

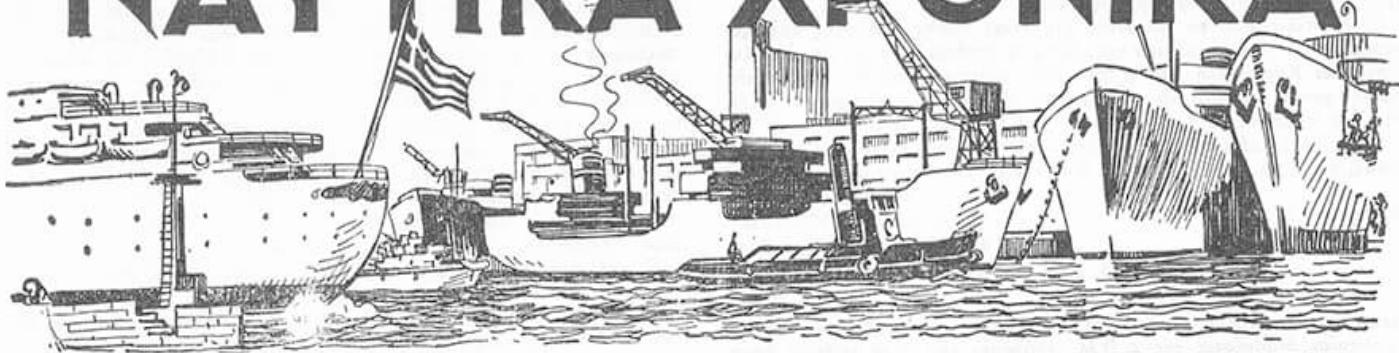
NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1959

Αρ. Φύλλου 576/335

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 576/335

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1959

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΙΣ ΠΑΡΑΙΝΕΣΕΙΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

'Ελάδομεν καὶ κατὰ καθηκὸν δημοσιεύμενον τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας :

'Αγαπητὲ κ. Διευθυντά,

'Ἐπὶ ύμετέρου ἄρθρου καταχωριθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 575/334 τεύχος τοῦ ἔγκριτον υἱῶν περιοδικοῦ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» μὲ τὸν τίτλον: «Πρὸς 'Υπουργὸν παραίνεσις», παρακαλοῦμεν ὅπως δημοσιεύσῃ τὰ ἀκόλουθα :

'Ἐν πρώτοις, δεχθῆτε τὰς εὐχαριστίας μας διὰ τὴν ἐκδηλουμένην πρός με ἑκτίμησιν καὶ συμπάθειαν.

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι δικαιολογοῦμεν τὴν ἀνήσυχίαν ὑἱῶν διὰ τὰ γενικότερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας, ἄτινα ἀπασχολοῦν δῆλους τοὺς ἐνδιαφερομένους, ἀλλὰ δὲν θὰ μᾶς εύρητε συμφώνους μὲ τὰς διατυπουμένας κρίσεις, ὡς πρὸς τὴν δραστηριότητα τοῦ 'Υπουργείου μας, διότι πιστεύομεν, ὅτι ἐντὸς τοῦ χρονικοῦ διαστήματος τῆς ὑπηρεσίας μας, ἐδόθησαν αἱ πλέον συμφέρουσαι διὰ τὴν Ναυτιλίαν λύσεις.

Οὕτω τὸ ἀκανθώδες πρόβλημα τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ, ὥχι μόνον ἐπρογραμματίσθη, ἀλλά, ὡς γνωρίζετε, εύρισκεται εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐπιλύσεως του.

Βάσει τῆς κειμένης νομοθεσίας, ἀνεγνωρίσθησαν παρ' ὑἱῶν ἐπιβατηγὰ ἀκτοπλοϊκὰ διὰ πλοία ἡλικίας μέχρι τριάκοντα ἑτῶν, ἀποκλεισθέντων τὸν εἰσαχθέντων μεγαλύτερας ἡλικίας. Ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς δὲ Ἰουλίου ἐ. ἔ., μῇ παρατεινομένης τῆς ισχύος τοῦ σχετικοῦ Β.Δ., τὸ ὄριον ἡλικίας διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων περιορίζεται μέχρις 20 ἑτῶν.

Διὰ τὴν ἔξυπρέτησιν, ὅμως, τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ ἐπετράπη καὶ εἰς πλοία μεγαλύτερας ἡλικίας νὰ δρομολογηθῶσι εἰς ἀκτοπλοϊκὰ γραμμάτα, κατ' ἔκαιρεσιν καὶ ὅπου αἱ συγκοινωνίαις αἱ ἀνάγκαι καὶ ὁ νόμος τὸ ἐπιτρέπουν.

Ἐν συνεχείᾳ εἰργάσθημεν καὶ ἐπετύχομεν τὴν δυνατὴν αὔξησιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου διὰ νεοτεύκτων σκαφῶν πρὸς ἐνίσχυσιν ὡρισμένων ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν καὶ τῶν ἐνεργειῶν μας αὐτῶν ἔλασον ἥδη γνῶσιν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἀκτοπλοϊκοὶ ἐφοπλισταί. Καὶ περαιτέρω, κατόπιν ἐπισταμένης μελέτης ἐνεκρίναμεν τὸν διαχωρισμὸν τῶν γραμμῶν καὶ πλοίων κατὰ κατηγορίας, ὡστε ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Δεκεμβρίου ἐ. ἔ. νὰ ἔχωσιν ἐφαρμογὴν αἱ ἀποφάσεις τοῦ 'Υπουργείου μας μὲ τὴν γνώμην τῶν ἀκτοπλοϊκῶν, οἵτινες, κατ' ἄρχην, ἐνέκριναν τὰς σκέψεις μας, πρὸς δριστικὴν ἐπίλυσιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προβλήματος.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι θὰ ἀναγνωρίσητε, ὅτι τὸ ἀκτοπλοϊκὸν καὶ ἐπρογραμματίσθη καὶ λύνεται κατὰ τὸν καλύτερον τρόπον μὲ τὴν ἀντικειμενικὴν συμπαράστασιν καὶ τὸν ἐνδιαφερομένων ἀκτοπλοϊκῶν.

Ἀπὸ νομοθετικῆς πλευρᾶς, σᾶς γνωρίζομεν, ὅτι ἔχει πρωθητῆ τὸ νομοσχέδιον «Περὶ 'Ασφαλείας τῆς Ναυτιλοΐας καὶ 'Επιθεωρήσεως τῶν Ε.Ε.Π.», τὸ ὅποιον, λόγῳ τῆς φύσεως του, δημιουργεῖ σοδαράς οἰκονομικάς ἐπιβαρύνσεις.

Τὰ εὐρεθέντα ἐν τῷ 'Υπουργείῳ μας ἔτοιμα νομοσχέδια περὶ Α.Ο.Κ.Π. καὶ Ν.Ι.Ε.Θ. ἀπεσύρθησαν κατόπιν ἐπισταμένης μελέτης ὡς μη ἀναγκαῖα, ἐπιτεχθέντων τῶν ἐπιδιοκομένων σκοπῶν, δι' ἀποφάσεων ὑἱῶν, βάσει τῆς κειμένης νομοθεσίας.

Οὕτω, ἡ παρὰ τῷ Α.Ο.Κ.Π. ἀσφάλισις τῶν πληρωμάτων τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων κατὰ κινδύνου πολέμου, κατηργήθη, δι' ἀποφάσεως, ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον, ὡστε οὐδεμία ἐπιβάρυνσις τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ἐκ τοῦ λόγου τούτου νὰ ὑπάρχῃ, οἱ δὲ ἐργαζόμενοι εἰς τὸν Α.Ο.Κ.Π. ὑπάλληλοι ἀπεσύρθησαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., τὰ χρήματα παραμένουν κατατεθείμενοι εἰς τὰς Τραπέζας πρὸς τυχὸν ἀποζημίωσιν τῶν δικαιούχων, δὲ δὲ Νόμος τοῦ Α.Ο.Κ.Π. ὑφίσταται, διὰ νὰ λειτουργήσῃ ἐκ νέου ἐν περιπτώσει ἀνάγκης.

'Ομοίως τὸ Νοσηλευτικὸν 'Ιδρυμα 'Εργατῶν Θαλάσσης Ιδρυθέν διὰ

τοῦ Ν.Δ. 628/48 ἐδωρήθη ἀμετακλήτως εἰς τὸ διά τοῦ Ν.Δ. 2172/52 νεοσυσταθὲν 'Ιδρυμα καὶ τὸ 'Υπουργείον ὑμῶν ἀπεξενώθη τούτου ἐκουσίως, διατηρήσαν, ὅμως, πλειοψηφίαν εἰς τὸ αὐτοδιοικούμενον 8μελές 'Αδελφάτον τοῦ 'Ιδρυματος.

Συνεπῶς τὸ ἐνδιαφέρον μας, διὰ τὴν τύχην τῆς περιουσίας τοῦ Νοσοκομείου, ἐν περιπτώσει διαλύσεως του, ἐπιτυγχάνεται δι' ἀπλῆς ἀποφάσεως τοῦ 'Αδελφάτου, ήτις καὶ μᾶς δίδεται, χωρὶς νὰ ἔχωμεν ἀνάγκην Νόμου. 'Αλλως, καὶ ἐν καιρῷ τῷ δέοντι, τούτο θέλει ρυθμισθῆναι μὲ τὰς διατάξεις τοῦ Α. Κ.

'Ως πρὸς τὸ Νομοσχέδιον τοῦ Ν.Α.Τ. πλεῖστα τῶν θεμάτων ἐπελύθησαν διά τε τῆς ισχύουσης Νομοθεσίας καὶ διά τῆς ὑπ' ἀριθ. 126/58 γνωμοδοτήσεως τοῦ Νομικοῦ Συμβουλίου τοῦ Κράτους «περὶ ὑπολογισμοῦ προσθέτων τελῶν ἐπὶ χρεωστικῶν ὑπολοίπων ἐκ ναυτολογίων» αἱ δὲ τυχὸν ύφισταμεναι ἀποράιτοι τροποποιήσεις, μελετῶνται εἰσέτι καὶ θὰ λάβωσι τὴν μορφὴν τοῦ Νομοσχεδίου ἐν καιρῷ πρὸς Φέβριν.

Τὸ Νομοσχέδιον «περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης» κριθὲν ὡς λίστα ἔξυπητερικὸν τῶν συμφερόντων τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ ἔξωτερικού, ἐψφισθῆναι μέσων καὶ ἀποτελεῖ Νόμον τοῦ Κράτους ἀπὸ τῆς 10ης Νοεμβρίου 1958.

Συνεπῶς τὸ 'Υπουργείον μας καὶ εἰς τὸν τομέα αὐτὸν ἐπετέλεσε τὸ καθῆκον του κατὰ συνείδησιν καὶ θαρραλέως ἔχον ὡς γνώμονα ὥχι τὴν πληθώραν Νομοσχεδίων καὶ Νόμων, ἀλλὰ τὴν ὄρθην ἐρμηνείαν καὶ ἐκτελεσίαν τῶν ύφισταμένων Νόμων.

'Ἐν περιπτώσει ἀνάγκης νέου Νόμου ἡ τροποποιήσεως καὶ προσθήκης ὡρισμένων ἄρθρων καὶ διατάξεων εἰς ισχύοντας Νόμους, διὰ τὴν πληρεστέρων ἔχυπηρέτησιν τῆς Ναυτιλίας μας, νὰ είσθε βέβαιος, ὅτι τούτο θέλει ἐπιτευχθῆναι ταχύτατα.

'Ως πρὸς τὴν Μεσογειακὴν Ναυτιλίαν εἰργάσθημεν καὶ ἐπετύχομεν διὰ προσωπικῆς ὑἱῶν παραστάσεως παρὰ τῇ Νομισματικῇ 'Επιτροπῇ τὴν μείωσιν τοῦ παρακρατήματος τῶν ναυλῶν τοῦ 'Ελληνοαιγυπτιακοῦ κιληριγκοῦ ἀπὸ 12 % εἰς 5 % καὶ ἐν συνεχείᾳ προσπαθοῦμεν διὰ συνεχῶν ἐνεργειῶν μας διὰ τὴν ἐξουδετέρωσιν τοῦ αὐξηθέντος ἥδη παρακρατήματος λόγω συναλλαγματικῶν ἀναγκῶν.

Νὰ είσθε δὲ βέβαιος, ὅτι ἡ Νομισματικὴ 'Επιτροπὴ ἐν τῷ γενικῷ περιπτώσει διατάξεις τῆς Χώρας μας διὰ πράξη τὸ καλύτερον.

Διὰ τὴν ἐπαύξησιν τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς Ἑλληνικὰ μεταφορὰς (εἰσαγωγαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ διὰ θαλάσσης), είναι πρόσφατοι αἱ διά τοῦ Τύπου ἀνακοινωθεῖσαι ἐπιτεύξεις καὶ μάλιστα ἐπὶ τοῦ θέματος τῶν ρωσικῶν πετρελαίων, εἰς δὲ ἀναφέρεσθε εἰς τὸ δημοσίευμα σας, ὡστε παρέλκει, νομίζομεν, ἡ περαιτέρω μνεία καὶ ἡ εἰς τούτο συμβολὴ μας.

Διὰ τὸ σοδαρότατον θέμα τῆς ἀνεργίας τὸ ὅποιον ἀπασχολεῖ ὅλως ιδιαιτέρως τὸ 'Υπουργείον μας, γνωρίζετε καλῶς, ὅτι χάρις εἰς τὴν ὑπάρχουσαν ἀλληλεγγύην τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ἐπετύχη ἡ ἐκουσία συνεισφορὰ κατὰ ημῖσυ τοῦ % τῶν ἐργοδοτῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ἐργαζομένων ναυτικῶν ἀπὸ τὸν 'Ιουλίου 1958 ὡστε τὸ συνεισφέρομενον 1 % νὰ καλύπτῃ, σχεδόν, ἐξ ὀλοκλήρου τὰ καταβαλλόμενα ἐπιδόματα, μολονότι ταῦτα ηδήσησαν σημαντικῶς κατόπιν τῆς δι' ἐπανειλημμένων Β. Δ. διευρύνσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐπιδοτούμενών.

Διότι διὰ τὴν προστασίαν ἐπὶ τῆς ἀνεργίας καὶ τῆς ἀσθενείας τῶν ναυτικῶν μας ύφισταται διὰ Νόμου ὑποχρεωτική εἰσφορά τῶν ἐργοδοτῶν καὶ ναυτικῶν διὰ τὴν καλύψιν τῶν κοινωνικῶν αὐτῶν ἀναγκῶν.

Τὸ Κράτος προέβλεψε καὶ ὡραγάνωσε τὰ Ειδικὰ Ταμεῖα, ὡς ἐν προκειμένῳ αἱ εἰσφοραὶ πρὸς Ν.Α.Τ., ἵνα συμπαρίστανται ταῦτα εἰς τυχὸν κρίσεις ἀνεργίας καὶ διὰ τὴν ιατροφαρμακονοσθετικὴν περιθαλψίων τῶν ἡσαφαλισμένων.

Συνεπῶς ἡ στοργὴ τοῦ Κράτους εἶναι ἔκδηλος καὶ εἰς τὴν παρούσαν ναυτιλιακὴν κρίσιν ἀλλὰ καὶ ἡ ναυτικὴ οἰκογένεια ὑπερήφανος διότι ἐκουσία, τῇ παρακλήσει μας, ἥλθεν ἀρωγὸς καὶ ἐνεφάνισεν ὑποδειγματικήν φιλαλλήλαιν διὰ τῆς ἐκουσίας εἰσφορᾶς της πρὸς τοὺς ἀνέργους ναυτικούς μας.

Τέλος, διὰ τὴν ἔσωτερην ὄργανωσιν τῶν 'Υπηρεσιῶν τοῦ 'Υπουργείου, σᾶς παραπέμπομεν εἰς τὸ ίδιον υἱῶν πρόσφατον δημοσίευμα τοῦ τεύχους τῆς Ιησού Μαρτίου ἐ. ἔ. εἰς δὲ ὑπὸ τὸν τίτλον: «Αἱ 'Υπηρ-

μᾶς γεννῶνται ἀμφιβολίαι.

Ἡδη διετυπώθησαν καταγγελίαι πληρωμάτων ἐναντίον πλοιοκτητῶν ὑπογραφάντων συμβάσεις διὰ σκάφη ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας», διὰ τούς νὰ τοὺς πληρώνουν μὲ μειωμένα μισθολόγια. «Ἄν ἐπιμείνουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταὶ εἰς τὰς παρασπόνδιους αὐτὰς ἀξιώσεις των, θὰ τὰς καταγγείλωμεν συντόμως δημοσίᾳ.

Ἐν κατακλεῖδῳ, θὰ ήθελα νὰ προσωπικὴ ἐπίθεσις τοῦ σχολιογράφου ὑπῆρξεν ἀδικος, ὅπερος καὶ βεβιασμένη, νομίζω δὲ διὰ τοῦ ἐγένετο κατά παραφωνίαν πρὸς τὴν ἔγνωσμένην ἀντικειμενικότητα καὶ σχολαστικὴν ἔγκυρότητα τοῦ ἔγκριτου περιοδικοῦ σας.

Πρὶν κλείσω τὴν παρούσαν μου, θεωρῶ χρήσιμον νὰ μεταφέρω ἄδων καὶ τὰς ἀντιρρήσεις συνειδήσεως, αἱ δόναις ἔξωτερικεύθησαν ὑπὸ πολλῶν ἐνδιαφερομένων κυρίων διὰ τοῦ Ἑλληνικῆν σημαίαν, διὰ τούς διὰ τῆς ἐκτεταμένης ἔθνικῶς καὶ διεθνῶς συμπαραστάσεως μας πρὸς τοὺς «Ἑλληνας πλοιοκτήτας σκαφῶν ὑπὸ ἔνεσις «σημαίας εὐκολίας», ἐπροσήναμεν θετικὴν ζημίαν εἰς τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ τὴν ἔθνικήν μας Ναυτιλίαν.

Ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτοῦ μίαν εὐχὴν ἐκφράζομεν ΝΑ ΔΙΑΨΕΥΣΘΩΜΕΝ.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελῶ μετὰ πλείστης τιμῆς

ΜΑΝΘΟΣ ΠΕΤΡΟΥΛΗΣ

Γενικὸς Γραμματεὺς Π. Ν. Ο.

ΚΑΙ Η ΙΔΙΚΗ ΜΑΣ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Θὰ προσπαθήσωμεν, διεγέροντες τὴν μνῆμην τοῦ κ. Πετρουλῆ, νὰ τὸν ἐπαναφέρωμεν εἰς τὴν σκληρὰν πραγματικότητα. Δὲν πιστεύομεν νὰ ἀρνηθῆ τὰ ὅσα θὰ τοὺς ὑπενθύμισωμεν γεγονότα. Αὐτὰ καὶ καταρρίπτουν τὴν καθ' ἡμῶν κατηγορίαν περὶ ἐπικρίσεων ἀστρικτῶν, ἀδικιῶν, ἐπὶ φανταστικῶν γεγονότων ἔρειδομένων ἐπικρίσεων κλπ. κλπ.

Ἐλλειψιν σθένους ἀπέδωσαμεν καὶ ἀποδίδομεν εἰς τὸν κ. Πετρουλῆν κατὰ τὴν ἐνώπιον τῶν ξένων συνδικαλιστῶν πρόσωποις τῆς ὑποθέσεως μας. Δέγε ἀπεκομίσαμεν τὴν ἐντύπωσιν αὐτῆς ἐπιφανειακῶν κρίνοντες τὴν στάσιν τοῦ κ. γενικοῦ γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο., ἀλλ' ἐπὶ τῆς βάσει ἀφενδύνων μαρτυριῶν καὶ αὐτῶν τῶν γεγονότων. Προσωπικῶν διγράφων διεπίστωσαν κατὰ τὴν τελευταίαν διάσκεψιν τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀγάνων τῆς Δ.Ο.Μ. εἰς τὸ Λονδίνον, τὴν ἐσκεμμένην προσπάθειαν τοῦ κ. Πετρουλῆ, ὅπως ἀποφύγῃ νὰ γνωρίσῃ πρὸς τοὺς ἡγέτας τῆς Δ.Ο.Μ.—καθ' ἣ εἶχε καθῆκον καὶ ρητὴν ὑποχρέωσιν—τὸ γεγονός—τὸ χαρμόσυνον διὰ κάθε φίλον τῶν ναυτικῶν μας—τῆς ὑπογραφῆς τῶν 460 συμβάσεων μὲ τοὺς «Ἑλληνας ἐφοπλιστάς». Καὶ τὸ καταπληκτικότερον: «Ἐπεζήτησε τὴν τελευταίαν στιγμὴν νὰ μὴ ὑπογράψῃ ὁ κ. γεν. γραμματέως τῆς Π.Ν.Ο. αὐτὰς τὰς συμβάσεις, τὰς ὅποιας ἐπιμόνως προσπεπάθει ἐπὶ μίαν δῆλην τριετίαν νὰ ἐπιτύχῃ. Καὶ δὲ λόγος τῆς τοιαύτης περιέργου—διὰ νὰ μὴ τῆς δώσωμεν ἄλλον χαρακτηρισμὸν—ὑπαναχωρήσεως τοῦ κ. Πετρουλῆ, τοῦ καὶ μόνου—σημειωτέον—μετασχόντος τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀγάνων, μὲ δικαιώματος λαμβάνη τὸν λόγον καὶ ὑπευθύνως νὰ ἐκπροσωπῆ τοῦ τοῦς «Ἑλληνας ναυτικούς, δὲν ἡτο ἄλλος—λυπούμεθα διότι τὸ ἀναφέρομεν—παρὰ ἡ ἀρνησις τοῦ κ. Μπεκιού—τὴν τελευταίαν στιγμὴν διατυπωθεῖσα—νὰ ἀναγνωρίσῃ τὰς συμβάσεις μὲ τὴν εἰσφορὰν τῶν 50 λιρῶν καὶ ὥστι τῶν ὑπερτετρακοσίων κατὰ πλοίον. Αὐτὸς εἶναι τὸ γεγονός, τὸ ἀδιάφευστον, τὸ ὅποιον ὁ κ. Πετρουλῆς διὰ λόγους σκοπιμότητος καὶ συνδικαλιστικῆς ἀλληλεγγύης δὲν θελει νὰ ἀποκαλύψῃ. Ο. Κ. Μπεκιού, πληροφορθεῖς τὴν προτεραιάν τῆς ὑπογραφῆς τῶν συμβάσεων, διὰ τὰ λύτρα ἡσαν ἐλάχιστα, δὲν ἐδέχθη νὰ τὰς ἀναγνωρίσῃ καὶ φάνεται ὅτι ἀπέτρεψε τὸν κ. Πετρουλῆν νὰ τὰς ὑπογράψῃ. Ήτο ὅμως πλέον ἀργά διὰ νὰ ἀρνηθῇ οὗτος τὴν ὑπογραφῆν· ήτο δεσμευμένος κατόπιν τῶν μακρῶν διαπραγματεύσεων μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς.

Καὶ ὑπέργραψε μὲν ἔκὼν τὰς συμβάσεις, ἀπέφυγεν ὅμως ἐπιμέλως καὶ ἀπτηγόρευσεν εἰς πάντας τὴν γνωστοποίησιν τοῦ γεγονότος. «Δ.Ο.Μ. ἐπισήμως ἤγνοι τὰ διατέρεξαντα. «Ἀγνοεῖ κατὰ συνέπειαν καὶ τὰς συμβάσεις. «Ὑπογραφήσιον δύω τὸ γεγονός, διὰ οἱ συμβλήθεντες μὲ τὸν κ. Πετρουλῆν ἐφοπλισταὶ ἀνέμενον, καὶ πολὺ δικαιοίας, διὰ οἱ συμβάσεις, τὰς ὅποιας ἀπεφάσισαν νὰ ὑπογράψουν μὲ βαρεῖαν ζημίαν τῶν ἐπιχειρήσεων των,—τὸ κάθε λίμπερτο ἐπεβαρύνετο μὲ 3000 λίρας ἐτησίων—θὰ τοὺς ἐκάλυπτον κατὰ πάσης ἀκινησιακῆς ἐνεργείας τῆς Δ.Ο.Μ. Τὸ χαράτσι τῶν 50 λιρῶν καὶ ὥστι αἱ ἄλλαι συνδικαλιστικαὶ ἐπιβαρύνσεις ήσαν τὸ ἀσφαλίστρον κατὰ τῶν ἀντιδράσεων

τῆς Διεθνοῦς. «Ο κ. Πετρουλῆς, χωρὶς τὴν εὐλογίαν τῆς Δ.Ο.Μ. εἶναι ἀνίσχυρος, παρὰ τὴν καλὴν τοῦ θέλησιν, τὴν ὁποῖαν δὲν πάύομεν νὰ τοῦ ἀναγνωρίζωμεν, νὰ προσπίσῃ ἀποτελεσματικῶς τὸ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίον ἀπὸ τὸν ἐκβιασμόν.

«Ἄλλα ὁ κ. Γεν. Γραμματεὺς ὑπῆρξεν ἀσυνεπής καὶ πρὸς ὅσα ἐπηγγέλετο, ἐπιζητῶν τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων. «Ἐτούτες πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς: «Δώσατε μοι τὰς συμβάσεις καὶ ἀπὸ θέσεως ισχύος θὰ προσπίσω τὴν θέσιν τοῦ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας σκάφους ἐνώπιον τῆς Διεθνοῦς.»

Καὶ οἱ συμβάσεις, ἔστω καὶ ἀργά, τοῦ ἐδόθησαν. «Η προσάσπισις ὅμως δὲν ἐπετέυχθη, ἀφοῦ ἡ Δ.Ο.Μ. δὲν τὰς ἀναγνωρίζει. «Ικανοποιήθη ὁ κ. Πετρουλῆς μὲ τὴν σύστασιν τοῦ «Κλήρικ Χάουζ» καὶ ἐδέχθη νὰ ψηφίσῃ καὶ αὐτὸς—οἷς ὅμως καὶ ὁ Ἰταλὸς ἐκπρόσωπος κ. Ρομανίδη—τὴν ἀπόφασιν τοῦ Ιανουαρίου. Τὸ «Κλήρικ Χάουζ»—πανηγυρίζει ὁ κ. Πετρουλῆς—ήτο ἡ ἐπιτυχία κατὰ τῶν ἀξιώσεων τῶν Ἀμερικανῶν συνδικαλιστῶν. Τοῦ λοιποῦ θὰ κρίνῃ ὁ κ. Μπεκιού ποία ὅργανωσις θὰ προέρχεται εἰς τὴν σύναψιν τῆς συμβάσεως μὲ τὸ κάθε πλοίον. «Η ἀπόφασις ὅμως περὶ τῆς χώρας, ἐξ ης διενεργεῖται ἡ διαχείρισις, παραμένει ισχυρά. Αὐτή ὁπωδήποτε θὰ κατευθύνῃ καὶ τὴν ἐκάστοτε κρίσιν τοῦ «Κλήρικ Χάουζ». Δὲν ήμποροῦμεν νὰ ἔχωμεν καμμίαν ἐμπιστοσύνην εἰς τὴν εὐθυκρίσιαν τοῦ κ. Μπεκιού. «Ο Ἀμερικανικὸς παράγων εἶναι ισχυρότατος.

«Ηγόνησε, λοιπόν, ὁ κ. Πετρουλῆς τὴν ὑποχρέωσίν του νὰ γνωρίσῃ τὴν ὑπογραφὴν τῶν συμβάσεων εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ νὰ ἀξιώσῃ τὴν ἀναγνώρισίν των. «Ηγόνησεν ὅμως ἔνα πλέον βαρυσήμαντον γεγονός, ιστορικὸν διὰ τὴν ναυτεργατικὴν ὑπόθεσιν καὶ τὴν Π.Ν.Ο. ιδιαίτερως, ὅπερ διὰ τῆς ὑπογραφῆς τῶν συμβάσεων ἐδημιουργεῖτο. Διὰ πρώτην φορὰν ὠργανούντο συνδικαλιστικῶς καὶ ὑπὸ συνθήκας ἐργασίας αἰσθητῶς βελτιωμένας, ὥστι σχεδόν τὸ «Ἐλληνικὰ πληρώματα τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας μας. Καὶ ἀντὶ ὡς νίκην τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου νὰ θεωρήσουν οἱ ἡγέται αὐτοῦ τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καὶ νὰ τὴν βροντοφωνήσουν υἱοὶ εἰς οὐρή, ἐπιμόνως προσεπάθησεν ὁ κ. Πετρουλῆς νὰ ἀποκρύψῃ καὶ νὰ μὴ πανηγυρίσῃ, ὅπως θὰ ἐπερπέται παράφευσην τῶν ναυτικῶν μας ἡτο ὁ σκοπὸς τῶν τόντων κυρίων αὐτῶν.

Καὶ ἡ μόνη δικαιολογία τῆς ἀχαρακτηρίστου αὐτῆς τακτικῆς τῆς στρουθοκαμήλου ήτο τὸ γεγονός διὰ τὸ χαράτσι τῶν 50 λιρῶν δὲν ἐκριθῇ ἀπὸ τὸν κ. Μπεκιού ικανοποιητικόν. «Αν, ἀντὶ τῶν 50 λιρῶν, ὥριζετο εἰσφορὰ εἰς τὴν μίαν λίραν κατὰ μέλος τοῦ πληρώματος, αἱ συμβάσεις θὰ είχον ήδη ἀναγνωρισθήσθη.

«Ἀποκαλύπτεται, δηλαδή, διὰ τὴν πολιτικὴν τοῦ μπεζαχτᾶ—τὴν ἐπαίσχυντον καὶ ἐλεεινὴν προκειμένου περὶ τοῦ ἱεροῦ ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ μας ἀγώνως—ἀκολουθούν οἱ περίφημοι διεθνεῖς συνδικαλισταὶ τῆς Δ.Ο.Μ. Καὶ ὁ κ. Πετρουλῆς δὲν είχε τὸ σθένος, ἐκπροσωπῶν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτεργατικὴν τάξιν, τὰς ὑπερτεσαράκοντα χιλιάδες τιμίων βιοπαλαιστῶν, νὸς ἐγείρη τὸ ἀνάστημά του—ὅπως τὸ ἐπραξεῖν ὁ κ. Ρομανιόλι—διὰ νὰ ὑπερασπίσῃ οἷς πλέον ἔστι τὸν Π.Ν.Ο., ἀλλὰ τὰ συμφέροντα τῶν «Ἑλλήνων ναυτικῶν, τὰ τόσον προσαγόμενα διὰ τῶν συμβάσεων. «Η ἀσυδοσία δι' αὐτῶν κατηργεῖτο ὁ ναυτικὸς ὑπὸ καλυτέρους ὄρους μισθολογικούς καὶ συνθήκας ἐργασίας βελτιωμένας θὰ είργαζετο τοῦ λοιποῦ εἴτε τὸν πλοίων «σημαῖων εὐκολίας».

Αὐτὰ εἶναι τὰ πραγματικὰ γεγονότα. «Ο κ. Πετρουλῆς θέλει νὰ τὰ συγκαλούψῃ. «Ομιλεῖ περὶ συνδικαλιστικῆς πολιτικῆς, περὶ σκοπιμότητος καὶ διπλωματικοῦ χειρισμοῦ τῶν ζητημάτων, διὰ νὰ μᾶς παραπέψῃ τέλος εἰς τὴν συνείδησιν του, ἀπὸ τὴν ὁποῖαν ἀναμένει καὶ τὸν ἐλεγχον.

Λυπούμεθα, ὅμως, διότι θὰ συνείσωμεν. Θέλομεν νὰ καταδείξωμεν πόσον χλιαρὸ—τὸν παρ' ἄλλων ἀποδιδόμενον εἰς τὸν κ. Πετρουλῆν χαρακτηρισμὸν περὶ πλέγματος κατωτερότητος ἐνώπιον τῶν ξένων συναδέλφων του δὲν τὸν παραδεχόμεθα—ὑπῆρξεν ἡ στάσις τοῦ κ. Γενικοῦ Γραμματέως κατὰ τὰς χειρισμὸν τῶν σχετικῶν ζητημάτων εἰς τὰς ὁδούς τελευταίας διασκέψεις τοῦ Λονδίνου. Καὶ ὡς παράδειγμα η Διάσκεψις τῆς Δ.Ο.Μ. τοῦ Ιανουαρίου. Μᾶς ὑπενθυμίζει ὁ κ. Πετρουλῆς τὸ γεγονός τῆς ἀναδολῆς τῆς γνωστῆς ἀποφάσεως της, λόγω τῆς κατηγορηματικῆς ἀρνήσεως τῆς ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας νὰ τὴν δεχθῇ. Τὸν προκαλούμενον ὅμως νὰ μᾶς εἴπῃ: Εἰς ποιὸν ὀφείλεται ἡ δρονησία αὐτῆς; Εἰς τὸν κ. Γεν. Γραμματέα, τὸν ἀποδεχθέντα τὴν πρώτην ἡμέραν τῆς Διασκέψεως τὴν ἀπόφασιν, η εἰς τὰ λοιπὰ μέλη τῆς

EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

άντιπροσωπείας μας, οπίνα επιμόνως ήξισαν τὴν τροποποίησίν της, διότι άντελήθησαν πού θὰ έφερεν ή έφαρμογή αὐτῆς τῆς ἀποφάσεως τὴν Π.Ν.Ο. καὶ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν τῶν ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ὑπὸ «ξένας σημαίας»; Καὶ διὰ νὰ διεγείρωμεν τὴν μνήμην τοῦ κ. Πετρουλῆ: «Ἐνθυμεῖται μήπως τὴν προσφυγὴν εἰς τὴν διαιτησίαν τοῦ κ. Χανιδή διὰ τὸ ζήτημα αὐτὸς ἀκριβῶς, μεταξὺ τῶν διχογνωμούντων, τοῦ κ. Πετρουλῆ ἀφ' ἔνος, ἐπιμένοντος εἰς τὸ ὄρθον τῆς ἐπικυρώσεως τῆς ἀποφάσεως καὶ τῶν λοιπῶν ἀντιπροσώπων, τῆς Π.Ν.Ο., οἵτινες ἀπέκρουν διαρρήγην αὐτήν; Εἶναι, μήπως, φανταστικὰ τὰ γεγονότα αὐτά;

Ο χώρος δὲν μᾶς ἐπιτρέπει τὴν περαιτέρω συζήτησιν. Πολλά, ἵσως, θὰ ἐπρεπει νὰ προσθέσωμεν διὰ νὰ καταδειχθῇ, ὅτι μία μοναδικὴ εὐκαιρία διὰ τὸν ἐλληνικὸν ναυτεργατικὸν συνδικαλιστικὸν καὶ διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τοῦ «Ἐλληνος ναυτικοῦ ἔχαθ». Αν δὲ κ. Πετρουλῆς αἰρόμενος ὑπὲρ τὰς συνδικαλιστικὰς σκοπιμότητας, τὰς χθαμαλάς τῶν παρὰ τὴ Δ.Ο.Μ. συναδέλφων του ἐπιδιώξεις, τὰς ὑπόπτους καθ' ἡμᾶς, ἀνελάμβανε, μὲ τὰς συμβάσεις ἀνὰ κείρας, τὴν σθεναρὰν προάσπισιν τῆς δικαίας ὑποθέσεως του, καθιστάμενος αὐτὸς ὁ κατήγορος τῶν περὶ λύτρων ἀξιώσεων τοῦ κ. Μπεκιοῦ καὶ τῶν σὺν αὐτῷ, θὰ εἰχει κερδίσει τὴν ὑπόθεσιν τῆς συνδικαλιστικῆς ὀργανώσεως ὅλων τῶν ναυτικῶν μας ὑπὸ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ θὰ εἰχει ἐπιτύχει τὴν γεφύρωσιν τοῦ χάσματος μεταξὺ τῆς ἐλληνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως καὶ τῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας». Καὶ οὕτω πολιτεύομένος, καθ' ἦν εἰχει ὑποχρέωσιν δὲ κ. Πετρουλῆς, θὰ ἔκερδιζε τὴν ἐμπιστούντην τοῦ «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ», τοῦ ὀρθοφρονούντος τούλαχιστον, καὶ θὰ ἀπέβαινε πλέον συνείδησις εἰς ὅλους ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπροκαταλήπτου συνεργασίας μὲ τοὺς «Ἐλληνας συνδικαλιστάς κατὰ τὴν προάσπισιν τῶν συμφέροντων τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου ἔναντι τῶν πολλῶν καὶ μεγάλων ἀντιδράσεων, ποὺ ἔγειροντα εἰς τὸν δρόμον του.

Τώρα η ἐμπιστούντην αὐτὴ ἀν δὲν ἔχαθ, ἐκλονίσθη πάντως. «Ο, τι εἰς τὸ Λονδίνον τὸ μέγα ἐπετελέσθη, δὲν θὰ ἔχῃ, ἀτυχῶς, συνέχειαν. Λυπούμεθα διὰ τὴν ἀποτυχίαν. Τὸ ἐφ' ἡμᾶς ἐπράξαμεν τὸ πᾶν διὰ νὰ τὴν προλάβωμεν. Δὲν εἰσηκούσθημεν, ὅπως δὲν εἰσηκούσθησαν καὶ ὅλοι ηγέται τῆς ναυτεργατικῆς μας τάξεως, ὅσοι μὲ τὰς ἀπόψεις μας συνεφώνησαν. Καλῶς ἡ κακῶς — κάκιστα καθ' ἡμάρ — ὁ κ. Πετρουλῆς θὰ κατηγορῇ μίαν ἡμέραν, δὲν ἐγεκατέστησε τὸν σύντροφον Μπεκιοῦ αὐθέντην τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων.

Ἀντιπαρερχόμεθα τὰς περὶ ὑπευθύνου ἡγεσίας, περὶ πρωτοβουλίας ζηλοτύπων κρατουμένης, περὶ πράξεων ἐλεγχομένων ἀπὸ τὴν συνείδησιν τοῦ συνδικαλιστοῦ ἡγέτου καὶ λοιπάς δοξασίας τοῦ κ. Πετρουλῆ. Δὲν τοῦ ἀξίζει ὁ ρόλος τοῦ ἐργατοπατέρα. Ή βαθεῖα ἐκτίμησης πρὸς τὸ πρόσωπον του δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἀπαντήσωμεν εἰς ὅσα ἔμφανιζεται ὑποστηρίζων. Πιστεύομεν, πάντως, διὰ καὶ διὰ προστάμενος μιᾶς ἐργατικῆς ὀργάνωσεως ἀσκεῖ δημόσιον λειτούργημα, ὑποκείμενος καὶ εἰς τὸν καλόπιστον δημόσιον ἐλεγχον, διὰ μαλίστα, χειρίζεται οὗτος ζητήματα γενικωτέρου, ἔθνικου καθαυτό, ἔνδιαφέροντος.

Η ΆΛΛΗ ΑΠΟΨΙΣ

Ἐλάδομεν καὶ κατὰ καθῆκον δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐκ Λονδίνου ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Θὰ σᾶς στενοχωρήσῃ καπως ἡ ἐπιστολή μου αὐτή. Θὰ διαφωνήσω, διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τρισκοντατίας που διαβάζω τὰ «Ναυτικά Χρονικά» καὶ παρακαλούμω τὴν προσπάθειάν των, μὲ τὰς ἀπόψεις ὑμῶν καὶ τῶν κ. Κ. συναδέλφων μου, οἵτινες ἐσπευσαν πανικοδηληθέντες νὰ προέλθουν εἰς τὴν σύναψιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως μὲ τὴν Π.Ν.Ο. διὰ τὸ ξένα πλοία, πληρώνοντας καὶ τὸ «χαράτσι».

Δὲν ἀντελήθησαν, ἀρά γε, οἱ κύριοι αὐτοί, διὰ ἔδωσαν τὴν χαριστικὴν δολὴν κατὰ τὸ πλοίον ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας, τοῦ χαροπαλαίσοντος κατὰ μυρίων ἀντιδράσεων, ἐν μέσω μιᾶς κρίσεως πρωτοφανοῦς εἰς ἔντασιν καὶ ἔκτασιν καὶ ηγίτης ἀσφαλῶς φέρει πρὸς τὴν καταστροφὴν τόσας καὶ τόσας ἐλληνικὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις;

Ὀπλον ἀλλο διὰ νὰ διεξέλθουν τὴν περίοδον αὐτῆν τῶν ισχυνῶν ἀγελάδων δὲν ἔχουν οἱ «Ἐλληνες ἐφοπλισταί, οἱ διαθέσαντες καὶ τὴν τελευταίαν των λίρων εἰς ἀκάιρους, ἀτυχῶς, ναυπηγήσεις, ἀλλὰ καὶ εἰς ἀγοράς παρηλίκων πλοίων, παρὰ τὴν οἰκονομίαν. Τὴν οἰκονομίαν εἰς τοὺς μισθούς, εἰς τὴν κατάρτιον τοῦ πληρώματος, τὸ ἀσφαλίστρα, τὰ καύσιμα, τὰ ψιλά καὶ τὰς ἐπισκευάς, εἰς κάθε γενικῶς ἔξοδον, διὰ νὰ κρατηθοῦν περισσότερα ὅσον τὸ δυνατὸν πλοία ἐν κινήσει. Θὰ παρα-

σχεθῇ οὕτω ἐργασία εἰς τὰ ἐν ἀνεργίᾳ πληρώματα καὶ τὰ σκάφη καλύτερον θὰ συντηρθοῦν.

Αὐτὴν τὴν οἰκονομίαν, ὑπογράφοντες τὴν σύμβασιν, τὴν ἡγονήσαμεν. Ἐπιβάλλομεν εἰς τὰ ὑπὸ ξένας σημαίας πλοῖα, τώρα εἰς περίσσοδον κρίσεως, τὰς δαπάνας τοῦ ἐλληνικοῦ, μὲ τὴν πολυτελῆ σύνθεσιν, τοὺς μεγάλους μισθούς, τὰς εἰσφοράς τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ δους τοὺς γνωστοὺς περὶ συγκροτήσεως τοῦ πληρώματος περιορισμούς, αὐτοὺς ἀκριβῶς που μᾶς ὑπερέχωσαν νὰ φύωμεν ἀπὸ τὴν κυανόλευκον. Φαίνεται διὰ τοῦ συμβλήθεντος δὲν ἔκανεν τὸν λογαριασμὸν πόσον ἐπιθαρύνεται ἔνα λίμπερτο, ἀν ὁ ἐφοπλιστής τοῦ ηθελε νὰ τὸ κινήσῃ μὲ βάσιν στὴν τὴν συλλογικὴν σύμβασιν. Θὰ τὸν καταστρώσω ἐκ τοῦ προχείρου, συγκρίνων τοὺς ἀριθμούς μὲ ἔκεινους ἐνὸς ἐλευθέρας συμβάσεως λίμπερτο, ἀπὸ τὰ ηδη ἐν κινήσει τελοῦνται.

«Ἔχομεν κατὰ πρῶτον πληρώμα 30 ἀνδρῶν εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ συμβεβλητέου πλοίου, μὲ βασικὸν μηνιατίον μισθολογίου (τοῦ 1956). Λίραι Ἀγγλίας 1470.

Αἱ ὑπερωρίας καὶ αἱ ἔκτακτοι ἀμοιβαὶ θὰ κυμαίνωνται γύρω τῶν 10% τοῦ μισθοῦ, ἀναλόγως ταξιδίων. Αἱ εἰσφοραί, τέλος, εἰς τὸ N. A. T. καὶ τὸ «χαράτσι» τῆς Δ.Ο.Μ. θὰ φθάσουν τὰς 90 λίρας Ἀγγλίας. Καὶ αὐτὰ χωρὶς τὰ πρόστιμα περὶ ἀντικανονικῆς συνθέσεως καὶ τὰς 400 λίρας που ἀπαιτεῖ ὁ Δ.Ο.Μ. ὡς χαράτσι, ἀντὶ τῶν 50 λιρῶν.

Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ διὰ λίμπερτο, ἐλευθερον συμβάσεως, κινούμενον μὲ τοὺς σημερινοὺς ναύλους, τοὺς μὴ καλύπτοντας πάντοτε τὰ ἔξοδα τῶν ταξιδίων, ἔχουν ως κάτωθι:

Πλήρωμα 26 ἀνδρῶν, μὲ μισθολογίου πληρωμόμενον—λίραι Ἀγγλίας 1250. Υπερωρίαι καὶ ἔκτακτοι ἀμοιβαὶ περιωρισμένοι εἰς τὰ 10% ἐν συνόλῳ τοῦ μισθολογίου. Λίραι Ἀγγλίας 125.00. Εἰσφοραὶ N.A.T. καὶ Δ.Ο.Μ. δὲν ὑπάρχουν. Αἱ περιστάσεις δὲν τὰς πλοίον του ζημιούμενος ἔστω, παρέχων, σμως, ἐργασίαν εἰς τὰ πληρώματά του, παρὰ νὰ είναι τὸ σκάφος του παρωπλισμένον καὶ οἱ ναυτικοὶ ἀνεργοί. Καὶ τότε εἰς τὸ N.A.T. δὲν θὰ εἰσφέρῃ τι, ἐνῷ οἱ ἀνεργοί θὰ είναι περισσότεροι καὶ θὰ ἐπιθαρύνουν τὸ Κεφαλαιον Ἀνεργίας.

Η οἰκονομία, συνεπώς, πού θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὸ τοπό την τοποθετημένην μὲ τοὺς 350 λίρων Ἀγγλίας, ἀν συνπολογισθῇ καὶ ἡ τροφοδοσία τῶν τεσσάρων διλιγωτέρων ἀνδρῶν. Δὲν είναι, πιστεύω, μικρά.

Θὰ μοῦ προβλήθῃ διὰ ταὶ καὶ μὲ αὐτὴν τὴν οἰκονομίαν καὶ μὲ οἰανδήποτε ἀλλην δυνατὴν εἰς τὰ καύσιμα, τὰ ψιλά καὶ τὰ ἀσφαλίστρα, τὸ λίμπερτο δὲν συμφέρει νὰ κινήσῃ. Καὶ σμως διακόσια περίτου ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας τύπου λίμπερτον, μὲ ζημίαν διὰ μεγαλυτέρων παρὰ ἀνήσυχα δεμένα καὶ μὲ τὰ πληρώματά των ἐν ἀνεργίᾳ.

Ίδου, λοιπόν, τὶ διὰ τῆς συμβάσεως ηθέλησαν νὰ συμβλήθενται. «Ἐφοβήθησαν τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ τὸ μπούκοτάζ, ἐνῷ ἐπρεπε νὰ γνωρίζουν, διὰ μπούκοτάζ δὲν γίνεται πλεόν καὶ διὰ διαθήριας, συνεννούμενοι μεταξὺ μας, παρὰ νὰ χάσωμεν τὸ προνόμιον τῆς ἐλευθερίας εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων μας, τῆς εὐελιξίας κατὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν δυσκόλων περιστάσεων.

Ολοι εὐχόμεθα νὰ ἐπανέλθουν οἱ καλοὶ καιροί. Θὰ ἔχωμεν τότε τὴν δυνατότητα νὰ ίκανοποιήσωμεν καὶ τὰ πληρώματά μας, διὰ τὸ ἐπράξαμεν εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν, χωρὶς τὴν παρέμβασιν τῆς Π.Ν.Ο. καὶ τῆς Δ.Ο.Μ.

«Οχι, κατ' οὐδένα λόγον, δὲν ἐπρεπε νὰ συγκατανεύσουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν σύναψιν συμβάσεως, ητις ἀσφαλῶς θὰ τοὺς φέρῃ αὔριον καὶ εἰς τὰ χειρότερα. Ή ἐπιχειρήσις των θὰ παύσῃ νὰ είναι ἐλευθέρα καὶ τὰ πλοία των θὰ είναι τόσον ἀκριβά, ὅσον τὰ ἐλληνικά, τὰ ἀκριβώτερα διλων τῶν εὐφωταίκων σημαίων.

Αὐτὰ εἶχα νὰ σᾶς γράψω, κ. Διευθυντά. «Αν τὰ κρίνεται δημοσιεύσιμα, καταχωρίσατέ τα.

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΑΠΙΘΑΝΟΝ ΤΟ ΝΕΟΝ ΜΠΟ·Υ·ΚΟΤΑΖ

Παρὰ τὰς νέας περὶ «ἀνταρτοπολέμου» ἀπειλάς τοῦ κ. Μπεκιοῦ καὶ τὰς ἔξι Αμερικῆς διὰ τοῦ Τύπου ἐπιθέσεις τῶν συναδέλφων του ἐργατοπατέρων κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας», δὲν φαίνεται νὰ ἀπασχολῇ

EFFICIENT AND COMPLETE STEVEDORING

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

CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.

GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS

GENERAL AGENTS
GEORGE CARRAS INC.

17 STATE STREET
NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

σοδαρώς τὸ «μπούκοτάζ» τοὺς κύκλους τῆς Δ.Ο.Μ. Ἀντελήφθησαν τὸ ἀδύνατον τῆς ἐπιτυχίας του εἰς εύρυτέραν πῶς κλίμακα.

Μεμονωμένα τινὰ κρούσματα πιθανὸν νὰ σημειωθοῦν. Αὐτὰ δυνατὸν καὶ νὸ ἀντιμετωπισθοῦν — ἂν τὸ θελήσουν οἱ ἐφοπλισταὶ — μὲ τὴν προσφυγὴν εἰς τὰ κατὰ χώρας δικαστήρια. Ἀπὸ κοινοῦ διὰ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανῶν τὸ πρόσωπον τὸν ὑπέρ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιμυγορίαν τῶν δικαστηρίων — παράδειγμα ἡ νορβηγικὴ ἐφετειακὴ ἀπόφασις — πλήν, ἵσως, τῶν ἀγγλικῶν.

὾πον δῆποτε, ὅμως, δὲν θὰ πρέπει νὰ παράσχουν οἱ ἐφοπλισταὶ καὶ τὰ ὅπλα τῆς κατ' αὐτῶν ἐπιθέσεως. "Ἄν ἀποφασίσουν, ἀντὶ νὰ ὑποκύψουν εἰς τὴν καταδρόλην τῶν ἀξιούμενῶν ὑπερόγκων λύτρων, νὰ ζητήσουν διὰ τῆς δικαστικῆς ὁδοῦ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ἔκβιασμῶν τῆς Δ.Ο.Μ., σκόπιμον εἶναι νὰ ἔχουν συμπαραστάτας τοὺς "Ἐλληνας ναυτικοὺς εἰς τὰς ἐνεργείας των. Προϋπόθεσις ὁ σεδασμὸς τοῦ διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καθεστώτως καὶ η ἀσφάλισις διὰ τοῦ N.A.T. τῆς κοινωνικῆς προνοίας τῶν πληρωμάτων των.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ὁ κ. Μπεκιού εἰς προσφάτους δηλώσεις δείκνυται λίαν ἐπιφυλακτικὸς εἰς τὰς περὶ μπούκοτάζ ἀπειλὰς του. Τονίζει, ὅμως, ὅτι «δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ ἡ Δ.Ο.Μ. εἰς τὸν οἰνόδηποτε ἐφοπλιστὴν — σύνοπλούς καὶ ισχυρός ἄν είναι — νὰ ἀπασχολήσῃ ναυτικοὺς μὲ μισθολόγιον εὐθηνόν».

Θὰ είνει, πράγματι, ισχυρὸν τὸ ἐπιχείρημα τῆς Δ.Ο.Μ., ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων καὶ τῆς διεθνοῦς κοινῆς γνώμης, περὶ τοῦ χαμηλοῦ μισθοῦ καὶ τῆς ἀνυπαρξίας κοινωνικῆς ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ προνοίας. Τὸ σημεῖον αὐτὸν ἀς προσέξουν ιδιαιτέρως οἱ ἐφοπλισταί. Δὲν θὰ πρέπει νὰ ἔτι ιτρέψουν νὰ προσλάβῃ ἡθικὸν περιεχόμενον ἢ οἰκτρὰ περὶ πληρωμῆς τῶν λύτρων τακτικὴ τῆς Δ.Ο.Μ. "Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ νέα ἀπὸ τὴν Ἐμερικὴν δὲν είναι ικανοὶ νὰ καθόλου εὐχάριστα διὰ τὰς ἑκεὶ ναυτεργατικὰς ὄργανόνες, τὰς κινηθείσας κατὰ τῶν πλοίων υπὸ «σημαίας εὐκολίας».

ἥλας γράφουν σχετικῶς, ὅτι ἡ ἐπιτροπὴ τῶν Ἐμερικανῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ συσταθείσα εἰς τὴν Νέαν Ὅρκην, ἵνα ἀντιδράσῃ κατὰ τῶν ἔκβιων μῶν τῶν ἔργατικῶν συνδικάτων, ιδιαιτέρων καταδράλλετ προσπάθειαν, πῆτις καὶ ἔξελισθεται ἐπιτυχῶς, διὰ τὴν ἐνημέρωσιν ἐπὶ τοῦ ὅλου ζητήματος τῶν «σημαίων εὐκολίας» τῆς ἀμερικανικῆς κοινῆς γνώμης καὶ τῶν δικαστικῶν κύλων. Αἱ ναυτεργατικοὶ ὄργανοι εἰς δὲν φάνονται ίκανοὶ νὰ προχωρήσουν εἰς νέα μέτρο λιμενεργατικοῦ ἢ ἀλλοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν πλοίων υπὸ «σημαίας εὐκολίας», ἐφόσον ἐκκρεμεῖ εἰσέτι σχετικὴ δίκη, ἐκ τῆς προσφυγῆς τῶν ἀνιδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν. Τὴν ἕκδικασιν, ἀκριβῶς, τῆς ὑποθέσεως προσπαθῶν νὰ ἀποφύγουν οἱ ἐργατοπατέρες, διότι γνωρίζουν τὰς συνεπείας μιᾶς καταδικητικῆς κατ' αὐτῶν ἀπόφασεως. "Ἐφθασαν νὰ ζητήσουν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστοὺς νὰ ἀποσύρουν τὴν μῆνυσιν των, ὑποσχόμενοι πρὸς τὸ δικαστήριον νὰ μὴ ἐπιχειρήσουν νέον «μπούκοτάζ».

Καὶ μία υπὲρ τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀπόφεων πιθασις τῶν ἀμερικανικῶν δικαστηρίων θὰ είναι τὸ βαρύτερον κατὰ τῶν ἔκβιασμῶν τῆς Δ.Ο.Μ. πλήγμα. "Ἡ ἀπειλὴ θὰ παύσῃ προβαλλομένη ἀπὸ τὴν Ἐμερικήν, τούλαχιστον.

"Ο ἀγὼν πάντως κατὰ τῆς Δ.Ο.Μ. θὰ είναι μαρκός καὶ δύσκολος. Θὰ τὸν κερδίσουν οἱ ἐφοπλισταὶ ωφ' ὃς προϋποθέσεις αἱ στήλαι αὐταὶ ἔχουν ἡδη ἐπανειλημμένως ὑποδειξη. Οὐαὶ τὰς ἀκόλουθησουν, ὅμως; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. "Ἐλειψεν ἀνέκαθεν ἀπὸ τὸν ἐφοπλισμὸν ἡ συλλογικὴ ἀντιμετώπισις τῶν προβλημάτων του.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

"Ιδιότυπος, πρωτοφανῆς διὰ τὰς χρονικὰ τῆς Ναυτιλίας είναι ἡ παρούσα κρίσις. Ἀπὸ διετίας συνεχίζεται, ἐνῷ, τούναντίον, δλαι αἱ ἐνδείξεις σαφῶς πλέον ὑποδεικνύουν τὴν ἔξοδον τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἀπὸ τὴν ὑφεσιν.

Αἱ στατιστικαὶ διαπιστώσεις τῶν τελευταίων μηνῶν ἐμφανίζουν τὴν βιομηχανικὴν δραστηριότητα τῆς Βορ. Ἀμερικῆς καὶ τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης βαίνουσαν καὶ πάλιν τὴν ἀνίουσαν. Ἡ κατανάλωσις τῶν πρώτων ὅλων αὐξάνει, αἱ παραγγελίαι εἰς τὴν βιομηχανίαν ἐπίσης, ἐνῷ ἡ διαφαινομένη σταθερότης τῶν πολιτικο-οἰκονομικῶν πραγμάτων τοῦ Κόσμου ἐπιτρέπει τὴν διεύρυνσιν τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν.

Παρὰ ταῦτα ἡ κρίσις εἰς τὴν Ναυτιλίαν ἀμείωτος συνεχίζεται. Τὸ παραπλισμένον τοννᾶς πλησιάζει τὸ ἐπτά ἑκατομμύρια τόννων διὰ της ἔξοδου φορτίου σκάφη καὶ ἀλλὰ ἐπτά διὰ τὰ τάνκερς. Ἀποδεικνύεται, δηλαδή, ὅτι ἡ Ναυτιλία διεξέρχεται τὴν ιδίαν αὐτῆς, τὴν ἐσωτερικὴν κρίσιν, ἀνεξαρτήτως τῶν διεθνῶν οἰκονομικῶν ἔξελιξεων καὶ τῶν ἐξωτερικῶν ἐπιδράσεων.

Κατὰ τοὺς παρακολουθοῦντας ἀμεσώτερον τὰ ναυτιλιακὰ πράγματα, ἡ κρίσις ἡ σημειρίνη εἶναι ἡ χειροτέρα ἔναντι κάθε προηγουμένης, δὲν συγκρίνεται οὐδὲ πρὸς τὴν μεγάλην τοῦ 1930. Καὶ εἶναι, ὅπος ἀποδεικνύεται χειροτέρα, διότι ἡ σταθερὰ βελτίωσις τῆς κινήσεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας δὲν φαίνεται ὅτι θὰ ἔχῃ κατὰ τὰ προσεχῆ τρία ἡ τέσσαρα ἐπὶ ἀξιόλογον τινα ἐπίδρασιν καὶ ἐπὶ τῆς Ναυτιλίας. "Ἡ κρίσις δι' αὐτὴν θὰ συνεχισθῇ ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ὑπερμέτρως προσφορομένης χωρητικότητος. Τὰ ναυπηγεία δὲν θὰ παύσουν κατὰ τὰ δύο ἐπόμενα ἔτη νὰ είναι ἐντατικῶς ἀπησχολημένα μὲ τὰς παλαιάς παραγγελίας καὶ τὰς ἀργούντα λίμπετρας θὰ είναι οἱ ἐλλοχεύοντες ἔχθροι τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ τελούντων. Καὶ ὡς συνέπεια: ἡ ὑπερπροσφορά χωρητικότητος εἰς τὴν ναυλαγορὰν καὶ ἡ καθήλωσις τῶν ναύλων εἰς τὰ γνωστὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Αἱ παραγγελίαι, βεβαίως, νέου τοννᾶς ἔχουν σχεδὸν σταματήσει. πολλαὶ τῶν προηγουμένων ἐπών την ἡκαρδώθησαν καὶ τὰ πωλούμενα πρὸς διάλυσιν σκάφη εἶναι τὰ πωλέστερα. "Ἡ ἀναπροσαρμογὴ συντελεῖται ὅλη θὰ χρειασθοῦν τρία ἡ τέσσαρα ἐπὶ διὰ νὰ καταστοῦν αἰσθητὰ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ περιορισμοῦ τῆς χωρητικότητος. Εἶναι ἐπὶ τῶν πραγμάτων βεβαίως ἀνεφάρμαστος ἡ παρὰ τοῦ προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου προταθείσα ρυμούλκησις εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ Ὁκεανοῦ ὅλων τῶν παρηλίκων — μέχρι 20 ἐπών — σκαφῶν καὶ ἡ καταβύθισί των. Θὰ ἥτο, πράγματι, ἡ μόνη λύσις, ἀν ἀπέδημοιοῦντο οἱ κάτοχοι τῶν παλαιῶν σκαφῶν. "Ἐπ' ἀπειρον πάντως δὲν είναι δινυτόν την διατηρηθῆ ἐν παροπλισμῷ μία τόσων ὄγκωδης χωρητικότης. Οὐδὲ αὐτοὶ οἱ διαλύται ἔχουν ἀνάγκην τόσων πολλῶν πλοίων διὰ τὴν πλήρη ἀπησχόλησί των. Καὶ ὅμως, σύν τοι ταχύτερον ἐκλείψῃ ἡ ὑπὲρ τὰς παρούσας καὶ τὰς αύριαντας μεταφορικὰς ἀνάγκας παρηλίκος χωρητικότης, τόσων ἐνωρίτερον καλυτέρας ημέρας θὰ ἴωμεν εἰς τὴν ναυλαγοράν.

"Ὀπωδόηποτε, ἡ προσπικὴ διὰ τὴν ἀπησχόλησιν τῶν ἔξοδου φορτίου τράμπτης εἶναι περισσότερον εὐνοϊκή παρὰ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. "Ἐνωρίτερον τὰ πρώτα εἶναι πιθανὸν νὰ ἔσουν τὴν κίνησίν των ἀποδίδουσαν, ἔχυπητερούσαν τὸ κεφαλιάσιν των. Διαπιστοῦται ἡδη στατιστικῶν ἡ ἀναστολὴ τῆς περαιτέρω ραγδαίας διογκώσεως τῆς χωρητικότητος τῶν τράμπτης. Νέαι παραγγελίαι διαβιθάζονται εἰς τὰ τανκέρης διανομένων τοννᾶς εἰναι περιστερον. "Ἐκ παραλήπου η κίνησις τῶν φορτίων αὐξάνει. Τὸν σιτηρῶν ἡ ζητησίς συνεχίζεται ζωηρά. "Ἀνεγνωρίσθη πλέον, ὅτι οἱ λαοὶ πρέπει νὰ παύσουν νὰ λιμοκτονοῦν τὰ τεράστια ἀποθέματα σιτηρῶν πρὸς τοὺς ἔχοντας ἀνάγκην αὐτῶν πρέπει καθ' οἰονδήποτε τρόπον νὰ δοθοῦν. Τὸ φορτηγὸν πλοίον ἔξασθαίζει ούτως τὰ κάποιον ἀξιόλογον παραγοντα διὰ τὴν μεγάλην μεταφορικὴν κίνησιν τῶν σιτηρῶν, ἡ θέσις τοῦ νεωτέρου οἰκονομικοῦ φορτηγοῦ πλοίου θὰ ἥτο ἀπὸ τοῦδε ὀπωσδήποτε καλυτέρα.

Τῶν γαιανθράκων, ἀτυχῶς, αἱ μεταφοραὶ κατήλθοντο καὶ τὸ διαστύμενον τοννᾶς εἶναι περιστερον. Τὰ ἀποθέματα σιτηρῶν εἰς τὰς κάριτης της Δυτικῆς Εὐρώπης είναι μεγάλα: ἡ ἔξαντλησίς των εἶναι ζητημα χρόνου. Καὶ ὃν ἡ βιομηχανικὴ δραστηριό-

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

της συνεχίση τηγανίουσαν πορείαν της, όχρόνος αύτός δὲν θὰ είναι μακρός. "Ισως άπό τοῦ 1960 νὰ ἴδωμεν ἐπανεισαγόμενον εἰς μικράς έστω ποσότητας, έν συγκρίσει πρὸς τὸ πρὸ διετίας παρελθόν, τὸν ὀμερικανικὸν γαιάνθρακα εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην.

Τὰ φορτία τῶν μεταλλευμάτων παύουν νὰ ἀπασχολοῦν τὸ τράμπι φορτιγόν. Εἰς τὰ εἰδικὰ μεταλλοφόρα ἀνατίθεται η μεταφορά των. Ή ηγεμονία πάντως ζήτησις τῶν μεταλλευμάτων, η ἥδη διαπιστουμένη, θὰ ἐπιτρέψῃ καὶ τοῦ τράμπι τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτῶν. Τὰ μεταλλοφόρα δὲν ἐπαρκοῦν πρὸς τὸ παρόν.

Μὲ καλυτέραν, λοιπόν, τὴν προσπικήν ἐμφανίζεται η θέσις τοῦ φορτιγοῦ ξηροῦ φορτίου. Αἱ στατιστικαὶ διαπιστώνουν τὴν αὔξησιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1958. "Η κατὰ 50 ὅλα ἐκατομμύρια τόνων ὑποχώρησις τοῦ ὄγκου τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν ἔηρων φορτίων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος φαίνεται ὅτι τείνει ἥδη σηματικῶς νὰ περιορισθῇ. Είναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι τὸ τρέχον ἔτος θὰ ἔχωμεν κίνησιν μεγαλυτέραν, ἔστω καὶ ὃν δὲν ἐπανέλθῃ αὐτῇ εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ 1957 (540 ἑκατομ. τόν. τὸ 1957 καὶ 490 ἑκατομμύρια τὸ 1958). Θὰ λείψουν καὶ ἐφέτος τὰ πολλὰ φορτία τῶν γαιανθράκων.

Τῶν δεξαμενοπλοίων, ὅμως, πολὺ διάφορος είναι η θέσις. Εἰδικαὶ δι' αὐτὰ συνθήκουν καθιστοῦν τὸ μέλλον των — τὸ ὄμεσον τούλαχιστον τῆς προσεχοῦς τετραετίας — ἑξαπετικῶς δύσκολον. Δὲν φθάνει μόνον η ὑπερπροσφορὰ τονάς, ητις δὲν περιωρίσθη παρὰ τὸν παροπλισμὸν σκαφῶν ἐπτά περίπου ἐκατομμυρίων τόνων. "Η ναυλαγορὰ πιέζεται ἀπὸ τὰ πολλὰ καὶ ἀναύλωτα σκάφη πρὸς ἐπίπεδον καθαυτὸν ἐπίζημα ἀκόμη καὶ διὰ τὰ σούπερ τάνκερς. Ήρισμένα ἄλλα γεγονότα καθιστοῦν δυσχερεστέραν τὴν θέσιν τῶν δεξαμενοπλοίων. Οἱ εἰσαγωγικοὶ περιορισμοὶ, οἱ ἐπιβληθέντες εἰς τὰς Ἕνωμενάς Πολιτείας, είνεν ἔνα ἀπὸ τὰ γεγονότα αὐτά, ἀλλ' ὅχι καὶ τὸ μόνον. Τὸ ὑπὸ ναυπήγησιν τονάζ, μὲ παράδοσιν ἐντὸς τῶν προσεχῶν τεσσάρων ἔτῶν, ἐξακολουθεῖ ὑπέρμετρον νὰ θεωρήται, παρὰ τὰς ἀκυρώσεις, ἐνῷ, ἐξ ἀντιθέτου, τῶν παρηλίκων η διάλυσις δὲν βαίνει αὐξανόμενη κατὰ τὸν αὐτὸν ρυθμὸν τῆς παραδοσεως τῶν μεγάλων καὶ ταχέων νεοτεύκτων. "Υπολογίζεται ὅτι τελούν ἥδη ὑπὸ ναυπήγησιν σκάφη 5.5 ἑκατομ. τόνων γκρός καὶ ὅτι εἰς 12.5 ἑκατομμύρια τόν. γκρός ἀνέρχονται ἐπιπλέον αἱ ἀνεκτέλεστοι εἰσέτι παραγγελίαι.

"Ἄξιοσημείωτον είναι, ὅτι αἱ ἑταῖρις πετρελαίων, τείνουσαι πλέον νὰ ἀποκτήσουν τὸν πλήρη ἔλεγχον τῆς ναυλαγορᾶς, ὅχι μόνον δὲν περιώρισαν τὰς παραγγελίας τῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς νέας προβαίνουν, αὐξάνουσαι καὶ τὸ τονάζ τῶν παραγγελθέντων.

Οἱ εἰδικοὶ παραπρηταὶ τῆς πετρελαιομηχανίας προβλέπουν δυνατὴν τὴν προσαρμογὴν τῆς προσφορᾶς σκαφῶν πρὸς τὴν ζήτησιν περὶ τὸ 1965 καὶ ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι τὰ 25ετοῦς ἡλικίας σκάφη θὰ διαλύνονται καὶ η παγκόσμιος κατανάλωσις τῶν πετρελαίων θὰ αὐξάνη κατὰ 10.5% ἐτησίως. "Άλλα καὶ αἱ δύο αὐταὶ προϋποθέσεις πρὸς τὸ παρόν δὲν ὑφίστανται. "Η κατανάλωσις τοῦ 1958 μόλις κατὰ 5% ηγήθη καὶ αἱ διαλύσεις είναι ἀκόμη λίγαις περιωρισμέναι ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ παραδίδομενον νεότευκτον τονάζ.

"Άλλοι καὶ ἄλλοι, ὅχι ὀλιγότεροι σημαντικοὶ παράγοντες δικαιολογοῦν τὴν δυσοίων πρόβλεψιν περὶ τῶν ἔξελίζεων τῆς ἀπασχολήσεως τῶν τάνκερς. Τὰ πετρέλαια τῆς Σαχάρας θὰ ἔχουν ἀμέσων τὴν ἐπίδρασιν. Προβλέπονται πολλά, ικανὰ σὺν τῷ χρόνῳ νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῆς Γαλλίας καὶ τῶν ἔξι χωρῶν τῆς Κοινῆς Εὐρωπαϊκῆς "Ἀγορᾶς. Αἱ ἀποστάσεις τῆς μεταφορᾶς τῶν είναι μικραὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν Μέσην Ἀνατολήν καὶ ἡ μέλουσα νὰ ἀπασχοληθῇ χωρητικότης δεξαμενοπλοίων λίγαις περιωρισμένη, ἀν ληφθῆ ὑπὸ ὅψιν, ὅτι οἱ μελετώμενοι ἀγωγοὶ ἀπὸ τὴν Μασσαλίαν θὰ φέρουν μέχρι τῆς περιοχῆς τοῦ Ρήνου τὸ πετρέλαιον.

Αὐτό, ἄλλως τε, τὸ σταθερῶς ἀναπτυσσόμενον δίκτυον τῶν πετρελαιαγωγῶν θὰ πειροίζῃ μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ τάνκερ. Δύο σημαντικῆς ἀποδόσεως ἀγωγοὶ σχεδιάζονται ἥδη. "Ο εἰς ἀπὸ τὰς πετρελαιοπηγάς τοῦ Βασκοῦ καὶ τῶν Ούρσαλίων θὰ φέρῃ τὰ πετρέλαια εἰς τὴν Βαλτικήν καὶ ὁ ἔπειρος τῶν ἀραβικῶν χωρῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον θὰ προστεθῇ εἰς τοὺς ὑπάρχοντας, διευκολυνομένης τῆς εὐθηνοτέρας, ἀλλὰ καὶ ταχυτέρας μεταφορᾶς τῶν πετρελαίων τοῦ Περ-

σικοῦ Κόλπου.

Εἰς τὰ ἀνωτέρω δεδομένα θὰ πρέπει νὰ συνυπολογισθῇ καὶ τὸ μέγεθος τῶν νεωτέρων δεξαμενοπλοίων. Τὸ 65 χιλιάδων τόνων σκάφος θὰ είναι μετὰ διετίαν ἔνα συνήθω διαστάσεων τάνκερ. Τὸ κόστος τῆς κινητεώς του θὰ καλύπτεται ἐπιτρέποντα περιθώριον τι κέρδους μὲ ναύλους ἐπιχειμίους διὰ τὸ 20 χιλ. τόνων σκάφος. Διὰ τὰ σκάφη, δηλαδή, τὰ κάτω τῶν 30 χιλιάδων τόνων, η μελλοντικὴ θέσις ἀποδίδει προβληματική, ἐφόσον συνεχίζεται η ναυπήγησις τῶν μεγάλων δεξαμενοπλοίων.

Θὰ αὐξήθουν, βεβαίως, αἱ ποσότητες τῶν διακινουμένων πετρελαίων. Τὰ 445 ἑκατομ. τόνων, τὰ ἀπὸ θαλάσσης μεταφερόντα κατὰ τὸ 1958 — ἔναντι τῶν 420 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1957 — θὰ είναι ἐφέτος καὶ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη περισσότερα. "Άλλα καὶ τῶν τάνκερς ἡ χωρητικότης καὶ η μεταφορικὴ ίκανότης θὰ βαίνουν αὔξανόμενα κατὰ ποσότηταν στὸν μεγαλύτερον. "Η κρίσις, συνεπῶς, κρίσις χωρητικότηος, θὰ συνεχισθῇ.

Πρέπει, συνεπῶς, νὰ εἴμεθα προητοιμασμένοι διὰ τὰ χειρότερα. Εἰδικώτερον τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτήσιος δεξαμενοπλοίων ἡ τύχη είναι λίαν ἀμφίδολος. "Ο παροπλισμὸς — ἂν ἀστάθμητός τις παράγων δὲν ἐμφιλοχωρήσῃ ἐν τῷ μεταξὺ — θὰ είναι η διέξοδος διὰ τὰ μῆ χρονοναύλωμένα σκάφη καὶ ὡς ὅ σγκος τῶν ἀργούντων θὰ βαίνῃ αὐξανόμενος, εὖδος ὡς αἱ προναύλωσεις θὰ τελείωνται. Αἱ ἑταῖρις τῶν σκάφη, ἐν συνεχείᾳ θὰ ναυλώσουν τὰ ἀνήκοντα εἰς διαφυλάξμενην. Χωρὶς αὐτὴν η ίδεα τῆς μεγάλης Ναυτιλίας ἀνεπανορθώτως πλήγμα βαρύ θὰ ὑποστῇ. Θὰ ἀνήκῃ, ἵσως, εἰς τὴν Ιστορίαν.

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ

Πηγαίνετε νὰ ἐπισκεφθῆτε τὰς ἔγκαταστάσεις τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων εἰς τὸν Σκαραμαγκάν. Είναι ἄξιον θαυμασμοῦ καὶ θέματικῆς ὑπερφονείας τὸ ἐπιτελούμενον ἐκεὶ ἔργον. "Εντὸς μιᾶς μόλις τριετίας, ἐπάνω ἀπὸ τὰ ἐρείπια, ἔνα τεράστιον ναυπηγικὸν συγκρότημα συνεπήκη, τὴν τελειότατον ὅποιον θὰ ἔχῃλευεν ἡ πλέον ἀνεπτυγμένη εἰς τὸν ναυπηγικὸν τομέα χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

Η πίστις καὶ ἡ ἀνήσυχος δημιουργικὴ προσπάθεια τοῦ κ. Σταύρου Νιάρχου κατέστησαν πραγματικότηα ὅτι ἐπιστεύετο ἀπὸ τοὺς πολλούς, ὅτι εἰς τὴν σφαίραν τῆς φαντασίας ἀνήκεν. "Η Ἑλλὰς ἀπέκτησε ναυπηγικὴν βιομηχανίαν μεγάλης παραγωγικῆς ίκανότηος, ητις ἐν καιρῷ σκάφη χωρητικότηος ὑπερτριάκοντα χιλιάδων τόνων ἀνέτως θὰ δύνανται νὰ κατασκεύάσσουν.

Τὰ ναυπηγεία είναι πλέον ἔτοιμα. "Ο τεχνικός των ἔξοπλισμὸς συνεπληρώθη. Τώρα ἐργάζονται καὶ ἀποδίδουν. Λόγω τῆς κρίσεως ἡ κατασκευὴ τοῦ πρώτου μεταλλοφόρου τῶν 24.000 τόνων ἀνεδλήθη, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι πλείστα στα τμήματα αὐτοῦ ἥδη τοποθετήθη ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς κλίνης.

"Ορθῶς προετιμήθη ἡ συμπλήρωσις τῶν ἔγκαταστάσεων τοῦ ἐτέρου τομέως τῶν ναυπηγείων, τοῦ τμήματος ἐπισκευῶν μεγάλων σκαφῶν, τῶν σούπερ τάνκερς. Πλήρη ἀπασχόλησιν θὰ ἔχουν σύτω τὰ ναυπηγεία. Μόνος ὁ ἔξι όγδοοντα κατέπέσται πάντα σκαφῶν στόλος τοῦ κ. Νιάρχου θὰ είναι ἀρκετὸς διὰ νὰ κρατήσῃ ἐν ἀποδόσει ὅλην σχέδιον τὴν παραγωγικήν δυναμικότηον τῶν ἔγκαταστάσεων. "Ἐπισκευαὶ ἥδη πολλαὶ διενεργούνται εἰς σκάφη τοῦ κ. Νιάρχου, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ κατασκευάζεται ἀπὸ τὰ συνεργεία τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων ἡ πλωτὴ δεξαμενή, ἀνώψικής ίκανότηος 22.000 τόνων.

Εἰς τρία τμήματα θὰ γίνη ἡ κατασκευὴ της. Τὸ πρῶτον ἥδη εὑρίσκεται ἐν τῷ τελειούσθια καὶ τὸν Αὔγουστον θὰ καθελκυσθῇ ἀπὸ τὰς παλαιάς ἑσχάρας τοῦ Σκαραμαγκάκη ἐπὶ τῶν ὅποιων συναρμολογεῖται. Τὸ δεύτερον τμῆμα θὰ είναι ἔτοιμον τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1960 καὶ τὸ τρίτον καὶ τελευταῖον περὶ τὸν Ιούνιον. "Η δεξαμενὴ θὰ δεχθῇ σκάφη μέχρι 32.000 τόνων d.w. περὶ τὸν Νοέμβριον τοῦ 1960.

Μία ἄλλη μεγαλυτέρα ἐνωρίτερον θὰ ρυμουλκηθῇ ἀπὸ τὴν Γερμανίαν,

A D E N

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING C^{o.} LTD.,

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS..

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

Affiliated with:

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

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

όπου ήδη κατασκευάζεται. Κατά μήνα Μάρτιον θα είναι ήγκυρο δολαρίων μένη παρά τα κρητιδώματα τών ναυπηγείων.

Έντος τών ήμερων πρόκειται να άρχισῃ, κατά μήκος του κεντρικού κρητιδώματος και πρό της άποπεραθείσης προβλήτος, ή άνεγερσις του μεγάλου ύποστέγου διά το βαρύ μηχανουργείον. "Όλα τα μηχανήματα έχουν από μηνών πολλών παραγγελθή. Μέχρι τού προσεχούς Φεβρουαρίου θα έχουν μεταφερθή εις τον Σκαραμαγκάν.

Σκάφη οιασδήποτε χωρητικότητος, άκρων καὶ τῶν ἑξῆκοντα χιλιάδων τόννων, θα δύνανται έκει ἀνέτως νὰ ἐπισκευάζωνται. Τελειότερον τεχνικὸν ἔξπολισμὸν δὲν θὰ έχουν νὰ ἐπιδείξουν ἄλλα ξένα ἔργοστάσια ἐπισκευῶν. "Η ἔργασία θὰ διεξάγεται ταχύτατα, μὲν ὅλη τὰ σύγχρονα τεχνικὰ μέσα καὶ μὲν τὸ χομηλότερον δυνατὸν κόστος.

Ἐν τῷ μεταξὺ συνεχίζονται εἰς τὸν Σκαραμαγκάν αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων τοῦ κ. Νιάρχου. "Ικανοποιητικὴ εἶναι η ἀπόδοσις ὅχι μόνον ἀπό ἀπόφευξι ποιότητος ἔργασίας, ἀλλὰ καὶ κόστους. Αὐτὰς τὰς ἡμέρας συμπληρώνει τὴν ἐπιθεώρησιν του τὸ τάνκερ «World Glade». "Εχειάσθη η διενέργεια τῶν ἐπισκευῶν του τόσον χρόνον, ὅσον ὑπελόγισαν καὶ τὰ 'Ολλανδικὰ ἔργοστάσια, μὲν κόστος, δῆμος, μόλις τὸ ημισυ — ισως καὶ κάτω αὐτοῦ — τῶν προσφορῶν τῶν ξένων ἔργοστασίων !

Καὶ ὅταν ἐντὸς τοῦ 1960 συμπληρωθῶν τὰ μηχανουργεῖα καὶ αἱ δύο δεξαμεναὶ ἀρχίσουν λειτουργοῦσαι, μία νέα τολμηρὰ διὰ τὰ πρώτα βῆματα τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων ἔργασία θὰ ἀναληφθῶν. Δύο ἀπὸ τὰ τάνκερα τοῦ τύπου «T.2» τοῦ κ. Νιάρχου θὰ ἐπιμηκυνθῶν καὶ θὰ μετατραποῦν εἰς bulk carriers, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τῆς γενομένης εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν μετασκευῆς.

Τὰ σκάφη θὰ κοποῦν εἰς δύο. "Ενα νέον τεμάχιον εἰς τὸ μέσον θὰ προστεθῇ ἡλεκτροσυγκολλούμενον καὶ αἱ σχετικαὶ διὰ τὴν νέαν των ἀποστολῶν ἐνισχύσεις καὶ προσθήκαι τοῦ ἔξπολισμοῦ των θὰ ἐπακολουθήσουν. Περὶ τὸ ἑκατομμύριον δολλαρίων ἔστοχισεν η μετασκευὴ ἐνὸς ἔκαστου σκάφους εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν. "Εδῶ θὰ στοιχίσῃ πολὺ ὀλιγώτερον, παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἔξισθεν μεταφορᾶς τοῦ χάλυβος.

Αὐτὰ τὰ εὐχάριστα νέα ἔχουμεν πρὸς τὸ παρὸν νὰ μεταδόσωμεν ἀπὸ τὸ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεία. Παρακολουθοῦμεν ἐγγύτατα τὸν παλμὸν τῆς καθημερινῆς των ζωῆς. Πλήρης η ικανοποίησις δι' ὅσους ἐγνώρισαν εἰς τὴν ἐρημικὴν ἀκτὴν τοῦ Σκαραμαγκά τὰ ἐρείπια καὶ βλέπουν τώρα ἕνα σφύζον ἀπὸ κίνησιν παραγωγικὸν συγκρότημα, μέσα εἰς τὸ ὅπιον δὲ νέος 'Ελλην τεχνίτης κερδίζει ὅχι πλέον τὸν βιοπορισμόν, ἀλλὰ τὴν γνῶσιν καὶ τὴν εἰδίκευσιν. 'Αξιοποιεῖται ὁ ἐλληνικὸς μόχθος. Καὶ φαντασθῶμεν πρὸς στιγμὴν τὴν κυψέλην αὐτῆν τῆς ἔθνικῆς παραγωγῆς ἀπασχολούσαν, ὅπως προβλέπεται διὰ τὸ προσεχὲς ἔτος, κατὰ ἀπὸ τὴν καθοδήγησιν 'Ελλήνων τεχνικῶν, δισχιλίους "Ελληνας ἔργατας μετάλλου !

Αἰσιοδοξήσωμεν. Κατὶ γίνεται καὶ εἰς τὸν Τόπον μας.

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΉΜΕΙΣ

Θέλομεν νὰ ἐπιστήσωμεν καὶ πάλι τὴν προσοχὴν τῶν διαχειριζομένων τὰ οἰκονομικὰ μας πράγματα ἐπὶ ἐνὸς θέματος, ἔξοχως ἐνδιαφέροντος, ὅπερ ποτὲ δὲν ἀπησχόλησε τὴν σκέψιν των. Πρόκειται περὶ τοῦ εἰς συνάλλαγμα ισοζυγίου πληρωμῶν καὶ εἰσπράξεων τοῦ εἰδικοῦ λογαριασμοῦ τῶν μεταφορῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπόρου.

Διαπιστοῦται ἀπὸ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς πόσον καθυστερημένη είναι η προσπάθεια τῆς μεγαλύτερας ὀποδόσεως ὑπὲρ τῆς Οικονομίας μας τοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος. Πολλαπλασία, πράγματι, ηδύνατο νὰ είναι η ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματική μας πρόσοδος, ὅπως ἐπανειλημμένως ἐτονίσαμεν.

Ἡ τελευταία ἑταῖρα ἀνασκόπησις ἐπὶ τὸν θαλασσίων μεταφορῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαϊκῆς Συνεργασίας μᾶς παρέχει ἐν προκειμένῳ ώρισμένα ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα, ἀτινα καὶ ἀποδεικνύουν τὴν σημασίαν, ποὺ ἀποδίδουν ὅλαι αἱ ναυτικαὶ χώραι — πλὴν ήμων — εἰς τὸ πλοίον καὶ τὸ παραγωγικὸν του ἔργον.

Ο κατωτέρω πίνακας, ὀφειλόμενος εἰς τὰ στατιστικὰ κατὰ χώρας δεδομένα, συνετάχθη ἀπὸ τὸν Ο.Ε.Ο.Σ. καὶ ἀναφέρεται εἰς τὰς εἰς συνάλλαγμα πληρωμὰς καὶ εἰσπράξεις, τὰς σχετικὰς μὲ τὸν ιδιαίτερον

λογαριασμὸν τῶν μεταφορῶν:

ΙΣΟΖΥΓΙΟΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΩΝ ΤΟΥ 1957

(Γενικὸν τοιούτον καὶ εἰδικὸν τῶν μεταφορῶν)

	Γενικὸν ισοζυγίον	Εἰς ἑκατομμύρια δολαρίων	Εἰδικὸν τῶν μεταφορῶν			
	Ἐνεργ.	Ποθητ.	Διαφορά	Ἐνεργ.	Ποθητ.	Διαφορά
Αύστρια	1244	1276	+ 32	75	12	- 63
Βέλγιον	3964	4273	+ 309	374	288	- 86
Δανία	1581	1612	+ 31	210	289	+ 79
Γαλλία	8599	7489	-1110	490	232	- 258
Γερμανία	9342	11128	+ 1786	811	568	- 243
Ἐλλάς	579	485	- 94	48	67	+ 19
Ἰσλανδία	96	85	- 11	14	11	- 3
Ἰρλανδία	586	597	+ 11	—	9	+ 9
Ιταλία	4072	4142	+ 70	382	400	+ 18
Ολλανδία	4220	4116	- 104	309	486	+ 177
Νορβηγία	1822	1842	+ 20	403	850	+ 447
Πορτογαλία	473	360	- 113	42	23	- 19
Σουηδία	3045	3036	- 9	223	501	+ 278
Ἐλβετία	2435	2389	- 46	—	32	+ 32
Τσερία	484	473	- 11	51	23	- 28
Μεγ. Βρετανία	13276	14032	+ 756	1205	1523	+ 320
Σύνολον Ο.Ε.Ο.Σ.	55818	57335	+ 1517	4637	5316	+ 679
Καναδός	7881	6518	- 1363	298	196	- 102
Ήνωμ. Πολιτεία	21503	26476	+ 4973	1428	1847	+ 419

(*) Μή περιλαμβανομένων τῶν ναύλων διὰ τὸ πετρέλαιο.

Ἄξιόλογα εἶναι τὰ ὅσα ἀποκομίζουν ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν των αἱ Σκανδιναϊκαὶ χώραι, η Ὀλλανδία καὶ η Ἀγγλία. Σημαντικὸν καλύπτουν μέρος τοῦ γενικοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν διὰ τοῦ ἐνεργητικοῦ ὑπολοίπου τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος. Η Νορβηγία λ. χ. ἔξυπητει διὰ τῶν ἐσόδων ἐκ τῆς Ναυτιλίας τὰ 25 % τῶν εἰς συνάλλαγμα διπανῶν της, ἐμφανίζουσα τεχνικῶν ισοσκελισμένων τὸν λογαριασμὸν τῶν ἔξωτερικῶν τῆς πληρωμῶν.

Εἰδικότερον, ὅσον ἀφορᾷ τὴν Ἐλλάδα, οἱ ἀριθμοὶ τοῦ ἀνωτέρω πίνακος δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὰ πράγματα. Ανακριθεῖ εἶναι τὸ ποσόν τῶν 48 μόλις ἑκατομμύριων δολαρίων, τὸ ἀναφερόμενον εἰς τὸ σκέλος τῶν πληρωμῶν (χρέωσις). Οἱ ναύλοι διὰ τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου εἶναι κατὰ πολὺ περισσότεροι. Διαφεύγουν τῆς στατιστικῆς ἐρεύνης διότι εἰς τὴν ἀξίαν πολλῶν εἰσαγωγῶν μας περιλαμβάνεται καὶ οἱ ναύλοι (τοῖφ) καὶ διότι φόμι πωλοῦνται τὰ ἔξογάμενα προϊόντα μας.

Η ΕΚ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΠΡΟΣΟΔΟΣ

Αμεσώτατον ἔχει η κρίσις τὸν ἀντίκτυπό της εἰς τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικὸν ἔσοδον. Τὸ κτήθεν ναυτιλιακὸν συναλλαγματικόν διαποδόσεως εἰς τὰς εἰδικές περισσότερες τοῦ πρώτου τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους ἀνήλθεν εἰς 12.6 ἑκατομμ. δολλαρίων, ἔναντι 15.6 τοῦ ἀντιστοίχου τριμήνου τοῦ 1958.

Τὰ ἐμβάσματα κατὰ κατηγορίας έχουν ώς κάτωθι εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων:

'Εμβάσματα ἐφοπλιστών	4.1
'Εμβάσματα ναυτικῶν	5.2
'Απὸ ναύλους εἰσιτηρίων κλπ.	2.3
Εισφοραὶ Ν. Α. Τ.	0.8
Διάφορα	0.2
Σύνολον	12.6

"Αν εἰς τὴν αὐτὴν ἔκτασιν περιωρισμένη θὰ είναι καὶ κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας η ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματική πρόσοδος — καὶ

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY

S. G. COTTAKIS & C°.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA
(HEAD OFFICE)
63, NEBI DANIEL STR
P.O.B. 977

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

PORT-SAID
23, SULTAN HUSSEIN
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK
(SUEZ)
RASHED STR.
P.O.B. 58

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

δὲν φαίνεται, άτυχώς, νὰ εἶναι ηγέημένη — τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα θὰ ύστερησῃ κατὰ 12 τούλαχιστον ἑκατομμύρια δολ. Εἴναι τοῦ πέρυσιν εἰσπραχθέντος.

Χωρίς, βεβαίως, νὰ παύσωμεν ὑποστηρίζοντες, ὅτι μέρος τοῦ χαρακτηριζόμενου ώς μεταναστευτικοῦ συναλλαγμάτος — ἀνῆλθε τοῦτο εἰς 19 ὥλα ἑκατομ. δολ., κατὰ τὸ α' τρίμηνον 1959 — εἶναι ἐν τῷ πραγματικότητι πρόσδοσης ναυτιλιακή, ἔχομεν νὰ ἐπαναλάμψωμεν τὴν πεποιθήσιν μας, ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν συναλλαγμα θὰ ἡδύνατο νὰ εἶναι σημαντικῶς ηγέημένον, παρὰ τὴν κρίσιν, ἐφόσον τὸ Κράτος ήτο εἰς θέσιν νὰ ἔκτιμησῃ τὴν παραγωγικὴν ίκανότητα τοῦ πλοίου καὶ ἐφόσον θὰ ἔστεργε διὰ καταλλήλων μέτρων νὰ τὴν ἐκμεταλλευθῇ. Καὶ ὅμως τὸ πενταετές πρόγραμμα οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως ἡγνόθησε παντελῶς τὴν Ναυτιλίαν!

ΕΞ ΟΙΚΕΙΩΝ ΤΑ ΒΕΛΗ

Φαίνεται, ὅμως, ὅτι οὐδὲ εἰς αὐτοὺς τοὺς ἀμεσώτερον χειρισθέμενους τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας κρατικούς ἀμροδίους δὲν ἔχει ἀκόμη καταστῆ συνειδητικής ή ἀνάγκη τῆς εὑρυτέρας συμμετοχῆς τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς.

"Ἐχομεν ὑπ'" ὅφει μας προσφάτους τίνας ἐνεργείας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, συγκεκριμένως τῆς Διευθύνσεως Μελετῶν, αὕτινες οὐδὲν ἄλλο καταδεικνύουν παρὰ τὴν στενότητα τῆς σκέψεως — ἀποφεύγομεν τὸν βαρύτερον χαρακτηρισμὸν — μὲ τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζεται ἀπὸ τὸν ἀμροδιώτερον κρατικὸν φορέα τὸ σοβαρώτατον τοῦτο ζήτημα, τὸ ἄλφα καὶ τὸ ἄμεγα τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς.

'Ιδού αἱ ἐνέργειαι: Παρουσιάσθησαν μίαν ἡμέραν εἰς τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας οἱ ἔδω πράκτορες δύο ἀμερικανικῶν ἑταῖρων, αὕτινες ἀπασχολοῦν τὰ πλοιά των εἰς τακτικὰς ἐπιχορηγουμένας γραμμὰς μεταξὺ Βορ. 'Αμερικῆς καὶ Μεσογείου. Καὶ παρεπονέθησαν οἱ κύριοι αὐτοί, ὅτι ἀσκεῖται ἀπὸ μέρους ὡρισμένων Ἑλληνικῶν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν διάκρισις τῶν πλοίων τῆς «'Ελληνικῆς», τῶν ἐκτελούντων τὴν τακτικὴν γραμμὴν Βορ. 'Αμερικῆς - Μεσογείου, κατὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πρὸς τὴν 'Ελλάδα κρατικῶν φορτίων.

Συνήγητσαν οἱ κ. κ. πράκτορες παρὰ ταῖς ὑπηρεσίαις τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας — μᾶλιστα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας — πρόθυμον τὴν κατανόησιν τοῦ αἰτήματός των. Δὲν ἔχητε τίποτε ὄλλο παρὰ νὰ παύσῃ ἡ 'Επιτροπὴ Κρατικῶν Προμηθειῶν νὰ συνιστᾷ — ὅχι νὰ ἔπιβλη — τὴν ἐπίσημην δροσι της προτίμησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Καὶ ὑπεδόλωθη ἀπὸ τοὺς πράκτορας ὁ φόδος νὰ κατηγορῇ ἡ 'Ελλάς, ὡς ἀσκούσα τὴν διάκρισιν τῆς ιδίας της σημαίας.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι ἡ 'Επιτροπὴ Κρατικῶν Προμηθειῶν εἰς οὐδεμίαν ἡδύνατο νὰ προέθη ἐνέργειαν διακρίσεως προκειμένου περὶ ἀγορῶν τοῖφ, κατὰ τὰς ὅποιας δὲ ὁ γύρορατῆς - παραλήπτης δὲν ἔχει, ὡς γνωστόν, τὸ δικαίωμα ἐπιλογῆς τοῦ μέσου τῆς μεταφορᾶς. Εἰς σύστασιν ἀπλῆν εἰς τίνας περιπτώσεις προέβαινεν ἡ 'Επιτροπή, σπως ἐν ισοτιμίᾳ ναύλου προτίμηση κατὰ ποσοστόν ἔστω καὶ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον.

Καὶ ὅμως οἱ τῆς Διευθύνσεως Ναυτιλίας ὑπέρμετρον ζῆλον ἐπιδει-

κνύοντες, προασπίζοντες δῆθεν τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας, ὥχι μόνον ἐσπεύσαν προβύμως τὰ παράπονα τῶν πρακτόρων τῶν ἀμερικανικῶν ἑταῖρων νὰ ἀναγνωρίσουν, ἀλλὰ καὶ δραστηρίως νὰ ἐνεργήσουν, ἵνα καὶ αὐτὴ ἡ ἀπλῆ σύστασις ὑπὲρ τοῦ ἀλληγορικοῦ πλοίου παύση διατυπουμένη. "Εφθασεν ἀξιωματικὸς τῆς Διευθύνσεως Μελετῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας δις νὰ μεταβῇ, συνοδείᾳ ἐνὸς τῶν πρακτόρων, εἰς τὴν 'Επιτροπὴν Κρατικῶν Προμηθειῶν, ἵνα καὶ διὰ ζώσης, ἵσως, ἐνισχυσῃ τὰ διασῆματα τῶν ξένων ἑταῖρων!

Καὶ ὡς νὰ μὴ ἥρκει τοῦτο, ἐγκύλιοι ἔξαπεστάλησαν πρὸς τὰς διαφόρους ὑπηρεσίας συνιστώσαι, σπως ἐπιμελῶς τοῦ λοιποῦ ἀποφεύγηται η οἰσαήποτε ὑπὲρ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου κατὰ τὰς τοσὶφ ἔστω ἀγορὰς κρατικῆς ἐφοδίου παρέμβασις, ὡς ἀντικειμένη εἰς τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας!

Καὶ ἀκόμη — παρασυρόμενοι οἱ τοῦ ὑπουργείου ἀρμόδιοι εἰς τὰς ἀξιοθηρητούς ἐνέργειας των — συνέστησαν εἰς τὰς στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας, σπως μὴ γνωρίζουν εἰς τὰς Ἑλληνικὰς ἑταῖριας τακτικῶν γραμμῶν τὰς μελλοντικὰς των φορτώσεις, ἀλλὰ νὰ τὰς κοινοποιούν εἰς τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητήριον, ἵνα μὴ παρεξηγηθῇ ἀπὸ τοὺς ξένους η τοιαύτη ἐνέργειας ὡς τείνουσα εἰς τὴν διάκρισιν σημαίας!

Καὶ αὐτὰς χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὅψιν: α') ὅτι οἱ παραπονούμενοι ἔξεπροσώπουν τὰ συμφέροντα ἑταῖρων ἀφθονώτατα ἐπιχορηγουμένων καὶ συντηρούμενών ἀπὸ τὴν ὑπὲρ αὐτῶν διενεργουμένην κατάφωρον διάκρισιν καὶ β') ὅτι η 'Ελληνικὴ Ναυτιλία, μὴ ἀπολαμβάνουσα οὐδὲ τῆς παραμικρᾶς προστασίας, μετέχει, κατ' ἔλαχιστον ποσοστόν, κατώτερον πάσης ἄλλης ναυτιλίας, εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ μας ἐμπορίου.

Καὶ τὸ συμπέρασμα: Δὲν εἰμεθα ὡς Κράτος προητοιμασμένοι ὥχι μόνον νὰ ἀσκήσωμεν πολιτικὴν ναυτιλιακήν, ὑγιεστέρων ἐπιδιώξεων, προστηρούμενην πρὸς τὰ ἀμεσα τῆς Οἰκονομίας μας συμφέροντα, ἀλλ' οὐτε καὶ νὰ διοικήσωμεν τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας, μὲ εὐρύτερα ἀντιλήψεως, μὲ γνῶσιν ἐπακριβῆ τῶν ἀναγκῶν της καὶ μὲ σαφεῖς τὰς κατευθύνσεις κατό την ἔξυπηρέτησιν τῶν συμφερόντων της.

Γύρω μας οἱ πάντες ἔγγυτερον πρὸς τὴν ἔθνικὴν τῶν Οἰκονομίαν προσπαθοῦν νὰ φέρουν μέρος σημαντικὸν τῆς ναυτιλίας των. "Ολοὶ γραμμὰς τακτικὰς ὄργανουν καὶ καθημερινῶς τὸ δίκτυον τῶν πυκνώτερον καθιστούν. Καί, τέλος, δὲν ὑπάρχει κράτος ναυτικόν, μεγάλο ή μικρόν, που νὰ μὴ ἀσκῇ κατὰ κάποιον τρόπον τὴν προτίμησιν τῆς ιδίας του ναυτιλίας μέχρις ἐνὸς ὡρισμένου σημείου.

Η 'Ελλὰς τὰς βασικὰς αὐτὰς προϋποθέσεις, ὑγιούς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, ἡθέλησε νὰ ἀγνοήσῃ. Είναι χώρα μὲ μικρὰ μεταφορικὴ κίνησιν καὶ μὲ μεγάλην Ναυτιλίαν. Τὸ δόγμα, κατ' ἀνάγκην, τῆς πλήρους ἐλευθερίας εἰς τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς πιστῶς ἡκολούθησεν. Ἀπὸ τοῦ σημείου ὅμως αὐτοῦ μέχρι τοῦ νὰ ἀπεμπολήσῃ η 'Ελλάς μὲ τὰς ναυτιλιακὰς παραδόσεις χιλιετηρίδων τὸ ἀπαραγραπτὸν δικαίωμά της νὰ ὄργανωσῃ καὶ αὐτὴ τακτικὰς γραμμάς, νὰ ἐπιζητήσῃ κατὰ ποσοστόν τι — ἔστω καὶ μικρὸν — τὴν συμμετοχὴν τῶν ἔθνικῶν πλοίων εἰς τὰς μεταφορὰς της, η διαφορὰ εἶναι, πιστεύομεν, μεγάλη

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.

καὶ αὐτῆς ἀκριβῶς τῆς διαφορᾶς κατανόσιν σαφῆ δὲν ἀπέκτησαν, ὡς φάνεται, οἱ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας παράγοντες. Θυσιάζουν εἰς τὸ νεκρὸν γράμμα τοῦ δόγματος τὰ ζωτικώτερα συμφέροντα τῆς Οἰκονομίας μας. Καὶ ὑπερβάλλοντες προσθέπουν εἰς τὴν ἐφαρμογὴν μιᾶς πολιτικῆς, ἥτις διὰ τὴν 'Ἐλλάδα προϋποθέτει μὲ κάποιαν εὐελιξίαν τὸ «καὶ τούτο ποιεῖ κάκενο μὴ ὄφεινα».

Καὶ ὅταν ηγυανήσαμεν νὸς ἀποκτήσωμεν τὴν «Ἐλληνικήν», τὴν διεθνῶς πλέον ἐπιβληθεῖσαν ὑποδειγματικὴν ὄργανωσιν τακτικῶν γραμμῶν, ἥτις τιμᾶ τὴν Πατρίδα μας καὶ τὴν ἐπίδοσίν της εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, (25 ἐν ὅλῳ σκάφη ὅλα ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον) ὑποχρέωσιν ἔχομεν, διὰ τοῦ ὁράσιον αὐτὸν δημιουργῆμα ἐνὸς καὶ μόνον «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ μὲ πρόθυμον τὴν διάθεσιν νὰ τὸ προσέχωμεν, νὰ τοῦ παρέχωμεν κάθε διοικητικὴν διευκόλυνσιν — ὅλοι θὰ τοῦ παρεῖχον ἐπιχορηγήσεις ἢ πάσης φύσεως προνόμια — καὶ ὅχι νὰ καταστρέψωμεν μὲ τὰς στενοκεφάλους ἐνεργείας μας ὅτι ἡ ιδιωτικὴ πρωτοβουλία, χωρὶς καρμίαν οὐδαμόθεν ἀργανήν, ἐδημιούργησε.

Καὶ μὲ τοιαύτην νοοτροπίαν, ὅχι πλέον τῶν ξένων πρὸς τὴν Ναυτιλίαν κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ἀλλ' αὐτῶν τούτων τῶν τεταγμένων νὰ τὴν ὑπηρετοῦν καὶ τὰς ἀνάγκας της νὰ θεραπεύουν, τολμοῦν ἀκόμη νὰ ὀμιλοῦν τινές καὶ δὲν συμμαζεύονται περὶ τῆς ἐπανόδου εἰς τὴν Κυανόλευκον, περὶ κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς, περὶ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν κλπ. κλπ.

Κρίμα εἰς τὰς τόσας προσποθείας τῶν ὅσων ἐπίστευσαν εἰς μίαν καλυτέραν αὐτούν διὰ τὴν 'Ἐλληνικήν Ναυτιλίαν! Χαμένος, μᾶς φαίνεται, ὁ κόπος.

ΠΡΟΣ ΕΝΗΜΕΡΩΣΙΝ ΤΩΝ ΑΡΜΟΔΙΩΝ

'Ἄλλα θὰ πρέπει νὰ ἐνημερώνωνται οἱ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ζηλωταὶ τοῦ δόγματος τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν τὶ γύρω μας, εἰς τὰ ἄλλα ναυτικὰ κράτη, τεκταίνεται διὰ τὴν προάσπισιν τῶν ναυτιλιακῶν τῶν συμφερόντων.

Προχείρως ἀπὸ τὴν τελευταίαν εἰδησεογραφίαν παραλαμβάνομεν σχετικάς τινας πληροφορίας. 'Ιδού αὐταί :

«Διαπραγματεύσεις — λέγει ἡ εἰδησις — διεξάγονται μεταξὺ ἀντιπροσωπείας Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν — τῆς Δυτικῆς Γερμανίας — καὶ τῆς τουρκικῆς Κρατικῆς Ναυτικῆς 'Εταιρίας, ἵνα αἱ γερμανικαὶ ἐταιρίαι, αἱ διατηροῦσαι τακτικὰ γραμμὰς πρὸς τὴν 'Εγγύην 'Ανατολὴν, μετάσχουν εἰς τὴν μεταφορὰν φορτίων ἀξίας 1 ½, τούλαχιστον, ἐκατομμυρίου δολαρίων, ἐπὶ τῶν χρηματοδομεύονταν ἀπὸ τὴν γερμανικὴν κυβέρνησιν διὰ τοῦ δανείου τῶν 50 ἑκατομμυρίων δολαρίων. Εἰδικὴ διάταξις προβλέπει τὴν αὐξησιν τῆς ἀξίας τῶν φορτίων εἰς 2 ½ ἐκατ. δολαρίων».

«Ἀλλη εἰδησις, πρόσφατος καὶ αὐτή :

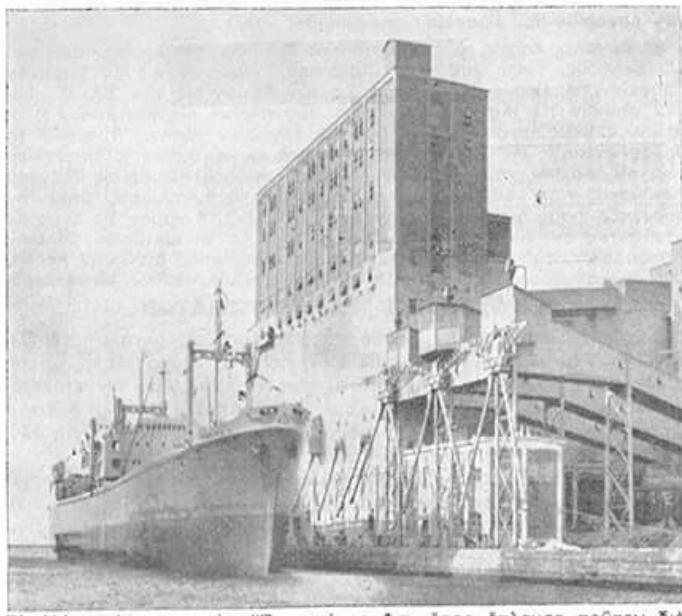
«Οἱ Ἰάπωνες ἐφοπλιστοὶ δεξιευνοπλοίων πιέζουν τὴν κυβέρνησιν τοῦ Τόκιο ἵνα ληφθοῦν μέτρα ἀμύνης κατὰ τῶν περιοριστικῶν μέτρων τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς τῶν πετρελαίων. Τὰ μέτρα αὐτὰ περιορίζουν τὴν δυνατότητα ἀπασχολήσεως τῶν ιαπωνικῶν τάνκερς εἰς τὰς ἀμερικανικὰς μεταφοράς.

Οἱ Ἰάπωνες ἐφοπλιστοὶ ζητοῦν τὴν προστασίαν τῶν ἔθνικῶν τῶν πλοίων κατὰ τὰς εἰσαγωγὰς εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν πετρελαίων ἵνα ἀποφύγουν οὕτω τὸ παροπλισμὸν τῶν σκαφῶν των καὶ τὴν ἀνέργιαν τῶν πληρωμάτων».

Παρόμοιαι εἰσηγήσεις καὶ συμφωνίαι καθημερινῶς ἐπιστηματίνονται ἀπὸ τοὺς παρακολουθοῦντας τὰς ἡμέρας τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς ζωῆς. «Ολοι — οἱ πλέον φιλελεύθεροι μέχρις ἐνὸς ὡρισμένου ποσοστοῦ — ἐπιζητοῦν τὴν εύρυτέραν συμμετοχὴν τοῦ ἔθνικοῦ τῶν πλοίων εἰς τὰς ἔθνικὰς τῶν μεταφορᾶς.

Διατὶ οἱ 'Ἑλλάς θὰ ἀποτελέσῃ τὴν μοναδικὴν ἔξαρτεσιν τῆς γενικῆς

Η ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΣ ΠΡΩΤΗ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ



Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Παναγιώτης Λ.», ὅπερ ἐπλευσεις πρῶτον διὰ τῆς νέας διώρυγος τοῦ 'Αγ. Λαυρεντίου, ἐφθασεις τὴν 2αν Μαΐου εἰς Πόρταν Αρθουρ καὶ ἐφόρτωσε σιτηρά δι' Εύρωπην.

αὐτῆς τάσεως; Ναὶ. Εἶμεθα ὑπέρμαχοι τῆς ἀπολύτου ἐλευθερίας εἰς τὰς διενεργείας τῶν μεταφορῶν τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου. Διερωτάμεθα ὅμως: Θά πρέπει νὰ ἀπειπολήσουμεν, προκειμένου μάλιστα περὶ τῶν ἔθνικῶν πλοίων τακτικῶν πρὸς τὸν Τόπον μας γραμμῶν, τὸ ἀναφαίρετον δικαιώματα τῆς ἐπὶ Ἰσραήλ σφραγίδης τῶν κατὰ ποσοστὸν τι καὶ εἰς τὰς ἔθνικὰς μας μεταφοράς, ὅταν αὐτὴ ἡ συμμετοχὴ ἀδιάστως — ὅχι νόμω — ἐπιτυχάνεται δι' ἀπλῆς συστάσεως πρὸς τοὺς φορτωτὰς η διάφανότητας τοῦ δικαιώματος τῆς ἐπιλογῆς τοῦ πλοίου, ἀγοράζοντες φόμπο καὶ πωλοῦντες τούφι; Δι' οὐνομα τοῦ Θεοῦ διατὶ ἡ τόση στενότης ἀντιλήψεως εἰς ζητήματα καιρίων θίγοντα τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπέσθεις;

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΙΣ

Ἐχεισθάτη ἡ θαρραλέα παρέμβασις ἐνὸς προέδρου ναυτεργατικοῦ σωματείου — τοῦ κ. 'Ηλ. Κροκιδᾶ, τῶν 'Ασυρματιστῶν — διὰ νὰ συγκινηθῇ ἡ Κυβέρνησις καὶ νὰ διατάξῃ διὰ τοῦ Πολιτικοῦ Γραφείου τοῦ κ. Καραμανλῆ, τὴν τροποποίησιν τοῦ ὅρου τῆς ἑλληνο-σοβιετικῆς συμφωνίας διὰ τὴν ἀγοράν 250 χιλ. τόν. ὀργοῦ πετρελαίου τούφι.

Εἰς σχετικὴν ἀνοικτὴν ἐπιστολὴν τοῦ ἀπευθυνομένην πρὸς τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως, ὁ κ. Κροκιδᾶς ἔγραψεν:

'Εξοχώτατη,

'Ο ναυτικὸς κόδομος τοῦ Πειραιῶς μετ' ἐκπλήζεως ἐπληροφορήθη τὸν ἑκατόντας προμήθειαν σημαντικῆς ποσότητος ὀργοῦ πετρελαίου — 250.000 τόννων—η μεταφορὰ τοῦ όποιου πρόκειται νὰ γίνη ὑπὸ τὸν ὅρον Cost and Freight, χωρὶς οὐδεμίαν πρόβλεψιν συμμετοχῆς καὶ τοῦ ἑλλονικοῦ πλοίου εἰς αὐτὴν τὴν μεταφοράν.

'Η ἀπόδοξη τοῦ προαναφερέντος δρου ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν, αἱ ὅποιαις κατέρτισαν καὶ συνυπέγραψαν τὴν συμφωνίαν, προσδίδει ἀγνοοῖς ἀσύγγυωστον τῶν δραματικῶν συνθηκῶν, ύψος ἃς τελείωσης η 'Ἑλληνικὴ Ναυτιλία, συνεπείᾳ τῆς παρατεινομένης — διὰ τρίτον ὅδη ἔτος — πρωταφορᾶς ναυτιλιακῆς κρίσεως.

Πομπονοῦν οἱ ἀρμόδιοι, διὰ κατὰ μάζας ὀργοῦν εἰς τὰ ἀγκυροθόλια τοῦ ἀναγκαστικοῦ παροπλισμοῦ τῶν τάξιδην πλοίων, ἐνῷ και κιλιάδες 'Ἑλληνικῶν ναυτικῶν στυγγόν τὸ φάσμα τῆς ἀνεργίας.

'Αλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ ἀνάγκη τῆς θετικῆς ἐχυπρετερίσεως τῶν συμφερόντων τοῦ Δημοσίου ἀνέβαλλε τὸν ἑξασφάλισιν τῶν ὅρων συναγνώσιμον διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ ρωσικοῦ πετρελαίου, ὅπότε θὰ μετείχεν, ἀσφαλῶς, καὶ τὸ ἑλληνικὸν πλοίον, ἀποβλέπον — συνεπείᾳ τῆς κρίσεως — εἰς τὴν ἀπλῶν κάλυψιν τῶν ἔζσδων του καὶ τὴν καταβολὴν τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων.

'Ἀπευθυνόμεθα ὀυτὸν προσώπωπα πρὸς 'Υμᾶς μὲ ἀπόλυτον τὸν θεσμού πατητικῆς Σας παρεμβάσεως, ἐνῷ δῆτε τὸν πολλαπλῶν καὶ οσθρωτάτων ζημιῶν, τὰς ὅποιας θὰ ἐπέφερεν η ἐφαρμογὴ τῆς συμφωνίας, χωρὶς τὴν ἀπιθαλλομένην τροποποίησιν τοῦ δρου τῆς μεταφορᾶς τοῦ πετρελαίου.

Δέν ζητοῦμεν διάκρισιν ὑπὲρ τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου, πιστοὶ εἰς νὰ διεθνῆ θέσμια περὶ ἐλευθερίας τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου. 'Αλλὰ καὶ δὲν είναι ὅρθον νὰ ἀποκλεισθῶμεν, ἀνευ δρών μὲν μεταφοράν καθαρῶς ἔθνικην.

Μετὰ θαυμάτου σεβασμοῦ

Η. ΚΡΟΚΙΔΑΣ

Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς ἐσπεύσει τὸ ὑπουργείον τοῦ 'Εμπορίου, κατὰ διαταγὴν τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, νὰ τροποποιήσῃ τὸν ὅρον τούφι, ἵνα διευκολύνθῃ ἡ συμμετοχὴ καὶ τῶν ἑλληνικῶν πλοίων εἰς τὴν μεταφορὰν τοῦ ρωσικοῦ πετρελαίου.

Τὰ χάλια μας !

ΑΙ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑΙ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

'Απὸ μηνῶν, νομοσχέδιον, φέρον καὶ τὰς ὑπογραφὰς τῶν ἀρμοδίων 'Υπουργῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας, κατακρατεῖται ἀπὸ τὸν κ. 'Αγ. Λαυρεντίου πετρελαίου, τὸν Συντονισμοῦ, ἀντιτιθέμενον, ώς λέγεται, εἰς τὴν ἐπιφήποισιν τού.

Παρέχονται δι' αὐτοῦ ὡρισμέναι φορολογικαὶ διευκολύνσεις, δίκαιαι καὶ λογικαὶ, αἵτινες θὰ ἐπέτρεπον εἰς τὰ μικρὰς ἡλικίας σκάφη ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ ζένας σημαίας νὰ ἐγγραφοῦν εἰς τὸ ἔθνικὸν μας νηολόγιον καὶ εἰς τὰ λίμπετρα νὰ δικαιολογήσουν τὴν ὑπαρξίν των ὑπὸ τὴν ἀκριβὴν ἑλληνικὴν σημαίαν.

Σημειωτέον διὰ τὸ θέμα συνεζητήθη διὰ μακρῶν ἀπὸ τὰς ἔθνικας οἰκονομικάς ὑπηρεσίας, αἵτινες κατέρτισαν τὸ νομοσχέδιον, ὅπερ καὶ ἔτυχε τῆς ἐγκρίσεως τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν.

Τὸν λόγους τῆς κατακρατήσεως τοῦ νομοσχέδιου ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Πρωτοπαπαδάκη δὲν τοὺς γνωρίζουμεν. Οἱ κ. κ. 'Ανδριανόπουλος καὶ Παπακωνσταντίνου, κηδόμενοι τῆς θέσεώς των ώς 'Υπουργῶν, θὰ ἐπρεπε τὰς πληροφορθοῦν, αὐτοὶ δὲ θὰ ὀφειλοῦν καὶ νὰ φέρουν ἐν καιρῷ τὸ ζήτημα πρὸ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν τελικὴν τύχην τοῦ νομοσχέδιου. Εἰς οὐδὲν ὅμως ἴσχυσαν αἱ ἐπανειλημμέναι ὑποδείξεις, ὅπως οἱ 'Υπουργοὶ οὗτοι στέρεσον εἰς τὰς δεούσας ἐνεργειαίς. 'Ηδιαφόροσταν καὶ διὰ τὸ ζήτημα αὐτό.

Ἐχομεν, πάντων, νὰ τούσιμεν, διὰ μᾶς διαφεύγει μία καλὴ εὐκαιρία νὰ ἰδωμεν τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας σημαντικῶς αὐξανομένην, χωρὶς καρμίαν ζημιῶν τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ, μὲ ὀφέλειαν τούναντίον ἔμεσον, ὅχι εύκαταφρόντων, τῆς οἰκονομίας μας καὶ τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως, τῆς ἐνέργειας τελούσης.

'Ἐπαναλαμβάνομεν, λοιπὸν, τὴν ἰδιαιτέρων πρὸς τὸν κ. 'Ανδριανόπουλον σύντασιν. Πρὸ μηνὸς τὸν ἐπεσκέψθη σημαίνων ἐφοπλιστικὸς παράγων καὶ εἰς αὐτὸν ἔδωσε τὴν ὑπόσχεσιν νὰ ἐνεργήσῃ παρὰ τὴν Κυβερνήσει διὰ τὴν παροχὴν ὡρισμένων φορολογικῶν διευκολύνσεων εἰς τὰ μεταφερόμενα εἰς τὸ ἑλληνικὸν νηολόγιον πλοία μικρᾶς καὶ μέσης ἡλικίας. Τὴν ὑπόσχεσιν του αὐτῆς ἄσθετη η ἐπικληρώση δικ. 'Υπουργός της Ναυτιλίας.

ΕΠΙΒΕΒΑΗΜΕΝΗ Η ΑΠΟΧΗ

Δέν πρόκειται, λοιπόν, να συμμετάσχη ή Έλλας είς τὴν συνερχομένη τὴν 8ην Ιουνίου εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα Διάσκεψιν τῶν δυτικούς ωραϊκούς ναυτικούς χωρῶν καὶ τῆς Αμερικῆς. Η ἀπόφασις ἐλήφθη, ὅπερ τὸ Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, κατόπιν ἔχοντος στικής τοῦ θέματος συζητήσεως καὶ ἀφοῦ ἡ κούσθησαν αἱ γνώμαι τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων, τῶν ἐφοπλιστῶν. Οἱ κ. κ. Ἀνδρεάδης ἀπὸ μέρους τῆς ἐδέντης Εὐνόσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, Μανόλης Κουλουκούνης διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης καὶ Ἀντ. Δημάδης, Πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου, ὑπέδειξαν τὴν ἀποχὴν ἀπὸ μίαν Διάσκεψιν, τῇ ποιάν ἀπεφάσισαν νὰ συγκαλέσουν αἱ ναυτικαὶ χώραι τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, χωρὶς νὰ σκεφθοῦν τὴν συμμετοχὴν καὶ τῆς Ἐλλάδος.

Ἄλλη ηθέλησαν κανὸν νὰ πληροφορθοῦν οἱ ἀναλογούντες τὴν πρώτην δουλίαν τῆς Διασκέψεως καὶ τὰς ἐλληνικὰς ἀπόφεις ἐπὶ τῶν ὑπὸ συζητήσιν θεμάτων. Ἀλλὰ καὶ ὅταν, κατόπιν τῶν ἐντεῦθεν παραστάσεων, ἐκλήθημεν νὰ μετάσχωμεν, μᾶς ἔξητηθή ἡ προκαταβολικὴ ἀποδοχὴ τῶν δυνατῶν οἱ ἄλλοι, ἐν ἀπουσίᾳ ἡμῶν, ἀπεφάσισαν. Καὶ, τὸ χειρότερον, χωρὶς νὰ μᾶς γνωρίσουν, ἔστω καὶ ἐκ τῶν ὑστέρων, τὰς ἀποφέσεις τῶν αὐτάς.

ἱαρά τὸ γεγονός ὅτι θὰ συζητηθοῦν εἰς τὴν Οὐασιγκτώνα θέματα ἀμεσωτάτου δι' ἡμᾶς ἐνδιαφέροντος, ὅρθως ἐκριθή ὅτι δὲν θὰ ἔπειπε, νὰ ὑεωρηθῶμεν καὶ ὡς παρεισάκτοι. Ἡ ἀποχὴ ὑπηγορεύετο ἀπὸ λόγους στοιχειώδους ἀξιοπρεπείας.

ΑΥΤΑ ΤΑ ΠΡΟΣΕΝΙΚΑ ΛΙΜΕΝΑΡΧΕΙΑ

Εἰς περίοδον κρίσεως δεινῆς τῆς Ναυτιλίας — ἐλάχιστα είναι τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ ἐλληνικὰ σκάφη — καὶ ἐνῷ τὸ πτωχὸν Κεφάλαιον Ἀνεργίας καλεῖται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν σταθερώς αὐξανομένην ἀνεργίαν, ὥστε νὰ ἔχῃ ἀνάγκην καὶ τῆς τελευταῖς δραχμῆς, ἐπανασυνιστᾶται καὶ τὸ προξενικὸν Λιμενάρχειον Μασσαλίας.

Θὰ ἔχῃ ὁ Προξενικὸς Λιμενάρχης τὴν σχετικήν σοδαράν ἀσχολίαν νὰ θεωρῇ τὰ μετερόγια τῶν δέκα τὸ πολὺ πλοίων ἐλληνικῶν, ποὺ θὰ ἐπισκέπτωνται κατὰ μῆνα τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας καὶ νὰ εἰσ-

πράττῃ τὰ ἀπομαχικὰ πλοίου τίνος, ὅλως ἐκτάκτως ἔξοφλουντος ἐκεὶ τὸ ναυτολόγιον του.

Προκαλούμενον τοὺς εἰσηγηθέντας τὴν ἐπανασύντασιν τοῦ Προξενικοῦ Λιμενάρχειον νὰ μᾶς εἴπουν ποίαν ἀλλην σοδαράν — τὸ τονίζομενο σοδαράν — ἀπασχόλησιν πρόκειται νὰ ἔχῃ ὡς ἐκεὶ τοποθετούμενος λιμενικὸς ἀξιωματικός; Μήπως τὴν δίωξιν τοῦ κομμουνισμοῦ; Αὐτὴν τὴν καραμέλλαν ἀπὸ μακρού πιπιλίζουν οἱ εὐφάνταστοι ντεκτικοί τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος.

Καὶ ὅμως, τὸ Κεφάλαιον Ἀνεργίας, χωρὶς νὰ ἐντρεπωμέθα, θὰ πληρώσῃ τὰς δαπάνας τοῦ μέλλοντος ἀνέτας νὰ ποιήται τὰς διατριβάς του εἰς τὴν ὥραιαν γαλλικὴν πόλιν λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὺ νομοσχέδιον κατηρτίσθη διὰ τοῦ ὅποιους αὐξάνεται ὡς ἀριθμὸς τῶν στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Δὲν μᾶς φθάνουν οἱ τόσοι καὶ τόσοι;

Η ΕΠΑΝΟΔΟΣ

Τώρα, μὲ τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ «τελεταίπτ» καὶ δεδομένης τῆς παρήμην πολιτικῆς σταθερότητος, ή ἐδῶ σύστασις ἐφοπλιστικῶν γραφείων, ἀλλὰ καὶ ἡ διαμονὴ τῶν ἐφοπλιστῶν πιστεύομεν νὰ διευκολύνεται. Ἡ ἐντεῦθεν διασχείριστις τῶν πλοίων ἀποδαινεῖ ἀνετωτέρα, ἵσως δὲ καὶ πλέον οἰκονομικὴ ὑπὸ τὰς σημερινὰς δυσκόλους περιστάσεις.

Ἀπομένει, βεβαίως, ἡ φορολογικὴ πλευρὰ τῆς ὑποθέσεως. Διὰ τοὺς ἐδῶ ἐγκαθισταμένους ἐφοπλισταὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἡ φορολογικὴ ὑπόθεσις εἶναι τὸ σοδαράτερον ζήτημα. Αὐτὸς ἀκριβῶς ἡθελήσαμεν ιδιαιτέρως νὰ ἔξτασωμεν καὶ ίδου τὰ συμπεράσματα τῆς ἐρεύνης αὐτῆς, τῆς διενεργηθείσης ἀπὸ ὑπεύθυνον πρόσωπον, κατέχον, λόγῳ θέσεως, πλήρως τὸ θέμα:

Ἐφοπλιστὴς πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, ἐγκαθιστάμενος ἐν Ἑλλάδι μὲ οικοπόν τὴν ἐντεῦθεν διασκέριον καὶ διεύθυνται τὸν ἐπικειρόσεων του, ὑπόκειται εἰς φορολογικὰ ὑποκρεώσεις, ὡς κάτωθι :

α) Ἐὰν ἐγκαταστήσῃ Γραφείον ὑπὸ μορφὴν ἀνωνύμου ή περιωρισμένης εὐθύνης Ἐταιρίας, ή μὲν Ἐταιρία θὰ ύποκειται εἰς τὰς ὑπὸ τῶν νόμων καθοριζομένας φορολογικὰς ὑποκρεώσεις ἐπὶ τῶν κερδῶν, ἀτίναγκες προκύπτουν ἐκ τῶν ἐργασιῶν τοῦ Γραφείου δι' ἑκάστην ἐπόσαν κρηποίν, ὃ δὲ διευθύνων θὰ ἔχῃ νὰ δηλώνῃ τὸ εἰσόδημα του, τὸ προερχόμενον ἐκ τοῦ μισθοῦ του καὶ ἐκ τοῦ μερίσματος τῶν μετοχῶν αὐτοῦ, ὅμου μὲ τὰ ἄλλα, τυχόν, εἰσόδημα τὸν πηγῶν ἐν Ἑλλάδι, νὰ καταβάλῃ δὲ τὸν ἀναλογούντα φόρον. Τὰ κέρδη τοῦ Γραφείου θὰ καλύπτωνται ἀπὸ τὰς συνήθειας προμήθειας διὰ τὴν παροχὴν ὑπὸ τὴν ἀποστολὴν πληρωμάτων, διακανονισμοῦ ἀποζημιώσεων ἀσθενῶν πληρωμάτων, πρακτόρευσιν διὰ προσεγγίσεις πλοίων εἰς Ἑλλάδα πρὸς ἔκδροτον ἢ ἐκτέλεσιν ἐπικειμένων κλπ. Ἐπειδή, ὅμως, ἐνδεχομένως, αἱ ἀνωτέρω προμήθειαι νὰ μη είναι ἐπαρκεῖς, μία πρόσθετος μοισιδίη μὲ κρέωσιν τῶν πλοίων τοῦ ἐνδιαφερομένου, ικανὴ νὰ συμπληρώσῃ τὰ κάλυψιν τῶν ἔδων τοῦ Γραφείου καὶ τοῦ μισθοῦ τοῦ ἐνδιαφερομένου εἰς θαμόν, ὥστε τὸ εἰσόδημα τούτου νὰ ὑπαντοκρίνεται εἰς τὰ ἔξοδα διαθισθεως αὐτοῦ, θὰ καταχωρίζεται εἰς τὰ θιθία τοῦ Γραφείου.

Ἐκ τῆς θέσεως αὐτῆς ὁ ἐφοπλιστής θὰ δύναται νὰ διευθύνῃ τὴν κίνησιν τῶν πλοίων του, νὰ προβαίνῃ εἰς τὴν ναύλωσιν αὐτῶν, νὰ εἰσπράττῃ ναύλους εἰς τὸ ἔξωτερικόν, νὰ κανονίζῃ τὴν πληρωμὴν τῶν διαφόρων ἔδων τῶν πλοίων, τῶν ἀφορώντων τὴν ἀσφάλισιν τοῦ πλαισίου καὶ τοῦ πληρώματος, τὴν προμήθειαν καυσίμων, τὰ ἔξοδα πρατορεύσεως εἰς διαφόρους λιμένας καὶ τοὺς μισθούς τῶν πληρωμάτων. Ἡ πληρωμὴ δύναται νὰ γίνεται εἴτε ἀπ' εὐθείας μέσω τῆς Τραπέζης εἰς τὸ ἔξωτερικόν, εἴτε μέσω Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος διὰ τοῦ ἑζαλογιστικοῦ λογαριασμοῦ συναλλάγματος καὶ μὲ εἰσαγωγὴν τοῦ ἀντιστοίχου συναλλάγματος. Προσέστι δύναται νὰ κρατῇ τὰ λογιστικὰ καὶ διαχειριστικὰ θιθία τῶν πλοίων δι' ἑνὸς εἰδικοῦ λογιστοῦ ἀνέυ οὐδέποτε μέρους τῆς Εφορίας.

β) Τὸ ἀνωτέρω ικανούνται καὶ διὰ προσωπικὸν Γραφείον ἢ ὑπὸ μορφὴν ὑμορρύθμου Ἐταιρίας, μὲ τὴν διασφόρων, διὰ τὸ διευθύνων δὲν θὰ μισθοδοτήσαιται. Ὡς εἰσόδημα αὐτοῦ θὰ θεωρήπαιται τὸ προκύπτον κέρδος ἐκ τῶν ἐργασιῶν τοῦ Γραφείου (προμήθειας κλπ.).

γ) Δύναται, ἐπίσης, ὁ ἐφοπλιστής νὰ διευθύνῃ τὰς ἐπικειρόσεις του ἐν Ἑλλάδα, ἀνέντας ἐπιφανείας Γραφείου, ἀνάθετων εἰς ἐν ναυτικὸν Γραφείον τοῦ Πειραιάς τὰς ἐργασίας τῶν πλοίων διὰ τὸν Ἑλλάδα καὶ τὴν πλήρωσιν τῶν λογιστικῶν θιθίων τῶν πλοίων εἰς λογιστικὸν Γραφείον, εἰδικῶς ἀσχολούμενον μὲ τὴν ἐργασίαν αὐτῆς. Ὁ τηρῶν τὰ θιθία λογιστικῆς υποκρεώται νὰ καταχωρίζῃ τὰ θιθία τοῦ Γραφείου του τὴν ἀμοιβήν, τὴν ὁποίαν θὰ λαμβάνῃ, μη ὑποκείμενος εἰς ἐλέγχον τῶν ἀρχείων του διὰ τὴν προέλευσιν αὐτῆς. Ὁ ἐφοπλιστής, μετὰ τὴν παρέλευσιν τῆς προθεσμίας, τὴν ὁποίαν παρέκειται ὡς νάμος διὰ τοὺς διαιμένοντας ἐν Ἑλλάδι ἐφοπλισταῖς, θὰ ἔχῃ νὰ ἀντιμετωπίσῃ δῆλωσιν εἰσόδηματος, ἐφ' οὗ δοον θὰ ὑπάρχουν, θεωρίας, πρὸς διανομήν κέρδου, ὅποια τὰς ἀνωνύμους ζένας ἔταιρις, τῶν ὁποίων πιθανῶς νὰ μετέχῃ.

Η ΝΟΣΗΡΟΤΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Συχνότατα διαπιστώνται ἀπὸ τὰς στατιστικὰς μεγάλων ἐφοπλιστικῶν οἰκων τὰ κρούσματα ἀσθενειῶν ἐπὶ πληρωμάτων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, συχνότερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1957. Εἰς τὴν περίπτωσιν ἐφοπλιστικοῦ οἴκου, διασχειρίζομένου 35 μεγάλα σκάφη, φορτηγά καὶ τάνκερς, οἱ οδηγοί των εἰσθενεῖσαν ναυτεργάταις ἐφθασαν τοὺς 400, μὲ ἀναλογίαν 1 πρὸς 5 ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀπασχοληθέντων.

Ἡ ἀναλογία θὰ είναι σοδαράτη καὶ θὰ ἔπειπε νὰ ἐμβάλῃ εἰς σκέψεις τοὺς ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένους διὰ τὴν ὑγείαν τῶν πληρωμάτων μας, ἀλλὰ καὶ δι' αὐτὰ τὰ συμφέροντά των. Ἐλκη, γαστρίτιδες, σκωληκοειδῖτιδες καὶ ρευματισμοὶ εἰναι αἱ συνήθειας ἀσθενειῶν. Στατιστικοί, ἀτυχῶν, δὲν τηροῦνται ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων, οὔτε καὶ ἀνακοινώνται, ἀν πράγματι καταφτίζωνται.

Τὸ μόνον, πάντως, γεγονός, ὅπερ δικαιολογεῖ πως τὴν συχνότητα αὐτὴν τῶν ἀναζητούντων τὴν ιστρικὴν περίθαλψιν ναυτικῶν, είναι ὁ παροπλισμὸς τόσων καὶ τόσων σκαφῶν καὶ κατ' ἀκολουθίαν ἡ ἀθρόα



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

350 FIFTH AVENUE
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

ITALY

DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA

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

EGYPT

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

(also at Alexandria & Suez)

HOLLAND

ZANNIS SHIPSTORES
Zalmhaven 48-47
ROTTERDAM

BELGIUM

M.T.E. BUYSE
Klapdorp, 26
ANTWERP

GERMANY

HANS FICK & CO.
Spaldingstrasse 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

άπολυτις τών πληρωμάτων.

Πλείστοι τών άπολυμένων σπεύδουν νά δηλώσουν άσθενειαν. Θέλουν νά ύποβληθούν εἰς μίαν έπισταμένη ιατρικήν έξετασιν. Τοις παρέχεται ή εύκαιριός νά ύποβληθούν, δαπάναις τού πλοίου και τῆς άσφαλείας, εἰς θεραπείαν διὰ τὰ παλαιά ἔλκη, τούς ρευματισμούς και τὰς ὅλας χρονίας περιπτώσεις άσθενειών, αἵτινες είναι αἱ χαρακτηριστικά τέρατα διὰ τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Κανείς, βεβαίως, δὲν ἔστεργε νά ἀπολογῇ λόγω άσθενείας, ἐφ' ὅσον τὸ σκάφος, ἐφ' οὐ ὑπῆρεται, ἦτορ ναυλωμένον. Πολλοὶ καὶ οἱ ὑπολογίζοντες εἰς τὴν ἔξικον μόσιν τοῦ μισθοῦ δύο, τριῶν ἡ καὶ τεσσάρων μηνῶν, ἐνῷ θὰ ἐτέλουν ὑπὸ θεραπείαν.

Ἄλλα καὶ τὰ κρούσματα φευδασθενειῶν ἡ καὶ τῶν κατὰ φαντασίαν άσθενῶν δὲν ἀποκλείονται. Σποραδικά σημειούνται. Οἱ ιατροὶ δὲν ἔχουν κανένα λόγον νά ἀρνηθοῦν τὰς ὑπηρεσίας των. Μερικαὶ ἔνεσις βιταμινούχοι καὶ οἱ ὑπολογίζοντες εἰς τὴν ἔξικον μόσιν τοῦ μισθοῦ δύο, τριῶν ἡ καὶ τεσσάρων μηνῶν, ἐνῷ θὰ ἐτέλουν ὑπὸ θεραπείαν.

Δὲν χρειάζεται νά συζήσωμεν τὰς ἑκ τῆς ὅλης αὐτῆς περὶ τὴν άσθενειαν κινήσως ἐπιδαρύνσεις τοῦ πλοίου. Οἱ ἐφοπλιστής πληρώνει τὰ 25% τοῦ ὅλου λογαριασμοῦ (franchise) καὶ εἰς τὸ τέλος καλεῖται νά συμπληρώσῃ τὸ λ) σμὸν τῆς ἀλληλασφαλείας, ἢν τελικῶς είναι παθητικός, διὰ τῶν back calls.

Τοὺς ἐφοπλιστάς, καὶ ἀκολουθίαν, ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρει ἡ ὑγεία τῶν πληρωμάτων καὶ αὐτοὶ θὰ ἔπρεπε νὰ μελετήσουν τὰ μέτρα τῆς προληφεώς ἀφ' ἐνὸς τῶν άσθενειῶν καὶ τῆς ἀποφυγῆς κάθε περὶ τὴν άσθενειαν ἔκμεταλλεύσεως.

Τὰ μέτρα εἰναι ἀρκετά γνωστά. Ἐκείνο ποὺ ιδιαιτέρως ἔχομεν νά συστήσωμεν, είναι ἡ ἐπισταμένη έξετασις τῶν ναυτολογουμένων—πολλοὶ οἱ ἔχοντες χρονίας παθήσεις—ἡ ὑγεινή ἐνδιαίτησις τῶν πληρωμάτων, βάσει διαιτολογίου προσημοσμένου εἰς τὰς συνθήκας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς νεωτέρας τῆς ἐπιστήμης ἀντιλήψεως καὶ τέλος ἡ αὐστηρὰ παρακολούθησις τῆς θεραπείας, ἐν συνεργασίᾳ πάντοτε καὶ τῶν ιατρῶν τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν ὄργανώσεων, αἵτινες κάθε λόγον ἔχουν νά περιορίζουν τὴν σπατάλην ἡ καὶ τὴν ἔκμετάλλευσιν.

Τὸ Κράτος, διὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, θὰ ἡδύνατο καὶ αὐτὸν νά ἐνισχύσῃ τὴν προσπάθειαν τοῦ περιορισμοῦ τῆς νοσηρότητος. Θὸ ἔπρεπε τὸ διαιτολόγιον νὰ μελετηθῇ καὶ νέον νά καθιερωθῇ. Θὰ ἔπρεπε στατιστικαὶ νὰ τηρούνται ἀπτικριβῶμεναι καὶ τέλος νὰ ἀποφασισθῇ ἡ σύστασις τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου. Ο περιορισμὸς τῶν άσθενειῶν δὲν θὰ είναι πρὸς ὄφελος μόνον τοῦ ναυτικοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ πλοίου, ὥσπερ καλεῖται νὰ πληρώσῃ τὴν ὑπέρμετρον δαπάνην.

Ἴσως ὅμως νὰ χρειάζεται καὶ μία ἀκόμη πληροφορία, καταδεικνύουσα πόσον ἔδω είναι παρημελημένη ἡ καθόλου φροντὶς διὰ τὴν πρόληψιν τῆς άσθενείας τῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς φευδασθενείας.

Ἐφοπλιστικὸς οίκος ἔχων ἐπινδρώμενα μερικά τῶν πλοίων του μὲ γερμανικὰ πληρώματα, λόγῳ ιδιαιτέρων συνθήκων εἰς τὰς της ναυλώσεως τῶν, ἔχει διαιτούσει ἐλάχιστον τὸ ποσοστὸν νοσηρότητος μεταξὺ τῶν Γερμανῶν ναυτικῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ μέγιστον τῆς συνχόντητος τῶν άσθενειῶν εἰς τοὺς ιδιούς μας.

Δὲν εἶναι μήπως καὶ τὸ γεγονός αὐτὸν μία ἀπόδειξις τῆς παρ' ἡμῖν κρατούσης ἀβελτηρίας εἰς τὰς ὑγεινῆς τῶν πληρωμάτων μας;

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Πρόκειται καὶ αὐτὰς νὰ ἀρχίσῃ, ἐπὶ τέλους, διενεργούμενή ἡ ἀπογραφὴ τῶν ναυτικῶν μας. Οἱ ταχθέντες εἰς τοὺς ἔνους λιμένας ἀπογραφεῖς θὰ εύρισκονται μετὰ μῆνα εἰς τὰς θέσεις των. Ἀπὸ τοὺς πλοιάρχους τῶν ὑπὸ ἔνος εἴναι σημαίας πλοίων καὶ ἀπὸ αὐτὰς τὰ πληρώματα, τὰ ὅποια ἔχουν πολλὰ νὰ ἀποκομίσουν ἐκ τῆς ἀπογραφῆς κέρδη, θὰ ἔχαρτηθῇ ἡ ἐπιτυχία τῆς ἀναλαμβανομένης προσπάθειας.

Τὸ σημείωμα ὅμως αὐτὸν δὲν γράφεται διὰ νὰ ἐπαναλάβῃ ὅτι κατὰ καιρούς, ἀπὸ δεκαεπτήριδων, τονίζουν αἱ στήλαι αὐτοὶ περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀπογραφῆς. Τὴν ὑπόδειξιν τοῦ ἀναγνώστου μας κ. Β., δυναμένου ἔγκυρον νὰ ἔχῃ γνώμην ἐπὶ τοῦ ὅλου θέματος—θέματος στατιστικοῦ—θέλομεν νὰ γνωρίσωμεν εἰς τοὺς ἐπὶ τῆς ἀπογραφῆς ἀρμοδίους.

«Δὲν εἶμα εἰς θέσιν—μᾶς γράφει ὁ κ. Β.—νὰ γνωρίζω πῶς πρόκειται νὰ διενεργηθῇ μετὰ τὴν δελτούραφησιν ἡ καταγραφὴ τῶν στοιχείων τῶν συναχθέντων διὰ τοῦ δελτίου, ἵνα τὰ συμπεράσματα τὸ ταχύτερον δυνατόν, χωρὶς λάθη ἡ παραείφεις, συγκεντρωθοῦν.

»Αν ἔχουν οἱ ὄργανώσαντες τὴν ἀπογραφὴν προσδέψει τὴν σύστασιν σχετικῆς ὑπηρεσίας, ητίς θὰ διενεργήσῃ τὴν καταγραφὴ τῶν στοιχείων, χωρὶς τὴν μηχανογράφησίν των, θὰ ἔχουν ὑποπέσει εἰς πλάνην σοδαράν. Θὰ καθυστερήσῃ ἐπὶ μακρὸν ἡ συγκέντρωσις τῶν στοιχείων καὶ τὰ ἔξι αὐτῶν συμπεράσματα θὰ χρονίσουν, ἐνῷ θὰ δαπανηθοῦν χρήματα πολλὰ τοῦ N.A.T. εἰς τὴν μισθοδοσίαν προσωπικοῦ — ἐν πολλοῖς ἀργομέσθων.

»Αὐτὰ ὅλα τὰ δελτία τῆς ἀπογραφῆς—περὶ τὰς τεσσαράκοντα χιλιάδας—θὰ ἥτο δυνατὸν ἐντὸς ἐλαχίστων ἡμερῶν νὰ τὰ ἀποδελτιστοίσωμεν εἰς τὴν μηχανογράφηκην ὑπηρεσίαν τῆς Κρατικῆς Στατιστικῆς Υπηρεσίας ἀντὶ ἐλαχίστης ἀμοιβῆς. Θὰ κατεγράψωμεν, δηλαδή, ὅλα τὰ συγκεντρωθέντα εἰς τὰ δελτία στοιχεία καὶ θὰ ἐπιτύχωμεν ταχύτατα καὶ ἀσφαλῶς τὰ συμπεράσματα, χωρὶς τὰς δαπάνας μιᾶς ὑπηρεσίας, ητίς δὲν πρόκειται καὶ νὰ ἀποδώσῃ ὅτι ἡ μηχανογράφηκή ὑπηρεσία εἰς δραχύτατον χρονικὸν διάστημα.

»Σκοτὸς τῆς ἐπιστολῆς μου εἶναι αὐτὴ ἡ ὑπόδειξις. Ἐλπίζω νὰ τύχῃ τῆς δεούσης προσοχῆς. Μία ἐπίσκεψις τῶν ἀρμοδίων εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς Κρατικῆς Στατιστικῆς θὰ τοὺς πείσῃ, ὅτι ἔχω δίκαιον».

Καὶ προσθέτομεν: «Η ἐπίσκεψις αὐτὴ νὰ γίνη, διὰ νὰ προσανατο-

λισθοῦν οἱ προϊστάμενοι τῆς ἀπογραφῆς πρὸς τὴν μηχανογράφησιν τῶν δελτίων.

ΕΝΩ ΑΡΧΙΖΕΙ Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Κύριον ρόλον θὰ διαδραματίσῃ ὁ πλοιάρχος τοῦ ποντοπόρου, κυρίως, πλοίου εἰς τὴν ἀπρόσκοπτον καὶ ταχείαν διεξαγωγὴν τῆς ἀπογραφῆς. Αὐτὸς θὰ ένημερώσῃ τὸ πλήρωμά του καὶ αὐτὸς θὰ διευκολύνῃ τὸ δυνητέρες τῶν ἀπογραφῶν. Ή γεγκαρος καὶ πλήρης, κατὰ συνέπειαν, ένημέρωσίς του ἐπὶ τῶν ἐπιδιώξεων τῆς ἀπογραφῆς ἀποτελεῖ σπουδαίων προϋπόθεσιν τῆς ἐπιτυχίας της.

Εἰς ἐγκύλιον τῆς Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ὑπογραμμίζουσαν αὐτὸν, ἀκριβῶς, τὸν ρόλον τοῦ πλοιάρχου, συνιστάται ἡ πρόθυμος καὶ στενὴ συνεργασία του μετά τῶν ἐντελεύτων μὲ τὴν ἀπογραφὴν δργάνων. Ή ἐγκύλιος αὐτῆς, ητὶς ἐκοινοποιήθη πρὸς ἀπαντά τὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα τῆς Ἐλλάδος, τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης, ἔχει ὡς ἔξης :

«Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν, διτὶ τὸ Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρόκειται νὰ διενεργήσῃ ἀπογραφὴν τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν, ἡ οποία θεωρεῖται ἀπαραίτητος διὰ τὴν ἀπό πάσης πλευρᾶς μελέτην τοῦ ναυτεργατικοῦ θέματος καὶ τὸν ἐπὶ τῇ θάσει συγκεκριμένων καὶ θετικῶν στοιχείων ἀντιμετώπιον καὶ ρύθμισιν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων ζητημάτων. Βεβαίως, ἡ ἐπιτέλεσις τοῦ ἔργου τούτου δὲν είναι εὔχερη, λόγῳ, κυρίως, τῆς διασορόβας τῶν ναυτικῶν ἐπὶ πολλών πλοίων ἐργαζόμενων μακράν τῆς Ἐλλάδος. Εν τῶν δυσχερεών τούτων, τὸ Ὑπουργείον ζητεῖ τὴν συνεργασίαν τοῦ Ἐφοπλισμοῦ καὶ συγκεκριμένων τῶν πλοιοκτητῶν διαβίθασιν πρὸς τοὺς πλοιάρχους τῶν πλοίων τῶν ἐντολῆς, ὥπως ἐπιδείξουν ζωρὸν ἐνδιαφέρον καὶ παράσχουν ἀμέριστον τὴν συνδρομήν των εἰς τὰ κράτη δργανα, τὰ ἐπιφορτισμένα μὲ τὴν ἐνέργειαν τῆς Εφοπλισμού.

»Δὲν νομίζομεν, διτὶ κρήζει νὰ τονίσωμεν καὶ ἡμεῖς τὴν χρονιμότητα τῆς ἀπογραφῆς τῶν ναυτικῶν, διότι είναι αὐτονότον, διτὶ δι' αὐτῆς θὰ συγκεντρωθοῦν θετικὰ καὶ ἀκριβῆ στοιχεία διὰ τὴν ἐμπεριστατωμένων μελέτην δλων τῶν ζητημάτων, τὰ ὅποια ἔχουν σκέσιν μὲ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων καὶ τὰ ὅποια ἔχουν σκέσιν μὲ τὴν ἔκπτωσιν τῆς Εφοπλισμού.



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



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



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

and other quality products

C. & H. SALES CO.

80 BROAD STREET
NEW YORK 4, N.Y.
TEL HANOVER 2-6998

»Παρακαλούμεν, δθεν, τὰ ἀξιότιμα μέλη, διπώς δώσουν σχετικάς δηνγίας πρὸς τοὺς πλοιάρχους τῶν πλοίων των καὶ συστήσουν τὴν μετ' ἐνδιαφέροντος συνεργασίαν μετὰ τῶν ἀρμοδίων κρατικῶν ὄργανων καὶ πρόθυμον ὑποθίθησιν τοῦ δυσχεροῦ ἔργου των».

Ο. Πρόεδρος

Ν. Δ. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΣ

Ζωρόν, ἔξ ἄλλου, ἐκδηλούμενοι τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ παράγοντος διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀπογραφῆς. Εἰς Ἑγκύρων τῆς Π.Ν. Ο. πρὸς ἀπάσας τὰς ὄργανωσεις τῆς δυνάμεως τῆς συνιστᾶται ἡ πλήρης ἐνημέρωσις τῶν ναυτικῶν ἐπὶ τῶν ἐπιδιώξεων τῆς ἀπογραφῆς, ὡς καὶ ἐπὶ τοῦ τρόπου, βάσει τοῦ ὅποιου θὰ διενεργηθῇ αὐτῇ. 'Η Ἑγκύρων τῆς Π.Ν.Ο. ἔχει ὡς ἀκολούθως :

«Ἄγαπητοι Συνάδελφοι,

»Εὐρισκόμεθα εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀναγγείλωμεν ὑμῖν, διτὸ Υπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπεφάσισε τὴν καθολικὴν ἀπογραφὴν τῶν Ἐλλήνων Ναυτικῶν.

'Η ἀξιοποίησις τοῦ προβλήματος τοῦ ἐνέκει μεγίστην σπουδαιότητὰ διὰ τὴν τάξιν μας καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας γενικώτερον καὶ εἰχε κατ' ἐπανάληψιν ἀπασχολήσει τὰς διοικήσεις τῶν Ὀργανώσεων μας καὶ τὰ μεταπολεμικά Ναυτικά μας Συνέδρια, συνεπῶς, ἡ προσπάθεια αὐτῷ τοῦ Γενικοῦ Γραμματέως τοῦ Υ.Ε.Ν. κ. φ. Ποταμίου, θὰ πρέπει νὰ καρετοθῇ καὶ νὰ ἐξαρθῇ ιδαιτέρως, ὡς ὑποχρέωσις μας δὲ τιθεται πλέον νὰ ἐνισχύωμεν ταύτην δι' ὅλων τῶν δυνάμεων καὶ μεσῶν μας.

»Πρὸς τούτοις, διαθιβάζομεν ὑμῖν ἐν ἀντίτυπον τῆς ὁργανωτικῆς διαταγῆς τοῦ Υ.Ε.Ν. πρὸς ὑμετέραν ἐνημέρωσιν καὶ παρακαλούμεν, διπώς πρὸς κατατόπισιν τῶν μελῶν σας προθίστητε εἰς τὴν ἐκδοσίν κλαδικῆς ἀνακοίνωσεως σας, πήν δέον νὰ ἐπικολλήσητε ἐζωθι τῶν γραφειῶν σας καὶ εἰς τὸ ὅπαλον νὰ συμπεριλάβητε τὰ κάτωθι σημεία:

»1) 'Οτι ἡ ἀπογραφὴ διεξάγεται πρὸς τὸ συμφέρον τῶν ναυτικῶν μας, διότι διὰ τῆς συλλογῆς ἔξηκριθωμένων πληροφοριῶν ἀφορωσῶν τῶν ἀτομικῶν, οἰκογενειακῶν καὶ ἐπαγγελματικῶν κατάστασιν αὐτῶν καὶ διὰ τῆς ταξινομίσεως τῶν πληροφοριῶν τούτων, θὰ καταστῇ δυνατή ἡ λήψις τῶν ἀναγκαίων διοικητικῶν μέτρων πρὸς καλλιτέραν ὁργάνωσιν τῶν ἀσφαλιστικῶν ιδρυμάτων τῶν ναυτικῶν, τῆς ἐπαγγελματικῆς ἔξαλιζεως καὶ θελτιώσεως αὐτῶν.

»2) 'Οτι ἡ ἀπογραφὴ τῶν ἐνέργειας ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων ἔργα-ζομένων ναυτικῶν μας, θὰ λάθῃ χώρων ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, διποὺ θὰ ἀνέρχωνται οἱ εἰδικοὶ ἀπογραφεῖς, διτὸ ταῦτα προσομιζωνται εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ εἰς τοὺς λιμένας 'Αμβρούγου 'Αμβρούση, Ρόττερνταμ, Σουέζ, Λονδίνου, Νέας Υόρκης, Νόρφολκ καὶ Βαγκούμερ.

»3) Πάντες οἱ ἐκτὸς ὑπηρεσίας ναυτικοί, οἱ εὑρίσκομενοι εἰς λιμένας ἔνθα θὰ διεξάγεται ἡ ἀπογραφή, δέον προθύμως νὰ προσέρχωνται πρὸς τοὺς Σταθμοὺς 'Απογραφῆς, διὰ νὰ ἀπογραφῶσι. Σταθμοὶ θὰ ὑπάρχουν, ἐκτὸς τῶν λιμένων τοῦ ἐσωτερικοῦ, διποὺ ἐδρεύει λιμεναρχείον, 'Υπολιμεναρχείον καὶ λιμενικός Σταθμούς καὶ τῶν δικτύων λιμένων τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ εἰς τὰ καταστήματα τοῦ Υ.Ε.Ν., Ν.Α.Τ., Ο.Ν., Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ εἰς Μ.Ε.Θ. καὶ Τμῆμα Διπλωμάτων τοῦ Υ.Ε.Ν.

»4) Οι ναυτικοί κατὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν 'Ατομικῶν Δελτίων 'Απογραφῆς νὰ παρέχωσι ἔξηκριθωμένα πληροφορίας, διτε τὸ ἀπότελεσμα πρὸς τοὺς Σταθμοὺς 'Απογραφῆς, διὰ νὰ ἀπογραφῶσι. Σταθμοὶ θὰ ὑπάρχουν, ἐκτὸς τῶν λιμένων τοῦ ἐσωτερικοῦ, διποὺ ἐδρεύει λιμεναρχείον, 'Υπολιμεναρχείον καὶ λιμενικός Σταθμούς καὶ τῶν δικτύων λιμένων τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ εἰς τὰ καταστήματα τοῦ Υ.Ε.Ν., Ν.Α.Τ., Ο.Ν., Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ εἰς Μ.Ε.Θ. καὶ Τμῆμα Διπλωμάτων τοῦ Υ.Ε.Ν.

Τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἀπογραφῆς νομίζομεν, διτὸ ἐγγυάται; τὸ ἐκδηλούμενον θερμὸν ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφόπλιστικοῦ καὶ ναυτεργατικοῦ παράγοντος. "Ανευ τῆς βοηθείας τῶν ἐφόπλιστικῶν γραφείων ἀφ' ἐνδέσης τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν πληρωμάτων ἀφ' ἐτέρου — αὐτῶν, δηλαδή, τῶν ἀπογραφομένων — δισχερής καὶ ἐλάχιστα ἀποδοτική θὰ καθίστατο ἡ ἐργασία τῶν ἀπογραφέων.

"Ηδη καὶ μετὰ τὴν ἔξασφάλισιν τῶν ἀναγκαίων προϋποθέσεων διὰ τὴν ἐπιτυχή διεξαγωγὴν τῆς ἀπογραφῆς, ὡς καὶ τὴν διοικητικῶν τῆς σχετικῆς προετοιμασίας ἀπό τῆς πλευρᾶς τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ή 15η 'Ιουνίου ὠρίσθη ὡς ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῆς πρώτης συστηματικῆς καὶ εύρειας ἀπογραφῆς τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν.

Ο.Δ.Π. ΚΑΙ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΑΛΑΝΗ

Εἰς ἀπάντησιν σχετικοῦ σημειώματος δημοσιεύθεντος εἰς τὸ προγόμνευτον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», μᾶς πληροφοροῦν ἀρμοδίων, διτὸ ή 'Επιτροπή Γαλάνη, ητίς ἐμέλετησε τὸ θέμα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῶν δημοσίων ὄργανων τῆς χώρας, ἐζήτησε μὲν πληροφορίας διὰ τὴν ἀρφήν καὶ τὴν σύνθεσιν τῆς διοικητικῆς διαρθρώσεως τοῦ Ο.Δ.Π., ἀγνωστοῦ, διμού, διὰ ποιὸν λόγον, δέον περιέλαβε τελικῶς καὶ τὸν ὄργανον αὐτὸν εἰς τὴν σχετικήν μελέτην τῆς.

Πάντως καὶ ἀνεξαρτήτως τῶν ὑποδείξεων τῆς ἐπιτροπῆς αὐτῆς, δι. Γενικὸς Διευθυντής τοῦ Ο.Δ.Π. ἀντιμετωπίζει ἀπό μηνῶν δραστηρίως τὸ θέμα τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ. 'Αναφέρεται ἀνειδικτικῶς, διτὸ συνεστήθη Διεύθυνσις Μελετῶν καὶ Στατιστικῆς, διὰ τὴν πληρεστέρων παρακολούθησιν τῆς λιμενικῆς δραστηριότητος, διτὸ κλιμάκιον δρκωτῶν λογιστῶν ἀνέλαβεν ἀπό δικτύων τῆς ἀναδιοργάνωσιν τῆς λογιστικῆς ὑπηρεσίας, διτὸ μελετᾶται ἡ ἐγκατάστασις εἰς τὸν λιμένα μηχανογραφικοῦ συστήματος καὶ διτὸ διεργάτης δεβαίων γραφμάς ή λιμενική δραστηριότης κατὰ τὰ προσεχῆ τριάκοντα ἔτη.

Χαίρομεν διὰ τὴν ὄρθιην πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Κελαΐδη, διποὺ ἐκσυγχρονίση διοικητικῶν τῶν 'Οργανισμὸν λιμένων. Φρονοῦμεν, διτὸ μετὰ τὴν νέαν ἀναδιάρθρωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ, διτεσει τοῦ δημοσίων ὄργανων τῆς χώρας. Διότι ἡ ἐργασία τοῦ Ο.Δ.Π. ἐπί της ἔρευνης, τὴν διποίαν διενήργησεν ἡ ἐπιτροπή Γαλάνη ἐπὶ τῶν συνθηκῶν λειτουργίας ἀπάντων, σχεδόν, τῶν δημοσίων ὄργανων τῆς χώρας. Διότι ἡ ἐργασία αὐτῆς κατέληξεν εἰς διπομένα συμπεράσματα, ἀτίνα δὲν ἀφοροῦν μόνον

τὴν ἐσωτερικὴν διαρθρωσιν τῶν ὄργανων αὐτῶν, ἀλλὰ — τὸ σπουδαιότερον — καὶ τὰς σχέσεις των μὲν τὸ Κράτος, ΑΙ ὑποδείξεις τῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν πλήρη χειραφέτησιν τῶν ὄργανων δημοσίου δικαίου, διὰ τὴν ἀνασυνθεσιν τῶν διοικητικῶν των συμβουλίων καὶ τὴν εὐθυγράμμισιν τῆς δραστηριότητός των μὲ τὴν γενικωτέραν οἰκονομικήν πολιτικήν τῆς κυβερνήσεως ἀποτελοῦν λύσεις σοφαρῶν προβλημάτων, ἀτίνα δὲν ἀπασχολοῦν μόνον τὴν ΔΕΗ, τὸν 'Οργανισμὸν Τουρισμοῦ καὶ τὸν Σιδηροδρόμου, ἀλλὰ καὶ τὸν Ο.Δ.Π., διστίς τόσον ἔχει διενοπαθήσει ἐκ τῆς αναμίξεως τοῦ κράτους εἰς τὴν διοίκησιν καὶ τὰς ἀρμοδιότητάς του.

Είναι δικαιολογημένη λοιπὸν ἡ ἀπορία τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τὴν ἔξαιρεσιν τοῦ Ο.Δ.Π., τοῦ μόνου μεγάλου δημοσίου ὄργανου όπουτε τὸν ἔργον της διενέπεται, δικαιολογημένη λοιπὸν ἡ διοίκηση τοῦ Ο.Δ.Π. τοῦ 'Οργανισμοῦ λιμένος.

Δι' ἐδοθέντος Βασιλικοῦ Διατάγματος, προβλεπομένου ὑπὸ τοῦ νόμου 3877 τοῦ 1958, ἀναδιοργανώνται αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Δ.Π. κατὰ τρόπον ἐπιτρέποντα τὴν πληρεστέρων ἔχυπητησιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ πειραικοῦ λιμένος. Τὸ διάταγμα τούτο, ἀν καὶ ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως μὲ οὐσιώδεις τροπολογίας τοῦ ἀρχικοῦ σχεδίου τὸ ὅποιον ὑπεβλήθη εἰς τὸ 'Υπουργείον Δημοσίων 'Εργων, προβλέπει εἰς εὐρεῖαν ἔκτασιν τὴν ἀνασυνθεσιν, τὴν ἀναδιοργάνωσιν καὶ τὴν ἀσκατανομὴν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ.

Οὕτω ὅπασσι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ο.Δ.Π. διακρίνονται εἰς τρεῖς μεγάλους ὄργανους τομεῖς, εἰς τὸν τῆς Διοίκησεως, τὸν τῶν Τεχνικῶν 'Υπηρεσιῶν καὶ εἰς τὸν τομέα τῆς ἐκμεταλλεύσεως. 'Η τοιαύτη κατὰ διμοειδεῖς ἐπιδιώξεις συγκρότησις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ καὶ ίδιως ἡ ὑπὸ μορφὴν ἐνίσιου κλάδου λειτουργία τῶν μέχρι σήμερον ἐγκατεσπαρμένων ὑπηρεσιῶν ἐκμεταλλεύσεως, θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὴν αὐτὰς μὲ μεγαλυτέρων εὐέλιξίαν νὰ ἐξυπηρετοῦν τὴν ἐμπορικὴν ἴδια κίνησιν τοῦ λιμένος. Εἰς τὸν ἔνιαν αὐτὸν κλάδον ἐκμεταλλεύσεως ὑπήχθησαν οἱ Διεύθυνσις Φορτοεκφορτῶσεων, η Ναυτική Διεύθυνσις, η Διεύθυνσις 'Ελευθέρας Ζώνης καὶ η νεοσυσταθεῖσα Διεύθυνσις Μελετῶν καὶ Στατιστικῆς.

Βάσει τοῦ ίδιου Διατάγματος, τὰς γενικὰς ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Δ.Π. συναπτοτελοῦν, ἐκτὸς τοῦ κλάδου ἐκμεταλλεύσεως, η Γενική Διεύθυνσις, τὸ Γραφείον Τεχνικοῦ Συμβούλου, τὸ Τμῆμα Γραμματείας, η Διεύθυνσις Διοίκησης, η Διεύθυνσις Οἰκονομικῶν 'Υπηρεσιῶν, η Διεύθυνσις Προμηθειῶν καὶ Διαχειρίσεως καὶ ὁ κλάδος τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν. 'Εξ ἀλλού, τὸ προσωπικὸν τοῦ 'Οργανισμοῦ, τακτικὸν καὶ ἐπὶ συμβάσει, διακρίνεται εἰς τρεῖς βασικὰς κατηγορίας. 'Η διοίκητική ἀναδιάρθρωσις

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & CO

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ A. E.
ΕΝ 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

τού Ο.Λ.Π. θά συμπληρωθή διὰ τῆς ἑκδόσεως καὶ ἑτέρου διατάγματος, διὰ τοῦ όποιου θά προσαρμόζωνται αἱ διατάξεις τοῦ ὑπαλληλικοῦ κώδικος εἰς τὴν ἴδιομορφίαν τῶν ὑπηρεσιῶν του.

ΤΑ ΕΡΓΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Προβληματικὴ καθίσταται ἡ ἐκτέλεσις μεγάλων ἔργων εἰς τὸν λιμένα ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους. Ὁλόκληρον τὸ ἀποθεματικὸν κεφάλαιον τοῦ Ο.Λ.Π. ἔξι ἑκατόν πενήντα περίπου ἑκατομμύριών δραχμῶν ἔχεται, ὡς ἀρμόδιως πληροφορούμεθα, ἐντὸς τοῦ 1959.

Βεβαίως, ἀξιόλογα ἦσαν τὰ λιμενικὰ ἔργα, ἄτινα κατεσκευάσθησαν κατὰ τὸ τελευταῖα ἔτη εἰς τὸν Πειραιά. Περιωρισμένης ὅμως χρησιμότητος ὠρισμένα καὶ οὐχὶ κατεπειγούσης ἀνάγκης ἔτερα. ⁷ Ήτο ὑπέρμετρος, αἴφνις, ἡ φροντὶς διὰ τὸν ἐπιβατηγὸν λιμένα καὶ ἀδικαιολογήτως μικρὸς διὰ τὸν ἐμπορικὸν. Εἰς τὸν ἑξωραΐσμὸν τοῦ πρώτου ἀπέβλεψεν δὲ Ο.Λ.Π. καὶ οὐχὶ εἰς τὴν αὐξησιν, τὴν τόσον παραγωγικήν, τῶν δυνατοτήτων τοῦ δευτέρου. Αὐτή, ἔξι ἄλλου, ἡ περιπέτεια τῆς ἐκβαθύνσεως τῆς λιμενικῆς λεκάνης, προσέδωσε, δικαιολογημένως, τὸν χαρακτῆρα τῆς σπατάλης τῶν κεφαλαίων τοῦ Ο.Λ.Π. τῶν ἐπενδυσμῶν εἰς ἔργα. Τελευταῖα θά ἔπρεπεν ἡ ἑκάδανησις νὰ ἀποσχολήσῃ τοὺς ἀρμόδιους τοῦ Ὀργανισμοῦ, μετὰ τὴν ἀνέγερσιν ἀποθηκῶν καὶ τὴν ἔναρξην τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος πρὸς τοὺς ὁμόρους ὄρμους. Εἶναι μακράν ἀκόμη ἡ ἡμέρα, μετὰ τὴν παρεμβολὴν μάλιστα τῆς κρίσεως, καθ' ἥν τὰ μεγάλα σκάφη θὰ συνωστίζωνται εἰς τὸ ἐλληνικὸν ἐπίνειον...

'Ἄλλα δὲν περιορίζει ἡ ἑξάντλησις μόνον τοῦ ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου τὰς δυνατοτήτας ἐκτέλεσών μεγάλων ἔργων εἰς τὸν λιμένα ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ ἔτους. 'Η μείωσις τῶν ἐσόδων, φυσικὴ συνέπεια τῆς σημειούμενῆς τοὺς δευτεραίους μῆνας κάμψεως τῆς κινήσεως τοῦ λιμένος, ἐπιβάλλει τὴν οἰκονομίαν. Εἶναι μικρὸς πλέον τὰ περιθώρια διὰ τὴν δημιουργίαν νέου ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου. Τὸ δῆν ἑξαντλούμενον ἐσχηματίσθη διὰ τῆς καταθέσεως εἰς τὸν εἰδικὸν λογαριασμὸν ἔργων 30 ἑκατομμυρίων δραχ. κατ' ἔτος.

'Υπὸ τὴν δυσμενὴ αὐτὴν προοπτικήν, τὸ πρόγραμμα τῶν κατὰ τὸ 1960 ἐκτέλεστέων εἰς τὸν λιμένα ἔργων θὰ πρέπει νὰ καταρτισθῇ μὲ πάσαν συντηρητικότητα καὶ φρόνησιν. Τὰ ἀπολύτως ἀναγκαῖα καὶ κατεπείγοντα ἔργα νὰ περιλαμβάνεται καὶ φρόνησιν. 'Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει δὲ Ο.Λ.Π. ἡμπορεῖ νὰ ἀναλάβῃ ὑποχρεώσεις ὑπερτέρας τῶν δυνατοτήτων του. Δεινῶς κατὰ τὸ παρελθὸν ἐτόλαιπτωρήθη ἐκ τῆς προσφυγῆς του εἰς τὴν εὔκολον λύσιν τοῦ δανεισμοῦ. 'Ἐν ἀναμονῇ καλυτέρων ἡμερών, ἀς ἀρκεσθῇ εἰς ἓν συντηρητικὸν πρόγραμμα, ἡ πραγματοποίησις τοῦ όποιου θὰ κείται ἀπολύτως ἐντὸς τῶν πλαισίων τῶν σύτω δισμορφουμένων οἰκονομικῶν του.

Πάντως τέσσαρα τούλαχιστον ἔργα, καλύπτοντα ισαρίθμους κατεπιγύνσας ἀνάγκας τοῦ λιμένος, θὰ πρέπει, κατὰ τὴν γνώμην τῆς Γεν. Διευθύνσεως τοῦ Ο.Λ.Π., νὰ περιληφθοῦν ὑπωδήποτε εἰς τὸ πρόγραμμα τοῦ 1960. Τὰ ἔργα ταῦτα εἰναι: 'Η ἀνέγερσις τῶν ὑπολοιπῶν τριῶν ἐπ τῶν προγραμματισθέντων πέντε, ἀποθηκῶν εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ἐλευθέρας Ζώνης. 'Η ἀνέγερσις καὶ ὁ ἐξοπλισμὸς συγκροτήματος ψυγείων διὰ τὴν ἑξυπέρετην τῶν εἰς τὸν λιμένα διακινουμένων εὐπαθῶν φορτίων. 'Η ἔναρξης τῆς τμηματικῆς ἐπεκτάσεως τῶν σιλὸς καὶ ἡ ἐγκατάστασις μηχανογραφικοῦ κέντρου εἰς τὸν λιμένα διὰ τὴν ἐπὶ συγχρονισμένων πλέον ἐπιστημονικῶν βάσεων ὀργάνωσιν τῶν ὑπηρεσιῶν ἐκμεταλλεύσεως αὐτοῦ.

Θὰ συνεχισθῇ βεβαίως καὶ ἡ ἐκτέλεσις τῆς πρώτης φάσεως τῶν ἔργων διὰ τὴν λιμενοποίησιν τοῦ Κερατσινίου. 'Η σχετικὴ δοσάνη, ἡ δοπία ἔχει ὑπολογισθῆ ἐπί 80 ἑκατομμύρια δραχμῶν, ἐλπίζεται ὅτι θὰ καλυφθῇ ἐκ τῶν διστεθεμένων δι' ἔργα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος κονδυλίων. Πάντως ἡ πλήρης τεχνικὴ ἀναμόρφωσις τοῦ Κερατσινίου θὰ ἀπαι-

τήσῃ εἰστέτι τριακόσια καὶ πλέον ἑκατομμύρια δραχμῶν. Θὰ χρειασθῇ ἐπομένως ἔνα μεγάλο χρονικὸν διάστημα διὰ νὰ μεταφερθοῦν ἐκεῖ ἐκ τοῦ κεντρικοῦ λιμένος τὰ γαιανθρακοφορτία, τὰ στρατιωτικὰ ἐφόδια, ἡ νέα ἰχθύσκαλα καὶ μέρος τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ ἐσωτερικοῦ.

Καὶ τὸ γεγονός τῆς μὴ ἀξιοποιήσεως τοῦ ὄρμου Κερατσινίου εἶναι μίας ἀπόδειξις τοῦ πόσον ἔλειψεν ὁ προγραμματισμὸς περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων. 'Η δισμορφωσις τοῦ Κερατσινίου ήτο κατεπειγόντως. Καθιερώθησε, διότι ἐδόθη ἀδικαιολόγητος προτεραιότητος εἰς ἔργα ἀπλῶς θεαματικά, δευτερεύουσας σημασίας καὶ χρησιμότητος.

ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΤΛΑΝΤΙΚΗΝ ΑΛΙΕΙΑΝ

Καὶ νεότευκτον μονάδα ἀπέκτησεν ὁ ταχέως ἀναπτυσσόμενος στόλος τῶν ποντοπόρων ἀλιευτικῶν μας. Καθιερώθη τὴν 23ην Μαΐου ἐκ τῶν ἐγγὺς τῆς Αὐστριακῆς πρωτεουόσης ναυπηγείων τοῦ Δουναβέως, κατὰ τὴν διάρκειαν σεμνῆς τελετῆς, εἰς τὴν όποιαν παρέστη ὁ Γεν. Γραμματεὺς τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Ποταμιάνος.

Μεταφορικὸς ίκανότητος 500 τόνων κατεψυγμένων ἰχθύων, τὸ νέον σκάφος, θὰ δύναται νὰ ἀλιεύῃ καὶ ἐπιτοπίως νὰ καταψύχῃ καὶ νὰ βιομηχανοποιῇ τὸ ὀλίγεμα του (φιλέτα καὶ ἰχθυάλευρα). Είναι τὸ τέταρτον κατὰ σειρὰν ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης τῆς ἐταιρίας τοῦ κ. Γ. Ἀρκουλῆ, τὸ όποιον ὠνομάσθη «Εὐαγγελίστρια IV» καὶ τὸ όποιον ἐντὸς ἑξαμῆνου περίπου θὰ ἀρχίσῃ τὰς ἐξορμήσεις του εἰς τὰ ἀλιπέδα τῆς Μαυριτανίας. 'Ενα πανομοιότυπον σκάφος, τὸ «Εὐαγγελίστρια V», θὰ κατασκευασθῇ ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν ἐπίσης τῆς ἐταιρίας Ἀρκουλῆ.

'Ἐγνωσθή ἐν τῷ μεταξύ, ὅτι τερματίζει μὲ ἐπιτυχίαν τὴν πρώτην του ἔξορμηστιν εἰς τὰ ὕδατα τοῦ 'Ατλαντικοῦ τὸ πρώτον σκάφος τῆς νέας ἐταιρίας τοῦ κ. Δοξιάδη «Ζέφυρος I». Τὴν 15ην Ιουνίου ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν Πειραιᾶ μὲ 300 τ. κατεψυγμένων ἰχθύων. Δεύτερον ἀλιευτικὸν κλάσεως, ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ιδίας ἐταιρίας πρὸς ἐδομάνων, θὰ είναι ἔτοιμον νὰ ἀναλάβῃ ὑπηρεσίαν μετὰ ὀκτάμηνον περίπου. Πρόκειται διὰ τὸ μεγάλο ἀλιευτικὸν ἀνοικτῆς θαλάσσης «Γιόχαν Μπόμαν», τὸ όποιον μετασκεύαζεται ἡδη εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία.

'Ως σταθμὸς εἰς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου τῆς 'Ατλαντικῆς ἀλιεύσις θεωρεῖται ὑπὸ τῶν εἰδικῶν ἡ ἀναγγελθείσα σύντασις μιᾶς εἰσέτι ἐταιρίας Μεγάλης Αλίειας ὑπὸ τοῦ Οἴκου Γράτσου. 'Εξαιρετικαὶ δυνατότητες καὶ εὐρύτερες ἐπιχειρηματικαὶ ἀνησυχίαι, φέρουν τὴν νέαν ἐταιρίαν ἐνδιαφερομένην νὰ πρωθήσῃ τὴν ἐλληνικὴν ἀλιευτικὴν δραστηριότηταν εἰς τὰ ὀλίγεμα τῆς Νέας Γῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν, ἐκπρόσωπός της, ὁ κ. Μάντζαρης, ἐκ τῶν πρωτεργατῶν τῆς 'Ατλαντικῆς ἀλιεύσις εἰς τὴν 'Ελλάδα, ἥρχισε διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἀμεσον τηναυπηγησιν εἰς γερμανικὰ ἡ ἀγγλικὰ ναυπηγεία ἐνὸς ἀλιευτικοῦ πλωτοῦ ἐργοστασίου, τὸ όποιον θὰ δύναται νὰ καταψύχῃ ἀφ' ἐνὸς καὶ νὰ βιομηχανοποιῇ ἀφ' ἐτέρου 80—100 τ. ἀλιεύματος ἡμερήσιως. Τὸ πλωτὸν αὐτὸν ἐργοστάσιον ἐνδεχομένως θὰ παράγῃ καὶ ὑγράλστων βακαλάρων. Τὸ κόστος του ὑπολογίζεται εἰς τὸ ποσὸν τοῦ ἐνὸς καὶ πλέον ἑκατομμυρίου δολλαρίων.

ΠΕΡΙ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

'Πειθελήθησαν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς 'Ακτοπλοίας ὡρισμένα ἐρωτήματα σχετικὰ μὲ τὸ ἀκτοπλοϊκόν. 'Ἐπ' αὐτῶν ἐζητήθη γραπτὴ ἡ ἀπάντησις. 'Ηθέλησε διὰ τοῦ ἑρωτηματολογίου ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ ὑπουργείου της Ναυτιλίας νὰ διαπιστώσῃ τὰς κρατούμσας εἰς ἓν ἔκαστον τῶν ἐφοπλιστῶν ἀντιλήφεις διὰ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν ζῆτημα καὶ διὰ τὰ πρὸς ἐπίλυσιν του ληπτέα μέτρα.

'Η Κυβέρνησης ἐμφανίζεται τελευταῖς προσανατολιζομένη πρὸς τὴν ἀναγκαστικὴν συνεργασίαν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων (Κ.Δ.).

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

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

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

Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

Ἐκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ.μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

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

Δ/Π "ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,"

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

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

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

Α.Σ.). Πρόκειται, βεβαίως, περὶ σκέψεων, αἱ ὅποιαι δὲν πιστεύομεν τελικῶς νὰ υιοθετηθοῦν. Ἀντίκεινται πρὸς τὴν ἀκτοπλοϊκὴν πραγματικότητα.

Τὸ πέντε πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἑρωτήματα ἥσαν τὰ ἔξης:

1) Ποία ἡ συμβολὴ τῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν, ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ, εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ 'Ελληνικοῦ Τουρισμοῦ.

2) Εἰσθε ἵκανοποιεμένος ἐκ τῆς ἀναπτύξεως τῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν καὶ ἐν γένει τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ κατὰ τὰ μεταπολεμικὰ ἔτη;

3) Ποία ἡ σημερινὴ θέσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας καὶ τὶ προτείνετε διὰ τὴν θελτισμὸν τις;

4) Τὶ γνώμων ἔχετε διὰ τὴν διὰ «φέρρου-μπόσου» σύνδεσιν τῆς 'Ελλάδος μετὰ τῆς Ἰταλίας καὶ διὰ τὴν εὐρυτέραν χρονιμοποίησιν εἰς τὸ ἔσωτερικὸν τοῦ θαλασσίου αὐτοῦ μέσου;

5) Πῶς εἶναι συγκεκροτημέναι αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ συγκοινωνίαι εἰς τὰς ὄλλας μεσογειακάς καὶ εὐρωπαϊκάς χώρας;

Δὲν ἔχομεν ὑπὸ δψιν μας τὰς ἀπαντήσεις, αἵτινες εἰς τὰ ἀνωτέρω ἐρωτήματα ἐδόθησαν ἀπὸ μέρους ὅλων τῶν ἐφοπλιστῶν. Πιστεύομεν, ὅμως, ὅτι δὲν θὰ ἀφίστανται τῶν ἀπόφεων, ποὺ διετύπωσεν εἰς σχετικὸν σημείωμά του πρὸς τὸ ὑπουργεῖον ὁ κ. Θεόδωρος Λογοθέτης, διευθυντὴς τῆς ἑταίριας Νομικοῦ. 'Ο κ. Λογοθέτης ὑποδεικνύει τὰ ἔξης :

'Ἐπι τοῦ πρώτου ἐρωτήματος εὐκόλως δύναται τις νὰ ἀπαντήσῃ. 'Η συμβολὴ τῶν θαλασσιῶν συγκοινωνιῶν, ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ, ἐὰν δὲν εἴναι τὸ ἀπαντόν, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ πρέπει νὰ ὑπολογίζεται' εἴναι σημαντική. Καὶ τοῦτο διότι τὸ περιστότερον προσελκύνοντα τὸ περιηγητικὸν ἐνδιαφέρον μέρη τῆς 'Ελλάδος εἶναι αἱ νῆσοι καὶ τὰ παράλια. Δι' αὐτὴν ἀκόμη τὴν μεταφορὰν τῶν περιηγητῶν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν προτιμᾶται, κυρίως, τὸ πλοῖον, τὸ δόποιον, σὺν τοῖς ἄλλοις, παρέχει καὶ τὴν δυνατότητα εἰς τὸν ἐπιβάτην τοῦ νὰ ἐπισκεφθῇ καὶ νὰ γνωρίσῃ, κατὰ τὸ ταξίδιόν του, πλείστας γνωστὰς νῆσους καὶ τοποθεσίας τῆς 'Ελλάδος, ὅπως ἡ Κεφαλληνία, ἡ Ἰθάκη, τὰ παράλια τῆς Πελοποννήσου καὶ τῆς Στερεάς, τὸν Ἰσθμὸν κλπ. Οἱ ξένοι τουρίσται, δηλαδή, οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ταξιδεύσουν μὲν πλοῖον, ικανοποιοῦνται πλήρως, διότι οἱ πλείστοι ἔχουν αὐτῶν — Γερμανοί, 'Ελβετοί, Αὐστριακοί — δὲν ἔχουν τὴν εὐχέρειαν εἰς τὸν τόπον των νὰ πραγματοποιήσουν θαλασσίου ταξίδι.

'Η ἀνάπτυξις δθεν τοῦ Ἑλληνικοῦ τουρισμοῦ στηρίζεται εἰς τὴν ἀπαραίτητον συμβολὴν τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου ἐσωτερικοῦ καὶ ἔξωτερικοῦ.

'Ἐπι τοῦ δευτέρου ἐρωτήματος: 'Ασφαλῶς ὅλοι θὰ γνωρίζουν, ὅτι τὸ πορθμεῖον μεταξὺ Βρινδησίου καὶ Βορ. 'Ελλάδος θὰ ἔχουν πρετήσην μόνον τοὺς περιηγητὰς ἑκείνους, ποὺ ταξιδεύουν μὲν ἰδιόκτητον αὐτοκίνητον ή καθ' ὅμοδας μὲν «πούλημα». 'Ελάχιστοι θὰ είναι οἱ ἀνεῦδοτοι μεταφοροφόροι μέσον ἐπιβάτων τοῦ πορθμείου, οἱ ὅποιοι θὰ ταξιδεύσουν διὰ νὰ ἀποβιβασθοῦν εἰς ὅρμον τινὰ τῆς Βορ. 'Ελλάδος, ὅπου, ἐκτὸς τῆς Κερκύρας καὶ τινῶν ἄλλων ἀξιολόγων τοπίων, οὐδὲν θὰ ἔχουν νὰ ἐπισκεφθοῦν κατὰ τὴν μέχρι τῶν Ἀθηνῶν διαδρομήν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, η ἐγκατάστασις τῶν δύο πορθμείων εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου - Κερκύρας - Ήγουμενίτης, δὲν ήτο, κατὰ τὴν γνώμην μας, τῆς ἀμέσου ἀνάγκης, ἀφοῦ αὐτὴν τὴν θαλασσίαν διαδρομὴν ἔχουν πρετερούν καθημερινῶς τὰ καλλίτερα ἀκτοπλοϊκά μας σκάφη καὶ μὲν ναύλους, μάλιστα, ὅμοιους πρὸς ἑκείνους, ποὺ θὰ καθορίσῃ τὸ φέρρυ-μπώτ. 'Εὰν τὰ κεφάλαια τὰ διατεθέντα διὰ τὸ πορθμεῖον ἐδοπινῶντο διὰ τὴν κατασκευὴν τριῶν συγχρονισμένων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, τὸ ἀποτέλεσμα, ἀπὸ τουριστικῆς πλευρᾶς, θὰ ήτο καλλίτερον. Νομίζουμεν, ἄλλως τε, ὅτι τὸ κίνητρον κάθε σχετικῆς προσπαθείας είνε η καλλιέργεια ἐξυπρέτησις τῆς πλειονότητος τῶν κινουμένων πρὸς τὴν 'Ελλάδα τουριστῶν. Καὶ η πλειονότητα αὐτῶν ἀνήκει εἰς τοὺς μὴ διαθέτοντας ἴδιουν μεταφορικὸν μέσον καὶ τοὺς ἐπιθυμοῦντας νὰ ἀποβιβασθοῦν εἰς τὸ κέντρον — τὸ Πειραιᾶ — ἀπ' ὅπου εὐκολά δύνανται νὰ μεταβοῦν εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τῆς χώρας. Τὸ φέρρυ-μπώτ, λοιπόν, θὰ πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ, ἀν ὅχι ὡς πολυτέλεια, τάντως, ὅμως, ὡς ἐπιβοηθητικὸν μέσον ἔχουν πρετηρετήσεως τοῦ ξένου περιγγητοῦ.

Φηλὸν βαθμόν, τακτικῶς δέ, τέλος, ἐκτελοῦν τὰ δρομολόγια των.

Τὸ κράτος ὁφεῖλε νὰ δώσῃ μεγάλην προσοχὴν εἰς τὸν τομέα τούτον τῆς Ναυτιλίας μας, ὅφου ἀναποστάστως είναι συνδεδεμένος μὲ τὴν καθημερινὴν ζωὴν τοῦ Τόπου μας. Πρέπει νὰ βοηθήσῃ τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν των πλοίων μὲ νέα καὶ τὴν βελτίωσιν μερικῶν ἐτῶν ὑπαρχόντων, ἀρκετὰ ίκανῶν σκαφῶν. 'Επίσης πρέπει τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα νὰ τύχουν ὥρισμένων διευκολύνσεων, ἵνα δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις ἀναπτύξεως τῆς ἐφοπλιστικῆς πρωτοβουλίας. 'Ο ἐφοπλιστής πρὸς τὸ ἴδιον τοῦ συμφέρον, ἀλλὰ καὶ τὸ γενικότερον τῆς τουριστικῆς προσπαθείας, θὰ στραφῇ πρὸς τὴν πλέον ἐντατικὴν προπαγάνδαν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ τὸ ἐσωτερικόν, διὰ τουριστικῶν φυλλαδίων, πανώ, κινηματογραφικῶν προβολῶν κλπ.

Τὸ τρίτον ἐρώτημα θὰ ἔπειπε, μάλλον νὰ ἥτο: «Η σημερινὴ κατάστασις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν» καὶ οὐχὶ «ποία ἡ θέσις των». Αὕτη εἶναι γνωστὴ ἀπὸ μόνον τοὺς διαφόρους νόμους, διατάξεις καὶ περιορισμούς, ποὺ δὲν ἔπιπτον εἰς τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον νὰ ταξινομήσῃ καὶ ποιητικῆς καταστάσεως καὶ τοῦ μεγέθους των.

Διὰ νὰ βελτιωθῇ ἡ κατάστασις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν προτείνομεν, μέχρι τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν καὶ ἀκαταλήγων πλοίων, ὅπου διὰ νόμου ἀποκτήση τὴν δυνατότητα τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον, ἐν συνεννόησει καὶ μὲ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς, νὰ τοποθετήῃ τὰ πλοῖα, ἀναλόγως τῆς μεταφορικῆς των ίκανότητος καὶ τῆς ἐπιβατηγῆς κινήσεως ἑκάστης γραμμῆς. 'Επίσης, ὅπως τὸ κράτος βοηθήσῃ διὰ προστατευτικῶν προβλέψεων — διὰ τῆς ἀπαλλαγῆς ἢ τῆς μειώσεως τῶν φόρων καὶ τελῶν — ώστε νὰ ἀποκτήσουν τὴν σικονομικὴν εὐχέρειαν τὰ πλοῖα νὰ ἐφοδιάζωνται μὲ ἄφθονον ἴματισμόν, σκευὴ καὶ ἐπιπλα, νὰ φροντίζουν διὰ τὸν ἔξωτεροισμὸν των, τὴν καλὴν ἐμφάνισιν τῶν πληρωμάτων των. Τώρα, λόγω τῶν πολλαπλῶν δαπανῶν — συχνὰ ἀδικιολογήτων — μὲ τὰς ὅποιας ἐπιβαρύνονται, εἶναι ἀδύνατος ὁ πλήρης εὐτρεπισμὸς καὶ ἡ συχνὴ ἀντικατάστασις τοῦ φειρομένου ἴματισμού καὶ τῶν σκευῶν εἰς βραχύτερα χρονικὰ διαστήματα.

'Ως πρὸς τὸ τέταρτον ἐρώτημα: 'Ασφαλῶς ὅλοι θὰ γνωρίζουν, ὅτι τὸ πορθμεῖον μεταξὺ Βρινδησίου καὶ Βορ. 'Ελλάδος θὰ ἔχουν πρετήσην μόνον τοὺς περιηγητὰς ἑκείνους, ποὺ ταξιδεύουν μὲν ἰδιόκτητον αὐτοκίνητον ή καθ' ὅμοδας μὲν «πούλημα». 'Ελάχιστοι θὰ είναι οἱ ἀνεῦδοτοι μεταφοροφόροι μέσον ἐπιβάτων τοῦ πορθμείου, οἱ ὅποιοι θὰ ταξιδεύσουν διὰ νὰ ἀποβιβασθοῦν εἰς ὅρμον τινὰ τῆς Βορ. 'Ελλάδος, ὅπου, ἐκτὸς τῆς Κερκύρας καὶ τινῶν ἄλλων ἀξιολόγων τοπίων, οὐδὲν θὰ ἔχουν νὰ ἐπισκεφθοῦν κατὰ τὴν μέχρι τῶν Ἀθηνῶν διαδρομήν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν, η ἐγκατάστασις τῶν δύο πορθμείων εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου - Κερκύρας - Ήγουμενίτης, δὲν ήτο, κατὰ τὴν γνώμην μας, τῆς ἀμέσου ἀνάγκης, ἀφοῦ αὐτὴν τὴν θαλασσίαν διαδρομὴν ἔχουν πρετερούν καθημερινῶς τὰ καλλίτερα ἀκτοπλοϊκά μας σκάφη καὶ μὲ ναύλους, μάλιστα, ὅμοιους πρὸς ἑκείνους, ποὺ θὰ καθορίσῃ τὸ φέρρυ-μπώτ. 'Εὰν τὰ κεφάλαια τὰ διατεθέντα διὰ τὴν κατασκευὴν τριῶν συγχρονισμένων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, τὸ ἀποτέλεσμα, ἀπὸ τουριστικῆς πλευρᾶς, θὰ ήτο καλλίτερον. Νομίζουμεν, ἄλλως τε, ὅτι τὸ κίνητρον κάθε σχετικῆς προσπαθείας είνε η καλλιέργεια ἐξυπρέτησις τῆς πλειονότητος τῶν κινουμένων πρὸς τὴν 'Ελλάδα τουριστῶν. Καὶ η πλειονότητα αὐτῶν ἀνήκει εἰς τοὺς μὴ διαθέτοντας ἴδιουν μεταφορικὸν μέσον καὶ τοὺς ἐπιθυμοῦντας νὰ ἀποβιβασθοῦν εἰς τὸ κέντρον — τὸ Πειραιᾶ — ἀπ' ὅπου εὐκολά δύνανται νὰ μεταβοῦν εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τῆς χώρας. Τὸ φέρρυ-μπώτ, λοιπόν, θὰ πρέπει νὰ χαρακτηρισθῇ, ἀν ὅχι ὡς πολυτέλεια, τάντως, ὅμως, ὡς ἐπιβοηθητικὸν μέσον ἔχουν πρετηρετήσεως τοῦ ξένου περιγγητοῦ.

Διὰ τὴν χρησιμοποίησιν, ἐξ ἄλλου, φέρρυ-μπώτ εἰς τὰς ἐσωτερικὰς γραμμάς, οὐδεμία σκέψης δικαιολογεῖται, διότι τὰ σκάφη αὐτὰ μόνον διὰ τὴν ἐξυπρέτησιν τῆς κινήσεως στενῶν θαλασσῶν διαύλων κατασκευάζονται καὶ οὐχὶ διὰ τὴν διενέργειαν ἀκτοπλοϊκῆς συγκοινωνίας.

Τέλος, ἐπὶ τὸν ἐρωτήματος περὶ τῆς συγκροτήσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν εἰς τὰς ἄλλας μεσογειακάς καὶ βορειοευρωπαϊκάς

HELLENIC SHIP SUPPLY
BREMEN
N.I.C. FOTOU

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ BREMEN,"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ έηρά έφόδια, έφόδια Τράνζιτ
ύλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΣΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office :
Bremen 13, Waller Heer Str. 213
Telephones: 80656, 80657
Night Phone :
N. Foto 448191
Telegrams: FOTOU, Bremen

KENTRIKON GRAFEION : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

GRAFEION NEAS TΟΡΚΗΣ: 115 BROAD STREET
GRAFEION ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY
GRAFEION ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΙΚΟΤΗΤΟΣ αύτής σκάφη τὰ ἔξοδα ἀνέρχονται εἰς 60.000 δραχμάς κατὰ μῆνα καὶ τὰ ἀκάθαριστα ἔξοδα εἰς 110.000 δρα.

Υπὸ τοὺς ὄρους αὐτοὺς ἐκμεταλλεύσεως καὶ μὲ βάσιμον τὴν προπτικὴν τῆς περιπέτερα ἀναπτύξεως τοῦ ἀκτοπλούντος στόλου τῶν μικρῶν φορτηγῶν, θὰ ἔδει ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ ζῆτημα τῆς δανειοδοτήσεως τῶν κόστερς ὑπὸ τὴν ἀκόλουθον μορφήν, κατὰ τὴν σχετικὴν πάντοτε εἰσήγησιν:

Τὸ παρασχεθμόμενα δάνεια νὰ διατεθοῦν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν σκάφους καὶ μηχανῶν, δι' εὐρυτέρας μετατροπὰς καὶ διαφόρους βελτιώσεις, αἵτινες θὰ κατατείνουν εἰς τὴν πλέον ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ τὴν καλύτεραν ἔχυπηρέτησιν τοῦ φορτίου.

Τὰ δάνεια ταῦτα δέον νὰ εἶναι μακροπρόθεσμα, ἔξοφλητέα ἐντὸς ὀκταετίας δι' ἑταῖσιν τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων. Τὸ ἐπιτόκιον δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὸ καταβαλλόμενον ὑπὸ τῶν χερσαίων βιομηχανιῶν. Ὡς ἐγγύησις τοῦ δανείου θὰ ἐγγράφεται πρώτη ὑποθήκη ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ θὰ ἀσφαλίζεται τοῦτο κατὰ παντὸς κινδύνου.

Ἡ πρώτη φάσις μιᾶς συστηματικῆς δανειοδοτήσεως τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς ὑπὸ τῆς Ἐθνικῆς Τράπεζης θὰ πρέπει νὰ περιλάβῃ τὸ τρίτον περίπου τῆς δυνάμεως τῶν κόστερς, περὶ τὰ 35 ἐν ὅλῳ σκάφη. Τὸ ύψος τοῦ δανείου δι' ἑκάστην μονάδα θὰ φθάνῃ, καὶ ἀνώτατον ὅριον, τὰς 300.000 δραχμάς. Οὕτω τὸ διὰ τὴν παροχὴν τῶν δανείων διατεθησόμενον κεφάλαιον εἰς τὸν κλάδον αὐτὸν τῆς Ναυτιλίας δὲν θὰ ὑπερβῇ καὶ ἀρχὴν τὰ 10 ἑκατομμύρια δρ.

ΠΡΑΞΙΣ ΑΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΟΣ

Πρὸς τὸν κ. Γενικὸν Διευθυντὴν τοῦ Ο.Α.Π. ἀπεστάλη ἀπὸ μέρους τῆς Ἐθνικῆς Ἑλληνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς τὸ κάτωθι ἔγγραφον, ἐπὶ τοῦ ὄποιου θὰ ἀναμεινώμεν τὰς ἐνεργείας τοῦ κ. Κελαϊδῆ, ἵνα ἐπανέλθωμεν :

Κύριε Γενικὲ Διευθυντά,

Ἐχομεν τὸν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὑμῶν τὰ ἀκόλουθα, σκετικῶς μὲ τὸ ὑπὸ τῆς ὑμετέρας ὑπηρεσίας Στατιστικῆς καὶ Μελετῶν ἐκδοθὲν τεύχος τοῦ ἀπεστάλου ἀπολογισμοῦ τοῦ Ο.Α.Π. :

1. Ἐν τῷ πολυχρώμῳ ἔξωφύλῳ τῆς ὧν ἀνώ ἐκδόσεως, εἰς δικονίζεται ἡ νέα προβλῆτος Βασιλέως Κωνσταντίνου, προσβάλλεται κατὰ τὸ ἥμιον, περίπου, (ἐκ τοῦ κέντρου τοῦ σκάφους μέχρι τῆς πρύμνης αὐτοῦ), τὸ ὑπερωκεάνιον «Ολυμπία», ἐπὶ τοῦ ὄποιου διακρίνεται εὐκρινῶς, δῶς περιέργως, κυματίζουσα ἡ ἀλληλικὴ σημαία.

Βεβαίως, θὰ πᾶντα νὰ προβληθῇ, διτὶ οὐδαμόθεν ἀναγράφεται τὸ ὄνομα τοῦ ὑπερωκεανού τούτου καὶ κατὰ συνέπειαν δύναται νὰ εἴναι ἕνα οἰδηπότε σκάφος ὑπὸ τὰ ἀλληλικά χρώματα. Ἡ ἀποψία αὐτῆς, κατὰ τὴν ἡμέτεραν γνώμην, δὲν εὐσταθεῖ διὰ τοὺς ἑξῆς λόγους:

α) Ἐκεστὸν πλοίον καὶ δὴ ὑπερωκεάνιον, ἔχον τὴν ιδικὴν τοῦ ναυπηγικὴν φυαινούμασιν, διακρίνεται ἐκ τοῦ μακρόθεν, χωρὶς νὰ παρισταταὶ ἀνάγκη νὰ ἀναγνώσῃ τὶς τὸ ἐπὶ τῆς πρώρας καὶ τῆς πρύμνης ἀναγραφόμενον ὄνομά του.

β) Τὸ ἀλληλικὸν καὶ διεθνὲς κοινὸν, ἐπὶ τὸ ὄποιον διανέμεται τὸ δελτίον τοῦ Ο.Α.Π., εἰνὲ τόσον εἰδικὸν, κατὰ κανόνα, περὶ τὰ θέματα τῆς ναυτιλίας, ώστε εύχερῶς νὰ δύναται νὰ διακρίνῃ ἐν πλοίον ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ιστῶν του καὶ τῶν καπνοδόχων του, ὡς καὶ αὐτῆς τῆς διατάξεως τῶν ὑπερκατασκευασμάτων του.

Δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ, ἐπομένως, ἀμφιθολία, διτὶ οἱ ἐπιμεληθέντες ἐκδόσεως τοῦ τεύχους τοῦ Ο.Α.Π. ἐπεδίωξαν τὸν προβολὴν τοῦ ὑπερωκεανού «Ολυμπία», τὸ ὄποιον, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, «έξωράσιαν Ἐθνικῶν», υποστείλαντες τὴν Λιθεριανὴν σημαίαν καὶ ύψωσαντες τὴν Κυανόλευκον.

Τὸ τοιοῦτον, κατὰ τὴν γνώμην μας, συνιστὶ ἀπροσκομιάτιστον παραποίησιν τῆς πραγματικότητος, ἢ ὄποια, σύν τοῖς ἀλλοι, μειώνει προκαταβολικῶς τὴν οσοβαρόττη τοῦ περιεχομένου μιᾶς ἐπισήμου ἐκδόσεως.

2. Εἰς τὴν ἔναντι τῆς σελίδος 98 τοῦ ίδιου τεύχους δημοσιευομένην ἔγχρωμον φωτογραφίαν τοῦ ὑπερωκεανού «Ολυμπία» ἔχει τεθῇ κάτωθεν αὐτῆς ἡ ἀκόλουθος λεζάντα : «Τὸ ἀλληλικὸν ὑπερωκεάνιον «Ολυμπία» πλευρισμένον εἰς τὴν προβολὴν Βασιλίσσας Κωνσταντίνου». Καὶ εἰς τὴν λεζάνταντον παραποίεται ἡ πραγματικότης. Τὸ ὑπερωκεάνιον «Ολυμπία» εἶναι Λιθεριανῆς Ἐθνικότητος, ὡς, ἀσφαλῶς, θὰ πρέπει νὰ γνωρίζουν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ο.Α.Π., ἀνεξαρτήτως τοῦ γεγονότος, διτὶ τοῦτο εἶναι ἀλληλικὸν πλοιοκτήσια.

3. Θὰ πᾶντα νὰ προβληθῇ, τῶς, ἀπὸ πλευρᾶς τῶν ἐπιμεληθέντων τῆς ἐκδόσεως τοῦ τεύχους τοῦ Ο. Λ. Π., διτὶ παραλλήλως, προσβάλλεται ἐπαρκῶς τὸ ἡμέτερον ὑπερωκεάνιον «Βασίλισσα Φρειδερίκη» διὰ τῆς δημοσιεύσεως τεσσάρων ἔγχρωμων φωτογραφιῶν εἰς τὰς ἑσυτερικὰς σελίδας αὐτοῦ. «Ἐχομεν τὴν γνώμην, διτὶ αἱ φωτογραφίαι αὗται δὲν δύνανται ν' ἀντισταθμίσουν τὴν γενομένην προβολὴν τοῦ ὑπερωκεανού «Ολυμπία», ἐν τῷ ἔξωφύλῳ τοῦ πλούτη μεροληπτικῆς μετακειρίσεως τούτου εἰς βάρος τοῦ Ἐθνικοῦ συμβατικοῦ ὑπερωκεανού».

Ἀνεξαρτήτως τῶν ἀνωτέρων, σημειώνομεν, διτὶ εἰς τὰς λεζάντας τῶν δύο ἐκ τῶν τεσσάρων φωτογραφιῶν τοῦ ὑπερωκεανού «Βασίλισσα Φρειδερίκη» δέν ἀναφέρεται τὸ δόνομα τοῦ σκάφους, ἐνῷ αἱ τρεῖς φωτογραφίαι ἀπεικονίζουν μόνον μερικὴν ἀποψίν αὐτοῦ. «Ωσάύτως, ἡ ἐπὶ πληρωμῆς διαφήμισις τοῦ ὑπερωκεανού «Ολυμπία» ἔχει προταχθῆ ἡ πληρωμῆς διαφήμισις τοῦ ὑπερωκεανού «Βασίλισσα Φρειδερίκη».

Φρονοῦμεν, διτὶ πάντα ταῦτα καθιστοῦν πρόδηλον τὸν πρόθεσιν τῆς συντάξεως τοῦ τεύχους, διπάς προβληθῇ κατὰ κύριον λόγον τὸ ὑπερωκεάνιον «Ολυμπία», παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ δὲν φέρει εἰς τὴν πραγματικότητα τὰ ἔθνικά χρώματα καὶ παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ δὲν δύναται νὰ καρακτηρισθῇ ὡς ἔθνικὸν συμβατικὸν πλοίον, ὡς εἰνὲ τὸ ἡμέτερον. «Ἡ ίδιότης αὕτη τοῦ «Βασίλισσα Φρειδερίκη», νομίζομεν, διτὶ θὰ ἐπρεπε νὰ ἔδεσμευε τὴν σύνταξιν τοῦ τεύχους ἐνὸς Δημοσίου Ὀργανισμοῦ, ἐφ' δοσον εἰς τὰς σελίδας του ἀπεφάσισε νὰ προβάλῃ τὸν ἀλληλικὸν ὑπερωκεανού γραμμῆν.

Παρακαλοῦμεν, κ. Γενικὲ Διευθυντά, δηπάς, ἐρευνῶντες τὸ θάσιμον

τῶν διατυπουμένων παραπόνων τῆς ἡμετέρας 'Εταιρίας, γνωρίσοντες καὶ εἰς ήμας τὰς ἐπὶ τοῦ θέματος ἀπόφεις σας.

Μετά τιμῆς

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΜΕΡΙΚΗΣ
ΚΩΣΤΑΣ ΣΑΜΑΡΑΚΗΣ
Αθῆναι, 27 Μαΐου 1959.

Ο ΑΝΑΡΙΑΣ ΤΟΥ ΑΦΑΝΟΥΣ ΝΑΥΤΟΥ

Τὸ βραδύτερον μέχρι τῆς 15ης Ιουλίου θὰ τελεσθοῦν ἐν πάσῃ ἐπισημότητι τὰ ἀποκαλυπτήρια τοῦ ἀνδριάντος τοῦ Αφανούς Ναύτου, διστοιχίας ἑπταπλήθη εἰς τὴν πλατείαν Ρίβας "Ανδρου ἀπὸ τοῦ παρελθόντος θέρευτος".

"Ἐργον τοῦ γλύπτου κ. Τόμπρου ὁ ἀνδριάς αὐτὸς καὶ εὐγενής προσφορά πρὸς τὴν γενετείραν τοῦ οἰκογενείας Νικολάου Γουλανδρή, παριστάτη, εἰς ὑπερφυσικὸν μιέγεθος, νέον ναυτικὸν ἐγκαταλείποντα τὸ νησί του, μὲ τὸ σάκκον του ἐπ' ὧν μέχρι τὸν θάνατον τὸν ἔργον τοῦ πατέρος τοῦ Αφανούς Ναύτου.

"Ἀπὸ τοῦ παρελθόντος θέρους ἑπταπλήθης πλατείας τῆς Ρίβας, ὡς καὶ ἡ ἐπισκευὴ τοῦ ἑγγύης αὐτῆς εὐρισκόμενου ἀρχοντικού τῆς οἰκογενείας Εμπειρίκου, εἰς τὸ ὄποιον θὰ σπεγασθῇ τὸ Μουσεῖον τῆς νήσου. Δὲν κατέστη, δημοσίως, μέχρι σήμερον νὰ τελεσθοῦν τὰς ἐγκαίνια τῶν ὡραίων αὐτῶν ἔργων τῆς "Ανδρου, κατόπιν ἐκφρασθείσης ἐπιθυμίας ὑπὸ τοῦ Βασιλέως, διπλωμάτη παραστῆς τοῦ Αφανούς Ναύτου, τὸ Αὐλαρχεῖον θὰ δυνηθῇ νὰ δρίσῃ μέχρι τῆς 15ης Ιουλίου τὴν ήμεροιμίαν καθ' ἣν ὁ Βασιλεὺς θὰ μεταβῇ εἰς "Ανδρον, διὰ τὰ παραστῆς τοῦ τὰς ἀποκαλυπτήρια τοῦ ἀνδριάντος καὶ τὰς ἐγκαίνια τοῦ Μουσείου, ἀπίνα τὰ λάθους οὕτω τὸν χαρακτήρα μιᾶς πανελληγίου ἐκδηλώσεως εὐγνωμοσύνης πρὸς τοὺς κατά καιροὺς ἀφανεῖς ηρωας τοῦ Εμπορικού μας Ναυτικού.

SOL
(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOLEL," 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

1859. Τὸ σημείωμά μου ἀφέωρα μόνον καὶ μόνον τὰς εἰς Πόρον ναυπηγήσεις, ὡς ὁ τίτλος καὶ τὸ κείμενον πιστοποιοῦν.

Μετὰ τιμῆς
Σ. Φ. Α.

TO NAYTIKON ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικὸν ἀνέγνωσα ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ ναυτικὸν Νοσοκομεῖον» τὰς ὑμετέρας παρατηρήσεις, σχετικῶς μὲ τὴν Ἰδρυσιν τοῦ Νοσοκομείου τοῦ «Οἴκου Ναύτου».

Δὲν προτίθεμαι διὰ τῆς παρούσης νὰ ἀναλύσω ἀριθμὸὺς καὶ νὰ ἔξετάσω ἄν συμφέρῃ ἡ ὅσιη ἡ διὰ λογαριασμὸν τοῦ «Οἴκου Ναύτου» ἀνέγερσις καὶ λειτουργία τούτου, τὸ μὲν διότι χρειάζεται μελέτη πολύπλευρος διὰ νὰ καταλήγῃ κανεὶς εἰς πραγματικὸν συμπεράσματα, τὸ δὲ διότι καὶ ἂν ἀκόμη οἱ ἀριθμοὶ εἰναι λίαν ἐνθαρρυντικοί, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ἡ ἀποστολὴ τοῦ νοσοκομείου προϋποτίθεται νὰ παραμείνῃ μακράν πάσης κρατικῆς παρεμβάσεως, πράγμα κατ' ἐμὲ ἀνέφικτον.

Θὰ περιορισθῶ, δθεν, νὰ ἔξετάσω μίαν μόνον πλευράν τοῦ ζητήματος, διχετον μὲ τὰ οἰκονομικὰ καὶ τὰς ἀπεμβάσεις. Αὐτὴ εἶναι ὁ ψυχολογικὸς παράγων. «Ἐὰν αὐτὸς ἀγνοηθῇ, τὸ Ἰδρυμα εἶναι καταδικασμένον εἰς ἀποτυχίαν. Καὶ ἔξηγούμαι: «Ἄν γάτι ἐνθιαφέρῃ τὸν ἀσθενή, αὐτὸς εἶναι ὁ θεράπων ἰατρός του, πολὺ δὲ περισσότερον ὁ χειρουργός. Εἶναι γνωστόν, ὅτι δὲν εἰναι εὔκολον ὁ ἀσθενής νὰ δόθηται εἴτε παρ' Ὁργανισμῷ, εἴτε παρ' ἄπομου πρὸς ὥρισμένον ἐπιστήμονα, δοσὸν διακεκριμένος καὶ ἂν εἶναι οὐτός. Εἰς τὰς περισσότερας περιπτώσεις ὁ ἀσθενής ἐπηρεάζεται ἀπὸ τὸν ἰατρόν του, ἀπὸ τὸ περιβάλλον του, ἀπὸ τοὺς φίλους του εἴτε καὶ ἀπὸ τὰς γνωριμίας τὰς ιδικάς του καὶ δὲν ἔνοος νὰ δεχθῇ τὸν ἐπιστήμονα, διὰ τὸν ὅποιον δὲν εἶναι βέβαιος καὶ δὲν τοῦ ἐμπνέει ἐμπιστοσύνην, «Ἀπὸ τὸν παράδειγμα εἶναι, ὅτι σήμερον διάθετε ὁ «Οἴκος Ναύτου» δῆλας τὰς Κλινικὰς τοῦ Πειραιῶς, μὲ ἀρκετὰ ικανὸν ἀριθμὸν ἰατρῶν χειρουργῶν καὶ δῶλων τῶν εἰδικοτήτων, ἐπὶ πλέον δὲ ὑπὲρ τὰς 30 Κλινικάς, μὲ ἐπίσης μεγάλον ἀριθμὸν ἐπιστημόνων διακεκριμένων καὶ εἰς τὰς Ἀθήνας, πλὴν τῶν δσῶν διαθέτουν τὰ κρατικὰ Νοσοκομεῖα Ἀθηνῶν - Πειραιῶς, μὲ τὰ ὄποια ὁ «Οἴκος Ναύτου» συνεργάζεται.

Καὶ ἐν τούτοις, διότι οἱ ἀσθενεῖς δὲν ἔχουν ἐμπιστοσύνην εἰς τοὺς ἔ-

πιστήμονας αὐτοὺς προσφεύγουν συχνὰ εἰς Κλινικὰς μὴ συμβεβλημένας, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς τὸν ἐπιστήμονα ποὺ θὰ τοὺς ἐχειρήσῃ ἡ θά τοὺς παρακολουθήσῃ. «Ἐνταῦθα γεννᾶται τὸ ἐρώτημα: Εἰναι δυνατὸν τὸ Ἰδρυμα νὰ κατευθύνῃ δόλοκληρον τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀσθενῶν του πρὸς μίαν κατεύθυνσιν; Εἶναι δυνατὸν νὰ πεισθοῦν οἱ ἀσθενεῖς, δταν δὲν ἔχουν ίδιαν ἀντίληψην περὶ τῶν ικανοτήτων ἐνὸς ἐπιστήμονος, δσον καὶ ἂν εἰς τὴν πραγματικότητα εἶναι ἔξοχότης, δτι θὰ πρέπει ἀδιστάκτως νὰ ἀκολουθήσουν τὴν ὑποδεικνυμένην ὁδὸν παρὰ τοῦ Ἰδρυματος; Καὶ εἶναι δυνατὸν ἀκόμη νὰ πεισθητεῖ τὶς ἀσθενῆ, δτι ὁ ιδιαίκος αὐτὸς ἐπιστήμων, ὀλλὰ ἀγνωστὸς πρὸς αὐτόν, εἶναι ἔκεινος εἰς τὸν ὅποιον θὰ πρέπει νὰ προσφύγῃ διὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ὑγείας του; Τὸ μέγα ἐπομένων πρόβλημα δὲν εἶναι, νομίζω, τὸ οἰκονομικόν, ἔστω καὶ ἂν αὐτὰ εἶναι μέγα. Κατ' ἐμέ, τούλαχιστον, μεγαλύτερον εἶναι τὸ ψυχολογικόν.

Εἰδικότερον εἰς τὴν Ἑλλάδα (δὲν γνωρίζω ποῖος εύθυνεται καὶ διὰ ποίους λόγων) ὁ κόσμος ἔχει πικράν πειραν τῶν Νοσοκομείων. «Ἀν κανεὶς ἀφαιρέσῃ τὰ δύο μεγάλα Νοσοκομεῖα, δπου ὑπάρχει πλήρης ἐπιστημονική ἀπάρδωμας καὶ συστηματικὴ παρακολούθησις, δται μάλιστα ἔχουν τὸ πλεονέκτημα νὰ μὴν εἶναι πελάται τῆς Γ'. Θέσεως, τὰ λοιπὰ Νοσοκομεῖα μόνον ἀπὸ οἰκονομικὴν ἀνάγκην προτιμῶνται ἀπὸ τοὺς ἀσθενεῖς.

Τὸ μόνον ἀποτέλεσμα τὸ ὅποιον προβλέπω εἰς τὴν περίπτωσιν ἀποτήξεως Ιδιοκτήτου Νοσοκομείου ἀπὸ τὸν «Οἴκον Ναύτου» εἶναι, δτι ἀν σημερον δχει ἀποκτήσει 100% τὸν ἐμπιστοσύνην τῶν ἡσφαλισμένων, ἡ λειτουργία τοῦ Νοσοκομείου καὶ ὁ περιρισμὸς τῶν θεραπόνων ἰατρῶν, θά μάς ἐπαναφέρῃ εἰς τὴν ἐποχήν, τὴν πρὸ τοῦ 1950, καθ' ἣν πελάται τὸν «Οἴκον Ναύτου» ήσαν μόνον τὰ κατώτερα πληρώματα καὶ αὐτὰ ἔχανάγκης.

Τελευτῶν πιστεύω, κ. Διευθυντά, δτι δεδομένων τῶν τεραστίων ἔξοδων καὶ ὑποχρέωσεων, ποὺ θὰ ἀντιμετωπίζῃ τὸ Νοσοκομεῖον τοῦ «Οἴκου Ναύτου», εἶναι τούτο καταδικασμένον εἰς ἀποτυχίαν. Τούναντίον εἶναι δυνατὸν πολλὰ νὰ ἀποδώσῃ ἡ ἐνοικίασις μιᾶς ἐν λειτουργίᾳ Κλινικῆς 30-40 κλινῶν, μὲ εὐχέρειαν ἐναλλασσομένου ἐπιστημονικοῦ προσωπικοῦ (ἀμειδομένου κατὰ περίπτωσιν) καὶ προοριζομένου μόνον διὰ μικρὰς ἀπεμβάσεις καὶ θεοπείας.
Πειραιεύς, 22 Μαΐου 1959

Μετὰ πλείστης τιμῆς
Δ. Β.

“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

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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

ΠΡΟΕΑΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΝΗΣΙΣ: "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 Φίλων 45
» Ναυρίου

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

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

ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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
ABLE 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 ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΠΛΟΙΩΝ

ΤΟΥ Κ. Γ. ΚΟΛΥΜΒΑ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

1. Εκτός της ναυπηγήσεως πλοίων, κυρία έπιστρις άπασχολησις τῶν ναυπηγείων είναι αἱ ἐπισκευαὶ πλοίων, πολλαὶ τῶν ὅποιῶν προσλαμβάνουν τοιαύτην ἔκτασιν, ὥστε ἐλάχιστα ἀπέχουσι τῆς ναυπηγίας.

Τὸ δίκαιον τῆς ναυπηγήσεως, ἐκτός τῆς νομοθετικῆς ρυθμίσεως (πρбл. ἄρθρον 5 τοῦ ἡμετέρου Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ δικαίου, ἄρθρα 232-244 τοῦ ἰταλικοῦ Κώδικος ἔνθα εὑρηται διατάξεις δημοσίου ἄμα καὶ ἰδιωτικοῦ δικαίου ἐπὶ τοῦ θέματος) ἔχει ἀπασχολήσει οὐκ δίλγον καὶ τὴν θεωρητικὴν ἔρευναν, παρὰ δὲ τὴν πάροδον τριακονταετίας παραμένει κλασσικὴ ἡ ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἔργασία τοῦ Wuestendorfer (Tatsachen und Normen des Schiffbaues).

Ἀντιθέτως, ὅμως, πρὸς τὴν ναυπηγίαν, ἡ συγγενῆς σύμβασις ἐπισκευῆς πλοίου δὲν ἔχει μέχρι στιγμῆς προκαλέσει τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἐπιστημονικῆς ἔρευνης, καίτοι πολλὰ καὶ δυσεπίλυτα προβλήματα θέτουσα.

Τὸ κύριον πρόβλημα είναι τὸ τοῦ προσήκοντος νομικοῦ χαρακτηρισμὸν τῆς συμβάσεως ἐπισκευῆς πλοίου. Ἐνταῦθα, τὸ ἄρθρον 681 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος ἀποτελεῖ τὸ νομοθετικὸν ἔρεισμα πρὸς χαρακτηρισμὸν τῆς συμβάσεως ἐπισκευῆς πλοίου ὡς συμβάσεως ἔργολαβίας. Ὁ Ἀστικὸς Κώδιξ ποιεῖται χρήσιν τοῦ ἀπηρχαιωμένου ὄρου «μίσθωσις ἔργου» οὐτινος ἡ ἐπιβίωσις μόνον εἰς ιστορικοὺς λόγους δύναται νὰ στηριχθῇ (Ζέπος, Ἔνοχικον 1950 σελ. 396 σημ. 3) ἐν τοῖς ἐπομένοις, ὅμως, θὰ γίνηται χρήσις τοῦ ὄρου «σύμβασις ἔργολαβίας», ἐν συμμορφώσει καὶ πρὸς τὸ κοινὸν γλωσσικὸν ίδιωμα.

Ἡ παροχὴ τοῦ ὑλικοῦ τῶν ἐπισκευῶν παρὰ τοῦ ἔργοδότου ἡ παρὰ τοῦ ἔργολάδου ὄγει εἰς μεταβολὴν τοῦ νομικοῦ χαρακτηρισμοῦ τῆς συμβάσεως. Βεβαίως, πλήρης ἐλευθερίος ἀφίεται εἰς τοὺς συμβαλλομένους δεδομένου, ὅτι ὁ Ἀστικὸς Κώδιξ ἐν ἄρθρῳ 683 ἔθεσεν ἐρμηνευτικὸν κανόνα ισχύοντα ἐν ἀμφιβολίᾳ (Ζέπος ἔνθ. ἀνωτ. σελ. 399).

Κατὰ τὸ ἐρμηνευτικὸν κανόνα τοῦ ἄρθρου 683 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος ἐπὶ συμβάσεως πρὸς κατασκευὴν ἔργου (νόει : ἔργολαβίας) καὶ ἐν ἀμφιβολίᾳ ἔαν τὴν πρὸς τοῦ ἀπαιτουμένην ὑλὴν χορηγή ὁ ἔργολάδος ἐφαρμόζονται αἱ περὶ πωλήσεως διατάξεις, ἔαν δὲ ὁ ἔργοδότης, αἱ περὶ μισθώσεως ἔργου, ὅτιοι αἱ περὶ ἔργολαβίας διατάξεις. Καὶ ταῦτα μὲν ἔαν ἀπασαν τὴν διὰ τὸ ἔργον ἀπαιτουμένην ὑλὴν παρέχῃ ὁ ἔργοδότης ἡ ὁ ἔργολάδος καὶ εἰς ἦν περίπτωσιν, βεβαίως, δὲν ὑφίσταται πρόβλεψις ἐν τῇ συμβάσει ἡ δὲν προκύπτει ἄλλο τὸ ἔξ αὐτῆς.

Ἐν τῇ πράξει, ὅμως, συχνὰ μέρος τῆς ὑλῆς παρέχει ὁ ἔργοδότης, μέρος δὲ ὁ ἔργολάδος, ὅποτε δυσχεράπινται ἡ εἰς ταύτην ἡ ἐκείνην τὴν νομικὴν μορφὴν ὑπαγωγὴ τῆς σχέσεως. Ὁ Ἀστικὸς Κώδιξ ἐν ἄρθρῳ 683 ποιεῖται λόγον περὶ χορηγήσεως τῆς «ἀπαιτουμένης» ὑλῆς, ὥστε φαίνεται, ὅτι ἔχει ὑπ' ὄψιν τὴν περίπτωσιν, καθ' ἡν χορηγεῖται ὁ δὲ κλῆρος ἡ πρὸς τὸν κατασκευὴν τοῦ ἔργου ἀπαιτουμένη καὶ οὐδὲν διολαμβάνει διὰ τὴν περίπτωσιν καθ' ἡν χορηγεῖται τῷ μῆμα μόνον τῆς ἀπαιτουμένης ὑλῆς. Ὁ Γερμανικὸς Ἀστικὸς Κώδιξ ἀντιθέτως προύνοισε περὶ τῆς τελευταίας ταύτης περιπτώσεως ἐν ἄρθρῳ 651 παρ. 2 ἔνθα δρίζεται, ὅτι ἔαν συνεφωνήθη ὅπως παράχῃ ὁ ἔργολάδος δευτερεύοντα ὑλικὰ ἡ παρόμοια, ἐφαρμόζονται ἀποκλειστικῶς αἱ περὶ ἔργολαβίας διατάξεις. Παρετηρήθη, ὅμως, εὐστόχως, ὅτι ἀνὴ διάταξις τοῦ ἄρθρου 651 § 2 καλύπτει ικανοποιητικά τὸ παμπάλαιον παράδειγμα τοῦ πάτωτον, διστις παρέχει καὶ τινὰ τῶν δευτερεύοντων ὑλικῶν τῆς ἐνδυμασίας, ἐν τούτοις είναι ὅλως ἀνεπαρκῆς νὰ ρυθμίσῃ ἐπιτυχῶς τὰ περιστατικὰ τῆς συγχρόνου βιομηχανίας (Robert Lind ἐν Recht der Schiffahrt Tόμ. II τεῦχ. 4 σελ. 2). Πράγματι, είναι δυσχερέστατον νὰ κριθῇ ἐν συμβάσει ἐπισκευῆς πλοίου καὶ μετατροπῆς τοῦ συστήματος προσώσεως π.χ. ἀπὸ ἀτμομηχανῆς εἰς μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως, εἰς ποίαν νομικὴν μορφὴν ὑπάγεται αὐτὴ, ἔαν τὰ μὲν ἀντικαθιστώμενα ἐλάσματα τοῦ σκάφους παρέχῃ ὁ ἔργολάδος, ταῦς δὲ μηχανᾶς ὁ ἔργοδότης. Πάσας ἀπόπειρα ἀσφαλοῦς χαρακτηρισμοῦ ὡς κυρίων ἡ δευτερεύοντων ὑλικῶν τῶν ἐλάσματων ἡ τῶν μηχανῶν είναι φανερόν, ὅτι ὁ ἔργολάδος ταύτην ὁ ἔργοδότης, πρόκειται ἔργολαβία. (Ζέπος ἔνθ. ἀνωτ., σελ. 400, Ἀποστολίδης, Ἔνοχικον Δίκαιον σ. 797 ἀριθ. 3). Εύνότων, ὅτι ἡ κρίσις περὶ τῆς φύσεως τῆς χορηγουμένης ὑλῆς ὡς κυρίας ἡ δευτερεύουσης ἀφίεται εἰς τὴν ἐκτίμησιν τοῦ δικαστοῦ τῆς οὐσίας. (Ἄλλας διακρίσεις μεταξὺ «μετίζονος ἐπισκευῆς» καὶ ἐπισκευῶν ἡσσονος σημασίας κυρίως ἀπὸ δημοσιονομικῆς πλευρᾶς βλ. ἐν Robert Lind ἔνθ. ἀνωτ., σελ. 2 ἐκβέτοντα πρακτικόν τινα τρόπον εἰς ὃν κατέφυγεν ὁ Γερμανός φορολογικὸς νομοθέτης πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ φόρου κύκλου ἔργασιῶν ἐπὶ ἐπισκευῆς πλοίου).

11. Γεγονὸς εἶναι, ὅτι αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων παρουσιάζουν δημοιμορφίαν ἡτοι ἐπέτρεψεν ἡδη ἀπὸ τοῦ 1922, κατόπιν πρωτοβουλίας τῶν ναυπηγείων Blohm und Voss, νὰ διατυπωθῶσιν εἰς πρότυπον κείμενον οἱ ὄροι ὁφ' οὓς γίνεται ὑπὸ τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων ἡ ἐπισκευὴ πλοίων (doek - und reparatur bedigungen) ἀπετέλεσαν δὲ οἱ ὄροι οὐ-

τοι συχνότατα ἀντικείμενον δικαστικῶν ἀγώνων μεταξὺ ναυπηγείων, πλοιοκτητῶν καὶ ἐνίοτε ἀσφαλιστῶν, εἰναι δὲ ἵκανῶς πλουσία ἡ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου γερμανικὴ νομολογία, ἡτοις καὶ διὰ τὰ καθ' ἡμᾶς ἀποκτήτικα ιδιάζουσαν σημασίαν ὡς ἐκ τῆς μεταξὺ τοῦ Γερμανικοῦ καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Κώδικος στενῆς συγγενείας.

Τὴν πέτραν τοῦ σκανδάλου, κατὰ κύριον λόγον, ἀπετέλεσεν ἡ εἰς τοὺς προτύπους τούτους ὄρους ἀπαλλακτικὴ ρήτρα ὑπὲρ τοῦ ναυπηγείου, ὄριζουσα, ὅτι τὸ ναυπηγεῖον δὲν εὐθύνεται διὰ ζημίαν ἡ ἀπώλειαν ἐπισυμβαίνουσαν εἰς τὸ πλοίον ἡ τὸ φορτίον ἡ προξενούμενην ὑπὸ τοῦ πλοίου ἡ τοῦ φορτίου, ἀφ' ἡ τοῦ παρεδόθη ἴνα δεξαμενισθῇ, καθ' ὃν χρόνον εύρισκεται ἐν τῇ δεξαμενῇ ἡ καθ' ὃν χρόνον ἐκτελοῦνται ἔργασίαι ἐπ' αὐτοῦ. 'Ο πλοιοκτήτης ὁφείλει νὰ μεριμνήσῃ διὰ τὴν δέουσαν ἐπιτήρησιν καὶ τὴν κατὰ παντὸς κινδύνου ἀσφάλισιν.

Τοιαύτης γενικότητος ἀπαλλακτικὴ ρήτρα δικαίως ἔξενισεν. 'Ἐν τούτοις τὸ τε παλαιὸν Γερμανικὸν Ἀκυρωτικὸν ἐν ἔτει 1931 καὶ τὸ νῦν Ἀνώτατον Ὀμοσπονδιακὸν Δικαστήριον ἐν ἔτει 1954 ἐκρύθησαν ὑπὲρ τοῦ κύρους τῆς ρήτρας, ἀναγνωρίζοντα, ὅτι αὕτη ἀνταπεκρίνεται εἰς τὴν ἀνάγκην τῶν πραγμάτων. Πράγματι, ὃν ἡ ρήτρα ἐκηρύσσετο ἀνίχνυος, τὰ ναυπηγεῖα θὰ ἡσαν ὑποχρεωμένα ν' ἀσφαλισθῶσι κατὰ πάσης ζημίας προξενούμενης ἐκ τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἔργασιῶν ἐπισκευῶν, ὅποτε ἡ γενικὴ αὕτη κατὰ παντὸς κινδύνου ἀσφάλισις θὰ δικοίας καὶ δύσκολος καὶ ἐκτάκτως δαπανηρά, δεδομένου, ὅτι ἡ ἀξία τῆς ἐκτελουμένης ἔργασίας είναι τελείως δυσανάλογος πρὸς τὴν δέξιαν τοῦ ἐν κινδύνῳ ἀντικειμένου. Οὕτω μία ἔργασις ἡλεκτροσυγκολλήσεως ἐλασμάτων στοιχείων ὀλίγας ἐκαποτάδας μάρκων, ὁ κινδύνος, ὅμως, πυρκαϊάς ἀπειλεῖ τὸ πλοίον ὡντινος ἡ ἀξία, δὲν ἡμπορεῖ νὰ συγκριθῇ πρὸς τὴν τῆς ἔργασίας καὶ ἂν τὰ ναυπηγεῖα ἡσαφαλίζοντο διὰ τοὺς κινδύνους τούτους, τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν θὰ ηγεμάνετο δυσανάλογως.

'Ἐτέρα ρήτρα ἱκανὰς δίκας δημιουργήσασα ὑπῆρξεν ἡ ὄριζουσα, ὅτι οἱ λογαριασμοὶ δεξαμενισμοὶ καὶ ἐπισκευῶν είναι πληρωτοί ὅμας τῷ ἐμπανίσει αὐτῶν ἄνετος ἐκπτώσεως τίνος. 'Ἐν μὴ ἔξοφλησίαι τῶν λογαριασμῶν τούτων τὰ ναυπηγεῖα ἡσκησαν τὸ ἐκ τοῦ ἄρθρου 273 τοῦ Γερμανικοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος δικαίωμα ἐπισχέσεως (πρбл. παρ' ἡμίν ἄρθρον 325 Ἀστικοῦ Κώδικος). Κατὰ τούτου προεβλήθη ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερούμενών πλοιοκτητῶν, ὅτι προϋπόθεσις πρὸς ἀσκήσιν τοῦ δικαίωμας ἐπισχέσεως είναι νὰ μὴ εύρισκεται ὁ πλοιοκτήτης ἐν τῇ νομῇ τοῦ πλοίου, διότι δὲν δύναται τις νέας ρήτρης τὸ δικαίωμα ἐπισχέσεως ἐπὶ πράγματος ἐφισκομένου ἡδη ἐν τῇ νομῇ τοῦ καθ' ὃν ἀσκεῖται τὸ δικαίωμα τοῦ τόπου, ὅ δὲ πλοιοκτήτης εὐρισκομένου δην ἀπόλεσε τὴν νομὴν διὰ τῆς εἰς τὴν δεξαμενήν τοῦ ναυπηγείου εἰσόδου τοῦ πλοίου, ἐφόδον διετήρησεν τὸν πλοίαρχον καὶ τὸ πλήρωμα. Κατὰ τῆς ἀντιρρήσεως ταύτης ἡ γερμανικὴ νομολογία ἀντέταξε τὴν κατασκευὴν τῆς συννομῆς θεωρήσασα, ὅτι τὸ ναυπηγεῖον ἡσκει συννομὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τοῦ πλοιοκτήτου, ἀποψις συζητήσιμος ἀφοῦ σαφῶς τὸ ναυπηγεῖον δὲν ἐνέμετο «διαίσανοίς κυρίου». 'Η σχετικὴ, ὅμως, διαιτητικὴ ἀπόφασις ἐπιτήρησε τὴν σκέψιν αὐτῆς ἐπὶ τοῦ ισχυρισμοῦ, ὅτι νομὴ είναι ἡ κατὰ τὴν ἀντίληψιν τῶν συναλλαγῶν φυσικὴ ἔξουσία ἐπὶ τοῦ πράγματος. Παραβλέπει, ὅμως, ἡ ἀπόφασις, ὅτι πρὸς ἀπαρτισμὸν τῆς ἐννοίας τῆς νομῆς ἀπαιτεῖται πλὴν τοῦ ἔξουσιασμοῦ καὶ πρόθεσις τοῦ διανοίας κυρίου νέμεσθαι, ἡ δὲν ἡδύνατο νὰ ισχυρισθῇ, ὅτι είχε τὸ ναυπηγεῖον.

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ
Δικηγόρος

KOSTAS MEGRELIS MEDITERRANEAN CORPORATION

Shipchandlers

Vico Giannini n. 3 int. 7

GENOA

PHONE: 202687, 202773, 200510, 294782

CABLES: MEGRELIS, GENOA

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,"

**ΑΝΑΜΟΝΗ (ΣΤΑΛΙΑΙ) ΚΑΙ ΥΠΕΡΑΝΑΜΟΝΗ (ΕΠΙΣΤΑΛΙΑΙ) ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΕΠΙ
ΚΑΤΑΠΛΟΥ ΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΡΟΣΦΥΓΗΣ ΛΟΓΩ ΚΟΙΝΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ**

ΤΟΥ Κ. ΠΑΥΛΟΥ Θ. ΣΑΡΛΗ, ΔΙΚΗΓΟΡΟΥ

Πολλάς δυσχερείας έμφανίζει εις τὴν ποάξιν τὸ πρόδημα, ἃν ὁ ἐκναυλωτής δικαιούται νὰ ἀπαιτήσῃ πρόσθετον ἀντάλλαγμα ἔξι ὑπεραναμονῆς παρὰ τοῦ ναυλωτοῦ εἰς ἡν περιπτώσιν τὸ πλοῖον, καταφυγὸν εἰς λιμένα προσφυγῆς λόγῳ κοινῆς ἀδαρίας, προβαίνει εἰς ἔκφορτωσιν.

Καίτοι αἱ ὡς ἄνω δυσχερεία ἐπιτείνονται ἐκ τοῦ γράμματος τῆς σχετικῆς διατάξεως τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, περὶ ἡς κατωτέρω, νομίζουμεν, ἐν τούτοις, ὅτι δὲν δικαιολογεῖται ἀναμονὴ καὶ ὑπεραναμονή, καὶ τὰ ἔξι αὐτῶν δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις δὲν γεννῶνται, ἐν περιπτώσει κατάπλου εἰς τὸν λιμένα προσφυγῆς, διὰ τοὺς ἀκολούθους λόγους:

Α.— Συμφώνως πρὸς τὸ ἄρθρον 128 ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρον 129 τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ., ἀπαραίτητος προϋπόθεσις τῆς ἐνάρξεως τοῦ χρόνου ἀναμονῆς καὶ ἀργότερον τῆς τυχὸν ὑπεραναμονῆς εἰναι ὅπως ὁ ἐκναυλωτὴς φέρῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν λιμένα ἔκφορτωσεως καὶ εἶναι ἔτοιμον πρὸς ἔκφορτωσιν.

Ως «λιμένα ἔκφορτωσεως» έδα ἐννοήσωμεν τὸν λιμένα προορισμοῦ, δηλαδὴ, τὸν μεταξὺ ναυλωτοῦ καὶ ἐκναυλωτοῦ συμφωνηθέντα, τὸν συνανέσει ἀμφοτέρων τροποποιηθέντα, ἢ τὸν δυνάμει τῆς τυχὸν ἐν τῇ συμβάσει ναυλώσεως ὑπαρχούσης ρήτρας «so near thereto as she may safely get» λιμένα τῆς ἐπιλογῆς τοῦ Πλοιάρχου.(1)

Βεδαίως ἔκ τῆς διατυπώσεως τοῦ ἄρθρου 128 Κ.Ι.Ν.Δ., διμιούντος περὶ «τὸν λιμένον ἔκφορτωσεως» καὶ οὐχὶ περὶ τὸ συμφωνηθέντος ἔτος λιμένος ἔκφορτωσεως», ὡς ἐπρατεῖ τὸ «καταργηθὲν ἄρθρον 368 Ε. Ν., ἢ τὸν λιμένον προορισμοῦ, δυνατὸν νὰ ὑποθέσῃ τις, ὅτι τὸ ὡς ἄνω ἄρθρον περιλαμβάνει ἐν τῇ ἐννοίᾳ του καὶ τὸν συνεπείᾳ ἀκτέρας βίας ἢ γεγονότος κοινῆς ἀδαρίας λιμένα κατάπλου τοῦ πλοίου.

Τοισύντη, οὖμας, εὐρεῖα ἐρμηνεία δὲν ἀνταποκρίνεται πρὸς τὴν ἀληθῆ βούλησιν τοῦ νομοθέτου. Τοῦτο δὲ διότι :

α) Ἡ ἐννοια τοῦ λιμένος ἔκφορτωσεως ἐν ἄρθρῳ 128 Κ.Ι.Ν.Δ. νοεῖται ὡς καὶ ἐν ἄρθρῳ 127 Κ.Ι.Ν.Δ. Τὸ τελευταῖον ὄριζει, ὅτι μία ἐκ τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων τοῦ ἐκναυλωτοῦ εἰναι ὅπως φέρῃ τὸ πλοῖον εἰς τὸν λιμένα ἔκφορτωσεως. Θά ἡτο, οὖμας, ἀποτον ἀν ἐδεχόμεθα, ὅτι ἡ ἐκ τοῦ ἄρθρου 127 ὑποχρεώσεως τοῦ ἐκναυλωτοῦ, προϋποθέτουσα σύμβασιν ταυλώσεως, πληρούται, ἀν οὗτος δῆγησῃ τὸ πλοῖον εἰς οἰονδήποτε λιμένα, μονομερῶς παρ' αὐτοῦ ἐπιλεγόμενον ἢ ἐπιβαλλόμενον ἐκ γεγονότος ἀνεξαρτήτου τῆς θελήσεως τῶν μερῶν καὶ οὐχὶ εἰς τὸν συμβατικόν.

β) Κατὰ τὸν χρόνον καταρτίσεως τῆς συμβάσεως ναυλώσεως οἱ συμβαλλόμενοι, πρὸς ὑπολογισμὸν τοῦ χρόνου ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς ἔκφορτωσεως, βασίζονται ἐπὶ ὥρισμένων δεδομένων ὡς εἰναι, λ. χ., τὰ ιηχανικά μέσα ἔκφορτωσεως, ἢ κίνησις (traffic), αἱ ἔργατικαι συνήθειαι κ.τ.λ., τοῦ λιμένος προορισμοῦ τοῦ φορτίου. Ἐν περιπτώσει, οὖμας, καταφυγῆς τοῦ πλοίου εἰς λιμένα προσφυγῆς, ἔνεκα γεγονότος κειμένου πέραν τῶν συνομολογηθέντων καὶ ἀσχέτου πρὸς τὴν προδιαγεγραμμένην τροχιάν τῆς ναυλωτικῆς συμβάσεως, ἢ ὡς ἄνω βάσις ὑπολογισμοῦ ἀνατρέπεται, θὰ ἡτο δὲ παράλογον ὁ ἐκναυλωτὴς καὶ ὁ ναυλωτὴς νὰ ἀπατῶσιν ἀμοιβαίως ισυμμόρφωσιν πρὸς τὰς ἃν τῷ λιμένι συνηθείας περὶ ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς. Τοῦτο θὰ συνεπήγετο τὴν ἀνατροπήν τῶν οἰκονομικῶν προβλέψεων ἀμφοτέρων, μὲν δυσμενῆ οἰκονομικὰ ἐπακόλουθα δι'. ἔκαστον τῶν μερῶν, πολλῷ δὲ μᾶλλον, καθ' ὅσον οὗτοι δὲν προέβλεπον οὔτε ἡδύναντο νὰ προβλέψωσι, κατὰ τὸν χρόνον καταρτίσεως τῆς ναυλωτικῆς συμβάσεως, τὸν κατάπλουν εἰς τοιούτον λιμένα. Ἐξ ἀλλου δὲ κατάπλους εἰς τὸν λιμένα προσφυγῆς γίνεται ὑπὸ τὸ κράτος συνθηκῶν ἀφορωτῶν τὸ πλοῖον ἢ τὸ φορτίον, ὀλως ἔχαιρετικῶν καὶ ἀπροβλέπτων. Τοῦτο δημιούργει τὴν ἀνάγκην εὑρέσεως νέου κριτηρίου ρυθμίσεως δλῶν τῶν ἐντεύθεν γεννωμένων σχέσεων, τοῦ δηποτού βάσις δὲν δύναται νὰ εἴναι, ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ ναυλοσύμφωνον, ἐκτὸς βεβαίως ἀν ὑπάρχῃ ριτή ἐν αὐτῷ πρόδεψι.

γ) Τὰ ἀμοιβαῖς δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις ἔξι ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς δημιουργούνται ἐκ συμβάσεως καὶ εἶναι ἀντιπαροχαὶ ἔναντι παροχῶν, τελούσαι ἐν ὄργανηκή ἀλληλεξαρτήσει, τότε δὲ μόνον ἢ ἀξιώ-

(1) Βλέπε ἀπόφασιν LEONIS S.S. V. RANK εἰς Carver, Carriage by sea, 7th Edition, παράγρ. 623, σελ. 862, ὅπου ὁ «Ἄγγελος Δικαστής λέγει : The ship's obligations . . . the performance of which must precede the commencement of the laydays are three. First, the ship must have arrived at her destination.» Ομοίως Τσαγγαρίς : «Ερμηνεία τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου σ. 256.

σις κατὰ τοῦ ἐτέρου καθισταται ἐνεργός, ὅτε ἐτηρήθη παρὰ τοῦ ἀσκοῦντος ταῦτην ἡ ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως προβλεπομένη συμπτεριφορά. Ἐπομένως εἰς περίπτωσιν κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς λιμένα διάφορον τοῦ συμφωνηθέντος, ἔχοντες ἀδέτησην τῆς συμβάσεως καὶ ἐπομένων ὑποχρέωσις πρὸς ἀναμονὴν καὶ ὑπεραναμονὴν δὲν ὑφίστανται. Οὐδὲν ἔτλοι ἀποκλείει τὴν ἔφαρμογή τῶν περὶ ἀμφοτεροβαρῶν συμβάσεων διατάξεων τοῦ Α.Κ. καὶ εἰδικώτερον τῆς ἐτοῦ ἄρθρου 374 Α.Κ. ἐπὶ ἐνστάσεως τοῦ μὴ ἐκπλαρωθέντος συναλλάγματος κατὰ τὴν ρύθμισιν τῶν δικαιώματων καὶ ὑποχρεώσεων ἔξι ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς (2). Σημειωθήτω, τέλος, ὅτι τὸ ἄρθρον 116 Κ.Ι.Ν.Δ. δρίζον ὅτι ἔται ὁ χρόνος φορτώσεως καὶ ἔκφορτώσεως δὲν προβλέπεται ὑπὸ τῆς συμβάσεως, ισχύει ἡ ἐπιτόπιος συνήθεια, ἀποτελεῖ καθαρὸν ἔρμηνευτικὸν κανόνα. «Ἀλλαὶ λέξειν, ὁ νομοθέτης θεωρεῖ ὑφισταμένην σιωπηράν βούλησιν τῶν μερῶν περὶ ἔφαρμογῆς τῶν ἐν τῷ συμφωνηθέντης περί προσφυγῆς (καὶ οὐχὶ ἐν ἄλλῳ τινὶ λιμένι) ισχυρωσῶν τοπικῶν συνηθειῶν, ἀν οὗτοι οὐδὲν διέλαβον περὶ ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς.

β.— Όμοιως τόσον τὸ γράμμα δύσον καὶ ἡ λογική ἐρμηνεία τῶν δι-
(2) «Ἐπιχειρήμα ὑπὲρ τῆς ἀπόφεως, ὅτι τὰ ἀμοιβαῖς δικαιώματα καὶ ὑποχρεώσεις ἔξι ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς εἰναι ἐκ συμβάσεως, ἔχοντες ἴμεσως καὶ ἐκ τοῦ ἄρθρου 119 Κ.Ι.Ν.Δ. ὅπου ὁ νομοθέτης, ἀποκλείεις τὸν ἀποδημιωτικὸν χωρακτήρα ὑπὲριστολέμενον ἔξι ὑπεραναμονῆς, θεωρεῖ τοῦτο ὡς πρόσθετον ἀντάλλαγμα.

*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 80,011

“ΠΗΓΑΣΟΣ”

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΤΟ: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ" - ΠΕΙΡΑΙΑ

απάξιων περὶ κοινῆς ἀδαρίας τοῦ K.I.N.D. ούδὲν ἔρεισμα παρέχουν διὰ τὴν παραδοχὴν χρόνου ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς.

Θὰ ἡδύνοτο Ἰωσας νὰ ἴσχυρισθῇ τις, ὅτι ἐν περιπτώσει κατάπλου τοῦ πλοίου εἰς λιμένα προσφυγῆς λόγῳ κοινῆς ἀδαρίας, δυνάμεθα νὰ ἐφαρμόσωμεν ἀναλόγως τὰς περὶ ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς διατάξεις τοῦ K.I.N.D. Τοιούτον τι ὅμως τὸ ἀποκλεισθῆ, διότι, ὡς εἶναι γνωστόν, ἡ κατ' ἀναλογίαν ἐφαρμογὴ διατάξεως τίνος δικαιολογεῖται ἐκ τῆς ταυτότητος τοῦ λόγου, ἥτις ὅμως δὲν συντρέχει ἐν προκειμένῳ. Καὶ εἰδικότερον:

α). Αἱ ἔξι ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς δημιουργούμεναι σχέσεις προϋποθέτουσιν, ὡς εἴδομεν, σύμβασιν. Ἀντιθέτως αἱ ἐκ τῆς κοινῆς ἀδαρίας σχέσεις μεταξὺ τῶν μερῶν ἔχουν τὴν πηγήν των εἰς τὸν Νόμον (3). Ἀλλο ἐπομένον τὸ κριτήριον τῆς ρυθμίσεως εἰς τὴν μίαν περιπτώσιν, ἀλλο εἰς τὴν ἔτερον.

Ἡ ἀποφις διτὶ αἱ ἐκ τῆς κοινῆς ἀδαρίας δημιουργούμεναι ἔνοχαι μεταξὺ τῶν μερῶν ἔχουν ὡς βάσιν ὠρισμένην σύμβασιν καὶ δὴ σύμβασιν ἑταῖριας καταρτιζόμενην σωπτῷρως μεταξὺ τοῦ ἐκναυλωτοῦ ἀφ' ἐνδεικτικῶν τῶν λοιπῶν φορτωτῶν ὀφ' ἔτερου (Ripert, Droit Maritime, 4^η edition No 2226) δὲν νομίζομεν διτὶ δικαιολογεῖ ἐπαρκῶς τὸν δλον μηχανισμὸν τῆς κοινῆς ἀδαρίας. Ὡς ὄρθδως παραπτεῖ ὁ Carver, ἐνθ' ἀντιθέτως, ἡ ὡς ἄνω ἀποφις δὲν ἔχειται ἵκανοποιητικῶς πῶς δεῖς φορτωτῆς δύναται νὰ ἀξιώσῃ συνεισφορὰν παρ' ἄλλου φορτωτοῦ καὶ ίδια δτων, ὡς ἐπὶ συμβάσεως μεταφορᾶς πραγμάτων, οὐτος δυνατὸν νὰ ἀγνοῇ οὐ τῶν πιστῶν εἶναι ὁ ἔτερος φορτωτής, ἀλλὰ καὶ αὐτὸς τοῦτο τὸ γεγονός τῆς ὑπάρχεις ἔτερου φορτωτοῦ. Ἐξ ἄλλου ἡ Aequitas καὶ ἡ «Κοινωνία Κινδύνου» δὲν ἀποτελοῦν αὐτὰς καθ' ἑαυτὰς παραγωγικούς λόγους ἐνοχῆς. Ἀποτελοῦν δημως τὴν Ratio Legis τοῦ Νόμου περὶ κοινῆς ἀδαρίας. Τέλος νομίζομεν διτὶ ἡ ἐκ τοῦ ἀρθρου 225 K.I.N.D. παρεχομένη εὐχέρεια εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους, διπλαὶ διαὶ συμφωνίας ρυθμίζωσι τὰ τῆς συνεισφορᾶς, δὲν ἔχει σκοπὸν τὸν καθορισμὸν τοῦ συμβατικοῦ ἡ μὴ χαρακτήρος τοῦ θεσμοῦ τῆς κοινῆς ἀδαρίας, διότι ἡ ἐκ τοῦ ἀρθρου τούτου παρεχομένη εὐχέρεια ἀφορᾷ τὴν ἔκτασιν, οὐχὶ δὲ καὶ τὴν δημιουργίαν τῆς σχέσεως τῆς κοινῆς ἀδαρίας.

β). Ἐξ ἄλλου, ἀν ἐδεχόμεθα διτὶ ὑπάρχει χρόνος ἀναμονῆς καὶ ἐν συνεχείᾳ ὑποχρέωσις καταβολῆς ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ προσθέτου ἀνταλλαγμάτως, λόγῳ ὑπεραναμονῆς, κατὰ τὰς συνηθείας τοῦ λιμένος προσφυγῆς, τὶ θὰ ἐγίνετο εἰς ἡν περιπτώσιν ἡ ἐκφόρτωσις ἐπεδάλλετο δι' ἐπισκευάς τοῦ πλοίου λόγῳ κοινῆς ἀδαρίας; Ἡ δοπάνη τοῦ προσθέτου ἀνταλλαγμάτου ἐξ ὑπεραναμονῆς (4) θὰ ἔδει νὰ περιληφθῇ εἰς τὴν δμάδα τὴν ἀξιούσαν συνεισφορὰν καὶ ἵκανοποιηθῇ ὑπὸ τῆς συνεισφερούσης δμάδος, εἰς ἡν συμμετέχει, διὰ τῆς ἀξίας τοῦ ναυλοῦ καὶ τοῦ πλοίου, δικαιούμενος τὸ πρόσθετον ἀνταλλαγματικοῦ ἐκναυλωτής. Τοῦτο, δημως, ὡς εἶναι εὐνόητον, δδηγεῖ εἰς πολυπλόκους, ἄν μὴ ἀπόπους, λύσεις.

Γ'. — Ἐξ δλων, ἐπομένως, τῶν ἀνωτέρων, νομίζομεν, δικαιολογεῖται ἡ ἀποφις, διτὶ δικαίωματος καὶ ὑποχρέωσις ἔξι ἀναμονῆς καὶ, ἐν περιπτώσει παρελεύσεως τοῦ χρόνου ἀναμονῆς, ἐξ ὑπεραναμονῆς γεννᾶται μόνον ἔναν τὸ πλοίον καταπλέυση εἰς τὸν συμφωνηθέντα κ.τ.λ. λιμένα προορισμοῦ, οὐχὶ δὲ καὶ εἰς τὸν ἐγενόντος κοινῆς ἀδαρίας λιμένα καταφυγῆς τούτου (5). Τὸν αὐτὴν λόγον θὰ δεχθῶμεν καὶ ἐν περιπτώσει καταφυγῆς τοῦ πλοίου εἰς λιμένα τινὰ ἐξ γεγονότος ἀνωτέρας βίας ἡ μερικής ἀδαρίας.

Οὕτω λοιπὸν καταλλήγομεν εἰς τὰ ἔχης συμπεράσματα:

α). Ἐὰν ἡ ἐκφόρτωσις εἶναι ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἔκτελεσιν ἐπισκευῶν ἢ κουφισμῶν τοῦ πλοίου, αἱ δαπάναι ἐκ τῆς βραδείας ἐκφόρτωσεως (λόγου χάριν, μακρότερα παραμονή εἰς τὸν λιμένα προσφυγῆς) θὰ περιληφθῶσιν εἰς τὴν ἀξιούσαν συνεισφορὰν δμάδος καὶ θὰ ἵκανοποιηθῶσιν ὑπὸ τῆς συνεισφερούσης δμάδος (πλοϊον-φορτίον-ναύλος). Βεβαίως, ἔτσι ἡ βραδύτης τῆς ἐκφόρτωσεως δφείλεται εἰς ὑπαιτιότητα τοῦ ναυλωτοῦ, οὐτος ὑποχρεούνται εἰς ἀποδημίωσιν κατὰ τὰς κοινὰς διατάξεις.

Ομοίως τὰ ἔξιδα ὡς ἡ ἔκ της βραδύτητος ἐπαναφορτώσεως θὰ ὑπολογισθῶσι κατὰ τὸν αὐτὸν τρόπον.

β). Ἐὰν δημως δὲν παρίσταται ἀνάγκη ἐκφόρτωσεως λόγῳ ἐπισκευῶν κ.λ.π. καὶ ἐν τούτοις συμφωνεῖται μεταξὺ τοῦ ἐκναυλωτοῦ καὶ τοῦ ναυλωτοῦ ἡ ἐκφόρτωσις εἰς τὸν λιμένα προσφυγῆς, ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει θὰ δεχθῶμεν χρόνος ἀναμονῆς καὶ ὑπεραναμονῆς, διότι ἐν προκειμένῳ διὰ τῆς τοιαύτης μεταγενεστέρας συμφωνίας δι λιμήν προσφυγῆς κατέστη λιμήν προορισμοῦ.

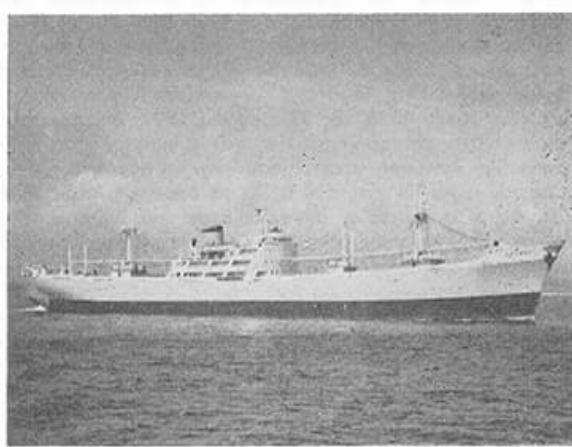
ΠΑΥΛΟΣ Θ. ΣΑΡΛΗΣ
Δικηγόρος

(3) Οὕτω Carver, ἐνθ' ἀνωτ., παράγρ. 364. Όμοιως βλ. Lowndes, General Average 6th Edition: παράγρ. III, ἐνθα συναφεῖς ἀποφάσεις Ἀγγλικῶν Δικαστηρίων.

(4) Εἴτε διὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου ἀπαιτεῖται ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου, τὰ ἔξιδα ἐκφόρτωσεως, ἀποδημεύσεως καὶ ἐπαναφορτώσεως ἀποτελουν κοινής ἀδαρίας. Ιδεὶς καταργήθην ὅρθρον 419 E.N. ἰδ. ibid. ὡς ἐπίστεις καὶ τὸ X Κανόνα παρογ. 2 "Υόρκης - Ἀμβρόσεης 1950. Καὶ ὑπὸ τὸν νῦν ισχύοντα K.I.N.D. θὰ δεχθῶμεν, ὅτι τὸ ὡς ἄνω ἔξιδα περιλαμβάνονται εἰς τὴν ἀξιούσαν συνεισφοράν δμάδος, καίτοι δὲν μητρούνται ἡ περίπτωσις ἐν τῷ Νόμῳ, αἱ εἰς τὸ ἀρθρον 221, 222 καὶ 223 K.I.N.D. περιπτώσεις ἀναφέρονται ἐνδεικτικῶς.

(5) Τὴν ἀποφιν τούτην παραδέχεται καὶ τὸ Πρωτόδικον τῆς Rennes ἐν τῇ ἀποφάσει τῆς 13/10/25, βλ. Recueil de Droit Maritime comparé, (Tables de 1925) σελ. 454, ἥτις χαρακτηριστικῶς ἀναφέρει: "Les parties ne courront que du jour où le navire arrive au port designé au contrat d'affrètement... Καὶ ἐν συνεχείᾳ: "Les différentes clauses habituellement inserées aux chartes - parties dans le but de fixer pratiquement le jour et l'heure du délai de la planche (p. ex. free of turn, whether in berth or not) ne sont applicables qu'à la condition que le navire soit arrivé dans le port de destination lui - même. Βλέπε καὶ ὑποσημ. (1).

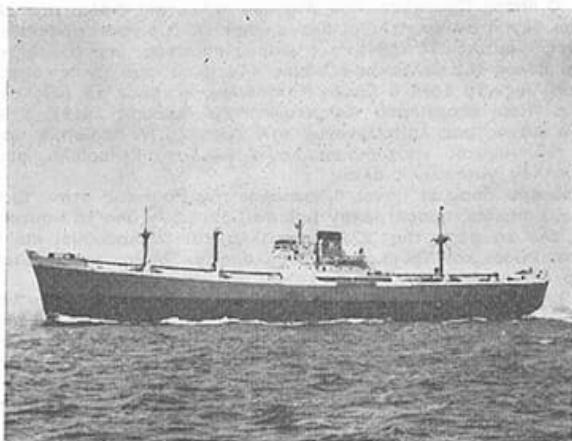
MARINE ICI PAINTS



M. V. STAMOS
MANAGED BY FAFALIOS LTD.



S.T. VIRGINIA
OWNERS MAVROLEON BROS LTD.



M. V. ARGOBEST
OWNERS A. LUSI LTD.

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

ΤΟ ΠΡΩΤΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΥ

ΤΟΥ Κ. ΔΗΜ. ΑΘ. ΚΡΙΝΟΥ

Την 1ην Σεπτεμβρίου 1902 συνήλθε στή Σύρο το πρώτο ναυτιλιακό συνέδριο της Ελλάδος. Την πρωτοβουλία τής συγκροτήσεως του είχε διημοτικό συμβούλιο 'Ερμοπόλεως : «Αποδέπον εἰς τὴν ἔθνικὴν ἀνάγκην τῆς βελτίωσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς ἀτμήρους ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας» καὶ «πρὸς μελέτην τῶν μᾶλλον ἐπειγόντων πρὸς θεραπείαν τῆς ἀνάγκης ταύτης θεμάτων». Η ἀπόφασίς του ἀλήφθη κατὰ τὸν συνεδρίαστον (ἀριθ. 117) τῆς 17 Ιουλίου 1901, δημαρχοῦντος τοῦ Αλεξανδρού Μόσχα καὶ προεδρεύοντος τοῦ Δημητρίου Βοκοτοπούλου.

Η ὄργανωντική ἐπιτροπή προετοίμασε τὴν συγκρότησί του καὶ τὸ πρόγραμμα τῶν ἔργων του, ποὺ ἀξίζει νὰ σημειωθῇ, περιελάμβανε :

«Τὸν Ναυτιλιακὸν Συνεδρίον συγκαλουμένου πρὸς μελέτην τῶν μᾶλλον ἐπειγόντων θεμάτων πρὸς βελτίωσιν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἀτμήρους ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἡ ὄργανωντική τοῦ Συνεδρίου ἐπιτροπὴ ἀπεφάσισε :

«ΚΕΦ. Α'. Νὰ μελετηθῶσιν ὑπὸ τοῦ Συνεδρίου τὰ ἔξῆς ζητήματα :

»1ον) 'Υπὸ τίνας δρους δέον νὰ ιδρυθῶσιν εἰδικαὶ Σχολαὶ πρὸς μόρφωσιν ἐμποροπλοίαρχων καὶ μηχανικῶν, Ικανῶν νὰ διευθύνωσιν ἀτμόπλοια καὶ δὴ μεγάλης χωρητικότητος καὶ ἔκτελούντα μακροὺς πλόος (1).

»2ον) Κατὰ τίνας διατάξεις καὶ κατὰ τίνα τρόπου δέον νὰ τροποποιηθῇ ὁ ἀργός περὶ ὑποθήκης πλοίων νόμος, ὅπως τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ (2).

»3ον) 'Επὶ τίνας βάσεων δύναται νὰ ιδρυθῇ Ναυτικὴ Τράπεζα ἐν Ελλάδι.

»4ον) Ποῖον σύστημα ναυτικῆς ἀσφαλείας καὶ ὑπὸ τίνας δρους δύναται νὰ λειτουργήσῃ παρ' ἡμῖν καὶ

»5ον) Κατὰ τίνα τρόπου δύναται τὸ Κράτος νὰ ἐνισχύσῃ τὴν κατασκευὴν ἀτμοπλοίων ἐν Ελλάδι.

»ΚΕΦΑΛ. Β'. Νὰ προκληθῇ ἡ προσοχὴ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῆς

1. 'Απὸ τὶς ἀρχές τῆς συστάσεως τῆς εἰκὲς ιδρυθῆ (1829) στὸν 'Ερμούπολι ναυτικὴ σχολὴ ἀπὸ τὸν Κεφαλλῆνα Νικόλαον Βρυώνη. Ο Βρυώνης τὸ 1831 ἐξέδωσε «(τύποις) στὸ Σύρο καὶ διοικητικὸ θιθλίο («Ἐξέτασις τῶν μαθητῶν περὶ Ναυτιλίας κλπ.») γιὰ τὶς ἀξετάσεις τῶν μαθητῶν του, τὸ πρώτο τοῦ εἰδους αὐτοῦ, ποὺ ἐξεδόθη στὸν Ελλάδα, μὲ 194 σελίδες μετρίου σχήματος καὶ δ' τοῦ προλόγου, τὸ ὅποιον ἀφέρεται «πρὸς τοὺς θαλασσινοὺς παντὸς Χριστιανοὺς Κράτους». Τὸ θιθλίο αὐτὸ ἐπενεζέδοθη τὸ 1839, φαίνεται, δημαρχός, ὅτι καὶ πρὶν ἀπὸ τὸ 1831 εἰχε ἐμφανισθῆ, ἀλλ' ὅχι σὲ τυπογραφικὴ ἔκδοσι. Στὸ τέλος τῆς πρώτης ἐκδόσεως τοῦ θιθλίου αὐτοῦ ἀναγράφονται 147 μαθηταὶ του, ὡς προαγοράσαντες ἀντίτυπα τοῦ θιθλίου του, ἀνὰ καὶ ὁ Κυβερνήτης Ιωάννης Καποδιστρίας γιὰ 20, ὁ Ἀλ. Μαυροκόρδατος γιὰ 30, ὁ Ανδρέας Μιαούλης γιὰ 6 ἀντίτυπα κ. ἄ. Ο Βρυώνης ἐδίδασε μέχρι τὸ 1830, συνέγραψε δὲ καὶ διάφορα ναυτικὰ θιθλία.

Μετὰ τὸν Βρυώνη, δὲν ἔπαισε ποτὲ ἡ Σύρος νὰ ἔχῃ ναυτικές σχολές, στὶς ὁποίες ἐδίδασκαν ὁ Χίος Ν. Πατρώνας, συγγραφεὺς ναυτικῶν θιθλίων, ὁ Λορέντζος Μπονέλος, ὁ Κεφαλλῆνα Ν. Λυκιαρδόπουλος ὁ Μυκόνιος Ιορδάνης Μαυρομάτης, συγγραφεὺς διαφόρων ναυτικῶν θιθλίων. Ο «Νέος Πρωρεύς», ποὺ πήτη τὸ τελευταῖο θιθλίο ποὺ ἐξέδωσε, καίτοι δὲν πήτη καὶ πολὺ ἀξιόλογο, ἔγινε ἐπὶ δύο γενεές ὁ θοιθλός τοῦ Ελληνος ναυτίλου. Τὸ 1841 καὶ ὁ νεαρός «ναυτικὸς ὑπότροφος» τοῦ Γυμνασίου Σύρου Ν.Χ.Βελτάκης ἐξέδωσε «Δοκίμιον περὶ ἀρχῆς καὶ φύσεως τῆς ναυτιλίας». Τὸ 1894 ὁ Γεώργ. Κοτσοδίλης ἐξέδωσε τὸ ἀξιόλογο θιθλίο του «Περὶ ἐξαρτημοῦ τῶν πλοίων» (β' ἑκδοσίς 1919). Στὶς ἀρχές τοῦ αἰώνος μας λειτουργοῦσε στὴ Σύρο καὶ ἡ περιφημη ναυτικὴ σχολὴ τοῦ γνωστοῦ ναυτοδιδασκάλου Νικολάου Κοτσοδίλη, συγγραφέως πολλῶν ναυτικῶν θιθλίων.

Οἱ ἀνωτέρω πᾶσαν οἱ μόνοι διδάσκαλοι τῆς Ναυτικῆς στὴν Ελλάδα, πρὸς τοὺς ὁποίους προσέτρεχαν μαθηταὶ, δχι μόνο ἀπὸ τὰ ναυτικὰ νησιά κι' δὲλα τὸ μέρη τῆς Ελλάδος, ἀλλὰ καὶ «Σκλαδοῦνοι καὶ Μελιταιοὶ καὶ Ρώσοι καὶ Τούρκοι Μαυροθαλασσῖται, ὅπως, τούλαχιστον, φαίνεται ἀπὸ μαθητολόγια δύο σχολῶν ἀπὸ τὰς ἀνωτέρω.

Στὸ Ελληνικά, ἐπίσης, σχολεῖα τῆς Σύρου, σύμφωνα μὲ τὸ Διάταγμα τῆς 31 Ιουλίου 1837, εἰχε εἰσαχθῆ καὶ ἡ προαιρετικὴ διδάσκαλια τῆς Ναυτικῆς ἀπὸ εἰδικὸ διδάσκαλο. Πρῶτος, μάλιστα, ναυτοδιδασκαλὸς πήτη ὁ Συριανὸς Αντώνιος Πέτρου Σκάσσος, παλαιὸς ἀνώτερος ἀξιωματικὸς τοῦ Αὐτοκρατορικοῦ Γαλλικοῦ Ναυτικοῦ, ὁ ὅποιος παρέμεινε στὸν ὑπερρεία τοῦ Δημοσίου μέχρι τῆς 4 Ιουνίου 1843, κατεσκεύασε δὲ καὶ πλιακὸν ὠρόλόγιον πρὸ τοῦ ναοῦ τῆς Μεταμορφώσεως. Ἀλλὰ καὶ ἀργότερα συνεστήθη στὴ Σύρο Ναυτικὴ Σχολὴ μὲ τὸ Β. Δ. τῆς 24 Σεπτεμβρίου 1843, στὸν ὅποιο διωρίσθη (24.9.1843) καθηγητὴς ὁ Ν. Δομεστίνης, μὲ μνιαῖο μισθὸ δραχ. 150.

2. 'Απὸ τὴν τελευταῖα δεκαετηρίδα τοῦ 19ου αἰώνος, ιδιαίτερα κατὰ

Βουλῆς ἐπὶ τῶν μεταρρυθμίσεων ἔκείνων, αἱ ὅποιαι δέον νὰ ἐπενεχθῶσιν ἐπὶ ὡρισμένων διατάξεων τοῦ τε Δευτέρου Βιβλίου περὶ ναυτικῆς ἐμπορίας τοῦ ἐμπορικοῦ νόμου καὶ παντὸς ἄλλου Νόμου καὶ Βασ. Διατάγματος πρὸς τὸν σκοπὸν δελτιώσεως καὶ ἀναπτύξεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας» (3).

Οἱ ἐργασίες τοῦ συνεδρίου διήκεσαν ἐπὶ πέντε ἡμέρες, ἔλαβαν δὲ μέρος 44 ἐπίλεκτα μέλη, ἀπ' ὅλη τὴν Ελλάδα, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ οἱ τότε ὑπουργοὶ Ἐσωτερικῶν καὶ Δικαιοσύνης Νικόλαος Τριανταφύλλακος καὶ Κωνσταντίνος Τοπάλης, τὰ ὅποια συνεζήτησαν τὰ θέματα τοῦ προγράμματος τῶν ἐργασιῶν του. Οἱ ἀποφάσεις δὲν ἔλαβον τὸν τύπον εὐχών, ἀλλὰ προτάσεων, ἐπὶ τῶν ὅποιων θά νταν δυνατὸν ν' ἀσχοληθῇ ἡ νομοθετικὴ ἔξουσία. Πρὸς ἐπιτυχίαν τούτου πολλὰ μέλη τοῦ συνεδρίου εἶχαν ὑποδάλει στὴν ὄργανωντική του ἐπιτροπὴ ὑπομνήματα, προτάσεις καὶ σχέδια νόμων, ὅπως ὁ Δημ. Βοκοτόπουλος «Περὶ τῶν ἐκ συγκρούσεως καὶ ναυαγίας πλημμελμάτων», «Περὶ τῶν ἐπενεκτέων μεταρρυθμίσεων εἰς τὸν νόμον τοῦ 1890 περὶ ὑποθήκης πλοίων» κ. ἄ., ὁ Γεώργ. Διοδούσιον «Περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης», «Περὶ συμπλοιοκτησίας» κ.ἄ., ὁ Ἀντ. Μάτεος «Περὶ συστάσεως καὶ λειτουργίας ἐθνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ θιθμάτων τῶν ἐλληνικῶν πλοίων» κ. ἄ., ὁ Κ. Αλγεισιλίδης «Περὶ συστάσεως ναυτικῆς Τραπέζης», ὁ Δικηγορικὸς Σύλλογος Πατρών, ὁ Γ. Λαζαρίμος, ὁ Εμμ. Μακρυγιάνης κ. ἄ.

ΔΗΜ. ΑΘ. ΚΡΙΝΟΣ

τὸν πόλεμον τοῦ Τράνοβασ (1898), ὅπότε οἱ ναυτιλιακὲς ἐπιχειρήσεις ἐπέφανκαν ἐπικερδεῖς, πύρηνὴ τὰς πρὸς ἀπόκτην πλοιῶν. Ή Τράπεζα Αθηνῶν, μὲ τὸ Υποκατάστημα τῆς Σύρου παρέκει δάνεια γιὰ ἀγορὰ πλοιῶν καὶ ἐπειδὴ τὸ δέον ἀνεγνωρίζετο ὑποθήκη ἐπὶ πλοιού, χρησιμοποιοῦσε «ἰδιότυπον συμβόλαιον ἐξωνήσεων» πρὸς ἔξασφάλισιν τῶν παρεχομένων δανείων καὶ διευκόλυντος τῶν συναλλαγῶν. Διευθυντὴς τότε τοῦ Υποκατάστηματος Σύρου πήταν ὁ Αναστάσιος Σπουργίτης, «τὸ μιαλὸ τοῦ ὅποιου ἐσκέφθη τὰ δανειστικὰ ταῦτα μέτρα».

3. 'Απὸ τὸ 1885 ἀρχίσεται καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία τῆς Σύρου, ποὺ ἔφθασε σὲ μεγάλη ὄμην κατὰ τοὺς Βαλκανικοὺς πολέμους. Σύμφωνα μὲ ἐπίσημο πίνακα τοῦ Υπουργείου Ναυτικῶν, τὰ μὲ ἐλληνικὴ σημαῖα ἀτμόπλοια τὴν 1 Ιανουαρίου 1891 ἀντίρχοντο σὲ 93, υπολογημένα στοὺς λιμένας : Σύρου 28, τόννων 15.234, Πειραιῶς 33, τόννων 10.575, Κεφαλλίνιας 14, τόννων 10.214, Ιθάκης 10, τόννων 6.127, Ανδρού 5, τόννων 3.668, Κερκύρας 1, τόννων 780, Βόλου 1, τόννων 47 καὶ Πατρών 1, τόννων 43.

International
Τα χρώματα με την παγκόσμια φήμη
ΔΙ'ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

"ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ"
ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ 14 · ΤΗΛ. 40-435 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

ΟΙ ΥΠΟΠΟΛΙΤΕΣ

Έξηγούν τό υπουργείον τών Οικονομικών τὴν διαγωγὴν τῶν τελωνειάκων χρόνων πρὸς τοὺς Ναυτικούς, σημειώνει, δτὶς ἡ διάκρισίς των ἀπὸ τοὺς ἄλλους πολίτες πηγάζει ἀπὸ τὸ γεγονός τῶν συχνῶν τους ταξιδῶν. Δηλαδή, δσος ἀσήμαντα εἰδῆ καὶ ὃν κομίζουν οἱ ναυτικοὶ ἐκάστοτε, πολλαπλασιάζουν μὲ τὶς πολλές τους ἀφίξεις, ἀποτελοῦν, δπωσδήποτε, σημαντικές εἰσαγωγές. Όστε, γιὰ τοὺς ναυτικοὺς ὃ ἔλεγχος ἐπιβάλλεται νὰ είναι αὐτηρότερος. Καὶ τοῦτο, λέγει τὸ Υπουργεῖον, γίνεται σ' ὅλο τὸν Κόσμο.

Ἄσφαλος, τὸ Υπουργεῖον, ἐνοεῖ τὰς ἐπισκέψεις τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν σ' ὅλο τὸν Κόσμο. Καὶ πράγματι, ἀπὸ εἶναι ἀλήθεια. Τὴν μεταχειρίσην τῶν Ἐλληνικῶν Τελωνειῶν τὴν δοκιμάζουν οἱ Ἐλληνες ναυτικοὶ, ἄλλοι τραχύτερη καὶ ἄλλοι ἡπιότερη, σ' ὅλα σχεδὸν τὰ λιμάνια, ποὺ τοὺς δῆγει τὸ ἐπάγγελμά τους. "Ολα τὰ υποκείμενα σὲ φορολογία εἰδῆ τους κλειδώνονται μὲ τὴν ἀφίξην, ἔλεγχονται τὰ διαμερίσματά τους καὶ συχνὰ ταπεινώνονται καὶ μὲ σωματικές ἔρευνες. "Ἀλλά, ἔξανθλέμε, πῶς ἔνοούμε τοὺς Ἐλληνες ναυτικοὺς ἡ κάθε ἀλλοδαπούς ναυτικούς, ποὺ φθάνουν σὲ ἔνη χώρα.

Κάθε ἄλλη χώρα ναυτική, δῶμας, πλὴν τῆς Ἐλλάδος, ποὺ διαφορετικά μεταχειρίζεται τοὺς ίδιους τῆς ναυτικούς. "Ολες οἱ ἄλλες χώρες, πλὴν τῆς Ἐλλάδος, ὅχι μόνο δὲν ὑποβιβάζουν τοὺς ναυτικοὺς τῶν ἀπὸ τοὺς ἄλλους πολίτες, ἀλλ' ἀντιθέτα τοὺς θεωροῦν κάπως ἐκλεκτότερους καὶ συνεπῶς πλέοντας ἀγαπητούς. Εἶναι τὰ χαϊδεμένα τους πατιά. Οι πρωτοπόροι τους, σὰν νὰ λέμε, Καὶ αὐτὸ τὸ αἰσθημα ἔχει γίνη καθολική συνείδηση καὶ βάσεις ὅχι μόνο δὲν τοὺς ἔλεγχονται αὐτηρότερα ἀπὸ τοὺς ἄλλους πολίτες, ἀλλὰ τοὺς ἀναγνωρίζουν σοφαρὰ τελωνειακὰ προνόμια, κάθε φορά, ποὺ διέρχονται ἀπὸ τελωνειακές πόρτες. Γιατὶ δῆσες περισσότερες φορές διέρχεται ὁ ναυτικός τὰ τελωνειακά κιγκλιδώματα, τόσα περισσότερα προσέρει μὲ τὸ συνάλλαγμά του καὶ τὴν ἔργασία του. "Η ἀντίθετη κρίσις είναι μόνο δική μας ἀντιληφτική, περιέργη πραγματικά.

"Ἀλλὰ τώρα δὲν πρόκειται γιὰ τὶς εἰσαγωγές, τὶς τελωνειακὲς διευκολύνσεις καὶ τὸ πιθανὸν λαθρεμπόριο. "Ο πλοιαρχὸς ποὺ παρεπονέθη γιὰ δῆσα τοῦ συνέβησαν κατὰ τὴν εἰσοδό του στὸ Ἀεροδρόμιο καὶ οἱ ἄλλοι ποὺ παρεπονέθησαν καὶ θά παραπονεθοῦν ἀκόμη, ἀπέκουν ἀπὸ στὸ ἡ υπουργική δικαιολογία ἔνοει.

"Ἐδῶ κακοπαθαίνουμε σὲ κάθε μᾶς ἀφίξην. Μᾶς μεταχειρίζονται σὰν ύποδίκους ἀπόδειγμένων κακῶν πράξεων. Μᾶς περιβάλλει ἡ κακυποψία καὶ ἡ περιφρόνησις καὶ τὸ λεξιλόγιο δσάκις εύδοκον νὰ μᾶς μιλήσουν είναι λεξιλόγιο κρατητηρίου.

Αὐτὸ μᾶς εἶναι ἀπαράδεκτο. "Αν δὲ τὸ ἀνεχώμεθα, εἶναι γιατὶ δὲν μποροῦμε νὰ κάνουμε καὶ διαφορετικά. Τὸ ἀνεχώμεθα, δῆσας ἀνεχήκαμε δῆλοι καὶ τὴ διαγωγὴ τῶν ἔνονταν στρατευμάτων στὴν κατοχή.

"Ἀλλὰ ἂς μῆν καταδίκαζουμε τὰ τελωνειακά δργανα μονόπλευρα. "Υπάρχει μιὰ κατάρα ποὺ μᾶς βαρύνει, ἔμας τους ναυτικοὺς στὴν κρίση καὶ στὴν συνείδηση τοῦ κοινοῦ τῆς Πατρίδος μας, ἀπὸ τὶς ἀνώτερες τάξεις ὡς τὶς λατικὲς μάζες. Γιὰ δῆλος ὁ ναυτικός είναι πολίτης κατωτέρας ποιότητος. "Αφθονούν τὰ φιλολογικά κείμενα ποὺ μᾶς τοποθετοῦν μ' αὐτὸ τὸ πνεῦμα :

"Στὸ μέρος αὐτὸ τοῦ λιμένος, συχνάδουν μόνο κοινωνικὰ ἀποβράσματα καὶ κάθε μᾶς βαρύνει, ἔμας τους ναυτικούς στὴν κρίση, καὶ στὴν συνείδηση τοῦ κοινοῦ τῆς Πατρίδος μας, στὸ περισσότερο μπορέσουν, σ' αὐτὲς τὶς λίγες δρες τῆς διακοπῆς, ἀπὸ τὸ σκληρὸ τους ἐπάγγελμα. "Ἀλλὰ αὐτὰ τὰ ἔρευνον μόνο οἱ ίδιοι οἱ ναυτικοὶ καὶ οἱ ναυτικές οἰκογένειες. Γιὰ τοὺς ἄλλους δῆλους, ναυτικός ιστὸν βαρκάρης, μασούνιέρης, κακοποῖος στὴν περιοχὴ τοῦ λιμανοῦ, παππατζῆς καὶ μανιταριζῆς τοῦ μουράγιου. Δύσκολο εἶναι νὰ ἀποτινάξουμε αὐτὴ τὴν κατάρα ἀπὸ τοὺς ἀναυτοὺς συναθρώπους μας, δῆστα καὶ ὃν ἀσκοῦν τὸ ἐπάγγελμα τοῦ τελωνειακοῦ.

Τώρα θὰ μῦ πῆτε, γιατὶ σὲ πλεῖστα δημοσιεύματα καὶ σὲ πολλοὺς ρητορικούς χύνεται σπάταλα ὁ ἐπαινος γιὰ τὴν τάξη μας; "Απλούστατα, μᾶς ἐμπαίζουν.

Θαρείτε πῶς τὸ πίστευε ὁ ἀείμνηστος Μητροπολίτης Σπυρίδων, δῆταν μᾶς ἀποκαλούσε ἐγράκους αἰμοδότας τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας στὸν μᾶς ζητοῦσε τὴν εἰσφορά μας σὲ κάποιον ἔρανο; Τὴ δουλειά του ηθελε νὰ κάμη.

"Απόδειξις, πῶς ποτέ, οὐδέποτε ἔγινε μιὰ κάποια ἀναγνωρίσις πραγματικὴ πρὸς τοὺς ναυτικούς. Προκαλῶ νὰ μοὺ ὑποδειχθῇ μία μόνη πρᾶξις, ἡ παραμικρότερη πρᾶξις, ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν, διὰ μέσου τῆς Ιστορίας μας ὡς ναυτικοῦ Κράτους.

Προστασία, πρόνοια κοινωνική, περίθαλψη ἀνέργων κλπ. τακτοποιοῦνται ἀπόλιτα μέσα στὰ δριτὰ τῆς δυναμικότητος τῶν ταμείων μας. "Απὸ ἐμάς τους ίδιους, δηλαδή. "Ἀλλὰ ἀπὸ τὴν καμπούρα μας πολλὰ ἔμειτα καὶ ἀθέμιτα ἀντλεῖ τὸ κοινωνικὸ σύνολο, Τελείωσε. Εἴμαστε οἱ ὑποπολίτες. Μᾶς τὸ ἀπόδειξαν μυριάδες φορές. Στὰ σκληρὰ χρόνια τοῦ πολέμου, ἀν καὶ οἱ ναυτικοὶ κάθε ἡλικίας πήραν μέρος στὸ φονικότερο πολεμικό μέτωπο, ἀν προσέφεραν τρεῖς χιλιάδες κορμιά στὴ θυσία, ἀν ἐπροφορότησαν μὲ τὴν ἔργασία τους τὴν ἔξοριστη Ἐλληνικὴ Κυβέρνηση,

ἐν τούτοις στὴν κρατικὴ μέριμνα θεωρήθηκαν ἀνάξιοι πάσης προστασίας καὶ αὐτοὶ καὶ οἱ οἰκογένειές τους. Προστατεύθηκαν οἱ οἰκογένειες ὅλων τῶν εὑρεθέντων στὴ μέση Ἀνατολή, ἀσχετὸ ἐκεὶ νὰ πολεμήσουν ἡ δχι, ἀσχετὸ ἐκεὶ νὰ είχαν ἐν τῷ μεταξὺ κλεισθῆ σὲ σύρματα. Οἱ ναυτικοὶ δχι μόνο ἀγνοήθηκαν, ἀλλὰ τὸ ἐπίσημο κράτος κατέθηκε καὶ σὲ ἀντιδικία, ὅταν κατεφύγαμε σὲ δικαστήριο, γι' αὐτὸ τὸ λόγο.

Αὐτὴ εἶναι ἡ καθαρὴ ἀλήθεια καὶ ἀπὸ αὐτὴ τὴν κατάσταση ἔκινον ὅλα. Σήμερα, ἡ φωνὴ τοῦ Υπουργείου τῶν Οικονομικῶν ἐκφωνεῖται ἀπὸ τὸν κ. "Αλιπράντη. Καὶ δῶμας ἀξιόπιστος πληροφοριοδότης μου μού εἶπε πῶς, κάποτε, ὁ νῦν κ. "Υφυπουργός ἔξεφράζετο μὲ πολὺν ἔνθουσιασμό γιὰ τοὺς ναυτικοὺς μας. Καὶ δτὶς ἀκόμα στὸ αἷμά του ἔνοιας ἀρκετὴ ποσότητα αἵματος ναυτικῆς προελεύσεως. Τὸ πιστεύουμε καὶ συνεπῶς δὲν βάζουμε τὴν κρίση του στὴ μοῖρα τῶν συμπερασμάτων μας, δῆπος γιὰ τὰ λεχθέντα ἀπὸ τὸν Πανάγιο Μητροπολίτη, ποὺ ἀναφέραμε. Οὔτε τοῦ ἀξιώνομευτοῦ νὰ νουθετήσῃ τὰ τελωνειακὰ δργανα δσάκις ὑπερβάλλουν στὰ καθήκοντά τους, γιὰ νὰ μᾶς βασανίζουν. Αὐτὸ εἶναι ἀκατόρθωτο. Μόνο μὲ τὸν καιρὸ θὰ παρέλθῃ. Εἶναι κατ' ἄρχην ζήτημα κατανοήσεως, να διαπαιδαγωγήσεως.

Θὰ θέλαμε, λοιπόν, νὰ παρακαλέσουμε τὸν φίλο μας "Υφυπουργό, νὰ ἔρευνῃσῃ καὶ νὰ μάθῃ πῶς φέρονται τὰ σοφαρὰ ναυτικὰ κράτη στοὺς ναυτικούς των. Τὰ τελωνειακὰ προνόμια τὰ ἔχουν οἱ ναυτικοὶ, ἀπὸ τοὺς ἄλλους πολίτες. Γιατὶ πράγματι ἔχουν πολλά, σπῶς στὸν Τόπο μας ἔχουν σὲ καπνὸ οἱ καπνοκαλλιεργηταὶ καὶ δὲν ἔχουν ποιοὶ ἄλλοι.

Τὸ ἀναγνωριζόμενο σήμερα δικαίωμα ἀτελείας εἰδῶν ἀξίας — δχι δασμοῦ — πενήντα δολλαρίων τὸ χρόνο εἶναι ἀσήμαντο. "Ενας ναυτικὸς θέλει νὰ φέρῃ τὰ σεντόνια τῆς κόρης του, κάποιο σερβίτσιο, κάποιες κουβέρτες γιὰ τὴν προΐκη της. Καὶ συμβαίνει νὰ μὴν ἔχῃ μόνο μιὰ κόρη. Θὰ μού πῆτε πῶς αὐτὰ τὰ εἰδῶν τὰ βρίσκει καὶ στὴν "Ελλάδα καὶ μάλιστα φημότερα. Δὲν ἀποφέύγεται, δῆμος, ὁ πειρασμὸς ἀπὸ τὸ συνεχῶς ταξιδιώτη οὔτε δίνει υπομονὴ νὰ στοργή του πρὸς τοὺς δικούς του. Βλέποντας τὶς βιτρίνες, βλέπει ταύτοχρονα καὶ τὶς ἀνάγκες τῶν δικῶν του. Πῶς νὰ ἀποφύγῃ;

Τὸ δικαίωμα συνεπῶς αὐτὸ πρέπει νὰ γίνη ἀξιολογώτερο. Καὶ νὰ μὴ διαγράφεται ἀν τὸν δικαίωμα τοῦ δικαίωμα σαστασιακά χρόνια καὶ ὃν λείψῃ. Μὲ ποιὰ λογικὴ τώρα διαγράφεται;

Τὰ πληρώματα τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τοῦ "Εξωτερικοῦ ἔχουν καὶ ἔντας ἄλλο ισχυρὸ παράπονο ποὺ πρέπει, ἐπὶ τέλους, νὰ θεραπευθῇ. "Υπάρχει μιὰ ἀκατανόητη τακτικὴ στὸ Τελωνεῖο Αίθουσης, νὰ μὴν ἐπιτρέπουν τὴν ἔξοδο τῶν πληρωμάτων, ἔφοδον συναποκομίζουν ἔξερχόμενα, ἐστω καὶ τὰ ἀπλυταὶ ρούχα τους. "Ἐπειδὴ δὲ μᾶλλον δῆλοι στερούνται ἐφεδρικὸ ιματισμὸ στὸ σπίτι τους, καθηλώνονται δῆλοι καὶ τρεῖς δρες καὶ κάποτε περισσότερο, φρουρούμενοι αὐτηρότερα, τὰ τελωνειακὰ δργανα, μέχρις ὅτου ἐλευθερωθῇ ἡ αἴθουσα ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτες. Εἶναι δὲ γιατὸ πῶς τώρα τελευταία, μόνον ὧρων παραμονὴ ἔχουν αὐτὰ τὰ ἐπιβατηγῶν στὸν Πειραιά. Σκεφθῆτε, λοιπόν, τὶς γίνεται. Τὶ καταρές ἐκπέμπονται, τὰ αὐτανέμιζουν χωρὶς λόγο καὶ μὲ τὶ ἀγανάκτηση πλημμυρίζουν διῳτρεῖς ἀκατονάδες κουφάρια χωρὶς νὰ φταίνε σὲ τίποτε. Εἶναι τόσο ἀδύνατο, ἀρά γε, νὰ τοποθετηθῇ ἔνας κάποιος ἐλεγκτής σὲ μιὰ ἀπόμερη πόρτα τοῦ Τελωνείου καὶ νὰ ἔλεγχη αὐτὰ τὰ ἀντικείμενα τῶν πληρωμάτων, χαρίζοντά τους ταυτοχρόνως καὶ δῦ δρῶν ἐλευθερία κοντὰ στὸ σπίτι τους; Γίνεται τέτοια ἀπρέτεια σὲ καμιὰ ἄλλη χώρα τοῦ Κόσμου;

Δεχόμαστε πῶς στὶς τάξεις τῶν ναυτικῶν ὑπάρχουν ἀτομά, ποὺ καραδοκοῦν εύκαιριες γιὰ λαθρεμπόριο. Καμιὰ διάθεση δὲν ἔχουμε νὰ τοὺς προστατεύουμε. Τὰ τελωνειακὰ δργανα είναι σὲ θέση νὰ τοὺς βρίσκονται. "Ἀλλὰ ἀπὸ τὸ σημεῖο αὐτὸ, μέχρι τῶν βασανιστικῶν καὶ ἔξευτης πετρών μὲ τὰ δῆλα κατατυρανούνται δῆλοι οἱ ναυτικοί, ὑπάρχει πραγματική διαφορά.

Μὲ μιὰ καλὴ θέληση καὶ εἰλικρίνεια δῆλα μποροῦν νὰ τακτοποιηθοῦν. Αὐτὴ δὲ τὴν τακτοποίηση τὴν προτίμων οἱ σημειρινοὶ ὑποπολίτες τῆς Πατρίδος ἀπὸ τοὺς ἐμπαικτικούς ρητορικούς καὶ τὰς ὑψηλὰς προσφηνήσεις, δτὶς είμεθα οἱ "Αίμοδοτες τῆς Πατρίδος" κ.λ.π.

ΟΑΝΑΣΗΣ Π.

Your shipchandler at Emden

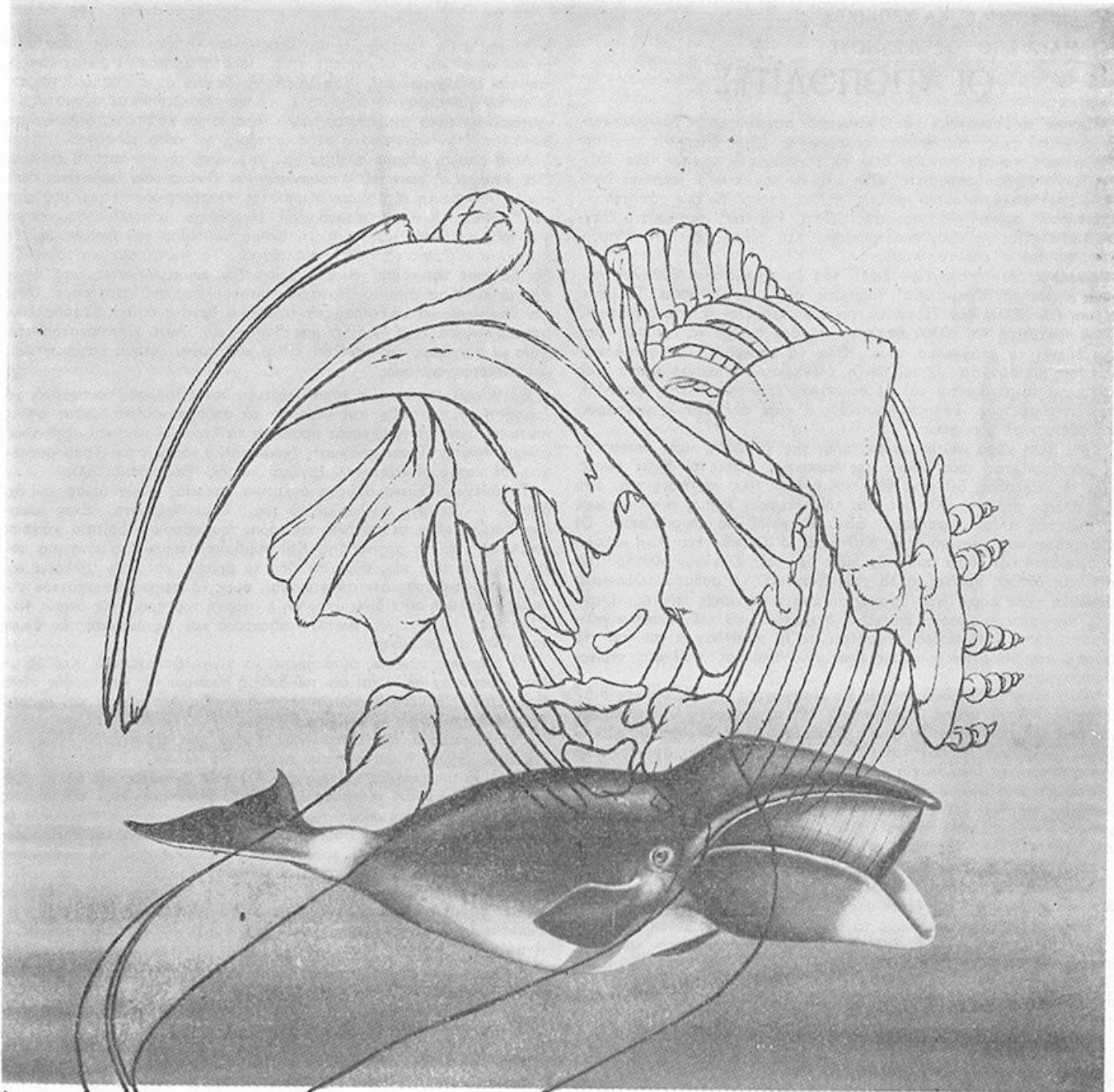
Siept van Brethorst-Emden

Day and Night Phone: 2426-2427

Ships supply. Fresh and dry stores. Bonded stores.
Deck and Engine stores.

Agents of Mobil Oil A.G. of German, Hamburg

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



Έκατο έκατομμύρια χρόνια δημιούργησαν ἔνα ζωντανὸ δεξαμενόπλοιο

Η έξελιξις ἐπροστάτευσε κατά τοῦ ψύχους τὴν φάλαινα, ποὺ
ἔχει θερμό σίμα, μὲ έκατοντάδες γαλλόνια λαδιοῦ, κάνοντας
ἔτσι ὀλόκληρη τὴν οἰκογένεια τῷγ κητοειδῶν μιὰ ζωντανή
ἀποθήκη φωτισμοῦ καὶ λιπαντικῶν γιά τὸν ὄνθρωπο. Μιὰ με-
γάλη φάλαινα, ποὺ ἔχει βάρος περίπου 120 τόννους, ἀποδίδει
γύρω στοὺς 30 τόννους λάδι ἀπό τὸ λίπος τῆς.

Τὴν ἐποχὴ ὅμως αὐτὴ εἶναι καλύτερα ἡ φροντίδα γιά τὴν λίπανσι νά ἀφεθῇ
στὴν BP στῆς ὁποίας τὰ 'Ἐπιστημονικά Ἐργαστήρια Ἐρευνῶν ἡ έξελιξις συμβα-
δίζει μὲ τὰς συγχρόνους μηχανικάς προόδους:

Ἡ σειρὰ τῶν ὄρυκτελαίων Nautilias BP ENERGOL περιλαμβάνει εἰδικούς τύ-
πους καὶ ποιότητας λιπαντικῶν γιά τὴν προστασία κάθε μηχανικοῦ ἔχαρτήμα-
τος τοῦ πλοίου.



M A R I N E L U B R I C A T I O N

BP ΕΛΛΑΣΟΣ ΛΙΜΙΤΕΔ

ML/2

Ο ΛΙΜΗΝ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΤΑ ΤΟ 1958

Στατιστικός απολογισμός της έτησίας δραστηριότητός του. — Κάμψις της έμπορευματικής κινήσεως.

Εις όγκωδες πολυτελέστατον τεύχος, μὲ πολυχρώμους είκόνας, πληθώραν στατιστικῶν πινάκων καὶ παραστατικῶν διαγραμμάτων, ξέδοθη ύπό της ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ο.Δ.Π. ὁ ἔτησιος απολογισμὸς τῆς κινήσεως τοῦ πρώτου μας λιμένος εἰς ἐλληνικὴν καὶ ἄγγλικὴν γλώσσαν.

Πρόκειται περὶ ἀξιολόγου ἔργασίας, παρεχούσης πλήρη εἰκόνα τῆς ἐν γένει καὶ τῶν ἐπὶ μέρους δραστηριοτήτων τοῦ πειραικοῦ λιμένος κατὰ τὸ ἔτος 1958 καὶ περὶ μιᾶς ἑκδόσεως σπανίας ἀρτίοτητος, δυναμένης νὰ προβούῃ ἐπαξίως εἰς τὸ ἔξωτερικὸν τὸν ἀναπτυγμένον λιμένα μας. 'Η υπὸ τὸν κ. Ζουμπουλίδην ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ 'Οργανισμοῦ, ήτις τὴν ὥραιαν αὐτὴν ἔκδοσιν κατ' ἔτος ἐπιμελεῖται, εἰναι ἀξια θερμὸν συγχρητηρίων. Φιλοτίμως εἰργάσθη καὶ ὥραιον ἔργον ἀπέδωσεν.

Ο ΛΙΜΗΝ ΚΑΤΑ ΤΟ 1958

Σημαντικὴ ἄνοδος τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως διαπιστούται εἰς τὸν ἔτησιον αὐτὸν ἀπολογισμὸν τοῦ Ο.Δ.Π., ίκανὴ αὔξησις τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως, ἀλλὰ καὶ μικρὰ μείσισις τῆς ἐμπορευματικῆς. 'Η πτῶσις τῆς κινήσεως τῶν εἰσαγωγῶν καὶ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ 1958, ἀποδίδεται τὴν μείσισιν τῶν εἰσαγωγῶν σιτηρῶν, εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ἑγχωρίου γεωργικῆς παραγωγῆς καὶ εἰς τὴν δολονέντεινον ἐκδιμηχανοποίησιν τῆς χώρας.

'Ικανοποιητικός, τονίζεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔκδοσιν, ὑπῆρξεν, ἔξ ἄλλου, κατὰ τὸ 1958 ὁ ρυθμὸς ἐκτελέσεως νέων ἔργων εἰς τὸν λιμένα διὰ τῆς κατασκευῆς κρηπτιδωμάτων μέχρι τοῦ Κωφοῦ λιμένος, τῆς ἀνεγέρσεως τριῶν νέων ἀποθηκευτικῶν χώρων 4.500 τ.μ. καὶ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔργων αὐτῶν ἐκβαθύνσεως τοῦ διαύλου τοῦ λιμένος. 'Η κατὰ τομεῖς λιμενικὴ δραστηριότης τοῦ παρελθόντος ἔτους ἔχει ὡς ἔξης, βάσει τῶν στατιστικῶν στοιχείων καὶ ἀριθμῶν τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὸν ἔκδοθέντα ἔτησίουν ἀπολογισμὸν τοῦ Ο.Δ.Π. :

NAYTΙΛΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

'Ως ὑπερτέρα πάσης προηγουμένης χαρακτηρίζεται ή ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ 1958, ἐμφανίζουσα αὔξησιν ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου κινήσεως τοῦ 1957 κατὰ 1.503.433 τόν., ήτοι κατὰ ποσοστὸν 18,6 %.

'Αναλυτικάρεν τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ 1958 ἔχει ὡς ἔξης:

	Κατάπλοιοι	Απόπλοιοι	Σύνολον
Πλοία	Αριθ. Χωρητικ. τόν.	Αριθ. Χωρητικ. τόν.	Αριθ. Χωρητικ. τόν.
'Αττικόπλοιο ...	10.789	9.546.981	10.732
Πλοιάρια ...	6.746	215.375	6.759
Σύνολον ...	17.535	9.762.356	17.491
			9.531.330
			35.026
			19.293.686

Σημαντικὴ αὔξησις παρετηρήθη εἰς τοὺς κατάπλοους φορτηγῶν πλοίουν τῶν ἀκολούθων σημειῶν :

'Ελληνική	1958	634	1957	607
Η.Π.Α.	»	160	»	114
'Ιταλική	»	458	»	404
Βρετανική	»	161	»	143
Νορδηγική	»	197	»	153
Γερμανική	»	253	»	203
'Ολλανδική	»	194	»	124

"Αμεσος συνέπεια τῆς τοιαύτης αὔξησεως τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως ήτο ἡ ἄνοδος τοῦ μέσου ὕψου τῶν ἡμερησίων κατάπλων κατὰ τὸ 1958

ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Οὕτω 48 πλοία εἰσήρχοντο καθ' ἕκαστην εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς μὲ Ισαρίθμους σχεδόν ἀπόπλους, ἔναντι 45 τῶν τοῦ 1957.

'Η κατὰ κατηγορίας πλοίων ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Πειραιῶς κατὰ τὸ 1958, ἔχει ὡς ἔξης :

1) ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

α) Φορτηγὰ 3.300 χωρητικότητος 534.317 τόνων

β) Ἐπιβατηγὰ 3.912 χωρητικότητος 1.691.276 »

2) ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

α) Φορτηγὰ 2.673 χωρητικότητος 4.622.032 »

β) Ἐπιβατηγὰ 904 χωρητικότητος 2.699.356 »

Τὰ κατὰ τὸ 1958 ἐπισκευασθέντα σκάφη ἔντὸς τοῦ κυρίως λιμένος ἀνήλθον εἰς 122 φορτηγὰ καὶ εἰς 42 ἐπιβατηγά, χωρητικότητος 535.779 τόνων.

'Εξ αὐτῶν τὰ 74 φορτηγὰ καὶ τὰ 42 ἐπιβατηγὰ ἦσαν ἐλληνικά, (281.076 τ.), τὰ 18 φορτηγά (138.446 τ.) ἦσαν λιθεριανά, τὰ 12 ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ, τὰ 13 Κοσταρίκας καὶ τὰ ὑπόλοιπα 5 ὑπὸ σημαίαν Λιθανού, Γαλλίας, Τουρκίας, Μεγ. Βρεταννίας καὶ Δανίας.

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Εἰς 2.126.686 ἐπιβάτας ἀφιχθέντας καὶ ἀναχωρήσαντας ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ ἀνήλθεν ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τοῦ πειραικοῦ λιμένος, κατὰ τὸ 1958. Πρόκειται διὰ τὴν μεγαλυτέραν κίνησιν τὴν σημειωθεῖσαν εἰς τὸν Πειραιά, ὑπερβάσας κατὰ 137.479 ἐπιβάτας τὴν τοῦ 1957, ἤτοι κατὰ ποσοστὸν 9,1 %. 'Η αὔξησις αὐτὴ ἀναφέρεται ἀποκλειστικῶς εἰς τοὺς ἐπιβάτας τοὺς προερχομένους καὶ προοριζομένους διὰ τὸ ἐσωτερικόν.

'Ο παρατιθέμενος πίναξ παρέχει μίαν σαφῆ εἰκόνα τῆς κατὰ μῆνα ἐπιβατικῆς κινήσεως ἐσωτερικοῦ καὶ ἐξωτερικοῦ :

Μήνες	Ἐπιβάται
'Ιανουάριος	88.979
Φεδρουάριος	80.078
Μάρτιος	99.683
'Απρίλιος	169.530
Μάϊος	184.639
'Ιούνιος	186.127
'Ιούλιος	303.754
Αύγουστος	385.304
Σεπτέμβριος	274.882
'Οκτώβριος	153.902
Νοέμβριος	99.758
Δεκέμβριος	100.050
Σύνολον	2.126.686

'Εκ τῶν ἐπιβατῶν αὐτῶν οἱ τοῦ ἐσωτερικοῦ ἀνέρχονται εἰς 1.775.327 ἔναντι 1.587.915 τοῦ 1957, διακινηθέντων διὰ 7.829 σκαφῶν τῆς ἀκτοπλοΐας. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν περιελήφθησαν καὶ 26.555 ἐπιβάται ταξιδεύσαντες διὰ πετρελαιοκινήτων καὶ ιστισφόρων. "Εν ἑκατομμύριον ἐπιβατῶν διακινηθέντων μετεξὺ Πειραιῶς καὶ Σαλαμίνος δὲν περιλή-



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ /%

ΑΝΑΧΩΡΗΣΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 3 Μ.Μ. 3 ΚΑΙ 17 ΙΟΥΝΙΟΥ,
1, 15 ΚΑΙ 29 ΙΟΥΛΙΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑΙΓΔ ΒΗΡΥΤΤΟΝ
ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 10 ΚΑΙ 24 ΙΟΥΝΙΟΥ,
8 ΚΑΙ 22 ΙΟΥΛΙΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

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

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΑΛΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 12 ΜΕΣΗΜΒΡ., 10 ΚΑΙ 24 ΙΟΥΝΙΟΥ
8 ΚΑΙ 22 ΙΟΥΛΙΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ,
ΠΟΡΤ ΣΑΙΓΔ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 3 ΚΑΙ 17 ΙΟΥΝΙΟΥ,
1, 15 ΚΑΙ 29 ΙΟΥΛΙΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ - ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : Γενικοὶ Πράκτορες ἐν 'ΕΛΛΑΣΙ Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.,
'Ακτὴ Μιαούλη 17, τηλέφωνα 470.895-43.093 καὶ εἰς ἀπαντά τὰ γραφεῖα ταξιδίων κοι τουρισμού.

φθησαν είς τὸν ὀριθμὸν αὐτὸν.

Οἱ ἐπιβάται τοῦ ἔξωτερικοῦ κατὰ τὸ ἀνασκοπούμενον διάστημα ἀνῆλθον εἰς 351.359 ἔναντι 361.292 τοῦ 1957. Ἡ ἐπιβατικὴ μεταξὺ τοῦ ἔξωτερικοῦ κίνησις ὑστέρησε τῆς τοῦ προηγουμένου ἔτους κατὰ 9.933 ὅτομα.

Τέλος, οἱ ἀφίχθητες εἰς τὸν Πειραιῶν περιηγηταὶ ἀνῆλθον εἰς 101.633 ἔναντι 79.518 τοῦ 1957. Ἐξ αὐτῶν 15.347 ἀφίχθησαν κατὰ μεγάλας δόμαδας (κρουαζίεραι) καὶ 82.286 ἀφίχθησαν μεμονωμένως.

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΙΣ

Κάμψις ἐπισημαίνεται εἰς τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸ ἀνασκοπούμενον ἔτος, προερχομένη ἐκ τῆς σημαντικῆς μειώσεως κατὰ 200.000 τ. περίπου τῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰσαγωγῶν σιτηρῶν. Ἀντιθέτως ἐσήμειώθη ποιά τις μικρὰ αὔξησις τῆς κινήσεως εἰδῶν γενικοῦ ἐμπορίου, φορτεκφορτωνομένων ἐντὸς τοῦ κυρίων λιμένων.

Γενικὴν εἰκόνα τοῦ λιμένος κατὰ τὸ ἔτος 1958 παρέχουν οἱ ἐπόμενοι ἀριθμοί :

1) ΕΚΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

α) Ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ο. Λ. Π. 2.783.294 τόν.
β) Ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ εἰς τὰ Διϋλιστήρια 197.180 τόν.
γ) Ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ πρὸς μεταφόρτωσιν 64.164 τόν.
δ) Ἐκ τοῦ ἔσωτερικοῦ 773.540 τόν.
ε) Ἐκ τοῦ ἔσωτερικοῦ πρὸς μεταφόρτωσιν 17.213 τόν.

Σύνολον ἐκφορτωθέντων 3.835.391 τόν.

2) ΦΟΡΤΩΘΕΝΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

α) Διὰ τὸ ἔξωτερικὸν 96.049 τόν.
β) Διὰ τὸ ἔξωτερικὸν ἐκ μεταφορτώσεων 35.423 τόν.
γ) Πρὸς ἐφοδιασμὸν ξένων πλοίων 48.790 τόν.
δ) Διὰ τὸ ἔσωτερικὸν 674.221 τόν.
ε) Διὰ τὸ ἔσωτερικὸν ἐκ μεταφορτώσεων 45.954 τόν.
στ) Πρὸς ἐφοδιασμὸν ἑλληνικῶν πλοίων 113.712 τόν.

Σύνολον φορτωθέντων 1.014.140 τόν.

Τὸ σύνολον τῆς ἐμπορευματικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος Πειραιῶς κατὰ τὸ 1957 ἀνῆλθεν εἰς 4.849.531 τόν.

Ἐξ ἄλλου, ἡ κατὰ μῆνα ἐμπορευματικὴ κίνησις τοῦ λιμένος ἐμφανίζεται εἰς τὸν ἀκόλουθον πίακα :

Μῆνες	Τόννοι ἐμπορευμάτων
'Ιανουάριος	357.541
Φεδρουάριος	353.624
Μάρτιος	385.487
'Απρίλιος	387.149
Μάϊος	355.792
'Ιούνιος	352.843
'Ιούλιος	407.397
Αύγουστος	409.197
Σεπτέμβριος	428.665
'Οκτώβριος	438.861
Νοέμβριος	365.238
Δεκέμβριος	410.557

Μικράν αὔξησιν ἐνεφάνισεν κατὰ τὸ 1958 ἡ κίνησις ἐμπορευμάτων εἰς τὴν λεγομένην «Ἐλευθέραν Ζώνην». Οὕτω ἐκ τῆς περιοχῆς αὐτῆς διῆλθον συνολικῶν 890.866 τόν. ἐμπορευμάτων, ἔναντι 872.100 τόν. τοῦ 1957. Ἡ κίνησις αὐτὴ τῆς «Ἐλευθέρας Ζώνης» ἀντιπροσωπεύει τὸ 71,26% τοῦ συνόλου τῶν εἰς τὸν κυρίων λιμένων εἰσαχθέντων εἰς τὸν ἔξωτερικὸν ἐμπορευμάτων. Μέρος τι μικρὸν τῶν εἰσαχθέντων διὰ τῆς «Ἐλευθέρας Ζώνης» ἐμπορευμάτων, μετεφορτώθησαν διὰ τὸ ἔξωτερικὸν.

“SOCIETÉ DES ANCIENS Ets.

A. LYDRIKSON,,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES : LYDRIKSON MARSELLES

Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.

Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

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

CAMREX

ΠΡΟΦΥΛΑΚΤΙΚΟΝ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΟΞΕΙΔΩΣΕΩΣ

Τὸ καλύτερον εἰς τὸν κόσμον προφυλακτικὸν διὰ τὰ ἐπιβατηγά σκάφη, τὰ φορτηγά,
τὰ τάνκερς, τὰ μεταλλοφόρα,
τὰ ἀλιευτικά κλπ.



R.M.S. "PENDENNIS CASTLE"

(Φωτογραφία εὐγενῶς παραχωρηθείσα
πορά τῶν πλοιοκτητῶν).

Τὸ προφυλακτικὸν CAMREX
χρησιμοποιεῖται ἐπὶ τοῦ ἄνω
ἐπιβατηγοῦ λάινερ, ἢνς BRIT-
ISH AND COMMONWEA-
LTH SHIPPING CO. LTD.

Δαπάνη ἑκατὸν λιρῶν διὰ
προφυλακτικὸν CAMREX ἔξο-
κονομεῖ σημαντικὰ ποσὰ εἰς
τὸ κόστος τῶν ἐπισκευῶν καὶ
εἰς χρόνον ἐκμεταλλεύσεως.

Ἀποθέματα εἰς δόλους τοὺς
κυριωτέρους λιμένας τῆς Ἀγ-
γλίας, Ἰρλανδίας, Νορδηγίας,
Σουηδίας, Δανίας, Γερμανίας,
Ἴταλίας, Χόγκ Κόγκ, Βελγίου,
Ὀλλανδίας, Ἰσπανίας, Σιγκα-
πούρης, Νοτίου Ἀφρικῆς, Αύ-
στραλίας, Ἀργεντινῆς, Κανα-
δᾶ, Γαλλίας, Μάλτας, Ἀγίου
Μαυρικίου, Ούρουγουάης.

Γράψατε δι' εἰδικὸν σχετικὸν
φυλλάδιον εἰς:

MARINE DIVISION
CAMREX PAINTS LIMITED

P.O. BOX 34, SUNDERLAND ENGLAND



ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ ΣΑΧΑΡΑΣ

Εις τὰς ἔρημους ἐκτάσεις τῆς Βορείου Ἀφρικῆς συντελεῖται ἀπό τινος ἔργου, ὅπερ ἐνδέχεται νὰ ἀποδειχθῇ, ως μία ἀπὸ τὰς μεγαλύτερας ἑξελίξεις τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς. Η ἐκμετάλλευσις τῶν κοιτασμάτων τῆς Σαχάρας, διανύουσα ἡδη τὸ πλήρες στάδιον τῆς προπαρασκευῆς, προμηνύεται σημαντικὸν νὰ ἀσκήσῃ ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς παγκοσμίου ἀγορᾶς τῶν πετρελαίων. Τοῦ ἔργου ἀνωποτύχεως τῆς ἐν λόγῳ περιοχῆς ἡγούνται η γαλλική κυβέρνησις καὶ αἱ μεγαλύτεραι διεθνεῖς ἑταῖραι πετρελαίων. Μεγάλα διατίθενται κεφάλαια καὶ ωστιώδεις τεχνικαὶ γνώσεις ἐφαρμόζονται διὰ τὴν ταχείαν μεταφορὰν εἰς Εὐρώπην καὶ γενικότερον εἰς τὸ ξείρθερον Κόσμον παντός δ, τι αἱ πηγαὶ τῆς Σαχάρας θὰ είναι, ισως, δυνατὸν νὰ ἀποδώσουν.

Αντιθέτως πρός τάς άλλας μεγάλας έξειδίσεις πετρελαιοπηγών, δημοσίας λ. χ. της Βενεζουέλας και της Μέσης Ανατολής, διότι τάς όποιας θα έδει νότια έξερευθεύνον αι γάρφαι καταναλώσεως, τό πετρέλαιον της Βορείου Αφρικής έχει σχεδόν αποφασισμένην άγοράν, την γαλλικήν, ή όποια τό δάσα μένει, καθώς και την άγοράν, κατά προτίμησην, τών χωρών της «Κοινῆς Αγοράς», ήτοι τού Βελγίου, τών Κάτω Χωρών, τού Λουξεμβούργου, της Δυτικής Γερμανίας και της Ιταλίας. Δεδομένου, ότι τό πετρέλαιον της Σαχάρας είναι υψηλής ποιότητος—35 βαθμών Βαρύπτως ή και οινοτέρας—άπαλγμενόν δέ, ώς έτι τό πλειστονθείσον και άλλων άρκτων, δὲν υπάρχει άφιβολία, ότι θα καταστή περιζήτητον διπλά τό διεθνήστηρα πολλών άλλων περιοχών, εἰς τάς όποιας μέχρι τούθη τό έξι άλλων πηγών πετρέλαιον κρατεῖ, έν τη πραγματικότητι, τό μονοπάλιον.

Ακάθαρτον πετρέλαιον, δίδον μεγάλη ποσότητα ύψηλής ποιότητος παραγωγήν, ώς βενζίνης, λιπαντικών, καυσίμου ντηζέλ και όπεριοπρωθυσμένων, είναι περιήτητον άπο κάθε διゅλιστήριον, πολύ περισσότερον άπο τό χαμηλού ειδικού βάρους χάκαθαρτον πετρέλαιον, όπερ. άποδίσι, ως έπι τό πλειστον βαρύ καυσίμον πετρέλαιον. Είναι, βεβαίως, λίσαν άπιθανον νά καταλάβη ποτέ ή Βόρειος Αφρική, την οίσαν θέσιν κατέχει ή Μέση Ανατολή, ητίς άποτελεί τήν μεγίστην έν τώ Κόσμω πετρέλαιο-παραγωγών περιοχήν. Καλύπτουσα, ομως, ή Σαχάρα μίαν ἔκτασιν μεγαλυτέρων τής τών 'Ηνωμένων Πολιτειών και με σημαντικάς άποκαλύψεις πετρέλαιων και φυσικού άεριου, γενομένας κατά διαστήματα, άπο τής Διώρυγος τού Σουεζέ μέχρι τών άκτων τού 'Ατλαντικού, δύναται, μετά τινα καιρόν, νά ύπερβη εἰς σπουδαιότητα τήν παραγωγήν τών 'Ηνωμένων Πολιτειών και τής Βενεζουέλας. 'Εν τῷ μεταξύ αἱ προοπτικαὶ διὰ τὰ πετρέλαια τῆς Σαχάρας ἐνισχύθησαν τελευταίως περιστέρω, λόγῳ τοῦ ἐπιδειχθέντος ἐνδιαφέροντος άπο τήν «Στάνταρτ 'Οιλ Κόμπαν», τής Νέας 'Υεροσέης. 'Ηγοράσθη παρ' αὐτῆς ἐν φρέαρ εἰς τήν Λιδύην, ώς πρώτον βήμα άποκαλύψεως νέων πηγῶν, κείμενον 100 μόλις μιλία άπο τής μεσογειακής άκτης, μὲ άπόδοσιν 2.400 λιμπρών ἡμεροσίως. Άπο ένα βάθος 5.438 ποδῶν.

Από σεισμογραφικάς και άλλας γεωλογικάς παρατηρήσεις προκύπτει, ότι τό διανοιγέν φρέαρ εύρισκεται ἐπὶ ἑκτεταμένου κοιτάσματος, καλύπτοντος ἔδαφικήν ἕκτασιν πολλών τετραγωνικῶν μιλλίων. Ή παραγωγὴ προέρχεται ἐξ ἀνεστολιθικοῦ στρώματος πάχους 200 καὶ πλέον τοιοῦν. Μεγαλύτεραι δινατότητες παραγωγῆς ἐνδέχεται νὰ εύρισκωνται βαθύτερον. Ή ἐνδιαφερομένη ἔταιρια ἐνεργεῖ ηδη διάτρησιν τοῦ φρέατος εἰς μεγαλύτερον βάθος πρὸς διαπίστωσιν τῶν ἐν λόγῳ δινατότητῶν.

Ἡ σημασία τῆς ἀποκαλύψεως ἔγκειται εἰς τὸ δι' οὗτοῖς διανοίγεται τὸ πρῶτον μέγα, ὡς φαίνεται, πετρελαϊοπεδίον εἰς τὴν Λιβύην.
Ἐκ τῶν σημερινῶν δεδομένων τῶν γεωτρήσεων προκύπτει, διτὶ τὸ κοινό-ασμα τοῦ πετρελαίου εὐρίσκεται ἐγγύς, μᾶλλον, τῆς ἐπιφανείας. Θάτεροι χρειασθῆ, πάντως, πρόσθετος διάτρησις, διὰ νὰ καθορισθῇ ή παραγω-

YOUR AGENTS IN ITALY

REGULAR LINER
AND
GENERAL SHIPPING AGENTS

Consignments invited

For any information regarding
ITALIAN PORTS

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

Head Office: Via Balbi 30, GENOA

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

ΑΜΕΣΟΣ Ο ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

γός περιοχή, δπότε — κατά λογικήν συνέπειαν — θά καταστρωθούν και τὰ σχέδια κατασκευῆς πετρελαιαγωγοῦ πρὸς τὴν Μεσόγειον. Μετὰ τὴν ἔναρξην τῶν ἐργών, ἡ κατασκευὴ τοῦ ἀγώνου θά είναι ζήτημα μηνῶν. Τονίζεται ἐν τούτοις, ὅτι ὁ ἀσθενοτολικὸς τύπος κοιτάσματος είνει ἀπατηλός καὶ δυνατὸν νὰ μὴ είναι τόσον παραγωγικός, ὅπως οι εἰκάζεται ἀπό τὰς πρώτας ἐνδείξεις. Τὸ διαπεραστὸν καὶ τὸ πορώδες τοῦ ἀσθενοτολιθου ποικίλλει ἐνίστε μεγάλως, εἰς τὸ αὐτὸ στρώμα, μόνον δὲ μέρος αὐτοῦ δύναται νὰ είναι παραγωγικόν.

„Αλλαι ἀποκολύψεις πετρελαίων εἰς τὴν Λιβύην ὑπῆρχαν σοδαραῖ, ἀλλ' οὐχὶ καὶ ἔξεχουσαι. Περιλαμβάνουν αὗται ἕνα ἀρχικὸν φρέαρ τῆς ἐταιρίας Ἔσσο, μὲν ἡμεροσίαν ἀπόδοσιν 400 ἔως 500 βαρελίων, κείμενον περὶ τὰ 50 μίλλια ἀπὸ τῶν συνυπόρων τῆς Ἀλγερίας καὶ ἄνω τῶν 400 μιλίων ἀπὸ τῆς μεσογειακῆς ἀκτῆς. Αἱ ἐταιρίαι Σόκουν, Μόμπη "Οἴλ, Σέλλη καὶ "Οσσις — ἡ τελευταία ἀνήκει εἰς ὅμαδα ἐταιριῶν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν — ἥνοιχαν φρέατα, μὲν "καλάζας ἐνδείξεις" πετρελαίου. Τὸ φρέαρ τῆς Σέλλη ἐνρίσκεται εἰς τὴν Τριπολίτιδα, 120 μίλλια ἀπὸ τῆς θαλάσσης καὶ ἀπέδωκε κατὰ τὰς δοκιμάς 30 βαρέλια πετρελαίου ἐντὸς δοκιμῆς ήμισείς ὡρας.

Είχον ήδη διενεργηθή έξερευνήσεις, έναν Λιβύη επί βραχύ τι χρονικόν διάστημα. Μέχρι τον 1955 δὲν είχε θεσπισθή εἰς τὴν χώραν ταῦτην νόμος ἐνθαρρύνων τὰς ἑταῖριας πετρελαϊαν, πολλαὶ δὲ παραχωρήσεις ἀνελήφθησαν ἀπό δέκα ή δώδεκα Ιθυνούσας ἑταῖριας, μὲ δόλγας προγενεστέρας διερευνητικάς ἔργασίας. Αἱ ἑταῖριαι αὗται είχον προσέλκυσθη ἀπό τὴν ἐνδιαφέρουσαν γεωλογικὴν σύνθετιν τοῦ ὑπεδόφους.

'Επί έτη οι Γάλλοι έφερμοισαν δραστηρίως ἕνα πρόγραμμα ἐρευνών διὰ πετρέλαιο εἰς τὴν Ἀλγερίαν, μὲ τὴν δύναμην δὲ τοῦ στρατηγοῦ Ντέ Γκωλλ εἰς τὴν ἀρχὴν τὸ πρόγραμμα αὐτὸν ὑπέστη νέαν σημαντικὴν κλιμάκωσιν. Ἀποσκοπεῖ νῦν προμηθεύση — μέχρι τοῦ 1965 — εἰς τὴν Γαλλίαν πειρισσότερον πετρέλαιον, παρ' ὅσον ἀπαιτεῖται πρὸς κάλυψιν τῶν γαλλικῶν ἀναγκῶν. Οὐ υπέβυθυνος διὰ τὸ πρόγραμμα ἀναπτύξεως τῆς Σαχάρας ὑπουργὸς κ. Ζάκ Σουστέλ, ὑπέλογοισεν ἔσχάτως, ὅτι τὰ ἔξαριθμαθέντα ἀποθέματα ἐν Ἀλγερίᾳ φθάνουν τὰ 7 δισκατομμύρια βαρελίων καὶ ὅτι κατὰ τὸ προσεχές ἔτος ή Γαλλία θὰ προμηθεύεται 200.000 βαρελίων πετρελαίου ἡμερησίως ἀπὸ τὰς δύο κυριωτέρας περιοχὰς τοῦ Χαστ-Μεσσασούντ καὶ τοῦ Ἐτζελέ.

‘Η σημαντικότερά πρόσφατος άνακαλύψις πετρέλαιου είς τὴν Ἀλγερίαν ἀναφέρεται εἰς ένα πεδίον ὄπεριον, ἐγγὺς τοῦ Χασῆ Ρ’ μέλ. Πρόκει-

ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Ειδοποιούνται άπαντα τά Ναυτικά Γραφεῖα, άπαντες οι Ναυτιλόμενοι και άπαντα τά Έλληνικά Πλοϊα τά προσεγγίζοντα εις ΧΟΝΓΚ - ΚΟΝΓΚ öti λειτουργεῖ έκει ύπο Έλλήνων

«ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ»

καὶ ὑπὸ τὴν Δ/νσιν τοῦ "Ελληνος ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΕΞΑΚΟΥΣΤΟΥ φέρουσα τὸν τίτλον:

«OLYMPOS»

309 KWOK MAN-HOUSE

HONG KONG

ἔνθα δύνανται νὰ προμηθεύωνται πᾶν
ἀναγκαῖον διὰ τὰ πλοῖα των, ὑποστηρί-
ζοντες οὕτω τοὺς ἐκεὶ διαμένοντας "Ελ-
ληνας.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΔΙΚΗΓΟΡΟΝ

ΚΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΝ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΝ

THA. 26.025

τα περὶ τῆς μεγαλυτέρας εἰς φυσικὸν ἀέριον περιοχῆς τοῦ Κόσμου, ἡ δὲ ἔγγυς αὐτῆς ἀνεύρεσις πετρελαίου θεωρεῖται σπουδαιοτάτη. Ἐξ ἄλλου εἰς τὴν περιοχὴν Χαστῆ-Μεσσασοῦντ συνεπληρώθη ἡδη ἡ διάνοιξις 27 φρεάτων, μὲν ἐξακριβωθεῖσαν ἔκτασιν κοιτάσματος καλύπτουσαν περὶ τὰ 425 τετρ. μιλία. Πρὸ τοῦ τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους ἔχει προγραμματισθῇ ἡ διάνοιξις 33 ἀκόμη φρεάτων. Εἰς τὴν περιοχὴν Ἔτζελέ, τῆς N.A. Ἀλγερίας, συνεπληρώθησαν 88 φρέατα, συνολικῆς παραγωγικῆς δυναμικότητος 40.000 βαρελίων ἡμερήσιως καὶ σχέδιος ἔχουν ἡδη ἐκπονηθῆ ὅτι τὴν διάνοιξιν πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1959, ἐτέρων 90 φρεάτων.

Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ ἔργασίαι ἐγκαταστάσεως πετρελαιαγωγοῦ, μέσω τοῦ ὅποιου θὰ διοχετεύεται τὸ πετρέλαιον ἀπὸ τὸ πεδίον τοῦ Χαστῆ-Μεσσασοῦντ εἰς τὸν λιμένα τῆς Μπιζέρτας, ἐπὶ ἀποστάσεως 300 μιλίων, ἔχον πολὺ προχωρήσει καὶ πιστεύεται νὰ τεθῇ ὁ ἐλόγῳ ἀγωγὸς εἰς λειτουργίαν τὸν προσεχῆ Οκτώβριον. Θὰ ἔχῃ ἀρχικῶς Ικανότητα παροχετεύσεως 200.000 βαρελίων ἡμερήσιως, ἐπὶ συνόλου ἀναγκῶν τῆς γαλλικῆς καταναλώσεως ἀνερχομένων γύρω τῶν 500.000 βαρελίων ἡμερήσιων.

Συνεχίζονται ἐπίσης αἱ ἔργασίαι ἐγκαταστάσεως ἀγωγοῦ καὶ ἀπὸ τὸ πεδίον Ἔτζελέ, μέσω τῆς Τυνησίας, πρὸς τὸν ἐπὶ τῆς Μεσογείου ὄρμον Λά Σκίρρα. Ἡ παράδοσις τοῦ ἀγωγοῦ τούτου, μὲν ρυθμὸν 50 μιλίων μηνιαίως, θὰ ἀρχισῃ συντόμως. Θὰ ἔχῃ δόλικὸν μῆκος 500 μιλίων καὶ ἡ ἀποπεράτωσί του εἶναι προγραμματισμένη διὰ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1960. Σχεδιάζεται ἡδη ἡνας τρίτος ἀγωγὸς πρὸς παροχετεύσιν τοῦ φυσικοῦ ἀέριον ἀπὸ τὴν περιοχὴν Χαστῆ-Ρ' μέλ. Θὰ κατευθύνεται πρὸς τὸν Ἀλγέριον καὶ θὰ ἔχῃ διακλαδώσεις πρὸς δύο ἐτέρους λιμένας, ἦτοι εἰς Ὁράν πρὸς δυσμάτας καὶ εἰς Μπόναν πρὸς ἀνατολάς. Λόγος ἐπίσης γίνεται περὶ κατασκευῆς ἀγωγοῦ, μέσω τῆς Μεσογείου, πρὸς διοχέτευσιν τοῦ φυσικοῦ ἀέριον εἰς τὴν Ἡπειρωτικὴν Εύρωπην. Συνεπέιται, δημοσίευμένων ρευμάτων τῆς Μεσογείου, τὸ ἔργον τοῦτο θεωρεῖται δύσκολον. Ἐρρίφθη ἡ ίδεα κατασκευῆς κρεμαστῆς γεφύρας εἰς τὸ στενόν τοῦν Γιβραλτάρ, ἥτις θὰ ὑποβαστάξῃ τὸν ἀγωγόν, ἐνῷ παραλήλως μελετᾶται ἡ ὑγροποίησις τοῦ ἀέριον καὶ ἡ μεταφορά του δι' ειδικῶν πλοίων εἰς Γαλλίαν καὶ ἀλλαχοῦ.

Ἡ γαλλικὴ ἑταῖρια πετρελαιών, ἡ ὅποια κατὰ ποσοστὸν 35% ἀνήκει εἰς τὸ κράτος καὶ κατὰ 65% εἰς ιδιώτας ἐπιχειρηματίας, ὑπῆρξεν ἡ πλέον ἐπιτυχῆς εἰς τὸ ἀλγερινὸν ἐγχείρημα. Ἡ δῆλη ἐπιχειρήσις ἀνελήφθη ἐν συνεταιρισμῷ μετ' ἄλλης ἑταῖριας, τὴν δὲ μερίδα τοῦ λέοντος εἰς τὰς περιοχὰς Χαστῆ-Μεσσασοῦντ καὶ Χαστῆ-Ρ' μέλ κρατοῦν αἱ δύο αὗται ἑταῖρια, αἱ ὅποιαι καὶ συνειργάσθησαν στενῶς. Ἡ μία ἐκ τούτων εἶναι ἡ γαλλικὴ ἑταῖρια, ἡ ὅποια ἔχει τὰ 85%, τῶν ὑπόλοιπων 15% ἀνήκον-

των εἰς δύο ἑταῖριας ἐπενδύσεως κεφαλαίων. Ἡ ἄλλη ἑταῖρια ἀνήκει κατὰ 50% εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς Ἀλγερίας, κατὰ 48½% εἰς τὸ γαλλικὸν κράτος καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπον 1½% εἰς ἑταῖριας ἐπενδύσεως κεφαλαίων.

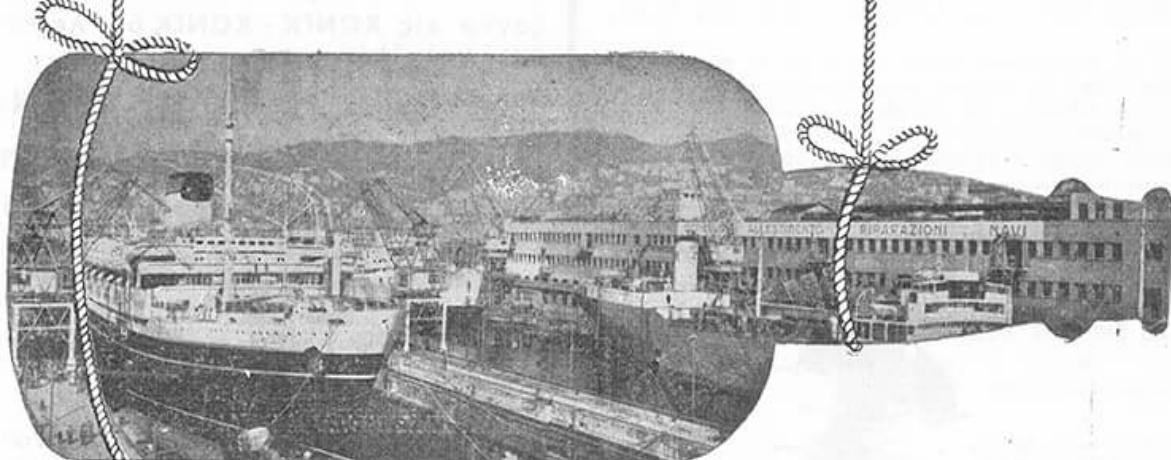
Ἡ ἀνάπτυξις τῶν πετρελαιοπηγῶν τοῦ Ἔτζελέ διεξάγεται ἀπὸ τὴν ἑταῖριαν Ἐρευνών καὶ Ἐκμεταλλεύσεως Πετρελαίων τῆς Σαχάρας, εἰς ἣν ὅποιαν μετέχει ἡ Σελλή κατὰ ποσοστὸν 35%. Ἄλλαι ἑταῖρια μετέχουσαι εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῶν πετρελαιοπηγῶν τίς Ἀλγερίας εἶναι ἡ «Στάνταρπαντ» (τῆς Νέας Υερσένης), ἡ «Μπρίτις Πετρόλεομ», ἡ «Σίτις Σέρβις», ἡ ἑταῖρια Μεταλλείων Νιούμοντ, ἡ ἑταῖρισ Πετρελαίων Σίνκλαιρ καὶ ἡ ἑταῖρια Πετρελαίων Φλίππιτς. Οι Γάλλοι ἐτοιμάζονται ἡδη διὰ τὴν διανομὴν τοῦ ἀλγερινοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Εύρωπην. Ἡ διανομὴ ἔχει σχεδιασθῇ ἀπὸ Ιδιωτικῶν συμφέροντα, ἐν συνεταιρισμῷ μετά τοῦ γαλλικοῦ κράτους καὶ προβλέπει τὴν ἐγκαταστάσιν πετρελαιαγωγοῦ ἀπὸ τῆς Μασσαλίας μέχρι τοῦ ποταμοῦ Ρήνου. Μολονότι ἡ μεταφορά τῶν πετρελαίων τῆς Σαχάρας πρὸς τὴν Μεσόγειον παρουσιάζει πρόβλημα, ἡ δόδις αὕτη εἶναι ἡ μᾶλλον προσιτή πρὸς τὴν Εύρωπην διὰ πάσαν μεγάλη πηγήν.

Ἡ εἰσόδος τῶν πετρελαίων τῆς Σαχάρας εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγορὰν δημιουργεῖ, κατὰ τὴν παρούσαν στιγμήν, σοβαρὸν πρόβλημα, ίδια διὰ τοὺς παραγωγούς τῆς Βενεζουέλας καὶ τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Αἱ διεθνεῖς ἀγοραὶ εἶναι ἡδη κεκορεσμέναι πετρελαίου, οἱ δὲ παραγωγοὶ τῆς Βενεζουέλας συναντοῦν δυσχερείας εἰς τὴν πώλησιν τῶν προϊόντων των. Τὸ πετρέλαιον ἐν τούτοις τῆς Σαχάρας εἶναι οὐσιώδες διὰ τοὺς Γάλλους, ἃν θέλουν ούτοι νὰ συμβαδίσουν μὲ τὴν βιομηχανικὴν πρόσδοναν ἄλλων χωρῶν τοῦ θερευθέρου Κόσμου. Παρομοίας πως εἶναι καὶ ἡ θέσις τῶν ἄλλων χωρῶν τῆς περιοχῆς τῆς Κοινῆς Εύρωπας τῆς Ἀγορᾶς.

Τὰ 90% περίπου τῶν εἰς πετρέλαια αἱ ἀναγκῶν τῆς Εύρωπης καλύπτονται ἀπὸ τὴν Μέσην Ἀνατολῆς καὶ τὴν Βενεζουέλαν. Ὁταν, δημοσίευτο, τὸ πετρέλαιον τῆς Σαχάρας καταστῆ διαθέσιμον διὰ τὸν ἀγοράν, θὰ προκαλέσῃ, ἀναποφεύκτως, μεγάλην ἀπώλειαν ἐργασίας διὰ τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Βενεζουέλας. Περίπου τὰ 90% τῆς πετρελαιοπαραγωγῆς τῆς Μέσης Ἀνατολῆς καὶ τῆς Βενεζουέλας ἀναζητοῦν τὴν τοποθέτησιν τῶν εἰς ἔνεας ἀγοράς. Ἐκ τοῦ λόγου τούτου καὶ χωρὶς ἀκόμη νὰ ἔλθῃ εἰς τὸν ἀγοράν τὸ πετρέλαιον τῆς Σαχάρας, ὑπερχρεώθη ἡ Βενεζουέλα νὰ μειώσῃ τὰς τιμᾶς τοῦ πετρελαίου τῆς πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ.. Συνεπώς, ὅταν τὸ πετρέλαιον τῆς Σαχάρας εἰσόθηκε εἰς τὸν ἀγοράν, ἡ Βενεζουέλα καὶ ἡ Μέση Ἀνατολή θὰ εύρεθούν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προσαρμοσθούν πρὸς τὴν δημιουργηθεσμένην νέαν κατάστασιν.

O A R N

Genoa's most efficient repairers



O.A.R.N. has the oldest repair yard in Genoa, although the equipment for all hull and engine repairs is thoroughly efficient and up-to-date. Here, all types of ships are guaranteed expert attention in every field of mercantile engineering.

A
R
N

OFFICINE ALLEGIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

Vessel Repairs, Re-Fitting, Re-Conversion (Ansaldo's Organisation)

ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΑ

Αι μεταφοραι σιδηρομεταλλευμάτων κατά τό 1958 — τονίζεται εις τό τελευταίον δελτίον τού Γραφείου «Ούέστον» — έπιηρεάσθησαν κατ' άξιοσημείωτον ποσοστόν από τήν υφεσιν τών έργωσιών εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας και τήν Εύρωπην, ήτις και έσχε τόν άντικτυπόν της έπι τής παραγωγής χάλυβος. Μετά τήν σταθεράν αύξησιν τής ζητήσεως μεταλλευμάτων από τάς κυριωτέας βιομηχανικάς χώρας κατά τά προηγούμενα έτη, τό 1958 δύναται νά καταταχθῇ — κατά πάσαν πιθανότητα — εις τήν κατηγορίαν ένός έκτατων έξελιξεων έπους. "Ηδη πρό τού τέλους τού έπους, ή παλιρροια είχεν έκδηλωθῃ εις τάς 'Ηνωμένας Πολιτείας και είχεν άρχισει έκδηλουμένη εις τήν Δυτ. Εύρωπην.

Εις τὸν κατώτερον πίνακα ἐψαίνεται ή ἀπότομος σύμπυξις τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὰ κυριώτερα κέντρα καταναλώσεως σιδηρομεταλλευμάτων, προκειμένου περὶ τῶν διὰ θαλάσσης εἰσαγομένων (εἰς χιλιάδας τόνων).

	1955	1956	1957	1958
Χώραι	12.900	14.330	15.920	12.910
Αγγλία	13.700	16.680	17.670	15.720
Γερμανία	4.700	6.970	7.900(*)	8.250(*)
Σύνολον Εύρωπης: . . .	31.300	37.980	41.490	36.890
Ηνωμέναι Πολιτείαι . . .	23.400	30.390	33.720	27.540
Ιαπωνία	5.500	7.870	9.470	7.610
Σύνολον :	60.200	76.240	84.680	72.040
Ποσοστόν μεταβολής . . .	+ 33	+ 27	+ 11	- 15

(*) Καθ' ὑπολογισμόν.

'Η αυξησίς τών μεταφορών κατά τό 1957, έναντι τού 1954, ήτο 11%, όλα' ή άπολυτος πτώσις τό 1958 κατά 15% ύπτηρε δραματική και κάπως μεγαλύτερα τής ήττας έν 'Αμερική και Δυτική Εύρωπη ήφεσεως. Αι βρετανικικι είσαγγαγι σιδηρομεταλουμάτων τό 1958 ήφαν κατά 19% μικρότεραι, έναντι τού 1957, ένώ ή πτώσις τών άντιστοίχων είσαγγαγών εις 'Ηνωμένας Πολιτείας ήτο 17% και εις Γερμανίαν 11%.

ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ ΤΩΝ ΜΕΤΑΛΛΟΦΟΡΩΝ: Ό κατωτέρω πίνακας δεικνύει τάς προσθήκας εις τὸν στόλον τῶν μεταλλοφόρων κατά τὸ δεύτερον ἑξάμηνον τοῦ 1958:

	Ειδικώς ναυπηγηθέντα		Μετατραπέντα από δεξαμενόπλοια		Γενικόν Σύνολον
	Πλοΐα	T. d.w.	Πλοΐα	T. d.w.	T. d.w.
Δύναμις					
η "Ιουλίου 1958	147	2.756.500	58	825.600	205
Προσθήκαι β'. διήμου ..	12	202.500	—	—	12
Σύνολο 1' Ian. 1959: ..	159	2.959.000	58	825.600	217
					3.784.600

(*) Ἀριθμὸς διωρθωμένος.

Περιλαμβάνουν οι άνωτέρω αριθμοί 45 μικτά σκάφη (πετρελαιοφόρα-μεταλλοφόρα) χωρητικότητος 1.049.000 τόνων d. w., καλύπτοντα τά 28% τού διού στόλου. Αι κατά τὴν διάρκειαν όλοκλήρου τοῦ 1958 παραδόσεις περιέλαβον 41 σκάφη, δίλικης χωρητικότητος 713.900 τόνων d.w., ἐκ τῶν διποίων ἄνω τῶν 2/3, τόσον ως πρὸς τὸν ἀριθμόν, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα, συνεπληρώθησαν κατά τὸ πρῶτον ἔξαμπλον τοῦ ἔτους. Δύο μόνον σκάφη, μεγέθους ἄνω τῶν 20.000 τόνων ἔκαστον, συνεπληρώθησαν κατά τὸ δεύτερον ἔξαμπλον (άμφοτέρα πετρελαιοφόρα-μεταλλοφόρα), οὗτος ὥστε οὐδεμία ὑπῆρχεν αὔξησις τοῦ μέσου μεγέθους δόλων τῶν μεταλλοφόρων.

ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗ ΙΚΑΝΟΤΗΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ: Είς προηγούμενον δελτίον τού Γραφείου Ούεστον (άριθ. 120) είχεν ύπολογισθή δικαίωμα στον δρόμο τών έκτελεσθέντων ταξιδίων εις ένα έτος, παρά σκαφών μεταφερόντων μόνον μετάλλευμα. Οι ένα λόγω ύπολογισμοί είχαν διατίθεσθαι επιτεριστατικών έπισκοπήσεων τών έργασιών δ्लων τών μεταλλοφόρων κατά τὸ πρώτον ἐξάμηνον τοῦ 1959. Ἐπειδὴ τὰ νέα σκάφη ἐργάζονται ἀπόδιτοικάτερον καὶ μὲν υψηλοτέρας ταχύτητας, ἔναντι τοῦ μέσου δροῦ διολκήρου τοῦ στόλου, δικαίωμα 15.3 ταξιδίων ἑτησίως διά σκάφη μεταφέροντα μόνον μετάλλευμα δύναται νὰ θεωρηθῇ, ὡς συντηρητικὸς ύπολογισμὸς τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ στόλου διά τὴν ἱηνὸν αὐτούριον 1959, γενομένου δεκτοῦ, διτὶ οὐδεμία υπάρχει μεταβολὴ εἰς τὸ κατά μέσον δρόμον μῆκος τῶν μεταφορῶν. Ἐπὶ τῇ βάσει τούτων, φθάνομεν εἰς τὸν ἀριθμὸν 57.900.000 τόν. κατ' ἔτος ἦεις 52.000.000 τόν. κατά προσέγγισιν, ἀντὶ γίνοντος αἱ ἀφαίρεσεις χώρου διά καύσιμα κλπ. Τὸ γεγονός, διτὶ δικαίωμα σύντος τῆς αὐξήσεως κατά τὸ 1958 (ἀπὸ 46 ἐκατομμύρια τόννων) δέν είναι ἀνάλογος πρὸς τὴν μεγέθυνσιν τοῦ στόλου, δικινύει τὴν σημασίαν τοῦ γεωγραφικοῦ τύπου τῶν μεταφορῶν, προκειμένου νὰ ύπολογισθῇ δικαίωμα στον μεταφορικὴ ικανότητα διὰ φορτίου, ὅπως τὸ σιδηρομετάλλευμα, ἐν τῷ ὅποι τῇ σχετικῇ σημασίᾳ τῶν ὅδῶν μεταφορᾶς δύναται νὰ ἀλλοιωθῇ. ὡς λ. x. ἐδίῆλος

Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΟΥ 1958 ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΑΓΡΑΦΟΜΕΝΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΑΙ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΤΟΛΟΝ : Υπολογισμός της μεταφορικής ικανότητος διά τό μέλλον, δύναται νὰ γίνῃ μόνον κατά προσέγγισην. "Αν, δημως, δεχθώμεν, ότι τά 15.3 — κατά μέσον δρον — ταξίδια έπτησίως (υπολογισμός επί τη βάσει του πρώτου έξαμηνου 1958) δεν πρόκειται νὰ αὐξηθούν, ή προβλεπόμενή έπανηξησις του στόλου θα έχει ως άποτέλεσμα αύξησην εις 945 έκατομμύρια τόνων έπτησίως κατά τό τέλος του 1962 ή εις 85 έκατομμύρια τόνων, όπ. άφαιρεθῇ δ' άπαιτούμενος διά τὰ καύσιμα χώρος. Τούτο — κατά τὴν γνώμην του Γραφείου Ούέστον — φαίνεται πιθανότερον, παρὰ τὴν ἐκ του 1958 κτηθεῖσαν πείραν. (Οι λόγοι, δι' οὓς οἱ συγγράψαντες τὴν παρούσαν ἔρευναν καταλήγουν εἰς τὸ ἀνωτέρω συμπέρασμα, ἀναφέρονται εἰς τὸ τέλος τῆς μελέτης). Εἰς τὸν κάτωθι πίνακα, ἀφ' ἔτερου, δίδονται αἱ καθ' ὑπόλογισμὸν προβλεπόμεναι αύξησεις τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφόρων κατά τὰ ἐπόμενα ἔτη:

	Παραδόσεις	Στόλος εἰς τέλος τοῦ έτους		
ΕΤΗ	Πλοϊα	T.d.w.	Πλοϊα	T. d.w.
1958	41	713.900	217	3.784.600
1959	44	974.500	261	4.758.100
1960	29	634.000	290	5.393.100
1961	24	539.600	314	5.932.700
1962 και πέραν	14	247.100	328	6.179.800

Διαρκώντος τού 1958 έδόθησαν νέαι παραγγελίαι διά μεταλλοφόρα 170.000 τ. μόνον, αι δὲ παραδόσεις υπερέβησαν τάς 700.000 τόνων. Τὸ σύνολον τῶν ύψισταμένων εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1959 παραγγελιῶν ἦτο κατώτερον, παρ' ὅσον πρὸ ἔτους, κατὰ ἡμισυ καὶ πλέον ἐκατομμύριον τόνων. Αἱ διά τὸ 1959 προγραμματισμέναι παραδόσεις εἶναι ἔξαρτηκῶς αὐτοῖς καὶ μεγάλη ἀναλογία ἔχει αὐτῶν θάτ πραγματοποιηθῆ, ἀν λάθη τις ὑπ' ὄψιν τὴν ταχύτητα, μεθ' ἣς ἐργάζονται πολλὰ ναυπηγεῖσαι τὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν παλαιῶν παραγγελιῶν τῶν. Ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἡ ἔξτασις τῆς καταστάσεως τῶν βιδίλων παραγγελιῶν, τὴν Ἰην Ἰανουαρίου 1959, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς προορισμούς τοῦ νέου τοννᾶς κατὰ σημαίας. Τοῦτο καὶ ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα, μὲ τὸ ποστὸν συμμετοχῆς ἐκάστης σημαίας ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν παραγγελιῶν.

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοϊα	Τόνωσι d.w.	Ποσ. %
Λιβερίας — Παναμά	34	1.107.400	46.2
Μεγ. Βρετανίας	27	385.900	16.1
Γαλλίας	15	313.900	13.1
Σουηδίας	11	246.000	10.3
Ισπανίας	7	77.500	3.2
Νορβηγίας	7	72.500	3.0
Γερμανίας	2	47.000	2.0
Ιταλίας	2	35.100	1.5
Χιλής	2	34.600	1.5
Λοιπών χωρών	4	75.300	3.1

Σύνολον: 111 2.395.200 100.0
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ: Οι κύριοι παράγοντες, οιτίνες έλληφθησαν υπ' θυψιν πιρός υπόλογισμὸν τῆς ἑκτάσεως εἰς τὴν ὁποίαν ὁ στόλος τῶν μεταλλοφόρων εἶναι πιθανὸν νὰ ἀνταποκριθῇ πρὸς τὸν αὐξανόμενον ὄγκον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν, δύνανται νὰ συνοψισθοῦν ὡς ἔξις: α) "Οτι αἱ παραδόσεις νέων σταφαδῶν θὰ πραγματοποιθοῦν, ὡς αὐταὶ ἔχουν προγραμματισθή." β) "Οτι θὰ ὑπάρχουν δυναταὶ μεταδόσιαι εἰς τὴν σχετικὴν σπουδαιότητα τῶν κυρίων μεταφορικῶν ὀδῶν. γ) Ἐπέκτασις τῆς βιομηχανίας γενικῶς — καὶ αὐξησις τῆς παραγωγῆς εἰδικῶς — εἰς τὰς κυριωτέρας χώρας, αἵτινες καταναλίσκουν μετάλλευμα. Καὶ δ) Ἡ παρακμὴ τῆς μεθόδου Bessemer κατασκευῆς χάλυβος, ἐν συνδυασμῷ πρὸς αὐξησιν τῆς ἀφονίας παλαιοσιδήρων.

Λογικὸν νὰ παραδεχθῇ τις, ὅτι εὐρισκόμεθα πρὸ μιᾶς περιόδου περιωρισμένης βιομηχανικῆς ἐπεκτάσεως καὶ ὅτι, παρὰ τὴν ὑποχώρησιν τοῦ 1958, τὸ σύνολον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν μεταλλεύματάν θὰ φθάσῃ, ἀσφαλῶς, τὸ 1960 εἰς τὰ 90 ἔως 95 ἐκατομμύρια τόννων, διὰ νὰ ἀνέλθῃ τὸ 1961 γύρω τῶν 100 ἐκατομμυρίων τόννων. Ἐν τούτοις, ἀνὴρ ἡ χρησιμοποίησις παλαιοσιδήρων διὰ τὴν παραγωγὴν χάλυβος κερδίσῃ ἔδαφος, εἰς βάρος τοῦ σιδηρομεταλλεύματος, οἱ ἀνωτέρω ὑπολογισμοὶ εἰναι δυνατῶν νὰ εὑρίσκωνται πολὺ ὑψηλά. Συμπεραίνομεν ὅτεν — καταλήγει ἡ ἔρευνα Οὐέστον — ὅτι, ἀν δὲν ὑπάρξῃ ἀπρόδειππός τις οἰκονομικῆς ὑποχώρησις ἢ ἀν ἐκτελεσθούν παραδόσεις σκαφῶν μὴ εἰσέτι παραγγελθέντων — πέραν πάσης προσδοκίας — τότε τὸ μεταξὺ τῆς διλίκης μεταφορικῆς ἱκανότητος τοῦ στόλου τῶν μεταλλοφράων καὶ τῶν παγκοσμίων μεταφορικῶν ἀναγκῶν χάσμα, θὰ γίνη κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη ἀσφαλῶς μόνον στεκάτερον.

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

JAMES SMYRNIOUDIS

SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS:
"SMYRNIOURI., BALTIMORE

608 EAST PRATT ST.

BALTIMORE 2, MD.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΔΙΚΑΙΑ

ΑΡΙΘ. 3077/58 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

—Ναυτικός Πράκτωρ, ιδιάζουσα θέσις αύτού έναντι άμεσου άντιπροσώπου. Άμοιβή αύτού και έφαρμογή διατάξεων Α. Κ. παραδεκτή σώματος άγωγών έκ συμβάσεως και άδικοπραξίας.

Έπειδή, μή υπαρχούσης ρητής διατάξεως έν τῷ Ἐμπορικῷ Νόμῳ περὶ τῆς ναυτικῆς θέσεως καὶ εὐθύνης τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος ὑπὸ τὸ γράτος τῆς Ισχύος τοῦ Α. Κ. κατὰ τὴν κρατήσασαν γνώμην τῶν δικαστηρίων τῆς ούσιας οὗτος ἐν τῇ συμβάσει τῆς ναυλώσεως καὶ τῆς μεταφορᾶς τῶν ἐμπορευμάτων συμβάλλεται ὡς ἄμεσος ἀντιπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ὡς ἐκ τούτου οὐδεμίαν εὐθύνην φέρει διὰ τὴν μεταφοράν τῶν πραγμάτων (ἀρθρ. 211 Α.Κ.) ἔκτὸς ἐάν συντρέχῃ ἀτομικὸν πταῖσμα τούτου, διε τάνακτοντει κατ' αὐτοῦ ἔξωσυμβατική εὐθύνη, κατὰ τὸ ἀρθρον 914 Α. Κ. Οὐχ' ἡττον, ὅμως, ἡ θέσις τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος ἐνέχει τι τὸ ιδιάζον, ἐν σχέσει μὲ τὴν θέσιν τοῦ ἀμέσου ἀντιπροσώπου ἐν τῷ δικαίῳ, λόγω τῆς εἰδικῆς φύσεως τῆς ἐργασίας τούτου καὶ τῶν εἰδικῶν οἰκονομικῶν συνθηκῶν ὑφ' ἣς ἀκτελεῖται αὐτή. Οὗτος διὰ κάθε φορτωσιν ἐμπορευμάτων, καθὼς καὶ διὰ κάθε ἐκφόρτωσιν, δικαιούται νὰ λάβῃ ἀμοιβήν, τὸ ποσὸν τῆς ὅποιας καθορίζεται ὑπὸ κανονισμοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τοῦ νόμου (ἀρθρον 3 § 2 Α. Ν. 381)36, τροποποιήσαντος τοὺς νόμους 5167 καὶ 5944), ἡτις βαρύνει τὸν φορτωτὴν ἢ παραλίπητην καὶ διδεται ἔνεκα τῆς παραλαβῆς ἐν τῇ ἡηρᾳ καὶ τῆς φορτώσεως ἐπὶ τοῦ πλοίου τῶν πραγμάτων ἐν τῷ λιμένι τῆς φορτώσεως, ὡς καὶ ἔνεκα τῆς φροντίδος τῆς ἐκφόρτωσεως ἐν τῷ λιμένι τοῦ προσρισμοῦ, ὡς εἰς τούτου ἔχει προσωπικὸν χρηματικὸν ἐνδιαφέρον. Οὕτω ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως διὰ κάθε ζημίαν τῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων εὐθύνεται ὁ μεταφορεὺς κατὰ τὰ ἀρθρα 310, 311, 319, 380, 278 τοῦ Ε. Ν. πλοιοκτήτης ἢ ἐφοπλιστής, διότι διὰ τὸ πράκτωρ συμβάλλεται μετὰ τοῦ φορτωτοῦ ὡς ἄμεσος ἐκπρόσωπος τοῦ πλοίου, ἀλλὰ κατὰ τὸ σημεῖον μέχρι τῆς τοποθετήσεως τῶν πραγμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὡς καὶ ἀπὸ τῆς ἐκφόρτωσεως μέχρι τῆς παραδόσεως ὁ πράκτωρ εὐθύνεται ἔναντι τοῦ φορτωτοῦ, διότι διὰ τὰ τημάτα ταῦτα τῆς μεταφορᾶς συμβάλλεται οὐδός προσωπικῶς μετὰ τοῦ φορτωτοῦ, εἶναι φορεὺς ίδιατέρου αὐτοτελοῦς δικαιώματος καὶ ἔχει τὴν ἔξουσίαν νὰ ζητήσῃ τὴν δικαστικὴν ἀντίληψιν καὶ νὰ στραφῇ προσωπικῶς ἔναντιον ἑκείνου δοτις εἶναι ὑπόχρεως νὰ καταβάλῃ τὰ δικαιώματα του καὶ ἀντιστρόφως ὁ φορτωτὴς ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ στραφῇ ἔναντιον τοῦ πράκτορος διὰ ζημίας προξενηθείσας εἰς τὰ ἐμπορεύματα αὐτοῦ κατὰ τὰ ἀνωτέρω στάδια τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς. Κατὰ τὰ ἐν τῇ κρινομένῃ ἀγωγῇ Ιστορούμενα, ὁ ἔναγόμενος ἔμπορος κατὰ κύριον ἐπάγγελμα παρέσχεν εἰς τὸν ἔναγοντα, ἀσκοῦντα ἔνταῦθα κατὰ κύριον ἐπάγγελμα τὴν ἐπὶ κέρδει πραστορέυσιν πλοίων καὶ τὴν ἐπιχείρησιν μεταφορᾶς ἀγαθῶν διὰ θαλάσσης τὴν ἐντολὴν τῆς φορτώσεως ἔντευθεν καὶ διὰ θαλάσσης ἀποστολῆς εἰς Πειραιά, τὴν μὲν 24ην Ἰουνίου 1954 ἐδόμηκοντα δεμάτων φυλλοτριμάτων καπνοῦ βάρους (2131) χιλιογράμμων, τὴν δὲ 6-9-1954 (221) δεμάτων βάρους (6450) χιλιογράμμων. Εἰς ἀκτέλεσιν τῶν ὡς ἄνω ἐντολῶν, διὰ τὸν πράκτωρος τοῦ πλοίου Λ., ἐκδοθείσης τῆς ὑπ' ἀριθ. 13.229)24-6-56 φορτωτικῆς, τὴν δὲ 6-9-1954 τὰ (221) δέματα ἐπὶ τοῦ οικού Μ. ἐκδοθείσης τῆς ὑπ' ἀριθ. 1924)6-9-54 φορτωτικῆς, ἀτίας ἀπέστειλεν εἰς Πειραιά εἰς παραλαβὴν τοῦ ἔναγοντος. Διὰ τὴν ἀκτέλεσιν τῶν ὡς ἄνω μεταφορῶν, διὰ τὸν πράκτωρος τοῦ πλοίου Λ. διὰ λογού συμὸν τοῦ ἔναγοντος, κατέθαλεν ἐκ χρημάτων τοῦ α) διὰ τὴν ἀποστολὴν (70) δεμάτων: 1) διὰ ναύλον δρχ. 215, διὰ δικαιώματα φορτωτικῆς καὶ ἐργατικῆς φορτώσεως, χαρτόσημον δρχ. 121,50 (10 σὺν 80 σὺν 31,50), 2) διὰ τὸν πράκτωρος τοῦ πλοίου Λ. διὰ τὴν ἔναγόμενος διὰ τῆς σχίσιας τοῦ φορτίου τῶν 70 δεμάτων ἐκ δρχ. 17048, ἐλασσεν ὡς προκαταβολὴν ἀπὸ τὸν ἔναγοντα τὸ ποσὸν δρχ. (1.600), διότε δένει νὰ καταβάλῃ εἰς Πειραιά κατὰ τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου. Οἱ ἔναγόμενος, ἐνῷ τὰ ὡς ἄνω φορτία ἀπεστάλησαν εἰς Πειραιά, ἡρήθη νὰ τὰ παραλάβῃ καὶ ἐξεπλειστηράσθησαν ὑπὸ τοῦ Τελονείου Πειραιῶς. Διάκεται ἡ καταψήφιστις τοῦ ἔναγοντος εἰς τὴν καταβολὴν: 1) Δραχ. (1914.50) νομιμοτόκως ἀπὸ τῆς 27-6-1954 καὶ δρχ. (6186.50) νομιμοτόκως ἀπὸ τῆς 9-9-1954. Οὕτως ἔχουσα ἡ κρινομένη ἀγωγή, περιέχει σώματος άγωγῶν ἐκ τῆς ἐντολῆς, διὰ τὰς γενομένας προκαταβολάς, (ἀρθρ. 713, 722, 806, Α.Κ.) παραδεκτῶς ἐνωθείσας εἰς τὸ αὐτὸ δικόγραφον δι' ἐλλειψιν ἀντιφάσεως, συνωδῆ τοῖς ἀρθρ. 535, 536 Πολ. Δικ. Λόγω ποσοῦ, αἱ σωρεύμεναι ἀγωγαὶ οἵδει νὰ εἰσαχθῶσιν εἰς τὸ Εἰρηνοδικεῖον, πλὴν δημως, μὴ ἀντιλέγοντος τοῦ ἔναγοντος, ύφισταται σιωπηρά παρέκτασις τῆς ἀρμοδι-

ότητος τοῦ δικαστηρίου τούτου κατὰ τὰ ἀρθρα 529 § 3, 24, 25 τῆς Πολιτ. Δικ.

Ἐπειδή, ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν ἀρθρ. 341, 345 τοῦ Α. Κ. σαφῶς προκύπτει ὅτι ὑφισταμένης ὑπερημερίας τοῦ διεθετέου, διὰ τῆς παρελύσεως τῆς ὥρισμένης ἡμέρας πρὸς ἐκπλήρωσιν τῆς παροχῆς, ἐπὶ χρηματικῆς φρειλῆς, διὰ διανεισθῆς δικαιούται νὰ ἀπαιτήσῃ τὸν νόμιμον τόκον. Νόμιμον ὅθεν τὸ στήμα τῆς ἀγωγῆς περὶ ἐπιδικάσεως τόκων, διὰ τὸ ποσὸν δρχ. (1914.50) ἀπὸ 27-6-54 καὶ διὰ τὸ ποσὸν δραχμῶν (6185.50) ἀπὸ 9-9-54, λόγω συμπεφωνημένου χρόνου παραλαβῆς τῶν ὡς ἄνω φορτίων καὶ διόν νὰ ὑποχρεωθῇ διάγνωση τοῦ προσωπικού ἐγγράφου καὶ μαρτύρων, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, λόγω τῆς ἐμπορικότητος τῆς διαφορᾶς (ἀρθρ. 304 § 1 τῆς Πολ. Δικ.).

Ἐπειδή ἀληθῶς διὰ τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως καὶ γενικῶς διὰ τὴν ἀκτέλεσιν τῆς μεταφορᾶς καὶ τὴν ζημίαν τῶν μεταφερομένων πραγμάτων, συνάπτεται πρὸς τὸν φορτωτὴν ὡς ἄμεσος ἐκπρόσωπος τοῦ πλοίου, πλὴν δημως κατὰ τὸ στάδιον μέχρι τῆς τοποθετήσεως τῶν πραγμάτων ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὡς καὶ ἀπὸ τῆς ἐκφορτώσεως, συμβάλλεται προσωπικῶς μετὰ τοῦ φορτωτοῦ καὶ ὑπέχει εὐθύνη ἀστικὴν διὰ τὰς προξενηθείσας ζημίας τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τὸ στάδιον τοῦτο. Ἐάν δὲ συντρέχῃ καὶ ἀτομικὸν αὐτοῦ πταῖσμα, προκύπτει καὶ ἑξασυμβατική αὐτοῦ κατὰ τὰ ἀρθρ. 914, 297, 298 τοῦ Α. Κ., ὡς τοῦτο γίνεται παγίως δεκτὸν ὑπὸ τῆς νομολογίας καὶ τῶν συγγραφέων. Οἱ ἔναγόμενοι διὰ τῶν προτάσεων Ισχυρίζεται διὰ τὸ ἔναγοντας κατὰ τὴν γενιμένην φόρτωσιν τῶν (221) δεμάτων φυλλοτριμάτων καπνοῦ ἐπὶ τοῦ πετρελαιοκινήτου τοῦ «Εργάριος Φ.», λόγω τῆς τοποθετήσεως τούτων ἐπὶ τοῦ δερεγμένου δαπέδου, κατὰ δὲ τὴν ἐν συνεχείᾳ εἰς Πειραιά ἀνταπόθεσίν των εἰς τὰς παγίες δεκτὸν πταῖσματος μετὰ τοῦ φορτωτοῦ, προστάθησαν ἐκ τοῦ πλοίου, ἐπῆλθε καταστροφὴ δλοκήρου τοῦ ἐμπορεύματος καὶ ἐπὶ πταῖσματος τοῦ ἔναγοντος, ὑποχρέου διὰ τὴν κανονικὴν παράδοσιν τούτου εἰς Πειραιά καὶ ὑπέστη ζημίαν ἐκ δραχ. 25.743 (8581 χιλιόγρ. X 3 δρχ.). Διὰ τῶν προτάσεων συννόμων προτείνει ἀνταγωγικῶς τὴν καταψήφισιν τοῦ ἔναγοντος εἰς τὴν καταβολὴν δρχ. 25.743 διὰ τὴν προξενηθείσαν αὐτῷ ζημίαν ἐτῆς κατατροφῆς ἀπάντων τῶν φυλλοτριμάτων καπνοῦ (ἀρθρ. 19 § 3, 543, 564 Πολ. Δικ. ΑΠ 816)1954 EEN 2210). Η οὕτω ἐγειρόμενη ἀνταγωγὴ περιέχει σώματος ἀγωγῶν, ήτοι τὴν ἀπό τῆς συμβάσεως μεταφορᾶς συνεπείᾳ τῆς διεθετήσεως ἐπόλης (ἀρθρ. 714 ΑΚ) καὶ τὴν ἐκ τῆς ἀδικοπραξίας (ἀρθρ. 914 ΑΚ) ἐκάστη τῶν ὁποίων ἐπὶ ἀλλοίας ἐρείδεται βάσεως, τὸ αὐτὸ δημως διώκει ἀποτέλεσμα, παραδεκτῶς ἐνωθείσας εἰς τὸ δικόγραφον δι' ἐλλειψιν ἀντιφάσεως (Ζέπου 'Ενοχ. σελ. 96 Μιχαηλίδης-Νουάρος 'Ερμ. Α. Κ. ἀρθρ. 332, 334, Οίκου. Λιβαδά § 71 σημ. 1). Υπόχρεως δθεν καθίσταται διὰ τὸν πράκτωρος πρὸς ἀπόδειξην τῆς ἀνταγωγῆς τοῦ διά παντὸς νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ μαρτύρων, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου, λόγω τῆς ἐμπορικότητος τῆς διαφορᾶς.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ. "Ηδη τὰ τῆς ναυλώσεως ρυθμίζονται ὑπὸ τῶν ἀρθρών 107—167 τοῦ ὑπ' ἀριθ. 3816)58 περὶ Κώδικος 'Ιδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, τοῦ ὁποίου ή Ισχὺς ήρθατο ἀπὸ 29 Αὔγουστου 1958.

"Η παλαιότερα νομολογία τῶν Δικαστηρίων ἐδέχετο διὰ τὸν πράκτωρον προτοκατάστατος τοῦ πλοιάρχου καὶ ἀντιπρόσωπος τοῦ πλοιοκτήτου. (Πρωτοδικείον Πειραιῶς ἀριθ. 228)49).

"Ο πράκτωρ ἀτμοπολίσου εἶναι μὲν πρόσωπον δεκτικὸν καταβολῆς τοῦ ναύλου, δὲν ἔχει δημως τὴν ἔξουσίαν νὰ προδιαίνῃ εἰς ἀναγνωρίσεις προγευμένων παρὰ τρίτοις γενομένων καταβολῶν. (Ἐφετεῖον 'Αθηνῶν ἀριθ. 531)37).

"Ἐπὶ συμβάσεως θαλασσίας μεταφορᾶς, διὰ τὴν ἔναγοντα τὸν πράκτωρος πρὸς στήριξιν τῶν ἀπαιτήσεων του δὲν ἔχει ἀνάγκην τῆς ἐπικλήσεως πταῖσματος τοῦ πλοιάρχου καὶ τὸν πράκτωρος, δοτις εἶναι ὑποκατάστατος τοῦ πλοιοκτήτου (Πρωτοδικείον Πειραιῶς ἀριθ. 228)49).

"Δι' εὐθύνην πράκτορος κατὰ ναύλωσιν καὶ ἐπιφύλαξιν παραλαβῆς ἐμπορεύματος ἀριθ. 29)55 'Εφετ. 'Αθηνῶν («Ναυτ. Χρον.» τεῦχ. 242). Εὐθύνη μεταφορέως κατὰ ναύλωσιν, έθιμον μετὰ εἰσαγωγῆς 'Αστικοῦ Κώδικος ἀριθ. 606)55 Πρωτοδικείον Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» τ. 256, σελ. 18).

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

TELEGRAMS
ALL OFFICES
"ATLANTIC."

ATLANTIC SHIPPING AGENCY

SHIPPING AGENTS & BROKERS

HEAD OFFICE
PORT-SAID
10, Sultan Hussein Quay
P. O. Box 335

SUEZ
23, Tuly Street
P. O. Box 74

ALEXANDRIA
5 Sherif Street
P. O. Box 1638

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΟΥ κ. I. ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ. Μάιος. Αι τιμαὶ τῶν πρώτων ύλῶν ἐκινήθησαν κατὰ μέσον ὅρου πρὸς τὰ ἄνω κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον. Τὰ ἀποθέματα εἰς τὴν Ἀμερικὴν, τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Ἰσπανίαν δείπονται ἐξαντλούμενα. Ἡ ἀνάσχωμένης τῶν, ἐνισχυόμενην ἀπὸ τὴν ἐπὶ τὰ δελτίων τροπήν τῆς διοικητικῆς δραστηριότητος, ἡρχίσει διενεργούμενη.

— Τιμαὶ μεγαλύτεραι ἐπισημαίνονται εἰς ὡρισμένον μόνον εἶδον, περιλαμβανομένων τῶν ἔριων, τοῦ καστοσούκου, τοῦ χαλκοῦ, τοῦ καστιτέρου, τῶν δερμάτων καὶ τῶν ὑφαντικῶν ἴνων. Τοῦ σίτου, τούναντίον, τοῦ βάμβακος, τοῦ καφέ, τοῦ μολύbdου καὶ τοῦ ψευδαργύρου, αἱ τιμαὶ, λόγῳ τῶν μεγάλων ἀποθέμάτων, κρατοῦνται εἰσέτι εἰς χαρηλὰ ἐπίπεδα. Τῆς ζαχάρως, ἐπίσης, ὥπως καὶ τοῦ ἀργού πετρελαίου τὰ ἀποθέματα πιέζουν τὰς τιμάς.

— Προσιμέναι μόνον περιοχαὶ παραγωγικαὶ ὁκατεργάστων ύλῶν ἀποκομίζουν τὰ πρώτα κέρδη τῆς ἀνατιμήσεως. Ἄλλαι οὐδὲν ὠφελήθησαν καὶ συνεπῶς ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἡ παγκόσμιος οἰκονομία δὲν ἥσθινθη ζωηρὸν τὸν ἀντίκτυπον ἀπὸ τὴν πρὸς τὴν ἀναδίωσιν τῆς ζητήσεως ἀρχαμένην κίνησιν.

• Θά πρέπει ἡ Δυτικὴ Εὐρώπη, κατὰ τοὺς Ἀμερικανοὺς παρατηρητάς, νὰ περιμένῃ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους σταθεράν τὴν ἄνοδον τῆς Οικονομίας τῆς.

— Κατὰ 5 % προβλέπεται μεγαλύτερα ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ τῆς Κοινοπραξίας τῶν ἔξι χωρῶν ἔναντι τοῦ τοῦ 1958. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐπίσης θὰ εἰναι ὑψημέναι κατὰ τὸ αὐτὸν ποσοστόν.

— Εἰδικότερον εἰς τὴν Γερμανίαν, τὴν Ἰταλίαν καὶ τὴν Ὀλλανδίαν ἡ αὐξησις τῆς παραγωγῆς θὰ εἰναι γύρω τῶν 7 %. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν βραδύτερος ὁ ρυθμός (2 - 3 %), ἐνῷ εἰς τὴν Γαλλίαν δὲν ἡρχίσειν ἀκόμη ἡ πρὸς τὴν ἀνιούσαν πορεία.

• Μὲ τὰ 91 % τῆς παραγωγικῆς τῆς ικανότητος εἰργάσθη κατὰ Μάρτιον ἡ βιομηχανία χάλυβος τῆς Δυτ. Εὐρώπης. Ἡ πλήρης ἀπασχόλησις προεβλέπεται ἐντὸς τῶν ἀμέρεων προσεχῶν μηνῶν.

— Ἡ πρὸς τὴν ἀνιούσαν πορεία τῆς παραγωγῆς χάλυβος σημειώνοται καὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Ἐπὶ τρεῖς ἥδη μῆνας περισσότερος χάλυψ παράγεται ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιστινήν περίοδον.

• Αἰδοθῇ ὑπῆρξεν ἡ αὐξησις τῆς παραγωγῆς χάλυβος εἰς τὴν Κοινότητα τῶν ἔξι εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Ἔφθασε κατ' Ἀπρίλιον εἰς 5.3 ἑκατομμύρια τόνων, εἰς τὸ ὑψηλότερον δηλαδὴ σημειωθὲν ὄριον ἀπὸ τοῦ Ἰανουαρίου 1958.

— Αἱ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα παραγγελίαι ἀνῆλθον εἰς 4.4 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 4.13 τοῦ Μαρτίου καὶ 3.6 ἑκατομμύριων τόνων τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου ἐ. ἐ. Αἱ παραγγελίαι αὐταὶ προήρχοντο, κατὰ κύριον λόγον, ἀπὸ τὸ ἐσωτερικὸν τῶν ἔξι χωρῶν τῆς Κοινότητος, ἐν τινὶ δὲ μέτρων καὶ ἀπὸ τὸ ἐσωτερικόν.

— Τῆς Ἀμερικῆς ἐπίσης ἡ βιομηχανία χάλυβος παρήγαγε κατ' Ἀπρίλιον μίαν ποσότητα 11.272.000 τόνων, ἔναντι 11.567.000 τ. τοῦ Μαρτίου, ἀλλὰ μὲ περισσότερας τότε ἐργασίμους ὥρας.

— Ἀς σημειώθη, ὅτι τὸ ὄριον τῶν 11.000.000 τόνων ἐσημειώθη μόνον κατ' Ὁκτώβριον τοῦ 1956 καὶ κατ' Ἰανουαρίον τοῦ 1957. Τὸν Ἀπρίλιον τοῦ 1958 είχον παραχθῆ μόνον 5.532.999 τόνοι.

— Ἐν τῷ μεταξύ, παρὰ τοὺς εἰσαγωγικοὺς περιορισμούς, τὰ ἀποθέματα γαιανθρακῶν εἰς τὰς χώρας τῆς Κοινοπραξίας ηὔξηθησαν τὴν τελευταῖον ἔβδομόδιο τοῦ Ἀπρίλιου κατὰ 500.000 τόνων. Ἔφθασαν εἰς 29.3 ἑκατομμύρια τόνων, ἔναντι 14.8 πρὸ ἔτους.

• Ολαὶ αἱ πληροφορίαι — ὑπὸ τὸ φῶς καὶ τῶν ἀνωτέρω στοιχείων — κατολήγουν εἰς τὴν διαπίστωσιν, ὅτι ἡ Δύσις ἀρχίζει καὶ πάλιν εὐημεροῦσα, μὲ τὴν βιομηχανίαν τῆς παρόγουσσαν εἰς ὑψηλὸν βαθμόν. Ἡ ζήτησις, κατὰ συνέπειαν, καὶ τῶν πρώτων ύλῶν θὰ δείνην παραλήλως.

— Τῆς Ρωσίας ἐπίσης καὶ τῶν ἐν Εὐρώπῃ δορυφόρων τῆς ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ δείνει αὐξανομένη, ἐνῷ καὶ ἡ Κίνα ἐμφανίζεται ἐφαρμόζουσα ἐν πρόγραμμα ἐκβιομηχανίσεως καὶ ἀγροτικῆς παραγωγῆς ὑψηλοῦ ἐπιπέδου.

— Ολοὶ αὐτοὶ οἱ παράγοντες τείνουν νὰ δημιουργήσουν αὐξησιν τοῦ πογκοσμίου ἐμπορίου καὶ κατὰ συνέπειαν νὰ προσφέρουν περισσότεραν ἐργασίαν καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν.

• Χαρακτηριστικαὶ τῆς ζητήσεως χάλυβος εἰς τὴν Ἀμερικὴν εἰναι αἱ ἀθροία ἀγοραὶ ἀπὸ τὴν Εὐρώπην. Εἰς ἔξακοσίας χιλιάδας τόνων ἀνήκοντο αἱ κατὰ Φεβρουαρίον καὶ Μάρτιον κλεισθεῖσαι ἀγοραί. Ἡ ἀστάθεια, λόγῳ τῆς ἀπειλουμένης ἀπεργίας, εἰς τὴν παραγωγὴν χάλυβος εἰς τὴν Ἀμερικὴν, προεβλέπεται νὰ ἐνισχύσῃ τὸ ἀγοραστικὸν ἐνδιαφέρον τῶν Ἀμερικανῶν εἰσαγωγέων.

• Χαρακτηριστικὴ ὑπῆρξεν ἡ πτῶσις τοῦ ὕγκου τῆς κινήσεως τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν κατὰ τὸ 1958. Ἐμειώθη κατὰ 12.4% (μὲ κίνησιν 253.593.162 τ., ἔναντι 289.462.107 τ., τοῦ 1957).

— Αἱ ἔξαγωγαὶ γαιανθρακῶν ήσαν αἱ περισσότερον πληγεῖσαι. Τὸ γεγονός τούτου ἐπαρκῶς ἐπειγεῖ τὴν κρίσιν εἰς τὰς ἐργασίας τῆς «τράπη» ναυτιλίας.

• Ἐξαγοράζονται δι' ἀποζημιώσεως τὰ ὑφιστάμενα συμβόλαια προμηθεῖσαι ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοκαστοῦ ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς Γερμα-

νοὺς ἰδιοκτήτας γαιανθρακωρυχείων τῆς Ρούρ.

— Ἀνεκοινώθη πρὸ ἔβδομόδιος, ὅτι συμβόλαια δέκα ἑκατομμυρίων τόνων ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοκαστοῦ ηκυρώθησαν οὕτω. Αἱ ἀποζημιώσεις χαρακτηρίζονται βαρύταται.

• Εἰς 2.9 ἑκατομ. τόνων ἀνῆλθον αἱ εἰσαγωγαὶ γαιανθράκων εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν διὰ τὸ α', τρίμηνον τοῦ 1959. Μείωσις ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1958 κατὰ 800 χιλ. τόνων. Ἐπὸ τὴν Ἀμερικὴν αἱ εἰσαγωγαὶ περιωρίσθησαν εἰς 2 ἑκατομ. τόν. ἔναντι τῶν 3.2 τοῦ α'. τριμήνου τοῦ 1958.

• Θά ἐπανέλθῃ ὑπὸ ὀμαλωτέρας συνήθης ἡ εἰσαγωγὴ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοκαστοῦ εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην. Οἱ ἀρμόδιοι τῆς Κοινοπραξίας τῶν ἔξι χωρῶν προβλέπουν μίαν ἐτησίαν εἰσαγωγὴν 12 - 15 ἑκατομ. τόνων, εύθὺς ὡς τὰ ὑπάρχοντα ἀποθέματα ὀλιγοστεύσουν. Ἡ Εὐρώπη — λέγουν — θὰ συνεχίσῃ διὰ πολλὰ ἐτη ἔχουσα τὴν ἀνάγκην τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακοκαστοῦ.

• Καλὴ προβλέπεται ἡ ἐσοδεία τῶν σιτηρῶν καθ' ὅλην τὴν Εὐρώπην. Ἡ περίοδος τῶν παγετῶν παρῆθεν. Οἱ φόδοι τῆς καταστροφῆς δὲν δικαιολογούνται. Αἱ εἰσαγωγαὶ θὰ περιορισθοῦν μέχρι τῆς πλήρους συγκομιδῆς καὶ διακριθώσεως τῆς ποιότητος καὶ τοῦ ὕγκου αὐτῆς.

• Ἡ νέα ἀγγλοσοβιετικὴ συμφωνία τείνει αἰσθητῶς νὰ διευρύνῃ τὰς ἐμπορικὰς συναλλαγὰς τῶν δύο χωρῶν.

— Ἡ Ἀγγλία θὰ ἀγοράσῃ ἐμπορεύματα ἀξίας 80 ἑκατομ. λιρῶν (57 ἑκατομ. λιρ. τὸ 1958) καὶ ἡ Ρωσία θὰ αύξησῃ σημαντικῶς τὰς ἔξι Ἀγγλίας ἀγοράς της.

— Σιτηρά, χυλεία, μεταλλεύματα θὰ περιλαμβάνωνται εἰς τὰς ἀγοράς τῆς Αγγλίας. Προιόντα βιομηχανικά, χημικά κλπ. θὰ ἀγοράσῃ η Ρωσία. Ἡ ἐκ Μαύρης Θαλάσσης κίνησις προβλέπεται ζωηροτάτη διὰ τὴν Αγγλίαν.

• Διὰ νὰ καταδειχθῇ ὁ ὕγκος τῆς ἀμερικανικῆς συμμετοχῆς εἰς τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον σιτηρῶν ἀρκεῖ τὸ γεγονός, ὅτι ἐπὶ κινήσεως 1.100 ἑκατομμυρίων μπούσελις διὰ τὸ ἐφετεινὸν σύνολον, αἱ ἔξαγωγαὶ τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν βάθισουν τὰ 460 ἑκατομ. μπούσελς.

• Πρό τινος ἀκόμη χρόνου ζωηροτάτη ἐξεδηλοῦτο ἡ ἀνησυχία διὰ τὴν εἰς πετρέλαια ἐπάρκειαν, ἵνα καλυφθοῦν αἱ αὔξουσαι ἀνάγκαι τοῦ κόσμου.

— Τώρα αἱ ἀνησυχίαι στρέφονται πρὸς τὴν ὑπερπαραγωγήν. Νέαι περιοχαὶ πετρελαιοφόροι ἐπισημαίνονται, ἡ παραγωγὴ αὐξάνει, αἱ τιμαὶ ἐκπίπτουν καὶ ἐν τούτοις ἡ ἀναζήτησις νέων πηγῶν συνεχίζεται.

— Κύριος λόγος, προβαλλόμενος ἀπὸ τοὺς κύκλους τῶν δυνάμεων τῆς Δύσεως: Ἀπαλλαγὴ, ὀπωδόνηστος, τῆς ἀμέσου ἐξαρτήσεως τῆς Δ. Εὐρώπης ἀπὸ τὰς πολιτικὰς ἀνωμαλίας τῆς Μέσης Ἀνατολῆς. Πηγαί, πρὸς ἄλλα σημεῖα τῆς Υδρογείου θὰ ἀντικαταστήσουν, σύν τῷ χρόνῳ τὰ πετρέλαια τῆς Μέσης Ἀνατολῆς.

• Μικρὰ ἐπισημαίνονται ἡ αὐξησις τῆς καταναλώσεως τῶν πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν Ἀμερικὴν κατ' Ἀπρίλιον — μόλις 2 % — παρὰ τὴν ἀναβίωσιν τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος.

— Ἐκτάκτως μεγάλα καὶ τὰ ἀποθέματα, παρὰ τὸν κατὰ 36 % περιορισμὸν τῶν εἰσαγωγῶν.

• Γιγαντιαίον ἐργοστάσιον χάλυβος πρόκειται νὰ ιδρυθῇ εἰς τὴν Δουνεκέρκη μὲ κρατικὴ χρηματοδότησιν. Κόστος 500 ἑκατομ. δολλαρίων. «Ἐναρξεὶς τῆς λειτουργίας του τὸ 1962. Παραγωγὴ 500 χιλ. τόν. χυτοδίηρου καὶ 600 χιλ. τόν. χάλυβος. Ἀξιοσημείωτον: Κρηπιδώματα διὰ τὴν παραδολήν μεταλλοφόρων 45.000 τόνων προβλέπονται!»

• Συνεβλήθη ἡ Μπέθλεμ, μεγάλη ἑταῖρισ χάλυβος μὲ τὴν λιβεριανὴν κυβέρνησην διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλουσίων κοιτασμάτων σιδηρομεταλλεύματος. Κέρδος 50-50 μεταξὺ Λιβερίας καὶ τῆς Μπέθλεμ. Προβλέπονται μεγάλαι αἱ ἐκείθεν μεταφοραί. Εἰδικὸς λιμὴν θὰ κατασκευασθῇ, ίκανὸς νὰ δεχθῇ τὰ μεγάλα μεταλλοφόρα.

“ΟΛΥΜΠΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

I. K. ΑΡΒΑΝΙΤΙΔΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ

ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4

ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41

ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

Ἐκδόσεις: Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ Ᾱτμοπλοϊκῶν Εἰσιτηρίων.

· Αποστολαὶ πληρωμάτων - Ναυτικαὶ Εργασίαι

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: “ΟΛΥΜΠΟΤΟΥΡΣ”



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Τά ναυπηγεία τής Δυτικής Γερμανίας είναι άμφισσολον, ανά όταν έπιπτουν τό 1959 κατασκευάς πλοίων, σύσσας κατά τό 1958. Τά μεγάλα ναυπηγεία έχουν, δεδαίως, ανά χείρας άρκετάς άκομη παραγγελίας και παρά τάς γενομένας άκυρωσεις συμβολαίων, δύναται ή έργασία τών άμειώτων νά διατηρηθή μέχρι τό 1960. Ή κατάστασις, θμως, θεωρεῖται κρίσιμος διά τά μικράς και μετρίας άποδοσεών ναυπηγεία. Μερικά έξ αύτών άντιμετωπίζουν ήδη δυσκολούς περιστάσεις. Ακόμη και τά άπασχολούμενα μέ τήν πλήρη αύτών δυναμικότητα δέν διαθέτουν παραγγελίας πέραν τών έτους, ένώ και ή προσποτή διά νέας τοιαύτας δέν είναι και τόσον ένθαρρυντική. Σημειωτέον, δτι και τά μεγάλα ναυπηγεία έχουν ύπό διαπραγμάτευσιν μικρά τίνα μόνον συμβόλαια, ένώ και αι έργασία έπισκευών περιωρίσθησαν.

Αι παραγγελίαι τού ύπουργειού 'Αμύνης και άλλα σχέδια άρωγής από τάς παρακτίους περιοχάς τής 'Ομοσπόνδιου Γερμανίας, είναι πιθανόν νά δελτώσουν τήν κατάστασιν. Συζητήται τώρα ή έκτασις τής χρηματοδότησεως τών γερμανικών ναυτιλιασκών έπιχειρήσεων, προκειμένου αύται νά προβούν είς νέας παραγγελίας. Κατά τό παρελθόν έτος συνεπληρώθησαν 250 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 1.274.000 τόνων γκρός, είς δέ τό τέλος τού 1958 έτέλουν ύπό κατασκευήν 189 πλοία, 1.100.000 τόνων γκρός, έκ τών όπιον 38 ήσαν δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητος 424.000 τόν. γκρός. Ας σημειωθή, τέλος, δτι ή δύναμις τής γερμανικής ναυτιλίας κατά τίνα λήξιν τών έτους ήριθμει 1341 σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 4.100.000 τόνων γκρός.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΣΧΕΔΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΔΙΩΡΥΓΑ ΠΑΝΑΜΑ

Αντιμετωπίζεται άπό τήν άμερικανικήν κυβέρνησην ή άναγκη διεύρυσεως τής διώρυγος τού Παναμά ή τής κατασκευής μιάς νέας τοιαύτης. Εκθεσις ειδικώς πρός τόν σκοπόν αύτών συσταθείσης πρόκειται νά υποβληθή είς τό Κογκρέσον, ένώ και έτέρα έκθεσις θά υποβληθή άπό ένα τεχνικόν Οίκον τής Νέας 'Υόρκης, έπιφορτισθέντα νά συγχρονίση και έπανεκτήμηση προηγούμενα σχέδιοι δελτώσεως τής διώρυγος. Αι τελευταίαι πολιτικαὶ διαταραχαὶ είς τήν μικράν δημοκρατίαν τού Παναμά δέν φαίνεται νά έπηρέασαν τάς έν προκειμένω σκέψεις τών άμερικανών άμοδιών. Οπωδήποτε, διά τού πρώτου σχέδιου προβλέπεται ή διεύρυνσις δών τών τημάτων τής διώρυγος είς ένα έλάχιστον πλάτος 500 ποδῶν και μέ βάθος υδάτων 47 ποδῶν, αντί τών ήδη 42 ποδῶν. Συγχρονισμένον και πλήρως αύτόματον σύστημα έλέγχου θά έγκατασταθή, ένώ και δώρισμένοι άλλαι βελτιώσεις ύποδεικνύονται, μέ δαπάνην 61 έκαπομμύριών, διά τήν έφαρμογήν τού δού σχεδίου.

Τό δεύτερον σχέδιον προβλέπει τήν κατασκευήν μιάς τρίτης σειράς υδατοφρακτών, παραλλήλως πρός τούς ύπάρχοντας, μέ πλάτος 140 ποδῶν, μήκος 1.200 ποδῶν και μέ κόστος 733 έκαπομμύριών δολαρίων. Ένα τρίτον σχέδιον προβλέπει και αύτό τήν κατασκευήν νέων υδατοφρακτών, μέ πλάτος, θμως, 200 ποδῶν και μήκος 1.500 ποδῶν, αντί δαπάνης 1.000 έκαπομμύριών δολαρίων. Τέταρτον σχέδιον άποδέπει νά μεταδοθή ή διώρυξ είς άνοικτό θαλάσσιον δίσιλον, μέ στάθμην τήν έπιφάνειαν τής θαλάσσης. Τό κόστος έφαρμογής τού σχέδιον τού άνοιξιδαζει τήν άπαιτημοσημένην δαπάνην είς 2.500 έκαπομμύρια δολαρίων. Τέλος, ένα πέμπτον σχέδιον ύποδεικνύει τήν διάνοιξιν νέας διώρυγος, μέσω τής Νικαράγουας, μέ στάθμην τήν θαλασσίαν έπιφλεγίαν και μέ Σαπάνην 4.000 έκαπομμύριών δολαρίων. Πάντως, τό τελευταίον τούτο σχέδιον δέν λαμβάνεται 'σοσθαρών ύπ' όψιν.

Η άναγκη, θμως, βελτιώσεως και συγχρονισμού τής διώρυγος τού Πανοικά άναγνωρίζεται άπό δλους τούς παράγοντας, έπειδειαώθη δέ και από ειδικήν έρευναν τού 'Ινστιτούτου Στάνφορτ. Προβλέπεται, δτι

κατά τό έτος 2000 ή κίνησις τής διώρυγος θά υπερβή κατά 112% τήν κίνησιν τού 1958, θά φθάση, δηλαδή, είς τά 102.130.000 τόνων έπησίσ. Αι κρατώσαι, σχετικώς, άντιληψεις τείνουν περιστόρεον είς τήν διαθητικάσιαν άπολλαγήν τής διώρυγος άπό τούς ύδατοφρακτάς, ώστε ή διέλευσις τών πλοίων νά καταστή ταχυτέρα, άλλα και άστραστέρα. Αύτη δέ, άκριβώς, τήν αποφιν μελετούν ήλως ίδιαιτέρως αι άρμοδιαί άμερικανικαί τεχνικαί ύπηρεσιαί.

ΤΟ ΑΤΟΜΟΚΙΝΗΤΟΝ "ΣΑΒΑΝΝΑ".

Χιλιάδες έργατων άπασχολούνται ήδη είς τά ναυπηγεία τού Κάμντεν διά τήν συμπλήρωσην τού πρώτου άτομοκινήτου έμπορικου πλοίου «Σαβάννα», οπέρα λαμβάνει πλέον τήν άριστη και γενικήν έμφανσιν. Δεδομένου, δτι πρόκειται περί πειραματικού πλοίου, τά πάντα έπ' αυτού άποτελούν άντικείμενον ίδιαιτέρως προσοχῆς και μελέτης. Τό ούρανον, οπέρα θά χρησιμοποιηθή ήσαν καύσιμος υλη τού, ήδη ζυγίζει 139 λίθρας και θά είναι ήκανόν πρός άπόδοσην ένεργειας διά ταξιδία 300.000 μιλλίων, ήτοι έπι τριετή και πλέον περίοδον. Χάριν τής συγκρίσεως, άναφέρεται, δτι ένα σύνθετος πλοίον τού μεγέθους τού «Σαβάννα» (13.000 τ.), μέ πρωστηρίους μηχανάς δυνάμεως 22.000 ήπιων, θά έχρειάζετο ύγρον καύσιμον 700 διαρελίων ήμερησίων, οπέρα άντικείμενον είς 80.000 τόν. διά τήν τριετή περίοδον.

Χαρακτηρίστικόν τής προσοχής, μεβ' ήσαν κατασκευάζεται τό «Σαβάννα», είναι και τό γεγονός, δτι θά έπιχειρεια ταξιδία μετά πάροδον έπος δολοκλήρου έτους τού άπο τής έγκαταστάσεως έπ' αυτού τού άντιδραστήρος, δτις ήδη ήδρος 105 τόνων, μή συμπεριλαμβανομένου τού προφυλακτικού διά τήν ραδιενέργειαν περιβλήματος αυτού. Θά καθελκυσθή τή 21ην 'Ιουλίου, θά μεταφερθή είς ήδιαιτέρων τοποθεσίαν διά τήν συμπλήρωσήν του και μόλις κατά Μάρτιον τού 1960 θά είναι έτοιμος πρός παραλαβήν τού καύσιμου του.

Αι δοκιμαί τού ήδη παραταθούν έπι μακρόν. Κατ' άρχας, αι πρώται δοκιμαί τού ήδη αναφέρονται είς τόν δομητικά μηχανήματα, έκτος τού άντιδραστήρος, τού άπειρου τού άπαιτουμένου διά τήν λειτουργίαν των παρεχούμενου άπο τό ναυπηγείον. Έν συνεχεία, θά παραληφθούν τό καύσιμον, δπότε και ήδη άρχισουν αι δοκιμαί μέ άπμόν παραγόμενον διά τής άτομικής ένεργειας. Θά έπακολουθήσουν αι δοκιμαί είς τήν άνοικτήν έδαλασσαν και κατόπιν τό σκάφος θά άναχθη έπι ήμέρας είς τήν ωκεανόν — χωρίς φορτίον και έπιβάτας — ήνα δοκιμασθούν πλήρως αι μηχανάτι τού ήπα διαφόρους καιρικάς συνθήκας και έπιτευχθή ή ικανοποιητική προσαρμογή τού ειδικευμένου πληρώματος είς τάς ήπηρεσίας τού πλοίου. Διά τάς δοκιμάς ταύτας θά άπαιτηθή χρονικόν διάστημα δύο μηνών.

Είτα, τό σκάφος θά παραχωρηθή είς τήν έταιρίαν «Σταίρη Μαρίν», ητις ήδη άναλαδή τήν έμπορικήν του έκμεταλλευσιν. Θά άπασχοληθή είς διαφόρους γραφιμάτις διά τήν μεταφοράν φορτίου και δταν διαπιστώθη πλήρως ή άκριβεια τών έπιστημονικών κατευθύνσεων, ύπο τάς δπόταις κατασκευάσθηση, τότε και μόνον τό «Σαβάννα» θά εισέλθη είς τήν ωλοκληρωμένην ήπηρεσίαν του, δπότε θά παραληφθάνη και έπιβάτας. Τά ταξιδία τού δέν έχουν εισέτη καθορίσθη. Πάντως, θά προσαγγίζεται είς τούς κυριωτέρους λιμένας τού Κόσμου, ήνα έν τή πράξει καταδειχθή ή άξια τής άτομικής ένεργειας, ώς πρωστηρίου δυνάμεως και ήνα έπιδειχθή, ώς τό πρότυπον τής άτομοκινήτου κατασκευάς τού μέλλοντος.

ΙΑΠΩΝΙΑ

ΕΜΕΙΩΘΗΣΑΝ ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΙΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΙ

Τήν κρατικήν δοθείσιαν ζητούν τά ιαπωνικά ναυπηγεία, προκειμένου νά έπαινησον τήν συναγωνιστικήν των Ικανότητας, έναντι τών εύρωπαικών. Τό ύπουργειον τών Μεταφορών υιοθέτησε τάς άποψεις των και εισηγήση τήν παροχήν περισσοτέρων δανείων είς τάς ήποαναπτύκτους, άπό τών κατευθίσιαν πλευράς, χώρας, ήνα δυνηθούν αύται και άποκτήσουν ίδιον έμπορικόν στόλον. Τούντεται ήδιαιτέρως, δτι αι έκ τού έξαντηρικού και τών ιαπώνων έφοπλιστών παραγγελίαι άπο 9 έκαπομμύρια τού οικονομικού έτους 1956—57, κατέπεσαν είς 7.8 έκαπομμύρια το 1957—58, διά τάς δηλαδήν μόλις είς τό 1.170.000 τόν. κατά τό 1958—59 ('Απρίλιος—Μάρτιος). Συνέπεια τού έν λόγω περιορισμού τών παραγγελιών ήτο, δτι τάς κυριωτέρες ιαπωνικά ναυπηγείας — 24 τών άριθμον — έχουν ύπο τάς κατασκευήν είς τό τέλος Μαρτίου έ. έ. σκάφη συνολικής χωρητικότητος 3.080.000 τόνων, ήτοι κατά 27% διλγώτερα, έναντι τού τέλους Δεκεμβρίου 1956.

Τό καθελκυσθήν, έπισης, τονάζ κατά τό ήμερολογιακόν έτοις 1958 ήτο μέ το μεγαλύτερον έδων τών ναυπηγικών χωρών, έσημείωσεν, ήνως, μίαν ύποχρόησιν κατά 15%, έναντι τού προηγουμένου έτους, δην και παντού άλλού αι καθελκύσεις ηδηκήσαν κατά 9%. Κατά τό οίκο-

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

Phones | Office 2195
Night 3084
> 3089

FIRST ESTABLISHED 1928

SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PONT SAID (EGYPT)

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

Head Office
30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5. Tantah Street

30, Fouad Street

Branch Office

Rached Street

Tel. 2012

PONT-TEWFIK (Suez)

νομικών έτους 1958—59, μόλις 410.000 τόνων σκάφη ένεκριθησαν διά τους Ιάπωνας έφοπλιστές, αντιτροσωπεύοντα ποσοστόν 54%, έναντι τῶν έγκρισεων τοῦ προηγουμένου έτους. Τὰ συμβόλαια ἀφ' ἑτέρου μὲ ξένους έφοπλιστές ἀνήλιθον εἰς 760.000 τ., έναντι τῶν ἀρχικῶν προβλεφθέντων 500.000 τόνων, ἡ δὲ σημειωθεῖσα αὔξησις ὥφειλετο, κυρίως, εἰς τῶν «Ελλήνων έφοπλιστάς, οἵτινες, ἐλκυσθέντες ἀπὸ τὰς παρεχομένας εὐκολίας πληρωμῆς, προέβησαν εἰς περισσότερας παραγγελίας.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΙΣ

Η Ιταλία, ἀνακτήσασα τὴν προπολεμικὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας της, κατέχει σήμερον τὴν ἔκτην θέσιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, μὲ στόλον καλύπτοντα χωρητικότητα 5.1 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός. Παρὰ τὴν ὑφεσιν τοῦ 1958 καὶ τὸν ἔξ αὐτῆς ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ναυτιλίας, μόνον τὰ 20%, περίπου, τῆς ιταλικῆς χωρητικότητος εὐρίσκονται ἐν παροπλισμῷ, ἐνῷ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστόν διὰ τὰς ναυτιλίας ἄλλων χωρῶν (λ.χ. τῆς Ἐλλάδος) ἀνέρχεται εἰς 40%.

Ἐν τῷ μεταξύ, τὰ ιταλικὰ ναυπηγεῖα ἥρχισαν αἰσθανόμενα τὴν ἐπίδρασιν τῆς κρίσεως καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῶν εἰσαγωγῶν, ἀλλ' ἐλπίζουν, ὅτι, χάρις εἰς τὴν κρατικὴν χρηματοδότησιν, θὰ λάβουν παραγγελίας ἀπὸ μέρους ιταλῶν έφοπλιστῶν, εἰς τρόπον ὡστε ἡ βιομηχανία νὰ διατηρηθῇ εἰς ἓνα ικανοποιητικὸν πως ἐπίπεδον ἀπασχολήσεως.

ΚΑΝΑΔΑΣ

Η ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΝΕΑΝ ΔΙΩΡΥΓΑ

Αἱ πρώται ἡμέραι λειτουργίας τῆς νέας διώρυγος τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου ὑπῆρξαν ἀρκετά δύνοκοι διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν. Ἡ ἀπὸ τῆς 25ης Ἀπριλίου σημειωθεῖσα συσσώρευσις πλοίων προσεκάλεσε καθυστερήσεις εἰς τὴν εἰσόδον τῆς διώρυγος Οὐέλλαντ, ὅπου εἰς μίαν μόνον ἡμέραν ἐμετρήθησαν 35 πλοῖα άναμένοντα εἰς τὴν λίμνην Ὀντάριο, διὰ νὰ εισέλθουν εἰς τὸν πρώτον ὑδατοφράκτην τῆς διώρυγος. Πρὸς διάπλου τῆς ἐλόγῳ διώρυγος, μήκους 27 μιλλίων, μὲ ὀκτὼ ὑδατοφράκτας, ἀπαίτουνται κατὰ μέσον δρον ὀκτὼ ὁραι καὶ μόνον ἔναν πλοῖον δύναται νὰ χειρίσῃ εἰς ἑκάστην φοράν. Ὁ διάπλους ξένων σκαφῶν ἀπαιτεῖ περισσότερον χρόνον, διότι τὰ πληρωματά τῶν δὲν εἶναι εἰθισμένοι εἰς πλούτον διὰ διώρυγος. «Ἄς σημειωθῆ, διὰ τοὺς αἱ καθυστερήσεις ἐθημιούργησαν εἰς τὰ ναυλωθέντα πλοῖα σηματικάς ζημίας, ὑπόλογούσσαν μεταξὺ 180 ἔως 500 λιρῶν ἡμερησίων κατὰ πλοϊον, καὶ ἀπεστρέψανταν αὐτὰ τῆς δυνατότητος νὰ ἀποκομίσουν κέρδος τι ἀπὸ τὰς ναυλώσεις τῶν. Ἡ περίπτωσις μακράς σκαφῶν ἀναμενόντων κατὰ τὴν Ἀνοιξιν νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν διώρυγα, θεωρεῖται πιθανωτάτη, ἐνῷ ἡ αὐτὴ κατάστασις προβλέπεται καὶ διὰ τοὺς μῆνας Νοέμβριον καὶ Δεκέμβριον, ὅποτε τὰ πλοῖα θὰ σπεύδουν νὰ εἰσέλθουν τῆς διώρυγος, πρὶν ἡ σημειωθῆ πῆξις τῶν ὑδάτων τῆς.

Ἐξ ἄλλου συμφόρησις κινήσεως παρετηρήθη καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν, διότι αἱ εἰς αὐτοὺς ἔγκαταστάσεις φορτώσεως ὑπεδείχθησαν ἀνεπαρκεῖς. Αἱ περισσότεραι, διὰ τὰς ἀνωτέρας ἀνωμαλίας, διαμαρτυρίαι προέρχονται ἀπὸ τὰς ἑταρίας, αἵτινες ἀπηρχόδουν τακτικῶς τὰ πλοῖα τῶν εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας, μὲ τὸ παλαιὸν σύστημα τῆς διώρυγος. «Ἡδη ὑφίστανται αὖται καθυστερήσεις, τὰς ὅποις δὲν εἶχον προηγουμένως. Πλεῖσται δοσι εἴπικρίσεις ἡκούσθησαν ἐκ μέρους τῶν πλοιάρχων, ὅσον ἀφορᾷ τὴν στενότητα τῶν ὑδατοφρακτῶν τῆς διώρυγος Οὐέλλαντ. Τὸ μεγαλύτερον μέχρι τοῦδε διελθὸν σκάφος ἦτο τὸ δασκόλο «Ασία», μήκους 580 ποδῶν καὶ χωρητικότητος 18.500 τόνων. Διὰ νὰ διελθῃ, ὑπερχεόμητο νὰ περικόψῃ τὰς ἔξοχὰς τῆς γεφύρας καὶ ἀλλων ὑπερκατασκευῶν του. Σημειωτέον ἀκόμη, διὰ δὲν ἔλειψαν καὶ ὠρισμένα ἀτυχήματα.

Πέραν τῶν καθυστερήσεων ἐκ τῆς συσσωρεύσεως σκαφῶν, ἐστημειώθη καὶ ἔλλειψις πλοιηγῶν διὰ τὰς ἔνεα σκάφη. Ἐπιπρόσθετα, ἡ καναδικὴ Κυβέρνησις δι ἀποφάσεως τῆς ὑποχρεώνει τὰς ἔνεα σκάφη νὰ διαθέτουν ειδικάς τινας ἔγκαταστάσεις, προκειμένου νὰ διαπλεύσουν τὴν διώρυγα. Ἀπαιτούνται, δηλαδή, πρόσθετοι ἄγκυραι πρύμνης καὶ ειδικὰ βαρούλικα, ὡστε τὰ σκάφη νὰ ἔχουν τὴν δυνατότητα χειρισμοῦ εἰς περιωρισμένας περιοχάς, χωρὶς νὰ υπόκεινται εἰς τὸν κίνδυνον προσαράξεων ἢ συγκρούσεων.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΔΥΟ ΝΕΑ "ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡΣ"

Λεπτομέρειαι διὰ τὴν μελετωμένην ναυπήγησιν τῶν δύο νέων «Κιούναρντερ», ἀπόνα θὰ ἀντικαταστήσουν εἰς τὴν γραμμήν τοῦ Βορείου Αἰγαίου τοῦ δύο «Κιούνης», δὲν ἀνεκοινώθησαν εἰσέτι. Τὸ κύριον ἔρδημα τοῦ βρετανικοῦ κοινοῦ ἀναφέρεται εἰς τὸ μέγεθος τῶν δύο σκαφῶν. Φαίνεται, δητὸ τὰ νέα λάινερς θὰ εἰναι μικρότερα τῶν δύο «Κιούνης», ἀλλ' ἡ ταχύτης των θὰ είναι τοιαύτη, ὡστε μὲ 29 μιλλια τὴν ὥραν νὰ ἔξασφαλίζουν τὴν ἑβδομαδιαίαν ὑπηρεσίαν τῆς ὑπεραπλαντικῆς γραμμῆς. «Ἐάν θὰ περιωρίζετο διάπλους κατὰ 24 ὥρας, θὰ ἐπρεπε νὰ αὐξηθῇ ἡ ὑπηρεσικὴ ταχύτης τῶν δύο ὑπερωκεανών εἰς 36 μιλλια, ὅποτε θὰ ἐπεβαρύνετο τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς των. Πάντως, αἱ ἀντιλήψεις τῆς πλοιοκτητρίας ἀταιρίας φαίνεται δητὶ βαίνουν παραλήγως πρὸς τὸν δύον καὶ τὰς ἀποδόσεις του ἀμερικανικοῦ σύνοπτον ἵστερον τῆς Ηνωμένης Πολιτείας. Τὸ γαλλικὸν ἐπίσης «Φράνς» είναι πολὺ μεγάρτερον τῆς προπολεμικῆς «Νορμανδίας».

Λαμβανομένων ὑπὸ διφιν τῶν τεχνικῶν προσδόσων εἰς τὴν ναυπήγησιν τῶν πλοίων, αἵτινες τείνουν εἰς μείωσιν τοῦ βάρους καὶ αὔξησιν τῆς ἀποδοτικότητος, θεωρεῖται βέδαιον δητὶ καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἡ χρηματοποίησις τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως θὰ ἐπιφέρῃ οἰκονομίαν εἰς τὸ βάρος τοῦ ἀπαίτηθησμένου χάλινος, ἐνῷ καὶ αἱ ἀλουμινίου ὑπερκατασκευαῖ, ἀφαιροῦνται βάρος ἀπὸ τὰ ἀνώτερα τμῆματα τοῦ σκάφους, θὰ καταστήσουν δυνατῶν τὸν περιορισμὸν τοῦ πλάτους τοῦ πλοίου. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ἐπίσης τῶν μηχανῶν, αἱ ἀποδόσεις ηγήθησαν καὶ τὰ βάρη περιωρίσθησαν, δητὶ ἐπίσης καὶ πάισεις καὶ αἱ θερμοκρασίαι ηγήθησαν. Οἱ υδραυλωτοὶ λέβητες—λόγου χάριν—τῶν δύο ἐν ὑπηρεσίᾳ «Κιούνης» ἐργάζονται υπὸ πίεσιν 425 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἴντσαν καὶ θερμοκρασίαν 750ο F., ἐνῷ τοῦ γαλλικοῦ λάινερ «Φράνς» θὰ λειτουργοῦν υπὸ πίεσιν 980 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικήν ἴντσαν καὶ θερμοκρασίαν 900ο F.

Ἡ ποσότης τῶν καυσίμων διὰ τὰς ταξίδιαν περιορίζεται σῦτω, ἐνῷ εἰσοιδεῖ οἱ βραστῆρες διὰ τὴν προμήθειαν υδατος πρὸς χρῆσιν τοῦ πλοίου ξεσυνετερών των τὴν ἀνάγκην παραδοθῆσαι εἰς τὰς δεξαμενὰς τόσων τῶν ποσίμου υδατος. Καὶ τὸ ἀποτέλεσμα δύων τούτων: Ἐλαφρότερον πλοίον, μικροτέρα ἱππωδύναμις πρὸς διαπλήσιν τῆς αὐτῆς ταχύτητος καὶ ἐπομένως δυνατότης περιορισμοῦ καὶ τῶν διαστάσεων τοῦ σκάφους.

ΤΟΥΡΚΙΑ

Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΜΕΡΣΙΝΑΣ

Μεγάλο Διύλιστηριον πετρελαίου — τὸ μεγαλύτερον τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου — πρόκειται νὰ ἔγκατασταθῇ εἰς τὸν λιμένα τῆς Μερσίνας, δητοι αἱ ἀρδάμεναι ήδη προπαρασκευαστικαὶ ἐργασίαι διὰ τὴν ἀνέγερσιν τοῦ προχωρούντος ταχέως. Ζήτημα ἔγκαταστάσεως ἀντιπεπίζεται διὰ τοὺς δύοτακοσίους ξένους τεχνίτας καὶ μηχανικοῖς, οἵτινες θὰ μετακληθοῦν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τοῦ ἔργου καὶ θὰ συνιδεύσουν παρὰ τῶν οἰκογενειῶν των. Ξύλινα οἰκήματα θὰ ἀγορασθοῦν ἐξ Ἀμερικῆς διὰ τὴν στέγαστριν των, ἐνῷ ένας ίδιαίτερος λιμὴν πρόκειται νὰ κατασκευασθῇ διὰ τὴν ταχυτέρων ἐκφόρτωσιν τῶν υλικῶν καὶ μηχανημάτων τοῦ Διύλιστηριου. Πετρελαίαγώδες — μὲ κόστος 60 ἑκατομμυρίων δολλαρίων — προβλέπεται νὰ κατασκευασθῇ διὰ τὴν παραχειμώντων μέχρι τοῦ Διύλιστηρίου ἀργοῦ πετρελαίου ἀπὸ τὴν περιοχὴν τοῦ Καζάχατ.

Ἐν τῷ μεταξὺ συνεχίζεται ὁ συγχρονισμὸς τοῦ λιμένος τῆς Μερσίνας ὥριτο τὸν ἀνάδοχον τῆς ἐργασίας ταύτης ὀλλανδικὸν Οίκον καὶ ένα τμῆμα τοῦ λιμένος ἀπεδόθη ηδη εἰς τὴν κίνησιν. Ἡ Μερσίνα ἀπέκτησε καὶ σιλό, περιεκτικότητος 100.000 τόνων, κατασκευασθέντα ἀπὸ δανικὸν Οίκον. Σιταποθήκης τόσον εύρειας ικανότητος διαθέτουν μόνον ὁ Καϊδάνης καὶ καὶ ἡ Ἀργεντινή.

ΑΓΟΡΑΙ ΚΑΙ ΔΙΑΛΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

Παρὰ Τούρκων έφοπλιστῶν ἡγοράσθη πρὸ δημερῶν, ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Braywood» 2025 τ. γκρός η 2815 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Τάιν. Ἀνεκοινώθη, ἐξ ἄλλου, ἡ πώλησης εἰς Τούρκους διασυντάξεις τοῦ ἡλικίας 70 ἔτων πλοίου «Eti» 1217 τ. γκρός (τοῦ 1889).

CARGO & TANKSHIP MANAGEMENT CORPORATION
MAR - TRADE CORPORATION
KULUKUNDIS SHIPPING AGENCY, INC

CABLE ADDRESS: "STARNAVES,"
CABLE ADDRESS: "POSEIDON,"
CABLE ADDRESS: "AMPHITRITE,"

TELEPHONE : Digby 4-5900

• 80 • BROAD STREET 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. 158210 1713
After Hours J. 6889
Cables «PORTADPROV»

Amsterdam

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

Antwerp

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

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

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

STEVEDORING CO. GYLSEN
Rue de Genes 7,
Tele: 31.09.64 (5 lines) Cables «GYLSEN»

Baltimore

TERMINAL SHIPPING CO.

Tele: Plaza 2910 Garrett Building Cables «TERMINAL»

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

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

Bangkok

A. M. T. MARICAN & CO.

150, Customs House Lane,
Near French Embassy,
Cables «MEERATHAMBY»

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 157 Canning Street
Tele: Bank 5139

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»

Casablanca

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

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

Ceuta

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.
uelle Canonero Dato.
Meph. 3448 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

Columbia & Willamette River Ports

PORLAND STEVEDORING CO.
1732, N. W. Quimby Street Portland Ore
Cables «PORTSTEVE» Telephone Broadway 5497

Dakar

SOCOMAR,
Tele: 108.21 Brd Pinet Laprade Cables «OVERALL»

Dunkirk

SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
/ Quai Freycinet Tel Dunkirk Cables: 1971

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

Durban

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

J. E. PALMER & CO. (Pty) LTD.
220/224 POIND ROAD DURBAN
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 MOLINAR 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 0899

Hull

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

STEVEDORES

HUMBER STEVEDORING CO. LTD.
11, Hedon Road, HULL
Cables «STEVEDORE» Tel: 33371

STEVEDORES

Karachi

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

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

Liverpool

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

STEVEDORES

London

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

World-Wide Personal Information
Service relating to Port Charges
Stevedoring, 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 88102 Normanby Road SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

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

SHIP'S FITTING

Messrs. E.P.&A.FRASER
Phosphate House, 515, Collins Street
Tele: MB 3155. «Cables STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΣ

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

Ο. Κ. ΣΤΡΑΤΗΣ ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

Ο καθηγητής κ. Στρατής 'Ανδρεάδης έξελέγη άντιπρύτανης της 'Ανωτάτης Σχολής Οικονομικών και 'Εμπορικών 'Επιστημών διά το 1959—60 και πρότανες διά το 1960—61. Ως γνωστόν, δ. κ. 'Ανδρεάδης είναι, μεταξύ άλλων, Πρόεδρος του Δ. Σ. και Γεν. Διευθυντής της 'Εμπορικής Τραπέζης και της Τραπέζης Λαϊκής-Ιονικής, Πρόεδρος του Δ. Σ. του «Εύαγγελισμού», Πρόεδρος του Δ. Σ. των Ε.Η.Σ. κ.λ.π.

ΤΑ ΕΚ ΡΩΣΙΑΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

Έκ της Α.Ε. πετρελαιοειδών «Γ. Μαμιδάκης και Σία» παρέχεται ή πληροφορία, διτί από τού άρεσμένου μηνός 'Ιουνίου' θ' αρχίση ή μεταφορά ή ρωσικών λιμένων άργον πετρελαιού εις τὰ έλληνικά διύλιστήρια. Συνολικώς θά μεταφερθούν 250 χιλιάδες τόνων δι' έλληνικών άποκλειστικών πετρελαιοφόρων, τῶν ναύλων καταβαλομένων μέσω του έλληνορωσικού κληρικ. Σχετικώς έγγνωσθη διτί διά την μεταφοράν της ως ίνω ποσότητος του άργον πετρελαίου έναυλωθησαν πετρελαιοφόρα του Οίκου Νιάρχου.

ΕΙΣ ΤΟ "ΜΠΩΛΤΙΚ"

Έξελέγησαν τελευταίως μέλη τού Χρηματιστηρίου Ναύλων Baltic τού Λονδίνου, οι κ. κ. Ν. Λ. Νομικός (τού Γραφείου «Λουκάς Νομικός ("Ηγκλαντ") Κόμπταν, Ατδ.»), Ι. Δ. Γουλανδρής (τού Γραφείου «Σπείριγκ, Ατδ.»), Π. Μαργαρίνης (τού Γραφείου «Μαργαρίνης Ναβιγκέσιον «Εύζενου, Ατδ.») και διά πρίγκιψ Χριστιανός τού 'Ανωβέρου (τού Γραφείου «Σάουθερν Στήμοντ (Λόντον) Ατδ.», τού κ. Εύαγγ. Νομικού).

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Άπο τὰ ναυπηγεία του Νιούπορτ Νιούς καθειλκύσθη την 24 'Απριλίου διά λογαριασμὸν τῆς έταιρίας «Rye Marine, Corp.» (έλεγχομένης παρά τού κ. Χατζηλία) τὸ σούπερ-τάνκερ «Θέτις» 23.500 τ. γκρός ή 40.000 τόνων d.w. Τὸ σκάφος έτεθη ύπό την 'Αστερόεσσαν.

— Έπίσης από τὰ αύστριακά ναυπηγεία Ester (τού Δουνάβεως) καθειλκύσθη την 23ην Μαΐου, μὲν ἀνάδοχον την κ. Κατίναν 'Αρκουλή, τὸ άλιευτικὸν «Εύαγγελίστρια IV» 1000 τ. γκρός περίπου, προοριζόμενον διά τὰς άλιευτικὰς έπιχειρήσεις τού κ. Γ. 'Αρκουλή. Τὸ σκάφος δια-

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 27190 Maaskade 113
Cables: «FRANSSHAWT»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DIS.
CHARGING ALL CARGOES

N. V. BOELE'S SCHEEPSWERVEN EN MACHINEFABRIEK
Tele: 72868 Botnes Cables: «BOELE»

SHIP REPAIRERS
& BUILDERS

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.
Tele: 23168 Willemkade 21 Cables: «ADVANTAGE»

STEVEDORES

VAN BRINK LTD.
Tele: 77.610 - Pier 8, Waalhaven, Cables: Kabrinx.

Singapore

DAWOOD & CO.
57 Raffles Quay Tele: 4757 Cables: «LATHIPHIA»

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.
62 Robinson Road.
Tele: 22340-5884-5885-6127
Cables: «PROVISIONS»

SHIPCHANDLERS, SHIPPING,
& MANUFACTURERS AGENTS
IMPORTERS & EXPORTERS
RUBBER & RICE MERCHANTS

Sydney n.s.w.

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 83413 395 Railway Street
Cables: «DESPATCH»

STEVEDORES

LOUIS WOLFE AND SONS (VANCOUVER)
850, Hastings Street West.
Tele: Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

θέτει μηχανήματα καταφύξεως καὶ ένισχυσιν παγοθραυστικού, προβλέπεται νά αναπτύσσῃ ύπηρεσιακὴν ταχύτητα 14 περίπου μιλλίων καὶ θὰ παραδοθῇ μετὰ τρίμηνον εἰς τὴν Βρατιλαν, ὅπουθεν θὰ πλεύσῃ εἰς Πειραιά.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ύπό λιθεριανὴν σημαίαν δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Λούσυ» 8500 τ. γκρός, 12.950 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1957 (εἰς Τεργέστην) ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Σπύρου Π. Μαγκλιδέρα (τοῦ Χαρτούμ) εἰς 'Ινδοὺς έφοπλιστάς, ἀντὶ τιμῆς 795.000 λιρῶν τοῖς μετρητοῖς καὶ μὲ παράδοσιν εἰς 'Ινδίας.

— 'Ηγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς 130.000 λιρῶν τὸ όλλανδικὸν μότοροπτ «Amstelbrug» 7091 τ. γκρός, 10.081 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέον τοῦ 1957. Τὸ σκάφος θὰ παραληφθῇ εἰς Ρόττερνταμ μετὰ τὴν ἔξι 'Απω Ανατολῆς ἐπιστροφῆν του.

— Τὸ ύπό λιθεριανὴν σημαίαν δηζελαμενόπλοιον «Ηγκλ» 8318 τόνων γκρός, 11.870 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀργούν ἀπὸ μηνῶν εἰς τὴν Σπέτζιαν, ἐπωλήθη εἰς Ιούνιουσκοσλαύους ἀγοραστάς. Τιμὴ δὲν έγνωσθη.

— Τὸ τύπου «Φόρτ» ύπό λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Μάκρων», 7161 τ. γκρός, 10.776 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέον τοῦ 1957, οὐτινὸς τὴν πώλησιν ἀνεφέραμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ηγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Περουβίας, ἀντὶ τιμῆς 262.500 δολλαρίων. Τὸ ἐλύγω σκάφος ἥργει ἀπὸ μηνῶν εἰς 'Ελευσίνα. Πλέον δῆδη πρὸς τὸ Χόγκ Κόγκ, ὅπου καὶ ἐπανεπιθεωρούμενον θὰ παραδοθῇ.

— Τὸ νορδηγικὸν φορτηγὸν «Γιαλίππη» 1174 τ. γκρός, 1820 τόνων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919 ἥγοράσθη παρ' Ελλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 12.000 λιρ., μὲ ἄμεσον παραλαβήν εἰς σκανδιναϊκὸν λιμένα.

— 'Επισής τὸ δανικὸν φορτηγὸν «Chr. Sasse» 3991 τόν. γκρός, 7090 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1931, ηγοράσθη παρ' Ελλήνων, μὲ ἄμεσον παραλαβήν εἰς 'Αλεξανδρείαν. Τιμὴ δὲν έγνωσθη.

— Παρὰ τοῦ κ. Φραγκίστα ηγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 37.500 λιρῶν τὸ νορδηγικὸν φορτηγὸν «Hirimanger» 4931 τ. γκρός ή 8500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1929, μὲ παραλαβήν εἰς νορδηγικὸν λιμένα. 'Η προηγούμενως ἀγγελθείσα παρὰ τοῦ Ιδίου ἀγοράριθμον ηγοράσθη.

— Τὸ ύπό λιθεριανὴν σημαίαν λίμπερτος «Αἴγινα» 7267 τ. γκρός καὶ «Πόρος» 7273 τ. γκρός, 10.642 τόνων d.w. ἔκστον καὶ ναυπηγήσεως ἀμφότερα τοῦ 1943, ἐπωλήθησαν ἀπὸ τὴν ἐταιρίαν «Πατσίφικα Μαρίνα» εἰς τὴν ἐταιρίαν «Αύγυστα Σίππιγκ, Κορπ.», ἀντὶ τιμῆς 300.000 δολαρίων ἔκστον, περιλαμβανομένης χρονοναυλώσεως «bare boat» δι' ἐπτὰ ἑταῖρας, ηγοράθη.

— Δεξαμενόπλοιον χωρητικότητος 18.500 τόνων d.w. ναυπηγούμενον εἰς Μλάύσιγουν διά λογαριασμὸν τοῦ κ. 'Αντ. Παπαδάκη, μὲ προθετούμενην παράδοσιν εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960, ηγοράσθη παρ' ἄγγιλων, ἀντὶ τιμῆς 1.250.000 λιρῶν. Οἱ ἀγορασταὶ τὸ ἐναύλωσαν ηδη «bare boat» εἰς τὸ 'Αγγλικὸν Ναυαρχείον.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΩΣΕΙΣ

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, καθὶ ἀς ἀνέπτυξεν ἀνωτάτην ταχύτητα 18 μιλλίων καὶ ύπηρεσιακὴν τοιαύτην 15 ½ μιλλίων, παρελήθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Σάντερλαντ, τὸ τρίτον δεκαήμερον τοῦ Μαρτίου, τὸ φορτηγὸν «Μίς Χανδρῆ» 9960 τ. γκρός ή 14.500 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Εδμουράνια» τοῦ Οίκου Χανδρῆ.

— Τὸ ἀγορασθέν παρ' Ελλήνων δόλανδικὸν μότοροπτ «Amstelbrug» 7091 τ. γκρός (τοῦ 1943) παραληφθὲν πρὸ ημερῶν εἰς δόλανδικὸν λιμένα, ἐτέθη ύπό την κυανόλευκον καὶ μετωνομάσθη «Άρμαθισ».

Mormugao

LEE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.

Cable: «LENJIR»

I. P. NORONHA

Cable: «IGNATIUSNORONHA»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portici Massa

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Monium)

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

—Τὸ λιθεριανὸν δεξαμενόπλοιον «*Ηγκλα*» 8318 τ. γκρός, 11.870 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραδοθέν εἰς Σπέτζιαν, ὅπου ἀργεῖ ἀπὸ μηνῶν, εἰς τοὺς Γιουγκοσλαύους ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη *«Λιγέσ»* καὶ ὑψώσει τὴν γιουγκοσλαυϊκὴν σημαίαν.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἑταῖρίας Ἑλληνικὸν συμφερόντων νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον *«Νενία*

10.297 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παραληφθὲν εἰς Λοιδίνον, ἐτέθη ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη *«Πλασίφικ Λήντερ*.

—Ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας καὶ ἀφοῦ προηγουμένας ἐκτελέσῃ τὰς γενικὰς δοκιμάς του, παραλαμβάνεται ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκατημέρου τοῦ Ιουνίου τὸ φορτηγὸν *«Εὔπλοιος*

9200 τ. γκρός ἡ 12.500 τόν. d.w.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἱ κάτωθι αἰτήσεις διὰ τὴν νηολόγησιν πλοίων ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἀρθροῦ 13 τοῦ N. Δ. περὶ προσελκύσεως ἔνεσιν κεραστίων:

1) *«Μαρίνα»* (πρώτη λιθεριανὸν) 8700 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1959, τῆς ἑταῖριας *«Νέπτουνος Σίπιπικ Κορπορέϊσον*.

2) *Εὐγενία Σ. Εμπειρίκου* (πρώην λιθεριανὸν *«Εὐγενία Σ. Ε.»*) 6102 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957, τῆς ἑταῖριας *«Λόδς Σάντος*.

3) *«Ἀθηνᾶ»* (ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα) 10.308 τ. γκρός, τῆς ἑταῖριας *«Σέλωμαρ*.

4) *«Κρήτη*

(ἐπιβατηγόν, πρώην ἀγγλικὸν *Melrose Abbey II*) 1941 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1929, τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Τυπάλδου.

5) *«Πλήγασος*

(σημαία Κοσταρίκας) 7221 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν *«Πλήγασος*.

6) *«Αντάρες*

(δεξαμενόπλοιον ὑπὸ σημαίᾳ Λιθερίας) 11.976 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1957, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν *«Κάνοπους*.

7) *«Αρμάθια*

(πρώην ὄλλανδικὸν *Amstelbrughs*) 7091 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν *«Αλαμέντα*.

8). *«Μαρία Ξυλά*

(πρώην λιθεριανὸν) 7176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν *«Παρπάντα*.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Μαΐου ὑπεργάφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως πληρωμάτων εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ὑπὸ τῶν ἑκπροσώπων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ἔνεσιν σημαίας, Ἑλληνικῶν συμφερόντων: «Παναγία Θεοσκέπαστη» λιθεριανὸν τόν. γκρός 10γ659, *«Σταρλάιτ*

λιθεριανὸν τ. γκρός 8799, *«Δωρεὺς*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 6769, *«Δωρὶς*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 6042, *«Ντοράντος*

παναμαϊκὸν τόν. γκρός 7244, *«Ντόριανος*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10486 καὶ *«Μίνωα*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 21090, ὑπὸ 20ῆς Μαΐου 1959, ἑκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. *Σ. Γ. Εμπειρίκος*, *«Σάμητημ*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10655, *«Πλάνη*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10486, *«Υδρούσσας*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 21.088 καὶ *«Οππορτοιούντινος*

λιθεριανὸν τ. γκρός 21090 ἀπὸ τῆς 20ῆς Μαΐου 1959, ἑκπροσωπούμενα ὑπὸ τῆς Ανωνύμου Ἀτμοπολίκης *«Εταιρίας*

«Ανδρος

, *«Ηρωας*

παναμαϊκὸν τόν. γκρός 7161 καὶ *«Πορταρίας*

τόν. γκρός 7267 ἀπὸ τῆς 16ῆς Απριλίου 1959, ἑκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. *Σ. Π. Πορφύρατος*. *«Άλμπιντος*

νεοναυπηγηθὲν παναμαϊκὸν ἀπὸ 1ῆς Μαΐου 1959, ἑκπροσωπούμενον ὑπὸ τῶν *Ολυμπιακῶν*

Κρουαζιέρων, *«Καπετάν Πέτρος*

παναμαϊκὸν τόν. γκρός 7281 καὶ *«Ταξιάρχης*

παναμαϊκὸν τόν. γκρός 10125 ἀπὸ τῆς 15ῆς Μαΐου, ἑκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. *Λουκά Νομικού*, *«Τούλας Ν.*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 7160, *«Άγια Ειρήνη*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 7228, *«Φάντουμ*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 21910, *«Θάρρος*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10316, *«Μιχαήλ Λ.*

λιθεριανὸν τ. γκρός 11.289, *«Νταϊνάμικ*

λιθεριανὸν τ. γκρός 17.743, *«Κόσμικ*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 17827, *«Ἐπικί*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 17749, *«Εθνος*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10328, *«Ελλην*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10312, *«Εσπερος*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10317, *«Κρόνος*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 6756, *«Λάκυσταρ*

παναμαϊκὸν τόν. γκρός 10195, *«Νάπτιερ*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 23690 καὶ *«Ρυθόδες*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10.316 ἀπὸ 25 Μαΐου 1959, ἑκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. *Ιω. Τσάκου*, *«Ανδρέας Β.*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 21076, *«Ρόκος Β.*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 21028, *«Ιόνιαν Τσάλλεντζερ*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10.318, *«Ιόνιαν Μέσσεγκερ*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10410, *«Ιόνιαν Τρέιντερ*

παναμαϊκὸν τόν. γκρός 7198, *«Ιόνιαν Λήμπερα*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 7176 καὶ *«Ιόνιαν Σηφάρερ*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 10422 ἀπὸ 27 Μαΐου 1959, ἑκπροσω-

πούμενα ὑπὸ τοῦ κ. *Παν. Μέτση*, *«Σάνσετε*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 7238 καὶ *«Κόμετα*

λιθεριανὸν τόν. γκρός 7250 ἀπὸ 1ης Ιουνίου 1959, ἑκ-

προσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. *Χρ. Καφετζιδάκη*.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔνεσιν σημαίας πλοίων Ἑλληνικῶν συμφε-

ρόντων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῆ ἐις τὸ Ν.Α.Τ. ἀ-

νέρχονται; σήμερον εἰς 683, τόνων γκρός 6.757.000.

Σ.Η.Μ., *«Ναυτ. Χρονικῶν*: 'Ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσφαλισμένων δι-

εγράφησαν τὰ σκάφη *«Φωτεινή*

λιθεριανὸν τόνων γκρός 10492 καὶ *«Τρίνιτη*

10.594, ὡς ὑψώσαντα τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ δεξαμενόπλοιον *«Αιλατερίνη Αλεξάνδρος*

8879 τ. γκρός καὶ ναυ-

πηγήσεως 1931, ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλυτάς, μὲ παράδοσιν εἰς ια-

πωνικὸν λιμένα. Τιμὴ γύρω τῶν 11 λιρῶν κατὰ τόννον γκρός. 'Ηδη τὸ

ἐν λόγῳ σκάφος ἐναυλάθη ἐκ Περσικοῦ Κόλπου (πετρέλαια) δι' Ια-

πωνίαν.

—Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον *«Μιχαήλ Ζ.*

7210 τ. γκρός καὶ ναυ-

πηγήσεως 1937, οὐτινος ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον

τεῦχος μας τὴν πώλησιν πρὸς διάλυσιν, ηγοράσθη παρ' Ιαπωνίαν, ἀντὶ

τιμῆς 70.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ιαπωνικὸν λιμένα.

—Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν *«Λίλη Μιχάλου*

5525 τ. γκρός καὶ ναυπη-

γήσεως 1925, ἐπωλήθη εἰς ἑργοστάσιον τοῦ Χόρκ Κόγκ, μὲ παράδο-

σιν εἰς τὸν ἐν λόγῳ λιμένα ἐντὸς τριμήνου, ἀντὶ τιμῆς 60.000 λιρῶν πε-

ρίπου.

ΟΙ ΕΡΓΑΣΘΕΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ

'Ἐκ τῶν τηρουμένων ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας τοῦ Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στατιστικῶν στοιχείων προκύπτει, ὅτι κατὰ τὸν μῆνα Απρίλιον 1959 εἰργάσθησαν ἐπὶ 3.991 πάσῃς φύσεως πλοίοις καὶ πλοιαρίων ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ὑπὸ ἔνεσιν τοιούτας Ἐλληνικῶν συμφερόντων 31.242 'Ἐλληνες ναυτικοὶ ἐν συνόλῳ. Εἰς τοὺς δύο ἀνωτέρους κατεβλήθησαν διὰ τὸν μῆνα Απρίλιον διάτοπας τοιούτας πολιτικούς τοιούτας εἰργάσθησαν 31.242 'Ἐλληνες ναυτικοὶ κατανέμονται ως ἀκολούθως: 'Ἐπὶ 262 ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγῶν εἰρ-

γάσθησαν 6.806, ἐπὶ 34 ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν, μεσογειακῶν καὶ

ὑπερωκεανίων 2.109, ἐπὶ 2800 πλοιαρίων καὶ πλοίων μέχρι 30 κόρων

διλικῆς χωρητικότητος εἰργάσθησαν 5850 καὶ ἐπὶ 225 μότορπιτος καὶ

πετρελαιοκινήτων ίστιοφόρων σηματολογημένων, 2100 'Ἐλληνες ναυτι-

κοί τέλος ἐπὶ 669 φορτηγῶν ὑπὸ ἔνεσιν σημαίας καὶ ἐνὸς ὑπὸ ἔνεσιν σημαίαν ὑπερωκεανίου εἰργάσθησαν 14.377 'Ἐλληνες ναυτικοὶ τῶν ὁποίων τὸ σύνολον τῶν ἀπόδοχων διὰ τὸν μῆνα Απρίλιον 1959 εἰργασθέντες τοιούτας τοιούτων μεταξύ της 1.203.510.

'Αναλυτικότερον οἱ ἔργασθεντες 31.242 'Ἐλληνες ναυτικοὶ κατανέμονται ως ἀκολούθως: 'Ἐπὶ 262 ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν φορτηγῶν εἰρ-

γάσθησαν 6.806, ἐπὶ 34 ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν, μεσογειακῶν καὶ

ὑπερωκεανίων 2.109, ἐπὶ 2800 πλοιαρίων καὶ πλοίων μέχρι 30 κόρων

διλικῆς χωρητικότητος εἰργάσθησαν 5850 καὶ ἐπὶ 225 μότορπιτος καὶ

πετρελαιοκινήτων ίστιοφόρων σηματολογημένων, 2100 'Ἐλληνες ναυτι-

κοί τέλος ἐπὶ 669 φορτηγῶν ὑπὸ ἔνεσιν σημαίας καὶ ἐνὸς ὑπὸ ἔνεσιν σημαίαν σηματολογημένων 14.377 'Ἐλληνες ναυτικοὶ τῶν ὁποίων τὸ σύνολον τῶν ἀπόδοχων διὰ τὸν μῆνα Απρίλιον 1959 εἰργασθέντες τοιούτας τοιούτων μεταξύ της 1.203.510.

'Ἐξ ἀλλού τὸ σύνολον τῶν ἀνέργων ναυτικῶν κατὰ τὸν μῆνα Απρί-

λιον εἰς τὸ κέντρον καὶ τὰς ἐπαρχίας, τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τοὺς οἰ-

κείους καταλόγους ἀνεργίας, ἀνήρχετο εἰς 10.977. 'Ἐξ αὐτῶν οἱ 7553

ἡσανθράκων διπλωματοῦχοι καὶ πτυχιοῦχοι ναυτικοὶ εἶχον ως ἀκολούθως κατά τὸν μῆνα Απρίλιον: 'Πλοίαρχοι καὶ τῶν τριῶν τάξεων 522, ἀτμομχα-

νικοὶ καὶ τῶν τριῶν τάξεων 46, ἀρχιθερμασταῖς 752, θερμασταῖς 2066, καθαρι-

σταῖς 5, λιπανταῖς 718, μάγειροι 654, θελαμηπόλοι 143 καὶ δονθοί θα-

λημπόλων 88.

'Ἐξ ἀλλού τὸ σύνολον τῶν ἀνέργων ναυτικῶν κατὰ τὸν μῆνα Απρί-

λιον εἰς τὸ κέντρον καὶ τὰς ἐπαρχίας, τῶν ἐγγεγραμμένων εἰς τοὺς οἰ-

κείους καταλόγους ἀνεργίας, ἀνήρχετο εἰς 10.977. 'Ἐξ αὐτῶν οἱ 7553

και φροντισταὶ 10.

Ἐξ ὅλου οἱ ἀνεργοὶ πτυχιούχοι ναυτικοὶ κατὰ κλάδους εἶχον ὡς ἔ-
ξης: Ναύκληροι 212, κυβερνήται 852, ἀρχιθερμασταὶ 327, λιπανταὶ
60, μηχανοδῆγοι 163, νάυται 2.264, ξυλουργοὶ 109, θερμασταὶ 710,
θαλαμητόλοι 553, μάγειροι 402, βοηθοὶ φροντισταὶ 70.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Μαΐου ἔ-
χορηγήθησαν αἱ κάτωθι συντάξεις εἰς ἀποχωρήσαντας τοῦ ἐπαγγέλ-
ματος ναυτικοὺς καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν παρὰ τοῦ τμῆματος παρο-
χῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακιοῦ Ταμείου:

Κωνσταντίνον Ἰω. Παρούσην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 6
μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δραχ. 2077 μηνιαίως. Μαρίαν χήραν Σπυρίδω-
νος Χατίνα, λόγω ἀτυχήματος, κυβερνήτου ιστιοφόρου, μὲν ὑπηρεσίαν
16 ἔτῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δραχ. 884 μηνιαίως. Χαράλαμπον Θεόδ. Μητ-
λίνην, ναύτην ἀτμοπλοίου, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 19 ἡ-
μερῶν, δραχ. 946 μηνιαίως. Νικόλαον Ἀν. Κοτομάτην, μηχανικόν, μὲν
ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρα, δραχ. 2272 μηνιαίως.
Εὐσταθίου χήραν Εύστρατίου Πατσάκη, λόγω ἀτυχήματος, μὲν πραγ-
ματικὴν ὑπηρεσίαν μόνον 21 ἡμερῶν, δραχ. 662 μηνιαίως. Δημήτριον
Σπ. Βρατίμακην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 29
ἡμερῶν, δραχ. 979 μηνιαίως. Χρήστον Ἡρ. Παγώνην, θερμαστήν, μὲν
ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, δραχ. 1165 μηνιαίως.
Ίωάννην Πέτρ. Χαραμῆν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 11 μη-
νῶν καὶ 24 ἡμερῶν, δραχ. 1710 μηνιαίως. Νικόλαον Ἡλ. Φουρνέλον,
ναύτην ἀτμοπλοίου, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν,
δραχ. 814 μηνιαίως. Γεώργιον Μ. Γιαμπάνην, μάγειρον, μὲν ὑπηρεσίαν
17 ἔτῶν καὶ 29 ἡμερῶν, δραχ. 1025 μηνιαίως. Παύλον Γ. Κωστούρον,
θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 1602
μηνιαίως. Ίωάννην Δημ. Τσαντάνην, ναύτην ἀτμοπλοίου, μὲν ὑπηρε-
σίαν 21 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν, δραχ. 1409 μηνιαίως. Μιχαήλ
Δημ. Γεωργιάδην, μηχανικὸν Γ', λόγω ἀτυχήματος, μὲν ὑπηρεσίαν 11
μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίως. Κωνσταντίνον Γεωρ. Ρο-
παῖταν, ναύτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 18 ἡ-
μερῶν, δραχ. 493 μηνιαίως. Ίωάννην Ἄντ. Καρατζῆν, ναύτην ιστιο-
φόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν, δραχ. 536
μηνιαίως. Γεώργιον Βασ. Ζαμπέτογλου, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑ-
πηρεσίαν 20 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν, δραχ. 535 μηνιαίως. Δη-
μήτριον Στ. Τσοτσοδιέναν, ναύτην ἀτμοπλοίου, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἔ-
τῶν, 8 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν, δραχ. 1318 μηνιαίως. Κωνσταντίνον
Νικ. Μπινίκον, πλοίαρχον, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 7 ἡ-
μερῶν, δραχ. 3608 μηνιαίως. Αντώνιον Γεωρ. Λασπατάν, πλοίαρχον,
μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν, δραχ. 2.313 μηνιαίως.
Κύριλλον Δημ. Σπαθάρην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔ-
τῶν, 10 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δραχ. 1027 μηνιαίως. Ίωάννην Παν.
Ζαρίφην, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ
11 ἡμερῶν, δραχ. 707 μηνιαίως. Βασιλείον Παν. Τσάνον, ναύτην ιστι-
οφόρων, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν, δραχ. 400
μηνιαίως.

Εἰς Γιανοῦλαν χήραν Στεφάνου Λημναίου ναύτου, μὲν ὑπηρεσίαν 10
ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 15 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δραχ. 400 μηνιαίως.
Ἀνδρέαν Ἰω. Καλογιάννην ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ
6 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος δραχ. 1190 μηνιαίως. Χαράλαμπον Γεωρ.
Μπασιάνον ἡ Μπασιάνον θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν καὶ 8 ἡ-
μερῶν δραχ. 925 μηνιαίως. Δημήτριον Μιχ. Τσιγκάκον κυβερνήτην, μὲ
ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν δραχ. 514 μηνιαίως. Δημή-
τριον Ἰακ. Σίγγερ Θαλαμητόλον, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν 8 μηνῶν καὶ
9 ἡμερῶν δραχ. 929 μηνιαίως. Προκόπιον Ἰω. Πανταλέοντα ναύτην, μὲ
ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δραχ. 906 μηνιαίως. Ίωά-
νην Νικ. Φαλαγγᾶν πλοίαρχον, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 3
ἡμερῶν δραχ. 2028 μηνιαίως. Ἡλίαν Δαμ. Φιλίππου μηχανοδῆγον, μὲ
ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν καὶ 26 ἡμερῶν δραχ. 1010 μηνιαίως. Τζώρτζην Ἡ-

Γεώργ. Δημ. Κρίθαρην κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 30 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ
12 ἡμερῶν, δραχ. 1320 μηνιαίως. Ἀντώνιον Νικ. Βασιλικὸν μηχανικόν,
μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 1 ἡμέρα, δραχ. 1184 μηνιαίως.
Ίωάννην Ἐμμ. Μαρκαντώνην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 6 μη-
νῶν καὶ 4 ἡμέρα, δραχ. 1298 μηνιαίως. Γεώργιον Διον. Μαρούλην μη-
χανικόν, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, δραχ. 1041
μηνιαίως καὶ Ἰωσήφ Ἰω. Καλεώδην μηχανικόν, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν,
9 μηνῶν καὶ 18 ἡμέρα, δραχ. 1661 μηνιαίως.

Η ΠΛΗΡΩΜΗ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΞΕΩΝ

'Η Εθνική Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος δι' ἔγγραφον της πρὸς τὸ N.A.T.
προτείνει, ὅπως ἀνολάβῃ τὴν πληρωμὴν τῶν συντάξεων, μέσω τῶν κα-
τὰ πόπους ὑποκαταστημάτων τῆς, πρὸς τοὺς ναυτικοὺς συνταξιούχους,
βάσει συστήματος, τὸ ὅποιον πρόκειται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἀπὸ τῆς 1ης
Ιουλίου 1959.

Εἰς τὸ ἔγγραφον μεταξὺ ἄλλων ἀναφέρονται τὰ ἔξης : «Διὰ τοῦ νέ-
ού τρόπου πληρωμῆς τῶν συντάξιούχων τῶν διαφόρων Νομικῶν Προσώ-
πων ἐπίτυχανται σοθαρά ἀπαλλαγὴ τόσον ὑμῶν, ὅσον καὶ τῶν ὑπο-
καταστημάτων μας ἐκ τῆς ἀπαιτουμένης ἀπασχολήσεως διὰ τοῦ ἐφαρ-
μοζούμενου σήμερον συστήματος. 'Ἐκ παραλλήλου ἀπλούστεύονται διὰ
τοῦ νέου συστήματος αἱ διατυπώσεις καταβολῆς τῶν συντάξεων εἰς τοὺς
συνταξιούχους».

Ἐν συνεχείᾳ, εἰς τὸ ἔγγραφον τονίζεται, ὅτι δι' ἐκάστην πληρωνο-
μένην σύνταξιν ἡ ἀμοιβὴ τῆς Τραπέζης θὰ ἀνέρχεται εἰς τὸ ποσὸν τῶν
δραχ. 1.50, ὅπερ, σχέδιον, καλύπτει τὰ πραγματικὰ ἔξοδα ταύτης, δη-
λονάτι ἐνοίκια μηχανῶν, μισθούς κλπ.

Καὶ τὸ ἔγγραφον καταλήγει, ὅτι ἐν ἀποφασικῇ περιπτώσει ἡ 'Εθνι-
κή Τράπεζα θὰ ἀναγκασθῇ νὰ τροποποιήσῃ τοὺς μέχρι σήμερον ισχύ-
οντας δρους συνεργασίας μὲν τὸ N.A.T., καθόσον διὰ τοῦ νῦν ἐφαρμό-
ζομένου συστήματος πληρωμῶν ἡ ἔξυπηρέτησις τοῦ Ταμείου καθίστα-
ται δυσβάστακτος ἐκ μέρους τῶν ὑποκαταστημάτων τῆς Τραπέζης καὶ
γενικῶς ἀσύμφορος δι' αὐτῆς, δεδομένων τῶν διατυπώσεων, τὰς ὅποιας
προβλέπει τὸ νῦν ἐφαρμοζόμενον σύστημα.

Τὸ Διοικ. Συμβούλιον τοῦ N.A.T. ἀπεφάσισε σχετικῶς, ὅπως ἔρω-
τηθοῦν οἱ μεγάλοι τραπεζίτοι οἱ οργανισμοὶ ὑπὸ ποίους δρους θὰ ἔδε-
χονται νὰ ἀνολάβουν τὴν ἔξυπηρέτησιν τόσον τῶν συντάξιούχων, ὅσον
καὶ τῶν εἰσπράξεων τοῦ N.A.T.

ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διά διαταγῆς τοῦ ὑπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. Αν-
δριστοπούλου τοποθετοῦνται οἱ κάτωθι λιμενικοὶ ἀξιωματοκοὶ : Αντι-
πλοίαρχος Αἴας Ματαράγκας διευθυντής τοῦ Α.Ο.Κ.Π. καὶ τμηματάρ-
χης τῶν Μ.Ε.Θ., πλωτάρχης Κωνστ. Χατζῆς προξενικὸς λιμενάρχης Μασσαλίας, πλωτάρχης Γ. Μητράκος καὶ τμηματάρχης ναυτιλιακῶν τε-
λῶν, ὑποπλοίαρχος Κ. Ανεμογιάννης καὶ τμηματάρχης προϋπολογι-
σμοῦ καὶ Γ. Οίκονόμου εἰς τὸ Κεντρικὸν Λιμεναρχεῖον Πειραιῶς καὶ
ἀνθυποπλοίαρχος Γερ. Κιζῆλος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πολιτικῆς κινητοποι-
σεως.

Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

Πληροφορούμεθα ἀρμοδίως, ὅτι τὸ παρὰ τῆς Νομοπαρασκευαστι-
κῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Y.E.N. καταρτισθέν B.D. περὶ ἔγκρισεως κανόνων
καὶ κανονισμῶν τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος, μετὰ τὴν ἔγκρισιν αὐτοῦ
παρὰ τοῦ Συμβούλιον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διεβιβάσθη πρὸς τὸ Συμ-
βούλιον 'Επικρατείας καὶ ἐπεκυρώθη παρ' αὐτοῦ κατὰ τὴν συνεδρίαν
τῆς 13ης Μαΐου.

Οὕτα συνεπληρώθη ὁ κύκλος τῶν νομίμων διατυπώσεων διὰ τὴν ἔγ-
κρισιν τῶν ἀλγών κανόνων καὶ κανονισμῶν, περὶ ἣς προέβλεπε τὸ ἀρ-
χικὸν B. Δ. τῆς 4ης Μαΐου 1950, δι' οὐ ἀνεγνωρίσθη δ 'Ελληνικὸς Νη-
ογνώμων ὡς ἰστότιμος τοῦ 'Αγγλικοῦ καὶ ἄλλων ἀνεγνωρισμένων ἀλλο-
δαπῶν Νηογνωμόνων.

'Ἐπειδὴ πρόκειται πρέπει ν' ἀναφέρωμεν, ὅτι ἡ ἐπίδειχθεῖσα κατανόησις
τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ Y.E.N., ὡς καὶ ἡ ἐν γένει συμβολή αὐτῶν

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA (HEAD OFFICE)

21, TALAAT HARB STR.
P.O.B. 1746

PORT-SAID

25, SULTAN HUSSEIN STR.
P.O.B. 55

PORT-TEWFICK

RASHED STR.
P.O.B. 9

CAIRO (SUEZ)

7, BUSTAN STR.
P.O.B. 9

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

διὰ τὴν ἀναγνώρισιν καὶ γενικότερον τὴν προσγωγήν τοῦ ἔργου τοῦ Ἑλληνικοῦ Νηογνώμονος, εἶναι ἄξιοι παντὸς ἐπάνου.

Πάντα τὰ ἀνώτερά ἀναμφιδόλως συντελοῦν εἰς τὴν τόνωσιν τῆς ἐμπιστούντης τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου πρὸς τὴν δργάνωσιν ταῦτην, πλείστα δ' ὅσα καὶ ἀναντίρρητα εἶναι τὰ πλεονεκτήματα, ἀπίνα τὰ προκύπτουν ἐκ τῆς κατασκέψεως τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων εἰς τὸν Ἑλληνικόν Νηογνώμονα,

ΔΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΓΩΓΗΝ ΤΗΣ ΛΛΙΕΙΑΣ

Ἐκ τῶν ἀνακοινώσεων, εἰς τὰς ὀποίας προέβη τὴν 18ην καὶ 19ην Μαΐου ἐνώπιον τῆς Ἐθνικῆς Ἀντιπροσωπείας δὲ ὑπουργὸς τῆς Βιομηχανίας κ. Μάρτης, κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ ἀλιευτικοῦ καὶ τῶν συναφῶν μὲ τὴν διακίνησιν καὶ διάθεσιν τοῦ ἀλιεύματος προβλημάτων, προκύπτει, ὅτι ἐντὸς τοῦ ἀρχαμένου μηνὸς Ἰουνίου θὰ ἀρχίσῃ τὸ ἔργον τῆς ἀνεγέρσεως τῆς ἰχθυόσκαλας τῶν Πατρῶν. Παραλλήλως, περαστοῦνται καὶ αἱ μελέται τῆς κατασκευῆς τῶν ἰχθυόσκαλων Χαλκίδος καὶ Βόλου, ὅπότε θὰ ἐπακολουθήσῃ καὶ ἡ κατασκευὴ τούτων. Διὰ τὴν σύνταξιν τῶν μελετῶν κατασκευῆς ἰχθυόσκαλῶν ἔχει διατεθῆ ἐκ τῶν κονδύλων τοῦ προγράμματος ἀνασυγκροτήσεως τὸ ποσὸν τῶν 3.200.000 δραχμῶν. Ἐλπίζεται, ὅτι ἐντὸς τοῦ 1960 θὰ καταστῇ δυνατὴ ἡ λειτουργία τῶν τριῶν ἰχθυόσκαλῶν, γεγονός τὸ ὅποιον θὰ συντελέσῃ εἰς τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς, διότι θὰ προστατεύονται τὰ ἀλιεύματα εἰς τὰ ψυγεῖα τῶν ἰχθυόσκαλῶν καὶ θ' ἀποφέύεται ἡ καταστροφή, ἐνῷ, ἐξ ἄλλου, μόνοι μελέται τὸ θέμα τῆς διαθέσεως αὐτῶν κατὰ τὸν ὀφελιμώτερον διὰ τοὺς παραγωγικούς τρόπους.

Κατὰ τοὺς ὑπόλογοις μοὺς τῆς ἀρμοδίας Διευθύνσεως τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας, τὰ ψυγεῖα τῶν τριῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν ἰχθυόσκαλῶν θὰ δύνανται νὰ περιλάβουν ἀνέτως ποσότητας μεχρι 15.000 τόνων ἰχθύων πρὸς συντήρησιν.

Δεδουμένου, ὅτι εἰς τὸ πεντετέτερον σχέδιον τῆς Κυβερνήσεως ἔχει περιληφθῆ κονδύλιον ἐκ δραχμῶν 370.000.000 διὰ τὴν ἐνίσχυσιν καὶ ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου τῆς ἀλιείας, καθίσταται εὐχερῆς ὁ δανεισμός τῶν ἀποχειρήσεων Ἀτλαντικῆς Ἀλείας διὰ τὴν προμήθειαν αὐτοκινήτων-ψυγείων καὶ μηχανημάτων ἔγκαταστάσεως ψυκτικῶν σταθμῶν εἰς τὸ ἐσω-

τερικὸν τῆς χώρας διὰ τὴν ἀσφαλῆ διακίνησιν καὶ ἐμπορίαν τῶν κατεψυγμένων ὀλιευμάτων.

Κατὰ τὰς ίδιας πληροφορίας, ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους ἡ μηνιαία παραγωγὴ τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλείας θὰ ἀνέλθῃ εἰς 1.500 τόνους, περίποτε, καθ' ὃσον εἰς τὰ τρία μόνον ἀλιευτικά τοῦ κ. Γεωργ. Ἀρκουλῆ καὶ τὸ ἐν τοῦ κ. Δοξιάδη, τὸ «Ζέφυρος I.», τὸ δποίον ἐπεθή ἐν ἐνεργείᾳ μόλις πρὸ μηνός, θὰ προστεθοῦν δύο τῶν ἀποχειρήσεων τοῦ κ. Νικ. Παρασκευατῆ, τὸ «Εύρυδίκη I.» καὶ «Εύρυδίκη II.», τὰ δποία μετασκευάζονται εἰς ιταλικά ναυπηγεῖα, τὸ «Πολικός» τῶν κ. κ. Γεωργίαδη καὶ Ἀμποτ καὶ ἀνά ἐν τῶν κ. κ. Καρατζῆ καὶ Σταθάκη.

Ἀπό τοῦ προσεχοῦ ἔτους 1960 ἀναμένεται, ὅτι θὰ προστεθοῦν εἰς τὸν στόλον τῆς Ἀλιευτικῆς Ναυτιλίας ἕτερα πέντε, τούλαχιστον, σκάφη, ὅπότε, συμφώνως πρὸς τὸ πρόγραμμα τοῦ ὑπουργείου Βιομηχανίας, τὸ σύνολον τῆς ἑτησίας παραγωγῆς κατεψυγμένων ὀλιευμάτων θὰ ὑπερβῇ τοὺς 20.000 τόνους.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ἀνδρισοπούλου πρακτηρύσεται διαγωνισμὸς διὰ τὴν κατάταξιν 30 μαθητῶν εἰς τὴν Α' τάξιν τῶν Σχολῶν Πλοιάρχων «Υδρας καὶ Ἀσπροπύργου» καὶ 20 διὰ τὴν Α' τάξιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Πλοιάρχων Κύμης, ὡς καὶ 35 διὰ τὴν Α' τάξιν τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν Ἀσπροπύργου. Ἡμερομηνία ἐνάρξεως τῶν ἔξετάσεων δρίζεται ἡ 1η Σεπτεμβρίου 1959, οἱ δὲ ἐπιθυμοῦντες νὰ λάθουν μέρος εἰς τὰς εἰσαγωγικάς ἔξετάσεις, δέον νὰ ὑποδάλουν τὸ βραδύτερον μέχρι τῆς 31ης Ἰουλίου 1959 πρὸς τὸ «Υπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», τημῆμα ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, αἴτησης τοῦ γονέων ἐπιτρόπου ή κηδεμόνος αὐτοῦ, συνδεομένην ὑπὸ τῶν ἀκολούθων πιστοποιητικῶν: α) Δημοτικῆς ή κοινοτικῆς ἀρχῆς, ἐξ οὐ νὰ ἐμφανίνεται ἡ εἰς τὰ μητρῶα ἐγγραφὴ τοῦ ὑπομηφίου καὶ τὸ ἔτος γεννήσεως αὐτοῦ. Ἐπὶ τοῦ πιστοποιητικοῦ δέον νὰ εἶναι ἐπικολλημένη καὶ δεόντως ἐπικεκυρωμένη ἡ φωτογραφία τοῦ ὑπομηφίου. β) Πιστοποιητικὸν σπουδῶν, ἐκ τοῦ ὅποιου νὰ προκύπτῃ ὅτι ὁ μὲν ὑπομηφίος διὰ τὰς Σχολᾶς Πλοιάρχων κέκτηται ἐνδεικτικὸν πραγματικὸν ἐκ τῆς ἀδεβόητης διάστασιος Δημοσίου Γυμνασίου ή πέμπτης τάξεως ἔξαταξίου Γυμνασίου ή Ἐμπορικῆς Σχολῆς καὶ ἡλικίαν οὐχὶ μεγαλυτέρων τῶν 19 ἔτων, διὰ δὲ τὴν Σχολῆς Μηχανικῶν ἐνδεικτικὸν πραγματικὸν ἐκ τῆς ΣΤ' τάξεως ὀκταταξίου Δημοσίου Γυμνασίου ή Δ' τάξεως ἔξαταξίου Γυμνασίου ή Ἐμπορικῆς Σχολῆς καὶ ἡλικίαν οὐχὶ μεγαλυτέρων τῶν 19 ἔτων. γ) Πιστοποιητικὸν ποινικοῦ μητρώου ἐκδιδόμενον τὸ πολὺ τρεῖς μῆνας πρὸ τῆς ὑποθολῆς. δ) «Υπηρεσιακὸν σημείωμα ἀστυνομικῆς ἀρχῆς, ὅτι ὑπεβλήθη αἴτησης ὑπὸ τοῦ ὑποψήφιου πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ ἀνεπιλήπτου διαγωγῆς. ε) Προκειμένου περὶ τέκνων ναυτικῶν, πιστοποιητικὸν τοῦ τμήματος μητρώων τοῦ «Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», ἐκ τοῦ ὅποιου νὰ προκύπτῃ ὅτι ὁ πατήρ τοῦ αἰτοῦντος εἶναι ναυτικός καὶ ὁ βαθμὸς ἡ ἡ εἰδικότης τὴν ὅποιαν ἔχει, προκειμένου δὲ περὶ τέκνων λιμενικῶν ἀξιωματικῶν, πιστοποιητικὸν τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας. στ) Φωτογραφίαν πρὸς ἔφοδισμαν τοῦ ὑποψήφιου διὰ σχετικοῦ προσωρινοῦ ἀπόδεικτικοῦ ταυτότητος, βάσει τοῦ ὅποιου καὶ μόνον ὁ ὑποψήφιος θὰ ἔχεται σθῆτη ύγειονομικῶν καὶ θὰ γίνεται δεκτός εἰς τὴν ἔξετασιν ἐκάστου μαθημάτων.

Καθ' ὑπέρθασιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰσακτέων καὶ μέχρι δύο τὸ πολὺ ὑπὸ τῆς Σχολῆς, εἰσάγονται τέκνα ἔξι Ἑλλήνων καταγομένων ἐκ Κύπρου καὶ Βορείου Ἡπείρου η ἄλλων περιοχῶν τελουσῶν ὑπὸ ξενική κυριαρχίαν, μονίμως δὲ ἐκεὶ διαμένοντα, ἐφ' ὃσον ηθελον συγκεντρώσει τὰ κατώτερα δρισισθεῖσα τὰς ἔξετάσεις καὶ κέκτηται ἀπαντά τὰ προστάτευτα τῶν ὑποψήφιων. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῶν, ὁ ὑποψήφιος δέον νὰ συνυποδάλη καὶ πιστοποιητικὸν τῆς ἀρμοδίας προξενικῆς ἀρχῆς η, ἐν ἐλλείψει τοιαύτης, πιστοποιητικὸν τοῦ σίκειου ἀνεγνωρισμένου Συλλόγου η Δημογεροντίας, ἐξ οὐ νὰ πιστοποιήσηται ἡ τοιαύτη καταγωγὴ καὶ η εἰς τὰς ὡς ἀνά περιοχάς μονίμος διαμονή τοῦ αἰτοῦντος.

ΤΑ ΜΑΘΗΜΑΤΑ ΦΥΣΙΚΗΣ

Διὰ διατάγματος καθωρίσθη ὅπως ἀπὸ τῆς 1ης Αὐγούστου 1959 ἔξετάζωνται ὡς βασικά τὰ μαθήματα φυσικῆ-μηχανικῆς καὶ θερμοδιναμικῆς κατὰ τὰς ἔξετάσεις τῶν ὑπομηφίων ἀτμομηχανικῶν Γ' καὶ Β' τάξεων.

Διὰ τοῦ ίδιου διατάγματος καὶ ἀπὸ τῆς 1ης Αὐγούστου 1959 καθορίζεται ὅτι τὸ μάθημα φυσικῆ-μηχανικῆς θὰ εἶναι βασικὸν κατὰ τὰς ἔξετάσεις τῶν ὑπομηφίων πρὸς ἀτόκτητον διπλώματος μηχανικοῦ ἀστωτερικῆς καύσεως Γ' καὶ Β' τάξεως.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ μικτὸν σκάφος «Ἄιντα» 1196 τ. γκρός, ἀντικατέστησε τὴν αιθιο-

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business.

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

THEO THEODORE
CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR

Phones TE. 5-4490 and TE. 5-9668

1148 PEARL Str.

BEAUMONT, TEXAS, U.S.A.

πικήν σημαίαν διά τῆς ἑλληνικῆς καὶ μετωνομάσθη «Λασῆθι».

—Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν λίμπερτο «Νάσιοναλ Λίμπερτο» τ. γκρός 7241 (τοῦ 1944) μεταβιβασθὲν εἰς ἔτερον Ἀμερικανικὴν ἐταιρίαν, μετωνομάσθη «Μάουντ Ἐδανσ».

—Τὸ φορτηγὸν «Μαρούκλα» (ex «City of Shrewsbury») 7263 τόν. γκρός (τοῦ 1943), ὅπερ, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προπηγούμενον τεῦχος μας, παρελθόφθη ἀπὸ τοὺς «Ἐλληνας ἀγοραστὰς του εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου.

—Ἡ τιμὴ πωλήσεως εἰς «Ἀγγλους ἀγοραστὰς τοῦ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν φορτηγὸν μας «Κέφαλος» 5717 τ. γκρός, 8276 τόνων d. w. καὶ ναυπηγῆσεως 1921, μὲ σερεβοῦ τοῦ 1956, είναι ἡ τῶν 50.000 λιρῶν.

—Πλὴν τοῦ δεξαμενοπλοίου «Γεώργιος Λύρας», ἔχρονον αὐλάθη παρὰ τοῦ ἄγγλικον Ναυαρχείου καὶ τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον εἰδόντον Λόγιαλτον 12.123 τ. γκρός (τοῦ 1953), μετονομασθὲν «Brambleleaf».

—Περιελάδομεν εἰς τοὺς πίνακάς μας τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν λίμπερτο «Ἀλμάτιον» 7162 τ. γκρός (τοῦ 1943), ὅπερ ἡσφαλίσθη εἰς τὸ N.A.T. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἦτο τὸ πρώην Ιταλικὸν «Alessandro» καὶ ἡγοράσθη πρὸ τριμῆνου ἀπὸ ἐταιρίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων, παραληφθὲν προσφάτως εἰς τὴν Τεργέστην, ἀφοῦ διῆρθε γενικὸν σερβεῖ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ :

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

— **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ** τοῦ κ. Ἐλευθ. Γεωργαντοπούλου, Ἀντιπλοιάρχου - Λιμενικοῦ. «Υπὸ τὸν ἀνωτέρω γενικὸν τίτλον, εἰς τόμον ὑπερτριακοσίων σελίδων, ἀρτιωτάτης ἐμφανίσεως, ὁ κ. Γεωργαντόπουλος, ὁ ἐπίμινος μελετητὴς τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων, παρέχει τὴν πληρεστέραν δυνατὴν ἀνάλυσιν θέματος πολυτελέυτου ὅπως εἶναι ἡ περὶ τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπιχειρηματικὴ δραστηρίστης καὶ ιδιαιτέρως ἡ ἐκμετάλλευσις τοῦ μέσου τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν. «Ἀφθονον στατιστικὸν ὑλικὸν καὶ πληροφορίαν, τείνουσαι εἰς τὴν καλυτέραν τοῦ θέματος γνῶσιν, παρέχονται εἰς τὴν μελέτην τοῦ κ. Γεωργαντοπούλου. Τὰ συγχαρητήρια τοῦ ἀξιζούν.

— **ΤΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟΝ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟΝ ΕΙΣ ΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ** τοῦ κ. Πέτρου Γ. Βαλληνδα, Καθηγητοῦ τοῦ Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Μία ἀκόμη ἀξιόλογος συμβολὴ εἰς τὴν μελέτην τοῦ νεαροῦ Κώδικος Ἰδιωτικού Ναυτικού Δικαίου είναι καὶ ἡ ἀνωτέρω πραγματεία τοῦ κ. Βαλληνδα. «Αναλύεται ἡ διεθνῆς πλευρὰ τῶν καθιερωμένων διὰ τοῦ Κώδικος διατάξεων, τῆς προτιμωμένης ιδιαιτέρως ὑποθήκης, τῆς κυριότητος τοῦ πλοίου, τῆς συμβάσεως ναυτολογίας καὶ τῆς διεθνοῦς δικαιοδοσίας ἐπὶ συμπλοιοκτησίας καὶ ἐπὶ συγκρούσεως πλοίων καὶ περὶ ἐκτελέσεως ἀλλοδαπῶν ἀποφάσεων ἐπὶ προτιμωμένης ὑποθήκης.

— **ΝΑΥΤΙΚΗ ΤΕΧΝΗ** τοῦ κ. Ζ. Ν. Σδούγκου Πλωτάρχου Λινού καὶ Πλοιάρχου τοῦ Ε. Ν. Χρηστιμάτου διὰ τοὺς μαθητὰς τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν καὶ τοὺς ναυτιλομένους γενικώτερον τὸ ἔργον τοῦ κ. Σδούγκου. Εἰς ὑπερτετρακοσίας καλοτυπωμένας σελίδας ὁ συγγραφεὺς ἐπέτυχεν ἡ περιάδη δῆλη τὴν διδακτέαν ὑλὴν τῶν Δημοσίων Σχολῶν Ε. Ν. καὶ ὅτι κατὰ τὰς ἐπὶ διπλώματι ἔξετάσεις θὰ πρέπει ἔνας Πλοίορχος νὰ κατέχῃ εἰς γνῶσιν τῆς ναυτικῆς τέχνης.

‘Ο κ. Σδούγκος, κατὰ τὴν ὑπερτετρακοσίαν του σταδιοδρομίαν — εἶναι ὑποδιευθυντὴς τῶν Σχολῶν ‘Ασπροπύργου — ιδιαιτέρως μὲ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ἐπὶ μακρὰν σειρὰν ἐπάνω σχολήθη. ‘Ητο, συνεπός, ἀρτιώτατα προητοιμασμένος, μὲ περίαν ἀρκετήν, ὥστε νὰ παραδώσῃ εἰς τὴν μαθητιώσαν νεολαίαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος βιθλίον διδακτικόν, πληρέστατα ἀπόδοτικόν.

ΠΕΝΩΗ

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

Βαθεῖαν καὶ εἰλικρινὴ συγκίνησιν προεκάλεσεν εἰς τοὺς ἑλληνικοὺς ναυτικοὺς κύκλους τῆς ἀγγλικῆς πρωτευόντης τὸ θλιβερὸν ἄγγελμα τοῦ αἰφνίδιου θανάτου τοῦ Δημητρίου ‘Αντωναροπούλου. Γεννηθεὶς εἰς τὴν Χώρων Τριφυλίας τὸ 1888 ὁ μεταστάτης, ἐγκατεστάθη πρὸ 40ετίας καὶ πλέον εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπου καὶ ἀνέπτυξεν ἔκτοτε τὴν γνώμοναν δραστηριότητά του εἰς τὸν χώρον τῶν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν. ‘Αποχήσας ὡς ἐφοπλιστής κατὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον, διετέλεσε μετ’

αὐτὸν διακεκριμένον στέλεχος πολλῶν ἑλληνικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων τοῦ Λονδίνου. ‘Ως γεν. γραμματεὺς τῆς ‘Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου μεγάλου πολέμου, ἀφῆκε τὰς καλυτέρας ἐντυπώσεις διὰ τὴν δασείαν ναυτιλιακῶν του μόρφωσιν, τὴν ἀκάματον ἐργαστικότητά του, τὴν ἔξαρτον περὶ τὰ τέμενα τῆς θάλασσας.

Μέ τὸν θάνατον τοῦ Δημητρίου ‘Αντωναροπούλου ἡ ἀπόδημος ἑλληνικὴ ναυτικὴ οἰκογένεια χάνει ἔνα διακεκριμένον τέκνον της. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συλλυποῦνται τὴν ἐρίτιμον σύζυγον καὶ τοὺς οἰκείους τοῦ μεταστάτου.

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (λίμπερτο): ‘Απὸ Χάμπητον ρόδης μὲ φορτίον παλαιοσιδήρων δι’ Ιαπωνίαν ἔξωκειλε τὴν 27ην Μαΐου εἰς θέσιν πλάτους 22—53 Β. καὶ μήκους 83—48 Δ., ἀπόπειρα δὲ νὰ ἀνέλκυσθη διὰ τῶν ιδίων του δυνάμεων ἀπέτυχε. Πυρκαϊά ἔξερράγη εἰς τὸ μηχανοστάσιον συνεπείᾳ ἐκρήξεως σωλῆνος τοῦ καυσίμου, καθ’ ἣν ἐφονεύθη ὁ ξυλουργὸς τοῦ πλοίου. Τὸ σκάφος παραμένει προσηργαμένον 4 μίλια ἀπὸ τοῦ Κάγιον Ἀρένας, περὶ τὰ 86 μίλια δυτικῶς τῆς Χαδάννας. ‘Ακτοφυλακίς τῆς Κούδας παρέλασεν 29 ἀνδρας τοῦ πληρώματος, ἐνῷ ἐτέρας ἀκτοφυλακίς παρέμενε πλησίον, ἵνα παραλάβῃ τὸν πλοίαρχον, δοτὶς παρέμεινεν ἐπὶ τοῦ σκάφους του. Εἰς νεωτέραν ἀνακοίνωσιν ἀνέφερετο, διτὶ πρωσινὴ ἡτο ἡ ἐγκατάλειψις τοῦ πλοίου, μετὰ τὴν ἐκρήξην τοῦ ἀγωγοῦ του καυσίμου, τὴν ὁποίαν ἡ ηκολούθησε πυρκαϊά καὶ πολλαὶ ἐκρήξεις εἰς τὸ λεβητοστάσιον καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Τελικῶς τὸ πῦρ κατεσβέσθη, ἀφοῦ ἐκάη ἡ ποσότης τῶν καυσίμων τοῦ σκάφους. ‘Ηδη καταβάλλονται προσάθειαι ἀνέλκυσεως.

«ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ» (λίμπερ.): Συνεκρούσθη τὴν 29ην Μαΐου, κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς δύμχῆς, μὲ τὸ γερμανικὸν «Φρίτς Τύσσεν», διπέλευν ἐξ ‘Αμστερταμ εἰς Μονρόδιαν. ‘Η σύγκρουσις ἔλαβε χώραν 20 μίλια B.Δ. τοῦ Ούσαν. Τὸ γερμανικὸν συνέχισε τὸ ταξίδιόν του, ἐνῷ τὸ «Μητέρα Μαριγώ» ὑπέλασεν ἱκανάς ζημίας εἰς τὸ πρόστεγον καὶ τὴν δεξιάν πλευράν, κατημύθη πρὸς τὸ Φάλμουθ μὲ μειωμένην ταχύτητα καὶ ὑπὸ συνδείσιν ναυαγοσωστικοῦ. Τὰ ὑδατα, ὅμως 10 ποδῶν ἐντὸς τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 1 κύτους, ἥλεγχοντο. Τὸ σκάφος ἐπέτυχε νὰ φθάσῃ εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Φάλμουθ, διπους ὅμως ἐβυθίσθη εἰς βάθος 80 ποδῶν. Προσπάθειαι θὰ καταβληθοῦν διὰ τὴν ἀνέλκυσίν του.

* * *

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ»: Κατέπλευσεν εἰς τὴν Γιοκοχάμαν μὲ ζημίαν εἰς τὸν τελικὸν ἄξονα. Διετάχθησαν αἱ δέουσται ἐπισκευαῖς. (Μαΐου 18)

«ΑΝΔΩΡΑ» (λίμπερ.): ‘Εμφόρον καὶ διὰ νὰ ἀποφύγῃ σύγκρουσιν μετ’ ἄλλου πλοίου, προσήραξε τὴν 23ην Μαΐου ἐντὸς τῆς Διώρυγος τοῦ ‘Αγίου Λαυρεντίου. Διὰ τὴν ἀνέλκυσίν του θὰ ἀπαιτηθῇ ἐκφόρτωσις πλέον τῶν 500 τόνων σίτου. Πράγματι, μετὰ ἐκφόρτωσιν 800 τόν., τὸ σκάφος ἀνείλκυσθη, ἀλλὰ βραδύτερον προσήραξεν ἐκ νέου. Θὰ ἀπαιτηθῇ περιτέλεων ἐκφόρτωσις διὰ τὴν ἀνέλκυσί του. (Μαΐου 28-30)

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.» (λίμπερ.): Κενὸν ἀπὸ Μόντρεαλ διὰ Ντουλούθ ἐξῆτησε βοήθειαν ρυμουλκοῦ καὶ δυτῶν, διότι 1½ μίλιον ἀντολικῶν τοῦ Βάλλεϋ Μπρίτζ ἐνεπλάκη ἡ ἥλις του εἰς ἀλυσσιν. Δύτης ἥλευθερως σε τὴν ἔλικα, τῆς ὁποίας ἔνα πτερύγιον ἐβλάβη ἐλαφρῶς καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸν πλοῦν του. (Μαΐου 14)

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (λίμπερ.): Κατέπλευσεν εἰς Σηταλ ἀπὸ Σάν Αντώνιο τῆς Χίλης, μὲ φορτίον μεταλλεύματος χαλκοῦ. Κατὰ τὸ ταξίδιόν του εἶχε σημειωθῆ ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐναρξῖς πυρκαϊᾶς. (Μαΐου 13)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (λίμπερ.): ‘Απὸ Ρόττερνταμ κενὸν διὰ τὰς Μεγάλας Λίμνας, ἐνῷ ἀπέπλευεν ἐκ Πόρτ Ούέλλερ (τοῦ ‘Οντάριο) ὑπέστη τὴν 14ην Μαΐου βλάβην τοῦ πηδαλίου κατὰ τὴν ἔξοδόν του ἀπὸ τὸν πρῶτον ὑδατοφράκτην τῆς Διώρυγος Ούέλλαντ. Τὸ σκάφος, εὐρεθὲν πρὸς στιγμὴν ἐκτὸς ἐλέγχου, ἐκτύπωσεν εἰς τὸ κρηπίδωμα καὶ συνεκρατήθη ἀπὸ μίαν προσβλῆτα της τιμέντου. Μετὰ καθυστέρησιν 1½ ὥρας συνέχισε τὸν πλοῦν του διὰ Ντουλούθ πρὸς φόρτωσιν. (Μαΐου 14)

«ΕΒΗΚΟΥΗΝ» (λίμπερ.): ‘Αφοῦ ἐπεσκεύασεν εἰς τὸ ναυτηγεία ‘Ισικαθατζίμα ζημίας του ἐκ κακοκατηρίας, κατημύθη πρὸς τὸ Τόκιο (Μαΐου 23)

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ» (λίμπερ.): ‘Εμφόρον μὲ κριθήν ἀπὸ Βαγκούδερ διὰ Γδύνιαν εἰσῆλθε τὴν 24 Μαΐου εἰς Φάλμουθ μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. ‘Επισκευασθὲν ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην. (Μαΐου 24-25)

«ΚΟΡΘΙ» (λίμ.): ‘Ημιέμφόρον μὲ σιτηρὰ εἰς τὰς Μεγάλας Λίμνας

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.
SHIPPING AGENTS & STEVEDORES
MONTEVIDEO (URUGUAY)

CALLE COLON 1570

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
)) NIGHT : 412905

δι' 'Ειδονυμάουθ προσήραξεν εἰς τὸ Μόντρεαλ πλησίον τοῦ ἀγκυροθόλιου ὑπ' ἀριθ. 6, τὴν 16 Μαΐου. Ἀνελκυσθὲν μὲ τὴν βοήθειαν δύο ρυμουλκῶν, ἔφθασεν εἰς Μόντρεαλ πρὸς συμπλήρωσιν τοῦ Φορτίου του. (Μαΐου 16-17)

«Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (δεξαμ.): Ἀπὸ Χιούστον ἔμφορτον διὰ Μόντρεαλ, ἐξηκριβώθη ἐκρόν φορτίου ἀπὸ τὸ Νο 1 κεντρικὸν τάνκ, τὸ δὲ μηχανοστάσιον ἥτο πλῆρες ἀερίων. Ὁ πλοιαρχος ὠδηγήσετο τὸ σκάφος εἰς τὸν ὄρμον Γκεῖσπ, διόπου καὶ ἐπλήρωσε τὸ ἀντλιοστάσιον μὲ νῦδωρ, διὰ νὰ ἀναστείλῃ τὴν περαιτέρω διαρροὴν πετρελαίου καὶ ἀερίων ἐντὸς τοῦ Μηχανοστασίου. Ἐξηκριβώθη, διτὶ ἡ διαρροὴ προήρχετο ἀπὸ ρωγμὴν εἰς τὸ Νο 1 κεντρικὸν τάνκ, ἥτις καὶ ἐπεσκευάσθη, τὸ δὲ σκάφος ἔφθασε τὴν 21 Μαΐου εἰς τὸ Μόντρεαλ πρὸς ἔκφρτωσιν. (Μαΐου 21)

«ΝΙΚ. ΚΑ·Ι·ΡΗΣ» Ἡμιβυθισμένον ἐπὶ ὑψάλου εἰς Ἰαπωνίαν. Τὰ ὑπ' ἀριθ. 1, 2, 3 καὶ 4 κύτη καὶ τὸ μηχανοστάσιον του κατεκλεισθησαν ἀπὸ τὰ δύστατα καὶ δῦλα τὰ διπύθμενά του φέρουν σχισμάς. Τὸ σκάφος ἐπικάθηται βραχώδους βυθοῦ καὶ εἶναι ἐκτεθειμένον εἰς τὸν κυματισμόν. Ἡ ἔργασία διασώσεως εἶναι προβληματική, τὸ δὲ ναυαγοσωστικὸν ἐγκατέλειψε κάθε προσπάθειαν καὶ ἐπανῆλθεν εἰς τὴν βάσιν του. (Μαΐου 25)

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (δεξαμ.): Ἐμφορτον ἀπὸ Τουάψ διὰ Μπουένος "Αὔρες εισῆλθεν εἰς τὸ Γιβραλτάρ μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. (Μαΐου 25)

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑ·Ι·ΟΝΙΡ»: Προερχόμενον ἐκ Βαγκούμερ κατέπλευσεν εἰς Χάιφαν μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμά του ἐκ τρικυμίας καὶ θραυσμένον τὸ ἄνω μέρος τοῦ πρωραίου ίστοῦ. Αἱ ζημίαι ἐπρόκειτο νὰ ἐπισκευασθούν εἰς τὴν Χάιφαν. (Μαΐου 12)

«ΠΟΛΑ»: Ἐνώ ἔξετέλει ἐλιγμοὺς εἰς Κολόμπο τὴν νύκτα τῆς 13ης Μαΐου συνεκρύσθη μὲ τὸ δηζελόπλοιον «Φρεντιάνα» καὶ ὑπέστη ζημίας τινάς εἰς τὸ κατάστρωμά του. (Μαΐου 13)

«ΣΑΛΑΜΑΤ» (λιθερ.): Ἀπὸ Τάμπαν διὰ Πουέρτο Καμπέλλο ἐνεφάνισεν ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του καὶ ἐξήτησε ρυμουλκόν, διὰ νὰ τὸ δόηγμή της εἰς 'Αρούμπαν πρὸς ἐπισκευὴν. (Μαΐου 22)

«ΣΑΛΑΜΣΤΑΡ» (λιθερ.): Ἀπὸ 'Αμερέρσαν διὰ Μπούνφαλο ἐπόδισεν εἰς Χόρτα τὴν 18 Μαΐου μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὸν λέβητα. Ἐπισκευασθὲν ἀνέχωρης τὴν ἐπομένην διὰ τὸν προορισμόν του. (Μαΐου 18-19)

«ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ» (Κοσταρίκας): Ἐδεξαμενίσθη εἰς Πειραιᾶ πρὸς ἐπιθεώρησιν ζημιῶν του ἐκ προσαράξεως εἰς Σουεὲ τὸν 'Ιανουάριον 1957 καὶ ἐκ νέας προσαράξεως εἰς Ἐλαφονῆστον Φεβρουάριον 1959. Ἐξητήσθησαν προσφορά δι' ἐπισκευάς, προκειμένου νὰ κριθῇ, ἢν τὸ σκάφος εἴνε παράγωγος δλική ἀπώλεια. (Μαΐου 14)

«ΣΟΥ·Ι·ΤΓΟΥΩΤΕΡ» (λιθερ.): Προσήραξεν ἐλαφρῶς εἰς τὴν Διάρυγα τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀμέσως. Ἐν συνεχείᾳ προσέκρουσεν ἐπὶ κρηπιδώματος, χωρὶς νὰ ὑποστῆ ζημίας. (Μαΐου 17)

«ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ» (λιθερ. δεξαμ.): Προερχόμενον ἐκ Κιουρασάο κατέπλευσεν εἰς Μόμπιλ, ρυμουλκούμενον. (Μαΐου 26)

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ύπο μεταπτώσεις ἀσημάντους διέρρευσε καὶ τὸ β'. 15θήμερον τοῦ μηνὸς Μαΐου τῆς ναυλαγορᾶς. Ἡ ζητησίς σιτηρῶν ἐκράτησε τὸ πλῆρες ἐνδιαφέρον τῆς ἀγορᾶς καὶ παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ ἡ παρέμβασις τῶν τάνκερς ὑποτιμητικὴν εἶχε τὴν ἐπίδρασιν, ἐσημειώθησαν δι' ὀρισμένους τομεῖς (Ιαπωνία) καὶ τινες αὐλέσεις, ἀνεπαίσθητοι βεβαίως, δηλωτικαὶ πάντας τῆς σταθερότητος τῆς ἀγορᾶς εἰς τὰ γνωστὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα.

Αἱ προβλέψεις ἐλάχιστα ἐνθαρρυντικαὶ διαγράφονται, δεδομένης καὶ τῆς παρούσης ἐποχῆς, καθ' ἥν συνήδως συστολή τῶν ναυλώσεων σημειούται. Τῶν σιτοφορτίων ἡ κίνησις θὰ διατηρηθῇ, πάντως, μέχρι τῆς διακριβώσεως τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς νέας συγκομιδῆς εἰς τὴν Δυτικὴν Εύρωπην, ἥτις, δημως, συγκομιδὴ καλὴ προεξοφλεῖται, λόγῳ τῶν εὐμενῶν κατιρκών συνθηκῶν.

Τῶν ἄλλων φορτίων αἱ μεταφοραὶ τῶν γαστανθράκων — κυρίως — δὲν φαίνονται ἀνακτῶσαι τὴν ζωηρότητά των.

Ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς κατά τομεῖς εἶχεν ὡς κάτωθι :

Β. ο.ρ. 'Α μερική : Τὰ σιτοφορτία ἐν ἀφθονίᾳ προσεφέροντο πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν. 'Ο Κόλπος ἐπλήρωσε τὸν καλύτερον ναύλον τῶν 8.50 δολ. εἰς σκάφη μεγάλα δι' Ιαπωνίαν καὶ 8.25 δολ. μετά τὸν 'Ιού-

νιον. Ἡ μεγάλη διαθέσιμος χωρητικότης εἰς τὰ δύστατα τῆς "Απωτολῆς προεκάλει τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν πρὸς τὰ ἔκει ναύλωσιν τῶν σκαφῶν. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 4.35 ἐπληρώθησαν καὶ εἰς μεγάλα τάνκερα δολ. 4.25, γκρός τέρμης, ('Ιούνιον). Διὰ τὴν 'Αγγλίαν (ώρισμένους λιμένας 49)— καὶ Λονδίνοις ἡ 'Ειδονυμάουθ 47) δολ. Μέτριον σκάφος ἐπληρώθη 50)— ὠρισμένους λιμένας 'Αγγλίας.

'Απὸ τὸν "Άγιον Λαυρέντιον ζωηρὸς ἡ κίνησις. Τάνκερ 18.500 τόν. διὰ Βομβάργη ἐπληρώθη 51) δολ. γκρός τέρμης ('Ιούνιον-'Ιούλιον), διὰ τὸ Καράτσι 56) δολ. 57) δολ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν ('Ιούνιον) καὶ διὰ τὴν 'Αγγλίαν 37) δολ. 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας δι' 'Αγγλίαν 80)—, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ 40)—.

Οἱ γαιάνθρακες μὲ ἐλαχίστην ζήτησιν. Διὰ τὸ Κόντινεντ 20) δολ. Σικελίας 4.50 (Μάϊον-'Ιούνιον), διὰ Δουβλίνον δολ. 3.50 ('Ιούνιον), Δυτικὴν Ιταλίαν δολ. 3.45, Ιαπωνίαν δολ. 7.40 ('Ιούλιον) καὶ Πλέιτ δολ. 5.90 ('Ιούλιον).

Παλαιοσιδήρων διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν ἀπὸ Νόρδερν Ρέιντζ (σκάφος 9.200 τόννων) 55.000 δολ. φίο ('Ιούλιον). 'Απὸ τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν ἡ χαλαρότης τῶν ναύλων ἐξηκολούθησεν. 'Υπέρμετρος ἡ προσφερομένη χωρητικότης. Σιτηρὰ δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.15 καὶ 5 δολ. ἐπληρώθησαν καὶ διὰ τὰς Ινδίας 55)— προσεφέροντα. 'Επίσης διὰ τὴν Νότιον 'Αφρικήν ἐπληρώθησαν 55) — ('Ιούνιον-'Ιούλιον). Διὰ τὴν Χάιφαν δολ. 7, σκάφος 13.500 τόννων ('Ιούνιον). Αἱ ζαχάρεις ἀπὸ τὴν Κούβαν δολλ. 9.60 δι' Ιαπωνίαν, φίο ἔντ στόουεντ, ἐλεύθ. φόρων ('Ιούν.), ἀλλὰ καὶ δολ. 9.10, φίο, 'Ιούνιον).

Τὸ Πλέιτ ὅτι πρέστη καὶ αὐτὸς τὴν παρέμβασιν τῶν τάνκερς. Σκάφος 18.000 τόννων ἐπληρώθη, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 129.000 φίο διὰ τὸ Κόντινεντ. Τὰ 60) — ἔως 62) δολ. 6 καὶ 65) — ἐπληρώθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ ('Ιούνιον-'Ιούλιον) εἰς σκάφη 9 - 10.000 τόννων καὶ τὰ 87) δολ. ἀπὸ ἄνω ποταμὸν δι' Ιαπωνίαν ('Ιούλ.). Μεταλλεύματα ἀπὸ Βιτόρια διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 4.30 ('Ιούν.-'Ιούλ.).

Αὐτοὶ τραλία — 'Α πω 'Α να το ο λή: Μικρὰ κίνησις ναυλώσεων ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν. Μέτριος σκάφη δι' Ιούλιον-Αὔγουστον ἐκλεισθησαν 72) δολ. 'Αγγλίαν ἀπὸ δυτικούς λιμένας καὶ 82) δολ. ἀπὸ ἀνατολικούς. Ζαχάρεις ἀπὸ Μακαού δι' Τάουσιδη δι' 'Αγγλίαν 87) δολ. γκρός τέρμης.

Δημητριακά καὶ γενικά ἀπὸ τὴν Βόρειον Κίναν διὰ Πολωνίαν εἰς τὰ 68) — φίο καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ Γιουλίν 55) — διὰ τὸν προσρισμὸν (Πολωνίαν), ἐν συνεχείᾳ δὲ 53) δολ.

'Αραδόσιτος ἀπὸ τὸ Ντρόμπαν διὰ Βενετίαν 56) δολ. ('Ιούλιον) καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 7.20 (Μάϊον-'Ιούνιον) ἐναὶ λιμένα καὶ Γλασκώνη 47) δολ. φίο ('Ιούλ.-Αὔγουστ.). 'Ορυζαὶ ἀπὸ Μπούρμαν διὰ τὴν 'Οδησσόν 60) — φίο ἔντ στόουεντ καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ Μασσίνικον διὰ Μόντρεαλ δολ. 6 φίο καὶ 5.60 διὰ Νόρδερν Ρέιντζ.

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἐπληρώθησαν 46) — φίο ἔντ τρίμεντ διὰ τὸ 'Αμβούργον καὶ 49) — διὰ τὴν Πολωνίαν σιτηρὰ ('Ιούνιον). Γαιάνθρακες ἀπὸ τὴν Πολωνίαν διὰ τὸ Πλέιτ 38) δολ. καὶ διὰ Πειραιᾶ καὶ Βόλον 28) δολ. ('Ιούνιον).

Τὰ τάξι μεταπτώσεων μὲ περιωρισμένην κίνησιν. Μέτριον σκάφος (7.040 τόν. καύσιμον πετρέλαιον) δι' ἔνεστας δώδεκα μῆνας δολλ. 21.750 μηνιαίως. Δηζελοκίνητον διὰ δύο ταξιδίων Μεγάλων Λιμνῶν κυκλικά 18) —. Σκάφος μὲ ἀπομοστροβίλους 11.664 τ. (14 μιλ. 38 τ.) δολλ. 25.000 τόν. μηνα., ταξιδίου μίνιμου 28 ἡμερῶν. Δηζελοκίνητον (12.967 τόν.), 14 μιλ. 21 - 22 τόν. φιούει, 30 χιλ. δολ. μηνιαίως, 5-6 μῆνας. Λίμπερτον διὰ ταξιδίου Κόλπου - Ιαπωνίας (παλαιοσιδήρω) ἐπληρώθη δολ. 2.25 τόνων καὶ μῆνα.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ

Τὸ γεγονός τοῦ παροπλισμοῦ τόσων καὶ τόσων δεξαμενοπλοίων — τὸ ἀργοῦν τονιάζει τῶρα τὰ ἐπτά ἐκατομμύρια τόνων — δὲν προεκάλεσεν αἰσθητήν τινα βελτίωσιν εἰς τὴν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς. Πρὸς στιγμὴν ὠρισμένοι τομεῖς ἐστημένων πλοιών.

'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον έλαχιστή ἡ κίνησις ναυλώσεων. Τὰ 69 %

Superior
Service

Superior
Tugs



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS :

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

CURTIS BAY TOWING COMPANY

Cable-Radio "CURTISBACO,"

κάτω τού ἀμερικανικού ναυλολογίου ἐπληρώθησαν διὰ Donges καὶ τὰ 77½ % (φορτίον 13.500 τόν. ἀκάθαρτον) διὰ τὴν Ἰσπανίαν εἰς σκάφος πλέον πρὸς τὰ ἑκεῖ πρὸς διάλυσιν. 'Η Μαύρη Θάλασσα ἐκράτησε τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀγορᾶς. 'Αρκεταὶ διαταγαὶ ἐκυκλοφόρησαν καὶ ἀρκεταὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν. Οἱ ναυλοὶ ἐκυμάνθησαν ἀπὸ 35-40 % κάτω τῆς Κλίμακος δι' ἀκάθαρτα φορτία καὶ 45 % διὰ τὴν Ἀργεντινήν μὲ δύφων διὰ τὴν Σκανδιναվίαν τὰ καθαρά. Μεῖον 50 % τῆς Κλίμακος ἐπληρώθη τὸ «Λόντον Πρέστιτ». Ἀπὸ τὴν Νοδορωσίσκην, τέλος, ἐπληρώθησαν 24)— διὰ τὸ 'Αμβούργον εἰς σκάφος 16.000 τόννων.

Καθαρὰ φορτία εἰς μέτριον σκάφος ἐπληρώθησαν 50 % δι' ὑπερατλαντικὸν ταξίδιον. Μικρὸν ἐνδιαφέρον ἔστημε ὡθή διὰ ταξίδια σκαφῶν ὑπὸ ἔναν σημαίας ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν εἰς Νόρδερν Ρέιντς καὶ τὰ 55% κάτω τού ἀμερικανικού ναυλολογίου ἐπληρώθησαν δι' ἔτοιμα πλοια. Καθαρὰ διὰ Χάλιφας 45 % κάτω εἰς ἔτοιμον σκάφος.

Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Κατάστασις ἀμετάβλητος, μὲ σποραδικὰς τὰς ἐν κυκλοφορίᾳ διατάγας καὶ εἰς τιμᾶς χαμηλάς, μὴ προκαλούσας τὸ ἐνδιαφέρον. 'Ο Δούναδις καὶ ἡ Κωστάντζα μὲ ἔλλειψιν ἐργασίας. 'Υπῆρχον μόνον ἐκ Κωνστάντζης 660 τόν. λιναροστόρου εἰς πλακούντας δι' 'Ειδονμάσουθ (70 κ.π. ὁ τόνος) καὶ ἐπληρώνοντο 65)— φίο, διὰ φόρτωσιν 'Ιουνίου. 'Απὸ Νοδορωσίσκην ἐξῆτηστο σκάφος 5000-6000 τόν. διὰ Κολόμπο (τσιμέντα), μὲ ιδέαν ναυλωτῶν 50)— φίο, 'Ιουνίου καὶ ἀπὸ Μπουργκάς 10.000 τόν. τσιμέντων διὰ Καράτσι εἰς τὰ 45)—, φόρτωσιν 'Ιουνίου. 'Εκ Ρωσίας ἡ πλέον ἀξιόλογος ἐργασία ἐκλείσθη παρ' ἐλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ Νοδορωσίσκην 10.000 τόν. σύτου δι' 'Αμβούργον καὶ Στεττίνον εἰς τὰ 49)— φίο, ἔναντι παρομοίας ἐργασίας κλεισθείσης πρὸς μηνὸς εἰς τὰ 36)—, ἀλλ' ἡ βελτιωμένη αὕτη τιμὴ ὠφείλετο εἰς κάλυψιν ἀμέσου ἀνάγκης, μὲ καντσέλλο 5 'Ιουνίου διὰ τὴν φόρτωσιν. Δι' ἐλληνικὰ γεννήματα δὲν ἐνδιεφέρθη ὁ Πειραιεὺς, διότι οἱ σχετικαὶ ναυλώσεις ἐκλείσθησαν εἰς Λοιδίνον. Οὕτω, κατὰ τὸ α'. 150ήμερον τοῦ Μαΐου, ἐνσυλλόγθησαν πέντε σκάφη, ἦπι τρία (28.500 τ.) διὰ Βραζιλίαν καὶ δύο (16.500 τ.) δι' 'Αγγλιαν - Κόντινεντ, ἐνῷ κατὰ τὸ β'. 150ήμερον τοῦ μηνὸς ἐκλείσθησαν ἔτερα τρία σκάφη, ἦπι τὸν 9500 τ. διὰ Βραζιλίαν, ἔτερον τῶν 11.200 τ. διὰ Κόντινεντ καὶ ἔνα μικρὸν 1650 τ. διὰ Μαδέρας. Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα μὲ ἀσήμαντον ζῆτησιν. 'Εκυκλοφόρησε μία μόνον διαταγὴ ἀπὸ 1'Ιτέαν (3500 ἑως 4000 τ. β.βώξιτον) διὰ Λίμανην εἰς τὰ 31)— φόμπτ, μὲ 1500 τ. φόρτωσιν καὶ 800 τ. ἐκφόρτωσιν, μὲ 1.80 σουδητικὰς κορώνας δι' ἐκφόρτωτικὰ καὶ φόρτωσιν ἀρχὰς 'Ιουνίου.

"Ἐτεραὶ διαταγαὶ ἀνέφεροντο: 'Απὸ Γένοβαν 3000 τ. σιδῆρου εἰς χελώνας διὰ Χάιφαν 22)6 φίο, 'Ιουνίου, ἀπὸ Σπαλάτο 10.000 τ. τσιμέντα δι' ἔνα λιμένα Φιλιππίνων δολ. 7 φίο, 'Ιουνίου, ἀπὸ Χάιφαν 7000-10.000 τ. τσιμέντα διὰ Μπουένος 'Αὔρες, δολ. 5 φίο, 'Ιουνίου, ἀπὸ Καρθαγένην 10.000 τ. μεταλλεύματα (μὲ 1 ἥ μὲ 2 πλοια) δι' 'Αλεξανδρείαν 16)— φίο, 'Ιουνίου, καὶ ἀπὸ 'Αμερέσαν-Ρότερνταμ 7000-10.000 τ. λιπάσματα διὰ Χαλκίδας 30)— φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου - 'Ιουλίου. 'Ενδιαφέροντος ὑπῆρχε καὶ διὰ ἔναντι ἐπὶ Βαλτικῆς, ἐκλείσθη δὲ τὸ φόρτηγον «Μεγαλόχαρη» ἀπὸ Λένινγραδ 1150 στάνταρτς δι' 'Ελλάδα εἰς τὰ 220)— τὸ στάνταρ, μὲ φόρτωσιν 'Ιουλίου.

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία
Ἐπισκευών
Μετασκευών
καὶ
Ναυπηγήσεων

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

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΑΠΡΙΛΙΟΥ

'Ο καταριζόμενος παρὰ τὸ 'Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου, τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας συναπτομένων ναυλώσεων, ἐστημένως κατὰ 3.5 μηνὸς 'Απριλίου Σιά μὲν τὰ ὅπλα τάξιδιον ἄνοδον κατὰ 3.5 μονάδας, φθάσας εἰς τὰ 68.6 (ἔναντι 65.1 τοῦ Μαρτίου), διὸ δὲ τὰς χρονοναυλώσεις περιστέρω ἔστι φάν την πτώσιν, διακυμαθεῖς εἰς τὰ 52.8 (ἔναντι 53.6 τοῦ μηνὸς Μαρτίου). 'Η πορεία ἀφ' ἔτερου τοῦ ναυλαρίθμου κατὰ τὸ τρέχον ἔτος (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἔτους 1952), ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

ΜΗΝΕΣ	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. το.
'Ιανουαρίου	173.7	216.3	64.9	61.1	70.3	53.1
Φεβρουαρίου	167.6	203.7	64.0	54.4	68.2	50.6
Μάρτιος	145.5	165.6	63.3	51.8	65.1	53.6
'Απρίλιος	134.3	164.6	62.7	—	68.6	52.8
Μάϊος	116.6	117.9	64.6	—	—	—
'Ιούνιος	109.2	111.8	66.5	50.6	—	—
'Ιούλιος	101.9	93.8	66.6	60.1	—	—
Αύγουστος	86.9	74.2	65.0	55.1	—	—
Σεπτέμβριος	81.6	82.7	65.7	52.7	—	—
'Οκτωβρίου	80.7	78.9	70.4	54.2	—	—
Νοέμβριος	82.3	70.4	76.4	59.6	—	—
Δεκέμβριος	71.6	63.0	74.6	55.8	—	—
Μέσος ἔτης:	112.7	120.2	67.1	55.5	—	—

'Αφ' ἔτερου ὁ δείκτης δι' ἔκαστον εἰδος φορτίου, ἐπὶ τοῦ διποίου καὶ ἐμφαίνεται ἡ σημειωθείσα ἐπὶ τῶν φορτίων διακύμανσις, ἐνεφάνισε κατὰ τοὺς τελευταίους ἔξ μηνας τὴν κατωτέρω πορείαν:

ΕΙΔΗ	Νοέμ.	Δεκ.	'Ιαν.	Φεβρ.	Μάρτ.	'Απρ.
Γαλανάθρακες	59.6	57.7	53.8	61.9	47.6	53.0
Γεννήματα	76.3	74.7	72.1	64.0	65.3	68.4
Ζαχάρεις	105.7	104.5	79.2	81.9	78.4	82.6
Μεταλλεύματα	70.0	73.1	71.3	69.6	71.1	67.7
Λιπάσματα	80.6	74.4	—	55.9	55.9	—
Ξυλεία	80.4	—	79.3	77.8	72.7	78.5
Φυτικά ίνες	67.2	66.3	66.8	68.6	69.0	67.0
Μέσος δείκτης:	76.4	74.6	70.3	68.2	65.1	68.6

ΤΑ ΝΑΥΛΩΣΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου 'Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΡΙΕΣ» (τάνκερ) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 18.000 τ. σιτηρῶν διὰ Βορεάδην 47)1½, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΟΥΡΑΓΚΑ Αλιβέρι» (λιβρ. δεξαμ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 18.000 τ. σιτηρῶν διὰ Βορεάδην 47)3, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ» παναρ. δεξαμ. (ex «Venice») ἀπὸ Αγιον Λαυρέντιον 15.500 τ. γεννημάτων διὰ Βορεάδην 52)—, μὲ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν «εγκρός τέρμου».

«ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ» (λιβρ.) ἀπὸ Αγιον Λαυρέντιον 10.800 τ. γεννημάτων διὰ θυτήκην ἀκτὴν 'Ινδιών 56)16, ὡφιὸν δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 60)—, ἐὰν διὰ δύο λιμένας τῆς ιδίας ἀκτῆς 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 12—25 'Ιουνίου.

«ΕΠΕΡΙΟΣ» (λιβρ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα λιμένα 'Ιαπωνίας κατ' ἀποκοπὴν δολ. 95.000 φίο, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ» (λιβρ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα λιμένα 'Ιαπωνίας κατ' ἀποκοπὴν δολ. 95.000 φίο, φόρτωσις 10—20 'Ιουνίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (τῆς ἑτ. Λούζη) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 13.000 ἑως 13.600 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον -6.50, μὲ 900 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 21 Μαΐου—6 'Ιουνίου.

«ΑΖΙΑΝ» (λιβρ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Αμερέσαν-Ρότερνταμ ἢ Αμετερντα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 95.000 φίο, φόρτωσις 10-20 'Ιουνίου—10 'Ιουλίου.

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβρ.) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' ἔνα λιμένα 'Ιαπωνίας κατ' ἀποκοπὴν δολ. 95.000 φίο, φόρτωσις 10—20 'Ιουνίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (τῆς ἑτ. Λούζη) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 11.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον -6.50, μὲ 900 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 21 Μαΐου—6 'Ιουνίου.

«ΑΖΙΑΝ ΤΡΕΙ-ΙΝΤΕΡ» (λιβρ.) ἀπὸ Αγιον Λαυρέντιον 12.000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδιών 57)6, ὡφιὸν δι' ἔνα λιμένα δυτικῆς ἀκτῆς 2)6 ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—27 'Ιουνίου.

«ΠΑΖΙΦΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδιών 57)6, ὡφιὸν δι' ἔνα λιμένα δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδιών 60)—, φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

«ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ» ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Ατλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάπτερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ισπανίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 95.000 φίο, φόρτωσις 1—15 'Ιουλίου.

«ΜΑΤΡΩΖΟΣ» ἀπὸ Αγιον Λαυρέντιον 11.800 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδιών 57)6, ὡφιὸν δι' ἔνα λιμένα δυτικῆς ἀκτῆς 'Ινδιών 60)—, φόρτωσις 10—30 'Ιουνίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβρ. δεξαμενόπλοιον, ὑπὸ τόπιον-τσάρτερ) ἀπὸ Αγιον Λαυρέντιον 18.500 τ. γεννημάτων διὰ Βορεάδην 52)—, μὲ 1500 τ. ἐκφόρτωσιν «εγκρός τέρμου».

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (τῆς ἑτ. Λούζης) ἀπὸ Χάμπτον ρόδις 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουένος 'Αὔρες δολ. 5.90, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς τὰ 60 σέντες, φόρτωσις 'Ιουνίου— Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (λίμπερτ) ἀπὸ ἀμερικανικὸς λιμένας Κόλπου, 9500 τ.

γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας δολλ. 8, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—20 'Ιουνίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» (εχ «Εύγενια Σ. Ε.») από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δι' Ειδογόναυθ 4716, όψιον διά Μητέλαφα, Λιδέρποτο, Μπρίνεκεντ 50—, έπει την 216 έξτρα, φόρτωσις 8-20 'Ιουνίου. «ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ» (λιδέρ.), από άμερικανικούς λιμένας "Ατλαντικού" (βορείων του Χάπτερας) 9500 τ. παλαιστιδήρων (475.000 κ. π. διά δέματα) δι' 'Ιαπωνίαν, κατ' άποκοπή δολ. 95.000 φίο, φόρτωσις 1—25 'Ιουλίου.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΜΠΑΡΟΝ» (σημ. άγγλικη, τάνκερ) από "Αγιον Λαυρέντιον 17.000 τόν. γεννημάτων διά Βορμόν 51)9, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΝΟΝΙΚΑ» (λιδέρ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τόν. γεννημάτων, άλευρων και σόγιας δι' 'Αμερίκανης ή Ρόττερνταμ δολ. 4.35, μέ 3000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» (λιδέρ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 14.000 τόν. γεννημάτων διά Γιοκοχάμαν — Μόζι ρέιντζ δολ. 8.50, μέ 1000 τόν. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 13—22 'Ιουνίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΟΝ» (λιδέρ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 20.000 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 8.25, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 20—30 'Ιουνίου.

«ΚΑΛΛΙΩΠΗ ΠΑΤΕΡΑ» από "Αγιον Λαυρέντιον 12.100 έως 12.400 τ. γεννημάτων διά Καράτοι 56)6, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1-20 'Ιουλίου. «ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΙ-ΟΝΙΡΣ» από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου ΙΙ.500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 8.50, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 3-20 'Ιουλίου.

'Εκ Βορείου Ειρηνικού

«ΜΙΧΑΗΑ Γ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιδέρ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν ή από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 11.000 τ. γεννημάτων δι' άνατολικήν άκτην 'Ινδιών 55)—, όψιον διά δυτικήν άκτην 'Ινδιών 57)6, έπει διά δύο λιμένας της ίδιας άκτης 2)6 επί πλέον, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1-15 'Ιουνίου.

«ΕΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΑΙ-ΛΑΝΤΕΡ» (λιδέρ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 13.500 τ. γεννημάτων δι' 'Ιαπωνίαν δολ. 5.35, όψιον κριθήν 5.60, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» (του κ. Λιβανού) από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 12.500 τ. γεννημάτων διά Τόκιο-Χακάτα ρέιντζ δολ. 5.40, όψιον 12.500 μετρικούς τόνων δολ. 5.45, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 1-15 'Ιουλίου. «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 10.500 τ. γεννημάτων και κριθήν δι' ωρισμένους λιμένας "Αγγλιαν 51)3, όψιον διά Πρίνς Ρούπερτ 2)6 έξτρα, έπει διά δύο λιμένας έκφορτωτων 2)6 επί πλέον, φόρτωσις 5—20 'Ιουνίου. «ΚΝΟΖΑ» (λιδέρ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. δύλειας και γεννημάτων είδων (499.000 κ. π. διά δέματα) δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάπτερας) κατ' άποκοπήν δολ. 78.000 φίο, φόρτωσις 1—20 'Ιουλίου.

«ΣΑΜΟΣ» από Βρετανικήν Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 9800 τ. γεννημάτων δι' άνατολικήν άκτην 'Ινδιών 57)— ένα λιμένα, όψιον διά δυτικήν άκτην 'Ινδιών 57)6, έπει διά δύο λιμένας της ίδιας άκτης 2)6 επί πλέον, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.» από άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.400 τ. γεννημάτων διά Τόκιο-Χακάτα ρέιντζ δολ. 5, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 16 'Ιουλίου—4 Αύγουστου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ.» (λιδέρ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν ή άμερικανικούς λιμένας Βορείου Ειρηνικού 13.500 τ. γεννημάτων διά Τόκιο-Χακάτα ρέιντζ δολ. 5.15, μέ 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 15 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΑ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 11.000 τ. άλευρων διά Κολόμπο 90)—, φόρτωσις «εγκρός-τέρμη», μέ 750 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΜΑΧΙΝΤΗΣ» (λιδέρ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν 11.800 τ. γεννημάτων διά Νότιον Αμερικήν 55)—, μέ 750 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 6—30 'Ιουλίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.» από Βαγκούμερ-Νιού Ούεστμινστερ 10.000 τ. λιπασμάτων διά Νότιον Κορέαν δολ. 6 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΥΡΑ» από Βρετανικήν Κολομβίαν 9500 τ. υλείας και γενικών είδων (499.000 κ. π. διά δέματα) δι' άμερικανικούς λιμένας "Ατλαντικού (βορείων του Χάπτερας) κατ' άποκοπήν δολ. 77.000 φίο, φόρτωσις 'Ιουλίου-Αύγουστου.

'Εκ Νότιου Αμερικής

«ΓΙΟΣΟΝΑΣ» (λιδέρ. εχ «Βασιλίης») από άνα λιμένας Πλεϊτ, μέ συμπλήρωσιν είς Μπουένος "Άρες 9800 τ. βαρών γεννημάτων διά Γενόβαν ή Νεάπολιν 65)—, όψιον διά Φορτερός 67)6, δόψιον διά Βενετίαν 70)—, μέ 1000 τ. έκφορτων «χρυκός-τέρμη», φόρτωσις 5—25 'Ιουνίου.

«ΝΟΕΜΗ» (λιδέρ.) από Ρίμπερ Πλέιτ 7500 τ. βαρέων γεννημάτων δι' ωρισμένους 'Αδριατικήν 75)—, δόψιον δι' 'Αμερίσαν-'Αμεριδύργον ρέιντζ 70)—, όψιον διά 'Αδριατικής 75), δόψιον διά Γένοβαν—Λιδέρον ή Νεάπολιν 70)—, όψιον Δανίαν 74)—, φόρτωσις 15 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΑΙΟΛΟΣ» (λιδέρ.) από Ρίμπερ Πλέιτ 9500 τ. τ. βαρέων γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν-'Αμεριδύργον ρέιντζ 62)6, όψιον διά Γένοβαν-Λιδέρον ή Νεάπολιν ή αύτη την ίδιαν, έπει την 25 'Ιουνίου—15 'Ιουλίου.

«ΔΥΝΑΜΙΣ» από Ρίμπερ Πλέιτ 9800 τ. βαρέων γεννημάτων διά Γένοβαν 62)6, όψιον διά Βενετίαν 65)—, δόψιον διά Βενετίαν 67)6, φόρτωσις 10—21 'Ιουλίου.

«ΕΝΟΕΜΗ» (λιδέρ.) από Ρίμπερ Πλέιτ 10.000 τ. βαρέων γεννημάτων διά Νεάπολιν 65)—, δόψιον διά Βενετίαν 67)6, φόρτωσις 10—31 'Ιουλίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΙΝ» (λιδέρ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 12.500 τ. μεταλλεύματων δι' άμερικανικούς λιμένας "Ατλαντικού (βορείων του Χάπτερας) δολ. 4.30, δόψιον διά Μποργκαντίν 6.35, μέ 1000 τ. έκφορτων φόρτων και 1000 τ. έκφόρτωσιν 60 σέντς, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—5 'Ιουλίου.

«ΚΑΛΗ Α.» (λιδέρ.) από άνα λιμένας Ρίμπερ Πλεϊτ, μέ συμπλήρωσιν είς Μπουένος "Άρες 9800 τ. βαρών γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν-'Αμεριδύργον ρέιντζ 62)6, όψιον διά Φορτερός 65)—, δόψιον διά Μπάχιαν Μπάχιγκαν 65)—, δόψιον διά έκφορτων από Νεάπολιν με συμπλήρωσην είς Μπάχιαν Μπάχιγκαν 60)—, δόψιον διά Λόνδον 60 τ. πλάτα, μέ συμπλήρωσην είς Μπουένος "Άρες ή Μπάχιαν Μπάχιγκαν 60)—, μέ 1.500 τόν. έκφορτωσιν είς Όλλανδιαν και 2000 τόν. έκφορτωσιν είς Γερμανίαν, δολ.

φίον δι' ένα άγγλικον λιμένα 5)— έπει πλέον, έπει διά δύο λιμένας Κόντινεντ ή 'Αγγλιας 2)6 έξτρα, φόρτωσις 25 'Ιουνίου—31 'Ιουλίου.

«ΖΙΝΗ» (λιδέρ. δεξαμ.) από Ρίμπερ Πλέιτ 18.000 τ. βαρέων γεννημάτων δι' 'Αμερίσαν-'Αμεριδύργον ρέιντζ, κατ' άποκοπήν δολ. 129.000 φίο, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΡΥΘΜΟΣ» (λιδέρ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 14.000 τ. μεταλλεύματων δι' άμερικανικούς λιμέναν 'Ατλαντικού (βορείων του Χάπτερας) δολ. 3.60 φίο, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιδέρ.) από 'Αμεριδύργον 14.000 τ. γενικά είδη και αυτοκίνητα (70.000 κ. π. διά δέματα) δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάπτερας) δολ. 21.000 έπει λιμένα διά δέματα 24.000 δύο λιμένας φίο και στόσηντ, φόρτωσις 20—27 Μαΐου.

«ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ» (λιδέρ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 14.000 τ. γενικά είδη και αυτοκίνητα (70.000 κ. π. διά δέματα) δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείων του Χάπτερας) δολ. 21.000 έπει λιμένα διά δέματα 24.000 δύο λιμένας φίο και στόσηντ, φόρτωσις 20—27 Μαΐου.

'Εκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΘΕΟΜΗΤΩΡ» (λιδέρ.) έκ Πειραιώς ή Θεσσαλονίκης 9500 τ. γεννημάτων διά Βραζιλίαν 37)6 φίο, μέ 750 τ. φόρτωσιν και 750 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» από Θεσσαλονίκην 3000 τ. μεταλλεύματος χρωμάτου δι' Ούντετσάλλα ή Γκότερμπουργκ 32)6 φίο, μέ 500 τ. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου—15 'Ιουνίου.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» έκ Βόλου και Πειραιώς 11.200 τόν. γεννημάτων διά Ρόττερνταμ 25)6 φίο, όψιον διά Πειραιά και Καλάμας 28)6, φόρτωσιμη ή Ρόττερνταμ 29)6, φόρτωσιν είς Βόλον και 750 τ. είς Πειραιά 28)6, έκφορτωσιν 2500 τ. φόρτωσις 15—30 'Ιουνίου.

«ΕΥΠΛΟΙΑ» (νεύτευκτον) από Τεργέστην 5250 τ. δημοσιογραφικού χάρτου διά δέματος 25 Μαΐου—15 'Ιουνίου.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΡΟΥΓΑΙΑ» (σημ. άγγλικη) από Εθνικήν 11.500 τ. λιπασμάτων διά Νότιον Κίναν 51)—, όψιον διά Βόρειον Κίναν 53)—, φίο, φόρτωσις 1—20 'Ιουνίου.

«ΑΓΓΕΛΙΚΗ» (αιθιοπικόν) από Τομπρούκ 2000 τ. σιδηροτροχιών διά Πόρτ Σουδάν 44)— φίο, (δύν συνεχή ταξίδια), Έναρξης τέλη Μαΐου.

«ΟΙΑΣ» από Πειραιά 3100 τ. άπορριμάτων πολαιοσιθηρικών διά Ρόττερνταμ 37)—, φόρτωσις 1 'Ιουνίου.

«ΟΛΓΑ» (εχ «Καρπωνες») από Πειραιά 1650 τ. άληγηνού σίτου διά Μαδέρας 40)—, φόρτωσις 1 'Ιουνίου.

«ΚΑΔΙΩΝ Σ.» από Δυρράχιον 2800 τ. μεταλλεύματος βωξίτου διά λιμένα Βαλτικής 37)—, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΕΓΓΑΓΕΙΑ» από Νοδορωσίσκην 1800 κ.μ. ξυλείας διά τρεις λιμένας 'Ελλάδος, κατ' άποκοπή δολ. 3000, φόρτωσις 1 'Ιουνίου.

«ΜΑΥΡΑ ΖΑΛΑΡΗΣ» από Μπουργκάς 4200 τ. μεταλλεύματων διά Νόρντεγκχαρ 40)—, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΣΟΥΣΑΝΗ» από Νοδορωσίσκην 1800 κ.μ. ξυλείας διά τρεις λιμένας 'Ελλάδος, κατ' άποκοπή δολ. 3000, φόρτωσις 1 'Ιουνίου.

«ΕΚΑΠΕΤΑΣΙΑΝΗ» από Καράτσι 3200 τ. όργης είς σάκους διά Κολόμπο 35)— φίο και στόσηντ, μέ 600 τ. φόρτωσιν και 600 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 27 Μαΐου—15 'Ιουνίου.

«ΚΑΣΣΙΣΙΑΝΗ» (λιδέρ.) από Μπουρμαν 9500 τ. όργης είς σάκους δι' 'Οδησσόν 60)— φίο και στόσηντ, μέ 800 τόν. φόρτωσιν και 1000 τ. έκφορτωσιν, φόρτωσις 1—15 'Ιουνίου.

ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΕΙΣ ΚΥΠΡΟΝ

ΕΛΛΗΝΕΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ

Αναθέσατε τάς έργασίας σας εις Κύπρον εις τό

Ελληνικόν Ναυτικόν Γραφείον:

ΚΥΠΡΙΑΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Λ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΕΥΑΓΓΟΡΟΥ ΑΡ. 32, ΑΜΜΟΧΩΤΟΣ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: SHIPCO FAMAGUSTA

Τηλέφωνα: 2768, 3623, 2489.

Υποπρωτορεία εις ΛΕΜΕΣΟΝ και ΛΑΡΝΑΚΑ

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΑΝΤΙ 50 ΔΡΑΧΜΩΝ

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ ΙΙ
ΤΗΛΕΦ 616-156

ΑΘΗΝΑΙ

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόλικα»	43	7314	όργει 'Ελευσίνα από 3 'Αρ. 1958
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Όσεάνικα»	57	11630	όνεχ. Μοντεβίδεο 24 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	διπλήθε Φινιστέρων 26 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ	άδ. Σιγάλα	04	2433	άργει Πειραιά
ΑΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	διπλήθε Ντόθερ 26 Μαΐου διά Στεττίνον
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώπη»	55	8450	έφθ. Βαγκούθερ 21 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ	Ευγενία I. Χανδρῆ	18	2974	διπλήθε Τζιμπούτι 19 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει 'Αμπελάκ από 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υδι Λ. Παντελέοντος	11	4248	άνεχ. Κευτέλ 22 Μαΐου διά Αμέρισαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Α.δ.Κ.Χατζηπατέρας	43	7231	άνεχ. Ναχόντα 26 Μαΐου διά Βρεταν. Κολομβίαν
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	εις Πειραιά από 9 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρπης-Παπάζουλου	27	1887	έφθ. Κωνσταντίναν 24 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	άδ. Τσουρινόκη	22	988	έφθ. Ρότερνταμ 25 Μαΐου
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Χάπτων ρόδας 22 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν (ΕΞΩΚΕΙΛΕ)
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. Χατζηπατέρα	44	7212	άνεχ. Νεάπολιν 25 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	άργει Κυνδουρών από 18 Φεβρ. 1958
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Κολόμπη ρόδας 26 Μαΐου
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σάππανη»	24	3658	εις 'Ιαπωνίαν υπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Σέλλομαρη»	59	10308	έφθ. Ελένην 'Υρκην 27 Μαΐου
ΑΘΩΣ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. Λάς Πάλμας 27 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	'Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	άνεχ. Νέαν 'Υρκην 27 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Αλίξις»	29	3958	άνεχ. Πειραιάδ 29 Μαΐου δι' 'Αμβούργον
ΑΙΤΖΙΑΝ Α'.Ι.ΛΑΝΤ	έτ. «Ρέα»	31	8879	άνεχ. Πειραιάδ 28 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΟΪΝ	έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άργει Γάνδην από 6 'Αρπ. 1958
ΑΚΤΗ	έτ. «Ακουλά»	57	8184	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 15 Μαΐου διά Σαγκάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Πασίφικη»	56	8835	άνεχ. Πουσάν 4 Μαΐου δι' 'Αγ. Θρακικούν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	«Άδ. Λιβανού Α. Ε.»	44	7176	άργει Μπρούζες από 27 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	έφθ. 'Αντεν 24 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψιρα»	42	7191	έφθ. 'Ιλιόλι 26 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	έφθ. Βαγκούθερ 21 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	εις μεταφοράς Λαυρίου - Στρατωνίου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άργει Ελασίνη 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7181	άνεχ. Σαουθάμπτον 22 Μαΐου διά Πειραιά
ΑΛΙΚΗ	«Θεοφανών» Α. Ε.	43	7266	έφθ. Ποκοκάμαν 15 Μαΐου
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	«Άδ. Λιβανού Α. Ε.	43	7194	άργει Μπρούζες από 26 'Ιουλ.
ΑΜΟΙΒΕΑ	έτ. «Χερκολιάνα»	44	7365	άνεχ. Τζιμπούτι από 11 'Αρπ. διά Κεελόγκ
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7207	άργει Φλώσιγκ από 8 'Αρπ. 1958
ΑΝΑΣ	έτ. «Κόδουμαρη»	44	7359	έφθ. Μπουένος Αύρες 23 Μαΐου
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αναξ»	55	8332	έφθ. Βαγκούθερ 26 Μαΐου
ΑΝΔΟΡΑ	Λαμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	«Μπιενθενίντο»	45	7282	προσήραξεν εις διώρυγα 'Αγ. Λαυρεντίου 23 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	άργει Ελευσίνα από 26 'Ιουλ. 1958
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εις Πειραιάδ από 16 'Αρπ.
ΑΝΙΑ	έτ. «Ν. Μίχαλος»	33	2362	διπλήθε Σουέζ 21 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Γιούκον»	44	7176	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουλ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	διπλήθε Παναμάν 14 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11976	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Λάδοεντ
ΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	εις 'Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει Ντωντέ από 20 'Αρπ.
ΑΞΙΟΣ	άδ. Κυοτάτα	29	6022	άργει Βρέμην από 6 'Ιουν. 1958
ΑΡΓΟ - ΑΛΤΙΣ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	εις 'Ελλευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΑΡΓΟ-ΔΗΛΩΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουλην»	59	10100	εις 'Ολλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΟ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουλην»	58	10392	διπλήθε Παναμάν 21 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΡΓΟ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουλην»	58	10392	άνεχ. Χάμπηρ 27 Μαΐου διά Κορέαν
ΑΡΓΟ-ΣΤΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουλην»	57	10376	άνεχ. Ντακάρ 27 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδας
ΑΡΓΟ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουλην»	59	10100	εις Φλώσιγκ από 26 Φεβρ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Σίππ. Ντεβελόπουλην»	58	10391	έφθ. 'Εισινγκμάνθ 22 Μαΐου
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	«Λιθανάς» Α. Ε.	41	7460	εις Πειραιάδ από 15 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	έτ. «Κανόπους»	57	11897	έφθ. Βομβάν 21 Μαΐου
ΑΡΚΑΛΙΑ (ύπερωκ.)	σοίδης Θεοδωρίδης	37	4636	εις Πειραιάδ από 21 'Αρπ.
ΑΡΜΑΘΙΑ	«Γκρή Λάιν»	31	20256	άνεχ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου διά Σαουθάμπτον
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αλαμέντο»	43	7091	παραλαμβάνεται εις 'Ολλανδίαν τόν 'Ιουλίου
ΑΡΜΟΝΙΑ	έτ. «Άστρα»	45	7273	άνεχ. Χάμπηρ 25 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΤΕΜΙΣ	Δ. Εύθυμιους κλπ.	24	2740	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδας από 9 'Αρπ.
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Βαλτιμέρου από 26 'Αρπ. 1958
ΑΣΤΕΡΩΣ	Έσπιλη Γκούμα	39	1007	διπλήθε Λαύριον 22 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Έκτωρ Δαούκωλης	43	7176	άνεχ. Αντζελες 23 Μαΐου διά Γιοκοκάμαν
ΑΤΛΑΣ	Γ. Μ. Λιβανός	43	7176	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 24 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Αναξ»	58	9724	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδας από 3 'Αρπ. διά Τοιγκτάο
ΑΥΡΑ	έτ. «Άλιξις»	21	3275	έφθ. Πειραιάδ 29 Μαΐου
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Ελιξι»	44	7176	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου 1958
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΘΡΕΠΑΙΡΙΚΗ	έτ. «Άλια»	36	5795	έφθ. Λουλέα 6 Μαΐου
ΒΑΤΙΩΝΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έθ. Γραμμή 'Ελλ.-Αμερ.	27	21399	διπλήθε Βαρύτηρας 24 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
ΒΕΛΓΙΟΝ	Στ. Νιάροχος	59	43373	άνεχ. Αγιον Φραγκικούν 13 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	46	2025	έφθ. Λονδίνον 27 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	45	1892	διπλήθε Φινιστέρων 25 Μαΐου διά Ρότερνταμ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	Άντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτηρουθ από 5 Μαΐου, 1958
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	άδ. Κοντού	30	739	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 25 Μαΐου
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιάδ 29 Μαΐου
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Κ. Ι. Στερνόπουλος	22	3846	άνεχ. Σιγκαπούρων 26 Μαΐου διά Πειραιάδ
ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άργει Ζάντρης από 11 Σεπτ.
ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ Λ.	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 26 Μαΐου διά Βρυττόν
ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ Λ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Ν. Λαυπίρος	31	.967	άργει Κυνόσουρων από 26 Φεβρ. 1958
ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	άδ. Γράτου	44	7176	άργει Πέραμα από 7 'Ιουλ. 1958
ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ	άδ. Καθοέπητ - Π. Τούρλος	21	5798	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. Σιδεράτου	07	1317	διπλήθεν Αντεν 23 Μαΐου διά Σουέζ
ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	39	10061	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ. 1957
ΓΡΕΓΟΡΙΟΣ Ά. ΑΝΑΡΕΑΔΗΣ	Στρ. Ανδρεάδην	43	7176	άργει Ελευσίνα από 4 'Ιαν. 1958
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	Πολυχώνιδης - Πετρίδης	38	2965	έφθ. Μπότον (Αγγλίας) 30 Μαΐου
ΓΚΛΟΜΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Μιντατάντικ»	43	7229	έφθ. Σικάγον 21 Μαΐου
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'.Ι.Λ.	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	άνεχ. Χάμπητον ρόδας 17 Μαΐου δι' 'Αμβέροσαν
ΓΟΥΓΕΤΤΕΡΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ	έτ. «Γουέστερν Τράπορτ	59	9768	άνεχ. Γιαδάτων 19 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΤΕΛΑΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλιουντη	57	24883	άνεχ. Μέγαρα 27 Μαΐου διά Περαικόν Κόλπον
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΙΝΧΕΡΠΑΝΤΑΣ (δ.)	έτ. Μποάντονν	58	24935	διπλήθεν Σουέζ 22 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οπεντίκικ	43	10195	εις Σκαραμαγκάν από 1 Μαΐου (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΔΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλαν Τάνκερς»	54	20991	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 Μαΐου διά Πειραιάδ
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III	Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	έφθ. Γκάλθεστον 20 Μαΐου
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ ΔΑΝΑΗ	Γ. 'Ιστρού	43	593	άνεχ. Πειραιάδ 24 Μαΐου διά Κίμωλον
ΓΡΕΣΠΟΙΝΑ	Άλεξτας - Δούκας	23	1566	έφθ. Μπρεμεράχφεν 23 Μαΐου
ΓΡΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδιλια»	59	9350	έφθ. Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΡΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μαογαρύν	40	5006	έφθ. Μπρεμεράχφεν 23 Μαΐου
ΔΗΜ. ΓΓΑΛΕΧΗΣ	έτ. «Πλάμα»	44	7255	έφθ. Λονδίνον 22 Μαΐου
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	«Φρήντοντον»	18	5975	διπλήθε Σουέζ 18 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άργει Πέραμα από 10 'Οκτ. 1957
ΔΗΜΟΣΦΕΝΗΣ	έτ. «Μαούσας»	44	9589	έφθ. Κολόμπη 17 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΦΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεχ. Αλμέριεν 23 Μαΐου διά Νέαν 'Υρκην
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άργει Γένοβαν από 16 'Αρπ. 1958
	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Λονδίνον 23 Μαΐου διά Μαίαμι

ΔΙΡΦΟΣ	έτ. «Δίρφυς»	43	7280	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 18 Σεπτ.
ΑΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδόδος»	44	7249	ἔθο. Βρέμπν 22 Μαΐου
ΔΥΡΩΘΕΑ	Μιχ. Καραγιώργης	25	3297	εἰς 'Αλεξάνδρειαν, ὑπὸ παραλαβὴν
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 14 'Οκτ. (ἐπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτρανόπορτ»	56	10289	ἔθο. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	27	4164	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 7 Νοεμ. 1957
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	27	6346	άργει Ούντεβάλλα ἀπὸ 7 Σεπτ. 1957 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΛΕΝΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5550	ἀνεκ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου διὰ Ντουγκούν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκιώνη» Α. Ε.	44	7176	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	ἀνεκ. Κολόμπο 10 Μαΐου διὰ Σιδηνεύ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριάνο - Πρίντεζη	21	1549	εἰς Πειραιά ἀπὸ 22 Απρ. (ἐπισκευαι)
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα ἀπὸ 30 Μαρτ. 1958
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	ἀνεκ. Νέαπολιν 26 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υρκην
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαϊμός	43	7176	άργει Καλάμας ἀπὸ 18 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΑΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	9400	εἰς Γερμανίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΗΜΙΝΑ	έτ. Γκούμας	22	1184	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 12 'Ιαν.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7068	ἔθο. 'Αλεξάνδρειαν 27 Μαΐου (διὰ Μπάσραν)
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	39	6281	διπλήθε Σουέζ 26 Μαΐου διὰ Μπαχρέιν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	ἔθο. Κουβέιτ 25 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	ἀνεκ. Σαδάνναν 26 Μαΐου διὰ Γκάλθεστων
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	ἔθο. Πόρτ Σουδάν 27 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεκ. Βομβάν 25 Μαΐου διὰ Πόρτ Σουδάν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διπλήθε Κουέιτ 21 Μαΐου διὰ Μπαχρέιν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἀνεκ. Ν. 'Υρκην 22 Μαΐου διὰ Ραγκούν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7063	ἔθο. Πειραιᾶ 27 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7302	ἀνεκ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου διὰ Σφάξ
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	ἔθο. Κόρπους Κρίστι 22 Μαΐου
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	42	7058	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 10 'Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α. Ε.	43	7176	ἀνεκ. Χάρον 13 Μαΐου διὰ Νιούαρκ
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. -Σταθάτος	44	7198	ἔθο. Θιλαδέλφειαν 23 Μαΐου
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	ἔθο. Κόπτη 23 Μαΐου
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	59	9650	ἀργει Πέραμα ἀπὸ 17 Αύγ. 1958
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	διπλήθε Κων(η)πολιν 8 Μαΐου διὰ Ριγιέκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	Δ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	ἀνεκ. Λός 'Αντζελες 24 Μαΐου διὰ Κόμπη
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	διπλήθε Κων(η)πολιν 28 Μαΐου διὰ Κωνοτάντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά - Ελευθεριάδη	17	39/6	ἔθο. Ιλόιλο 23 Μαΐου
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοι Πέτρο. Γουλανδρῆ	43	7244	διπλήθε Λάδοσεντ 25 Μαΐου διὰ Χάμπτον ρόδς
ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	άργει Πέραμα ἀπὸ 16 Σεπτ. 1957
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	εἰς 'Αμμούργον ἀπὸ 25 Νοεμ. (ἐπισκευαι)
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρπόεζα»	39	99/4	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπὸ 10 Μαρτ. 1958
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	έθο. Νέαν 'Ορλεάνην 25 Μαΐου
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	ἔθο. Κείπ Τάουν 26 Μαΐου
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άργει Σύρον ἀπὸ 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	44	7198	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 7 'Ιαν. 1958
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7172	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 29 Μαΐου 1958
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	6636	άργει Πέραμα
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντῆς	29	2331	ἀναμένεται Πειραιᾶ 1 'Ιουνίου
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	46	1988	ἔθο. Τόκιο 27 Μαΐου
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	άργει Σύρον ἀπὸ 16 Σεπτ. 1957
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	έθο. Ριάλιαν 19 Μαΐου
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υιόν Δ. Ιγγλέσην	42	7035	έθο. Βαγκούν 19 Μαΐου
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΑΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆ	44	7176	έθο. Φόρτ Γουίλλιας ('Οντ.) 18 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 17 'Οκτ. 1957
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ.Κ.Χ' πατέρας	43	7244	άργει Μπρούζες ἀπὸ 11 'Ιαν. 1958
ΚΑΔΙΩ Σ.	Καδιώ Σιγάλα	17	2032	ἔθο. Γιάφαραν 25 Μαΐου
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσοχος κλπ.	13	1877	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 16 'Ιαν. 1958
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρση Νόστρα»	57	8757	ἔθο. Σιεμφουρέγκος 21 Μαΐου
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Σεπάγκαση»	57	9092	ἀνεκ. Πούλιο Μπούκοι 16 Μαΐου διὰ Σουέζ
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μικαλινός»	44	7198	ἔθο. Μπουένος 'Αύρες 23 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1586	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 22 'Απρ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α. Ε. «Πλάμα»	40	5032	ἀνεκ. Μπουένος 'Αύρες 12 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμιάνου	19	5182	άργει Πέραμα ἀπὸ 22 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άργει Καλάμας ἀπὸ 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρθέλης	43	7176	ἀνεκ. Τόκιο 24 Μαΐου διὰ Πόρτλαντ ("Ορ.)
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	ἀνεκ. Κιουρασάδο ἀπὸ 25 'Απρ. διὰ Μαντράς
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άργει Άμπελακί ἀπὸ 29 Μαρτ. 1958
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	ἀνεκ. Βαγκούθερ 22 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτσου	44	7198	διπλήθε Θέουταν 26 Μαΐου διὰ Νέαν 'Ορλεάνην
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άργει Τάραντος ἀπὸ 22 Μαΐου
ΚΕΠ' ΉΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 18 Μαΐου διὰ Ροζάριο
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πέραμα ἀπὸ 29 Μαΐου 1958
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 17 'Οκτ. 1957
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	άργει Μπρούζες ἀπὸ 11 'Ιαν. 1958
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Μ. Νομικός	58	11156	άργει Πέραμα ἀπὸ 5 'Ιουλ.
ΚΡΗΤΗ	Ν. Κονδύλης	44	7244	άργει Κύνοσουραν ἀπὸ 14 Μαρτ. 1958
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άνεκ. Ριγιέκαν 13 Μαΐου διὰ Δυρράχιον
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΩΙΟΝ	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άργει Κύνοσουραν ἀπὸ 15 'Οκτ. 1957
ΚΡΙΟΣ	Μ. 'Εμπειρικός	45	3805	εἰς Ριγιέκαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	άργει Μπρούζες ἀπὸ 9 'Ιουν. 1958
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανοῦ» Α. Ε.	43	7244	άργει Κύνοσουραν ἀπὸ 12 Αύγ. 1958
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλη»	20	6416	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 14 Μαΐου δι' 'Ιταλίαν
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άρων»	56	9086	άργει Κύνοσουραν ἀπὸ 30 Σεπτ. 1957
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Ταμπον 9 Μαΐου δι' 'Αλεξανδρέτταν
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μικαλινός»	45	7176	εἰς θεον 1.22 Β.-104.25 Α., Απρ. 26 διὰ Κορέαν
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	ἀνεκ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου διὰ Σπαλάτον
ΛΑΚΩΝΙΑ	Άλεξάτος - Δούκας	25	964	διπλήθε Πειραιᾶ 25 Μαΐου διὰ Δυρράχιον
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτέραιος	22	2201	όφρακε Θάρυκε 24 Μαΐου
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 27 Αύγ. 1957
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Άμπελάκι ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	ἔθο. Πόρτ Αλμέρην 20 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μικαλινός» Α. Ε.	43	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 14 Δεκ.
ΛΙΒΥΗ	Ίω. Λάσπης	24	1556	ἀνεκ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	37	1113	ἔθο. Αντεν 27 Μαΐου
ΔΙΛΗ	έτ. «Άργω»	11	1459	ἔθο. Πειραιᾶ 27 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΔΙΛΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μικαλινός» Α. Ε.	25	5525	όφρακε Βαγκούθερ 23 Μαΐου διὸ Ναχόντκα
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόβια»	57	7478	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 19 'Ιαν.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανοῦ» Α. Ε.	45	7281	ἔθο. Πειραιᾶ 29 Μαΐου (πρὸς παροπλισμόν)
ΜΑΙΡΗ	έτ. «Δίληπτρα»	21	1489	έθο. Λιβερπούλ 17 Μαΐου
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	άδ. Συνοδινοῦ	19	3858	άργει Άμπελάκι ἀπὸ 3 Δεκ. 1957
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λισσαδίννα ἀπὸ 4 Φεβρ. 1958
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	N. Εύσταθου	55	8526	εἰς θεον 38.16 Β.-121 Α., Μαΐου 1 διὰ Σαγκάπων
ΜΑΝΕΣ	Άδελφοι Ρούσσου	27	1554	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Έγγ. I. Χανδρῆ	20	5401	άργει Ρέτζιο ἀπὸ 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Χανδρῆς»	21	6703	άργει Άμπελάκι ἀπὸ 3 Μαρ. 1958
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	έθο. Κουβέιτ 17 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 6 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσοκ»	56	6074	έθο. Τακόμιν 20 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έθο. Φίλαδέλφειαν 12 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Παρπάντα»	43	7176	άργει Βόλον (ΕΝΑΥΛΩΘΗ)
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Ρίβερ Μπλακγουάντερ ἀπὸ 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7243	άργει Σπαλματόρι ἀπὸ 23 'Απρ. 1958

ΜΑΡΙΑΝΟΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ		έτ. «Νιτζέανη»	40	5237	άργει 'Ελευσίνα από 20 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		'Ιω. Λάτοπς	20	6490	άργει Κυνόδουραν από 3 Φεβρ. 1958
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	54	11577	Έφθ. Αύγουσταν 25 Μαΐου
ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Νέπτουνη»	59	8700	εις Τάραντα, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ		έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει 'Αμπελάκι από 1 Οκτ. 1957
ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Εύκαρριερς»	43	7033	άνεχ. Μόντρεαλ 20 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)		έτ. «Μάρλι»	59	20340	Έφθ. Πόρτ Αρθουρ 23 Μαΐου
ΜΑΡΠΗΣΣΑ		έτ. «Ουνιθερραλ»	55	8961	άνεχ. Κολόμπι 20 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρεξ»	59	9260	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 16 Μαΐου διά Πασσού
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		άδελφ. Κουλουκουντή	38	5500	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Δυρράχιον
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνδια»	57	8906	άνεχ. Αντεν 14 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	Έφθ. Βενετίαν 9 Μαΐου
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ		έτ. «Ρεάλμα»	41	7194	άνεχ. Σιγκαπούρην 27 Μαΐου διά Κίναν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φονόνη»	57	9168	Έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ		ΝΙΚΟΛΕΡός - Παπαζόγλου	16	2081	διπλής (Κων) πολιν 25 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΜΕΝΤΩΡ		Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεχ. Τάμπαν 24 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτορνάρες»	57	9200	διπλής Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Γκάλθεστων
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Εθερνάνια»	59	9960	Έφθ. Λονδίνον 28 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛΑ		("Άδαμαστος") Α. Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεχτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		Ν. Εύσταθιου	44	7176	άργει Ρίβερ Μπλακγουάτερ από 6 Μαρτ. 1958
ΜΙΕΝΤΙΤΑ		έτ. «Ελκέρριερς»	44	7190	άνεχ. Κιουρασάο 16 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΜΥΚΗΝΑΙ		Έλλην. Γραμ. Ν. Αμερ.	34	2709	Έφθ. Μπουένος "Αὔρες 23 Μαΐου
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)		Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	έφθ. Πέραμα από 1 θερ.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ		έτ. Φαφαλιού	57	9345	διπλής Τζιμπούτι 24 Μαΐου διά Βαμπόα
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεχ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου διά Κόρπους Κρίστι
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		έτ. «Ντέλ Κάριμπη	43	7264	άργει Βαλτιμόρην από 4 Ιαν. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	έφθ. Μπρεμερχάφεν 3 Μαΐου
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ		άδ. Γουλανδρή	22	16991	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Μπρούζες από 28 Μαρτ. 1958
ΝΕΣΤΟΣ		Θ/Θοφανών Α. Ε.	43	7261	άργει Ζεεμπρούγκε από 22 Δεκ. 1957
ΝΗΡΕΥΣ		ΗΛ. Ε. Χατζηλας κλπ.	37	5205	εις Πειραιά
ΝΙΚΟΛΑΣ		Κ. Πατέρας & Σια	43	7176	άργει Κυνόδουραν από 26 Ιαν. 1958
ΝΙΚ. ΕΠΦΑΝΙΑΔΗΣ		Θωμᾶς 'Επιφανιάδης	43	7176	άργει Κυνόδουραν από 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		άδ. Σιτινά	43	7244	άργει Κέαν από 11 Απρ. 1958
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III		έτ. «Μικαλινός» Α. Ε.	42	7203	άνεχ. Αντεν 11 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Γκάλθεστων 14 Μαΐου διά Κοπεγχάγην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εψιλόν»	58	6279	άργει Πειραιά από 10 Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ		έτ. «Νιτζέανη»	30	7003	άργει Αμπελάκι από 24 Αύγ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει Ζάντρηκ από 16 Σεπτ.
ΝΙΚΥ		έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άνεχ. Ήοτχαμ 15 Μαΐου διά Χούστον
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	έφθ. Χάμπτον ρόδς 13 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	άνεχ. Βρέμπον 24 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανακούσιστα»	58	10662	άνεχ. Χούστον 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)		έτ. «Πρίαμ»	58	12139	άνεχ. Θιαλαδέλειαν 25 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Πάρντο»	59	8630	έφθ. Γλασκώνων 9 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ		Άντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Κιουρασάο από 23 Απρ. διά Καλκούτταν
ΝΤΕΙΓΑ		έτ. «Μαρλάντα»	31	2794	έφθ. Ροσάριο 3 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ		έτ. «Παναμ-.Εουρόπιαν»	59	9030	έφθ. Επικούριον 13 Μαΐου διά Μασσαλίαν
ΝΤΟΡΙΟΝ		έτ. «Ιμπέρια»	44	7108	άνεχ. Νέαν 'Υπερκυν 13 Μαΐου διά Λαδόντεν
ΝΥΜΦΗ		έτ. «Τρανσοστοσανίκα»	54	8062	έφθ. Πάριαν 26 Μαΐου διά Στεττίνον
ΟΦΩΝ		έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 22 Μαΐου διά Αγγλίαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	άνεχ. Κιουρασάο από 23 Απρ. διά Καλκούτταν
ΟΛΓΑ		Ρ. Δ. Μελοχρίνος	25	996	έφθ. Ροσάριο 29 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΛΓΑ		Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Ληθ 16 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Ελληνική»	56	2745	έφθ. Γένοβαν 26 Μαΐου (διά Πειραιά)
ΟΜΟΝΟΙΑ		έτ. «Ερμῆς»	12	2171	έφθ. Κολόμπο 5 Μαΐου
ΟΜΟΝΟΙΑ II		έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	διπλής Λάδοντεν 26 Μαΐου διά Στεττίνον
ΟΝΤΡΥ		Κ. Γράτσος	45	7258	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 23 Μαΐου διά Μύκονον
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		Κών. Β. Σκαρβέλης	43	7176	διπλής Λάδοντεν 17 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		Δ. Ψυχογιούδης	17	3703	έφθ. Κολόμπο ρόδς 19 Μαΐου
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Α. Καραδίας	43	7176	άργει Αμπελάκι από 29 Ιουλ. 1958
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Ακλε»	57	10498	έφθ. Τάιν 28 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	έφθ. Βαγκούδερ 23 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος Χ' Πατέρας	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 19 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	άργει Βαλτιμόρην από 29 Ιουν. 1958
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλαϊζον»	57	10747	έφθ. Χούλλα 26 Μαΐου
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Εϋπλοια»	45	7240	έφθ. Μόμπιλ 18 Μαΐου
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Ηοτέρη Μεντίτερον»	37	9968	διπλής (Κων) πολιν 25 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	εις Θείον 24.5 Ν.-40.50 Δ. Μαΐου 20 διά Αλγερίου
ΠΑΤΡΑΙ		έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 27 Μαΐου διά Αμδούργον
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		έτ. «Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Σουραμπάνια 22 Μαΐου διά Αδελαΐδα
ΠΑΣΙΟΥΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ		έτ. «Πασίφικ Κούκερορ»	57	10314	άνεχ. Θρι Ριβέρς 19 Μαΐου (διαταγάς)
ΠΑΣΙΟΥΚ ΠΑΓ'ΟΝΙΡ		έτ. «Πασίφικ Παίονιρ»	56	10060	διπλής Γιβραλτάρ 28 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΠΑΤΕΡΟΝΗΣΟΣ		έτ. «Θαλασσούρος»	44	7252	εις Σιεντάν από 12 Μαΐου (έπισκευαι)
ΠΕΡΙΟΔΟΣ		έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	άργει Αμπελάκι από 26 Δεκ. 1957
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. Εμπειρίκος	45	3861	άργει Κυνόδουραν από 11 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ		Υιοι Π. Γουλανδρή	44	6422	έφθ. Βαλτιμόρην 24 Μαΐου
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7258	άργει Πέραμα από 13 Ιουλ. 1958
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Κανόπους»	57	10446	έφθ. Κόμπη 25 Μαΐου
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ. «Πηγασούς»	43	7221	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άργει Ελευσίνα από 9 Μαΐου
ΠΙΝΑΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	άργει Αμπελάκι από 23 Απρ. 1957
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρσαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Κοσσίν 27 Μαΐου
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου διά Βρέμην
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Ιμπάνιεθ»	58	9603	έφθ. Βενετίαν 10 Μαΐου
ΠΟΙΑΙ		έτ. «Παναμάρη»	54	9188	διπλής Τζιμπούτι 21 Μαΐου διά Νότ. Κορέαν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		έτ. Γκόμπαλς	45	7159	άργει Ελευσίνα από 25 Ιαν. 1958
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάκνερ)		Στρ. Ανδρέαδης	43	10193	άργει Αλγερίου από 25 Ιαν. 1958
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άνεχ. Τζιμπούτι από 1 Απρ. διά Κίναν
ΠΟΠΗ		έτ. «Αρης»	43	7257	έφθ. Μπονάν 26 Μαΐου
ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ		έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	άργει Κύνδονταν από 25 Ιαν. 1958
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Γουέστ Αφρικά»	58	8414	άνεχ. Χούλλα 29 Μαΐου διά Πουέρτο Ρίκο
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αλλαρι»	55	16718	διπλής Γάνδην από 26 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΡΙΤΑ		έτ. «Μαριστρέλλα»	43	7133	άργει Γάνδην από 26 Μαΐου διά Κωνσταντζόν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΟΝΕ		Υιοι Σιγάδα	25	1412	άνεχ. Μορμουγκάο 15 Μαΐου διά Τσιμπά
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Γαλαξιας»	45	7176	άργει Φλώσιργκ 25 Μαΐου διά Περο. Κέλπον
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Κόμπη 28 Μαΐου
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Μαρκονκουίστα»	24	6962	άργει Ηώνιδης 25 Μαΐου διά Σιοκοχάμαν
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Γεραμέις»	56	21081	έφθ. Νοβορωσίκην 22 Μαΐου
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	εις Πειραιά (έπισκευαι)
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιοι Δ. Ιγγλέσον	43	7268	διπλής Κωνσταντζόναν από 29 Ιαν. 1958
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ		Υιών Σιγάλα	43	7176	άργει Σιρόν 24 Ιαν. 1958
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		έτ. «Σάντα Ελένεα»	19	2472	άνεχ. Πειραιά 30 Μαΐου διά Σφάξ
ΣΟΥΕΖ		Α. Πρίντεζης	28	1660	άργει Κύνδονταν από 14 Οκτ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ		Ίω. Λάτοπς	24	1564	έφθ. Νοβορωσίκην 22 Μαΐου
ΣΟΦΙΑ Τ.		έτ. «Κάμαρον»	18	849	εις Πειραιά (έπισκευαι)
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		Τσουρινάκης	21	933	διπλής Κων(ων) πολιν 24 Μαΐου διά Τουάφ
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		Ίω. Λάτοπς	26	5648	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10200	άνεχ. Βαγκούδερ 21 Μαΐου διά Ναχόντκα
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Φάραλον»	56	8789	άνεχ. Μόρπιλ 22 Μαΐου διά Λονδίνον
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	άργει Σύρον από 5 Ιαν. 1958
		έτ. «Κάσος»	44	7223	

ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	.....	'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν. 1958
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	.....	Δδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άργει 'Αργοστόλιον από 29 Σεπτ.
ΤΑΝΑΙΣ	.....	έτ. «Τρακάνα»	45	2650	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΤΑΣΜΑΝΙΑ	.....	'Ελλην. Μεσογ. Γραμμαι	40	7637	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ	.....	Μιχ. Καραγιώργης	24	877	άργει 'Αμπελάκι από 25 Δεκ.
ΤΖΕΝΝΥ	.....	έτ. «Μαριφόρτονα»	43	7135	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ. 1958
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	.....	έτ. «Βάγκιγκι»	42	7513	όνεικ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΤΖΩΝ ΧΑΝΑΡΗΣ	.....	Σύγενια Ι. Χανδρή	43	10448	άνεικ. Πόρτρ "Αρθουρ 13 Μαΐου διά Καράτοι
ΤΟΥΡΚΙΑ	.....	έτ. «Τρανσόπατσιφικ»	56	2745	άνεικ. Νεάπολιν 25 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΤΡΙΝΙΤΥ	.....	έτ. «Φινέλιτι»	57	10493	άνεικ. Κασσιούπη 7 Μαΐου διά Πόρτ Σουδάν
ΤΡΙΤΟΝ	.....	δδ. Γράτσοι	44	7207	άνεικ. Τόκιο 7 Μαΐου διά Λός 'Αντζελες
ΦΛΩΡΑ Α.	.....	'Αθανασιάδης	36	1288	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	.....	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άργει 'Οδό άπο 28 Μαρτ. 1958
ΦΟΙΒΟΣ	.....	έτ. «Αμφίψων	57	9950	έφθ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου
ΦΡΑΓΚΙΣ	.....	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	άργει Πέραμα από 23 Φεβρ.
ΦΡΥ	.....	Καθρέπτης — Φουντής	07	1117	άργει Πέραμα από 28 Φεβρ. 1958
ΦΡΥΓΙΑ	.....	έτ. «Ελ-Μέση»	38	1230	έφθ. Μοσταγκάνευ 25 Μαΐου
ΦΩΤΕΙΝΗ	.....	έτ. «Φινέλιτι»	57	10493	άνεικ. Τόκιο 11 Μαΐου διά Νταθάο
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	.....	έτ. «Ναϊτζιαν»	43	7176	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου (πρὸς παροπλιομόν)
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	.....	«Κάσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	.....	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεικ. Λός 'Αντζελες 25 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	.....	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ	.....	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεικ. Χάμπτον ρόδας 17 Μαΐου διά Βαμπόσα
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	.....	έτ. «Παιονιρέζα Σιππιγκ»	53	8458	διήλθε Τζιμπούτι 22 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΧΛΟΗ (δεξ.)	.....	έτ. «Μάγια»	54	15749	άργει Νιούπορτ από 13 'Ιαν. 1958
ΧΡΥΣΑΝΟΗ	.....	έτ. «Σέντραλ»	43	7139	άργει 'Ελευσίνα από 20 'Ιαν.
ΧΡΥΣΑΝΟΗ Π. (δεξ.)	.....	Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	άργει 'Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1957
ΨΑΡΑ	.....	έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	.....	έτ. «Γκρίνθιλλ»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιστρίκτ»	43	7228	άνεικ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαΐου διά Γιαδάταν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	έφθ. Σουέζ 24 Μαΐου
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238	έφθ. 'Ιλόιλο 11 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτορες»	43	7176	άνεικ. Βοστόνη 25 Μαΐου διά Γαλλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διήλθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	.....	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 22 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαράλαμπος»	09	2890	έφθ. Σουέζ 25 Μαΐου
ΑΔΑΜΑΣ	.....	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άργει Καλάμας από 27 Δεκ. 1957
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όμηρος»	29	3725	άνεικ. Κοσσιάν 26 Μαΐου διά Μαντράς
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριππόλικ»	53	13675	εἰς μεταφοράς 'Αρούμπας — Μαρακάιμπο
ΑΔΩΝΙΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	έφθ. Κολόμπο 4 Μαΐου
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	διήλθε Πόρτ Σαιδ 27 Μαΐου διά Λάδσεντν
АЗΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	εἰς Βαλτιμόρην.
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Κάρδιφ από 25 'Ιουλ. 1957
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)	.....	έτ. «Άγιος Παύλος»	44	7201	έφθ. Κιουρασάδο 17 Μαΐου
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	Σιγαλά	20	1618	άνεικ. Σουέζ 6 Μαΐου διά 'Αντεν
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	έφθ. Κολόμπο 12 Μαΐου
ΑΘΕΝΣ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενές»	44	7161	άργει 'Αμβούργον από 2 'Ιαν. 1958
ΑΘΗΝΑ (λ.)	.....	έτ. «Σέλωμαρ»	59	10308	Ίδε : «ΑΘΗΝΑ», ονματία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)	.....	έτ. «Πάμελ»	44	3061	άνεικ. Κάρδιφ 25 Μαΐου διά Δυτ. 'Ιταλίαν
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	.....	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	άργει 'Ελευσίνα από 26 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7267	έφθ. Ροζάριο 5 Μαΐου
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	άνεικ. Κοβίτασαν Μπαιν 24 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	έφθ. Κόμπε 24 Μαΐου
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10220	άνεικ. Καμαίοι 22 Μαΐου διά Σπάτταλ
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Σκρεγκόριο»	43	7197	άργει Νέαν 'Υόρκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΝΟΣ	.....	έτ. «Εστέλλα»	44	2547	έφθ. Κούδων 25 Μαΐου
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)	.....	έτ. «Κονκόρτια»	42	7002	έφθ. Λονδίνον 22 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.)	.....	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	.....	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	άνεικ. Μεγ. Λίμνας 22 Μαΐου διά Εύρώπων
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥ'ΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έτέσσο»	44	7240	εἰς Νιούπορτ από 8 'Απρ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλ»	58	22129	άνεικ. Περο. Κόλπον 12 Μαΐου διά Λάδσεντν
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντεντ Κρόσ»	57	12614	έφθ. 'Αμπερτραντ 22 Μαΐου διά Γκουαγιανίλλα
ΑΚΟΥΑΤΟΥ' (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάντεντ Κρόσ»	58	12623	άργει Κυνόσουραν από 9 'Ιαν. 1958
ΑΚΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Πορτοφεράγιο από 18 'Απρ. 1958
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άκροπολις»	28	5244	άργει Σύρον από 12 'Ιαν. 1958
ΑΚΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7097	διήλθε Μπρόνομποτελ 11 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΚΤΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεικ. 'Αμβούργον 18 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔΑ ΕΛ-ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. Αρ. 'Ωνάστης	54	28738	έφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
ΑΛΑΣΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	
ΑΛΕΞ (κοσταρ.)	.....	έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	έφθ. Μποροντά 16 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	56	20926	διήλθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Ντελάγουαρ Σίτυ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1958
ΑΛΘΕΑ (λ.δ.)	.....	έτ. «Βέγας»	59	24256	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409	διήλθε Τρινινταντ 21 Μαΐου διά Κείπ Τάουν
ΑΛΙΤΣΙΑ (κοσταρ.)	.....	έτ. «Αλίτσια»	24	5026	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΑΛΚΗΣ (λιθ.)	.....	έτ. «Αλκιβιδόπης»	42	7066	άργει 'Αμπελάκι από 17 Μαρτ. 1958
ΑΛΚΙΜΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιμος»	43	7176	άργει Βρέστον από 16 Δεκ. 1957
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)	.....	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΜΑ	(λ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άνεικ. Σεμπού 30 'Απρ. διά Τόκιο
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	έφθ. Σάντος 17 Μαΐου
ΑΛΜΠΕΡΤΑ	.....	έτ. «Βιλλάριτα»	43	7231	άργει Φάλμουθ από 21 Δεκ. 1957
ΑΛΜΠΙΝΟ (παν.)	.....	έτ. «Τούστερ»	42	3304	άργει Φιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου 1958
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7162	άνεικ. Παλέρμο 20 Μαΐου διά Σάντος
ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (λιθ.)	.....	έτ. «Τρανσατ. Φράύτερ»	53	12897	διήλθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΛΤΑΙΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλντερσοτ»	44	7243	άργει Α'Μπελάκι από 25 Σεπτ.
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονις»	50	10426	άνεικ. Σουέζ 30 Απρ. διά Τόκιο
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτις»	41	7169	άνεικ. Χάμποτον ρόδας από 21 Δεκ. 1957
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίκη»	44	10721	άργει Φίλαρουθ από 27 Μαΐου 1958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	.....	έτ. «Νίτεαρο»	11	3131	άνεικ. Παλέρμο 20 Μαΐου διά Λένινγκραντ
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άργει Κάρδιφ από 6 'Οκτ. 1957
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοινίκη»	43	10578	άργει Βαλτιμόρην από 12 'Απρ. 1958
ΑΜΙΝ (λιθαν.)	.....	έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	άνεικ. Λός 'Αντζελες 24 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΜΠΑΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάχαμπι»	25	3132	διήλθε Σουέζ 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	άργει Χάμποτον ρόδας από 15 Σεπτ.
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λ. δ.)	.....	έτ. «Νοτιπάουντ»	38	7949	άνεικ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαΐου διά Μπαφαντέρα
ΑΝΑΣΣΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλενσιάνα»	31	7910	άργει «Αμπερτραντ από 5 'Ιουλ. 1957
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάγια»	43	7237	άνεικ. Λός 'Αντζελες 14 Μαΐου διά Πρόθιντενς
ΑΝΑΡΕΑΣ Β. (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	άργει Χόλυκεντ από 25 Μαρτ.
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)	.....	έτ. «Αστούριας»	42	7141	άργει Σεζεπρούγκε από 17 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γούεστ Αφρικαν»	56	13262	άνεικ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαΐου διά 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	διήλθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει Κυνόσουραν από 4 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπονις»	57	11978	διήλθε Παναμάν 23 Μαΐου (από 'Αρούμπαν)
ΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατσίφικα»	43	7188	άργει 'Αμπούργον από 8 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βεντουράντο»	53	18736	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	άνεικ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 27 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»			

ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	έτ. «Ανδρος»	53 17845	άνεχ. Νέαν Υόρκην 20 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΤΛ (λ.)	έτ. «Οράιον»	57 10048	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΤΙΝΤΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 84.2	άνεχ. Αμιτερνταμ 22 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	56 10048	άνεχ. Βαγκούθερ 19 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.)	έτ. «Οράιον»	56 10056	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 19 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΑ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8394	έφθ. Νέαν Υόρκην 30 Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	57 25183	άνεχ. Σέβεν Αιλαντς 27 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΑ (λ.δ.)	έτ. «Σάν Τερόνυμο»	58 23607	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 21 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λ.)	έτ. «Μοντεπάντο»	43 8393	έφθ. Μίδδλεσμπρο 27 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙΠ (λ.δ.)	έτ. «Μαροεσόνο»	56 24520	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου διά Περσ. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λ.δ.)	έτ. «Μπεναδέντε»	56 23502	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 23 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (π.δ.)	έτ. «Οράιον»	40 842/	άργει. Άμπελακι από 14 Οκτ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8423	εις Βαλτιμόρην από 7 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λ.)	έτ. «Οράιον»	45 8557	διπλής Ντόθερ 14 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	έτ. «Οράιον»	41 7237	άργει. Ρόττερνταμ από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΟΥΡΕΑ (λ.)	έτ. «Οράιον»	42 7010	αργει. Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	44 10530	αργει. Βαλτιμόρην από 5 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΖΕΝΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 7206	έφθ. Βαγκούθερ 20 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΓ'ΟΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 7239	έφθ. Λός Αντζελες 26 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	57 13919	διπλής Παναμάν 20 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	58 13910	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 7 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58 13921	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Σέβεν Αιλαντς
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λ.)	έτ. «Μονφόρτε»	58 13921	διπλής Λάδεσντ 14 Μαΐου διά Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8434	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 Απρ. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (π.δ.)	έτ. «Οράιον»	44 11623	έφθ. Νέαν Υόρκην 6 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8466	εις Βαλτιμόρην από 3 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ.	έτ. «Οράιον»	43 8462	άνεχ. Βικτωρίαν 20 Μαΐου δι' Υμουνίτεν
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	45 7136	άνεχ. Εμδεν 16 Μαΐου δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8395	άνεχ. Καλλάο 26 Μαΐου διά Βολπαραίον
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8371	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 18 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΓΚΡΙΜ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8444	εις Βαλτιμόρην από 18 Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	44 6725	διπλής Παναμάν 20 Μαΐου διά Χουάκο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕΥΖΟΡ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	56 23232	άνεχ. Μπαντάρ Σαπούρ 24 Μαΐου διά Γερμανίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	έτ. «Σαντάντερ»	53 18713	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8443	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 21 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΟΑΡΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 7197	εις Βαλτιμόρην από 12 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.)	έτ. «Οράιον»	44 7242	άνεχ. Νέαν Υόρκην 28 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8465	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 21 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	43 10459	άργει. Βαλτιμόρην από 13 Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΣ (λ. δ.)	έτ. «Οράιον»	56 23232	έφθ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	56 10059	έφθ. Γιοκοχάμαν 26 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8479	διπλής Τρίνηνταν 18 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Βισταμόντες»	59 23600	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπληρωσιν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΥΟΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Σάντα Τερέζα»	58 23607	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.δ.)	έτ. «Εστρέλλα»	58 27526	διπλής Σουέζ 20 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΙ'ΟΜΦ (λ.δ.)	έτ. «Οράιον»	58 27466	άνεχ. Περο. Κόλπον 29 Απρ. δι' Αίλ ωφ Γκραιν (δι' Ακρωτ.)
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	έτ. «Οράιον»	58 23600	διπλής Πόρτ Σαϊδ 20 Μαΐου δι' Αύγουσταν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΙ'.ΝΤΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Αίλα Κάστρο»	59 27462	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 1 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 7224	άργει. Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 8394	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Μαΐου διά Πουέρτο Ορντάς
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.)	έτ. «Οράιον»	43 7233	άργει. Φάλμουθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λ.)	έτ. «Οράιον»	44 8453	άνεχ. Μοντεβίδεο 13 Μαΐου διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.)	έτ. «Οράιον»	44 7166	άργει. Γάνδην από 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	έτ. «Ανδρος»	54 17847	διπλήθεν Παναμάν 25 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΤΣ (λ.)	έτ. «Οράιον»	45 7256	άργει. Μόπιλ από 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΑΣ (δ.)	έτ. «Πλο Βεντουράντο»	53 18735	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 23 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	έτ. «Ελλητρόπατο»	57 25441	άργει. Πόρτλαντ (Με) 22 Μαΐου
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν»	54 6112	άνεχ. Αγ. Φραγκίκον 3 Μαΐου δι' Οκινάβα
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	έτ. «Καρρίμπια»	45 10708	άνεχ. Μελάμι 23 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	έτ. «Νολίντο»	20 4992	άργει. Σύρον από 31 Δεκ.
ΑΝΝΙΤΣΑ (λ.)	έτ. «Βαλέκας»	45 7149	άνεχ. Βαλτιμόρην από 12 Δεκ. 1957
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Σάντα Αννα»	44 7258	άνεχ. Βαγκούθερ 22 Μαΐου διά Μαντράς
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λ.)	έτ. «Σάν Νικόλαος»	36 5017	άνεχ. Ν. Υόρκην 26 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	έτ. «Μίνωα»	08 1763	έφθ. Κωνοτάντζαν 18 Μαΐου
ΑΝΤΑΡΕΣ (λ.δ.)	έτ. «Κανόπους»	57 11976	Ίδε : «ΑΝΤΑΡΕΣ», ομπαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ (λ.δ.)	έτ. «Κοριάννα»	57 12443	διπλήθεν θόρακται Αίλαντ 21 Μαΐου διά Ντουμάτι
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιβ.)	έτ. «Σασδόυ»	44 7259	άργει. Ρουέν από 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΤΙΟΠΗ	έτ. «Μαριτάιμ»	41 7061	έφθ. Βρέμπιν 21 Μαΐου
ΑΝΤΡΕ	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43 7176	άργει. Αντάρετον από 1 Ιαν. 1958
ΑΝΤΩΝΥ II (λ.)	έτ. «Αντάρες»	44 7126	άργει. Χαλκίδα από 11 Ιαν.
ΑΝΤΩΝΕΙΟΝ (λ.δ.)	έτ. «Πλοσίφικ»	57 10889	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 24 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	έτ. «Πασιοφικ Τράιντιγκ»	57 15845	άνεχ. Βοστώνη 17 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Δ. Σ.	έτ. «Γκρινιδίλλα»	43 7244	άργει. Κατάνην από 16 Νοεμ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (λιβ.)	έτ. «Σποφάριγκ»	43 7131	διπλήθεν Ντρόπτιτ 20 Μαΐου διά Ντουλούθ
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	έτ. «Ηγκλα»	44 7249	άργει. Έλευσίνα από 24 Ιαν. 1958
ΑΠΕΣ (λ.)	έτ. «Απατούρια»	43 7269	έφθ. Ροάζιο 19 Μαΐου
ΑΠΟΛΛΩΝ (λιθάν.)	έτ. «Απεξ»	42 6806	διπλήθεν Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.)	έτ. «Απόλλων»	10 3314	έφθ. Σάιγκον 21 Μαΐου
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	έτ. «Αθηνίαν»	57 9452	άνεχ. Αμβούρων 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΓΚΟΣΥ (λ.)	έτ. «Σεγκόθιά»	56 10180	άνεχ. Πουέρτο Ορντάς 26 Μαΐου διά Γλασκώθην
ΑΡΓΚΥΛ (λιθ.)	έτ. «Βιλανουέδο»	57 10657	άργει. Κεμπέκ 27 Μαΐου
ΑΡΕΝΑ (παν.)	έτ. «Φινανσιέρα»	19 1754	άνεχ. Γάνδην 14 Μαΐου διά Ραθένναν
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	έτ. «Αλμπιόν»	43 7187	έφθ. Βαγκούθερ 23 Μαΐου
ΑΡΕΤΗ	έτ. «Απόστολο»	20 3330	άνεχ. Όραν 28 Μαΐου δι' Αλγέριον
ΑΡΗΣ (λιθάνου)	έτ. «Αρες»	30 4557	έφθ. Μπάραν 24 Μαΐου
ΑΡΙΑ (κ.)	έτ. «Σοραγία»	21 1498	άνεχ. Περο. Κόλπον 26 Μαΐου διά Μένα Αμπντουλλά
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	58 23626	

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

A. N. F. E. N.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΔΙΣΣΕΙΣ : ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

Τά τα μαθήματα διά τάς έξετάσεις του μηνός Αύγουστου 1959 πρχισαν τάν 10ην'Ιανουαρίου, διά τούς Γους Μηχανικούς.

Λειτουργούν ιδιαίτερα τμήματα διά τους Ατμομηχανικούς και Μ.Ε.Κ.

Πολύναρος και συστηματική διδασκαλία.

Διδάσκουν 'Ανωτέροι 'Αξιωματικοί τού Β. Ν. και καθηγηταί Ναυτικών Σχολών με μεγάλην Φροντιστηριακήν πειραν.

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

'Η Διεύθυνσις και οι κ. κ. καθηγηταί εύρισκονται κοντά εις τάν ώπου θεοφήθινοπά τάν άρχιν έως τά τέλος τών έξετάσεων.

Τά μαθήματα τών Αων και Βων μηχανικών διά τάς έξετάσεις τής 30ης Ιανουαρίου 1959 συνεχίζονται κανονικώς.

Γραφεία - Διδακτήρια : Μπουρμπουλίνας - Κολοκοτρόνη 99. Τηλ. 470.752.

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43.	7191	άργει 'Ελευσίνα από 11 'Ιαν. 1958
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαρούτα»	43.	6995	άργει Σύρον από 12 Αύγ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΝ (δύοδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38.	10277	άργει Φερρόλ από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43.	7244	άργει 'Αμδούργον 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 Νέαν 'Ορλεάνην από 13 Δεκ.
ΑΡΙΩΝ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριων»	28.	1707	άνεχ. Ριγέκαν 20 Μαΐου διά 'Αλεξάνδρειαν
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλαιν»	58.	18743	διπλής Σουέζ 26 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΡΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρο»	30.	7221	άνεχ. Όάσ 26 Μαΐου διά 'Ηοτχαμ
ΑΡΣΕΝΑ		έτ. «Μαρπουέντε»	43.	7236	άργει Ρόττερνταμ από 3 'Οκτ.
ΑΡΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιενέντο»	43.	7187	άνεχ. Χάρον 19 Μαΐου διά Τορόντο
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43.	7155	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Σή Τράνον»	43.	7137	έφθ. Τόκιο 20 Μαΐου
ΑΡΧΑΝΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαούθατλάντικ»	44.	7283	διπλής Παναμάν 19 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιέρρα»	45.	7198	εις θέσιν 48.43 Β.-5.41 Δ., Μαΐου 17 διά Χούστον
ΑΡΧΙΜΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44.	7157	άργει Μπρούζες από 29 'Ιαν. 1958
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινέντο»	44.	7161	άργει Μπρούζες από 9 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28.	4809	άργει 'Ελευσίνα από 2 'Απρ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ		έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44.	7176	άργει Γάνδην από 3 Μαρτ. 1958
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρασ»	53.	13415	έφθ. Βαλτιμόρην 21 Μαΐου
ΑΣΠΡΕΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44.	7230	άργει 'Αμπελάκι από 9 'Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Φάύργουντι»	42.	7150	άργει 'Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56.	8560	έφθ. 'Ιλοϊλο από 21 'Απρ.
ΑΤΕΝΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25.	4853	άργει Κυνόσουραν από 3 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54.	11815	άργει Χάμπτον ρόδας από 24 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΪΚΑΟΥΝΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54.	11307	έφθ. Σάντος 10 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	59.	20500	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58.	20608	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 26 Μαΐου διά 'Αμμουδαίν Μπαιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58.	20451	άργει Χάμπτον ρόδας από 6 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λ.)		έτ. «Ατλάντικ»	57.	10087	έφθ. Σπάττλ 25 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΞ'ΙΤΟΡ (N.A.T.)		έτ. «Ατλάντικ»	56.	10096	έφθ. Βαγκούθερ 20 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56.	10093	διπλής Πόρτα 'Εβεργκλαντ 12 Μαΐου διά 'Ινδιας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56.	10092	έφθ. Κόμπε 25 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ ΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56.	10091	έφθ. Βαγκούθερ 22 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43.	7176	άργει Σπέτζιαν από 16 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ		έτ. «Αστρολούζ»	44.	7250	εις Βαλτιμόρην (διά Καλκούτταν)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		έτ. «Ατλάντικ»	43.	7257	άργει 'Ελευσίνα από 15 Φεβρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΩΡ		έτ. «Ατλάντικ»	49.	17062	άνεχ. Σιδώνα 26 Μαΐου διά 'Αμδούργον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49.	9869	διπλής Μπρόνφορπτελ 23 Μαΐου διά Γδυνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ. 3.)		έτ. «Ατλάντικ»	54.	10758	άργει Χάμπτον ρόδας από 17 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΙΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	51.	10054	άργει Κοικαίδη 22 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54.	9833	άνεχ. Σάντος 16 Μαΐου διά Καριπίτο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43.	7176	άργει 'Ελευσίνα από 16 'Απρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	57.	24831	άνεχ. Περο. Κόλπον από 27 'Απρ. διά Πόρτλαντ (Me)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58.	18183	άργει 'Ελευσίνα από 13 Μαρτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	59.	18500	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44.	7176	άργει 'Ελευσίνα από 23 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57.	24812	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 16 Μαΐου διά Παλέρμο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55.	12985	άργει 'Ελευσίνα από 3 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (λ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53.	11322	άνεχ. Μίρι 13 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54.	11248	άνεχ. Τζάκονθιβλ 21 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55.	11241	εις Πειραιά από 11 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53.	12696	εις Πειραιά από 29 'Απρ. (έπισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53.	12712	έφθ. Πειραιά 19 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52.	11767	άργει 'Ελευσίνα από 11 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΙΡΙΖ		έτ. «Ατλάντικ»	43.	7200	άργει 'Ελευσίνα από 29 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56.	14839	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 27 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52.	10930	εις Νέαν 'Υόρκην από 19 'Απρ. (έπισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	50.	8637	άργει 'Ελευσίνα από 8 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λ.)		έτ. «Ορίδλα»	43.	7248	άργει Νέαν 'Ορλεάνην από 26 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43.	7176	άργει Πειραιά από 19 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	48.	10928	έφθ. Αγ. Θραγκίκον 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49.	10908	άργει 'Ελευσίνα από 23 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57.	10087	διπλής Παναμάν 24 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΑ'ΙΤ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58.	10078	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 15 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΝ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58.	10087	άνεχ. Ζάκαν 27 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤ' (λ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58.	10077	άνεχ. Καλκούταν 27 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43.	7176	άργει Σπέτζιαν από 1 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43.	7176	άργει Ελευσίνα από 30 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα»	45.	7160	άργει Ελευσίνα από 6 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56.	10087	άνεχ. Οζάκαν 27 Μαΐου διά Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44.	7247	άργει 'Ελευσίνα από 21 Μαΐου 1958
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Αττικό»	27.	5214	άργει Αμπελάκι από 19 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λ.)		έτ. «Μπιθέρ»	56.	10312	έφθ. Χούστον 25 Μαΐου
ΑΥΡΑ		έτ. «Παλμέα»	42.	7162	διπλής Παναμάν 18 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΦΡΙΚΑΝΑ		έτ. «Αρκτούρους»	27.	5006	άργει 'Ελευσίνα από 23 'Οκτ. 1957
ΑΦΡΟΣ		έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	44.	7198	άργει Φλώινικ από 16 Φεβρ. 1958
ΒΑΓΓΕΑΙΣΤΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	17.	1293	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΒΑΛΟΥ (λ.)		έτ. «Μπιλαντ»	43.	7229	άργει Φλώινικ από 20 Φεβρ. 1958
ΒΑΣΙΛΗΣ (λ.)		έτ. «Αιδαλίνη»	44.	7242	άργει 'Ελευσίνα από 5 'Απρ. 1958
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Κοσταρ.)		έτ. «Νουέδα Βίστα»	55.	10507	εις θέσιν 18.10 B.-107.4 Δ., Μαΐου 25 διά Σπάττλ
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ. «Ολίσιπο»	12.	5944	έφθ. Χόγκ Κόγκ 23 Μαΐου διά (ΔΙΑΛΥΤΑΙ)
ΒΕΓΑΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιλία»	42.	6751	άργει Φλέναμπρους από 1 Νοεμ. 1957
ΒΕΝΟΥ (όνδ.)		έτ. «Μαρλίντο»	58.	20958	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδας 15 Μαΐου διά Μπατάντζας
ΒΕΡΟΝΙΚΑ (Κοσταρ.)		έτ. «Γκλιδόμπο»	20.	7631	άνεχ. Σεμούπ 14 Μαΐου διά Ναγκόγια
ΒΙΒΑ II ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολιαρφέα»	14.	8089	άνεχ. Κολόμπο 18 Μαΐου διά Μόζι
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)		έτ. «Βίβα»	23.	5906	άργει 'Αργοστόλιον από 7 Δεκ. 1957
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτομάντε»	52.	11362	άργει Κυνόσουραν από 24 'Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Σούλανδρης	58.	26566	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 26 Μαΐου διά "Αγιον Θραγκίσκον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58.	11623	διπλής Σουέζ 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	57.	11623	διπλής Σουέζ 18 Μαΐου διά Περσικόν Κόλπον
ΒΟΡΙ		έτ. «Βιργίνια»	44.	7281	άργει Ρόττερνταμ από 15 'Ιαν. 1958
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιο»	42.	7046	άνεχ. Γιαδάταν 18 Μαΐου διά Βαγκούθερ
		έτ. «Μαρίν»	56.	8638	έφθ. Γκάλθεστων 15 Μαΐου

ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΤΑΞΕΩΝ
A.N.F.E.N.

ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΥΣΑ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΙΣ

ΔΙΣΙΣ: ΣΠΥΡΟΥ ΜΑΡΚΟΖΑΝΗ

Τὰ μαθήματα διά τὰς ἔξετάσεις τοῦ μηνὸς 'Ιουλίου' ήρχισαν διά τοὺς Γους Πλοιάρχους.

Αἱ ἔξετάσεις θὰ διενεργηθῶν τὴν ίην 'Ιουλίου 1959.'

Πολύωρες καὶ συστηματικὲς διδασκαλίας ἵστοι διά τῶν θεμάτων.

Διδάσκουν 'Ακάτεροι 'Αξιωματικοί καὶ Κεφηγάται Ναυτικῶν Σχολῶν.

Ζητήσατε πληροφορίας καὶ καινονισμόν.

Γραφεία - Διδακτήρια: Μπουσουλίνας - Κολοκοτρώνη 99. Τηλ. 470.930.

ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	έτ. «Αντες»	56	9462	έφθ. Βαγκούδερ 22 Μαΐου
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	διπλής Παναμάν 24 Μαΐου διά Μόζι
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άργει Βρινδησίουν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΕΡΟΝΤΑΣ (N.A.T.)	έτ. «Γέροντας»	43	7271	έφθ. Υμουνίτεν 26 Μαΐου
ΓΕΡΤΡΟΥΗΑ ΤΕΡΕΖΑ (λ.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	άργει Μπρούζες από 22 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΒΙΚΑ (λ.)	έτ. «Μιραμάρη»	18	5210	διπλής Πόρτ Σουδάν 26 Μαΐου διά Μπάοραν
ΓΕΩΡΓΕΛ (λ.)	έτ. «Μυρρινέλλα»	45	7253	έφθ. Σάντος 21 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	έτ. «Μονρόδια»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λ.)	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	άνεχ. Άδελαιδα 2 Μαΐου διά Τζιμπουτί
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	έτ. «Γιόργκε»	45	499	άργει Άμπελακι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	έτ. «Ατλαντικός Όιλ»	54	18790	άνεχ. «Αντεν 29 Απρ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. (Κοοτ.)	έτ. «Μέντ - Κόντη»	23	4701	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου διά Γένοβαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.)	έτ. «Έπος»	21	1964	έφθ. Κολόπιο 6 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.)	έτ. «Κρέτας»	43	7273	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου (έπισκευα)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοοτ.)	έτ. «Κόρδιον»	22	1871	διπλής Πόρτ Κόλπορυ 14 Μαΐου διά Ντουλούθ
ΓΙΑΓΚΟΣ (λ.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7030	άνεχ. Άμπανταν 5 Μαΐου (διαταγάς)
ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούζες από 7 Απρ. 1958
ΓΙΟΣΕΝΑΣ (λ.)	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Μπουένος Αϊρες 23 Μαΐου
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Γιουρόποα»	43	7255	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 14 Μαΐου διά Χάρπην
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	42	7164	έφθ. Φόρτ Γουιλιάμ ('Οντ.) 17 Μαΐου
ΓΚΑΡΠΤΙΓΚΑΝ (λ.)	έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6397	έφθ. Βοστώνη 16 Μαΐου
ΓΚΑΤ ΜΕΝΤ (λ.)	έτ. «Μέντη»	27	2766	άνεχ. Πόρτ Ζεντίλ 15 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΓΚΕΜ (λ. δ.)	έτ. «Ούρανία»	38	9260	άνεχ. Ν. Ύόρκην 23 Μαΐου διά Πουάν Πίτρ
ΓΚΛΑΝΤΙΕΙΤΟΡ	έτ. «Πλάμαρη»	43	7200	άργει Καλάμας από 22 Ιουλ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λ.)	έτ. «Τσεστέρ Όρε»	43	3304	άργει Φιλαδέλφειαν από 28 Απρ. 1958
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20668	άργει Ελευσίνα από 4 Απρ.
ΓΚΟΥΛΑΓΟΥΟΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Εστέλλα»	43	7254	άργει Βαλτιμόρην από 20 Σεπτ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)	άδ. Γουλανδρού	57	8884	διπλής Ντόρερ 26 Μαΐου διά Χούλλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.)	έτ. «Ολινάρες»	57	9410	έφθ. Σορέλ 22 Μαΐου
ΓΟΥΙΓΝΤ	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άργει Μπρούζες από 13 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑΛ (λ. δ.)	Στ. Νιάρχος	57	26032	άνεχ. Περα. Κόλπον 27 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΗ	έτ. «Γουόρλρτν Τάνκερς»	52	20667	έφθ. Ούμη Σαιδ 28 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	52	13005	άνεχ. Πειραιά 27 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΟΡΥ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Γλέιντη»	54	27812	διπλής Πόρτ Σαιδ 28 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Γκλέιντη»	57	13750	άνεχ. Ντακάρ 12 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Τάνκερς»	53	13321	διπλής Γιβραλτάρ 27 Μαΐου (από Καζαμπλάγκαν)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλής Σουέζ 28 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ. ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Πανοσεδάνικη»	55	25317	έφθ. Σπέτζιαν 26 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ.δ.)	έτ. «Ιντερνάρασιοναλ»	54	20580	διπλής Πόρτ Σαιδ 28 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Περα. Κόλπον 20 Μαΐου διά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.)	Στ. Νιάρχος	57	13750	άνεχ. Χάλιφας 20 Μαΐου διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Τάνκερς»	53	20536	άνεχ. Ρότερνταν 26 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΤΖ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρντ Τάνκερς»	53	20536	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Θώτ»	43	10591	διπλής Σουέζ 28 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρντ Θρίφτη»	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.)	έτ. «Τοέστος Μπαίνη»	57	25489	διπλής Σουέζ 28 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	25490	άνεχ. Ράς Τανόρηα 6 Μαΐου διά Κουνταμάτου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (λ.δ.)	έτ. «Σινούη»	56	26031	άνεχ. Αγ. Θρακικούν 3 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. Νιάρχος	57	26032	διπλής Πόρτ Σαιδ 29 Μαΐου δι' Όλλανδιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝ (N.A.T.)	έτ. «Κίγκ Ούιλλ Μπαίνη»	57	26031	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.)	έτ. «Γουόρλρντ Λητζιον»	43	20667	άνεχ. Γκπλόγκ 23 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	έτ. Νιάρχος	43	7244	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ	έτ. «Γουόρλρντ Λόγιαλτυ»	42	7257	διπλής Σουέζ 28 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	έτ. «Γουόρλρντ Τάνκερς»	49	18226	άνεχ. Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Μήντη»	53	13459	άνεχ. Σκαραμαγκάν από 22 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	έτ. Νιάρχος	58	20546	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	28413	άνεχ. Περα. Κόλπον 18 Μαΐου διά Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	έτ. Νιάρχος	57	20533	διπλής Σουέζ από 18 Απρ. διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΙΓΑ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Ντείγα»	52	13256	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 Μαΐου διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Τάνκερς»	49	10892	άνεχ. Ήποχαν 26 Μαΐου διά Λίβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 14 Μαΐου διά Καρταγκένα (Κολ.)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	έτ. «Ηοτον»	58	14000	άνεχ. Πούντα Καρντόν 17 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΕΡΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20781	έφθ. Φαλιάντερ 25 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Πόρτλαντ 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛΑ	Στ. Νιάρχος	58	11200	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλής Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου διά Φόλεϋ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Τάιντ»	43	10448	έφθ. Πειραιά 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Τήμ»	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν από 27 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Χούλλ 26 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	έφθ. Νέαν Ύόρκην 17 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	διπλής Σουέζ 25 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ	έτ. «Ντόρεστη»	58	10499	έφθ. Χάμπτον ρόδας 20 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.)	έτ. «Ιντερμαρίνα»	55	20548	άνεχ. Γκπλόγκ 12 Μαΐου διά Περα. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΪΓΑ (λ.)	έτ. «Γουόρλρντ Τόιγα»	44	10448	άνεχ. Φορταλέζα 14 Μαΐου διά Μπελέμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τσανόπορτερ	43	10195	εις Σιμόστου 18 Μαΐου διά Επισκευα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γ. Τράβελερ»	43	12793	έφθ. Ελασίνορ 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Τρητυ»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 9 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρντ Τρόφυ»	43	10195	άνεχ. Σέβεν 'Αιλαντ 22 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΟ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλρντ Τρούο»	43	10595	άργει Μάλμο 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	εις Σκαραμαγκάν από 1 Μαρτ. (έπισκευα)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣ (λ.)	έτ. Γουόρλρντ Τέμπεσ	45	10470	έφθ. Γοκοχάμαν 26 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΝΤ	έτ. Γουόρλρντ Τρέιν	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 13 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙΓΟΜΟ (δ.)	έτ. Γουόρλρντ Τράιομφ	44	10172	διπλής Ελασίνορ 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δ.)	έτ. «Γουόρλρντ Τρέζαρ»	43	10488	άργει Σκαραμαγκάν από 9 Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	59	8000	άργει Σκαραμαγκάν από 13 Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΝΑ (λ.δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	εις Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωμαν
				διπλής Πόρτ Σαιδ 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ

MARITIME (SUDAN) LIMITED
 FORMERLY
MARITIME & FORWARDING AGENCY
 LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
 STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:
"MARSHIP,"

KHARTOUM

P. O. Box 578

ΓΟΥΡΔΑΝ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	έτη. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 23 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΡΙ	έτη. «Άτλας»	41	6911	διπλής Πενάγκ 24 Μαΐου διά Γιαβάταν
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	έτη. «Σαγκόδια»	56	10180	άνεκ. 'Αυδέρραον 26 Μαΐου διά Ριον 'Ιανέριον
ΔΑΦΝΗ (λ.)	έτη. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5779	άργει 'Αργοστόλιον ἀπό 6 'Απρ. 1958
ΔΕΛΦΙΝ (λ.)	έτη. «Χίαν»	45	7255	άνεκ. Μακάλ 6 Μαΐου διά Μπαλμπόδα
ΔΕΛΦΟΙ (λ.)	έτη. «Πρίο 'Αντον»	45	7252	άνεκ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λ.)	έτη. «Γουέστ 'Αφρικα»	56	6117	έφθ. Οζάκαν 11 Μαΐου
ΔΕΣΠΟΙΟ	έτη. «Εσοπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας ἀπό 16 Νοεμ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)	έτη. «Θρή Ντιάμοντς»	21	4012	έφθ. Καλόμπο ρόδας 23 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.)	έτη. «Αγγέλικα»	43	2878	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Μαΐου
ΔΗΜΟΣ (λιβιαν.)	Φ. Κυπριανού	27	4824	Σάντος 21 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.)	έτη. «Καρντενόζα»	56	10360	άνεκ. Λός 'Αντζελες 10 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΔΩΡΙΕΥΣ (λιβ.)	έτη. «Δωριεύς»	58	6759	διπλής Θεόνταν 18 Μαΐου δι' 'Αυδέρραον
ΔΩΡΙΣ	έτη. «Δωρίς»	54	6042	άνεκ. Νέαν 'Ορλέαντ 16 Μαΐου διά Κοπεγχάγην
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	έτη. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεκ. Κυνόδουραν ἀπό 12 Σεπτ. 1957
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	έτη. «Γουορλτουάιν»	43	7031	έφθ. Ρότερνταν 21 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	έτη. «Μονρόβια Τ.»	57	13637	άνεκ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου διά Τόκιο
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λ.)	έτη. «Ντρόκα»	56	10692	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 17 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΒΗΚΥΝΟΙΑ	έτη. «Σάν 'Εμιλιο»	44	8247	άνεκ. Λός 'Αντζελες 16 Μαΐου διά Κόμπε
ΕΦΟΝΟΣ (λιβ.)	έτη. «Τρίτωνι»	56	10328	έφθ. Κουδείτ 24 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ (κ.)	έτη. «Ειρήνη»	13	1486	άνεκ. Ροζάριο 26 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΕΙΡΗΝΗ	έτη. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	άνεκ. Μόντρεαλ 25 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)	έτη. 'Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	έφθ. Μπουένος 'Αρκες 26 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.)	έτη. «Νουέρο Μούντο»	41	7289	άργει Νιούπορτ ἀπό 2 Δεκ. 1957
ΕΙΚΕΤΡΙΚ	έτη. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Ριγιέκαν 21 Μαΐου
ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.)	έτη. «Ούνδωρο»	44	10584	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 20 Φεβρ.
ΕΛΛΕΝΗ (λ.δ.)	έτη. «Βίστα Ριος»	36	7820	άργει Αμπελάκι ἀπό 21 'Οκτ. 1957
ΕΛΛΕΝΗ Β.	έτη. «Πουέρτο Λιμπερτάντη»	44	7213	εις θέσιν 4.25 Β.-76.45 Α., Μαΐου 25 διά Περαικόν Κόλπον
ΕΛΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	έτη. «Παπαχροπότην	58	13066	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΕΛΙΖΑ (λιθάνου)	έλληνικά συμφέροντα	34	1803	διπλής Θεόνταν 18 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λ.δ.)	έτη. «Γουόρλτ Τάνκερς»	43	7218	άνεκ. Μόντρεαλ 25 Μαΐου δι' 'Αγγλιαν
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (λ.)	έτη. «Μαρποέζα»	44	7051	έφθ. Βοστώνην 19 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗ (λιβ.)	έτη. «Σάνγκα»	56	10312	άργει Σύρον ἀπό 13 Φεβρ. 1958
ΕΛΛΗΝΗΠΟΝΤΟΣ (λ.)	έτη. «Ελληνοποντος»	44	7189	άργει Φάλμουθ ἀπό 2 'Ιαν. 1958
ΕΛΑΜΠΑ (λ.)	έτη. «Μορέλος»	43	7190	άνεκ. Βαλτιμόρων 25 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΛΠΙΣ (λ.)	έτη. «Καζόταμηλ»	44	8541	άργει Καλάμας ἀπό 28 'Οκτ.
ΕΜΑΝΣΙΠΕ ΙΤΟΡ	έτη. «Τρανοπασίφικα»	43	7255	έφθ. Ριγιέκαν 21 Μαΐου
ΕΝΣΕΝΑΝΤΑ	έτη. «Ενεσένατα»	44	7207	άργει Κάρδιφ ἀπό 28 'Οκτ. 1957
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.)	έτη. «Λόγγοις»	41	7122	άργει Ρότερνταν ἀπό 19 Φεβρ. 1958
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λ.)	έτη. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άνεκ. Σίδνευ (Ν. Σ.) 25 Μαΐου διά Κλιβελαντ
ΕΝΤΥ (λ.)	έτη. «Έντυ»	25	3320	άνεκ. Βαλτιμόρων 26 Μαΐου διά Χιέρρο
ΕΠΙΚ (λιβ.Δ.Μ.)	έτη. «Ερκουλες»	58	17749	άργει Φάλμουθ ἀπό 23 Δεκ. 1957
ΕΠΟΣ (λ.)	έτη. «Αλδρέρες»	44	7153	διπλής Κων) πολιν 13 Μαΐου διά Γιουγκοσλαβίαν
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτη. «Στάρη»	26	3503	άνεκ. Μουρόρων 16 Μαΐου διά Σάν Φερνάντο
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιβ.)	έτη. «Ατλαντις»	57	10317	άργει Χάργονούτης
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	έτη. «Μαριότρελλα»	42	2842	άργει Ρίθερ Μπλακουσώτερ ἀπό 12 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.δ.)	έτη. «Μαροφάρ»	27	5590	άνεκ. Μορμούνκο 27 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΕΥΕΝΙΑ (λ.)	έτη. «Οσεαν»	42	6975	άνεκ. Γιοκοχάμαν 21 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΕΥΕΝΙΑ Γ. (λ.)	έτη. «Οράιον»	56	10053	Ιδεύ «ΕΥΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΥΕΝΙΑ Σ. Ε. (λ.)	έτη. «Λός Σάντος»	57	6102	άνεκ. Ελευσίνα ἀπό 18 'Απρ.
ΕΥΕΝΙΑ ΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτη. «Ατλάντικ 'Οιλ»	54	18730	άνεκ. Περο. Κόλπον 26 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΕΥΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	έτη. «Νέποντου Τάνκερς»	56	30150	άργει Πειραιᾶ ἀπό 19 Δεκ.
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ	έτη. «Γκόλφο Ντεζεάντο»	44	7264	εις Γιουγκοσλαβίαν, ὑπό συμπλήρωσις
ΕΥΠΛΟΙΑ	έλληνικά συμφέροντα	59	9200	άνεκ. Τζακάρταν 13 Μαΐου διά Μπαγκόνκ
ΕΥΡΥΛΟΙΣ (λ.)	έτη. «Σάν Νικόλας»	57	8631	έφθ. Μόδι 27 Μαΐου
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λ.)	έτη. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεκ. Μοντεβίδεο 23 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)	έτη. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεκ. Περο. Κόλπον 26 Μαΐου διά Κασσιούγκ
ΕΥΡΥΚΕΙΑ (δ.λ.)	έτη. «Σάν Νικόλας»	52	15869	άργει Αργοστόλιον ἀπό 23 Νοεμ. 1957
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ	έτη. «Σάν Νικόλας»	43	7230	άργει Σπλάντζαν 27 Μαΐου διά Σεπτ. 1957
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ	έτη. «Μπαζίλιο»	57	8631	άνεκ. Αντοφαγάκστα 27 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.)	έτη. «Γουέστ 'Ατλάντικ»	36	9927	άργει Σπλάντζαν 27 Δεκ. 1957
ΕΥΡΥΠΛΟΥΣ (λ.δ.)	έτη. «Γουέστ 'Ατλάντικ»	41	7874	άνεκ. Βερμούδας 21 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ	έτη. «Σάν 'Αντνόνιο»	45	7224	άργει Αργοστόλιον ἀπό 18 Μαρτ.
ΕΥΡΥΤΑΝ (λ.)	έτη. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	άργει Χούστον 22 Μαΐου
ZANE B. Λ. (λ.)	έτη. «Άργκ Σπίκε»	43	7282	άργει Πόρτ ντε Μπούκ ἀπό 9 Μαρτ.
ZANO (Αιθιοπ.)	έτη. «Ζαννής»	08	1982	έφθ. Αντεν 19 Μαΐου
ΖΕΟ Γ. (λ.δ.)	έτη. «Βεσκούκιο»	44	10498	άργει Τζάκοσονβιλ ἀπό 29 Δεκ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (κ.)	έτη. «Ζέφυρος»	43	7231	άργει Φλώσικ ἀπό 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)	έτη. «Μπατραμάρ»	44	4296	άνεκ. Αντοφαγάκστα 27 Μαΐου διά Βαλταραΐζον
ZINI (λ.δ.)	έτη. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άργει Ενόβαρον ἀπό 15 Φεβρ. 1958
ZOZIAN (Κοσταρ.)	έτη. «Απτικούς»	20	7638	άργει Σπλάντζαν 23 Μαΐου διά Κολομβίαν
ZΟΥΙΝΤΕΡΖΗ (λ.)	έτη. «Αγκουαλίντα»	45	7212	άργει Σπλέτζαν ἀπό 27 Δεκ.
ΗΓΚΑ (λ.δ.)	έτη. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άνεκ. Λός 'Αντζελες 15 Μαΐου διά Γιαβάταν
ΗΛΙΑΣ (λ.)	έτη. «Ηλίας»	42	7025	άργει Σεμπρούγκες ἀπό 1 Σεπτ.
ΗΡΩΝ (όνδ.)	έτη. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άνεκ. Σάντεφιορδ ἀπό 7 Νοεμ. 1957
ΘΑΡΡΟΣ (λιβ.)	έτη. «Ορίζων»	57	10316	άργει Σάντεφιορδ ἀπό 7 Νοεμ. 1957
ΘΕΝΚΣΚΙΒΙΓΚ (λ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7250	άργει Αμπελάκι ἀπό 5 Αύγ. 1958
ΘΕΟΓΕΝΗΝΤΩΡ	έτη. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	έφθ. Σαν Ζοζέ (Γουατ.) ἀπό 19 'Απρ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.	έλληνικά συμφέροντα	18	3127	άργει Ρότερνταν ἀπό 27 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (λ.)	έτη. «Μάρ Μπή»	42	6997	άνεκ. Πειραιᾶς 20 Μαΐου διά Ν. 'Υόρκην
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	έτη. «Μοντεζόουμα»	43	7032	άργει Πειραιᾶς 23 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΣΧΕΠΑΣΤΗ (λ.)	έτη. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. Μπουένος 'Αρκες 26 Μαΐου
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	έτη. «Τρανοπασίφικ, T.K.»	43	7240	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 27 Μαΐου
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	έτη. «Λάδ Πέρλας»	43	7138	διπλής Χάρνες Πόιντ 21 Μαΐου διά Μεγάλας Λίμνας
INTAESTRIΟΥΣ (δ.)	έτη. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	άνεκ. Μοντεβίδεο 25 Μαΐου διά Γένοβαν
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	έτη. «Εύτολμια»	43	7176	άργει Καλάμας ἀπό 31 'Ιαν. 1958
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτη. «Πλαταγκόνια»	35	8072	έφθ. Μπαντάρ Σαπούρο 26 Μαΐου
MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION	έτη. «Μαϊάριο»	56	10410	άνεκ. Σπάττα 16 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
	έτη. «Νάθης Κριστομπόλη»	44	7176	διπλής Λός 'Αντζελες 24 Μαΐου διά Τοκοπίλλαν

ATLANTIC BANK OF NEW YORK

Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

προσφέρει όλας τὰς Τραπεζικάς της εύκολιάς δι' έμβασματα, πιστωτικάς έπιστολές,
έγγυήσεις, δάνεια, καταθέσεις κλπ.

MAIN OFFICE

960 Avenue of the Americas
at 35th Street, NEW YORK-I
Telephone: Oxford 5-5400

BRANCH OFFICE

139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
REctor 2-0900

ΙΩΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	έφθ. Βενεζουέλαν 23 Μαΐου
ΙΩΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιόφάρ»	56	10422	άνεχ. Χάμπον πόδις 26 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΑΕΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
ΙΩΝΙΑΝ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νάγικιν Κριότομπαλ»	44	7198	άνεχ. Γιοκοχάμαν 18 Μαΐου διὰ Βόρ. Αμερικήν
ΙΩΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άνεχ. Νέαν «Υόρκην 15 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΙΟΥΛΙΑ (Δ.)		έτ. «Τζένεραλ Μαρίν»	44	7223	άνεχ. Μόμπιλ 9 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
ΙΟΥΛΙΑ Κ.		έλληνικά συμφέροντα	22	1323	έφθ. Μπιζέρταν 19 Μαΐου
ΙΩΑΝΝΑ (Λιδάνου)		έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	διπλής Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διὰ Λαττάκια
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρπι»	58	13429	έφθ. Ρεοϊφ 24 Μαΐου
ΚΑΔΜΟΣ (Δ.δ.)		έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 14 Ιαν. 1958
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Πατσιφίκα»	42	7227	διπλής Παναμᾶν 27 Μαΐου διὰ Καροϊσιούγκ
ΚΑΙΤΗ Δ. (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσονπορτ»	57	8774	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου δι' Ηνωμένας Πολιτείας
ΚΑΛΛΗ (Δ.)		έτ. «ΕΛ. Τρείντερς»	44	7255	άνεχ. Μιδδλεσμπρο 26 Μαΐου διὰ Ροζάριο
ΚΑΛΩΦΑ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	άργει Α' μέρεσαν ἀπὸ 18 Ιαν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Αρεκούπα»	43	7257	έφθ. Μπουνένος Αύρες 23 Μαΐου
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κανόπους»	44	7075	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 23 Ιαν. 1958
ΚΑΝΤΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	άνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου διὰ Βουδάνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Απήγανος»	44	7279	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 22 Απρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	40	7121	διπλής Κολόμπο 25 Μαΐου διὰ Μαντράς
ΚΑΠΕΤΑΝ ΒΑΣΙΛΗΣ (Λιθάν.)		έτ. «Κρίπην»	43	1790	έφθ. Λονδίνον 12 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Φάλμουθ 25 Μαΐου διὰ Γδύνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ (Κοστ.)		έτ. «Λουντεφιονίδη»	24	5231	άνεχ. Μορδουγάκο 20 Μαΐου δι' Αμαγκασάκι
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 11 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ.)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 7 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κοστ.)		έτ. «Λουνίδη»	19	5173	έφθ. Νταμάρι 16 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΙΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Τράμπη»	55	8798	άργει Καλάμας ἀπὸ 2 Φεβρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λουνίδη»	20	6157	έφθ. Οζάκαν 9 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	54	8006	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 29 Απρ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΟΗΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	28	2407	έφθ. Ρουέν 22 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	άνεχ. Σιγκαπούρων πόδις 15 Μαΐου διὰ Μπαγκόγκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 19 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	έφθ. Θεσσαλονίκην 17 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	άργει Κυνόδουραν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρ»	43	7993	άνεχ. Βαγκούσερ 20 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	άνεχ. Ν. Υόρκην 27 Μαΐου διὰ Χαδάννων
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	διπλής Σουέζ 23 Μαΐου διὰ Πενάγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (Δ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	45	10523	έφθ. Ν. Υόρκην 15 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (Δ.)		έτ. «Κορτέζ»	43	6988	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 7 Απρ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άνεχ. Βέρα Κρούζ 25 Μαΐου διὰ Χούστον
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 30 Σεπτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕ' ΙΝΤΕΡ (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	2861	έφθ. Αντίλλας 20 Μαΐου
ΚΑΡΡΕΤΟ (Δ.)		έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ (Δ.)		έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Κολόμπο 15 Απρ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 1 Μαρτ. (ἐπισκευαί)
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	άργει Αργοστόλιον ἀπὸ 16 Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίονιρ»	36	10291	άργει Αργοστόλιον ἀπὸ 16 Ιαν.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκοντίνεντα»	43	7150	άργει Σύρον ἀπὸ 30 Νοεμ. 1958
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (Δ.)		έτ. «Πανιάρη»	43	7245	άργει Ζεεμπρούγκε ἀπὸ 10 Ιαν. 1957
ΚΑΤΑΣΤΑΛΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άνεχ. Βιλέμοχαφέν 25 Μαΐου διὰ Περο. Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Μπρούζες ἀπὸ 22 Φεβρ. 1958
ΚΑΤΙΝΑ		έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 9 Ιαν. 1958
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροσίνο»	13	1951	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 30 Ιαν.
ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. «Φιντέλινταντ»	58	11754	έφθ. Αρόδηπαν 20 Μαΐου
ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ		έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Σεεμπρούγκε ἀπὸ 13 Σεπτ. 1957
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρταντ»	42	7244	άργει Σύρον ἀπὸ 13 Σεπτ. 1957
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΑΡ		έτ. «Οσεανικά»	44	7120	άργει Σεεμπρούγκε ἀπὸ 20 Αύγ. 1958
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (Δ.)		έτ. «Λαιμπριόνι»	44	7281	άργει Σεεμπρούγκε ἀπὸ 16 Δεκ. 1957
ΚΕΟΔΑΛΟΣ (Δ.)		έτ. «Κανούπος»	41	7431	άργει Σεεμπρούγκε ἀπὸ 20 Αύγ. 1958
ΚΗΘΕΥΣ (Δ.)		έτ. «Τζ. Ση Τράνσονπορτ»	21	5717	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 6 Ιαν. 1958
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκοντίνεντα»	43	7033	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 21 Μαρτ. 1958
ΚΙΓΚ ΘΗΞΕΥΣ (δυνά.)		έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 11 Ιουν. 1958
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νταλάχοση»	57	9153	άνεχ. Βαλτιμόρων 20 Μαΐου διὰ Βενεζουέλαν
ΚΛΑΣΣΙΚ (Δ.δ.)		έτ. «Μυρμπόν»	58	20487	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαΐου δι' Αάρχους εἰς Ν. Ορλέανταν ἀπὸ 27 Απρ.
ΚΛΕΑΝΟΗΣ (Δ')		έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 24 Ιουν. 1958
ΚΝΟΖΑ		έτ. «Γκούντη Σουίντη»	59	10200	εἰς Ιαπωνίαν 'πό συμπλήρωσιν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Λός Αντέλεες 20 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Κούρε 7 Μαΐου
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες ἀπὸ 2 Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (Διδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νεπτούνια»	13	8473	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 19 Μαρτ. 1958
ΚΟΝΑΟΡ		έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 21 Μαρτ. 1958
ΚΟΝΤΙΝΕΤΑΛ (Δ.)		έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 12 Μαρτ. 1958
ΚΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7056	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 11 Ιουν. 1958
ΚΟΡΘΙ (Δ.)		έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Λά Γκουλέττ 23 Μαΐου διὰ Βάρνων
ΚΟΡΜΟΦΡΑΝΤ (Δ.)		έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	άργει Πλέτος
ΚΟΡΦΟΥΔΑ (Δ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Ροζάριο 17 Μαΐου
ΚΟΡΙΕΤΤΟΡ (Δ.)		έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Θρήβερς 21 Μαΐου δι' Ειδονιμάουθ
ΚΟΡΙΣΤΙΑΝ (Δ.)		έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Χάρρην 22 Μαΐου διὰ Χάμπτον πόδις
ΚΟΣΜΙΚ (Δ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	έφθ. Σορέλ 21 Μαΐου
ΚΟΥΝΗ		έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7198	εἰς Μεγάλας Λίμνας 17 Μαΐου
ΚΡΕΥΤΑ (Δ.)		έτ. «Βιλλαθίδζα»	44	7187	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 1 Δεκ. 1957
ΚΡΗΝΙΚΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	άνεχ. Πόρτ Κάμφα 26 Μαΐου δι' Ολλανδίαν
ΚΡΙΕΓΤΟΡ (Δ.)		έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άργει Καλάμας ἀπὸ 2 Μαΐου 1958
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (Δ.)		έτ. «Λαιμπιρίαν»	56	4031	άνεχ. Χούστον 22 Μαΐου διὰ Πόρτ Αρθουρ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (Δ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	2884	εἰς Μόμπιλ ἀπὸ 13 Δεκ.
ΚΡΟΝΟΣ (Διδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Θερνάντο»	41	6756	διπλής Τρίνινταντ 24 Μαΐου διὰ Μόμπιλ
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονπους»	54	10608	έφθ. Σιγκαπούρων πόδις 25 Μαΐου
ΚΥΜΟ (κοστ.)		έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άργει Κυνόδουραν ἀπὸ 31 Μαρτ. 1958
ΚΥΠΡΙΝΙΑ		έτ. «Τκλάρα»	56	24305	άνεχ. Περο. Κόλπον 24 Μαΐου διὰ Φίλαδελφειαν
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Αντρια»	43	6992	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 27 Νοεμ. 1957
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	διπλής Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
		έτ. «Κογκισταντόρ»	45	7157	άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 19 Δεκ. 1957

**ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΥΡΟΣ**

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.
Ταχύτης ἐκτελέσεως
ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΤΡΟΠΙΣ"-ΣΥΡΟΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Ντέ Κάρυκα»	44	7214	άργει Μόμπιλ άπό 13 Ιαν. 1958
ΚΩΣΤΙΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Τζαμάικαν 27 Μαΐου
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληπτικά συμφέροντα	40	2993	διπλήθε Ζεεμπρούγκε 26 Μαΐου διά Σαντάντερ
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουγ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναός Κομμέροια»	21	1833	εἰς ταξίδια Πλείτ
ΛΑΙΔΑΥ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11262	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 22 Μαΐου διά Χούστον
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικα»	43	10195	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Γένοβαν
ΛΑΜΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άνεχ. Περο. Κόλπον 28 Μαΐου διά Λάδσεντ
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	56	23880	άνεχ. Ν. Ύόρκην 20 Μαΐου διά Μαρακάϊμπο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα»	43	13406	άργει Μόμπιλ άπό 19 Απρ. 1958
ΛΙΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλέσα»	43	7156	άργει Ρίβερ Στόουρ άπό 18 Δεκ.
ΛΙΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7190	άργει Ρόττερνταμ άπό 6 Απρ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά»	43	7176	άργει Κυνδόσουραν άπό 14 Μαρτ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίο Αζόδιλη»	44	8536	διπλήθε Τρίνινταν 14 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΟΙ Ι.ΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Ιντιες»	29	2326	έφθ. Γκουαντανάμο Μπαϊν 18 Μαΐου
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστ Ιντιες»	30	1569	άνεχ. Χούστον 15 Μαΐου διά Ματάντζας
ΛΟΥΛΟΥ (λιβαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέδαντ»	17	1936	άργει Κυνδόσουραν άπό 10 Μαρτ. 1958
ΛΟΥΛΟΥ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριεντάλ»	20	2051	έφθ. Κόλπον 20 Μαΐου
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φάτρα»	43	10428	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 18 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόνταντ»	44	7160	άργει Ελευσίνα νάπο 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΓΑΔΑΝΕΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	άργει Ντάρτμουθ άπο 9 Ιαν.
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανρόβια»	49	5685	άνεχ. Βοστώνη 23 Μαΐου διά Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΙΡΗ-ΣΩΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8738	άνεχ. Λός Αντζελες 11 Μαΐου διά Πουάν
ΜΑΚΡΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστερν»	43	7161	διπλήθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΜΑΛΛΕΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάστοβλο»	18	920	άργει Πέραμα άπο 1 Ιουλ. 1958
ΜΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα»	37	7991	άργει Μπουμάν άπο 21 Ιουλ. 1958
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπεντο»	43	7210	άνεχ. Σάφφι άπο 25 Απρ. διά Στεττίνον
ΜΑΝΤΙΣΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Όζακαν 21 Μαΐου διά Είρηνικόν
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7072	άργει Μπρούζες άπο 11 Ιουν. 1958
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσιαν»	43	7050	άνεχ. Λός Αντζελες 16 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	εἰς Πειραιά 4 Μαΐου (διά Βραζιλίαν)
ΜΑΟΥΝΤ ΟΥΑΥΜΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πάλλον»	18	6848	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 27 Μαΐου
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Κάρυκο»	57	20564	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 25 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	άνεχ. Χάρρον 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΜΑΡΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπάλ»	44	7070	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Απρ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρπάντα»	44	7173	Ίδε : (ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ), ομαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βέγας»	43	7134	άργει Αργοστόλιον άπο 14 ωκ. 1957
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλιβέρας»	45	8966	άνεχ. Τεργεστον 20 Μαΐου διά Βόλον
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	έφθ. Μπουνένος Άυρες 20 Μαΐου
ΜΑΡΙΕΤΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φωσιαν»	43	7059	άργει Ρέτζιο άπο 28 Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 25 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	εἰς Πόρτ Σαιδ άπο 3 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	7921	άργει Άλεξάνδρειαν άπο 4 Μαρτ.
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριοτρέλλα»	44	7279	άργει Καλάμας άπο 23 Ιαν.
ΜΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντου»	59	8700	Ίδε : (ΜΑΡΙΝΑ), ομαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΑΡΙΝΑ Δ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίγκη»	21	5686	άνεχ. Χονολουλού 14 Μαΐου διά Γιαδάταν
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	άργει Αμπούργον άπο 24 Νοεμ. 1957
ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΜΑΡΗ	(N.A.T.)	έτ. «Αρντένα»	46	8942	έφθ. Πόρτ Λιμόν 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ-Ευρόπα»	44	10668	άργει Αγύουσταν άπο 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΣΤΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριοτρέλλα»	21	7952	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΜΑΡΟΥΚΑ (λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	διπλήθε Μπρούνοποτελ 22 Μαΐου διά Δάντοιχ
ΜΑΡΣΑΔ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαλ»	44	7212	άνει Πόρτ ντε Μπούκ άπο 24 Φεβρ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	44	7251	άργει Μποούζες άπο 18 Απρ. 1958
ΜΑΣΚΩΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	εἰς Μουί Ρίβερ 24 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόμικ»	55	23871	διπλήθε Σουέζ 18 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνιας»	27	2457	διπλήθε Σουέζ 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άργει Φάλμουθ άπο 24 Οκτ. 1957
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Δ. Καπότας	20	1512	διπλήθε Σουέζ 18 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεδλία»	27	6144	άνει Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	διπλήθε Σουέζ 20 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαρ»	57	8955	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου (πρός παροπλισμόν)
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	άνεχ. Μπαχρέιν 21 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	άργει Πάλμουθ άπο 17 Οκτ. 1957
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 14 Μαΐου διά Αντεν
ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανεξίτο»	43	10509	άργει Κυνδόσουραν άπο 7 Μαρτ. 1958
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Γρανάδα»	45	7198	εἰς 50.8 Β.-2.57 Δ., Μαΐου 26 διά Τάμεσιν Χάφεν
ΜΕΝΙΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μενόρα»	18	5563	άργει Ιννούσιμαν
ΜΕΝΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	59	21000	διπλήθε Φάδερ Πόιντ 21 Μαΐου διά Λονδίνον
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	ΕΒΥΘΙΣΘΗ εἰς Φάλμουθ 28 Μαΐου
ΜΕΡΛΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύποτια»	58	8961	άργει Σπέτζιαν άπο 6 Απρ.
ΜΗΤΕΡΑ ΜΑΡΙΓΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μικαέλλα»	42	2847	έφθ. Βαλτιμόρην 27 Μαΐου
ΜΙΚΑΕΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	εἰς Σουραμπάγια άπο 12 Μαρτ. 1958
ΜΙΝΤΡΙΚ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίντρικ»	25	6806	άνεχ. Λονδίνον 15 Μαΐου διά Κορίντο
ΜΙΝΤΟΥΑΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντάπα»	43	7228	έφθ. Νέαν Ύόρκην 24 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	άνεχ. Λονδίνον 26 Μαΐου διά Σικάγον
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Αρθιγκτών»	44	7240	έφθ. Γιοκοχάμαν 14 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Λονδίνον 21 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΑ Ζ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουερτο Ρίκο»	37	7210	έφθ. Μπάχιαν Μιλάγκαν 23 Μαΐου διά Μοντεβίδεο
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	56	7906	έφθ. Νέαν Ύόρκην 24 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Λονδίνον 22 Μαΐου διά Μαρακάϊμπο
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άνεχ. Λονδίνον 26 Μαΐου διά Σικάγον
ΜΟΝΡΟΒΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστερον»	43	6674	άνεχ. Καρφαγένην 22 Μαΐου διά Μπαντάρ Μασούρ
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	άργει Μπρούζες άπο 7 Μαΐου 1958
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7137	άργει Κυνδόσουραν άπο 20 Μαρτ. 1958
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλόδο»	43	7084	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Μαΐου διά Καλλά
ΜΠΑΖΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκον»	45	7176	έφθ. Αλεξανδρειαν 20 Μαΐου
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Γιοκοχάμαν 25 Μαΐου διά Νιού Ούεστμιντερ
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άργει Ντωντέ άπο 12 Σεπτ.
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	

LOUCAS HAJI IOANNOU
P.O. BOX 419
JEDDAH (SAUDI ARABIA)
SHIPPING AGENTS
GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ, & ΟΛΥΜΠΟΣ".
TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)		έτη. «Μπετακρούΐζ»	44	7159	άργει Ντωντέ από 18 'Ιουν. 1958
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτη. «Ντιαμάντε»	56	10061	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	(N.A.T.)	έτη. «Άλμα»	44	7256	άργει Νιούπορτ από 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Στανόϊ»	30	9243	άνεχ. Μπαντρ Μασούρ 18 Μαΐου διά Λάδοςεντ
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έτη. «Γκαραγουαίν»	42	7803	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.)		έτη. «Μαραθών»	43	7158	άνεχ. 'Αντεν 20 Μαΐου διά Ναυκόγια
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτη. «Σάντο Βαρθάρο»	16	3528	άργει Κυνόσουραν από 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οσεαν Τ. Λ.»	45	7255	έφθ. Καράται 16 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ		έτη. «Άριστα»	43	7176	άργει Μπρούζες από 12 Μαρτ. 1958
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτη. «Τόζα»	18	2297	άργει Κυνόσουραν από 3 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΡΑ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	42	7131	άργει Αμβέρσαν από 10 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Ιντάλγκο»	57	9990	εἰς Αμβούργον από 10 Φεβρ.
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτη. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Μελίλλαν 20 Μαΐου διά Γάνδην
ΝΑΠΙΕΡ (λ. δ.)		έτη. «Στάρ»	57	23690	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Σιδώνα
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Νόγια»	43	8500	διπλήθε Τρίνινταν 20 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτη. «Μοντεβέρντι»	45	7176	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιουλ. 1958
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Νάσιοναλ»	56	9970	έφθ. Βαγκούμπερ 23 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Βιάννα»	57	10044	άνεχ. Νιούπορτ 22 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Σέθεν "Αίλαντς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Λιδερηούλιαν 22 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΓ'ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Άλμάγκρο»	43	8479	έφθ. Ριό 'Ιανέντρο 23 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτη. «Άλμάγκρο»	43	8393	άνεχ. Βατιμύρην 18 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Αντριβάπορ»	43	8428	άνεχ. Νιούπορτ 19 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Αχιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Ορθρί Ρίβερς 25 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Μάργκραντ»	58	24068	άνεχ. Ανακόρτες από 23 'Απρ. διά Περοικόν Κόλπον
ΝΕΛΛΑ		έτη. «Νέλλα»	38	4996	διπλήθε Θέουντα 27 Μαΐου διά Γδυνιάν
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Εσπέρια»	54	7968	διπλήθε Χόρνες Πόιντ 20 Μαΐου διά Μεγάλας Λίμνας
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Περοικόν Κόλπον 19 Μαΐου διά Λάδοςεντ
ΝΗΜΕΡΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Περγκαί»	52	11267	εἰς Πειραιά από 13 'Απρ. (έπισκευαι)
ΝΙΚΟΓΙΑ (κοστ.)		έτη. «Ντέλ Μάρ»	44	7158	έφθ. Σύρου 7 Μαΐου (έπισκευαι)
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Ναυτίλος»	10	1182	άργει Μπαρρόου από 4 Νοεμ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ Α.ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ		έτη. «Πιετρόλεσουμ»	53	12395	εἰς Γιβραλτάρ 25 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτη. «Σάντο Μαρίνα»	18	2447	άργει 'Αμπελάκι από 29 Μαρτ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Μπρούζες από 5 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Λειβάδια»	43	7121	άργει Ρίβερ Στόουρ από 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πλιονίρ»	37	7991	διπλήθε Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Μπάνιας
ΝΙΚΟΛΟΣ (λ.)		έτη. «Μαρεάντε»	43	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 20 Μαΐου διά Νάουρου
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτη. «Πλανάϊ»	43	7290	άργει Κυνόσουραν από 24 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Άλδρερ»	45	7003	άργει Χόλικεντ από 28 'Ιουν. 1958
ΝΙΚΦΙΔΗ (παν.)		έτη. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεχ. Γιαδάτην 7 Μαΐου διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΝΟΕΜΗ (λ.)		έτη. «Άφρόδεσσα»	18	3335	άργει Μπερντάλιαντ από 14 Δεκ. 1957
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	36	5061	διπλήθε Μπρόναμοτελ 15 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)		έτη. «Παναμ-.Γιουρόπα»	28	9002	έφθ. Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Παναμ-.Γιουρόπα»	28	6857	εἰς Σουέζ από 14 'Απρ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πλερόλεα»	52	12191	άργει Ζάντρηκ από 13 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πετούνια»	41	6830	άργει Φάλμουθ από 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πετρολέρα»	55	18210	διπλήθε Σουέζ 18 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πριμουλα»	43	6779	άργει Ντάπελάκι από 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πλερόλεα»	52	12029	άνεχ. Όρος 22 Μαΐου διά 'Αντεν
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έτη. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άργει Ρόττερνταμ από 7 Φεβρ. 1958
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ		έτη. «Άλταντικο»	44	7054	διπλήθε Ντέρμπερ 26 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΝΟΡΔΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτη. «Σίλετ»	42	7251	άργει Ελευσίνος από 17 'Απρ. 1958
ΝΟΡΜΑ (δ.κ.)	(N.A.T.)	έτη. «Νέπτουν»	22	7765	άργει Πόρτ ντε Μπούκ από 4 'Ιουν. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ		έτη. «Φάραλον»	45	7148	άργει Κυνόσουραν από 14 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	(N.A.T.)	έτη. «Φάραλον»	43	7176	άργει Καλάμιας από 4 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)		έτη. «Λιμπέρ. Φράιτερ»	44	7061	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτη. «Ούντρηγουαρντ»	58	17743	έφθ. Βατιμύρην 25 Μαΐου
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Γιουνάντεντ Κρόξ»	53	12577	άνεχ. Τρίνινταν 19 Μαΐου διά Άλφρεντ
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Βιλλανόνεβά»	56	10545	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΤΕΛΑΦΙΚΗ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Σπή 'Εντερπράζ»	58	13454	εἰς Ισπανίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΝΤΕΛΑΦΙΚΗ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Σπή 'Εντερπράζ»	59	12800	άνεχ. Κερμέκ 26 Μαΐου διά Φάλμουθ
ΝΤΕΡΜΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Νόρδερν Σπγουαίν»	58	10396	άργει Ντάρτομουθ από 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Παρνασός»	44	7256	άργει Ντάρτομουθ από 17 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	5847	άνεχ. Σιμίζουν 21 Μαΐου διά Νότ. 'Αφρικήν
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Παναμέν-.Εουρόπα»	57	9746	άνεχ. Βοστόνην 20 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Παναμέν -. Εουρόπα»	54	11208	άνεχ. Λος 'Αντζελες 18 Μαΐου διά Χάϊφαν
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Παναμέν -. Εουρόπα»	57	9746	άνεχ. Λονδίνον 20 Μαΐου διά Χούστον
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Παναμέν -. Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Λονδίνον 22 Μαΐου διά Χούστον
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Παναμέν-.Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Φασ 20 Μαΐου διά Μπαλίκ Παπάν
ΝΤΟΝΑ ΥΟΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Παναμέν-.Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Βαγκούμπερ 27 Μαΐου
ΝΤΟΡΑΝΤΟ		έτη. «Γκαμπόλα»	44	7244	άργει Κάρδιφ από 30 Αύγ. 1957
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Ρεζουλούτ»	56	10486	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 11 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)		έτη. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7128	άργει Κυνόσουραν από 30 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Ιντερκοντίνενταλ Τρ.»	58	10396	διπλήθε Παναμάν 23 Μαΐου διά Κόμπε
ΟΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οια»	11	1881	άνεχ. Ντάριαζ 26 Μαΐου διά Όλλανδιαν
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.)		έτη. «Σάν 'Αντόνιο»	43	7051	άργει Μπούενος "Αύρες 16 Μαΐου
ΟΙΚΑΤ (λ.)		έτη. «Καρμέλο»	43	2875	άργει Αυπελάκι από 2 'Ιουν. 1957
ΟΙΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτη. «Τρανσαστλάντικα»	53	17362	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΑΓΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πλάμας»	54	13665	άργει Φερρόλ από 3 'Απρ. 1958
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ' (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	13652	εἰς Ρόττερνταμ από 15 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Πόλαμες»	54	20453	διπλήθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Θιλαδέλφειαν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΤΙΜΣ (τάνκερ)		έτη. «Ολύμπικ 'Οιλά»	48	11379	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Ολύμπικ 'Οιλά»	54	14047	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου διά Καναδᾶν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Άρο. Όνσο»	58	27602	έφθ. Σιμότου 28 Μαΐου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	50	17791	διπλήθε Σουέζ 15 Μαΐου διά Μένα Σαούδ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	53	14221	εἰς Σιενταί (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΪΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Λίμερτερ»	53	14009	έφθ. Φερρόλ 23 Μαΐου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΔ (λ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	49	17792	διπλήθε Παναμάν 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΛΕ.ΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	54	13678	εἰς Ρόττερνταμ από 22 Φεβρ. 1958
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	53	13660	έφθ. Μπούενος "Αύρες 22 Μαΐου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτη. «Οιλάριέντε»	45	10448	εἰς Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	54	13934	διπλήθε Σουέζ 9 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	55	13709	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	54	13713	εἰς Ρόττερνταμ από 9 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	55	13934	έφθ. Σαντιένκο 24 Μαΐου
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	59	25000	εἰς Γιοκοχάμαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	54	13665	εἰς Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Στανθ' Ατλαντικ»	55	18790	διπλήθε Σουέζ 10 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	55	13934	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	54	20593	εἰς Ρόττερνταμ από 14 'Απρ. 1958
ΟΙΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτη. «Οιλά»	54	13665	εἰς Ρόττερνταμ από 1 Α

ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ	(λ.)	έτ.	«Όμνιουμ Κέρριερς»	43	8195	διήλθε Τρίνινταν 25 Μαΐου διά Παραμαρίμπο	
ΟΜΝΙΟΥΜ ΘΡΑΙΤΕΡ		έτ.	«Όμνιουμ Θραίτερ»	44	8484	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 21 Μαΐου διά Γκάλθεστων	
ΟΠΟΡΤΣΟΥΝΤΗ	(S.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λά Εμπρέσσα»	56	21090	διήλθε Σάουθεντ 27 Μαΐου διά Κόρουτον
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πάναμαρ»	34	8378	άνεχ. Μάρ ντελ Πλάτα από 23 'Απρ. διά Καλντέρα	
ΟΣΕΑΝ ΑΛΙΚΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν»	45	7238	άνεχ. Καλλάρ 15 Μαΐου διά Νιού Ουεστμίνστερ	
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Νόρλο»	43	7211	αργεί 'Αγ. Θραγκίκον από 2 'Απρ. 1958	
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τρανσόσεαν Τάνκερς»	53	12065	άνεχ. Βαλτιμόρην 16 Μαΐου διά Βενεζουέλαν	
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Τρ.»	44	7254	αργεί Βαλτιμόρην από 5 'Ιουν. 1958	
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Σπρίγκιβλλ»	43	7210	αργεί Κυνόδουραν από 29 'Ιαν. 1958	
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρήφερ»	36	3891	άνεχ. Λάς Πόλιμα 23 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες	
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπλου Μπα π»	43	7194	αργεί Κυνόδουραν από 7 Αύγ. 1958	
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χάνοβερ»	45	7211	αργεί Βαλτιμόρην από 24 Δεκ. 1957	
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Χάνοβερ»	43	7256	άνεχ. Πειραιά 28 Μαΐου δι' 'Αμερικήν	
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)			έτ.	«Οσεαν»	52	11349	αργεί Τζάκσονβιλ λ από 13 Δεκ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούάιτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Κόμπη 27 Μαΐου	
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ούλισσες»	42	8570	άνεχ. Ν. Ύρκρην 25 Μαΐου διά Νιουχάρεν	
ΟΥΡΑΝΙΑ		(N.A.T.)	έτ.	«Λά Πλάτα»	43	7265	αργεί Χαλκίδη από 4 Δεκ. 1957
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ			έτ.	«Τζόρτζ»	19	5701	αργεί Βαλτιμόρην από 18 Αύγ. 1957
ΟΥΡΑΓΚΑ (λ.δ.)			έτ.	«Ορίας»	56	12807	άνεχ. Τόκιο 5 Μαΐου διά Κεελόρκ
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πλανώρα»	43	7228	έφθ. Χόπερνταμ 27 Μαΐου	
ΠΑΓΙΛΟΤ	(N.A.T.)	έτ.	«Καρέττο»	43	7176	αργεί Μπρούζες από 18 'Απρ. 1958	
ΠΑΛΑΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	43	7081	αργεί 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958	
ΠΑΛΙΜ (Λιθάνου)			έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	42	2873	διήλθεν «Άντεν 21 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΠΑΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Αρίας»	56	10486	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 21 Μαΐου διά Βοστώνην	
ΠΑΝΑΓΙΑ (κοστ.)			έτ.	«Ολίσκαλ»	26	4494	έφθ. Φόττερνταμ 13 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πόρτο Αλέγκρε»	56	16009	διήλθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Κασάγια»	58	10659	έφθ. Αλεξανδρειαν 14 Μαΐου	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ.	«Αντάριος»	44	7253	αργεί θόβευ από 8 Φεβρ. 1958	
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	αργεί Τάραντα από 23 Νοεμ. 1957	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ματζεδόλια»	29	6481	αργεί Πέραμα από 9 Αύγ. 1957	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Ριο Χόντο»	43	8474	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 21 Μαΐου διά θιλαδέλφειαν	
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κορφάτα»	09	715	αργεί Σιγκαπούρην από 4 Μαΐου	
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)			έτ.	«Εστέρλελλα»	20	2734	αργεί Πέραμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)			έτ.	«Στύλμα»	36	1974	έφθ. Σουέζ 24 Μαΐου
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Παρδαλίνα»	43	7257	έφθ. Καλκούτταν 24 Μαΐου	
ΠΑΡΚΟΡΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κοράλι»	30	3727	άνεχ. Κόμπη 10 Μαΐου διά Μανιλάν	
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)			έτ.	«Μαρίνα»	43	6721	εις Λοδίνον, υπό παραλαθήν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΔΗΝΤΕΡ (λ.δ.)			έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	44	10297	άνεχ. Κολόμπη 22 Μαΐου διά Κουθέτη
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ			έτ.	«Πιονίτεν Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Είδονμάουθ 9 Μαΐου
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ.	«Πασιοϊκ Τσαλλεντζερ»	57	10173	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 18 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν	
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Στενάκας	57	12630	άνεχ. Μπαντρ 'Αμπλας 20 Μαΐου διά Γένοβαν	
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ.	«Χάλκοφιλ»	43	2881	διήλθε Παναμάν 25 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν	
ΠΕΛΟΨ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάμουοκ»	45	7054	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Μαΐου	
ΠΕΡΛ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ.	«Καρέττο»	43	7139	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου	
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια»	58	8466	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 10 Μαΐου (διαταγάς)	
ΠΕΡΛ ΜΗΝΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	N. Γ. Λιβανός	58	8465	διήλθε Σουέζ 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον		
ΠΕΡΛ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Μπαντρ 'Αμπλας 20 Μαΐου διά Γένοβαν	
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια	56	8001	διήλθε Παναμάν 25 Μαΐου διά Κέρμανιαν	
ΠΕΡΛ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μονρόδια»	57	7977	έφθ. Πορτλαντάριαν 22 Μαΐου	
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κάνοπονς»	55	15852	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου	
ΠΗΓΑΣΟΣ			έτ.	«Πήγασος»	43	7221	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 10 Μαΐου διά Καραϊθεικήν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελλήποντος»	45	6712	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ 10 Μαΐου (διαταγάς)	
ΠΙΟΝΕΡ		(N.A.T.)	έτ.	«Ντέλ Εστε»	44	7190	διήλθε Σουέζ 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ορένα»	43	7228	άνεχ. Μπαντρέλαν 25 Μαΐου διά Βεγκούθερ	
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)			έτ.	«Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άνεχ. Μασσάδαν 26 Μαΐου διά Ντάρ ελ Σαλάμ
ΠΟΘΟΥΔΑ II (παν.)			έτ.	«Σιέτε Μάρραι	43	2016	διήλθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Λάδεντ
ΠΟΦΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πόδος»	16	1999	Ίδε : «ΠΗΓΑΣΟΣ», ομμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ	
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σκύρων»	43	7258	αργεί Σύρουν από 9 'Οκτ. 1957	
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	έφθ. Φόρτ Κούττιλιαν ('Οντ.) 17 Μαΐου	
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αντριός»	57	9167	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ. 1958	
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ.	«Οσεαν Γουαιάνη»	38	2561	εις Πειραιά από 20 Δεκ. (έπισκεψι)	
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	43	2723	άργει Θεοσαλονίκην από 28 'Απρ.	
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Νουέδη Γρανάδα»	45	7267	αργεί Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1957	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ρέντ Κανουν»	43	10576	διήλθε Ντάρταν 9 Αύγουστον από 11 'Απρ. 1958	
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πουκού»	36	7104	άργει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ. 1957	
ΠΡΑΝΤΟ		P. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	διήλθε Θεούταν 23 Μαΐου διά Πόρτ Σαιδ		
ΠΡΟΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κάνοπονς»	58	10414	άργει Σόρον από 10 Σεπτ.	
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μαρενκάτο»	59	13000	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διά Μπωμόν	
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Προμπθεύς»	43	10468	άργει Κυνόδουραν από 20 'Ιαν. 1958	
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληποντος»	43	7128	έφθ. Κυνόδουραν από 20 'Ιαν. 1958	
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Προσπερίτη»	43	6979	άργει Σεμπρούγκες από 4 Μαρτ. 1958	
ΡΑΓΚΕΡ			έτ.	«Λίγκουε»	57	23693	έφθ. Νέαν Υόρκην 26 Μαΐου
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Λιμπέριαν»	43	7152	άργει Φάλμουθ από 17 'Ιαν. 1958	
ΡΑΦΟΝΤΥ (λ.)			έτ.	«Ιντεραμερικάνα»	59	14000	έφθ. Βέλγιον, υπό συμπληρώσιν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (Λιθάνου)			έτ.	«Νόγκα»	11	2255	διήλθε Σουέζ 22 Μαΐου δι' Ερυθράν
ΡΕΝΕ			έτ.	«Νέοτωρη»	43	6993	άργει Φλωσιγκ από 18 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λ.)			έτ.	«Νέοτωρη»	44	7111	άργει Μπρούζες από 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	45	10517	άνεχ. Αντεν 25 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν	
ΡΙΤΣΦΕΙΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ριτζέφιελντ»	45	7217	έφθ. Ναγκόγια 22 Μαΐου	
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τουέστερν Σή»	55	21028	άργει Κυνόδουραν από 10 'Απρ. 1957	
ΡΥΘΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Κλόμπε»	57	10316	άνεχ. Χούστον 26 Μαΐου διά Τρίνινταν	
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ.	«Σαιντ»	44	7176	άργει Γάνδην από 20 'Οκτ. 1957	
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Ελληνικά συμφέροντα	45	2895	άνεχ. Μόντραιαλ 6 Μαΐου διά Μεγάλας Λίμνας	
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Στανχάλ»	30	4105	άνεχ. Τάμπαν 16 Μαΐου διά Πουέργιο Καμπέλλο	
ΣΑΛΑΜΑΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Τζόχαλ»	44	2844	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958	
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)			έτ.	«Οσεαν»	44	10509	άργει Κυνόδουραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ			έτ.	«Γιαβίζα»	23	5372	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάν Παντελεήμων»	44	10546	άργει Ρόττερνταμ από 16 'Ιαν. 1958	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Φοίνικι»	43	7259	άργει Μπρούζες από 17 'Απρ. 1958	
ΣΑΝΘ ΑΙΓΑΛ			έτ.	«Ρέκορπτη»	42	6996	άργει Φάλμουθ από 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Αλμπρέτα»	44	7238	άνεχ. Γιαδάταν 14 Μαΐου διά Ραβένναν	
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Μαρίτιμα»	44	7210	άνεχ. Γιαδάταν 14 Μαΐου διά Διτ. άκτη 'Ην. Πολιτειών	
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Πολύφιμος»	19	1260	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 9 Μαΐου διά Μπαγκόκ	
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ			έτ.	«Κρόνος»	42	7257	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Βασιόρες»	43	7207	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 17 Μαΐου	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σαίν Τζών»	44	12018	άνεχ. Ρόττερνταμ 19 Μαΐου διά Σέθεν 'Αιλαντς	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Σάντα Μαρία»	56	9966	διήλθε Παναμάν 24 Μαΐου (άπο 'Αρούμπαν)	
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ.	«Οράκουάνα»	43	7129	άργει Αμπελάκι από 7 Αύγ. 1957	
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Παναθήνα»	43	7179	άνεχ. Σαντίνα 25 Μαΐου διά Λιδύνη	
ΣΑΝΜΠΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ.	«Γκόλφο Σ.»	45	10655	άνεχ. Σαντίνα 25 Μαΐου διά Λιδύνη	
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ.	«Μανδράκι»	45	7048	άνεχ. Σαντίνα 25 Μαΐου διά Λιδύνη	
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)			έτ.	«Έλληνικά συμφέροντα	36	1988	άνεχ. Σαντίνα 25 Μαΐου διά Λιδύνη
ΣΑΝΦΩ							

ΣΙΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άργει Πεταλιούς από 5 Μαΐου 1958
ΣΙΡΚΑΛΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σίρκλε»	59	1850	εις Γιουγκοσλαβίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΚΩΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοέβα Βαλένθα»	42	6907	άργει Σύρουν από 4 'Οκτ. 1957
ΣΟΥΟΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Τριπολίν (Λιβύης) 20 Μαΐου
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Σουιτουώντερ»	41	10443	διπλής Χόρνες Πόιντ 19 Μαΐου διά Ντουλούθ
ΣΟΥΝΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν Σπή»	21	1946	άνεχ. Χαδάναν 19 Μαΐου διά Πουέρτο Κορτέζ
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Κηφισία»	43	7236	έφθ. Χάλιφας 22 Μαΐου
ΣΟΦΟΚΑΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλισιορ»	57	10398	έφθ. Τσάλιναν 25 Μαΐου
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	κ. 'Ατυχίδης	25	6810	άργει Μπρούζες από 7 Αύγ. 1958
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αιολος»	43	7199	άργει Σπαλματόρι από 16 Μαΐου 1958
ΣΠΕΤΣΑΙ Α' ΓΛΑΝΤ (κοοτ.)		έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άργει Σπαλματόρι από 29 'Απρ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΥΡ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άνεχ. Αγυούσταν 4 Μαΐου διά 'Ελλάδα
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	άργει Κυνόσουραν από 11 Μαρτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	έφθ. Λονδίνον 27 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΕΙΟΥΝ (κοοτ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	άνεχ. Σάρα Φρατζίσιο 15 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΣΠΗΝΤΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκοθίκι»	57	20683	εις Τεργέστην από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν Τάκερες»	56	30159	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Λονδνον 28 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΣΤΑΡΑΛΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινοουλάρ»	55	8799	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	έφθ. Ρότερνταν 4 Μαΐου
ΣΥΜΦΟΝY (λ.)		έτ. «Μαργκό»	44	7144	άργει Κάρελστης από 30 'Ιαν.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άργει Θάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)		έτ. «Κάννα»	52	12064	έφθ. Φάρο 27 Μαΐου
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	άργει Κολάμας από 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελένη»	43	7225	άνεχ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου διά Σικάγον
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Άτανάσια»	15	2557	έφθ. Πουέρτο Ρίκο 21 Μαΐου
ΤΑΥΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόναρβα»	43	7032	άργει Πέραμα από 27 Σεπτ.
ΤΖΕΙΓΜΕΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινένταλ»	56	20332	άργει Γόνδην από 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπικέρριερς»	43	7231	άνεχ. Ν. Υόρκην 17 Μαΐου διά Σαιν Ναζαίρ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άνεχ. Λός Αντζελες 14 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΓΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΟΥΑΙΔΑ		έτ. «Γκλορίδιαννα»	44	7055	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	20	3526	άργει Ρίβερ Μπλακαγουώτερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμόπαι»	54	18717	άνεχ. Λός Αντζελες 11 Σεπτ. 1957
ΤΙΝΗ (δ.)	(N.A.T.)	Δ. Καπότας	30	2047	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου διά Θόλεϋ
ΤΙΡΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρόδης»	52	12523	διπλής Κωνίτην 23 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΤΟΥΛΑ Ν. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρά»	44	7254	εις Βαλτιμόρων από 10 'Απρ.
ΤΟΥΓΛΙΑΝΗ (κοοτ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7160	εις Μεγάλας Λίμνας 20 Μαΐου
ΤΣΑΝΕΚΑΡΟΥΛ (λ.δ.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	27	2758	διπλής Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Μπαγκόκ
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜ (λ.δ.)		έτ. «Τρανόσιλλ»	57	24027	άνεχ. Κυνόσουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜ (λ.δ.)		έτ. «Κοντινένταλ»	29	5949	διπλής Τρίνινταν 2 Μαΐου διά Κιουρασάο
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (λ.δ.)		έτ. «Τρανοιάσων»	31	8933	εις Μεγάλας Λίμνας 20 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (ονδ. δ.)		έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Ζευμπρούγκε από 19 Νοεμ.
ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7299	άνεχ. Θάλασσαν από 26 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λ. δ.)		έτ. «Τρανοατλάντικ»	43	9474	άνεχ. Τσάρλεστον 22 Μαΐου διά Αρούπην
ΤΡΑΝΣΠΙΟΝΙΡ (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	28	7388	διπλής Σιγκαπούρων ρόδης 24 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δ.)		έτ. «Τρανακάστωρ»	30	9100	άργει Βίγκο από 5 'Οκτ.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)		έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	άργει Συρακούσας από 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΕ.ΙΝΤΕΡ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	36	7096	άνεχ. Ήζάκαν από 26 'Απρ. διά Φιλιππίνας
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Λά Ρομάνα 8 Μαΐου διά 'Αμμουδάιν Μπαΐν
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάννουν»	45	10603	άργει Κυνόσουραν από 8 Σεπτ.
ΤΣΑΙ		έτ. «Μεριντίανα»	20	4028	άνεχ. Α'μμουδάιν Μπαΐν 22 Μαΐου διά Πρόδιντενς
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυριαρού	18	5285	άνεχ. Τενερίφα 5 Μαΐου διά Μπουένος "Αὔρες
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	(N.A.T.)	Φ. Κυριαρού	18	5729	διπλής Σουηδίαν 24 Μαΐου διά 'Ευθράν
ΤΥΧΑ		έτ. «Ρουάγιαλ»	42	7035	άργει Μπρούζες από 1 Αύγ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Λά Ρομάνα 5 Μαΐου διά Σάντος
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.δ.)		έτ. «Βίγκ»	59	25300	άργει Σειμπρούγκε από 25 'Ιαν. 1958
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άνεχ. Φάλκον 13 Μαΐου διά Μάνιας
ΦΑΝΤΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαπίνα»	57	21910	άνεχ. Πόρτ Εβεργκλαντ 25 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ιννάκια»	45	7263	άργει Πέραμα από 2 Αύγ.
ΦΑΤΙΝΑ (λιθαν.)	(N.A.T.)	Κ. Άργυρης	17	1875	δογει 'Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΙΝΤΕΛΙΤY (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7140	άνεχ. Φάλκον 22 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΦΙΟΙΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	άνεχ. Φάλκον 28 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΦΙΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2642	έφθ. Βοέμπην 26 Μαΐου
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	έφθ. Μόπιλ 25 Μαΐου
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άργει Σειμπρούγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΟΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δ.)		έτ. «Νολίντο»	21	3522	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 26 Μαΐου διά Ραθένναν
ΦΟΤΟΥΛΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7029	άργει Σύρουν από 15-Σεπτ. 1957
ΧΑΛΛΕΥΟΝ ΜΕΝΤ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	40	1548	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	άργει Πέραμα από 1 Ιαν. 1958
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	άνεχ. Καράτσι 25 Μαΐου διά Σάληφ
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	έφθ. Θόρερς 23 Μαΐου
ΧΕΡΑΛΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άργει Τερνέστην από 10 'Ιαν. 1958
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτερωθή»	43	7182	άργει Καλάμας από 23 Φεβρ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπτ»	38	9403	άργει Σειμπρούγκε από 2 Σεπτ.
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	εις Τεργέστην από 1 Δεκ.
ΧΟΥΔΣΩΝ ΡΙΒΕΡ (λ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιαν. 1958
ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)		έτ. «Λίον»	44	7150	εις μεταφοράς 'Αρεούπας - Μαρακάιμπο
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνάιτεντ Κρόδης»	53	12513	διπλής Πούλο Μπούκο 25 Μαΐου διά Μουρόραν
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Γκράνταντι	43	7258	άνεχ. Καλκούτταν 10 Μαΐου διά Σπάττλ
ΧΡΥΣ Χ. (λ.)		έτ. «Ούνιδσωρ»	43	7243	άνεχ. Φάλεϋ 26 Μαΐου διά Περοϊκόν Κόλπον
ΧΡΥΣΑΝΘ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίπιπερς»	55	23930	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 20 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	διπλής Παναμάρην 25 Μαΐου (άπο Γιαβάτον)
ΧΡΕΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐου»	44	7256	άργει 'Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΧΡΕΑΝΙΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοτασάνικα»	42	7084	άργει Ρίθερ Μπλακαγουώτερ από 22 Δεκ.
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπλον ντε 'Ορο»	40	7188	άνεχ. Πενσακόλαν 12 Μαΐου διά Χάθρην
		έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	

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