανικῶν Χίου. Μετατρέπεται η ἡδη λειτουργοῦσα δαπάναις τῶν ἐφοπλιστῶν κ.κ. 'Άδελφῶν Χανδρῆ καὶ I. K. Κορρά. Αἱ ἑτήσιαι δαπάναι διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς Σχολῆς προϋπολογίζονται εἰς 700 χιλιάδες δρχ., ἐκ τῶν οποίων 440 χιλιάδες θὰ βαρύνουν τὰς κρατικὰς πιστώσεις καὶ 260 χιλιάδες τὰς ἐκ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως. Δὲν περιελήφθησαν αἱ δαπάναι κτηρίου. Προσέλθη η ἡ παραχώρησίς του ἐτοίμου ἀπὸ εἰσφορὰς τῶν Χίων ἐφοπλιστῶν. Ο ἔξοπλισμὸς τοῦ μηχανουργείου ύφισταται. Θὰ συμπληρωθῇ σύν τῷ χρόνῳ δαπάναις τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως.

Οι μαθηταὶ δὲν θὰ είναι ἐσωτερικοὶ καὶ συνεπώς δαπάναις ἐνδιαιτήσεως δὲν θὰ ὑπάρξουν.

3. Δημοσία Νυκτερινὴ Σχολὴ Μηχανικῶν Σύρου. Αἱ ἑτήσιαι δαπάναι διὰ τὴν λειτουργίαν τῆς προβλέπεται νὰ ἀνέλθουν εἰς 460 χιλ. δρχ. Πρόβλεψις δαπανῶν κτηρίου καὶ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ δὲν ἔγενετο, δεδομένου ὅτι, ταῦτα ύφιστανται. Οι μαθηταὶ θὰ ἐργάζωνται εἰς τὸ Νεόριον. Ήρισμέναι διαφρυμίσεις τοῦ κτηρίου τῶν διδακτήριων θὰ ἀντιμετωπισθῶν ἐξ εἰσφορῶν η ἐκ τῶν κρατικῶν πιστώσεων. Οι μαθηταὶ θὰ είναι ἐσωτερικοὶ.

4. Δημοσία Νυκτερινὴ Σχολὴ Μηχανικῶν Πειραιῶν. Δαπάναι λειτουργίας 420 χιλ. δρχ. ἑτήσιως (ἐκ τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμοῦ 350 χιλ. καὶ ἐκ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς 'Εκπαιδεύσεως 170 χιλιάδες).

Οι μαθηταὶ θὰ είναι ἐσωτερικοὶ. Εἰδικὴ πρόνοια διοικητική θὰ ληφθῇ, ὥστα προσληφθοῦν εἰς μηχανουργεία διὰ τὴν πρακτικήν των κατατησιν. Θὰ ἀπαιτηθῇ δαπάνη μησώσεως κατολλήλου οἰκήματος καὶ σύν τῷ χρόνῳ ἀποκτήσεως ιδίου μηχανουργείου.

Αὐτὸν είναι τὸ πρόγραμμα τῆς συστάσεως νέων σχολῶν. Προϋποτίθεται η συμπαράστασις τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του. Σειρά προτεραιότητος δὲν ύφισταται. 'Εκεὶ όπου σι προϋποθέσεις πληρούνται, η σχολὴ θὰ συνιστάται καὶ ἡ λειτουργία της θὰ ἐπιδιωχθῇ το ταχύτερον. Αἱ σχετικαὶ πιστώσεις δὲν θὰ μᾶς λείψουν οὔτε ἀπὸ τὰς κρατικὰς τοιαύτας, οὔτε ἀπὸ τὰ διαθέσιμα ἐκ τῶν προσεχούσας κατά πλοίον εἰσφορῶν.

'Η ἀπόκτησης τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου είναι γεγονός. 'Ηγοράσθη εἰς τὴν Αμερικήν ἀντὶ 55 χιλιάδων δολλαρίων. Παραλαμβάνεται κατ' αὐτάς καὶ μεταφέρομενον ἐδῶ θὰ διασκευασθῇ. Θὰ τεθῇ ἐν κινήσει ἀπὸ τῆς προσεχούσας σχολικῆς περιόδου.

Διὰ τὰς οἰκοδομικὰς ἐπεκτάσεις τῶν ύφισταμένων σχολῶν καὶ τὸν ἐξοπλισμὸν τῆς σχολῆς Σύρου προβλέπεται τὸ συνολικὸν ποσὸν 1.740.000 δραχμῶν. Σταδιακά θὰ είναι ἡ ἐκτέλεση τῶν ἔργων. Τὰ πλέον κατεπείγοντα (τῆς σχολῆς της Υδρας) θὰ έχουν προτεραιότητα. Ο ἔξοπλισμὸς μὲ ἐπιπλό, σκεύη καὶ ὄργανα τῆς σχολῆς Σύρου ἡρχιστεν ἦδη διενεργούμενος. Περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους η σχολὴ θὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἀντιμετωπίζεται ἐν συνεχείᾳ τὸ μέγα ζῆτημα τῆς συστάσεως τῶν σχολῶν προπαρασκευῆς καὶ μετεκπαδεύσεως. Πρόκειται περὶ βασικῆς ἐπιδιωξεως, η μελέτη τῆς ὁποίας ἔχει ηδη προχωρήσει. 'Εντός τοῦ ἀμέσως προσεχούσας μέλλοντος θὰ ἀνακοινωθοῦν τὰ σχετικὰ πορίσματα. Διὰ τῶν σχολῶν αὐτῶν ἡμπορούμενον νὰ εἴτωμεν, οἵτινες προσπρούται πρὸς τὸ παρόν τὸ πρόγραμμα τῆς καταπτίσεως ικανῶν στελεχών διὰ τὸ Εμπορικὸν μας Ναυτικόν.

Απομένει η σύστασις τῆς Σχολῆς Θαλασσηπόλων. 'Ελπίζομεν λίαν προσεχώς νὰ ἀνακοινωθοῦν αἱ σχετικαὶ ἀποφάσεις. Πρέπει καὶ η ἀνάγκη αὐτῆς, η πράγματι ἐπιτακτική, νὴ πληρωθῇ τὸ ταχύτερον δυνατόν.

### ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΜΙΑΝ ΤΕΛΕΤΗΝ

"Οσοι παρηκολούθησαν τὴν ἐπιβλητικήν, τὴν σεμνήν ἐν ταύτῳ, τελετὴν τῆς ἀπονομῆς ὑπὸ τοῦ Βασιλέως τῶν βραβείων καὶ τῶν διπλωμάτων εἰς τοὺς νέους δοκίμους πλοιάρχους, θὰ συμφωνήσουν πρὸς τὴν ἀποφύσην, ὅτι οὕτη πρέπει εἰς Φεγγίαν ὡς έθιμον νὰ καθιερωθῇ διά τε τοὺς ναυτίλους καὶ τοὺς μηχανικούς. 'Οπως οἱ νέοι ἀξιωματικοὶ τῶν τριῶν πολεμικῶν ὅπλων, λαμβάνουν κατὰ παράδοσιν ἀπὸ τῶν χειρῶν τοῦ Βασιλέως τὸ ξίφος των, σύμβολον τῶν πρὸς τὸ έθνος ὑποχρεώσεών των, οἵτινα καὶ οἱ νεοί πλοιάρχοι, οἱ ἐπτροσωπούντες τὸ έμφυχον δυναμικὸν τῆς ναυτιλίας μας, θὰ πρέπει νὰ ἀκολουθοῦν τὸν ὄνταπεταμένον δρόμον τοῦ ὕκεινου ὑπὸ τὰς εὐχὰς καὶ τὰς πατρικὰς παροτρύνσεις τοῦ Ανωτάτου Αρχοντος.

Μία τοιαύτη ἐπίσημος ἀφετηρία τῆς σταδιοδρομίας τῶν νέων στελεχών, τὰ οποία μετά τινα χρόνον θὰ ιστανται εἰς τὴν κορυφὴν τῆς

# LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

## JEDDAH (SAUDI ARABIA)

## SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ, & "ΟΛΥΜΠΟΣ,  
TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

ιεραρχίας του πλοίου, θά προσδώσῃ τὴν ἐπιθεβλημένην ἔθνικήν καὶ κοινωνικήν αἰγῆν εἰς τὸ ναυτικὸν ἑπαγγέλμα καὶ θὰ αὔξησῃ τὴν συνάσθησιν τῆς προσωπικῆς ἑκάστου ἀξιωματικοῦ εὐθύνης. Θὰ γνωρίζουν ὅλοι ὅτι ἐπιτελοῦν ἔργον, τὸ δόπιον ὄλοκληρον τὸ «Ἐθνος συμπαθῶς παρακολουθεῖ καὶ ἀναγνωρίζει.

\* \* \*

Τὴν ιδιαιτέραν, ὁμως, σημασίαν τῆς βασιλικῆς παρουσίας εἰς τὴν τελετὴν τῆς ἀπονομῆς τῶν βραβείων καὶ τῶν διπλωμάτων τῶν νέων δοκίμων πλοιάρχων πιστεύμεν ὅτι δὲν κατενόσαν, ἀτυχῶς, οἱ κύριοι παράγοντες τῆς ναυτιλίας. «Ολίγοι, ἐλάχιστοι ἡσαν οἱ παρευρεθέντες ἐφοπλισταί. Ή ἡμέρα καὶ ἡ ὥρα — ἀπόγευμα Κυριακῆς — ἔκριθησαν ἀκατάλληλοι καὶ ἐπροτιμήθη ἐνδεχομένως ἡ ἑκδρομῇ ἡ ἡ ἀνάπαισις. Τὸ πρόγραμμα, ὁμως, τῆς τελετῆς εἶχεν ἐγκριθῆ ὑπὸ τοῦ Αὐλαρχείου καὶ ἡ ἡμέρα καὶ ἡ ὥρα, εἶχον ἐπίστης προσδιορισθῆ ὑπ' Αὐτοῦ, ἀκριβῶς διὰ νὰ διευκουλυνθῇ ἡ ἐκ Κερκύρας ἀφίξις τοῦ Βασιλέως, ὅστις μετὰ τῆς Βασιλικῆς Οἰκογενείας παραβερίζει ἑκεῖ.

Δέν ἀπουσίασαν ἀπὸ τὴν ἐπίσημον τελετὴν μόνον οἱ ἐφοπλισταί. Περιωρισμένη ἦταν καὶ ἡ ἐκπροσώπηση τοῦ ναυτεργατικοῦ παράγοντος. «Ο Γεν. Γραμματεὺς τῆς Π.Ν.Ο. αἴφνης καὶ ὁ πρόεδρος τῶν πλοιάρχων, ὑποχρεωμένοι νὰ μετάσχουν εἰς διεβῆν ναυτεργατικὴν διάσκεψιν, δὲν παρευρίσκοντο. Πάντως, ἡ σύμπτωσις ἡδονὴ ἀτυχῆς. «Ἐλλείψεν ἡ κατάλληλος ἐπαγγελματικὴ προσολή, καθ' ἣν στιγμὴν τόσον πανγυρικῶς ἐτιμάτο ὑπὸ τῆς Πολιτείας τὸ «Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν.

\* \* \*

「Ωραία καὶ αισιόδοξος ἡ εἰκὼν τὴν ὅποιαν παρείχον οἱ νέοι δόκιμοι, παρατεταγμένοι πρὸ καὶ ἐκτέρωθεν τῆς βασιλικῆς ἑξέδρας, εἰς τὸ ἐπιβλητικὸν περιβάλλον τοῦ προσαύλιου τῶν Σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου. Εὐταλεῖς, ζωροί, μὲ μίαν ἔκφραστιν σεμνότητος, ἡτις τόσον προσιδιάζει εἰς τὸν χαρακτῆρα τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, πειθαρχημένοι, χωρὶς νὰ δίδουν τὴν ἐπιτύπωσιν τῆς σκληρᾶς, ἀλλὰ καὶ ἔνιοτε στείρας στρατιωτικῆς ἀγωγῆς. Μία ρωμαϊκά καὶ ἀκτινοβολούσσο νεότης, ἐπιβραβεύουσα τὰς τόσας προσπαθείας διὰ τὴν ἀνανέωσιν καὶ τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς ναυτιλίας.

«Οσοι ἐμόχθησαν κατὰ καιροὺς διὰ νὰ λάθῃ σάρκα καὶ ὅστις ἡ ὑπόθεσις τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως, ἡσθάνθησαν ὑπερηφάνειαν καὶ ίκανοτήσιν. Ὁ ἀξιωματικὸς τοῦ Ε.Ν. τῆς αὐριον θὰ είναι ὅπως τὸν ὡραματίσθησαν!」

\* \* \*

Αἱ διὰ πρώτην φορὰν ἀπονεμηθεῖσαι διακρίσεις καὶ ὑπὸ τοισάντην ἐπισημότητα, εἰς τοὺς πρωτεύσαντας δοκίμους, θὰ ἀποτελέσουν ἀσφαλῶς τὸ κίνητρον δι᾽ εὐγενῆ ἄμιλλαν μεταξὺ τῶν μαθητῶν ὅλων

τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν. «Εχει ἰδιαιτέραν, ἄλλωστε, σημασίαν τὸ σύστημα τῶν βραβείων. Οἱ τρεῖς ἀριστεύσαντες ἀπόφοιτοι ἔχειστης τοῦ σχολῆς πλοιάρχων, οἱ ὅποιοι ἔλαβον ἐκ τῶν χειρῶν τοῦ Βασιλέως, ὡς βραβείον τὸν ἔχαντα ἡ τὰς διόπτρας, εἰχον τὴν καλύτεραν ἀμοιδίην τοῦ μόχου των καὶ τὴν ὠραιοτέραν ἀνάμνησιν τῆς νεότητός των. Είναι πολὺ φυσικόν, νομίζομεν, καὶ οἱ ἄλλοι, οἱ ἀκολουθοῦντες, νὰ τοὺς μιμηθοῦν.

Αἱ στήλαι αύται, χαίρουν διότι ἐπρωτοστάτησαν εἰς τὴν καθιέρωσιν τῶν βραβείων, εἰς τὴν ἐνθάρρυνσιν, δηλαδή, τῆς ἀμίλλης μεταξὺ τῶν αύριαν πλοιάρχων καὶ τῶν μηχανικῶν.

\* \* \*

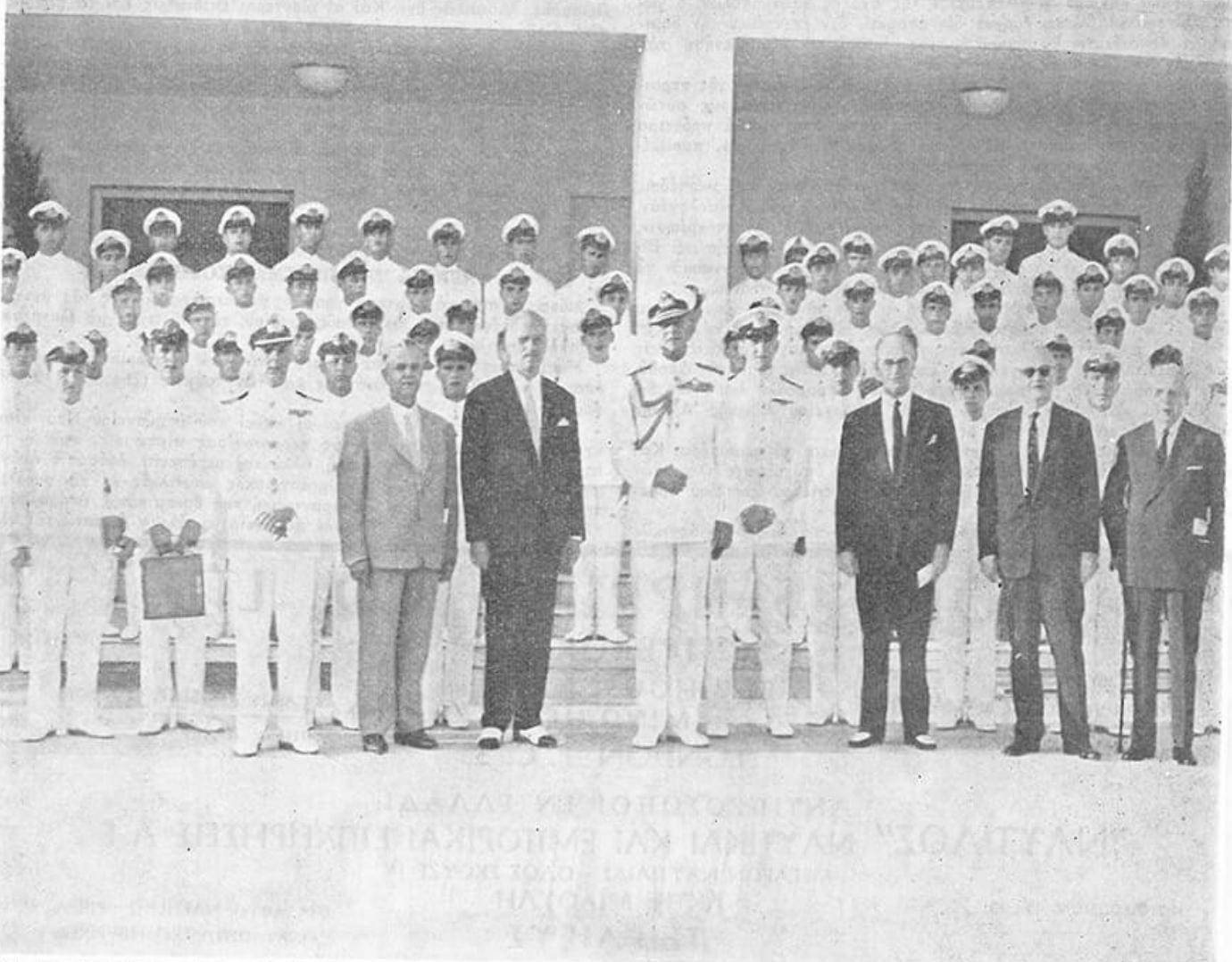
Ἐντύπωσιν προεκάλεσεν ἡ ἐνημερότης τοῦ Βασιλέως ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως. Συνομιλῶν μετὰ τῶν ἀρμοδίων τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τῶν μελῶν τοῦ οἰκείου συμβουλίου, ἐπέδειξεν λεπτομερειστικὴ γνώσιν τῶν θεμάτων, ποὺ μόνον μία ἀδιάλειπτος παρακολούθησις καὶ ἔνα ζωρὸν ἐνδιαφέρον δικαιολογεῖ. «Εξήτησεν ὁ Βασιλεὺς συγκεκριμένως, νὰ πληροφορηθῇ διὰ τὴν ἐπίδισιν τῶν μαθητῶν τῶν Σχολῶν, ἔξεφασε τὴν γνώμην, ὅτι σημαντικὴ βελτίωσις πρέπει νὰ ἔχῃ συντελεσθῇ εἰς τὴν ὄργανωσίν των, ὅπο τότε ποὺ τὰς ἐπεσκέψη διὰ πρώτην φοράν, πρὸ διετίας, καὶ ἔξητησε νὰ κατατοπισθῇ ἐπὶ τοῦ θεμελοῦ τῶν ναυτικῶν Γυμνασίων καὶ ιδιαιτέρως διὰ τὸ Γυμνάσιον τῶν Οἰνουστῶν. Συνέστησε, τέλος, τὴν κατασκευὴν κρηπιδώματος εἰς τὴν ἀδισμόφωτων εἰσέτι πρὸ τῶν Σχολῶν ἀκτὴν καὶ ἐνέκρινε τὴν ἀνάγκην τῆς διευρύνσεως τοῦ χώρου διὰ τῆς ἀποδόσεως τοῦ μὴ χρησιμοποιουμένου παραπλεύρως οἰκοπέδου.

«Οδηγούμενος ἀπὸ τὴν βαθεῖαν του ἀγάπην διὰ τὸ ὑγρὸν στοιχείον, ὁ Βασιλεὺς ἀντιλαμβάνεται καλύτερον παντὸς ἄλλου τὴν σημασίαν τῆς συστηματικῆς πρεσοτομασίας τῶν στελεχῶν τοῦ «Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, τὸν ρόλον τον ὅποιον θὰ διαδραματίσουν οἱ Σχολαῖς εἰς τὴν περιτέρω ὄργανωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς Μεγάλης Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. «Υπερχέθη τὴν παρ' Αὐτοῦ κατ' ἔτος ἀπονομὴν τῶν διπλωμάτων.»

Εἰς ἀκόμη θετικὸς παράγων διὰ τὸ μέλλον τῶν σχολῶν, τὸ βασιλικὸν ἐνδιαφέρον.

\* \* \*

«Η παρουσία μεγάλου ἀριθμοῦ γονέων, κηδεμόνων καὶ συγγενῶν τῶν νέων ναυτίλων, ἐθέρμανε τὴν ἐπισημότητα τῆς τελετῆς καὶ ἐγένετο ἀφορμὴ διὰ νὰ διαστυπωθῇ ἡ ἀκόλουθος ἐνδιαφέρουσα ἀποψίς: Θὰ πρέπει νὰ καλλιεργηθοῦν στενώτεραι σχέσεις μεταξὺ Σχολῶν καὶ τῶν γονέων τῶν μαθητῶν. Νὰ παρασχεθῇ ἡ εὐκαιρία εἰς τοὺς πρώτους νὰ γνωρίσουν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὸ ἔργον τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν τέκνων των. Νὰ τὸ ὑπόβοηθήσουν ἀλλὰ καὶ εὐρύτερον νὰ τὸ προβάλλουν. Πρὸς



«Η Α.Μ. ὁ Βασιλεὺς καὶ ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος, ἐν μέσῳ τῶν μαθητῶν τῶν Σχολῶν καὶ τῶν μελῶν τοῦ Συμβουλίου Ἐκπαίδευσεως.

τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπιβάλλεται ἵσως ἡ κατ' ἔτος ὄργάνωσις μιᾶς εἰδίκης πρὸς τὴν τῶν ἑδηλώσεως, μιᾶς δεξιώσεως, ἐπὶ παραδείγματι, κατὰ τὴν ὅποιαν θὰ γνωρίζουν τὸ προσωπικὸν τῶν Σχολῶν, τοὺς κοθηγάτας, θὰ ἔρχωνται εἰς ἀμεσωτέραν ἐπαφὴν μὲ τοὺς συμμαθήτας τῶν παιδιῶν των.

Παρομοία δεξιώσις θὰ πρέπει νὰ καθιερωθῇ καὶ διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ναυτεργάτας. Καλὸν θὰ είναι καὶ οὗτοι πλήρως νὰ γνωρίζουν τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα τῶν Σχολῶν. 'Η συμπαράστασίς των είναι ἀναγκαῖα.

\*\*\*

Καὶ ἐν κατακλεῖδι τῶν ἐντυπώσεων, δύο λέξεις διὰ τὴν προετοιμασίαν καὶ τὴν ὄργάνωσιν τῆς τελετῆς: 'Υπῆρξεν ἄφογος. 'Ο διευθυντὴς Ναυτικῆς 'Ἐργασίας καὶ 'Ἐκπαιδεύσεως τοῦ ὑπουργείου πλοίαρχος κ. Γ. Δρακόπουλος, ὁ τμηματίχης 'Ἐκπαιδεύσεως ἀντιπλοίαρχος κ. 'Ἀντωνιάδης καὶ οἱ διοικηταὶ τῶν τριῶν Σχολῶν, ὁ πλοίαρχος κ. Βαγενᾶς, ὁ ἀντιπλοίαρχος κ. Φραγκίσκος καὶ ὁ πλωτάρχης κ. Φουστέρης ἐμόχθησαν διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ὥραίς τελετῆς. Είναι ἄξιοι θερμῶν συγχαρητηρίων.

### ΔΙΚΑΙΟΝ ΤΟ ΑΙΘΜΑ

'Οταν πρὸ δεκαετίας ἀπέφασίσθη ἡ ἐκ τῶν περισσευμάτων τοῦ 'Ασφαλιστικοῦ 'Οργανισμοῦ Κινδύνων Πολέμου, σύστασις μιᾶς μεγάλης ναυτικῆς σχολῆς ἀνεζητήθη ἡ κατάλληλος περιοχὴ καὶ ὡς τοιαύτη προεκρίθη ἡ τοῦ 'Ασπροπύργου, παρὰ τὴν Ἐλευσίνα. Τὴν ἀπαλλοτρίωσιν τοῦ ἀναγκαιούντος χώρου ἐπέτυχε τότε τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας.

Καὶ ἐνῷ τὰ σχέδια ἀνεγέρσεως τῶν κτιρίων ἡτοιμάζοντο, προεβλήθη ἀπὸ τὸ ὑπουργείον Στρατιωτικῶν ἡ ἀξιωσίς τῆς παραχωρήσεως μέρους τοῦ οἰκοτέδου διὰ τὸν «Λόχον Καταδρομῶν». Οἱ ιδιαίτεροι δεσμοὶ τοῦ τότε ἀρχηγοῦ τοῦ Λόχου μὲ τὸν μακράριτην Πρωθυπουργὸν Παπάγον υπῆρξαν ἀρκετοὶ διὰ νὰ ἴκανοντο θῆται ἡ ἀξιωσίς τοῦ ὑπουργείου Στρατιωτικῶν. Τὸ οἰκόπεδον ἐδιχοτομήθη. Τὸ ἡμίσυο κατελήφθη ἀπὸ τὸν «Λόχον Καταδρομῶν». Τὰ σχέδια τῶν Σχολῶν προσηρμόσθησαν εἰς τὸν μικρότερον χῶρον.

Άυτὸ τὸ ἀτυχές διὰ τὴν ναυτικήν μας ἐκπαίδευσιν γεγονός, παρημόδισε καὶ τὴν εὔρυτητα τῶν κτιρίων ἐγκαταστάσεων τῶν Σχολῶν, ὡς τε νὰ είναι εἰς θέσιν νὰ δέχωνται τοὺς περισσότερους δοκίμους ἢ καὶ νὰ στεγάσουν τοὺς σπουδαστὰς τῶν ὅλων εἰδικεύσεων, πλὴν τῶν ναυτίλων καὶ τῶν μηχανικῶν.

Τώρα μὲ τὰς μεγαλυτέρας ἀνάγκας εἰς ἔμψυχον ὑλικὸν τῆς ναυτιλίας μας, μὲ τὴν ἀνάπτυξιν ποὺ προσέλαθεν ἡ ἐκπαίδευτικὴ προσπάθεια διὰ τὴν πληρεστέραν κατάρτισιν τῶν μηχανικῶν (μηχανοστάσιον, συνεργείον, ἡλεκτρολογικὸν τμῆμα), μὲ τὴν σύστασιν τῆς σχολῆς ἀσυρματιστῶν καὶ τὴν προβλεπόμενή τῆς σχολῆς θαλαμηπόλων, ὁ χώρος τῶν σχολῶν 'Ασπροπύργου δὲν ἐπαρκεῖ, δὲν ἐπιτρέπει τὴν δημιουργίαν ἐκπαίδευτικοῦ συγκροτήματος, ίκανον νὰ ἔχηται τὴν τάξην τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσης ἐπιδιώξεις.

Καὶ ἐνῷ ἡ στενότης χώρου ἀποδιάνει τὸ κύριον ἐμπόδιον τῆς περαιτέρω ἀναπτύξεως τῶν σχολῶν 'Ασπροπύργου, ὁ παραπλεύρως αὐτῶν χῶρος, δοτὶς ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα κάτω ἀπὸ μερικὰ πρόσχειρα ὑπόστεγα ἐδέθη τημῆτα μόνον τοῦ «Λόχου Καταδρομῶν», παραμένει ἀπὸ ἔτον οὐσιαστικῶν ἀχρήσιμοιτος.

Τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας ἔζητησεν ἥδη τὴν ἀπόδοσιν τοῦ οἰκοπέδου. Συνήντησε τὴν ἄρνησιν, χωρίς, βεβαίως, βάσιμον τινὰ δικαιολογίαν. Δὲν ἥθησεν, ὅμως, δ. κ. ὑπουργός, καθ' ἥν εἶχεν ὅλως τε ὑποχρέωσιν, νὰ φέρῃ τὸ ζῆτημα μέχρι καὶ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως. Εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ τὸ ἔκρεδειν η ναυτιλία, διότι είναι γνωστὸν τὸ ἀνιδιάφορον τοῦ κ. Καραμανῆς διὰ κάθη ὑπόθεσιν τοῦ πλοίου.

Πρὸ ήμερων, ἐπ' εὐκαρίστης τῆς ἀπονομῆς ἀπὸ τὴν Α.Μ. τὸν Βασιλέα τῶν ἐπάθλων εἰς τοὺς μαθήτας τῶν Σχολῶν, τὸ ζῆτημα καὶ πάλιν ἀνεκινήθη. Οἱ παραστάντες κατά τὴν τελετὴν ἐφοτλιστοὶ ὑπέδειξαν εἰς τοὺς ἀρμοδίους τοῦ ὑπουργείου νὰ ἐπαναλάβουν τὸ αἴτημα τῆς ἀποδόσεως τοῦ οἰκοπέδου. 'Η παραβασίς τοῦ κ. Καραμανῆς ἐκρίθη ἐπιβεβλημένη, ἀν καὶ πάλιν ἀρνηθοῦν οἱ τοῦ ὑπουργείου 'Εθνικῆς 'Αμύνης τὴν ἰκανοποίησιν τοῦ αἴτηματος.

Εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἐνστάκεινται τὰ περαιτέρω. Καὶ ἔφοδον δὲν ἥθελε κινηθῆ ἀπὸ αὐτὸν ἡ ὑπόθεσις, ὑποχρέωσις πλέον τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ είναι νὰ ἀναλάβουν τὴν ἐπὶ ἀνωτέρου ἐπιπέδου προσπάθειαν.

Πρέπει νὰ ἀποκτήσουν αἱ Σχολαὶ τὸν χῶρον, ποὺ δι' αὐτὰς ἀρχικῶς

προωρίζεται καὶ τόσον πολὺ τὸν χρειάζονται, ἐνῷ διὰ τοὺς ἄλλους φαίνεται νὰ παρῆλθεν ἡ ἀνάγκη. 'Εξυπηρέτησίν τινα ἀξίαν λόγου δὲν τοῖς παρέχει.

### ΕΙΜΕΘΑ ΠΡΟΗΤΟΙΜΑΣΜΕΝΟΙ;

'Η τακτικὴ πρὸς Αύστραλιαν γραμμή, λαμπρὸν ἐπίτευγμα τῆς ἐπιχειρηματικῆς ἀνησυχίας τῶν ἀδελφῶν Χανδρῆ, δὲν ἀπολαμβάνει, ἀτυχῶς, τῆς στοιχειώδους ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ἡθικῆς συμπαραστάσεως. Δύο ὑπερωκεάνια κλάσεως, ἀντιπροσωπεύοντα μίαν περιουσίαν 4.5 ἑκατομμυρίων λιρῶν Ἀγγλίας, πραγματοποιούντα δὲ τὸ παλαιὸν ὄνειρον τῆς πυκνῆς καὶ τακτικῆς συνδέσεως τῆς χώρας μας μετὰ τῆς περίπτησης ἡπειρού, δὲν ἥκεσαν διὰ νὰ ἐλκύσουν τὴν προσοχὴν καὶ τῶν ἐκτὸς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κρατικῶν μας ἀρμοδιών. 'Ἀντιμετωπίζουν οὗτοι τὰ πολλὰ καὶ σοβαρά προβλήματα τῆς γραμμῆς, τὰ ἐμπίπτοντα εἰς τὸν κύκλον τῆς ἀρμοδιότητός των, μὲν ἀγνοιαστὰς ἀσύγχρηστον, χωρὶς νὰ ἔνημερόστατος προηγουμένως καὶ τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας, καθὼς καὶ τὸν ἐνδιαφερομένην ἑταῖρον Χανδρῆ. 'Αποτέλεσμα: ή γκάφα! 'Αποκαλύπτεται ἐκ τῶν ὄντεων, ὅτι οἱ 500 αὐτοὶ μετανάσται ἥδυναντο νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν Αύστραλιαν.

Καὶ ἔλαβε τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν τὸ ὑπουργείον τῶν 'Εσωτερικῶν, ἐπόπειρε πρὸ ήμερῶν νὰ ἔγκρινῃ τὴν ἔξ 'Ελλάδος ἀναχώρησιν 500 'Ελλήνων μεταναστῶν πέραν τοῦ καθορισθέντος διὰ τὸ 1961 ἀριθμοῦ, διὰ νὰ ιταλικῶν ὑπερωκεανίων, μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ γραμμή δὲν ἥδυνατο νὰ μεταφέρῃ τοὺς ἐν λόγῳ μετανάστας μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου, ὅτε θὰ ἐπρεπεν οὗτοι νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν Αύστραλιαν.

Καὶ ἔλαβε τὴν ἀπόφασιν αὐτὴν τὸ ὑπουργείον τῶν 'Εσωτερικῶν, τὴν συνιστῶσαν καθ' ἡμέρας τὸ ἄκρον ἀπὸ τῶν τῆς κρατικῆς ἀδιαφορίας διὰ μίσαν ὑπόθεσιν, ὅποιας θὰ ἐπρεπεν ἐκ τοῦ σύνεγγυς μὲ στοργὴν νὰ παρηκολουθεῖτο, χωρὶς νὰ ἔνημερόστατος προηγουμένως καὶ τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας, καθὼς καὶ τὸν ἐνδιαφερομένην ἑταῖρον Χανδρῆ. 'Αποτέλεσμα: ή γκάφα! 'Αποκαλύπτεται ἐκ τῶν ὄντεων, ὅτι οἱ 500 αὐτοὶ μετανάσται ἥδυναντο νὰ εἰσέλθουν εἰς Αύστραλιαν δχι μέχρι τέλους Σεπτεμβρίου, ἀλλὰ καὶ μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Ἀνέτως ἥδυναντο οὕτω νὰ μεταφερθοῦν ὑπὸ τοῦ 'Πατρίς', ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τοῦ ἑταῖρου Οίκου Χανδρῆ, τοῦ ἐπιλέκτου 'Βρετανῶν', τὸ ὅποιον σημειωτέον, ἀρχίζει τὰ δρομολόγια του ἀπὸ τοῦ φινιστώρου μεταξὺ εὐρωπαϊκῶν λιμένων καὶ Αύστραλιας.

Καὶ διερρωτώμεθα: Είναι δυνατὸν ὑπὸ ποιαὶς συνθήκας ἡ νέα αὐτὴν ὑπερωκεάνιον γραμμῆν, ὑψίστης ἐθνικῆς ὀικονομικῆς σημασίας διὰ τὸν τόπον, νὰ προσθέση καὶ νὰ ἀναπτυχθῇ; 'Αντιπαλασίουσα μὲ πανισχύρους ἀντίπλους εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αύστραλιας, ἡμπορεῖ νὰ ἀνέλεξη τὸν ἀνταγωνιστὸν τῶν ἔνων, τὸν μεταφερόμενον, τὴν φροντίδα πλέον τὸν 'Ελλήνων ἀρμοδίων, εἰς αὐτὸν τούτον τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶν, 'Ασφαλῶς ὅχι. Καὶ αἱ εὐρύτεραι ἐπιδιώξεις καὶ πάταριατικά αἰσθήματα ἔχουν τὰ ὄριά των. Δὲν ἡμποροῦν οἱ ἀδελφοί Χανδρῆ να συνεχίσουν παραμένοντες ἐκτεθείμενοι ἐπιχειρηματικῶς, εἰς μυρίους δσους κινδύνους, διὰ νὰ ἀναπτύξουν ἐν μέσω τῶν τόσων ἀντιδράσεων τῶν ἔνων καὶ τὴν τόσης ἀδιαφορίας τῶν ἴδικῶν μας, τὴν πρὸς Αύστραλιαν γραμμῆν. Τὸ δεύτερον ὑπέρωκεανίον τῶν θὰ ὑψώσῃ τὴν Κυανόλευκην ἀπὸ τοῖς τού προκειμένου καὶ στὶς ἡ θικῆς του συμπαράστασις — αὐτὴν μόνον ἔζητησαν οἱ ἀδελφοί Χανδρῆ — θὰ παρέχεται προθύμως εἰς τὴν Γραμμήν.

Θὰ καταδειχθῇ, ἐπὶ τέλους, ἀν εἰμεθα ἡ ὅχι προητοιμασμένοι νὰ δεχθῶμεν σκάφη υψηλῆς κλάσεως καὶ νὰ δισχειρισθῶμεν τὰ ζητήματα των. Τὸ παράδειγμα κείται πρὸ ἡμῶν: 'Η γειτονική μας 'Ιταλία.

### ΑΓΝΟΙΑ ΤΗΣ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΟΣ

Μόνα, λοιπόν, τὰ φορτηγὰ γραμμῆς θὰ περιληφθοῦν εἰς τὰς πιστωτικὰς προβλέψεις τοῦ πενταετοῦ σχεδίου, τὰς σχετικὰς μὲ τὴν μεσογειακήν ναυτιλίαν.

Μᾶς λέγουν: 'Η χρηματοδότησις είναι λίαν περιωρισμένη καὶ δὲν ἐπαρκεῖ νὰ καλύψῃ τὰς ἀνάγκας καὶ τῶν τράμπτες (ξηροῦ καὶ ύγρου φορτίου).

Καὶ ἀπαντώμεν: Θὰ ἐπρεπεν οἱ καλοὶ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐγκέφαλοι νὰ είχον τὴν ζητήσει τὰς περισσότερες πιστώσεις, πρὶν ἡ τὸ σχέδιον τελειωτικῶν καταρτισθῆ, ἀλλὰ καὶ μετέπειτα, ἐφόσον ἡ ἀνάγκη τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας ἐν τῷ συνόλῳ της είναι ἐπιτακτική καὶ ἡ παραγωγική τῆς δυναμικότης ἀναμφιστητή περιοχή μεγάλη. Καθ' ἥν στιγμὴν τεράστια κεφάλαια δαπανῶνται εἰς

## TROPIS SHIPPING CO. LTD.

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

"ΝΑΥΤΙΛΟΣ" ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ:  
ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.  
ΜΕΓΑΡΑΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ - ΟΔΟΣ ΣΚΟΥΖΕ 1A

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

CABLES: TROSHIP, LONDON

TELEX: 24.189

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 474.291  
292  
295

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΝΑΥΤΙΛΟ - ΠΙΡΕΑ  
• (ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ) TROSHIP-PIREA



Θά ήδηντο νὰ τὴν ἔχῃ ηδη ἐφαρμόσῃ, ὃν δὲν ἐπέτρεπε τὰς μετασκευὰς τῶν νεοαγοραζομένων παλαιών, ὃν δὲν ἀνεγνώριζεν ὡς ἀκτοπλοϊκὰ τὰ νεοεισερχόμενα παρήλια καὶ ὃν εἰσήγειτο πρὸς τὴν Κυβέρνησην τὴν λῆψιν ἄλλων τινῶν πρακτικῶν ἐφαρμοσίμων μέτρων. Αὐτὰ θὰ καθίστων δυνατὴν τὴν ἐντὸς ἐλαχίστου χρόνου βελτίωσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πραγμάτων, χωρὶς καὶ τὴν σπατάλην ἐκατομμυρίων δολαρίων.

Αὐτὰ διὰ τὴν ίστορίαν.

### KAI H ALΛΗ PLEURA

Ἀντιδράσεις, ητο ἐπόμενον ἄλλωστε, προεκάλεσεν ἡ κριτικὴ μας διὰ τὴν τακτικὴν ποὺ ἡκολούθησεν ὁ Ο.Α.Π. εἰς τὸ θέμα τῆς ιδρύσεως ἐπισκευαστικῆς βάσεως εἰς τὸ Πέραμα. Παράπονα διετυπώθησαν ὅτι παρεβάλφαμεν καὶ τὴν ἐτέραν πλευράν. Διότι — ἐτονίσθη — ἀν ὑπάρχουν ἐπιχειρήσατα διὰ τῶν μεταφορῶν τῆς παλαιᾶς σιδηροδιοικησίας εἰς τὸ Πέραμα, συντρέχουν ἐπίσης καὶ λόγοι — σοβαροὶ μάλιστα — διὰ τὴν ἀναζήτησιν καὶ ἐκτὸς τῶν ἔδω σιδηροδιοικησίων, φορέως, στοιχεῖς διὰ ὥργανωσή καὶ θὰ ἐκμεταλλευθῇ μίαν συγχρονισμένην ἐπισκευαστικὴν βάσιν.

Πιστεύομεν εἰς τὴν ἀναγκαιότητα τῆς καλοπίστου συζητήσεως. Μᾶς ἐνδιαφέρει ἡ ἀντικειμενικὴ στάθμισις τοῦ ὄλου θέματος καὶ οὐχὶ ἡ ἐπιβολὴ τῆς μιᾶς ή τῆς ἄλλης ἀπόφεως, χωρὶς προηγουμένην ἔξουχιστικὴν βάσανον. Προχωρούμεν, διὰ τούτο, εἰς ἔξετασιν καὶ τῆς ἄλλης πλευρᾶς. Τὰς ἀπόφεις τῶν ὑποστηριζόντων τὴν λύσιν τοῦ διεθνοῦς διαγνωσμοῦ διὰ τὸ Πέραμα, φιλοξενούμενες ἀμέσως.

Ὑποστηρίζουν οὗτοι, ὅτι ἐπιβάλλεται νὰ βοηθῇ ἡ παλαιὰ πειραιϊκὴ σιδηροδιοικησία. Ἐχει, πράγματι, πολλὰ προσφέρει εἰς τὸν λιμένον καὶ δύναται μὲ τὴν μεγάλην παράδοσίν της περισσότερα νὰ προσφέρῃ εἰς τὸ μέλλον. Νὰ βοηθῇ, λοιπόν, ἀλλ᾽ οὐχὶ καὶ προνομιακῶς νὰ προστατευθῇ. Διότι ἡ διαμόρφωσις ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. τῆς παρολίας τοῦ Περάματος καὶ ὁ ἐν συνεχείᾳ τεκνικὸς ἔξοπλισμός τῆς δὲν διαφέρει σοβαρῶς ἀπὸ τὸν ὄργανωνταν ἐνὸς νέου καταστήματος, τὸ οποῖον θὰ προσφέρετο διωρέαν εἰς τὸν ιδιοκτήτην ἐνὸς παλαιοῦ. Καὶ αὐτὴ ἡ γενναιόδωρος προστασία θὰ παρείχετο πρὸς τὴν πειραιϊκὴν σιδηροδιοικησίαν, ἐνῷ διὰ νὰ ἀπαλλοτριώσῃ ὁ Ο.Α.Π. τὸ οἰγκεδόν ἐνὸς σιδηροδιοικησίου εἰς τὴν ἀκτὴν Σαδερίου, κατέβαλ· νὰ ὥργανηται στὸ ποστὸν τῶν 4.5 ἐκατομμυρίων δραχμῶν!

Ἡ ὑπὸ τοιαύτας συνθήκας ἐγκαταστασίας τῶν πειραιϊκῶν ἐργοστασίων εἰς τὸ Πέραμα, θὰ ἐπεδρύνει τὸν Ο.Α.Π. μὲ τεραστίας διπάνας, τὰς ὅποιας ἐφ' ὅσον εἴην· ὡργανισμὸς κοινῆς ὀφελείας καὶ οὐχὶ ὡργανισμὸς ἀσκῶν κοινωνικῆς πρόνοιαν, λογικῶν ἐπιβάλλεται νὰ τὰς ἀπόφυγῃ. Διὰ τοῦτο προεκρίθη ἡ λύσις τῆς προσφυγῆς εἰς τὸ ιδιωτικὸν κεφάλαιον, ἡ ὅποια δὲν είναι διόλοι ἔξοντωτικὴ διὰ τοὺς σιδηροδιοικησάνως. Ἀντιθέτως, πιστεύεται, ὅτι είναι ἐνισχυτικὴ τῆς προσπαθείας των νὰ ἀνασυγκροτήσουν τὰς ἐπιχειρήσεις των. Καὶ ίδου διατί: Ὁ οἰσοδῆπος κεφαλαιούχος, διστις θὰ θέλῃση νὰ ἀξιοποιήσῃ διὰ λογαριασμῶν του τὸ Πέραμα, δὲν είναι δυνατὸν παρὰ νὰ ζητήσῃ τὴν συνδρομὴν τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδιοικησίας, ἡ ὅποια διαθέτει τὸ μέγα κεφάλαιον τῆς πείρας καὶ τῆς πλήρους γνώσεως τῶν συνθηκῶν τῆς ἐργασίας εἰς τὸν πρῶτον ἐλληνικὸν λιμένα. Ἐκ τῆς ἀπόφεως αὐτῆς ἐκκινούντες πρέπει νὰ θεωρήσωμεν βέβαιον, ὅτι τὸ ιδιωτικὸν κεφάλαιον, ξένον ή ἐλληνικόν, θὰ τεθῇ κατὰ ἕνα τρόπον εἰς τὴν διάθεσιν τῆς παλαιᾶς ἐπισκευαστικῆς βιομηχανίας, ἡ ὅποια θὰ δυνηθῇ οὕτω νὰ ἐπιδιώσῃ καὶ νὰ ἔξασφαλίσῃ εἰς τὸν Πειραιῶν τὰς μεγαλύτερους δυνατὰς εύκολιάς ἐπισκευών. Ἄλλα καὶ ἀν ἀκόμη τοιούτον τι δὲν ηθελε συμβῆ, δὲν ζητηθῇ δηλαδή, ἡ συνδρομὴ τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδιοικησίας εἰς τὴν ὄργανωσιν τῆς νέας ἐπισκευαστικῆς βάσεως ἀπὸ τὸν πλειστήν κεφαλαιούχον, θὰ είναι εὐχερεστέρας η συνένωσις δλων τῶν παλαιῶν ἐργοστασίων καὶ η ἔνιαίσα ἐμφάνισίς των κατὰ τὸν προκρυχέντα διαγωνισμόν. Καὶ ἀσφαλῶς ὁ Ο.Α.Π. εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν, δὲν πρόκειται νὰ μὴ ίδῃ συμπαθῶς τὴν προσπάθειαν τῶν σιδηροδιοικησάνων. Ἐχει δῆλην τὴν εὐχέρειαν καὶ ἀν ἀκόμη σι προσφοράι των ὑπολείπονται, ἔναντι τῶν ἄλλων, νὰ τοὺς προτιμήσῃ, ἐκκωρῶν εἰς αὐτοὺς τὴν περιοχὴν τοῦ Περάματος.

Αὐτή, εἰς γενικὰς γραμμάς, βεβαίως, είναι ἡ ἄλλη πλευρὰ τοῦ θέ-

ματος. Τὴν συνοψίζομεν: Δὲν πρέπει νὰ διαθέσῃ ὁ Ο.Α.Π. κεφάλαια, ἵνα χρηματοδοτηθῇ ἡ πειραιϊκὴ σιδηροδιοικησία. Ὁ διεθνὴς διαγωνισμὸς ἔξασφαλίζει τὴν ἐνίσχυσιν τῶν παλαιῶν ἐπιχειρήσεων ὑπὸ τοῦ ιδιωτικοῦ κεφαλαίου καὶ τὰς ὁδηγεῖ, ἀναγκαστικῶς πλέον, εἰς τὴν συνεργασίαν.

Ίδου τώρα καὶ αἱ ιδίαι μας, ἐπὶ τοῦ προκειμένου, ἀπόφεις: Τὰ κεφάλαια, τὰ ὅποια θὰ διέθετε ὁ Ο.Α.Π. διὰ τὴν τεχνικὴν ἀναμόρφωσιν τοῦ Περάματος, θὰ ήξιοποιούνται ὑπὸ τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδιοικησίας, ἀλλὰ πρωτίστως θὰ ἔξησφαλίζονται μίαν σύγχρονον βάσιν ἐπισκευῶν διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ λιμένου, μὲ προσποτήρην, ἔξαιρετην εἰς τὸ μέλλον ἀναπτύξεως. Ἐπομένως χωρακτήρων διώρεας καὶ σκανδαλώδους προστάσιας ἔνοιας βιομηχανικού κλάδου δὲν ύφισταται. Θὰ ήδηντο ὁ Ο.Α.Π. νὰ εἰσπράτη τέλη πλευρίσεως καὶ ἐνοίκια διὰ τὰς ἀκριβῶς ἔξυπηρηθουν τὰ κεφάλαια ποὺ θὰ διέθετε εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ χώρου καὶ τῆς αἰκτῆς.

Δὲν είναι διόλου βέβαιον, ὅτι τὸ ιδιωτικὸν κεφάλαιον καὶ μάλιστα τὸ ξένον — διότι αὐτὸς ἔξεδήλωσεν ἐνδιαφέροντας μέχρι τούδε διὰ τὸ Πέραμα — θὰ ἐπιδιώξῃ τὴν συνεργασίαν (ὑπὸ ποίαν μορφὴν ἄραγε;) τῆς πειραιϊκῆς σιδηροδιοικησίας, ὅπως ὁ παραγκωνισμός της ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π. θὰ σημάνῃ οὐσιαστικῶς καὶ τὴν προγραφήν της. Τὸ πιθανότερον είναι νὰ ἐπανδρωθῇ ἡ νέα ἐπισκευαστικὴ βάσισις, μὲ πεπειραμένα ἔντελη, τὰ ὅποια εὐχερῶς θὰ είναι δυνατόν νὰ πλαισιωθούν ἀπὸ τοὺς καλυτέρους "Ελληνας τεχνίτας, τῶν ὑπὸ διάλυσιν πλέον πειραιϊκῶν μηχανουργίεων".

Τέλος, φρονούμεν, ὅτι θὰ είναι ἀνευ σημασίες ἡ ἐνοποίησις τῶν πειραιϊκῶν ἐργοστασίων, ἐφ' ὅσον αὐτὴ δὲν θὰ στηρίζεται εἰς γενναῖαν οἰκονομικὴν ἐνίσχυσιν. Ἡ ἐνοποίησις αὐτὴ θὰ ήδηντο νὰ είναι ἀποτελεσματική, πραγματοποιούμενη διὰ τῆς ἀντιθέτου ὁδοῦ. Ἐάν, δηλαδή, ὠργανούτως ἡ βάσισις τοῦ Περάματος διπάναις τοῦ Ο.Α.Π. καὶ παρεχωρείτο εἰς τὰ πειραιϊκά ἐργοστάσια, ὑπὸ τὴν ρητὴν προϋπόθεσιν τῆς συγχωνεύσεως των εἰς ἔνα, δύο ή τὸ πολὺ τρία, ισχυρὰ συγκροτήματα.

Ίδου, λοιπόν, διατί ἡ γεννοήσαμεν τὴν «ἄλλην πλευράν», διότι δὲν μᾶς πείθει, ὅτι είναι ἡ καλυτέρα. Πιστεύομεν, ὅτι αὐτὴ περικλείει πολλούς καὶ σοβαρούς κινδύνους. Καὶ ὁ σοβαρότερος: "Η ἐξουθένωσις τῆς παλαιᾶς πειραιϊκῆς σιδηροδιοικησίας καὶ ἡ ἀνταγωνιστικὴ δραστηριότης τοῦ ξένου κεφαλαίου είς τὰ νῶτα τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγίων».

Καὶ ὅλα αὐτά, διὰ νὰ μὴ διαθέσῃ ὁ Ο.Α.Π. 25.000.000 δρ. ὅσον θὰ ἐστοίχιζεν ἡ διαμόρφωσις τοῦ Περάματος, καθ' ὃν χρόνον ἀλογίστως σπαταλώνται πολύτιμα κεφάλαια διὰ τὴν δημιουργίαν λιμενικού κυττάρου εἰς τὸ Φαληρικὸν Δέλτα, ὅπερ, ὡς ἀπεκαύλυφθη, ἐγκαταλίπεται διότι τελεῖ ὑπὸ τὴν διαφανῆ ἀπειλὴν πλήρους προσχώσεως! Περὶ τῶν πεντήκοντα καὶ πλέον ἐκατομμυρίων δρ. διὰ τὰς ἐκβαθύτεσις τοῦ κεντρικοῦ λιμένος δὲν συζητούμεν..

### O ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΔΙΑ ΤΑ ΣΙΛΟΣ

Μᾶς παρέχεται ἀρμοδίως ἡ διευκρίνησις, ὅτι τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π., δὲν συγκατετέθη τελικῶς εἰς τὴν διενέργειαν κοινῆς δημοπρασίας διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δύο νέων σιλὸς εἰς τὴν Θεσσαλονίκην καὶ Βόλον καὶ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ ὑπάρχοντος εἰς τὸν Πειραιῶν, ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου τῶν Δημοσίων "Ἐργων". Δὲν ήτα δυνατόν να τονίζεται, ὁ Ο.Α.Π. νὰ ἐποεύθει νὰ ἀπεμπλόσῃ βασικῶν του δικαίωμα νὰ δημοπρατή τὰ ἔργα τὰ ὅποια ὁ ίδιος χρηματοδοτεῖ. Λόγοι πραγματικοί, ὡς είναι ἡ διασφάλισης τῆς ποιότητος τοῦ ἔργου καὶ τοῦ χαμηλοτέρου δυνατού κόστους, ὡς καὶ λόγοι ἀρχῆς, δὲν ἐπέτρεπον ποτέ, νὰ λάβῃ τὸ συμβούλιον τοῦ "Οργανισμοῦ μίαν τοιαύτην ἀπόφασιν.

Είναι ἀγνωστον, βεβαίως, τὸ πράξη τὸ ὑπουργείον Δημοσίων "Ἐργων", τὸ ὅποιον ἐπιδώκει ἐνιαίων διαγωνισμῶν τόσον διὰ τὰ τρία ἔργα, ὅσον καὶ διὰ τὸ οἰκοδομικόν, τὸ μηχανολογικόν καὶ τὸ ἡλεκτρολογικόν μέρος των. Είναι πιθανὸν πάντως νὰ ἀγνοήσῃ τὴν ἀπόφασιν τοῦ συμβούλου τοῦ Ο.Α.Π. καὶ νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν διενέργειαν τῆς Δη-

## COMPTOIR MARITIME

GEORGE BESI

SHIPPING AGENCY LIMITED

ISTANBUL - IZMIR

AGENTS AT ALL OTHER TURKISH PORTS

SPECIAL SERVICE FOR CLEARANCE THROUGH THE STRAITS

ISTANBUL,

Galata, Haydarpasa Han

P. O. B. 545

Telegrams: RAMMOC

Telephone : 447530

447538

447539

## NAYTIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΠΕΖΗΣ Λ.Δ.

ΕΔΡΑΙ

ΙΣΤΑΜΠΟΥΛ - ΣΜΥΡΝΗ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΚΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ:

ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΜΠΕΖΗΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΜΠΕΖΗΣ

IZMIR,

Cumhuriyet Bulv. 104

P. O. B. 226

Telegrams: RAMMOC

Telephone : 35734

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΑΣ ΤΡΑΝΖΙΤΟ ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΤΕΝΩΝ

μοπρασίας, ύπό τὸ πρόσχημα, ὅτι ἔξυπηρετεῖ τὴν εὔρυτέραν πολιτικὴν τῆς κυβερνήσεως, ηῆτις ἐπίθυμει νὰ ἐκτέλεσῃ τὰ ἔργα αὐτὰ δι' ἀνταλλαγῆς καπνῶν κρατικῆς συγκεντρώσεως.

Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτήν, δῆμος, ὁ διαγωνισμός, ὡς πρὸς τὴν ἐπέκτασιν τοῦ σιλὸς τοῦ Πειραιῶς, θὰ εἶναι ἄκυρος. Ἐκτὸς καὶ ἂν εὐρεθῇ δινότυπος λάσις, συμφῶνας πρὸς τὴν ὅποιαν νὰ φαίνεται, ὅτι δὲ Ο.Α.Π. εἰς τὴν πραγματικότητα, εἰς μειοδότης καὶ διὰ τὰ τρία ἔργα θὰ ἀναδειχθῇ.

Θεωρούμεν ένδεχομένην τὴν λύσιν αὐτήν, τὴν ὅποιαν θὰ πρέπει καὶ πάλιν νὰ παρεμπόδισῃ τὸ συμβούλιον τοῦ Ο.Α.Π. Τὸ θέμα δέν εἶναι ποῖος θὰ διενεργήσῃ τὴν δημοπρασίαν, ἀλλὰ τὸ πῶς δὲ ο.Α.Π. θὰ διατίθηση τὰ χρήματά του — 50 ἑκατομμύρια δραχμῶν — δχι διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν σιλὸς τῶν ἄλλων λιμένων, ἀλλ' ἀποκλειστικῶν καὶ μόνον διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ Ιθικοῦ του.

### Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ NAYTOY

'Απὸ τοῦ 'Οκτωβρίου θὰ ἀρχίσῃ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα ἡ ἐφαρτήση τοῦ Βασιλικοῦ Διατάγματος, τοῦ προβλέποντος τὴν διεύρυνσιν ναυτικοῦς τῶν ἐπαρχιῶν καὶ τὰς οἰκογενείας των. 'Η κατ' οἴκον ιατρική συνδρομή, αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ιατροῦ εἰδικότητος, ὡς καὶ αἱ λεγόμεναι παρακλινικαὶ ἔξετάσεις (ἀκτινογραφίαι, ἀκτινοσκοπήσεις, ἀναλύσεις αἵματος) δὲν θὰ ἀποτελοῦν πλέον προνόμιον τῶν προστατευομένων τοῦ 'Ιθικοῦ της. Διὰ νὰ ὀλοκληρωθῆται, πάντως, διὰ νὰ καταστῇ δι' ὅρχης ιατρικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως εἰς τὰς περιοχάς, ὅπου δὲν λειτουργοῦν κρατικὴ δημοσιονομήτητα νοσοκομεία. "Ιστος ή ἐπινείας έξαιρετικῶν τολμηρῶν λάσις, ή παροχὴ προστασίας καὶ εἰς τὰς περιοχὰς μέσω τῶν ιδιωτικῶν κλίνικῶν.

'Εν τῷ μεταξὺ διὰ τῆς τοιαύτης ἐπεκτάσεως τῆς προστασίας ἀπὸ τοῦ φινωπόρου, δὲ Οίκος τοῦ Ναύτου εἰς τὸ κέντρον, ἐπομέζεται νέας ὑποχρέωσεις, συνιστωμένας, κυρίως, εἰς συνεχὴ καὶ σχολαστικὸν ἔλεγχον τοῦ ἔργου τῶν κατὰ τόπους παραρτήμάτων του. 'Ιδίως ή ἀρμοδία λων νὰ ἔνισχυθῇ. 'Η ἐλλειψὶς συστηματικῆς παρακολούθησεως εἰς τὸ κέντρον, δύναται νὰ θέσῃ εἰς κίνδυνον τὴν δῆλην προσπάθειαν τῆς ἔξομοισεως τῆς προστασίας ἐδοκιμάζεται.

'Ατυχῶς καὶ ἐνῷ τόσον ἐπιτακτικὴ καὶ κατεπείγουσα ἐμφανίζεται ἡ ἀνάγκη τῆς ἔνισχυσεως τοῦ προσωπικοῦ τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου, τὸ οικικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ 'Ιθικοῦ, διὰ τὴν πρόσληψιν 15 νέων ὑπαλλήλων. Δὲν κατηρτίσθη εἰσέτι τὸ σχετικὸν νομοσχέδιον. 'Απετέλει τὰς εὔκαιριαν διὰ τὴν ταχυτέραν ἐπιφήφισίτον, ή καταδεσίς του εἰς τὴν 'Ἐπιτροπὴν 'Εξουσιοδοτήσεως, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ θέρους. Καὶ οὐτών θὰ ἀρχίσῃ η διεύρυνσις τῆς προστασίας εἰς τὴν ἐπαρχίαν, πρὶν ἡ Ὁίκος τοῦ Ναύτου διαθέσῃ τὸ ἀναγκαῖον προσωπικὸν διὰ νὰ καλύψῃ τὰς ἔξι αὐτῆς δημιουργηθεῖσαις ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας. Μία ἀκόμη περίπτωσις, ἔστω καὶ λεπτομερειακή, ἐλλείψεως συντονισμοῦ, ἀναποφασιστικότητος καὶ ἀλάσσονος διοικητικοῦ τόνου εἰς τὴν δραστηριότητα τοῦ ὑπουργείου. Δέν είμεθα ἀδικαιολογήτως μεμφίμοιροι...

### ΑΙ ΚΑΤΑΣΚΗΝΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΟΙΚΟΥ ΤΟΥ NAYTOY

Καλῶς λειτουργοῦν καὶ κατὰ τὸ ἐφετεινὸν θέρος αἱ κατασκηνώσεις τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου. Πλέον τῶν 1.200 παιδίων θὰ παραθερίσουν εἰς αὐτάς, κατὰ τὸ διάστημα τεσσάρων περιόδων, ἐξ εἰκοσι ήμερων ἐκάστη.

Εἶναι, βεβαίως, περισσότερα τὰ παιδία τῶν ναυτικῶν, τὰ ὅποια ἔχουν ἀνάγκην παραθερίσμουν. 'Υπολογίζονται εἰς 200 περίπου ἔκεινα τὰ ὅποια δὲν κατωρθῶθην νὰ περιληφθοῦν ἐφέτος εἰς τὰς σχετικὰς καταστάσεις. 'Ἐλπίζεται, ὅμως, ὅτι ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους, αἱ κατασκηνώσεις τοῦ 'Αγίου 'Ανδρέου θὰ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἔξυπηρετήσουν δὲν τὰ παιδία τῶν ναυτικῶν, τὰ ὅποια ἔχουν ἀμέσων, τούλαχιστον, ἀνάγκην παραθερίσμουν. 'Υπὸ τοῦ συμβούλου τοῦ Ν.Α.Τ. ἐνεκρίθη ἡδη διάπανου τὴν προσθήκην τριῶν νέων καταλυμάτων, τὰ ὅποια καὶ θὰ αὐξήσουν τὴν δυναμικότητα τῶν κατασκηνώσεων κατὰ 300 καὶ πλέον παι-

διά. Αἱ σχετικαὶ ἔργασιαι θὰ ἐκτελεσθοῦν κατὰ τὸν χειμῶνα.

Μέχρι στιγμῆς, 600 παιδιά, ἀγόρια καὶ κορίτσια ἡλικίας 7 — 10 ἔτῶν, παραθερίσαν εἰς τὸν 'Αγίου 'Ανδρέαν, μέσα εἰς ἓνα θαυμάσιον φυσικὸν περιβάλλον, ὑπὸ τεύχους καλυτέρους δυνατούς δρους, μὲ ἀφθονον καὶ ἐκλεκτὸν τροφήν (πεντέ γεύματα ήμερησίων) καὶ βάσει ἔνδις καθ' διάστασισι όργανώνους καὶ ἐποπτέουσιν τὴν ζωὴν τῶν μικρῶν κατασκηνωτῶν, ἐπιδιώκοντες τὴν βελτίωσιν τῆς ύγειας των καὶ παραλλήλων διάπλασιν τοῦ ήθους καὶ τοῦ χαρακτήρος των.

Μετὰ τὰ ἔξακόσια αὐτὰ παιδιά, εἰς τὰς κατασκηνώσεις θὰ φιλοξενθοῦν κεχωρισμένως, εἰς δύο περιόδους, 600 ἀγόρια καὶ κορίτσια ἡλικίας ἀπό 12 — 14 ἔτῶν, ὑπὸ τὰς αὐτὰς συνθήκας ἐνδαιτήσεως καὶ ἐνὸς προγράμματος φυσαγωγίας, περιλαμβάνοντος σὺν τοῖς ἄλλοις, παραστάσεις εἰς τὸν Ιδιόκτητον κινηματογράφον τῆς κατασκηνώσεως (δωρεὰ τῶν κ.κ. 'Αδελφῶν Χανδρῆ).

Καὶ μία ἐνδειξης τῆς ἐκτίμησεως τοῦ ἔργου τῶν κατασκηνώσεων τοῦ Οίκου τοῦ Ναύτου: Εἰς ποσοστὸν 25 — 30 % ἀνέρχονται τὰ παιδιά τῶν ἀξιωματικῶν, τὰ ὅποια ἐνεγράφησαν ἐφέτος διὰ νὰ παραθερίσουν εἰς τὸν 'Αγίου 'Ανδρέαν. Πρὸ διλίγων ἔτῶν, τὰς κατασκηνώσεις προτίμων σχεδόν ἀποκλειστικῶν, μόνον τὰ παιδιά τῶν κατωτέρων πληρωμάτων.

### Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ

"Οχι δύο, ἀλλὰ τρία θὰ παραγγελθοῦν ἐπιβατηγά - όχηματαγωγά! Καὶ παραγγέλλονται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ἀγνοοῦνται αἱ προσφοραὶ ὅλων τῶν ἄλλων ζέων, αἱ νομοτύπως ὑποδηλεῖσται. Μυστηριώδως — δύον τῶν ἄλλων ζέων, αἱ νομοτύπως σκανδαλωδῶς — ἥλθεν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἡ προσφορὰ τῶν μικρῶν ναυτηγείων Μπρέντα τῆς Βενετίας. Καὶ εἶναι ἡ προσφορὰ αὐτὴ ὑψηλοτέρα πολλῶν ἄλλων — ὑπὲρ τὰ 3.6 ἑκατομ. δολ. — μεγάλων ιταλικῶν ναυτηγείων, ὅπως τῶν τῆς Τεργέστης (Μονφαλκόνε). Λέγεται ὅτι σχέδια τὰ ναυπηγεῖα τῆς Βενετίας δὲν είχον ὑποβάλλει.

"Η ἐπιτροπὴ συνέστησε κατ' ἀρχὴν τὰ ναυπηγεῖα Μονφαλκόνε μεταστασίαν. Προσεφέρθησαν νὰ ἀκολουθήσουν τὰ σχέδια τοῦ Μονφαλκόνε καὶ προσφοράς της περιθώρευσαν τὰ σκάφη μὲ μηχανὰς Σούλτζερ ἀντὶ Φιάτ. Καὶ προσβάλλεται ὡς δικαιολογία τῆς προτιμήσεως τῶν ἀκριβῶν προσφορῶν τῶν ιταλικῶν ναυτηγείων — ἡς ἐπέλεγετο, τούλαχιστον, τὸ καλύτερον ναυπηγείων — ἡ ἀνάγκη νὰ καλυφθῇ τὸ ἑκατοντάριον πλάτος τοῦ ιταλικοῦ οπαδού πολεμικού ναυπηγών.

Τὰ παθήματα τῶν ἄλλων πλοίων τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων δὲν μᾶς ἔγιναν μαθήματα. Τὸ ἔνα σφάλμα δισδέχεται τὸ ἄλλο.

Καινείς, βεβαίως, ἔξεφρων ἐφοπλιστής δὲν θὰ δεχθῇ νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἀκριβῶν αὐτῶν σκαφῶν. Είναι κατὰ πολὺ μικρότερος, ἀλλ' ἀκριβότερος τῆς 'Ἐγγαντίας', 'Ασφαλείας θὰ εἶναι αἱ ζημίαι αὐτὸν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ὑπὸ οἰασδήποτε δανειακὰς διευκολύνσεις. Τὸ Κράτος θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ τὰ ἐκμετάλλευσθῇ δι' ιδίουν πλέον λογαριασμὸν. Θὰ κληθούν οἱ ἀναλαβόντες τὴν εύθυνην τῆς παραγγελίας νὰ τὰ σχιστείρισθούν. Μὲ τὴν οὐσιώδη, ὅμως, διαφοράν, διά τοῦ Τητηρητοῦ 'Απορού' οἱ αὐτοί αὐτοί, θὰ πληρώσῃ τὰς ζημίας.

Δὲν πρόκειται, βεβαίως, ἀπὸ τοῦδε νὰ προδιαγράψωμεν τὰς περιπλοκάς, ποὺ θὰ ἐπέλθουν ἀπὸ τὴν κρατικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τριών μεγάλων αὐτῶν σκαφῶν εἰς τὰς ἀκτοπλοΐκὰς συγκοινωνίας. 'Απορού' μεν, πάντως, πῶς θὰ συμβαδίσῃ ἡ κρατικὴ ἐταιρία μὲ τὰς ιδιωτικὰς σκάφη η διὰ συναναχωρῶν; Θὰ τηρηθῇ ένιασιον ναυλολόγιον η διὰ προσδοσίος καὶ ἄλλων σκαφῶν εἰς τὸν γαύλους; Θὰ ἐπιτραπῇ η εἰσιθωρισμὸς; Τὰ ιδιωτικὰ τουριστικὰ — ἔξ ήδη τὸν ἀριθμὸν — θὰ συνεχίσουν τὰ δρομολόγια τῶν, ἔστω καὶ ἀν συμπίπτουν — θὰ συμπέσουν δισφαλῶς — μὲ τὰ δρομολόγια τῶν κρατικῶν; Θὰ ἔξυπηρετούν τὰς γραμμάτες τῶν κατὰ τὸν χειμῶνα καὶ τὸ θέρος; Καὶ τέλος, οἱ πτωχοὶ ἐπιβάται καταστρώματος θὰ δικαιοῦνται μὲ τὰς ἀποσκευάς των — τὰ κατόπιν, τὰ καλάθια καὶ τὸ φωμοτύρι των — νὰ ἐπιθαίνουν τῶν όχηματαγωγῶν; Ποία, τέλος, θὰ εἶναι ἡ ἀποστολὴ τῶν σκαφῶν αὐτῶν; Θὰ προσφέρουν εἰς ὅλους τὸ συγκοινωνιακὸν ἀγαθὸν η μόνον τὸν τουριστὸν θὰ ἔξυπηρετούν;

Προχείρως προβάλλονται αἱ ἀπορίαι αὐταί. "Άλλαι πολλαὶ θὰ προσθησούν καὶ αὐταὶ θὰ ἐπρεπε πρὶν η τὰ σκάφη παραγγελθοῦν νὰ τύ-



SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES  
TUCUMAN 271

BUENOS AIRES

TELEPHONE  
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS",  
ALSO "STRAMAKIS",

χουν ιδιαιτέρας μελέτης.

Αλλὰ οἱ κύριοι τοῦ Τουρισμοῦ ἐπλανήθησαν. Ἐπίστευσαν, ὅτι εὐ-  
χερῶς, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς «Ἐγγατίας», θὰ ἔξερισκον τοὺς  
ἀγοραστὰς προδύμους νόν πληρώσουν τὰ ἑκατομμύρια τῶν δολλαρίων.  
Δὲν ἔλαβον ὑπὸ ὄψιν των τὴν ἀκτοπλοϊκὴν πραγματικότητα, τὴν διά-  
φορον παντελῶς ἀπό τὴν μεμονωμένην ὑπόθεσιν τοῦ φέρρου - μπώτ Βρι-  
τανίσιου.

Πάντως, τὸ δὲ ἡμίτημα τελεῖ ἀκόμη ὑπ' ὅψιν τοῦ κ. Καραμανλῆ. Φέρεται καὶ αὐτὸς σύμφωνος μὲ τὰς εἰσιγήσεις τοῦ Ὀργανισμοῦ Τουρισμοῦ. Παρὰ ταῦτα εἶναι, πιστεύουμεν, ἀκόμη καιρούς νὰ ἐπανεχετάσσῃ ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως τὰ τῆς παραγγελίας. Καὶ ἀφοῦ, ὡς λέγεται, ἀπεφασίσθη ἡ κατασκευὴ τῶν τριών ἐπιβατηγών, ἃς ἔξευρεθοῦν, τούλαχιστον, οἱ φορεῖς τῆς δῆλης ἐπιχειρήσεως — ναυπηγησίς, ἐκμετάλλευσις — μεταξὺ τοῦ ιδιωτικού ἐφοπλισμοῦ καὶ τῆς ἕδω ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Εἶναι ή ἀσφαλέστερά δόδος διὰ νὰ ἀποφύγῃ τὸ Κράτος τὰς μεγαλυτέρας περιπτείας καὶ πρὸ παντὸς τάς ζημίας ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν σκαφῶν βασικῶν ἀντιοικονομικῶν.

ΗΜΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΔΛΟΙ

ΚΕ ΑΙΓΑΙΟΝΥΤΑ.

Εις τὸν ἡμερήσιον ἀθηναϊκὸν Τύπον ἐδημοσιεύθη ἡ εἰδῆσις, ὅτι ἡ Κυδέρνησις σκέπτεται ν' ἀναθέσῃ, ἔστω καὶ ὑπὸ δυσμενεῖς ἀκόμη δρους δι' αὐτῆν, εἰς ἵταλικὰ ναυπηγεία τὴν κατασκεῦην, διὰ λογαριασμῶν τοῦ... Τουρισμού, τριών ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἔναντι μερικού συμψηφισμοῦ τῶν ὄφειλομένων ὑπὸ τῆς Ἰταλίας πολεμικῶν ἐπανορθώσεων.

Ανεξαρτήτως τού γεγονότος, ότι είς ὅλας τὰς τουριστικῶς προηγμένας χώρας χρησιμοποιοῦνται τὰ συνήθη ἐπιβατηγά πλοῖα πρὸς ἔξυπηρτέσιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ Τουρισμού καὶ οὐδαμοῦ ὑπάρχουν εἰδικά πρὸς τοῦτο πλοῖα, διὸ ἔξετάσω τὴν ἐπιδιωκομένην — ἐν δισανίνι, ἐπλιζα τοῦ ὑπουργείου, ὅπερ ἔχει τὴν εὐθύνην τοῦ συνόλου τῶν ἐμποροναυτικῶν συμφερόντων — λύσιν τοῦ ἀλεξιπτωτικοῦ σχεδίου ἀπό τῆς σκοπίας τῆς προστασίας τῆς ἑθνικῆς ναυτηγικῆς βιομηχανίας.

“Ολαί αἱ ἐμποροναυτικαὶ χώραι ἔπιδιοικουν τὴν ἔγκατάστασιν ναυ-  
πηγίων διὰ τὰς ἀνάγκας, πρὸ παντός, τῆς ἐμπορικῆς των ναυτιλίας.  
Ἐξαίρεσιν ἀποτελεῖ ἡ Γιουγκοσλαվία, ἣτις ἔδρυσεν ἀνεξάρτητον βιώ-  
σιμον ναυπηγικήν βιομηχανίαν. Πολλαὶ, μάλιστα, τῶν χωρῶν τούτων  
παρέχουν καὶ ἐνθαρρυντικάς ἐπιχορηγήσεις, λόγῳ παραγγελίας πλοϊ-  
ού εἰς τὰ ἑθνικὰ ναυπηγεῖα (prime à la construction).” Ή Γαλλία, πα-  
τρὶς ὅλων τῶν ἐφαρμοσθέντων μέχρι τοῦδε, διειθνῶς, προστατευτικῶν  
ἐμποροναυτικῶν συστημάτων, τὸ εἰσήγαγε πρώτη τὸ 1881. Ή ἄμεσος  
οἰκονομικὴ αὕτη ἐνίσχυσις ὑπολογίζεται οὕτως, ὥστε νὰ ἐπέρχηται  
ξέσωσις τιμῆς μεταξὺ τῆς εὐθυνοτέρας ἑνέης καὶ τῆς ὑπερτιμημένης  
Ἑλληνικῆς βιομηχανίας καὶ συνεπῶς ὁ ἐφοπλιστής, δόστις παραγγέλλει  
εἰς τὴν τελευταίον ταύτην πλοίον, δὲν αἰσθάνεται τὴν ἐκ τῆς ἄνω δια-  
φορᾶς ἐπιβάρυνσιν, ἦν ύψισταται ἐξ ὀλοκλήρου ὁ κρατικός προϋπο-  
λογισμός.

Διὰ τῆς δαπάνης ταύτης τὸ Κράτος, προστατεύει συγχρόνως διαφόρους βιομηχανίας (ναυπηγίαν, ναυτιλίαν, σιδηρουργίαν, μηχανουργίαν, σχοινοποιίαν κ.τ.λ.), ἔξασφαλίζει ἐργασίαν εἰς τμῆμα τοῦ πληθυνούματος τῆς χώρας, προλαμβάνει τὴν ἔξοδον ἐθνικού πλούτου εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, πρὸς ἀπόκτησιν πλοίου ἢ ἐκτέλεσιν ἐπίσκεψεων, πάντοτε δαπανηρῶν καὶ διατρεπῆ ἐνέργεια ναυπηγείᾳ διὰ τὰς πολεμικάς του

άναγκας. Τέλος, τὰ κατασκευαζόμενα εἰς τὰ ἔγχωρια ναυπηγεῖα πλοϊσθίας ἀποτελοῦν τὴν συνεχῶν μετακινουμένην διαφήμισιν τῆς ἔθνικῆς ναυπηγικῆς βιωμιχανίας. Πρόκειται, τούτεστι, περὶ δαπανῆς κατ' ἔσοχήν παραγωγικῆς, ἀπό τέ ξέπερτούσης τὸ οἰκονομικόν, τὸ κοινωνικὸν καὶ τὸ πολιτικὸν συμβόδου τὰ κώρας.

το πολιτικό θεματοφέρον της χώρας.

Άλλη ή έθνική ναυπηγική βιομηχανία δὲν δύναται νὰ εύδοκιμήσῃ μόνον διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων, διότι πρέπει ή ἐπιχορηγούσα χώρα νὰ κέκτηται καὶ ἀνθούσαν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, τούτεστιν ἐφοπλιστάς, δυναμένους νὰ τροφοδοτῷ τὴν δραστηριότητά της διὰ παραγγελίας. Καὶ περιτέρω, διώσι, ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυπηγικής βιομηχανίας πρέπει νὰ είναι τοιαύτη, ὅστε νὰ συναγωνίζεται τὴν ξένη τούλαχι- στον εἰς τὸν τομέα τῆς ταχείας παραδόσεως τῶν παραγγελλομένων σκαφῶν, δεδομένου, ὅτι τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρησιν διακρίνει, πρὸ παντὸς, ἐπικαρότης καὶ ἐντεύθεν ἡ ἔξυπρέτησης τῶν σκοπῶν ταύτης ἐπιβάλλει ἔγκαιρον παραδόσιν τοῦ πλοίου, ἵνα καταστῇ δυνατή ἡ τα- χυτέρος ἐναρξίς τῆς ἔκμεταλλεύσεώς του.

Έντονη σύρρας ήταν επιφυλακτικός τον περίπτωσης από την απόβαση της ομάδας στην παραλία. Το μέρος της παραλίας που ήταν διαθέσιμη για την απόβαση ήταν μεγάλη και μάλιστα παραγγωγής ικανότητος. Προσφάτως, άκομη, άπειραστώθη έκει ή ναυπηγήσις όγκωδους πετρελαιοφόρου σκαφούς. Ένως δέ τὸ Κράτος, παρ' ἡμῖν, προστατεύει ἐναντίον τῶν ξένων διαφόρους ιδιωτικάς ἐπιχειρήσεις, άκομη καὶ μὴ βιωσίμους, διὰ τῆς ἀπειδολῆς προστατευτικῶν δασμῶν, ἐν προκειμένῳ, ἀντιθέτως, προκήρυξης διεθνῆ διαγνωστικού διά τὴν ναυπηγήσιν τῶν τριῶν τουριστικῶν πλοίων, ἀντὶ ν' ἀναθέσῃ ταύτην, ὡς εἰχει ἐπὶ τακτικὸν καθῆκον, εἰς τὰ «Ἐλληνικά Ναυτηγεία». Μετεκάλεσε, τούτεστι, τὰς ἐπιχορηγουμένας, ἀμέσως ἢ ἐμμέσως, ξένας ναυπηγικάς ἐπιχειρήσεις, ἵνα συναγωνισθῶσι τὴν ἀπροστατευτὸν ἔθνικὴν ἐντὸς τοῦ ἑδάφους της. Τί νὰ πρωτοβουλάσῃ κανεὶς εἰς τὴν ἐνέργειαν ταύτην καὶ μάλιστα εἰς περίοδον ἔξοργιστικῆς δαπανομάνιας δι' ἔργα ἀπλῶν ἐπιδέξεων, ὡς εἶναι καὶ τὰ τουριστικὰ πλοῖα, καὶ ὅχι χρησιμότητος. Καὶ εἶναι κατὰ μείζονα λόγον μεμπτέα ἡ Κυβερνητική, διότι ἐκ τῶν δημοσιευμάτων τοῦ εἰδικοῦ περιοδικοῦ Τύπου πληροφορούμαι, ὅτι εἰς τὸν πίνακα τῶν ὑπόδιλθεισῶν 18 διεθνῶν προσφορῶν, τετάρτη κατὰ σειράν, μὲν ἐλάχιστην διαφορὰν έχει τὴν τιμὴν, ἀλλὰ μὲ πλεῖστα στα ἄλλα πλεονεκτήματα, ἔρχεται ἡ τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυτηγείων». Χρειάζονται περισσότερα σχόλια; «Ἄς καθορίσῃ τὸ ἐμπορικὸν κέρδος τῆς ἐπιχειρήσεως ἐκ τῆς παραγγελίας, δεδομένου ὅτι, οἱ κεφαλαιούχοι δὲν είναι φιλανθρωποι, ἀλλ᾽ ἐπιδιώκουν σφόλη, καὶ ὅς τῆς ἀναθέση τὴν ναυπηγῆσιν, ἔων τελικῶς φθάσῃ ἥντας ἔκει. Δὲν είναι ἐθνικῶν νοητόν, παραγγελίας τῆς «Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως» νόοθεστιν εἰς ξένα ναυπηγείσα, ἐνῷ τὰ λειτουργούντα ἐν 'Ἐλλάδι είναι ἐφάμιλλα τούτων.

Μετ' εὐχαριστιῶν καὶ τιμῆς  
Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ  
Βουλευτὴς Λακωνίας

ΑΙ ΑΠΑΘΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

Ειδον τὸ φῶς τῆς δημοσιότητος — ἔργον τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τῆς ἀπεστασιμένης παρὰ τῷ ὑπουργείῳ Ναυτιλίας — οἱ ἀριθμοί, οἱ σχετικοὶ μὲν τὴν ἐπιβατικήν κίνησιν τῆς Ἀκτοπλοΐας. Ἀναφέρονται εἰς ἐπιβάτας ἀποθιαζόμενούς καὶ ἐπιθιαζόμενούς — καινοτομία περίεργος. Περιλαμβάνεται ἡ κίνησις τῶν κυρίων

# **ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ**

## **ΘΗΡΑΪΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ**

1) Δ.E.S. «ΔΗΛΟΣ»: 'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ ώραν 9ην πρωινήν μέχρι ΠΕΜΠΤΗΝ πρωΐ στὰ νησιά τοῦ Αίγαστο (Δήλον, Μύκονον, Ρόδον, 'Ηράκλειον, Σαντορίνη).

ΠΕΜΠΤΗΝ 10 π.μ. Τήνον, Μύκονον, Ικαρίαν,  
Σάμον, Καολόβασι.

**ΣΑΒΒΑΤΟΝ** 9.30 π.μ. διὰ Τήνου, Μύκονον, Τήνου. Πειραιά.

**KYPIAKHN** 8.30 π.μ. διὰ Τήνον, Μύκονον, Τήνον, Πειραιᾶ.

3) Δ)Π «ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ»: ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ.μ.  
Χανιά, Ρέθυμνον, Ήρακλειον.

ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ.μ. 'Ηράκλειον, Ρέθυμνον,  
Χανιά.

**ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ.μ. Χίον, Μυτιλήνην, Λήμνον.**

2) Δ)Π «ΜΙΑΟΥΛΗΣ»: ΤΡΙΤΗΝ 1. μ.μ. διὰ  
Κῶ. Ρόδου.

ΠΕΜΠΤΗΝ 12 μεσημβρ. διὰ Πάτρας, Κέρκυραν,  
Βοιωνίαν. Ἀγκῶνα.

Brinthonov, Akyawd.

4) Δ)Π «ΚΑΝΑΡΗΣ»: ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π.μ. Πάροι, Μύκονον, Τήνον.

ΤΡΙΤΗΝ 6 Η.Η. διὰ Χίον, Μυτιλήνην.

ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ.μ. Πάτμον, Λέρον, Κάλυμνον, Κώ,  
Ρόδον

**ΣΑΒΒΑΤΟΝ** 2 μ.μ. Σύρον, Τήνον, Μύκονον, "Αγ.  
Κέρυκον, Καρλόβασι, Βαθύ.

Πλπροφρίας; Ακτή Ποσειδώνος. Τηλ. 470.500, 475.033 και εις απαντά τὰ γραφεῖα ταξιδίων.

ων άκτοπλοικών γραμμών, τών δευτερευουσών τοιούτων, έκείνη τών κόλπων, καθώς και ή διάξιλίνων πετρελαιοκήντων διενεργουμένη.

Καὶ μᾶς λέγουν οἱ ἀριθμοί: Κίνησις ἀποβιβασθέντων ἐπιβατῶν 3.364.374 (2.402.464 δι' ἀτμοπλοίων καὶ δηζελοπλοίων καὶ 961.910 διὰ ξυλίνων μικρών σκαφῶν κόλπων). Κίνησις ἐπιβιβασθέντων 3.301.526 (2.353.760 δι' ἀτμοπλοίων καὶ δηζελοπλοίων καὶ 947.766 διὰ ξυλίνων). Καὶ καταλγούμενοι αἰσιώς εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν 6.665.900 ἐπιβατῶν δι' ἐπιβιβασθέντας καὶ ἀποβιβασθέντας! Σκοπὸς τοῦ τοιούτου ὑπολογισμοῦ διαφανῆς διὰ τοὺς εἰδότας. Θέλουν οἱ ἀκόλουθησαντες τὴν μεθοδον αὐτὴν τῶν ἀποεπιβιβασθέντων νὰ καλύψουν τὸν κ. Σταμπολῆν, τὸν ἐκ λάθους βασικοῦ τὸ πρώτον πειρασθέντα νὰ ἐμφανίσῃ ηγεμόνην — ὑπερδιπλασιασμένην — τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν τῆς Ἀκτοπλοΐας, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς.

Καὶ ὑπέλογοισεν ὁ κ. Σταμπολῆς δις τοὺς ἐντεῦθεν λ.χ. ἐπιβιβασθέντας διὰ Σύρου. «Οταν ἐπειδιάσθησαν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς καὶ στὸν ἀπειδιάσθησαν εἰς τὴν Σύρον. Τὸ ὄρθρον θὰ ἡτο νὰ περιελμένων ἡ στατιστικὴ τὸν ἐπιβάτην ἐπιβιβαζόμενον τοῦ λιμένος ἀφτηρίας. Τὸ σύστημα αὐτὸν ἀνέκαθεν ἐκράτει διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, κρατεῖ δὲ καὶ εἰς δύος τοὺς λιμένας τοῦ Κόσμου. Τὰ παράδοξα δύον καὶ τὰ ὑποπτα ἐδῶ συγχθῶσαν συμβαίνουν!

‘Αλλ’ ἔχει καὶ συνέχειαν ἡ ὑπόθεσις. Θέλοντες νὰ ἐμφανίσουν ηγεμόνην κατὰ πολὺ τὴν κίνησιν τῆς Ἀκτοπλοΐας ὅμιλούν περὶ 3.301.526 ἐπιβιβασθέντων ὃν αὐτὸν λάθωμεν ὑπ’ ὄψιν μας. ‘Η στατιστικὴ δὲν λανθάνεται, βεβαίως. Περιέλαβεν, ὅμως, ὅλην τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν λιμένων καὶ δρμών, τῶν πορθμείων καὶ κάθε πλωτοῦ διὰ τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν μέσου. Αὐτή, ὅμως, ἡ κίνησις δὲν ἀναφέρεται ὅλη εἰς τὴν κυρίως ἀκτοπλοΐαν, τὴν περιοριζόμενην εἰς τὰς γνωστάς 12 κυρίας γραμμάς καὶ τὰ σκάφη τὰ ἄνω τῶν 500 τόννων. Δὲν πρέπει νὰ συνυπολογίζωνται οἱ γραμμαὶ τοῦ Ἀργο - Σαρωνικοῦ καὶ τῶν διαφόρων τοπικῶν πορθμείων. Δέον νὰ περιληφθοῦν αἱ γραμμαὶ Κρήτης, Χίου - Μυτιλήνης, Σάμου, Δωδεκανήσου, Κυκλαδῶν (2), Ιονίων, Πελοποννήσου, Κερκύρας, Ἀμερικαϊκοῦ, Περιφερειακῆς Αἰγαίου καὶ ὅλαις αἱ λοιπαί, αἱ χαρακτηριζόμεναι ὡς ἄγονοι.

Καὶ ὅταν ἀφαιρέσωμεν ἀπὸ τοὺς ἐπιβιβασθέντας εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τὴν κίνησιν τῆς Ραφίνας, τοῦ Ἀργο - Σαρωνικοῦ καὶ τῶν λοιπῶν 164 μικρῶν λιμένων, ὅπως χαρακτηρίζονται εἰς τὴν στατιστικήν, οἵτινες μέχρι πρὸ τίνος ἥγονούντο, διότι δὲν προστήγιζον εἰς αὐτοὺς τὰ συνήθη σκάφη ἀκτοπλοϊκά, κίνησιν ἀνερχομένην εἰς 494.792 ἐπιβιβασθέντων ἀτομα, ἀφαιρέσωμεν δὲ ἀκόμη τοὺς διὰ μικρῶν ξυλίνων πετρελαιοκήντων μεταφερόντας εἰς τοπικάς γραμμάς ἐπιβάτας, ἀνελθόντας εἰς 947.766 ἀτομα, καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ κυρία κίνησις εἰς ἐπιβάτας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἀνήθεν εἰς 1.858.968 ἀτομα.

Αὐτὴ εἶναι ἡ κίνησις τοῦ 1960, εἰς τὰς κυρίας ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς, αὐτάς που ἔχουν προστεθεῖ τὰ ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατηγά, μικρότερα ἕστω καὶ τῶν 500 τόννων. Καὶ διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν μέσων τῶν κυρίων γραμμῶν κατὰ πρῶτον ὀφείλομεν νὰ φροντίσωμεν. Εἰς αὐτὸν ἀπολέπει καὶ ἡ παραγγελία τῶν τριῶν ιδιοτύπων σκαφῶν — ἀκαταλλήλων πάντων.

Ο κ. Σταμπολῆς, ἐν τῇ προσπαθείᾳ του νὰ ἐμφανίσῃ τὴν κίνησιν σοδειρώς ηγεμόνην, ὀμλεῖ εἰς τὴν μελέτην του περὶ «ἀποεπιβιβαζούσων» καὶ τοὺς ὑπόλογοί τοῦ διὰ τὸ 1959 εἰς 4.103.677, μὲ 10% αὔξησιν διὰ τὸ 1960. Σφάλλεται. Καὶ τὸ σφάλμα του εἶναι καταφανές. Οι πολλοί, ὅμως, ὑπὸ τὸ κράτος καὶ τῆς προκαταλήψεως κατὰ τὸν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρίσθων, ἐπίστευσαν τοὺς ἀριθμούς τοῦ κ. Σταμπολῆς. Κάποιος ἐπρεπε νὰ ἀποκαταστήσῃ τὰ πράγματα. Τὸ πράττομεν ἔκ καθηκοντος. Αἱ ἀπατηλαὶ ἐντυπώσεις πρέπει νὰ διαλύωνται.

#### KINEITAI O ANAPRIMOIOS

Δεύτερον κρούσμα. Τὸ ἐπισημαίνομεν. Είναι τὸ ἀπότομον δεῖγμα τῆς κρατούσης εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἀταξικῆς καταστάσεων.

Ο πλοίαρχος - λιμενικός κ. N. Σταμπολῆς, ὁ γνωστὸς τῶν δημοσίων σχέσεων (public relations), τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας πρωταγωνιστής, ἐπίστευε πρὸς στιγμήν, ὅτι ἐπέτυχε καὶ τὴν λύσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος. Καὶ σταν αἱ ἀνεδαφικαὶ του — διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν ἄλλο τι — εἰσηγήσεις ἐπεσαν εἰς τὸ κενόν, ἐπαυσε νὰ διαχειρί-

ζεται τὰ τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀρμοδίαν διεύθυνσιν. ‘Απὸ μηνῶν ἥδη προστατεῖ τῶν ὑπηρεσιῶν Κοινωνικῆς Προνοίας. ‘Ενεργειάν τινα ἀξιόλογον τοῦ κ. Σταμπολῆς εἰς τὸν κύκλον τῶν νέων του καθηκοντών δὲν ἔγνωρίσαμεν εἰσέτει.

Περιέργως, ὅμως, δὲν ἔπαυσεν ὁ κ. πλοίαρχος, παρὰ τὴν ὑπηρεσιακήν του ἀναρμοδιότητα, δράσιν ζωηροτάτην νὰ ἀναπτύσσῃ πρὸς πάσαν ἔκτος τοῦ ὑπουργείου του κατεύθυνσιν — μεταξὺ τῶν δημοσιογραφικῶν καὶ ἄλλων ἔξω-ὑπηρεσιακῶν παραγόντων — προπαγανδίζων τὸ γνωστὸν περὶ ἀκτοπλοϊκοῦ μονοπολίου σχέδιον του, ἐπιδιώκων τὴν ἀνασύστασιν τῆς Κ.Δ.Α.Σ. καὶ τὴν ναυπήγησιν, ἀναλόμασι, βεβαίως, τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, ἐπαναστατικοῦ τύπου «όχηματοφόρων» πλοίων διὰ τὰς νήσους.

‘Αγνωστον τί ὑποκρύπτει ὅλη αὐτὴ ἡ τόσον ἐν θερμῷ ἀναπτυσσομένη δραστηριότης. ‘Εξυπακούεται, ὁπωσδήποτε, ἡ πλέον ἐνεργός παρέμβασις τῶν κρατικῶν ὅργανων — λέγει λιμενικῶν — εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως τῶν θαλασσινῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας.

Πρέπει, βεβαίως, νὰ ἀδιαφορούμεν διὰ τὰς ἀπόσεις τοῦ κ. πλοίαρχου. ‘Ενασμενίζεται καὶ αὐτὸς νὰ πιστεύῃ ὅτι ἀνεκάλυψε τὴν λύσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ. Προσωπική του εἶναι ὑπόθεσις. Πολλοὶ πρὸ αὐτοῦ τὸ ἐπίστευσαν. ‘Απέτυχον εἰς τὰς προσπαθείας των. Είχον ἀγνοήσει — ὅπως καὶ ὁ Σταμπολῆς — τὴν πραγματικότητα.

Μᾶς ἐνδιαφέρει, ὅμως, ἡ ex officio δρᾶσις τοῦ κ. διευθυντοῦ τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας. Δὲν ταύτιζεται μὲ τὰ ὑπηρεσιακά του καθήκοντα. ‘Αναμιγνύεται ὁ κ. Σταμπολῆς εἰς ξένας ὑπόθεσεις. Καὶ εἶναι ἀπαράδεκτος ἡ ἀνάμιξις του αὐτῆς. ‘Αντιβαίνει εἰς τοὺς στοιχειώδεις κανόνας τῆς ὑπηρεσιακῆς τάξεως, αὐτῆς τοῦς τῆς ἐνοίσις τῆς πειθαρχίας διὰ Σώμα, τελούν ὑπὸ στρατιωτικήν πως κατάστασιν. Καθ' ἡμᾶς, δὲν ἐπιτρέπεται εἰς τρίτους ἔξω-ὑπηρεσιακούς, μὴ τεταγμένους πρὸς τοῦτο, νὰ εἰσηγούνται εἰς τρίτους ἔξω-ὑπηρεσιακούς παράγοντας — διὰ μελετῶν, ὑπομνημάτων καὶ προσωπικῶν ἐπαφῶν — λύσεις ἐπὶ ζητημάτων στενῶν ἀναγομένων εἰς τὴν δικαιοδοσίαν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀμέσων προστατεύσων του. Δὲν ἀποκλείεται αὐτοὶ ἀλλοίσις νὰ ἔχουν ἀπόφεις, νὰ μὴ συμφωνοῦν — ὅπως καὶ δὲν συμφωνοῦν — μὲ τὰς ὑποστηρίζει ὁ ἔκτος ὑπηρεσιακῆς ἀρμοδιότητος κινούμενος. Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι εὐνόητον. ‘Ολοὶ οἱ ὄρθδες σκεπτόμενοι τὸ ἀντιλαμβάνονται.

Καὶ ἐρωτῶμεν τοὺς κ.κ. ‘Ανδριανόπουλον καὶ Σακάρην: Είναι ἔξουσιος δημόσιος ὁ κ. πλοίαρχος - λιμενικός νὰ εἰσηγῆται ubi et orbis λύσεις ἐπὶ θεμάτων στενῶν ὑπηρεσιακοῦ χαρακτήρος, διὰ τὰ πόποια, σημειωτέον, δὲν ἔχει καμμίαν λόγω θέσεως ἀρμοδιότητα; Τελούν ἐν γνώσει παραστάσεων καὶ ἐνεργειῶν τοῦ κ. Σταμπολῆς, αἵτινες τείνουν νὰ διοικητικάς του ἀρμοδιότητας;

Μία ἀπάντησις εἰς τὰ ἐρωτήματα αὐτὰ χρειάζεται. ‘Οπωσδήποτε, ὅμως, ἀπαράδεκτος εἶναι ἡ ἀνοχή. ‘Υποδηλώνει θλιβεράν κατάστασιν ἀρρυθμίας εἰς τὰ διοικητικά πράγματα τοῦ ὑπουργείου. Κάποιος πρέπει νὰ συγκρατήσῃ τὸ ὑπερεκεχειλίσαν μένος ωρισμένων λιμενικῶν ὅργανων.

#### PERI TΩΝ TOYRISTIKΩΝ KAI PΑLΙΝ

Εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ὅσων ἐγράφουμεν διὰ τὰ τουριστικά πλοῖα, ιδοὺ δύο ἀκόμη διὰ εὐχάριστοι πληροφορίαι:

Κατὰ τὴν πρώτην, τὰ ἀμερικανικά γραφεῖα ταξιδίων δὲν προθυμούνται πλέον νὰ ἀποστέλλουν τοὺς πελάτας των διὰ περιγήσεις μὲ ἐλληνικά ἐπιβατηγά ἢ μὲ πλοία ἐπηνδρωμένα μὲ ἐλληνικὸν πρωτόπικον.

‘Απεριφράστως ἐδηλώθη τοῦτο κατὰ τὴν διάρκειαν συσκέψεως, ητὶς γραφείων μεγάλης ἐλληνικῆς ἐταιρίας.

Οι ‘Αμερικανοί ἐπιβάται τολαιπωρούνται, ἐδήλωσαν οἱ πράκτορες, ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν τουριστικῶν πλοίων. Τὰ παράπονά των διὰ πλημμελῆ περιοίστην ἀπὸ μέρους τοῦ πληρώματος εἶναι πολλὰ καὶ κρίνονται βάσιμα. ‘Η σχεδὸν πλήρης ἀγνοία τῆς ἀγγλικῆς ἢ μᾶτις ἄλλης γλώσσης ἐπιτείνει τὸ κακὸν ἐκ τῆς ἀγγλικῆς εἰδικῆς καταρτίσεως καὶ πείρας τῶν θαλαμηπόλων κυρίων. ‘Η ἀπροσπέλαστος ἄλλωστε ἐλληνική γλώσσα διὰ τοὺς ξένους δὲν παρέχει τὴν δυνατότητα τῆς ἐκ-

Superior

Service

Superior

Tugs

GENERAL AGENTS :

HARWIN Shipping Agency Ltd.  
88, Fenchurch St., London E.C. 3.

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Photo by Hans Marx

Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

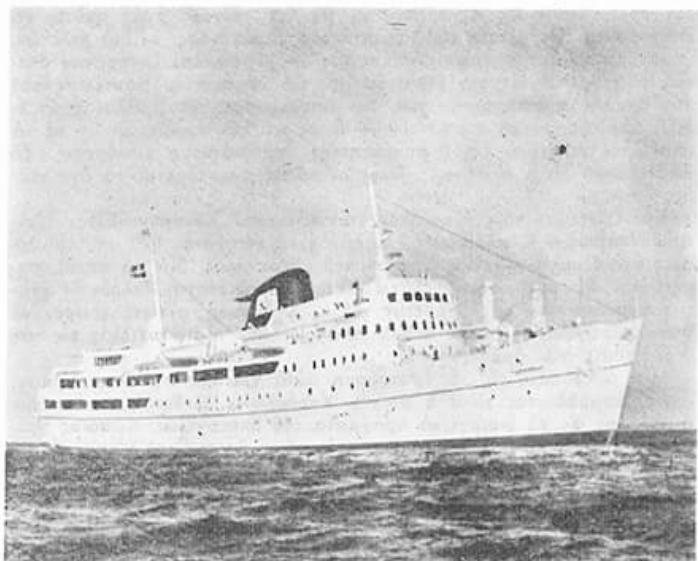
των ένοντων έστω συνεννοήσεως ώς συμβαίνει, έπειτα παραδείγματι, μὲ τὴν ιταλικήν.

Ίδου τώρα καὶ ἡ ἔτερα πληροφορία: Προέρχεται ἀπὸ τὴν «Εύρωπαϊκὴν Τουριστικὴν Ἀγορὰν» καὶ κυρίως ἀπὸ τὴν Γερμανίαν. Πολλὰ καὶ αἰτιολογημένα παράπονα ἀκούνται διὰ τὸ ἐλληνικὸν τουριστικὸν καὶ γενικῶς τερον διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν σκάφος. Ἀναφέρονται εἰς τὰς ἀνέσεις, εἰς τὴν τροφήν, εἰς τὴν περιποίησιν τοῦ προσωπικοῦ. Οἱ διαφημιζόμενοι ἐντόνως χαμηλοὶ ναῦλοι παρασύρουν τοὺς ἔνοντας, οἱ ὄποιοι δὲν δύνανται νὰ φαντασθοῦν ἐπίπεδον ἐνδιαιτήσεως χαμηλότερον τοῦ εὐθηνοῦ ιδίου τῶν πλοίου. Τὸ ἀνακαλύπτον, ὅμως, εἰς τὸ ἐλληνικόν. Ἐξαντίστανται καὶ ἐπιστρέφοντες εἰς τὴν χώραν τῶν, τὸ δυσφημοῦν.

Φοδούμεθα, ὅτι ἡ Ἑλλειψις καλοῦ βοηθητικοῦ προσωπικοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ἡ ἀπουσία πείρας καὶ κάποιας παραδόσεως περὶ τὴν ὄργανωσιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν τουριστικῶν σκαφῶν, δύνανται νὰ ἔχουν ἐπιζημίους ἐπιπτώσεις διὰ τὰς οἰκείας ἐπιχειρήσεις, ἀλλὰ καὶ γενικῶτερον διὰ τὸν Τουρισμόν. Ὁ κλάδος τῶν τουριστικῶν πλοίων εἶναι λίγος εὐπαθῆς καὶ καθ' ὃ καινοφανῆς χρῆσις ιδιαιτέρας προσοχῆς. Ἐπροχωρήσαμεν εἰς τὴν σύστασιν του, χωρὶς νὰ ἔχωμεν, ώς φαίνεται, ἔξασφαλίσει τὰς βασικὰς πρὸς τοῦτο προϋποθέσεις ὁργανώσεως καὶ πρὸ παντὸς τοῦ καταλλήλου προσωπικοῦ.

### ΠΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΝ ΚΑΙ ΜΙΜΗΣΙΝ

Θέλομεν, ἐπὶ εὐκαιρίᾳ τῆς παραγγελίας τῶν δύο ιδιοτύπων ἐπιβατηγῶν - ὁχηματαγωγῶν, νὰ ἐνημερώσωμεν τοὺς ἀρμόδιους τοῦ Τουρισμοῦ — τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἀγνοεῖται — ἐπὶ τῶν χαρακτηριστικῶν στοιχείων ἐνὸς μόλις πρὸ ἡμερῶν παραδοθέντος ἀπὸ τὰ γνωστὰ δανικὰ ναυπηγεῖα Burmeister & Wain εἰδικοῦ διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν



Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν «Μπόρνχολμ».

ἐπιβατηγοῦ, τοῦ «Bornholm». Πολλὰς θὰ ηδύναντο νὰ ἀντλήσουν χρησίμους πληροφορίας ἀπὸ τὴν μελέτην τῆς περιγραφῆς καὶ τῶν σχεδίων κατασκευῆς καὶ διαρρυθμίσεως τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους.

Διὰ τὴν μεταξὺ τῆς νήσου Rønne (εἰς τὴν Βολτικήν) καὶ τῆς Κοπεγχάγης συγκοινωνίαν (νυκτερινὸν ὀλιγώρων ταξίδιον) προορίζεται τὸ «Bornholm». Ἐχει μῆκος (μεταξὺ τῶν καθέτων) 91 μέτρων, πλάτος μέγιστον 15.7, ύψος μέχρι τοῦ ἀνώτατου καταστρώματος 8.325 μ. τονιὰς d.w. 800 τον. βύθισμα 4.95 μ. καὶ ταχύτητα 16.5 μιλ. (Διαστάσεις παραπλήσιαι πρὸς τὰ ὑπὸ παραγγελίαν ιδικά μας).

Τὸ πρωτότυρον σύστημα σύγκειται — πρύμνηθεν τοποθετημένον — ἀπὸ μίαν ὀκτακύλινδρον, δίχρονον ἀπλῆς ἐνέργειας, ἀμέσου ἀναστροφῆς μηχανῆς B & W, διαμέτρου κυλίνδρων 500 χιλιοστομέτρων, δυνάμεως 4.600 BHP εἰς τὰς 170 στροφὰς κατὰ λεπτόν.

Διὰ τοὺς ταχυτέρους καὶ πλέον ἀνέτους χειρισμοὺς τὸ σκάφος ἐφωδιάσθη μὲ πρόσθετον εἰδικὴν ἔλικα τύπου Kometewa, ἐλεγχομένην ἀπὸ τὴν γέφυραν, κινουμένην ἀπὸ ἡλεκτρικὸν κινητήρα 300 ἵππων καὶ ἐντὸς σωλῆνος ἐγκαρπίως εἰς τὸ κύριον σῶμα τοῦ σκάφους τοποθετημένην.

Οἱ ἐπιβάται κοιτανίζονται εἰς θαλάμους τῆς μιᾶς, τῶν δύο, τῶν τριῶν καὶ τῶν τεσσάρων κλίνων. Τὸ πλήρωμα ἐπίσης — 52 ἄτομα — εἰς θαλαμίσκους κατὰ τὸ πλειστὸν μιᾶς κλίνης. Κλίναι διὰ 333 ἐπιβάτας, διατίθενται καὶ ἀνετοι χώροι μετὰ καθισμάτων - ἀνακλίντρων διὰ 593 ἀνευ κλίνης ἐπιβάτας. Δυναμικότης μεταφορῆς διὰ τὴν περίοδον τοῦ θέρους εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ταξίδια τοῦ σκάφους 1.800 ἐπιβάται.

Εὑρύταται αἴθουσαι καὶ κοινόχρηστοι χώροι προσφέρονται διὰ τὴν ἀνετον παραμονὴν δῶν τῶν ἐπιβατῶν. Ἐστιατόριον, τύπου «καφετήριας» ἐπὶ τοῦ καταστρώματος περιπάτου, ἔχυπητετε ταύτοχρονῶν 150 ἐπιβάτας, ἐπέρα δὲ παρακειμένη αἴθουσα ἐστιατόριον διατίθεται διὰ 124 ἐπιβάτας. Τέσσαρες αἴθουσαι ἐπὶ τοῦ καταστρώματος λέμβων καὶ τοῦ ὑπέρ τὸ κύριον κατάστρωμα τοιούτου, προσφέρονται διὰ δῶν τοὺς ἐπιβάτας. Αἱ καμπίναι διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς κείνται ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῶν λέμβων, αἱ δὲ διὰ τοὺς ἐπιβάτας διῆκουν καθ' δῶν τὸ μῆκος καὶ τὸ πλάτος τεσσάρων καταστρωμάτων. Τέλος, γκαράς διὰ 78 αὐτοκίνητα διατίθεται.

Οἱ πλοιοκτήται τοῦ «Μπόρνχολμ» ἔχουν μακράν, ἐκατονταετῆ περίοδον εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν. Τὸ νεότευκτον σκάφος τῶν ἀντικαθιστῷ ὁ ὁμώνυμον παλαιότερον, ἀποσυρθέν τῆς ὑπηρεσίας. Τὸ νέον ἐνσωματώνει ἀκριβῶς τὰς προσφορώτερας τροποποίησεις πρὸς ἀνετον ἐξυπέρεττην μιᾶς γραμμῆς διαρκείας δλίγων ὥρων. Εἶναι χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός τῆς μιᾶς θέσεως μετὰ κλίνης καὶ τῆς ἀνευ κλίνης. Τὸ αὐτὸν ἐπιζητεῖται καὶ εἰς τὰ ιδικά μας ὑπὸ παραγγελίαν νὰ ἐφαρμοσθῇ, μὲ μίαν, ὅμως, οὐσιώδη παρατήρησιν: τὴν διαφορὰν τοῦ ἐπιπέδου τῆς διοιδιώσεως μεταξὺ τῶν ταξιδιωτῶν τοῦ Βορρᾶ καὶ τῶν ιδικῶν μας τῆς τρίτης θέσεως. Αὐτή η διαφορὰ πρέπει νὰ ληφθῇ υπὸ ὅψιν ἀπὸ τοὺς σχεδιάσαντας τὰ σκάφη. Εἶναι λίαν ὑπολογίσιμος.

Οἱ τοῦ Τουρισμοῦ ἀρμόδιοι, οἱ δισχειριζόμενοι τὰ τῆς παραγγελίας τῶν δύο ἐπιβατηγῶν - ὁχηματαγωγῶν θὰ ἔπειτε, νομίζουμεν, νὰ ζητήσουν τὰς γνώμας καὶ τῶν «εἰδότων», τῶν δυναμένων νὰ γνωρίζουν τὰς ἐδῶ κρατούσας συνθήκας εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ταξίδια, πρὶν ἡ ἀποφασίσουν τὰ τῆς διαρρυθμίσεως τῶν θέσεων καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων τῶν δύο σκαφῶν. Ή μελέτη ἐπίσης τῶν εἰς τὴν ἔνησην διοιδιώτων πλοίων ἔξπικούσται. Καὶ πρὸ τὸν σκοπὸν αὐτὸν δημοσιεύσουμεν τὴν περιγραφὴν τοῦ «Μπόρνχολμ».

Μᾶς εἶναι ἄγνωστον τὶ ἐστοίχισεν τὸ σκάφος εἰς τὴν Δανίαν. Δὲν θὰ ἡτο ἀσκοπον νὰ τὸ πληροφορθοῦν οἱ παρ' ἡμῖν ἀρμόδιοι.

### ΑΙΣΙΟΔΟΣΗΣΩΜΕΝ...

«Ἡ κατωτέρω σύντομος ἀνασκόπησις ἐπὶ τῶν ἐξελίξεων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας εἶναι λίγος ἐνδιαιτέρων, νομίζουμεν, νὰ ζητήσουν τὰς γνώμας καὶ τῶν «εἰδότων», τῶν δυναμένων νὰ γνωρίζουν τὰς δικαιολογήση τῆς αἰσιοδοξίας, ἀπὸ τῆς διακατέχεται διὰ τὴν αὔριον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ τῆς ναυτιλίας καὶ ἀκολουθίαν.

Ἐξ ὅλων, πράγματι, τῶν στατιστικῶν δεδομένων καὶ τῶν διαπιστώσεων ὑπευθύνων κύκλων, τεκμαίρεται τὸ γεγονός, ὅτι σταθερῶς ἀναπτύσσονται αἱ ἐμπορικαὶ συναλλαγαί, ὅτι αἱ ἀνάγκαι τῆς παγκοσμίου καταναλώσεως αὐξένουν, ὅτι τὸ ἐπιπέδον τῆς ζωῆς δῶν τῶν λαῶν βαίνει ἀνψφουμένον καὶ κατὰ λογικήν συνέπειαν αἱ μεταφοραὶ ὀσμέραι χωροῦν σταθερῶς τὴν ἀνιούσαν, παρὰ τὰς προδικάς ἐλαφράς, πάντως, μεταπτώσεις. Αἰσιοδοξήσωμεν, λοιπόν...

Ίδου καὶ ἡ ἀνασκόπησις:

«Οἱ οἱ ἐμπειρογνώμονες τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου συμφωνοῦν εἰς τὸ διὰ τὸ 1960 ὑπῆρχεν ἐξαιρετικὸν ἔτος, τόσον ἀφορὰ τὴν ἀξίαν, ὅσον καὶ ὡς πρὸ τὸ δύκον τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς κινήσεως. Αἱ προβλέψεις διὰ τὸ 1961 δὲν ήσαν ὀλιγότερον εὐοίσινοι. Αἱ σχετικαὶ διστιστώσεις πειθοῦν, ὅτι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ἐξακολουθεῖ νὰ ἀκμάζῃ. Ἀκριβὴ στοιχεῖα διὰ τὸ 1960 ὑπάρχουν διὰ δλίγας μόνον χώρας. Περισσότερον, ταῦς, ἐνδιαιτέρους τέρμιτοι εἰναι οἱ ἀμερικανοί, διότι αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐτέλουν ὑπὸ τὴν ἀγωνίαν μιᾶς ὑφέσεως. Παρὰ ταύτην, ὅμως, τὸ ἐξωτερικόν των ἐμπόριον ἔφθασεν εἰς ἀνάτερον υψος, ἔναντι παντὸς προηγουμένου ἔτους, τοῦτο δὲ κυρίως ὑφείλετο εἰς τὴν ἐξαιρετικὴν αὔξησιν τῶν ἐξαγωγῶν, ἥτις, ἀναφίλως, ἥσκησεν ἀμέσων ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς δραστηριότητος καὶ τοῦ ὑπολογίου Κόσμου. Κατὰ τοὺς ἐσχάτους δημοσιεύθηκαν ἀριθμούς, τὸ σύνολον — πλὴν τῶν στρατιωτικῶν ἐξαγωγῶν — ἀνήλθε τὸ 1960, εἰς μιαν συνολικὴν ἀξίαν 19.551 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Τούτο εἶναι ἐ-

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

### SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

Representatives of: Hellenic Register of Shipping  
Surveyor : Eng. Pablo J. More

Directors:  
Capt. Ant. Callergis  
Mr. Stam. Elefteriu

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS: ARGOSHIP  
TELEPHONE: 82226  
» NIGHT: 412905

λαφρώς άνωτερον του ρεκόρ του 1957, στε έσημειώθη ουρος έξαγωγών συνολικής άξιας 19.495 έκατομμύριων δολαρίων, άλλα πολύ μεγαλύτερον του 1959, στε έκαλυψε μιαν συνολικήν άξιαν 16.394 μόνον έκατομμύριων δολαρίων.

Ένω, δημοσ, αι έξαγωγαι ήσαν ύψηλότεραι παντός προηγουμένου έτους, αι είσαγωγαι έσημειώσαν το 1960 έλαφράν κάμψιν, λόγω κυρίως της βιομηχανικής ύφεσεως, πού έχειδηλώθη εις τάς Ήνωμένας Πολιτείας. Τά σύνολον των είσαγωγών έφθασε το 1959 εις το άνωτερον μέχρι τούδε σημειωθεν ουρος των 15.207 έκατομμύριων δολαρίων, υπερώρησε δέ το 1960 εις τά 14.654 έκατομμύρια δολαρίων. Η αύξησης τών έξαγωγών και ή μειώσης τών είσαγωγών είχεν ώς άποτελεσμα νά προηγηθούν κατά πολύ αι έξαγωγαι. Η επί πλέον διαφορά της άξιας τών έξαγωγών άνηρχετο το 1959 εις 1.2 δισεκατομμύρια δολαρίων, ένω το 1960 έφθασε τά 4.9 δισεκατομμύρια δολαρίων και ήτο ή ύψηλότεραι παντός προηγουμένου έτους, έξαρέσει μόνον του 1957.

Πλεισται επίσης εύρωπαικά χώραι ένεφάνισαν κατά το παρελθόν τώς σημαντικάς αύξησης του έξωτερον των έμποριου. Τυπικον παραδειγμα απότελει η Μεγάλη Βρετανία. Τά σύνολον των είσαγωγών της άνηλθε το 1959 εις 4010 έκατομμύρια λιρών, διά νά φθάση το 1960 εις 4580 έκατομμύρια λιρών, ένω και αι έξαγωγαι της κατά τά δύο τάυτα έτη σημειωνται με 3459 και 3678 έκατομμύρια λιρών, άντιοχως. Ετερον παράδειγμα προέρχεται από την Δυτική Γερμανία. Αι είσαγωγαι της άνηλθον το παρελθόν έτος εις 42.7 δισεκατομμύρια μάρκων, έναντι 35.1 (του 1959), ένω και αι έξαγωγαι της ηγήθησαν εις 47.9, έναντι 41.2 δισεκατ. μάρκων, του 1959.

Η σημασίστων τών άνωτέρω άριθμοιν καθίστασαι περισσότερον σαφής, σταν γινη σύγκρισις με τους άντιστοίχους άριθμούς προγενεστέρων έτων. Αι διά το παγκόσμιον έμποριον στατιστικαι των Ήνωμένων Έθνων διά το 1960 δέν έχουν εισέτη συμπληρωμή. Εδημοσιεύθησαν, δημοσ, τά στατιστικά δεδομένα του 1959. Διαπιστώνουν τάυτα, δηι κατά την δεκαετίαν 1950 — 59 το παγκόσμιον έμποριον ηγήθη, δσον άφορά την άξιαν του, άπο 5.6.3 εις 100.6 δισεκατομμύρια δολαρίων, του ποσοστού αύξησης τείνοντος νά έγγιση τά 100%. Ενα μέρος τής έν λόγω αύξησης άφειλεται, άναμφιβόλως, εις τάς ύψηλοτερας τιμάς, άλλα στρογγυλός τις ύπολογισμός δεικνύει δηι, μόνον το 1)3 της αύξησης της άξιας οφείλεται εις τάς ύψηλοτερας τιμάς, ένω τά ύπολοιπα 2)3 ειναν απότελεσμα του μεγαλυτέρου ογκού έμποριου. Άμφιβολον ειναι, όν προγενεστέρω τις περιόδος δύναται νά δειξη παρομοιαν τάσιν του παγκόσμιου έμποριου.

Οι άναφερόμενοι άνωτέρω στρογγύλοι άριθμοι έν μέρει μόνον έξηγον την κατάστασιν. Λεπτομερεστέρα μελέτη θά κατεδείκνυει, δηι ή έπεκτασις του έμποριου ίπηρξε σημαντικώς διάφορος εις διάφορα μέρη του Κόσμου. Ως ειναι γνωστόν, ή Εύρωπη έν τῷ συνδιλό της άνεπτυχθή άπο τού 1950 ταχύτερον τού ίπολοίτου Κόσμου. Τούτο έν μέρει ωφείλεται εις τό γεγονός, δηι ή Εύρωπη και ίδιαιτέρως ή Γερμανία και οι κατά τόν πόλεμον συμμαχοι της ήρχισαν παράγοντες εις χαμηλότερον έπιπεδον, άπο τού έπιπεδου άλλων χωρών. Η βιομηχανική άναπτυξις και ή καταναλωσις, έν τούτοις, εις την Εύρωπην ίπηρξαν ζωηρότεραι, παρ' θσον εις άλλα μέρη του Κόσμου, οι έμφανται άπο τάς είσαγωγάς πρώτων υλών άπο άλλας χώρας και άπο τάς έξαγωγάς κατειργασμένων προϊόντων εις τόν λοιπόν Κόσμου.

Τό έμποριον μετά τών διλγάτερον άνεπτυγμένων χωρών ηγήσει σημαντικώς κατά τά τελευταία έτη και — έν τινι μέτρω — μετέβαλε χαρακτήρα. Αι διλγάτερον άνεπτυγμέναι χώραι βασίζονται άκομη, ώς έπι τό πλείστον, επί τών έξαγωγών πρώτων υλών και ειδών διστροφής, βαθμόδον, δημοσ, ήρχισαν και άυται νά κατεργάζωνται τάς βασικάς των πρώτων υλας. Αι είσαγωγαι, αι δηοιοι πρότερον συνίσταντο — κατά μεγάλην κλίμακα — έκ κατειργασμένων καταναλωτικών άγαθών, περισμάνουν ήδη, εις άλλεν και αύξουσαν κλίμακα μέσα και έφδια μεταφοράς, μηχανάς και δομικών υλικών προοριζόμενων διά ραγδαίων άναπτυσσόμενας βιομηχανίας και διά θεμελιώδη άναπτυξιν ίποσαντηπότερων χωρών.

Τό μετά τού κομμουνιστικού συνασπισμού έμποριον εύρισκεται άκομη εις χαμηλόν έπιπεδον, λόγω — κυρίως — της τεταμένης πολιτικής καταστάσεως. Μέγας άριθμός προϊόντων ζητουμένων άπο τάς άνατολικάς χώρας εύρισκεται άναγεγραμμένος εις τόν «μαύρον πίνακα» τών χωρών της Δύσεων, ένω τιμαι έναντι άνταλλαγών μή άντιπροσωπεύσουσαι τήν πραγματικότητα και περίπλοκοι μέθοδοι έμποριου, άποτελούν άκομη τό μεγαλύτερον κώλυμα πραγματικής άνταλλαγής άγαθων. «Ολα αυτά τά έμποδια βαθμιαίων μόνον ίπερνικώνται.

Ολίγοι άριθμοι έκ της έπετηρίδος των Ήνωμένων Έθνων έπι τών

**ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΤΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΝΑ ΕΠΙΛΕΓΟΥΝ....**



ANTI - CORROSIVE &  
ANTI - FOULING  
COMPOSITIONS  
MARINE PAINTS

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.

στατιστικών του παγκόσμιου έμποριου κατά τό 1959 είναι ένδεικτοι τών ύφισταμένων τάσεων. Από τού 1950 μέχρι τού 1959, τό έξωτερον έμποριον τών Ήνωμένων Πολιτειών ηγήθη κατά 71%. Εις την Αττικήν Αμερικήν ή άντιστοιχος αύξησης ήτο μόνον 22%, ένω τό έξωτερον έμποριον τής Δυτικής Εύρωπης ηγήθη κατά 119%. Η Δυτική Εύρωπη, ώς σύνολον, καλύπτει σήμερον τά 44% τών παγκόσμιων έξαγωγών. Υπήρξαν, δημοσ, και τινες σημαντικαι μεταβολαι. Τό μερίδιον τής Μεγάλης Βρετανίας έπι τού συνόλον τών έξαγωγών έμειλης άπο 14.4%, τού έτους 1938, εις 9.3%, τό 1957. Αφ' έτέρου αι έξ χώραι τής Εύρωπας Οικονομικής Συνεργασίας ηγήσαν τά μερίδια των άπο 20 εις 25%, ένω αι χώραι τών Έπτα — περιλαμβανομένης και τής Μεγάλης Βρετανίας — έμεισαν το ποσοστόν τών άπο 20 εις 17%.

Μεταξύ τών οίκονομικών έμπειρογνωμόνων κρατει εύρυτατα ή γνώμη, δηι τό 1960 θά αποτελέση τήν άπαρχην νέας άναπτυξεως δεκαετούς χρονικής περιόδου. Οχι μόνον εις τάς έκδιμημανημένας χώρας, άλλα και εις τάς ιποανάπτυκτους τοιαυτας, με τόν ραγδαίων αύξανόμενον πληθυσμόν των, τάς μεγάλας έπενδυσεις κεφαλαίων και τά μεταβολλόμενα πολιτικά και οίκονομικά πρότυπα, τό πάν προδίδει ραγδαίαν αύξησιν, ύπο τήν προϋπόθεσιν πάντοτε, δηι δέν θά άναπτρεύουν τούς ύπολογισμούς τούτους πολιτικά άνωμαλίαι. Δέν είναι εύκολον σήμερον νά είπη τις έπειτομερείς, πώς θά πραγματοποιηθή ή άναπτυξις αύτη, ειναι, δημοσ, λογικον νά δεχθη, δηι η οίκονομική άναπτυξις εις τήν Εύρωπην θά συνεχισθή με γοργών ρυθμόν, λόγω — κυρίως — τής όργανωσεως τής Εύρωπας Οικονομικής Κοινούτης. Επί τού παρόντος φαίνεται σχεδόν βέβαιον, δηι ποιάς τις μορφή συνεταιρισμού θά συμφωνή μεταξύ τών Έπτα, πιθανώς διά τής συγχωνεύσεως τών δύο Όμαδων ήπο τίν μίαν ή τήν άλλην μορφήν. Τόπον θά αύξηση έπι περιπτέρω τάς δυνατότητας ραγδαίας άναπτυξεως τής Εύρωπης. Βέβαιον έπισης είναι, δηι αι υποανάπτυκτοι χώραι θά έξακολουθήσουν νά άναπτυσσονται, έφόσον — τούλαχιστον — αι μεγάλαι έκ τών άνεπτυγμένων χωρών θά είναι διατεθειμέναι νά συνεχίσουν τήν έπενδυσιν κεφαλαίων εις αύτάς η τήν παροχήν δανείων πρός οίκονομικήν άναπτυξιν εις Αφρικήν, Ασίαν και Λατινικήν Αμερικήν. Αν και αι τάσεις τών έργασιν διά τόπον δυνατον νά έμφανισουν άνδονον η ίποχωρησιν, ή γενική έικών, πάντως, θά έμφανιζη συνεχή άναπτυξιν τού παγκόσμιου έμποριου και διεύρυνσιν τής πραγματικής έμπορικής περιοχής.

Δέν υπάρχει άναγκη νά είπη τις πολλά περι τών συνεπειών τής άναπτυξεως της διά τό πλοίον και τούς λιμένας. Εις πολλά μέρη τού Κόσμου οι σημειωνοι λιμένες έχουν κατασκευασθή, διά νά έξυπηρετούν μικρότερον δγκον τής παρούσης κινήσεως. Εις πολλούς έξ αύτων ένισχυθη έξοπλισμός των, ώστε νί άνταποκρίνεται εις τήν άναγκην έξυπηρετήσεως μεγαλυτέρας κινήσεως, άλλα και νέον τύπων φορτίων. Εν τούτοις, είς τινα μέρη τού Κόσμου έληφθησαν προσωρινά μόνον μέτρα, με συνέπειαν τόν βραδύν χειρισμόν τών έμπορευμάτων και μακράς, άλλα έπιζημιούς καθυστερήσεις τών πλοίων. Διά τούς λιμένας αύτούς δέν έγειρεται μόνον ζήτημα περιπλέκον τήν άναπτυξιν, άλλα και τήν προβλεπομένην ραγδαίαν αύξησιν τών άναγκών τής άρχομένης άπο τού 1960 δεκαετίας. Οσον άφορά τά πλοία, ή προσφορά και ή ζήτησις σύν τώ χρόνω τείνει πρός τήν έξισορρόπησιν. Αι καλαί ήμεραι κείναι πρό πρό μάνων.

## Πρός τούς κ. κ. Πλοιοκτήτας Έφοπλιστάς και Αξιούς Ασυρμάτου

Προτιμῶντες τήν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

**SAIT**

και τά ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τής

Διά πάν ζήτημα άφορδον έγκατάστασιν, ένοικίασιν, χορήγησιν και συντήρησιν δισυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωμότρων, ραντάρ, βινθομέτρων και λοιπών μηχανημάτων και άνταλλακτικών αύτων, έχετε εις τήν διάθεσίν σας και εις τούς κυριωτέρους λιμένας τής ίδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΙΔΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

**SAIT**

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS · BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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



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

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

## Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΟΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

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

Χρηματοδοτήσεις έπισκευών και συμπληρώσεων πλοίων  
Προεξοφλήσεις δρφειλομένων ναύλων  
Χρηματοδοτήσεις ναυτικών Γραφείων  
Έμβασματα  
Πάσα άλλη έξυπηρέτησις

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

# ΤΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΪΚΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΝ ΤΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΤΩΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΝ

## ΑΙ ΑΝΤΙΚΡΟΥΟΜΕΝΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΑΙ ΑΠΟΦΕΙΣΙ

Τό διοικητικόν συμβούλιον τού Ο.Λ.Π. είς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεών του ἀπέφασισε τήν κατά 5 δραχμάς αὔξησιν τῶν ἀποδοχῶν τού ἐργατικού προσωπικού τού λιμένος, ὑπὸ τῆν μορφὴν προσωρινού γενικού ἀπιδόματος.

Ἐνδειγμένη θά ἡτο ἡ αὔξησις αὐτὴ ὑπὸ ὅμαλάς συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως τού λιμένος. Οἱ ἐργαζόμενοι είσι αὐτὸν καὶ μάλιστα εἰς τὴν δύσκολον καὶ κοπιώδη ἐργασίαν τῶν φορτοεκφορτώσεων, πρέπει κακῶς νὰ ἀμείβωνται. Ἀρκεῖ, βεβαίως, νὰ υφίστανται καὶ τὰ ἀνάλογα οἰκονομικά περιθώρια. Ὁ Ο.Λ.Π. είναι ὄργανοισμός κοινῆς ὀφελείας, ἀλλ' ἐπιπροσθέτως λειτουργεῖ ὡς ἐπιχείρησις. Πρέπει αἱ δαπάναι τοῦ νὰ ἀντικρύζωνται ἀπὸ τὰ ἔσοδά του καὶ νὰ ἔχῃ ὡς κύριον μέλημα τὴν συνεχῆ μείσωσιν τού λιμενικού κόστους καὶ τὴν βελτίωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων του. Οἰσαρποτε θα δαπάνη πέραν τῶν οἰκονομικῶν του δυνατοτήτων, ἀμέσως ἐπὶ τὸ πλοίον καὶ τοῦ ἐμπορεύματος ἐπιπίπτει, καθιστᾶ τὸν λιμένα ἀκριβώτερον, δυσχεραίνει τὴν περιποτὴν ἀνάπτυξιν του. Δὲν είναι ὄργανοισμός κοινωνικῆς προνοίας ὁ Ο.Λ.Π. διὸ νὰ ἴδη τὸ θέμα τῆς βελτιώσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργαζόμενων ἀπὸ συνασθιτικῆς, ἀπὸ ἀνθρωπιστικῆς πλευρᾶς. 'Υποχρεούται νὰ αὐξάνῃ τὰς ἀποδοχὰς τῶν ἐργατῶν καὶ τῶν ὑπαλλήλων τοῦ μόνον καὶ ἐφ' ὅσον κατορθώνη παραλλήλων νὰ αὐξάνῃ τὴν παραγωγικότητα τῶν ὑπηρεσιῶν του καὶ τὰ ἔσοδά του.

Καὶ ἐρωτᾶται: 'Η ἀπόφασις τοῦ πενταδράχμου ἀπιδόματος (ἐπησία ἐπιβάρυνσις ὥκτω περίπου ἐκατομμύριών δραχμῶν) εἰς τὰς παραμονῆς μάλιστα τῆς ἑξαγγελίας τῶν κυβερνητικῶν ἀποφάσεων διὰ τὰ ἐργατικὰ ἡμερομίσθια, ἀπόρρει ἀπὸ τῆς αὔξησιν τῶν ἐσόδων τοῦ 'Οργανισμοῦ, τῶν προερχομένων ἐκ τοῦ κλάδου τῶν φορτοεκφορτώσεων.'

Κατὰ τὴν σχετικήν εἰσήγησιν τῆς ἀρμόδιας Διευθύνσεως Φορτοεκφορτώσεων ἡ αὔξησις τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργατῶν κρίνεται ἀναγκαῖα, συνεπείᾳ τῆς αὔξησεως τῶν ἐσόδων τοῦ 'Οργανισμοῦ. 'Ιδου συγκεκριμένως τὴ ή ὑπηρεσίας αὐτῆς ὑποστηρίζει:

«Ἀπὸ τριετίας, ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου τοῦ 1958, τὰ εἰς τὸν λιμένα ἡμερομίσθια εὐρύκονται εἰς τὰ αὐτὰ πάντοτε ἐπίπεδα. 'Αντιθέτως, ὁ Ο.Λ.Π. κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη παρουσιάζει τοιαύτην ἀνήραντον οἰκονομικὴν κατάστασιν, ὥστε ὅχι μόνον νὰ καλύπτῃ τὰς τρεχούσας ὑποχρεώσεις του, νὰ ἀντιμετωπίζῃ ἀνέτως τὰς δαπάνας λειτουργίας καὶ ἐκμεταλλεύσεως τοῦ λιμένος, ἀλλὰ καὶ ἔναν εὑρύτατον πρόγραμμα ἔργων νὰ ἐκτελῇ. Αὐτὴ αὐτῆς, τονίζεται εἰς τὴν εἰσήγησιν, ἡ ἐργασία τῆς φορτοεκφορτώσεως, κατὰ τὰ ἔξι τελευταῖα ἔτη, καλύπτουσα τὰς ἐξόδους της, καταλείπει ἔνα σημαντικὸν ἐνεργητικόν, τὸ ὅποιον θὰ ἡδύνατο νὰ ὑπολογισθῇ εἰς τὰ 18 περίπου ἐκατομμύρια διὰ τὸ 1959».

«Ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτάς, τονίζεται ἐν κατακλεῖδι, ἐπιβάλλεται καὶ ἐλόγων καθηρών κοινωνικῶν, ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργατῶν εἰς τὸν λιμένα.

Εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ 'Οργανισμοῦ ὑπεδήθη, ὅμως, καὶ ἔτερα εἰσήγησις ἐπὶ τοῦ ίδιου θέματος. Περιλαμβάνει τὰς ἀπόφεις τῆς 'Υπηρεσίας 'Εκμεταλλεύσεως, αἵτινες ἔρχονται εἰς πλήρη ἀντίθεσιν μὲ ἑκείνας τῆς Διευθύνσεως Φορτοεκφορτώσεων. Συγκεκριμένως, εἰς τὴν δευτέραν αὐτὴν εἰσήγησιν τονίζονται τὰ ἔξι:

«Οχι μόνον ἐνεργητικὸν 18.000.000 δρχ. δὲν κατέλιπον αἱ φορτοεκφορτώσεις εἰς τὸν λιμένα, ἀλλ' ἀντιθέτως ἔλλειμμα ὑπολογιζόμενον εἰς 16.000.000 δρχ. Οἱ συντάξαντες τὴν πρώτην εἰσήγησιν δὲν ὑπελόγισαν εἰς τὰ ἔξιδα φορτοεκφορτώσεως παρὰ τὰ ἐργατικὰ ἡμερομίσθια. Δὲν είναι, ὅμως, μόνον αὐτά. Εἴναι καὶ αἱ δαπάναι ἀποσβέσεως, συντρήσεως, ἐπανδρώσεως καὶ κινήσεως τῶν πάσης φύσεως μηχανημάτων καὶ πλωτῶν μέσων, ὡς καὶ αἱ δαπάναι τοῦ διοικητικού προσωπικού τῶν διαμερισμάτων. Οὕτω, κατὰ τὸ ἔτος 1959, ἐνῷ τὰ ἔσοδα ἐκ τῶν φορτοεκφορτωτικῶν ἐργασιῶν ἀνήλθον εἰς 139.554.343 δρχ., αἱ ἀντίστοιχοι δαπάναι ἔφθασαν εἰς 156.139.397 δρχ., ἥτοι ἐστιμώθη ποθητικὸν ἄνοιγμα 16.500.000 δρχ., ἀντὶ τοῦ ἐμφανιζομένου πλεονάσματος τῶν 18.000.000 δραχμῶν.

Κατὰ συνέπειαν, τονίζεται εἰς τὴν δευτέραν καὶ τόσον ἀποκαλυπτικὴν αὐτὴν εἰσήγησιν, τὴν ὅποιαν ὅλως περιέργως δὲν ἔλαβεν ὑπὸ διοίκησις τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν τῶν ἐμπορεύμάτων, βάσει γενικῆς αὔξησεως τῶν ἡδη ἰσχύοντων τιμολογίων, ἐφ' ὅσον δὲν υφίστανται πλεόνασμα ἐκ τῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἐργασίας. Τούτο θὰ ἀποτελέσῃ, βε-

βαίως, πλήγμα κατὰ τῆς ὑποστάσεως τοῦ λιμένος, ὡς ἄλλωστε καὶ ἡ χρηστιμοποίησις ἐπέρων ἐκτὸς τῶν τῆς φορτοεκφορτώσεως ἐσόδων, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν διπανῶν ἐκ τῆς αὔξησεως αὐτῆς, ὡς εἶναι οἱ λιμενικοὶ φόροι καὶ τὰ ἀποθήκευτρα.

2) Ἐπιδέιγμένη θά ἡ αὔξησις τῶν ἡμερομισθίων, ἀδιάφορον εἰς ποιὸν ὑψος, νὰ θεσπισθῇ μὲ τὸν καθορισμὸν κατωτάτων δρίων ἀποδόσεως διὰ τὴν ἀπόληψιν τοῦ ἡμερομισθίου καὶ μὲ βελτίωσιν εἰς ὄφελος τοῦ Ο.Λ.Π. τῆς κατὰ τὸν ἀμοιδής, εἰς τρόπον ὥστε, νὰ καταργηθοῦν αἱ ἀμοιδαὶ τῶν 400, 500 καὶ 600 δρχ. ἡμερησίων.

3) Νὰ συνδυασθῇ ἡ τοιαύτη αὔξησις μὲ τυχὸν μελλοντικὰς αὔξησεις ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, εἰς τρόπον ὥστε, νὰ ἀποφευχθῇ ἡ παροχὴ διπλῆς αὔξησεως διὰ τὴν αὐτὴν αἰτίαν.

Αἱ παρούσαι στήλαι ἀνέκαθεν ὑποστηρίζουσαι, ὅτι ἡ φορτοεκφορτωτικὴ ἐργασία εἰς τὸν λιμένα εἶναι παθητική, πιστεύουσαν ὅτι τὴν πραγματικὴν εἰκόνα παρέχει ἡ εἰσήγησις τῆς 'Υπηρεσίας 'Εκμεταλλεύσεως. Αὐτὴ θὰ ἐπρεπε καὶ νὰ δεσμεύσῃ τὰς ἀποφάσεις τοῦ Ο.Λ.Π., καθὼς καὶ αἱ ἀπόφεις τῶν μειοψηφαστῶν ἐν τῷ συμβούλῳ, οἵτινες ἀποτελοῦνται αἱ πλέον εἰδίκευμέναι μέλη του. Παρὰ ταῦτα ἐνέκρινε ἡ αὔξησις τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἐργατῶν, ἥτις θὰ ἀναβιδάσῃ τὸ παθητικὸν ἐκ τῆς φορτοεκφορτωτικῆς ἐργασίας ἀπὸ 16.5 εἰς 25 περίπον ἐκατομμύρια δραχμῶν ἐτησίως. 'Η ἀπόφασις αὐτὴ αἰτιολογεῖται διὰ τῶν λιμενικῶν μας πραγμάτων.

'Αναφέρεται συγκεκριμένως, ὅτι διὰ τὴν αὔξησιν τῶν ἡμερομισθίων ἐλήφθη ὑπὸ διφύι τὸ βασικὸν ἡμερομισθίον τοῦ ἐργάτου καὶ οὐχὶ τὸ σύνολον τῶν ἀποδοχῶν του, τὸ ὅποιον προϋποθέτει μείζονα τῆς συνθήσεως προσπάθειας (ώς νὰ μὴ συνιστοῦν αἱ συνολικαὶ ἀποδοχαὶ τὸ μισθοδοτικὸν ἐπίπεδον τοῦ ἐργαζομένου).

'Αναφέρεται ἐπίσης, ὅτι ὑπερόγισθιστὸν διὰ τὸ σύνολον τῶν ἐσόδων τοῦ Ο.Λ.Π., τὰ ὅποια κατὰ τὴν δῆλωσιν τοῦ ἰδίου τοῦ προέδρου τοῦ 'Οργανισμοῦ, εἶναι ἐφέτος μεγαλύτερα ἀπὸ οἰσιδήποτε ἄλλην φοράν. Θὰ καλυφθῇ, δηλαδή, μέρος τοῦ ἐλλείμματος, τὸ ὅποιον ἐμφανίζει ἡ φορτοεκφορτωτικὴ ἐργασία μὲ τὰ ὅλα ἐσόδα τοῦ λιμένος, τὰ διατιθέμενα ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν συντρήσεων τῶν ἐργατῶν, τὴν ἐκτέλεσιν νέων καὶ γενικῶς τὴν βελτίωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ λιμένος.

Τονίζεται, τέλος, ὅτι ἐλήφθησαν ὑπὸ διφύι τὰ εἰς τοὺς ξένους λιμενικαὶ ισχύοντα ὑψηλὰ ἡμερομισθία (οὐχὶ δέ, ὡς θὰ ἡτο λογικόν, τὰ ισχύοντα εἰς τοὺς ἄλλους Ἑλληνικούς, κατὰ πολὺ χαμηλότερα). 'Αγνοεῖται ἀκόμη τὸ γεγονός, ὅτι συνάρτησις τοῦ κόστους τῆς ἐργασίας εἰς μίαν χώραν εἶναι αἱ κρατούσαι εἰς αὐτὴν τοπικαὶ συνθήκαι. 'Η συσχέτισις μὲ τὰ εἰς τὴν ξένην ισχύοντα δὲν ἔχει τὴν θέσιν της.

Πιστεύουμεν, ὅτι διὰ τῆς ἀποφάσεως αὐτῆς θὰ καταστῇ ἀκόμη δεύτερον τὸ ἐργατικὸν πρόβλημα τοῦ λιμένος. Διότι παρὰ τὰς ἀντιθέτους διαβεβαιώσεις τοιούτων πρόβλημα δὲν ἔπαισε νότι υφίσταται. 'Ιδου εἰς πολὺ γενικὰς γραμμάς ἡ ύφη του, ὡς ἔχει σήμερον:

Τὸ ὑψηλὸν ἡμερομισθίον, τὸ ὅποιον λαμβάνει ὁ ἐργάτης τοῦ λιμένος, ἔχει ἡδη διαμορφωθῆ ὅχι μόνον ἀπὸ τὸ βασικὸν ἡμερομισθίον, ἀλλὰ καὶ ἐκ τοῦ Κανονισμοῦ 'Ἐργασίας, δόσις καὶ τὸ πολλαπλασιάζει. Οὕτω, ἡ ἀπόδοσις τοῦ ἐργάτου εἶναι ἀνησυχητικῶς χαμηλή ἐν σχέσει μὲ τὰς ἀπολαύσας του, μέχρι σημείου, ὥστε νὰ καθίσταται ἀπὸ πλευρᾶς ἀκμεταλλεύσεως, ἀντιοικονομικὸς αὐτὸς οὗτος ὁ τεχνικὸς ἔσοδος πολιμός τοῦ λιμένος. Διότι ἔφοδον διατίθενται τεράστια κεφάλαια διὰ τὴν μηχανοποίησιν τῶν φορτοεκφορτώσεων, θὰ ἐπρεπε ἡ ἀπόδοσης τῆς ἐργασίας νὰ είχεν αὐξηθῆ ὡς καὶ τὰ ἔξι αὐτῆς ἐσόδα, ἀντιθέτως δὲ αἰσθητῶς νὰ είχεν ὑποβιδάσθη τὸ λιμενικὸν κόστος. Οὐδέν, ὅμως, ἔκ τουτων συνέβη μέχρι τούτη. 'Ο Ο.Λ.Π. διαθέτει τὰ κεφάλαια του διὰ τὸν τεχνικὸν ἐξοπλισμὸν τοῦ λιμένος, χωρὶς τὴν ὑπολογιζομένην ἡδη ἐργασίας.

'Ατυχῶς, ἡ διοίκησις τοῦ 'Οργανισμοῦ ὡς καὶ ἔνισι, ὡς φαίνεται ὑπηρεσίαι του θέλουν νὰ ἀγνοοῦν τὸ δυσχερές αὐτὸν πρόβλημα. 'Η ἐγκριθεῖσα αὔξησις ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον βῆμα πρὸς τὴν αὔξησην ἐσόδων τοῦ Ο.Λ.Π. διὰ τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῶν τιμολογίων, ἵνα ἀντικατόδοσιν, συνεπείᾳ ἀκριβῶς, τῆς μὴ ὄρθολογιστικῆς ὄργανονσεως τῆς ἐργασίας.

Λείπει, ἀτυχῶς, ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν ὅχι μόνον ἡ ιθύνουσα σκέψις, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπίγνωσα τῶν εὐθυνῶν διὰ τὴν καλὴν αὔριον τοῦ πρώτου

## CARGO SHIPS & TANKERS, INC.

### SHIP OWNERS AND OPERATORS

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

17 BATTERY PLACE

NEW YORK 4, N.Y.

# **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

# Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΡΑΜΠΣ

## Η ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ

Η ραγδαία αύξησης τών είσαγωγών είς την "Απωλετή" Ανατολήν και άλλαι τινές εύνοικαί έξελίξεις, συνέβαλον είς την δημιουργίαν μάς ένθαρρυντικής είκόνος διὰ τὴν έργασίαν τῶν τράμπων εἰς μεταφοράς χύμα φορτίων. Η αποψίς αὐτή διατυπώνεται εἰς πρόσφατον μελέτην τοῦ Γραφείου Ουάλτερφορμ, εἰς τὴν οποίαν έξετάζεται ὁ ἐπιτελούμενος ἔκσυγχρονισμὸς τοῦ στόλου τῶν τράμπων διὰ τῆς παραδόσεως νέων μονάδων, τῆς μετατροπῆς ἔτερων σκαφῶν εἰς «μπάλκι - κέρριερς» καὶ τῆς διαλύσεως ύπερτρίλικων. Αναλύεται, ἐν προκειμένῳ, μία παγκόσμιος χωρητικότης 26 περίπου ἐκατομμυρίων τόνων d.w., μή περιλαμβανομένων εἰς αὐτὴν τῶν φορτηγῶν κάτω τῶν 4.000 τόνων, τὸν δι' εἰδικᾶς μεταφορᾶς προοριζομένων, τῶν μεταλλοφόρων, καθὼς καὶ ὅλων τῶν σκαφῶν, τῶν μὴ ἀπασχολούμενών κανονικῶς εἰς τράμπων μεταφοράς. Εἰς τὴν μελέτην περιελθεῖ καὶ ἡ ὑπὸ ναυπήγησον ἡ παραγγελίαν χωρητικότης, μὲ ἀνάλυσιν κατὰ μεγέθη καὶ χρόνον παραδόσεως καὶ μὲ τὴν διαπίστωσιν, διὰ τὴν ἀπασχόλησιν τῆς υφίσταται, γενικῶς, εύοιων προοπτική.

### ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ

Ο κατωτέρω πίνακας δείκνυει τὰς ἐπελθούσας κατ' ἔτος κυριωτέρας μεταβολὰς εἰς τὸν στόλον τῶν τράμπων ἀπὸ τοῦ 1957 καὶ ἐντεῦθεν:

	Κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου				
	1957	1958	1959	1960	1961
'Αριθμοί πλοίων .....	2.197	2.372	2.421	2.391	2.447
Σύνολον εἰς ἑκατον. τ. d.w. ..	21.2	23.6	24.8	25.1	26.2
Μέσος ὄρος μεγάθεων (d.w.) ..	9.642	9.937	10.243	10.494	10.722
Μέσος ταχύτης εἰς κόμβους .....	11.4	11.5	11.9	12.1	12.0
'Οριατικός εἰς τοννομήλ. χωρητ. (ἑκατ.)	241.2	271.4	295.3	303.6	340.0

Κατὰ τὸ λήξαν τὴν 31ην Μαρτίου ἡ διαδεκάμηνον, ὁ στόλος ἐνθάνεται αὔξησιν μεγαλύτερων πως τοῦ ἐνός ἐκατομμυρίου τόνων d.w.. Η αὔξησις αὐτή, ὡς προκύπτει ἀπὸ τὸν δημοσιεύμενον κατωτέρω σχετικὸν πίνακα, προήλθεν ἀπὸ τὴν μεταφοράν εἰς τὸν στόλον πλοίων ἀπασχολούμενών πρότερον εἰς μεταφοράς μεταλλεύμάτων, καθὼς καὶ εἰς μεταφοράς ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν, παρὰ εἰς μέγαν δύκον νέων ναυπηγήσεων. Διαπιστούται ἀκόμη, ὅτι ὑπάρχει ἀριθμός σκαφῶν, κατατασσομένων ὡς μεταλλοφόρων, ἀτίνα, ἐν τῇ πραγματικότητι, καθ' ὅλον τὸ 1960 οὐδέποτε μετέφερον μετάλλευμα, ἔτερων σκαφῶν ἀνήκοντων εἰς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν, ἀτίνα ἔξετέλουν ἐν τούτοις τράμπων μεταφοράς, καθὼς καὶ τινῶν Ιαπωνικῶν σκαφῶν, διὰ τὰς ὁποῖας ἐπιστεύετο, ὅτι ἡσαν ἀκτοποικά καὶ ἀτίνα, δύμως, ἀπησχολήθησαν εἰς μεταφοράς τράμπων. 'Αφ' ἔτερον, ὅμεσος ὄρος ταχύτητος τοῦ στόλου τῶν τράμπων, λόγω τῶν ὡς ἀναφερθέντων προσθέτων σκαφῶν, παρουσιάζεται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἐλαφράν μείωσιν. Τούτο, δύμως, οὐδόλως σημαίνει τάσιν μειώσεως τῶν ταχυτήτων, αἱ ὁποῖαι διὰ τὰς πλοίας ἔξακολουθῶν νάυσαν.

Αἱ νέαι ναυπηγήσεις ἥσαν αἱ κατώτεραι ἀπὸ τοῦ 1956 καὶ πολλά σκάφα προγραμματισμένα διὰ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1960, τελικῶς δὲν παρεδόθησαν. Ἐν τούτοις, 16 δεξαμενόπλοια μετετράπησαν εἰς σκάφη ξηρού φορτίου, σημειωθεὶσης αὐξήσεως, ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους, ἐνῷ σήμερον ἔτι περισσότερα δεξαμενόπλοια υφίστανται παρομοίων μετατροπήν. Ἐφόσον ἡ προσποτική διὰ τὰς σκάφη ξηρού φορτίου ἐμφανίζεται πολὺ εύνοικωτέρα, ἔναντι τῆς προσποτικῆς διὰ τὰς τάνκερες καὶ ἐφόσον τὰ μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια, τὰ διατηρούμενα εἰς καλὴν κατάστασιν, δύνανται νὰ ἀγορασθῶν εἰς πολὺ εὐθηνάς τιμάς, η τάσις αὐτῆς διὰ μετατροπᾶς ἐνέχεται νὰ συνεχισθῇ.

Αἱ διαδύσεις τράμπων φορτηγῶν ὑπῆρχαν αἱ κατώτεραι ἀπὸ τοῦ 1958, παρὰ τὸ ρεκόρ ἐπίπεδου, εἰς τὰς ὁποῖας ἐφθασες τὸ σύνολον τῶν διαδύντων πλοίων ὅλων τῶν κατηγοριῶν καὶ παρὰ τὰς προσφερόμενας ὑψηλὰς τιμάς. Δὲν εἶναι τούτο ἐκπλήκτικόν, λόγω τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων καὶ οὐδὲν λόγος ὑφίσταται σήμερον δυνάμενος νὰ παρακινήσῃ τοὺς πλοιοκτήτας, δῆπος προδούν εἰς εύρειας κλίμακος διαδύνσεως σκαφῶν των. Εἰς τὸν ἐπόμενον πίνακα δείκνυνται αἱ ἐπελθούσαι εἰς τὸν στόλον μεταβολὰς ἀπὸ τοῦ 1957 καὶ ἐντεῦθεν (εἰς 1000άδας τόν. d.w.):

	Κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου				
	1957	1958	1959	1960	1961
'Υπάρχουσα δύναμις εἰς τέλος τοῦ προηγουμένου Μαρτίου .....	18.620	21.179	23.570	24.798	25.091
Νέαι ναυπηγήσεις .....	2.100	2.351	2.023	1.510	1.094
Πρόσην λάινερς .....	690	542	338	385	779
Μετατρέπεντα τάνκερς .....	45	83	53	219	285
Σύνολον .....	21.455	24.155	25.984	26.912	27.249

### ΜΕΙΟΝ:

	20	193	755	1.152	570
'Απάλειπαι .....	171	142	129	114	54
Μεταφορά εἰς μεταλλοφ. & λάινερς .....	85	250	302	555	387

Καθαρὸν σύνολον .. 21.179 23.570 24.798 25.091 26.238

### ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Απὸ τοῦ 1958 σημειώνεται σταθερὰ μεταφορά σκαφῶν ἀπὸ τὰς «σημαίας εύκολιάς» εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἔγκαινιασθείσης ὑπὸ τοῦ κράτους πολιτικῆς. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος ἡ μεταφορά αὐτῆς ὑπῆρχεν ἡ μεγίστη, ἀνέλθουσα εἰς 6% ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ στόλου τῶν τράμπων. 'Αναλυτικώτερον, ἡ πρόσδοση τῆς ἐν λόγῳ μεταβολῆς δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωθι πίνακα:

Ποσοστὸν ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τράμπων

τέρας ναυτιλίας ἔχει ὡς κάτωθι, προκειμένου διὰ φορτηγὰ ἀποκλειστικῶς απασχολούμενα εἰς τράμπων μεταφοράς (εἰς 1000άδας τόνων d.w.):

ΣΗΜΑΙΑΙ	Δημερο- στροβιλο-	κίνητα	ηλεκτρ.	Σύνολον	%
'Ελληνική .....	1396	3335	4731	18.0	
Λιβεριανή .....	1231	2965	4196	16.0	
Βρετανική .....	2510	1295	3805	14.5	
'Ιταλική .....	1055	1449	2504	9.5	
Νορβηγική .....	1836	292	2128	8.1	
Παναμαϊκή .....	325	1305	1630	6.2	
'Ιαπωνική .....	1010	582	1592	6.1	
Γερμανική .....	1109	221	1330	5.1	
'Ην. Πολιτειών .....	20	1006	1026	3.9	
Σουηδική .....	428	87	515	2.0	

Η Νορβηγίας καὶ ἡ Σουηδία ἐσημείωσαν καὶ πάλιν αὔξησην τῆς συμμετοχῆς των εἰς τὸν στόλον. Δεδομένου δέ, διὰ τὰ 35% δόλων τῶν ὑπὸ ναυπηγήσιν τράμπων προορίζονται διὰ Νορβηγούς πλοιοκτήτας, δύναται τις νὰ ἀναμένη, διὰ τὴν αὔξησην θά συνεχισθῇ. Είναι ἀξιοσμένων, διὰ τὸ στόλον τοῦ Λιβανοῦ, δόσις ἀνέκουψεν ἐντελῶς αἰφνίδιως κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ συνίσταται ἀπὸ μικράς, κυρίως, καὶ μεγάλης ἡλικίας σκαφή, ἀδιπλασίασεν ἐκτὸτε τὴν δύναμιν του. Οἱ βρετανικοί στόλος ἀπαντοῦνται ἐπὶ ἐνεφάνισεν ἐλαφράν κάμψιν. Είναι ἔξ αλλου ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, διὰ τὰ 55% τῶν ἀτμοκίνητων φορτηγών φέρουν τὴν ἐλληνικήν σημαίαν, ἐνῷ η Μεγάλη Βρετανία, η Νορβηγίας καὶ ἡ Ιαπωνία ἔχουν περισσότερα δηζελοκίνητα, παρὰ ἀτμοκίνητα σκαφά.

### ΠΟΘΕΝ ΕΛΕΓΧΟΝΤΑΙ

Είναι ἔξηκριθωμένον, διὰ τοὺς πραγματικοὺς πλοιοκτήτας τῶν σκαφῶν, οὐδεμίαν πολλάκις ἔχουν σχέσιν μὲ τὴν χώραν, τῆς πότισας τὴν σημαίαν πέφερον τὰ πλοιά των. Ἀπὸ παρατιθέμενον εἰς τὴν μελέτην ἀναλυτικὸν πίνακα προκύπτει, διὰ τὸ συμφέρον καὶ ἡ σημαία ἀνταποκρίνονται σχεδόν πλήρως εἰς τὴν πλοιοκτησίαν τὴν ἀνήκουσαν εἰς 'Ιταλούς, Νορβηγούς, Ιαπωνίας καὶ Γερμανούς. Οσον ἀφορᾷ τοὺς "Ελλήνας, μόνον τὰ 51% τοῦ παρ' αὐτῶν ἐλεγχούμενου τοννάς φέρουν τὴν ἐλληνικήν σημαίαν, ἐνῷ τὰ 42% φέρουν «σημαίας εύκολιάς». Τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά διὰ τοὺς 'Αμερικανούς πλοιοκτήτας εἰναι 53% καὶ 45% καὶ διὰ τοὺς Βρετανούς πλοιοκτήτας 85% καὶ 14%.

Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δείκνυνται τὸ τοννάκι καὶ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστόν, ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν τράμπων, ὅπερ ἐλέγχεται ἀπὸ τὸν ἔφοπλιστας τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος:

ΕΘΝΙΚΟΤΗΣ	T. d.w.	Ποσ. %
"Ελλήνες .....	9.276.000	35.4
Βρετανοί .....	4.069.000	15.5
'Ιταλοί .....	2.732.000	10.4
Νορβηγοί .....	2.208.000	8.4
'Αμερικανοί .....	1.875.000	7.1
'Ιαπωνες .....	1.617.000	6.2
Γερμανοί .....	1.355.000	5.2

### ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ, ΗΛΙΚΙΑ, ΚΑΤΑΝΟΜΗ

Ἀπὸ δημοσιεύμενον εἰς τὴν μελέτην πίνακα δίδονται οἱ ἀκόλουθοι ἀριθμοί διὰ τὴν ἡλικίαν τοῦ στόλου τῶν τράμπων:

T. d.w.	T. d.w.
Προπολ. ....	500.000
1940 — 45 ..	5.678.000
1946 — 50 ..	112.000
1951 — 55 ..	360.000
1956 .....	732.000

Σύνολον ..... 26.238.000 100.

Η ἡλικία τοῦ ἐλληνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δίδεται ὡς ἔξης:

T. d.w.	T. d.w.
Προπολ. ....	500.000
1940 — 45 ..	5.678.000
1946 — 50 ..	112.000
1951 — 55 ..	360.000
1956 .....	732.000

Σύνολον ..... 26.236.000 100.

Η ἀναλογία τοῦ στόλου προπολεμικῆς ναυπηγήσεως ἐσημείωσε πε-

### G. A. FACCHINI

VIA MACHIAVELLI 1

TRIESTE

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 36.102 - 36.132 TELEX 022 FAMOTOR FAMOTOR ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

ΚΩΔΙΚΕΣ: LOMBARD, BOE, SCOTTS

ΜΕΣΙΤΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΕΩΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ. - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ. - ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ραιτέρω ύποχωρήσιν. Κατά Μάρτιον του 1958 άντεπροσώπευεν αύτη τά 20% του στόλου, ένων σήμερον καλύπτει μόνον τα 8.7%. Τούτο όφειλεται έμερι τας τάξης εξαιρετικών μεγάλας προσθήκας είς τὸν στόλον κατά τὸ τρέχον ἔτος, ἀλλὰ κυρίως είς τὰς διαδύσεις, τῶν ὅπιών τας 64% ἀνέφεροντα εἰς τράμπης προπολεμικῆς κατασκευῆς. Φορτηγά ποδεμικῆς ναυπηγήσεως ὀλίγα μόνον διελύθησαν, διότι αἱ ἄξιαι των διατηροῦνται σχετικῶς ὑψηλαὶ καὶ διότι τὰ ἐν λόγῳ σκάφη ἔχουν προσπικὴν περιτέρω ἐργασίας. Τὰ 43% τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος τῶν τράμπης εἶναι ἡλικίας κατώτερας τῶν 10 ἑτάν, ἐν συγκρίσει πρὸς 40% τοῦ προηγουμένου δωδεκατηνοῦ. Τὴν μεγαλυτέραν ἀνάλογιαν πλάσιον σκαφῶν ἐλέγχουν πλοιοκτήται τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν, τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ἰταλίας. Τὰ 89% τῶν παρ' Ἀμερικανῶν ἐλέγχομένων σκαφῶν εἶναι ἡλικίας ἀνά τῶν 10 ἑτάν, τὸ δὲ ἀντίστοιχον ποσοστὸν διὰ τοὺς "Ἐλλήνας καὶ τοὺς Ἰταλούς εἶναι 68%. Τὸ ὑψηλότερον ἐξ ἄλλου ποσοστὸν εἰς σκάφη ἡλικίας 10 ἑτάν καὶ κάτω ἐμφανίζουν οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Νορβηγίας.

## ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ

Τυπάρχει μέγας ογκος χωρητικότητος παραδοτέας κατά τὸ υπόλοιπον χρονικὸν διάστημα τοῦ 1961, ἀν δὲ προστεθούν καὶ οἱ 333.000 τ. d.w. τοῦ πρώτου τριμήνου, τότε τὸ σύναλον τῶν προσθηκῶν τοῦ ἔτους ἐκ ναυπηγήσεων εἰναι δυνατὸν νὰ ὑπερβῇ τὰ 3.000.000 τόνων d.w. 'Ο ἀριθμὸς οὗτος περιλαμβάνει καὶ σκάφη 500.000 τόνων προγραμματισμένα διὰ παράδοσιν 1960, ἡτις δημας ἀνεῳδήθη, καθὼς καὶ παρόμοιον ποσόν, διπερ δυνατὸν νὰ ἐπιβραδυθῇ διὰ παράδοσιν ἐντὸς τοῦ 1962, ἀντί τοῦ 1961. Καὶ μὲ τὰς μεταβολὰς ταύτας, δημας, καὶ ναυπηγήσεις τοῦ 1961 θὰ εἶναι ὑπερδιπλάσιαι τῶν τοῦ 1960. 'Ἐν ὅλῳ 66 σκάφῳ, χωρητικότητος 973.000 τόνων 4.w., ἔξπλοισθησαν πραγματικῶς μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου. 'Ολίγα δεξαμενόπλοια τελοῦν πρὸς τὸ παρὸν ὑπὸ ναυπηγήσιν, αἱ δὲ χῶραι αἱ ἔχουσαι μακροπροθέσμους παραγγελίας — ἡ Γερμανία καὶ ἡ Ἱαπωνία — τείνουν εἰς ταχυτέρας παραδόσεις, οὐτας ὥστε τὰ 2.5 ἐκαπομύρια τόνων δύνανται, ἵσως, νὰ ἀποτελοῦν ἀσφαλὴ ἀριθμὸν καὶ οὐδεὶς λόγος ὑφίσταται νὰ μὴ πραγματοποιηθῇ ὁ ἀριθμὸς οὗτος. 'Η τάσις πρὸς τὰ «μπάλκ - κέρριερς» ἔχηκοι λούθησε καὶ ὑπάρχουν σήμερον 126 τοιαῦτα σκάφη, καλύπτοντα τὰ 52% τῆς ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος. 'Εξαιρέσει τῶν μεγαλύτερων, τὰ συνήθη τοιαῦτα εἶναι τοῦ μεγέθους τῶν 15.000 ἔως 15.900 τόνων. 'Η Νορβηγία ἔχει τὰ περισσότερα, ἔναντι πάστης ἄλλης χώρας, ὑπὸ παραγγελίαν «μπάλκ - κέρριερς» — ἄνω τοῦ διπλασίου τῶν «σπηματιών εὐκολίας» — αἵτινες ἔποικαι τῆς Νορβηγίας. 'Κατ' αὔξοντα ἀριθμὸν ἔχουν παραγγείλει τοιαῦτα σκάφη ἡ Ἱαπωνία καὶ ἡ Γερμανία.

Διά πρώτην φοράν άπό του 1957 — 58 το ύπό παραγγελίαν τονιάς έσημειώσαν αυξήσιν κατά ήμισυ έκατομμύριον τόνων. 'Ο κατωτέρω πίνας (31ης Μαρτίου έ.ε.) δεικνύει τάς πιθανάς κατ' έτος παραδόσεις μέχρι του 1964 και πέραν, ταύτοχρόνως δὲ και τά μεγέθη τών παραδοθησούμενών σκαφών:

					1964
Μεγέθη (τ. d.w.)	1961	1962	1963	και πέραν	Σύνολ.
Κάτω τῶν 10.000 τ. . .	30	23	9	8	65
10.000 ἕως 10.900 τ. . .	12	5	—	2	19
11.000 > 11.900 τ. . .	5	6	—	—	11
12.000 > 12.900 τ. . .	16	11	4	—	31
13.000 > 13.900 τ. . .	22	4	4	3	33
14.000 > 14.900 τ. . .	9	7	1	3	20
15.000 > 15.900 τ. . .	32	9	7	2	50
16.000 > 16.900 τ. . .	9	3	3	1	16
17.000 > 19.900 τ. . .	19	7	3	1	30
"Άνω τῶν 20.000 τ. . .	30	24	7	6	67
Σ ύνοιλον πλοιαριν	184	99	38	21	342
Σύνολον τ. d.w. (000)	2707	1540	562	350	5159

Πολὺ δίλιγη είναι ή παραδοτέα μετά τό 1962 χωρητικότης, αυτή δὲ συνίσταται από δίλιγα, άλλα μεγάλου μεγέθους σκάφη. Έκτός τών γερμανικών και τών ιαπωνικών ναυπηγείων, τα περισσότερα ναυπηγεία των λοιπών χωρών παραπονούνται δι' έλλειψιν έργασιας μετά τό 1962. 'Αφ' έπειτα από τού 1957 δέν υπήρξε μεγάλη ποσότητα παραγγελιών, με παράδοσιν μεγαλυτέρον τών δύο έτων μετά ταῦτα.

## Η ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΔΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Ανεφέρθησαν άνωτέρω τα 2.5 έκατομμύρια τόννων, ώς άνωτας άριθμός παραδόσεως νεοτεύκτων φορτηγών κατά το 1961. "Αν περιλάβωμεν τάς άναμενόμενάς διά το πρώτων τρίμηνου του 1962 παραδόσεις και άποκλείσωμεν τάς γενομένας κατά το πρώτων τρίμηνου του 1961, αι άναμενόμενα διά το άπο 31ης Μαρτίου έξ. δωδεκάμηνου παραδό-

**APOSTOLOS FOTIADIS**

### **GENERAL SHIPCHANDLER**

VICO GIANNINI 3 / 7

GENOA

**PHONES :**  
200510 - 294782  
202687 - 589396

CABLES:  
FOTIADIS - GENOA

σεις δυνατὸν νὰ φθάσουν εἰς 2.6 έκατομμύρια τόνων. Μολονότι κατά την παρούσαν περίοδον αἱ τιμαὶ τῶν ναῦλων εἶναι λογικαὶ καὶ αἱ προσθήκαι συγχρονιμένων σκαφῶν εύπρόσδεκτοι, ἐν τούτοις ὑπεράγαν μεγάλαι προσθήκαι, δυνατὸν νὰ δημιουργήσουν περισσεῖς τράπεζας χωρητικότης. Πράγματι, αἱ προσθῆκαι κατά τὸ 1960 — 61 εἰς τὸν ἔνεργον στόλον, περιλαμβανομένων τῶν νέων ναυπηγήσεων καὶ τῶν ἀποσυρθέντων ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ σκαφῶν, ἀνήλθον εἰς 2.4 έκατομμύρια τόνων. Σήμερον εἶναι παραπλισμένη χωρητικότης 1.6 έκατομμυρίων τόνων μόνον, ἀναφέρεται δὲ αὕτη κατά τὸ πλεῖστον εἰς σκάφη πλαταί, τὰ ὅποια εἶναν καταδικασμένα πρὸς διάλυσιν. "Αν δεχθῶμεν σταθεράν ἀναλογίαν διαίτεων, τότε ἡ κωδαϊκὴ προσθήκη εἰς τὸν στόλον εἴᾳ ἀναφέρεται, διὰ τὸ τρέχον ἔτος, εἰς σκάφη κατά 200.000 τ. μόνον, περισσότερα. Δυνατὸν ἔξ ἄλλου, ἐφέτος νὰ μὴ πραγματοποιηθοῦν τόσαι μεταφοραὶ ἀπὸ μεταλλοφόρα καὶ λάινερς.

Τα οειδεμένοπλοια εξηκούλωσθαν να ασκούν αγρίου συναγερμούς εις τάς μεταφοράς σιτηρών, ή δέ τάσις αυτή θά συνεισθή, έφοστον οι ναύλοι δι' ύγρα καύσιμα συδένη σημείον ἀνάζωγονήσεως παρουσιάζουν. Κατ' Απρίλιον και Μάιον, τόσον τοῦ 1960, όσον και τοῦ 1961, τὰ δεξαμενόπλοια ἐμονοπάλησαν σχεδόν τὰς μεταφοράς σιτηρών ἀπό Κόλπων εἰς Κόντινεντ και ἐπί τινας ἔδυσμάδας αἱ κλειστέσαι ναυλώσεις των ἑκάλυπτον τὰ 30% τῶν διὰ σιτηρὰ ἀναγγελθέντων κλεισιμάτων. 'Ἐν τῇ πραγματικότητι, κοτά τοὺς πρώτους πέντε μῆνας τοῦ τρ. ἔτους, δεξαμενόπλοια συνολικῆς χωρητικότητος 2.7 ἑκατομμυρίων τόνων ἐναυλώθησαν διὰ μεταφορὰν γεννημάτων.

Παρ' οὐδα ταῦτα, τὰ σκάφη ἔνερού φορτίου ὀφελήθησαν ἐκ τῶν μεγάλων ἀπό τὴν Κίναν ἀγορῶν σιτηρῶν ἐκ Καναδᾶ καὶ Αὐστραλίας. Οἱ Κινέζοι καὶ οἱ Ῥώσοι φαίνονται προτιμῶντες τὸ σύστημα τῶν χρονοναυλῶσεων. Κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον του 1961 ἐκλείσθησαν ὑπὸ τῆς Κίνας εταῖμ - ταράτερες διὰ πλοία συνοδικῆς χωρακτότητος 500.000 τόννων. Μέγαν ἐπίσης ἀριθμὸν σκαφῶν ἐναυλώσαν καὶ οἱ Ἰαπωνεῖς διὰ τὴν ἔξι Ἰνδῶν μεταφορὰν μεταλλεύματόν. Ἐάν τὰ τράμπτη ἐναυλῶντο εἰς τιμᾶς ἰκανοποιητικά, ἡ δι' αὐτὸν γενικὴ οἰκονομικὴ προοπτικὴ θὰ μόνο ἔτι περισσότερον ἰκανοποιητική. Κατὰ τὰς ἀπόφεις τῶν οἰκονομολόγων, ἡ κρίσις παρέκαμψε πλέον τὸ κατώτατον δρίον τῆς ὑφεσεως εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, μολονότι ὀλίγα ἀκόμη ὑπάρχουν σημεία αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν. Εἰς τὸν ὑπόλοιπον Κόσμον ἡ κίνησις εἶναι λογική, ἐνῷ εἰς τὴν Ἰαπωνίαν ἐφανίζεται θετικῶς ζωηρά. Ἐφέτος η Ἰαπωνία ὑπῆρξε, μέχρι τῆς στιγμῆς, τὸ στήριγμα τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ἐπὶ πολλάς ἔδυμαδας πλέον τὸν 40% τοῦ συνόλου των κλεισθειστῶν ναυλῶσεων, ἀνεφέροντα εἰς μεταφοράς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν. Ἡ ἐκείθεν ζήτησις, ίδια διὰ μεταλλεύματα, παλαιοσιδῆρα καὶ γαιάνθρακας ἡτοῖ ἔξαιρετική, ἡ δὲ δυσκολία διὰ τὴν ἐξεύρεσιν φορτίων ἐπιτορφῆς ὥθησε τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα καὶ διετήρησεν αὐτάς εἰς ὅρια λογικῶν ἐπικερδῆ. Δεδομένου δέ, ὅτι η Ἰαπωνία ἔχει ὑπὸ ἐφαρμογὴν ἔνα εύρυ πρόγραμμα ἀναπτύξεως, δὲν ὑπάρχουν φόβοι νῦν στειρεύση ἡ μεγάλη αὐτὴ πηγὴ ἐργασίας διὰ τὰ τράμπτη. Πράγματι, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸν συνεχιζόμενην ὑφεσιν διὰ τὰς δεξαμενώπολις μεταφορῶν ὑγρῶν καυσίμων, αἱ διὰ τὸν παγκόσμιον τὸλον τράμπτη προοπτικαὶ εἰναι ἐνοικώτεραι, παρ' ὅσον τοῦτο ἐφαίνετο δυνατόν κατὰ τὴν ίδιαν αὐτὴν ἐποχὴν τοῦ παρελθόντος ἔτους.

Είς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME  
TECHNICAL ADMINISTRATION  
LIMITED

ΠΡΩΤΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική  
Διαχείρησις  
Λειτουργίας  
και  
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία  
Ἐπισκευῶν  
Μετασκευῶν  
καὶ  
Ναυπηγίσεων

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

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

#### ΟΜΟΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

# ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

## Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ ΤΟΥ

Η σχολήθημεν είς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας μὲ τὴν σημειουμένην ἐκπτωσιν τῆς κινήσεως τῶν ὑπεράλιπτικῶν ἐπιβατηγῶν. Τὸ θέμα ζωηρὸς ἀπασχολεῖ τοὺς διεθνεῖς ναυτιλιακοὺς κύκλους. Τῆς ἀπασχολήσεως αὐτῆς ἀπόρροιος εἶναι καὶ ἡ σχετικὴ ἐκθεσὶς τοῦ 'Οργανισμοῦ Οἰκονομικῆς Εὐρωπαϊκῆς Συνεργασίας (Ο.Ε.Ο.Σ.) τῶν Παρισίων. Ἐπιούρει αὐτὴ τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ διὰ θαλάσσης κίνησις ἐπιβατῶν εἰς τὸ τομέα τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ — ποὺ ἀποτελεῖ ὡς γνωστόν, τὴν σπουδαιοτέραν ἀρτηρίαν — ἐνῷ μέχρι τοῦ 1958 ἔσημενων αὔξησιν, κατόπιν ἑνεργών μείωσιν, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ἐναερίους μεταφορὰς ἐπιβατῶν, αἵτινες σημαντικῶς ηὔθημοσαν. Αναφέρεται, δῆμας, περαιτέρω, ὅτι κατὰ τὴν ἀποψίν τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιβατηγῶν λάινερς εἰς τακτικά γραμμάτα τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς, θὰ ὑπάρξῃ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἐπειδὴ μέγας ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, οἱ ὅποιοι θὰ προτιμεῦν ἀκόμη τὰ διασχίζουν τὸν 'Ατλαντικὸν διὰ θαλάσσης καὶ διὰ συνεχής ζήτησις διὰ ταξιδία, ιδίᾳ δὲ διὰ ταξιδία ἀναψυχῆς (κρουαζίέρα). Ἐντεύθεν καὶ δικαιολογεῖται ἡ ἀντικατάστασις τῶν πλαισιότερων ὑπερωκεανίων διὰ συγχρονίσμαν, ταχυτέρων καὶ πλέον οἰκονομικών σκαφῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ ἔχει ἀναπτυχθῆ ὁ συνδυασμὸς θαλάσσης καὶ ἀεροπορικῶν ταξιδίων, ὡς μόνον ἐπὶ τοῦ 'Ατλαντικοῦ, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ἄλλων γραμμῶν, ὡς λ.χ. ἀπὸ Εὐρώπης εἰς Νότιον Αφρικήν καὶ εἰς τὴν 'Απω Ανατολήν. Εἰς πολλὰς περιπτώσεις ναυτιλιακαὶ ἐταῖροι ἔχουν ἀπορρόφησει ἡ συνεργάζονται στενῶν μὲν ιδιωτικὰς ἀεροπορικὰς τοιούτων πρὸς τὸν σκοπὸν προαγωγῆς καὶ ἐνθαρρύνσεως τῶν συνδεδυσμένων ταξιδίων, γεγονὸς ὅπερ δεικνύει, ὅτι οἱ δύο οὗτοι τρόποι ταξιδίων συμπληρώνουν ἀλλήλους, ὅπως ἀκριβῶς δύνανται νὰ εἰναι καὶ συναγωνιστικοί. Οὕτως ἐμφανίζεται ἡ κατάστασις σήμερον, ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἐρεύνης τῶν ἐμπειργωμάτων. Πάντως, ἡ ρηθεῖσα ἐκθεσὶς δίδει μίαν ἀόριστὸν πως ίδεαν περὶ τῆς μελοδυτικῆς ἐμπιστούν τῆς θαλασσίας ταξιδίων, ἀναφέρουσα ἀπλῶς, ὅτι «θὰ ὑπάρξῃ μέγας ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, οἱ ὅποιοι θὰ προτιμοῦν ἀκόμη τὰ διασχίζουν τὸν 'Ατλαντικὸν διὰ θαλάσσης καὶ διὰ ταξιδία ἀναψυχῆς». Ἐργον, ἀναψυχῆς, τῶν συντακτῶν τῆς ἐκθεσεως δὲν εἶναι νὰ προδαίνουν εἰς προφητείας — τόσον ἄλλως τοὺς ριψοκινδύνους — ύπαρχουν, δῆμας, σήμερον πολλοί, οἵτινες θὰ ἐπεθύμουν νὰ γνωρίζουν, τι μᾶς ἐπιφύλασσεν τὸ μέλλον, διότι ἀντιμετωπίζουν ἀποφάσεις διὰ τὴν ἐφαρμογὴν δαπανηρῶν σχεδίων, ὅπως π.χ. εἶναι ἡ ναυτήγησης τοῦ τρίτου «Κούνη». Μολονότι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν ἐκδηλώνουν ἐμπιστούν τῆς θαλασσίας ταξιδίων, ὡς αὐτῆς ἐμφανίζεται ἐνταῦθα, φανεῖται νὰ εἰναι ἐπιχήμα διὰ αὐτῆς, ἐνῷ μόνον ὁ παράγων ναυτιλία δεικνύει, ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ ἀεροπορικοῦ ταξιδίου, ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τῶν μεταφορῶν τακτικῶν γραμμῶν. Τὸ ἀεροπορικὸν θέμα ταξιδίου ἐνεργεῖ ἐπιδρουμάς κατὰ τῆς ναυτιλίας, ὑπεισέρχεται εἰς τὴν μεταφορὰν ἐπιβατῶν καὶ καθιστᾷ ἀντιοκουνικάς τακτικάς ἀπὸ θαλάσσης γραμμάς. Πρόσφατον γεγονόν, ἐνισχύον τὴν ἀποψίν αὐτῆς εἶναι ἡ πώλησης τῶν δύο νέων, σχετικῶν, μικτῶν ἀγγλικῶν λάινερς «Medina» 13.345 τ. γκρός καὶ «Parthia» 13.362 τ. γκρός (ἀμ-

φοτέρων ναυτηγήσεως 1947), ἀτινα εἰργάζοντο μὲ ζημίαν καὶ θὰ ἦτο δυνατὸν ν' ἀντικατασταθούν διὰ μικροτέρων φορτηγῶν μόνον σκαφῶν, δυναμένων νά ποδώσουν κέρδος.

Υπὸ τοιαύτας περιστάσεις ἀποβαίνει δύσκολον νὰ ἔρμηνευθῇ ἡ περιοχὴ τῆς ἐκθεσεως, καθ' ἣν «μέγας ἀριθμὸς ἐπιβατῶν, ἀναμένεται μετά πεποιθήσεως, ὅτι θὰ προτιμήσουν νὰ διασχίσουν τὸν 'Ατλαντικὸν διὰ πλοίου». 'Αναμφιδόλως, αἱ ἐταιρίαι αἱ ὅποιαι ἔναντι της προτιμήσεως τοῦ πρόσθιου εἰς τὸν μεγάλας ἐπενδύσεις κεφαλαίων εἰς νέα σκάφη. Φαίνεται πάντως βέβαιον, ὅτι εἰς τὸ μέλλον θὰ χρειασθῇ ὀλιγιατέρα χωριτικότης, ἔναντι τῆς ἀπασχολουμένης σήμερον, ὅτι — κατὰ ἀκολουθία — ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατηγῶν λάινερς, τῶν προοριζομένων διὰ τακτικὰς μεταφορὰς εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν μόνον, θὰ μειωθῇ ἔτι περαιτέρω καὶ ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων τῶν διατιθεμένων εἰς ταξιδία ἀναψυχῆς ἡ ὡς πρόσθιον θὰ χωριτικός διὰ τὴν θερινή περίοδον, θὰ αὔξηθῃ. Ο βόρεος 'Ατλαντικός δὲν ἀποτελεῖ ιδεάδη περιοχὴν διὰ ταξιδία ἀναψυχῆς. Υπάρχουν ἀλλα περιοχαὶ, ὡς αἱ πρὸς τὸν Εἰρηνικὸν καὶ ἐπὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ, αἵτινες εἰναι καταλληλότεραι διὰ τὰ τουριστικὰ ταξιδία. Τοῦτο πιθανόν θὰ σημάνῃ, ὅτι τὸ ἐπιβατηγὸν πλοίον τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ θὰ παρέσθεται παραπληγίας παραπληγίας τῶν σκαφῶν ποὺ διαπλέουν τὴν Μάγχην, ἐνῷ τὰ πλοιαὶ τῶν περιηγητῶν ταξιδίων θὰ ἀπομακρύνωνται βαθμηδόν ἀπὸ τὰς τακτικὰς γραμμάτας, μολονότι ἐπὶ τινὰς ἀκόμη καιρὸν τὰ λάινερς ἔνια τακτικὰ γραμμῶν θὰ ἔκτελον συνδεδυσμένας ὑπηρεσίας, ἀναλαμβάνοντα καὶ ταξιδία ἀναψυχῆς.

Σήμερον οὐδεὶς εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ χρησιμοποιῇ ἀποκλειστικῶς τὸ πλοίον. Καὶ σημαίνει τοῦτο, ὅτι ἡ χρησιμοποίησις τοῦ πλοίου πρέπει νὰ καταστῇ ἐλκυστική. Πρὸς ἀντιστοιχίαν τῆς ταχύτητος ποὺ προσφέρει τὸ ἀεροπλάνον, τείνουν αἱ ναυτικαὶ ἐταιρίαι νὰ βελτιώσουν τὰ ἐπίπεδα ἀνέσεως καὶ εύμαρείας τῶν ἐπιβατῶν των. Δεδομένου, δῆμας, ὅτι ἡ ὑπηρεσία προσωπικοῦ ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων εύρισκεται ηδη εἰς λίαν υψηλὸν ἐπίπεδον, ὀλίγα ἀκόμη δύνανται νὰ γίνουν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύχην. Διὰ τὸ ἀντιμετωπισθῆ, συνεπῶς, τὸ πρόβλημα προσελκύεταις ἐπιβατῶν, πρέπει νὰ μελετηθοῦν μειώσεις τῶν εἰσιτηρίων, παραλήλως δὲ νὰ υιοθετηθοῦν καὶ μέθοδοι μειώσεως τοῦ κόστους διαχειρίσεως καὶ τοῦ ἔχοπλισμοῦ τῶν ὑπερωκεανίων.



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC., NEW YORK 1, N.Y.

(ALL U.S. & CANADIAN PORTS)

50 MOUNT ST.

LONDON W 1,

(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

D. N. VLACHOS

7, Leocharous Street—Tel. 42249

PIRAEUS

SYRIA - LEBANON

PAPADOPOULOU & CO.

LATTAKIA

ARABIA

THE ADEN AGENTS

P. O. Box 1240 Steamer Point

ADEN

FINLAND

INSALKO

P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO

RIERA HERMANOS

Apartado 167 CEUTA

MALAYA

R. JUMABHOY & SONS LTD.

24, Malacca Street P. O. Box 303

SINGAPORE

(also at Penang)

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings

AUCKLAND, C. 1.

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AS

Dronningensgt 10) 12

OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HELLØRFSEN

Dronningensgt. 8!

KRISTIANSANDS.

## BUNKERS ΕΙΣ ΠΥΛΟΝ (ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ)

Ἐμπιστευθῆτε τὰς πρακτορεύσεις τῶν πλοίων σας  
εἰς τὰ Ναυτικὰ Πρακτορεῖα

ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. ΖΕΡΒΑΚΗΣ

ΚΑΛΑΜΑΤΑ & ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΣ:

ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ. ΚΑΛΑΜΑΤΑ  
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟ. ΠΥΛΟΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

ΚΑΛΑΜΑΤΑς 426 & 93.39  
ΠΥΛΟΥ 44.

Τριακονταετής πεῖρα εἰς τὰς ναυτικὰς ἐργασίας  
ἐγγυᾶται διὰ τὴν καλλιτέραν ἔχουσαν  
τῶν πλοίων σας.



# Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, (HELENIC LINES LIMITED)

## ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ:

- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ δι' ΕΛΛΑΣΑ, ΤΟΥΡΚΙΑ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ και ΛΟΝΔΙΝΟΥ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, και τάναπαλιν.
- Έκ λιμένων ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, ΟΛΛΑΝΔΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ διά ΚΥΠΡΟΝ, ΛΙΒΑΝΟΝ, ΣΥΡΙΑΝ και τάναπαλιν.
- Έξ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ και ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ διά ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ και τάναπαλιν.
- Έξ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ και ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ, δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ και τάναπαλιν.
- Έξ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ λιμένων ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ και ΚΟΛΠΟΥ ΜΕΣΙΚΟΥ διά λιμένας ΑΝΑΤΟΛΙΚΗΣ και ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΚΤΗΣ ΙΝΔΙΩΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΚΕΥΛΑΝΗΣ, ΒΙΡΜΑΝΙΑΣ και τάναπαλιν.
- Έξ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ και ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ λιμένων ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ διά τήν ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ και τάναπαλιν.
- Έξ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ και ΚΑΝΑΔΙΚΩΝ λιμένων ΜΕΓΑΛΩΝ ΛΙΜΝΩΝ δι' ΕΡΥΘΡΑΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ, ΠΕΡΣΙΚΟΝ ΚΟΛΠΟΝ, ΠΑΚΙΣΤΑΝ, ΙΝΔΙΑΣ και τάναπαλιν.
- Έκ ΚΟΛΠΟΥ ΒΕΓΓΑΛΗΣ διά ΚΑΡΑΒΑΪΚΟΥΣ λιμένας.

## ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ:

HELLENIC LINES LIMITED  
39, BROADWAY  
NEW YORK 6, N.Y. CABLES: "ELLINIKI.."

THE FENTON STEAMSHIP CO. LTD.  
BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,  
LONDON E.C. 3 CABLES: "FENBURY.."

HELLENIC LINES LIMITED  
319, INTERNATIONAL TRADE MART  
NEW ORLEANS, LOUISIANA CABLES: "ELLINIKI.."

## ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:

ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ: DEUTSCH-HELLENISCHE SCHIFFAHRTSAGENTUR G.M.B.H. NEUE GROENINGERSTRASSE 8/10, "HANSAHaus..", CABLES: "DEUTELLEN.."

ΚΩΝΙΟΠΟΛΙΣ : HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI. P.O.B. GALATA 969 CABLES: "TURKLENIK.."

ΣΜΥΡΝΗ : TURK-HELLEN SEYRISFAIN ACENTALIGI LTD, STI: P.O.B. 359 CABLES: "TURKLENIK.."

"Ωσαύτως Πράκτορες είς ἄπαντας τούς λιμένας τοῦ Κόσμου."

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: Ακτή Μιαούλη, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ. Τηλέφωνον: 471.541 (3 γραμματί)

# Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ

ΥΠΟ ΔΗΜ. ΜΕΛΕΤΗ, ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ, ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΗΣ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΥ ΕΝΩΣΕΩΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν. ΠΑΣΙΣ ΤΑΞΕΩΣ

Όπως είς πολλάς άλλας σφαιρας της άνθρωπίνης δραστηριότητος, ούτω καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἔχεισθι νὰ πληρωθῇ βαρὺς φόρος εἰς ἄπωλειας ἀνθρωπίνων ὑπάρξεων προτοῦ λαθοῦν σοδαρά μέτρα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Μόλις πρὸ διώγμων δεκαετηρίδων ἥρχισε νὰ δίεται προσοχὴ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν. Πολλαὶ ἐκατοντάδεις πλοίων καὶ χιλιάδες ψυχῶν ἀπώλεσθαν καὶ τραγικαὶ καταστροφαῖ, ὅπως ἡ τὸν «Τίτανικοῦ» εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, τὸν κειμένων τοῦ 1913 πρὸ τὸ 1914, ἔσημειώθησαν προτοῦ ἀναληφθῆ συστηματικὴ ἐνέργεια ἐπεικείμενη.

Βῆμα πρὸς βῆμα, ἐν τούτοις, κατὰ τὸν παρελθόντα ἡμισυν αἰώνα, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς διεθνοῦς κοινῆς γνώμης, ἐδεσπόισθαν κανόνες ἀσφαλείας, τοὺς δποίους ὄφειλον νὰ τηροῦν τὰ θαλασσοπορώντα σκάφη. Ἡ θάλασσα θ' ἀποτελῇ πάντοτε ἐπικινδυνὸν περιοχὴν διὰ τὸν ἀνθρωπόν, τὰ μέτρα, δημος, τὰ δποὶ ἔχουν θεσπισθῆ διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων καὶ τῶν ταξιδεύοντων ἐπὶ αὐτῶν ἔχουν σήμερον ἔξειληθῆ εἰς ὑψηλὸν βαθμόν. Καὶ ἡ προσπάθεια τῆς τελειοποίησεώς των εἶναι ἀτέρμων. Πρέπει νὰ συνεχίζεται καὶ θὰ συνεχίζεται.

Ἡ ἀσφάλεια τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ εἶναι τοιαύτης φύσεως, ὥστε νὰ μὴ είναι δυνατὸν νὰ ρυθμισθῇ κατ' ιδίαν ὑπὸ ἔκαστης χώρας· ἡ πραγματοποίηση τῆς πρέπει νὰ γίνεται ἀντικείμενον συλλογικῆς προσπάθειας καὶ κατὰ συνέπειαν προϋποθέτει στενήν καὶ συνεχῆ συνεργασίαν μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν χωρῶν. Τὰ σκάφη ὅλων τῶν ἔθνων χρησιμοποιοῦντας ἡ ἀνοικτάς θαλάσσας, ἡ δὲ ἀσφάλεια τῶν δύναται νὰ κατοχυρωθῇ μόνον ἐὰν τὰ πλοῖα ὅλων τῶν σηματῶν συμβάλων πρὸς τοῦτο, σεβόμενα τοὺς θεσπιζομένους κανόνας τῆς ναυσιπλοίας.

Οἱ συντελεσταὶ τῆς ἀσφαλείας ἔχουν παγκοσμίας διαστάσεις. Ἡ συνεργασία, ἡ δποὶ ἔχει ἀποκατασταθῇ μεταξὺ τῶν ἔθνων, μέσω ἐνὸς διεθνοῦς δικτύου μετεωρολογικῶν ὑπηρεσῶν, αἱ περιπολίαι πάγων, αἱ τείνεις πράξεων τὰς ὑπηρεσίας τῶν εἰς δλας τὰς ναυτιλίας, καὶ γενικῶς ὁ κώδικας συναδελφώσεως καὶ ἀλληλοδοθείας, ὡς δποὶ ισχύει ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἀποτελοῦν θυμασίαν ἀπόδειξιν τοῦ τρόπου καθ' ὃν τὰ ἔθνη δύναται νὰ συνεργασθῶν ὅπως καὶ πράγματι συνεργάζονται.

«Ἡλάς, συνεπῶς, κατὰ τρέπον πολὺ φυσικὸν ἡ συγκέντρωσις ἐπὶ τὸ αὐτὸ τὸν θαλασσοπόρων χωρῶν διὰ νὰ συζητήσουν ἀπὸ κοινοῦ τὰ θέματα τῆς ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐπὶ διεθνοῦς κλίμακος. Ἡ πρώτη διεθνῆς συνδιάσκεψις ὑπῆρξεν ἀμεσοῦ συνέπεια τῆς τραγωδίας τοῦ «Τίτανικοῦ». Συνήλθεν εἰς Λονδίνον ἐν ἑταῖ 1914, μὲν πρωτοβουλίαν τῆς ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, εἰχε δὲ ὡς ἀποτελεσμα τῆς θέσπισιν τῆς πρώτης Διεθνοῦς Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας Ἀνθρωπίνης Ζωῆς ἐν Θαλάσσῃ. Μεταξὺ τῶν πολλῶν θεμάτων ποὺ συνεζητήσαν ήσαν καὶ ἔκεινα ποὺ ιδιαίτερως ἀφεώρων τὰ ἐπιβατηγά σκάφη· ἦτοι ἡ ἔξασφάλισις σωσιδίων λέμβων δυναμένων νὰ περιλάβωσιν ἀπαντάς τοὺς εὐρισκομένους ἐπὶ ἐνὸς πλοίου, ἡ ύδατοστεγή ἐσωτερική διαιρέσις τῶν σκαφῶν, αἱ ἀλεξίπυροι φρακταί, τὰ σωσίδια μέσα καὶ αἱ συσκευαὶ κατασθέσεως πυρκαϊῶν.

Ἄλλα θέματα γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος, ρυθμισθέντα διὰ τῆς Συμβάσεως ἑκείνης, ἀφεώρων εἰς τὴν παροιτηγραφίαν, τὰς μεδόδους βοηθίας κινδυνεύοντων σκαφῶν, τὴν ἀναθεώρωσιν τοῦ ύψισταμένου τότε Κανονισμοῦ προλήψεως συγκρύσεων ἐν θαλάσσῃ καὶ εἰς τὴν ἔγκατάστασιν περιπολίας πάγων εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν.

Ἡ πρώτη Διεθνῆς Σύμβασις ὑπέστη διαδοχικάς ἀναθεωρήσεις ὑπὸ διεθνῶν διπλωματικῶν συνδιασκέψεων, ἀπασῶν συγκλιθείσων εἰς Λονδίνον κατὰ τὰ ἑταῖ 1929, 1948 καὶ τῆς προσφάτου κατὰ τοὺς μῆνας Μάιον — Ιούνιον 1960, ὑπὸ τὴν αἰγίδην τῆς Διακυβερνητικῆς Ναυτιλιακῆς Συμβούλευτικῆς Ὀργανώσεως, ἡ δποὶ εἶναι ἔξειδικευμένον δργανον τοῦ Ὀργανισμοῦ τῶν Ἡνωμένων Ἐθνῶν. Τὸ βασικὸν αὐτὸ διεθνὲς κείμενον ἔχει συμπληρωθῆ μὲ διάφορα ἀλλά, ρυθμίζονται διαφόρους πλευρᾶς τῆς ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ὅπως ὡς διεθνῆς Κανονισμὸς προλήψεως συγκρύσεων ἐν θαλάσσῃ, ἡ διεθνῆς συμβάσις περὶ γραμμῆς φορτώσεως καὶ αἱ συμβάσεις καὶ κανονισμοὶ ποὺ ἔχουν θεσπισθῆ ὑπὸ διαδοχικῶν συνδιασκέψεων καὶ καθορίζουν τὰς ἀρμοδιότητας τῆς Διεθνοῦς Ἔνδονεως Τηλεπικοινωνῶν καὶ τῆς Παγκοσμίου Μετεωρολογικῆς Ὀργανώσεως. Σήμερον τὸ σύνολον τῶν διεθνῶν κειμένων εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ρυθμίζουν δλα τὰ θέματα τῆς ἀσφαλείας τοῦ πλοίου κατὰ τὸν πλοῦν καὶ τῆς ἀσφαλείας ἑκείνων ποὺ ταξιδεύουν ἐπ' αὐτῷ.

Ἐν τούτοις, παρὰ τὴν σημειωθείσαν ἀξιόλογον πρόσδον, δὲν δυνάμεθα νὰ δηλώμεν περὶ τελειότητος, διότι ὡς προείπομεν ἡ προσπάθεια διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἀνωτάτου δρίου ἀσφαλείας εἶναι ἀτελεύτητος. Μὲ

τὴν πύκνωσιν τῆς κινήσεως τῶν πλοίων εἰς τὰς θαλάσσας, μὲ τὴν συνεχῆ αὔξησιν τῶν διαστάσεων τῶν πλοίων καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μελῶν τῶν πληρωμάτων τῶν ὡς καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μεταφερομένων ἐπιβατῶν, μὲ τὴν δόλον πολυπλοκωτέρων διάρρηψαν τῶν πλοίων καὶ τοῦ ἔξοπλισμοῦ τῶν, μὲ τὴν εἰσαγωγὴν νέων μορφῶν προώσεως καὶ χειρισμῶν, νέοι κίνδυνοι προστίθενται εἰς τοὺς καραδοκούντας πάντοτε ἀπὸ τὴν πλευρὰν τῶν στοιχείων τῆς φύσεως, μόνον δὲ δι' ἐπιμόνου προσπάθειας δύνανται τὰ μέτρα ἀσφαλείας νὰ συγχρονίζωνται πρὸς τὰς νέας τεχνικὰς ἐξελίξεις. Οἱ κίνδυνοι πυρκαϊῶν ἐν τοῖς πλοίοις, οἱ δποὶ μεγαλώνουν μὲ τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσώπων τῶν μεταφερομένων δι' αὐτῶν, ἡ χρησιμοποίησις τῆς θερμοπυρηνικῆς ἐνέργειας ὡς πρωστηρίου δυνάμεως καὶ οἱ ἐκ ταύτης ἐνδερύουντες κίνδυνοι ὑπὸ μορφὴν ραδιενέργειας, ἀποτελοῦν μερικά παραδείγματα τῶν νέων προβλημάτων ποὺ ζητοῦν λύσεις.

Ἡ πρόοδος τῆς διεθνοῦς ρυθμίσεως τῆς ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἀντικατοπτρίζεται κατὰ πρῶτον λόγον, φυσικά, εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων. Καταστροφαὶ συμβαίνουν βεβαίως ἀκόμη — καὶ δὲν ἔχει κανεὶς παρὰ νὰ ἐνθυμηθῇ τὰς τραγωδίας ποὺ ἔπληξαν τὸ «ΑΝΤΡΕΑ ΝΤΟΡΙΑ» καὶ τὸ «ΣΤΟΚΧΟΛΜΗ», οἱ δποὶ καὶ ὑπεργάμμισαν τὴν ἀνάγκην τῆς συγκλήσεως τῆς προσφάτου διεθνοῦς συνδιάσκεψεως ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ — ἀλλὰ μᾶλλον δύνανται νὰ ἀποδοθοῦν εἰς ἀνωτέρων βίσιαν παρὰ εἰς διαθέσιμον σφάλματα. Ἡ θάλασσα — πρέπει ποτὲ νὰ μὴν τὸ λησμονοῦμεν — εἶναι ἔνο στοιχεῖον τὸ ὄποια, πιθανῶς, οὐδέποτε θὰ δαμασθῇ ὑπὸ τοῦ ἀνθρώπου. Πάντως, λαμβανομένων ὑπὸ στοιχείων ποὺ διασχίζουν τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας καὶ τῶν ἀκατομυμένων πλοιῶν καὶ τῶν διασπαίζουν τὰς ἀνοικτὰς θαλάσσας καὶ τῶν ἀκατομυμένων πλοιῶν ποὺ μεταφέρονται διὰ θαλάσσης, τὸ ποστό τῶν ἀτυχημάτων καὶ τῶν φορτίων ποὺ μεταφέρονται διὰ θαλάσσης, τὸ ποστό τῶν ἀτυχημάτων εἶναι πολὺ χαμηλόν, εἶναι δὲ ἀναμφισβήτητον, διτὶ τοῦτο ὄφελεται εἰς τὴν ἀμείωτον προσοχὴν ἡ δποὶ δίδεται εἰς τὸν παράγοντα ἀσφαλεία.

Ἡ σημειούμενή πρόοδος ἀντικατοπτρίζεται ἐπίσης εἰς τὸ γεγονός, διτὶ δόλον περιστότεραι χωρῶν ἀποδέχονται τοὺς κανονισμοὺς ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, ἡ δποὶ, ὡς προσανεφέραμεν, συνήλθεν εἰς Λονδίνον μετὰ τὸ ναυάγιον τοῦ «Τίτανικοῦ», κατὰ τὸ 1914, ἔλαβον μέρος ἀντιπρόσωποι 16 χωρῶν. Εἰς τὴν δευτέραν συνδιάσκεψιν, συνελθούσαν μετὰ δέκα πέντε ἑτη, ἐν ἑτεῖ 1929, ἀντεπροσωπεύθησαν 18 κυβερνήσεις. «Οταν, κατόπιν καθουτερήσεως ὁφειλομένης εἰς τὸν δεύτερον παγκόσμιον πλόμενον, ἔλαβε χωρῶν ἡ τρίτη συνδιάσκεψις ἐν ἑτεῖ 1948, ὡς ἀριθμὸς τῶν ἀντιπροσωπευθείσων κυβερνήσεων ἀνήλθεν εἰς 31. Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος συνήλθεν ἡ τετάρτη συνδιάσκεψις ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, μετέσχον δὲ εἰς αὐτὴν ἔσκαστοι περίπου 54 χωρῶν. Εἰς τὴν συνδιάσκεψιν αὐτῆν ἔλαβον μέρος ἀντιπρόσωποι τῆς Πλανητικῆς Ναυτικῆς Ὀμοσπονδίας ὁ ἀποφαινόμενος καὶ δὲ Ἡλ. Κροκιδᾶς.

Κύριον ἔργον τῶν διαδοχικῶν αὐτῶν συνδιασκέψεων ὑπῆρχεν ἡ διαπλάνυσις τοῦ πεδίου ἑραρμογῆς καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τῶν κειμένων, τῶν θεσπισθέντων τὸ πρῶτον ἐν ἑτεῖ 1914, συνισταμένων εἰς τὴν διεθνῆ σύμβασιν ἀσφαλείας ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ τὸν διεθνῆ κανονισμὸν προληφέως συγκρύσεων ἐν θαλάσσῃ. Ως ἐλέχθη ἡδη, διάφορα ἀλλά δευτερεύονταν ἀλλὰ ἔξαιρετως σοδαρά δύνατα τῆς ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ ἡρρυθμίσθησαν κατὰ τὰ μεσολαβήσαντα ἔτη μεσημέριαν τῆς Τηλεπικοινωνῶν καὶ ἡ Παγκόσμιος Μετεωρολογικὴ Ὀργάνωσις.

Εἶναι προφανές, διτὶ εἰς ἀσφαλεία ἀποτελεῖ πολυσύνθετον καὶ πολύπλευρον θέμα, εἰς τὸ ὄποιον ἐμπλέκονται πολλὰ συμφέροντα τῆς ζωῆς καὶ περιοσίας. Δύνανται χονδρικῶν νὰ διαιρεθῇ εἰς τὴν ἀσφαλείαν τοῦ πλοίου ἐν πλά, δηλαδὴ τὴν ναυσιπλοϊκήν πλευράν, καὶ εἰς τὴν ἀσφαλείαν τοῦ σκάφους, δηλαδὴ τὴν πρόδημην τῆς πυρκαϊᾶς καὶ τὴν διάσωσις τῶν ἐπιβατώντων εἰς περίπτωσιν ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου. «ἇξεινες, συνεπός, πλευράς σχετικόμενας πρὸς τὴν διαφύλαξην τῆς ζωῆς καὶ τὴν διαφύλαξην τῆς περιουσίας αἱ δποὶ περικλείουν ἔξαιρετως τεχνικῆς καὶ πρακτικῆς φύσεως ζητήματα δηπόμενα τῶν ζωτικῶν συμφερόντων ἐκείνων ποὺ χρησιμοποιοῦν τὰ πλοῖα καὶ τῶν φορτίων, στίνα πεταφέρουν ὡς καὶ αὐτῆς ταύτης τῆς ζωῆς ἑκείνων ποὺ ταξιδεύουν ἐπὶ τῶν πλοίων, εἴτε ὡς μέητο τοῦ πληρωματος εἴτε ὡς ἐπιβάται.

Εἶναι ἀληθές, διτὶ εἰς ἔκαστην τῶν συνδιασκέψεων, ἡ κυρία προσοχὴ ἐστρέφετο ἐπὶ ἑκείνων τῶν πλευρῶν τῆς ναυτικῆς ἀσφαλείας, αἱ δποὶ εἰς εύρισκοντο εἰς τὴν ἐπικαιρότητα κατὰ τὸν χρόνον τῆς συγκλήσεως τῶν ἔνεκα προσφάτων γεγονότων καὶ τεχνολογικῶν ἐξελίξεων ἐπελθούσῶν κατὰ τὴν προηγηθείσαν ἔκαστης περίοδου, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον δὲ

## DEEP SEA AND COASTAL PILOTS

TELEPHONE  
GRAVESEND 4596

47 PELHAM ROAD  
GRAVESEND, ENGLAND

TELEGRAMS, RADIOS  
"HUTCHINSON GRAVESEND,"

Pilots available for British Coast, North Sea and Baltic.

Pilots can board and land off Dover, Brixham, Fishguard, Holyhead and Thurso.

Pilots can board at any British or Continental port.

Radio E.T.A. off boarding port (24 hours notice) to "Hutchinson Gravesend,"

έπειλαμβάνοντο αύται θεμάτων άνακυπτόντων έκ σοδαρών ναυτικών άτυχημάτων.

Ούτω, κατά τὴν συνδιάσκεψιν δισφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1960, ἡ προσοχὴ συνεκεντρώθη ἐπὶ τῶν ἀκολούθων θεμάτων:

Ἐπὶ τῶν ἐφοδίων καταπολεμησεως τῆς πυρκαϊας καὶ προστασίας ἀπ' αὐτήν, διότι, συνεπειά τῆς συνεχούς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν μελών τῶν πληρωμάτων, καθὼς καὶ τῆς πολυπλοκωτέρας μορφῆς τῶν ἐγκαταστάσεων, αὔξανουν οἱ κίνδυνοι πυρκαϊας ἐν τοῖς πλοίοις.

Ἐπὶ τῶν σωσιδίων μέσων γενικῶν, διότι, ἡ ἐμφάνισης τῶν πνευστῶν σωσιδίων σχεδιῶν ὡς δυναμέων νάρας ὑποκαταστήσουν τὸν καθιερωμένον τύπον σωσιδίων λέμβων προεκάλεσεν ἐπιμάχους συζητήσεις, ἀκόμη καὶ μεταξὺ τῶν κύκλων τῶν ναυτικῶν.

Ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας ἵστας, διότι, ἡ προοπτική χρησιμοποίησεως τῆς ἐνέργειας ταύτης, ὡς πρωστηρίου δυνάμεως ὡς καὶ διῆλλους σκοπούς ἐν τοῖς πλοίοις, ἔθεσε τὸ ζῆτημα τῶν κινδύνων ἐκ τῆς ραδιενέργειας, τόσον ἐν πλῷ δύον καὶ ἐν ὅρμῳ, ὑπὸ δύμαλάς τε καὶ ἀνωμάλους συνθήκας.

Ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεγραφίας, κατόπιν προτάσεως ὠρισμένων κυβερνήσεων περὶ ἀντικαταστάσεως τῆς ραδιοτηλεγραφίας διὰ τῆς ραδιοτηλεφωνίας ἐπὶ περιπτώσεων ποὺ κατὰ τὴν γνώμην τῶν ναυτικῶν ὀργάνωσεων θάτερας ἐσήμανε σοδαράν ὑπονόμευσιν τῶν καθιερωμένων κανόνων ἀσφαλείας.

Ἐπὶ τοῦ ραντάρ, διότι, ἡ γενικευσίς του ὡς προσθέτου βοηθήματος ναυτιπλοΐας ὑπὸ συνθήκας περιορισμένης δρατότητος κατέστησεν ἀναγκαίαν τὴν ἐρμηνείαν ὠρισμένων διατάξεων τοῦ κανονισμοῦ προλήψεως συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ. Μέχρι τοῦδε δὲν ἔχει διαμρωφωθῇ συνήθης ἔξασκησης τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν χρήσιν τοῦ ραντάρ, δηλαδὴ δὲν γνωρίζουν οὗτοι εἰς τὶς συνισταταις ἡ «μετρία ταχύτητος», διταν χρησιμοποιήται ραντάρ ὑπὸ συνθήκας διμήλης, ἐὰν αἱ συνήθεις διατάξεις τοῦ κανονισμοῦ δέονται νὰ τηρώνται πάντοτε ἀνεξαρτήτως, ἢν χρησιμοποιήσαι τὸ διχοτόμον κλπ.

Μολονότι δὲν ἐπέλθουν ριζικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὴν διαφρωτικὴν προστασίαν κατὰ τῆς πυρκαϊας, εἰς τὴν ἐσωτερικήν, δηλαδή, διάταξιν τοῦ σκάφους, αἱ νέαι διατάξεις προβλέπουν βελτιώσεις εἰς διάσας τὰς μεδόδους προστασίας κατὰ τῆς πυρκαϊας καὶ ἐνίσχυσιν τῶν μέσων προστασίας εἰς ἐπιβατηγά, μεταφέροντα ὀλιγωτέρους τῶν 36 ἐπιβατῶν. Σημαντικὴν βελτίωσιν ἀποτελεῖ ἡ καθιέρωσις τῆς διαφρωτικῆς προστασίας κατὰ τῆς πυρκαϊας εἰς τὰ φορτηγά ἄνω τῶν 4.000 τόνων. Διάφοροι συστάσεις πραγματεύονται περὶ τῶν μεθόδων δοκιμῆς τῶν ὑλικῶν τῶν χρησιμοποιούμενών εἰς τὴν διαφρωτικὴν προστασίαν κατὰ τῆς πυρκαϊας, περὶ τῆς πιέσεως τῶν πυροσθετικῶν ὑδραγωγῶν, περὶ τῶν συνδέμων εύκαμπτων σωλήνων, περὶ τῶν προφυλάξεων ἀσφαλείας εἰς τὰ δεξαμενόπλοια καὶ περὶ τῆς μεταφορᾶς ἐκρηκτικῶν ὑλῶν. Ἰδιαιτέρως σημαντική είναι ἡ σύστασις, ἥτις ὑποχρεοῦ τὰς κυβερνήσεις νὰ ἔκδουν δόγματας πρὸς τὰς λιμενικάς ἀρχάς τῶν χωρῶν των, διπλῶς διαδέτουν προσαρμογεῖς διὰ διεθνῆ σύνθεσιν τῆς ἀκτῆς μὲ τὰ πλοῖα, εἰς τρόπον διετε ή σύνδεσις αὐτῆς νὰ γίνεται ἀπὸ πλοίου εἰς πλοίου μέχρι τῆς ἀκτῆς διὰ τὸν ἐφοδιασμὸν μὲ σύνδωση τοῦ πυροσθετικοῦ ὑδρα-

γωγοῦ καὶ τοῦ συστήματος ψεκασμοῦ.

Ἄν καὶ ἔθεσπίσθησαν ὑπὸ τῆς συνδιάσκεψις νέαι διατάξεις διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν ἀτομικῶν πλοίων, ἔξεδηλώθη διαφορὰ ἀντιλήψεων ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ, διὰ τὸν λόγον, ὅτι ἡ ἐπιθυμία ἐνθαρρύνσεως τῆς τεχνολογικῆς ἔξελίξεως δὲν συμβιάζεται πάντοτε μὲ τὴν ἀνάγκην θεσπίσεως ανωτατοῦ ὄρους ἀσφαλείας. Αἱ νέαι διατάξεις προβλέπουν, ὅτι ὅλα τὰ ἀτομικὰ σκάφη, ἔξαιρεσι τῶν πολεμικῶν τοιούτων, δέοντας καλύπτωνται ὑπὸ τῆς συμβάσεως. Ἡ ἔγκρισης ἐγκαταστάσεως ἀντιδραστήρων εἰς πλοία, ἡ ἔκδοσης ἐγχειριδίου λειτουργίας, ζητήματα ἀσφαλείας κατὰ τῆς ραδιενέργειας καὶ ἄλλαι προφυλάξεις ἐπαφίενται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν ἐνδιαφερομένην κυβέρνησην.

Ὑπάρχουν πολλοὶ ποὺ θεωροῦν τὰς πνευστὰς σωσιδίους σχεδίας ὡς τεραστίαν πρόδοσον, εἰναι δὲ γεγονός ὅτι, ὡς πλευστική συσκευή παρουσιάζει μεγάλα πλεονεκτήματα. Εἰναι μια συσκευή, ὡς ποτία παρέχει καὶ ἔχει ἀπὸ τὸ ὄντων προστασίαν, κάποιαν δινεσιν καὶ ἐπὶ μακράν περιόδου, ἐνώ τὰ λοιπά σωσιδίων μέσα είναι χρήσιμα μόνον ἐντὸς τοῦ ὄντων. Ἡ διαφορὰ ἀντιλήψεως μέσα είναι χρήσιμη μόνον ἐντὸς τοῦ βαθμὸν κατὰ τὸν ὅποιον αἱ πνευσταὶ σωσιδίοι σχεδίασι πρέπει νὰ ὑποκαθιστοῦν τὸν κανιερωμένον τύπον τῶν σωσιδίων λέμβων. Ὑπέρ τῶν πνευστῶν σωσιδίων προβάλλονται τὰ πλεονεκτήματα, ὅτι στοιχίζουν εὐθηνότερον καὶ κατὰ συνέπειαν εἰναι δυνατόν νὰ ἔξασφαλίζεται μεγαλύτερο μεταφορική χωρικότητος, διῆστι εὐκολώτερον ἐναποθηκεύονται καὶ ὅτι εἰναι ἔλαφροι. Ἐναντίον τῶν ἀντιτείνεται, ὅτι ἡ καθέλκωσις καὶ πλήρης φόρτωσις μιᾶς πνευστῆς σχεδίας είναι πρόβλημα, ποὺ δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς λυθὲν μέχρι σήμερον. Πάντως, διὰ τὰ ἐπιβατηγά τὸ πρόβλημα δὲν ἔχει λυθῆ ἀκόμη, δεδομένου ὅτι τὰ γυναικόπαιδα ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον δὲν γνωρίζουν κολύμβησιν. Αἱ πνευσταὶ σωσιδίοι δύνανται νὰ φορτωθοῦν μόνον ἀφοῦ θά ἔχουν ριθῆ ἐπὶ τὴν θάλασσαν καὶ ἔχουν πληρωμή ἀέρος. Τὴν 20ή Μαΐου 1960, ἐπεδειχθῇ ἡ καθέλκωσις μιᾶς πεληφωμένης ἀέρος καὶ ἐμφόρτου σχεδίας ἀπὸ τὸν «Oreades» εἰς τὴν προβλήτα τοῦ Τίλμπουρι, τοῦ Λονδίνου. Τὰ ἀποτελέσματα τῶν πειραμάτων αὐτῶν ἐκρίθησαν, ὅτι ὑπόσχονται πολλά.

Ἡ κατάληξης της συνδιάσκεψης ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ἦτο νὰ συστήσῃ, ὅτι εἰς μακρὰ διεμήνη ταξιδίων ἐπιτρέπεται ἡ ἀντικατάστασις οὐχὶ πλέον τοῦ ἐνός τετάρτου τῶν πλευστικῶν συσκευῶν τοῦ σκάφους ὑπὸ πνευστῶν σωσιδίων σχεδίων ἐγκεκριμένου σχεδίου, ἐφόσον ἡ καθέλκωσις των πεπληρωμένων διῆρος καὶ ἐμφόρτου είναι δυνατή.

Στερεαὶ σωσιδίοι σχεδίασι ἐπιτρέπονται ἐπίσης, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅτι, δὲ πληροῦν τοὺς δρους ποὺ τίθενται εἰς τὴν νέαν σύμβασιν. Ἡ ἔκτασις κατὰ τὴν ὅποιαν σωσιδίοι σχεδίασι ἔξι ἐκατέρου τῶν δύο τύπων δύνανται νὰ χρησιμοποιούνται εἰς τὰ ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων κάτω τῶν 1.600 τόνων ρυκόδ) καθορίζεται ὑπὸ τῆς συμβάσεως. Ἀλλαὶ τροπολογίαι, ἐπενεχθεῖσαι εἰς τὰ κεφαλαίον αὐτὸν τῆς συμβάσεως ἀφοροῦν εἰς τὰς μηχανοκίνητους σωσιδίους λέμβους. Ὁλαι αἱ σωσιδίοι αὐταὶ λέμβοι πρέπει νὰ εἶναι ἐφωδιασμέναι μὲ πετρελαιομηχανάς καὶ νὰ δύνανται εὐκόλως νὰ τίθενται εἰς κίνησιν ὑπὸ διεσδήποτε συνθήκας. Ὁ αριθμὸς μηχανοκίνητων λέμβων ποὺ ὑποχρεούνται νὰ φέρουν εἰς τὸν συμβάσιν τοῦ 1948 ὡρίζε-



## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ Α/;

ΕΒΔΟΜΑΔΙΑΙΑΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΑΠΟ 1 ΙΟΥΛΙΟΥ ΕΩΣ 31 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1961

### Α/Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,"

ΔΙΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτη: 11.00

2 καὶ 30 Αύγουστου, 27 Σεπτεμβρίου, 25 'Οκτωβρίου.

ΔΙΑ ΝΕΑΠΟΛΙΝ, ΓΕΝΟΒΑΝ, ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

Τετάρτη: 11.00

26 'Ιουλίου, 23 Αύγουστου, 20 Σεπτεμβρίου, 18 'Οκτωβρίου

Τετάρτη: 19.00

9 Αύγουστου, 6 Σεπτεμβρίου, 4 'Οκτωβρίου.

ΔΙΑ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑ·Ι·Δ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΑΜΜΟΧΩΣΤΟΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Πέμπτη: 11.00

20 'Ιουλίου, 17 Αύγουστου, 14 Σεπτεμβρίου, 12 'Οκτωβρίου.

ΔΙΑ BENETIAN μέσω ΚΕΡΚΥΡΑΣ

Πέμπτη: 11.00

10 Αύγουστου, 7 Σεπτεμβρίου, 5 'Οκτωβρίου.

Πέμπτη: 14.00

27 'Ιουλίου, 24 Αύγουστου, 21 Σεπτεμβρίου, 19 'Οκτωβρίου.

Πέμπτη: 14.00

17 Αύγουστου, 14 Σεπτεμβρίου, 12 'Οκτωβρίου.

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

### ΠΑΝΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ»

Άκτη Μιαούλη 27, Πειραιεύς, Τηλέφωνα 474.492—477.469 ὡς

καὶ εἰς ἄπαντα τὰ γραφεῖα Ταξιειδίων καὶ Τουρισμοῦ

το, άπό τὸν δικιὸν ἀριθμὸν τῶν λέμβων.

Μεταδολαι ἐπίθισον ἔτισης εἰς τοὺς κανονισμοὺς καθόσου ἀφορᾶ τὸν μέγιστον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν κατὰ σωσιδίον λέμβον, τὸν τύπον τῶν ἐπωτίδων διά τὴν καθέλκυσιν, τὴν διάταξιν καὶ κατανομὴν τῶν σωσιδίων λέμβων ἐπὶ τοῦ σκάφους, προσετέθησαν δὲ καὶ νέαι διατάξεις περὶ κυκλικῶν σωσιδίων καὶ περὶ πνευστῶν σωσιδίων ζωνῶν.

Εἰς τὸ κεφάλαιον τῆς ραδιοτηλεγραφίας καὶ ραδιοτηλεφωνίας, ἡ νέα σύμβασις ἐπέφερε σημαντικὴν ἐπέκτασιν τῆς χρήσεως τοῦ ἀσυρμάτου τηλεφωνού τὸ ὅποιον προσγονιμένως ἔχρησιμοποιεῖται εἰς φορτηγά πλοῖα μεταξὺ 500 καὶ 1.600 τόνων γκρός — ἦδη δὲ χρησιμοποιεῖται καὶ εἰς πλοῖα μεταξὺ 300 καὶ 500 τόνων γκρός. Ἡ τροποποίησις αὐτὴ ἔγενετο, διότι σημειούται αὔξουσα τάσις χρησιμοποίησεως τοῦ τύπου αὐτοῦ μικρῶν σκαφῶν εἰς μακρὰ ταξίδια. Προβλέπεται, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ ὄφειλον νὰ φέρουν τούλαχιστον ἑνὸς χειριστὴν ἀσυρμάτου τηλεφωνού, δύναται δὲ νὰ εἶναι οὗτος ὁ πλοιάρχος, ἔνας ἀξιωματικὸς ἢ μέλος τοῦ πληρώματος, ὑπὸ τὸν ὄρον, δῆμος, νὰ κατέχῃ πιστοποιητικὸν χειρίστου ἀσυρμάτου τηλεφωνού, ὅφειλει δὲ, ὑπὸ τὸν ὄρον τηρήσεως ὡρισμένων προϋποθέσεων, δταν ἡ ἀκρόστις διακόπτεται, νὰ ἔξασφαλίζῃ συνεχῆ φυλακήν ἀκροσάσθεας ἐπὶ τῆς ραδιοτηλεφωνικῆς συχνότητος κινδύνου ἐπὶ τῆς γεφύρας, ὅποθεν συνήθως γίνεται ἡ διακυβέρνησης τοῦ σκάφους, χρησιμοποιῶν μεγάφωνον ἢ ἔτερον κατάλληλον μέσον. Εἰς φορτηγά χωρητικότητος ἄνω τῶν 1.600 τόνων γκρός καθὼς καὶ εἰς ἀπαντὰ τὰ ἐπιβατηγά σκάφη ἔδακολουθεῖ νὰ ισχύῃ ἡ ίδια διάταξις περὶ χρησιμοποίησεως ραδιοτηλεγραφίας καὶ διατήρησεως συνεχούς φυλακῆς ἀκροσάσθεας. Μία ἄλλη τροπολογία τῆς συμβάσεως τοῦ 1948 ἔχειται τὰ ταξιδεύοντα εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας σκάφη τῆς ὑποχρέωσεως νὰ τηροῦν ὡρισμένους κανονισμοὺς τῆς ἀσυρμάτου τηλεπικοινωνίας, καθόσου διέπονται ταῦτα ὑπὸ τῆς συμβάσεως τοῦ 1952 περὶ ἀσφαλείας διασυρμάτου τηλεφωνού.

Καθόσουν ἀφορᾶ τὸ ραντάρ, σημαντικαὶ διεκρινήσεις καὶ βελτιώσεις ἔχουν προστεῖνει εἰς τὸν διεθνῆ κανονισμὸν προλήψεως συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ. Ἀποσαφήνιζεται οὕτω ἐπαρκῶς, ὅτι ἡ κατοχὴ τῆς ψηφοφοριῶν διὰ τὸν ραντάρ δὲν ἀπαλλάσσει οἰονδήποτε πλοῖον τῆς ὑποχρέωσεως αὐτοπράξ συμμορφώσεως τοῦ πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Κανονισμοῦ καὶ ίδιως τὰς ἀναφερομένας εἰς τὰ ἡχητικὰ σήματα καὶ τὴν διαγωγὴν ὑπὸ συνθῆκας περιηρισμένης δρατόπτητος. Προστηρημέναι εἰς τὸν διεθνῆ Κανονισμὸν προλήψεως συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ εἶναι οἱ συστάσεις ἀφορῶσαι εἰς τὴν χρήσιν τῶν ἑταῖρων ραντάρ πληροφοριῶν ὡς βοηθητικοῦ μέσου ἀποφυγῆς τῶν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ. Εἰς δλας αὐτάς, ἐν τούτοις, ὑπάρχει ἡ θεμελιώδης συμβούλη, ὅτι συμπεράσματα ἔχονται εἶς ἀτελῶν καὶ ἀνεπαρκῶν πληροφοριῶν τοῦ ραντάρ εἶναι λίαν ἐπικίνδυνα καὶ πρέπει ν' ἀποφεύγεται ἡ χρήσις των. Τὸ θέμα τῆς «μετρίας ταχύτητος» ρυθμίζεται ἔτισης πλήρως διὰ τῶν συστάσεων αὐτῶν. Ὁρίζεται λόγου χάριν σαφῶς, ὅτι πληροφορία ληφθεῖσαι ἐκ τῆς χρήσεως τοῦ ραντάρ πρέπει νὰ ἔρμηνευνται ἀναλόγως τῶν περιστάσεων ὑπὸ τὰς ὅποιας συλλέγονται προκειμένου νὰ προσδιορισθῇ ποιά θὰ εἶναι ἡ μετρία ταχύτητος καὶ διὰ πρέπει νὰ μὴ λησμονήται τὸ γεγονός, ὅτι μικρὰ σκάφη, μικρὰ παγόδουνα καὶ παρόμοια ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα δυνατὸν νὰ μὴ ἐπισημάνωνται ποσῶς ὑπὸ τοῦ ραντάρ. Ἡ τελικὴ σύστασις ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ δίριζει κατὰ τρόπον κατηγοριακόν, ὅτι αἱ ἐνδείξεις τοῦ ραντάρ ἐνός ἡ πλειόνων σκαφῶν ἐντὸς τοῦ γειτνιάζοντος χώρου δυνατὸν νὰ σημαίνουν, ὅτι «μετρία ταχύτητος» θὰ πρέπει νὰ εἶναι βραδυτέρα ἢ ἐκείνης, τὴν δόπιαν ἔνας ναυτικός μὴ χρησιμοποιῶν ραντάρ θὰ ἔθεωρει μετρίαν ὑπὸ τὰς αὐτὰς περιστάσεις.

Ἡ σύστασις ὑπὸ ἀριθ. 3, ἡ ὅποια εἶναι προστηρημένη εἰς τὸν Κανονισμὸν προλήψεως τῶν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ τοῦ 1960 ἔχει ιδιαιτέρων σημασίαν. Ἐπὶ λέξει ἔχει ως ἔξης: «Κατὰ τὸν πλοῦν ὑπὸ συνθῆκας περιηρισμένης δρατόπτητος ἡ ἔμβελαια καὶ ἡ διόπτευσις τοῦ ραντάρ δὲν ἔχεισφαλίζουν βεβαίαν ἐπισήμανσιν τῆς θέσεως τοῦ ἐπέρου σκάφους συμφώνως πρὸς τὸν κανονισμὸν 6 παράγρ. β', ὥστε νὰ ἀπολλάσσουν τὸ πλοῖον τῆς ὑποχρέωσεως νὰ σταματήσῃ τὰς μηχανάς του καὶ νὰ ταξιδεύῃ μετὰ προφυλάξεως, δταν ἔχῃ ἀκούσει σῆμα διμίχλης ἔμπροσθεν του.

Τὸ θέμα τῆς ἐνέργειας διαφυγῆς γίνεται ἀντικείμενον λεπτομεροῦς ρυθμίσεως. Τονίζεται, πάντως, ὅτι δταν ἀναλαμβάνεται τιστάτη ἐνέργεια, προέχει νὰ ἔξασφαλίζεται, ὅτι θὰ ἔχῃ τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀπότελεσμα. Συστάσεις ἔτισης γίνονται καθόσου ἀφορᾶ τὴν ἀλλαγὴν πορείας, τονίζεται δὲ, ὅτι τοιστάτη ἀλλαγὴ πρέπει νὰ εἶναι οὐσιώδης. Διαδοχικαὶ μικραὶ ἀλλαγαὶ πορείας πρέπει ν' ἀποφεύγεται. Ἡ ἀλλαγὴ πορείας πρὸς τὰ δεξιά εἶναι προτιμητέστατη πῆρας τ' ἀριστερά. Ἀνάλογοι ὑποδείξεις γίνονται καὶ καθόσου ἀφορᾶ τὰς ἀλλαγὰς ταχύτητος, αἱ ὅποιαι ἔτισης πρέπει νὰ εἶναι οὐσιώδεις. Ἡ ταχεία ἀπομάκρυ-

σις τοῦ πλοίου συνιστάται ὡς ἡ πλέον συνετὴ ἐνέργεια, δταν τοῦτο εὐρίσκεται λίαν ἔγγυς ἐτέρου.

Τὰ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα ἀφοροῦν τὰς ἐπελθούσας κυρίας μεταδολάς. Ἐπῆλθον, ἐν τούτοις, καὶ θιάφοροι ἀλλαὶ μεταδολαὶ δευτερεύουσης σημασίας εἴτε ἐνσωματωδεῖσαν εἰς τὸ κύριον σῶμα τῆς συμβάσεως ἡ γενόμεναι ὑπὸ μορφήν συστάσεων. Τὰς συνοψίζομεν κατωτέρω:

«Ἄσφαλτος εἰς παραστάσις παραστάσις τοῦ 1948 ἀνεθεωρήθησαν, ἀλλὰ δὲν προστεθήσαν νέοι. Οἱ κανονισμοὶ περὶ περιπολίας πάγων διηγκρίνθησαν. Σημαντικαὶ ἀλλαγαὶ ἐπηνέχθησαν εἰς τὸ μέρος τῆς συμβάσεως, τὸ δέποιον πραγματεύεται περὶ τῶν σημάτων διστάσεως διὰ τῆς ἐνσωματώσεως εἰς αὐτὸν τῶν χρησιμοποιουμένων ὑπὸ τῶν ἀσερπλάνων κατὰ τὴν ἔρευναν καὶ διάσωσιν. Τὸ πεδίον ἐφαρμογῆς τῶν κανονισμῶν ποὺ ἀφοροῦν τὰς πορείας εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν διηγρύθη συμπεριλήφθεισῶν καὶ τῶν περιοχῶν, δτοι συγκλίνουν πολλαὶ πορείαι, ἀπλίζεται δὲ, ὅτι θὰ ἐνθαρρυνθῇ οὕτω μεγαλύτερα συμμετοχή εἰς τὴν συμφωνίαν περὶ πορείαν Βορείου Ἀτλαντικού (ἡ ὅποια εἶναι μία ἐλευθερία συμφωνία μεταξὺ ναυτιλιακῶν ἑταριών).

Κανονισμὸς πρὸς τὸν ραντάρ, σημαντικαὶ διεκρινήσεις καὶ βελτιώσεις ἔχουν προστεῖνει εἰς τὸν διεθνῆ κανονισμὸν προλήψεως συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ. Ἐκτὸς τῶν εἰδικῶν περὶ ραντάρ διατάξεων, διὰ τὰς ὅποιας ὠμιλήσαμεν ήδη, ὁ διεθνῆς κανονισμὸς προλήψεως συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ ὑπέστη γενικήν ἀνάθεώρησην. Δὲν καθωρίσθησαν μὲν διακριτικὰ σήματα ναυσιπολίσσων διὰ τὰ ἀτομοκίνητα σκάφη, καθωρίσθησαν, δῆμος, νέα σήματα πρὸς διάκρισιν τῶν διαφορών τύπων ἀλιευτικῶν, ἀναλόγως τῆς ικανότητος των νὰ ἔκτελον χειρισμούς: Ἑγχρωμος φανός — ἡτοι ἐρυθρὸς διὰ τὰ ἀλιευτικὰ δικτύων ἐπιφανείας καὶ πράσινος διὰ τὰ ἀλιευτικά τράπατα — ἀνωθεν τοῦ λευκοῦ φανού ἐπὶ τῆς κεφαλῆς τοῦ ιστού. «Ἔχει ἀποσαφηνίσθη, ὅτι ἀλιευτικὰ σκάφηνται πολλαὶ πορείας με σημάτη δὲν θεωροῦνται κατὰ τὴν ἔννοιαν τοῦ κανονισμοῦ ὡς ἀλιεύοντα».

Μεταδολαὶ ἐπῆλθον ἔπισης εἰς τὴν διατάξιν τῶν φανῶν τῶν θαλασσοπορῶν πλοίων καὶ τὴν χρήσιν των ἀπὸ τῆς ἀνατολῆς μέχρι δύσεως τοῦ ήλιου.

Μεταφοραὶ σιτηρῶν. Διάφοροι κανονισμοὶ τῆς συμβάσεως τοῦ 1948 ἀνεμόρφωσαν, ληφθεῖσῶν ὑπὸ δῶμαν τῶν προσφάτων ἔξελιξεων εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν σιτηρῶν. Ἡ ἀναμόρφωσις ἀνάγεται εἰς τὴν προφάτων ητοι μεταφορὰν τῶν σιτηρῶν. Η ἀναμόρφωσις διάγεται εἰς τὴν προφάτων περιπολίσσην τῶν σιτηρῶν εἰς τὴν προφάτων περιπολίσσην τῶν σιτηρῶν. Σημαντικὸν ἐπίτευγμα τῶν νέων κανονισμῶν εἶναι τὸ διτέ, ἐπιτρέποντα τὴν χρήσιν εἰς παγκόσμιον κλίμακα τῶν πατροπαραδότων μεθόδων φορτώσεως, αἱ ὅποιαι ισχύουν ὑπὸ πολλῶν εἰς τὸ Ρίβερ Πλέιτ καὶ εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. «Ἐνας ἀλλος κανονισμὸς ἀφορᾷ τὰ πλοῖα τὰ δόπια ἔχουν ἀξιοποιήσει εἰδικὰ ναυπηγικὰ χαρακτηριστικά.

Γενικῶς τονίζεται ἡ σημασία τῆς στοιβασίας τῶν εἰς χύμα φορτίων, τῆς εὐότασθειας καὶ τοῦ προγραμματισμοῦ τῶν φορτώσεων σιτηρῶν. Ἐνεκρίθη ἐξ ἀλλοι καὶ μία συστάσις, ἀλλ' οὐχὶ κανονισμός, καθόσου ἀφορᾶ τὴν τακτοποίησιν τῶν φορτίων εἰς χύμα, ἐκτὸς τῶν σιτηρῶν.

Ἐπικίνδυνα ἐμπορεύματα μεταφέρεται τὸν εἰδούς κανονισμόν της συμβάσεως τοῦ 1960 εἶναι ἀφειρωμένον εἰς τὸ θέμα αὐτό. Τὰ σχετικὰ μέρη τῆς συμβάσεως τοῦ 1948 συνελέγονται ἐπὶ τὸ αὐτὸ καὶ ἀνεμόρφωσαν εἰς διάλιγας θεμελιώδεις ἀρχαῖς, πρὸς τὰς ὅποιας ἔχειται νὰ συμμορφωθοῦν ἡ διὰ θαλάσσης μεταφορά ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων. Αἱ ἀρχαὶ αὐταὶ ἀποσκοποῦν εἰς τὸ νότιον τοπίον τῶν παγκόσμιων ναυτιλίων τὸν περιβολόν του εἰδούς τὰ ἐμπορεύματα ἀσφαλείας καὶ ἀνευδομένων φορτώσεως, αἱ ὅποιαι ισχύουν ὑπὸ πολλῶν εἰς τὸ Ρίβερ Πλέιτ καὶ εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. «Ἐνας ἀλλος κανονισμὸς ἀφορᾷ τὰ πλοῖα τὰ δόπια ἔχουν ἀξιοποιήσει εἰδικὰ ναυπηγικὰ χαρακτηριστικά.

Συστάσεις. Σημαντικῶς πολυαριθμότεραι συστάσεις παρ' ὅσαι εἰς τὴν σύμβασιν τοῦ 1948, ιλιοθεωρήθησαν ὑπὸ τῆς συνδιασκέψεως ὡς παραρτήματα εἰς τὰ διάφορα κεφάλαια τῆς συμβάσεως τοῦ 1960. Εἰς μερικὰς περιπτώσεις, λόγω τοῦ διτέ περιτείτο περαιτέρω ἔρευνα, δὲν ἦτο εύκολον νὰ περιληφθοῦν τὰ σχετικά θέματα εἰς αὐτὴν ταύτην τὴν σύμβασιν. Αἱ συστάσεις, φυσικά, δὲν δεσμεύουν τοὺς προσυπογράφοντας, ἀποτελοῦν ἐν τούτοις σοβαράς ὑποδείξεις ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης.

## EFFICIENT AND COMPLETE STEVEDORING

ALL CALIFORNIA PORTS: SAN FRANCISCO, BAY AREA, STOCKTON, LOS ANGELES, LONG BEACH

## CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.

GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS

GENERAL AGENTS

GEORGE CARRAS INC.

17 STATE STREET  
NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

ζωής ένν θαλάσση και συνήθως έξετάζονται μετά πάσης προσοχής υπό τών κυβερνήσεων. Λόγου χάριν, είς πολλάς περιπτώσεις αι συστάσεις τού 1948 ένεσωματώθησαν εις τό κύριον σώμα τής συμβάσεως τού 1960.

Πλήν τών 56 άλλων συστάσεων, έψηφισθησαν ἔτεραι ἐνδεκα ως χωριστὸν παράρτημα διὰ τὴν ἀσφάλειαν ἐπὶ τῶν ἀτομοκινήτων πλοίων. Παρέχουν δόηγίας πρὸς τὰς κυβερνήσεις κατὰ τὴν ἑφαρμογὴν τῶν σχετικῶν κανονισμῶν και κατὰ τὴν διαμόρφωσιν τῶν σχεδίων ναυπηγήσεως ἀτομοκινήτων σκαφῶν. Καλύπτουν ἐπίσης τὴν γενικὴν ἀσφάλειαν τῶν ἀτομοκινήτων πλοίων, τὴν προστασίαν ἀπὸ τοῦ ἀντιδραστῆρος και ἀπὸ τῆς ραδιενέργειας και τὰς προϋποθέσεις υπὸ τὰς ὡποίας πρέπει νὰ λειτουργῇ τὸ σύστημα τῆς θερμοπυρηνικῆς ἐνέργειας.

Διὰ τὰ ἐπικινδύνα ἐμπορεύματα η συνδιάσκεψις συνέστησε τὴν υιοθέτησιν ἐνιαίου διεθνούς κώδικος διὰ τὴν διὰ θαλάσσης μεταφοράν των και ἔδωσεν δόηγίας πρὸς τὴν Διακυβερνητικὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν 'Οργάνωσιν νὰ συνεχίσῃ τὰς μελέτας της ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς 'Ἐπιτροπῆς 'Ἐμπειρογνωμόνων ἐπὶ τῆς μεταφορᾶς ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων, τὴν ὅποιαν ἔχει συστήσει ὁ 'Οργανισμὸς 'Ηνωμένων Κατὰ ή ὡποία χειρίζεται τὸ θέμα τῆς μεταφορᾶς τοῦ εἰδους αὐτοῦ ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης, ἀέρος και σιδηροδρόμων. 'Ο 'Οργανισμὸς τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν ἐκλήθη ν ἀναμιχῆ ἐν προκειμένῳ, διότι δὲν ὑφίσταται μέχρι τούδε ὥλοκληρωμένον ἀθροισμα κανονισμῶν διεπόντων τὰς μεταφορᾶς ἐπικινδύνων ἐμπορευμάτων διὰ θαλάσσης.

Μία ἄλλη συστάσις ἀφορᾷ εἰς τὴν λῆψιν ἐπάρκων προφυλάξεων διὰ τὰς μεταφορᾶς χρόνης φορτίων, πλὴν τῶν σιτηρῶν, αἱ ὅποιαι δὲν καλύπτονται υπὸ τῆς συμβάσεως. 'Η συνδιάσκεψις συνέστησεν, δηπως αἱ κυβερνήσεις ἔξασφαλίσουν τὴν διατήρησιν τῶν ἀναγκαίων καλῶν μεθόδων εἰς τὴν φόρτωσιν και στοιδασίαν, ἀνέθεσε δὲ εἰς τὴν Διακυβερνητικὴν Ναυτιλιακὴν Συμβουλευτικὴν 'Οργάνωσιν νὰ ἔξετάσῃ τὴν διαμόρφωσιν διαδικασίας ἐπὶ διεθνούς βάσεως διναμάνης νὰ γίνῃ ἀποδεκτὴ υπὸ πάντων.

Διότι διὰ τὰς συστάσεις διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυσιπλοΐας ἐνεκρίθησαν υπὸ τῆς συνδιάσκεψεως, καθὼς και πέντε ἄλλαι ἀφορῶσαι εἰς τὴν πρόληψιν τῶν συγκρούσεων ἐν θαλάσσῃ. Μία ἐμπειροστατωμένη σύστασις ἐνθαρρύνει τὴν ἔγκατάστασιν τελειοπιθεμάνων και ἀξιοπίστων ραντάρ, ἐφιστᾶ, δημως, ταῦτοχρόνως, τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν κινδύνων ἐκ τῆς ἐσφαλμένης χρήσεως τῶν και ἐκ τοῦ μη ἐπάρκους ὑπολογισμοῦ τῶν περιορισμῶν εἰς οὓς ὑπόκειται ἡ χρήσις τῶν. Μία ἄλλη ἀφορᾷ εἰς τὰς ἀμοιδαίας παρεμβολὰς μεταξὺ ραντάρ χρησιμοποιουμένων υπὸ πλοίων και ὑπὸ ἀεροπλάνων.

Ἡ ἀνάγκη ἐκπαιδεύσεως τῶν πλοιάρχων, τῶν ἀξιωματικῶν και τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος εἰς τὴν χρήσιν τῶν βοηθημάτων ναυσιπλοΐας, τῶν σωσιδίων μέσων, τῶν συσκευῶν κατασθέσεως πυρκαϊδῶν και ἄλ-

λου συναφοῦς ἔξοπλισμοῦ, τονίζεται εἰς μίαν σύστασιν, εἰς τὴν ὅποιαν γίνεται μνεία περὶ ἑκουσυγχρονισμένης ἐκπαιδεύσεως και συγχρόνων τεχνολογικῶν ἔξελίξεων. 'Η Διακυβερνητικὴ Ναυτιλιακὴ Συμβουλευτικὴ 'Οργάνωσις και ἡ Διεθνὴ 'Οργάνωσις 'Ἐργασίας καλούνται νὰ συνεργασθῶν διὰ νὰ θέσουν τὰς βάσεις τῆς τοιαύτης ἐκπαιδεύσεως.

'Ἔπι τῶν θεμάτων τῆς τηλεπικοινωνίας ἐψηφισθησαν δέκα συστάσεις τεχνικοῦ περιεχομένου, αἱ ὅποιαι ἀναφέρονται εἰς τὴν ἀκρόστιν τῶν κινδύνων κινδύνου, εἰς τὰ προβλήματα παρεμβολῶν και εἰς τὸν ἔσοτλισμὸν διὰ συσκευῶν ἀσυρμάτου και ραδιογνωμέτρου ἐπὶ τῶν συχνοτήτων κινδύνου. 'Ωρισμέναι ἔξ αὐτῶν καλούνται νεικήν συνεργασίαν τῆς Διακυβερνητικὴς Ναυτιλιακῆς Συμβουλευτικῆς 'Οργάνωσιν και τὴν Διεθνῆ 'Ἐνωσιν Τηλεπικοινωνιῶν.

"Ἐνδεκα συστάσεις ἀφοροῦν εἰς τὰ σωσιδία μέσσα, συμπεριλαμβανομένης και μιᾶς περὶ ἐπάρκους συστήματος τακτικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν πνευστῶν σωσιδίων σχεδίων. "Αλλας ἀφοροῦν εἰς τὴν διάταξιν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τῶν σωσιδίων λέμβων καθὼς και εἰς τὴν ἐκτέλεσιν πειραμάτων διὰ τὴν διαμόρφωσιν καταλλήλου διὰ τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ πωσιδίου σωσιδίου λέμβου.

Διὰ τὰς προφυλάξεις ἐκ τῆς πυρκαϊδῶς, μία σύστασις πραγματεύεται περὶ τῆς συνδέσεως τοῦ πλοίου μὲ τὴν ἀκτὴν διὰ πυροσβεστικῶν σωλήνων και ὑποδεικνύει τὴν καθιέρωσιν διεθνούς συστήματος συνδέσεως μὲ τὴν ἀκτὴν ἡ τὴν θέστισιν προσαρμογέως διὰ εύκαμπτους σωλήνας, διδουσας και σχετικάς λεπτομερείας.

Εἰς τὰς συστάσεις περὶ κατασκευῆς, ἡ συνδιάσκεψις συνιστᾶ, δηπως ἡ Διακυβερνητικὴ Ναυτιλιακὴ Συμβουλευτικὴ 'Οργάνωσις ἔξετάσῃ, ἐντὸς βραχέος χρονικοῦ διαστήματος, τὴν δυνατότητα διατυπώσεως κανόνων ὑδατοστεγούς ἐσωτερικῆς διαστρέσεως τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τὴν ἀμετάβλητην εύστάθειαν διαφόρων τύπων πλοίων, συστήματα πειραμάτων διὰ τὴν προστασίαν ἐκ τῆς πυρκαϊδῶς και τὴν ὑποδιαίρεσιν τῶν φορτηγῶν πλοίων.

"Ἀπὸ τὴν παρούσαν ἐπιτροχάδην συνώψισιν τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς συνδιάσκεψεως ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσση εἰς λοιδρίνον κατὰ τὸ 1960 προκύπτει δη, πολλὴ σκέψις και σκληρὰ ἐργασία κατεδάλησαν, εἰς βαθὺν κατὰ πολὺ μεγαλύτερον ἀπὸ τὸ παρελθόν, διὰ τὴν πρωθήσιν τῆς ἀσφαλείας ἐπὶ τῇ θαλάσσῃ. 'Ἐν τούτοις, πρέπει νὰ ὑμολογηθῇ, δη, οἰονδήποτε διεθνὲς κείμενον και οἰσδήποτε διεθνῆς σύμβασις μὲ ὄσονδήποτε ἔξαίρετον και καλῶς ἐπεξιγγασμένον πειρεχόμενον ἐλαχίστην ἔχει ἀξίων ἀν δὲν ἀξιοποιηθῇ ἀπὸ τὰς προσπογραφούσας κυβερνήσεις. "Ἄς σημειωθῇ δέ, δη, δὲν ἀρκεῖ ἡ ἀπλῆ ἐπικύρωσί του, προέχει ἡ ἐφαρμογή του. "Άλλως μένει γράμμα νεκρὸν δσαιδήποτε ἐπικυρώσεις θεωρητικῆς ἀξίας και ἀν γίνουν.

Δ. ΜΕΛΕΤΗΣ

# 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.

# ΤΡΙΑ ΜΟΝΟΠΡΑΚΤΑ

«...Οσον άφορά τά διαμερίσματα του πληρώματος, άρκει νά λεχθή ότι, ή πρωτη θέσις πολλών έπιβατηγών είναι κατωτέρα είς άνευν όπου τάς καμπίνας τών ναυτοθερμάστων έπι τού M)ς «ΟΡΦΕΥΣ». Και είναι όλα πεντακάρδα, νοικοκυρεύεμένα, ζηλευτά». (Άπο σχόλιον είτα το «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» διά το «ΟΡΦΕΥΣ»)

Φυσικά, τό ώραιο τούτο φαινόμενο συμπληρώνεται και άπο ένα σωρά άλλες τελειότητες και συγχρονισμούς. Στή τροφή, στήν ψυχαγωγία, στά μέσα καθηριότητος και καθολικά στήν ώραία άτμοσφαιρα ανθρωπιστικής διαβίωσεως.

Εύτυχώς τό αισιοδοξον τούτο αισθημα δὲν μᾶς τό έμπνει τώρα μόνο τού M)ς «ΟΡΦΕΥΣ». Τά περισσότερα καράδια μας είναι τέτοια. Και τό αισιοδοξότερο είναι πώς τό παράδειγμά τους άκτινοθολείται και συμπαρασύρει καταστάσεις, άκομη και έκει, που τά ναυπηγήματα δέν είχαν προϋπόθεσις κάποιας τέτοιας έπαναστατημένης έξελίξεως στήν ζώη τών ναυτικών. Μπορεῖ νά μη παραβάλλωνται, δηλαδή, όλα τά πλοϊα μας σέ διαμερίσματα πρώτης θέσεως έπιβατηγών. Παραβάλλονται, όμως, σ' ολες τίς άλλες βελτιώσεις στή ζώη τών τροφίμων τους. Τούτο, εύτυχώς, παρουσιάζουν τά περισσότερα. Τίποτε δέ δέν μᾶς έμποδιζει νά πιστεύουμε, πώς γρήγορα τό σύστημα θά είναι γενικό.

Άλλα οι νέες ναυτηρήσεις μας, όμολογουμένων μᾶς καταπλήσσουν. Μέχρι και «πισίνα» σημειώνεται σέ κάποιο καινούργιο δεξαμενόπλοιο. Σέ ένα δέ μεγάλη φορτηγό, που ό ύπογράφων έπεισκέφθη πρό μηνών, διεπιστώθη και διαμέρισμα μικρού... «ΜΠΑΡ», δην θά είναι δυνατόν ό κουρασμένος ναυτικός νά εύρη κάποιο άναψυκτικό στά τροπικά ή κάτι ζεστό στά βόρεια κλίματα.

\*Ερωτώ, λοιπόν: Σχολίαζοντας τούτα τά πράματα, μπορείς ν' άποφύγης τό παραλληλισμό μᾶς κάποιας άλλης έποχής στήν τομέα μας; Μπορεῖς νά μη ζηλέψῃς και νά μη... έξοργισθης άκομα, δην θά έξωργίσθη κάποιες και ένας καλός μας ναύαρχος, δην πληροφορήθηκε πώς στό μενού τών ναυτικών προσετέθησαν καί... κοτόπουλα;

\*Έγω, πάντως, συγκρατά αύτές τίς τέτοιες έντυπωσεις, και περιορίζομαι νά παραβέσω τρία μονόπρακτα ΣΚΕΤΣ, παραμένα έκ του φυσικού άπο τή ζώη τών φορτηγών μας τής παληάς μας έποχής. Τής έποχής τού καρδούνου, άλλα και τού σαλάδου, τής γαλέττας και τού βολού νερού άπο τά ποτάμια τής Αργεντίνας.

ΣΚΕΤΣ πρώτο: Μιά κουστωδία άπο τρεις τού πληρώματος, πήρε τον καυζίνα τό φαγητό και τά συναρή τού άλλα. Προηγείται ή πρώτος με μιά μεγάλη καραβάνα, δην βρίσκεται ή σούπα γιά έξη άτομα. Άκολουθει δεύτερος με άλλη καραβάνα με τό κρέας και έπειτα τρίτος με ένα χάρτινο κουτί, δην οι γαλέττες, λίγες έλλεις και δύο - τρία κρεμμύδια. Ή λιτανεία αύτή κατευνάτεται στήν κοινόδια πλώρη δην ό υπνος, τό φαγητό, τό άναγνωστήριο και τά πάντα. Κείνη τή μέρα, είχαν άπλωσει στήν κουβέρτα φαρόλαδο. Καθόμουν στό πλωριό άμπαρι, δην ή έπιμελητεία τών τροφίμων περινόυσε θριαμβευτικά. Καθώς τούς είδα νά προχωρούν βιαστικοί, μιά κακή ιδέα μπήκε στό μυαλό μου:

— «Ωρα είναι — σκέφθηκα — νά γλυστρήση κανείς τους!..

Προιν όλοκληρώσ τή σκέψη, τό κακό έπιληθε. Έκείνο, όμως, που είχε τήν κωμική πλευρά δέν ήταν ένα κάποιο γλύστρημα. Άλλα ή δηλη σκηνή.

Γλύστρησε θέυτερος. Κείνος που κρατούσε τό κρέας. Τά πόδια του τράβηξαν μπροστά, με συνέπεια ν' άνατρέψῃ τόν πρώτο με τή σούπα. Αύτός έπεισε με τήν πλάτη, ή δέ σούπα περιέλουσε άπο κεφάλη ώς τά πόδια τόν τελευταίο τής κουστωδίας.

M' αύτό τό θέαμα ένας άκρατης χειμαρρος άπο γέλια με κυρίεψε.

Είναι κάτι άπλα πράματα, κάποιες τιποτένες σκηνές, που σέ κάνουν νά νένεσαι γελοίος και νά παραδίδεσαι στό γέλιο σάν μικρό παιδί. Σάν άνθοτος!...

— Γελάς, συνάδελφε, μού κάνει έπιτιμητικά ένας άπ' αύτους ένω σκούπιτζες στά σύντομο κείνον που ζεματίσθηκε. Γελάς, άντι νά μᾶς συμπονεῖς, σάν τσακισθήκαμε. Ντρέπουμαι γιά λογαριασμό σου!...

— Θέλησα νά δικαιολογηθώ. — Μέ συγχωρείτε, συνάδελφέ μου, άπαντω. Δέν τό ηθελα τό γέλιο και πράγματι λυπούμαι και έγώ τώρα γιά λογαριασμό μου. Άλλα... τέλος πάντων... δέν μιά σκηνή που θά τήν ζήλευε και ή καλύτερος συντάκτης προγράμματος παραστάσεως τούρκου. «Όπως μπλεχθήκατε, είναι άδυντα νά τό συλλάθη φαντασία. Μέ συγχωρείτε, τέλος πάντων...

— Ασφαλώς δέν άποκατέστησα τή θέση μου, γιατί άπαξιώθηκαν νά μού ξαναμίλησουν. Μάζεψαν, ήτην δυνατόν νά μαζευθή και τράβηξαν κατά τήν ποιραία πλώρη τους.

ΣΚΕΤΣ δεύτερο: Έποχή σκληρή. Λίγα καράδια κατορθώνουν νά κινούνται και χίλιοι μύριοι συνδυασμοί γίνονται γιά νά άποφεύγεται θά παροπλισμός. Νά βγαίνουν τούλαχιστον τά ξέσδα.

Συχνά, άπο τήν Αργεντίνα πάριμανε μερικές όμάδες άπογοητευμένους μετανάστες, που άπο μάταια άναζήτησαν έκει τό ΕΛΔΟΡΑΔΟ τους, ξαναγύριζαν καραβότσακισμένοι στήν Εύρωπη. Πολωνοί, Γιουγκοσλαβοί, Αρβανίτες, «Ελληνες... κάθε καρυδιάς καρύδι. Προτιμούσαν έξ ανάγκης τά φορτηγά, γιά τήν προσιτό τους ναύλο. Κάποτε άκόμα άνελάμβαναν νά προσφέρουν και έργασία, γιά νά πετύχουν φθηνότερο είσιτηριο.

Πολωνούς είχαμε στό ταξίδι μας αύτό. Έποτεθήσαμε πίσω στό πού πού πήραν και αύτοί τό μερδικό τους άπο τήν κουζίνα, δην θά και τό πλήρωμα. Δέν είχαν περάσει, όμως, ούτε πέντε λεπτά, δην θά Σκάπουλος άπο τήν γέφυρα έπεσήμανε, θητώς θά παρατηρητής τού Κολόμ-

βου, άντι γής, μιά άσυνθιστη κίνηση έκει πίσω κατά τό πούπιτος και δην τό ένδισταίτημα τών συνταξιδιωτών μας. Άμεσως δέ μία έπιπροπτη τής καραβάνας μέτρια πούπιτος θανατήσουνται.

Ανήσυχος τώρα και θά πλοιάρχος κατηφόρισε άπο τή γέφυρα νά τους προύπαντήσῃ. Κοντά του, γιά κάθε ένδεχόμενο μαζευθήκαμε και δην οι άλλοι είμαστε εύκαιροι. Μέ λίγα άγγιλικά, λίγα σπανιόλικα και περισσότερα πολωνέζικα, μάς δίνιαν νά καταλάβουμε πώς κάτι τό πούπιτο συνέβαινε μέσα στήν καραβάνα μέτρια πούπιτος και τό πούπιτος θανατήσουνται. Καί γιά νά έννοισουνται καταλύτηρα, ένας άπ' αύτους βούτηξε τό πηρούνι μέσα και τράβηξε.

Εκλήθη άμεσως θά μάγερας. Ήταν ένας αύτοσχέδιος Τσελεμεντές, που πότε τόν είχαμε μάγερα, πότε λοστρόμο, πότε ντουκουμάνη και πότε μαραγκό.

Κύτταξε έπληκτος τό... σώμα τού έγκληματος και άντι δικαιολογίας άλλης, αφίσε και αύτος κάποιας άγανάκτησης:

— Τό άτιμο — είπε — άπο τό πρωΐ τό έχασα και δην ήξευρα που πότε έβαλα, τί έγινε. Μέ έκανε νά ζεματισθώ μέτις τής κατασφρόλησης δηλη τής.

ΣΚΕΤΣ τρίτο: Καυγάς καθημερινός μεταξύ πλοιάρχου και καμαρώτου. Αιτία τό συνεχές κατέβασμα τής στάθμης στή δαμιζάνα, δην πότε περίφημο ρούμι, προμηθείας Λάς Πάλμας. Ή πλοιάρχος νά φωνάζη πώς γίνεται σπατάλη και θά καμαρώτος νά δρκίζεται άπο πασάρος επιοτίς μόνον κατόπιν έποντής και πότε πλέον. Ήσο δέ θά ίδιος, και έτοιμος θανάτους θά πάρεται.

Ορμως τό πράγμα θανάτους ήταν άλοφάνερο. Τό ρούμι στή δαμιζάνα δηλαδή κατεβαίνει. Στά τελευταία, γιά νά διαπιστωθή τό φαινόμενο, τράβηξεν λίγο σέ μια μπουκάλα, γιά τυχόν χρήση και τή δαμιζάνα τή σημάδεμαν, με τήν προϋπόθεση νά μήν χρησιμοποιήσουν τό περιεχόμενό της, μέχρις έξηγήσεως τού μυστηρίου.

Πράγματι, θά πλοιάρχος είχε δίκιο. Ή στάθμη τής δαμιζάνας κατεβαίνει. Στά τελευταία, γιά νά διαπιστωθή τό φαινόμενο, δηλαδή κατεβαίνει. Στά τελευταία, γιά την προϋπόθεση τής δαμιζάνας κατεβαίνει. Πάντα δέ έπρεπε νά είναι κλειδωμένη και ήταν. Ήστε; Αναμφίβοτα θά πάρεται.

Λόγω τής σοβαρότητος τού θέματος, κάλεσαν και τό μάγερα, κατεβαίνει καθε μέρα σταθερά. Τό ρούμι έφαριζόταν συστηματικά. Ήλλα άπο ποιόν; Ένα κλειδί τής δεσπέτζας είχε θά πλοιάρχος και ένα άλλο θά καμαρώτος. Πάντα δέ έπρεπε νά είναι κλειδωμένη και ήταν. Ήστε; Αναμφίβοτα θά πάρεται.

— Κάθε βράδυ θά άπλωντε στή δεσπέτζα έλασφρο στρώμα άπο ψιλό άλευρο. Φυσικά δέν θά γίνηται κλοπή στό ρούμι. Κάθε πρώτη πριν κυκλοφορήση κανείς, γύρω έκει, θά γίνεται παρατήρηση. Ή στή δεσπέτζα μπτήκε μουσαρίτης τή νύχτα, τή άχνάρια του θά τά δείξη τό άλευρο και τότε εύκολα γιά την προσφέρεται.

Καταπληκτικό σέ έπιτυχία τό σχέδιο. Γιατί πρίν νά περάση ένα είκοσιτετράρω, θά νυκτερινός έπισκεπτής τής δεσπέτζας είχε θά πούπιτος κατεβαίνει. Ή τρίτος μας μηχανικός, ένα συμπαθητικό γεροντάκι και έπιπλο δίπλωμα, έκαλετο ή πάπολογηθή γιά τό διπλό του έγκλημα. Τή τού Λάς Πάλμας.

\* \* \*

Και έρχεται τώρα τού M)ς «ΟΡΦΕΥΣ» νά μᾶς άναστατώσῃ μέτις πολλές και διάφορες έγκαταστάσεις του, τίς εύκολίες του, τόν πολιτισμό του, γιά νά μᾶς φέρει τό μυαλό βόλτα. Τέτοια βόλτα, που δικαιολογημένα ξαναθυμηθήκαμε μέτη τή σειρά του και τότε άλλησμόντο ταυάρχο τής δαμιζάνας μέτρια πούρι.

— Μπορεί, σείς κύριοι, νά τό άνεχεσθε. Έγώ, όμως, ποτέ δέν θά δεχθώ νά προσφέρωνται στούς ναυτικούς άκομή και κοτόπουλα!..

Εύτυχός, που θά ναυάρχος δέν έτυχε νά δῆ και τόν «ΟΡΦΕΑ». Γιατί τότε θά είχαμε καινούργιους μπελάδες και καινούργια θέματα πάνω στά όποια και θά έπρεπε νά έξηγηθούμε και νά λογοδοτήσουμε:

— Ακούτε έκει — θά έλεγε — χωριστό δωμάτιο θά καθένας και μέ κρεβάτια στρώμαντο μέ ασπρα σεντόνια, άκουτε έκει τραπέζαριες και καπνιστήρια γιά θερμαστές και ναύτες, άκουτε έκει κινηματογράφους, πισίνες, μπάρ, μαγνητόφωνα και ράδια!..

Σάν δέν ντρέπομαστε!..

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

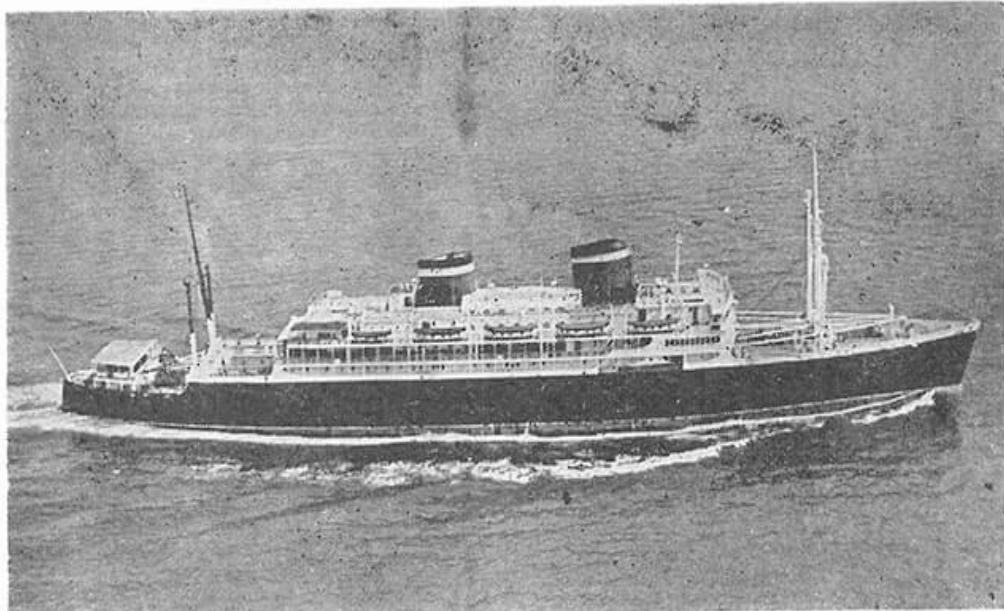
## LA MARINARA ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ELVINO MERIGGIOLI

‘Ο μόνος οίκος ειδικευμένος διά:

Τήν βαφήν πλοιών, τό σφυροκοπάνισμα, τόν καθαρισμόν ύδροδεξαμενών, λεβήτων και καυσίμου, άπαλλαγήν τών άεριών, στοιβασίλαν βαγονίων και άτμομηχανών, δοκιμάς κατασβέσεως πυρκαϊδίς και διοξείδιον τού άνθρακος.

## ΤΕΡΓΕΣΤΗ

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:  
VIA FRANCA No. 8 36.760 ΔΙΑ ΤΑΣ ΩΡΑΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΚΑΙ  
36.827, MET' ΑΥΤΑΣ.



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

**Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ**

**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ**

**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ** ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΚΥΠΡΟΥ - ΧΑΪΦΑΣ -  
ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ - ΒΕΝΕΤΙΑΣ - ΙΚΑΡΙΑΣ - ΣΑΜΟΥ - ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ -  
ΧΙΟΥ - ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - ΔΙΚΕΛΙ - ΡΟΔΟΥ ΚΑΙ ΚΡΗΤΗΣ  
ΕΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΩ ΜΕ **ΜΑΓΕΥΤΙΚΑΣ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ**

ΜΕ ΤΑ ΠΟΛΥΤΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ "*ATHINAI*", "*HELLAS*",  
"*MEDITERRANEAN*", "*ADRIATIKI*", "*AEGAEON*", "*KRITI*", "*ANGELIKA*",  
ΚΑΙ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ "*ΕΛΛΗ*",

ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ  
ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ:** TYPALDOS LINES 500 FIFTHS AVEN. BRYANT 9.2533

**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ  
ΤΗλ. 473.001, 41.030

**ΑΟΝΑΙΝΟΝ**

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

**BENETIA**

TYPALDOS LINES  
VIA XXII MARZO  
CALLE PEDROCCHI  
TEL. 24.371 & 31.788

**ΒΙΕΝΝΗ**

TYPALDOS LINES  
I. SINGERSTRASSE 2  
TEL. 525725

**ΡΩΜΗ**

TYPALDOS LINES  
VIA BONCOMPAGNI 55  
TEL. 470400  
470500

**ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ**

TYPALDOS LINES  
CORSO GARIBOLDI 9-11  
TEL. 18.52

#### ΑΜΕΣΟΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

ΑΛΙΕΙΑ ΚΑΙ KOINH ΑΓΟΡΑ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κατόπιν μακρών και ἐπιμόνων διαπραγματεύσεων, ὑπεγράφη, τέλος, ἐν 'Αὐγήσι, τὴν Κυριακὴν 9ην 'Ιουλίου, τὸ σύμφωνον συνδέσεως τῆς Ἐλλάδος μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Οἰκονομικὴν Κοινότητα, (Διτ. Γερμανίας, Γαλλίας, Ἰταλίας, Ὀλλανδίας, Βελγίου καὶ Λουξεμβούργου). Τὸ κείμενον τοῦτο διεπιτύθη εἰς πέντε γλώσσας: Τὴν Ἑλληνικὴν, γαλλικήν, γερμανικήν, ιταλικήν καὶ τὴν δλασινικήν. 'Οχι δὲ καὶ τὴν ἀγγλικήν, παρὰ τὴν ἐκ μέρους τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν καὶ Ἀγγλίας ἐκδηλωθεῖσαν ἐπιμυίαν. 'Εκαστὸν τῶν κειμένων τούτων ἔχει τὴν αὐτὴν ίσχυν. 'Απὸ τὸν ἐπεζηγματικὸν καὶ λίστα σαφῇ πρόλογον τῆς συμφωνίας, ἀποσπώ τὰ κέτωθι χαρακτηριστικά, τὰ δόπια θάρηστιμεύσουν καὶ ως βασικά προϋποθέσεις, διὰ νὰ ἐρμηνευθοῦν πληρέστερον αἱ μεταξὺ τῆς Ἑλληνικῆς ὀλείσιας καὶ τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς μελλοντικαὶ σχέσεις:

«Οι συμβαλλόμενοι, απόφασισμένοι νά δημιουργήσουν όλονταν στενωπέρους δεσμούς μεταξύ του ελληνικού λαού και τών συνημένων έντος της Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητος λαών, απόφασισμένοι νά έξασφαλίσουν την συνεχή βελτίωσην των βιοτικών συνθηκών εις την Έλλασα και την Εύρωπαϊκή Οίκονομική Κοινότητα διά-έπιπτανσύνεσης της οικονομικής πρόσδοσης και διί δάμωνικής διεύρυνσας των συναλλαγών ας καί νά μειώσουν την απόστασιν μεταξύ της Οίκονομιας της Έλλασης και της Οίκονομιας των Κρατών μελών της Κοινότητος λαμβάνοντες υπό έφιψη της ειδίκα πράγματα, τά όποια θέτει η άναπτυξη της ελληνικής οικονομίας -ανάγνωρίζοντες, διή υπό της Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητος πρασχετικήμον άποτελείσις εις τας προσπεσθείσας από την έλληνικον λαού διά την βελτίωσην του βιοτικού έπιπλεύου αύτου θά διευκολύνη μεταγενεστερως εις την προσχώρησιν της Έλλασδος εις την Κοινότητα απόφασισμενοι να ένισχουν την είρηνην και την έλευθερίαν διά της από κοινού επιδιώξεως του ιδεώδους, υπό τον όποιον διαπίπεται ή ιδρυτική της Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητος Συνήθηκε απέφασισαν να συνυπολογήσουν συμφωνιαν συνιστώσαν σύνθεσιν μεταξύ της Έλλασδος και της Εύρωπαϊκής Κοινότητος, συμφώνως πρός το ζήρον 238 της Ιδρυτικής της Εύρωπαϊκής Οίκονομικής Κοινότητος Συνήθηκε και ώρισαν πρός τούτο πληρεζουσίσιους...».

Ούτω, ή σύνδεσις τής Ἑλλάδος μὲ τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινὴν Ἀγοράν, συνυμολογουμένη ὑπὸ δρους, ἐμφανίζει, βεβαίως, πλεῖστα ὅσα πλεονεκτήματα, προσβάλλει, δῶμας, καὶ ὠρισμένα μειονεκτήματα, τὰ ὅποια, έάν δὲν καταβάλλωμεν ἀπὸ σῆμερον ἐπιμελεῖς καὶ συντονισμένας προσπαθείας διὰ νὰ τὰ ὑπερνικήσωμεν καὶ νὰ τὰ ὑπερέβρησωμεν, θὰ μᾶς Σημιειργήσουν διὰ τὸ μέλλον ἀνύπερβλητα ἐμπόδια, εἰς βαθύμον νὰ δυσχεράνουν τὴν προσχώρησιν τῆς χώρας μας εἰς τὴν Κοινότητα.

"Αλλοι πολλοί, άφροδιτώρεις διά κάθε τομέα, παρακολουθούντες τούς διαφόρους κλάδους και τάς πολλαπλάς βιομηχανίας μας, θὰ έκθέσουν, πιπτεύμεν έναν καιρών τάς απόψεις και τάς παραποτήσεις των. "Ημεῖς, άσχολούμενοι με τάς άλιευτικά της χώρας μας ζητήματα - προβλήματα, θά άναφέρωμεν τάς άφρόσας την άλιευτικήν μας βιομηχανίαν δυσχερείας και θά ύποδειξώμεν πώς αύται έχουμαλυθούν, ώστε νὰ καταστή η άλιεια μας βιώσιμος και νὰ έχῃ συναγωνιστικήν ικανότητα, ίσην πρός την τών άλλων λαῶν. "Ολοι γνωρίζομεν πόσον είναι προτιμότερον νὰ λειτουργῇ έλευθέρως ή οιαδήποτε άγορά, παρά νὰ άσκηται «έλ έ Ω Θ ο θ» και νὰ υφίσταται μόνον και μόνον, χάρις εἰς τήν εὐεργετικήν έκ μέρους τής Πολιτείας προστασίαν, διὰ τοῦ γνωστού δασμολογικού καθεστώτος.

‘Η βιομηχανία της άλιείας έν ‘Ελλάδι, ας μή τὸ ἀποκρύπτωμεν, μολονότι τοσάκις ἐνισχύθη οἰκονομικῶς καὶ εὐηργετήθη ποικιλοτρόπως ὑπὸ τῆς Πολιτείας, ὃσον οὐδεὶς ἄλλος κλάδος, ἐν τούτοις δὲν ἀπέδωσε τὰ ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα. ‘Η ιχυστοπαραγωγὴ μας εἶναι λίστα περιορισμένη καὶ τὸ κόστος αυτῆς εἶναι διπλάσιον ἢ τριπλάσιον ἀκόμη, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τῶν ἄλλων χωρῶν! Οἱ δημοσιεύμεντες εἰς ἔνα περιοδικό ἀριθμοὶ τῆς ιχυστοπαραγωγῆς διὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὁμιλοῦν περὶ ἑγχωρίας τοιαύτης 90.000 τόν., καὶ περὶ εἰσαγωγῆς Ιχθύων νωτῶν, ἀλιπάστων καὶ ιχυηρῶν 30.000 τόν., τοιδ' ὅπερ δι' ἔνα πληθυσμὸν ἔξ 8.500.000 κατοίκων, Ισδύναμει πρὸς 14 κιλὰ κατ ὅποιν Εἴσισιών. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῦ ἡλέγχθησαν ὑπὸ τῆς F.A.O., (‘Οργάνωσεως Τροφίμων καὶ Γεωργίας τῶν ‘Ηνωμένων ‘Εθνῶν), ὡς τελείως ἀνακοινωθεῖς.

Τότε πραγματικόν ύψος της έλληνης ιχθυοπαραγωγής μάς έδόθη έσχατώς ύπό της Πολιτείας, διὰ τού επίσημου Δελτίου της 'Εθνικῆς Στατιστικῆς' Υπηρεσίας, ητο, βάσει τῶν ἀπογραφικῶν στοιχείων τῆς παραγωγῆς, ἀναβιδάζει τούτην εἰς 48.000 τόνους, περιλαμβανομένων και τῶν ἐπί των γλυκών ὑδάτων ιχθύων. Οὕτω, προστιθεμένων καὶ τῶν ἐπίσαγγων, ιχθύων καὶ ιχθυηρῶν 30.000 τόν., ἡ συνολικὴ ποσότης οὐνέστατη εἰς 78.000 τόνους, ητο, Ισραηλιτῶν πολὺ ὡρίζει περίπου

κατ' ἄτομον ἐτησίως. Αὕτη εἶναι ἡ ἀκριβῆς ποσότης τῆς καταναλώσεως.

"Όλοι αυτό τα προσίμιον ήτο για νά φθάσω εις τό σημεῖον που ήθελα, δηλαδή νά έπισύρω τὴν προσοχὴν τῶν φίλων τῆς ὀλιείας πρώτα, καὶ νά φωνάξω ὑστερα, ὅτι, ἡ ἀλιευτική μας βιομηχανία δὲν ἔχει συναγωνιστικήν Ικανότητα καὶ ὅτι, ἐάν δὲν ληφθοῦν ἐπειγόντας τὰ ἔκ τῶν περιτάσσεων ἐπιβαλλόμενα μέτρα ἐκτάκτου ΑΝΑΓΚΗΣ, σὲ λίγα χρόνια, δῆτα τὰ ψάρια θά μας ἔρχωνται ἀπό τέλος, διότι θά είναι πιο φθηνά, ἐκλεκτά καὶ ἀφθονα. 'Η ἔχχωριος παραγωγὴ δὲν θά είναι εις θέσιν νά συναγωνισθῇ κατ' οὐδένα τρόπον!"

"Ἄλλωστε, οἱ ὄροι τῆς συμφωνίας, μεταξὺ ἀλλών, διασαφηνίζουν καὶ τὰ ἔκτης:

«Μελλοντικώς, τὰ ἐλληνικά προϊόντα θὰ κινούνται ἐλευθέρως καὶ χωρὶς τὰ ὑπόκεινται εἰς δασμούς ἐντὸς τοῦ οικονομικοῦ χώρου τῶν ἔντι χωρῶν τῆς Κοινότητος, (πληθυσμού ἐξ 175.000.000 καταναλωτῶν) καὶ τὰ προϊόντα τῶν χωρῶν τούτων θὰ κινούνται ἐντὸς τῆς 'Ελλάδος ἐλευθέρως καὶ χωρὶς δασμούς».

Δεδομένου, λοιπόν, ότι τὸ κόστος παραγωγῆς τῶν ἀλιευτικῶν προϊόντων τῶν ὡς ἄνω χωρῶν είναι κατά 50% φθηνότερον, ίσως δὲ καὶ περισσότερον, είναι εύκολον γὰρ διανοηθῆ κανεὶς τί πρόκειται νὰ συμβῇ.

‘Η Ἐλλάς, διὰ νὰ γίνη Σεκτή εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν Κοινὴν Ἀγορὰν ἀπέδεχθη ἐπισήμως τοὺς ὄρους τῆς συνδέσεως καὶ ύπεργραψε μίαν συμφωνίαν, βάσει τῆς ὁποίας ἀνέλαβεν ὡρισμένας ὑποχρεώσεις. Κατὰ τὴν τελετὴν τῆς ὑπογραφῆς, ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, διὰ νὰ ἔξαρτη τὸ γεγονός, ἐτόνισεν ὅτι, ἡ σύνδεσις αὕτη πρέπει νὰ ἐμπλήσῃ αἰσιοδοξίαν διὰ τὸ μέλλον τῆς χώρας, ἐάν δὲ τηρθοῦν πιστώς ὅλοι οἱ ὄροι τῆς συμφωνίας, νέοι ὁρίζοντες εὐήμεριάς καὶ προόδου θάνατον διάνοιξουν διὰ τὸν ἐλληνικὸν λαόν. Προσέθεσεν ὡσαύτως, μὲ τὴν εὐθύτητα καὶ τὴν εἰλικρίνειαν ποὺ τὸν διασκέρινουν, ὅτι ἔως ὅτου δλοκληρωθῇ ἡ προσπάθεια, θά προκύψουν πολλαὶ καὶ μεγάλαι συσχέρειαι, τάς ὁποίας ὁ ἐργαζόμενος κόσμος καλεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ μὲ σθένος καὶ νὰ υπερνικήσῃ.

Αι διά την ἀλίευτικήν μας βιομηχανίαν ὑπάρχουσαι μέχρι τῆς στιγμῆς δυσχέρειαι, τὰ ἐμπόδια, αἱ ἐλλείψεις καὶ τὰ μειονεκτήματα εὐκόλως Σύνταται νὰ ἔργομαλυθοῦν, αἱ δὲ προϋπόθεσεις διὰ νὰ ἀποκτήσῃ ἡ βιομηχανία αὐτὴ διεθνῆ συναγωνιστικήν δύναμιν, εὐκρινῶς διαγράφονται. Σήματα χρόνου, ἔντατικής ἐργασίας, ἐπιμονῆς καὶ περισσοτέρας καλῆς θελήσεως είναι. 'Αρκεῖ, δοι γενικῶς οἱ παράγοντες, ἐπὶ τῷ ὅπιον στηρίζεται ἡ ἀλιεία νὰ διαγνώσουν, νὰ πεισθοῦν καὶ νὰ πιστέψουν, διτὶ ὁ κλάδος των εύρισκεται ἐν κινδύνῳ, διτὶ ἡ ἐργασία των θα κοθᾶται καὶ διτὶ, ἡ σωτηρία τῆς ὑπόθεσεως εύρισκεται στὰ χέρια των, διὰ νὰ κινηθῶν, νὰ δράσουν καὶ νὰ ἐπιτύχουν. Νά ἔχουμε τὸν νῦν μας, ὅμως, διτὶ αὐτὰ δὲν πραγματοποιοῦνται μὲ εύχας, παρασκευασίεις καὶ στοργικάς συμβουλάς μόνον, ἀλλὰ μὲ τὴν δέουσαν αὐστηρότητα, τὴν ὅπιον αἱ περιστάσεις ἐπιτάσσουν! Θὰ ἐλεγα, μάλιστα, μὲ στρατιωτικούς πειθαρχίαν καὶ τὰς ἀνάλογους κυρώσεις, διὰ νὰ ἀποφεύχθων αἱ τυχὸν ἀντιδράσεις καὶ ἡ κωλυσιεργία.

Είς παρομοίας περιστάσεις, καθ' ἄς οἱ ἐπὶ τῶν ἔνεργειῶν μας συνέπειαι εἰναῑ ζωτικής διὰ τὴν χώραν μας σημασίας, ἀναβολαὶ καὶ συμβολαῖς μοι δὲν χωρούν! "Ο,τι ἀποφασισθῇ νὰ γινῃ, κατόπιν ἐπισταμένης μελέτης, πρέπει νὰ γινῃ τὸ ταχύτερον, εἰς τὴν ἐντέλειαν, δίχως γκρίνιες καὶ παζαρεύματα. Τὸ ζῆτημα τοῦ νέου χειρισμοῦ τῆς ἀλιευτικῆς μας βιομηχανίας, τῆς προσαρμογῆς της εἰς τὰς νέας οἰκονομικὰς ἀντιλήψεις καὶ τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ της, εἰναῑ δυσχερές, βεβαίως, πλὴν ἐρίσκεται μέσα εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ δυναμισμοῦ μας, χωρὶς οὐδεμίαν, οἰσσθήποτε φύσεως. ἐπὶ τῶν ἔξω ἀριστών.

Οι λόγοι και τά αίτια, τα οποία υπερμέτρως ἐπιθαρύνουν σήμερον τὴν ἀλείαν μας, τὴν ἐμφανίζουν ως ἀνεπαρκῆ και ως στερουμένην συν-  
αγωνιστικῆς Ικανότητος, περιλαμβάνονται εἰς τοὺς δύο τομεῖς τῆς ἀλι-  
ευτικῆς δραστηριότητός μας. Τὸν τομέα τῆς θαλάσσης και τὸν τομέα  
τῆς ἔρας. Δέγι πρόκειται περὶ σοδαρῶν ἐλλειψεων τάς ὁποιας ἀδυνα-  
τούμεν νὰ συμπληρώσωμεν, οὔτε περὶ ἐμποδίων ἡ ἀντερθλήτων δυα-  
χερειῶν, ἀλλὰ περὶ μειονεκτημάτων οφειλομένων κατὰ μέγια μέρος εἰς  
τὴν ἀνεπάρκειαν τεχνικῆς καταρτίσεως, δυναμένων εὐκόλως νὰ τακτο-  
ποιηθοῦν και νὰ ἔξιμασλυθοῦν.

ΤΟΜΕΥΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ  
Ο ΤΟΜΕΑΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

# **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:**

**GENERAL AGENTS.**  
**GEORGE CARRAS, INC.**

17 STATE STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

**CABLES: CARRASBRO**

λούν τὸ σύνδολον τοῦ τομέως τούτου, διαφωτίζει πληρέστατα καὶ ξεχωρίζει αὐτομάτως τὰ τρωτὰ καὶ ἀνεπαρκῆ σημεῖα. "Ἄς τὰ ἐπιθεωρήσωμεν ἔνα - ἔνα χωριστά.

**ΨΑΡΑΔΙΚΑ:** 'Η ἑλληνικὴ ἀλιεία ὑποδιαιρεῖται εἰς τέσσαρας κατηγορίας, ἐκάστη τῶν ὅποιων ἔχει τὰ φαράδικα καὶ τοὺς φαράδες τῆς: α) τὴν μικρὰν παράκτιον ἀλιείαν, ἡ ὅποια διαθέτει χιλιάδες βάρκες, φαροπούλες καὶ καΐκια, ἀνευ σημασίας. Αὐτὰ ἀποτελοῦν τὴν βιοτεχνίαν τοῦ φαρᾶ. β) Τὴν μεσήν ἀλιείαν εἰς τὰς ἑλληνικὰς θαλάσσας, ἡ ὅποια διαθέτει μικρὰ σκάφη, μηχανότραπες καὶ γρί - γρί. γ) Τὴν μεσογειακὴν ἀλιείαν, ἡ ὅποια διαθέτει μεγαλύτερα σκάφη, ποὺ ἀποτελοῦν τὸ πρώτον βῆμα καὶ τὸν πυρήνα τῆς ὡργανωμένης ἀλιευτικῆς βιομηχανίας καὶ, δ) τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, ἡ ὅποια μόλις πρὸ δύον ἔτῶν ἐδημιουργήθη εἰς τὴν χώραν μας καὶ ηρχισε νὰ ἔχει πλούτωνται ἀλματωδῶς. Εἶναι ἡ κατηγορία ποὺ θὰ ἐπικρατήσῃ εἰς τὸ λιαν προσέξεις μέλλον.

'Απὸ δόλας αὐτὰς τὰς κατηγορίας, τὰ μόνα ἄξια λόγου φαράδικα, εἶναι τὰ τῆς μεσογειακῆς καὶ τὰ τῆς ὑπερπόντιου ἀλιείας. Τὰ μὲν εἶναι ἔγιναν κατὰ μέρος καὶ ναυπηγούνται εἰς τὴν Ἑλλάδα, τὰ δὲ ἄλλα εἶναι, δοῦσα σχέδον, ἔνια παλαιά ἀλιευτικά, μετασκευασθέντα καὶ ἔκσυγχρονισθέντα, ἃς πούμε, διὰ τὰς ἀνάγκας μας. Τὸ κόστος τῶν ἔγιναν σκαφῶν εἶναι ἀκριβό καὶ ὁ φαρᾶς φθείρεται ἐπὶ χρόνια γιὰ νὰ ἔπιληρωσῃ τὰ χρέα του. Εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ παραδίδῃ τὸ ἀλίευμά του εἰς τὸ μανάβη, εἰς τὸν ὄποιον εἶναι φόρου ὑποτελής, εἰς εὔτελες τιμάς. 'Ο μὲν μανάβης κερδίζει, ὁ δὲ φαρᾶς μόλις καὶ μετὰ τὴν κατορθώνει νὰ συντηρῇ, πολλάκις δὲ κάμπτεται ὑπὸ τὸ βάρος τῶν, ἔξω τῶν δυνάμεών του, ὑποχρεώσεων. Καθημερινῶς ἔκποιουνται φαράδικα κατασχεθέντα καὶ ὁ δυστυχής φαρᾶς βρίσκεται στοὺς δρόμους. Συμπέρασμα, τὸ ἔγχωριο φάρι εἶναι λιγοστό, ἀκριβό μᾶλλον καὶ δὲν ἔχει συναγωνιστικήν Ικανότητα.

'Η ὑπερπόντιος ἀλιεία ἔλισε τὸ πρόδηλημα τῆς φθῆνεας καὶ τοῦ προστοῦ δι' ὅλον τὸν κόσμο ἐλέκτοῦ φαριοῦ. Διὰ τὸ ὑπερπόντια φαράδικά μας ἔγραψα πρὸ μηνῶν τόσον πολλά, ὅστε νὰ βαρεθῇ ὁ κόσμος νὰ ἀκούῃ τὸ τέλος τροπάριο. 'Επομένως, θὰ ἡτο ἀσκοποὶ καὶ ἐνοχλητικὸ συνάμενο νὰ ἔναρχίση τὸν ίδιο σκοπὸν. 'Ἐκεῖνο, δούμε, ποὺ πρέπει νὰ ἀναφέρω διὰ τὴν περίστασιν, εἶναι δοῦτοι καὶ τὰ μετασκευασμένα ποντοπόρα φαράδικά μας, ἐστοιχίσαν ὑπερμέτρως πολλά. 'Εν τούτων, πρὸς τὸ παρόν, ἐπὶ τὰ μόνον σκάφη δύνανται νὰ θεωρηθῶνται συγχρονισμένα καὶ ὡς ικανοποιούνται τὰς ἀνάγκας μας. Τὰ ἄλλα — καὶ εἶναι ἀρκετὰ — παρὰ τὰ ἀλιεύματα ποὺ κάποτε κομίζουν, δέσον νὰ θεωρηθῶνται παθητικά καὶ μοιραίς θὰ παροπλισθοῦν λίαν προσεχῶς. Δὲν τὰ ἀναφέρω, διὰ νὰ μὴ δυσαρεστήσω τοὺς ιδιοκτήτας των. 'Οπωσδήποτε, ἔχουμε ἀνάγκην ἀπὸ νέα φαράδικα καλῶν μελετημένα καὶ δοῦτοι τῆς κουτουράδας. Θὰ ἡτο εὐχῆς ἔργον νὰ τυποποιήσωμεν ἔνα φαράδικο ἀπολύτως κατάλληλο διὰ τὰς ἀνάγκας μας. Νὰ δημιουργήσουμε τὸ ἑλληνικὸ φαράδικο τῶν ὠκεανῶν, ποὺ νὰ ξεχωρίζῃ ἀπὸ δῶλα τὰ ἄλλα. Τὸν λόγον ἔχουν τὰ ναυπηγεῖα μας. "Ἄς γίνη μία ἀρχή.

**ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ:** "Οσον ἀφορᾶ τὰ πληρώματα, ἐδῶ ἀκριβῶς ἔγκειται τὸ μεγάλο μας μειονέκτημα. Δὲν κατωρθώσαμεν ἀκόμη νὰ δημιουργήσουμε στελέχη μὲ ἀρτίαν τεχνικῶν κατάρτισιν. Δὲν δυσκολεύομεν νὰ τὸ τούσι. Οὔτε πλοιαρχούς - φαράδες διαθέτομεν (Γαλ., Patron Pecheneur, 'Αγγλ., Skipper), οὔτε δηλεομηχανικούς, οὔτε ψυγειομηχανικούς, οὔτε καν πληρώματα. Τὰ μεγάλα μας ἀλιευτικά διὰ τὰς ἔξορμήσεις των, ζητοῦν τὴν βοήθειαν τῶν Πορτογάλων, Ισπανῶν καὶ ἄλλων ένενων φαράδων. Τούτο συμβαίνει καὶ σήμερον ἀκόμη, μολονότι πέρασαν ὀκτὼ χρόνια ἀπὸ τότε ποὺ ἀρχίσαμε τὴν μεγάλην ἀλιεία. Καὶ ξεύρετε πόσον μεγάλη εἶναι ἡ ἀπόστασις ποὺ μᾶς χωρίζει ἀπὸ τοὺς ένενων φαράδες; Θὰ σᾶς δώσω μίαν περιγραφήν εἰκόνα τῆς καταστάσεως.

**ΤΕΧΝΗ ΚΑΙ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ:** "Οταν λέγω πλοίαρχο τοῦ φαράδικου δὲν ἔννοω τὸν καπετάνιο ποὺ ταξιδεύει τὸ καράβι του ἀπὸ τὸ Α σημεῖο εἰς τὸ Β, ἀλλὰ τὸν τεχνικῶν κατηρτισμένον πλοίαρχον, ποὺ ξεύρει καὶ νὰ φαρεύῃ. 'Ο 'Αγγλος Skipper, δ Γάλλος Patron Pecheneur, δ Γερμανός, δ Νορβηγός, δ Ισπανός, δ Πορτογάλος, δ Ιάπωνας καὶ δοῦλοι οἱ ένενων πλοίαρχοι ἐπὶ τῶν ἀλιευτικῶν, εἶναι ικανοὶ νὰ μετακινηθῶνται ἀπὸ τανεστινούς καὶ νὰ φαρέψουν εἰς οἰονδήποτε σημεῖον τῶν ὠκεανῶν, ὅπου ὑπάρχουν ὑψηλέστατα ἀλιείας. Σημειώτεον, δοῦτο τὰ μεγάλα φαράδι-

κα, ὅπων ξεκινήσουν ἀπὸ τὸν λιμένα, εἶναι ἄγνωστον ποῦ θὰ κατευθυνθοῦν. Αἱ οδογιαὶ δίδονται γραπτῶς εἰς τὸν πλοίαρχο μὲ σφραγισμένο φάκελο καὶ τὴν διαταγὴν νὰ τὸν βγῆ ἀπὸ τὸν λιμένα καὶ ξεπεράσῃ τὰ χωρικὰ ὑδατα. Οὔτω, αἱ περιοχαὶ ἀλιείας κρατοῦνται μυστικαὶ καὶ κάθε καπετάνιος - φαρᾶς, σύμφωνα μὲ τὴν ικανότητά του θὰ φαρέψῃ καὶ θὰ πλοκομιστεῖ τὸ ἀνάλογον ἀλίευμα. Καὶ ἔρωτάται: Πόσοι διοί μας πλοίαρχοι εἶναι ἀρκούντως κατηρτισμένοι διὰ νὰ πραγματοποιήσουν τοιούτων;

**ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ:** "Ολος ὁ κόσμος γνωρίζει, δοῦτο οἱ "Ελληνες εἶναι οἱ καλύτεροι ναυτικοὶ τοῦ κόσμου. 'Επομένως, μ' αὐτὰ ποὺ γράφω δὲν πρέπει νὰ θεωρηθοῦν διποσιδάζω τὴν ἀξίαν των, δι' ονοματοῦ Θεού! 'Η διαφορὰ μὲ τοὺς ένενων εἶναι, δοῦτο οἱ διοί μας, δὲν ἐπεδόθησαν οὔτε ἀπιδίδονται εἰς τὴν ἀλιείαν. 'Άδιαφορούν διὰ τὰ φαράδικα. Τί κριμα! 'Ἐν τούτοις καὶ σήμερον ἀκόμη ποὺ διαθέτομεν ὀλίγα μόνον ποντοπόρα ἀλιευτικά, χρειαζόμεθα 40 — 50 ἀξιωματικούς γεφύρας, πλοιάρχους, υποπλοιάρχους, δοκίμους κ.τ.λ. σὺν τῷ χρόνῳ δὲ, θὰ χρειασθοῦμεν ἀλλούς τόσους. Τί θὰ γίνη; Νὰ ζητήσουμε ένενων γιὰ τὰ φαράδικα μας; 'Ιδούν ἔνα τρομερό μειονέκτημά μας τὸ διποσίτον ἀπαρατήτως πρέπει νὰ θεωρηθεῖ. Σημειωτέον, δοῦτο η Ἑλλειψις Πλοιάρχου - φαρᾶ ἐπὶ ἑλληνικού φαράδικου, εἶναι κάτι τὸ τερατώδες, αἱ δὲ συνέπειαι εἰκότης ἀπὸ τὴν άνωμαλία ταύτης ἐκδηλούνται εἰς τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς.

Τὰ ίδια δύνανται νὰ λεχθοῦν καὶ γιὰ τοὺς δηζελομηχανικούς. Πολὺ διλίγους καλούς τεχνίτας καὶ μελετημένους δηζελομηχανικούς διαθέτομεν. Διεκρινίζω, δοῦτο αἱ παρατηρήσεις αὐταὶ εἶναι γιὰ τοὺς δηζελίστας τῶν μεγάλων ἀλιευτικῶν μας μόνον. Οἱ περισσότεροι ἐκ τούτων εἶναι τελείως ἀκατάρτιστοι καὶ μόνον νὰ «ένανθουν» καὶ νὰ «σεύνουν» τὴν μηχανήν, τρόπος τοῦ λεγενί. Εἶναι ικανοί, δὲν δὲ συμβούνται τὸ σοφάρον, καπάτοι βιβλίθη εἰς τὸ πλέασος, τόπερ ἀρχίζει τὸ δράμα καὶ η Ἑλλειψις τοῦ ἀρμοδίου τεχνίτου δηζελομηχανικού γίνεται αἰσθητή. 'Ως παραδείγματα θὰ ἀνέφερα ωρισμένα γεγονότα, μὲ τὴμερομηνίες καὶ τραγικὰ ἀποτελέσματα, πλὴν δὲν ἔχω χώρο ἀρκετό. Αἱ παρατηρήσεις αὐταὶ δύνανται νὰ ἔπειτασθοῦν καὶ διὰ τοὺς ψυγειομηχανικούς, τοὺς ἡλεκτρολόγους, τοὺς φαράδες καὶ δοῦτο τὸ πλήρωμα τοῦ ἀλιευτικού. 'Η τεχνικὴ κατάρτισης χωλαίνει. Εἶναι εύνότων, δοῦτο ὑπὸ τοιούτους δρούς, τὸ ἐπίπονον τῆς ἀλιείας ἔργον καθίσταται δυσχερέστερον καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς διπλασιάζεται. Εἶναι ἀληθές, δοῦτο υπάρχουν καὶ ἔξαιρέσεις, υπάρχουν πληρώματα, στελέχη, ἀνδρεῖς καθ' ὅλα πρώτης γραμμῆς, πλὴν πολὺ λίγα. 'Ο ἐφοπλιστής ποὺ ἔχει καλούς συνεργάτας, εἶναι σίγουρος γιὰ τὴν δουλεία του, διότι τοὺς ἔχει ἐπιστούντων καὶ τοὺς κρατᾷ μὲ πάσαν θυσίαν. Θά ἡτο παραλείψεις ἔαν δὲν ἀνέφερα, δοῦτο εἰς τὸν έπαρχο τοῦ πλοίου τοῦ φαρᾶ, η ἀλιεία συνεχίζεται νύκτα καὶ ημέρα, μὲ τὸν ζῆλο καὶ τὴν προσπάθεια νὰ πραγματοποιήσουν περισσότερες καλάδες. Εἰς τὰ φαράδικα μας, ἔπομένως καὶ περισσότερον ἀλίευμα. Εἰς τὰ φαράδικα μας, ἔγνωστον διὰ ποιούς λόγους, ἐπεκράτησεν τὴν συνήθεια, νὰ φαρεύουν μόνον τὴν ημέραν καὶ νά... ἀναπαύνται τὴν νύκτα! 'Αποτέλεσμα, ἀπώλεια χρόνου, παράτασης τῆς ἀλιευτικῆς ἔξορμήσεως καὶ κόστος παραγωγῆς διπλάσιο.

Είμαι, δοῦτο, ύποχρεωμένος νὰ διακρώψω. 'Ο χώρος διὰ τὸ σημείωμά μου ἔξιγτληθῇ. Εἰς τὸ προσεχές θὰ γράψω γιὰ τὴν μισθοτροφοδοσίαν καὶ θὰ διλοκηρωθῶ τὸ θέμα μου διὰ τὴν σύνδεσιν τῆς χώρας μας μὲ τὴν Κοινήν Αγοράν, ἐπειγάντων τὰς εἰς τὸν τομέα τῆς ξηρᾶς ἐλλειψεις τῆς ἀλιευτικῆς μας βιομηχανίας.

#### KΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

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

Υποκαταστήματα καὶ πρακτορεῖα  
καθ' ολην τὴν ΙΤΑΛΙΑΝ  
Ειδικευμένοι εἰς τὴν πρακτόρευσιν  
τακτικῶν γραμμῶν  
Έκπρόσωποι ύπερεκατὸν  
έφοπλιστικῶν οἰκων

### ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

Καύσιμα εἰς όλους τοὺς Ιταλικούς λιμένας

Τιμαὶ συναγωνισμοῦ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΤΑ ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:

30 VIA BALBI, GENOA - CABLES "MEDOV"

TEL.: 67541 (FIVE LINES) TELEX GE 046

### WE HUA TRADING & COMPANY

6724-5 HONGKONG BANK LANE

BANGKOK, THAILAND.

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

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

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

OFFERS INVITED

# ΕΥΟΙΩΝΟΙ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ

## ΤΟ Β.' ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

### ΑΝΟΔΙΚΗ Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΤΟΝΝΑΖ

Μολονότι δύοκος της ναυλωθείσης χωρητικότητος, έπι τη βάση ειματοφοράς κατά ταξίδιον, ήτο κατά το δεύτερον τρίμηνον έξ. κατώτερος, έναντι τού πρώτου τριμήνου — συμφώνως πρός τάς διαπιστώσεις σχετικής μελέτης του Γραφείου «Ούέστον» — ένεφανίσθη, πάντως, καλύτερος, έν συγκρίσει πρός τό αντίστοιχον β' τρίμηνον τού 1960. Τό σύνολον τών μέχρι τούδε ναυλώσεων τού τρέχοντος έτους άνηλθεν εις 31.1 έκατομμύρια τόννων καὶ παρουσίασεν έλαφρόν βελτίωσιν, έναντι τού διέδιον χρονικού διαστήματος τού π. έτους, ένω καὶ ή προσπική διὰ τού πρόλοιπον τμῆμα τού έτους είναι καλή. Εἰς τὸν κατώτερων πίνακα διδέται ή εἰκὼν τῶν κλεισθείσων ναυλώσεων κατ' εἰδη φορτίων, έν συγκρίσει πρός τό α' τρίμηνον έξ., τὸ αντίστοιχον β' τρίμηνον π.έ. καὶ πρός τό σύνολον τῶν ναυλώσεων τῶν έτῶν 1960 καὶ 1959. (Οι ἀριθμοὶ εἰς χιλιάδας τόννων):

ΕΙΔΗ	1959 ("Έτος")	1960 ("Έτος")	1960 ("β' 3μην.)	1961 ("α' 3μην.)	1961 ("β' 3μην.)
Γεννήσιατα .....	28554	27334	6153	8322	5687
Γαϊάνθρακας .....	7755	8772	1335	1698	1930
Παλαιοσίδηρα .....	3011	4428	898	1052	2120
Μεταλλιέματα .....	6713	6230	1572	1491	1193
Ζαχάρεις .....	3019	4784	1012	1662	1204
Χημικά καὶ λιπαράτα .....	3180	3900	990	903	941
Ξελεία .....	1274	1701	444	365	388
Διάφορα .....	4104	3566	656	1171	1008
<b>Σύνολον .....</b>	<b>57610</b>	<b>60715</b>	<b>13060</b>	<b>16664</b>	<b>14471</b>
<b>"Εξ αν:</b>					
<b>Συνεχή ταξίδια .....</b>	<b>6504</b>	<b>6413</b>	<b>989</b>	<b>1720</b>	<b>1247</b>
<b>"Απλά ταξίδια .....</b>	<b>51106</b>	<b>54302</b>	<b>12071</b>	<b>14944</b>	<b>13224</b>

Τινά τῶν κατ' ιδίαν είδων ένεφάνισαν σημαντικήν μεταβολήν ἀπό τὰ κανονικά πρότυπα. Αἱ ναυλώσεις διὰ γεννήσιατα ἥσαν πολὺ περιωρισμέναι, ἐνῷ διὰ τὰ παλαιοσίδηρα πούξηθησαν εἰς ἐπίπεδον ἄνω τῶν 2 έκατομμυρίων τόννων καὶ υπερφαλαγγίσαν, διὰ πρώτην φοράν, τὰς ναυλώσεις διὰ γαιάνθρακα. Εἰς τὰς ἀρχάς τοῦ τριμήνου αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ήκολούθουν ἀνατιμητικὴν πορείαν, λόγω τῆς Ισχυρᾶς ζητήσεως χωρητικότητος ἐξ Ἰαπωνίας πρός μεταφοράν παλαιοσίδηρων, γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς. Αἱ ναυλώσεις διὰ γεννήσιατα, μετά τὰς πρώτας ἔδομάδας τοῦ τριμήνου ἐσήμειωσαν χαλάρωσιν, τὰ παλαιοσίδηρα, δημως, καὶ οἱ γαιάνθρακες διετήρησαν ζωηράν κίνησιν καὶ οἱ ναύλοι ἀνήρχοντο σταθερῶς, μέχρις ὅτου ὁ δείκτης τοῦ Γραφείου «Ούέστον» ύπερεβεν τὰ 120. Κατὰ τὰ τέλη Μαΐου ἐπεκράτησεν εἰς τὴν ἀγοράν ἀσθενέστερος τόνος, λόγω μειώσεως τῶν Ιαπωνικῶν ἀναγκῶν καὶ κατὰ τὸ τέλος τῆς Ιουνίου ὁ δείκτης ἐπανήλθεν εἰς τὰ 105.

Περαιτέρω πτώσιν ἀναμένεται νά μέφανται ὁ Ιουλίος. Μία, δημως, πολὺ ζωηρὰ ζητήσις εἰς τὸν τομέα τῶν χρονοναυλώσεων ἀποτελεῖ ἔνδειξιν, ὅτι ἡ παραπροσυμένη σήμερον κίνησις πρός τὰ κάτω δὲν πρόκειται νά παραταθῇ ἐπὶ πολὺ. Ἐξαιρετικῶς πενιχρὰ ὑπῆρξε κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον ἡ Ἑρώπητις καὶ Μεγάλης Βρετανίας ζητήσις, ἀναμένεται, δημως, νά σημειωθῇ κατὰ τὸ φθινόπωρον ἀνάζωγονησις, μολονότι αἱ προβλέψεις περὶ οἰκονομικῆς διογκώσεως κατὰ τὸ τρέχον ἔτος δὲν φαίνεται πιθανόν νά ἐπαληθύεσσον, ίδια διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Αἱ ναυλώσεις ἀπό τού Αύγουστου καὶ πέραν πρόκειται νά μέφανται, ίσως, κατὰ τὸ τέλος τῶν κίνησιν καὶ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων θὰ είναι, οἵας ἐπετεύχθησαν κατὰ τὸ Μάιον.

**ΓΕΝΝΗΣΙΑΤΑ:** Μεγά τὸ πρώτον τρίμηνον, ὅπότε ἐσήμειωθησαν πάμπολαι ἐργασίαι, τὸ σύνολον τῶν κλεισθείσων ναυλώσεων ἀπό τὸν Απρίλιον μέχρι τέλους Ιουνίου ἐμειώθη κατὰ 2½ καὶ πλέον ἔκατομμυρία τόννων. Παρὰ τὸ γεγονός τοῦτο, διετηρήθησαν εἰς τινὰς τομεῖς καλαὶ ἐργασίαι. Ἐκ τῶν πρώτων στοιχείων τῆς υποχωρήσεως ἐπεστημάνθη ὁ μικρὸς ἀριθμὸς τῶν ναυλώσεων ἀπό τὸ Νότιον Ήμισφαίριον. Αἱ ἐργασίαι τοῦ Πλέιτ συνεπτύχθησαν μέχρι σημείου, ὥστε νά θεωρούνται ἀνευ σημασίας, ἔξαιρεσι τῶν φορτίων δι' Ἰαπωνίαν. Ἀλλὰ καὶ τὰ τελευταῖς ταῦτα ἐπέσαν κάτω τοῦ ἡμίσεος, ἔναντι τοῦ δύκου τοῦ πρώτου τριμήνου. Ἀρκετὰς ἐργασίαις είχον αἱ Μεγάλαι Λίμναι καὶ δι' Ἀγίου Λαυρέντιος, μὲν ναυλώσεις 550.000 τόνων διὰ τὴν Ἑπειρωτικὴν Εύρωπην, ἔκ τῶν ὅποιων, δημως, 417.000 τ. ἐκαλύφθησαν ἀπό δεξαμενόπλοια. Αἱ ναυλώσεις ἀφ' ἐτέρου ἐκ τῆς περιοχῆς ταύτης δι' Ἀγγλίαν ύπερεργον σάρωσαν ἀπό 300.000 εἰς 225.000 τόνων. Σχετικῶς, δημως, μὲ τὴν αὔξησιν τῆς κινήσεως διὰ Κόντινεν παραπρετεῖσται, διὰ υπάρχουσαν ἐνδείξεις, καθ' ἀρ. φορτία προοριζόμενα δι' Ἀγγλίαν ἔξεφορτώθησαν εἰς δόλλαριδούς καὶ βελγικούς λιμένας, ὅποθεν μετεφορτώθησαν δι' Ἀγγλίαν. «Ἐν τούτας τοῦ τριμήνου ἐπὶ πλοίοι μεγέθους λίμπερτον ἔχει ηδη ἀναγγελθῆ ἀπό Αμερικήν διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν.

Τυπικόν, ἀφ' ἐτέρου, τῆς Ιαπωνικῆς ἔξελίξεως είναι τὸ φαινόμενον, διὰ τού έκ Βορείου Ἀμερικῆς ἀγορᾶς σητηρῶν πούξηθησαν. Αἱ ναυλώσεις ἀπό τὰς δύο ἀκτάς τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν δι' Ἰαπωνίαν ἐφθασαν εἰς 940.000 τ., ἔναντι 800.000 τ. τοῦ πρώτου τριμήνου, κατ' ἀντίθεσιν πρός τὰς δι' Ινδίας, ἔνθα ύπερχώρησαν εἰς 264.000 τ., ἔναντι 355.000 τόνων τοῦ α' τριμήνου. Τὸ ημίσιο τῶν πρὸς τὰς δι' Ινδίας μεταφορῶν ἔξησφαλίσθη ἀπό δεξαμενόπλοια. Πράγματι, διὰ συναγωνισμὸς τῶν τάνκερς ἐνετάθη, ἐνῷ τὰ διασθέσιμα φορτία κατέστησαν ὀλιγώτερα. Τὸ σύνολον τῶν ναυλώσεων διὰ σιτηρὰ ἐθέβασε μόλις εἰς 400.000 τόνων, κατὰ μέσον δρον, ἔδομαδισίων, κατὰ τὰ τέλη Απριλίου καὶ μετὰ μικράν τινας βελτίωσιν, δὲν ἐπανήλθεν εἰς τὸ ἐπίπεδον ἑκεῖνο. «Ἐὰν ληφθῇ ἐν τῷ συνόλῳ τοῦ τὸ β' τριμήνου, αἱ ναυλώσεις δεξαμενόπλοιῶν διὰ μεταφορὰν γεννημάτων, δὲν πούξηθησαν σχετικῶς μόνον, ἀλλ' ἀπολύ-

τως. Αἱ πούγοητεμένοι οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἀπό τοὺς ἐπιζημίους ναύλους διὰ πετρέλαια, ἀνέζητησαν εἰς τὸν τομέα τῶν γεννημάτων ἐργασίαν. Τὰ δεξαμενόπλοια ἐνεφανίσθησαν ἔκ νέου ἐπὶ τινῶν τομέων, ὡς λ.χ. ἐκ Κόλπου διὰ Βραζιλίαν, ἐπὶ τῶν ὅποιών καὶ ἔξησφαλίσθησαν διὰ τοῦ ἡμίσεος τῶν φορτίων τοῦ τριμήνου, μετὰ τὴν πλήρη ἀπουσίαν τῶν πρώτων τριμήνων.

Αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων διὰ ἡράκο φορτία ύπερχώρησαν κατὰ μῆνα Ιούνιον, σὺν τῇ χαλαρώσει τῆς ἀγορᾶς, ἐνῷ οἱ ναύλοι δεξαμενόπλοιῶν διὰ στιπτρὰ ἥσαν σταθεροί, μετὰ σημειωθείσαν προηγουμένων πτώσιν. Αἱ ἐλπίδες τῶν πλοιοκτητῶν «τράμπης» καὶ «εμπάλκ - κέρρειερς», ἀναφορικῶς μὲ τὰς μεταφορὰς γεννημάτων, στηρίζονται μᾶλλον εἰς τὰς ἐπικρατούσας ἥδη σοδαράς πιθανότητας, διὰ ή συγκομιδὴ εἰς πολλάς εὐρωπαϊκά χώρας θὰ είναι πολὺ κατώτερα τοῦ μέσου δρον. Περαιτέρω χειροτέρευσις τῆς προσπικῆς διὰ τὴν συγκομιδήν, δυνατῶν νά ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα ἐπιδράσουν τῶν ναυλώσεων, τὸ ἐνωρίτερον μέχρι τοῦ Αύγουστου, ὡς συνέδη καὶ τὸ 1960. Πάντως, ἀν τοιούτον τι συμβῇ, ὁ ἔκ μέρους τῶν δεξαμενόπλοιών συναγωνισμὸς θὰ είναι ἐκτάκτως ὅσης, ὅποτε καὶ ἡ προσπική βελτίωσεως τῶν ναύλων, κατὰ φυσικὴν συνέπειαν, μειώται.

**ΠΑΛΑΙΟΣ ΙΔΗΡΑ:** Αἱ κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον ναυλώσεις πρὸς μεταφορὰν παλαιοσίδηρων ἐνεφάνισαν πεκόρ. «Η ἀκόρεστος ἔξις Ἰαπωνίας ζήτησις ὥθησε τοὺς ναύλους ραγδαίως πρὸς τὰ ἄνω. Τὸν Μάρτιον οἱ ναύλοι ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς δι' Ἰαπωνίαν ἡκολούθουν σταθερῶς τὴν ἀνιούσαν καὶ κατὰ τὰς ἀρχάς Ἀπριλίου τὰ λίμπερτος ἐπετηρύχανον 132.000 δολαρίων ἀπό Νόρδερν ρεῖντης διὰ Κόλπου. «Η τιμὴ αὐτὴ κατὰ τὰ τέλη Μαΐου ἀνήλθεν εἰς 145.000 δολαρίων καὶ συγκρινομένη πρὸς τὰς 107.500 δολ., πού ἐπληρώνοντο εἰς τὰς ἀρχάς τοῦ έτους, ἀντεπροσώπευε μίαν αὔξησιν 35% ἐντὸς πέντε μηνῶν. Ακριθώς, δημως, δημιουργίας ἀπῆρεν ἡ κλεῖ τῆς γενικῆς αὐξήσεως τῶν ναύλων, σύως καὶ κατὰ μῆνα Ιούνιον ἀπέτελεσε σημαντικὸν παράγοντα ἐκπτώσεως αὐτῶν. Εἰς τὸ τέλος τοῦ τριμήνου ἐπεκράτει διὰ τὰ λίμπερτος διά τοῦ 120.000 δολαρίων.

Τὸ σύνολον τῶν ναυλώσεων ἐκ 2.120.000 τόνων είναι πολὺ ἀνώτερον τοῦ προηγουμένου ἀνωτάτου δρον 1.470.000 τ., τοῦ σημειωθέντος κατὰ τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ 1960. «Ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ β' τριμήνου, 1.873.000 τ. πρωρίζοντο δι' Ἰαπωνίαν, περιλαμβανομένων 738.000 τ., φορτωθέντων ἐκ Κόλπου καὶ ἀμερικανικῶν λιμένων Νοτίου Ατλαντικοῦ. Αἱ ναυλώσεις δι' Ἡπειρωτικὴν Εύρωπην καὶ Ἰαπωνίαν, ἥσαν δίλιγον κατώτεροι τοῦ προηγουμένου τριμήνου, ἀνελθούσαι εἰς 222.000 τ. «Η ζητησίς, δημως, αὐτὴ προβλέπεται νά συνεχισθῇ κατὰ σταθερόν, ὅπωσδηποτε, ρυθμόν. Πάντως, ὃ συνιλοκὸς δύκος διὰ τὸ γ' τρίμηνον είναι ἀπόθεμα εἰς τὰ 2.000.000 τόνων, μολονότι τὸ σύνολον τοῦ β' τριμήνου ύπερεδόν διὰ τὰς προσδοκίας. «Η Ἰαπωνία δυνατῶν, ίσως, νά ἔξακολουθήσῃ ἐπεκτείνουσα τὰς εἰς παλαιοσίδηρη προμηθείας της, δημιουργίας ἐπραξεῖ καὶ κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον, ὅποτε μηποτίθησεν 83.000 τ. ἐξ Ἀφρικῆς, Ινδιών, Κεϋλάνης, Αγγλίας καὶ Καραϊβικῆς.

**Ο ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ:** «Η κατὰ τὴν Ιηνί Ιουλίου παραπλισμένη ἀνά τὸν Κόσμον χωρητικότης τράμπης φορτηγῶν, περιελάμβανεν 133 σκάφη, 1.256.000 τόνων δ.ω., ἐμφανίσασα περαιτέρω μείωσιν ἔναντι τῶν μηνιαίων συνδόλων, τόσον τοῦ τρέχ. έτους, δύον καὶ τῶν δύο προηγουμένων ἔτῶν. «Ἐπιστέμετο, δημως, ὅτι ἐπάν των 133 ἀργούντων φορτηγῶν τὰ 67 παραπλισμένα διὰ τεχνικοὺς λόγους. Ἀπέμενον θένεν 87 φορτηγά, συνολικής χωρητικότητος 810.000 τόνων δ.ω., τῶν ὅποιών ἡ ἀργία ὀφείλετο εἰς ἔλλειψιν ἐργασίας. Τοῦτο καὶ ἀντιπροσωπεύει ποσοστὸν 3% ἐπὶ τῆς συνολικῆς δυνάμεως τοῦ στόλου τῶν τράμπης. «Ο ἀριθμὸς τῆς Ιηνί Ιουλίου είναι διὰ κατώτερος σημειωθεὶς ἀπό τοῦ Νοεμβρίου 1957, ὅποτε φορτηγά σκάφη προσέλθησαν νά παροπλίζωνται, μετὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ. «Η σημεινή κατάστασις δύναται νά χαρακτηρισθῇ, ὡς εύρισκομένη λίσαν ἔγγυς πρὸς τὸν τρέχον πλήρους ἀπασχολήσεως δόλοκλήρου τοῦ στόλου τῶν τράμπης.

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

**CACAMBOURAS PERICLES**

**GENERAL SHIP CHANDLER**

**DECK & ENGINE STORES**

**LAUNDRY**

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

Téléphone 637-97  
Po Box 838  
Télég. PONTOPOROS  
R. C. 27.715

## ΓΑΛΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

Σύντομος ἐπισκόπησις τῆς ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν νομολογίας.  
Ρήτραι ἀρμοδιότητος

Ἡ ρήτρα ἀρμοδιότητος ἐν τῇ φορτωτικῇ, ἡ καθιστῶσα ἀρμοδιὰν ἀλλοδαπὴν δικαιοδοσίαν δὲν ἔρρωται ἢ ὑπὸ τὴν αἰρεσιν, ὅτι ὁ φορτωτής ἥδητα νὰ λάβῃ γνῶσιν αὐτῆς καὶ ν' ἀναμετρήσῃ τάς συνεπείας. Ἀναγκαῖον κρίνεται νὰ ἔχῃ λάβει γνῶσιν ὁ φορτωτής τῶν ῥητῶν, αὐτῆς ἀντίτασσονται κατ' αὐτοῦ. Τὸ ἀπόδεκτὸν γενικῶς κριτήριον τῆς γνώσεως εἶναι ἡ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ὑπογραφὴ αὐτοῦ. Ἐν τούτοις, τὸ Ἐμποροδικεῖον τῆς Ρουέν ἐν ἔτει 1960 καὶ κατ' ἔφεσιν, τὸ Πρωτοδικεῖον τῆς Ρουέν ἐν ἔτει 1961, ἀπεφεύγωνταν ἀντιθέτως καὶ ἔκρινον ὅτι «...αἱ ἐν τῇ φορτωτικῇ, τῇ ἐκδόσεισαν ἐπὶ τῆς ὑπὸ κρίσιν περιπτώσεως, ῥήτραι, ίδιᾳ ἡ καθιστῶσα ἀποκλειστικῶς ἀρμόδια τὰ ἐν Καζαπλάνκον δικαιοστήρια, οὐδαμῶς ἀντικειμένη εἰς τὴν γαλλικὴν δημοσίαν τάξιν, δύνανται ν' ἀντιταχθῆ κατὰ τὴς μὴ ὑπογραφάσας τὴν φορτωτικὴν παραληπτήρας ἑταῖρας, ητις ὅλως ἐπωφελήθη τῆς φορτωτικῆς, ἵνα ζητήσῃ τὸ εἰς παραδόθην αὐτῆς, ἐμπόρευμα.

Τὸ ἐπιχείρησα κρίνεται νὰ ἀσθενές. Ἡ ἐπὶ τῆς φορτωτικῆς ὑπογραφὴ δὲν ἀρκεῖ πάντοτε. Κατ' ἄλλας ἀποφάσεις, ἡ ρήτρα δὲν νὰ περιλαμβάνεται ῥητῶς ἐν τῷ ἐντύπῳ, τῷ ἀντικαθιστῶντα τὴν σύμβασιν μεταφορᾶς. Οὕτω, τὸ Ἐμποροδικεῖον τῆς Ρουέν ἐν ἔτει 1960 ἐπίστης ἔκρινε, ὅτι ἡ ἐκδόσεισα φορτωτικῆς ἡτοῦ ἀποτελεστάτη. Δὲν ἔφερεν γενικοὺς ἢ εἰδικοὺς δρους, ἀλλὰ μόνον ἐντύπως ἄνωθεν τῆς ὑπογραφῆς τοῦ φορτωτοῦ καὶ τοῦ πλοίου τὴν μνείαν.

«Ἐφορτώθησαν ὑποκείμενα εἰς τὰς ρήτρας καὶ τοὺς δρους τῆς μεταφερούσης ἑταῖρας, οὐδὲ δηλούμεν, ὅτι γνωρίζομεν καὶ ἀποδεχόμεθα». Τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι παραπομπή εἰς ἄλλο ἐντυπον ἢ οἰονδήποτε ἀλλοῦ ἔγγραφον, εἶναι παντελῶς ἐστερημένη ἀξίας, διότι ὁ μεταφορεὺς δὲν εἶναι εἰς θέσιν ν' ἀποδεῖξῃ, ὅτι δὲ οὔτω μετ' αὐτοῦ συμβλήθεις ἔτελει, πράγματι, ἐν γνώσει τῶν δρου, ὑφ' οὓς ἐπραγματοποιεῖτο ἡ μεταφορά. Εἰς τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἥδητα ὁ μετὰ τοῦ μεταφορέως συμβληθεὶς νὰ ἔξαρκιθωσῃ τοὺς δρους τούτους, πρὸ τῆς ὑπὸ αὐτοῦ ὑπογραφῆς τῆς φορτωτικῆς, τὸ δικαστήριον ἀπῆκτησεν, ὅτι πάσα συμφωνία περὶ ἀποκλεισμοῦ τῆς συνθῆκος ἀρμοδιότητος, δέον νὰ ἔχῃ γίνει τὸ πτῶς ἀποδεκτὸν παρ' ἑκίνουν, κατὰ τοῦ ὅποιον ἀντιτάσσεται. Ἡ ἀντιτασσομένη ρήτρα τῆς φορτωτικῆς δὲν ἀποτελεῖ ἡ γενικὴν ἀναφοράν εἰς δρους καὶ ρήτρας τῆς μεταφορᾶς, δὲν δύναται, ὅμως, ν' ἀποτελεστὴ συμφωνίαν περὶ ἔξαιρετικῆς ἀρμοδιότητος ἔναντι τοῦ φορτωτοῦ, εἰς δὲν ἐπιδόλλεις ἀλλοδαπήν δικαιοδοσίαν. Ἡ συμφωνία περὶ παραπομπῆς εἰς ἀλλοδαπήν δικαιοδοσίαν ἡ νομοθεσία δέον νὰ εἶναι σαφῆς, ἀκριβῆς καὶ ἀναμφίβολος, διότε δὲν συνέτρεχεν ἐν προκειμένῳ καὶ τὸ δικαστήριον ἔκρινε τελικῶς, ὅτι ἡ ὀσφεία καὶ ἡ ἀβεδαιότης τῆς ἐν λόγῳ ρήτρας, κείμεναι ὑπὲρ τοῦ ἐφοπλιστοῦ μόνον, καθιστώσα προδῆλως ταῦτην ἀνενεργούν.

Δέον νὰ μὴ συγχέωνται αἱ ρήτραι ἀρμοδιότητος πρὸς τὰς διαιτητικὰς. Αἱ πρῶται ἀντιτάσσονται κατὰ τοῦ Γαλλικοῦ Δημοσίου, ἐνῷ αἱ διαιτητικαὶ ρήτραι δὲν δύνανται ν' ἀντιταχθῶσιν κατ' αὐτοῦ, ὡς ἔκρινε τὸ Γαλλικὸν Ἀκρωτατικόν, διὰ τῆς ἀποφάσεως του τῆς 28 Νοεμβρίου 1960.

### ΡΗΤΡΑΙ ΣΧΕΤΙΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΑΡΑΔΟΣΙΝ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ

Αἱ ρήτραι αὐταὶ διττὸν ἔχουν σκοπόν. Ἀφορῶσι δηλούντι ἡ εἰς τοὺς τεχνικοὺς δρους τῆς παραδόσεως ἡ εἰς τοὺς οἰκονομικοὺς δρους αὐτῆς ἐν ψει τοῦ ἐν τῶν προτέρων καθορισμοῦ ποίος, βάζοντες τὰ ἔξοδα φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως. Εἰς τὰς πρώτας, ἀνήκει ἡ ρήτρα δι' ἡ δρίζεται, ὅτι ὁ πλοίος ἔχει τὸ δικαιόματα νὰ ἐκλέξῃ τὸ σημεῖον ἐκφορτώσεως εἰς τὸν λιμέναν προορισμοῦ. Τὸ Ἐφετεῖον τῶν Παρισίων ἔξεδωσε τὴν 22)3)1961 ἐπὶ τούτου λιαν ἐνδιαφέρουσαν ἀπόφασιν. Ἡ φορτωτικὴ προέβλεπεν, ὅτι οἱ παραλήπται εἶναι ὑπόχρεοι, κατ' ἔκλογήν τοῦ πλοίου, νὰ παραλάβωσι τὸ ἐμπόρευμα εἰς πᾶν σημεῖον ἐλεγενησόμενον ὑπὸ τοῦ πλοίου, πρὸς δὲν δὲ φορτωτής δίδει ἐντολὴν νὰ προσδιορίσῃ διὰ λογαριασμὸν αὐτοῦ (τοῦ φορτωτοῦ) πρόσωπον πρὸς συντήρησιν τοῦ φορτοῦ, διότε τεκμαίρεται ἐκπροσωποῦν τὸν φορτωτοῦ. Προηγούμενῶς, τὸ Ἐμποροδικεῖον τοῦ Σηκουάνα διὰ τῆς ἀπὸ 4 Δεκεμβρίου 1959 ἀποφάσεως του εἶχε κρίνει, ὅτι κατὰ παγίαν συνήθειαν τὸ πλοίον ἔδει νὰ κατευθυνθῇ πρὸς ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτοῦ εἰς τὰ προκαθωρισμένα σημεῖα ἐκφορτώσεως, καὶ ἀνάκομψη τὸ ναυλοσύνων δὲν εἶχε προβλέψει ρήτρας τὴν ἔνδεξιν σημείου παραδολῆς ἐν τῷ λιμένι προορισμοῦ. Τοῦ ἔξειδικευμένου τούτου σημείου, δυτος ἀπροσίτου διὰ τὸ πλοίον, λόγῳ λιμενικῶν ἔργων, τὸ δικαστήριον ἔκρινε, ὅτι ὁ ἐφοπλιστής

### CULLEN STEVEDORING CO. LTD.

Shipping Terminal Operators & Contracting Stevedores  
at  
TORONTO, HAMILTON, PORT WILLIAM, PORT ARTHUR,  
DULUTH, SUPERIOR, MONTREAL, SOREL, THREE,  
RIVERS, QUEBEC.

#### HEAD OFFICE

Marine Terminal 15, TORONTO, Ontario  
Cable Address: CULSTEVE

General European Agents:

SIMPSON, SPENCE & YOUNG  
28 St. Mary Axe LONDON E.C. 3.

TEL NO AVENUE 5200

CABLES: FALLOSTEVE

εἶχε παραδιάσει τὴν παγίαν ταύτην συνήθειαν, παραδῶσας δὲ τὸ φορτίον εἰς ἄλλο σημεῖον τοῦ αὐτοῦ λιμένος, βαρύνεται μὲ τὰ ἐντεῦθεν δημιουργήθεντα ἔξοδα ἥπαρας διὰ τὸ φορτίον.

Τὸ Ἐφετεῖον, δῆμος, ἐτροποποίησε τὴν πρωτόδικον ταύτην ἀπόφασιν. «Υποτιθέμενος, ἔκρινε, ὅτι ὑπήστατο τῆς συνήθειας τῆς ἐκφορτώσεως φορτίου ἔλαιου χόδην εἰς ὁρισμένον ἔξειδικευμένον σημεῖον τοῦ λιμένος τοῦ Φεκάν, ἡ ρήτρα τῆς φορτωτικῆς ἰσχὺν νόμου ἔχουσα μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων, ἀναγκαῖος — ἐπήνεγκεν ἀπόμακρυνσιν ἀπὸ τῆς συνήθειας. Αἱ συνήθειαι — δικαστικῶς — ἔχουσι δόλως δευτερεύουσαν σημασίαν καὶ δὲν δύνανται ν' ἀπότελέσθωσι ἐμπόδιον ἐφαρμογῆς συμφωνιῶν σαφῶν καὶ ἀπακριδῶν. 'Ηδύνατο τις παρά ταῦτα νὰ διερωτηθῇ ἔναν, ὁ ἐφοπλιστής πραγματιστοῖς προσέγγισιν τῶν πλοίων του εἰς τὸ ἔξειδικευμένον σημεῖον, δὲν ὑπόδηλοι συμμόρφωσιν ἐκ μέρους του πρὸς τὴν συνήθειαν ἡν ἐπεκαλέσθη ὁ παραλήπτης. 'Η ἀπόφασις τοῦ Ἐφετείου ἀποκλειεῖ κατηγορηματικῶν τὴν ἐμρημείαν τὴν ταύτην. Προσεγγίζων — λέγει — ἔσθι — ἡ ἔκει ὁ ἐφοπλιστής δὲν συμμορφούνται πρὸς συνήθειαν, ἦν ἐσκόπειν ν' ἀποκλείσῃ ἡ φορτωτική. Συμμορφούνται πρὸς τὸ πενεύμα τῆς συμβάσεως, ητις τῷ ἐπιτρέπει τὴν ἔλευθεραν ἔκλογήν τοῦ σημείου παραβολῆς. 'Η ἀπόφασις ἄγεται μέχρι τοῦ σημείου νὰ δεχθῇ, ὅτι ἔχει ἐν προκειμένῳ ὁ ἐφοπλιστής διακριτικῶν εὐχέρειαν ἔλευθερας καὶ αὐθεκάστου ἐπιλογῆς τοῦ σημείου παραβολῆς, διότε ἐπικρίνεται ως ἀντιτιθέμενον πρὸς τὴν καλόπιστον ἐκτέλεσιν τῶν συμβάσεων.

\*\*\*

Αἱ ἐπὶ τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς πληρωμὴν ἔξοδων ρήτραι τῶν φορτωτοῦ, δῶσι κυρίως τὸν δρόν τοῦ sotto palango. Ἐπὶ τοῦ δρού τούτου, τὸ Ἐμποροδικεῖον τῆς Ρουέν ἔκρινε, ὅτι οἱ χειρίσμοι ἐκφορτώσεως περιέχουν — θεωρητικῶς — δύο φάσεις. Κατ' ἀρχήν, τὸ πλοῖον ὁφεῖται ν' ἀνασύρῃ τὰ ἐμπορεύματα ἐκ τῶν κυτῶν καὶ νὰ τὰ ἔχῃ ἀνηρτημένα κατὰ μῆκος τοῦ πλοίου εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου ὅστις παραλαμβάνων ταῦτα, θά μεριμνήσῃ ἐν συνεχείᾳ διὰ τὰς δευτέρων φάσιν ἀπὸ τοῦ βαρούματος μέχρι τῆς προκυμαίας. 'Ἐν τῇ πρακτικῇ αἱ δύο αὗτά φάσεις ἐκτελοῦνται ὑπὸ τοῦ αὐτοῦ φορτοεκφορτωτοῦ, διστις κατανέμει τὰ ἔξοδα εἰς ἔξοδα βαρύνωντα τὸ πλοίον καὶ ἔξοδα βαρύνωντα τὸν παραλήπτην. Εἰς τὴν ὑπὸ δψιν τοῦ Ἐμποροδικείου περιπτώσιν, διὸ φορτεκφορτωτῆς εἶχε χρέωσει τὸ σύνολον τῶν ἔξοδων εἰς τὸν παραλήπτην καὶ τὸ δικαίωμα ἀναγωγῆς τοῦ παραδήπου κατὰ τοῦ πλοίου, διὰ τὸ μέρος τῶν ἔξοδων τῶν βαρυνόντων τὸ πλοίον.

'Αντιθέτως, ἔαν δὲν ὑπὸ διαφοράς προστέλλεται πάντα τὸν παραλήπτην καὶ προστίθενται εἰς τὸν ναύλον τῆς μεταφορᾶς, πράγμα διότε ῥητῶς προβλέπωσιν πλείσται φορτωτικά, ἔξαντλητικῶν ἀπαριθμούσαι τοὺς διαφόρους ἐπὶ μέρους χειρισμούς τῆς ἐκφορτώσεως καὶ τῆς ἔκποτε.

### EIS THN GERMANIAN

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.  
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

## ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Συζητείται μεταξύ των άρμοδιών οικονομολογικών κύκλων ό ρόλος του χρυσού είς το παγκόσμιον νομισματικόν σύστημα. Καὶ ἡ συζήτησις ἀποδέπτει εἰς τὸ νὰ καταδέξῃ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀναπροσαρμογῆς τῆς τιμῆς του. Οἱ Ἀμερικανοὶ, παρὰ τὰς ἐπιμόνους κατὰ καιροὺς ὑποδείξεις, ἀρνοῦνται τὴν ἀνατίμησιν.

— Ἡδη ὠρισμένοι παράγοντες τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας ἀρχίζουν νὰ βλέπουν τὸ πρόβλημα καὶ νὰ διαβλέπουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἀντιμετώπισέως του. 'Ομιλοῦν περὶ διεθνοῦς διασκέψεως, ὅπου ὁ καθορισμὸς τῆς τιμῆς του χρυσοῦ θὰ συζητηθῇ. Οἱ ὑποστηρίζοντες τὴν ἀνατίμησιν πιστεύουν, ὅτι δὲν ἀπέχει καὶ πολὺ ἡ ἡμέρα τῶν σχετικῶν ἀποφασιστικῶν συζητήσεων.

• Φοβούνται οἱ Ἀμερικανοὶ τὴν ἀναταραχὴν καὶ πάλιν τοῦ δολλαρίου μετὰ τὰ μέτρα σταθεροποίησεως τῆς στερλίνας. 'Ο ὑψηλότερος τόκος δυνατὸν νὰ φέρῃ κεφάλαια ἐξ Ἀμερικῆς πρὸς τὴν Ἀγγλίαν. Εἶναι πειρασμὸς διὰ τὸ κεφάλαιον ὁ διπλασιος τόκος (3% ἔναντι 7%).

• Πτῶσιν σημαντικήν — τὴν ἔκτην κατὰ σειράν — ἔσημείσωσε τὸν μῆναν Ἰούλιον τὸ ἀπόθεμα δολλαρίων καὶ χρυσοῦ τῆς περιοχῆς τῆς στερλίνας. Κατὰ 114 ὄλα ἑκατομ. λιρῶν ἐμειώθη. Κατῆλθεν εἰς τὰ 876 ἑκατομ. λιρῶν.

— 'Υπερχρώθη ἡ Τράπεζα τῆς Ἀγγλίας νὰ πληρώσῃ τὰς εὐρωπαϊκὰς κεντρικὰς Τραπέζας, αἵτινες ἡγόρασαν ἀθρώπως λίρας, ἵνα τὴν στηρίξουν κατὰ τὴν πτῶσιν τῆς. 'Η ἔξοδος ἐξ ὅλου τῶν βραχυπροθέσμων καταθέσεων δολλαρίων δικαιολογεῖ τὴν μείωσιν τοῦ ἀπόθεματος.

— Διαγράφεται, ὅμως, βελτιωμένη ἡ κατάστασις κατὰ τοὺς προσεχεῖς μῆνας. Τὰ ἀποσυρθέντα δύο δισεκατομ. δολ. ἀπὸ τὸ Διεθνές Νομισματικὸν Ταμείον δι' ἀγγλικὸν λογαριασμὸν καὶ τὰ 250 ἑκατομ. δολ. δι' ἴνδικον λογαριασμὸν παγιώνουν τὴν κατάστασιν τῆς στερλίνας. 'Η κερδοσκοπία ἀντιμετωπίζεται.

• Τὸ Διεθνές Νομισματικὸν Ταμείον ἔθεσεν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Βρετανίας πιστώσεις 2.000.000.000 δολ. διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς χώρας ἀπὸ ἀπόφεως ἔξωτερικῶν πληρωμῶν. 'Ἐκ τούτων 1.500.000.000 δολ. θὰ εἶναι διαθέσιμα εἰς νομίσματα ἐννέα χωρῶν κατὰ ἀκριβῶς δριζόμενα ποσά. Τὸ ὑπόλοιπον θὰ δύναται ἡ Βρετανία νὰ ἀποσύρῃ ἔντος ἔνος ἔτους.

• Ἐντιμετωπίζει καὶ ἡ Ἰαπωνία δυσχερείας, τὰς αὐτὰς σχέδδον μὲ τὰς ἀγγλικάς. Μεγάλαι αἱ εἰσαγωγικαὶ ἀνάγκαι, τὰς ὅποιας δὲν ἀντικρύζουν αἱ ἔξαγωγαί. Τὸ ἔλλειμμα τοῦ ισοδυναμοῦ πληρωμῶν διευρύνεται. 'Ο προεξοφλητικὸς τόκος ὑψώθη, μεγάλαι τούναντίον διευκολύνσεις προέρχονται εἰς τὴν ἔξαγωγικὴν προσπάθειαν.

— Παρὰ τὸν ὑψηλὸν προεξοφλητικὸν τόκον (7%) αἱ μεγάλαι ἐπενδύσεις εἰς τὴν βιομηχανίαν συνεχίζονται καὶ ἡ ζήτησις καταναλωτικῶν ἀγαθῶν διῆμεραι αὐξάνει. 'Η μεγαλύτερα εἰσαγωγὴ πρώτων ύλῶν καθίσταται ἀναπόφευκτος. Μέτρα περιοριστικὰ τῶν εἰσαγωγῶν προέρχονται νὰ ἔφαρμοσθούν.

• 'Η μεγαλύτερα Τράπεζα τοῦ Κόσμου εἶναι ἡ «Τράπεζα τῆς Ἀμερικῆς» τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου (καταθέσεις 10.8 δισεκατομ. δολλάρια). Δύο ὄλαις ἀμερικανικοὶ ἔπονται. Αἱ δέκα μεγαλύτεραι τοῦ Κόσμου συγκεντρώνουν καταθέσεις 51.700 ἑκατομ. δολλάρια, τὰ 14% τῶν καταθέσεων τῶν 500 μεγάλων ἐμπορικῶν Τραπεζῶν.

— Τετάρτη εἰς τὴν σειράν τῶν δέκα εἶναι ἡ ἀγγλικὴ Μπάρκλεϋς, πέμπτη ἡ Μίντλαντ Μπάνκ, ἔκτη ἡ Λόδης καὶ ἔβδομη ἡ καναδικὴ «Ρό-αγιατ».

• 'Η Ἑνοπλος ρῆσις τῆς Μπιζέρτας καὶ ἡ ἔντασις τῆς κρίσεως τοῦ Βερολίνου δὲν είχον τὰς ἐπιπτώσεις τῶν εἰς τὴν ἀγοράν τῶν πρώτων ύλῶν. Δὲν προεκάλεσαν ζήτησιν ἔκτακτον πρὸς αὐξῆσιν τῶν ἀποθεμάτων. 'Η σταθερότης, ὅμως, τῶν τιμῶν ἐπισημαίνεται. Εἶναι, ὅμως, γεγονός, ὅτι δλαι ἀχώρα — μεγάλαι καὶ μικραὶ — διὰ τὴν ἀρξαμένην ἐνίσχυσιν τοῦ ἑστολιστικοῦ τῶν προγράμματος διατηροῦν ἀποθέματα μεγάλα στρατηγικῶν πρώτων ύλῶν. Καὶ εἰς αὐτὸ δέον νὰ προστεθῇ ἡ κρατοῦσα πεποιθησὶς περὶ εἰρηνικῆς ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος τοῦ Βερολίνου.

• Καλαὶ ἀναγγέλλονται αἱ κατὰ χώρας ἐσοδεῖαι τῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης. Αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι ηγήσαν τὴν ἔκταριον συγκομιδῆν.

— Εἰς τὴν Γαλλίαν ἡ ἐσοδεία εἶναι ικανοποιητική, 10% κάτω τῆς τοῦ

1960, εἰς τὴν Ἰταλίαν συνήθης, εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν καὶ Ἰσπανίαν χαμηλοτέρα ἔναντι τοῦ 1960. Πάντως, αἱ εἰσαγωγαὶ προβλέπονται εύρυτεραι κατὰ τὴν περίοδον 1961 — 62.

• Φαίνεται, ὅτι ἡ Ρωσία, μετὰ διετεῖς ὀποτοχίας, θὰ ἔχῃ ἐφέτος ἐξαιρετικὴν συγκομιδὴν σιτηρῶν. Αἱ πρώται πωλήσεις διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἐπραγματοποιήθησαν ηδη. 'Η συγκομιδὴ ὑπολογίζεται εἰς 145 ἑκατομμύρια τόνων, ητοι κατὰ 8 ἔως 10% ἀνατέρεως τῆς περιστονῆς. Αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι εἰς τὴν Οὐκρανίαν καὶ τὸν Βόρ. Καύκασον, τοὺς δύο αὐτοὺς ἐκ παραδόσεως σιτοδολώνας τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ρωσίας, ὑπῆρχαν εὔνοιαί, ὥστε νὲ ἔξασφαλίσουν καλὴν συγκομιδήν. Τὸ αὐτὸ σήχυσε καὶ διὰ τὰς παρθένους περιοχάς, εἰς τὰς ὅποιας ἐπεξετάθη ἡ καλιέργεια σιτηρῶν.

• Γεωργικὰ προϊόντα, ἐκ τῶν ἀμερικανικῶν ἀποθεμάτων, ἀξίας 135 ἑκατομμύριών δολαρίων, παραχωροῦνται εἰς τὴν Βραζιλίαν ἐντὸς τῆς ἔρχομένης πεντετείσας. 'Ηδη, τρόφιμα ἀξίας 40 ἑκατομ. δολαρίων συνεφωνήθησαν, ὡς πρώτη δόσις τῆς ἀνωτέρω βοηθείας. 'Η συμφωνία ἐπρόκειτο νὰ ὑπογραφῇ ἐντὸς τῶν ἡμερών, βάσει τοῦ νόμου 480 καὶ αἱ φορτώσεις θὰ ἡρχίζαν ἀμέσως. Τὰ ἐν λόγῳ τρόφιμα παραχωροῦνται, ὡς μέρος τῆς χρηματοδοτήσεως δι' ἔργα ἀναπτύξεως, ἀξίας 900 ἑκατομμύριών δολαρίων.

• Τὸ «Γραφεῖον Σίτου», τῆς Αύστραλίας, πρόκειται νὰ ἀποφασίσῃ πρὸ τῶν μέσων Σεπτεμβρίου, ὅτι πλήση εἰς τὴν Ερυθρὰν Κίναν 250.000 τ. σίτου. 'Η ἐν λόγῳ ποσότης θὰ προέρχεται ἀπὸ τὴν νέαν ἐσοδείαν, δεδομένου ὅτι αἱ φορτώσεις θὰ ἀρχίσουν τὸν Νοέμβριον.

— Μετὰ τὴν ἀρχήν τοῦ «Γραφείου Σίτου», ὥστε πιστώσει εἰς τὴν Βουλγαρίαν 12.250 τόν. σίτου ἡ ποσότης αὐτῆς ἐπωλήθη τοῖς μετρητοῖς εἰς τὴν Ἰνδίαν καὶ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, εἰς τρόπον ὥστε τὰ ἀποθέματα τῆς παλαιᾶς ἐσοδείας ἐξηγνήθησαν.

• Αὔξανται σταθερῶς ἡ παραγωγὴ πετρελαίου εἰς τὴν Μέσην Ἀνατολήν. Διὰ τὸ α' ἔξαμνον τοῦ 1961 παρήχθησαν 139.2 ἑκατομ. μετρικῶν τόνων, ἔναντι 127.4 τοῦ ἀντιστοιχού περιορισμὸν ἔξαμνησού. Τὸ ἐτέροτον τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς προέλευσεν ἔχει τὰς χώρας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

— Τὸ Κουβέιτ παρήγαγε κατὰ τὸ ἔξαμνον 41.4 ἑκατομμύρια τόν., η Σαουδικὴ Ἀραβία 34 ἑκατομμύρια, η Περσία 28.5 καὶ τὸ Ἰράκ 23.7. Τὰ ὑπόλοιπα προέρχονται ἀπὸ τὸ Κατάρ (4.2 ἑκατομμύρια), ἀπὸ τὴν οὐδετέραν ζώνην Ἀραβίας — Κουβέιτ, τὴν Αἴγυπτον, τὸ Μπαχρέιν, τὴν Τουρκίαν καὶ τὸ Ισραὴλ.

• 'Η διεσδύσις τῶν ρωσικῶν πετρελαίων εἰς τὴν δυτικοευρωπαϊκὴν ἀγορὰν ἐπισύρει ἡδη ἐντονωτέρας τὰς ἀντιδράσεις. Σχέδιον συμφωνίας καταρτίζεται τῶν χωρῶν τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς πρὸς περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν ρωσικῶν πετρελαίων εἰς 250.000 βαρελίων ἡμεροσίων, ἥτοι εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ 1960, ὅπερ καλύπτει τὰ 8 η 9% τῆς ἡμεροσίας ἐύρωπαϊκῆς καταναλώσεως.

— 'Η Γαλλία θὰ δεχθῇ εὐχαριστίως τὴν ἐν λόγῳ συμφωνίαν, ἐνώ ἡ Ἰταλία θὰ θελήσῃ νὰ τὴν ἀποκρούσῃ, δεδομένου ὅτι αἱ Ρωσίας εἰσαγωγαὶ καλύπτουν τὰ 19% τῶν εἰς πετρέλαια ἀναγκῶν της. Πάντως, ἡ ἀπόφασις δὲν φαίνεται νὰ καταστῇ ὑποχρεωτικὴ λόγω ἀκριβῶς τῆς διαφορᾶς τῶν διαθέσεων ἐκάστης χώρας.

— Αἱ ρωσικαὶ ἔξαγωγαὶ ὑπολογίζεταισαν νὰ φάσουν τὸ τρέχον ἔτος εἰς 450.000 βαρελίων ἡμεροσίων. Τὸ πλεῖστον τῆς ποσότητος ταύτης προορίζεται δι' ἔξωρωπαϊκᾶς ἀγορᾶς. 'Η Κούβα, λόγου χάριν, εἰσάγει 75.000 βαρελίων ἡμεροσίων, η Αίγυπτος 50.000 καὶ η Ιαπωνία 35.000 ἡμεροσίων. Δὲν χρειάζεται νὰ σημειωθῇ, ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ παραγωγοὶ πετρελαίων εἶναι οἱ προβάλλοντες τὴν μεγαλυτέρων ἀντιδράσην κατὰ τῆς ρωσικῆς διεισδύσεως.

• Εἰς δλίγους ἀριθμούς ἡμπορεῖ τις νὰ ἀπεικονίσῃ τὴν βαρύνουσαν σημασίαν τῆς βιομηχανίας τοῦ αὐτοκινήτου διὰ τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν.

— Μὲ την παραγωγὴν ἐτήσιαν 6.5 — 7 ἑκατομ. μονάδων η βιομηχανία καταναλίσκει τὰ 17% τοῦ παραγομένου εἰς τὴν Αμερικὴν χάλυβος, τὰ 48% τοῦ μελακοῦ σιδήρου, τὰ 63% τοῦ καουτσού, τὰ 42% τοῦ μολύδου, τὰ 60% τοῦ δέρματος δι' ἐπιπλώσεως καὶ τὰ 70% τῶν υάλινων παρασύρων.

— Δέκα ἑκατομμύρια ἀτόμων — εἰς ἐργάτης ἐπὶ ἐπτὰ — ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν ὅλην ὑπόθεσιν τοῦ αὐτοκινήτου καὶ τὰς παραφυσάδας τῆς βιομηχανίας του. Καὶ δικαιοιογείται ἐκ τῶν ἀνωτέρω διαπιστώσεων τὸ ζωρὸν ἐνδιαφέρον μὲ τὸ ὄποιον παρακολουθεῖται ή παραγωγὴ τῶν αὐτοκινήτων. 'Απὸ σύτην ἔξαρτάται καὶ ὑποδεικνύεται ἡ ὅλη προείδηση τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομίας.

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE  
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA**  
**SEATTLE STEVEDORE CO.      BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.**  
TEAMED WITH  
Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.  
GENERAL AGENTS:  
Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.  
17 State St. - NEW YORK N.Y. **GEORGE CARRAS INC.**

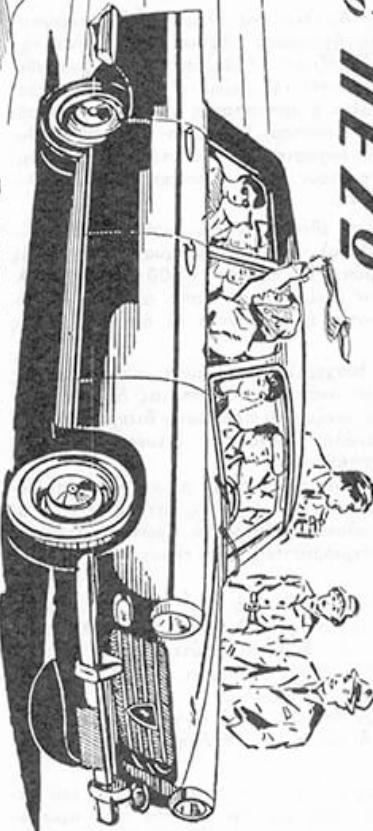
Cables: CARRASBRO

# Σερίας των φέμενων ΤΩΝ ΠΕΝΤΕ ΗΠΕΙΡΩΝ Εξαιρετικό ΠΕΖΟ

**Peugeot**



Η μάρκα ΠΕΖΟ έχει την πρώτη κατανάλωση είς την Ελλάδα.



## Το Νέο Peugeot 404

11 ιπποι - 6 βτοσεις - Ειδικόρα δρχ. 25.000  
Το αυτοκίνητο του 1961, το νέο υπέροχο μοντέλο της ΠΕΖΟ που συνδυάζει το πλεονεκτισμάτα του γνωστού 403 με νέο οστροδυναμική υγραρή, ψηλή ταχύτητα, έκπληκτική επιτομού, μεγάλη πολυτέλεια και συνειδ. Είναι αυτοκίνητο για όσους ταξιδεύουν και δύοπούν το SPORT.

## Peugeot 403 Sedan

Το αυτοκίνητο έκπληκτης μοντέλο  
του 1961. Τιπο 65.000 - Ειδικόρα 15.000. Φορ.  
ιπποι 9 - Το δόχειο στο 240 χιλ.  
4 πορτες - 8 θέσεις - Κομψό - Πολυτελές.  
Λες - Καπολατικής ποιοτότητας - Ε.  
κυκλοφορίας στην Ελλάδα τον μήνα  
δεκτεύοντας



## Peugeot 403

Το διαρράκιλο αυτοκίνητο της Γαλλικής Βιορχαγίας, που έπειβλη σ' όλη την κορύχη της στη διπλασία πλεονεκτισμάτων του  
6 θέσεων - 4 διρύων - 10 φορολ. ιππων - 4  
συγχρονισμένων ταχυτήτων Ειδικόρα δρχ. 25.000  
TAXY - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ - ΑΝΕΤΟ - ΚΟΜΨΟ  
ιδύοςες και για ταξι νέου τύπου.



**PEUGEOT**

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ **ΙΜΠΟΡΤΕΣ** Λ.Ε. ΣΥΓΓΡΟΥ 93  
ΠΡΑΓΟΠΟΥΛΟΙ ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΙ ΕΙΚΑΣΤΑΣΕΙΣ - ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ - ΛΑΥΡΙΟΝΙΑ - ΛΑΠΑΝΙΑ - ΚΑΤΙΝΑ  
ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 90.725 - 90.726 - 92.820 - 92.836  
ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ: ΛΕΟΝΙΔΑΣ ΙΟΦΟΥ 15 - ΤΗΛ. 22.566



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΙΟΝ

ΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Εις άρκετά έκαπομπύρια δολλαρίων άνερχονται — βάσει τών ύπογραφέντων συμβολαιών — αἱ δαπάναι δι' ἔργα βελτιώσεως τῆς διώρυγος Σουέζ. Ιαπωνικός Οίκος άνέλαβε τὴν εκβάθυνσίν της καὶ βρετανικός τὴν έγκατάστασιν μηχανημάτων ἐπιθεωρήσεως δι' ὑποδρυχίου τηλεοράσεως. Τὰ δύο αὐτά συμβόλαια ἀναφέρονται εἰς τὸ πρόγραμμα διάπλους σκαφῶν μὲ βύθισμα 42 ποδῶν, ητοι σκαφῶν μὲ χωρητικότητα μέχρι 70.000 τόννων. "Ἄς σημειωθῇ, διτὸν τὴν παρελθούσαν ἀνοιξιν, διευθυντής τῆς διώρυγος ὑπέδειξεν, διτὸν δυνατόν νὰ ψωθοῦν τὰ δικιάματα, ἀτίνα ἀπό δεκαετίας παραμένουν εἰς τὰ αὐτὰ ἐπίπεδα, ητοι 7/— (98 σέντ) διτὸν τὰ ἔμφορτα σκάφη καὶ 3/2 (55 σέντ) διτὸν τὰ κενά. Τὸ μακράς διαρκείας πρόγραμμα θὰ στοιχίσῃ 2.800 ἑκατομμύρια δολλαρίων καὶ τὴν πρώτην φάσιν τῶν προβλεπομένων ἔργων, ἀξίας 56 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, δι' ἔκδικτην, θὰ χρηματοδοτήσῃ Διεθνῆς Τράπεζα. Ἀναπότετος διτὸν φαίνεται νὰ καθίσταται ἡ αὔξησις τῶν δικιάματων.

### ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΠΡΟΣ ΕΝΙΣΧΥΣΙΝ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΑΣ

Φαίνεται, διτὸν τὰ αίτηματα τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν τὰ ὑποβληθέντα πρὸς καιροῦ εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς Μπόνιης καὶ ἀναφέρομενα εἰς τὴν ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν τῆς διοίκησης τῆς διώρυγος τῶν ὑπουργῶν τῶν Οἰκονομικῶν τῆς διοίκησης τῆς διώρυγος τῶν δικαίων, τὸ κράτος μελετᾷ τὴν παροχὴν μακροπρόθεσμων καὶ χαμηλοτόκων δανείων, ἀποδέπτον εἰς τὴν ἀνάνεωσιν τοῦ στόλου, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἀνακούφισιν ἀπὸ τὰς τοκοχρεωλυτικὰς δόσεις τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, σιτίνες ἐπειδόμενοι εἰς υψηλὸν βαθμόν, λόγω τῆς ταχυτάτης μεταπολεμικῆς ἀνασυγκρότησεως τῆς χωρητικότητός των. Ἡ κρατική αὕτη ἐνίσχυσις προβλέπεται, διτὸν θὰ πραγματοποιηθῇ λίαν συντόμως.

### HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΕΛΚΥΣΤΙΚΗ Η ΑΣΤΕΡΟΕΣΣΑ

Ἀλλάζουν οἱ καιροί: Ἡ ἀμερικανική σημαία ἀπέθη τελευταίως ἐλκυστική, λόγω τοῦ ἀπικρατεύοντος προστατευτικοῦ συστήματος τῶν 50 — 50 εἰς τὴν διακίνησιν τῶν φορτίων. Ἐπιζητεῖται ήδη ἡ ἔγγραφή εἰς τὸ ἀμερικανικὸν νηολόγιον πλοίων ναυπηγήθεντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἢ καὶ μεταπρατέντων της Τ. 2 εἰς «μπάλκ - κέρριερ», ἵνα ἀκριβῶς ἐπωφηληθοῦν τῶν υψηλοτέρων ναύλων. Οἱ κατέχοντες φορτηγὰ σκάφη καὶ δεξαμενόπλοια ὑπὸ ἀμερικανικῆς σημαίας προβάλλουν ισχυροτάτην ἀντίπρονοιούχων ναύλων. Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ λ.χ. ταξιδία τῶν τάνκερων εἶναι τώρα συμφέροντα. "Οσον ἀφορᾶ τὴν Κρατικὴν Διοίκησιν τῆς Ναυτίλιας, φαίνεται συγκίλινουσα πρὸς τὰς ἀπόφεις τῶν πλοιοκτητῶν. Εἰς τὸ Κογκρέσον διεξάγεται ήδη ἡ συνήθης ἀκροσαματική διαδικασία ἐπὶ σχετικοῦ νομοσχεδίου καὶ διάφοροι ἐπ' αὐτοῦ ἀνεπτύχθησαν ἀπόφεις.

### ΕΤΟΙΜΟΤΗΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

Εἰς τὴν ἐτοιμότητα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐνδεχομένης περιπτετίας, λόγω τῆς κρίσεως τοῦ Βερολίνου, περιέλαβεν ὁ πρόεδρος κ. Κένεντυ καὶ τὴν ἐπάρκειαν εἰς μεταφορικὰ μέσα. Κατ' ἐντόλην του, ἡ Διοίκησις τῆς Ναυτίλιας ἐνήργησε ἔρευναν ἐπὶ τῶν διαθεσίμων πλοίων καὶ ὑπέβαλε μακροσκελῆ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἔκθεσιν εἰς τὸν Λευκὸν Οίκον. "Υπολογίζεται ἐν αὐτῇ ἡ διαθέσιμος ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότης, ὡς περιλαμβάνουσα 990 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 14.001.390 τόννων d.w., ἐνῷ ἡ παραμένουσα εἰς ὁκτὼ ἀγκυροδόλια δύναμις τοῦ κρατικοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου ἀριθμεῖ 1.923 σκάφη. Περὶ τὰ 112 πλοῖα Ιδιωτικῆς Ιδιοκτησίας (55 φορτηγὰ καὶ 57 δεξαμενόπλοια) εἶναι προσωρινῶς παραπλισμένα, ἀλλ' ἔτοιμα διὰ ταχυτάτην ἐπαναφοράν των εἰς τὴν ὑπηρεσίαν. Ἡ ἀνωτέρω χωρητικότης κρίνεται ἐπαρκής πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν εἰς περίπτωσιν ἐθνικῆς πολεμικῆς περιπτετίας.

Διαπιστούται, διμος, ἡ ἐλλειψις ἐπαρκῶν ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανών,

### ΥΑΙΚΑ ΚΑΙ ΕΦΟΔΙΑ

**RACHOVIDES BROS & CO. LTD.**

DASWOOD HOUSE OLD BROAD STREET

LONDON E. C. 2

TELEPHONE: LON 4333 (3 LINES)

ίνα χρησιμεύσουν ὡς μεταγωγικά, καθὼς καὶ δεξαμενοπλοίων μεγάλης χωρητικότητος καὶ ταχύτητος.

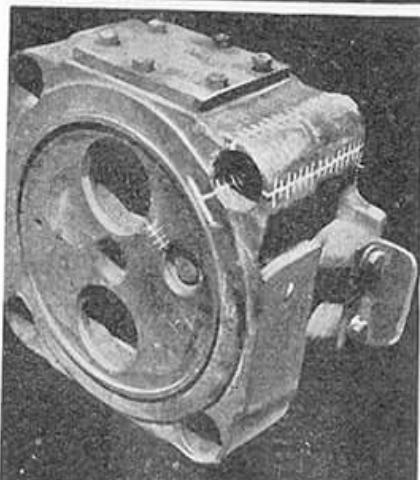
Ο ἐνεργεία στόλος ἀπαρτίζεται ἀπὸ 35 ἐπιβατηγά, 620 φορτηγά ἔπιρου φορτίου καὶ 335 δεξαμενόπλοια. Ἐξαιρέσει τῶν λάινερς «Γιουνάιτεντ Σταίτς», «Ἀμερικανικός Κονστιτούούσιον», «Ιντηγρέντες», «Ἀτλαντικός», «Πρέζιντεντ Κλήρελαντ», «Πρέζιντεντ Ούλσων», «Σάντα Πάολας καὶ «Σάντα Ρόζα», ὅλα τὰ ἄλλα σκάφη εἶναι μικρότερα τῶν 20.000 τ. γκρός. "Οσον ἀφορᾶ τὸν στόλο τῶν δεξαμενοπλοίων, τὰ πλεῖστα εἶναι τοῦ τύπου της Τ. 2, δύνανται, διμος, κατὰ τὴν ἔκθεσιν — νὰ παναμαϊκά τάνκερς ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας. Ἐξ ἀλλού, ὁ ἐφεδρικός στόλος συγκροτεῖται ἀπὸ 1.091 λίμπερτς καὶ 832 ἔπειτα σκάφη διαφόρων ἀλλών τύπων, ἐκ τῶν ὅποιων 300 εἶναι «βίκτορος» καὶ τινὰ πλαιά ἐπιβατηγά. Ὁ πρόεδρος κ. Κένεντυ διέταξεν ήδη τὴν ἀναστολὴν πάσης περαιτέρω διαλύσεων λίμπερτς. Εἰς ἔνα πόλεμον εύρυτερας ἐκτάσεως κρίνεται, ὅτι καὶ τὰ σκάφη ταῦτα πολύτιμον θὰ παράσχουν βοήθημα εἰς τὰς μεταφοράς. Ἀγνωστον, διμος, εἰσέτι παραμένει, ἀν τὰ ἐλύτρων σκάφη θὰ ἀποφασισθῇ νὰ ἐπισκευασθοῦν καὶ συντηρηθοῦν ἡ ἀνεύρυτον ναυπηγικὸν πρόγραμμα θέλει ἐφαρμοσθῆ. Ἀναφέρεται σχετικῶς, ὅτι ἡ Κρατικὴ Διοίκησις τῆς Ναυτίλιας ἐξήτασε πιστώσεις διὰ τὴν ναυπηγήσιν κατὰ τὸ τρέχον οικονομικὸν ἔτος 25 σκαφῶν, ἔναντι τῶν 14, ἀτίνα προέβλεπεν ὁ τελευταίος προϋπολογισμὸς τοῦ τέως προέδρου κ. Ἀϊζενχάουερ.

### Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Κατὰ τὴν συγκροτηθεῖσαν εἰς Νέαν Υόρκην ἐξαμηνιαίαν συνέλευσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ Νηογνώμονος, ὁ πρόεδρος αὐτοῦ κ. Δαυΐδ Μπράουν ἀνέγνωσε τὴν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων, ἀναφερομένην κυρίως εἰς τὴν κατάταξιν νεοτεύκτων μονάδων. Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου διετυπώθησαν παρὰ τοῦ κ. Μπράουν ἐνδιφέροντα σχόλια γενικωτέρων χαρακτήρος. Πρὸ ἐνὸς ἔτους — εἴπει — ἀνεγράφετο εἰς τὴν ἐξαμηνιαίαν ἔκθεσιν, ὅτι ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία εἶχε σημειώσει κατὰ τὸ 1959 πρεόπερον εἰς τὸν εἰρήνης, ἐπιτυχούσα νὰ κατασκευάσῃ ἀνά τὸν Κόσμον σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 12.667.000 τόνων d.w. Συμφώνως πρὸς τὰ συγκεντρωθέντα παρὰ τῆς Ναυτικῆς Διοίκησεως, τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, στοιχεία, ἐσπειρώθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὑποχώρησις τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατὰ 10%. Συνεπλήρωθη κατὰ τὸ 1960 ἡ κατασκευὴ 764 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 7.747.000 τ. γκρός ἡ 11.206.000 τόνων d.w., μὲ μείωσιν 1.461.000 τόνων, ἔναντι τοῦ 1959. Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς ποντοπόρα πλοῖα τῶν 1.000 τ. γκρός καὶ ἀνά.

"Αγεταί τις εἰς τὸ νὰ πιστεύσῃ, διμος, καὶ κατὰ τὸ 1961 ἡ παγκόσμιος ναυπηγικὴ παραγωγὴ θὰ παρουσιάσῃ ἐπίσης ποιάν τινα ὑποχώρησιν ἔναντι τῶν υψηλῶν δεδομένων τῶν τελευταίων ἔτῶν. Ἐξαιρέσει τοῦ 1959 τὸ καμπύλω τοῦ στατιστικοῦ πίνακος ἐδείκνυε διὰ τὰ δεκαπέντε μεταπολεμικά ἐπὶ ἀνιστόντων πορείαν, μὲ ναυπηγικὴν παραγωγὴν ἀνέλθουσαν ἀπὸ 2 ἑκατομμύρια τ. γκρός, τοῦ ἔτους 1946, εἰς 8.5 ἑκατομμύρια τόνων γκρός τὸ 1959. Κατὰ τὴν περίοδον ταῦτην τὸ γενικὸν σύνολον τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς περιέλαβε 8.656 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 70.298.000 τόνων γκρός ἡ 100.970.000 τόνων d.w. Τὰ 50% τῆς εἰς τόνους d.w. χωρητικότητος ταῦτης ἀπετελούντο ἀπὸ δεξαμενόπλοια, ἔπειτα 47% ἀπὸ φορτηγὰ ἔπιρου φορτίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 3% ἀνεφέροντο εἰς ἐπιβατηγά. Ἡ μεταπολεμικὴ αὕτη παραγωγὴ ἀνεδίβασε τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορικοῦ στόλου εἰς 17.317 ποντοπόρα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 122.027.000 τ.

## METALOCK



Near East LTD. (Greece)

Συρραφαι  
μετάλλων  
ἐν ψυχρῷ

MIA  
ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΗ  
ΜΕΘΟΔΟΣ  
ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

METALOCK!  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΝ  
ΔΙΑ ΤΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ  
ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ  
ΑΝΕΥΝΔΡΙΣΕΝ ΠΟΡ. ΟΛΥΝ  
ΤΥΝ ΔΟΛΟΔΟΦΑΛΟΙΛΙΑΝ.

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

Ενδείξεις εφαρμογῆς: Κύλινδροι - Κυλινδροκέφαλοι - Χιτώνια - Μηχ. έσωτρ. κώνουσες. Βόσσεις - Κελύφη - Εμβολα - πρεσούων, ἀντιλιών 'Ελικες πλοίων

γκρός ή 170.890.000 τόνων δ.ω. Προπολεμικώς, ή δύναμις τής παγκοσμίου ναυτιλίας άνερέφετο εις 13.004 σκάφη (πάντοτε τών 1.000 τ. γκρός και ανώ), μὲ χωρητικότητα 59 εκατομμυρίων τ. γκρός ή 81.359.500 τόνων δ.ω. «Η σημειώνη θέβειν εις τόνους δ.ω. χωρητικότης είναι υπέρβιττασία τής προπολεμικής, χωρὶς νὰ λαμβάνωμεν υπό» δψιν καὶ τάς υφισταμένας σήμερον τάσεις πρὸς ἐπαύξησιν τοῦ μεγέθους καὶ τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων. «Η σημαντικότερα τῶν ἐν λόγῳ αὐξήσεων σημειώνται εἰς τοὺς στόλους τῶν δεξιαμενοπλοίων καὶ τῶν «μιτάλκ - κέρριερς».

Τότε 1960 ή ναυπήγησις έμπορικών σκαφών περιέλαβε 199 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητος 5.749.000 τόνων *d.w.*, 545 φορτηγά ξηρού φορτίου, 5.351.000 τόνων *d.w.* και 20 έπιβατηγά, 209.000 τ. γκρός. Τότε μέσον μέγεθος των δεξαμενοπλοίων ήτοντας 28.840 τόνων *d.w.* (εναντί 29.860 τ. *d.w.*, προηγουμένως). Είς τον τομέα των συμπληρώσεων έσπειρειχή κατά τό 1960, έναντι τού 1959, μείωσις κατά 45 μονάδας, 1.537.000 τόνων *d.w.* Από πλευράς χωρητικότητος γκρός, τά ιαπωνικά ναυπηγεία ήρχοντο κατά τό τελευταίον έτος επί τε κεφαλής, με 1.614.000 τόνων, είποντα δὲ τά βρετανικά με 1.208.000 τ. και της Δυτικής Γερμανίας με 1.024.000 τ. Μόνον η ιαπωνική ναυπηγική παραγωγή ένεφαντίσει τό 1960 αύξησην 44.000 τ. γκρός, έναντι τού 1959, ένω η παραγωγή της Δυτικής Γερμανίας έμειώθη κατά 186.000 τ. γκρός και της Μεγάλης Βρετανίας κατά 150.000 τ. γκρός. Αι τρείς αύται χώραι έκαλυψαν κατά τό παρελθόν έτος τά 50% της παγκοσμίου ναυπηγικής παραγωγής. Τό αύτό ποσοστόν είχε σημειωθή και κατά τό 1959, μολονότι υπήρχεν υπόχωρσίσις τις. Τά άντιστοιχα ποσοστά των τριών προηγουμένων έτων ήσαν 55% διά τό 1958, 60% διά τό 1957 και 65% διά τό 1956, δηπερ και σημαίνει, ότι ή συμμετοχή τόλων ναυπηγικών χωρών κατά τά τελευταία έτη ύπηρξε μεγαλύτερά.

κατά τὴν παρούσαν στιγμήν τὰ ναυπηγικά συμβόλαια — συμφώνως πρὸς τελευταίους υπόλογισμούς — ἀντιπροσωπεύουν διά τὰς κυριωτέρας ναυπηγικάς χώρας τοῦ Κόσμου ἐργασίαιν 31.000.000 τόννων d.w. Ὁ μέγας ἀριθμός τῶν παραδόσεων, αἱ ἀκυρώσεις παραγγελιῶν διά φορητῆς καὶ δεξιμενόπλοια, καθὼς καὶ ποιά τις ἐλλειψις νέων παραγγελιῶν, ἐμείσωνται βαθμῷν τὴν ναυπηγικήν ἀπασχόλησην, ηὗτις πρὸ τεσσάρων ἑτῶν εἶχε φθάσει εἰς ἕνα σύνολον 55.000.000 τόννων d.w. Ὁ ἀριθμὸς τῶν διδομένων παραγγελιῶν ἔξακολουθεῖ νά μειοῦται εἰς πλείστας χώρας καὶ ὅσα ναυπηγεία είχον — κυρίως — προσανατολισθή εἰς τὰς ἔξαγωγάς πλοίων, ἐθίγοντας Ιδιαιτέρως ἐκ τῆς ἐλλειψεως ἦων ἐργασιῶν. Πολλὰ ἔντα ναυπηγεία πρὸς ἀνάπτυξιν τῶν ἐργασιῶν των, προσφέρουν δρους πληρωμῆς ἔξαιρετικῶς εύνοικούς καὶ καθορίζουν μακροχρονίους προθεμίας ἔξοφλήσεως. Εἰς τὸν τομέα αὐτὸν, ἐσχάτως, πύγηθη ἔτι περισσότερον ὁ συναγωνισμός.

Μερικά ένα τούτοις ναυπηγεία είναι προνομιούχα, διότι έχουν αναγεραμένας εις τα βιβλία των παραγγελίας διά τα δόη ή τρία προσεχή έτη. Αντιθέτως, σώμας, υπάρχουν και ναυπηγεία μέ ουδέμιαν άναχειράς παραγγελίαν. Αύτά και είναι ύποχρεωμένα νά δέχωνται έργασίας έπικευσών ή μετατροπών, προκειμένου νά διατηρθούν έν λειτουργία. Εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας έκλεισαν ήδη τρία ναυπηγεία και αιίσημης έγκαταστάσεις των έπωλήθησαν. Τό έν έξι αύτών εύρισκετο εις τήν άκτην του 'Ατλαντικού, τό έπερον εις τήν άκτην του Ειρηνικού και τότιον εις τάς Μεγάλας Λίμνας.

Καὶ οἱ Κ. Μπρωνών προσθέτεσσιν εἰς τὴν ἔκθεσίν του: Λέγεται μεταξύ τῶν ναυτικῶν κύκλων, ὅτι δὲν ὑπάρχουν μόνον σήμερον πάρα πολλὰ πλοῖα, ἀλλ᾽ εἰς τινας χώρας καὶ πάροι πολλὰ ναυπηγεῖα καὶ μηχανουργεῖα. Τούτο ἐνδέχεται, πρὸς στιγμὴν, νὰ είναι ἀληθές, πάντως, δῆμος, δὲν ἐκφράζει τὴν περίπτωσιν τοῦ 1957 ἢ τοῦ 1956, ὅποτε ἔξεδηλωθή<sup>1</sup> ἡ τελευταῖς διεθνῆς κρίσις. Μεγάλαι ποσότητες τοννᾶς παρηγγέλθησαν τὴν ἐποχὴν ἑκείνην, μὲν κλιμάκωσιν τῶν παραδόσεων εἰς τρία ἡ τέσσαρα ἡπτή. Αὐτὸς ὑπῆρξεν δὲ λόγος, διὰ τὸν ὃποιον πολλὰ ναυπηγεῖα προέβησαν εἰς ἁκουγχρονισμὸν καὶ εἰς σημαντικὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐγκαταστάσεων των. 'Η προσαρμογὴ των αὐτῆς κατωρθώντων ἀχθῆ τὸ ἔτος τούτο εἰς αἴσιον πέρας, καὶ ἔχει ὡς ἀποτέλεσμα μίαν καθαρὰν ἀποδοτικότητα τῆς παραγωγῆς των, καθὼς καὶ ἐνίσχυσιν τῆς συναγωνιστικῆς των δυνάμεως, εἰς τρόπον ὅστε νά είναι τὰ ναυπηγεῖα ταῦτα εἰς θέσιν ἡνίαν αποκριθούν εἰς οἰανδήποτε ἐπέκτασιν τῶν ἐργασιῶν των, ἥτις εἶναι δυνατόν νά ἔκδηλωθῇ μελλοντικῶς.

TOYPKIA

TO ΚΑΘΕΛΚΥΣΘΕΝ ΤΑΝΚΕΡ

'Από τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ούραγκας καθειλκύσθη τὴν 29ην Μαΐου, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεύχος μας, τὸ τουρκικὸν δεξαιμενόπλοιον «Κaptan A. Alnâk» 13.300 τ. γκρός ἢ 21.000 τόνων δ.ώ., διὰ λογαριασμὸν τῆς Ναυτικῆς Τραπέζης, τῆς Τουρκίας. Πρόκειται περὶ τοῦ τελευταίου ἐξ ἐπτά σκαφῶν διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων, ἀτινα- είχον παραγγελθῆ εἰς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεῖα ὑπὸ τῆς Τουρκίας. Εἶναι δηζελοκίνητον, μη μηχανᾶς 9.000 ἵππων, αἰτινες θά ἀπόδι- δουν εἰς τὸ σκάφος, ἐν ἐμφόρῳ καταστάσει, ὑπήρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων. Ἡ ναυπήγησίς του ἐκόστισε 3.000.000 δολλαρίων.

ΑΠΟ ΤΟΥ 1912.  
**FERRARO & FERRARO**  
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΝΑΥΛΩΤΑΙ  
ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - ΣΤΙΒΑΔΟΡΟΙ  
**GENOVA**

CAMPETTO, 7/6

**TELEF. 207684 - 296738 - 206727  
TELEG. FERRAGENTI**

**DECCA  
X BAND  
MARINE  
RADAR**

THE



## 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  $\frac{3}{4}$  to 60 N.M.
  - For the first time in any marine radar — INTERSCAN.

## S-BAND RADAR

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

**THE FINEST RANGE OF  
MARINE RADAR IN THE WORLD**

**DECCA RADAR**

DECCA RADAR LIMITED : LONDON · ENGLAND

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27  
ΑΡΙΘ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ : "ΧΡΟΝΙΚΑ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΚΙΚΙΑΣ 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

### Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΩΝ

Σχετικώς μὲν τὴν εἰς ιταλικά ναυπηγεία παραγγελίαν τῶν δύο ή τριῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγών, ἀναφέρεται, ὅτι εἰδικότεροι λόγοι ἐπιβάλλουν τὴν κυβερνητικὴν ταύτην ἐνέργειαν, παρὰ τὸ γεγονός τοῦ ὑψηλοτέρου κοστοῦ τῶν ιταλικῶν ναυπηγείων. Ἐξαίρεται τὸ γενός, ὅτι ἡ ἐπιβατηγός ναυτιλία μας θὰ ἀποκτήσῃ τρία συγχρονισμένα τουριστικά σκάφη.

### ΑΓΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΡΟΥ

Ἡ ἀτμοπλοΐα τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Τυπάλδου, εἰς ἀντικατάστασιν ἔξερχομένου προσεχῶς τῆς ὑπηρεσίας σκάφους τῆς («Ιάνιον»), λόγῳ ὁρίου ἡλικίας καὶ παρὰ τὴν συνεχιζόμενην ἐκστρατείαν ωρισμένων κύκλων ἐναντίον της, κινουμένων ἀπὸ ὑποταπειρασμένης, ἡγόρασεν ἔνα ἐπιβατηγόν σκάφος, ὅπερ εἶναι ἔτοιμον πρὸς ἄμεσον δρομολόγησιν. Πρόκειται περὶ τοῦ «North Shore» 1.205 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀναπτύσσοντος ταχύτητα 15½ μιλίων καὶ διαθέτοντος 48 κλίνας α' θέσεως καὶ 28 β' θέσεως. Ἐχει μῆκος 208 ποδῶν, πλάτος 33.4 καὶ ὑψος 24.3 ποδῶν, εἶναι δὲ ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρώσων του μὲν μηχανὰς τριπλῆς ἐκτονώσεως.

### ΥΠΟ ΤΗΝ KYANOLEYKON

Εἰς τὸ υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἱ κάτωθι αἰτήσεις διὰ τὴν ἑγγραφὴν πλοίων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. «περὶ προσελκύσεως ἔξων κεφαλαίων»:

1.— «Σ ὑρος» φορτηγόν (εκ «Siriam» παναμαϊκού) 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, τῆς ἑταίριας «Σύραμαρ» (διαχείρισις κ. Πατριαρχοπούλου).

2.— «Κα 6 ἀλα» φορτηγόν (εκ «Νάσιοναλ Χόπ» λιβεριανὸν) 8.428 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τοῦ κ. Ιω. Θεοδωρακοπούλου.

3.— «Πρόεδρος Στέυν» φορτηγόν (πρώην νοτιοαφρικανικὸν ὑπὸ τὸ αὐτό σηματο) 7.160 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τῆς ἑταίριας «Σάουθερν» (διαχείρισις κ. Εὐάγγ. Νομικοῦ).

4.— «Βόρειος Ήπειρος» φορτηγόν (πρώην ἀμερικανικὸν «Νάσιοναλ Μάρινερ») 7.258 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταίριαν «Νάσιοναλ» (τοῦ κ. Ιω. Θεοδωρακοπούλου).

### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Πληροφορούμεθα, ὅτι πλοῖα τῶν παραγγελθέντων παρὰ τοῦ κ. Κ. Λαιμού τριῶν «μπάλκ - κέρριερς» τῶν 20.000 τόνων d.w. ἔκαστον εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σπαλάτου, παρηγέλθησαν παρ' αὐτοῦ καὶ ἐξ «μπάλκ - κέρριερς» τῶν 50.000 τόνων d.w. ἔκαστον εἰς ιατωνικὰ ναυπηγεία. Τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔχουν προναυλωθῆ διὰ μίαν δεκαπενταετίαν πρὸς μεταφορὰν γαιανθράκων διὰ τὴν ιατωνικὴν βιομηχανίαν.

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ «T. 2» γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Célimene» 10.704 τόνων γκρός, 16.759 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 375.000 δολλαρίων καὶ ὑπὸ τὴν αἵρεσιν ἐπιθεωρήσεως. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραλαμβανόμενον θὰ ἐπιμηκυνθῇ καὶ θὰ μετατραπῇ εἰς «μπάλκ - κέρριερ» τῶν 21.000 τόνων.

Ἐπίσης τὸ ἀγγλικὸν μότορσπιτ «Saxon Star» 7.355 τ. γκρός, 9.210 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 117.000 λιρῶν.

Τὸ ἀνήκον εἰς νορβηγικὰ συμφέροντα λιβεριανὸν φορτηγόν «Seituper» 7.210 τ. γκρός, 10.600 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, παρωπλισμένον εἰς «Ἀρένταλ ἀπὸ τῆς 28ης Σεπτεμβρίου 1958, συνεπείζοντα, ἡγοράσθη παρὰ Χίων ἐφοπλιστῶν ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 70.000 λιρῶν, μὲν παραλαβὴν ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς φορτηγόν μας «Αρμονία II» 2.795 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1931, παραδοθὲν εἰς Μίδδλεσμπρο εἰς τοὺς ἀγοραστάς του, ὑψωσε τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Βαλαμάς Γεμ».

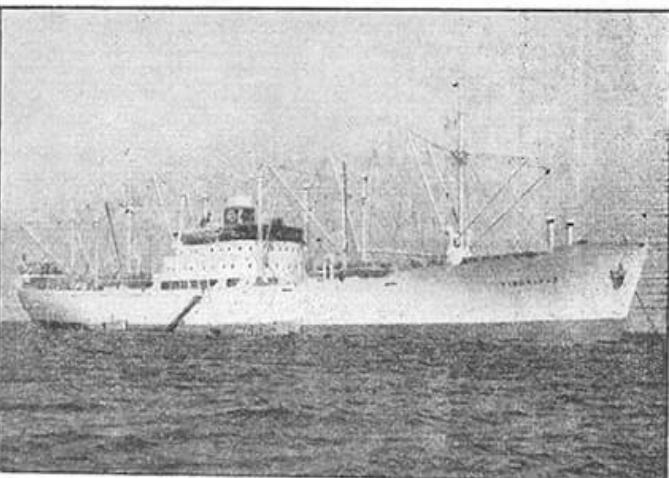
— Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀμερικανικὸν φορτηγόν «William R. Tolbert» 8.615 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραληφθὲν εἰς Ιαπωνίαν, μετωνομάσθη «Οσεαν Λήντερ» καὶ ἐτέθη ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν.

### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Γεώργιος Σ.» 1.871 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1.922, ἐπωληθή εἰς διαλυτάς τῆς «Ἄπω Ανατολῆς, ἀντὶ τιμῆς 32.000 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς Χόγκ Κόκκινος τοῦ Αύγουστου.

### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ

Εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ὑπεγράφη σύμβασις ἀσφαλίσεως κατά τὸ πρώτον δεκαπεντήμερον τοῦ Αύγουστου μόνον διὰ τὸ πλήρωμα τοῦ ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου φορτηγού «Ἀκάμας», τόνων γκρός 7.285 ἀπὸ 15 Ιουλίου 1961, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῆς N.E. «Αἴγις». Κατά τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφθησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ κάτωθι πλοῖα: «Φατίνα», ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου, τόνων γκρός 1.875, διότι ἔξεπλειστηριάσθη, «Παρκοράλι», λιβεριανόν, τόνων γκρός 3.727, ὡς πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς, «Τίνι», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.523, «Τζίνι», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.556, «Ἀκουαμπέλλε», λιβεριανόν, τόνων γκρός 10.492, «Ἀκουατζόου», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.623, «Ντάρνι», λιβεριανόν, τόνων γκρός 12.577, «Χριστίνα», τόνων γκρός 12.513, «Γουόρλντ Μάντ», τόνων γκρός 13.459 καὶ «Κωστῆς», λιβεριανόν, τόνων γκρός 7.263, ὡς ὑψωσαντα τὴν ἐλ-



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

## S. N. SIMBOURAS

CONSULTING ENGINEER & MARINE SURVEYOR

MARINE BUILDING

AKTI MIAOULI & I SKOUZE STREET

PIRAEUS

TELEPHONE:

470.359

TELEGRAMS:

STAMSIM - PIRAEUS

ληνικήν σημαίαν.

Ούτω, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, ἐλληνικῶν συμφερόντων, τὰ ὅποια στίμερον εἶναι ἡ φαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 582, τόννων γκρός 5.493.082.

#### ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΗΓΕΙΑ..

Μεταξὺ 20ῆς 'Ιουλίου καὶ 5ῆς Αὔγουστου ἔξετέλεσαν διαφόρους ἐπισκευάς εἰς τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυτηγεῖα», τοῦ Σκαραμαγκᾶ, τὰ κάτωθι σκάφη: «Γουόρλντ Τρῆτη» (θεξ.) 16.460 τόννων d.w. (μετασκευὴ εἰς φορτηγόν), «Ολύμπιος Τόρτη» (λιθ. δεξ.) 28.385 τόννων (διάφοροι ἐπισκευαί), «Ολύμπιος Στάρη» (λιθ. δεξ.) 28.385 τόννων (διάφοροι ἐπισκευαί), «Γουόρλντ Τζάστις» (λιθ. δεξ.) 33.073 τόννων (διάφοροι ἐπισκευαί), «Γουόρλντ Ινσπρέστον» (λιθ. δεξ.) 40.500 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Ιντέλλιτζενς» (έλλην. δεξαμ.) 40.000 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Γκρίτηγκ» (λιθ. δεξ.) 21.480 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Άδριασα» (λιθ. δεξ.) 20.000 τόννων (δεξαμενήσις καὶ ἔξαγωγὴ τελικοῦ ἀξονος), «Μαριέττα» (λιθ. δεξ.) 32.000 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Ρούαγιασλ Άρρόου» (άγγλ. δεξ.) 31.165 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Σάμοσετ» (άμερ. δεξ.) 16.543 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Ντέλη» (λιθ. δεξ.) 20.452 τόννων (μικροεπισκευαί), «Λόμπιλ Κόμετ» (παν. δεξ.) 27.025 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Γουόρλντ Σπίριτ» (λιθ. δεξ.) 40.500 τόννων (ἐπηρίσια ἐπιθεώρησις), «Νέα Υόρκη» (ὑπερωκεάνιον) 16.994 τ. γκρός (δεξαμενήσις καὶ ἐπιθεώρησις) καὶ «Σειρίος» (λιθ. δεξ.) 24.900 τόννων (δεξαμενήσις καὶ διάφοροι ἐπισκευαί).

#### ΤΟ ΝΕΟΝ ΛΑΪΝΕΡ ΤΗΣ "ΧΟΜ ΛΑΪΝΣ..

Σχετικῶς μὲ τὸ νέον ὑπερωκεάνιον τῆς «Χόμ Λαΐνς», τῶν 34.000 τ. γκρός, ὅπερ θὰ κατασκευασθῇ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μονφαλκόνε, ἐγνώσθη, ὅτι ἡ τρόπις του θὰ τεθῇ ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς κλίνης, ἐντὸς τοῦ Σεπτεμβρίου καὶ τὸ σκάφη θὰ παρασθῇ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1963, ὅποτε καὶ θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Βορείου Εύρωπης — Καναδᾶ. Παραλλήλως, ἐπὶ τετράμηνον κατ' ἕτος, θὰ ἀναλαμβάνῃ τουριστικά ταξίδια, ἐκ Νέας Υόρκης. Θὰ ἔχῃ μῆκος 700 ποδῶν, θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακήν ταχύτητα 25 μιλών καὶ θὰ ἔχῃ μεταφορικήν ικανότητα διὰ 1.500 ἐπιβάτας εἰς δύο κατηγορίας θέσεων, πρώτην καὶ τουριστικήν. Πρόκειται περὶ πολυτελεστάτου λαΐνερ, οὐτινος ἡ ἐμφάνισις εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν θὰ ἀποτελέσῃ ἔξαιρετικὸν γεγονός, λόγω καὶ τῶν ἐπ' αὐτοῦ καινοτομιῶν.

#### ΓΕΩΡΓΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ...

«Η «Ἐνωσις Ελλήνων Εφοπλιστῶν» δι' ἐγκυκλίου πρὸς τὰ μέλη της γνωρίζει, ὅτι εἰς τὴν εἰδικὴν κοινωνικὴν εἰσφοράν τοῦ νόμου 4169

επερὶ γεωργικῶν κοινωνικῶν ἀσφαλίσεων», ὑπάγονται καὶ οἱ μισθωτοὶ καὶ οἱ ἄξιωματικοὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, διὰ τοὺς ὄποιους, ὡς γνωστόν, ἔχουν ἐφαρμογὴν αἱ σχετικαὶ πρὸς τὴν φορολογίαν εἰσοδήματος διατάξεις. Δέον, δῆν, σὺν τῷ παρακρατήσει τοῦ φόρου ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τῶν ἀξιωματικῶν, νὰ παρακρατήται καὶ ἡ ἀνωτέρω εἰδικὴ κοινωνικὴ εἰσφορά (10% ἐπὶ τοῦ φόρου) ἀπὸ τὴν Ιανουαρίου 1961. Διὰ τοῦ ίδιου νόμου καὶ πρὸς τὸν αὐτὸν σκοπὸν ἐπεδόληθη πρόσθετον ποσοστὸν 10% ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ χαρτοσήμου, ἀπὸ τὴν Ιανουαρίου 1961 καὶ ἐντεῦθεν. «Ἐφόσον δένθεν ἀγοράζονται τὰ χαρτόσημα πρὸς ἐπικαλλήσιν, ἡ προσαίχησις αὕτη καταβάλλεται κατὰ τὴν ἀγοράν των. "Οταν δῆμως, παρακρατήται ἡ ἀξία τοῦ ἀναλογούντος χαρτοσήμου δι' ἐκάστην πληρωμὴν μισθῶν, δέον νὰ παρακρατήται καὶ ἡ προσαίχησις αὕτη ἐκ 10%, εἰς τὴν ὁποίαν ὑπόκεινται καὶ τὰ κατώτερα πληρῶματα.

#### ΤΑ ΤΕΛΗ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΑΙΓΑΠΤΙΑΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

Ὦς ἐγνώσθη εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ηνωμένης Ἀραβικῆς Δημοκρατίας τὰ λιμενικὰ καὶ λοιπό τέλη δὲν ὑπολογίζονται βάσει τῆς ἐπισήμου καταμετρήσεως τοῦ πλοίου, ἀλλὰ βάσει τῆς τοιαύτης τῆς ἐνεργουμένης κατὰ τοὺς κανόνας τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ.

Ο ὑπόλογισμὸς τῶν ἀνωτέρων τελῶν καταστάται τὸν προαναφερθέντα τρόπον, δὲν γίνεται προκειμένου μόνον περὶ ἐλληνικῶν πλοίων, ἀλλὰ ὅλων γενικῶν τῶν πλοίων τῶν διαφόρων σηματιῶν, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς αἰγυπτιακῆς τοιαύτης.

Ως πληροφορούμεθα, τὸ θέμα μελετᾶται ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς, συγκεκριμένως δέ, πρόκειται νὰ γίνῃ προσφυγὴ εἰς τὰς διατάξεις τῆς ὑφισταμένης διμεροῦς συμφωνίας μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Η.Α.Δ., συμφώνων πρὸς τὴν ὅποιαν ἀναγνωρίζονται ἀμοιβαίως τὰ πιστοποιητικὰ καταμετρήσεως τὰ ἐκδιδόμενα, βάσει τῶν διεθνῶν κανόνων καταμετρήσεως καὶ οὐχὶ τῶν κανόνων τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ, προκειμένου τὰ ἐλληνικὰ πλοία νὰ καταβάλλουν τὰ λιμενικά των τέλη εἰς τοὺς αἰγυπτιακούς λιμένας, βάσει τοῦ ἐλληνικοῦ πιστοποιητικοῦ καταμετρήσεως. Ο διακονοισμὸς τῶν λιμενικῶν τελῶν, κατὰ τὸν τρόπον τούτον, θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν τούτων, κατὰ 25% περίπου.

#### ΤΑ ΣΙΤΗΡΑ ΕΙΣ ΤΑ "ΚΟΣΤΕΡΣ..

Ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεγράφη ἀπόφασις διὰ τῆς ὁποίας χορηγεῖται ἔκπτωσις 20% ἐπὶ τῶν ἰσχύοντων ναύλων ἀκτοπλοϊκῶν φορτηγῶν πλοίων καὶ πετρελαιοκινήτων, δι' ὅλας γενικῶς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἐγχωρίου σίτου καὶ σικάλεως συγκεντρώσεως 1961 τὰς ἐνεργουμένας διὰ λογαριασμὸν τοῦ Δημοσίου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διὰ ἀφ' ἐνός μὲν αἱ μεταφοραὶ αὕτη θὰ διενεργούνται μέσω τῶν 'Επι-

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΓ. ΕΥΓΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ) ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907

ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51Β ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΤΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,  
ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,  
ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΓΙΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,  
ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

τροπών Ναυλώσεων και άφ' έτέρου, ότι ή απόθ θαλάσσης διακίνησης των ώς άνω σιτηρών θά διενεργηθή απόκλειστικώς και μόνον διά τών ώς άνω σκαφών των έχοντων ολικής χωρητικότητα μέχρι 500 κόρων.

#### ΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ

'Εκ τών τηρουμένων υπό τής Διεύθυνσεως Ναυτικής 'Εργασίας και Εκπαίδευσεως τού ύπουργειού Ναυτιλίας στατιστικών στοιχείων, πρόκυπτε, ότι κατά τὸν μήνα Ιουνίου ειργάσθησαν 50.793 'Έλληνες ναυτικοί έπι πάσης κατηγορίας πλοίων ύπό έλληνική και ξένας σημαίας έλληνικών συμφερόντων. 'Έξ αυτών 34.293 ναυτικοί ειργάσθησαν έπι πλοίων ύπό έλληνικήν σημαίαν και 16.500 έπι πλοίων ύπό ξένας σημαίας.

Εις τοὺς έργασθέντας ώς άνωτέρω ναυτικούς κατεδάληθησαν εἰς μὲν τοὺς άμειβομένους εἰς δραχμὰς 22.205.000 δραχμαὶ καὶ εἰς τοὺς άμειβομένους εἰς ξένον συνάλλαγμα λίραι 'Αγγλίας 2.180.130.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τὸ πρώτων δεκατεύθυμηρον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αύγουστου ἔχορηγθησαν παρὰ τὸν Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς ἀπόχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Εἰς πλοιάρχους: 'Ανδρ. 'Ιω. Φραγκόπουλον, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 5 μηνῶν καὶ 16 ημερῶν δρχ. 2.140 μηνιαίως, Νικόλ. Παν. Γραμματάν, μὲ ὑπηρεσίαν 31 ἑτάν, 1 μηνὸς καὶ 15 ημερῶν δρχ. 2.383 μηνιαίως καὶ Νικην., χήραν Παν. Σαρρή, πλοιάρχου, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτάν, 3 μηνῶν καὶ 8 ημερῶν δρχ. 1.247 μηνιαίως.

Εἰς μηχανικούς: Πέτρον 'Αντ. 'Ανδρουσιδάκην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτάν, 7 μηνῶν καὶ 18 ημερῶν δρχ. 2.454 μηνιαίως καὶ Μαρίαν, χήραν Βασιλίου, μηχανικού, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 1.879 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερο πληρώματα: Εύθ. Γ. Χατζηχρυσόχον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτάν, 7 μηνῶν καὶ 3 ημερῶν δρχ. 903 μηνιαίως, Ειρήνην, χήραν 'Ανδ. 'Αντωνοπούλου, θαλαμηπόλου, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 518 μηνιαίως, Θεόδ. 'Αν. Κοσμέτον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 29 ημερῶν δρχ. 500 μηνιαίως, 'Αργύρ. 'Αντ. Καλογήρου, μάγειρον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτάν, 6 μηνῶν καὶ 20 ημερῶν δρχ. 1.455 μηνιαίως, Κων.)νον 'Ιω. Ρήγων, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτάν, 5 μηνῶν καὶ 20 ημερῶν δρχ. 1.024 μηνιαίως, Νικόλ. Εύσ. Σεργούσην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτάν 6 μηνῶν καὶ 12 ημερῶν δρχ. 500 μηνιαίως, Δάφνην, χήραν Ξεν. Βλάχου, κυβερνήτου, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτάν καὶ 3 ημερῶν δρχ. 668 μηνιαίως, Γεώργ. 'Εμμ. Γαϊτάνου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτάν, 11 μηνῶν καὶ 24 ημερῶν δρχ. 980 μηνιαίως, Θεμ. Δημ. Μούτσην, ναύτην, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 500 μηνιαίως, 'Αναστασίαν, χήραν Σωτ. Σκαφτούρου, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτάν καὶ ἐνὸς μηνὸς δρχ. 852 μηνιαίως, Δημ. Παν. Χιώτην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτάν, 4 μηνῶν καὶ 6 ημερῶν δρχ. 500 μηνιαίως, Εύθιλίαν, χήραν Κων.) νου Χατζηστάυρου, θεμαστοῦ, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 650 μηνιαίως, Σακελ. Θεοφ. Κλωνάρη, δύτην, λόγω ἀτυχήματος δρχ. 500 μηνιαίως, 'Αθανάσιον Νικ. Τσαπέλην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτάν καὶ 14 ημερῶν δρχ. 1.138 μηνιαίως καὶ Γεώργ. 'Ηλ. Διόγον, άρχιθερμαστήν, λόγω ἀτυχήματος 1.075 μηνιαίως.

#### ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ δεξαιμένοπλον τοῦ Οίκου Χαιδρῆ «Τσάρλον Βήνας» 11.382 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1951, ἀντικατέστησε τὴν βρετανικήν σημαίαν διὰ τῆς λιθεριανῆς καὶ μετωνομάσθη 'Μαριβίνας'.

— Τὸ νεοτευκτὸν φορτηγὸν μας «Μοντέγκο» 14.218 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1961, μετωνομάσθη 'Βέλος'. Σημαία ἑλληνική.

#### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

**«ΑΓΓΕΛΙΚΗ»:** Διεπιστώθησαν ἐν 'Άλγεριο ζημιαὶ εἰς τὰς μηχανᾶς του καὶ συνετήθη πλήρης ἐπιθεώρησις ὀλῶν τῶν βαλδίδων. Αἱ ἐπισκευαὶ ἐπερμάσθησαν τὸν Αύγουστον καὶ ἐπικολόσθησαν δοκιμαῖ. Διεπιστώθη, ὅτι οἱ ἀνωμαλίαι δὲν ἔχουν δετερώσθησαν καὶ ἡ ἐπιθεώρησις θά συνεχισθῇ. (Αύγ. 1 — 6)

**«ΑΡΑΓΚΟΝ»:** 'Απὸ Χαρτελεπού διὰ Βενεζουέλαν εἰσέπλευσεν εἰς Πλύμουθ μὲ ζημιαὶ εἰς τὸν βραστήρα. Θά ἐπεισκυνέται εἰς Σασσεβάρμπτον. (Αύγ. 4)

**«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖΩ» (παν.):** 'Απὸ Μακάρειο διὰ Σάντος μὲ φορτίον 10.000 τ. ὄλοτος χώμα παρέμεινεν ἡγκυροδολμένον εἰς θεών πλάτους 23.59 Ν. καὶ μῆκος 45.24 Δ., ἐν συνεχείᾳ δὲ τριμερούληθη εἰς Σάντος. (Αύγ. 2 — 3)

**«ΑΧΑΙΟΣ»:** Απέπλευσεν ἐκ Μοντεζίδου διὰ δοκιμαῖς, ὀλλὰ μὲ δύοις αρχές ἀνέσφερεν ὑπερβέμποντον τοῦ Νο 2 ἐδράνου. 'Επηκολούθησαν ἐπισκευαὶ καὶ νει δοκιμή τῆς θεού Αύγουστου. (Αύγ. 1 — 8)

**«ΕΓΟΥΡΑΝΤ ΚΟΓΚΕΡΟΠ» (λιβ.):** 'Ενων εἰσέπλευσεν εἰς Σαΐν Βίνσεντ προσήρπαξεν ἐπὶ ἀμρώδεις βυθοῦ, ἀλλ' ἀνειδούσθη μετὰ μίαν ὥραν διὰ τὸν ίθινον τοῦ δυνάμεων. (Αύγ. 2)

**«ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ»:** 'Επειθεωρήθη τὸ σκάφος εἰς Ροζάριο ἐπ' ἀγκύρα. 'Ο πλοιάρχος είχεν ανακοινώσει, ὅτι κατὰ τὸ ταξίδιον ἀπὸ Αμπέρεσαν διὰ Μπουένος 'Αὔρες κατὰ Μάϊον — 'Ιουνίου, τὸ σκάφος συνήνησε κακοκαιρίαν, ἐξ ης καὶ προεκλήθη μετατόπισις τοῦ φερτίου. Κατὰ τὴν ἐκφότωσίν του διεπιστώθησαν ζημιαὶ εἰς τὴν ὄφρην τοῦ επιτίπ-τάνκη καὶ τῶν διπομέων. Περὶ τὰ 70 καλύμματα καὶ ὀρεκτούς συμράσσοντος κατεστράφαν. 'Η ἐπιθεώρησις ἀνέψει ζημιαὶ εἰς τὰ Νο 2 καὶ 3 κύτη καὶ εἰς τὰ επιτίπ-τάνκη τοῦ Νο 2, προκληθεῖσας ἐκ τρικυμίας. (Αύγ. 4)

**«ΚΕΡΤΗΣ»:** 'Επεισκύνεσσεν εἰς Τόκιο ζημιαὶ του ἐπ τρικυμίας. (Αύγ. 4)

**«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ»:** 'Εμφροτόν απὸ Νέαν 'Υόρκης δι' 'Ιστονιάν προσήρπαξεν ἐπὶ ἀμρώδεις βυθοῦ εἰς τὸν ὄφρον τοῦ Τόκιο, τὴν 29ην 'Ιουλίου. 'Ανεμένετο ἡ ἀνέκυσις μετ' ἐκφότωσιν τρίματος ἐκ τοῦ φερτίου του. (Αύγ. 30)

**«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΟΥ» (λιβ. δεξ.):** Κατέπλευσεν έμφροτον εἰς Λιδόριο ἀπὸ Ράς

Τανσύρα. 'Ανευρέθη, ὅτι ὄρκεται καρφώσεις εἰχον χαλαρωθῆ καὶ τὸ πετρέλαιον διέρρευ. Μετὰ τὴν ἐκφότωσιν, τὸ σκάφος θά ἐπλευτεί εἰς Μασσαλίαν δι' ἐπισκευας. (Αύγ. 3)

**«ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ»:** Κατόπιν τῆς προσαράξεως του, ἐπειθεωρήθη εἰς Μουρόφαν ἀπό τὸ σκάφος καὶ μικροὶ τοιαῦται εἰς τὰς μηχανᾶς καὶ εἰς τοὺς δύο λέδνας. 'Η ναυαγιατείρεια ἐτερματίσθη τὴν 28ην 'Ιουλίου καὶ τὸ σκάφος ἐξερρύθμησεν εἰς Μουρόφαν μέχρι τῆς δημ Αύγουστου. Θά ἐδεσμευτέστο εἰς Χακονίτας πρὸ τοῦ τέλους Αύγουστου. ('Ιουλ. 28 — Αύγ. 6)

**«ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ»:** Μὲ φορτίον 8.673 τ. παλαιοσιδήρων ἀπὸ Τορόντο δι' Ισπανίων, προσπάτει τὴν 30ην 'Ιουλίου, ἐνώ ἐρρύθμησε τὰς πυξίδας του. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν, ἐξητήθη Βοητία ουαγοσαυτοκιού. Αἱ πρώται προσπάτειαι ἀνέλκυσιν ὀντηπτικες. Ζημιαὶ εἰς τὸ σκάφος δὲν παρεπήθησαν. (Αύγ. 5)

**«ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ» (λιβ.):** Προσρέμοντον ἀπὸ Κιουρασσό κατέπλευσε τὴν 30ην 'Ιουλίου εἰς Λάσ Πόλιμα πρὸς ἐπισκευας ἀνωμαλίας εἰς τὰς μηχανᾶς του. ('Ιουλ. 30)

**«ΠΛΟΒΕΡ» (λιβ.):** 'Ερμηνευλικῆτη τελικῶς εἰς Βοητίαν τὴν 3ην Αύγουστου, λόγω ζημιαὶ εἰς τὰς μηχανᾶς οὓς τὸν δύο ἔτηπλησεν οὐρωμούκον. (Αύγ. 3)

**«ΠΥΡΓΟΣ»:** Κατὸ τὸ ταξίδιον του ἀπὸ 'Πλεύσην διά Γένοβαν συνήνησε βαρείαν τρικυμίαν ἀπὸ θεού ης έως ης Ιησού 'Ιουνίου καὶ υπέστη ζημιαὶ εἰς τὸ κατόστρωμα καὶ εἰς τὰς μηχανᾶς του. Επιθεωρήθη εἰς ζεψήκην οὔτε ζεπτίζαν. (Αύγ. 2)

**«ΣΙΜΟΣ»:** 'Απὸ Μαρμεγκάδο διά Ρόττερνταμ εἰσέπλευσε τὴν 29ην 'Ιουλίου εἰς τὰς μηχανᾶς του οὓς τὸν δύο ἔτηπλησεν οὐρωμούκον. Επισκευαὶ διενηργήθησαν ἀπὸ τὸ πλήρουμα καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διά Ρόττερνταμ, όπου καὶ ἐφθασε τὴν 31ην 'Ιουλίου, μὲ τὴν βεηθείαν ρυμουλού.

**«ΧΡΥΣΗΣ» (λιβ. δεξ.):** Μετὰ τὴν τοξείδιον του ἀπὸ 'Πλεύσην διά Γένοβαν συνήνησε βαρείαν τρικυμίαν ἀπὸ θεού ης έως ης Ιησού 'Ιουνίου καὶ υπέστη ζημιαὶ εἰς τὸ κατόστρωμα καὶ εἰς τὰς μηχανᾶς του. Επιθεωρήθη εἰς ζεψήκην οὔτε ζεπτίζαν. (Αύγ. 2)

## ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΦΗΜΗΣ ΟΥΖΟ "SANS RIVAL"



LONDON  
RACHOVIDES BROTHERS  
69, Old Broad St.

AMSTERDAM  
M. N. FIORENTINOS  
Amsterdamseweg 386  
Amstelveen

ROTTERDAM  
ATLAS & ECONOMIC SHIPSTORES  
6, Nieuwland

ANVERS  
D. FIRIOS  
20, Godefriduskaai

HELSINKI  
HARDI FINELL  
Kluuvik 3

NEW YORK  
MAJOR LIQUOR DISTRIBUTORS  
669, So. Third Avenue  
MOUNT VERNON

MONTEVIDEO  
GENERAL STORES S.A.  
Colon 1561

GIBRALTAR  
SACCOME & SPEED Ltd.

BENGHAZI  
STANDARD COMMERCIAL Co. .  
Sharia Omar Mukhtar

ALEXANDRIE  
BIAZZOS FRERES  
5, Place Ahmed Orabi

Μεγάλα στὸκ πρὸς ἀμεσον φόρτωσιν πλήρης καὶ ταχεῖα  
ἐξυπηρέτησις.  
Γράφατε:  
GREEK DISTILLERIES  
P. C. THOMOPOULOS & SON  
3, NIKITA ST.  
PIRAEUS - GREECE

★ANTΩΝΙΑΔΗΣ★  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ  
Η πλευρά σαναδρύεται επιχειρεῖται εξ υποφέτωσεων πλοίων.  
Τηλεφωνίστε μας 40-435 ΑΚΤΗ ΠΟΣΕΙΔΩΝΟΣ 40-628 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# HELLENIC SHIPYARDS



SHIPBUILDING

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΥΔΑΤΙΚΟ ΟΣΥ ΚΑΙ ΕΙΑΒΙΑ ΣΗΑΡΙ

INDUSTRIAL WORKS

The 25.000 Dwt. tanker "WORLD HOPE" during her successful sea trials on the 3rd, 4th and 5th July in the Gulf of Saronicos (near Piraeus - Greece). "WORLD HOPE" is the first vessel of 25.000 Dwt. built in Greece by Hellenic Shipyards Co., at their Skaramanga yard. She is 580 by 76 1/2 by 42 1/2 ft. and is propelled by a 8,400 h.p. Stork - type engine. Speed on trials was 15.6 knots.





τεκοχρεωλυτικώς πρός 2%, της πρώτης δόσεως καταδόλητέας έντος δύο μηνών όποιας της δημοσιεύσεως του Ν.Δ. Είς τὴν δευτέραν ταύτη περίπτωσις διὰ τὴν ὑπαγώγιην των ὄφειλέων εἰς τὴν προβλεπόμενή ρύθμισην ἀπόριτκῶς ή 'Ἐπιτροπῆς τοῦ Νόμου 5940' μετ' ἔρευναις τοῦ δεδικιούσημένου ή πάντη τῆς καθυστερήσεως.

Σημειωτέον, ότι διὸ τῶν διατάξεων τοῦ σχέδιου Ν.Δ. διαγράφονται μὲν αἱ προσυπήσεις τῶν ὄφειλέων, ὑπολογίζονται, δῆμος, αἱ ὄφειλαι ἐντοκοὶ πρὸς 2%, ὡφὲ οὐδεὶς νοεῖ καταδόλη ἐκάστη δόσις, κατὸ τὸ ἔθροις 1 καὶ 2 τοῦ σχέδιου εἰδικοτέρων ὄφειλέων.

Εἰς ὄφειλέων τάς περιπτώσεις, ἡ ὑπερημερία τοῦ ὄφειλέτου ἐπάγεται τὴν ἀναδιωτὸν τῶν παλαιῶν νομίμων καὶ συμβοτικῶν συμφωνιῶν, καὶ κυρώσεων. Διὰ τοῦ σχέδιου Ν.Δ. δὲν παρέχεται εἰς τὸν ὄφειλέτον οὔτε ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τῶν ὄφειλέων τῶν τοκων, οὔτε ἐπιμήκυνσις τοῦ χρόνου ἐξοφῆσεως τῶν λοιπῶν ἀπαιτητῶν ἐκάστη δόσεων.

Διὰ τοῦ ὄθρου 3, πρὸς ἀποφυγὴν παρεργηνιῶν, ὀρίζεται, ότι αἱ μῆτραι καταστᾶσι εἰσέται ἀπαιτηταὶ τοκοχρεωλυτικοὶ δόσεις, διέπονται δῶς πρὸς τὸν χρόνον ἐξοφῆσεως καὶ τῶν συνεπειῶν τῆς μῆτρας προθέσμου καταδόλης αὐτῶν, ἐκ τῶν ισχυουσῶν νομίμων καὶ συμβοτικῶν διατάξεων.

Υπεδόλλοντες θέμεν τὸ παρόν σχέδιον Ν.Δ., ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ παρακαλέσωμεν διὰ τὴν ἐπιφήσιον αὐτοῦ εἰς μίαν ἀνάγκων ως ὑπερεσιού καὶ ἐπείγοντος.

Τὸ κατατεθέν σχέδιον Νομοθετικοῦ Διατάγματος ἔχει ὡς ἀκολούθως:

«Ἀρθρον 1.— 1. 'Οφειλαι ἔτοκοχρεωλυτικῶν δόσεων πρὸς τὸ 'Ἐλληνικὸν Δημόσιον, ἀπορρέουσι ἐκ τῶν, κατ' ἐφαρμογὴν τῶν νόμων 1971)51, ἐπεὶ ἐκποιήσεως τῶν ναυπηγουμένων βάσει τοῦ προγράμματος ἀνάυγκροτήσεως ἀκτοπλοϊῶν ἐμπορικῶν πλοίων, 1957)52 ἐπεὶ κυρώσεως καὶ τροποποιήσεως συναφθείσων συμβάσεων ἐκποιήσεως πλοίων, συνοφθείσων συμβάσεων, αἵτινες κατέστησαν ἀπαιτηταὶ μέχρι τῆς εξοφλήσεως πρὸς 2% ἐπησίων ἀπὸ τῆς καταδόλης ἐκάστη ποσοῦ μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

2. Αἱ ὄφειλαι αὐταὶ ὑπολογίζονται ἐντόκως πρὸς 2% ἐπησίων ἀπὸ τῆς ἡμέρας καὶ<sup>τ</sup> ἡν̄ κατέστη ἀπαιτητὴ ἐκάστη δόσις μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

Ἐκ τοῦ σύντονος προσδιοριζόμενου ποσοῦ ἐκπίπτονται αἱ ὄφειλαι τοῦ παρόντος προμητοποιηθέντων, ὡς καὶ αἱ τιχύδη μερὶ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος πραγματοποιηθέντων, ὑπολογίζονται ὅμοιας ἐντόκως πρὸς 2% ἐπησίων ἀπὸ τῆς καταδόλης ἐκάστη ποσοῦ μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

3. Τὸ κατὰ τὸν ἀνωτέρω ἐκκαθαρίζομενον χρέος ἐξοφείται τοκοχρεωλυτικῶν κατὰ τὸ σύστημα τῆς ἀπόλητης χρεωλύσιος πρὸς 2% ἐπησίων, μέχρι 31 Δεκεμβρίου 1962 εἰς ἐπτὰ λοιπόδες καὶ ἰσχορόνυσσι δόσεις, τῆς πρώτης καταδόλητέας ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, διαγραφομένων τῶν ἐπιβαρύνσεων λόγω ὑπερημερίας.

«Ἀρθρον 2.— 1. 'Οφειλαι ἔτοκοχρεωλυτικῶν δόσεων πρὸς τὸ 'Ἐλληνικὸν Δημόσιον, ἀπορρέουσι ἐκ τῶν κατ' ἐφαρμογὴν τῶν Ν.Δ. 469/47 ἐπεὶ ἐκποιήσεως τῶν εἰς τὸ Δημόσιον ἀνηκόντων ἐμπορικῶν πλοίων καὶ 3380/55 ἐπεὶ ρυθμίσεως ὄφειλῶν πρὸς τὸ Δημόσιον ἐκ τῆς ἀγορᾶς πλοίων κλπ.» συναφθείσων συμβάσεων ἐκποιήσεως πλοίων, αἵτινες κατέστησαν ἀπαιτηταὶ τὴν 1.10.1958, τὴν 1.10.1959 καὶ τὴν 1.10.1960, ἐφ' ὅσον κριθῆ, κατὰ τὰ ἐν συνεχείᾳ ὄρισμένα, ὡς δεδικιούσημένη ἡ καθυστερήσις τῆς καταδόλης, δύνανται νὰ ἐξοφλήσουσι τηματικῶς εἰς 8 ἴσας ἔξαμνησίας δόσεις, τῆς πρώτης τούτων κωθισταμένης ἀπαιτητῆς ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

2. Περὶ τοῦ δεδικιούσημένου ἡ μὴ τῆς καθυστερήσεως τῆς πληρωμῆς ἀπόφασιντα ὄφειλέων η 'Ἐπιτροπῆς τοῦ νόμου 5940)1933 κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ὄφειλέτου, ὑποβαλλόμενης ἐντὸς ἀνατρεπτικῆς προσθεμίας ἐνός μηνὸς ἀπὸ τῆς εἰς τὴν Εφεμερίδα τῆς Κυβερνήσεως δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος. 'Η ἀπόφασις τῆς 'Ἐπιτροπῆς ὑπόκειται εἰς τὴν Ἑγκρίσιμην τοῦ ὑπουργοῦ Οἰκονομικῶν.

3. Ἀπὸ τῆς κατότα την προγονούμενην παραγράφου πάσις ἐκ τοῦ παρόντος Ν.Δ. 3380/55 καθορίζομεναι συνέπειαι καὶ κυρώσεις.

4. Εἰς ὣν περιπτωσιν ἡ ἀναγνωρίσις περὶ τοῦ δεδικιούσημένου τῆς καθυστερήσεως πειριοδισθήσεως ἐπεὶ μέρους μόνον τῆς ὄφειλῆς, ἡ ἐν παρογράφῳ 1 προβλεπόμενη ρύθμισης ἔχει ἐφαρμογὴν μόνον ὡς πρὸς τὸ μέρος τούτου καὶ ὑπὸ τὸν ὄφειλήτην διὰ τοῦ παρόντος ποσὸν τὸν διάφορον ποσὸν τῶν καθυστερουμένων δόσεων εἰντὸς τῆς διά της αὐτῆς ἀποφάσεως τασσούμενας προθεμάτις, ἐντόκως πρὸς 2% ἐπησίων μερίς ἐξοφῆσεως.

5. Ἀπὸ τῆς κατότα την προγονούμενην παραγράφου 1 προβλεπόμενην κριτόμεναι ὡς δεδικιούσημένην τῆς καταδόλης ὄλοκληρον τὸ ὑπόλοιπον ποσὸν τῶν καθυστερουμένων δόσεων εἰντόκως τῆς διά της αὐτῆς ἀποφάσεως τασσούμενας προθεμάτις, ἐντόκως πρὸς 2% ἐπησίων αἴσιας πρὸς τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

6. Ἐκ τοῦ εὐτὸν προσδιοριζόμενου ποσοῦ ἐκπίπτονται αἱ ὄφειλαι τοῦ διεθνούς τῆς ἀκολουθίας ἀποφάσεως.

7. Αἱ κατότα τοῦ προγονούμενας παραγράφους κριτόμεναι ὡς δεδικιούσημένην τῆς καθυστερήσεως τοῦ παρόντος ποσού αἰσιας μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

8. Τὸ κατά τὸν ἀνωτέρω ἐκκαθαρίζομενον χρέος ἐξοφείται τοκοχρεωλυτικῶν κατὰ τὸ σύστημα τῆς ἀπόλητης χρεωλύσιος πρὸς 2% ἐπησίων εἰς ὄκτω (8) ἴσας ἔξαμνησίας δόσεις, τῆς πρώτης καταδόλητέας ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος, διαγραφομένων τῶν ἐπιβαρύνσεων λόγω ὑπερημερίας.

9. Αἱ προσδιοριζόμεναι διά της αὐτῆς παραγράφους πρὸς 2% ἐπησίων αἴσιας πρὸς τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος ποσού μέχρι τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

10. Τὸ κατά τὸν ἀνωτέρω ἐκκαθαρίζομενον χρέος ἐξοφείται τοκοχρεωλυτικῶν κατὰ τὸ σύστημα τῆς ἀπόλητης χρεωλύσιος πρὸς 2% ἐπησίων εἰς ὄκτω (8) ἴσας ἔξαμνησίας δόσεις, τῆς πρώτης καταδόλητέας ἐντὸς δύο μηνῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος.

Ἐν Ἀθήναις τῇ 28 Ιουλίου 1961

Οἱ 'Υπουργοί

'Ἐπι τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας

Γ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Βουλευτής Πειραιώς καὶ Νήσων

'Ἐπι τῶν Οἰκονομικῶν

Κ. ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ

Βουλευτής ἐκ Κορινθίας

# S.A.D.E.P.

SOCIETÉ AUXILIAIRE FRANÇAISE DES PETROLES

37 BOULEVARD MALESHERBES, PARIS, 8.

CABLES: SADEP PARIS

## ΕΦΟΔΙΑΣΤΑΙ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΑΥΑΡΙΝΟΥ

ΕΠΙΣΗΣ ΠΛΗΡΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΔΙ' ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥΣ ΕΙΣ

HEAVY FUEL, INTERMEDIATE & DIESEL

ΕΙΣ: ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ, ΑΜΣΤΕΡΔΑΜ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΑΜΒΕΡΣΑΝ,  
ΧΑΒΡΗΝ, ΒΡΕΣΤΗΝ ΚΑΙ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

## ΕΙΣ ΠΡΟΣΦΟΡΟΥΣ ΤΙΜΑΣ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΝ Η ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΝ ΑΠΟΤΑΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ  
ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΥΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΥΣ:

ΕΙΣ ΠΑΡΙΣΙΟΥΣ:

CARGO - MARITIME,  
28, AVENUE DE L'OPERA, PARIS, 2.  
CABLES : CARGOCHART PARIS  
TELEX : 21 000 CARMAR PARIS

ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ:

ADELFA SHIPPING Co. Ltd.,  
BEVIS MARKS HOUSE, LONDON, E C 3.  
CABLES : ADELFA LONDON  
TELEX : 24.288 ADELFA LONDON



## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Αμερικής και Καναδά

«ΝΤΕΒΟΝ» (λιβ.) Νόρδερ ρέιντζ 14.000 τ. γεννημάτων Αμέρισαν — Ρόττερ-  
γκα πή Αμερικής δολ. 4.75, με 3.000 τ. έλευθ. έκφ. κών., Σεπτ. 14 — 25.

«ΤΖΟΡΤΖΑ» Κόλπον 11.000 τ. γεννημάτων Λισσαδώνα η Λειξόες δολ. 7.25, με  
1.000 τ. έλευθ. έκφ. κών., Αύγουστου 5 — 20.

«ΚΟΡΝΟΥΑΛΛΑ» (λιβ.) Βαλτιμόρη 8.500 τ. γεννημάτων Λονδίνον 36/—, φίο-  
στούεντ, Αύγουστου 24 — Σεπτεμβρίου 20.

«ΕΡΜΗΣ» Κόλπον 12.840 τ. πολαιοισθρών (670.000 κ. π.) Ιαπωνίαν, δολ.  
192.500, φίο - στούεντ, Αύγουστου 15 — 30.

«ΚΑΝΤΙΑ» (λιβ. δεξ.) Κόλπον 15.000 τ. γεννημάτων Σμύρην και Κων. πολιν  
δολ. 8.50, φίον διά 18.000 τ. δολ. 7.70, Αύγουστου 15 — 30.

«ΚΕ-Ι-Π ΠΑΛΜΑΣ» άμερ. λιμένας Ατλαντικού 10.000 τ. πολαιοισθρών (475.  
000 κ. π.) Ιαπωνίαν, δολ. 142.500, φίο - στούεντ, Σεπτέμβριον.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ Α·Ι·ΑΝΤΕΡ» άμερ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννη-  
μάτων δύο λιμένας νήσου Χοκάιντο δολ. 6.30, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ. κών., Σεπτ.  
8 — 20.

«ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ» άμερ. λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.000 τ. γεννημάτων  
Κορέαν δολ. 7.25, με 1.000 τ. έλευθ. έκφ. κών., Αύγουστου 15 — 30.

«ΣΚΩΤΙΑ» Βρετ. Κολομβία 9.500 τ. ξυλείας και γενικών ειδών (499.000 κ. π.)  
Νόρδερ ρέιντζ δολ. 72.000, φίο - στούεντ, Αύγουστον — Σεπτέμβριον.

'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» (λιβ.) Βραζιλίαν 14.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους Νόρδερ  
ρέιντζ η Κόλπον δολ. 6.75 φίο - στούεντ, Αύγουστον — Σεπτέμβριον.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΣΟΦΙ-ΜΑΡΗ» (ex «Baros») Μπέκτα 1.400 τ. κών. Γένοβαν, Σαδόναν η Λι-  
βόρη 50/—, Αύγουστου 1 — 3.

«ΔΡΟΘΕΑ» Ρουέν 5.500 τ. κριθής Βάρναν 40/— φίο, Αύγουστον.

«ΛΟΥΚΙΑ» (ex «Gudvors») Νόρτηγχαρ 3.500 τ. κών. Πειραιώτικής 7.000,  
κατ' αποκοπήν, Αύγουστον.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II» (ex «Haarlem») Πολωνία 6.400 τ. γαιανθράκων δύο  
λιμένας Αδριατικής 37/—, Αύγουστον.

«ΤΑΝΑ-Ι-Σ» Γύρνιαν η Δάντιτηκ 3.800 τ. τοιμέντων Φόλλ Ρίζερ δολ. 4.50,  
φίο - στούεντ, 1.200 τ. έκφ. σιν., Αύγουστου 6 — 20.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡΑ» (λιβ.) Δυσηγκέρην η Χάρηρη 9.800 τ. ζαχάρεως εις σάκ-  
κους Μπαντάρα Σαπούρη 67/6, φίο - στούεντ, 1.000 τ. φόρτωσιν, 750 τ. έκφ. σιν.,  
φίον Καράτη 65/—, με 1.000 τ. έκφ. σιν., Αύγουστου 10 — 25.

«ΑΟΥΡΟΠΑ» (Όνδούρας) Σλούσικηλλα — Αμερικής 10.000 τ. λιπασμάτων  
Νόρφορκ — Σαδόναν ρέιντζ δολ. 4.10, με 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. έκφ. σιν.,  
5 — 15 Σμβρίου.

'Εκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΔΗΛΩΣ» (Λιβάνου) Η Ιτέα 4.200 τ. βαθίου Τάμεσιν 31/6, Αύγουστον.

«ΜΑΛΜΕΝ» (Λιβάνου) Νεμούρ 1.400 τ. άνθρακιτου Θεσσαλίην 31/6, Αύγουστον.

«ΑΣΤΑΡΤΗ» (Λιβάνου) Μεράνια 1.650 τ. ζαχάρεως Άδεν 52/6, ά.φ.

«ΑΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ» Ραβέννα 3.900 τ. λιπασμάτων Πάτρας 15/— ά.φ.

«ΛΕΝΑΝΙΤΣΑ» Δυρράχιον 3.500 τ. χρωμίου Κωνσταντζαν δολ. 3, φίον Δούνα-  
βιν δολ. 3.20, όρχας Αύγουστον.

«ΑΡΙΩΝ» (Λιβάνου) Βασιλικό Μπαΐν 2.500 τ. μεταλλευμάτων Πόρτο Μάργκε-  
ρα 25/—, άμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΙΤΗ Β.» (Λιβάνου) Αλεξανδρεία 3.100 τ. όρυζης Βηρυττόν 18/— ά.φ.  
«ΚΛΕΑΡΧΟΣ» Δυρράχιον 1.200 τ. χρωμίου Κωνσταντζαν δολ. 2.90, φίον Δού-  
ναβιν 3.10, Αύγουστον.

'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΜΑΡΟΥΚΛΑ» (Λιβάνου) Μαύρη Θαλάσσα 10.100 τ. γενικών και μηχανημάτων  
Μπουνές Αύρες λίρας 24.000, φίον διά 20 ιλιμένας Δυτ. Αφρικής 800 λίρας  
ξέπρ., δι' έκαστον λιμένα, καντσελλο 20 Αύγουστον.

«ΝΙΚΟΣ» Κωνσταντζαν 2.000 κ. μ. ξυλείας Κατάνη 2.200 λιρέττας τό κ. μ., ά.φ.  
«ΦΡΑΓΚΙΣ» Γαλάται 1.700 κ. μ. ξυλείας δισ λιμένες Ιταλίας 2.400 λιρέττας  
τό κ. π., ά.φ.

«ΠΙΑΓΚΟΣ» Μαύρη Θαλάσσα 9.000 τ. γεννημάτων άνατ. άκτην Αγγλίας 43/—,  
φίον δυτικήν άκτην Αγγλίας 44/—, Αύγουστον.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» Μαύρη Θαλάσσα 10.000 τ. γενικών και μηχανημάτων Μαλαισίων  
— Ινδονησίαν 65/—, φίον Χαϊφάγκ 70/— φίο, Αύγουστον.

«ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» Ζυτάνοφ 3.500 τ. κώκ. Αλεξανδρείαν 38/6, Σεπτ.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (Λιβάνου) Γαλάται 1.700 τ. ξυλείας και πολτού Α-  
λεξανδρείαν 34/—, Αύγουστον.

«ΩΚΕΑΝΙΣ» Κωνσταντζαν 8.400 — 9.200 τ. όρθοσίτου δυτικήν άκτην Αγ-  
γλίας 47/— ένα λιμένα, 1.000 τ. φόρτη - στούεντ, 1.000 τ. έκφ. σιν., Αύγουστον  
10 — 25.

'Εξ Αυστραλίας, Ινδιών και Απω Ανατολής

«ΑΘΑΜΑΣ» (Λιβάνου) Φιλιππίνας 530.000 κ. π. κόπρα Αμέρισαν — Αμβούρ-  
γον ρέιντζ 143/4 σέντς τό κ. π., φίο - στούεντ, Αύγουστον 10 — 25.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.» (λιβ.) Νότιος Αυστραλία 13.000 τ. κριθής άμερ. λιμένα  
Κόλπου 85/—, φίον Νόρδερ ρέιντζ 90/—, έναν Αγιον Λαυρίουν 95/—, με  
1.500 τ. έλευθ. έκφ. κών., μέσα Αύγουστον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ.» (Λιβάνου) Ιαπωνίας 5.000 τ. τοιμέντων εις σάκκους Τσιτταγ-  
κόγκ 34/6 φίο, 1.000 τ. φόρτωσιν, 1.000 τ. έκφ. σιν., Αύγ. — Σεπτέμβριον.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» Νότιος Αυστραλία 14.000 τ. κριθής Κόλπου δολ. 11.70, φίον  
Αγιον Λαυρίουν 12.95, με 2.500 τ. έλευθ. έκφ. κών., Αύγ. 25 Σεπτ. 5.

«ΠΟΛΑΡΙΣ Σ.» Μορμουγκάο 13.000 τ. μεταλλευμάτων Ιαπωνίαν 47/9 φίο, 800 τ.  
φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφ. σιν., Σεπτεμβρίου 15 — 30.

«ΑΝΑΞ» Μορμουγκάο 12.000 τ. μεταλλευμάτων Ιαπωνίαν 48/6 φίο, 800 τ.  
φόρτωσιν, 1.500 τ. έκφ. σιν., Σεπτεμβρίου 15 — 25.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικον) ένα - δύο λιμένας Μπούριας 9.500 τ. όρυζης εις σάκ-  
κους ένα - δύο λιμένας Κούδας 63/6 φίο - στούεντ, Βάσην ένα λιμένα, με 2/6 ξέπρ.  
διά δεύτερον λιμένα, Αύγουστον 18 — 31.

'Εκ παντοίων άλλων άγρων

«ΟΛΓΑ» (Λιβάνου) Κούδα 10.000 τ. ζαχάρεως Τόκιο — Χακάτα ρέιντζ 96/3,  
φίο - στούεντ, Σεπτ. 20 — Οκτ. 15.

«ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ» (λιβ.) Σάφφη 9.950 τ. φωσφάτων εις σάκκους Αμβούργον  
22/—, γύρος - τέρμης, Αύγουστον 22 — Σεπτ. 4.

«ΕΙΡΗΝΗΣ» (Λιβάνου) Πόρτ. Σουδαν 2.700 τ. βαμβακοσπόρου Πειραιά, κατ' απο-  
κοπήν λίρας 4.100, φίον Βολόν λίρας 4.400, ά.φ.

«ΑΣΤΑΡΤΗ» (Λιβάνου) Αντεν 2.400 τ. βαμβακοσπόρου Ελλάδα, 39/— φίο,  
βάσιν Πειραιά ά.φ.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έτ. Διορια. Πατέρας) Κούδα 10.000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους Μόζης —  
Τόκιο ρέιντζ δολ. 14.25, φίο - στούεντ, 1.000 τ. έλευθ. έκφ. κών., Οκτ. 14 —  
Νοεμ. 14.

«ΝΚΟΛΑΣ Σ.» (λιβ.) Κούδα 9.500 τ. ζαχάρεως εις σάκκους Ιαπωνίαν δολ.  
14. φίο - στούεντ, Σεπτεμβρίου 11 — 30.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΝΤΙΟΥΚ» (άγγλ.) Ήση Λόντον 9.000 τ. όρθοσίτου χύμα Γλα-  
σκώνδην — Η λήπη 72/6, Σεπτεμβρίου 8 — 25.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (τάνκερ) Μεγάλας Λίμνας, συμπλήρωσιν "Αγιον

## "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, WI-  
NES, METAXA'S COGNAC BRA-  
NDY, BOTRYTS 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  
TELEPHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.

PANAMA CITY

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

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)

PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

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

Λαυρέντιον 19.000 τ. γεννημάτων 'Αιμέρσον — Ρόττερνταμ ἡ "Αμστερνταμ δολ. 8.25. διά τὴν συμπλήρωσιν 3.25, φίο - στούνεν, Σεπτεμβρίου 1 — 20.

"ΠΗΝΕΛΟΠΗ" ἑνα - δύο λιμένας Κούδας 9.500 τ. ζωχέρεως εἰς σάκκους Μαύρην. Θάλασσαν 67/6, φίο - στούνεν, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ)κών, Αυγούστου 25 —

Σεπτεμβρίου 10.

"ΨΑΡΑ" ἑνα - δύο λιμένας Κούδας 10.000 τ. ζωχέρεως εἰς σάκκους Τόκιο —

Μόζι ρέιντζ 101/9, ἑνα λιμένα, με 1/9 δι' ἔκστον πρόσθετον, 1.000 τ. ἐλεύθ. ἐκφ)κών, Οκτωβρίου 18.

"ΜΑΡΙΑ ΛΑΜΟΥ" ἑνα - δύο λιμένας Βορ. ἡ Νοτ. Κούδας 9.500 τ. ζωχέρεως εἰς σάκκους Ιαπωνίαν 14 — Νοεμβρίου 14.

#### Αἱ χρονοναυλώσεις

"ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ" (λιβ.) 10.975 τόνων δ.ω. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μίλια, 26 — 27 τ. φιούλη) ταξίδιον Ήνωμ. Πολιτειῶν — Ιαπωνίας δολ. 2.75 (δύορον 22.500 δολαρίων), παρόδοσις Κόλπου 20 Αύγ. — 5 Σεπτ. καὶ ἐπαναπαρόδοσις Ιαπωνίαν.

"ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ" (λιβ.) 14.411 τ. δ.ω. (705.000 κ. π., 14 — 14½ μίλια, 40 — 42 τ. φιούλη) ταξίδιον ἐπιστροφῆς "Απω Ανατολήν — Ήνωμ. Πολιτειῶν δολ. 2.15, παρόδοσις Μόζι 19 — 25 Αύγουστον, ἐπαναπαράδοσις Νόρδερν ρέιντζ,

"ΛΑΜΨΙΣ" 10.872 τόνων δ.ω. (499.573 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 26 — 27 τ. φιούλη) ταξίδιον Ήνωμ. Πολιτειῶν — Ιαπωνίας δολ. 2.85 (δύορον δολ. 22.500), παρόδοσις Νόρδερν ρέιντζ Ηγύουστον, ἐπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

"ΟΡΜΟΣ" 10.958 τόνων δ.ω. (499.000 κ. π., 10 — 10½ μίλ., 26 — 27 τ. φιούλη) ταξίδιον Ηγύουστον Ήνωμένων Πολιτειῶν — Ιαπωνίας δολ. 2.85 (δύορον δολ. 22.500), παρόδοσις Κόλπου, Ηγύουστον, ἐπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

"ΣΥΡΟΣ" (ex "Sirama") 10.560 τόνων δ.ω. (465.000 κ. π., 10 μίλ., 22 τ. φιούλη) τάιμ - τσάρτερ δι' μῆνας, 19/—, παρόδοσις Σύρου 12 — 22 Αύγουστον.

"ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ" (λιβ.) 10.702 τόνων δ.ω. (479.000 κ. π., ταχ. 10 — 10½ μίλ., καταν. 25 — 26 τ. φιούλη) ταξίδιον Ήνωμ. Πολιτειῶν — "Απω Ανατολής δολ. 2.85 (δύορον δολ. 22.500), παρόδοσις Κόλπου 15 — 30 Αύγ., ἐπαναπαράδοσις Ιαπωνίαν.

#### Τὰ δεξαιμενόπλοια

"ΦΡΟΚΟΣ" B.V. Καραϊβική 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 60% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 1.

"ΕΜΑΡΑΛ" Καραϊβική 28.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 60% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 1.

"ΕΜΙΧΑΗΛ" (άμερ.) Κόλπου 15.500 τ. καθαροῦ πετρελαίου (δύο συνεχῆ ταξιδία) Νόρδερν ρέιντζ 20% ἐπὶ πλίον, τὸ πρῶτον καὶ 25% ἐπὶ πλίον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλογοίου ὃ διετέρων τοξίδιον, ἐνορχεῖ 1 Αύγουστον.

"ΕΜΑΙΡΗ ΛΟΥΓ" (λιβ.) Περσικόν Κόλπου (ξειρουσμένων Φάο, 'Αρμαντάν καὶ Μπαντόρ Σαπούρη) 30.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 72½% ἐλαττον τοῦ ἀμερικανικοῦ Αύγουστου 23 — Σεπτεμβρίου 10.

"ΕΤΑΝΑΓΡΑ" (λιβ.) Βεντί Φεύρων 17.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 60% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 19.

"ΕΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ" Περσικόν Κόλπου 18.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Ιαπωνίαν 60% θαλασσών Σεπτ. Αύγουστου 12.

"ΕΒΕΝΤΣΙΟΥΑΡ" (λιβ.) Καραϊβική 18.000 τ. καθαροῦ πετρελαίου δυτικήν ἀκτὴν Κεντρώων 'Αρμεριης 40% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 17.

"ΕΕΦΕΣΟΣ" (λιβ.) Καραϊβική 26.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 52½% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 13 — 20.

"ΕΤΑΑΝΤΙΚ ΚΩΝΚΕΣΤΑ" (λιβ.) Καραϊβική 27.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 55% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 31.

"ΕΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΥΨ" (λιβ.) 17.648 τόνων δ.ω. (ταχ. 13 μίλ., κατανάλ. 27 τ. φιούλη) τάιμ - τσάρτερ ἐννέα μῆνας, ὅψιν ἐτέρους τρεῖς, δολ. 1.80, ἐνορχεῖς Σεπτ. — Οκτωβρίου.

"ΕΤΑΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ" (λιβ.) 18.149 τόνων δ.ω. (ταχ. 14 μίλ., καταν. 40 τ. φιούλη) τάιμ - τσάρτερ ἐννέα μῆνας, ὅψιν ἐτέρους τρεῖς, δολ. 1.85, ἐνορχεῖς Αύγουστον.

"ΟΡΙΚΟ" (λιβ.) 19.017 τόνων δ.ω. τάιμ - τσάρτερ διὰ τρεῖς μῆνας δολ. 2.80, ἐνορχεῖς Οκτωβρίου.

"ΟΔΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ" (λιβ.) Καραϊβική 20.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Νόρδερν ρέιντζ 50% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 4.

"ΕΠΑΡΙΝΗΣ" 41.851 τόνων δ.ω. (ταχ. 17½ μίλ., κατ. 98 τ. φιούλη), τάιμ - τσάρτερ δι' ἑπτὰ Επτ., 13/3, ἐνορχεῖς ὄρχας 1964.

"ΕΜΕΡΚΙΟΥΡΥ" Περσικόν Κόλπου 29.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου "Αγγλίαν — Κόντινεντ" Η Μεσόγειον 57½% ἐλαττον Σεπτ. Αύγουστου 15 — 16.

"ΟΔΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛΑ" (λιβ.) Περσικόν Κόλπου 43.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου "Αγγλίαν — Κόντινεντ" Η Μεσόγειον 57½% ἐλαττον Σεπτ. Αύγουστου 23 — 24.

"ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗΝ" Περσικόν Κόλπου 16.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου "Αγγλίαν — Κόντινεντ" Η Μεσόγειον 52½% ἐλαττον Σεπτ. Αύγ. 25 — Σεπτ. 5.

"ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ" Περσικόν Κόλπου 17.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Λιβύρνο 60% ἐλαττον Σεπτ. Αύγουστου 12.

"ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ-Μ" (λιβ.) Περσικόν Κόλπου 27.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Βορεάλη 52½% ἐλαττον Σεπτ. Αύγουστου 19.

"ΟΔΥΜΠΙΚ ΦΛΕΙ-Μ" (ἐν συνεχείᾳ) Περσικόν Κόλπου 26.500 τ. ἀκαθ. πετρελαίου "Αγγλίαν — Κόντινεντ" Η Μεσόγειον 55% ἐλαττον Σεπτ. Αύγ. 25 — Σεπτ. 5.

"ΟΔΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ" (λιβ.) Καραϊβική 21.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου Βραζιλίαν 46½% ἐλαττον Α.Τ.Ρ.Σ., Αύγουστου 14.

"ΧΑΡΙΟΤ" (λιβ.) Περσικόν Κόλπου 36.000 τ. ἀκαθ. πετρελαίου "Αγγλίαν 58¾% ἐλαττον Σεπτ. Αύγουστου 14.

"SOCIÉTÉ DES ANCIENS ETS.

**A. LYDRIKSON,,**

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES : LYDRIKSON MARSEILLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.

Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

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

# PROTECT

## today's ships

### with



The "Talysurf," enables direct measurements to be made of the contours of a paint coating or of the surface to which it is applied. It provides a surface-profile graph in which the vertical dimensions of recording scratches and other surface irregularities are magnified up to 50.000 times.

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 point protection with its continuously improved ranges of

**'DULUX' & 'LINALUX'**  
MARINE PAINTS

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.

PAINTS DIVISION • SLOUGH • BUCKS



# Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Α. Γ. ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ . . . . .	παναμαϊκή έταιρια . . . . .	43	8566	εις Μπορντώ, ύπό διασκευήν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ . . . . .	Γραμμή N. Άμερικης . . . . .	29	1946	έφθ. «Άλγεριον 25 'Ιουλ.
ΑΓΓΕΛΟΣ . . . . .	έτ. «Έτολίκα» . . . . .	43	7314	άνεξ. Γιοκοχάμαν 11 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κάρυκα Όσεανίκα» . . . . .	57	11630	άνεξ. Πούλο Μπούκομ 31 'Ιουλ. διά Περοκόν Κόλπον
ΑΓΓΛΙΑ . . . . .	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» . . . . .	44	1920	διπλήθε Κων) πολιν 27 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ . . . . .	έτ. «Ντιστρίκτ» . . . . .	43	7228	ύπηλθε Παναμάν 1 Αύγ. δι' Ιαπωνιάν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ . . . . .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	54	6498	άνεξ. Τζιμπούτι 10 'Ιουλ. δι' Ιαπωνιάν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ . . . . .	έτ. «Λώψι» . . . . .	55	8450	έφθ. Γιοκοσούκαν 6 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ ΣΟΦΙΑ . . . . .	έτ. «Μαρφουέντος» . . . . .	43	7298	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δ.) . . . . .	έτ. Γ. Νικολάου . . . . .	44	10448	εις Πύλον ἀπό 14 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ . . . . .	Υιο Β. Παντελέοντος . . . . .	11	8248	άργει Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ . . . . .	Ραφ. Μελαχρίνος & Υιοι . . . . .	35	1217	έφθ. Πειραιά 21 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	Δ. Ζαμπάζα κ.λ.π. . . . .	19	2284	διπλήθε Κων) πολιν 25 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	55	6548	έφθ. Μαντράς 5 Αύγ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ II . . . . .	άδ. Τσουρινάκη . . . . .	22	998	διπλήθε Κων) πολιν 29 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	Ν. Βαλάμα . . . . .	29	3963	ύπηλθε Μπρόνιμποτελ 26 'Ιουλ. διά Γδυνιάν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ . . . . .	έτ. «Λάϊον» . . . . .	44	7150	διπλήθε Λός Αντζελες 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ . . . . .	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο» . . . . .	57	9921	άνεξ. Μόζι 5 Αύγ. διά Σινδεύ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ . . . . .	Κοφαύτης - Φουντουλάκης . . . . .	21	2725	άνεξ. Αλεξανδρειαν 7 Αύγ. διά Βηρυττόν
ΑΓΓΥΡΑ . . . . .	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» . . . . .	46	1892	άνεξ. Κόμποι 15 'Ιουλ. διά Σαντακάν
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ . . . . .	Μιχ. Βασιλειάδης . . . . .	43	7180	άνεξ. Μόζι 3 Αύγ. διά Βανκούβερ
ΑΖΙΑΝ . . . . .	έτ. «Πανοσεάνικα» . . . . .	42	7223	άνεξ. Μένδον 4 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΘΗΝΑ . . . . .	έτ. «Σέλεομαρ» . . . . .	59	10606	έφθ. Ελευσίνα 10 Αύγ.
ΑΘΗΝΑΙ . . . . .	Έλλ. Γραμμή N. Άμερ. . . . .	53	3575	έφθ. Τάραντα 30 'Ιουλ.
ΑΘΩΝ . . . . .	έτ. «Αθλος» . . . . .	45	10729	άνεξ. Θρησκάντα 20 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΑΘΩΣ . . . . .	έτ. «Λαιμόπιριαν» . . . . .	44	7271	έφθ. Βρέστον 29 'Ιουλ.
ΑΘΩΣ II . . . . .	παναμαϊκή έταιρια . . . . .	40	4674	έφθ. Μόρφου Μηταίν 26 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΠΤΟΣ . . . . .	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» . . . . .	45	3805	άνεξ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Μπουεναβεντούρα
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ . . . . .	έτ. «Ιμπόρτες» . . . . .	43	7197	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 13 'Ιουλ. διά Σουέζ
ΑΙΟΛΟΣ . . . . .	έτ. «Φιλιόρι» . . . . .	44	7125	άνεξ. Σιγκαπούρην ρόδης 26 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ . . . . .	έτ. «Ακουίλα» . . . . .	57	8184	άνεξ. Ντάρεν 1 Αύγ. δι' Αμεριγκον
ΑΙΤΟΛΙΑ . . . . .	έτ. «Πασιφίκη» . . . . .	56	8835	έφθ. Βανκούβερ 1 Αύγ.
ΑΚΑΣΤΟΣ . . . . .	έτ. «Σάρονικη» . . . . .	61	14431	διπλήθε Σουεζ 19 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (δ.) . . . . .	έτ. «Απόλλω» . . . . .	46	7331	άνεξ. Σουεζ 19 'Ιουλ. διά Χάρηκ Αίλαντ
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (έπιβ.) . . . . .	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	58	22129	άνεξ. Ταϊπέι 10 'Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ . . . . .	άδ. Τυπάλδου . . . . .	32	9237	άνεξ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουλ. διά Μεσσίνα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ . . . . .	έτ. «Φιντέλιτη» . . . . .	56	10482	άνεξ. Κολούμπια Ρίθερ 3 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ . . . . .	έτ. «Λάμπρω» . . . . .	42	7191	άνεξ. Τόκιο 1 Αύγ. διά Κόλπον Μεζικού
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ . . . . .	έτ. «Αλεμάτη» . . . . .	59	9720	διπλήθε Παναμάν 16 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ . . . . .	άδ. Τσουρινάκη . . . . .	20	1112	άνεξ. Χίον 28 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ . . . . .	Στρατής Ανδρεάδης . . . . .	44	7207	άνεξ. Ταϊγγιουν Ούμπαν 21 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ . . . . .	έτ. «Ναιτζιάν» . . . . .	42	7181	άνεξ. Πουλό Μπούκομ 19 'Ιουλ. διά Ταιγκτάο
ΑΛΙΚΙ ΛΙΒΑΝΟΥ . . . . .	έτ. «Θεοφανίου» Α.Ε. . . . .	43	7266	άνεξ. Λόχες Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΚΙΜΟΣ . . . . .	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	53	7409	άνεξ. Πουλό Μπούκομ 2 Αύγ. διά Κούβαν
ΑΛΙΚΜΑΝ . . . . .	έτ. «Αλκιμού» . . . . .	43	7176	άνεξ. Τζιμπούτι 1 Αύγ. διά Ναχότκα
ΑΛΜΑΒΙΤΑ . . . . .	έτ. «Ραιμόπου» . . . . .	60	9900	άνεξ. Λόχες Αντζελες 5 Αύγ. διά Χαβάναν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ . . . . .	έτ. «Αλμαβίτα» . . . . .	43	7254	διπλήθε Κων) πολιν 16 'Ιουλ. διά Τουάφε
ΑΛΤΑΙΡ (δ.) . . . . .	έτ. «Χερκολίδαν» . . . . .	44	7365	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδης 7 Αύγ. διά Κούβαν
ΑΛΤΕΜΠΑΡΑΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Τρανόατλ. Φράγκτερ» . . . . .	53	10426	άνεξ. Φράγκτερ (Μπα.) 23 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΛΦΕΙΟΣ . . . . .	έτ. «Σπη Γκάρντιαν» . . . . .	43	12897	άνεξ. Σάντος 28 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΜΑΖΩΝ . . . . .	έτ. «Αμαζών» . . . . .	44	8426	έφθ. Γιαβάταν 7 Αύγ.
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ . . . . .	έτ. «Σάρδερλαντη» . . . . .	43	7281	άνεξ. Πόρτ Σουδάν 6 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ . . . . .	έτ. «Αλτός» . . . . .	44	7164	άνεξ. Χονδούρουλον ἀπό 12 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΟΡΓΟΣ . . . . .	έτ. «Βιαντόρο» . . . . .	61	15160	άνεξ. Αμέρεραν 6 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΜΦΙΘΕΑ . . . . .	έτ. «Νέα Τύχην» . . . . .	44	7207	έφθ. Τόκιο 16 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δ.) . . . . .	έτ. «Λεόνια» . . . . .	38	7949	άνεξ. Αμέρεραν 6 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΝΑΚΡΕΩΝ . . . . .	έτ. «Κόσμωρ» . . . . .	44	7359	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 8 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΣ . . . . .	έτ. «Αναζ» . . . . .	55	8332	άνεξ. Σιγκαπούρην ρόδης 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ . . . . .	Λαιμός & Πατέρας . . . . .	42	7177	άνεξ. Πούλο Σάμπου 11 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΑΝΑΤΟΛΗ . . . . .	έτ. «Λαμβάδα» . . . . .	43	7187	διπλήθε Πιγραλάτηρ από 28 'Ιουν. διά Κούβαν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ . . . . .	έτ. «Αστούριας» . . . . .	42	7132	άνεξ. Αντέν 20 'Ιουλ. διά Κίναν
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.) . . . . .	έτ. «Τρανζόσεαν» . . . . .	55	21075	άνεξ. Πόρτλαντ (Με.) 7 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ . . . . .	έτ. «Πανκρίτο» . . . . .	37	5683	άνεξ. Τζιμπούτι 28 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ . . . . .	έτ. «Ηρακλής» . . . . .	19	1320	εις μεταφοράς Ελλάδος
ΑΝΔΡΟΣ . . . . .	έτ. «Πατοφίκο» . . . . .	43	7188	άνεξ. Σπατάλη 31 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΘΙΠΗΝ ΜΙΧΑΛΟΥ . . . . .	έτ. «Ν. Μιχαλούς» . . . . .	33	2362	άνεξ. Κολόπω 6 Αύγ. διά Τζιμπούτι
ΑΝΝΙΤΣΑ . . . . .	έτ. «Βαλέκας» . . . . .	45	7149	άνεξ. Γιαβάταν 3 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ . . . . .	έτ. «Άννιτσα» . . . . .	44	7165	άνεξ. Σιγκαπούρην ρόδης 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΝΟΥΑ Δ . . . . .	έτ. «Σάν Νικόλαος» . . . . .	38	8016	διπλήθε Αντέν 20 'Ιουλ. δι' Ινδονησίαν
ΑΝΤΑΡΕΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Κανόπους» . . . . .	57	11976	έφθ. Νεάπολιν 15 'Ιουλ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Κοριάννα» . . . . .	57	12443	άνεξ. Γιοκοχάμαν 23 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΝΤΙΠΑΡΟΣ . . . . .	έτ. «Βιαντόρο» . . . . .	61	15160	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπληρώσιν
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Μαρούλος» . . . . .	59	24716	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 5 Αύγ. διά Βιλλελμοχαφέν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (δ.) . . . . .	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	57	15845	άνεξ. Πόρτλαντ (Με.) 15 'Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ . . . . .	έτ. «ΕΤζέο» . . . . .	41	7185	έφθ. Ραγγούν από 27 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΚΟΥΛΟΥΘΡΟΣ . . . . .	έτ. «Βιαμάρη» . . . . .	36	2175	διπλήθε Κων) πολιν 18 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ . . . . .	έτ. «Βαλενιάνα» . . . . .	61	11050	εις Μπορντώ, ύπο συμπληρώσιν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ . . . . .	έτ. «Άντι Μιχάλου» . . . . .	43	2937	έφθ. Σουέζ 29 'Ιουλ.
ΑΝΤΩΝΙ ΙΙ . . . . .	παναμαϊκή έταιρια . . . . .	44	7108	άνεξ. Κόμπε 21 Αύγ. διά Βανκούβερ
ΑΞΙΟΣ . . . . .	έτ. «Νηπαρτόρο» . . . . .	57	10888	άνεξ. Μόζι 27 'Ιουλ. διά Πρίνς Ρούπερτ
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ . . . . .	έτ. «Βιαλόρκο» . . . . .	61	7253	άνεξ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ. διά Ντάρεν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ . . . . .	έτ. «Σινόπη Ντεβελόπμεντ» . . . . .	58	10392	άνεξ. Μόζι 26 'Ιουλ. διά Παναμάν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ . . . . .	έτ. «Σινόπη Ντεβελόπμεντ» . . . . .	57	10376	άνεξ. Ζαράκια 6 Αύγ. διά Κριστούπαλ
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ . . . . .	έτ. «Σινόπη Ντεβελόπμεντ» . . . . .	58	10391	άνεξ. Μόζι 26 Αύγ. διά Σάληφ
ΑΡΓΟΝΑΥΤΗΣ . . . . .	έτ. «Δή Ωσεανφάρικ» . . . . .	61	14000	άνεξ. Νοδερωιάκην από 1 'Απρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ . . . . .	έτ. «Κάνοπους» . . . . .	57	11897	άνεξ. Γκάλιθεστον 1 Αύγ. διά Κενίτρα
ΑΡΙΕΣ (δ.) . . . . .	Κ. Χαλκία . . . . .	45	3861	διπλήθε Σουέζ 27 'Ιουλ. διά Τσιταγκόκ
ΑΡΙΜΑΘΕΙΑΣ . . . . .	Φρίζος Θεοδωρίδης . . . . .	37	4636	άνεξ. Επίρην 28 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ . . . . .	έτ. «Είρηνικός» Α.Ε. . . . .	44	7243	άνεξ. Βιαλόρκο 21 'Ιουλ. διά Βίσμαρ
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ . . . . .	έτ. «Άρμαντόρα» . . . . .	43	7254	άνεξ. Βιαλόρκο 15 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ . . . . .	έτ. «Άριστεϊδης» . . . . .	43	7227	έφθ. Καζαμπλάγκαν 1 Αύγ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (υπερώκ.) . . . . .	έτ. «Γκρέν Λάιν» . . . . .	31	20256	άνεξ. Χούστον 28 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΡΜΑΘΙΑ . . . . .	έτ. «Αλαμέντα» . . . . .	43	7091	έφθ. Τόκιο 24 'Ιουλ.
ΑΡΜΑΡ . . . . .	έτ. «Άστρο» . . . . .	45	7273	άνεξ. Καζαμπλάγκαν 3 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ . . . . .	έτ. «Εμπρός» . . . . .	43	2905	άνεξ. Μακόρις 27 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΡΜΟΝΙΑ . . . . .	έτ. «Άρμονία» . . . . .	61	9400	έφθ. Καζαμπλάγκαν 4 Αύγ.
ΑΡΤΕΜΙΣ . . . . .	έτ. «Τρόπις» . . . . .	44	7240	άνεξ. Καζαμπλάγκαν 3 Αύγ. διά Σαγκάνη
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ . . . . .	έτ. «Μαρίτιμα» . . . . .	60	10050	άνεξ. Μακόρις 27 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΑΡΧΟΝ . . . . .	έτ. «Πρωτεύεν» . . . . .	45	7260	έφθ. Κωνσταντζαν 5 Αύγ.
ΑΣΣΗΜΙΝΑ . . . . .	έτ. «Ασημ. Γκρύμα» . . . . .	39	1007	άνεξ. Μορμούγκαν 1 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΣΠΙΣ . . . . .	έτ. «Αλκποτίς» . . . . .	41	7013	έφθ. Τόκιο 17 'Ιουλ.
ΑΣΤΕΡΙΣ . . . . .	έτ. «Εκτώα Δρακούλης	43	7176	άνεξ. Χούστον 28 'Ιουλ. διά Σάντος
ΑΣΤΡΕΑ (δ.) . . . . .	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» . . . . .	58	12624	άνεξ. Τάιν 2 Αύγ. διά Χάρτελεπούλ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ . . . . .	Γ. Μ. Λιβανός . . . . .	43	7176	έφθ. Αμέρεραν 5 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (δ.) . . . . .	έτ. «Άταλαντη Όσεαν» . . . . .	59	20445	έφθ. Αμέρεραν 5 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (δ.) . . . . .	έ			

ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	άνεκ. Σαιν Τζών 5 Αύγ. διά Π. Σαιδ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑ-ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάργυκο»	57	10087	άνεκ. Βανκούμπερ 4 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΠΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάργυκο»	58	10078	άνεκ. Βανκούμπερ 2 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάργυκο»	58	10087	έφθ. Βανκούμπερ 3 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΣΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάργυκο»	58	10077	έφθ. Οζάκαν 31 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Οσεαν Κάργυκο»	59	10087	έφθ. Κόμπε 28 'Ιουλ.
ΑΤΤΑΛΑΣ	έτ. «Ανάξ»	58	9724	έφθ. Ολύμπια 23 'Ιουλ.
ΑΤΡΩΤΟΣ (δ.)	έτ. «Πρητάμπολικ»	53	13675	έφθ. Βαλένθιαν 26 'Ιουλ.
ΑΤΤΙΚΑ (δ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεκ. Αρούμπον 25 'Ιουλ. διά Γιθραλτάρ
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπίπερο»	56	10312	διπλής Παναμάν 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Αύλιξ»	21	3275	έφθ. Γερακινήν 1 Αύγ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελίξ»	44	7176	άνεκ. Πόρτ Αλμέρην 28 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Μαρσουέρτε»	43	7235	εις Νέαν Υόρκην, ύπο παραλαβήν
	έτ. «Άλμα»	36	5795	εις Μοντεβίδεο ρόδες 2 Αύγ.

ΒΑΣΙΛΙΚΗ (δ.)	έτ. «Νούεδα Βιοτα»	55	10507	διπλής Γιβραλτάρ 23 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. Έθν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	άνεκ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεκ. Λός Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Χάρκικ "Αίλαντ
ΒΕΙΑΣ (δ.)	έτ. «Κάνονους»	58	20958	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Αύγ. διά Μπότανο Μπάιν
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Αυθέραν 7 Αύγ.
ΒΕΛΟΣ	έτ. «Ηγκλ Τράνοπορτ»	61	14218	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Χαλκίδα 4 Αύγ.
ΒΕΤΑΛΟΥΝΑ	έτ. «Βέτο»	44	7140	έφθ. Μορμουγκάλ 25 'Ιουλ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε»	52	11365	άνεκ. Φλωσιγκ 2 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άνεκ. Ν. Υόρκην 27 'Ιουλ. διά Σπετζία
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	σδ. Κοντού	30	739	έφθ. Κατάνην 28 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	άνεκ. Λονδίνον 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΒΟΡΕΙΟΣ ΗΠΕΙΡΟΣ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	44	7258	έφθ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ.
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	42	7046	έφθ. Οζάκαν 2 Αύγ.
ΒΟΣΠΟΡΟΣ	ελληνικά συμφέροντα	29	1022	έφθ. Πειραιά 31 'Ιουλ.

ΓΕΡΜΑΝΙΑ				
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ	έτ. «Ασπαδία»	44	7247	άνεκ. Μουρόραν 1 Αύγ. δι' Ειρηνικόν
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	διπλής Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. οιά Ροτερντάμ
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ	έτ. «Μονρόδια»	51	7480	διπλής Παναμάν άπό 1 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Α.	Χρ. Σαρλής	48	1400	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Ν. Λαμπίρης	31	967	διπλής Κων) πολίν 30 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	όδ. Γράτσου	44	7176	άνεκ. Τάμπαν 6 Αύγ. διά Κατάνην
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	έφθ. Ροτερντάμ 5 Αύγ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ ΤΕΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Γκεότας»	43	7273	έφθ. Μορμουγκάλ 1 Αύγ.
ΓΕΡΟΓΓΙΟΣ Θ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	διπλής Σουέζ 1 Αύγ. διά Φορμόζαν
ΓΙΑΓΚΟΣ	Στρ. Ανδρεάδη	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν άπό 27 'Ιουν.
ΓΙΑΝΝΙΣ	έτ. Ντέλ Πατοϊκίο	42	7030	έφθ. Νοδορωσίοκην 24 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΙΝΑ	'Αχ. Χαλκούπος	43	7269	άνεκ. Λός Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΟΣΟΝΑΣ	έτ. «Καρολίνη»	43	7238	άνεκ. Λός Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΙΟΥΠΙΤΕΡ	έτ. «Τοκιβάροι»	43	8513	άνεκ. Κόροναντος Πόιντ 26 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεκ. Κόπει 13 'Ιουλ. διά Βανκούμπε
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	έτ. «Γιουρόπο»	43	8129	έφθ. Σουέζ 29 'Ιουλ.
ΓΚΛΟΡΙΑ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	έφθ. Μάντζεστερ 2 Αύγ.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. Φραγκιώτα	43	7093	άργεις Αμπελάκη άπό 1 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΛ	έτ. «Μιντατάντικ»	43	7229	διπλής Πύλον άπό 1 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΓΛΑΥΚΟΣ	έτ. «Βίλα Νόβα»	57	8881	άνεκ. Κίγκοταν (Ζαμ) 15 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ	έτ. «Πολύναι»	43	6996	έφθ. Καίρον 30 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουεστέρν Τράνοπορτ»	59	9268	έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 28 'Ιουλ. (δι' Αγγλίαν)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΤ (δ.)	έτ. «Γουεστέρν Γιούνιτη»	52	20667	διπλής Κων) πολίν 2 Αύγ. διά Νοδορωσίοκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (δ.)	έτ. «Γκλέιντη»	52	13262	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΙΡΑΖ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέν»	53	13255	άργει Σκαραμαγκάν άπό 9 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Εντερπράζ»	53	21064	άνεκ. Ράς Τανούρα 30 'Ιουλ. δι' Ελλάδα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλέλιμοντ»	57	26031	διπλής Πύλον 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΑΝΤΣ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24883	έφθ. Σκαραμαγκάν 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ	έτ. «Μπόλγκαρ»	43	24895	άνεκ. Γιασβάτον 25 'Ιουλ. διά Χιλήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντη»	53	13459	άνεκ. Σιγκαπούρην 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓ'ΓΑ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέλα»	52	13320	έφθ. Πειραιά 5 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΓ' (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Πίξ»	49	10862	άνεκ. Κιουρασόδ 3 Αύγ. διά Ρεσιφ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ	έτ. «Κάρος»	44	12808	έφθ. Σαδόνα 31 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΓ' (δ.)	έτ. «Μέμφις»	43	10449	άργει Σκαραμαγκάν άπό 15 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν άπό 13 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪ-ΟΜΟ (δ.)	έτ. «Παν. Οσεάνικ»	44	10172	άργει Πόρος (Κρήτης) άπό 17 Νοεμ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	Στ. Νιάρχος	43	10195	εις Σκαραμαγκάν (μετασκευαί)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΡΙΤΥ	έτ. «Ηρών»	43	14000	διπλής Γιβραλτάρ 5 Αύγ. δι' Ατλαντικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΟΠ (δ.)	έτ. «Γιούκον»	61	16278	άνεκ. Τακόνα 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεκ. Βορμάν 6 Αύγ. διά Καράτοι
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	Mix. Καραγεώργης	25	7176	

ΔΑΝΟΗ	έτ. «Δάφνη»	54	5779	εις θεοίν 46 B-7.15 Δ., Αύγ. 3, διά Καλκούτταν
ΔΕΛΦΟΙ	έτ. «Χιαν»	45	7259	έφθ. Τζιμπούτι 8 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Μάδμενη»	45	7252	έφθ. Λά Πλάτα 16 'Ιουλ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	άνεκ. Βανκούμπερ 27 'Ιουλ. διά Κιναν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεκ. Γιοκοχάμαν 2 Αύγ. διά Μπάλερ
ΔΕΣΠΟΥ	έτ. «Πάλμα»	44	7255	άνεκ. Λός Αντζελες 8 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΔΗΑΙΑΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.)	έτ. «Παντολέων»	44	7265	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 3 Αύγ.
ΔΗΜΗΤΡΗΣ	«Σιπηγκ Ντεβελόπημεντη»	61	16349	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Αιόλος»	61	9327	διπλής Παναμάν 29 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Χαδάνων 26 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Ελευθερίου & Σια	29	4524	έφθ. Τρινκομάλι 8 Αύγ.
ΔΗΜΟΣΥΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεκ. Γκρέν Χάρμπορ 31 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεκ. Μόζι από 25 'Ιουν. διά Κιουρασό
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δ.)	έτ. «Φουρκέρο»	58	9087	άνεκ. Βεργωτή 22 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Κάνονους»	60	13335	έφθ. Δίρφιση 28 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΔΙΩΝΗ (δ.)	έτ. «Δίρφιση»	43	7280	άνεκ. Σάντος ρόδες 2 Αύγ.
ΔΟΣΑ	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 Αύγ. διά Μορμουγκάσ
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Σπάρταν»	43	7176	άνεκ. Πούλο Μπούκον 28 'Ιουλ. δι' Ειλάτ
ΔΥΡΩΘΕΑ	έτ. «Ζωδόχοος»	44	7249	έφθ. Βενετίον 1 Αύγ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	Mix. Καραγεώργης	25	3297	
ΕΒΗΚΟΥΗΝ	έτ. «Μονρόδια»	57	13711	άνεκ. Τζιμπούτι 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεκ. Σίδνεϋ 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΘΝΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7244	άνεκ. Λός Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Περού
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ντρέικι»	56	10328	άνεκ. Γιασδάτο 2 Αύγ. δι' Αφρικήν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ	έτ. «Εκτράνοπορτ»	56	10289	άνεκ. Βολτιμόρην 1 Αύγ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΕΚΤΩΡ	έτ. «Νουέρο Μόντο»	41	7243	διπλής Μπρόνιμποτελ 24 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΕΛΕΝΗ	έτ. «Μαργκού»	44	7144	άνεκ. Μόζι από 25 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. «Αντρία»	48	8376	άνεκ. Σαβάννα 26 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΕΛΕΝΗ Κ.	έτ. «Τασμάνια»	43	7213	έφθ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Ελένη»	43	7267	άνεκ. Τάραντα 22 'Ιουλ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΕΛΕΥΣΙΣ	έτ. Σταθάτος & Σια	43	7176	έφθ. Νιού Ουεστμίντερ 3 Αύγ.
ΕΛΙΖΑ	Κουμπαριάνού - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Στρατών 3 Αύγ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	διπλής Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Γκράντον
ΕΛΛΑΣ	έτ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα όπο 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ	(«Ελληνική» Α.Ε.)	55	2746	άνεκ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Κων) πολίν
ΕΛΛΗΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεκ. Τζιμπούτι 4 Αύγ. διά Σουέζ
ΕΛΛΗΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ	(«Ελληνική» Α.Ε.)	61	7297	άνεκ. Ν. Υόρκην 2 Αύγ. διά Νταμάρι
ΕΛΛΗΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(«Ελληνική» Α.Ε.)	60	7293	έφθ. Ράς Τανούρα 3 Αύγ.
ΕΛΛΗΝ	έτ. «Μαρφομέντο»	39	5219	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 3 Αύγ. διά Μπελαδάν

ΕΛΛΗΝ	έτ. «Σάγκα»	56	10312	έφθ. Βαλτιμόρων 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	10280	άνεκ. Χούστον 6 Αύγ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	39	6281	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 26 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	7207	άνεκ. Νέαν Υόρκην 25 'Ιουλ. διά Νταμάρι
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Τσιταγκόκυν 25 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	έφθ. Χούστον 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Βομβάν 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	άνεκ. Σαθράναν 6 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	57	7063	άνεκ. Παναμᾶν Σίτι 5 Αύγ. διά Ματόνζας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Α.Ε.Ν.Ε.»	43	7302	έφθ. Καλκούτταν 25 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	διπλάθ. διά Πότι
ΕΛΠΙΣ	έτ. «Καϊστόμαιλ»	44	8541	έφθ. Στρατώνι 20 'Ιουλ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο Άζούλ»	42	7058	διπλάθ. Τρίνιταντ 3 Αύγ. διά "Αμστερνταμ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	έφθ. Νάπολ 29 'Ιουλ.
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Ερκιουλες»	58	30332	άνεκ. Λός "Αντζελες 17 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρέπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Βαλτιμόρων 5 Αύγ.
ΕΡΕΤΡΙΑ	πανασική έταιρια	43	7194	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 24 'Ιουλ.
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	έφθ. Ναυγάνια από 16 'Ιουν.
ΕΡΙΕΤΤΑ (δ.)	'Ιω. Λάτοπος	46	8604	άνεκ. Πειραιά 18 'Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσκ»	59	9650	άνεκ. Μουρόραν 15 'Ιουλ. διά Μπήθερ Κόβε
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράκας - Κολύμβας	21	2369	αργεί Κυνόσουραν από 17 Αύγ. 1958
ΕΡΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Σηφάρερος»	44	7246	διπλάθ. Παναμᾶν 26 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΕΣΠΕΡΟΣ	έτ. «Άτλαντις»	57	10317	έφθ. Βατιμόρων 1 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δουρεστινόν	34	1716	διπλάθ. Πύλον 21 'Ιουλ. διά 'Ιταλίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανόπορος» Α.Ε.	43	7194	άνεκ. Γκρέύς Χάρμπουρ 5 Αύγ. διά 'Οζάκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δ.)	Παπά - Ελευθερίδην	17	3976	είς "Ελευσίναν 26 'Ιουλ.
ΕΥΒΟΙΑ	έτ. «Μαντόδαπορ»	43	8393	έφθ. Αδελαΐδας 7 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ (δ.)	Οικος Χανδρῆ	54	11209	άνεκ. Ρότερντρομ 27 'Ιουλ. διά Ντουλούθ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.	έτ. «Καλόζα»	56	10053	διπλάθ. Μπρόνιμποτελ 30 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	Οικος Μαργαρώνη	43	6102	έφθ. Ταμπρ 4 Αύγ.
ΕΥΔΑΙΜΟΝ	έτ. «Στάκο»	43	7229	άνεκ. Αντερ 31 'Ιουλ. διά "Αμστερνταμ
ΕΥΗ	έτ. «Μοντέρεϋ»	43	8397	άνεκ. Λός "Αντζελες 27 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΕΥΗΝΟΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	διπλάθ. Παναμᾶν από 29 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ	Π. Μαρκεσίνης	61	9582	έφθ. Κόμπε 2 Αύγ.
ΕΥΡΥΒΑΤΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεκ. Λός "Αντζελες 6 Αύγ. διά Ν. Ύόρκην
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	8600	έφθ. Αυστραλίαν 4 Αύγ.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	60	9062	έφθ. Κόμπε 2 Αύγ.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	57	8631	άνεκ. Ταρλεστων 1 Αύγ. διά Μανίλαν
ΕΥΡΥΜΕΔΟΝ	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8965	άνεκ. Λός "Αντζελες 2 Αύγ. διά Βρυξελλών
ΕΥΡΥΤΑΝ	έτ. «Πίναρ Μαρίνη»	43	8432	έφθ. Βανκούμπερ 6 Αύγ.
ΕΥΡΩΤΑΣ	Δημ. Μαργαρώνης	43	5183	διπλάθ. Παναμᾶν 7 Αύγ. διά Κόμπε
ΕΥΤΥΧΙΑ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	έφθ. Πειραιά 4 Αύγ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Βιαφάμα»	43	7176	άνεκ. Σίδνευ από 29 'Ιουν. διά Κίναν
ΕΦΘΗ II				
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	'Ιω. Θεοδωρακόπουλος	56	9975	άνεκ. Σίδνευ από 2 'Ιουν. διά 'Ιαπωνιαν
ΖΑΡΑΤΟΥΣΤΡΑΣ	έτ. «Ωκλαντ»	61	10900	έφθ. Άλικάντε 21 'Ιουλ.
ΖΕΡΜΑΤΤ	έτ. «Κιφισιά»	43	8578	διπλάθ. Νηπτρόδιτ 21 'Ιουλ. διά Μεγάλας Λίμνας
ΖΩΗ	έτ. «Ιθακαμάρ»	43	7214	άνεκ. Λός "Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΓΚΑ	έτ. «Ρέγιεσ»	30	1569	είς Νέαν Όρλεάνην
ΗΛΙΑΣ Κ.	Γ. Κουρεμένος	45	2125	έφθ. Ραβένναν 31 'Ιουλ.
ΗΡΑ	έτ. «Ναβιέρα»	43	7176	έφθ. Κουρέ 28 'Ιουλ.
ΗΡΩΝ II	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	άνεκ. Σουραμπάγια 13 'Ιουλ. διά Μπουλεμπέγκ
ΟΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Ναυαρίνον»	61	14000	είς Βέλγιον, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΑΛΗΣ	έτ. «Ωκεανίς»	43	7252	έφθ. Κούρε 21 'Ιουλ. διά Ιαβανκούμπερ
ΟΑΡΡΟΣ	έτ. «Ορίζων»	57	10316	έφθ. Λός "Αντζελες 7 Αύγ.
ΟΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	διπλάθ. Παναμᾶν από 10 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΟΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Κάστρο Ρίθα»	43	7050	έφθ. Τόκιο από 28 'Ιουν.
ΟΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μπί»	42	6997	έφθ. Γιοκοχάμαν 25 'Ιουλ.
ΟΕΟΔΑΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναΐτζιαν»	42	7172	έφθ. Χαδάναν 23 'Ιουλ.
ΟΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7032	διπλάθ. Κωνάραν 31 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΟΕΟΝΥΜΦΟΣ	Σπ. Πολέμης	43	7188	άνεκ. Ντάρμπαν 31 'Ιουλ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΟΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	διπλάθ. Ούζαν 31 'Ιουλ. διά Νόρντεγκαμ
ΟΕΟΤΟΚΟΣ	Σπ. Πολέμης	43	7086	έφθ. Όζάκαν 20 'Ιουλ.
ΟΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	έφθ. Χιροσίμα 25 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΟΕΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Εύτολμία»	43	7176	άνεκ. Κακινάντα 7 Αύγ. διά Κοκούρα
ΟΕΡΜΑΙΚΟΣ	έτ. «Εξπορτ Κέρριερ»	43	8465	άνεκ. Λός "Αντζελες 5 Αύγ. διά Χουάκο
ΟΕΣΣΑΛΑΝΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2331	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΟΕΤΙΣ	έτ. «Ναβιέρα»	44	7250	έφθ. Λός "Αντζελες 4 Αύγ.
ΟΗΡΑ	έτ. «Βιαντόρο»	61	15160	είς Ιαπωνιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΗΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμερίκα»	46	1988	διπλάθ. Μπρόνιμποτελ 1 Αύγ. διά Ράχες
ΟΡΥΛΟΣ	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεκ. Μανίλα 20 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
ΟΩΜΑΣ Α.	Θ. Αθανασίδης	37	1113	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΙΖΟΜΠΕΛ	έτ. Χανδρῆ	57	9746	άνεκ. Μανζανίλλα 13 'Ιουλ. διά Κίναν
ΙΚΑΡΟΣ	έτ. «Λινέρες»	44	7154	έφθ. Γιοκοχάμαν 15 'Ιουλ.
ΙΛΙΣΣΟΣ	έτ. «Σπφράϊτ»	43	8371	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 5 Αύγ. διά 'Ιαπωνιαν
ΙΟΛΗ	έτ. «Φράνκο»	38	1333	διπλάθ. Γιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά Ελλάδα
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10410	άνεκ. Μεξι 25 'Ιουλ. διά Βανκούμπερ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7176	διπλάθ. Παναμᾶν από 26 'Ιουν. διά Τόκιο
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεκ. Βανκούμπερ 2 Αύγ. διά Πούντα Πάλιας
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	έτ. «Μαύφαρ»	56	10442	έφθ. Χρονίμια 25 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΒΕΛΛΕΡ (δ.)	έτ. «Τράνσπορτ»	53	15826	άνεκ. Αγ. Φραγκισκον 7 'Ιουλ. διά Πούντα Πάλιας
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Κριότομπαλ»	44	7198	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Ειρηνικόν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 23 'Ιουλ.
ΙΣΤΡΟΣ II	έτ. «Βέριτας»	43	7225	έφθ. Μπιλμπάο 27 'Ιουλ.
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιώννα»	26	2873	διπλάθ. Σουέζ 28 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. Δ. Ιγνάλεον	42	7035	διπλάθ. Σουέζ 24 'Ιουλ. διά Βομβάν
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαίντ Ιωάννης»	44	7248	άνεκ. Κόπει 21 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	44	7176	διπλάθ. Παναμᾶν 24 'Ιουλ. διά Ναγκασάκι
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	έφθ. Ταμπικο 6 Αύγ.
ΙΩΛΚΟΣ (δ.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόσ»	57	12618	άνεκ. Αμβούργον 31 'Ιουλ. διά Καναδᾶν
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ. Χ. Πατέρας	43	7244	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδος 27 'Ιουλ. διά 'Ιαπωνιαν
ΚΑΒΑΛΛΑ	Ίω. Θεοδωρακόπουλος	43	8428	έφθ. Μπάκιαν Μπλάγκαν 5 Αύγ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Κόμπε 20 'Ιουλ.
ΚΑΔΜΟΣ (δ.)	έτ. «Χάρη Τάνκερες»	60	14076	άνεκ. Αματερνταμ 18 'Ιουλ. διά Κόμω Μπαιν
ΚΑΛΑΜΑΙ	Μιχ. Καραγεώργης	32	4633	διπλάθ. Κωνατοντινούπολιν 30 'Ιουλ. διά Ζντάνωφ
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεάνικ Ντεθέλ»	43	8390	άργει Αγ. Φραγκισκον από 12 'ΑΚΤ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρε Νότρα»	57	8757	άνεκ. Πόρτλατον ('Ορ.) 26 'Ιουλ. διά Εσουρέκα (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Σεπάγκα»	57	9092	άνεκ. Βικτωρίων (Βρ. Καλ.) 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχολίνος»	44	7198	διπλάθ. Παναμᾶν 4 Αύγ. (διάταγάς)
ΚΑΝΑΡΗΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	56	10056	άνεκ. Ναγκούγια 26 'Ιουλ. διά Ναγκασάκι
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	πανασική έταιρια	44	7249	έφθ. Μαντράς 29 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	διπλάθ. Σουέζ 5 Αύγ. διά Σαγκάνω
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Απηγνανος»	44	7279	διπλάθ. Πόρτ Σαιδ 25 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι»	55	8798	άνεκ. Βανκούμπερ 1 Αύγ. διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμπι Τσάρτεριγκ»	54	8003	άνεκ. Τζιμπούτι 20 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΗΣ	A.E. «Πόλμα»	40	5032	έφθ. Μοντεβίδεο 4 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΑΙΜΟΣ	έτ. «Ιρίτσι»	42	6782	έφθ. Μπουένος Αύρες 19 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Αγία Καικιλία»	60	8717	άνεκ. Γιοκοσούκαν 3 Αύγ. διά Λόγκ Μπάτης
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Μαρίρο»	43	7176	άνεκ. Μπουένος Αύρες 27 'Ιουλ. διά Αμέρερον
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Α.	έτ. «Νέα Τούχη»	44	7123	διπλάθ. Παναμᾶν 31 'Ιουλ. διά N. Ύόρκην
	έτ. «Εθερία»	58	8961	έφθ. Κόμπε 29 'Ιουλ.
	έτ. «Ελνάθαλ»	61	13342	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ.

ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	διπλήθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΚΑΡΔΑΜΥΓΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεκ. Ταρακάν 29 'Ιουλ. διά Σαγκάν
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεκ. Λός Αντζελες ἀπό 3 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10060	άνεκ. Κόμπε 29 'Ιουλ. διά "Αγ. Φραγκίσκον
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάδος» Α.Ε.	39	5215	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ. διά Σίδνευ
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλιμύρα»	43	7244	διπλήθε Παναμάν 31 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΑΣΤΟΡ	άδ. Γράτους	44	7198	διπλήθε Παναμάν 6 Αύγ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοντους»	60	10494	άνεκ. Βανκούβερ 24 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Μαρεγκούρο»	44	7155	άνεκ. Μπαλίκ Παπάν 21 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Πατοφίκο»	45	7349	άνεκ. Τζιμπουτι 27 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκούνακα»	44	7242	άνεκ. Τόκιο 24 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	έφθ. Λός Αντζελες 6 Αύγ.
ΚΕΙΠΑΡΑΣΟΣ (δ.)	έτ. «Βαλτέζα»	58	11754	έφθ. Φιλαδέλφειον 5 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρτάναι»	42	7265	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Κίναν
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έτ. «Μερίντα»	44	7123	εἰς Νέαν Ύόρκην ἀπό 13 Φεβρ.
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άνεκ. Ααλμπορκ 29 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (μικτόν)	έτ. «Άλγυκοπέντας»	57	25183	άνεκ. Χιροχάτα 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7159	έφθ. Τόκιο 6 Αύγ.
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958
ΚΕΟΔΑΛΛΙΟΝ (δ.)	έτ. «Πριμέρα»	59	24333	άνεκ. Ρόπτερνταμ 7 Αύγ. διά Μασσαλίαν
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. «Επιφανειάδης	44	7176	άνεκ. Κολούμπια Ρίθερ 17 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΚΗΟΙΣΣΟΣ	έτ. «Πρόντιους»	43	8443	άνεκ. Μόζι 2 Αύγ. διά Λός Αντζελες
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομίκος	56	8429	διπλήθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Έρυθράν
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «Θησεύς»	57	9153	έφθ. Ντάρεν 23 'Ιουλ.
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομίκος	58	11156	διπλήθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Μανιλάν
ΚΙΣΣΑΒΑΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροδέανο»	56	23232	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά αράς Τανούρα
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεκ. Σαντιάγκο 26 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΚΛΕΑΡΧΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	35	1001	έφθ. Πειραιᾶ 11 Αύγ.
ΚΟΡΑΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7207	άνεκ. Μαυρίκιον 7 Αύγ. διά Καναδᾶν
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	έφθ. Χάιδαν 5 Αύγ.
ΚΟΡΟΙ	παναμαϊκή έταιρια	43	7242	διπλήθε Εσκουμάνης 26 'Ιουλ. διά Γιουγκοσλαβίαν
ΚΟΦΙΟΙΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Κυνόδουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερ»	43	8459	άνεκ. Λός Αντζελες 1 Αύγ. διά Τσικόμα
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Πόρτλαντη»	59	10914	διπλήθε Παναμάν 26 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	30332	άνεκ. Γιαδάντων 28 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	έφθ. Πινταρέν 23 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	διπλήθε Εσκουμάνης 26 'Ιουλ. διά Τσικόμα
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσίλιο»	57	13909	άνεκ. Χαϊδάν 5 Αύγ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	έτ. «Κάνοντους»	54	10608	έφθ. Χοικινάρη 7 'Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΚΥΜΑ	έτ. «Μαρούσερτε»	42	7248	άνεκ. Γιαδάντων ἀπό 4 'Ιουλ. διά φιλιππίνας
ΚΥΠΡΟΣ	έτ. «Εσκοριάλ»	44	7292	άνεκ. Γκρέιν Χάρμπουρ ἀπό 27 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΥΠΡΟΣ (δ.)	«Ελληνική» Α.Ε.	45	3794	έφθ. Αμύδρουγον 6 Αύγ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Τρανσπετρόλη»	20	6416	άργει Κυνόδουραν ἀπό 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ-ΜΑΡΟΥΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άνεκ. Τζιμπουτι 25 'Ιουλ. διά Κίναν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7240	άνεκ. Φλώσικ οπό 8 'Ιουν. διά Κουβαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεκ. Σουέζ 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Κονκισταντόρη»	45	7157	έφθ. Τόκιο 4 Αύγ.
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μπωλάκι»	44	7214	διπλήθε Παναμάν 3 Αύγ. διά Μπαλμόπα
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Μικαλίνος»	45	7176	άνεκ. Μοντεβίδεο 24 'Ιουλ. διά Μομπάσα
ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Φροπόρ (Μπαχ.) 25 'Ιουλ.
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	διπλήθε Σιγκαπούρην ρόδς 4 Αύγ. διά Ινδίαν
ΚΩΣΤΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	39	395	άνεκ. Σάντοβαλλ 31 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αίλαντερα Σίππη»	43	8462	άνεκ. Μόζι 25 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέάνο»	59	27462	διπλήθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Μένα Αμπντουλλᾶ
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Αλεξάτος – Δουκάς	25	964	έφθ. Σουέζ ἀπό 2 'Ιουλ.
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	60	14431	έφθ. Κοκούμπιο 2 Αύγ.
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Ιντάστριες»	43	8466	έφθ. Κόμπε 6 Αύγ.
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Πέντρεγκαλη»	45	7242	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουλ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Πόρετο»	44	7252	έφθ. Σάντος 5 Αύγ.
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάδη»	43	7084	άργει Κυνόδουραν
ΛΑΝΗΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεκ. Σάντος 18 'Ιουλ. διά Νέαν Ύόρκην
ΛΕΑΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος – Δευτεραίος	22	2201	έφθ. Ραβέννα 19 'Ιουλ.
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	έφθ. Νέαν Ύόρκην 24 'Ιουλ.
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	έφθ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ	«Μιχαλίνος» Α.Ε.	43	6766	διπλήθε Παναμάν 4 Αύγ. διά Τόκιο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. Καρρά	53	12577	άνεκ. Κολόμπο 29 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΛΗΤΟ (δ.)	έτ. «Αογώ»	11	1459	άνεκ. Αρόυμπαν 28 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεανόν
ΛΙΑΝΗ	Διλλ. Κ. Μιχάλου	43	7291	άργει Κυνόδουραν ἀπό 8 Σεπτ. 1960
ΛΙΑΝΗ	Ε. Πολιάτης	36	1151	διπλήθε Σουέζ 3 Αύγ. διά Σιμαράγκ
ΛΙΑΝΙΑ	έτ. «Ντελ Κάρμπι	44	7190	άργει Πέραμα ἀπό 8 'Απρ.
ΛΙΑΝΤΑ	έτ. «Πόρτολου»	44	1339	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 'Ιουλ. διά Κίναν
ΛΟΙΝΤΑ	έτ. «Μαρβίντον»	60	14302	εἰς Πειραιᾶ 1 Αύγ.
ΛΟΝΤΟΝ	έτ. «Ριο Άζουλη»	44	8536	άνεκ. Μίδλεσεμπρο 21 'Ιουλ. διά Πούερτο Όρντας
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μαρλόγκρο»	38	2488	άνεκ. Σάν Ζοές (Γουατ.) 29 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόν»	43	8395	άνεκ. Λός Αντζελες 12 'Ιουλ. διά Όζάκαν
ΛΟΥΡΟΣ	Σ. «Ελευθερίαδης	28	2288	άνεκ. Σάντεφινγκορ 30 'Ιουλ. διά Νόρντεγκχαμ
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Σπλέινης Σίππη»	43	8434	διπλήθε Παναμάν 5 Αύγ. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7478	έφθ. Χαδάνα ἀπό 2 'Ιουλ.
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσέάνο»	56	27526	άνεκ. Μπαντάρα Μασούρ 27 'Ιουλ. διά Βιλελμοχάφεν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λιδανός» Α.Ε.	45	7281	άνεκ. Παλέρμο 30 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	60	13742	έφθ. Μόζι 27 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ. διά φιλιππίνας
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 4 Αύγ.
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθιου	55	8526	έφθ. Τόκιο 5 Αύγ.
ΜΑΝΤΟ	έλληνική έταιρια	30	772	διπλήθε Κωνάρη πολιν 30 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιραβάλλες»	60	18889	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Πιούροπα»	43	10449	διπλήθε Πόρτ Γουέλλερ 1 Αύγ. διά Ντουλούθ
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Μάρθα»	20	5401	άνεκ. Ρέτζιο από 24 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΟΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	34	4162	έφθ. Κολόμπο 30 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάνναι»	61	9300	έπειτα Μπρεμέρχαφεν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7272	έφθ. Λονδίνον 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Τρανσπορτέσιον»	43	7238	άνεκ. Τόκιο από 18 'Ιουν. διά φιλιππίνας
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Σάμουκος»	56	6074	άνεκ. Ήστχαμ 26 'Ιουλ. διά Ντηπρότι
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Γιοκοχάμαν 17 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΜΠΟΥΡΜΠΟΥΛΗ	έτ. «Νάσιοναλ»	44	7070	διπλήθε Παναμάν ἀπό 8 'Ιουλ. διά Γιουκάρο
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	Π. Μπουρμπούλης	40	886	άνεκ. Λός Αντζελες 27 'Ιουλ. διά Γιαδάντων
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	διπλήθε Κωνάρη πολιν 13 'Ιουλ. διά Νοθωρούσκην
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Βέγας»	43	7134	έφθ. Βέρα Κρούζ 7 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Πανιάτο»	57	10314	άνεκ. Σίδνευ 21 'Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Λάτσης	29	14216	άργει Κυνόδουραν ἀπό 25 'Ιουν.
ΜΑΡΙΓΟ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	έφθ. Κολόμπο 31 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	διπλήθε Γιβραλτάρ 17 'Ιουλ. διά Χαδάναν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	έτ. «Πανούλτρα»	61	9150	άνεκ. Κιουρασάο ἀπό 7 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Μάρκος Νομίκος	54	11577	εἰς Κυνόδουραν 26 'Ιουλ.
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Αρντένα»	46	8942	άνεκ. Μπαλίν Παπάν 21 'Ιουλ. διά Σαγκάνην
ΜΑΡΛΙ (δ.)	έτ. «Εύκάρριερες»	43	7033	διπλήθε Κωνάρη πολιν 21 'Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΜΙΝΑ	έτ. «Μάρλι»	59	20340	έφθ. Αρόυμπαν 1 Αύγ.
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Γάντιν»	44	2817	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 'Ιουλ. διά Κωνσταντζαν
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Αλμαντίν»	46	7369	εἰς Κολόμπο ἀπό 12 'Ιουν.
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεκ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ. διά Μαυρίκιον
ΜΑΣΤΕΡ ΗΑΙΑΣ	έτ. «Μοτρέρες»	59	9260	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	άδειφ. Κουλουκουντῆς	38	5500	έφθ. Ζυγάνωφ 7 Αύγ.
	έτ. «Μόνθια»	57	8906	έφθ. Καζαμπλάγκαν 4 Αύγ.

ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα» .....	56	8425	άνεχ. Είλατ 3 Αύγ. δι' Απω Ανατολήν
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ	έτ. «Ρεδλάμα» .....	43	7199	διπλής Σουέζ 27 Ιουλ. διά Κίναν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα» .....	27	6144	άργει Πέραμα από 7 Οκτ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοναν» .....	57	9168	άνεχ. Πούλο Μπούκου 31 Ιουλ. διά Κίναν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	διπλής Κνυψοπολίν 7 Αύγ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΜΕΛΑΤΕΜΙ	έτ. «Πιονιβέρεσαλ Τράμπη»	42	7214	άνεχ. Λός Αντζελες από 4 Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» .....	45	7198	άνεχ. Ντόρμπαν 2 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν
ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	έτ. «Βισταμάρεσ» .....	43	8433	έφθ. Νιούκαστλ (Ν. Σ.) 1 Αύγ.
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράιτ» .....	60	14431	άνεχ. Λός Αντζελες 12 Ιουλ. διά Βακαγιάμα
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Φλάτι» .....	44	8453	έφθ. Ιλιού πόλη 29 Ιουν.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράνδεσ» .....	57	9200	διπλής Πούλο Μπουκου 21 Ιουλ. διά Καματί:
ΜΙΣ ΧΑΝΑΡΗ	έτ. «Πυλαργόρας» .....	59	9855	έφθ. Καιμάριαν 21 Ιουλ.
ΜΙΣΡ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	Ιω. Λάτορς .....	39	1552	διπλής Παναμάν 21 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΤΣΑ	έτ. «Πιονιπέτερ» .....	43	7216	άνεχ. Ντόρμπαν 2 Αύγ. διά Τεργεστην
ΜΙΧΑΗΛ	Χρ. Σαρλής & Σιά .....	33	1503	διπλής Παναμάν από 18 Ιουν. ως ίσκιο
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	έτ. «Ντρομίνιον» .....	44	7249	έφθ. Φρημάντλ 3 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛ Κ.	έτ. «Λαδέρα» .....	56	7906	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 23 Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ (δ.)	έτ. «Πιονιβέτεντ Κρός» .....	58	22129	άνεχ. Αμδουργόν 2 Αύγ. διά Τζάκοσναθιλλ
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Μιχ. Καραγγέρης .....	34	7027	διπλής Σουέζ 27 Ιουλ. διά Κίναν
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιου .....	44	7176	έφθ. Μοριουάκου 29 Ιουλ.
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας» .....	44	7375	εις Τορόντο 30 Ιουλ. (δι' Ιαπωνιαν)
ΜΙΧΑΛΗΣ ΑΓΓΕΛΟΣ	Μιχ. Π. Αγγελος .....	41	7084	Ιδε: «ΒΕΛΟΣ», ώς μετωνυμάσθι
ΜΟΝΤΕΓΚΟ	έτ. «Ηγκλ Τράνσοπορτ» .....	61	14203	έφθ. Πρίνς Ρούπερτ 31 Ιουλ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ	έτ. «Σεκούρινταντ» .....	55	10013	άνεχ. Τόκιο από 1 Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέρεριερς» .....	44	7190	έφθ. Γιοκοχάμαν από 8 Ιουλ.
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιαμάντε» .....	56	10061	άνεχ. Ριο Ιανέριο 5 Αύγ. διά Πειραιά
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. Ν. Αιμερ.	34	2709	ώργει Πειραιά από 20 Θερ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δ.)	Θ. Παπαδημητρίου .....	47	9957	άνεχ. Μόζι 24 Ιουλ. διά Κούθαν
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφλαίου .....	57	9345	
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δ.)	έτ. «Λίμπρα» .....	58	13152	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
ΝΑΞΟΣ	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» .....	44	7066	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 8 Αύγ. (διά Βαμβάνην)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ	έτ. «Ηλιος» .....	44	8393	Ιδε: «ΚΑΒΑΛΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΝΑΤΑ	έτ. «Πανοσεάνικα» .....	43	7228	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 29 Ιουλ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμινα» .....	44	7247	έφθ. Σιδηνεύ 6 Αύγ.
ΝΑΥΤΙΛΟΣ	Μιλάτ. Γουλανδρής .....	21	2492	διπλής Κων) πολιν 31 Ιουλ. διά Νοθορωσίσκην
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρής .....	22	16991	εις Πειραιά (δι' Ιαπωνιαν)
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια» .....	43	7264	άνεχ. Λός Αντζελες 30 Ιουλ. διά Γιαθάταν
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπερία» .....	54	7968	άνεχ. Ν. Όρλεανην 25 Ιουλ. (διαταγάς)
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7261	άνεχ. Λός Αντζελες από 20 Ιουν. ως Τόκιο
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	έφθ. Ριο Γκράντε 30 Ιουλ.
ΝΗΡΙΤΟΣ	έτ. «Νηρίτης» .....	20	1391	διπλής Κων) πολιν 16 Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΝΗΣΙ	έτ. «Ντέλ Μάρ» .....	44	7158	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 26 Ιουλ. (διαταγάς)
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (μεταλ.)	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» .....	60	14204	έφθ. Καράτοι 3 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Π.	έτ. «Ασσημάν» .....	44	7255	άνεχ. Κιελών 27 Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σιά .....	43	7230	έφθ. Γιοκοχάμαν 18 Ιουλ.
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΕΙΑΔΗΣ	Θωμας Επιφανειάδης .....	43	7176	εις Οδησσόν από 15 Μαρτ.
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινά .....	43	7244	διπλής Παναμάν 30 Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙΙΙ	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Μορμούγκας 3 Αύγ. διά Νόρντεγχαμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα» .....	55	7216	διπλής Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Δανιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφίλον» .....	58	6279	άνεχ. Ντώρμπαν 3 Αύγ. δι' Ιαπωνιαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	Τσαβλήρης .....	44	7207	διπλής Παναμάν από 6 Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ	έτ. Θρακιστά .....	44	7198	άνεχ. Φρέρπορτ (Μπαχ.) από 26 Ιουν. διά Κούθαν
ΝΙΜΟΣ	έτ. «Κόνδαλ» .....	44	7190	έφθ. Λιβερπούλ 5 Αύγ.
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεάνικα» .....	42	7248	άνεχ. Γιοκοχάμαν 21 Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεάν Τρέιντερ» .....	44	7257	διπλής Σουέζ 5 Αύγ. δι' Ινδονησίαν
ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης .....	59	8700	άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες» .....	57	10632	άνεχ. Πρίνς Ρούπερτ 24 Ιουλ. διά Κίναν
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκουίστα» .....	58	10662	άνεχ. Ντουλούδη 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.)	έτ. «Πετρολέρα» .....	52	12191	άνεχ. Βανκούμερη 27 Ιουλ. διά Νιούσαρκ
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πρίοιμ» .....	59	10300	διπλής Εσκουμάνης 28 Ιουλ. διά Κόμω Μπαίν
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δ.)	έτ. «Πάρντο» .....	59	12139	άνεχ. Ντητρόπιτ 5 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάρντο» .....	59	8630	άνεχ. Σάρνια 1 Αύγ.
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Παϊνιά» .....	58	8639	άνεχ. Αδελαΐδα 22 Ιουλ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΝΟΡΟ ΠΕΙΤΖ	έτ. «Σιλετ» .....	42	7251	έφθ. Ριο Ιανέριο 15 Ιουλ.
ΝΟΡΑΝΤΙΑ	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	53	12523	άνεχ. Πουεντό Κορτέζ 3 Αύγ. διά Βαλτιμόρην
ΝΟΣΤΟΣ (δ.)	έτ. «Γουίντγουαρντη» .....	58	30235	άνεχ. Βενετίαν 28 Ιουλ. διά Νόρντεγχαμ
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Ούντερεν» .....	43	2905	άνεχ. Φρημάντλ 26 Ιουλ. διά Κίναν
ΝΤΙΑ	έτ. «Πανα-Ευρόπιαν» .....	59	9030	άνεχ. Νέαν Υόρκην 25 Ιουλ. διά Κόμω Μπαίν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	«Παναμένα - Γιουρόποια» .....	57	9746	άνεχ. Ντητρόπιτ 24 Ιουλ. διά Μανίλαν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Ντόρικ» .....	44	7128	διπλής Κνυψοπολιν 17 Ιουλ. διά Χερσόνηα
ΝΤΟΡΙΚ	έτ. «Ιντερκόντινενταλ» .....	58	10396	άνεχ. Λός Αντζελες 2 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Πιούν. Σ. Στράνπορτ» .....	43	7276	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΝΥΜΟΙΑ	έτ. «Τρανσότσεάνικα» .....	54	8042	έφθ. Κέιπ Τάουν 8 Αύγ.
ΝΥΜΟΝ	έτ. «Βάλια» .....	42	7120	διπλής Νίτον 11 Ιουλ. διά Κούθαν
ΣΕΝΟΦΩΝ				
ΟΔΥΣΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα» .....	50	2059	διπλής Μπρόνομποτελ 1 Αύγ. διά Βάσα
ΟΩΝ	έτ. «Αιτζιον» .....	57	9367	άνεχ. Λός Αντζελες 30 Ιουλ. διά Φουζίκι
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα» .....	56	9217	έφθ. Φρημάντλ 1 Αύγ.
ΟΙΓΑ	Ραφ. Μελαχροίνος & Υιοι	25	996	άνεχ. Αύγυστον 6 Αύγ.
ΟΙΓΑ	έτ. «Εμπορ. - Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Κιουράσαδ 15 Ιουλ. δι' Ινδίαν
ΟΙΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» .....	56	2745	άνεχ. Κιουράσαδ 15 Ιουλ. διά Πειραιᾶ
ΟΙΛΑΝΠΟΣ	έτ. «Ρόντα» .....	43	7213	διπλής Παναμάν 19 Ιουλ. διά Κόμπε
ΟΙΜΟΝΙΑ II	έτ. «Νέα Τύχη» .....	42	7132	διπλής Γιθραλτάρ 5 Αύγ. διά Χαδάναν
ΟΙΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Καριμπούν Ατάντικη»	60	5960	άνεχ. Ν. Όρλεανην 29 Ιουλ. διά Λα Σείμπα
ΟΙΤΡΥ	Κ. Γράτσος .....	45	7258	άνεχ. Λιβερπούλ 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδης
ΟΙΡΙΕΝΤ ΛΕΙΚΣ	έτ. «Βάλια» .....	43	7211	άνεχ. Μουρόραν 16 Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΟΙΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μήντ Ήστη» .....	44	9894	άνεχ. Χέρκ Κόκγ 29 Ιουλ. διά Μανίλαν
ΟΙΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μήντ Ηστη» .....	45	7861	έφθ. Σαιγκόν 1 Αύγ.
ΟΡΜΟΣ	έτ. «Μπέλαντ» .....	43	7229	άνεχ. Σιδηνέ (Ν. Σ.) 29 Ιουλ. διά Μεξικό
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρβέλης .....	43	7176	έφθ. Μουρόραν 18 Ιουλ.
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς» .....	56	9942	άνεχ. Βορμάν 1 Αύγ. διά Σουφραμπάγια
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ούλτραμάρ» .....	60	5969	εις Βέλγιον, ύπο συμπληρωματιν
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Σπρινγκβίλλ» .....	43	7210	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 Ιουλ. δι' Αμετερνταμ
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ	έτ. «Μπλού Μπαίν» .....	43	7194	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 5 Αύγ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΟΣΖΑΝΙΚ	έτ. «Οσεάνικ» .....	61	15680	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπληρωματιν
ΟΥΔΑΣΣΕΣ II	έτ. «Μαροσεάνο» .....	56	23232	άνεχ. Σιμότσου 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΥΡΑΝΙΑ	έτ. «Ουάνδασ» .....	42	8570	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ	Δ. Αντύππας .....	49	2203	έφθ. Χάμινα 28 Ιουλ.
ΠΑΙΑΝ	έτ. «Οθερον Κέρριερς» .....	43	8394	
ΠΑΙΑΝ ΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Ρέγιες» .....	60	9360	
ΠΑΝΑΓΙΑ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο» .....	58	23607	
ΠΑΝΑΓΙΑΘΟΣ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε» .....	56	16250	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έλληνικα συμφέροντα .....	43	8474	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Α. Καραδίας .....	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Άκμες» .....	57	10498	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έτ. «Βαλλίντε» .....	55	10024	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος Χ. Πατέρας .....	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	Πάνος Κουμάνταρος .....	44	7244	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Α.	έτ. «Ελλιάσον» .....	57	10747	
ΠΑΝΩΔΡΑ	έτ. «Στελλά Πολάρις» .....	38	2368	
ΠΑΝΘΗΡ (δ.)	έτ. «Λέμαρτ» .....	54	15841	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Α.	έτ. «Τρανσόρπετοιν» .....	43	7254	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Φραγκίστα» .....	43	7149	
ΠΑΡΑΔΟΣ	έτ. «Πειραϊκή» Ν.Ε. .....	43	1640	
ΠΑΡΑΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Ηστερν Μεντίτερόν» .....	37	9968	
ΠΑΡΝΗΣ (δ.)	έτ. «Πανκόρμπο» .....	59	23607	

ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	εις Ρόπτερνταμ ἀπό 13 'Ιαν. (ἐπισκευαι)
ΠΑΡΟΣ	έτ. «Άλόρα»	61	15000	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (δ.)	έτ. «Στενάκας»	56	12630	άνεχ. 'Αρούμπαν 1 Αύγ. διά Ρίο 'Ιανείρο
ΠΑΤΑΜΟΣ	έτ. «Βιαθεντούρα»	57	10048	έφθ. Κόμπε 3 Αύγ.
ΠΑΤΡΑΙ	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διπλής Κων/πολιν 26 'Ιουλ. διά Κόντινεντ
ΠΑΤΡΑ ΓΚΟΣ	έτ. «Κόμερς Μαρίν»	44	8479	άνεχ. Σεμπού 19 'Ιουλ. διά Χονολουλού
ΠΑΤΡΙΕΣ (Λα.νερ)	άδ. Χανδρόπ.	50	18400	έφθ. Πειραιάδ 12 Αύγ. δι' Αύστραλιαν
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ	έτ. «Ηλίος»	56	9972	έφθ. Βικτωρίαν 28 'Ιουλ.
ΠΕΙΛΑΓΟΣ	«Οδερόν Θράυτερ»	61	10680	εἰς Νορβηγίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΕΙΛΑΙΝΑΙΩΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Περιακόν Κόλπον 29 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	7176	διπλής Κων/πολιν 26 'Ιουλ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΠΕΝΤΕΛΗ (δ.)	έτ. «Πανκρόπο»	57	23607	άνεχ. Ναγκόγια 20 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΠΕΝΤΕΛΗ ΙΙ	παναμαϊκή έταιρια	43	7028	διπλής Πόρτ Σαιδ 30 'Ιουλ. διά Τενερίφαν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	24502	έφθ. Μορμουγκάσ 31 'Ιουλ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	έφθ. Παλέρμο 27 'Ιουλ.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ	έτ. «Μονρόβια»	58	8465	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ	έτ. «Μονρόβια»	60	8461	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άνεχ. Φλώιρικ 19 'Ιουλ. διά Μόρς
ΠΕΡΣΕΥΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	56	15852	έφθ. Σαντιάγκο 1 Αύγ.
ΠΕΤΡΟΣ	Yioi Π. Γουλανδρόπ.	44	6422	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κάνοπους»	57	10446	διπλής Παναμάν 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. Γουλανδρόπ.	43	7282	έφθ. Μπαντάρ Σπούρ 26 'Ιουλ.
ΠΗΝΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	διπλής Σουέζ 2 Αύγ. διά Περιακόν Κόλπον
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνά»	44	7207	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Γιαβάταν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ	έτ. «Τορκούάτο»	61	10072	έφθ. Νικαράρ 28 'Ιουλ.
ΠΗΤΕΡ Α.	'Ιω. Γ. Π. Λιθανός	61	14000	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομέρισα» κλπ.	54	6154	άνεχ. Τζιμουτι 25 'Ιουλ. διά Μόρς
ΠΛΑΤΑΝΗ	έτ. «Λέο»	25	4528	έφθ. Γιοκοχάμαν 3 Αύγ.
ΠΝΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	άνεχ. Σίδνευ 30 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΝΕΙΩΝ (δ.)	έτ. Καρρά	53	12513	άνεχ. Πόρτ Εθεργκαλτ 3 Αύγ. διά Πάλμ Μπήτς
ΠΝΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7185	έφθ. Νεκοτάε 29 'Ιουλ.
ΠΝΕΙΤ ΚΛΙΠΠΕΡ	Π. Β. Παντελής, Λτδ.	54	6320	έφθ. Αμέριδαν 4 Αύγ.
ΠΝΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ	«Π. Β. Παντελής, Λτδ.»	44	7203	έφθ. Μπουενός "Αύρες 30 'Ιουλ.
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	έφθ. Σίδνευ 31 'Ιουλ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Ποναμάρας»	54	8825	άνεχ. Χαδανία 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΟΛΙΚΟΣ	έτ. «Σκιρώνων»	43	7258	διπλής Σουέζ 4 Αύγ. δι' Έρυθράν
ΠΟΛΛΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	61	10494	εἰς Όλλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Προσπερίτου»	43	6975	έφθ. Πειραιά 6 Αύγ.
ΠΟΛΥΣΣΗΝ	έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άνεχ. Τεργέστον 5 Αύγ. διά Κούβαν
ΠΟΛΥΣΣΗΝ Κ.	έτ. «Ατλαντά»	57	9166	διπλής Παναμάν 21 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Ράς Τανούρα 1 Αύγ. διά Κούβαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	διπλής Τζιμουτι 27 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΠΟΝΤΟΣ	έτ. «Μορέλος»	43	7199	άνεχ. Ζαρμάκια 21 'Ιουλ. διά Κούβαν
ΠΟΠΗ	έτ. «Αρπά»	43	7257	διπλής Παναμάν 27 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Φρίπορτ (Μπαχ.) 15 'Ιουλ. δι' Ιράν
ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΣΤΕΥΝ	έτ. «Σάουθθρον»	44	7160	άνεχ. Χόγκ Κόρκ 31 'Ιουλ. διά Βάλλαρου
ΠΡΟΚΥΩΝ	έτ. «Τρανούσεανίκαι	58	10995	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 3 Αύγ.
ΠΡΟΗΝΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουσέτ Άφρικα»	58	8414	άνεχ. Σάντος 1 Αύγ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	έτ. «Άλλαρίς»	55	16718	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ	έτ. «Πρωτοστάτης»	43	7225	διπλής Κων/πολιν 4 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟΝ	Ραφ. Μελαχρινός & Yioi	21	1515	άνεχ. Μουρόραν 29 'Ιουλ. διά Καλιφόρνιαν
ΠΥΘΕΑΣ	έτ. «Άρμονια»	43	7176	έφθ. Σπέτζιαν 30 'Ιουλ.
ΠΥΡΓΟΣ	έτ. «Πρωτεύς»	44	7252	
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7138	
ΡΕΑ	έτ. «Τριτώνων»	44	7153	
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	
ΡΙΟ ΜΑΡ	έτ. «Κύανος»	44	7229	
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ	έτ. «Μοντελέονις»	44	7131	
ΡΙΤΑ	Yioi Σινάλα	25	1412	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑ.ΓΟΝΕ	έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	
ΡΟΓΟ	έτ. «Άγιασλάγκο»	44	7239	
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21028	
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μαρνουέστρο»	33	6850	
ΡΥΘΜΟΣ	έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δ.)	έτ. «Κυκλάδες»	59	19300	εἰς Πειραιά ἀπό 6 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΣΑΒΙΝΑ (δ.)	έτ. «Κεραμίδες»	56	21081	διπλής Πόρτ Σαιδ 29 'Ιουλ. διά Αύστραλιαν
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ	έτ. «Μησόκαδι»	44	7176	έφθ. Γκλέσετων 18 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Κύανος»	44	7229	έφθ. Σουέζ 1 Αύγ.
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7282	έφθ. Χόγκ Κόρκ 31 'Ιουλ.
ΣΑΝ ΣΤΕΦΑΝΟ (δ.)	έτ. «Μερκαντίλε»	50	11313	άργει Πέραμα ἀπό 2 Σεπτ. 1958
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άνεχ. Ζαρμάκια 27 'Ιουλ. διά Γκουαντανάμο
ΣΑΝΤΑ ΚΩΝΣΤΑΝΤΕ	έτ. «Σάντα Καικίλια»	60	8550	έφθ. Χάμπτον ρόδες 7 Αύγ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Yiών Σιγάλα	43	7176	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 3 Αύγ.
ΣΑΣΩΝ	έτ. «Τωαρτοίλη»	44	7251	άνεχ. Τρίνινταντ 29 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΣΑΡΙΖΑ	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	διπλής Παναμάν 31 'Ιουλ. (ἀπό Νούέδιτας)
ΣΑΡΩΝΙΣ	έτ. «Μόρανία»	45	7293	διπλής Παναμάν 6 Αύγ. διά Πρόβιντενες
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	Α. Πρίντεζης	28	1660	
ΣΕΙΡΙΟΣ	έτ. «Δίδω»	43	7231	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	έτ. «Κανόπους»	55	16056	
ΣΕΛΕΣΤΕ	έτ. «Κάρυκα Μαρίτιμα»	44	2877	
ΣΕΡΙΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13910	
ΣΕΡΡΑΙ	έτ. «Βισταμόρες»	43	8501	
ΣΙΜΟΣ	Σ. Σικιαρίδης	43	7275	
ΣΙΩΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεσιλίο»	58	13921	
ΣΚΙΑΘΟΣ	έτ. «Βικαλδρό»	44	6725	
ΣΚΥΡΟΣ	έτ. «Κάισερ»	43	7176	
ΣΚΩΤΙΑ	έτ. «Βαλένθια»	42	6907	
ΣΟΥΑΙΩΤΗΣ ΙΙ	έτ. «Άλαδσοτρος»	44	7176	
ΣΟΥΑΙΝΑ	έτ. «Κάμαρον»	18	849	
ΣΟΦΗ-ΜΑΡΗ	έτ. «Μαριντρόλι»	50	1517	
ΣΟΦΙΑ	έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	
ΣΟΦΙΑ Κ.	έτ. «Εξέλιοιρ»	57	10398	
ΣΟΦΙΑ Τ.	άδ. Τουρινάκη	36	1212	
ΣΠΑΡΤΑΝ	έτ. «Σπάρταν»	44	8247	
ΣΠΕΤΕΑΙ	έλληνική έταιρια	44	7276	
ΣΠΥΡΟΣ (δ.)	'Ιω. Λάτοπος	26	5648	
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουαρέζ»	59	10801	
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλόνων»	56	8789	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Κάσσος»	44	7223	
ΣΤΕΦΑΝΙΟΣ	έτ. «Τρανσπατοφίκα»	43	7207	
ΣΤΡΟΒΙΔΑΙ	έτ. «Στροβίλι»	43	7167	
ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	
ΣΥΡΑ	έτ. «Σύρα»	43	7156	
ΣΥΡΟΣ	έτ. «Σύραμαρ»	42	7176	
ΤΑΝΑΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2650	διπλής Νίτον 3 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	Mix. Καραγεώργης	31	3991	έφθ. Μπακρέιν 3 Αύγ.
ΤΑΥΡΟΣ (δ.)	έτ. «Τρανοκοντίνεντα»	56	20332	έφθ. Σαΐντ Ναζάρι 1 Αύγ.
ΤΖΕΝΕΡΑ ΤΕΑΚΑΛΑΪΤΟΣ	έτ. «Τσάταμ»	44	7184	άνεχ. N. 'Ορλεάνην 25 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΤΖΩΝ ΔΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκικης»	42	7513	έφθ. Σιμότουσ 21 'Ιουλ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άργει Σιλέρεμο ἀπό 2 'Απρ.
ΤΗΝΟΣ	έτ. «Μυρινέλλα»	43	6959	άνεχ. Λός 'Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΑΝΠΕΤΡΟΛ (δ.)	έτ. «Ντέλ Εστέ»	44	7161	άνεχ. Βανκούμπερ 30 'Ιουλ. διά Τουρούμη
ΤΡΕΙΣ ΙΕΡΑΡΧΑΙ	έτ. «Τρανσπετρόλ»	30	9243	άργει Κυνόδουραν ἀπό 9 Σεπτ. 1959
ΤΟΥΡΚΙΑ	παναμαϊκή έταιρια	44	7187	άνεχ. Πούλο Μπουκορ 30 'Ιουλ. δι' Αμαγκασάκι
	έτ. «Τρανσπατοφίκη»	56	2745	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 4 Αύγ. διά Πειραιά

TRINITY		έτ.	«Φιντέλιτο»	57	10493	άνεκ. Σπαττή 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
TRITON (δ.)		έτ.	«Τρόπικα»	54	12131	άνεκ. Χαδάνα 15 'Ιουλ. διά Ρωσίαν
TRITON		έδ.	Γράτσοι	44	7207	έφθ. Οζάκαν από 5 'Ιουλ.
ΥΔΑΡΙΟΣ III		έτ.	Βέριτας Α.Ν.Ε.	38	5239	εἰς θέσιν 45.5 β.-19.16 Δ., 'Ιουλ. 24, διά Κούδαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ		έτ.	«Μαραθώνη»	43	8587	εἰς θέσιν 42.25 Ν.-60.55 Δ., από 3 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΥΠΑΠΑΝΤΗ		έτ.	«Ανατολή»	41	6830	έφθ. Σιενφουεγκος 14 'Ιουλ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (δ.)		έτ.	«Βίκιγκ Τρέιντερ»	59	23678	άνεκ. Ραζ Τανούρα 6 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΑΕΩΝ (δ.)		Δή.	Κόμετ	43	15005	διπλής Λιζαρτ 2 Αύγ. διά Σέβεν Αίλαντς
ΦΑΙΑΣ		έτ.	«Λάνοερ»	45	15574	άνεκ. Γιαδόταν 18 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΦΑΙΚΟΝ		έτ.	«Μπάλτικο»	43	15441	άνεκ. Σέβεν Αίλαντς 29 'Ιουλ. διά Χαμπτον ρόδς
ΦΑΙΚΟΝ		έτ.	«Σαν Πίεντρο»	43	7132	έφθ. Μαντράς 16 'Ιουλ.
ΦΑΙΚΟΝΕΡΑ		ΥΙΩ.	Π. Γουλανδρῆ	60	15162	άνεκ. Λός Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Περού
ΦΑΡΟΣ		έτ.	«Μές η»	44	15579	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 5 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΦΛΟΡΕΝΤΙΑ		έτ.	«Ραντούσα»	44	7282	άνεκ. Τόκιο 27 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΦΟΙΒΟΣ		έτ.	«Αμφιων»	57	9950	άνεκ. Σιενφουεγκος 23 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ		έτ.	«Άλφρα»	60	15157	έφθ. Μόζι 2 Αύγ.
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ.	Σταφυλόπατης	27	755	διπλής Κων/πολιν 31 'Ιουλ. διά Γαλάται
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		Δή.	Σελείνη	44	15020	άνεκ. Λός Αντζελες 27 'Ιουλ. διά Μανζανίλλο
ΦΡΥΓΙΑ		έτ.	«Ελ-Μές»	38	1230	εἰς Πειραιά από 6 Μαΐου
ΦΩΣ		έτ.	«Λαιμπρίαν»	43	7152	έφθ. Πρόβιτνεν 31 'Ιουλ.
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ.	«Φιντέλιτο»	57	10493	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 29 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ.	«Κόσσος» Α.Ε.	45	7240	διπλής Σουέζ 5 Αύγ. δι' Ινδονησίαν
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ.	«Άκμε»	60	9319	άνεκ. Βανκούμερ 27 'Ιουλ. διά Κίναν
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας		44	7239	άνεκ. Τόκιο 7 Αύγ. δι' Ειρηνικόν
ΧΑΡΡΙΕΡ		έτ.	«Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	διπλής Τζιμπούτι 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ		έτ.	«Οσσαν Κάρυκο»	56	10583	άνεκ. Βανκούμερ 3 Αύγ. διά Τόκιο
ΧΙΟΣ		έτ.	«Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	έφθ. Μόζι 7 Αύγ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ.	«Παιονίρέζα Σίπηγκκ»	53	8458	άνεκ. Φριπάντλ 4 Αύγ. διά Κίναν
ΧΙΟΝ (δ.)		έτ.	«Μάγια»	54	15749	έφθ. Κικούμα 20 'Ιουλ.
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ		έτ.	«Ντός Έμρανός»	42	2865	έφθ. Ούλον 4 Αύγ.
ΧΡΙΣΤΙΤΣΑ		όδ.	«Άγγελόπουλοι	44	7193	έφθ. Ντακάρ 23 'Ιουλ. (δι' άκωτ. Καλης 'Ελπιδος)
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ.	«Σέντραλ»	43	7139	διπλής Κων/πολιν 2 Αύγ. δι' Οδοσσόν
ΧΑΡΑ		έτ.	«Νέα Τύχη»	45	7247	έφθ. Μορμουγκάδ 4 Αύγ.
ΩΚΕΑΝΙΣ		έτ.	«Σαμπινάλ»	42	7084	άνεκ. Πειραιά 7 Αύγ. διά Κωνοτάντζαν

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		έτ.	«Γκρίνιβλλ»	44	7261	έφθ. Θιλαδέλφειαν 3 Αύγ.
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεκ. Ναγκασάκι 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άβιλα»	43	7238	άνεκ. Λός Αντζελες από 4 'Ιουλ. διά Ναγκασάκι
ΑΓΙΑ ΤΡΙΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριέλο»	24	1988	άνεκ. Αμπέρασαν 14 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριμπλάγκα»	56	20140	διπλής Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΙΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Στάσσα»	21	1489	έφθ. Πειραιά 1 Αύγ.
ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ II (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Αιτζίαν Μάρ»	10	1653	διπλής Ελαίνορ 26 'Ιουλ. δι' Υζπίλα
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ.	«Άγκνα»	41	5225	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΚΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Εσπεράντζα»	43	7265	άνεκ. Τζιμπούτι 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΔΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ουμρος»	29	3725	έφθ. Κολόμπι 28 'Ιουλ.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βότα»	57	20797	άνεκ. Μπάνιας 28 'Ιουλ. δι' Αμπέρασαν
ΑΕΛΛΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αζουέρο»	44	7176	άργει Ντάπτωμαν από 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΕΡΟ		έτ.	«Άγιος Παῦλος»	44	7201	έφθ. Αλεξανδρέιαν 5 Αύγ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μεντ. Σπηγουαίπη»	49	3484	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 'Ιουλ. διά Χειφόγκ
ΑΖΟΥΡ ΜΕΝΤ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Άθαμάρ»	41	4729	έφθ. Μασσαλίαν 7 Αύγ.
ΑΖΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πάμελ»	44	3061	άνεκ. Κέρσουαν Κριστί 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΑΘΗΝΑ (λιβ.)		έτ.	«Ατλάντικη»	54	18784	άνεκ. Αποιφίκη 42 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΑΓΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιφίκη»	42	7227	έφθ. Ναγκόνια 5 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΟΥΛΑ Τ. (λ.)		έτ.	«Πατοφίκαρο»	43	7267	έφθ. Ναγκόνια 2 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λαιμπρίαν»	58	10018	έφθ. Ναγκόνια 2 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Εστρέλλα»	58	10018	έφθ. Νέαν 'Ορκην 29 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κονκόρντια»	44	2547	έφθ. Ναγκόνια 2 Αύγ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Καρόνα»	42	7002	έφθ. Ναγκόνια 4 Αύγ.
ΑΙΝΟΣ		έτ.	«Ινσουαλαρ»	43	7036	διπλής Νίτον 2 Αύγ. διά Καλαι
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικά	44	7058	άνεκ. Λιβερπούλ 3 Αύγ. διά Τσώρτσιαλλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΨΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζουλιανίκο»	23	1323	διπλής Σουέζ 19 'Ιουλ. διά Κούρε
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άρκτολιρούς»	43	7135	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 31 'Ιουλ. διά Μπουσάϊρ
ΑΚΑΜΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρίταλεξ»	25	2323	διπλής Νίτοβαν 6 Αύγ. διά Τάμπαν
ΑΚΡΟΝ (λ.)		έτ.	«Λαιμπρίαν»	56	20926	άνεκ. Μαυρικίουν 28 'Ιουλ. διά Ρεδένναν
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔΕ ΕΛ ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ.	«Μυρινέλλα»	18	5555	άνεκ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΑΣΚΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Φάροποι»	44	7215	έφθ. Αλεξανδρέιαν 7 Αύγ. (διό Ρόττερνταμ)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλκιδιανός»	42	7066	έφθ. Οζάκαν 12 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεκ. Λός Αντζελες 21 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζουλιανίκο»	23	1323	εἰς Γένοβαν από 26 Μαΐου
ΑΛΚΗΣ (Λιβ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κάπος»	41	7401	έφθ. Κέιπ Τάουν 27 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βιλλάριτπα»	43	7231	έφθ. Γιαδόταν 24 'Ιουλ.
ΑΛΛΑΝΤΙΝ		έτ.	«Πλάρομ»	44	7359	έφθ. Τόκιο 29 'Ιουλ.
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άλτις»	41	7169	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 Αύγ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΑΛΜΠΙΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάνη Αντώνιο»	43	7171	άνεκ. Παλέρμο 28 'Ιουλ. διαταγάς
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φοίνιζ»	44	10721	άργει Βαλτιμόρουν από 27 'Απρ. 1958
ΑΛΧΕΛΙ (Λιβάνου)		έτ.	«Αμαρυλλίς»	45	7201	έφθ. Νεάπολιν 28 'Ιουλ.
ΑΜΑΝΤΑ	(λ.δ.)	έτ.	«Φοίνιζ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρουν από 12 'Απρ. 1958
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κολουμπιέλλα»	44	7258	όνεις Οζάκαν 13 'Ιουλ. δι' Αύντραλιαν (ΕΠΟΛΗΘ)
ΑΜΑΣΙΩΝ (λ.)		έτ.	«Ντέρνα»	43	7176	διπλής Σουέζ 2 'Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV		έτ.	«Τουεστ Αφρικαν»	56	13262	έφθ. Νέαν 'Υρκην 7 Αύγ.
ΑΝΑΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κανόνους»	57	11978	άνεκ. Λε. Σεμάτων 26 'Ιουλ. δι' Αμμουδάιν Μπαίν
ΑΝΔΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ριο Βεντούραντο»	53	18736	άνεκ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΔΑΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άνδρος»	53	17845	άργει Χάρρουτις από 21 Δεκ.
ΑΝΔΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.)		έτ.	«Ωράιον»	41	7257	άργει Βαλτιμόρουν από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΑΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ωράιον»	42	7010	άργει Μόμπιλ από 21 Αύγ. 1959
ΑΝΔΑΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Όρα συν»	43	7206	άργει Βαλτιμόρουν από 21 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΑΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ		έτ.	«Οσάνιον»	43	7239	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΑΡΟΣ ΛΑΓ' ΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σαντάντερ»	53	18713	άργει Βαλτιμόρουν από 12 'Φεβρ. 1959
ΑΝΔΑΡΟΣ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οράδιον»	43	7197	άργει Βαλτιμόρουν από 4 'Ιουν. 1959
ΑΝΔΑΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οράδιον»	44	7242	άργει Φάλιουσθ από 24 Σεπτ. 1959
ΑΝΔΑΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οράδιον»	43	7233	άργει Σότανα από 29 'Ιουλ. 1957
ΑΝΔΑΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Άνδρος»	54	17847	εἰς Ρόττερνταμ από 24 Μαΐου.
ΑΝΔΑΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πιο Βεντούραντο»	53	18735	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Παλέρμο
ΑΝΔΑΡΟΣ ΧΙΛΛΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνόραντο»	57	25441	άνεκ. Χιροχάτα από 12 'Ιουν. διά Νέαν Καλπονίαν
ΑΝΝΑ (λ.δ.)		έτ.	«Γουέστ Αφρικαν»	54	6112	έφθ. Αρούμπαν 3 Αύγ.
ΑΝΝΑ O. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Καρριμπιάτα»	45	10708	άργει Σαβάννα από 29 'Ιουλ. 1959
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)		έτ.	«Νολίντο»	20	4992	έφθ. Οζάκαν 22 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ A.	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Αννα»	44	7258	εἰς θέσιν 14.16 β.-100.42 Δ., από 21 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σαδδού»	44	7259	άνεκ. Χαδάνα 23 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΑΝΤΙΟΠΗ		έτ.	«Μαριτάμη»	41	7061	άνεκ. Μπουνέος Αύρες 1 Αύγ. δι' Ιμπίκου
ANTONY		έτ.	«Άντραρες»	44	7126	άνεκ. Αγιον Φραγκιόκον 30 'Ιουλ. διά Κασσιούγκ
ΑΝΤΩΝΗΣ (λ.)		έτ.	«Σαμελγκα»	43	7176	διπλής Παναμάν 31 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκρινδίλλα»	43	7244	έφθ. Μορμουγκάδ 31 'Ιουλ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδρ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ηγκλα»	44	7249	διπλής Μπρόναμποττελ 30 'Ιουλ. διά Σαβόνα

ΑΡΕΤΗ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7187	άνεκ. Λός "Αντζελες 31 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΡΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	άνεκ. Τρόμοσ από 13 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΑΡΙΕΧ Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντόλφιν»	45	7216	άνεκ. Λός "Αντζελες 19 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Οίλ»	58	23626	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 18 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΑΡΙΚΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τόλξ»	31	4540	έφθ. Σαρόνα 26 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	άνεκ. Σεμανίους 7 Αύγ. διά Νότ. Αφρικήν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκυαρούτα»	44	6995	έφθ. Βαμπόλη 28 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ. ονδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άνεκ. Σεμανίους 7 Αύγ. διά Νότ. Αφρικήν
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίταιμ»	40	10224	έφθ. Βαμπόλη από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άργει Θερρόλ από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αριών»	28	1707	άνεκ. Πάραμπρην 4 Αύγ. διά Λιθερπουλ
ΑΡΚΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ερμῆς»	44	7159	έφθ. Βενετίαν 1 Αύγ.
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εφραίλαιπ»	58	18743	έφθ. Βοστώνην 23 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Δ. Εύθυμιου & Σια	43	7303	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΡΜΟΝΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Σκούφαλος	32	4329	έφθ. Χαρόπον 3 Αύγ.
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζοραγία»	37	2709	έφθ. Ραγγούν 28 'Ιουλ.
ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	26	2903	διπλήθε Κωνίων πολίν 29 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαράνκα»	43	7155	έφθ. Άλεξανδρειαν 5 Αύγ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	Π. Δανιόλος	22	1754	άνεκ. Λός "Αντζελες 18 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΑΡΧΑΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάιμπ Σπή Τράνσον»	43	7137	άργει Πέραμα από 7 Μαΐου
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	διπλήθε Παναμάν 30 'Ιουλ. δι' Εύρωπην
ΑΡΧΙΜΗΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	έφθ. Μουρόβαν 20 'Ιουλ.
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μικουέλ»	28	4809	διπλήθε Παναμάν 6 Αύγ. διά Ειρηνικόν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΘΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	έφθ. Μοριουγκάδ 4 Αύγ. διά Λισσαβώνα
ΑΣΗΜΙΝΑ Ρ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασομιο»	43	7129	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 30 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεκ. Μοντεβίδεο 25 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΑΣΤΑΡΤΗ (Λιθάνου)		έτ. «Φοίνιξ»	34	1465	άνεκ. Αντεν 1 Αύγ. δι' Ερυθράν
ΑΣΤΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάγουνοντη»	42	7150	άνεκ. Λός "Αντζελες από 29 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. Φορμενταντόρ	56	8560	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 6 Αύγ. διά Τέλοκ Ραμόνια
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	18115	έφθ. Βαλτιμόρων 6 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	διπλήθε Σαίντ Νικολας 1 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΤΙΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	έφθ. Αμετέρταμ 6 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεκ. Λός "Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολούζ»	44	7250	έφθ. Κόμπος από 1 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	άνεκ. Λός "Αντζελες από 15 'Ιουν. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεκ. Ράς Τανούρα 28 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διπλήθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεκ. Ταμπικο 6 Αύγ. διά Κοατζακοάλκος
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	51	10054	άνεκ. Γκριλούκ 20 'Ιουλ. διά Φάσ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΙΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	άνεκ. Βανκούμερο 26 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Οζάκαν 28 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 6 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	58	18183	άνεκ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλ. διά Σασέμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	59	18500	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 31 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	έφθ. Σουραμπάγια 30 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άνεκ. Εμδεν 26 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	άνεκ. Λας Πάλμας 7 Αύγ. διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άνεκ. Κούρε 2 Αύγ. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	άνεκ. Ρίο Γκράντε 18 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεκ. Λός "Αντζελες 31 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	έφθ. Μοριουγκάδ 4 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεκ. Λός "Αντζελες από 2 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	έφθ. Νέαν Όρλεαν 26 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεκ. Κούρε 21 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ·Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άνεκ. Λός "Αντζελες 1 Αύγ. διά Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμ»	45	7160	άνεκ. Κούρε 9 Αύγ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΤΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτον»	44	7247	άνεκ. Χονολουλού 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΤΙΚΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιό Βαλιόζο»	43	6872	έφθ. Νέαν Όρλεαν 26 'Ιουλ.
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πιό Βαλιόζο»	44	7198	άνεκ. Νέαν Όρλεαν 26 'Ιουλ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιθάνου)		έτ. «Όλιομαν»	44	7192	άνεκ. Αρχάγγελον 25 'Ιουλ. διά Νότ. Γαλλιαν
ΒΑΣΤΡΙΚ (Δ.)		έτ. «Φίλια»	42	6751	άνεκ. Πύλον 23 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής	58	26566	άνεκ. Λός "Αντζελες 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεκ. Σιγκαπούρων από 23 'Ιουλ. διά Περαιών Κόλπον
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βίστα»	57	11623	έφθ. Γιοκοχάμαν 28 'Ιουλ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ από 9 'Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΓΑΛΑΞΙΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεκ. Μπάι από 25 'Ιουν. διά Νέαν Όρλεανν
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. ελληνικά συμφέροντα	42	7286	άνεκ. Σάπτατ 2 Αύγ. διά Ν. Καλπονίαν
ΓΑΛΗΝΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	έφθ. Σπαττά 2 Αύγ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	άνεκ. Χάμποντ ρόδες 2 Αύγ. δι' Ιρλανδίαν
ΓΕΦΡΤΕΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 30 'Ιουλ. δι' Ιμιμιχαν
ΓΕΟΡΓΙΑ Σ. Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεκ. Βαρκελώνην 2 Αύγ. διά Σέταν
ΓΕΟΡΓΙΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάινο»	45	7256	έφθ. Κρόπους Κριστι 1 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Σεγκύρο»	53	9149	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1960
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)		έτ. «Μόρ ντελ Πρέο»	16	1449	άνεκ. Βαλτιμόρων 29 'Ιουλ. διά Νέαν Όρλεανν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Γιόργκε»	45	499	άργει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	39	3729	άνεκ. Βούμπαν 2 Αύγ. διά Κολόμπο
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. Η. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλ»	54	18790	άνεκ. Κολόμπια Ρίθερ 30 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	άνεκ. Εμδούρον 1 Αύγ. διά Κόλπον Μεξικού
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εποξ»	21	1964	έφθ. Κολόμπο 29 'Ιουλ.
ΓΙΑΝΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κόριθιον»	22	1871	έφθ. Χόγκ Κόγκ 31 'Ιουλ.
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.)		έτ. «Γιολάντα»	43	7166	άνεκ. Ρότερνταμ 29 'Ιουλ. διά Τσωρτσιλλ
ΓΙΩΡΓΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	40	7168	διπλήθε Ντηρόιτ 28 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΣΑΚΙΡΟΓΛΟΥ (Λιθάνου)		έτ. «Ευτυχία»	42	7025	έφθ. Βαλτιμόρων 3 Αύγ.
ΓΚΑΝΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7240	άνεκ. Βρέστον από 14 'Ιουν. διά Μούρμανοκ
ΓΚΑΙ ΜΕΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	42	7164	άνεκ. Θεούτον 4 Αύγ. διά Κολόμπο
ΓΚΕΜ (Δ.)		έτ. «Ούρανια»	27	9260	άνεκ. Αυπερτον 31 'Ιουλ. διά Μούρμανοκ
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	διπλήθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	όδ. Γουλανδρή	57	8884	άνεκ. Σιγκαπούρων ρόδες 29 'Ιουλ. διά Γιαβάτα
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	άνεκ. Βανκούβερ 3 Αύγ. διά Βανκούβερ
ΓΚΡΑΝΥ ΜΑΡΙΓΟ (Λιθάνου)		έτ. «Αγγελικάνα»	37	1638	διπλήθε Κωνίων 26 'Ιουλ. διά Νοβορωσίσκην
ΓΛΟΥΦΑΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γλυφάδας»	44	7244	άνεκ. Κόπερον 21 'Ιουλ. διά Μούρμανοκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΓΝΗΑΛ (γερμ. πληρ.)		Σ. Νιάρχου	57	26032	άνεκ. Περσικόν Κόλπον 25 'Ιουλ. διά Τριπολί (Λιθάνου)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρδαν Γλείντη»	54	27812	άνεκ. Ντόμπερ 23 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΡΥ (γερμ. πληρ.)		έτ. «Γουόρδαν Γλείντη»	57	13750	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (γερμ. πληρ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήθε Σουέζ 3 Αύγ. διά Τριπολί (Λιθάνου)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΡΛΑΝΤΑΙΝΣ (γερμ. πληρ.)		έτ. «Πιονοσεάνικ»	55	20432	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (γερμ. πληρ.)		έτ. «Ιντενόσιοναλ»	54	20580	διπλήθε Σουέζ 3 Αύγ. διά Τριπολί (Λιθάνου)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (γερμ. πληρ.)		έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουράχος Θρίφτ»	43	10513	άνεκ. Σκαραμαγκάν από 23 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΙΕΣΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Τοέστος Μπαίν»	57	25489	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ					

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΝΤΕΡ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	43	7176	άνεκ. Λός "Αντζελες 22 'Ιουλ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ» .....	42	7231	έφθ. Λιθερπούλ 31 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	49	18226	διπλήθ. Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	58	20546	άνεκ. Χάργκ "Αιλαντ 26 'Ιουλ. διά Γκριλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	57	28413	άνεκ. Φόστουλ 5 Αύγ. διά Σκαραμαγκάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νιάρχου .....	57	20533	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 21 'Ιουλ. διά Ντουμάρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	έφθ. Εσπεράντε 30 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (γερμ. πλήρ.) .....		έτ. «Ηοτον» .....	58	11201	άνεκ. Αμοτερτραμ 6 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΘΟΤΑΙΝ .....		Στ. Νιάρχος .....	43	12793	έφθ. Ριγιέκαν 31 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκιουρι Τάνκερς» .....	55	20781	άνεκ. Περοϊκόν Κόλπον 27 'Ιουλ. διά Γκριλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ (γερμ. πλήρωμα) .....		Στ. Νιάρχος .....	58	11200	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 28 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	έφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΗ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τήη» .....	43	10577	εις Πειραιᾶ ἀπό 13 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. Σ. Νιάρχου .....	57	10499	έφθ. Βανκούβερ 1 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. Σ. Νιάρχου .....	58	10499	εφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (γερμ. πλήρ.) .....		έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20235	άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 20 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντόροετ» .....	58	10499	έφθ. Νέαν Υόρκην 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (γερμ. πλήρωμα) .....		έτ. «Ιντερμάρινα» .....	55	20548	άνεκ. Μπαντάν Μασύρ 2 Αύγ. διά Ντώρμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ .....	(N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν ἀπό 22 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΕΝΤΟΥΡΙΩΝ .....		Στ. Νιάρχος .....	44	12806	άνεκ. Λός Αντζελες 18 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (γερμ. πλήρ.) .....		έτ. Σ. Νιάρχου .....	59	9171	διπλήθ. Παναμάν 19 'Ιουλ. διά Σιμίζου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Δ.δ.) .....		έτ. Σ. Νιάρχου .....	52	12705	διπλήθ. Σουεζ 30 'Ιουλ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (Δ.δ.) .....		έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	έφθ. Μίρι 2 Αύγ.
ΓΟΥΡΙ .....		έτ. «Ατλάς» .....	41	6911	άνεκ. Ήστ Λόντον 31 'Ιουλ. διά Ντώρμπαν
ΓΡΑΝΙΚΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γρανίκος» .....	44	7282	άνεκ. Κολόμπο 2 Αύγ. διά Χαδάναν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
ΔΕΛΤΑ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαλάντε» .....	44	7083	διπλήθ. Σουεζ 11 'Ιουλ. διά Χόνκ Κόνκ
ΔΗΛΟΣ .....		έτ. «Εσπεράντζα» .....	44	7207	έφθ. Τόκιο 20 'Ιουλ.
ΔΗΛΟΣ (Λιβάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	29	2935	εις Πειραιᾶ ἀπό 4 'Ιουλ.
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινέρβα» .....	44	10714	άνεκ. Μαγιλέταν 15 'Ιουλ. διά Γκουαγιάμας
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρτενόδα» .....	56	10360	άνεκ. Γιαδάταν 28 'Ιουλ. διά Βανκούβερ
ΔΟΚΤΩΡ Γ. ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο» .....	44	7264	έφθ. Τόκιο 2 Αύγ.
ΔΩΡΙΕΥΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίευς» .....	58	6759	άνεκ. Ριο Ιανέριο 2 Αύγ. διά Μπουένος Αϊός
ΔΩΡΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	έφθ. Λά Σκουλέττε 27 'Ιουλ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνα» .....	43	7260	άνεκ. Έμδεν 21 'Ιουλ. διά Τσώρτοιλι
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντουάν» .....	43	7031	άνεκ. Τζακάρταν ἀπό 13 'Ιουν. διά Σιγκαπούρην
ΕΙΡΗΝΗ (αγγλ.) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	43	7356	άνεκ. Άμερεραν 1 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	13	1486	έφθ. Ελευσίνα 10 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουντά Αρένας» .....	29	6941	έφθ. Πειραιᾶ 2 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου» .....	43	7161	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗΣ ΛΑΚ .....		έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	37	5452	έφθ. Κόμπης ἀπό 29 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗΣ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιβάνου) .....		έτ. «Κυκλάδες» .....	37	5452	έφθ. Τεργέστην 28 'Ιουλ.
ΕΚΑΛΗ (λ.) .....		έτ. «Βαλτεμέρο» .....	42	7132	έφθ. Μπουένος Αὔρες 19 'Ιουλ.
ΕΛΑΕΝ .....		έτ. «Ολιστιμ» .....	29	4931	διπλήθ. Σουεζ 31 'Ιουλ. δι' 'Ερυθράν
ΕΛΕΝΗ .....		έλληνικά συμφέροντα .....	22	1953	άνεκ. Αλεξανδρείαν 22 'Ιουλ. διά Μόρφου Μπαΐν
ΕΛΕΝΗ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αράγκουα» .....	38	5500	διπλήθ. Σουεζ 3 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΕΝΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίλα Ριός» .....	36	7820	άνεκ. Κων)πολίν ἀπό 27 'Ιουν. δι' 'Ελλάδα
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παπαροπτίδην» .....	58	13066	άνεκ. Σουδάν 1 'Ιουλ. διά Μίρι
ΕΛΛΑΝ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαδέρας» .....	43	3159	άνεκ. Αλεξανδρείαν 30 'Ιουλ. διά Λιθύν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρποέζα» .....	44	7051	έφθ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΣΤΟΝΤΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνιστόντος» .....	44	7189	έφθ. Λός Αντζελες 2 Αύγ. (διά Τόκιο)
ΕΛΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρη» .....	35	4963	έφθ. Γκέραλτον 31 'Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιάν» .....	20	6157	διπλήθ. Σουεζ 1 Αύγ. δι' 'Ερυθράν
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λόγγος» .....	41	7122	διπλήθ. Παναμάν ἀπό 28 'Ιουν. διά Ναχότκα
ΕΝΩΣΙΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ενωσίς» .....	43	7162	έφθ. Μορμουγκάο 3 Αύγ.
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάστερ» .....	42	7140	έφθ. Ματανίζας ἀπό 14 'Ιουν.
ΕΣΤΡΕΛΑ .....		έτ. «Στάρη» .....	26	3503	άνεκ. Τεργέστην ἀπό 8 'Ιουλ. διά Σέριφον
ΕΣΦΑΧΑΝ (περοϊκόν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιρένιαν Λάιν» .....	45	7224	έφθ. Κόρραμαρχ 28 'Ιουλ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναγία» .....	42	2720	άνεκ. Ούλοι 3 Αύγ. διά Γδυνιαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος» .....	19	3858	άνεκ. Βενετία 5 Αύγ. διά Βόλον
ΕΥΓΕΝΙΑ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν» .....	42	6975	διπλήθ. Κωνοταντινούπολιν ἀπό 8 'Ιουλ. δι' 'Οδησσόν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ» .....	54	18730	άνεκ. Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Πώλιμπορο
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς .....	56	30150	διπλήθ. Σουεζ 29 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΠΛΟΙΑ .....		έτ. «Εύκρισια» .....	59	9200	άνεκ. Τόκιο 3 Αύγ. διά Σιγκαπούρην
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (Δ.δ.) .....		έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	58	14606	άνεκ. Μοντεδίδεο 30 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΕΦΕΣΟΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρεύμαρ» .....	49	18171	έφθ. Μοντρέαλ 6 Αύγ.
ΖΑΝΝΗΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκονάντο» .....	42	2881	άνεκ. Πύλον 20 'Ιουλ. διά Σεμπένικο
ΖΕΟΥΡΟΣ (λ.) .....		έτ. «Ούλτραμάρ» .....	44	4296	έφθ. Νέαν Υόρκην 1 Αύγ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίται» .....	43	7273	άνεκ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρβέλλα» .....	57	10173	άνεκ. Ήστ Λόντον 5 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΗΛΙΑΣ Σ. (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλεσίγκ» .....	43	7207	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς ἀπό 24 Μαΐου διά Μακάσσα
ΗΡΑΚΛΗΣ (Λιβάνου) .....		έτ. «Άλμπρετα» .....	43	7180	άνεκ. Μόρμουνγκα 3 Αύγ. δι' 'Ολλανδίαν
ΘΕΝΚΣΤΚΙΒΙΓΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σέμπορπτη» .....	44	7250	διπλήθ. Παναμάν ἀπό 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα» .....	45	7252	άνεκ. Ραγκούν 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάντα» .....	38	5825	άνεκ. Λός Αντζελες 28 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΘΕΟΜΑΝΝ .....		έτ. «Φιαντόρα» .....	45	7255	έφθ. Μορμουνγκα 3 Αύγ.
ΘΕΟΠΑΝΝ (λ.) .....		έτ. «Τρανσόφικ, Τ.Κ.» .....	43	7240	άνεκ. Ήστ Λάραρν 24 'Ιουλ. διά Κόμη Μπαϊν
ΘΗΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ .....		παναμαϊκή έταιρια .....	42	7162	διπλήθ. Οζάκαν 24 'Ιουλ. διά Κόμη Μπαϊν
ΙΝΒΙΚΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βεσπούκιο» .....	44	12500	άργει Κυνόσουραν ἀπό 12 Αύγ. 1959
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκονία» .....	35	8072	άργει Κυνόσουραν ἀπό 1 Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούεδα» .....	17	1295	έφθ. Πέραμαρ από 1 Ιουν. 1959
ΚΑΙΤΗ Β. (Λιβάνου) .....		έτ. «Σάντα Βιέρνες» .....	11	1881	άνεκ. Βρυτόπολι 3 Αύγ. διά Θεσσαλονικιν
ΚΑΛΛΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τρανόπορτ» .....	57	8774	άνεκ. Σάντος 2 Αύγ. διά Στοκχόλμην
ΚΑΛΛΗ Λ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέινερτες» .....	44	7255	άνεκ. Σιμίζου 28 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Δ. ΛΑΪΜΟΥ (λεν.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	35	5103	διπλήθ. Λίζαρτον ἀπό 2 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΚΑΛΦΑ .....		έτ. «Κάλφα» .....	26	1945	άργει Αμέρεραν ἀπό 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ .....		έτ. «Αρεκούπιτα» .....	43	7257	άνεκ. Λός Αντζελες ἀπό 24 'Ιουν. διά Τόκιο
ΚΑΝΝΑΙΑ ΚΑΝΝΑΙΑ (Λιβάνου) .....		έτ. «Καννόνι» .....	43	2896	άνεκ. Βορδόπολι 20 'Ιουλ. διά Κυνοτάντζαν
ΚΑΝΤΙΑ (λ.) .....		έτ. «Οσέανικ» .....	53	12897	άργει Ελεύσινα από 26 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ» .....	40	7121	έφθ. Μορμουνγκα 23 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΓΓΕΛΗΣ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Ζερδος .....	21	1484	άνεκ. Πειραιᾶ 2 Αύγ. διά Ραβένναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντζία» .....	56	10015	εις θεσιν 12.31 Β.-91.41 Δ., 1 'Ιουλ. 17, διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Ι. Νομίκος .....	07	1075	διπλήθ. Κωνιδόπολι 29 'Ιουλ. διά Βραΐλαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π. (λιβάνου) .....		έτ. «Άγιοι Ανάργυροι» .....	41	2866	διπλήθεν Ούζαν 31 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Λιβάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	24	3871	άνεκ. Κάλιε 19 'Ιουλ. διά Πιτέα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ .....		έτ. «Λίμπανο» .....	43	7281	έφθ. Κολόμπο 11 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΑΛΑΡΗΣ (Λιβάνου) .....		έτ. «Μπιτρόφανη» .....	24	2060	άνεκ. Γκόττεμπουργκ 3 Αύγ. διά Φινλανδίαν
ΚΑΠΕΤΑΝΙΣΣΑ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καπετάνισσα» .....	44	7281	διπλήθ. Τζιμπούτι 3 Αύγ. διά Κούδαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντόρα» .....	43	7993	έφθ. Μπιλμπάο 29 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΜΗΝΑΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλμέντε» .....	46	8147	άνεκ. Λός Αντζελες 16 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.) .....	(Δ.δ.)	έτ. «Μάρ Τρέιντ» .....	45	10523	άνεκ. Ν. Ορλεάνην 24 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ» .....	43	6988	άνεκ. Βοστώνην 1 Αύγ. δι' 'Ιταλίαν
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΙΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπιαν .....	44	10750	έφθ. Βαρκελώνην ἀπό 7 'Ιουλ.
ΚΑΡΙΜΠΙ					

KNOZΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπι» .....	43	7248	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
KNOZΑΓΚΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια» .....	44	7159	άνεχ. Ουεστμίνστερ 4 Αύγ. δι' Αγγλίαν
KΟΛΟΥΜΠΕΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	43	7239	άργει. Μπρούζες άπό 2 Απρ. 1958
KΟΜΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα» .....	43	7250	άνεχ. Φρόπορτ (Μπαχ.) 30 Ιουλ. διά Κολόμπο
KΟΝΔΡΩ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουιλλα» .....	19	2949	έφθ. Γένοβαν 28 Ιουλ.
KΟΡΗ (κορτ.) .....		έτ. «Οξίλιαρ» .....	41	5173	έφθ. Μπιλμπάν 30 Ιουλ.
KΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7176	διπλήθε Παναμάν 20 Ιουλ. διά Καμματίσι
KΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φίγκουέρας» .....	56	10567	άνεχ. Πόρτ Άλφρεντ 24 Ιουλ. διά Σμαλκάντεν
KΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» .....	43	7075	άνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Ιουλ. διά Σιγκαπούρην
KΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ .....		έτ. «Κομποπόλιταν» .....	43	7261	άνεχ. Χιροχάτα 26 Ιουλ. διά Λουμόυτ
KΡΕΣΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άιλο Γκράντε» .....	43	7275	άνεχ. Ντώρμπαν 12 Ιουλ. διά Κόμπε
KΡΗΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρο» .....	57	24304	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 28 Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
KΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπρίαν» .....	56	4031	έφθ. Τέλα 27 Ιουλ. (διά Γκάλιβεζ)
KΡΟΝΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φερνάντο» .....	41	6756	άνεχ. Σάντος 24 Ιουλ. διά Νέαν Υόρκην
KΥΜΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» .....	56	24305	διπλήθε Σουεζ 24 Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
KΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια» .....	43	6992	εις θέσιν 50.24 B. - 1.26 Δ., Αύγ. 2 διά Στεττίνον
KΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολισμαν» .....	43	6888	διπλήθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Ατλαντικόν
KΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντο Βαρβάρα» .....	21	2294	έφθ. Νέμουρς 25 Ιουλ. διά Χούλλα
KΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοοτικος» .....	40	2993	άνεχ. Χούλλα 2 Αύγ. δι' Ιγκάρκα
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρουγ.) .....		έτ. «Ναθ. Κομμέροιαλ» .....	21	1833	εις ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΙΑΝΗ ΝΤΟΡΟΘΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάπα» .....	53	11262	έφθ. Λιθόρνο 4 Αύγ.
ΛΑΡΓΚΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα» .....	56	23880	άνεχ. Περο. Κόλπον 3 Αύγ. διά Λάδοεντ
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....		έτ. «Δευτέρι» .....	43	7176	έφθ. Κόμπη άπό 7 Ιουλ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμόντε» .....	53	13406	άνεχ. Μοντεβίδε 1 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα» .....	43	7259	διπλήθε Παναμάν 1 Αύγ. (άπό Λάς Πλέντρας)
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα» .....	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 29 Ιουλ. διά Τόκιο
ΛΟΥΣΣΙΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελάσιρα» .....	44	7161	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 2 Αύγ. διά Μπρίτζπορτ
ΛΥΡΙΚ (λ.) .....		έτ. «Θήταρ» .....	43	10428	άργει "Οραντς άπό 18 Ιαν.
ΛΩΡΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λώρης» .....	43	2847	έφθ. Ρότερνταμ 5 Αύγ.
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ .....		έτ. «Μπρόαντ» .....	44	7160	άργει "Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» .....	49	5685	έφθ. Μόζι 4 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούσεανικ Π.Κ.» .....	58	24065	έφθ. Βιλελμούσαρεν 4 Αύγ.
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα» .....	57	8738	έφθ. Καλκούτταν 8 Αύγ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Δήμητρα» .....	37	4838	διπλήθε Κων) πολιν 23 Ιουλ. διά Ρωσιαν
ΜΑΛΑΜΕΝ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαστόβολ» .....	18	920	έφθ. Αλγερίου 26 Ιουλ.
ΜΑΛΟΥ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	43	7145	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 18 Ιουλ. διά Κόμπε
ΜΑΝΕΓΚΙΝΑ (Λιθάνου) .....		έτ. «Πανδία» .....	43	7210	άνεχ. Μασσαλίαν 20 Ιουλ. (διαταγάς)
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννίκη» .....	45	3549	άνεχ. Αμέρεραν από 28 Ιουν. διά Χούλλα
ΜΑΝΤΙΣΙΩΝ ΜΠΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» .....	43	7255	άνεχ. Ναγκόγια 27 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάντα Κυριακή» .....	21	1410	άνεχ. Σουραμπάγια 23 Ιουλ. διά Λός "Αντζελες
ΜΑΝΤΥ .....		έτ. «Παρανάτο» .....	43	7072	άνεχ. Σουραμπάγια 23 Ιουλ. διά Ντωρμπαν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	57	20564	άνεχ. Λός "Αντζελες από 12 Ιουν. δι' Οζάκαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΨΗ Λ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	25	1473	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Ιουλ. διά Πώλοπορω
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρουσσού» .....	27	1554	άνεχ. Ρουέν 28 Ιουλ. διά Γένοβαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάδωθερν Κρός» .....	44	7289	διπλήθε Κων) πολιν 22 Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΑ ΝΤΕ ΛΟΥΡΝΤΕΣ (N.A.T.)		έλληνικο συμφέροντα .....	43	7219	άνεχ. Λονδίνον 4 Αύγ. διά Καλκούτταν
ΜΑΡΙΧΡΙΣΤΙΝΑ (N.A.T.)		Π. Κυπριανού .....	43	7124	άνεχ. Πειραιά 29 Ιουλ. διά Κούβαν
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) .....		έτ. «Μαγκλιθέρας» .....	45	8965	άνεχ. Πούλο Μπούκομ από 2 Ιουλ. διά Χαϊφογκ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούλ» .....	38	5548	έφθ. Καλκούτταν από 12 Ιουν.
ΜΑΡΙΑΣΜΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	43	7176	άνεχ. Χούλι 31 Ιουλ.
ΜΑΡΙΒΕΝΟΥΣ (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Οίκος Χανδρού .....	51	11382	άνεχ. Λός "Αντζελες 2 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	56	20207	εις θάλασση 2 Αύγ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα» .....	43	8046	άνεχ. Πειραιά 1 Αύγ. διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ» .....	40	5231	εις μεταφοράς Αιγαύπτου
ΜΑΡΙΕΛΙΝ (λ.) .....		έλληνικα συμφέροντα .....	44	7212	άνεχ. Ταϊν 27 Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπλάγκα» .....	44	7279	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΕΤΚΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7150	άνεχ. Λός "Αντζελες 28 Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανας - Εουρόπα» .....	44	10668	άργει Παλέρμο από 21 Μαρτ.
ΜΑΡΙΤΣΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτσα» .....	43	7234	διπλήθε Σουεζ 30 Ιουλ. διά Ναχότκα
ΜΑΡΙΤΥΧΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	43	7282	εις Μακάσσαρ από 4 Ιουν.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ» .....	40	5147	άνεχ. Πούλο Μπούκομ από 7 Ιουλ. διά Κουνταλόρε
ΜΑΡΝΙΚΟ (Λιθάνου) .....		έτ. «Σάν Τζιοβάνι» .....	43	7259	διπλήθε Κων) πολιν 26 Ιουλ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΟΥΚΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούλ» .....	43	7263	έφθ. Αμέρεραν 5 Αύγ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόνπορτ» .....	44	7251	άνεχ. Τόροντο 3 Αύγ. διά Βραιλαν
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόδσικη» .....	56	23871	άνεχ. Γκρούπηκ 28 Ιουλ. διά Τόκιο
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (θ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά» .....	54	18763	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 15 Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΜΑΤΑΘΑΙΟΣ (ονδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκη» .....	20	1512	άνεχ. Κων) πολιν 20 Ιουλ. διά Βραιλαν
ΜΑΧΙΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνινέρεσαλ» .....	43	7176	άνεχ. Τόροντο 3 Αύγ. διά Τόκιο
ΜΕΛΙΝΤΑ .....		έτ. «Ινκάκαι» .....	57	8855	άνεχ. Γκρούπηκ 28 Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας» .....	57	7254	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 29 Ιουλ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	58	20894	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 31 Ιουλ. διά Βιλελμούσαφεν
ΜΕΡΑΙΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7190	έφθ. Μπουένος "Αύρες 4 Αύγ.
ΜΕΡΣΕΝΙΔΑΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» .....	41	6728	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Ιουλ. διά Λίθανον
ΜΙΑΝΤΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκόρεο» .....	49	19929	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΝΑ (λ.) .....		έτ. «Καστέλλα» .....	56	21090	εις Πειραιά από 2 Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλη» .....	29	2666	έφθ. Καζαμπλάγκαν 2 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ» .....	56	8390	έφθ. Φιλαδέλφειαν 30 Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑΣ Δ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες» .....	53	11289	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. διά Βομβάνη
ΜΙΧΑΗΑΣ Κ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χουσάνθη» .....	29	1866	έφθ. Βουλγάνην 7 Αύγ.
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (θ.) .....		έτ. «Ιντερνεράσιοναλ» .....	57	12683	διπλήθε Σουεζ 28 Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΠΑΖΙΑ II (θ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο» .....	45	7176	έφθ. Μόζι 4 Αύγ.
ΜΠΑΡΜΠΑ ΠΕΤΡΟΣ .....		έλληνικο συμφέροντα .....	40	7070	εις Βόρ. Γαλλίαν, ύπο παρολαθήν
ΜΠΑΤΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα» .....	56	10661	άνεχ. Λός "Αντζελες από 18 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.) .....		έτ. «Μπετακρούΐ» .....	44	7340	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Μπάσαρν
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούΐζ» .....	44	7159	έφθ. Μπατάρν από 7 Ιουλ.
ΜΠΡΙΖ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα .....	40	5217	διπλήθε Σουεζ 27 Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουσαΐν» .....	42	7803	άνεχ. Ζαζέ Πανγκανιμπάν 25 Ιουλ. δι' Οζάμις
ΜΥΚΟΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	16	3528	άργει Κυνόσουραν από 8 Δεκ. 1957
ΝΑΥΑΡΙΝΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο» .....	57	9990	άνεχ. Λός "Αντζελες 31 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
NABINTANT .....		έτ. «Σάν Ρόκκο» .....	25	4949	έφθ. Σπετζιάν 5 Αύγ.
ΝΑΓΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντι» .....	43	7092	έφθ. Τόκια 29 Ιουλ.
ΝΑΖΛΑ (Λιθάνου) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	41	7579	άνεχ. Μιδλεσαμπρο 30 Ιουλ. διά Ε' Σιδέρη
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	57	23690	διπλήθε Γιβραλτάρ 29 Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΝΑΣΙΩΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	56	9972	έφθ. Ρίο Γκράντε 31 Ιουλ.
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (θ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεύς» .....	58	12624	άνεχ. Τάνούρα από 12 Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ» .....	58	24068	

F. K. WARREN LTD.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1898

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ - ΜΕΣΙΤΑΙ, ΝΑΥΛΩΤΑΙ

151 HOLLIS STREET

HALIFAX, Nova Scotia

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "WARREN,

ΝΕΔΑΙ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» .....	42	7227	διπλήθε Κων) πολιν 4 Αύγ. διά Μαύρην Θάλασσαν διπλήθε Μπρόνομποτελ 31 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΝΕΔΑΙΑ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα» .....	38	4996	άνεχ. Γιοκοχάμαν 29 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΕΜΕΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ Τράμπη»	42	9730	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ.
ΝΕΦΕΛΗΝ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρης» .....	58	24256	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Αύγ. διά Γερμανίαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα» .....	52	11267	άνεχ. Μόζι 14 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (Α.) .....	(N.A.T.)	έλληνικο συμφέροντα	43	7258	άνεχ. Βαλπαραίο 1 Αύγ. διά Γκρέκορη Μπαΐν
ΝΙΚΟΛΑΣ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη» .....	53	12395	έφθ. Ούλού 4 Αύγ.
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	18	2447	άνεχ. Λας - Αντζελες από 23 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λειθαδίαι» .....	43	7121	άργει Αμπελάκι από 16 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλοιορ» .....	37	7991	έφθ. Όζάκαν 7 Αύγ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέαντες» .....	43	7255	άργει Ντάρτμουθ από 1 'Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες» .....	45	7003	άνεχ. Τριπολίν (Λιθάνου) 30 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΝΙΚΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίκος» .....	42	2856	έφθ. Μπουένος Άιρες 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ» .....	44	7180	διπλήθε Παναμάν 6 Αύγ. διά Ατλαντικόν
ΝΙΚΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα» .....	53	9188	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 6 Αύγ. διά Βανκούμερ
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα» .....	44	7294	άνεχ. Χούκ Κόγκ 23 'Ιουλ. διά Πνόμ Πένχ
ΝΙΝΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	παναμακή έταιρια .....	28	1463	άνεχ. Κόμπε 30 'Ιουλ. διά Βανκούμερ
ΝΙΟΒΗ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρφ» .....	44	7063	έφθ. Ταϊμπά 4 Αύγ.
ΝΟΕΜΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρκάζα» .....	42	7070	εις Σαδόνα (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ - Γιουρόπα» .....	28	6857	άργει Πειραιά από 18 Σεπτ. 1959
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	«Τρανζόσεαν Φράιτερ» .....	44	10662	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 5 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΚ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα» .....	56	18210	διπλήθε Γιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διά Ήνωμ. Πολιτείας
ΝΟΡΦ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρολέρα Άρμ» .....	52	12029	διπλήθε Μπρόνομποτελ 31 'Ιουλ. διά Γερμανίαν
ΝΟΥΤΣΙ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ φράιτερ» .....	44	7061	έφθ. Κόνακρυ 31 'Ιουλ.
ΝΤΕΒΟΝ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέθα» .....	56	10545	έφθ. Ταϊμπάν ρόδης 7 Αύγ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΛ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σ.Ε' Εντερπράϊς» .....	58	13545	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΜΙΡΑΚΛ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σ.Ε' Εντερπράϊς» .....	61	13500	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 27 'Ιουλ. διά Ιταλίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εντερπράϊς» .....	59	12800	διπλήθε Λίζαρντ 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΝΤΕΡΜΠΥ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουάινη» .....	58	10396	διπλήθε Παναμάν από 9 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΗΟΙΑΝΤ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναδιγκέϊτορς» .....	60	13847	άνεχ. Μπορντώ 26 'Ιουλ. διά Πέπελ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΞ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι» .....	31	5847	άνεχ. Λας - Αντζελες 24 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα» .....	56	8716	άνεχ. Γκάλεστων 21 'Ιουλ. διά Βραζιλίαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εμβιράνια» .....	58	10483	άνεχ. Λας Πάλμας 31 'Ιουλ. διά Μπόννυ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΤΡΩ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα» .....	55	11209	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ.
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα» .....	56	8716	έφθ. Ταϊράου 20 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλόυτη» .....	56	10486	εις Σαδόνα
ΟΛΓΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολιομάν» .....	43	7199	διπλήθε Φλωσιάγκ 11 'Ιουλ. διά Μούρμανοκ
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σατούρην» .....	43	7051	έφθ. Κολδόπη 24 'Ιουλ.
ΟΛΚΑΤ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρμέλο» .....	43	2875	άνεχ. Λούμπεκ 26 'Ιουλ. διά Λένινγκραντ
ΟΛΥΜΠΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα» .....	53	17362	άνεχ. Πειραιά 12 Αύγ. διά Νέαν Ύρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ ΆΤΣ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	13665	άργει Ελευσίνα από 26 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	13652	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 30 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	20453	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουλ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	14047	άργει Ελευσίνα από 13 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΗΓΚΛ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρη» .....	58	27602	άνεχ. Τάμεσιν 7 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΘΑΝΤΕΡ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	50	17791	διπλήθε Σουεζ 30 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΚΑΛΟΥΝΤ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	53	14221	άργει Ελευσίνα από 19 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΪΤ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτρυς» .....	53	14009	άργει Ελευσίνα από 4 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΑΟΥΡΕΑ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	49	17792	άργει Ελευσίνα από 3 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΛΕΤΚ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	13678	έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΟΥΝΤΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	53	13660	άργει Ελευσίνα από 22 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες» .....	45	10448	άργει Φερρόλ από 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΙΖ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	13934	άνεχ. Σιδώνα 2 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΜΠΡΟΥΚ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	55	13709	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουλ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΝΤΕΓ'Α (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	13713	έφθ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	55	13934	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 2 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΓΝΤΕΡ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευ» .....	60	23290	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 'Ιουλ. διά Αύγούσταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΑΝΝΕΡ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λούζορ» .....	59	23280	έφθ. Νέαν Ύρκην 5 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΡΟΚ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	13665	άργει Ελευσίνα από 13 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΑΝ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνθο Ατλάντικ» .....	55	18790	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΚΑΥ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	55	13934	άργει Κυνόσουραν από 9 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	20595	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 'Ιουλ. διά Πούντα Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΝΟΟΥ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	13665	άργει Ελευσίνα από 10 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΑΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	49	17792	εις Πειραιά από 4 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΣΤΟΡΜ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλαμάς» .....	54	14047	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 29 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΟΡΤΣ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	49	17792	άργει Ελευσίνα από 29 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τρανσοπόρτ» .....	59	37958	άνεχ. Ράς Τανούρα 17 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο» .....	60	37744	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΑΛΚΟΝ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	58	27602	διπλήθε Βιβραλτάρ 28 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΦΛΕΓ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	50	17791	άνεχ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΙΛΑ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλη» .....	54	13580	διπλήθε Σουεζ 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚΗ ΧΟΝΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μουνδασάντο» .....	54	20611	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 27 'Ιουλ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς» .....	43	8195	άνεχ. Χαδανάν 27 'Ιουλ.
ΟΜΟΝΟΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	44	7280	άργει Κυνόσουραν από 6 'Απρ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσα» .....	56	21090	άνεχ. Νεκοταέα 30 'Ιουλ. διά Περού
ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ» .....	34	7825	έφθ. Βρέμπν 1 Αύγ.
ΟΡΙΚΟ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οριζόλη» .....	58	12667	άνεχ. Ντακάρ 25 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΟΡΟΜΑΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτερν Στάρ» .....	44	7254	άνεχ. Τόκιο 19 'Ιουλ. διά Ειρηνικόν
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς» .....	53	12065	άνεχ. Βαλτιμόρη 29 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
ΟΣΕΑΝ ΔΗΝΤΕΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	43	8615	εις Κούρε, υπό συμπλήρωσιν
ΟΣΕΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα .....	44	7176	άνεχ. Λόδη Αντζελες 1 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ» .....	36	3891	άργει Τάμπαν από 24 Μαΐου 1960
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οθλατραμαρίν» .....	56	10015	διπλήθε Παναμάν 1 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χανόδερη» .....	45	7211	άνεχ. Σεμπού 4 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	43	7256	άνεχ. Λόδη Αντζελες 25 'Ιουλ. διά Καλλάρο
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	52	11349	άνεχ. Ρίο Γκράντες 23 'Ιουλ. διά Καριπίτο
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν» .....	42	7192	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 16 'Ιουλ. διά Οζάκαν
ΟΥΑΙΤ ΚΛΙΦΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γιανού. Ούαιτ» .....	43	7176	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 26 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούαϊτ Κρόδι» .....	43	7170	έφθ. Οζάκαν από 30 'Ιουν.
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούαϊτ Στάρ» .....	44	7248	έφθ. Μοριούνκα 4 Αύγ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμποντ» .....	09	2890	άνεχ. Ούλού 28 'Ιουλ.
ΟΥΡΑΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα» .....	43	7265	άνεχ. Ντακάρ 25 'Ιουλ. διά Στεττίνον

Διά τα πλοία σας που προσεγγίζουν εις Ιαπωνικούς Λιμένας, οι:

**N. LIAROS & CO. LTD.**

Consulting Engineers, Marine Surveyors

Είναι πρόθυμοι νά σᾶς έξυπηρετήσουν δι' οίονδηποτε πρόβλημα σᾶς άπασχολεί.

'Η πολυετής πείρα έν Ιαπωνία τών μηχανικών και ναυπηγών που άποτελούν τὴν έταιρείαν μας, σᾶς έγγυωνται Ταχυδρομική Διεύθυνσις:

SHIBA P.O.B. 75  
TOKYO — JAPAN

Τηλεγραφική Διεύθυνσις:  
NILLAROS TOKYO

Τηλέφωνον: TOKYO 481 - 4764

Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα» .....	43	7228	διπλήθε «Αν. Βικέντιον 31 'Ιουλ. διά Σάο Πάολο (Βραζ.)
ΠΑΛΜΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7081	άργει 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρες» .....	42	2873	άνεκ. Λάγκος 30 'Ιουλ. διά Λίμνηρεβιλλ
ΠΑΝ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας» .....	56	10486	άνεκ. Κόμπε 23 'Ιουλ. διά 'Αμαγκασάκι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κασσάγια» .....	58	10659	διπλήθε Παναμάν 13 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άνταρίος» .....	44	7253	άνεκ. Νάουρου 11 'Ιουλ. διά Μίδδλεσεμπρο
ΠΑΝΑΓΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάταλεμ» .....	45	7133	άνεκ. Χαδάνα 29 'Ιουλ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΡΓΥ Ι. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρας» .....	45	10722	άργει Ν. Υόρκην από 15 Μαρτ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	Τ. Δ. 'Αθανασιάδης .....	30	996	έφθ. Ορνακόλνταδικ 1 Αύγ.
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Σ. (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Έπος» .....	30	2861	έφθ. Σαλαβάδος από 22 'Ιουν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορριάτα» .....	09	715	έφθ. Πειραιά από 6 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΡΕ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρελλά» .....	20	2734	άργει Πέραμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στύλωμα» .....	36	1974	έφθ. Ραγγούν 7 Αύγ.
ΠΑΡΑΔΑΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παρδαλίνα» .....	43	7257	άργει Χάμπτον ρόδις από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΑΜΡΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα» .....	43	6721	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδις από 8 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΔΗΜΗΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Γιούνιον» .....	44	10297	έφθ. Χακόδατον 31 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιντεν Ο.Μ.Κ.» .....	25	6605	άνεκ. Χόκη Κόρκ 26 'Ιουλ. διά Κουθέϊτ
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» .....	43	2881	άνεκ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πελοπίδας» .....	43	5221	άνεκ. Κατάνων 30 'Ιουλ. διά Κούθαν
ΠΕΜΠΤΙΟ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκαλάντε» .....	40	6089	διπλήθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Βαμπός (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7139	έφθ. Μπούνημπουρος 2 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	60	8860	έφθ. Τενερίφων 4 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	8466	διπλήθε Παναμάν 20 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	13581	άνεκ. Λίθανον 3 Αύγ. διά Γένοβαν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	56	8001	έφθ. Γκπλόγκ 4 Αύγ.
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	57	7977	άνεκ. Φρυμάτη 29 'Ιουλ. διά Βαλένθιαν
ΠΕΤΕΡ ΜΠΛΙΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	45	7244	έφθ. Τόκιο από 4 'Ιουλ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήνισποντος» .....	45	6712	άνεκ. Τεάρλετων 2 Αύγ. διά Πόρτ "Εθεργκλαντ
ΠΙΟΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε» .....	44	7190	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΠΛΑΝΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς» .....	43	7228	έφθ. Μόζι 4 Αύγ.
ΠΛΟΒΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	45	7067	άνεκ. Βαμπάνη 2 Αύγ.
ΠΟΒΟΥΛΑ II (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιέτε Μάρκι» .....	43	2016	έφθ. Βούμπαν 5 Αύγ. διά Σπέτζια
ΠΟΒΩ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόθος» .....	16	1999	άργει Πέραμα από 14 Φεβρ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλι ντι Κουμπάρε» .....	57	8549	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
ΠΟΠΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσαν Σουαΐνης» .....	38	2561	άνεκ. Γερακινήν 3 Αύγ.
ΠΟΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάζα Μπλάγκο» .....	43	7273	άνεκ. Βραζιλίαν 7 Αύγ. διά Στεττίνον
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7237	έφθ. Σαιν Τζών 7 Αύγ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο» .....	59	13116	άνεκ. Πόρτο Μιράντα 1 Αύγ. δι' 'Αγγλιαν
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήνισποντος» .....	43	7128	έφθ. Μόρφου Μπάιν 20 'Ιουλ.
ΡΑΓΚΕΡ .....	(N.A.T.)				
PANNEP (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε» .....	44	7192	
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε» .....	57	23693	άνεκ. Σιδώνα 30 'Ιουλ. διά Σαιν Τζών
PINTA (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα» .....	59	13918	έφθ. Βαλτιμόρων 1 Αύγ.
PIO (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	17	1293	διπλήθε Κων) πολιν 16 'Ιουλ. διά Μαύρην Θάλασσαν
PIO ΑΠΤΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα» .....	44	7194	διπλήθεν 16 'Ιουλ. διά Γένοβαν
PION (παν. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέοτωρ» .....	43	6993	άνεκ. Μοντεβίδεο από 30 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΡΙΤΣΕΦΙΕΛΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλτα» .....	45	12813	άνεκ. Αρούμπαν 26 'Ιουλ. δι' 'Αμοτέρονταμ
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζεφιελάντ» .....	45	7217	διπλήθε Πόρτο Κόλμπρων 31 'Ιουλ. (άπο Ντουλούθ)
ΡΟΝΤΑ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίντν» .....	43	7244	διπλήθε Γιρβαλτάρ 21 'Ιουλ. διά Χαδάνων
ΡΟΥΜΕΛΗ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	11	1538	διπλήθε Κων) πολιν 27 'Ιουλ. διά Κωνοτάντζαν
SAIN TZON .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα» .....	41	7111	διπλήθε Σουέζ 3 Αύγ. διά Κίναν
SAIN ANTΩΝΥ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ «Αντώνι» .....	44	7176	
SAIN NIKOLAS (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	40	5468	διπλήθε Κων) πολιν 19 'Ιουλ. διά Νοδορωσίκην
SAIN TZE-IMΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντραμερικάνα» .....	42	7165	διπλήθε Μπρόνομποτελ 20 'Ιουλ. διά Στεττίνον
SAIN TZOPTZ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	42	7243	άνεκ. Σεμπούδη 28 'Ιουλ. διά Τζιμπούτι
SALAMANNA (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναδίσα» .....	36	5129	έφθ. Μπόναν 5 Αύγ.
SALAMAT (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχιλλ» .....	45	2895	άνεκ. Σενετίαν 14 'Ιουλ. διά Κατάνων
SAN ZOYAN (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχολλ» .....	30	4105	άργει 'Αμπελάκι από 1 Νοεμ.
SAN ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	44	10509	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιουλ. 1958
SAN ΠΑΜΠΛΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιαδίζια» .....	23	5372	άργει Κυνόσσουραν από 16 Αύγ. 1958
SAN ΣΠΥΡΙΔΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικα» .....	44	10546	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
SAN TZOPTZ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ» .....	43	7260	άνεκ. Τσακόγη 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
SAN ΖΑΝΤΣΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαπτιστής» .....	43	7267	έφθ. Πόρτ Κέμπλα 28 'Ιουλ.
SANTA ANNA .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα» .....	44	7238	έφθ. Λισσαβώνα 30 'Ιουλ.
SANTA MANTRE (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρίτιμα» .....	44	7210	έφθ. Κόμπε 1 Αύγ.
SANTA MARIA (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάιν Τζών» .....	44	7207	άνεκ. Σπάταν 15 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
SANTA POZA (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία» .....	56	9966	άνεκ. Φράπορ (Μπαχ.) 18 'Ιουλ. διά Πριόλο
SANTA ΦΕ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Φέ» .....	43	7179	διπλήθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
SANNI PMHN (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.» .....	45	10655	άνεκ. Βαλπαραίο 23 'Ιουλ. διά Τσάναραλ
SANNY MENT (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη» .....	36	1988	άνεκ. Κοκούμπο 26 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν Θάύτερ» .....	44	10743	έφθ. Πειραιά 16 'Ιουλ.
ΣΑΥΠΟΦ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ» .....	44	7200	διπλήθε Παναμάν από 2 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΣΣΑΝΤΡΑ ΡΙΒΕΡ (λβν.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	31	4704	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 28 'Ιουλ.
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκα Μαρίνα» .....	45	10705	έφθ. Αργει Πέραμα από 16 'Απρ. 1960
ΣΕΙΓ-ΙΧΗΣ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. Κυπριανού .....	40	7304	άνεκ. Μένα έλλα Αχμάντι 20 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΣΕΝΙΟΡ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκάντοντο» .....	22	3084	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 1 Αύγ. δι' 'Ακκρα
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλέξ. Σ. Ωνάσον» .....	48	11379	έφθ. Πειραιά 24 'Ιουλ.
ΣΙΔΑΡΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	43	7275	έσσ. Χούλι 5 Αύγ.
ΣΙΡΑΜ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιράμ» .....	42	7146	Ίδε : «ΣΥΡΟΣ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΟΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σούλορ» .....	49	10259	διπλήθε Γιρβαλτάρ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σίτα» .....	44	7238	άνεκ. Βαλτιμόρων 26 'Ιουλ. διά Σπέτζια (ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΣΟΥ-ΙΤΓΟΥΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουίτγουντερ» .....	41	10443	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 26 'Ιουλ. διά Τούρκες άλαντ
ΣΟΥΡΤΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρίμπιαν Σή» .....	21	1946	διπλήθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΝΤ (κοοτ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο» .....	43	7232	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΤ ΙΤΟΡ (κοοτ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	27	4966	άργει Κυνόσσουραν από 31 Αύγ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	28	4778	είς Τεργέστην από 24 Μαΐου 1960
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοοτ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	30	4698	είς Τεργέστην από 26 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΙΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ» .....	57	20683	διπλήθε Σουέζ 3 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (πλ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Τάνκερς» .....	56	30159	διπλήθε Σουέζ 5 Αύγ. διά Περοϊκόν Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνα» .....	43	7290	άνεκ. Μοντεβίδεο 30 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	44	7162	άργει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ» .....	55	8799	διπλήθε Παναμάν 22 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμον

## ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαί κατασκευαί καὶ έπισκευαί.  
Ταχύτης έκτελέσεως  
ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: "ΤΡΟΠΙΣ,-ΣΥΡΟΣ"

ΤΑΝΑΓΡΑ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα» .....	52	12064	έφθ. Σκαραμαγκάν 7 Αύγ.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα» .....	44	5244	άνεκ. Ταρακάν 27 'Ιουλ. διά Τοιθαγκτάρο
ΤΑΡΣΕΥΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντη Σπυρίδων» .....	42	5023	άνεκ. Κριότοπαλ 2 Αύγ. διά Κόμπε
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανέζα» .....	30	5316	έφθ. Βομβάν 31 'Ιουλ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρίκο» .....	44	7045	άνεκ. Σιγκαπούρην ρέδς 26 'Ιουλ. διά Βαλτικήν
ΤΖΕΓΙΜΣ ΜΟΝΡΟ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπηκέριερς» .....	43	7231	έφθ. Οζάκαν 27 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7040	άνεκ. Ναγκόγια 25 'Ιουλ. διά Φιλιππίνας
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7026	έφθ. Μόμπιλ 4 Αύγ.
ΤΖΕΝΝΥ III (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρο Ζιουρόπα» .....	44	7176	έφθ. Μόμπιλ 19 'Ιουλ.
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα» .....	44	7055	άνεκ. Μουρόραν 25 'Ιουλ. διά Ναχότκα
ΤΖΩΝ Γ. Λ. (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λάμδα» .....	43	7251	διπλής Γιβραλτάρ από 24 'Ιουν. διά Χαδάναν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά» .....	54	18717	άνεκ. Μοντεβίδεο 22 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμι» .....	30	2047	έφθ. Πειραιά 9 Αύγ.
ΤΙΝΑ ΘΑΛΑΣΗ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτυς» .....	53	27853	άνεκ. Αγ. Θρακίσκον 31 'Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΤΙΡΥΝΣ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντρά» .....	44	7254	άνεκ. Ρίο 'Ιανέριο 3 Αύγ. δι' Εμδεν
ΤΟΥΑΛ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολιότιμη» .....	37	4542	άνεκ. Θρηπορτ (Μπαχ.) από 16 Μαΐου διά Ρωσίαν
ΤΟΥΛΑ Ν. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα» .....	43	7191	άνεκ. Χαδάνα 14 'Ιουλ. διά Νικόσιο
ΤΟΥΡΓΙΑΝΗ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα» .....	27	2758	έφθ. Κάλλιρι 4 Αύγ.
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλοκουζ» .....	43	10459	έφθ. Θρηπορτ (Μπαχ.) 31 'Ιουλ.
ΤΡΑΝΣΙΚΟΥΛΟ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλοκουζ» .....	57	24027	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 24 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΤΡΑΝΣΓΟΥΩΡΕΝ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια» .....	45	7136	διπλής Πόρτ Σαϊδ 25 'Ιουλ. δι' Αύγούστου
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (Λ.) .....	(N.A.T.)	'Ηλ. Γ. Κουλουκουντης .....	44	7299	άνεκ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον» .....	44	7251	διπλής Παναμάν από 20 'Ιουν. διά Τόκιο
ΤΡΕΓ ΙΝΤΕΡ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνας» .....	44	7091	έφθ. Μερμούγκαο 2 Αύγ.
ΤΡΙΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μινούσανα» .....	27	2457	άνεκ. Πειραιά 16 'Ιουλ. διά Δυρράχιον
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ» .....	44	7165	άνεκ. Χονολουλού 20 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΤΡΙΤΩΝ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν» .....	45	10603	έφθ. Σύρον 14 'Ιουλ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού .....	18	5285	διπλής Σιγκαπούρην ρέδς 22 'Ιουλ. διά Ιλδίλο
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα» .....	55	21088	άνεκ. Αγ. Θρακίσκον 4 Αύγ. δι' Ελ Σεγκούντο
ΥΠΕΡΙΩΝ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7251	άργει Φάλμουθ
ΦΑΝΤΟΜ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαίνη» .....	57	21910	έφθ. Φάσουλη 5 Αύγ.
ΦΑΡΑΑΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα» .....	45	7263	άνεκ. Βανκούμπερ από 11 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΦΙΛΙΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Μ. Σκούφαλος .....	29	3958	διπλήν "Ελοινόρ από 9 'Ιουλ. δι' Αρχάγγελον
ΦΙΛΟΣΒΟΣ II (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προύκρεσσο» .....	44	7208	άνεκ. Μπέλιγκχαμ 21 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΦΟΙΝΙΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηστημάσουντ» .....	40	6410	άνεκ. Πουερτό λά Κρουζ 31 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΦΛΩΡΑ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς» .....	36	2642	άνεκ. Σούνταβαλλ 1 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΦΛΩΡΑ Α (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Τ. 'Αθανασιάδης .....	36	1400	άνεκ. Πειραιᾶ 6 Αύγ. δι' Οδησσόν
ΦΟΥΛΜΑΡ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	44	7022	άνεκ. Καλκούτταν 28 'Ιουλ. σιά Κολόμπο
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σπηγουάιν» .....	36	1965	διπλήθεν Ούζάν 30 'Ιουλ. διά Μάλταν
ΧΑΡΙ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ.» .....	45	7255	άνεκ. Λόδις Αντζελες από 7 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΧΑΡΙΟΤ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ» .....	57	23664	άνεκ. Ρίο 'Ιανέριο 29 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπον
ΧΕΡΜΟΝ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	19	2559	έφθ. 'Αγκόνα 23 'Ιουλ. διά Κωνστάντζαν
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορτ» .....	38	9403	διπλήθεν Κωνστάντζαν 6 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΧΟΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε» .....	43	7127	άνεκ. Λόδις Αντζελες από 8 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτια» .....	43	1790	άργει 'Αμπελάκι από 14 Φεβρ. 1960
ΧΡΥΣ (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέδουντ» .....	43	7258	άνεκ. Αδελαΐδα από 7 'Ιουν. διά Κούρρε
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίπερς» .....	55	23930	άνεκ. Μίλφορντ Χάρφη 30 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΧΡΥΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18732	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Αύγ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐ» .....	44	7256	άνεκ. Ναγκόγια 31 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Λ.) ....	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπόρος» .....	44	7293	διπλήθεν Παναμάν 2 Αύγ. διά Νέαν Υόρκην

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ  
ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

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

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

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

PLACE SHARE OF YOUR MARINE  
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET  
THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALLCOY."

INTERNATIONAL  
TELEX NY 2121 OR MNY 0233

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

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLE)

### A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 26.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE

15th AUGUST 1961

#### NO INTERFERENCE, PLEASE

Those shipowners more closely concerned with the discussions on the renewal of the collective agreement were startled, and justifiably so, by Mr. Manthos Petroulis' statement to the effect that P.N.O. was under international pressure for the adoption of certain new measures, among which were the establishment of a 48-hour week.

A cable from Mr. Petroulis in Rotterdam adds:

«The renewal of the collective agreement for Greek deep-sea vessels came under discussion between the P.N.O. delegation and I.T.F. officials. These discussions were of a purely informative character but this did not prevent the I.T.F. representatives from suggesting the necessity of obtaining better working conditions for crews than were provided for in the long-expired agreement.

«This suggestion was prompted, it was stressed, purely by the friendly regard in which Greek shipping should not lag behind in such matters as wage scales and working conditions prevailing among the merchant shipping of other traditionally maritime nations.

«Such differences, the I.T.F. representatives pointed out, would give new arguments to those who systematically seek to create trouble with respect to the Greek flag and attempt to label it a «flag of convenience».

This is proof, if any were required, of interference by foreign union men in the affairs of Greek shipping. We wonder if these I.T.F. gentlemen show a similar interest in the collective agreements of other European maritime nations and whether they take pains to make suggestions of this kind to other unions affiliated with the I.T.F.

It is exactly this kind of «international pressure» that arouses the anger of the shipowners.

It was pointed out, by the Greek Shipowners' Union that no discussion would be acceptable on demands aimed at disrupting the established order on Greek deep-sea vessels and prompted by outside pressure from sources completely foreign to Greek shipping.

Greek shipping never has and never will submit to foreign patronage and if Mr. Petroulis' calculated interest lies in cultivating such patronage, he should do so within the limits of his union affairs and for internal consumption only by P.N.O.

The fact that the I.T.F. has exploited the issue of «flags of convenience» and interfered in P.N.O. affairs by exacting the notorious «tribute» in exchange for a «bill of absolution» to vessels under contract with it, does not mean it can be permitted to meddle with Greek shipping.

If the I.T.F. representatives who made their bright suggestions to Mr. Petroulis are blind to certain facts, they should be informed that wage scales and working conditions are not subject to an international norm but are governed by specific conditions.

The terms of each national collective agreement are coefficients of such factors as the numbers of officers and crews available, living costs and working conditions ashore and the country's traditions.

Not to be disregarded, also, are the conditions under which a country's shipping activity is pursued, the types of ship (liners, tramps, etc.) that carry out this activity and the various facilities offered such as loans to shipyards, subsidies, guarantees of cargo and others.

How can the same working conditions on ships prevail in poverty-stricken countries whose shipping is engaged in a battle for survival against more prosperous nations whose own shipping constitutes an extension of their wealthy economies and is adequately provided for as such?

There is no comparison between Greek shipping, for instance, and the shipping activity of Britain or Sweden.

Our own ships are engaged in carrying, in the main, bulk cargoes of raw materials at the very lowest freight rates on the market. British and Swedish cargo liners, on the other hand, carry expensive cargoes of finished and semi-finished goods that command the highest freight rates.

And that is because both Britain and Sweden are wealthy industrial nations that produce such goods and are equipped with the means of transporting them.

Our own ships, however, roam the high seas in search of competitive freights.

If the running costs of a Greek tramp freighter — not only in terms of wage scale — were equal to those of a British cargo liner, the competitive capacity of the Greek ship would disappear and with it, Greek shipping as a whole.

The I.T.F. is fully aware of this. By suggesting that the Greek wage scale and working conditions be increased to higher levels, the I.T.F. seeks nothing more or less than the ultimate downfall of Greek shipping, the present size of which seems to be causing a certain amount of anxiety among our good friends.

In pointing out the motives that lie behind the I.T.F.'s «friendly regard» for Greek shipping, we do not wish to condemn union demands and recommend their outright rejection.

On the contrary, these demands should be thoroughly discussed and thrashed out at the bargaining table, including the matter of the 48-hour week. Both sides should examine whether the union demands are feasible and whether they will maintain the competitive capacity of Greek ships on the international freight market.

If not, then, at least, the groundwork can be laid for a later acceptance of present demands.

Meanwhile, we must warn all concerned to beware of outside interference. We do not believe it to be sincere because no foreigner can view the rise of Greek shipping with any degree of satisfaction and without a certain measure of concern.

#### A NECESSARY MEASURE

The union affiliations of Greek crews should have been settled long ago. The collective agreements are not sufficient to prevent possible — and probable — misadventures by Greek ships in U.S. ports.

The situation in these ports has become so involved that the picketing of ships flying the flags of traditionally maritime nations is not to be excluded. The recent NLRB decision is very elastic in terms of union jurisdiction and the danger of a boycott is ever-present.

The necessity for all Greek crews to sign up with P.N.O. became clearly apparent with the first boycotts of convenience-flag ships. If nothing else, it would prevent Greek crews from being misled into signing up with American unions and giving these unions the right to act as their bargaining agents.

Without such a mandate, Mr. Paul Hall and his minions cannot legally interfere with the relations between a Greek crew and a Greek shipowner, irrespective of the ship's flag and the nature of its management.

Recent events in this respect have made it more important than ever for Greek crews to sign up with P.N.O. and the Ministry of Mercantile Marine has taken a step in the right direction by making it impossible for Greek seamen to be employed on Greek ships unless they sign an affidavit to the effect that they are members of a P.N.O. affiliate and that they agree to abide by the collective agreement concluded on their behalf by P.N.O.

#### WE CAN DO WITHOUT THEM

The ownership of a foreign-flag vessel applying for Greek registry should be thoroughly checked, as we have often recommended in the past, to prevent foreign ship operators from seeking refuge behind the Greek flag. Another point that calls for attention is foreign-owned ships with Greek crews.

Greek crews should not be allowed to serve on ships other than those flying the Greek flag or flying a foreign flag but under Greek ownership.

A recent inquiry has revealed two foreign-owned vessels with Greek crews — the «Columbella» and «Pardalina» owned by the Rothschild brokerage firm of New York as well as the «Omnium Carrier», also owned by American interests.

The American-Jewish firm of Pak & Kahn also employ Greek crews on the following vessels: «Transarctic», «Transgulf», «Oremor» and

«Transwarren». As a matter of fact, this same firm applied, some time ago, to register these ships in Greece, but their application was naturally turned down.

If these ships are subjected to a boycott by the American unions, P.N.O. will have nothing to say for them, since they are not Greek-owned.

The best thing for P.N.O. would be not to sign agreements with ships that are not Greek-owned as this would complicate our own argument by which foreign-flag vessels owned by Greeks and sailed by Greek crews under contract with P.N.O. should be immune from boycott.

There are enough Greek-owned ships to provide work for all our merchant seamen and we can do without foreign-owned ships trying to slip under the protection the Greek flag provides by underhand methods.

### A NOTE OF REASSURANCE

The Greek Government recently expressed its anxiety to the U.S. Government with respect to the developments last June whereby union boycotts were threatened against any foreign-flag vessels operated from the United States.

Replying to the Greek note, the State Department reassured the Greek Government that the claims put forward by Mr. Paul Hall's Seamens International Union did not have the agreement of the U.S. Government and that the anxiety expressed in the Greek note was being given the closest attention.

### MR. CURRAN LENDS HIS SUPPORT

Mr. Manthos Petroulis, Secretary-General of P.N.O., brings good news from the Rotterdam conference with regard to Mr. Joseph Curran's stand on the question of convenience-flag vessels under contract with the I.T.F.

The National Maritime Union boss, acting as executive delegate for the I.T.F., declared, during the conference, that he recognises fully the contracts signed between the I.T.F. and vessels flying the Liberian and Panamanian flags and that he will do everything in his power to prevent the boycott of such vessels. However, he added, pressure will be brought to bear against Liberian and Panamanian-flag vessels that are not under contract with the I.T.F.

We must confess that we feel totally indifferent to the fate of such vessels, most of which had every opportunity to hoist the Greek flag and rid themselves not only of the boycott threat but also of I.T.F. patronage and the payment of tribute that goes with it.

It is up to the shipowners to decide which is the better course.

### INVISIBLE EARNINGS FROM SHIPPING

Bank of Greece statistics for the first five months of the year show invisible receipts from shipping to the tune of \$40.1 million or \$10 million more than the corresponding period in 1960.

It is interesting to note that remittances from shipowners continue to lead over remittances from crews even though the latter marked an increase of \$2 million over the figures for the first five months of 1960.

This is because of the extra expenditures by shipowners in establishing offices in Greece and investing in real estate and non-maritime enterprises.

As we have often mentioned before, the figures obtained by the Bank of Greece are well below the actual total of foreign exchange brought into Greece by seamen for the simple reason that seamen returning home invariably bring money with them in banknotes while others keep accounts in foreign banks and draw on them when in Greece according to their needs.

A simple calculation of the total wages earned by Greek seamen working on deep-sea vessels is enough to prove our point.

However much Greek seamen may spend abroad, they certainly bring into the country much more than \$35 million during the course of the

year as reckoned by the Bank of Greece.

Another increase, to the extent of 42% over last year's figures for the first five months of the year, is noted in receipts from taxation on shipping. This income is bound to rise as more ships are registered under the Greek flag.

We are not satisfied, however, with receipts from ship's provisions and repairs even if these have marked an increase over 1960 (\$2,226,000 as against \$1,697,000). We should be earning many times that amount. We assume the earnings of Hellenic Shipyards are not included since these are governed by a separate agreement. These amount to a sizable figure and they do not appear in the Bank's statistics as accruing from shipping.

Nevertheless, our prediction that shipping receipts would reach the \$100 million figure have been vouchsafed. 20% of our foreign currency earnings are derived from shipping. This is a noteworthy achievement for which the political and economic stability prevailing here and the increased employment of our ships are primarily responsible. The steady increase of our income from this source should be assured, provided that certain measures we have already recommended in the past are taken and upon which we shall make further comment in due course.

More important than anything else, invisible receipts from shipping now stand to the fore of all our other sources of foreign exchange. They have increased by 56% since 1958 while remittances from emigrants have only increased by 27%.

Tobacco, which has so far been our chief earner, stood at \$37,037,000 during the first five months of the year as against \$40,110,000 from shipping.

### CASES PILE UP BEFORE S.E.N.A.

The Investigating Council for Marine Accidents (S.E.N.A.) is far behind in its work for the simple reason that the Treasury Department of the Ministry of Finance has reduced its sittings from twenty to ten per month — for reasons of economy!

The Ministry of Mercantile Marine accepted this decision without a murmur as a result of which the work is delayed, shipowners are pressed by the underwriters to accept compromise settlements, bitter complaints are aimed at the authorities and owners rue the day they hoisted Greek flags on their ships.

We are amazed at the docility of the Ministry of Mercantile Marine in accepting the Treasury axe on S.E.N.A. meetings and we wonder why the Minister has not yet visited his colleague in the Finance Ministry to demand increased appropriations for S.E.N.A. to enable the Council to catch up with the pile of cases pending before it.

We are proud of the size of our merchant fleet but we should not neglect our elementary obligations towards it. The indifference shown by the Government in this respect is unforgivable.

### AN EXAMPLE TO BE FOLLOWED

We would like to recommend to the National Tourist Organization, (since the Ministry of Mercantile Marine has no say in the matter) with regard to the two car-carrying passenger liners to be ordered shortly, to examine the specifications of the «Bornholm».

This vessel, built by Burmeister & Wain's in Copenhagen for the Ronne-Copenhagen line, is 91 metres long between perpendiculars, 15.7 metres broad and 8.325 metres deep. It is 900 dwt. with a draft of 4.95 metres and a speed of 16.5 knots.

It is propelled by an eight-cylinder, two-stroke, simple-acting B & W engine developing 4,600 BHP at 170 rpm.

The vessel is also equipped with a KoMeWa propeller controlled from the bridge and driven by a 300 hp electric motor.

Passenger accommodation consists of single, double, three and four-berth cabins while the crew is accommodated mainly in single-berth cabins. There are 333 passenger berths altogether with reclining seats for 593 passengers. The vessel can carry 1,800 passengers during the

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

Phones | Office 2195  
Night 3084  
3089

FIRST ESTABLISHED 1928  
**SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.**

SHIPPING AGENTS  
IMPORTERS & DISTRIBUTORS  
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

**PORT SAID (EGYPT)**

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

Head Office  
30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5. Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

summer season on coastal voyages.

There are spacious public rooms, a cafeteria-type restaurant on the promenade deck capable of serving 150 passengers simultaneously and another restaurant seating 124.

Officers' accommodation is on the boat deck while passenger accommodation occupies the entire length and breadth of four decks.

Finally, there is a car deck with a capacity of 78 cars.

This ship is the result of long experience in the coastal passenger trade and is perfectly equipped for voyages of short duration. With suitable modifications, a ship of this type would be exactly what our Tourist Organization has in mind.

We do not know what the «Bornholm» cost but it would not be a bad idea if the Tourist Organization asked for a detailed description and plan of the vessel and its price.

### ATLANTIC LINE SLUMP

Fewer Americans are crossing the Atlantic this year and both the «Olympia» and «Queen Frederica» are feeling the effects.

During the first five and first four voyages of the «Queen Frederica» and «Olympia» respectively, a total of 7,942 passengers were carried as against 9,471 during the same period last year, i.e. a drop of 1,529 passengers representing one sixth of the total passenger movement for that period in the port of Piraeus and a loss in earnings of about \$400,000.

Another dark cloud on the horizon for our transatlantic liners is the impending loss of the lucrative Caribbean cruise trade.

In past years, both the «Queen Frederica» and the «Homeric» as well as the «Hanseatic», with Home Lines as agents, have been successful in attracting a large number of cruise passengers on this trade. As a matter of fact, Home Lines led the Holland - America Line and two other lines engaged on similar cruises, with a total of 14,200 passengers carried on such cruises in 1960.

Now, the U.S. Government has decided to extend its subsidies to American ships and vessels such as the «Argentina», «United States», «Independence», «America», «Brazil», and «Constitution» are scheduled to begin Caribbean cruises this winter.

The reasons for the drop in transatlantic passenger traffic this year, both by sea and air, are given as: a) President Kennedy's call for less spending abroad, b) the reduced number of Americans visiting France this year as a result of the various incidents connected with the Algerian uprising, c) the small depression in the U.S. at a time when most people were planning their summer vacation.

At the same time, there has also been a reduction in the movement from Europe to the Western Hemisphere, occasioned mainly by the restrictions on Canadian immigration by 50%, this being the simplest solution the Canadian Government could give to its economic and unemployment problems.

As far as the Greek transatlantic liners are concerned, the reasons for the current crisis are the following:

1. Competition from Italian transatlantic liners.
2. The calls at Piraeus of American Export Line's «Atlantic».
3. Competition between the two Greek liners themselves with almost identical departure dates from New York and Piraeus.

The problems facing our transatlantic liner trade are likely to increase unless something is done on the following lines:

1. A measure of cooperation to be established between the «Olympia» and the «Queen Frederica» in such a way as to stagger the sailings of both vessels and eliminate simultaneous departures from New York and Piraeus.

2. A maintenance of the running costs of both vessels at the lowest possible level with no further increase in the present wage scale. We should note here that airline and foreign line competition makes it imperative for our vessels to spend large sums in improvements and this financial burden is a heavy one, considering that both ships are completely unsubsidised and, as a matter of fact, are owned by the only transatlantic line companies that are purely private concerns.

3. Government support, not in the form of a subsidy, but through a law by which Greek emigrants would be obliged to use Greek-owned vessels exclusively. This has been done in other neighbouring countries. Furthermore, the Government should combat charter flights by all legal means, these being a serious source of competition for our transatlantic liners.

The Ministry of Mercantile Marine should occupy itself with the problem without delay because if the matter is allowed to drift, our transatlantic service will soon be faced with a highly critical situation that will bode ill for all concerned, including the national economy.

### PRIZE-GIVING AT ASPROPYRGOS

Prizes and diplomas were handed to graduating apprentices of the Aspropyrgos, Hydra and Kymi Merchant Navy schools by H.M. the King at an impressive ceremony at the Aspropyrgos School on the evening of

July 30.

The Crown Prince was also in attendance as well as the Minister of Mercantile Marine, the Archbishop of Athens and other dignitaries.

A total of 89 graduates received their diplomas and prizes and were addressed by the Governor of the Aspropyrgos School, Capt. A. Vagenas.

### AFTERTHOUGHTS ON THE ASPROPYRGOS CEREMONY

The prize-giving ceremony at Aspropyrgos was an impressive one and we believe the custom whereby the diplomas and prizes are handed to the graduating apprentices by H.M. the King should become a tradition.

Unfortunately, leading members of the Greek shipping world were conspicuous by their absence. The union bosses were out of the country on business and can be excused. But many shipowners who could have attended were, we fear, disinclined to sacrifice their Sunday afternoon.

Nevertheless, the sight of the graduating apprentices, neat and spruce, lined up to receive their diplomas and prizes, was a heartening one and a welcome reward for the time and effort that has gone into setting up the Merchant Navy schools in Greece.

Officials of the Ministry of Mercantile Marine and members of the Governing Board of the schools, in conversation with the King, were surprised and impressed at His Majesty's intimate knowledge of all aspects of naval training for merchant navy officers — a knowledge that betrayed a keen interest in the subject. His Majesty noted a great improvement in the organization of the Aspropyrgos school over his last visit, two years ago, and suggested that a dock should be constructed by the shore and the grounds extended to include an empty lot adjacent to the school.

Prompted by his love of the sea, the King is in a better position than anybody else to estimate the value of the Merchant Navy schools in the development of Greek shipping. He promised to distribute prizes and diplomas every year.

The presence, at the ceremony, of a large number of parents and relatives leads us to conclude that there should be greater contact between parents and teachers at the schools. Parents should be given a greater opportunity to see for themselves how their sons are being trained and gain a more intimate knowledge of the career for which they are being prepared.

In conclusion, we wish to congratulate all those members of the staff of the Aspropyrgos school who organized the ceremony so efficiently and in such an excellent way.

### PLANS FOR THE FISHING INDUSTRY

The Government is planning to give substantial aid to Greece's fishing industry. The success of our deep-sea trawlers during the past four years — an industry that started from scratch on the sole initiative of private enterprise — has prompted the Government to examine the possibilities of developing and modernising the fishing industry as a whole with a long-term programme, the main points of which are:

- a) The extension of Atlantic fishing activity in combination with an efficient distribution and cold storage network throughout the country;
- b) the development of a fish-canning industry in Greece in combination with measures to prevent depletion of local fishing grounds; c) the wide reorganisation of breeding grounds through the construction of works with Public Investment funds; d) the development of a tunny fish industry; e) the development of oyster beds; f) the development of fish breeding in lakes; g) the granting of loans to coastal and short-range fishermen to enable them to modernise their equipment and lower production costs.

At the same time, the Government is planning to reorganise the administrative structure of the Fisheries Department and lay the groundwork for more extensive hydrobiological research in Greece by the Hydrobiological Institute.

The Fisheries Department may also be put under the jurisdiction of the Ministry of Agriculture or the Ministry of Mercantile Marine or, alternatively, may constitute an autonomous unit like the National Tourist Organization.

Provided this Government programme does not fizz out with the mere announcement of these useful and necessary measures, the country has much to gain from the development of its fishing industry and a great deal of the foreign currency now spent on the importation of fish and fish products will be saved.

### ATLANTIC FISHING

Meanwhile, our fishing activity in the Atlantic is constantly increasing. Two additions to our trawler-fleet will shortly be put into service by the «Zephyros» company. They are the French-built «Notre Dame» and the German-built «C. P. Andersen». They will be named «Zephyros III» and «Zephyros IV» respectively.

Our Atlantic trawler fleet now consists of 12 ships which, during the first six months of 1961, produced 6,488 tons of fish. Five more ships,

including the two mentioned above, are expected to come into service by early 1962.

### IMPASSE IN SIGHT

Competition is raging furiously in Venice and Brindisi among the many Greek passenger ships calling at those ports.

Fares have hit rock-bottom (\$40 and perhaps less for a third class berth with food from Venice to Haifa and 100 Drs. in third class from Brindisi to Piraeus) and five Greek ships sail regularly from Brindisi to Piraeus every Sunday.

Shoestring tourists have got wind of it and flock to Brindisi by the hundreds to make the most of the cut-throat competition.

The two car ferries, the «EGNATIA» and «APPIA», carry out their regular six times weekly schedules and the traffic on these ships is, fortunately, satisfactory, but not as high as expected. They are expected to carry between 70,000 and 80,000 passengers both ways during the current season.

Nevertheless, the conclusion to be derived is that the addition of the car ferries on the Brindisi-Greece line has increased the total movement from Italy to Greece and all the ships engaged in this traffic are filled to between 60 and 70% of capacity. If fares were maintained at a higher level, it would be possible for the smaller liners to turn a profit. As it is, they are running at a loss and it is doubtful whether more than two or three ships will be maintained on the line during the winter months.

The future seems bleak for all of them if the cut-throat competition is continued and if the same number of ships are maintained on the line next summer. An impasse seems to be in sight and the Italians are hopefully waiting for it to materialise.

Their own «Adriatica Line» is already feeling the pinch created by this sorry state of affairs.

### OUT OF TOUCH WITH REALITY

Only regular cargo liners will be included in the appropriations set aside under the five years development plan for Mediterranean shipping.

We are told that the reason for this is the fact that the appropriations concerned are extremely limited and will not be sufficient to cover the needs of dry cargo and tanker tramp vessels.

The simple answer to that is that the brains in the Ministry of Mercantile Marine should have asked for bigger appropriations before, and even after, the development plans were made. The development of our shipping in the Mediterranean is vitally necessary and is also a source of considerable wealth for the country.

At a time when tremendous sums are spent on enterprises of doubtful value, the limitations imposed on the appropriations for Mediterranean shipping betray to what degree the planners in the Ministry of Coordination are out of touch with reality!

Incontrovertible facts and figures convince us that our Mediterranean shipping contributes, in proportion to capital investment, much more than any other branch of the national economy such as tourism, etc.

We wonder whether the brains in the Research Department of the Ministry of Mercantile Marine have apprised their wise colleagues in the Ministry of Coordination of this fact.

We would not be surprised if they haven't. It is not the first time they have manifested a peculiar perversion of views with regard to shipping matters within their jurisdiction.

### NEW LAUNCHINGS

13,500 g.t. bulk carrier «Delphic Miracle» launched on June 14, at Inoshima Yards for «Sea Enterprise Co.» (I. C. Carras) will hoist the Liberian flag.

— 9,300 g.t. or 13,500 dwt. dry cargo vessel «Maria» launched on July 7, at Beremerhaven for «Nea Tyche Co.» (Fafalios Bros.) will hoist the Greek flag.

— 16,349 g.t. or 24,700 dwt. tanker «Delian Spirit» launched on July 13, at Amsterdam for Shipping Development Co. (I. C. Carras). This is the third vessel to bear this name, the two former ones having been sold to foreign buyers. It is equipped with 9,400 hp Stork engines and will hoist the Greek flag. Two sister ships are being built at the same yards for the same owner.

### TANKER CHARTERED

New charters announced by the Shell Company include on 80,000 dwt. tanker owned by the Niarchos Group. As the Niarchos Group does not own an 80,000-ton tanker it is expected that the order for one will be announced shortly.

### SECOND LAUNCHING AT SYRA

A small tanker was launched at the Neorion Yard in Syros, owned by the Rethymnis Co. Christened «Ano Syros» by a little girl inmate of the Syros Orphanage, this vessel is the second new construction to

come off the Neorion slipway, the first having been the dry cargo vessel «Neorion».

The «Ano Syros» is a 250 dwt. tanker with Burmeister & Wain engines developing a speed of 11 knots.

Mr. Rethymnis addressed the cheering crowd at the launching and announced that the keel plate for a new tanker of about 900 dwt. would shortly be laid. It was also announced that shipbreaking activities would begin at Neorion and would occupy about 300 workers and technical personnel.

The launching was attended by the Minister of Mercantile Marine, the Nomarch of the Cyclades, the Mayor of Hermopolis and many others.

### REPRESENTATION OF THE HELLENIC REGISTER OF SHIPPING IN CZECHOSLOVAKIA

The Czechoslovak Register of Shipping recently applied for the representation of the Hellenic Register of Shipping in Czechoslovakia. The latter promptly accepted and an appointment of the former followed.

Surveys of Greek vessels either for classification or any other reason in a country not possessing sea ports does not seem very likely.

Nevertheless, it may be possible that Greek vessels of small tonnage be sailing via Danube to different river ports and inland waterways of Czechoslovakia where a flourishing trade and important industrial installations are in existence. There, ships classified by the Hellenic Register of Shipping may need survey, and the attendance of the Czechoslovak Register of Shipping will be secured.

More important, however, will be the fact that Greek Shippers being interested in the well known SKODA motor engines, or any other kind of engines constructed in Czechoslovakia, will have the possibility to apply to the C.R.S. either directly or through the H.R.S., for their inspection and control before their delivery to them. Thus it will be possible that before the fitting of such engines is effected on Greek vessels a supervision and control of their function will be carried out by the C.R.S. acting on behalf of the H.R.S.

In addition to the above both these Societies could undertake the supervision of the installation of engines on ships, so that their eventual efficiency could be secured.



### 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