

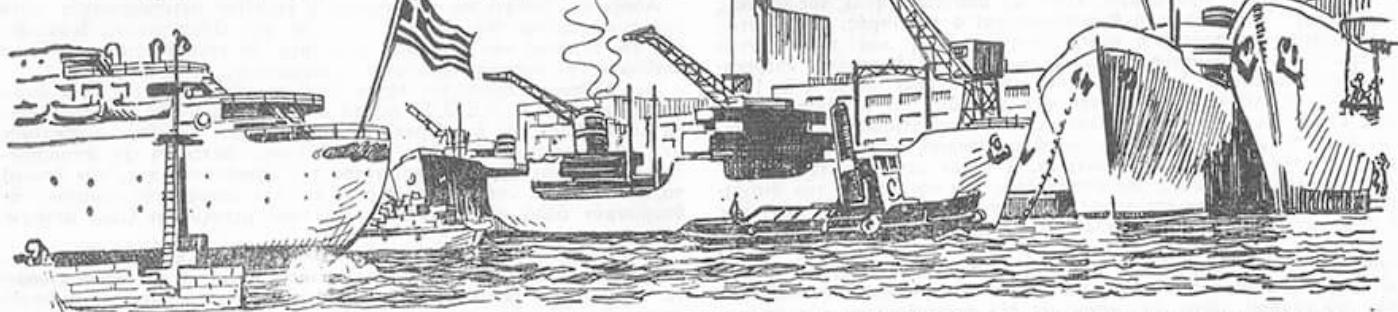
# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1959

Αρ. Φύλλου 575/334

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.Ι.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 575/334

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
15 ΜΑΪΟΥ 1959

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΠΡΟΣ ΥΠΟΥΡΓΟΝ ΠΑΡΑΙΝΕΣΙΣ

Φιλική ή διάθεσις των στηλών αύτών πρὸς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας. Τὰ σπάνια ήθικὰ χαρίσματα, μὲ τὰ ὄπιο ὁ κ. 'Ανδριανόπουλος περικομεῖται, εἰναι παγκοίνια γνωστά. Καμιά του ενέργεια υπερσική δὲν προεκάλεσε μέχρι τούδε τὸν φογὸν ὡς ὑπουργὸς πολιτεύεται ὑπὲρ τὰ κομματικὰ ἢ τὰ ἐπὶ μέρους συμφέροντα τὸν ἐφοπλιστῶν ἢ τῶν ναυτεργατῶν. 'Η παρουσία τοῦ κ. 'Ανδριανοπούλου εἰς τὸ 'Υπουργεῖον τὴς Ναυτιλίας προσέδωκε τὸν θήικὸν ἔκεινον τόνον, τὸν ἔνιχοντα ἀκριβῶς τὸ κρατικὸν γόντρον.

Ἡ τοιαύτη, ὅμως, πρὸς τὸ πρόσωπον τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας ἐκτίμησις, δὲν θὰ παρεμποδίσῃ τὸν ὑπόδειξιν τῶν στηλῶν αὐτῶν, ὅπως μετριστέραν ἀνήσυχον, ἔξερχομενος τῶν στενῶν ὑπερσικῶν του ἀπασχολήσεων, προσδέψη ὡὗτος τὴν ὅλην ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν καὶ ἀποφασιστικώτερον χωρῆση πρὸς ὀρισμένα μέτρα νομοθετικὰ καὶ διοικητικά, ἀτίνα πολλὰ τῶν ἀπὸ μακρῷ ἐκκρεμούντων ζητάτων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του θὰ ἔφερον πρὸς τὴν ἐπίλυσιν.

Οὐδὲ ἔχειαζετο χώρος πολὺς ἵνα τὰ ἐκκρεμοῦντα αὐτὰ ζητήματα διεργούντερον τὰ ἀναπτύξωμεν. Εἶναι πάντως ὀρκετὰ γνωστά. Διά τινα ἔξ αὐτῶν τὰ σχετικὰ νομοσχέδιο ἀναμένουν ἀπὸ ἴκανον ἡδη χρόνου εἰς αὐτῶν τὰ σχετικὰ νομοσχέδιο ἀναμένουν ἀπὸ ἴκανον ἡδη χρόνου τὴν ὑπερυγικὴν εἰσήγησιν, καὶ ἐσυνεχεῖ τὴν ἐπιφήφισιν ἀπὸ τὴν Βουλῆν. Ἀλλων σημαντικῶν ζητημάτων τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος δὲν ἀνέληφη καὶ μελέτη ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἢ καὶ ἂν ταῦτα ἐμελετήθησαν, δὲν ἔθεσαν μέχρι τοῦ 'Υπουργοῦ κοῦ Συμβουλίου τὰ σχετικὰ πορίσματα, ὥστε ἡ κυβερνητικὴ μέριμνα διὰ τὸ πλοίον ἀποφασιστικῶν νὰ ἐκδηλωθῇ.

Καὶ συγκεκριμένως: 'Αποδίδουμεν εἰς τὸν κ. 'Υπουργὸν τῆς Ναυτιλίας καποῖαν εὐθύνην, διότι τὸ ὄλον περὶ τὴν ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα θέμα δὲν ἀποσχόλησε ποτὲ μέχρι τούδε ζωρότερον — ὡς ὡφειλε — τὴν σκέψιν τῆς Κυβερνήσεως. Η ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας ἡγονοθή μέχρι του σημείου, ὥστε τὸ πενταετές πρόγραμμα τῆς οἰκονομικῆς αναπτύξεως οὐδὲ καν σχετικὸν τὶ μὲ τὰ θαλασσιὰ ἔργα νὰ ἀναφέρη, ἐστω καὶ διὰ λόγους ἀντιπάθεως. 'Η Κυβερνήσεις — αὐτὸς ὁ κ. Πρόεδρος αὐτῆς καὶ ὁ κ. 'Υπουργὸς τοῦ Συντονισμοῦ — ἔχουν παραμέριση, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν περιφρόνως, καθὼς ζῆτημα σχετιζόμενον μετὸ τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ. Εἴτε διότι ἔλειφαν αἱ κατατλῆλοι εἰσηγήσεις, εἴτε διότι δὲν πιστεύουν οἱ τὰ τῆς Κυβερνήσεως ιθυνόντες εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν, καμμίαν δὲν ἔχουμεν ἐπισημάνει θετικὴν ὑπὲρ αὐτῆς φροντίδα καὶ μάλιστα ὑπὸ τὰς σημερινὰς κρισίμους περιστάσεις.

Ἐχουμεν τὴν ὑπόνοιαν, ὅτι ὁ κ. 'Ανδριανόπουλος, διακατεχόμενος, ἵσως, ἀπὸ μίαν ὀδικαιολόγου του συστολῆν, διότι δὲν ἔστερξε νὰ ἐπιδώξῃ — διατὶ οἷ καὶ νὰ ἐπιβάλῃ ἐνοχῶν, ἐστω, τὸν κ. Καραμανῆν — τὴν εὑρυτέρων τῶν ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας συζήτησιν. 'Απέφυγεν ἀκοῦντα τὴν ἡγεμονίαν της Βουλῆς νομοσχέδια τοῦ 'Υπουργεῖου του ἐτοιμα νὰ δεχθούν την ἐπιφήφισιν, διότι κάποτε ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως συνέστησεν εἰς τὸν 'Υπουργὸν τὴν ἀποφυγὴν καταστίσεως νέων νόμων.

Θέλομεν, ὅμως, νὰ πληροφορήσωμεν τὸν κ. 'Υπουργὸν, ὅτι δὲν ἔλειφαν τὴν γενικωτέρας σπουδαιότητος ζητημάτων τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῶν διοί ποιῶν θὰ ἀνδύνω νὰ ἐκταθῇ ἡ πληρεστέρας ἐνημέρωσίς του, ἵνα ἐν συνεχείᾳ ἐπισύρῃ ὡὗτος τὴν ἀμεσον ἐπὶ αὐτῶν προσοχὴν καὶ τῆς Κυβερνήσεως.

Εἰς πρόχειρον ἀπορίθμησιν προβαίνομεν τῶν ζητημάτων, ἐπὶ τῶν ὅποιων θὰ ἦσζε νὰ προκληθῇ τὸ κυβερνητικὸν ἐνδιαφέρον: 'Έχομεν κατὰ πρώτων τὸ ἀκτοπλοϊκόν. Ποτὲ δὲν ἦτο εἰς χειρότεραν καταστασιν ἀπὸ σήμερον. Πλήρης ἡ ἀνυπαρξία παρὰ τὴ Κυβερνήσει προγραμματιστού τινος. Τὰ νεοτεκτὰ ἀφ' ἐνὸς πλοίου ἐπιδιώκουν οἱ τοῦ 'Υπουργεῖον Συντονισμοῦ καὶ οἱ περὶ τὸν τουρισμὸν ἀσχολούμενοι, ἐνῷ τὰ παρήλια γίνονται δεκτὰ διὰ νὰ ἐπιτείνουν τὸν πληθωρισμὸν καὶ τὰ ἀκατάλληλα δὲν ἔξερχονται τῆς ὑπηρεσίας.

Τὸ δεύτερον ζητημα, σοβαρωτάτης παραγωγικῆς σημασίας διὰ τὸν Τόπον μας, εἰναι τὸ τῆς μεσογειακῆς ναυτιλίας. 'Εκτοπιζόνεται ὁριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως ἀπὸ τὴν Μεσόγειον καὶ κανεὶς — ἀπολύτως κανεὶς — δὲν ἔνησυεν διὰ τὸ πλήγμα, ὅπερ καταφέρεται καὶ σύτης ταῦτης τῆς ἐπιβίωσεως τῆς σηματικῆς μας εἰς τὸν μεσογειακὸν χώρον. 'Ιταλοί, Γιουγκοσλαύοι, Τούρκοι, 'Εβραίοι καὶ Ρώσοι, ἔνας ἔκαστος τὸ μερίδιον του προσπαθεῖ καὶ ἐπιτυγχάνει νὰ ἐπαυξήσῃ εἰς τὴν κίνησιν τῆς Μεσογείου, εἰς βάρος πάντοτε τῆς Ἑλληνικῆς συμμετοχῆς, τῆς ἀλλοτε πρωτευούσης.

Τὰ μέτρα, ποὺ θὰ ἔπρεπε νὰ ληφθοῦν, οὐδὲ καν ἐμελετήθησαν, ἐνῷ ἀπειλεῖται καὶ ἡ πλήρης διακοπὴ τῶν δρομολογίων τῶν μεσογειακῶν μας γραμμῶν.

Ἄλλα τὶ νὰ προσθέσωμεν εἰς ὅσα κατὰ καιροὺς ὑπεδείξαμεν — εἰς ὃτα μὴ ἀκούντων — διὰ τὴν κατὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν συμμετοχὴν ἡ Ελληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς Ἐθνικὰς μεταφορᾶς; Κατήντησεν οἱ Πῶτοι νὰ μᾶς πωλῶν τοσιφότερα τὰ πετρέλαια τῶν καὶ φόμπι νὰ ἀγοράζουν τὸν βασίτην, ἐνῷ αἱ ἔξαγωγαὶ καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ μας τελούν φόρου ὑποτελεῖς βαρύτατου εἰς τὰς ζένας διασκέψεις τακτικῶν γραμμῶν.

Καὶ ποὺ τὸ πληρεστέρα μελέτη τῆς ἐπανηξεως τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος, διὰ μέτρων ἀποφασιστικῶν, τὰ ὅποια ἡδη ἀλλοῦ ἐφαρμόζονται καὶ ἀποδίδουν;

Καὶ ἄν τοῦ πλοίου τὰ ζητήματα — τὰ σημαντικώτερα προχείρως ἀναφέρομεν — ἡγήθησαν, μῆπως τῶν ναυτεργατῶν τὰ σοβαρώτερα ἔτυχον τῆς δεούσης μερίμνης;

Τὸ τεράστιον κοινωνικὸν πρόβλημα τῆς ἀνεργίας ἀγνοεῖται ἀπὸ τὸ Κράτος. 'Ο κ. 'Υπουργὸς προσπαθεῖ νὰ τὸ ἀντιμετωπίσῃ μὲ τὰ φικία τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας, ἐνῷ ὁ ἀνεργὸς πεινᾷ καὶ ἡ πείνα, γνωρίζει καὶ ὁ κ. 'Ανδριανόπουλος, ὅτι εἶναι κακός σύμβουλος. 'Η Κυβέρνησης ἔμφανίζεται περιφρούσαν διὰ τὸν αὐτούν τοῦ ζητημα, τὸ ὅποιον αὐτοῦ, διὰ τηρησίας την ἀναταραχήν.

Τὰ τῆς κοινωνικῆς ἐπίσης προνοίας τοῦ ναυτιλιοῦ — τοῦ N.A.T., «Οἶκος τοῦ Ναύτου» — χρήζουν ἀναπροσαρμογῆς. Σχετικὸν νομοθέτημα ἀπὸ μακρού χρόνου κατορθώσαν μετριότητας καὶ ὅμως δεν προωθεῖται.

Καὶ θὰ καταλήξωμεν εἰς τὰ τῆς πληρεστέρας ὄργανωσεως τῶν ἐσωτερικῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου. 'Ελάχιστα ἰκανοποιητική εἶναι ἡ κρατούσας κατάστασις. Νὰ τὴν διεκτραγωδήσωμεν δὲν χρειάζεται. Οἱ ζώντες τὰ ἔργα καὶ τὰς ἡμέρας τοῦ 'Υπουργείου, τὴν γνωρίζουν. 'Η εὔρυτέρα δημοσιότητης εἶναι περιττή. 'Ας τὴν ἀποσιωπήσωμεν πρὸς τὸ παρόν.

Δέν θὰ θελήσωμεν νὰ ἐκταθῶμεν εἰς ὅλα λεπτομερειακά πως ζητήματα, ἀναγόμενα εἰς τὸν ἀρμοδιότητο τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας. Εχομεν μόνον νὰ τονίσωμεν, ὅτι ὁ πρωτεύων ρόλος τὸν ὅποιον καλεῖται αὐτὸν νὰ διαδραματίσῃ μέστο εἰς τὸ ὄλον κυβερνητικὸν συγκρότημα, προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλιακῆς ὑπόθεσεως, ἡγνοήη παντελῶς. 'Ο κ. 'Ανδριανόπουλος δὲν ἔπειτε νὰ ἀπιβάλῃ εἰς τους λοιποὺς παρὰ τὴ Κυβερνήσεις συναδέλφους του τὴν ἀπαράδοτον ἀρχὴν, ὅτι καθε ζῆτημα ἀναφέρομενος εἰς τὸ πλοίον καὶ τὰς ἀπὸ θαλασσῆς μεταφορᾶς θὰ πρέπει νὰ ἀνάγεται εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ 'Υπουργείου του. 'Η συμμετοχὴ ἐκπροσώπων τῶν ὑπηρεσιῶν την εἰς τὴν ζητημάτων την εἰς κάθε σχετικὴν συζήτησιν προποτίζεται καὶ γνώμη τοῦ 'Υπουργείου ἐπὶ κάθε περὶ τὸ πλοίον κρατικῆς ἐνεργείας θὰ ἔπρεπε νὰ εἶναι η δεσπόζουσα, η περιστότερον ὑπεύθυνος.

Καὶ ἄν ολά, τὰ ὅσα τὰς ἀνωτέρω ἐν συντομίᾳ ἀναφέρομεν, ἐλαμβάνοντο ὑπὸ φύιν ἀπὸ τὸν κ. 'Ανδριανόπουλον καὶ ἀνησυχῶν διὰ τὴν τύχην του παραγωγικού κλάδου τοῦ ὄποιον προϊσταται, ἐπιμόνως ἐπεζήτει νὰ προκαλέσῃ καὶ τῶν λοιπῶν παρὰ τὴ Κυβερνήσεις συναδέλφων τοῦ τὴν ἀνησυχίαν, δὲν θὰ ὑπερέσυντο σὶ τηλαὶ αὐτῶν νὰ προδιάνουν εἰς ὑποδίξεις, αἵτινες, βεβοίως, δὲν εἶναι εὐχάριστοι οὔτε πρὸς ἐκείνους πρὸς οὓς ἀπευθύνονται, ἀλλ' οὔτε καὶ εἰς ἡμᾶς αὐτούς, τοὺς ἔπιτελούς των.

### ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΑ

Εἶχομεν τὴν ὑπομονὴν νὰ διεξέλθωμεν δόλον αὐτὸν τὸ συνοινθύλευμα κοινοποιῶν, τὸ ἀποκλειθὲν προσωρινὸν πενταετές σχέδιον οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως. Γνωστὰ περὶ τὴν οἰκονομίαν μας κατὰ καιροὺς ἔξαγγεληντείαν καὶ μὴ πραγματοποιηθεῖντα προγράμματα περιελήφθησαν εἰς αὐτό, ἵνα ἀκριβῶς ἐμφανεστέραν καταστήσουν τὴν ἐπιποτίζοτα τῆς οἰκονομικῆς τοῦ Τόπου μας ἀνασυγκροτήσεως. Φύρδην, μίγδην τὰ πάντα — πλατιὰ τῆς Ναυτιλίας — εἰς τὸ πρόγραμμα αὐτὸν περιελήφθησαν. 'Η Φωτασία τῶν κυβερνητικῶν ἔγκεφάλων ὑπερέβαλε κάθε προηγούμενον δημοκρατικῆς διαθέσεων. Εἰς ἀνεύθυνους προύπολογισμούς ἐπενδύσεων καὶ ἔργων τὰ ἀνύπαρκτα δισεκατομμύρια δολαρίων παρατάσσονται διὰ νὰ προκαλέσουν τὴν κατάπληξη τῶν πολλῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν δυναμιένων νὰ γνωρίζουν, ὅτι η οἰκονομία τῆς 'Ελλάδος, χώρας πτωχῆς εἰς παραγωγὴ καὶ κεφαλαία, δὲν ἡμπορεῖ νὰ πραγματοποιήσῃ ἐντός της προσεχούσας πενταετίας, οὐδὲ τὸ τρίτον τῶν ὅσων εἰς τὸ προσεχώντων πρόγραμμα εξαγγέλλονται.

'Άλλα αἱ στηλαὶ αὐταὶ ἀποτελέσουν δὲν ἔχουν τὴν κριτικὴν τοῦ κυβερνητικοῦ οἰκονομικοῦ προγράμματος. 'Άλλοις, δέδοται τὸ καθηκόν αὐτὸν νὰ ἐπιτελέσουν. Τὰ τῆς Ναυτιλίας ιδιαιτέρως μᾶς ἀπασχολοῦν καὶ ἀπὸ τὸ πλευρὰς αὐτῆς μίαν καὶ μονην ἔχομεν ἐπὶ τοῦ προγράμματος παρατήρησιν νὰ διατυπώσωμεν. 'Η Κυβέρνησης ἔγνόησε μεταξὺ τῶν μεγάλων παραγωγικῶν δυνά-

μεων του Τόπου μας τὰ θαλάσσια ἔργα. Προσεπαθήσαμεν κάπου εἰς τὰς πολλὰς σελίδας τοῦ προγράμματος ὅλιγας γραμμάτας νὰ ἀνεύρωμεν, αἵτινες θε ἀνέφερον εἰς τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰς περὶ αὐτὴν ἀπασχολήσεις. Οὐδὲ τὴν λέξιν καν «Ναυτιλία» δὲν ἀνεκαλύψαμεν.

Τρεῖς, κατὰ τὸ πρόγραμμα, εἶναι αἱ βασικαὶ πηγαὶ τῆς ἑθνικῆς παραγωγῆς: 'Η γεωργία, η βιομηχανία καὶ ὁ τουρισμός. Πρὸς αὐτὰς ἐμφανίζεται στρεφομένη ἡ κυβερνητικὴ προσοχὴ καὶ ὑπὲρ αὐτῶν ἔνασμενίζεται νὰ πιστεύῃ ἡ Κυβερνητική, ὅτι θὰ δαπανήσῃ ὑπερεκατὸν δισεκατομμύρια δραχμῶν ἔντος τῶν προσεχῶν πέντε ἔτων! 'Η Ναυτιλία καὶ τὰ προβλήματα τῆς εἰνεῖν ξένα διὰ τὴν Κυβερνητικήν καὶ τοὺς ἑγκεφάλους, οἵτινες μετεκλήθησαν ἵνα καταρτίσουν τὸ πρόγραμμα. Αὐτή, η ἔμφυτος, ὅσον καὶ ρωμαλέα ιστορική καθοδος τοῦ "Ἐλληνος πρὸς τὴν θάλασσαν, ἡ Ναυτιλία, ἡ πλέον μεγαλειώδης δημιουργία τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς, δὲν ἀποσχόλλεσθε καν τὰ σκέψιν τῶν διαχειριζομένων τὰς οικονομικὰς τύχας τοῦ Τόπου μας. 'Ηγονθή παντελῶς ἡ παραγωγικὴ ἴκανότητα τοῦ πλοίου, ἐνῷ δὲλαι αἱ ξέναι κώραι, ναυσίδιοι καὶ μή, προσπαθοῦν ἄλλαι μὲν τὴν ἴκανότητα αὐτήν ὑπὲρ τῆς οικονομίας τῶν νὰ προσαγάγουν, ἄλλαι δὲ νὰ τὴν ἀπόκτησουν. 'Η Ἐλλὰς ηγύκησε νὰ κατέχῃ θέσιν ἐπίζηλον μεταξὺ τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν τοῦ κόσμου, κάρις καὶ μονὸν εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἀπαραμίλλων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτικῶν τῆς. Τὸ Ἑλληνικὸν κράτος δὲν ηθέλησε ποτὲ νὰ γνωρίσῃ τὴν Ναυτιλίαν καὶ τὰ προβλήματα τῆς. 'Η ἐπίλυσίς των πολλὰ θὰ προσπέριξεν ὄφελη εἰς τὴν ἑθνικὴν ημῶν οικονομίαν.

'Αποκαρδιωτικὸν εἶναι τὸ φαινόμενον χώρας, γαλουχηθείσης μὲ τὸ κῦμα, ἥτις ἀδιαφορεῖ διὰ τὴν πλέον χαρακτηριστικὴν τοῦ Ἐλληνος παραγωγικοῦ προσπάθειαν, τὴν θαλασσινὴν δραστηριότητά του.

Θὰ ἔχειάζοντο σελίδες πολλαῖς, ἵνα ἀναπτύξουμεν τὰ στοιχεῖα μιᾶς βασικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Χαμένος θὰ ἦτο ὁ κόπος αὐτός, πρὸ μιᾶς Κυβερνήσεως, μὴ διατεθείμενης νὰ ἀναγνωρίσῃ τὴν παραγωγικὴν τοῦ πλοίου δυναμικότητα. Τὸ θέμα «Ναυτιλία» δὲν δὲν ύφισταται.

Καὶ ὅμως, ἡ περὶ τὸ πλοίον προσπάθεια, ἀν συστηματικὴ κατεβάλλετο, πολλαπλάσια θὰ ἀπέδιδε τὰ κέρδη, θετικότερα πάσης ἄλλης προγραμματισμένης προσδοκίας. 'Αν ἡ συναλλαγματικὴ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας πρόσοδος ἐνισχύεται καταλλήλως, μόνη αὐτὴ θὰ ηδύνατο νὰ καλύψῃ τὸ πέμπτον τῶν εἰσαγωγῶν μας ἀναγκών, νὰ ἰσοσκελίσῃ, δηλαδή, τὸ ισοζυγίον τῶν ἔξωτερικῶν μας πληρωμῶν. Καὶ αὐτὸς μὲ ἐλαχίστην ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους διάθεστον κεφαλαίων, προοριζομένων νὰ ἀπόδωσουν ἔργον ἔχοχως παραγωγικόν.

'Ἄλλα δὲν θὰ συνεχισθοῦνται ἐπαναλαμβάνοντες ὅτι συγχόνατα αἱ στήλαι αὐταῖ, ἐπιτέλουσι τὸ καθῆκον τῶν, ἀνέπτυξαν. Συλλογούμεθα, πάντως, τὴν Κυβερνητικήν καὶ τοὺς συντάκτας τοῦ πρωτοριουποντεῖον σχεδούν διὰ μιὰν βασικὴν παράλειψιν, ἥτις καὶ προσδίδει τὴν ἐπιπολαιότητα, μὲ τὴν οποίαν τὸ Ἑλληνικὸν οἰκονομικὸν πρόβλημα ἀντιμετωπίζεται. Δὲν πρόκειται, βεβαίως, νὰ ἴδωμεν πραγματοποιούμενα τὰ ἑξαγγελθέντα, ὥστε νὰ μὴ πιστεύωμεν, ὅτι μᾶς διέφυγε μιὰ καλή ευκαιρία καὶ διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν. Θὰ παραμείνη, ὅμως, ὡς τὸ ἀπότερον δείγμα τῆς κυβερνητικῆς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν ἀδιαφορίας, τὸ γεγονός, ὅτι δὲν ἡξιώθη αὐτὴ οὐδὲ ἀπλῆς μείνεις εἰς τὸ περίφημον αὐτὸν προσωρινὸν — ἀμφιδάλλομεν ἄν ποτε θὰ γίνη καὶ δριστικὸν — πρόγραμμα τῆς οἰκονομικῆς μας ἀναπτύξεως.

### Η ΙΔΙΗ ΜΑΣ ΘΕΣΣΙΣ

Εἰς τὴν ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ἀνασκόπησιν διὰ τὸ 1958 τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας δὲν παραλείπεται καὶ ὁ γνωστὸς περὶ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἐπίλογος. Συντάκται, ὡς γνωστὸν, τὴς ἀνασκόπησεως αὐτῆς δὲν εἰνεῖ ἄλλοι, παρὰ οἱ ἐκπροσωπούντες τὰ ὅδυτα τὰς ἀντιδρόντα κατετά τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» κράτη, τὰ μετέχοντα τοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν Παρισίων.

'Αναφέρεται εἰς τὰ συμπεράσματα τῆς ἀνασκόπησεως: «Τὸ Συμβούλιον ἐπέσυρε τὴν προσφοράν τῶν Κυβερνήσεων τῶν χωρῶν μελῶν ἐπὶ τῆς ἑθεσεως, εἰς τὴν ὅποιαν ἡ Ἐπιτροπή (ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν) ἡ σχολήθη μὲ τὸ ζήτημα τῆς νηολόγησεως πλοίων υπὲρ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Εἰς τὰ συμπεράσματα τῆς ἐν λόγῳ ἑκθέσεως. ἡ Ἐπιτροπή ἀνεγνωρίσειν, ὅτι πρὸς τὸ παρόν καμμία ἀμερος ἐνέργεια δὲν θὰ ἦτο ἐνδειγμένη ἐπὶ διεθνοῦς κλίμακος. 'Επισημαίνεται πάντως ἡ δυνατότης διὰ τίνας κυβερνήσεις νὰ ἐπιδιέξουν ἐλκυστικήν τὴν νηολόγησιν ὑπὲρ τὰς ίδιας τις σημαῖες εἰς τὸ περίφημον αὐτὸν προσωρινὸν — ἀμφιδάλλομεν ἄν ποτε θὰ γίνη καὶ δριστικὸν.

Αὐτό, ἀκριβῶς, τὸ ἐνδιάφερον, ὅπερ ὑπόδεικνύεται ἀπὸ τὸν Ο.Ε.Ο.Σ., ἔφερε τὴν Ἐλλάδα εἰς τὴν καθίστασιν μέτρων διευκολυντικῶν τῆς ἔγραφης τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον.

Τὸ συμπέρασμα, εἰς τὸ καταλήγει ἡ ἑκθέσις τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, συμπέρασμα διερμηνεύν τὰς κρατούσας ἀπόφεις καὶ εἰς τὰς χώρας-μέλη τοῦ 'Οργανισμοῦ, ἀκολουθεῖ καὶ τὸ ἐπίσημον ἐδώ Κράτος. Καταδικάζομεν τὴν φυγὴν τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς τὸ λιθεριανὸν νηολόγιον, ἐν ταύτῳ, ὅμως, καὶ τὰς ἐκδηλωθείσας τάσεις περὶ ἀσκήσεως μέτρων διακρίσεως κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». 'Εκ παραλλήλου προσπαθοῦμεν νὰ καταστή-

σωμεν ἐλκυστικὸν τὸ παρ' ἡμῖν νηολόγιον εἰς τὸ ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν κεφάλαιον, τὸ ἀναζητήσαν τὸ καταφύγιον υπὲρ τὰς σημαίας ὀπιδόνων κρατῶν, μηδεμίαν ἔχοντας ναυτικὴν παράδοσιν καὶ καμμίαν μὲ τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης σχέτικην.

Αὐτὴν τὴν ἀποφινή θὰ ὑποστηρίξῃ ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπείας κατὰ τὴν συνερχομένη τὸ προσεχῆ μηναῖς εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα διάσκεψιν προειδοποιούμενην τὸν θέματος τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», ἀν τελικός ἀποφασισθῆναν τὸν θέματος τῶν «σημαιῶν εὐκολίας».

Δὲν βλέπομεν, ὅμως, τὸν λόγον διατί τὴν θέσιν ἀκριβῶν, τὴν ὅποιαν ὑποστηρίζει ὁ Ο.Ε.Ο.Σ. εἰς τὰ συμπεράσματα τῆς ἑκθέσεως του, νὰ μὴ προβάλῃ καὶ ἡ ἐλληνικὴ ἀντιπροσωπεία. 'Αν καποτος ἐξημιώθη ἀπὸ τὰς «σημαιάς εὐκολίας» εἰνεὶ ἡ Ἐλλάς. 'Εστερήθη τῆς ἀπαραμίλλου ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος τῶν ἐφοπλιστῶν της, τῶν ὅποιων τὰς ἀπιτεύγματα, ὑπὲρ τὴν λιθεριανὴν καὶ τὴν παναμακίκην σημαίαν, τὸν θαυμασμόν, ὅλλα καὶ τὸν φόβον, διήγειρον μεταξὺ τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν των.

'Η Ἐλλάς, κατ' ἀκολουθίαν, εἶνε τὸ πρώτον καὶ κύριον θύμα τῆς ἀσυνδοσίας τῶν ἐν λόγῳ σημαιῶν. Πιστεύει, ὅμως, ὅτι τὰς ὑποδεικνυμένα παρό τινων ξένων ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργοτικῶν ὄργανωσεων πιεστικὰ κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» μέτρα δὲν ἔχουν μὲ τὸ μέρος των οὔτε τὸ διεθνὲς δίκαιον, ἀλλ' οὔτε καὶ τὸ προϋποτιθέμενον ήθικὸν περιεχόμενον. Φοβούνται τὸ μεγάλα ναυτικά κράτη τῆς Εὐρώπης τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν λιθεριανῶν καὶ τῶν παναμακίκων πλοίων καὶ ἀντί νὰ στραφοῦν αἱ Κυβερνήσεις τῶν πρὸς τὴν ἐφορμογὴν τῆς ὑποδεικνυμένης ἀπὸ τὸν 'Οργανισμὸν τῶν Παρισίων πολιτικῆς, ἥτις θὰ καθίστα τὸ νηολόγιον τῶν ἐπαρδόσεων ναυτικῶν χωρῶν ἐλκυστικῶν προικίων ηγεμονίας της. Τὸ προκειμένου νὰ συμμετάσχῃ εἰς τὴν συζήτησην περὶ τὸ θέμα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας».

Δὲν συμφωνούμεν μὲ τὸν ἀποφίλον αὐτὴν. Καὶ δὲν συμφωνούμεν, διότι πιστεύουμεν, ὅτι κατ' ὅδον δέν συμφέρει καὶ δὲν ἐπιτρέπεται γάρ παράσχωμεν τὴν ἐντύπωσιν εἰς τὰ ἄλλα εὐρωπαϊκά κράτη, ὅτι ἡ Ἐλλάς, τὸ κράτος μὲ τὰς μακραίων ναυτικάς παραδόσεις, ἔχει εὐθυγραμμίσει τὴν ναυτιλιακὴν της πολιτικὴν μὲ τὴν ἀσυνδοσίαν τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». 'Ημπορούν, τούναντίον, οἱ «Ἐλληνες ἀντιπρόσωποι παρακαλοῦνται τὸν θάνατον τῆς θέσεως της, προκειμένου νὰ συμμετάσχῃ τὴν συζήτησην περὶ τὸ θέμα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Ποιοὶ παρὰ τὴν Διασκέψει τὸν προκαλούντως τὰς ἀνταρικάσουν τὴν πολωδούποτε, ἀνόμολον φυγὴν τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὰς ἐν λόγῳ σημαίας, χωρίς, ὅμως, νὰ ἐγκρίνουν καὶ οἰνοδήποτε μέτρον πιεστικὸν κατὰ αὐτῶν, ἀπόδον εἰς τὰ διεθνῶν θεσμοθετημένα.

'Αν τὴν εἰδικινὴν αὐτὴν τακτικὴν ἀκολουθήσωμεν μετέχοντες τῆς διασκέψεως οὔτε θὰ παρεκηγηθῶμεν ὡς συμμαχούμενοι μὲ τὰ κράτη τῆς ἀσυνδοσίας, ἀλλ' οὔτε καὶ θὰ ἐνισχύσωμεν μέτρα ἐπιλήματος διὰ τὸ ἔλληνικὸν ναυτιλιακὸν κεφάλαιον, τὸν ὑπὲρ τὰς σημαίας αὐτάς μεταπλεμικῶς ἀντιπούσαν τὴν δραστηριότητα του. Θέλομεν, ἀλλώς τε, νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ἀργά ἡ γρήγορα ὑπὲρ τὴν Κυανόλευκον θὰ ἀναζητήσῃ τὸ κεφάλαιον αὐτὸν τὴν προστασίαν ἀπὸ τὰς αὐτιδράσεις τὰς ποικιλοτρόπων κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» προβαλλούμενα.

Κατὰ σύσκεψιν εἰς τὸ 'Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας, εἰς ἡν μετέχοντος καὶ οἱ κ. Ανδρέας καὶ Δημάρης, ἀπεφασίσθη, μετὰ μακρὰν συζήτησης, καθ' ἡν έξητασθησαν τὰ υπὲρ καὶ τὰ κατὰ τῆς συμμετοχῆς ποιος εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Οὐασιγκτώνος, σπῶς ἡ Ἐλλὰς μὴ μετάσχῃ αὐτής.

### H.P.N.O. KAI H.D.O.M.

"Εχομεν υπ' ὄφει μας τὰ πρακτικὰ τῶν συζητήσεων, αἵτινες διεξῆθησαν κατὰ τὴν διήμερον διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου (13 καὶ 14 Απριλίου) τῆς Ἐπιτροπῆς 'Αγώνων της Δ.Ο.Μ.

"Η στάσις τῆς Ἐλληνικῆς καὶ τῆς Ιταλικῆς ἀντιπροσωπείας μᾶς ἐνδιαφέρει ιδιαιτέρως. Κοινὴ ἡτο ἡ ὑπόθεσίς των ἔναντι τῶν ιθυνότων τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν ἀμερικανῶν ιδιαιτέρων, μὲ τὴν διαφορὰν, ὅτι τὰ μὲν ιταλικὰ πληρώματα ἐπὶ πλοίοι τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», ἀτίνα δὲν ἔνηκουν, κατὰ μεγίστην πλειονότητα, εἰς ιταλούς ἐφοπλιστάς, ἐνώ οἱ ιδιοί μας γαυτικοί — περὶ τὰς 25 χιλιάδας — ἐπὶ σκαφῶν Ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας εἶνε ναυτοδογμένοι.

"Η διαφορὰ εἶνε σημαντική. Καί, ὅμως, ἡ γλώσσα τοῦ ιταλοῦ ἀντιπροσώπου ὑπῆρξε αὐστηρά, ἔναντι τῶν ἀποφάσεων τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ἡ στάσις του τοιαύτη, ὥστε νὰ ἀποκλείσῃ σίονδήποτε συμβιδούσμον ἀπό-

καὶ τὸ κατώρθωσεν ὁ κ. Ρομανιόλι, σπῶς καταφαίνεται ἀπὸ αὐτὰ τὰ πρακτικά, ἀλλὰ καὶ τὴν δημοσιευμένην κατωτέρω ἐπιστολὴν ἐκ Γένοβας.

Τοῦ κ. Πετρουλῆ, τούναντίον, ἡ στάσις ὑπῆρξε χλιαρά, κατωτέρω ἀπόφασεων τῆς Δ.Ο.Μ. τὸ ὄπλον τῶν συμβασίσεων δι' υπερτετρακόσια πλοία καὶ δὲν ἔκαμπαν χρήσιν αὐτοῦ. Τοῦ

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

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.  
Cables: CARRASBRO





τών κυτών δρίζεται εἰς Λίρας Ἀγγλίας ἔξ (6.0.0.) κατά κύτος διὰ τὰ μέχρι 3.000 τ. d.w. πλοία, διὰ δὲ τὰ ἄνω τῆς χωρητικότητος ταύτης πλοία εἰς Λίρας Ἀγγλίας ἐννέα (9.0.0.) μέχρι δώδεκα (12.0.0.) κατά κύτος.

Προκειμένου περὶ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν, μεταφερόντων γενικὸν φορτίον, ἡ ἀμοιβὴ αὐτῆς δρίζεται εἰς Λίρας Ἀγγλίας ἑπτά (7.0.0.), ὡς κατώτατον δρίον, μέχρι Λιρών Ἀγγλίας ἐνδεκα (11.0.0.), ὡς ἀνώτατον κατά κύτος καὶ κυκλικὸν ταξίδιον.

6. Μετὰ τὸ φημίον β' προστίθενται τὰ κάτωθι, μεταβαλλομένης ἐν συνεχείᾳ τῆς ὀρθιμήσεως τῶν ὑπολοίπων:

εγγ') Διὰ τὴν ποτοπέθησιν ὅλων γενικῶν τῶν παραφραγμάτων (Shipping Boards), καταβάλλεται ιδιαιτέρα ἀμοιβὴ ἐκ Λιρών Ἀγγλίας εἴκοσι πέντε (25.0.0.) κατά κύτος, διὰ δὲ τὴν διάλυσιν τούτων ἐκ Λιρών Ἀγγλίας ὅκτω (8.0.0.) κατά κύτος.

Προκειμένου περὶ σιδηρῶν παραφραγμάτων, δὲν καταβάλλεται ιδιαιτέρα ἀμοιβὴ.

ο) Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν Deep Tanks ἀπὸ καύσιμον πετρέλαιον (fuel oil) καὶ προετοιμασίαν τούτων πρὸς φόρτωσιν ξηροῦ φορτίου, ἡ ιδιαιτέρα ἀμοιβὴ δρίζεται εἰς Λίρας Ἀγγλίας εἴκοσι πέντε (25.0.0.) δι' ἕκαστον Tank.

ε) Διὰ τὸν γενικὸν καθαρισμὸν τῶν κυρίων λεβήτων πρὸς ἔτησίαν ἐπιθεώρησιν (Survey) ἡ ιδιαιτέρα ἀμοιβὴ δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὰς Λίρας Ἀγγλίας δέκα πέντε (15.0.0.). Διὰ τὸν μερικὸν καθαρισμὸν τούτων παρέχεται ἀνάλογος ἀμοιβὴ. Διὰ τὸν καθαρισμὸν τῶν βοηθητικῶν λεβήτων (Donkey Boilers, Auxiliary Boilers), καταβάλλεται ιδιαιτέρα ἀμοιβὴ ἐκ Λιρών Ἀγγλίας πέντε (5.0.0.).

7. Εἰς τὸ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΒ' ἡ παράγραφος 7 ἀντικαθίσταται, ὡς ἔξης : «Εἰς τὸ περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ προσληφθεῖς ναυτικὸς εἶνε ὑποχρεωμένος νὰ ταξιδεύῃ, διότι συναντήσῃ τὸ πλοίον ἐφ' οὐ πρόκειται νὰ ναυτολογηθῇ ὁ μισθὸς αὐτοῦ, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς τροφοδοσίας, ἀρχέται πάτο τῆς ἡμέρας τῆς ναυτολογίσεως, τοῦ ἐπί τοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸν ὄρον, ὅτι αὐτὴ θὰ γίνεται ἐντὸς 24 τὸ πολὺ ὥρων ἀπὸ τῆς ἀφίξεως τοῦ ναυτικοῦ εἰς τὸν λιμένα τῆς ναυτολογίσεως τοῦ. Εἰς τούτον καταβάλλονται ἀπαντα τὰ ἔσοδα ταξιδίου.

8. Εἰς τὸ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΕ' («Ἄδειαι») καὶ εἰς τὸν παράγραφον 5, ἀντί τῆς λέξεως «δέκα», τίθενται αἱ λέξεις «δέκα πέντε».

9. Εἰς τὸ ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΗ' («Ισχὺς τῆς Συμβάσεως»), ἡ παράγραφος I ἀντικαθίσταται ὡς ἔξης : «Ἐναρξίς τῆς Ισχύος τῆς παρούσης Συλλογικῆς Συμβάσεως ὁρίζεται ἡ 1η Μαΐου 1959, ἡ δὲ λήσις ταύτης ἡ 31η Δεκεμβρίου 1960».

Ἡ παράγραφος 2 ἀντικαθίσταται, ὡς ἔξης :

«2. Ἡ παρούσα Συλλογικὴ Συμβάσις δύναται νὰ καταγγελθῇ παρ' ἔκατέρου τῶν συμβαλλομένων μερῶν μετὰ τὴν πάροδον ὅκτω μηνῶν ἀπὸ τὸν τέλος τῆς ισχύος της, θέλει, δύναται. Ισχύει ἐπὶ τρεῖς εἰσέτι μῆνας ἀπὸ τῆς καταγγελίας της.

Εἰς τὴν παράγραφον 3, ἀντί «Ιανουαρίου 1957», τίθεται «Μαΐου 1959». Ἡ παράγραφος 5 διαγράφεται.

### Η ΑΣΥΝΑΡΤΗΣΙΑ ΕΙΣ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

Νὰ χαροῦν οἱ καλοί μας κυβερνητικοί παράγοντες τὸ ἀκτοπλοϊκὸν κατάντημα. Ολίγον ἀπέχομεν ἀπὸ τὸ «ὅλοι μὲ τὴν «Πύλαρο» τῆς παλαιᾶς ἐποχῆς.

Ἀντιστάσεως μὴ οὕσης τέσσαρα παρηλίκα σκάφη προστίθενται ἐφέτος εἰς τὸν ἀκτοπλοϊκὸν ἐπιβατηγὸν στόλον. Θὰ ἐπαυξήσουν τὴν μέσην αὐτοῦ ἡλικίαν, τὴν ὑπεραρκετὰ μεγάλην, ἐνῷ οὔτε ἐν ἀπὸ τὰ γερασμένα πλέον σκάφη δὲν ἔξερχεται τῆς ὑπηρεσίας. Αἱ διπλαὶ καὶ τριπλαὶ συναναχωρήσεις μετά τινα χρόνον θὰ εἶνε γεγονός τὸ ἀδιαχώρων εἰς ὅλας τὰς γραμμὰς θὰ δημιουργήσει. Πολύτιμα κεφαλαία ἐκατοντάδων χιλιάδων λιρών διαπινόνται ἡδη εἰς ἀργόρας, εἰς πρωτότυπους, σύστηματα καὶ τολμηρά μετασκευάς ἐπιβατηγῶν σκαφών προσριζαμένων νὰ παράσχουν τὰς ἀμφιβόλους ὑπηρεσίας των εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὸν ἀσκόποντας ἀναλίσκοντα καύσιμα καὶ ώλικα, διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ὅποιων συνάλλαγμα χρειάζεται οὐκ δίγονον.

Καὶ αὐτὰ ἐνῷ ἡ παραγγελία τεσσάρων ἄλλων νεοτεύκτων σκαφῶν ἐπίκειται, μετὰ ἔτος δὲ τὰ δρομολόγια τῶν δύο φέρρου-μπόσουτς θὰ ἐκπίσουν πρὸς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμὰς τὰ τρία τῶν τεσσάρων ἀποσχολουμένων ἡδη εἰς τὴν γραμμὴν Βρινθησίου.

Ἐπιδεικνύει, δηλαδή, ἡ Κυβέρνησις καὶ εἰς τὸ πρόβλημα τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσών συγκοινωνίων ἀσύνεπαις ἐπιζήμιων ὄχι μόνον διὰ τὰ συμφέροντα τῆς οἰκονομίας μας, ἀλλὰ καὶ αὐτῶν τῶν ἐφοπλιστῶν. «Υποστρίζεται ἀφ' ἐνός ἡ πρόσδετης νεοτεύκτων σκαφῶν, ἐκ παραλήνου, δύναται, ἐπιτρέπεται ἡ εἰσδοχὴ πλοίων εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὸν ἀκαταλήκων, λόγῳ ἡλικίας, χωρητικότητος καὶ ταχύτητος, νὰ ἔχει προ-

τῆσουν τὰς σημερινὰς ἀνάγκας τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ.

Καὶ δὲν προκαλεῖται μόνον ὁ πληθωρισμὸς τῶν σκαφῶν, ὁ συναγωγισμὸς, δηλαδή, εἰς τὸν ναύλους καὶ ἡ οἰκονομικὴ ἔξαθλίσις τῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καθίσταται ἐπὶ δυσχερετέρως οἰσιόποτε μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν συνεργασία διὰ τὴν σύστασιν τοῦ Κοινοῦ Ταμείου, ἀπό τελούντος, ὡς γνωστόν, μίαν τῶν κυβερνητικῶν ἐπιδιώξεων κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος.

Θὰ ἐπρεπεν ὡς κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας, ὡς ὁ ἀρμοδιώτερος ἐν προκειμένω, νὰ ἔνημερός την τ. Κ. Κυβερνητικῶν ἐπὶ τῆς κρατούσης εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκὸν ἀνωμάλου καταστάσεως, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ἐλλείψεως καθε περὶ τὸ δόλον πρόβλημα σαφούς κυβερνητικῆς πολιτικῆς. Δεν τρέπει νὰ λησμονήται, ὅτι πρὸ διετίας ὁ κ. Καραμαλῆς ὑπεσχέθη τὴν κρατικὴν ὑπὲρ τῆς ἀκτοπλοϊκᾶς μέριμναν. Καὶ ἡ ὑπόσχεσις αὐτὴ παρέμεινεν ἀνέπληθρωτος.

### Η ΕΔΩ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΣ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ

Ἐξέλιξιν ἐστιμείωσε τὸ θέμα τῆς ἐνταῦθα, εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκά, ναυπηγήσεως τῶν νέων μονάδων διὰ τὴν ἀνανεώσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου.

Ὦς ἀνέγραφαν σχετικάς εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός των τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἡ διεύθυνσις τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων ἔξτασε τὰς δυνατότητας ἐκτελέσεως ἐνός μακροπονόου ναυπηγικοῦ προγράμματος διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς πλήρους καὶ θερμῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως.

«Ηδη τὸ δόλον ζήτημα ἀνεπτύχθη πρὸ ἡμερῶν εἰς τὸν κ. Γ. Ἀνδριανόπολον τοῦ Διευθυντοῦ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων κ. Δουζίνα, ὃντος ἀνέφερθη εἰς τὴν συμμασίαν τὴν ὅποιαν θὰ ἔχῃ ἡ κατασκευὴ τῶν πλοίων εἰς τὴν Ελλάδα διὰ τὴν ἐθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τὴν ἐνίσχυσιν, ἐν μέσω δεινῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, τῆς νεοιδρυθείσης ναυπηγικῆς βιομηχανίας τοῦ Σκαραμαγκά.

Τὰ σκάφη ταύτα, διευκρίνησεν ὁ κ. Δουζίνας, θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰς δύο μικράς ἐσχάρας τοῦ πολαιού ναυπηγείου, τὰς ὅποιας ἐπιθεωρήσας ἐσχάτως Ὁλλανδὸς εἰδικός, ἔχαρακτήρισεν ὡς πολυτίμους διὰ τὴν κατασκευὴν μικρῶν ἐπιβατηγών πλοίων. Ὁ κ. Δουζίνας ἐτόνισεν ὡς αὐτῶν εἰς τὸν κ. Ἀνδριανόπολον, ὅτι ἐνδέχεται καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν πλοίων διὰ τὴν κατασκευὴν μικρῶν ἐπιβατηγών πλοίων. Ὁ κ. Δουζίνας ἐτόνισεν ὡς αὐτῶν εἰς τὸν κ. «Ἀνδριανόπολον, ὅτι ἐνδέχεται καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν πλοίων διὰ τὴν τεχνικὴν ἀνέφερθη τὰς δύο συνηγκάτες τῆς πληρεστέρων χρησιμοποίησιν καὶ τοῦ πλήρην μελέτην διὰ τὰς δύο ναυπηγήσιν ἐπιβατηγών σκάφων, ἀφοῦ προγειωμένως ἐρευνήσῃ τὰς συνηγκάτες τῆς πληρεστέρων χρησιμοποίησιν διεξάγονται σύμφεροιν αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ συγκοινωνίαι. Τέλος, ἀνέρρητον εἰς τὸν κ. «Ἀνδριανόπολον, ὅτι ἐνδέχεται καὶ ἡ κατασκευὴ τῶν πλοίων διὰ τὰς δύο μικράς ἐσχάρας τοῦ πολαιού ναυπηγείου τοῦ Ταμείου, Μύκονου, Πάρον καὶ Θήραν. Βάσεις ὅμως τῆς διδασκαλίας ἀποφασεως, τὸ «Ἀιγαίον» δὲν δύναται νὰ παραλαμβάνῃ ἐπιβάτας διὰ τοὺς ἐνδιαφερούσας λιμένας τοῦ δρομολογίου του. Εἰστήρια δι', ὁλόκληρον τὸ κυκλικὸν ταξίδιον θὰ ἔκδιη, καὶ τούτο διὰ να μὴ τύχῃ τῆς ιδίας μὲ τὰς ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη μεταχειρίσεως, ἀτίνα ἔξεπληρωσαν τὰς κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπομένας ὑποχρεώσεις των.

Εἰναι ὁρμὴ βεβαίως ἡ τακτικὴ αὐτὴ τῆς ἴσης πρὸς ὅλας τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις μεταχειρίσεως, τὴν ὅποιαν ἐφαρμόζει εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας. Δεν θὰ πρέπει ούτως νὰ παροράπτω καὶ τὸ εὐρύτερον συμφέρον, ἡ σύστηματα τοῦ θέρους, δηλαδή, καλύτερα ἐξηγηθεῖσι τῆς μεγάλης ἐπιβατηγῆς κινήσεως τοῦ θέρους. Έντατικῶς ἐπιδόλλεται νὰ ἐκμεταλλευθῶμεν ἀπαντα τὰς σκάφη μεταχειρίσεως, ἀτίνα ἔξεπληρωσαν τὰς κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ὑπὸ τοῦ νόμου προβλεπομένας ὑποχρεώσεις των.

Εἰναι ὁρμὴ βεβαίως ἡ τακτικὴ αὐτὴ τῆς ἴσης πρὸς ὅλας τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις μεταχειρίσεως, τὴν ὅποιαν ἐφαρμόζει εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας. Δεν θὰ πρέπει ούτως νὰ παροράπτω καὶ τὸ εὐρύτερον συμφέρον, ἡ σύστηματα τοῦ θέρους, δηλαδή, καλύτερα ἐξηγηθεῖσι τῆς μεγάλης ἐπιβατηγῆς κινήσεως τοῦ θέρους. Έντατικῶς ἐπιδόλλεται νὰ ἐκμεταλλευθῶμεν ἀπαντα τὰς σκάφη μεταχειρίσεως, ἀτίνα ἔξεπληρωσαν τὰς κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον τοῦ Τζελέπη καὶ τὰ πλοία τῆς

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

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA  
(HEAD OFFICE)

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

CAIRO

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

PORT-SAID

23. SULTAN HUSSEIN  
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK

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

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

γραμμής δὲ γέπαρκοῦν νὰ τοὺς ἔξυπηρετήσουν.

Διά τὸν λόγον αὐτὸν θὰ πρέπει νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τὸ ἄπ) «Αἴγαιον» νὰ παραλαμβάνῃ ἑκτὸς τῶν ἀδρομέων του, καὶ ἐπίβατας μὲ κανονικὸν εἰσιτήριον διὰ τὰς ἐνδιαιμεσους προσεγγίσεις του. Ἀποτελεσματικώς θὰ συμβάλῃ τὸ πλοίον αὐτὸν εἰς τὴν ἀποτυμῷρθσιν μᾶς γραψιμώς μὲ πυκνῆν κατὰ Σάββατον κίνησιν. Ὁ κ. Ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας ἔχει ἀλλως τε ἐκ τοῦ νόμου τὸ δικαιώματα τῆς τοισύντης χρησιμοποίησεως ἐνὸς μεγάλου σκάφους, ἐκ τῶν μεγαλύτερων τῆς ἀκτοπλοίας μας, ἐφ' ὅσον σοδαριαὶ συγκοινωνιακαὶ ἀνάγκαι τὸ ἐπιδόλουν. Καὶ αἱ ἀνάγκαι αὗται ὑφίστανται.

Η ΔΙΑΝΟΜΗ ΤΩΝ ΛΥΤΡΩΝ

Πληροφορούμεθα, ότι κατά τὴν τελευταίαν διάσκεψιν τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν εἰς τὸ Λονδίνον διεμοιράσθησαν διὰ σκοπούς κοινωνικῆς προνοίας ὑπὲρ διαφόρων κατά χώρας ναυτεργατικῶν ιδρυμάτων ἀξιόλογα ποσὰ ἀπὸ τὸ εἰσπραχθὲν «χαράτσι» τῶν μέχρι τούτη συμ-  
διήνετων μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. πλοιών ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας».

Κατάλογον διανομής δέν ἔχουμεν ὑπὸ ὅψιν μας. Γνωρίζομεν μόνον, ὅτι μεταξὺ τῶν 236 πλοίων, ἄτινα προθῆθον εἰς συμβάσεις μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., τὰ 160 περίπου συνεβδηλήσαν μὲ τὴν Π.Ν.Ο., διότι ἐφέρον Ἑλληνικά πληρώματα. Δεδομένης τῆς τοιαύτης ἀνάλογίας, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν καὶ κατὰ τὴν διανομὴν τῶν εἰσπραχθέντων λύτρων θὰ ἔπειτε νὰ ἀνοφέρεται εἰς βοηθόματα ὑπὲρ τῶν ίδιων μάστων προνοίας τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Ἐλήφθη, πράγματι, ὑπὸ ὅψιν ἡ ἀνωτέρω ἀνάλογία; Πορακαλεῖται ό. κ. Πετρουλῆς νὰ μᾶς ἀπαντησῃ. Πρόκειται περὶ δικαιολογημένης ἀπορίας ἐκείνων ἀκριβῶν, πού κατέβαλον τὸ

## ΑΙ ΔΕΦΔΑΙΣΤΙΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Οι ασφαλισταὶ τοῦ Λονδίνου δὲν στέργουν νὰ πληρώσουν τάς αποζημιώσεις διὰ τὰ ἀπολεσθέντα ἀπὸ ἔτῶν ἥδη Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας σκόφων. Εἰς δεκάδας ἀριθμούνται αἱ ἐκκρεμούσας υποζέσεις, αἵτινες κατ' ἄναγκην θὰ φθάσουν πρὸ τῶν ἀγγυλικῶν δικαστηρίων. Η πρώτη ἐκδικάζεται κατ' αὐτάς. 'Η τακτική εἶνε γνωστή. 'Εξαντλεῖται ἡ υπομονὴ τῶν δικαιούχων ἐφοπλιστῶν. Τοὺς υποχρέωντος ἡ νὰ καταφύγουν εἰς τὰ δικαστήρια, ὑφίσταμενοι τὴν περαιτέρω καθυστέρησιν καὶ τὰς ὥχι μικράς δαπάνας, μὲ ἀμφίβολον τὸ ἀποτέλεσμα τῆς δίκης ἡ νὰ ξητήσουν τὸν συμβίβασμόν.

"Ας σημειωθῇ, ότι κατά τούς άσφαλιστάς όλα τὰ νωμάγια τῶν τελευτιών ἐτῶν θεωροῦνται δόλια, μέχρις ἀποδείξεως τοῦ ἔναντιου. Καὶ τὴν ἀπόδειξιν αὐτῆν, ήτις θὰ ἐπέβαλλεν εἰς τοὺς άσφαλιστάς νὰ ἐκπληρώσουν τὰς ὑποχρεώσεις των, θὰ πρέπει οἱ ἄσφαλισταὶ νὰ τὴν προκομίσουν. Αναποτέρετας, δηλαδή, φέρονται οὗτοι πρὸς τὰ δικαστήρια.

Είς έκατομμύρια λιρών υπολογίζονται αἱ ἐκ ναυαγίων ἐκκρεμοῦσαι ἀπαιτήσεις. Ἐχουν συνεπώς κάθε λόγον οἱ ἀσφαλισταὶ νὰ παρατείνουν τὴν ἑπαφέλη δι' αὐτοὺς ἐκκρεμότητα—ποῦ ή ἀγγλική εὐθύτης; καὶ νὰ πειμένουν τὰς ἀποφάσεις τῶν δικαστηρίων. Πολλαὶ ὑπόθεσεις δὲν ἀποκλείεται νὰ χαθούν διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς. Αἱ κρείσσονες ἀποδείξεις ἴσως νὰ λείψουν. Καὶ ἀν μία η δύο ὑπόθεσεις ἀποβούν εἰς βάρος τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐλπίζεται ὅτι οἱ λοιποί, ἀμφιβάλλοντες πλέον διὰ τὴν ὑπέρ αὐτῶν ἀπόφασιν τῶν δικαστηρίων, θὰ σπεύσουν νὰ δεχθούν τὰ δλίγα τοῦ συμβιβασμοῦ.

Είναι, βεβαίως, θλιβερά ή ούτα έκδηλουμένη κακοπιστία από μέρους των ασφαλιστών. Θά έπειτε, δώμα, νά την περιμένωμεν. 'Η προκατόληψις ύφιστατο και ή διάθεσις διά την απόφυγη της, πληρωμής συνήτησε τή βάσιμου δικαιολογίαν εις μίαν ή δύνα φερομένας ως υπόπτους υπόθεσεν ναυαγίων. 'Επ' αὐτών στηρίζεται η ἀρνησης της καταβολῆς την ἀποκηρυχώσεων καὶ δ' ἐκείνας ἀκόμη τάς ἀπαιτήσεις, αἵτινες δὲν ἔπιστενοταί ουδὲ τὴν ἐλαχίστην ψόνιαν δόλου.

Καὶ ὅτα διότι δὲν ήξιώθημεν νὰ ἀποκτήσωμεν καὶ ἡμεῖς τὴν ἔθνικην ἀσφαλιστικὴν μας ἀγοράν, ἐπι παραλλήλου δὲ τῶν ἑδῶν εὑρυθμῶν λειτουργίαν ἀνακριτικῶν ἐπὶ τῶν νεωτερικῶν συμβούλιων, αἱ ἀποφάσεις τῶν ὅποιών νὰ περιεβαλλόντο μὲ τὸ προσπατούμενον κύρος.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΉΜΕΙΣ

Ανακοινωθέν του έφοπλιστικού Οίκου A. P. Moller της Κοπεγχάγης γνωρίζει, ότι τα κέρδη του 1958 άνηλθον είς 205.300.000 κορ., κατ' ελάχιστον κατώτερα του ρεκόρ του 1957 (213.500.000 κορ.). Τα καλά αυτά διποτέλεσματα ύπο την κρατούσαν κατάστασιν κρίσεως διποδίζοντας είς την βελτίωσιν και έπαιχνησιν του πλωτού ουλικού, με την προσήκησην κατ' έτος 10-12 νεοτεύκτων σκαφών, ένώ έκ παραλλήλου δύλια τα παλαιά σκάφη έξεποιηθήσαν.

Έπιπροσθέτως ο Οίκος Moller έχει προναυλωμένον τό μεγαλύτερον τμήμα του στόλου του με μακροχρόνια συμβόλαια. Τά φορτηγά άπτησολήθησαν εις τακτικά γραμματάς και τα δεσμευμένοις είς συνεχή ταξιδιά τάμι-τσάρτερς. Έκ τών 80 σκαφών του έταιροις στόλου μόλις πέντε ήσαν παρωπλισμένοι κατά το 1958. Τὰ τάνκερς άντιπροσω-

πεύουν τὰ 50 % τοῦ στόλου καὶ εἶναι ἀξιοσημείωτον, ὅτι οὐδὲ ἐν δεσκα-  
μενόπλοιον ἐτέλει ἐν ἀργίᾳ.

<sup>1</sup> Έκ τῶν καθαρῶν κερδῶν τῶν 205.300.000 κορων., τὰ 169.000.000 κορ. διετέθησαν εἰς ἀποσβέσεις καὶ τὰ 27.000.000 εἰς ἔκτακτον ἀποθεματικὸν διά νέας ναυπηγήσεις. Τὸ μέρισμα ωρίσθη εἰς 35 % τῆς ἀρχικῆς ἀξίας τῶν μετοχῶν καὶ θά ἀπορροφήσῃ 10.000.000 κορωνῶν. Οἱ καταδόληθέντες φόροι ἀνήλθον εἰς 12.000.000 κορωνῶν.

Αύτή την ύγιειστατην κατάστασιν τών έταιρικων έργασιών του με γάλον δανικού έφοπλιστικού Οίκου όταν έχλιευν ότι οισδόρπιοτε έφοπλιστής, ήν και δὲν φάινεται να είνει και πολιάροφος ή θέσις όλων των άλλων σκανδιναϊκών ναυτιλιακών ἀπίχειρήσων, ἐν μέσῳ της κρίσεως. Πρέπει νὰ θαυμάσῃ κανεὶς τὴν ὡργανωμένην σκεψιν τῶν διοικούντων τὰ έταιρικά αὐτὰ συγκροτήματα, τὴν συνετὴν προβλεπτικότητα και τὴν συγκρατημένην αἰσιοδοξίαν και τὴν ἀπουσίαν κάθε κερδοσκοπικῆς διοιδέσεως.

Συγκριτικός, βεβαίως, δὲν χωρεῖ μὲ τὴν ἰδικήν μας ἀθεράπευτον ὑπεραισιοδοξίαν. Αὐτή καὶ μᾶς ἔφερε εἰς τὸ σημερινὸν ἀδιέξοδον. Κανεὶς δὲν ἐπίστευεν εἰς τὸν ἐντὸς τοῦ 1957 ἐρχομὸν τὴν κρίσειν. "Ολοὶ τοὺς μέχρι τοῦ 1960 διάστημα προέβλεπον κερδόφορον καὶ ἡ αἰσιοδοξία τῶν αὐτὴ δὲν τοῖς ἐπέτρεψε νὰ ἐπιζητήσουν τὸν μέσον, τούλαχιστον, δρόμον, αὐτὸν που ἡκολούθησαν οἱ Σκανδιναβοί". Ο δρόμος αὐτὸς θὰ τοὺς κατηύθυνε πρὸς τὴν προανύλωσιν καὶ τὰς ὅλιγωτερας παραγγελίας μὲ ἀπώτερας ἡμερομηνίας, ἀφοῦ τὰ κεφάλαια διὰ νὰ πληρωθούν τὰ τρία τέταρτα, τούλαχιστον, τῆς ἀξίας των δὲν ὑπῆρχον.

EIE TON "OIKON TOY NAYTOY,

Πλήρες μικροβιολογικόν ἐργαστήριον ἔγκατεστάθη εἰς τὸ ισόγειον τοῦ κτίριου τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύπαυ, χάρις εἰς δωρεάν τοῦ κ. Ἀναστασίου ἐκ τρίων χιλιάδων δολαρίων καὶ τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐπιχειρήσεων Εὐγενίδου ἐξ ἔζηκοντα χιλιάδων δραχμῶν.

Έφωδιασμένον μὲ τὰ πλέον σύγχρονα ἐπιστημονικά ὄργανα καὶ σκεύη, δύναται τὸ νέον ἔργαστριον τοῦ Οἴκου τοῦ Νάυτου νὰ ἔνεργη ἐπάσσας τὰς μικροβιολογικὰς ἔξετάσεις, πλὴν μιᾶς ἡ δύο κατηγοριών, ὡς αἱ διοικιαὶ, ἐπιτυχανομένης οὐτών μιᾶς σημαντικῆς οἰκονομίας εἰς τὰς κατὰ μήνα δαπάνας τοῦ ιδρύματος. Διὰ τὰς μικροβιολογικὰς ἔξετάσεις τῶν προστατευόμενῶν του, κατέβαλλε μέχρι τούδε ὁ Οἴκος τοῦ Νάυτου εἰς ιδιωτικὴν ἔργαστρην ὅγδοηκοντα χιλιάδας δραχμῶν μηνιαῖς. Διὰ τὴν λειτουργίαν τοῦ ΙΙΙΚΟΥ του μικροβιολογικοῦ ἔργαστρου δὲν θὰ δαπανᾷ μηνιαίων πλέον τῶν 15.000 δρ., σῆς περίπου θὰ είναι ἡ μισθοδοσία τοῦ ἐπιστημονικοῦ καὶ βοηθητικοῦ του προσωπικοῦ. Καὶ θὰ ὑπάρξῃ ἡ δυνατότης σημαντικῆς περαιτέρω αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν μικροβιολογικῶν ἔξετάσεων, χωρὶς ἀντίστοιχην αὐξήσην τῶν ἔξοδων.

Υπολογίζεται ότι την 15ην Ιουνίου θα άρχιση τήν λειτουργίαν του τό νέου αύτού τμήματος του Οίκου του Νάυτου, το όποιον ομούν με τό άκτινογραφικόν, τό κασδιολογικόν καὶ τό δόντιατρικόν, ιδρυθεντών έξι έφοπλιστικών επίσης δωρεών, σημαντικώς θα συμβάλῃ εἰς τήν πλέον άποτελεσματικήν προστασίαν τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οικογενειῶν τῶν.

Τὸ πρῶτον δεκαήμερον τοῦ Ἰουλίου, ὅτε διακόπτουν τὰ μαθήματά των τὰ σχολεῖα, ἀρχίζουν τὴν λειτουργίαν των αἱ παιδικαὶ κατασκηνώσεις τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου εἰς τὸ Μάτι Ἀγίου Ἀνδρέου.

Ἡδη ἥρχιστεν ἡ ύγειεινομικὴ ἔξτασις τῶν παιδιῶν τῶν προστατευομένων ὑπὸ τοῦ ἴδρυματος καὶ καταρτίζονται οἱ κατάλογοι ἐκείνων πωτὸθεατῶν εἰς τὰς κατασκηνώσεις κατὰ τὰς περιόδους τοῦ Ἰουλίου, τῷ Ἀλκαντάρῳ, τῷ Δεκαεπτυχίῳ.

λιού, του Αυγούστου και του Σεπτεμβρίου.  
Υπόλογιζεται ότι περί τα 880 παιδιά ήταν φιλοξενηθούν συνολικώς έφετος είς τὸν "Αγιον Ανδρέαν. Έαντι ένωριτερον είχον διατεθῆ ύπό τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. τὰ αίτηθέντα κονδύλια διὰ την συμπλήρωσιν τῶν ἐγκαταστάσεων τῶν κατασκηνώσεων—τραπέζαρια, μαγειρείον, ἀπόθηκοι—ό ὅσιον μόριον αὐτὸς ήταν οικεῖον στηματικῶν. Και είναι γεγονός, ότι είναι πολὺ περισσότερος ἀπό ὁκτακόσια τὰ παιδιά των ναυτικών, τὰ ὅποια ἔχουν ἀνάγκην ἐνός μηνιαίου παραθερισμοῦ κατά τὰς δύσκολους αὐτές ημέρας, τὰς πλήρεις οἰκονομικῶν στενοχωριών διὰ τὴν ναυτικῶν οἰκογένειαν.

Δυστυχών ὅμως ή δυναμικόποτές τῶν κατασκηνώσεων καὶ δι' ἐφέτος θά είναι περιωρισμένη, ἐν σχέσει μὲ τὰς ὑπαρχουσὰς ἀνάγκας. Τοῦ χρόνου, ἔαν ἐν τῷ μετεύκολον συπιπλωρθούν αἱ ἐγκαταστάσεις, ἵσως μεγαλύτερος ἀδιθμός παιδιῶν νὸν ἔχῃ τὴν εὐκαρίστην μηνιαῖς ἔκοχῆς ὑπὸ ἀσίστας τὸ δηνὶ συνθήκας. Διότι αἱ κατασκηνώσεις τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου θεωροῦνται ἡδη ἀπὸ τὰς καλυτέρας ποὺ λειτουργοῦν εἰς τὸν τόπον μας.

ΙΕHN ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΙΝ

Συμφωνούμεν μὲ τὴν ὑπόδειξιν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὅπως κατὰ σθενάρον τρόπον ἀντιμετωπισθ ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς ὁ αστικὸς ἀποκλεισμὸς τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν τουρκικὴν σιν. Εἶναι γεγονός, ὅτι νησίτων χώρα ἀσκεῖ ἀπροσχηματίστως πολιτι-

# **ARGO SHIPPING AGENCY LTD.**

**SHIPPING AGENTS & STEVEDORES**

CALLE COLON 1570

## **MONTEVIDEO (URUGUAY)**

TELEGRAMS : ARGOSHIP  
TELEPHONE : 82226  
)) NIGHT : 412905

τικήν διακρίσεως σημαίας, διαφυλάττουσα πάση θυσία υπέρ τῶν ιδικῶν τῆς πλοίων τὴν ἐπιβατικήν κίνησιν ἐν τὸν τουρκικῶν λιμένων. Καθίσταται συνεπώς ὁδύνατος ἐκ τῶν πραγμάτων ἢ προσέγγισις εἰς τοὺς τουρκικούς λιμένας τῷ Ἑλληνικῷ ἐπιβατηγῷ. Σοθαρός ζημίας ὀποκομίζει οὕτω ἡ μεσογειακή μας ναυτιλία.

Τὸ ὕπουργειον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπικειμένων τῶν διαπραγματεύσεων διὰ τῶν ἀνανέων τῆς ἑλληνο-τουρκικῆς συμφωνίας Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας, θὰ πρέπει νὸς ἔξασφαλίσῃ διὰ παντὸς τρόπου τὴν ἵσην μεταχειρίσιν τοῦ ἑλληνικοῦ καὶ τοῦ τουρκικοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν τουρκικῶν ἄρχων. Ἐλευθέρως τὸ συνάλλαγμα τῶν ναύλων θὰ πρέπει νὰ εἰστρέπεται. Εἶναι πολλαὶ καὶ σοθαραὶ αἱ δυσχέρειαι, τὰς οπίσιας ἀντιμετωπίζει σήμερον τὸ μεσογειακὸν μας πλοίον, ὥστε νὰ μὴν ὑφίστανται περιθώρια ἀνοχῆς τοῦ εἰς βάρος του τουρκικοῦ προστατευτισμοῦ. Εἰς τὴν ἐσχάτην ἀνάγκην, τὸ πλοίον τῆς γείτονος θὰ πρέπει νὰ τυγχάνῃ εἰς τοὺς λιμένας μας τῆς μεταχειρίσεως τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζει εἰς τοὺς τουρκικούς λιμένας τὸ ἑλληνικὸν πλοίον.

### Η ΕΣΥΓΓΑΝΕΙΣ ΤΟΥ Ο.Π.Π.

Δὲν δυνάμεθα νὰ ἐννοήσωμεν πῶς καὶ διατὶ ὁ Ὀργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς ἔξηρεθη τῆς ἀρμοδιότητος τῆς εἰδίκης ἐπιτροπῆς ύπὸ τὸν ὑποδιοικητὴν τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος κ. Γαλάνην, ἥτις ἐμελέτησε τὴν οἰκονομικήν, ὀργανωτικήν καὶ διοικητικήν ἔξυγιστον τὸν Δημοσίων ὀργανισμῶν τῆς χώρας. Θεωρεῖται μῆτρας ὁ Ο.Π.Π. ὡς ὑπερεσία ἀφύγων λειτουργούσα, ὡς ἔχουσα συγχρονισμένη διοικητικὴν συγκρότησιν καὶ ὡς ἐφαρμόζουσα πολιτικὴν κατὰ τὴν διαχείρισιν τῶν σοθαρῶν ἐσόδων τοῦ Ὀργανισμοῦ, διὰ τῆς οἰκονομίας καὶ τῆς περισυλλογῆς;

Οἱ καλῶς γνωρίζοντες τὰ λιμενικὰ μας πράγματα, πιστεύουν τούνατίον, ὅτι ὁ Ὀργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶς ἔχει ἀμεσον ἀνάγκην μιᾶς εὐρείας ἀναδιοργανώσεως τῶν ὑπηρεσιῶν του, ὅτι δὲν διαθέτει συγχρονισμένον λογιστήριον, ὅτι δὲν διαθέτει ἐπίσης συγχρονισμένην στατιστικὴν ὑπηρεσίαν.

Αἱ ὑποδείξεις τῆς ύπὸ τὸν κ. Γαλάνην ἐπιτροπῆς διὰ τοὺς ἄλλους ὀργανισμούς, ὅπου διὰ τὸν Ὀργανισμὸν Τηλεπικονιώνων, τὸν Κρατικὸν Σιδηροδρόμους, τὸν Ὀργανισμὸν Τουρισμοῦ, τὴν Δημοσίαν Ἐπιχείρησιν Ἑλεκτρισμοῦ, τὸν Ο.Χ.Ο.Α., τὸν Ο.Δ.Ι.Σ.Υ. κλπ., νομίζουμεν ὅτι θὰ είχον πλήρη τὴν ἐφαρμογὴν των καὶ διὰ τὸν Ο.Π.Π. Αἱ υποδείξεις αὐτὰ ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

α) Νὰ ἀπαγκιστρωθούν πλήρως οἱ Δημοσίου Δικαίου Ὀργανισμοὶ ἀπὸ τὸ Κράτος. "Ολοι γνωρίζουμεν πόσον ταλαιπωρεῖται ὁ λιμένης τοῦ Πειραιῶς ἐκ τῶν κρατικῶν παρεμβάσεων εἰς τὴν διοίκησίν του καὶ ὅτι τὸ Κράτος καὶ εἰς τὴν προκειμένη περίπτωσιν εἴναι ὁ κύριος φορεὺς τῆς ασκουμένης εἰσέτι παρὰ τὰ παθήματα κομματικῆς συναλλαγῆς.

β) Νὰ συγκροτηθοῦν αἱ διοικήσεις τῶν ἐν λόγῳ Ὀργανισμῶν ἐπρώπων ἀρμοδίων, εἰδικῶν καὶ ὑπευθύνων.

"Η ἐπὶ τῇ βάσει αὐτῆς ἀνασύνθεσις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ο.Π.Π. ἀποτελεῖ παλαιὸν αἰτήμα τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ λιμένος τάξεων.

γ) Νὰ ἐκπονηθῇ ἔνιασιον λογιστικὸν σύστημα ύπὸ δρκωτῶν λογιστῶν, τὸ οποῖον καὶ νὰ προσαρμοσθῇ εἰς τὴν ιδιομορφίαν ἐκάστου Ὀργανισμοῦ.

Εἰς τὸν Ο.Π.Π. ισχύει ἀκόμη καὶ σήμερον τὸ ἀπλογραφικὸν λογιστικὸν σύστημα.

δ) Νὰ συσταθῇ παρ' ἐκάστου Ὀργανισμοῦ εἰδικὴ διεύθυνσις μελετῶν, τῇ δονθείᾳ τῆς ὁποίας ἡ δραστηριότης αὐτοῦ θὰ προσαρμόζεται καὶ θὰ ἐντάσσεται εἰς τὸ εὐρύτερον οἰκονομικὸν πρόγραμμα τῆς Κυβερνήσεως. Εἶναι γεγονός ἀναμφισβήτητον, ὅτι τόσον ὁ εἰδικός, ὁσον καὶ ὁ εὐρύτερος προγραμματισμός, ἀπουσιάζουν παντελῶς ἐκ τῆς δραστηριότητος τοῦ Ο.Π.Π. Τὰ δόσα Βασικὰ ὑποδεικνύει ή ύπὸ τὸν κ. Γαλάνην ἐπιτροπὴ ἔχουν ἀπολύτως τὴν θέσιν των εἰς τὸν ταλαιπώρων Ο. Λ. Π.

### ΤΟ "ΤΕΛΕΤΑ-Ι.Π.."

Δεκάδες τινες τηλευτικῶν μηχανημάτων ἑκομίσθησαν ἡδη εἰς τὸν Πειραιά. Προορίζονται διὰ τοὺς συνδρομητὰς τῆς νέας ἐπικοινωνίας μὲ τὸ Ἑλλητερικόν. Μετὰ τὴν συντελεσθείσαν ἡδη σύνδεσιν καὶ τοῦ Λονδίνου, μέσω Γερμανίας, ἀρκετὰ ναυτικὰ γραφεῖα θὰ ἐπιζητήσουν, πιστεύεται, τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ «Τελετα-Ι.Π..»

"Οπως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὸ τιμοδόγιον, ἡ τύπου «Telex» σύνδεσις θὰ ἀποδοθῇ μὲν τὴν ἄνεσιν καὶ τὴν ταχύτηταν εἰς τὴν ἐπικοινωνίαν, ἀλλ' ὅχι καὶ τὸ χαμηλὸν κόστος. Μία ἐπικοινωνία μὲ τὴν Νέαν Υόρκην θὰ στοιχίζῃ δύσιν καὶ τὸ τηλέφωνον. 'Η ἐφάπτος εἰσόφωνα ὡρίσθη εἰς 30 λίρας Ἀγγλίας καὶ τὸ ἐνοίκιον τοῦ μηχανήματος εἰς 600 δραχμηνίας. Τὰ τρία λεπτὰ τῆς διὰ τοῦ «Τελετα-Ι.Π..» ἐπικοινωνίας θὰ στοιχίζουν 9 δολλάρια. Ούδεμια ἄλλη ἐπιδραυνσις προβλέπεται.

Τὸ σύστημα «Τελεξ» πορέχει τὴν εὐχέρειαν τῆς συνδέσεως μὲ οἰονδήποτε ὄλλον, ἔχοντα ἐγκατεστημένον τηλετυπικὸν μηχάνημα εἰς χώραν, συνδεδεμένην μὲ τὴν Ἐλλάδα.

Δεκάς ναυτικῶν γραφείων τοῦ Πειραιῶς πρόκειται νὰ ἐγκαταστήσουν ἡδη τὸ «Τελετα-Ι.Π..». Μία ούσιων δημόσιων παρ' ἥμιν Ἐλλειψις καλύπτεται ἐπὶ τέλους. Τὰ μέγιστα θὰ διευκολύνῃ τὴν ἐντεύθην διαχείρισιν καὶ ποντοπόρων πλοίων. 'Η ἐπικοινωνία καὶ μὲ τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν Υόρκην θὰ είναι ἀμεσος.

Τὸ τιμοδόγιον, ὅμως, εἶναι ἀκριβόν, ἀποβαίνει δὲ ἀκριβώτερον, διότι δὲν ἔχουν ἀκόμη ἔθισθη εἰς τὴν χρήσιν τοῦ μηχανήματος οὔτε οἱ ὑπάλληλοι τῶν γραφείων, οὔτε καὶ τοῦ τηλεγραφικοῦ κέντρου. Θὰ πρέπει, ἐπομένως, νὰ μειωθῇ. Θὰ διευκολύνῃ οὕτω η ἐγκατάστασις περισσότερων μηχανήματων καὶ θὰ ἐπιτευχθῇ ἡ εὐρύτερα χρήσις τοῦ «Τελετα-Ι.Π..». Δημοσιεύμενον κατωτέρω καὶ τὸ τιμοδόγιον, ὡς τούτο διὰ τῶν σχετικῶν ἐγκυκλίων καθωρίσθη.

### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Πρὸς τοὺς κ. κ. συνδρομητὰς TELEX 'Εξωτερικοῦ

Φέρεται εἰς γνῶσιν τῶν κ. κ. συνδρομητῶν TELEX 'Εξωτερικοῦ διτι, κατόπιν συνεννοήσεών μας μετὰ τῆς Ιταλικῆς τηλεγραφικῆς ὑπηρεσίας, ἀπεφασίσθη ἡ διεζαγωγὴ ὑπηρεσίας TELEX, μέσω Ιταλίας, μεταξὺ τῆς Ἐλλάδος καὶ τῶν κάτωθι χωρῶν:

Α) Μέσω Εταιρίας R.S.A. Νέας Υόρκης.

Μετὰ τοῦ Καναδᾶ, Πόρτο Ρίκο, Χαβάης, Φιλιππίνων νήσων καὶ Βραζιλίας.

Β) Μέσω Εταιρίας MACKAY Νέας Υόρκης.

Μετὰ τοῦ Καναδᾶ, Πόρτο Ρίκο, Χαβάης, Φιλιππίνων νήσων, Βραζιλίας καὶ Περού.

Διὰ τὰς ἐπικοινωνίας TELEX ισχύουσι τὰ κάτωθι τέλη:

1) Μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ ΗΠΑ καὶ Καναδᾶ.

α) 'Επι διαρκείας μέχρι 3 λεπτῶν χρυσᾶ φράγκα 27.55 ἡ δολλάρια 9.

β) Διὰ πᾶν συμπληρωματικὸν πρῶτον λεπτὸν ἡ κλάσμα αὐτοῦ χρυσᾶ φράγκα 9.184, ἥτοι τὸ 1/3 τοῦ τέλους ἐπικοινωνίας 3 λεπτῶν.

'Ἐν περιπτώσει ἀρνήσεως τοῦ καλούντος η μὴ ἀπαντήσεως τούτου κατὰ τὸν στιγμὴν καθ' ἓν καλεῖται διὰ νὰ πραγματοποιήσῃ τὸν ἐπικοινωνίας TELEX, θὰ εἰσπράττεται τέλος ίσον πρὸς τὸ 1/4 τοῦ τέλους επικοινωνίας TELEX, ἔνος λεπτοῦ, ἥτοι χρυσᾶ φράγκα 2.2960.

2) Μεταξὺ Ἐλλάδος, Πόρτο Ρίκο, Χαβάης, Φιλιππίνων νήσων, 'Αργεντινῆς, Περού καὶ Βραζιλίας.

α) 'Επι διαρκείας μέχρι 3 λεπτῶν χρυσᾶ φράγκα 36.75 ἡ δολλάρια 12.

β) Διὰ πᾶν συμπληρωματικὸν πρῶτον λεπτὸν ἡ κλάσμα αὐτοῦ θὰ εἰσπράττεται τὸ 1/3 τοῦ ἀνωτέρω τέλους.

Ἐκ τοῦ Κεντρικοῦ Τηλεγραφ. 'Αθηνῶν

### ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

Πρὸς τοὺς κ. κ. συνδρομητὰς «Τελεξ» 'Εξωτερικοῦ

Φέρεται εἰς γνῶσιν τῶν κ. κ. συνδρομητῶν «Τελεξ» 'Εξωτερικοῦ διτι, κατόπιν συνεννοήσεών μας μετὰ τῶν ὀρμοδιῶν ζένων ὑπηρεσιῶν, ἀπεφασίσθη ἡ ἐναρξις τῆς διεζαγωγῆς ὑπηρεσίας «Τελεξ» μέσω Φραγκούρητος μεταξὺ τῆς Ἐλλάδος καὶ τῶν κάτωθι χωρῶν:

Δυτικῆς Γερμανίας, Φινλανδίας, Ολλανδίας, Νορβηγίας, Λύστριας, Λουζεμβούργου καὶ Μεγάλης Βρεταννίας.

Διὰ τὰς ὡς ἄνω ἐπικοινωνίας «Τελεξ», ισχύουσι τὰ κάτωθι τέλη (ἐπιδιαρκείας μέχρι 3 λεπτῶν).

1) Μετὰ συνδρομητῶν Δυτικῆς Γερμανίας 6.— χρυσᾶ φράγκα

2) " " Φινλανδίας 9.30 " "

3) " " Ολλανδίας 6.50 " "

4) " " Νορβηγίας 8.20 " "

5) " " Αύστριας 5.55 " "

6) " " Λουζεμβούργου 6.10 " "

7) " " Μεγ. Βρεταννίας 7.62 " "

Διὰ πᾶν συμπληρωματικὸν πρῶτον λεπτὸν ἡ κλάσμα αὐτοῦ θὰ εἰσπράττεται τὸ 1/3 τοῦ τέλους ἐπικοινωνίας 3 λεπτῶν.

Ἐκ τοῦ Κεντρ. Τηλεγραφείου 'Αθηνῶν

### ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

'Η υπηρεσία τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου» ἡρχισε τὴν συγκέντρωσιν καὶ τὴν μελέτην ὄλων ἔκεινων τῶν στοιχείων, ἄτινα θὰ τὴν ἐπιτρέψουν νὰ εἰσηγηθῇ ύπευθυνῶς ὡς συμφέρουσαν ἡ μὴ τὴν έδρυσιν Ναυτικού Νοσοκομείου. 'Ἐκ τῶν πρώτων σχετικῶν υπολογισμῶν της προέκυψαν ἡδη τὰ ἀκόλουθα ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα:

α) Τὸ υψός τῶν δαπανῶν διὰ τὴν λειτουργίαν ιδιοκτήτου νοσοκο-

**A D E N**

**THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C<sup>o.</sup> L<sup>TD.</sup>,**

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS."

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

Affiliated with:

**RED SEA SHIPPING C<sup>o.</sup> (SUDAN) L<sup>TD.</sup>**

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

μείου θὰ είναι τὸ αὐτὸ περίπου μὲ τὸ ὑψος τῶν δαπανῶν διὰ τὴν νοσηλείαν τῶν προστατευομένων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς ιδιωτικὰς κλινικάς.

Ο σχετικός υπόλογισμός έγένετο επί τη βάσει των δαπανών του «Οίκου του Ναύτου» διὰ τὴν νοσθείαν των προστατευόμενών του κατά το 1958 καὶ βάσει τῶν δαπανῶν ἐνὸς νοσοκομείου, διαθέτοντος ὅλας τὰς κλινικὰς, πλὴν τῆς νευρολογικῆς καὶ τῆς ὄρθοπεδικῆς δυνάμεως 182 κλινών.

Διὰ τὴν νοσηλείαν 4.066 ἀσθενῶν ἐπὶ 50.916 ἡμέρας ἐδιπάνηθησαν εἰς τὴν πρότην περίπτωσιν 4.700.000 δραχμαὶ καὶ εἰς τὴν δευτέραν διὰ τὸν αὐτὸν ἄριθμὸν ἀσθενῶν καὶ ταῖς αὐταῖς ἡμέραις νοσηλεῖας 88 ἐδιπάνηστο ἐπίστις 4.700.000 δραχμαὶ.

Εις την πρώτην περίπτωσιν τὸ ποσὸν αὐτὸ οἰνόπεπτωσεῖ τα κοταβλήθεντα ὑπὸ τοῦ Ὀϊκοῦ τοῦ Νάυτου νοσήλεια εἰς διαφόρους κλινικάς καὶ νοσοκομεῖα, εἰς τὴν δευτέραν τὰ ἔξοδο προσωπικού διοικητικού καὶ ἐπιστημονικού, ἔξοδα τροφοδοσίας ἀσθενῶν καὶ προσωπικοῦ καὶ τέλος γενικά ἔξοδα, φωτισμός, θέμαντας, υδρευσις κλπ.

β) Σημαντική οικονομία αναμένεται να προσκύψει δια της ισορροπίας Ναυτικού Νοσοκομείου έκ της μειώσεως τού άριθμού τών ήμερων νοσηλείας τών προστατευόμενών ναυτικών. Η μείωσις αύτη δύναται να άν-  
έλθη εις ποσοστὸν 30 % καὶ πλέον, ἐφ' ὅσον ἀμεσώτερον θα παρακολουθῇ ὡς «Οἶκος τοῦ Ναύτου» τὴν πορείαν τῆς νοσηλείας ἐκάστου προ-  
στατευόμενου. Τούτο σημερον καθίσταται ἀνέφικτον με τὸ ἔφαρμος-  
μενον σύστημα νοσηλείας τῶν γυατικῶν εἰς ιδιωτικὰς κλινικὰς.

γ) Ένοπλουμένης τῆς ἐν γένει ύγειονομικής προστασίας των νομικῶν διὰ τῆς ιδρύσεως Νοσοκομείου, βά προέλθη μία σημαντική οικονομία είς τας διατάνας τοῦ «Οἴκου τοῦ Νάυτου», ἀφ' ἐνός ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τού ἀριθμοῦ τού ἐπιστημονικοῦ καὶ διοικητικοῦ προσωπικοῦ, ἀφ' ἑτέρου δὲ ἐκ τῆς πλέον ἀντικειμενικῆς σταθμίσεως τῶν ἀναγκῶν τῶν προστατευομένων του. Αναλυτικότερον:

Διὰ τὸ ὑπὸ ἔδρουσιν νοσοκομείον προβλέπεται ἐπιστημονικόν πρωταρικὸν ἐκ 5 ἐπιμελήτων καὶ 10 βοηθῶν ιατρῶν. Τὸ πρωταρικὸν αὐτό, ἐνισχυόμενον μὲ δέκα κατ' ἀνώτατον ὄριον ιατρούς, θὰ είναι εἰς θε-  
ρινά νά καλύψῃ καὶ τάς ἀνάγκας τῶν ἔξωτερικῶν ιατρείων τοῦ «Οἴκου  
τοῦ Ναύτου». Εἰκοσιπέντε δηλαδὴ ιατροί θὰ διατίθενται διὰ τὴν ἐν-  
γένει προστασίαν τῶν ναυτικῶν, ἐναντὶ 18 ιατρῶν, οἱ ὅποιοι ἔχου-  
ρετον σήμερον μόνον τάς ἀνάγκας τῶν ἔξωτερικῶν ιατρείων.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀντικειμενικὴν σταθμίσιν τῶν αγάγκων τῶν προστατευομένων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», αὕτη πλέον θὰ είναι ἀπόλυτας δυνατή, δεδομένου ὅτι τόσον ὁ ιατρός, ὃσον καὶ ὁ προστατευόμενος θὰ εὐρίσκωνται συνεχός ύπό τὸν ἔλεγχον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ ἐν τῷ ἑξωτερικῷ ιατρείῳ καὶ ἐν τοῖς ἐργαστηρίοις καὶ, τὸ σπουδαιότερον, ἐν τῷ νοσοκομείῳ.

δ) Ἡ τοιαύτη ἑνοποίησις, ητοι η ιρωτική Ναυτικού ποστομερίας, τὸ  
ὅποιον θὰ ἐνταχθοῦν τὰ σῆμαρν λειτουργούντα ἔργαστηρια καὶ  
ἔχωτερια ἵστρεια τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», θὰ ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα  
τὴν ἀπό ἐπιστημονικῆς πλευρᾶς βελτίωσιν τῆς παρεχομένης μέχρι του-  
δε προστασίας εἰς τοὺς ναυτικούς. Θά είναι ἴσως η μόνη ἐπαγγελ-  
ματική τάξις ἡ τῶν ναυτικῶν μας, ἡ ὅποια ἀπευθυνομένη εἰς ἓν καὶ  
μόνον ἕδραμα, θὰ ἔχῃ ἀμέσως τὸν ἰστρόν, τὰ φάρμακα, τὴν ἔργαστη-  
ριακὴν ἔξετασιν, τὴν νοσηλείαν, τὴν χειρουργικὴν ἐπέμβασιν ἀνεύ κα-  
θυστερήσεων καὶ ταλαιπωριών. Ο «Οἴκος τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν περί-  
πτωσιν αὐτὸν θὰ δύναται νὰ ἐφαρμόσῃ τὸ πολύτιμον σύστομα διὰ τὴν  
λαϊκὴν ὑγείαν, τῆς ἀτομικῆς καρτέλας, εἰς τὴν ὅποιαν θὰ ἀναφέρεται  
λειτουργώς τὸ ἱστορικὸν ὅχι μόνον τῶν ἀσθενούντων εἰς δεδομένην  
στιγμὴν, ἀλλ' ἀπάντων τῶν προστατευομένων του.

Αύτά είναι, κατά τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» καὶ εἰς γενικά γραμμάτα, τὰ πλεονεκτήματα ἐκ τῆς ιδρύσεως τοῦ Ναυτικοῦ Νο-  
ποκομείου. Βάσεις τῆς μέχρι τούτου γεννημένης προεργασίας.

Ποιά τώρα είναι τα μειονεκτήματα αυτού; "Εν, άλλα σοβαρόν. Δεν υπάρχει περίπτωσις έξυπρετήσεων του κεφαλαίου, τό όποιον θα διεθεθῇ διά την άνεγερσιν καὶ τὸν ἔσοπλισμὸν τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου. 'Η οἰκονομία, ή ὅποια θὰ προέλθῃ ἐκ τῆς μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἡμέρων νοσηλείας καὶ ἐκ τῆς ἐνοποιήσεως τῆς ιατροφαρμακευτικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως, ὑποστηρίζουν οἱ ἀρρόδοι τοῦ λιδρύματος, δὲν θὰ καλύπτῃ τοὺς τοκους τοῦ κεφαλαίου τούτου. Επιμένων, πρὸ πάσης ἀλλήλης ἐνεργείας, ἐπιβάλλεται η ἀπό οἰκονομικῆς πλευρᾶς σοβαρά ἀντιμετώπισις τοῦ ὅλου θέματος.

Αυτά είναι έν συντομία τὰ συμπεράσματα τῆς σχετικῆς, με την ιδρυσιν του Ναυτικού Νοσοκομείου μελέτης. "Εχομεν ὅμως την γνώμην, ότι μὲ ὑπερβολικὴν συντηρητικότητα ἀντιμετωπίζει τὸ δόλον θέμα ὁ Οἶκος τοῦ Ναυτοῦ". Αδικιολογήσας μικρὸ ύπολογίζει τὰ ὄρια τῆς οἰκονομίας, ή όποια θὰ προκύψῃ ἐκ τῆς ιδρυσεώς του καὶ ἀδάστιμος ἡ προβλεψις περὶ μῆ διπόδεσσων τῶν κεφαλαιών ποὺ θὰ διατεθοῦν. Αγνοεῖται τὸ γεγονός, ότι ἡ καλών ὥραγνωμένη κλινική ἀποτελεῖ σημεῖον εἰς τὴν Ἑλλάδα ἀνθύσουσαν κατά κανόνα ἐπιχειρήσιν.

Μία άλλη γενικότερα ώφελεια έκ της συστάσεως τοῦ νοσοκομείου επίσης ήγονήθη. Τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον θὰ ἀπόδωση πολλὰ καὶ οἰκονομικά τὴν Ναυτιλίαν. Οἱ κίνδυνος «ἀσθένεια, ὁ καλυπτόμενος ἥδη ἀπὸ τὰ ἀλληλασφαλιστικοὶ σωματεῖα τοῦ Λονδίνου καὶ διὰ τὴν κάλυψιν τοῦ ὅποιου βαρύτατα καταβάλλει τὸ πλοίον ἀσφάλιστρα, θὰ παύσῃ νὰ ἐπιβορύχη μὲ τὸν αὐτὸν ὄγκον τῶν ἀπαιτήσεων (*claims*) τὴν Ἑλληνικὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν.

Τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον δὲν θὰ δέχεται μόνον πρὸς νοσηλείαν τοὺς προστατευομένους τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου», ἀλλὰ καὶ τοὺς ἀπόλουμένους ἐκ τῶν πλοιῶν διὰ λόγους ἀσθενείας ναυτικούς, τους διπάναις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν εἰλιξ νοσηλευομένους. Συμφέρον ἀμεσον θὰ ἔχουν οἱ υποδολάλομενοι εἰς τὰς διπάνας νὰ προτιμήσουν τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον, ὅπου πληρεστέρα θὰ είναι ἡ θεραπεία τῶν ἀσθενούντων, ἀλλὰ καὶ εὐθυντέρα, χωρὶς τὰς γνωστὰς ἐπιβαρύνσεις. Κοινὸν εἶναι μυστικόν, ὅτι γύρω ἀπὸ τὴν ἀσθενείαν τῶν ναυτικῶν ὥργανων μὲν ἡ ἐκμεταλλεύσις ἀσκεῖται, τῇ συνεργασίᾳ πολλῶν καὶ διαφόρων, ὑποτα- συμφέροντα ἔξυπρετουμάτων.

Εύπυτερα, λοιπόν, είναι τὰ περιθώρια τῆς οἰκονομίας, ἡ ὅποια θά προέβλη ἐκ τῆς ιδρύσεως τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου, ἀπὸ ἑκεῖνα τὰ ὅποια στήμερον ὑπολογίζει ὁ «Οἰκος τοῦ Ναύτου». Εἰς αὐτάρκη οἰκονομικὸν ὄργανονισμὸν διὰ ἔξειληθή τούτο συντόμως, δώτε τὸ διατεθόδημον κεφάλαιον διὰ τὴν ίδρυσιν του εὐχερώς νά ἔχηπτετήσῃ. «Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν βεβαίως, διὰ ἀρτίο θά είναι ή ἐπιστημονική του ἐπ-

άνδρωσις και δτί ή ρουσφετολογία δὲν θὰ τὸ ἐπιβαρύνῃ με περιττάς και ἀσκόπους δαπάνας.

Н А П О Г Р А Ф Н

<sup>1</sup> Αναμένεται ή έγκρισις του Υπουργικού Συμβουλίου διά την τοποθέτησιν των εξ λιμενικών αξιωματικών ώς διπογραφέων εις τό έξωτερον, διό να θίσιθη η πολυμηνία έναρξης της άπογραφής των ναυτικών μας. Πάντως υπόλογιζεται ότι αύριε βασική σημπέση περι τό δεύτερον δεκαπενθήμερον του μηνός, 'Ιουνίου.

Συνεχίσθη ἐν τῷ μεταξὺ ἡ ἀπόστολη τοῦ ἐντύπου υἱοκοῦ διὰ τὴν ἀπογραφὴν τὸν εἰς τὰς λιμενικάς ἀρχαῖς τοῦ ἐσωτερικοῦ, ὅσην καὶ εἰς τὰ προξενικὰ λιμεναρχεῖα. Υπολείπεται ὁ ἐφόδιασμός δι' ἐντύπων ἀπογραφικῶν σταθμῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ, οἵτινες θὰ ἔδρευσον μακράν τῶν προξενικῶν λιμεναρχείων.

‘Ος ίκανοποιητικά, έξ αλλου, κρίνονται τα παποτελέσματα της έδοσης μασιδίας απογραφικής άσκησεως, ή όποια διεξήχθη εις όλοκληρον τὴν χώρων διὰ νὰ διαπιστωθῇ ἡ ἐτοιμότης τῶν ἀπογραφέων τοῦ ὑστερικοῦ. Κατὰ τὴν ἄσκησιν αὐτὴν ἀπεγραφήσαν τρεις χιλιάδες ναυτικοί, οι πλείστοι εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς, κατὰ τρόπον ὅστις ἀποδεικνύει ὅτι οἱ ἀπογραφεῖς ἔχουν καλῶς κατατοπισθῆ ἐπὶ τοῦ συστήματος μὲ τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ ἔργασθοῦν. Μικρὸν ἦτο τὸ ποσοστὸν τῶν σφαλμάτων εἰς τὰ συμπληρωθέντα ἀπογραφικά δελτία καὶ ίκανοποιητική κατά τὸ μᾶλλον ἡ ἥττον ἡ ταχύτης μεβ’ ἡς ἀπεγράφη ἐκαστος ναυτικός. Υπολογίζεται ὅτι διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν 63 ἐρωτήσεων, τὰς όποιας περιλαμβάνει τὸ σχετικὸν δελτίον, ἀπῆτη η χρονικὸν διάστημα κυματίνουν ἀπὸ 10—20 λεπτά. Ο χρόνος ούτος θὰ μειούνται συνεχῶς, ἐφ’ ὅσον θὰ αύξανῃ καὶ ἡ πειρὰ τῶν ἀπογραφέων.

Ποιά τις καθυστέρησις παρατηρείται είς τὴν διαφωτισιν τῆς ναυτικῆς κοινῆς γνώμης ἐπὶ τῶν σκοπῶν καὶ τῶν ἐπιδιώξεων τῆς ἀπογράφης. Τὸ κυκλοφόρησαν μικρῷ φυλλάδιον, λίσταν καταστοικού αὐτῷ καθ' ἑαυτό, δὲν νομίζουμεν ὅτι ἐνημερώνει πλήρως τὸν ναυτικὸν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀπογράφης, τὴν ἐξηγητεύσθυστην τὰ ιδιάκτα του καὶ μόνον συμφέροντα. Χρείαζεται περισσότερον συστηματική καὶ πρὸ παντὸς ἐπίμονος προπαγάνδα. Πρέπει νὰ ζητηθῇ ἡ εὑρυτέρᾳ βοήθειᾳ τοῦ Τύπου καὶ τοῦ ραδιοφώνου, νὰ ὄργανωθούν ἀκόμη ἐλαϊκευτικαὶ ὅμιλοι εἰς τὰ ναυτικά κέντρα καὶ τὰς νήσους. «Ἄς μη λησμούμεν, οὗτος κατέ ένα μεγάλο ποσοστὸν ἡ ἐπιτυχία μιᾶς ἀπογράφης ἔξαρταί ἐπὸ τὴν καλὴν θέλησιν, τὴν εἰλικρίνειαν καὶ τὴν προθυμίαν τῶν ἀπογραφομένων.



## HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

# MORAN

## TOWING & TRANSPORTATION

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

## The Best in the Business

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

## Η ΑΥΡΙΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Διὰ τοὺς παρακολουθοῦντας ἔγγυτερον τὰς ἔξελίσεις τῆς ναυλαγορᾶς ἀμφιβολία δὲν χωρεῖ, ὅτι ζωηρότερά ἀπό ήμέρας εἰς ημέραν ἐπισημαίνεται ἡ μεταφορική κίνησις καὶ περισσότεραι είνει αἱ κυκλοφορουσαὶ διαταγαὶ διὰ πλείστα σόσα εἰδὴ φορτίων, πλὴν τῶν γαιανθράκων. Τὸ γεγονός τῆς ἀποκαταστάσεως τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὴν Ἀμερικὴν, τῆς βαθμαίας ἀνάβισεως τῆς εὐρώπαικῆς οἰκονομίας καὶ τῆς μεταφορᾶς πρὸς τὰς Ἰγδίας καὶ τὴν Κίναν πολλῶν φορτίων διὰ τὴν πρώτην καὶ λιπασμάτων διὰ τὴν δευτέραν, προσδίδει εἰς τὴν ναυλαγορὰν τὸν τόνον τῆς σταθερότητος εἰς τὴν ζητησιν χωρητικότητος, ὅστις, ἀναμφισβήτητως, βάθε εφέρε καὶ τους ναυλους εἰς ἐπίπεδα ὑψηλότερα, ἃν ύπερμέτρων δὲν προσεφέροντα πράσιναύλωσιν τὰ πλοῖα καὶ τὰ φορτία τῶν γαιανθράκων ἥσαν περισσότερος.

Αυτά τὰ δεμένα «λίμπερτυς» ἔξακολουθουν νά πείσουν την ναυλαγόρα, νά μή επιτρέψουν την ἀνατίμησην των ναύλων. «Οχι λίγα ἔκ τῶν παρωτίσμενων ἐναιωλήσαν κατ αὐτάς και ἀνέλαδον ἡδη την ἐνεργὸν ὑπηρεσίαν. Καὶ ως νά μὴ ἥρκουν τα «λίμπερτυς», αἱ ναυλώσεις τῶν σούπερ τακέρδ επιτείνουν τὴν δύσκολον κατάστασιν τῆς ναυλωγοράς καθιστούν ἀδύνατον τὴν σταθερότηταν τῶν ναύλων.

“Η κρίσις, σύμπεπτος, της Ναυτιλίας πρέπει να πλέον κυρίων έχει αύτήν την έσωπερικήν της συγκρότησην. Είναι κρίσις πληθωρισμού χωρικής κριτικότητας και ως τοιαύτη θα χρειασθεί χρόνοι πολλού, ίνα να ξητσίσει και η προσφορά έπανεύρουν την ισόρροπον, κατάστασιν.

Η παγκόσμιος οικονομία — αύτή είνε ή ικανοποιητική διατίστωσις — βρίσκεται και πάλι τών άνισμάτων. Αἱ τιμαὶ τῶν πρώτων ὑπὸν τοῖς ξένοις, η βιομηχανικὴ δραστηριότης ἐπίσης καὶ η αὔριον καλύτερος διαγράφεται. Εἰναι χαρακτηριστικὴ τῆς ζωηρότερας ἐμπορικῆς κινητησεως, η εύρυτέρα ζητησίς τάξιμο-τάξτρη ἀπό τὰς ἔταριστας τακτικὰ γραμμάτων. Τῶν τράπεζας καὶ τῶν δεξαιεντοπόλιών γη τίνησις καθιυτερεύει καὶ θά καθιυτερήστη ἐπὶ μακρῷ είσετι χρόνον, λόγῳ τῶν πολλών ναυπηγήσεων καὶ τῆς κρίσεως τοῦ γαιαύθρακος.

Δεν θὰ πρέπει, πάντως, νὰ αὐτάπατώμεθα. "Η διά της διεισθούς συνεργασίας θα ἐπίτυχη ἡ Ναυτιλία τὴν ἀπολαγήν της από τὴν υπέρμετρον ἀντιοκομικήν χωρικτικότηταν" θὰ περιέμεν τὸ πλήρωμα τοῦ ρόχρου, ίνα τὸ προσφέρομενον τοννάκ προσαρμοσθῇ εἰς τὴν ζήτησιν. Καὶ η ἀνάμονη αὐτὴ θὰ είναι ζήτημα ἑτῶν καὶ οχι μηδῶν. "Υπὸ τῆς προσπτικῆς αὐτῆς κινεῖται ή ναυλαγορά. "Η αἰσιοδοξία διὰ τὸ ἀπώτερον μέλλον δικιολογεῖται, ή ἐπιψύλαξις διὰ τὴν ὄμεσως αὔριον — ἔκτος ἀπροόπιττου τινός — ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν πραγμάτων.

## ΔΛΗΔΟΓΡΑΦΙΑ

## ΕΙΣ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Δημοσιεύμεν κατωτέρω ἐπίστολὴν τοῦ φίλου συνεργάτου μας κ. Κώστα Γ. Γράτσου, διὰ τῆς ὧδοίς δίδεται ἡ ἀπάντησις εἰς ὅστε ὁ κ. Μακρυμίχαλος ἔγραψεν ἐπικρίνων τὰς περὶ ἀσφαλείων πολέμου προτόσεις του.

Ο κ. Γράτσος έμελέτησε τόθέμα καὶ μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν διαύγειαν σκέψεως πρόπερη εἰς τὸν κ. Μακρυμιχάλον ωρισμένας διευκρινήσεις, αἵτινες καὶ ἀποδεικνύουν διά μίαν ἀκόμη φοράν, ὅτι ἂν οἱ ἐλλήνες ἐφοπλίσται συνειργάζοντα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, πολλὰ θάτεροι μίζονται τὰ κερδόρη, θάτεροι, τούλαχιστον, αὔτη ἡ ἀπάραδεκτος διάκρισις, ἡ ἐφαρμοζομένη ἀπὸ τοὺς ἄγγελούς ἀσφαλιστάς, ἡ ταπεινωτική καὶ ἀναξία, ὅπως ὅρθως τονίζει ὁ κ. Γράτσος, διὰ τὴν σημερινὴν ἰσχυρὰν Ναυτιλίαν μας.

Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ κ. Γράτσου ἔχει ὡς ἑτης:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Κατά την έπιστροφή μου εις Νέα Υόρκη ανεγνώσα εις τα «Ιανουαρικά Χρονικά» το ὄβριον τοῦ κ. Στεφ. Μακρυμιχάλου, διὰ τοῦ όποιου έπικρίνονται αἱ προτάσεις μου αἱ ἀφόρωσι τῆν χρήσιν τῶν ἀσφαλιστικῶν «κινδύνων πλοέμου», ὡς ὅπλου ἀντιποίων κατὰ τῆς ἀσφαλιστικῆς διακρίσεως, τῆς ἐπιβληθείσης αὐθαίρετως τὸ 1958 κατὰ τῆς ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας.

Ο κ. Αχήν είσ το ἄρθρον του της 15ης Απριλίου, το δημοσιεύεν  
ἐπίσης είς τα «Ναυτικά Χρονικά», ὀπήνησε καταλλήλως, εἰς πλείστας  
τῶν ἐπικριτῶν αὐτῶν. Ἐγώ, δὲν, ἀναλαμβάνω ἡδη νὰ ἀπαντήσω ἐπί-  
τικων μόνων πρηγών. Ἀπέντας ἀφέθησαν ἀναπαντήτη.

τινών μόνον ομηρειών, απέναν φύσεων την πάτησαν.  
1) Τὸ ἄρθρον μου ἐγράφη εἰς ἀγγλικήν γλώσσαν καὶ συνεπῶς δὲν πρέπει νὰ μοι προσαρθρῇ μομφή της δι' ἓνας παραλλαγάς τῆς ἑλληνικῆς μεταφράσεως, ώς δύναται τούτο νὰ ἐλεγχθῇ διὰ τῆς παραδολῆς του προστρέτουν ἔνταῦθα ἀγγλικού κιμένου.

2) Αποδειξίς, ότι η έγκυκλιος των ασφαλιστών του Ιανουαρίου 1959, έν την οποία ούτως έπροτεινον την απάλισιψιν ἀπό τὰ ασφαλιστήρια κινδύνων πολέμου πάντων τῶν πολιτικῶν κινδύνων, ήτο παράλογος ἀποτελεῖ τὸ γεγονός, ὅτι τὴν 4ην Μαρτίου τὴν ἡκύρωσαν.

3) Εις τὸ ἄρθρον μου δὲν ἔκαμπον μείσιαν, οἵτινες τὰ ἀσφαλιστρά κινδύνων πολέμου ήσαν τὰ αὐτά δι' ὅλας τὰς σημαῖας, διότι τὸ γεγονός τούτῳ οὐδέμιαν είχε σχέσιν μὲ τὴν προτεινομένην χρῆσιν τῶν ἐν λόγω κινδύνων, ὡς ὑπλού ἀντιπόινων.

4) Κατά τάς διαφόρους συνομίλιας, τας οποίας είχον προσθέσθαι με πολλούς μεσίτας και ἀσφαλιστάς, πάντες συνεψήνονταν, ὅτι ἡ ἀσφαλεία κινδύνων πολέμου ήταν ἡ ἐπικερδεστέρα δί' αὐτούς ἔργασια καὶ ὅτι τὰ ἐκ τοῦ τομέως τούτου κέρδη θὰ ἡδύναντο, βεβαιώς, νά ἀνακουφίσουν τάς ἐξ ἀλλων κλάδων τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔργασιων ζημιῶν, ἂν ἡδύναντο νά χρησιμοποιηθοῦν διά τοιστον σκοπὸν. Ἀτυχώς, τά κέρδη ταῦτα ἔχουν τόσον ἐπιβαρυνθῇ διά βαρείας φορολογίας, ώστε οὐδὲν περιθώριον ἀπέμενε διά τοιστάν χρήσιν. Μόνον ἂν συγκατείθετο ἡ βρετανική κυβέρνησις νά μεταβάλῃ την φορολογικὴν πολιτικὴν της, τὰ κεφάλαια ταῦτα θὰ ἡδύναντο νά χρησιμοποιηθοῦν, δι' αἵ πολλοί μεσίται προτρέπουν ἐπιμόνων τοὺς ἀσφαλιστάς νά προσδούν εἰς σχετικὰ πρὸς την κυβέρνησιν διαβῆματα.

5) Ὡς θέλετε ιδῆ εἰς τὸ ἀγγειλικὸν κείμενον τὸν ὑπομνηματικὸν μου  
ἔννοιο ἀν τὸ σφάλμα σε ειναι και ουχὶ ἀσφάλειαν. Πρὸς γνῶσιν σας  
ἀνάφερω, ὅτι πάσαι αἱ κατονομαζόμεναι ἐν αὐτῷ ἔνεσται ἔταιρια εἰνε  
σύμφωνοι εἰς τοιούτον σχέδιον, μὲν ἡλαττωμένας τιμάς. Ἐπὶ πλεόν,  
ἔχω λόγους νὰ πιστεύω, ὅτι καὶ οἱ Βρετανοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ δεχθούσι  
την τοιαύτην ἀντασφάλειαν, λόγω ἀκριβῶν τῆς φορολογικῆς των καὶ  
ταπτόσεως.

6) Συμφωνώ πλήρως μὲ τὸν κ. Μακρυμίχαλον, ότι τὰ προβλήματα  
ἀσφαλείας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας είναι περίπλοκα καὶ η ἐπίλυσίς  
των δύσκολος.

7) Δι' ἑκείνο, διὰ τὸ ὅποιον ἀγώνιζομαι, δὲν είναι ή αὐξῆσις τῶν ἀσφαλίστρων, ἀλλ' ἡ διάκρισις σημαίας, τὴν ὅποιαν θεωρῷ ἀδικον καταστρέπτηκιν. (*Ορα συνημμένα ἀντίγραφα ἐπιστόλων*). Διὲν ὑπάρχει καμπία ἀμφιβολία, ὅτι οἱ ἀσφαλίσται ἀπώλεσαν σημαντικά χρηματικά ποσά κατά τὴν διάρκειαν τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, λόγω — ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον — τῶν χαμηλῶν ἀσφαλίστρων, τὰ ὅποια προσέφερον ἄκαστότε, ἐν τῷ ζήλῳ των νὰ ἐπανακτήσουν τὰς ἀγοράς, τὰς ὅποιας ἀπώλεσαν πρὸς ὄφελος του Ἀμερικανικοῦ Συνδικάτου καὶ οἵτινες οὔτε ἔδει νὰ ἀνεμένετο η αὐξῆσις. *Αν* η αὐξῆσις αὕτη ἀνεφέρετο, εἰς ὅλους ἀδιακρίτως, δὲν θὰ ἡδυνάμεθα νὰ παραπονεῖδομεν, διότι ἀπαντεῖται οἱ πλοιοκτήται θὰ τὴν υψίσταντα εἰς ίσους καὶ οὐδὲν συναγωνιστικὸν ὄφελος θὰ προσεγίνετο εἰς τινα, ιδία, μάλιστα, ἀν αἱ αὐξῆσεις αὕταις ἐπομψατοιούνται κατά τὰ καλά ἐτη τῆς Ναυτιλίας.

8) Τὸ κεφαλαιῶδες σφάλμα τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἦτο τὸ νόμον ἐγκαταλείψουν κατὰ τὸ 1947—48 ὁμαδικῶς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν· βισκαλισθέντες ἐπειδὴ τῶν χαμηλῶν ἀσφαλίστρων τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλίστρων καὶ λησμονούντες, ὅτι ὁ δεύτερος παγκόσμιος τόλμας μὲν τὴν μετάθεσιν τοῦ πολιτικοῦ καὶ οἰκονομικοῦ Κέντρου εἰς τὰς Ἕνωμενας Πολιτείας, προσέφερεν εἰς αὐτοὺς εὐκαιρίαν — τὴν ὅποιαν οὐδεὶς ωντεύεται — νὰ ἀποκτήσουν ἔτερους ἀνέξαρτητον ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, ἀπὸ τὴν τοῦ Λονδίνου, ἡτις ἐπὶ δεκάδας ἐτῶν τοὺς εἶχε καταδιώκειν.

Καὶ 9) Ἡ πρόσφατος εἰσόδος τῆς Γαλλίας, Γερμανίας, Ἐλβετίας κλπ. εἰς τὰς ἀσφαλιστικάς ἐργασίας μὲ σύνιδως χαμηλότερος ἀσφάλιστρα, ἔσχεν ἡδη τὰ ἀπότελεσματά της. Αν οἱ «Ἐλλήνες πλοιοκτήται καλλιέργησουν δύοταν τὰς ἀγοράς ταυτας, θά ἔχουν εἰς κείρας των πρόσθετον ὅπλον κατά τῶν διακριτικῶν **«Φετφάδων»** τῶν Βρετανῶν ἀσφαλιστῶν.

καὶ ἴδιᾳ τῆς θαλασσασφαλῶν λίαν ἀδίκων ἀποφάσεων χρονισμένης καὶ ἵσχυρᾶς ἐ

## **HEO THEODORE**

**THEODORE**  
CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

Phones **TE 5-4480** and **TE 5-8668**

1148 REARI, etc.

BEAUMONT, TEXAS, U.S.A.

Μετά τιμῆς  
Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

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

ELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
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.

#### Η ΥΓΙΕΙΝΗ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΤΟΥ ΙΑΤΡΟΥ - ΜΙΚΡΟΒΙΟΛΟΓΟΥ  
Κ. ΓΕΩΡΓΙΟΥ Κ. ΠΑΓΚΑΛΟΥ (ΠΕΙΡΑΙΩΣ)

Ἐφιστῶμεν δὲ ὅλως ιδιαιτέρως τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιών κρατικῶν παραγόντων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων, ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ἐπὶ τῆς κατωτέρου δημοσιευμένης περισπουδάστου πραγματείας τοῦ ἱατροῦ κ. Γεωργίου Παγκάλου.

Προϊὸν μακρᾶς πείρας, μελέτης ἐπισταμένης καὶ γνώσεως βαθείας εἶναι αἱ διατυπουμέναι παραπτήσεις ἐπὶ τῆς ὅλης ὑγιεινῆς καταστάσεως τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων μας, ἐπὶ τῆς συνθήτος τῶν ἀσθενειῶν, τῶν μέσων ἀντιμετώπισεως των — τῶν προληπτικῶν κυρίων — καὶ τῶν ληπτέων μέτρων διὰ τὴν καλύτεραν ἔνδιαιτησίν τῶν ναυτικῶν μας ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ τὴν προσφοράτεραν, τὴν πλέον οἰκονομικὴν διαχείρισιν τοῦ κινδύνου «ἀσθένεια» διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν.

Μέχρι τοῦδε τὸ κρατικὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ὑγιείνων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἐλειψε παντελῶς. Ὕγνοθη τὸ θέμα, ὅπερ εἰς ὅλα τὰ ναυτικά κράτη ἀπέτελεσον ιδιαίτεραν ἀπασχόλησιν εἰδικῶν ἐπιστημόνων καὶ ὑπηρεσιῶν. "Οπως ὅρθως παρατηρεῖ ὁ κ. Πάγκαλος, οὐδὲν φυλλάδιον προχείρων τινῶν ὅδηγιν διὰ τὴν ὑγιείνων τοῦ ναυτικοῦ ἔξοδον εἶναι τὴν Ἑλληνικήν, Στατιστικὰ τῆς συχνότητος καὶ τοῦ πιούντος τῶν ἀσθενειῶν δὲν ὑφίστανται παρ' ἡμῖν. Πρωτοβουλία δύο μόνον ἐπιστημόνων, τοῦ κ. Παγκάλου καὶ τοῦ κ. Κατσαφάδου, κατηρτίσθησαν στατιστικὰ τινά δεδομένα, τὰ όποια ἡ ναυτικὴ Ἑλλὰς κατώρθωσε γὰρ παρουσιάσαι διὰ τοῦ κ. Κατσαφάδου, εἰς τὸ πρόσφατον συνέδριον τῆς ναυτικῆς Ιατρικῆς, τὸ συνελθόν εἰς τὴν Μασσαλίαν.

Θέλουμεν γὰ επίπονων ὅτι, ἡ μελέτη τοῦ κ. Παγκάλου καὶ αἱ μελουσσαὶ νὰ ἐπακολουθήσουν περὶ αὐτῆς συζητήσεις θὰ διεγέρουν τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ κρατικοῦ παράγοντος καὶ τῶν ἀμεσώτερων ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργάτων. Τὸ ἐνδιαφέρον αὐτὸν δὲν θὰ τείνη μόνον εἰς τὴν καλύτεραν τῶν πληρωμάτων ἐνδιαίτησιν, ἀλλὰ εἰς τὴν πληρεστέραν ύπερεισικήν ἀπόδοσιν τοῦ ναυτεργάτου, ἔτι δὲ καὶ εἰς τὴν ἔξοικονόμησιν σοβαρῶν περὶ τὴν ἀσθενείαν δισπανωμένων κοινωνίων, ἀτίνας βαρύνουν τὸ πλοῖον, περιορίζοντα καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς τὴν συναγωνιστικήν του ίκανότητα.

Τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ὡς γνωστόν, ὑπῆρξε λίαν προσφιλές ἀπ' ἀρχαιοτάτων χρόνων μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων. "Υπῆρξε δὲ τούτο, ὅχι μόνον τηγή πολύου διὰ τὴν χώραν μας, ὄλλα καὶ ὁ φορεὺς τοῦ Ἑλληνικοῦ πολιτισμοῦ ὅντα τὰ πέρατα τοῦ παλαιοῦ καὶ νέου κόσμου. Εὔλογος, ὡς ἔτι τούτῳ, εἰναι ἡ συμπάθεια παντὸς Ἑλληνος πρὸς τὸ εὐγενὲς τοῦτο ἐπάγγελμα, ὄλλα καὶ ἐξ αὐτοῦ καθίσταται μεγαλύτερα ἡ ὑπόχρεωσις παντὸς δυναμένου νὰ συμβάλῃ κατά τὸ δυνατόν εἰς τὴν προστασίαν ἀπὸ πάστη πληυρᾶς τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Τὸ Κράτος, κατανοήσαν ἔγκαιρως, ὡς εἶχεν, ἄλλως τε, ὑποχρέωσιν πρὸς τοῦτο, τὴν ἀνάγκην τῆς προστασίας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, καὶ τὴν πρόθυμον συμβολὴν τῶν πλοιοκτητῶν, ζήσηπισε προστατευτικούς.

νόμους διὰ τοὺς ἐργαζομένους ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων. "Ινα, ὅμως, η προστασία αὐτῆς καθίσταται, πράγματι, ἐπωφελής, ιδίως εἰς ὁ, τι ἀφορᾷ την υγείαν τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀπαραίτητον τυχάνει αὐτῇ νῦν στηρίζεται οὐχί, επὶ τῆς ἀπλῆς ἐμπειρίας καὶ τῆς κατ' αναλογίαν ἐξ ἄλλων ἐπαγγελμάτων ἐφερμογῆς υγειειών προστατευτικῶν ἔργων. Ταῦτα, οὐδὲν άλλον, έπειτα λαμβάνει την προστασίαν των ἐργαζομένων ἐπικατανομικών πασχεπονήσεως, ἀσκου-

μετρών, ὅλη ἐπὶ τῆς ἔνδελχους επιστημονικής παρατηρησιῶν, αυτού μὲνέστι οὐ πότε εἰδίκευμάνων πρὸς τοῦτο ἐπιστημόνων, καθὼς καὶ ἐπὶ τῶν δεδομένων τῆς Ναυτικῆς Ἰατρικῆς. Πράγματι, ή σύγχρονος Ναυτικὴ Ἰατρικὴ, τείνουσα κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ ν' ἀποτελέσῃ ιδιαίτερον κλάδον τῆς Ἰατρικῆς ἐπιστήμης, καταγράφει στατιστικῶν καὶ μελετᾶ ἐπιστημονικῶν ὅλους ἐκείνους τοὺς ἔξωγενεις παράγοντας τοὺς δυναμένους νὰ ἐπιδράσωσι βλαπτικῶς ἐπὶ τὴν ὑγείαν τῶν ναυτικῶν. Ἐκ τῆς μελέτης ταύτης συνάγονται πολύτιμα συμπεράσματα, ἐπὶ τῶν ὄποιων καὶ μόνον δέοντων νὰ στηρίζωνται τὰ προστατευτικά μέτρα διὰ τὴν ὑγείαν τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων. Ὑπὸ τὸ φῶς τῶν νεωτέρων τούτων ἔρευνων, τινὲς τῶν λογισμών στήμερον προστατευτικῶν διατάξεων δέοντας, ὅπως τροποποιηθῶσιν, ἀλλαὶ δεῖ, ἵσως καὶ νὰ καταργηθῶσι παντάστασι.

Τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἶναι ιδίαζον ἐπάγγελμα, σχι μόνον ἀπὸ ἀπόψεως συνθήκων ἐργασίας καὶ συνθήκων διαίρεσεως ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως τῆς ἐπιδράσεως ποικίλων ἔξωγενῶν παραγόντων, βλαπτικῶν ἐπὶ τὴν ὑγείαν τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων. Ἰσωσι, εἰς οὐδὲν ἀλλο ἐπάγγελμα οὐσίσταται τόσην δοκιμασίαν ἢ η φυσικὴ ικανότης τοῦ ὀνόβρωπον υγρανισμοῦ τῆς προσαρμογῆς, εἰς συνεχεῖς ἔξωτερικάς ἐπιδράσεις, ιδίως φυσικῶν παραγόντων τῆς ἀτμοσφαίρας, ως, π. χ., εἶναι ή θερμοκρασία, ή υγρασία, ή κίνησις μαζῶν ἀέρος, ή ηλιακὴ ἀκτινοβολία, αἱ λίαν συχναὶ κλιματικαὶ μεταβολαὶ κτλ. Διὰ ταύτων, ὡς εἶναι φυσικὸν, ὥρισμέναι νοσήσεις εἶναι συγχότερα μεταξὺ τῶν ναυτιλιομένων. Κατωτέρω θὰ προσπαθήσω νὰ δώσω μίαν δραστείαν εἰκόνα μερικῶν ἐκ τῶν κυριωτέρων ἔξωτερικῶν αἰτίων, ἐξ ὧν εἶναι δυνατόν νὰ προκληθῇ διαταραχὴ τῆς ὑγείας τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων.

Ιον) Ἐκ συνθηκῶν ἐργασίας :

Έκτος τῆς κανονικῆς ἐργασίας ἐν τῷ πλοίῳ καὶ ὄλοι παράγοντες ἔκτακτοι καὶ τακτικοὶ ἐπιθαρύνουσι τάυτην. Μεταξὺ τῶν ἔκτακτων ἀνοφέρουμεν τὴν ὑπερεργασίαν ἐν ὕδα τρικυμίας, τὰς περιπτώσεις, ἐν γένει, ὑπερωριῶν κλπ. Μεταξὺ τῶν τακτικῶν τὴν πρότην θέσιν, ἀσφαλῶς, κοτεῖχε ἡ Ἐλλειψις κανονικοῦ καὶ συνεχοῦς ὑπνου, ἀπαραιτήτου διὰ τὴν ἀναπτήρωσιν τῆς ἐκ τῆς κοπωσεως φθορᾶς τοῦ ὄργανισμοῦ. Μόνον ἰσχυροὶ ὀργανισμοὶ, μὲν ἴσχυρων φυσικῶν ἀντοχῆς, εἰναι διανυτὸν νὰ ἀνθέψωσιν εἰς τὸ εἶδος τούτο τῆς ἐργασίας. Ὡς ἀποτέλεσμα τῶν ἰδιαιτέρων τούτων συνθηκῶν ἐργασίας δέποτεμον συχνά τὴν ὑπερκρότωσιν καὶ τὰς ἐκ ταύτης συνεπείας. Ἐπίσης, οἱ ἐργαζόμενοι εἰς τὰ λεβητοστάσια τοῦ πλοίου ὑπόκεινται εἰς διαταραχάς, ἐν τῆς θερμότητος. Αἱ δονήσεις τοῦ δέρος, οἱ κραδασμοὶ τοῦ πλοίου, οἱ διάφοροι ἥχοι, ὁ θρύσος τῶν μηχανῶν κλπ., ἐπιδρῶσιν ἔτι τῆς ὁξύτητος τῆς ἀκοῆς ἀφ' ἔνος καὶ επὶ τοῦ νευρικοῦ συστήματος ἀφ' ἔτερου. Ἐπὶ τινῶν, μάλιστα, εὐπαθῶν ἀτόμων μέχρι νευρασθενείας. Ἐκ τῶν προσφάτων ἐπιστημονικῶν ἐργασιῶν διεπιστώθη, ὅτι ἡ ἐκ τῶν ἀνωτέρω αἰτίων ἐπιδραστικὴ ἐπὶ τῆς ὁξύτητος τῆς ἀκοῆς εἰναι δεκάκις μεγαλύτερα ἐπὶ τῶν διζελοκινήτων πλοίων· ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν κινουμένων διά πλανηρομηκῶν μηχανῶν.

Νόσοι, είς ἄς ὁ ψυχικὸς παράγων παίζει σπουδαῖον ρόλον, ὡς εἶναι τὸ ἔλκος τοῦ δῶδεκαδακτύλου, παραστηρέται, ὅτι είναι λίον συχναὶ μεταξὺ τῶν ναυτικῶν. Οὕτω, ἐκ μιᾶς στατιστικῆς ἐκ 2.500 νοσήσεων, τὴν δόπιον παρουσιάσαμεν προσφάτως εἰς συνέδριον μεταξὺ 20 ναυτικῶν κρατών, συνελθόν ἐν Μασσαλίᾳ ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Ὑγείας, ὡς καὶ ἐνώπιον τῆς Ἰατρικῆς Ἐταιρίας Ἀθηνῶν, τὸ ἔλκος τοῦ δῶδεκαδακτύλου φέρεται μεταξὺ τῶν πρώτων εἰς συχνότητα νόσων.

Και ήδη ἀς ρίψωμεν ἐν βλέμμα εἰς ἔνα ζήτημα μεγάλου ἐνδιαφέροντος. Πρόκειται περὶ τῶν βλαβῶν, τὰς ὅποιας παρατηροῦμεν ἐν τῇ καθήμερᾳ πράξει, ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου, διαν τούτῳ, π. χ., εἶναι XII<sup>η</sup> μικῇ τις οὐσίᾳ, ὡς εἶναι τὸ ὑδροχαλωρικὸν ὅξεν, θειώδες ὅξεν, χλωρίον, δρόμιον, δευτέρη, δευτέριον κλπ. Ἐκτὸς τῶν ἐγκαυμάτων, ἄτινα δύνανται νά τη προκλήθωσιν ἐκ τῶν ὅξεων καὶ λοιπῶν καυστικῶν οὐσιῶν καὶ ἡ εἰσπνοὴ πτητικῶν οὐσιῶν ἐκ τοῦ φορτίου δύνανται νά προκαλέσῃ βλάβες τοῦ ἀναπνευστικοῦ συστήματος κλπ.

Επίσης, εἰς τὸ φορτίον εἰναι δυνατόν<sup>v</sup> ἀντιπυχθῶσι δηλητηριώδη  
άερια, ὡς, π. χ., διοξείδιον τοῦ άνθρακος ἐκ τῆς εἰσπονής του ὅποιοι,  
ἐὰν δὲν ληφθῶσι τα κατάλληλα μέτρα προφύλαξες, εἰναι δυνατὸν νὰ  
προκληθῶσι διαδικτικοὶ δυστυχήματα καὶ μάλιστα θανατηρόδα.

Ίδού μία περίπτωσις διμάδικης δηλητηρίασεων έκ διοξειδίου του ανθρακού, άναπτυχθέντος εις φορτίου έκ κρομμύων, περίπτωσις, την οποίαν δὲν είναι δυνατόν νά φαντασθή τις σύτε και έκ μακράς ναυτικής πείρας ίσως νά γνωρίζει : Τὸν Μάρτιον του 1956 ἐν φορτηγῷ πλοίον ἔφθασεν εἰς τὸ Πενέαγκ (Ινδονησία), μὲν φορτίου κρομμύων. Εἰς Ιδιαίτερον κύτος του πλοίου είχον φορτωθῆ πρὸς ξένη ήμεράν 5.000 σάκκοι κρομμύων μετά ποσότητος ἀκάθαρτου σακχάρου. Τὴν ίην μεταμεμβρινήν ἀνήλθον οἱ ἐργάται διὰ τὴν ἑκόφτωσιν και ήνοιχαν τὸ σκέπασμα του κύτους. Εἰς ἐκ τουών κατῆλθεν εἰς τὸ κύτος, ἀλλὰ μόλις ἐστάθη ἐπὶ τῶν κρομμύων, κατέπεσεν ἀναίσθητος. Εἰς ἔτερος κατῆλθε, διὰ νά βοηθήσῃ τὸν πρώτον και αὐτὸς κατέπεσεν, ἀπολέσας τὰς αἰσθήσεις του. Και τρίτος ἐργάτης, κατελθὼν διὰ βοηθήση τοὺς προηγουμένους, ὑπέστη τὴν αὐτὴν τύχην. Τὴν αὐτὴν τύχην ὑπέστησαν και ὁ λατός του πλοίου, ὡς και τέσσαρες ἄλλοι ἐργάται, προσελθόντες, ἵνα βοηθήσωσι τοὺς προηγουμένους. Τελικῶς, εἰς ἀξιωματικὸς τοῦ πλοίου εισῆλθεν εἰς τὸ κύτος, μὲν ἀναπνευστικὴ συσκευὴν και ἀνέσυρε τοὺς παθόντας. Οὗτοι ὀδηγήησαν ἀψίσσων εἰς τὸ νοσοκομεῖον τῆς πόλεως. Δυστυχῶς, δύο εξ αὐτῶν ήσαν νεκροί. Οἱ λοιποὶ διεσώθησαν. Έκ τῆς χημικῆς ἀνάλυσεως τοῦ ἀέρος τοῦ κύτους διεπιστώθη, δητι εἶχεν ἀναπτυχθῆ ἐκ τοῦ φορτίου

Εις τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

---

**MARITIME  
TECHNICAL ADMINISTRATION  
LIMITED**

**ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
Τεχνική  
Διαχείρησις  
Λειτουργίας  
και  
Συντηρήσεως**

Ἐποπτεία  
Ἐπισκευῶν  
Μετασκευῶν  
καὶ  
Ναυπηγίας

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

—ών κρομμύων διοξείδιον τοῦ ἄνθρακος, εἰς ὅ και ὠφείλετο ἡ ὁμαδική ἐλληπτηρίασις.

Έξι έπιθεωρήσεως γενομένης, ένα συνεχεία, έπι 19 πλοίων με φορτίο κρυμμάτων, διεπιστώθη, διτί εἰς τὸ ἔν ἐξ αὐτῶν είχεν ἀναπτυχθῆ διοξείδιον τὸν άνθρακος εἰς σημαντική ποσότητα. Ἡσαν δὲ τὰ κρύμματα ταῦτα τῆς αὐτῆς προελεύσεως μὴ ἔκεινα τούτο πλοίου, εἰς τὸ όπιον ἐσήμειωθεῖσαν τὰ ὄκτω ἀναφερθέντα ἀτυχήματα. Ἐπίσης, ἐπὶ φορτίου δημητρακών καρπών, αἱ κόνεις τούτων πολλάκις είναι δυνατόν νὰ προκαλέσωσιν επικίνδυνον ἀλλεργικὰς ἐκδηλώσεις, ιδίως δερματικάς, ἐπὶ ἀλλεργικῶν ὄτιδιών.

2ον) Διαταραχαί τῆς ύγειας ἐκ συνθηκῶν διαβητιώσεως ἐν τῷ πλεόν:

Από απόψεως διατροφής, τὸ ζῆτημα, κατά τὸ πλείστον, ἔχει λυθῆ σημερον διὰ τῶν ἐν ισχυὶ κανονισμῶν, τῆς τροφῆς δυναμένης νὰ θεωρηθῇ ως ἑπταρκούς ἐν σχέσει μὲ τὴν ἐργασίαν.

Αι ἐν τοῖς νεωτέροις, ιδίως, πλοίοις ἔγκαταστάσεις καταλλήλων ψυκτικών θαλάσμων πρός διατήρησιν τῶν τροφίμων, ἔχουσι, σχεδὸν, ἔξαφαντες τὰς ἐξ ἐφθαρμένων σιτίων βλάβας καὶ ἐπιτρέπουσι τὴν διατήρησιν στις νωπών τροφίμων καὶ ιδίως λαχανικών. Σήμερον δὲ βλέπομεν τόσοις συγχάριτοι τροφικάς δηλητηριάσεις καὶ ἀβίταμνώσεις. Παραμένει εἰσέτι τὸ ζήτημα τοῦ διακανονισμοῦ τῆς διατροφῆς κατά τὸν πλούν ή τὴν παραμονὴν τῶν πλοίων εἰς τὰς τροπικὰς ζώνας, ὅπου τὸ εἶδος τῆς τροφῆς δέοντος νὰ κανονίζεται αναλόγως τῶν εἰκῇ ἐπικρατουσῶν συνθηκῶν, πρός ἀποφυγὴν διαταραχῶν ἐκ τῆς ὑπέρεμπτρου χρήσεως λευκωμάτων καὶ λιπαρῶν οὐσιῶν, ὃν ὑπέρεμπτρος πολλάκις γίνεται χρῆσις κατά τὸ σύντομον σιτηρέσιον. Παραμένει, ἐπίσης, τὸ ζήτημα τῆς ψυχαγωγίας, κατά τὸ δυνατόν, τοῦ πληρώματος, ὡς ἐπίσης καὶ τὸ ζήτημα τῆς τηρήσεως τῶν κανόνων τῆς ἀτομικῆς ὑγιεινῆς πρὸς ἀποφυγὴν νόσων μεταδιδομένων ἐκ τῆς παραμελήσεως τῶν κανόνων τούτων καὶ ιδίως τῶν νόσων τῶν μεταδιδομένων «δι᾽ ἀκαθάρτων χειρῶν».

Εις τὰς τελευταίας ταύτας νόσους ὑπάγονται αἱ ἐντερικαὶ παρασιτώσεις, ὡς, π.χ., εἶναι ἡ ἀμοιβάδωσις. 'Η νόσος αὕτη ἔσακολουθεῖ νὰ εἰναι συχνὴ μεταξὺ τῶν ναυτικῶν μας καὶ συνδέεται στενά μὲ τὰς συνθῆκας τῆς ζόης ἐν τῷ πλοιῷ. Τὴν τόντην ταύτην ἐμελετήσασμεν Ιδιαίτερα μεταξὺ τῶν φραγμάτων ἐπὶ τῶν πλοίων. Τὸ ἔτος 1946 παρουσιάσαμεν ἕνώπιον τῆς Ἰατρικῆς Ἐταιρίας Ἀθηνῶν ἔνα πίνακα ἐκ 296 νοσήσεων ἐπὶ ναυτικῶν. Εἰς τὸν πίνακα τούτου ή ἀμοιβάδωσις ἥρχετο δευτέρα εἰς συχνήτητα, μετά τοὺς ρευματισμούς, 'Αντεπροσωπεύετο, δηλαδή, μὲ ἐπιφύλαξιν τῆς αἵριθμὸς 29 περιπτώσεων, ήτοι 10%. 'Ο ἄριθμός αὐτὸς εἶναι σημαντικός, ἐάν ληφθῇ, μᾶλιστα, ὑπ' ὄψιν, ὅτι οἱ 29 αὐτοὶ ἀσθενεῖς παρουσιάζονται ἐκδηλὰ συμπτώματα τῆς νόσου καὶ διὰ τοῦτο ὑπεβλήθησαν εἰς παρασιτολογικὴν ἔξετασιν, ἐνῷ, ὡς εἶναι γνωστόν, ὑπάρχουνται πολλοὶ φέροντες τὴν νόσον καὶ μὲ παρουσιάζοντες τυπικάς κοιλιακάς ἔνοχλησεις, τόσα νὰ παραπεμφθῶσι πρὸς εἰδικήν ἔξετασιν, θέλει τις συμπεράνη, ἀσφαλώς, ὅτι ὁ αἵριθμὸς μολιθεντῶν ὑπὸ τῆς νόσου θὰ εἶναι εἰς ἀνάλογον σημαντικῶν ὑπέρτερος τοῦ προαναφερθέντος.

Ως κυριωτέρους λόγους τῆς τοισύτης διαδόσεως τῆς νόσου μεταξὺ ὧν πληρωμάτων τῶν πλοίων ἀνέφεραμεν, τότε : 1ον) Τὸ σύστημα διαιώσεως τῶν ἀνδρῶν ἐν τῷ πλοίῳ (συγκέντρωσις τῶν κοιτῶν εἰς στέρων χώρων, πλημμελές σύστημα ἀποχωρητήριών, ἔξ ὧν, δοθούντων καὶ ὃν κλυδωνισμῶν τοῦ πλοίου, διευκολύνεται ἡ ἔξα τῆς λεκάνης ἀποπάτησις καὶ ἐπομένως ἡ διασπορά τῶν κύστεων, ἔξ ὧν μεταδίβεται ἡ νόσος). 2ον) Τὴν συνεπείαν ἐλλείψεως κοινωνικῆς ζωῆς ἐν τῷ πλοίῳ καὶ τοῦ αποιδώματος, παραμέλησιν τῶν κανόνων τῆς ἀποικικῆς ὑγιεινῆς. 3ον) Τὸ πολλαπλόν σύστημα τῶν κλιμάκων, τῶν ὅποιών ὑποχρετικῶς κάμψευσι χρήσιν πολλάκις τῆς ἡμέρας οἱ ἐν τῷ πλοίῳ. Οι ἀνεργοί οἱ κατερχόμενοι, δηλαδή, τάς κλιμακας, εἶναι ὑποχρεωμένοι πρὸς τηρίεν τοῦ σώματος, νὰ συλλαμβάνωστα τὰς χειρολαβάς διὰ πλήρους ειρός· αἱ χειρολαβαὶ αὗται εἶναι συχνάκις ὑγραὶ ἐκ τῆς ὑγρασίας τῆς αλαδάσσης. Οὕτω ἡ ἐναπόθεσις τῶν κύστεων, ἔξ ὧν, ὡς ἐλέχθη, μεταδίβεται ἡ νόσος ὑπὸ τῶν φερόντων ταύτας πασχόντων καὶ ἡ πρόσληψη

τούτων ὑπὸ ὑγιοῦς, ὃς εἶναι εὐνόητον, καθίσταται λίαν εὔχερής. Οὕτω πως, συντελουόντων καὶ ἄλλων συνθηκῶν, ἔχεγίται, διατὶ ἡ νόσος αὕτη συναντᾶται τόσον συχνά μεταξὺ τῶν ναυτικῶν μας.

Εις τὰ νεώτερα, δημοσία πολλαὶ τῶν συνθηκῶν τούτων ἐδελτιώθησαν σημαντικῶς ὡς τὸ σύστημα τῶν ἀποχωρητηρίων κλπ. Ἐγένοντο πειριστότεραι ἔγκαταστάσεις νηπίηρων. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς βελτίωσεως ταύτης καὶ μεγαλύτερας προσοχῆς εἰς τοὺς κανόνας τῆς ἀτομικῆς ὑγιεινῆς κατέστη φανερόν, διότι εἰς πίνακα νοσησεων, ὃν παρουσιάσσαμεν προσφάτως εἰς τὸ ἀναφερόντεν συνέδριον τῆς Μαστοραίας καὶ εἰς τὴν Ἰατρικὴν Ἐταιρίαν Ἀθηνῶν, ἐπὶ 2,201 περιπτώσεων νόσου, ἡ ἀμοιβαδωσις ἀντίπροσωπεύεται μὲν 48 περιπτώσεις, ήτοι, 2,2%. Καὶ ἐν τούτῳ, θεοφανίως, δὲν ἀποτελεῖ ἀπόδειξιν ἀκόμη τῆς ἐκ τῆς βελτιώσεως τῶν συνθηκῶν διαδινώσεως ἐν τῷ πλοίῳ μεγάλης πτώσεως τῆς συχότητος τῆς ἀμοιβαδώσεως, διότι πρὸς ἀπόδειξιν τούτου ἀπαιτοῦνται περαιτέρω παραπτήρησεις καὶ ειδικὴ στατιστικὴ ἐπειργασία τῶν ἀριθμῶν, πάντων ἀποτελεῖ μίαν ἐνδειξιν ἐπιβεβαίουμένην ἐν τῆς πείρας, τῆς σημαντικῆς ἀλτάτωσεως τῆς συχνότητος τῆς νόσου ταύτης, συνεπείᾳ τῆς βελτιώσεως τῶν ὑγιεινῶν συνθηκῶν ἐν τοῖς νεωτεροίς πλαίσοις.

**3ον)** Φυσικοί παράγοντες τῆς ἀτμοσφαίρας, ἐξ ὧν εἶναι δυνατόν νὰ ἐπέλθῃ διαταραχὴ τῆς ύγειας τῶν ναυτιλούμενών :

Ἐπίσης, διαταραχάς παραπρούμεν εἰκ τῆς ἐπιδράσεως τοῦ κλίματος. Εἰς ναυτικούς τινας, παραμένοντας, ίδιως, ἐπὶ βραχὺ χρονικὸν διάστημα εἰς λιμένας προσεγγίσεως τῶν πλοίων, ή προσαρμογὴ τῶν λειτουργιῶν τοῦ ὄργανισμοῦ εἰς τὰ ἐκ τοῦ κλίματος ἐθερμιστακαὶ καὶ τάξις τούτων ἐπιδράσεις, εἰναι ἔξαιρετικῶς δύσκολος. Ἐκ τούτου καὶ ὀριζόμεναι νοσήσεις μεταξὺ τούτων είναι συχνότεραι. Ἐνδεικτικός, π. χ., ἀναφέρομεν τὰς ἐπὶ τὴν ὑγείαν ἐπιδράσεις τοῦ τροπικοῦ κλίματος. Αἱ ποιαὶ αὐτὰς ἐπιδράσεις εἰναι πολλαπλαῖ, ίδια λόγω τῆς ισχυρᾶς ἀκτινοβολίας καὶ τῆς μικρᾶς ἀπὸ τοῦ κόρου τῆς ἀμφισφάριας ἀποστάσεως. Οὕτω, ή ἄφθονος ἀπέκρισις ἴδρωτος υποχροῦ εἰς ἔντονον ὑδροποσίαν, τολλάκις δὲ ἀεριούχων μετά οινοπνευματωδῶν ποτῶν. Ὡς ἐκ τούτου αἱ γαστρίτιδες εἴναι λίαν συχναὶ μεταξὺ τῶν ναυτικῶν. Ἐνῷ, ἐξ ἄλλου, ἐτεροιπούσιοι τῆς ὑδροποσίας προκαλοῦνται δυσπεψία καὶ ἐπίμονος ὑστοκιλίοτης, ἔνεκα τῆς μεγάλης ἀφύδαστώσεως. Ἡ ἀδιάκοπης, ἐξ ἄλλου, ἐφίδρωσις ἐρεθίζει τὸ δέρμα, λόγῳ δὲ τούτου αἱ δεμοποτοπέψειαι καὶ

**ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ Α.Ε.**  
ΤΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: **ΑΤΜΟΠΛΑΟΪΑ ΝΟΜΙΚΟΥ**  
**ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

## ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 4 Μ. Μ. 29)4,  
13)5. 27)5

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: Π.Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ ΔΕ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 15, ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛ 470 895 - 40 093

καὶ εἰς ἄπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων

# ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΗΣ- ΣΟΝ-ΒΗΡΥΤΤΟΝ-ΠΟΡΤ-ΣΑΐΤ

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 11 Π.Μ. 6/5, 20/5

νετοί άλλοι τοισυτοί παράγοντες, τούς δημόπους πρέπει νὰ ἔχωσιν ύπ' ψιν οἱ ἐπιφορτισμένοι μὲ τὴν ἐπιβλεψιν τῆς υγείας τῶν ναυτικῶν Ιστροῦ.

'Ολιγας λέξεις θὰ ἐπεθύμουν νὰ προσθέσω διὰ τὰ λοιμώδη καὶ τὰ ἀφροδίσια νοσήματα, μεταξὺ τῶν ναυτικῶν. 'Ος εἶναι γιαστόν, ἡ προσδολὴ ύπὸ λοιμώδους νόσους ἔξαρτας ἐκ τῆς ἐπιθεῖας τοῦ ἀτόμου πρὸς ταῦτην. Οὕτω πρὸς ὠρισμένα λοιμώδη νοσήματα ὑπάρχει ἀνοσία, κτηθείσα τὴν πατιδικήν ἡλικίαν. 'Οσάκις, δύμας, ὑπάρχουσιν ἐν τῷ πλοίῳ, ἀπό μα εὐπήρητος εἰς ὠρισμένας λοιμώδεις νόσους, ταῦτα, λόγω τῶν συνθηκῶν διαβίσεως ἐν τῷ πλοίῳ, δοθείσης εὐκαρίστας διὰ τὴν μόλυνσιν, προσδιλούνται ὁμαδικῶς. Οὕτω παρεπτρήσαμεν ὁμαδικήν προσδολὴν δὲν τῶν νέων τὴν ἡλικίαν εὐπάθων μελῶν τοῦ πληρώματος ύπὸ Ιλαράς, παρατίδιον κλ.

Λοιμώδεις νόσοι, μεταδιδόμεναι ἔξι ἐπαφῆς ή διὰ τοῦ ἀέρος, δύνανται νὰ προσθόλωσιν ὁμαδικῶς τὰ μέλη τοῦ πληρώματος, λόγω τῆς διαβίσεως τῶν ἀτόμων εἰς στενὸν σχετικῶς χώρων. Αἱ υγείεις ἐγκαταστάσεις ὑδρεύσεως εἰς τὰ νεωτέρα πλοία κατέστησαν σπανίαν τὴν ἐμφάνισιν νόσους μεταδιδούμενα διὰ τοῦ ὄντος, ὡς εἶναι ὁ τυφεῖς πυρετός, ἡ μικροβιακή δυσενεργία κλπ. Παραμένει τὸ ζῆτημα τοῦ ἔλεγχου τῶν προσώπων τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὰ τρόφιμα ἐν τῷ πλοίῳ, ὡς εἶναι οἱ μάγειροι, θαλαμηπόλειοι κλπ., μεταξὺ τῶν διόπιν εἶναι ενίστανται νὰ λατοπέδων νὰ ἔργασιν μικροβιοφόροι, δυνάμενοι νὰ μολύνωσι τὰ λοιπὰ μέλη τοῦ πληρώματος.

'Η φυματίωσις, ἥτις κατὰ τὰ παρελθόντα ἔτη παρουσίαζε μίαν κάμψιν, ἥρχισε πάλιν νὰ ἐπανεμφανίζεται συχνοτέρα μεταξὺ τῶν ναυτικῶν. 'Η νόσος αὐτὴν πρέπει νὰ τύχῃ ίδιαιτέρως προσοχῆς ύπὸ τοὺς ἀρμόδιους, διότι ἡ διάδοσίς της μεταξὺ τῶν εύπαθων ἀτόμων δικαιολύνεται; Ιδιαιτέρως, λόγω τῶν συνθηκῶν διαβίσεως ἐν τῷ πλοίῳ.

'Ως πρὸς τὰ ἀφροδίσια νοσήματα, ἡ σύφιλις, ἥτις ἀπετέλει εἰς παλαιοτέρους χρόνους τὴν μάστιγα τῶν ναυτιλούμενων, αὐτὴ, εύτυχως, χάρις εἰς τὰς τελευταίας κατακτήσεις τῆς ἐπιστήμης, κατέστη σχετικής, πολὺ διλιγόντερον συνήν. Λόγω τῆς μεγάλης κοινωνικῆς σημασίας τῆς νόσου τούτου πρέπει νὰ ἀναζητήσαι μετά προσοχῆς. Ἰνοὶ πάσχοντες ἐγκαίρως καθίστανται ἀκίνδυνοι διὰ τὴν διάδοσίν της, ίδιως μεταξὺ τῶν οειδῶν τῶν οἰκογενειῶν των. 'Εκτός, δύμας, τῆς συφίλιδος, ὑπάρχει καὶ ἄλλη τις ἀφροδίσια νόσος, ύπὸ τῆς ὀπίσιας εἶναι δυνατὸν ἔυχερέστερον νὰ προσθήσωνται οἱ ναυτικοί μας, ὡς ἔρχομενοι εἰς συνυπέρεταν ἐπαφὴν μὲ λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ, ἔνθα ἡ νόσος μονίμως ἔνδημει. Πρόκειται περὶ τῆς νόσου τῶν Nicolas καὶ Favre ἡ ὄλως καὶ τετάρτης ἀφροδίσιας νόσους καλούμενης. 'Η νόσος αὐτὴν δοφεύλεται εἰς Ἰόν καὶ ἐνδημεῖ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου, τῆς Ρουμανίας, τῆς Ρωσίας, ὡς καὶ τοὺς λιμένας τῆς Αμερικῆς, ίδια τῆς Αργεντινῆς, τῶν Ἰνδίων καὶ εἰς αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης. Είναι νόσος μακρᾶς διαρκείας, ἐπίμονος καὶ βασανιστική διὰ τὸν πάσχοντα, ίδια πρὸ τῆς ἀνακαλύψεως τῶν νεωτέρων μέσων θεραπείας της. 'Ἐνιστε καὶ σήμερον ἀκόμη εἰς ὠρισμένας ἐντοπίσεις της παραμελουμένης, ἀνθίσταται εἰς πάσαν θεραπείαν, καθισταμένη ἀνίστος. 'Η νόσος αὐτὴ καθωρίσθη ἐπιστημονικῶς ὡς ἀφροδίσια ἀπὸ τοῦ 1913. 'Άλλα μόλις ἀπὸ τοῦ 1925 ἥρχεις νὰ διαγνωσκεται καὶ νὰ μελετᾶται ἐπιστημονικῶς. Παρ' ἡμίριον μέχρι τοῦ 1937 παρεγνήσεται συνήθως, συγχρομένη μὲ ἄλλας νόσους. Οἱ Ιστροί, οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὴν υγείαν τῶν ναυτικῶν μας, ἔξελαμβάνον τὴν νόσον ταῦτην, κυρίως, ὡς φυματίων τῶν βουδωνικῶν ἀδένων καὶ ὡς τοῦ αὐτῆς τὴν ἔθεράπειαν. Οἱ πάσχοντες ἔξιντλουν, κατὰς κανύν, τὸ τετράμηνον τῆς νοσηλείας τοῦ ἔλληνικοῦ νόμου καὶ ἐν τέλει, κατὰ τὸν βουδωνικήν ἐντόπισιν τῆς νόσου, ἥτις εἶναι καὶ συνηθεστέρα, ἔθεραπεύοντο αὐτομάτως, ἐγκαθισταμένης εἰς αὐτοὺς τῆς ἀνοσίας ἐκ τῆς φυσικῆς νόσου. 'Η σύγχυσις αὐτὴ περὶ τὴν διάγνωσιν τῆς νόσου ἡτο μεγαλύτερα μεταξὺ τῶν Ιστροῦ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Καὶ σήμερον ἀκόμη μᾶς ἔρχονται εἴνοις ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ πάσχοντες ναυτικοί εἰς οὓς ἡ νόσος δὲν διεγνάθη ἔκει.

Τὴν νόσον τῶν Nicolas καὶ Favre ἔμελετησαμεν ίδιαιτέρως μεταξὺ τῶν ναυτικῶν καὶ τὸ 1937 ἐδημοσιεύσαμεν τὰς πρώτας παρατηρήσεις μιας εἰς τὴν «Ἐλληνικὴν Ιστρικὴν Θεσσαλονίκην». Εἰς ταύτας περιελαμβάνοντο καὶ τὰ λίαν ικανοποιητικά ἀποτελέσματα μᾶς θεραπείας τῆς νόσου διὰ φορμολόγου ἀντιγόνου, εἰσαχθείσης τὸ πρώτον ύπ' ήμιν.

ἔφαρμοζομένης εἰσέτι καὶ σήμερον τόσον παρ' ήμιν, δισον καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικόν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ ἀντιδιωτικὰ ἢ καὶ ἀνεξαρτήτως τούτων, μὲ πολὺ καλές ἀποτελέσματα.

'Επὶ τῇ δάσει τῆς μελέτης μας ἔκεινης, ἔξεδοθή κατὰ τὸ ἔτος 1937 καὶ ἡ πρώτη δικαστική ἀπόφασις ἐν Πειραιεῖ. δι' ἣς ἡ νόσος ἐγένετο δεκτή καὶ δικαστικῶς ὡς ἀφροδίσιο νόσος. 'Απὸ τοῦ 1937 μέχρι σήμερον συνεχῶς παρακολουθούμεν τὸν πάθησιν ταύτην καὶ μέχρι τοῦ 1957 δι' ἀνακοινώσεων μας ἐνώπιον τῶν Ιστρικῶν 'Εταιριῶν καὶ διὰ δημοσιεύσεων εἰς ἐλληνικά καὶ ἔναντι Ιστρικά περιοδικά, περιεγράψαμεν 318 περιπτώσεις τῆς νόσου, παραπορθείσας, κυρίως, ἐπὶ ναυτικῶν. Σήμερον, διὰ τῆς ἐγκαίρου διαγνώσεως καὶ ἐφαρμογῆς τῆς καταλλήλου θεραπείας ἐπὶ διουδωνικῆς ἐντοπίσεως, ἐπιτυχήσεται ἡ ὑποχώρησης τῆς νόσου ταύτης ἐντὸς διλίγων ἡμερῶν.

Τέλος, ἐκ τῶν στατικῶν νοσήσεων, τόσον τῶν ἡμετέρων, δισον καὶ τοῦ συναδέλφου κ. Γ. Κατσαφάδου, ἐλλείπει τελείως ὁ ἀλκοολισμός, διστὶς οὐχὶ σπανίως συναντάται ἐπὶ τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων ἀλλων ναυτικῶν χωρῶν. 'Ἐπίσης, εἰς τὰς ἀνωτέρας ἀναφερθείσας στατιστικὰς δομαὶς τραματισμούς, ἡ τὰς κατάγματα, ἀντιπροσωπεύονται μὲ πολὺ καυημόδον ποστόστον, ἦτοι εἰς τὰς ἡμετέρας στατιστικὰς περὶ τὸ 1.3% καὶ εἰς ἔκεινας τοῦ κ. Γ. Κατσαφάδου, περὶ τὰ 2%, ἐνῷ εἰς στατιστικὰς ἀλλων ναυτικῶν κρατῶν οἱ πωραὶ τραματισμοὶ ἀνέρχονται εἰς 10% καὶ πλέον. Καὶ τοῦτο, ἀσφαλῶς, ἀποτελεῖ μίσην ἐπὶ πλέον ἀπόδεξιν τῆς ἐλληνικῶν ναυτιλίας.

'Ο χώρος τῶν σπιλῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δὲν ἐπιτρέπει νὰ ἐκταθῶν πεοισσότερον. Προσεπαθήσαμεν διὰ μᾶς δραχυτάπες ἐπισκοπῆσεως νὰ δώσωμεν μίσην ἀμυδρὸν εἰκόνα τῶν ιδιαιτέρων συνθηκῶν τῶν ἐπικρατουσῶν κατὰ τὴν ἀσκησιν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, ὡς καὶ τῶν ποικίλων ἐξωγενῶν παραγόντων τῶν ἐπιδρόντων δυσμενῶν ἐπὶ τῆς ψειρῆσεων τῶν ναυτιλλομένων. 'Ηδη, θὰ προσπαθήσωμεν νὰ μεταφέρωμεν ιεροϊκά συμπεράσματα τῶν διστῶν ἐλέχθησαν ἐπὶ τοῦ πραγτικοῦ πεδίου, ἐνόπιον ὀρισμένα ἐρωτήματα καὶ δίδοντες τὴν ἀπάντησιν ἐπὶ τὴν ἀστέσιον ἐπιστημονικῶν παραποτήσεων :

'Ἐρώτημα Ιον. "Απαντες οἱ ἀσχολούμενοι μὲ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ὑπό τούς εἰς τὰς διατασσαῖς τῆς υγείας τῶν ἐπιδράσεως τῶν ἀνάφερθεισῶν ἀνασφερθείσων :

Εἰς τὸ ἔρωπμα τοῦτο ἀπαντῶμεν : Μόνον τὰ εὐπάθη καὶ προδιατεγμένα ἀποταμαῖ τὰς αἴστους τῶν ὀπίσιων ὃ δραχυτάπες ἐν τῇ ἐξασκήσει τοῦ ἐπαγγέλματος δὲν κατώθισε τὸ προσαρμοσθῆ εἰς τὰς ἐξωγενεῖς δυσμενεῖς ἐπιδρόσεις, ὑποφέρουσιν ἰδιαιτέρως. 'Αποτελούσι δὲ ταῦτα ἐν ποστόστον τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, μὴ καθοδισθὲν εἰσέτι στατιστικῶς ποσ' ἡμῖν. Οἱ λοιποὶ ἀπόκτωσι, σύνηθεστά τοῦ χρόνου, ὑψηλὴν ἀντοχὴν πολλάκις εἰς τὰς κακουχίας τοῦ ἐπαγγέλματος. Καὶ οὕτω διέπουμεν ἀποταμαῖς τὸν ἐπαγγέλματος. Καὶ οὕτω διέπουμεν ἀποταμαῖς τὸν ἐπαγγέλματος. Τοῦτο τὸ ἔρωπμα τοῦτο ἀπαντῶμεν : Μόνον τὰ εὐπάθη καὶ προδιατεγμένα ἀποταμαῖ τὰς αἴστους τῶν ὀπίσιων ὃ δραχυτάπες ἐν τῇ ἐξασκήσει τοῦ ἐπαγγέλματος δὲν κατώθισε τὸ προσαρμοσθῆ εἰς τὰς ἐξωγενεῖς δυσμενεῖς ἐπιδρόσεις, ὑποφέρουσιν ἰδιαιτέρως. 'Αποτελούσι δὲ ταῦτα ἐν ποστόστον τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, μὴ καθοδισθὲν εἰσέτι στατιστικῶς ποσ' ἡμῖν. Οἱ λοιποὶ ἀπόκτωσι, τῆς φυσικῆς ικανότητος τοῦ ἀνθρωπίνου δρογνούσιοῦ, εἰναὶ διὰ τὸ ποδῶν εἰσεργόμενος εἰς τὸ ναυτικὸν ἀπόγενελυτα εἶναι ηδη σκληραγωγώμενός εἰς τὰς πάσας φύσεως δυσμενεῖς ἐξωτερικῶν ἐπιδρόσεις, ίδιοις τὰς καιρικάς μεταβολῶν καὶ τὰς συνθηκής ὑπελεοντισίος, ἀνεξαρτήτως ἐτὸν προέρχεται ἐκ ναυτικῆς περιοδικῆς ἢ τῆς ἔνδονώς.

Τοῦτο ἔδεισιαθή καὶ ἐκ προσωπικῶν ἡμῶν παραποτήσεων, διανομή της περιόδου τῆς μείζονος δοσαστριότητος τοῦ ἐμποροκού μας ναυτικοῦ (1955—1957) ἐστιμένηθη ἐλλειψις πληρωμάτων ἐκ ναυτικῶν πειοχῶν τῆς ιδιαιτέρως μου πατρίδος Χίου καὶ ἥρχισαν νὰ ποσοδισθεῖσανται ἀνδρεῖς καὶ ἔκ τῶν χωρίων τοῦ ἐσωτερικοῦ τῆς νήσου Οὔντων, καίτοι μπορεῖσαν είχον πάσχειν πόστερον πρὸ τοῦ θάλασσαν, ἐπειδὸν ὡς ἐν τῶν ἀγριοτῶν είχον πάσχειν πόστερον πρὸ τοῦ ποδῶν ἐν γένει τῆς ζωῆς των σκληραγωγώμενοι, ἐπέδεισαν ὑψηλὴν ἀντοχὴν εἰς τὰς δυσμενεῖς ἐξωτερικῆς ἐπὶ τὴν υγείαν ἐπιδρόσεις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ αἱ εἰς αὐτοὺς παρατηρήσεις οἱστεῖς ησαν ἀσύγκριτως κατώτεραι εἰς ἀριθμὸν ἔκεινων, τὰς ὀποῖας παρεπτρήσαμεν ἐπὶ κάλλων εὐπαθῶν καὶ μὴ σκληραγωγώμενων ἀπόμων ποσεονομένων ἀνδρῶν καὶ ἔκ ναυτικῶν πειοχῶν. Τίνι τοῦ

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

ΔΙΠ "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,  
Ἐκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.  
διὰ BPINΔΗΣΙΟΝ  
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ  
διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ..

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, 'ΙΘΑΚΗΝ, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ,

#### Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

'Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

#### Δ)Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

Διεύθυνσις : Τηλ. 470.895 καὶ εἰς δια τὰ Γραφεία Ταξιδίων.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.

πω βθέ είναι δυνατόν ν' αποκλεισθή ή είσοδος εις τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εύποτῶν καὶ προδιατειμένων εἰς ὡρισμένας νοσήσεις ἀτόμων, εὐνοῦμένας ὑπὸ τοῦ ἐπαγγέλματος, πρὸς τὸ συμφέρον ἀτόμων τῶν ιδίων καθὼς καὶ τίνι τρόπῳ θὰ δοθηθῶσιν ἀποτελεσματικῶς τὰ κατ' ἐπανάληψην νοσώντα ἀτόμα, συνεπείς προδιαθέσεως ἢ ἀτελούς προσαρμογῆς τοῦ ὄργανισμοῦ των, θέλουμεν ἵδη κατωτέρω.

Ἐρώτημα 2ον. Η παρεχομένη σήμερον ύγειονομική περίθαλψις εἰς τοὺς ἀσθενεῖς ναυτικούς μας δυνατοίς νὰ θεωρηθῇ ἐπαρκής;

Εἰς τὸ ἔρώτημα τοῦτο δυνάμεθα νὰ ἀπαντήσωμεν, νομίζω, ὅτι ἡ παρεχομένη σήμερον ἰατρικὴ περίθαλψις εἰς τοὺς ἀσθενεῖς ναυτικούς μας εἶναι ἐπαρκής, παρεχομένων τῶν μέσων ὑπὸ τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν, σχεδόν, ἀνεύ περιορισμοῦ τῆς πλήρους διαγνώσεως καὶ τῆς ἀρτίας θεραπείας. Τοῦτο ἀποδεικνύεται καὶ εἰς τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ δαπάνη νοσηλείας κατὰ μέσον δροῦ εἶναι ὑπερέπερα τῆς ἀντιστοίχου δαπάνης διὰ τὴν παρεχομένην νοσηλείαν ὑπὸ τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν ἔνοράς εἰς τοὺς ὑπὸ αὐτῶν προστατευομένους ἀσθενεῖς.

Ἐρώτημα 3ον. Ποίον εἴναι προτιμέρον, τὰ σήμερον ἐφαρμοζόμενον κατὰ πλειονότητα σύστημα τῆς κατ' οίκον νοσηλείας ἢ τὸ σύστημα τῆς ἐξ ὀλοκλήρου νοσοκομειακής νοσηλείας διὰ πᾶσαν περίπτωσιν ἀσθενείας;

Τὸ ζήτημα ἔγειρει πολλάς συζητήσεις μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὰ ναυτικὰ ζητήματα. Εἴναι πολλοί ἐκ τῶν τελευταίων τούτων, οἵτινες τάσσονται ὑπὲρ τῆς ἐξ ὀλοκλήρου νοσοκομειακής νοσηλείας διὰ πᾶσαν περίπτωσιν νόσου διὰ πολλούς λόγους. Διὰ λόγους οἰκονομικούς, ὡς καὶ ίδιων πρὸς ἀποφυγὴν καταχρήσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων.

Ημεῖς ἐκ μακρᾶς παρακολούθησεως καὶ ἐξ ἐπιστημονικῆς παραπορῆσεως τῷ ίασιτέρων συνθήκων τῶν ἀπίκρατουσῶν μεταξὺ τῶν ἀσθενῶν ἰατρικῶν μας, καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα τούτο : «Οτι, δηλαδή, ἔξειρυμένων τῶν περιπτώσεων νόσου καθ' ἣν η νοσοκομειακή νοσηλεία εἶναι ἐπιβεβλημένη εἰς πάσας τὰς λοιπάς περιπτώσεις καὶ λόγῳ τῆς φύσεως τῶν ἐπιπολαζουσῶν παρὰ τοῖς ναυτιλομένοις νόσου, ἀλλὰ καὶ κυρίως διὰ λόγους ψυχολογικούς, οὓς δὲν δυνάμεθα νὰ παραβλέψωμεν, συγκατασθέντως μὲ τὰς σάχας τῆς νεωτέρας ψυχοσωματικῆς ἰατρικῆς, εἴναι ἐπωφελής η κατ' οίκον νοσηλεία, ὑπὸ τὸν δροῦ, δημος, τοῦ ἐλέγχου τῆς νοσηλείας ταύτης ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων ἀντιπροσώπων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν πρὸς ἔξουσιες τῶν πάσης τυχὸν προσπαθείας καταχρήσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας.

Κατὰ τὴν προπολεμικὴν προϊόντος ἡ νοσηλεία τῶν ἀπολυμένων λόγω ἀσθενείας ναυτικῶν κατηγορούμενο τοῦτον περιπτώσεων νόσου καθ' ἣν η νοσοκομειακή νοσηλεία εἶναι ἐπιβεβλημένη εἰς πάσας τὰς λοιπάς περιπτώσεις καὶ λόγῳ τῆς φύσεως τῶν ἐπιπολαζουσῶν παρὰ τοῖς ναυτιλομένοις νόσου, ἀλλὰ καὶ κυρίως διὰ λόγους ψυχολογικούς, οὓς δὲν δυνάμεθα νὰ παραβλέψωμεν, συγκατασθέντως μὲ τὰς σάχας τῆς νεωτέρας ψυχοσωματικῆς ἰατρικῆς, εἴναι ἐπωφελής η κατ' οίκον νοσηλεία, ὑπὸ τὸν δροῦ, δημος, τοῦ ἐλέγχου τῆς νοσηλείας ταύτης ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων ἀντιπροσώπων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν πρὸς ἔξουσιες τῶν πάσης τυχὸν προσπαθείας καταχρήσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας.

Κατὰ τὴν προπολεμικὴν προϊόντος ἡ νοσηλεία τῶν ἀπολυμένων λόγω ἀσθενείας ναυτικῶν κατηγορούμενο τοῦτον περιπτώσεων νόσου καθ' ἣν η νοσοκομειακή νοσηλεία εἶναι ἐπιβεβλημένη εἰς πάσας τὰς λοιπάς περιπτώσεις καὶ λόγῳ τῆς φύσεως τῶν ἐπιπολαζουσῶν παρὰ τοῖς ναυτιλομένοις νόσου, ἀλλὰ καὶ κυρίως διὰ λόγους ψυχολογικούς, οὓς δὲν δυνάμεθα νὰ παραβλέψωμεν, συγκατασθέντως μὲ τὰς σάχας τῆς νεωτέρας ψυχοσωματικῆς ἰατρικῆς, εἴναι ἐπωφελής η κατ' οίκον νοσηλεία, ὑπὸ τὸν δροῦ, δημος, τοῦ ἐλέγχου τῆς νοσηλείας ταύτης ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων ἀντιπροσώπων τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν πρὸς ἔξουσιες τῶν πάσης τυχὸν προσπαθείας καταχρήσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς προστασίας.

Τοῦτο ἀπὸ μιᾶς πλευρᾶς εἶναι ὠφέλιμον, διότι κατανέμεται ἡ ἰατρικὴ περίθαλψις εἰς περισσότερους ἰατρούς καὶ ἐπομένως ἡ παρεχομένη νοσηλεία, ίδιως ἡ ἔξινοστος κομική, δύναται νὰ είναι ἀρτίωτερά. Ότι δὲ δὲ περία τῆς ίδιων μέχρι σήμερον ἀπόδειξεν, οἱ οὕτως χρησιμοποιούμενοι ἰατροί, κατά τὴν μεγίστην αὐτῶν πλειονότητα, εἶναι ἀρτίωτες κατηγορίας μενούντων εἰς πειστήμονες, δύναμενοι εὐχερῶς νὰ προσαρμοσθῶσι πρὸς τοὺς κανόνας τῆς ἀσφαλιστικῆς ἰατρικῆς καὶ πρὸς τὰς ιδιαιτέρας συνθήκας νόσου τῶν ναυτιλούμενών.

Ἄπο ἄλλης, δημως, πλευρᾶς, τὸ σύστημα τοῦτο παρουσιάζει μειονεκτήματά τινα, τὰ ὅποια δὲν δύνανται ἀζημίως νὰ παραβλεφθῶσιν. Οὕτω ἐλέπει σε συντονισμούς τῆς ἰατρικῆς ὑπηρεσίας, δόσις εἶναι ἀπαραίτητος διὰ πάντας ἀσφαλιστικῆς Ὀργανισμού. Ἐλέπει ἡ ίσοτιμος μεταχειρίσις ἀσθενῶν ἡσημάντων εἰς τὸν αὐτὸν ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμού. Διὰ τὴν αὐτὴν περίπτωσιν νόσου δὲ οὔτε τοῦ προσώπου θεραπείας, δὲ τὸν περιφράγμαν ἀλαστικούς. Υπάρχει, βεβαίως, ὁ ἐτερός τοῦ νομικοῦ ἀντιπροσώπου τῆς Ἀσφαλιστικῆς, ἀλλά οὔτος διὰ νὰ είναι πλήρης, πρέπει νὰ συντεκουρήσῃ ὀπαραίτητως καὶ ὑπὸ τοῦ ἰατρικοῦ ἐλέγχου. Διότι, συμφώνως μὲ ἀρχήν καθορισθεῖσαν ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦ Ὀργανισμοῦ 'Υγείας τῶν Ἕνωμένων' Εθνῶν : 'ἰατρός, παρ' ἰατροῦ ἐλέγχεται'. Είναι δὲ δὲ ἡ ἰατρικὸς ἐλεγχός εἰναι τὸ προκειμένη περιπτώσιν λίαν δυσχερής καὶ ἀπατεῖ μεγάλην πειραν, διότι δὲν πρέπει νὰ λησμονῇ τις, δέν δὲν ὑπάρχουν νόσοι, ἀλλὰ νοσοῦντες καὶ ἐπομένως ἐκάστη περιπτώσις δέν νὰ κρίνεται ίδιαιτέρως, ἀλλὰ πάντας ἐντὸς διοικουμόφων δύνων καθοριζόμενων ὑπὸ τῆς Ἀσφαλιστικῆς ἰατρικῆς, πράγμα τὸ ὅποιον δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ μόνοι διὰ τοῦ συντονιστικοῦ ἐλέγχου, ἀπλλαγμένου πάστης ἔξινοτεικῆς ἐπίστρεψης.

Καθ' ἡμᾶς, τὰ ἀντέρω πειραντήματα δύναται νὰ δυσχερήσῃ τὸ προσφορώτερον καὶ βασικώτερον μειονέκτημα τοῦ συστήματος τούτου εἶναι τὸ δὲ τῆς ἐλλείψεως τοῦ συντονισμού τῆς ἰατρικῆς ὑπηρεσίας καθίσταται ἀδύνατος ἡ συγκέντρωσις στατιστικῶν δεδομένων, ὡς πρὸς τὰς νόσους τῶν ναυτικῶν μας καὶ συνεπάσι ταῦτα καθίσταται λίαν δυσχερής ἡ παρακολούθησις καὶ ἐπιστημονική ἐπειργασία πλήρων στατιστικῶν, ἐξ ὃν καὶ μόνον ἀναμένεται ἡ βελτίωσις τῆς ὑγιεινῆς καταστάσεως τῶν ναυτιλλούμενών πρὸς ὄφελος αὐτῶν τῶν ίδιων, ἀλλὰ καὶ τῆς ναυτικῆς μας οἰκονομίας διὰ τὸν κλάδον τῆς νόσου.

Καθ' ἡμᾶς, τὰ ἀντέρω πειραντήματα δύναται νὰ δυσχερήσῃ τὸ προσφορώτερον καὶ βασικώτερον μειονέκτημα τοῦ συστήματος τούτου εἶναι τὸ δὲ τῆς ἐλλείψεως τοῦ συντονισμού τῆς ἰατρικῆς ὑπηρεσίας καθίσταται ἀδύνατος ἡ συγκέντρωσις στατιστικῶν δεδομένων, ὡς πρὸς τὰς νόσους τῶν ναυτικῶν μας καὶ συνεπάσι ταῦτα καθίσταται λίαν δυσχερής ἡ παρακολούθησις τὸ πόποιον δύναται νὰ ἐπιτευχθῇ μέντος τοῦ πράξηντος. Υπάρχουν τοῦ, εὐτυχῶν, τῆς ναυτικῆς μας οἰκονομίας διὰ τὸν κλάδον τῆς νόσου.

Ἐρώτημα 4ον. Είναι δυνατὴ ἡ μείωσις τῶν δαπανῶν διὰ τὴν νοσηλείαν καὶ ἐν γένει ἡ ἰατρικὴ περίθαλψιν τῶν ἀσθενούντων ναυτικῶν μας καὶ διὰ ποίων μέσων;

Εἰς τὸ ἔρώτημα τοῦτο ἀπαντῶμεν : 'Ἀναμφισθῆτως, εἶναι δυνατή λίαν σημαντική μείωσις τῆς δαπάνης ταύτης. Ή μείωσις, δημως, αὐτὴ πραγματική καὶ ούσιαστική δύναται νὰ ἀναμένεται κυρίως ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς τελείωσης της στατιστικῆς ἐπειργασίας τῶν νόσων, διατηρούντες, βεβαίως, τὸν εὐθύνην τῆς θεραπείας τοῦ πάσχοντος. Υπάρχουν τοῦ, εὐτυχῶν, τῆς ναυτικῆς μας οἰκονομίας διὰ τὸν ἐντεταλμένον ιατρὸν τοῦ συνικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ Ὀργανισμοῦ τῆς Ἰατρικῆς. Τὸ στήμα τοῦτο, εἰμεθο βέβαιοι, θάττον, θράσιον, θέλει ἀποδειχθῆ, διότι εἶναι τὸ προσφορώτερον διὰ τὴν ὑπὸ τὰς σημειωνάς συνθήκας νοσηλείαν τῶν ἀσθενούντων ναυτικῶν.

Εἴναι δὲ οἱ κανόνες οὗτοι ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἀπλοί, ἀρκεῖ νὰ ἐφαρμόζωνται μεθοδικῶς καὶ με κατανόησην. Μερικά παραδείγματα θέλουσι τείση περὶ τούτου. Εύθυνς ὡς αἱ συνηθῆς ὑδρεύσεως ἐβελτιώθησαν συμφώνως μὲ τὰς ἀπατησίες τῆς ὑγιεινῆς, αἱ νόσοι αἱ μεταδιδόμεναι διὰ ιολυμένου μόδιτος (τυφοειδῆς πυρετός, δυσενεργεία κ.λ.π.) σχεδὸν ἐξηραντίσαν, εύθυνς ὡς ἐγκατεστάθησαν καλῶς λειτουργούντες ψυκτικοί θάλασσαι διὰ τὴν συντήρησιν τῶν τροφίμων, αἱ δύμακι καὶ δηλητηρίσασιν ἐξ έφθομένων σιτίων καὶ αἱ ἀβίταιμνώσιες ἐξηφανίσθησαν. 'Εάν ὑπήρχον παλαιότερα στατιστικά τῶν νοσήσεων θάττο δυνατόν νὰ πολειότερος τὸ δημόσιος τῆς δαπάνης, τὸ ὅποιον μόνον ἔτη τῶν δύο τούτων περιπτώσεων θάττο ποτέ.

Ἐνδεικτικῶς ἐπίσης ἀναφέρομεν τὴν περίπτωσιν τῆς σπανίας σχετικῶν νόσου, τῆς νόσου τῶν Nicolas καὶ Γαντε, περὶ τῆς συχνότητος τῆς ὁποίας εἴχομεν πρότυπο μερικά στατιστικά δεδομένα ἐκ τοῦ παρελθόντος, ως ἐλεγχθῆ ἀνωτέρω.

Ἐάν ὑπόθεσώμεν πρὸς στιγμὴν διὰ τὸ νόσος αὐτῆς ἐξηκολούθει νὰ παραγγωρίζεται, αἱ 318 περίπτωσις τὰς 1272 μηνών νοσηλείας μὲ ἐλάχιστον δριών δαπάνης £80 μηνιαίων (νοσήλεια, ἀποζημίωσις κ.λ.π.) ήτοι τὸ υπόση τῆς δαπάνης διὰ τὰς 318 περίπτωσις τῆς νόσου ταύτης θάττο ἀνάρχοτεο εἰς τὸ ποσόν τῶν £101.760. 'Ητοι διὰ 16 περίπου ἀσθενεῖς τῆς σπανίας σχετικῶν ταύτης νόσους κατ' ἓπος, οἱ ἀσφαλιστικοί ὄργανοι διὰ τὸ ποσόν £ 5.120 ἐπηστώσ. Σήμερον ἡ δαπάνη αὐτῆς σχεδόν ἐξ οἰκονομεύεται ὑπὸ τῶν Ἀσφαλιστικῶν Ὀργανισμῶν, διότι ἐκτὸς τοῦ στηριζόμενού τοῦ προστατεύομενού σημαντικούς κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, διότι οἱ ναυτικοί μας διαδικθέντες ἐτη τῆς περίας τῶν παθόντων, εἴναι πειραντήματα, κανονίσματα, καταστάσεως της διαδικθέντες προσεκτικοί καὶ λαμβάνουσι τὰ ἐνδεικνύμενα ἀπλά, ἄλλως τε, προφυλακτικά μέτρα, διάκριτοι ίδιως ἐπισκέπτωνται τοὺς λιμένας εἰς οὓς ἐνδιέκοπται ταχέως τὸν πρότον τῆς διαδικθέντες προσεκτικούς.

Εἰς τὴν τελευταίαν μας στατιστικήν ἐπὶ 2.201 νοσήσεων ἔχομεν γαστρίτιδας 306 ήτοι 14 %. 'Εάν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὄσων ἀνερέθησαν ἀνωτέρω, ἐφαρμόζοντες τοὺς κανόνας τῆς προδηλητικῆς ἰατρικῆς κατὰ τὴν παραμονὴν ίδιων τῶν πλοίων εἰς τὰ τροπικά κλίματα, κανονίσματα τὸ στηριζόμενον τῶν ἀνδρῶν, ὥστε νὰ πειριορίσωμεν τὴν ὑπέρμετρον χρῆσιν τῶν λευκωμάτων καὶ λιπαρῶν οὐσιών, εἴαν κανονίσματα τῶν πρότον τῆς ἐνδυμασίας τῶν ἀνδρῶν, ἐάν πειριορίσωμεν τὴν ἀμετρούντων προστότην τῆς διαδικθέντες προσεκτικούς.

Εἰς τὴν τελευταίαν μας στατιστικήν ἐπὶ 2.201 νοσήσεων ἔχομεν γαστρίτιδας 306 ήτοι 14 %. 'Εάν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὄσων ἀνερέθησαν ἀνωτέρω, ἐφαρμόζοντες τοὺς κανόνας τῆς προδηλητικῆς ἰατρικῆς κατὰ τὴν παραμονὴν ίδιων τῶν πλοίων εἰς τὰ τροπικά κλίματα, κανονίσματα τὸ στηριζόμενον τῶν ἀνδρῶν, ὥστε νὰ πειριορίσωμεν τὴν ὑπέρμετρον χρῆσιν τῶν λευκωμάτων καὶ λιπαρῶν οὐσιών, εἴαν κανονίσματα τῶν πρότον τῆς ἐνδυμασίας τῶν ἀνδρῶν, ἐάν πειριορίσωμεν τὴν ἀμετρούντων προστότην τῆς διαδικθέντες προσεκτικούς.



στριτίδων. Και έαν ύποθέσωμεν, ότι ο άριθμός ούτος διά τών άναφερθέντων προφυλακτικών μέτρων κατέληθε είς το ήμισυ, ότι δηλαδή αντί 300 γαστριτίδων 14% έχουμε μόνον 150, 7% έπει τών νοσήσεων, τότε δι' απλού υπόλογισμού θέλομεν παρατηρήση, ότι η μέλλουσα νά προκύψῃ οικονομία είς την δαπάνη της νόσου ταύτης θά αντιπροσωπεύη κεφαλίσιον £ 21.000. "Ητοι 150 νοσήσεις μέν νοσηλείσαν έκάστης περιπτώσεως 2 περίπου μηνών, 300 μήνες νοσηλείσας πρός έξιοδα (νοσηλείσας, αποζημιώσεως κλπ.) £ 70 κατά μήνα, θά έχωμεν σύνθολο δαπάνης £ 21.000. Οικονομία σημαντικά προερχομένη έκ μιάς μόνον νόσου. Έαν δι' απλουστάτων προφυλακτικών μέστον προφυλάξωμεν τούς ανδρας τών πληρωμάτων κατά τὸν πλούν ή τὴν παραμονὴν εἰς τὰ τροπικά κλίματα, οὐ τῆς ἐντόνων ήλιαστης ἀκτινοβολίας, θά περιορίσωμεν τὰς δερματοπαθείας τῶν εύπαθων ἀτόμων εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ ή έξ αὐτοῦ οικονομία θά είνε, ἐπίσης, σημαντική κ.ο.κ.

'Αλλ' αἱ στατιστικαὶ τῶν νόσων τῶν ναυτιλομένων περιλαμβάνουσι πολλὰς παθήσεις καὶ ἀτυχήματα ἀκόμη ἔρ' οὐ δύναται νά δρᾶσῃ ταχέως καὶ ἀποτελεσματικῶς η προφυλακτικὴ ιατρικὴ καὶ ή διὰ τὸ τρόπου τούτου ἐλάττωσις τῶν νοσήσεων θά αντιπροσωπεύῃ θετικὴν οικονομίαν δεκάδων χιλιάδων ἵσως καὶ ἔκαποντάδων τινῶν χιλιάδων στερ-λινῶν κατ' ἕτος.

'Εξ δωσαν ἐλέχθησαν ἀνωτέρω νομίζομεν, ότι καταφίνεται σαφῶς, ότι μόνον ἐκ τῆς ἑφαρμογῆς τῶν νεωτέρων κατακτήσεων τῆς ὑγείας, ἐν συνδυασμῷ, βεβαίως, με μίαν ἐπιμειελήμενην καὶ ἀδιάβλητην ιατρικὴν ἔξεστασιν τοῦ ναυτικοῦ πρὸ τῆς ναυτολογίσεως του, καὶ ὑπὸ τὸν συντονιστικὸν ἐλεγχὸν τῶν ιατρικῶν καὶ νομικῶν ἀντιπροσώπων τῶν 'Ασφαλιστικῶν ὄργανων, δύναται νά ἀναμένεται μία πραγματικὴ καὶ λίαν σημαντικὴ ἐλάττωσις τῆς δαπάνης διὰ τὴν νόσον. 'Αλλὰ πέραν τῆς οικονομίας, ἐκ τῆς ἑφαρμογῆς τῶν κανόνων τῆς προφυλακτικῆς ιατρικῆς, θέλει προκύψῃ, ὅπερ καὶ σπουδαιότερον, καὶ μία σύναστικὴ προστασία τῆς ὑγείας τῶν ναυτιλομένων, εἰς τρόπον ὥστε νά είναι μαθηματικῶν βέβαιοι, ότι θά ἐλαττωθῇ σημαντικῶς ὁ ἀριθμὸς τῶν προώρων ἀποσυρμένων ἐκ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, συνεπείᾳ ἀνεπανορθώτου βλά-θης τῆς ὑγείας των.

'Η ὑπὸ τινῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων ἐπιδιωκομένη σήμερον οικονομία εἰς τὸν κλάδον ἡς νόσου, δι' αὐτοτελείας τῆς παρεχομένης ιατρικῆς περιθάψεως, εἶναι πλασματική, ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον, διότι βασίζεται αὐτῇ πολλαπλῶν τινῶν εἰς τὸ ὑψος τῆς δαπάνης, αἵτινες εἶναι φανιομενικαὶ καὶ οὐχὶ πραγματικαὶ. Αἱ παρεχόμεναι ιατρικαὶ ὑπηρεσίαι εἶναι πολλαπλαὶ δι' ἔκαστην περίπτωσιν νόσου. Εὔκολος ἐκ τούτου τυχάνει ἡ μετατόπισις τοῦ ὑψους τῆς δαπάνης ἀπὸ μιᾶς εἰς ἄλλην ιατρικὴν ὑπηρεσίαν, ἢ μεφανίζομενος οὕτω μειωμένης τῆς πρώτης έν σχέσει μὲ παρομοίων ὑπέρτερα παρεχομένην ὑπὸ ἄλλου ιατροῦ. Κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον εἶναι δυνατὸν ἐπὶ ὀμάδος θεραπευομένων νοσήσεων γά γίνη μετατόπισις τοῦ ὑψους τῆς δαπάνης ἀπὸ ἀπλουστέρας τινὸς νόσου εἰς ἄλλην πολυπλοκωτέραν τοιάσην κ.ο.κ. 'Η μετατόπισις αὕτη τῆς δαπά-νης, βεβαίως, δὲν γίνεται σκοπίμως ὑπὸ τῶν θεραπευόντων ιατρῶν, ἀλλ' ὄφειλεται ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον εἰς τὴν διαφορὰν ἀντιλήψεων ὡς πρὸς τὴν τηρητανίαν θεραπευτικὴν ἀγύρων ἐπὶ ἔκαστης περιπτώσεως καὶ ως πρὸς τὸν ἀπαίτουμενον χρόνον θεραπείας. Εύνούτον εἶναι, ὅτι πάσα σύγκρι-σις ὑψους δαπάνης διὰ τὴν νόσον, ἑφαρμοζόμενη μεταξὺ ναυτιλομένων, δεχομένων τὴν ἐτίδρασιν διαφόρων ἔξωγενων βλαπτικῶν ἐπὶ τὴν ὑγείαν παραγόντων, εἶναι πεπλανυμένη καὶ ἀνίθετος πρὸς τοὺς κανόνας τῆς στατιστικῆς ιατρικῆς. Οὕτω δὲν δύναται νά γίνη, π.χ., σύγκρισις τοῦ ὑψους τῆς δαπάνης ταύτης μεταξὺ τοῦ ἀριθμοῦ ναυτικῶν ἀσχολουμένων τῶν μὲν τῆς ἐπιβατικῆς ἐντὸς τῆς Μεσογείου ναυτιλίαν, τῶν δὲ μὲ τὴν ποντοπόρων τοιαύτην κ.ο.κ.

'Ἐπίσης η διὰ μειοδόσιας παρορχὴ τῆς ιατρικῆς συνδρομῆς ἀπορρίπτεται, ὡς οὐχ μόνον ἀσύμφορος, ἀλλὰ καὶ ἐπιζημία διὰ πάντα μὲν ἀσθενῆ, ίδιαιτέρως δὲ διὰ τὸν ναυτικὸν τοιούτον.

Νομίζομεν, ότι εἶναι συμφέρονταν καὶ τὸν ναυτικὸν ἐπιχειρήσεων καὶ τὸν ναυτεργατικὸν σωματείων νά ἐπιδιώξωνταν τὴν ἑφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω μέτρων. "Ητοι τὴν προφύλαξην ἀπὸ τῶν νόσων καὶ τὸν συντονιστικὸν ἐλεγχὸν τῆς ιατρικῆς περιθάψεως (διαγνώσεως καὶ θεραπείας τῆς νόσου). Δυστυχῶς παρ' ἡμῖν μέχρι σήμερον δὲν κατεβλήθη ἡ δέουσα προσπάθεια πρὸ τὴν κατεύθυνσιν τῆς προφυλάξεως ἐκ τῶν νόσων. Οὐδεὶς ὑγειονικὸς δόηγος τῶν ναυτιλομένων ὑπάρχει, ἐξ δωσαν γνωρίζουμεν, εἰς τὸν διόπτον νά περιλαμβάνωνται κατὰ τρόπουν ἀπλούν, ὥρισμέναις δόηγαις διὰ τὴν τήρησιν τῶν κανόνων τῆς ἀτομικῆς ὑγείας ἐν τῷ πλοίῳ, διὰ τὴν ἑφαρμογὴν ὥρισμένων προφυλακτικῶν μέτρων διὰ τὴν προφύλαξιν ἐκ νοσήσεων τινῶν. ίδιαιτέρως συχνῶν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν, διὰ τὴν προφύλαξιν ἐκ βλαβῶν τῆς ὑγείας δυναμένων νά προέλθωσιν ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου κλπ.

'Ἐρωτημα 5ον. Είναι δυνατὸν νά βελτιωθῇ περαιτέρω τὸ ἔμψυχον ύλικὸν τοῦ ἑμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ; Καὶ διὰ ποίων μέσων;

'Ασφαλῶς είνε δυνατὸν νά βελτιωθῇ ἔτι περαιτέρω τὸ ἄριστον ἔμψυχον ύλικὸν τοῦ ἑμπορικοῦ μας στόλου διὰ τῆς ίδρυσεως ἐνδὸς ή καὶ περισσο-

τέρων Ναυτικῶν 'Υγειονομικῶν 'Ινστιτούτων, εἰς τὰ ὅποια θὰ ἔξετασται τοῦς ὃ τὸ πρῶτον εἰσερχόμενος εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα υποψήφιοι, ναυτικός. Θά υποδάλλεται, δηλαδή, οὕτως εἰν τῷ 'Ινστιτούτῳ τούτῳ εἰς ὃντας ἐπιστήμης σήμερον καθορίζομένας ψυχοσωματικὰς δοκιμασίας (TESTS) καὶ ἔξ αὐτοῦ θά κρίνεται, ἐάν εἶναι κατάλληλος διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου θὰ είναι δυνατόν νά ἀποκλείωνται ώρισμένα εύπαθη καὶ προδιατεθειμένα πρὸς ώρισμένας νοσήσεις ἄτομα, πρὸς τὸ συμφέρον συνῶν τῶν ίδιων καὶ τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων.

Πράγματι, ως ἡ πεῖρα μᾶς ἀπέδειξε, τὰ εύπαθη ταύτα ἄτομα εἰσερχόμενα εἰς τὸ ἐπίπονον καὶ ίδιαίσιν ναυτικὸν ἐπάγγελμα καθίστανται ίδιαιτέρως δυστυχῆ, διότι κατόπιν τῆς εξακήσεως τοῦ ἐπαγγέλματος τούτου ἐπὶ τινὰ ἔπη, ἀναγκάζονται, συνεπείᾳ ἐπιδεινώσεως τῆς ὑγείας των, νά ἔγκαταλεπίστω τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, σάνε μάλιστα οὐσιαστικῆς περαιτέρω προστασίας καὶ ἀνίκανα νά τραπῶσι πρὸς ἄλλα βιοποριστικά ἐπαγγέλματα. Περιττὸν νὰ λεχθῇ, ὅτι τὰ ναυτικὰ ταύτα 'Ινστιτούτα δύναται χρήσιμα εἰν τοῖς πλοίοις ἐργαζομένων καὶ ἐπὶ τῷ σκοπῷ προστασίας τῆς υγείας αὐτῶν.

Τον) Ιανουάριος Ναυτικῶν 'Υγειονομικῶν 'Ινστιτούτων πρὸς ἔξετασιν τῶν εἰσερχομένων τὸ πρῶτον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, πρὸς μέλέτην τῶν μέτρων ἀποκαταστάσεως τῶν συνθηκῶν διαβίωσεως καὶ ἐργασίας τῶν ἐποίησις πάσης ἐξελίξεως εἰς τὰ ζητήματα τῆς ναυτικῆς ιατρικῆς.

Τον) Συντονισμὸς τοῦ ἐλέγχου τῆς παρεχομένης σήμερον ιατρικῆς περιθάψεως εἰς τοὺς ναυτικούς διὰ τὴν ἐνισχύσεως τῆς ἀνεξαρτητικῆς καὶ τοῦ κύρους τῶν ναυτικῶν διά της ἀντιπροσώπων τῶν 'Ασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν Νομικῶν καὶ τῆς ιατρῶν τῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς ἐπίτευξιν τῶν κατωτέρω σκοπῶν :

α) Τὴν ἐπεξεργασίαν στατιστικῶν δεδομένων, ίδιαιτέρως τῶν ἐκ τῶν νόσων, ἀπαραίτητον διὰ τὴν ὄρθην καὶ ἐπιστημονικὴν υγειονομικὴν κατεύθυνσιν ἐν τῷ Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ.

β) Τὴν παρορχὴν ὁμοιόμορφων ἀσφαλιστικῆς προστασίας διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς μακρᾶς καὶ λίαν χρονίμου πείρας τῶν νομικῶν ίδιων ἀντιπροσώπων τῶν 'Ασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν.

γ) Τὸν συντονιστικὸν ἐλέγχον ὑπὸ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν 'Ασφαλιστικῶν 'Οργανισμῶν ἀσκούμενον, πρὸς ἀποφυγὴν πάσης τυχὸν καταχρήσεως τῆς 'Ασφαλιστικῆς προστασίας προσθήποτε προερχομένης.

Τέλος, καθ' ἡμᾶς, τρεῖς εἶναι οἱ παράγοντες τῆς πρόσδου τοῦ 'Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ : Ιαν.) 'Ο 'Ἐλλην ναυτικὸς ἐπιχειρηματίας. Ιαν.) Τὸ 'Κεφαλαίον. Καὶ Ιαν.) Τὸ 'Ἐλληνικὸν ἔμψυχον ύλικόν, τούτεστιν ὃ 'Ἐλλην ναυτεργάτης.

Εἰς τὸ πρῶτον διεκρίθη τὸ 'Ἐλληνικὸν δαιμόνιον, ὃ δεύτερος (τὸ Κεφαλαίον) κατεκτήθη ὑπὸ τοῦ πρώτου. 'Αλλ' ἀμφότεροι οἱ παράγοντες εὖτοις εἰσέρχονται εἰς διεθνῆ συναγωνισμόν. 'Ο τρίτος, ὅμως, παράγων, ὃ 'Ἐλλην ναυτεργάτης, τοῦ ὅποιου τὰ ὑπέροχα ψυχικά προσόντα, τὴν ναυτικὴν ἐμπειρίαν καὶ τὴν σωματικὴν ἀντοχὴν ἐπὶ σειράς ἐτῶν παρηκόλουθησαν, εἶναι δυνατὸν νὰ δώσῃ τὴν ἀναμφίσητητον ὑπερτητού τοῦ πρώτην παρηκόλουθησαν, εἶναι δυνατὸν νὰ δώσῃ τὴν ἀναμφίσητητον τούτου τοῦ θεορητικού μας Ναυτικοῦ καὶ νὰ καταστήσῃ τούτο ἀσυναγώνιστον.

Τούτῳ θὰ γίνῃ, ἐάν προσέξωμεν περισσότερον εἰς τὴν προστασίαν τῆς ὑγείας του, εάν προσέξωμεν εἰς τὴν ἐπιλογὴν του, εἰς τὴν ἀποκατάστασιν τῶν παθώντων ἐν τῇ ἐνασκήσει τοῦ ἐπαγγέλματος του, εάν προσέξωμεν εἰς τὰς συνθῆκας διαβίωσεως καὶ ἐργασίας του. Εἴναι δὲ η πρόβλεψις αὕτη ἀσφαλῆς διότι τὸ ἔμψυχον ύλικόν μας ἐκτός τῶν ἀνωτέρων ἀναμφίσητητῶν προσόντων του, κέκτηται καὶ τοῦ θεού διώρου, τῆς ἀπαλλαγῆς τούτεστιν ἐκ τοῦ φθοροποιοῦ ἀλκοολισμοῦ.

'Ἐὰν διὰ τῆς μικρᾶς μας ταύτης μελέτης κριθῇ, ότι παρέσχομεν ἀλλαγήστηκαν ταύτης παθώντων εἰς τὴν προστασίαν τῆς ὑγείας τοῦ 'Ἐλληνος ναυτιλομένου, τούτῳ θέλει ἀποτέλεση δι' ἡμᾶς υπερτάτην ίκανοτοπίσιν.

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. ΠΑΓΚΑΛΟΣ (Πειραιώς)**

'Ιατρός - Μικροβιολόγος - 'Υγειεινολόγος - 'Πειθεωρήτης ἐν 'Ελλάδι τῆς 'Άλληλασφαλιστικῆς 'Οργανώσεως «United Kingdom Club & London Owners Club».

**CARGO & TANKSHIP MANAGEMENT CORPORATION**  
CABLE ADDRESS: "STARNAVES,,

**MAR - TRADE CORPORATION**  
CABLE ADDRESS: "POSEIDON,,

**KULUKUNDIS SHIPPING AGENCY, INC**  
CABLE ADDRESS: "AMPHITRITE,,

TELEPHONE: Digby 4-5900

• 80 • BROAD STREET NEW YORK 4, N.Y.

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΕΝΑ ΑΔΕΣΠΟΤΟ ΙΔΡΥΜΑ

Ο βουλευτής Λακωνίας και φίλος των ναυτικών κ. Δημ. Παπαμιχαλόπουλος άρχισε ένα άγνωστο ύδρο μέσα στην θάλασσα γύρω από μια πολύ περιέργη υπόθεση, που μάς άφορά. Φυσιολογικά, αυτός δε δύρυνθος διάποδης επέρπετε νά είχε ζεκινήσει από τις ναυτικές όργανσεις, από πολύ καιρό, γιατί ή υπόθεση της όποιας άφορε είναι τέτοια, για την όποιας οχι μόνο άγωγας και δύρυνθος επιβάλλεται, αλλά και κάποιας έντονότερης ανταρσίας. Ήσως τα Σωματεία μας ν' αγγίνουν αυτό το ζήτημα. Είναι τούτο το πιθανότερο. «Ετσι, δέ, δικαιολογείται και η σιωπή τους και το μή ξεσήκωμα των ένδιαφερομένων, με την κατάλληλη διαφώτιση.

Άς, επιτραπέ, κατ' ανάγκην, σ' αυτή τη στήλη, νά έκποιηση τό θέμα, Φυσικά, αποτείνομαι σε όσους τό άγγινουν. Και αυτοί είναι οι άμεσα ένδιαφερόμενοι. Οι ναυτικοί διλοί. Αυτοί που όργανων τους Ωκεανούς της Οικουμένης. Οι άλλοι, που δοκιμάζουν για μια άκομη φορά το γλύκα της άνεργιας, αλλά και της άδιαφορίας από πάντας και περιφέρουν τη δυστυχία τους στα άχαρα μουράγια της στεργιάς. Και όι συνταξιούχοι του έπαγγέλματος, τέλος, που δικαιουόνται καλλιέργειαν χάρη στην άνεργη, μ' στα προσέφεραν σε μια δύσκολη ζωή. Στὸν άγαπητό μου αύτον κόσμο, μεταδιδάχω τις σκέψεις μου και τὰ συμπεράσματά μου για νά κάνουν και κείνοι τις σκέψεις τους και τὰ δικά τους συμπεράσματα.

Η ιστορία, άρχιζει από την έποχη, που μπλέξαμε στὸν τελευταίο μεγάλο πόλεμο. Τότε, δε υπουργός της Εμπορικής Ναυτιλίας, είχε μια έμπνευση νά μήν αφίση την άσφαλτη τῶν πληρωμάτων, από πολέμους πολέμου, νά γίνη σε άσφαλτος τού έξωτερικού, όπου διάκανε μια έσωτερη άσφαλτη από την άνθισαν «Άσφαλτος Όργανος Μικρού Πολέμου» γνωστή με τα άρχικα γράμματα «ΑΟΚΠ». Στὸν ίδιο όργανο, με «Ειδικό Ταμείο», ομως, εύτυχως, άσφαλτησκαν υποχρεωτικά και τα μικρότερα πλοία, στὰ έργαντα νερά, έπιτακτα τού Έλληνικού Κράτους, μαζί με διλοί τά άκτοποικά. Λέμε δέ ότι εύτυχως αύτά άσφαλτησκαν με «Ειδικό Ταμείο», γιατί ή άσφαλτη τους στάθηκε πολύ απτυχη. Ο λόγος ήταν γιατί δε ΑΟΚΠ, αυτός, δεν είχε δικά του κεφάλαια. Και μιά που θα πλήρωνε τὰ παθητικά του μετά τὸ τέλος του πολέμου, υπελόγιζαν οι άργαντας του πώς ώς τότε, τὰ άσφαλτητρα, που θα είσεπραττε, θα έφθαναν και θα περισσευαν στὶς υποχρεωτικές, αύτες τις υποχρεωτικές τις υπολόγιζαν με την πείρα του πρώτου πολέμου της Βάζοντας πιθανότητα απώλειων 30 %, τὸ πολύ, 40 % τῶν άσφαλτησκαν πλοίων.

Η πραγματικότης ήταν πολύ διαφορετική. Χάθηκαν δύλα τὰ πλοία τῆς άναγκαστικῆς πετασίας ή δέ ζημιά, συμπεριλαμβανομένων και τῶν έξοδων της... έπιχειρήσεως, ζεπέρασε πολὺ τὸ 100 %. Τὰ δέ άσφαλτητρα, σὲ πληθωρικές δραχμές φυσικά, δεν έφθαναν ούτε για τὸ μισθό τῶν υπαλλήλων του ΑΟΚΠ. Και μόνο πολύ άργοτερα, διαν άξιοποιήθηκαν μερικοί κονδύλια έπανωθεων, δόθηκε κάπιο ποσόστο στους πλοιοκτήτες, που δέν υπόλογοσύνη με τὴν μεταπολεμική ή και τὴν πολεμική άξια τῶν πλοίων, δεν άντιπροσωπευει ούτε 10 % τῆς άξιας τους.

Όσο για τὰ πληρώματα, δε ΑΟΚΠ στάθηκε τυχερώτερος. Τὰ άσφαλτητρα που εισέπραξε, ἀν και ήσαν κατωτέρας βάσεων από δύο ή ζητούσε, για τὸ τέλος λόγο, κάθε ξένη σοβαρή άσφαλται (άρθρον κ. Αχή, τέως Δ/ντού ΑΟΚΠ) στάθηκαν άνεπαρκή για τὴν προβλεπομένη άποζημιώσα τῶν θυμάτων, περισσευαν δέ και άρκετα χρήματα και τὰ δποια, σύμφωνα με τὸ καταστατικό του ΑΟΚΠ, προεβλέποντο για χρησίμους σκοπούς τῶν ναυτικῶν.

Δεν έρω από σφάλλω, νομίζοντας πώς και αυτά τὰ περισσεύματα θα έπρεπε νά διατεθούν επίστης για τὰ θύματα. «Οση και ἄν ήταν ή άποζημιώσα, δέν μπορει νά θεραπεύη τὴν όρφανια και τὸν τραγικὸν άκρωτηριασμὸν τῆς οικογενείας από τὸν μονοδικὸν και ίσοδιον προστάτη. Άλλα, τέλος, για νά μήν νομισθή πώς κάνω πνεῦμα και τῆς κακῆς ώρας δημιγνώσια, δέχομαι πώς και κάθε κοινωφελής σκοπός για τοὺς ναυτικούς και τὴν Ναυτιλίαν μας γενικά, άριστα δικαιολογούσε τὴ διάθεση αύτῶν τῶν πλεονασμάτων.

Τὰ χρήματα αύτά διετέθησαν για ένα Ναυτικό Σανατόριο στὰ Μελίσσια και γιὰ τὶς Ναυτικές Σχολές του Ασπροπόρου. Πινγίνω πάλι τὶς άντιρροσίες μου και δέχομαι πώς και τὸ Σανατόριο και οἱ Σχολές άποτελούν υπόθεση, που άποτελει υποχρέωση τῶν ναυτικῶν, για νά πρωχήσω στὴν ιστορία μου.

Άπο τὸ σημεῖο αύτού άρχιζουν μερκοί περιέργοι ελιγμοί γύρω από τὸ Σανατόριο. Εἶπαμε, χτίσθηκε με χρήματα τού ΑΟΚΠ. Μὲ περισσεύματα άσφαλτεως τῶν θυμάτων του πολέμου. Μὴ μοῦ ισχυρισθῆτε, διτί δε ΑΟΚΠ σὰν Δημόσιος Όργανος είχε αύτούς δικαιώματα σ' αὐτὸ τὸ χρήμα, γιατί άλλα μᾶς διδάσκει ή περιπέτεια τού «Ειδικού Ταμείου» και ευκολός συμπεραίνουμε τὶ θά γινόταν και μὲ τὴν άσφαλτη τῶν πληρωμάτων, δὲν τὰ θύματα ήσαν περισσότεροι ή άν οι έφοπλισται τῆς ξένη Ναυτιλίας δέν κατέβανταν τὰ άσφαλτητρα στὸ έξοτερικό σὲ συναλλαγμα. «Ωστε πρόκειται περὶ ναυτικού χρήματος ποτισμένου όχι μόνο μὲ τοῦ Πόντου τὴν άλμυρά, άλλα και μὲ αἴμα. Πολὺ αίμα.

Άρχιζουν, λοιπόν, οι έλιγμοι: Πράξεις πρώτη: Τὸ Σανατόριο δὲν μπαίνει στὴν ζητερεία Προνοίας τῶν Ναυτικῶν, άλλα αποτελεῖ αύτόνομο «Άδελφάτο». Γίνεται, δηλαδή, ένα άνεξάρτητο μαγαζί, που στὸν ναυτικούς μονο μια ειδική νοσοκομειακή περιθωλιψίαν ανελάμβανε, στὴ φυματιστή τους. Πραγματοποιείται, λοιπόν, τὸ «Άδελφάτο» πλούτιζεται μὲ τοὺς καταλλήλους «Άδελφούς και Άδελφάτο» και άρχιζουν οι δουλείες του. Γιά ένα διάστημα, πράγματι προσφέρει τὴν περιθωλιψία του στοὺς φυματικούς ναυτικούς, σὲ άρκετο δὲ άριθμο άσθενῶν. Συνέδη μως στὴν έποχή μας, νά καταπολεμηθῇ πολὺ αὐτή ή κακή, άλλοτε, άρρωστα. Η έπιστημή τῆς έπετέθη άμειλικτα γιὰ νά πάντα μεταβάλλεται σὲ συνάρι. Συνέπεια, νά λιγοστέψῃ ή πελατεία τού «Άδελφάτου» και νά άναγκάσῃ τοὺς «Άδελφούς ν' αναζητήσουν από άλλες πηγές πελατεία, μια και οι ναυτικοί φυματικοί μετρώντουσαν στὰ δάγκτα. Πράξεις δεύτερη: «Άρχιζουν οι μπτίγες. Πελάτες: τὸ ΙΚΑ και άλλα έργατικά και έπαγγελματικά συγκροτήματα. Τὸ αύτόνομο και άνεξάρτητο «Άδελφάτο» κάνει μὲ κανονική πλέον άνεση τὰ διοικητικά του καθήκοντα.

Και αυτὰ νά συμβαίνουν σ' έποχη δηπου συζητούμε τὴν άναγκη Ναυτικού Νοσοκομείου και άναζητούμε νέα κεφάλαια, από πολὺ τῶν ναυτιλούμενών φυματικά, γιὰ τὴ δημιουργία του. Νά συμβαίνουν σὲ έποχη δηπου ή σκληρή μοίρα τῶν ναυτικῶν τούς τυραννεῖ πάλι μὲ τὸ φοβερό δραχνά τῆς άνεργίας και τῆς άνεχειας και τοὺς άναγκάζει νά κατεβαίνουν στὰ

πεζοδρόμια μεταφέροντες γιὰ έκποιηση τὰ σεντόνια τους, τίς κουβέρτες τους, τὰ ρούχα τῆς οικογενείας τους γιὰ νά πάρουν τὸ ψωλή τῆς ήμέρας. Νά συμβαίνουν σὲ έποχη, που κανεὶς δέν μᾶς δεσμιάνων πῶς δέν θα ξαναοίξει τὰ άσφαλτητρα και τού δεσμού του καπτοίος νέος ΑΟΚΠ γιὰ ν' ασφα-

λίτη νέους κινδύνους πολέμου. Σ' αυτὸ τὸ σημεῖο, ξεκινά ό θύροβος. Δὲν τὸν προκαλεῖ καμμία Ναυτική Όργανοση στὸ «Υπουργεῖο τῆς Ναυτιλίας». Τὸν ξεκινά ό θύροβος και φίλος τῶν ναυτικῶν κ. Δημ. Παπαμιχαλόπουλος και ζητεῖ τὴν άποδοση στοὺς ναυτικούς του Σανατόριο. Ζητεῖ νά περιέλθῃ στὴ δικαιοδοσία και τὴ διαχείριση τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου». Νά χρησιμοποιήθη γιὰ τὰ ναυτικούς και δημιουργίας του. Τὶ καλλίτερο από τὸ νά μεταπρατη σὲ Ναυτικό πλήρες Νοσοκομείο; «Άλλα μὲ τὸ θύροβο τοῦ καλοῦ μας φίλου, πληροφορούμεθα, ωμά, τὸ πρόγραμμα τὰς τρίτης προτείλη τὴ Σημαία του τὸ «Άδελφόστον» τῶν Μελίσσων. Αν δέ τυχον ήθελε ποτὲ τὴν άποστειλη, τότε ως άδεσποτο ίδρυμα θὰ περιέλθῃ εἰς τὸ «Κράτος»».

Αυτά τὰ φοβερά λόγια τὰ λέγει διά τοις φίλοις της τρίτης προτείλη τὴ Σημαία του τὸ «Άδελφόστον» τῶν Μελίσσων. «Άν δέ τυχον ήθελε ποτὲ τὴν άποστειλη, τότε ως άδεσποτο ίδρυμα θὰ περιέλθῃ εἰς τὸ «Κράτος»».

Φυσικά, σὲ τραγική πλάνη δρίσκεται διά καλός μας «Υπουργός». Σὲ πλάνη στὶν όποιας τὸν παρασύρει τὸ έχθρικό πρὸς τὸν ναυτικούς περιβάλλοντας του. Και φθέγγεται αὐτὴ τὴ φοβερή προειδοποίηση. Και νά λέγονται αὐτὰ τώρα, που συμβαίνουν δησ είπαμε, δησα συνεπάγεται διά φοβερή κρίση τῆς Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας.

Δέν έννουμε ποτὲ πώς τὸ Σανατόριο θὰ βάλῃ τροχοπέδη στὴ δυστυχία μας μὲ οιδόποτε τρόπο. Λέμε δημάς και ένοσύμε δησ διά τοις καπτοίες από τὸν άσφαλτητρα δησεται δεκτές μὲ περισσότερη άγανάκτηση και τέτοιες ρεμούλες γίνονται περισσότερο αισθητές στὶς δυστυχίες ήμέρες.

Γιατὶ άραγε διεκδικεῖ τὸ Κράτος, τὸ «Άδελφόστον»; Μήπως γιὰ νά τού διποδοθῇ ή δέν μέρους του μέριμνας και οι θυσίες γιὰ τὴν τάξη μας; Ποιός λησμονεῖ τὸ κρατικό ένδιαφέρον στὸν ναυτικούς σ' δηλητήρια τῆς Ναυτιλίας μας; «Άπο πού ν' άρχισουμε και πού νά τελειώσουμε; Άπο τὴν προπολεμική ιστορία με τὶς κλωτσίες τοῦ Χατζηκυριάκου και τὶς «Πλορεῖς τῆς πείναις»; Άπο τὴν άλμαση τῆς Κατοχῆς; Άπο τὰ έργα και ήμέρες περιπέτειας στὸν Ταμείων μας; Άπο τὴν άλμαση τῆς Κατοχῆς; Άπο τὰ έργα και ήμέρες επὶ τῶν Ταμείων μας; Άπο τὴν άλμαση μεγάλες του φροντίδες στὸν νέο χειμώνα μας;

Τὸ Ναυτικό Σανατόριο, Κε «Υπουργέ», είναι θεμελιωμένο σὲ κόκκαλα ναυτικῶν. Αν δύκυλος σας δὲν σάς δηλεπότερο τὸ επίπεδο, σάς τὸ λέγει αὐτή η στήλη. Τὸ Ναυτικό Σανατόριο χτίσθηκε μὲ χρήματα πού δηλητούν στὸ θάλασσα. Ανήκει στὸν ναυτικούς τῆς Ελλάδος. Κακώς σας πληροφορούν, πώς είνε κάτι τὸ Κρατικό ιστορία τοῦ Χατζηκυριάκου. Κατοχή σὲ τὸν Αδελφόστον, και σὰν απέλθουν από μέσα σὲ τὸ Κράτος,

Τὸ γεγονός, πις μία τέτοια κουβέντα βγήκε από τὸ Υπουργό Ναυτιλίας μας πληγώντας αφάνταστα και μάς έκνευρις αφάνταστα. Χωρίς νά τὸ θέλετε παρουσιάσατε ανάγλυφη τὴν Κρατική και τὴν έξωναυτική άντιληψη και διάθεση έπι τῆς Ναυτιλίας και τῶν ναυτικῶν.

Εμεῖς, Κε «Υπουργέ», πις διανώμεις τὶς μέρες μας και τὶς γύχτες μας άνω τῆς Ωκεανούς, άκωμένο διαυγέστερα τὸ τρίξιμο από τὰ κόκκαλα τῶν συναδέλφων μας, τοῦ πολέμου, από τὸν θυθό. Είνε άκριδώς τὰ κόκκαλα κείνα πάνω στὰ όποιας θεμελιώνεται τὸ διποτού Σανατόριο, από τὸ στήλη και αὐτὸ σὰν έκείνους. Συνεπώς, δικαιούμεθα νά θορυβήσουμε κοντά στὸν καλό μας φίλο Βουλευτή και τὴν έξιντας της Κατοχῆς της Χειρός από τὸ Σανατόριο τῶν Μελίσσων. Δικαιούμεθα νά σὰς παρακαλέσουμε σὰν «Υπουργός» μας, αντὶ νά λέτε δησ σὰς προδιέθεσαν νά πήπετε τὸ φραγγέλιο και νά πάτε στὰ Μελίσσια, νά πετάξετε έπι τὸ Ναυτικό Νοσοκομείο τοῦ διαφόρους «Άδελφού» και νά τὸ παραδώσετε στὸν Αδελφόστον. Νά τὸ παραδώσετε στὸν Οίκο Ναύτου, πις μὲ τὴν έπιβλεψη τὴ δική σας, τὴν έπιβλεψη τοῦ Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, νά προσφέρει δησ την δεσμόθεα μὲ άποδηπότε δικολαβικά σχήματα και ἄν μάς προβληθῇ. Οι ναυτικοί παρακολουθούν δησ άνωτάσους άρχοντας, από Μητροπολίτες, από ήπειρούνος και άνευθυνούς άλλους ρήτορες, δὲν μάς άποκομίζουν γιὰ νά δεχθήμεθα εύχαριστας τὴν Κρατική εὐλογία από τὴν... άνάποδη.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

## KOSTAS MEGRELIS MEDITERRANEAN CORPORATION

Shipchandlers

Vico Giannini n. 3 int. 7

GENOA

PHONE: 202687, 202773, 200510, 294782

CABLES: MEGRELIS, GENOA

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

“ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ”

# ΣΠΕΤΣΟΠΟΥΛΑ

ΤΟ ΟΝΕΙΡΩΔΕΣ ΘΕΡΕΤΡΟΝ ΤΟΥ Κ. ΝΙΑΡΧΟΥ

Έγγυτα των Σπετσών, είς έλαχίστην άπόστασιν έκ τής "Υδρας, ή μικρά, κατάφυτος, με βαθείας και γραφικάς κολπώσεις Σπετσοπούλα, διαμορφώεται πυρετώδως άπο ένα έπιτελειον άρχιτεκτόνων, τεχνικών και δασολόγων, είς τό πλέον όνειρώδες θέρετρον, τό δόποιον περιέκλεισε ποτέ είς τά δριά της ή ώραια χώρα μας.

"Η ανήσυχος και δημιουργική πατασία του κ. Νιάρχου, μετά τούς τόσους πλωτούς κολοσσούς, τά έπιβλητη βιομηχανικά του συγκροτήματα, τήν θαυμασίαν έκεινην συλλογήν έργων τέχνης, εύρεν άλλους τρόπους νό προκαλέση τὸν διεθνή και τὸν ἡλληνικὸν, φυσικά, θαυμασμὸν και τὴν διεθνῆ ἐπίσης ἔκπληξην. Τὴν ἀξιοποίησιν εἰς τὸ ἑπτακόντα, χάρις εἰς τὴν τὴν απειρίαν τῶν διατίθεμένων μέσων, τῆς γραφικότητος μᾶς μικρᾶς νησίδος, μᾶς «σταγόνας γῆς» θά έλέγομεν, καὶ τὴν μεταμόρφωσίν της εἰς μίαν διαμονὴν ἀνωτέραν πάσης περιγραφῆς. Δάση σκιερά, πλουσιάτατή διάστησης, ποικίλα δράματα, παραλίας καλύμμενα μὲ στρώματα χρυσιζόντης σάμου, υπήμεροι κολπίσκοι, κομψόταταί επάυλεις, θά κοσμούν μέχρι τοῦ προσεχούς φθινοπώρου τὴν... τυχερήν αὐτὴν νησίδαν τοῦ 'Αργολικοῦ.

\*\*\*

Είναι ἄκ της φύσεως προνομιούχος ή Σπετσοπούλα. Πυκνότατα τὰ δάση τῶν πεύκων και τῶν ἐλαιώνων. 'Ενθυμίζει εἰς τὸ ἑστιερικὸν τῆς δρυμόν, ἐνῷ ή πολυσχιδῆς περιμετρός τῆς συνθέτει ἔνα πλούσιον, χαρίεν και φωτεινὸν θαλασσινὸν τοπίον ἀπὸ τὰ ἑντυπωτικά πάρτα τοῦ Αιγαίου. Τὸ εύρυτερον περιβάλλον τῆς μικρᾶς νήσου εἶναι κάτι περισσότερον ἀπὸ όνειρώδες, ιδίως ἐν εύδιᾳ. 'Η ημέρας και γραφική δύνης τῶν Σπετσών ἀπὸ τὴν μίαν πλευράν, ἐν περιέραιον καλλιγράμμων ἐρυμοντιῶν ἀπὸ τὴν άλλην, και εἰς τὸ βάθος ἐλεύθερα και ἀνεμπόδιστος μίας καταγάλανη θάλασσα. Πιστοποιητικὸν θαυμεῖας αἰσθητικῆς καλλιεργείας, τὸ τοπίον τῆς Σπετσοπούλας διὰ τὸν ιδιοκτήτη της.

Τὸ μῆκος τῆς νησίδος εἶναι 1,5 μιλλιον, τὸ πλάτος 1 μιλλιον, ή περιμετρός τῆς 4 περίποιον χιλιόμετρα, τὸ ὑψηλότερον σημεῖον τῆς 354 μέτρα και ἡ γεγονότερα πλευρά της ἐκ τῆς ἀκτῆς τῶν Σπετσών, μόδιον 450 μέτρα. 'Ιδιοτητικά τῆς παραλίας ἐφόπλιστικής οἰκογενείας Λεωνίδα, ἡ γοράσθη ἡ ἀκριβεστέρων ἐξεχωρήθη εἰς τὸν κ. Νιάρχον δι' 99 ἑπη, ἀντὶ ποσοῦ, ὡς λέγεται, 120.000 δολαρίων.

"Η διευθήσις τοῦ τοπίου τῆς νήσου και ἡ ἐκτέλεσις τῶν διαφόρων τεχνικῶν ἔργων ἥρχει τὸ περασμένον φθινόπωρον. 'Υπολογίζεται διτὶς ἡ Σπετσοπούλα θά εἶναι σχεδόν ἐτοίμη νὰ φιλοξενήσῃ τὸν κ. Νιάρχον και τοὺς προσκεκλημένους του περὶ τὸν μῆνα Σεπτέμβριον. 'Εκατὸν τεχνίτες εἰς τὴν δυτικήν πλευράν τοῦ λιμένος. 'Ο δρόμος αὐτός, ἐπὶ τὸν ὅποιον θὰ κινοῦνται ἀέτως δύο αὐτοκίνητα και δύστις θὰ ἔχῃ κατάστρωμα ἐκ τοιμέντου, ἀποτελεῖ τὴν ἀφετηρίαν ἐνὸς ἄλλου, πολυπλόκου δικιού δικτύου, τὸ δόποιον θὰ διακλαδύνεται περετώδως και αὔριον ίσως ὁ ἀριθμός τῶν νὰ διπλασιάση τὸ έσωτερικὸν τῆς δασώδους νήσου.

'Άλλ' ἄς ίδωμεν τί μέχρι τῆς στιγμῆς ἔγινεν εἰς τὸν Σπετσοπούλαν: 'Ηνοίχθη εύρυς περιφερειακὸς δρόμος, συνολικού μήκους 8,5 χιλιομέτρων. 'Άρχιει κατὰ τὸ πήγανον μέσων πλευρά τοῦ μικροῦ λιμένος τῆς νήσου, προχωρεῖ κατὰ μῆκος τῆς παραλίας, μὲ ἀνατολικὴν κατεύθυνσιν. διέρχεται ἐμπροσθεν τῆς ἐπαύλεως Νιάρχου, διαφόρων δονηθητικῶν οἰκημάτων, διποιθεν τῆς περιοχῆς, ὅπου θὰ δημιουργήσῃ μία μεγάλη πλάτη, και καταλήγει εἰς τὴν δυτικήν πλευράν τοῦ λιμένος. 'Ο δρόμος αὐτός, ἐπὶ τὸν ὅποιον θὰ κινοῦνται ἀέτως δύο αὐτοκίνητα και δύστις θὰ ἔχῃ κατάστρωμα ἐκ τοιμέντου, ἀποτελεῖ τὴν ἀφετηρίαν ἐνὸς ἄλλου, πολυπλόκου δικιού δικτύου, τὸ δόποιον θὰ διακλαδύνεται περετώδως, και ἀπό τὸ περιγράμμα τῆς νήσου.

Πρόκειται εἰς τὴν πραγματικότητα περὶ μονοπατιῶν, χαραγμένων κατὰ τρόπον ὥστε νὰ διευκολύνουν τὴν προσπέλασιν πρὸς τὸ δάσος τοῦ ἑπισκέπτου, χωρὶς δύως και νὰ ἀλλοιώνουν τὴν φυσικότητα τοῦ περιβάλλοντος. 'Ολόκληρος αὐτὸς ὁ περιφερειακὸς δρόμος θὰ φωτισθῇ μὲ εἰδικὸν κρυφὸν φωτισμόν, ὁ δόποιος ταύτοχρόνως θὰ προσάρλη και ἀξιόρη τὸ περιγράμμα τῆς νήσου.

"Η συντήρησις και ἡ ἐπέκτασις τοῦ πρασίνου τῆς νήσου ἀπετέλεσε τὴν δευτέραν σοδαράν μέριμναν τῶν ἀπειτείουν τῶν ειδίκων τοῦ κ. Νιάρχου. 'Ἐλήφθησαν μέτρα διὰ τὴν ἀσφαλείαν τῶν δασῶν ἐκ πυρκαϊάς, ἔχαραχθησαν ζῶνται ἀσφαλείας, ἔρυθροτονούντων γυμνὰ σημεῖα τῆς νήσου, ἐμελετήθη ἡ ανάπτυξης ὡρισμένων καλλιεργειῶν. Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν πρέπει νὰ ἀναφέρηται, διτὶς ἡ Σπετσοπούλα ἔχει τὸ μέγα μειονέκτημα τῆς ἔλλειψεως υδάτος. Οὔτε σταγῶν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, ἀλλὰ και εἰς τὸ ὑπέδαφος τῆς. Αὐτῆς την στιγμὴν διενεργούνται βαθύταται γεωτρήσεις, αἱ δόποιαι δύως δὲν ἀπέδωσαν ἀξιόλογον ἀποτέλεσμα. Πάντως αἱ εἰς ὑδωρ ἀνάγκαι τῆς νήσου ἀντέποισθησαν κατὰ τὸ πρόπον δραστικὸν θὰ ἔλεγχαμεν. Μία μεγάλη υδατοδεξαμενή, χωρητικότητος 200 τ. πληρούματα ἀπό ιδιόκτητον υδροφόρον, η δόποια ἐκτελεῖ πυκνὰ δρυμολόγια μεταξὺ Πόρου και Σπετσοπούλας.

\*\*\*

Μεθοδικὸς και ὁ ἐφοδιασμὸς τῆς νήσου μὲ ποικίλα και πλούσια θηράστητα. 'Εντος δύλιγων μηγών τὰ δάση τῆς Σπετσοπούλας, δητῶς προσφύως μᾶς ἔτοιμες εἶναι έκ τοιμέντου οἰκοδόμησις, ζαρκαδιών, ἀγροκατοικῶν και ἀλαφιών. 'Έχουν μεταφερθῆ ἐπίσης χιλιόδες πέριδες, αἵτινες ἥρχισαν μὲ γοργὸν ρυθμὸν ἀναπταραγόμεναι. Φασισιοί, ἔξι ἄλλου, εἰς εἰδικοὺς κλωδωνούς γεννοῦν τὰ αὐγά των, τὰ δόποια ἐν συνεχείς ἐπωάζουν δρινθες. Διὰ τὸ πρόπον αὐτοῦ, υποδογίζεται διτὶς συντόμως τὰ δάση τῆς Σπετσοπούλας θὰ πληρωθοῦν ἀπὸ τὰ ώραιά δόσον και εὐγενεστατά αὐτά θηράστητα.

Αἱ οἰκοδομικαὶ ἐργασίαι τῆς νήσου, ὑπὸ τὴν ἑπιτίθεμεν τοῦ ἀρχιτέκτονος κ. Βουρέκα, εἶναι ἐπίσης ιδιαίτερως ἐνδιαφέρουσαι. Μέχρι στιγμῆς ἀνηγράφησαν διάφορα οἰκήματα διὰ τὰς ὑπηρεσίας τῆς νήσου, μιας θαυμασίας μικρᾶς ἀγροπαταίης διὰ τὸν ἔχοντας τὴν γενικήν ἐποπτείαν τῶν ἐπὶ τῆς νήσου ἐργασιῶν δασολόγων κ. Μιχαλόπουλον, ἐνῷ ἀποπεραστοῦται, ἀνακατασκευασθείσα σχεδόν, η παλαιά ἐπαυλής λεωνίδα, τὴν δόποιαν θὰ χρησιμοποιήσῃ ἀποκλειστικῶς δι' έσαυτὸν δ. κ. Νιάρχος. Διὰ

τοὺς φιλοξενουμένους του, προβλέπεται ἡ ἀνέγερσις μᾶς σειρᾶς κομψῶν περιπτέρων-εινῶνων.

Ἄπλης ἀρχιτεκτονικῆς ἐκφράσεως ή ἐπαυλής αὐτῆς, ἔχει ἀνέτους χώρους, διατεταγμένους εἰς δύο δύρφους. Εἰς τὸν πρώτον, ἔνα εύρυ λιβιγκρούμ, διατάσσεται πάντα τὸν ζεύγους Νιάρχου. Εἰς τὸν δεύτερον δρόφον τὰ υπνοδωμάτια τῶν παιδιῶν και ἀλλοι δονηθητικοὶ χώροι. 'Η ἐπαυλής αὐτῆς, κτισμένη ἐπὶ μᾶς τεχνικῆς ἔξαρσεως τοῦ δέδαφους, παρέχει θέαν πρὸς δόλκηρον τὸν 'Αργολικόν.

Τὰ ἔργα, τὰ δόποια ὑπολείπονται νὰ ἑκτελεσθοῦν εἰς τὴν Σπετσοπούλαν, εἰναι, ἐπίσης, ἐνδιαφέροντα. Κατ' ἀρχὴν θὰ διαρρυθμισθῇ διασκόδος τῆς νησίδος και θὰ ἑκατομβηθῇ, ὥστε νὰ εἰσπλέουν εἰς αὐτὸν οκάφη τὴν ικανήν χωρητικότητος. Μία προβλήτης θὰ προφυλάσσεται τὸν λιμένα ἀπὸ τὰς ἀντίξους καρικάς συνθήκας και συγχρόνως θὰ χρησιμοποιήσεται διά τὴν παραδολήν τῆς «Κρεολής». 'Επι τῆς ίδιας προβλήτης θὰ κατασκευασθῇ ειδικὴ πλάτ-φόρμη διὰ τὴν προσγείωσιν και ἀπογείωσιν τοῦ έλικοπτέρου, τὸ δόποιον θὰ συνδέεται ταχέως τὴν Σπετσοπούλαν μὲ τὰς ἄλλας νήσους και τὴν πρωτεύουσαν.

Δεύτερον ὑπὸ ἑκτέλεσιν ἔργον εἶναι η διαμόρφωσις τῆς χαμηλοτέρας ἀκτῆς τῆς νήσου εἰς μεγάλην πλάτην διὰ κολύμβησιν και θαλάσσησι σπόρ. Εἰδική, χριστίζουσα, ἀμμος ἐκμοίσθη δήη έκ Μήλου διὰ νὰ καλυφθῇ δόλκηρος η παραλία αὐτῆς.

Τέσσαρα παραπτηρήρια θὰ κατασκευασθοῦν ἐπίσης εἰς ισάριθμα ἐπίκαιαρα σημεία τῆς νήσου διὰ τὸν πλήρη ἔλεγχον τῶν ἀκτῶν της και τὴν ασφάλειαν τῆς ἀπὸ πυρκαϊάν.

Έξι αὐλαία, ἐντὸς τῶν προσεχών μηγών θὰ ἔχουν συμπληρωθῆσαι τὰς γραμμές της ημέρας, τηλεφώνου και φωτισμού. 'Απαντα τὰ καλώδια τῶν ἔγκαταστάσεων αὐτῶν τοποθετούνται υπογείως. 'Ο σεβασμὸς τοῦ τοπίου εἶναι μεγάλος, σχεδὸν σχολαστικός.

Τὸ πλέον προνοιούχος νήσος της τῆς 'Ελλάδος θὰ εἶναι, ἀναμφισβήτητως, τὸ φινιριπώρων, η Σπετσοπούλα. 'Η πλέον αἰσθητικῶς διευθετημένη παραλία, τὸ καλύτερον συντροφώμενον και μὲ τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον, ἀπὸ ἀπόψεως θήρας, δάσος. Οι ξενοι τοῦ κ. Νιάρχου θὰ γοητευθοῦν ἀπὸ τὸ χαρακτηριστικὸν αὐτὸν δεῖγμα «φροντισμένους έλληνικού τοπίου». 'Η φήμη τοῦ τοπίου της νήσου θὰ κάμη τὸ γύρον τοῦ κόσμου. Μίαν σπανίαν εὐκαιρίαν διεθνῶς τουριστικῆς προβολῆς θὰ ἔχῃ ἐντὸς, ὀλίγου δόλκηρος ο 'Αργολικός. Τὸ γνωρίζουν αὐτὸν αἱ πέριξ νήσοι και πυρετώδως ευτρεπίζονται. 'Αναμένουν νὰ ἔγγιση και αυτὰς η χρυσή ράδος τοῦ κ. Νιάρχου, ὅπως τὴν μικρὰ γειτόνισσάν των, διὰ νὰ τὰς ἀπαλλάξῃ ἀπὸ τὴν πατροπαράδοτον πενίαν.

EΙΣ ΤΗΝ GERMANIAN

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ORIENT FRACHTKONTOR  
MOSNY & C°

ΔΙΕΥΓΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.  
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022)24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 25447	Telex.
Schlachte 15)18	Priv. 46176	0244620
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 5841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510	0244620
NORDENHAM	Tel. 2651	Telex.
P.O.B. 98	Priv. 2651	0244620
EMDEN	Tel. 2391	Telex.
Nesserlanderstr. 1	Priv. 2392	027823
WILHELMSHAVEN	Tel. 5833)35	Telex.
Ebertstrasse 124	Priv. 3245	025375

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

ΓΥΩ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΟΣ ΣΧΕΔΙΟΝ

# ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΑ ΕΡΓΑ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Υπό τών άρμοδίων του υπουργείου Συντονισμού ύπηρεσιών έδόθη, πρό τινας ήμερών, εις τήν δημοσιότητα τὸ πλήρες κείμενον τοῦ καταρτισθέντος ύπο τῆς Κυβερνήσεως προσωρινού προγράμματος οίκονομηγῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας (1959—1963). Τὸ σύνολον τῆς προβλεπομένης διαπάνης διὰ τὴν εύδοσιν τοῦ προγράμματος τούτου θὰ ἀνέθη εἰς 109.6 δισεκατομμύρια δραχμῶν. Οἱ βασικοὶ τομεῖς, εἰς τοὺς ὄποιους τὸ προσωρινὸν πενταετὲς σχέδιον στρέφει τὴν προσπάθειάν του καὶ εἰς τοὺς ὄποιους θὰ δοθῇ προτεραιότης, κατατάσσονται, ὡς ἔξι: I. ΓΕΩΡΓΙΑ, II. ΒΑΣΙΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΙ, III. ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, IV. ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ, V. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΙ, VI. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΣ καὶ VII. ΛΟΙΠΑ ΕΡΓΑ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ. "Ολοὶ οἱ προαναφερθέντες τομεῖς ἐπεξηγοῦνται λεπτομερῶς, μὲ τὰς πολλοπλᾶς ὑποδιαιρέσεις των καὶ τοὺς διαφόρους κλάδους, ποὺ διὰ περιλάβον, ὡς ἐπίσης καὶ τὰ διάκονον τούτων προβλεπόμενα κονδύλια διαπάνη.

Τὸ παραδόξον, ὅμως, εἶνε, ὅτι ἀπὸ τὸν κατάλογον τῶν βασικῶν τομέων καὶ ἀπὸ τοὺς πίνακας τῶν διαφόρων κλάδων, τῶν ἀναγομένων εἰς τοὺς πλουτοπαραγωγικοὺς τῆς χώρας μας πόρους, λέπει καὶ πάλιν ἡ ΛΛΙΕΙΑ, μὲ τὰς παρεμφερεῖς πρὸς αὐτὴν βιομηχανίας. Λέγω δὲ λεὶπει καὶ πάλιν ἡ Ι. ΔΙΟΤΙ, διότι δὲν ἐμφανίζεται πουσενά ὡς κύριος καὶ βασικὸς τομεύς, οὔτε ὡς ζωτικὸς σημασίας διὰ τὴν Ἐλλάδα πλουτοπαραγωγὴν πηγὴν, ἀλλὰ ἀποτελεῖς, ὡς πτωχὸς συγγενής, παρακλάδιο τοῦ τομέως τῆς Γεωργίας. Πράγματι, ἐνῷ ὅλως νεαὶ καὶ ἀγνωστοὶ μέχρι τῆς στιγμῆς παρ' ἡμῖν διοικηταί, χαρακτηρίζονται ὡς βασικαὶ καὶ προβλεπονται διὰ τὴν ὄργανων καὶ προαγωγῶν τούτων πολλὰ δισεκατομμύρια δραχμῶν, ἡ ἀλιευτικὴ διοικηταί παραμένει πάντοτε εἰς τὸ περιθώριον ὡς ἀστήμαντος κλάδος, καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας, διατίθενται διὰ τὴν ἐνίσχυσιν ταῦτης δυσαναλόγως πενιχρὰ ποσά, τὰ ὄποια δὲν πρόκειται νὰ ἐπαρκέσουν διὰ τὴν πραγματοποιησιν τοῦ ἐπιδιωκόμενου ὑπέρ αὐτῆς σκοποῦ.

Καὶ ἀφοῦ περὶ προγράμματος οίκονομηγῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας μας πρόκειται καὶ περὶ διστάνσης 109.6 δισεκατομμύριον δραχμῶν — πρωτοφανῆς διὰ τὴν Ἐλλάδα — διὰ τὴν δέξιοποιησιν τῶν παραγωγικῶν ἔργων, χωρὶς νὰ τίθεται εἰς τὴν πρώτην γραμμὴν ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία, ἀξίζει τὸν κόπο νὰ τεθοῦν ὑπ' ὅψιν τῶν ἀρμοδίων ὄργανων τῶν, ἔστω καὶ διὰ πολλοστὴν φοράν, μερικοὶ ἀριθμοί, οἱ ὄποιοι τοὺς διαφέγουν, ίσως, καὶ οἱ ὄποιοι: ἀπόδεικνυνται σαφῶς. διὰ τὸ κλάδος τῆς ἀλιείας εἶναι κατὰ πολὺ ἀνώτερος, δὲν μαζύ τῶν νέων βιομηχανιῶν, σ. υ. λ. ἥ δ. δ. ν., τῶν ὄποιων τόσον ἐπιμόνως ἐπιδιώκεται ἡ οίκονομηγῆς ἐνίσχυσιν καὶ τῶν ὄποιων ἡ ὑποθετικὴ ἀπόδοσις — ἔαν καὶ ἐόν δοσον περαθῶσθαι αἱ ἐγκαταστάσεις — θὰ βραδύνη. Πρέπει νὰ τονίσω, ὡσαύτως, διὰ τὸ κλάδος τῆς ἀλιείας εἰς τὴν χώραν μας, τόσον ὡς ἀκένωτος πλουτοφόρος πηγὴν, δοσον καὶ ὡς διέξοδος διὰ τὴν ἐπίλυσιν τοῦ κοινωνικοῦ προβλήματος τῆς ἐπαρκείας τροφοδοτήσεως τοῦ λαοῦ, δέον νὰ συγκαταλέγεται μεταξὺ τῶν πρώτων τομέων, εἰς τοὺς ὄποιους τὸ πενταετὲς πρόγραμμα θὰ ἐπρεπε νὰ στρέψῃ τὴν προσοχὴν του καὶ νὰ μὴ παραμεριζεται ὡς δευτερευόσης σημασίας κλάδος, δῆπος συμβαίνει, δυστυχῶς, στήμερον.

Ἄπο τὰς τελευταίας στατιστικάς τῆς F.A.O., 'Οργανισμοῦ Τροφίμων καὶ Γεωργίας τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνών, ως καὶ ἀπὸ τὸ «L'stleries Year Book ααι Directoy» τοῦ 1958 σταχυολογῶν τους κάτοι δριθιούς: 'Ἄπο τοὺς εύρωπαίκους λαούς, ὁ Ἑλληνικὸς ἔχει τὸ πενιχρότερον διατολόγιον. Περίτον νὰ ἐπαναλάβω, τὶ καταναλοκεῖ ἀπὸ διαφοραὶ ἄλλα τρόφιμα: θὰ περιορισθῶν μόνον εἰς τὰ φαριαὶ τῶν ὄποιων ἡ κατανάλωσις τούξηθη κατὰ τὰ τελευταὶ ἑταῖ. Κατὰ τὰ δελτία, λοιπον, τῆς F. A. O., οἱ Ἑλληνες τρώγουν σήμερον ὀκτὼ ἔως ἑννέα κιλὰ φάρια ἑτησίως κατὰ κεφαλήν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔξι ἔως ἑπτὰ κιλὰ τοῦ 1939—40, τοῦθ διπερ ἰσοδυναμεῖ πρὸς 72 ἔως 75.000 τόνους ιχθύων ἑτησίως. Δεδομένου, οἱ εἰσήχθησαν εἰς τὴν Ἐλλάδα κατὰ τὸ 1958, ιχθύες νωποὶ καὶ ἀλίπαστοι, 31.400 τόνοι (βακαλάος, ρεγγες, κονσερβα, ιχθυρα διαφορα, ιχθύες νωποὶ καὶ κατεψυγμένοι), ἡ ἐπιτόπιος παραγωγὴ δὲν υπερβαίνει τοὺς 40 ἔως 45.000 τόνους. Αὐτὴ εἶναι μία πραγματικότης, τὴν ὄποιαν οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισβητήσῃ.

Κατὰ τοὺς ἐμπειρογνόμωνας, καὶ ὑγειοναλόγους τῆς Διεθνοῦς 'Ἐπιτροπῆς Κατανομῆς Τροφίμων ἀνὰ τὸν Κόσμον, χωραὶ, δῆπος ἡ Ἑλλάς, ἔξωχας ναυτικά, ὅπου δὲν ὑπάρχει ἐπάρκεια τροφίμων καὶ τὰ περισσότερα κρέατα εἰσάγονται ἀπὸ τὰς γειτονικάς ἀγορας, εἰνὲ δὲν ὄλως ἐνδειγμένονταν νὰ προσαχθῆ ἡ ἀλιεία εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμοῦ, ὥστε νὰ αὐξηθῇ ἡ ιχθυοπαραγωγὴ καὶ ἐπομένως ἡ κατανάλωσις ιχθύων καὶ νὰ φάσῃ τὰ 20 ἔως 25 κιλὰ κατὰ κεφαλήν. Τοῦτο δύναται νὰ πραγματοποιηθῇ συντόμως ἀπὸ ἑλληνικῆς μόνον πλευρᾶς, ἀνευ τῆς βοηθείας οὐδενός, ἐνισχυομένης τῆς ἀλιείας κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Κοντολογής, η Ἑλλάς πρέπει νὰ τετραπλασιάσῃ τὴν παραγωγὴν τῆς, πράγματι, τὸ ὄποιον εἶναι κάλλιστα εἰς θέσιν νὰ ἐπιτύχῃ καὶ νὰ περιορίσῃ σύντη τὴν εἰσαγωγὴν κρέατων, ιχθύων καὶ ιχθυρων, διὰ τὴν ἀγοράν τῶν ὄποιων ἔξαγει πολύτιμον συνάλλαγμα. Αὐτὴ εἶναι ἡ ὄρθη τοποθέτησης τοῦ προβλήματος τῆς παρ' ἡμῖν ἀλιείας, δῆπος τὴν ἀντιλαμβάνονται οἱ ἔνοι, ποὺ ἀναγνωρίζουν τὴν ναυτικήν μας ἱκανότητα καὶ δῆπος τὴν ἀντιλαμβάνεται μεγάλη μερὶς τοῦ ἑλληνικοῦ λαοῦ, ὡς ἐπίσης ὡς ναυτικοῖς καὶ ὡς ἀλιευτικοῖς μας κόσμος. "Ολα τὰ ἄλλα εἶναι φαιδρότητες, ποὺ δὲν ἔχουν θέσιν εἰς συζητησιν, δῆπος παρεμβάλλονται αὐθεντικά τεκμήρια καὶ ἀριθμοί.

\*\*\*

Ἄντι, λοιπόν, ἡ ἀλιεία νὰ καταλάβῃ εἰς τὸ πρόγραμμα οίκονομηγῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας πρότερουσαν, λόγω τῆς σημασίας τῆς θέσιν, μεταξὺ τῶν βασικῶν τομέων, εἰς τοὺς ὄποιους θὰ δοθῇ προτεραιότης, ἐμφανίζεται ὡς δευτερευόσης κλάσεως βιομηχανία καὶ σὰν παρακλάδιο τῆς Γεωργίας, μὲν ἀναπτύξεως σχέδιον ἀναπτύξεως, τὸ ὄποιον δὲν θὰ συντελέσῃ εἰς τὸ σχέδιον, τίποτε. Μία μικρὰ ἀναδρομή εἰς γεγονότα τοῦ προσφάτου παρελθόντος, θὰ μᾶς καταποτίσῃ, δῆσσον ἀφορά τὸν ἄξιον τοῦ καταρτισθέντος προγράμματος, τὸ ὄποιον δὲν διαφέρει κατ' οὐσίαν, κατὰ γράμμα καὶ πνεῦμα, τοῦ προγραμμάτος, ποὺ ἐφηρμόσθη

τότε, διὰ τὴν πραγματοποιησιν τοῦ ὄποιού ἐδαπανήθησαν δέκα πέντε ἑκατομμύρια δολαρίων ἐκ τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας. Αἱ δημόσιαι καὶ ἰδιωτικαὶ ἐπενδύσεις προβλέπεται νὰ ἀνέλθουν εἰς τὸ ὄποιον τὸν 520 ἑκατομμύριον δραχμῶν, λέγει ἡ ἔκθεσις τοῦ πενταετοῦ σχεδίου καὶ θὰ διαμορφωθοῦν κατ' ἀναλογίαν μεταξύ: Αἱ τῆς ἐσωτερικῆς ἀλιείας, Βοντῆς παρακτίου ἀλιείας. Γον τῆς Μεσογειακῆς ἀλιείας. Δον τῆς ἀτλαντικῆς ἀλιείας. Εον διὰ τὴν ἀνέγερσιν ιχθυοσκαλῶν. ΣΤον διὰ ψυκτικᾶς ἐγκαταστάσεις εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας καὶ ἀγοράν αὐτοκινήτων ψυγείων. Ζον διὰ τὴν ἀγοράν ἐρευνητικῶν πλοίων καὶ ὄργανων Κεντρικού κρατικού ιδρύματος ἐρευνών, κλπ.

Δι' ὄσους δην γνωρίζουν τὴν ἄξιαν τῶν συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων, τὸ κόστος τῶν ψυκτικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς τὰ διάφορα κέντρα, τὸ ὄποιον διὰ τὴν ἀνέγερσιν τῶν ιχθυοσκαλῶν, τὴν ἄξιαν τῶν πλοιών δι' ἐρεύνας καὶ μύρια κονδύλια διὰ διαπάνας, ποὺ συνεπάγεται μία καλῶς μελετημένη προσπάθεια ὄργανωσεως τοῦ τομέως τῆς ἀλιείας, τὸ προβλεπόμενον ποσὸν τὸν 520 ἑκατομμύριον δραχμῶν φαίνεται τερπάσιον. Δι' ὄσους, δημόσιος, γνωρίζουν ἐπακριβῶς τὶ θὰ ποιηθεί συγχρονισμένον ψαράδικο, ποία εἰνὲ ἡ διαπάνη διὰ τὴν ἀνέγερσιν ιχθυοσκαλῶν τῆς προκοπῆς, πόσον στοιχίζουν αἱ ψυκτικαὶ ἐγκαταστάσεις, ποία εἰνὲ τῶν πλοιών δι' ἀλιείαν εἰς τὸν Βόρ. Ἀτλαντικὸν, ἀνέγερσιν ιχθυοσκαλῶν, ἐγκαταστάσιν ψυκτικῶν θαλάμων δεξιά καὶ ἀριστερά, ἀγοράν αὐτοκινήτων ψυγείων κλπ., ἡ πιθανότης χρησιμοποιήσεως τοῦ ποσού τούτου διὰ τόσα έργα καθίσταται μᾶλλον προβληματική. Δὲν ἀποτολμῶ κριτικήν, προβαίνων ἀπλῶς εἰς μίαν διαπίστωσιν τῆς διαγραφούμενης ηδη καταστάσεως.

Καλά, δεβαίως καὶ ἄγια αὐτὰ ποὺ προβλέπεται νὰ γίνουν, δοσο δὲ

*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.B. LN 80701

όγαποιν τήν άλιείσαν, υπερθεματίζουν και λέγουν νά γίνουν περισσότερα. Πλην, διὰ νά έπιτυχη ὁ ἐπιδιωκόμενος σκοπός, πρέπει τὸ πρόγραμμα νά ἔδραζεται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν πραγματικότητα, ἀλλως θά αποτελέσῃ και παῖς ἐκφράσουν μόνον ἐπιθυμίας, ἐκδηλώμενής ἐπὶ χάρτου. 'Ἐφ' ὅστιν, λοιπον, τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα κατονομάζεται προσωρινόν, δύναται νά ἀναθεωρηθῇ, νά κτενισθῇ και νά ὀλοκληρωθῇ, μὲ σύσιωδή μεταλλαγήν τῶν κατευսυνεσεων. Κατὰ πάρον και κύριον λόγον ἡ ΑΛΙΕΙΑ πρέπει νά ἀναγνωρισθῇ ἐπιστήμως ὡς παραγωγικὸν ἔργον ὑψίστης σημασίας και νά καταλάβῃ τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν εἰς τὴν οικουμένην τῶν διατικῶν τομέων, εἰς τοὺς ὅποιούς θὰ δοθῇ προτεραιότης, μεταξύ τῆς Γεωργίας, τοῦ Τουρισμοῦ, τοῦ Ἐξηλεκτρισμοῦ και τῶν ἄλλων. 'Οταν γίνην αὐτό, ποὺ υπαγορεύειν και ἡ πλέον στοιχειώδης λογική, τότε αὐτομάτως θὰ ἀναθεωρηθῇ και ή διὰ τὸν τομέα τούτον προσβλεπόμενη διαπάνη και θὰ κατανεμηθῇ ἀκριβοδικίας, σύμφωνα μὲ τὰς προδιαγραφαμένας ἀνάγκας τῶν διαφόρων κονδυλίων.

Διότι, ὃς μὴ τὸ ἀποκρύπτωμεν, εἶνε κάπτως ἄνισον νὰ διατίθενται 7.870 δισεκατομμύ. διὰ τὴν Γεωργίαν, 5.750 διὰ τὴν Βιομηχανίαν, 4.550 διὰ τὴν Δ.Ε.Η., 5.400 διὰ τὰς συγκοινωνίας, 1.600 διὰ τὸν Τουρισμόν κ.ο.κ. καὶ μόνον 520 ἑκατομμύρια δραχμῶν διὰ τὴν ὄργανωσιν καὶ προσγωγὴν τῆς ὀλιευτικῆς βιομηχανίας! Εἶνε εὐνόητος, διὰ ἔνας τομεὺς τόσους ζωτικῆς διὰ τὴν χώραν μας σημασίας, δὲν ὄργανούται μεγαλεπήδολα σχέδια μόνον, δὲν προάγεται μὲν ἐμβαλωματικά προγράμματα μόνον, σύτε καὶ ἀνασυγκροτεῖται ἀνευ συγκεκριμένων καὶ λεγομένων διπλωμάτων, σαφώς ἐκ τῶν προτέρων κωδωρισμένων. «Έχομεν, ὥλως τε, καὶ ἔνα πρόσφατον παράδειγμα οἰκτράς ἀποτυχίας εἰς τὸν ίδιον τομέα καὶ θὰ ἡτο ἀποκαρδιωτικόν — διὰ νὰ μὴ μεταχειρισθῶ διαρπέτασιν — νὰ ξαναπέσουμε στὸ ἴδιο λάθος.

Από τὰ διάφορα ἀλιευτικά περιοδικά, τὰ διεθνή δελτία καὶ τὰ τελευταῖα συγγράμματα, ποὺ ἔχω πρὸ τῶν ὄφθαλμῶν, πληροφορούμαι, ὅτι εἰς ὅλας τὰς χώρας, ὅπου ἐστημένη ἀξέησις τῆς Ιχθυοπαραγωγῆς, αὐτὴ τηνικετεθῆ χάρις εἰς τὰ συγχρονισμένα ἀλιευτικά πλοια. Ἐνῷ πρὸ τινῶν ἑτῶν αἱ ἴδιαι χώραι δὲν είχον παρὰ μίαν πενιχρὸν ίχθυοπαραγωγήν, μόλις ἀπέκτησαν μερικά πλοια της προκοπῆς, ἀμέσως ἡ κατέστασις των ἐβελτιώθη, ἡ ἀγορά των ἥρχισε νὰ γεμίζῃ ἀπὸ φάρια καὶ ἡ κατανάλωσις τούτων νὰ διπλασιασθῇ. Αὐτὸ δὲ συνέδη, ὅχι μόνον εἰς τὴν Εὐρώπην, ἀλλὰ καὶ εἰς ὅλας τὰς Ἡπείρους. Είνε πολὺ ἐκτενής ὁ κατάλογος τῶν διαφόρων χωρῶν, ποὺ ἐπέτυχον νὰ ζωντανέψουν τὴν ὑποτυπώδη ἀλιείαν των, διὰ νὰ τὰς ἀπαριθμήσω. Ἀλλὰ τὸ παράδειγμα αὐτὸ τὸ ἔχουμε καὶ μπροστὰ στὰ μάτια μας. Μόλις ἀποκτήσαιμε δυὸ-τρία συγχρονισμένα φωράδικα, ὁ κόσμος ἀρχίσε νὰ τρώγει φάρια περισσότερα καὶ θὰ φάγη ἀκόμη πιὸ πολλά, ὅταν τὰ βρίσκη ἐν ἀφονίᾳ εἰς τὴν ἀγοράν καὶ εἰς τιμᾶς προσιτάς. Αὐτὴ εἶναι ἡ λύσις τοῦ προβλήματός μας.

<sup>10</sup> Ἀλεία, λοιπόν, θὰ πῆ πλοιά συγχρονισμένα. Πολλά πλοῖα καὶ μαζί μ' αὐτά, ἔξησκημένους ψαράδες. Μᾶς χρειάζονται, ἐπομένως, τοισάντα ψαράδικο καὶ δχι λέμβοι, πλοιάρια, τράτες καὶ γρι-γρί. Απ' αὐτά έχουμε ἀρκετά.

Πρό τινων ήιερών καθειλκύσθη είς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Σύρου ἔνα ὡραῖο καραβάκι, τὸ πρώτο εἰς τὴν Ἑλλάδα, ὑστερα ἀπὸ πολλὰ χρόνια. Τὸ ἐγκώμιον τῆς ναυπηγήσεως καὶ τῶν περὶ αὐτὴν συμπαραμορτώνων ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος τῶν *Ναυτικῶν Χρονικῶν*, μὲ τὴν παραίνεσιν, διτέ πρετεῖ νὰ ὑποστηριχθῇ ἡ ναυπηγικὴ διομηχανία εἰς τὴν χώραν μας. Δράττομαι τῆς εὔκαιριας, διὰ νὰ φάλω καὶ ἐγὼ τὸ τραγούδι μου, μὲ τὸν δικό μου τὸν σκοπό! Νὰ ἀντιπηγήσουμε στὴν Σῦρο δέ κα εψαρό ἀδια, λίγο πιο μεγάλα ἀπὸ τὸ φορτηγάκι, ποὺ ἐπεισ τὴν θάλασσα προχθέσ. Σχέδια, πλάνα, μελέτες, φωτογραφίες, προσφορές καὶ πάσης φύσεως λεπτομέρειες, ἔχουμε στὴν διάθεσί μας. Χρήματα, ἐπίσης, ὑπάρχουν, τόσον ἀπὸ τὸ πενταετές σχεδίουν οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως, δύσον καὶ ἀπὸ ιδιώτας. Ο 'κα. Νίκος Ρεθύμνης εἶνε ζωτανὸς ἄνθρωπος, γεμάτος καλωσύνη, πατριωτισμὸν καὶ κέφι γιαδ δουλειά. Κατέχει τὰ ναυτικά ζητήματα δύσον διλγίοι εἰς τὴν Ἑλλάδα. "Ἄς ἔξετάσῃ, λοιπόν, τὴν πρότασί μου, μὲ προσοχὴ καὶ μὲ ἐπιείκεια. "Ἔχω στὴν διάθεσί του πλείστα δύσα στοιχεία, πολὺ χρήσιμα, ποὺ θὰ τὸν δοθῆσουν νὰ δολοκληρώσῃ τὸ θέμα μου. Εἴνε μιὰς μεγάλη εύκαιρια νὰ δημιουργήσουμε, νὰ τυποποιήσουμε **ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ**. Θὰ τὰ ζαντοπούμε.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ Ο ΤΟΝΝΟΣ;

### ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟΝ ΤΗΣ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Εις τὸ ἔκδιδόμενον παρὰ τῆς ἑταιρίας Πετρελαίων «Σόκου Μομπτίλ «Οἴλ» περιοδικὸν «Κόμπιτς», δημοσιεύεται ἄρθρον, σχετικὸν μὲ τὴν μετρητὴν τῆς χωρητικότητος. Δεδομένου, ὅτι πολλοὶ ἔχουν συγκεχυμένην κιόνεαν ἐπὶ τοῦ δέματος τούτου, παραβέβαιον κατωτέρω τὰς πλέον χαστικριστικὰς περικοπὰς τοῦ ρηθέντος ἄρθρου.

“Η ιστορία δὲν έφρόντισε νά μάς έπισημάνη τὸ ὄνομα τοῦ πρώτου σκάφους, όπερ παρέλαθε καὶ μετέφερε φορτίου ἐπὶ πλωμῷ. Εἶναι, δῆμος, λογικούν νὰ δεχθώμεν, ότι ὁ πλαισίρχος του θὰ ἔσκεψθη πολὺ, προκειμένου νὰ καθορίσῃ τὸ ποσόν, μὲ τὸ όποιον θὰ ἐπέτρεψε νά χρεώσῃ τὸν φορτόν νὰ διά καυλούν. Τούτο, προφανώς, θὰ συνέβη πρὸ πολλῶν ἑκατονταετήριδων, πολὺν πρὶν ἡ ἔξευρεσθή καὶ υιοθετηθῆ σύστημά τι ἀκριβούς Η-τηρήσεως. Τά Ἑλληνικά καὶ τὰ ρωμαϊκά σκάφη τῆς Μεσογείου, θὰ ἥσαν, πιθανώς, τὰ πρώτα, τὰ όποια ἐφήρμοσαν μίαν βάσιν μετρήσεως διὰ τὰ φορτία τὰ διακινούμενα παρ’ αὐτῶν εἰς τὴν θαλασσίαν ταύτην περιστηκήν. Καθ’ ὅσον είναι δυνατόν νὰ καθορισθῇ, ή βάσις αὐτῆς ανεκαλύψθη κατὰ σύμπτωσιν, ἐλθούσα ως φυσική συνέπεια τῆς χρησιμοποιούμενής ἐκείνου, πρὸς εύρισκοτο ἀνά χειράς. Συνήθεια ἐπέκρατει μεταξὺ τῶν ὄρχαίων ἐμπτοκιών λαῶν, νὰ μεταφέρουν ὑγρό φορτία, ως, λ. χ., οἴνους καὶ ἐλαιόλαδον, ἐντὸς μεγάλων, ὅπωσδήποτε, πιθών. Χάριν γλωσσικῆς εύκολίας, ή λέξις «πίθος», μετεβλήθη εἰς «βαρέλιον» καὶ μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου η δευτέρα αὐτὴ λέξις μετεβλήθη, ἐνδύσκομενάς, προκειμένου περὶ οἴνου, εἰς «τόνον οίνου». Δεδομένου, ότι ὁ οίνος ἀπέτελει τὸ κυριώτερον είδος μεταφορᾶς κατὰ τὰ πρώτα στάδια τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας, ὁ τόνος ἀπέβη μονάς μετρήσεως, διὰ τῆς όποιας καθορίζεται ἡ εἰς φορτίον χωρητικότητας ἐνὸς πλοίου. Ούδαμου, δῆμος, διευκρίνεται, ἀν τὸ μέτρον αὐτὸν ἥτο διά τὴν χωρητικότητα τοῦ κύτου μόνον ἢ διά τε τὸ κύτος καὶ τὸ κατάστρωμα.

«Η παρά τῶν Ἑλλήνων καὶ τῶν ρωμαίων χρησιμοποιουμένη λέξις, ητίς ἐσήμαινε «βαρέλιον οἶνον», είναι ἑξαριθμητικός σημαντική διά την ἴστριαν τῆς μετρήσεως. Εἰς τὰ ἀγγυλικά λεξικά ἡ λέξις «τόνως» (tun) θεωρεῖται ως ποικιλία τῆς ἀγγλοσαξωνικής λέξεως (tun). Λόγω διαφορᾶς τῆς λατινικής καὶ ἀγγλοσαξωνικής ἔτυμολογίας είναι λογικώτερον νὰ δεχθῶμεν, διτὶ οι ρωμαῖοι μετεχειρίζοντα τὴν αὐτὴν λέξιν ἡ παρομοίαν, σημαντινούσαν «βαρέλιον οἶνον». Κατὰ τὸν 14ον καὶ 15ον αἰώνα, αἱ ἀρχαιοτήτων τῶν σκαφῶν (tunings ἢ tunnages) ἀνέφεροντο εἰς αριθμὸν τὸν «τὸ ὄντων οἶνον», τοὺς ὅποιους ἥδηνατο νὰ μεταφέρῃ τὸ πλιόνεις τὸ κῦτος του. Τὸ 1423 ἐμφίσθιαν νόμος καθορίζει τὸ νόμιμον μέγεθος ἐνὸς τονού σίνου. Κατὰ τὸν νόμον αὐτὸν εἰς τόνος οίνου ἐπέτρεψε νά περιλαμβάνῃ οὐχὶ διλγύθετον τῶν 252 γαλονίων (ἀρχαίου ἀγγυλικοῦ μέτρου). Ότι πρὸς τὰς διαστάσεις, ἔνα βαρέλιον (τόνος) ήτο 40 ἑως 42 κυβικῶν ποδῶν, περίποτο. Ο τελευταῖος ἀριθμὸς ώρισθη τὸ 1687 ὑπὸ τοῦ βασιλέως Λουδοβίκου 14ου, ὡς ἀντιπροσωπεύων ἔνα τόνον διά τὴν υστιλίαν. Πρός εὐκολίαν, δημοσ., τῶν ὑπόλογοισιμῶν, οἱ 40 κυβικοὶ πόδες κατὰ τόνον μετρήσεως ἀπέβησαν λατικύτεροι καὶ εἶναι ἀκόμη καὶ σήμερον ἐν χρήσει. (Εἰς τὰ ιστορικά δεδομένα δὲν ἀναφέρεται, πότε ἡ λέξις «tun» ἐγένετο «tōn». Πιθανόν, ὅτι διεμορφώθη ἡ ἀγγλικὴ προφορά, η πρώτη λέξις νὰ ἐπροφέρετο, ὡς ἡ δευτέρα καὶ τούτο νά ἐπεκράτησε εἰς τὴν γραφήν).

Κατά τόν 17ον αιώνα ἐσπημειώθησαν νέαι μεταβολαὶ εἰς τὴν μέθοδον ἀναγραφῆς τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων. Ἐφηρμόσθη πρακτικὸν σύστημα ἔξευρεσών της ἐκ τῶν κυρίων διαστάσεων τοῦ πλοίου. Οἱ ὑπολογισμοὶ προέβλεπον νὰ δίδεται μία «χάρις» διὰ τὸν μεταξὺ τῶν βαρελαίων χώρων, δοῦτος ἔχαντο, καθὼς καὶ διὰ τὰς ἀπὸ τὸν συντελεστὴν τῆς γνώστως ὀπτικῶν συνοικίμενα παραλλαγάς τοῦ σχεδίου τοῦ σκάφους.

γαστράς απαρκόρουνενα, παρέμβασις τού τύπου —————— (\*). Δι-

απολογίζεται επι τῇ θάσει του ιθέως ————— 94  
ατί, ὅμως, δι' 94'; 'Αρχικῶς διαιρέτης ἦτο τὸ «100 κυβικοὶ πόδες», πρὸς  
τὸν σκοπὸν μειώσεως τῆς κυβικῆς χωρητικότητος. Βραδύτερον ἐγένετο  
δεκτὸν τὸ 94 ὡς διαιρέτης, προκειμένου νὰ παραχωρηθῇ χάρις διὰ τὴν  
ἀπώλειαν χώρου. 'Οπωσδήποτε, δὲ ὑπολογισμὸς οὗτος ἦτο προτιμότερος,

(\*) Λ = μῆκος, Β = πλάτος καὶ Δ = ὕψος.

Superior  
Service



Photo by Hans Marx

**GENERAL AGENTS :**

**CURTIS BAY TOWING COMPANY**

Cable-Radio "CURTISBACO"

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

άλλα και άκριδέστερος.

Δύο όφοι άλλαι έθιδοι έσημειώθησαν μεταξύ των έτων 1694 και 1849. «Εκαστος τύπος έχρησιμοποιήθη, ως τρόπος έξευρέσεως τῆς χωρητικότητος, μέχρις δου προεκρίνετο ο καλύτερος. Δύο έκ τῶν μεθόδων τούτων μεμφαίνουν ἐνδιαφέροντα. Διότι ἀπότης λαμπτόπουν πόση σημαντική τροποπάθεια κατεβλήθη, διὰ νὰ καταλήξῃ τις εἰς ἄκριθη καθορισμένη τῆς σημερινῆς κυβικῆς χωρητικότητος ἐνός σκάφους. Η πρώτη μεθόδος έσημειώθη το 1720 και είναι γνωστή ως «Κανών ήμίσεος πλάτους», η δὲ δι' αὐτῆς έξευρισκομένη χωρητικότης κατέτη γνωστή ως «εχωρητικότης τῶν ναυπηγῶν». Η δευτέρα μεθόδος ἐτέθη ἐν χρήσει το 1773 και είναι γνωστή ως «Κανών τῶν 3)5 τοῦ πλάτους», περιλαμβάνεται

(I.—3/5B)XBXB

δὲ εἰς τὸν τύπον = χωρητικότης. Είναι ἀξιοσημείω-

94

τον, ὅτι μετά πάροδον τόσων ἑταῖρων ὁ διαιρέτης 94 ἡτο ἀκόμη ἐν χρήσει.

Τὸ 1835 ἐτέθη ἐν χρήσει νέα μεθόδος μετρήσεως. Στηρίζεται αὐτὴ εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῆς κυβικῆς χωρητικότητος, μὲ ἐλεύθερα κύτη. Περίπλοκος Κανών, ύπαγορεύων τέσσαρας χωριστάς και διακεριμένας μεθόδους. 'Αφ' ἐτέρου ἡτο λίαν ἀπλούς, προκειμένου περὶ ἐμφόρων σκαφῶν. Εἰς

«LXBHD»

τὴν τελευταίαν αὐτὴν περίπτωσιν ἐφημράζετο ὁ τύπος — σὺν

130

τὰς διαστάσεις τῆς πρύμνης καὶ σὺν τὰς διαστάσεις τοῦ μηχανοστασίου. 'Απὸ τοῦ 1835 καὶ ἔντεῦθεν ἐπηγένθησαν διάφοροι βελτιώσεις εἰς τὰ συστήματα ὑπολογισμού. 'Ἐν τῷ μεταξύ, ἐφόσον τὰ σκάφη ἐγίνοντο μεγαλύτερα καὶ μετεβάλλοντο ἀπὸ ἥξιλνα εἰς σιδηρᾶ καὶ ἀπὸ ιστιοφόρων εἰς μηχανοκίνητα, καθίστατο φανερόν, ὅτι θὰ ἐδημοπρογοῦντο νεοὶ τύποι χωρητικότητος, ἐκαστὸς τῶν ὅποιών θὰ ἀντετοίχει εἰς χωριστὴν κατάταξιν. Κατ' ἀκολουθίαν, σήμερον χρησιμοποιοῦνται παγκοσμίως τὰ ἔξι συστήματα : 'Ο λικὴ χωρητικότης είναι ἡ μέτρησις χώρου ἀφορῶντος αὐτὸν τὸ σκάφος καὶ οὐδεμίαν σχέσιν ἔχουσα μὲ τὸ φορτίον. Αὕτη καθορίζεται διὰ τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ δύκου τῶν κλειστῶν χώρων τοῦ πλοίου, μὲ τινας ἔξαιρέσεις, διαιρουμένου ἀκολουθῶς διὰ τὸ 100. Τὸ ἔξαγόμενον τῆς πράξεως είναι ἡ χωρητικότης. 'Οπως γνωρίζουν οἱ ναυτικοί, ἡ χωρητικότης αὐτῆς οὐδεμίαν σχέσιν ἔχει μὲ τὸ βάρος. Πράγματι, ἀποτελεῖ «μέτρον διαθεσίμου χώρου». Οὕτω σκάφος 6000 τ. γκρος ἔχει κλειστὸν χώρον 600.000 κυβικῶν ποδῶν.

Καθαρὰ χωρητικότης είναι ἡ διλκὴ τοιαύτη ἐνός σκάφους, μετ' ἀφαίρεσιν τῶν χώρων, τοὺς ὅποιους καταλαμβάνουν τὰ διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πλοωμάτων, τοῦ μηχανοστασίου, τῶν ἀποθηκῶν καυσίμων, τῆς αιθούσης πλοηγοῦ, τῆς αιθούσης χαρτῶν, τοῦ διαμερίσματος αὔσυρμάτου, τοῦ ὑπὸ τὸ κατάστρωμα χώρου βαρούλκου ἀγκύρας, τῆς ἀποθήκης τροφίμων, τοῦ μαγειρείου, ἀρτοποιείου, ἀποχωρητηρίου καὶ λουτρῶν. 'Αρχικῶς, καθαρὰ χωρητικότης ηνούετο ἡ δεικνύουσα τὴν κερδοφόρον χωρητικότητα τοῦ πλοίου (τοῦ τε ἐπιβατηγοῦ καὶ τοῦ φορτηγοῦ), ἡδη δὲ είναι ἀπλὴ μέτρησις, ἀποτελοῦσα τὴν συνήθη βάσιν ὑπολογισμοῦ καταβολῆς τῶν φόρων, λιμενικῶν τελῶν καὶ δικαιωμάτων πλοηγοῦ καὶ ἀποβάθματος.

Χωρητικότης νεκρὸν δὲ είναι ὁ υπὸ πορτίον (deadweight) εἰναι δὲ ἀριθμὸς τῶν τόννων (2240 λιτρῶν ἀγγλικῶν), τοὺς ὅποιους ἔνα σκάφος δύναται νὰ φέρῃ ως φορτίον, δύον μὲ τὰ τρόφιμα καὶ τὰ καύσιμα. Σήμερον είναι δὲ διαφορά μεταξύ τῶν τόννων ὅδατος, τοὺς ὅποιους ἐκτοπίζει ἔνα κενὸν σκάφος καὶ τὸν τόνον ὅδατος τοὺς ὅποιους ἐκτοπίζει, δταν είναι ἔμφορτον μέχρι τῆς γραμμῆς φορτώσεως. Δύναται νὰ ληφθῇ κατ' ἐναλαγήν μὲ τὴν εἰς νεκρὸν δάρος χωρητικότητα εἰς φορτίον.

Η χωρητικότης είναι δὲ τὸ πορτίον τῆς φορτίου, είναι δὲ διάστινον τὸ δάρος, είτε μὲ δάσιν τὴν μέτρησιν. 'Οταν γίνεται χρῆσις τῆς εἰς φορτίον ικανότητος εἰς τόννους d.w., ἐνοεῖται συνήθως ἡ μεταφορικὴ ικανότης ἐνός σκάφους, ἐκτὸς καυσίμων καὶ τροφίμων. 'Υπάρχει ἐν τούτοις καποια διαφορά εἰς αὐτὸν τὸν τόνον. Αἱ 'Ηνωμέναι Πόλιτειαι καὶ ἡ Μεγάλη Βρεταννία χρησιμοποιοῦν τὸν μετρικὸν τόνον τῶν 2240 λιτρῶν (2240.6 λιτραὶ = 1000 χιλιόγραμμα), ἐνῷ ἡ Γαλλία π.χ. χρησιμοποιεῖ τὸν μετρικὸν τόνον τῶν 2204.6 λιθρῶν = 1000 χιλιόγρ. 'Ο καταλαμβανόμενος χώρος παρίσταται συνήθως διὰ 40 κυβικῶν ποδῶν κατὰ τόνον. Διὰ νὰ καλύψουν τὴν χωρητικότητα ταῦτην ἀκριδέστερον, τὰ σκάφη σχεδιῶν πάντοτε ἐμφανίζουν τὴν κυβικὴν εἰς δέματα ικανότητα.

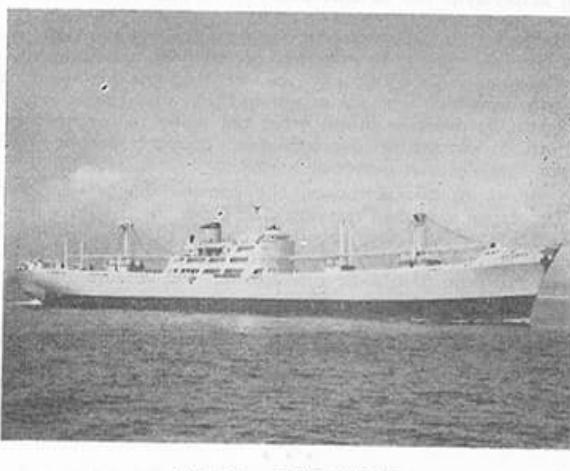
Η χωρητικότης ἐκ τοῦ πορτίου είναι δὲ τὸ πορτίον τῶν ἀναφέρεσιν τοῦ σκάφους καὶ τοῦ περιεχομένου του (τὰ πολεμικὰ σκάφη κατατάσσονται συνήθως κατὰ τόνον ἐκτοπίσματος). 'Η μέτρησις αὐτῆς δύναται νὰ καθορισθῇ πρακτικῶτερον καὶ νὰ ὑπόκειται εἰς μικρότερον σφάλμα, ἀν ὑπολογισθῇ ὁ δύκος τοῦ ἐκτοπίσματος ὑπὸ τοῦ σκάφους ὅδατος, ἐφφραζόμενος εἰς κυβικῶν πόδας, τὸ δὲ γινόμενον διαιρεθῇ διὰ τὸ 35, δοστις είναι δὲ ἀριθμὸς κυβικῶν ποδῶν εἰς μακρὸν τόνον θαλασσίου ὅδατος, μέσης πυκνότητος.

Η καθοριζόμενη ὑπὸ τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ χωρητικότης ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς καθαρᾶς τοιαύτης, δὲ προκύπτων ἀριθμὸς είναι συνήθως κατὰ 25 % ἀνώτερος τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸ νηολόγιον τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἡ χωρητικότης ἐπὶ τῆς ὅποιας βασίζονται τὰ διόδια, ὑπὸ πορτίον τοῦ σκάφους, ἐφφραζόμενος εἰς κυβικῶν ποδῶν, τὸν τόνον 100 ποδῶν χρησιμοποιεῖται, μὲ τινας διαφορὰς εἰς μακρὸν τόνον διαιρεθῇ διὰ τὸ 35, δοστις είναι δὲ ἀριθμὸς κυβικῶν ποδῶν εἰς τὸ πορτίον τοῦ σκάφους, μέσης πυκνότητος.

Η καθοριζόμενη ὑπὸ τῆς Διώρυγος τοῦ Παναμᾶ χωρητικότης ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς καθαρᾶς τοιαύτης, δὲ προκύπτων ἀριθμὸς είναι συνήθως κατὰ 25 % ἀνώτερος τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸ νηολόγιον τοῦ πλοίου. Εἰς τὴν Διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἡ χωρητικότης ἐπὶ τῆς ὅποιας βασίζονται τὰ διόδια, ὑπὸ πορτίον τοῦ σκάφους, ἐφφραζόμενος εἰς κυβικῶν ποδῶν, τὸν τόνον 100 ποδῶν χρησιμοποιεῖται, μὲ τινας διαφορὰς εἰς τὸ πορτίον τοῦ σκάφους, μέσης πυκνότητος.

Η ἀνάγκη μετρήσεως τοῦ φορτίου πρὸς εἰσπραξιν τοῦ ναύλου, καθὼς καὶ τοῦ χρησιμού χώρου, εἰς τὸν ὅποιον τοῦτο μεταφέρεται, προεκάλεσαν τὴν σκέψιν εἰς πάντας ἐκείνους, οἵτινες διέθεσαν κεφάλαια καὶ ἀπεδύσθησαν εἰς ἐπιχειρήσεις θαλασσίων μεταφορῶν. Βεβαίως, ἡ πρώτη μέθοδος ἦτο ἐπόμενον νὰ τροποποιηθῇ. Τὸ δὲ καὶ ἐτροποποιηθῇ, ἀποδεικνύει τὴν ἀτέρμονα προσοχήν, ηπίτης ἐδόθη εἰς τὸ ἐνοχλητικὸν αὐτὸν πρόβλημα. 'Οταν οἱ ὑποπλοιάρχοι ἐτοιμάζουν τὰ διὰ τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς προορίζομενα ἔγγραφα, ἀντιλαμβάνονται διὰ αἱ ἀκολουθούμεναι μέθοδοι εἴναι προῖδη δοκιμῶν, πείρας καὶ ἐξελίξεως αἰώνων.

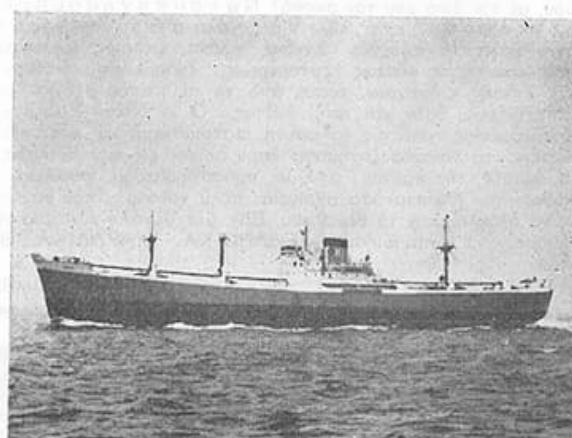
# MARINE PAINTS



**M. V. STAMOS**  
MANAGED BY FAFALIOS LTD.



**S. T. VIRGINIA**  
OWNERS MAVROLEON BROS LTD.



**M. V. ARGOBEAM**  
OWNERS A. LUSI LTD.

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

ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗΝ ΤΩΝ ΕΠΙΚΡΙΣΕΩΝ

# Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΑΓΓΛΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

ΑΠΟΡΡΙΠΤΟΝΤΑΙ ΑΙ ΠΕΡΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΩΣ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ

Ασφαλιστικών γραφείον τού Λονδίνου, στενώτατα συνεργαζόμενων από μακρού με τὸν ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν διὰ τὴν τοποθετησιν εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγορὰν τῶν ἐπὶ σκαφῶν κινδύνων τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας, μᾶς ἀποστέλλει ὅρθρον, δημοσιεύεν εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τοῦ Βρετανικοῦ Ἐμπορίου καὶ τῶν παγκοσμίων ἔξαγωγῶν», ἐπὶ τῶν ἀγγλικῶν ἀσφαλισιῶν καὶ τῆς ἀνά τὸν κόσμον εὐρυτάτης δραστηριότητὸς τῶν.

Τὸ ἐν λόγῳ ὅρθρον εἶναι οἰονεὶ ἡ ἀπάντησις εἰς τὰς τελευταίας ἐπικρίσεις τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τὴν ἀσκουμένην παρὰ τῶν «Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν διάκρισιν κατὰ τοῦ ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίου. Οἱ Ἀγγλοὶ ἐπιστολογράφοι καὶ τηγανηματικῶς ἀπορρίπτουν ὡς ἀδασίμους τὰς τοιαύτας ἐπικρίσεις καὶ μᾶς παραπέμπουν εἰς τὴν εὐρύτητα τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς καθ' ὅλον τὸν Κόσμον διὰ νὰ μᾶς προβάλουν τὸ ἔρθρον:

«Εἶναι ποτὲ δυνατόν — μᾶς γράφουν — μία ἀσφαλιστικὴ ἀγορά, ἐκτείνουσα τὰς ἔργασίας τῆς ἐπὶ πεδίου τόσης ἔκτασεως, νὰ χρησιμοποιήσῃ τὰς μεθόδους τῆς ἔθνικῆς διακρίσεως, αὐτὰς ἀκριβῶς αἵτινες ἀντίκεινται εἰς τὴν διεθνῶν μορφῆς δραστηριότητά της; Η διακρίσις ἀκριβῶς παραδόπτει τὰς ζωτικότερα τῶν συμφερόντων τῶν «Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν, διότι διεγείρει τὰς ἔθνικιστικὰς τάσεις, ἐνῷ, ἐξ ἀντιθέτου, ἐπιδιώκεται ἡ διατήρησις τῶν ἀσφαλιστικῶν ἔργων τῶν παρασφαλιστῶν, ὑπὲρ τὰ ὄρια τῶν διαφόρων χωρῶν, ἐπὶ διεθνοῦς ἀπολύτων βάσεων».

Ἐν συνεχείᾳ μᾶς παρακαλοῦν νὰ δημοσιεύσωμεν τὸ ὅρθρον τῆς ἀγγλικῆς ἐφημερίδος. Τὸ πράττομεν ἐκ καθήκοντος, χωρὶς, ὅμως, νὰ παύσωμεν πιστεύοντες, ὅτι ἀποτελεῖ τὸ περὶ διακρίσεως τοῦ ἐλληνικῆς διαχειρίσεως πλοίου κυκλοφορήσασα πρὸ ἔτους ἐγκύλιος τοῦ ὄμιλου τῶν «Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν, οἵτινες, συνῆθως, μετέχουν εἰς τὴν κάλυψιν τοῦ ἐλληνικοῦ κινδύνου. Τὰ ἀξιούμενα ἄλλως τε ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν μᾶς ὑψηλὰ ἀσφαλιστρά ἀποδεικνύουν, ὅτι ἀνενδότης ἡ πολιτικὴ τῆς διακρίσεως συνεχίζεται.

Ίδου καὶ τὸ ὅρθρον. Φέρει τὸν τίτλον: «Αἱ ἀγγλικαὶ ἀσφαλιστικαὶ Ἐταιρίαι, συντάκτης δ' αὐτοῦ εἴναι ὁ κ. R. D. T. Wilmot, γραμματεὺς τῆς Βρετανικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ὀμοσπονδίας.

Αἱ ἀγγλικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιρισι ἐκτείνουν τὰς ἔργασίας τῶν εἰς ὅλοκληρον τὴν Υδρόγειον. Ὁ λόγος εἴναι ἀπλούς: Τὸ διεθνὲς ἐμπόριον ἔχει ὀνάγκην σταθεροῦ καὶ φιλέλευθερού ἀσφαλιστικοῦ συστήματος. Ἐξ ἄλλου, ἡ βιομηχανικὴ καὶ ἡ ναυτιλιακὴ ἀνάπτυξις τῆς Ἀγγλίας κατὰ τὸν 19ον αἰώνα θὰ ἦτο ἀδύνατος, ὃν δὲν ἀνέπτυσσοντο παραλλήλως καὶ αἱ ἀγγλικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιρισι. Ἡ Ἀγγλία δὲν διετήρησεν ἴσως κατὰ τὸν εἰκοστὸν αἰώνα τὴν βιομηχανικὴν τῆς κυριαρχίαν, ἀλλὰ αἱ ἀγγλικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἔταιρισι ἔξακολουθοῦν νὰ ἀποτελοῦν τὸν σημαντικότερον παράγοντα τῆς διεθνοῦς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς. Ἐργάζονται σήμερον εἰς ἑκατὸν καὶ πλέον χώρας καὶ διὰ τῶν εἰσπραττομένων ἀσφαλιστρων παρὰ τὸν 250 μελῶν τῆς «Βρετανικῆς Ἀσφαλιστικῆς Ἔνώσεως» καὶ παρὰ τοῦ Λόδου, ποσοστὸν ἀνώτερον τῶν 50 % καλύπτει κινδύνους ἔξω τῆς Ἀγγλίας. Ὁ ἐπόμενος πίναξ δεικνύει τὰ εἰσπραχθέντα ἀσφαλιστρα κατὰ τὸ 1957 παρ' ὅλων τῶν μελών τῆς «Ἐνώσεως»:

Ἐκ κινδύνων πυρὸς .....	Λ.Α. 265.126.000
Ἐκ κινδύνων διστυχημάτων .....	» 444.935.000
Διὰ θαλασσασφαλείας .....	» 74.109.000
Δι' ἀσφαλίσιας ζωῆς .....	» 407.253.000
Δι' ἀσφαλίσιας ζωῆς βιομηχανίας .....	» 150.932.000

Σύνολον: ..... » 1.342.345.000

Τὸ Λόδι ἀφ' ἑτέρου εἰσέπραξεν ἐπὶ πλέον ἀσφαλιστρα 250.000.000 λιρῶν, καταβλήθηντα σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου δι' ἀτυχήματα πυρός, δυστυχήματα καὶ θαλασσασφαλείας μεταφορᾶς. Τὸ σύνολον οὐτῷ τῶν εἰσπραχθέντων ἀσφαλιστρων ἐπὶ τῆς ἀγγλικῆς ἀγορᾶς ἀνήλθεν εἰς 1600 ἐκατομύρια λιρῶν καὶ σὲ ἐτὸν ἔξωτερικῷ ἔργοσσιας ἀντεπροσώπουν ποσὸν 800 ἐκατομύριων λιρῶν. Κατόπιν συντόνων προσπαθειῶν πρὸς δελτίωσιν τὸν ουσιώδωσθον τούτου τομέως τῶν ἀσφαλειῶν, δύνανται οἱ κάτοχοι ἀσφαλιστηρίων νὰ εἰναι βέβαιοι, ὅτι οἱ Ἀγγλοὶ ἀσφαλισταὶ θὰ πράξουν πάντα δυνατόν, ὅπως διακανονίσουν τὸ ταχυτέρον τὰς ἀξιώσεις ἀποζημιώσεων. Πρόσφατον παράδειγμα: «Οταν ἐδυθίσθη τὸ ιταλικὸν ὑπερωκεάνιον «Ἀντρέα Ντόριο», τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς αἰτίθεισης ἀποζημιώσεως ἔκ 4.000.000 λιρῶν κατεβλήθη ἐντὸς πέντε ημερῶν.

Αἱ ἀσφάλειαι κατὰ κινδύνων ἐκ τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας ἀπετέλεσαν τὸ πλέον πρόσφατον παράδειγμα ὑπῆρχειν προσφερομένων ἀπὸ τὰς ἀγγλικὰς ἔταιρισι. Πρὸ πολλῶν ἡδη ἐτῶν ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ κατηρτιστοῦν ἐπιτροπὴν ἐπιφορτισθεῖσαν νὰ μελετήσῃ τὰς συνθῆκας, ὑπὸ τὰς δημοσίεις θὰ ἡδύνατο νὰ καλυφθοῦν οἱ κινδύνοι οὗτοι. Κατόπιν τῶν συστάσεων ποὺ διεπωτείσαν ή ἐν λόγῳ ἐπιτροπῆς, ὑφίσταται ἡδη βρετανικὸν ἀσφαλιστικὸν κεφάλαιον, καλώς ὡργανωμένον. Ὁπερ εἶναι εἰς θέσιν νὰ ασφαλίσῃ πάντα μὴ θαλασσίουν ἀτομικῶν κινδύνων εἰς δλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου. Καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἀκόμη, καθ' ἧν νέαι ἐγκαταστάσεις εἰς τὸ ἔξωτερικὸν εἶναι ἡσφαλισμέναι παρὰ τῶν ἐγχωρίων ἔταιρών, μέγα μέρος τοῦ κινδύνου ἔχει ἀντασφαλισθῆ εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Λονδίνου.

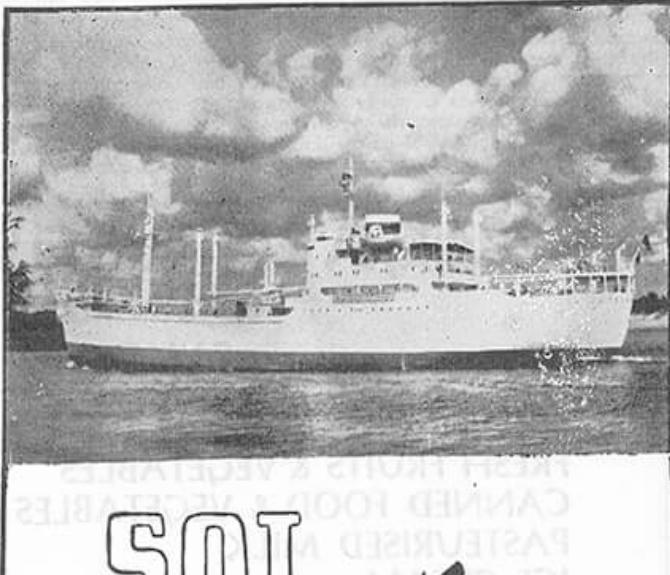
«Επερού παράδειγμα εἶναι τὸ κάτωθι: «Οταν τὸ κράτος τῶν Ινδῶν συνῆσε σύμβασιν μὲν διμάδα «Ἀγγλῶν ἐπιτιχειρωτιῶν, πρὸ διετίας, διὰ τὴν προμήθειαν καὶ ἐγκατάστασιν χαλυδουργείου εἰς τὴν Δυτικὴν Βεγγάλην, ἡ ἀσφάλεια πρὸς κάλυψιν παντὸς κινδύνου ἀνήλθεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 100 ἐκατομύριων λιρῶν. Τὸ ἐν λόγῳ ποσὸν ἐκάλυπτεν αὐτὴν ταύτην τὴν ἔγκαταστασιν, τους κινδύνους τῶν κατασκευαστῶν κατὰ τὴν περιόδον τὴν ἔγκαταστασιν, τους κινδύνους τῶν εἰσαγόμενων τρίτων. Η ἀσφάλεια ὑπεγράφη ἀπὸ τοῦ κοινοῦ παρ' ἀγγλικῶν καὶ ινδικῶν ἔταιριων, καθὼς καὶ παρὰ τοῦ Λόδου, διὸν δὲ ἐπακτοποιήθησαν τὰ πάντα, σύμπασα σχεδὸν ἡ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου εὐρέθη ἐνδιαφερομένη, εἴτε διὰ τὰς ἀσφαλιστικαὶς εἴτε διὰ τὰς ἀντασφαλιστικαὶς.

Συνάκις ἡ ἀγορὰ τοῦ Λονδίνου—λόγω τῆς εἰδικεύσεως της—εὐρίσκεται ἔχουσα, οἰονεὶ, τὸ μονοπώλιον, δόσον ἀφορᾶ μερικὰ εἴδη ἀσφα-

λειῶν. Λόγου χάριν, ἡ ἀσφάλεια γεφυρῶν ἀποτελεῖ εἰδικότητα, εἰς τὴν δόποιαν σι ἀγγλικαὶ ἔταιρισι διασπρέπουν. «Ἐπίσης πολλὰ ἔργα τέχνης εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἀσφαλιστοῦνται παρ' αὐτῶν ἐν δλῷ ἢ ἐν μέρει. Πολλοὶ ἔταιροι τῶν μεγαλυτέρων γεφυρῶν τοῦ κόσμου ἔχουν ἀσφαλιστοῦν διὰ ποσὰ ὑπερβαίνοντα 10 ἐκατομύρια λιρῶν, θά ἦτο δὲ ἀδύνατον εἰς τοὺς ἐγχωρίους ἀσφαλιστοῦς τὰς ἔγγυηθυδονίες εἰς διαφόρους χώρας διὰ κεχωρίσμενους κινδύνους, τόσον σημαντικούς, ὥστε της βοηθείας σεβαστοῦ δύκου ἀσφαλιστρῶν, προερχομένων ἐξ ἄλλων ἀναλόγων κινδύνων.

Πώς μᾶς ἔξειλιθησαν μέχρι τῆς σημερινῆς ἀκμῆς των αἱ ἀγγλικαὶ ἀσφάλειαι, αἱ ἡδη ἡμέρας—πρὸ 400 ἑτών—εἰστήθησαν εἰς Λονδίνον αἱ θαλασσασφαλείαι ὑπὸ τῶν Λοιμαρδῶν; Πρωταρχικὸς λόγος ἔγκειται εἰς τὸ διὰ τὸ χαρακτήρα τῶν «Ἀγγλῶν ἔχει φυσικὸν κλίσιν πρὸ τὴν ἀσφαλείαν. Καθ' ὅλους τοὺς αἰώνας ὑπῆρχαν πάντοτε πρόθυμοι νὰ ζητοῦν νέα μέσα πρὸς ἀσφαλιστικά νέων κινδύνων. «Ἐπὶ παραδίγματι, ἡ μεγάλη πτυκατὰ τοῦ Λονδίνου ἦσε τὸ δρόμον διὰ τὰς πυράς της πυρασφαλείας. «Ἡ θαλασσία κυριαρχία τῆς Ἀγγλίας ἔπει πολλοὺς αἰώνας καὶ ἡ ἰδρυτικὴ ἐπιμοιρύγησην τὴν κόσμον, εἰδημούργησαν τὴν ἀναγκαῖαν ἐκτασιν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν βαλασσασφαλειῶν καὶ διὰ τὴν μελέτην τῶν εἰδικῶν κινδύνων, τοὺς ὅπιούς ἐπρόκειτο νὰ καλύψουν. «Ἡ βιομηχανικὴ ἐπανάστασις ἔφερεν ἐπὶ τὰς παραδίγματας καὶ ταυτοχρόνως ἐνεφάνισε νέας εὐκαιρίας ἀσφαλίσεων. «Ἡ χρήσις τῶν μηχανῶν συνετέλεσεν εἰς τὴν ἀνάδειξην τῶν βιομηχανικῶν ἀσφαλειῶν. «Ἐξ ἄλλου, ἡ ἐμφάνισις τῶν δημορδόμων προεκάλεσε ζήτησιν ἀσφαλίσεων ἐναντίον τῶν κινδύνων τοῦ νεού τούτου μεταφορικοῦ μέσου. «Εκείθεν ἐξεπήγασαν αἱ ἀσφάλειαι διυτιμάτων.

Οσον ἀφορᾶ τὰ συμφέροντα τῆς Ἀγγλίας, ὡς σημαντικότερος ἀτομι-



**SOL**  
*Always at your service*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**  
 TELEGRAMS: "ESOEL,, GOTHENBURG"

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

**AB ATLANTTRAFIK**  
 TELEGRAMS: "OCEANSHIP,, GOTHENBURG"

**WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES**

*Transports of fresh grapes to London*

κός παράγων ύπηρξεν ή άνάπτυξις τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Πλείσται δοσι αγγλικαὶ ἑταῖραι διέγυνωσαν ἀμέσως τὰς παρουσιαζούμενας εἰς αὐτὰς δυνατότητας καὶ κατέβαλον σημαντικάς προσπαθείας γὰς ἐγκατασταθεῖσιν ἔδραις ἐπὶ τῆς ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς, τελούσης τότε ἐν πλήρει ἀναπτύξει. Οἱ ἀντιπρόσωποι καὶ πράκτορες τῶν ἡγυγικῶν ἑταῖριν ἀνέπτυξαν μεγίστη δραστηριότητα εἰς ὅλα τὰ μεγάλα κέντρα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἴδια εἰς τοὺς λιμένας, ἵνα συνεκεντρώνοντο αἱ πρώται ὑλαι πρὸς μεταφορὰν τῶν εἰς τὴν Εὐρώπην. Πρὸς εἰρωνείαν τῆς τύχης, αἱ προσπαθείαι τῶν ἡμειθησαν, ἀφοῦ, δύμας, προηγήθησαν σημαντικότατα ἀπώλειαι. Ἡ μεγάλη πυρκαϊδὶ τοῦ Σικάγου, τὸ 1871, κατέστρεψε 17.000 οἰκιῶν καὶ προεκάλεσε ζημιὰς 175 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Τὸ ἐπόμενον ἔτος ἐτέρα πυρκαϊδὶ κατέστρεψεν εἰς τὴν Βοστώνην 800 κτίρια, αἱ δὲ ζημιαὶ ἀνήλθον εἰς 75 ἑκατομμύρια δολαρίων. Παρὰ τὰ μεγάλα ποσά, ἀτίνα ἔχρεισθαν τότε νὰ καταβληθοῦν δι' ἀποζημιώσεις, αἱ ἀγγλικαὶ ἑταῖραι ἥδυνθησαν νὰ ἀντιμετωπίσουν, χάρις εἰς τὰς σημαντικὰς τῶν πηγὰς εἰσοδήματος, ἐξ ὀλοκλήρου τὰς ὑποχρεώσεις τῶν τὰς δημιουργηθείσας ἐκ τῶν ἀλλεπαλλήλων αὐτῶν καταστήσουσαν.

Τὸ γεγονός αὐτὸν εἶχε μεγάλην ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἀμερικανικῆς κοινῆς γνώμης καὶ τῶν ἔγχωριων ἀσφαλιστικῶν ἑταῖριων. Συμετέλεσεν εἰς τὸ νὰ ἔδραιωθῇ ἡ ἐμπιστούνη πρὸς τὰς ἀγγλικὰς ἑταῖριας καὶ πρὸς τὴν ἱκανότητα τῶν νὰ καθύπτουν μεγάλους κινδύνους. Τριάκοντα ἔτη βραδύτερον, συνέδη νὰ ἔκειται σεισμὸς καταστροφὴ τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου, προκαλέσας δαρυτάτας ζημιας, τὰς δποιας τὸ ἀμερικανικὸν ὑπουργεῖον Ἐμπορίου ὑπελόγισεν εἰς 1600 ἑκατομμύρια δολαρίων. Ἡ καταστροφὴ ἔκεινη ἀπέτελε σκληρὰν δοκιμασίαν διὰ τὴν οἰκονομικὴν σταθερότηταν τῶν ἀσφαλιστῶν, δηλαὶ δύμας αἱ ἐνδιφερόμεναι ἀγγλικαὶ ἑταῖρισι ἀντεμετώπισαν πλήρως τὰς ὑποχρεώσεις τῶν καὶ ἐπαγίωσαν διὰ μίαν ἀκόμη φοράν τὴν πρὸς αὐτὰς ἐμπιστούνην τῆς ἀμερικανικῆς κοινῆς γνώμης.

Ἀπὸ πλευρᾶς ἐπιρροῆς, ἄν μὴ καὶ ἀπὸ ἀπόφεως σπουδαιότητος τῶν εἰσπραττούμενων ἀσφαλίστρων, οἱ δεσμοὶ τῆς Ἀγγλίας μὲ τὰς Ἀσφαλείας τῆς Κοινοπολιτείας ἐνέχουν τὴν σπουδαιότητα μὲ τοὺς δεσμούς, οἵτινες συνδέουν τὰς ἀγγλικὰς ἑταῖριας μὲ τὰς Ἡνωμένων Πολιτείας. Δύναται νὰ είναι ὑπερήφανος ἡ Ἀγγλία, διότι ἔδιδασεν εἰς ὅλα τὰ ἔδαφη τῆς Κοινοπολιτείας τὰς ἀρχὰς τῆς ἀσφαλείας. Ἐφόσον ἐπροχώρει ἡ ἀνάπτυξις τῶν ἀδαφῶν αὐτῶν, ιδρύσαντο ἐκεῖ τίσι ασφαλιστικαὶ ἑταῖρισι, αἵτινες εἰργάζοντο ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰς ἀγγλικὰς, δηλαὶ μόνον ἐντὸς τῆς Ιδίας τῶν χώρας, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν διεθνῆ τομέα. Ὑπάρχουν σήμερον πολυάριθμοι ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖρισι εἰς τὴν Κοινοπολιτείαν, αἱ δποιαὶ εἰσπράττουν μεγάλα ποσά ἀσφαλίστρων, προερχομένων ἐξ Ἀγ-

γλίας, δσον καὶ ἐξ ἄλλων ὑπερποντίων χωρῶν.

Ἡ ἀγγλικὴ ἀγορὰ ἐπίσης, σημαντικὸν διεθραμάτισε ρόλον εἰς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Εὐρώπης, τῆς Λατινικῆς Ἀμερικῆς, τῆς Μεσσης καὶ τῆς Ἀπωλοτῆς. Οἱ συναφθέντες δεσμοὶ ὑφίστανται, εἴτε ὑπὸ μορφὴν μεγάλης ἐκτάσεως σημαντικός κινδύνος ἡ συνηθίσθους χαρακτήρας, δυναταὶ τις νὰ είναι σχεδὸν βέβαιος, δηλαὶ εὔθυνς ἐξ ἀρχῆς θὰ κληθῇ ἡ ἀγγλικὴ ἀγορὰ νὰ δώσῃ τὴν γνώμην τῆς καὶ νὰ βοηθησῃ εἰς τὸν διαποστατῶν τῶν δάσεων τοῦ συμβολαῖον.

Ἄδικον είναι νὰ βλέπεται ἡ σπουδαιότης τῆς συμβολῆς ταύτης εἰς τὰς διεθνεῖς συναλλαγάς, ἀπὸ μόνης τῆς ἀγγλικῆς σκοπίας. Εἰς τὰς ὑπερποντίους χώρας ὑπάρχουν χιλιάδες ἐμπειρογνομόνων ἀσφαλιστῶν, οἱ ὃποιοι ἔβιοισθησαν τὸ ἐπάγγελμά των εἴτε ἐργασθέντες εἰς ἀγγλικάς ἑταῖρισις, εἴτε ἀσκήσαντες τὴν θητείαν τῶν εἰς αὐτὰς ὡς μαθητεύμενοι. Τὸ «Ινστιτούον Τσάρτερεντ «Ινσούρενς» ἀριθμεῖ 25 παραφύδας—όργανωσεις εἰς διαφόρους περιοχάς τῆς Ήδρογείου, πολλοὶ δὲ ὑπερποντιοὶ ἀσφαλιστοὶ ὑποχρεοῦνται νὰ δώσουν, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ σταδίου των, ἔξετάσεις εἰς τὸ «Ινστιτούον αὐτὸν». Ἐπὶ πλέον, ἡ ἀγγλικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ ἀντιπροσωπεύει ἐνέργητικον, τόσου διεθνούς, δσον καὶ ἐθνικῆς σημασίας. «Οταν λ. χ. ἀγγλικός οἶκος ἔγκαθιστά ἐργαστάσιον—φέρε» εἴπειν—εἰς τὰς Ινδίας, ἔχει ἔξευρει ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν ἀγορὰν ἡ αναγκαιούντα διὰ τὴν ἐπιχειρήσιν τοῦ κεφαλαία. Αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖρισι, ἄλλως τε, κατατάσσονται μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων προμηθευτῶν κεφαλαίων τῆς Ἀγγλίας. Ἐπίσης, δσαν μία Κυβέρνησις τῆς Κοινοπολιτείας ἐκδίδει δάνειον ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου, εναντίον λιαν πιθανόν, δηλαὶ μεταξὺ τῶν ἔγγραφομένων εἰς τὸ δάνειον θὰ συγκαταλέγωνται καὶ αἱ ἀγγλικαὶ ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖρισι.

Ἄξιζει νὰ ἀναφερθῇ τι εἶπεν εἰς λόγον του ἐνώπιον τοῦ «Ινστιτούον τῆς Ἀσφαλείας Λονδίνου» ὁ κ. Δ. Ηβανός, μέλος τοῦ «Ινστιτούον Τσάρτερεντ «Ινσούρενς»: «Πρέπει νὰ ὑμολογήσωμεν δηλαὶ δηλαὶ μόνον εἰς τὰς Ἡνωμένων Πολιτείας καὶ τὸν Καναδάν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἄλλας χώρας, τὰ πατροπαράδοτα συστήματα ἀσφαλείας ἀπειλούνται ἀπὸ μεταβολάς. Πιστεύεται ἐν τούτοις πάντοτε, δηλαὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ ἔδρασε κατὰ τρόπον ἀξιοσημείωτον, δημιουργήσασα ἔνα ποικίλον σύνολον, μὲ πράκτορας μονίμους καὶ μῆ, μερίτας, ἐπιθεωρητὰς καὶ ὑποκαταστήματα, χάρις εἰς τὰ δποια πολλὰ ἀσφαλιστικὰ ὄφελη ἐτέθησαν εἰς τὴν διαβίσιν πάντων, μὲ τὰς φροντίδας τῆς ἐλευθέρας ἐπιχειρήσεως. Φρονῶ ἀκόμη, δηλαὶ ἔγκαθιστώντες βαθμιδόν, δηλαὶ ἐπράξαμεν, πλήρες σύστημα περιλαμβάνον δλους τοὺς ἀσφαλιστικοὺς κλάδους, θὰ επιτελέσωμεν μεγαλειώδες καὶ πρωτοπορειακὸν ἔργον».

## “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

# ΤΟ ΤΡΙΜΗΝΟΝ ΤΗΣ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑΣ

Εις τὸ τελευταῖον δελτίον «Οὐεστινόρμα», τοῦ γνωστοῦ διὰ τὰς ναυτιλιακάς του μελέτας Γραφείου Οὐέστον Λτδ, δίδεται μία ἀνασκόπησις τῆς ναυλαγορᾶς ἔηρῶν φορτίων διό το πρώτων τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους. Τὸ υπόνοιον τῶν ἀναγγελθείσων ναυλώσεων κατὰ ταξιδίουν ἀνήλθε εἰς 12.980.000 τ., ἐκ τῶν ὅποιών 12.080.000 τ. ἀνεφέροντο εἰς ἑτοῖς οὓς φορτίσεις. Αἱ ναυλώσεις αύται τοῦ σ'. τριμήνου ἐ. ἐ. κατ' εἰδὴ φορτίων κατανέμονται, ὡς κάτισθι (1000άδας τόνων d.w.), ἐν συγκρίσει κοιτάρι τὰ τρία προηγούμενα ἔτη :

	ΕΤΗ		Α'. Σεμνον
ΕΙΔΗ	1956	1957	1958
Γαιάνθρακες	48341	38523	9755
Γενήματα	17751	14115	20823
Παλαιοσιδηρά	3717	3174	878
Μεταλλεύματα	5681	9322	4943
Ζαχάρεις	2122	2766	2861
Χημικά & λιπασμάτα	2583	2134	3242
Ξυλεία	705	1170	1303
Διάφορα	2313	3530	3219

Σύνολον : .....	83213	75734	47024	11157	12980
Συνεχή ταξίδια .....	41855	28705	2840	668	900
"Ετοιμοι φορτώσεις ...	41358	47029	44184	10489	12080

Η πλειονότης των κατ' είδος φορτίων παρουσιάζει είς τό σύνολόν της άξιοσημείωτον σταθερότητα, έν συγκρίσει πρός τά άντιστοιχα σύνολα τού πρώτου τριμήνου του 1958. Τούτο δέν είναι παράδοξον, όταν λαθθῇ υπ' όψιν, ότι η οικονομική δραστηριότης, είς τὴν Ἑύπορην τούλαχιστον, παρεμεινειν είς τὸ αὐτό, περίπου, μὲ τὸ τού παρελθόντος ἔτους ἐπίπεδον. Ἔπειτα πρήσει νά ύποχωρῇ, ἀλλά ήδη ἀνακτᾶ δυνάμεις. Δυνάμειθα νά ἀναμείνωμεν διαθυμιαίσιν τὴν ἀναδίωσιν τῆς δραστηριότητος κατό τοῦ ὑπόλοιπον χρονικοῦ διάστημα τοῦ τρέχοντος ἔτους. Παραλλήλως, δημως, — τονίζεται εἰς τὴν μελέτην — τούτο δέν είναι πιθανόν νά ἔχῃ ὡς ἀποτέλεσμα σημαντικήν βελτίωσιν τῆς ναυαλγοράδας εἰς δασμὸν εὐημερίας, δι' οὓς λόγους ἀναφέρονται κατωτέρω.

Τὸ μόνον εἶδος φορτίου, εἰς τὸ ὅπιον ή δραστηριότης ἢ σημαντικῶν διάφορος εἰς δύκον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ 1958, ἥσαν τὰ σιτηρά. Αἱ πτωχαὶ συγκομιδαὶ τῆς Εὐρώπης, κατὰ τὸ εθνικόπορον τοῦ 1958, προεκλέασαν Ισχυράν αὔξησιν τῶν ναυλώσεων εἰὰ μεταφοράς γεννημάτων κατὰ τὰ δύο τελευταῖς τρίμηνα. 'Ἐν τούτοις, παρὸ τὴν ἀπροσδόκητον ταύτην αὔξησιν τῆς ζητήσεως τονάζ, η πλεονάκουσα προσφορά σταφῶν ὑπῆρχεν δόκιμη ἐσόποκουσα καὶ κατὰ συνέπειαν οὐδέμεια ἐσήμειαθή σοθιάν αὔξησις τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν. 'Η ἔξελιξις αὕτη δύναται, Ἰσωσ, νά συγκριθῇ πρὸς τάς πολὺ μεγάλας αὔξησις τῶν ναυλῶν κατὰ τὴν περίοδον 1955—56, αἵτινες ἥθιον ὡς ἀποτέλεσμα τῶν πειριχών ἐσδοειών τῆς Εὐρώπης, εἰς ἐποχὴν, καθ' ἣν ή προσφορά τονάζ ὑπελείπετο τῆς ζητήσεως. 'Ο τομέας, πάντως, τῶν σιτηρῶν ἐν τῇ ναυλαγορᾷ, είναι πιθανόν νά κατέλθῃ καὶ πάλιν, στρεφόμενος εἰς κανονικώτερα ἐπίπεδα δραστηριότητος.

Οι είς τά διάφορα τμήματα τῆς μελέτης Ούσετον ἀναγραφόμενοι δείκται τῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἐμφανίζουν, δύο λαμβανόμενοι, ὅτι ἡ ἀγορά εὐρίσκεται ἡδη εἰς τὸ κατώτατον σπηλεῖον τῆς υφέσεως της. Ὁ δύκος τῆς ἀργούσης χωρικότητος παραμένει ἀπό τῶν ἀρχών τοῦ ἔτους σταθερός, χωρίς, δύμως, καὶ νά παρουσιάζεται σπηλεῖον τι μείωσεώς της. Ἡ ἀξία τῶν πωλουμένων λίμπερτυς ἔπεισε κάτω τῶν 100 χιλιάδων λιρῶν Ἀγγλίας καὶ ἡδη κυμαίνεται μεταξύ 60.000 ἔως 70.000 λιρῶν, δύσον, δηλαδή, καὶ ἡ προσφορά διὰ τοιαύτα σκάψη πρὸς διάλυσιν.

Ο στόλος τών τράμπης διά πρώτην ήδη, άπό έτών, φοράν έπαυσεν αύξανόμενος (άπο πλευρᾶς χωρητικότητος μάνον), μαλονότι αἱ διαφοραὶ εἰς φορτωτικὴν χωρητικότητα, αἱ προερχόμεναι ἀπὸ τὴν μεγαλυτέρα ταχύτητα καὶ μεταφορικὴν ικανότητα, ἔξακολουθοῦν, ἐν τίνι ἑκτάτει, νὰ ταπαλήγουν εἰς αὔξησιν. Σηματικὴ ὑπῆρξεν ἡ πτῶσις διὰ νέας ναυπηγήσεις, ἐνώ αἱ διαλύτες ἐδιπλασιάθησαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ 1958. Ἐπιτάχυνσιν, ἐπίσης, παρουσιάζει καὶ ἡ πτῶσις τῆς ὑπὸ παραγγελίαν χωρητικότητος, ηπὶς καὶ εἰνὲ πιθανὸν νὰ συνισθῇ. Ἐν τούτοις, θεωρεῖται λίαν ἐνώρις, διὰ νὰ ἀναμένῃ τὶς ἀναζωγόντισις τῆς εὐημερίας εἰς τὴν ναυλαγράφην. Παραμένει ἀκόμη, σηματικὴ περίσσεια χωρητικότητος πρὸς διάλυσιν, εἰς καιροὺς κατὰ τοὺς διποίους ἢ ζήτησις χάλυβος, τούλαχιστον διὰ τὰς ναυπηγήσεις, δὲν εἶναι πιθανὸν να αὐξηθῇ μεγάλως. Ἡ ἀποδοτικότητας εἰς κέρδον, ἀπὸ πλευρᾶς ἔξυπρετήσεως τῶν ἐπενδεδυμένων εἰς τὴν ναυτιλίαν κεφαλαῖν, δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἀναλάβῃ δυνάμεις, δὲν δὲν ἀνέλθουν κατὰ πολὺ αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἐκ τοῦ σημερινοῦ ἐπιπέδου των. Τέλος, δὲν ὑπάρχουν ἐνδείξεις μεγάλης αὔξησεως τῆς διομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς κυριωτέρας διομηχανικὰς χώρας ποὺ Κόσμου, ἐνδέχεται δὲ νὰ εἴναι; πιθανωτέρα ἡ βαθμιαῖα ἀναζωγόντισις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου μέχρι τοῦ προσεχοῦς ἔτους, τούλαχιστον. Αἱ πιθανότητες χρησιμοποιήσεως παλαιοτέρων σκαφῶν — ίδιως, λίμπερτς — ἔξακολουθοῦν μειούμεναι, ἐν ὅψει τοῦ συναγωγισμοῦ ἀπὸ τὰ νεώτερα, τὰ καὶ περισσότερον ἀποδοτικά, σκάφων.

**Ο ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΞ** : Περαιτέρω, είς τὴν μελέτην Οὐέστον δημοσιεύεται διάγραμμα δεικνύον τὰ ἀπόθεματα γαιανθράκων εἰς τὰς χώρας τῆς «Εύρωπαϊκής Κοινότητος Γαιανθρακος — Χάλυβος» καὶ τὰς φορτώσεις γαιανθράκων ἀπὸ τὰς ὁνωμένας Πολιτείας διὰ τὴν Εύρωπην. Είς τινας τῶν σημαντικώτερών εὑραπαίδων χωρῶν τὸ ἐπίπεδον τῶν ἀδιαβέτων ἀπόθεμάτων ἀπέδη μία σοφάρα στενοχωρία διὰ τὴν ὄνθρακοδιομηχανίαν. Είς μερικάς περιπτώσεις ἔγένοντο διαδήματα περιορισμοῦ τῆς εισαγωγῆς εύθινον ἔνους γαιανθρακος, ίδιως ἀμερικανικούς καὶ πολωνικού. Τούτο εἶχεν ως ἀπότελεσμα περαιτέρου ὑποχώρησιν τῆς ναυλαγοράς δι'. ὑπεροχεύματος μεταφοράς γαιανθρακοδιομηχανίαν.

Αι προοπτικαι δι' ανάζωγοντας της Τήσιτσεως γαιανθράκων άπό την Εύρωπη έξαρτώνται άπο την κλίμακα ανάζωγοντας της βιομηχανικής δραστηριότητος της Εύρωπης. Φρονούμεν — τονίζεται έν τη μελέ-

## ΕΝ ΕΞΕΛΙΞΕΙ Η ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ

τη — διτεί είναι λίαν άπιθανον νά προκύψῃ μία άρκετά ισχυρά οίκονομική άνακρισιμότητα; έν Εύρωπη, ώστε νά έξουδετερώσῃ σημαντικόν μέρος της ύφεσεως εις την ναυλαγοράν των τράπυτς.

**ΤΑ ΣΙΤΗΡΑ :** Μετά την ήρεμίαν τών Χριστουγέννων, έξεδηλώθη μίας ζωηρά, διπωδήποτε, κινητής ναυλώσεων διά γεννημάτα, φθασασα κατά μήνα Ιανουαρίου είναι ένα και πλέον έκαποτύμπιο πονηναν έδυομασιώσι. Οπως και κατά τα τέλη του έτους 1957, κυριοι παράγοντες της αυξησίας των τάυτης υπήρξαν αι υπερατλαντική φορτώσεις και τά φορτια προς τάς Ινδίας, δυναμει τού άμερικανικού νόμου 480. Εις τάς φορτώσεις Κόλπου διά δυτικήν ακτήν Ινδιών, τά 75% και πλέον τής κλειστείνης χωρικότητος άνεφρον είναι άμερικανικά και ξένα δεξαιρεύονται. Κατά τά μέσα Φεβρουαρίου, δμως, η στήριξης τής ναυλωγοράς διά τών σιτηρών πρήσε νά μειούται, παρά τάς οντισθείσεις ναυλώσεις διά φορτώσεις άπο τάς Μεγάλας Λίμνας, μετά τό άνοιγμα τής νέας διώρυγος τού Αγίου Λαυρεντίου. Αι άμερικανικι πωλήσεις είς την Γιουγκοσλαβίαν άντικτην πρίζονται, κατά τήν αύτην, περίπου, χρονική περίοδου άπο τάς ναυλώσεις άμερικανικών πλοιών, άλλα το γενικόν έπιπέδον τών έργασιών ήτο χαμηλότερον μέχρι του τέλους Μαρτιου, ότε η άγορά τής Άργειτης ένεφαντος ποιαν τινα άναψωγόντσιν, έπιπροσθέτως και πρός τάς πωλήσεις καναδικού σίτου πρός τήν Σοδιετικήν "Ενωσιν, μέ φορτώσεις άπο τήν Βρετανίκην Κολομβίαν διά Ναχόντκα Μπαΐν. Έν τώ συνόλωφ των οι ναυλοι διά σιτηρά έλαφράς μόνον έστημείωσαν διασυμόντεσι. Έξαιρεσιν άπτετέλεσαν αι περιοχαι φορτώσεων Βορείου Ειρηνικού και Πλέιτ, τών διποιον ή άπομεμακρυσμένη θέσις έξ αλλών κέντρων άπασχολήσεως τών τράπετς είναι κατάλληλος νά δημιουργή προσωρινή έλλειψιν τονιάζ.

Η προσπτική διά τὸ δεύτερον τρίμηνον τοῦ τρέχ. Ετους δὲν είναι Ι-ειαίτερως εὐνοϊκή, τὸ δὲ κύριον στοιχεῖον συνεχίσεως τῆς ἐργασίας, πιθανον καὶ πάλιν νὰ τὸ προσφέρουν αἱ ἀμερικανικαὶ φορτώσεις διὰ τὴν Ἀπωλοτήν. Ζήτησις ἔχει Εύρωπης δὲν ἀναμένεται νὰ ἀνέλθῃ καὶ πάλιν εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν μέσων τοῦ χειμῶνος, δεδομένου ὅτι η ἐποχὴ τοῦ ἐπιβλαδούς παγετοῦ παρήλθε. Πάντως, ἀπό τῆς πλευρᾶς ἀπασχολήσεως τῶν τράπεζων, ἀποτελεῖ εὐνοϊκὸν παράγοντα η ἐπέκτασις του μέσου δροῦ τῶν μεταφορών σιτηρῶν ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς εἰς Εύρωπην διὰ τῆς χρησιμοποίησεως τῆς νέας ὁδοῦ τοῦ Ἁγίου Λαυρεντίου. Η θέσις τῶν Ἰνδίων διὰ τὴν προμήθειαν σιτηρῶν κατελλήλων διά τροφὴν ἀναμένεται νὰ είναι ἔφετος κολυτέρα τῆς περιποτῆς, δῆλα δὲ τὰ ἀμερικανικὰ σιτηρά, τὰ χορηγούμενα δυνάμει τοῦ νόμου 480, εἰνε πιθανὸν γὰρ γίνογον δεκτά. Ἀφ' ἑτέρου, η νέα συγκομιδὴ ἀργεντινοῦ ἀράβοσίτου ὑπολογίζεται νὰ ἀφήσῃ περισσευμα πρὸς ἔξαγωγὴν ἔκ 3.5—4 ἑκατομμυρίων τόνων, ὥστα αἱ τελευταῖς σημειώσεις ἔκει καταστρεπτικαὶ πλημμύραι ἀγούν νὰ δεχθῇ τις, ὅτι αἱ εἰσαγωγαὶ σιτηρῶν ἐξ Ἕνωμένων Πολιτειῶν ἐνδέχεται νὰ παράσχουν κατό τους ἐπομένους μῆνας περισσότερας ἀπασχολήσην ἀπό ἑκείνην τὴν ὅποιαν ἦθελε δέσει η ἔξαγωγὴ πρὸς τὴν Εύρωπην. Τὸ σύνολον, ἐν τούτοις, τῶν ναυλώσεων διὰ σιτηρά δεῖ είναι, πάντως, κατά τὰς κατώτερους τοῦ τῆς ποώτης τοινήσι.

ΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ : Ο δγκος των παγκοσμίων διαδιλησμάν πλοίων, ώς έμφασίνεται από τὸν κατωτέρω πίνακα, ένεράντις κατά τὸ πρώτον τριήμερον τοῦ 1959 ούστιώδη αὔξησιν, έναντι τοῦ μέσου τριμηνιαίου δγκου τοῦ 1958. 'Ανήλθεν εἰς 850.000 τόνωνν. Διὰ τὴν σύγκρισιν πρὸς τὰ τριημεριαῖα συνόλα τοῦ π. ἔτους, δέοντας νὰ ἔχῃ τὶς ὑπὸ δῆμην, διὸ οἱ ἀριθμοὶ αὐτῶν ήσαν διώγκωμένοι, λόγῳ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ σκαφῶν λιμπερτού, ζητιναὶ ἐπώλησης πρὸς διώλυσιν τὸ ἀμερικανικὸν υπουργεῖον Ἐμπορίου.

Αι παγκόσμιοι διαλύσεις (είς χιλιάδας τόν. γκρός)

	1956	1957		1958	1958	1959
	Μ. δρ.	Μ. δρ.	A' 3μ.	B' 3μ.	Γ' 3μ.	Δ' 3μ.
Τάνκερς . . .	24	36	107	114	78	67
Λοιπά σκάφη :	111	201	289	267	579	403

Σύνολον: .. 135 237 396 381 657 470 476 850  
Αι ἀνακοινωθείσαι τιμαὶ διαλύσασαι δεξομετόποιῶν ἡσαν, κατὰ μέσον δρον, λίραι 8.10.10, πράγμα δηπερ ανταποκρίνεται πρὸς τὸ γεγονός, διτὶ οἱ ἄγορασται τῆς Ἀποί Ἀνατολῆς ἡσαν πρόθυμοι νὰ πληρώσουν ἀνωτέρας τιμάς, ἔναντι ἀλλων ἀγοραστῶν. Πρέπει, ἐπίσης, νὰ σημειωθῇ, διτὶ πλεισται τῶν ἀνακοινωθείσων τιμῶν ἀνερέπονται εἰς πωλήσεις πρὸς ἀποί Ἀποί Ἀνατολῆν, οὐτῶς δῶστε ἡ προσαναφερθεῖσας κατὰ μέσον δρον τιμὴ εἶναι ἀνωτέρα, παρ' ὅστον θὰ ἔνεφανται. ἐν αἱ τιμαὶ δ-

# **HELLENIC SHIPSUPPLY**

BREMEN  
NIC. FOTOU

**"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ BREMEN,"**

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρὰ ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ

### Όλικα μηχανής καὶ καταστρώματος

Office:  
Bremen 13, Waller Heer Str. 213

Night Phone:

N. Fotou 448191  
FOTOU, R.

λαων τῶν πωληθέντων δεξαμενοποίων ἡσαν γνωσταί. Ἡ ἀξιοσημείωτος αφ' ἔτερου, ἄνοδος τῶν ναυλώσεων διά φορτία παλαιοσιδηρου κατά τό πρώτον τρίμηνον ε. ζ., ἐν συγκρίσει πρὸς τό προηγούμενον τρίμηνον, ὡφελεῖτο εἰς τάς ἔτι περαιτέρω θελτιώσεισας συνθήκας τῆς Ιαπωνικῆς χαλκουργίας.

**ΠΡΟΤΩΝ ΔΙΑΦΟΡΑ** : 'Η αναλογία των αναγγελθεισών ναυλώσεων δι' άλλα είδη φορτίων — έκτος γαιωνθράκων και σιτηρών — άντιλεις κατά τό υπό πανασκόπησην τρίμηνον από 28% εις 32%. 'Η μεταβολή αυτή φαίνεται σημαντική τό μεγέθους, άλλα ή σημασία της περιορίζεται, αν συγκριθεί με την σημειωθείσαν κατά τα αντίστοιχα τρίμηνα των έτων 1957 και 1956 αύξησην από 33% εις 40%. 'Η σύγκρισις άδηγει εις την σκέψιν, ότι υπήρξεν έποχική αύξησης δραστηριότητος, ήσον σοις σημασίας προιόντων, μή ύπερβανουσαν εν τη ουσίᾳ της τα 5%.

νερού και σε οχημάτων πλαστικότηταν σε πολλούς.  
 "Η αξέντηση τών νωμάδων διάχρημά προϊόντα και λιπάσματα υπήρξεν ἐντελώς ούσιαδης, ἐνώ διά πολλά ἄλλα είδη φορτίων ἡ ἀγορά ἐνεφανίσθη ἀπόγοητευτική. 'Ομοία, ἐπὶ παραδείγματι, δελτίωσις συνέβη τὴν αὐτὴν ἐποχὴν, κατά τὸ παρελθόν ἔτος, ἀλλ' εἰς σημαντικῶς ὑψηλότερον ἐπίπεδον. Ο μέσος ὄρος τοῦ δείκτου τῶν νωμάδων διά τὰ χρηματικά προϊόντα (62.2) ἀπέτιξε πολὺν ἀπό τοῦ νὰ είναι ικανοποιητικός, ἐν συγκρίσει μὲ τοὺς μέσους ὄρους 75.9 τοῦ προηγουμένου τριμήνου καὶ 75.9 τοῦ α'. τριμήνου τοῦ 1958.

Αἱ μεταφοραὶ ζαχάρων, μολονότι ἀνέλαβον λίαν ταχέως ἐκ τῆς ἐν Κούδα πολιτικῆς ἀνωμαλίας, ἐν τούτοις, ἀπέτελεσαν τὸ μόνον εἶδος — ἔκτος τῶν σιτηρῶν — τοῦ ὅπου οὐ τὸ συνόλον τῶν ἀναγγελθεισῶν ναιλίωνεσσί μειώσαν κατὰ τὸ ἄριθμον ππάσιν. Τὸ κατὰ μέσον δρόμον ἐπίπεδον ὑπερχώρησεν ἐλαφρῶς εἰς τὰ 90.6.

Κατ' αντίθεσην πρός τα παλαιούσιδηρα, διά τα όποια ο μέσος δρος των ναύλων υπήρξε σταθερός, οι ναύλοι διά τα μεταλλεύματα έσημειωσαν χαλάρωσιν, ήτις, όμως, ήτο μικροτέρα της μεταβολής, την όποιαν ένεφάνισεν ο γενικός δεικτής των ναύλων. Αι αγγελθείσαι ναυλώσεις ανηδύλων, ώς έγιγιστα, είς τό αύτό έπιπτεδον του πρώτου τριμήνου του 1958 και έκ του συνόλου αύτών τά 17%, ήτοι, 220.000 τ., ανεφέροντο εἰς συνεχή ταξιδιά.

Αἱ μεταφοραὶ μεταλλεύμάτων καὶ ἄλλων πρώτων ὑλῶν ἀναμένεται, διὶ θὰ κερδίσουν ἀπὸ τὴν τάσιν ἀνάζωγονήσεως τῆς παγκοσμίου βιο-  
μηχανίας, ἀλλ' ὡς τὸν ζείσαται καὶ εἰς ἔτερον σημεῖον τῆς μελέτης Οὐέ-  
στον, ἢ ἀνάζωγονήσης αὐτῷ δὲν ὃ προσλάβη τὸν χαρακτήρα ζωγράφου  
ἔραστριότητος, οὗτος διστάστηται μόνον δύναται νὰ είναι τὸ δῆθος  
ἐντὸς ἐνὸς μόνον τριμήνου. Πρέπει, ἐπίσης, νὰ ὑπομνησθῇ, διὶ ἐκ τῶν  
τριών πρώτων ὑλῶν, τὰ παλαιοσιδῆρα καὶ τὰ μεταλλεύματα εἰνεὶ εἰς με-  
γάλους θαῦμάδων συναγωνιστικά, ποικιλότος τοὺς συναγωνισμούς των ἀπὸ  
βιομηχανίας εἰς διοικητικάν. Ἐκ τῶν δύο αὐτῶν πρώτων ὑλῶν, ἢ προ-  
σπτική διὰ τὰ παλαιοσιδῆρα παρουσιάζεται καλυτέρα.

**Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣΟΣ:** Κατά τό υπό δάνοιακόπισιν τρίμηνον — τονίζεται περαιτέρω εἰς τὴν μελέτην — ἐσημειώθη, ἐπὶ τέλους, ἀνακοπή εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ στόλου τῶν τράπεζ. Σημαντική ἐλάττωσις εἰς τὸν δύγκον τοῦ στόλου θεωρεῖται ἀναγκαία πρὸς ἐπίτευξιν ισορροπίας, μὲ παρωπλισμένην χωρητικότητα, μειουμένην τοῦ ἐλάχιστον. Πρέπει, ἐν τούτοις, νὰ αναμενεται, ὅτι θὰ διαφεύγῃ ἀκόμη χρόνος τις μεταξὺ τῆς δραστικῆς πτώσεως τῶν ναύλων καὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῶν ἔναντι τῆς ἀλγού πτώσεως ἀντιδράσεων τῶν πλοιο-

Η κατάστασις του στόλου των τράμπης κατά τους τελευταίους δώδεκα μήνες, προκειμένου διά τη σκάφη πάνω 4.000 τ. δ.ώ., και άνω, έμφανεται στο δύο τόνων κατερένθετα πάνω από 1.000 σύγχρονα τράμπηα, δ.ώ.

	B' 3μην.	Γ' 3μην.	Δ' 3μην.	Α' 3μην.
	1958	1958	1958	1959
Στόλος εις άρχας 3μήνου . . . .	23.570	23.976	24.328	24.784
Νέαι ναυπηγήσεις . . . .	514	476	630	403
Πρώην λάινερς . . . .	116	50	98	74
Μετατραπέντα τάνκερς . . . .	—	36	—	17
<b>ΜΕΙΟΝ</b>				
Μετατραπέντα . . . .	12	—	—	—
Διαλυθέντα . . . .	129	135	175	316
Απολεσθέντα . . . .	41	13	30	45
Πωληθέντα διά λάινερς . . . .	42	62	67	119

Στόλος εἰς τέλος 3 μήνου . . . . 23.974 24.328 24.784 24.798  
 Γενικαὶ μεταβολαὶ + 406 + 352 + 456 + 14  
 Αἱ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πρώτου τριμήνου ἔ. ἔ. συμπληρωθεῖσαι νέαι ναυπηγήσεις ἢσαν αἱ ὀλιγότεραι στημειωθεῖσαι ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1956 καὶ ἐντεῦθεν, εἰναι δὲ ἀπίθανον νὰ ἐμφανισθοῦν μεγαλύτεραι κατὰ τὸ δεύτερον τρίμηνον. Αἱ εἰς μεγάλην κλίμακα λαοῦσαι, χώραν ἀκυρώσεις συμβολαίων, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 1958, ἀρχίζουν τώρα νὰ ἐμφανίζουν τὰ ἀποτελέσματα των. Ἡ μικρότερά, δύμας, ἀναλογία παραδόσεων νέων στηφάνων δύναται, ἵσως, κατὰ τὸν ἔρχομένους μῆνας νὰ ἐξουδετερωθῇ διὰ τῆς προσθήκης εἰς τὸ στόλον διασφόρων δεξιαμενοπλοίων παλαιότερων πόρων μεταστολής εἰς σκάφα ήρωας.

αν πωλησητών πρός μεταπτυχίου είς σκάφη ξηρού φορτίου.  
Αι διαδικασίες πώλησησαν κατά μέγαν ἀριθμὸν καὶ δέον ἔτι περατέρω  
νὰ αὐξηθοῦν, καθόσον αἱ ἐπίδιες ἑξερεύσεις ἔργασίας πρὸς ἀπασχόλη-  
σιν ἀργούντων πλοίων, καθὼς καὶ νέας χωρητικότητος εἰσερχομένης εἰς  
τὴν ἀγοράν, μειοῦνται. Ἀφ' ἔτερου, αἱ ἀπώλειαι παρουσίασαν τὴν κο-  
νικοῦν ἑπτοκήνα αὔξησιν, ἐνυπὲ τῶν ἀπωλειῶν τῆς θερινῆς περιόδου.  
Ἐξ ἄλλου, εἰς τὰς πώλησεις φορτηγῶν, προοριζομένων διά λάγης με-  
ταφοράς, περιλαμβάνονται διάφορα σκάφη ἀγορασθέντα ἀπὸ τὴν κομ-  
μουνιστικὴν Κίναν. Τὰ σκάφη ταῦτα είναι ἀπίθανον νὰ χρησιμοποιη-  
θοῦν εἰς τὴν ἐδειμέστουν υπελαγωσάν.

“Η χωρικότης τράπεζας ύπο ναυπήγησην ή παραγγελίαν έστημεώσεις και παλιν, κατά τό πράτον τρίμηνον τρέχ. έτους, πτώσιν, ώς, όλως τε, άνεμνετο, καθόσον ἀρκετοὶ πλοιοκτῆται προβαίνουν εἰς δικυρώσεις πα-

ραγγειών των. Είς τινας, έν τούτοις, περιπτώσεις, παραγγελίαι διὰ δεξαμενόπλοια μετετράπησαν διά πολοίς ξηρού φορτίου, εἰς τρόπον, ὃστε υψίστατοι ἀκόμη ὑπὸ παραγγελίαις ἔνα σύνολον, κατώτερον — μᾶλλον — τῶν πέντε ἑκατομμυρίων τόνων. Ἡ περιατέρω αἱ κύρωσις περισσότερων παραγγελιών ἔξαρτάται ἀπό τὴν πορείαν τῶν τιμῶν τῶν ναυών, είναι δὲ ἐνδεχόμενη νῆτη ἀνέλθη εἰς πολὺ ὑψηλὰ ἐπίπεδα κατὰ τὸ ἔγγυς μέλλον. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακο διδέσται μια εἰκὼν τῆς ὑπὸ ναυπηγήσης ἡ παραγγελίαν τρέψας χωρητικότητος (εἰς χιλιάδας τόνων d. w.), κατὰ τοὺς τελευταίους δώδεκα μῆνας καὶ ἡ κατανομή της εἰς τὰς κυριωτέρας σημαίας, διὰ τὰς ὅποιας προορίζεται :

	30 Ιουν.	30 Σεπτ.	31 Δεκ.	31 Μαρτ.
ΣΗΜΑΙΑΙ	1958	1958	1958	1958
Νορδηγική	1.397	1.624	1.422	1.245
Νίλεριας και Παναμά	1.655	1.362	1.401	1.095
Βρετανική	945	972	910	820
Ιταλική	403	411	382	363
Γερμανική	596	544	380	317
Ολλανδική	194	177	160	174
Σουηδική	118	118	99	123
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	127	113	109	120
Γαλλική	124	124	108	115
Λοιπάτι σημαῖαι	547	471	488	431

Σύνολον : ..... 6.106 5.916 5.459 4.803  
Προκύπτει άπό τὸν ἀνάτερον πίνακα, ὅτι τὴν δεσπόζουσαν θέσιν εἰς τὰς παραγγείας κατέχουν οἱ ψηφιγοί, προπονούμενοι καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν ἐσημαίων εὐκολίας». «Ολιγάτεραι νορθηγοίκαι παραγγελίαι ἡκυρώθησαν, παρ' ὅσον δι' ἐφοπλιστῶν ἄλλων χωρῶν, ἀλλ' εἰς ὅλας τὰς περιπτώσεις ὀλίγαι μόνον νέαι παραγγελίαι εἶδοθησαν». Ός πρὸς τὸ σκάφη, ἐξ ἀλλοῦ, τὰ προσοργίζουμενα διὰ «σημαίας εὐκολίας», πραστηρεῖται, ὅτι μερικά ἐξ αὐτῶν ἐνδέχεται νὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, τούτῳ δὲ ἔρχεται ὑπὸ τὸ φῶς τῶν ἐπιτυχῶν προσπαθειῶν τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἀθηνῶν, δύπος προσελκύση χωρτικότητας εἰς τὸ ἔθνος τηρολόγιον. «Η Ἐλλάς, ἡ Σουηδία καὶ αἱ Κάτω Χώραι ἔχουν ἦδη ὑπὸ παραγγελίαν περισσοτέραν χωρτικότητα, παρὰ κατά τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐνῷ εἰς ὅλας τὰς χώρας ἡ ναυπηγικὴ δραστηριότης παρουσιάζει ὑποχώρησιν. Τὸ γεγονός τούτο καθιστᾷ πιθανή τὴν δυνατότητα νὰ πραγματοποιηθοῦν κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος ἐνωρίτεραι παραδόσεις.

**ΠΛΕΟΝΑΖΟΥΣΑ ΚΑΙ ΠΑΡΩΠΛΙΣΜΕΝΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ** : Διαρκούντος τοῦ πρώτου τριμήνου τρέχ. ἔτους, τὸ σύνολον τῆς ἀργούστης χωρητικόπτης ἐσήμειωσεν ἑλαφράν αὐξησιν. "Ἄν, δύος, ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν εἰς τὰ πατωπλισμένα καὶ δύσα ἔχουν πωληθῆ πρὸς διάλυσιν, μὴ παραδοθέντα εἰσέτι, τότε τὸ σύνολον τοῦ πατωπλισμένου τονάντι είναι μᾶλλον μεγαλύτερον. Ἡ μηνιαῖς πορεία τοῦ πατωπλισμοῦ ἀπό Ἰος Ἰανουαρίου 1958 μέχρι τέλους Ἀπριλίου τρέχ. ἔτους, δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα (εἰς ἀριθμόν πλοίων καὶ εἰς 1000άρδος τόνων νοκούς).

	1958			1959
	Πλοϊα	Τ. γκρός	Πλοϊα	Τ. γκρός
'Ιανουάριος . . . . .	217	2.017	652	6.391
Φεδρουάριος . . . . .	277	2.549	643	6.319
Μάρτιος . . . . .	396	3.734	668	6.523
'Απρίλιος . . . . .	467	4.430	661	6.497
Μάιος . . . . .	570	5.415	—	—
'Ιούνιος . . . . .	616	5.894	—	—
'Ιούλιος . . . . .	641	6.214	—	—
Αύγουστος . . . . .	653	6.366	—	—
Σεπτέμβριος . . . . .	667	6.503	—	—
'Οκτώβριος . . . . .	714	7.019	—	—
Νοέμβριος . . . . .	713	6.987	—	—
Δεκέμβριος . . . . .	646	6.327	—	—

πρός έκτιμησιν τής περιστοίες χωρητικότητας γίνεται σύγκρισις μεταξύ της αύξησεως, την όποιαν ένεφάνισεν έντος τών τελευταίων δώδεκα μηνών τό παραπλισμένου τονιάς και της αύξησεως τής συγκολικής δυνάμεως του στόλου κατά την αυτήν χρονικήν περιοδίον. Ούτω, ή αύξησης τής άργυρούς χωρητικότητάς ἀνήλθεν εἰς 2.000.000 τόνων, ἐνώ ή αύξησης της δυνάμεως του στόλου έθαψαν εἰς 1.200.000 τόνων, ούτως δύστε προέκυψε καθαρά μείωσις τής ἐνέργειας χωρητικότητος κατά 800.000 τόνων γκρος. Τό ποσὸν τούτο ἀντιστοιχεῖ εἰς ἑκατομμύρια τόνων μεταφορική Ικανότητος.

### **YOUR AGENTS IN ITALY**

REGULAR LINER  
AND  
GENERAL SHIPPING AG

• 100 •

For any information regarding  
ITALIAN PORTS

please apply to:

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

Head Office: Via Balbi, 30 GENOVA

Head Office: Via Balbi 30, GENOA  
Tel.: 67.541 (5 lines - Cables: "MEDOV GENOA

ΑΓΓΛΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

—Περιορισμός της εύθυνης του μεταφορέως έκ των Κανονών της Χαγγαίου. Επέκτασις ἐπὶ ἔργολάθου φορτοεκφορτώσεως ἐνεργούντος κατέντολήν του μεταφορέως.

Τοῦ κ. Γ. ΚΟΛΥΜΒΑ, δικηγόρου

Τὸ Ἑμποροδικεῖον τοῦ Λονδίνου ἐκλήθη προσφάτως ν' αποφασῆ ἐπί ἀγωγῆς παραλήπτου ἐμπορεύματος ὅπερ ἐδλάβη κατὰ τὴν Ἐκφόρτωσιν ἐν τῷ λημένι Λονδίνῳ. Οἱ παραλήπτης Ἰσχυρίσθη, διτὶ οἱ ἐργάλαιοι δικαῖοι ἐκφορτώσεως ἔξι ἀμελείας τῶν ὑπὸ αὐτῶν προστηθέντων ἐργατῶν ἔρριψαν εἰς τὴν προκυμαῖαν δοχείον περιέχον ηημικόν υγρόν, ὅπερ διέρρευσε καὶ ὅτι ἐντέθημεν ἐξημιώθησαν την ἀξίαν αὐτοῦ ἐκ Λ.Α. 593.12.2.

Οι ἐργάλαιοί έκφραστες, ἀπόκρυψοντες τὴν ἀγωγήν, Ισχυρισθησαν  
ὅτι, ὅταν ἐφορτώθη τὸ δοχεῖον ἐν Νέᾳ Ὑόρκῃ, δὲν ἐδήλωθε ἡ ἄξια του  
καὶ ὅτι ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ οἱ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἔνσωματωμένοι Καστ  
νόνες τῆς Χαγιᾶς, οὓς υιοθέτησεν ὁ ἀμερικανικός νόμος περὶ μεταφορᾶς  
ἔμπορωμάτων διὰ θαλάσσης τοῦ 1936, περιορίζουν τὴν εὐθύνην τοῦ με-  
ταφορέως εἰς δολλάρια 500, ἥτοι Λ. 'Α. 179.1.0.

Δεδομένου, ότι ούτις αστικού άδικημάτος ένεχομενούς, καὶ οὐ προστών αὐτοῦ, ἔνεχοντα πλήρως διὰ τὴν προδενθεῖσαν ληπίαν, οἱ ἐναγόμενοι ἐργολάβοι. Βαρύνονται μὲν τὴν προδολήν καὶ ἀπόδειξιν τοῦ Ισχυρισμοῦ, ὅτι ὑφίσταται κανῶν, ὅπτις τροποποιεῖ τὰς ἄνω γενικὰς περὶ εὐθύνης διατάξεις. 'Ο περιορισμὸς τῆς εὐθύνης, ἐφ' οὐ πεπιζόντων νά στηριχθείσιν οἱ ἐναγόμενοι ἐργολάβοι· περιείχοτε εἰς σύμβασιν, ήτι οὗτοι δὲν είχον τὴν ὑποχρέωσιν ἀκτελέσεως καὶ ηπτὶς δὲν Ισχυρίσθησαν, ὅτι συνήθητο πρὸς ὄφελος αὐτῶν. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ δικαστοῦ Diplock, ήτο ἀπολύτως ἀδύνατον να ὑποστηριχθῇ, ὅτι οἱ ἐναγόμενοι ἐργολάβοι ειστέλεσσαν ποτε εἰς ουμεδατικήν τινα σχέσιν πρὸς τοὺς ἐνάγοντας πασαλήπτας. Εἴτη καὶ ἐν σχέσει ἀμέσου ἀντιπροσωπείας.

Οι έναγόμενοι έστησήραν, κυρίως, την σπάνιων αυτών ἐπί τού κανόνος, διετύπωσεν ό δικαστής Scrutton εἰς τὴν ἐν ἔτει 1925 ἑδόθεοίαν ἀπόφασιν ἐν τῇ ὑπόθεσει Mersey Shipping and Transport Co κατὰ Rea, ἐν ἡ ἐκρίνει, ὡς «ψυσταμένης συμβάσεως, ἥτις περιέχει ἀπαλλακτικήν ρήτραν, οἱ προστηθεντες ή οἱ ἐντολοδόχοι, οἵτινες ἐνεργούν βάσει τῆς συμβάσεως ταύτης, ἀπολαμβάνουν τῶν ἐκ τῆς ἀπαλλακτικῆς ρήτρας εὐεργετημάτων». Τούτο δὲν ἀμφισβητεῖται, ὅτι ἀπετέλει ἐπάλληλον σκέψην, ὁ δικαστής, ὅμοις, Scrutton ὑπέστηριξε, τότε, ὅτι δῆθεν ὁ κανὼν οὗτος ἐθεμελιώθη ἐν τῇ ἀποφάσει τῆς Boullῆς τῶν Λόρδων ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως Paterson Zochonis Ltd κατὰ Elder Dempster Lltd τοῦ 1924. Ἀλλὰ τὰ πραγματικά περιστατικά τῆς ὑπόθεσεως ἔκεινης ἡσαν δόλως ειδικά καὶ ὁ δικαστής Diplock ἐκρίνει, ὅτι η ἀπόφασις ἔκεινην ἔθεμελίωσε κανόνα, ἐν σχέσει πρὸς τὴν ἔξι ἀστικοῦ ἀδικηματος εὐθύνην καὶ ὅτι, συνέπως, οὐκί ὄδος ὁ δικαστής Scrutton συνήγαγε τὸ μνησθὲν συμπέρασμα.

Απόρριπτών τούς ιαχυσμάτων τῶν ἔναγομένων ἐργολάβων, ἐν σχέσει πρὸς τὸν λεγόμενον «Κανόνα τοῦ λόρδου Denning», ὁ δικαστής Διῆσος ἔκρινε, δῆτα καὶ ἀκόμη ὃ κανὼν οὔτος δὲν ἀπέτελε ἐπάλληλον σκέψιν καὶ ἀκόμη δὲν ἀντίτεθο πρότα τὰ κριθέντα ἐν τῇ ὑποθέσει Dunlop κατὰ Selfridge τοῦ ἔτους 1915, δὲν θὰ ἐδίκαιαιοῦτον' ἀκολουθήσῃ τὸν κανόνα τούτον, διότι δὲν ἐπεισθῇ, δῆτα ἐν τῇ παρούσῃ ὑπόθεσει ἡ ἐν τῇ φορτωτική ἀπαλλακτική ρήτρα ἐτέθη, οπτῶς η σιωπηρώς, ὑπὲρ τῶν ἔναγομένων ἐργολάβων.

Κατόπιν την κρίσιν του διγκαστού Diplock, ή παρούσα υπόθεσις καταλαμβάνεται και ρυθμίζεται υπό τούν απλούν, θεμελιώδους, δόλ' ἀναμφισβητώς παλαιού συμφού κανόνου, σημείωσης δόλρος Haldane, επεδοκίμαση δὲ ή Βουλή των Λόρδων ἐν τῇ υπόθεσει Dunlop κατὰ Selfridge τοῦ ἑτού 1915, καθ' ὃν, οἱ ἐναγόμενοι δὲν ἡδύναντο νὰ περιορίσουν τὴν ἔναντι τῶν ἐναγόντων εὐθύνην αὐτῶν ἐξ ἀστικοῦ ἀδιγήματος, στηριζόμενοι ἐπὶ συμβάσεως καταρτισθείσης μεταξὺ τῶν ἐναγόντων καὶ τρίτων, εἰς ἥι δὲν μετέσχον καὶ δι' ἣν δὲν παρέσχον εἰς τοὺς ἐναγόντας ἀποτελεσματικούς τους.

αντιπάροδο τίνα.  
Οι ἐναγόμενοι ἐπέμειναν ιδιαιτέρως ἐπὶ τοῦ ἴσχυρισμοῦ, διὶ καθ' ἣν στιγμὴν ἐπῆλθεν ἡ ζημία εἰς τὸ ἐμπόρευμα, οἱ ἐναγόμενοι ἔτελουν ἐν σχέσει παραφύλακτης αὐτοῦ διὰ λογαριασμῶν τῶν ἐναγόντων. 'Ο δικαστής Diplock ἔκρινεν, ὅμως, διτὶ, ὅσσον ἡ ἐπὶ τοῦ ἐμπόρευμάτος οἰλα-δήποτε νομὴ τῶν ἐναγόμενών επηγγαζεν ἀπὸ τὸν μεταφορέα (τὴν ἑται-ρίαν United States Lines) καὶ οὐχὶ ἀπὸ τοὺς ἐναγόντας παραλήπτας, ὃπεραινεν ἀνέν σημασίας διὰ τὴν κρίσιν τῆς παρούσης ὑποθέσεως ή ἐ-ρευνα τῆς σχέσεως ταύτης.

Έγενέτο, θόβεν, δεκτή ἡ κατὰ τῶν ἐργολάθων ἀγωγὴ διὰ λίρας Ἀγγλίας 593.12.2.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:** Έξοχώς ένδιαφέρον θέμα θίτιζεν ή δημοσιευσμένη άποφασίς. Επειδήθη και μέχρι της στιγμής, έτετευχθή ή περιγραφή του περιορισμού του διάσφεροντος, όν εισάγουν αι εις τάς φορτωτικάς άπλαδικτικά ρήτραι.

Εάν η σύγων των παραβήπτων τοῦ ἐμπορεύματος, ἐστρέφετο κατὰ τοῦ μεταφορέως, θά προσέκρουεν ἀναντιλεκτών ἐπὶ τοῦ τῇ ἀπόλλα-  
κτική ρήτρᾳ τῆς φορτωτικῆς περιορισμοῦ τοῦ διαφέροντος. Ἐναγ-  
μενοι πρὸς ἀπόκημισιν οἱ ἐργάλεοι ἐκφορτώσεως ἐπεζητησαν νὸ-  
καλυψθούν ὅπισθεν τοῦ περιορισμοῦ τοῦ διαφέροντος, ἐν δὲ τῶν ισχυ-  
ροτερῶν ἐπιχειρήματων τῶν ὑποβρέξεν τὸ δῖτι ἔαν δεκτὴ ή ἀποτί-  
στι δέν καθαύπτονται οὐτοὶ ὑπὸ τῶν Καινῶν τῆς Χάγης, τότε οἱ Κα-

νόνες τῆς Χάγης δὲν θὰ ἐφαρμόζωνται οὔτε ἐπὶ τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν μελών τοῦ πληρώματος ἐναγομένων προσωπικῶν ἐπὶ ἀμελείᾳ, ἐν σχεσίᾳ πρὸς τὴν μεταφοράν, ὅποτε — ἐλέχθη — θὰ ἔδει νόν θεωρηθῆ, ὅτι Κανόνες τῆς Χάγης απέτυχον νά εξασφαλίσουν ἑγότητα εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς, ἀφού ἐκάστοτε διὰ τῆς ἐναγωγῆς ἀ' εὐθείας τοῦ ἐντολοδόχου η τοῦ προστηθέντος θὰ ἐπετυχάνετο ή περιγραφὴ τῶν Κανόνων.

Δέν φαίνεται, δώμας, νὰ ἐπέδρασε τὸ ἐπιχείρημα τούτῳ ἐπὶ τῆς κρίσεως τοῦ "Ἀγγλου δικαστοῦ εἰς τὴν συγκεκριμένην ὑπόθεσιν. Τὸ πρᾶγμα δὲν είναι περίεργον ἀν αναλογισθῇ τις, διτὶ ὡς Ἀγγλικὴ Νομολογία ἀποστέρεψε τὴν κρισολόγησιν τῆς ἐκδικαζομένης περιπτώσεως οὐχί βάσει τῶν ἔκ τῆς διαδικασίας προκυπτόνων, ἀλλὰ δυνάμει γενικεύσεων ἃς ἀντιθέτως ἐπιζητεῖ ν' ἀποφυγῇ.

Τὸ κύριον πρόσκομμα καθ' οὐ είχον νὰ παλαιστουν οι ἐναγόμενοι ἔργολάδοι ήτο τὸ γεγονός, οὐτὶ ἡ συμβάσις ἐν τῷ πόιοι περιείχετο περιοριστική τοῦ διαφέροντος ρήτρα είχε καταρτισθῆ μεταξὺ τρίτων εἰς ἥν, οὐτοὶ (οἱ ἔργολάδοι ἐκφορτώσεως) δὲν μετέσχον καὶ συνεπόντης ἐκ πρώτης ὄμεως δὲν ἤδυναντο νὰ ἐπικαλεσθῶσιν ὑπὲρ αὐτῶν τοὺς ἐν αὐτῇ ὥραις. Ἀντετεξέρχομενοι κατὰ τὸ προσκόμματος τούτου οἱ ἔργολάδοι, ὑπεστρίξαν, οἵτι κατὰ τὸν χρόνον τῆς βλάβης τοῦ ἐμπορευμάτος ὁ μεταφορεὺς ἔτελει ἐν παραφυλακῇ τοῦ ἐμπορεύματος, λαδοῖς τούτῳ πάρα τῶν ἐναγόντων δυνάμει τῆς φωτωρίας. Οἱ ἔργολάδοι, ὡς ἐντολοδόχοι τοῦ μεταφορέως, ἀνέλαβον τὴν ἐκτέλεσιν τημάτος τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ μεταφορέως ἔναντι τῶν ἐναγόντων, πτοι ἐκφόρτωσιν καὶ παράδοσιν αὐτοῖς τοῦ ἐμπορεύματος, οὗτοι καὶ ἐπίθιβεν ἡ λημνία. Οι μεταφορεὺς ἐναγόμενος τυχὸν πρὸς ἀποζημίωσιν θὰ ἤδυνατο ν' ἀντιτάξῃ τὸν ἐκ τῆς φωτωτικῆς περιορίσμον τοῦ διαφέροντος ἐπίσης δὲ καὶ οἱ ἔργολάδοι ἐφόσον ἔχετέλουν τημῆμα τῆς κυρίας συμβατικῶν μεταφορᾶς.

Η κατασκευή αυτή άποκοπούσα εις την εν τη συμβοσεί μεταφοράς συμπεριλήψιν των έργολαβών έκφρωσεών, δὲν ηδοκίμησε, τούδιναστού κρίναντος, ότι ή σχέσις, οία καὶ ἄν ήτο, ἀπέρρεεν ἐκ τούτου μεταφορέως ἄνευ ἀναιμίζεως τίνος τού παραλήπτου καὶ ἔκφράσαντος ἀμφιβολίας ἄν ωφίστατο σχέσις παραφυλακῆς.

Χαρακτηριστικὸν εἶναι, ὅτι ἡ Ἀγγλικὴ νομολογία προσχωρεῖ ἥδη πρὸς τὴν ἄποψιν τῶν ἀμερικανικῶν καὶ ἀυτοτραίσιων δικαστηρίων δομοῖς δὲ ἀτεφάνθη προσφάτως καὶ τὸ Πρωτεύειον τοῦ Ρότερνταμ πάντων, ὡς ἐδῆλωσαν οἱ ἑναγόμενοι, ἡ ὑπόθεσις θάξ αὐτῇ ἐνώπιον ἔνω τέρου Δικαστηρίου, δυσκόλως, δῆμως, δέον τὸν ἀναμένεται ἀλλοία ἀπόφασις, δεδομένου ὅτι κατὰ θεμελιώδεις ἀρχὰς τοῦ Ἀγγλικοῦ Δικαιολογίου τῶν συμβάσεων, ἀφ' ἕνος δὲν ὁ μὲν μετασχών ρητῶς ἡ σιωπήρως ἔν τινι συμβάσει οὔτε ἀγωγὴν ἔχει ἐπὶ τῆς συμβάσεως ταῦτης οὔτε ἑναγόμενος τυχόν δικαιούται να προτείνῃ ἔνστασιν ἐρειδομένην ἐπὶ τῆς συμβάσεως ἀφ' ἔτερου δὲ διά τὸ ἔγκυρον τῆς συμβάσεως ἀπαιτεῖται ἀντιπαροχὴ τοῦ ἐπὶ τῆς συμβάσεως ἀριστερούντος ἀγωγῆν ἡ ἔνστασιν, προϋποθέσεις αἵτινες δὲν συντρέχουν εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐργολάβων ἐκφορτώσεως, ἐν σχέσει πρὸς τὴν κυρίαν συμβάσιν μεταφορᾶς.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

## **ΝΕΑΙ ΕΚΔΟΣΕΙΣ:**

Παρὰ τοῦ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ  
έξεδόθη πλήρες βιβλίον ΚΑΝΟΝΩΝ ΚΑΙ  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ κατασκευῆς καὶ κατατά-  
ξεως χαλυβδίνων πλοίων.

Περιλαμβάνει πάντα τὰ ἀφορῶντα :

Τὴν κατασκευὴν σκαφῶν, προωστηρίων  
έν γένει μηχανῶν, βοηθητικῶν μηχανη-  
μάτων, λεβήτων, σωληνώσεων, φυκτικῶν  
έγκαταστάσεων, ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστά-  
σεων, τὸν ἔξαρτισμὸν τοῦ πλοίου, τὴν  
ποιότητα καὶ τὰς δοκιμὰς ύλικοῦ κλπ.

"Εκδοσις λίαν έπιμελημένη, έτέθη ηδη εις κυκλοφορίαν.

Οι ένδιαφερόμενοι δύνανται ν' ἀποτείνωνται εἰς τὰ ἐν ΑΘΗΝΑΙΣ γραφεῖα τοῦ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ, ὁδὸς Σταδίου 7, εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ, Μέγ. Βάττη, καὶ εἰς τὰ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,.

Τιμή: άπλη βιβλιοδέτησις δραχ. 350 ή £ 4. 4.0 ή \$ 11.70  
πανόδετος \* 400 ή £ 4.16.0 ή \$ 13.35

Ταυτοδρομική πλάτη γενικώς δραχ. 20 ή 5/— ή \$ 0.70

Εις τὴν ἀνωτέρω ἀξίαν συμπειλαμδάνεται καὶ τὸ ἄρτι ἐκδοθὲν Α'. παράρτημα, ὡς καὶ πάν τοιοῦτον ἐκδοθησόμενον ἐπίνειον. Συγνίστω ἀπὸ τῆς ἀνδρόπετρας τοῦ Βιβλίου.

# ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

(Προελθούσα εκ συγχωνεύσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι Καταστημάτων τῆς Ἰονικῆς Τραπέζης Λτδ,  
ἰδρυθείσης τῷ 1839 καὶ τῆς Λαϊκῆς Τραπέζης Α.Ε., ιδρυθείσης τῷ 1905).

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΝΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ,,

## ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

'Οδός Πειραιώς 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	όδος 25 Αύγουστου	ΝΑΥΠΛΙΟΝ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	» Καλοκαιρινού	ΠΑΤΡΑΙ
»	» Φ. Ρούσδελτ 7	ΡΟΔΟΣ
ΙΩΑΝΝΙΝΑ	» "Ι. Δραγούμη 15	ΣΕΡΡΑΙ
ΚΑΒΑΛΑ	Πλατεία 'Ι. Μεταξά 10	ΣΠΑΡΤΗ
ΚΑΛΑΜΑΙ		ΤΡΙΠΟΛΙΣ
ΚΑΛΥΜΝΟΣ		ΧΑΝΙΑ
		ΧΙΟΣ

## ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

# ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. Ι. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

**ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, Μάιος.** — Είναι γεγονός ή πρός τὸ νέον «μπούμ» όριστηκή στροφή τῆς αμερικανικής οικονομίας. Βαθμιαία προβλέπεται ή ανοδός. Αἱ τελευταῖς στατιστικαὶ διαπιστώνουν, ὅτι καὶ τινα προηγούμενα ρεκόρ υπερελήθησαν.

— Η βιομηχανική παραγωγή, τὸ ἔθνικὸν εἰσόδημα, τὸ ἀτομικὸν τοιοῦτον, αἱ λιανικαὶ πωλήσεις καὶ η οικονομικὴ δραστηριότης ἐπέδειξαν τελευταῖς νέας ἐπιδόσεις.

— Η περιατέρω πρὸς τὴν ἀνιούσαν πορείαν ύποστηρίζεται ἀπὸ τὰς μεγάλας τὸν πρὸς τὴν βιομηχανίαν παραγγελίας, ἀπὸ τὴν ἀγοραστικὴν διάθεσιν τοῦ καταναλωτικοῦ κοινοῦ καὶ ἀπὸ τὰς νέας ἐπενδύσεις, λόγῳ τῶν συσσωρευμένων κερδῶν τῶν ἐπιχειρήσεων.

• **«Ἄν ή ἀπειλουμένη ἀπεργία τῶν ἔργων τῆς βιομηχανίας χάλυβος εἰς τὴν Ἀμερικὴν δὲν ἀνακόψῃ τὸν ρυθμὸν τῆς ἀναπτύξεως τῆς παραγωγῆς, ἐντὸς τῶν ὁμέσων προσεκτῶν μηνῶν θὰ ἐπιτευχθῇ η πλήρης παραγωγική της ἰκανότης.»** Ήδη κινεῖται μὲ τὰ 95% τῆς δυναμικότητος, λόγῳ τῶν καὶ τῶν ἀθρόων παραγγελίων, τῶν διαβιθαζομένων ἐκ τοῦ φόδου τῆς ἀπεργίας.

• **Βελτιοῦται καὶ ἡ εὐρωπαϊκὴ ἀγορὰ τοῦ χάλυβος.** Αἱ παραγγελίαι εἰναι τῷρα περισσότεραι ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ πρόσφατον παρελθόν.

— Η ἀνοδός τῆς οικονομικῆς δραστηριότητος καὶ εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην ἀντικατοπτρίζεται εἰς τὴν ἀναδίωσιν αὐτὴν τῆς χαλυβουργίας.

• **Διαπιστοῦται καὶ ἀπὸ τὴν Γερμανικὴν Όμοσπονδιακὴν Τράπεζαν ἡ προϊούσα τῆς γερμανικῆς οικονομίας ἀνάπτυξις.** Σχετικὴ ἔκθεσις ἀσχολεῖται ιδιαιτέρως διὰ τὰς δύο βασικὰς βιομηχανίας: τοῦ χάλυβος καὶ τοῦ γαιάνθρακος.

— Αἱ ἔργασια εἰς τὴν βιομηχανίαν τοῦ χάλυβος βαίνουν αὐξανόμεναι. Διὰ τὸν γαιάνθρακα αἱ περικοπαὶ εἰς τὴν παραγωγὴν δὲν θὰ ἀποφευχθῶν. Αἱ εἰσαγωγαὶ καὶ ἀναπότρεπτον ἀνάγκην θὰ περιορισθοῦν εἰς τὸ ἐλάχιστον.

• **Αἱ κατὰ τὸν Μάρτιον διαβιθασθεῖσαι παραγγελίαι εἰς τὴν βιομηχανίαν τῆς Δυτικῆς Γερμανίας απετέλεσαν ρεκόρ μεταπολεμικού.** Υπερβαίνουν τὴν συνηθῆ ζωρότητα τῆς ἑσπερινῆς περιόδου.

• **Χαρακτηριστικὸν τῆς ἀναζωγονήσεως τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος εἶναι καὶ τὸ γεγονός τῆς εὐρυτάτης ζητήσεως πλοιῶν διὰ χρονοναυλῶσεις, ἐκτεινομένας πρὸς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς Υδρογείου.**

— Τὸ τονικός ὅπερ ἐκλείσθη τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ἀπριλίου καὶ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαΐου ἀποτελεῖ ρεκόρ, μὴ σημειωθέν ἀπὸ τοῦ 1957 καὶ ἐντεῦθεν.

— Η μόνη διαφορὰ πρὸς τὰς χρονοναυλῶσεις τῆς καλῆς περιόδου εἶναι ὅτι ἀναφέρονται, κυρίως, διὰ μεμονωμένα ταξίδια καὶ ὅτι τὰ χρονικά τῶν ὄρια δὲν ὑπερβαίνουν, τοῦ πολύ, τοὺς δῶδεκα μῆνας.

• **Φοδούνται οἱ Ἀμερικανοὶ τὴν συναγωνιστικὴν ἱκανότητα καὶ τῆς εὐρωπαϊκῆς χαλυβουργίας.** Πράγματι, τὸ ποσοστὸν τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἀμερικῆς εἰς τὴν παγκόσμιον παραγωγὴν χάλυβος ἐπεσεν ἀπὸ τὰ 54% τοῦ 1946 καὶ τὰ 50% τοῦ 1950 εἰς τὰ 30% κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

— Τονίζουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι βιομήχανοι, ἐν ὅψει καὶ τῆς ἀπεργίας τῶν ἔργων τῆς βιομηχανίας χάλυβος, ὅτι θὰ πρέπει νὰ περιορισθῇ τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς καὶ νὰ αὐξησῃ η παραγωγικὴ δύναμις τῶν ἔργων τοσίστιν.

• **Διαφέρει ὁ χρυσὸς ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην.** Ἐντὸς τῶν τελευταίων δύο ἑδδομάδων ἐξήχθη χρυσὸς ἀξίας 179 ἑκατόμ. δολλαρίων.

— Οἱ Ἀμερικανοὶ ἀνησυχοῦν, χωρὶς καὶ νὰ πανικοθάλωνται. Φοβούνται, πάντως τὸν νομισματικὸν πληθωρισμὸν, τὴν κάμψιν τῶν ἐξαγωγῶν τῶν καὶ τὸν συναγωνισμὸν τῆς εὐρωπαϊκῆς βιομηχανίας.

— Πράγματι, η Ἀγγλία καὶ αἱ ἄλλαι χώραι, πρὸς τὰς ὅποιας ὁ χρυσὸς διαφέρει, ὀξύτατον ἀσκοῦν συναγωνισμὸν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ προϊόντα.

• **Συνεσκέψθησαν εἰς τὴν Οὐασιγκτῶνα αἱ πέντε μεγάλαι παραγωγαὶ καὶ χώραι δημητριακῶν, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτείαι, ὁ Καναδός, ἡ Αὐστραλία, ἡ Ἀργεντινή καὶ ἡ Γαλλία, ἵνα ἐξευρεθῇ ὁ τρόπος τῆς προσφορτέρας διαθέσεως τῶν τεραστίων εἰς σιτηρὰ ἀποθεμάτων, ἐνῷ λιμοκτονοῦν ἑκατομμύρια λαῶν ἀνὰ τὸν κόσμον.**

— Ιδιαιτέρως τονίζεται η ἐφαρμογὴ τοῦ προγράμματος τῆς ἐπιτεύξεως τῆς εἰρηνικῆς τῶν λαῶν διαβιώσεως διὰ τῆς καλυτέρας ἐνδιαιτήσεως αὐτῶν, ὅπερ ὁ κ. Αἴζενχάουερ ἐξήγγειλε πρὸ μηνῶν.

— Μία εύρυτέρα τῶν ἀποθεμάτων σιτηρῶν διάθεσις, εἰναι ἀναμφισβήτητον ὅτι θὰ προσδώσῃ καὶ ζωηροτέραν εἰς τὴν ναυλαγοράν κίνησιν.

• **«Ἐχει καὶ ἀπὸ ναυτιλιακῆς πλευρᾶς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἡ ἔκθεσις τοῦ Ὀργανισμοῦ Φόρντ ἐπὶ τῆς ἐπισιτιστικῆς καταστάσεως εἰς τὰς Ἰνδίας καὶ τῶν προβλεπομένων περὶ αὐτὴν προβλημάτων ἐν ὅψει τῆς τεραστίας τοῦ πληθυσμοῦ τῶν ἀναπτύξεων κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη.»**

— Περὶ τὸ 1966 γύρω ἀπὸ τὰ 80 ἑκατομ. ψυχῶν θὰ ἔχουν προστεθῆσαι τὸν πληθυσμὸν τῶν ἀναπτύξεων κατὰ τὰ ἐπόμενα.

— **«Ινα προληφθῇ ὁ λιμὸς μέχρι τῶν 110 ἑκατομμυρίων τόνων ἐπησίων.** Η εἰσαγωγὴ, καὶ ἀνάγκην, καὶ μέχρις ἐπιτευχεως τῆς ἀνάπτερω παραγωγῆς, ὁμειώσως κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη συνεχισθῇ. Ο ἀμερικανικὸς σιτοβολὸς θὰ είναι ἡ κυρία πηγὴ προμηθείας.

• **«Ἐὰν η Γαλλία ἐπιτύχῃ μίαν ἀσθμόν παραγωγὴν πετρελαίου ἀπὸ τὰς πηγὰς τῆς Σαχάρας, ἀντιμετωπίζει — συμφώνως πρὸς σχετικὰ δηλώσεις τοῦ Γάλλου ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας — τὴν ἀνάγκην, σπῶς μεταφέρει τοῦτο διὰ γαλλικῶν δεξαμενοπλοίων. Τὴν ἀποψιν ταύτην ἀπεκάλυψεν ὁ Γάλλος υπουργός κατὰ τὴν καθέλκυσιν ἐνὸς γαλλικοῦ τάνκερ ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Πενέο, τοῦ Σαίν Ναζαρί.**

— Τὸ Ἑλλείμα τοῦ ισοζυγίου — προσέθηκε — τοῦ σχετικοῦ μὲ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς, ἀνέρχεται εἰς 100 δισεκατ. φράγκων ἐπτοίων, η δὲ γαλλικὴ ναυτιλία δύναται νὰ συνεισφέρῃ εἰς τὸν περιορισμὸν του, προσφέρουσα σύτω μίαν θετικήν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν οικονομίαν τῆς χώρας. Καὶ κατέληξεν: «Ἐπὶ τὴν προφύει τῆς εὐρυτέρας συμμετοχῆς τοῦ γαλλικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς, ἐπιβάλλεται ἡ παραγγελία περισσότερων σκαφῶν εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα, παρὰ τὴν ἡδη υφισταμένην κρίσιν, διότι αὔριον τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἐργασθοῦν ἀποδοτικότερον».

• **Κατὰ τὸν πρόεδρον τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ» θετικοὶ ὑπάρχουν παράγοντες ταχείας βελτιώσεως τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν υγρῶν καισίμων.**

— Οπωδήποτε, σμως, παρὰ τὴν αὐξησιν τῆς καταναλώσεως, ἡ προσφορὰ θὰ είναι μεγαλύτερα. Νέαι πηγαὶ τίθενται ὑπὸ ἐκμετάλλευσιν καὶ αἱ σημαντικότεραι είνε τῆς Σαχάρας, ἐνῷ βαίνει αὐξανομένη η προσφορὰ ρωσικῶν πετρελαιοειδῶν.

— Τέλος οἱ εἰσαγωγαὶ περιορισμοὶ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας θὰ ἐπιτεύξουν τὴν προσφορὰν τῶν τηρητικῶν τόκων εἰς τὰ 7%. Τώρα είνε 4%.

• **Τὸ ταῦτα εἰς χρυσὸν καὶ συνάλλαγμα ἀγγλικὰ ἀποθέματα πούδηθοσαν κατὰ τὸν Απριλίον κατὰ 112 ἑκατομ. δολ. ἀνελθόντα εἰς 3.250 ἑκατομ. δολ.**

— Η αὐξησις σταθερὰ σημειώνεται ἀπὸ τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1957, στη οἰκονομική κρίσιν ὑπερχέωσε τὸν κυβέρνησιν νὰ αὐξησῃ τὸν προξεφητικὸν τόκον εἰς τὰ 7%. Τώρα είνε 4%.

• **Τὸ συμπέρασμα τῶν ἔνων παρατηρητῶν τῆς ἀραβικῆς διασκέψεως τοῦ Καίρου διὰ τὰ πετρελαία συνοψίζεται εἰς τὴν πρόολεψιν, ὅτι αἱ κυβερνήσεις τῶν παραγωγικῶν χωρῶν τῆς Μέσους Ανατολῆς θὰ ἐπιτζητήσουν ἐντὸς τοῦ ἀμέσου προσεχοῦν μέλλοντος τὴν αὐξησιν τοῦ ποσοστοῦ τῶν 50% τῆς συμμετοχῆς των εἰς τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν πετρελαιοπηγῶν.**

• **Δάνειον πιθανὸν νὰ παραχωρῇ εἰς τὴν Αἴγυπτον ἀπὸ τὴν Διεθνῆ Τράπεζαν διὰ τὴν αὐξησιν τοῦ βιούσματος τῆς Διώρυγος εἰς τοὺς 40 ποδας. Τάνκερ 55 χιλ. τόνων θὰ τὴν διαπλέουν. Δαπάνη 100 ἑκατομμυρίων δολ. προβλέπεται.**

• **Πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους ἀρχίζουν αἱ ἔργασι τοῦ πρώτου μέρους τῶν ἔργων τοσίστιν.** Η ἐκτέλεσις τοῦ πρώτου μέρους τῶν ἔργων τοσίστιν.

— Τὰ τελικὰ σχέδια θὰ τύχουν τῆς ἐπεξεργασίας μιᾶς διεθνοῦς ἐπιπροτῆς τεχνικῶν — Ἀμερικανῶν, Γάλλων, Γερμανῶν καὶ Αγγλῶν.

— **Η ὑδρολεπτική ἐγκατάστασις θὰ παραγάγῃ 1.880 ἑκατομ. ὥραιακα κιλούθων ἐπησίων.** Τὰ 530 ἑκατομ. θὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Αἴγυπτου.

• **Ἐπιχειροῦν οἱ Ἰάπωνες τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν αὐτοτραίαν γαιαγρακωρυχείων, ἵνα ἐκείθεν προμηθευθοῦν εὐθηνότερον τὸν ἀναγκαστούντα εἰς τὴν χαλυβουργίαν τῶν γαιάνθρακα.** Ήδη προέβησαν εἰς τὴν ἀγορὰν δύο ἑκατομμυρίων τόνων κώκ, παραδοτέων ἐντὸς τῆς προσχούς πενταετίας.

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

17, STATE STREET  
NEW YORK 4, N.Y.  
CABLES: CARRASBRO

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



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

#### ΚΑΙ ΝΕΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ ΤΑΝΚΕΡΣ

Παρά την υφισταμένην κρίσιν εις τάς μεταφοράς ύγρων καυσίμων, αι μεγάλαι έταιρισι. Πετρελαίων συνεχίζουν έντατικώς την έφαρμογή προγραμμάτων ένισχυσεως των στόλων των. Αποβλέπουν εις την έξασφάλιση, σύν τω χρόνω, τού πλήρους έλεγχου της ναυλαγοράς. Έντυγγέλθη τρό μέρων, διτι ή έταιρια «Ταΐνγουώτερ» έπειτα την σύναψιν άπο μίαν άσφαλιστικήν έταιριαν δανείου 92 έκατον μυρίων δολαρίων, έσοφτέου έντος είκοσιετάς, διά τού όποιου θά χρηματοδοτηθή η ναυπήγηση έπτα συντηρ-τάνκερς τών 68.000 έως 72.000 τόνων d. w., εις γαλλικά καὶ ιαπωνικά γαυπηγεία, με παράδοσιν τού 1961 καὶ 1962. Ο στόλος της έν λόγω έταιριας θά άριθμη τότε 21 δεξαμενόπλοια.

Ο πρόεδρος της έταιριας κ. Γρέττι, διτις θεωρεῖται ώς ο πλουσιώτερος άμερικανός, έδηλωσεν, διτι ή παγκόσμιος ζήτησις πετρελαίων βαίνει αισχυνσι, άπο έτους εις έτος, κατά σημειώνικον ποσοστού, γεγονός έπειτα μάς υποχρείνει εις την έξασφάλισην των μέσων μεταφοράς». Έκ των προβλεπομένων έπτα δεξαμενοπλοίων, δύο τών 72.000 τόνων d. w. έκαστον, θά παραγγελθούν εις τά ναυπηγεία της Δουγκέρκης, τά δε υπόλοιπα πέντε — ήτοι 3 τών 68.000 t. και 2 τών 67.000 τόνων d. w. έκαστον — εις τά ιαπωνικά ναυπηγεία Μιτσουμπίτι. Τά σκάφη θά φέρουν την λιθεριανήν σημασίαν.

Άς σημειωθή, διτι ή «Ταΐνγουώτερ» έχει ήδη παραγγείλει εις τά ναυπηγεία Μιτσουμπίτι καὶ έτερα έπτα δεξαμενόπλοια, έκ των όποιων δύο είνε τών 66.000 τόν. καὶ πέντε τών 45.000 τόνων d.w. έκαστον.

#### ΤΑ ΔΥΟ ΛΑΙΝΕΡΣ - ΜΑΜΜΟΥΘ.

Εις την δεξαμενήν τού Τεχνολογικού Ινστιτούτου, τού Χομπόκεν, ήριγσαν αι δοκιμαι έπι προτύπου διά τά δύο υπερωκεάνια τών 90.000 t. γκρός έκαστον, άτινα ὁ γνωστός ξενοδόχος της Νέας Υόρκης κ. Καντόρ μελετά νά ναυπηγήσῃ, έφ' θσον, δεδαιώς, ήθελεν έπιτυχει την έπιχρογήσην της άμερικανικής κυβερνήσεως διά την κατασκευήν των. Τά έν λόγω σκάφη θά έχουν μεταφορικήν ικανότητα δι' έξ χιλιάδας έπιβατών, αι δε διεισγόμενα ήδη δοκιμαι άποσκοπούν νά υποδείξουν την άπαιτησης μηχανάς των ιπποδύναμιν.

Σχετικόν νομοσχέδιον διά την κρατικήν άρωγην έχει ήδη κατατεθή εις τό Κογκρέσον, χωρίς θσως νά έχουν είσετι γνωσθή αι έπι αυτού κυβερνητικαί άποψεις. Έν τού μεταξύ, ο κ. Καντόρ έντριπται εις διαπραγματεύσεις καὶ μὲ ένενα ναυπηγεία διά την κατασκευήν τών δύο «συντηράτινέρ», οι δε ίαπωνες ναυπηγοί, παρά την άποτυχίαν τών πρώτων διαπραγματεύσεων, έξακολουθούν νά ένδιαφέρωνται διά την άναληψην της παραγγελίας.

Τά δύο σκάφη προορίζονται νά δρομολογηθούν μεταξύ Νέας Υόρκης καὶ Ζεμπρούγκε (Βελγίου), θά άναπτύσσουν δε ταχύτητα 34 μιλών, δυνάμενα ούτω νά καλύψουν την υπεραστατικήν διαδρομήν έντος τεσσάρων ήμερών.

#### Η ΝΕΑ ΔΙΩΡΥΞ

Αι πρώται έντυπωσεις άπο την διά μέσου της νέας Διώρυγος του Αγ. Λαυρεντίου ναυσιπλοίαν δέν υπήρξαν άπολύτως ικανοποιητικαί. Καθηρέσσεις πολλαὶ έποιμειώσαν, λόγω της έλλειψεως πείρας έπαρκούς καὶ αὐτών τῶν πλοηγών διά νά φέρουν τά σκάφη κατά την νύκτα πρός άγνωστα καὶ στενά διόδους.

Οι πλοιάρχοι έξ άλλου δέν στέργουν νά ύποστούν την περιπέτειαν τού διάπλου, χωρίς νά είναι βέδαιοι, διτι θά άποφύγουν την προσάρξην ή την πρόσροκυσιν εις τη κρηπίδωμα, Ήρισμένα τοιαύτα άτυχήματα έστημειώθησαν. Ισχυροί έξ άλλου βρείσοι ανένοι παρεποδίζουν του έλευθερον χειρισμόν τών μεγάλων σκαφών, τινά τῶν όποιων έχον μῆκος 515 ποδών.

Ήδη οι άρμόδιοι έπι της Διώρυγος κρατικοί παράγοντες διεπίστωσαν άπο τάς πρώτας αυτάς έντυπωσεις την άναγκην, δως ώρισμενα μέτρα ληφθούν, ήνα ακριβώς διευκολύνουν καὶ έπιταχνουν τῶν διάπλουν αυτής άπο τά ωκεανοπόρα σκάφη.

Έν τῷ μεταξύ αι σιδηροδρόμια έταιρίαι, αι έξυπηρετούσαι τάς μεταφοράς σιτηρών άπο τάς μεσοδικαίας Πολιτείας πρός τους λιμένας τού Ατλαντικού (έποισια κίνησις μεταφορική 5 έκαστον, τών.) ύπειδισαν άπο της 9ης Ίουνιου τά τιμολόγιά των, ήνα συναγωνισθούν τά διά της Διώρυγος μεταφερόμενα σιτηρά πρός ύπερποντιους προορισμούς.

#### ΙΣΡΑΗΛ

#### Η ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟΥ

Συνεχίζονται μέ έλπιδας έπιτυχίας, αι διαπραγματεύσεις διά την έγκατάστασιν ένδος ναυπηγείου εις την Χάιφα, δάσεις δλλανδικών προσφορών. Τό κόστος του προβλέπεται νά άνελθη εις 15 έκατον μυρία δολαρίων, ή δε ένδιαφέρόμενος διά την έργοληψίαν δλλανδικός Οίκος προσφέρει πιστωσιν 4 έκατον μυρίων δολαρίων. Κατ' άρχας τό ναυπηγείον έχει δύναται νά κατασκευάζη σκάφη μέχρις 7.000 τόνων, παραλήλως, θσως ήξασφαλίζη καὶ τά μέσα έπισκευής τών έδρατικών πλοίων.

#### ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

#### ΤΑ ΔΥΟ ΝΕΑ «ΚΙΟΥΝΑΡΤΕΡΣ»

Ο γενικός διευθυντής της «Κιούναρ» άναφερόμενος εις την παραγγελίαν τών δύο νέων «Κουηνς» τονίζει, διτι άπο της ναυπηγήσεως τών δύο

πρώτων «Κουηνς» ή τεχνική τής ναυπηγικής, δσον άφορά τήν χρήσιν έλαφροτέρων μετάλλων καὶ μεθόδων κατασκεύαζονται έλαφρότερα πλοία, ίκανά, θσως, νά έπιτελέσουν τόν ίδιαν άποστολήν. (Μεταφορική ικανότητα 2000 έπιβατών). Συγκεκριμένως, ο Βρετανώς έφοπλιστής καθώρισεν, διτι τό μήκος τών υπερωκεανών τού Βορείου Ατλαντικού είναι άλληλένδετον με τήν βασικήν ταχύτηταν την 28 ½ μιλλίων, τήν άναγκαιούσαν πρός διατήρησιν έβδομαδιαίας τής γραμμής Σαουθάμπτον — Νέας Υόρκης διά δύο μόνον σκαφών.

Έπιπροσθέτως, οι μεταφορική ικανότητα συνθέτεται άναπτοπάστως με ωρισμένους άλλους παράγοντας. Έν αι διαστάσεις ήσαν υπερμέτρως μεγάλαι, τό πρόσθετον έκτοπισμα διά προεκάλει αυξησην τής ιπποδύναμεως τού πρωστηρίου συστήματος, καὶ τού άπαιτουμένου καυσίμου διά τήν αυτήν την ταχύτητα, γεγονός θσερ θσετείται εις αύξησην τού έκτοπισματος. Καταλήγει τις προσέθετης της Κιούναρ

προσέθετης την διαστάσεις της Κιούναρ — είπε — θσα προσδιορίσουν τήν άκολουθέστενα γραμμήν καὶ εις τά σκάφη τών δύο νέων Κιούναρτερς. Όσον άφορά τόν άπο άρεος συναγωνισμὸν πιστεύεται, διτι θσον ταχύτερα καὶ πυκνότερα καθίστανται τά μεταφορικά μέσα, ήπι ποσούν ή κίνησις τών έπιβατών αύξανει, έπι άφελείς τόσον τών πλοίων θσον καὶ τών φεροπλάνων.

#### NOPBΗΓΙΑ

#### ΚΕΡΔΗ, ΠΑΡΑ ΤΗΝ ΚΡΙΣΙΝ

Κατά τό έπησιν γεγμά τού έν λονδίνω Νορβηγικού έπιμελητηρίου διά πρόεδρος αύτού κ. Χάκων Χριστοφέρεσεν έντονισεν εις τόν έκφανηθέντα λόγον του, διτι, παρά τήν σημειουμένην άπο καιρού θφεσιν εις τήν κίνησιν της παγκοσμίου ναυτιλίας, ή νορβηγική τοιαύτη διετήρησης τού είσδομη της. Η Νορβηγία—είπεν—άναλογως τής δυνάμεως τού έμπορικού της στόλου, παρουσιάζει σήμερον τό χαμηλότερον ποσοστόν παραπλησμένης χωρητικήτος, έναντι οίσασθη πολλαὶ άλλης χώρας, τούτο δε θφελείς θείανται καί τών κρίσεων εις τό διτι το πλείστον τού νορβηγικού τονάλας είναι άπιστολημένον εις κρίσην ή μακροχρονίους χρονοναυάλωσεις ή εις μεταφοράς έπι τετηκολημένων.

Περαιτέρω ο θμηλήτης άναφερεν, διτι τέσταρες είναι αι κεφαλαιώδεις βάσεις της νορβηγικής οίκονομίας, αίτινες καὶ έπηρεάσονται από τάς παγκοσμίους τάσεις: "Ητοι ο νορβηγικός έμπορικός στόλος καὶ αι τρεις κυριαρχίαι θμάδες τών νορβηγικών έξαγωγών: α) Ό ξυλοπολος καὶ δ χάρτης, β) Οι ίχθυες καὶ τά έξ αύτών προϊόντα. Καὶ γ) Τά χημικά προϊόντα καὶ τά μεταλλεύματα. Συνεπεία τής ύφεσεως, δλαι αι θμάδες αύταί τών πλοέμον, αι νορβηγικαὶ έξαγωγαί, καθώς καὶ είσαγωγαί της ένθανον πτώσην πτώσην τούτης της ένθανον πτώσην περίτο.

Έπισης δ κ. Χριστοφέρεσεν άνεφερθη εις τά κέρδη της νορβηγικής ναυ-

#### "ΟΛΥΜΠΟΣ,, ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

#### ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

#### I. K. ARΒANITΙΔΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ  
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4  
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΤΙΕΡΑΙΕΤΥΣ  
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41  
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

Έκδοσεις: Αεροπορικών Σιδηροδρομικών καὶ Ατμοπλοϊκών Εισιτηρίων.

Άποστολαι πληρωμάτων — Ναυτικαὶ Έργασίαι  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ"

Your shipchandler at Emden

Siept van Brethorst. Emden  
Day and Night Phone: 2426-2427

Ship 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: ΜΕΝΕΛΑΟΣ ΛΙΝΓΟΣ

τιλίας, απόνα—ώς είπεν—άντιπροσωπεύουν τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν εσόδων τῆς χώρας καὶ ἀποτελοῦν ἄδηλον πρόσοδον.

Ἡ δύλαιμις τοῦ Νορβηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου εἶναι σήμερον ἐλαφρῶς κατωτέρα τῶν 10.000.000 τόνων γκρός καὶ ἀποτελεῖ πατιμήστον ἐνέργειαν διὰ μίαν μικρὰν χώραν, ὡς εἶναι ἡ Νορθγία. Τὸ ἐνεργυτικὸν αὐτὸν δύναται νὰ εἶναι ἔξαιρετικὰ τρωτὸν εἰς περιόδους ὑφέσεως τῶν ἐργασιῶν. Οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτῆται υιοθέτησαν μεταπολεμικῶς μίαν λίαν τολμηρὰν πολιτικὴν, ἀποτέλεσμαν εἰς τὴν ἀντικατάστασιν καὶ ἀπάξισην τοῦ στόλου των, τοῦ ὅπιου στήμερον τὰ 75 %, ἵτοι σκάφη 7.000.000 τ. γκρός, εἶναι ἡλικίας κατωτέρας τῶν 10 ἑταῖς.

«Ο στόλος μας οὗτος—συνέχισεν ὁ ὥμιλητής—εὐρίσκεται ἐπίσης εἰς πλεονεκτικὴν θέσιν, διότι μεγάλη ἀναλογία τῆς ἀπασχολούμενής χωρητικότητός του ἐξυπηρετεῖ μεταφοράς ἐπὶ τακτικῶν γραμμῶν ἢ τελεῖ ὑπὸ χρονικῶν περιορισμάτων, εἰς τούτο δὲ ὑφελεῖται καὶ τὸ γεγονός, διότι ἔχει παραπλισμένον ὅλιγάτερον, ἔναντι πάσης ἀλλῆς χώρας. Αἱ προσθήκαι, ἀφ' ἑτέρου, εἰς τὸν νορβηγικὸν στόλον ὑπῆρχαν μεγαλύτεραι, ἔναντι τοῦ συνόλου τῆς παροπλισθείσης χωρητικότητος, μὲ ἀποτέλεσμα, διότι τὸ γενικὸν εἰσόδημα τοῦ στόλου διεπρήθη. Τὸ γεγονός τούτο, ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας συνθήκας ναυτιλιακῆς κρίσεως, δέον νὰ θεωρηθῇ ὡς λίαν ικανοποιητικόν.»

### Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

Τὸ σύνολον τοῦ παρωπλισμένου κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου νορβηγικοῦ περιελάμβανεν 149 σκάφη, 787.243 τ. γκρός, ἔναντι 128 πλοίων, 597.008 τ. γκρός, τοῦ τέλους Φεβρουαρίου. Παρωπλισθησαν κατὰ τὸν διάρκειαν τοῦ Μαρτίου 13 δεξαιμενόπλοια, ἐνώ ἔνταντι ἐπανῆλθεν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, οὕτως ὡστε εἰς τὸ τέλος τοῦ μηνὸς ἥσαν παρωπλισμένα 42 δεξαιμενόπλοια, 427.045 τόνων. Ἐξ ἀλλοῦ 14 φορτηγά ξηροῦ φορτίου παρωπλισθησαν κατὰ τὸ Μάρτιον καὶ πέντε ἐπανῆλθον εἰς τὴν ἐνέργειαν, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ φθάσουν τὰ παρωπλισμένα κατὰ τὸ τέλος Μαρτίου εἰς 107 σκάφη, 360.198 τόνων.

### ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΑΙ ΔΥΣΧΕΡΕΙΑΙ ΕΚ ΤΗΣ ΚΡΙΣΕΩΣ

Ἡ ὑφεσίς εἰς τὰς ἐργασίας τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, ἡτοις ἥρχισε τὸ 1957, ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ 1958, ὡς ἀναφέρει ἡ πρὸ τούς δημοσιευθείσας ἔκθεσης τῆς Ἑνόπλων τῶν Ἐφοπλιστῶν τῆς Κάτω Χωρῶν. Ἡ ἔκθεσης διαπινετεῖται ἀπὸ ἀπασιούδοξην προοπτικὴν δι' ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυτιλίας, ἀναφέρει δὲ διτὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958 σκάφη ἄνω τῶν 7.3 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 7.3 % τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, εὐρίσκοντο ἐπαρπλισμόν, ἔνσοντι ἀντιστοίχου ὄριθμον 1.5 ἑκατ., τ. γκρός διὰ τὸ τέλος τοῦ 1957. Ἡ χαλάρωσις τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν εἶναι εἰς ἑταῖς λόγων τοῦ γεγονότος τούτου. Γιαραλλήλως ὅμως τονίζεται, διτὶ αἱ ηγεμονέμεναι παραδόσεις νεοτεύκτου τονός κατὰ τὸ 1958 ὑπῆρχαν ὃ σπουδαιότερος παράγων, διτὶ συνέβαλεν εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ παρωπλισμοῦ, τὸ δὲ τέλος τῆς ἐν λόγῳ σειρᾶς παραδόσεως πλοίων, παραγγελθέντων μετά τὴν κρίσιν τοῦ Σούεζ, δὲν φαίνεται εἰστενεῖ νὰ προσεγγίζῃ.

Ἡ ὑφεσίς τῶν ἐργασιῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐγένετο αἰσθητή εἰς τὴν ἐργασίαν καὶ τὸν ναύλον διὰ τὰ λάίνερτ, τὰ τράμπτες καὶ τὰ δεξαιμενόπλοια. Διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν λάίνερτ, ἀναφέρεται σημαντικὴ πτώσις τῶν εἰσπράξεών των, προελθούσα, κυρίως, ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ

συναγωνισμοῦ τῶν ὁσπιτ-σάύντερος. Πράγματι, δέοντος ὑπῆρξεν ὁ συναγωνισμὸς εἰς γραμμάτα, διπάς λ. χ. πρὸς τὴν κομμουνιστικὴν Κίναν, ἐκτελουμένας ὑπὸ μεγάλου ἀριθμοῦ σκαφῶν, ἐργάζομένων ὑπὸ χρονοναύλωσιν. Τὸ γεγονός τούτο, διμοῦ μὲ τὸν μεγάλον ἀριθμὸν τῶν προστεθέντων κατανοούρων πλοίων, ὑπερχέωσε τὰς ὀλλανδικὰς ἐταιρίας νὰ δεχθῶν φορτία εἰς χῦμα μὲ χαυμοῦντος ναύλους καὶ νὰ κινοῦν τὰ σκάφη των συχνότερον ὑπὸ ἔρμα, παρ' ὅστον κατὰ τὰ προηγούμενα ἐπὶ.

Ἄναφέρει περαιτέρω ἡ ἔκθεσις, διότι ὁ παγκόσμιος ἐμπορικὸς στόλος τοῦ ξενιθίου ἀπό τὸ 94 ἑκατομμύρια τόνων γκρός (τοῦ τέλους τοῦ 1957) εἰς 100 καὶ πλέον ἑκατομμύρια τόνων γκρός εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958. Οὐδεμία δῆμας πραγματικὴ βελτίωσις τῶν ναύλων δύναται νὰ ἀναμένεται, ἐφόσον ὁ μέγας ἀριθμὸς τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν θάξακολούσθῃ νὰ ἀσκήσῃ πίεσιν ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς. Αἱ ναυτικαὶ ἐταιρίαι τῶν Κάτω Χωρῶν—εἰδικῶτερο—καὶ αἱ παρ' αὐτῶν διατηρούμεναι ὑπηρεσίαι τακτικῶν γραμμῶν ἡσθάνθησαν τῶν συνεπειῶν τῶν μέτρων, ἀπίστα ἔλαβεν ἡ Ἰνδονησιακὴ Κυβέρνησης ἐναντίον τῶν ὀλλανδικῶν συμφερόντων. Τὴν πλήρη ἐκτασιν τῶν συνεπειῶν αὐτῶν ὑπέστησαν ίδιαιτέρως ἐκεῖναι ἐκ τῶν ἐταιρῶν, αἵτινες ἡσαν εἰδικευμέναι εἰς μεταφορὰς ἀπὸ τὴν Ἰνδονησίαν καὶ πρὸς αὐτήν. Αἱ ἐνδιαφερόμεναι αύται ἐταιρίαι ὑπερχέωσαν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν θάλασσαν τῶν ἀναπτροσαρμογίων τῶν ὑπηρεσιῶν των.

Μείωσις τῆς ζητήσεως πρώτων ὅλων ἐσημειώθη ἐκ μέρους τῆς χαλυβουργίας, ἡ δὲ δημοσιεύσις ἀποθεμάτων κατὰ τὴν διάρκεια τῆς κρίσεως ἀρ τοῦ Σούεζ προεκάλεσε τὴν πτώσην μεταφορῶν μεταλλευμάτων, ἐνώ καὶ τῶν σιτηρῶν αἱ μεταφοραὶ ἐνεφάνισαν τάσιν χαλαρώσεως. «Οσον ἀφορᾷ τὸ θέμα τῶν «σηματῶν εὐκολίας», ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει, διτὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958 ἄνω τοῦ ¼ τοῦ παγκόσμιού ἐμπορικοῦ στόλου ἥποτε νηολογημένον εἰς Παναμάν, Λιβερίαν καὶ Ὀνδούραν καὶ πιστεύεται ὅτι τὰ 35 % τῆς ὑπὸ ναυπήγησιν χωρητικότητος προορίζονται ἐπίσης διὰ τὰς τρεῖς ταύτας σημαίας.

Τὸ σύστημά των ἐγκειται ἐπὶ τῆς ἔξης ἀρχῆς: Εἰς τὸν βιβλὸν τῆς θαλασσίας διόδου ποποθετεῖται ἡλεκτροφόρον καλώδιον κατὰ μῆκος τῆς γραμμῆς, τὴν ὅποιαν δὲ πρέπει νὰ ἀκολουθήσῃ τὰ σκάφη. «Ἐπ' αὐτῶν ἐξ ἄλλου ποποθετεῖται μηχανῆμα γραφικῶν ἀναταριστάνον ἐπὶ φωτεινοῦ πίνακος την ἀκριβῆ θέσιν τοῦ πλοίου ἀνὰ πᾶσαν στιγμὴν ἐν σχέσει πρὸς τὴν ὑπερδικυνούμενην διὰ τοῦ καλούδιον γραμμήν. Δοκιμαὶ ἡδη διενεργοῦνται ἐπὶ μῆκους δύο μιλίων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μάλμο καὶ ἀποδεικνύεται, διτὶ τὸ σύστημα λειτουργεῖ ικανοποιητικῶς.

Σημαντικαὶ οἰκονομίαι διυιατὸν νὰ προέλθουν, ἀν τὸ σύστημα τελικῶς γίνηται παραδεκτόν. Τὰ πλοῖα δὲν θὰ εἰναι ὑποχρεωμένα νὰ περιμένουν τὴν βελτίωσιν τῆς δρατότητος πρὶν ἡ εἰσπλεύσουν εἰς ἔνα λιμένα. «Ἐπὶ πλέον δὲν ἐφοδιασθοῦν οἱ πλοηγοὶ μὲ μικρὸν φορητὸν μηχάνημα γραφικῆς ἀποτύπωσεως τῆς πορείας τοῦ σκάφους, ὑπὸ τὴν ἐπίδρασιν τοῦ ἡλεκτροφόρου καλώδιου, τὰ ἔξοδα τῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ συστήματος θὰ περιορισθοῦν εἰς τὸ δυνατόν ἐλάχιστον.

## Canadian Liberty Ship PARTS

*Available from N. Y. STOCK*

Also for AMERICAN LIBERTY SHIPS and T-2 TANKERS:

- Winch Parts
- Winches
- Winches (cargo steam),
- Winches (mooring & warping)
- Windlasses, Anchor
- steam, hydraulic & electric
- Engine Parts, Steam
- Pump Parts
- Generator Sets
- (steam engine driven)

**MANILA and WIRE ROPE**

- Evaporators (Salt water)
- Coils (heat exchange)
- Coils (water heater)
- Liners (bronze)
- Heat Exchange
- Rope, Manila
- Wire
- Anchors
- Chain (anchor)

DELIVERED FROM STOCK  
AT ALL U.S. PORT

► **Whitehall 3-1072**

**American Trading & Distributing Co.**

Cable Address: AMTRADISC  
125 BROAD STREET

G. C. GRIMBILAS PRESIDENT

NEW YORK 4, N. Y.

# 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»

### STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

## **Amsterdam**

**H.V. FRANS SWARTHOUD'S HAVENBEDRIJF**  
Tele: 41860 Binnenkant 47  
Cables: «FRANSSWART»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,  
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

## **Antwerp**

**STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.**  
Maasstraat 44  
Tele: 329238 Cables «FRANSSWART»

STEVEDORES

**JOSEPH J. LEE & CO.**

17, Batavia Street,

Tele: 33.61.36 33.61.37 - 33.61.64

Cables «LEE»

STEVEDORES & CARGO  
SUPERINTENDENTS

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

STEVEDORING  
SUPERINTENDING

**STEVEDORING CO. GYLSEN**

Rue de Genes 7, Tele: 31.09.64 (3 lines)

Cables «GYLSEN»

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN  
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

## **Baltimore**

**TERMINAL SHIPPING CO.**

Tele: Plaza 2910 Garrett Building Cables «TERMINAL»

STEVEDORES

**MARYLAND SHIP CEILING CO. INC.**

320 Chamber of Commerce Bldg.  
Tele: Lexington 1860-61 Cables «MARSHIPCO»

SHIP FITTERS

**CURTIS BAY TOWING CO.**

Mercantile Trust Building

Tel: Mulberry 5-8700

Cable & Radio «CURTISBACO»

TOWAGE  
also at NORFOLK & PHILADELPHIA

## **Bangkok**

**A. M. T. MARICAN & CO.**

150, Customs House Lane,

Near French Embassy.

Cables "MEERATHAMBY"

SHIPCHANDLERS, DUBASHES  
STEVEDORES & GENERAL  
CONTRACTORS

## **Calcutta**

**ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.**

Canning House, 137 Canning Street

Tele: Bank 5539

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-  
PING & PAINTING CONTRACTORS

## **Cape Town**

**HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.**

2 Selkirk 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»

SHIPPING, CLEARING AND  
TRAVEL AGENTS

## **Casablanca**

**H. G. SMITH & CO. LTD.**

119, Avenue du General Drude

Telephone: 208-85 Cables «SMICO»

**L. BARBER LIMITED**

(Also SAFFI, AGADIR, PORT LYAUTY, ALGIERS)

119, Avenue du General Drude

Telephone: 607-21 Cables «BARIMER»

SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

STEVEDORES, CARGO  
SUPERINTENDENTS,  
SHIP'S AGENTS

## **Ceuta**

**AMARANTINIS (CEUTA) LTD.**

Muelle Canionero Dato,

Lepeh 3448 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

SHIPCHANDLERS

## **Columbia & Willamette River Ports**

**PORTLAND STEVEDORING CO.**

1732, N. W. Quimby Street Portland Ore

Cables «PORTSTEVE» Telephone Broadway 5497

STEVEDORES AND  
GRAIN FITTERS

## **Dakar**

**SOCOMAR**

Tele: 108 21 Brd Pinet Laprade Cables «OVERALL»

SHIPBROKERS & SHIPCHANDLER

## **Dunkirk**

**SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES**

7 Quai Freycinet Tel: Dunkirk Cables: 1971

**JOKELOSON & HANDSAEM**

T8 Place des Nations J.

Tele: 7825 Cables OKELSON»

•TRAVINDUS» STEVEDORES

SIEVEDORES

## **Durban**

**GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**  
110, Victoria Embankment,  
Box 1477, Phone 2-8337. Teleprinter 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: 23.28.41(42  
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

STEVEDORES

**BASTE & LANGE**  
Brook, (Free Harbour) Cables «PROVISIONS»  
Tele: 36 62 08/99

STEVEDORES

## **Hull**

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

SHIPCHANDLERS

## **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 2671/2

World-Wide Personal Information  
Service relating to Port Charges  
Stevedoring, Towing, 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

## **Melbourne**

**UNITED STEVEDORING PTY LTD.**  
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5  
Cables «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

**THE FLEET FORCE PTY LTD.**  
Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5  
Cables «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

## **United Services Pty Ltd.**

Tele: MX 5231 88/102 Normanby Road SC 5  
Cables «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTING

Messrs. E.P.&A.FRASER

Phosphate House, 515, Collins Street

Tele: MB 3155. «Cables STEVEDORE»

SIEVEDORES & CONTRACTOS

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

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE

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

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## ΜΙΑ ΚΑΛΗ ΑΡΧΗ

Κατόπιν ένεργειών του Γενικού Γραμματέως του 'Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Φωκ. Ποταμιάνου, ή 'Εθνική Τραπέζης της 'Ελλάδος απέφασισεν όπως μελετήστη τόθεμα της δημιουργίας και παρ' ήμιν τών δυνατήτων καλύψεως κατά ποσοστόν τών κινδύνων ἐπί σκαφών διά της συνεργασίας των δύο 'Ασφαλιστικών 'Εταιρίων «Αστήρ» 'Ανάνυμος 'Ασφαλιστική 'Εταιρία και 'Εθνική 'Ανάνυμος 'Ελληνική 'Εταιρεία Γενικών 'Ασφαλειών, αἵτινες τελούν ύπό τὸν έλεγχον τῆς Τραπέζης.

Συγκεκριμένως ὁ κ. Ποταμιάνος ύπέδειξεν όπως καλυφθούν κατ' ἀρχὴν δικαιοστικώς οι κινδύνοι τῶν παραπλισμένων εἰς ἐλληνικά συμφέροντα πλοίων, διά τὴν ἀσφάλισιν τῶν ὅποιων κατ' ἀντικάρων οὐσιαστικῶν κινδύνων, καταβάλλει δὲ ἐλληνικός ἔφοπλισμὸς μηνιαίων προσάρθροντα.

Αἱ προτάσεις τοῦ κ. Ποταμιάνου γέγοντο δεκταὶ ἀπὸ μέρους τοῦ διοικητοῦ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης κ. Χέλμου, δὲ ὅποιος ἀνέθεσεν εἰς τὸν διευθυντὴν ναυτιλιακῶν ἔργων τῆς Τραπέζης κ. Σγουρδέλην νὰ ἔξετάσῃ τὸ ζῆτημα καὶ νὰ ὑποβάλῃ τὴν σχετικὴν τοῦ μελέτην πρὸς τὴν Διοίκησιν τῆς Τραπέζης.

Ἐπὶ τοῦ φόλεγοντο τούτου θέματος ὁ κ. Σγουρδέλης συνειργάσθη μετὰ τοῦ κ. Ποταμιάνου, συζητήσας τὰς λεπτομερείας.

Ἡδη τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀναμένει τὴν ὑποβολὴν ἐκ τῆς δημόσιας ὑπηρεσίας τῆς Τραπέζης ἔγγραφων προτάσεων διὰ τῶν ὅποιων θὰ ἀναλαμβάνεται ὑπὸ αὐτῆς ἢ σφάλισις ἐμπορικῶν σκαφῶν, δόποτε θὰ κληθοῦν οἱ ἔκπρόσωποι τῶν ἔφοπλιστῶν εἰς κοινὴν σύσκεψιν διὰ νὰ συζητήσουν ἐν ἐκτάσει τὸ ζῆτημα τοῦτο.

## ΤΟ ΕΛΛΗΝΟ - ΑΙΓΑΙΟΝΙΑΚΟΝ ΚΛΗΡΙΚΤ

Τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας ἀπανέφερε δι' ἔγγραφου τοῦ πρὸς τὴν Νομισματικὴν 'Επιτροπήν τὸ θέμα τῆς πληρωμῆς τῶν ναύλων μέσῳ τοῦ 'Ελληνο-Αἰγαϊκαῦ κλήριγκ.

Ἡ τελευταῖα ἀπὸ 18-4-59 ἀπόφασις τῆς 'Επιτροπῆς, διὰ τῆς ὅποιας τὸ πρὶν ἐπὶ τῶν ναύλων ηὔχεται 20% καὶ μετὰ τὴν Ἰηνίου 1959 εἰς 35%, περιώρισε συγχρόνως σημαντικῶς τὴν κύλων τῶν ἐπιχειρήσεων, αἵτινες ἔχουν τὴν εἰσῆρειαν τῆς προτεραιότητος κατὰ τὴν εἰσπραξίαν τῶν ναύλων των. Κατόπιν τούτου, τονίζεται εἰς τὸ ἔγγραφον, καλοῦνται αἱ ἑταῖραις τακτικῶν ἐπιβατηγῶν γραμμῶν «ΕΛΜΕΣ» καὶ «Ολυμπιακοὶ Κρουζιέρες», αἱ ὅποιαι κατὰ τὸ 1958 ἐπραγματοποίησαν διὰ τοῦ κλήριγκ Αἰγαύπτου ναύλους περίπου 430.000 λιρῶν, νὰ ὑποστοῦν μείωσιν τῶν εἰσδημάτων των κατὰ 60.000 καὶ 30.000 λιρῶν ἀντιστοίχως ἀπὸ τοῦντες καὶ μέχρι τέλους τοῦ 1959. 'Η προκαλουμένη ζημία εἶναι μεγάλη καὶ εἶναι ἀμφίβολον ἐὰν τὰ ἐλληνικά ἐπιβατη-

γὰ πλοῖα θὰ δυνηθοῦν ν' ἀνθέξουν εἰς αὐτὴν. 'Εν συνεχείᾳ εἰς τὸ ἔγγραφον ἀναφέρεται, διὰ αἱ Ἑλληνικαὶ ἑταῖραι δὲν ἔχουν τὴν δυνατότητα αὐθησεως τῶν ναύλων, ὥστε νὰ ἐπιβαρυθῇ διὰ τοῦ πρὶν ὄντος. 'Επιπροσθέτως οἱ κυριώτεροι ἑταῖροι ἀνταγωνισταὶ τῆς Ἑλληνικῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, τὰ Ἱταλικά, τὰ ουρκικά καὶ γιουγκοσλαβικά σκάφη, δὲν ἐπιβαρύνονται ἀντιστοίχως διὰ πρὶν. 'Αντιθέτως ὡς πρὸς τὰ Ἱταλικά, αἱ μέρων κλήριγκ εἰσπραττόμεναι λιρέτται εἶναι ἐλευθέρως μεταπρεψιμοι.

'Εκ τῶν ὡς ἄνω στοιχείων εἶναι φανερόν, διὰ ὃ ἀνταγωνισμός θὰ εἴναι εἰς τὸ μέλλον ἔξαιρητικῶς ἀνισος διὰ τὰ Ἑλληνικά πλοῖα, τὰ διοικητικά μειονεκτούντα ηδη ἀπό ἀπόφεως ἔξοδων ἐκμεταλλεύσεως, ὑπάρχει μέγις κίνδυνος διὰ θὰ ὑποχρεώδων εἰς παροπλισμόν, ἐπὶ μεγίστη ζημίᾳ τῆς θερικής οἰκονομίας καὶ τῆς καταβαλλομένης προσπαθείας πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ τουρισμοῦ.

Πέραν διαφοράς της προκληθησομένης ζημίας εἰς τὴν θερικήν οἰκονομίαν, ἡ δύναμις τοῦ κοινωνικοῦ προθύματος τῆς ἀνεργίας τῶν ναυτιλών, ἡ θερική ζημία εἰκόνα τῆς ἀκτοπίσεως μας ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ διὰ λόγους εἰσέτι στρατιωτικῶν ἐπιβαλλομένη συντηρησης τῆς μεσογειακῆς μας ναυτιλίας, ἀπότελουν προσθέτους λόγους ιδιαιτέρας μερίμνης καὶ συνεπῶς ἀιδικῆς ἀντιμετωπίσεως τοῦ θέματος, πρὸς ἐνίσχυσιν τοῦ ζωτικοῦ τούτου κλάδου τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Δέν πρέπει ὡσαύτως νὰ παροραθῇ δὲ δυσμενέστατος ψυχολογικὸς ἀντίκτυπος ἐκ τῆς διακοπῆς τῶν δρομολογῶν πλοίων εἰς διάρκειαν τῆς δύναμεως μας, εἰς περίοδον καθ' ἣν αὕτη ἔχει ἀνάγκην τονόσεων καὶ ἐμψυχίσεων.

Καὶ ἀπὸ πλευρᾶς γενικωτέρας κυβερνητικῆς πολιτικῆς ἔναντι τῶν παραγωγικῶν κλάδων τῆς θερικῆς οἰκονομίας, τὸ ἐν λόγῳ μέτρον δικαιολογεῖ τὰ παράπονα τῶν ἐνδιαφερομένων, καθ' ἓντος οἱ λοιποὶ παραγωγικοὶ κλάδοι ποικιλοτρόπως ἔνισχυνται, τούναντίον δὲ ναυτιλία διχὶ μόνον δὲν ἔνισχεται, ἀλλὰ καὶ ἀφαιρεῖται ἡ συναγωνιστικὴ ικανότης, τὴν διοίκησην αὐτῆς δι' ιδίων μέσων καὶ ἀνευ οὐδεμίας δυοθείας ἀπέκτησεν. 'Ο ἐνδεχόμενος ισχυρισμός, διὰ καὶ διὰ τοὺς λοιπούς κλάδους ἐλήφθη τὸ αὐτὸν μέτρον ὡς πρὸς τὰς εἰσπράξεις των μέσων κλήριγκ Αἰγαύπτου, δὲν εύσταθει, διότι ἐνός οὗτος θὰ δημιουργηθεί τὸ προσανατολισθούν πρὸς ἑτέρας ἀγοράς, διὰ τὴν ναυτιλίαν δὲν ὑφίστανται αἱ αὐταὶ δυνατότητες, τῶν μεταφορῶν τῆς Αἰγαύπτου ἀποτελουσῶν τὴν σπονδυλικήν στήλην διὰ τὰς ἑταῖρες της Μεσογείου συγκοινωνίας.

Τέλος, τὸ ἔγγραφον ἀναφέρει διὰ σοφαρὸν πλήγμα ύφιστανται καὶ αἱ διάρκειαν τῶν διοργάνων πλοίων τακτικαὶ γραμμαῖ, αἵτινες ἐδὲ μὲν περιορίζουν τοὺς πλόας τῶν εἰς τὴν Μεσογείου, ὑπάγονται εἰς τὴν δυνατότητα προεξοφλήσεως τῶν ναυλῶν ὑπὸ τοὺς ἀνώτερα καταθλιπτικοὺς ὄρους, ἐδὲ δὲ ἐπεκτείνουν τούτους ἐκτὸς τῆς Μεσογείου, ἔξαιρούνται καὶ τῆς προεξοφλήσεως ἀκόμη. 'Αλλὰ καὶ ἡ μεσογειακὴ φορτηγὸς ἐλευθέρα ναυτιλία, ηῆταις καίτοι ἐπίστης χειμάζεται, συνεπείᾳ τῆς ἀπὸ διετίας συνεχίζομένης κρίσεως, ἀποκλείεται τῆς δυνατότητος ἀποδοχῆς τῶν ναύλων μέσῳ κλήριγκ Αἰγαύπτου, ἐδὲ δὲν πρόκειται περὶ μεταφορᾶς μεταξύ μόνον τῶν δύο χωρῶν.

Καὶ τὸ ἔγγραφον κατατίθεται: «Ἐν διαρκείᾳ τοῦ πλήγματος τοῦ προθετικοῦ καταστρεπτικοῦ ἔξειδεν τῶν δύο πλόων τακτικαὶ γραμμαῖ, αἵτινες ἐδὲ μὲν περιορίζουν τοὺς πλόας τῶν εἰς τὴν Μεσογείου, ὑπάγονται εἰς τὴν δυνατότητα προεξοφλήσεως τῶν ναυλῶν κλήριγκ Αἰγαύπτου ἐπονεζετασθή πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἀνοικλήσεως τῶν τελευταίων ληφθεὶσῶν ἀποφάσεων, διὰ τῆς συμμετοχῆς ἐκπροσώπου τοῦ 'Υπουργείου, πρὸς ἀνάπτυξιν καὶ παροχὴν συμπληρωματικῶν πληροφοριῶν ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ».

## Η ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

«Ἐπὶ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ανδριανοπούλου ἐκρύθη τὸ ὑπογραφέν, τὴν 29ην Απριλίου 1959 συμφωνητικὸν μεταξύ τῶν ἐκπροσώπων τῆς 'Ενώσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀκτοποιησάντων τούτους τῆς Πανελλήνιας Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας, μὲ τάς εἰναι αὐτῷ ἀναφερομένας τροποποίησεις αἵτινες ἐνσωματούνται ἀπὸ τὴν Μαΐου ἐ. ἐ., εἰς τὴν ἀπὸ 7ης Δεκεμβρίου 1956 ὑπογραφεῖσῶν Συλλογικῆς Συμβάσεων. 'Η ισχὺς τοῦ ἐνιαίου κειμένου τῆς Συλλογικῆς Συμβάσεως ἀρχεται απὸ τῆς Μαΐου 1959.

## 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 Porta di 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. V. 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: «INDEPIERCO»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERCO»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

## Rangoon

COMOTTO SOZ & CO. LTD.

P O, Box No 139, Cables: «MACOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

## Singapore

DAWOOD & CO.

57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «LATHIPHIAS»

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.

62 Robinson Road

Tele: 22340-3884-3885-6127

Cables: «PROVISIONS»

STEVEDORES

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.

Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street

Cables: «MOTIVE»

STEVEDORES

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.

Tele: Pacific 834113 395 Railway Street

Cables: «DESPATCH»

STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)

850, Hastings Street West.

Tele: Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

STEVEDORES

### Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ "ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ"

Την 26ην Απριλίου έλαβε χώραν είς τά εις Ριγιέκαν ναυπηγεία ή καθελκυσις τού φορτηγού πινγινού «Κυβερνήτης», 13.050 τόνων d.w., ανήκοντος εις έταιρισαν έκπροσωπουμένη ύπό της έταιρισαν Διαμαντής Πατέρας Λτδ. Ανάδοχος τού σκάφους ήτο ή νεαρά κόρη Ειρήνη τού έκ τών Υίων Διαμαντή Πατέρα κ. Πανάγος Πατέρα. Εις την τελετήν άντεπροσώπευσε τόν κ. Υπουργόν Έμπορικής Ναυτιλίας ό γεν. γραμματεὺς τού Υ. Ε. Ν. κ. Φωκίων Ποταμιάνος, παρέστησαν δὲ έκ μέρους τών ιδιοκτητών οι κ. Πανάγος Πατέρας και Νίκος Πατέρας μετά της συζύγου του, ώς και πολλοί συγγενεῖς και φίλοι τών Ιδιοκτητῶν.

"Η συγκινητική στιγμή τῆς ολισθήσεως πρός τήν θάλασσαν τού μεγαλοπρεπούς σκάφους, έφη ου ήτο άναπεπταμένη ή έλληνική σημαία έγενετο περισσότερον αισθητή ἀπό την προηγηθείσαν πλήρη θρησκευτικής κατανέύξεως και πατριωτικής έξαρσεως προσφώνησιν τῆς σεμνῆς άναδοχού διδούς Ειρήνης Πατέρα:

«—Μέτη βοήθειαν τού Παναγάθου Θεού—ηρχισεν ή δεσποινίς Πατέρα — τού κυβερνώντος τού Σύμπαν και εις τόν θόπον υπακούουν οι αἰεμοι και οι ώκενοι, δόπες άναφέρεται εις τό σχιγού Ευαγγέλιον, και με τήν χάριν τού Αγίου Νικολάου, προστάτου τών ναυτικών, εύρισκομαι αύτην τήν στιγμήν εις τήν πρωρισμένη θέσιν νά δώσω την πρώτην άνησιν εις τό νεότευκτον τούτο σκάφος πρός τό στοιχεῖον τῆς θαλάσσης και νά δώσω τού με παραδόσεως οικογενειακὸν ονόματα «Κυβερνήτης», συνοδεύουσαν αύτό με τάς θερμότερας εύχας μου, ίνα έργαζεται αποδοτικῶς και κατευδούμαται έπιτιχώς εις τούς προορισμούς του, πρός δόξαν Θεού, δόξαν τής Πατρίδος μας «Ελλάδος, δόξαν έπισης και τής άγαπημένης μας μικρᾶς Πατρίδος, τών Οινουσών. Μέ τάς θερμάς αὐτάς εύχας μου, πρός τού άναδεκτόν μου τούτο σκάφος, δέσμαι εις τον προστάτην τού νησιού μας και δώλων τών ναυτικών, «Αγίου Νικόλαου, να τού γίνη διά πρώτος και παντοτενίς Κυβερνήτης και νά διασφαλίσῃ πάντοτε ιούς έν αύτῷ διοικούντας, έργαζομένους και πλέοντας, έν εύλογίᾳ, υγείᾳ και πραγματική χαρᾷ. Μέ την πιστίν πρός τόν Παντοδύναμον Θεόν και τήν Παντάσσασθαν Πανάγιαν μας, με τήν έλπιδα στον «Αγίου Νικόλαου και με τήν βαθείαν άναμψην τών σεβαστών μου πάπιτων Διαμαντή και Καλλιόπης, καθελκώ τόν «Κυβερνήτην» εις τό δυνομα τής Αγίας Τριάδος, εύχομένη και πάλιν έξ δλης καρδίας εις αύτό και τούς έν αύτῳ καλά ταξίδια πάντοτε».



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,  
NEW YORK I. N.Y.  
ALL U.S. & CANADIAN PORTS  
50 MOUNT ST.  
LONDON W.1.  
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS  
THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

DITTA ALESSANDRO GAETA  
Via XX Settembre, 14  
GENOA

Also at Bari, Civitavecchia, Naples, Palermo,  
Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice.

EGYPT

D. J. PAPADIMITRIOU SONS  
25, Sultan Hussein  
PORT SAID

Also at Alexandria & Suez

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES  
Zalmhaven 46-47  
ROTTERDAM

BELGIUM

M.T.E. BUYSSE  
Klaipdorff, 26  
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.  
Spoldingstrasse 04 "Wikingerhof,"  
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 12041  
GOTHENBURG 12

Εις τό έπακολουθήσαν καθιερώμένον γεῦμα ό γενικός γραμματεὺς τού Υ.Ε.Ν. κ. Φωκίων Ποταμιάνος δι' έμπνευσμένου λόγου του ξέηρε τά έπιπενεμάτα τών Έλλήνων Εφοπλιστῶν εἰς δλούς τούς τομεῖς τής ναυτιλιακῆς δράσεως και ιδιαίτερως εις τήν προσπάθειαν τής ποιοτικῆς θελιτικότητος διά τών νέων ναυτηγήσεων, ἀρκεταί τών θόποιν έγενοντο εις τά γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία. Ούτω, εις άκόμη δεσμός εις τόν ειρηνικόν τομέα τής κοινῆς φιλικῆς δράσεως μεταξύ Ελλάδος και Γιουγκοσλαβίας, προσετέθη. Αρίστην έντυπωσιν μεταξύ τών έκπροσώπων τών ναυπηγείων και τής γιουγκοσλαβικής κυβερνήσεως ένεποιήσεν, ούχι μόνον τό περιεχόμενον τής προσλαλίας τού κ. Ποταμιάνου, ἀλλά και τό διό έσχεν ούτος τόν φιλόφρονα σκέψιν, ὅπως οδηγήση εις τήν γιουγκοσλαβικήν γλώσσαν.

### ΤΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τό ύπουργειον Εμπορικής Ναυτιλίας και εις τό Προξενικόν Λιμεναρχείον Λονδίνου ύπεβληθησαν αίτήσεις πρός νηοδόγησιν ύπό τήν Κυανόλευκον, βάσει τού ἄρθρου 13, τού Ν.Δ. περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, τών κάτωσιν σκάφων :

1) «Γκραίσταιον «Αίλζ» (πρώην λιθεριανὸν) 8881 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1957, άνηκον εις τήν έταιρίαν «Βίλλα Νόβα», έλεγχομένην παρά τής έταιριας ἀδελφῶν Γουλανδρῆ.

2) «Μίς Χανδρί» (νεότευκτον) 9960 τ. γκρός, άνηκον εις τήν έταιρίαν «Εθμυράνια», έλεγχομένην παρά τού Οίκου Χανδρῆ. Τό έν λόγω σκάφος παραλαμβάνεται ἀπό τά βρετανικά ναυπηγεία περὶ τά τέλη Μαΐου.

3) «Γουόρλντ Τράστ» (λιθεριανὸν τάνκερ «T.2») 10.195 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1943, άνηκον εις τήν έταιρίαν «Οσεάνικ» (παραφύδας τού συγκροτήματος τού κ. Σ. Νιάρχου).

4) «Δωροθέα» (πρώην παναματίκον «Jennifer Jane») 3297 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1925, τής έταιριας «Παν-«Οσεάν» (έκπροσωπουμένης παρά τού κ. Μιχ. Καραγέωργη).

### ΑΙ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΙ

Διαπραγματεύσεις διεξάγονται με τά ναυπηγεία Νίππον Κοκάν διά τήν παραγγελίαν έκ μέρους τού κ. Γ. Π. Λιδανού δύο φορτηγών έπροσιν πρότιον εις χώμα (bulk carriers) τών 20.000 τόνων d.w. έκαστον και ταχύτητος 10.5 μιλλίων, με παράδοσιν τού πρώτου έντος 17 μηνῶν και τού δευτέρου έντος 22 μηνῶν. Κόστος 3.100.000 δολαρίων κατά σκάφος, με πληρωμήν τών 20 % μετρητοῖς και τών ύπολοιπών 80 % με έξατη πιστωσιν.

### ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Μέ ποιάν τινα καθυστέρησιν έγνωσθη ή λαβούσα χώραν τήν 4ην Μαρτίου καθέλκυσις ἀπό τά βελγικά ναυπηγεία Κόκκεριλ (τού Χομπόκεν) τού φορτηγού διά έπροσιν φορτίον χώμα (bulk-carrier) «Ρέζόλιουτ» 12.600 τ. γκρός ή 21.000 τόνων d.w., διά λογαριασμὸν τής έταιριας «Ιντερ-αμερικανῶν» (πελάτιδος τού Οίκου «Σ. Γ. Εμπειρικος»). Τό σκάφος έφωδισθη διά τήν πρώσων του με μηχανάς Ντηζελ, τύπου Σούλπτερ, ιαπωνικῆς κατασκευῆς και δυνάμεως 8100 ίππων. Προβλεπομένη ταχύτητος 15.2 μιλλίων και παράδοσις περὶ τά τέλη Μαΐου. Σημαία Λιδερίας.

— Επίσης ἀπό τά ναυηγεία Χαρίμα (τού 'Αιοί) και διά λογαριασμὸν τής έταιριας «Σέλομαρ» (έλεγχομένη παρά τής έταιριας «Μάρκου και Υλοί») καθειλύθητη τήν 3ην Απριλίου τό δηξελοκίνητον φορτηγόν «Αθηνᾶ» 10.308 τόν. γκρός ή 15.000 τόνων d.w. Τό σκάφος έφωδισθη διά τήν πρώσων του με μηχανάς Ντηζελ, τύπου Σούλπτερ, ιαπωνικῆς κατασκευῆς και δυνάμεως 8100 ίππων. Προβλεπομένη ταχύτητος 15.2 μιλλίων και παράδοσις περὶ τά τέλη Μαΐου. Σημαία Λιδερίας.

— 'Αφ' ἔτερου, τήν 11ην Απριλίου, ως ἀνηγγειλαμεν δι' δλιγων, καθειλύθητη ἀπό τά ναυηγεία Μιτσουμπίτι, τής Γιοκοχάμας, διά λογαριασμὸν τού κ. 'Αρ. Όναση, τό σουπέρ τάνκερ «Ολυμπικό Ράνερ», 25.000 τ. γκρός ή 40.000 τόνων d.w. Μηχαναὶ άποστροβίλοι, δυνάμεως 18.000 ίππων, προβλεπομένη δέ άνωτάτη ταχύτητη δοκιμών 17.2 μιλλίων και παράδοσις περὶ τά μέσα Αύγουστου.

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τό έλληνική πλοιοκτησίας, ύπό σημαίαν Νοτίου Αφρικῆς, δηξελοκίνητον φορτηγόν «Πρόδρομος Κρούγερ» 8299 τ. γκρός, 11.165 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1955, ἐπωλήθη εις Γερμανούς έφοπλιστὰς ἀντί τιμῆς 462.000 λιρών.

— Ηγοράσθη παρ' «Ελληνος έφοπλιστού, έγκατεστημένου εις Γένοβαν, τό βρετανικὸν λίμπερτο «City of Shrewsbury» 7263 τόν. γκρός ή 16.657 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1943, με σερβέν τού 1955. Τιμὴ λιρῶν 68.500 και ἀμεσος παραλαβὴ εις 'Αμβέρσαν.

— Τό άργον εις Ρότερνταμ λιθεριανὸν φορτηγόν μας «Κέφαλος» 5717 τ. γκρός, 8276 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1921, με σερβέν τού 1956, ἐπωλήθη ἀπό τήν έταιριαν «Τζένεραλ» εις ξένους ἀγοραστάς. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δέν έγνωσθησαν.

— Τό άμερικανική σημαία λίμπερτο «Dana» 7211 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, ηγοράσθη παρ' άμερικανῆς έταιριας τής Νέας Υόρκης, καλυπτούσης και έλληνικά συμφέροντα. Τιμὴ δέν άνεκοινώθη.

— Τό άγγλικὸν λίμπερτο «City of Lichfield» 7279 τ. γκρός ή 10.657 τόνων d.w. και ναυηγήσεως 1943, με σερβέν τού 1955, ἐπωλήθη, ἀντὶ μη γνωσθείσης τιμῆς, εις παναματίκην έταιριαν έλληνικῶν συμφερόντων και θά παραληφθῇ εις άγγλικὸν λίμπερτο τόν προσεχῆ Ιούνιον.

— Τό φορτηγόν «Μάρκον» 8745 τ. γκρός, 10.745 τόνων d.w. και ναυηγήσεως 1943, με σερβέν τού 1957, ηγοράσθη, ἀντὶ μη ἀνακοινωθείσης τιμῆς, παρ' έφοπλιστῶν τής Φορμόζης.

### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Κατόπιν έπιπτυχῶν δοκιμῶν, καθ' ἀς ἀνέπτυξεν ύπηρεσιακήν ταχύτητα 16.5 μιλλίων, παρελήθη περὶ τά τέλη Απριλίου ἀπό τά ιαπωνικά ναυηγεία Χαρίμα, τό δεξεμενόπλοιον «Αντίπολις» (σημαία έλληνική) 24.150 τ. γκρός ή 38.750 τόνων d.w., άνηκον εις τήν έταιριαν «Μαρσελόζ» (παραφάνδα τού Οίκου τών κ. Υ.Ι.ων Ν. Γουλανδρῆ). Τό σκάφος έχει έφοδισθη διά τήν πρώσων του με ἀποστροβίλους, δυνάμεως 16.500 ίππων.

— Τό άγορασθὲν παρά τού κ. Βιντιάδη (τής Γένοβας) άγγλικὸν λίμπερτο «City of Shrewsbury» 7263 τ. γκρός (τού 1943) παραληφθὲν πρὸ ήμερων εις τήν 'Αμβέρσαν μετωνυμάσθη «Μαρούλαν».

— Τό λίμπερτο «Dana» 7211 τ. γκρός (τού 1944) άνηκον εις έταιριαν έλληνισμερικανικῶν συμφερόντων έτεθη ύπό τήν 'Αστερόεσσαν και

μετωνομάσθη «Πλασίφικ Βέντσαρ».

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἑλλήνων δεξαμενόπλοιον «Esso Little Rock» 11.237 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν εἰς Τζάκσονβιλ μετωνομάσθη «Τρανσγκάλφ» καὶ πρόκειται νὰ μετατραπῇ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα.

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Ἀν. Ποταμιάνου νορβηγικὸν ἐπιβατηγὸν «Oslo» 881 τ. γκρός (τοῦ 1929) παραληφθὲν εἰς νορβηγικὸν λιμένα καὶ υψώσαν τὴν Κυανόλευκον, μετωνόμασθη «Αίγευν». Ήδη τὸ σκάφος εὑρίσκεται ἐν πλῷ διὰ Πειραιᾶ.

#### METATRΟΠΑΙ ΔΙΜΠΕΡΤΥΣ

Τὰ ναυπηγεῖα Μιτσούμπισι καὶ Ἰστικαβατζῆμα ἀνέλασθον τὴν ἐπιμήκυνσιν κατὰ 70 πόδας δύο λίμπερτους τῆς ἑταῖριας «Ἀδάμαστος» τῆς Νέας Υόρκης.

—Τὸ αὐτὰ ἐπίσης ναυπηγεῖα ἀνέλασθον παρομοίας ἔργασίας διὰ τὸ λίμπερτον «Μιχαήλ», τοῦ ὄποιοῦ ἡ χωρητικότης ἀπὸ 10.300 τ. θὰ αὐξηθῇ εἰς 12.400 τόνους δ.ω., ἀντὶ κόστους 208.000 δολαρίων καὶ μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον. Τὰ 10% τοῦ ἐν λόγῳ ποσοῦ εἶναι καταδηλεῖα ἀμα τῇ ὑπογραφῇ τῶν συμβολαίων καὶ τὰ ὑπόλοιπα κατὰ τὴν παράδοσιν τοῦ σκάφους.

#### ΠΡΟΣ ΔΙΛΛΥΣΙΝ

Τὰ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορηγά μας «Καπετέαν Δημήτρες» 5173 τ. γκρός (τοῦ 1919) καὶ «Καπετέαν Γιώργης» 5729 τ. γκρός (τοῦ 1918), ἀνήκοντα εἰς τὰς ἑταῖριας «Λουσίδη» καὶ «Λουντεφονίδη», ἐπωλήθησαν εἰς Ἰάπωνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 11.6.0 λιρῶν κατὰ τὸν γκρός.

—Πρὸς διάλυσιν ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 30.000 λιρῶν καὶ τὸ ὑπὸ παναμαϊκὸν σημαίαν φορηγόν μας «Ρενέ» 2255 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1911, μὲ παράδοσιν εἰς Χόγκ Κόγκ τὸν προσεχῆ Ιούλιον.

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορηγόν μας «Νεβάδα» 4142 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 47.000 λιρῶν.

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιθανοῦ φορηγόν μας «Τσίκ Μπουτρές» 5729 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 11 λιρῶν κατὰ τὸν γκρός.

—Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας αιθιοπικὸν φορηγόν «Ζάνο» 1982 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1908, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν «Ζανῆν» εἰς διαλυτὰς τῆς Ἀττικῆς ἀντὶ τιμῆς 20.000 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν εἰς τὸ Χόγκ-Κόγκ.

—Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ὑπὸ ἀγγλικῆν σημαίαν φορηγόν «Ἐλεσπόντη» 1822 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 16 λιρῶν καὶ μὴ γνωσθεῖσας τιμῆς εἰς Ἰταλοὺς διαλυτὰς, μὲ παράδοσιν εἰς Πειραιᾶ, ὃπου ἀπὸ μηνῶν εὑρίσκεται παραπλισμένον.

—Ἐπίσης τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον μας «Μιχαήλ Ζ.» 7210 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν. Λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

#### ΑΛΛΑΓΗ ΣΗΜΑΙΑΣ

Τὸ φορηγόν «Καπετέαν Βασίλης» 1790 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἀντικατέστησε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας διὰ τῆς σημαίας τοῦ Λιθανοῦ καὶ ἐνεγράφῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Κρήτης».

—Ἐπίσης ὑπέστησε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ ὑψώσε τὴν λιθεριανὴν τὸ φορηγόν «Ἀπέξη» 6702 τ. γκρός (τοῦ 1942). Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχειται τοῦ παροπλισμοῦ, ναυλωθὲν ἦδη ἐκ Μαύρης Θαλάσσης.

#### ΤΑ ΠΑΡΟΠΛΙΣΜΕΝΑ

Ἐκ τῶν τηρουμένων ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας στατιστικῶν στοιχείων προκύπτει, ὅτι τὸ σύνολον τῶν εἰς ἐλληνικούς καὶ ἔνοντας λιμένας παρωπλισμένων ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν καὶ ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων ἀνήρχετο τὴν 1ην Μαΐου 1959 εἰς 511. Ἐξ αὐτῶν τὰ 253 σκάφοι εἶναι παρωπλισμένα εἰς ἐλληνικούς λιμένας καὶ τὰ ὑπόλοιπα 258 εἰς ἔνοντας λιμένας.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω ἀργούντων 511 πλοίων, 3.594.202 τόνων γκρός διλκῆς χωρητικότητος, 137 τελούν ὑπὸ ἐλληνικῆν σημαίαν, 226 ὑπὸ σημαίαν Λιθεριας, 90 ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ, 38 ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας, 9 ὑπὸ σημαίαν Ὄνδουρας, 6 ὑπὸ σημαίαν Ἀγγλίας, 4 ὑπὸ σημαίαν Λιθάνου καὶ 1 ὑπὸ νορβηγικῆν. Ἐκ τῶν ἀργούντων πλοίων, 9 χρησιμοποιούντων ὡς σιταποθῆκαι καὶ 502 παραμένουν ἀργούντων ἐλλιμεῖναν ναύλου. Τέλος, ἐκ τῶν ἀνωτέρω 511 ἀργούντων πλοίων 424 εἶναι φορηγά, τόνων διλκῆς χωρητικότητος 2.629.261 καὶ 87 εἶναι δεξαμενόπλοια, 964.941 τόνων διλκῆς χωρητικότητος.

#### ΤΑ ΛΣΦΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθύμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Μαΐου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμεῖον ὑπὸ τῶν ἑκπρεσάπων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνοντας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων : «Πλάνετη» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7228, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1959, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Χρ. Καφετζδάκη, «Μινώταυρος» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7228, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1959, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν ὁδῶν Ταφλαμπάτα, «Ντόνα Μυρτώ» παναμαϊκὸν

## INDO-BRITISH CORPORATION

### SHIPCHANDLERS

334, Thambu Chetty Street,  
MADRAS

Phone c/o 3090 and 61168 - Cables: «JETROY»

For Provisions and General Groceries, Fresh and  
Frozen meats, Engine and Deck supplies  
at lowest prices

τόνων γκρός 11209, «Ντόνα Μαρῆ» λιθεριανὸν τόνων γκρός 10483, «Ντόνα Εύγενία» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 11208, «Ἄγιος Βλάσιος Ν.» λιθεριανὸν τόνων γκρός 20140 καὶ «Άγια Ερμινή» λιθεριανὸν τόνων γκρός 20153, ἀπὸ 30ης Ἀπριλίου 1959, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Σαμαρίνα, «Αελλώ» λιθεριανὸν τόνων γκρός 20797, «Κυμό» λιθεριανὸν τόνων γκρός 24305, «Λασίδη Ντόροθου» λιθεριανὸν τόνων γκρός 11261, «Νεφέλη» λιθεριανὸν τόνων γκρός 24256 καὶ «Νημερτίς» λιθεριανὸν τόνων γκρός 11267, ἀπὸ 1ης Μαΐου 1959, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Ἰω. Λυμπέρη καὶ «Καΐτη Δ.» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7227 ἀπὸ 10ης Μαΐου 1959, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Ἐμμ. Περράκη.

Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνοντας σημαίας πλοίων, ἐλληνικῶν συμφερόντων τῶν ὄποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικόν Ταμεῖον, ἀνέρχονται στήμερον εἰς 644, τόνων γκρός 6.323.458.

Σ.Η.Μ. «Ναυτικῶν Χρονικῶν» : Ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πλοίων διεγράφουν, ως ὑψώσαντα τὴν Ἐλληνικήν σημαίαν, τὰ ἔξι σκάφη : «Μαρινέλλα» σημαία Κοσταρίκας, τόνων γκρός 4701, «Αίτζιαν Αἴλαν» λιθεριανόν, τόνων γκρός 8184 καὶ «Αίτζιαν Ντόλφιν» λιθεριανόν, τόνων γκρός 8835.

#### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΘΕΝΤΕΣ

‘Υπὸ τοῦ τμήματος παροχῶν τοῦ Ν.Α.Τ. ἔχοργηθησαν αἱ κάτωθι συντάξεις εἰς ἀποχωρήσαντα τοῦ ἐπαγγελμάτος ναυτικοὺς καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν : Εἰς Ἰωάννου Νικολ. Ἰωάννου, πατέρα τοῦ ἀποδιώσαντος ναύτου ιστιοφόρων Νικ. Ἰωάννου, μὲ ὑπηρεσίαν 12 ἔτῶν καὶ 16 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίως. Συμ. Μ. Περιαράδην, ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 831 μηνιαίως, Στυλιανὸν Γ. Μαργεύτην, μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν, δραχ. 1021 μηνιαίως, Μαρίνον Γ. Παράδσαλον, ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν, δραχ. 620 μηνιαίως. Παναγιώτην Ἰω. Διακογιάννην, μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν, δραχ. 1362 μηνιαίως, Γεωργίαν Χήραν Ἰωάν. Ἀνδρέου, ναύτου ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 17 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίως, Εὐαγγελίαν Χήραν Σκηνίτη, ἀνθυποπλοίαρχου, μὲ ὑπηρεσίαν 33 ἔτῶν καὶ 4 μηνῶν, δραχ. 1637 μηνιαίως. Κωνσταντίνον Ἰω. Μικράκην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 17 ἡμερῶν, δραχ. 1190 μηνιαίως. Θεοχάρην Δημ. Βουλγαρόπολιον, ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν καὶ 26 ἡμερῶν, δραχ. 873 μηνιαίως, Γεώργιον Κ. Κριτικόν, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν, δραχ. 1167 μηνιαίως, Ἀλέξ. Γ. Μήτσου, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, δραχ. 1592 μηνιαίως, Ἰωάν. Νικ. Βεαρδῆν, ναύτη ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν 1 μηνὸς καὶ 19 ἡμερῶν, δραχ. 753 μηνιαίως, Γεώρ. Π. Σκουλήν, μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν, δραχ. 1838 μηνιαίως, Ειρήνην Χήραν Γεώρ. Καρλή, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίως, Ἀλέξανδρον Ζήνο. Παπαζήσην, ραδιοτηλεγραφῆτην, μὲ ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 7 ἡμερῶν, λόγω διαρκοῦς ἀνικανότητος ἐξ ἀτυχήματος, δραχ. 1657 μηνιαίως, Νικόλ. Φωτ. Πιπίνη, ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν, δραχ. 1010 μηνιαίως. Εύθυμιαν Χήραν Δημ. Φούσναρη, μαγείρου, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δραχ. 751 μηνιαίως, Φώτιον Εύ. Πανάν, πλοιαρχόν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν, δραχ. 1758 μηνιαίως, Ἀναστάσιον Ἰω. Γεωργίου, ναύτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 550 μηνιαίως, Ἰάκωβον Εμμ. Κατέλην, ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν, δραχ. 1573 μηνιαίως.

#### ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ

Κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Απριλίου προσετέθησαν εἰς τοὺς πίνακας ἐπιδοτούμενών ἀνέργων Πειραιώς 332 ἀνεργοί ναυτικοί, κεκτημένοι τὰ νόμιμα προσόντα.

Δέον νὰ σημειωθῇ ὅτι οἱ ἔγγεγραμμένοι εἰς τοὺς πίνακας ἀνεργίας τοῦ Γραφείου Εύρεσις Ναυτικῆς Εργασίας Πειραιῶς ἀνήρχοντο τὴν 1ην Μαΐου 1959 εἰς 9.756, ἔναντι 9.734 τῆς 1ης Απριλίου 1959.

#### Η ΗΛΙΚΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΗΓΩΝ

Ἐνεκονώθη ἀρμοδίως, ὅτι ἡ ισχύς τοῦ ἀπὸ 29ης Ιουνίου 1957 Β.Δ. «Περὶ παρατάσεως τῆς ισχύος τοῦ ἀπὸ 28ης Ιουνίου 1955 Βασ. Διατάγματος περὶ αὐξήσεως τῶν δύριον δηλικίας τῶν ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων» λήγει τὴν 30ην Ιουνίου 1959.

Συνεπῶς, ἐφ' ὅσον δὲν δοῦται νέα παράτασις τῆς ισχύος τοῦ προαναφερθέντος Διατάγματος, θὰ ισχύουν αἱ διατάξεις τοῦ νόμου 5304/1932 «Περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγού ναυτιλίας». Αἱ διατάξεις τοῦ ὅντας ὀνόμα δρίζουν ὡς ἀνά τον δύριον δηλικίας τῶν ἐλληνικῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, τὰ μεγαλύτερα, τῶν 500 κόρων διλκῆς χωρη-

## ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΑΝΤΙ 50 ΔΡΑΧΜΩΝ

## ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9  
ΤΗΛΕΦ 616-156

ΑΘΗΝΑΙ

τικότητος, το 20όν έτος της ήλικίας των και διά τά μικροτέρας τών 500 κόρων διλικής χωρητικότητος το 15ον έτος της ήλικίας των.

#### Η ΓΡΑΜΜΗ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ

Τὸ Συμβούλιον 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἔχαρακτήρισε διὰ γνωματεύσεως του ὡς ἀπαραίτητον τὴν ἄπ' εὐθείας δρομολογιακὴν σύνθεσιν τῆς Κύπρου μετά τῆς 'Ἐλλάδος δι' ἐπιβατηγῶν πλοίων.

#### Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΜΙΚΡΩΝ ΦΟΡΓΗΓΩΝ

'Υπὸ τῆς 'Υποεπιτροπῆς Πιστώσεων ἐνεκρίθη κατά τὴν 544)27-4-59 συνεδρίασιν τῆς ἡ κατωτέρω ἀπόφασις, ητίς κοινοποιεῖται πρὸς ἑφαρμογὴν διὰ τοῦ ὑπ' ἀριθ. 24136 ἔγγραφου τῆς Νομισματικῆς 'Ἐπιτροπῆς:

«Περὶ ἐπεκτάσεως τῶν διστάξεων ἀποφάσεως τῆς Υ.Π. (συν.)σις 386)2)10-1-58) ἐπερὶ χρηματοδοτήσεως ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν τῆς 'Ἑλληνικῆς Μεσογειακῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας» καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων μεταξὺ τρίτων χωρῶν ἐντὸς τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου, τῆς 'Ἑρυθρᾶς ἢ Μαύρης Θαλάσσης, ὡς καὶ ἐπὶ πλοίων χωρητικότητος κατώ τῶν 750 τόνων γκρός καὶ μέχρι 500 κόρων.

Δι' ἀποφάσεως τῆς Υ.Π. (συν.)σις 386)2)10-1-58 ἐνεκρίθη ἡ ὑπὸ τῶν ἐμπορικῶν ἐν 'Ἑλλάδι Τραπεζῶν, κατὰ τὴν ίδιαν αὐτῶν κρίσιν καὶ εὐθύνη, παροχὴ πιστωτικῶν διευκολύνσεων πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας ἡ διαχειριστάς ἀποκλειστικῶς τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν ταξιδεύοντων φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητος 750—3.000 τόνων γκρός καὶ ἑκτελούντων πλόαις ἐντὸς τῆς Μεσογείου ἢ ἀπὸ λιμένων τῆς Μεσογείου πρὸς Μαύρην ἢ 'Ἑρυθράν Θαλάσσαν καὶ τανάταλιν. ὡς καὶ τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆν σημαίαν ἐπιβατηγῶν ἀπόπλοιών μεσογειακῶν γραμμῶν, ἀτίνα ἐκ παραλλήλου ἐνεργούν καὶ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων.

Αἱ διευκολύνσεις αὗται συνίστανται εἰς προεξόφλησιν γραμματίων μέχρι ποσοῦ δραχ. 250.000 κατὰ περιπτώσιν, ἔναντι ἀναμενομένης εἰσπράξεως ναύλων ἢ γραμματίων πρωτοειδῶν μέχρι ποσοῦ δρ. 150.000 κατὰ περιπτώσιν διὰ τὴν προετοιμασίαν ναυλώσεως τοῦ πλοίου, κατὰ τὰ ειδικώτερον ἐν τῇ ἀποφάσει δρίζονται.

«Ἡδη ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα τῆς 'Ἑλλάδος ζητεῖ τὴν ἐπέκτασιν τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως καὶ ἐπὶ περιπτώσεων ναύλων ἐκ μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων μεταξὺ τρίτων χωρῶν (ἐκτὸς 'Ἑλλάδος) ἐντὸς τῆς λεκάνης τῆς Μεσογείου, τῆς 'Ἑρυθρᾶς ἢ τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ὡς καὶ ἐπὶ πλοίων χωρητικότητος ἀπὸ 500 κ.ο.χ. καὶ οὐχὶ ἀπὸ 750 καὶ ἄνω, ὡς δρίζεται ἐν τῇ ἀποφάσει, γνωρίζονται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μεσογειακῶν, ἢτοι τῶν μὴ ἀκτοπλοικῶν, περιλαμβάνονται δῆλα τὰ ἄνω τῶν 500 κ.ο.χ. πλοία.

Τὸ 'Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἰσηγεῖται τὴν ἐπέκτασιν τῶν θεσπισθέντων διὰ τῆς ὡς ἄνω ἀποφάσεως, τόσον εἰς περιπτώσεις μεταφορᾶς μεταξὺ τρίτων χωρῶν (καὶ οὐχὶ μόνον ἐξ 'Ἑλλάδος ἢ πρὸς 'Ἑλλάδα) δύον καὶ ἐπὶ πλοίων χωρητικότητος ἀπὸ 500 κ.ο.χ. καὶ οὐχὶ ἀπὸ 750 καὶ ἄνω, ὡς δρίζεται ἐν τῇ ἀποφάσει, γνωρίζονται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν μεσογειακῶν, ἢτοι τῶν μὴ ἀκτοπλοικῶν, περιλαμβάνονται δῆλα τὰ ἄνω τῶν 500 κ.ο.χ. πλοία.

#### Η ΤΑΞΕΙΑ ΛΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Δι' ἔγγραφου του πρὸς τὸ ὑπουργείον Συγκοινωνιῶν καὶ Δημοσίων 'Ἐργων, τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας ἐξήτησε τὴν λῆψιν μέτρων διὰ τὴν ταχεῖαν ἀποκατάστασιν τῆς ἀποφράχθεισης Διώρυγος τῆς Κορίνθου, πρὸς ἀποκατάστασιν τοῦ κανονικοῦ ρυθμοῦ εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης συγκοινωνίας τῆς χώρας.

Μεταξὺ τῶν ὅλων, εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἔγγραφον τονίζονται καὶ τὰ ἔξι: «Ἄλιεν ταῦται προσχωτεῖς τῆς Διώρυγος καὶ ἡ ἀπαγόρευσης τοῦ διάπλου ταῦτης, λόγῳ τῶν ἐκτελουμένων ἔργων, ἐπέφερον σοθιρωτάτας ἀνωμαλίας εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν ἀκτοπλοικῶν μας συγκοινωνιῶν, ἐπεδάρων τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν πλοίων, μὲ τεραστίας προσθέτους καὶ ἀπροθέπτους δοπάνας καὶ ἐπεστρέψαντα ταλαιπωρίας εἰς τὸ ταξιδεύοντον.

»Ἐπειδὴ παράκλησίς μας πρὸς τὴν 'Εταιρίαν τῆς Διώρυγος, ὅπως μᾶς γνωρίσῃ τὴν ἡμερομηνίαν περαιωσεως τῶν ἐργασιῶν καὶ τῆς λει-

ταυργίας καὶ πάλιν τῆς Διώρυγος δὲν ἔτυχεν εἰσέτι ἀπαντήσεως, αἱ δὲ πληροφορίαι μας φέρουν τὰ τεχνικὰ ἔργα ἐκτελούμενα μὲ βραδύτατον ρυθμὸν (μόνον μία βυθοκόρος χρησιμοποιεῖται), παρακαλούμεν, ὅπως, εἰναὶ, ἐν τῇ ὑμετέρᾳ ἀρμοδιότητι λάβητε πᾶν πρόσφορον μέτρον διὰ τὴν ταχεῖαν ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων εἰς τὴν προτέραν τῶν κατάστασιν.

#### ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΔΙΑ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Τὸ ἔλληνικὸν φορτηγὸν «Πλαναγιώτης Λ.» (διαχείρισται τοῦ κ. I. Παντζῆ Λιβανοῦ) ἢτο μὲ μεγαλύτερον ωκεανοπόρον σκάφος ὅπερ διέπλευσε τὴν νέαν διώρυγα τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου καὶ πρῶτον διὰ μέσου τῶν ὑδατοφρακτῶν τοῦ Soo Michigun, ἔπλευσε τὴν Ιην Μαΐου πρὸς τὸ Πόρτο 'Αρθουρ διὰ νὰ φορτώσῃ σιτηρά διὰ τὴν Εύρωπην.

#### ΠΛΑΧΑΛΙΝΟΝ ΜΗΝΥΜΑ ΤΟΥ Κ. Δ. ΜΕΛΕΤΗΝ

Ο Πρόεδρος τῆς Πονελλήνος 'Ενώσεως Πλοιάρχων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ κ. Δημ. Μελέτης ἀπήγνωνεν, ἐπ' εὔκαιριᾳ τῶν ἔορτῶν τοῦ Πάσχα, πρὸς ἀπαντάς τοὺς 'Ἑλληνας Πλοιάρχους τὸν ἀκόλουθον χαιρετισμόν: «Ἐπ' εὔκαιριᾳ τῶν ἔορτῶν τοῦ 'Αγίου Πάσχα, σᾶς ἀπευθύνων θερμότατον χαιρετισμόν, μὲ διαπύρους εὐχάς, ὅπως ὁ 'Ψιλος καὶ ὁ προστάτης μας 'Αγιος Νικόλαος χαρίζῃ εὐπλοίουν, ὑγείαν καὶ χαρὸν δι' διλούς υμάς καὶ τὰς προσφίλεις οἰκογενείας σας καὶ τὴν διαβεβαίωσιν, διτὶ πάντοτε, ἀλλ' ίδιως κατὰ τὰς ἀγίας αὐτὰς ἡμέρας, η σκέψις μας εἶναι μαζί σας.

Διὰ τὰ ἐπαγγελματικά σας πεπρωμένα ἐστὲ ἀπολύτως ἡσυχοι, 'Η Διοίκησις τῆς 'Ενώσεως σας ἀγρυπνεῖ, περιφρουρούσα τὰ συμφέροντά σας, εὐρίσκουσα πλήρη κατανόησιν ἐκ μέρους τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Εφοπλιστῶν.

Καὶ εἰνὲ μὲν γεγονός, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας διέρχεται κρίσιν δεινήν, μὲ διλας τὰς ἐπαχθεῖς διλούς μας συνεπείας, ἀλλ' εἰνὲ ἐπίσης ἀλτέες, διτὶ, χάρις ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τοὺς ἄγνωτους καὶ τὰς προσπαθείας τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων καὶ τῆς Ν. Ο. καὶ ἀφ' ἐτέρου χάρις εἰς τὸ ἀμέριστον ἐνδισφέρον τῆς Κυβερνήσεως καὶ τὰς στοργικὰς φροντίδας τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. 'Ανδριανοπούλου, ἀντιμεταπίζομεν τὴν κρίσιν καὶ τὴν ἀνέργιαν, μὲ θάρρος, ὑπομονῆς καὶ ἐπιμονῆς, ἔχοντες πεποίθησιν, ὅτι τελικῶς θὰ διελθωμεν τὰς συμπληγάδας καὶ δεν θὰ ἀργήσουν νὰ ἀνατείλουν καὶ πάλιν ἡμέραι εὐημερίας διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ δι' διλούς τοὺς ναυτικούς.

«Ἡδη, θέλομεν νὰ σᾶς διεσεβαίσωμεν, διτὶ, παρὰ τὴν κρίσιν καὶ τὸν παροπλισμὸν μεγίστου ἀριθμοῦ πλοίων, παρὰ τὴν ἀνέργιαν καὶ τὸν δυσανάλογον προσφοράν ἐργασίας, οὐδὲν. σχεδόν, ἐκ τῶν κεκτημένων ἀπωλέσαμεν.

«Ἡ επιδότησις τῶν ἀνέρων συνεχίζεται, ἡ προστασία παρὰ τοῦ Οἰκου Ναύτου παρέχεται εἰς διλούς, οἱ μισθοί, αἱ ὑπερωρίαι καὶ οἱ δροῦ ἐργασίας μας παραμένουν οἱ αὐτοὶ καὶ ἔχομεν πεποίθησιν, διτὶ καὶ μηδεὶς διτὶ ἀνατείλουν καλλίτεραι ἡμέραι, θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ κατάστασις καὶ οἱ δημιουργηθεῖσαι πληγαὶ θὰ ἐπουλωθοῦν.

Συνάδελφοι Πλοιάρχοι,

Θαρσεῖν χρή.

Μαζὶ μὲ τοὺς συναδελφικούς μας χαιρετισμούς, μεταδῶστε εἰς τὰ ἡραϊκά σας πληρῶματα τὸ θάρρος καὶ τὴν εὐψυχίαν, ποὺ χαρακτηρίζουν πάντοτε τοὺς 'Ἑλληνας ναυτικούς καὶ ἐστὲ δέσμαιοι, διτὶ, ὅπως καὶ ἐνδέξονται προσχωτεῖς τῆς Διώρυγος τῆς Κορίνθου, πρὸς τοῦ Πατρίς μας, οὐτοῦ καὶ ἡ Ναυτιλία μας πιθανὸν ν' ἀρρωσταῖ.

Αἱ ναυτικοὶ ὄργανοι συνεπείας, μὲ πρωτοπορούσαν τὴν ιστορικήν σας 'Ενωσιν, ἀγανίζονται διὰ τὰ συμφέροντα διλῶν τῶν Ναυτικῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας μας, γενικῶς.

«Ἡ κυβερνήσις τῆς χώρας μας καὶ ὁ ὑπουργὸς τῆς Ναυτιλίας μας ίδιαίτερον ἐνδισφέρονται πραγματικά κατανοήσεως.

«Ἔπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας καὶ οἰλούν, σᾶς ἀπευθύνω καὶ πάλιν τὰς θερμότερας εὐχάς μου, μὲ τὴν ἐλπίδα, διτὶ μὲ τὴν 'Ανάστασιν τοῦ Θεοφρώτου καὶ μὲ τὴν δοθείσαν τῶν ἀρμοδίων παραγόντων, συντόμως θὰ ἐποτάσσωμεν καὶ τὴν ἐπάνοδον τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν λεωφόρον τῶν περαμένων της.

«Ο Θεός σώζοι τὴν 'Ἑλλάδα καὶ τὴν Ναυτιλίαν της.

Δ. ΜΕΛΕΤΗΣ

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθύμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύ-  
κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

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

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

## ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

## ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ φορτηγὸν «Νότον Γκιζέλα» ὑποστάν τὴν τελικὴν αὐτοῦ καταμέτρησιν εὐρέθη 9030 τόννων γκρός.

—Περιελάδομεν εἰς τοὺς πίνακάς μας τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Σελέστη» 2877 τ. γκρός (τοῦ 1944), ὡς ἀνῆκον εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέρουσαν ἐταιρίαν «Μερκάτορ». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔκτελεταξίδια μεταξὺ ἀμερικανικῶν λιμένων καὶ ἔχει ἐπανδρωθῆν μὲν ἐλληνικὸν πλήρωμα.

—Τὰ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν φορτηγά μας «Βασίλης» 7067 τόν. γκρός (τοῦ 1943) καὶ «Ἀγάθη» 7158 τ. γκρός (τοῦ 1944) μετωνομάσθησαν εἰς «Γιόσεναρ» τὸ πρώτον καὶ «Νησί» τὸ δεύτερον.

—'Αιναφορικῶν, μὲ τὴν «αἴτησιν Βοηθείας» απὸ τὸ φορτηγὸν «Κόμετα», ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία «Φρίντον» μᾶς διευκρίνιζε δι' ἐπιστολῆς της, ὅτι ὁ πλοίαρχος τοῦ σκάφους ἀνέφερε τὴν 17ην Ἀπριλίου διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τὰ τῆς κακοκαιρίας εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν, τὴν ταχύτητα τοῦ ἀνέμου, μικράς τινας ζημιάς εἰς τὸ σκάφος του, τὴν θεσιν του καὶ τὴν ἐν τῷ πλοιῷ ποστότην καυσίμου. Τὸ ἐν λόγῳ ραδιοτηλεγράφημα παρημηνεύθη ὑπὸ τῆς ὑπερεσίας πληροφοριῶν τοῦ «Λόύδζ», ὡς κλῆσις Βοηθείας, δι' ἐλλειψιν καυσίμου καὶ ἀπεστάλη ρυμουλκόν, ὅπερ ὅμως ἐπανήλθεν εἰς τὴν βάσιν του, εύθυνς ὡς διεπιστώθη, ὅτι δὲν εἶχε ζητηθῆν Βοηθεία.

—Μᾶς παρέχεται ἡ διευκρίνησις, ὅτι τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. 'Αθανασιάδη μικρὸν γαλλικὸν φορτηγὸν «Gabrielle» 1288 τόν. γκρός (τοῦ 1936) μετωνομάσθη «Φλώρα 2» καὶ ἐτέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν.

ΠΕΝΘΗ

## ΠΕΤΡΟΣ ΓΕΡΑΚΑΡΗΣ

Μία συμπαθεστάτη φυσιογνωμία τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, ὁ πλοίαρχος Πέτρος Γερακάρης, ἀπέθανε πρὸ τὴν ημέραν εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπου ἐκέδευθη καὶ ἐτάφη τὴν 12ην τρέχ. μηνός.

Τὸν καλὸν καὶ ἀγαθὸν Καπετάν Πέτρον ἡγάπησαν καὶ ἔξειμησαν, ὅσοι οἱ ηγάπησαν νὰ τὸν γνωρίσουν. «Ἡρεμος, τάντοτε προσηνής, φιλομειδῆς καὶ ἀνεκτικός δὲν ἀνέζητησεν εἰς τὴν ζωὴν παρὰ τὴν ἀγάπην τοῦ περιβάλλοντός του. Οἱ ναυτικοί, οἱ ὑπὲρ αὐτὸν ὑπηρετήσαντες, ἥσαν οἱ φίλοι του τὰ ταπεινὰ ἐλαττήρια εἰς τὴν σκληράν βιοπάλην ἥσαν ξένα πρὸς τὸν μακαρίτην Γερακάρην.

Ὑπῆρξε τὸ πρότυτον ἀφωνιωμένου οἰκογενειάρχου, καλοῦ χριστιανοῦ καὶ προσηλωμένου εἰς τὸ καθῆκον του πλοιάρχου. Εὔθυς μετὰ τὸν πόλεμον ἀπεύρθη τῆς ἐνέργειας ἐπὶ τὸν πλοίων ὑπηρεσίας καὶ ἀ· ἀλλασ τὰ καθῆκοντα τὸν ἀρχιπλοιάρχου τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου τοῦ συγγάμιου του κ. Ν. Εὐσταθίου. Καὶ τὰ καθῆκοντά του αὐτὰ ὁ πολύκλαυστος Καπετάν Πέτρος ησκησε μὲ τὴν ιδίαν πάντοτε καλωσύνην πρὸς τὸν μοχθῶντα ναυτικόν, μὲ τὴν αὐτὴν ἀγαθὴν διάθεσιν.

Πρόωρος ὑπῆρξεν ὁ θάνατός του. Δὲν ηγήτησε νὰ ίδῃ τὸν οὐρανὸν τερματίζοντα τάς πανεπιστημιακάς του σπουδάς εἰς τὴν Ἀγγλίαν, οὔτε καὶ τὴν ἀγαπημένην του γενετείραν, ἀπὸ τὴν οποίαν ἐπὶ δεκαεπτήριδας ἀποστολαῖς. Τὸ ξένον χώμα τελικῶν τὸν ἐκάλυψε.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στενῶς συνδέομενα μὲ τὸν πολύκλαυστον νεκρόν, ἀπευθύνουν εἰς τὴν ἀπόφαντισθεῖσαν Οἰκογένειάν του τὰ θερμά των συλληπτήρια.

## ΕΚΤΩΡ ΔΕΝΑΣΑΣ

«Ἐνα ἀκόμη ἀδόκιτον θάνατον διακεκριμένου μέλους της ἐθμήνησεν ἡ ναυτικὴ μας Οἰκογένεια. Νέος ἀκόμη — 56 μόλις ἔτῶν — ἀπέθανεν ἐκ καρδιακῆς προσβολῆς ἐπὶ τοῦ πλοιού ἐφ' οὐν ὑπηρέτει — δ).π.» Κανάρης» — ὁ ἐκ Σαντορίνης α'. πλοίαρχος «Ἐκτωρ Δενασᾶς.

Δέν τὸν ἐκλαυσεῖς μόνον ἡ οἰκογένειά του, ἀλλὰ καὶ δοσοὶ ἐγνώρισαν τὸν εὐγενικὸν ἄνθρωπον, τὸν στοργικὸν φίλον, τὸν ἀριστοναυτικὸν καὶ τὸν καλὸν «Ἐλληνα.

Τὴν κηδείαν τοῦ ἀειμήνου Δενασᾶς παρηκολούθησεν ἐκλεκτὴ μερὶς τῆς κοινωνίας τῶν δύο πόλεων, τῆς Θρησκίκης παροικίας Ιδιαιτέρως καὶ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογένειας, ἡ ὅποια στοργὴν κυριολεκτικῶς ἔτρεφε διὰ τὸ τόσον προώρως ἀπόδημήσαντα πρὸς Κύριον ἀγαπητὸν πλοιάρχον.

«Ἡ Θρησκίκη Ατμοπλοΐας, εἰς τὰ ἐπίλεκτα στελέχη τῆς ὅποιας ἀνήκειν ὁ πλοίαρχος Δενασᾶς, ἔξειδωκες ιδιαιτέρων ψήφισμα ἐπὶ τῷ θανάτῳ του καὶ δαπάναις της, τιμῆς ἔνεκεν, τὸν ἐκήδευσεν.

## ΨΗΦΙΣΜΑ

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τῆς Α.Ε. ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ, συνελθόν ἐκτάκτως ἐπὶ τῷ ἀγγέλματος τοῦ θανάτου τοῦ ΕΚΤΩΡΟΣ ΔΕΝΑΣΑ Πλοίαρχου δ)π «ΚΑΝΑΡΗΣ»

## Ἀποφασίζει

1) «Οπως ἡ κηδεία γίνη διπάναις τῆς Εταιρίας.

2) «Οπως ἀναρτηθοῦν μεσίστοι σημάια εἰς τὰ Γραφεῖα καὶ τὰ ἐν Πειραιεῖ πλοία τῆς Εταιρίας κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς κηδείας.

3) «Οπως κατατεθῇ στέφανος ἐπὶ τῆς σορού.

4) «Οπως παρακολουθήσουν τὴν κηδείαν τὰ μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου, οἱ διοικητικοί καὶ τὰ πληρώματα τῶν ἀλιμενισμένων εἰς Πειραιά πλοίων τῆς Εταιρίας.

5) «Οπως διαβιβασθοῦν τὰ συλλυπητήρια τῆς Εταιρίας καὶ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου εἰς τὴν οἰκογένεια τοῦ μεταστάτου.

6) «Οπως τὸ παρόν ψήφισμα δημοσιεύθη διὰ τοῦ Τύπου.

## ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΑΙΡΗΣ» (7233 τ. γκρός καὶ ναυπ. 1943): Κατεύθυνόμενον ἐξ Χάϊφας εἰς Τόκιο καὶ φέρον ἐπ' αὐτοῦ 4600 τ. παλαιοσιδήρων, ἔξωκειλε τὴν 5ην Μαΐου ἐπὶ υφάλου, 4 μίλια Β.Α. τοῦ Κουτσίνο Σίμα, ἔζητησε δὲ δούθειαν. Η ἀκριθής θέσις τῆς προσαράξεως ήτο πλάτος 30—4 Β. καὶ μῆκος 129—52Α. Ιστωνική ἀκτοφυλακής ἐσπευσεν εἰς τὸ τόπον τοῦ ἀτυχηματος καὶ παρέλαβε τὸν πλοιαρχὸν καὶ τὸ ἐκ 31 ἀνδρῶν πλήρωμα. Οι ναυαγοὶ ἀπειθαράσθησαν εἰς Καγκοσίμα τῆς Νοτίου Ιστωνιας. Ή ἐγκατάλειψις τοῦ σκάφους ἀπὸ τὸ πλήρωμα ἐπραγματοποιήθη τὴν ἐπομένην τῆς προσαράξεως καὶ ὅταν πλέον ὅλα τὰ διπύθμενα καὶ τὸ μηχανοστάσιον εἶχον κατακλυσθῆ ἀπὸ τὰ εἰσρεύσαντα ὕδατα. Ο πλοιαρχὸς ἐπίστευεν, δι' ή ἀνέλκυσις τοῦ πλοίου ἦτο δυνατή, ἀναλεμβάνετο ἀμέσως προσπάθεια. Ναυαγοσωστικὸν ἀποπλύσαν τὴν 8ην Μαΐου, θά έφθανε παρὰ τὸ προσηραγμένον σκάφος τὴν 10ην Μαΐου, προκειμένου οἱ ναυαγοσώσται νὰ διαπιστώσουν τὴν δινατότητα ἀνέλκυσέως.

«ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιθερ.): Κατέπλευσεν εἰς Μόρι τὴν 17ην Ἀπριλίου μὲ ζημιάς ἐκ τρικυμίας. Μετά τὴν ἔκφρωσιν ἔξετελέσθησαν αἱ δεουσαὶ ἐπισκευαὶ καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 29ην δι' Ι-λότο. (Απριλ. 17—29)

«ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ»: Κενὸν ἐξ 'Αμβρεσης διὰ Κάμπελτον, προσήραξε τὴν 30ην Ἀπριλίου ἔγγυς τοῦ λιμένος προορισμοῦ του, μὲ πλοηγὸν ἐπ', αὐτοῦ. Τὸ σκάφος ἐπέτυχε νὰ ἀνέλκυσθη διὰ τῶν ιδίων του μέσων καὶ ἔφθασεν εἰς τὸν λιμένα. (Μαΐου 1)

«ΠΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ» (λιθ. δεξ.): ΕΞ 'Αμβούργου διὰ Περισκόπου Κόλπου καὶ ἐνῷ ἔξετελει τὴν 10ην Μαΐου χειρισμούς εἰς Πόρτ Σάιδ, ἵνα εἰσέλθῃ εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ἡγκυροβολίου μετόπ-τάκερ «Φρατζέσκου». Τὸ «Γουόρλντ Γκρητίγκ», μη ὑποστάση ζημιάς, μετέσχε τῆς νηοπομπῆς, ἐνῷ τὸ ἔτερον παρέμεινεν εἰς Πόρτ Σάιδ δι' ἐπισκευάς. (Μαΐου 10)

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ» (λιθ. δεξ.): Προερχόμενον ἐκ Μπαντάρ Μασούρ καὶ ἐνῷ προστίγγιεν εἰς «Αγιον Φραγκίσκον, εἰς τὸ ἀγκυροβολίου του, προσήραξεν, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνευ ζημιῶν καὶ χωρὶς νὰ τύχῃ Βοηθείας, ἀφοῦ ἔξεφότωσε τημάτι τοῦ φορτίου του. (Μαΐου 1)

«ΕΥΑΝΘΙΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Τόκιο καὶ ἔδειμενίσθη πρὸς ἐπισκευὴν ρήγματος κάτωθι τοῦ λέδιοτός του, σημειωθέντος κατὰ τὸ ταξίδιον του, κατὰ Μάρτιον, ἀπὸ Οζάκαν διὰ Βαγκούθερ. Τὸ ἐν λόγῳ ρῆγ-



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



**N. 61 DETERGENT COMPOUND**• cleaning of cargo tanks from black oil to grain, etc.



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

and other quality products

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

80 BROAD STREET

NEW YORK 4, N.Y.

TEL. HANOVER 2-6998

**“ΠΗΓΑΣΟΣ,,**

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ (Ε.Π.Ε.)

ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΤΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

μα ἐπειδετήθη τελευταίως, ώστε τὸ κῦτος No 3 νὰ ἐμφανίσῃ ὑδατα μέχρι τοῦ κυρίου καταστρώματος.

«ΜΑΝΟΛΙΤΟ» (Κοσταρίκας): 'Απὸ Σάφφι διὰ Σεπτέμβριον, συνεκρύσθη τὴν ἐσπέραν τῆς 8ης Μαΐου μὲ τὸ δανικὸν «Χάφνιας περὶ τὰ 6½ μίλια από τῶν ἐκδολῶν τοῦ ποταμοῦ Ὀντερ. Τὸ σκάφος ἐκτύπησεν εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν, δὲν διαρρέει δῶμας καὶ ἐπλευτεῖ διὰ τῶν ἴδιων τοῦ δυνάμεων εἰς Σεπτέμβριον πρὸς ἐπιθέωρησιν καὶ ἐπισκευὴν τῶν ζημιῶν του, αἵτινες χαρακτηρίζονται ως σοδαράι. (Μάϊου 8-10)

«Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (δεξαμ.): Αἱ προσαφερθεῖσαι ζημίαι του ἔθεωρῆθησαν σοδαράι, τοῦ δὲ σκάφους διῆλθε τὴν 29ην 'Απριλίου τὴν διώρυγα τοῦ Πλαναρίου κατευθυνόμενην εἰς Γκάλεστον πρὸς ἐπισκευήν. ('Απρ. 30)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ»: Κατέπλευσε τὴν 5ην Μαΐου εἰς Πόρτα Σάδι πρὸς ἐπιθέωρησιν τῶν ζημιῶν του συγκρούσεως τὴν 23ην 'Απριλίου εἰς τὸ πλοίον «Ἀμπεδίλλα» καὶ ἔτερας συγκρούσεως του τὴν ίδιαν ἡμέραν εἰς τὸν ποταμὸν Σέλνην μὲ τὸ πλοίον «Νάρδικ». Αἱ ζημίαι είναι ἐλαφραὶ καὶ ἐσημειώθησαν εἰς τὴν δεξιὰν πλευράν του οὐ 1 κύτου. Αἱ ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν. (Μάϊου 5)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.»: Κατὰ τὴν φόρτωσιν του εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας προσήσθη 2 μίλια από τοὺς ὑδατοφράκτας τοῦ Μίτσιγκαν, ἀλλ' ἀνειλκύσθη. 'Ἐν συνεχείᾳ κατέπλευσεν εἰς Πόρτα 'Αρθουρ πρὸς συμπλήρωσιν φορτίου 8500 τ. σιτηρῶν δι' Εὐρώπην. (Μάϊου 2)

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ·Ι·ΟΝΙΡ»: Κατέπλευσε τὴν 28ην 'Απριλίου εἰς Χαϊφαν ἐκ Βαγκούνερ, μὲ ζημίας ἐπὶ τοῦ καταστρώματος του ἐκ τρικυμίας. (Απριλ. 28)

«ΣΗ Α·Ι·Λ» (λιδερ.): Παρεσύρθη εἰς Μόζι τὴν 28ην 'Απριλίου ἐκ τοῦ ἀγκυροβολίου του. 'Ἐν συνεχείᾳ ἐπρόκειτο νὰ πλεύσῃ εἰς Τόκιο, ὅπου—περὶ τὴν 11ην Μαΐου—θὰ ἐδεξαιμενίστη. (Μάϊου 4)

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ» (Κοσταρίκας): Μετὰ τὴν πλήρη ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου του, ἐδεξαιμενίσθη εἰς Πειραιά πρὸς διαπίστωσιν τῶν ἐκτεταμένων ἐκ προσφαρέως ζημιῶν του. (Μάϊου 10)

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Παρὰ τὰς διατυπωθείσας εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ μηνὸς προβλέψεις περὶ σταθερότητος, ἀν μὴ κάπιοις βελτιώσεις τῶν ναυλῶν διὰ τὰς φορτώσεις, τούλαχιστον, τοῦ Μαΐου, ἡ ἀγορὰ γενικῶς ἐνεφάνισε τὴν γνωστὴν ἀσθενή της πλευρᾶν ἐκ τῆς ὑπερπροσφορᾶς χωρητικότητος, ἀλλὰ κυρίως ἐκ τῆς παρεμβάσεως τῶν τάνκερ. Ἡ ἐμπιστορύνη τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τὸ μέλλον των ναυλαγράτων ἐκλονίσθη μὲ τὴν ναυλωτοῦ Νορδηγικοῦ τάνκερ 44 χιλ. τόν. διοι σιτηρά ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ Ρότερνταμ περὶ ναύλου 19)9 φίο, (δολλ. 3.10) δώδεκα, δηλαδή, σελλίνια κάτω τοῦ συνιδέοντος ναύλου διὰ τὰ φορτηγά, βάσις ἐλεύθερα ἐκφορτωτικῶν. Καὶ δεδομένου, διτὶ ὁ κύριος παράγων ἐργασίας είναι ἡ μεταφορὰ τῶν σιτηρῶν ὃ ἀνταγωνισμός τῶν τάνκερ κατέστη ἡ μόνιμος ἀπειλὴ κατὰ τῶν πράμπτων σκαφῶν.

Ἡ κυκλοφορία, πάντως, διαταγῶν διὰ παντὸς εἰδους φορτία, πλὴν τοῦ γαιάνθρακος, ὑπῆρξε αἰσθητῶς βελτιώμενη. Αἱ Ἰνδίαι καὶ ἡ Κίνα ἀποτελοῦν ἡδη δύο σημαντικοὺς τομεῖς ἀπασχολήσεως χωρητικότητος. Αἱ χρωαναυλώσεις ἀκόμη ἐπισημαίνονται περισσότεραι, χωρίς, βεβαίως, νὰ είναι μακράς χρονικῆς διαρκείας.

Τὸ μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς θὰ ἡτο ἀναμφισβητήτως αἰσιώτερον, χωρὶς τὴν παρουσίαν τοῦ παράγοντος τῶν δεξαιμενοπλοίων. 'Ο συναγωνισμός μὲ αὐτὰ εἴνει ἀδύνατος.

Κατὰ τομεῖς ἡ ναυλαγορά ἐκινήθη κατὰ τὸ α'. 150ήμερον τοῦ Μαΐου, ὡς κάτω:

Ἡ Βόρειος 'Αμερικὴ ὑπῆρξε τὸ κέντρον τῆς ἔξαγωγικῆς κινήσεως διὰ σιτηρά κατὰ κύριον λόγον, ἀλλὰ καὶ διὰ παλαιοσιδηρα πρὸς τὴν 'Ιαπωνίαν. Αἱ προβλέψεις διὰ τὸν 'Ιούνιον φαίνονται εύνοικαι, δεδομένης τῆς εύρυτητος τῶν μεταφορῶν διὰ σιτηρά.

Σταθερά, πράγματι, ὑπῆρξεν ἡ ζήτησις ἀπὸ τὸν Κόλπον. 'Ο καλός ναύλος τῶν 8 δολλαρίων ἐπληρώθη δι' 'Ιαπωνίαν (Μάϊον-'Ιούνιον). Διὰ τὴν 'Αγγλίαν (Λονδίνον ἢ 'Ειδονημάσιο) 45)—(1)3 περισσότερον προηγουμένων ναυλώσεων) καὶ 48)9 διὰ Χούλι κατ' εύθειαν. Διὰ τὸ Κόντινεντ 4.45-4.50 δολλ., καὶ τὴν 'Αδριατικήν 5.65 δολλ. 'Αλευρα διὰ τὴν 'Αλεξανδρείαν ἢ τὸ Πόρτ-Σαΐδ 53)—φίο καὶ σιτηρά 50)—(Μάϊον).

Τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὰς 'Ινδίαις ζωρὸν καὶ πάλι ἐσημειώθη. Οἱ κλεισθέντες ὅμως ναύλοι ἥσαν χαμηλότεροι. 'Απὸ τοὺς ἀνατολικοὺς λιμένας τῆς Βορ. 'Αμερικῆς τὰ 60)—καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 58)9 ἐπληρώθησαν ('Ιούνιον), ἐναντὶ τῶν 62)6 τοῦ συνήθους ναύλου.

Αἱ προβλέψεις μὲ ναύλους, δῆμας, ὅπωσδήποτε ἀσθενεστέρους. Μικρά σκάφη μὲ πλήρη φόρτωσιν ἀπὸ λιμένας τῶν Λιμνῶν ἐπληρώθησαν

85)—(Μάϊον) δι' 'Αγγλίαν. Σκάφη μεγάλα διὰ τὸν αὐτὸν προορισμὸν 80)—, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ 40)—. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 9.25, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Αγ. Λαυρέντιον δολλ. 4.—'Ιούνιον. 'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ Πολωνίαν δολλ. 5.25 'Ιούνιον. Γαιάνθρακες διὰ τὴν Ν. μόνον 'Αμερικήν ἐξητούντο. Διὰ Ρίον ἐπληρώνοντο 5.75-5.50 δολλάρια ('Ιούνιον - 'Ιούλιον) εἰς μεγάλα σκάφη. Διὰ Γιουγκοσλαβίαν δολλ. 4.40 (Μάϊον), Διατ. 'Ιταλίαν δολλ. 3.60 (Μάϊον).

Μὲ ἄρκετην ζήτησιν καὶ τὰ παλαιοσιδηρα δι' 'Ιαπωνίαν. 'Αρκετὰ σκάφη ἐιναύλωθησαν ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ εἰς τιμὰς κατ' ἀποκοπήν, ἀναλόγως παρεχομένου κυδισμού. Εἰς τὰ μεγέθους λίμπερτον ἐπληρώνοντο 95-97.50 δολλ., κατ' ἀποκοπήν (Μάϊον - 'Ιούνιον).

'Ασθενεστέρα ἡ ἀγορὰ τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ. 'Η πίεσις τοῦ ἐπανακάμπτοντος ἐξ 'Ιαπωνίας τοντὰς ὑπῆρξε σημαντική. 'Εσπειρώθησαν ναυλοὶ κατὰ 10)—κατώτεροι τῶν προηγουμένων κρατούντων. Τὰ 50)—ἐπληρώθησαν διὰ τὸ 'Αιδονίμασιο (σιτηρά) καὶ τὰ 53)6 εἰς μέγα σκάφος διὰ Λονδίνου (κριδῆ). Τὰ 72)6, ἐναντὶ τῶν 82)6 προηγουμένων, διὰ ξυλείαν καὶ γενικά διὰ Λονδίνον ('Ιούλιον - Αὔγουστον) ἀλλὰ καὶ 78)—φίο ἐν συνεχείᾳ ('Ιούνιον) διὰ Λονδίνον ἐπίσης.

Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούδας μὲ ἀρκότας ναυλώσεις. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (ἐνα ἢ δύο λιμένας) 63)9 φίο ἐν στόμευτην, ἐλεύθ. φόρων εἰς μέτριον σκάφος ('Ιούνιον). Διὰ τὴν Νάντην μικρὰ σκάφη δολλ. 6 φίο ἐν στόμευτην (Μάϊον) καὶ εἰς Κόντινεντ δολ. 9.50 γκρός, μὲ τοὺς φόρους διὰ τὸν ἐφοπλιστήν, ἐλεύθ. ἐκφορτωτικῶν (Μάϊον).

Τὸ Πλέιτ μὲ ζωρότητα ἐνθυμίζουσαν παλαιάς ἡμέρας κινήσεως ναυλώσεων. 'Αρκετὰ σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ τὴν 'Αγγλίαν, τὴν Μεσόγειον καὶ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 63)—ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ - 'Αιδούμασιον (60 κ. πόδας) 'Ιούνιον - 'Ιούλιον καὶ τὰ 69)—(61 κ. πόδ.) δι' 'Αγγλίαν, ὠρισμένους λιμένας, σιτηρά ('Ιούνιον - 'Ιούλιον). 'Αρδούσιος δι' 'Ιαπωνίαν 73)9 ('Ιούνιον). Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Ρίον διὰ Πολωνίαν 45)6 (Μάϊον).

Ἡ Βόρειος Κίνα πήρισε παρέχουσα μίαν καλὴν ἐργασίαν μεταφορῆς πρὸς τοὺς λιμένας της (λιπάσματα) καὶ ἐξ αὐτῆς (δημητριακά). Τὰ 55)—ἐπληρώθησαν διὰ λιπάσματα ἀπὸ τὴν 'Αδριατικήν διὰ νοτίους λιμένας καὶ τὰ 57)—διὰ Βορείους καὶ τὰ 60)—ἀπὸ τὸ Κόντινεντ (Μάϊον). Δημητριακά διὰ Πολωνίαν 69)6 φίο (Μάϊον - 'Ιούνιον) καὶ 62)6 δι' 'Αμβούργον (Μάϊον). Διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν 64)6 φίο (σιτηρά) Μάϊον, μὲ 3.500 λίρας δαπάνας φορτώσεων.

Ζαχάρεις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολλ. 8.25 φίο ('Ιούνιον). Συνεχὴ ταξίδια μεταλλεύματων διὰ Κόλπου 37)5 διὰ 15 ταξίδια. 'Η Αὐστραλία μὲ περιωρισμένη κίνησην ναυλώσεων. Σιτηρά διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν εἰς τὸν ἀμετάβλητον ναύλον τῶν 45)—καὶ διὰ Μπείρων ἀπὸ τὴν Νότ. Αὐστραλίαν 85)—γκρός τέρμης, σιτος εἰς σάκους ('Ιούνιον). Τὰ ινδικά μεταλλεύματα μὲ μικρά κίνησην ναυλώσεων. 'Απὸ τὸ Βιζαγκαπατάμ διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 7. 'Ιούλιον.

Ἐιδισφέρουσα διὰ τὸ πρωτοφανές ήσαν αἱ Ἑλλάδος ναυλώσεις διὰ σιτηρά εἰς χύμα δι' 'Αγγλίαν (ώρισμ. λιμένας) 32)6 φίο ἐν τρίμενον (Μάϊον), διὰ τὸ Κόντινεντ 26)—φίο ἀπὸ τὸν Πειραιά καὶ ἀπὸ τὴν Θεσσαλονίκην ἡ Πειραιά διὰ Βραζιλίαν (ἐνα λιμένα) 45)—φίο (Μάϊον - 'Ιούνιον) καὶ 37)6 φίο ἐν συνεχείᾳ.

Λιπάσματα ἀπὸ τὴν Σαδόνιαν δι' ἓν λιμένα νοτίου Κίνας 51)—φίο ἐν στόμευτην (22 ἡμέραι προτεκφόρτωσις) Μάϊον - 'Ιούνιον.

Βωξίτης ἀπὸ τὴν Ιτέαν διὰ Λονδίνον (4.400 τόν.) 31) 'Ιούνιον. Τὰ τάιμ πτώστρεμας μὲ κίνησην, πητὶς βαίνει διευρυνούμενη. Μότσρεπτ 9.600 τόνων διὰ τέσσαρας ἡσάπτες ἡσάπτες (Κινέζοι ναυλωταί) 17)6, παράδοσις Μάϊον 'Αμβούργον. 'Ετερον 10.460 τόνων 18)6 διὰ 2½—5 μῆνας, παράδοσις, ἐπαναπαράδοσις Μόντρεαλ. Μὲ καύσιμον πετρέλαιον κυκλικούς ταξίδιον Διυτ. 'Αφρικῆς 14)—.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΟΙΩΝ

'Ελαχιστή βελτιώσις τῶν ναυλῶν διὰ τὰ πετρέλαιατ εσημειώθη, χωρὶς δύμας νὰ παρέχῃ αὐτῇ καὶ τὴν ἐλπίδα τῆς ζωροτερέας κινήσεως. Τὰ σκάφη ἀθρόως παροπλίζονται. Οἱ ναύλοι, πάντως, κατήλθοντες εἰς τοιαύτα ἐπίπεδα, ὡστε οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἀνθίστανται εἰς περαιτέρω ὑποχρήσεις. Αἱ ζημίαι είναι τεράστιαι. Τὰ 72 ½ % κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου ἐπληρώθησαν εἰς τὰν τάνκερ της «T.2» ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὴν Φερμόζαν καὶ τὰ 75 % διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ, εἰς σκάφος 23 χιλ. τόνων. 'Απὸ Ράς Τανούρα διὰ τὸ Σουεζ ἐκλείσθη σκάφος 30.000 τόν. εἰς τὰ 9)6, διὰ τὰ μέσα Μούσιον.

Αἱ κλεισθέντες της Κονσταντζαν διὰ τὸ Κόντινεντ ἀκάθαρτον φορτίον ἐπληρώθησαν εἰς τὰ 44 % κάτω τῆς Κλίμακος. Διὰ τὴν Αίγυπτον σκάφος 17.000 τόν. ἐκλείσθη εἰς τὰ 45 % κάτω τῆς Κλίμακος.

Μικρά τις βελτιώσεις εἰς τοὺς ναύλους Καραϊβικῆς - Νόρδερν Ρέιντζ.

# ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

*Αἱ μοναδικαὶ Σχολαὶ ἐν Ελλάδι*

ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ  
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

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

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόναδα

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

Μοναδικούς

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



τωσις 10—30 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ» (παναρ.) από Σάντος 9500 τόν. ζαχάρεως είς σάκους διά Κολόμπο 58) φίο και στόουεντ, μέ 700 τόν. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 15 'Ιουλίου—20 Αύγουστου.

«ΕΝΙΚΟΛΑΣ Κ.» (σημ. άγγλικη) από άνω λιμένας Πλέιτ, μέ συμπλήρωσιν είς Μπουένος Αύρες 9200 τόν. γεννημάτων δι' ωρισμένους λιμένας 'Αγγλιας 67) 6, ήν διά Μάντζεστερ 68) 9, όφιον διά δύο λιμένας 2) 6 έξτρα, φόρτωσις 1—31 'Ιουλίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΑ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιθερ.) από Ριον 'Ιανέριον 13.500 τ. μεταλλευμάτων διά Γδυνίαν—Δάντσιγκ 45) 6, μέ 1000 τ. φόρτωσιν 3)— και 2000 τ. έκφρτωσιν 3)—, φόρτωσις 18—30 Μαΐου.

«ΚΑΜΠΑΝΟΣ» (παναρ.) από άνω λιμένας Πλέιτ, μέ συμπλήρωσιν είς Μπουένος Αύρες 9800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρείντς 62) 6, όφιον δι' 'Αγγλιας 67) 6, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΚΕ-Ι-Π ΩΡΑ» από άνω λιμένας Πλέιτ, μέ συμπλήρωσιν είς Μπουένος Αύρες 8600 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρείντς 65)—, έάν συμπλήρωσιν έκ Μπάχιας Μιλάγκας 2) 6 έξτρα, μέ έκφρτωσιν 2000 τ. «γκρές-τέρμε» είς 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, διά 1000 τ. έκφρτωσιν «γκρές-τέρμε», ήν δύο λιμένας Κόντινενης ή δύο λιμένας 'Αγγλιας της ιδιαί άντης 2) 2) έξτρα, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—20 'Ιουλίου.

### 'Εξ Αγγλίας — Κόντινενη

«ΟΡΦΕΥΣ» από ένα λιμένα μεταξύ Ρόττερνταμ—'Αμβούργου ρείντς 12.300 τόν. λιπαρούμάτων διά Νότιον 60)— φίο και στόουεντ, καντσέλλο 30 Μαΐου.

«ΦΟΙΒΟΣ» από ένα λιμένα μεταξύ 'Αμβέρσαν—'Αμβούργον ρείντς 12.300 τόν. λιπαρούμάτων δι' ένα κινεζικό λιμένα 60)—, έάν φόρτωσιν είς 'Αμβέρσαν—Ρόττερνταμ, διά 1000 τ. έκφρτωσιν «γκρές-τέρμε», ήν δύο λιμένας Κόντινενης ή δύο λιμένας 'Αγγλιας της ιδιαί άντης 2) 2) έξτρα, φόρτωσις 20 'Ιουνίου—20 'Ιουλίου.

### 'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ» (παναρ.) από Θεσσαλονίκην ή Πειραιά 9500 τόν. σίτου δι' ένα λιμένα Βραζιλίας 40)— φίο, μέ 750 τ. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 15 Μαΐου—1 'Ιουνίου.

«ΣΟΥΕΡΤΕΣ» (λιθερ.) από Θεσσαλονίκην ή Πειραιά 9500 τόν. γεννημάτων δι' ένα λιμένα Βραζιλίας 40)— φίο, μέ 750 τόν. φόρτωσιν και 750 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου—20 'Ιουνίου.

«ΑΟΡΑΝΤΟΡ» (σημ. άγγλικη) από Πειραιά 10.500 τ. γεννημάτων χύμα δι' ώρισμένους 'Αγγλιας 32) 6 φίο, μέ 750 τόν. φόρτωσιν και 1000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

«ΑΘΩΣ» έκ Πειραιώς 6000 τόν. γεννημάτων χύμα δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 26)— φίο, μέ 750 τόν. φόρτωσιν και 2000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 20 — 30 Μαΐου.

«ΓΕΡΟΝΤΑΣ» (παναρ.) από Μελλίλλαν 9500 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Υμουνίτενης Αμστερνταμ 17) 6, μέ 2000 τόν. φόρτωσιν 3)— και 2000 τόν. έκφρτωσιν 1)—, φόρτωσις 15—30 Μαΐου.

«ΚΟΡΑΛΙΑ III» έκ Δυρραχίου 2500 τόν. χρωμάτου διά Κωνστάντζαν δολ. 2.50, έάν Γαλάτοι ή Βραζίλαν 2.70, μέσος φόρτωσις.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» έκ Από Δυρράχιον 2650 τόν. χρωμάτου διά Κωνστάντζαν δολ. 2.50, έάν λιμένας Δουνάδεως 2.70, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΜΑΡΘΑ» από Σουεζ 7000 τόν. τσιμέντων διά Περσικόν Κόλπον 33)— φίο, μέ 1000 τόν. φόρτωσις, μέσος φόρτωσις.

«ΑΡΙΑ» (σημ. Λιβανόν) από Τουμπρούκ 2460 τ. ράγες διά Πόρτ Σουδάν 37)— φίο (τρία συνεχή ταξίδια), έναρξης Μαΐου.

«ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» (λιθερ.) από Καζαπλάγκιαν 2000 τόν. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 23)— φίο, φόρτωσις Μαΐου.

«ΦΑΛΩΡΑ 2» από Σαδόνατ 1300 τόν. κώκ διά Πειραιά δολ. 6, φόρτωσις μίσα έως τέλη Μαΐου.

«ΣΟΥΣΑΝΑ» από Μήλον 1200 τόν. μεταλλεύματος βαρυτήνης διά Κωνσταντινούπολιν 21)— φίο, φόρτωσις Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΙΩΜΗ» (λιθερ.) έκ Πειραιώς—Θεσσαλονίκης ή Βόλου 9500 τ. γεννημάτων διά Βραζιλίας 37) 6 ένα λιμένα, ήν δύο δύο λιμένας 1) 9 έξτρα, φίο, μέ 750 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 10—20 'Ιουνίου.

### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΑΠΕΞ» (λιθερ.) από ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 8500 τόν. γεννημάτων διά Κόντινεντ 34)—, φόρτωσις Μαΐου.

«ΑΣΗΜΙΝΑ» από Κωνστάντζαν 2000 κ.μ. ξυλείας διά Μασσαλίαν 27)—, τό κ. μ., φόρτωσις Μαΐου.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» από 'Οδησσόν 2600 τόν. γατινθράκων δι' ένα γιουγκοσλαύκον λιμένα 27)—, μέσος φόρτωσις.

«ΚΑΔΙΩΣ Σ.» από Κωνστάντζαν 3800 κ. μ. ξυλείας διά Χάιφαν 25)— τό κ. μ., μέσος φόρτωσις.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» από Κωνστάντζαν 3500 τόν. σιδήρου είς ράδους διά Χάιφαν δολ. 3.70, φόρτωσις Μαΐου.

«ΜΑΙΡΗ» από Νοβορασίσκην 2800 κ. μ. ξυλείας διά δύο έλληνικούς λιμένας δολ. 2.90, φόρτωσις Μαΐου.

«ΕΛΠΙΣ» από Βάριαν 2450 τόν. άραβοσίτου διά Ραδένναν 33)—, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.» από Κωνστάντζαν 3200 κ. μ. ξυλείας δι' ένα λιμένα Νοτίου Γαλλίας 26)— τό κ. μ., φόρτωσις Μαΐου.

### 'Εξ Αύστραλίας 'Ινδιών και 'Απω Ανατολής

«ΠΕΡΙΚΛΗΣ» από ένα δύο λιμένας Νοτίου Αύστραλιας 9000 τόν. γεννημάτων (5000 τ. χύμα και 4000 τόν. είς σάκους) διά Μπέριαν 85)—, μέ 500 τόν. φόρτωσιν διά τον σίτον είς σάκους και 1000 τόν. φόρτωσιν διά τὸν σίτον χύμα και 500 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 8—30 'Ιουνίου.

«ΜΑΡΙΑ Χ.» (σημ. άμερ.) από Φιλιππίνας Νήσους 9500 τόν. ζαχάρεως είς σάκους δι' άμερικανικό λιμένα 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) δολ. 8.25 φίο, φόρτωσις Μαΐου.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» από τρεῖς λιμένας Φιλιππίνων Νήσων 10.000 τόν. ζαχάρεως είς σάκους διά Νόρδερν ρείντς δολ. 8.25 φίο, φόρτωσις Μάιον—'Ιουνίου.

### 'Εκ παντοίων άλλων όγηρων

«ΟΘΩΝ» από Νταρμπάτων 12.300 τόν. σιδηρομεταλλευμάτων διά Φιλαδέλφειαν δολ. 6.25 φίο και στόουεντ, μέ 1000 τόν. φόρτωσιν και 2000 τόν. έκφρτωσιν, φόρτωσις 28 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΑΝΙΑΣ ΖΕΦΑΝΟΥ» (λιθερ.) από Αράβων, Ντάλαθ—Σαπήριαρ 9850 τ. γενημάτων (μέ 3000 τόν. συμπλήρωσιν είς 'Άγιον Λαυρέντιον) δι' 'Αγδέρεσαν—Αγδέρεσαν ρείντς δολ. 79.000, όφιον δι' 'Αγδέρεσαν—Ρόττερνταμ δολ. 76.500, ήν διά δύο λιμένας έκφρτωσεων δολ. 2500 έξτρα, μέ 3000 τόν. έλευθερον έκφρτωτικών, φόρτωσις 20—30 Μαΐου.

«ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ» (λιθερ.) από Μεγάλας Λίμνας 6600 τόν. γενημάτων, μέ συμπλήρωσιν 3000 τόν. είς 'Άγιον Λαυρέντιον, δι' 'Αγδέρεσαν—Ρόττερνταμ δολ. 75.500, όφιον δι' 'Αγδέρεσαν—Ρόττερνταμ δολ. 76.500, ήν διά συμπλήρωσιν 4226, δόν. έαν συμπλήρωσιν μέ σίτον 40)—, φόρτωσις 18—28 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της «Οράιον») από Φόρτ Ουτλίλαιμ, Πόρτ 'Αρθουρ, Ντάλαθ—Σαπήριαρ 10.000 τ. γενημάτων είς σάκους δι' Ιαπωνίας δολ. 8.50 φίο (τέσσαρας λιμένας φορτώσεων και έκφρτωσεων), φόρτωσις 25 Μαΐου—20 'Ιουνίου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» από Τάιπαν 9500 τ. φωσφάτων δι' 'Αλεξανδρέτταν δολ. 6 φίο, μέ 2500 τ. φόρτωσιν και 2000 τ. έκφρτωσιν, φόρτωσις 9—15 Μαΐου.

### Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιθερ. δεδαμ.) 19.868 τόνων (l.w.), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον από 'Ηνωμένας Πολιτείες είς 'Ινδιάς (μεταφορά γενημάτων) δολ. 1.97½, παράδοσης είς άμερικανικόν λιμένα Κόλπου 5—20 Μαΐου και έπαναπαράδοσης είς Βορείου.

«ΕΜΠΑΖΙΑ II» (λιθερ.) 10.900 τόνων (l.w. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10—10½ μιλίων, μέ κατανάλωσιν 25—26 τόν. φιούελ διλ), τάιμ-τσάρτερ δι' ένα κυκλικὸν ταξίδιον δυτικῆς άκτης Νοτίου 'Αμερικῆς δολ. 2, παράδοσης είς άμερικανικόν λιμένα Βαγκούμενος 5—13 Μαΐου και έπαναπαράδοσης είς Άγγλιαν Ειρηνικού.

«ΣΟΥΛΛΑ Γ.» (λιθερ.) 3200 τόνων (l.w. (140.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9½—10 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 11 τόν. φιούελ διλ), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον μεταξύ άμερικανικών λιμένων, δολ. 425 ημεροήσιος, ήμεσος παράδοσης είς Νέαν Όρλεάνη και έπαναπαράδοσης είς Χαδάνων.

«ΑΛΑΤΙΣ» (λιθερ.) 10.300 τόνων (l.w. (524.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 10 τόν. φιούελ διλ), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον από Περσικὸν Κόλπον εἰς Εύρωπην μέσω Νοτίου 'Αφρικῆς και Μεσογείου, 15)—, παράδοσης είς Ράς Άχαντ 15—30 Μαΐου και έπαναπαράδοσης είς Άγγλιαν—Βόρειον Ίρλανδιον δι' Βεσσών — 'Αυδούρων φείντην.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» 12.860 τόνων (l.w. (640.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 14—14½ μιλίων, μέ κατανάλωσιν 23 τόν. φιούελ διλ και 1 τ. φιούελ διλ), τάιμ-τσάρτερ διά κυκλικὸν ταξίδιον από 'Ηνωμένας Πολιτείες είς 'Ινδιάς—Ποκιστάν—Περσικὸν Κόλπον, μετ' ίπιωτροφής δολ. 30.000 μηνιαίως, παράδοσης είς άμερικανικόν λιμένα 5—20 Ιουνίου και έπαναπαράδοσης είς Άγγλιαν—Κόλπου Αττάντικος δι' Κόλπου.

«ΜΑΙΡΟΥΛΑ» (λιθερ.) 1350 τόνων (l.w. (60.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 3 τόν. γκάς διλ), τάιμ-τσάρτερ διά 5 έως 7 μήνας (τοπικά ταξίδια μεταξύ λιμένων της 'Απω Ανατολής') λίρας 2950 μηνιαίως, παράδοσης είς Χόγκ Κόγκ 20—25 Μαΐου.

«ΚΑΣΣΙΑΝΑΝ» (λιθερ.) 10.234 τόνων (l.w. (465.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 9½ μιλίων, μέ κατανάλωσιν 24—25 τόν. πετρελαϊον), τάιμ-τσάρτερ διά ταξίδιον Ινδιάν—Εύρωπης 15)—, παράδοσης είς Κολόμπο 15 Μαΐου.

«ΑΔΡΙΑΣ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.500 τόν. άκαθάρτου πετρελαϊού δι' άμερικανικών λιμένων 'Ατλαντικού (Βορείων τού Χάττερας) 72 ½ % ήπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 5—10 Μαΐου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΙ-Ι-Σ» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 15.500 τ. καθαρού πετρελαϊού διά 'Απω Ανατολής 40 % ήπι έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδιού, φόρτωσις 24 Μαΐου.

«ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ» (λιθερ.) από Αγύνωστον 18.000 τ. φιούελ διλ διά Κότινετ (ιδιότεροι όροι), μέσος φόρτωσις.

«ΑΤΤΑΛΑΣ» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαϊού διά Νόρδερν ρείντς 68 % ήπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΣ» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 32.000 τόν. άκαθάρτου πετρελαϊού διά Νόρδερν ρείντς 68 % ήπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 17—27 Μαΐου.

«ΑΚΟΥΑΤΖΟ-Υ» (λιθερ.) από Πουέρτο Λάρκο 17.500 τ. άκαθάρτου πετρελαϊού διά Πουέρτο Ρίκο, 55 % ήπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 14 Μαΐου.

«ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ» (λιθερ.) από Ράς Τανούρα 31.000 τ. άκαθάρτου πετρελαϊού διά Σουεζ 9) 6 κατά τόνων (δύο συνεχη ταξίδια), έναρξης 14 Μαΐου.

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

**SHIPPING AGENTS**

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,

ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ & ΟΛΥΜΠΟΣ."

TÉLEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόλικα»	43	7314	άργει 'Ελευσίνα από 3 'Απρ. 1958
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	διπλής Λάς Πάλμας 8 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 8 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	δδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΑ ΖΩΗΝ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νιεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Σαγκάνη 20 'Απρ. διά Κόντινεντ
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώρας»	55	8450	άνεχ. Γιαδάτη 1 Μαΐου διά Πουσάν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΣΙΟΣ	Εύγενια I. Χανδρῆ	18	2974	έφθ. Είλατ 30 'Απρ. (διά Χόγκ Κόγκ, πρὸς διάλυσιν)
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Αμπελάκι από 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ.Κ.Χατζηπαπατέρας	43	7231	διπλής Ντηπρότι 3 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Βαγκούσερ 28 'Απρ. διά Ναχότκα
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	εἰς Πειραιᾶ 14 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	δδ. Τσουρινάκη	22	988	έφθ. Ν. Ορλέανην 27 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	έφθ. Χάμπτον ρόδι 2 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. Χατζηπαπατέρα	44	7212	άνεχ. Κυνόδουραν από 18 Φεβρ. 1958
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Καλκούτα 6 Μαΐου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλείαδης	33	7180	έφθ. Αμβέρσαν 7 Μαΐου
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Σάππανη»	24	3658	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Μαΐου (διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	έφθ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. Αιμερ.	53	3575	άργει Κυνόδουραν από 1 Φεβρ. 1958
ΑΘΩΣ	έτ. «Άντις»	29	3958	άνεχ. Πειραιᾶ 3 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέα»	31	8879	άργει Κυνόδουραν από 6 'Απρ. 1958
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άνεχ. Γάνδην από 8 'Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ ΆΙ.ΛΑΝΤ	έτ. «Άκουιλα»	57	8184	άνεχ. Αντεν 4 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΩΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 19 'Απρ. διά Πουσάν
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιθανού Α. Ε.»	44	7176	άργει Μπρούζες από 27 'Ιουλιού
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντελίτινη»	56	10482	διπλής Σουεζ 29 'Απρ. διά Καράτοι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμυρα»	42	7191	έφθ. Κόμπη 5 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμάτη»	59	9720	έφθ. Μουρόραν 5 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	δδ. Τσουρινάκη	20	1112	άνεχ. Λαύριον 13 Μαΐου διά Στρατώνιον
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρεάδης	44	7207	άργει Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊζιάν»	42	7181	άργει Αινιούργον από 10 'Ιαν. 1958
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	έφθ. Τόκιο 1 Μαΐου
ΑΛΙΚΗ	«Αδ. Λιθανού Α. Ε.»	43	7194	άργει Μπρούζες από 26 'Ιουλ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	«Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Τζιμπούτη 11 'Απρ. διά Κεελόγκ
ΑΜΟΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7207	άργει Φλωσιγκ από 8 'Απρ. 1958
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	«Κόδωμαρ»	44	7359	άνεχ. Τενερίφα 2 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΝΑΣ	έτ. «Άναξ»	55	8332	άνεχ. Κόμπη 2 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΑΝΑΟΡΑ	έτ. «Μπιενδενίντο»	45	7282	διπλής Χόρεςς Πόιτ 2 Μαΐου διά Μεγ. Νίμνας
ΑΝΑΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πλανκρίστο»	37	5683	άργει Ελευσίνα από 26 'Ιουλ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εἰς Πειραιᾶ από 16 'Ιαν. (έπιοκευαί)
ΑΝΘΩΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλός»	33	2362	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουλ.
ΑΝΙΑ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	έφθ. Τζάκοσονθιλ 29 'Απρ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	εἰς Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει Ντωντέ από 20 'Απρ. 1958
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	δδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Βρέμην από 6 'Ιουν. 1958
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδης - Δ. Γκιουλή	43	7253	εἰς Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΑΓΓΡΩ - ΑΑΤΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντη»	59	10100	εἰς Όλλανδιαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΓΓΡΩ-ΔΗΛΩΣ	έτ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντην»	58	10392	έφθ. Σαντιάγκο 11 'Απρ.
ΑΓΓΡΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντην»	58	10392	άνεχ. Τζιμπούτη 5 Μαΐου διά Κορέαν
ΑΓΓΡΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντην»	57	10376	άνεχ. Ντώρμπαν 5 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΓΓΡΩ-ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντην»	59	10100	εἰς Φλωσιγκ από 26 Φεβρ.
ΑΓΓΡΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ.Ντεβελόπμεντην»	58	10391	έφθ. Μπατόν Ρουζ 1 Μαΐου
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιθανδός» Α. Ε. ....	41	7460	εἰς Πειραιᾶ από 15 Σεπτ. (έπιοκευάς)
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	«Κανόπους»	57	11897	διπλής Θεότουν 5 Μαΐου διά Βομβάνην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	φρίδος Θεοδωρίδης	37	4636	εἰς Πειραιᾶ από 21 'Απρ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρή Λάιν»	31	20256	άνεχ. Λονδίνον 8 Μαΐου διά Μπρεμερχάφεν
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	45	7273	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 2 Μαΐου
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμιου κλπ.	24	2740	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδι 9 'Απρ.
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Βαλτιμόρων από 26 'Απρ. 1958 .
ΑΣΗΜΙΝΑ	Ασημ. Γκούμα	39	1007	διπλής Κωνοταντινούπολιν 30 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Όζακαν 24 'Απρ. διά Βαγκούσερ
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	άνεχ. Γιαδάτων 26 'Απρ. διά Λός "Αντζελες
ΑΤΑΛΑΣ	έτ. «Άναξ»	58	9724	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 3 'Απρ. διά Τσιγκάτο
ΑΥΑΙΣ	έτ. «Άύλις»	21	3275	άνεχ. Ρόττερνταν 9 Μαΐου δι' Αινιούργον
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου 1958
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	άνεχ. Λονδίνον 1 Μαΐου διά Λουλέα
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΙΑΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. 'ΕΛΛ. Αιμερ.	27	21329	άνεχ. Βοστώνην 6 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Περο. Κόλπον 11 'Απρ. διά Καλιφόρνιαν
ΒΕΑΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	46	2025	διπλής Τιμόντρα 26 'Απρ. διά Λός Αντζελες
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	45	1892	άνεχ. Ρόττερνταν 6 Μαΐου διά Ρόττερνταν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτμουθ από 5 Μαΐου 1958
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	δδ. Κοντού	30	739	άργει Πειραιᾶ
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Θεσσαλονίκην 5 Μαΐου
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	Κ. Ι. Στεργιόπουλος	22	3846	άργει Σύρον από 17 Δεκ. 1957
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει Σαντόρη 8 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	Ν. Λαμπίρης	31	967	άργει Κυνόδουραν από 26 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	δδ. Γράτσου	44	7176	άργει Ερέμα από 7 'Ιουλ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΤΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. Γ. Εμπειρίκος	21	5728	άνεχ. Βοστώνην 6 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΕΡΙΝΗΣ	δδ. Καθερέπτη - Π.Τούρλος	07	1317	άνεχ. Περο. Κόλπον 11 'Απρ. διά Καλιφόρνιαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	Σιδεράτου	39	10061	διπλής Σαντόρη 26 'Απρ. διά Λός Αντζελες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 6 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	Στρ. 'Ανδρεάδη	43	7176	εἰς Σκαραμαγκάν από 1 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΓΚΛΟΥΔΙΑΝΝΑ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	άνεχ. Μέγαρα 11 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΣ	«Μίντατλάντικ»	43	7229	έφθ. Κάμπελτον 30 'Απρ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδις
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Γουεστέρν Τράπορτ»	59	9268	διπλής Παναζάν 15 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. «Μπλαμούτη»	57	24883	διπλής Σουεζ 4 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. Μπράντον	58	24895	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 6 Μαΐου διά Πειραιᾶ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεάνικα»	43	10195	εἰς Σκαραμαγκάν από 1 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	έτ. «Γουόρλητ Τάνκερς»	54	20991	άνεχ. Μέγαρα 11 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Λ. Ρομάνα 2 Μαΐου
ΔΑΝΑΗ	Γ. Ιατρού	43	593	έφθ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	έφθ. Σουεζ 6 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Διόλαια»	59	9350	εἰς Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	διπλής Ντόθερ 3 Μαΐου διά Βίσμαρ
ΔΗΜ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ	έτ. «Πάλμα»	44	7255	άνεχ. Μπάκια Μπλάγκαν 22 'Απρ. δι' Αγγλιαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	«Φρίντον»	18	5275	άργει Κυνόδουραν από 20 Μαρτ. 1958
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άργει Κυνόδουραν από 10 Οκτ. 1957
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	διπλής Σουεζ 3 Μαΐου διά Κολόνιο
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεχ. Οζάκαν 25 'Απρ. διά Βαγκούσερ
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άργει Γένοβαν από 16 'Απρ. 1958
ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	διπλής Πόρτ Σάδ 9 Μαΐου δι' Αινιούργον
ΔΥΝΑΜΙΣ	«Αδ»φο Πατέρα	43	7280	άργει Κυνόδουραν από 18 Σεπτ.
	έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου

ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εις Ρόπτερνταμ ἀπὸ 14 'Οκτ. (ἐπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτράνσορπτ»	56	10289	ἀνεχ. Λίβερπουλ 29 'Απρ. διὰ Πουέρτο 'Ορντας
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4164	ἀργεὶ Κάρδιφ ἀπὸ 7 Νοεμ. 1957
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	δδ. Τυπάλδου	27	6346	ἀργεὶ Ούντεβάλλας ἀπὸ 7 Σεπτ. 1957 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΛΕΝΗ	δδ. Κουλουκουντῆς	38	5550	ἀνεχ. Ντουγκούν 4 Μαΐου διὰ Ταιμπάν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» Α. Ε.	44	7176	ἀργεὶ Ρόπτερνταμ ἀπὸ 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	ἀνεχ. Γκέιλ 9 Μαΐου διὰ Κολόμπο
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού — Πρίντεζη	21	1549	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 'Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	δδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 30 Μαρτ. 1958
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	ἔφθ. Συμύρνη 4 Μαΐου διὰ Καλάμας ἀπὸ 18 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	εἰς Γερμανίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	9400	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιαν.
ΕΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1184	ἔφθ. Θιλαδέλφειαν 9 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7068	ἀνεχ. Ν. Ύόρκην 6 Μαΐου διὰ Μπαχρέϊν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	39	6281	ἀνεχ. Μπαχρέϊν 9 Μαΐου διὰ Μπασσέϊρ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διὰ Μόμπιλ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 2 Μαΐου διὰ Μπαχρέϊν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	ἔφθ. Κουδετήτη 29 'Απρ. διὰ Μπαχρέϊν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Σουέζ 29 'Απρ. διὰ Μπαχρέϊν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 25 'Απρ. διὰ Μπαχρέϊν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7063	ἔφθ. Χούστον 6 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Α. Ε. Ν. Ε.»	43	7302	ἀργεὶ Στυλίδα ἀπὸ 8 Μαΐου 1958
ΕΛΛΗΝΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	ἔφθ. Ραβένναν 1 Μαΐου
ΕΠΑΙΣ	έτ. «Γκάλφο 'Αζούλη»	42	7058	ἔφθ. Βαλτιμόρην 8 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	«Επίδαιρος» Α. Ε.	43	7176	ἀργεὶ Βαλτιμόρην ἀπὸ 10 'Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	Νεγρεπ.-Σταθάτος	44	7198	ἀνεχ. Ν. Ύόρκην 24 'Απρ. διὰ Χάρην
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	έτ. «Σάμος»	58	9585	ἀνεχ. Βαγκούθερ 30 'Απρ. δι' Εύρωπην
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμος»	59	9650	διῆλθε Παναμᾶ 28 'Απρ. διὰ Κόμπε
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας — Κολύμβας	21	2369	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 17 Αύγ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	δδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	διῆλθε Κων) πολιν 8 Μαΐου διὰ Ριγιέκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	«Οκεανόπορος» Α. Ε.	43	7194	ἀνεχ. Ν. Ύόρκην 1 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	Ποπᾶ — Έλευθερίαδην	17	3976	διῆλθε Κων) πολιν 9 Μαΐου διὰ Κωνοτάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Υιοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	ἔφθ. Τόκιο 3 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	Θανόπουλος — Κουτλάκης	08	1699	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 16 Σεπτ. 1957
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρποέζα»	39	9974	εἰς 'Αιμούργον ἀπὸ 25 Νοεμ. (ἐπισκευαι)
ΗΑΙΑΣ (δεξ.)	Κουλουκουντῆς	38	5548	ἀργεὶ Ρέθερ Στόδουρ ἀπὸ 10 Μαρτ. 1958
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	ἀνεχ. Ν. Ύόρκην 7 Μαΐου διὰ Χαδάνναν
ΗΡΩΝ II.	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἔφθ. Ντόμπαν 3 Μαΐου
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Κάοσ» Α. Ε.	44	7198	ἀργεὶ Σύρον ἀπὸ 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	ἀργεὶ 'Ελευσίνα ἀπὸ 7 'Ιαν. 1958
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	6636	ἀργεὶ 'Ελευσίνα ἀπὸ 29 Μαΐου 1958
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντῆς	29	2331	εἰς Σούδαν ἀπὸ 26 Φεβρ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	46	1988	ἀνεχ. Καλαί 4 Μαΐου διὰ Κότκαν
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζέδης	43	7207	ἀνεχ. Λόδη 'Αντζελες 2 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξ.)	δδ. Τυπάλδου	30	7924	εἰς Ρίο Ιανέριο ἀπὸ 16 Σεπτ. 1958
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιών Δ. Ιγγλέσην	42	7035	ἀνεχ. Σιγκαπούρη Ρόδη 22 'Απρ. διὰ Τζακάρταν
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	δδ. Γουλανδρή	44	7176	ἔφθ. Μοντρέαλ 8 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	ἀργεὶ 'Ελευσίνα ἀπὸ 17 'Οκτ. 1957
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ.Κ.Χ.' πατέρας	43	7244	ἀργεὶ Μπρούζες ἀπὸ 11 'Ιαν. 1958
ΚΑΔΙΩ Σ.	Καδιώ Σιγάλα	17	2032	ἀνεχ. Πειραιά 30 'Απρ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσος κλπ.	13	1877	ἀργεὶ Κυνδούρουαν ἀπὸ 16 'Ιαν. 1958
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρη Νόστρα»	57	8757	ἀνεχ. Χούλλα 8 Μαΐου διὰ Κούδαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	ἀνεχ. Χιροχάτα 23 'Απρ. διὰ Ντάρεν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μίχαλινός»	44	7198	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 6 Μαΐου διὰ Πουέρτο 'Ασεβέντο
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1586	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α. Ε. «Πάλμα»	40	5032	ἔφθ. Μπουένος "Αύρες 2 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	δδ. Ποταμιάνου	19	5182	ἀργεὶ Πέραμα ἀπὸ 22 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	ἀργεὶ Καλάμας ἀπὸ 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	ἀνεχ. Λόδη 'Αντζελες 18 'Απρ. διὰ Τόκιο
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	ἔφθ. Κιουρασάν 25 'Απρ.
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	ἀργεὶ Αμπελάκι ἀπὸ 29 Μαρτ. 1958
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	39	5215	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Απρ. διὰ Βαγκούθερ
ΚΑΣΤΩΡ	δδ. Γράτσου	44	7198	διῆλθε Θεότουτη 7 Μαΐου διὰ Σπέτζιαν
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	ἀργεὶ Τάραπα ἀπὸ 22 Μαΐου
ΚΕ'ΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Γκάλαρο»	37	5282	ἀνεχ. Κυνδούρουαν ἀπὸ 14 Μαρτ. 1958
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	δδ. Τυπάλδου	25	1816	ἀργεὶ Πόρτ Σαιδ 3 Μαΐου διὰ Ροζάριο
ΚΕΧΕΡΑ	θ. «Επιφανείασης	44	7176	ἀργεὶ Κύνδορουαν ἀπὸ 29 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	ἀργεὶ Κυνδούρουαν ἀπὸ 4 'Ιαν. 1958
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	ἀνεχ. Μορμούγκαν 30 'Απρ. διὰ Ρόττερνταν
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διὰ Χάμπτον Ρόδη
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	θ. «Επιφανείασης	43	7198	ἀργεὶ Σιγκαπούρη 7 Μαΐου διὰ Σπέτζιαν
ΚΟΡΑΛΙΑ III	δδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	ἀργεὶ Κύνδορουαν ἀπὸ 14 Μαρτ. 1958
ΚΟΡΘΙΟΝ	δδ. Γουλανδρή	23	4693	διῆλθε Κύνδορουαν ἀπὸ 30 Σεπτ. 1957
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος	45	3805	ἀργεὶ Σύρον ἀπὸ 15 'Οκτ. 1957
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαι. Πατέρας»	59	9200	εἰς Ριγιέκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7244	ἀργεὶ Μπρούζες ἀπὸ 9 'Ιουν. 1958
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	20	6416	ἀνεχ. Κυνδούρουαν ἀπὸ 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άρυα»	56	9086	ἀνεχ. Αίμοδρούν 30 'Απρ. διὰ Χάμπτον ρόδη
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	δδ. Κ. Πατέρα	43	7176	ἀργεὶ Αίμπελάκι ἀπὸ 13 Σεπτ. 1957
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	45	7176	ἀνεχ. Μόμπιλ 8 Μαΐου διὰ Περουδιάν
ΚΩΣΤΗΣ	δδ. Λώδης	56	8474	εἰς θέσιν 1.22 Β. - 104.25 Α. 'Απρ. 26 διὰ Κορέαν
ΛΑΚΩΝΙΑ	«Αλεξάτος - Δούκας	25	964	διῆλθε Κυνδούρουαν ἀπὸ 28 'Απρ. διὰ Κωνοτάντζαν
ΛΕΑΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	ἔφθ. Χάμπτον ρόδης 6 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάλος	43	7176	ἀργεὶ Αίμπελάκι ἀπὸ 8 Φεβρ. 1958
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	ἀνεχ. Πόρτ Σαιδ 7 Μαΐου διὰ Πρόδιντενς
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	ἀργεὶ Κυνδούρουαν ἀπὸ 14 Δεκ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	ἀνεχ. Πειραιά 9 Μαΐου διὰ Γένοβαν
ΛΙΒΥΗ	δδ. Λάτοςης	24	1556	ἔφθ. Μογκαντίσιο 24 'Απρ.
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	37	1113	ἀργεὶ Κέαν ἀπὸ 4 Δεκ. 1957
ΛΙΛΗ	έτ. «Αργώ»	11	1459	ἀνεχ. Χιροχάτα 2 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΛΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	25	5525	διῆλθε Λίβερπολη 22 Α., Μαΐου 1 διὰ Σαγκάπην
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μοντρόδια»	57	7478	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Μαρτ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7281	ἀργεὶ Ρέτζιο ἀπὸ 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Παρένα»	21	1489	ἀργεὶ Αίμπελάκι ἀπὸ 3 Μαρτ. 1958
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Δημητρά»	37	4839	διῆλθε Σουέζ 30 'Απρ. δι' Ερυθράν
ΜΑΙΟΤΙΣ	δδ. Συνοδινού	19	3858	ἀνεχ. Λάτοςης 6 Μαΐου διὰ Κόμπε
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	ἀργεὶ Λισσαδῶν ἀπὸ 4 Φεβρ. 1958
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθου	55	8526	εἰς θέσιν 38.12 Β.-121.27 Α., Μαΐου 1 διὰ Σαγκάπην
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Άδελφοι Ρούσσου	27	1554	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 'Ιαν.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	διῆλθε Κυνδούρα 4 Μαΐου δι' Ειδονυμάσουθ
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	«Χανδρίζι»	21	6703	ἀνεχ. Λάτοςης 4 Μαΐου δι' Ειδονυμάσουθ
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	ἀργεὶ Λίσσαδῶν ἀπὸ 4 Φεβρ. 1958
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκουντῆς	43	7187	διῆλθε Παναμᾶν 6 Μαΐου διὰ Τάμπαν
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσκ»	56	6074	ἔφθ. Βαλτιμόρην 30 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	ἀργεὶ Ρέθερ Μπλακγουώτερ ἀπὸ 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	ἀργεὶ Σπλατόπορι ἀπὸ 23 'Απρ. 1958
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνίκος» Α. Ε.	44	7243	ἀργεὶ Ελευσίνα ἀπὸ 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΗ ΤΣΑΒΑΙΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	ἀργεὶ Κυνδούρουαν ἀπὸ 3 Φεβρ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	Ίω. Λάτοςης	20	6490	διῆλθε Κυνδούρα 1 διὰ Νοδορωσίσκην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	ἀργεὶ Αίμπελάκι ἀπὸ 1 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ	έτ. «Οριένταλ»	24	4/01	

ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	άνεχ. Ρόπτερνταμ 4 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΠΛΙ (δεξ.)		έτ. «Μάρπι»	59	20340	άνεχ. Ρόπτερνταμ 17 'Απρ. διά Πόρτ Αρθουρ
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		έτ. «Ουνίβερσαλ»	55	8961	έφθ. Καλκούτταν 6 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρερς»	59	9260	άνεχ. Τζιμπούτι από 27 Μαρτ. διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνδια»	57	8906	διπλής Σουέζ 10 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	άνεχ. Μάλταν 6 Μαΐου διά Βραζίλιαν
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ		έτ. «Ρεάλμα»	41	7194	άνεχ. Μπάροραν 2 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φονάν»	57	9168	εις Κόλπον τοῦ "Αντεν 7 Μαΐου διά Ρόπτερνταμ
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρης - Παπάζουλου	16	2081	έφθ. Χάιφαν 2 Μαΐου
ΜΕΝΤΩΡ		"Εκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Λίδερπουλ 6 Μαΐου διά Τάμπαν
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	άνεχ. Βούμάν 3 Μαΐου διά Γκάλθεστων
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Εθμυράνια»	59	9960	εις Σάντερλαντ, υπό συμπλήρωσιν
ΜΙΧΑΗΛΑ		("Άδαμαστος") Α. Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεκτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		N. Εύσταθιου	44	7176	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 6 Μαρτ. 1958
ΜΠΕΝΤΙΤΑ		έτ. «Ελκέρριερς»	44	7190	άνεχ. Λός "Αντζελες 30 'Απρ. διά Μάντζεστερ
ΜΥΚΗΝΑΙ		"Ελλην. Γραμ. N. Άμερ.	34	2709	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 Μαΐου διά Μπουένος "Άυρες
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)		Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άργει Πέραμα από 1 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. Φαφαλιού	57	9345	άνεχ. Ρόπτερνταμ 9 Μαΐου διά Βαμπόδα
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Λιμπρα»	58	13152	έφθ. Γκάλθεστων 3 Μαΐου
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		έτ. «Ντέλ Κάριμπι	43	7264	άργει Καλάμας από 20 Φεβρ. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	άργει Βαλτιμόρην από 4 'Ιαν. 1958
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ		άδ. Γουλανδρή	22	16991	έφθ. Μπρεμερχάρεν 3 Μαΐου
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Σύνενια»	43	7264	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ		«Θεοφανών Α. Ε.	43	7261	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ. 1958
ΝΗΡΥΞ		"Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άργει Ζεεμπρούγκε από 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ		K. Πατέρας & Σια	43	7176	εις Πειραιά
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ		Θωμάς "Επιφανιάδης	43	7176	άργει Κυνουρίουραν από 26 'Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Σιτινά	43	7244	άργει Κυνουρίουραν από 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. ΚΑΙ'. ΡΗΣ		E. Κουλουκ.-Ι. Καιρης	43	7233	ΕΒΥΘΙΣΘΗ
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙII		έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε'	42	7203	άργει Κέαν από 11 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	55	2126	διπλής Σουέζ 6 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εψιλον»	58	6279	διπλής Μπίοοπ Ρός 27 'Απρ. διά Κόλπον Μεζικού
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ		έτ. «Νιτζέανη»	30	7003	άργει Πειραιά από 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει Αμπελάκι από 24 Αύγ. 1957
ΝΙΚΥ		έτ. «Πουνέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άργει Ζάντριν από 16 Σεπτ.
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	έφθ. Μάντζεστερ 7 Μαΐου
ΝΟΡΘ ΕΜΠΙΡΕΣ		έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	άνεχ. Αμπερνταμ 3 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανκοκουίστα»	58	10662	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 30 'Απρ. διά Βρέμπν
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)		έτ. «Πρίμα»	58	12139	διπλής Λίζαρντ 27 'Απρ. διά Κόλπον
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πάρντο»	59	8630	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου δι' Όραν
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ		'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	έφθ. Μόντρεαλ 5 Μαΐου
ΝΤΕ'ΙΛΑ		έτ. «Μαρλάντα»	31	2794	εις Ρόπτερνταμ από 28 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΑ		έτ. «Παναρομ.·Εουρόπιαν»	59	9030	εις Κλάιντιν 20 'Απρ.
ΝΤΟΡΙΟΝ		έτ. «Ιμπέρια»	44	7108	διπλής Χάροντας Πόιντ 2 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΝΥΜΟΗ		έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	8062	άνεχ. Λίζερπουλ 30 'Απρ. διά Κέϋ Γουέστ
ΟΘΩΝ		έτ. «Αϊτζιαν»	57	9367	έφθ. Κιουρασάο 22 'Απρ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Χάλοσταντ 5 Μαΐου διά Χίον
ΟΛΓΑ		P. Δ. Μελαχρινός	25	996	άνεχ. Λονδίνον 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΛΛΑΝΙΑ		'Εμπορ. - 'Εθοφολιοτική	44	7176	έφθ. Κόλπομπρο 5 Μαΐου
ΟΜΟΝΟΙΑ		έτ. «Ελληνική»	56	2745	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 9 Μαΐου
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Ερμῆς»	12	2171	έφθ. Κόλπομπρο 5 Μαΐου
ΟΝΤΡΥ		έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άνεχ. Αντεν 7 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		K. Γράσσος	45	7258	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	εις Μπρούζες (διά Μεγ. Λίμνας)
ΟΡΟΥΣΣΕ		Δ. Ψυχογιούδης	17	3703	διπλής Σουέζ 1 Μαΐου δι' Ερυθράν
		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. 'Ειβονγράουθ 2 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		A. Καραβίας	43	7176	άργει Αμπελάκι από 29 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Ακμέ»	57	10498	άνεχ. Ρόπτερνταμ 29 'Απρ. διά Πουέρτο Ορντάζ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	άνεχ. Φουζίκι 2 Μαΐου διά Ματζούρου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 'Απρ. διά Τόκιο
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άργει Βαλτιμόρην από 29 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλαίαζον»	57	10747	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 2 Μαΐου
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Εϋπλοια»	45	7240	έφθ. Γάλλεστων 1 Μαΐου
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Ηοτερν Μεντίτεραν»	37	9968	διπλής Κων) πολον 5 Μαΐου δι' Οδησσόν
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Μάρ ντελ Πλάτα 6 Μαΐου
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	έφθ. Θεσσαλονίκην 8 Μαΐου
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Αντεν 19 'Απρ. διά Τζακάρταν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ		έτ. «Πασιφικ Κογκέρορ»	57	10314	έφθ. Δάντοιχ 27 'Απρ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΤΩΝΙΡ		έτ. «Πασιφικ Πάιονιρ»	56	10060	έφθ. Χάιφαν 28 'Απρ.
ΠΑΤΕΡΩΝΗΣΟΣ		έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	εις Ρόπτερνταμ από 6 Αύγ. 1958
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	άργει Αμπελάκι από 26 Δεκ. 1957
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. 'Εμπειρίκος	45	3861	άργει Κυνουρίουραν από 11 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ		Yioi P. Γουλανδρή	44	6422	διπλής Παναμάν 2 Μαΐου διά Γκουαγιακάν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7258	άργει Πέραμα από 13 'Ιουλ. 1958
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Κανόπους»	57	10446	διπλής Παναμάν 28 'Απρ. διά Κόμπε
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνᾶν»	44	7207	έφθ. 'Ελευσίνα 9 Μαΐου (πρός παροπλισμόν)
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	άργει Αμπελάκι από 23 'Απρ. 1957
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρσιολ» κλπ.	54	6154	έφθ. Κουβέντι 23 'Απρ.
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	έφθ. Κοπεγχάγην 25 'Απρ.
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Ιμπάνιθ»	58	9603	άνεχ. Γκλόνδικ 23 'Απρ. διά Τζιμπούτι, 'Αγγλίαν
ΠΟΛΙ		έτ. «Παναμάρ»	54	9188	άνεχ. Πειραιά 5 Μαΐου διά Μάλταν
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	έφθ. Βενετίαν 12 'Απρ.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. ΑΝδρεδόν	43	10193	άργει Ελευσίνα από 25 'Ιαν. 1958
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άνεχ. Τζιμπούτι από 1 Απρ. διά Κίναν
ΠΟΠΗ		έτ. «Αρος»	43	7257	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Απρ. διά Μασσαλίαν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		έτ. «Φιλόρι»	43	7124	άργει Κυνουρίουραν από 25 'Ιαν. 1958
ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ II (τάνκερ)		Βαγιάντς & Σια	16	1808	εις μεταφοράς Πειραιώς-Κωνσταντζίς
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	έφθ. Αμέρεσαν 1 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασσάρ
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	άνεχ. Είλατ 1 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασσάρ
ΡΙΤΑ		έτ. «Μαριστρέλλα»	43	7133	άργει Γάνδον από 26 Μαρτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ		Yioi Σιγάλα	25	1412	άργει Γάνδον από 28 Σεπτ.
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	άργει Γάνδον από 2 Απρ. 1958
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μαρκονκούίστα»	24	6962	έφθ. Μορμούγκαο 27 'Απρ.
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Κεραμίες»	56	21081	έφθ. Θάλωσην 4 Μαΐου
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	άνεχ. Χονδολουλού 26 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ		έτ. Δ. Ιγγλέον	43	7268	έφθ. Ο' ζάκαν 6 Μαΐου
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Yioi Σιγάλα	43	7176	άργει Γκυνόσουραν από 29 'Ιαν. 1958
ΣΟΥΕΖ		έτ. «Σάντοντες Ελενα»	19	2472	άργει Αμπελάκι από 20 Δεκ.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		A. Πρίντεζης	28	1660	διπλής Κων) πολιν 30 'Απρ. διά Μεσόγειον
ΣΟΦΙΑ Τ.		έτ. Λάτονης	24	1564	άργει Γκυνόσουραν από 14 'Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		έτ. «Κάμαρον»	18	849	διπλής Κων) πολιν 12 'Απρ. διά Νοθορωσίκην
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		Toouirinakos	21	933	εις Πειραιά (έπισκεψαι)
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		'Ιω. Λάτονης	26	5648	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Σουφρέζ»	59	10200	εις Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		έτ. «Φάραλον»	56	8789	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	άνεχ. Λονδίνον 2 Μαΐου διά Κέϋ Γουέστ
ΤΑΝΑΓΡΑ		έτ. «Κάσος»	44	7223	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν. 1958
ΤΑΣΜΑΝΙΑ		έτ. Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Αργοστόλιον από 29 Σεπτ.
		όδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	εις Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
		έτ. «Τρακανά»	59	2650	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957
		Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	40	7637	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957

ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ .....		Μιχ. Καραγιώρης .....	24	877	εἰς Πειραιά ἀπό 25 Δεκ.
ΤΖΕΝΝΥ .....		έτ. «Μαριφόρτούνα» .....	43	7135	ἀργεὶ Γάνδην ἀπό 3 Φεβρ. 1958
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ .....		έτ. «Βάγκικα» .....	42	7513	εἰς θέσιν 35.20 B.-44.52 Δ., Μαίου 3' διά Κόλπον Μεξικού
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ .....		Εύγενια I. Χανδρή .....	43	10448	ἀνεκ. Γκάλεσοντων 7 Μαΐου διά Πόρτ "Αρθουρ"
ΤΟΥΡΚΙΑ .....		έτ. «Τρανσόπατοφικ» .....	56	2745	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 8 Μαΐου
ΤΡΙΝΙΤΥ .....		έτ. «Φιντέλιτυ» .....	57	10493	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 8 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΤΡΙΤΩΝ .....		δδ. Γράτσοι .....	44	7207	ἔφθ. Τόκιο 25 'Απρ.
ΟΦΩΡΑ 2 .....		'Αθανασιάδης .....	36	1288	ἀνεκ. Καζαμπλάγκαν 5 Μαΐου διά Σαβόναν
ΟΦΩΡΕΝΤΙΑ .....		έτ. «Ραντούσα» .....	44	7282	ἀργεὶ Όσλο ἀπό 28 Μαρτ. 1958
ΟΦΙΒΟΣ .....		έτ. «Αμφίων» .....	57	9950	ἔφθ. Λονδ.νον 7 Μαΐου
ΟΦΑΓΚΙΣ .....		Θ. Σταφυλοπάτης .....	27	755	εἰς Πειραιά ἀπό 23 Φεβρ. (ἐπισκευαί)
ΟΡΥ .....		Κοθρέπτης - Θουντῆς .....	07	1117	ἀργεὶ Πέραμα ἀπό 28 Φεβρ. 1958
ΟΦΥΓΙΑ .....		έτ. «ΕΛ.Μέζ» .....	38	1230	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 8 Μαΐου διά Χάμπτον
ΟΦΤΕΙΝΗ .....		έτ. «Φιντέλιτυ» .....	57	10493	ἔφθ. Τόκιο 3 Μαΐου
ΟΦΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ .....		έτ. «Ναϊτζιαν» .....	43	7176	ἀργεὶ Αμβούργον ἀπό 9 'Ιαν. 1958
ΧΑΔΙΩΤΗΣ .....		«Κάσσος» Α. Ε. .....	45	7240	ἀργεὶ Σύρον ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....		Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7239	ἀνεκ. Βικτωρία» (Βρ. Κολ.) 7 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΧΕΛΑΤΡΟΣ .....		«Κάσσος» Α. Ε. .....	44	7176	ἀργεὶ Σύρον ἀπό 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ .....		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10784	ἀνεκ. Αμοτερνταμ 5 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ .....		έτ. «Πλανιρέζα Σίπηγκ» .....	53	8458	ἀνεκ. Αμβέρσαν 6 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΧΛΟΗ (δεξ.) .....		έτ. «Μάγια» .....	54	15749	ἀνεκ. Περο. Κόλπον 2 Μαΐου διά Φιλαδέλφειον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ .....		έτ. «Σέντραλ» .....	43	7139	ἀργεὶ Νιούπορτ ἀπό 13 'Ιαν. 1958
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.) .....		Α. Μ. Πρίντεζης .....	44	1293	ἀργεὶ Ελευσίνα ἀπό 20 'Ιαν.
ΨΑΡΑ .....		έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	ἀργεὶ Αμπελάκι ἀπό 23 Σεπτ. 1957

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.) .....		έτ. «Σάντα Αγγέλικα» .....	21	1173	ἔφθ. Σουέζ 2 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....		έτ. «Γκρίνθιλλ» .....	44	7261	ἀργεὶ Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιοτριχτ» .....	43	7228	ἀνεκ. Ρότερνταμ 30 'Απρ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20153	ἀνεκ. Σουέζ 5 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΓΓΙΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθίλα» .....	43	7238	ἀνεκ. Τόκιο 27 'Απρ. διά Πουσάν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτορες» .....	43	7176	ἔφθ. Χάρβρον 30 'Απρ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20140	ἀνεκ. Αρούμπαν 29 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιτζιαν Μάρ» .....	10	1471	ἀργεὶ Πέραμα ἀπό 22 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΟΣ (Κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χαράλαμπος» .....	09	2890	ἀνεκ. Αντεν 26 'Απρ. διά Χοδείδαν
ΑΔΑΜΑΣ .....		έτ. «Εσπεράντζα» .....	43	7265	ἀργεὶ Καλάμας ἀπό 27 Δεκ. 1957
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος» .....	29	3725	διπλήθε Σουέζ 23 'Απρ. διά Σαφάγκαν
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριπάμπλικ» .....	53	13675	ἀνεκ. Βαλτιμόρην 7 Μαΐου διά Τζάκασονθιλλ
ΑΔΩΝΙΣ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθώνις» .....	14	2467	ἔφθ. Κολόπιο 4 Μαΐου
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βότα» .....	57	20797	διπλήθε Σουέζ 8 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΑΖΙΑΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσέανικα» .....	42	7223	ἀργεὶ Βαλτιμόρην ἀπό 24 Δεκ. 1957
ΑΖΙΟΥΡΕΡΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο» .....	44	7176	ἀργεὶ Κάρδιφ ἀπό 25 'Ιουλ. 1957
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άγιος Παῦλος» .....	44	7201	ἀνεκ. Κιουρασάο 4 Μαΐου διά Τάμπαν
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιγάλα» .....	20	1618	ἔφθ. Σουέζ 1 Μαΐου
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας» .....	41	4729	ἀνεκ. Σαιγκόν 27 'Απρ. διά Κολόμπο
ΑΘΕΝΕΣ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άθενες» .....	44	7161	ἀργεὶ Αμδούργον ἀπό 2 'Ιαν. 1958
ΑΘΗΝΑ (λ.) .....		έτ. «Σέλομπαρ» .....	59	10308	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑ (λιθ.) .....		έτ. «Πάμελ» .....	44	3061	διπλήθε Θεώνταν 6 Μαΐου δι' Ελλεσμερ Πόρτ
ΑΙΓΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	18784	ἀργεὶ Ροζάριο 5 Μαΐου
ΑΙΓΑΙΝΑ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα» .....	43	7267	ἀνεκ. Λός Αντζέλες 12 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΑΙΝΑ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπριάν» .....	58	10020	ἀνεκ. Λός Αντζέλες 3 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΓΑΙΝΑ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπριάν» .....	58	10020	ἀνεκ. Λός Αντζέλες 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Γκρεγκόριο» .....	43	7197	ἀργεὶ Νέαν Υόρκην ἀπό 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΝΟΣ .....	(λιθ.)	έτ. «Εστερέλλα» .....	44	2547	ἀνεκ. Βικτωρίαν 26 'Απρ. διά Καμπεντέλο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρότια» .....	42	7002	διπλήθε Θεώνταν 8 Μαΐου διά Χάρπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρόνα» .....	43	7036	ἀργεὶ Μπρούζες ἀπό 2 'Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛΛΟΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ» .....	44	7058	ἀνεκ. Μόντρεαλ 4 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Ετέζε» .....	44	7240	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνιν Πετρόλι» .....	58	22129	διπλήθε Μπρούνταμ 4 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	57	12614	εἰς Νεάπολιν ἀπό 26 Μαρτ.
ΑΙΚΡΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	58	12623	ἀνεκ. Ν. Υόρκην 8 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια» .....	44	7135	ἀργεὶ Κυνόσουραν ἀπό 9 'Ιαν. 1958
ΑΙΚΤΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άκροπολις» .....	28	5244	ἀργεὶ Πορτοφεράγιο ἀπό 18 'Απρ. 1958
ΑΙΚΤΙΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο» .....	43	7093	ἀργεὶ Σύρον ἀπό 12 'Ιαν. 1958
ΑΙΚΤΙΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρόντα» .....	43	7213	διπλήθε Μπρούνταμ 4 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΙΛΑΙΚ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ωνάσης» .....	54	28738	εἰς Νεάπολιν ἀπό 1 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΑΙΛΑΣΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους» .....	43	6989	ἔφθ. Μπούνεσον - Αὔρες 28 'Απρ.
ΑΙΛΕΣ (κοσταρ.) .....		έτ. «Ρίταλες» .....	25	2323	διπλήθε Φινιστέρο 5 Μαΐου διά Γκράνθιλλ
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπριάν» .....	56	20926	εἰς θέσιν 14.25 B.-115.49 A., 'Απρ. 24 διά Μένα Σαούν
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα» .....	18	5555	ἀργεὶ Πέραμα ἀπό 30 Αύγ. 1958
ΑΙΛΕΘΑ (λ.δ.) .....		έτ. «Βέγας» .....	59	24256	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	53	7409	ἀνεκ. Λός Αντζέλες 5 Μαΐου διά Κέπι Τάουν
ΑΙΛΙΤΣΙΑ (κοσταρ.) .....		έτ. «Άλιτσια» .....	24	5026	ἀργεὶ Ελευσίνα ἀπό 31 Δεκ. 1957
ΑΙΛΚΗΣ (λιθ.) .....		έτ. «Άλκιβιδης» .....	42	7066	ἀργεὶ Αμπελάκι ἀπό 17 Μαρτ. 1958
ΑΙΛΚΙΜΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλκιμος» .....	43	7176	ἀργεὶ Βρέπτον ἀπό 16 Δεκ. 1957
ΑΙΛΚΥΩΝ (λιθ.) .....		έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	44	7063	ἀργεὶ Κυνόσουραν ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΑΙΛΜΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος» .....	41	7401	ἀνεκ. Σεμπού 30 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΙΛΜΠΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξεραμάρ» .....	44	7233	ἀνεκ. Μπάκιαν Μπλάγκαν 8 Μαΐου διά Σάντος
ΑΙΛΜΠΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάρμπα» .....	43	7231	ἀργεὶ Φάλμουθ ἀπό 21 Δεκ. 1957
ΑΙΛΜΠΕΡΤΑ .....		έτ. «Τοσέτερ» .....	42	3304	ἀργεὶ Φιλαδέλφειαν ἀπό 27 Μαΐου
ΑΙΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσετ. Φράύτερ» .....	53	12897	ἔφθ. Βομβάν 27 'Απρ.
ΑΙΛΝΤΕΡΣΟΤ (λιθ.) .....		έτ. «Αλντερσοτ» .....	44	7243	ἀργεὶ Αμπελάκι ἀπό 25 Σεπτ.
ΑΙΛΤΑΙΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κανοπούς» .....	50	10426	ἀνεκ. Μπαντάρ Μασσάρ 29 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΑΙΛΤΙΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» .....	41	7169	διπλήθε Πόρτ Σουόν 15 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΙΜΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ» .....	44	10721	ἀργεὶ Βαλτιμόρην ἀπό 27 'Απρ. 1958
ΑΙΜΑΝΤΑ II (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νιτεάρο» .....	11	3131	ἀνεκ. Χούλλ 5 Μαΐου διά Λενινγκράντ
ΑΙΜΑΡΥΛΛΙΣ .....		έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	ἀργεὶ Κάρδιφ ἀπό 6 'Οκτ. 1957
ΑΙΜΕΛΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10578	ἀργεὶ Βαλτιμόρην ἀπό 12 'Απρ. 1958
ΑΙΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτος Μάρες» .....	44	7164	ἀνεκ. Νέαν Ορλεάνην 5 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΙΜΙΝ (λιθαν.) .....		έτ. «Βάχαμπη» .....	25	3132	ἀνεκ. Ριγιέκαν 7 Μαΐου διά Σπαλάτον
ΑΙΜΠΑΛΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	44	7258	ἀργεὶ Χάρποντον ρόδς ἀπό 15 Σεπτ.
ΑΙΜΟΙΤΡΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτιμπάουντ» .....	38	7949	εἰς Τάιν ἀπό 12 Φεβρ. (ἐπισκευαί)
ΑΙΑΡΓΥΡΟΣ (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλενούινα» .....	31	7910	ἀργεὶ Αμοτερνταμ ἀπό 5 'Ιουλ. 1957
ΑΙΑΣΣΑΣΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αταλγία» .....	43	7237	ἔφθ. Βαγκούδερ 6 Μαΐου
ΑΙΑΣΤΑΣΙΑ (λ.δ.) .....		έτ. «Ντέρνα» .....	42	7999	ἀργεὶ Χόλικεντ ἀπό 25 Μαρτ.
ΑΙΑΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	42	7141	ἀργεὶ Ζεμπρούγκε ἀπό 17 Δεκ. 1957
ΑΙΑΡΕΑΣ B. (λ.δ.) .....		έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	56	13262	ἀνεκ. Αρούμπαν 2 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΑΙΑΡΕΑΣ Γ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν» .....	55	21075	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου δι' Αμδέρσαν
ΑΙΑΡΕΔΟΜΑΔΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κρούζ» .....	29	4913	ἀργεὶ Κυνόσουραν ἀπό 4 Φεβρ. 1958
ΑΙΑΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους» .....	57	11978	ἔφθ. Ρίο Γκράντε 1 Μαΐου
ΑΙΑΡΟΣ Α' ΙΓΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα» .....	43	7188	ἀργεὶ Αμδούργον ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΑΙΑΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλο Βεντούραντο» .....	53	18736	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου διά Μπάνιας
ΑΙΑΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8459	ἔφθ. Νιούπορτ 4 Μαΐου
ΑΙΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.) .....		έτ. «Οράιον» .....	43	7136	διπλήθε Παναρμάν 9 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΑΙΑΡΟΣ ΓΚΕ'ΓΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρος» .....	53</td		

## «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	56	10056	άνεχ. Νιούπορτ 7 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8394	έφθ. Νέαν Ύόρκην 30 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	57	25183	έφθ. Ρόττερνταμ 21 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Τερόνυμο» .....	58	23607	άνεχ. Πεσό. Κόλπον 18 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μοντεπάντο» .....	43	8390	διπλήθε Τρίνινταντ 7 Μαΐου διά Μίδδλεσμπρο
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙΠ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μαροσέάνο» .....	56	24520	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 8 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μπεναβέντε» .....	56	23502	διπλήθε Τρίνινταντ 7 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (π. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	40	8427	άργει 'Αμπελάκι από 14 'Οκτ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8423	εις Βαλτιμόρην από 7 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	45	8557	άνεχ. Μονρόβια 24 'Απρ. δι' Υμουνίτεν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	41	7257	άργει Ρόττερνταμ από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	42	7010	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	44	10530	εις Βαλτιμόρην από 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	7206	έφθ. Αγιον Θραγκ.οκον 6 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΓ'ΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	7239	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	57	13939	άνεχ. Βαγκούθερ 8 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΝΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	58	13910	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 7 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μονφόρτε» .....	58	13921	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 8 Μαΐου διά Γαλλιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΣΙΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μονφόρτε» .....	58	13921	διπλήθε Παναμάν 26 'Απρ. δι' 'Αμβέρσαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8434	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Απρ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	44	11625	έφθ. Νέαν Ύόρκην 6 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8466	εις Βαλτιμόρην από 3 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ. (N.A.T.)		έτ.	«Οράιον» .....	43	8462	έφθ. Ρίο 'Ιανέιρο 8 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΙΤΟΥΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	45	7136	διπλήθε Παναμάν 26 'Απρ. δι' Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8395	άνεχ. Λός "Αντζελες 25 'Απρ. διά Γκουαγιακιλλ
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8371	διπλήθε Γιβραλτάρ 30 'Απρ. διά Πιομπ.νο
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΓΚΡΙΜ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8444	εις Βαλτιμόρην από 18 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	44	6725	διπλήθε Παναμάν 6 Μαΐου (άπο Χουάσκο)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕΥΛΔΟΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	56	23232	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σαντάντερ» .....	53	18713	άνεχ. Τσάρλεστον 28 'Απρ. διά Λας Πιέντρας
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8443	διπλήθε Τρίνινταν 20 'Απρ. διά Γένοβαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΟΑΡΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	7197	εις Βαλτιμόρην από 12 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	44	7242	διπλήθε Παναμάν 1 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8465	άνεχ. Τρίνινταν 26 'Απρ. διά Λίθερπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	10459	εις Βαλτιμόρην από 13 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΕ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	56	23232	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	56	10059	έφθ. Βαγκούθερ 6 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8479	άνεχ. Σταρ οντες 5 Μαΐου διά Πουέρτο Ορντάζ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Βισταμόντες» .....	59	23600	εις Ιωνινίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Τερέζα» .....	58	23607	άνεχ. Λός "Αντζελες 20 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΙΣΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Εστρέλλα» .....	58	27526	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓΟΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	58	27466	άνεχ. Περο. Κόλπον 29 'Απρ. διά Λάδσεντ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	58	23600	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 1 Μαΐου διά Λός "Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αίλα Κάστρο» .....	59	27462	άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	8394	άνεχ. Τρίνινταν 4 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	43	7233	άργει Φάλμουθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	44	8453	έφθ. Μπουένος "Αύρες 2 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	44	7166	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	54	17847	διπλήθε Παναμάν 3 Μαΐου δι' Είρηνικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....	45	7236	άργει Μόπικι από 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Οράιον» .....			
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Ριό Βεντουράντο» .....	53	18735	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ (δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληντοράντο» .....	57	25441	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 27 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Γουέστ Αφρικαν» .....	54	6112	άνεχ. Σάν Όρελεάνην 3 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Καρρίμπια» .....	45	10708	άργει Σύρουν από 31 Δεκ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Νολίντο» .....	20	4992	άργει Βαλτιμόρην από 12 Δεκ. 1957
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Βαλέκας» .....	45	7149	έφθ. Νιού Ούεστμινστερ 4 Μαΐου
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Αννα» .....	44	7258	άνεχ. Α' Αντζελες 20 'Απρ. διά Κρούζ
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Νικόλαος» .....	36	5017	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαΐου διά Περούμπαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μίνως» .....	08	1763	άργει Σύρουν από 31 Δεκ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Κανόπους» .....	57	11976	άργει Ελευσίνη 23 'Απρ. διά Κρούζ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Κοριάννα» .....	57	12443	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 27 'Απρ. διά Πουέρτο 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σαδού» .....	44	7259	έφθ. Ληθ 22 'Απρ.
ΑΝΤΙΟΠΗ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριτάιμ» .....	41	7061	άργει Ρόττερνταμ από 1 'Ιαν. 1958
ΑΝΤΡΕ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Ντέλ Νόρτε» .....	43	7176	άργει Χαλκίδης από 11 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αντάρες» .....	44	7126	έφθ. Ν. Όρελεάνην 7 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΥ II (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιφίκ» .....	57	10889	άνεχ. Τρίνινταν 2 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιφίκ Τράιντινγκ» .....	57	15845	άργει Κατάνην από 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Γκρινβίλλα» .....	43	7244	άνεχ. Κοπεγχάγην 23 'Απρ. διά Καναδᾶ
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ. .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σπηφάριγκ» .....	43	7131	άργει Ελευσίνη 24 'Απρ. διά Λάγκαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (ονδ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Ηγκλα» .....	44	7249	έφθ. Μπουένος "Αύρες 30 'Απρ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Απατούρια» .....	43	6806	διπλήθε Κυνών πολίν 9 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΑΠΕΞ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Απεξ» .....	10	3314	άνεχ. Κολόμπο 6 Μαΐου διά Σατίγκον
ΑΠΟΛΩΛΩΝ (λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Απόλλων» .....	57	9452	άνεχ. Χάμπτον Ρόδες 4 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αθηνίαν» .....	56	10180	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σεγκόδια» .....	44	7048	άργει Βιλεμόσχαρεν 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΡΓΚΟΣΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Φοινίξ» .....	57	10657	άργει Ελευσίνη από 11 'Ιαν. 1958
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Βιλανούσεδα» .....	57	10657	έφθ. Σαδάννων 7 Μαΐου
ΑΡΕΝΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Φινανσιέρα» .....	19	1754	έφθ. Σάρπνεες 5 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αλμπιον» .....	43	7187	έφθ. Σάπτατ 8 Μαΐου (διά Τακόμαν)
ΑΡΕΤΗ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Απόστολο» .....	20	3330	διπλήθε Χολενέαν 20 'Απρ. διά Στεττίνον
ΑΡΗΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αρες» .....	30	4557	έφθ. Κουβέτι 26 'Απρ.
ΑΡΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σοράγια» .....	21	1498	διπλήθε Γιβραλτάρ 16 'Απρ. διά Ραβένναν
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Ατλάντικ Οίλα» .....	58	23626	άνεχ. Βιλεμόσχαρεν 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΡΙΣΤΕΙΔΑΣ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αριστομένης» .....	43	7191	άργει Ελευσίνη από 11 'Ιαν. 1958
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αγκουαρούτα» .....	43	6995	άργει Σύρουν από 12 Δεκ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.ονδ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μιραφλόρες» .....	38	10277	άργει Εφερόλ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αριστομένης» .....	43	7244	άργει Α' Αμβούργον από 12 Δεκ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μαριτάιμ» .....	40	10224	άργει Φερρόλ από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αριάτε» .....	44	7216	εις Ν. Όρελεάνην από 13 Δεκ.
ΑΡΙΩΝ (λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Αριών» .....	28	1707	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΑΡΙΣΤΡΟΥΡΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Φερπλαίν» .....	58	18743	έφθ. Σιδώνα 4 Μαΐου
ΑΡΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Άρο» .....	30	7221	έφθ. Ρεουνίδων 4 Μαΐου
ΑΡΣΕΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μπρουνέντε» .....	43	7236	εις Ρόττερνταμ από 3 'Οκτ.
ΑΡΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μπιενθεντο» .....	43	7187	διπλήθε Ούζαν 7 Μαΐου δι' "Εμδεν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Ταλαμάνκα» .....	43	7155	έφθ. Νανάιο 7 Μαΐου (διά Φιλαδέλφειαν)
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Λάιμπ Ση Τράνσον» .....	43	7137	άνεχ. Λός "Αντζελες 27 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σαουθατλάντικ» .....	43	7283	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 7 Μαΐου διά Ν. Ύόρκην
ΑΡΗΓΗΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Σιέρρα» .....	45	7198	άνεχ. Μπρούνες από 29 'Ιαν. 1958
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ.	«Μπαγιάνο» .....	44	7157	άργει Μ

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λ.)	έτ. «Ατλαντικ»	57	10087	διπλήθε Νίτον 1 Μαΐου διά Σπάττα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΓΕ'ΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10095	έφθ. Μουρόβραν 5 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10093	έφθ. Χουστον 7 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιβ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10092	άνεχ. Λος «Αντζελες 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΓΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	10091	έφθ. Κόμπε 5 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άργει Σπέτζιαν όποι 16 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ	έτ. «Αστρολούδη	44	7250	εις Βαλτιμόρην όποι 1 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7257	άργει 'Ελευσίνα όποι 15 Φεβρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	έτ. «Ατλαντικ»	49	17062	άνεχ. Σιδώνα 3 Μαΐου δι' 'Αμερικήργον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	9869	διπλήθε Παναμάν 1 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΛ (λ. δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	10758	άργει Χάμπτον ρόδης όποι 17 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	51	10054	άνεχ. Περο. Κόλπον 26 'Απρ. διά Γιοκαϊού
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΣ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	9833	έφθ. Ρίον 'Ιανείρον 7 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα όποι 16 'Απρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	57	24831	άνεχ. Περο. Κόλπον 27 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	58	18183	άργει 'Ελευσίνα όποι 13 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	59	18500	εις Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	44	7176	άργει 'Ελευσίνα όποι 23 Μαΐου 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	55	12985	άργει 'Ελευσίνα όποι 3 'Ιαν. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (λ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	11322	άνεχ. Γιοκαϊού 5 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασσάρη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	54	11248	άνεχ. Σάντος 5 Μαΐου διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΙΟΝΕΣ (λ.δ.) ...	έτ. «Ατλαντικ»	55	11241	έφθ. Πειραιά όποι 11 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12696	έφθ. Πειραιά 29 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	53	12712	έφθ. Φιλαδέλφειαν 27 'Απρ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	52	11767	άργει 'Ελευσίνα όποι 11 Σεπτ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΝΑΪΤ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7200	άργει 'Ελευσίνα όποι 29 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	56	14839	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρη 21 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΕΣΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	52	10930	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 'Απρ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λ.)	έτ. «Οριόλ»	50	8637	άργει 'Ελευσίνα όποι 8 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7248	άργει Νέαν 'Ορλεάνην όποι 26 Μαΐου 1958
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	48	10928	έφθ. Αγ. Φραγκιόκον 8 Μαΐου
ΑΤΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ»	49	10908	άργει Πειραιᾶ όποι 23 'Απρ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	διπλήθε Θεούταν 5 Μαΐου διά Κέϋ Γουέστ
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΙΑΤ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άνεχ. Μόζι 29 'Απρ. δι' 'Ηνωμ. Πολιτείας
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΜ (λιβ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 7 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ (λ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	άνεχ. Σιγκαπούρων 29 'Απρ. διά Καλκούταν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άργει Σπέτζιαν όποι 1 Νοεμ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΙΓ' (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	43	7176	άργει Πέραμα όποι 30 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ (N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμ»	45	7160	άργει 'Ελευσίνα όποι 6 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λ.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 3 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΝΤΕΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ»	44	7247	άργει Ελευσίνα όποι 21 Μαΐου 1958
ΑΤΤΙΚΗ	έτ. «Αττικα»	27	5214	άργει Αμπελάκι όποι 19 Μαρτ. 1958
ΑΥΓΗ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπιλέρη»	56	10312	έφθ. Αγ. Φραγκιόκον 8 Μαΐου
ΑΥΡΑ (N.A.T.)	έτ. «Παλμέα»	42	7162	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 9 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΦΡΙΚΑΝΑ (N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	άργει 'Ελευσίνα όποι 23 'Οκτ. 1957
ΑΦΡΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Ριο Βαλιζό»	44	7198	άργει Φλώσικης όποι 16 Φεβρ. 1958
ΒΑΓΓΕΛΙΑΣΤΡΙΑ (λ.) (N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1293	άνεχ. Πειραιᾶ 25 'Απρ. διά θενταλά
ΒΑΛΟΡ (λ.)	έτ. «Μπιλέλαντ»	43	7229	άργει Φάλμουθ όποι 20 Φεβρ. 1958

ΒΑΣΙΛΗΣ	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	"Ιδε : «ΓΙΟΣΕΝΑΣ», ώς μετωνομάσθη
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λ.δ.)	έτ. «Αίγαλην»	44	7242	άργει Κυνόδουραν όποι 5 'Απρ. 1958
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)	έτ. «Νούερα Βιότα»	55	10507	έφθ. Προδίντενς 7 Μαΐου
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)	έτ. «Ολισσόπο»	12	5944	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 28 'Απρ. διά Τοιμπά (πρὸς ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΒΕΓΑΣ (λ. δ.)	έτ. «Φίλια»	42	6751	άργει Ήλενόμουρουργκ όποι 1 Νοεμ. 1957
ΒΕΝΟΥΣ (ονδ.)	έτ. «Μαρλίντο»	58	20958	άνεχ. Σιγκαπούρων 3 Μαΐου διά Μπατάντζες
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)	έτ. «Γκλόμπο»	20	7631	άνεχ. Χόκη Κόκη 6 Μαΐου διά Μανιλάν
ΒΙΒΑ II	έτ. «Βίβα»	23	5906	έφθ. Μορμουγάκο 28 'Απρ.
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μαρτσάμαντε»	52	11362	άργει Αργοστόλιον όποι 7 Δεκ. 1957
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	έτ. Ι. Γουλανδρόρης	58	26566	άργει Κυνόδουραν όποι 24 'Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	διπλήθε Βότανηρηταν όποι 15 'Ιαν. 1958
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	έτ. «Νούερα Βιότα»	57	11623	άνεχ. Μπανάρην όποι 7 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	διπλήθε Κέιπ Ρέις 7 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΒΟΡΙ	έτ. «Πιό»	42	7046	άνεχ. Δουβλίνον 28 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης
ΒΡΟΝΤΑΛΟΣ (λ.)	έτ. «Μαρίν»	58	23626	άργει Βρινδήσιον όποι 10 Φεβρ. 1958
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	55	9462	έφθ. Μπρούζες όποι 22 Φεβρ. 1958
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	έτ. «Άντες»	55	9462	έφθ. Λονδ.νον 2 Μαΐου
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	διπλήθε Τρινινταντ 5 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άργει Πέραμα όποι 8 Αύγ. 1957
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λ.)	έτ. «Ράντλαντη»	44	7205	άργει Αθελαίδα 2 Μαΐου διά Τζιμπουτί
ΓΕΩΒΙΛΚΑ (λ.)	έτ. «Μίραμάρη»	18	5210	άργει Αμπελάκι όποι 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΕΤΑ (λ.)	έτ. «Σέντραλη»	45	7253	άνεχ. Αντεν 29 'Απρ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	έτ. «Μυρρινέλλα»	27	5407	διπλήθε Σουέζ 1 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λ.)	έτ. «Μονρόδια»	51	7480	έφθ. Κολόμπο 6 Μαΐου
ΓΕΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Ραγκούν 18 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	έτ. «Γιόργκε»	45	499	άνεχ. Μόντρεαλ 7 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΓΕΩΡΓ. ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18790	άνεχ. Αμπαντάν 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (Κοστ.)	έτ. «Μέντ - Κόντη»	23	4701	άργει Προύδησον 7 Μαΐου όποι 10 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Έπος»	21	1964	έφθ. Λονδ.νον 2 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	διπλήθε Τρινινταντ 5 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	άργει Αμπαντάν 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΙΑΓΚΟΣ (λ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7030	άργει Πέραμα όποι 28 'Οκτ. 1957
ΓΙΑΝΝΗΣ ..	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούζες όποι 7 'Απρ. 1958
ΓΙΟΣΕΝΑΣ (λ.)	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 5 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Πιούροπα»	43	7255	άνεχ. Χάρον 25 'Απρ. διά Χάμπτον ρόδης

ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	έφθ. Μόντρεαλ 7 Μαΐου
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6397	έφθ. Προδίντενς 7 Μαΐου
ΓΚΑΤ ΜΕΝΤ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μέντρι»	27	2766	έφθ. Λιμπρεδίλλ 29 'Απρ.
ΓΚΕΜ (λ. δ.)	έτ. «Ούρανια»	38	9260	έφθ. Πόντι 6 Μαΐου
ΓΚΛΑΝΤΙΓΕ'ΤΟΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρρ»	43	7200	άργει Καλάμαρη όποι 22 'Ιουλ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λ.)	έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	άργει Φιλαδέλφειαν όποι 28 'Απρ. 1958
ΓΚΟΛΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	άργει 'Ελευσίνας όποι 4 'Απρ.
ΓΚΟΥΑΦΓΟΥΟΤΕΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άργει Βαλτιμόρην όποι 20 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'Γ'ΛΣ (λ.)	όδ. Γουλανδρή	57	8881	"Ιδε : «ΓΚΡΕΤΣΙΑΝ Α'Γ'ΛΣ», ομηρία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΔΑΡ (λ.)	όδ. Γουλανδρή	57	8884	διπλήθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	έφθ. Γόντνιαν 5 Μαΐου
ΓΟΥΙΝΤ Α'ΓΝΗΑΛ (λ. δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Καρέτο»	44	7247	άργει Μπρούζες όποι 13 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΗ .. (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	26032	άνεχ. Περο. Κόλπον 15 'Απρ. δι' 'Ηαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΗ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	52	20667	έφθ. Αμποτέρνατη 2 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	52	13005	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥΡΥ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλαντ Γλέιντη»	54	27812	διπλήθε Σουέζ 10 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΑΝΤΡΥ (λ.δ.) ..	έτ. «Γουόρλαντ Γκλέιντη»	57	13750	έφθ. Θέουταν 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	53	13321	άνεχ. Καμπιμάς 29 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Πόρτνετ ο πούρο 3 Μαΐου διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΝΤΙΟΝΤ (λ.δ.) ..	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	διπλήθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΙΣ (λ.δ.) ..	έτ. «Ιντερνάρισοναλ»	54	2	

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουόρλντ Θώτ» .....	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτ» .....	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΕΡΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Τεσέτος Μπαιν» .....	57	25489	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.) .....	έτ. Νιάρχου .....	57	25490	άνεχ. Ράτ Τανόρια 6 Μαΐου διά 'Ιαπωνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Σινού» .....	56	26031	άνεχ. Αγ. Φραγκισού 3 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΣ (λ.δ.) .....	έτ. Νιάρχου .....	57	26032	διπλήθε Σουεζ 7 Μαΐου διά Μπαχρέιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Κίγι Ούιλλ Μπαιν» .....	57	26031	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	52	20667	άνεχ. Ούμη Σαϊδ 1 Μαΐου διά Γκριλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λήτζιον» .....	43	7244	άργει Σκαραμαγκάν από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ» .....	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ» .....	42	7231	άνεχ. Γενόβαν 6 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤY .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	49	18226	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 3 Μαΐου διά Πούλο Σαμπού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουόρλντ Μήντη» .....	53	13459	διπλήθε Σουεζ 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	Στ. Νιάρχος .....	58	20546	διπλήθε Σουεζ 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤY .. (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος .....	57	28413	διπλήθε Σουεζ 18 Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) .....	έτ. Νιάρχου .....	57	20533	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 5 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλ» .....	52	13256	άνεχ. Πόρτ 'Εθεργκλαντ 3 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	49	10892	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 9 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	έτ. «Ηοτον» .....	58	14000	άνεχ. Χάμπτον ρόδσ 1 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤY .. (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς» .....	55	20781	διπλήθε Σουεζ 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑ'Y (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12862	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ .....	Στ. Νιάρχος .....	58	11200	άνεχ. Βρέμπν 6 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδσ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	διπλήθε Σουεζ 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ'INT (δ.) .....	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ» .....	43	10448	έφθ. Πειραιάδ 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΗ (λ.) .....	έτ. «Γουόρλντ Τήη» .....	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν από 27 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λ.) .....	Στ. Νιάρχου .....	57	10499	άνεχ. Ν. 'Ορλεάντην 1 Μαΐου διά Λάδοεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λ.) .....	Στ. Νιάρχου .....	58	10499	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 Μαΐου διά Κόμμη Μπαιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΑ (λ.) .....	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20235	διπλήθε Ούζαν 4 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΔ .. (N.A.T.)	έτ. «Ντόρεστ» .....	58	10499	άνεχ. Βρέμπν 6 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Ιντερμαρίνα» .....	55	20548	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο 8 Μαΐου διά Μπελέμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΙ (δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τόγι» .....	44	10448	εις 'Αΐδι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τσανσοπόρτερ .....	43	10195	διπλήθε Παναμάν 21 Απρ. διά Μασσαλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ πδ. (N.A.T.)	έτ. Γ. Τράβελερ .....	43	12793	άργει Σκαραμαγκάν από 29 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουόρλντ Τρήτυ» .....	43	10448	διπλήθεν 'Ελαινορ 5 Μαΐου διά Μάλμο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρόφυ» .....	43	10195	άργει Σκαραμαγκάν από 28 Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρόύθ» .....	43	10595	'Ισε: «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΣΤ (δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τράστ» .....	43	10195	εις 'Αΐδι από 11 Φεβρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον .....	44	10535	άργει Σκαραμαγκάν από 13 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.δ.) .....	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ .....	45	10470	έφθ. Μαΐαμι 23 Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ' INT .. (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ .....	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 9 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑ'ΓΟΜΦ (δ.) .....	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ .....	44	10172	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑ (δ.) .....	έτ. «Γουόρλντ Τρέζαρ» .....	43	10488	άργει Σκαραμαγκάν από 13 Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.) .....	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	10565	εις Γαλλίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.) .....	έτ. Στ. Νιάρχου .....	59	8000	διπλήθε Ήλαστονταί 'Αίλαντ 1 Μαΐου διά Μίρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	άνεχ. Χάρηρην 3 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΑΛ (λ.δ.) .....	έτ. «Άτλας» .....	53	12705	έφθ. Χιροσίμα 21 Απρ.
ΓΟΥΡΙ ΠΛΗΡΑΚΗΣ Π. (παν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σαγκόβια» .....	56	10180	άνεχ. Γλασκώνιον 27 Απρ. διά Πουέρτο 'Ορντάς
ΔΑΙΩΝΗ (λ.) .....	έτ. «Τρανσοστεάνικα» .....	54	5779	άργει Άργοστολίον από 6 Απρ. 1958
ΔΕΛΦΙΝ (λ.) .....	έτ. «Χίαν» .....	45	7255	άνεχ. Μακάν 6 Μαΐου διά Μπαλμπόνα
ΔΕΛΦΟΙ (λ.) .....	έτ. «Ρίο 'Αντονού» .....	45	7252	διπλήθε Μποχαρούνι 1 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικα» .....	56	6117	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 Απρ. δι 'Οζάκαν
ΔΕΣΠΟΙ ΠΛΗΡΑΚΗΣ (λ.) .....	έτ. «Εσερέδαντζα» .....	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Δ. (παν.) .....	έτ. «Θρη Ντιάμοντς» .....	21	4012	άνεχ. Σαφάγκα 3 Μαΐου διά Κολόμπο
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Αγγέλικα» .....	43	2878	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Μαΐου
ΔΗΜΟΣ (λιβαν.) .....	Φ. Κυπριανού .....	27	4824	έφθ. Μπάκιαν 1 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΧΕΝΗΣ Δ. (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Καρφενόζα» .....	56	10360	διπλήθε Παναμάν 30 Απρ. δι 'Ιαπωνιαν
ΔΩΡΙΕΥΣ (λιβ.) .....	έτ. «Δωριεύς» .....	58	6759	άνεχ. Γιουκάρα 4 Μαΐου διά Χάιφαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) .....	έτ. «Δωρίς» .....	54	6042	έφθ. Νέαν 'Ορλεάντην 3 Μαΐου
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7260	άργει Μπρούζες από 25 Μαρτ. 1958
ΕΒΕΡΕΣΤ Α. (λ.) .....	έτ. «Γουορλντουάιν» .....	43	7031	άργει Κυνοδουραν από 12 Σεπτ. 1957
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τ.» .....	57	13637	διπλήθε Σουεζ 6 Μαΐου διά Λάδοεντ
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λ.) .....	έτ. «Νταρόκα» .....	56	10692	άνεχ. Λός 'Αντζελες 26 Απρ. διά Ι'ιοκοχάμαν
ΕΒΗΚΥΝΟΙΑ .....	έτ. «Σάν Εμίλιο» .....	44	8247	άνεχ. Τρινιταντ 6 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΕΘΟΝΗΣ (λ.) .....	έτ. «Τρίτων» .....	56	10328	διπλήθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Κόμπη
ΕΙΡΗΝΗΣ (κ.) .....	έτ. «Ειρήνη» .....	13	1486	έφθ. Μπακρέιν 5 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Π. (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Πούντα 'Αρένας» .....	29	6941	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 4 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) .....	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου .....	43	7161	έφθ. Σίδηνε (Ν. Σ.) 5 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Νουέδο Μούντο» .....	41	7289	διπλήθεν 'Αγ. Βικέντιον 8 Μαΐου διά Μπουένος 'Αύρες
ΕΛΕΚΤΡΙΚ .....	έτ. «Πουέρτο Ρίκο» .....	24	4963	άργει Νιούπορτ από 2 Δεκ. 1957
ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.) .....	έτ. «Ούνδσωρ» .....	44	10584	άνεχ. Βρέμπν 6 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΕΛΛΕΝΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ριος» .....	36	7820	άργει Ρίβερ Στόουρ από 20 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ Β. .....	έτ. Πουέρτ Λιμπερτάντη	44	7213	άργει Αμπελάκι από 21 Οκτ. 1957
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. Παπαχροπότην .....	58	13066	άνεχ. Μίρι 27 Απρ. διά Γκριλόγκ
ΕΛΙΖΑ (Λιβάνου) .....	έλληπνικά ουμφέροντα .....	34	1803	εις Τάιν 30 Απρ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λ.δ.) .....	έτ. «Ενακέρ» .....	43	7218	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 28 Απρ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.) .....	έτ. «Μαρποέζα» .....	44	7051	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΕΛΛΗΝ (λ.) .....	έτ. «Σάγκα» .....	56	10312	άνεχ. Λός 'Αντζελες 2 Μαΐου διά Βόρ. Ατλαντικόν
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ελλησπόντος» .....	44	7189	άργει Σύρον από 13 Φεβρ. 1958
ΕΛΛΗΡΑ (λ.) .....	έτ. «Μορέλος» .....	43	7190	άροει Όλμουσ άπό 2 Ιαν. 1958
ΕΛΠΙΣ (λ.) .....	έτ. «Καζόταμιλ» .....	44	8541	άνεχ. Βικτωρίαν 4 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΕΜΑΝΣΙΠΕΤ' ΙΤΟΡ .....	έτ. «Τσανσοποίφικα» .....	43	7255	άροει Καλάμας από 28 Οκτ.
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ .....	έτ. «Ενεσάντα» .....	44	7207	άροει Μπάρορυ από 19 Σεπτ. 1957
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.) .....	έτ. «Λόγγος» .....	41	7122	άργει Κάρδιφ από 28 Οκτ. 1957
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ντε Μάρφιλ» .....	44	7245	άργει Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ. 1958
ΕΝΤΥ (λ.) .....	έτ. «Εντυ» .....	25	3320	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Σαντάντερ
ΕΠΙΚ (λ. Δ.Μ.) .....	έτ. «Ερκουλες» .....	58	17749	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάς 2 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΕΠΟΣ (λ.) .....	έτ. «Αλβάρες» .....	44	7153	άροει Φάλμουσ όπα 23 Δεκ. 1957
ΕΣΤΡΕΛΛΑ .....	έτ. «Στάρρη» .....	26	3503	άνεχ. Τεργεύστην 30 Απρ. διά Κωνιών
ΕΣΣΠΕΡΟΣ (λ.) .....	έτ. «Ατλαντίς» .....	57	10317	άργει Χάργυούτις
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .....	έτ. «Μαριοτρέλλα» .....	42	2842	άνεχ. Μπλακονιώντερ από 12 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαρφόρ» .....	27	5590	άνεχ. Βούλαντο 7 Μαΐου διά Βουλάντο
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.) .....	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	έφθ. Νιού Ουεστμάντερ 29 Απρ. (διά Γιοκοχάμαν)
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Οράδιο» .....	56	10053	διπλήθε Κείν Ράθ 7 Μαΐου διά Κοπεγχάγην
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. Ε. (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Λός Σάντος» .....	57	6102	εις Πειραιά από 18 Απρ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλα» .....	54	18730	άνεχ. Πάροι 8 Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. Νέπουντ Τάνκερς .....	44	30150	άργει Εργοστόλιον από 19 Νοεμ. 1957
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ .....	έτ. «Γκόλφο Ντεζέαντο» .....	44	7264	άνεχ. Κόλπον 7 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΕΥΠΛΟΙΑ .....	έλληπνικά ουμφέροντα .....	59	9200	άνεχ. Χόγκ Κόκ 1 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	57	8631	άνεχ. Λός 'Αντζελες 1 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	56	8985	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 Απρ. διά Μασακάιπο
ΕΥΡΥΔΑΙΚΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Σάν Μπαζίλιο» .....	58	14606	άνεχ. Περο. Κόλπον 18 Απρ. διά Κασιούνη
ΕΥΡΥΚΑΕΙΑ (δ.λ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλας» .....	52	15869	άργει Εργοστόλιον από 23 Νοεμ. 1957
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....	έτ. «Μπαζίλιο» .....	43	7230	εις Γουγκολαδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ .....	έτ. «Ερκουλίθελ» .....	57	8631	άνεχ. Χόγκ Κόκ 1 Μαΐου διά Τζακάρταν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέστ Ατλάντικ» .....	36	9927	άνεχ. Πόρτ Εσκουίθελ 4 Μαΐου δι 'Αμμουσιάν Μπαιν
ΕΥΡΥΠΥΟΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέσ			

ΖΕΟ Γ. (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. Βεσκούκιο» .....	44	10498	άργει Τζάκονθαλ άπό 29 Δεκ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεφύρος» .....	43	7231	άργει Φλωσίγης άπό 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούλιτραμάρ» .....	44	4296	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 7 Μαΐου
ZINI (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός» .....	52	12556	άνεχ. Ν. 'Ορλεάνην 30 'Απρ. διά Ρόττερνταμ
ZOZIAN (Κοσταρ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατυχίδης» .....	20	7638	άργει Γενόβαν άπό 15 Φεβρ. 1958
ZΟΥΙΝΤΕΡΖΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαλίντα» .....	45	7212	άνεχ. Χονολουλού 29 'Απρ. διά Κολομβίαν
ΗΓΚΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άφρικαν Κέρριερς» .....	43	8318	άργει Σπέτζιαν άπό 27 Δεκ.
ΗΛΙΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλιας» .....	42	7025	διπλήθε Παναμάν 3 Μαΐου διά Γιαδάταν
ΗΡΩΝ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε» .....	44	7161	άργει Ζευμπρούγκες άπό 1 Σεπτ.
ΟΑΡΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων» .....	57	10316	άνεχ. Λός 'Αντζελες 28 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7250	άργει Σάντεφιορδ 7 Νοεμ. 1957
ΟΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	43	7050	άργει Α'μπελάκι άπό 5 Αύγ. 1958
ΟΕΩΔΩΡΟΣ Α.	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	18	3127	έφθ. Σάν Ζοζέ (Γουατεμ.) 19 'Απρ.
ΟΕΩΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ Μπή» .....	42	6997	άργει Ρόττερνταμ άπό 27 'Οκτ. 1957
ΟΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα» .....	45	7252	έφθ. Βαγκούθερ 8 Μαΐου
ΟΕΟΜΗΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεζόυμα» .....	43	7032	άργει Πειραιᾶ άπό 23 Νοεμ. 1957
ΟΕΟΝΥΜΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κομμέρσαλ» .....	43	7188	διπλήθεν «Αγ. Βικέντιον 9 Μαΐου διά Μπουένος 'Αϊρες
ΟΕΟΠΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	«Τρανοπασίφικ, Τ.Κ.» .....	43	7240	έφθ. Σάντα Κρούζ, ντέλ Σούρ 21 'Απρ.
ΟΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λάς Πέρας» .....	43	7138	διπλήθε Λίζαρπτ 1 'Απρ. διά Μόντρεαλ
ΟΕΟΤΟΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κομμέρσαλ» .....	43	7185	έφθ. Ροζάριο 23 'Απρ.
ΟΕΦΟΡΟΣ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εύτομιά» .....	43	7176	άργει Καλάμας άπό 31 'Ιαν. 1958
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια» .....	35	8072	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδης 28 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΙΩΝΙΑΝ Α'. ΛΑΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊάρι» .....	56	10410	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΙΩΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	«Νάθης Κριστομπόλη» .....	44	7176	άνεχ. Τακόμα 30 'Απρ. διά Κύπρον
ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.» .....	53	13555	εις Νέαν 'Υρκην άπό 7 'Απρ.
ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαιάρι» .....	56	10422	άνεχ. Ριο 'Ιανέριο 6 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.) (N.A.T.)		έτ. «Τρανούδεαν» .....	53	15826	διπλήθε Σουέζ 2 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νάθιγκ Κριστομπόλη» .....	44	7198	έφθ. Μανιλάν 23 'Απρ.
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανούδεαν» .....	53	13485	άνεχ. Σαντ Λουίς 4 Μαΐου διά Μασαλίαν
ΙΟΥΛΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Τζένεραλ Μαρίν» .....	44	7223	εις Κοπεγχάγην, ύπο παραλαβήν
ΙΩΑΝΝΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόύλια - Νίκο» .....	22	1323	έφθ. Σάντος 27 'Απρ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	17	1295	άργει Κιελον
ΚΑΔΜΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντική» .....	57	10122	άργει Φάλμουθ άπό 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Χάρρη» .....	58	13429	έφθ. Νέαν 'Υρκην 1 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορεντόρη» .....	43	7176	έφθ. Σάντα Κρούζ 5 Απρ. διά Περο.
ΚΑΛΗΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα» .....	42	7227	διπλήθε Λίζαρπτ 5 Μαΐου
ΚΑΛΗΝ Λ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τρανόπορτ» .....	57	8774	άνεχ. Χούλλα 9 Μαΐου διά Λονδίνον
ΚΑΛΟΑ	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέιντερς» .....	44	7255	άργει Αμερέροαν άπό 18 'Ιαν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάλλα» .....	26	1945	διπλήθε Θεσσαλονίκην 5 Μαΐου διά Λονδίνον
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Δρεκούίπα» .....	43	7257	διπλήθε Αγιον Βικέντιον 5 Μαΐου διά Μπουένος 'Αϊρες
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους» .....	44	7075	άργει Ρίθερ Στάδιον άπό 23 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικη» .....	53	12897	έφθ. Σάντα Κρούζ 26 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απηνάνος» .....	44	7279	άργει Κουδέτιαν 4 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Τοάνοπορτ» .....	40	7121	διπλήθε Κυνόσουραν άπό 22 'Απρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κρήνη» .....	43	1790	έφθ. Κουδέτιαν 5 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίσιάντζα» .....	56	10015	διπλήθε Θεσσαλονίκην 5 Μαΐου διά Λονδίνον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουντεφιονίδη» .....	24	5231	διπλήθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φίσιάντζα» .....	56	10015	έφθ. Κολομβίας Ρίθερ 4 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	N. I. Νομικός .....	07	1075	άργει Κυνόσουραν άπό 7 Μαρτ.
		έτ. «Λουνιδή» .....	19	5173	διπλήθε Σουέζ 30 'Απρ. δι' Ερυθράν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουνιδή» .....	20	6157	άργει Καλάμας άπό 2 Φεβρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη» .....	55	8798	άνεχ. Λός 'Αντζελες άπό 9 'Απρ. δι' Οζάκαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη» .....	54	8006	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 29 'Απρ. δι' Αγιον Βικέντιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	28	2407	έφθ. Μαντυλούστο 1 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγίρα» .....	34	1803	άνεχ. Ακουάμπ 4 Μαΐου διά Σιγκαπούρων
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Λουνίνο» .....	19	5331	άργει Κυνόσουραν άπό 19 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανό» .....	43	7281	έφθ. Πειραιά 10 Μαΐου (έπισκευαί)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιρις» .....	42	6782	άργει Κυνόσουραν άπό 27 'Απρ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντήρ» .....	43	7993	άνεχ. Ναγκόγια 3 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	41	8225	άνεχ. Βοστόνην 6 Μαΐου διά Κούδαν
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εδέρμια» .....	58	8961	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 30 'Απρ. διά Πενάνκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	45	10523	διπλήθε Παναμάν 8 Μαΐου διά Ν. 'Υρκην
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ» .....	43	6988	άργει Ελευσίνα άπό 7 'Απρ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	31	8873	άνεχ. Μόμπιλ 3 Μαΐου διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Στάρ» .....	44	10436	άργει Σάντα Κρούζ 30 Σεπτ. 1957
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	2861	έφθ. Αντιλάλας 1 Μαΐου
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7214	άργει Βαλτιμόρην άπό 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.1) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7033	έφθ. Κολόπου 15 'Απρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτοια» .....	51	10092	εις Ρόττερνταμ άπό 1 Μαρτ. (έπισκευαί)
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΓΛΟΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτοια» .....	42	9796	άργει Αργοστόλιον άπό 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πίνον» .....	36	10291	άργει Σάντα Κρούζ 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοανκοντίνενταλ» .....	43	7150	άργει Σευμπρούγκες άπό 10 'Ιαν. 1957
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανμάρ» .....	43	7245	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρα 3 Μαΐου διά Βιλεμοχάφεν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάρυκο» .....	57	20564	άργει Σευμπρούγκες άπό 10 Δεκ. 1957
ΚΑΤΑΛΟΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	42	7120	άργει Μπρούζες άπό 22 Φεβρ. 1957
ΚΑΤΕΡΙΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7068	άργει Σύρου άπό 9 'Ιαν. 1958
ΚΑΤΙΝΑ II (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπερντάνο» .....	45	7255	άργει Κυνόσουραν άπό 30 'Ιαν.
ΚΕΓΓΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ροσίνο» .....	13	1951	άνεχ. Ριό Γκράντε 6 Μαΐου διά Παρανάγκουα
ΚΕΓΓΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέλινταντη» .....	58	11754	άργει Σευμπρούγκες άπό 16 Δεκ. 1957
ΚΕΓΓΙΠ ΠΑΛΜΑΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	7093	άργει Ζευμπρούγκες άπό 20 Δεκ. 1957
ΚΕΓΓΙΠ ΡΙΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χαρτλαντ» .....	42	7244	άργει Ζευμπρούγκες άπό 20 Αύγ. 1957
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	44	7210	άργει Φάλμουθ άπό 6 'Ιαν. 1958
ΚΕΦΑΛΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαϊμπίριον» .....	44	7281	άργει Ρίθερ Στάδιον άπό 21 Μαρτ. 1958
ΚΗΦΕΥΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους» .....	41	7431	άργει Ρόττερνταμ άπό 12 Μαρτ. 1958
ΚΙΡΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «ΤΖ. Σ. Σ. Τράνοπορτ» .....	21	5717	άργει Ρίθερ Στάδιον άπό 11 Ιουνίου
ΚΙΡΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τεανοκοντίνενταλ» .....	43	7033	έφθ. Φίλαδελφειον 8 Μαΐου
ΚΙΡΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν» .....	56	20639	εις θέσιν 5.45 B. 95 A. Μαΐου 4 διά Ρόττερνταμ
ΚΙΡΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νταλάχουν» .....	57	9153	έφθ. Ν. Όρλεάνη 19 Μαρτ. 1958
ΚΛΑΣΣΙΚΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μυούπιδών» .....	58	20487	άργει Κυνόσουραν άπό 19 Μαρτ. 1958
ΚΛΑΣΣΙΚΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπελμάρ» .....	44	7190	άργει Ν. Όρλεάνη 5 Μαΐου διά Σαίν Ναζαρ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ') .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντι Γουίντ» .....	59	10200	διπλήθε Ντόβερ 29 'Απρ.
ΚΝΟΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοάμπο» .....	43	7248	άργει Κάρποι 7 Μαΐου διά Ροζάριο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια» .....	44	7159	άργει Μπρούζες άπό 2 Μαρτ. 1958
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	43	7229	άργει Κυνόσουραν άπό 2 Μαρτ. 1958
ΚΟΜΕΤ	(λ.) .....	έτ. «Νεπτούνιο» .....	13	8473	άργει Χάρριον 6 Μαΐου διά Χάρριον
ΚΟΝΔΡΑ	(λ.) .....	έτ. «Μονόρακα» .....	43	7250	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 1 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΚΟΝΤΙΝΕΡΤΑΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ανκουλίλα» .....	19	2949	άνεχ. Μόντρεαλ 6 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΚΟΡΗ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αγκουστίν» .....	42	7056	άνεχ. Φίλαδελφειον 7 Μαΐου διά Σέδεν Αίλαντς
ΚΟΡΗ θ.	(N.A.T.)	έτ. «Οξίλιασ» .....	41	5173	άργει Κυνόσουραν άπό 1 Δεκ. 1957
ΚΟΡΗΦΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ανιαλάνκο» .....	44	7239	έφθ. Κόμπι 29 'Απρ.
ΚΟΡΗΦΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7176	άνεχ. Φίλαδελφειον 4 Μαΐου διά Μένα Σαούδ
ΚΟΡΗΦΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φίνκουσεράς» .....	56	10567	άργει Καλάμας άπο 2 Μαΐου 1958
ΚΟΡΗΦΑΝΤ Α'ΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» .....	43	7075	έφθ. Ν. Όρλεάνη 4 Μαΐου
ΚΟΣΤΙΚ (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Χόμι» .....			

ΚΥΜΟ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» . . . . .	56	24305	διηλθε Ειραλτάρ 5 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια» . . . . .	43	6992	άργει Χαλκίδα από 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» . . . . .	21	2294	εις Πειραιά από 13 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κογκισταντόρ» . . . . .	45	7157	άργει Βαλτιμόρων από 19 Δεκ. 1957
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντέ Κάργκα» . . . . .	44	7214	άργει Μόμπιλ από 13 'Ιαν. 1958
ΚΩΣΤΗΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κωστής» . . . . .	44	7263	εις θέσιν 48.20 Β. 25 Δ. Μαΐου 6 διά Τζαμαϊκα
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	40	2993	εις Λονδίνον ύπό παραλαβήν
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουγ.) . . . . .		έτ. «Ναθ. Κομμέροιαλ» . . . . .	21	1833	εις ταξιδία Πλέιτ
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΒΥ		έτ. «Εργκάπα» . . . . .	53	11262	εις Πειραιά όπο 24 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δ.) . . . . .		έτ. «Μπλάτικα» . . . . .	43	10195	έφθ. Ν. Υόρκην 3 Μαΐου
ΛΑΜΥΡΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πέντρεγκαλ» . . . . .	45	7247	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 'Απρ. διά Γένοβαν
ΛΑΡΓΙΚΟ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα» . . . . .	56	23880	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου διά Λιθανον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» . . . . .	53	13406	έφθ. Ν. Υόρκην 9 Μαΐου
ΛΙΛΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα» . . . . .	43	7156	άργει Μόμπιλ από 19 'Απρ. 1958
ΛΙΛΗ (λιθ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλέζα» . . . . .	43	7030	άργει Ρίβερ Στόρου από 18 Δεκ.
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ		έτ. «Παναμερικάνα» . . . . .	44	7190	άργει Ρόττερνταμ από 6 'Απρ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα» . . . . .	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 14 Μαρτ. 1958
ΛΟΙ Ι.ΝΤΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ριο 'Αζούλη» . . . . .	44	8536	έφθ. Ν. Ορλεάνην 27 'Απρ.
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (λ.) . . . . .		έτ. «Γουέστ Ιντιες» . . . . .	29	2326	έφθ. Λά Γκουάιρα 21 'Απρ.
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.) . . . . .		έτ. «Γουέστ Ιντιες» . . . . .	30	1569	άνεχ. Χαδάνα 4 Μαΐου διά Χούστον
ΛΟΥΔΟΥ (λιθαν.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Λέθαντη» . . . . .	17	1936	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΛΟΥΛΟΥ (παν.) . . . . .		έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	20	2051	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 2 Μαΐου διά Κολόμπο
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Θηταρ» . . . . .	43	10428	άνεχ. Πόρτ ο Πράινς 7 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Μιρόσαντ» . . . . .	44	7160	άργει Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες» . . . . .	44	7215	έφθ. Ντάρτμουθ από 9 'Ιαν.
ΜΑΙΡΗ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μανρόδια» . . . . .	49	5685	έφθ. Βοστώνην 2 Μαΐου
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεανικ Π.Κ.» . . . . .	58	24065	άνεχ. Ρόττερνταμ 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άουρόρα» . . . . .	57	8738	διηλθε Παναμά 2 Μαΐου (άπο Κούβαν)
ΜΑΚΡΩΝ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν» . . . . .	43	7161	
ΜΑΛΑΜΕΝ (παν.) . . . . .		έτ. «Μάστοβολ» . . . . .	18	920	άργει Ελευσίνα από 29 'Ιουλ. 1957
ΜΑΝΝΑ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Μάννα» . . . . .	37	7991	άργει Πέραμα από 1 'Ιουλ.
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο» . . . . .	43	7210	άργει Μπωμόνδην από 21 'Ιουλ.
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον» . . . . .	44	7216	διηλθε Μπρόνομπουελ 4 Μαΐου διά Στεττίνον
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) . . . . .		έτ. «Μπάκια Σαλίνας» . . . . .	44	7072	έφθ. Οζάκαν 7 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι «Φελίτσια» . . . . .	43	7050	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουν. 1958
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.) . . . . .		έτ. «Παρανάλτο» . . . . .	43	7189	άνεχ. Βαγκούθερ 8 Μαΐου διά Καλιθόρνιαν
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ		έτ. «Ράλλη» . . . . .	18	6848	άργει Κυνόσουραν από 8 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» . . . . .	57	20564	άνεχ. Λορεάντζ Μάρκες 6 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν
ΜΑΡΤΑΡΙΤΗΣ (όνδ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός» . . . . .	44	7289	άνεχ. Βιλεμάσσοφέν 6 Μαΐου δι' 'Ιράν
ΜΑΡΙΑ II (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ» . . . . .	44	7070	έφθ. Μπορντών 27 'Απρ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (λ.) . . . . .		έτ. «Παρπάντα» . . . . .	44	7173	άνεχ. Άντζελες από 3 'Απρ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ		έτ. «Βέγας» . . . . .	43	7134	άργει Βόλον από 5 Αύγ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) . . . . .		έτ. «Μαγκλιθέρας» . . . . .	45	8966	άνεχ. Σούεζ 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (κ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ» . . . . .	22	4949	έφθ. Παλέρμο 29 'Απρ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσίων» . . . . .	43	7059	διηλθε Αν. Βικέντιον 28 'Απρ. διά Μπουένος "Αύρες
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» . . . . .	56	20207	άργει Ρέτζιο από 28 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Μαριμπλάγκα» . . . . .	43	8046	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» . . . . .	40	7921	άργει Σπέτζιαν από 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» . . . . .	44	7279	άργει Αλεξάνδρειαν από 4 Μαρτ.
ΜΑΡΙΝΑ (λ.) . . . . .		έτ. «Νέπτουν» . . . . .	59	8700	έφθ. Παλέρμο 29 'Απρ.
ΜΑΡΙΝΑ Δ. (παν.) . . . . .		έτ. «Σπρίκη» . . . . .	21	5686	διηλθε Πανασά 21 'Απρ. διά Γιαδάταν
ΜΑΡΙΝΕΚΡΑ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» . . . . .	44	7150	άνεχ. Αυδούνογον από 24 Νοεμ. 1957
ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Αρντένα» . . . . .	46	8942	άνεχ. Ν. Υόρκην 4 Μαΐου διά Μαντά
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Πλανα». «Εουρόπα» . . . . .	44	10668	άργει Αύνοσούταν από 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΣΤΕΡΑ Λ. (λ.) . . . . .		έτ. «Μαριότρελλα» . . . . .	21	7952	άνεχ. Σπέτζιαν από 14 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΟΥΚΛΑ		έλληνικά συμφέροντα . . . . .	43	7263	εις Αμέρερσαν, ύπο παραλαβήν
ΜΑΡΣΑΔ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαλ» . . . . .	44	7212	άνεχ. Πότοντε ντε Μπούν από 24 Φεβρ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ» . . . . .	44	7251	άνεχ. Μπούζες από 18 'Απρ. 1958
ΜΑΣΚΩΤ		έτ. «Ορίενταλ» . . . . .	17	2042	άνεχ. Τζακάρταν 27 'Απρ. διά Πάλευπακ
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Κόδομικ» . . . . .	55	23871	διηλθε Σούεζ 9 Μαΐου διά Πεσο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΗΟΣ Κ.		έτ. «Μίνιας» . . . . .	27	2457	άνεχ. Σουεζ 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.) . . . . .		έτ. «Νίκη» . . . . .	44	7232	άνεχε Φόλμουθ από 24 'Οκτ. 1957
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό» . . . . .	54	18763	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου διά Θόλεϋ
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.) . . . . .		Δ. Καπότας . . . . .	20	1512	διηλθε Κωνιών από 29 'Απρ. διά Βραΐλαν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεόλια» . . . . .	27	6144	διηλθε Γιραλτάρ 10 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ» . . . . .	43	7176	άνεχ. Βαγκούθερ 10 'Απρ. διά Κολόμπο
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πιονιάρερσαλ	57	8855	εις θέσιν 41.12 Β. 166.28 Δ. Μαΐου 3 δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΕΛΙΝΤΑ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα» . . . . .	45	7254	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 21 'Απρ. διά Λιθανον
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας» . . . . .	57	11691	διηλθε Σούεζ 9 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΜΕΛΟΝΤΥ (λιθ.) . . . . .		έτ. «Λινάρεσ» . . . . .	44	7154	άργει Φάλμουθ από 17 'Οκτ. 1957
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πανεύτιο» . . . . .	43	10509	άνεχ. Μπαντάρ Μασώρ 21 'Απρ. διά Κέιπ Τάουν
ΜΕΝΙΤΕΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Γρανάδα» . . . . .	45	7198	άργει Κυνόσουραν από 7 Μαρτ. 1958
ΜΕΝΟΡΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μενόρα» . . . . .	18	5563	άνεχ. Τάμπαν 25 'Απρ. διά Λας Πιέντρας
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Αστούιας» . . . . .	59	21000	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΜΕΡΛΙΝ (λιθ.δ.) . . . . .		έτ. «Σάνι Πέντρο» . . . . .	45	7190	διηλθε διώρυγα Γουέλλαντ 3 Μαΐου διά Ντουλούθ
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Εύπότιμα» . . . . .	58	8961	έφθ. Μορμούγκας 29 'Απρ.
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.) . . . . .		έτ. «Μικαέλλα» . . . . .	42	2847	εις Σπέτζιαν από 6 'Απρ.
ΜΙΝΑ (λ.δ.) . . . . .		έτ. «Καστέλλα» . . . . .	56	21090	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΜΙΝΤΡΙΚ (κοστ.) . . . . .		έτ. «Μίντρικ» . . . . .	25	6806	εις Σουραμπάγια από 12 Μαρτ. 1958
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπα» . . . . .	43	7228	άνεχ. Ναγκόνια 2 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ . . . . .		έτ. «Πανα». «Εουρόπα» . . . . .	59	9700	"Ιδε: «ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλη» . . . . .	29	2666	άνεχ. Μεθίλ 9 Μαΐου διά Λονδίνο ν
ΜΙΧΑΗΛ Γ. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αρθιγκτώνι» . . . . .	44	7240	άργει Γάνδον από 23 'Ιαν. 1958
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Φορεντάτορ» . . . . .	56	8390	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 27 'Απρ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΜΙΧΑΗΛ Ζ. (λ.δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο» . . . . .	37	7210	διηλθε Παναμά 25 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Αντρία» . . . . .	56	7906	έφθ. Μπάκια Μπλάγκαν 7 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» . . . . .	58	22129	άνεχ. Περο. Κόλπον 13 'Απρ. διά Λάδοεντ
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.) . . . . .		έτ. «Σάνι «Αντρες» . . . . .	53	11289	διηλθε Παναμά 5 Μαΐου διά Μαρακάϊπο
ΜΙΠΕΤΑΣΤΑ (λιθ.δ.) . . . . .		έτ. «Ηοτερν» . . . . .	43	6674	διηλθε Σούεζ 25 'Απρ. διά Μπαντάρ Μασώρ
ΜΙΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.δ.) . . . . .		έτ. «Ιντερνάσιονα» . . . . .	57	12683	άργει Μπρούζες από 7 Μαΐου 1958
ΜΙΠΟΥΡΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ		έτ. «Μοντελάτα» . . . . .	42	7137	άργει Κυνόσουραν από 20 Μαρτ. 1958
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Καλλάδο» . . . . .	43	7084	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 4 Μαΐου διά Καράτοι
ΜΠΡΙΓΚΙΤΑ (δ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα» . . . . .	44	7256	άργει Νιούπορτ από 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΟΛΑΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) . . . . .		έτ. «Στονβίλη» . . . . .	30	9243	άνεχ. Κουίνάνα 23 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.) . . . . .		έτ. «Καρανούαιν» . . . . .	42	7803	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΟΝΟΣ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Μαραθώνι» . . . . .	43	7158	διηλθε Κιραλτάρ 4 Μαΐου διά Νανκόγια
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.) . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» . . . . .	16	3528	άργει Κυνόσουραν από 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΤΩ . . . . .		έτ. «Οσαν Τ. Λ.» . . . . .	45	7255	άνεχ. Χάμπτον Ρόδς 4 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΥΡΤΩ . . . . .	(N.A.T.)	έτ. «Άριστα» . . . . .	43	7176	άργει Νιούπορτ από 12 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΑΡΡΑ (λ.) . . . . .		έτ. «Τόζα» . . . . .	18	2297	

ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	56	9970	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα» .....	57	10044	άνεχ. Πουέρτο Όρντας 5 Μαΐου διά Νιούπορτ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	56	9972	άνεχ. Έμπειρη 1 Μαΐου διά Σέθεν "Αίλαντ"
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	43	8513	διπλήθε Τρίνινταντ 1 Μαΐου διά Λίβερπουλ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΦ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	43	8490	διπλήθε Τρίνινταντ 7 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥ'ΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμάγκρο» .....	43	8479	διπλήθε Τρίνινταντ 7 Μαΐου διά Ν. Όρλεάνην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμάγκρο» .....	43	8393	άνεχ. Άμοτερταμ 2 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντριβάπορ» .....	43	8428	άνεχ. Βικτωρίαν 26 'Απρ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ακιλλεύς» .....	58	12624	έφθ. Βοστώνην 19 'Απρ.
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ» .....	58	24068	άνεχ. Ανακόρτες 23 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΝΕΒΔΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νεβάδα» .....	29	4142	ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ
ΝΕΛΛΑ .....		έτ. «Νέλλα» .....	38	4996	άνεχ. Μορμουγκάο 4 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερία» .....	54	7968	άνεχ. Αμέρεσαν 3 Μαΐου διά Κέν Γουέστ
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» .....	58	24256	διπλήθε Σουέζ 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΝΗΜΕΡΤΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πέρυκα» .....	52	11267	εις Πειραιά από 13 'Απρ.
ΝΗΣΙ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέτελ Μάρ» .....	44	7158	άργει Ελευσίνα από 11 Φεβρ. 1958
ΝΙΚΟΓΙΑ (κοστ.) .....		έτ. «Ναυτίλος» .....	10	1182	άργει Μπαρρόου από 4 Νοεμ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	12395	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Μαύρην Θάλασσαν
ΝΙΚ.Α.ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	18	2447	άργει Αμπελάκι από 29 Μαρτ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντονόζο» .....	44	7255	έφθ. Βοστώνη 19 'Απρ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια» .....	43	7121	άνεχ. Χούλλα 4 Μαΐου διά Γδυνιαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίρη» .....	37	7991	άργει Ρίθερ Στόουρ από 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεντέ» .....	43	7255	έφθ. Νεάπολιν 9 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΟΣ (λ.) .....		έτ. «Πλαναμά» .....	43	7290	άργει Καμαία 7 Μαΐου
ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες» .....	45	7003	άργει Κυνόδουραν από 24 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντινένταλ» .....	44	7180	άργει Χόλυκεντ από 28 'Ιουν. 1958
ΝΙΚΟΦΙΑ (παν.) .....		έτ. «Αφρέσσα» .....	18	3335	άνεχ. Γιασδάταν 7 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΝΟΕΜΙ (λ.) .....		έτ. «Ξαλλονίκα» .....	36	5061	άργει Μπερράου από 14 Δεκ. 1957
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λ.δ.) .....		έτ. «Παναμ..Γιουρόπο» .....	28	9002	άνεχ. Χούλλα 4 Μαΐου διά Γδυνιαν
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.) .....		έτ. «Πλαναμ..Γιουρόπο» .....	28	6857	άργει Αλεξάνδρειαν από 21 Μαρτ.
ΝΟΡΟ ΚΙΓΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα» .....	52	12191	εις Σουέζ από 14 'Απρ.
ΝΟΡΟ ΛΑΙΔΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιετούνια» .....	41	6830	άργει Ζάντρηκ από 13 'Οκτ.
ΝΟΡΟ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερά» .....	55	18210	άργει Φάλμουρ από 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΟ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμουλα» .....	43	6779	διπλήθε Ντόρερ 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα» .....	52	12029	άργει Αμπελάκι από 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπέλ Μόντε» .....	44	7248	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 'Απρ. διά Ράς Τανούρα
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ .....		έτ. «Αλάτνικα» .....	44	7054	άργει Ρόττερνταμ από 7 Φεβρ. 1958
ΝΟΡΑΝΤΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιλετη» .....	42	7251	έφθ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου
ΝΟΡΜΑ (δ.κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουνη» .....	22	7765	άργει Ελευσίνα από 17 'Απρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον» .....	45	7148	άργει Πόρτη ντε Μπούκ από 4 'Ιουν. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον» .....	43	7176	άργει Καλάμας από 14 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΤΣΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ» .....	44	7061	έφθ. Τόκιο 30 'Απρ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)		έτ. «Ούντηγουαρντ» .....	58	17743	άνεχ. Βαλτιμόρην 6 Μαΐου διά Σέθεν "Αίλαντς
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάντεντ Κρες» .....	53	12577	έφθ. Νέαν Υόρκης 7 Μαΐου
ΝΤΕΒΟΝ (λ.) .....		έτ. «Βιλλανούεντα» .....	56	10545	άνεχ. Σορέλ 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΤΕΛΟΙΚΗ ΗΓΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ» .....	58	13545	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 4 Μαΐου δι' Ιταλιαν
ΝΤΕΛΟΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπή 'Εντερπράϊζ» .....	59	12800	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΕΡΜΠΙ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐν» .....	58	10396	άργει Φιλαδέλφειαν 28 'Απριλίου διά Παραμαρίπομπο
ΝΤΟΜΙΝΕ' Ι.ΤΟΡ		έτ. «Παρνασσός» .....	44	7256	άργει Ντάρτμουθ από 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν» .....	31	5847	άργει Ντάρτμουθ από 17 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν..-'Εουρόπα» .....	57	9746	έφθ. Κόμπη 6 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν - 'Εουρόπα» .....	54	11208	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου διά Πούηντα Καρντόν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν - 'Εουρόπα» .....	57	9746	άνεχ. Μόζι 25 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν - 'Εουρόπα» .....	56	8716	έφθ. Λονδίνον 10 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εβμαράνια» .....	58	10483	άργει Κάρδιφ από 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα» .....	55	11209	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 7 Μαΐου διά Κόλπον
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν-'Εουρόπα» .....	56	8716	άργει Κυνόδουραν από 30 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΑΝΤΟ .....		έτ. «Γκαμπόδα» .....	44	7244	έφθ. Μόζι 8 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.) .....		έτ. «Ρεζουλούότη» .....	56	10486	άργει Κάρδιφ από 14 'Οκτ.
ΝΤΟΡΙΚ (λ.) .....		έτ. «Μηπαχι Σαλίνας» .....	44	7128	εις θεσιν 9.38 N.-34.2 Δ., Μαΐου 4 διά Μπουένος "Αύρες
ΝΤΟΡΕΣΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ Τρ.» .....	58	10396	άργει Ορλεάνην 3 Μαΐου
ΟΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οία» .....	11	1881	άργει Κυνόδουραν από 14 'Οκτ.
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗ (λ.) .....		έτ. «Σάν 'Αντόνιο» .....	43	7051	εις Ρόττερνταμ 24 'Απρ. διά Πειραιά
ΟΛΚΑΤ (λ.) .....		έτ. «Καρμέλο» .....	43	2875	άργει Αμπελάκι από 2 'Ιουν. 1957
ΟΛΥΜΠΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα» .....	53	17362	διπλήθε Βοστώνην 7 Μαΐου διά Πειραιά
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	13665	άργει Θερρόλ από 3 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	13652	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	20453	άνεχ. Τεργέστην 30 'Απρ. διά Περσικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΓΜΣ (τάνκερ) .....		έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	48	11379	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 5 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙ'ΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	14047	διπλήθε Σουέζ 4 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορ. 'Ωνάση» .....	58	27602	άνεχ. Σιμότου 24 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΩΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	50	17791	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	53	14221	εις Σιενταμ (επισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτις» .....	53	14079	εις Αμβούργον από 26 Φεβρ. (επισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολ..μπικ 'Οίλα» .....	49	17792	άνεχ. Λόδη Αντζελές 8 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ.'ΙΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	13678	εις Ρόττερνταμ από 22 Μαρτ. (επισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	53	13660	εις Ρόττερνταμ από 7 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοριρέντες» .....	45	10448	αργει Φερρόλ από 22 Φεβρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	13914	άνεχ. Σαντιάγκο 5 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	55	13709	άνεχ. Περιοκόν Κόλπον 4 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	13713	εις Ρόττερνταμ από 9 'Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	55	13934	άνεχ. Πότλαντ (Με) 4 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	59	25000	εις Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ. (επισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	13665	διπλήθε Σουέζ 9 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ» .....	55	18790	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	55	13974	διπλήθε Σουέζ 7 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	20959	άργει Φερρόλ από 14 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	13665	εις Ρόττερνταμ από 1 Απρ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	49	17792	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 Μαΐου διά Παλέρμο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	14047	άνεχ. Περο. Κόλπον 1 Μαΐου διά θιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	49	17792	εις Γερμανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....		έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	59	38000	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 'Απρ. διά Σάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	58	27672	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 2 Μαΐου διά Κιουοσάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	50	17791	άνεχ. Πότλαντ (Με) 6 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλα» .....	54	13580	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 30 'Απο. διά Ντώρμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μουνούαντο» .....	54	20611	άργει Ρίθερ Μπλακονιώτερ από 22 Δεκ. 1957
ΟΛΥΜΠΟΣ (λ.) .....		έτ. «Μονοδάρ» .....	43	7028	άνεχ. Νέαν Ορλεάνην 6 Μαΐου
ΟΜΗΡΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες» .....	27	8627	άργει Αμβούργον από 23 Αύγ. 1957
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) .....		έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ» .....	43	8195	έφθ. Τρίνινταντ 3 Μαΐου διά Παραμαρίμπο
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ'ΙΤΕΡ .....		έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ» .....	44	8484	άνεχ. Περο. Κόλπον 7 Μαΐου διά Λάδεσεντ
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (λ.δ.) .....		έτ. «Λά 'Εμπρέσσα» .....	56	21090	άνεχ. Μάρ ντελ Πλάτα 23 'Απρ. διά Καλντέρεα
ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ» .....	34	8378	

ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)		έτ. «Οσεαν»	52	11349	άργει Τζάκοσονθιλά άπό 13 Δεκ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουάιτ Στάρ»	44	7248	άνεχ. Λός Αντζελες 19 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΔΙΣΣΕΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλισσες»	42	8570	άνεχ. Λός Αντζελες 30 'Απρ. διά Νέον Υόκον
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άργει Χαλκίδη άπό 4 Δεκ. 1957
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άργει Βαλτιμόρων άπό 18 Αύγ. 1957
ΟΥΡΑΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορία»	56	12807	έφθ. Τόκιο 3 Μαΐου
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	διπλήθε Παναράν 7 Μαΐου διά Βοστώνην
ΠΑΓΛΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Παρέπτο»	43	7176	άργει Μπρούζες άπό 18 'Απρ. 1958
ΠΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7081	άργει Έλευσίνα άπό 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)		έλληνικά ουμφέροντα	42	2873	έφθ. Βομβάν 6 Μαΐου
ΠΑΝ		έτ. «Αρίας»	56	10486	άνεχ. Κόμπε 28 'Απρ. διά Βαγκούθερ
ΠΑΝΑΓΙΑ (κοστ.)		έτ. «Ολίακαλα»	26	4494	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Βρέμην
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε»	56	16009	άνεχ. Ρότερνταμ 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΙΣΤΗ (λ.)		έτ. «Καραϊγιά»	58	10659	διπλήθε Θεσσαλονίκη 9 Μαΐου διά 'Αλεξανδρειαν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρε»	57	10498	άργει Μπρούζες άπό 8 Φεβρ. 1958
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	άργει Τάραντα άπό 23 Νοεμ. 1957
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντ' Ιγνάτιο»	44	7281	άργει Πέραμα άπό 9 Αύγ. 1957
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεόλια»	29	6481	διπλήθε Αγιον Βικέντιον 9 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	εις Σιγκαπούρην 4 Μαΐου (άργει)
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφίατα»	09	715	άργει Πέραμα άπό 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Στύλμα»	36	1974	εις Χάμπτον ρόδις άπό 5 Δεκ.
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.)		έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλι»	30	3727	εις Κολόμπο άπό 31 Μαρτ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Κόμπε 24 'Απρ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Πιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Χόγκ Κόγκ 4 Μαΐου
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιρίκ Τσάλλεντζερ»	57	10173	έφθ. Ε' Βονομάουθ 9 Μαΐου
ΠΑΣΙΟΙΚ ΙΤΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας	57	12630	άνεχ. Ν. Υόκρην 6 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	έφθ. Μπαντάρ 'Αμπάς 6 Μαΐου
ΠΕΛΟΨ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμακο»	45	7054	έφθ. Μπατόν Ρουζ 27 'Απρ.
ΠΕΡΑ ΑΓΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Ρότερνταμ 8 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 6 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΜΗΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	Ν. Γ. Λιθανός	58	8465	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 6 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Μπάνιας 3 Μαΐου διά 'Αμβέρσαν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	διπλήθε Αντεν 7 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 30 'Απρ. διά Γαλλίαν
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15852	διπλήθε Σουέζ 6 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Πήγασος»	43	7221	άργει Ρίθερ Μπλακγουάτερ άπό 23 Μαρτ.
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήποντος»	45	6712	άργει Σύρον άπό 9 Οκτ. 1957
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	άνεχ. Μητρέαλ 7 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς»	43	7228	έφθ. Δουδλ.νον 28 'Απρ.
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άργει Μπρούζες άπό 20 Δεκ. (επισκευα)
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)		έτ. «Σιέτε Μάρρας»	43	2016	έφθ. Θεσσαλονίκην 28 'Απρ.
ΠΟΦΘ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθος»	16	1999	άργει Αμπελάκι άπό 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	άνεχ. Βαγκούθερ 7 Μαΐου διά Βοστώνην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Λός Αντζελες 23 'Απρ. διά Κόμπε
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	57	9167	διπλήθε Λάδσεντ 6 Μαΐου διά Ντάρ έλ Σαλάμ
ΠΟΠΗ		έτ. «Οσαν Γουαίνης»	38	2561	διπλήθε Χολτενάου 27 'Απρ. διά Δάντσικ
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	43	7273	
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άργει Σύρον άπό 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άνεχ. Χάμπτον 6 Μαΐου διά Πούντα Πάλμας
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλουκού»	36	7104	άργει Ντάρτμουθ άπό 11 'Απρ. 1958
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασαλίαν άπό 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΚΥΨ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	58	10414	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 26 'Απρ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	άνεχ. Κιουρασάο 4 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθέυς»	43	10468	άργει Σύρον άπό 10 Σεπτ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήποντος»	43	7128	άνεχ. Σύρον 2 Μαΐου οια Κόλπον Μεξικού
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτ»	43	6979	άργει Σεμερούγκε άπό 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Σιδώνα
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άργει Φάλμουθ άπό 17 'Ιαν. 1958
ΡΑΥΝΤΟΥ (λ.)		έτ. «Λιμπέριαν»	43	7152	εις Βέλγιον, ύπο ουμπλήρωσιν
ΡΕΝΕ		έτ. «Ιντεραρμερικάνα»	59	14000	έφθ. Πιούμπο 23 'Απρ.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)		έτ. «Νόγκα»	11	2255	άργει Φλωιογκ άπό 18 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λ.)		έτ. «Νέστωρ»	43	6993	άργει Μπρούζες άπό 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟΝ (παν.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	44	7111	άνεχ. Αντεν άπό 25 Μαρτ. διά 'Ιανωνίαν
ΡΙΤΖΕΦΙΔΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιλεντ»	45	10517	άνεχ. Σεμπούδη 6 Μαΐου διά Μόζι
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)		έτ. «Γουεστερν Ση»	55	21028	άργει Πειραιά άπο 10 'Απρ.
ΡΥΜΟΣ (λ.)		έτ. «Κλόμπε»	57	10316	άνεχ. Ε' Βονομάουθ 1 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαΐτη»	44	7176	άργει Γάνδον άπο 20 'Οκτ. 1957
ΣΑΛΑΜΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	45	2895	έφθ. Μόντρεαλ 29 'Απρ.
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνχαλ»	30	4105	άνεχ. Τάμπα 29 'Απρ. διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΣΑΛΑΜΑΤΣΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόχαλ»	44	2844	έφθ. Αμπέρσαν 21 'Απρ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν»	44	10509	άργει Σπέτζιαν άπο 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαβίζα»	23	5372	άργει Κυνόσουραν άπο 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7283	άργει Σπέτζιαν άπο 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άργει Ρότερνταμ άπο 16 'Ιαν. 1958
ΣΑΝΟΗ (λ.)		έτ. «Πρέκορτ»	42	6996	άργει Μπρούζες άπο 17 'Απρ. 1958
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)		έτ. «Άλμπερτα»	44	7238	άργει Φάλμουθ άπο 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρ. πιμα»	44	7210	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 3 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολύφιμος»	19	1260	έφθ. Μόζι 2 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	42	7118	έφθ. Σιγκαπούρην 5 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	άργει Κάρδιφ άπο 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7207	άνεχ. Τρίνινταντ 28 'Απρ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Ρότερνταμ 28 'Απρ. διά Σέθεν 'Αιλαντς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οράκουάνα»	43	7129	άργει Σύρον άπο 25 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανθήνα»	43	7179	άνεχ. Τζιμπούτη 5 Μαΐου διά Βόρ. Αμερικήν
ΣΑΝΤΗΜΗ (λ.δ.)		έτ. «Γκόλρο Σ.»	45	10655	διπλήθε Παναράν 27 'Απρ. διά Μαρακάιμπο
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανδράκι»	45	7048	άργει Αμπελάκι άπο 7 Αύγ. 1957
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)		έλληνικά ουμφέροντα	36	1988	έφθ. Λίβερπουλ 2 Μαΐου
ΣΑΝΩΡ		έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεχ. Τρίνινταντ 27 'Απρ. διά Πόρτ Αλφρεντ
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	διπλήθε Ελανούρ 7 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΣΕΒΙΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άργει Ελευσίνα άπο 6 Φεβρ. 1958
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	55	16056	άνεχ. Μπάνιας 28 'Απρ. διά 'Αιμθούργον
ΣΕΛΕΣΤΕ (λ.δ.)		έτ. «Μερκάτορ»	44	2877	εις ταξίδια μεταξύ άμερικανικών λιμένων

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.

ΣΗ ΑΓΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίθεροαλ»	42	6117	άνεχ. Μόζι 5 Μαΐου διά Τόκιο έφθ. Μόντρεαλ 4 Μαΐου
ΣΗ ΜΑΙΝΤΑΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ 'Ιντερν.»	44	7170	άργει 'Αμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άργει Μηδέρα από 1 Μαρτ.
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίθερας Τράμπι»	42	7214	άργει Ρόττερνταμ από 1 Μαρτ. 1958
ΣΙΑΕΡΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άργει Πεταλιούς από 5 Μαΐου 1958
ΣΙΡΑΜ	N.A.T.	έτ. «Σίραμ»	42	7146	εις Γιουγκοσλαβίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΙΡΚΛΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίρκλε»	59	1850	άργει Σύρου από 4 'Οκτ. 1957
ΣΚΩΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοέδα Βαλένθα»	42	6907	όνεχ. Χαδάνναν 24 'Απρ. διά Λιθύνη
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	διπλήθ. Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΣΟΥ ΙΤΤΟΥΟΥΤΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουιτγουώτερ»	41	10443	έφθ. Σαθούν 7 Μαΐου
ΣΟΥΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν Σπή»	21	1946	έφθ. Κόρκ 29 'Απρ. διά Χάλιφαξ
ΣΟΥΝΙΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κηφισιάδι»	43	7236	έφθ. Καράτσι 4 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλσιορ»	57	10398	άργει Μπρούςες από 7 Αύγ. 1958
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	Κ. «Ατυχίδης»	25	6810	άργει Σπαλματόρι από 16 Μαΐου 1958
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αιλούς»	43	7199	άργει Σπαλματόρι από 29 'Απρ.
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άνεχ. Μασσαλίαν 29 'Απρ. διά Πειραιᾶ
ΣΠΕΤΣΕΙ ΑΓΓΛΑΝΤ (κοστ.)	.....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	εις Πειραιᾶ από 11 Μαρτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΑΥΡ (κοστ.)	.....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	άνεχ. Μοντεβίδεο 25 'Απρ. διά Αμβέρσαν
ΣΠΕΤΣΕΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)	.....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	έφθ. Ριό 'Ιανέριο 4 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΕΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (κοστ.)	.....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εις Τεργέστην από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΕΤΣΕΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)	.....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	
ΣΠΗΝΤΓΟΥΑΙΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόθικ»	57	20683	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 6 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπουν Τάνκερς»	56	30159	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΣΤΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΛΛ. ΙΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	άργει Κάρελστατ από 30 'Ιαν.
ΣΥΜΦΟΝΥ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκό»	44	7144	άργει Φάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	διπλήθ. Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΤΑΝΑΓΡΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	άνεχ. Λιμένεραν 5 Μαΐου διά Σικάγον
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλένε»	43	7225	άνεχ. Πόρτα Αλμπέρνη 18 'Απρ. διά Σάν Ζουάν
ΤΑΣΣΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν 'Ατανάσια»	15	2557	άργει Πέραμα από 27 Σεπτ.
ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόναδαρη»	43	7032	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΑΥΡΟΥ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλη»	56	20332	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 'Απρ. διά Αρούμπαν
ΤΖΕΙΓΜΕΣ ΜΟΝΡΟΕ (Δ.)	.....	έτ. «Σπηλέριερς»	43	7231	έφθ. Λας 'Αντζελες 1 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει 'Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργει 'Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΘΛΕΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άργει Γάνδην από 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΟΥΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	άργει Χίον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόα»	54	18717	διπλήθ. Σουέζ 2 Μαΐου διά Φάρο
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (λιθάνου)	(N.A.T.)	Δ. Καπότας	30	2047	έφθ. Βατούμι 5 Μαΐου
ΤΙΝΑ ΡΝΑΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτις»	53	27853	άνεχ. Τρινινταντ 2 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάθεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Βαλτιμόρην 10 'Απρ.
ΤΙΡΥΝΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	έφθ. Μόντρεαλ 4 Μαΐου
ΤΟΥΛΑ Ν. (Δ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	43	7160	εις 'Αμβέρσαν από 24 'Ιαν. (έπισκευα)
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	άργει Κυνόδουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΤΕΑΝΣΙΓΚΟΥΛό (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδηλος»	57	24027	διπλήθ. Πόρτα Σαΐδ 28 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άργει Βίγκο από 5 'Οκτ.
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Δ.δ.)	.....	έτ. «Τρανοιάσων»	31	8933	άργει Συσακούσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δ.)	.....	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Συρακούσας από 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	Ηλ. Γ. Κουλουκούντης	44	7299	άνεχ. Οζάκαν 26 'Απρ. διά θιλιππίνας
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (Δ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικ»	43	9474	άνεχ. Πόρτα Εθεργκλαντ 1 Μαΐου διά Κούδαν
ΤΡΑΝΣΠΟΝΙΡ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	28	7388	άνεχ. Ντόρμπαν 2 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δ.)	.....	έτ. «Τρανοκάστωρ»	30	9100	έφθ. Φάλμουθ 2 Μαΐου
ΤΡΕΙΓΜΕΡ (Δ.)	.....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άργει Ζεεμπρούγκε από 19 Νοεμ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Δ.δ.)	.....	έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 'Απρ. διά Πουέρτο λά Κρουζ
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΕ. ΙΝΤΕΡ (Δ.δ.)	.....	έλληπνικά συμφέροντα	36	7096	άνεχ. Λά Ρομάνη 8 Μαΐου διά 'Αμμουδιν Μπαίν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άργει Κυνόδουραν από 8 Σεπτ.
ΤΡΙΤΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	45	10603	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 3 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΤΣΑΙ	.....	έτ. «Μεριντιάνα»	20	4028	άνεχ. Τενερίφαν 5 Μαΐου διά Μπουένος 'Αύρες
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κυπριανόυ	18	5285	άργει Κυνόδουραν από 24 'Ιουλ. 1957
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ (N.A.T.)	.....	Φ. Κυπριανόυ	18	5729	άργει Κυνόδουραν από 8 Μαρτ. 1958
ΤΥΧΑ	.....	έτ. «Ρούγιαλα»	42	7035	άργει Μπρούζες από 1 Αύγ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Δ.δ.)	.....	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Ράς Τανούρα 5 Μαΐου διά Σάντος
ΥΠΕΡΙΩΝ (Δ.δ.)	.....	έτ. «Βίγκη»	59	25300	άργει Κιέλον
ΦΑΛΚΟΝ	.....	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	άργει Ζεεμπρούγκε από 25 'Ιαν. 1958
ΦΑΝΤΟΜ (Δ.δ.)	.....	έτ. «Μιρμάνη»	57	21910	έφθ. Λίθανον 1 Μαΐου
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7263	άνεχ. Λισσαθώνα 25 'Απρ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΦΑΤΙΝΑ (λιθάν.)	(N.A.T.)	Κ. 'Αργύρης	17	1875	άργει Πέραμα από 2 Αύγ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα	44	7140	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγρέσο»	44	7208	άργει Κάρλοχαμην από 28 Μαρτ. 1958
ΦΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2642	διπλήθ. Ουζάν 2 Μαΐου διά Ιταλίαν
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάλντελλ»	44	10983	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 'Απρ. διά Κιουρασάο
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άργει Κύριανης από 12 Αύγ. 1957
ΦΩΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άργει Σύρου από 15 Σεπτ. 1957
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7029	άνεχ. Λεξάνδρειαν 9 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΧΑΛΛΟΥΜ ΜΕΝΤ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	40	1548	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 7 'Ιαν. 1958
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 3 Μαΐου διά Λας Πιέντρας
ΧΑΡΙΟΤ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νία»	57	23664	διπλήθ. Τανούρα 3 Μαΐου διά Σουέζ
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10583	διπλήθ. Αντεν 4 Μαΐου διά Καράτοι
ΧΕΡΑΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	έφθ. Ντουλούθ 3 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτερωθή»	43	7182	άργει Τεργέστην από 2 Σεπτ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσορπτ»	38	9403	εις Τεργέστην από 10 'Ιαν. 1958
ΧΟΚ	.....	έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	άργει Καλάμας από 23 Φεβρ.
ΧΟΥΔΕΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (Δ.)	.....	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιαν. 1958
ΧΡΗΣΤΟΣ (Δ.)	.....	έτ. «Πλίον»	44	7150	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Απρ. διά Λάς Πιέντρας
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάθεντ Κρός»	53	12513	έφθ. Μαζουλιπάταμ 1 Μαΐου
ΧΡΥΣ (Δ.)	.....	έτ. «Τράκουντ»	43	7258	έφθ. Καλκούταν 4 Μαΐου
ΧΡΥΣ Χ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούνινδσωρ»	43	7243	άνεχ. Σιπερερς 3 Μαΐου διά Λάδοσεντ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιπερερ»	55	23930	έφθ. Βοστώνη 8 Μαΐου
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Γιαβάταν 23 'Απρ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐ»	44	7256	άργει 'Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΧΡΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατσεάνικα»	42	7084	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ.
ΟΚΕΑΝΙΣ (Δ.)	.....	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο»	40	7188	έφθ. Πόρτα Αρθουρ 7 Μαΐου (διά Μπωμόν)
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Δ.)	(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

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI, BALTIMORE"

BALTIMORE 2, MD.