

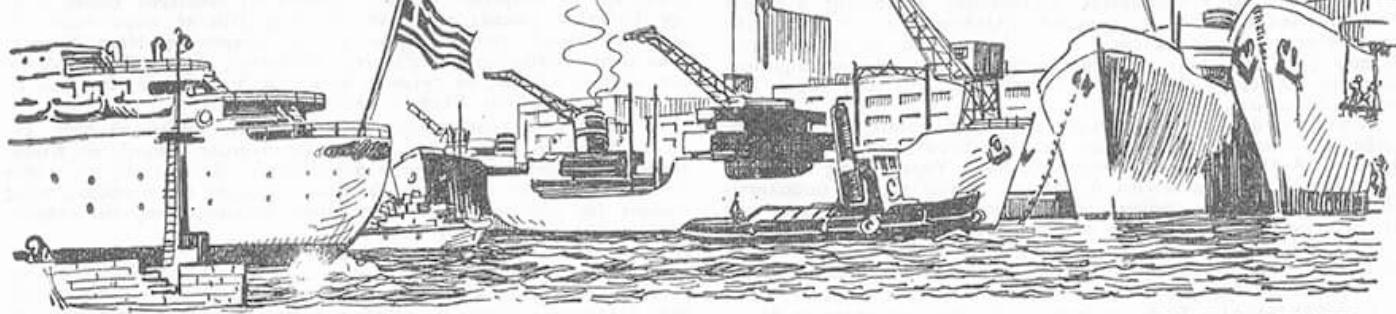
NAYTIKA XRONIKA



15η Μαρτίου 1959

Αρ. Φύλλου 571/330

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 571/330

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ επί της γλώσσας Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1959

ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΕΙΣ ΒΑΡΟΣ ΜΑΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΝ

ΟΠΛΟΝ ΑΜΥΝΗΣ ή ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΓΡΑΤΣΟΥ

"Οταν, τὸ 1958, ἐκυκλοφόρησαν αἱ πρώται εἰδῆσεις περὶ μελετῶν μέντης ἀσφαλιστικῆς διακρίσεως εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας Ναυτιλίας, δόλιοι οἱ Ἑλλήνες ἔφοπταστι, ἀντιλαμβανόντεν τὰς ἐπιζημιούς συνεπείας, εὐρέθησαν συμφωνοί, εἰς τὸ ὅπερε νὰ ληφθοῦν δραστικά μέτρα πρὸς ἀποφύγην τῆς ἐπιζημίου περιπετείας, ητὶς θὰ ἥρχετο ὡς συνέπεια οἰασδηπότε οὐσιώδους αὐξήσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν. Ἀτυχία, ἀλλὰ καὶ συμφώνος πρὸς τὴν μακράν των παραδοσίων περὶ ἀδυναμίας τῶν ἔφοπταστῶν μας γὰ τὸ ἐνεργοῦν συλλογικῶς, οὐδὲν ἔγενετο, μὲ ἀποτέλεσμα, κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαῖων τῶν, νὰ εὑρεθοῦν οἱ πλοιοκτῆται ἐνώπιον αὐξήσεως τῶν ἀσφαλιστρῶν μέχρι 40%.

Συνχόν οἱ Ἑλλήνες ἔφοπταστι ἀπέτελεσαν τὸν στόχον ἀσφαλιστικῶν διακρίσεων καὶ ποτὲ δὲν εὐρέθησαν εἰς θέσιν νὰ καταβάλουν σοβαράν τινα προσπάθειαν πρὸς ἄμυναν τῶν συμφερόντων τῶν, τούτο δὲ, οὐχι μόνον, λόγῳ φυλετικῆς ιδιοσυγκρασίας, ἀλλὰ καὶ λόγῳ τῆς σχετικῶς παρηλίκου παρ' αὐτῷ ἐλεγχούμενης χωρητικότητος.

Τὸ 1959, ὅμως, μὲ συγχρονισμένην ὑπὸ τῷ ἐλεγχὸν τῶν χωρητικότητα μείζονα τῶν 15 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, τοποθετούσαν τὴν Ἑλληνική πλοιοκτησίαν εἰς τὴν δευτέραν ἐπὶ τὸ κόσμῳ θέσιν, αἱ ἀνωτέρω ἀναφερεῖσι φυσικαὶ αἵτια παύουν ὑφιστάμενα καὶ παραμένενον μόνον ὁ ψυχοπαθητικὸς ἀτομισμός, ὑποβοηθούμενος ὑπὸ τῆς διαβρωτικῆς ἀμοιβαίας καχυποψίας καὶ δυσπιστίας, δόσον ἀφορᾶ τὰ κίνητρα καὶ τὰς τελικὰς ἔνος ἔκαστου ἐπιδίωξεις, ὅστις καὶ ἀποκλείει τὴν δυνατότητα συλλογικῆς δράσεως καὶ τώρα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ μέλλον.

"Ἄπαξ καὶ διαπιστοῦται ὅτι τὸ ἐπίμαχον τούτου γεγονός ἀποτελεῖ ἀξιωματικὴν ἀλήθειαν, κάθε προσοχὴ δέον νὰ στραφῇ τούλαχιστον πρὸς εἰδικὸν τομῆμα ἀσφαλίσιας, ἐπικερδούς εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, εὐκόλως δυναμένης νὰ προσερμοσθῇ πρὸς συλλογικῶν δράσιν, ἔστω καὶ ἀπὸ μέρους ἀνθρώπων κλασικῶν ἀντιτιθεμένων εἰς τοιαύτην ἀντίληψην.

Τὸ μόνον, πράγματι, τήμα, τὸ ἀνταποκρινόμενον εἰς τὰς ἀνωτέρω προϋπόθεσεις, εἶναι ἡ ἀσφαλίσις κατὰ κινδύνων πολέμου, διότι : α) Εἶναι λίσταν ἐπικερδῆς εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, ὅπως δύναται εὐκόλως νὰ ἀποδειχθῇ. Καὶ β) Διότι ἡ ἀπλότητας καὶ οἱ περιορισμοὶ τῶν εἰς λόγω κινδύνων πολέμου, η εὐκολία διακανονισμοῦ τῶν σχετικῶν ἀπαιτήσεων καὶ, ἐν τέλει, ἡ σχετικῶς παθητικὴ καὶ ἀδιάφορος ὄργανωσις μιᾶς ἀλληλασφαλείας (Club) πρὸς διαχείρισιν τῶν ἀπαιτήσεων, θὰ ὑπερνικήσῃ τὸ ἀνταποκρινόμενον τῶν Ἑλλήνων ἔφοπταστων.

Α'. ΤΑ ΕΚ ΤΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΕΞ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ ΕΞΟΔΑ : Κατὰ τοὺς διαφόρους πρακτικοὺς ὑπολογισμούς, οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπὸ τὸν 1947 μέχρι σήμερον ἔχουν εἰσπράξει ἐκ σκαφῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας περὶ τὸ 50 ἔως 60 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἐνώ αἱ πληρωθεῖσαι ἀπαιτήσεις κατὰ τὴν αὐτὴν χρονικὴν περίοδον δὲν εἶναι δυνατόν νὰ υπερβαίνουν τὰ 5 ἔως 6 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Κατὰ τὰ ἐπερχόμενα ἔτη, καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὑφισταμένων τιμῶν ἀσφαλιστρῶν, οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ εἰσπράττουν περὶ τὰ 7 ἔως 9 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἐπτσίως, ἀναλόγως τοῦ ὅγκου τῆς ἐν ἐνεργείᾳ χωρητικότητος, χωρὶς νὰ ὑποκείναι εἰς οὐδένα πρόσθετον κινδύνου. "Ἡ ἀπότιση ἡ ἀπειλὴ ἀπολείταις ἐνὸς τοιούτου ἐσόδου, θὰ ἐπηράσῃ, βεβαίως, τὴν στάσιν τῶν ἀσφαλιστῶν, ἔναντι τοῦ δόλου θέματος τῆς διακρίσεως εἰς βάρος τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ κατὰ συνέπειαν αἱ προσπάθειαι πρέπει νὰ τείνουν εἰς τὸ νὰ ἀποσυρθῇ συλλογικῶς ἡ Ἑλληνικὴ χωρητικότητα ἀπὸ τὴν κάλυψιν τοιούτων κινδύνων ἐν Λοιδίνων, εἰς τὸ νὰ ἰδρυθῇ Ὁργανισμὸς Ἀσφαλείας Κινδύνων Πολέμου, διότις νὰ ἀναλάβῃ τὴν κάλυψιν τῶν.

Β'. ΟΙ ΚΑΛΥΠΤΟΜΕΝΟΙ ΚΙΝΔΥΝΟΙ : Τὸ 1949, διὰ τὴν περίπτωσιν ἐκρήξεως πολέμου μεταξύ τῶν «τεσσάρων Μεγάλων Δυνάμεων» (Γαλλία, Μεγ. Βρετανία, Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, Σοβιετικὴ "Ἐνωσίς") η ἀσφάλεια κινδύνων πολέμου ἐληγεν αὐτομάτως (ipso facto) 48 ὥρας ἀπὸ τοῦ μεσονυκτοῦ (ώρας Γκρίνοντς) τῆς ημέρας, καθ' ἥν θὰ ἔξερηγνύετο ὡς πόλεμος ούτος καὶ εἰς τὴν περιορισμού, καθ' ἥν τὰ ἡσαφαλισμένα σκάφη ἐπετάσσοντο, εἴτε τύποις ἡ πρὸς ἀμέσων χρήσιν. "Ἐκτοτε, ἐπικολούθησαν σειραὶ περιοριστικῶν μέτρων, αἰσθητῶς ἐπιδρώντων εἰς τὴν δυνατότητα συνάφεως ἀσφαλιστρῶν καλυπτόντων κινδύνου πολέμου. Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1957, ἀπεκλείσθησαν ἡ Ἰγδονοπία, ἡ Όλλανδικὴ Νέα Γουινέα, τὸ Ειλάθ, ἡ Βόρειος Κορέα καὶ οἱ νοτίως

τῆς Σαγκάης κινεζικοὶ λιμένες. Τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1958 οἱ ἀσφαλισταὶ εἰδοποίουν πάντας τοὺς ἐνδιαφερούμενους, ὅτι θὰ ἀναλέμβανον ἀσφαλίσιαν κινδύνων διὰ τρεῖς μήνας μόνον καὶ ὅτι θὰ ἐκάλυπτον κινδύνους ἀρχομένους ἐντὸς τριάκοντα μηνῶν. Τὴν 17ην Ιουλίου 1958 ἀπέκλεισαν τοὺς λιμένας τοῦ Ἰράκ, τοῦ Λιβάνου καὶ τῆς Κίνας καὶ μέρη νοτίως τῆς Σαγκάης καὶ ἀνατολικῶς τοῦ Χόγκ-Κούκ. Τὴν 17ην Ιουλίου 1958 ἀπέκλεισαν ἐπίσης τὸν κόπον τῆς Ἀκάμπας, τὸ Ισραήλ, τὴν Συρίαν καὶ τοὺς λιμένας τοῦ Περσικού Κόλπου. Τὴν 5ην Σεπτεμβρίου 1957 ἀπέκλεισαν τὴν Φορμόζαν καὶ καὶ τὰ στενά τῆς Φορμόζας, τὸν δὲ 10ην Δεκέμβριου 1958 ἐπέβαλον πρόσθετον ἀσφαλίσιστρον 1% ἐπὶ τοὺς σκάφων προσεγγίζοντων εἰς τὴν δυτικὴν ἀκτὴν τῆς Φορμόζας.

Τὸν Ιανουάριον τρέχ. Ἐτούς οἱ ἀσφαλισταὶ εἰδοποίησαν πάντας τοὺς ἐνδιαφερούμενους, ὅτι ἀπὸ 1ης Απριλίου ἐ. ἔ. θὰ τροποποιήσουν ριζικῶς τοὺς ὄρους τοῦ ἀσφαλιστρίου των διὰ κινδύνους πολέμου, ἀπολειφούμενων ὅλων τῶν πολιτικῶν κινδύνων. Τὸ ἀσφαλιστήριον τοῦτο ἀποκλείει ἡδη:

1) Ἀπώλειαν ἡ ζημίαν προκαλούμενην ἀπὸ πάσαν πρᾶξιν, ζήτημα ἡ πράγμα διαπραχθὲν ἡ ἀποτελεσματικὴ νὰ διαπραχθῇ ἡ σκοτούμενον νὰ διαπραχθῇ; α) "Ὑπὸ ἡ διὰ λογαριασμὸν Κράτους τινὸς ἡ Κυβερνήσεως ἄλλως, παρὸ ἐν τῇ ἐπιδιώξει ἔχθροπραξίων ἡ πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων (εἴτε ὑπάρχει, εἴτε δὲν ὑπάρχει κήρυξις πολέμου) ἐναντίον ὅλου κράτους, "Η. β) "Ὑπὸ ἡ διὰ λογαριασμὸν παντὸς μετέχοντος εἰς ἐμφύλιον πολέμον, ἐπανάστασιν, στάσιν, ἀνταρσίαν ἡ πολιτικὴ διαμάχην: Διὰ τῆς τιμητικής δράσεως, καὶ τώρα, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ μέλλον.

2) Ἀπώλειαν ἡ ζημίαν προκαλούμενην δι' ἀποκτήσεως ἐπιτάξεως, προαγορᾶς ἡ έθνικοποίησίσ: α) "Ὑπὸ ἡ διὰ λογαριασμὸν τοῦ Κράτους: α) 'Ἐν τῷ ὅπερα τὸ διά τοῦ παρόντος ἀσφαλιστρίου καλυπτόμενον σκάφος είναι νηολογημένον, ἡ τοῦ ὅπεροι — ἀν δὲν είναι νηολογημένον — φέρει ἡ ἔχει δικαιώματα νὰ φέρῃ τὴν σημαίαν. "Η. β) Εἰς τὸ ὅπεροι τὸ σκάφος ἡ οἱ πολιοτείταιο είναι δεσμευμένοι, δυνάμει συμφωνίας, δόσον ἀφορᾶ τὴν ἰδιοκτησίαν ἡ τὴν χρήσιν τοῦ σκάφους, ἐν περιπτώσει ἔθνικης ἀνάγκης. "Η. γ) "Ὑπὸ ἡ διὰ λογαριασμὸν Πολιτείας τινὸς ἡ Κράτους, ἀπαιτούσης ἡ ἀσφαλίσις ἡ προτιθεμένη νὰ ἀπαιτήσῃ ἡ ἀσκήση οἰονδήποτε δικαιώματα, δύστε νὰ ἀποκτήσῃ, ἐπιτάξη, προαγοράσῃ ἡ έθνικοποίηση τὸ σκάφος, δυνάμει τῆς πραγματικῆς ἡ τῆς προβαλλούμενης ἔθνικοποτε, κατοικίας ἡ μέρους διαμονῆς ἡ τῶν ἔργων παντὸς προσώπου ἡ προσώπων, ἄτινα είναι ἡ, ἵσως, δύνανται νὰ είναι ἡ δύνανται ἴσως νὰ προβάλλουν, διότι είναι οἱ πραγματικοὶ ιδιοκτῆται ἡ καρπωταὶ τοῦ σκάφους ἡ, ἄλλως πως, ἐνδιαφερόμενοι ἐπ' αὐτοῦ.

3) Ἀπώλειαν ἡ ζημίαν προκαλούμενην ἐκ πάσης πράξεως ἡ πράγματος διαπραχθέντος ἡ ἀποτελεσματικὴ ἡ σκοτούμενον νὰ διαπραχθῇ πρὸς ἀποτροπήν, πρόληψιν ἡ μείωσιν ἀπωλείας ἡ ζημίας, ἥτις, διὸ ἐγίνετο, δὲν διὰ ἀπειλήσιον συμφώνως πρὸς τὸ παρόν ἀσφαλιστρίου, λόγω τῶν διατάξεων τῆς ὑποπαραγράφου 1 ή 2, τῆς παρούσης ρήτρας.

4) Ἀπώλειαν ἡ ζημίαν καλυπτόμενην ὑπὸ τοῦ παγίου ἀγγλικοῦ θαλασσοσφαλιστρίου μὲ τὴν ρήτραν ἀπαλλαγῆς, αἰχμαλωσίας κ.λ.π. (ῶς ἀναφέρεται ἀνὰ εἰς τὴν ρήτραν 1, α) κατοχαρουμένην ἐν αὐτῷ καὶ μὲ τὴν προσηρμένην ρήτραν — ρήτρα προσαραγάφων τοῦ Ινστιτούτου — (περιλαμβανομένης καὶ τῆς ρήτρας συγκρούσεως τῶν τεσσάρων τετάρτων).

5) Πάσαν ἀπαίτησην διὰ διαπάνας προερχομένας ἐξ ὄργοπορίας, ἑκτὸς τῶν διαπανῶν αἱ ὀποῖσι θὰ ἐπληρώνοντο κατ' ὄρχην, κατὰ τὸν ἀγγλικὸν νόμον καὶ τὴν συμφώνως πρὸς τοὺς Κανόνας "Υόρκης—Αμερίσης" (τοῦ 1950) πρακτικήν.

Ἡ λεκτικὴ διατύπωσις τῆς δηλώσεως ταύτης ἐν συνδυασμῷ πρὸς τοὺς προϋπάρχοντας ἀποκλεισμούς καὶ περιορισμούς, ἔξαλείφει πρακτικῶς διὰ τοὺς τούς πολέμους τούς καλυπτόμενους ἀξιολόγους κινδύνους πολέμου — ὡς λέγονται — καὶ θέτει τοὺς πλοιοκτήτας εἰς τὴν ἀκροσφαλή καὶ ἐπικίνδυνον θέσιν, ἥτις δύναται, ἐνδεχομένως, νὰ ἔχῃ ἀντικτύους μεγάλης ἐκτάσεως.

Ἡ προοδευτικὴ αὕτη ἐξουδετέρωσις τῆς πρακτικῆς ισχύους τῆς ἀσφαλίσιας κινδύνων πολέμου ἀποτελεῖ τὸν μοναδικὴν εὔκαιριαν διὰ τοὺς Ελλήνας πλοιοκτήτας νὰ ἀπαλλαγοῦν, ἐν μέρει τούλαχιστον, ἀπὸ τῆς Ασφαλιστικῆς κηδεμονίας τοῦ Λοιδίνου, ἰδρύοντες τὸν Οργανισμὸν "Α-

σφαλείας Κινδύνων Πολέμου, άνταποδίδοντες συγχρόνως βαρύ κτύπημα εις τους άσφαλιστάς και δημιουργώντες ουσιώδες είς μετρητά απόθεμα, όπερ δύναται να βραδύτερον να άποτελέση τὸν πυρήνα περισσότερον ἐκτεταμένων άσφαλιστικών ἐπιχειρήσεων.

Η ΜΟΡΦΗ: 'Ο προτεινόμενος 'Οργανισμός 'Άσφαλείας Κινδύνων Πολέμου δύναται νὰ λάβῃ τὴν μορφὴν ἀλληλασφαλείας η Σωματείου προστασίας και ἀποζημιώσεως (P. and I. club) καὶ νὰ χρηματοδοτηθῇ παρ' ὅλης τῆς ἑλληνικῶν συμφερόντων, ὑπὸ διαφόρους σημαίας, ναυτιλίας, νὰ έδρεύῃ δὲ εἰς Νέαν 'Υόρκην η εἰς οὐδέτεραν χώραν, λ.χ. εἰς τὴν Ἐλεβίτιαν.

Δύναται νὰ ἀνατεθῇ ἡ ὄργάνωσις καὶ ἡ διαχείρισις, ἐπὶ μικρᾶ ἀμοιβῆ, εἰς Οίκον ἀνεγνωρισμένων μεστῶν ἀσφαλείας, ως τῶν κ. κ. Φράγκ. Β. Χάλλ η τὸν I. Φ. Κάρρυ, τῆς Νέας 'Υόρκης η εἰς ἑλεβίτικὸν ἡ γερμανικὸν Οίκον μεστῶν ἀσφαλείας, τραπεζιτικὸν ἡ ἀσφαλιστικόν. Τὰ ἀπαιτούμενα κεφαλαῖα θὰ ἔξευρεθοῦν διὰ τῆς ἐκ μέρους τῶν πλοιοκτητῶν εἰςφορᾶς ὑπὸ τῆς συνήθη μορφῆς τῶν καταβόλων εἰς τὸ Club P. and I. καὶ ἂν παραστῇ ἀνάγκη, δι' ἀρχικῆς κατὰ τὸν πόλεμον εἰςφορᾶς παρ' ἔκαστον μέλους, ἀποδιδόμενης βραδύτερον, ὅταν η νέα ἀλληλασφαλεία θὰ ἔχῃ ἐδραιωθῆ ὥστε οἰκονομικῶς.

ΑΙ ΔΥΣΚΟΛΙΑΙ: Τὸ δυσχερέστερον τῆς ὅλης προσποθείας θὰ εἴναι — θεωρητικῶς τούλαχιστον — τὸ νὰ δεχθῇ ἡ μεγάλη πλειονότης τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ὅπερ τὸ σχέδιον αὐτὸν ἀποδαίνει ἀνατοφεύκτον καὶ ὅτι πρέπει νὰ τὸ ὑποστηρίξουν, διότι ἄνευ τῆς ὑποστηρίξεως τῶν η ὅλη προσπόθεια εἰνὲ ματαιά. Ἐν τῇ πρακτικῇ, δῶμα, τὸ πρόγραμμα δὲν ἔχει οὕτω, διότι πολλοὶ ἔχοντες Ἐλληνες ἐφοπλισταί, συζητήσαντες τὸ θέμα, ἐπέδειναν ὑμόφωνον διάθεσιν υἱοπετείσεως του. 'Ολαι σι μέχρι σημερὸν διαβιβασθεῖσι πληροφορίαι αποδεικνύουσι, διότι ἡ ἐνδεχομένη ἀπόδοση τοῦ σχεδίου ἀποτελεῖ ἀπλῶς ζήτημα εὔστροφον χειρισμοῦ.

Ἡ δεύτερα δυσκολία, ἡ ἀπασχολούσα ὅλους τοὺς μὴ 'Ελληνας, ἔγκειται εἰς τὸ πρόβλημα τῆς ὄργανωσεως τοῦ 'Ιδρυματος, τῆς διαχείρισεως του, τῆς ἐποπτείας καὶ τῆς ἐκλογῆς τῆς ἔδρας τῶν ἐργασιῶν

του. Δέν πρόκειται περὶ σοφαροῦ ἐμποδίου, δυναμένου — ἐνδεχομένως — νὰ ἔξαλειφθῇ, ἢ ἡ ἴδρυσις, ἢ διοικησις καὶ ἡ ὄργάνωσις ἀνατεθεῖες πρώτης τὰς ἀσφαλιστικῶν τῆς ἡπειρωτικῆς Ἑύρωπος Οίκου, η ἐποπτείας εἰς ἐπιτροπὴν ἐκλέκτων. Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ ἡ ἔδρα, καθὼς καὶ τὸ κεντρικὸν Γραφεῖον ὅρισθουν εἰς οὐδετέραν χώραν, π.χ. τὴν Ἐλεβίτιαν, μακράν τοῦ Λονδίνου, ὅπερ εἶναι τὸ νευραλγικὸν σημεῖον τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ μακράν τῆς Νέας 'Υόρκης, ὅπου εἶναι ἔγκατεστημένοι 'Ἐλληνες ἐφοπλισταί, οἵτινες, δι' ἄγνωστὸν τινὰ αἰτίαν, οὐδόλως θὰ ἔγινοντο δεκτοὶ ως διαχειρισταὶ ὑπὸ τῶν ἐν 'Αθήναις καὶ Λονδίνῳ 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν.

Ἡ τρίτη, ἡ καὶ σοφαροῦ δυσκολία, ἥτις πρέπει νὰ ἀρθῇ, ἔγκειται εἰς τὸ νὰ γίνη δεκτός ὁ νέος 'Οργανισμός 'Άσφαλείας Κινδύνων Πολέμου ὑπὸ τῶν ιθυγόνων ἀμερικανικῶν, βρετανικῶν καὶ εὐρωπαϊκῶν οἰκονομικῶν ἴδρυμάτων, ως ἀρκετά ισχυρός καὶ σταθερός, πρός καλύψιν τῶν ινδικῶν πολέμων.

"Οταν ἡ κάλυψις κινδύνων πολέμου, ως ταύτην προσφέρουν σήμερον οἱ ἀσφαλιστοί τοῦ Λονδίνου, είναι σχεδὸν ἀποκρουστικὴ ἀντασφαλίσιμη ἐν τῇ γυμνότητὶ της, δὲν θὰ εἶναι δυνατόν τοῦ ἀσφαλιστοῦ τοῦ οἴκου ἑλληνικοῦ κινδύνου εἰς ἑλεβίτηκην, ἀμερικανικήν, γερμανικήν ἡ καναδικήν ἀσφαλιστικήν ἐταίριαν, εἰς λίσαν ὄνομαστικήν τιμήν, κατὰ πολὺ κατωτέρων ἐκείνων, τὰς ὅποιας πληρώνουν οἱ 'Ἐλληνες πλοιοκτῆται εἰς τὴν καθ' ἔκαστον καλύψιν τῶν ἀσφαλίσεων των κατὰ κινδύνων πολέμου εἰς τὸ Λονδίνον.

Πρίν ληφθῇ ὄριστική τις ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ὠφελιμότητος καὶ τοῦ πραγματοποιησμοῦ τοῦ ὄντωτέρου σχεδίου, είναι ἀνάγκη νὰ προστεθῇ καὶ μία προειδοποίησις: 'Ἄν μια τοιαύτη ἀπόφασις ληφθῇ καὶ δημοσιευθῇ, ἀλλὰ δὲν πραγματοποιηθῇ, ως συνήθως κατὰ τὸ παρελθόν συνέβη εἰς παρομοίας ἀνεπιτυχεῖς ἀποπειρίας, οἱ ἀσφαλισταὶ τοῦ Λονδίνου θὰ ἐκδικηθοῦν ἀμέσως καὶ μάλιστα κατὰ τὸν πλέον βίσιον καὶ ἀμειλικτον τρόπον των.

Νέα 'Υόρκη, Φεβρουάριος 1959

ΚΩΣΤΑΣ Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

ὅτι ἐνστεπεθῇ εἰς καλάς χειραὶς ἡ διαχείρισις τῶν ἀκανθωδῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἀπασχολοῦν σήμερον τὸν 'Ελληνικὸν Ἐφοπλισμὸν.

Ἡ προκεχωρημένη θέσις τῆς ὄργανωσεως τοῦ Λονδίνου εἰς τὸ παγκόμιον αὐτὸν ναυτιλιακὸν κέντρον ἀπόκτηνται διάσωσαν σημασίαν, λόγω τῆς εὐρυτέρας ἐκτάσεως τῶν 'Ελληνικῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων εἰς διειθή πλασία.

'Ἀποτελεῖ, βεβαίως, ιδιοτυπίαν ἡ ἐμφάνισις τῶν 'Ελλήνων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρηματιῶν ἀπό ἀπόφεως ἐπαγγελματικῆς ὄργανωσεως, ἐν συγκρίσει προς τοὺς ξένους συναδέλφους των. Ἡ ἀνάγκη τῆς ἐκ τοῦ συνεγγυατορικοῦ οἰκουμενικοῦ τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κινησίας καὶ ίδιος ἀπό τοῦ τελευταίου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, ὅποτε ἡ 'Ελληνικὴ ναυτιλιακὴ δραστηριότης ἔξεταθῇ καὶ ἀνεπτύχθῃ εἰς ἐπίπεδα ἀνέν πραγματεύονται διάσκολα μακράν τῆς γενετείρας, τὴν διοίκησιν μόνον ὡς ἐπισκέπται ἐπαναδέλφους δι' ὀλίγας ημέρας.

Συνέπεια τῆς ιδιοτύπου αὐτῆς καταστάσεως εἶναι ἡ—πλὴν ἐλαχιστῶν ἔξαιρεσεων—διαρκής ἀπουσία ἐξ 'Ελλαδός τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἐν ἀντίθεσι πρὸς τοὺς ξένους ἐφοπλιστὰς τῶν ἀλλων χωρῶν, οἱ ὅποιοι μονιμῶς κατοικοδρέουνται εἰς τὰς χώρας των. Μοιραίως, ἐπομένως, καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ των συγκρότησις ἐμφανίζει τὴν ιδιοτυπίαν τηρούστατου ὄργανωσεως ἐν 'Αθήναις, ἐν Λονδίνω καὶ ἐν Νέα 'Υόρκη.

Ἡ βασικὴ ὄργανωσις, η ἐν 'Αθήναις 'Ενωσις τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἔχει, βεβαίως, ἐπομισθῇ τὸ βαρύν ἔργον τῆς διαχειρίσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν ζητημάτων εἰς ὁ.τι., κυρίως, ἀφορᾶ τὰς σχέσεις τοῦ 'Ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὸ Κράτος, τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις κ.λ.π. Καὶ εἰς τὸν εὐρύτατον αὐτὸν κύκλον τῆς ἀρμοδιότητος της ἔχει ἐπιδεῖξει μέχρι τούτου ἀπόλυτον ικανοποιητικὴν δράσην. Ἀπό τὸν τελευταίον, ίδιως, πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, διὰ τὰ ἀνακύψαντα σοβαρώτατα ζητήματα, τὰ ὅποια τόσον σάλον καὶ τοσοῦν ἀναταραχῆς είχον προκαλέσει εἰς τὴν Ναυτιλίαν, σπως τὰ φορολογικά, τὰ ναυτεργατικά, τὰ νομοθετικά κλπ. ἀντεμετωπίσθησαν κατὰ τὸν πλέον ἐπιτυχῆ τρόπον, μὲ σθένος, μὲ ἀγώνας, μὲ ἐμπειριστατωμένην μελέτην καὶ σωφροσύνην. Αποτέλεσμα τῆς δραστείας ταύτης εἶναι αἱ, κατὰ κοινὴν ὄμολογίαν, εὐνοϊκαὶ συνθῆκαι, ὑπὸ τὰς ὅποιας εὐρίσκεται σήμερον τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλας ἐποχάς.

Εἰς διαρκή ἐπιβιτακοῦν εὐρύσκονται οἱ διοικούντες τὴν ἐν 'Αθήναις 'Ενωσιν διλγάριμοι ἐφοπλισταί, διασθέντες τὸν χρόνον τῶν, σὺν τοῖς ἄλλοις, καὶ εἰς τὴν συμμετοχὴν εἰς πλεισταὶ ὅσα συμβούλια καὶ ἐπιτροπὰς σχετικὰς μὲ ναυτιλιακὸν θέματα. Ἡ ἀμεσος καὶ συνεχῆς ἐπαφή των μὲ τὴν 'Ελληνικὴν διοίκησιν, τὰς ναυτεργατικὰς ὄργανωσεις, τὴν 'Ελληνικὴν νομοθεσίαν καὶ τὴν ἐν γένει 'Ελληνικὴν πραγματικότητα, παρέχει τὴν δυνατότητα τῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων κατὰ τρόπον πειρατικώτερον ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς συναδέλφους τῶν, οἱ ὅποιοι ζούν μακράν τῆς 'Ελλαδός καὶ ἔχουν κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ηττον ἀποξενωθῆ τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν τῆς 'Ελληνικῆς ζωῆς.

Αἱ ἐν τῷ ἐξωτερικῷ, ἀφ' ἐτέρου, ὄργανωσεις τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς

Τὸ ἀρχαιότερον 'Ελληνικὸν Ναυτικὸν καὶ Ἐφοπλιστικὸν Γραφεῖον ἐν Αἰγαίῳ

XYDIA, ALLAM & CO.

PORT - SAID

Head Office
27, Sultan Hussein Street
Telephone 661
Telegrams XYDAL
or NOMIKOS

ALEXANDRIA Branch

117, Mosque Attarine
Telephones: 21641 and 22175
Telegrams: XYDIA
or XYDAL

SUEZ

Rached Street
Telephone 2149
Telegrams: XYDAL
or NOMIKOS LINES

GENERAL AGENT in SUEZ CANAL for NOMIKOS LINES

Νέας Ύρκης έχουν προσφέρει πολυτίμους υπηρεσίας εις τὸν Ἑλληνικὸν Ἐφοπλισμὸν κατὰ τὸν πόλεμον καὶ μετ' αὐτὸν, χρησιμοποιούσαι κατὰ τὸν καλύτερον δυνατὸν τρόπον τὰς προκεχωρημένας θέσεις τῶν εἰς τὰ δύο παγκόσμια κέντρα.

Ἡ στὴν συνεργασία καὶ συνεχῆ ἐπαφῇ καὶ ἀλληλοσυμπλήρωσις τοῦ ἔργου τῶν τριῶν ὄργανώσεων παρέχει εἰς τὴν ιδιότυπον καὶ τρισυπόστατον αὐτὴν ἐπαγγελματικὴν συγκρότησιν τὰς δυνατότητας μιᾶς ἔρχοντος ἀποδοτικῆς ἑκυπρητεῖσεως τῶν ἐφοπλιστικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν γενικῶτερων ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Ἡ νέα διοίκησις τῆς ἐν Λονδίνῳ ὁργανώσεως ἔχει νὰ ἀντιμετωπίσῃ κυρίως θέματα διεθνοῦς μορφῆς, τὰ ὅποια ἐνδιαφέρουν σοβαρώτατα τὸν Ἑλληνικὸν Ἐφοπλισμὸν. Θέματα λεπτὰ καὶ περιπλοκα, λογο τῆς μεταπολεμικῆς ἐπέκτασεως τῆς δραστηριότητος τοῦ εἰς εὐρύτερους τομεῖς ἔξω τοῦ πλαισίου τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς περιοχῆς. Εἶμενα δέδιοι, ὅτι ἡ νέα διοίκησις θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ θέματα ταῦτα μὲ σθένος, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν φρόνησιν καὶ τὴν διπλωματικότητα, τὴν ὅποιαν ἀπαιτοῦντο αἱ ἰδιότυποι συνθῆκεν, ὑπὲ τὰς ὅποιας εἶναι ὑποχρεωμένος νὰ δρᾷ καὶ νὰ κινήται ὁ Ἑλληνικὸς Ἐφοπλισμός.

ΠΡΟΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΕΙΝ ΤΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Ἐνῷ ἡ ναυτιλιακή κρίσις συνεχίζεται μὲ ἀμείωτον ἔντασιν καὶ ὅλαι αἱ ἐνδείξεις ὁδηγούν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι οὐσιώδης βελτίωσις ἐπιτρέπουσα ἀνακούφισιν τῆς σφρόνδων δοκιμαζομένης τώρα ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, δὲν πρέπει νὰ ἀναμένεται επὶ πολὺν ἀκόμη χρόνῳ, σημαντικὰ προβλήματα ἀλλὰ καὶ ἔξελίξεις ἐκδηλούνται εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Οὕτω, αἱ πρόσφατοι ἐκ Λονδίνου πληροφορίαι, αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τὰς ἑκεὶ ζυμώσεις, ἐκδηλώσις τῶν ὅποιων δέοντος θεωρηθούν τὰ ἀποτελέσματα τῶν ἀρχαιερειῶν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, ἀποτελούν. Ἰσως, τὴν ἀπαρχὴν μιᾶς συντονισμένης δρασεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν προς ἀντιμετώπισην τῶν ἀπειλούντων τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλιακὴν ὑπόδεσιν κινδυνών, ἀλλὰ καὶ τὴν πρώτην ἐπίσης ἐκδηλώσιν τοῦ κοινοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν «μεγάλων» τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, περὶ τὰς ὑποθέσεις τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Ἄπο τὴν συντονισμένην ἐκδηλώσιν τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν μεγάλων ἐφοπλιστῶν, διὰ τὰς κοινὰς ὑποθέσεις, μόνον καλὸν δύναται νὰ προκύψῃ. Ἰσως οἱ πολλαπλασιαζόμενοι ἔξωτεροι κοινούν καὶ ἡ σφῆς πρόθεσις τῶν ξένων ναυτιλιακῶν συμφερόντων, ὅπως διὰ παντὸς εἰς τὴν διάθεσιν τῶν μέσου, ἐπιτύχουν τὸν περιορισμὸν τῆς δραστηριότητος τῶν Ἑλλήνων, νὰ συμβάλουν ὡστε νὰ συντονιστοῦν δρᾶσις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, καὶ διὰ τῶν μεγάλων, νὰ παγιστοῦν καὶ νὰ ἀποτελέσῃ τὴν βάσιν διὰ τὴν ἐδραίαν καὶ γόνιμον ὄργανων τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὅτι πλείστα προβλήματα μασταιῶν μέχρι τούδε ἀναμένανταν τὰ λυστινὰ τῶν — ὡς τὸ ἀσφαλιστικόν, πιστωτικὸν κ.λ.π. θὰ ἀντιμετωπισθούν ἐπιτυχῶς.

Ἐπὶ τοῦ παρόντος, ὡς πρώτου βαθμοῦ ἐπείγοντος θέμα, δέοντος νὰ θεωρηθῇ ἡ πολεμικὴ κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ τῆς ἀδρίτου ἀνάγκης ὑποχρεώθεντος οἱ ἐφοπλισταὶ μας νὰ στραφοῦν κατὰ τὸ παρελθόν πρὸς τὰς σημαῖς αὐτάς, πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ πληθωρικοῦ ἐπιχειρηματικοῦ δυναιμικοῦ τῶν καὶ εὔτυχησαντες νὰ ἐπιτύχουν οἱ πλείστοι ἐξ αὐτῶν, τὴν πραγμάτων τῶν πλέον τολμηρῶν ἐπιδιώξεων τῶν, ὀφείλοντων σήμερον νὰ ἀντιληφθοῦν, ὅτι τὸ τεράστιον οἰκοδόμημα, τὸ ὅποιον ἐδημογράφησαν, βαλλόμενον πανταχόθεν, ἔχει ἀνάγκην προστασίας πολιτικῆς, διὰ νὰ ἀντιστηθῇ ἐπιτυχῶς εἰς τὴν δοκιμασίαν. Καὶ τὴν προστασίαν αὐτὴν θὰ δυνηθῇ νὰ τοῦ παράσχῃ μόνον ἡ ναυτικὴ Ἑλλάς, ἡ μακρινῶν ἔχουσα τὴν παράδοσιν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ὅπως ἡ κυβερνήσις τῆς χώρας θὰ στηρίξεται εἰς τὴν δύναμιν τὴν ὅποιαν θὰ παρέχῃ εἰς αὐτὴν μία μεγάλη ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν Ναυτιλία.

Ολοι αἱ ὑπόρχουσαι πληροφορίαι φέρουν τὰς κυβερνήσεις τῶν ναυτικῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ἀλλὰ καὶ τοὺς ναυτιλιακούς κύκλους αὐτῶν, ἐκδηλούντας ίκανοποίησιν διὰ τὴν ταχείαν ἔξελιξιν τῆς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν χωρητικότητος. Εἴτε εἰλικρινεῖς εἶναι αἱ ἐκδηλώσεις αὐτοῖς εἴτε όχι, βέβαιον εἶναι, ὅτι θὰ είναι δυσχερεστάτη ἡ θέσης ἑκείνων οἱ ὅποιοι θὰ ἐπεχείρουν νὰ στραφοῦν κατὰ τρόπον ἀπρόκλιτον κατὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν. Ἀλλως τε ἐκ τῆς μέχρι τούδε περίας προκύπτει, ὅτι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Υ.Ε.Ν. ἐν συνεργασίᾳ μετά τῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν εἶναι προετοιμασμέναι πρὸς ἐπιτυχῆ ἀντιδρασιν.

Κατὰ τοὺς πρώτους δύο μῆνας τοῦ 1959, ἐν ὅλω 21 πλοίᾳ 241.057 κ.ο.χ. προσετέθησαν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν κατὰ τὸ ἄρθρον 13 τοῦ Ν. Δ. 2687/53. Δύναται τις, ὡς ἐκ τούτου, βασίσως νὰ ὑπολογίζη, ὅτι ἡ ἀνάγκη καὶ ἡ σκοπιμότης τῆς ἐνισχύσεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας κατανοεῖται δεοντῶς ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ὅτι, ἐπομένως, ὑπάρχουν πολλαὶ πιθανότητες, συνεχιζομένου ἐντόνων τοῦ ρυθμοῦ τῆς νηολογήσεως πλοίων, ἡ εἰσόδος τοῦ 1960 νὰ εὐρῇ τὴν ὑπὸ τῶν ἐθνικῶν χρημάτων ναυτιλίαν πλησιάζουσαν τὰ τέσσαρα ἑκατομμύρια κόρων.

Παραλλήλως πρὸς τὴν ευνοϊκὴν αὐτὴν ἔξελιξιν, τὸ θέμα τοῦ ἐπανα-

πατρισμοῦ αὐτῶν τούτων τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, ὀρχίζει νὰ ἀποκτᾷ ἀξιοσημείωτον ἐπικαιρότηταν καὶ νὰ προκαλῇ τὸ ἐνδιαφέρον παραγόντων τῆς Ναυτιλίας ὅποιος περιορισμοῦ καὶ γραφειοκρατικοῦ ἐλέγχου, εἴτε ἐν Ἑλλάδι εύρισκονται ταῦτα εἴτε ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ ἡ παραλλήλως διευκόλυνσις, καταθέσεων εἰς συναλλαγματικήν τὰς τοῦ Τραπέζας, θὰ ἀποτελέσουν θετικὴν συμβολὴν εἰς τὴν προστάσειν ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Τὰ μελετώμενα ἡδη ὑπὸ τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς συμπληρωματικά μέτρα, ἀτινα θὰ ἔξασφαλίσουν τὴν πλήρη ἀπελευθέρωσιν τῶν εἰς συναλλαγματικούς εἰσοδημάτων τῆς Ναυτιλίας ὅποιος περιορισμοῦ καὶ γραφειοκρατικοῦ ἐλέγχου, εἴτε ἐν Ἑλλάδι εύρισκονται ταῦτα εἴτε ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ ἡ παραλλήλως διευκόλυνσις, καταθέσεων εἰς συναλλαγματικήν τὰς τοῦ Τραπέζας, θὰ ἀποτελέσουν θετικὴν συμβολὴν εἰς τὴν προστάσειν ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Ἡ ἔξοδαλνυστικὰς τῶν μετά τῆς Μ. Βρετανίας σχέσεων, ἐξ ἄλλου, θὰ ἐπιτρέψῃ, ἐπίζημεν, τὴν ἐπίσπευσιν συμφωνίας διὰ τὴν τηλετυπικὴν σύνδεσιν τῆς Ἑλλάδος μετά τοῦ Σίτου, ὡς ἔχει ἔξασφαλισθεῖ τῆς Υόρκης.

Ὕπο τὰς συνθήκας αὐτὰς, ἀποκτᾶται ἴδιας αὐτοῖς σημασίαν ἡ ρύθμισης τοῦ θέματος τῆς φορολογίας τῶν ναυτιλιακῶν ἔκεινων ἐπιχειρήσεων αἱ ὅποιαι θὰ ἐνδιεφέροντο διὰ τὴν Ἑλλάδος διασείριστον πλοίων ὅχι μόνον ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαῖαν ἀλλὰ καὶ ὑπὸ ἔνεας. Γνωρίζομεν, ὅτι τὸ θέμα ἔχει ἡδη ἀπασχολήσει τὰς ὑπηρεσίας τῶν υπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας καὶ ἐπίζημεν, ὅτι τὸ γενικότερον συμφέρον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας θὰ είναι ἔκεινο τὸ ὅποιον θὰ δόηγησῃ, εἰς ρύθμισην τοιαύτην, ὡστε ἡ φορολογικὴ ἐπιβάρυνσις ἐπιχειρήσεων, τῶν ὅποιων ἡ οὐσιαστικὴ διευθυνσις θὰ ἀσκήται ἐξ Ἑλλάδος πρὸς τὰ πλοῖα ὑπὸ ἔνεας σημαίας.

Ἐκτὸς τοῦ ὅτι μεγίστη θὰ είναι ἡ γενικωτέρα οἰκονομικὴ ὠφέλεια τοῦ Τόπου ἀπό μιαν τοιαύτην ἔξελιξιν, δὲν πρέπει νὰ παρίθῃ κανείς, ὅτι ἡ τοιαύτην τροποποίησις τοῦ Ν. Δ. 3843/1958 «περὶ φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος νομικῶν προσώπων» θὰ συμβάλῃ σύν τῷ χρόνῳ, εἰς τὴν ἔτι ἐντονωτέραν στροφὴν πρὸς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

ΑΝΑΓΚΑΙΑ Η ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΜΑΣ

Εἰς τὴν, πρωτοβουλία τῶν δυτικο-εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν, συνερχόμενην κατὰ μῆνα Ἰούνιον εἰς τὴν Οὐαστιγκτώνα διάσκεψιν δὲν προσεκλήθη ἡ Ἑλλάς, μόνη αὐτὴ ἐξ ὅλων τῶν μεγάλων ναυτικῶν δυνάμεων.

Καὶ δὲν προσεκλήθη, διότι πρόκειται κατὰ τὴν ἐν λόγῳ διάσκεψιν νὰ συζητηθῇ μὲ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν τὸ φλέγον ζῆτημα τῶν «σημαιῶν εὐκόλιας». Διαβίμαστο, κατὰ καιρούς, ἔντονα, πρὸς τὸ Στέπιτ Ντηπάρτμεντ ἐγένοντο διὰ τὴν παρεχόμενην ἀπὸ τὰς τηνασίες ποτέ λιπότερην ἐποπτείαν εἰς τὰ πλοῖα τῶν ἐν λόγῳ σημαιῶν. Ήσαν ἀποτέλεσμα τῶν διαβημάτων εἰναι ἡ διάστασις. Ή Ἑλλάς δὲν ἐκλήθη διότι πιστεύεται, ὅτι ὑποστηρίζει τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς, τοὺς διατηροῦντας τὰ πλοῖα τῶν «σημαιῶν εὐκόλιας».

Ἡ παρουσία, ὅμως, τῆς Ἑλλάδος ἐπιβάλλεται ἀπὸ αὐτὰ τὰ πράγματα. Οφείλομεν νὰ ἀξιώσωμεν τὴν συμμετοχὴν μας εἰς μίαν διάσκεψιν, ηδης ζωτικώτατα ἐλληνικῶν συμφέροντα πρόκειται νὰ συζητησῃ.

Τὰ γνωρεῖται Ἐξωτερικῶν καὶ Ναυτιλίας, ἐν συνεννόησηι μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀς προσδούν ἐν καιρῷ εἰς τὰς καταλλήλους ἐνεργείας.

ΚΑΙ ΑΙ ΑΝΤΙΔΙΚΙΑΙ ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ

Διὰ τὸν διακανονισμὸν τοῦ λαβεῖν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν ὅποιων τὰ σκάφη ἐπετάχθησαν ὑπὸ τοῦ Δημοσίου κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον, ὁ νόμος 4424/1944 ὡντεῖν, ὡς γνωστόν, ἀρμοδίαν τὴν Μόνιμον Ἐκτιμητικὴν Ἐπιτροπὴν Ἐπιτάξεων καὶ Ναυλωσεων.

Πιστωτικαὶ ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν, ὡς ἄλλως τε ἐπεβάλλετο, ἡσαν αἱ πλείστοι τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς αὐτῆς. Διὰ τοῦτο τὸ Δημόσιον, τὸ ὅποιον δὲν ἦτο διατεθεῖμόν νὰ καταβάλῃ τὰ ὄριζόμενα ποσὰ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, ἔξεδωκε τὸ νομοθετικὸν διάταγμα 470 τοῦ 1947. Τὸ Δημόσιον, βεβαίως, δὲν ἔκαμψθη ἐκ τῆς σθενωρᾶς αὐτῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς ὄφεις τοῦ παρεβάλλοντος.

Ἄλλη αἱ αὐθαιρεσίαι τοῦ Δημοσίου, προκειμένου νὰ ἀποφύγῃ τὴν καταβολὴν τῶν ὄφειλομένων, ἐπρόκειτο νὰ ἔχουν περιπτετεῖδη ἀλλήβος συνέχειαν κλιμακούμενην εἰς μίαν καὶ πλέον εἰκοσιετίαν.

Παρὰ τὸ προαναφερθὲν διάταγμα τῆς διαγραφῆς τῶν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς ὀφειλῶν, τὸ Δευτεροβάθμιον Διοικητικὸν Δικαστήριον, τὸ ὅποιον ἐξεδίκασε κατ' ἔφεσιν τὰς ἀποφάσεις τῆς Μονίμου Ἐκτιμητικῆς Ἐπιτροπῆς, ἐπεκύρωσε τὰς ἀναγνωριστικὰς ἀποφάσεις αὐτῆς, ἀγνοήσαν τὸ νομοθετικὸν διάταγμα 470 τοῦ 1947. Τὸ Δημόσιον, βεβαίως, δὲν ἔκαμψθη ἐκ τῆς σθενωρᾶς αὐτῆς προέβη εἰς τὴν ἔκδοσιν καταλογιστικῶν πράξεων εἰς βάρος τῶν ἐφοπλιστῶν.

Ἡ φυσικὸν ὁ τοιοῦτος χειρισμὸς τοῦ θέματος, τοῦ λαβεῖν τῶν ἐφοπλιστῶν ἐκ τῆς ἐπιτάξεως τῶν πλοίων των, ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς Μυλωνᾶ, νὰ προκαλέσῃ ἀληθῆ ἀγανάκτησιν. Ὡς αὐθαιρεῖτο κατηννέλλεται

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

σαν αἱ καταλογιστικαὶ τῆς πράξεις. Τὸ Ἐφετεῖον Ἀθηνῶν, εἰς τὸ ὄπιον προσέφυγον ὥρισμένοι ἐφοπλισταῖ, ἔθεωρησεν ἀκύρους τὰς πράξεις τῆς Ἐπιτροπῆς Μυλωνᾶ.

Τὸ Δημόσιον, ὅμως, πάντοτε ἀποφασισμένον νὰ ἀποφύγῃ τὴν καταβολὴν τῶν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς ὄφειλῶν του, συνεχίζει τὴν ἀντιδικίαν, διαπράττοντας νέαν μεγαλυτέραν εἰσέτι αὐθαιρεσίαν. Ἐκδίδει τὸν νόμον 3098 τοῦ 1954, διὰ τοῦ ὅπιού ἡκυρώνοντο αἱ ἀκόδεισις ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν ἀποφάσεις καὶ συνιστάτο νέα ἐπιτροπή πρὸς ἐπανεξέτασιν τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς Μυλωνᾶ. Τελεσιδίκους δὲ καὶ ἀμετοκλήτους, ὥριζεν ὁ νόμος τὰς ἀποφάσεις τῆς δευτέρας αὐτῆς ἐπιτροπῆς.

Μετὸν ὑπερβάλλοντος ζήλου ἐπροχώρησεν ἡ ἐπιτροπὴ αὐτὴ, συγκροτημένη ἐξ ἀδάνων περὶ τὰς ναυτιλιακὰς δημοσίων ὑπαλλήλων, εἰς τὸ ἔργον τῆς. Ἐπεκύρωσεν ἀθρώς τὰς ἀποφάσεις Μυλωνᾶ, καταστήσασα ἀπαιτήτας πλέον ὑπὸ τοῦ Δημοσίου τὰς ἐφοπλιστῶν καταλογίζουμενα ποστά.

Παρ’ ὄλον τὸ ὅργιον αὐτὸν τῆς κρατικῆς αὐθαιρεσίας καὶ κακοπιστίας, εὑρέθη τρόπος διὰ μίαν νεανὸν ἄμμαν τῶν θιγομένων ἐφοπλιστῶν. Εἰς προσφυγὴν τῆς ἑταῖρίας «Ιόνιον» κατὰ σχετικῆς εἰς βάρος της ἀποφάσεως, τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας ἀπεφάνθη, διὰ ὅρθως ἐγένετο ἡ ἀναίρεσις αὐτῆς καὶ ὅτι δύναται νὰ ἐπιλαμβάνηται τούτῳ τῶν ἀποφάσεων τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ νόμου 3098. Πρὸς ἀποφύγην, διὰς, τελείας ἀπορρίφεως τῶν ἐν λόγῳ αὐθαιρέτων ἀποφάσεων, τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας προέκρινε τὴν ὁδὸν τῆς ἐπανεξέτασεως τῶν διαφορῶν ὑπὸ τῆς αὐτῆς ἐπιτροπῆς τοῦ νόμου 3098. Ἐπεδίνηθη κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν μία μέση λύσις, ἡ ὅποια, ὅμως, δὲν θὰ ἐπιτύχῃ παρὰ νὰ διασινάσῃ τὴν ἀντιδικίαν μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ Δημοσίου. Ἡ ἐπιτροπὴ αὐτῇ οὐδὲν ἔχεγγυον, λόγω τοῦ παρελθόντος τῆς, παρουσίας διὰ μίαν ἀμερόπλητον καὶ ἀντικειμενικήν κρίσιν. «Ηδη, μετὰ τὴν ὑπέρ τῆς ἑταῖρίας «Ιόνιον» ἀπόφασιν, πλεῖσται σαὶς ἀναίρεσις ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ Συμβούλιον τῆς Ἐπικρατείας.

‘Ανεφέρθημεν λεπτομερῶς εἰς τὸ ἰστορικὸν τῆς ὑποθέσεως τῶν διαφορῶν ἐκ τῆς ἐπιτάξεως κατὰ τὸν πόλεμον πλοίων ὑπὸ τοῦ Δημοσίου, διὰ νὰ θεμελιώσωμεν καλύτερον τὴν προτασιν, ἡ ὅποια ἀκολουθεῖ. Εἶνε ἡ μόνη λογική :

— Πρὸς ἀποφυγὴν πάσης περαιτέρω ἀσκόπου συζητήσεως καὶ ταλαιπωρίας ἐπὶ θεμάτων ἑκκρεμούντων ἀπὸ μιᾶς εἰκοσαετίας καὶ δεδομένου, διὰ τὸ Δημόσιον διέγραψε (Ν.Δ. 470) τὰς πάσης της φυσεως ὄφειλάς του ἐξ ἐπιτάξεων πρὸς ἐφοπλιστάς, προτείνεται ἡ διαγραφὴ διοίωσης τῶν δημιουργηθεισῶν πλασματικῶν ἀπαιτήσεων τοῦ Δημοσίου ὑπὸ τῆς ‘Ἐπιτροπῆς Μυλωνᾶ’.

Μόνον διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ θὰ τεθῇ τέρμα εἰς μίαν ἀντιδικίαν ἡ ὅποια ἀνεπανορθώθηται ἐκθέτει τὴν φερεγγυότητα τοῦ Κράτους εἰς τὰ σηματα τοῦ ‘Ελληνος ἐφοπλιστοῦ καὶ τὸν ἀναγκάζει δυσπίστως νὰ ἀποβλέπῃ εἰς κάθε μετ’ αὐτοῦ συναλλαγήν.

ΤΑ ΠΡΟΣΩΤΑ ΤΕΛΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΩΝ

Τὸ ζῆτημα τῶν προσθέτων τελῶν, μὲ τὰ ὅποια ἐπιβαρύνονται τὰ πλοία, διὰ δὲν καταβλήθουν ἐμπροσθέσμως αἱ εἰσφοραὶ ἐκ ναυτολογίου εἶναι καιρὸς νὰ λάβῃ μίαν λύσιν. Ἡ υφισταμένη σήμερον κατάστασις οὔτε εἰς τὸ πλοίον οὔτε εἰς τὸ Ν.Α.Τ. συμφέρει.

Πρόσθετα τέλη πάντοτε ὑπῆρχον καὶ πάντοτε εἰσεπράττοντο καὶ οὐδεὶς διενοήθη πότε νὰ ἀπαλλάγουν οἱ ὑπέρημεροι ὄφειλέται τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τὴν ὑποχρέωσίν των αὐτῆν. Ἄλλα ὅπως δοι γνωρίζομεν, οἱ πλοιάτεροι νόμοι τοῦ Ν.Α.Τ. δὲν ἔδημοιοργήσαν αὐτὸν τὸ ἀδιέξοδον. Ο Α. Ν. 2525(1940) ἐπέβαλε πρόσθετον τέλος 1% μηνιαίων διὰ τοὺς ἔξι πρώτους μηνας καθυστερήσεως καὶ 6% ἐτήσιων διὰ τοὺς ἐπομένους. Ο σημερινὸς νόμος καθώρισεν εἰς 2% μηνιαίων τὰ πρόσθετα τέλη, χωρὶς κανένα χρονικὸν περιορισμόν. Αποτέλεσμα νὰ συσταρευθοῦν πολλαὶ ὄφειλαι πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., νὰ είναι δυνητή ἡ ἔξοδος των, νὰ μὴν εἴναι δυνατή ἡ μείσωσί των καὶ νὰ είναι τοῦτο ὑποχρεωμένον διὰ νὰ εἰσπράτη τὰ δικαιώματα του νὰ καταφεύγῃ εἰς ἀναγκαστικὰ μέτρα εἴτε διὰ κατασχέσεως τῶν πλοίων εἴτε διὰ πρωταρκοτήσεως — εὐτυχῶς δὲν ἐπραγματοποιήθη ἀκόμη οὔτε μία — τῶν ὄφειλέων πλοιοκτητῶν.

Γνωρίζουμεν, ὅτι τὸ ζῆτημα ἀπησχόλησε τὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ταμείου καὶ τὴν Διοίκησιν αὐτοῦ, ἀλλὰ δὲν ἔγνωθη εἰς ποίας ἀποφάσεις καὶ εἰς ποία μέτρα, τελικῶς, θὰ καταφύγῃ διὸ νὰ δυνητῇ, χωρὶς νὰ προκληθῇ ἡ ἔξοδωσίς τῶν ὄφειλέτων, νὰ εἰσπράτῃ τὰ ἔσοδά του. Γεγονός είναι, ὅτι κυκλοφορεῖ μεγάλος ἀριθμός ληπτορόθεσμων ναυτολογίων, κυρίως πλοίων τοῦ ἑσωτερικοῦ καὶ ὅτι πολλὰ ἔξι αὐτῶν είναι εἰνεξόφλητα ἀπὸ ὀρκετῶν ἔτων. Τὸ μέτρον τῆς συγκεντρώσεως ὅλων αὐτῶν τῶν ναυτολογίων, δὲν πολλοὶ τοῦ Μ.Ε.Θ. τὸ πόδιον μελετᾷ ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ταμείου είναι, ἀναμφιδώλως, δρόθιον καὶ θὰ ἐπιφέρῃ μίαν ἑκκαθάρισιν τῆς καταστάσεως καὶ μίαν πληρεστέραν ἐνημέρωσιν τοῦ Ν.Α.Τ. Εἰς τὸ μέτρον διὰς τοῦτο δὲν βέλπουμε τὴν λύσιν, ἀλλὰ οὔτε εἰς τὸ «σφυρί» οὔτε εἰς τὸν «φοροεισπράκτορο». Ἡ συσσωρευτικὴ μεγάλων ὄφειλῶν μετατρεπεὶ οἰκονομικὴν δυσπραγίαν, ὅστε νὰ περιττεύῃ ἡ ἐπίτασις τῆς οἰκονομικῆς ἔξαθλιόσεως.

Εἶναι, νομίζομεν, ἀνάγκη νὰ θεωρηθῇ κατεπείγουσα ἡ ψήφισις νομοθετήματος, διὰ τοῦ ὅποιου νὰ δοῦνων ὥρισμέναι ὑσιστικαὶ διευκόλυνσεις εἰς τοὺς ὑπερχιλίους ὄφειλέτας-πλοιοκτήτας. Οὕτω μόνον τὸ Ν.Α.Τ. θὰ διανηθῇ νὰ εἰσπράτῃ τὸ συντομώτερον τὰ δικαιώματα του. Αὐτό, ἀλλὰς τε, εἶναι καὶ τομειακῶς καὶ ἀσφαλιστικῶς συμφέρον διὰ τὸ Ν.Α.Τ. διότι καὶ δραμάς ἔξασφαλίζει καὶ εἰς τὰ τὰ δικαιώματα πλοίων.

ΑΙ ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Φιλοδεξούμεν μίαν πρότασιν, τὴν ὅποιαν ἂς ἔχουν ὑπ’ ὅψιν των οἱ ἀρμόδιοι, κατὰ τὴν μελέτην τῶν ἀναγκαίων τροποποιήσεων τοῦ νόμου πρότερο εἰσφορῶν εἰς τὸ Ν.Α.Τ. Ἀποσκοπεῖ αὐτὴ τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν ὑπὸ ἀλληλικήν σημαίαν πλοίων ἀπὸ τὴν ἀδικαιολόγητον ἐπιβάρυνσιν προσθέτων τελῶν ἐπὶ τῶν ἀνεξοφλήτων ναυτολογίων, ἀνερχομένων ἐνίστε εἰς 700%. Πρόκειται, δηλαδή, περὶ συστηματικῆς ἀπομαστεύσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Διὰ νὰ ἀπαλλαγῇ τὸ ἀλληλικόν πλοίον τῶν ἀδικαιολόγητων αὐτῶν ἐπιβαρύνσεων, αἱ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφοραὶ προτείνεται νὰ ὑπολογίζωνται βάσει τῆς διαδικασίας, ἡ ὅποια ἡδη ἀκολουθεῖται διὰ τὸν ὑπόλογον σμὸν τῶν εἰσφορῶν τῶν ἀσφαλιστικῶν συμβεδλημάτων μετά τοῦ Ταμείου ἔνταξης πλοίων. Υποδεικνύεται συγκεκριμένως ἡ ὑπὸ τοῦ πλοιαρίου σύνταξης τετραπλούν, ἀνὰ τρίμηνον καὶ βάσει πίνακος πιστοποιημένων κρατητέων, καταστάσεων ὑπολογισμού εἰσφορῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. ητὶς θὰ ἀποστέλλεται εἰς τὰ γραφεῖα τῆς πλοιοκτητρίας ἐταῖριας πρὸς ἔλεγχον καὶ προσθήτην τῶν εἰσφορῶν τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ ἀκολούθως θὰ διαβιβάζεται εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πρὸς ἐπανελεγχον καὶ πληρωμὴν.

Κρίνεται εὐχερής εἰς τὴν ἔφαρμογινή της ἡ προτεινούμενή διαδικασία σίδια τὰ ὑπερεκρότητα ἀλληλικά ποντοπόρων πλοίων, διὰ μὲν ἐπιτυχίαν ἔφαρμόζεται αὐτὴ διὰ τὴν πληρωμὴν τῶν εἰσφορῶν ὑπερεκαστικῶν πλοίων ὑπὸ έναν σημαίαν. Βεβαίως, ἡ κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ἔξοδοις τῶν πλοίων πρὸς τὸ Ν.Α.Τ., περιορίζεται σημαντικῶς τὴν σημασίαν τοῦ ναυτολογίου. Θὰ διατηρηθῇ, πάντως, τοῦτο ὡς είδος μητρώου, εἰς τὸ διάστημα τῆς εἰσφορῶν εἰδικήν εἰσφοράν εἰσφοράν.

β) Εὐχερής ὑπόλογισμὸς ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ ὑφους τῶν σχετικῶν πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφορῶν, τὰς ὅποιας ὄφειλε νὰ καταβάλῃ.

γ) Περιορισμὸς εἰς τὸ ἀλληλικόν τῆς ἀλληλογραφίας μετά τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ Ν.Α.Τ., ἐπὶ διαφορῶν προκυπτουσῶν κατὰ τὴν ἑκατάριστην ναυτολογίαν, αἱ ὅποιαι πλοαλλής διαφορῶν ἐπὶ δύο καὶ τρία εἴστε.

δ) ‘Ἡ ἀπαλλαγὴ τῶν ὑπὸ ἀλληλικήν σημαίαν πλοίων, ὡς συμβαίνει μὲ τὰς διάταξης σημαίας ἀπὸ τὰς μεγάλας ἐπιβαρύνσεις τῶν προσθέτων τελῶν, διὸ’ ἀλληλή, ἀντικανονικήν σύνθεσιν κλπ.

“Ἄς μελετήσουν οἱ ἀρμόδιοι τὴν πρότασιν. Πιστεύομεν καὶ ἡμεῖς, διὰ τὸ ἀλληλικόν σκάφος πρέπει νὰ τυγχάνῃ τῆς ιδίας, τούλαχιστον, μεταχειρίσεως μὲ ἐκείνην, τῆς ὅποιας τυγχάνει τὸ ὑπὸ έναν σημαίαν.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ NOT. ΑΜΕΡΙΚΗΣ

Καὶ ἀλλας δυσχερείσας — πέραν ἔκτην ἐλλείφεως ἐμπορικῶν συμφωνιῶν — ἀντιμετωπίζει τώρα ἡ τακτική μας πρὸς Νότιον Αμερικήν γραμμήν.

‘Οξὺς ἔξεδηλωθῇ ὁ ἀνταγωνισμὸς τῶν Γιουγκοσλαύων πρὸς τὸ Έλληνικὸν πλοίον διὰ τῆς διοριογήσεως τεσσάρων νεοτεύκτων κάρυγκο-λαίνερων ἀπὸ τὸν διαλητικούς λιμέναν πρὸς τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς. Εἰς υψηλὸν ποσοστὸν τὰς πρὸς τὴν Γιουγκοσλαύων καὶ ἔξ αυτῆς φορτία συντόμως θὰ χαρδούν διὰ τὴν γραμμή μας. Καὶ ὀπετεῖλουν ταῦτα μέχρι τοῦδε ἔνα ἐκ τῶν βασικῶν παραγόντων τῆς ἀποδοτικῆς της λειτουργίας. Ή μετὰ τῆς Ελλάδος κίνησις εύρισκετο πάντοτε εἰς χαμηλὴ ἐπίπεδα.

‘Αλλὰ καὶ ἔκ τῶν φορτίων τῶν προερχομένων καὶ προοριζομένων δι’ ισπανικοὺς λιμένας, ἀποξενοῦνται βαθμιαίων τὰς ‘Ελληνικὰ πλοία τῆς γραμμῆς. Συνδεόμεναι μετά τῆς Ισπανίας, αἱ χώραι τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς δι’ ἐμπορικῶν συμφωνῶν, προτιμούν, διὰ τὰς μεταξὺ τῶν ἀνταλλαγῶν, τὸ ισπανικὸν σκάφος κατ’ ἀπόλυτην προτεραιότητα. Πρόκειται περὶ καταφώρου διακρίσεως σημαίας, ήτις καλίστα ἐπεκτείνεται καὶ εἰς τὰς μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Νότιου Αμερικῆς μεταφοράς. Τὰ πλοία τῶν χωρῶν αὐτῶν προτιμῶνται βασικῶς, εἰς βάρος τῆς Ελληνικῆς τακτικῆς γραμμῆς.

‘Ἐπιδιάλλεται, νομίζομεν, καποιαὶ ἐπίσημοις ἀντίδρασις ἀπὸ ἀλληλικής πλευρᾶς νὰ ἐκδηλωθῇ. Πρέπει νὰ ἐνισχυθῇ μὲ κάθε τρόπον, τὸ ἀλληλικόν πλοίον, εἰς τὴν δυνητήν του προσπάθειαν, ἵνα διατηρήσῃ ἀνοικτήν τὴν ἀπ’ εύθειας ἐμπορικήν ἐπικοινωνίαν μὲ τὰς χώρας τῆς Νότιου Αμερικῆς.

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

πτώσει διαλύσεως τούτου και έφόσον δέν όριζεται σήλως ἐν τῷ νόμῳ
ἢ ἐν τῇ συστατικῇ πράξει ἢ ἐν τῷ καταστατικῷ περιέρχεται εἰς τὸ
Δημόσιον.

Ἐρωτᾶται ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ποῖα μέτρα σκέ-
πτεται νὰ λάβῃ πρὸς ἔξασφάλισιν ἐπιοτροφῆς, ὅποτεδήποτε, τοῦ ἀνω-
τέρου ἐκ δραχ. 33.562.224 ποσοῦ πρὸς τὸ Ναυτικὸν 'Απομακικὸν Τα-
μεῖον, πραγματικὸν δικαιοῦκον τούτου, ἔφόσον ἐπαυσε λειτουργῶν ὁ
Α.Ο.Κ.Π.;

'Ο ἑρωτῶν Βουλευτὴς Λακωνίας
Δ. Γ. ΠΑΠΑΜΙΧΑΛΟΠΟΥΛΟΣ

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Τὴν συνεργασίαν τῶν ἔφοπλιστικῶν ὄργανώσεων ζητεῖ τὸ 'Υπουρ-
γεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ σχετικοῦ πρὸς αὐτὰς ἔγγραφου του
καὶ τὴν ἐνέργον ὑποστήριξιν τῶν ἔφοπλιστῶν, διὰ νὰ ἀχθῇ εἰς ἐπιτυ-
χίαν ἡ διενεργηθησομένη προσεχῶς ἀπογραφὴ τῶν ναυτικῶν.

Τὸ ἔργον δὲν εἶναι, βεβαίως, εὐχερές καὶ ἀπαιτεῖται συντονισμὸς
τῶν προσταθείων ἐξ ὀλῶν τῶν πλευρῶν διὰ τὴν ἐπιτυχῆ ἐπιτέλεσιν
του. Καὶ ἀπὸ ἔφοπλιστικῆς πλευρᾶς εἰμεῖα βέβαιοι ὅτι θὰ ἐπιτείχη
ἡ δέουσα κατανόησις περὶ τῆς χρησιμότητος τῆς ἀπογραφῆς καὶ θὰ
δοθοῦν ἀνάλογοι ὀδηγίαι εἰς τοὺς πλοιάρχους, ὅπως πράξουν πάντοι
ἔξαρτοι απὸ αὐτοὺς ἐπὶ τοὺς προκειμένους.

Νομίζουμεν, ὅτι παραλλήλως, θὰ παίξῃ ἀποφασιστικὸν ρόλον καὶ ἡ
δραστηρία παρέμβασις τῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων, αἱ ὅποιαι,
διὰ καταλλήλων ἔγκυκλίων των καὶ σχετικῆς προπαγάνδας πρὸς τὰ
μέλη των, θὰ τὰ διαφωτίσουν περὶ τῆς σκοτιμότητος τῆς ἀπογραφῆς,
θὰ ὑπερικήσουν τοὺς τυχὸν δισταγμούς τῶν πρὸς παροχὴν τῶν ζη-
τουμένων στοιχείων καὶ θὰ τὰ πείσουν ὅτι τὰ γενικότερα, κυρίως,
συμφέροντα τῶν ναυτικῶν πρόκειται νὰ ἔξυπηρτηθοῦν διὰ τῆς ἀπο-

γραφῆς.
Οἱ περισσότερον ἔγγράμματοι ναυτικοὶ καὶ ἴδιαστέρως οἱ ἀξιωμα-
τικοὶ, πρέπει νὰ δοθησουν τοὺς ἀδύνατους ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης
κατὰ τὴν σύνταξιν τῶν δελτίων ἀπογραφῆς, τῶν ὅποιων ἡ συμπλήρω-
σις, μὲ τὰ 68 ἑρωτήματα, ἐμφανίζει, πράγματι, ἀρκετάς δυσχερείας.

Καὶ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου νομίζουμεν ὅτι ἵσως θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ
είχε γίνει κάποιος περιορισμὸς τῶν ἑρωτήματων, ὅχι, βεβαίως, διότι
αἱ ἀπαντήσεις ἐπὶ αὐτῶν εἰναι ἀχρηστοί, ἀλλὰ πρὸς διευκόλυνσιν καὶ
τῶν ἀπογραφέων καὶ τῶν ἀπογραφομένων καὶ πρὸς ταχυτέραν ἐπεξερ-
γασίαν καὶ ἔξαγωγήν τῶν ἐκ τῆς ἀπογραφῆς στατιστικῶν δεδομένων.

'Εάν, μάλιστα, ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν ἡ ρευστότητα καὶ αἱ μεταπτώσεις
τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ὥρισμένα στοιχεία ἀφορῶντα τὴν σημε-
ρινὴν κατάστασιν τῶν ναυτικῶν θὰ ἔχουν μεταβλῆθη, ἀκόμη καὶ ὅταν
θὰ πρόκειται νὰ ἔξαχθον τὸ ἀποτελέσματα τῆς ἀπογραφῆς.

Πάντας, πρόκειται περὶ ἐνὸς ἔργου θεμελιῶδους σημασίας διὰ τὴν
Ναυτιλίαν καὶ διὰ τὴν ἐπιτυχίαν του θὰ πρέπει όλοι νὰ συμβάλουν
προθύμως καὶ ἐνέργως ἐν τῷ κυκλῷ τῆς ὀρμοδιότητός των.

ΤΑ ΧΑΛΙΑ ΜΑΣ!

Εἰς δέκα ὁκτὼ ἀνέρχονται τά, λόγω τῆς κρίσεως εἰς τὴν Σιδηρο-
διομηχανίαν, ἀναστείλαντα ἐξ δλοκήρου τὰς ἔργασίας των ἀπὸ τοῦ
1955 μέχρι στήμερον ἐργοστάσιοι καὶ μηχανογρεία τοῦ Πειραιώς. Με-
ταξὺ αὐτῶν καὶ τινὰ ἐκ τῶν ἀρχαιοτέρων, τῶν πλέον σημαντικῶν, τῶν
καλύτερων ἔξωπλισμένων, ὅπως τῆς Α. Ε. Ροντήρης - Στρουμπούλης,
'Άδελφων Κουτρουφίνη, 'Αναργύρου, 'Αντωνέλλου, Φαρακούκη κλπ.

"Ενδεκα ἐπὶ πλέον είνε τὰ ὑποσταχολόμενα, τὰ περιορίσαντα τὴν
δραστηρίατα καὶ τὸ πρωστικόν των εἰς τὸ ¼ τῆς δυναμικότητός των. Μεταξὺ αὐτῶν τῆς Ε. Ε. Κανέλλος & Σεράφης, Κωνσταντάρα &
Δούρου, Μιχ. Γουζούση, 'Αρμενάκη, 'Άδελφῶν Πουτού κ. ἄ.

'Ιδου καὶ τὸ ἀποτελέσμα τῆς χρονίας αὐτῆς κρίσεως, τὴν ὅποιαν
δὲν ἐστάθη ικανὴ η Κυβερνητικὴ νάντιμετωπίση, περὰ τὰς τόσας καὶ
τόσας διαμαρτυρίας καὶ ὑποσχέσεις: "Ανεργοὶ ἔργατοι τεχνίται 29.300.
Τραπέντες εἰς ἀλλας ἔργασίας 12.500 καὶ ἔργαζομενοι 17.250 μόνον.

"Ἄς καμαρώσουν οἱ κυβερνητικοὶ ὄρμοδιοι τὴν ἔξαδλίωσιν. Εἴναι οἱ
κύρων οἱ πτεύθενοι αὐτής. Ἀπὸ ἐτῶν ἐπεσημάνθησαν οἱ κίνδυνοι διὰ τὴν
Σιδηροδιομηχανίαν αἱ ὑποσχέσεις διὰ τὴν πρόληψιν τῆς καταστροφῆς
δὲν ἐλειψαν, ὅπως συνήθως. "Εμειναν, ὅμως, ἀνεκτέλεστοι διὰ νὰ φθά-
σουν τὰ πειραικά μηχανογρεία εἰς τὴν πλήρη κατάρρευσιν.

Τὸ τι πρέπει νὰ γίνει οιδ' αὐτοὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι δὲν εἶνε
πλέον εἰς θέσιν νὰ ὑποδείξουν. "Εχασαν τὰ πάντα!

Η ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ν. Α. Τ. ἐνέκρινεν, εἰς μίαν τὸν
λευταίνων συνεδριάσεών του, τοὺς ὅρους τοῦ μειοδοτικοῦ διαγωνισμοῦ
διὰ τὴν ἑκμώσων ὑπὸ τοῦ 'Ιδρυματος ἐνὸς πλήρους μηχανογραφι-
κοῦ συγκροτήματος, τύπου διατρήτων δελτίων. 'Ο διαγωνισμὸς θὰ διε-
νεγρηθῇ μετά διήμυνον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τῆς σχετικῆς προκρύ-
ζεως. 'Ο ἀναδειχθησόμενος προμηθευτὴς ύποκρεοῦται, ὅπως παραδώ-
ση τοιμονικῶν καθ' ὅδον πρόστιμον λειτουργίαν τὸ συγκρότημα, ὃκτω μῆνας
μετὰ τὴν εἰς αὐτὸν κατατάχωσιν τὸ διαγωνισμοῦ.

Οὕτω, εἰς διάστημα δέκα μηνῶν, ὅτε καὶ τὸ ἔργον τῆς ἀπογραφῆς
θὰ περατωῦται — καὶ τοῦτο ἔχει ιδιαιτέραν σημασίαν — τὸ Ν.Α.Τ. καὶ
τὰ Ταμεῖα Προνοίας Ἀξιωματικῶν καὶ Πληρώματων, πλήρως καὶ ἐπὶ
ὅρθολογιστικῶν βάσεων θὰ ἀναδιογραφωθοῦν. 'Αναφέρεται ἐνδεικτι-
κῶς, διτὶ εἰς τὴν σχετικὴν προκρήτην διετυπώθη ὁ ὥρος, διτὶ τὸ μηχα-
νογραφικὸν συγκρότημα δέον νὰ καλύπτη τὴν ἐργασίαν τῶν τριῶν
οὐτῶν συγγενῶν ὄργανισμῶν, προσουχημένων κατὰ 15 %, ἐπὶ τρία ἔτη
τοικαὶ τὰ πλάκαταν διάκρισην διεπιστρέψεων τοιούτων καθ' ἑκάστην.
Οὕτω, διτὶ μόνον δὲν θὰ καθυτερῆ ἐφεζῆς ή τρέχουσα ἔργασσα, ἀλ-
λα ὡς ὑπάρχουν περιθώρια ταχυτέρας διεκπεραιώσεως καὶ μετὰ τὴν
σημαντικῶν αὐτῶν αὔξησιν.

Τὸ πρὸς ἐκμίθωσιν ζητούμενον ύπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. μηχανογραφικὸν
συγκρότημα, θὰ ἀποτελῆται ἀπὸ μηχανάς λογιστικάς—καταχωριστικάς,
οὐτομάτου διατρήσεως ἀνακεφαλαιωτικῶν δελτίων, ἐρμηνευτικάς,
αἵτινες θὰ δύνανται νὰ ἐρμηνεύσουν τὰς διατρήσεις 800 δελτίων κατὰ
λεπτόν, ὑπολογιστικάς, αἱ ὅποιαι θὰ ἐκτελοῦν τὰς τέσσαρας πράξεις
ἐπὶ 400 δελτίων ὡριαῖς, συζευκτικάς μηχανάς καὶ ἐπαληθευτικάς. Τὴν
ἐκπαίδευσιν τοῦ ἀναγκαίου προσωπικοῦ διὰ τὸν κειρισμὸν τῶν μηχα-
νῶν θὰ ἀναλάβῃ ὁ προμηθευτής, διτὶ ὡσαύτως θὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν
συναρμολόγησιν, τὴν τοποθέτησιν καὶ τὴν θέσιν εἰς λειτουργίαν τοῦ ὅ-
λου συγκροτήματος. Οὕτω, θὰ ἔχῃ ἐπίσης τὴν εὐθύνην τῆς στενῆς
συνεργασίας μετά τῶν διαφόρων τμημάτων τῶν Ταμείων διὰ τὸν πλέ-
ον ἀποτελεσματικὸν προσαρμογὴν τῆς ἔργασίας των εἰς τὸ μηχα-
νογραφικὸν σύστημα.

ΝΑ ΛΕΙΨΟΥΝ ΑΙ ΥΠΕΡΒΟΛΑΙ

Οὐδεμία ἀμφιθολία, διτὶ τὰ πορθμεία καλύπτων πραγματικάς ἀνάγ-
κας τῶν ἑστερικῶν θαλασσών συγκοινωνιῶν τῆς χώρας. Τὰ σκάρη
ταῦτα, συνδέοντα ἐπιλιμένια κέντρα εἰς ἀποστάσεις μικροτέρας τῶν
εἰκοσι μιλιών, ἐξυπέρετον σημαντικῶν τὴν ἐπιβατικῶν καὶ ἐμπο-
ριματικῶν κίνησιν, μεταφέροντα ικανὸν ὀριθμὸν αὐτοκινήτων καὶ προσθυνόντα ταχέων
ἐκ τῶν τόπων παραγωγῆς εύπαθη προϊόντα — ἐ-
σπεριδοειδῆ, λαχανικά κλπ.—εἰς τὴν κατανάλωσιν.

Διὰ τὸν καλυτέρων ὄργανων τῆς διὰ τὸν πορθμείων ἐκτελουμένης
συγκοινωνίας, τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας προέθη εἰς τὴν ἔκδοσιν εἰ-
δικοῦ κανονισμοῦ καθορίζοντος τὰς ιδιότητας, τὰς ὅποιας πρέπει νὰ
συγκεντρώνται τὸ εἶδος τοῦ θαλασσίου τούτου μεταφορικοῦ μέσου. Τὸ
μέτρον είναι εὐποτοχόν. Παρεμποδίζει τὸν πρόσεκτον μετασκευαστήν
ἐνδός οἰουδήποτε σκάφους καὶ τὸν χρησιμοποίον του, ἐν συνεχείᾳ, ὡς
πορθμείου. Πέραν τούτου, δύως, ἀπαιτεῖται εἰς εύριτερος τοῦ διάλο-
γου μέτρου προγραμματισμός, διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ συμφόρων πορθμείων
τοῦ πλάτους τοῦ σκάφους καὶ ὁ ἀνταγωνισμὸς αὐτῶν πρὸς τὸ ἀκτο-
ποίκον σκάφος.

Διότι, μὲ ὑπορθολογικόν, ἀδικαιολόγητον ἐνθουσιασμόν, ἐστόραφο ἐ-
σχάτως ή ιδιωτικὴ πρωτοβουλία πρὸς τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων αὐ-
τῶν. Πολλὰ, περισσότερα τῶν ύφισταμένων ἀναγκῶν, προσφέρονται
αὐτῶν τὴν στιγμὴν πρὸς δρομολόγησιν, ἐνῷ καὶ δῆλα τινὰ ἐπίσης με-
τασκευαστῶνται. Οὕτω εύρισκόμενα πρὸ τοῦ φαινομένου νὰ ἀρνήται τὸ
ὑπουργεῖον Ναυτιλίας τὴν δρομολόγησιν πορθμείου, χωρίς, τοιωτ, νὰ
ἔχῃ ἐκ τοῦ νόμου τὸ δικαίωμα.

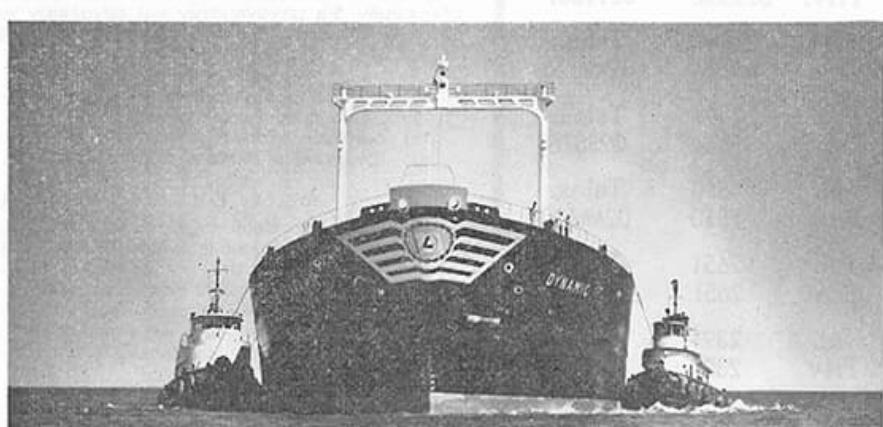
'Επιτακτική, λοιπόν, ἀνακύπτει ἡ ἀνάγκη τῆς νομοθετικῆς ρυθμίσε-
ως τοῦ θέματος, μὲ δάσιν τὰς ύφισταμένας καὶ τὰς εἰς τὸ μέλλον ἀ-
νάγκας, τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀναγκαιούντων σκαφῶν καὶ
τὰς προϋποθέσεις, ὑπὸ τὰς ὅποιας, μὲ ἀντικειμενικά κριτήρια, θὰ δρο-
μολογούνται τὰ σκάφη τοῦτο εἰς γραμμάς, ἀναλόγως τῆς χωρικο-
τητος καὶ τῆς ποιότητος των. Θὰ γνωρίζουν οὕτω οἱ ἐνδιαφερόμενοι,
ποια τὰ ὑπάρχοντα περιθώρια διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐνὸς τοιούτου
πλοίου καὶ δὲν θὰ παρασύρωνται ἀπὸ σχέδια, τῶν ὅποιων ἡ πραγμα-
τοποίησις τεραστίων ἀναστάτων θὰ ἐπιφέρει εἰς τὰς ἑσωτερικάς θα-
λασσαίς συγκοινωνίας. Εἰναι ἀκατάνοτα, πράγματι, τὰ δύο σοδαρῶν
κατ' αὐτὰς συζητοῦνται περὶ δρομολογίσεως πορθμείων ἀπὸ τὴν Νό-

Superior

Service

Superior

Tugs



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS :

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

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable-Radio "CURTISBACO"

τιον Πελοπόννησον εις τὰν Δυτικὴν Κρήτην καὶ ἀπὸ Χίου καὶ Μυτιλήνην εἰς Εὔθοιον. Ἐπικίνδυνοι αἱ ὑπερβολαὶ αὐτοῖς.

ΑΙΑ ΤΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τὸ Συμβούλιον Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, εἰς μίαν τῶν τελευταίων συνεδριάσεών του, ἀπεφάνθη ὁμοφώνως, ὅτι τὸ περιφένιον νομοσχέδιον «περὶ τουριστικῶν πλοίων καὶ θαλασσίων περιπγήσεων» κρήζει οσβαρᾶς περαιτέρω ἐπεξεργασίας, προκειμένου νὰ προσαρμοσθῇ πρὸς τὰ δεδομένα τῶν θαλασσῶν συγκονιών τῆς χώρας. Ἐκτὸς πραγματικότητος ἔκριθη, ὅτι εὐρίσκεται.

Βεβαίως, δὲν ἀπορρίπτει τὸν θεσμὸν τοῦ τουριστικοῦ πλοίου τὸ Σ.Ε.Ν. Προσδεutικὸν τὸν θεωρεῖ, ὑπὸ τὸν προύνθοθεσιν, διὰς, ὅτι δὲν θὰ ὑποθάλπῃ τὸν ἀθέμιτον ἀνταγωνισμὸν εἰς θάρος τοῦ ἀκτοπλοικοῦ σκάφους. Διότι ὡς ἀνταγωνιστικὸν παράγοντα σιδάγει τὸ ἐν λόγῳ νομοσχέδιον τὸ τουριστικὸν πλοίον εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν.

Πάντως, τὸ Σ.Ε.Ν. προέρχεται τὸν σύστασιν ἐπιτροπῆς, ἢ ὅποια θὰ ἐπεξεργασθῇ τὸ νομοσχέδιον. Ἐξυπακούεται, ὅτι ἐζητήθη, ὅπως εἰς τὴν ἐπιτροπὴν αὐτὴν μετάσχουν καὶ ἐκπρόσωποι τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν. Σημειούνται, ὅτι εἰς τὴν παρούσαν μορφὴν τοῦ τὸ νομοσχέδιον συνετάγει ὑπὸ τοῦ Ε.Ο.Τ., χωρὶς νὰ ζητηθῇ, έστω καὶ συμβουλευτικῶς, ἢ γνώμην τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Ο ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΟΣ ΕΛΑΞΧΟΣ

Ἐκεμεν τὴν γνώμην, ὅτι ὁ ὑγειονομικὸς ἐλεγχος, ὅπως διενεργεῖται σήμερον κατὰ τὸν κατάπλουν τὸν ἐπιβατηγὸν πλοίουν τοῦ ἔξωτερικοῦ, δὲν καλύπτει οὐδὲμιαν πραγματικὴν ἀνάγκην. Πρόκειται περὶ ἀπόρχασιμού μέτρου, ἢ ἐφαρμογῆς τοῦ ὅποιου ἀπεσκόπει εἰς τὴν προστασίαν τῆς δημοσίας ὑγειας, διετοίης αἱ ἐπιδημίαι ἐμάστιζον πλείστας σας περιοχάς τῆς ὑδρογείου.

Σήμερον ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τοῦ ἔξωτερικοῦ ὑπάρχει ιατρὸς καὶ ὡραγωμένη, κατὰ κανόνα, ὑγειονομικὴ ὑπηρεσία. Εἰναι εὐχερής, κατὰ συνέπειαν ἢ διάγνωσις καὶ ἢ ἀπομόνωσις κρούσματος ἐπιδημικῆς νόσου, ὡς καὶ ἢ ἐγκαιρος εἰδοποίησις περὶ τούτου τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν.

Δυναται, λοιπόν, νὰ ἀντιμετωπισθῇ οσβαρῶς ἢ κατάργησις τοῦ ὑγειονομικοῦ ἐλέγχου τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς. Τὰ μέγιστα θὰ ἔξυπητηθῇ ὁ ἐπιβάτης καὶ τὸ πλοίον. Εἰναι λίαν ὀξληρὰ σήμερον καὶ βραδεία ἢ διαδικασία τοῦ «πρατιγιαρίσματος». Ἀλλως τε, τὸ ἀεροπλάνον δὲν ὑπόκειται εἰς ὑγειονομικὸν ἐλεγχον. Τῆς ίδιας μεταχειρίσεως θὰ πρέπει, κατὰ συνέπειαν, νὰ τύχῃ καὶ τὸ πλοίον.

Ζήτημα, βεβαίως, ἀποδεμεύσεως τῆς χώρας μας ἀπὸ διεθνεῖς ομιλητικὰς ὑποχρεώσεις θὰ δημιουργηθῇ. Τὰ ἀρμόδια ὑπουργεία Έμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Κοινωνικῆς Προνοίας ἀς μελετήσουν τὸ θέμα.

ΤΟ ΕΥΓΕΝΙΔΕΙΟΝ ΙΑΡΥΜΑ

Λιαν ἐνδιαφέροντα τὸ δος εἶπεν ὁ κ. Ταζεδάκης, πρόεδρος τῆς Ε.Θ.Ν.Ι.Κ.Π.Σ. Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς, κατὰ τὴν διάρκειαν γεύματος, τὸ ὅποιον ἐδόθη πρὸς τιμὴν τῶν ἀντιπροσώπων τοῦ Τύπου ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Βασιλίσσα Φρειδερίκη» τὴν 24ην παρελθόντος μηνὸς. Συνιούσιν ἔνα εἰς ἀδρὰς γραμμὰς ἀπολογισμὸν τῆς δραστηριότητος τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου, κατὰ τὸ διάστημα τῆς τριετοῦ λειτουργίας του. Οι ἀριθμοὶ καὶ τὰ στοιχεῖα, τὰ ὅποια ἀνέφερεν ὁ κ. Ταζεδάκης, ἀποδεικνύουν τὸ πόσον εὐρεία εἰναι ἢ ἀκτινοβολία τοῦ ναυτικοῦ πλούτου, ὃντας οὕτος διαπονεῖται ἀπὸ αἰσθήματα φιλαληπλίας καὶ ὄγανης πρὸς τὴν Πατρίδα.

Ἐκ τῆς διαποτώσεως, ὅτι ἢ 'Ελλὰς στερεῖται καταλλήλων τεχνικῶν βιθλίων, ἔτοιονεν ὁ κ. Ταζεδάκης, ἀπεφασισθῇ ἢ ἐφαρμογὴ ἐνός εύρυτοκοῦ ἐκδόσιμον προγράμματος. Τὸ 'Ιδρυμα Εὐγενίδου, ἐν στενῇ συνεργασίᾳ με τὸν Κράτος καὶ μὲν τὴν δοθειαν εἰδικῶν ἐπιτροπῶν, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ καθηγοῦτοῦ τοῦ Πολυτεχνείου κ. Παππᾶ, πρόκειται τὴν ἀκόδουν τριῶν σειρῶν ἐπικαιδευτικῶν βιθλίων τὸν τοὺς ἀκολούθους τίτλους : «Βιθλιοθήκη τοῦ τεχνίτου», «Βιθλιοθήκη τοῦ ἐργοδηγούν» καὶ «Βιθλιοθήκη τοῦ μηχανικοῦ Έμπορικοῦ Ναυτικοῦ».

Ἐκ τῆς πρώτης σειρᾶς, ὅποια θὰ περιλάβῃ τελικῶν εἰκοσι σύνοβλια, ἔξεδόθην ἡδη τὰ ἔξι, δύο τελούν ὑπὸ ἐκτύπωσιν, ταχεῖς δὲ πρόκειται νὰ ἀκολουθήσῃ καὶ ἡ ἀκόδουσι τῶν ὑπολοιπῶν. Τὰ βιθλία ταῦτα διατίθενται εἰς τοὺς μαθητὰς τῶν τεχνικῶν σχολῶν εἰς τιμὴν καμπλοτέραν τοῦ κόστους τῆς λίαν ἐπιμεμελημένης ἀκόδουσεως των, ἡτοι, εἰς δραχμὰς ἀπὸ 12.50 ἕως 18.50, τῶν ὑπολοιπῶν δαπανῶν δαρυνουσῶν ἀποκλειστικῶν τὸ 'Ιδρυμα. Ἄναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ὅτι τὰ διατεθέντα μέχρι στιγμῆς πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ποσὸ, ὑπερέθνον τὰς 50.000 δολαρίων. Ἐξ αὐτῶν, ἐν ἐκατομύριον δραχμῶν διετέθη εἰς τὴν προσωπικὴν περιουσίαν τῆς κ. Σίμου.

Τὸ δεύτερον σκολέος τοῦ ἐν ἀναπτύξει προγράμματος τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου, ἔτοιονεν ὁ κ. Ταζεδάκης, ἀναφέρεται εἰς τὴν παροχὴν ὑποτροφιῶν δι' εύρυτέραν κατάρτιον εἰς τὴν ἀλλοδαπὴν ἀριστούχων μαθητῶν τῶν νυκτερινῶν τεχνικῶν σχολῶν. Ἡδη, ἐκπαιδεύονται εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐξ ὑπότροφοι τοῦ 'Ιδρυματος, ἐκ τῶν ὅποιων δύο εἰς τὸ Ἀμβούργον, ὡς μηχανικοὶ πλοίων, εἰς εἰς τὴν Γένοβαν, ὡς μηχανοτεχνίτης καὶ ἀνὰ εἰς εἰς Βερολίνον καὶ Μπρανσδάϊκ. Ἐξ ἀλλοῦ, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, τέσσαρες ὑπότροφοι τοῦ 'Ιδρυματος θὰ ἀποσταλοῦν εἰς τὰ ἐργοστάσια Σῆμεν τῆς Γερμανίας καὶ ἔτεροι δύο εἰς τὰ ναυπηγεία Μπουρμέστερ τῆς Δανίας.

Καὶ ὡς κατακλεῖ τὸν εύρυτάτου τούτου προγράμματος διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς τεχνικῆς παιδείας εἰς τὴν χώραν μας δύναται νὰ θεωρῇ τὸ ὑπὸ τὸ 'Ιδρυμα Τεχνικὸν Κέντρον τῆς 'Ελλάδος. Ξωρὶς νὰ ἐπεκταθῇ εἰς λεπτομερείας, ὁ κ. Ταζεδάκης ἀνήγγειλε τὰ ἔξης ἐν σχέσει μὲ τὴν τρίτην αὐτὴν σπουδαίαν ἐπιδωΐων τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου : «Η ίδια είναι πρώτητον εἰς τὴν Ελλάδα. Δεῦ δύναμαι ἀδύμην νὰ παράσω ἀνάλυτικὰ στοιχεῖα. Ἀρκοῦμαι νὰ εἰτω, διτὶ ἀπλολοτριώθητον τὸ ἔκ 13.000 τ. π., οικόπεδον ἐπὶ τῆς λεωφόρου Συγγροῦ, ἐπὶ τοῦ ὅποιου θὰ ἀνεγερθῇ τὸ Τεχνικὸν Κέντρον καὶ διτὶ ἡ ἐν τῷ ἀλλοδαπῇ ἀδελφὸν 'Ιδρυμα ΑΡΙΣΤΑ», θέσεον ἡδη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ ἐν τὴν Ελλάδι 'Ιδρυματος Εὐγενίδου ἐν ἐκατομύριον δολαρίων πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον.

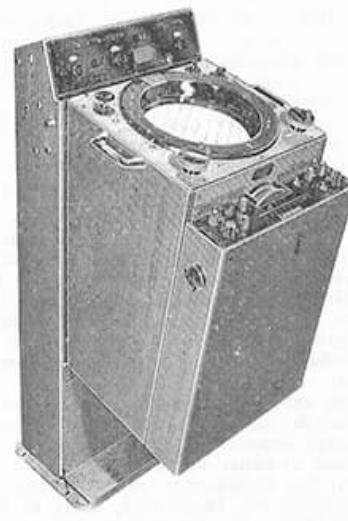
Πολλὰ δύναται νὰ συναγάγῃ τις ἐκ τῶν δλίγων, τὰ ὅποια ἀνεκοίνωσε περὶ τῆς δράσεως τοῦ 'Ιδρυματος Εὐγενίδου ὁ κ. Ταζεδάκης πρὸς τοὺς ἀντιπροσώπους τοῦ Τύπου, κυρίως δὲ τὸ πόσον μεγάλο καὶ βαθεία είναι νὰ προσήλωσις τῆς ἀδελφῆς τοῦ διειμόντου Εὐγενίδου κ. Μαρ. Σίμου εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ἐπιθυμιῶν τοῦ μεγάλου 'Ελληνος.

The Decca

D7 series

7 NEW

Decca radars
dominate
the
marine field



Decca Radar Limited announce the introduction of a completely new range of marine radar equipment, the D7 Series. This is the first time in the history of radar that a full range of equipment, planned to meet every need, has been made available to the shipowner. The Decca D7 Series consists of 7 new radar sets, each one planned and designed to fulfil a precise need according to the requirements of any given ship. The shipowner is now able to select from the planned range of a single manufacturer a radar set at a price he can afford and offering the performance standards of his choice. These seven new sets include two new True Motion Radars which embody many improvements based on the unique and highly successful Decca TM.46 system.

Please write for brochures of the equipments in which you are interested.

Decca D7 series . . .

produced by the world's leading radar manufacturer

The D7 Series consists of:

The Decca 303

9 inch Display
36 mile range

The Decca 606

12 inch Display
48 mile range

The Decca 808

12 inch Display
48 mile range

The Decca 404

9 inch Display
48 mile range

The Decca TM.707

12 inch Display
48 mile range

The Decca TM.909

12 inch Display
48 mile range

The Decca 505

9 inch Display
48 mile range

True Motion Presentation

75 kW

Backed by over 180 service depots throughout the world

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED
LONDON · ENGLAND

ΑΔΔΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Από τών στηλών του ύμετέρου περιοδικού έπανειλημμένως ύπεστοπριζαμεν δι τά άσφαλιστρα κατά κινδύνων πολέμου των πληρωμάτων τών έπιταχθέντων κατά την διάρκειαν του τελευταίου πολέμου 'Ελληνικών πλατών εδάρυνον την έπιτάξασαν άρχην, πήσι το 'Ελληνικόν Δημόσιον και ούκι τόν πλοιοκτήπν, άναπτυζαντες διεξοδικῶς και τούς λόγους, δι' οὓς ή κυμαινομένη αὕτη διπάνη βαρύνει τόν χρονοναυλητών, έν προκειμένω τό Δημόσιον.

Δυστυχώς ή όρθι αὕτη άφις μας, καίτο δεόντως προεβλήθη και ύπεστορική και ένώπιον τῆς Λονδίνης 'Επιτροπῆς Μυλωνᾶ και ένταῦθα ένώπιον τῆς 'Επιτροπῆς Ν. Δ. 3098)54, έν τούτοις δὲν έγένετο άποδεκτή. Δεδομένου δὲ δι τοί αἱ άποφάσεις τῆς 'Επιτροπῆς τούτης πήσιν κατά τό Ν. Δ. 3098)54 τελεσίδικοι και ἀμετάκλητοι, δὲν ύπηρχεν οὐδὲν δλλο μέσον προστασίας τῶν συμφερόντων τῶν πλοιοκτηπών, πλὴν τῆς τροποποίησεως τού Νόμου.

"Ηδη τό Συμβούλιον τῆς 'Επικρατείας, εἰς δι' αἰτήσεως ἀκυρώσεως κατέφυγεν ή Α. Ε. ('ΙΟΝΙΟΝ), ἐδέκητο δρκιών διὰ τῆς ίπ' ἀρι. 13) 1958 άποφάσεως, δι τού 'Επιτροπής τού Ν. Δ. 3098)54 ἀποτελεῖ Διοικητικὸν Δικαστήριον και ὡς ἐκ τούτου αἱ άποφάσεις αὕτης δύνανται νὰ προσθληθούν ένώπιον τού Συμβούλιον 'Επικρατείας, μεταγενεστέρως δὲ διὰ τῆς ίπ' ἀρι. 2077)58 άποφάσεως τού τού αὐτοῦ Δικαστήριον, κρίνων ἐπὶ αἰτήσεως ἀναιρέσεως τῆς ἀνωτέρω 'Εταιρίας, ἐδέκηθο δι τά άσφαλιστρα κατά κινδύνων πολέμου τῶν πλοίων βαρύνουν τήν έπιτάξασαν άρχην, πήσι, ἐδέκηθο τήν όρθην άφιψιν, άποφανθέν οὐτω :

"Ἐπειδὴ οὔδεμία τῶν κατά τά ἐν ταῖς προηγουμέναις σκέψειν ἔχουσαν ἐν προκειμένῳ ἔφαρμογήν διατάξεων ρυθμίζει εἰδικῶς τὸ ζῆτημα ἀν τά άσφαλιστρα διὰ τήν κατά πολεμικῶν κινδύνων άσφαλισιν τού πληρώματος βαρύνωσι τό Δημόσιον ἢ τόν ἐφοπλιστήν έπιτάκτου πλοίου, ἐκ τῶν διατάξεων, ὡμῶς, τού ἄρθρου 5 τού ἀρι. 24-5-1940 συμφωνητικού ναυλώσων, ὥριζοντος, δι τοί ἀσφαλισιες τού πλοίου κετά κινδύνων πολέμου βαρύνει τό Δημόσιον, προκύπτει, κατ' ἀναλογίαν, δι τοί και τά διά τήν κατά τοιούτων κινδύνων άσφαλισιν τού πληρώματος καταβλήτα άσφαλιστρα βαρύνουν τό Δημόσιον, τούτο δ' οὔδηλως δι τοίτεραι εἰς τάς διατάξεις τού ἄρθρου 13 τού Α.Ν. 2116/39 «περὶ άσφαλισεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων κατά κινδύνων πολέμου» (Φ.Ε.Κ. 517), καθ' ὅς τά διά τήν άσφαλισιν τού πληρώματος κατά κινδύνων άσφαλιστρα καταβάλλονται ὑπὸ τού ἐφοπλιστού, δι τοί αἱ διατάξεις αὕτηι ρυθμίζουσι μόνον τό ζῆτημα ἄν, προκειμένου περὶ πλοίου μὴ τελοῦντος ὑπὸ ἐπίταξιν, ἡ άσφαλισις τού πληρώματος κατά κινδύνων πολέμου βαρύνη τήν ἐφοπλιστην ἡ τό πλήρωμα, ούχι δὲ τό ζῆτημα ἄν, ἐν περιπτώσεις έπιτάξεως, ἡ άσφαλισις αὕτηι βαρύνη ἀντί τού ἐφοπλιστού, τό Δημόσιον. "Οθεν, ἀντιθέως ἀποφηναμένη, ητοι δεχθείσα, δι τά διά τήν άσφαλισιν τού πληρώματος κατά κινδύνων πολέμου καταβλήτα άσφαλιστρα βαρύνουσι τήν ἀναιρεσίουσαν και ούχι τό Δημόσιον, η προσβαλομένη ἀπόφασις παρέδη τόν νόμον και τυχάνει κατά τό μέρος τούτον ἀναιρετέα, κατά τόν βασίμως προσβαλλομένον σχετικὸν λόγον ἀναιρέσεως".

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΠΑΝ. Χ. ΜΕΤΣΗΣ
Δικηγόρος

ΤΗΝ ΑΠΑΘΛΙΩΣΙΝ ΑΠΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

"Ἐλπίζω νὰ φιλοξενήσητε εἰς τάς στήλας τού ἔγκριτου περιοδικού σας τάς ἔκτιθεμένας κατωτέρω ἀπόφεις μου ἐφ' ἔνος φλέγοντος διὰ τήν τάξιν τών Μηχανικῶν Ε. Ν. ζητήματος. Η πρό δλιγού χρόνου διευθυνθείσας ἔγκυλος τού ιπουργείου Ναυτιλίας πρός τούς ἀξιωματικούς τού Ε. Ν. — μὲ ταύτοχρονον κοινοποίησιν πρός τας λιμενικας και προδενικας ἀρχας, τήν «Ἐνωσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστών και τάς ναυτεργατικας Ὀργανώσεις — ἐφιστή τήν προσοχήν τῶν ἐνδιαφερομένων, δσον ἀφορά τάς σοδαρωτάς δυσμενεις συντειοις, τόσον διά τήν ἐπαγγελματικήν των ἀπασχόλησιν, δσον και διά τήν περιεργήν σταδιοδρομίαν των, ἐκ τῆς προσπαθείας των νά ἀποκτήσουν λιθεριανά διπλώματα και πτυχία ναυτικής ικανότητος. 'Η ἐν λόγῳ ἔγκυλος δὲν είνε ούτε ἀσκοπος, ούτε ἀδικος, λαμδανομένου ὑπ' ὅψιν, δι τοί περισσοτέρας εύκολιας

«οἱ μείζονα ἐλευθερίον παρέχει τό ύπουργείον Ναυτιλίας διὰ τήν ἀπόκτησιν τῶν ἀνωτέρω διπλωμάτων και πτυχίων πρός ἀπάντας τούς προσεχομένους εἰς τήν ἔξετάσεις και κατά συνέπειαν δὲν είναι δρθν γάρ την ούτοι εἰς ξένας χώρας διὰ τήν ἀπόκτησιν των.

Τά διδόμενα κατωτέρω στοιχεῖα ἀπεικονίζουν τά πράγματα: Συμφώνων πρός τάς στατιστικάς τῶν ἀρμοδίων ὑπερειών τού ιπουργείου Ναυτιλίας ἐξεδόθησαν κατά τό 1958 νέα διπλώματα δι' 796 ἀπόμοηχανικούς και Μ.Ε.Κ. γ'. τάξεως. 'Εξ αύτων ἐλάχιστος ἀριθμός ἐπέτυχε νά ναυτολογηθῇ, ἐνώ οι ὑπόλοιποι προσετέθησαν εἰς τάς τάξεις τῶν ἀνέργων. Αμάρτως τῶν παραπλακον παφενίων τού Πειραιώς ἔγιναν και αυτοι. Διὰ προσαγωγικάς ἔξετάσεις ἀπόμοηχανικούς και Μ.Ε.Κ. α', και β'. τάξεως ἔχορηγήθησαν 220 διπλώματα, τού γενικού συνόλου ἀνελθόντος ούτω εἰς 1016. Διὰ πλοιάρχους και τάς τριών τάξεων ἔχορηγήθησαν 476 εἰσαγωγικά και προσαγωγικά διπλώματα, παραπρομηνήσησαν ούτω μάς ἀνιστότητος η μάλλον μάς ἀδικίας εἰς βάρος τῶν μηχανικῶν. Περισσότεροι οι νεοεισερχόμενοι μηχανικοί. Τέλος διὰ τόν κλάδον τῶν ραδιοτηλεγραφητών ἔχορηγήθησαν 49 μόνον εἰσαγωγικά και προσαγωγικά διπλώματα.

'Αξίζει, βεβαίως, ἔνας ἔπαινος εἰς τήν 'Επιτροπήν καθορισμού τού ἀριθμού τῶν διπλωμάτων, διότι φροντίζει διὰ τήν εἰς ἔμψυχον ὑλικὸν ἐπάρκειαν τής ναυτιλίας μας και τάς διά νέων στελεχών ἀντικατάστασιν τῶν ἐξερχομένων παραπλακον παρηλίκων προσστών. 'Η ἀπειρόστος, ὡμως, ἐκδοσις διπλωμάτων και ίδια διὰ μηχανικούς, ητις φαίνεται δι τό θά συνεχισθει και κατά τό τρέχον ἔτος — ἔνας ἔτος ἐπικίνδυνον διά τό δύκον τής ἀνεργίας ποὺ παρουσιάζεται και τρίτον τοάτη τού πειραιών της ναυτιλιακούς κρίσεως — θά φέρει τά ἐλληνικά διπλώματα μηχανικῶν εἰς χειρότεραν ποιότην ἀπό τό λιθεριανά. 'Η εἰς τήν ἔγκυλον τού ιπουργείου περιλαμβανομένη παραγραφος, δι τά ἐλληνικά διπλώματα τυχαίων διπλωμάτων, δεν φαίνεται ισχυρά. Εἰς τό παρελθόν ἀνήκει. 'Αν συνεχισθῇ με τόν αὐτόν ρυθμὸν η ἔκδοσις διπλωμάτων και ίδια διά τούς μηχανικούς, πολὺ συντόμως ταυτά θά υποσκελισθοῦ ἀπό τό λιθεριανά. 'Εγω, προσωπικῶς, δὲν ἀμφιβάλλω, δι τοί πλοιοκτήταις οι κάτοχοι λιθεριανῶν διπλωμάτων. Τόν διά τούς ἀδικίας, διότι ἔκαστος — και εἰς ήμων ἀκόμη — εἰς τό συμφέρον τού θά ἀπέβλεπε, δεδομένου, ἄλλως τε, δι τοί πλειονότητας τῶν σκαφών μας φέρει ἔνας σημαίας.

Κατά τάς προσφάτως διεξαχθείσας εἰς τήν Νέαν 'Υόρκην ἔξετάσεις πρός ἀπόκτησιν λιθεριανῶν διπλωμάτων, ἀρκετοί ἐκ τῶν ὑποψηφίων ἀπεριφίησαν, ἐνώ εἰς τάς ἐν 'Ελλάδι ἔξετάσεις φέρονται ἀπάντες προσκέπτοι. Τί κρίμα νὰ μὴν ὑπάρχῃ ἡ ἐντροπή! Αὐτή η ἀνέκλεγκτος πλέον εἰς ικανούς και ἀνικάνους ἀπόνομοι τού διπλώματος προσλαμβάνει μοφήν σκανδάλου ὑπὸ τάς σημερινᾶς περιστάσεις, οπου οι ἀνεργοι διπλωματούχοι ἀριθμούνται εἰς χιλιάδας. Ποιόν σκοπόν ἔξηπηρετε και τί δρά γε νά ἐπιδιώκῃ η ἀχαλίνωτος αὕτηι βιομηχανία διπλωμάτων, χορηγουμένων μάλιστα και εἰς ἀκατάρτιστα στελεχη, με τάς σημερινάς δρια ἀπάτωσεως τής προϋπερεσίας και δι τον οι νεοί αὐτοὶ διπλωματοῦχοι κατούνται νά χειρισθοῦν τά τόσον πολύπλοκα πρωστήρια συστηματα τού πλειότου τημάτος τού ἐλληνικῆς πλοιοκτηρίας ἐμπορικού μας στόλου; Τεράστιαι κατεβλήθησαν προσπάθειας τόσον ἀπό τήν πλατιάν, δσον και ἀπό τήν νέαν διοικησιν τῶν Μηχανικῶν, ἀλλ' ἔσταθη ἀδύνατον νά ἀναχαιτισθῇ η ἀθρόα δημιουργίσ νέων διπλωματούχων, ητις ἀποδαίνει κατεστρεπτική διά τόν κλάδον τῶν Μηχανικῶν, κλάδον ζωτικόν, δστις τόσον συνέβαλε και συμβάλλει εἰς τήν πρόσδον τής Ναυτιλίας μας.

"Η ἐπί τού θέματος τούτου ἔπιμονος ἀδιαλλαξία τῶν ἀρμοδίων τοῦ ιπουργείου δὲν φαίνεται νά ἔχῃ καμφθη. Πάντως, ἔστω και τήν τελεταίαν στιγμήν, πρέπει νά ἔξευρεθῇ τρόπος ἀποφυγῆς τής τού συμφοράς με τήν τάξην προσειπειται και τάξης τής Μηχανικῶν. 'Ενα — βεβαίως — ύπτιόρχον κενά εἰς τήν Ναυτιλίαν και έδει τάυτα νά συμπληρωθοῦν. ὡς συνέβασιν πρό δέτων, τότε ούδεμία θά υπῆρχεν ἀντίρρησις. Σήμερον, δμως, ποιοὶ λόγοι ἐπιβάλλουν τήν ἀθρόα δικαιούμενης νά ἀνακόπτῃ τήν πρόσδον τῶν μαθητῶν τῶν διαφόρων σχολῶν, αἵτινες παρέχουν ἀπότυπήρια εἰς τούς ἀποφοίτους των. Αἱ ἀνάγκαι, Ͻωμως, τής Ναυτιλίας περιωρίσθησαν και πρέπει συνεπέως νά περιορίσθη και δριμός τῶν εἰσερχομένων εἰς τό ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καιρὸς νά πρυτανεύση η λογική. Τό εἰδεχθὲς ἔργον τού ὑπέρεταγγελματισμού εἰς βάρος τού τιμίου "Ελλήνος θαλασσινού πρέπει νά σημειωνή απαθλίωσις. Μᾶς φθάνει η σημερινή απαθλίωσις.

Μετὰ τιμῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ ΤΣΟΛΑΚΙΔΗΣ
Α'. μηχανικός Ε.Ν.

- ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ.Π. ΒΡΑΝΑ

Α ΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αἱ μοναδικαι Σχολαι ἐν Εγγαϊ

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ

ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΟΣ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ

ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

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

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνιμα

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ
- 2) " ΡΑΔΙΟΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
- 3) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Ε.Ν.
- 4) " ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ

Μετεκπαιδεύσεων

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

- ΚΟΛΟΚΟΤΡΩΝΗ 139 Κ ΧΑΡ. ΤΡΙΚΟΥΠΗ 11 * ΤΗΛ: 40·986, 471·041 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΟΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ

Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΤΗΣ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν.

Τὰ ἐκδοθέντα διπλώματα μεταπολεμικῶς. — Οἱ ἐν ἐνεργείᾳ ἀξιωματικοὶ κατὰ τὸ 1958. — Ἡ ἡλικία τῶν στελεχῶν γεφύρας καὶ μηχανῶν. — Τοπικὴ καὶ ἐπαγγελματικὴ προέλευσις αὐτῶν. — Εὔχερέστερος καθισταται ὁ προγραμματισμὸς διὰ τὴν αὔριον.

Πλήρης ἡ μέχρι σήμερον ἀπουσία καὶ τῆς παραμικρᾶς προσπαθείας διὰ τὴν στάθμισιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας. Αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ἀρμόδιου ὑπουργείου, ὡς κατὶ τὸ ἀκάτορθον ἔθεωρυν τὴν βάσει στατιστικῶν στοιχείων διακρίθωσιν τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ τῆς χώρας. Ἐπεκαλούντο, ὡς δυσχερεῖαν ἀνύπερβλητον, τὴν μόνιμον καὶ εὐρείαν κατασπορὰν τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸ τέσσαρα ἄκρα τοῦ Κόσμου, τὸ ἀστάθμητον, εἰς πλείστας περιπτώσεις, τῆς εἰσδοχῆς του εἰς τὸ ἐπάγγελμα καὶ τὴν ἀδηλον, ἐνιστε, ἐξ αὐτοῦ ἀπομάκρυνσιν του.

Καὶ δωματικοὶ αἱ προηγμέναι ναυτικοὶ χώραι ἔχουν ἀπολύτως ἐπιτύχη αὐτὸν τὸν στατιστικὸν ἐλεγχον τοῦ ὄγκου καὶ τῆς ποιότητος τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῶν πλοίων των. Γνωρίζουν καλῶς καὶ ἀνά πάσαν στιγμὴν, τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀσχολουμένων εἰς οἰονδητούς κλάδου ναυτικῶν, τὴν ἥλικιαν των, τὸ μορφωτικὸν τῶν ἐπίπεδον, τὴν κατάρτισιν καὶ τὴν θητείαν των εἰς τὸ ἐπάγγελμα, τὴν οἰκογενειακὴν καὶ τὴν οἰκονομικὴν τῶν εἰστετατάσιν.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μετ' ἐπιμονῆς ἀπὸ πολλῶν ἑῶν ὑπεδείκνυν τὴν τοιστάνην στατιστικὴν παρακολούθησιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας. Δὲν ἐβαρύνθησαν νὰ ὑπογραμμίζουν τὴν μεγάλην, τὴν σουδαίαν σημασίαν τῆς. Οἱ ἀριθμοὶ οἱ ἀκράσοντες πιστώσ, ὑπεστήριζον, τὴν κατὰ κλάδου κίνησιν τῶν ναυτικοῦ μας, ἀποτελοῦντα πρωταρχικῆς σημασίας ὑλικόν, διὰ νὰ οικοδομηθῇ μία ὄρθη ναυτιλιακὴ καὶ οὐχὶ μόνον ναυτεργατικὴ πολιτική.

Ἐπίστευον ἐξ ἄλλου, αἱ σῆλαι αὐταὶ, ὅτι δὲν ἡτο εἰς τὴν πραγματικότητα ἡ σχετικὴ προσπάθεια τόσον δυσχερής, ὅσον αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἐπίστευον ἡ ἥθελον νὰ ἐμφανίσουν. Θερμὸν ἐνδιαφέρονταν καὶ πρὸ παντὸς μεθοδικὴ ἐργασία, ἐξικνουμένην Βεδαίως πέραν τῆς καθημερινῆς γραφειοκρατικῆς ρουτίνας ἔχεισθετο, προκειμένου νὰ συγκεντρωθῇ ἔνα ὄλικον τὸ ὄποιον καὶ θετὸν παρείη τὴν ἀκριβῆ ἀπεικόνισιν τοῦ ναυτεργατικοῦ δυναμικοῦ.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» χάρισαν ὅλως ἰδιαιτέρως σήμερον, διότι δύνανται νὰ προσκομίσουν τὴν δικαίωσιν τῶν κατὰ καιρούς ὑποδείξεων των. Ἡ πώπτη στατιστικὴ ἐργασία, ἡ ἀφορῶστο ἐμψύχον ὑλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ ἀξιώσεις ἐπιστημονικάς, κατηρτίσθη. Ἀποκαλυπτικοὺς τῷ ὄντι ἀριθμοὺς καὶ λίστας ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα περιέχει, σχετικῶς μὲ τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν μορφὴν ἐνὸς ἐκάστου τῶν κλάδων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Ἡ μελέτη της μεγάλας μέχρι τούδε ἀπορίας δύναται πλέον νὰ διαλευκάνῃ.

Καὶ ἔγενετο ἡ ἐργασία αὐτὴ, ἡ ἐπὶ ἔπι ὀδόκληρα τὸ δέος προκαλούσσα, ὑπὸ ἐνὸς μόνον λιμενικοῦ ὑπαξιωματικοῦ, τοῦ κ. Νικολάου. Τὰ Μητρόφα τῶν Ἐργατῶν Θαλάσσης ησαν ἡ πηγὴ τῆς ἐπιμόνου ἐρεύνης του. Ειργάσθη ὡντος ἀσκόνως, ἐπὶ μακρῷ, μὲ πίστιν ἀξίων ἰδιαίτερας ἔξαρσεως, ὑπὸ τὴν ἀμεσον ἐποπτείαν καὶ καθοδηγησην τοῦ προϊσταμένου του εἰς τὴν Ὑπερσίαν Διπλωμάτων, τοῦ ἐπιλεκτοῦ λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ ἀντιπλοιάρχου κ. Παλυδού. «Ἐργον ἀξιόλογον, πράγματι, ἐφερεν εἰς πέρας. Νέας ὀπτικᾶς γωνίας παρέχει διὰ τὴν ευρυτέρων ἐπισκόπησιν τοῦ ναυτεργατικοῦ θέματος. Δὲν δύνανται πλέον νὰ ὑποστηρίζουν οἱ μὲν, ὅτι ὄρθδες, πέραν τῶν ὑφισταμένων ἀνόγκων τοῦ πλοίου, ἔκδιδονται τὰ νέα διπλώματα, οὔτε καὶ ματοίων νὰ πειρώναι οἱ ἄλλοι νὰ ἀποδείξουν, ὅτι ὄρθδες, τὰ ἀντίθετον ἀκριβῶν συμβαίνει. Διότι ἡδη ὑπάρχουν ἀριθμοί. Η προβολὴ των, ἐπὶ ἄλλου ἡδέου καὶ περισσότερον ἀντικειμενικοῦ ἐπιπέδου θὰ μεταφέρει τὴν σχετικὴν συζήτησιν. Γνωρίζομεν πλέον, πόσους ἀξιωματικοὺς ἔχομεν. Κατόπιν τούτου είναι εὔκολον νὰ συμφωνήσουν δοῖοι οἱ παραγοντες τῆς Ναυτιλίας, ἀν καὶ πόσους νέους χρειάζομεθα. Ἡ σύγχωσις, σκόπιμος ἡ μῆ, ἥτο καὶ εἰς τὴν περιπτωσιν αὐτῆν συνέπεια τῆς ἀγονίας.

* * *

Ἡ στατιστικὴ αὐτὴ ἐργασία τοῦ κ. Νικολάου ἀναφέρεται, ὡς ἐτο-

νίσθη, εἰς τὴν σύνθεσιν καὶ τὴν ἑξέλιξιν τοῦ κλάδου τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατὰ τὸ 1958, ὡς καὶ εἰς μίαν ἀνασκόπησιν τῶν ἑκδοθέντων διπλωμάτων κατὰ τὴν περίοδον. Διατείται εἰς τὰ ἀκόλουθα κύρια κεφάλα

α) Ἐκδοθέντα διπλώματα ναυτικῆς κατὰ τὴν περίοδον ἀπό την Ιανουαρίου 1945 μέχρι 31ης 1958.

β) Διπλωματούχοι ἐν ἐνεργείᾳ (μη συ.) τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου.

γ) Ἡλικία διπλωματούχων τοῦ Ἐμπορικοῦ.

δ) Τοπικὴ καὶ ἐπαγγελματικὴ προέλευσις των γεφύρας καὶ μηχανῶν.

ε) Συντομεαίαν, τὰ κεφάλαια ταῦτα, εἰς τὰς κυρίας γραμμάς των

ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΙΝΑΣ Ι ΕΜΦΑΙΝΩΝ ΤΑ ΕΚΔΟΘΕΝΤΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ

Έτη	Διπλώματα
1944 (ὑπάρχοντα)	2882
1945	66
1946	584
1947	612
1948	545
1949	401
1950	516
1951	628
1952	628
1953	824
1954	1158
1955	1250
1956	1203
1957	1541
1958	1866

Σύνολον 14.704

Εἰς τὸν ἀκόλουθοντα πίνακα περιλαμβάνονται οἱ ἀριθμοὶ τῶν ἑκδοθέντων διπλωμάτων ἀπό τοῦ 1945 μέχρι τοῦ 1958, κατ' εἰδικότητας:

Εἰδικότητες Διπλώματα

Πλοιαρχοὶ Α'	1765
» Β'	1543
» Γ'	2589
'Ατμομηχανικοὶ Α'	1305
» Β'	1295
» Γ'	3163
Πρακτικοὶ Ατμομηχανικοὶ	261
Μ.Ε.Κ. Α	280
» Β'	246
» Γ'	1023
Πρακτικοὶ Μ.Ε.Κ.	52
Ραδιοτηλεγραφηταὶ Α'	603
» Β'	406
Οικονομικοὶ Αξιωματικοὶ Α'	81
» Β'	34
Φροντισταὶ	58

Ἐπὶ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, δύναται νὰ παρατηρήσῃ τις τὰ ἀκόλουθα:

α) Τὰ περισσότερα διπλώματα ἀπό την ἡδεως τοῦ πολέμου ἑξέδοθσαν κατὰ τὸ 1958, ὅτε εἰς μεγάλος ἀριθμός ἀνέργων εύρισκεται εἰς τὴν Ἐλλάδα λόγω τῆς κρίσεως. Πλειστοί εἰς αὐτῶν, ἔχοντες συμπληρώσεις τὰ ἀπαιτούμενα προσόντα, προσήλθον εἰς τὰς προσγωγικὰς εξετάσεις τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-
κτων δηζελοκινήτων πλοιών μὲ χῶρον ψυγείου

Ἐκ ΔΑΝΙΑΣ, ΒΕΛΓΙΟΥ, ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ, καὶ ΓΑΛΛΙΑΣ
δι' ΕΛΛΑΔΑ, ΙΣΡΑΗΛ, ΚΥΠΡΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ
καὶ ΤΟΥΡΚΙΑΝ καὶ ΤΑΝΑΠΑΛΙΝ

Δι' ἐμπορεύματα καὶ πληροφορίας ἀπευθυντέον πρὸς τοὺς Γενικοὺς Πράκτορας ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

β) Απροθυμία παρατηρείται εἰς τοὺς ραδιοτηλεγραφητὰς Β' τάξεως, ὅπως ἀποκτήσουν διπλώματα Α' τάξεως. Δύνανται οὗτοι καὶ μὲ τὸ δίπλωμα Β' τάξεως νὰ ἔμοινται ὡς ὑπεύθυνοι ραδιοτηλεγραφηταὶ φορτηγῶν πλοίων. Αποφεύγουν κατόπιν τούτου τὴν ταλαιπωρίαν καὶ τὴν καθυστέρησην τῶν ἔξετάσεων.

γ) Ἐπὶ συνόλῳ 14.708 διπλωματούχων, οἱ 2882 ἔλαδον τὸ δίπλωμά των μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1944 καὶ οἱ 11.822 μετά τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1945.

δ) Αὔξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. γ' τάξεως πρήχισε νὰ σημειούται κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μόνον. Ως ἐκ τούτου ἡ ἀναπλήρωσις μεγάλων κενῶν εἰς τὰς τάξεις τῶν Μ.Ε.Κ. Α' καὶ Β' θὰ πρέπει νὰ ρυκουνή.

ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΙΝΑΣ ΙΙ ΕΜΦΑΙΝΩΝ ΤΟΥΣ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΥΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ 31ην ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1958

Εἰδικότητες	Διπλωματούχοι
Πλοιάρχοι Α'	1691
» Β'	1046
» Γ'	1483
'Ατμομηχανικοί Α'	1243
» Β'	409
» Γ'	2481
Πρακτικοί Μηχανικοί	231
Μηχανικοί Μ.Ε.Κ.	280
» » Β'	201
» » Γ'	914
Πρακτικοί Μ.Ε.Κ.	49
Ραδιοτηλεγραφηταὶ Α'	586
» Β'	379
Οικονομικοί 'Αξιωματικοί Α'	77
» Β'	20
Φροντισταὶ	56

Σύνολον

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ τῶν ἐν ἐνεργείᾳ ἀξιωματικῶν, προέκυψαν ἐκ τοῦ ἔχοντος ὑπολογισμοῦ: 'Ἐκ τῶν τυχόντων ἐνὸς οἰουδῆποτε διπλωματος ἀφῆρθεσαν οἱ προσχθέντες εἰς ἀνωτέρων τάξιν διπλώματος καὶ οἱ συνταξιοδοτηθέντες ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ. ἐκ διαφόρων αἵτιων (γῆρας, ἀτύχημα, θάνατος). Κατὰ συνέπειαν εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ ἀνωτέρω πίνακος, περιλαμβάνονται καὶ οἱ τραπέντες πρὸς ἄλλο ἐπάγγελμα ἢ πρὸς ἔτεραν συναφῆ πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἀπασχόλησιν (ἀρχιπλοίαρχοι, ἀρχιμηχανικοί) ὡς καὶ οἱ συνάντησις χωρίς, ὅμως, αἱ οἰκογένειαι τῶν νόδικαιούνται συντάξεως. 'Ἐπομένως ὁ πίνακας οὗτος περιλαμβάνει ἀνωτέρους κατά τι τῆς πραγματικότητος ἀριθμούς.

'Ἐὰν τώρα, ἐκ τῶν ἀριθμῶν τῶν οὐτων ἐν ἐνεργείᾳ ἐμφανιζομένων διπλωματούχων, ἀφαιρέθονταν οἱ ἔχοντες ἡλικίαν μεγαλύτεραν τῶν 65 ἐτῶν, σᾶση περίτου είναι ἡ ἡλικία τῶν συνταξιοδοτουμένων, ἔχομεν τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

Εἰδικότητες	Διπλωματούχοι
Πλοιάρχοι Α'	1513
» Β'	1039
» Γ'	1468
'Ατμομηχανικοί Α'	1105
» Β'	878
» Γ'	2463

Πρακτικοί 'Ατμομηχανικοί	200
Μηχανικοί Μ.Ε.Κ. Α'	263
» » Β'	201
» » Γ'	914
Πρακτικοί Μ.Ε.Κ.	48
Ραδιοτηλεγραφηταὶ Α'	579
» Β'	379
Οικονομικοί Α'	74
» Β'	29
Φροντισταὶ	48

Σύνολον 11.201

'Ἐκ τῶν εἰς τὸν πίνακα αὐτὸν ἀναγραφομένων μηχανικῶν Μ.Ε.Κ., εἶναι ἔφωδιασμένοι καὶ διὰ διπλωμάτων ἀτμομηχανικῶν οἱ ἀκόλουθοι κατὰ τάξεις :

Α' τάξεως	223
Β' »	121
Γ' »	411
Πρακτικοί	1

Σύνολον 756

Μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν ἐκ τῆς συνολικῆς δυνάμεως τῶν Μ.Ε.Κ., ἔχουμεν τοὺς ἔχοντας ἀριθμούς ἀμιγῶν μηχανικῶν Μ.Ε.Κ.:

Α' τάξεως	57
Β' »	80
Γ' »	503
Πρακτικοί	48

Σύνολον 688

ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΙΝΑΣ ΙΙΙ ΕΜΦΑΙΝΩΝ ΤΗΝ ΗΛΙΚΙΑΝ ΤΩΝ ΕΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΗΛΙΚΙΑ

Εἰδικότητες	21-30	31-40	41-50	51-65
Πλοιάρχοι Α'	7	273	553	860
» Β'	266	482	170	128
» Γ'	833	418	154	115
'Ατμομηχανικοί Α'	4	98	511	630
» Β'	29	400	316	154
» Γ'	1190	830	319	121
Πρακτικοί 'Ατμομηχανικοί	—	4	72	155
Μηχανικοί Μ.Ε.Κ. Α'	4	30	115	151
» » Β'	7	84	88	22
» » Γ'	516	306	75	16
Πρακτικοί Μ.Ε.Κ.	—	—	22	27
Ραδιοτηλεγραφηταὶ Α'	—	27	239	310
» Β'	133	122	98	48
Οικονομικοί Α'	1	3	7	66
» Β'	3	16	6	4
Φροντισταὶ	1	8	22	29

'Ἐκ τῆς μελέτης τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, ὡς καὶ τίνων ἄλλων στοιχείων τοῦ Ν.Α.Τ., συνάγεται, ὅτι ὁ μέσος ὥρος ηλικίας τῶν κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1958 ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ἐν συντάξει (εἰς τοὺς κυριωτέρους κλάδους) διπλωματούχων, ἔχει ὡς ἔχησι κατὰ κλάδους καὶ τάξεις διπλωμάτων.

Canadian Liberty Ship PARTS

Available from N. Y. STOCK

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

Winch Parts	Evaporators (Salt water)
Winches	Coils (heat exchange)
Winches (cargo steam),	Coils (water heater)
Winches (mooring & warping)	Liners (bronze)
Windlasses, Anchor	Heat Exchange
steam, hydraulic & electric	Rope, Manila
Engine Parts, Steam	Wire
Pump Parts	Anchors
Generator Sets	Chain (anchor)
(steam engine driven)	

MANILA and WIRE ROPE

DELIVERED FROM STOCK
AT ALL U.S. PORT

► WHitehall 3-1072

American Trading & Distributing Co.

Cable Adress: AMTRADISC
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

'Εν ένεργειά		
Πλοίαρχοι Α'	44	64,4
» Β'	37	
» Γ'	32	
'Ατμομηχανικοί Α'	44	65,5
» Β'	41	
» Γ'	33	
Πρακτικοί 'Ατμομηχανικοί	45	
Μηχανικοί Μ.Ε.Κ. Α'	46	
» Β'	42	
» Γ'	32	
Πρακτικοί Μ.Ε.Κ.	50	57,2
Ραδιοτηλεγραφηταί Α'	50	
» Β'	37	
Οίκονομικοί Α'	51	60,4
» Β'	40	
Φροντισταί	42	

'Εκ τής μελέτης τών άριθμών αυτών δύναται νὰ έξαχθῃ τὸ συμπέρασμα, ότι οι ραδιοτηλεγραφηταί Α' καὶ οι οίκονομικοί άξιωματικοί Α' έμφανίζουν ύψηλον μέσον όρον ηλικίας ἐν ένεργειά καὶ χαμηλὸν τοιούτον ἐν συντάξει, ἐνώ οι πλοίαρχοι Α' καὶ οι μηχανικοί Α' έχουν τούς δύο τούτους όρους εἰς λογικὸν συσχετισμόν.

Οἱ άκολουθῶν πίνακες άδροιζει κατά κατηγορίας τούς ἐν ένεργειά διπλωματούχους, εἰς διπλωματούχους ἄνω καὶ κάτω τοῦ μέσου όρου:

	"Άνω τοῦ όρου	Κάτω τοῦ όρου
Πλοίαρχοι Α'	1067	446
» Β'	390	649
» Γ'	543	925
'Ατμομηχανικοί Α'	885	220
» Β'	449	429
» Γ'	1004	1459
Πρακτικοί 'Ατμομηχανικοί	184	16
Μ.Ε.Κ. Α'	178	85
Μ.Ε.Κ. Β'	102	99
Μ.Ε.Κ. Γ'	383	531
Πρακτικοί Μ.Ε.Κ.	30	18
Ραδιοτηλεγραφηταί Α'	345	234
» Β'	192	187
Οίκονομικοί Α'	63	11
» Β'	12	17
Φροντισταί	38	10

'Η τοπική, τέλος, προέλευσις τῶν άξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὡς καὶ ή ἐπαγγελματικὴ τοιστή, σταθμίζονται διὰ λίαν ἐνδιαφερόντων άριθμῶν, εἰς τὸ τελευταῖον κεφάλαιον τῆς ἔργασίας τοῦ κ. Νικολάου. Οἱ άκολουθούντες πίνακες ἐπιτρέπουν τὴν έξαγωγὴν πολλῶν χρησίμων συμπερασμάτων.

ΒΑΣΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ IV ΕΜΦΑΙΝΩΝ ΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΙΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Εδικότητες	Αττικής	Χίου	Κυκλαδών	Ίονιου	Εύβοιας	Λαζ.	περ.
Πλοίαρχοι Α'	30 %	25 %	25 %	9 %	3 %	8 %	
Πλοίαρχοι Β'	37 %	25 %	19 %	6 %	3 %	10 %	
Πλοίαρχοι Γ'	35 %	26 %	18 %	6 %	3 %	12 %	
'Ατμ/νικοί Α'	52 %	9 %	18 %	4 %	4 %	13 %	
'Ατμ/νικοί Β'	51 %	8 %	19 %	—	4 %	15 %	
'Ατμ/νικοί Γ'	59 %	6 %	13 %	3 %	3 %	16 %	
Μ.Ε.Κ. Α'	65 %	2 %	8 %	3 %	5 %	17 %	
Μ.Ε.Κ. Β'	57 %	2 %	7 %	4 %	3 %	27 %	
Μ.Ε.Κ. Γ'	59 %	2 %	10 %	4 %	4 %	21 %	
Ραδ/φταί Α'	45 %	9 %	10 %	5 %	1 %	30 %	
Ραδ/φταί Β'	48 %	13 %	8 %	5 %	2 %	24 %	
Οίκονομικοί Α'	71 %	—	5 %	5 %	10 %	9 %	
Οίκονομικοί Β'	76 %	—	3 %	3 %	—	18 %	
Φροντισταί	43 %	6 %	16 %	19 %	—	16 %	

Διὰ τοῦ άκολουθούντος πίνακος σταθμίζεται ή ἐπαγγελματικὴ προέλευσις τῶν άξιωματικῶν 'Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ':

Εδικότητες	Βασιλ. Ναυτικόν	Ἐμπορ. Ναυτικόν
Πλοίαρχοι Α'	4 %	96 %
» Β'	3 %	97 %
» Γ'	2 %	—
'Ατμομηχανικοί Α'	19 %	85 %
» Β'	9 %	90,7%
» Γ'	11 %	—
Μηχανικοί Μ.Ε.Κ. Α'	59 %	41 %
» Β'	40 %	60 %
» Γ'	32 %	64 %
Ραδιοτηλεγραφηταί Α'	29 %	71 %
» Β'	27 %	73 %
Οίκονομικοί Α'	71 %	29 %
» Β'	27 %	73 %
Φροντισταί	—	100 %

Τὸ 72 % τῶν Γ' πλοιάρχων προέρχεται ἐκ τοῦ Γυμνασίου, τὸ 22 % ἐκ τῶν Σχολῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ 1 % προέρχεται ἀπὸ ξένας σχολὰς καὶ τὸ 3 % ἔχει μόνον πρακτικὴν κατάρτισιν.

Τὸ 14 %, ἔξ αλλοῦ, τῶν Γ' μηχανικῶν, ἔχει μόνον πρακτικὴν κατάρτισιν τὸ 4 % προέρχεται ἐκ τοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου καὶ τὸ 71 % ἐκ τῶν σχολῶν μηχανικῶν.

Τέλος, τὸ 4 % τῶν Μ.Ε.Κ. Γ' προέρχονται ἐκ τοῦ Μετσοβίου Πολυτεχνείου.

Ἐνδιαφέρουσαι τινὲς παραπορῆσεις ἐπὶ τῶν πινάκων τῆς τοπικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς προέλευσεως τῶν διπλωματούχων:

α) Οἱ ἐκ Χίου καταγόμενοι ἐμφανίζουν ύψηλὸν ποσοστὸν πλοιάρχων, ύστερον, ὅμως, εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἀτμομηχανικῶν καὶ ἀκόμη περισσότερον τῶν μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Τὸ φαινόμενον θὰ ήδηντο νὰ ἔρμηνθῇ ὡς συνέπεια τῆς παραδοσεως τῶν Χίων ναυτικῶν — δὲν ἐστρέφοντο πρὸς τὸ μηχανοστάσιον.

β) Οἱ καταγόμενοι ἐκ τῶν περιοχῶν τῶν Κυκλαδῶν ἐμφανίζουν ικανοποιητικὸν ποσοστὸν εἰς ὅλας τὰς εἰδικότητας καὶ κυρίως εἰς τὰς τῶν μηχανικῶν.

γ) Οἱ ἐκ τῶν Ιονίων καταγόμενοι ἐμφανίζουν ἐπίσης ικανοποιη-

τικὰ ποσοστά εἰς ὅλας τὰς εἰδικότητας, ἀνάλογα πρὸς τὴν χωρητικότητα τὴν διασειριζόμενην ὑπὸ ἐφοπλιστῶν τῶν Ιονίων νῆσων.

δ) Λόγῳ ἐλλείψεως Σχολῶν Ραδιοτηλεγραφητῶν εἰς τὰς ναυτικὰ κέντρα τῆς ἑπταρχίας, οἱ ραδιοτηλεγραφηταί κατὰ μεγάλο ποσοστὸν προέρχονται ἐκ τῆς περιοχῆς Ἀττικῆς.

ε) Πρέπει νὰ υπογραμμισθῇ τὸ ύψηλὸν ποσοστὸν τῶν μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. τῶν προερχομένων ἐκ τοῦ Βασικοῦ Ναυτικοῦ. Απετέλεσαν οὗτοι τὸν πυρήνα τῶν νεων μηχανικῶν, οἵ οποίοι ἐπήνδρωσαν τὰ νεότευκτα σκάφη μας.

ζ) Τὸ ύψηλὸν ποσοστὸν τῶν Γ' πλοιάρχων τῶν προερχομένων ἐκ τῆς μεστής παιδείας, ἀναμένεται ὅτι θὰ μειωθῇ σημαντικῶς κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη, μὲ ἀνάλογον αὐξήσιν τοῦ ποσοστοῦ τῶν προερχομένων ἐκ τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν.

η) Τὸ ποσοστὸν τῶν μηχανικῶν τῶν προερχομένων ἐκ τῶν νυκτερινῶν σχολῶν, θὰ διατηρηθῇ ύψηλόν, δεδομένου, ὅτι μικρὸς είνει ὁ ἀριθμός τῶν έξερχομένων ἐκ τῆς μόνης ἄλλως τε δημοσίας σχολῆς Μηχανικῶν.

Αὐτή, εἰς τὰς γενικάς της γραμμάς, είναι ἡ μορφὴ καὶ ἡ ἔκτασης τῆς μελέτης τοῦ κ. Νικολάου, ἥτις, ἐπιδιώκει, τὴν σύνατον τοιστούραν ἀπεικόνισιν τοῦ δυναμικοῦ τῶν διπλωματούχων ναυτικῶν μας. Θὰ ἀποτελέσῃ, ἀναμφισθήτως, ὅμου μετὰ τῶν στοιχείων, ἄτινα ἐκ τῆς ἐπικειμένης ἀπογραφῆς θὰ προκύψουν, τὸ πολύτιμον ἐκείνον υλικὸν, διὰ τοῦ ὃποιου θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ οἰκοδόμησις μᾶς συγκεκριμένης καὶ ρεαλιστικῆς, πολιτικῆς ἐπὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ θεμάτων. Διότι είναι καιρός, πλέον, μὲ σύστημα νὰ προετοιμάσωμεν τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ὑμέρου υλικοῦ, τὸ ὃποιον τὰ πλοιάρχα τοῦ οἰκοδόμησις.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει αὐτήν, τὴν ἀνωτέρας ποιοτικῆς καταστάσεως, ὅχι βεβαίως, μικρῶν Ναυτιλίαν θὰ πρέπει καλῶς σύριον νὰ ἐπανδρωσεμεν. Απὸ νέας μονάδας κατὰ τὸ πλείστον θὰ ἀποτελήσαι, αἵτινες θὰ έχουν ἀνάγκην ἀπὸ ἀριθμὸς κατηρτισμένα νέα στελέχη γεφυρώσαι καὶ μηχανοστασίου. Θὰ κερδίσωμεν τὴν οἰκονομικὴν διαχείρισιν τῶν πλοιών μας, κατὰ συνέπειαν καὶ τὴν αὐξήσιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς τῶν ικανότητῶν. Αἱ προδιαγράφωμεν, μὲ πάσαν ἐπιμέλειαν, ἀπὸ τούδε, ἔνα λεπτομερές τοιστόν σχέδιον. Οἱ ἀριθμοὶ οἵτινες προηγουμένως ἀνεφέρθησαν, δύνανται σημαντικῶς εἰς τὴν ἐπιτελικὴν ἔργασίαν νὰ μᾶς βοηθήσουν.



ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΝ

ΟΠΩΣ ΤΟ ΒΛΕΠΟΥΝ ΑΥΤΟΙ ΟΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ

ΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΚΑΙ Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΣ

Εις τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον συνοπτικὸν ἐπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ σημείωμα, ὃ διευθυντῆς τῆς ἀρτίωτερον παρ' ἡμῖν ὥργανωμένης ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως, ἀναλύει, μὲν πλήρη σαφήνειαν, τὸ περιλάληπτον πρόδημο.

Αἱ διατυπώμεναι οκεφεις τοῦ δικαιουμένου ἔγκυρον νὰ ἔχῃ γνῶμην ἐφοπλιστοῦ — δι' εὐνόητούς λόγους ὑπογράφει τὸ ἀρθρον του ὡς «Ἀκτοπλοϊκός» — ἀποκαθιστοῦν τὰ πράγματα. Ἡ περὶ τὸ πρόδημο ὀχλὺς διολύεται, καταδεικνύεται ἢ μέχρι τοῦδε ἀστοργία τοῦ Κράτους πρὸς τὴν Ἀκτοπλοΐαν, ἢ ἀδικία καὶ ἢ προκατάληψις, ηπὶς ἀνέκαθεν ἐπεκράπτεσσι εἰς τὸν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων τῆς καὶ ὑποδεικνύεται ὁ ὅρθος δρόμος διὰ τὸν διακανονισμὸν ζητημάτων ἀπλῶν, ἐφ' ὅσον πθελον πρυτανεύεσσι ἢ κολὴ θέλησι, ἀλλὰ καὶ ἢ κολὴ πιστὶς ὅπο τῆς κρατικῆς πλευρᾶς.

Εἶναι περιττὸν — νομίζω — νὰ ἀναφέρω ποια εἶναι ἡ σημασία καὶ ἡ χρησιμότητα διὰ τὸν τόπον μας τῆς ἐπιβατηγοῦ ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας. Αὐτὸν, ὅμως, τὸν κοινωνικὸν καὶ οἰκονομικὸν παράγοντα οὐδέποτε τὸ Κράτος τὸν περιέβαλε μὲν στοργήν. Τούναντίον, διὰ διαφόρων ἀψυχολογητῶν ενεργειῶν, διαταγῶν, ἔτι δὲ καὶ νόμων, κατ' εἰσήγησιν διαφόρων ὑπηρεσιών, προεκάλεσε τὴν βαθμιαίαν, ἀλλὰ σταθεράν, δημιουργίαν ἀκτοπλοϊκῆς ζητήματος.

Πολλοὶ νόμοι καὶ διατάγματα ἐθεσπίσθησαν εἰς βάρος τῆς ἐπιβατηγῆς ναυτιλίας, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ ληφθέντα κατὰ καιρούς εὐεργετικὰ μέτρα ὑπὲρ τῶν ἄλλων συγκοινωνιακῶν μέσων, τῶν συναγωνιζομένων τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ἐπιβατηγόν σκάφος. Πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἀθλος τὸ ὅτι οἱ ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταὶ, μολονότι πανταχόθεν βαλλόμενοι, ἐπέτυχον νὰ διατηρήσουν μέχρι σήμερον τὰς ἐξωτερικὰς θαλασσίας συγκοινωνίας μας. Ήτο, πάντως, φυσικὸν, ὑπὸ τὴν κατάστασιν ταύτην, ἄλλοι μὲν νὰ χάσουν τὰ πλοιά τῶν καὶ ἄλλοι νὰ είναι καθυστερημένοι χρεοφειλέται εἰς διάφορα οικονομικὰ ἱδρύματα, ἀκόμη δὲ καὶ εἰς ιδιωτας.

Αμυδράν εἰκόνα τῆς ύφισταμένης καταστάσεως παρέχομεν κατωτέρω :

1) «Οταν ἔγένετο ἡ ἀναπροσαρμογὴ τῆς δραχμῆς, τὰ ἔξοδα ηὗηθησαν δι' ἄλλους μὲν ἐφοπλισταὶ κατὰ 80 ἑως 90% καὶ διά τινας κατὰ 60 ἑως 70%. Ἐναντὶ τῆς τοιαύτης αὐξήσεως τῶν δαπανῶν, τὰ ἔξοδα, — δηλαδὴ οἱ ναύλοι ἐπιβατῶν — ηὗηθησαν κατὰ 20% μόνον. Σημειωτέον, ὅτι η αὐξήσης αὕτη είχε ζητηθῆ ἀπὸ τοὺς ἀκτοπλοϊκοὺς ἐφοπλισταὶ πρὸ τῆς νομισματικῆς ἀναπροσαρμογῆς. Πραγματικὴ αὐξήσις δέοντας νὰ θεωρηθῇ ἡ τοῦ ἔτους 1955, ὅτε ἀνέτιμηθησαν τὰ εἰσιτήρια α'. θεσεως κατὰ 25% καὶ τῶν ὑπολοίπων θεσεων κατὰ 10%.

2) «Ισχεῖ νόμος, καθ' ὃν ἡδύνατο ἔνας πράκτωρ νὰ εἰσπράττῃ δικαιώματα ἐπὶ τῶν εἰσιτηρίων καὶ τῶν φορτωτικῶν. Ο 'νόμος αὐτὸς κατηργήθη τὸ 1953 δι' ὑπουργικῆς ἀποφάσεως, ὅπότε, ὡς ἡτο φυσικόν, ἡναγκάσθησαν οἱ ἐφοπλισταὶ, χάριν τῆς διεκπεραιώσεως τῆς ἐργασίας τῶν, νὰ δίδουν αὐτοὶ δικαιώματα εἰς τοὺς πράκτωρας.

3) «Υπερερώθησαν κατὰ τὸ ἔτος 1955 καὶ 1956 οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ χορηγήσουν αὐξήσιν εἰς τὰς ἀποδοχὰς τῶν πληρωμάτων, μὲ τὴν ὑπόσχεσιν ἀντιστοιχοῦ αὐξήσεως τῶν εἰσιτηρίων, ηπὶς ὅμως καὶ δὲν ἐδόθη, μὲ τὸ αιτιολογικόν, ὅτι τὸ ζητήμα ἔχειραιτο μελέτην. Ἔν τὸ μεταξὺ διὰ νέου νόμου ηὗηθη ἡ ἀπεβάρυνσις τῆς τιμῆς τῶν εἰσιτηρίων διὰ λιμενικῆς ἔργα κλπ.

Συνέχως ἔκπτω τὸ ηὗξανοντο, πότε αἱ τιμαὶ τῶν καυσίμων, καὶ πότε αἱ τιμαὶ τῶν υλικῶν, ἐνώ τὰ εἰσιτηρία παρέμενον εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ 1955. Αὐτὰ καὶ ἄλλα, τὰ ὅποια ὡς χώρος τοῦ παρόντος δὲν ἐπιτρέπει νὰ ὑπαριθμησωμεν, εἶναι αἱ ἀφορμαὶ τῆς κακεξίας εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν.

Μὲ τὸν τοιαύτην κρατικὸν «συμπαραστασίαν» ἐφέσαμεν εἰς τὸ σημεῖον νὰ συζητῶμεν, τὶ πρέπει νὰ γίνη διὰ τὴν ἐπίλυσιν, ὅχι πλέον τοῦ ἐνός ἀπλοῦ περὶ τὴν ἀκτοπλοΐαν ζητήματος, ἀλλὰ τοῦ προβλήματος ὑποστάσεως τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως. Δέν θὰ ὑπῆρχεν ἐν τούτοις οὔτε κοντὸντας, ἔν :

1) «Ἐλάμβανε τὸ Κράτος πρόνοιαν διὰ τὴν παρακολούθησιν τῶν τιμῶν τῶν εἰσιτηρίων ἐνίων γραμμῶν, αἵτινες δὲν είναι ἀπλῶς χαμηλαῖ, ἀλλ' αὐτόχρημα ἔξευτελιστικα.

2) «Ἐάν τὸ Κράτος ἐμέριμνα, ἵνα τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη τύχουν προστατευτικὸν τίνων μετρών, ὅπως συμβαίνει μὲ τοὺς σιδηροδρόμους, τὰ ἀεροπλάνα κλπ., ἀτίνα συναγωνίζονται τὴν ἀκτοπλοΐαν. Ήτο, δηλαδή, ἐνδεδιγμένη ἡ χρηγήσις καυσίμων εἰς εὐθηνάς τιμᾶς καὶ ἡ ἀπολαγή τῶν πλοιῶν ἀπὸ διάφορα τέλη καὶ ἐπιβαρύνσεις (λιμενικά, φόρους

ὑλικῶν κλπ.).

3) «Ἐάν ἐλαμβάνετο ὑπὸ τοῦ κράτους πρόνοια διὰ τὴν ἔντοκον χρηματόδοτησιν ἀκτοπλοϊκῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς μετασκευὴν καὶ ἐκσυγχρνισμὸν νεαροράσθεντων σκαφῶν των, ἀτίνα ησαν μὲν μικρὰς ἡλικίας, ἀλλὰ λόγω μεγάλης καταναλώσεως καυσίμων, ἐθεωροῦντο ἀσύμφορα.

4) «Ἐάν δὲν ἐφημούσετο ὁ νόμος, καθ' ὃν νεοεισερχόμενον πλοῖον, χωρὶς προσόντα μεγεθούς, ταχύτητος καὶ ἀνέσεως, ἡδύνατο νὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα ἐκλογῆς γραμμῶν τῆς ἀρεσκείας του, ἔστω καὶ ἂν δὲν ητο εἰς θέσιν ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς ἀνάγκας τῶν ἐν λόγω γραμμῶν.

5) «Ἐάν ἐφημούσετο ὁ νόμος διὰ τὴν μὴ εἰσόδον πλοίων μεγάλης ἡλικίας.

Καὶ 6) «Ἐάν ἐφημούσετο ὁ νόμος διὰ τὴν ἔξιδον πλοίων μεγάλης ἡλικίας.

Ἐάν ἐλαμβάνοντο τὰ ἀνωτέρω μέτρα, ὅταν τὸ πρῶτον κατὰ τὰ ἔτη 1955 - 1956 συνεζητεῖτο τὸ θέμα παρ' ἀρμόδιας ἐπιτροπῆς, ὅχι μόνον δὲν θὰ ὑπῆρχε σήμερον ἀκτοπλοϊκὸν ζητῆμα, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ μας ἀλλοίαν θὰ ἐνεφανίζειν ὄψιν. Ἀκόμη καὶ σήμερον, ἀν ἐφαρμοσθούν τὰ μέτρα ταῦτα, θὰ είναι δυνατόν μετά πάροδον ἔτους, ἥτοι τὸ 1960, νὰ ἔχῃ ρυθμισθῆ πως τὸ ζητῆμα.

Διὰ τῆς ἀπολλαγῆς τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς διαφόρους ἐπιβαρύνσεις, διὰ τῆς ὑποτιμήσεως τῶν καυσίμων καὶ τῆς χρηματοδοτήσεως ή, μάλλον, τῆς δανειοδότησεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σταιριών, τὸ Κράτος ὠφέλειαν θὰ ἀποκομίσῃ:

α) Διότι, τὰ χρήματα, που θὰ διαθέσῃ εἰς δάνεια, θὰ είναι ἔξησφαλισμένα ἐντόκως καὶ θὰ ἔχουν ὡς ἐγγύησιν τὸ μετασκευασθὲν καὶ συχρονισθὲν πλοίον.

β) Διότι θὰ ἀπολλαγῇ τὸ Κράτος ἀπὸ τὴν δαπανηρὰν χρηματοδότησιν τῶν διαφόρων ἀγόνων γραμμῶν, περιοριζούμενον τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰς τὸ ήμισυ, τούλαστον.

γ) Διότι θὰ ὠφέληθῇ ἀπὸ τὰς ἀνοικιάσεις τουριστικῶν πλοίων.

καὶ δ) Διότι θὰ ὠφέληθῇ ἐπίσης ἀπὸ τὴν καλὴν λειτουργίαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνῶν τῆς χώρας.

ΤΙ ΕΝΔΕΙΚΗΝΥΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΗ

Δέον νὰ ἐφαρμοσθούν ἀμέσως τὰ ἀνωτέρω μέτρα, μὲ γνώμονα τὰς ἀνάγκας ἑκάστης γραμμῆς καὶ τὴν ικανότητα ἑκάστου πλοίου. Αἱ ὑπάρχουσαι σήμερον ἀκτοπλοϊκαὶ γραμμαὶ ἀνέρχονται εἰς 20 περίπου, ἔξαιρουσέν των διαφόρων προσεγγίσεων, ἔκτος γραμμῆς, τὰς ὅποιας πραγματοποιούν τὰ πλοία. Πρεπει, δηλαδή, εντος μιας ἐδδομάδος νότιας 48 ἑως 50 ἀναχωρήσεις ἐπειραϊκῶν πλοίων τοῖς τοιαύτας γραμμασὶ καὶ δι' ἀγόνους τοιαύτας.

Ἀντιστοίχως, ὑπάρχουν 9 πλοία πρώτης γραμμῆς: («Αίγαιον», «Αγγελίκο», «Μισαύλη», «Κανάρη», «Καραϊσκάκη», «Κολοκοτρώνης», «Άδριας», «Πλαντελῆς» καὶ «Ελλή Τόγια». Όμοιως 4 δευτέρας γραμμῆς) («Αίκιατερίνη», «Μυρτιδιώτισσα», «Δέσποινα» καὶ τὸ νέον τοῦ Διαπούλη). «Ἐξ τρίτης γραμμῆς: («Μαριλένα», «Ανδρος», «Γλάρος», «Ηλιούπολη», «Ιόνιον» καὶ τὸ μικρὸν «Ναυτίλος»). Επίσης καὶ τρία τοῦ ἐξωτερικοῦ, μὲ πρόκτασταις ἐσωτερικού: («Μεντιτεράνεα», «Φιλίππος» καὶ «Ατρεύς»).

Τὰ 19 αὐτὰ καθαρῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, πλὴν τῶν τριῶν ἐσωτερικοῦ μὲ εἰκτελέσεις καὶ δρομολογίων ἐσωτερικοῦ, θὰ είναι εἰς θέσιν ν' ἀνταποκριθούν εἰς ὅλας τὰς ἀνάγκας τῆς ἀκτοπλοϊκῆς. «Οταν τὸ 1960 τὰ τέσσαρα πλοία τῆς γραμμῆς Βρινδησίου ἀποσυρθοῦν, διότι ἡ γραμμὴ αὐτῆς μετὰ τὴν δρομολόγησιν της «Φέρρου-μπότζ» θὰ παύση νὰ ἐμφανίζῃ δι' αὐτὰ ἐνδιαφέροντας, τότε θὰ είναι τάυτα διαθέσιμα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τεσσάρων ἐπὶ πλέον ταξιδίων ἐντὸς τοῦ ἐσωτερικοῦ. Συνεπώς, κατὰ τὸ 1960, πλοίο πρώτης γραμμῆς θὰ τοποθετηθοῦν εἰς γραμμὰς β'. Εἰς ιδιαίτερον σχέδιον παραθέτω πόσα ταξιδία δύναται νὰ πραγματοποιήσῃ ἐκαστον πλοίον καθ' ἐδδομάδα καὶ πόσα προσεγγίσεις πρέπει νὰ γίνουν εἰς ἔκαστην γραμμήν, ἐπίσης καθ' ἐδδομάδα. Τὴν τοποθέτησιν τῶν πλοιῶν εἰς ἔκαστην γραμμήν δύναται νὰ ἀναλάβῃ ἐπιπρόπετη ἔκ τριών μελών τοῦ Υ.Ε.Ν., δύο μελών τῆς «Ἀκτοπλοϊκῆς Ενώσεως», ἐνός τοῦ τουρισμού, ἐνός της «Ἐνώσεως Εμπορικῶν Πλοίων», ἐνός τοῦ Υπουργείου Συντονισμού, ἐνός τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου» καὶ ἐνός τῶν ναυτεργατῶν. «Ἡ ἐπιπρόπετη δέον νὰ λάβῃ ὑπὸ ὄψιν τῆς τὰ μέχρι σήμερον ἐκτελουμένα ἀνεύ ἀνωμαλιῶν δρομολόγια. Αἱ ἀποφάσεις τῆς θὰ τελούν ὑπὸ τὴν ἔγκρισιν τοῦ κ. «Υπουργοῦ Εμπορικῆς Ναυτιλίας».

Οταν η ἀνωτέρω ἐργασία συντελεσθῇ καὶ ἐνδιαφερθῇ τὸ Κράτος εἰς

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

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA

(HEAD OFFICE)

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

CAIRO

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

PORT-SAID

23. SULTAN HUSSEIN
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK

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

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "NORAF COT,"

την λήψιν των υποδεικνυμένων μέτρων, τότε πλέον ή ακτοπλοϊκή έργασία θα θεωρηθῇ κερδοφόρος και θα προσελκύσῃ νέους έφοπλιστάς ή άλλους έπιχειρηματίας, οι οποίοι δέν θα φέρουν μόνον μετεπεισμένα και συγχρονισμένα σκάφη μικράς ήλικίας, άλλα και νεότευκτα, έχοντες βεβαιώς ύπ' ουφί, ότι δέν θα άτονησουν οι νόμοι, ώστε νὰ εισέλθουν πλοία κατωτέρας κλάσεως ή μεγαλύτερας ήλικίας. "Όταν, περιοδικώς, θα εισέρχεται ένα νέον συγχρονισμένον πλοιόν, θα αποσύρωνται τα μεγαλύτερας ήλικια, τα οποία θα παροπλίζωνται ή θα πωλούνται, οι δέ πλοιοκτήται των θα έχουν τό δικαίωμα νὰ ζητήσουν δάνειον πρὸς άγοράν νέου πλοίου, συμφώνως τῷ νόμῳ, χρηματοδοτούμενοι παρὰ τοῦ Κράτους, κατὰ τὸ σύστημα τῶν τοκοχεωλυτικῶν δόσεων. "Όταν, τέλος, τὰ πλοῖα θα είναι άρκετα — κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ υπουργείου — τότε διὰ νόμου θὰ ἀπαγορεύεται η εἰσαγωγὴ ἑτέρων. Θα έχῃ ἐπέλθη ο κορεσμός.

Η γνώμη μας μας διὰ τὴν λύσιν τοῦ ακτοπλοϊκοῦ συμφωνεῖ μὲ τὴν δευτέραν μορφήν, τὴν ἔλευθερίαν, δηλαδή, ἐκμεταλλεύσεως τῶν ακτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν ύπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Κράτους. Η μορφὴ αὕτη θὰ ἀποδώσῃ ἀμεσαὶ ἀποτελέσματα, διότι — πρὸς τοὺς άλλοις — διὰ τῆς ἔλευθέρας ἐκμεταλλεύσεως θὰ ἐπέλθῃ καὶ η ὄμιλλα μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὸν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καλυτέραν ἐμφάνισιν τῶν πλοίων των, χάριν τῆς προσελκύσεως ἐπιβατῶν.

Τὰς ἄλλας συζητηθείσας κατὰ καιροὺς τρεῖς μορφάς λύσεων τὰς ἀπορρίπτουμεν διὰ τοὺς κάτωθι λόγους: Τὴν πρώτην μορφήν, διότι εἰνε γυναῖκα τὰ μειονεκτήματα τῆς κρατικῆς ἐπιχειρήσεως, δι' οὐ καὶ η μορφὴ αὕτη ἀπερίφθη καὶ παρ' αὐτῆς τῆς ἀρμοδίας ἐπιτροπῆς. Τῆς τρίτης έξ αὖλου μορφῆς — τῆς Κ.Δ.Α.Σ. — τὰ μειονεκτήματα ἐκδῆλα κατέστησαν, ὅταν αὕτη πρὸς καιροῦ είχεν ἐφαρμοσθῆ εἰς τὰς ακτοπλοϊκάς μας συγκοινωνίας. Σημερον, η μορφὴ αὕτη θὰ παρουσιάσῃ ἀκόμη μεγαλύτερα μειονεκτήματα, διότι ἡδη ὑπάρχουν πλοία συγχρονισμένα ήλικίας 5 ἔως 6 ἑτῶν καὶ πλοῖα ἀσύγχρονα ήλικίας 40 ἔως 50 ἑτῶν. Πλειστάκις συνεγνήθη ἡ μορφὴ αὕτη, τόσον ἐντὸς τῶν κόλπων τῆς ἀκτοπλοΐας, ὅσον καὶ μεταξὺ τῶν ἀρμοδίων ὑπουργείων, ἀλλ' εὐρέθησαν ἐμπόδια—ὅπως λ.χ. ὁ προσδιορισμός ποσοστοῦ ἐκάστου πλοίου— ἀτίνα δὲν ἐπέτρεψαν τὴν συνέχισιν τῆς συζητήσεως. "Εάν η μορφὴ αὕτη ἔγινετο δεκτή, ἐπὶ τὴν βάσει τῆς ἐπιβατικῆς δυναμικότητος, θὰ προσεγνήνετο ἀδικία εἰς τοὺς ἔχοντας νέα καὶ ἀκριβὰ πλοῖα. "Εάν πάλιν ἔγινετο ἐπὶ τὴν βάσει ήλικίας, ἀξίας καὶ τελειότητος, τὰ ἀκριβὰ πλοῖοι θὰ ἐλάμβανον μεριδίον, ὅπερ θὰ ἡτο ἀπαράδεκτον ἀπὸ τοὺς κατέχοντας σκάφη μεγάλης ή μεγαλύτερας ήλικίας. Παρουσιάσθησαν ἀκόμη καὶ πολλὰ ὄλλα ἐμπόδια, ὅπως τὸ τοῦ ἔλεγχου τῆς καλῆς ἐμφανίσεως τῶν πλοίων, τῆς χρηματικῆς συνεισφορᾶς διὰ τοὺς ἀγόνους μῆνας, τῆς διοικήσεως διευθύνσεως πράκτορείων, ὑπαλλήλων κλπ.

Η ἀνωτέρω μορφὴ τῆς Κοινοπράξιας ὑφίσταται, περίπου, εἰς τὰ πλοῖα Ἀργοσαρωνικοῦ, τῶν ὅποιων, ὅμως, η περίπτωσις διαφέρει, διότι τὰ πλοῖα τοῦ ἐν λόγῳ συνεταιρισμοῦ είναι τῆς ιδίας περίπου ἡλικίας καὶ καταστάσεως καὶ μόνον η χωρητικότης τῶν ἀλλάσσει. "Ἐπίσης αἱ τιμαὶ τῶν εἰσιτηρίων των εἰναι ἀνώτεραι, ἔναντι τῶν τῆς ακτοπλοΐας, ἔαν αὗται κριθούν ἐπὶ τὴν βάσει τῶν εἰς μίλια καλυπτομένων ἀποστάσεων. Εἶναι χαρακτηριστικὸν τὸ γεγονός, ὅτι πλοίον τῆς γραμμῆς Ἀργοσαρωνικοῦ δὲν ηδυνθῇ, λόγῳ διαφορᾶς ἡλικίας καὶ ἀξίας, νὰ εισέλθῃ εἰς τὸν συνεταιρισμὸν καὶ παρέμεινεν ἐκτὸς Κοινοπράξιας.

Θὰ μοὶ ἐπιτραπῇ ἐνταῦθα νὰ ἀναφέρω, ὅτι, παρὰ τὸν ἀνωτέρω μορφὴν τῆς Κοινοπράξιας, μεγαλύτερον πρόβλημα ἀνέσσων μεταφορικῶν γεννατῶν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ, παρὰ εἰς ἄλλας γραμμὰς τῆς Ἀκτοπλοΐας. Παρὰ ταῦτα η Ἐπιτροπὴ τοῦ ὑπουργείου Συντονισμοῦ ἔχθη εἰς τὸ συμπέρασμα νὰ ἔχαιρεσθη τὴν γραμμὴν Ἀργοσαρωνικοῦ, τῆς ἀναγκαστικῆς Κοινοπράξιας, ἐνώ εἰναι γνωστόν, ὅτι εἰς αὐτὴν δημιουργοῦνται μεγαλύτερα ἀνώμαλάισι διὰ τοὺς ἐπιβάτας κατὰ τὰ ταξίδια ίδιως τὰ Σαββατοκύριακα.

Ως πρὸς τὴν τετάρτην μορφὴν τοῦ συμβατικοῦ μονοπωλίου, αὕτη, εἰς ἔμε τοὐλάχιστον, εἶναι ἄγνωστος. "Η μορφὴ αὕτη προβλέπει μίαν ἐπιχειρήσην, ητοις θὰ είναι εἰς θέσιν νὰ ἀγοράσῃ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, νὰ τὰ ἔκαθαρίσῃ, νὰ προσθέσῃ νέα καὶ νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἀκτοπλοΐαν μὲ σκάφη συγχρονισμένα κλπ. Δὲν γνωρίζομεν ἐὰν θὰ ὑπάρχῃ πρόθυμός τις ἐπιχειρηματίας, ἀλλ' ἀνάπτην διεύρηξη, τὰ ἀνταλλάγματα ποὺ θὰ ζητηθῇ ἀπὸ τὸ Κράτος (διευκολύνεις, προστασίας κλπ.) θὰ είνει τοιαύτα, ὡςτε ἐάν μέρος αὐτῶν διθῆ εἰς τοὺς ὑφισταμένους ἐφοπλιστάς, θὰ προέλθῃ καλύτερον ἀποτέλεσμα ἀπὸ ἐκείνο, που πιθανώς η συμβατικὴ μονοπώλιος τῆς ἀκτοπλοΐας. Πάντως, ἐάν ὑπάρχῃ ὑποψήφιος η ὑποψήφιος η διαγνωσιθωρός πρὸς ἀνάληψην τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν μὲ τὰς ἡδη ὑφισταμένας συνθήκας — δηλαδὴ τὰς ίδιας τιμᾶς εἰσιτηρίων κλπ. — καὶ χωρὶς νὰ ἀδικηθοῦν οἱ νῦν ἐφοπλισταὶ κατὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν πλοίων των, τοτε δεχόμεθα καὶ ήμεις τὴν μορφὴν ταῦτην.

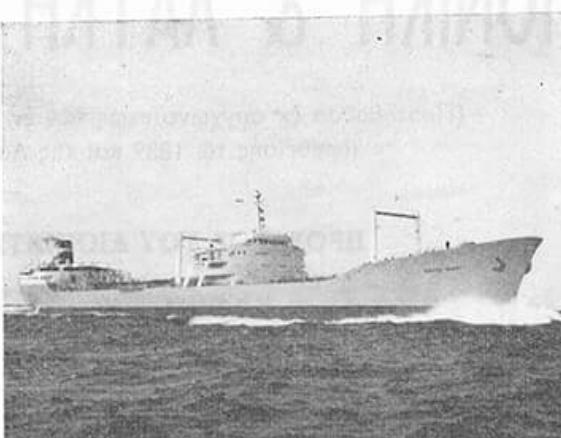
ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΣ

ΓΡΑΜΜΑΙ ΑΚΤΟΠΛΟΙΑΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ
("Ἐν πλοίον θὰ δύναται νὰ ἐκτελῇ 3 ταξίδια ἔθδουσιδιαίως")

Δρεμολόγια Πλοία

	A'	B'	C'
Γραμμαὶ Κρήτης	4	2	—
» Χίου-Μυτιλήνης (Λήμνου)	6	2	—
» Δωδεκανήσου	4	1 1/3	—
» Παροναξίας-Θήρας	3	1/3	2/3
» Σάμου	3	2/3	1/3
» Μήλου	2	—	2/3
» Σύρου-Τήνου-Ανδρου	2	—	2/3
» Πελοποννήσου	2	—	2/3
» Τήνου-Μυκόνου	3	1	—
» Ζακύνθου-Κεφαλληνίας	3	2/3	1/3
» Κερκύρας-Βρινδησίου	4	1 1/3	—
» Αμβρακικοῦ-Πρεβέζης	2	—	1
Ἀγόνου Δυτικῶν Κυκλαδῶν	1	—	—
» Ανατολικῶν Κυκλαδῶν	1	—	2/3
» Ρόδου	1	—	—
» Ρόδου μετὰ Κρήτης	1	—	2/3
» Βορείου Ελλαδος	1	—	2/3
» Κρήτης	1	—	2/3
Σύνολον	46	9	4

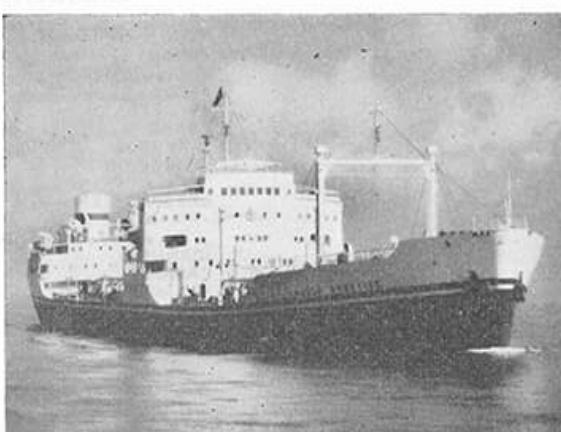
MARINE PAINTS



S. S. WORLD IDEAL
OWNERS NIARCHOS LTD.



M.V. PEGASUS
MANAGED BY RETHYMNI & KULUKUNDIS LTD.



M.V. LONDON PRESTIGE
OWNERS. LONDON & OVERSEAS FREIGHTERS LTD.

LINALUX AND DULUX
MARINE PAINTS
IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.,
PAINTS DIVISION,
SLOUGH BUCKS, ENGLAND.

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

(Προελθούσα από συγχώνευσης των τότε 'Ελλάδι Καταστημάτων της Ιονικής Τραπέζης Λτδ, ιδρυθείσης τῷ 1839 και της Λαϊκής Τραπέζης Α.Ε., ιδρυθείσης τῷ 1905).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΝΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ,,

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

'Οδός Πεσμαζόγλου 18
Λεωφ. Βενιζέλου 45

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

ΟΜΟΝΟΙΑΣ	'Οδός Αγίου Κωνσταντίνου 8
ΕΡΜΟΥ	» Ερμού 34α
ΠΛΑΚΑΣ	» Αδριανού 124
ΝΕΑΣ ΣΜΥΡΝΗΣ	» Ειρήνης 6
ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ	
ΚΗΦΙΣΙΑΣ	

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Οδός Φίλωνος 45
» Ναυρίνου

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

ΑΙΓΑΙΟΝ		ΚΑΤΕΡΙΝΗ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ		ΚΕΡΚΥΡΑ
ΑΡΓΟΣ		ΚΙΑΤΟΝ
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙΟΝ		ΛΑΜΙΑ
ΒΟΛΟΣ		ΛΑΡΙΣΑ
ΖΑΚΥΝΘΟΣ		ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ	δδός 25 Αύγουστου	ΝΑΥΠΛΙΟΝ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	» Καλοκαιρινού	ΠΑΤΡΑΙ
»	» Φ. Ρουσδελτ 7	ΡΟΔΟΣ
»	» Ι. Δραγούμη 15	ΣΕΡΡΑΙ
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	Πλατεία 'Ι. Μεταξά 10	ΣΠΑΡΤΗ
ΚΑΒΑΛΑ		ΤΡΙΠΟΛΙΣ
ΚΑΛΑΜΑΙ		ΧΑΝΙΑ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		ΧΙΟΣ

ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΤΙΚΑ

Τυποδάλουμε, μιὰ παράκληση σ' ένα ήλικιωμένο συνταξιδιώτη μας, στον γύριζε μαζύ μας ἀπό ἀπόδημία σαράντα χρόνων στήγ. Αύστραλις, για νά μας λύση ἔνα γρίφο, που μάς σκαρώνουν οι περιγραφές και οι ἐντυπώσεις δύσω φθάνουν τελευταία ἑκεί κάτω στη μακρυνή "Ηπειρο. Δηλαδή: Γιατί, ἐνώ οι περισσότεροι ἀπό αὐτούς ἐκφράζονται μὲ αἰσιοδοξία για τὴν νέο τοὺς Πατρίδα, μερικοὶ ἄλλοι χίνουν μαύρο δάκρυ, θλασσηφούν τὴν ὥρα καὶ τὴ στιγμή, που πήραν τὴν ἀπόφασην ὁ ἀναγγητήσουν ἑκεὶ τὴν τυχὴ τους καὶ μὲ κάθε τρόπο καὶ θυσία ἐπιδιώκουν τὴν συντομώτερη ἐπιστροφή τους.

—Καὶ οἱ δύο παρατάξεις ἔχουν ἀπόλυτο τὸ δίκηο τους, μᾶς ἀπαντά. Γιατὶ ἀνήκουν σὲ δύο διαφορετικές κατηγορίες; Ἐκεῖνοι ποιῶ μένουν ικανοποιημένοι καὶ εὐχαριστημένοι εἰναὶ ἐκείνοι ποὺ τοὺς χρειάζεται ὥ τόπος, ποὺ πραγματοσύνηκαν τάχιστα καὶ ποὺ βρήκαν κατάλληλο τὸ ἔδαιος γιά νὰ ρίξουν τὰ γερά θεμέλια τῆς νέας τους ζωῆς. Τὰ ὄνειρά τους καὶ τὰ προγράμματά τους δὲν βρέθηκαν σὲ σύγκρουση μὲ τὴν πραγματικότητα ἐκεί. Καμιά διάψευση καὶ καμιαίς ἀπογούρευση δὲν βρέθηκε μπροστά τους. Σεκίνησαν μὲ τὴν ἀπόφαση νὰ μεταβληθοῦν σὲ κατοίκους τῆς Ανατραπίας μὲ κάθε τρόπο, κάθε κόπτο καὶ κάθε ἐργασία. Είχαν πάρη δριστική τὴν ἀπόφαση.

Οι άλλοι, οι άπογονούτευμένοι, ξεκίνησαν μὲν ίδες κάπτωρ ρωμαντικές, όλὰ πρὸ παντός μὲ ψυχή ἀναποφάσιστη καὶ γεμάτη ἀπὸ ἀμφιβολίες. Καὶ ξέρετε, διὸ ρωμαντισμὸς ὅταν φθάνῃ στὴν ἑφαρμογὴν καὶ στὴν πράξην κάπει πάντα ἀσχημηνή προσεγίωση. Αὐτοὶ θεώρουσαν τὴν ἀπόδημιαν σὰν κάποιο σύντομο ἐπεισόδιο τῆς ζωῆς τους, μία κάποια εύκαιριά ωστε, ἀφοῦ εὐκολὰ καὶ σύντομα πλουτίσουσιν καὶ ἀποκομίσουσιν μὲ ἐπαρκεία τὰ μέσα γιὰ ὅλκοληρη τὴ ζωὴ τους, νὰ γυρίσουν κατόπιν τροπαιούχοι καὶ σύμφωνα μὲ τοὺς ὄρματισμούς τους, στὴν Πατρίδα, εύτυχι-
σμένοι καὶ δακτυλοδειχτούμενοι.

‘Η Αύστραλια — συνεχίζει ό πληροφοριοδότης μας — είνε μία χώρα που τώρα δημιουργείται από την άρχη. Για τούτο ή μετανάστευση έκει παρουσιάζει τεράστια διαφορά από την μετανάστευση σ’ άλλες χώρες συγχρονισμένες. Δέν θέλω μ’ αυτό νά πά πώς ή Αύστραλις είναι χώρα άσυγχρονιστή ή καθυστερημένη. Αντίθετα, ό πολιτισμός της και η προκοπή της συναγωνίζεται δλες τις πρωτοπόρες χώρες του Κόσμου. Άλλα είναι άκατοκίητη. Τούτο δεν χρειάζεται πολύπλοκα έπιχειρήματα γιατί ν’ άποδειχθῇ.

"Εχει ἐδαφική ἔκταση, ἀκριβῶς δση και ἑκείνη τῶν Ἡνωμ. Πολιτεών τῆς Ἀμερικῆς, ἀλλὰ ὅλοκληρος ὁ πληθυσμός της εἶναι δσος βρίσκεται στὴν πόλι τῆς Νέας Υόρκης.

"Οστε, κατ' ἄρχην, ή Αύστραλις χρειάζεται κατοικους πολλούς. Έχει ἐπιτακτική την άνάγκη τού ἐποικιούμ. Στις "Ηνωμένες Πολιτείες και οὲ πλείστες ἄλλες χώρες οὶ μετανάστες βρίσκουν δυνατές βιομηχανίες, ἀφούντες διατεχνίες, εμπορικό ὄργανοισμόν, μεγάλη κίνηση καὶ ἔνα σωρό ἐργασίες πού ἀνάζητούν ἐργατικά χέρια, προσφέροντας ἀμεσα μισθώντες καὶ μερκάσματα. Τέονται ευκαιρίες πολὺ ὅτι ἀργήσουν νὰ προβάλλουν στὴν Αύστραλια. Τὸ πρόδηλα καὶ ἡ ἀξίωσις ἄλλα καὶ ἡ προσφορά του τόπου, διαφέρουν πολὺ ἔκει.

Η Αντραδία χρειάζεται τώρα κατοίκους. Χρειάζεται τὰ πολλὰ ἐκστομύρια ἀνθρώπων, ποὺ τῆς ἀναλογούν για νὰ εύτυχηται μαζύ τους. Χρειάζεται ἐπιτακτικά τὸ πνύκωνα τοῦ ἀνθρωπίνου στοιχείου, ώστε ν' ἀρχιστῇ ἡ ἀξιοπόίηση τῶν ἄγαθῶν της.

"Εχει δέ πάμπολλα ἀγάθα ἡ Αύστραλια, πολύτιμα καὶ ἀξιοποίησιμα, ἀρκεῖ δὲ κατόκινος τῆς γῆς καταλάβη τὸ ρόλο του. Δέν υπάρχει διομήχανία, ἄλλα υπάρχει πολλή καὶ καλὴ γῆ. Δέν υπάρχει μεγάλο ἐμπόριο ἄλλα υπάρχει ἔγγυμένη ἡ παραγωγὴ προϊόντων καθεὶδρος. 'Η γεωργία, ἡ κτηνοτροφία καὶ γενικά ἡ μπαίθρος ἀνάζητει τοὺς ἀνθρώπους της. Αμεσοῦ μεροκάματο καὶ χειροποία μισθῶ δεν μπορεῖ καὶ δεν ξέρει νῦν ύποσχεθῆ ὁ τόπος. Υπόσχεται ὅμως κάτι τὸ πολὺ καλλιτέρο καὶ

πολὺ σταθερώτερο. Τὴν καλὴ εύκατερία γιὰ μά μόνιμη—ἀσφαλισμένη ἔγκατάσταση κάτω ἀπὸ συνθήκες εὐνοϊκές, εὔκολες καὶ εὐχάριστες.

Αὐτὸς είνει δὲ λόγος τῆς διαφορᾶς τῶν ἐντυπώσεων καὶ τῶν πληροφοριῶν ποὺ φθάνουν ἀπὸ ἑκεὶ καὶ δημιουργούν τὴν σύγχυσην.

Ανακεφαλαιώνων, λοιπόν, πώς η Αυτοτράπαλη χρειάζεται εισιτήρια μετανάστευσης. Χρειάζεται άγροπέτες και κτηνοτρόφους. Τέτοιους θέλει γιά νά προχωρήσῃ στη δημιουργία συνοικισμών, χωριών, πόλεων σε μεγάλη κλίμακα. «Οσοι φθάνουν έκει πρέπει νά μην πλανώνται με την έλπιδα πως θά μετουσιωθούν σὲ άστους, έγκαταλείποντες τό αρχικό τους έπαγγελμα. Πρέπει όμως νά φιλοδοξούν με πεποίθηση πώς και τό άγροτικό ή κτηνοτροφικό έπαγγέλμα στή νέα τους πατρίδα δεν θά ύστερη σε άγαθά που συναντώνται άλλού μόνο στις άστικές σχολίες. Και τό καλό σπίτι και τό καλό αὐτοκίνητο και όλα τά μέσα της άνετης ζωῆς γίνονται προστίτα με ίδια και μεγαλύτερη εύκολιά, άπό εκείνη τών κατοικών τών πόλεων.

Οι άγρότες, οι κτηνοτρόφοι, οι τεχνίτες και οι ανθρώποι της υπαίθρου στην Αυστραλία θά συμπαρίσουν τη Γή της έπαγγελσίας. Τα έπαγγέλματά τους έχουν άξια και οι δρίζουντες γι' αυτούς είναι άπροσελεγτοί. Ή επιτυχίας τους είναι έξασφαλισμένη. Ή η παρούση των άλλα και των παιδιών των δεν θα χρειασθούν βασανιστικές έννοιες και άμφιδιες. Άρκει νά προσαρμοσθούν σ' αυτή την προγματικότητα και νά τό πάρουν άπόφεση πώς ρίχνουν τά θεμέλια μιας νέας ζωής.

Οι ἄλλοι, δσαι φθάνουν με τὰ δύνειρα τοῦ συντόμου καὶ εὐκόλου πλουτισμοῦ, ἔκεινοι ποὺ πιστεύουν ὅτι στὸ ἀτόμο τους ἀδίκειται κάποιο ἐπιχειρηστικό καὶ ἐμπορικό δαιμόνιο καὶ σπεύδουν στὴν Αὐστραλία νά τὸ ἀξιοποίησουν, δρίσκονται μακρύν ἀπὸ τὴν ἀλήθειαν. Τὸ δὲ ἔντυμα τους, θά είναι δύσηνθρο. Ἀπὸ τέτοιους δύνης ἔχει Ἐλλειψη ἡ νέας "Ηπειρος, γιατὶ ἔχει πολλούς. Αὔτοι συνεπωγή είναι οἱ ἀπογοητευμενοί, οἱ μετανήσουνοι, οἱ θυρδυνώντες καὶ ποὺ δλασφυρούν τὴν ώρα καὶ τὴ στιγμὴν τοῦ ζεκινήματος. Εύτυχως, είναι οἱ λίγοι. Οἱ πολὺ λίγοι. Εύχαριστο είναι δὲ φεύγοντας σύντομα. Τὸ κόσκινο τῆς πραγματικότητος τοὺς ἐπιτρέπει τὸ διέξodo τῆς νέας τους ἀπόδημίας πρὸς τὴν ἐπιστροφὴν ἢ πρὸς ἄλλους καταλληλότερους δρίζοντες προσφορώτερους στούς δραματισμούς τους. "Η θέση τους ἔδω θ' ἀναπληρωθῆ ἀπὸ ἄλλους καὶ ἄλλους δσους χρειά-

ζεταί καὶ ὅπας τούς χρειάζεται ἡ χώρα.
"Η Αὐστραλία φιλοδοξεῖ νὰ μεταβληθῇ τὸ συντομώτερο σὲ μιὰ λευκὴ δύναμη στὸν Ειρηνικό. Πρῶτο στάδιο εἶναι ὁ ἐποικισμός τῆς μὲ τὸ καλὸ ἀνθρώπινο ὄλικο. Τὸ δὲ, μερικοὶ φάνοντες ἔκει, γεμάτοι τυχοδιωκτικές σκέψεις, βρίσκουν «βαρεία τὴν καλογερική» καὶ ἀπογοητευμένοι ἀπέρχονται: εἰς τὰ ίδια, δὲν πρόκειται ν' ἀναστέλῃ αὐτὸ τὸ μεγάλο πρόγραμμα οὔτε ἀξίζει κάνω νὰ συζητήσαι.

Ο τόπος ἔχει ἀνάγκην κατοίκων. Στα τούς βρῆ, λοιπόν, ἀφού σ' ἄλλες χώρες τὸ πρόδηλα αὐτὸν προβάλλεται με ἀνίτιθεν ὅμη. Μὲ ὑπερ-πληθυσμούς μέχρι ἀσφυξίας. Σὲ μιὰ ἡ δύο δέκατες, τὰ ἐπτά ἑκα-τομμύρια τῶν προπολεμικῶν της κατοίκων, ἡ τὰ δέκα τῶν σημερινῶν, θὰ φάσουν στὰ τριάντα και ἰσας στὰ πενήντα. "Ολές οι πρωτοθέ-σεις ενύσσουν τοῦτο δίχως τὴν παραμικρή ἐπιφύλακη. Μακάριοι, συνε-πώς, οἱ πρωτοπόροι. Θά είναι οἱ ἐργοδότες καὶ οἱ μεγαλοκήπονες τοῦ μέλλοντος.

Θά κατοικηθῇ, διπωδῆποτε, ἡ μεγάλῃ ἀκατοίκητῃ αὐτῇ χώρᾳ. Θά ἀποκτήσῃ νέες μεγάλες πολιτείες, νέα χωριά, πολλές καὶ μακρινές συγκοινωνίες καὶ πολλὰ λιμάνια. Ή παραγωγή τῶν πολλῶν καὶ καλῶν προϊόντων της θά ἔχῃ πάντοτε ἀνάπτυξην. Οἱ πρώτες ὑπὲρ τῆς Αύστραλιας εἰναι προνομιακές καὶ περιζήτητες. Μαλλί, σιτάρι, ζάχαρι, τυρί καὶ βούτυρα. Κρέατα, δέρματα, μέταλλα ἀπό τα εὔτελεστερα ώς τὸ χρυσόπιτο. "Ολα περιμένουν τὴν ἀξιοποίηση τους καὶ τὴν ἀνάπτυξη τους. Είναι δυνατὸν νά μήν θλη; Είναι δυνατὸν νά παραγωγοίσθη;

λόγῳ ἔχουν οἱ κατάλληλοι ἐποικισταὶ καὶ οὐκ οἱ καιροσκόποι τοῦ τυχοδικιασμοῦ.

Αύτα μας δραδιάσεις ο γηραιός μας συζητητής από τα Κυθήρα, που

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.

**ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ"

ΕΝΑΡΞΙΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΑΠΟ 4^Η ΜΑΡΤΙΟΥ

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN - ΑΙΓΥΤΤΩΝ - ΚΥΠΡΩΝ - ΒΗΡΥΤΤΩΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 15, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ. 470.895 - 40.093

καὶ εἰς ἅπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων

ΘΕΜΑΤΑ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ

Η ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΥΠΑΓΩΓΗ ΤΗΣ ΑΛΙΕΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΙΑ ΚΟΜΠΗ

Εις τὸ προηγούμενον σημείωμά μου ὑπὸ τὸν τίτλον «ΠΟΙΟΝ ΤΟ ΑΡΜΟΔΙΩΤΕΡΟΝ ΥΙΟΥΡΓΕΙΟΝ Οἰνα» διὰ τὴν ἐνταξιν τῆς αλιειας, ὑπεστήριξα ὃς η βιομηχανία αὐτὴ εἰς τὴν ἔξοχως ναυτικήν χώραν μας, εἶναι ὅλως ἐνόδεοις μενον νά υπάχῃ διοικητικῶς εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς τὸ μόνον κατάλληλον οἱ ἐνα κλάδον, ποὺ βασιζεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν θαλασσαν καὶ τὸ υποιου οι κύριοι παραγοντες εἰναι τὰ πλοια καὶ οἱ ἐπ' αὐτῶν ἐργαζόμενοι.

Εἰς ἐπίρρωσιν τῆς γνώμης ταύτης ἔφερα ὡς παράδειγμα, μεταξὺ ἄλλων, καὶ ταὶς τρεῖς Μεσογειακάς χώρας, τὴν Γαλλίαν, τὴν Ἰσπανίαν καὶ τὴν Πορτογαλίαν (ἡ Ἰδρική χερσονησος περιλαμβάνει καὶ τὴν προς τὸν Ἀτλαντικὸν Πορτογαλίαν, της ὅποιας ὁ λαός θεωρεται Μεσογειακός), χώρας διὰν προηγένεας εἰς τὴν ἀλιειαν, με ἵχθυοπαραγωγὴν τῶν τριῶν μαζὶ ἀνα τοῦ ἔνος καὶ ἡμίσεος ἐκατομμυρίου τόνων ἐπησίων, τῶν ὅποιων ἡ ἀμάλαζουσα ἀλιευτική βιομηχανία διοικεται ὑπὸ ναυτικῶν ὑπερεσιων. Ὁπεροσθέντας ἀνέφερα ὅτι εἰς ὅλας τὰς χώρας, ὅπου δὲν ἔλασμόντας τὰς θυσίας ποὺ ὑπέστησαν οἱ ἀλιεῖς καὶ τὰς ὑπερεσιῶν ποὺ παρέσχεν ὁ ἀλιευτικὸς στόλος κατά τὴν διάρκειαν τῶν ἔχθροπραξιῶν, δλα τὰ φαράδικα ἀνέξαιρέτως ἐλέγχονται, ἐποπτεύονται καὶ καθοδηγοῦνται ὑπὸ ναυτικῶν ὑπερεσιῶν, καῷ ὅλα ἀμοδίων διὰ τὴν εἰς τὸν τομέα τῆς θαλάσσης κίνησιν καὶ δραστηριότητα.

Διὰ νὰ δλοκηρώσω τὸ θέμα μου, πρέπει νὰ ἀναφέρω τί γίνεται εἰς τὰς διαφόρους χώρας, εἰς ποιον ὑπουργεῖον εἶναι ἐντεταγμένη ἡ ἀλιεια, πῶς διοικεται καὶ ἐποπτεύεται αὐτη, πῶς ἐπιστρέψονται, καταρτίζονται καὶ ἑξακούνται οἱ ἀλιεῖς, ποιοι ἐκπονοῦν καὶ ποιοι ἐγκρίνουν τὰ σχέδια διὰ τὴν ναυτικήν συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων καὶ ποια ἡ ἔνοια καὶ σημασία ποὺ ἀποδίδουν οἱ προηγένεας λαοὶ εἰς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν, τόσον ὡς κοινωνικοῦ προβλήματος διὰ τὴν διατροφὴν τοῦ λαοῦ καὶ ὡς παράγοντος τῆς ἔθνικῆς των οἰκονομιῶν καὶ ὡς μεγάλης βιομηχανίας, δσον καὶ εἰς τὴν χρησιμότητα τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου διὰ τὴν ἀμυναν τῆς χώρας των. Ἐχω πρὸ ὄφθαλμῶν σωρείαν ἔνων περισσιν, δελτίων καὶ συγγραμμάτων περὶ ἀλιείων, ἀπὸ τὰς ὅποιας σταχυολογῷ τὰ σχετικά μὲ τὸ θέμα μου στοιχεία. Θά ἀρχίσω ἀπὸ τὰς Μεσογειακάς χώρας, τῶν ὅποιων τὴν ὄργανωσιν ἐπεκαλέσθη ὡς παράδειγμα.

ΓΑΛΛΙΑ. Ἡ Γαλλία εἶναι ἡ χώρα ἡ ὅποια, κατὰ κοινῶν ὅμοιογίαν, ἔχει τὴν ἀρτιωτέραν διοικητικὴν διάρθρωσιν καὶ νομοθεσίαν ὡς πρὸς τὴν ἀλιευτικὴν βιομηχανίαν. Ἐπίσης εἶναι ἡ χώρα, ὅπου, ἐκτὸς τοῦ ὅτι ἡ ἀλιεια ἔχειλθη εἰς τεραστίαν βιομηχανίαν, ἔξικολουσθεὶ νὰ μένη αὐτὴ ὡς ἔνας θρόλος συνυψασμένος μὲ τὴν καθ' ὅλου ναυτικήν της ἴστορίαν. Καὶ τὶ δὲν ἔχουν γραφεῖ διὰ τοὺς φαράδες τῆς Βρετανίας, τοῦ Σαιν Μαλό, τῆς Διέππης καὶ τῆς Βουλώνης, τῆς Νάντης καὶ τοῦ Σαιν Νασάρ, οἱ ὅποια εἰς πλαταιέραν ἐποχὴν εἶχον τρομοκρατήσει τὰς θαλάσσας ὡς κουρσάροι! «Οταν εἰς τὴν Γαλλίαν λέγουν «Patron Pêcheur», εἶναι ὡς νὰ δίδουν ἔνα τίτλον τιμῆς εἰς τοὺς φαράδες των. Ἀπὸ τὰς δορείους ἀκτὰς τῆς Μάγχης, ἀπὸ τὴν Βρετανίην μέχρι τοῦ Βισκαϊκοῦ κόλπου πρὸς τὸν Ἀτλαντικόν, καὶ ἀπὸ τὰς Ἰσπανικὰς ἀκτὰς τῶν Ἰταλικῶν εἰς τὸν Μεσόγειον, δλα αὐτὴ ἡ ἀκτὴ μὲ τοὺς ἰχθυοιμένας τῆς καὶ μὲ τὰ φαράδικα χωρία, εἶναι σᾶν ζωγραφιά. Ἐκεὶ ζῆν, εύτυχισμένος κόσμος ἀλιεών, ποὺ εἶναι ἀδύνατον νὰ συναντησῃ κανεὶς εἰς ἄλλα μέρη.

Εἶναι τοιαύτη ἡ στοργὴ τῶν Γαλλῶν διὰ τοὺς φαράδες των, ὡστε δὲν ὑπάρχει μὲ σον καὶ μέτρον, ποὺ νὰ μὴ ἐφήμεροσαν διὰ νὰ τοὺς προστατεύσουν. Σχολεῖα διὰ τοὺς ναυτόπαιδας καὶ τοὺς φαραδές, ὄρφανοτροφεῖς, νοσοκομεῖα, Τράπεζαι, ἀλιεῖς, ταυεῖς περιθάλψεων, κοινωνικοὶ ἀσφαλίσεις, πλείστα σσα ἀλλα εύαγη ἰδιούματα, τὸ πάντα ἔχουν προβλέψει διὰ νὰ βοηθήσουν τοὺς συμπαθεῖς αὐτούς διοπτασίστας. Πρὸ δλίγον ἔτῶν ἡ Γαλλία ἐδαπάνησεν ἄνω τοῦ ἐνὸς δισεκατομμυρίου φράγκων διὰ τὴν διαφρύμισιν τῶν ἰχθυοιμένων τῆς Βουλώνης, τοῦ Φεκάσιπ, τῆς Ρωσσελλής, τοῦ Λοοιάν καὶ τοῦ Ἀρκασόν. Ο ἀλιευτικὸς στόλος τῆς Γαλλίας σήμερον, παρὰ τὰς μεγάλας ἀπωλείας τοῦ πολέμου, ἀνα-

συνεκροτήθη καὶ θεωρεῖται ὡς ἔνας ἀπὸ τοὺς πλέον συγχρονισμένους τοῦ κόσμου. Αἱ τελευταὶ μάλιστα ναυτηγήσεις ἀποτελοῦν τὸ δι. τι τελείον ημοροφερεῖ νὰ φαντασθῇ κανεῖς, ποὺ δύναται νὰ προσαρμοσθῇ ἐπιτυχῶς εἰς τὴν ὑπερπόντιαν ἀλιείαν.

Ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία εἰς τὴν Γαλλίαν ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἀρχικῶς ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτικῶν, κατόπιν μετετέθη δι' ὀλίγου διάστημα εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἐσωτερικὴ ἀλιεία, ἡ τῶν γλυκῶν ὕδατων, λιμενων, ποταμῶν καὶ τεανῶν, ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Γεωργίας, μὲ ὠρισμένους τομεῖς—όπου γειτνιάζουν ὑδατοφάράκται καὶ τεχνικός ἔργα—ὑπαγόμενους εἰς τὸ ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἐργών. Τὸ Ἀνώτατον Οἰκονομικὸν Συμβούλιον τῆς Γαλλίας ἐξήτησεν ἐσχάτως ὅπως δλαι οἱ αὐταὶ αἱ υπηρεσίαι συγκεντρωθοῦν εἰς ἓν καὶ μόνον ὑπουργεῖον. Οσαύτως, ἐπειδὴ μεταπολεμικῶς παρεπηρήθη μεγάλη κινησις γύρω ἀπὸ τὴν ἀλιείαν εἰς τὰς σπουδαῖς Γαλλικᾶς ἀποικίας—ἐκεῖ ἡ ἀλιεία ὑπήγεται εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἀποικιών—ἡ Κυβέρνησης ἐξήτησε τὴν Αποκεντρωσιν ὅλων τῶν υπηρεσιῶν εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, μὲ πρόγραμμα τὴν προσθήσιν καὶ προσαγωγὴν τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν.

Πρέπει νὰ τονίσων ιδιαιτέρως, ὅτι οἱ Γάλλοι θεωροῦν—καὶ πολὺ δικαίως—ὅτι οἱ ἀλιεῖς ἀπότολούν τὰ καλύτερα πληρώματα διὰ τὸν ἐλαφρὸν στόλον καὶ ίδιος τὰ ὑποδύχια, λόγῳ τοῦ δι. τοῦ ὅτι οἱ ἐπί τῶν πλοίων τούτων ἄνδρες πρέπει νὰ είναι σκληραγωγημένοι καὶ ἔξηστη μένοι εἰς τὸ ἐπίπονον τῆς θαλάσσης ἔργον. Διὰ τοῦτο λειτουργοῦν εἰς τοὺς ναυτικούς μους τῆς Βρετανίας καὶ τῆς Τουλώνος σχολαὶ ειδικοτήτων, ίδια χειριστῶν διὰ τὰς μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως, ὅπου πρωτιμόνται οἱ ἀλιεῖς, προκειμένου νὰ ὑπηρετήσουν εἰς τὸ Ναυτικόν. Περσινῶν θάνατοφέρων δι. τοῦ οἱ ἀλιεῖς ἀπότολούν τὰ καλύτερα πληρώματα διὰ τὸν ἐλαφρὸν στόλον καὶ ίδιος τὰ ὑποδύχια, λόγῳ τοῦ δι. τοῦ ὅτι οἱ ἐπί τῶν πλοίων τούτων ἄνδρες πρέπει νὰ είναι σκληραγωγημένοι καὶ ἔξηστη μένοι εἰς τὸ Ναυτικόν τῆς Αποικιών—όπως δι. τοῦ οἱ ἀλιεῖς ὑπηρεσίαν τεχνικῆς ἐπιθεωρήσεως, ἀπότολούματος τοῦ Πλειμαχού Ναυτικού. Ατυχῶς, τὰ στενά δρισιαὶ τοῦ σημειώματος μου δὲν ἐπιτρέπουν νὰ ἐπεκταθῶ ἐπὶ τοῦ σπουδαίου ζητήματος τῶν ναυτηγήσεων καὶ νὰ δημοσιεύων μερικά ἀπὸ τὰ τελευταῖα ναυτηγικὰ ἀλιευτικῶν πλοίων. Θωπεύω τὴν σκέψιν δι. τὸ παράδειγμα τῆς Γαλλίας εἰς κάτι δύναται νὰ μᾶς χρησιμεύσῃ, τόσον δι. τὸν εἰς τὸν τομέα τῆς ξηρᾶς, δσον καὶ τὴν εἰς τὸν τομέα τῆς θαλάσσης ὁργάνων τῆς ἀλιευτικῆς μᾶς βιομηχανίας.

ΙΣΠΑΝΙΑ. Ἡ χώρα αὐτη, ὡς γνωστόν, ἔχει λίαν ἀξιόλογον ναυτικὴν ιστορίαν, ὑπῆρχε θαλασσοργάτερια εἰς παλαιοτέρας ἐποχὰς καὶ τῶν θαλασσῶν κρατούσα, ἐπὶ σειράν ἑταν ἐκέρδισε τὸ μεγαλεῖον τῶν διποικιακῶν κατακτήσεων τῆς ἀνά τὴν οὔφηλον. Ισωα νὰ ἔχῃ κάποιαν σημασίαν δι. τοῦ ἡ ἀλιεία ἐλέγχεται ἀπὸ ειδικὴν ναυτικὴν ὑπηρεσίαν—«Dirección General de Pesca Marítima»—δι. τοῦ παλαιότερην πληρωμάτων πρὸς ἐπάνδρωσιν τῶν καραβελλῶν, δι. τοῦ κατακτητικὰς ἔξορμήσεις, ἔγένετο ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον μεταξὺ τῶν ἀλιέων. Ἡ Ἰσπανία, ἀν καὶ ἐπαυσεν ύφισταμένη ὡς ὑπολογίσιμος ναυτικὴ δύναμις, ἔξακολουθεὶ ὅμας νὰ είναι σήμερον μία ἀπὸ τὰς σημαντικωτέρας ιχθυοπαραγωγῶν χώρας τοῦ κόσμου, καὶ ἀσφαλῶς ἔρχεται πρώτη εἰς τὴν Εὐρώπην, μὲ παραγωγὴν 650.000 τόνων ιχθύων ἐπησίων.

Ἡ ιστορία τῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν ταύτην είναι λίαν ἐνδιαφέρουσα, δύναται μάλιστα νὰ θεωρηθῇ ὡς ἡ πληρεστέρα εἰς τὸ εἰδός της, δι. δότι ἀπὸ τὰ ὑπάρχοντα εἰς τὰ ἀρχεῖα τῆς Βαλένθιας δοκούμεντα, συνεπληρώθη ἡ μακρὰ ιστορικὴ ἀλιεύσιος, ποὺ συνδέει τὴν ὑπὸ τῶν Φεινίων πρὸς Νότον, (ἀπὸ τοῦ κοποῦ τῆς Χουέλας), τὰ Γάδειρα καὶ τὰ στήλαι τοῦ Ἡρακλέους μέρει τῆς Ἀλμερίας, καὶ τὴν ὑπὸ τῶν Βαρράνων, (ἀπὸ τὴν Καρθαγένην, Ἀλικάντην, Βαλένθιαν, Ταρραγόνων, Βαρκελώνην καὶ τὰς Βαλεαρίδας νήσους) διδαχθεῖσαν εἰς τοῦ «Ι-θηρας τέχνην τῆς ἀλιείας, μέχρι τῶν μερῶν μας. Ἡ νομοθεσία ποὺ διέπει τὴν βιομηχανίαν ταύτην εἰς τὴν Ισπανίαν είναι σπουδαῖα, ὡς ἐκ τοῦ δέ πολλὰ Κράτη τὸν ἀντέγραφαν καὶ ἐπιτυχῶς τὴν ἐφήμησαν. Τὸ περιέργον είναι δι. τοῦ περισσότεροι νόμοι ἀνάγονται εἰς τὴν ἐποχὴ τῶν Σαρακηνῶν 714—1238, κατὰ τὸν ὅποιαν οἱ Μαυριτανοί βασιλεῖς τὴν ἀλιείαν εἰς τὸν ἀνώτατον δι. τὴν ἐποχὴν ἔκεινην βαθμόν, καὶ δι. τοῦ προστατευτικῆς νομοθεσίας, ὡς ἐπίσης καὶ δι. τοῦ περιστηρίων

Ο «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ»

ΠΡΟΤΥΠΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΓΕΝΙΚΗΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΝ ΤΑΞΣΟΥ Ι. ΒΟΥΛΟΔΗΜΟΥ

ΓΕΝ. ΔΙΕΥΘΥΝΤΟΣ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΣΧΟΛΩΝ «ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ,,

ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ 97 - ΛΕΩΦ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Α'. (ΓΝΩΣΙΑ). ΤΗΛ. 42.973

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Τὰ Φροντιστήριά μας ἥρχισαν λειτουργοῦντα δι. τὰς προσεχεῖς διπλωματικὰς ἔξετάσεις τῶν ὑποψηφίων Μηχανικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ τὰ κάτωθι ἐκπαιδευτικὰ τμῆματα:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| 1.— 'Ατμομηχανικῶν Α'. Τάξεως | 5.— 'Ατμομηχανικῶν Γ'. Τάξεως |
| 2.— Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Α'. Τάξεως | 6.— Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Γ'. Τάξεως |
| 3.— 'Ατμομηχανικῶν Β'. Τάξεως | 7.— Πρακτικῶν Μηχανικῶν (Μηχανοδηγῶν) |
| 4.— Μηχανικῶν Μ.Ε.Κ. Β'. Τάξεως | |

ΑΠΟΔΟΣΙΣ : Εἰς δλας ἐν γένει τὰς ἔξεταστικὰς περιόδους ἐσημειώθη ἀρίστη ἀπόδοσις καὶ αἱ ἐπιτυχίαι τῶν ὑποψηφίων τοῦ δι. τοῦ ιδιαιτέρους οἰκονομικῆς ἐπιβαρύνσεως.

ΚΑΘΗΓΗΤΑI : "Αριστον διδακτικὸν προσωπικὸν ἀποτελούμενον ἀπὸ ἀνώτερους 'Αξιωματικοὺς Μηχανικοὺς τοῦ Β. Ν. ἐν ἐνεργείᾳ καὶ ἀλλούς ἐκλεκτούς Καθηγητὰς λίαν ἐμπείρους.

Τὰ Φροντιστήριά μας ἀναλαμβάνουν ὑπευθύνως καὶ ἐντελῶς δωρεάν τὴν διεκπεραίωσιν τῶν ἀναγκαιοτεντων πιστοποιητικῶν καὶ ἀλλων δικαιολογητικῶν τῶν ὑποψηφίων δι. τὰς ἔξετάσεις.

Δι. τοὺς προσερχομένους θοαδύτερον λειτουργοῦντα τημήματα. Ἐπίσης δι. τοὺς καθυστερημένους εἰς ὡρισμένα μαθήματα λειτοτυγοῦν εἰδικὰ τημήματα.

Παρέχεται πάσα οἰκονομικὴ διευκόλυνσις.

ΠΛΗΟΦΟΡΙΑI — ΕΓΓΡΑΦΑI

Καθ' ἑκάστην 9—1 π. μ. καὶ 6—9 π. μ. εἰς τὰ Γραφεῖα—Διδακτήρια τῶν Φροντιστηρίων μας:

α) 'Οδός II Μεραρχίας 23α ('Εκπαιδευτήρια 'Αρχιμήδης) Τηλ. 475-367.

β) Γνωσία Βασιλίσσης Σοφίας 97 καὶ Λεωφόρος Γεωργίου Α'. (Πολύτιμα Φροντιστήρια 'Αρχιμήδης), Τηλ. 42.973.

όργανώσεως την έξυπνωσαν εις τόσον περίοπτον θέσιν. Από τότε ήξιοποιήθησαν τὰ περίφημα τῆς Ἀλμπουφέριας θυνέα, οἱ σκομδοριές τῆς Βαρκελώνης, τὰ ἀνά τὰς ὄπτας διόφορα «Ντολάνια» καὶ τὰ ἐργοστάσια δικτύων τῆς Βιλαζούαγιόζας. (Κατασκευή δικτύων ἐκ σπάτου.)

Ἄπο τὸ λαμπρὸν αὐτὸν παράδειγμα τῆς Ἰσπανίας, ὡς Μεσογειακῆς χώρας, κάτι δυνάμεις νὰ διδαχθῶμεν καὶ χωρὶς νὰ ἀντιγράψωμεν κατὰ γράμμα τὴν ὄργανωσίν της, νὰ ἐκλέξωμεν ἀπὸ τὰς προδόους καὶ τὰς επιτευγμάτων της εἰς τὸν κλέδον τῆς ἀλιείας, δύος προσαρμόζονται πρὸς τὰς παραπάνω ἡμῖν συνθήκας καὶ δυνατότητας. Η Ἰσπανία, χάρις εἰς τὴν ἀπαράμιλλον ἐπίδοσιν τῆς εἰς τὴν ἀλιευτικὸν διοικητικὸν, μὲ ίχθυοπαραγωγὴν 650.000 τόνων ἔτησίως, κατώρθωσεν δχι μόνον νὰ ἐπιλύσῃ τὸ ἐπιστιοτικὸν τῆς πρόβλημα, ἀλλὰ καὶ νὰ δημιουργήσῃ ἕνα πρῷτης τάξεως πλουτοπαραγωγικὸν πόρον, μὲ θετικὸν εἰσόδημα ποὺ ὑπολογίζεται γύρω στὰ ἑβδομῆτα ἑκατομμύρια στερλίνων ἔτησίως. Σημειώτεον ὅτι κάθε Ἰσπανός, σύμφωνα μὲ τὰς στατιστικὰς τῆς F.A.O. καὶ τῆς «Estadística de Pesca» τῆς Μαδρίτης 1975, κατανέισκει 23 κιλά ἵχνων ἔτησίως, ἐπὶ ἀντίθεση πρὸς τοὺς «Ἐλληνας», ποὺ μόλις καὶ μετὰ διας φθάνουν τὰ 7—8 κιλά. Τοῦτο ἔχει μεγάλην σημασίαν, διότι πρὸ τοῦ ἐμφύλιου πολέμου ἡ κατανάλωσις ἵχνων εἰς τὴν Ἰσπανίαν ὑπελογίζεται εἰς 15 κιλά κατὰ κεφαλήν ἔτησίως. Η ἀδύτησις λοιπὸν τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς καὶ ἐπομένως τῆς κατανάλωσεως, ἐπετεύχθη ἐντὸς ὀλίγων μόνον ἔτων, χάρις εἰς τὰ ληφθέντα δραστήρια μέτρα διὰ τὴν ἀξιοποίησιν δλῶν τῶν παραγωγικῶν τῆς χώρας πηγῶν. Οὕτω, ἡ ἰχθυοπαραγωγὴ ἐπέπλαστάσθη καὶ ἀπὸ 347.450.000 χιλιόγραμμα ποὺ 1940, ὑπέρεβη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὰ 650.000.000 χιλιόγραμμα, ποὺ δέ περ δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς μέγια ἐπίτευγμα καὶ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς παράδειγμα πρὸς μίμησιν.

Ο «Ισπανικός ἀλιευτικὸς στόλος», ἵσως νὰ μὴ εἶναι τελείως συγχρηματικός, ὅπως ὁ Γαλλικός. Είναι, δῆμος, πολυσύνθετος καὶ κατανεμένος μὲ τοιούτον τρόπον, ὥστε κάθε κατηγορία πλοίων νὰ ἔχῃ ἔνα προϊστόριον ἔτῶν προτέρων καθωρισμένον καὶ νὰ χρησιμοποιήσῃ ἀποδοτικῶς. Τὰ διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιεύοντα πλοία, τὰ ἐπὶ τόπῳ ναυπηγούμενα, τύπου «Santa Martina» καὶ «Santa Elisa», εἶναι τελείως συγχρηματικά, ἀρίστης κατασκευῆς, βάσει σχεδίων, ἐγκριθέντων ὑπὸ τοῦ ὑπουργείου Ναυτικῶν, ὅπως καὶ δλῶις αἱ ναυπηγήσεις ἀλιευτικῶν πλοίων. Οι Ἰσπανοὶ θεωροῦν διὰ ὁ τεράστιος ἀλιευτικὸς τῶν στόλος ἀποτελεῖ μέγαν παράγοντα διὰ τὴν διαμόρφωσην τῆς χώρας καὶ εἶναι—οὕτως εἰπεῖν—βοηθητικὸν ἔξαρτημα τοῦ πολεμικοῦ στόλου των, οἱ δὲ ψαράδες ἀποτελοῦν τὰ καλύτερα στελέχη διὰ τὴν ἐπάνδρωσίν του. Η ἀλιευτικὴ διοικητικά εἰς τὴν χώραν ταύτην ἐλέγχεται, ἐποτεύεται καὶ καθοδηγεῖται ὑπὸ ναυτικῶν ὑπηρεσιῶν, ἀποτελουμένων ἀπὸ ἀξιωματικούς τοῦ Πολεμού, καὶ Ἐμπορού, Ναυτικού, ἀπὸ ναυπηγούς, μηχανολόγους, φυσιοδίφες, ὀκεανολόγους, ἰχθυολόγους καὶ ἐν γένει ἀπὸ ἐπιστήμονας τελείως κατηρτισμένους. Αὐτὸς λέγεται ὄργανωσις.

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ. Εἰς τὴν Πορτογαλίαν, ωσάντως, ἡ ἀλιεία ἐλέγχεται ἀπὸ ναυτικάς ὑπηρεσίας, μὲ ιδιαιτέρων διεύθυνσιν ἀλιεύοντας. Δὲν γνωρίζω ποία ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Ἰσπανίας, χερσονήσου ἀντιγράφει τὴν ἄλλην, πλὴν ἡ ὄργανωσίς τῆς βιομηχανίας ταῦτης εἰς ἀμφοτέρας εἶναι τελεία. Καὶ ἡ Πορτογαλία, ὅπως καὶ ἡ Ἰσπανία, ἔχει λίαν ἀξιόλογον ναυτικὴν ἴστορίαν, εἰς παλαιότερα δὲ ἐποχάς οἱ περιόδοι θαλασσοπόροι καὶ ἔξερευντο τῆς κατέκτησαν τὴν Νότιον Αμερικήν, τὰ παραλία τῆς Κίνας, μέρος τῆς Πολυηποτίας, τὰς ἀκτὰς τῶν Ἰνδίων καὶ τὴν πρὸ τὴν εἰσόδου τοῦ Περιστοῦ κόλπου περιοχὴν τῆς Μασκετῆς. Σήμερον δὲ τὸ μικρὸν αὐτὸς Κράτος ἔχει πλουσιωτάτας ἀποκίας εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν, πρὸς ἀνατολάς μὲ τὴν Μοζαΐδην καὶ πρὸς δυσμάς τὴν Αγκόλαν, ὡς ἐπίσης καὶ μικρὰς ἀποκίας εἰς ἄλλα τινὰ σημεῖα τῆς ψυλλίου.

Η ἀλιεία εἰς τὴν Πορτογαλίαν ἀποτελεῖ ἔνα ἀπὸ τοὺς σπουδαιοτέρους πόρους τῆς ζήνης τῆς οἰκονομίας, ὑπερβαίνουσα κατὰ πολὺ τὸν τῆς Ναυτιλίας. Υπάρχει δῆμος μίας σχετικής ισορροπίας μεταξὺ τῶν δύο τομέων τῆς ναυτικῆς δραστηριότητος, τοῦ τῆς ἀλιεύοντας καὶ τοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἐντόθεσει πρὸς τὴν παρ' ἡμῖν παράδοξον κατάστασιν, δὲ μὲν κλάδος τῆς Ναυτιλίας νὰ εἴναι προηγμένος εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν, δὲ μὲν κλάδος τῆς ἀλιεύοντας νὰ εὐρίσκεται, φεῦ, εἰς τὸ σπάργανα ἀκόμη. Η παραγωγὴ ἰχθύων εἰς τὴν Πορτογαλίαν ἔφθασε κατὰ τὸ 1957 τοὺς 425.000 τόνους, ήτις θεωρεῖται καὶ ὡς ἡ μεγαλύτερη ἐπίδοσις διὰ τὴν ἀλιεύοντας τὴν χώραν ταύτην. Εἰς προγούμνησην σπηλεωτικῆς μου ἐπεκάλεσθην τὸ παράδειγμα τῆς Πορτογαλίας πρὸς μίητην, μὲ τὸν συλλογισμὸν διὰ αὐτὸν πρὸς τὸν παρόντα πολεμικόν τῆς Μασκετῆς. Σήμερον δὲ τὸ μικρὸν αὐτὸς Κράτος ἔχει πλουσιωτάτας ἀποκίας εἰς τὴν Νότιον Αφρικήν, πρὸς ἀνατολάς μὲ τὴν Μοζαΐδην καὶ πρὸς δυσμάς τὴν Αγκόλαν, ὡς ἐπίσης καὶ μικρὰς ἀποκίας εἰς ἄλλα τινὰ σημεῖα τῆς ψυλλίου.

Η βιομηχανία τῆς κονσέρβας ἀνεπτύχθη τόσον σημαντικῶς εἰς τὴν Πορτογαλίαν, ώστε ἡ χώρα αὐτὴ νὰ συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν πρώτων εἰς τὴν κονσερβοποίησην καὶ τὴν ἐξαγωγὴν σαρδελλῶν. Απὸ τὸ «Libro d' Oro» τοῦ 1957, τοῦ Ινστιτούτου κονσερβῶν τῆς Λισσαβώνας ἀποσπῶ τοὺς ἔξης συγκριτικοὺς ἀριθμούς κονσερβοποίησεως καὶ ἐξαγωγῆς σαρδελλῶν τῶν τριῶν Μεσογειακῶν χωρῶν; Γαλλία 8.785.000 χιλιόγρ., Ισπανία 28.876.000 χιλιόγρ., Πορτογαλία 61.392.000 χιλιόγρ.

Δηλαδὴ ἡ Πορτογαλία ἔχει μόνον εἰς κονσέρβας σαρδελλῶν πολὺ μεγαλυτέρων ποσοτήτων ἀπὸ τὴν γενικήν ἐπησίαν Ἐλληνικήν παραγωγῆς ἰχθύων, ἥτις δὲν ὑπερβαίνει τοὺς 45—50.000 τόνους.

Οσον ἀφορᾶ τὸν σύνθετον τοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου τῆς Πορτογαλίας καὶ τὴν ἱκανότητα τῶν ψαράδων, πρέπει νὰ ἔχαρηθη ιδιαιτέρως διὰ μὲν στόλος τῆς συγχρονίζεται συνεχῶς καὶ θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς καλυτέρους τῆς Ευρώπης, οἱ δὲ ἀλιεύοντας εἶναι πράγματα σπουδαῖοι καὶ καλῶς κατηρτισμένοι. Ο ψαράς εἰς τὴν Πορτογαλίαν δὲν ἔχασκει ἔνα βιοτορικό ἐπάγγελμα μόνον, ἀλλὰ ἀκολουθεῖ μιὰ καριέρα, ποὺ βά τοῦ χαριστή συν τῷ χρόνῳ καὶ ἐπαγγελματικήν ἀνεξαρτήσιαν ὡς πλοιοκτή-

τού τοῦ καὶ θέσιν εἰς τὴν κοινωνίαν ὡς παραγωγοῦ. Η προστασία ποὺ διδεταί εἰς τοὺς ἀλιεῖς ἐν μέρους τῆς πολιτείας καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἐνσιχοσίας ποὺ τοὺς παρέχεται ἐκ μέρους δῶλων ἐν γένει τῶν Τραπεζῶν, εἶναι κάτιον τὸ ἀπίστευτον διὰ τοὺς μὴ μεμυημένους εἰς τὰ τῆς ἀλιείας. Εἰς τὰ ἀνά τὰς ἀκτὰς τῆς χώρας διεσπαρμένα ψαροχώρια καὶ τοὺς ίχθυοιμένας, ζῆν ἔνας κόσμος, ποὺ ἔχασκει τὸ ἔργον τοῦ ψιρᾶ, οἰκογενειακῶν ἐπίδισταστον σειράν εἶτων, ἀπὸ πάππου πρὸς πάππου, μὲ τὰς παραδόσεις, τοὺς θρύλους, τὰς ἐφότας, τὰς ιστορικάς ἀναμνήσεις ποὺ παρελόγοντος καὶ τὴν αἰσιοδοξίαν δι' ἓνα καλύτερον μέλλον.

Εσχάτως, πάντα οἱ «κατεψυγμένοι ίχθυισαν ἡρήσανταν νὰ κατακτοῦν τὰ κατανωτικὸν κοινὸν καὶ νὰ διαδιδώνται εἰς ὅλας τὰς χώρας, οἱ Πορτογάλοι ἐναποτήρησαν εἰδικό πρότυπο τούτο ἀλιευτικά πλοια-ψυγεία, τὰ τελεότερα εἰς τὸ εἶδος των καὶ τὰ ἐκμεταλλεύονται ἐντατικῶς. Σιγά-σιγά, διανούσαν τὰ ψάρια αὐτὰ ἐπικρατεῖσαν, ὡς τούτο αἰσίως προσβλέπεται, οἱ Πορτογάλοι; Θά κατακλύσουν τὰς διαφόρους ἀγοράς μὲ τὰ προϊόντα των, δηπωτές τόσον ἐπιτυχῶς ἐπράξαν καὶ μὲ τὶς κονσέρβες. Άλλα καὶ ὁ πρότηπος νέον δημιουργήθη εἰς τὸν τομέα τῆς ἀλιείας, οἱ Πορτογάλοι με τὴν ὄργανωσην ποὺ εἶχον πάντες πάντα προτοτόποροι καὶ τὸν δημιουργεῖσαν τὸν οἰκονομικής των οἰκονομίας. Τὸ θέμα μου διμορφίας εἶναι ἀνεξάντλητον καὶ δὲν ἔχω χώρων νὰ συνεχίσω.

Όλα αὐτά ποὺ ἔνα συντομίας ἀνέφερα, διὰ τὴν ὄργανωσην τῆς ἀλιείας εἰς τὰς ἀνω χώρας, εἶναι; Συντανά παραδείγματα, ἀπὸ τὰ δηποτέρα κάτιον διαδικόνων νὰ διδαχθῶμεν. Ζητήμα συστηματικῆς ὄργανωσεως εἶναι, ἐπιστρατεύσεως καὶ χρησιμοποιήσεως τῶν εἰδικοτήτων καὶ συνάμα συντονισμού τῶν προσπαθειῶν. Πρὸ πάντων δέ, ἐντάξεως τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας εἰς τὸ ἀρμοδιώτερον ὑπουργεῖον, τὸ δηποτέρον κατὰ κοινὴν δημογοίαν, διὰ τὴν ναυτικὴν «Ελλάδα» εἶναι τὸ ὑπουργεῖον «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς τὸ μόνον κατάλληλον δι' ἓνα κλάδον, ποὺ βασίζεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν θάλασσαν καὶ τοῦ δηποτίου οἱ κύριοι παράγοντες εἶναι τὰ πλοια καὶ οἱ ἐπ' αὐτῶν ἄνδρες.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

*Serving
ship and owner*

LAMBERT BROTHERS
LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,
London, E.C.3.

ALSO AT CARDIFF.
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVENUE 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 30/011

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ
ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ
ΑΓΟΡΑΝ

ΤΩΝ Κ.Κ.

ΜΕΣΩ

FRANK B. HALL & CO., INC.

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

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



PLACE SHARE OF YOUR MARINE
INSURANCE IN THE
AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300
CABLE ADDRESS "HALLCOY,"

TELETYPEWRITER
N. Y. 1-3698

FRANK B. HALL & CO., INC.

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

ΜΙΑ ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΣΦΑΛΙΣΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

ΠΩΣ ΕΙΝΕ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΟ ΒΕΛΓΙΟΝ

Είναι γεγονός, ότι το 'Υπουργείον 'Εμπορικής Ναυτιλίας έχει ζωπον συγκεντρώσει τό ένδιαιάρεσον του έπι τῶν ζητημάτων τῶν άναγομένων εἰς τὴν κοινωνίκην ἀσφαλίσιον τῶν ναυτικῶν. Τό γεγονός τοῦ διατηρεῖ εἰς συνεχῆ ἐπικαιρότητα τὰ θέματα τῆς κοινωνικῆς προνοίας τῶν ναυτιλούμενών και παρέχει τὸν τόνον μιᾶς εύρυτέρας ἐπιστημονικῆς συζητήσεως. Πολλὰ δημοσιεύματα προέβαλον δημοσίᾳ τὴν θέσην, τὴν ἔκτασιν και τοὺς σκοπούς τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως τοῦ εμφύκου ὄλικου τῆς Ναυτιλίας μας. 'Εκ τῆς ἐλευθέρας ἐρεύνης και συζητήσεως θὰ προέλθουν αἱ καταλλόλεται διὰ τὴν ἐλληνικῶν ναυτιλικῶν πραγματικότητα και αἱ μᾶλλον προσιδίαζουσαι λύσεις.

Οι ειδικώτεροι ὀσοκούλμενοι μέτ τὰ θέματα τῆς κοινωνικῆς προστασίας τῶν 'Ἐλλήνων ναυτικῶν, γνωρίζουν, ἀσφαλῶς, ότι ἔχουν νὰ ὄντιμετωπίσουν μίαν γενικήν φύσεως δυσμούρηπτον δυσχέρειαν, δηποτε εἰνεὶς ἐπίπτωσις σοβαρῶν ἐπιβαρύνσεων ἐπὶ τῶν ἡργοδοτῶν και ναυτικῶν και ἡ σχέδιον συμβολική παρουσία κοινωνικῶν πόρων, ἐπὶ τῆς διάλογος δὲ και τὰς πολλὰς ἴδιομορφίας, τὰς ὁποίας παρουσιάζει ἡ ἐλληνική ναυτιλιακή δραστηριότητα. 'Η ἑστερική ναυτιλία κινεῖται ὑπὸ διαφορών οἰκονομικῶν και ἐργασιακῶν προϋποθέσεων, ἀναλόγως τῶν τομέων αὐτῆς. Τοῦτο συνεπιφέρει, κατ' ἀνάγκην, διαφοροποίησεις και εἰς τὸν χρόνον τῆς παραμονῆς εἰς τὴν ἀσφαλίσιον και εἰς τὸν τομέα τῶν ἀτυχημάτων, τὰς παλινοστάσιες, τὰς ἀσθενεῖας κλπ. 'Η μεγάλη, δηποτε πόρος ναυτιλία παρουσιάζει ἀλλας ἴδιομορφίας και λόγῳ τοῦ διαφόρου ἀσφαλιστικοῦ καθεστώτος τῶν πληρωμάτων και συνεπεία τῆς αποδήμου μορφῆς αὐτῆς.

Αἱ ἑκάτην οἰκονομικῶν ἐπιβαρύνσεων και τῆς ἐλλειφέως κοινωνικῶν πόρων δυσχέρειαι και αἱ ἄλλαι, αἱ ἑκάτης πολυμορφίας τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἀποκολλήσεως προβαλλόμεναι, ἀποτελοῦν δυσμενεῖς ἀψεψηρίας διὰ τὴν ὄργανων μίας κοινωνικῆς πολιτικῆς ἐπὶ βάσεων εὐρείας ἐκτάσεως, εἰς τὰς ἀπαιτοῦν αἱ συγχρόνοι διαστάσεις τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, χωρὶς νὰ προηγηθῇ ἐπιμελῆς διερεύνσης τῶν ἐλληνικῶν δυνατοτήτων και πολύτευρος μελέτη τῶν καθιερουμένων μέτρων.

Εἰς τὰς ἐπιτυχῆ ἀντιμετώπισιν τῶν σχετικῶν ζητημάτων θετικῶς συμβάλλει η γνῶσις τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας, τὴν ὁποίαν δῆλος κράτη ἔχουν ὄργανῶσει διὰ τοὺς ναυτικούς τῶν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ότι η κοινωνική αὐτῆς προστασία ἐξετάζεται και ὑπὸ τὸ πρίσμα τῶν οἰκονομικῶν, τεχνικῶν και κοινωνικῶν δεδομένων τῶν χωρῶν τούτων. Εἰς τὰ κατωτέρω ἐκτίθεμενα τὴν γνῶσιν αὐτῶν τῆς ἀσκούμενῆς εἰς τὴν ξένην προστασίας θὰ θελόπων εἰς γενικάς γραμμάς νὰ παράσχωμεν.

* * *

'Αναφερόμεθα, λ. x., εἰς τὸ Βέλγιον. Είναι μία χώρα ἐλαχίστη εἰς ἔκτασιν (30.500 τ. x.) μ, μικρὰ εἰς πληθυσμὸν (κ. 8.500.000, περίου) και μεγάλη εἰς οἰκονομικὸν ισούν (θεωρεῖται η ἐκτη οἰκονομική δύναμις τοῦ κόσμου), χώρα. Πολιτικός ὥριμος, διότε η διάκρισις τῶν σοσιαλιστῶν τοῦ Πώλ Άνρυ Σπάκ, ἀπὸ τοὺς καθολικούς τοῦ Βάν Ζέελαντ νὰ μὴ εἶναι ἀξιωτερικὸς δράτη, παρὰ εἰς τὴν ἐκπαιδεύσιν και τὸν τύπον. 'Η τεχνική και οἰκονομική ὄργανωσις τῆς χώρας τῶν Φλαμανδῶν και Βαλλόνων, δύο ἔθνικοττων ὄρπητων συνδεδεμένων εἰς μίαν, ἔχει, κατὰ γενικήν ἀναγνώρισιν, ὑποδειγματικήν κεφαλαιοκρατικήν συγκρότησιν, ἐνῷ ἔνα πλούσιον Βελγικὸν Κογκό διαδραματίζει τὸν ρόλον τοῦ οἰκονομικοῦ ὑποδολέως τῆς Μητροπόλεως. 'Η ὄργανωσις, δημος, αὐτῆς πλαισιούται ἀπὸ μάν καθολικήν τοῦ πληθυσμοῦ οἰκονομικήν μόρφωσιν, η ὁποία κατ' οὐδὲν ὑπολείπεται τῆς πολιτικῆς της μόρφωσιτος.

Εἰς μίαν 'Επικρατείαν, ὡς τὸ Βέλγιον, ύψιστανται καλλών θεμελιώμεναι δαι αἱ βάσεις ἀνοικοδομήσεως μίας κοινωνικῆς προνοίας, τῆς ὁποίας αἱ ἐπιτεύξεις καλύπτουν πλήρως τὰς ἀπαιτήσεις και ἐπιδιώξεις τῆς Κοινωνικῆς ἀσφαλείας : τὸ ισχυρὸν οἰκονομικὸν Κράτος, η ὑψηλή οἰκονομική ὄργανωσις, η ἐπιχειρησιακή πείρα, η κοινωνικοπολιτική και οἰκονομική ὥριμότητα τοῦ πληθυσμοῦ, η ἐπιστημονική διερεύνησης και η πρακτική ἀσκοπίσης τῶν κοινωνικῶν λειτουργῶν. Πράγματι, σύμερον η ίδια τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλείας (όρα X. 'Αγαλοπούλου 'Τὸ πρόβλημα τῆς Ἑλληνικῆς Κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως', 'Αθήναι 1949, ἐνθα ἀνάλυσις τοῦ δρου 'Κοινωνική ἀσφαλεία' — securité sociale), ἀποτελεῖ θεμελιώδες πολιτικὸν δικαίωμα τῶν Βέλγων ἐργαζομένων και οὐδεὶς διανοεῖται νὰ θέσῃ τὴν ίσεαν ταῦτην ἐν ἀμφιβόλῳ.

* * *

Δὲν είναι εὐχέρες νὰ δοθῇ μία λεπτομερειακή ἀπεικόνιση τῆς σημερινῆς ὄργανόσεως τῆς θελγικῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως ἐν τῷ ουνδόψη της. 'Αλλως τε, ο τομεὺς αὐτῆς εἰς δι. τοῦ άναφέρεται εἰς τοὺς κερδοσαίους ἐργάτας τῶν καθ' ὅλην τὴν οἰκίαν τοῦ παρόντος. Γεγονός, πάντας, είνε, δη. η κοινωνική ἀσφαλίσιον τῶν Βέλγων ναυτικῶν είναι τελείως κεκαρδισμένην ἀπὸ τῆς τῶν λοιπῶν ἐργαζομένων, διαθέτουσα ίδιους αὐτοτελεῖς φορεῖς και διάφορον τρόπον ύπολογισμοῦ τῶν ἀσφαλιστικῶν παροχῶν. Αἱ ἀσφαλιστική περιπτώσεις γήρατος, θανάτου, ἀναπτήρας, ὄνικανότητος, ἀτυχημάτος, ἀθενείας και ἀνεργίας καλύπτονται ὑπὸ δύο διάκεκριμένων φορέων: Τοῦ Κοινοῦ Ταμείου διὰ τὴν 'Εμπορικήν Ναυτιλίαν και τὸ 'Εθνικὸν Γραφεῖον τῆς Κοινωνικῆς ἀσφαλείας τῶν ναυτικῶν τοῦ Ε.Ν. 'Ο πρώτος φορεὺς καλύπτει ἀποκλειστική τὰ ναυτικά ἐργατικά ἀτυχήματα και τὸν συνεπεία αὐτῶν θάνατον τοῦ παραβολέμενου, ἐνῷ ο δεύτερος δλας τὰς λοιπὰς ἀσφαλιστικάς περιπτώσεις.

Τὸ Κοινόν Ταμείον διοικεῖται ὑπὸ Συμβουλίου, συγκροτουμένου ἐκ τεσσάρων ἀντιπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν-έργοδοτῶν, ἐκ δύο ἀντιπροσώπων τῶν ναυτικῶν-ἀσφαλισμένων και τοῦ κυβερνητικοῦ ἀντιπροσώπου. Εἰς τὸ ἐπταμελές Διοικητικὸν Συμβούλιον τὸν πλειοψηφίαν διαθέτουν οι πρώτοι, δη. λόγους τοὺς ὁποίους θὰ ἀντιληφθῇ τις ἐν συνεχείᾳ. Μοναδικός πόρος τοῦ Κοινοῦ Ταμείου είναι η ἐργοδοτική εισφορά, η ὁποία ἀνέρχεται εἰς 2.5% ἐπὶ τῶν μισθῶν.

Αἱ παροχαὶ ἐν περιπτώσεις ἐπελεύσεων τοῦ ἀτυχήματος, συνιστανται ἀφ' ἐνός μὲν εἰς εἶδος, ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς κρῆμα. Εἰς τὰς εἰς εἶδος παροχὰς περιλαμβάνεται πλήρης ιατρική μέριμνα, φαρμακευτική περιθλαψία και νοσοκομειακή προστασία, συμπεριλαμβανομένων κειρουργικῶν ἐπεμβάσεων, παρακλινικῶν και ἐργαστηριακῶν ἐξετάσεων. Κλπ.

Αἱ εἰς κρῆμα παροχαὶ ποικίλουσν, ἀναλόγως τῆς διαρκείας τῆς ἀποκήπη ἐκ τῆς ἐργασίας και τοῦ ποσοστοῦ ἀνικανότητος και βασίζονται ἐπὶ ἐνός ἀσφαλιστικοῦ μισθοῦ, τοῦ ὅποιου τὸ ύψος διαμορφούται κατὰ κατηγορίαν ναυτικῶν και ἐπὶ τῇ διάσει κριτηρίων καθορίζομένων ὑπὸ B. Δ.

Α. ΕΠΙ ΟΛΙΚΗΣ ἀνικανότητος συνεπεία ἀτυχήματος διακρίνεται ἐπὶ διαρκῆς ἀπὸ τὴν προσωρινὴν (παροδικήν). Εἰς τὴν δευτέραν περιπτώσειν αἱ πνιγαὶ παροχαὶ κλιμακοῦνται εἰς 30% τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μισθοῦ διὰ τὰς τέσσαρας πρώτας ἀδομάδας και εἰς 90% αὐτοῦ πέραν τῆς τετάρτης ἀδομάδας. 'Επι ολίκης διαρκοῦς ἀνικανότητος η ἀποζημιώσις συνισταται εἰς τὸ 100% τοῦ ἀσφαλιστικοῦ (συμβατικοῦ) μισθοῦ.

Β. ΕΠΙ ΜΕΡΙΚΗΣ ΑΝΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ, συνεπεία ἐπαγγελματικοῦ ἐργατικοῦ ἀτυχήματος, ο ναυτικὸς λαμβάνει τὰς ἀνωτέρως ἀποζημιώσεις μειωμένας κατὰ τόσα ἔκαστοστά, δη. η πρὸς ἐργασίαν ικανότης αὐτοῦ.

Ἐν περιπτώσει θανάτου τοῦ ὑποστάντος ἀτυχήματος Βέλγου ναυτικοῦ η κήρα σύγχυσης αὐτοῦ ἀποζημιούνται διὰ τοῦ 30% τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μισθοῦ. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο προσαυξάνεται κατὰ 15% δι' ἔκαστον και μέχρι τὸ πολὺ τριῶν δραγμῶν ήλικιας κάτω τῶν 18 ἔτῶν.

Τὸ Κοινόν Ταμείον διὰ τὸν 'Εμπορικὴν Ναυτιλίαν δὲν είνε εἰς τὴν πραγματικότητα «καθαρόαιμος» φορεὺς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, διότι, ἐν τελευταίᾳ ἀναλύει, εἰς τοῦτο είνε ἀσφαλισμένοι οι Βέλγοι ἐφοπλισταί κατὰ τοῦ κινδύνου τῆς συνεπεία ἀτυχήματος καταβολῆς ὑπὸ αὐτῶν, ὡς ἡργοδοτῶν, ὀφειλομένης ἀποζημιώσεως. 'Εντεῦθεν και ἡ μόνη πηγὴ τροφοδοτήσεως τοῦ Κοινοῦ Ταμείου έξ εισφορών τῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ Εθνικὸν Γραφεῖον τῆς Κοινωνικῆς ἀσφαλείας τῶν ναυτικῶν τοῦ Ε.Ν. τοῦ Βελγίου (U.S.S.M.M.) ἔκτελει καθολικωτέρων ἀποστολήν. Περιλαμβάνει δὲ δύο κεκωρισμένους 'Οργανισμούς Κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως : Τὸ Ταμείον 'Αρωγῆς και Προνοίας και τὸ Πούλ. Δι' αὐτῶν καλύπτει τοὺς ἀσφαλιστικούς κινδύνους (πλὴν ἀτυχήματος) τῶν Βέλγων γνωστῶν ναυτικῶν.

Τὸ Ταμείον 'Αρωγῆς και Προνοίας διοικεῖται ὑπὸ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἀποτελουμένου εἰς δύο περιορίζεται εἰς τὴν καταβολὴν μιᾶς ἔφ' ἀπαξιοζημιώσεως οἷαν ἔχει παρ' ήμιν καθιερώσει ο. N. 551) 1915 — ὡς ισχύει τροποποιηθεῖς — ἀλλας και ἔξασφαλίζει εἰς τὸν παθόντα ἡ τριφανή οἰκογένειαν αὐτοῦ μιαν ισόδιον σύνταξιν.

Τὸ Εθνικὸν Γραφεῖον τῆς Κοινωνικῆς ἀσφαλείας τῶν ναυτικῶν τοῦ Βελγίου τοῦ Καθαρόαιμος πρόσωποις δένονται πρὸς τὸν Κράτους (4), τῶν ἐφοπλιστῶν (4) και τῶν ναυτικῶν (4). Πρόεδρος τοῦ Δ. Σ. είνε ο Γενικός Διευθυντής τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Πρόκειται περὶ διμογούς φορέων κυρίας ἀσφαλίσεως.

ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

Παρὰ τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ ἐξεδόθη πλῆρες βιβλίον ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ κατασκευῆς και κατατάξεως χαλυβδίνων πλοίων

Περιλαμβάνει πάντα τὰ ἀφορῶντα :

Τὴν κατασκευὴν σκαφῶν, προωστηρίων ἐν γένει μηχανῶν, βιοηθητικῶν μηχανημάτων, λεβήτων, σωληνώσεων, φυκτικῶν ἐγκαταστάσεων, ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, τὸν ἔξαρτησμὸν τοῦ πλοίου, τὴν ποιότητα και τὰς δοκιμάς ύλικου κλπ.

"Εκδοσις λίαν ἐπιμελημένη, ἐτέθη ἡδη εἰς κυκλοφορίαν.

Οι ἐνδιαφερόμενοι δύνανται ν' ἀποτίνωνται εἰς τὰ ἐν ΑΘΗΝΑΙΣ γραφεῖα τοῦ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ, ὁδὸς Σταδίου 7, εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ, Μέγ. Βάττη, και εἰς τὰ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,.

Τιμή : ἀπλῆ βιβλιοδέτησις δραχ. 350 ή £ 4. 4.0 ή \$ 11.70 πανδότεος » 400 ή £ 4.16.0 ή \$ 13.35

Ταχιδρομικά ἀπλά γενικῶν δραχ. 20 ή 5.— ή \$ 0.70

Εἰς τὴν ἀνωτέρω ἀξίαν συμπεριλαμβάνεται και τὸ ἄρτι ἐκδόθν Α'. παράρημα, ως και πάν τοιούτον ἐκδοθησόμενον ἐπὶ μίαν διετίαν ἀπὸ τῆς ἐκδόσεως τοῦ βιβλίου.

Α. ΚΛΑΔΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ : «Η προστασία του άσθενούντος Βέλγου ναυτικού βαρύνει τὸν πλοιοκτήπον εἰς ἵνα περίπτωσιν ὁ ναυτικός ἀσθένης εἴναι ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐκ τὸς τοῦ θελγίκου ἔδαφους καὶ ἐφ' ὅσον τὸ πλοῖον ἥν ὁ ναυτικός παραμένουν εἰς τὸν ἀλλοδαπὸν λιμένα, ἔνθα ἀπειθάρισθι ὁ ἀσθενής. Συνεπῶς, ὃν τὸ πλοῖον κατέπλευσεν εἰς Βέλγιον ἥν ὁ ἀσθενής ναυτικὸς διεκομίσθη εἰς τὸν πατρίδα του, παύει ἥν εἰς δάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ νοσηλεία αὐτοῦ καὶ υπεισέρχεται τὸ Ταμείον. Εν τούτοις, τὰ ἔξοδα παλιννοστήσεως παραμένουν εἰς δάρος τοῦ ἐφοπλιστοῦ.

Καὶ ἐπὶ διάστημα δώδεκα ἔβδομάδων ὁ ἀσθενής ναυτικός λαμβάνει πλήρεις τὰς ἀποδοχάς του, ἔάν, δῆμας, ἢ νόσος παραταθῆ πέραν τοῦ διαστήματος τούτου, εἰς τὸν νοσοκομείον καταβάλλεται «μισθὸς ἀσθενείας». Διαφέρων εἰς τὸν περίπτωσιν τοῦ ἔγγάμου ὅποι τὸν τοῦ ἄγαμον καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ οἰκοῦ ἢ ἐν νοσοκομείῳ θεραπευομένου. Τὸ εἶδος τῆς ἀσθενείας ἥν σοβαρότερα αὐτῆς οὐδεμίαν διάκρισιν συνεπάγονται καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὸν νοσοκομείον περιθαλψιν. «Έχουν, δῆμας, ομοσίον ἐπὶ τὸν ἔδοντας ιατρικῆς ἀμοιβῆς καὶ φαρμάκων. Ἐπὶ σοβαρῶν ἀσθενειῶν, π. χ., πολιομυελίτιδος, φυματίωσεως κ. λπ., ἡ ἀμοιβὴ τῶν ιατρῶν εἶναι, οχεδόν, ἵση πρὸς τὰς ἀγοραίας ἀμοιβὰς αὐτῶν. Ἐπὶ τῶν λοιπῶν ἀσθενειῶν ὁ ναυτικός καταβάλλει τὸν εἰδικὴν—μειωμένην—ἀμοιβήν, τὸν ὃποιαν ἔχει καθορίσει Β.Δ. καὶ εἰσπράττει ἐκ τοῦ Ταμείου ταύτην, μειωμένην κατὸ ποσοστὸν τοῦ. Η ἐκλογὴ τοῦ ιατροῦ είναι ἐλευθέρα, δεσμαίως. Προκειμένου περὶ συνήθων φαρμάκων, οὐδὲν καταβάλλει ἔξι ἴδιων ὁ ἀσθενής, ἀλλὰ διὰ τὰς «οπειαλίτες» ουμετέχει κατὰ 30% εἰς τὸν ἄξιαν αὐτῶν.

Τῆς ίδιας προστασίας τυχάνει καὶ ἡ ἀσθενεύσας οἰκογένεια τοῦ ναυτικοῦ (πλήν, θεβαίως, τοῦ «μισθοῦ ἀσθενείας»).

Ἐάν ἐκ τῆς ἀσθενείας προέλθῃ μόνιμος ἀνικανότης, συνεπείᾳ τῆς ὁποίας ὁ ναυτικός δὲν δύναται νὰ κερδίσῃ τὸ 1/3 τῶν ἀποδοχῶν τοῦ ταξιδεύοντος ναυτικοῦ, τότε οὗτος θέλασθε τὴν ἀποζημίων ἀνικανότητος (σύνταξιν), ἡ ὁποία ποικίλλει κατὰ βαθμὸν καὶ εἰδικότητα (π. χ. ὁ πλοιάρχος λαμβάνει 62 δρχ. ἡμεροποίων).

Ο Κλάδος Ἀσθενείας τροφοδοτεῖται διὰ εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν, ἐφοπλιστών καὶ Κράτους, ὑπολογιζομένων ἐπὶ ἔνδος «Ἄσφαλιστικοῦ μισθοῦ» καὶ ἀνερχομένων εἰς 3% διὰ τοὺς ναυτικούς, 2% διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ εἰς 16% ἐπὶ τοὺς συνόλου τῶν δύνατον πρώτων εἰσφορῶν διὰ τὸ Κράτος (π. χ. ἐπὶ μισθοῦ 10.000 ὁ ναυτικὸς δίδει 250, ὁ ἐφοπλιστὴς 250 καὶ τὸ Κράτος 80). Ἀλλὰ εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν τὸ οὖτα συγκεντρούμενον ποὺδ ἔχει τὸ Κράτος, τὸ Κράτος ἔχει ἀναλάβει τὸν ὑποχρέων, ὅπως ἔξι ἴδιων του ἀναπληρώσει τὸ ἀλλείματα.

Β. ΚΛΑΔΟΣ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ : Εἰς τὸν Κλάδον τούτον τὸ μὲν ἀνώτατον δριον ἡλικίας είνει 60 ἔτῶν, τὸ δ' ἔλαχιστον ὑπηρεσίας 180 μηνῶν. Ο ὑπολογισμὸς τῶν συντάξεων ἀκολουθεῖ μίαν κλιμακα «ραντῶν» ἔχαγμένην ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ἔτῶν ἡλικίας καὶ τῶν εἰσφορῶν ἐκάστου ησφαλισμένου.

Ἐξ ἀλλοῦ, ἡ σύνταξις τῆς οἰκογένειας τοῦ ναυτικοῦ δὲν ἀκολουθεῖ ἀπλούν ύπολογισμόν, ἀλλὰ περιπλοκόν, εἰς τὸν ὃποιον παρεμβάλλονται πολλοὶ παράγοντες, δῆμας, π. χ., ἡ ἡλικία τῆς κήρας.

Χαρακτηριστικὸν τοῦ κλάδου τῶν συντάξεων εἶναι ἡ ὑφλῷ ουμμετοκή τοῦ πόρους τοῦ Ταμείου ἐκ μέρους τοῦ Κράτους. Οἱ πόροι οὗτοι συνίστανται εἰς ποσοστὸν ἐπὶ συμβατικοῦ τίνος — ἀσφαλιστικοῦ μισθοῦ καὶ ἀνέρχονται εἰς 5% διὰ τὸν ναυτικόν, 5% διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ 5% διὰ τὸ Κράτος! Πρέπει δὲ νὰ διευκρινισθῇ, διὰ εἰς τὰς λοιπὰς κοινωνικὰς ἀσφαλισίεις τὸ Κράτος δὲν ουμετέχει εἰς τὰς εἰσφορὰς ὑπέρ τοῦ φορέων.

Τὸ «Πούλι» εἶναι, ὡς γνωστόν, «Ἐνωσίς τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτικῶν ὄργανώσεων, ἡ ὁποία τελεῖ ὑπὸ τὸν ἐλεγχὸν τοῦ Κράτους καὶ διὰ τῆς ὁποίας ἐπιδοτοῦνται οἱ ἀνεργοὶ ναυτικοί, οἱ ὁποῖοι ὑποχρεοῦνται νὰ ναυτολογηθῶσιν εἰς τὸ ὑποδεικθόμενον πλοῖον. Τὸ Βέλγικόν Πούλι εἶναι ἀριστα ὥργανωμένον καὶ εἰς τοῦτο συντελοῦν οὐκ ὀλίγοι εύνοιοι δροῦ.

Διοικεῖται ἀπὸ μίαν Ἐπιτροπὴν ἐπταμελῆ, μὲν ισάριθμον συμμετοχὴν τῶν ἀντιπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν καὶ προεδρευομένην ὑπὸ τοῦ ἀντιπροσώπου τοῦ Κράτους.

Ἡ ὄργανωσις τῆς προστασίας κατὰ τῆς ἀνεργίας εἰς τὸ Βέλγιον ἔχει, ἀναμφισθῆτως, ἐπιτύχει τὸ μάξιμον τῶν ἐπιδιώκεων, χωρὶς ἐντεῦθεν νὰ προκαλεῖται καὶ «τεχνητὴ ἀνεργία». Η προστασία, δῆμας, τοῦ ἀνέργου ναυτικοῦ καὶ εἰς τὸν κλάδον τούτον εἶναι εὐνάκτωτέρα καὶ συνίσταται εἰς αἰσθητῶς ὑψηλότερον ἐπίδομα ἀπὸ ἐκείνῳ τῶν ἐργατῶν χερσαίων ἀποσκολλεων (καὶ τῶν ἀνθρακωρύχων).

Ἡ χρηματοδότησις τοῦ Πούλι προέρχεται ἔξι εἰσφορῶν τοῦ ναυτικοῦ (1%), τοῦ ἐφοπλιστοῦ (1%) καὶ τοῦ Κράτους (2%), ύπολογιζομένων ἐπὶ συμβατικοῦ μισθοῦ — ἀνερχομένου εἰς τὸ ἡμισυ τοῦ μισθοῦ, ἐφ' οὐ ύπολογίζονται αἱ εἰσφοραὶ σύνταξεως.

Ἄν ανακεφαλαιώσωμεν τὰς πρόδρους τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ἰδρυμάτων τῶν ναυτικῶν ἐν Βέλγιῳ, αὕται δίδουν τὸν ἀκόλουθον εἰκόνα:

1. Ασθένεια - Ανικανότης	3	2	0.8	
2. Συντάξεις	5	5	5	15
3. Ανέργεια	1	1	2	4
4. Ατύχημα	—	2.5	—	2.5
Σύνολον	8	10.5	7.8	26.3

Εἶναι ἀναμφισθῆτον, διὰ τὸ εἰκὼν αὐτὴ πόρωρ ἀπέκει ἀπὸ τὸν ἀλληλικὸν πραγματικότητα, καθόσον ἀφορᾶ τὸν συμμετοχὴν τοῦ Κράτους εἰς τὰ δάροις τῶν ὄργανωμένων τῆς ναυτικῆς κοινωνικῆς ἀσφαλισίας.

Ἔνα μῶμα κατανοθῆται καλύτερον ὁ ὑψηλὸς βαθμὸς τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλισίας τῶν Βέλγων ναυτικῶν, πρέπει νὰ σημειωθῶν ὥρισμέναι ἔξηγησεις.

Τὸ Βέλγιον εἶναι πλουσιωτάτη, χερσαία δῆμας, χώρα, ὁ δὲ πληθυσμὸς αὐτῆς δὲν ἔλκεται πρὸς τὸν περιπέτειαν τῶν θαλασσῶν κινδύνων (οὔτε θεβαίως καὶ πρὸς τὴν ἀνθρακωρύχειαν). Εν τούτοις, ἔχει τὸν βαθμόν της κατανοθῆται ἡ ἀνάγκη υπάρχεως ἀθνηκῆς Ναυτιλίας, ώστε νὰ δικαιολογηται πᾶσα εὐφύη σκέψη διὰ τὸν διατήρησην ἐνὸς «μίνιμου» τοννά, διὰ τὸν ὃποιον νὰ ἔχασφαλισθῶσιν αἱ ἔθνικαι, τούλακιστον ἐκ τοῦ Βέλγικου Κογκό μεταφοραὶ.

Καὶ ἡ μὲν ναυπηγικὴ διοικητικὴ τοῦ Βέλγου ἔχει καὶ πρόκειται καὶ πλούσια τὰ μέσα συνεχοῦς τροφοδοτίσεως τῆς εἰς πλοία ἀνάγκης τῆς κήρας. Ἀλλὰ οὔτε τὸ κεφάλαιον ἀναζητεῖται εἰς τὸν

λασσούσιν κινδύνους τὰ κέρδη του, ἀφοῦ τεράστιαι δυνατότητες τοῦ παρέχονται καὶ εἰς τὸ Βέλγιον καὶ εἰς τὸ ἑζωτερικὸν νὰ προσπορισθῆ ἀσφαλῆ καὶ υψηλά κέρδη ἐπινοιάστων τομέων, οὔτε οἱ Βέλγοι εὐχαριστῶσι ἀπόδημοι, ἀφοῦ ἡ κήρα τῶν τούς ἔχοντες σφαλίζει τὸ «minimūm existant». Διὰ νὰ ἐνθαρρυνθῆ τὸ κεφάλαιον, οὐδὲν τούτον τὸν κόσμον, τὸ δίλιγάριθμον τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς κηρυκότητος κλπ.

Ἐν τούτοις ἡ ὅλη ὄργανωσις εἶναι τόσον πλήρης, ώστε νὰ ἀποτελῇ πρότυπον πρὸς μήποιν. Ἰδιαιτέρως τούτο ἔχει σημασίαν διὰ τὸν ἀνικανότηταν τῆς ιατρικῆς ναυτικῆς ἀνεργίας, ἡ ὁποία ἀν σήμερον εἶναι οξεῖα, δέν παύει ἀπὸ τοῦ νὰ εἶναι κατ' ἀνάγκην ἐνδημικὸν φαινόμενον.

Ἡ Ιδρυσις ἐνὸς πούλη ἐν «Ελλάδι», ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς καλύτερον προφερούμενος λιμένας τοῦ ἑζωτερικοῦ, δέν εἶναι οὐτε ἀστοχος, οὐτε ἀνεφάρμαστος σκέψις. «Ἐκστος Βέλγου ναυτικοῦ μὲ ἐπίπεδον ζωῆς τούτης τῆς ημέρας, συνδεθεῖται μὲ δόλον τὸν κόσμον, τὸ δίλιγάριθμον τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς κηρυκότητος.

Ἐν τούτοις ἡ ὅλη ὄργανωσις εἶναι τόσον πλήρης, ώστε νὰ ἀποτελῇ πρότυπον πρὸς μήποιν. Ἰδιαιτέρως τούτο ἔχει σημασίαν διὰ τὸν ἀνικανότηταν τῆς ιατρικῆς ναυτικῆς ἀνεργίας, ἡ ὁποία ἀν σήμερον εἶναι οξεῖα, δέν παύει ἀπὸ τοῦ νὰ εἶναι κατ' ἀνάγκην ἐνδημικὸν φαινόμενον.

Ἡ Ιδρυσις ἐνὸς πούλη ἐν «Ελλάδι», ἀλλὰ καὶ εἰς τοὺς καλύτερον προφερούμενος λιμένας τοῦ ἑζωτερικοῦ, δέν εἶναι οὐτε ἀστοχος, οὐτε ἀνεφάρμαστος σκέψις. «Ἐκστος Βέλγου ναυτικοῦ μὲ ἐπίπεδον ζωῆς τούτης τῆς ημέρας, συνδεθεῖται μὲ δόλον τὸν κόσμον, τὸ δίλιγάριθμον τῶν ναυτικῶν καὶ τῆς κηρυκότητος.

Ἐν τούτοις ἡ ὅλη ὄργανωσις εἶναι τόσον πλήρης, ώστε νὰ ἀποτελῇ πρότυπον πρὸς μήποιν. Ἰδιαιτέρως τούτο ἔχει σημασίαν διὰ τὸν ἀνικανότηταν τῆς ιατρικῆς ναυτικῆς ἀνεργίας, ἡ ὁποία ἀν σήμερον εἶναι οξεῖα, δέν παύει ἀπὸ τοῦ νὰ εἶναι κατ' ἀνάγκην ἐνδημικὸν φαινόμενον.

Ἡ παρούσα ἀφηντικὴ καὶ συμπεπυκνωμένη παρουσίας τῶν γενικῶν γραμμῶν τῆς πρωτοτύπου ὄργανώσεως τῆς κοινωνικῆς ἀσφαλισίας τῶν Βέλγων ναυτικῶν ἀποβλέπει εἰς τὸν συντήρησην τῆς ἐπικαιρότητος, εἰς τὸν ὃποιαν πρέπει νὰ κρατήσαι εἰς τὸ θέμα τῆς ἀντιμετωπίσεως τῆς κοινωνικῆς προστασίας τῶν «Ελλήνων ναυτικῶν καὶ πρὸ παντὸς τῆς προστασίας αὐτῶν ἀπὸ τοῦ έπιμηκυνομένου κινδύνου τῆς ἀνεργίας καὶ τῆς ἔχαντλησεως τῶν ἀποθεματικῶν τοῦ Κεφαλαίου Ανέργειας».

K. A.



HARBOUR, COASTWISE AND DEEPSEA TOWAGE

Docking, undocking and moving ships in New York harbour is just one of the tasks that keeps Moran's diversified fleet of Diesel - electric tugs busy day in and day out. The company's powerfully deep - sea vessels undertake any type of towing assignment to any port around the globe

MORAN
TOWING & TRANSPORTATION

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

ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΘΝΙΚΟΠΟΙΗΣΙΝ

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ

ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΔΙΕΥΡΥΝΣΕΩΣ ΤΗΣ

Έκτακτος απεσταλμένος του «Ασσοσιέτεντ Πρές» παρακολουθήσας τελευταίως την τόσον αξέβαστην κίνηση της διώρυγος του Σουζί, και τις εκτελουμένους εν αυτῇ γραφίσιας βελτιώσεων της άπο την έργοληπτριανά μερικανικήν έταιριαν, άποτελείς ίκ Πόρτ Σαιδί την κατώτερων ένδιαφέρουσαν άνταποκρίσιν. «Αποκαλύπτεται εν αυτῇ, ότι αι γνωστοί έπικρίσεις κατό της ένικοποιήσεως και διαχειρίσεως της Διώρυγος άπο την Αίγυπτο απέδειχθησαν εις τῶν πραγμάτων ὀδότιοι καὶ τεινουσι, ἀπόλλην καλύψουν τὰ κερδοσκοπικά συμφέροντα τῶν μετόχων της παλαιάς ἔταιριας. Ή άνταποκρίσις αυτῇ, ένδιαφέρουσα και την «Ελληνική Ναυτιλίαν, ή όποια μετέχει κατά ικανό ποσοσθέτο εἰς τὰς διελεύσεις, έχει ώς έξης:

Ο Αμερικανός πλοιάρχος Κ. Μάκδουελ ἔφθασεν ἀπὸ τὸ Μύρτλ Μπήτς, τῆς Νοτίου Καρολίνας, εἰς τὴν Αἴγυπτον, προκειμένου νὰ ἐργασθῇ ἐπὶ τῆς βυθοκόρου «Βαλτιμόρη», ἥτις ἀπασχολεῖται εἰς τὴν διεύρυνσιν καὶ ἐκβάθυνσιν τῆς διώρυγος Σουέζ.¹ Ουαὶ μάλις ἡμέραν πρὸς τὸν Περσικὸν Κόπλον, ἵνα φωτάρων πετρέλαια διὰ τὴν Γαλλίαν, ἀντελθῇ φίτη τῆς γεφύρας του Ρωσον πλοηγὸν ἐποπτεύοντα εἰς τὸν διάπλουν.² Ο ρηθεὶς πλοηγὸς εἶχεν ἀποκτήσει τὴν δέουσαν πείραν ἀπὸ τὴν ἀντιστοιχὸν ἐργασίαν του εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέβου. «Ολίγον πέφαν τοῦ Ιταλικοῦ τάκερ, Αἴγυπτος πλοηγὸς ἐτέβαινες βρετανικοῦ ὀπλιταγωγοῦ μεταφέροντος στρατιώτας εἰς τὸ «Ἀδεν» ἢ τὴν Κένυαν διὰ τὴν πρόσποιν τῶν ἕκει βρετανικῶν συμφέροντων, ἐναντίον τῶν ἐπαναστατῶν ἔθνικιστῶν, συμπαθούντων πρὸς τὴν κίνησιν τοῦ Αἴγυπτου προέδρου Νόσερ. Διὰ τῆς αὐτῆς διώρυγας, ρωσικὰ σκάφη μεταφέρουν ὅπλα εἰς τὴν Υεμένην διὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐναντίον τῶν εἰς «Ἀδεν» βρετανικῶν δυνάμεων.

Αἱ τρεῖς αὗται διεθνοῦς χαρακτήρος εἰκόνες ὑπογραμμίζουν ἑκεῖνο, ὅπερ πολλοὶ Αἰγυπτιοὶ τονίζουν κατ' αὐτάς, ὅτι δηλαδὴ ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ κατέληξε νά συναπόδειξε τὸ δόγμα Νάσεως ἐπειὶ θετικῆς οὐδετέρητος· Πᾶς δοτίς ἐπιθυμεῖ νά καταβάλῃ τὰ διόδια καὶ νά τηρῇ τοὺς κανονισμούς, δύναται νά χρησιμοποιῇ τὴν διώρυγα. Μόνη ἔχαιρεσις ἀναφέρεται εἰς τὸ Ἰσραὴλ, τούτῳ δὲ, διότι ή Αἴγυπτος εὐρίσκεται, τύτοις, εἰς ἐμπόλεμον εἰσέτι κατάστασιν πρὸς τὸ Ἰσραὴλ καὶ συνεπώς δὲν θέλει νά ἐπιτρέπῃ εἰς ἴστραπλινὰ σκάφη νά ἔγγιζουν τὰ χωριά της Ὁδατοῦ. Τοιουτορόπως τὸ Ἰσραὴλ δὲν δύναται νά πλησιάσῃ τὴν διώρυγα. Σημειώτες, έτοις δὲν ήτο εἰς καλύτερον θέσιν τὸ Ἰσραὴλ πρὸ τοῦ 1956, ὅταν τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, τὴν διεχειρίζετο ή εύρωπαϊκή ἑταῖρια καὶ βρετανικά στρατεύματα ἐστάθμευσον εἰς τὴν ἔωνη τῆς διώρυγος.

Αι δυτικοί Δυναμίες, ίδια δή ή Μεγάλη Βρετανία και ή Γαλλία, έπροφήτευσαν το 1956, όταν δη Νάσερ έθνικοποίησε την διώρυγα, ότι η διλή επίχειρισης έφερε πόδα την κατάρρευσην. 'Έπεινουν υπόστριψιζοντες, οι ή Αιγύπτιοι δεν ήδηναντο να διαχειριστή την διώρυγα, άνευ της εύρωπατικής Βοηθείας. Οι Αιγύπτιοι διέμευσαν τάς προφητείας. 'Έξπρετουν σπίμερον μεγαλύτερον δύκον μεταφορών και με ψηφλότερον επιπτεδον ασφαλείας, παρ' ούσον ή πολαιά έταιρια, ενώ παραλήπτη βελτιώνουν την διώρυγα μὲν έργασίας διαπλανήσεως και έβαθυνσεώς της. Τόν 'Οκτωβρίου του 1958, δη μέσος όρος τών ήμερησίων διαπλεόντων την διώρυγα σκαφών ήτο 51,8, έναντι μέσου δρου 40,5 μόνον, κατ' Οκτώβριον του 1955, ύπο το καθεστώς της πολαιάς έταιριας. Ούτω, άπτο της έθνικοποίησεως και έτευχεν έστημειώθιμη αύξηση κατά 30%.

Την 9ην Μαρτίου 1958 οι Αιγύπτιοι έσημείωσαν ρεκόρ διελεύσεων 85 πλοίων έντος μιάς ήμέρας. Το αντίστοιχον ρεκόρ, υπό την παλαιάν έταιριάν, δεν είχεν υπερδῆ τα 47 πλοία. Έν τῷ μεταξὺ μὲ τὰς βελτιώσεις τῆς διώρυγας, ἡ σύζησης δεν θά περιορίσθη εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν διερχομένων πλοίων, ἀλλὰ θά ἀντικατοπτρισθῇ καὶ εἰς τὰς μεγέθη αὐτῶν. Εἶναι ἐπίσης ἀξιόλογον, ὅτι οὐδὲν ἀποτύχημα ἐσημειώθη εἰς τὴν διώρυγα ἀπό την θεικοποιήσεως τῆς καὶ ἔντευθεν, ὥσῳ κατό τὸ τελευταῖον πρό τῆς θεικοποιήσεως ἔτος, είχον σημειωθῆνε τέσσαρα ἀποτυχίατα. Ή μέχρι τοῦνδε πραγματοποιήσεις καὶ η σχεδιαζόμενή ἐπέκτασις ἀποτελοῦν δώρων διὰ τὴν Δύσιν. Τὸ ἀραβικὸν πτερέλαιον δύναται νὰ μεταφέρεται ἀσφαλῶς καὶ εύηνήν εἰς τὴν Εὐρώπην, ὅπα δὲ πετατέρων διευρυθῆ ἡ διώρυγες θα ἐπιτρέπεται νὰ τὴν διατηλέουν καὶ σούτερ-τάνκερς πλήρως ἐμφόρτα, περιοριζομένου οὕτω τοῦ κόστους μεταφοράς τῶν πτερελάιων εἰς Εὐρώπην. Ἡδη, τὰ σούτερ-τάνκερς εύρισκουν εύθηνότερον νὰ διαπλέουν τὴν διώρυγα ἐν μέρει φορτωμένα, παρά νὰ ἐκτελούν, πλήρως ἐμφορτά τὸ μακρὸν ταξίδιον τοῦ περίπλου τῆς Ἀφρικῆς.

Η ανατολική ζήτη της διώρυγος έμφανείται από τίνος χρόνου την, μηδηκιάν 40.000 Αίγυπτιών έργατών, οι οποίοι μετακινούν σγκους άμμου και διευρύνουν τά ανατολικά θρίο της διώρυγος. Στρατολογήθεντας οι έργατοι ωντοί από δέ τα μέρη της κοιλάδος του Νείλου, άπογονοι των κατασκευαστών των πυραϊδών, μεταχειρίζονται είτε τήν έργασίαν των

πρωτόγονα μέσα, διπλά περίπου και οι πρόγονοι των. Μὲ ἀξίνσας καὶ πτύχα ἀπάγουν τὸ χῶμα, φορτώνουν ἄμμον εἰς μικρὰς καλάθους καὶ τὰ διακινοῦν ἐπὶ τῆς κεφαλῆς ή ἐπὶ τῶν δώμων, πρὸς ἀπόρριψιν εἰς τὴν ἔρημον. Οἱ ἐργάται οὗτοι, εἰς διάστημα ὀλιγάρτερον τοῦ ἔτους, ἔχουν καθαρίσει πλέον τὰ τεσσάραν ἑκατομμυρίων κυβικῶν μέτρων ἄμμου. Ἐνῷ δὲ ἀποκομίζεται ἡ ἄμμος ἀπὸ τὴν ἀνατολικήν ὁρίην, τρεῖς ἀμερικανικαὶ βυθοκόροι ἐργάζονται ἐντὸς αὐτῆς ταύτης τῆς διώρυγος, ἀπάγουσαι ίλιν ἀπὸ τὸν βυθὸν καὶ ἐκχύνουσαι αὐτὴν εἰς τοὺς πορτακάλορχους ἀγγώνους, οἵτινες τὴν διοχετεύουν εἰς τὴν περὶ τὸ ημισυ μιλλιονές ἀπέχουσαν ἔρημον.

Αι Βυθοκόροι άνηκουν είς τρεῖς άμερικανικάς ἑταῖριας, αἵτινες ἐπετυχον τὴν σχετικὴν σύμβασιν, ἐν διεθνῇ μειοδοτικῷ διαγνωσμῷ, ἔναντι ἐνέστη τέρων Οἴκων. Βυθοκόροι καὶ Αιγύπτιοι ἐργάται ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ἀναθεωρηθέντος φύδου προγράμματος διευρύνσεως τῆς διώρυγος. Τὸ πρόγραμμα τούτο, οὐπινος ἡ συμπλήρωσις προβλέπεται διὰ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1960. Θὰ αὐξήσῃ τὸ βάθος τῶν ὑδάτων ἀπὸ 35 εἰς 37 πόδας καὶ θὰ ἐπιτρέψῃ τὸν διάπλουν εἰς πλήρας ἔμφορτα δεξαιμένοπλοια τῶν 45.000 τόνων. Ή προβλέπομεν διαπάνη θὰ ὑπερβῇ πῶς τὰ 12 ἑκατομμύρια Αιγυπτιακῶν λιρῶν (35 περίπου ἑκατομμύρια δολλαρίων).

Περισσότερον φίλοδέξιον σχέδιον είναι τὸ ἀποκαλούμενον «πρόγραμμα Νάσερ», διότι θὰ ἀπαιτήσῃ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του μίαν δυνατόν 120 ἑκατομμυρίων λιρῶν Αιγύπτου (ηποὶ 350 ἑκατομμύρια δολαρίων). «Αν δυνηθῇ ἡ Αιγύπτος νὰ ἔπιτυχῃ τραπεζικὸν δάνειον, τότε τὸ πρόγραμμα Νάσερ θὰ είναι δυνατὸν νὰ συμπληρωθῇ ἐντὸς πενταετίας, ἐνώ, δλῶς, θὰ ἀπαιτήσῃ δέκα έτη.» Οταν τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα ἀποπερατωθῇ, ἡ διώρυξ θὰ δύναται νὰ ἔχηπετρῃ 200 πόλισα μημερίως, ηποὶ τετράκις περισσότερα τῆς σημερινῆς της δυναμικότητος. τὸ δὲ βάθος της θὰ αὔξηθῇ εἰς 45 πόδας. Δύο τρόποι βελτιώσεως προβλέπονται: «Η διαπλάνησις τῆς σημερινῆς διώρυγος ἡ δημιουργία νέας ὑδατίνης ὅδου, παραλίγων τῆς διώρυγος. Εἰς ὁμόθετα τὰ ὄκρα θὰ διαπλανθοῦν τὰ ἀγγυεσθόδια καὶ θὰ ἔγκατασταθοῦν σταθμοὶ ραντὲρ καὶ τηλεοράσεως.

Διακώνως ἐπίθυμουν οἱ Αἴγυπτοι, δῆπας ἡ Δύσις μετάσχη εἰς τὴν ἀνάπτυξιν ταῦτην. Καθ' ὃν χρόνον οἱ Ἀμερικανοὶ ἔργαζονται κῆδη ἐπὶ τοῦ ὄγδοου προγράμματος, ἢ οἱ Αἴγυπτος ἐπιδιώκει χρηματοδότησιν ἐκ της Δύσεως διὰ τὸ «πρόγραμμα Νάσερ», χρησιμοποιούσα, φυσικά, δυτικάς ἐργολογητρίας ἐταιρίας. Τὰ μέλλοντα νά προκύψουν ὀφέλη ἐπὶ τῶν ἔργων της Διώρυγος δὲν ἐντοπίζονται, βεβαίως εἰς τὴν Δύσιν. Ἡ Σεβιετική «Ἐνωσίς», λόγου χάριν, ἐπένυσε νά διστηλέουν τὰ σκάφη της τὴν διώρυγα, χωρὶς νά διέρχονται ὑπὸ τὰ στόμια τῶν βρετανικῶν τηλεσθόλων, τούτῳ δὲ διὰ πρώτην φορά κατὰ τὰ τοῖα-τέταρτα ἐνὸι αὐτοῖς!.. Μέχρι τῆς 18ης Ιουνίου 1956, δ. βρετανικῶν στρατώς κατείχε τὴν ζώνην τῆς Διώρυγας καὶ μέχρι τοῦ Ιουλίου τοῦ 1961 ἔτους διεχειρίζετο τὴν Διώρυγα μία δυτική ἐταιρία. Σήμερον τὰ Σοβιέτικα τασσάλλουν διδόδια εἰς τὴν ουδέτεραν Αἴγυπτον, προκειμένου νά διέλθουν τὰ πλοιά των ἀπό την Μεσογείουν πρὸς τὴν «Εουθράν Θάλασσαν καὶ τάνατόνιαν. Καθόδουν ἀφορᾶ αὐτούς-τούτους τοὺς Αἴγυπτίους, ἢ Διώρυξ ἀποτελεῖ τὴν χρυσοτόκον δρυιθα, ποὺ προσπορίζει πολύτιμον ἔνονα συνάλλαγμα, δι' οὗ καὶ εἶναι αποφασισμένοι νά διατηροῦν «τὴν δρυιθά των ζωτικῶν καὶ υγίας». Η Διώρυξ ἀπόδιδε εἰς ένονα συνάλλαγμα ἓνα ἀκαθάριστον εἰσόδημα 40 ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐπησίως (120, ως ἔγγιστα, ἑκατομμύριοι δολλαρίων) καὶ τὸ εἰσόδημα αὐτὸν σταθεώς μείζενος ἀπό ἔτους εἰς ἔτος. Εἰς τῶν ἐν δύο 40 ἑκατομμυρίων λιρῶν «Ἀγγλίας, τὸ ¼ προσρίζεται διά τὰ σχέδια ἀναπτύξεως — διαπλάτυνσις τῆς Διώρυγος, ἐκβάσισις, νέας ἐξεπλισμὸς κλπ. βελτιώσεις — ἐκ δὲ τῶν ἀπομενόντων 30, τὰ 27 ἑκατομμύρια λιρῶν ἀποσφράνται ἀπό τὰς δαπάνας λειτουργίας. Τὰ ὑπόλοιπα διατίθενται διὰ φόρους πρὸς τὸ κράτος καὶ διὰ κέρδη τῆς ὑπηρεσίας ἔθνικοποιήσεως τῆς Διώρυγος. Σουέζ.

Πέραν, δώως, ἀπό τὰ οἰκονομικά ὡφέλη, ἡ ἔθικοποιίσις προσδέωνται εἰς τοὺς Αἰγυπτίους αἰσθάμενα ἀσφαλεῖας, διότι ἡδη γνωσίδιν ούτοι, ὅτι μη γεγονός μη ἀγροτική Βιομηχανία των ἀνήκει εἰς καθεστώς αἰγυπτιακάς χειρας. Σήμεον, οὐδεμία χώρα δύναται νὰ χρησιμοποιήσῃ τὴν Διάρρυγα του Σουεζ, δπως δὲ¹ αὐτῆς ἀσκήση πίεσιν ἐπὶ τῆς Αἰγύπτου, δύναται επιδέσμων κατέρρει τὸ παρελθόν.

Ὥπας συνέδαινε κατά το πασαλθό. 'Υπάρχουν σήμερον εις τὴν Διώρυγα 242 ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοηγοί. 'ΕΕ αὐτῶν 115 είναι Αἰγύπτιοι, οἱ δὲ ὑπόλοιποι κατανέμονται εἰς 15 ἔθνοτάς τας. 'Η μεγαλύτερα δύμάς είναι ἡ τῶν Ἑλλήνων, περιλαμβάνουσσα 28 πλοηγούς. 'Υπάρχουν 19 Γερουσιοὶ τῆς Δυτ. Γεουανίας, 5 τῆς Ἀνατ. Γερμανίας, 6 Ἀμερικανού, 15 Ρώσων, 15 Γιουγκοσλαβούν, καὶ 12 Πολωνούν, καθὼς ἐπίσης 9 Ἰταλοί, 7 Νορβηγοί, 4 Ἰσπανοί, 3 Σουηδοί, 2 Ρουμανοί καὶ ἄντα εἰς Ὀλλανδός. Νοτιοαφρικανός, Οὐγγρος καὶ Πέρσης. Παρὰ τὰς τόσας ἔθνοτάς τας, οὐδεμία παρατηρεῖται ἀνώμαλα εἰς τὸν ρυθμὸν τῶν διελεύσεων. 'Αν τεθῇ κατὰ μέρος τὸ τμῆμα τῶν πλοηγῶν, ὅλον τὸ ἄλλο τεχνικὸν ἐπιτελείον τῆς Διώρυγος ἀποτελεῖται ἀπό Αἰγυπτίους, οἵτινες καὶ εἰναι ὑπερφίανοι: διὰ τὸ ἔργον ποὺ ἐπιτελοῦν. 'Ἄξιοματούχος τῆς Διώρυγος ἔλεγε πρὸ ἡμέρων: 'Η Διώρυξ τοῦ Σουεζ ἔνει ἐπικερδεῖ δι' ἥμας τοὺς Αἴγυπτους, ἀλλὰ καὶ διά τὸν λοιπὸν Κόσμον. Δι' ἥμας, διότι ἀποτελεῖ οὐδιδόλον τοὺς τρόπους, καθ' ὃν δυναμέθια νὰ ζητηθούν μετα τοῦ λοιποῦ Κόσμου, πρὸς ὅμιοισαν δικέλος.

TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH
GEORGE CARRAS, INC.

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

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟΥ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΟΣ

ΕΛΑΧΙΣΤΑ ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΔΙΑ ΤΟ 1959

Τό τελευταίον Δελτίον του Γραφείου Ούστον είναι αφιερωμένον εἰς έρευναν, σσον αφορά την ύφισταμένην προσπικήν διά τάς υπερωκεανί-
ων μεταφοράς γαιανθράκων κατά τό 1959. Τό υπάρχοντα κατά τό τέ-
λος του 1957 συμβόλαια είσαγωγής γαιανθράκων διά τό 1959 από τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας είς την Δυτικήν Εύρωπην συνεποσύνη είς 19.000.000 τόνων. "Αν τις παραδεχθή, διτ, τό ποσόν αυτό παραμένει ακέραιον, μολονότι είναι πιθανόν νά εστιμείώθησαν είν τώ μεταξύ μερι-
και ακύρωσίες συμβολαίων. Αι υπέρων του άριθμου τούτου άναγκαι δι' αμερικανικού γαιανθράκα, θα καθορίσουν τάς συνθήκας τής ναυλα-
γοράς διά τά τράμπις κατά την διάρκειαν του τρέχοντος έτους.

Πρόδι το παρόν αι συνθήκαι αύται δύνανται κάλλιστα νά χαρακτη-
σθων ως αι χειρότεραι πάσαις ἀλλης χρονικής περιόδου από του 1930
και έντευθεν. Πράγματι αι κρατούσαι συνθήκαι παρουσιάζονται εν πολ-
λοίς ως παραλήπτως βαίνουσαι, με τήν σοδαράν κατάστασις ύφεσεως
τῆς ναυτιλίας τῆς ἐποχής ἔκεινης. Περιλαμβάνουν μίαν υψηλήν ἀναλογί-
αν παραπλισμένων σκαφών—τῶν ἔσδων ἐκ ναυλών, ὃν δενιανταν ὑπάρ-
χουν τοιαυτα εσσόδα, ευρισκούνενταν ολίγων ὄντων τῶν δαπανῶν ἐκμετα-
λέσσεως—και συνεχή αὐξήσιν, ἀπό τῆς ἀρχῆς τῆς ύφεσεως, τῶν παρα-
δόσεων νέων πλοιών, παράγοντας δηλαδή, οἵτινες ἐπαυξάνουν ἔτι μᾶλ-
λον τήν υπέρ τάς ἀνάγκας περίσσειαν τοννάς και ἐνισχύουν τάς περι-
πτώσεις ἀκύρωσεων συμβολαίων διά νέα πλοία, με ἀποτέλεσμα νά ἐ-
πικρατήσῃ μεταξύ τῶν ναυπηγείων δέξις συναγωνισμός διά την προσέλ-
κυσιν νέας ἐργασίας.

Προτιθέμενα—συνεχίζει ή ἔκθεσις—νά ἔξακρινώσωμεν διά τῆς πα-
ρούσης ἀναλύσεως, ὃν είναι πιθανόν κατά τό 1959 νά σημειωθῇ μείω-
σις τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος, γεγονός ὅπερ θά ἡρχετο—ίσως—
ώς ἀποτέλεσμα αὐξήσεως τῶν ἀναγκῶν, προκαλουμένης ἐκ τῶν υπερα-
τλαντικῶν μεταφορῶν γαιανθράκας. Πρός τὸν σκοπὸν αὐτὸν πρέπει ἐν
πρώτοις νά ὑπολογίσῃς τῆς πιθανής αὐξήσης τῆς χωρητικότητος τοῦ στό-
λου τῶν τράμπις, ἥτις ἡθελεν ἐμφανισθῇ εἰς τήν ἀγοράν κατά τό 1959.
Κατά τὰ μέσα του 1958 ή δύναμις τοῦ στόλου τῶν τράμπις ἀνήρχετο
εἰς 24, ὡς ἔγγιστα, ἐκατομμύρια τόνων, ἐπει τῶν ὅποιων διά την περιπ-
τώσεις ἀκύρωσεων συμβολαίων διά νέα πλοία, με ἀποτέλεσμα νά ἐ-
πικρατήσῃ μεταξύ τῶν ναυπηγείων δέξις συναγωνισμός διά την προσέλ-
κυσιν νέας ἐργασίας.

Προτιθέμενα—συνεχίζει ή ἔκθεσις—νά δείξωμεν εἰς τὰς κατωτέρας παραγράφους διατί ή μεγαλύτερα πιθανότητα διά τάς
μεταφοράς γαιανθράκων ἔγκειται εἰς μείσιν αὐτῶν, ἐν σχέσει πρὸς τό
ἐπίπεδον του 1958. Διατ πρώτην φοράν ἀπό τῆς λήξεως τοῦ πολέμου,
ή ἀγγλική γαιανθρακοβιομηχανία παρουσιάζει περίσσειαν προσφορᾶς,
ἐναντὶ ζητήσεως. Προέρχεται τούτῳ κυρίως ἐκ τῆς γενικῆς ύφεσεως τῆς
βιομηχανίκης δραστηριότητος και τῆς μεταπροτρόπης πολλῶν διοικητικῶν
ἔγκασταστάσεων διά καυσίν πετρελαίου, αὐξήσισης τῆς συμμετο-
χῆς τοῦ πετρελαίου εἰς τάς ἐσωτερικάς ἀνάγκας κατά τήν τελευταίαν
τετραετίαν ἀπό 8 εἰς 11%. Τοιουτόπτως, καίτοι είναι δυνατόν διά τήν
βρετανικήν ἀνθρακοβιομηχανίαν νά ἔχῃ ἐπησίον παραγωγὴν μείζονα
τῶν 220 ἐκατομμυρίων τόνων, ἐν τούτοις ή 'Υπηρεσίας 'Εθνικοῦ Γαι-
ανθράκας ἡναγκάσθη νά περιοριστη τήν παραγωγὴν δι' ὠρισμένων μέ-
τρων.

Τά ἀποθέματα, μὲ παραγωγὴν ὑπολογίζομενην νά ἀνέλθῃ εἰς 209
ἐκατομμύρια τόνων και μὲ ἔγχωριον ζήτησιν ὑπολογίζομενην εἰς 203
έκατ., τόνων, σὺν τῷ προσθήκη 3 έκατ. τόνων πρὸς ἔξαγωγήν, θά αὐ-
ξηθούν περαιτέρω κατά 3 ἐκατομμύρια τόνων. Δὲν ἀποκλείεται ν' ἀ-
ποδεχθῇ δύσκολος δι ποδιβισμός τῶν ἐλόγων ἀποθέμάτων διά προσ-
παθείας ἔξαγωγῆς τῶν εἰς Εύρωπην, δεδομένου στι: 1) Αι ηδη, βάσει
συμβολαίων, συμπεφωνημέναι είσαγωγή γαιανθράκας ἔξι 'Ηνωμένων

Πολιτειών και Πολωνίας είναι πιθανόν νά υπερεπαρκέσουν διά τήν ίκα-
νοποίησιν τῶν ὄντων τῆς Δυτ. Εύρωπης κατά τό 1959.

2) Τά ἀπότελματα γαιανθράκας είναι πιούτης παραγούσης ἀτμόν
μικρού διαθέματος, ὅπως ησαν και τη μεγάλα ἀποθέματα, πού ἐκρατούντο
εἰς τήν Δυτικήν Εύρωπην. Αι ζητούμεναι ἐν Εύρωπη πιούτης είναι ὁ
μέλας, ο και κών παραγώγη γαιανθράκας. "Αν τού ήμερος τού διά συμ-
βολαίων συμπεφωνημέναι γαιανθράκας πρὸς είσαγωγήν ἔξι 'Ηνωμένων
Πολιτειών, είναι γαιανθράκας τού είδους τούτου.

Και 3). Ο αμερικανικός γαιανθράκας δύναται νά φθασῃ εἰς πολλάς
εύρωπας κάρχαρας εύθητορεν τού βρετανικού, λόγω τού χαμηλού κό-
στους ἔξαγωγῆς εἰς τή παρά τά στόμια τῶν φρεάτων ἔδαφος, ἐν συ-
διασμῷ και πρὸς τούς λίαν χαμηλούς ναύλους, οἵτινες ισχύουν σήμε-
ρον διά τάς υπερατλαντικάς μεταφοράς.

ΔΥΤΙΚΗ ΕΥΡΩΠΗ: Και διά τάς χώρας τῆς Δυτικής Εύρωπης τό
1958 ὑπέρειν ἔτος σημαντικής αὐξήσεως τού ἐπίπεδου τῶν ἀδιαθέτων
ἀποθέματων, ἐνώ οι κάτοχοι διανεμημένων ἀποθέματων τείνουν νά τά
μειώσουν. Πάντως, η ἔγχωριος παραγωγή δέν θα είναι ὁκόμη ικανή νά
κινούποιηση τήν ζήτησιν και είσαγωγή τίνες θά, ἔξακολουθήσουν νά
θεωρώνται ἀποραίτητοι. Είναι δυνατόν νά γίνη ἔνδεξις τῆς πιθανῆς
κινήσεως τῶν ἀποθέματων, ἀπότινας, εἰς μεγάλην τίνα ἔκτασιν, ἐλέγχουν
τάς είσαγωγάς, ὃν συγκρίνηται τή παραγωγή και τάς ηδη διά συμ-
βολαίων συμπεφωνημέναι είσαγωγάς, με τήν προβλεπομέναι κατά τήν
διάρκειαν τού ἔτους κατανάλωσιν. Αι πιθαναι κινήσεις τῆς τε παραγω-
γῆς και τής κατανάλωσεως ὑπελογίσθησαν διά τό 1959 ἐπί της προτιθή-
κασεως, αι δέ τάσεις ἐπί τῶν ὅποιων ἔβασισθησαν οι άριθμοί, προδιε-
γράφοσσαν ὡς ἔχεις.

α). Παραγωγής είς τήν χώρας και κυρίως είς τήν Δυτικήν Γερ-
μανίαν και τό Βέλγιον, περικοπή τής ἀπέβηντας σημαντικαίσταν
τάς υπηρεσίαν τῶν ἀποθέματων τόπων, μάλλον, κατά τή πρώτην τού 1959 και νά ἀρχί-
σουν ἔκπτωτοντα κατά τό τελευταίον. "Αν ληθούν είς τήν Γερμανίαν
και τό Βέλγιον μέτρα ἀποτροπής τής είσαγωγῆς γαιανθράκων ἀπό την
γάστρα τού ἔξωτερηκού, τά μέτρα ταῦτα θά ἔχουν ως ἀποτέλεσμα νά αὐ-
ξησουν τάς ἀνάγκας δι' ἔπωτερην παραγωγήν. Τοιαύτα μέτρα είναι
λίαν πιθανά. Πράγματι ηγγέλθη, διτ, η Κυβερνησίς τῆς Δυτικής Γερμα-
νίας ἀπέφασισε νά ἐπιβάλῃ φορολογίαν ἐφ' δύο τῶν είσαγωγῶν γαι-
ανθράκων (τῶν προερχομένων ἀπό τής χώρας ἔξω τῆς Κοινοπραξίας Γαι-
ανθράκων-Χάλυβος), υπερβαίνουσαν τά 50% τού μέσου δρου τῆς 1950-58.

β). Κατανάλωσης είς τήν χώρας τῆς Δυτικής Γερμανίας και τόπων
είσαγωγής τῆς Δυτικής Εύρωπης και στις κατανάλωσις τῆς βιομηχανίας δραστηριότητος. "Η αναβίωσις
δύο—δύος τούτου είναι πιθανόν και διά τήν Μεγάλην Βρετανίαν—
δέν ἀναμένεται νά είναι πολύ ἀξιοσημείωτος κατά τό τρέχον έτος.

και γ). Η στροφή πρὸς τό πετρέλαιον: "Η τάσις αὐτη
έμφανιζεται είς τήν κατωτέρω πίνακα:

Πεσσοστόν ἐπί τού συνόλου τῶν καταναλισκομένων καυσίμων
(οὐχί διά μεταφοράς)

ΕΙΔΗ	1954	1955	1956	1957	1958	1959 (ύπολ.)
Γαιανθράκες	66.9	65.6	64.1	63.6	59.8	59.—
Πετρέλαιον	12.7	14.4	14.7	16.9	18.9	20.—

"Η συνολική παραγωγή τῶν χωρῶν τῆς Δυτικής Εύρωπης ὑπολογί-
ζεται διά τό τρέχον έτος είς 264 έκατον. τόν, γαιανθράκων και η κα-
τανάλωσις είς 299.5 έκατον. τόν. Διαφορά 35.5 έκατ. τόν.

Τό σύνολον τῶν ἀπαιτημούμενών είσαγωγῶν γαιανθράκων ἔχειται
τάς ἀπό τήν ἔξηλιξην τῶν ἀκασταχού ἀποθέματων. Μικρότερα μείωσις
ἀποθέματων κατά τήν διάρκειαν τού ἔτου διδει μεγαλύτερον σύνολον
ἀπαιτημούμενων είσαγωγῶν, σύτως ὡστε η προσφορά νά δύναται νά
προσφαρμοσθῇ είς τήν ζήτησιν. Πάντως ἐκ τών 28 ἐκατομμυρίων τόνων,
οἵτινες θά χρειασθῇ νά είσαγωγῶν κατά τήν διάρκειαν τού ἔτους, τά 18
ἐκατομμύρια ἔχουν ἔνδεχομένως καλυφθῇ ἀπό μακροπροθέσμους γαι-
λωσίες διά τήν μεταφοράν των. "Ισως ἔτερα 7 ἐκατομμυρία τόνων
είσαγωγῶν ἀπό τήν Πολωνίαν και τήν Σοβιετικήν Ενωσίαν. Οὕτω
διπομένουν πρὸς τούλων διά τήν μεταφοράν τῶν 3 μόνον ἐκατομμυρίων
τόνων ἀπό τήν Χάμπτον πόδες είς Εύρωπην, ητοι 250.000 τ. μηνιαίων.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΝΑΥΓΑΛΓΑΡΑΣ: "Η ἐπί πλέον νέα
χωρητικότης 1.000.000 τόνων τράπαν σκαφῶν, ητοις ἀναμένεται νά
έμφανιζεται είς τήν ἀγοράν κατά τήν διάρκειαν τού 1959, δέν θα ἀπο-
ρροφηθῇ προσφατώς, διτ, αὐξήσεως τίνος είς τάς μεταφοράς γαιανθρά-
κων, συμφώνως πρὸς δύο διατάρεων ἔξετεθήσαν. Συνεπών, δέν δέπληθη
αὐξήσισης είς ἔτεσα μεταφοράς διενεργουμένας ἀπό τήν τράμπη, είναι πιθα-
νόν την διαθέσιμος χωρητικότης νά αὐξηθῇ περισσότερον τού 1.000.000
τόνων. Μολονότι ἔνδεχεται νά σημειωθῇ αὐξήσισης είς τάς διατάρεσις παρ-
ηλίκου τούλων, πρέπει ἐν τούτοις νά υπολογίζεται, διτ, τό μεγαλύτερον
μέρος τού πλεονάζοντος τούλων θά ἐκληθῇ ἀπό μίαν αὐξήσιν τού συνό-
λου τῆς παραπλισμένης χωρητικότης.

"ΟΛΥΜΠΟΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

Έκδόσεις: 'Αεροπορικών Σιδηροδρομικών και 'Α-
τμοπλοϊκών Εισιτηρίων.
Αποστολαί πληρωμάτων - Ναυτικαί Έργασίαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΤΘΥΝΣΙ: "ΟΛΥΜΠΙΟΥΡΣ"

AQABA
Consign Your vessels to us at Aqaba (Jordan)

AMIN KAWAR & SONS

Aqaba Shipping Agency
Chartering & Shipping Agents

Head office Cables: Port office
AMMAN "ORENCO," AQABA
P.O.B. 222 P.O.B. —
Agents of Hellenic Lines Ltd - Piraeus

ΑΠΟ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΣΚΟΠΙΑΣ

ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΔΙΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ

Η ΕΚΘΕΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟ 1958 - 59

Συνήλθε την 26ην Φεβρουαρίου ένα Λονδίνωφ ή 82α έτησια γενική συνέλευσις του Βρετανικού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, καθ' ήν άνεγώσθη ή έτησια εκθεσίς διά το 1958-59. Τονίζεται εἰς αὐτήν, ότι έπεστη εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ὁ καιρός, κατὰ τὸν ὅποιον ἔμφανίζονται ἀναμοισθήτητα προμηνύματα ἐπικειμένων κινδύνων». Εἰς τὴν φάσιν ταύτην εἰσήλθην ή βρετανική ναυτιλία πρὸ τινῶν ἔτων. 'Ἐκτοτε, ή κυριωτέρα μεριμνα τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου ήταν γά τὴν ἐπισημάνην τὸν κινδύνον πρὸς τὰς διαφόρους ἀγγειακὰς κυβερνήσεις, αἱ ὅποιαι διεδέχοντο ἀλλήλας εἰς τὴν ἀρχὴν καὶ συγχρόνως γά ἐφιστὰ τὴν προσοχὴν τοῦ βρετανικοῦ λαοῦ διὰ μιαν κατάστασιν, τὴν ὅποιαν ἡ πλοιοκτήται ἔχουν τὴν δυναμικότητα νὰ τὴν ίδουν καθερώτατα ἐξελισσομένην.

'Η Λιβερία κατέχει ἡδη τὸν δεύτερον κατὰ μέγεθος ἐμπορικὸν στόλον τοῦ Κόσμου, μὲ δύναμιν 11 καὶ πλέον ἑκατομμυρίων τόννων γκρός, ἀμφισθητούντα ἀπὸ τὸν βρετανικὸν στόλον τὴν πρώτην θέσιν καὶ φθάσαντα, στὸν ἀφρῷ τὰ δεξαμενόπλοια, εἰς ἀγαλύτερον δύκον χωρητικότητος. Πρὸ δέκα μόλις ἔτῶν ή θέσις τῆς Λιβερίας, ὡς ναυτικῆς χώρας, ἀντεπρεσπούεται δι' ἐνός μόνου πλοιου, χιλίων τόννων. Χαλαρώμενη ναυλαγορά δὲν ἀποτελεῖ. Βεβαίως, κάτι τὸ νέον διὰ τοὺς βρετανούς ἐφοτελιστάς. 'Ἐχουν οὗτοι ἀντιμετωπίσει κατὰ τὸ παρεθόν πολλὰς οἰκονομικὰς ψυχές. 'Η σημερινή, δύναμις, ἀνησυχία τῶν πηγάζει ἀπὸ τὸ γεγονός, διτὶ υφίσταται ἀνὰ τὸν κοσμὸν ὄγκωδης χωρητικότης καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν ἐπίγνωσιν, διτὶ καὶ ἀλλα ὑπάρχουσαι αἴτια συμβάλλουν εἰς τὴν χαλαρώσιν. 'Οταν αἱ δυσμενεῖς αὔται συνθήκαι παρέλθουν, γνωρίζουν, διτὶ θά ἀντιμετωπίσουν κατάστασιν συναγωνισμοῦ μὲ αὔξουσαν δύνητα.

Χωρᾶς μὴ ἔξαρτωμεναι—ὅπως ή Μεγάλη βρετανία—έκ τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν ἐπιβίσσων τῶν, ἥκησαν, ἐκ τῆς κτηθείσης κατὰ τὸν πόλεμον πείρας, εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ θὰ ἐπρεπε νὰ βασιζωνται εἰς τὸ μέλλον ὀλιγάτερον ἐπὶ τὸν ἔναν ναυτιλιακὸν ὑπέρτερον. 'Η πείρα αὕτη ἐπηρέασε τὰς ἐν λόγῳ χώρας καὶ τὰς παρεκίνησεν εἰς αὐδησιν τῶν ἔθνικῶν τῶν ἐμπορικῶν στόλων δι' οἰλανδήποτε τεχνητῶν μεσών, περιλαμβανομένων, ἀμέσως ή ἔμμεσως, κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων, διακριτικῶν ρητρῶν εἰς ἐμπορικὰς συμβάσεις καὶ ἄλλων παρομοίων προστατευτικῶν μεθδῶν. 'Ἐπὶ πλέον, στὸν νέαν χώραν ἀποκτοῦνται κυριαρχίαν, φαίνεται εἰς αὐτὰς σχεδὸν ἀπαραίτητον, διτὶ ἔνας τρόπος ἐκφράσεως τῆς ἔθνικῆς τῶν συνειδήσεως πρέπει νὰ είναι ή ἀπόκτησις ίδιας ναυτιλίας ἀντικούσσας εἰς τὸ κράτος ή βοηθούμενης παρ' αὐτοῦ, διδιαφόρων τῶν οἰκονομικῶν λόγων καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν, αἵτινες ήδη παρέχονται ἀπὸ πλοιαὶ ἄλλων σημαίων.

'Η παγία χρήσις τῶν δρῶν «ἐπειδότησις», «διάκρισις σημαίας» καὶ «εσημάται εὐκολίας» τείνουν νὰ ἀμαρύσσουν τὰς ὑγείες κατευθύνσεις καὶ νὰ δόηγγούν τὸν κόσμον εἰς τὸ νέον θεωρήση τὰς ὑγείες ναυτιλίας ὡς «ενεκρούς ἵππους, τοὺς ὅποιους μαστιγώνουν ἀνευ ἀνάγκης». Τὰ τρία αὐτὰ συστήματα, ἔνα ἔκαστον χωριστὰ καὶ δῆλα ἐν συνδυασμῷ, ἀπειλοῦν τὸ μέλλον τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας. Δι' οὐδεμίας διακρίσεως προστατεύεται ή βρετανική ναυτιλία, ἀκόμη καὶ ή ἐργαζόμενη εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου. 'Ἔχει ἀφεθῇ ἀνευ ἐνισχύσεως τίνος εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς, ἔνθα τὸ μέγεθος τῆς συμμετοχῆς τῆς δύναται νὰ κριθῇ ἐκ τῆς μεγάλης συμβολῆς, τὴν ὅποιαν πραγματοποιεῖ δι' ἀδήλων ἔξαρτων εἰς τὸ ἐμπορικὸν Ισαζύγιον τῆς χώρας. Οὐδεμίας τυγχάνει ἐπιχορηγήσεως, εἴτε πρὸς ναυπήγησιν, εἴτε πρὸς ἐκμετάλλευσιν. Οὐδεμίας ἔχει βοηθείαν τὸν εἰδους, διπερ πολλαὶ χώρας παρέχουν διὰ τῆς διαφοράζουσας φορτίων ὑπὲρ τῶν ἔθνικῶν τῶν σκαφῶν. 'Οπουδήποτε καὶ ἀν ἐργασθοῦν οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται, είναι ὑποχρεωμένοι νὰ συναγωνισθοῦν μὲ ἔθνικοποιημένας ναυτιλίας, μὲ ἐπιχορηγουμένας τοιάντων, μὲ ναυτιλίας μὴ καταβαλλούσας φόρους, καθὼς καὶ μὲ τὰς ναυτιλίας τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, αἱ ὅποιαι ἐπίσης ἀγωνίζονται νὰ ἐπιζήσουν.

Εἰναι ἀλληλές, σχετικῶς μὲ τὴν φορολογίαν, διτὶ αἱ πρὸς ἀπόδεσιν ἀρχικαὶ παραχωρησίες καὶ ἔκειναι δι' ἐπένδυσιν κεφαλαίων, προβλέπονται διὰ τὴν βρετανικήν ναυτιλίαν. Αἱ πρώται, δύναμις, πρέπει νὰ ἔχοφθον, ἐνῷ αἱ δεύτεραι τότε μόνον ἀποθαίνουν ὠφέλιμοι, διταν ὑπάρχουν κέρδη, ἐκ τῶν ὅποιων νὰ δύνανται νὰ παρακρατηθοῦν. 'Αλληδες ἐπίσης είναι, ὅτι ὑπάρχει η δυνατότητα ἐκμεταπλέυσεως πλοιῶν ὑπὸ τινῶν νηολόγια τῆς Κοινοπολιτείας, ὡς λ.χ. τῶν Βερμούδων, ἀλλ' αἱ περιπτώσεις, καθ' ἄς τούτο είναι δυνατόν, ἔμφανίζονται λίαν περιωρισμέναι καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, διταν τὰ κέρδη εἰσέλθουν εἰς τὸ 'Ηνωμένον Βασίλειον, φορολογούνται.

Οσάκις μία χώρα διαφυλάττει μέρος τῶν ίδιων τῆς μεταφορῶν διὰ

τὰ ἔθνικά της πλοῖα, τότε ύφισταται μεγαλύτερος περιορισμὸς τοῦ πεδίου, εἰς τὸ διπόιον ή βρετανική ναυτιλία δύναται νὰ συναγωνισθῇ. 'Οσον περισσότεραι ἐπιδότησεις παρέχονται εἰς πλοῖα ἄλλων σημαίων, τόσον ὀλιγάτεραι καθίστανται αἱ δυνατότητες ἐργασίας διὰ τὰ βρετανικά πλοῖα. 'Οσον δὲ ταχέως κατακτοῦν ἔσφοις αἱ ἀπηλαγμέναι φόρων χωραὶ, ὥπως λ.χ. Λιβερία, ἐπὶ τοσούτον διγοκος τῆς χωρητικότητος, τῆς ἀπηλαγμένης φορολογικῶν βαρών, αὔξανει. 'Εναντίον αὐτοῦ τοῦ ὄγκωδους τονών, είναι ὑποχρεωμένος νὰ συναγωνισθῇ διὰ πολεικήμενος εἰς φορολογίαν βρετανού πλοιοκτήτης.

Πιστεύουν οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται ὅτι, ἐπὶ ἔθνικοῦ ἐπιπέδου, δύνανται ἀκριβῶς γὰ ἀξιώσουν περατέρω φορολογικήν ἀνακούψισιν, ὃν πρόκειται, φυσικά, νὰ τεθῇ κατὰ τίνα τρόπον τὸ ὄγγυλικὸν πλοῖον εἰς καλυτέραν θέσιν, ὃστε νὰ συναγωνισθῇ τὰ πλοῖα τῶν «σημαίων εὐκολίας». Κατέστη περισσότεραι ἐπείγον, τὸ διτὶ ἀπαιτεῖται ἀναθεώρησις τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ παύσουν, πρὸς τὸ συμφέρον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, οἱ τεχνητοὶ περιορισμοὶ ή αἱ βοήθειαι πρὸς τὴν ναυτιλίαν, οὐτως ὡστε οἱ στόλοι τοῦ Κόσμου νὰ δύνανται νὰ συναγωνιζωνται ἐλεύθερως καὶ ἐπὶ ἴσοις δροῖς.

Τὰ γεγονότα — ἔτοντος εἰς τὸν ἔθνεσι — ἐπέρχονται ραγδαίως. Σήμερον είνει δικρός τῆς δράσεως. Οὐδεὶς δύναται νὰ προείπῃ, ποία θὰ είνει ἡ κατάστασις μετὰ ἓνα ή δύο ἔτη. 'Αν δὲ βρετανικός ἐμπορικὸς στόλος ἀφεθῇ νὰ περιέλθῃ εἰς ἀνεπανόρθωτον κατάπτωσιν, τούτο θὰ ἀποτελέσῃ συμφοράν διὰ τὴν Μεγάλην βρετανίαν καὶ διὰ τοὺς εἰς τὸ Ν.Α.Τ.Ο. συμμάχους της καὶ θὰ ἐστέρει τὸν Κόσμον ἀπὸ εὐθηνάς καὶ πραγματικάς μεταφορικάς ὑπηρεσίας, τὰς ὅποιας θὰ ἥτα κακὸν νὰ χάρηται. 'Αντικατάστασις τῶν παλαιῶν πλοίων διὰ νέων ἐνδείκνυται, ὡς εὑρεγκειτικά. 'Άλλ' εἰς τὴν ἐργασίαν ταύτην τῆς ἀνανεώσεως, οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται δὲν πρέπει νὰ ὑπολειφθοῦν τῶν ἄλλων. 'Οταν, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, βελτιωθοῦνται αἱ συνθῆκαι τῆς ναυλαγορᾶς, πρέπει τὸ βρετανικὸν ναυτικὸν νὰ είναι εἰς θέσιν, ὅπως ἐπωφεληθῇ τῶν πτελεοκεπτάτων, ποὺ θὰ ἀνακύψουν. 'Εκ παραδόσεως οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται βλέπουν πρὸς τὰ ἐμπρός. 'Υπὸ τὰς παρούσας περιορισμῶν μεγαλύτεραν ἀναλογίαν πλοίων ηλικίας, οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται δὲν πρέπει νὰ ὑπολειφθοῦν τῶν ἄλλων. 'Οταν, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, βελτιωθοῦνται αἱ συνθῆκαι τῆς ναυλαγορᾶς, πρέπει τὸ βρετανικὸν ναυτικόν νὰ είναι εἰς θέσιν, διότι ἐπωφεληθῇ τῶν πτελεοκεπτάτων, ποὺ θὰ ἀνακύψουν. 'Εκ παραδόσεως οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται βλέπουν πρὸς τὰς περιόδους τῆς περίπτωσιν τῆς Λιβερίας — ή γῆμεισα περίπτωσιν τῆς ἔκει νηολογημένης χωρητικότητος ἀναφέρεται εἰς πλοία ηλικίας, κάτω τῶν πέντε ἔτων καὶ ὑπάρχουν οὐχί ὀλιγάτεραι τῶν δέκα χωρῶν, μὲ ὑψηλοτέρες ἀναλογίας νεοτεύκτου τονών, ἀπὸ τῆς Γερμανίας μὲ 41.7 %, μέχρι τῶν 'Ινδιών μὲ 27.6 %. Δὲν είναι θεῖον ἀπόριον διατοῦ οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται ἀνησυχοῦν.

Πέραν τοῦ συναγωνισμοῦ, τὸν διπόιον οἱ βρετανοὶ ἔχουν νὰ ἀντιμετωπίσουν ἐπὶ μέρους τῶν στόλων ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, ὑπάρχει καὶ ἔτερος συναγωνισμὸς τοιαύτης φύσεως, ητὶς δὲν δύναται ν' ἀντιμετωπισθείται ἀποτελεσματικάς κατὰ τὸν φυσικὸν τρόπον μιᾶς ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως, διὰ τῆς παροχῆς, δηλαδή, καλυτέρων ὑπηρεσιῶν πρὸς τὰς καταβολεῖσας, ἔθνικῶν καὶ διεθνῶν, προσπαθείας, διότι ἀναχαίτισθη, οὐδεμίας ὑπάρχει ἀπόδειξης παύσεως τῆς ἐκτροπῆς φορτίων ἐκ μέρους κρατῶν τῶν, ἀπὸ πλοίων εἰς τὰ διποῖα τὰ φορτικά ταῦτα κανονικῶν θὰ μετεφέροντο, εἰς πλοία τὰς ἔθνικας σημαίας. 'Επὶ πολλὰ ἐπὶ η αὔξουσα ἀπειλὴ τῶν διακρίσεων σημαίας ἐπίστασεται, ἀλλὰ παρὰ τὰς καταβολεῖσας, ἔθνικῶν καὶ διεθνῶν, προσπαθείας, διότι η ικανή καὶ οἰκονομική μεταφορά δέδει νὰ ἀποτελῇ τὸν μείζονα παράγοντα δημάρχης ροῆς τῶν ἀγαθῶν μεταξὺ τῶν διαφόρων χωρῶν. 'Αν ἀφέται ἐλεύθερίας ἐκλογῆς, οἱ ἐμποροὶ θὰ προτιμήσουν ἔκεινα τὰ πλοῖα, τὰ διποῖα ποὺ ιδίας αὐτῶν σημαίας, ἀπότελει κατ' οὐσίαν ἀναγνώρισιν τοῦ ἀπλού αὐτοῖς γεγονότος.

Θά ἡδύνατο, τοσοῦ, νὰ ἔρωτησῃ τις, διατί, διταν ἀξιούται, διότι ἡ ικανή καὶ οἰκονομική μεταφορά δέδει νὰ δύναται νὰ παρακρατηθοῦν τῶν διαφόρων χωρῶν, διότι η διακίνησις τοῦ ἔξωτερικού τῶν ἐμπορίου διασφαλίζεται ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς ιδίας αὐτῶν σημαίας, ἀπότελει κατ' οὐσίαν ἀναγνώρισιν τοῦ πλοίου τοῦ ιδίωται, διότι οἱ ιδίωται, διότι η διακίνηση τῆς Κοινοπολιτείας, ὡς λ.χ. τῶν Βερμούδων, ἀλλ' αἱ περιπτώσεις, καθ' ἄς τούτο είναι δυνατόν, ἔμφανίζονται λίαν περιωρισμέναι καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, διταν τὰ κέρδη εἰσέλθουν εἰς τὸ 'Ηνωμένον Βασίλειον, φορολογούνται.

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
|| NIGHT : 412905

συμβαίνει. Όλοι οι περισσότερα κράτη ειδικών τείνουν, όπως φορτία τελούνται ύπό τὸν ἔλεγχὸν τῶν, μεταφέρονται ὑποχρεωτικῶς ἀπό σκόφῳ τῆς Ἐθνικῆς τῶν ομιλίας, ἀδιάφορως τοῦ κόστους τῆς ὑπηρεσίας. Πρὸ τῆς ἐθνικοποίησεως τῶν ἐπιχειρήσεων, καὶ τῶν κρατικῶν ἐπιτροπῶν ἄγορᾶς ἐμπορευμάτων, τὸ συναλικὸν ποσὸν φορτίων μεταφέρομένων διὰ κρατικού λογαριασμού, ἦτο ἐν συγκρίσει μικρόν, ἐν σχέσει πρὸς τὸ μεταφερόμενὸν δι᾽ ίδιωτικῶν ἐπιχειρήσεων. Σήμερον, μεγάλη ἀναλογία ἐμπορευμάτων τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ὑπόκεται, ἀμέσως ή ἐμμέσως, εἰς κρατικὸν ἔλεγχον καὶ συνεπώς ἡ στάσις τῶν κυβερνήσεων ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου καθίσταται κατ’ αὐξοντα ρυθμὸν σηματικωτέρα. Ἔνῳ κατά τὴν ἀνταλλαγὴν τῶν ἀγαθῶν παρατρέπεται αὔξουσα ἐνημέρωτος περὶ τῶν εὐεργετημάτων τοῦ πολυπλέυρου ἐμπορίου, κατά τὴν παροχὴν τῶν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν τὸ ἔκκρεμές κινεῖται ἀντίθετος. Μὲ ἄλλας λέξεις, ἐνῷ ἢ ἀλληλεξάρτησις εἰς τὰς μεταφορᾶς ἀνάγνωρίζεται ὀλόνεν εὐρύτατα ἀνά τὸν Κόσμον, τὸ δόγμα τῆς αὐτάρκειας ἐν τῇ ναυτιλίᾳ κατακτᾷ ὀλόνεν καὶ περισσότερον ἔδαφος. Αἱ δύο αὗται ἀντίληψις, εἰς τὸ βάθος τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, ὀμφάκουν πρὸς ἔσωτάς.

Ως οικανός υπόρετης των παγκοσμίων μεταφορών ή ναυτιλία, δύναται νά χρέωσθη μονον έπι διεισδύους βασεώς. Έθνική αυτάρκεια έντι ναυτιλίας δύναται να δημιουργηθεί εις παροχήν μή αναγκαίων υπηρεσιών, μέ διπλασίου μαλιστα κοστού, μέ προφανή έπιδαρυνσή της καταναλώσεως και μέ επιζήμια απότελεσματα έπι τον παγκοσμίου εμπορίου. Η ιστορία των περι ναυτιλίας νόμων (Ναυτιγιτιον αετος) κατασεικεύει, διτή η κρατική προστασία δέν δόηγει εις οικονομίαν η απόδοτικότητα. Οιανήποτε καί αν είναι τά κίνητρα — λόγοι στρατηγικοί, έξοικονόμησις συναλλάγματος ή γόνητρον — τά απότελεσματα της προστασίας φύσανον πέραν τών έθνικών στόλου, τους όποιους αυτή θέβλεψε γά ευεργετήση. Τά απότελεσματα ταύτα διά την ναυτιλίαν ἀλλών χώρων είνε αμεσα και εις τό ἐπάκριον ἐπίζημα. Τούτο ισχεῖ ιδιαιτέρως διά την βρετανικήν ναυτιλίαν, ήτις παρέχει τάς υπηρεσίας της παγκοσμίως. Εις τάς 64 χώρας, διά τάς όποιας τά βρετανικά πλοιά ἔξετελεσαν τό 1957 μεταφοράς, ούχι όλιγωρεις τών 40, ησκησαν ὑπό μίαν οιαδόποτε μορφήν, τήν πολιτική «διακρίσεως σημαίας». Αι διακρίσεις αύται ἔγενοντο υπό μορφήν, είτε διμερών εμπορικών συμφωνιών, διά τών όποιων αι συμβαλλομεναι χώραι διεφύλαξαν τάς μεταφοράς τών φορτίων εις πλοιού φέροντα τάς σημαίας των, είτε διά μονοπολεύου πράξεων, καθ' ἦν χώραι τινές προέδησαν εις διακρίσιν ἀναντίον πλοιών ἀλλών σημαίων διά μορφῆς τίνος προτιμήσεως, ώς πρὸς τήν μεταχειρίσιν διά τά έθνικά των πλοια. είτε ἐλέγχου τής χορηγήσεως φορτίων, είτε διά προτιμωμένης μεταχειρίσεως εις θέμα φορών, προδενικών τελών, δικαιωμάτων φωτισμού και πλοηγίας και εύκολων ἀγύρωδοβολίας. Έμπορικαι συνθήκαι, γνωσται ως προλαμβάνουσαι ρήτρας διακρίσεως τής ναυτιλίας, συνήθησαν ὑπό περισσότερων τών 35 χωρών μετά τής Ἀργεντινής, Βραζιλίας, Αιγύπτου και Ινδιών. Εις την περίπτωσιν τών Ινδιών, ή χώρα αυτή ὑποστηρίζει φανερά και απόδευτα εις πράξεις διακρίσεως, ἐν τῷ ἐπιθυμίᾳ ἐπεκτάσεως τοῦ ἐμπορικοῦ της στόλου.

"Ολαί αἱ μορφαὶ διασκρίσεως — συνεχίζει ἡ ἔκθεσις — εἰναι ἀπαράδεκτοι, ἀλλ' ἔξ αὐτῶν ἡ μαλλών ἐπίζημος εἰναι ἑκείνη, ήτις διαφυλάσσει τὰ φορτία περὶ πλοία τῆς Ἑλληνικῆς σημαῖας. 'Η μορφὴ αὐτὴ ἐπεδεινώθη ἐν Ἀμερικῇ, ἐνθα εἰς πολλάς περιπτώσεις τὸ ἀμερικανικὸν πλοιον, ὑπὲρ τοῦ ὅποιου διασφαλίζεται τὸ φορτίον, λαμβάνει διὰ τὴν μεταφορὰν τιμῆν ναύλου κατὰ πολὺν ύψηλοτέραν τῆς κρατουσῆς εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν. Συνεπῶς, τὸ ἀμερικανικὸν πλοιον εἰναι εἰς θεσιν νὰ δεχθῇ μειωμένον ναύλον, διὰ ὡς ἐπιτύχη φορτίον κατὰ τὰ ξεδίον ἐπιστροφῆς εἰς τὴν βάσιον του. Τὸ ἀποτέλεσμα ἑτέρων μορφῶν διασκρίσεως, εἰναι νὰ παρέχεται τὸ πλεονέκτημα συναγωνισμοῦ, ὁ ἔλεγχος, ὅμως, τῶν φορτίων αποκρούει τὸ δικαιώματα αὐτοῦ τουτοῦ τοῦ συναγωνισμοῦ. 'Η σοδαρότης τοῦ γεγονότος τούτου διὰ τὴν βρετανικήν ναυτιλίαν, ήτις ἔξαρτη μεγάλην μερίδα τῶν κερδῶν της ἔκ της μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων μεταξύ ἔξιν χωρῶν, καθίσταται προφανῆς. Πολλὰ ἐγράφησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη διὰ τὸν ρόλον τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου. 'Η ἀμερικανικὴ νομοθεσία περὶ προτιμήσεως φορτίον ἔξακολουθεῖ ναυτοτε νότιοχύ καὶ αμέσως, ἀλλὰ καὶ ἐκ συνηθείας, πρὸς ζημιαν τῆς ναυτιλίας δλῶν τῶν χωρῶν τοῦ Ν.Α.Τ.Ο., αἱ ὅποιαι εἰναι σύμμαχοι τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν. Αποτελεῖ, ὅμως, εἰρωνείαν τὸ γεγονός, ὅτι—πέραν τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν—αὔται αὐται καὶ χωραι, ἀπὸ τὰς ὅποιας δύναται τις νὰ ἀναιμένη τὴν μεγαλυτέραν ἐπέκτασιν τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, σιοθέτησαν ναυτιλιακήν πολιτικήν, ήτις ἡμπορεῖ νὰ αὐξήσῃ μόνον τὸ κόστος καὶ νὰ ἐπιβραδύνῃ τὴν ἀνάπτυξιν, ποὺ τόσον χρειάζονται αἱ ἐν λόγῳ χώραι, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν πραγματικὴν βιομηχανικὴν τῶν δυναμικότητα.

Έκ τινων ἀπόφεων, αἱ ἐπίχορηγήσεις εἶναι προτιμότεραι τῆς πολιτικῆς τῶν «διακρίσεω σημαίας». Ἀν εἰναι ἀπαραίτητον εἰς μίαν χώραν νὰ βοηθήσῃ τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου, ή ὅμεσος ἐπίχορηγης προκρίνεται ἐκ τῶν δύο προκειμένων κακῶν. Τὸ ποσὸν τῆς οὕτω παρεχομένης βοηθείας, δύναται νὰ ἔξαριθωθῇ, ή δὲ χορήγησις ἐπιδόματος δὲν θίγει τὴν ἐλευθερίαν τῶν πλοίων ἄλλων χωρῶν, ὅπως μετάσχουν εἰς διεθνεῖς μεταφοράς, μολονότι, ἢν ἡ ἐπίχορηγησις ἀπόντι υπερβολική, δύναται—προφανῶς—νὰ θίξῃ τὴν ἀρχήν τοῦ δικαίου συναγωγισμοῦ. Πλοία ναυπηγηθέντα πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ χρησιμοποιηθοῦν ἐν καιρῷ πολέμου, δύναται καλλίστα νὰ ἀποτελέσουν ὅργανα ἀθέμιτου συναγωγισμοῦ ἐν περιόδῳ εἰρήνης πρὸς τὰ πλοία τὰ ναυπηγηθέντα διὰ κανονικᾶς μεταφορᾶς, μὲ προδιαγραφαῖς Βασιζούμενας ἐπὶ τῶν ἐπιτορικῶν ἀναγκῶν.

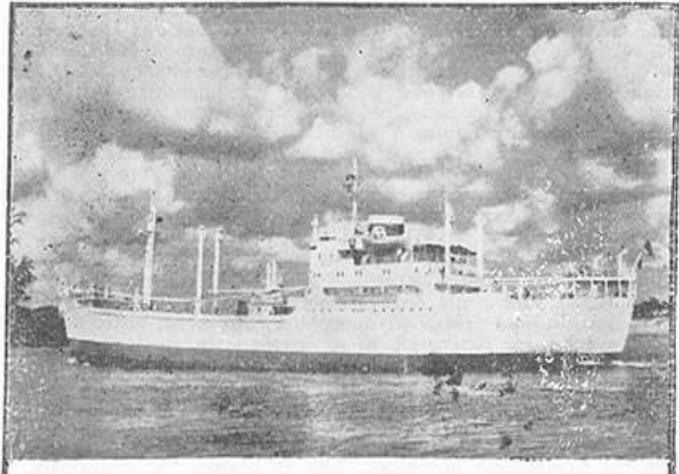
φύσης, με προστατευτική βασικότητα την οποία επιβεβαιώνεται.

Και ή έκθεσις προσθέτει: «Η αύξησης τού στόλου τῶν «σηματιῶν εὐκολίας» συνεχίζεται. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958, οἱ στόλοι τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Ὀνδούρας ἐκάλυπτον ὅμοιο μίαν δύναμιν 15 ¾ ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἐπιπροσθέτως 1.9 ἑκατομμυρίων τόνων προστεθέντων κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἔτους καὶ ἀντιπροσωπευόντων αὐξήσην 13.7 %. Οἱ ἀριθμοὶ ούτοι δὲν περιλαμβάνουν τὸ τονάς τῆς Κοσταρίκας, καθόδον ἡ νηολόγησης ἔξιν πλοίων ὑπὸ τὴν σημαῖαν ταῦτην ἡκυρώθη ἀπὸ τῆς 15ης Δεκεμβρίου π. ἔτους. ὅποιοι δῆποτε καὶ ἀνθανανοὶ λόγοι οἱ ὑπαγορεύεσσαντες τὴν ἀκύρωσιν ταῦτην, πρόκειται, πάντως, περὶ πραγματοποιήσεως ἐνὸς βῆματος πρὸς τὴν ὁρήθην κατεύθυντιν.

Εἰς τὴν δῆμην ὑπόθεσιν τῶν «σημαῖων εὐκολίας» ὑφίσταται ἔνα σαφὲς καὶ ἀπλοῦν γεγονός, διὰ τὸ ὅποιον οὐδεμίᾳ χωρεῖ ἀντίρρησις: «Οὐδὲν διάλογό τὸ πλείστον τοῦ τονῶν ὑπὸ τὰς ἐν λόγῳ σημαῖας είναι, κατ' αὐτούς τοὺς ἀπλλαγμένους φόρου». «Ὄπως καὶ μὲν ἐν τῷ πρῶτῳ ἐν σάνσει

πρὸς ἄλλα ἐμπόδια, ὑπὸ τὰ δόποις συναγωνίζεται ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία καὶ περὶ τῶν πόρων ἀναφέραμεν ἀνώτερού, υπάρχει πάντοτε. Μια ἐν προκειμένω περίπτωσις, καθ' ἣν τὸ κράτος δύναται μόνον του ἐν τῷ πεδίῳ τῆς φορολογίας, νὰ προθῇ εἰς ἔνεργειαν, χωρὶς νὰ ἀναμένῃ διεθνῆ τινα συνενόδησιν. Οἱ βρετανοὶ πλοιοκτήται οὐδὲλως ὑποτιμοῦν τὴν ἀξίαν τῆς ἐκτάκτου αποσβέσεως τῶν 40 %, ήτις παρεσχεθεὶς εἰς αὐτοὺς τοῦ 1957. Εἰς ἐποχάς, δύμας, μετρίων κερδῶν, υπάρχει αἰσθητὴ διαφορὰ μεταξὺ τοῦ βάρους τῆς φορολογίας, που ἐπωμίζεται ἡ βρετανικὴ ναυτιλία καὶ τὶς ἐλευθερίας, τῆς δόποις ἀπολαμβάνουν οἱ ὑπὸ «εστηματικούς» ἀνταγωνισταὶ των. Εἰς καίρους ὑψησεως, ὅπως ή παρούσα. Ἡ δοθεῖσα διοί τάξ επεινῦσεις χορήγησις, περιωρισμένη μόνον ἀξίαν ἔχει.

Ἐπὶ πλέον — παραπτεῖται εἰς τὴν ἔκθεσιν — οἱ ἀνταγωνισταὶ οὐ τοι τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας, εἰσόθισν εἰς τὴν υφεσιν μὲ συσσωρευμένα ἀφορδόγητα ἀποθεματικά. Μολονότι δὲ τὰ τρέχοντα χαμηλά κέρδη θέτουν αὐτά-ταῦτα δριον εἰς τὸ πλεονέκτημα ἐκ τῆς μὴ ὑπάρξεως φορολογίας, ἐν τούτοις ἡ βρετανική ναυτιλία δὲν δύναται νά ἀφεσθῇ, εἰς τό νά βλέπῃ μόνον τὰ ἔγγυς κείμενα. Θεωρεῖται ἀκριβῶς ἐπάγαγκες, ὅπως οἱ πλοιοκτήται γνωρίζουν δια τὰ μελλοντικά των σχέδια, ποισταὶ θά εἶναι ἡ συναγωνιστική φορολογική των θέσεων κατά τὰ ἐπόμενα ἔτη, ὥστε νὰ δυνηθούν καὶ ἀνατάσσουν τὴν θέσιν, τὴν ὄποιας ἀφοράν νὰ κατατήσουν οἱ ἀπηλλαγμένοι φόρων ἀνταγωνισταί των. Οὐλίγια μόνον ἔταιρια — ἐπιλέγει η ἔκθεσις — κατώρθωσαν νὰ χρησιμοποιήσουν τὰς φθορὰς των καὶ τὰς χορηγήσεις ἐπενδύσεως εἰς περιόδους χαμηλῶν κερδῶν. Οὐχ ἦτορ, δῆμος, οὐσιώδες ποσούς φορολογίας ὀφείλεται! ήδη ἀπὸ τὴν ναυτικήν ἐπιχείρησιν, βάσει τῶν κερδῶν τῆς περιόδου εύημεριας καὶ δύναται ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης πολλὰ νὰ πράξῃ τὸ κράτος στήμερον, ὥστε νὰ καταστήσῃ ίκανὰς τὰς ναυτικὰς ἔταιρας νὰ ἀποκομιστούν περισσότερα κέρδη κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν καλῶν ἔτων. Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀναμένουν τὸ ἀποτέλεσμα τῶν καθιυστερούμενων λεπτοπομέρων προτάσεων των, αἱ ὄποιαι ὑπελθήσαν εἰς τὴν κυβέρνησιν, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ὑποδεικνυμένην κατ' ἐναλλαγὴν φορολογικῆν ἀνακούψισιν, ήτις φαίνεται ὀρθή καὶ δικαία διὰ τὴν βρετανικήν ναυτιλίαν.



SOL
Always at
your service

S V E N S K A O R I E N T L I N I E N

TELEGRAMS : "ESOEL... GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS : "OCEANSHIP", GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

ΕΙΣ ΤΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑΙ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Η γνωστή τάσις τών άμερικανικών δικαστηρίων, όπως έφαρμόζουν τάς γενικούδωρους παροχάς του άμερικανικού νόμου (Jones Act) έτινε ναυτικών υπηρετούντων επί πλοίων ύπο ζένας σημαίας και υφισταμένων άτυχημάτων στην την υπερεστία των, ανετραπτή τελευταίως. Απόφασις του Όμοσποδιακού Δικαστηρίου έκρινε, ότι ναυτικος έργαζομενος επί πλοίου ύπο λιβεριανή σημαία και τραυματισθείς, δεν ηνωνατο νάνεαγαγή τους διαχειριστάς τού πλοίου προβαλλων την άμελειαν των. Προ έτους περίπου τα άμερικανικά δικαστήρια είχον δεχθή, ότι ναυτικος έργαζομενος έπι πλοίου ύπο ζένη σημαίαν και τραυματισθείς έντος των άμερικανικών χωρικών υδάτων, άπλειμβανε κατά βασιν τών αυτών δικαιωμάτων, ώς έαν είχε τραυματισθή έπι σκάφους ύπο άμερικανική σημαίαν. Παραλλήλως, είχε γίνει τότε δεκτόν, ότι τυχόν έφαρμογή τού νόμου της σημαίας του πλοίου δεν θα έγκαττελείπεν άπροστάτευτον τον ναυτικόν. Η επαλλήλος αύτη σκέψις της πρότερων κρατούσης νομολογίας κατέστη ηδη ή κυρίος έπιχειρηματολογία της νέας άποφασεως, καθ' ήν ό νόμος της σημαίας του πλοίου (έν προκειμένω ή λιβεριανή) δεν επέτρεπε την έγερσιν παρά τού ναυτικού άγωγης, έργαζομένης έπι της άμελειας τών διαχειριστών πλοίου. Έκριθη ωσαύτως, ότι το έφαρμόσυν δίκαιον της Λιβεριάς δεν περιέλθη διστάξεις ομοίας πρός τάς του άμερικανικού νόμου (Jones Act), του εύνουσυντος παρομοίας άγωγάς, βάσει της πραγματικής ή της εικαζόμενης άμελειας τού διαχειριστού.

Η απόφασης θεωρείται εύνοούσα τα υπό «σημαίας εύκολιάς» πλοιά. Ούκ δίγιας άγγεια, σχετικά με ναυτεργατικά άτυχημάτα, είχαν έγερθη ένώπιον των άμερικανικών δικαστηρίων. Σημειούται, εν προκειμένω, ότι μακρά προσπάθεια είχε καταβληθεί από τους ξένους έφοπλιστας, ήταν η άμερικανική δικαστηρία σε δεκαθύρουν τὸν νόμον της σημαίας, τήν όποιαν φέρει το πλοίον καὶ μή ἐπτέρουν τὴν ἔφαρμογη δι' αὐτούς τοῦ νόμου Τζόν. Πρὸ ἔτους ἀκριβῶς, τὰ άμερικανικά δικαστηρία είχον ἀναγνωρίσει εἰς τὸν "Ελληνα ναυτεργάτην Φίλιππον Μαρκάκην ποσὸν 25.000 δολαρίων, ὡς ἀποζημιώσιν τον, διότι ὑπέστη σωματικάς βλάβας ἐπὶ λιβεριανού πλοίου, καταλογισθείσης εὐθύνης εἰς τοὺς διαχειριστὰς τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας δι' ἀμέλειαν. Διά τῆς ἀπόφασεως ἐκείνης ἀνεγνωρίζοντο τὰ αὐτά δικαιώματα καὶ εἰς τοὺς ξένους ναυτικούς, ὡς ἐὰν οὗτοι ὑφίσταντο ἀτύχημα ἐπὶ ἀμερικανικού πλοίου.

« Ήδη, ή νεωτέρα ἀπόφασις τοῦ αὐτοῦ Δικαστηρίου ἀναγνωρίζει τὸ δικαίωμα τῆς σημαίας. Πράγματι, εἰς τὴν ὑπόθεσιν ἐνὸς Ἰω. Κωνσταντοπούλου ἐναντίον τῆς ἔταιρις «Ντιαμάντε», ὁ Ἀμερικανὸς δικαστής καθώρισεν, ὅτι ὁ λιβεριανὸς νόμος δὲν παρέχει εἰς τὸν γαύτην τὸ δικαιωμάτων ὅξιωσης ἀπόζημιώσαν ἀπό τὸν ἐφοπλιστὴν λιβεριανού πλοίου, προβάλλων τὴν ἀμέλειαν αὐτοῦ. Ο Κωνσταντοπούλος εἶχεν ἐναγγέλει ἐνώπιον ἀμερικανικῶν δικαστηρίων τοὺς πλοιοκτήτας του λιβεριανού Φορητοῦγγυ «Μπουένα Φορτούνα». Κατὰ τὸν δικαστὴν, ἐφόσον ὁ λιβεριανὸς νόμος δὲν παρέχει τὴν εύρυτητα τῶν προστατευτικῶν προβλέψεων τοῦ ἀμερικανικοῦ νόμου Τζόνς, δὲν τῷ ήτον δυνατὸν νὰ ἀναγνωρίσῃ τὴν ἀπόζημιώσιν. Κύριος μάρτυς εἰς τὴν ὑπόθεσιν ταῦτην εἰχεὶ κληθῆ ὁ Ἀμερικανὸς νομικός, σύστις εἶχε καταρτίσει τὸν λιβεριανὸν Ναυτικὸν Κώδικα. Κατέθεσεν οὗτος, ὅτι θὰ ἐπρεπε ὁ ἔνος ναυτικού, βάσει τοῦ λιβεριανοῦ νόμου, νὰ ἀπόδειξῃ τὸ μῆναςπίλουν τοῦ πλοίου.

Εις ἐπίρρωσιν τῶν ἀνωτέρω ήλθε καὶ ἡ πρὸ τινων ἡμερῶν ἐκδοθεῖσα ἀπόφασις τοῦ Ἀγωτάτου Δικαστηρίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, καθ' ἣν ἀλλοδαπὸς ναύτης ὑποστάς συμπατικὴν βλάβην ἐπὶ ξένου πλοίου εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα, δὲν καλύπτεται ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυτικοῦ νομοῦ. Ἡ ἀπόφασις αὕτη, ἢτοι μία ἀπὸ πολλὰς ἐκδοθεῖσας, διὰ τῶν ὅπιών ἐρρυμάτισθαν ἐπίμαχα ζητήματα, ἀρμόδιοτητος τοῦ νόμου τοῦ Ὁμεσπονδιακοῦ Ναυαρχείου, ἀπὸ καιροῦ ἐκκεψαντα.

Απεφάνθη τὸ δικαστήριον, ὅτι: «Νόμος ἀφόρων ἀπόβοσιν ἀναφερομένη εἰς ὑποθέσεις ἀρμόδιοτητος Ναυαρχείου, δὲν δύναται νὰ χρησιμεύσῃ ὡς βάσις διὰ τὴν — συνωδὰ τῷ καταστατικῷ νόμῳ — δικαιοδοσίαν Ομοσπονδιακοῦ Δικαστηρίου, ἢ δικαιοδοσία τοῦ ὅποιού παρέχεται εἰς περιπτώσεις, αἵτινες προκύπτουν, συνωδὰ τοῖς νόμοις τῶν Ηγουμενῶν Πολιτειῶν».

Τότε Ομοσπονδικοί Ναυαρχείον δὲν συνιστᾶ νόμον, καλύπτει, ὅμως, ἄγαγην ἀμελείας ἐγερθείσαν παρά κοινωνικοῦ ἐπισκέπτου υποστάντος σωματικήν βλάβην ἐπὶ πλοίου ἐν λιμένι. Ὁ νόμος τῆς Πολιτείας καιρούχι ὁ νόμος τοῦ Ναυαρχείου, ἐφαρμόζεται, ὅταν ἀνθρώπος τις φορεύεται ἐπὶ πλοίου εύρισκομένου ἐντὸς τῶν χωρικῶν υδάτων τῆς Πολιτείας, διότι ὁ νόμος τοῦ Ναυαρχείου δὲν προβλέπει ἀπόζημιάσιν διδίκον θάνατον».

Πέραν, όμως, της άνωτέρω αποφάσεως, τὰ ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» πλοιοὶ ἐσημείωσαν νέαν νίκην διὰ τῆς αποφάσεως τοῦ δικαστοῦ Βάνιελτ Μπράιαν, ὅστις ἔκρινε, ὅτι οἱ δύο ἡγετικαὶ ναυτεργατικαὶ Ὀμοσπονδίαι τῶν Ἡνωμένων. Πολιτείων δὲν ἐδίκαιουντο νά ζητήσουν τὴν συνοπτικὴν διοδίκασίαν τὰ πόρριψιν τῆς αἰτήσεως ιδιοκτητῶν σκαριών ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» περὶ ληφεως προσωρινῶν μέτρων κατ' αὐτῶν πρὸς παρεμπόδισιν τοῦ μπούκοτάζ. Οἱ ἀμερικανὸς δικαστὴς ἥρθη μὲν τὴν ληφιν προσωρινῶν μέτρων, παρέπεμψεν, όμως, τὴν ἐκδίκασιν τῆς αἰτήσεως εἰς τακτικὸν δικαστήριον, κρίνας ὅτι η ἐνδιαφέρουσα αὕτη — ως εἶπεν — ὑπόθεσις, ἐμφανίζει πολλὰ πραγματικὰ ζηματα παῖτοντα τὴν ἐκδίκασιν τῆς κατά τὴν τακτικὴν διαδι-

Αἱ ἀποφάσεις αὗται τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ἔρχονται λίγαι πικάριως. Εἶναι χαρακτηριστικά, ἐν ὅφει τῆς ὑπὸ τῶν "Ἀγγλῶν καὶ ὣν Σκαδίναυων ἐφοπλιστῶν προβαλλομένης ἐντόνου ἀντιδράσεως, χι μόνον κατὰ τῶν "σημαῖων εὐκολίας", ἀλλὰ καὶ κατὰ παντὸς οἰνομούκι οἵ ἄλλου μέτρου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, λαμβανομένου, πως εὐνόησῃ τὰ ἀμερικανικὰ ναυτιλιακά συμφέροντα. Τὸ "Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον", τοῦ Λονδίνου, διὰ τῆς ἐτησίας αὐτοῦ ἐκθέσεως (δησιευμόνεμένης εἰς ἔτερα σελίδια τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν") ἐπιδιώκει ανθεύομπτις τὰς διεισθῶν ναυτιλιακῶν πολιτικῶν, ἀλλὰ τὴν αὐτού τοῦ

ΙΤΑΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

—Θαλασσία μεταφορά. — Ρήτρα «έλευθερον έξόδων φορτοεκφορτώσεως (F.I.O.)». «Εννοια και ἀποτελέσματα αὐτῆς. — Πυρκαϊά φορτίου. — Ἀπαλλαγὴ μεταφορέως ἀπὸ τῆς εύθυνης. — Προϋποθέσεις.

Τοῦ κ. Γ. ΚΟΛΥΜΒΑ Αἰκρύόρη

Τὸ ιταλικὸν Ἀκυρωτικὸν ἀποκόλπον εἰς ἡμέρην τῶν ἀπαλλακτικῶν συνεπειῶν τῆς ρήτρας FIO ἐπὶ ζημιῶν τοῦ φορτίου, προξενηθεῖσῶν ἐκ πυρκαϊδὸς ἔκραγεισῶν ἐντὸς τοῦ κύτους κατὰ τὸ διάστημα τῆς μεσημβρινῆς διάκοπῆς τῆς ἐργασίας ἐκφορτώσεως.

Περὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ρήτρας FIO δέν ύψιστοταί ἐνόπις ἀ-
τιλίκηψεν ἐν 'Ιταλίᾳ. Η νομολογία ἔδεκτο ὅτε μὲν ὅτι ἡ ρήτρα FIO
ἀναφέρεται μόνον εἰς τὸ ζήτημα τῶν ἑζόδων φορτοεκφορτώσεως (Ἐ-
φετείον Τεργέστης 31 Δεκεμβρίου 1951), ἀλλοτε δὲ ὅτι ἡ ρήτρα ἐ-
νεργεῖ ἀπαλλακτικῶς ὡς πρὸς τὴν εὐθύνην τοῦ μεταφορέως (Ἐφετείον
Γενούντι 11 Ἀπριλίου 1951 καὶ Ferrarini, I contratti di utilizzazi-
one della nave 1947 σ. 117). Τέλος, ὑπεστορίχθη ἡ ἐκδοκή, ὅτι ἡ ρή-
τρα FIO ἐνεργεῖ ὡς ρήτρα προσδιοριστική τῆς παροχῆς (Πρωτοδικεί-
ον Τεργέστης 6 Ὁκτωβρίου 1952).

Τὰ παρόντα τοῦ ἀναιρεσίοντος κατά τῆς ἐφετειακῆς ἀποφάσεως αυγεκνετρούντο: α) εἰς τὸ δῆμον κακῶς αὐτὴν ἐδέχθη, ότι ἡ πόλις ΗΠΑ συμψωνθεῖσα μεταξὺ φορτουτοῦ καὶ μεταφορέως ἔσχεν ὡς ἀποτέλεσμα νὰ μεταθέσῃ ἀπό τοῦ μεταφορέως εἰς τὸν φορτωτὴν ἣ τὸν παραλήπτην τὴν φροντίδα πρὸς φόρτωσιν ἢ ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου καὶ δῆμον κακῶς ἐπίσης ἐδέχθη, β) τὸ ἀνοιγμα τῶν κυτῶν καὶ ἡ θέσις τοῦ ἐν αὐτοῖς φορτίου εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ παραλήπτου δὲν ὀλοκληρώνει τὴν πρὸς τὸν παραληπτὸν παράδοσιν τοῦ μεταφερθέντος φορτίου, εἰς τρόπον ὥστε αἱ συνέπειαι τοῦ πυρκαϊᾶς νὰ ἐπιπέσωσιν ἐπὶ τοῦ παραλήπτου καὶ οὐχὶ ἐπὶ τοῦ μεταφορέως.

'Επι τῶν αίτιάσεων τούτων τὸ ἵταλικὸν Ἀκυρωτικὸν ἔκρινεν, ὅτι ἡ θεωρητικὴ συζήτησις ἐπὶ τῆς ρήτρας FIO ἐδικάσθη μεταξὺ τῶν ἀπόφευκεν ἐὰν ή ρήτρα συνεπάγεται μόνον τὴν μετάθεσιν τοῦ οἰκονομικοῦ διάρους τῶν κειρισμῶν φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως ή ἂν ἐδίκνηται αὐτῷ μέχρι τοῦ καθορισμοῦ τοῦ χρονικοῦ σημείου τῆς παραδόσεως τῶν μεταφερθέντων πραγμάτων. Τὸ πρόδηλομα λύεται εἰς ἑκάστην συγκεκριμένην περίπτωσιν, ἐρευνώμενός τῆς προθέσεως τῶν συμβαλλομένων, γενομένου, ὅμως, δεκτοῦ, ὅτι καὶ εἰς ἄς περιπτώσεις κρίνεται, ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι περιλαβόντες τὴν ρήτραν FIO ἀποκόπουν νὰ μεταθέσουν εἰς χρόνον προγενέστερον τοῦ συνήθους τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου, η ποιάτινη μετάθεσις δὲν δύναται ν' ἀχθῇ εἰς χρονικὸν σημεῖον προγενέστερον τῆς ἀποστολισσίας καὶ τῆς προοδεύσεως τῶν δεσμάτων εἰς τὸ θαρροῦλκον τοῦ πλοίου, μὴ δυναμένου νὰ νόσησῃ — ἐν ἀλλείφει τε εἰδίκης, δύον και ἀνεπιδέκτου ἀμφισβήτησεως ἀποδεξεως περὶ τοῦ ἀντιθέτου — ὅτι πρὸ τοῦ χρονικοῦ τούτου σημείου ἀπέβαλεν οἱ μεταφορεύς τὴν κατοχήν ἐπὶ τῶν μεταφεσούμενων πραγμάτων.

Ἐν δέ οἷς τῶν ἑκτεῖντων ἀποδιάνει κρίσιμον, ὅτι εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ Ἐφετεῖον ἡμίπνευσε τὴν πρόθεσιν τῶν συμβαλλομένων ὡς κατευθυνομένην πρὸς μεταγάγνην εἰς τὸν παραλήπτην μόνον τῶν ἔξδων καὶ κινδύνων ἐκ τῶν χειρισμῶν τῆς ἐκφράσεως, ἐδέκχθη δὲ ὅτι η πυρκαϊά ἐξερράγη εἰς τὸ εἰδέτη ἐντὸς τοῦ κύτους εἰσικόμενον τμῆμα τοῦ φορτίου, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς μεσομβρινῆς διακοπῆς τῆς ἐργασίας, βάσει δὲ τῆς ἀνεξελέγκτου κρίσεως του ταύτης ἐπὶ τῆς οὐσίας, ὅρθως τὸ Ἐφετεῖον ἀπέκλεισεν, ὅτι η πυρκαϊά ἐδεινά θεωροῦθι ὡς ἐκράγεισθαι· διὸ κρόνον τὸ φορτίον είχεν ἕπος παραδοθῆνεις τὸν παραλήπτην, ὅρθως δὲ η ἀναιρεσιθαλλομένη ἀπόσασις ἔκρινεν, διὸ τὸ φορτίον εὐρύσκετο εἰδέτη ὑπὸ τῶν παραφυλακῆν τοῦ μεταφορέως καὶ τὴν ἐπίθλεψιν τοῦ πλοιάρχου τοῦ ἐνεργήσαντος τὴν μεταφοράν πλοίου.

Κηρύσσεται, συνεπώς, τὸ Ἰταλικὸν Ἀκυρωτικὸν ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως, διὰ τὴν ἐμρυνείαν τῆς ρήτρας ποικίλλει ἀναλόγως τῆς εἰς ἔκαστην ουγκεριμένην περίπτωσιν προθέσεως τῶν συμβαλλομένων. Ὁρθῶς, δημως, παραπτεῖται (βλ. F. Belingier ἐν ἐπιθεωρίαις II Diritto Marittimo 1958 σελ. 435), διὰ τοῦτο ὅτι οἱ συμβαλλόμενοι πέραν τοῦ δρου FI O καὶ FI O AND STOWED οὐδὲν ἄλλο στοιχεῖον προσθέτουν ἐξ οὗ θά ποδύνατο νὰ κριθῇ προθεσμία αὐτῶν. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας, κατὰ ρητὸν διάταξιν οὐνού Ναυτικοῦ Κώδικος, γίνεται προσφυγὴ εἰς τὰς συνυπεδεις τοῦ λιμένος, μετὰ ἀπότελεσμα νὰ διαφέρῃ ἡ ἔκαστοτε διδομένη λύσις, ὡς ἐκ τῆς διαφορᾶς τῶν μεταξύ τῶν λιμένων συνθετικῶν.

"Η ἀπόφασις τοῦ ἵταλικοῦ Ἀκυρωτικοῦ, καίτοι μειονεκτοῦσα ὡς πρὸς τὴν δυσχέρειαν τῆς ἐρμηνείας τῆς προθέσεως τῶν ουμβαλλομένων, λόγῳ τοῦ λιαν δραχυλόγου διατυπώσεως τῆς ρήτρας FIO, κλείει πριοτικάς τὴν θύραν πρὸς τὴν ἀποφίν, ὅτι (τούλαχιστον ὅπου δὲν προϋπτει σαφῶς τοῦτο), ἡ ρήτρα FIO ἐνέργει ὡς ρήτρα ἀπαλλακτική πὶς εὐθὺντος τοῦ μεταφορέως, πρὸς τὴν ἀποφίν, ὡς ἔξετέθη προλαβάνως, ἀπέκλινεν ἐν μέρει ἡ νομολογία τῶν ἵταλικῶν δικαιοτρίων και οι γυγραφεῖς.

"Η πρακτική, πρός έξουσιερώσιν των άμφισσιων, τούλαχιστον δ-
ον ἀφόρα τα πλοία γραμμῶν, ἐπενόποτε τὸν δρόν *Fonto stiva porto*
imbarco fondo stiva porto scalo di sharco (Berlingieri ἔνθ. ἀνωτ.
ελ. 436), δοτις, δημως, δὲν χρησιμοποιεῖται εἰς τὰς δίλικας ωντάσεις.

Τέλος, είνε ένδιαφέρον νά οπιμειωθή, ότι έν 'Αγγλία δίδεται όμοια υπόσημα πρός έκεινην την υιοθέτησε τό ιταλικόν 'Ακυρωτικόν, ύποστηριζό-
ένου, ότι κατ' αρχήν την εύθυνη κατά την φόρτωσιν και έκφρωτα-
ν φέρει ο μεταφορεύς και άν σκόμψει ο φορτωτής ή ο παραληπτής
ξέλειχαν τους ένεργοντας την έργασιάν, έκτος έαν ρηπτή συμφωνία
ετέθεσε τούς κινδύνους και τα έξοδα εις τον φορτωτήν ή τον πα-
λλήπτην. ((*Argus* 1952, σελ. 469 και έπομ.).

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

ηφθούμν δραστικά μέτρα κατά τών «σημασιών εύκολίας», άλλα και από τών κυβερνητικών έπιχορηγήσεων ή τών μέτρων προτιμήσεων ων φορτίων, απόντα έξασφαλίζουν υπέρ τών υπό διμερικανικήν σημαίαν καφον το μήσυν τών υπό της άμερικανικής κυβερνήσεως χρηματοδο-
πούνεων φορτίων.

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

27

‘Η σημειωθείσα κατά τό 1958 άνακοπή της παραγωγικής άνοδου είς την Δυτικήν Εύρώπην άπειτελεσεν ένα έκ τῶν κυρίων παραγόντων τῆς κάμψεως καὶ τῶν μεταφορῶν.

‘Από οἰστείας ήδη η παραγωγή δραστηριότης τῶν χωρῶν τῆς Δυτικής Εύρώπης ἔδαινε σταθερώς αύξανομένη καὶ μάλιστα κατά ποσοστὸν ὑψηλοτερον, ἔναντι οἰσασδήποτε ἄλλης περιοχῆς.

‘Ο μέσος ἑτσίος ρυθμὸς τῆς αύξησης ὑπελογίζετο εἰς 8%, ἔναντι 3.8% διὰ τὴν Ἀγγλίαν καὶ 4.40% διὰ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. ‘Ηδη, η ἀνόδος αὐτὴ, ἐνώ κατ’ ἀρχὰς ἐνεφανισεν ἐπιβραδυνόμενον ρυθμον, βαίνει τώρα ἀνακοπομένη, μὲ κύριον ὀποτέλεσμα τὴν κρίσιν εἰς τὴν γαιανθρακοπαραγωγήν καὶ τὴν χαλυδουργίαν.

● Κρίσις γαιανθρακοπαραγωγῆς καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Τὰ ἑργατικὰ συνδικάτα ζητοῦν, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἀνεργίας, τὴν ἐπιβολὴν δασμοῦ ἐπὶ τοῦ μαζούτ, ἵνα ἀνασταλή η συνεχιζομένη εἰς δάρος τοῦ γαιανθρακος αὐξησις τῆς καταναλωσεως τῶν πετρελαίων.

● Τὰ σημεία τῆς οικονομῆς ἐνεβίσαν εἰς τὴν Ἀμερικήν: Παραγωγὴ χάλυβος κατά Φεβρουάριον 88% τῆς δυναμικότητος τῶν χαλυδουργείων (13% αὐξησις ἔναντι Ἰανουαρίου). Παραγωγὴ αὐτοκινήτων κατά 6% ηγέημένη ἔναντι τοῦ Ἰανουαρίου. Πωλήσεις λιανικαὶ 26% ηγέημέναι ἔναντι τῶν πρὸ ἔτους. Σταθερότης τιμαρίθμου. Καὶ τέλος ζωρότης τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν.

● Διχογνωμίαι εἰς τὴν Κοινοπραξίαν Χάλυβος-Γαιανθρακος. ‘Η κρίσις τῆς χαλυδουργίας καὶ τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς τὰς προκαλεῖ.

—Οι Γερμανοὶ φοδούνται τὴν ἐπικράτησιν τοῦ γαλλικοῦ χάλυβος, λόγῳ τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ φράγκου. Γερμανοὶ ἐπίσης καὶ Βέλγοι ζητοῦν τὸν περιορισμὸν τῆς γαλλικῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς, ἵνα αὐξηθῇ η εἰσαγωγὴ τοῦ γερμανικοῦ γαιανθρακος εἰς τὴν Γαλλίαν.

—Καὶ η κρίσις, ὡς φαίνεται, εἰς τὰς δύο αὐτὰς βασικάς διοικησίας τῆς Δυτ. Εύρωπης θὰ συνεχισθῇ, ἐνῷ τὰ ὀποθέματα συσσωρεύονται.

● ‘Η διαπίστωσις τῆς κρίσεως τοῦ γαιανθρακος εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρώπη (Κοινοπραξία ἔξ χωρῶν): Μείωσις καταναλωσεως, μεταξὺ τῶν ἔτων 1957 καὶ 1958 γυρω τῶν 35 ἑκατον. τὸν. γαιανθρακών.

● Καμμίο δὲν ἐπισημαίνεται βελτίωσις εἰς τὰς ἀγορὰς τῶν πρώτων υἱῶν. ‘Υπεραθόνια προσφοράς, ηπικαὶ καὶ ἐπηρεάζει τὰς τιμάς.

—Αἱ προβλέψεις διὰ τὰς πλεισταὶς τῶν πρώτων υἱῶν ἡμερήσην ἀνέτως νὰ καλύψῃ τὴν οἰανδήποτε ζήτησιν, ἀκόμη καὶ εἰς περίπτωσιν νέας βιομηχανικῆς

ἀνόδου εἰς τὴν Εύρώπην.

—Καὶ ἔρδον αἱ τιμαὶ τῶν πρώτων υἱῶν χαμηλαὶ διατηρούνται, δὲν δὲ πρέπει νὰ ἀναμείνωμεν οὐδὲ τῶν μεταφορῶν τὴν ἀναδίωσιν.

● ‘Αποθέματα δημητριακῶν ἀπεφάσισε νὰ συγκροτήσῃ η Δυτικὴ Γερμανία. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν πρόκειται νὰ προμηθευθῇ σημαντικαὶ ποσοστὰς ἀραδοσίτου ἐκ Νοτίου Αφρικῆς, σικάλεως καὶ βρώμης ἐξ Αύστραλιας καὶ σίτου ἀπὸ τὸν Καναδό.

— Αἱ πρώται πράξεις δι' 64.000 τὸν. λευκοῦ ἀραδοσίτου ἐκλείσθησαν ἡδη πρὸ ἡμέρων, μὲ παραδόσεις ἔξικουμενάς μέχρι τοῦ Μαΐου.

● ‘Η Ἐλβετικὴ Βουλὴ ἐνέκρινε πίστωσιν 50 ἑκατομμυρίων φράγκων διὰ τὴν ἀγορὰν ἀπὸ τὸ ἔξωτερον νέων πλοίων, ὥστε ὁ Ἐλβετικὸς ἐμπορικὸς στόλος, μετὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παρηλίκων, νὰ φθάσῃ εἰς μίαν δύναμιν 175.000 τόνων.

● ‘Η ζήτησις πετρελαίων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀνελθοῦσα κατ’ Ἰανουαρίον τρ. ἔτους εἰς 11 ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμερησίως, ἐστημένες ρεκόρ, μὲ πρόδλεψιν νὰ αύξηθῃ κατὰ 5.7% κατὰ τὴν περίοδον Μαρτίου - Μαΐου, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1958.

— Ο μέσος ὄρος τῆς ἡμερησίας καταναλωσεως ἔφθασεν εἰς 9.250.000 βαρελίων, μὲ αύξησιν 500.000 βαρελίων, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιοίδου, ἀλλ’ ἡ ζήτησις θὲν εἶναι κατωτέρα κατὰ 2 ½ ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμερησίως, ἔναντι τοῦ Ἰανουαρίου, ὅπότε εἶχεν ἐπιδράσει ἐπὶ τῆς κινησεως καὶ ἡ ἔκτακτος ἐποχιακὴ ζήτησις.

● ‘Αναμένεται ἀπὸ τὴν ἡμέρας εἰς ἡμέραν ἡ ἔξαγγελία τῶν μέτρων διὰ τοὺς ζισαγωγικοὺς ἐπὶ τῶν πετρελαίων περιορισμούς εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἡ ἔκτασις τῶν ὅποιων φαίνεται, ὅτι θὰ είναι σημαντικότάτη, παρ’ σον μέχρι σήμερον ἐφόρμοσθη ἐπὶ ἐκουσίας βάσεως.

● Τεχνικὸς ἐκπρόσωπος τῆς «Στάνταρ Οἴλ Κόμπανυ», τῆς Νέας Υερσένης, ἀνεκοίνωσε τελευταίως, ὅτι η Ρωσία τὸ 1965 θὰ ἔχῃ διπλασίαση τὴν πετρελαιοπαραγωγὴν της (4.8 ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμερησίως), ἐνῷ τοῦ φυσικοῦ ἀερίου θὰ ἀνέλθῃ εἰς 14 ½ δισεκατομμύρια κυβικῶν ποδῶν ἡμερησίως. Θὰ φάσῃ, δηλαδή, εἰς τὰ 50% τῆς ἀμερικανικῆς παραγωγικότητος κατὰ τὸ προσαφερθέν ἔτος.

● ‘Ἐντός τῆς ἀμέσως προσεχοῦς ἐπεταίσιας ἡ παραγωγὴ πετρελαίων εἰς τὴν Ρωσίαν θὰ φάσῃ τα 240 ἑκατομ. τὸν. ἐτησίως καὶ τοῦ φυσικοῦ ἀερίου τα 150 ἑκατομ. κυβικῶν μέτρων.

— Τοῦ γαιανθρακος, τούναντίον, η παραγωγὴ θὰ υποχωρήσῃ κατὰ 23%, μὲ ἀνάλογον τὴν συμμετοχήν του εἰς τὴν κατανάλωσιν (ἀπὸ 60% εἰς 43%).

“TAGAROPULOS CORPORATION,” COLON REPUBLIC OF PANAMA SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS
FRESH FRUITS & VEGETABLES
CANNED FOOD & VEGETABLES
PASTEURISED MILK
ICE CREAM
JAMS
BUTTER
OILS & FATS
OLIVE OIL
GREEK OLIVES

SCOTCH WHISKIES
LIQUORS
WINES
METAXA'S COGNAC BRANDY
BOTRYS BRANDY & WINES

PAINTS AND
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

“POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS.”

TAGAROPULOS, S.A.

BOX 443 COLON

TELEPHONES DAY. 1000

)) NIGHT 1003

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

BOX 277

TELEPHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.
PANAMA CITY

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

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)

PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

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



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΣ

Σταθερώς έπιτυγχάνει, κατά σχετικάς έκ Bελγιαράδιου ανακοινώσεις, τό διά της Ναυτιλίαν πενταετές σχέδιον (1957—61). Η κίνησης του υπερβαλλοσσισμός έμποριου της Γιουγκοσλαϊας προβλέπεται νά φθάση τό 1961 είς 7 έκατον, τόν. έναντι 4.1 τού 1956 και 4.9 έκατον, τού 1957. Ανάλογος θά είνε και ή αύξησης του στόλου από τάς 450 χιλ. τόν, γκρός τού 1958.

Ο λιμήν της Ριγιέκας τείνει νά καταστή ό κύριος διαμετακομιστικός λιμήν και ή αφετηρία πυκνού δικτύου τακτικών γραμμών πρός δόλα τη σημεία της Υδρογείου. Ανάλογα πρός τόν προορισμόν αυτόν λιμενικά έργα έκτελούνται. Οσον αφορά την ναυπηγικήν καλόν διαγράφεται τό μέλλον της. Είς πεντηκόντα ανέρχονται τά μεγάλα και μικρά ναυπηγεία, κατεσταρμένα είς την Δαλματικήν άκτην. Τά μεγαλύτερα είναι της Ριγιέκας, τού. Σπαλάτου και της Πόλας.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ TANKER ΜΑΜΜΟΥΘ ΤΟΥ K. NIARΧΟΥ

Άνεγραφό είς τόν άμερικανικόν Τύπον ή πληροφορία, οτι έπετεύχθη κατ' αρχήν συμφωνία διά την παροχήν της έγγυησεως του άμερικανικού Δημοσίου πρός σύναψιν δανείων, ώστε νά πραγματοποιηθή κατασκευή του τάνκερ-μασμούθ τόν 106.500 τόνων d.w., όπερ, ως γνωστόν, έχει πρό μακρού παραγγελθή ύπο τού κ. Νιάρχου είς τά ναυπηγεία Μπέθλεμ. Απομένουν εἰσέτι δρισμέναι λεπτομέρεια, αίτινες και αποτελούν άντικειμενον διαπραγματεύσεων. Τό κόστος τού σκάφους προβλέπεται νά φθάση τά 26 έκατομμύρια δολλαρίων, τό δέ άμερικανικόν Δημόσιον θά έγγυηθή δάνειον διά τά 87 1/2 % τού συνολικού κόστους τού έν λόγω δεξαμενοπλοίου.

ΔΙΑ ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Λύσεις άνεζητήθησαν διά τό ζήτημα τής συμμετοχής των ύπο άμερικανικήν σημαίαν πλοίων, είς τό ημισυ των φορτίων βοηθείας. Σχετικά προτάσεις τών ένδιαφερομένων έφοπλιστών, ύπεβληθήσαν είς τόν έντεταλμένουν πρός έπιλυσιν τού ζήτηματος πρόσδορον τού Έλεγκτικού Συνεδρίου τόν Ήνωμένων Πολιτειών. Η συμμετοχή τών δεξαμενοπλοίων κυρίως είς τάς μεταφοράς σιτηρών έθεωρήθη ως μή κειμένην έντος τού πλαισίου τού νόμου τόν 50—50. Αντιθέτως, τό ύπουργειον Γεωργίας έπειμενεν είς την ύποστηριξην τής συμμετοχής τών τάνκερ, προκειμένου νά έπιτυχη διατήρησιν τών τιμών τών ναύλων είς χαμηλότερα έπιπεδα. Οι έφοπλισται τών τρόμπης έξ αλλού έπιμόνως ζητούν νά διαφυλαχθούν ύπερ αυτών τά είς χύμα φορτία, άν δέ τελικώς τό έπιτυχουν, τότε τά ξένα πλοία θά έπωφεληθεύν μιάς κινήσεως καθαρώς άμερικανικής, καθόσου τά ύπο τήν Αστερόεσσαν τράμπης δέν θά έπήρκουν νά καλύψουν τάς έν λόγω μεταφοράς.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΣΚΕΨΙΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Κατόπιν προτάσεως τής M. Βρετανίας, τής Ναρθηγίας και τής Όλαιδιας, γενομένης άποδεκτής παρά τών Ήν. Πολιτειών, συνέρχεται τήν 8ην 'Ιουνίου είς τήν Ούασιγκτόνα διάσκεψη, έπι διπλωματικού πεδίου, πρός συζήτησιν ναυτικών τινών προβλημάτων, ένδιαφερόντων έξ ίσου τάς Ήνωμένων Πολιτείας και τάς εύρωπατικάς χώρας. Συγκεκριμένως, διά μετάσχους τής διασκέψεως αντιπρόσωποι τού Βελγίου, τής Δανίας, Γαλλίας, Ιταλίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Σουηδίας, Αγγλίας και Δυτικής Γερμανίας. Η 'Ελλάς, είναι άξιοσημειώτων, οτι δέν έκλιθην ύποτηροσαπευθή — ως άνεγράψαμεν ήδη — είς τάς διεξαγχθοσμένας συνομίλιας, καθ' ας, μεταξύ άλλων θεμάτων, άνα συζητηθή και τό πρόβλημα τόν «σημαίων εύκολιάς». Είς τήν πρόστασιν περί συγκλήσεως τής διασκέψεως έτονίζετο, οτι αι εύρωπατικάι κώραι θεωρούν έπαναγκες νά μελετηθή ή δυνατότης έναρμονίσεως τής ναυτιλιακής πολιτικής τόν Ήνωμένων Πολιτεών και τής Δυτ. Εύρωπης, άνευ βλάβης τών νομίμων άμερικανικών συμφερόντων. Ετερο θέματα θά άναφέρωνται, ως πιστεύεται, είς τόν άμερικανικόν νόμον τόν 50—50 διά τόν μεταφορών τών φορτίων δυνατότης έναρμονίσεως τών ναυτιλιακής κυβερνήσεως, καθών και είς τάς έπιχρογήσεις πρός τήν ναυτιλίαν.

Κατά τάς έξ Ούασιγκτόνος πληροφορίας, οι άρμοδιοι άξιωματούχοι τού Σταίητ Ντηπάρτμεντ μελέτούν τάς διατάξεις τών περί ναυτιλίας νόμων, προκειμένου νά διαπιστώσουν άν ωφίστανται έπιτρεπται παρα-

χωρήσεις, δυνάμεναι νά υιοθετηθούν ύπερ τών ναυτικών χωρών τής Δυτικής Εύρωπης. Μολοντί δέν θεωρείται πιθανή μία ούσιοδης μεταδολή τής άμερικανικής ναυτιλιακής πολιτικής πρός ικανοποίησιν τών εύρωπατών έπιδιώξεων, έν τούτοις ύπηρχον ένδειξεις, έκ πηγών τού Σταίητ Ντηπάρτμεντ, διά μελετώνται «πεπαλαιωμέναι τίνες διατάξεις» παρέχουσαι έδαφος είς συμβιβαστικά λύσεις. Μία έν τών «πεπαλαιωμένων διατάξεων» θεωρείται — λόγου χάριν — ή άναφερομένη είς τήν συμμετοχή της τρίτης χώρας είς τήν μεταφοράν τών χρηματοδοτουμένων παρά τού άμερικανικού Δημόσιου φορτίων. Τό έν προκειμένω ζήτημα έγκειται είς τό έν διάνοια των 50—50 περιορίζεται είς τά άμερικανικά πλοία και είς τά πλοία τής Ελλάς ή μερίς παντός φορτίου, ή μή έπιφυλασσομένη διά τά άμερικανικά σκαφή, δυναται νά διατεθῇ είς παντός πλοίον.

Έκ μέρους τών άμερικανικών ναυτιλιακών συμφέροντων έκδηλούται ποιά τίς άντιδρασις διά τάς προταθείσας συνομιλίας, άλλ' ή κυβερνητική απόψις εύσικε σκόπιμον τήν αίτησην και μή δυναμένη νά άγνοηθη, δεδομένου διά ύπολογίζεται νά άκουσθων, διά παραστή σχετική ευκαιρία, και αι άμερικανικά απόψις άναφορικών μή ξένας νομοθεσίας, θιγούσας συμφέροντα τών Ήνωμένων Πολιτειών. Περι τής διασκέψεως τάυτης είχε κάμει ύπαντιμον τόν παρελθόντα Ιανουάριον ό Πρόεδρος τού Ναυτικού Επιμελητηρίου τού Λονδίνου κ. Ρόμπερτ Ρόπνερ, διά τόν έπονταν ζήτησεν διά της Βρετανικής άντιπροσωπείας λεπτομερείς πληροφορίας, πρό τής συγκλήσεως τής Διασκέψεως, έπι τόν έν αύτη συζητηθούν θεμάτων.

ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

Πρόβλημα έγιερεται διά τούς άμερικανικόν τό ζήτημα τής έπικειμένης άμαδικής άχρηστεύσεως τού στόλου τών δεξαμενοπλοίων των. Τά 76% αυτού διά πρέπει νά άντικατασταθούν έντος μίας έπτατείας και τούτο ίντσα κρατηθή ή άμερικανική σημαία τήν σημερινή μεταφορική τής ικανότητα. Άς σημειωθή, διά διά τάς ξένας ναυτιλίας, άντιθέτως, τό ποσόστον τών μεταπολεμικής ναυπηγησεως δεξαμενοπλοίων των φθάνει είς τά 77%.

Τήν ίνην Ιανουάριον ό άμερικανικός στόλος τών τάνκερς περιελάμβα-



MARINE CHEMICAL PRODUCTS

"Over twenty years of leadership"



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



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



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

and other quality products

C. & H. SALES CO.

80 BROAD STREET

NEW YORK N.Y. 4,

TEL. HANOVER 2-6998

MARYLAND SHIP CEILING Co. INC. BALTIMORE

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

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

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

νε 334 πλοια, 6.138.485 τόνων d.w. και ήτοι κατά 15% μικρότερος εις δύκον, έναντι του πρό δεκαετίας ύπαρχοντος. Και ένω αι εισαγωγαί των πετρελαίων εις Αμερικήν ήσαν διά τούς έπτα πρώτους μήνας του 1958 κατά 8% άνωτεραι των άντιστοιχων του 1957 και διώτα φοράς περισσότερα του δύκου του 1958, ο στόλος τούναντιον τών άμερικανικών τάνκερς βαίνει περιοριζόμενος και άχρηστευόμενος, λόγω ηλικίας.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΤΑ ΔΥΟ "ΛΑΤΙΝΕΡΣ",

Τα τελικά σχέδια διά την κατασκευήν των δύο έπιβατηγών ύπερων κενών της γραμμής του Βορείου Ειρηνικού, κατηρτίσθησαν. «Εκαστον έξι αύτών θα έχη χωρητικότητα 22.800 τ. γκρός, θα ανοπτύσση ταχύτητα 25 μιλίων και θα διασθέτη διαμερίσματα δι' 950 έπιβάτας, ήτοι 150 πρώτης θέσεως και 800 τουριστικής. Η τρόπης του πρώτου λάινερ θα τεθή εις τάς άρχας του 1960, ή καθελκίσις του θα πραγματοποιηθεί περί το τέλος του ίδιου έτους και το 1961 θα άρχιση τά δρομολόγια του εις την γραμμήν "Ιαπωνίας—Αγίου Φραγκίσκου—Λαζ." Αυτέλεσ. Μετά έτος, θα είναι έτοιμον πρός υπηρεσίαν και το δεύτερον. Η κυβέρνησης θα μετατάχη εις την χρηματοδότησην της κατασκευής των και άμεσωτερον προτίθεται να έλεγχη την έκμεταλλευσιν αυτών. Συνεισφέρουσα εις την κάλψιν και του μη σποκελεύμενου έλλειμματος κατά την πρώτην περίοδον των δρομολογίων των.

ΙΤΑΛΙΑ

ΑΙ ΠΑΡΟΧΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Πιστώσεις 68½ δισεκατομμύρια λιρετών ένεγράφησαν εις τὸν Ιταλικὸν προϋπολογισμὸν τῆς χρήσεως 1959—60, ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Εξ αὐτῶν 25.8 δισεκατομμύρια λιρετῶν προορίζονται δι' έπιχορηγήσεις πρὸς τὰς τακτικὰς γραμμὰς έθνικῆς σημασίας, ἐνῷ 20 καὶ πλέον δισεκατομμύρια λιρετῶν θα ἔνισχουσι τὴν ναυπηγικήν βιομηχανίαν, τὴν ἀλιείαν καὶ ἄλλους τομεῖς τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος τῆς χώρας.

Σημειούσι: σχετικῶς, διτε τὰ Ιταλικὰ ναυπηγεῖα ἔτελουν τὴν Ιηνίαν ιανουαρίου ἐ. ἐ. ὑπὲρ κατασκευὴν 57 πλοίων, 485.031 τόν. γκρός, ἐνῷ 29, χωρητικότητος 277.500 τόν., γκρός, ἔτελουν ὑπὲρ παράδοσιν. Κατὰ τὸ 1958 είχαν τεῦθι ἐπὶ τῶν ναυπηγικῶν κλινῶν αἱ τρόπιδες 47 σκαφῶν, 478.000 τόν. γκρός.

ΔΥΟ ΝΕΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Τὴν ναυπηγησιν δύο μεγάλα έπιβατηγῶν ύπερωκεανίων ἀντιμετωπίζει ὁ "Ομίλος Φινιμάρες" διὰ τὰς ὑπηρεσίας τῆς ἑταῖρας «Ιταλίας». Πρόκειται νὰ παραγγελθῶν ταῦτα ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἡμερῶν τὸ μὲν ἐντὸς εἰς τὰ ναυπηγεῖα Ἀνσάλτο καὶ τὸ ἔτερον εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μομφαλκόνε. Η χωρητικότητης των προβλέπεται 40.000 τόν. γκρός καὶ ἡ παράδοσις των τὸ 1962—63, ὅποτε καὶ θὰ ἀντικαταστήσουν τὰ παρόλικα λάινερς τοῦ Λαύριου (Βουλκάνια) καὶ τοῦ Σατούρνιου (ναυπηγήσεως 1927 καὶ 1928), ἀπίνα τότε θὰ ἀποσυρθῶν ἐκ τῆς ὑπηρεσίας.

Η ἔμφαντις τῶν δύο τούτων ύπερωκεανίων εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Αδριατικῆς—Βορείου Ατλαντικού, μὲν προσεγγίσιν καὶ εἰς τὰς Πάτρας, εἶναι ἀναμφισβήτητον, διτε θὰ ἀποτελέσῃ γεγονός ἀνεύ προηγουμένου διὰ τὴν ἐν λόγῳ τακτικήν ύπηρεσίαν, βαρύτατον δὲ θὰ αισθανθοῦν τὰ ἐλληνικὸν ύπερωκεανία τὸν ἀντίκτυπον.

ΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΛΕΡΜΟΝ

"Ινα καταδειχθῇ ἡ παραγωγικὴ ἔκμετάλλευσις τῶν ναυπηγείων τοῦ Παλέρμου, ὀρκεῖ νὰ ἀναφερθῇ μόνον δ' ἀριθμὸς τῶν ἔκει ἔπισκευασθέντων σκαφῶν κατὰ τὸ 1958. Ἀνῆλθον ταῦτα εἰς 370 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 4.400.000 τόνων, ἔναντι 326 πλοίων, 3.000.000 τόν., ἔπισκευασθέντων κατὰ τὸ 1957. Τὰ 80% τοῦ ἐν λόγῳ τονῶν ἀνέφεροντο εἰς τὸ σκάφον ὑπὲρ δένας σημαίας. "Ηδη, δῆμος, τὸ Παλέρμον ἀντιμετωπίζει τὸν συναγωγισμὸν τῆς Μάλτας, διστις προδιέπεται δέντατος, λόγῳ τῆς παρεχομένης ύποστηρίξεως τῆς βρετανικῆς κυβερνήσεως εἰς τὸ νέον κέντρον ἔπισκευαν τῆς Μάλτας (τέως κρατικὰ ἐργοστάσια).

ΤΑ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΑ

Τὸ ἀρχοῦν τονῶν τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας ἐσημείωσεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958 αὔξησιν, ἀνελθόν εἰς 833.189 τόν. γκρός Διηγρινίζετο πάντως, διτε μεταξὺ τῆς παρωπλισμένης ταῦτης χωρητικότητος περιε-

MARSEILLE

CABLE: LYDRIKSON

SOCIÉTÉ NOUVELLE DES ETS

A. LYDRIKSON S.A.

CAPITAL: 13.000.000

GENERAL SHIPCHANDLERS

ESTABLISHED 1892

QUAI DU LAZARET, PARCELLE F

TEL.: CO 98-84 - 98-85 - 98-86

DIRECTOR : A. KATSIKADES

EXCLUSIVE AGENTS FOR : - MARGARINCENTRALEN

J.L. TIEDEMANNS TOBAKSFABRIK - HOUSEMANN & THOMSON LTD,

A/S JACOBSENS FARVEUDSALG PAINTS-UNITOR A/S-MONOPOLE PAINTS

DIRECT IMPORT OF SCANDINAVIAN STORES AND PROVISIONS

AGENTS UK: AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHIRE CHAMBERS, 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2.

λαμβάνοντο καὶ σκάφη 454.000 τ. γκρός, ἔκτελοντα ἐπισκευάς, εἰς τρόπουν ὥστε μόνον 380.000 τόν. περίπου ἀνέφεροντο εἰς σκάφη ἀργούντα, ἐλλειψεὶς ἐργασίας.

ΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ ΤΗΣ "ΙΤΑΛΙΑ".

Διὰ τέταρτον κατὰ σειρὰν ἔτος, ή ἑταῖρία «Ιταλία» κατὰ τὸ 1958 κατεῖχε τὴν τετάρτην θέσιν μεταξὺ τῶν ἑταῖρων τῆς γραμμῆς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ καὶ δι' ἔδδομην φοράν τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Νοτίου Ατλαντικοῦ. Εἰς 104 διαδρομὰς τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ μετέφερε διὰ τῶν σκαφῶν της 105.700 έπιβάτας, ήτοι κατά 5.500 ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ 1957, ἐνῷ εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Νοτίου Ατλαντικοῦ, ἔξαπτησμένη διὰ τῶν υπερωκεανίων της «Κόπτες Γκράντε», «Κόντε Μπιανκάνο» καὶ «Αουγκούστουν» μετέφερε 35.000 έπιβάτων.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

Η στατιστικὴ ἐπὶ τῆς δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων (χωρητικότητος 2000 τόνων d.w. καὶ ἄνω) ή καταρτίζομένη παρὰ τοῦ γνωστοῦ Γραφείου «Τζάν Τζείκομπς καὶ Σία», τοῦ Λονδίνου, ἐκυλοφορήσεις πρὸς ἡμέρων, ἀναφερούμενη εἰς τὸ δεύτερον ἔξαμπλιον τοῦ 1958. Αἱ παραδόσεις νέων σκαφῶν περιέλασθον 129 δεξαμενόπλοια, χωρητικότητος 3.442.050 τόνων d.w., μὲν μικράν τινα αὐξησιν, ἔναντι τῶν παραδόσεων τοῦ πρώτου 28 τάνκερος, 323.950 τόν. d.w. ἐξῆλθον τῆς δυνάμεως, ὡς διαυλεντά (22) καὶ μετατρέπεντά (3) εἰς σκάφη ξηρού φορτίου. Οὕτω, ή καθαρὰ αὔξησις τοῦ δεύτερου ἔξαμπλιον ἀνήλθει εἰς 3.137.538 τόν. d.w., μὲ σύνολον παγκοσμίου δυνάμεως ἀπὸ 3231 δεξαμενόπλοια, 55.715.997 τόνων d.w. ἐξ αὐτῶν αἱ ἑταῖραι Πετρελαίων κατεῖχον, 1263 σκάφη, 32.011.334 τόνων. Διακόσια πεντήκοντα σκάφη, 2.996.511 τόνων d.w. ἡσαν κρατικῆς ιδιοκτησίας.

Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΕΙΣ ΣΗΜΑΙΑΣ : Η προσθήκη εἰς τὴν λιθερισμὴν σημαίας ἐπισημαίνεται ὡς διεγαλέρεα, μὲν 820.000 τ. d.w. καὶ μὲ σύνολον δυνάμεως ὑπερβαντὸν τὴν ἀντίστοιχην δυνάμειν τῆς βρετανικῆς σημαίας κατὰ 1.800.000 τόνων d.w. Σημειούται σχετικῶς, ὅτι τὰ 29% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων τελοῦν ὑπὸ τὰς σημαίας τῆς Λιθερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ. Η νορβηγικὴ σημαία σημειούται διὰ τὸ δεύτερον ἔξαμπλιον μὲν αὐξησιν 380.000 τόν., τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν μὲ 290.000 τόν., ή σουηδικὴ μὲ 255.000 τόν., ή Ισπανικὴ μὲ 170.000 τόν., ή γαλλικὴ μὲ 148.000 τόν., ή Ιταλικὴ μὲ 120.000 τόν., ή παναμικὴ μὲ 95.000 τόν., καὶ ή γερμανικὴ μὲ 95.000 τόνων d.w. Τρεῖς ἔξιλλον σημαίαι — ή περιστή, ή τῆς Ανατολικῆς Γερμανίας καὶ ή τῆς Ινδονησίας — διὰ πρώτην φοράν ἐνεφανίσθησαν ἐπὶ δεξαμενοπλοίων. Αναγγέλλεται ἀκόμη η προσεχὴ ηγούλησης τάνκερει εἰς τὸ Κουβέιτ, ή προθεσίς τῆς Ήνωμένης Αραβικῆς Δημοκρατίας γάλλης δεξαμενοπλοίων, σημαντικής, καθὼς καὶ ἡ πρὸς τὴν ίδιαν κατεύθυνσιν ἐπιδιώξις τῆς Βενεζουέλας.

ΑΙ ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ : "Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀκυρώσεις ναυπηγικῶν συμβολίων, δύσκολον εἶναι — κατὰ τὴν ἐκθεσιν Τζείκομπς πλήρως νὰ διακριθούντων. Όπωσδηπότε, συμβόλαια διὰ 40 δεξαμενόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 1.382.050 τόνων d.w., δέον νὰ θεωρηθοῦν ὡς ἔξερχομενα τῆς υπὸ κατασκευὴν δυνάμεως. Δὲν ὑπάρχει ἀμφισβολία — τούτεσται περαιτέρω — ὅτι καὶ ἄλλα συμβόλαια θὰ ἀκυρωθοῦν, σὺν τῷ χρόνῳ. Εἰς τὸ τέλος, πάντως, τοῦ 1958 ὑπελογίζετο, ὅτι τὸ υπὸ ναυπηγησιν καὶ ὑπὸ παραγγελίων τονῶν δεξαμενοπλοίων

**Πρὸς τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξ)κοὺς' Ασυρμάτου**

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωμέτρων, φαντάρ, βιθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τῆς ήδρογείουν.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

KENTRIKON GRAFEION : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

GRAFEION NEAS YORKEIS : 115 BROAD STREET

GRAFEION LONΔINOU : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

GRAFEION PEIRAIOS

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

περιελάμβανεν 716 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 25.632.200 τόνων Δ.ώ., αντιστοιχούν πρός τὰ 46% τού ύψισταμένου κατά τὴν αὐτὴν χρονολογίαν στόλου. Σημειώσονται, διτὶ ἄγνωστοι παραμένουν — ἀλλείως ἀνακοινώνεις ἔξι ὑπευθύνων πηγῶν — αἱ ναυπηγήσεις εἰς τὴν Σοδειτικὴν Ἔνωσιν καὶ τὰς δορυφόρους χώρας.

Αἱ προσδεπόμεναι ἔξι ἄλλου παραδόσεις νεοτεύκτων διὰ τὸ 1959 καὶ ἐπέκεινα δείκνυνται ἀπό τὸν κατωτέρω πίνακα:

1959	7.992.850 τ. d.w.
1960	6.753.650 »
1961	5.532.450 »
1962	2.882.300 »
1963	1.842.850 »
1964 - 5	628.100 »

Παρατηρεῖται σχετικῶς, διτὶ συμφωνία ναυπηγῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, ἐπεικόνθησαν τὰ χρονικά ὅρια ἀρκετῶν παραδόσεων.

ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ ΤΩΝ ΝΕΟΝΑΥΠΗΓΟΥΜΕΝΩΝ: 'Η ἔκθεσις, ὡς συνήθως, καταμερίζει εἰς τρεῖς ὅμιλους τὸ ὑπὸ παραγγελίαν τονῶν. 'Ο πρῶτος ὅμιλος ἀναφέρεται εἰς τὰ ἀμερικανικῆς πλοιοκτησίας, τὰ λιθεριανὰ καὶ τὰ παναματικά δεξαμενόπλοια, ἀτιναὶ καὶ ἀναβιβάζονται εἰς 8.930.000 τόνων Δ.ώ., ἐκ τῶν ὅποιων σκάφη 4.440.000 τ. ἀνήκον εἰς ἀμερικανικάς ἑταῖριας πετρελαίων. Διαπιστοῦται, διτὶ εἰς τὸ ὅμιλον αὐτῶν περιλαμβάνονται καὶ σκάφη ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, τινὰ τῶν ὅποιων πρόκειται νὰ ὑψώσουν τὴν Κυανόλευκον, ἀντὶ τῆς λιθεριανῆς. 'Ο δεύτερος ὅμιλος ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀγγλικῆς πλοιοκτησίαν μὲ σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 5.620.000 τ. Δ.ώ., ἐκ τῶν ὅποιων 3.880.000 τόν. ἀνίκουν εἰς ἑταῖριας πετρελαίων καὶ 1.740.000 τόν. εἰς Ισιδώτας ἐφοπλιστάς. 'Ο τρίτος ὅμιλος ἀναφέρεται εἰς τὴν νορβηγικής πλοιοκτησίαν, μέ σκάφη 3.780.000 τόνων Δ.ώ.

ΤΑ ΜΕΓΕΘΟΙ: 'Οσογενέστερον τὰ μεγέθη εἶναι γεγονός, διτὶ θὰ ναυπηγθοῦν τρία σούτερ-τάνκερ, μεγαλύτερα τῶν 100.000 τόνων Δ.ώ. ἔκαστον. Δύο ἔξ αὐτῶν, τῶν 104.500 τ. ναυπηγοῦνται εἰς τὴν Ἰαπωνίαν καὶ τὸ τρίτον, 106.500 τ. εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείες διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Στ. Νιάρχου. 'Η μέσης χωρητικότητος τῶν νέων παραγγελιῶν ἀναφέρεται εἰς σκάφη τῶν 48.000 τόνων Δ.ώ.

ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ: Διαπιστοῦται εἰς τὴν ἔκθεσιν, διτὶ, παρὰ τὸν δύκον τῆς παραδοσίσης χωρητικότητος, τὸ παραπλισμένον τονῶν ἀπὸ 5.600.000 τόν. Δ.ώ., κατ' Ἰούνιον, κατῆλθεν εἰς 4.000.000 τ. εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους. Οὐδέποτε ἀλλή δικαιολογία διέτειται διὰ τὴν μείωσιν ταύτην, εἰμὶ ή ἐπιθυμία τῶν ἐφοπλιστῶν νὰ ἀποφύγουν ὅπωδηπότε τὸν δαπανηρὸν παραπλισμόν.

'Αρ' ἔτέρουν οἱ μεταφορική ικανότητος τοῦ στόλου τάνκερς ἡγένηθε εἰς τὸ τέλος τοῦ δευτέρου ἔξαμηνου κατὰ 11%, ἔναντι τοῦ τέλους τοῦ πρώτου ἔξαμήνου. 'Αυτιθέτω, ἡ κατανάλωσις δὲν φάνεται, διτὶ δύναται νὰ ἀπορροφήσῃ τὴν πρόσθετον ταύτην χωρητικότητα. Οἱ παραπορταὶ τῶν ἔξαλίδεων τῆς ναυλαγορᾶς — τονίζεται εἰς τὴν ἔκθεσιν — δὲν εἴνει εἰς θέσιν νὰ ἔχηγησουν τὸ φαινόμενον τοῦ περιορισμού τῆς παραπλισμήνης χωρητικότητος καὶ τῆς ἀπορροφήσεως τῆς νεοτεύκτου. 'Απλῶς, μία ἔρμηνεια ἔγκειται εἰς τὰ καθυστερημένα ταξίδια — μὲ μειωμένην ταχύτητα — τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν συμμετοχὴν τῶν τάνκερων εἰς μεταφοραν σιτηρῶν.

ΚΑΙ ΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ: Λίαν δυσχερεῖς κρίνονται αἱ προβλέψεις. Πιστεύεται, διτὶ ἡ παραγωγὴ τῆς Σαχάρας θὰ ἐπιτρέψῃ σὺν τῷ χρόνῳ εἰς τὴν Γαλλίαν ἡ ἀπάρκεση, μετὰ τὰ ίδιά της μέσα, εἰς τὰς εἰσαγωγικάς της ἀνάγκας καὶ διτὶ — ἵσως — γαλλικά δεξαμενόπλοια νὰ ἀναζητηθοῦν ἀλλαχοῦ ἀπασχόλησιν, ἀφοῦ τόσον ταχεῖα θὰ εἴναι ἡ μεταφορά τῶν πετρελαίων ἐκ τῆς Σαχάρας. 'Ἐπίσης, ἡ σοδειτικὴ παραγωγὴ, ηπὶς ἀναμένεται ηγένεμην κατὰ τὰ προσεγγ. ἔτη, θὰ χρειασθῇ ευρύτερας ποτοθετήσεις εἰς τὸ ἔωτερικόν. Ποδὸς τὴν Ἀπώλειαν καὶ τὴν Νότιον Ἀμερικήν συχνότεραι θὰ ἀποβούν αἱ μεταφοραὶ πετρελαίων ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

'Αποφασιστικὸν παράγοντα θὰ ἀποτελέσῃ καὶ ἡ ἀπόφασις τῶν Ἡν. Πολιτειῶν διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν, χάριν τῆς προστασίας τῆς ἔγχωρίου πετρελαιοπαραγωγῆς. Αἱ μεγάλαι ἑταῖροι πετρελαίων διατηροῦν πλείστας ὅσας ἐπιψυλάζεις διὰ τὸ μέλλον τῆς ἐργασίας τῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν δὲ ἔξισσορόπησιν προσφοράς καὶ ζητήσεως τονῶν

τὴν τοποθετοῦν περὶ τὸ 1963. 'Εάν, δημως, αἱ ἀκυρώσεις συμβολαίων ἥβελον συνεχισθῇ καὶ ἐκ παραλήπησος ὅλα τὰ 25 ἔτῶν δεξαμενόπλοια, καθὼς καὶ τὰ 30 %, τούλαχιστον, τοῦ πολεμικῆς ναυπηγήσεως τονῶν (Τ.2). ἥθελον διαστήθη, τότε αἱ πλέον αἰσιόδοξοι προβλέψεις ὅμιλοι δι' ἔξισσορόπησιν κατὰ τὸ 1962.

Η ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ: 'Απὸ περιλαμβάνοντος εἰς τὴν ἔκθεσιν πίνακα προκύπτει, διτὶ ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων εἶναι κατανεμημένος εἰς πεντήκοντα σημαίας, αἱ κυριώτεραι τῶν ὅποιων, μὲ δύναμιν μείζανα τῶν 100.000 τόνων Δ.ώ. ήσαν

εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958 — αἱ κάτωθι:

Σημαία	Πλοία	Σημαία	Πλοίο
Αιγαίνειανή	407	Γερμανική	43
Βρετανική	564	Ισπανική	41
Ην. Πολιτειῶν	501	Αργεντινής	47
Νορβηγική	467	ΕΛΛΗΝΙΚΗ	25
Παναματική	189	Βραζιλίας	18
Γαλλική	140	Βενεζουέλας	33
Ιταλική	138	Καναδική	47
Σουηδική	101	Βελγική	12
Ολλανδική	115	Φλλανδική	16
Ιαπωνική	85	Μεξικού	18
Δανική	59	Πορτογαλική	10
Ψαρική	84	Τουρκική	9

9 101.337

NΟΡΒΗΓΙΑ

ΔΥΝΑΜΙΣ ΣΤΟΛΟΥ ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Τὴν Ἰην Ἰανουαρίου ἐ. ἔτους—κατὰ προσφάτους στατιστικάς διαπιστώσεις—οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ εἶχον ὑπὸ τὴν διαχείρισίν των σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 9.6 ἔκαστομυρίων τ. γκρός, μὲ προοπτικήν νὰ φθάσουν τὴν δύναμιν ταύτην, λίγοντος τοῦ 1959, εἰς τὰ 10.5 ἔκαστομυρία τόνων γκρός. Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ σημειωθῇ, διτὶ τὰ 72% τοῦ τονῶν τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὰ 31% τοῦ στόλου σκαφῶν. Ἑρροῦ φορτίου ἥσαν κατὰ τὴν Ἰην Ὁκτωβρίου π. ἔ. προναυλωμένα εἰς μακροχρόνια τάμι-τσάρτερ, ἐνώ 11% καὶ 4%, ἀντιστοίχως διὰ τὰς δύο τάμιτας κατηγορίας πλοίων, ἥσαν ναυλωμένα διὰ συνεχῆ ταξίδια πέραν τῶν 12 μηνῶν. Τὸ ἀναμενόμενον ἐπίσης νὰ παραληφθῇ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος νεότευκτον νορβηγικὸν τονῶν εἶναι ἀπό τοῦ τούδε προναυλωμένων εἰς μακροχρόνια τάμι-τσάρτερ, ἐξ οὐ καὶ ἀναμένεται διτὶ τὰ κέρδη τοῦ 1959 θὰ είναι ἀνώτερα πρὸ τοῦ 1958. Θά φθάσουν δηλαδὴ—περιλαμβανομένων καὶ τῶν πενιχρῶν προβλέψεων διὰ τὰ λάινερς καὶ τὰ φορτηγά — εἰς 2850 ἔκαστομυρία κορωνῶν, μὲ αὐξήσιν 150 ἑκατ. κορωνῶν ἔναντι τοῦ 1958. Παρὰ ταῦτα ἐν τούτοις, παρετηρεῖτο, διτὶ οἱ στόλοι τῶν «σηματῶν εὐκόλιας» ἐφωνίζουν κατὰ τὰ τελευταῖα ἑπτὸ ποσοστὸν αὐξήσεως πολὺ σημαντικώντος, πλούτου σημαντικώντος, λόγω τῆς νηολογήσεως μεγάλων νεοτεύκτων μονάδων καὶ ίδιας «στούπερ-τάνκερ».

Ειδικώτερον, κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ παρέλασον 119 πλοίων, χωρητικότητος 1.840.758 τόνων Δ.ώ., ἔναντι 1.326.000 τ. τοῦ 1957, ἐπώλησαν δὲ εἰς τὸ ἔκαστομυρία 49 πλοίων, 321.739 τόνων. Μεταξὺ τῶν παραληφθέντων 119 πλοφών κατελέγοντο 46 δεξαμενόπλοια, 1.088.323 τόνων Δ.ώ., πράγμα ὅπερ ἀνεβίσασε τὸν νορβηγικὸν στόλον τῶν τάκερων εἰς 8.1 ἔκαστομυρία τόνων Δ.ώ., μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 15.8% ἐπὶ τοῦ παγκοσμίου συνόλου. Τὰ περιστότερα διὰ τὴν Νορβηγίαν πλοίον ἔναυτηγήσθησαν τὸ 1958 εἰς τὴν Γερμανίαν (33 σκάφη, 490.000 τόνων) καὶ εἰς τὴν Σουηδίαν ἔτερα 28, χωρητικότητος 487.000 τόνων, ἐνώ εἰς τὰ τρία νορβηγικά ναυπηγεία κατεσκευασθησαν 32 πλοφές διαφόρων μεγεθών.

Σημειώνεται ἀκόμη, διτὶ ἐλεύθερων κατὸ τὸ 1958 αἱ νέαι παραγγελίαι. Τέσσαρα μόνον συμβόλαια ἐκλείσθησαν διαφορούντος τοῦ ἔτους, δι' ἓν δεξαμενόπλοιον τῶν 47.000 τόνων Δ.ώ., καὶ διὰ τρία φορτηγά, 23.000 τόνων, ἔναντι παραγγελιῶν 1.450.000 τόνων Δ.ώ., κατὰ τὸ 1957. Οἱ Νορβηγοὶ ἔχουν δῆλη ὑπὸ παραγγελίαν 339 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 6.673.000 τόνων Δ.ώ., ἔναντι 458 πλοίων, 8.422.000 τ. Δ.ώ., κατὰ τὸ 1957, αἱ δὲ παραγγελίαι τῶν αὐταὶ καλύπτουσσαν τὰ 16% τοῦ συνόλου τῶν παγκοσμίων παραγγελιῶν, τῶν κατανεμημένων εἰς τὰ ναυπηγεία διοὺς τοῦ κόσμου.

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΞΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
Διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ
Διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : 'Ακτὴ Ποσειδῶνος, τηλ. 470.500, 475.033.

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ..

Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ. Πάτρας, Σάμην, ΙΘΑΚΗΝ,
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ

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

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

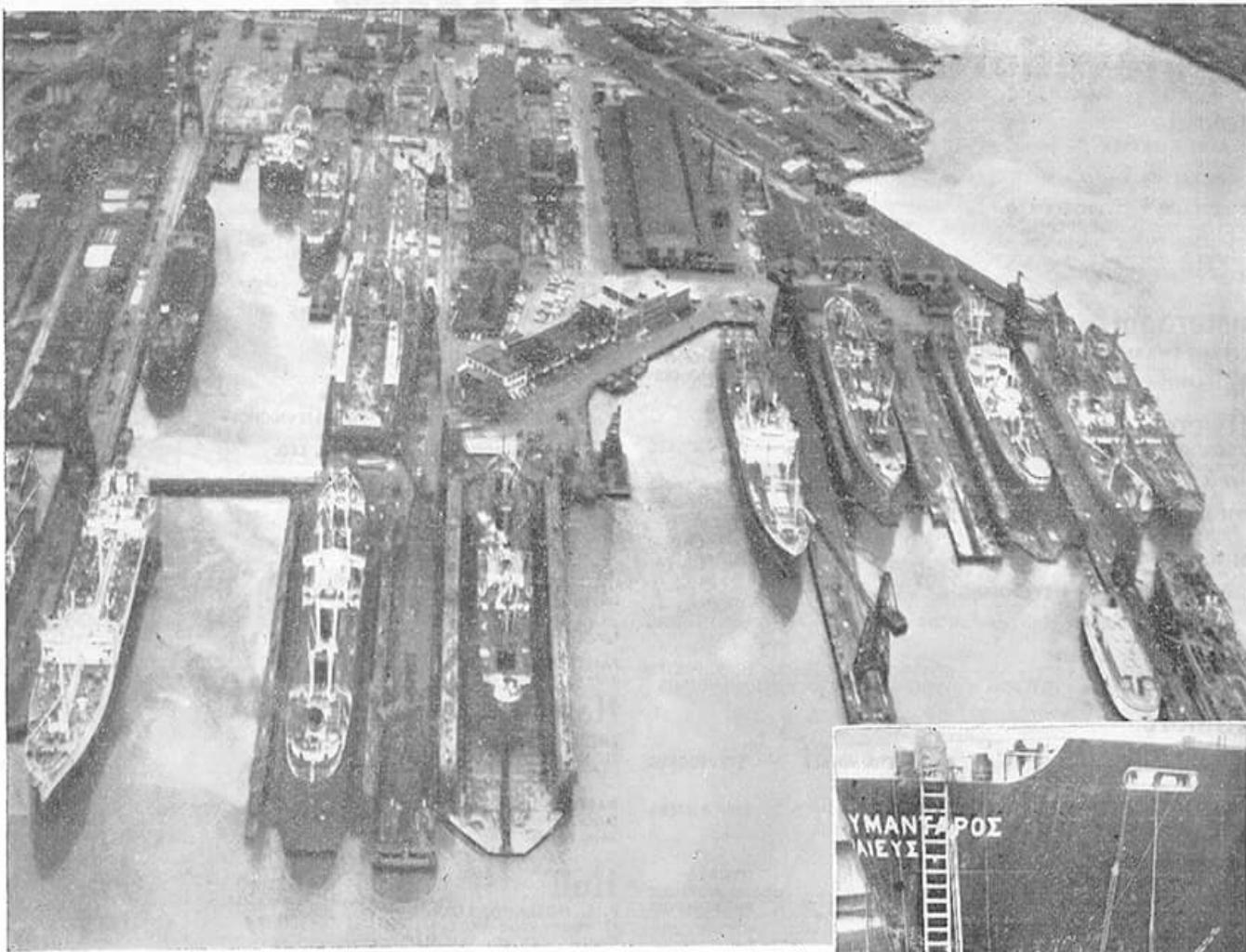
Δ/Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,"

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

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

Ἐκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2.30 μ.μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

Διεύθυνσις : Τηλ. 470.895 καὶ εἰς διὰ τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.



Τὰ ἐν δεξιαμενή σκάφη είναι τὰ ἀ/π «Σταύρος Κουμάνταρος», «Κωνσταντίνος» καὶ «Στάρ».

'Απαράμιλλος ύπηρεσία Ναυπηγείου



Ο. Κ. ΕΜΜ. Α. ΧΟΝΔΡΟΥΛΗΣ

Διευθυντής τοῦ Ἑλληνικοῦ τμήματος,
ὅπτις κατά τὰ τελευταῖα ἑνέκει
συνδέεται μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μέρο-
λαντ καὶ προσυπικῶς ἐποπτεύει τὰς
ἔργασίας τῶν 'Ελλήνων ἔφολιστῶν.



Ἐνδύταται εὐκολίᾳ, πλήρως πεπειραμένον τεχνικὸν, ἀπαράμιλλος ὑπηρεσία, ὅλα τίθενται εἰς τὴν διάθεσίν σας ὅταν θὰ ἔξ-
υπηρετηθῆτε ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μέρολαντ. Εἰς αὐτὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ταυ-
τόχρονος πλεύρισις καὶ ἔξυπηρέτησις τοιάκοντα καὶ ἐνδὸς σκαφῶν ὠκεα-
νοπόδων. Τὰ πλήρη καὶ συγχρονισμένα ἐργοστάσιά μας, αἱ πέντε ἀπο-
βάθμιαι καὶ αἱ τέσσαρες πλωταὶ δεξαμεναί, μὲ ἀνυψωτικὴν ἴκανότητα μέ-
χρις 18 χιλ. τόννων, σᾶς ἔξασφαλλον μίαν ἀπαράμιλλον ὑπηρεσίαν διὰ
κάθε εἴδους ἐργασίαν.

**Maryland
Shipbuilding & Drydock Company**

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ: MARDOCKCO - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ELGIN 5-0500
ΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ DIGBY 4-0934

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

Adelaide

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

PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.
Tolley's Buildings, Lipson Street
Tele: J. 1582) 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

Amsterdam

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

Antwerp
STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maasstraat 44
Tele: 329288 Cables «FRANSSWART»

JOSEPH J. LEE & CO.
17, Batavia Street,
Tele: 33.61.36 33.61.37-33.61.64
Cables «LEE»

BELGIAN BUNKERING & STEVEDORING CY
Avenue d' Italie 92.
Tele: 337.846 Cables «BELBUNKER», Telex An 212

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7.
Tele: 31.09.64 (3 lines) Cables «GYLSEN»

Baltimore

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

MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.
320 Chamber of Commerce Bldg.
Tele: Lexington 1860-61 Cables «MARSHIPCO»

CURTIS BAY TOWING CO.
Merchandise Trust Building
Tel: MULberry 5-8700
Cable & Radio «CURTISBACO»

Bangkok

A. M. T. MARICAN & CO.
150, Customs House Lane,
Near French Embassy.
Cables "MEERATHAMBY"

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 137 Canning Street
Tele: Bank 5339

Cape Town

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.
2 Seikirk Street
Tele: 3-1478 Cables «HERMES»

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
Waygood Otis Building, 95, Strand Street.
Box 2587, Phone 22756, Teleprinter CX 207.
Cables: «MIDSHIPMAN»

Casablanca

H. G. SMITH & CO. LTD.
119, Avenue du General Drude
Telephone: 208-85 Cables «SMICO»

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

Ceuta

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.
Mueller Canonero Dato,
Teleph. 3448 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

Columbia & Willamette River Ports

PORTLAND STEVEDORING CO.
1732, N. W. Quimby Street Portland Ore
Cables «PORTSTEVE» Telephone Broadway 5491

Dakar
SOCOMAR,
Tele: 108 21 Brd Pinet Laprade Cables «OVERALL»

Dunkirk

SOCIÉTÉ DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
7 Quai Freycinet Tel: Dunkirk Cables: 1971

JOKELSON & HANDSAEM
Tg Place des Nations J
Tele: 7825 Cables OKELSON»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

Durban

GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.
110, Victoria Embankment,
Box 1477, Phone 2-8337, Telep: inter DX 61. Cables «MIDSHIPMAN»

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

J. E. PALMER & CO. (Pty) LTD.
220/224 POIND ROAD CURBAN
Cables: «ROULETTE»

STEVEDORES

Finland

ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES, SHIP'S STORE MERCHANTS
MEMBERS AT ALL PORTS

Fremantle

NICHOLLS PTY LIMITED
26 Mouatt St. Tele: L 1064 Cables «STEVNICHOL»

STEVEDORES

FREMANTLE PROVIDORING CO. PTY. LTD.
Leake Street, FREMANTLE.
Telephone: L-1036-7-8 Cables «PROVIDORE»

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

S. R. WILTSHIRE & SONS.
41 & 42 New Market & Mundy Streets
Tele: Central 814 Cables «WILBUT»

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

JAMES MOLINARY LTD.
Irish Town 40, Tele: A. 368 Cables «JAMES»

SHIPCHANDLERS

Hamburg

THOR NILSEN
21, Kajen Tele: 33.28.41(42
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

STEVEDORES

BASTE & LANGE

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

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.
11, Hedon Road-HULL.
Cables: «DUCAL» Tel: 31370

STEVEDORES

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.

11, Hedon Road, HULL.
Cables «STEVEDORE» Tel: 33371

STEVEDORES

Karachi

COWASJEE & SONS
KEAMARI, Cables «JUBILEE»
Telephones: 33362, 33109, 32010, 5115

SHIP'S AGENTS, STEVEDORES,
SHIP CHANDLERS, COAL BUNKERERS,
TUGS BARGE OWNERS

Liverpool

REA LIMITED
Pacific Building, James St.
Tele: Central 6070 Cables «IGNEUS»

STEVEDORES

London

A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
Bevis Marks House, Bevis Marks, E.C. 3.
Telephone: Avenue 26712.

World-Wide Personal Information
Service relating to Port Charges
Stevedoring, Towage, Stores etc.

Lourenco Marques

VITORIA LIMITADA
P.O.Box 83
Tele: 4428 & 3228 Cables «CRETIKOS»

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS

62, Avenue Alvares Cabral
Tele: 5254 Cables «NIKAS»

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

N. SELVARADJALOU CHETTY & CO
620 North Beach Road.
Tele: 3680 Cables «STEVEDORE-MADRAS»

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

INDO-BRITISH CORPORATION

334, Thambu Chetty Street
Tel: C/o 3090 and 61168 - Cables: «JETROY»

SHIP CHANDLERS

Melbourne

UNITED STEVEDORING PTY LTD.
Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

THE FLEET FORGE PTY LTD.

Tele: MX 5231 9113 Lorimer St. SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

UNITED SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables «FLEETWAYS»
Messrs. E.P.&A.FRASER

SHIP'S FITTINGS

Phosphate House, 515, Collins Street

Tele: MB 3155. Cables «STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27
ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-558
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΩ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
Oι κ. κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

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

Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

Η “ΕΝΩΣΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ,, ΛΟΝΔΙΝΟΥ

Κατά τας διεξαχθείσας την 3ην Φεβρουαρίου άρχαιρεσίας της έν Λονδίνων «Ένωσεως Έλληνων Εφοπλιστών» πρός ανάδειξην της γένας Συμβουλευτικής Έπιτροπής της, έξελέγησαν: Πρόεδρος ο κ. Σταύρος Νιάρχος. Αντιπρόεδροι οι κ. κ. Ιωάνν. Κουλουκούνης και Μάρκος Λύρας. Τακτικοί σύμβουλοι οι κ. κ. Ιωάνν. Πατέρας, Παν. Χριστόπουλος, Μιχ. Ξυλάς, Ιωάνν. Φαφαλίδης, Δημ. Χανδρής, Φώτ. Λυκιαρδόπουλος, Μιχ. Λευτάκης, Κωνστ. Δρακούλης και Κωνστ. Άδ. Χατζηπατέρας. Και άναπληρωματικοί σύμβουλοι οι κ. κ. Μιχ. Χρ. Λεμός και Νικ. Σ. Βλασσόπουλος. Όμοιώς, έξελέγη έπιτιμος πρόεδρος της Συμβουλευτικής Έπιτροπής ο άποχωρήσας πρόεδρος Παν. Λυκιαρδόπουλος.

MONON ENA

Κατά τό πρώτον δεκαπενθήμερον τού μηνός Μαρτίου 1959 ύπεργραψε σύμβασην άσφαλσεως είς το Ναυτικόν Απομαχικόν Ταμείον τού πληρώματός του ο έκπροσωπος μόνον ένδος πλοίου ύπό ξένην σημαίαν έλληνικών συμφερόντων. Πρόκειται περὶ τού κ. Ιω. Μ. Κουλουκούνη, ο οποίος ησάφαλισε τό πλήρωμα τού ύπό σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγού πλοίου «Γεωργίος Σ.», τόνων γκρός 2871, άπό 15 Μαρτίου έ.é.

Ούτω τό συνολον τών ύπό ξένας σημαίας πλοίων έλληνικών συμφερόντων, τών άποιων τά πληρώματα έχουν άσφαλσιθή είς το N.A.T., άν-έρχεται σήμερον είς 640, τόνων γκρός 6.188.852.

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ

Τό έλληνικής ιδιοκτησίας νεότευκτον δηλεοκίνητον φορτηγόν «Μαχητής», γιοιουργοκαλαυκής κατασκευής, κυβερνώμενον παρά τού πλοιάρχου κ. Βλαστού, κατέπλευσε τελευταίως είς το Ντώρμπαν της Νοτίου Αφρικής, οπου και προεκάλεσεν ή έμφανσίς του εύμενέστατα σχόλια τού έκτη Τύπου. «Εγραψε σχετικής ή έφεμειρις «Εταιρίης Νιούζ»: «Τά σπηρινά τράμπις έλαχιστα προσομοιάζουν με τά αναφερόμενα είς τάς θαλασσονάς άφηγήστεις. Πρόκειται περὶ σκαφών άριστης κατασκευής και—πλήν έλαχιστων έξαιρεσεων—έναι προσηρμοσμένα είς τήν άνωτάτην κλάσιν τών διεθνών κανονισμών. «Ενα χαρακτηριστικόν παράδειγμα συγχρονισμένων τράμπις φορτηγού άναφέρεται είς τό ταχύτητος 16 μιλίων φορτηγόν «Μαχητής», δημερείται νά παραλάβῃ φορτίον άραδοσίτον δί» Ιαπωνίαν.

Είναι ένα άπο τρία άδελφά σκάφη τού κ. Μιχ. Εύσταθίου, ένδος μα-θητού τής ναυτικής σχολής Γούστερ, ούτινος αί παραδόσεις έχουν άνα-πτύξει τήν άγαπην του διά τά ώραια πλοία. Τό «Μαχητής» είναι ήλικιας 14 μολις μηνών και χωρητικότητος 8855 τόν. γκρος. Οι ιδιοκτήται του δέν έφεισθησαν διπανών, προκειμένου νά τό καταστήσουν πλοίον

ύποδειγματικόν. «Αμεμπτα έμφανίζονται τά διαμερίσματα τού πληρώματος, ένω οι θάλαμοι διά δώδεκα έπιβάτας, πού έχει τό σκάφος τήν δυνατότητα τά μεταφέρει, είναι τόσον άνετοι, δύσον και οι τών μεγάλων υπερωκεανών. Τό καπνιστήριον, είναι άριστα παραπλωμένον, τάτα τά γιογκοκολαυτά πρότυπα, μέ πολυτύπων ξυλίσιαν, ένω μία έξαιρετική τέχνης και είς μεγάλο μέγεθος είκών τού σκάφους, πλέοντος δλοσαχώς, κοσμούς τό κλιμακοστάσιον. Τό άδελφον σκάφος «Μιμίνα» έκδομισε πρό τίνος είς Ντώρμπαν φορτίον όρυζης έκ τής Ερυθράς Κίνας, ένω τό τρίτον άδελφον πλοίον, τό «Μάστερ Δάσκαλος», παρεδόθη προσφάτως είς τήν πλοιοκτήτριαν έταιριαν άπο τά ναυτηγεία τής Ριγιέκας».

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Τήν παρελθόνταν Τρίτην 10 τρέχ. ή μικρά Εύγενια Χανδρή, ήλικιας 2 έτών, καθημένη έπι μιάς υψηλής πολυθρόνας, έπιεσεν ένα κομβίον και καθείλκυσεν είς τά ναυτηγεία τού Σάντερλαντ τό φορτηγόν 11.000 τόν., τό όποιον θά φέρη τό δύναμη τάς.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

Συμφώνως πρός τά στατιστικά στοιχεία τής άρμοδιας ύπηρεσίας τού ‘Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τό συνολον τών ύπο έλληνικήν σημαίαν και έλληνικών συμφερόντων παραπλισμένων πλοίων άνηρχετο τήν Ιην Μαρτίου 1959 είς 499, δλικής χωρητικότητος 3.395.682 τόνων. Ήξ αύτών τά 258 εύρισκονται παραπλισμένα είς λιμένας τού έσωτερο-κού και 241 είς λιμένας τής άλλοδασπής.

‘Εκ τών 499 άργοντων πλοίων, 139 τελούν ύπο έλληνικήν σημαίαν, 204 ύπο σημαίαν Λιβερίας, 93 ύπο παναμαϊκήν, 42 ύπο Κοσταρίκας, 9 ύπο Όνδούρας, 6 ύπο άγγλικην, 4 ύπο σημαίαν Λιθανού και άνα έν ύπο σημαίας Αιθιοπίας και Νορβηγίας.

‘Εκ τών 499 άργοντων πλοίων 434 είναι φορτηγά άτμοπλοια, τόνων δλικής χωρητικότητος 2.762.423, και 65 είναι δεξαμενόπλοια, τόνων δλικής χωρητικότητος 633.259.

Τέλος, έκ τών ώς άνω 499 άργοντων πλοίων 10 χρησιμοποιούνται ώς σιταποθήκαι και 489 παραμένουν άργοντα, έλλειψει ναύλου.

Η ΑΝΕΡΓΙΑ

‘Ο άριθμός τών έγγεγραμμένων είς τό Γραφείον Εύρεσεως Ναυτιλίας Εργασίας Πειραιώς άνεργων ναυτικών άνηρχετο τήν Ιην Μαρτίου 1959 είς 9.947, έναντι 9.698 τού προηγουμένου μηνός Φεβρουαρίου.

‘Εξ άλλου κατά τό παρελθόντα μήνα Φεβρουαρίου προσετέθησαν είς τούς πίνακας τών έπιδοτουμένων άνεργων ναυτεργατών Πειραιώς 365 τοιούτοι κεκτημένοι τά νόμιμα προσόντα.

EΙΣ ΤΟΝ I.M.C.O.

Τό ‘Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας, έν συνενοήσει μετά τού ‘Υπουργείου Εξωτερικών, προσδήν είς τάς δεούσας ένεργειας διά τήν πρόσληψην και έλληνων ύπαλληλων μεταξύ τού μονίμου προσωπικού τού Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού (I. M. C. O.)

ΤΑ ΝΕΑ ΛΛΙΕΥΤΙΚΑ

Κατά πληροφορίας έκ Ρέντσμπουργκ τής Γερμανίας, άπέπλευσεν έ-κειθεν τήν 3ην Μαρτίου διά Λάς Πάλμας τό νέον άλιευτικόν Ατάκαντικής άλιειας «Ζέφυρος Ι» τής δόμασμου Έταιρίας τού κ. Κων. Δοξιάδη, πρός άλιειαν είς τόν Ατλαντικόν. Προηγουμένων τό σκάφος έκαμεν έ-πιτυχεις δοκιμών, κατά τήν διάρκειαν τών δόποιν άνεπτυξεν άνωτάτην ταχύτητα 13,5 μιλών και άπτηρεσιακήν τοιαύτην 12,5 μιλών.

Τό «Ζέφυρος Ι» είναι δλικής χωρητικότητος 559 κόρων, ναυπηγήσεως τού 1943, έφωδιάσθη δε μέ τά τελειότερα ψυκτικά μηχανήματα, ίκανα νά καταψύχουν 20 τόνων άλιευμάτων ίχθυών κατά 24ωρον. Διαθέτει ψυκτικούς άχρων, ίκανούς νά περιλάβουν 300 και πλέον τόνων κατεψυγμένων ίχθυών.

Τή Έταιρία «Ζέφυρος» έχει ύπολογίσει ζτι τό σκάφος θά δύναται νά άλιεύη και νά μεταφέρη είς τήν Έλλαδα περὶ τούς 1500 τόνων ίχθυών έτησίων.

Mormugao

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.

Cable: «LENUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cable: «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portici Massa

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

Penang

S. Y. K. PATCHEE BROS (Manum)

Tele: 1085 15 Bishop Street, Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

Rangoon

COMO TO SON & CO. LTD.

P. O. Box No 139, Cables: «MACOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

Οσον άφορα το δεύτερον άλιευτικόν «Ζέφυρος 11», ως μάς άνεκπληκτή δάμασιν, ή μετασκευή του 8^{ου} αρχιστή εἰς Γερμανικά ναυπηγεία έντος τού πρέχοντος μηνός Μαρτίου. Θα είναι δέ στοιχου πρός έξορυψην μετά προσέλευτων 11 μηνών.

Έξι άλλου, ως άνεκπληκτή δάμασιν ο πλανελών έξι Ιταλίας κ. N. Παρασκευαΐδης, ιδρυτής της άλιευτικής Εταιρίας «Εύρυδίκη», το πρώτον άλιευτικόν της Ατλαντικής άλιειας «Εύρυδίκη 1» θά έπαναλάβη τάς έργασίας του περι τό τέλος τού μεταπροσεχούς μηνός Μαΐου. Το σκάφος ύπεστη εἰς τά Ιταλικά ναυπηγεία τού Βιαρέτζιο ριζικάς μετατροπάς, έπιμηκυνθέν κατά έπτα μέτρα καὶ έφωδισθή με νέα ψυκτικά μηχανήματα. Ούτω τό «Εύρυδίκη 1» θά διαθέτη ψυκτικούς χώρους ικανούς νά περιλάβουν 200 τόνους ίχθυών, άντι τών 100 τόνων, τούς διποιούς περιελάμβανε πρό της μετασκευής του. Τά ψυκτικά μηχανήματα θά δύνανται νά καταψύχουν 11 τόνους άλιευμάτων ήμερησίως. Παραλλήλως τό «Εύρυδίκη 1» έφωδισθή με νέας μηχανάς προώσεως, αϊτίνες θά τού προσδίδουν 13 μίλια ταχύτητα την ώραν.

Κατά τάς ίδιας άνακοινώσεις, τά δύο έπερα άλιευτικά σκάφη «Εύρυδίκη 11» καὶ «Εύρυδίκη 111» της A. E. «Ατλαντίς», με τήν όποιαν συνεργάζεται ή Εταιρία «Εύρυδίκη» τού κ. Νίκ. Παρασκευαΐδη, θά τεθούν έν υπηρεσία, τό μεν πρώτον περι τό τέλος τού Ιουνίου 1959, τό δέ δεύτερον περι τό τέλος τού Αύγουστου 1959. Αμφότερα τά άλιευτικά μετασκευάζονται εἰς τά ναυπηγεία τού Λιβρόνου, έκαστον δέ έξ αύτῶν θά άναπτυξτη ταχύτητα 13 1/2 έως 14 μίλ. την ώραν καὶ θά διαθέτη ψυκτικούς χώρους δυναμένους νά περιλάβουν 450 τόνους κατεψυγμένων ίχθυών. Τό «Εύρυδίκη 11» είναι τό πρών «Rotersandia», ναυπηγήσεως τού 1946, καὶ τό «Εύρυδίκη 111» τό πρών «Τζονίς», ναυπηγήσεως τού 1944. Ή έποισια συνολική παραγωγή τών δύο συνεργάζομένων άλιευτικών έταιριών «Εύρυδίκη» καὶ «Ατλαντίς» υπολογίζεται εἰς 5.500 τόνους κατεψυγμένων ίχθυών.

ΑΓΟΡΑΠΟΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό γαλλικόν δηζελοκίνητον δεξαμενόπλοιον «Esso Provence» 12.334 τ. γκρός, 17.963 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1933, ήγοράσθη άντι 85.000 λιρών ἀπό παναμακήν έταιρίαν Ελληνικών συμφερόντων. Παραλαβή εἰς τήν Βρέστην έντος τού πρέχοντος μηνός.

—Τό νορβηγικόν φορτηγόν «Hector» 5243 τ. γκρός, 8200 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σύρεβού τού 1957, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων άντι τιμῆς 41.000 λιρών. Σημαία Λιβερίας.

—Παρά τής έταιρίας «Εσπάνια» (τού συγκροτήματος τής «Οράιου») ήγοράσθη τό ύπο παναμακήν σημάνια δεξαμενόπλοιον «Ellen H. Jacobs» 11.625 τ. γκρός η 17.500 τόνων d.w. (τού 1944), μὲ άμεσον παραλαβήν εἰς τόν λιμένα τής Νέας Υόρκης. Τιμή δέν έγγνωσθη.

—Τό άργοντος εἰς Κυνόσουραν ἀπό τής 16 Απριλίου π. ἔτους φορτηγόν «Υδραιος 11» 4557 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ήγοράσθη παρά τών κ. κ. Ν. Παπατολίου καὶ Θ. Γλύπτη άντι τιμῆς γύρω τών 45.000 λιρών. Παραδαμβανόμενον θά τεθή ύπο σημαίαν Λιβανού.

—Επίσης έπωλήθησαν εἰς τόν κ. Στρατήν τά 60% τού άργοντος ἀπό δην. Ιουνίου 1958 εἰς Βρέμην φορτηγόν «Αντώνιος Λ. Κυρτάτας» 6022 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, άντι τιμῆς 35.000 λιρών.

—Τό φορτηγόν «Νόρθ Κουνίν» 7899 τ. γκρός, 12.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1953, έπωλήθη ἀπό τήν έταιρίαν «Παλμύρα» (τού κ. Αντ. Παπαδάκη) εἰς Ίνδιούς έφοπλιστάς. Τιμή δέν έγγνωσθη.

—Τό ύπο λιβεριανών σημαίαν φορτηγόν μας «Καπετάν Γέμελος» 10.015 τ. γκρός η 14.551 τόνων d.w. (μὲ 722.000 κ. π. διά δέματα), ναυπηγήσεως 1956 καὶ ταχύτητος 14 1/2 μίλιών, ήγοράσθη παρ' Ελλήνων έφοπλιστών τού Λονδίνου άντι τιμῆς 700.000 λιρών.

—Εξ άλλου τό ύπο άμερικανήν σημαίαν λίμπερτον «Νάσιοναλ Λιμπέρτον» 7.241 τ. γκρός η 10.735 τόνων d.w. (μὲ 722.000 κ. π. διά δέματα), καὶ ναυπηγήσεως 1944, έπωλήθη εἰς άμερικανήν έταιρίαν (κ. Μ. Κουλουκούντης) άντι τιμῆς 375.000 δολλαρίων, μὲ παράδοσιν τόν προσεχή Μάϊον.

—Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων, άντι μη γνωσθείσας τιμῆς, τό ύπο άγικήν σημαίαν μικρὸν άκτοπλοικόν φορτηγόν «Edinburgh Merchant» 513 τόν. γκρός η 670 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1939, μὲ άμεσον παραλαβήν εἰς Βερετανικόν λιμένα.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τό ύπο σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «Απόλλων» 3314 τόν. γκρός (τού 1910) έπωλήθη εἰς διαλυτάς τού Χόγκ Κόγκ άντι τιμῆς 39.000 λιρών.

—Επίσης τό ύπο σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «Βασιλική» 5844 τ. γκρός (τού 1912) έπωλήθη εἰς διαλυτάς τού Χόγκ Κόγκ άντι τιμῆς 75.000 λιρών, μὲ παράδοσιν εἰς Χόγκ Κόγκ Απρίλιον-Μάϊον.

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst-Emden

Day and Night Phone: 2426-2427

Supply Fresh and dry stores. Bonded stores.
Deck and Engine stores.
Agents of Mobil Oil A.G. of German, Hamburg

Emden, Neuer Hafen Telegrams: Brethorst-Emden
Representatives of Greek Department: MENELAOS LINGOS

—Τό φορτηγόν «Δημήτριος Ιγγλέσης» 5.275 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, έπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς. Τιμή δέν έγγνωσθη.

—Επίσης τό ύπο σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν «Βερόνικα» 8089 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1914, έπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς άντι τιμῆς 90.000 λιρών.

ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τό όγορασθεν παρά τής «Οράιου» παναμακήν μότορ-τάκερ «Ellen H. Jacobs» 11.625 τ. γκρός (τού 1944) παραληφθέν εἰς Νέαν Υόρκην έπινδρώθη μὲ Ελληνικών πλήρωμα, διπερ καὶ ήσφαλισθή εἰς τό N. A. T. Τό σκάφος, μετονομασθέν «Άνδρος Μέρκιουρου», διεπήρησε τήν παναμακήν σημαίαν.

—Τό μικρὸν γερμανικόν φορτηγόν «Καρπωνε» 996 τ. γκρός (τού 1925) παραληφθέν εἰς Τραβερμουντέ από τής «Ελληνες όγοραστας του έτεθη ύπο τήν Κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Ολγα».

—Κατόπιν έπιτυχών δοκιμών παρελήφθησαν ἀπό μὲν τά δλλανδικά ναυπηγεία τό φορτηγόν «Αργος Σάουνιον» 10.390 τ. γκρός, ἀπό δέ τά αγγλικά ναυπηγεία τό φορτηγόν «Ερμούπολις» 9650 τ. γκρός.

—Τό όγορασθεν παρά έταιρίας Ελληνικών συμφερόντων τού Λιβάνου φορτηγόν «Ullateau Larose» 2047 τ. γκρός, 2525 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ άνακταστασήν τού 1948, παραληφθέν εἰς γαλλικόν λιμένα ουψωσε τήν σημαίαν τού Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Τζόν-ν Κ.».

—Τό πωλήθεν μεταξύ Ελλήνων παναμακήν φορτηγόν «Νέπτουν» 9370 τόνων d.w. (τού 1921) παραληφθέν εἰς Ρόπτερνταμ ἀπό τής όγοραστας του παναμακήν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Μαρίνα Δ.».

—Τό όγορασθεν παρά τού κ. Στρατή (60%) φορτηγόν «Αντώνιος Κυρτάτας» 6022 τ. γκρός (τού 1929) παραληφθέν εἰς τήν Βρέμην μετωνομάσθη «Ιωάννης Στρατής».

—Τό πωλήθεν εἰς άλλοδαπούλη λιβεριανών δεξαμενόπλοιον μας «Βάλμαρ» 9478 τ. γκρός (τού 1930) παραδοθέν εἰς τόν λιμένα τής Νέας Υόρκης ουψωσε τήν σημαίαν τής Βενεζουέλας καὶ μετωνομάσθη «Βασα». Τό πωλήθεν εἰς άλλοδαπούλη λιβεριανών δεξαμενόπλοιον μας «Βάλμαρ» 9478 τ. γκρός (τού 1930) παραδοθέν εἰς τόν λιμένα τής Νέας Υόρκης ουψωσε τήν σημαίαν τής Βενεζουέλας καὶ μετωνομάσθη «Βασα».

—Εἰς Σαουθαμπτον παρελήφθη ἀπό τούς Ίνδον ουψωσε τήν σημαίαν τής φορτηγών «Νόρθ Κουνίν» 7899 τ. γκρός (τού 1953) καὶ ουψωσε τήν σημαίαν τής φορτηγών «Άνθρωπος Κούνιν» 7899 τ. γκρός (τού 1953) καὶ ουψωσε τήν σημαίαν τής φορτηγών «Ελανίσα».

—Τά προσφάτως όγορασθεντά δύο έπιβατηγά σκάφη «Marchioness of Graham» παρά τής Επιτοποίησις Διαπούλη καὶ «Melrose Abbey» παρά τής έταιρίας άδελφων Τυπάλδου, παραληφθέντα μετωνομάσθησαν «Ρόδος» τό πρώτον καὶ «Κρήτη» τό δεύτερον.

—Τό όγορασθεν παρά Ελλήνων γερμανικόν φορτηγόν «Wilhelm Börgen» 3132 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1925, παραληφθέν εἰς τό Αμερικήν μετωνομάσθη «Αμίνα» καὶ ουψωσε τήν σημαίαν τού Λιβάνου.

—Κατόπιν έπιτυχών δοκιμών, διεξαχθείσαν τήν 5 Μαρτίου, παρεδόθη ἀπό τήν ναυπηγεία Μπάρτραμ εἰς τήν έταιρίαν «Σάμσοκ» τού κ. I. Κούμα, τό φορτηγόν «Ερμούπολις» 9650 τ. γκρός. Κατά τήν τελετήν τής παραδόσεως, ὁ έπικράτωσης τής πλοιοκτητρίας έταιρίας κ. Ελευθερίου διέφερεν, διπερ πρόκειται περι τού πέμπτου πατά σειράν φορτηγού, κατασκευασθέντος εἰς τά ναυπηγεία Μπάρτραμ διὰ λογαριασμόν τού κ. Κούμα καὶ έχηρε τήν άνωτέραν κατασκευήν τού σκάφους καὶ τά έπιτυχη σποτελέσματα τών δοκιμών του. Ό κ. Ελευθερίου προσέξει, διπερ τό «Ερμούπολις» είναι ένα ουραίότατον φορτηγόν, διπερ καὶ τό άδελφόν αύτού τού «Ερμής», έφωδιασμένον διά τήν πρώσαν του μὲ μηχανάς Ντόξφορδ.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Τό Υπουργικόν Συιδούλιον ένέκρινε τό τελικόν κείμενον τής διακηρύξεως τής διά πλειοδοτικής διαγνωσιούμον δικτούσης τής ναυπηγουμένων εἰς τής Ηγουμενίστης-Κερκύρας-Βρινδησίου.

“Ο πλειοδοτικός διαγνωσιούμον διακηρύξεως τής διά πλειοδοτικής διαγνωσιούμον δικτούσης τής Ηγουμενίστης-Κερκύρας-Βρινδησίου.

“Ο πλειοδοτικός διαγνωσιούμον δικτούσης τής διά πλειοδοτικής διαγνωσιούμον δικτούσης τής Ηγουμενίστης-Κερκύρας-Βρινδησίου.

“Απέρριψεν δι Ε.Ο.Τ. πρότασιν τής Technical Maritime Administration σπώς αναλάβη δι έπιτελείου έμπειρογνωμόνων της τήν παρακολούθησιν τής κατασκευής τού φέρου-μπόσου εἰς τά ναυπηγεία Λουάρ Νορμαντί. Τήν έργασίαν ταύτην, τούντει εἰς τό σχετικόν άπαντητικόν έγγραφόν του δι Οργανισμός Τουρισμού, άνελασεν ήδη τό Γενικόν Επι-

YOUR AGENTS IN ITALY

REGULAR LINER
AND
GENERAL SHIPPING AGENTS

Consignments invited

For any information regarding
ITALIAN PORTS
please apply to:

THE MEDITERRANEAN
& OVERSEAS
SHIPPING AGENCY S. D. A.



Head Office: Via Balbi 30, GENOA

Tel.: 67.541 (5 lines) - Cables: "MEDOV" GENOA

τελείων Ναυτικού δι', ότι αφορά τὴν μελέτην καὶ τὴν ἔγκρισιν τῶν προ-
τειγραφῶν τοῦ πλοίου καὶ ὁ ἐν Παρισίοις τεχνικὸς ἐκπρόσωπος τῆς
Ἐλλάδος παρὰ τὸν Ο.Ε.Ο.Σ. δι', δι', αφορά τὸν παρακολούθησιν τῆς
ὅλης ναυπηγήσεως. Καὶ ἑρώτωμεν: Εἰναι ναυπηγός ὁ τεχνικὸς ἐκπρό-
σωπος τῆς Ἐλλάδος παρὰ τὸν Ο.Ε.Ο.Σ.; ΕἾΣ ὅσων τούλάχιστον ἡ-
μεῖς γνωρίζουμεν, τὴν θέσιν ταύτην κατέχει εἰς διασκεριμένος τεχνικός
ἐπιστήμων, ὁ μηχανολόγος κ. Μίλων, δοτίς δὲ ἥδυστο μὲν νὰ παρα-
κολουθῇ ὑπευθύνως τὴν κατασκευὴν καὶ τὴν ἔγκατάστασιν τοῦ προ-
ωτηρίου συστήματος καὶ τοῦ λοιποῦ μηχανικοῦ ἑξοπλισμοῦ τοῦ σκά-
φους, οὐχί, ὅμως, καὶ τὴν ἔργασίαν τῆς ναυπηγήσεως αὐτοῦ, ἢτις,
ἔκτος τῶν ἔξειδικεμένων γνώσεων καὶ τῆς μεγάλης πείρας, ἀπαιτεί
καὶ ικανὸν διαθέσιμον χρόνον. Καὶ δὲ οἱ Μίλων ἐν Παρισίοις, ἔχει ἀρό-
ματητὰς ἐπὶ συγκοινωνιακῶν καὶ διομηχανικῶν κυρίως θεμάτων. Παρε-
πιτόντως μὲν τὴν ναυτιλίαν θὰ ἀσχοληθῇ.

Πολὺ φοβούμεθα, ὅτι εἰς περιπτείας θὰ ὀδηγήσῃ τὸ Δημόσιον τὸ
κατά τὸν τρόπον αὐτὸν ναυπηγεύμενον σκάφος. Θὰ δυσκολευθῇ ἐνδεχο-
μένως διὰ τὴν ἐκποίησιν του, χωρὶς ζητίαν. Είναι ὑψηλὴ κατά κοινὴν
ὅμοιογιαν ἡ τιμὴ του, ἐνῷ ἡ ἔλλειψις συστηματικῆς καὶ ὑπευθύνου πα-
ρακολουθήσεως τῆς κατασκευῆς του θὰ κάμη περισσότερον διστακτι-
κούς τοὺς τυχὸν ἀγοραστάς του.

ΤΑ ΤΛΕΙΔΙΑ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ

Τὸ ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλεν ἔγκυλιον πρὸς τὰς
λιμενικάς ἀρχὰς διὰ τῆς ὁποίας καθίσταται γνωστὸν, ὅτι ἔξεδόθησαν
παραρτήματα Κανονισμοῦ Λιμένος, δυνάμει τῶν ὁποίων παρέχεται εἰς
τὰς λιμενικάς ἀρχὰς ἐύχερες παρεμποδίσεως τῶν ἀπόπλων τῶν
πλοίων εἰς τὰς ἔξαιρετικής κακοκαρίας. Ἡ διαπίστωσις τῆς
ἔξαιρετης κακοκαρίας ἐπαφίεται εἰς τὴν κρίσιν τῶν προϊσταμένων
τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν.

Διὰ τῆς ἔγκυλιον διευκρινίζεται ἐν συνεχείᾳ ὅτι, ἐπειδὴ ἡγέρθησαν
ἀμφιβολίαι ὑπὸ τινῶν λιμενικῶν ἀρχῶν ὡς πρὸς τὸν χαρακτηρισμὸν τῆς
καταστάσεως τοῦ καιροῦ ὡς ἔξαιρετης κακοκαρίας, τοῦτο δύναται νὰ
βασισθῇ εἰς τὰ ἐκδιόμενα μετεωρολογικά δελτία προγνώσεων και-
ρού τῶν ἡμετέρων καὶ ξένων σταθμῶν, ἐν μέρει δὲ καὶ ἐκ τῶν ἐνεργου-
μένων ὑπὸ αὐτῶν τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν παρατηρήσεων.

Καὶ ἡ ἔγκυλιος συνεχίζει ὡς ἀκολούθως: Προκειμένου, λοιπόν, ν' ἀ-
παγρεύεθῇ ὁ ἀπόπλους ἐνὸς πλοίου ὑπὸ τίνος λιμενικῆς ἀρχῆς, λόγῳ
ἔξαιρετης κακοκαρίας διὰ νὰ λαμβάνηται ὑπὸ ὅψιν τὸ μετεωρολογικὸν
δελτίον τῆς Ἐθνικῆς Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας, ἀλλὰ καὶ τὰ στοι-
χεῖα τῶν ξένων δελτίων καὶ δη̄ τοῦ τοιούτου τῆς Μάλτας, ὡς καὶ πᾶν
ἔπειρον πρόσφορον στοιχείον πρὸς σχηματισμὸν κρίσεως. Ἐν συσχετισμῷ
πρὸς τὰς κρατούσας καρικάς συνθήκας, δέοντα νὰ λαμβάνηται ὑπὸ ὅψιν
τὸ μέγισθος καὶ ἡ κατασκευὴ τοῦ πλοίου, τὸ μέσον προώσεως του, η
ἰσχὺς τῆς μηχανῆς του καὶ ὁ πλοῦς τὸν ὅποιον ἔχει νὰ ἐκτελέσῃ.

Ἐάν μεταξὺ τῶν περιερχομένων πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, πλειό-
νων τοῦ ἐνὸς μετεωρολογικῶν δελτίων ἐλληνικῶν καὶ ξένων σταθμῶν,
ὑπάρχουν ἀντίθεσις ὡς πρὸς τὴν πρόγνωσιν τοῦ καιροῦ διὰ μίαν καὶ
τὴν αὐτὴν περιοχὴν καὶ διὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάσπορια, πρὸς σχημα-
τισμὸν κρίσεως θὰ λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν πάντοτε τὸ περιέχον τὰ δυσμε-
νότερα στοιχεῖα δελτίον.

Οἶκοθεν νοεῖται, ἀναφέρεται περαιτέρω εἰς τὴν ἔγκυλιον, ὅτι ὅταν
τὰ μετεωρολογικῶν δελτίων ἐλληνικῶν καὶ ξένων σταθμῶν,
ὑπάρχουν ἀντίθεσις ὡς πρὸς τὴν πρόγνωσιν τοῦ καιροῦ διὰ μίαν καὶ
τὴν αὐτὴν περιοχὴν καὶ διὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάσπορια, πρὸς σχημα-
τισμὸν κρίσεως.

Ἐν τέλει καθίσταται γνωστὸν, ὅτι ὁ παράκτιος σταθμὸς ἀσύρματου
Βάρης εἰς ὡρισμένας ὥρας, 11.45' καὶ 23.45' καθημερινῶς ἐκπέμπει
δύο τακτικὰ δελτία τῆς Ἐθνικῆς Μετεωρολογικῆς Ὑπηρεσίας, διάκοινος δὲ
παρισταται ἀνάγκη καὶ περισσότερα τοῦ ἐνὸς ἐκτάκτα. Τό αὐτὸν συμ-
βαίνει καὶ μὲ τὸν σταθμὸν τῆς Μάλτας. Κατὰ συνέπειαν αἱ λιμενικαὶ
ἀρχαὶ δύνανται νὰ λαμβάνουν γνῶσιν τῶν ἐλόγων δελτίων ἀπὸ τοὺς ἀ-
σύρματος τῶν καταπλεόντων πλοίων ἢ ἀπὸ τὰς ἐκπομπὰς τοῦ Ε.Ι.Ρ.
ἢ κατ' εὐθείαν ἐκ τῶν ἀσύρματων Ὑπηρεσίων τῆς Ἐθνικῆς Μετεωρολογι-
κῆς Ὑπηρεσίας διὰ τὴλεγραφημάτων ἢ τηλεφωνημάτων.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Ὑπὸ τοῦ τμήματος παροχῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου ἐ-
χορηγήθησαν αἱ κάτωθι συντάξεις εἰς ἀποχωρήσαντας τοῦ ἐπαγγέλμα-
τος ναυτικούς, καὶ εἰς χήρας ναυτικῶν: Εἰς Ἀρσενίου Στ., Μαγούλαν,
ναύτην ἰστιοφόρων, λόγῳ ἀτυχήματος, μὲ ὑπηρεσίαν 7 ἑτῶν καὶ 16 ἡ-
μερῶν, δραχ. 400 μηνιαίων, Ἀχιλ., Δημ., Πέρκιζαν, πλοηγῶν, μὲ ὑπ-
ηρεσίαν 29 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν, δραχ. 3.655 μηνιαίων, Μιχ.
Ἐμμ. Περσέλην, μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 1 ἡ-

ΑΙ ΚΑΘΕΔΑΚΥΣΕΙΣ ΤΗΣ "ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ",



Τὴν 25ην Φεβρουαρίου καθειλκύσθη ὁπὸ τὰς ἑσκόρας τῶν ναυπηγείων
Νορμαντοκέρκερος τοῦ "Εμδεν τὸ Ζελεκονίποντον" Ἐλλένιν Σπλένταρη, χωρι-
τικόπτοιος 10.750 τ. (l.w.), μὲ ἀνοικτὸν τὸ σέλτερ ντέκ, (13.150 τ. l.w.
μὲ κλειστόν), τῆς ἑταίριας "Ἐλληνική", τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου.
Τὸ καθειλκυσθὲν εἰνε τὸ πρῶτον μιᾶς σειρᾶς ἐτριῶν ἀδελφῶν οκα-
φῶν, παραγγελθεύτων πρὸ διετίας εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία, προ-
οιζομένων διὰ τὸν γραμμῆν Βορ. Ἀμερικῆς — Μεσσογείου — Περιοκοῦ
Κόλπου — Ἰνδῶν. Ἐκεὶ μῆκος 511 ποδῶν καὶ δύθισμα 26 ποδῶν, μὲ
ἀνοικτὸν τὸ σέλτερ-ντέκ, μὲ πέντε στόμα κυτῶν, μὲ καλύμματα τύ-
που Μάν Γκρέγκορ. Τὰ φορτοεκφορτωτικά του μέσα θὰ περιλαμβά-
νουν ἑνα γερανῶν τῶν 50 τόννων καὶ ἑνα τῶν 30 τόν. Κυβική χωρι-
τικόπης 688.000 κ. ποδῶν, περιλαμβανομένου χώρου-ψυγείου 20.000
κ. π. καὶ 35.000 κ. π. ντπά τάνκς. Μηχαναι Μ.Α.Ν., μὲ ὑπερφόρτιιν
7.000 ππων, μὲ ταχύτητα 16 μιλ. εἰς τὰς 115 στροφας κατὰ λεπτόν.
Ἀνάδοχος τοῦ οκάφους δὲ δις Καλλιμανοπούλου.

μέρας, δραχ. 1665 μηνιαίως, Δημ. Ν. Ράμφον, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν
15 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 612 μηνιαίως, Ἰωάννην Χρ.
Ἀρμενάκην δι' Ἀρμένην, μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ
4 ἡμερῶν, δρχ. 2.380 μηνιαίως, Γρηγόριον Μιχ. Καρωνίδην, πλοίαρ-
χον, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 9 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 1379 μηνι-
αίως, Γεώργιον Κων. Καλισκούδαν, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑ-
τῶν, 10 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν, δραχ. 1290 μηνιαίως, Εὔγενιον χήρων
Λουκᾶ Στυλιαράκη, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ
22 ἡμερῶν, δραχ. 596 μηνιαίως, Στυλ. Α. Χέλιον, πλοίαρχον, μὲ ὑπ-
ηρεσίαν 22 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν, δραχ. 2.528 μηνιαίως, Πανα-
γιώτην Ἀν. Λυμπέρην, πλοίαρχον, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 1 μηνός καὶ
18 ἡμερῶν, δραχ. 2.116 μηνιαίως, Ἰωάννην Ἀ. Λιάκον, μηχανικόν, μὲ
ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν καὶ 2 μηνῶν, δραχ. 1918 Νικόλαον Α. Μπουλα-
κού, πλοίαρχον, μὲ ὑπηρεσίαν 36 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δραχ.
4.493, Χρήστον Δ. Σαμούήλ, κυβερνήτην ίστιοφόρου, μὲ ὑπηρε-
σίαν 16 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δραχ. 487, Ἀριστείδην Λυμπερί-
δην, ναύτην ίστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν καὶ 11 μηνών, δραχ.
964. Βλάσιον Θεολόγον, μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν καὶ 29 ἡ-
μερῶν, δραχ. 2.178, Γεράσιμον Π. Τσελέντην, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 16
ἑτῶν 7 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν, δραχ. 589, Δημήτριον Π. Στάθην, θερμα-
στην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν καὶ 12 ἡμερῶν, δραχ. 840 καὶ Δημήτριον
Κ. Κισκάκην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 22 ἡ-
μερῶν, δραχ. 1564 μηνιαίως.

ΜΕΤΕΚΤΑΙΔΕΥΣΙΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Τὴν 9ην Μαρτίου ἥρχισαν τὰ μαθήματα τῆς πρῶτης σειρᾶς της Σχο-
λῆς μετεκταίδευσεως ἀτμομηχανικῶν εἰς μηχανικούς διὰ μηχανας ἐσώ-
τερης καύσεως. Παρουσιασθήσαν πρὸς μετεκταίδευσιν 35 ἀτμομηχα-
νικοί, οἵτινες είχον ύποβαλει σχετικάς αἰτήσεις.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Μᾶς πληροφοροῦν, ὅτι ἡ προαναφερθείσα πώλησις πρὸς διάλυσιν τοῦ
φορτηγοῦ «Πλακοράλις 3727 τ. γκρός (τοῦ 1930) ήκυρώθη.

— Τὸ φορτηγὸν «Υδραίος II» 4557 τ. γκρός (τοῦ 1930) τιθέμενον
παρὰ τῶν ἀγοραστῶν του ὑπὸ σημαίαν Λιδάνου, 38 μετονομάσθη «Ἄρης».

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανήν σημαίαν φορητογόν μας «Ἀμίγκο» 2884 τ. γκρός
(τοῦ 1944), μετωνομάσθη «Κριστίαν Σ.». Υπὸ τὸ ὄνομα «Ἀμίγκο»
ήτο ήσφαλισμένον είχε τὸ N.A.T.

HELLENIC SHIPSUPPLY
BREMEN
N.I.C. FOTOU

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ BREMEN,"
BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά έφόδια, έφόδια Τράνζιτ
ϋλικά μηχανής καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ **ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ**

Office: Bremen 13, Waller Heer Str. 213
Telephones: 80656, 80657

Night Phone: N. Fotou 448191
Telegrams: Ε'ΟΤΟΥ, Bremen

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (κ., Νικολέρης): Κατευθυνόμενον έκ Δυρραχίου είς Κωνστάντζαν με φορτίον 2860 τ. μεταλλεύματος χρωμάτου προσήραξε τὴν 6 Μαρτίου είς τὴν θέσιν Καστρί της Ν.Α. Εύβοιας. Τὸ Νο 1 κύτος καὶ τὸ φόρτον κατεκλυσθησαν ἀπὸ τὰ εἰσρέσαντα υδατα. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην, μὲ τὴν βοήθειαν ναυαγοσωστικοῦ τοῦ Οἴκου Μάτσα, καὶ ἔρμυσυλκήθη εἰς Λαυρίον, ἐν συνεχείᾳ δὲ εἰς Πειραιᾶ πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευὴν. (Μαρτ. 6-9)

«ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ» (σημ. Σαουδ. 'Αραβίας): Ἐπεσκεύασεν εἰς Μπουένος 'Αὔρες τοὺς στροβίλους χαμηλῆς καὶ ψύφληκτος πιέσεως εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Π.Ν., ἔκτελέσαν δὲ ἐπιτυχεῖς δοκιμαῖς, ἀπέπλευσε τὴν 3ην Μαρτίου, ἀφοῦ ἔλασε προσωρινὸν πιοτοποιητικὸν ναυσιπλοῖα. (Φεβρ. 26-Μαρτ. 3)

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ»: Μετὰ ἑκόρτωσιν 3300 τόν. τοιμένου καὶ ἀφοῦ ἡ ηττήθησαν τὰ υδατα ἀπὸ τὰ κύτη του, ἀνειλκύσθη μὲ τὴν βοήθειαν δύο ναυαγοσωστικῶν. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ ρυμουλκῆθῃ εἰς 'Εσμιτζέργου δι' ἐπιθεώρησιν τῶν ζημιῶν του καὶ ἐπισκευάς. (Μαρτ. 1-10)

«ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ» (λιθερ.): 'Ενώ κατέπλευν εἰς Χάρην, προέρχομεν ἐκ Χιούστην, προσέκρουσε τὴν 7 Μαρτίου ἐπὶ τοῦ κρηπιδοίχου καὶ ὑπέστη ζημίας εἰς διάφορα ἔλασματα καὶ εἰς τὰ πτερύγια τῆς ἔλικος. Θά ἐδειμενίζετο δι' ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευήν. (Μαρτ. 7)

«ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ» (λιθερ.): 'Απὸ Πουέρτο 'Ορταζ, ἔμφορτον διὰ Φιλαδέλφειαν προσήραξε τὴν 28ην Φεβρουαρίου ἐπὶ τῆς ὑφάλου Μπράουν, εἰς τὸν κόλπον Ντελάγουαρ, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκοῦ καὶ χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐμφανεῖς ζημιαῖς. (Φεβρ. 28-Μαρτ. 1)

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ» (λιθερ.): 'Εξετέλεσεν εἰς Νέαν 'Υόρκην ἐπισκεύας ζημιῶν εἰς τὰς ἡλεκτρικὰς του ἔγκαταστάσεις, αἵτινες εἶχαν προκληθῆ ἐκ βραχυκυλώματος. (Μαρτ. 8)

«ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ» (λιθερ.): Εἰς πλάτος 51—43 Β. καὶ μῆκος 2—36 Α. συνεκρούσθη τὴν νῦκτα τῆς 24 Φεβρουαρίου, λόγω πυκνῆς ὄμιχλης, μὲ τὸ ἔμφορτον ὀλλανδικοῦ μότοροπι τοῦ 'Καλλιστώ'. Τὸ 'Ανδρος Στρήμ' ὑπέστη ζημίας εἰς τὸ φόρτηκ καὶ κατέπλευσεν εἰς Ρότερνταν πρὸς ἐπισκευήν, ἐνῷ τὸ ὀλλανδικὸν ἔθυμοισθη, τὸ δὲ πλήρωμά του ἐκ 34 ἀνδρῶν διεσώθη ἀπὸ γερμανικὸν πλοῖον. (Φεβρ. 24-26)

«ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ» (λιθερ.): 'Επεσκεύασεν εἰς Κόμπη ωρισμένας ζημίας του εἰς τὸ σκάφος, προξενθείσας κατ' 'Ιανουάριον εἰς Λός 'Αντζελες ἐκ συγκρούσεως μὲ φορτηγίδα. (Φεβρ. 25)

«ΑΡΜΑΡ»: Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν μὲ ζημίας ἐκ βαρείας τρικυμίας καὶ προσαρέων, εἰς τὰ διάθυμενα, εἰς πλευρικὰ ἔλασματα, εἰς τὸν ἀρναῖαν καὶ τὸ πρδάλιον. 'Υπεδειχθησαν οἱ δέουσαι ἐπισκευαῖς. (Φεβρ. 26)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΟΥ-ΙΝΤΑΣ» (λιθερ. δεξαμ.): Εφθασεν εἰς Βουβάνην ἐκ Περσικοῦ Κόλπου μὲ ρύγματα γύρων ἀπὸ τὸ πρδάλιον. (Μαρτ. 11)

«ΕΣΠΕΡΟΣ» (λιθερ.): Περὶ τὸ ἔνα μιλλίον δυτικῶν τοῦ φαροποίου 'Ελμπε ΙΙΙ, συνεκρούσθη μὲ τὸ δανικὸν μότορ-τάνκερ 'Σορίν Θόλστρατ. 'Αμφότερα τὰ σκάφη κατέφυγον εἰς τὸ Κουχχάφεν πρὸς ἐπιθεώρησιν (Μαρτ. 8-10)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ» (λιθερ.): 'Εμφορτον μὲ ποτάσσων, τοιμένη τα καὶ χυμοὺς ὀπωρῶν ἀπὸ Χάϊφαν διὰ Κολόπου καὶ Πόρτ Σουτίγχαρι κατεκρατήθη τὴν 26 Φεβρουαρίου εἰς Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ τὰς αἰγυπτιακάς ἀράχας καὶ ήξιώθη νὰ ἐφόρτωτο τὸ φορτίον του. (Φεβρ. 26)

«ΚΡΗΝΗΣ» (λιθερ. δεξαμ.): 'Εδειμενίσθη εἰς Μασσαλίαν δι' ἐπισκευάς. Κατ' 'Οκτώβριον π. Ε., ὅταν τὸ σκάφος εὐρίσκετο εἰς 'Άδεν, εἶχον παραπτηθῆ ἀνωμαλίαι εἰς τοὺς λέθητά του. (Φεβρ. 26)

«ΝΕΠΤΟΥΝ» (λιθερ.): 'Εξετέλεσεν εἰς Καλκούταν δριοτικάς ἐπισκεύας ζημιῶν του, περὶ τῶν ὄποιών ἐγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας. (Φεβρ. 28)

«ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ» (λιθερ.): Προερχόμενον ἀπὸ Ρόττερνταμ καὶ κατευθυνόμενον εἰς Μπουένος 'Αὔρες εἰσέπλευσεν εἰς Λάς Πάλμας μὲ ἀνωμαλίαιν εἰς τοὺς λέθητας. Μετὰ ἐκτέλεσιν ἀπαραιτήτων ἐπισκευῶν ἀνέχωρησε τὴν 5 Μαρτίου διὰ τὸν προορισμὸν του. (Μαρτ. 3-5)

«ΣΑΒΙΝΑ» (δεξαμ.): 'Απὸ Τενερίφαν διὰ Περσικὸν Κόλπου, ἐνῷ διέπλεε τὴν 5 Μαρτίου τὴν διώρυγα Σουέζ μὲ πλήρη κίνησιν τῶν μηχανῶν του ἥγγισε τὸν θυβόν καὶ ἡκούσθη ισχυρὸς θύρωδος. Πιστεύεται ὅτι οἱ μειωτέρες τῶν στροφῶν ἐβλάβησαν. 'Εξηρικωθῆ ἀπὸ δύτας, δῆτι δύο πτερύγια τῆς ἔλικος ἐβλάβησαν καὶ ἔχει ἀντικατασταθεῖν, ἐνῷ ἐσθημειώθη καὶ μικρὰ τὶς διαρροή. Εἰς νεωτέραν ἐκθεσίν ἀνέφερτο, ὅτι τὸ σκάφος δὲν ἤγγισε τὸν θυβόν καὶ ὅτι τὰ δύο πτερύγια τῆς ἔλικος του ἐθραυσθησαν συνεπείᾳ βαρείας τρικυμίας. Τὸ σκάφος θὰ ἐπιθεωρηθῇ, ἀφοῦ ἀπολλαγὴ τοῦ ἔρματος, νέα δὲ ἔλιξ θὰ τοποθετηθῇ. χωρὶς νὰ δεῖξαι ζημίας εἰς τὸ σκάφος δὲν υπάρχουν. Αἱ ἐπισκευαῖς, ἀρδάμεναι τὴν 9 Μαρτίου, θὰ συνεπληρώνονται μετὰ δύνερον. (Μαρτ. 4-14)

«ΣΑΠΦΩ» (παναμ.): 'Επεσκεύασεν εἰς Νέαν 'Υόρκην ἐκτεταμένας ζημίας ἐκ προσαρέων, εἰς τὸ σκάφος καὶ τὰς μηχανάς του. 'Η δῆλη εργασία θὰ ἐτερματίζετο τὴν 17ην Μαρτίου. (Μαρτ. 10)

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ» (Κοσταρίκας): Δύται ἐπιθεωρήσαντες εἰς Σούδαν τὰ ὄφαλα ἀνεύρουν ρίγματα εἰς τὰ διπύθιενα καὶ ζημίας εἰς διάφορα ἀλάσματα. Τὰ ρίγματα ἐφράχθησαν προσωρινά καὶ τὸ σκάφος σέρον ἐπ' αὐτοῦ ύπόλοιπον 8000 τ. φορτίου, ἐπλευσεν εἰς Πειραιᾶ δι' ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκευὴν. (Μαρτ. 1-10)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τώρα, ποὺ ἡ χειμερινὴ περίοδος βαίνει πρὸς τὸ τέρμα της, αἱ πιθανότητες μιὰς βελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς περιορίζονται εἰς τὸ ἐλάχιστον. Πλὴν τοῦ γεγονότος τῆς μείωσεως τῶν στιφοφορτῶν κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον, τὰ ταξίδια εἰνὲ εύχερέστερα, τὰ πλοῖα παραλαμβάνουν περιοστόρεαν φορτίον καὶ γενικῶς η προσφορᾶς τονάκις ἀφονωτέρα. Αἱ προσβλέψεις, συνεπώς περὶ ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν κατὰ τὸν ἀμέσων προσεχεῖς μῆνας δὲν εἰνὲ ἐκ τῶν πρωτογάνων ἀδικαιολόγηται.

'Ηδη τὰ στιφοφορτά καθίστανται ὀσημέραι διλγύντερα καὶ οἱ δι' αὐτὰ ναῦλοι ἐκπίπτουν. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ τὰ 4.25 καὶ 4.50 δολ. ἐπληρώθησαν, μὲ ώφιον δι' ὥρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 43). Διὰ τὸ Μπέλφαστ, 'Πλαστάρην δι' 'Ειδονμάσουθ πρώτον 150θμερον 'Απρίλιον ἐπληρώθησαν 45), ἀλλὰ καὶ 42)6 διὸ τὸ 'Ειδονμάσουθ (Μάρτιον). 'Απὸ τὸν Κόλπον ἐπίσης διὰ τὸ Καράτσι (Μάρτιον) ἐπληρώθησαν δολ. 7.75 καὶ διὰ τὴν 'Ισταπώνιαν δολ. 7.25 ('Απρ.-Μάϊον).

'Ελάχιστα τὰ φορτία τῶν γαιανεμάρων ἀπὸ τὴν Βόρ. Ἀμερικήν. Τὰ 3.60 δολ. ἐπληρώθησαν διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν καὶ 3.67 ½ δολ. διὰ Σιδηταβένιαν εἰς λίμπερτο σκάφος. Διὰ τὴν 'Ισταπώνιαν δολ. 7.25 ('Ιούν.) καὶ 7.35 ('Απρίλιον). Συμβολίουν 100.000 τόν. δι' 'Ισταπώνιαν ἐλεισθήστε ἀπὸ τὸν Ιουνίου 1959 μέχρι τοῦ Ιουνίου 1960 εἰς τὰ 7.25 δολλάρια.

'Απὸ τὸν Κόλπον ἐπίσης διὰ τὸ Κόρτασι (Μάρτιον) ἐπληρώθησαν δολ. 7.25 (κριθ.) διὰ τὸ Κόρτασιν καὶ ἀπὸ τὴν Βόρειαν Αιγαίουν δολ. 7.25 ('Απρίλιον). Συμβολίουν διὰ Λούδηνον δι' 'Ειδονμάσουθ 61) — ('Απρίλιον) σιτρά. Συλειάς καὶ γενικά εἰς λίμπερτο διὰ λιμένας Βορ. 'Ατλαντικοῦ 90.000 δολλάρια φίο. (Μάρτιον - 'Απρίλιον). Διὰ τὴν 'Ισταπώνιαν, τέλος, σιτηρά δολ. 5.45 εἰς μέγα σκάφος (Μάϊον) καὶ μὲ τὸν αὐτὸν ναῦλον εἰς λίμπερτο διὰ Μάϊον - 'Ιουνίου.

Οἱ τομεῖς τῆς 'Απω 'Ανατολῆς ὑπὸ τὴν πίεσιν ὑπερμέτρου προσφορᾶς τονάκις. 'Απὸ τοὺς δυτικοὺς λιμένας τῆς Αύστραλίας σιτηρά προσεφέροντο εἰς τὰ 72)6 δι' 'Αγγλίαν.

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Βιζαγκαπατάμ διὰ Ρόττερνταμ ('Απρίλιον) 47)6. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Λορέντζο Μάρκες διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντς 6.75 δολ. ('Απρ.-Μάϊον). 'Αραβόσιτος ἀπὸ τὴν Μπέιραν διὰ τὸ Κόντινεντ 53)9. Ἐναντὶ τῶν 55) — προγούμενως. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάγκαν διὰ τὸ Ντάρμπιτον 37).

Μὲ ζωρότητα ἀσύνθητη τὰ τάξιμα-τσάρτερς. Σκάφος, μὲ καύσιμον πετρέλαιον, 8849 τόν. d. w. (13 ½ μιλ.. 26 τόν. φισιέλ διλ) δολ. 23.500 τόν. μῆνα διὰ 12 μῆνας, παράδοσις Κρίστομπολ. Ταξίδια κυκλικά Δυτ. 'Αφρικῆς ἐπληρώθησαν εἰς εύμεγεθή μότορσπιτς 15).

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

'Ενα ἀπὸ τὰ χειρότερα τῆς ναυλαγορᾶς ἡτο τὸ διαφρεύδων 150θμερον, χωρὶς νὰ ἀποκλείωνται τὰ χειρότερα κατὰ τὴν ἔρχομένη θερινὴν περίοδον. Πολλὰ τὸ προσφέρομενα σκάφη καὶ πολλὰ τὰ ναυπιγόμενα. 'Εντὸς τῆς προσεχοῦν πενταετίας τὰ σκάφη ποὺ θὰ παραδοχοῦν ἀπὸ τὰ ναυπιγεῖαν ἀντιπροσωπεύουν τὰ 40 % τοῦ υφισταμένου τονάκις.

Τὸ ἐπιπέδων τῶν ναυλῶνσεων ὑπῆρχε τὸ χαμηλότερον σημειωθέν. Εἰς τὸν τομέα τῆς Βορ. 'Αμερικῆς, ἐν ἀναμονῇ τοῦ σχεδίου περὶ εἰσαγωγῶν περιορισμῶν, ταυλότεροι τοιμένησεν δὲν ἐκλείσθησαν.

'Η αὐτὴ ἀπραξία καὶ εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Τὰ 75 % κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου προσεφέρθησαν εἰς σούπερ τάνκερ διὰ Βόρ. 'Αμερικῆς καὶ τὰ 55 % κάτω τῆς Κλίμακος ἐπληρώθησαν εἰς σκάφος 16.500 τόν. διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν. Σκάφος 'Τ.2' διὰ φορτίον καθαρὸν ἐπληρώθη ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν 'Απω 'Ανατολήν 27 ½ % τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου καὶ διὰ φορτίον ἀκαθαρτὸν 25.000 τόν. ἀπὸ Ράς Τανούρα δι' 'Αλεξανδρέας 18). 'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν 40 % κάτω τῆς Κλίμακος ἀκάθαρτα καὶ διὰ συνεχῆ ταξίδια διὰ καθαρά φορτία μέχρι τέλους τοῦ ἔτους εἰς τὰ 32 ½ % κάτω τῆς Κλίμακος.

Ταξίδια οὐπετραλατικά διὰ καθαρά φορτία εἰς τὰ 40 % κάτω τῆς Κλίμακος. Ταξίδια Καραβίκης - Νόρδερν Ρέιντς εἰς τὰ 57 ½ % κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου μὲ φόρτωσιν πρὸ τῆς 10ης Μαρτίου, ημέραν ἐφαρμογῆς τοῦ νέου σχεδίου περιορισμῶν.

Η ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Καὶ κατὰ τὸ πρώτον ἥμισυ τοῦ Μαρτίου οὐδεμία θετικὴ βελτίωσις ἐστημειώθη εἰς τὰ τιμᾶς τῶν ναυλῶν, μολονότι περισσότερα διαταγαί ἐκυκλοφόρησαν εἰς τὴν ἀγοράν, ίδιοι διὰ φορτώσεις διαφόρων εἰδῶν ἐκ ρωσικῶν λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσας. Διὰ τοιμέντα ἀπὸ Νοβορωστοκίνην διὰ Κολόμπα ἐζήτειτο σκάφος 7000 τόν., μὲ φόρτωσιν Μαρτίου, χωρὶς νὰ ἀναφέρεται τιμὴ ναῦλου. 'Υπεδεικνύντο προσφοραὶ ἀπὸ μερούς τῶν πλοιοκτητῶν. Οι Ρώσοι εξήτουν ἐπίσης προσφοράς διὰ 3000

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Ν.Φ.Ε.Ν.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Δ)ΣΙΣ : ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

Τὰ μαθήματα διὰ τὰς ἔξτασεις τοῦ μηνὸς Αύγουστου 1959 ήρχισαν τὴν 10ην 'Ιανουαρίου, διὰ τοὺς Γους Μηχανικούς.

Λειτουργοῦν διιδίτερα τημάτων διὰ τοὺς Ατμομηχανικούς καὶ Μ.Ε.Κ.

Πολύωρος καὶ συστηματικὴ διδασκαλία.

Διδόσκουν 'Ανωτέροι 'Αξιωματικοὶ τοῦ Β. Ν. καὶ καθηγηταὶ Ναυτικῶν Σχολῶν μεγάλη Φροντιστηριακὴ πείραν.

'Η Α. Ν. Φ. Ε. Ν. ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΟΝ ΜΕ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΝΕΠΙΤΥΧΙΑΝ ΠΑΝΤΟΤΕ.

'Η Διεύθυνσις καὶ οἱ κ. κ. καθηγηταὶ εύρισκονται κοντά εἰς τὸν άρχην έως τὸ τέλος τῶν έξιτοσεων.

Τὰ μαθήματα τῶν Αων καὶ Βων μηχανικῶν διὰ τὰς ἔξτασεις τῆς 30ης 'Ιανουαρίου 1959 συνεχίζονται κανονικῶς.

Γραφεία - Διδακτήρια : Μπουμπούλινας - Κολοκοτρώνη 99. Τηλ. 470.752.

«ΑΝΤΩΝΥ ΙΙ.» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων, άλευρων και σάγια δι' Αμερίσαν-Αμερίσγον ρείντς δολλ. 4.50, όφιον δι' Αμερίσαν-Ρόττερνταμ δολλ. 4.25, έαν κρήθην 25 σύντηξης, όφιον δύο λιμένας φορτώσεως και δύο έκφραστών 25 σύντηξης, έπι το πλέον, με 3000 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις 25—31 Μαρτίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (της έτ. Λιδονού) από Χάρητον ρόδης 13.500 τ. γαϊανθράκων δι' Ισπανίαν δελλ. 7.10, με 1000 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις Απρίλιον.

«ΕΘΝΟΣ» (λιβερ.) από Πόρτ Σεύλφουρ ή Γκάλεσταν 14.000 τ. διά Ρόττερνταμ δολλ. 4.50, «γκρός-τέρμη», φορτώσεις Απρίλιον.

«ΜΑΡΙΑ Χ.» (σημ. άμερικ.) από Νόρερν ρείντς 9500 τ. γεννημάτων δι' Αλεξανδρείας δολλ. 12.25, άλευρων έφραστών, φορτώσεις Μάρτιον.

«ΕΛΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ» (λιβερ.) από Χάρητον ρόδης 12.500 τόν. γαϊανθράκων διά Καθαρίσκι-Μόζι ρείντς δολλ. 7.30, με 1000 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις Μάρτιον.

«ΒΑΛΙΑΝΤ ΧΟΠ» (σημ. άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500 τ. άλευρων εις σάκκους διά Κολομπο δολλ. 14.72, με 750 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις Μάρτιον.

«ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9400 τ. παλαιοσθήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' Ισπανίαν, κατ' άποκοπήν δολλ. 89.000 φίο, φορτώσεις Απρίλιον.

«ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ» από ένα λιμένα Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων, άλευρων και σάγια δι' Αμερίσαν-Ρόττερνταμ δι' Αρστερνταμ δολλ. 4.30, όφιον 6000 τ. κρήθης 25 σύντηξης, με 3000 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις 12—20 Μαρτίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων διά Καράτσι δολλ. 7.75, με 1000 τ. άλευρων έφραστών, φορτώσεις 15—31 Μαρτίου.

«ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ» (νεότευκτον δεξαμενόπλοιον) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 17.000 τ. γεννημάτων (862.000 κ. π. διά σιτηρά) δι' Αμερίσαν-Αμερίσγον ρείντς, κατ' άποκοπήν δολλ. 60.000, φορτώσεις 20 Μαρτίου—16 Απρίλιον.

«ΔΗΜΗΤΡΟΣ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 10.500 τ. άλευρων εις σάκκους διά Κολόμπα δολλ. 13, με 750 τ. έφραστών, φορτώσεις Μάρτιον.

«ΣΤΑΡΑΛ-Ι.Τ» (λιβερ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων και άλευρων δι' Ειδογάρδου 4216, φορτώσεις 23—31 Μαρτίου.

«ΝΥΜΦΗ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9500—10.325 τ. γεννημάτων δι' άριστηνος λιμένας Αγγλίας 45)—ένα λιμένα η 47) δύο λιμένες έκφραστών, φορτώσεις 28 Μαρτίου—9 Απρίλιον.

Έκ Βορείου Ειρηνικού

«ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ» (λιβερ.) από Βαγκούδερ 9500 τ. γεννημάτων διά Καλλάο δολλ. 4, με 1000 τ. άλευρων έφραστών, φορτώσεις 22 Μαρτίου—10 Απρίλιον.

«ΠΑΝ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 13.500 τ. ζυλείας και γεννικών είδών (715.000 κ. π. διά δέματα) διά τρεις λιμένας (τέσσαρας θέσεις) μεταξύ Πόρτ Έρεγκλαντ—Βεστώνης ρείντς, κατ' άποκοπήν δολλ. 110.000 φίο, έαν διά τέσσαρας λιμένας έκφραστών (πέντε θέσεις) δολλ. 111.500 φίο, φορτώσεις 5—25 Μαΐου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ» (λιβερ. υπό τάιμ-τσάρτερ) από Βαγκούδερ 10.000 τ.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,

THE PEROLIN COMPANY, LTD.

REPRESENTATIVES AND STOCKS
THROUGHOUT THE WORLD

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

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

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

25, Sultan Hussain

PORT SAID

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES

Zalmhaven 4647

ROTTERDAM

BELGIUM

M.T.E. BUYSSE

Klaipdorff, 26

ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.

Spaldingstrasse 64 "Wikingehof,"

HAMBURG 1.

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.

33, Amaliegade

COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE

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

11 Elphinstone Circle

BOMBAY, INDIA

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12011

GOTHENBURG 12

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

GREECE
D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street—Tel. 42.249
PIRAEUS

SYRIA - LEBANON
PAPADOPOULO & CO.
LATAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

ARABIA

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

FINLAND

INSALKO
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO
RIERA HERMANOS
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. FRIMAN-DAHL A/S
Dronningensgt 10) 12
OSLO
(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN
Dronningensgt. 81
KRISTIANSANDS.

γεννημάτων διά Γκουαγιακίλλ δολλ. 4.50, με 1000 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις Απρίλιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» (λιβερ.) από Βόρειον Ειρηνικόν 13.000 τ. γεννημάτων διά Ιαπωνίαν δολλ. 5.55, όφιον κρήθην δολλ. 5.80, με 1000 τ. άλευρων έκφραστών.

«ΠΟΙΖΕΖΕΝΗ Γ.» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 11.500 τ. ζυλείας και γεννικών ειδών (574.000 κ. π. διά δέματα) διά Νόρδερν ρείντς, κατ' άποκοπήν δολλ. 92.500 φίο, φορτώσεις 13—25 Απρίλιον.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» από Βόρειον Ειρηνικόν 13.500 τ. γεννημάτων διά Ιαπωνίαν δολλ. 5.45, με 1000 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις 5—25 Μαΐου.

«ΜΑΤΘΑΙΟΣ» (όνδουριανόν) από Βαγκούδερ 9500 τ. άλευρων είς σάκκους διά Κολόπτο 97) 6, με 750 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις Απρίλιον.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 14.400 τ. γεννημάτων διά Ιαπωνίαν δολλ. 5.50, με 1000 τ. άλευρων έκφραστών, φορτώσεις 15—30 Απρίλιον.

Έκ Νοτίου Αμερικής

«ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ» από Βικτόριον (Βρεζιλίας) 9000 τ. μεταλλευμάτων διά Αμερικήν 3), φορτώσεις άρχας Μαρτίου.

«ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ» διά ιαν. του Σάν Λορδέντζ, με συμπλήρωσιν εις Μπουνέονς "Άυρες, Μάρ ντελ Πλάτα" διά Πλάτας διά φορτώσεις από Νεκοτσά με συμπλήρωσιν εις Μπάλγκαν Μπάλγκαν ή Μπουνέονς "Άυρες 7500 τ. βαρών γεννημάτων διά ωρισμένος λιμένας δυτικής άκτης "Αγγλίας 2) 6, όφιον πληρες φορτίον από Μπουνέονς "Άυρες ή Μάρ ντελ Πλάτα ή Μπάλγκαν Μπάλγκαν ή Άλα Πλάταν 2) 6 έλαττον, όφιον διό δύο λιμένας δυτικής άκτης "Αγγλίας 2) 6 έξτρα, φορτώσεις 2—15 Μαρτίου.

«ΠΟΠΗΝ» από Νεκοτσά και Μάρ ντελ Πλάταν 9500 τ. γεννημάτων διά Μασσαλιανούς ή Αλγερίαν 45)—ένα λιμένα η 47) δύο λιμένες διά Μασσαλιανούς "μπέρτερα, φορτώσεις 15—30 Μαρτίου.

«ΑΡΓΚΟΤΖΟΝ» (σημ. άγγλικη) από Σάντος 9000 τ. ζυχάρεως διά Κολόμπο 58) 9, φίο και στόουεντ, με 700 τ. φορτώσειν και 750 τ. έκφραστών, φορτώσεις 9—15 Απρίλιον.

Έξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» από Βέζερ ή Αμερίσγον, φορτίον αυτοκινήτων (638.000 κ. π. διά δέματα) διά ένα άμερικανικό λιμένα Ατλαντικού (Βρετίων του Χάττερες) κατ' άποκοπήν δολλ. 14.000 φίο, φορτώσεις 15—21 Μαρτίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ» (λιβερ.) από Χάρην, φορτίον αυτοκινήτων (714.000 κ. π. διά δέματα) διά Χιούστον δολλ. 65 το άυτοκινήτον, έκφραστών σ' άγνωστην Μαρτίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» από Ρόττερνταμ 13.000 τ. λιπασμάτων εις σάκκους διά Κερίαν δολλ. 7.80 ένα λιμένα έκφραστών ή δολλ. 8.05 διό δύο λιμένες, φίο, φορτώσεις 10—20 Μαρτίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (λιβερ.) από Πολωνίαν 9700 τ. τσιμέντων διά ξηρά λιμένα Περσικού Κέλπου 51)—, φίο και στόουεντ, με 1300 τόν. έκφραστών, φορτώσεις 16—31 Μαρτίου.

«ΕΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ» (λιβερ.) από Αμερίσγον, φορτίον αυτοκινήτων (747.805 κ. π. διά δέματα) διά Βοστώνη—Βαλτιμόρη ρείντς, κατ' άποκοπήν 80. 15.250 φίο και στόουεντ, φορτώσεις 6—12 Μαρτίου.

«ΚΟΜΕΤ» (λιβερ.) από Χάλιπεσουλ 8000 τ. μεταλλευμάτων και γεννικών ειδών διά Βαλτιμόρη 32) 6 φίο, με 1500 τ. φορτώσειν και 1000 τ. έκφραστών, φορτώσεις 23 Μαρτίου—4 Απρίλιον.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (παναμ.) από Μπαγιόν 3400 τ. θείου χύμα διά Ριγιέκαν 28)—φίο, με 800 τ. φορτώσειν και 800 τ. έκφραστών, καντέλλο 10 Μαρτίου.

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΟΤΑΦΙΝ» από Ρόττερνταμ ή Μπρεμερχάρεν 12.000 τ. λιπασμάτων εις σάκκους διά Νότιον Κερίαν δολλ. 7.75 φίο διά ένα λιμένα η δολλ. 8 φίο διά δύο λιμένες έκφραστών, με 1000 τ. φορτώσειν και 900 τ. έκφραστών, φορτώσεις 10—16 Μαρτίου.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Τὰ ἐν Πειραιεῖ Γραφεῖα
τοῦ Ἑλληνικοῦ Νησιγνώμονος
μετεφέρθησαν εἰς τὸ
Μέγαρον Βάττη, 5ος ὥροφος τηλ. 43.132

"ΠΗΓΑΣΟΣ,"

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)
ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΤΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΤΗ. "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ,- ΤΠΕΙΡΑΙΑ

Η

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ
ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ
ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΑΝΤΙ 50 ΔΡΑΧΜΩΝ

τωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» από Δυρράχιον 2650 τ. χρωμίου διά Κωνσταντζαν δολλ. 2.50, έων Δύονδιν 2.70, σμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ» (σημ. Λιβάνου) από Δυρράχιον 3500 τ. μεταλλεύματος χρωμίου διά Κωνσταντζαν δολλ. 2.50, όφιον διά Δύονδιν δολλ. 2.70, φόρτωσις όρχας Μαρτίου.

«ΚΟΡΑΛΙΑ III» από Δυρράχιον 2500 τ. χρωμίου διά Κωνσταντζαν δολλ. 2.50, έων Δύονδιν 2.70, σμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Δυρράχιον 3000 τ. χρωμίου διά Κωνσταντζαν δολλ. 2.50, έων Δύονδιν 2.70, φόρτωσις όρχας Μαρτίου.

«ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ» (λιθερ.) από Μερινόν—Σμύρνην 6000 τ. γεννημάτων δι' Ένα λιμένα Βορείου Αφρικής, με όφιον δύο Μασσαλίων 2519, σμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ» (λιθερ.), από Χάιφαν 2600 τ. ποτάσσης διά Κολόμπο 105)—, σμεσος φόρτωσις.

Έκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΜΙΧΑΗΑ Α.» (λιθερ.) από Κωνσταντζαν 4300 τόν. τοιμέντων εις σάκκους διά Τζέδδαν 34)— φίο, σμεσος φόρτωσις.

«ΛΕΑΝΝΙΤΣΑ» από Κωνσταντζαν 3450 τόν. σιδήρου (εις χελώνας) διά Χάιφαν δολλ. 3.75, φόρτωσις όρχας Μαρτίου.

«ΠΑΠΥΡΑ Μ.» (Κοσταρίκας) από Κωνσταντινούπολιν 3500 τ. γεννημάτων διά Λαττάκια 25)—, σμεσος φόρτωσις.

«ΑΡΙΑ» (σημ. Λιβάνου) από Κωνσταντζαν 3500 κ.μ. υπείσεις δι' Ένα λιμένα Βορείου Αφρικής 32)—, όφιον δύο λιμένας 33)—, φόρτωσις Μαρτίου.

«ΠΑΥΛΟΣ Σ» (σημ. Λιβάνου) από Κωνσταντζαν 4400 τ. τοιμέντων εις σάκκους δι' Ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 46) φίο, φόρτωσις Μαρτίου.

«ΑΛΚΩΝΙΑ» από Οδησσόν ή Ζυτάνωφ 1700 τ. γαϊανθράκων διά Πειραιά 33)—, σμεσος φόρτωσις.

'Εξ Αύστραλιας' Ινδιών και 'Απω Ανατολής

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΠΡΕΤΟΡΙΟΥΣ» (σημ. Νοτ. Αφρικής) από Σίδνευ (Αύστραλιας) ή Πόρτ Κέμπαντ 10.000 τ. γαϊανθράκων διά Μπουένος 'Αυρες 60)— φόμπ, με 60 σέντρι έκφρωτικά, φόρτωσις 1—30 'Απριλίου.

«ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ» (λιθερ.) από Μορυγεύκο 10.000 τ. μεταλλεύματων διά Ναυγασάκι—Μουρόβαν ρέιντζ 42)—, με 800 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφρωτικιν, φόρτωσις 2—20 Μαρτίου.

«ΑΘΑΜΑΣ» (παναμ.) από Σαΐγκον 9000 τ. όρύζης εις σάκκους διά Κεϋλάνην 35)—φίο και στόσουεν δι' ένα λιμένας 37) διά δύο λιμένας έκφρωτων, με 800 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφρωτικιν, φόρτωσις 25 Μαρτίου—11 'Απριλίου.

Έπι παντοίων άλλων όγορων

«ΔΕΛΦΟΙ» (λιθερ.) από Μεγάλας Λίμνας (δύο συνεχή ταξίδια) 6500 τ. γεννημάτων δι' Αρμέρσαν—Αρμόδυρογενών ρέιντζ δολλ. 9 τό πρώτων ταξίδιον, όφιον δι' Αρμέρσαν—Ρότερπτον ή 'Αμστερτον δολλ. 8.75, έων Λονδίνων 70)—, Χουλά, Ταϊν ή Ληφ 72)—, 'Ειδουμέσιψ 69) 6, έων δι' ζεροφ λιμένα δυτικής Αγγλίας 71) 6, με 3.000 τ. συμπλήρωσιν σπό 'Αγιον Λαυρέντιον δολλ. 3.75 βάσιν Κόντινεντ 37) 6 δι' Αγγλίαν και διά τα δεύτερων ταξίδιον 25 σέντρι βάσιν Λέπτων, με 8000 τ. έλευθερων έκφρωτικιν εις Κόντινεντ 37) 1000 τ. έκφρωτικιν εις Αγγλίαν, έναρξης 15—30 'Απριλίου.

«ΧΕΡΑΛΝΤ» (λιθερ.) από Μεγάλας Λίμνας 6500 τ. γεννημάτων, με συμπλήρωσιν από 'Αγιον Λαυρέντιον 3400 τ. (560.000 κ.π. διά δέματα) δι' Αρμέρσαν—Ρότερπτον ή 'Αμστερτον, κατ' απόκοπη δολλ. 71.200, έλευθερων έκφρωτικιν, με όφιον δι' Αρμέρσαν—Αρμόδυρογενών ρέιντζ και δι' Αγγλίαν, φόρτωσις 15 'Απριλίου—5 Μαΐου.

«ΑΘΗΝΑ» (λιθερ.) από Ντακάρ 3000 τ. φωσφάτων (τρήμα φορτίου) διά Σέπτεμβρα 27)—, κανταέλλο 3 Μαρτίου.

«ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» (σημ. Λιβάνου) από Νταμμάρ 2500 τόν. παλαιοσιδήρων διά Σουέζ 45)—, φόρτωσις όρχας Μαρτίου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗΣ» από Κοσσεύρ 4200 τ. φωσφάτων διά Δύονδιν 28)—, φόρτωσης Μαρτίου.

«ΑΜΕΡΣ» από Τάμπαν 5500 τόν. φωσφάτων διά Δραπετώνων δολλ. 5, φόρτωσης Μάιου.

«ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ» από Καλλάρο 8000 τ. μεταλλεύματων δι' Αρμέρσαν δολλ. 7 φίο και 4000 τ. ίχνουλέρων διά τόν ούτων λιμένα δολλ. 10 φίο, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΕΘΝΟΣ» (λιθερ.) από ένα δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούδας 14.000 τ. ζαχάρεως χύμα και εις σάκκους διά Νέαν 'Ορλεάνην ή Γκάδεστων δολλ. 2.25 έων λιμένα, φίο και στόσουεν, όφιον διά δύο λιμένας έκφρωτων εις 15 σέντρις έπι πλέον, φόρτωσις 17—21 Μαρτίου.

Αἱ χρονοναυλώσεις

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικόν) 12.850 τόνων ί.ω. (617.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 13% έων 14 μιλλίων, με κατανάλωσιν 17 τ. πετρελαίων και 1 τόν. ντηζέλ διλ.), τάιμ-τάρτερ διά 4 έων 7 μήνας (παγκόδιμο μεταφορών), 1516, ένορξης 'Απριλίου.

«ΠΑΡΝΩΝ» (εχ 'Εια Κυπρίης) 10.568 τόνων ί.ω. (512.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11% μιλλίων, με κατανάλωσιν 13 1/2 τ. ντηζέλ διλ.), τάιμ-τάρτερ διά τοξίδιον από Κόντινεντ εις 'Αργεντινήν, 10)—, σμεσος παραδοσίτις εις Αρμόδυρογενών,

έπαντεπαράδοσίς εις Ρίβερ Πλέι.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» 10.550 τόνων ί.ω. (505.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10% έων 12 μιλλίων, με κατανάλωσιν 26—27 τ. πετρελαίων), τάιμ-τάρτερ διά ταξίδιον μετοξι λιμένων της 'Απω Ανατολής, μέσω Μπούρμος, 15)— παραδοσίτις εις Μπελαράν 9—18 Μαρτίου και έπαντεπαράδοσίς εις Ινδονησίαν.

«ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ» 12.300 τόνων ί.ω. (604.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 13—14 1/2 μιλλίων, με κατανάλωσιν 15—16 τόν. ντηζέλ διλ.), τάιμ-τάρτερ διά 9 έων 11 μήνας (παγκόδιμο μεταφοροί) δολλ. 28.000 μηνιάνις, σμεσος φόρτωσις.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ 52 1/2 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις μέσος.

«ΜΙΧΑΗΑ» (σημ. άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων του Χάττερας) 25 % έπι δέματον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Ν., σμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΝΤΙΑ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' ένα ισπανικόν λιμένα 52 1/2 % έπι δέματον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις 8 Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Γαλλίαν 68 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, σμεσος φόρτωσις.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΡΕΙΝΤΖ» (σημ. Νοτ. Αφρικής) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Σαρδηνίαν 60 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, σμεσος φόρτωσις.

«ΗΝΗΜΕΡΤΗΣ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 16.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Γένοβαν 55 % έπι δέματον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις 15—25 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» από ρωσικόν λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 16.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου διά Κόντινεντ, Σακνινιαίν, Μεσόγειον ή Αίγαυπτον, 40% έπι δέματον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις 7 Μαρτίου.

«ΕΤΣΑΡΑΤΟΝ ΒΗΝΑΣ» (σημ. άγγλικη) από Παλεμπόγκ-Ταζέργκ Ούμπτων 16.000 τ. καθαρού πετρελαίου διά Χόγκ Κόγκ, 25 % έπι δέματον της βάσεως του Σκείλ, φόρτωσις τέλο Μαρτίου.

«ΝΤΟΡΟΟΥΨ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντζ 62 1/2 % έπι δέματον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Ν., φόρτωσις 'Απρίλιον.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ» (λιθερ.) από Ράς Τανούρα 25.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Αλεξανδρείαν 18/6, φόρτωσις 3—12 Μαρτίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ» (λιθερ.) από Ταμπίκο 21.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντζ 62 1/2 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 8 Μαρτίου.

«ΣΙΣΤΕΡ ΚΑΤΙΠΚΩΝ» (σημ. άμερικ.) 30.000 τόνων ί.ω. διά ταξίδιον άκτοπλοϊκών ημερών Πολιτειών (άκαθαρτα πετρελαία) 42 1/2 % έπι δέματον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Ν., φόρτωσις 9 Μαρτίου.

«ΚΕΙ-Π ΑΡΑΞΟΣ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 17.000 τ. καθαρού πετρελαίου διά Κόρπους Κρίστι 30 % έπι δέματον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Ν., φόρτωσις 2 Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΑΙΝ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Αλεξανδρείαν 45 % έπι δέματον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Ν., φόρτωσις 2 Μαρτίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 18.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 52 1/2 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 3 Μαρτίου.

«ΕΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ» (παναμ.) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 55 % έπι δέματον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Ν., φόρτωσις 2 Μαΐου.

«ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ-Υ» (λιθερ., β. ταξίδιον) από λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 18.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντζ 57 1/2 % έπι δέματον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Ν., φόρτωσις όρχας Μαρτίου.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» από Λίμηνα Μαρακάιμπο 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Λίμηνα Μαρακάιμπο 45% έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 2 Μαρτίου.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Ατανατόλην 27 1/2 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 17 Μαρτίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΡΕΙΝΤΖ» (σημ. Ν. Αφρικής) από Λίμηνα Μαρακάιμπο 16.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Πόρτλαντ (Με) 50 % έπι δέματον του Σκείλ, φόρτωσις 23 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΣ» (σημ. άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Καραϊβικής θαλάσσης 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερν ρέιντζ 35 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 13 Μαρτίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ» (λιθερ.) από Λίμηνα Μαρακάιμπο 21.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Κόρπους Κρίστι 45 % έπι δέματον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Ν., σμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» (λιθερ.) από Καλιφόρνιαν 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου (τρήμα φορτίου) δι' Ιαπωνίαν, 77 1/2 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μαρτίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΙ-ΟΜΦ» (λιθερ.) από Καλιφόρνιαν 35.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου (τρήμα φορτίου) δι' Ιαπωνίαν, 77 1/2 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Μαρτίου.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» από Κούβαν 15.000 τ. μελάσσης δι' άμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 35 % έπι δέματον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης 12 Μαρτίου.

«ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιθερ.) από Ράς Τανούρα 20.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαίου διά Σουέζ 10/6 (δύο συνεχή ταξίδια έναρξης 12 Μαρτίου).

"SUGAR CRAFT"

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Ετόλικα»	43	7314	άργει Έλευσίνα από 3 Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	άνεκ. Λά Πλάταν 26 Φεβρ. διά Νοβορωσικην
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 5 Μαρτ.
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	άδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Περαιά
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διπλής Σουέζ 8 Μαρτ. δι' "Απω Ανατολήν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώψι»	55	8450	άνεκ. Κούδανης 8 Μαρτ. διά Κιουρασό
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρή	18	2974	άργει Σουέζ από 27 Νοεμ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Ημπελάκι από 7 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ. Κ. Χατζηπατέρας	43	7231	διπλής Άγιον Βικέντιον 7 Μαρτ. δι' Αγγλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Πειραιά 9 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης - Παπάζουλον	27	1887	άνεκ. Πούλι Μπούκορ 24 Φεβρ. διά Τζιμπουτί
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τουρινάκη	22	988	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άργει Κυνόσουραν από 18 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. Χατζηπατέρα	44	7212	έφθ. Λίβερπουλ 4 Μαρτ.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε'	46	1892	άνεκ. Πούλι Μπούκορ 24 Φεβρ. διά Τζιμπουτί
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Σάλπανη»	24	3658	άργει Κυνόσουραν από 2 Φεβρ.
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Κολόμπο από 30 Δεκ.
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	άνεκ. Πειραιά 11 Μαρτ. δι' Εύθοιαν
ΑΘΩΣ	έτ. «Άλιλις»	29	3958	έφθ. Άλγεριον 7 Μαρτ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέα»	31	8879	άργει Κυνόσουραν από 2 Φεβρ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άργει Γάνδην από 6 Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΛΑΝΤ	έτ. «Ακουίλα»	57	8184	διπλής Πόρτ Σαΐδ 8 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΪΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	έφθ. Αμέρεραν 5 Μαρτ.
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	44	7176	άργει Μπρούζες από 27 Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμυρα»	42	7191	άνεκ. Μοντεβίδεο 5 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	έφθ. Μόμπιλ από 13 Φεβρ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	άδ. Τουρινάκη	20	1112	εις Πειραιά (σερβέν)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Στρατηπ. «Ανδρεάδης	44	7207	άργει Έλευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Νατζίανη»	42	7181	άργει Αμβούργον από 10 Ιαν. 1958
ΑΛΙΚΗ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7266	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Φεβρ.
ΑΜΦΙΘΕΑ	«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7194	άργει Μπρούζες από 26 Ιουλ.
ΑΝΑΞ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7216	άργει Φλωσιγκ από 8 Απρ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Ανάξη»	55	8332	άνεκ. Τζιμπουτί 2 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΑΝΔΟΡΑ	Λαμπός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιπι από 14 Σεπτ. 1957
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Μπιενθεν.ντο»	45	7282	έφθ. Γένοβαν 9 Μαρτ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Πανκριότο»	37	5683	άργει Ιειραΐτη από 26 Ιουλ.
ΑΝΟΙΚΤΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εις Πειραιά από 1 Φεβρ.
ΑΝΙΑ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	εις Πειραιά από 3 Ιαν. (έπισκευαι)
	έτ. «Γιούκον»	44	7176	άργει Μπρούζες από 11 Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΕΑ Α.	έτ. «Αννίτεα»	44	7165	άνεκ. Γκάλθεστων 6 Μαρτ. διά Καλλάο
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μάρσελος»	59	24250	εις Ισπανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαμπός & Πατέρας	43	7176	άργει Ντωντέ από 20 Απρ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	άδ. Κυρτάτη	29	6022	άργει Βρέμην από 6 Ιουν.
ΑΕΙΟΣ	Α. Δημόδην - Δ. Γκιούλη	43	7253	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπηντην»	58	10392	έφθ. Φλωσιγκ 20 Φεβρ.
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπηντην»	58	10392	άνεκ. Λιβερπουλ 28 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπηντην»	57	10376	έφθ. Βαγκούθερ 6 Μαρτ.
ΑΡΓΩ - ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπηντην»	59	10106	εις Φλωσιγκ 26 Φεβρ. (δοκιμαι)
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σιππ. Ντεβέλοπηντην»	58	10391	άνεκ. Κιουρασόδ 3 Μαρτ. δι' Αμέρεραν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α.Ε.	41	7460	εις Πέραμι από 15 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11897	άνεκ. Μένα Αμπντουλλά 4 Μαρτ. διά Βενετίαν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γ'κρην Λάινη»	31	20256	άνεκ. Νέαν Υόρκην 10 Μαρτ. διά Βερμούδας
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	45	7273	άνεκ. Τόκιο 26 Φεβρυ 6 Βαγκούθερ
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύμηλου κλπ.	24	2740	έφθ. Ζάκαν 3 Μαρτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπιξ»	44	7240	άργει Βαλτιμόρην από 26 Απρ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	Έσπη. Γραμμ. Γκούμα	39	1007	άνεκ. Πειραιά 9 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	διπλής Παναμάν 28 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεκ. Μπάρρου 1 Μαρτ. διά Γιαδάτα
ΑΤΛΑΣ	έτ. «Ανάξη»	58	9724	άνεκ. Εμδεν 6 Μαρτ. διά Καζαμπλάκαν
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Αύλιξης»	21	3275	διπλής Θεούταν 2 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξη»	44	7176	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. Ελληνική έταιρια	36	5795	έφθ. Ροζάριον 17 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. Ελλ. - Αμερ.	27	21329	έφθ. Νέαν Υόρκην 10 Μαρτ.
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. Σεργιόπουλος	22	3846	έφθ. Αμέρεραν 19 Φεβρ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	έτ. Ελληνική Α.Ε.	46	2016	άνεκ. Συμύρνην 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	έτ. Ελληνική Α.Ε.	45	1892	άργει Ντάρτερουθ από 5 Μαρτ. 1958
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Πειραιά
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	άδ. Κοντού	30	739	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 6 Μαρτ.
ΒΡΥΞΗ (δεξ.)	έτ. Ελληνική Α. Ε.	44	1923	άργει Σύρουν από 17 Δεκ. 1957
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Κ. Ι. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεκ. Ζάντρηκ από 11 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. Ελληνική Α.Ε.	46	2016	διπλής Σουέζ 9 Μαρτ. διά Μεσόγειον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΓΡΑΤΣΟΣ	έτ. Πουέρτο Σεγκούρο	53	9149	άργει Πέραμα από 25 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	Ν. Λαμπίρης	31	967	άργει Πέραμα από 7 Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΕΡΙΝΗΣ	άδ. Γράτουον	44	7176	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Γ. Εμπειρίκος	07	1317	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 1 Μαρτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίης»	35	5654	άργει Ελευσίνα από 4 Ιαν. 1958
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	άδ. Ανδρεάδην	43	7176	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 24 Μαρτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΓΚΛΟΜΠΙΑΝΑ	έτ. «Ντόλφιν»	38	2265	άνεκ. Βικτωρίων (Βραζ.) 5 Μαρτ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Μιντατάκι»	43	7229	άνεκ. Κάλθεστων 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Γουέστερν Τράνονπορτ»	59	9300	άνεκ. Μπαντάρ Μασώρ 7 Μαρτ. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	διπλήθεν Σουέζ 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΗ (δεξ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24895	άνεκ. Μπαντάρ Μασώρ 7 Μαρτ. διά Μέγαρα
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Γουόρλφτ Τάνκερς»	54	20991	άνεκ. Νέαν Όρλεάνην 28 Φεβρ. διά Πειραιά
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Π. Καλλιμανούπολου	44	7176	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
ΔΑΝΑΗ	Γ. Ιατρού	43	593	έφθ. Αλεξάνδρειαν 7 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	εις Γερμανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αιόλια»	59	9350	άνεκ. Κίναν 28 Φεβρ. διά Κόντινεντ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διπλήθεν Τρίνινταν 24 Φεβρ. διά Πόρτο Αλέγκρε
ΔΗΜ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Πάλμα»	44	7255	άργει Κυνόσουραν από 20 Μαρτ. 1958
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	«Φρόηντον»	18	5275	διπλήθεν Σουέζ 9 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άργει Κένοβαν από 16 Απρ. 1957
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτή	44	7207	έφθ. Τακόμαν 6 Μαρτ. διά Βομβάν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άργει Κυνόσουραν από 18 Σεπτ.
ΔΙΡΦΥΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεκ. Μπάκαν 7 Μαρτ. διά Πόρτο Ματαράνι
ΔΥΝΑΜΙΣ	άδ. Α' φοι Πατέρα	43	7280	άργει Ρόττερνταμ από 14 Οκτ. 1957
ΕΒΡΟΣ	έτ. «Ζωδόκος»	44	7249	άνεκ. Πουέρτο Όρντάς 24 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΕΙΡΗΝΗ Α.	έτ. «Θεοφανί» Α. Ε.	43	7244	άργει Ουντέβαλα από 7 Σεπτ. 1957
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Ελτράνοπορτ»	56	10289	άνεκ. Κάρδιμαν 6 Μαρτ. διά Βομβάν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	27	4164	άργει Κυνόσουραν από 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άνεκ. Χονολουλού 1 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΕΛΕΝΗ Δ.	κουλουκουντή	38	5550	έφθ. Πόρτα ντε Μπούκ 28 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	«Αλκαία» Α. Ε.	44	7176	
ΕΛΕΥΣΙΣ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	
	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	

ΕΛΙΣΑΒΕΤ		όδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα από 30 Σεπτ. 1957
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	διπλής Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας από 18 Ιαν. 1958
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		«Ελληνική Α. Ε.»	59	9400	εις Γερμανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΗΜΙΝΑ		Εύτ. Γκούμας	22	1184	εις Πειραιά από 12 Ιαν.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	57	7068	άνεχ. Καλκούταν 9 Μαρτ. διά Πουέρτο Πόντρε
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	39	6281	διπλής Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική Α.Ε.»	44	7207	άνεχ. Τουρκίαν από 8 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	άνεχ. Μαντράς 8 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	56	7510	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Ιδλιμιγκτών
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 Φεβρ. διά Νταμπάμ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική Α.Ε.»	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 24 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α.Ε.	43	7176	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Σέυρδιλλ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		«Ελληνική» Α. Ε.	57	7063	έφθ. Καλκούταν 21 Φεβρ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ		«Α. Ε. Ν. Ε.»	43	7302	άργει Στυλίδα από 8 Μαΐου
ΕΠΙΣΙ		Π. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Πειραιάς 5 Μαρτ. διά Σφάξ
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		έτ. «Γκόλφο 'Αζουάλ»	42	7058	έφθ. Χινιγκαράν 27 Φεβρ.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		«Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7176	άργει Βαλτιμόρων από 10 Ιουν.
ΕΠΙΤΑΝΗΣΟΣ		Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Χούστον 8 Μαρτ.
ΕΡΜΗΣ		έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	διπλής Παναμάν 22 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		έτ. «Σάμουον»	59	9650	έφθ. Σάντερλαντ 28 Φεβρ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Ιαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Στυλίδα από 17 Αύγ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II.		άδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	έφθ. Ριγέκαν 7 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Ωκεανοπόρος» Α.Ε.	43	7194	διπλής Αγ. Βικέντιον 8 Μαρτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)		Παπᾶ - 'Ελευθερίδηπον	17	3976	άνεχ. Πειραιά 11 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΕΥΑΝΘΙΑ		Υοι Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	άνεχ. Όζάκαν 6 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ		Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα από 16 Σεπτ. 1957
ΗΑΙΑΣ (δεξ.)		έτ. «Μαρπόζα»	39	9974	εις 'Αμβρούργον από 25 Νοεμ. (έπιοκευαί)
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Κουλουκούντη	38	5548	άργει Ρίθερ Στόουρ από 10 Μαρτ. 1958
ΗΡΩΝ II.		Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Σουραμπάγια 6 Μαρτ. δι' Αύστραλιαν
ΘΕΜΩΝΗ		έτ. «Κάος» Α.Ε.	44	7198	άργει Σύρον από 22 Οκτ. 1957
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ		έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7172	άργει Έλευσίνα από 7 Ιαν. 1958
ΘΕΟΜΑΝΝΑ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10200	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ		«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	άργει Έλευσίνα από 29 Μαΐου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)		Κ. Διαμαντής	29	2331	έφθ. Σούδαν 26 Φεβρ.
ΘΗΣΕΥΣ		έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	46	1988	διπλής Λαδάνην 3 Μαρτ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΙΓΟΡ		'ΑΠ. Πεζές	43	7207	άργει Κυνόσουραν από 16 Ιαν. 1958
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξαμ.)		άδ. Τυπαλδούν	30	7924	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Φεβρ.
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ		ΥΙΩΝ Δ. Ιγγλέον	42	7035	άνεχ. Ρότερερνταμ 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ		άδ. Γουλανδρή	44	7176	άργει Έλευσίνα από 17 Οκτ. 1957
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)		έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άργει Μπρούζες από 11 Ιαν. 1958
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		I. & άδ. Κ.Χ. 'πατέρας	43	7244	έφθ. Τακοράντι 8 Μαρτ.
ΣΑΙΩ Σ.		Καδιώ Σιγάλα	17	2032	άργει Κυνόσουραν από 16 Ιαν. 1958
ΚΑΘΑΡΙΟΤΙΣΣΑ		'Ιω. Παράσος κλπ.	13	1877	άνεχ. Λός 'Αντζελες 22 Φεβρ. δι' Όζάκαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ		έτ. «Μάρε Νόστρα»	57	8757	εις Ρίο Ιανέντρο από 16 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ		έτ. «Ζεπγάκα»	57	9092	έφθ. Μπλεάδων 27 Φεβρ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μικαλίνδας»	44	7198	άνεχ. Ρότερερνταμ 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ		έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1586	άργει Κάδιζ 7 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		(Α. Ε. Πάλμα) .	40	5032	διπλής Λαδάνην 3 Μαρτ. διά Ρίθερ Πλέιτ
ΚΑΙΤΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ		όδ. Ποταμάνου	19	5182	άργει Καλάμιας από 14 Ιαν. 1958
ΚΑΙΤΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ		έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άνεχ. Σαντάντερ 20 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΙΤΤΑΙΝ ΘΑΡΗΚΗΣ		Σκαρθέλης	43	7176	άνεχ. Μοντεδίδεο 28 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
ΚΑΠΤΑΝ ΑΥΓΟΥΝΗΣ		έτ. «Κράνα»	57	9256	άνεχ. Κάδιζ 7 Μαρτ. διά Χούλλα
ΚΑΠΤΑΝ ΤΩΝΗΣ		έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άργει Αμπελάκι από 29 Μαρτ. 1958
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ		«Κάσσας» Α.Ε.	39	5215	άνεχ. Πενσακόλαν 7 Μαρτ. διά Κορέαν
ΚΑΣΟΣ		όδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Χάμπτον ρόδς 9 Μαρτ.
ΚΑΣΤΩΡ		«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άργει Τάραντα από 22 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)		έτ. «Γκάλαρο»	37	5282	έφθ. Μοντεδίδεο 16 Φεβρ.
ΚΕΙΠ ΩΡΑ		όδ. Τυπαλδούν	25	1816	άργει Πέραμα από 29 Μαΐου
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ					
ΚΕΧΡΕΑ		Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 4 Ιαν. 1958
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΙΟΥΣ		Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Βαλτιμόρων 5 Μαρτ. διά Βομβάν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ		Μ. Κονδύλης	58	11156	διπλής Βαλενθία 3 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΡΗΤΗ		Ν. Κονδύλης	44	7244	άργει Πέραμα από 5 Ιουλ.
ΚΟΝΙΣΤΡΑ		Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόσουραν από 14 Μαρτ. 1958
ΚΟΡΑΛΙΑ III.		άδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	άνεχ. Κων/πολιν 6 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΟΡΘΙΟΝ		όδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΚΡΙΟΣ		Μ. Έμπειρικός	45	3805	άργει Σύρον από 15 Οκτ. 1957
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ		έτ. «Ντιαμάντε»	55	6110	εις Σαγκάνη από 17 Ιαν. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΚΥΜΑ		«Αδ. Λιβανού» Α.Ε.	43	7244	άργει Μπρούζες από 9 Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τρανσόπετρόλη»	20	6416	άργει Κυνόσουραν από 12 Αύγ.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ		έτ. «Άυρα»	56	9086	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαρτ. διά Σπέτζιον
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ		άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Αμπελάκι από 13 Σεπτ. 1957
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		Μιχαλινός	45	7176	έφθ. Αμβέρσαν 4 Μαρτ.
ΚΩΣΤΗΣ		όδ. Λώς	56	8474	έφθ. Ρότερερνταμ 7 Μαρτ.
ΛΑΚΟΝΙΑ		'Αλεξάτος - Δούκας	25	964	άνεχ. Βόλον 21 Φεβρ. δι' Οδησσόν
ΛΕΝΑ - ΝΙΤΣΑ		Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	διπλής Κων/πολιν 6 Μαρτ. διά Κωνστάντζαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ		Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άνεχ. Λονδίνον 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρων
ΛΕΩΝΙΔΑΣ		Θρ. Βογιατζήδης	28	4573	άργει Κυνόσουραν από 20 Αύγ. 1958
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ		έτ. Καμπάνη	43	6766	άνεχ. Λός 'Αντζελες 3 Μαρτ. διά Γοκοχάμαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ		«Μιχαλινός» Α.Ε.	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 14 Δεκ.
ΛΙΒΥΗ		'Ιω. Λάτσος	24	1556	έφθ. Πειραιά 12 Μαρτ.
ΛΙΓΓΥΡΙΑ		έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	έφθ. Λαττάκια 1 Μαρτ.
ΛΙΛΗ		έτ. «Άργω»	11	1459	άργει Κέαν από 4 Δεκ. 1957
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Μικαλίνδας» Α.Ε.	25	5525	άνεχ. Αμβέρσαν 2 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΛΟΥΣΥ		έτ. «Μονρόβια»	57	7478	άργει Επαρνα από 19 Ιαν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ		«Λιθανός» Α.Ε.	45	7281	διπλής Κων/πολιν 5 Μαρτ. διά Βρυττόν
ΜΑΙΡΗ		έτ. «Παρένα»	21	1489	έφθ. Μπουνένος 'Αύρες από 1 Φεβρ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ		έτ. «Δημητρά»	37	4839	άργει Αμπελάκι από 3 Δεκ. 1957
ΜΑΙΩΤΙΣ		όδ. Συνοδίουν	19	3858	άργει Λισσαθώνα από 4 Φεβρ. 1958
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ		'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 26 Ιαν. διά Τοιγκτάο
ΜΑΝΕΣ		Ν. Εύατοβιου	55	8526	άργει Πειραιά από 5 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ		'Αλεξφοι Ρούσσουν	27	1554	άργει Ρέτζιο από 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ		ΕΥΥ. Ι. Χανδρή	20	5401	άργει 'Αμπελάκι από 3 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		έτ. «Χανδρής»	21	6703	έφθ. Πάνορμον 27 Φεβρ.
ΜΑΡΘΑ		έτ. «Μάρθα»	34	4162	άργει Ρότερερνταμ από 6 Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άνεχ. Χούστον 28 Φεβρ. διά Κύπρον
ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «Σάμοσοκ»	56	6074	έφθ. Βαγκούθερ 5 Μαρτ.
ΜΑΡΙΑ Λ.		έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 19 Δεκ. 1957
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Σπαλματόρι από 23 Απρ.
ΜΑΡΙΑΜ		«Ειρηνικός» Α.Ε.	44	7243	εις Πειραιά από 20 Δεκ. (έπιοκευαί)
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ		έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	άργει Κυνόσουραν από 3 Φεβρ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		'Ιω. Λάτσος	20	6490	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	54	11577	άργει 'Αμπελάκι από 1 Οκτ. 1957
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ		έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	έφθ. Μπουνένος 'Αύρες 26 Φεβρ.
ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Εύκαρροιρερς»	43	7033	έφθ. Πότλαντ (Ορ.) 3 Μαρτ.
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)		έτ. «Μάπλι»	59	20340	έφθ. Χούστον 5 Μαρτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεχ. Ριγέκαν 3 Μαρτ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρες»	59	9260	διπλής Σιγκαπούρων 8 Μαρτ. διά Πασούο
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		όδελ. Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Πούλο Μπούκου 7 Μαρτ. διά Ρότερερνταμ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνβια»	57	8906	άργει 'Ελευσίνα από 21 Ιαν. 1958
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	

ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Ρεάλμα»	41	7194	έφθ. Κολόμπο 27 Φεβρ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Πατ. ζογλου	16	2081	έφθ. Κωνσταντζαν 6 Μαρτ.
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακουλής	41	7157	έφθ. Εισιονάσου 24 Φεβρ.
ΜΙΜΙΝΑ	«Μοτοράδες»	57	9200	διπλήθε Σουέζ 3 Μαρτ. διά Καλκούτταν
ΜΙΧΑΗΛ	«Άδαμαστος» Α.Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεχτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιου	44	7176	άργει Ρίμερ Μπλακουώντερ από 6 Μαρτ. 1958
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	«Ελέκρεριερς»	44	7190	άνεχ. Γιαδάταν 5 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμή Ν. Άμερ.	34	2709	έφθ. Βαρκελώνην 7 Μαρτ. (διά Πειραιᾶ)
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	Θ. Παπαδόπητριου	47	9957	άργει Πέραμα από 1 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλιού	57	9345	άνεχ. Κεελόγκ 5 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	διπλήθε Παναμάν 1 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	«Ντέλ Κάριμπη	43	7264	άργει Καλάμας από 20 Φεβρ. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	άργει Βαλτιμόρην από 4 Ιαν. 1958
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	δδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεχ. Σαουθάμπτον 6 Μαρτ. διά Μαδέρας
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Ευγενία»	43	7264	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7261	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ. 1958
ΝΗΡΕΥΣ	Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άργει Ζευμπρούκες από 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ	Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Πέραμα από 9 Μαρτ. 1958
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάςς Έπιφανειάδης	43	7176	άργει Κυνόδουραν από 26 Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	δδ. Σίτινα	43	7244	άργει Κυνόδουραν από 10 Μαΐου
ΝΙΚ. ΚΑΤΙΡΗΣ	Ε. Κουλουκ. - I. Καΐρης	43	7233	έφθ. Χάιφαν 25 Φεβρ.
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μικαλινός» Α. Ε.	42	7203	άργει Κέαν από 11 Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	έφθ. Λονδίνον 9 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλόν»	58	6279	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Κόλπον Μεσικού
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Νιτζέαν»	30	7003	άργει Πειραιᾶ από 10 Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει Αμπελάκι από 24 Αύγ. 1957
ΝΙΚΥ	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άργει Αμπελάκι από 16 Σεπτ.
ΝΙΟΒΗ	έλληνικά συμφέροντα	42	7248	έφθ. Βαγκούθερ 6 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	άνεχ. Χαμπτον ρόδες 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	έφθ. Χάμπτον ρόδες 5 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Παλμύρα»	53	7899	άργει Ντάρτμουθ από 20 Φεβρ. 1958
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πρίαμ»	58	12139	έφθ. Αμβούργον 4 Μαρτ.
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πάροντο»	59	8630	εις «Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Βομβάν 9 Μαρτ. διά Μαντράς
ΝΤΕΓΙΑ	έτ. «Μαρλάντο»	31	2794	εις Ρόττερνταμ από 28 Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΛΑ	έτ. «Πλαναμ. - Εουρόπιον»	59	8800	διπλήθε Παναμάν 6 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοστασεάνικα»	54	8062	έφθ. Εισιονάσου 4 Μαρτ.
ΟΘΩΝ	έτ. «Αιτζαν»	57	9367	έφθ. Χάιφαν 25 Φεβρ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	διπλήθε Νίτον 3 Μαρτ. διά Γδυνιαν
ΟΛΓΑ	έλληνικά συμφέροντα	25	996	εις Γερμανίαν, ύπο παραλαβήν
ΟΛΓΑ	'Εμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	έφθ. Τάιν 7 Μαρτ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 4 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΟΜΟΝΟΙΑ	έτ. «Ερμῆς»	12	2171	έφθ. Μάσουμαν 7 Μαρτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Νέα Τόχην»	42	7132	άνεχ. Χόγκι Κόνκ 28 Φεβρ. διά Χαζφόγκ
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτσος	45	7258	εις Πειραιᾶ από 8 Ιαν. (έπισκευαι)
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλης	43	7176	άργει Μπρούζες από 30 Απρ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δ. Ψυχογιούδης	17	3703	άργει Κυνόδουραν από 20 Μαρτ. 1958
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφέυς»	56	9942	έφθ. Κοπεγχάγην 6 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	Α. Καραβίας	43	7176	άργει Αμπελάκι από 29 Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Βαλλιέντες»	55	10024	άνεχ. Τσάρλεστον 9 Μαρτ. διά Τζακσοβίλλ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	Δράκος - Χ. Πατέρας	43	7176	έφθ. Σαδάνναν 8 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άργει Βαλτιμόρην από 29 Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Ελλαϊζον»	57	10747	έφθ. Κόροπος Κριστί 4 Μαρτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Εύπλοια»	45	7240	άνεχ. Ιλδίον 13 Φεβρ. διά Γκάλβεστων
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έλληνικά συμφέροντα	37	9968	άνεχ. Βενετίαν 6 Μαρτ. διά Νοθορωσίκην
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	διπλήθε Ούζάν 8 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	διπλήθε Κων. πολιν 26 Φεβρ. διά Μπουργκάς
ΠΕΡΙΚΑΗΣ	έτ. «Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν 26 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	έτ. «Πασιφίκ Κογκέρορ»	57	10314	άνεχ. Πόρτ. Αρθουρ 26 Φεβρ. δι' Ελλάδα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΤΩΝΙΡ	έτ. «Πασιφίκ Πάιονιρ»	56	10060	άνεχ. Αμέρεραν 25 Φεβρ. διά Βαγκούθερ
ΠΑΤΕΡΟΝΗΣΟΣ	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	εις Ρόττερνταμ από 6 Αύγ.
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	άργει Αμπελάκι από 28 Δεκ. 1957
ΠΕΤΑΛΟΙ	Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3861	άργει Κυνόδουραν από 11 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ	Υιο Π. Γουλανδρή	44	6422	διπλήθε Παναμάν 7 Μαρτ. (διαταγάς)
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7258	άργει Πέραμα από 13 Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Κανόπους»	57	10446	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαρτ. διά Τάιν
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άργει Αστόριας από 9 Απρ.
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεραλ Θίνανς»	22	7053	άργει Αμπελάκι από 23 Απρ. 1957
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κομμέραιαλ» κλπ.	54	6154	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 5 Μαρτ. διά Κοσσιν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Νορδίντο»	58	9603	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 8 Μαρτ. διά Γλασκώβην
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Ιμπάνιεθ»	58	9603	διπλήθε Παναμάν 2 Φεβρ. διά Χακοδάτην
ΠΟΛΙ	έτ. «Παναμᾶς»	54	9188	άργει Ελευσίνα από 30 Ιαν. 1958
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Γκόμπαλζ»	45	7159	άνεχ. Ροζάριο 28 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΑΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Ανδρεάδης	43	10193	άργει Ελευσίνα από 25 Ιαν. 1958
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	διπλήθε Πιθαράλτηρ 5 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΠΗ	έτ. «Αρρης»	43	7257	έφθ. Μπουένος Αύρες 15 Φεβρ.
ΠΟΣΕΙΔΑΩΝ	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	άργει Κυνόδουραν από 25 Ιαν. 1958
ΠΡΙΓΚΙΠΙΣΣΑ ΣΟΦΙΑ	Στ. Νιάρχου	58	42500	εις Ήνωμένας Πολιτείας
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)	Βαγιάνης & Σιο	16	1808	άνεχ. Κοπεγχάγην 25 Φεβρ. δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέρτο Αφρικα»	58	8414	άνεχ. Πέρο Κόλπον 3 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαρίζη	55	16718	άργει Γάνδην από 26 Μαρτ. 1958
ΡΙΤΑ	έτ. «Μαριστέλλα»	43	7133	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ.
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙΤΟΝΕ	Υιο Σιγάλα	25	1412	άργει Γάνδην από 2 Απρ.
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	διπλήθε Σουέζ 6 Μαρτ. διά Πόρτ Σουδάν
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 Μαρτ.
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Μαρκονκουνιότατα»	24	6962	άνεχ. Πέρο Κόλπον 1 Μαρτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Κεραμιές»	56	21081	έφθ. Πόρτ Σαιδ 6 Μαρτ.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Ελασκώβην 15 Φεβρ.
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιο Δ. Ιγγλέσον	43	7268	άργει Πέραμα από 29 Ιαν. 1958
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Υιών Σιγάλα	43	7176	άργει Αμπελάκι από 20 Δεκ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. «Σάντα Ελένα»	19	2472	έφθ. Στρατώνιον 12 Μαρτ.
ΣΟΥΕΖ	Α. Πρίντεζης	28	1660	άργει Κυνόδουραν από 14 Οκτ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ	Ίω. Λάτοπς	24	1564	έφθ. Πέραια 12 Μαρτ.
ΣΟΦΙΑ Τ.	έτ. «Κάμαρον»	18	849	εις Πειραιᾶ (έπισκευαι)
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)	Τσουρινάκης	21	933	διπλήθε Κων. πολιν 11 Μαρτ. διά Τουάφ
ΣΤΑΜΟΣ	Ίω. Λάτοπς	26	5648	έφθ. Κέιπ Τάουν 5 Μαρτ.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Φαραλόνη»	56	8789	άργει Σύρον από 5 Ιαν. 1958
ΣΤΑΥΡΟΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	άργει Βαλτιμόρην από 19 Ιαν. 1958
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	άργει Εργοστόλον από 29 Σεπτ. 1957
ΣΤΥΓΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	Ίω. Κουμάνταρος	44	7176	έφθ. Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	δδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	εις Πειραιᾶ από 29 Δεκ.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	Έλλην. Μεσογ. Γραμματ.	40	7637	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ. 1958
ΤΖΕΝΝΥ	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	άργει Βαρκελώνην 26 Φεβρ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ (τάνκερ)	έτ. «Μαριφούτονά»	43	7135	άργει Πέραια 26 Δεκ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	Εύγενια Ι. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Μαρακάπιο 4 Μαρτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Τρανσόπατοφίκη»	56	2745	άνεχ. Πειραιά 5 Μαρτ. διά Σμύρνην
ΤΡΙΤΟΝ	έτ. «Φιντέλιτην»	57	10493	άνεχ. Μανίλα 14 Φεβρ. διά Νταβάο
ΥΔΡΑΙΟΣ II	δδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 3 Μαρτ.
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	Κλρο. 'Αθ. Κουλούρα	30	4557	άργει Κυνόδουραν από 16 Απρ.
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άργει Όσλο από 28 Μαρτ. 1958
	έτ. «Αμφιών»	57	9950	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Κέϋ Γουέστ

ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	εις Πειραιά από 23 Φεβρ.
ΦΡΥ		Καθρέπτης - Φουντής	07	1117	άργει Πέραμα από 28 Ιαν. 1958
ΦΡΥΤΙΑ		έτ. «ΕΛ-Μέξ»	38	1230	διπλήσει Σουέζ 4 Μαρτ. διά Μασσάβαν
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντέλιτο»	57	10493	άνεχ. Αντεν 28 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΑΙΡΗ		έτ. «Ναϊτζιάν»	43	7176	άργει Άμβούργον από 9 Ιαν. 1957
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		«Κάσσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Φεβρ. διά Πουσάν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		«Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Παιονιρέζ Σιππιγκ»	53	8453	διπλήσει Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Λιθερπουλ
ΧΛΟΗ (δεξ.)		έτ. «Μάγια»	54	15749	διπλήσει Κωνσταντινούπολη 7 Μαρτ. διά Σάντος
ΧΡΥΣΑΝΟΗ		έτ. «Σέντραλ»	43	7139	άργει Νιούπορτ από 13 Ιαν. 1958
ΧΡΥΣΑΝΟΗ Π. (δεξ.)		Α. Μ. Πρίτεζης	44	1293	εις μεταφορές Έλλαδος - Μαύρη Θαλάσσης
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει Άμμελάκι από 23 Σεπτ. 1957

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΑΘΗ	(N.A.T.)	έτ. «Πτέλη Μάρ»	44	7158	άργει Ελευσίνα από 11 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθοπ.)		έτ. «Σάντα Αγγελίκα»	21	1173	διπλήσει Σουέζ 28 Φεβρ. (διαταγάς)
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		έτ. «Γκρίνιδιλλ»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιθ.)		έτ. «Ντιστρίχτη»	43	7228	άργει Ρόττερνταμ από 5 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λιθ. δεξ.)		«Μαριμπλάγκα»	56	20153	διπλήσει Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λιθ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Άβιλα»	43	7238	άνεχ. Πόρτ Σαΐδ 3 Μαρτ. διά Σαμάνκο
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ .. (N.A.T.)		έτ. «Βίκτορες»	43	7176	έφθ. Χάδρην 2 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ. δ.)		«Μαριμπλάγκα»	56	20140	διπλήσει Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Άιτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κ.) (N.A.T.)		έτ. «Χαράλαμπος»	09	2890	έφθ. Κόρραμοσχρ 7 Μαρτ.
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άργει Καλάμας από 27 Δεκ. 1957
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Ομπρος»	29	3725	άργει Άμμελάκι από 29 Αύγ.
ΑΔΡΙΑΣ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Ριπανόλικ»	53	13675	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 27 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΑΔΡΟΝΙΣ (νόδ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Άδωνις»	14	2467	διπλήσει Ντόρε 6 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
ΑΕΛΛΩ (λιθ. δεξ.) ..		έτ. «Βότα»	57	20797	άργει Βαλτιμόρων από 24 Δεκ. 1957
ΑΖΙΑΝ ..		έτ. «Πανοεσάνικα»	42	7223	άργει Κάρδιφ από 25 Ιουλ. 1957
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Άζουέρο»	44	7176	άνεχ. Σάουθ Μπρέθερ 1 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 Μαρτ. διά Νταμμάν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθαν.) .. (N.A.T.)		Σιγάλα ..	20	1618	άνεχ. Κολόμπο 28 Φεβρ. διά Σαγκόν
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) .. (N.A.T.)		έτ. «Άθαμας»	41	4729	άργει Αμδούργον από 2 Ιαν. 1958
ΑΘΕΝΕΣ (κοστ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Άθενης»	44	7161	άνεχ. Σέταν 8 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
ΑΘΗΝΑ (λιθερ.) ..		έτ. «Πλάμελ»	44	3061	έφθ. Νέαν Ύόρκην 9 Μαρτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.) ..		έτ. «Ατλαντικ»	54	18784	διπλήσει Μπρόνωντατ 2 Μαρτ. διά Γδύνιαν
ΑΙΓΙΝΑ (λ.) ..		έτ. «Πατοφίκο»	43	7267	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Λαδιμπίριαν»	58	10020	άνεχ. Λός Αντζελες 1 Μαρτ. διά Βοστώνην
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	άνεχ. Λός Αντζελες 8 Μαρτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Ξάν Γκρεγκόριο»	43	7197	άργει Νέαν Ύόρκην 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. .. (N.A.T.)		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 4 Μαρτ.
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Κονκρόντια»	42	7002	άργει Μπρούζες από 2 Απρ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.) ..		έτ. «Καρόνα»	43	7036	άργει Μπρούζες από 29 Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (λιθ.) ..		έτ. «Ινσούλαρη»	44	7058	άργει Μπρούζες από 13 Δεκ. 1957
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λιθ.) ..		έτ. «Ντέλε Ετέέο»	44	7240	διπλήσει Πόρτ Σαΐδ 3 Μαρτ. διά Λάδοεντ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΟΡ .. (N.A.T.)		έτ. «Οσεάνικ Πετρόλη»	58	22129	έφθ. Κιουρασάο 3 Μαρτ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λιθ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	57	12614	άνεχ. Βοστώνην 21 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛΑ (λιθ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	58	12623	άργει Κυνόσουραν από 9 Ιαν. 1958
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ. (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Πορτοφεράγιο από 18 Απρ.
ΑΚΡΟΝ (λ.) ..		έτ. «Ακρόπολι»	28	5244	άργει Σύρουν από 12 Ιαν. 1958
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	έφθ. Μπέλφαστ 3 Μαρτ.
ΑΚΤΗ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Μπουνένος Αύρες 2 Μαρτ. δι' Αμδούργον
ΑΚΤΙΟΝ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Άνασσας»	54	28738	άργει Ελευσίνα από 8 Απρ.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ (N.A.T.)		έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	έφθ. Αμδέρσαν 7 Μαρτ.
ΑΛΑΣΚΑ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Ρίταλες»	25	2323	άνεχ. Αϊδί από 24 Ιαν. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΛΕΞ (Κοσταρ.) ..		έτ. «Λαιμπίριαν»	56	20926	εις Ιαπωνιαν. ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Βένγας»	58	24256	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λιθ. δεξ.) ..		έτ. «Ματζεδοία»	18	5555	
ΑΛΙΚΗΣ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Μονρόδια»	53	7409	άνεχ. Λός Αντζελες 19 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΙΤΣΙΑ (Κοσταρ.) ..		έτ. «Άλιτσια»	24	5026	άργει Αμπελάκι από 31 Δεκ. 1957
ΑΛΚΗΣ (λιθερ.) ..		έτ. «Άλκιβιάδης»	42	7066	άργει Βρέστην από 16 Δεκ. 1957
ΑΛΚΙΜΟΣ (κ.) ..		έτ. «Άλκιμος»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.) ..		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΑΛΜΑ (λ.) ..		έτ. «Κόμπος»	41	7401	άργει Κυνόσουραν από 20 Αύγ. 1957
ΑΛΜΕΡΙΑ (λ.) ..		έτ. «Μαρκουέντο»	21	4358	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 3 Μαρτ.
ΑΛΜΠΑ (λ.) ..		έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	άργει Φάλμουθ από 21 Δεκ. 1957
ΑΛΜΠΕΤΡΑ ..		έτ. «Βιλλάμπα»	43	7231	άργει Φίλαδελφειον από 27 Μαΐου
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Ταστέρη»	42	3304	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 27 Φεβρ. διά Γκάλθεοτων
ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (λιθ.) ..		έτ. «Άλντερποτ»	44	7243	άργει Αμπελάκι από 25 Σεπτ.
ΑΛΤΑΙΡ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Κάνονπους»	50	10426	διπλήσει Γιβραλτάρ 7 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΤΙΣ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Άλτις»	41	7169	διπλήσει Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' Αμδούργον
ΑΜΑΝΤΑ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βαλτιμόρην από 12 Απρ.
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) .. (N.A.T.)		έτ. «Νιτέδρο»	11	3131	άνεχ. Χουέλδα 3 Μαρτ. διά Ηιγιέκαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ		έτ. «Άμαρυλλις»	45	7201	άργει Κάρδιφ από 6 Οκτ.
ΑΜΕΛΙΑ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Φοίνιξ»	43	10578	άργει Βαλτιμόρην από 12 Απρ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	άνεχ. Αμδέρσαν 4 Μαρτ. διά Μαΐαμι
ΑΜΙΓΚΟ (λ.) ..		έτ. «Καρίμπ. Φεντερέισον»	44	2884	Ίδε: «ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ.» ώς μετωνομάσθι
ΑΜΙΝ (Λιδανού)		έτ. «Βιλλινά κοιμητέρωντα	25	3132	έφθ. Σηνερες 6 Μαρτ.
ΑΜΠΑΙΔΟΝ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Κολοουπέλλα»	44	7258	άργει Χάμπτον Ρόδης από 15 Σεπτ.
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Ηοτμπάουντ»	38	7949	άργει Αμοτερηνταμ από 5 Ιουλ. 1957
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λιθ. δεξ.) ..		έτ. «Βαλενσιόνα»	31	7910	άνεχ. Λός Αντζελες 14 Φεβρ. διά Τόκιο
ΑΝΑΣΣΑ (λ. δεξ.) ..		έτ. «Άταλαγια»	43	7237	έφθ. Πουέρτο Λό Κρούζ 26 Φεβρ. δι' Αγγγλίαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λιθ. δεξ.) ..		έτ. «Ντέρνον»	42	7999	άνεχ. Ζεσμπρούκης από 17 Δεκ. 1957
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.) ..		έτ. «Άστοτύριας»	42	7141	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Φεβρ. διά Σαιν Κίτος
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Φούεστ. Αφρικαν»	56	13262	διπλήσει Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λιθ. δεξ.) ..		έτ. «Τρανζόδεαν»	55	21075	άργει Κυνόσουραν από 4 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άνεχ. Ν. Ύόρκην 5 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Κάνονπους»	57	11978	άργει Αμδούργον από 8 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ (λ.) ..		έτ. «Πατοφίκο»	43	7188	διπλήσει Σουέζ 3 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΑΙΓΑΛΙΑΝΤ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Πλε. Βεντούραντο»	53	18736	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Οράιον»	43	8459	διπλήσει Παναμά 1 Μαρτ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Οράρος»	43	7136	άνεχ. Γουϊνέτρο Μπάιν 8 Μαρτ. διά Παναμᾶν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δεξ.) ..		έτ. «Οράιον»	53	17845	άνεχ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτ. διά Γκουαγιάκον
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΤΓΑ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Οράιον»	57	10048	διπλήσει Ντόγκενες 20 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΙΓΝΤΕΡ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Οράιον»	43	8432	άνεχ. Χιροχάτα 21 Φεβρ. διά Τσιμπά
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Οράιον»	56	10048	εις Χάδρην 7 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Οράιον»	56	10056	έφθ. Φίλαδελφειον 6 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑΛ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Μπαντάρ Μασσώρ 4 Μαρτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Οράιον»	57	25183	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΑ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Σαν Τερόνυμο»	58	23607	άνεχ. Λίβερπουλ 6 Μαρτ. διά Βραζιλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Μοντεπάντο»	43	8390	έφθ. Μπαντάρ Μασσώρ 9 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ'Π (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Λός Αντζελες από 10 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λ. δ.) .. (N.A.T.)		έτ. «Μπεναβέντε»	56	24502	άργει Αμπελάκι

ΑΝΔΡΟΣ	ΚΟΜΕΤ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8423	εις Βαλτιμόρην άπο 7 Δεκ. άνεχ. Χούστον 27 Φεβρ. διά Πόρτο Έβεργκλαντ άργει Ρόττερνταμ άπο 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ	ΚΟΡΑΛ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	45	8557	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ. άνεχ. Λός Αντζελες 25 Φεβρ. διά Αμερικαν άνεχ. Κοκούμπο 9 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν άνεχ. Λός Αντζελες 24 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΔΡΟΣ	ΛΑΙΔΗ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	42	7010	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Μαρτ. άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ. διά Αρούμπαν άνεχ. Καλλάο 21 Φεβρ. διά Λός Αντζελες άνεχ. Μίδδλεσον προ 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΛΑΖΕΝΤ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	7206	έφθ. Γκάλεστον 6 Μαρτ. παρελθόθη εις Ν. Υόρκην
ΑΝΔΡΟΣ	ΛΑΓ'ΟΝ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	7239	έφθ. Μπατόν Ρούζ 26 Φεβρ. άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ	ΜΑΙΗΝΤΕΝ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	57	13909	έφθ. Μπατόν Ρούζ 26 Φεβρ. άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ	ΜΑΡΙΝΕΡ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	58	13910	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ	ΜΑΣΤΕΡ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Μονφόρτε»	.....	58	13921	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ διπλής Παναμά 4 Μαρτ. (άπο Περού)
ΑΝΔΡΟΣ	ΜΑΤΣΙΚ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Μονφόρτε»	.....	58	13921	άνεχ. Καλλάο 21 Φεβρ. διά Λός Αντζελες άνεχ. Μίδδλεσον προ 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΜΕΝΤΩΡ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8434	έφθ. Γκάλεστον 6 Μαρτ. εις Βαλτιμόρην άπο 18 Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ	ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ	(π.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	44	11625	έφθ. Ν. Ορλεάνην 25 Φεβρ. άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΜΕΡΤΣΑΝΤ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8466	άνεχ. Καλλάο 21 Φεβρ. διά Λός Αντζελες άνεχ. Μίδδλεσον προ 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΝΑΒΙΓΚΕ.Ι.ΤΟΡ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8462	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ. άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΝΕΠΤΟΥΝ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	45	7136	διπλής Παναμά 4 Μαρτ. (άπο Περού)
ΑΝΔΡΟΣ	ΠΑΤΡΙΟΤ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8395	άνεχ. Καλλάο 21 Φεβρ. διά Λός Αντζελες άνεχ. Μίδδλεσον προ 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΠΕΡΑ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8371	έφθ. Γκάλεστον 6 Μαρτ. εις Βαλτιμόρην άπο 18 Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ	ΠΙΛΓΚΡΙΜ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8444	έφθ. Ν. Ορλεάνην 25 Φεβρ. άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΑΤΟΥΡΝ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	44	6725	άνεχ. Καλλάο 21 Φεβρ. διά Λός Αντζελες άνεχ. Μίδδλεσον προ 5 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΕΓ'ΛΟΡ	(λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	56	23233	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ. άνεχ. Σουνές 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΗ	(δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Σαντάντερ»	.....	53	18713	έφθ. Γιαννάν 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΗΜΕΙΩΝ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8443	άνεχ. Βικτωρίαν 9 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΗΦΑΡΕΡ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	7197	έφθ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΙΤΑΝΤΕΛ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	44	7242	άνεχ. Γιαννάν 26 Φεβρ. διά Ην. Πολιτείας
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΙΤΥ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8465	έφθ. Ριό Ιανείρο 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΠΑΡΡΟΥΟ	(λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	10459	έπιλθε Βαλτιμόρην άπο 13 Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΠΙΡΓΚ	(λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	56	23232	έφθ. Γιαννάν 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΤΑΡ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	56	10059	έφθ. Γιαννάν 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ	ΣΤΡΗΜ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8479	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ	ΤΑΝΚΕΡ	(λ. δ.)	.....		έτ.	«Βισταμόντες»	.....	59	23600	εις Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ	ΤΑΟΥΕΡ	(λ. δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Τερέζα»	.....	58	23607	άνεχ. Κόπιε 1 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ	ΤΕΜΠΕΣΤ	(λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Εστρέλλα»	.....	58	27526	άνεχ. Λός Αντζελες 27 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ	ΤΡΑΓΟΜΟ	(λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	58	27466	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 Φεβρ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ	ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	58	23600	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διά Λός Πιέντρας
ΑΝΔΡΟΣ	ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Αίλα Κάστρο»	.....	59	27462	άνεχ. Περο. Κόλπον άπο 7 Φεβρ. διά Χάντιγκτων Μπήτς
ΑΝΔΡΟΣ	ΤΡΙΝΤΕΝΤ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	7224	άργει Βαλτιμόρην άπο 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ	ΤΣΑΜΠΙΟΝ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	8394	άργει Λιβερπούλ 16 Φεβρ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΑΝΔΡΟΣ	ΦΑΥΤΕΡ	(λ.δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	43	7233	άργει Θάλμουσ άπο 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ	ΦΕΡΠΛΑΙΗ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	44	8453	άνεχ. Καλλάο 28 Φεβρ. διά Σάν Ζουάν (Περού)
ΑΝΔΡΟΣ	ΦΟΡΤ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	44	7166	άργει Γάνδην άπο 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ	ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(δεξ.)	.....		έτ.	«Ανδρός»	.....	54	17847	έφθ. Βοστώνην 9 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ	ΧΕΙΤΣ	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον»	.....	45	7256	άργει Μόμπιλ άπο 29 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ	ΧΙΛΛΑΣ	(δ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Πιό Βεντουράντο»	.....	53	18735	διπλής Γιβραλτάρ 5 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ	Α.	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Ελντρόπαντο»	.....	57	25441	άνεχ. Βιλαράταρ 5 Μαρτ. διά Κοντινό
ΑΝΝΑ	Κ.	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Γουέστ Αφρικαν»	.....	54	6112	άνεχ. Βιλαράταρ 5 Μαρτ. διά Κοντινό
ΑΝΝΑ	Ο.	(λιβ. δεξ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Καρρίμπα»	.....	45	10708	άνεχ. Σαβάννα 26 Φεβρ. διά Αρούμπαν
ΑΝΝΑ	ΜΑΡΙΑ	(κ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Νολίντο»	.....	20	4992	άργει Σύρον άπο 31 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ	Α.	.....		(N.A.T.)	έτ.	«Βαλέκας»	.....	45	7149	άργει Βαλτιμόρην άπο 12 Δεκ. 1957
ΑΝΝΙΤΣΑ	Α.	.....		(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Αννα»	.....	44	7258	άνεχ. Κούρε 4 Μαρτ. διά Βρετ. Κολομβίαν
ΑΝΝΟΥΛΑ	Α.	(λ.)	.....	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Νικόλαος»	.....	36	5017	έφθ. Μορμουγκάρο 26 Φεβρ.
ΑΝΝΟΥΛΑ	Κ.	.....			έτ.	«Μίνως»	.....	08	1763	άνεχ. Βιρρόπτον 5 Μαρτ. διά Κωνσταντζαν
ΑΝΤΑΡΕΣ	(λ.δ.)	.....			έτ.	«Κάνουπος»	.....	57	11976	έφθ. Παλέρμου 7 Μαρτ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ	(λ.δ.)	.....			έτ.	«Κοριάννα»	.....	57	12443	διπλής Θύρωνταπ Αϊλαντ 8 Μαρτ. (διαταγάς)
ΑΝΤΙΜΠΕΣ	(λιβ.)	.....			έτ.	«Σαβδόυ»	.....	44	7259	άργει Πουένη άπο 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΤΙΟΠΗ	.....				έτ.	«Μαριτάιμ»	.....	41	7061	ανεχ. Βίλλα Κονοτιτίουσον 25 Φεβρ. διά Ν. Αφρικήν
ΑΝΤΙΠΟΔΙΟΣ	(λ.δ.)	.....			έτ.	«Μάρσελος»	.....	59	21800	Ίδε : «ΑΝΤΙΠΟΔΙΣ», ομηρία Ελληνική
ΑΝΤΡΕ	.....				έτ.	«Ντέλ Νόρτε»	.....	43	7176	άργει Βαλτιμόρην άπο 29 Νοεμ. 1958
ΑΝΤΟΝΥ	.....				έτ.	«Αντάρες»	.....	44	7126	άνεχ. Φράνταπ 27 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΤΟΝΥ ΙΙ	(λ.)	.....			έτ.	«Πασιφίκ»	.....	57	10889	άνεχ. Σαβάννα 26 Φεβρ. διά Αφρικήν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ	(λ. δ.)	.....			έτ.	«Πασιφικ Τράιντιγκ»	.....	57	15845	άνεχ. Σαβάννα 26 Φεβρ. διά Κοντεγάχην
ΑΝΤΩΝΙΟΣ	(λ.)	.....			έτ.	«Γκρινθίλλα»	.....	43	7244	άνεχ. Σαβάννα 26 Φεβρ. διά Αγ. Βικέντιον 27 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ.	Σ.	.....			έτ.	«Σηφάριδη»	.....	43	7244	άργει Κατάνην άπο 16 Νοεμ. 1957
ΑΟΥΡΩΡΑ	(όνδ.)	.....			έτ.	«Φοίνιξ»	.....	44	7048	άνεχ. Φράνταπ 27 Φεβρ. διά Ούζαν
ΑΡΓΚΟΣΥ	(λιβ.)	.....			έτ.	«Βιλανούεζα»	.....	57	10657	άνεχ. Φράνταπ 27 Φεβρ. διά Μπάρρου
ΑΡΓΚΥΛΛ	(λ.)	.....			έτ.	«Φινανσιέρα»	.....	19	1754	άνεχ. Καλλάο 6 Μαρτ. διά Βαλπαράζον
ΑΡΕΝΑ	(παν.)	.....			έτ.	«Αλμπιόνι»	.....	43	7187	άνεχ. Ούντζεν άπο 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΕΤΗ	Σ.	(λ.)	.....		έτ.	«Απόστολο»	.....	20	3330	διπλής Κυνήγειον 4 Μαρτ. διά Μπουργκάρες
ΑΡΙΑ	(κ.)	.....			έτ.	«Σεραγία»	.....	21	1498	διπλής Πόρτα Σαιδ 8 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(λ. δ.)	.....			έτ.	«Άταλαντικ Οίλ»	.....	58	23626	άργει Ελευσίνα άπο 11 Ιαν. 1958
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	(λ.)	.....			έτ.	«Άριστομενης»	.....	43	7191	άργει Σεράλες 28 Φεβρ. διά Ερυθράν
ΑΡΧΑΝΑΣ	(λ.)	.....			έτ.	«Άγκουαρούτα»	.....	43	6995	διπλής Σουνές 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ	(λιβ.)	.....			έτ.	«Μιραφλόρες»	.....	38	10277	άνεχ. Ηστκαρ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	.....				έτ.	«Άριστομενης»	.....	43	7244	εις Ρόττερνταμ άπο 12 Δεκ. 1957
ΑΡΧΙΧΙΜΑΗΣ	.....				έτ.	«Μαριτάιμ»	.....	40	10224	άργει Φερρόλ άπο 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ	(λ.)	.....			έτ.	«Άριάτε»	.....	44	7216	εις Ν. Ορλεάνην άπο 13 Δεκ.
ΑΡΧΩΝ	ΜΙΧΑΗΛ	.....			έτ.	«Άριν»	.....	28	1707	διπλής Σολέζ 28 Φεβρ. διά Ερυθράν
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	.....				έτ.	«Φερπλαΐν»	.....	53	18743	διπλής Σουνές 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΟ	(λ. δ.)	.....			έτ.	«Άρο»	.....	30	7221	άνεχ. Ηστκαρ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΡΣΕΝΑ	.....				έτ.	«Μαρπουνέντε»	.....	43	7276	εις Ρόττερνταμ άπο 3 Οκτ. 1957
ΑΡΤΑ	(λ.)	.....			έτ.	«Μπιενθένιο»</td				

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολογία»	44	7250	εις Βαλτιμόρην ἀπό 1 Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7257	άργει «Έλευσίνα ἀπό 15 Φεβρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	ἀνεκ. Αμέδεουργον 19 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	ἀνεκ. Βαγκούδην 25 Φεβρ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	10758	άργει Χάμπτον Ρόδς ἀπό 17 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	51	10054	διπλής Πόρτ Σαιδ 7 Μαρτ. δι' Αγγλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	ἀνεκ. Χούστον 4 Μαρτ. διά Πόρτ Εθεργκλαντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει «Έλευσίνα ἀπό 16 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓ'Κ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	57	24831	ἀνεκ. Περο. Κόλπον 4 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	18183	ἔφθ. Τεργεστόν 9 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	58	18500	εἰς Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άργει «Έλευσίνα ἀπό 23 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λιθ. δι)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 5 Μαρτ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (δεξ. λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	άργει «Πέραμα ἀπό 3 Ιαν. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	ἀνεκ. Περο. Κόλπον 4 Μαρτ. διά Ραθένναν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δι)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	55	11241	ἔφθ. Πειραιά 11 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	ἀνεκ. Αρούμπαν 3 Μαρτ. διά Τζάκοσονδιλλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 23 Φεβρ. διά Ταμπίκο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	11767	άργει Πειραιά ἀπό 11 Σεπτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	άργει «Έλευσίνα ἀπό 29 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΐΤ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	14839	ἀνεκ. Περο. Κόλπον 3 Μαρτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	ἔφθ. Ν. Υόρκην 9 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	50	8631	άργει Ν. Ορλέανην ἀπό 26 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίοι»	43	7248	δούει Πειραιά ἀπό 19 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	ἀνεκ. Κόρπουσ Κριότη 24 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	48	10928	έφθ. Λός Αντέζες 7 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 28 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10087	ἀνεκ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΙΤ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10078	διπλής Όράπη 2 Μαρτ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΜ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10087	ἀνεκ. Κολούμπια Ριθέρ 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΐΖ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Σπετζίαν ἀπό 1 Νοεμ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Πέραμα ἀπό 30 Ιαν. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	45	7160	άργει «Έλευσίνα ἀπό 6 Ιαν. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα»	56	10087	άργει Γιοκοχάμαν 5 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άργει «Έλευσίνα ἀπό 9 Φεβρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	27	5214	ἀνεκ. Βούμπαν 5 Μαρτ. διά Σιδνεϋ
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Μπιθέρε»	56	10312	ἀνεκ. Βαγκούδηρ 6 Μαρτ. διά Σάν Πέντρο
ΑΥΓΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παλαέα»	42	7162	άργει «Άμοτερνταμ ἀπό 24 Δεκ. 1957
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτοτύρουσ»	27	5006	άργει Κυνόσουραν ἀπό 5 Απρ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλίδζο»	44	7198	ἀνεκ. Φλωσιγκ ἀπό 16 Φεβρ. 1958
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ηληνικά συμφέροντα»	17	1293	εἰς Πειραιά ἀπό 21 Αύγ.
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άργει Φάλμουθ ἀπό 20 Φεβρ. 1958
ΒΑΛΟΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλά Γκουαγιάρι»	44	7211	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 22 Ιουλ.
ΒΑΝΤΕΡΕΡ		έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άργει «Άμοτερνταμ ἀπό 24 Δεκ. 1957
ΒΑΣΙΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αίβαλην»	44	7242	άργει Κυνόσουραν ἀπό 5 Απρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λιθ. δι)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Βίστα»	55	10507	ἀνεκ. Φάλμουθ 27 Φεβρ. διά Σαίν Κίττ'ς
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολίσιοπο»	12	5944	ἔφθ. Κουβέιτ 16 Φεβρ.
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Φιλία»	42	6751	άργει Φάλμουθ πουργκ ἀπό 1 Νοεμ. 1957
ΒΕΓΑΣ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίντο»	58	20958	ἀνεκ. Σιγκαπούρων ρόδς 27 Φεβρ. διά Μπατάνας
ΒΕΝΟΥΣ (όνδουρ.)		έτ. «Γκλίνπο»	20	7631	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 2 Μαρτ. διά Μανίλαν
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολιορέα»	14	8089	ἀνεκ. Αμέρεραν 27 Φεβρ. διά Καράτοι
ΒΙΒΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Βίβα»	23	5906	άργει «Άμβερουν ἀπό 7 Δεκ. 1957
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δι)	(N.A.T.)	έτ. «Μερτομάντε»	52	11362	άργει Κυνόσουραν ἀπό 24 Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λιθ. δι)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής	58	26566	ἔφθ. Οσίαν 14 Φεβρ.
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λιθ. δι)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	ἀνεκ. Φάλμουθ 3 Μαρτ. διά Σαίν Κίττ'ς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λιθ. δι)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Βίστα»	57	11623	ἀνεκ. Ήστκαρ 2 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 15 Ιαν. 1958
ΒΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό»	42	7046	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Τσάρλεστων
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μαρίν»	56	8635	ἔφθ. Πλύμουθ 6 Μαρτ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	56	23626	διπλής Σουέζ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	ἀνεκ. Αμέρεραν 27 Φεβρ. διά Χούστον
ΓΑΛΗΝΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	ἀνεκ. Χάμπτον Ρόδς 2 Μαρτ. δι' Αμέρεραν
ΓΑΛΙΚΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άργει Βρινδίσιον ἀπό 10 Φεβρ. 1958
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γέροντας»	43	7271	ἔφθ. Μπουένος Αὔρες 27 Φεβρ.
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άργει Μπρούζες ἀπό 22 Φεβρ. 1958
ΓΕΦΩΒΙΚΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμάρ»	18	5210	ἀνεκ. Ροζάριο 1 Μαρτ. διά Μπουένος Αὔρες
ΓΕΦΩΡΓΕΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άργει Πέραμα ἀπό 8 Αύγ. 1957
ΓΕΦΩΡΓΙΑ (δι)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεόδια»	27	5407	
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ (λιθ. δι)		έτ. «Μονρόθια»	51	7480	διπλής Σουέζ 6 Μαρτ. διά Κάντλα
ΓΕΦΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντετ Πιρέο»	16	1449	άργει «Αμπελάκι ἀπό 13 Αύγ.
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Κ. (παναρ.)		έτ. «Γιοργκε»	45	499	ἀνεκ. Αντεν 25 Φεβρ. διά Νταμμάρη
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Λ. (δι)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18790	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ ΛΥΡΑΣ (δεξ.)		έτ. «Μέντ-Κόντι»	55	11588	εἰς Κιελον ἀπό 10 Νοεμ. (έπισκευαι)
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Μ. (Κοστ.)		έτ. «Επος»	23	4701	ἀνεκ. Ραγγούν 7 Μαρτ. διά Κολόμπο
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ. (λιθ. δι)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρετας»	43	7273	διπλής Λίζαρντ 23 Φεβρ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΓΕΦΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοσταρ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	22	271	ἀνεκ. Σύρον 8 Μαρτ. διά Καρράρα
ΓΙΑΓΚΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Πασιφίκο»	42	7030	άργει Πέραμα ἀπό 28 Οκτ. 1957
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούζες ἀπό 7 Απρ.
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΐΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Γιούροπα»	43	7255	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 28 Φεβρ. διά Χάρην
ΓΚΑΝΝΕΤ (λιθ. δι)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Σεπτ.
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λιθ. δι)		έτ. «Ντέλα Πλάτα»	30	6397	ἀνεκ. Οζάκαν 3 Μαρτ. διά Βαγκούδηρ
ΓΚΑΤΙΣΕΙΑΝ ΑΓ' ΛΑΣ (λιθ.)		έτ. «Μέντη»	27	2766	ἀνεκ. Τακοράντε 5 Μαρτ. διά Λάς Πάλμας
ΓΚΡΑΙΤΣΕΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λιθ. δι)		έτ. «Ούρανία»	38	9260	ἔφθ. Μπροντάρτης 4 Μαρτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΕΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λιθ. δι)		έτ. «Πάλμαρ»	43	7200	άργει Καλλάμας ἀπό 22 Ιουλ.
ΓΟΥΙΝΕΣ (λιθ. δι)	(N.A.T.)	έτ. «Τσεότερ Όρε»	43	3304	άργει Φιλαδέλφειαν ἀπό 28 Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΥ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ντέλε Νόρτε»	56	20668	ἀνεκ. Ούμρ Σαΐδ 1 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΕΙΝΤ (λιθ. δι)		έτ. «Εστέλλας»	43	7254	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 20 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		έτ. «Γουλανδρή»	57	8881	ἀνεκ. Φιλαδέλφειαν 24 Φεβρ. διά Μπορντώ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ		έτ. «Οίλιναρές»	57	8884	ἔφθ. Βαγκούδηρ 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΟρλάντ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Καρρέτο»	44	7247	έφθ. Γλασκώδην 10 Μαρτ.
Σ. Νιάρχος		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	57	26032	άργει Μπρούζες ἀπό 13 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΟρλάντ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	52	20667	ἀνεκ. Κόλπον 5 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΟρλάντ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γουόρλαντ Γκλέιντ»	54	13005	έφθ. Κόριτσον 8 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΟρλάντ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γουόρλαντ Γκλέιντ»	54	27812	ἀνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 3 Μαρτ. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΟΥΟρλάντ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	53	13321	έφθ. Νεάπολιν 9 Μαρτίου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	ἀνεκ. Κιουρασάδ 23 Φεβρ. διά Μπουένος Αὔρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΕΝΤΕΡΠΑΙΖ (N.A.T.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλής Σουέζ 23 Φεβρ. διά Πέρα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΘΩΤ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεκ. Πέρα. Κόλπον 7 Μαρτ. διά Βομβάν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΘΡΙΟΤ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Πανοσεάνικη»	55	25317	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΟΙΟΥΤ (δεξ.)		έτ. «Ιντερνάρισοναλ»	54	20580	

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΘΙΠΕΝΤΕΝΣ (Λιθ.δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	26032	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΛΟΥΕΝΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Κίγκ Ούλλα Μπαιν» ..	57	26031	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» ..	52	20667	διπλής Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάπτζιον» ..	43	7244	άργει Μπρούζες άπο 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ» ..	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν άπο 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιατλου» ..	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν άπο 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» ..	49	18226	άνεχ. Πουύτα Καρντον 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντη» ..	53	13459	διπλής Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (Λ.δ.)	έτ. Νιάρχος	58	20546	έφθ. Γκπλόγκ 21 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	28413	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Νιάρχου	57	20533	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 26 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ ΓΛ (Λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ» ..	52	13256	άνεχ. Κιουρασάδ 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» ..	49	10892	άνεχ. Χίλαδελφειαν 28 Φεβρ. διά 'Άμμουαίν Μαΐν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12843	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διά Κιουρασάδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΔΑΡΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Ηοτονι»	58	14000	άνεχ. Χάλιφας 26 Φεβρ. διά Νιού Χάφεν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουριο Τάνκερς» ..	55	20781	διπλής Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΪ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12862	έφθ. 'Άμμέρσαν 5 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	έτ. Νιάρχος	58	11200	άνεχ. Χάλιφας 8 Μαρτ. διά Σαβάνναν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» ..	58	25588	έφθ. Φόλεϋ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΓΙΤ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ» ..	43	10448	έφθ. Μέγαρα 6 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τίμη» ..	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν άπο 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (Λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 4 Μαρτ. διά 'Ολλανδίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (Λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	έφθ. 'Άμμοδυρον 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (Λιθ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Μαρτ. διά Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ (N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	διπλής Ιταλίαν 5 Μαρτ. διά Κιουρασάδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Ιντερμάρινα»	55	20548	άνεχ. Περοι. Κόλπον 3 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙΓΑ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τοίλα»	44	10448	άνεχ. Υόρκην 22 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τρανσπόρτερ	43	10195	εις 'Αιδί από 31 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (δ.) (N.A.T.)	έτ. Γ. Τράθελλερ	43	10195	άργει Αιγαίνων 4 Μαρτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τρήτιν	43	10448	άνεχ. Μαϊάμι 27 Φεβρ. διά 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τρόφου	43	10195	διπλής Σουέζ 28 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (Λιθ.) (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τρούθ	43	10595	άργει Πειραιώς από 28 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δ.) (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τράστ	43	10195	διπλής Τζιμπούτι από 16 'Ιαν. διά 'Ιαννιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	άργει Σκαραμαγκάν άπο 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΜΠΕΣΤ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10470	άργει Σκαραμαγκάν άπο 29 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΓΙΝΤ (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ	44	10448	άνεχ. Παναράδ 28 Φεβρ. διά Κιουρασάδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓ'ΙΓΜΩ (δεξ.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν άπο 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τρίζαρ»	43	10488	εις Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	διπλής Σουέζ 26 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (Λιθ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	59	8000	έφθ. Πειραιώς από 28 Δεκ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	52	12705	διπλής Τζιμπούτι από 16 'Ιαν. διά 'Ορντάζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Οριεντάλ»	53	12705	άνεχ. Βορινόπολη 22 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Άτλας»	41	6911	έφθ. Πόρτ Λίνκολν 3 Μαρτ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	άνεχ. Αμοτερνταμ 22 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΔΑΦΝΗ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Τρανσοοτεάνικα»	54	5779	άργει 'Αργοοστόλιον από 6 'Απρ.
ΔΕΛΦΙΝ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Χιαν»	45	7255	άνεχ. Τζιμπούτι 26 Φεβρ. διά Κόμπε
ΔΕΛΦΟΙ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	έφθ. Χαδάννα 4 Μαρτ.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Λιθ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	56	6117	διπλής Παναράδ 16 Φεβρ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΣΠΩ	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παναμ.)	έτ. «Ωρή Ντιάμοντς»	21	4012	έφθ. Σαδάννα 8 Μαρτ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.)	έτ. «Αγγελικα»	43	2878	διπλής Σουέζ 5 Μαρτ. (διαταγάς)
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (Λιθ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρμαρά»	44	9769	έφθ. Βοστώνην 19 Φεβρ.
ΔΗΜΟΣ (Λιθαν.)	φ. Κυπριανού	27	4824	άνεχ. Σάντος 6 Μαρτ. διά Μακόου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	56	10360	έφθ. Ν. Όρλεαντον 10 Μαρτ.
ΔΩΡΙΕΥΣ (Λιθ.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6759	άνεχ. Λίθερπουλ 2 Μαρτ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΔΩΡΙΣ	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άργει Μπρούζες από 25 Μαρτ. 1958
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Λιθ.)	έτ. «Πλάκια Σαλίνας»	43	7260	άργει Κυνόσουρων από 12 Σεπ. 1957
ΕΒΕΡΕΞΤ (Λιθ.)	έτ. «Πουρόβια Τ.»	57	13637	έφθ. Βομβάνη 10 Μαρτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ντάροκα»	56	10692	άνεχ. Κιουρασάδ 5 Μαρτ.
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (Λιθ.)	έτ. «Σάν Εμίλιο»	44	8247	έφθ. Βαλτιμόρην 2 Μαρτ.
ΕΒΗΚΥΝΙΑ	έτ. «Ριο Καρίμπια»	44	8327	άνεχ. Βακτριανήν 25 Φεβρ. διά Καράτοι
ΕΒΗΛΙΖ (Λιθ.)	έτ. «Σπίκρεστ»	44	7253	άνεχ. Βακτριανήν 26 Φεβρ. διά Χοδείδα
ΕΘΝΟΣ (Λιθ.)	έτ. (Τρίτων)	56	10328	διπλής Σουέζ 20 Φεβρ. διά Γερμανίαν
ΕΙΡΗΝΗ (Κ.) (N.A.T.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1486	διπλής Τρίνιταντ 21 Φεβρ. διά Κέι Σουέζ
ΕΙΡΗΝΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πουάντα 'Αρένας»	29	6941	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. διά Κέι Σουέζ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Λιθ.)	έτ. «Άντ. Π. Στεφάνου»	43	7161	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Φεβρ. διά Αγγλίαν
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (π.) (N.A.T.)	έτ. «Νουέδο Μούντο»	41	7289	άργει Νιούπορτ από 02 Δεκ. 1957
ΕΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πλουέρτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Ν. Όρλεαντον 23 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝ Χ. (δεξ.)	έτ. «Ούνινδωρ»	44	10584	άργει Ρίθερ Στόουρ από 20 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ (Λ. δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βιάσ Ρίος»	36	7820	άργει Αιγαίνων 21 Φεβρ. διά Αιγαίνων
ΕΛΕΝΗ Β. (N.A.T.)	έτ. «Πουέρτα Λιμπερτάντη»	44	7213	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Παπαχροποτίδη	58	13066	έφθ. Βομβάνη 5 Μαρτ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Γκέραλτον 7 Μαρτ. διά Τζιμπούτι
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρπούζα»	44	7051	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαρτ. διά 'Αγ. Θραγκίσκον
ΕΛΛΗΝ (Λιθ.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άργει Σύρους από 13 Φεβρ. 1958
ΕΛΛΗΝΕΠΟΝΤΟΣ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ελληνοποντός»	44	7189	άργει Σάλομους από 02 'Ιαν. 1958
ΕΛΑΜΠΑ (Λιθ.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Λέρπουλ 25 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΛΠΙΣ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	άργει Καλάμας από 28 'Οκτ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ ΙΤΩΡ	έτ. «Τρανσοπαϊφίκα»	43	7255	άργει Μάρπορι από 19 Σεπτ. 1957
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ (N.A.T.)	έτ. «Ενασένατο»	44	7207	άργει Βαλτιμόρην από 27 'Απρ.
ΕΝΤΕΑΒΟΥΡ (Λιθ.)	έτ. «Λατσιφέρους»	43	7264	άργει Κάρδιφ από 28 'Οκτ. 1957
ΕΝΤΟΠΑΝ (Λιθ.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS.."

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

Affiliated with:

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

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

ΕΝΤΟΥΚΕΙΤ.ΤΟΡ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άργει Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ. 1958
ΕΝΤΥ (Λ.θ. Δ.Μ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	άργει Ρόττερνταμ από 8 Απρ.
ΕΠΙΚ (Λ.θ. Δ.Μ.)	έτ. «Έρκουλες»	58	17749	άνεχ. Χιέρρο 5 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΠΟΣ (Λ.θ.)	έτ. «Άλαράρες»	44	7153	άργει Φλάμουθ από 23 Δεκ. 1957
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	εις Τεργέστην από 30 Ιαν.
ΕΣΠΕΡΟΣ (Λ.θ.)	έτ. «Άτλαντις»	57	10317	έφθ. Άμδούργον 8 Μαρτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	έτ. «Μαριστέλλα»	42	2842	πυρελόφων εις Χάργουιτς
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (Λ.θ. δεξ.)	έτ. «Μαροφάρ»	27	5590	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 12 Μαΐου
ΕΥΤΕΝΙΑ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Οοσαν»	42	6975	έφθ. Κολόμπο ρόδς 8 Μαρτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	διπλής παναμά 7 Μαρτ. (από Ν. Όρλεάνην)
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	άνεχ. Μόμπιλ 3 Μαρτ. δι' Ειδονυμάσιθ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δεξ.)	έτ. «Άτλαντικ Όιλ»	54	18730	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 4 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Λ.δ.)	έτ. Νεπούν Τάνκερς	56	30150	διπλής παναμά 3 Μαρτ. διά Ιερο. Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτ. Η.κόλφο Ντεζέντο»	44	7264	άργει Πειραιά από 19 Δεκ.
ΕΥΠΛΟΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	59	9200	έπ. μουγκουάσιον, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (Λ.θ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	έφθ. Ν. Όρλεάνην 3 Μαρτ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (Λ.θ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	έφθ. Κιουρασά 2 Μαρτ.
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (Λ.θ. δεξ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Πέρα. Κόλπον από 1 Φεβρ. διά Κασσιούγκ
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δεξ. λιθ.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άργει Αργοστόλιον από 23 Νοεμ. 1957
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	άνεχ. Μόζι 6 Μαρτ. διά Χογκ Κούκ
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτ. «Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Ιερού 9 Μαρτ. δι' Αμμουνιάν Μπαϊν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (Λ.δ. δεξ.)	έτ. «Γουεστ Άτλαντικ»	36	9927	άργει Καρθαγένην από 20 'Ιαν. 1958
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (Λ.δ. δεξ.)	έτ. «Γουεστ Άτλαντικ»	41	7874	άργει Αργοστόλιον από 26 'Απρ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7224	έφθ. Βαγκούσερ 7 Μαρτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (Λ.θ.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	διπλής ιστριατάρ 6 Μαρτ. διά Μπούκ
ZANE B. Λ. (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Πλόγια Σπηνιά»	43	7282	άνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. δι' Ερυθράν
ZANO (Αιθιοπ.)	έτ. «Ζαννίνι»	08	1982	άργει Τζακούνθιλ από 29 Δεκ. 1957
ZEΩ Γ. (Λ. δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βεσοπούκιο»	44	10498	άργει Θλασιγκ από 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (κ.)	έτ. «Ζεφυρος»	43	7231	άνεχ. Ν. Υόρκην 28 Φεβρ. διά Πουέρτο Μπόρριος
ΖΕΦΥΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Χάρπτον Ρόδη 1 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ZINI (Λ. δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρόδ»	52	12556	άργει Γένοβαν από 15 Φεβρ. 1958
ZOZIAN (Κοσταρ.)	K. «Ατυχίδης»	20	7638	εις Μακάσσαρ από 20 Δεκ.
ZΟΥΓΙΝΤΕΡΖΗ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Αγκούλαντα»	45	7211	άργει Σπέτζιαν από 27 Δεκ.
ΗΓΚΑ (λιθ. δεξ.)	έτ. «Αφρικαν Κέρριερ»	43	8318	διπλής Πόρτα Σαΐδ 5 Μαρτ. διά Σεϋρβίλλ
ΗΛΙΑΣ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	άργει Ζεμπρούγκε από 1 Σεπτ.
ΗΡΩΝ (Χονδ.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	διπλής Παναμά 28 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
ΘΑΡΡΟΣ (λιθ.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άργει Σάντερφιορδ από 7 Νοεμ. 1957
ΘΕΝΚΣΤΙΚΙΒΙΓΚ (Λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7250	εις Πειραιά από 5 Αύγ.
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	έτ. «Ντέ Νόρτε»	43	7050	άργει Πόρτα Εθεργκλαντ από 2 Φεβρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.	έλληνικά συμφέροντα	18	3127	άργει Ρόττερνταμ από 27 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΔ. Ν.ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ . (N.A.T.)	έτ. «Μάρ Μπη»	42	6997	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Φεβρ. διά Μόζι
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (Λιθ.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	άργει Πειραιά από 23 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΜΗΤΩΡ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7032	άργει Σύρον από 7 Δεκ. 1957
ΘΕΟΝΥΜΟΦΟΣ (Λ.)	έτ. «Κομμερσιαλ»	43	7188	έφθ. Χούλλ 9 Μαρτ.
ΘΕΟΠΑΝ (Λιθ.)	έτ. «Τρανσποριφικ. Τ.Κ.»	43	7240	άργει Χάργουιτς από 2 Μαρτ.
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (Λιθ.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	διπλής Ιερετάνου 23 Φεβρ. διά Γδύνιαν
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτ. «Κομμερσιαλ»	43	7185	άργει Καλάμας από 31 'Ιαν. 1958
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδη)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	έφθ. Μίρη 7 Μαρτ.
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μαϊφάρ»	56	10410	άνεχ. Βαγκούσερ 5 Μαρτ. δι' Οζάκαν
ΙΟΝΙΑΝ ΑΗΝΤΕΡ	έτ. «Νάδικ Κριότομπαλ»	44	7176	έφθ. Λατάκια από 13 Φεβρ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δεξ.)	έτ. «Πλετρόλεου Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Ταμπίκο 6 Μαρτ.
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (Λιθ.)	έτ. «Μαιφάρ»	56	10422	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 26 Φεβρ. διά Μόμπιλ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	53	15826	διπλής Γιβραλτάρ 26 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ	έτ. «Νάδινκ Κριότομπαλ»	44	7198	άνεχ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	53	13485	άνεχ. Βικτωρίαν 2 Μαρτ. διά Σεϋρβίλλ
ΙΟΥΔΙΑ (λιθερ.)	έτ. «Τζένεραλ Μαρίν»	44	7223	άνεχ. Μοντερόβια 25 Φεβρ. διά Βάλδις Μπαϊν
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	έτ. «Τζουλία - Νίκο»	22	1323	δικλής Ιταβέρ 25 Φεβρ. διά Τζάκοονθιλ
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	57	10122	άργει Κιέλον
ΚΑΔΜΟΣ (Λιθ. δεξ.)	έτ. «Χάρρη»	58	13429	άργει Φλάμουθ από 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΙΤΗ Δ. (Λιθ.)	έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Φρημάντη 2 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
ΚΑΙΤΗ Δ. (Λιθ.)	έτ. «Πατοσικά»	42	7227	διπλής Παναμά 2 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΚΑΛΗ Λ. (Λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράπορτ»	57	8774	άνεχ. Βικτωρίαν 3 Μαρτ. διά Μπουένος Αύρες
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	έτ. «Ελ Τρείντερς»	44	7255	άργει Αμέρεραν από 18 'Ιαν. 1958
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάλφα»	26	1945	άνεχ. Μοντεβίδεος 8 Μαρτ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΚΑΝΤΙΑ (Λ. δ.)	έτ. «Αρεκουντά»	43	7257	άργει Βέρε Στόουρ από 23 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Κανόπους»	44	7075	άνεχ. Βούλαν 5 Μαρτ. διά Ράς Τανούρα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Απήγανος»	44	7279	άρνει Κυνόδοσουραν από 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Τράνονπορτ»	40	7121	διπλής Σουέζ 10 Μαρτ. (διαταγάς)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	έτ. «Κρόνον»	43	1790	άργει Αμπελάκι από 25 Νοεμ. 1957
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	έτ. «Φιάντζ»	56	10015	άνεχ. Μπρεμεράχφεν 9 Μαρτ. διά Λός Αντζελες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λ.)	έτ. «Δουντεφιονίδη»	24	5231	έφθ. Πόρτα Σαΐδ 8 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ.)	έτ. «Φιάντζ»	56	10015	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 24 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (Κοστ.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ. (άργει)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)	έτ. «Λουνίδι»	19	5173	άργει Καλάμας από 20 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράπη»	20	6157	άργει Καλάμας από 2 Φεβρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Τράμη»	55	8798	διπλής Παναμά 4 Μαρτ. δι' Ήν. Πολιτείας
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	έλληνικά συμφέροντα	28	2407	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Μαρτ. διά Κέιπ Τάουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Λ.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	διπλής Κυνόδοσουραν από 27 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άργει Κυνόδοσουραν από 19 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (παν.)	έτ. «Λιμπανο»	43	7281	άργει Καλάμας από 11 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ (Λ.)	έτ. «Κρίνα»	57	9256	Ίδε: «ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ» σημαία Έλληνική
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (Λ.)	έτ. «Ιρις»	42	6782	άργει Κυνόδοσουραν από 27 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Λ.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	διπλής Λός Αντζελες 6 Μαρτ. διά Γιοκοκάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διά Ρουέν

TELEPHONE : Digby 4-5900

·80 ·BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

KULUKUNDIS SHIPPING AGENCY, INC

CABLE ADDRESS : "AMPHITRITE,,

47

ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΔΥΡΑΣ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	άνεκ. Νεάπολιν 8 Μαρτ. διὰ Ν. 'Υόρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.) .	έλληνικά συμφέροντα	45	10523	διῆλθε Σολέζ 10 Μαρτ. δι' 'Ερυθράν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.δ.) .	έτ. «Κορτές»	43	6988	άργει 'Ελευσίνα απὸ 7 'Απρ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λ. δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 6 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ. δεξ.) .	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	άργει Κυνόδουραν απὸ 30 Σεπτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.) .	έλληνικά συμφέροντα	43	2861	έφθ. Αντίλλα 26 Φεβρ.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Βαλτιμόρην απὸ 25 Αύγ.
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	εἰς Κολομπο ἀπὸ 24 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	έφθ. Ρόττερνταμ 1 Μαρτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΩΡ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	άργει 'Αργοστόλιον απὸ 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Πιονιό»	36	10291	άργει 'Αργοστόλιον απὸ 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνεντάλ»	43	7150	άργει Σύρον ἀπὸ 30 Νοεμ. 1957
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.δ.) .	έτ. «Τρανοκόντινεντάλ»	43	7245	άργει Ζεεμπρούγκε απὸ 10 'Ιαν. 1958
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ. δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάρυκο»	57	20564	διῆλθε Σουέζ 6 Μαρτ. διὰ Μπαντάρ Μασσώρ
ΚΑΤΑΛΩΝΙΑ (λ.δ.) .	έλληνικά συμφέροντα	42	7120	άργει Ζεεμπρούγκε απὸ 10 Δεκ. 1957
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .	έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Μπρούζες ἀπὸ 22 Φεβρ. 1958
ΚΑΤΙΝΑ .	έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 9 'Ιαν. 1958
ΚΑΤΙΝΑ II (παν.)	έτ. «Ροσίνο»	13	1951	άργει Πέραμα ἀπὸ 30 'Ιαν. 1958
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Φιντέλινταντ»	58	11754	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας-Μαρακάϊμπο
ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Ζεεμπρούγκε απὸ 16 Δεκ. 1957
ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άργει Ζεεμπρούγκε απὸ 20 Αύγ.
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άργει Σύρον ἀπὸ 13 Σεπτ. 1957
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΑΡ .	έτ. «Λαιμπρίαν»	44	7281	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 6 'Ιαν. 1958
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονς»	41	7431	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 21 Μαρτ. 1958
ΚΕΦΑΛΟΣ πλ.	έτ. «Τζ.Σ.Π. Τράνοπορτ»	21	5717	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 12 Μαρτ. 1058
ΚΗΦΕΥΣ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνεντάλ»	43	7033	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 11 'Ιουν.
ΚΙΡΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 1 Μαρτ. διὰ Λάς Πιέντρας
ΚΙΡΚ ΘΗΣΣΕΥΣ (διγγλ.)	έτ. «Νταλχάδονζ»	57	9153	έφθ. Ντάιρεν 26 Φεβρ.
ΚΙΡΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Μυρλιδών»	58	20487	διῆλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.δ.) .	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 24 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑ .	έτ. «Τράμπι»	43	7248	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ .	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Ν. 'Υόρκην 3 Μαρτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες ἀπὸ 2 'Απρ.
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ .	έτ. «Νεπούνια»	13	8473	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 19 Μαρτ. 1958
ΚΟΜΕΤ (λ.δ.) .	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Λονδίνον 10 Μαρτ.
ΚΟΝΑΩΡ	έτ. «Αγκουιλλά»	19	2949	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Μαρτ. διὰ Σάφφι
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λ.δ.) .	έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7056	άνεκ. Χάμπτον Ρόδης 22 Φεβρ. διὰ Γερμανίαν
ΚΟΡΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Οξίλιαρο»	41	5173	άνεκ. Μοντεθέ δεο 1 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΚΟΡΩΙ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Αγιολάνχο»	44	7239	άνεκ. Χάρην 1 Μαρτ. διὰ Νιουκάστλ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.δ.) .	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διῆλθε Λάδεντ 22 Φεβρ. διὰ Χάμπτον Ρόδης
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	έφθ. Ειβονιμάθο 6 Μαρτ.
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Ζίτα»	43	7075	έφθ. Βαλτιμόρην 7 Μαρτ.
ΚΟΤΜΙΚ (λ.δ. δεξ.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 1 Δεκ. 1957
ΚΟΥΗΝ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7198	έφθ. Λονδίνον 19 Φεβρ.
ΚΡΕΣΤΑ (λ.δ.) .	έτ. «Βιλλασβίζα»	44	7187	διῆλθε Σουέζ 5 Μαρτ. διὰ Περο. Κόλπον
ΚΡΗΝΗΣ (λ. δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άργει Καλλάμας ἀπὸ 2 Μαΐου
ΚΡΙΕ'ΙΤΟΡ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	έφθ. Πουέρτο Μπάριο 1 Μαρτ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Λαιμπρίαν»	56	4031	εἰς Μόμπιλ ἀπὸ 13 Δεκ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.δ.) .	έλληνικά συμφέροντα	44	2884	έφθ. Χάιφαν 3 Μαρτ.
ΚΡΟΝΟΣ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεκ. Κολόμπι 27 Φεβρ. διὰ Λύττελτον
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονς»	54	10608	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 31 Μαρτ. 1958
ΚΥΜΟ (Κοσταρ.) .	έτ. «Εσκοριάλ»	44	7292	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΚΥΜΟ (λ.δ. δεξ.) .	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άργει Χαλκίδης ἀπὸ 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Αντρία»	43	6992	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 19 Δεκ. 1957
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Κουκιοταντόρ»	45	7157	άργει Μόμπιλ ἀπὸ 13 'Ιαν. 1958
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. (N.A.T.)	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	διῆλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διὰ Πιομπίνο
ΚΩΣΤΗΣ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Κωντόπης»	44	7263	έφθ. Ν. 'Υόρκην 28 Φεβρ.
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (Ούρουν.)	έτ. «Ναβ. Κομμέρσιαλ»	21	1833	άργει Βαλτιμόρην 28 Φεβρ.
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘ	έτ. «Εργκάπα»	53	11262	άργει Καλλάμας ἀπὸ 10 Μαρτ. 1958
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δεξ.) .	έτ. «Μπόλτικα»	43	10195	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαρτ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΛΑΜΥΡΑ .	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άργει Χαλκίδης ἀπὸ 26 Νοεμ. 1957
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Σάργκο»	56	2388C	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαρτ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άργει Ν. 'Υόρκην 19 Δεκ.
ΛΙΛΑ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άργει Μόμπιλ ἀπὸ 19 'Ιαν. 1958
ΛΙΛΗ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	διῆλθε Παναμάν 9 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
ΛΙΜΠΕΡΕ'ΙΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7190	εἰς ταξίδια Πλείστ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεκ. Μπαχρέιν 3 Μαρτ.
ΛΟΓΝΤΑ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Ριο Αζούνα»	44	8536	άνεκ. Αντζελέσ 28 Φεβρ.
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (λ.δ.) .	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	29	2326	άργει Καλλάμας 2 Μαΐου
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.δ.) .	έτ. «Γουέστ Ιντιες»	30	1569	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 10 Μαρτ. 1958
ΛΟΥΟΛΥ (ιδιαν.) . (N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άργει Κύπρος 20 Φεβρ.
ΛΟΥΟΛΟΥ (παναμ.)	έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 10 Μαρτ. 1958
ΛΥΡΙΚ (λ.δ. δεξ.) .	έτ. «Θηάτρο»	43	10428	άνεκ. Χάμπτον Ρόδης 4 Μαρτ. διὰ Βενεζουέλαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ .	έτ. «Μπρόνταν»	44	7160	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	άργει Ντόπτρουος ἀπὸ 9 'Ιαν.
ΜΑΙΡΗ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	49	5685	άνεκ. Μπουένος Αύρες 27 Φεβρ. διὰ Λίθερπουλ
ΜΑΙΡΗ - ΣΟΦΙΑ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Αυσρόρα»	57	8738	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 Φεβρ. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
ΜΑΚΡΩΝ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν»	43	7161	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΛΜΕΝ (παναμ.)	έτ. «Μάστριλ»	18	920	άργει Πειραιά ἀπὸ 1 'Ιουλ.
ΜΑΝΝΑ (λ.δ. δεξ.) .	έτ. «Μάννα»	37	7991	άργει Μινιαμόν απὸ 21 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.) . (N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άργει Βρινόσιον απὸ 14 'Ιαν. 1958
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Μπάνιον»	44	7216	έφθ. Όζάκαν 5 Μαρτ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.δ.) .	έτ. «Μπάνια Σαλίνας»	44	7072	άργει Μπρούζες ἀπὸ 11 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΘΕΡΥΣ (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7050	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 4 Μαρτ. διὰ Μουρόραν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.δ.) .	έτ. «Παρανδάτο»	43	7189	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 8 Μαρτ. 1958
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ	έτ. «Ρόλλη»	18	6848	έφθ. Πόρτ Ελίζαμπεθ 28 Φεβρ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ. δ.) . (N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάρυκο»	57	20564	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διό Βιλχεμσχάφεν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (ονο.) . (N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	έφθ. Ριο Ιανέριο 13 Φεβρ.
ΜΑΡΙΑ II (λ.) . (N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7070	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 Φεβρ.

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ 'ΗΡΑΚΛΗΣ. & 'ΟΛΥΜΠΟΣ.

TÉLEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Παρπάντα»	44	7173	άργει Βόλον άπό 5 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	ΕΤ. «Βέγας»	43	7134	άργει Αργοστόλιον άπό 14 Δεκ. 1957
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	.....	ΕΤ. «Μαγκλιδέρας»	45	8966	εις θέσιν 47.56 Β.-6.30 Δ., Θερ. 22 διά Σέτουμπαλ
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Άρκουλη»	22	4949	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. διά Ν. Υόρκην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	.....	ΕΤ. «Θωσιανή»	43	7059	άργει Ρέτσιο άπό 28 Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 4 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	έφθ. Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΑ II. (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Μαριμπλάγκα»	40	7921	έφθ. Άλεξανδρειαν 6 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Νεπτουνή»	58	8700	άργει Καλαμάς άπό 23 Ιαν.
ΜΑΡΙΝΑ Δ. (παν.)	.....	ΕΤ. «Ελληνική ουμφέροντα	21	5686	εις Ρόττερνταμ, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΕΙΚΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	άργει «Άμβούργον άπό 24 Νοεμ. 1957
ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΜΑΡΗ	.....	ΕΤ. «Αρντένα»	46	8942	εις θέσιν 49.19 Β.-7.47 Δ., Μαρτ. 5 δι' Αάρχους
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II. (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Γιαναμ.-Ευερόπα»	44	10668	άργει Αύγουσταν άπό 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΣΤΡΕΔΑΛΑ (λιθ.δεξ.)	.....	ΕΤ. «Μαριστρέλα»	21	7952	άργει Σπετέζιαν άπό 14 Οκτ. 1957
ΜΑΡΣΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Μάρασλ»	44	7212	έφθ. Πόρτ Σαιδ 24 Θερ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ.Χ. (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	άργει Μπρούζες άπό 18 Απρ.
ΜΑΣΚΩΤ	.....	ΕΤ. «Ορίενταλ»	17	2042	έφθ. Σιγκαπούρνην ρόδις 17 Θερ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λιθ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Κόδομικ»	55	23871	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Μαρτ. διά Λάδοεντ
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.	(N.A.T.)	ΕΤ. «Μίνιας»	27	2457	διπλής Σουέζ 26 Θερ. διά Τζέδδαν
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Νίκη»	44	7232	άργει Φάλιμουθ άπό 24 Οκτ. 1957
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Μπαλμπόνα»	54	18763	διπλής Σουέζ 5 Μαρτ. διά Θάο
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λιθ.)	.....	Δ. Κοπότας	20	1512	διπλής Κανών πολιν 7 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Ματζεολιά»	27	6144	διπλής Γιβραλτάρ 6 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Νορθ Πασιφίκη»	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Πιουνιβέρσαλ»	57	8855	άνεχ. Ντόρμπαν 23 Θερ. διά Μόζι
ΜΕΛΙΝΤΑ	.....	ΕΤ. «Ινκάικα»	45	7254	άνεχ. Τόπτερνταμ 26 Θερ. διά Χάμπτον ρόδις
ΜΕΛΙΤΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Αλπέργκας»	57	11691	άνεχ. Χάρπον 22 Θερ. διά Κιουρασάο
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Λινάρες»	44	7154	άργει Φάλιμουθ άπό 17 Οκτ. 1957
ΜΕΜΟΡΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Πανεξίτο»	43	10509	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 7 Μαρτ. δι' Αντεν
ΜΕΝΙΤΕΣ	(N.A.T.)	ΕΤ. «Νουεθα Γρανάδα»	45	7198	άργει Κυνόσουραν άπό 7 Μαρτ. 1958
ΜΕΝΟΡΑ (δεξ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Μενόρα»	18	5563	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Θερ. διά Κιουρασάο
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Αστούριασ»	59	21000	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΡΑΙΝ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Σάν Πεντρο»	45	7190	έφθ. Νιούπορτ 12 Θερ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Εύποτημα»	58	8961	έφθ. Γένοβαν 1 Μαρτ.
ΜΙΚΑΕΛΑ (παν.)	.....	ΕΤ. «Μικαέλλα»	42	2847	διπλής Ηλίσιγκ 1 Μαρτ. διά Λειζόες
ΜΙΝΑ (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Καστέλλα»	56	21090	διπλής Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΝΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	.....	ΕΤ. «Μιντρικ»	25	6806	εις Σουραμπάγια άπό 12 Μαρτ. 1958
ΜΙΝΤΟΤΑΥΡΟΣ (λ.)	.....	ΕΤ. «Η. Κορντόπινα»	43	7228	άνεχ. Βαλτιμόρων άπο 9 Θερ. διά Μπριτζπορτ
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Σαίν Μικέλη»	29	2666	διπλής Κανών πολιν 6 Μαρτ. διά Τζέδδαν
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	(N.A.T.)	ΕΤ. «Αρθιγκτών»	44	7240	άργει Γόνδονη άπό 23 Ιαν. 1958
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	διπλής Πλαναμάν 1 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Πουέρτο Ρίκο»	37	7210	άνεχ. Σάν Ζουάν 1 Μαρτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Αντρια»	56	7906	διπλής Ντόρερ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	ΕΤ. «Οσεανικ Πετρόλεουμ»	58	22129	διπλής Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δεξ.)	.....	ΕΤ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Σιδώνα 23 Θερ. διά Γουέστβιλλ
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Ηοτερν»	43	6674	έφθ. Τούλαν 6 Μαρτ.
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δεξ.)	.....	ΕΤ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	διπλής Πόρτ Σαιδ 3 Μαρτ. διά Καρθαγένην
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Μοντελάτα»	42	7137	άργει Μπρούζες άπό 7 Μαΐου
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Καλλάο»	43	7084	άργει Κυνόσουραν άπό 20 Μαρτ. 1958
ΜΠΑΖΙ/ ΙΙ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Ντιέγκο»	45	7176	άνεχ. Ιαντεν 28 Θερ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Σεγκούριτας»	55	9922	έφθ. Αμβούργον 9 Μαρτ.
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Φροντέρα»	56	10661	διπλής Πλαναμάν 9 Μαρτ. διά Περού
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Πλετακρούζ»	44	7340	άργει Ντιωντέ άπό 18 Ιουν.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Μπλετακρούζ»	44	7159	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 2 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	ΕΤ. «Ντιαμάντε»	56	10061	άργει Ντιωντέ άπό 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	(N.A.T.)	ΕΤ. «Άλμα»	44	7256	διπλής Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Στανδίλη»	30	9243	άργει Μασαλίαν άπό 17 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Καρραγουάνιν	42	7303	άργει Μπριτζπορτ άπό 4 Απρ.
ΜΥΚΗΝΑΙ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Μαραθώνι»	43	7158	άργει Κυνόσουραν άπό 8 Δεκ. 1957
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	ΕΤ. «Σαντα Βαρβάρα»	16	3528	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 5 Μαρτ.
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Οσεαν Τ. Λ.»	45	7255	άργει Μπρούζες άπό 12 Μαρτ. 1958
ΜΥΡΤΩ	.....	ΕΤ. «Αριστα»	43	7176	άργει Πέραμα άπό 3 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΡΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Τόζα»	18	2297	άργει Αμέρεραν άπό 10 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Ελληνική ουμφέροντα	42	7131	εις Αμβούργον άπό 10 Θερ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	.....	ΕΤ. «Ιντάλγκο»	57	9990	άνεχ. Τζιμουτή 19 Θερ. διά Κουθέιτ
ΝΑΠΙΕΡ (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Νέαν Υόρκην 24 Θερ. διά Σιδώνα
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Λίθερπουλ 3 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λ.)	.....	ΕΤ. «Νόγια»	43	8500	άργει Κυνόσουραν άπό 26 Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (λιθ.)	.....	ΕΤ. «Μοντεβέρντη»	45	7176	άνεχ. Σιγκαπούρνην ρόδις 27 Θερ. διά Σπάττα
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Νάσιοναλ»	44	7241	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙΓΓΣ (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Νάσιοναλ»	56	9970	διπλής Ήλισιγκ 3 Μαρτ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Πλανεζίτο»	45	10645	άνεχ. Υμουίντεν 25 Θερ. διά Χάμπτον ρόδις
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Ειδάννα»	57	10044	άνεχ. Μόπιλ 21 Θερ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Νάσιοναλ»	56	9972	έφθ. Γένοβαν 7 Μαρτ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΓΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Νάσιοναλ»	43	8513	διπλής Θέουταν 25 Θερ. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Αλμάγκρο»	43	8490	άνεχ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	ΕΤ. «Αλμάγκρο»	43	8479	εις Σουραμπάγια άπό 17 Ιαν.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Αντριδάπορ»	43	8393	διπλής Πόρτ Σαιδ 8 Μαρτ. διά Λάδοεντ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	.....	ΕΤ. «Αχιλλέες»	58	12624	άνεχ. Καλκούταν 27 Θερ. διά Σιδώνα
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Μόργκραντ»	58	24068	άνεχ. Λά Πλάταν 24 Θερ. διά Νοβορωσιοκην
ΝΕΒΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Νεβάδα»	29	4142	άργει Αμπελάκι άπό 29 Μαρτ. 1958
ΝΕΛΛΑ	.....	ΕΤ. «Νέλλα»	38	4996	έφθ. Καλκούταν 27 Θερ. δι' Αδελαΐδα
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Εσπερία»	54	7968	διπλής Πόρτ Σαιδ 5 Μαρτ. διά Λάδοεντ
ΝΕΦΕΛΗ (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Πολάρις»	58	24256	διπλής Σουέζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λιθ. δεξ.)	.....	ΕΤ. «Πλεργκουα»	52	11267	άργει Μπαρρόδου άπό 4 Νοεμ. 1957
ΝΙΚΟΓΙΑ (Κοστ.)	.....	ΕΤ. «Ναυτίλος»	10	1182	άνεχ. Λά Πλάταν 24 Θερ. διά Νοβορωσιοκην
ΝΙΚΟΛΑΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	ΕΤ. «Πλερόλεουμ»	53	12395	άργει Αμπελάκι άπό 29 Μαρτ. 1958
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ ..	(N.A.T.)	ΕΤ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	

COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντονόζος»	44	7255	άργει Μπρούζες από 5 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λεβέδδια»	43	7121	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 31 Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλοιάρη»	37	7991	άνεχ. Νεαπόλιν 6 Μαρτ. δι' Αμπαντάν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέαντε»	43	7255	έφθ. Κάρδιφ 8 Μαρτ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμά»	43	7290	άργει Κυνόσουραν από 24 Απρ.
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες»	45	7003	άργει Χόλυχεντ από 28 Ιουν.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεχ. Τάμπον 5 Μαρτ. διά Κόμπε
ΝΙΚΩΝΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αφροδίσσα»	18	3335	άνεχ. Μοντεθίδεο 25 Φεβρ. διά Χούλλ
ΝΟΕΜΗ (λιθερ.)		έλληνικά συμφέροντα	36	5061	έφθ. Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Παναμ-Γιουρόπα»	28	9002	άργει Φλάουσικ 7 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δεξ.)		έτ. «Πλευρόλεος»	28	6857	έφθ. Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ.
ΝΟΡΘ ΚΙΡΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλευρόλεος»	52	19191	άργει Ζάντρηκ από 13 Οκτ.
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλευρόλεος»	41	6830	διηλίθες Γιβραλτάρ 9 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλευρόλεορα»	55	18210	άργει Αμπελάκι από 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμουλα»	43	6779	άνεχ. Αμπέρσαν 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλευρόλεο»	52	12029	άργει Ρόττερνταμ από 7 Φεβρ. 1958
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	διηλίθες Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Βαλτιμόρουν
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ		έτ. «Ατλαντικά»	44	7054	άργει Ελευσίνα από 17 Απρ.
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σιλιέτ»	42	7251	άργει Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΝΟΡΜΑ (δ.κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν»	22	7765	έφθ. Πόρτ Σαιδ 16 Φεβρ.
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άργει Κυνόσουραν από 14 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άργει Καλάμας από 4 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Θράιτερ»	44	7061	άνεχ. Γκρίκον 6 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)		έτ. «Ούντηγουαρντη»	58	17743	άνεχ. Βαλτιμόρουν 7 Μαρτ. διά Βενεζουέλαν
ΝΤΑΡΝΙ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	έφθ. Αρούμπαν 1 Μαρτ.
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούεδα»	56	10545	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 8 Μαρτ. δι' Αμβούργον
ΝΤΕΛΩΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σερ. Έντερπράϊζ»	58	13545	έφθ. Μπανιόλι 7 Μαρτ.
ΝΤΕΛΩΙΚ ΟΡΑΚΛ (λιθ.)		έτ. «Σερ. Έντερπράϊζ»	59	12800	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΕΡΜΙΥ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπηγουάνη»	58	10396	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ.
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	άργει Ντάρτημουθ από 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΟΝ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Βιστα»	46	7673	έφθ. Σάντος 20 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτα Μαντρίνι»	31	5847	άργει Ντάρτημουθ από 17 Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λιθ. δεξ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	57	9746	διηλίθες Ντούρερ 27 Φεβρ. διά Χούστον
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	54	11208	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 1 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν - Εουρόπα»	57	9746	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαρτ. δι' Ειρηνικόν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.:)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	56	8716	εψ. Ριον ινερέρ 24 Φεβρ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λιθ.)		έτ. «Εθμυράνια»	58	10483	άνεχ. Νέαν Όρλεαν 1 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Ντακάρ 2 Μαρτ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν-Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Αρούμπαν 22 Φεβρ. διά Γλασκώβην
ΝΤΟΡΑΝΤΟ		έτ. «Γκαμπίδα»	44	7244	άργει Μπουένος Άινερες 26 Φεβρ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λιθ.)		έτ. «Ρεζουλούτ»	56	10486	άργει Κυνόσουραν από 30 Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΚ (λιθ.)		έτ. «Μπάχις Σαλίνας»	44	7128	άνεχ. Χούστον 16 Φεβρ. διά Λιθερπούλ
ΝΤΟΡΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέριο»	44	7108	άνεχ. Ριο Ιανέριο 16 Φεβρ. διά Λονδίνον
ΝΤΟΡΙΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνεταλ Τρ.»	58	10396	άργει Χυνόσουραν από 14 Οκτ.
ΟΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οίλα»	11	1881	έφθ. Γλασκώβην 28 Φεβρ.
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λιθ.)		έτ. «Σάν Αντόνιο»	43	7051	άργει Αμπελάκι από 2 Ιουν. 1957
ΟΙΚΑΚΤ (λιθ.)		έτ. «Καρμέλο»	43	2875	έφθ. Νέαν Ύρκην 9 Μαρτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικα»	53	17362	άργει Ερρόδηλος από 3 Απρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ Α'Ι.Σ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	διηλίθες Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕ.Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13652	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 27 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	άνεχ. Βίλελμοχάφεν 11 Φεβρ. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'ΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	48	11379	εις Ρόττερνταμ από 22 Δεκ. (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	14047	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ονάσον»	58	27602	άνεχ. Ράς Τανούρα 24 Φεβρ. δι' Παλέρμον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	50	17791	εις Ρόττερνταμ (δοκιμai)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	53	14221	έφθ. Αμβούργον 26 Φεβρ. (έπισκευai)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ' (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπεστού»	53	14009	έφθ. Μάλταν 10 Μαρτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	49	17792	διηλίθες Τρίνινταν 4 Μαρτ. δι' Ούεστθιλλ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΕΓ'Κ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13678	άνεχ. Ν. Υόρκην 26 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	53	13660	άργει Φερρόδηλος από 22 Φεβρ. 1958
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 Μαρτ. δι' Αρούμπαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13934	άνεχ. Αρούμπαν 23 Φεβρ. διά Μαρακάιμπο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	55	13709	έφθ. Τρίνινταν 5 Μαρτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΓΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13713	άνεχ. Κόρπους Κριότι 26 Φεβρ. δι' Αρούμπαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	55	13934	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13665	διηλίθες Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ»	55	18790	διηλίθες Σουέζ 1 Μαρτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	55	13934	άργει Φερρόδηλος από 14 Απρ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	20595	άνεχ. Ράς Τανούρα 6 Μαρτ. διά Πόρτ Σαιδ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13665	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαρτ.
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	διηλίθες Σουέζ 8 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	49	17792	εις Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	59	38000	άνεχ. Περο. Κόλπον 4 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)		έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	58	27602	άνεχ. Βοστόνην 19 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	50	17791	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Μαρτ. διά Παματάκουαλ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ.Ι.Μ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Όίλα»	54	13580	διηλίθες Πόρτ Σαιδ 8 Μαρτ. διά Γαλλιαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσανόντο»	54	20611	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 22 Δεκ. 1957
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονοδάρη»	43	7028	άργει Αιμούργον από 23 Αύγ. 1957
ΟΙΛΥΜΠΟΣ (λιθ.)		έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	έφθ. Τρίνινταν 2 Μαρτ.
ΟΙΜΗΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομηριουν Κέρριερ»	43	8195	άνεχ. Ν. Όρλεαντον 3 Μαρτ. διά Τρίνινταν
ΟΙΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ομηριουν Φράιτερ»	44	8848	διηλίθες Σουέζ 5 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΠΕΡΑΜ (παν.)		έτ. «Λά Εμπρέσσα»	56	21090	διηλίθες Λάς Πάλμας 1 Μαρτ. διά Μπουένος Άινερες
ΟΙΣΕΑΝ ΑΙΛΙΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ»	34	8378	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 4 Μαρτ.
ΟΙΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	45	7238	άργει Αγ. Φραγκίσκον από 2 Απρ.
ΟΙΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδρε»	43	7211	άνεχ. Βαλτιμόρουν 19 Φεβρ. διά Καριπίτο
ΟΙΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασέαν Τάνκερς»	53	12065	άργει Βαλτιμόρουν 5 Ιουν.
ΟΙΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρ.»	44	7254	άργει Κυνόσουραν από 29 Ιαν. 1958
ΟΙΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπριγκθάλλ»	43	7210	έφθ. Λάς Πάλμας 28 Φεβρ.
ΟΙΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίφερ»	36	3891	άργει Κυνόσουραν από 7 Αύγ.
ΟΙΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλού Μπαΐν»	43	7194	άργει Βαλτιμόρουν από 24 Δεκ. 1957
ΟΙΣΕΑΝ ΣΗΘ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοθερ»	45	7211	άργει Βαλτιμόρουν από 13 Οκτ.

**ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης έκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΤΡΟΠΙΣ-ΣΥΡΟΣ"

ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	άργει Κυνόδοσυραν από 7 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	άργει Τζάκασονθίλλ από 13 Δεκ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λιθ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Τόκιο 6 Μαρτ.
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ούλισσες»	42	8570	ανεχ. λός "Αντζελες 11 Φεβρ. διά Ταιμπά
ΟΥΡΑΝΙΑ ... (N.A.T.)	έτ. «Άλα Πλάτα»	43	7265	άργει Χαλκίδα από 4 Δεκ. 1957
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ	έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άργει Βαλτιμόρην από 18 Αύγ. 1957
ΟΥΡΑΓΚΑ (λιθ. δεξ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ορία»	56	12807	έφθ. Βομπάν 7 Μαρτ.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	άνεχ. Κομπε 6 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΠΑΓΛΟΤ ... (N.A.T.)	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άργει Μπρούζες από 18 'Απρ.
ΠΑΛΑΜΑ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Πλάχια Σαλίνας»	43	7081	άργει Έλλεινα από 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΛΑΜΙΤΑ (κ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Πλάμα»	20	5182	εις Πειραιά από 22 Δεκ. (επισκευαί)
ΠΑΜΙΤ (Λιβάνου) ...	έλληπνικά συμφέροντα	42	2873	άνεχ. Ι' μπούτι 5 Μαρτ. διά Μογκαντίκιο
ΠΑΝ ...	έτ. «Αρίας»	56	10486	άνεχ. Α' μπέραν 1 Μαρτ. διά Κέν Γουεστ
ΠΑΝΑΓΙΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισκόλι»	26	4494	διπλήθε Σουεζ 14 Φεβρ. διά Τοιταγκόκ
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16009	άνεχ. Ρόττερνταν 17 Φεβρ. διά Κιουρασάο
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.) ...	έτ. «Κασσάγια»	58	10659	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαρτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ ... (N.A.T.)	έτ. «Άκμε»	57	10498	διπλήθε Γρίνινταντ 25 Φεβρ. διά Αμστερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ ... (N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	άργει Φθεύν από 8 Φεβρ. 1958
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	άργει Ταραντα από 23 Νοεμ. 1957
ΠΑΝΔΩΡΑ (άμερ.) ...	έτ. «Βάντα»	43	7280	διπλήθε Γιόραλτάρ 16 Φεβρ. διά Κέν Γουεστ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ματζόδιλια»	29	6481	άργει Πέραμα από 9 Αύγ. 1957
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	ανεχ. Βικτωρίαν 28 Φεβρ. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.) ... (N.A.T.)	έτ. «Κορφάτα»	09	715	έφθ. Τζακαρταν 14 Φεβρ.
ΠΑΝΤΡΕ (παναμ.)	έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Ιεράμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. ...	έτ. «Στύλμα»	36	1974	έφθ. Βιρτστόν 5 Μαρτ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λιθ.) ...	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	εις Χάμπτον ρόδις από 5 Δεκ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Κοράλλη»	30	3727	διπλήθε Ήσουταν 28 Φεβρ. διά Τοιταγκόκ
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λιθ.) ...	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	άνεχ. Κολόμπο 8 Μαρτ. διά Μορμουγκάο
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (άμερ.) ...	έτ. «Πεγκόρη»	45	7202	άνεχ. Χαϊφαν 28 Φεβρ. διά 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΠΑΣΙΟΙΚ ΓΟΥΙΤΝ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκ Γουιντ»	44	7255	διπλήθε Λάδεοντ 1 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΠΑΣΙΟΙΚ ΕΚΠΠΕΡ	έτ. «Πιούνιτεν Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Α' κουαντα 1 Μαρτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΤΑΡ (λιθ.) ...	έτ. «Κοντινεντάλη»	44	7254	διπλήθε Χονολουλού από 8 Φεβρ. διά Καλκούτταν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Παισιφίκ Ταδάλλεντζερ»	57	10173	έφθ. Λός 'Αντζελες 8 Μαρτ.
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (λ. δ.) ...	έτ. Στενάκας	57	12630	ανεχ. Ν. Υόρκην 10 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου) ... (N.A.T.)	έτ. «Χάλκονφιλη»	43	2881	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 7 Μαρτ.
ΠΕΛΟΥ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Σάμαοκι»	45	7054	άργει Σαδάναν από 14 Δεκ. 1957
ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άργει Μπρούζες από 8 Μαΐου
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	έφθ. Γιοκοκάμαν 7 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8465	έφθ. Βαγκούθερ 4 Μαρτ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	διπλήθε Ήσουταν 4 Φεβρ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	ανεχ. Λός Αντζελες 21 Φεβρ. διά Κόμπε
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Κάνοπος»	57	7977	ανεχ. Ρόττερνταν 7 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ. δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Πίγρασος»	55	15852	διπλήθε Σουεζ 8 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΓΑΣΟΣ	έτ. «Ελλήποποντος»	43	7221	ανεχ. Ρόττερνταν 7 Μαρτ. διά Τάιν
ΠΗΓΕΛΟΠΗ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	άργει Σύρον από 9 Οκτ. 1957
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ορενζι»	43	7228	άργει Μπρούζες από 9 'Ιουλ.
ΠΛΑΝΕΤ (λιθ.) ...	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	διπλήθε Ήσουταν 21 Φεβρ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΠΛΟΒΕΡ (λιθ.) ...	έτ. «Σιέτε Μάρες»	43	2016	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ.
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)	έτ. «Πόθες»	16	1999	εις Πειραιά από 20 Δεκ.
ΠΟΦΩ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άργει 'Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	57	9167	διπλήθε Παναμάν 3 Μαρτ. διά 'Ιαπωνιαν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίν»	38	2561	άνεχ. Λονδίνον 10 Μαρτ. διά Χούστον
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	έφθ. Φαμαγκούσταν 10 Μαρτ.
ΠΟΠΗ ΣΗ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Σκύρων»	43	7259	άργει Μπάχιαν Μπλάγκαν 3 Μαρτ.
ΠΟΡΟΣ (λιθ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άργει Σύρον από 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άργει Σύρον από 1 Νοεμ. 1957
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άργει Ντάρτμουθ από 11 'Απρ.
ΠΟΥΚΟΥΑΛΕΤ (δ.) ... (N.A.T.)	Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλιαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΑΝΤΟ	έτ. «Κάνοπος»	58	10414	άνεχ. Ρόττερνταν 22 Φεβρ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΡΟΚΥΨ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Προμηθευς»	43	10468	άργει Σύρον από 1 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ελλήποποντος»	43	7128	άργει Σύρον από 20 'Ιαν. 1958
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Προσοπέριτυ»	43	6979	άργει Ζεεμπρούκες από 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	άνεχ. Σιδώνα 3 Μαρτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΡΑΦΟΝΤΥ (λιθ.) ...	έτ. «Λίγκονε»	57	23693	άργει Φάλμουθ από 17 'Ιαν. 1958
ΡΕΝΕ	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7152	άνεχ. Αμπιτζαν 20 Φεβρ. διά Τίκο
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λιθ.) ...	έτ. «Νούκα»	11	2255	άργει Φλώνικ από 18 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΜΑΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Νέστορα»	43	6993	εις Γάνδην από 29 'Ιαν.
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λιθ.) ...	έτ. «Πατσιφίκα»	44	7226	άργει Μπρούζες από 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟΝ (παν. δεξ.) ...	έτ. «Νέστωρα»	44	7111	άνεχ. Σπέτζιαν 5 Μαρτ. διά Νοδορωσίκην
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΝΤ (λ.) ... (N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	45	10517	έφθ. Πόρτεργκλαντ 20 Φεβρ.
ΡΙΚΟΣ Β. (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Ριτζέστερν Σῆπ»	55	21028	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 1 Μαρτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΡΥΘΜΟΣ (λιθ.) ...	έτ. «Κλόμπε»	57	10316	έφθ. Βαγκούθερ 6 Μαρτ.
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ ... (N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άργει Γάνδην από 20 'Οκτ. 1957
ΣΑΙΑΛΑΜΑΤ (παν.) ... (N.A.T.)	έτ. «Στάνκαλ»	30	4105	άνεχ. Κίγκοτων από 31 'Ιαν. διό Κούβαν
ΣΑΙΑΛΑΜΣΤΑΡ (λιθ.) ...	έτ. «Τζόχαλ»	44	2844	εις Λονδίνον από 20 'Απρ.
ΣΑΙΑΝ ΖΟΥΑΝ (λιθ. δεξ.) ...	έτ. «Οσεαν»	44	10509	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Γιασίζια»	23	5372	άργει Σιδώνα 16 Αύγ.
ΣΑΙΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ II. (Κοσταρ.)	έτ. «Σάν 'Αντώνιο»	17	5685	έφθ. Σάγκον 27 Φεβρ.
ΣΑΙΑΝ ΝΤΕΝΙΖ	έτ. «Εσοπέραντζα»	06	2084	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Μαρτ. (διαταγάς)
ΣΑΙΑΝ ΠΑΜΠΙΔΟ (δεξ.) ...	έτ. «Ατλάντικο»	44	10546	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΙΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (κ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Ρόττερνταμ από 16 'Ιαν. 1958
ΣΑΙΑΝ ΡΟΚ	έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άργει Σπέτζιαν από 17 'Απρ.
ΣΑΙΑΝΘ (λιθ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ρέκορντ»	42	6996	άργει Φάλμουθ από 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΙΑΝΤΑ ΑΝΝΑ ... (N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρίτιμα»	44	7210	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνη 7 Μαρτ. διό Μαρακάιμπο
ΣΑΙΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.) ... (N.A.T.)	έτ. «Πολυφόρμος»	19	1260	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδις 15 Φεβρ. διά Μπαγκόκ
ΣΑΙΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ ... (N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΙΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ ... (N.A.T.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	άνεχ. Χαϊφασ 5 Μαρτ. διά 'Αγγλιαν
ΣΑΙΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7207	άνεχ. Ν. Υόρκην 26 Φεβρ. διά Γιαβάταν
ΣΑΙΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	διπλήθε Φλώνικ 25 Φεβρ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΣΑΙΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ ... (N.A.T.)	έτ. «Οράκουνα»	43	7129	άργει Σύρον από 25 'Ιαν.
ΣΑΙΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Πιαναθήνα»	43	7179	διπλήθε Σουεζ 2 Μαρτ. διό Κολόμπο
ΣΑΙΑΝΠΗΜ (λιθ. δεξ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10656	διπλήθε Παναμάν 1 Μαρτ. (από 'Αρούμπαν)
ΣΑΙΑΝΤΙΑΓΚΟ (π.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άργει 'Αμπελάκι από 7 Αύγ. 1957
ΣΑΠΦΩ	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έφθ. Βαλτιμόρην 19 Φεβρ.

Telephone: MUtual 1-6633

TRANS-OCEANIC SHIPPING AGENCY
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Cable Address: KARABROS
 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ E.P. KARADONTIS

ROOM 404 - CREDIT FONCIER BUILDING
 VANCOUVER 1, B.C.

ΣΑΡΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέσα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 5 Μαρτ.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέσα Σεβίλλα»	44	7066	άργει 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονπος»	55	16056	διπλήθε Πύρτ Σαιδ 25 Φεβρ. διά Φόλευ
ΣΗ ΑΓΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαραλ»	42	6117	έφθ. Γλασκώνη 25 Φεβρ.
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	44	7170	άνεχ. Λίθερπουλ 16 Φεβρ. διά Κέϋ Γουέστ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άργει 'Αμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίβερσοζ Τρυπη»	42	7214	έφθ. Μπάρρυ 1 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν	43	7275	άργει Ρόττερνταμ από 1 Μαρτ. 1958
ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άργει Νεταλίους από 5 Μαΐου
ΣΙΡΚΕΑ (λιθ.)		έτ. «Σίρκλε»	59	1850	εις Ιουγκοσλαβίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΙΚΩΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέσα Βαλένθα»	42	6907	άργει Σύρον από 4 Οκτ. 1957
ΣΙΟΥΕΤΕΡ (Κοσταρ.)		έτ. «Ζίτα»	44	7238	άνεχ. Θόθεν 21 Φεβρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΣΟΥ ΙΤΤΟΥΟΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουιτγουώτερ»	41	10443	έψω. Βούρων 3 Μαρτ.
ΣΟΥΑΓΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιαν Σῆ»	21	1946	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Φεβρ.
ΣΟΥΝΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κηφισιά»	43	7236	άνεχ. λαμπτον ρούς 7 Μαρτ. διά Χαδάνναν
ΣΟΥΙΑ Κ. (λιθ.)		έτ. «Ελέλσιορ»	57	10398	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 8 Μαρτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατυχίδης»	25	6810	άργει Μπρούζες από 7 Αύγ.
ΣΠΑΛΛΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αιόλος»	43	7199	άργει Σπαλλατορί από 16 Μαΐου
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Κολομό 8 Μαρτ. διά Μαρμουγκάδο
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΝΗ (Κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 6 Μαρτ. διά Ήπιρρούτον
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (Κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (Κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	έφθ. Λά Πλάτων 2 Μαρτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (Κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 18 Φεβρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΣΤΑΡ (Κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	19	5282	άνεχ. Τζιμπούτι 16 Φεβρ. δι' 'Οζάκαν (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (Κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Τεργέστον από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΗΤΟΥΟΥΝ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρούθικ»	57	20683	έφθ. Βαλτιμόρην 3 Μαρτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. Νεπτούν Τάνκερς»	56	30159	έφθ. Αμοτερνταμ 21 Φεβρ.
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΛΑΤΤ (λιθ.)		έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	έφθ. Αμέρεσαν 23 Φεβρ.
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	άργει Γκάρελοτς από 30 'Ιαν.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λιθ.)		έτ. «Μαργκό»	44	7144	άργει Φάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 2 Μαρτ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)		έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	έφθ. 'Αλεξανδρόπετραν 7 Μαρτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλέν»	43	7225	άνεχ. 'Οζάκαν 3 Μαρτ. διά Βαγκούθερ
ΤΑΣΣΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν 'Ατανάσιο»	15	2557	άργει Πέραμα από 27 Σεπτ.
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόναβαρη»	43	7032	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΑΥΡΟΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ»	56	20332	εις μεταφοράς 'Αρουμπας - Μαρακάιμπο
ΤΖΕΤΙΜΕ ΜΟΝΡΟΕ (λιθ.)		έτ. «Σπέκρερριερ»	43	7231	έφθ. Λός 'Αντζελες 27 Φεβρ.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7040	άργει 'Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη»	43	7026	άργει 'Ελευσίνα από 27 Φεβρ. 1958
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κλοριάννα»	44	7055	άργει Γάνδον από 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΟΥΑΙΔΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρδιτρια»	20	3526	άργει Χιον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18717	έφθ. Φόλευ 10 Μαρτ.
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	30	2047	εις Γερμανίαν, υπό παραλαβήν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	άνεχ. 'Αμβούργον 7 Μαρτ. διά Καραϊθικήν
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άνεχ. Ν. Υόρκην 6 Μαρτ. διά Λάς Πιέντρας
ΤΙΡΥΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νερέιντ»	44	7258	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 5 Μαρτ. διά Λάδσεντ
ΤΟΡΜΟΓΙΛ (λιθ.)		έτ. «Άντρας»	44	7254	άργει Βολτιμόρην από 13 'Απρ.
ΤΟΥΛΑ Ν. (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	7160	άργει Φλώσιγκ από 28 Αύγ. 1957
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΤΡΑΝΣ ΓΚΟΥΛΩ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τρανσόδιλη»	57	24027	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Φεβρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ,
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λ.)		έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άργει Εγκό πό 5 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΙΑΣΕΩΝ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τρανσιάσων»	31	8933	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δεξ.)		έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Συρακούσας από 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ (λιθ.)		έτ. «Ηλ. Γ. Κουλουκουντής»	44	7299	έφθ. 'Αγ. Φραγκίκον 4 Μαρτ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τρουναστάλαντικ»	43	9474	άνεχ. Ν. Υόρκην 18 Φεβρ. δι' 'Αρούμπαν
ΤΡΑΝΣΠΟΛΟΥΞ (δεξ.)		έτ. «Τρανσκάδωρη»	30	9100	άργει Ρίθερ Στόουρ από 22 'Ιαν. 1958
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	άργει Σεμπρόγκε από 19 Νοεμ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	διπλήθε Σιρβαλτάρ 2 Μαρτ. διά Μπάνιας
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	36	7096	άνεχ. Λά Ρομάνα 17 Φεβρ. διά Μπαραχόνα
ΤΡΙΤΩΝ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόρε Νόταρουμ»	44	7165	άργει Κυνόσουραν από 8 Σεπτ.
ΤΣΑ		έτ. «Ρέντ κάννυον»	45	10603	έφθ. Σάντος 4 Μαρτ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαρτ.
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	άργει Κυνόσουραν από 24 'Ιουλ. 1957
ΤΥΧΑ		Φ. Κυπριανού	18	5729	άργει Κυνόσουραν από 8 Μαρτ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ρούαγιαλ»	42	7035	άργει Γκρύφος από 1 Αύγ.
ΥΠΕΡΙΟΝ (λ. δ.)		έτ. «Υδρόυσσα»	55	21088	διπλήθε Σιρβαλτάρ 8 Μαρτ. διά Σιδηνά
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Βίκιγκ»	59	25300	εις Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΦΑΝΤΟΜ (λιθ. δεξ.)		έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	άργει Σεμπρόγκε από 25 'Ιαν. 1958
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μίρμαπιντ»	57	21910	άνεχ. Φόλευ 27 Φεβρ. δι' 'Αμμουδιν Μπαί
ΦΑΤΙΝΑ (λιθαν.)		έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άργει Ητζακαρ 4 Μαρτ. διά Κόρκ
ΦΙΝΕΛΙΤΥ (λιθ.)		έτ. «Άργυρης»	17	1875	άργει Πέραμα από 2 Αύγ.
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7140	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Προύγκρεσσο»	44	7242	έργει Κάρλοκασην από 28 Μαρτ. 1958
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λιθ.)		έτ. «Καλντελ»	44	10983	εις Λιοσσάνωνα 12 Φεβρ.
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΖ (δεξ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άργει Φέθαν 15 Μαρτ. 1958
ΦΩΤΟΥΑΙΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άργει Μόνιπλι από 12 Αύγ. 1957
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθερ.)		έτ. «Πορτοφίνο»	43	7029	άργει Σύρον από 15 Σεπτ. 1957
ΧΑΡΙΟΤ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 7 'Ιαν. 1958
ΧΑΤΖΗΤΣΑΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα»	57	23664	άργει Φλώσιγκ από 15 Νοεμ.
ΧΕΡΑΛΗΝ		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	έφθ. Γένοβαν 4 Μαρτ.
ΧΕΡΑΛΗΝ		έτ. «Γκόθαμο»	43	7242	εις θέσαν 46.15 B-28.54 Δ., Μαρτ. 2, διά Μάντζεστερ
ΧΗΡΥ (λιθ.)		έτ. «Κεράουντη»	43	7258	άργει Τεργέστον από 10 'Ιαν. 1958
ΧΗΡΥ Χ. (λιθ.)		έτ. «Πίτερωτη»	43	7182	διπλήθε Σιρβαλτάρ 18 Μαρτ. διά Περο. Κόλπον
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνοπορτ»	38	9403	άργει Ζεμπρούγκε από 2 Σεπτ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	εις Τεργέστον από 1 Δεκ.
ΧΟΚ		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιαν. 1958
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λιθ.)		έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Αρούμπαν 1 Μαρτ. διά Μαρακάιμπο
ΧΡΗΣΤΟΣ (λιθ.)		έτ. «Ποιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Ντρόμπων 4 Μαρτ. διά Βομβάν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ. δ.)		έτ. «Κεράουντη»	43	7258	έφθ. Γκάλεστον 22 Φεβρ.
ΧΡΥΣ Χ. (λιθ.)		έτ. «Ούδινσωρ»	43	7243	διπλήθε Σιρβαλτάρ 3 Μαρτ. διά Λίθανον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιπερερ»	55	23930	έφθ. Ν. Υόρκην 3 Μαρτ.
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	διπλήθε Παναμάν 5 Μαρτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΧΡΕΑΝΙΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακαΐου»	44	7256	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΧΡΕΑΝΙΣ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	42	7084	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ.
ΧΡΕΑΝΙΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπλον ντε 'Ορο»	40	7188	άνεχ. Χάθρην 1 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οκεανοπόρος»	44	7293	

TELEPHONES : PLAZA 2-2561
MEDFORD 3-7271
HAMILTON 6-1435

JAMES SMYRNIODIS
SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE
BALTIMORE 2, MD.

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIODI, BALTIMORE

ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
ΕΤΟΣ ΤΡΙΑΚΟΣΤΟΝ ΠΡΩΤΟΝ
ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ
31^η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1958

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		ΠΑΒΙΤΙΚΟΝ	
ΧΡΥΣΟΣ ΚΑΙ ΕΙΣΤΕΡΙΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ			
I Διεύθυνση Τραπέζης	Δρ. 252.000.000 --	KΕΒΑΛΑΙΟΝ ΚΑΤΑΒΕΒΑΜΜΕΝΟΝ	Δρ. 168.000.000 --
a) Εθνικός Δ/γρ. € 3.000.000 --	Δρ. 4.998.994.551.80	I Πρόδημοι εισφορές δήμ. 71 Καταποτάσσ.	Δρ. 30.995.170 --
b) Λογιστ. Απορροφή	Δρ. 5.350.914.551.80	II Τοπικές	Δρ. 164.000.000 -- Δρ. 164.000.170 --
II Διεύθυνση Ι.Σ.Δ.	Δρ. 632.858.151 --	ΙΡΑΠΕΖΙΚΑ ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΕΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ	Δρ. 7.817.949.140 --
ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΚΕΡΔΑ	Δρ. 12.167.616.40	ΥΠΟΧΡΕΩΣΙΣ ΟΝΕΙΣ ΕΙΣ ΔΡΑΧΜΑΣ	
ΣΥΝΑ/ΤΙΚΑ & ΓΡΑΜΜΑΤΑ		I Α/γρια προϊόντα & καθαίσια	
Έργα του Συνδικατοναί και Γραμμάτων	Δρ. 191.856.163.15	2) Α/γρια Τραπέζια	Δρ. 1.951.063.813.15
ΠΙΣΤΟΠΟΙΙΣ		3) Καποδιστρού Τραπέζια	Δρ. 229.616.031.90
I. Απορροφή		4) Επιχειρησιακό Τραπέζιο	Δρ. 4.639.942.716.05
a) Τελικοί Απορροφή		5) Μητρώα Χρήστου	Δρ. 13.238.400 -- Δρ. 8.810.940.748.10
I) ΕΔ. Δημ. Σύνταξη εισφ.	Δρ. 419.509.617.40		
α) εισφορές		6) Απορροφή Απορροφή	
7) ΕΔ. Δημ. Τραπέζ. Δ/γρ. Εθν. Δρ. 1.724.853.379.15		7) Απορροφή Υπερβολ. Δρ. 529.082.425.80	
Χρηματ. πρωτ. απόδοτα Δρ. 2.536.151.643.05		8) ΕΔ. Δημ. Α/γριά Δ. Εθν. Ι.Σ.Δ. Δρ. 3.702.675.539.05	
8) ΕΔ. Δημ. Δ/γρ. εισφ. πρω/δύν	Δρ. 1.383.824.210.55 Δρ. 4.353.583.471.20	9) ΕΔ. Δημ. Δ/γρ. Διαθέσια Δρ. 72.444.661.15	
b) Εθνική Απορροφή		10) Εθνική Διαθέσια Δρ. 84.000.000 -- Δρ. 4.379.402.628 --	
11) ΕΔ. Δημ. αρχιδια. εισφ.			
ιε το διαφ. δημ. δημ. Ι.Σ.Δ. Δρ. 1.724.853.379.15			
2) ΕΔ. Δημ. Δ/γρ. εισφοράς			
α) ίση φορ. έτοιμη Ι.Σ.Δ. Δρ. 164.027.089.10 Δρ. 1.920.380.688.45			
II Απορροφή Βαρύτης	Δρ. 6.192.264.616.20	ΙΙΙ. Ηρακλεία & Τριπόλειο Έδαφος	Δρ. 18.638.503.55 Δρ. 11.228.881.892.65
III Απορροφή Βαρύτης είς Σ/γρ.	Δρ. 34.573.991.10 Δρ. 12.901.264.568.95		
ΕΝΤΟΚΟΙ ΚΑΤΑΦ. Ο/ΤΡΑΠΕΖΑΣ ΕΚ ΔΙΑΟ. ΚΕΦ. ΔΗΜ.	Δρ. 1.651.100.054.10		
ΟΡΓΑΝ. (Α.Ν. 1411/1959)	Δρ. 29.824.329.70		
ΕΠΕΝΔΥΣΙΣ			
ΚΕΡΙΑ ΤΡΑΠΕΖΗΣ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ	Δρ. 366.314.352.90	I. Απορροφή Τραπέζης	Δρ. 75.635.289 --
Μέρα θεοφάνειας	Δρ. 23.521.550.20 Δρ. 345.811.702.70	II. Απορροφή Ι.Σ.Δ.	
ΑΣΙΑ ΥΔΑΤΟΥ ΤΡΑΠΕΖΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	Δρ. 37.231.310.65	Πολιτικό Επαγγελματικό Ι.Σ.Δ.	Δρ. 813.245.184.15
Πολ. θεοφάνειας	Δρ. 5381.212.40 Δρ. 11.850.298.25	ΙΙΙ. ΕΠΕΡΓΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	Δρ. 1.341.969.820.05
ΕΠΕΡΓΑΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	Δρ. 100.408.583 --		
	Δρ. 21.844.378.583.85		
	Δρ. 21.844.378.583.85		Δρ. 21.844.378.583.85

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΑΘΑΡΑΙΑΣ ΕΝΟΤΕΛΕΙΩΝΑ ΧΡΗΣΙΔΟΣ:

ΧΡΕΩΣΙΣ		ΠΙΣΤΟΣΙΣ	
ΕΙΣΟΔΑ			
Εις ήδη είς άνοδης			
είσιν διαφορά	Δρ. 232.153.343.80		
Εις άνοδα. Η. 2510/33 είς	Δρ. 20.063.387.50 Δρ. 352.216.731.30		
Διανοί ήδη διαφ/νης	Δρ. 47.642.244.80 Δρ. 294.258.978.20		
ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΕΙΣ ΤΑΧΕΙΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ			
Υπ. Ταχ. Στρατός	Δρ. 19.640.276.00		
ε. Μερικό Ταχ. Σ.Υ.Τ.Ε.	Δρ. 10.635.253.80		
ε. Ταχ. Αιγαίνων	Δρ. 7.107.191.40		
ε. Αλικαρνασσού Ταχ. ημερίδων Σ.Υ.Τ.Ε.	Δρ. 7.432.370.30		
Διανοί ήδη διαφ/νης είς οικινήν έμπορ.	Δρ. 45.616.729.10		
Διανοί ήδη διαφ/νης είς διάφορη έμπορ.	Δρ. 4.716.729.55		
Διανοί ήδη διαφ/νης είς διάφορη έμπορ.	Δρ. 1.953.250 -- Δρ. 51.288.778.65		
ΑΠΟΙΚΕΣΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ			
Άξιος Ήδη Τραπεζογραμμάτων	Δρ. 8.581.212.40		
ε. Απότρ.	Δρ. 10.947.079.95		
Είδους Εγνωμονίας	Δρ. 9.553.570.25		
Πρόβλεψη έμπορ.	Δρ. 1.500.000 --		
ε. 1952 έμπορη γραμμάτων	Δρ. 400.000 --		
ε. Επικ. έμπορη είς Ταχ. Στρατό. Πρωτική	Δρ. 35.000.000 -- Δρ. 51.182.762.65		
ΚΑΒΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	Δρ. 40.290.418.73		
Αποκλειστικό Κέρδος 1958	Δρ. 400.820.939.20		
			Δρ. 444.820.939.20

ΔΙΑΦΟΡΑΙΣ ΚΑΒΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΕΚ ΔΡΑΧΜΩΝ 40.290.418.73	
(όρισμα 71 Καταποτάσσ.)	Δρ. 2.014.318 --
εις πρόσθια ποσόντα Δημ. 71 Καταποτάσσ.	
ε. Μητρώα είς 50.000 έμπορη είτε. 14 ετών μήπως	Δρ. 6.619.200 --
είς υπερβολή	Δρ. 100.000 -- Δρ. 6.720.000 --
ε. Σεριάρια είς Μητρώας	
ε. εργάτες Μητρώα είς δημ. μήπως είτε μητρώας	Δρ. 6.619.200 -- Δρ. 6.720.000 --
είς υπερβολή	Δρ. 100.000 --
ε. μητρώας είς εργάτες Μητρώας	Δρ. 24.835.900.75
Σεριάρια Αποτέλ.	
	Δρ. 40.290.418.73
	Δρ. 40.290.418.73

Ε. Απότρ. είς 31 Δεκεμβρίου 1959

Ο Διεύθυνση της Γεν. Απορροφής
ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΚΑΡΑΒΟΛΟΙ