

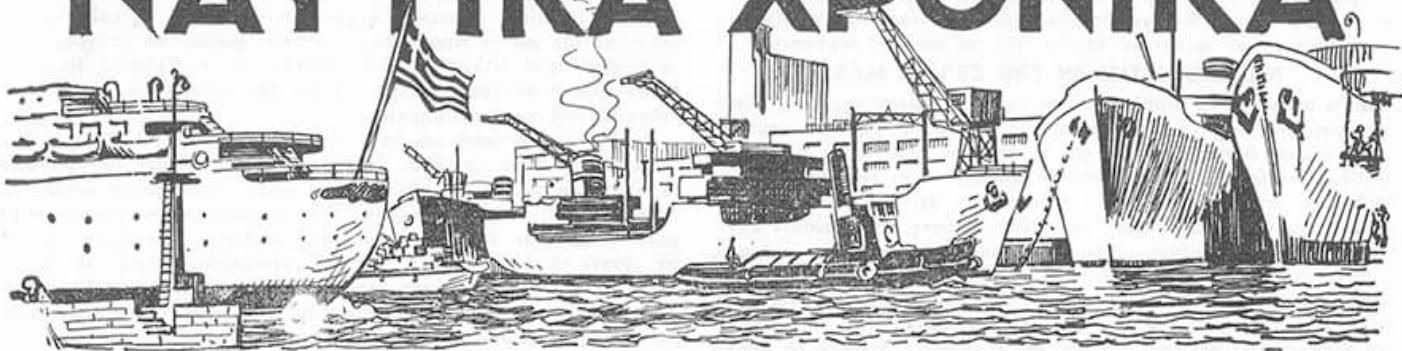
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1959

Αρ. Φύλλου 579/338

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 579/338

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΕΠΙ ΤΗΣ ΥΛΗΣ Τ. ΤΖΟΥΝΑΚΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1959

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

ΠΡΟΣΟΧΗ!

Δεν άναγνωρίσθησαν, λοιπόν, από την Δ.Ο.Μ. αἱ υπογραφεῖσαι εἰς τὸ Λονδίνον συλλογικαὶ συμβάσεις. Σιωπηρῶς τὰς ἀνέχεται ὁ κ. Μπεκιού διὰ τὸ μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου χρονικὸν διάστημα. Ἡ περὶ ἀναγνωρίσεως πληροφορία, ἡ μεταδοθεῖσα ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο., ἐλέγχεται ἀνακριθῆσαι. Εἰς σχετικὸν μόνον ἐκ Λονδίνου τηλεγράφημα τοῦ κ. Πετρουλῆ πρὸς τὸν ἑδῶ ἀναπληρωτὴν τοῦ ἔξεφράζετο ἡ ἐλπίς, ὅτι θὰ ἐπετυχανετο ὦκι μόνον ἡ εὐλογία τῆς Δ.Ο.Μ. διὰ τὰς υπογραφεῖσας συμβάσεις μὲ τὴν μειομένην ἔστω εἰσφορὰν τῶν 50 λιρῶν, ἀλλὰ καὶ ἡ προσβάθιμος εἰς τὴν Π.Ν.Ο. νὰ προσθίνῃ εἰς τὴν σύναψιν συμβάσεων μὲ σᾶσα πλοΐα μέχρι τέλους Μαΐου (περὶ τὰ 650) θὰ ἡσαν ἡσφαλισμένα παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

Θετικὸν, πάντως, είνε τὸ κέρδος καὶ τῆς σιωπηρᾶς ἀναγνωρίσεως. Μᾶς παρεσχέθη ἐπίσης ἀπὸ τὸν κ. Πετρουλῆν ἡ διαθεσία, ὅτι ὁ κ. Μπεκιού παρεδέχθη, ὅπως κατὰ τὴν συνερχομένην ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς Γενεύην Ἐπιτροπήν Ἀγώνος (16 - 17 'Ιουλίου) ὑποστρίξῃ τὸ αἵτημα τῆς Π.Ν.Ο. περὶ τοῦ δικαιώματος ὑπογραφῆς παρ' αὐτῆς καὶ μόνον τῶν συμβάσεων διὰ τὰ συμβεδλημένα μὲ τὸ Ν.Α.Τ. πλοΐα. Ἡ πλέον ἐνεργὸς παρέμβασις τοῦ κ. Πετρουλῆ, ἔστω καὶ καθυστερημένη, ἔδωσε, ἐπὶ τέλους, μίαν λύσιν εἰς τὰ δύο αὐτὰ ἀκανθώδη ζητήματα. Ἡ σιωπηρὰς αὐτῆς ἀναγνώρισις προϋποθέτει μίαν κατάστασιν ἐκεχειρίας μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου μεταξὺ τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Διὰ τὴν νέαν περίοδον ἀπὸ Ιησού Οκτωβρίου θὰ ἐπιληφθῇ τοῦ ὄλου ζητήματος, ἡ λεγομένη «Μικρὰ Ἐπιτροπή», ἡτοις θέλει συσταθῆ μὲ συμμετοχήν ἐφοπλιστῶν τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῆς Π.Ν.Ο. Ἡ πρώτη αὐτῆς συνεδρίασις ὥρισθη διὰ τὴν 24ην 'Ιουλίου, μετὰ τὴν σύσκεψιν τῆς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος, κατὰ τὴν ὄποιαν τελικαὶ θὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις. Ἐκεῖ θὰ καθορισθοῦν καὶ αἱ δικαιοδοσίαι τῶν ὄργανώσεων διὰ τὴν σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων. Αἱ ἀντιδράσεις, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν Ἀμερικανῶν, διὰ τὰ πλοῖα τῶν ὄποιων η διαχείρισις διενεργεῖται ἀπὸ τὴν Νέαν Υόρκην, προβλέπονται ζωηραί.

Ἐκείνο, ὅμως, ποὺ θὰ συναντήσῃ — καὶ πρέπει νὰ συναντήσῃ — τὴν ἐπίμονον ὄρησιν τῶν ἐφοπλιστῶν κατὰ τὰς συζητήσεις τῶν μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., εἴναι ἡ περὶ τοῦ καταβολῆς εἰς αὐτὴν τῶν διὰ τὴν σύναψιν καὶ ἀναγνώρισιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων. Τὸ «χαράτσιον εἶναι κατ' ἀρχὴν ἀπαράδεκτον. Κανένα δικαίωμα δὲν ἔχουν αἱ οἰαστήποτε ἐργαστικαὶ ὄργανώσεις, πολὺ δὲ περισσότερον αἱ ξέναι τοιαῦται, νὰ ἐπιβάλλουν φόρον ὑποτελείας εἰς τὰς ἀλληλικὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις. Θὰ πρόκειται περὶ ἐκβιασμοῦ τῆς οἰκτροτέρας μορφῆς, εἰς τὸν ὄποιον, θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, ὅτι δὲν θὰ ὑποκύψουν οἱ ἐφοπλισταί.

Τὸ νὰ ἐπιδιώξουν οἱ τῆς Π.Ν.Ο. — ὅχι ὅμως καὶ τῆς Δ.Ο.Μ. — τὴν προστασίαν τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» ἐφόσον ταῦτα είναι ἐπηγνωμένα μὲ ἀλληλικὰ πληρώματα, κεῖται ἐντὸς τῶν ἀνεγνωρισμένων δικαιωμάτων τῆς ἑθνικῆς συνδικαλιστικῆς ὄργανώσεως τῶν ναυτικῶν. «Ἐργον της, πράγματι, είνε ἡ κατοχύρωσις τοῦ μισθολογίου, τῶν ὑπερωριῶν, τῆς πλήρους συνθέσεως καὶ τῆς καλῆς ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων. Ἀροητις ἐπίσης δὲν ἡμπορεῖ νὰ προσβληθῇ ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ἐγγραφὴν ὅλων τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν ἀλληλικὴν ναυτεργατικὴν Ομοσπονδίαν — τὴν Π.Ν.Ο. — καὶ τὴν εἰσπραξιν παρ' αὐτῆς σχετικῆς τινος εἰσφορᾶς ὑπὲρ τῶν οἰκείων σωματείων.

Ἀπὸ τὴν ἐπιδιώξιν ὅμως αὐτῆν, τὴν ὄρθην καὶ δικαίαν — ἐφ' ὅσον ἡ ἐπιτυχία της θὰ ἐπεζητεῖτο μὲ τὸ μέτρον τῆς λογικῆς καὶ τῆς κατανοήσεως τῶν δυσχερῶν περιστάσεων — μέχρι τοῦ νὰ ἀξιοῦται ἡ καταβολὴ λύτρων, καὶ μάλιστα ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ., ἡ ἀπόστασις είναι μεγάλη, ἀγεφώρως εἰς τὴν σκέψιν κάθε καλῆς πίστεως, ἀντικειμενικοῦ τῶν πραγμάτων παρατηρητοῦ. Δὲν διέπραξαν οἱ ἐφοπλισταὶ πρᾶξιν τινα ἀξιόποινον μὲ τὸ νὰ ἔχουν νηολογήσει τὰ σκάφη τῶν εἰς τὴν Μον-

ρόβιαν, ἀλλ' οὔτε καὶ εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. εἶνε ποτὲ δυνατὸν νὰ ἀναγνωριθῇ δικαίωμα ἐπιβολῆς κυρώσεων.

«Οχι, κατηγορηματικῶς ὅχι. Τὸ χαράτσιον, καὶ αὐτὸ τῶν 50 λιρῶν, δὲν πρέπει νὰ καταβληθῇ τοῦ λοιποῦ. Αὐτοὶ ἄλλως τε, οἱ ὄρθως σκεπτόμενοι «Ελληνες συνδικαλισταὶ — ἀναφέρομεν παρεμπιπτόντως τοὺς κ. κ. Μελέτην, Κροκιδᾶν καὶ Μπενετάτον — ἔχουν ἐπανειλημμένως δηλώσει, ὅτι τοὺς ἐνδιαφέρει μόνον ἡ κατοχύρωσις τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων, η καλὴ ἐκτέλεσις τῶν συμμετωνομένων καὶ ὅχι ἡ εἰσφορά (τὸ χαράτσιο). Τὴν αὐτὴν ἀποψιν διετύπωσαν καὶ οἱ «Ἀμερικανοὶ συνδικαλισταί».

Ἡ ἐπιμονή, συνεπῶς, τῶν κύκλων τῆς Δ.Ο.Μ. διὰ τὴν πληρωμὴν τῆς ἐκ μιᾶς λίρας κατ' ἄπομον καὶ μηναί εἰσφορᾶς δὲν ἐπικροτεῖται οὐδὲ ἀπ' αὐτοὺς τοὺς συνδικαλιστάς. Ο κ. Πετρουλῆς, ἔχομενος τῆς συνεργασίας του μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., φαίνεται ἐπιμένων εἰς μικροτέρων ἔστω τῆς μιᾶς λίρας εἰσφοράν. Πολὺ φοδούμεθα, ὅτι μὲ τὴν ἐπιμονὴν του αὐτὴν τείνει νὰ καταστρέψῃ ὅτι τὸ ἄξιον παντὸς ἐπικίνου προσπαθεῖ νὰ ἐπιτελέσῃ διὰ τὸν «Ελλήνα ναυτικόν».

Οἱ ἐφοπλισταὶ — δηλοῦσι οἱ ἐφοπλισταὶ — ὅφειλουν νὰ προσέξουν τὸ ζῆτημα τῆς εἰσφορᾶς. Είναι τὸ σοβαρότερον τῆς δῆλης ὑπόθεσεως. Άλλοι μόνον, ἄν τινες ὑποχωρήσουν. Θὰ καθιερώσουν μίαν ἀρχήν, ἡτοις θὰ φέρῃ μίαν ἡμέραν τὴν Ναυτιλίαν εἰς τὸ ἀδιέξοδον. Θὰ τὴν καταστήσῃ πλέον εὐάλωτον εἰς ἐκβιασμούς, ἀγνώστου ἐκτάσεως καὶ σοβαρωτάτων συνεπειών. Εύόμεθα νὰ διαφεύσουμεν. Γνωρίζοντες ὅμως καλῶς τὰ πρόσωπα καὶ τὰ πράγματα, δεινάς προβλέπομεν τὰς συνεπίεις ὅποι τὸν φόρον ὑποτελείας εἰς τὴν Δ.Ο.Μ.

Άλλα μᾶς λέγουν οἱ κ. κ. Μπεκιού καὶ Σίας: «Θὰ ὀργανώσωμεν κεφάλαιον προνοίας (welfare fund) ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν διὰ τῶν εἰσπραττομένων εἰσφορῶν. Θὰ τὰς διοιθέσωμεν ὑπὲρ τῶν ἀνέργων ἡ ὑπὲρ ἄλλων κοινωνικῆς προνοίας σκοτῶν». Καὶ ἀπαντώμεν εἰς τοὺς ξένους αὐτοκλήτους προστάτας τῶν «Ελλήνων ναυτικῶν: Σύμφωνοι. Νὰ συσταθῇ ἔνα κεφάλαιον προνοίας ὑπὲρ τῶν ἀνέργων. Νὰ εἰσφέρουν τὰ ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» πλοία. Θὰ διοικήται ὅμως ἀπὸ κοινοῦ, ἀπὸ τοὺς εἰσφέροντας ἐφοπλιστάς καὶ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτικῶν. «Η ἀνάμιξις τῶν ξένων δὲν νοεῖται καὶ δὲν ἐπιτρέπεται. Χρήματα ἀληνικὰ είνε τὰ εἰσφέρομενα, ὑπὲρ τῶν «Ελλήνων θὰ προορίζωνται καὶ οἱ «Ελλήνες θὰ τὰ διαβέσουν».

«Ἄς μὴ πιστεύῃς ὅτι εἰς ὅ ἀγαθὸν σημείον ἔφθασαν τὰ πράγματα τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῆς Π.Ν.Ο. προβάλλομεν ἀπλῶς τὴν ἀντίδρασιν. Εύκη μας είναι αἱ συνεννόησεις μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο. νὰ καταλήσουν εἰς θετικὸν ἀποτέλεσμα. Μέγα τὸ κέρδος διὰ τὴν καθόλου ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν. Δὲν ὅτε πρέπει, ὅμως, ἡ συνεννόησις αὐτὴ νὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν ἐκχώρησιν πρὸς τοὺς ξένους συνδικαλιστάς δικαιωμάτων ἀπαραγράπτων τῆς πλοϊκοτήσιας καὶ τῶν βασικῶν ἀρχῶν τῆς ἀνεξορθητήσιας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Τὸ λαϊκὸν «τρώγοντας ἔρχεται ὥρεις» ἔχει ἐν προκειμένῳ πλήρη τὴν ἐφαρμογήν του. Προσοχή, μήπως ὑπὸ τὸ κράτος στιγματίων ἐνθουσιασμῶν παραχωρήσωμεν δικαιώματα ἐλέγχου εἰς τοὺς ξένους συνδικαλιστάς διὰ νὰ ἀποδούν οὗτοι μίαν ἡμέραν αὐθέντηται πραγματικοὶ τῶν πλοίων. Προσοχή. *

Κατὰ τὴν τελευταίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν «Ελλήνων Εφοπλιστῶν» τοῦ Λονδίνου ἀπεφασίσθη νὰ συνεχισθοῦν αἱ διαπραγματεύσεις μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ τὴν Π.Ν.Ο. διὰ τὴν σύναψιν συλλογικῶν συμβάσεων μακράς χρονικῆς διαρκείας διὰ τὰς ξένας σημαίας πλοία, τὰ ἐπηγνωμένα μὲ «Ελλήνων πληρώματα. Αἱ συνθήκαις ἐργασίας θὰ διέπωνται ἀπὸ τὴν ἐκάστοτε ισχύουσαν συλλογικὴν σύμβασιν διὰ τὰς ἀλληλικὰς πλοΐας καὶ μὲ πρόδελψιν ἀσφαλίσεως παρὰ τῷ Ν.Α.Τ.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν εἰσφορὰν πρὸς τὴν Δ.Ο.Μ. (χαράτσιο) ιδιαιτέρως τονίζεται τὸ ἀπαράδεκτον αὐτῆς. Μικρά τις συμβολικὴ εἰσφορά θὰ ἡδύνατο νὰ καθιερωθῇ, καταβαλλομένης εἰς εἰδικὸν ταμείον ὑπὲρ τῶν ἀνέργων «Ελλήνων ναυτικῶν».

* * *

«Ἀπεφασίσθη, τέλος, ὅπως ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν κ. κ. Σταύρου Νιάρχου,

'Ιω. Κουλουκούντη, Μιχ. Ξυλά, 'Ιω. Πατέρα και N. Κομνηνού μετάσχη τής μικτής τοιαύτης — με συμμετοχήν έκπροσώπων τής Δ.Ο.Μ. και τής Π.Ν.Ο. — ήτις θά συνέλθη την 24ην τρέχοντας διὰ νὰ συζητήσῃ και καταρτίσῃ τὸ ὄριστικον σχέδιον τῶν συλλογικῶν συμβάσεων.

ΝΑ ΚΑΘΟΡΙΣΩΜΕΝ ΤΗΝ ΣΤΑΣΙΝ ΜΑΣ

Διότι ἀπέτυχον τὰ διαδηματα τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Δυτ. Εὐρώπης πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν Κυβέρνησιν διὰ τὸ ζῆτημα τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» καὶ διότι κατέληξεν εἰς τὸ γνωστὸν ναυάγιον ἡ Διάσκεψις τῆς Οὐασιγκτώνος, δὲν θὰ τρέπει νὰ πιστεύσουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταί, ὅτι ἡ ὅλη ὑπόθεσις ἔκλεισε καὶ ὅτι αἱ ἐννέα χώραι, αἱ προκαλέσασαι τὴν Διάσκεψιν τῆς Οὐασιγκτώνος, θὰ παύσουν ἀντιδρῶσαι διὰ παντὸς μέσου κατὰ τῶν πλοίων τῶν «σημαιῶν εὐκολίας».

Αἱ ἑκ Παρισίων, ἀπὸ τὸ Ο.Ε.Ο.Σ., πληροφορίαι ὁμιλούν περὶ σχεδιαζομένης νέας ἐπιθέσεως, τὰ μεστα τῆς ὑποίας δὲν ἀνεκούνθησαν εἰσέτι. Εἶνε, πάντως, γεγονός, ὅτι οἱ συνεννοήσεις τῶν ἐνδιαφερομένων Κυβερνήσεων ηρχισαν ἥδη καὶ ὅτι ἡ ἐπιθέσις δυνατὸν νὰ φθάσῃ καὶ μέχρι τῆς κεκαλύμμενῆς διακρίσεως σημαίας, εἰς τὰ πετρελαιοφόρα κυρίως σκάφη. Τὰ προσφέρομενα πρὸς ναυλώσιν εἴναι τώρα πολλὰ καὶ ἡ διάκρισις δυνατὸν νὰ ἀσκηθῇ ἀπὸ τὰς μεγάλας ἑταῖρις πετρελαιών, τὰς ἀγγλικὰς καὶ τὴν ὄλλανδικὴν Σέλλ, χωρὶς ζημίαν τινα εἰς αὐτὰς ἡ καὶ τὴν κατανάλωσιν.

Οἱ φόδοι τῆς τοιαύτης διακρίσεως δὲν εἰναι ἀφορημένοι. «Ἔχουν ἥδη ἐπισημανθῆ ὡρισμέναι χαρακτηριστικὰ τάσεις προτιμήσεως κατὰ τὰς ναυλώσεις. Κατὰ σύστημα τὰ ιδιόκτητα τῶν ἑταιριῶν πλοίων εἰναι, βεβαίως, τὰ προτιμώμενα. Μετ' αὐτὰ ἔρχονται τὰ ἀγγλικά, διὰ τὰς δύο ἀγγλικὰς ἑταιρίας τὴν B. P. καὶ τὴν Σέλλ, ναυλώνονται δὲν συνεχεία τὰ ὄλλανδικὰ καὶ τὰ σκανδινανοῦκά τάνκερς, ἄν πρόσθετον τονάς ἥθελε χρειασθῇ — περίπτωσις σπανία κατὰ τὴν παρούσαν περιόδου.

Οἱ κύκλος, δηλαδή, τῆς ἀπασχολήσεως τῶν λιθεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν σκαφῶν τείνει νὰ περιορισθῇ. 'Απομένουν δι' αὐτὰ αἱ ναυλώσεις τῆς ἐλευθέρως ἀγορᾶς πετρελαίου — τῶν μικρῶν ἑταιριῶν — καὶ τῶν ἀμερικανικῶν, αἵτινες διάκρισιν τινα εἰς τὴν σημαίαν τοῦ πλοίου δὲν ἀσκοῦν. Πράγματι, πλεῖσται δοται τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν χρονοναυλώσεων λιθεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν τάνκερς ἀναφέρονται εἰς μεταφοράς ἀμερικανικῶν ἡ μικρῶν τινων ἑταιριῶν πετρελαίου.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι μία συστηματική, ὅχι πάντως ἀπροκλυπτος, διάκρισις τοῦ δεξαμενοπλοίου ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» πληγματικά πάρα πολλά καὶ τὰς θά καταφέρῃ κατὰ τὴς ὑπόστασέως του. Υπὸ τὴν κρατούσαν κατάστασιν εἰς τὴν ναυλαγράνη ἡ προτιμήσις εἰναι δυνατή, χωρὶς τὸν κίνδυνον ἀνατιμήσεως τῶν ναυλῶν. Τὰ ἀναύλωτα λιθεριανά τάνκερς ἀθρόα θὰ παροπλισθῶν, ὃν λείφουν καὶ αἱ ὀλίγαι ναυλώσεις πρὸς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

Διὰ τὰ τράμπτις φορτηγά ἡ προτιμήσις εἰναι δυσχερεστέρα. Θὰ πρέπει ἡ διάκρισις νὰ καταστῇ πλέον ἐμφανής καὶ αὐτὸ δὲν συμφέρει, διότι εἰναι κακὸν προηγούμενον, τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Ολλανδίαν καὶ τὴν Νορβηγίαν κυρίως. «Ἔχονται αἱ χώραι αὐταὶ τῆς ἐλευθερίας εἰς τὰς διεθνεῖς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς, διότι αὐτὰ ὑπόστηριζουν τὴν μεγάλην ναυτιλίαν των.

Ἄλλα καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν τράμπτις τείνει νὰ δημιουργηθῇ τὸ κλίμα τῆς ἀποστροφῆς κατὰ τῶν πλοίων «σημαιῶν εὐκολίας». Τὸ κλίμα αὐτὰ δὲν ἀποκλείεται νὰ ἀναπτυχθῇ περισσότερον, ὅταν θὰ ἐκδηλωθοῦν αἱ ἐνέργειει τῶν Κυβερνήσεων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

Τῆς Ἑλλάδος η θέσις καὶ κατὰ τὴν νέαν αὐτὴν περίοδον τῶν ἀντιδράσεων εἰναι ἔξαιρετικῶν δύσκολος.

«Ἔχουν πληροφορίας, ὅτι θὰ ἐπιζητηθῇ ἡ συμμετοχή μας κατὰ τὰς συζητήσεις καὶ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀποφάσεων. 'Αν εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν ἐτηρηθῇ ἡ γνωστὴ ἐφεκτικότης, δὲν ὄφειλεται — ὅπως διὰ τῆς διπλωματικῆς ὁδοῦ θὰ δηλωθῇ πρὸς τὴν Ἀλληλικήν Κυβέρνησιν — εἰς προκατάληψιν τινα, ἀλλὰ μᾶλλον — κατὰ τοὺς 'Ολλανδούς ἀρμοδίους — εἰς τὸν κακὸν χειρισμὸν τοῦ ὄλου ζητήματος ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας παρὰ τῷ Ο.Ε.Ο.Σ. 'Ετελει αὐτὴ ἐν ἀγνοίᾳ τῆς θέσεως, τὴν ὑποίαν θὰ ἔπρεπε νὰ ὑπόστηριζῃ ἔναντι τῶν ἄλλων. Τώρα, ὅμως, θὰ ἐπιζητηθῇ ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἑλλάδος. Καὶ κατὰ συνέπειαν ὁ καθορισμὸς τῶν ἑλληνικῶν ἀπόφεων θὰ χρειασθῇ

σαφῆς νὰ διαγραφῇ.

Θὰ κληθῇ ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις νὰ δηλώσῃ ὃν πιστεύῃ, ὅτι οἱ «σημαιῶν εὐκολίας» ἀποτελοῦν ἡ ὅχι ἐπικίνδυνον, ὃν μὴ καὶ ἀθέμιτον ἀνταγωνιστὴν τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν. Θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ τὸ πράξη, ἀφοῦ, ἀλλως τε, εἰναι γνωστόν, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία δεινὸν ὑπέστη πλήγμα ἀπὸ τὴν στροφὴν τοῦ ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὴν ἀσυνδοσίαν τῶν γνωστῶν σημαιῶν.

Θὰ διατυπώσῃ ὅμως καὶ τὰς ἐπιφυλάξεις της ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις, σον ἀφορᾷ τὰ μέσα, εἰς τὰ ὅποια θὰ θελήσουν νὰ προέλθουν αἱ ἄλλαι ναυτικαὶ χώραι, ἀντιδρῶσαι κατὰ τῶν «σημαιῶν εὐκολίας». Αἱ διακρίσις, τὰ μπούκοτάς καὶ ὅλα τὰ παρόμοια πειθαναγκαστικὰ μέσα ἀντίκεινται πρὸς τὸ δόγμα τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ θὰ πρέπει νὰ ἀποκλεισθοῦν. Μέτρα ἀποτελεσματικώτερα, ἵνα τὸ κακὸν τῶν «σημαιῶν εὐκολίας» περιορισθῇ, εἰναι αἱ κατὰ χώρας φορολογικαὶ διευκολύνσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, οἱ ὀλιγώτεροι περιορισμοὶ εἰς τὰς διαχειρίσεως τῶν πλοίων καὶ αἱ ὀλιγώτεραι κρατικαὶ παρεμβάσεις εἰς τὰς διοικήσεως τῶν.

Διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν — τῆς σταθερότητος προϋποτιθεμένης — θὰ ἐγκαταλείψουν, ἀσφαλῶς, οἱ ἐφοπλισταὶ τὰς «σημαιάς εὐκολίας», ἔξαιρουμένων βεβαίως τῶν ἀμερικανικῶν ἑταιριῶν πετρελαίων, αἱ ὑποία δὲν ἡμιποροῦν ἀλλως νὰ διενεργήσουν τὰς ιδίας των ἀνὰ τὸν Κόσμον μεταφοράς. Τὸ κόστος τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου εἶναι ἀπαγορευτικόν.

Τὰς ἀπόφεις αὐτὰς νομίζουμεν, ὅτι ἡμπορεῖ ἡ Ἑλλὰς νὰ ὑποστηρίξῃ, συνεπής πρὸς ἐκείνην καὶ τὰς παραδόσεις της, προσπίζουσα ἐν ταύτῳ ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ καὶ τὰ τόσον ἐκτεθειμένα ὑπὸ τὰς «σημαιάς εὐκολίας» Ἐλληνικὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα.

Δὲν νομίζουμεν ἀλλως τε, ὅτι ἡ τακτικὴ τῆς στρουθοκαμήλου ἡμπορεῖ νὰ ἔχῃ τὴν θέσιν τῆς προκειμένου περὶ ζητήματος διεθνοῦς πλέον εὐρύτητος καὶ εἰς τὸ ὄποιον ἡ ιδική μας θέσις εἶναι λίαν λεπτή.

Δὲν μᾶς συμφέρει, ὅποιδήποτε, ἡ δημιουργία τῆς σφαλερᾶς ἐντυπώσεως, ὅτι ἡ ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλία καὶ ἡ ὑπὸ τὰς «σημαιάς εὐκολίας» Ἐλληνικῆς διαχειρίσεως τοιαύτη, εἰναι μία καὶ ἡ ὑπή, ὅτι κοινὰ ἔχουν τὰ συμφέροντα καὶ τὰς ἐπιδιώξεις, ὅτι, δηλαδή, καταλάβουμεν νὰ είναι «σημαία εὐκολίας» καὶ ἡ Ἑλληνική. 'Οφείλομεν νὰ καθορίσωμεν τὰς θέσιν μας, εὐθέως δὲ καὶ εἰλικρινῶς ἐν καιρῷ νὰ ἀντιπύξωμεν τὰς ἀπόφεις μας. 'Ας μελετηθοῦν ἐπισταμένως αὐταὶ ἐν συνεργασίᾳ καὶ μὲ τοὺς ἀνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς. Αὐτὴ ἡ ἐπαμφοτερίζουσα κατάστασις καὶ ἡ ὑπεκφυγὴ μᾶς βλάπτει.

ΟΙ ΠΡΩΤΟΙ ΚΑΡΠΟΙ

Ο 'Ο νέος μηχανικὸς μὲ τὴν ἀρτιωτέραν κατάρτισιν, καρπός μιᾶς καλῆς προσπάθειας δὲν ἔκεινων, οἱ ὄποιοι εἰλικρινῶς διὰ τὸν πρόσδομον τῆς Ναυτιλίας ἐνδιαφέρονται, ἀποτελεῖ τὴν στιγμὴν αὐτὴν ζωτανὴν καὶ αἰσιόδιον πραγματικότητα διὰ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον.

Οι πρώτοι πεγύντα ἀπόφοιτοι τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν 'Ασπροπόρου, οἱ ὄποιοι ἦδη εἰς τὰ μηχανοστάσια κατέρχονται, ἀποτελοῦν τὸ ἔμψυχον ἐκείνου ὄλικον, τὸ ὄποιον οἱ μόνοι εἰς τὰς σημερινὰς ἀπαιτήσεις τῆς τεχνικῆς πλήρως ἀνταποκρίνεται, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς αὔριανς ἔξελίξεις θὰ ἡδύνατο εὐχερῶς νὰ προσαρμοσθῇ. 'Η θεωρητικὴ τοῦ ὑποδομῆ θὰ τοῦ ἐπιτρέψῃ νὰ παρακολουθῇ καὶ τὰς πλέον τολμηρὰς ἔξελίξεις—τὰς ἀναμενόμενας ἀλλωστε—εἰς τὰ πρωταρτίας συστήματα τῶν πλοίων.

* * *

Οι θαυμάσιον ὄλικὸν χαρακτηρίζει ἡ διοίκησις τῶν Σχολῶν 'Ασπροπόρου τοὺς ἀπόφοιτησαντας μαθητάς τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν. Εἶναι οἱ πρώτοι τεχνικοί, οἱ ὄποιοι τίθενται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐλληνικῶν πλοίων. 'Η μόρφωσίς των στηρίζεται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐλληνικῶν υλικῶν, τὸ ὄποιον οἱ μόνοι εἰς τὰς σημερινὰς ἀπαιτήσεις τῆς τεχνικῆς πλήρως ἀνταποκρίνεται, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς αὔριανς ἔξελίξεις θὰ ἡδύνατο εὐχερῶς νὰ προσαρμοσθῇ. 'Η θεωρητικὴ τοῦ ὑποδομῆ θὰ τοῦ ἐπιτρέψῃ νὰ παρακολουθῇ καὶ τὰς πλέον τολμηρὰς ἔξελίξεις—τὰς ἀναμενόμενας ἀλλωστε—εἰς τὰ πρωταρτίας συστήματα τῶν πλοίων.

Οι νέοι μηχανικοί, οἱ πλεῖστοι κάτοχοι ἀπολυτηρίου γυμνασίου καὶ μέσης ἥλικις 20 ἐτῶν, παρηκολούμησαν ως ἐσωτερικοὶ μαθηταὶ ἐπὶ μίαν τριετίαν θεωρητικὰ μαθήματα καὶ ησκήθησαν εἰς τὰς ἐργαστήρια.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.

TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

GENERAL AGENTS:

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

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables : CARRASBRO

τῆς Σχολῆς, τῇ ἐποπτείᾳ διδακτικοῦ προσωπικού συγκεκρημένου ἐκ καθηγητῶν τῆς ἀνώτατής—τὸ Πολυτεχνεῖον—καὶ τῆς ἔξειδικευμένης μέσης τεχνικῆς παιδείας. Ἡ ὥλη, τὴν ὅποιαν ἐδιδάχθησαν, παρέχει σα-φῆ εἰκόνα τῆς εὐρείας καταρτίσεώς των. Εἰς γενικάς γραμμάς αὕτη περι-λαμβάνει: Μαθηματικά, ἦτοι ἀριθμητικήν, ἀλγεβραν, γεωμετρίαν τριγωνο-μετρίαν, φυσικήν, χημείαν, θεωρητικήν μηχανικήν, μεταλλουργίαν, με-ταλλοραφίαν, σχεδιασμούς, ἐφηρμοσμένην μηχανικήν, θερμοδιανομικήν, ἀτμολένθατας, παλινδρομικάς μηχανάς, μηχανάς ἐσωτερικῆς καύσεως, ἀτμοστροβίλους, ἡλεκτρισμόν, ναυπηγίαν, καύσιμα καὶ λιπαντικά, ὡς καὶ γενικάς ἐπαγγελματικάς γνώσεις.

Παραλήπτως καὶ κατὰ τὸ τρία ἔτη τῶν σπουδῶν των, οἱ νέοι μηχανικοὶ ἡσκήθησαν εἰς τὸ μηχανουργεῖον, εἰς τὰς ἐργασίας σιδηρουργείου καὶ εἰς τὰς ἐργασίας λεβητοποιοῦ, χαλκουργοῦ καὶ ἐφαρμοστοῦ, ἐνῷ ἐπὶ ἑνὸς μῆνα μετὰ τὴν ἀποφοίτησιν τῶν θὰ ὑποστοῦν ἐντατικὴν ἐκπαίδευσιν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ λεβητοστάσιον, τὰ δύοις παραρρηθέντα ἐν λειτουργίᾳ τὴν παρελθούσαν ἔδδομάδα, ὅπτελούν ἥδη ἑνὸς ἐκ τῶν βασικώτερών παραγόντων ἐποπτικῆς διδασκαλίας τῶν Σχολῶν.

‘Ως πρός τὴν ἐκμάθησιν τῆς ἀγγελικῆς, οἱ ἀποφοιτήσαντες μηχανικοί, σημαντικὴν ἐπίδοσιν δύναται νὰ λεχθῇ ὅτι ἐσημείωσαν. Αἱ γνώσεις τῶν ἀδροίζονται εἰς τὴν ἐκμάθησιν τῶν βασικῶν γραμματικῶν καὶ συντακτικῶν κανόνων τῆς γλώσσης καὶ εἰς ἔνα λεξιλόγιον ἐκ τριῶν χιλιάδων λέξεων περίπου, μέγα μέρος τοῦ ὅποιου ἀφορᾷ ναυτικοὺς καὶ τεχνικοὺς ὄρους.

一〇一

Πέραν της εύρειας ταύτης καταρτίσεως των, οι νέοι μηχανικοί διακρίνονται διὰ τὸ ἔξαρτον ήθός των. Ἡ πειθαρχημένη ζωὴ κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τριετοῦς εἰς τὴν Σχολὴν φοιτήσεως των, ἐπέδρασε κατὰ τρόπον, ὅστις τὴν ὥριμαυσιν των διὰ τὴν δύσκολον σταδιοδρομίαν τοῦ ναυτικοῦ νὰ ἐπιταχύνῃ. Ἐχουν πλήρη συναίσθησιν τῆς ἑννοίας τῆς πειθαρχίας, ὃν καὶ πιστεύουν ὅτι δὲν ὑπολείπονται τοῦ πλοιάρχου οὔτε ἀπὸ ἀπόφεως γνώσεων, οὔτε καὶ εὐθυνῶν. Πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι ἡ αὐτοπεποίθησις των αὐτὴ ἀποτελεῖ συνέπειαν πολλῶν προσπαθειῶν καὶ εἰδικῆς ἀγωγῆς, τὴν ὅποιαν ἐφήρμοσεν ἡ Διοίκησις τῶν Σχολῶν τοῦ Ἀσπροπύργου, ἀποσκοπούσα νὰ ἀπαλλάξῃ τοὺς νέους μηχανικούς ἀπὸ Ἑνα κατὰ παράδοσιν εἰς τὸν κλέδον συναίσθημα κατωτέρωτος.

Συνεχήτησαμεν με τὸν ἀρχηγὸν τῶν ἀποφοίτων τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν, ἐπιδιώκοντες νὸν σχηματίσωμεν προσωπικὴν γνώμην διὰ τὸ νέον αὐτὸν ἔμψυχον ὄλικόν, τὸ ὅποιον ἀποκτή ἡ Ναυτιλία μας. Προηγμένην κρίσιν κατὰ τὴν συζήτησιν αὐτῆν, δυσανάλογον μὲ τὴν ἡλικίαν του, διεπιστώσαμεν. Είναι 20 ἑτάν, πρώτος μαθητής κατὰ τὰς δύο τελευταίας ἑξετάσεις, ἀνήκει εἰς πτωχὴν οἰκογένειαν χωρίου τῆς Ἀττικῆς καὶ ὄνομάζεται Κ. Στάσσης. Αἱ ἀπόψεις του, ὡς πρὸς τὴν λειτουργίαν τῆς Σχολῆς, λίαν ἐνδιαφέρουσαι. Πιστεύει, ὅτι καλῶς ἐλειτουργήσει αὕτη κατὰ τὴν πρώτην τριετίαν καὶ ὅτι ἀποδοτικώτερον ἀσφαλῶς θὰ λειτουργήσῃ εἰς τὸ μέλλον: «Ἡμεῖς, οἱ πρῶτοι ἀπόφοιτοι μας τονίζει—οἱ ἀποτελοῦντες κατὰ ἔνα τρόπον τὰ πειραματόζωα τῆς προσπαθείας ποὺ ἀνέλθηθε διὰ μίαν ἀρτίαν ἐκταίσευτιν τῶν ναυτικῶν-μηχανικῶν, νομίζομεν ὅτι δὲν θὰ φανούμεν κατώτεροι τῶν προσδοκιῶν τῆς Σχολῆς μας. Καὶ καλὴν κατάρτισιν ἔχομεν καὶ ναυτικὴν συνείδησιν ἀπεκτήσαμεν.

Τὴν εὐρυθμίαν, τὴν τάξιν καὶ τὴν καλὴν ἐν γένει ὀργάνωσιν τῆς Σχολῆς ἀποδίδει ὁ ἀρχηγὸς τῶν μηχανικῶν εἰς τὸν τρόπον μὲ τὸν ὅποιον αὐτῇ διωκήθη κατὰ τὰ δύο κυρίως τελευταῖα ἔτη. Πιστεύει, τέλος, ὅτι ἡ ἔξοικεωσις τῶν συναδέλφων του μὲ τὴν πειθαρχίαν ἀποτελεῖ τὸ πρώτον σπουδαῖταν βῆμα διὰ τὴν ταχείαν ἀφομοίωσίν των μὲ τὴν ὀπιωδήποτε τραχείαν ζωὴν τοῦ ναυτικοῦ.

卷之三

Τὸ ήμισυ καὶ πλέον τῶν ἔξειλθόντων τῆς Σχολῆς Μηχανικῶν ναυτολογούνται ἡδη ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων, πρὶν ἡ ἐκδοθοῦν ἐπισήμως τὰ ἀποτελέσματα καὶ πρὶν ἡ τελειώσῃ ἡ μηνιαίσ α ἔξασκησίς των εἰς τὸ λεβητοστάσιον καὶ τὸ μηχανοστάσιον. Δέκα εξ αὐτῶν ἔξτηθησαν ὑπὸ τοῦ Οἴκου Κουλουκουνῆ, πέντε ὑπὸ τοῦ κ. Καλλιμανσούλου, πέντε ὑπὸ τοῦ ναυτικοῦ γραφείου τοῦ κ. Ματαράγκα καὶ δεκαπέντε ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Λαζαρίου. Παραβλέπται ὅτι ἐντὸς τοῦ θέους α παντες θὰ ἔχουν

είς ἐργασίας ἀπορροφήθη, ἐὰν βεβαίως συνεχισθῇ ζωὴρὸν τὸ ἐνδιαφέρον, τὸ ὅποιον αὐτὴν τὴν στιγμὴν διὰ τὴν ναυτολόγησίν των ἐπιδεικνύουν οἱ ἐφοπλισταί.

Τὰ ὄνοματα τῶν πρώτων πεντήκοντα ἀποφοίτων τῆς Δημοσίας Σχολῆς Μηχανικῶν (τρεῖς ἐξ αὐτῶν ἔνδεχεται νὰ ἐπανεξετασθοῦν τὸν Σεπτέμβριον) εἶναι τὰ ἔξης:

Μ. Ἀμπαδιανάκης, Ε. Ἀντωνάκης, Μ. Βασιλείου, Α. Βιτσικούνάκης, Π. Βάλμας, Α. Βρέτας, Ν. Γεωργιλᾶς, Δ. Γκεγκέλος, Π. Γερακάρης, Γ. Γκάγκνης, Γ. Ἐξαρχόπουλος, Δ. Εύστοβίου, Ν. Ζαμπέλης, Β. Ζαφειρακόπουλος, Η. Θεοφανάκης, Ν. Καλύνας, Χρ. Καλάντζόπουλος, Ν. Κανελλόπουλος, Στ. Καραμεσήνης, Δ. Καρατζᾶς, Γ. Καραχάλιος, Λ. Καρβελᾶς, Β. Κηρύκος, Ε. Κλωναρίδης, Σπ. Κρητικός, Γ. Καροζάνος, Θ. Κοντομάρης, Β. Κυπριανίδης, Ι. Λιγνός, Ν. Μανουσέλης, Ι. Μαγγανιώτης, Χρ. Μαρκομιχελάκης, Κ. Μουστάσος, Ιάκ. Ξαγοράρης, Δ. Πιττοκοτίτης, Π. Πλακωτάρης, Ε. Παπαλάμπρος, Ν. Πεινιός, Γ. Σδράνης, Α. Σκαμπαρδώνης, Β. Σταυρόπουλος, Κ. Σταυρόπουλος, Γ. Σπυρόπουλος, Δ. Σταματόπουλος, Κ. Στάσσης, Β. Τζαβάρας, Χρ. Τζανετάκος, Ἀθ. Τρίστης, Μιχ. Τσαβάρης και Εύθ. Τύμης.

ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ

Αντιμετωπίζουν οι ἀπόφοιτοι τῶν ναυτικῶν σχολῶν τὴν πρώτην δὲν θὰ εἶναι καὶ ή τελευταία ἀτυχῶς—ἀπογοήτευσιν τοῦ ἐπαγγέλματός των, τὴν ἀνεργίαν. Ή κρίσις, κατά κύριον λόγον, ἀλλά καὶ ή ἀδιαφορία τῶν ἔφοπτριστῶν καθιστοῦν δύσκολον τὴν ναυτολόγησιν των ὡς δοκίμων. Τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοία εἶναι λόγια, ἀλλά καὶ ἐπί¹ αὐτῶν δόκιμοι δὲν προσλαμβάνονται διὰ λόγους οἰκονομίας.

Καὶ τῶν μὲν τελειοφόρων τῆς σχολῆς μηχανικῶν τοῦ Ἀσπροπύργου ἡ θέσις δὲν είνε, ώς φαίνεται, δυσχερής. Εἶνε οὐλίγοι—περὶ τοὺς πεντάκοντα — οἱ ἀποφοιτήσαντες καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ προθυμότερον τοὺς δέχονται. Τῶν ναυτίλων ὄμως — τῶν τριών σχολῶν — ἡ πρόσληψις εἶνε προβληματική. Τὴν κατηγορηματικὴν ἄρνησιν ἀντιμετωπίζουν, δόσι δὲν διαβέτουν «τὸ μέσον» εἰς ἐφοπλιστικὸν τι γραφεῖον. Εἴς τινας προετάθη ἡ θέσις τοῦ ναυτοπαίδος. Τούς ἐπίσης θερέφεντας τὰ γραφεῖα μας συνεδουλεύσαμεν νὰ δεχθοῦν, ἐφόσον θὰ ἔλαμβάνετο ὑπ' ὅψιν ἡ ὑπηρεσία των διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος.

Δέν νομίζουμεν, ὅως, ὅτι πρέπει νὰ παραμεινὴ ἀδιάφορον τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ναυτολόγησιν τῶν ἀποφοίτων τῶν Σχολῶν μας. "Εχει ὑποχρέωσιν νὰ τούς παρακολουθήσῃ εἰς τὰ πρώτα των βῆματα καὶ νὰ περάσῃ εἰς αὐτοὺς τὴν ἐνεργὸν συμπαράστασιν του, ὅπως ἔξερουν τὴν ἀπασχόλησιν.

Καπποιος ἄρμοδιος ὁφείλει νὰ τοὺς καλέσῃ, νὰ πληροφορηθῇ ἐνὸς ἑκάστου νέου τὰς ἐνεργείας καὶ νὰ παρέμβῃ διὰ νὰ τοὺς προσλάθουν ἐπὶ τῶν πλοίων των οἱ ἐφοπλισταί. "Εχουν ὑποχρέωσιν νὰ τὸ πράξουν. Καὶ τὴν ὑποχρέωσιν αὐτὴν τὴν ὑπενθυμίζουμε εἰς τοὺς ἐπιλήσμανσ. Τὸ ὑπουργεῖον ὁφείλει ἐν ἀνάγκῃ νὰ τὴν ἐπιβάλῃ." Αλλὰς δὲν θὰ πρέπει νὰ μᾶς φανῇ περιέργον, ἂν αὔριον ἀντιμετωπίσωμεν τὴν ἀπροθυμίαν τῶν νέων νὰ ἀκολουθήσουν ἔνα σχόλιον δύσκολον ἐπάγγελμα, ἀλλὰ καὶ τόσας περικλείον ἀμφιβολίας διὰ τὴν ἑξερεύοντα συνεχοῦς ἀπασχολήσεως. Καὶ δὲν ἀποκλείεται, ὅταν ἡ κρίσις παρέλθῃ, νὰ χρειασθούν τοὺς νέους αὐτούς οἱ ἐφοπλισταί, χωρίς, ὅμως, νὰ τοὺς ἔχουν καὶ εἰς τὴν διάθεσιν των. Ἐλάχιστοι θὰ είνει οἱ ἀποφοίτοι τῶν σχολῶν, διὰ τὴν σύστασιν τῶν ὀπίων τοσσα προσπάθειας κατεβάλθησαν καὶ τόσαι από μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν πιέσεις ἡ σκῆνη θασαν. Καὶ τώρα, ἀφού οἱ σχολαὶ λειτουργοῦν καὶ ἔχομεν τοὺς πρώτους ἀποφοίτους, οἱ ἐφοπλισταί δὲν προθυμοποιοῦνται νὰ τοὺς δεχθοῦν ἐπὶ τῶν πλοίων των!

И АПОГРАФИ

Μὲ ρυθμὸν ικανοποιητικὸν συνεχίζεται ἡ ἀπογραφή. Βάσει τῶν μέχρι τοῦδε συγκεντρωθέντων δελτίων εἰς τὴν εἰδικὴν ὑπηρεσίαν τοῦ N.A.T., ἀπεγράφησαν συνολικῶς 13.360 ναυτικοὶ ἀπό 1ης μέχρι 20ῆς Ἰουνίου. Ἐξ αὐτῶν οἱ 1.052 ἀπεγράφησαν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ οἱ 12.308 εἰς τὸ ἐσωτερικὸν.

Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν οἱ περισσότεροι ναυτικοὶ ἀπεγράφησαν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, ἐνῷ, ἀντίθέτως, οὐτε ἐν συμπετληρωμένον δελτίον ἀπεστάλῃ μέχρι στιγμῆς ἐκ τῶν ἀγγλικῶν καὶ ἀμερικανικῶν λιμένων.

Δυσχέρειαι, έξι ἄλλου, ἐνεφανίσθησαν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουέζ, ὅπου αἱ ἀμυδρίαι ἀργαὶ δὲν ἔγραψαν εἰσέτι ἄδειαν ἀνόδου ἐπὶ τῷ πλοίῳ.

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

ων εἰς τὸν ἀποσταλέντα ἑκεὶ εἰδικὸν ἀπογραφέα. 'Εζητήθη ἥδη ἡ ἐπέμβασις τοῦ ὑπουργείου 'Εξωτερικῶν διὰ τὴν ταχείαν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος.

Περιωρισμένος δύναται νὰ θεωρηθῇ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀπογραφομένων ναυτικῶν ὑπὸ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς. Κατὰ τὸ πρώτον εἰκοσαήμερον τῆς ἀπογραφῆς 1.300 δελτία συνεπληρώθησαν συνολικῶν ὑπὸ τῶν εἰδικῶν συνεργείων του. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν δὲν περιλαμβάνονται τὰ πληρώματα τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καὶ μεσογειακῶν ἀπιβατηγῶν ὡς καὶ τῶν πλοίων τακτικῶν γραμμῶν. 'Αντιθέτως, μεγάλον ἀριθμὸν ναυτικῶν ἀπέγραψεν τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. μὲ τὴν πυκνὴν κίνησιν τῶν ἀνέργων.

"Ήδη τὰ ἀποστελλόμενα δελτία εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀριθμοῦνται καὶ ταξινομοῦνται ὑπὸ εἰδικῶν συνεργείων, προκειμένου νὰ ἀρχισῃ ἡ πρώτη ἐπεξεργασία τῶν στοιχείων, τὰ δόποια συγκεντροῦνται διὰ τῆς ἀπογραφῆς, εὐθὺς ὡς τὰ δελτία ταῦτα ἀνέλθουν εἰς 15.000.

KAI H ANERTHIA;

Συνεπληρώθη τὸ πρώτον ἔξαμηνον τῆς τρεχούσης οἰκονομικῆς χρήσεως, χωρὶς νὰ ἔχῃ μέχρι τούδε ἐκδηλωθῆ ἡ παραμικρότερά ἀνησυχία τῶν ἀρμόδιων τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν τύχην τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας καὶ 'Ασθενείας τῶν Ναυτικῶν. Οἱ πόροι του ἔξαντλούνται μὲ ταχύτατον, τὸ προβλέφθενται ἄλλως τοὺς ρυθμούς. Τὸ Δεκέμβριον δὲν θὰ διατίθεται παρ' αὐτοῦ οὔτε ὅσδολός. Διὰ νὰ ἀνταποκριθῇ κατὰ τὸ 1960 εἰς τὰς ὑποχρεώσεις του, αἱ δόποια καθ' ὅλας τὰς ἐνδείξεις δὲν θὰ ὑπολείπωνται, τούλαχιστον, τῶν σημερινῶν, θὰ χρειασθῇ ἐξ ὑπαρχῆς γενναίως νὰ προκινθῇ. 'Απὸ ποιὸν, ὅμως, καὶ κατὰ ποιὸν τρόπον; Οἱ ἀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας δὲν ἔλαβον εἰσέτι τὸν κόπον νὰ προετοιμάσουν μίαν ἀπάντησιν εἰς τὸ ἀπιτακτικὸν τοῦτο ἐρώτημα.

Τὸ Ν.Α.Τ. ἀμεσώτερον ἔνδιαφερόμενον διὰ τὴν τύχην τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας — θὰ εἶναι ἐπικίνδυνος ὁ ἀντίκτυπος καὶ διὰ τὴν ἰδικήν του οἰκονομικὴν ὑπόστασιν — ἔκρουσεν ἐγκαίρως τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου. Συνέστησεν ἐπιτροπὴν ἐκ τῶν εἰδικοτέρων μελῶν τοῦ συμβουλίου του, ἡ δόποια, ἔστοι καὶ προχείρως, ἐμελέτησε τὸ θέμα τῆς ἐνισχύσεως τοῦ Κεφαλαίου. Τὰ σχετικὰ συμπεράσματα ὑπεβλήθησαν ἀμέσως εἰς τὸ 'Υπουργείον μὲ τὴν παράκλησιν, ὅπως ἀποτελέσουν τὴν βάσιν μιᾶς εὐρυτέρας συζητήσεως ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ 'Υπουργού.

Ταῦτα ἔγενοντα περὶ μῆνα Μάρτιον. "Ήδη εἰσήλθομεν εἰς τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ 'Ιουλίου καὶ ὅμως ἀπάντησις δὲν ἔδοθη εἰς τὴν πρότασιν τοῦ Ν.Α.Τ. Νὰ τὸ ἀποδώσωμεν εἰς τὸ ράθυμον τῆς γραφειοκρατίας ἡ εἰς τὴν Ἐλλειψιν ἔνδιαφέροντος;

Καὶ θὰ ἡδύναντο νὰ ἀποτελέσουν πράγματι μίαν βάσιν αἱ ὑποδείξεις τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Ν.Α.Τ. διὰ τὴν ὑπωδήποτε ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν τῆς δεινῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας. Συνοφίζομεν τὰς κυριωτέρας ἐξ αὐτῶν: "Ολα τὰ περισσεύματα τοῦ Α.Ο.Κ.Π. νὰ περιέλθουν εἰς τὸ Κ.Α.Α.Ν. Νὰ καθιερωθῇ εἰσφορὰ τῶν συνταξιούχων ναυτικῶν ἔναντι τῆς παρεχομένης εἰς αὐτοὺς ἴστροφαρμακευτικῆς περιθλάφεως. Νὰ μεταβιβασθῇ εἰς τὸ Κεφάλαιον 'Ανεργίας ἡ κυριότης τῶν κτηρίων καὶ τῶν ἐγκαίραστάσεων τοῦ Νοσηλευτικοῦ 'Ιδρυματος. "Υποδεικνύεται ὡσάντως ἡ αὔξησις τῶν ὑπέρ τοῦ Κ.Α.Α.Ν. κοινωνικῶν πόρων, ἡ καθιέρωσις εἰδικοῦ ἐνσήμου τοῦ ὅποιους τὰ ἔσοδα θὰ διατεθοῦν ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου καὶ, τέλος, νὰ γίνῃ ὁ διοικητικὸς καὶ οἰκονομικὸς διαχωρισμὸς τούτου ἀπὸ τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον, προκειμένου νὰ ἀποτελέσῃ αὐτοτελῆ ὄργανοισμὸν μὲ ιδίους πόρους καὶ χωριστὰς διαπάνας.

"Ἄλλ' ἔστω καὶ μετὰ τὴν τόσην ἀδικαιολόγητον καθυστέρησιν, ἐπιβάλλεται τὸ ταχύτερον νὰ πραγματοποιηθῇ εὑρείσα σύνεκψις τῆς συμμετοχῆς τῶν ἀρμόδιων τοῦ ὑπουργείου καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων διὰ νὰ συζητηθοῦν αἱ προτάσεις αὐταῖς. 'Εκείνο τὸ ὄποιον ιδιαιτέρως τονίζεται εἶναι ὅτι τὸ Ν.Α.Τ. δὲν ἥμπορει καὶ δὲν πρέπει νὰ θίξῃ τὰ ιδιά του κεφάλαια διὰ τοὺς ἀνέργους. "Ισως ἡ μακαριότης, μεθ' ἡς ἀντιμετωπίζουν τὸ σοδαρὸν τούτῳ ζητήματος ἡ ἀρμόδιοι τοῦ Υ.Ε.Ν., νὰ φέύγεται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἔχουν τινες ἐκ τῶν ἐν τέλει προεξοφλήσεις ἀπὸ τούδε τὴν γενναίαν βοήθειαν πρὸς

τὸ Κ.Α.Α.Ν. τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαχικοῦ Ταμείου. Είναι πράγματι, ἡ εὐκολωτέρα, ἀλλὰ καὶ ἡ πλέον ἐπικίνδυνος λύσις. 'Επ' αὐτῆς ἐπαναπάνονται.

XAPIN ANAΨΥΧΗΣ

'Ἐπανερχόμεθα εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιδιωκομένης ἀποστολῆς εἰς Παρισίους, παρὰ τῷ Ο.Ε.Ο.Σ., ἐνὸς Πλοιάρχου-Λιμενικοῦ. Πληροφορούμεθα ὅτι, παρὸ τὰς ἐπιμόνους συστάσεις τῆς στήλης οὐτῆς, ἡ σκέψης τῆς ἀποστολῆς δὲν ἔγκατείθη.

Θέλομεν, ὅμως, νὰ πιστεύωμεν, ὅτι ὁ κ. 'Υπουργὸς θὰ θελήσῃ νὰ ἐπανεξετάσῃ τὸ ζῆτημα καὶ μὲ καποιαν ἐπιφύλαξιν θὰ δεχθῇ τὰς εἰσηγήσεις τῶν ὑπηρεσιῶν του. 'Απὸ τὸν προσφάτως ἐπισκεφθέντα τὸν Ο.Ε.Ο.Σ. κ. Διευθυντὴν τῶν Μελετῶν τοῦ ὑπουργείου ἡμορεῖ ὁ κ. 'Ανδριανόπουλος νὰ πληροφορηθῇ ἐπὶ τοῦ ὄντος καὶ κατὰ πόσον ἡ μόνιμος παρουσία εἰς Παρισίους τοῦ Λιμενικοῦ διξιωματικοῦ κρίνεται ἀναγκαῖα. Καθ' ἡμάς δὴθεν δι' ὑπηρεσιακούς σκοπούς, εἰς τὴν πραγματικότητα, ὅμως, χάριν ἀναψυχῆς, ἀποστολὴ θὰ ἀπέτελει πρᾶξιν ίκανην νὰ ἐπισύρῃ τὴν ἐπίκρισιν. Εἰς βάρος τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ Κεφαλαίου 'Ανεργίας δημιουργεῖται μία ἄσκοπος καί, φυσικά, ἀπαράδεκτος διαπάνη.

AIA THN GRAMMHN KYPKOY

Πρέπει ὁ κ. 'Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ ἐπαναφέρῃ εἰς τὸ 'Υπουργὸν Συμβούλιον πρὸς συζήτησιν τὸ ζῆτημα τῆς δι' ἐπιχορηγήσεως συστάσεως τῆς γραμμῆς Κύπρου. Τὰ συμφέροντα ποὺ πρόκειται νὰ ἔχουν προτερηθῆση ἡ γραμμὴ αὐτὴ — συμφέροντα ἐθνικὰ καὶ οἰκονομικά — είναι εἰς δόλους γνωστά. Ζῆτημα οἰκονομιῶν προσβάλλεται, χωρίς, ὅμως, νὰ διακριθεῖται καὶ τὸ υψός τῆς διαπάνης. Καθ' ἡμάς δὲν πρόκειται νὰ είναι μεγάλη. Τρία, τὸ πολύ, ἐκτομούριοι δραχμῶν θὰ ήσουν ἀρκετά διὰ τὴν ἔδυδοναδιαίσιαν γραμμήν, μὲ σκάφος ἐπιβατηγὸν εὐπαρουσίαστον, ταχύ, ίκανάς διαθέτον θέσεις.

"Ἄς θεληστὸν ὁ κ. 'Υπουργὸς νὰ ἀκούσῃ τὰς σχετικὰς ἀπόψεις καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ὃστε προποιασμένος εἰς τὰς λεπτομερείας καὶ τὴν διαπάνην νὰ εἰσηγηθῇ τὰ δέοντα εἰς τοὺς ἀρμόδιους συναδέλφους του. 'Η γραμμή, πάντως, πρέπει νὰ ἀρχίσῃ καὶ τὸ ταχύτερον μάλιστα. Σκάφη, εύτυχως, κατάλληλα διαθέτομεν. Παράλειψιν ἀσυγχώρητον ἀποτελεῖ διὰ τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος ἡ ἔξυπρέτησης τῆς ἀπευθείας ἐπικοινωνίας τῆς 'Ελλάδος μὲ τὴν Μεγαλόνησον διὰ τὰ σκαφῶν τουρκικῶν καὶ ιταλικῶν.

YPO THN OΞYTERAN TOY MOPFH

"Άθροια ἡ ἀναγνώρισις παρηλίκων σκαφῶν ὡς ἐπιβατηγῶν ἀκτοπλοϊκῶν. 'Απὸ τῆς Ιησού Ιουλίου ἐπανεφέρθη, ὡς γνωστόν, ἡ περὶ 20ετίας πρόβλεψις διὰ τὰ νεονολογούμενα ἀκτοπλοϊκά ἐπιβατηγά σκάφη καὶ δοσοὶ στοὺς τελευταίους αὐτοὺς μῆνας, δραματιζόμενοι τὸ χρονόδαλλον δέρας, ἐσπεύσαν νὰ ἀγόρασσον τὸ οίονδηπότε παρηλίκων πλοίον διὰ νὰ χειροτερεύσουν — σχινὰ νὰ βελτιώσουν — τὴν θέσιν τῆς ἀκτοπλοούσης ναυτιλίας, προσεπάθησαν νὰ ἐπιτύχουν ἐγκαίρως τὴν ἀναγνώρισιν.

"Ἀποτέλεσμα: Τὸ ἐντὸς ὀλίγου χρόνου ἀδιαχώρητον εἰς τὰς ὀλίγας γραμμάς τοῦ ἐσωτερικοῦ, μὲ διπλάς καὶ τριπλάς συναναχωρήσεις τὴν αὐτήν ἡμέραν καὶ ώραν. 'Ο καταμερισμὸς τῆς κινήσεως εἰς τόσα καὶ τόσα σκάφη θὰ προκαλέσῃ τὸν συναγωνισμὸν — ηρχισεν ἥδη — καὶ τὴν οἰκονομικὴν καταστροφὴν δόλων τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων. 'Υπευθύνος δὲν θὰ είναι ἄλλος τις παρὰ αὐτὴ ἡ Κυβερνησίς, ηγίτης ἐπέτρεψε νὰ δημιουργηθῇ, χωρὶς κανένα πρόγραμμα, ὁ πληθωρισμός.

Καὶ τώρα, μετὰ τὴν προσθήκη δέκα περίπου πάσης προελεύσεως καὶ ποιότητος σκαφῶν εἰς τὴν ἀκτοπλοούσαν ναυτιλίαν καὶ τὴν ἀποτυχίαν τῶν διαπραγματεύσεων μὲ τὴν Πορτογαλίαν, μελετάται ἡ παραγγελία εἰς τὴν Φινλανδίαν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιβατηγῶν μὲ ἀνταλλαγὴν καπτῶν!

"Ἡ προχειρολογία, δηλαδή, καὶ τὸ ἀπρογραμμάτιστον, τὰ κύρια αὐτὰ γνωρίσματα πάσης κρατικῆς ἐνέργειας, ἔχουν ἐν προκειμένῳ τὴν πλήρη των ἐφαρμογῶν. 'Επιτρέπομεν ἀφ' ἐνὸς τὴν προσθήκην εἰς τὴν

NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY S. G. COTTAKIS & C^o.

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

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

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

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

άκτοπλοσύσαν ναυτιλίαν κάθε παρηλίκου σκάφους, διατηρούμεν είσετι έν υπήρεσία και τὰ πάσης ἡλικίας ἀνεγνωρισμένα ἐπιβατηγά, ἐπὶ πλέον δὲ θέλομεν γὰ παραγγείλωμεν καὶ ὅλα εἰς τὰ ξένα ναυπηγεῖα. Καὶ ἀφοῦ δὲν σκέπτονται οἱ παρὰ τὴν Κυθερνήσει ἀρμόδιοι τὴν σπατάλην τῶν ιδιωτικῶν κεφαλαίων — ὑπέρ τὸ ήμισυ ἔκατον μύριον λιρῶν Ἀγγλίας — τὴν ἀδικαιολόγητον διαρροὴν τόσου συναλλάγματος διὰ καύσιμα, ὑλικά καὶ ἐφόδια, δὲν λυπούνται, τούλαχιστον, τὰ χρήματα τοῦ Δημοσίου, αὐτὰ ποὺ ἀσκόπως θὰ δαπανηθοῦν διὰ τὴν ναυπηγησιν καὶ ἄλλων σκαφῶν;

"Ἄς ἀπόφασίσουν, ἐπὶ τέλους, τὶ συγκεκριμένως ἐπιδιώκουν. Θέλουν τὰ νεότευκτα ἢ τὰ παρήλικα; Καὶ τὴν ἀπόφασίν των αὐτὴν ἃς τῆς ἐφαρμόσουν.

Ἐφέτος ἡ κίνησις τῶν ἐπιβατῶν — δεδομένης τῆς ἔδω κρατουόσης οἰκονομικῆς δυσπραγίας — προσβλέπεται μικροτέρᾳ τῆς περυσινῆς. Τὰ σκάφη θὰ είναι περισσότερα καὶ αἱ κατὰ πλοίον εἰσπράξεις, λόγῳ τοῦ συναγωνισμού, λίγαιναι περιωρισμέναι. Ἡ ἔξοφλησις τῶν δύσων συνθήσησαν καὶ θὰ συναρθδοῦν διάφερον διὰ τὰς ἑκτελουμένας τολμηρὰς μετασκευάς τῶν σκαφῶν πρέπει γὰρ θεωρῆσαι ἀδύνατος.

‘Η χειμερινή περίοδος θὰ μᾶς εύρῃ μὲ τὸ ἀκτόπλοικὸν πρόδηλημα ὑπὸ τὴν δύντεραν του μορφῆν. Θὰ ἔχῃ τὸ θάρρος καὶ Κυβέρνησις νὰ ἐπιζητήσῃ τὴν ἐπίλυσίν του; Οὐδὲ αὐτὸς ὁ ἀναγκαστικὸς συνεταιρισμὸς (ΚΔΑΣ), ἡ προσφιλὴς σκέψις ὡρισμένων πελαγοδρομούντων ἀρμοδίων, θὰ εἶνε πλέον ἐφικτός. Ἐκτὸς ἂν ή Κυβέρνησις εἰς ἐπανόρθωσιν τῶν ιδίων της σφαλμάτων, ὀποφασίσῃ τὴν ἔκτακτον οικονομικὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἐπιχειρήσεων, τὴν ἐπιχορήγησιν δηλαδή. Πρὸς τὰ ἔκει ἀνεπτορέπτως φερόμεθα. Οἱ ἐφόπλισται δὲν θὰ ἡμέρησουν νὰ διατηρήσουν — πλὴν τινῶν ἔξαιρεσεων — τὰ σκάφη των ἐν κινήσει. Διὰ τὴν ἐπαλήθευσιν τῶν προβλέψεών μας αὐτῶν ἀμφιβολίαν τινα δὲν ἔχουεν.

TO KENTRON NAYTIAIKON ΣΠΟΥΔΩΝ

Αξιέπαινον τὸ ἔργον τοῦ Κέντρου Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν κατὰ τὸ πρώτον ἔτος τῆς λειτουργίας του. Παρὰ τὰς οἰκονομικὰς δυσχερείας, τὰς ὁποίας ἀντεμετώπισεν ἡ Διοίκησίς του, τὴν στενότητα χρόνου καὶ τὴν Ἐλλειψιν, ώς ἦτο φυσικόν, ἐπαρκούς περὶ τὴν λειτουργίαν του πείρας, ἐπέτυχε τούτῳ νά καλύψῃ τοὺς τεθέντας κατὰ τὴν ἴδρυσιν του ἀντικειμενικούς σκοπούς. Ἡ πρώτη ὅμας ἔξ εἰκαστὸν σπουδαστῶν εἶχε μίαν ἵκανοποιητικὴν θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν ἔξοικειώσιν μὲ τὰ κύρια θέματα τῆς Ναυτιλίας, ἀπόδειξις δὲ τούτου ὁ χαρακτήρ τῶν ἐπὶ πτυχιών ἐργασιῶν, τὰς ὁποίας πολλοὶ ἔξ αὐτῶν ἀνέλαβον νά διατραγματευθοῦν.

Δίδουν μίαν ίδεαν τής πολυπλεύρου ειδικής μορφώσεως, τήν όποιαν έπειδωξε τό Κέντρον νά παράσχῃ εἰς τοὺς σπουδαστάς του. 'Αναφέρομεν ἐνδεικτικῶς τινάς ἐκ τῶν ἔργων αὐτῶν : «Ἡ συναλλαγματικὴ κατάστασις τῆς χώρας καὶ ἡ ἐπίδρασις τῆς ναυτιλίας εἰς τὴν διαμόρφωσιν τοῦ ἴσοχυροῦ ἔξωτερικῶν πληρωμῶν», *«Περὶ ιστιοφόρου ναυτιλίας»*, «Ἡ σημασία τῶν λιμένων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορίου», *«Ἡ σημασία τῆς ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλιακῆς πίστεως ἐν Ἑλλάδι»*, *«Ὀργάνωσις λογιστηρίου ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων»*, *«Πλοίαιψυχεῖσ»*, *«Ἡ κρατούσων ναυτιλιακὴ κρίσις»*, *«Ἡ ἑφαρμογὴ τῆς παραγωγικότητος εἰς τὴν Ναυτιλίαν»*, *«Περὶ ναυαγιαρεσιῶν καὶ ἀνέλκυσεως ναυαγίων»*, *«Περὶ ναυο-συμφώνου Gencon. Ἀσφάλεια καὶ ἐλλείφεις αὐτοῦ»*, τὸ λογιστικὸν σχέδιον κλπ.

Δέν κατηρίθισαν πλήρως οι σπουδασταί τού Κέντρου εἰς δόλους τούς τομεῖς τῆς διδακτέας ὅλης. 'Υπῆρχαν καὶ σημαντικά κενά. Εἰς τὴν εκμάθησιν τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης, αἱφνης, πολλοί ήσαν οἱ ὑστερήσαντες, οἵτινες, ὃν ἐν τῷ μεταξὺ δὲν βελτιώσουν τὰς γνώσεις των, δὲν θά δυνηθοῦν να λάβουν τὸ σχετικὸν ἀποδεικτικὸν κατὰ μήνα 'Οκτώβριον.' Αριθμός σπουδαστῶν, ἑκαίνοι, οἱ ὅποιοι συστηματικώπερον εἰργάζονται, στερεάς βάσεις τῆς ἀγγλικῆς ἀπέκτησαν εἰς τὰς ἔξαώρους καθ' ἑδδομάντια διδασκαλίας τῆς γλώσσης. Διαβάζουν οὗτοι, γράφουν καὶ μεταφράζουν ἀγγλικά κείμενα, ἀναφερόμενα εἰς ναυτιλιακάς ἐργασίας, μὲ ἀρκετὴν εὐχέρειαν. Δύνανται, τώρα, συστηματικώπερον μελετώντες, μόνοι των, νὰ τελειοποιηθοῦν..

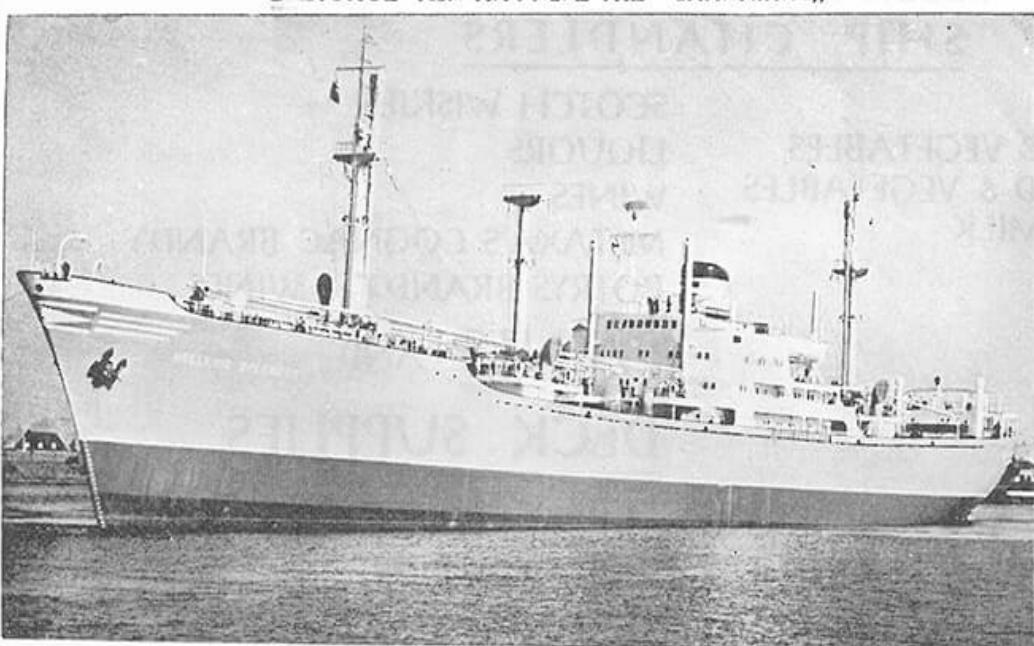
Κατά τὸ πρῶτον ἔτος τῆς λειτουργίας τοῦ Κέντρου Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν — διὰ νὰ ἐπιχειρήσωμεν ἔνα σύντομον ἀπόλογισμόν — ἐνεγράφθησαν συνοικιώς 20 πουσδρατού, παρηκολούθησαν δὲ τακτικῶς τὰ μαθήματα ἑκατόν. Ἐξ αὐτῶν, 83 ἐδίλλωσαν συμμετοχὴν εἰς τὰς κατὰ μῆνα 'Ιουνίου διενεργηθείσας ἐπὶ πτυχίῳ ἔξετάσεις.

Πέραν τής προβλεφθείστης διδακτέας Ολης, ή όποια πλήρως έξηγτληθη, ωργανώθη διά τούς σπουδαστάς του Κέντρου σειρά διαλέξεων περὶ τῆς τεχνικῆς μορφῆς τῶν λιμένων καὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῶν, ὑπὸ τῶν κ. Πίπσα, Μίληση καὶ Ἀθανασοῦλια, ὡς καὶ ἐπισκέψεις δι' ἐπιπότιον διδασκαλίαν εἰς τὰ Ναυπηγεῖα Νιάρχου, τὸ ὑπερωκεάνιον ὄχημα τοῦ Ολυμπίας καὶ τὰ γραφεῖα τῆς «Ἐλληνικῆς».

Συνήντησε, βεδαίως, οίκονομικάς δυσχερείας, ώς προαινέφθη; ή Διπλίκησις τού Κέντρου, κατά τό πρώτον ἔτος της λειτουργίας του. "Οχι, οἶμας, μεγαλύτεράς τῶν ἔξι ἀρχῆς προβλεψθείσῶν. Καὶ τούτο, διότι τὰς ἐγγραφέντων καὶ φοιτησάντων σπουδαστῶν, ἡσσα διπλάσια, περίπου, τῶν προϋπολογισθέντων. Οὕτω, τὸ ἔλλειμμα ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ

Κέντρου κατά τό 1958—59 άνηλθεν εις 120 χιλιάδας δραχών, έλπιζεται δὲ νὰ περιορισθῇ σημαντικῶς, τῇ συμβολῇ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου.

"Ηδη, τὴν Διοίκησιν τοῦ Κέντρου Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν ἡρχισε νὰ ἀπασχολῇ ἡ ἀρτιωτέρα δργάνωσις τῆς λειτουργίας του, κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος. Μελέτῃ συγκεκριμένων, αὕτη τὰ θέματα τῆς ἀτελούς φοιτήσεως ἀπόρων σπουδαστῶν, τῆς στενωτέρας συνεργασίας μετὰ τῶν ναυτιλιακῶν γραφείων καὶ δργανισμῶν, τῆς ἐκδόσεως μιᾶς πλήρους ἀνασκοπήσεως τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς κινήσεως κατὰ τὸ 1958, ὡς καὶ τὴν ὀργάνωσιν ἑδρομάδος ναυτιλιακῶν διαλέξεων κατὰ μῆνα Νοέμβριον. Πρός ἐν εἰστέι σημείον, πέραν τῆς βελτιώσεως τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τοῦ Κέντρου καὶ τῆς καλυτέρας δργανώσεως τῆς λειτουργίας του, ἔχομεν τὴν γνῶμην, ὅτι θὰ πρέπει νὰ κατευθυνθοῦμε ἡδη εἰ προσπέσαι, τόσον τῆς Διοικήσεως αὐτοῦ, ὅσον καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν καὶ ναυτικῶν δργανώσεων. Ἐπιβάλλεται νὰ ἀνοιγούν τὸ



Τό το «Ελλενική Σπλένταρ» («Hellenic Splendour») είναι τό πρώτων παραδοθέν από τρία άδελφά σκάφη, παραγγελθέντα εις τά ναυπηγεῖα τού «Εμδεν (Rheinstahl Nordseewerke) από τήν «Ελληνικήν έταιρίαν τακτικών γραμμών. Από μηνὸς ήδη (24 Ιουνίου) απέπλευσεν έκειθεν διά τοὺς βορειοσαρικανικοὺς λιμένας, διώς φορτώση καὶ άναλάβη τά τακτικά τού δρομολόγια διά τήν Μεσόγειον, «Ερυθρᾶν Θάλασσαν καὶ τάς Ινδίας (Αλεξάνδρειαν, Πόρτ Σουδάν, Τζέδδα, Καράται, Βομβάνη, Μαντράς, Ραγκούν, Καλκούτταν, Τσιταγκόκγ). Τά κύρια χαρακτηριστικά τού σκάφους ἔχουν ὡς ἔξης: Είναι χωρητικότητος 10.700 τόνων d.w. μὲ ανοικτὸν τό σέλτερ-ντεκ καὶ 13.200 τόν. d.w. μὲ κλειστόν. Είνε δηλοκίνητον (μηχαναὶ M.A.N.) καὶ ἀνέπτυξε κατά τάς δοκιμάς ταχύτητας 18.5 μιλῶν καθ' ὥραν. Ή εἰς φορτίον χωρητικότητος του είνε 659.588 κ. π. εἰς δέματα, περιλαμβανομένου καὶ φυκτικοῦ χώρου 14.705 κ. π. Ο χώρος αὐτὸς κατανέμεται εἰς τέσσαρα διαμερίσματα. «Εκαστον ἔχει διάφορον θερμοκρασίαν, ἀνάλογον πρός τάς ἀνάγκας τοῦ φορτίου. Επιπροσθέτως τό πλοϊον διαθέτει τέσσαρας δεξαμενάς (deep tanks) διά ρευστὰ φορτία. Αθφονα προσφέρονται τά μέσα φορτεκφορτώσεως. Τό πλοϊον διαθέτει 16 γερανούς καὶ ισάριθμα βαρούλκα, ικανότητος 5 τόνων. Εναὶ ἐπίστης φορτωτήρα μεγάλων βαρῶν εἰς τό κύτος ἄριθ. 2 διά 50 τόνων καὶ ἔτερον εἰς τό κύτος ἄριθ. 4 διά 30 τόνων. Θέσεις εἰς τό μέσον τοῦ σκάφους διά 12 ἐπιβάτας διατίθενται εἰς 6 καμπίνας. «Ολα τά διαμερίσματα ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος ἔχουν ἔγκατάστασιν κλιματισμοῦ. Οιούσανται οὐσιώδης στόλος τῆς «Ελληνικῆς», μετά τήν παραδοσήν μέχρι τέλους Ιανουαρίου τού 1960 τῶν δύο ὅλων ἀδελφῶν σκαφῶν, θά ἀπαρτίζεται ἀπό 25 ἐν δύο σκάφη, ἑκ τῶν διώς ποιών τά δέκα νεότευκτα, δύο ὑπὸ τήν Κυανοδείπευκον.

Μόνον κατά τὸν τρόπον αὐτὸν ούσιαστικὸν περιεχόμενον θὰ ἀπονήσῃ ἡ ἀναλόφθεῖσα προσπάθεια τῆς καταλλήλου θεωρητικῆς πρεστοιμασίας διοικητικῶν στελεχῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν, διότι μόνον κατά τὸν τρόπον αὐτὸν οἱ οὕτω πρεστοιμαζόμενοι νέοι δὲν θὰ διαφέρουν πρὸς ἄλλας, ἀσχέτους μὲ τὴν Ναυτιλίαν, ἀπασχολήσεις.

Πρέπει νὰ σημειωθῇ ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι διλγώτεροι τῶν τριάκοντα θὰ εἰναῑ ἔφετος οἱ ἀπόφοιτοι τοῦ Κέντρου, οἱ δόποιοι θὰ ἀναζητήσουν ἐργασίαν. Οἱ ἄλλοι, οἱ περισσότεροι, ἐργάζονται ήδη εἰς ναυτικάς ἐπιχειρήσεις η εἰς κρατικάς ὑπηρεσίας σχέσιν ἔχουσας μὲ τὴν Ναυτιλίαν.

Πρόκειται περὶ ἀριθμοῦ, δοσὶς εὐκόλων, παρὰ τὴν ὑφισταμένην κρίσιν, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀπορροφήθῃ ἀπὸ τὰς ἐν Ἑλλάδι καὶ ἀλλοδαπῇ ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις. Ἀρκεῖ νὰ ὑπάρξῃ ἡ καλὴ θέλησις καὶ θετικὸν τὸ ἐνδιαφέρον.

KANONIEMOI EΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Ἐντὸς τοῦ τρέχοντος μηνὸς, η ἀρμοδία ὑπηρεσία τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας θὰ ὑποδάλῃ εἰς τὸ Συμβούλιον 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τὸ σχέδιον Κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, ὡς τούτῳ ἀνεμορφώθη κατόπιν ούσιωδῶν τροποποιήσεων, τάς δοτίας πρό-έτεινον αἱ ἐφοπλιστικαὶ καὶ ναυτεργατικαὶ ὅργανσεις ὡς καὶ αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι: 'Εθνικὴ Ἐλληνικὴ Γραμμὴ Ἀμερικῆς, ΕΛΜΕΣ, Ἐταιρία Νομικοῦ. Ἐπλίζεται, ὅτι τὸ Συμβούλιον 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ θὰ ἐγκρίνῃ ἀνευ καθυστερήσεως τὸ τελικὸν τοῦτο σχέδιον τοῦ Κανονισμοῦ, ὡςτε νὰ ἐπακολουθήσῃ ἀμέσως ἡ ἔκδοσις τοῦ ύπο τοῦ Ν.Α.Τ. ὡς διατετιμένου ἐντύπου.

"Ἐνα κενὸν εἰς τὴν καθ' ὅλου ὅργανωσιν τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων θὰ καλύψῃ ὁ ὑπὸ ἔγκρισιν Κανονισμός. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν 180 ἄρθρων τοῦ, διὰ τῶν δόποιων δρίζονται λεπτομερῶς τὰ καθήκοντα καὶ αἱ ὑποχρέωσεις τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας αὐτῆς, ὁ πλοίαρχος εὐχερῶς θὰ δύναται νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὰ ἀναφύμενα ζητήματα κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας ἐπὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν καὶ μεσογειακῶν ἐπιβατηγῶν καὶ τῶν ὑπερωκεανῶν.

Τὴν ἀρμοδίαν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας θὰ πρέπει παραλλήλως νὰ ἀπασχολήσῃ καὶ ὁ ἐκσυγχρονισμὸς τοῦ ἐτέρου Κανονισμοῦ τοῦ ρυθμίζοντος τὰ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν φορτηγῶν

πλοίων. Ἔτέθη οὗτος ἐν ἴσχυι πρὸ μᾶς εἰκοσαετίας περίπου — ἐκρώθη τὸ 1940, κατόπιν μελέτης δέκα ἑταῖρων διὰ τὴν σύνταξιν του — καὶ εἶναι φυσικὸν αἱ τεχνικαὶ ἔξελίξεις εἰς τὰ πρωστήρια συστήματα τῶν πλοίων, ἀνεδαφικά νὰ κατέστησαν πλείστα σὸσα σημεῖα του. Μελέτη, δῆμως, ἐμπεριστατωμένη καὶ ἔξουχιστικὴ θὰ πρέπει νὰ διενεργηθῇ πρὶν ἡ ὁ κανονισμὸς αὐτὸς φθάσῃ εἰς τὴν ἐπικύρωσιν. Τὸ θέμα εἶναι λεπτόν. 'Αναγέται εἰς τὸ κόστος τῆς κινήσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου, τὴν συγνωνιστικὴν του ἰκανότητα.

'Ἐκσυγχρονισμόνος ὁ Κανονισμὸς οὗτος, θὰ ἡδύνατο νὰ περιλάβῃ καὶ κεφάλαιον, ρυθμίζον τὰ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν δεξαμενοπλοίων. Εἶναι πολλὰ αἱ ίδιομορφίαι της, αἵτινες παρέχουν καθημερινῶς ἀφορμὴν εἰς προστριβάς καὶ παρεχηγήσεις. 'Επιβάλλεται δῆμην ἡ κατὰ ἔια πάγιον καὶ ἀδιάβλητον τρόπον ἀντιμετωπίσις των. Διαθέτομεν ἡδη ἰκανὸν ἀριθμὸν δεξαμενοπλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν ὡς καὶ ὑπὸ ξενας — μετά τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῆς Π.Ν.Ο. συμβεβλημένων — ἐπὶ τῶν ὅποιων χιλιάδες τινὲς ναυτικῶν μας ἀπασχολοῦνται.

H ΠΛΗΡΩΜΗ ΤΩΝ ΔΙΟΔΙΩΝ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΣ

Δημοσιεύομεν κατωτέρω μετάφρασιν τῶν τελευταίων Κανονισμῶν, τεὺς δόποιος ἔξεδωκεν ἡ εἰς Αἴγυπτον ἀνωτάτη ἐπιτροπὴ 'Ελέγχου Συναλλαγμάτος, δύσον ἀφορά τὴν πληρωμὴν τῶν διοδίων τοῦ Σουέζ:

1). Τέλη καταβαλλόμενα πρὸς διάπλουν τῆς Διώρυγος ὑπὸ πλοίων θὰ εἰσπράττωνται ὡς ἀκολούθως: α). Τὰ πλοῖα, ἀτίνα δὲν τελούν ὑπὸ χρονοναύλωσιν η ταξιδεύουν ὑπὸ ναύλωσιν ἀπλοῦ } Παρὰ τῆς χώρας τῆς κατοικίας τῶν πλοιοκτητῶν.

β). Διὰ πλοῖα τελούντα ὑπὸ ναύλωσιν ἀλλων, παρὰ ναύλωσιν ταξιδίου. } Παρὰ τῆς χώρας τῆς κατοικίας τῶν ναυτών.

Πλοιοκτήται η ναύλωσι—ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως—θὰ ἀναφέρωνται ἐφεξῆς ὡς «πληρωμὴ της ἀνωτέρω ύπο τοῦ άριθ. 1 παραγράφου, η πληρωμὴ τῶν τελών τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ πρέπει νὰ γίνεται ἐν Αἴγυπτῳ εἰς οἰγυπτιακάς λίρας διὰ χρεώσεως «Λογαριασμοῦ Ναυτιλίας ἀριθ. 1» ἐκάστης χώρας τῆς κατοικίας τῶν πληρωτῶν. Πρὸς

"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

BOTRY'S 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

τὸν σκοπὸν τούτον ὁ καθ' ἔκαστον λογαριασμὸς Νο 1 θὰ τροφοδοτήται δι' ἐνὸς ἐκ τῶν ἀκολούθων μετατρεψίμων νομισμάτων:

Δολλαρίων 'Ην. Πολιτεῖν, δολλαρίων καναδικών, λιρῶν στερλιών, γερμανικῶν μάρκων, ιταλικῶν λιρεττῶν (πολυπλέυρων), ἐλευθέρων ἐλεβιτικῶν φράγκων, βελγικῶν φράγκων, δανικῶν κορωνῶν, νορβηγικῶν κορωνῶν, σουηδικῶν κορωνῶν, δλλανδικῶν φιορινίων, πορτογαλικῶν σκούδων.

Ο ίνδικός «Λογαριασμὸς Ναυτιλίας ἀριθ. 1» δύναται νὰ τροφοδοτῆται διὰ τῶν ἀνωτέρω μετατρεψίμων νομισμάτων ἢ δι' ίνδικῶν ρουπίων.

3) Μεταφοραὶ δύνανται νὰ γίνωνται ἀπὸ τοὺς «Λογαριασμοὺς Ναυτιλίας ἀριθ. 1» (ἐκτὸς τοῦ ίνδικοῦ «Λογαριασμὸν Ναυτιλίας ἀριθ. 1») εἰς ἄλλους κατὰ χώρας «Λογαριασμοὺς Ναυτιλίας ἀριθ. 1».

Ὦς προκύπτει ἐτὶς παραγράφου 3, εἰναι ἡδη δυνατὸν νὰ πραγματοποιῇ ἐν Αἰγύπτῳ μεταφορὰ ἐμβάσματος γινομένου εἰς ἔνα τῶν προανφερθέντων μετατρεψίμων νομισμάτων εἰς ἔτερον «Λογαριασμὸν Ναυτιλίας ἀριθ. 1». Εἶναι, θηλαδή, τώρα δυνατὸν εἰς τοὺς ἐν Αἰγύπτῳ ναυτιλιακοὺς πράκτορας νὰ πληρώνουν τὰ τέλη τῆς διώρυγος Σουεζ διὰ σκάφη, ἀδιαφόρως τῆς ἔθνικότητός των, δι' ἐνὸς ἐκ τῶν ἀνωτέρω νομισμάτων.

Τὸ προηγούμενον, ἐν τούτοις, δὲν ἐφαρμόζεται εἰς ἐμβάσματα ληφθέντα ἐν Αἰγύπτῳ («Λογαριασμὸν Ναυτιλίας ἀριθ. 1») εἰς ίνδικὰς ρουπίας, διὰ τὰς ὅποιας δέονται νὰ ὑπάρχῃ προηγουμένη ἔγκρισις τῶν κεντρικῶν ἀρχῶν τοῦ 'Ελέγχου Συναλλάγματος.

ΑΙ ΕΔΩ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Ἡ 'Εμπορικὴ Τράπεζα τῆς 'Ελλάδος ἀπηγόρων πρὸς τὰ Ἑλληνικὰ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα τοῦ ἔξωτερού διὰ τῆς 'Ενώσεως 'Ἐφοπλιστῶν τὴν κάτωθι ἔγκυκλιον ἐπιστολὴν. 'Αναφέρεται εἰς θέματα ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέροντα :

Κύριοι,

Ἐχομεν τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὑμῶν, διὰ τὸ ἱμετέρα Τράπεζα, ιδιαιτέρων ἀποδίδουσα πάντοτε σημασίαν εἰς τὸν κλαδὸν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἐν στενῇ ἐπαρτί εὐρισκομένη, ὅχι μόνον μὲ τὰ Ναυτικὰ Γραφεῖα, ἀλλὰ καὶ μὲ τὰς ἀνά τὸν 'Ελλάδα οἰκογενείας ναυτικῶν, καταβάλλει πάντοτε πᾶσαν προσπάθειαν διὰ τὴν μετὰ προμηίας καὶ τοκυπτοῦς ἔξυπρέπτων τούτων, εἰς πᾶν ζήτημα, ὅπερ τούς ἐνδιαφέρει.

Τόσον δὲ ἄρμοδια ὑπηρεσία μας ἐν τῷ Κεντρικῷ Καταστήματι, δύον καὶ τὰ κατὰ τόπους 'Υποκαταστήματα τῆς Τραπέζης μας, ιδιαιτέρων πάντοτε καταβάλλουν προσοῦπων καὶ φροντίδα διὰ τὴν ταχείαν, ἀκριβῆ καὶ πρόθυμον ἔξυπρέπτων των.

Ἡδη, μὲ τὸν καθιερώθειαν προσφάτως ἐν 'Ελλάδι 'Μετατρεψιμότητα', καθισταται εὔκολον διὰ τὰ 'Ἐφοπλιστικὰ Γραφεῖα νὰ ὀνοίγουν παρ' ἡμῖν κατάθεσιν εἰς Λίρας 'Αγγλίας πὶ Δολλάρια καὶ νὰ μᾶς δίδουν ὅπ' εὐθέας ὅδηγίας δι' ἐνέργειαν πληρώμων εἰς τὰς οἰκογενείας τῶν ναυτιλομένων, ὥσεις καταστάσεων, τὰς ὅποιας θὰ μᾶς διεθίβαζον εἰτε τὰ Ναυτικὰ Γραφεῖα Λονδίνου, εἰτε ἀπ' εὐθέας οἱ πλοιάρχοι τῶν διαφόρων πλοίων, ἐφ' δύον μᾶς δοθῆται τοιάντα ἔξουσιοδότησις, ὑποδειγματος ὑπογραφῶν κλπ., ἀπὸ τὰ Γραφεῖα Λονδίνου (Νέας 'Υόρκης κλπ.).

Ὄ γνωστόν, οἱ «μετατρέψιμοι» λογαριασμοὶ θὰ ἔχουν τόκου 1.1)% 2% ἐπινοίας καὶ τυχὸν ἀπομένοντα ἀκροποιούμενα ὑπόλοιπα δύνανται ἐλευθέρως νὰ ἐπιστρέψωνται εἰς τὴν χώραν προελεύσεως τοῦ ἀρχικοῦ ἐμβάσματος, ἐφ' δύον μᾶς δοθῆται τοιάντα ἔξουσιοδότησις, ὑποδειγματος ὑπογραφῶν κλπ.

Ὄ γνωστόν, οἱ «μετατρέψιμοι» λογαριασμοὶ θὰ ἔχουν τόκου 1.1)% 2%

ἐπινοίας καὶ τυχὸν ἀπομένοντα ἀκροποιούμενα ὑπόλοιπα δύνανται ἐλευθέρως νὰ ἐπιστρέψωνται εἰς τὴν χώραν προελεύσεως τοῦ ἀρχικοῦ ἐμβάσματος, ἐφ' δύον μᾶς δοθῆται τοιάντα ἔξουσιοδότησις, ὑποδειγματος ὑπογραφῶν κλπ.

Τὸ ὄνοιγμα τοιούτου λογούμοιον παρὰ τὴν Τραπέζην μας θὰ εἴκε τὸ πλεονέκτημα, διὰ τοῦτο αἱ πληρωμαὶ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους θὰ γίνωνται ἀνεῦ οὐδεμιᾶς καθιστέρωνεις, ὥσεις ἀπ' εὐθέας ἐντολῶν πρὸς μᾶς, θὰ ἀποφεύγωνται τραπεζικὰ ἔξοδα Λονδίνου—'Αθηνῶν, ὡς καὶ παρανοήσις ὡς πρὸς τὸ ὄνομα καὶ διεύθυνσιν τῶν δικαιούχων, ὅτινα οὐχὶ σπανίας λαμβάνουν χώρων ἀντιγραφόμενα ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ζένων Τραπεζῶν.

Θὰ οᾶς ἡμεθα, διθεν, ὑπόχρεοι, ἔαν θελήσοπτε νὰ φέρητε τὰ ἀνωτέρω εἰς γνῶσιν τῶν μελῶν τῆς ὑμετέρας 'Ενώσεως, μετὰ τῆς διαβεβαιώσεως μας, διθεν μὲ μεγάλων εὐχαριστησιν θὰ παρέχωμεν πᾶσαν δᾶλλον συγκεκριμένην πληροφορίαν, τῆς ὅποιας ἐνδεκομένως θὰ είχον ἀνάγκην.

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ, ἐπισυνάπτομεν ἀριθμὸν ἐντύπων εἰς τὴν ἀγγλικὴν περὶ τῆς καθιερώθεισης ἐν 'Ελλάδι 'Μετατρεψιμότητος'.

Διατελοῦμεν

Μετὰ πάσης τιμῆς

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΣΟΣ Α. Ε.

Αθῆναι, 20 'Ιουνίου 1959.

Η ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΡΟΝΟΙΑ

Ἄπιστεύτως μεγάλη ἡ παρεχομένη ἀπὸ τὸν «Οἶκον τοῦ Ναύτου» ιατρο-φαρμακευτικὴ περίθαλψις εἰς τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν. Μία ἐπίσκεψις εἰς τὸ ἐδῶ κεντρικὸν κατάστημα τοῦ 'Ιδρυματος πείθει περὶ τῆς ἐκτάσεως τοῦ ἐπιτελουμένου ἔργου προνοίας. 'Υπεροκτακότοι είνεις οἱ καθημερινῶς ἐπισκεπτόμενοι τὰς ἔξωτερικὰς ιατρεῖας τοῦ ἀσθενεῖς.

Τὸ 'Ακτινολογικὸν (δωρεὰ Οἰκογενείας 'Ι. Γουλανδρῆ), τὸ Καρδιολογικὸν (δωρεὰ Γ. Βεργωτῆ), τὸ 'Οδοντοϊατρικὸν καί, τέλος, τὸ Μικροβιολογικὸν (δωρεὰ 'Αθ. 'Αναστασίου) κυριολεκτικῶς κατακλύζονται ἀπὸ τοὺς δεομένους ἔξετάσεως καὶ θεραπείας.

Τὸ πρὸ διλίγων μόλις ἑταν ἀνέγερθεν κτίριον δὲν είνει πλέον εἰς θέσιν ἀνέτως νὰ ἔχει πρετήση τὴν κίνησιν, ητις ζωηροτέρα ἀποβαίνει ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν, λόγω τῆς ἔγγραφῆς εἰς τὸ N.A.T. ὑπερεπτακοσίων πλοίων ὑπὸ ζένων σημασίας καὶ συνετῶν αὐξήσεως τῶν δικαιούμενων περιθάλψεως. 'Ολοι, ἔξι ἄλλοι, οἱ ἄνεργοι ἐπωφελοῦνται τῆς ἀργίας των, διὰ νὰ ἐπιμεληθοῦν τῆς ὑγείας των καὶ θεραπεύσουν τὰς συχνὰ ὑπὸ λανθάνουσαν κατάστασιν ἡ παρημελημένας παθήσεις των.

"Όχι δὲ πάλιας σημασίας διὰ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν εἶνε καὶ ἡ λειτουργία τῶν παιδικῶν ἔσχον. 'Εφέτος θὰ διενεργηθοῦν τέσσαρες ἀπόστολαί, ἐκάστη ἀπὸ τριακόσια παιδιά. Αἱ ἐγκαταστάσεις τοῦ 'Αγίου 'Ανδρέα δὲν ἔχουν ἀπόπειρασθεῖ, λόγω ἐλλειψεως πιστωτῶν. 'Απὸ τοῦ προσεχούς έτους ἐλπίζεται τὸ ἔργον τῶν παιδικῶν ἔσχον νὰ ἔχῃ ὀλοκληρωθῆ. Καὶ οὕτω ὁ «Οἶκος τοῦ Ναύτου» θὰ ἀποδῆ τὸ πλήρες ίδρυμα, τὸ ὑπόδειγματικόν, Κοινωνικῆς Προνοίας.

"Ἐχομεν, ὅμως, ἐπ' εὐκαιρία καὶ ὡρισμένας παρατηρήσεις νὰ διατυπώσωμεν. 'Η πρώτη ἀνάγεται εἰς τὴν ἐκτασιν τῆς παρεχομένης ιατρο-φαρμακευτικῆς περίθαλψεως εἰς τοὺς ναυτικούς τῶν ἐπαρχιῶν. Εἶνε πλημμελής δὲν είνει ἡ αὐτή μὲ τὴν ἐδῶ παρεχομένη. 'Επὶ τοῦ σοβαροῦ αὐτοῦ ζητήματος θὰ ἀσχοληθῶμεν ἐν καρῷ.

"Ἡ δευτέρα παρατηρήσεις σχέσιν ἔχει μὲ τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς ιδρύσεως τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου. Κάποτε βεβαίως θὰ τὸ ἀποκτήσωμεν. Χρειάζεται, ὅμως, ἐπιμονή καὶ υπομονή. Θὰ συγκινήσωμεν, πιστεύομεν, κάποιον ύπουργὸν τῆς Ναυτιλίας.

"Καὶ ἡ τρίτη ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀτυχὴ ὑπόθεσιν τοῦ Νοσηλευτικοῦ 'Ιδρυματος τῶν Μελισσίων. Διὰ τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν τὸ δῆματος αὐτοῦ, φαίνεται ὅτι ἔχαθη. 'Ερημην αὐτῆς ἐδωρήθη ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ Κράτος. Καὶ τώρα δὲ «Οἶκος τοῦ Ναύτου» πληρώνει διὰ τοὺς νοσηλευομένους τοῦ ὅτι καὶ οἱ ἄλλοι ὅργανοιοι προνοίας, χωρὶς οἱ ἀσθενεῖς του νὰ ἀπολαμβάνουν προνομίου τίνος εἰς τὰς θέσεις τούλαχιστον. Κανένα δικαίωμα, οὐδὲ' ἀπῆλθε προπτείας, δένται οὔτε τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας, οὔτε ὁ «Οἶκος τοῦ Ναύτου».

"Δὲν ἴσχυσαν, ἀτυχῶς, αἱ τόσαις διαμαρτυρίαι τῶν στηλῶν αὐτῶν, τοῦ κ. Παπαμιχαλοπούλου ἡ ἐπερώτησις, τοῦ κ. Μελέτη καὶ τοῦ συνεργάτου μας Θανάση Π. αἱ ἔντονοι παρατηρήσεις, καθὼς καὶ τόσων ἄλλων, διὰ νὰ συγκινήσῃ ὁ 'Ανδριανόπολος. Μοιρολατρικώτατα ἐδέχθη τὴν ἄρρηστην τοῦ συναδέλφου του ἐπὶ τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας, πάντας ουσιητήσῃ καὶ τὴν ὑπόθεσιν.

"Ισως ἂν αἱ ναυτεργατικαὶ καὶ ἐφοπλιστικαὶ ὄργανωσεις ἀξιώσουν τὴν ἐπανόρθωσιν τῆς ἀδικίας ἀπὸ τὸν κ. Πρωθυπουργόν, νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐπανασυζήτησιν, τούλαχιστον, τοῦ θέματος. Δὲν βλέπομεν, ὅμως, τὴν διάθεσιν μιᾶς τοιαύτης προσπαθείας ἀπὸ μέρους τῶν ὄργανώσων. 'Έχουν καὶ αὐταὶ — πλὴν τῆς 'Ενώσεως τῶν Πλοιάρχων — περιέλθει εἰς πλήρη ἀδράνειαν διὰ τὴν διεκδίκησιν ὡρισμένων δικαίων τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου.

"Πάντως τὸ ὄλον ζητήμα τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας πολλὰ τὰ κενὰ ἐμφανίζει ἀκόμη. 'Η ἐπιστεμένη μελέτη τῶν κατ' αὐτὴν ἐπιβάλλεται.

Η ΔΕΣΑΜΕΝΗ ΤΗΣ ΣΥΡΟΥ

Μετὰ πέντε περίπου ημέρας ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ τῆς Σύρου, πλήρως ἐπισκευασμένη, ἀποδίδεται καὶ πάλιν εἰς τὴν ἐξυπρέπετην τῶν πλοίων. Κατὰ πέντε σχεδὸν ἐδόμαδας ἐπεταχύνθη ἡ ἐργασία τῆς ἐπισκευῆς της. Τετρακότοι τόνοι νέων ελασμάτων ἐποπθετήσαν. Τὸ Νεώριον τῆς Σύρου, διῆρε άνελασθε τὴν ἐπισκευήν, κατέδειξε, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, τὴν τεχνικήν του ικανότητα.

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

**MARITIME
TECHNICAL ADMINISTRATION
LIMITED**

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία
Ἐπισκευῶν
Μετασκευῶν
καὶ
Ναυπηγήσεων

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

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

ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

GROOTHANDELSGEBOUW A-7, ROTTERDAM, TEL. 126851

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟΝ ΕΛΛΑΔΟΣ - ΙΤΑΛΙΑΣ

Φίλε Κύριε Κωντάκη,

Εἰς τὸ ἔγκριτον περιοδικὸν σας τῆς Ἰησοῦ Ιουλίου ἀπτεσθε εἰς σχετικὸν σχόλιον τοῦ θέματος τῆς ἑκμεταλλεύσεως τοῦ «Πορθμείου Ἐλλάδος—Ιταλίας, προβαίνοντες καὶ εἰς ἀπλοὺς ὑπανιγμοὺς ἐπὶ τῆς Ιδικῆς μας προτάσεως, δπως ἀντὶ τῆς ζημιογόνου διὰ τὸ Κράτος καὶ τοὺς τασσομένους τουριστικὸν σκοποὺς λύσεως τῆς ἑκποίησεως, προκριθῆ ὡς συμφερωτέρα ἢ ἑκμισθωσις τοῦ Πορθμείου διὰ τοὺς ἐν συνεχείᾳ σαφῶς ἀναπτυσσομένους λόγους.

Ἀντιπαρερχόμενοι τὸ γεγονός, διτὶ εἰς τὸ σχόλιον σας ἀναφέρεται ἀπλῶς, διτὶ «Ἐτὰ κατὰ τῆς ἑκποίησεως προβαλλόμενα ἐπιχειρήματα κείνται ἐκτὸς πραγματικότητος», χωρὶς νὰ δικαιολογήται ὁ ισχυρισμός σας οὗτος, θὰ ἐπεθυμούσαμεν νὰ σημειώσωμεν μίαν ἀντίφασιν, σαφῆ, μεταξὺ τοῦ σχολίου σας τῆς Ἰησοῦ Ιουλίου, δπου ἐπικαλούμενοι τὴν πείραν τοῦ «προσφάτου παρελθόντος», τάσσοσθε ὑπὲρ τῆς ἑκποίησεως καὶ κατὰ τῆς ἑκμισθώσεως καὶ τοῦ σχολίου σας τῆς 15ης Ιουνίου, ἣτοι πρὸ 15θημέρου, δπου στηριζόμενοι πάλιν εἰς τὰ διδάγματα τοῦ «προσφάτου παρελθόντος», δσον ἀφορᾶ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μονάδας, ὑποστηρίζετε τὴν ἐκ διαμέτρου ἀντίθετον ἀποψιν, τονίζοντες διτὶ: «Τὸ 'Υπουργεῖον Συντονισμοῦ... κλπ. ὑποστηρίζει τῷρα τὴν δρθὴν πράγματι ἀποψιν, διτὶ τὸ ὑψηλὸν κόστος τῶν πλοίων αὐτῶν θὰ δυσχεραίνῃ τὴν ἑκμετάλλευσιν τῶν καὶ ἐκ τοῦ λόγου τούτου θεωρεῖται ἀδυνατος ἡ ἑκπλήρωσις τῶν ὑποχρεώσεων ἀπὸ τὰς πιστώσεις, αἵτινες θὰ παρασχεθοῦν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις ποὺ θὰ τὰ ἀγοράσουν καὶ διτὶ τὸ Κράτος θὰ ἀπεδύνετο εἰς ἄχαριν ἀγώνα εἰσπράξεως τῶν ὄφειλομένων». Εἶναι δὲν ἐπεκαλεῖσθε τὴν πείραν τοῦ «προσφάτου παρελθόντος» θὰ ήδυνατο, τσως, νὰ δικαιολογήσῃ κανεὶς τὴν πλήρη ἀντίθεσιν τῶν σημερινῶν ἀπόψεων σας πρὸς δσα προηγουμένων ὑπεστηρίζατε.

Ἡμεῖς ἀντιθέτως, ἔχόμενοι στερρῶς τῶν ἀπόψεων μας, καὶ συμφωνοῦντες μὲ τὴν ἐπιχειρηματολογίαν τοῦ δευτέρου ἐκ τῶν ἀναφερομένων ἀνωτέρω σχολίων σας, ἐτάχθημεν εὐθέως καὶ ἐξ ἀρχῆς κατὰ τῆς ἑκποίησεως διὰ μίαν σειρὰν σοβαρωτάτων λόγων, τοὺς δποίους θεωρούμενοι σκόπιμον νὰ ὑπενθυμίσωμεν κατωτέρω:

1) Δὲν ὑπόκειται τὸ πλοῖον εἰς τὸν ἔλεγχον τοῦ Κράτους, ως ἔαν τούτο ήτο ἑκμισθωμένον.

2) Θὰ ἐπικρέμαται ὁ κίνδυνος ἐκ τῆς δημιουργηθησομένης τυχὸν καταστάσεως τῆς ἀπορρεούσης ἐκ τῆς μὴ τυχὸν ἀποδοτικῆς ἑκμεταλλεύσεως.

3) Τὸ Κράτος δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐφορμόσῃ τὴν πολιτικὴν του ἐπὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας καὶ νὰ ἐπηρεάσῃ ταύτας.

4) Η παρεχομένη ἔγγυησις δὲν εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ καλύψῃ τὴν ἀπόσθετην τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους μετὰ παρέλευσιν πενταετίας.

5) Ἀντιθέτως, θὰ ἑκμετάλλευσις τοῦ πλοίου σχετικῶς μὲ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἐπιβατῶν, θὰ εἴναι κατωτέρω εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μισθώσεως, διότι ἀλλέως θὰ ἔχῃ τὸ δικαίωμα τὸ Κράτος ἐκ τῆς συμβάσεως, νὰ κηρύσσῃ ἔκπτωτον τὸν μισθωτὴν εἰς οἰανδήποτε στιγμήν.

6) Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μισθώσεως, τὸ Κράτος δὲν λαμβάνει ὑποχρέωσιν διὰ πολυετῆ σύμβασιν, ἀλλὰ δύναται νὰ τὸ μισθώσῃ καὶ διὰ 2, 3 ή 5 ἔτη, καὶ κατόπιν, ἀναλόγως τῆς κινήσεως, νὰ ἐπωφεληθῇ μεγάλου μισθώματος, τὸ δποίον δυνατόν νὰ εἴνει ὑψηλότερον καὶ ἀπὸ τὸ ἀντίστοιχον ποσὸν τῶν δόσεων.

7) Ἐν περιπτώσει περιορισμοῦ τυχὸν τῆς κινήσεως μετὰ τὴν λῆξιν τῆς μισθώσεως καὶ πάλιν εἴναι προτιμότερον διὰ τὸ Κράτος νὰ εἰσπράξῃ μικρότερον μίσθωμα παρὰ λόγῳ ζημιῶν τοῦ ίδιοκτήτου νὰ εὐρεθῇ οὗτος εἰς δύσκολον θέσιν καταβολῆς τῶν δόσεων, νὰ ζητοῦνται διευκολύνσεις καὶ λόγω τῶν οικονομικῶν δυσχερειῶν τοῦ ἀγοραστοῦ ν' ἀποβαίνῃ πλημμελῆς η ἑξυπηρέτησις τῆς γραμμῆς.

8) Πολὺ μεγαλύτερα θὰ εἴναι η ζημιός τοῦ Κράτους ἔαν ἔγκαταλειφθῇ τὸ σκάφος εἰς αὐτὸ λόγῳ μὴ δυνατότητος καταβολῆς τῶν δόσεων μετὰ δεκαετίαν, ἔστω καὶ ἀντὶ ἀπολεσθῆ ἡ κατατεθεῖσα ἔγγυησις τῶν δολλαρίων 150.000, παρὰ ἔαν τὸ σκάφος παραληφθῇ μετὰ δεκαετίαν ἀπὸ μισθωτήν, διότι, κατὰ τὸ διάστημα τῆς μισθώσεως, θὰ ὑπάρχῃ ἔλεγχος τοῦ Κράτους ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ μηχανῶν τοῦ πλοίου.

9) Τὸ Κράτος, ἔξ ἀλλου, δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ ἐφαρμόσῃ τὴν τυχὸν κοινωνικὴν πολιτικὴν του, ὅταν δημιουργηθούν αἱ πρὸς τούτο προϋποθέσεις, τούτεστιν τὴν ἀνταλλαγὴν Ἐλλήνων σπουδαστῶν καὶ ἐπιστημόνων, τὴν καθηέρωσιν ἐργατικῶν καὶ ὑπαλληλικῶν κομιστρῶν καὶ τὰ τοιαῦτα μετὰ τῆς Ἰταλίας πρωτίστως, καὶ τῶν ἄλλων χωρῶν.

10) Ἐπίσης τὸ Κράτος δὲν θὰ δυνηθῇ νὰ περιπτώσει πωλήσεως, νὰ καθορίσῃ τὰ προστατευτικὰ μέτρα, τὰ δποία τυχὸν θὰ ἀπαιτηθῶσι μετὰ παρέλευσιν ἐτῶν διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εύπαθων ἔξαγωγιῶν προϊόντων μας.

11) Τὸ Κράτος ἔχει τὴν εύχερειαν νὰ ἀναθέσῃ, μετὰ τὴν λῆξιν τῆς μισθώσεως, εἰς διμίλον ἐπιχειρηματιῶν οἱ δποίοι, ἐνδεχομένως, νὰ είνει διατεθεῖμον δι' εἰσαγωγῆς ξένου συναλλάγματος νὰ δημιουργήσουν τουριστικὰ προϋπθέσεις ἔτι περατιέρω, ἀξιοποιούντες τὸ πορθμεῖον, δι' ἀνεγέρσεως ξενοδοχείων καὶ τουριστικῶν περιπτέρων εἰς τὰ σπουδαίτερα ἀρχαιολογικὰ καὶ τουριστικὰ κέντρα τῆς χώρας, πρέαν τῶν ἔργων τὰ δποία ἔχει προγραμματίσει δ E.O.T.

12) Ἐπιπροσθέτως: Η παρακολούθησις τῆς ναυπηγήσεως ὑπὸ τοῦ Κράτους θὰ γίνη, δπωσδήποτε, εἴτε πωληθῇ εἴτε ἑκμισθωθῇ καὶ τούτο διότι η ἔγγυησις τῶν δολλαρίων 150.000 δὲν εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ

ἀδιαφορήσῃ τὸ Κράτος ἔναντι τῶν δολλαρίων 3.185.000 τῆς ἀξίας αὐτοῦ.

13) Εἰς οὐδένα ἐφοπλιστικὸν Οίκον δύναται, ὅσον μεγάλος καὶ ὃν εἶναι, νὰ βασισθῇ τὸ Κράτος δι' ἔξφολησιν ἀπαιτήσεως ἐπὶ 25 ἔτη, εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς πωλήσεως τοῦ πορθμείου.

Πέραν, δημως, ὅλων τούτων ἔνα βασικότατον ἐπιχείρημα πείθει περὶ τῆς ἀνάγκης ἑκμισθώσεως καὶ οὐχὶ ἐκποίησεως τοῦ Πορθμείου, ως ὁρθῶς ισχυριζεθεῖ, διτὶ ὑπεστηρίζαμεν διὰ τὰ ἐπιβατηγά Μεσογειακά.

Πράγματι, τὸ Πορθμεῖον δὲν εἶναι ἀπλῶς ἔνα πλοίον, ἀποτελεῖ, οὕτως εἰπεῖν, μίαν γέφυραν καὶ ἔνα τυμῆ τῆς ἑλληνικῆς γῆς, η δὲ ἑκμετάλλευσί του δὲν δύναται νὰ κριθῇ αὐτοτελῶς, ἀλλ' ἐν συναρτήσει μὲ μίαν σειρὰν τουριστικῶν ἔργων, ξενοδοχείων, σταθμῶν ὑποδοχῆς τῶν ξένων, γκαράζ αὐτοκινήτων, ἐστιατόρων κλπ. Εἶναι, δηλαδή, τὸ Πορθμεῖον ἔνας κρίκος μιᾶς μακρᾶς τουριστικῆς ἀλύσεως, η συνοχὴ καὶ η συνέχεια τῆς δποίας δύναται, ἀσφαλῶς, νὰ διαταραχθῇ ἐφ' δσον τὸ «Πορθμεῖον» ἐκφύγη τοῦ ἔλεγχου τοῦ Κράτους, ως θὰ συμβῇ μὲ τὴν ἐκποίησίν του.

Ἀντιθέτως, μὲ τὴν ἑκμισθωσίν του, η χρησιμοποίησις τοῦ Πορθμείου θὰ προσαρμόζεται μὲ τὰς ἐκάστοτε καθοριζομένας τουριστικὰς ἐπιδιώξεις τοῦ Κράτους καὶ οὐχὶ τῶν μεμονωμένων συμφερόντων τοῦ ίδιοκτήτου. Εἰς τὴν αὐτὴν ἀκριβῶς κατηγορίαν ὑπάγονται καὶ αἱ ξενοδοχειακαὶ ἐπιχειρήσεις, ίδιοκτησίας τοῦ E.O.T., αἱ δποίας ἀκριβῶς διὰ νὰ ἐκπληρώνων τὸν σκοπὸν των δὲν ἐκποιοῦνται, ἀλλ' ἑκμετάλλευσινται ἔκάστοτε ὑπὸ τοὺς συμφερωτέρους δι' ἔκάστην περίοδον δρους. "Ενα πρόσθετον ἐπιχείρημα παρέχει η ἑκμετάλλευσις τοῦ «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» ἀπὸ τὸ E.O.T., η δποίας ἀφήνει κατ' ἔτος παθητικὸν 1.500.000 δρχ.

*Serving
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.2.

*

ALSO AT CARDIFF,
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,
HULL AND GRIMSBY.
Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.B. LN 80701

περίπου, διότι άκριδώς τὸ πλοῖον χρησιμοποιεῖται σύχι δι' ἐμπορικούς σκοπούς, ἀλλὰ διὰ γενικωτέρους τουριστικούς (μειωμένα π. χ. τιμολόγια δι' ἑκδρομικά σωματεῖα, ὄργανώσεις, ἐπισκέψεις ξένων κλπ.). Τὸ «ΣΕΜΙΡΑΜΙΣ» ναυλώνεται καὶ πρακτορεύεται ὑπὸ τοῦ Ε.Ο.Τ. ἀκριδῶς διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν σκοπῶν τούτων.

'Ἄλλα καὶ πάντα τὰ ἀνωτέρω πλεονεκτήματα θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ παριδωμεν, ἀποδεχόμενοι τὴν ἀπαράδεκτον καθ' ἡμᾶς λύσιν τῆς ἐκποίησεως, ἐφ' ὅσον θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ἔξασφαλισθῇ ἡ ἔξοφλησις τοῦ σκάφους ἐντὸς λίαν συντόμου χρονικοῦ διαστήματος.' Ἀλλὰ τὴν ὑπόθεσιν αὐτῆς οὔτε ἔσεις δὲν τολμάτε νὰ παραδεχθῆτε τονίζοντες ἀντίθετας εἰς ἀνάλογον περίπτωσιν, διτ... 'Θεωρεῖται ἀδύνατος ἡ ἐκπλήρωσις τῶν ὑποχρεώσεων ἀπὸ τάς πιστώσεις, αἵτινες θὰ παρασχεθοῦν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις ποὺ θὰ τὰ ἀγοράσουν, τὸ Δημόσιον εἰς ἄχαρι καὶ ἐπιζήμιον ἀγώνα εἰσπράξεως τῶν ὄφειλομένων θὰ ὑπερχεοῦτο νὰ ἀποδυθῇ'. 'Οθεν καὶ ἡμεῖς κηδόμενοι τῶν κρατικῶν συμφερόντων καὶ τῶν γενικωτέρων τουριστικῶν ἐπιδιώξεων ἀνέπιφυλάκτως ἐτάχθημεν ὑπὲρ τῆς ἐκμισθώσεως διὰ 2, 3 ἢ τὸ πολὺ 5 ἔτη, εἰς πρόσωπον ἀπολαμβάνων τῆς πλήρους ἐμπιστοσύνης καὶ κατὰ τῆς ἐκποίησεως τοῦ Πορθμείου.

Φρονούντες, διτὶ ἡ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ Τύπου συζήτησις ὑποδοθεῖ εἰς τὴν ὁρθὴν θέσιν τοῦ ζητήματος.

Διατελούμεν φίλικώτατα

ΠΑΝΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ

Σ.Η.Μ. «NAYTIKON XRONIKON»: 'Ο φίλος ἐπιστολογράφος λανθάνεται. Παρεμρηγεύει τὰ σσα σχετικῶς μὲ τὰ νεότευκτα ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη ἐγράψαμεν, αἱ ἀποδόσεις τῶν ὅποιων, λόγῳ τοῦ ὑψηλοῦ τῶν κόστους καὶ τοῦ κρατούντος ἐξ ἀντίθετου χαμηλοῦ ναυλογοίου, δὲν θὰ ἥσαν ἀρκετὰ νὰ καλύψουν τὰ τοκοχρεωλύσια. 'Ἐπιμόνως ὑπεδίξαμεν νὰ μὴ παραγγελθοῦν, διότι θὰ ἡτο ἀκριδῶς δύσκολος ἡ καταδολὴ τῶν δόσεων ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς των. 'Αν, ὅμως, τὸ Κράτος κατέληγεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ συμφωνήσῃ μὲ τοὺς εἰσηγουμένους τὴν ἀπόκτησιν νεοτεύκτων ἀκτοπλοϊκῶν, δὲν θὰ εἴχομεν διάφορον γνώμην ἀπὸ τὴν διατυπωθείσαν καὶ διὰ τὰ δύο μεσογειακά καὶ τὴν διατυπουμένην τώρα διὰ τὸ Πορθμείον. 'Ἐπανειλημμένως συνετήσαμεν τὴν ἐκποίησί των εἰς ιδιώτας. Τὸ Κράτος, ἀλλα τε, ἀπεδειχθή κακός διαχειριστὴς τῶν ιδίων του συμφερόντων. Τὰ δύο μεσογειακά, ὅπως τὰ τέσσαρα ἀκτοπλοϊκά, θὰ ἥσαν, ἀναμφισθήτως, ἀρτιωτέρας κατασκευῆς, ἀν τὴν ἐποπτείαν τῆς ναυτηγήσεως τῶν τὴν εἶχον οἱ ιδιώται ἐφοπλισταί, παρὰ τὸ Κράτος καὶ αἱ γνωσταὶ κουστωδίαι τῶν Ναυάρχων. Γνωρίζομεν καλῶς τὰ πράγματα: ἔγγυτατα ἔχόσαμεν τὸ πρόσφατον παρελθόν, ὡστε νὰ πιστεύωμεν, διτὶ λάθος δὲν διαπράττομεν ὑποστηρίζοντες, ὅπως τὸ Κράτος ἀποφεύγῃ τὴν ἀνάληψιν ἔργων καὶ εὐθυνῶν, τὰς ὄποιας δὲν εἶνε ὄργανικῶς προτοιμασμένων νὰ ἀναδεχθῇ.

Τὴν ἐκποίησιν, ὅμως, διὰ τὰ μεσογειακὰ ὑπεστήριξε καὶ ὁ κ. Ἀθανασιάδης. Τὴν ἀποκρούει διὰ τὸ Πορθμείον. Τὰ ὑπὲρ τῆς μισθώσεως προβαλλόμενα ἀπὸ τὸν ἐπιστολογράφον μας πλεονεκτήματα — ἀπλαὶ βασικαὶ προϋποθέσεις καὶ τῆς ἐκποίησεως — ἡμπορεῖ τὸ Κράτος νὰ τὰ διασφαλίσῃ πλήρως καὶ ἀπὸ τὸν ἀγοραστήν. Είναι ζήτημα καλῆς προβλεπτικῆς συμφωνίας καὶ ἔγγυήσεων ἐπαρκῶν. 'Ἄς φροντίσῃ τὸ Κράτος νὰ τὰς ἐπιτύχῃ, ἀπολλασσόμενον ἐν ταύτῳ τῶν πολλῶν σοβα-

ρῶν μειονεκτημάτων, τὰ ὅποια ἔχει ἡ μίσθωσις τοῦ σκάφους. Νὰ ἀποριθμήσωμεν τὰ μειονεκτήματα αὐτῷ θὰ ἔχειάστεο χῶρος πολὺς. 'Αρκούμεθα νὰ ἀναφέρωμεν τὰ δύο σημαντικώτερα: Καὶ πρώτον, διὰ τῆς ἀπὸ τοῦδε ἐκποιήσεως ἔξασφαλίζομεν τὴν ἀρτιωτέραν κατασκευήν, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τῶν ἀγοραστῶν, τῶν ὅποιων, βεβαίως, ἡ ἐπιλογὴ ὅσον ἀφορᾷ τὴν εἰδίκευσιν καὶ τὴν φερεγγυότητα ἐναπόκειται εἰς τὸ Κράτος. 'Ο τρόπος καθ' ὃν ἔξετελέσθησαν αἱ παραγγελίαι τῶν ιταλικῶν ἐπανορθώσεων μᾶς πείθει τὶ πρόκειται νὰ συμβῇ καὶ μὲ τὸ Πορθμείον ἀν λείψη ἡ ἀμεσος ἀφακολούθησις τῆς κατασκευῆς ἀπὸ μέρους τοῦ ἐνδιαφερομένου ἐφοπλιστοῦ.

Δεύτερον διὰ τῆς ἐκποιήσεως, ὥχι ὅμως καὶ διὰ τῆς μισθώσεως, ἔξασφαλίζομεν τὴν καλὴν τοῦ σκάφους συντήρησιν. Σοβαρώτατον είναι τὸ ζήτημα αὐτό. 'Ο ἀγοραστής, ιδιοκτήτης πλέον, θὰ προσέξῃ τὸ πλοῖον του καὶ θὰ τὸ περιποιηθῇ. Είναι ἡ περιουσία του. Θὰ προλάβῃ τὰς διαπανηράς ἐπισυνέας μὲ τὴν καλὴν συντήρησιν. 'Ο ἐνοικιαστής, τούναντίον, θὰ ἐπιδιώξῃ τὴν ἐντατικὴν τοῦ σκάφους ἐκμετάλλευσιν μὲ τὰς δλιγωτέρας διαπάνας. Τὸ εἰσπραττόμενον μίσθωμα δὲν θὰ ἐκάλυπτε, λόγῳ τῆς πλημμελούς συντηρήσεως, οὐδὲ τὴν ἔκτακτον φθοράν. Καὶ ὅταν τὸ Κράτος, μετά τὴν μισθωσιν θὰ παρελάμβανε τὸ σκάφος, θὰ ὑπερχεοῦτο νὰ διατανήσῃ ποσά σημαντικά διὰ νὰ τὸ ἐπαναφέρῃ εἰς κατόστασιν ἀνεκτῆν.

'Ἄλλ' ἔχομεν αὐτὰ τὰ γεγονότα, εἰς ἐπίρρωσιν τῶν ἀπόφεων μας. 'Ἄς θελῃση ὁ κ. Ἀθανασιάδης νὰ πληροφορηθῇ τὰ πόσα ἐδιπάνησεν ἡ ἑταῖρις Νομικοῦ διὰ νὰ περιορίσῃ τὰ κατασκευαστικὰ μειονεκτήματα τῶν δύο μεσογειακῶν καὶ τὰς ἀκόμη περισσοτέρας ἐκτάκτους διαπάνας εἰς ὃς ὑπεβλήθη ὁ κ. Νομικὸς διὰ νὰ τὰ συντηρήσῃ. Καὶ ἔρευνών ἀς ἐνημερωθῇ ἐπὶ τὴν καλής καταστάσεως εἰς τὴν ὅποιαν τὰ παρέλασεν ὁ κ. Ὁνάστης.

Πιστεύει, μῆπως, ὁ ἐπιστολογράφος μας, διτὶ ὁ μισθωτής θὰ ἔστεργε νὰ συμπληρώσῃ τὰς ἐλλείψεις καὶ θὰ προελάμβανε διὰ τῆς προσεκτικῆς συντηρήσεως τὴν φθοράν, ὥχι τὴν συνήθη, ἀλλὰ τὴν προερχομένην ἀπὸ τὴν κακὴν κατασκευήν καὶ τὸ κατωτέρας ποιότητος υλικον;

Θὰ μᾶς ἐπιτραπῇ νὰ πιστεύωμεν, ὅτι τελούμεν ἐν τῷ πλήρει γνώσει τῶν σσων διεδραμάτισθησαν περὶ τὰ πλοῖα τῶν ἐπανορθώσεων, ὥστε συμπεράσματα ἀδισφιλονίκητα νὰ ἔχωμεν ἐξ αὐτῶν ἀποκομίσει. Αὐτὰ καὶ μᾶς ὑπαγορεύουν τὴν ἀποφίνη, ὅτι τυχερὸν θὰ ἡτο τὸ Κράτος, ἀν κατώρθων νὰ ἔξεύρῃ τὸ ἀγοραστήν, τὸν παρέχοντα τὰς πλήρεις ἔγγυήσεως, ἵνα ἀπαλλαγῇ τὸ ἐνωρίτερον τῆς εὐθύνης διὰ τὴν ναυπηγησιν καὶ τὴν παραλασὴν τοῦ Πορθμείου. 'Η χειροτέρα διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ Δημοσίου λύσις θὰ είνε ἡ μίσθωσις.

Παρέλκει νὰ συζητήσωμεν τὰ περὶ «γερύρας», «έλληνικῆς γῆς καὶ συνοχῆς ἐπιχειρήματα. Τὴν σύνη τὸ περιστόλην ἔχουν καὶ τὰ μεσογειακά καὶ τὸ Πορθμείον. Οὐδεμία ἐπίσης διαφορὰ υφίσταται μεταξὺ τοῦ καθεστώτος τῆς μισθώσεως καὶ ἐκείνου τῆς ιδιωτικῆς πλοιοκτησίας. Καὶ ἀπὸ τὰς δύο περιπτώσεις τὰ αὐτὰ πλεονεκτήματα ἡμπορεῖ τὸ Κράτος νὰ ἐπιστημένη, ἀλλὰ καὶ τὰς αὐτὰς νὰ ὑποστῆ περιπτείας, ὃν τὰ πρόσωπα, μὲ τὰ ὅποια θὰ συμβληθῇ, δὲν παρέχουν τὰς προϋποτιθεμένας ἔγγυήσεως διὰ τὸν σεβασμὸν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν καὶ δὲν διακρίνωνται διὰ τὴν γνῶσιν καὶ τὴν πείραν τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ",

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 3 Μ.Μ. 1, 15 ΚΑΙ 29 ΙΟΥΛΙΟΥ,
12 ΚΑΙ 26 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ, Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑΙΓΔ ΒΗΡΥΤΤΟΝ
ΛΕΜΕΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 22 ΙΟΥΛΙΟΥ,
5 ΚΑΙ 19 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 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 - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 12 ΜΕΣΗΜΒΡ. 22 ΙΟΥΛΙΟΥ,
5 ΚΑΙ 19 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΟΝ, ΒΗΡΥΤΤΟΝ,
ΠΟΡΤ ΣΑΙΓΔ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 15 ΚΑΙ 29 ΙΟΥΛΙΟΥ,
12 ΚΑΙ 26 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 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 ἀπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων κοι τουρισμοῦ.

Η ΕΠΙΘΕΣΙΣ ΚΑΤΑ ΤΟΥ Κ. ΣΤΑΥΡΟΥ ΑΙΒΑΝΟΥ

Άξιότιμες Κύριε Διευθυντά,

Είς φύλλον ναυτιλιακής τινος έφημερίδος έδημοσιεύθη ύπό τὸν τίτλον «Μία κατηγορία», έπιστολή ἀνωνυμογράφου τινὸς, καλυπτομένου ύπό τὰ στοιχεῖα Λ.Κ., διὰ τῆς ὁποίας προσάπτεται εἰς τὸν πασίγνωστον πλοιοκτήτην κ. Στ. Λιβανὸν ἡ συκοφαντικὴ μομφή, ὅτι «εἶναι ὁ σκληρότερος πλοιοκτήτης, ποὺ ἐγνώρισεν ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ὅτι εἰς τὰ πλοιά του ἐπικρατοῦν ἀπάνθρωποι συνθῆκαι διατροφῆς κλπ.».

Μετ' ἑκπλήξεως καὶ ἀγανακτήσεως ἀνέγνωστο τὸ περιεχόμενον τοῦ ἐν λόγῳ δημοσιεύματος-λιβέλου, καθόσον καὶ ἔγῳ ὑπηρέτησα, ἐπὶ σειράν ἑτῶν, ὡς ἀξιωματικὸς καὶ κατὰ τὴν τελευταίαν τετραετίαν, ὡς πλοίαρχος, εἰς διάφορα πλοῖα, τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ καὶ εἰμαι εἰς θέσιν, ὡς ἐκ τούτου, νὰ γνωρίζω κάλλιστα καὶ περὶ τοῦ προσώπου τοῦ πλοιοκτήτου Στ. Λιβανοῦ καὶ περὶ τῶν συνθηκῶν, ύφ' ἀς διαδιοιν καὶ ἐργάζονται τὰ πληρώματα τῶν πλοίων του.

Πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας καὶ ἀπονομὴν στοιχειῶδους δικαιούντος πρὸς τὸν ἀδίκων ὑδριοθὲν πρόσωπον, ἐπιθυμῶ νὰ σᾶς παραγαλέων θεριῶν, ὅπως εὐφεστηθῆτε καὶ καταχωρίστε εἰς τὸ ἔγκριτον ὑμῶν περιοδικὸν τὴν κατωτέρω ἀπάντησίν μου, ἵπτις τυγχάνει, ἔτι μᾶλλον ἀδιάλητος, δοθέντος, ὅτι ἀπὸ καιροῦ ἦδη ἔπαισα νὰ ἐργάζωμαι εἰς πλοῖα τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ.

Ο 'Ο ἀνώνυμος λιβελλογράφος διατείνεται, ὅτι — δῆθεν — δ Στ. Λιβανὸς εἶναι «ὁ σκληρότερος πλοιοκτήτης, ποὺ ἐγνώρισεν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία».

Οὐδὲν τούτου ἀνάληθέστερον καὶ συκοφαντικώτερον: Διότι δὲν ἐν λόγῳ πλοιοκτήτης, παρὰ τὸ προκεχωρημένον τῆς ἡλικίας του καὶ τὸν τεράστιον φόρτον τῶν φροντίδων καὶ ἐν γένει ἀσχολιῶν του, ἐπισκέπτεται προσωπικῶς τὰ πλοιά του καὶ ἐπισταμένως ἐπιθεωρεῖ καὶ φροντίζει διὰ τὴν καθαριότητα, τὴν τάξιν καὶ ὑιεινὴν ἐνδιαίτησιν τῶν πληρωμάτων τῶν παντὸς τύπου πλοίων του, ἐπιλύων ἐπιποτίως πάσαν ἐκκρεμότητα, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν καλωσύνην καὶ τεραστίαν πεῖραν.

Πλείστοι ἀξιωματικοί καὶ μέλη τῶν πληρωμάτων του εὐηργετήθησαν ύπ' αὐτοῦ ποικιλοτρόπως εἰς διυκόλους περιστάσεις τῆς ζωῆς των, τυχόντες, π. χ., μεγάλων ἀτόκων δανείων πρὸς ἀντιμετώπισιν ἀσθενειῶν, πρὸς προϊκιστιν ἀδέλφων, ἀκόμη δὲ καὶ πρὸς ἀνέγερσιν οἰκιῶν των, ἐνῷ, παραλλήλως, μέγας ἀφίθμος ἔξι αὐτῶν ἐλαθεν ἀνιδιοτελεῖς καὶ πλουσίας παροχάς, ύπὸ μορφὴν δώρων.

Διερωτῶμαι, κατόπιν τούτων, ποὺ εὐρίσκει δὲ ἀνωνυμογράφος τὴν οκληρότητα εἰς τὴν συμπεριφορὰν τοῦ κ. Λιβανοῦ ἔνστι τῶν πληρωμάτων του, ἔκτος ἄν θεωρῇ, ὡς τοιαύτην, τὴν ἀξιουμένην παρ' αὐτοῦ πει-

θαρχίαν, ἐπαγγελματικὴν ἰκανότητα καὶ πιστήν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων καὶ ὑποχρεώσεων αὐτῶν.

Περαιτέρω δὲ λιβελλογράφος ὑποστηρίζει, ὅτι δὲ κ. Λιβανὸς μισθοδοτεῖ, παρὰ τὸν Νόμον, διὰ χαμηλῶν μισθῶν τὰ πληρώματά του καὶ ὅτι εἰς τὰ πλοιά του ἐπικρατοῦν ἀπάνθρωποι συνθῆκαι διατροφῆς.

'Υπὸ τὴν ἀνωτέρω ἴδιοτάτα μου, είμαι ἀριστα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζω, ὅτι οὐδέποτε ἐφημόρσθη παράνομον χαμηλὸν μισθοδόγιον, ἀλλὰ πάντοτε τούτο ἥτο τὸ σύμφωνον πρὸς τὸ ἔκαστοτε ἐπικρατοῦν, κατὰ τὰς Ἑλληνικὰς συλλογικὰς συμβάσεις — διὰ τὰ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν πλοιά. Λέν θά τηδύνατο, ἀλλος τε, νὰ ἐφαρμόσῃ παράνομον μισθοδόγιον, διότι τὸ ἀρμόδιον 'Υπουργεῖον καὶ τὰ Λιμεναρχεῖα ρυθμίζουν τὰ θέματα ταῦτα, ὡς ὁ Νόμος δρίζει καὶ οὐχὶ κατὰ τὴν αὐθαίρετον θέλησιν τοῦ οἰου-βῆπτος πλοιοκτήτου.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ ὑπὸ δένην σημαίαν πλοιά του, τὸ μισθοδόγιον ἥτο πάντοτε ὑψηλότερον τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῶν Συλλογικῶν Συμβάσεων, κατὰ 15—20 % καὶ ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν ἐργασίας μέχρι 30%. Διὶ ὥρισμένους δὲ προνομιούχους ἀλάδους τὸ ποσοστόν ἐφθανε καὶ τὰ 100 %, χωρὶς οὐδεμίαν ὑπερβολήν.

'Ανάλογα είμαι εἰς θέσιν νὰ βεβαιώσω καὶ σχετικῶς πρὸς τὸ θιγόμενον ζήτημα τῆς τροφοδοσίας τῶν πληρωμάτων. Διεπίστωσα πάντοτε, ὡς πλοίαρχος τοῦ Οἴκου Λιβανοῦ, ὅτι τὸ χορηγούμενον «κόστος τροφοδοσίας ὑπερεκάλυπτε πλουσιοπαρόχως τὸ νόμιμον σιτηρέσιον, τὰ ὑπ' ἐμὲ δὲ πληρώματα ἥσαν πάντοτε ὑπερευχαριστημένα καὶ ικανοποιημένα.

"Ηδη ἐπιθυμῶ νὰ διμολιγήσω διατρητήσεις, εἰς ἀς μὲ ἡγαγενος ἡ ὑπὸ τῆς ἐν λόγῳ ἐφημερίδος ἀνεξέλεγκτος καταχώρισις τοῦ μηνισθέντος λιβελλογραφήματος, ἔχιχείστησ μάλιστα μέχρι σημείου «ειδοτήσεως», διότι, ἀλλως, δὲν ἔχεγείται πῶς ἐκ τῆς ἀφετηρίας αὐτῆς ἡ ἐφημερίς ἀγετεῖ εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ ἐνεργήσῃ «ἀντικειμενικὴν ἔρευναν», διὰ τὰ καταγγελλόμενα ὑπὸ ἀνωνυμογράφου.

Καὶ πρῶτον: Τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἐπιστολὴ ἐμφανίζεται ἀνυπόγραφος δὲν δημιουργεῖ, ἀρά γε, ὑποψίας ὡς πρὸς τὴν εἰλικρίνειαν καὶ τὰς πρόθεσεις τοῦ ἀνωνυμογράφου; Καὶ δεύτερον: Μία ἀνυπόγραφος ἐπιστολὴ



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑ: Α. ΞΥΛΑΖ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

HAMBURG 11	Tel. 346022)24	Telex.
Stubbenhuk 10	Priv. 622552	0211007
BREMEN 1	Tel. 25447	Telex.
Schlachte 15)18	Priv. 46176	0244620
BREMERHAVEN	Tel. 2597	Telex.
Kaiserhafen	Priv. 5841	023876
BRAKE	Tel. 510	Telex.
Norderdeich 4-5	Priv. 510	0244620
NORDENHAM P.O.B. 98	Tel. 2651	Telex.
	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

προσάρπουσα βαρείας μομφάς κατά προσώπου μὲ τόσην γνωστήν κοινωνικήν καὶ ἐπαγγελματικήν δράσιν ἀρκεῖ διὰ νὰ προκαλέσῃ τόσον ἐνδιαφέρον εἰς μίαν ἐφημερίδα, ὅστε νὰ ἀναλάβῃ συναφῆ ἔρευναν; Καὶ ἀκόμη: Δὲν νομίζει ἡ ἐν λόγῳ ἐφημερίς, ὅτι δὲ χρόνος ἀναλήψεως τῆς ἐρεύνης αὐτῆς, ἀλλὰ καὶ τῆς δημοσιεύσεως τῆς ἀνώνυμου ἐπιστολῆς δὲν ἡτο δὲ κατάλληλος, ΩΣ ΣΥΜΠΙΤΩΝ ΜΕ ΤΑΣ ΗΜΕΡΑΣ ΕΚΕΙΝΑΣ, ΚΑΦΑΣ ΑΣ Ο ΟΙΚΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ ΗΡΝΗΘ ΝΑ ΕΓΓΡΑΦΗ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΟΣ;

Ἐχων καὶ ἔγω φίλους εἰς τὸ Λοδίνον, οἱ ὁποῖοι μὲ πληροφοριῶν πάντοτε δι' ὅλα τὰ ζητήματα, τὰ ἀφορῶντα τοὺς ναυτιλομένους, πλὴν, δύως, μὲ καταποτίζουν πάντοτε ἐντυπογράφως (καὶ οὐχὶ μὲ ἐν κρυπτογραφίκων Λ.Κ.) ἀναλαμβάνοντες ἀκέραιαν τὴν εὐθύνην τῶν πληροφοριῶν των.

Ἡ κάθε ἐφημερίς δὲν περιορίζεται εἰς ἀπλῆν καταχώρισιν τοῦ λιθελλοῦ, ἀλλὰ ἐύποσχεται ἔρευναν, πρὸς τὸ συμφέρον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ητος ὑφίσταται διεθνὴ ἐπίθεσιν». Δὲν νομίζω, δύως, ὅτι προσφέρει πραγματικὴν ὑπηρεσίαν ἡ ἐφημερίς αὕτη, ἐνεργούσα ὡς ἐνήργησε καὶ ἐπόντες νὰ ἐνεργήσῃ, διότι πειράται τὴν μείσων προσωπικότητος, ὡς ἡ τοῦ Σταύρου Λιθανού, μὲ τοιαύτην διεθνὴ προβολὴν καὶ παγκόσμιον κύρος.

Ἀποτελεῖ, ἀρά γε, «μέγιστου ἔθνικὸν κίνδυνον» δ.κ. Στ. Λιθανός, δ. ὄποιος ἐδόξασε καὶ δοξάζει τὸ Ἑλληνικὸν δύνομα διεθνῶς, διὰ τοῦ κολοσσιαίου ἔργου του καὶ τῆς ἔξαιρετικῆς καὶ ἐντίμου δραστηριότητός του;

Εἶναι διεθνῶς γνωστὸν — ὡς καὶ τὸ ἔγκριτον περιοδικὸν σας ἀνέγραψεν, ἀλλὰ καὶ αὐτὴ ἡ ἐφημερίς πολλάκις ὑμησεν — ὅτι δὲ Σταύρος Λιθανὸς ἀποτελεῖ ἔθνικὸν κεφάλαιον καὶ κόσμημα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Μεγαλυτέραν ὑπηρεσίαν θὰ προσέφερεν ἡ ἐν λόγῳ ἐφημερίς εἰς τοὺς ναυτιλομένους, ἐδὲ — ἀντὶ νὰ ἀναλίσκεται εἰς τοιαύτας ἔρευνας — ἔχηρε τὸ ἔργον καὶ τὰς ὑπηρεσίας, ὃς προσέφερε καὶ προσφέρει δ.κ. Λιθανός.

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελὼ μετὰ πάσης τιμῆς
ΑΧΙΛΛΕΥΣ ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ
Ναυτικός

ΟΧΙ ΜΟΝΟΝ ΕΙΣ ΒΑΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ἄνεγνωσα πρὸ ἡμερῶν, μὲ πολλῆν, βεβαίως, καθυστέρησιν εἰς τὸ τεύχος τῆς 1ης Ἀπριλίου τῶν ἀγαπητῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐπιστολὴν τοῦ πλοιάρχου κ. Κ. Χριστάκη μὲ γνώμας καὶ ὑποδείξεις του διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς παρούσης κρίσεως. Αἰσθάνομαι τὴν ὑποχρέωσιν, ὡς μέλος τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, νὰ προσθέσω καὶ ἔγω μερικᾶς ἀπόνεις ἐπὶ τοῦ θέματος, ὡς ἀπάντησιν εἰς τὴν λόγῳ ἐπιστολήν.

Ἐκτιμῶ, κατ' ἀρχήν, τὸ πενήμα τοῦ συντάκτου τῆς δύσην ἀφορά τὴν ἀνάγκην τῆς διατήρησεως τῶν πλοίων μας ἐν ἐνεργείᾳ, δῆλο δὲ ἀναγνωρίζουμεν, διτὶ πρὸ τῶν σκοπῶν αὐτῶν ἀπαιτούνται ὑποχωρήσεις καὶ θυσίαι. Πλὴν, δύως, ὁ ἐπιστολογράφος σας ρίπτει δόλκηρον τὸ βάρος τῶν θυσιῶν αὐτῶν εἰς τὴν μίαν μόνον πλευράν, τοῦ ναυτικοῦ, ἐνῷ δῆλοι γνωρίζομεν, διτὶ ὑπὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις ἡ θέσις τοῦ «Ἑλληνος ναυτικοῦ αἰσθητῶς μειονεκτεῖ ἐναντὶ τῶν ἔνων συναδέλφων του, παρὰ τὸν τεράστιον δῆγκον τῆς Ναυτιλίας μας. Περιθώρια διὰ περαιτέρω μισθολογικάς περικοπάς καὶ ὑποχωρήσεις δὲν ἀπομένουν πλέον».

Οφείλω νὰ σημειώσω, διτὶ ἡ σύγκρισις μὲ τοὺς ναυτικούς τῶν ἄλλων χωρῶν δὲν πρέπει νὰ γίνεται μόνον διὰ τῶν ἀριθμῶν τοῦ μισθολογίου,

ἀλλὰ νὰ λαμβάνωνται ἐπίσης ὑπὸ δψιν καὶ αἱ γνωσταὶ εἱς δῆλους συνυθῆκαι τῆς σημειωνῆς πραγματικότητος. Αὔται — ἡ ἀμφιβολία διὰ τὴν αὐριον — δημιουργοῦν εἰς τὸ ἔργος δέμενον τὴν ὑποχρέωσιν μικρᾶς ἀποταμιεύσεως. Ἡ ἔξοικονόμησις μέρους μικροῦ τοῦ μισθοῦ ἐπιβάλλεται πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς ἀναποφεύκτου, ἀτυχῶς, δι' δῆλους μας, περιόδου ἀνεργίας. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸ περιορίζει αἰσθητῶς τὸν μισθὸν τοῦ ναυτικοῦ.

Παραλείπω νὰ ἀναφέρω καὶ τὰ πολλὰ ἀλλα προνόμια τῶν ἔνων — γνωστὰ ἄλλως τε — τὰ ὁποῖα δι' ἡμᾶς εἶναι ἀνύπαρκτα.

«Οσον διὰ τὰς ἔξτρα ἀμοιδάς, τῶν ὁποίων προτείνει τὴν κατάργησιν δ.κ. Χριστάκης, ἔχουν αὐταὶ τόσον περιορισθή σήμερον, ὅστε μόλις νὰ ἐπαρκοῦν διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἐνδυμάτων ποὺ καταστρέφει ὁ ναυτικός εἰς τὰς ἐργασίας αὐτάς. Καὶ, φυσικά, διεκτραγωδοῦντες τὴν κατάστασιν αὐτήν, ἀναφέρομεθα κυρίως εἰς τὰ ὑπὸ ἔνων σημαίας σκάφη, τὰ ὁποῖα, δυστυχῶς, διακρίνει κατὰ κανόνα ἡ Ἐλλειψις ἐνός ἐνισιάν συμβατικοῦ καθεστώτος καθορίζοντος τὰς ἔξτρα ἐργασίας καὶ ἀμοιδάς.

Τερματίζω μὲ τὴν ἐλπίδα, διτὶ τοὺς πάντας διακρίνει ἡ καλὴ πίστις καὶ ἡ κατανόησις τῶν δημόσιων περιστάσεων. Εὐχὴ δῆλων μας παραμενεῖ νὰ ἐξέλθωμεν τὸ συντομώτερον ἀπὸ τὴν κρίσιν, μέχρις ὅτου δῆλως αἱ καλύτεραι ἡμέραι ἐπανέλθουν, ἀς μὴ θελήσωμεν εἰς βάρος τῆς πενιχρᾶς ἀντιμισθίας τοῦ ναυτικοῦ νὰ ἀσκήσωμεν δῆλας τὰς οἰκονομίας. Περιθώρια δὲν ὑπάρχουν.

S/S «Αὔρα» ἐν λιμένι Οζάκας, 28 Ιουνίου 1959

Εὐχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν

Μετὰ πλείστης τιμῆς

Μ. Α. ΤΣΙΧΑΗΣ

ΔΙΚΑΙΟΝ ΚΑΙ ΛΟΓΙΚΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ σημείωμα τοῦ προηγουμένου τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», τὸ σχετικὸν μὲ τὴν πρόβλεψιν τῆς φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς τῶν ἐκ ριζικῆς μετασκευῆς ἐγγραφομένων εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον «Τ.2» σκαφῶν, ἔχω νὰ προσθέσω, ὡς ἀμεσώτερον ἐνδιαφερόμενος καὶ τὰς κάτωθι. «Ἐλπίζω νὰ τύχουν τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ τοὺς ἀρμοδίους ὑπουργούς.

Βάσει τῶν κειμένων διατάξεων, ἀπαλλάσσονται τοῦ φόρου τοῦ Ν.Δ. 1870/1951, ὡς ἐπροποιήθη ὑπὸ τοῦ Ν.Δ. 3415/1955, τὰ πλοῖα τὰ τιθέμενα τὸ πρώτον ὑπὸ τὸν Ἑλληνικὸν σημαίαν ἐπὶ μίαν πενταετίαν, ἐφ' δῆσον εἶναι ἡ δηλικίας μικροτέρας τῶν 2 ἑταν. «Ἐξ ἀλλου, τὰ πλοῖα δηλικίας 2 μέχρις 20 ἑταν καταβάλλουν τὸ ἥμισυ τοῦ φόρου ἐπὶ μίαν τριετίαν.

Μία, δύως, κατηγορία πλοίων δὲν ἐλήφθη ὑπὸ δψιν παρὰ τοῦ νομοθέτου. Πρόκειται περὶ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἣν ιδιοκτήται πλοίου δηλικίας ἀπὸ 2 ἑως 20 ἑταν, προβαίνουν εἰς τοιαύτης ἐκτάσεως διασκευάς καὶ μετατροπάς, δαπανῶντες ποσὸν σημαντικῶν ὑπερβαίνον τὴν πρὸ τῶν τοιούτων διασκευῶν καὶ μετατροπῶν ἀξίαν τοῦ πλοίου, ὅστε τοῦ κατὰ μέγα μέρος νὰ θεωρῆται νεότευκτον.

Πλέον συγκεκριμένων : «Ιδιοκτήται πλοίων, σημαντικοὶ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας μας, προτίθενται νὰ μετατρέψουν σκάφη τύπου «Τ. 2» (τάνκερς) τόνων 16.500, εἰς φορτηγά, διὰ τῆς προσθήκης ἐντελῶς καινούργων τεμαχίου 470 ποδῶν, τὸ διποίον θὰ ἐπιτρέψῃ καὶ τὴν αὔξησιν τῆς χωρητικότητός των εἰς 22.000 τόν. δ.ω. Διὰ τὴν μετασκευὴν αὐτήν θὰ δαπανήσουν δολλάρια 1.400.000 δι' ἔκαστον πλοίου, ποσόν, δηλαδή, ὑπερβαίνον τατὸ πολὺ — τὸ πενταπλάσιον, περίπου — τὴν ἀγοραίαν τοῦ πλοίου, πρὸ τῆς μετατροπῆς του.

«Ἐπιθυμία τῶν ἐν λόγῳ ἐφοπλιστῶν εἶναι νὰ θέσουν τὰ πλοῖα ταῦτα

ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑ·Ι·ΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟ·Ι·Α

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 μ. μ. διὰ ΚΥΘΩΝ (Μέριχα ἦ Λουτρά) ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 5 μ. μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λάμπον).

Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π. μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ.

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ ΒΑΘΥ ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

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

ύπο την 'Ελληνική σημαίαν, βάσει των διατάξεων του Ν.2687)1953. Διερωτώνται, όμως, κατά πόσον ύπαρχει δυνατότης τά, ύπο τάς ώς ανώ ειδικάς συνθήκας, πλοία νά τύχουν τής φορολογικής άπαλλαγής, ής τυχάνουν τά νεότευκτα.

Αι κρατουόσαι συνθήκαι είς τήν Ναυτιλίαν, ή τόνωσις τής προσπαθείας έκμεταλλευσίμων μονάδων τού 'Εμπορικού μας Ναυτικού, μέ δλα τά έντεύθεν ωφέληματα τής 'Εθνικής Οίκουνομίας, ή διπάνη παρά τών πλοιοκτητών χρηματικών ποσών, διά τών όποιων άξιοποιούνται σκάφη, άλλως μη έκμεταλλεύσιμα, παρέχουν είς τά αίτημα δίκαιον και λογικόν περιεχόμενον. Σημειωτέον, δτι, άν διαπρήσουν τά ύπο μετασκευή σκάφη τήν λιθεριανή σημαίαν, έχουν τό άφορολόγητον έπι μικρν εικοσετίαν.

Προσεκτική τού θέματος μελέτη, είμαι δέδαιος, δτι θά όδηγήση τών κ. 'Υπουργόν τής Ναυτιλίας είς εύνοικήν εισήγησην.

Πειραιεύς, 4η Ιουλίου 1959

Μετά πάσης τιμῆς
ΕΦΟΠΛΙΣΤΗΣ

ΟΙ ΠΑΝΤΟΤΕ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΜΕΝΟΙ

Φίλε κ. Διευθυντά,

Πρό διετίας, διά την 'Αβανά, τής Κούβας, γενικός πρόξενος τής 'Ελλάδος πλοίοιαρχος κ. Γ. Π: Χατζηλίας έλαβε μίαν πρότασιν τής κουβαϊκής κυβερνήσεως και τών έντοπίων έξαγωγών ζαχάρεως πρός ίδρυσιν έν 'Ελλάδι έργοστασίου κατεργασίας ζαχάρεως και έγκατάστασιν άποθηκών εις έλευθέραν ζώνην, μέσω τών όποιων θά διεξήγοντα δλαι αι έξαγωγαί ζαχάρεως Κούβας πρός τάς χώρας τής 'Ανατολικής Μεσογείου. Ματαίως ό κ. Χατζηλίας προσεπάθησε νά έφελκύση τό ένδιαφέρον τών άρμοδιών 'Ελληνικών υπηρεσιών. Ματαίως και πάλι, δλίγον βραδύτερον, έγώ, έπεχείρησα νά έπιστρω τήν προσοχήν τού τότε ύπουργού τού 'Εμπορίου έπι τών μεγάλων δυνατοτήτων, πού δημητίγοντα διά τής άνωτέρω προσφοράς. 'Υπουργός και ύπηρεσιά προέβαλον τάς πλέον παραλόγους δικαιολογίας, διότι δέν έδέχθησαν κάν νά συζητήσουν τήν πρότασιν.

Πρό όλίγων ήμερών έλαδον έπιστολήν τού πλοιάρχου κ. Χατζηλία, δστις, κατά σύμπτωσιν, δέν είναι διπλωμάτης έξι έπαγγελματος και, άκριδως, διότι δέν είναι, έχει λαμπράν έπιδειξη έν Κούβα έργασίαν. Μέ έπληροφόρει διά τής έπιστολής του, δτι ή 'Ηνωμένη 'Αραβική Δημοκρατία ιπέγραψε τοιαύτην συμφωνίαν. 'Ιδού άποστάσματα τής ύπο ήμερομηνίαν 17 'Ιουλίου 1959 έπιστολής τού κ. Χατζηλία :

«α) 'Η Κούβα άποκτά τό δικαίωμα ίδρυσεως Διύλιστριου ζαχάρεως έν Αιγύπτω, δυναμικότητος κατεργασίας 200.000 τ. άκαθάρτου ζαχάρεως έπιστρωσιας.

»β) 'Η Κούβα θά έχη τό δικαίωμα φορτώσεως και ένανοθηκεύσεως οιασδήποτε ποσότητος ζαχάρεως προοριζομένης «εις διαταγήν» και διά μεταφόρτωσιν πρός άποστολήν εις οιανδήποτε τών έν τη Μεσογείω γειτονικών χώρων, έντως τού τμήματος τής έλευθέρας ζώνης τών αιγυπτιακών λιμένων, πιθανώς τής 'Αλεξανδρείας. Και

»γ) 'Η Αιγύπτος έχει τό δικαίωμα νά φορτώνη οιανδήποτε ποσότητα θάμβακος και ή διαφόρων παραγώγων και ένανοθηκεύτη ταῦτα εις Ματάντζας, πρός διανομήν έκειθεν εις δλας τάς νοτιοαμερικανικάς χώρας.

»δ) Τά διά τής συμφωνίας ταύπις άφελήματα τής Αιγύπτου είναι :

»α) 'Ακαθάριστον έπιστολήν εισόδημα 3.000.000 δολλαρίων έκ τής έπειργρασίας 200.000 τ. άκαθάρτου ζαχάρεως.

»β) Κέρδον έκ λιμενικών τελών, έξδων έκφορτώσεως, τελών παραμονής και ένανοθηκεύσεως τοιούτων ειδών, έφόσον παραμένουν εις τήν 'Έλευθέραν Ζώνην.

»γ) Σημαντικήν διέξιδον διά τόν οιγυπτιακόν θάμβακα και τά παράγωγα αύτοῦ, άτινα ήδη δύνανται νά προσφερθούν εις τάς χώρας τής Κεντρώας και τής Νοτίου 'Αμερικῆς. Και

»δ) 'Η Κούβα διατηρεῖ πλήρη τό δικαίωματά της και έλεγχον τών έξαγωγών εις τάς χώρας τής Μεσογείου, πρός τόν οκοπόν περαιτέρω διεισδύσεώς της εις τάς άσιατικάς χώρας τής 'Εγγύης και τής Μέσης Ανατολής.

»Είναι καταπληκτική η ταχύτης, μεθ' ής ή έμπορική άποστολή τής Αιγύπτου έκλεισε τήν συμφωνίαν ταύπιν : 'Εκρειάσθη χρόνον θλιγώτερον τών τεσσάρων ήμερών! 'Άν κατά τό ίδιον τρόπον έκινούντο οι 'Ελληνες, θά είχον έξασφαλισθή τό άνωτέρω πλεονεκτήματα διά τήν 'Ελλάδαν, έξικονόμοις, δηλαδή, 3.000.000 δολλαρίων — τούλαχιστον — διά τής έπιτοπουν έπειργρασίας τής ζαχάρεως και τής άποφυγής άγοράς ραφιναρισμένης τοιαύτην, ής έξακολουθεί είσετι νά συμβαίνη.

Δέν παρίσταται άνάγκη σχολίων, διά νά τονισθή τό παράλογον τής στάσεως τής 'Ελλάδος. 'Επιθυμώ μόνον νά προσθέσω, δτι ή 'Ελλάς έχει συστηματικώς άγονοστει τάς χώρας τής Κεντρώας και τής Νοτίου 'Αμερικῆς, αίτινες, ήχι μόνον άποτελούν μίαν τών κυρίων, μή καλλιεργημένων διά τά έλληνικά προϊόντα, άγοράν, άλλα και εις τάς όποιας ή 'Ελλάς — ή κλασσική και ή νεωτέρα — χαίρει θυσμασμού, σεβασμού και ή γάπτης, άσυγκρίτως άνωτέρων άπό οιονδήποτε άλλο έθνος τού Κόσμου. Αι μόναι έπισημοι έπαφαι μεταξύ 'Ελλάδος και τών έν λόγω Δημοκρατών, έκτεινομένων μέχρι τών συνόρων τής Βραζιλίας, 'Αργεντινής και Χιλής, είναι ής έν Ουασιγκτώνι πρεσβευτής τής 'Ελλάδος. Όυτος, δημως, έχει νά άντιμετωπίσῃ άρκετά προβλήματα, τηλείστα τών όποιων είναι ζωτικής σημασίας, ώστε νά μή διαθέτει καιρόν άπλης, έστω, κατά παριόδους έπιστρεψεως τών χωρών τούτων, ένω και ή έμπορικός άκολουθος διαθέτει άνεπαρκές έπιτελείον πρός άντιμετώπισιν προβλημάτων έμπορικής διεισδύσεως εις τάς έν λόγω χώρας.

''Όλως ύμέτερος

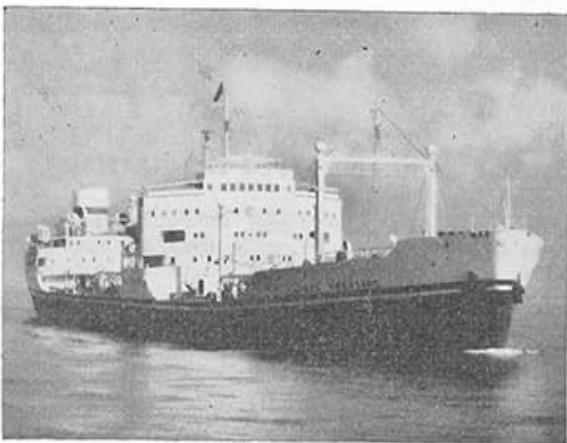
Κ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ: Τά χάλια μας....!

MARINE ICI PAINTS



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



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



S.T. VIRGINIA
OWNERS MAVROLEON BROS LTD.

LINALUX AND DULUX
MARINE PAINTS

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.
PAINTS DIVISION,
SLOUGH BUCKS, ENGLAND.

ΕΙΣ ΤΑ "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,"

'Η βάσις των έπισκευών εν λειτουργία — Κόστος εύθηνότερον τοῦ Παλέρμου.— 'Αριστη ποιοτικῶς ἡ ἐργασία καὶ ταχεῖα ἡ διεκπεραίωσίς της.— 'Εντός τοῦ ἔτους ἡ μεγάλη δεξαμενὴ καὶ τὸ ἐπόμενον ἡ μικρότερα. — Δύναμις ἐργαζομένων δύο χιλιάδες.

Τὰ ναυπηγεία Σκαραμαγκά ἥρχισαν ἀναλαμβάνοντα καὶ ἐργασίας ἐπισκευῶν. Μέχρι τοῦδε περιωρίζοντο εἰς τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων τοῦ κ. Νιάρχου. Τώρα, πλήρως ὄργανωθέντα διὰ τὰς παντοίους εἴδους ἐπισκευάς σκαφῶν καὶ μηχανῶν, προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των καὶ εἰς τὰ πλοῖα ἄλλων ἐφοπλιστῶν.

Πρόσκειται κατ' αὐτάς νὰ ἐκτελέσῃ ἑκεῖ τὴν ἐτησίαν ἐπιθεώρησίν του ἵνα τάνκερ τῆς Κας Μαρίκας Βενιζέλου. Αἱ προσφερθεῖσαι τιμαὶ ἔκριθησαν ἐκτάκτως ικανοποιητικά, αἰσθητῶς εὐθηνότεραι ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ Παλέρμον.

Εὐθὺς μετὰ τὴν ἐδῶ μεταφορὰν τῆς μεγάλης πλωτῆς δεξαμενῆς, τῆς κατασκευαζομένης εἰς Γερμανίαν, τὰ ναυπηγεία θὰ διευρύνουν τὴν δραστηριότητά των. 'Απὸ τοῦ ἐρχομένου ἔτους θὰ εἰνε εἰς θέσιν νὰ συναγωνισθοῦν τὰ ἔγοςτάσια ἐπισκευῶν ὅχι μόνον εἰς τὸ κόστος, ἀλλὰ καὶ τὸν χρόνον καὶ τὴν τελειότητα τῆς ἐργασίας. Τὰ συγχρονισμένα τεχνικά μέσα, μὲ τὰ ὅποια ἐξοπλίζονται τὰ 'Ελληνικὰ Ναυπηγεία, θὰ εἰνε εἰς θέσιν νὰ ἀποδίδουν ἔργον εὐθηνὸν καὶ ποιότητας ἀνωτέρας.

Τὸ τὶ σημαίνει διὰ τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου μας ἡ δραστηριότης αὐτῆς, ἡ ἐπὶ εὐρύτατῆς βάσεως ἀνάπτυσσομένη δὲν χρειάζεται, νομίζομεν, νὰ τονισθῇ. Μετὰ ἔτος ἀπὸ σήμερον δύο μεγάλους δεξαμεναὶ καὶ ἕνα ἐργοστάσιον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς τέλειον θὰ προσφέρεται νὰ ἔξυπηρτησῃ τὴν μεγάλην Ναυτιλίαν μας, ἢτις τεράστια ποσὰ δαπανᾷ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διὰ τὰς ἐπισκευάς της.

'Ο κ. Νιάρχος ὑπολογίζει, ὅτι θὰ φθάσουν τὰ ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά νὰ ἀπασχολοῦν δύο χιλιάδας τεχνιτῶν καὶ νὰ ἔχουν συνολικὸν εἰσόδημα περὶ τὰ δέκα ἑκατομμύρια δολαρίων ἀπὸ μετασκευάς, ἐπισκευάς καὶ δεξαμενισμούς μεγάλων πλοίων.

Θὰ πρέπει νὰ σημειωθῇ, ὅτι μὲ τὴν προσέλευσιν τόσων καὶ τόσων πρὸς ἐπισκευήν μεγάλων σκαφῶν εἰς τὸν Σκαραμαγκάν θὰ ἔξυπηρτησθοῦν δι' ὑπεργολαβίων καὶ τὰ ἐργοστάσια τοῦ Πειραιῶς, ἐνῷ εἰς τὰς δεξαμενάς θὰ γίνονται δεκτὰ πρὸς ἐπισκεψήν καὶ δεξαμενισμὸν πλοίων, τῶν ὅποιων αἱ ἐργασίαι παρ' ἄλλων ἐργοστάσιών τοῦ Πειραιῶς θὰ ἀνελαμβάνοντο. Τὸ τιμολόγιον τῶν δεξαμενῶν τοῦ Σκαραμαγκά δὲν θὰ εἰνε διάφορον τοῦ ισχύοντος διὰ τὰς Μονίμους Δεξαμενάς τοῦ Πειραιῶς.

Σχετικῶς μὲ τὸ ἀνωτέρω ἀνέκοινάθη διὰ τῆς 'Ενώσεως τῶν 'Ἐφοπλιτῶν καὶ τῆς Κάτωθι ἐπιστολὴ τῆς Διευθύνσεως τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων:

Κύριοι,

"Εκουμενὶ τὴν τιμὴν νὰ φέρωμεν εἰς γνῶσιν ὑμῶν, ὅτι τὰ ἐν Σκαραμαγκά ἡμέτερα Ναυπηγεία, διαθέτοντα ἀρτίον καὶ σύγχρονον καθ' ὅλο μπχανικὸν ἐξοπλισμόν, ἔχουν τὴν δυνατότητα ἐκτελέσεως, πλὴν τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν (ἐπισκευῶν καὶ κατασκευῶν πλοίων), πάσης φύσεως καὶ ἐκτάσεως μπχανικάς τοιάτας.

'Ενδεκομένην ἐπίσκεψις ὑφ' ὑμῶν τῶν πημέτερων ἐγκαταστάσεων πρὸς διαπίστωσιν τῶν ἀνωτέρω, θέλει ιδιαιτέρως εὐχαριστήσει ἡμᾶς.

Μετὰ τιμὴν

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α. Ε.

Μία πρόσφατος ἐπίσκεψις εἰς τὸν χώρον τῶν ναυπηγείων, παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν λεπτομερέστερον νὰ σταθμίσωμεν τὸ ἑκεῖ συντελούμενον ἀξιόλογον ἔργον.

Τελείων ἔξωπλισμένον τὸ μοναδικὸν αὐτὸν συγκρότημα βαρείας βιομηχανίας, τὸ ὅποιον ἡ ἐπίχειρηματικὴ ἀνησυχία τοῦ κ. Νιάρχου ἔχαρισεν εἰς τὴν πατρίδα μας, ἥρχισεν ἡδη τὸ παραγωγικὸν του ἔργον. 'Ο θετικὸς ἐξ αὐτοῦ ἀντίκτυπος συντόμως θὰ καταφανῇ εἰς τὴν οἰκονομικὴν ζωὴν τοῦ τόπου. Τὴν στιγμὴν αὐτῆν, διὰ νὰ ἀναφέρωμεν ἔνα παράδειγμα, πέραν ἐνὸς ἀριθμοῦ μονίμων ἐργατοτεχνιτῶν, τὰ ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά ἀπασχολοῦν ἑκτάκτως καὶ περὶ τοῦ 300 ἐργάτας μετάλλου, ἐνῷ μετὰ τὴν ἔγκατάστασιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῆς πρώτης ἀρχικῶς πλωτῆς δεξαμενῆς, τὸ προσεχές φθινόπωρον καὶ βραδύτερον τῆς δευτέρας, ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἐνδέχεται νὰ πενταπλασιασθῇ.

Κατὰ τὸ διάστημα τῆς δεκαμήνου λειτουργίας τοῦ ἐπίσκευαστικοῦ κλάδου τῶν ναυπηγείων 40 πλοῖα ἐξετέλεσαν εύρειας κατὰ κανόνα ἐπισκευάς. Μεταξὺ αὐτῶν καὶ τὰ δεξαμενόπλοια τύπου «T.2» τοῦ κ. Νιάρχου, τὰ ὅποια ἔνια συνεχείᾳ εἰς τὰ Ιαπωνικά ναυπηγεία κατηγορούνται διὰ νὰ μετασκευασθοῦν εἰς μπάλκες κέρρεις. Τὴν παρελθόντα δύο εἰσέτι πλοῖα τοῦ κ. Νιάρχου ἐπεισκεύαζοντο εἰς τὸν Σκαραμαγκάν. Τὰ δεξαμενόπλοια εἰς ουδόρλην Πήγη 18.000 τ. καὶ εἰς ουδόρλην Γκράτσιτουντα 32.500 τ. Τὸ πρῶτον ὑπέστη γενικόν «σερβέν» καὶ εὐρεῖαν ἐπισκευήν τῶν διαφόρων μηχανημάτων καὶ σωληνῶσεών του. Τὸ δεύτερον, σπέσιαλ σερβέν καὶ γενικὴν ἐπισκευήν τῶν μηχανῶν του, αἱ ὅποιαι ἐλύθησαν ἐξ ὀλοκλήρου, μετεφέρθησαν εἰς τὸ μηχανουργεῖον τῶν ναυπηγείων, ἐπεσκευασθησαν διὰ τῆς ἀντικαταστάσεως ὥρισμένων βασικῶν ἔξαρτμάτων (στροφίου κλπ.) καὶ συναρμολογήθησαν ἐπανεποτεθήθησαν ἐπὶ τοῦ σκάφους. 'Αναφέρεται ἐνδεικτικῶς, ὅτι τὸ λύσιμον καὶ ἡ μεταφορὰ τῶν μηχανῶν τοῦ «Γουόρλην Γκράτσιτουντα» εἰς τὸ μηχανουργεῖον ἐπραγματοποιήθη εἰς διάστημα 24 ὥρων, εἰς χρόνον δηλαδή, διῆτις θεωρεῖται λίγην ικανοποιητικός καὶ δι' ἓνα μεγάλο ἐργοστάσιον, μὲ ιδιαιτέρως πεπειραμένον προσωπικόν.

'Ως προανεφέραμεν, διὰ νὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν ηγεμόνεντην ὁπωσδήποτε αὐτὴν κίνησιν ἐπισκευῶν, τὰ ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά συμπληρώνουν τὸ μόνιμον τεχνικὸν προσωπικόν των διὰ τῆς ἐκτάκτου προσλήψεως τεχνιτῶν καὶ δὴ ἐφαρμοστῶν, τῶν ὅποιων ὅμως ἡ προσφορά, παρὰ τὴν ὑφισταμένην, ως λέγεται, ἀνεργίαν εἰς τὸν κλάδον ἐργατῶν μετάλλου, εἶναι μᾶλλον περιωρισμένη. Θεωρεῖται βέβαιον, ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἧν τὰ ναυπηγεία χρειασθοῦν ἔνα μεγαλύτερον ἀκόμη ἀριθμὸν τεχνιτῶν δι' ἕκτακτον ἀπασχόλησιν, θὰ δυσχερανθοῦν πολὺ διὰ τὴν ἔξεύρεσί του.

Πάντως, τόσον τὸ μόνιμον τεχνικὸν προσωπικόν τῶν ναυπηγείων, τὸ μετεκπαιδεύθεν εἰς τὴν 'Ολλανδίαν διὰ τὸν ἐπισκευαστικὸν κλάδον, διὸν καὶ τὸ ἐκτάκτως, ἀναλόγως τῶν ὑπαρχουσῶν ἀναγκῶν, προσλαμβανόμενον, λίσταν ἀποδοτικῶς ἐργάζονται. Τὸ διαμορφωθεν εἰς τὸν καμπλόλας ἐπίπεδα κόστος τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, εὐθηνότερον καὶ τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως τοῦ Παλέρμου, εἰς τὴν περίστασιν, τὴν κατάρτισιν καὶ τὴν εὐφύταν τοῦ 'Ελλήνος τεχνίτου κατὰ ἓν σημαντικὸν ποσόστων θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθῇ.

Οι ἔνοι εἰδικοί, οἱ δόποιοι τὴν λειτουργίαν τῶν ναυπηγείων τοῦ Σκαραμαγκά κατὰ τὰ πρώτα βήματά του παρακολουθοῦν, ἔξεδήλωσαν πολλάκις μέχρι τοῦδε τὸν θαυμασμὸν των διὰ τὴν ποιότητα τῆς ἐργασίας τῶν 'Ελλήνων τεχνιτῶν. 'Ηδη πιστεύουν ὅτι ἡ ἐπισκευαστική βάσις τοῦ Σκαραμαγκά, παρὰ τὸ γεγονός ὅτι μόνον ἐπὶ ἓν δεκάμηνον λειτουργεῖ, δύναται ἀφόδως νὰ συγκριθῇ, ἀπὸ ἀπόφεως ἀποδόσεως—ταχεῖα, καλὴ καὶ εὐθηνὴ ἐργασία—μὲ τὰ παλαιότερα καὶ καλύτερον ὡργανωμένα ἐπισκευαστικά κέντρα τῆς Μεσογείου καὶ τῆς Βορ. Εὐρώπης.

'Ικανοποιητικῶς ἐργάζεται καὶ τὸ τμῆμα κατασκευῶν τῶν ναυπηγείων ἀπὸ τοῦ παρελθόντος 'Απριλίου. 'Η πλωτὴ δεξαμενὴ τῶν 22.000 τόνων κατασκευάζεται δηδὴ ἐπὶ τὸν δύο μικρῶν ἐσχαρῶν τοῦ παλαιοῦ ναυπηγείου, μὲ ρυθμὸν δύσις ὑπερέβαλε τὰς προβλέψεις τῶν ἔνων εἰδικῶν. Θεωρεῖται βέβαιον, ὅτι τὸ προσεχές φθινόπωρον ἡ ὄγκωδης αὐτή, δύσον καὶ ίδιόρρυθμος κατασκευὴ θὰ ἔχῃ ἀποπερατωθῆναι καὶ τὰς άρχιδιανές της.

'Υπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ ναυπηγοῦ κ. 'Ενωτιάδη κατασκευάζεται εἰς τρία στάδια ἡ πλωτὴ δεξαμενή. 'Ηδη συμπληρώνεται ἡ ναυπήγησις τοῦ κεντρικοῦ τμήματος αὐτῆς, τὸ ὅποιον θὰ ἀπατήσῃ συνολικῶν 1.700 τ. χάλυδος, ἐνῷ συγχρόνως προχωρεῖ ἡ ἐργασία τῶν προκατασκευῶν τοῦ δευτέρου τμήματος, τοῦ ὅποιον ἡ ναυπήγησις ἐπὶ τὸν ἔσχαρων θὰ ἀρχίσῃ τὸν Σεπτέμβριον, εύθυς ὡς καθελκυσθῆ τὸ κεντρικὸν τμῆμα τῆς δεξαμενῆς. Πρόκειται περὶ θαυμασίας πράγματος ἡ ἐλληνικάς χεῖρας. Τόσον ἡ ἐποπτεία, δύσον καὶ ἕκτελεσις τοῦ ἔργου ἔχουν ἀναλογίαν ἀπὸ 'Ελληνας εἰδικούς καὶ τεχνίτας, ἐκπαίδευθεντας κατὰ τὸ πλείστον εἰς τὴν 'Ολλανδίαν. Τὸ ἐφαρμοζόμενον σύστημα ἐργασίας διὰ τῆς εὐρείας χρηστημοποίησεως τοῦ τεχνικοῦ παραγόντος — προκατασκευαί εἰς τὸ ἑλασματουργεῖον, μεταφέρονται εἰς τὰς ἐσχαράς δι' ἀνυψωτικῶν μηχανημάτων — προσέδων τοιούτον ρυθμὸν εἰς τὴν κατασκευὴν τῆς δεξαμενῆς, δῶστε ἀντὶ 100 τόνων χάλυδος, ὡς εἶχον προβλέψει οἱ ένοι εἰδικοί, νὰ κατασκευάζωνται ἔδυδοις 150—170 τόνοι.

'Ἐν τῷ μεταξὺ συμπληρωθοῦνται ἡ ἐτέρα δεξαμενὴ τῶν 26.000 τόνων, τὴν ὅποιαν παρήγειλεν ὁ κ. Νιάρχος εἰς τὴν Γερμανίαν. Περὶ τὰ τέλη Σεπτεμβρίου θὰ εύρισκεται εἰς τὸν Σκαραμαγκάν, ὅποτε καὶ τὸ ἀρχιστήριον λειτουργία της. Πλοῦσιο μέχρι 40.000 τόνων εὐχερῶς θὰ δεξαμενίζωνται εἰς αὐτήν. 'Η ἐπισκευαστική βάσις τοῦ Σκαραμαγκά θὰ ἀποκτήσῃ οὕτω δυνατότητας, αἵτινες θὰ τῆς ἐπιτρέψουν μίαν διεθνοῦς εὐρύτητος πελατείαν πλέον νὰ ἔξυπηρτῃ. 'Ένα πράγματος καμπλόλον κόστος, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ποιότητα καὶ τὴν ταχύτητα τῆς ἐργασίας, ἐπιτρέπει τὴν καλυτέραν προοπτικήν διὰ τὴν εὐρεῖαν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κλάδου. 'Οσον ἀφορᾷ τὸν κλάδον τῶν κατασκευῶν, ἡ ἔξτηλιξ έργων θέματας καταστάσιν. Πάντως, τόσον ὁ τεχνικὸς ἔξοπλισμός του, δύσον καὶ τὸ καλώς κατηγορισμένον προσωπικόν του, ἔγγυῶνται διὰ τὴν ὑψηλήν παραγωγικήν του ικανότητα. 'Η ταχύτης, μὲ τὴν διεξαμενήν, ἐπαληθεύει πλήρως τὴν περιφερειακήν την.

THEO THEODORE
CONSULTING ENGINEER AND MARINE SURVEYOR
Phones TE. 5-4490 and TE. 5-9668
1148 PEARL Str.
BEAUMONT, TEXAS, U.S.A.

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

(Προελθούσα ἐκ συγχωνεύσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι Καταστημάτων τῆς Ἰονικῆς Τραπέζης Λτδ,
[δρυθείσης τῷ 1839 καὶ τῆς Λαϊκῆς Τραπέζης Α. Ε., [δρυθείσης τῷ 1905].

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΝΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ,,

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

Οδός Πεσμαζόγλου 18
Λεωφ. Βενιζέλου 45

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Οδός Φίλωνος 45
» Ναυρίνου

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

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

ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ "ΛΙΜΠΕΡΤΥ,"

ΑΠΟΚΛΕΙΕΤΑΙ Η ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΙΣ ΤΟΥ

Εις τὸν πρόλογον μελέτης τῆς «Οὐέστινφορμ» σχετικώς μὲ τὰ λίμπερτυς καὶ τὸ μέλλον αὐτῶν, ἀναφέρονται τὰ ἔξης:

Θὰ ἡτο δύσκολον νὰ ὑπερεκτιμήσῃ τὶς τὴν σημασίαν τῶν λίμπερτυς, εἰς οἰανδήποτε προσπάθειαν χαράξεως τῆς πορείας τῆς ὑφισταμένης ναυτιλιακῆς κρίσεως. «Ομως ἡ ὄγκωδης αὔτη χωρητικότης εὐρίσκεται ἡδη εἰς τὸ περιθώριον τῆς δυνατότητος κέρδους καὶ ἡ τοιαύτη ἡ ποιατική ἀπόφασις τῶν πλοιοκτητῶν «λίμπερτυς» κατὰ τὰ ὅλιγα προσεχῆ ἔτη δὲν θὰ ἐπηρεάσῃ μόνον τὴν ίδιαν τὴν θέσιν, ἀλλὰ καὶ τὴν θέσιν τῆς φορτηγού ναυτιλίας ἐν τῷ συνόλῳ της. Ἐξετάζονται κατωτέρω αἱ δυνάμεις νὰ ληφθοῦν ἀποφάσεις, ἢτοι ἡ συνέχισις τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν λίμπερτυς, ἡ θέσις αὐτῶν ἐν παροπλισμῷ, ἡ πώλησίς των πρὸς διάλυσιν ἢ ἡ διενέργεια εἰς αὐτὰ μετατροπῆς τίνος.

Πρόσφαιτο μελέται, ἀποδέλπουσι εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῆς ἑκτάσεως τοῦ πλεονάζοντος τονάζ, ἔλαβον ὡς κριτήρια δόλιγας τιμᾶς ναύλων κατὰ τομεῖς, προκειμένου νὰ ὑπολογίσουν τὴν ίκανότητα μεγάλων τμημάτων τοῦ στόλου τῶν τράμπης, διόπεις καλύψουν τὸ κόστος ἐκμεταλλεύσεως των, ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας καταστάσεις. Αἱ συγκρίσεις αὗται ναύλων καὶ κόστους, περιωρισμένην πρέπει κατ' ἀνάγκην νὰ ἔχουν ἐφαρμογὴν εἰς τίνας τύπους σκαφῶν καὶ κυρίως εἰς τὸν τύπον τῆς πολεμικῆς ναυπηγῆσεως λίμπερτυ, διότις τῶρα δὲν εἶναι τόσον κατάλληλος διὰ σημαντικὰ ταξίδια καὶ μεταφοράς (λ. χ. γαιανθράκων καὶ σιτηρῶν διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ) ἐκεὶ ὅπου νεώτερα καὶ ίκανότερα σκάφη (περιλαμβανομένων τῶν δεξαμενοπλοίων) ἐμφανίζουν σπουδαῖς πλεονεκτήματα κόστους.

Παρωπλισμένη χωρητικότης : Παραθέτομεν κατωτέρω πίνακα τῆς ἀργούσης κατὰ τὴν 1ην Μαΐου ἐ. ἔ. τράμπης χωρητικότητος, ἀναφερομένης εἰς ἀριθμὸν σκαφῶν καὶ τόνων d.w., μὲ κατανομὴν, διόσον ἀφορᾷ τὴν ἡλικίαν, εἰς πλοῖα ναυπηγήθεντα μέχρι τοῦ 1940, μεταξὺ τῶν ἔτων 1941—1944 (πολεμικῆς ναυπηγῆσεως) καὶ μετὰ τὸ 1945, προκειμένου διὰ φορτηγὰ μεγέθους τῶν 4000 τόνων d.w. καὶ ἄνω:

ΗΛΙΚΙΑ	Μέχρι 1940	Μεταξὺ 1941 καὶ 1944	Μετὰ 1945
ΤΥΠΟΣ	—	Λιμπ.	Βίκτ.
Αριθ. σκαφῶν	156	436	2
	156	436	2
1000άρες τ. d.w.	1.228.0	4.626.2	21.2
	1.228.0	4.626.2	334.3
			259.8
			6.469.3

Ἡ σημερινὴ οἰκονομικὴ σημασία τοῦ λίμπερτυ ἔχειται ἀσφαλῶς ἐκ τοῦ περιθώριον τῆς ίκανότητός του, διόπεις ἀποφέρει κέρδος, βάσει τῶν ὑφισταμένων ναύλων. Προκύπτει ἀπὸ τὸν ἀνάτερό την πίνακας, ὅτι μόνον τὰ 4% τῆς ἀργούσης κατὰ τὴν 1ην Μαΐου ἐ. ἔ. χωρητικότητος τράμπης σκαφῶν (ἔχαιρουσμένου τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν) ἀναφέρονται εἰς πλοῖα γαυπηγήθεντα ἀπὸ τοῦ 1945 καὶ ἐντεῦθεν, μὲ τὴν παρατήρησιν μάλιστα ὅτι πολλὰ τῶν ἐν λόγῳ σκαφῶν ἀργούν, συνεπείᾳ ἐπισκευῶν. «Ἀντιθέτως, οὐχὶ ὀλιγώτερα τῶν 77% ἀντιπροσωπεύουν χωρητικότητα πολεμικῆς ναυπηγῆσεως, μὲ ἐμφανῶς πλεονάζονται τὰ «λίμπερτυς». Ἡ ὑπαρξία τόσου μεγάλους ὁμάδος, ὅμοιογενοῦς ὅπωσδηποτε χωρητικότητος, εἶναι μεγίστης σημασίας πρὸς ἐκτίμησιν τῆς πορείας τῆς παρούσης ναυτιλιακῆς ὑφέσεως. Ἡ ἀπόφασις διαίλευσες πλοίους τινὸς ἔχειται ἐκ τῆς καταστάσεως τοῦ σκάφους του, τῆς χρονολογίας τῆς προσεχούς ἐπιβεβαρήσεώς του καὶ ἐκ πολλῶν ἄλλων παραγόντων. Παραμένει δῆμος ἡ ἀλήθεια, ὅτι τὰ λίμπερτυς εἶναι, κατὰ προσέγγισιν, τῆς αὐτῆς ταχύτητος, χωρητικότητος καὶ καταναλώσεως καυσίμου. Γενικῶς εἰπεῖν, ὁσάκις ἔν εἴκ τῶν σκαφῶν τούτων κα-

θίσταται ἀντιοκονομικόγνως, τότε καὶ ὅλα τὰ σκάφη τῆς ίδιας κατηγορίας πρέπει νὰ θεωροῦνται ὡς ἀντιοκονομικά. Πολὺ πλησίον εἰς αὐτὸν ἀκριβῶς τὸ σημεῖον εὑρίσκονται ἡδη τὰ ἐν λόγῳ σκάφη, δεδομένου ὅτι καὶ ἀνόρθιον δεχθῶμεν μίαν προσεχῆ σημαντικήν βελτίωσιν τῶν ναύλων, δύλιγα μόνον παραμένουν δόδοι, ἐπὶ τῶν ὅποιων τὰ λίμπερτυς θά δύνανται νὰ ὑπολογίζουν κάποιαν λογικήν ἀπόδοσιν.

Αἱ διατυπώμεναι ἀπόφεις ἐπὶ τῆς ἀκολουθητέας γραμμῆς, ἔναντι τοῦ προβλήματος τοῦ πλεονάζοντος τονάζ, ἐπισημάνουν συχνάκις τὸν μέγαν ἀριθμὸν τῶν ἐργαζόμενων εἰσέτι σκαφῶν προπολεμικῆς ναυπηγῆσεως, τινὰ τῶν ὅποιων μάλιστα ἔχουν κατασκευασθῆ τὸν 19ον αἰώνα. «Ἄν θεωρήσωμεν, ἐν τούτοις, τὴν παρωπλισμένην χωρητικότητα ὡς τὴν πλέον ἐμφανῆ πηγὴν πλοίων πρὸς διάλυσιν, πρέπει νὰ σημειώσωμεν ὅτι μόνον τὰ 19% τῶν ἐν λόγῳ τράμπης εἶναι προπολεμικῆς ναυπηγῆσεως. Μὲ τὰς σημερινὰς τιμᾶς τοῦ παλαιοιστόρου, ἡ χωρητικότης αὕτη (1.228.000 τ. d.w.) θὰ ἥδυνται νὰ ἀπορροφηθῇ εἰς χρονικὸν διάστημα μικρότερον τοῦ ἐνὸς ἔτους. Πέραν τούτου, ἡ εἰδικὴ θέσις τοῦ λίμπερτυ, τὸ μέγεθος, ἡ κατασκευὴ καὶ ἡ πρώσωσί του, καθιστούν λίαν λογικόν, ὅτι πολλὰ πλοῖα τοῦ τύπου τούτου πρέπει νὰ διαλυθοῦν, πρὸ τῆς διάλυσεως ἐτέρων σκαφῶν παλαιοτέρας ἡλικίας.

Ἡ δυναμικὴ προσφορὰ χωρητικότητος πρὸς διάλυσιν αὐξάνεται διὰ τοῦ ἐφεδρικοῦ στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, μολονότι τὰ σκάφη ταῦτα πωλούνται μόνον εἰς Ἀμερικανὸν διάλυτας. «Ο ἀριθμὸς τῶν ἐν λόγῳ λίμπερτυς ἐμφανίνεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα:

Ἐφεδρικὸς στόλος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν

30 'Απρ. 1958 30 'Απρ. 1959

'Αριθμὸς «λίμπερτυς»	1474	1381
'Αριθμὸς «βίκτορυς»	257	295

Ἡ ἀγορὰ διαίλευσεως πλοίων : «Ἡ ἀνὰ τὸν κόσμον διάλυσις πλοίων — ἔξαιρέσει πρωσωρινῶν τινῶν διακοπῶν — παρουσιάζει ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1956 καὶ ἐντεῦθεν τὸν σταθερὸν αὐξήσιν. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1959 ἡ ἀναλογία τῆς αὐξήσεως ἀνήλθεν ἀποτόμως καὶ ἀν συνεχισθῆ, θὰ παρουσιάσῃ δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος ἔνα σύνολον διαίλευσεως, ὅπερ θὰ ἔγγιῃ τὰ 4.000.000 τ. γκρός. Κατὰ τὸ πλεῖστον τῆς περιόδου 1957—59, ἡ τιμὴ τοῦ παλαιοιστόρου ἐσημείωσε πτῶσιν καὶ ἐπηρέασε τὴν ἀξίαν τῶν πωλουμένων πρὸς διάλυσιν σκαφῶν. Ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ὅμως τοῦ τρέχ. ἔτους αἱ ἀξίαι τῶν πρὸς διάλυσιν πλοίων ὑπῆρχαν ἐκδήλως σταθερέπεραι, ἐκ συμπαθείας πρὸς τὴν αὐξήσιν τῶν τιμῶν μεταπλάσων διαίλευσεως ὡς συνόλου. (Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας αἱ τιμαὶ μεταπλάσων διαίλευσεως ἀνήρχοντο βαθμηδόν ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον). Αἱ τρέχουσαι τιμαὶ διαίλευσεως κυμαίνονται σήμερον γύρω τῶν 6 λιρῶν κατὰ τόνον γκρός ἐν Ἀγγλίᾳ, 8 ἔως 9 λιρῶν ἐν Ἰταλίᾳ καὶ γύρω τῶν 10 λιρῶν ἐν Ἰτανίᾳ. Σχετικός, εἶναι χαρακτηριστικόν, ὅτι ἡ ἐμπορικὴ ἀξία τῶν πωλουμένων λίμπερτυς, σχεδὸν ἔχιστον τούτων καυσίμου. Γενικῶς εἰπεῖν, ὁσάκις ἔν εἴκ τῶν σκαφῶν τούτων κα-

τοποτροπαὶ λίμπερτυς : «Ἐτέρα, κατ' ἐναλλαγὴν πρὸς τὴν διάλυσιν, λύσις διὰ τὰ σκάφη τοῦ τύπου λίμπερτυ, ἔγκειται εἰς τὴν μετατροπὴν τοῦ πρωστήρου τῶν συστήματος διὰ τῆς ἐγκαταστάσεως δηζελομηχανῆς. Σκάφη τινὰ ἔχουν μετατραπῆ κατὰ τὸ παρελθόν, φαίνεται δῆμος πιθανόν, ὅτι ἡ ἀπλῆ ἀντικαταστάσεις τῶν μηχανῶν δὲν ἀποτελεῖ πλέον οἰκονομικὴν λύσιν. Ἐνδείκνυνται περισσότερον ἐκτεταμέναι μετατροπαὶ. «Ἐπὶ παραδείγματι, τὸ ἐργοστάσιον Σοῦλτζερς προτείνει μέθοδον ἐπιμηκύνσεως τοῦ μεσαίου τῆματος τοῦ πλοίου, ἥτις αὐξάνει τὴν χωρητικότητα τοῦ 1700 τ., καθὼς καὶ νέαν μηχανὴν ἔχασφαλίζουσαν ταχύτητα 13 κορύβων, μὲ κατανάλωσιν 16 τόνων διάρκειας καυσίμου. Ἄλλας καὶ τὸ οὕτων μετασκευαζόμενων πλοίων δὲν εἶναι ταχύ, ἐνῶ καὶ τὸ ἡλεκτροσυγκόλλητον σκάφος του ἀγεί τηλικίαν 15 ἔτῶν. Τὸ συμπέρασμα εἶναι, ὅτι μία τοιαύτη μετατροπή, μολονότι ἀποτελεῖ πρακτικὴν πρότασιν διὰ πλοίου, ὅπερ ἔχει γερὸ σκάφος, ένέχει ἐν τούτοις τὸν χαρακτήρα πρωστηρινῆς λύσεως, δυναμένης νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς μικρὸν ἀριθμὸν ἐκ τῶν ἡδη ἀργούντων λίμπερτυς.

Τὸ συμπέρασμα : Καὶ καταλήγει ἡ ἔκθεσης «Οὐέστινφορμ» : «Ἀπὸ τὰ ἀνάτερά της ἐκτεῦντα ἄγεται τὶς εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ «λίμπερτυς» δύνανται νὰ μετάσχουν εἰς περιωρισμένην ἀριθμὸν τομέων τῆς ναυλαγορᾶς, οἱ ὅποιοι καὶ καθίστανται ὀλιγώτεροι, ἐφ' δόσον οἱ ναύλοι ἐκπίπτουν. Πολλὰ ἔχαστρωνται ἀπὸ τὴν καταστάσιν τοῦ σκάφους καὶ ἀπὸ τὴν ίκανότητα τοῦ πλοιοκτήτου νὰ τὸ ἐργασθῇ ἀνὰ τὸν κόσμον, μὲ μικρὰν ἀναλογίαν ταξίδιων ἐν ἀφόρτω καταστάσεις. Ἄλλα καὶ ὅταν πλοιοκτήται δύνανται νὰ πράξουν τούτο, εἶναι πιθανὸν νὰ ἀποκομίσουν μικρὸν τι μόνον κέρδος, καὶ τούτῳ ἀν ληφθῆ ὑπὸ διά τὸ κόστος μακροχρονίου συντηρήσεως.

Ἄκομη καὶ ὑπὸ τὰς ἀποφάσεις ταύτας, ὁ ἀριθμὸς τῶν σκαφῶν, τὰ ὅποια δύνανται τὶς νὰ δεχθῆ ὡς ἀκμεταλλεύσιμα, ἀν ἐπέλθῃ ὑψηλὸς ὑψωτήρος τοῦ ἐπιπέδου τῶν μεταφορῶν, εἶναι μικρός. Μέγας ἀριθμὸς σκαφῶν λίμπερτυς εἶναι ἡδη παρωπλισμένος καὶ πιθανὸν νὰ ἔχαστειφθῇ πλήρως ἀπὸ τὴν ἀγοράν, πρὶν ἡ ἀνατιμηθοῦν οἱ ναύλοι. Τὰ γεγονότα ταῦτα ἀντικατοπτρίζονται ἀπὸ τὰς τιμᾶς πωλήσεως σκαφῶν τοῦ ρηθέντος τύπου, πρὸς περαιτέρω ἀκμεταλλεύσιν. Κατέπεσαν αὖται εἰς τὰς ἐπίπεδα τῶν τιμῶν διαίλευσεως.

KOSTAS MEGRELIS

MEDITERRANEAN CORPORATION

Shipchandlers

Vico Giannini n. 3 int. 7

GENOA

PHONE: 202687, 202773, 200510, 294782

CABLES: MEGRELIS, GENOA

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

'Εάν έχη κανείς την ύπομονή νὰ ρίξῃ μιά ματιά εἰς τὰ διάφορα ξένα εἰκονογραφημένα περιοδικά ἀλιείας και νὰ τὰ ξεφύλλισθε ἔστω, τὸ σημεῖον ἐκεῖνο ποὺ ζωηρὰ θὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴ του εἶναι τὰ ΝΕΟΥ ΤΥΠΟΥ ΨΑΡΑΔΙΚΑ. Κάθε χώρα ποὺ ἐσημείωσε πρόδοσυν εἰς τὴν ἀλιευτική βιομηχανία, παρουσιάζει καὶ μὲν ὑπερφάνεια προβάλλει τὸ δημιούργημα τῶν ναυπηγείων της, μὲ λεπτομερῆ σχέδια τῆς σκάφης, τῶν ἐν γένει διαρρυθμίσεών της, τοῦ μηχανοστασίου, τῶν ψυγείων, τῶν ὑπερκατασκευασμάτων καὶ τῆς γεφύρας, μὲ ὥραιες φωτογραφίες, παρεμένεις κατὰ τὰς διαφόρους φάσεις τῆς κατασκευῆς καὶ τῆς καθελκύσεως, ὡς ἐπίσης και μὲ στατιστικές διὰ τὰς ἐπιδόσεις κάθε τοῦ αὐτοῦ τύπου πλοίου, και συγκριτικὸν πίνακα τῆς ἔξελίσεως τοῦ ἀλιευτικοῦ πλοίου ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰώνος μας. Είναι τόσο μεγάλη καὶ ριζική ἡ διαφορὰ τοῦ ψαράδικου 1900 μὲ τὸ σημερινό, ποὺ διακένεται ἀντιλαμβάνεται και πείθεται διατὶ εἰς παλαιοτέρας ἐποχὰς ὁ κόσμος δὲν ἔτρωγε ἄρκετὰ φάρια, ἢ μᾶλλον διὰ διλίγα μόνον φάρια ἔτρωγαν δοῖοι κατοικούσαν μπρὸς στὴ θάλασσα.

"Έχω υπ'" δψει μου ξένα περιοδικά, τὰ τελευταῖς ποὺ ἔλαβα, καθὼς και μελέτας ἐπὶ τῆς συγχρόνου ἀλιείας, Γαλλικά, Ἀγγλικά και Γερμανικά, ὡς ἐπίσης και σχέδια ἀλιευτικῶν πλοίων ἀπὸ διάφορα ναυπηγεία, ἀπὸ τὰ δόποια προσπαθῶ νὰ ξεχωρίσω ἐκεῖνα ποὺ θὰ μὲ βοηθήσουν νὰ συγκεντρώσω στοιχεία διὰ τὰ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ, τὰ ψαράδικα ποὺ ἐπρότεινα νὰ ναυπηγήσουμε στὴ Σύρο. Μεγάλο, δῆμος, μπελὰ ἔβαλα στὸ κεφάλι μου, διότι δῆλα τὰ καινούργια ψαράδικα εἶναι σπουδαῖα και εἶναι δύσκολο νὰ σημειώσω προτιμήσει. Αἱ νέαι ναυπηγήσεις εἶναι καθ' δῆλα τέλειαι, κάθε ναυπηγείο ἔχει νὰ παρουσιάσῃ ἵσια νευτερισμό, μιὰ τελειοποίησι, μιὰ ἐφέντερος—αἱ ποῦμε—ποὺ διλοκληρώνει τὴν προσπάθεια νὰ διευκολύνῃ τὸ ἐπίπονο ἔργο τοῦ ψαρᾶ και νὰ συντελέσῃ στὸ ἄφθονο φάρευμα. Τὸ τάδε πλοίο μὲ αὐτὰ και αὐτὰ τὰ χαρακτηριστικά ἐσημείωσε «ρεκόρ» εἰς τὴν ἀλιείαν τῆς ρέγγας—λέγουν οἱ πίνακες τῶν περγαμηνῶν — τὸ τάδε πάλιν πλοίον μὲ τὸ σύγχρονο ἔξοπλισμό τοῦ ἐπέτυχε τὴν μεγαλυτέρα ἀπόδοση γρίπισι (συρόμενο δίκτυο) και τὸ ἄλλο μεγάλο ψαράδικο τὴν καλύτερη ψαριά στὴν ἐποχὴ τοῦ βακαλάου. "Ολα αὐτὰ εἶναι αὐθεντικὰ τεκμήρια, μὲ ἡμερομηνίες ἀλιευτικῶν ἔξορμήσεων, μὲ ἀκριβῆ ὑπόδειξην τῶν περιοχῶν ὅπου ἐπραγματοποιήσαν αἱ ικανοποιητικαὶ ἀπόδοσεις, μὲ πλήρη κατάλογον τῶν ἀλιευθέντων εἰδῶν και ζυγολόγιον τῶν ἔκφορτωθεισῶν ποσοτήτων.

"Απὸ τὰ καινούργια ψαράδικα ξεχωρίζουν καθαρὰ τὰ ναυπηγηθέντα εἰς τὴν Εύρωπη. Τὰ Ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, ἐκτός ἀπὸ τὰ νέα «Τούνη Κλίπερερ», δὲν λέγουν τίποτε. "Αλλώστε οἱ πέραν τοῦ 'Ατλαντικοῦ ψαράδικου δὲν ἔχουν ἀνάγκη ἀπὸ μεγάλα «τρόλλερ», ἀφοῦ ἔχουν ἀφθονίαν ἰχθύων παντοῦ, εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν ὥκεανον, τὸ Καραϊβικὸν πέλαγος, τὸν κόλπον τοῦ Μεξικοῦ, τὸν Ειρηνικὸν ὥκεανον. Εἰς δῆλα τὰ κεντρικὰ σημεῖα ὑπάρχουν ἰχθυόλιμνες, οἱ ὅποιοι ἔξυπηρετοῦν πληρέστατα τὰς ἀνάγκας τῶν ψαράδων και διευκολύνουν τὴν μεταφορὰν τῶν ἀλιευμάτων εἰς τὸ ἑστατερικὸν τῆς χώρας. Τὸ μόνο πρᾶγμα ποὺ ἔχουμε νὰ διδαχθοῦμε και νὰ ἀντιγράψουμε ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς, εἶναι τὰ ώραια ψυγεῖα, ποὺ εἶναι διεσπαρμένα πρὸς δῆλας τὰς κατευθύνσεις. Μεγάλαι ἀποθήκαι·ψυγεῖα εἰς δῆλους τοὺς ἰχθυόλιμνους, βαγόνια και καμιόνια·ψυγεῖα διὰ τὴν διανομὴν τῶν ἰχθύων, ψυγεῖα εύρυχωρα εἰς δῆλας τὰς ἰχθυαγόρας, βιτρίναι·ψυγεῖα εἰς δῆλα τὰ ἰχθυοπωλεῖα, μὲ λίγα λόγια, δῆλου τρόφιμα και πρὸ πάντων φάρια, ἐκεῖ και ψυκτικαὶ ἔγκαταστάσεις.

"Τὰ Ιαπωνικῆς κατασκευῆς·ψαράδικα, μεγάλα και μικρά, εἶναι βεβαίως σπουδαῖα ἀπὸ πάστης πλευρᾶς, πλὴν δὲν ἐμφανίζουν τὴν τελειότητα τῶν εύρωπατικῶν. Οι 'Ιάπωνες, ὡς γνωστόν, ἔχουν τὸν μεγαλύτερον ἀλιευτικὸν στόλον τοῦ κόσμου, καθὼς και τὴν ἀνωτέρων εἰς ἰχθύς ἀπόδοσιν και ἐπίδοσιν, ἐφαρμόζουν δῆλα τὰ συστήματα και δῆλας τὰς μεθόδους ἀλιείας, ψαφεύουν δὲ ἀδιακόπως εἰς δῆλας τὰς θαλάσσας και τοὺς ὥκεανούς. 'Απομακρύνονται ἀπὸ τὰς ἀκτὰς τῶν χιλιάδεων μῆλλισ και ψαφεύουν δῆλου πλούσιον ἀλίευμα. Χρησιμοποιούν πλωτὰ ἔργοστάσια κατάλληλα διὰ κάθε περιοχὴν δῆλου θὰ ἔξορμήσουν, ἐφαδισταμένα μὲ συγχρονισμένας ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν βιομηχανοποίησιν η κατάψυξην τῶν πάσης φύσεως ἰχθύων, ἀφοῦ δὲ γεμίσουν τὰς ἀποθήκας και τὰ ψυγεῖα τῶν μὲ τὸ πολύτιμο φορτίο, πλησιάζουν εἰς οιονδήποτε λιμένα δῆλου δῆλου πολύτιμην ἀλίευμα. Εσχάτως ἐνεφανίσθησαν Ιαπωνικὰ πλωτὰ ἔργοστάσια κατάλληλα διὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Βόρειον Όινδιον Όικεανον, καθὼς και εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς 'Αγκόλας, εἰς τὰς πρὸς τὸν 'Ατλαντικὸν πορτογαλικάς ἀποικίας τῆς 'Αφρικῆς. 'Εκεῖνο ποὺ ἔχουμε νὰ διδαχθοῦμε και νὰ ἀντιγράψουμε ἀπὸ τοὺς 'Ιάπωνας, εἶναι τὰ πλωτὰ ἔργοστάσια και η λυσιτελής ἔγκαταστάσεις τούτων, ὡς ἐπίσης και η κονσερβοποίησια διὰ τὰ πάσης φύσεως φαρικά. Θὰ ἐπανέλθω ἐν καιρῷ ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου.

"Τὰ ίδια δῆλανται νὰ λεχθοῦν και διὰ τὰ ρωσικῆς κατασκευῆς ψαράδικα, ὡς ἐπίσης και τὸν τρόπον ἔγκαταστάσεως τούτων ἀνὰ τὰς διαφόρους θαλάσσας, τὰς πλουσιωτάτας εἰς ἀλίευμα, ποὺ περιβάλλουν τὴν ἀχανή Σοβιετικὴν ἐπικράτειαν. Σημειωτέον, δοῖοι οἱ ρώσοι ἐπραγματοποιήσαν κατὰ τὰ τελευταῖς χρόνια, μεγάλας πρόδοσυν εἰς τὸν τομέα

τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας και κατάρθωσαν νὰ καταλάβουν τὴν δευτέραν θέσιν εἰς τὴν παγκόσμιον ἰχθυοπαραγωγήν, μὲ ἀπόδοσιν 3.000.000 τόνων ἰχθύων ἑτησίως. 'Απὸ δῆσα εἶναι γνωστὰ εἰς τοὺς ἀλιευτικοὺς κύκλους διὰ τὴν δραστηριότητα τῶν ρώσων εἰς τὴν ἀλιείαν, διὰ τὰ φαράδικα και τὰ φάρια, εἶναι φανερὸν πλέον, ὅτι καταβάλλεται ἐκ μέρους τῶν θερινῶν ίδιατέρα προσπάθεια, διὰ τὴν ἐνίσχυσιν, όργανωσιν και προαγωγὴν τοῦ κλάδου τούτου εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν. Οι ρώσοι ναυπηγούν ἀδιακόπως φαράδικα πάσης φύσεως, ὅχι μόνον ἐντὸς τῆς χώρας των, ἀλλὰ και εἰς δῆλα τὰ ἔχοντα ναυπηγεία. 'Εσχάτως παρέλασον ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα 200 μεγάλας φαράδικα τοῦ πλέον συγχρονισμένου τούτου και παρήγγειλαν ἀλλα τόσα. 'Επισης, ἀπὸ δῆσα μᾶς πληροφορούν τὸ διάφορα περιοδικά και ἀλιευτικά δελτία, διὰ λογαριασμὸν τῆς Σοβιετικῆς 'Ενώσεως ναυπηγούνται διάφορα φαράδικα εἰς τὴν Φινλανδίαν, Πολωνίαν, Σουηδίαν, Δανίαν, 'Αγγλίαν και 'Ιταλίαν. Οι ρώσοι ἔκμεταλλεονται ἐντατικῶς πλωτὰ ἔργοστάσια εἰς τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν 'Οκεανὸν μέχρι τοῦ Βεριγγείου Πορθμού και εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ 'Οχότσκ μὲ βάσιν τὸν λιμένα τοῦ Χαμπαρόσκ, δστὶς διερρυθμίσθη εἰς ἰχθυολιμένα πρώτης γραμμῆς. 'Απὸ τοὺς ρώσους πολλὰ ἔχουμε νὰ διδαχθοῦμε διὰ τὴν ἔχοντας τελειοποιήσεις τῶν πλωτῶν ἔργοστάσιων και νὰ ἀντιγράψουμε τὰς ἔξαιρετικὰς τελειοποιήσεις τῶν εἰς τὴν κονσερβοποίησιν φαρικῶν. Θὰ ἐπανέλθω ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου δῆσα θὰ γράψω ύια τὶς κονσέρβες.

Μὲ τὴν συνοπτικὴν αὐτὴν ἀνασκόπησι γύρω ἀπὸ τὰ ἀμερικανικά, ιαπωνικά και ρωσικά φαράδικα, μὲ τὴν σκέψη νὰ ξεχωρίσω τὶ ἡμπορεῖ νὰ μᾶς χρησιμεύσῃ, τὶ ἡμπορούμε νὰ διδαχθοῦμε και νὰ μιμηθοῦμε για τὰ ἀλιευτικὰ φαράδικα, διευκολύνεται η προσπάθεια μου και ἐντοπίζεται

SOL

(Always at your service)

SVENSKA ORIENT LINIEN
TELEGRAMS: "ESOEL... GOTHENBURG"

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

AB ATLANTTRAFIK
TELEGRAMS: "OCEANSHIP... GOTHENBURG"

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

αυτή είς τὰ εύρωπα τὰ ναυπηγεῖα μόνον. Πράγματι, ἀπὸ τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα ποὺ ἐναυπηγήθησαν ἑσχάτως, τὰ πιὸ συγχρονισμένα εἰνεῖ, ἀναμφισβητήτως, τὰ εἰς ἄγγικά, γερμανικά καὶ γαλλικά ναυπηγεῖα κατασκευασθέντα. Περιττὸν εἶναι νὰ προσθέσω, ὅτι ἔξι τοῦ σπουδαῖα καὶ ὥραια πλοῖα τοῦ αὐτοῦ τύπου, δύνανται νὰ ναυπηγηθῶνται καὶ εἰς τὴν Ὀλλαδίαν, τὸ Βέλγιον, τὴν Σουηδίαν, Δανίαν, Ἰταλίαν καὶ ἄλλας εύρωπα τὰ ναυπηγηθῶνται καὶ ἔρευνα καὶ ἡ ἐκλογή, ἀφοῦ μάς ἴκανοποιεῖ τὸ ζωντανὸν παράδειγμα ποὺ ἔχουμε μπροστὰ στὰ μάτια μας, μὲ τὰς ὃς ἀνὰ ναυπηγήσεις. Ἐδῶ ἀκριβῶς ἥθελα νὰ καταλήξω γιὰ τὰ ἑκθέσια μὲ κάποια ἀνετοῦ, τὶ θὰ πιὸ συγχρονισμένο ἀλιευτικὸ πλοῖο, ποὺ ἀπὸ δῆλα τὰ σχέδια εἶναι ἐκείνο ποὺ προσαρμόζεται πρὸς τὰς ἀνάγκας μας καὶ νὰ παραθέσω τὰ στοιχεῖα ποὺ θὰ μᾶς χρησιμεύσουν νὰ δημιουργήσουμε καὶ νὰ τυποποιήσουμε **ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ**.

Εἰς τὰ προηγούμενα σημειώματά μου ἀνέφερα, ὅτι δῆλοι οἱ προηγμένοι εἰς τὴν ἀλιείαν λαοὶ ἐδημιουργήσαν ἔνα δικό τους τύπο ψαράδικου, ποὺ ἀπὸ μακρὰ φωνάζει τὴν ταύτητά του. Τὸ Γαλλικὸν ἀλιευτικὸν ἔχωριζε ἀπὸ τὸ Ισπανικό, τὸ ἄγγικόν ἀπὸ τὸ γερμανικό, τὸ νορβηγικό ἀπὸ τὸ δόλανδικό, τὸ ρωσικό ἀπὸ τὸ ιαπωνικό κ.ο.κ. «Ολας δὲ μαζὶ διακρίνονται καὶ ἔχωριζον ἀπὸ τὴν ἀρματωσιά τους, τὸ σχέδιό τους, τὸ «σουλούπι» τους, διόπει λέγουν οἱ ναυτικοὶ μας. Δείχνουν ἀπὸ μακρὰ τὴν ταύτητά τους. Εἰς τὴν Ἰταλίαν ἐδημιουργήθη μεταπολεμικῶς ἀπὸ τὴν μεγάλη ἀλιευτικὴ ἑταῖρια *«Genepesca»*, τοῦ Λιθόρουν, ἔνας τύπος ψαράδικου καλῶς μελετημένου διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, ποὺ συγκεντρώνει πολλὰ προσόντα, οἰκονομικὴν ταχύτητα, χώρων ἐπαρκῆ διὰ τὴν ἐνστοθήκευσαν ἀλιεύματα, ψυγεῖα ἀρίστης κατασκευῆς, ἀκτίνα δράσεως κ.τ.λ. Οἱ Γιουγκοσλαύοι διὰ νὰ μὴ υστερήσουν ἐβέλτισσουν σημαντικὰ τὸν ἀλιευτικὸν τους στόλο καὶ τώρα ναυπηγούν μεγάλα ψαράδικα σὰν τὰ Ἰταλικά. Αὐτὸς ποὺ κάμνουν οἱ γειτονές μας μὲ τόση μαεστρία δὲν εἶναι δυνατὸ νὰ ἐπιτύχουμε καὶ ἐμεῖς, οἱ ἀναγνωρισμένοι ἀπὸ δῆλο τὸ κόσμο ὡς σπουδαῖοι ναυτικοὶ λαός;

Αὐτὰ δῆλα τὰ εἴπαμε, τὰ ξανάπαμε καὶ τὰ ξαναλέμε! Μᾶς παρουσιάζεται σήμερα μιὰ ἔξαιρετὴ εὐκαιρία, μὲ τὴν ἔξαγγελία τοῦ πενταετοῦ σχεδίου ἐνισχύσεως τῶν παραγωγικῶν ἔργων, νὰ δημιουργήσουμε κάτι τὸ σωτὸν γιὰ τὴν ἀλιείαν μας, νὰ ναυπηγήσουμε συγχρονισμένα ψαράδικα! Ναυπηγεῖα κατάλληλα ἔχουμε στὴν Σύρο, κεφαλοικαὶ ἔχουμε ἀπὸ τὸ πενταετές σχέδιο καὶ ἀπὸ ίδιωτας, ἀνδραὶ ικανοῦνται διὰ τὰ πλοῖα — δόξα τῷ Θεῷ — ἔχουμε καὶ μᾶς περισσεύουν! Δὲν εἶναι, λοιπόν, τόσο δύσκολο νὰ ἀρχίσῃ νὰ δουλειᾶ μὲ γνώμονα, «τὴν χαρὰ τῆς δημιουργίας» καὶ τὸν ἀπότερο σκοπό, «τὸ δῆλος διὰ τὴν δόλτητα». Τὸ πρῶτο συγχρονισμένο ἀλιευτικὸ πλοῖο ποὺ θὰ ναυπηγήθη στὴν Ἐλλάδα, θὰ σημειώσῃ σταθμό, μὲ μιὰ μεγάλη καμπάνα, ποὺ θὰ βροντά καὶ θὰ ὑπενθυμίζῃ διτι, «ἄπ’ ἔδω ἑκείνης ἡ νέα ΑΡΓΩ διὰ νὰ φέρῃ εἰς τὴν χώρα μας τὸ χρυσόμαλλον δέρας».

Τὸν τελευταῖο αὐτὸν καιρό, διασδάζουμε τακτικὰ εἰς τὶς ἐφόμερίδες, ὅτι... (ἡγοράσθησαν εἰς τὸ Ἀμβούργον ἢ τὴν Βρέμην ἀπὸ «Ἐλλήνας ἐπιχειρηματίας», δύο παλαιὰ ἀλιευτικὰ μὲ καύσιμον τὸν γαιάνθρακα, διὰ νὰ μετασκευασθῶν εἰς δηζολοκίνητα. Τὴν μεθοπέμηνη, πληροφορούμεθα ὅτι ἡγοράσθησαν ἄλλα δύο εἰς τὴν Γαλλίαν, ναυπηγήσεως τοῦ 1930, ἐν συνεχείᾳ ἄλλα εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἢ τὴν Ὀλλαδίαν.... διὰ νὰ μεταπράπονται κ.ο.κ.). Τὰ παλαιά δὲ αὐτὰ σκάφη ἀγοράζονται μὲ τὴν μυχίαν σκέψιν, διτι εἰνεὶ «κελεπούρι!» Ἀρχίζουν, λοιπόν, τὰ μαστορεύματα, τὰ ἔγχλωσ-φτιάνε, αἱ μετασκευαί, τὰ βάσανα καὶ ἡ ταλαιπωρία, διὰ νὰ καταλήξουν σὲ ἔνα σαράνταλο, ποὺ θὰ στοιχίσῃ τὰ τσιτά, ἀν δχι περισσότερα, ἀπὸ δῆλα θὰ ἐστοίχισῃ ἔνα καινούργιο νοικοκυρεμένο ψαράδικο.

Προκαλῶ οἰοῦθητοε ἀπὸ τοὺς παθόντας νὰ μὲ διαφεύσῃ, διὰ νὰ μοῦ δοθῇ ἡ εὐκαιρία νὰ ἀποδείξω μὲ ἀριθμούς, μὲ τιμολόγια, μὲ προσφορὲς καὶ δοκουμέντα, ὅτι μὲ δλιγωτέρας, ἵσως, δαπάνας, θὰ εἶχαν στὰ χέρια τοὺς ἔνα συγχρονισμένο κεράδι, ἔνα χρήσιμο ἐργαλεῖο.

Ἡ δικαιολογία, ὅτι τὸ πλοῖον ἡγοράσθη (ἢ σκάφη μονόν) εἰς συμφέρουσαν τιμήν, δὲν εὔσταθε, διότι μὲ τὰς διαφόρους μετασκευάς καὶ ἐπιδιορθώσεις, θὰ στοιχίσῃ τὰ τσιτά, δσα καὶ ἵνα καινούργιο σκάφος, ἀφοῦ ἡ πετρελαιομηχανή, ὡς ἔξοπλισμός, τὰ ψυγεῖα καὶ ἡ καθ' δῆλον διαρύθμισις θὰ ἀγορασθῶν εἰς τὴν τρέχουσαν τιμὴν τῆς διεθνοῦς ἀγορᾶς. Σημειωτέον δὲ, ἔτοιμα ψαράδικα μὲ ψυκτικὰς ἔγκαταστάσεις (ψωζιν καὶ καταψυχιν), ὅπως τὰ θέλουμε διὰ τὰς ἀνάγκας μας, δὲν ὑπάρχουν πουθενά. Πρέπει, ἀπαραιτήτως, οἰοῦθητοε σκάφος διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, καὶ ἂν εἶναι ἀκόμη δηζολοκίνητον καὶ ἐάριστη καταστάσει, διὰ νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐπωφελῶς εἰς τὴν Ἐλλάδα, πρέπει, λέγω, νὰ μετασκευασθῇ ὑπωδῆποτε. Ἀφοῦ, λοιπόν, τόσον εὐκρινῶς τίθεται τὸ ζῆτημα τῶν πλοίων-ψυγείων διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν εἰς τὴν χώραν μας, ἀφοῦ ἔγινε κάποια ἀρχή καὶ μᾶς ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ μελετήσουμε ἑπακριῶδης τὰς δαπάνας, νὰ ὑπολογίσουμε τὰ χασσομέρια, τὰς ταλαιπωρίας τῶν μαστορεύμάτων, τὰ βάσανα καὶ τὰ χίλια τραβολογήματα, γιατὶ νὰ μὴ ἔσεψυγουμε ἀπὸ δῆλα αὐτά καὶ νὰ ναυπηγήσουμε ψαράδικα δύπως τὰ θέλουμε, κατὰ τὸ παράδειγμα τῶν προηγμένων λαῶν, ποὺ μὲ αὐτὸν τὸν συλλογισμὸν ἐδημιουργήσαν τὸν ἀλιευτικὸν τοὺς στόλο;

Ο, τι ἔγινε μέχρι τῆς στιγμῆς, γιὰ νὰ ἀρχίσῃ ἡ ὑπερπόντιος ἀλιεία, ἀς υείνη ὡς προεργασία καὶ ἀς χρησιμεύσῃ ὡς ἐνδεικτικὴ κατεύθυνσις — αὐτὸ τὸ ἐπόνισα καὶ εἰς τὸ προηγούμενον σημείωμά μου — νὰ μὴ γίνη, δμως, παράδειγμα πρὸς μίμησιν καὶ στὸ «άχνάρι» αὐτὸ ἐπάνω νὰ συνεχίσουμε μιὰ μαστορεύμα, διότι δὲν θὰ γλυτώσουμε ποτὲ ἀπὸ τὰ πατλατζίδικα καὶ δὲν θὰ ἀποκτήσουμε ποτὲ συγχρονισμένο ἀλιευτικὸ στόλο. Τὰ συνεχῶς ἐπαναλαμβανόμενα, διότι δὲν ἔχουμε κεφάλαια, διότι εἰμεθα πτωχοὶ καὶ μὲ μεμφυμορία τείνουμε τὸ χέρι γιὰ νὰ ζητήσουμε βοήθεια, αἱ ύπερφυγαί, αἱ ἀναβολεῖ καὶ οἱ δισταγοὶ νὰ ἀντιμετωπίσουμε τὴν πραγματικότητα, δῆλα αὐτὰ μαζὶ εἶναι ἀνάξια σοδαρῶν, ἀνθρώπων. Τὰ ναυπηγεῖα μας εἶναι καθ' δῆλα ἔτοιμα καὶ ζητοῦν δουλειά. Ἡ ἀλιευτικὴ μας βιομηχανία χωλαίνει καὶ διὰ νὰ στηριχθῇ, νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ νὰ προκόψῃ, ἔχει ἀνάγκην ἀπὸ πλοῖα, *«ΠΟΛΛΑ ΠΛΟΙΑ»*, ἀπὸ ψαράδικα συγχρονισμένα ποὺ θὰ φέρουν τὸν πλούτον καὶ τὴν εὐημερία εἰς τὴν χώραν μας.

Μία ἀπὸ τὰς μεγαλυτέρας, ισχυροτέρας καὶ πλουσιωτέρας ψάρων τοῦ Κόσμου, ὡς προανέφερα, ναυπηγεῖ ἀδιακόπως ἀλιευτικὰ πλοῖα, διὰ νὰ αὐξήσῃ τὴν ιχνωπαραγωγήν της εἰς τὸν ἀνώτατον βαθμόν. Ὁ πληθυσμὸς τοῦ κόσμου — λέγουν οἱ ὄργανωται τῆς — αὐξάνει μὲ τὸ ρυθμὸν καταπληκτικὸν καὶ μὲ αὐτὰ τὰ δεδομένα, ἀσφαλῶς θὰ διπλασιασθῇ μετὰ παρέλευσιν δλίγων δεκαετηρίδων. Μόνον ἡ θάλασσα, μὲ τὸν μυθῶντα τρόφιμο πλούτον της θὰ ἀντικαταστήσῃ τὸ ἄγαθό, ποὺ ἡ κουρασμένη γη ἔπαυσε νὰ παράγῃ, καὶ θὰ δυσκολευθῇ, ἵσως, νὰ μᾶς προσφέρῃ εἰς τὸ μέλλον. Αὐτή εἶναι μία ἀλήθεια, ἔνα δόγμα. Δὲν ἐπιδέχεται τὴν ἀμφισθήτησιν.

Ἡ πτωχή, πτωχοτάτη Ἐλλάς, ποὺ ποτὲ δὲν κατώρθωσε νὰ διαθρέψῃ τὸν πληθυσμὸν της ἀπὸ τὰς ἀρχαιοτάτων χρόνων, δὲν εἶναι ἐνδειγμένον νὰ μιμηθῇ, ἀρά γε, αὐτὸ τὸ ζωντανὸν παράδειγμα; «Ἡ θάλασσα εἶναι δική μας, αὐτὸ λέγει ἡ γεωγραφική μας θέσις, αὐτὸ παραδέχεται καὶ δῆλος ὁ κόσμος!!!

Πλήν, δημοσίευε καὶ ὁ ἀρχαῖος στωϊκὸς φιλόσοφος:

«Βλέπω τὰ καλλίτερα καὶ τὰ ἐπικριτῶν,
ἄλλ' ἀκολουθῶ τὰ χειρότερα».

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-
κτων 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

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.

ΠΡΟ ΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

ΣΥΝΑΣΠΙΖΟΝΤΑΙ ΑΙ ΕΤΑΙΡΙΑΙ

ψεως και νοσηραι καταστάσεις, αίτινες συνδέονται με τὴν φύσιν και ίδιορρυθμίαν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. 'Ιδου σχετικός στατιστικός πίναξ ἐπὶ συνόλου 4.500 ναυτικῶν, ἔξετασθέντων και νοσηλευθέντων ὑπὲμού και τῶν συνεργατῶν μου ἀπὸ τοῦ 1935 μέχρι τοῦ 1958:

Σκωληκοειδῆτις	11 %
"Ελκος δωδεκαδακτύλου	7,4 %
"Άλλαι παθήσεις πέπτικοῦ συστήματος	5,25 %
Παθήσεις ήπατος, χοληφόρου	5,5 %
Κήλαι	4,9 %
Ούρολογικαὶ παθήσεις	9,5 %
Παθήσεις κυκλοφοριακοῦ	8,5 %
Παθήσεις ἀναπνευστικῶν ὄδων	4,2 %
'Οτορινολαρυγγολογικαὶ παθήσεις	14,5 %
'Οφθαλμολογικαὶ παθήσεις	4,8 %
Λοιμώδεις νόσοι	3,2 %
Παθήσεις σκελετοῦ καὶ μυῶν	14,3 %
Συρίγγια, αίμορροίδες	2,5 %
Κύστεις κόκκυγος	0,9 %
Νευροφυσικαὶ νόσοι	2,35 %
Παθήσεις δέρματος	0,9 %
Νεοπλασίαι	0,3 %
Διάφοροι παθολ. καταστάσεις	1 %
Ούδεν τὸ παθολογικὸν	7,5 %

'Εκ τῶν στοιχείων τούτων καταφαίνεται ὅτι τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα προδιαθέτει εἰς τὴν ἀνάπτυξιν ὠρισμένων νοσημάτων.

Παρὰ ταῦτα, ή νοσηρότης τῶν γενικῶν παθολογικῶν καταστάσεων και ἡ βαρύτης αὐτῶν δὲν εἶναι μεγαλυτέρα παρ' ὅτι παρουσιάζονται ἐπὶ ἄλλων ἐπαγγελματικῶν κατηγοριῶν ἐπὶ τῆς ξηρᾶς.

Σκόπιμον, τέλος νομίζομεν νὰ δημοσιεύσωνται κατωτέρω τὸν ἐπίλογον τοῦ μακροῦ ὑπομνήματος τοῦ κ. Κατσαράδου, τοῦ ὑποβληθέντος πρὸς τὰ ἀρμόδια ὑπουργεῖα Ναυτιλίας και Κοινωνικῆς Προνοίας. Συνοφίζονται ἐπὶ τὸν ἀρμόδιον τοῦ "Ελληνος ἐπιστήμονος ἀπὸ τὰς ἐργασίας τοῦ Συνεδρίου. 'Υποδεικνύεται κυρίως ἡ ἀνάγκη τῆς προπαρασκευῆς τοῦ στατιστικοῦ ὑλικοῦ και τῶν ἐπιστημονικῶν παρατηρήσεων διὰ τὰς προσεχεῖς σχετικάς μὲ τὴν ὑγείαν τῶν ναυτικῶν διασκέψεις :

"Δένει θὰ ἐπεθύμουν νὰ τερματίσω τὴν ἀνάλυσιν τῶν ἐντυπώσεων μου ἐπὶ τῶν συζητηθέντων θεμάτων και τὰς σκέψεις μου, αἵτινες διατυπώνονται ἐφ' ἔκστασος συζητηθέντος θέματος χωριστά, χωρὶς νὰ προβῶ εἰς ὠρισμένας εἰσηγήσεις.

Αἱ εἰσηγήσεις και προτάσεις μου αὗται ἔχουν σκοπὸν τὴν προπαρασκευήν μας διὰ τὰς προσεχεῖς διασκέψεις και διεθνεῖς συζητήσεις κατὰ τὰς ὁποίας πρόκειται νὰ συζητηθοῦν ἐκ νέου τὰ θιγέντα θέματα η ἀλλα τινα.

1) 'Ἐν πρώτοις, ἔξ δῶν τῶν ἐνδείξεων, προκύπτει, ὅτι ή Διάσκεψις πρὸς συζήτησιν τῶν θεμάτων θὰ συνέρχεται κατ' ἔτος.

Θὰ πρέπει ἀπὸ τοῦδε — καὶ οὐχὶ ἔνα μῆνα πρὸ τῆς διασκέψεως, ως συνέδη εἰς τὴν παρούσαν — νὰ δρισθῇ ὁ ἐκπρόσωπος τῆς χώρας μας. Αὔτὸς θὰ εἶναι Ιατρός, φυσικά, ἀσχολοθεὶς μὲ τὰ θέματα, ἔχων πειραν τῶν πραγμάτων αὐτῶν, γνώστης Ἀγγλικῆς η Γαλλικῆς, δοτὶς ὁριζόμενος ἀπὸ τοῦδε θ' ἀναλάβῃ τὴν μελέτην δῶν τῶν θιγέντων ἐν τῇ διεσκέψει ζητημάτων, συνεργαζόμενος μὲ ἄπαντας τοὺς ἀρμόδιους πρὸς παρασκευὴν τῆς ἐργασίας. "Απαντεῖς οἱ ἀρμόδιοι τοῦ "Υπουργείου Κοινωνικῆς Προνοίας, τοῦ "Υπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τῶν ἐκπροσώπων τῶν 'Εφοπλιστῶν και τῶν Ναυτεργατικῶν 'Οργανώσεων, ἐπιδάλλεται νὰ συνεργασθοῦν πρὸς προπαρασκευὴν και προεργασίαν.

2) 'Ἐπιδάλλεται ἀπὸ τοῦδε ἡ συλλογὴ ὑπετομέρων στατιστικῶν στοιχείων πάσης φύσεως και μορφῆς, τὰ ὁποῖα ἔλειψαν γενικῶς ἀπὸ τὴν παρούσαν διάσκεψιν, οὐ μόνον ἀπὸ τὴν πλευράν τὴν Ἑλληνικήν, ἀλλὰ ἀπὸ δῶς τὰς πλευράς και τῶν ὁποίων η ἔλειψις ὑπῆρξε τόσον καταφανής.

"Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν μελετῶν, ἐρευνῶν, συζητήσεων και στατιστικῶν στοιχείων νὰ διατυπωθῶσι προτάσεις και γνῶμαι ἀλληνικαί, αἱ ὁποῖαι δὲν θὰ προέρχωνται και δὲν θ' ἀπῆκονται τὴν πεῖραν τοῦ οἰουδήποτε ἐκπροσώπου μας, ἀλλὰ τῆς Ναυτικῆς Ἐλλάδος ἐν τῷ συνόλῳ της. 'Η χώρα μας κατέχει σημαντική θέσην εἰς τὸ σύστημα θαλασσώνων μεταφορῶν ἐν τῇ Διεθνεῖ κονίστρᾳ. Δέν ἐπιτρέπεται νὰ ὑπολείπεται εἰς διεθνεῖς ἐμφανίσεις.

Τὰ θέματα αὗται πρέπει νὰ μελετηθοῦν ιδιαιτέρως συνάγονται ἀπὸ τὴν μακροσκελή μου ἔκθεσιν.

'Ἐκ τῆς περαιτέρω ἐρέυνης εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ προκύψουν και ἄλλα ζητήματα, ἐνσπόκειται εἰς τοὺς ἀρμόδιους και ὑπευθύνους παράγοντας νὰ τὰ μελετήσουν και νὰ τὰ συνοψίσουν εἰς εἰσηγήσεις, τὰς ὁποίας θὰ κάμη ἐκείνος, δοτὶς πρόκειται νὰ ἐκπροσωπήσῃ τὴν χώραν μας.

Αἱ εἰσηγήσεις αὗται πρέπει νὰ ἔτοιμασθοῦν ἀρκετοὺς μῆνας πρὸ τῆς νέας Διασκέψεως και ν' ἀποσταλοῦνται εἰς τὸ Γραφεῖον Διεθνοῦς 'Οργανισμοῦ 'Υγείας ἐν Γενεύῃ διὰ νὰ διανεμηθοῦν πρὸ τῆς συνεδρίασεως.

Οὕτω τὴν πρώτην εἰσηγήσιν και θέσιν εἰς τὴν συζήτησιν τοῦ θέματος θὰ ἔχῃ δὲ "Ελληνική ἐπαγγέλματος.

3) 'Ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς περαιτέρω προσπαθείας θὰ καταφανῇ ποιῶν ἐκ τῶν θιγέντων σημείων ἐν τῇ Διασκέψει, δὲν ἔχουν πραγματοποιηθῆναι τὰ δύναται νὰ γίνη πρὸς πραγματοποίησίν των.

'Ανεκοινώθη πρὸ τίνος ή σύστασις δύμιου ἀεροπορικῶν ἑταῖρων ὑπὸ τὸν τίτλον «'Αεροπορική "Ενωσις», μὲ συμμετοχὴν τῆς γαλλικῆς «Αἴρ Φράνς», τῆς ιταλικῆς «'Αλιτάλια», τῆς γερμανικῆς «Лουφτχάνσα» και τῆς βελγικῆς «Σαμπένα». Εἰς τὰς παρατιθέμενας κατωτέρω συγκρίσεις περιλαμβάνεται και η διλανδική Κ.Ι.Μ., διὰ νὰ καταδειχθῇ ποιῶν δύναμιν θὰ ἐνεφάνιζεν ἐν Εύρωπῃ η «'Αεροπορική "Ενωσις», διὰ η Κ.Ι.Μ. δὲν ἀπέχεται τῶν προκαταρκτικῶν συνεδριάσεων. Δέον νὰ σημειωθῇ, χάριν τῶν ἀμύτων εἰς τὴν ἀεροναυτικήν, ὅτι «παραγωγὴ» εἶναι ὡς ἀριθμὸς τῶν τόνων-χιλιομέτρων, ποὺ ἐμφανίζουν τὸ ὀφέλιμον ἔργον, μᾶς ἀεροπορικῆς ἑταῖρας. 'Η διλκή «παραγωγὴ» μᾶς ἔταιριας περιλαμβάνει τὴν ὑπὸ τῶν ἐπιβατῶν ἀντιπροσωπευομένην χωρητικότητα (ἐκαστος ἐπιβάτης ὑπολογίζεται εἰς βάρος, ποικίλων κατά χώρας, μεταξὺ 85 ἔως 100 κιλῶν), τὴν χωρητικότητα φορτίου, τὸ ταχυδρομεῖον και τὰς ἀποσκευὰς τῶν ἐπιβατῶν, τοῦ συνόλου τούτων πολλαπλασιαζομένου ἐπὶ τὰ διαιτηθέντα χιλιόμετρα.

"Οπως ἀντιλαμβάνεται κανεὶς, δύσκολος ἀποθανεῖ: ή ἔξειρεσις τῆς παραγωγῆς μᾶς ἀεροπορικῆς ἑταῖρας, καθόσον αὐτὴ εἶναι ἀποτέλεσμα συνδυασμοῦ, βάρους και ἀποστάσεων. Μία ἔταιρια μεταφέρουσα ὀλίγα, ἀλλ' εἰς μεγάλας ἀποστάσεις, δύναται νὰ ἔχῃ σημαντικότεραν παραγωγὴν ἀπὸ ὅλην ἔταιριαν μεταφέρουσαν πολλά, ἀλλά εἰς λίστα βραχείας ἀποστάσεις. 'Υπάρχουν ἀνά τὸν κόσμον πέντε μεγάλαι ἀεροπορικαὶ ἑταῖραι δεσπόζουσαι τῆς ἀγορᾶς. Εἶναι και αἱ πέντε ἀμερικανικαί, μὲ τὴν κάτωθι σειράν κατανομῆς:

1). 'Η «Ἀμερικανική Αἴρ Λάτινες». 2). 'Η «Γιουνάτεντ Αἴρ Λάτινες». 3). 'Η «'Ηστερη Αἴρ Λάτινες». 4). 'Η «Πλαναμέρικαν Αἴργουασίης» (P.A.A.). 5). 'Η «Τράνι Σούδλην Αἴργουασίης» (T.W.A.). 'Απασῶν η παραγωγὴ κλημακούται μεταξὺ 900—700 ἑκατομμύριων τοννο-χιλιομέτρων. Εὔθυνος μετά τὰς ἀμερικανικάς, ἔρχονται αἱ εύρωπαις ἑταῖραι, ὡς η γαλλική «Αἴρ Φράνς», η βρετανική Β.O.A.C. και η διλανδική Κ.Ι.Μ., μὲ παραγωγὴν 250—375 ἑκατομμύριων τοννο-χιλιομέτρων. Και ἀκόμη προστεθοῦν αἱ παραγωγαὶ τῶν τεσσάρων ἔταιριών, ποὺ ἀπετέλεσαν τὴν «Αεροπορικήν "Ενωσιν», δὲν κατορθώνουν αὐται νὰ φέσουν μίαν ἀπὸ τὰς ἑταῖρας παραγωγὴν αἴρονται, καθόσον ἀφορᾷ τὴν «Αεροπορικήν "Ενωσιν». 'Η «'Αεροπορική "Ενωσιν», ἐπέντε ἑταῖρων ἀποτέλεσμα της διεθνούς παραγωγῆς παρασύρεται, καθόσον ἀφορᾷ τὴν «Αεροπορικήν "Ενωσιν». 'Εκ τῶν 600 ἑκατομμύριων τοννο-χιλιομέτρων φέσουν εἰς τὰ 490 ἑκατομμύρια, ἐκ τῶν ὁποίων τὸ ημισυ διὰ τὴν «Αἴρ Φράνς», τὰ 17.5% διὰ τὴν «Λουφτχάνσα» και τὴν «Σαμπένα» και τὰς ὑπόλοιπα διὰ τὴν «'Αλιτάλια».

"Η «Αεροπορική "Ενωσις» κατατάσσεται ἡδη ἔκτη κατὰ σειράν, μετὰ τὰς ἀμερικανικούς γίγαντας, προηγεῖται δὲ τῶν ὄλων εύρωπαικῶν ἔταιριών, ως τῆς Κ.Ι.Μ. (μὲ 250 ἑκατομμύρια τοννο-χιλιομέτρων), τῆς Σ.Α.Σ. (μὲ ὀλιγώτερα τῶν 200), τῆς βρετανικῆς Β.Ε.Α. (μὲ 150 ἑκατομμύρια τοννο-χιλιομέτρων), τῆς ἐλβετικῆς «Σουϊσάρη» (μὲ 100 ἑκατομμύρια) κ.λ.π.

"Ἀπὸ πλευρᾶς γενικῆς οἰκονομικῆς καταστάσεως τῶν ἀεροπορικῶν ἔταιρων, σημειώνονται τὰ ἔχεις: Εἰς τὴν Εύρωπην αἱ ἐναέριοι μεταφοραὶ διεξάγονται ὑπὸ μᾶς μόνης, κατὰ χώραν, ἑταῖρισ, λεγομένης «Ἐθνική». Αἱ μεγάλαι αὗται ἑταῖραι, κατὰ τὸ μᾶλλον η ἡπτον θεμικοποιημέναι, λαμβάνουσι κρατικήν βοήθειαν και ἐπιχορηγήσεις. 'Η συμμετοχὴ τοῦ Κράτους εἰς τὰ κεφάλαια τῆς ἑταῖρας ἔχει ως ἔχεις: Διὰ τὴν «Αἴρ Φράνς» 99%, διὰ τὴν «Λουφτχάνσα» 98%, διὰ τὴν «'Αλιτάλια» 89%, διὰ τὴν Κ.Ι.Μ. 71% και διὰ τὴν «Σαμπένα» 50%. Τὰ Κράτη, ως βλέπεται, ἐνδιαφέρονται τὰ μέγιστα εἰς τὴν διασείρισιν τῶν ἀεροπορικῶν ἐπιχειρήσεων. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα δίνονται αἱ μέχρι τοῦ 1957 εἰσπράξεις και τὰ οἰκονομικὰ ἀποτελέσματα τῶν ἐν λόγῳ ἑταῖρων (εἰς χιλιάδας βελγικῶν φράγκων):

	1954	1955	1956	1957
Σαμπένα: Εισπράξεις ...	1.858.000	2.143.000	2.399.000	3.063.000
» ἀποτελέσματα .	— 53.000	+ 19.000	+ 77.500	+ 56.000
Κ.Ι.Μ.: Εισπράξεις ...	4.798.000	5.018.000	5.666.000	6.476.000
» ἀποτελέσματα .	+ 133.000	+ 247.000	+ 301.000	+ 298.000
Λουφτχάνσα: Εισπράξεις .	—	289.000	959.000	1.533.000
» ἀποτελέσματα .	— 65.000	— 24.400	— 239.000	— 346.000
Α'λιτάλια: Εισπράξεις ..	491.000	566.000	684.000	1.087.000
» ἀποτελέσματα .	+ 19.000	+ 10.000	+ 4.000	+ 500
Αἴρ Φράνς: Εισπράξεις .	7.010.000	7.842.000	9.679.000	11.183.000
» ἀποτελέσματα .	+ 2.000	+ 300	— 85.000	+ 13.000

Παρατηρεῖται, διὸ αἱ εἰσπράξεις αἰξάνουσι σταθερῶν και ὅτι τὰ δέλιμματα ἀκολουθοῦν—παραδόξως—τὴν αὐτὴν γραμμὴν, κατὰ τρόπον ἐν τούτοις ὀλιγώτερον ἀνάλογον. Μόνον η Κ.Ι.Μ. συσσωρεύει κέρδη, ἀνερχόμενα—κατὰ μέσον δροῦ—εἰς 300 ἑκατομμύρια βελγικῶν φράγκων ἐπησίων.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ 616-156

ΑΘΗΝΑΙ

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

«Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΒΔΟΜΑΔΑ,,

Καμμία δικαιολογία δεν έχουμε νά παραμένουμε άκομα μεμφίμοιροι και άνικανοποίητοι, υστερά από τις τραυταχτές γιορτές της Ναυτικής 'Εβδομάδος, με τις όποιες, όπως άκούσαμε, τιμήθηκε καὶ τὸ 'Εμπορικό μας Ναυτικό μὲ τοὺς Ναυτικούς του, έγινε δὲ καὶ «Απότιση τιμῶν» στὸν 'Αφανῆς Ελληνα Ναύτη.

Έτσι, οι παραπονούμενοι δὲν δικαιοῦνται πλέον νά θυριδούν. Μὲ τὶς γιορτές αὐτὲς πρόσμα τὴ σαρῆ πληροφορία, πώς κάθε ἄλλο παρὰ ἄγνοια μᾶς περιβάλλει στὴν συνείδηση τοῦ Κοινοῦ τῆς Πατρίδος μας, απὸ τὸν ἐπισημότερο ὡς τὸν κατώτατο. Οἱ γιορτές καὶ οἱ πανηγυρίκες ἐκδηλώσεις ἀποδεικνύουσιν τὴν πλάνη μας. Αὐτή ή εὐλογημένη 24η Ιουνίου μᾶς θεραπεύει, τέλος πάντων, τὴν νοσηρή ἀντίληψη, πώς τάχα ἡ πατρίδα μας ἀδιαφορεῖ γιὰ τὰ περιπλανώμενα ἀνά τοὺς Ωκεανοὺς παιδιά της. Η ἀπόδειξη, ποὺ δόθηκε, ἀποτελεῖ καταπέλτη ἀποστολικό.

Η πρώτη ἔκπληξη, σ' ὅσους βρέθηκαν, αὐτὴ τὴ μέρα, στοὺς Ωκεανούς, ήταν ἡ καταπληκτική ἀκτινοβολία τοῦ Ραδιοφωνικοῦ Σταθμοῦ τῶν Αθηνῶν, τοῦ ὁποίου τὰ κύματα, ισχυρὰ καὶ διαυγέστατα, ἐκάλυπταν ἐπιβλητικὰ τοὺς αἰθέρας. Εἶναι ἀδύνατον νά μήν ἀνεκάλυψαν δλα μας τὰ πλοῖα καὶ δλους μας τοὺς Ναυτικούς, ὅπουδήποτε καὶ ἀν τοὺς ἀπασχολούσεις τοῦ ἐπαγγέλματος ἡ περιπλάνηση. Καμμία ἀμφιβολία, δι τὴ φωνὴ τῆς πατρίδος, αὐτὴ τὴν ἡμέρα, ἐκάλυπτε, δχι μόνο τοὺς Ωκεανούς δλους, ἀλλὰ καὶ αὐτὸ τὸ ἀπομακρυσμένο Αιγαῖο καὶ αὐτὸν τὸν Δωρικὸ Σαρανικό. Οἱ ναυτικοί μας ἀκούσαν τὴν 'Αθήνας ἀπὸ τοὺς Ἀργολικούς.

Γιὰ τὸ θαῦμα τοῦτο, ἀξίζουν πραγματικὰ τὴν εὐγνωμοσύνη μας οἱ χειρίζομειοι αὐτὴ τὴν ἀρτία ὑπηρεσία, ποὺ δὲ περισσότερο τὸ 'Υπουργεῖο Ναυτιλίας, ὅπου στενὰ συνεργαζόμενο μὲ τὸν Ραδιοφωνικό μας Σταθμό, ἀναλαμβάνει τὴν, τόσο ἐπιτυχή, διεκπεραίωση τῶν πρωταρικῶν μηνυμάτων, τὰ ὁποῖα οἱ Ναυτικοί μας μὲ ἀγαλλίαση παρακολουθοῦν ἀπὸ τὶς ἀναφερόμενες μακρυνὲς θάλασσες.

Τὴν 24η 'Ιουνίου, τὸ ραδιόφωνο τῆς 'Αθήνας ἐπέληφορησε καὶ τοὺς Ναυτικούς τῶν Ωκεανῶν στὰ καθεκαστα τῆς γιορτῆς, ἀφοῦ δὲν εὐτύχησαν νά παρασταθοῦν ἑκεῖ καὶ οἱ ίδιοι.

Τὸ πρόγραμμα ἄρχισε μὲ ἀπανωτὰ ἐμβατήρια, τὰ ὁποῖα ὑπογράμμιζαν τὴν ἐπισημότητα τῆς ἡμέρας. 'Υστερα τὸ μικρόφωνο μεταφέρθηκε στὸ Μνημεῖο τοῦ 'Αφανοῦς Ναύτου' ὅπου θὰ ήταν καὶ τὸ μέρος τῆς τελετῆς.

'Εγκαιρα οἱ προσκαλεσμένοι πήραν τὴ θέση τους, ἀνάλογα μὲ τὴν ἐπισημότητὰ τους, τὴν ἀξία τους, τὸ βαθμό τους ἢ τὸν τίτλο τους. Καὶ ήσαν :

'Ολοι οἱ ἐπιζώντες πρώην 'Υπουργοὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Λιβερίαικοι ἀπόστρατοι καὶ ἐν ἐνέργεια. Κυβερνητικοὶ καὶ Δημοτικοὶ παράγοντες. 'Εφοπλισταὶ καὶ τὰ Προεδρεῖα τῶν Ναυτικῶν 'Οργανώσεων. 'Ησαν ἀκόμα, οἱ Πρόξενοι τῆς Λιβερίας, τοῦ Παναμᾶ, τῆς Χοντούρας καὶ τῆς Κοσταρίκας καὶ ἀντιπρόσωπος τοῦ Πριγκηπάτου τοῦ Μόντε-Κάρλο. Παρευρέθη ἀντιπρόσωπος τοῦ Τροφοδοτικῶν Οἴκων τοῦ 'Εξωτερικοῦ, ποὺ ἔφθασε εἰδικὰ γιὰ τὴ γιορτή. Τέλος, προσήλθε δόλαρὸ τὸ 'Αδελφάτο τοῦ Νοσηλευτικοῦ 'Ιδρυματος, (τέως Ναυτικοῦ Συνατόριου) καὶ ἀντιπρόσωπεία τῶν Τελωνείων Πειραιῶν.

Μετὰ τὸν ἀγιασμόν, ὁ Μητροπολίτης Πειραιῶν ἀναφερόμενος εἰς τὴν ζωὴν τῶν τιμωμένων, ἀνέγνωσε περικοπὴν προκρύβεως τοῦ ἐκλιπόντος Παναγ. Μητροπολίτου 'Αθηνῶν Σπυρίδωνος, μὲ τὴν ὁποῖαν οἱ Ναυτικοὶ ἀποκαλούνται «Αίμοδόται τῆς Πατρίδος», ἐν συνεχείᾳ δὲ ὁ λόγος ἐδόθη εἰς γηραῖον Ναύαρχον καὶ πρώην βουλευτὴν, ὁ δποῖος ἔκαμε τὸν πανηγυρικὸν τῆς ἡμέρας μὲ θέμα «Ναυτικοὶ καὶ Κόπτες».

Τὸν λόγον, διως, τοῦ Ναύαρχου διέκοψεν δὲ ἀντιπρόσωπος τῶν τροφοδοτῶν τοῦ ἐξωτερικοῦ, ισχυριζόμενος, δι τὸ θέμα αὐτὸ εἶναι τῆς δικῆς των ἀρμοδιότητος. 'Αλλοίμον δὲ, εἶπε, ἀν παρεμβάλλουμε ἐμπόδια στὴν προμήθεια τῶν Ναυτικῶν μὲ εἰδικές κόπτες καὶ ἄλλα ἐφόδια, τὰ ὁποῖα ποὺ συμβάλλουν νά τοὺς μεταβάλλουν σὲ «Αφανεῖς».

Τὴν διολογικὴ συζήτηση ἐτέμπατος ή προσέλευση στὸ μικρόφωνο ἄλλου ὄμιλητοῦ. Πρώην 'Υπουργὸς τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας εἶναι καὶ ἕκαρος μέρους τῆς ὁμάδος του, ἀφοῦ ἐπὶ μακρὸν ἀραιάζει «ἔργα καὶ ἡμέρες» τοῦ καθενός, ἐκφράζει, τέλος, τὴν εὐγνωμοσύνη δλων, στοὺς Ναυτικούς, ποὺ μὲ τὴν δλιγάρκεια τους καὶ τὴ μακροθυμία τους ἀξιώσαν, τοὺς παρισταμένους ἡ ἀποδημήσαντας πρώην 'Υπουργούς, νά εἰσέλθουν εἰς τὸ 'Υπουργικὸν Ελληνικὸν Πάνθεον.

— 'Ανευ τῆς φιλοξένου θύρας τοῦ ὑμέτερου 'Υπουργείου — εἶπε δρῆτωρ — δὲν θὰ μᾶς ἥτα δυνατὸν νά ἐπιδείξωμεν τάς ίκανότητάς μας, δὲ ἀξία μας θὰ παρέμενε ἀγνωστὴ καὶ ἀνάξιοποίτη.

'Ακολούθως ἐδόθη ὁ λόγος εἰς τὸν Διευθυντὸν τοῦ 'Αδελφάτου', ἀλλὰ λόγω τῆς μεγάλης του συγκινήσεως ἀνέλαβε νά ὄμιλητη ἔνας ἐκ τῶν μελῶν τοῦ 'Αδελφάτου'. 'Ο ὄμιλητης, χάριν ἐνημερώσεως τῶν ἀκροστῶν ἐπὶ τῆς σημασίας τοῦ Νοσηλευτικοῦ 'Ιδρυματος, ἀνέγνωσε δῆλωσιν τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἔχουσαν οὕτω:

«Τὸ Νοσηλευτικὸν 'Ιδρυμα 'Εργατῶν Θαλάσσης (Σανατόριον), Ιδρυθὲν διά τοῦ Ν. Δ. 628/48 ἐδωρήθη ἀ μετακλήτη τοῦ η τως εἰς τὸ διά Ν.Δ. 2182/52 νεοσυσταθὲν 'Ιδρυμα καὶ τὸ 'Υπουργεῖον ἡμῶν ἀ πεξενώθη ἐκονσιώσιας τούτου (ἀποξενώσαν, φυσικά, καὶ τοὺς Ναυτι-

κούς), διατηρήσαν, διως, πλειοψήφιαν εἰς τὸ αὐτοδιοικούμενον ὄκταμελές 'Αδελφάτον τοῦ 'Ιδρυματος!..

Τὸ 'Ιδρυμα αὐτό, συνεχίζει ὁ ὄμιλητης, περιελθὸν εἰς τὴν ιδιοκτησίαν τοῦ 'Αδελφάτου μὲ τὴν ὑπέροχη χειρονομία τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, ἔχασσαντας ἐκτὸτε τὸν βιοτορισμὸν τοῦ προσωπικοῦ του. 'Ωστε ἡ εὐγνωμοσύνη μας πρὸς τὸν 'Αφανῆ Ναύτην, ἀπὸ τὴν θυτίαν τοῦ ὄποιού, κατ' εύθειαν ἔξιναὶ δωρεά, εἶναι ἀπὸ δλους τοὺς ἐν τῷ 'Αδελφάτῳ παντοτεινοὶ καὶ βαθυτάτη.

Στὸ σημεῖο τοῦτο διακόπτεται ἡ διμιλία του, λόγω λιποθυμίας τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ 'Αδελφάτου, τὸν ὄποιον καὶ προσπαθοῦν νὰ συνεφέρουν παρευρισκομέναι 'Αδελφαὶ ἐκ τοῦ 'Ιδρυματος. 'Οπως δὲ ἐγνώσθη, τοῦτο συμβαίνει, λόγω ἐντὸνού ναυτίας, τὴν ὄποιαν δοκιμάζει ὁ κ. Διευθυντής, δην εύρισκετο ἐπὶ πλοίου ἡ πλησίον ναυτικῶν. Εύτυχως, διως, ποὺ τώρα λόγω ἐλαττώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν φυματικῶν, ἡ πελατεία τοῦ Καταστήματος ἀναζητεῖται ἀπὸ δραγανώσεις ξηρᾶς.

Μετὰ ταῦτα, συνεχίζων ὁ ὄμιλητης, ἐτόνισεν ὅτι, ἡ δῆλωσις τοῦ κ. 'Ανδριανοπούλου, δι τοῦ 'Αδελφάτου, δὲν πρέπει νὲ ἀνησυχία τοὺς ἐνδιαφερομένους. Μοιάζει, εἶπε, μὲ τὴ σκέψη ἐνδὸν κυνηγοῦ, ποὺ ἀφοῦ τοῦ ἔφυγε τὸ θήραμα, ἔβαλε στημάδι στὴ φωληά του για νὰ τὸ πιάσῃ μὲ ἄλλη βόλτα. 'Άλλως τε, εἶπε, ύπαρχει σαφῆς δῆλωσις καὶ τοῦ κ. 'Ανδριανοπούλου καὶ τοῦ κ. 'Υπουργοῦ Προνοίας, μὲ τὴν ὄποια πληροφορούμεθα δι τοῦ, δην ἡ ἐπιχείρησίς μας ἀνασταλῇ κάποτε, τότε τὸ τέως Ναυτικὸ Σανατόριο περιέρχεται, σαν ἀδεσποτο, στὸ Κράτος. Φροντίζουμε νὰ ἀναπτύξουμε τὶς ἐργασίες τῆς ἐπιχείρησίς μας, εἶπε, μὲ τὴν βεβαιότητα πώς κανεὶς πιά δὲν θα πορέρη νὰ θίξῃ τὰ οὔτως ἔχοντας.

Τὰ χειροκροτήματα ποὺ ἀκολούθησαν, κυρίως ἀπὸ μέρους τῶν Ναυτικῶν Σωματείων καὶ ἐφοπλιστῶν, ἐτί πολὺ ἀπαχόλησαν τὸ μικρόφωνο, τὸ ὄποιο καὶ τὰ μετέδιο εἰς τοὺς ἀνά τὰς πανηγυρίζοντας.

Μιλησαν κατόπιν οἱ Πρόξενοι Λιβερίας, Παναμᾶ, Χοντούρας καὶ Κοσταρίκας, οἱ ὄποιοι εἶπαν, δι την πράγματι διαπιστώνουν πὼς εὐρίσκονται εἰς τὴν χώραν τοῦ «Ξενίου Διός», τοῦ ὄποιον τὸ δόγμα «Ξενίου Ξενίες» μένει ἀθάνατον ἐδῶ ἀνά τοὺς αἰώνας. 'Ο 'Ελλην Ναύτης, εἶπαν, εἴτε ἐν δράσει εἴτε 'Αφανής, πολλὰ προσφέρει εἰς τὰς χώρας μας, δσάκις ἡ 'Ελληνικὴ Ναυτιλία ἀναζητεῖ τὴν εὐγενῆ προστασίαν τῆς ὑπὸ τὰς σημασίας μας.

Ἐν συνεχείᾳ ἀνεγνώσθη τηλεγράφημα ἐκ Μόντε-Κάρλο, μὲ τὸ ὄποιον ἀνακοινούσαι, δι τὴ Κυβερνητικὴς τοῦ Πριγκηπάτου θεσπίζει ειδικὸν τέλος στὰ τυχηρά παιγνίδια τοῦ Καζίνου, κάτι, δηλαδή, σὰν τὸ «εβιδάνιο» τῶν δικῶν μας χαρτοπαιγνίων. Μὲ τὸν πόρο αὐτὸν προσφέρεται νὰ τοποθετηῇ ἀδριάντα στὸν 'Ελληνη Ναύτη, ἐφόσον διως τοῦτο γίνη ἐνα νησί, ποὺ θὰ ἀποκτήσῃ τὴν πλήρη ἀνεξαρτησία του καὶ τὴν αὐτότελεια του. Τοῦτο, δι, ἀπωτέρους λόγους.

Τὴν ώραία δῆλωση συνεπήρωσεν ἔνας ἀπὸ τοὺς παρευρισκομένους Ναυτικούς, συστήσας νὰ εἰδοποιηθῇ δ κατασκευαστής τοῦ ἀγάλματος ν ἀποφύγη τὴν τοποθέτηση στὰ χέρια τοῦ «Αφανοῦς Συναδέλφου» κανενὸς ναυτικοῦ ἐργαλείου, π. χ., ματσακόν, ξύστρα, σφυρί, κουτί, βρόχο ἡ σχοινὶ μουσκεμένο, για νὰ ἀποφύγουμε πιθανή ἀστοχη χρησιμοποίησή των τὴν ἡμέρα τῶν ἀποκαλυπτηρίων. 'Η πρότασις ἔγινε ἀπὸ δλους δεκτή.

Καὶ ἡ ἔορτὴ ἐκλεισε μὲ τὴν κατάθεση στεφάνων, πολυτιμότερος τῶν ὁποῖων ήταν τοῦ Τελωνείου Πειραιῶν, λόγω τῆς μεγάλης ἐκτιμήσεως τὴν ὁποῖας οἱ Ναυτικοὶ κατέχουν στὴ συνείδηση τῶν δργάνων του.

'Ακολούθησαν καὶ πάλι ἀπανωτὰ ἐμβατήρια, ἐνῷ δλίγον Ναυτικοῖ, ποὺ παρευρέθησαν — οἱ πολλοὶ οὔτε ναῦλα λεωφορείου είχαν νὰ θέλουν, οὔτε ποδάρια νὰ περπατήσουν — ἐψαλαν τὸ γνωστὸ πατριωτικὸ θύριο: «Μαύρ' εἰν' ἡ νύχτα στὰ βουνά....

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

YOUR AGENTS IN ITALY

REGULAR LINER
AND
GENERAL SHIPPING AGENTS

Consignments Invited

For any information regarding
ITALIAN PORTS
please apply to:

THE MEDITERRANEAN
& OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S. p. A.

Head Office: Via Balbi 30, GENOA

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



ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

"Ελλειμμα 860 έκατομμ. δολλ. έμφανιζει κατά το α'. τρίμηνον του τρέχ. έτους το ισοζύγιον του έξωτερικού έμπορίου των 'Ηνωμένων Πολιτειών (έξαγωγαι - εισαγωγαι).

— 'Ανησυχία καμία δεν έχειδηλώθη έκ τούτου άπο μέρους των άρμοδιων κύκλων. Διαπιστώνται, πράγματι, ότι το ποσοστόν της συμμετοχής της Αμερικής εις τάς παγκοσμίους έξαγωγάς, κυματίζει μεταξύ 17% διά τα έτη 1953 και 1954 είνε το αύτο και διά το 1958 (17.2%). Η αξία των έξαγωγών άνηλθεν είς 16.300 έκατ. δολλαρίων.

• Το υπέρ των ξένων χωρών έλλειμμα δεν μετετράπτει είς χρυσόν, άλλα παρέμεινεν είς δολλάρια. Γεγονός όπερ καταδεικνύει την έμπιστοσύνη των ξένων πρός το άμερικανικόν νόμισμα.

— Γενική έντυπωσις δύλων των ειδικών παραπηρητών, 'Αμερικανών και Εύρωπαίων, είνε, ότι ή άμερικανική οίκονομία είνε «ισχυροτάτη, ύγιεστάτη». Αι υπό μορφήν βοηθείας και μακροπροθέσμων πιστώσεων παροχαί του άμερικανικού δημοσίου και του ιδιωτικού κεφαλαίου προκαλούν μάλλον την άνισοσκέλειαν του ισοζυγίου των άμερικανικών έξωτερικών πληρωμών. Προβλέπεται, ότι αι έξαγωγαι θα σημειώσουν αύξησην κατά το άμεσων προσεχες μέλλον.

• Πάντως, αι 'Ην. Πολιτείαι έχουν άπο του 1890 να άντιμετωπίσουν ένα τόσον σημαντικόν έλλειμμα του έμπορικού των ισοζυγίου. Δαπανούν τώρα περισσότερα είς το έξωτερικόν άπο τα σα έσοδεύουν διά των έξαγωγών.

— Κατά το α'. τρίμηνον του τρέχ. έτους το έλλειμμα άνηλθεν είς 864 έκατομ. δολ., κατά 50% μεγαλύτερον έναντι του άντιστοιχου περιουτινού. Τώρα η Αμερική εισάγει περισσότερα, περιλαμβανομένων των ναυλών είς ξένα πλοία και των δαπανών των 'Αμερικανών είς το έξωτερικόν άπο τα σα έξαγει.

— 'Ο συναγωνισμός της εύρωπαϊκής βιομηχανίας είνε έντονος και δύσμεραι καθίσταται ζωρότερος. Αι τιμαί των εύρωπαϊκών προϊόντων είναι εύθυνότεραι. Το κόστος της άμερικανικής παραγωγής συνεχώς αύξανει.

• Σταθερώς την άνιούσαν άκολουθει ή Ουάλλ Στρήτ. 'Ο φόδος του πληθωρισμού διακατέχει την σκέψιν των άγοραστών μετοχών. Τα κρατικά, τούναντιον, χρεώγραφα υποχωρούν. Προτιμόνται αι βιομηχανικά άξια, παρά αι εις δολλάρια δύολογίαι, αι άμεσων άπο την πτώσιν της άνταλλακτικής άξιας του δολλαρίου έπηρεαζόμεναι.

• Μέ δικαιολογημένην έμφασιν άνεφθη πρό ήμερων δο "Αγγλος ύπουργος του Θησαυροφυλακίου είς την πρόσδον της βιομηχανικής δραστηριότητος και την μείωσιν της άνεργιας.

— 'Ο δείκτης της παραγωγής έφθασε τον Μάιον είς το άνωταν αύτού σημείον (111 έναντι 100 του 1957) 3% έναντι του άντιστοιχου περιουτινού μηνός και ή άνεργια ήτο τον 'Ιουνιον κατά 67.000 άτομα κατωτέρα.

• Χωρει, πράγματι, την άνιούσαν ή βρετανική οίκονομία. Προβλέπεται, ότι εις το τέλος του έτους ή παραγωγή άγαθων και άπωρεσιν θα είναι άνωτέρα κατά 5% έναντι του τέλους του 1958.

— Διαπιστώνται, ότι ή έμπιστοσύνη διά την αύριον έχει πλήρως άποκατασταθή, μετά τους έπιβλητέντας κατά τα τελευταία δύο έτη περιορισμούς, πιστοδοτικούς και φορολογικούς.

— 'Ηδη τα δεδομένα της διάλης οίκονομικής δραστηριότητος διαγράφουν μίαν νέαν φάσιν διευρύνσεως των έργασιών και εύμεριάς.

• Έντος μιᾶς άκτατείας ή άνταλλακτική άξια της άγγλικης λίρας έμειώθη κατά το πέμπτον αύτης. Τα 20 σελλίνια του 1951 έχουν τώρα άγοραστική άξιαν 15), κατά δήλωσιν είς την Βουλήν των Κοινοτήτων του ήπουργού του Θησαυροφυλακίου.

• Τα εις χρυσόν και εις συνάλλαγμα άποθέματα της Αγγλίας (περιοχή στερλίνας) βαίνουν σταθερώς αύξανόμενα. Εις 1.133 έκατομμύρια λιρών άνηρχον περί το τέλος 'Ιουνίου, με αύξησιν 37 έκατομμ. λιρών έντος έξαμηνου. Δείγμα της έμπιστοσύνης πρός την άγγλική λίραν χαρακτηρίζεται ή βελτιώσις αύτη των εις χρυσόν άποθεμάτων.

"Η μερική, ώς γνωστόν, μετατρεψιμότης της λίρας έφηρμόσθη άπο τού παρελθόντος Δεκεμβρίου.

• Διαπιστώνται και άπο τον 'Οργανισμόν 'Ηνωμένων Εθνών ή κατά το τρέχον έτος άναπτυξις της παγκοσμίου παραγωγικής δραστηριότητος.

— 'Ο ρυθμός της οίκονομικής άνόδου προβλέπεται σταθερώς να συνεχισθή διά τας βιομηχανικάς χώρας, ή έκτασίς του, θμως, θα έχαρηθη άπο την ζήτησιν, άπο την άγοραστικήν, κυρίως, ίκανότητα των χωρών, αύτινες τάς πρώτως υλας παράγουν.

— Διά τάς χώρας μὲ διευθυνομένην οίκονομίαν (Σοδιετικόν μπλόκ) έπισημαίνεται κάποιος περιορισμός τών περιθωρίων εις την βιομηχανικήν και γεωργικήν παραγωγήν. Ιδιαίτερως, θμως, έξαιρονται τά παραγωγικά έπιτεύγματα της Κίνας.

• Προσπάθεια καταδάλλονται άπο μέρους 'Αμερικανών βιομηχάνων και έξαγωγέων διά την άρσην των περιορισμών των έμπορικών συνολάσσονται μὲ την Κίναν.

— 'Η άμερικανική κυβερνησίς άν και έπιμόνως άρνεται νὰ δεχθη τάς σχετικάς είσηγήσες, ηρχισεν άναγνωρίζουσα τάς ζηίας του έμπορίου, καθ' ήν στιγμήν αι σλλαι σύμμαχοι χώραι έντατικών συνολάσσονται μὲ την Πεκίνον.

• Περί τάς τριακοσίας πεντήκοντα χιλιάδας τ. χρωμίου έπωλησαν οι Ρώσοι εις τάς 'Ηνωμένων Πολιτείας, παραδούνται έντος τετραετίας.

— 'Ελασματα έπιχρισμένα μὲ άλουμίνιον διά τά αύτοκίνητα θα παραδώσουν εις άνταλλαγμα οι 'Αμερικανοί βιομήχανοι (30 χιλ. τ. έτησίως).

— 'Ηγοράσθησαν έπισης, ἐπ' εύκαιριά της ρωσικής έκθεσεως εις την Νέαν 'Υρκην, σημαντικαί ποσότητες ξυλοπολτού, ξυλείας και βενζίνης. Ήρισμένα έπισης μηχανήματα έπωληθησαν εις 'Αμερικανούς.

• Έμπειρογνώμονες του καναδικού ύπουργείου 'Εμπαρίου διεπίστωσαν πρό ήμερων — κοτά μίαν συγκέντρωσιν του Γεωργικού 'Ινστιτούτου του Καναδά — οι ή Σοδιετική 'Ενωσις και ή Κίνα θα είνε, μετά τινα έπισης, οχι μακρά, παρούσαι εις την παγκόσμιον σιταγοράν, ήτις τόσον δυσχερεῖς ήμέραις διέρχεται.

— 'Επεσεισαν, οι έν λόγω έμπειρογνώμονες, τόν κίνδυνον έκ της αύξησεως της παραγωγής σιτηρῶν εις τόν κομμουνιστικὸν χώρον και τό έκ τούτης συναγωνισμόν.

— Πρό τού δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ή Ρωσία παρῆγε 40 έκατομμύρια μετρικών τόνων σιτηρῶν έτησίως. Μεταγενεστέρως, ή παραγωγή αύτη περιωρίσθη, άλλ' άπο του 1955 άνεκτήθη τό προπολεμικόν έπιπτεδον.

— Και εις την Κίναν, αφ' έτερου, αι άποδόσεις των έσοδείων έβελτιώθησαν και τάσις ηδη έκδηλωνται, ηρως ή χώρα αύτη καταστή έξαγωγική διά τα δημητριακά.

• Αύξανεται γενικώς, κατ' άγγλικάς πληροφορίας, τό κόστος της παραγωγής εις την Ρωσίαν. 'Η συσσωρευσις χρυσού έκ μέρους των Ρώσων ηποτίθεται, ότι είναι άγκωδής και ή έθθασεν—ένδεχομένως—εις άξιαν άντιστοιχον πρός 3 δισεκατομμύρια δολλαρίων.

— 'Η προσθήκη, θμως, είς τά ρωσικά άποθέματα έσχάτους άνορυχθέντος χρυσού στοιχίει πολύ. Κατά τούς 'Αγγλους είδικούς, τό κόστος παραγωγής εις τά ρωσικά χρυσωρυχεία έθθασε, τελευταίως, τά 166 δολλάριας κατ' ούγγιάν, ένω δο χρυσός εις την παγκόσμιον άγοράν πωλεῖται πρός 35 δολ. την ούγγιάν.

— Πωλούν έν τούτοις οι Ρώσοι σημαντικάς ποσότητας. Τό 1957 έπιλησαν 7½ έκατομμύρια ούγγιάν και τό 1958 έξ έκατομ. ούγγιάν. Πωλούν δέ τον πολυδάπτων αύτον χρυσού, ούχι διά νὰ άγοράσσουν καταναλωτικά άγαθά, ώς προβλέπει ή νέα άγγλορρωσική έμπορική συμφωνία, άλλο διά νὰ προμηθευθούν ζωτικούς βιομηχανικούς έξοπλισμούς. Τά καταναλωτικά άγαθά προτιμούν οι Ρώσοι νά τά άγοράζουν έπι πιστώσει, δηλαδή έπι βρετανική πιστώσει.

— "Αν τά άνωτέρω είναι άληθη, φαίνεται ότι οι Ρώσοι διαχειρίζονται έπιμελῶς τόν χρυσόν των. 'Εν τή περιπτώσει ταύτη, ή φήμη καθ' ήν προσεχών οι Ρώσοι θα πλημμυρήσουν τάς έμπορικάς άγοράς

RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM	PORT SUDAN	WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
P.O.B. 116	P.O.B. 184	P.O.B. 69	RIZARI BUILDING	P.O.B. 266
TEL. 2450	TEL. 2450	TEL. 90	TEL. 40175	
ALSO IN DJIBOUTI	MASAWA	ASSAB	ASMARA	ADDIS ABBEBA
P.O.B. 15	P.O.B. 6	P.O.B. 63	P.O.B. 1115	P.O.B. 312
TEL. 281	TEL. 187	TEL. 8	TEL. 488	TEL. 2311

UNDER THE STYLÉ:-

THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS"

με χρυσόν, ούδεμίαν πρόκειται νὰ προκαλέσῃ έντυπωσιν, ὡς συνέδαινε πρότερον.

• Χαλαράι καὶ πάλιν, μετὰ τὴν ἐπιδιόφορον ἐλαφρὰν ἀνατίμησιν τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ 1959, αἱ τιμαὶ τῶν βασικῶν πρώτων ὥλων. Τοῦ χαλκοῦ αἱ τιμαὶ μὲ τάσεις χαλαρότητος. Τὰ ἀποθέματα μεγάλα καὶ ἡ παραγωγὴ ἐπίσης. Τοῦ ὀλουμινίου ἡ ζήτησις μικροτέρα τῆς παραγωγῆς. Τοῦ κασσιτέρου σταθερώτεραι αἱ τιμαί, λόγω ἐπιβληθέντων περιορισμῶν εἰς τὰς ἔξαγωγάς. Τοῦ μολύβδου καὶ τοῦ φευδαργύρου τὰ ἀποθέματα μεγάλα. Ἀπίθανος οἰαδῆποτε ἀνατίμησις.

— Μεγαλύτερα, ἐπίσης, τὰ ἀποθέματα δημητριακῶν ἔναντι τοῦ 1958. Εἰς τὰς ἔξαγωγικὰς χώρας προσετέθη καὶ ἡ Ρωσία. Αἱ τιμαὶ ἐκπίπτουν. Αἱ αὐταὶ διαπιστώσεις περὶ ὑποτιμητικῶν τάσεων διὰ τὸ καυστούν, τὰ ἔρια, τὸ βάμβακα καὶ τὰ πετρέλαια.

— Τῶν εἰδικῶν παραστηρητῶν αἱ προβλέψεις καθορίζουν δύσκολον τὴν θέσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὥλων. Ἀνατίμησιν τινα δὲν προβλέπουν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἐφετεινὴ ζήτησις θὰ εἴνε μεγαλυτέρα.

• Ἐνδιαφέρουσαι αἱ συζητήσεις γύρω απὸ τὴν μελλοντικὴν ἐπάρκειαν τῶν πηγῶν ἐνεργείας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

— Τινὲς τῶν ἐμπειρογνόνων πιστεύουν, ὅτι ὁ γαιάνθρας θὰ ἔξαγομενὸς ἐπὶ μακρὸν ἀκόμη νὰ είναι ἡ βασικὴ πηγὴ ἐνεργείας, διὰ τὴν Εὐρώπην, ἐνῷ ἄλλοι, οἱ Γάλλοι, κατὰ κύριον λόγον, ὑπογραμμίζουν τὴν στροφὴν πρὸς τὸ πετρέλαιον καὶ τὸ φυσικὸν ἀέριον. Εἰς τὴν Σαχάραν ἔγκεινται αἱ ἐλπίδες τῆς πλήρους ἐπαρκείας.

— Ἀπὸ τὰς ἑκεῖ πηγὰς ἡ παραγωγὴ θὰ φθάσῃ τὰ 30 ἑκατομ. τ. κατὰ τὸ 1962 καὶ τὰ 50 ἑκατομ. τὸ 1965.

— Αἱ ἑξελίξεις θὰ σημάνουν τὸν δύσκολον θέσιν τοῦ γαιάνθρακος καὶ τῶν παραγωγικῶν χωρῶν. Καὶ ἐπιζητεῖται ἡ στενὴ ὅλων τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης συνεργασία διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς κρίσεως τοῦ γαιάνθρακος.

• Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι θὰ πρέπει νὰ εἰσάγουν ἀπὸ τὸ ἔξωτερικὸν περισσότερα πετρέλαια, ἵνα ἀντιμετωπίσουν τὴν αὔξουσαν ἐσωτερικὴν κατανάλωσιν.

— "Ἄν—λεγουν οἱ ἀρμόδιοι τῆς πετρελαιοβιομηχανίας—κρατηθοῦν περιοριστικῶς αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς τὰ 16% τῆς ζήτησεως θὰ πρέπει νὰ διπλασιασθοῦν αἱ ἔγχωραι πηγαὶ πετρελαίου περὶ τὸ 1967. "Ἄλλως θὰ αὔξηθούν αἱ τιμαὶ κατὰ 65%.

• Πανταχόθεν ἡ προσφορὰ ἀργοῦ πετρελαίου. Πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἡ κυβέρνησις τοῦ Ἰράκ ἀνεκοίνωσε διὰ τῶν πρεσβειῶν τῆς καὶ ἀπὸ τοῦ ραδιοφωνού τῆς Βαγδάτης, ὅτι διαθέτει πρὸς πώλησιν 5.789.000 τόν. πετρελαίου. Τιμαὶ συναγωνισμοῦ!

• Ἀπὸ τῆς Ιης προσεχοῦς Ὁκτωβρίου τὸ πετρέλαιον τῆς Σαχάρας θὰ διοχετεύεται πρὸς τὴν παραδίαιν τοῦ Ἀλγερίου μὲ ρυθμὸν 4.5 ἑκατομ. τόνων ἐτησίως, διὰ νὰ φθάσῃ μετ' ὀλίγους μῆνας εἰς τὰ 7 ἑκατομ. καὶ ἀμέσως ἐ συνεχείᾳ εἰς τὰ 14 ἑκατομμύρια τόνων.

— Ἡ Γαλλία, χάρις εἰς τὰ καύσιμα ἀπὸ τὴν Σαχάραν (πετρέλαιον καὶ φυσικὸν ἀέριον) θὰ καταστῇ αὐτάρκης περὶ τὸ 1962.

• Παρὰ τὰς διαμαρτυρίας τῶν γαιανθρακωρύχων ἡ στροφὴ πρὸς τὸ πετρέλαιον καὶ τῆς ἀγγλικῆς καταναλώσεως συνεχίζεται.

— Κατὰ τὸ πρώτον ἔξαμνον τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ μεγάλαι βιομηχανίαι ἡνᾶλωσαν 1.6 ἑκατομ. τόν. γαιανθρακος καὶ 330.000 τόν. πετρελαίου περισσότερον, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περυσινῆς περιόδου.

• Δέκα ἔννεα ἑταῖροι πετρελαίων ἔξι κρατῶν ἐνδιαφέρονται καὶ μετέχουν εἰς τὴν κατασκευὴν τοῦ πετρελαιογαροῦ Μεσογείου—"Ανα Ρήνου.

— Ἐκατὸν εἴκοσι χιλιάδες τόν. σωλήνων ἐκ χάλυβος θὰ χρειασθοῦν διὰ τὸν ἀγωγὸν αὐτὸν ἀπὸ τὴν Μεσόγειον περιοχὴν Λαβέρα τῆς Μασσαλίας εἰς τὰ διυλιστήρια τοῦ Στρασβούργου καὶ τῆς Καρλσρούης.

— Εἰς 25 ἑκατομ. τόν. ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ ἡ διοχέτευσις διὰ τὸν ἀγωγὸν καὶ τὸ κόστος τῆς κατασκευῆς τοῦ 55—60 δισεκατ. φράγκων γαλλικῶν. Ἡ λειτουργία του θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τῆς Ιης Ἰανουαρίου τοῦ 1963, ταυτοχρόνως μὲ τὰ διυλιστήρια ποὺ θὰ τροφοδοτήσῃ ὃ ἐν λόγῳ ἀγωγός.

• Σημεῖα τῶν καιρῶν: Δεξαμενόπλοιον 40.000 τ. ιαπωνικῆς κατασκευῆς brand new, ὅπως λέγουν οἱ Ἀμερικανοί, παντελῶς ἀχρησιμοποιήτον προσφέρθη πρὸς πώλησιν ἀντὶ 4 ἑκατομμυρίων δολλαρίων τοῖς με-

τρητοῖς καὶ ἀγοραστὴς δὲν εὑρέθη! Ἐστοχίσεν 6.2 ἑκατομ. δολλ. καὶ θὰ στοιχίσῃ περὶ τὰ 5.6 ἑκατομ. ἀν τώρα παραγγελθῆ.

— Πρὸ τριετίας τὸ σκάφος αὐτὸν θὰ ἐστοχίζε, μὲ παράδοσιν τὸ Πόσον ρευστὸν εἶναι τὸ ἐφοπλιστικὸν ἐπάγγελμα!

• Συμβόλαιον συνήθη μεταξὺ Αὐστραλίας καὶ Ἰαπωνίας διὰ τὴν πώλησιν εἰς τὴν πρώτην, ἐντὸς πενταετίας 1.000.000 γαιανθράκων.

— Διευρύνονται ἐπίσης αἱ ἀγοραὶ αὐστραλιανοῦ ἐρίου ἀπὸ τὴν Ἰαπωνίαν, γεγονός ὅπερ θὰ συντείνῃ εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἀγορᾶς τῶν ἔριων.

• Ἀντιμετωπίζει ηδη ἡ Κίνα μετὰ τὰς ἑκτάσεως σημαντικῆς ζημίας τῆς συγκομιδῆς δημητριακῶν, κρίσιν ἐπιστιστικὴν σοδαράν. Πλήμμυραι, ἔπρασία, χάλαζα καὶ ἐπιδρομὴ ἀκρίδων — δόλα τὰ κακὰ ἐνέσκηψαν — διὰ νὰ καταστρέψουν τὴν γεωργικὴν παραγωγὴν.

— Καὶ ὑπελόγιζε πρὸ διμήνου ἀκόμη τὸ Πεκίνον εἰς ἀπόδοσιν πλουσίαν τῆς γεωργίας (525 ἑκατομ. τόν. σιτηρῶν)! Αἱ πλήμμυραι τῆς Νοτίου Κίνας θεωρούνται ως αἱ χειρότεραι ἀπὸ τοῦ 1949. Αἱ εἰσαγωγαὶ ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ δὲν ἀποκλείονται.

• Ἐκτασιν μεγαλυτέρων τῶν ζημιῶν καθορίζουν αἱ ἔκτασεως σημαντικῆς ζημίας τῆς συγκομιδῆς δημητριακῶν, κρίσιν ἐπιστιστικὴν σοδαράν. Πλήμμυραι, ἔπρασία, χάλαζα καὶ ἐπιδρομὴ ἀκρίδων — δόλα τὰ κακὰ ἐνέσκηψαν — διὰ νὰ καταστρέψουν τὴν γεωργικὴν παραγωγὴν.

• Ἀπεργία τῶν ἐργατῶν ξυλείας ἔξερράγη ἀπὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν. Προβλέπεται μακρὰ καὶ αἱ ζημίαι μεγάλαι, εἰς ἑκατομμύρια λιρῶν ὑπολογίζομεναι. Ἡ Ναυτιλία θὰ ὑποστῆ τὸν ἀντίκτυπον.

• Νὰ διαφυλαχθοῦν, ζητοῦν αἱ ἀμερικανικαὶ ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεις, τὰ 50% τῶν εἰσαγομένων εἰς τὴν Ἀμερικὴν πετρελαίων διὰ τὰ ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν τάνκερς. Τῶν λοιπῶν 50% νὰ ἔξαιρεθούν τὰ πλοῖα σημαντικῶν εύκολιάς.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

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

ALL U.S. & CANADIAN PORTS
50 MOUNT ST.
LONDON W.I.
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14

GENOA

Also at Bari, Civitavecchia, Naples, Palermo,

Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice.

D. N. VLACHOS

7, Leocharous Street—Tel. 42.249

PIRAEUS

SYRIA - LEBANON PAPADOPOULO & CO.

LATTARIA

Also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli

ARABIA

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

FINLAND INSALKO

P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO RIERA HERMANOS

Apartment 167 CEUTA

MALAYA R. JUMABHOY & SONS LTD.

24, Malacca Street P. O. Box 303

SINGAPORE

Also at Penang

NEW ZEALAND NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings

AUCKLAND, C. I.

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S

Dronningensgt 10) 12

OSLO

Also at Bergen

KRISTIAN HERLOFSSEN

Dronningensgt. 81

KRISTIANSANDS.

ΑΔΕΑΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΛΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
ΑΓΓΑΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CHARLES. "RACHOVIDES.", LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

ΑΝΕΠΙΘΥΜΗΤΟΙ ΚΑΙ ΩΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΑΙ...

Τά μεγάλα γερμανικά ναυπηγεία Ντόύτς Βέρφτ, τοῦ 'Άμβούργου, δὲν έπειτεφαν εἰς έκπροσώπους τῶν Ιαπωνικῶν ναυπηγείων νὰ ἐπισκεφθοῦν τάς ἔγκαταστάσεις των. Σχετική ἀνακοίνωσις ἀναφέρει, ὡς δ' καιολογίας τῆς ἀρνήσεως, τὸν ἀσκούμενον ὑπὸ τῶν Ιαπώνων ἀθέμιτον συναγωνισμὸν καὶ τὴν παρ' αὐτῶν ἀπομίμησην τῆς εὐρώπαικῆς ναυπηγικῆς τέχνης καὶ τῶν εὐρώπαικῶν ναυπηγείων κ. Σόλτες ἀπεκάλυψεν, ὅτι οἱ Ιαπωνες ναυπηγοὶ δὲν προσφέρουν μόνον τιμὰς κατωτέρας τῶν διεθνῶν κρατουσῶν, ἀλλ' ἔξαποστέλλουν εἰς τὴν Εὐρώπην ἐκπροσώπους των ἐφωδιασμένους μὲ φωτογραφίας μηχανάς, οἵτινες, κατὰ τὰς ἐπισκέψεις των εἰς τὰ ναυπηγεῖα, λαμβανούν κρυφίων φωτογραφίας τῶν ἔγκαταστάσεων των. Τούτο — προσέθηκε — θὰ πρέπει, τούλαχιστον, νὰ θεωρηθῇ ως «ἀναίδεια». 'Ο κ. Σόλτες δὲν κατωνόμασε ποίου ναυπηγείου ήσαν οἱ ἐκπρόσωποι, ἀλλὰ διημορίησεν ἀπλῶς, ὅτι ἡ ἀπαγόρευσις ισχύει δι' δλους τοὺς ιαπωνας ναυπηγούς. 'Αναφερόμενος δὲ κ. Σόλτες εἰς συγκεκριμένη περίπτωσιν, ἐθεβαίωσεν, ως γεγονός, τὴν ἀπόστασιν ὑπὸ τῶν Ιαπώνων παραγγελιῶν ἀπὸ τὰ γερμανικά ναυπηγεία.

ΤΟ ΝΕΟΝ «ΜΠΡΕΜΕΝ», ΕΙΣ ΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑΝ

Τὸ νέον γερμανικὸν λάινερ «Μπρέμεν» (ex «Παστέρε») μήκους 695 ποδῶν, χωρητικότητος 32.336 τ. γκρός καὶ ἀνωτάτης ταχύτητος 23 μιλίων, ὅπερ ἀποτελεῖ τὴν ναυαρχίδα τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας, ἀπέπλευσεν ἐκ Μπρεμερχάφεν τὴν 8ην 'Ιουλίου διὰ τὸ πρώτον ταξιδίον του πρὸς τὴν Νέαν 'Υόρκην. Πρόκειται περὶ τοῦ πέμπτου, ἐντὸς μιᾶς ἐκατονταετίας, ὑπερωκεανίου τοῦ «Βορειογερμανικοῦ Λόδιού» ὑπὸ τὸ αὐτὸ δονομα. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἡγοράσθη πρὸ 18 μηνῶν ἀπὸ τὴν γαλλικὴν κυδέρνησιν ἀντὶ τιμῆς 2.5 ἑκατομμυρίων λιρῶν 'Αγγλίας καὶ ριζικῶς ἀνακατεύεσθαι διὰ διπάνης 5.8 ἑκατομμυρίων λιρῶν, εἰς τὰ ναυπηγεία Βουλκάνη, τῆς Βρέμης. Διὰ τὴν ἀγοράν του ἡ γερμανικὴ κυδέρνησις παρέσχε δάνειον — καὶ οὐχὶ ἐπιχρήγησιν — 38 ἑκατομμυρίων μάρκων, καλύπτον τὸ 1)3 τῆς ἀξίας του. 'Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδιο» ἀποβλέπει νὰ προσθέσῃ καὶ ἄλλας ἀξιολόγους μονάδας εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, ἐφόσον, βεβαίως, ἦθελον ἐπιτρέψει τούτο τὰ οἰκονομικά του.

'Εξαίρεται ίδιαιτέρως ἡ ἀγορὰ ἐνὸς μεταχειρισμένου σκάφους καὶ ἡ ἀναμόρφωσις του εἰς ἔνα νέον—πράγματι—πλοίον, διὰ τῆς ἀνακατασκευῆς τῶν διαμερισμάτων ἐπιβατῶν καὶ πληρώματος, τῆς ἐγκαταστάσεως νέων στροβίλων, λεδήτων, γεννητρῶν κλπ., μὲ πλήρη ἐγκαταστάσιν κλιματισμοῦ καὶ μὲ τοποθέτησιν σταθερωτῶν εύσταθείας, συστήματος «Ντένεν-Μπράουν». Τὸ σκάφος φέρει τέσσαρας ἔλικας, μίαν καπνοδόχον καὶ ἔνα χαμηλὸν ιστόν.

Δύναται νὰ λεχθῇ, ὅτι ἡ ἐταιρία διαθέτει ἔνα πλοίον, μὲ πιθανήν διάρκειαν βίου 20 καὶ πλέον ἑπτῶν, ἀντὶ συνολικῆς διπάνης 8.3 ἑκατομμυρίων λιρῶν 'Αγγλίας. Τὸ σκάφος ἐναυπηγήθη τὸ 1938 εἰς τὴν Γαλλίαν, τονίζεται, ὅτι ὁ ἰκοσάετοῦς ἡλικίας τοῦ σκάφους εὐρίσκεται εἰς ἐντελῶς ὑγιά κατάστασιν. Κατὰ τὴν ἐνεργηθέσαν πρὸ διετίας βολιδοσκόπησιν (ὅταν τὰ βιβλία τῶν γερμανικῶν ναυπηγείων ήσαν πλήρη παραγγελιῶν) περὶ τῶν δυνατοτήτων κατασκευῆς ὑπερωκεανίου τῶν διαστάσεων τοῦ «Μπρέμεν», εἶχεν εὐρεθῆ, ὅτι τούτο θὰ ἐκδοτίζει — κατὰ τοὺς πλοιοκτήτας — περὶ τὰ 15 ἑκατομμύρια λιρῶν 'Αγγλίας, μὲ παράδοσιν τὸ 1962. 'Η δὲ τιμὴ αὐτῆς θὰ ὑπεκείτο εἰς ἀλ-

λιώσεις, ἀναλόγους μὲ τὴν κάλυψιν αὐξήσεων τοῦ κόστους τῶν ύλικῶν καὶ τῶν ἡμερομισθῶν. Σημειώτεον ἀόρμη, ὅτι αἱ γερμανικαὶ τιμαὶ διὰ ξένων πλοιοκτήτην θὰ ήσαν, κατὰ συγκυρίαν, σημαντικῶς εὐθηνότερα, λόγῳ τοῦ εὐθηνοτέρου χάλυβος διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων πρὸς ἔξαγωγήν. Μὲ τὸ «Μπρέμεν», η πλοιοκτήτρια ἐταιρία, ἐπέτυχε νὰ ἔξασφαλίσῃ βέβαιον κέρδος, ἔχει δὲ σήμερον σκάφος τοῦ 1959, ἀντὶ τοῦ 1962.

Τὸ «Μπρέμεν» φέρει δώδεκα καταστρώματα (περιλαμβανομένων καὶ δύο σκεπαστῶν καταστρωμάτων περιπάτου), δύναται δὲν νὰ μεταφέρῃ 216 ἑπτάδας πρώτης θέσεως καὶ 906 τουριστικῆς. Μία ἀπὸ τὰς πλέον ζωηράς ἐντυπώσεις ἀναφέρεται εἰς τὸν πλούσιον φυσικὸν καὶ τεχνητὸν φωτισμὸν τοῦ σκάφους. Κατὰ τὰς συγκενάς νύκτας τὸ «Μπρέμεν» φαίνεται λαμπρῶς φωτισμένον, μὲ τὰ καταστρώματα περιπάτου εύκρινῶς διακριόμενα διὰ τῶν συνεχῶν σειρῶν φώτων. Οι θάλασσαι τῆς τουριστικῆς θέσεως εἰναι εύρυχωροι, φιλοτέχνως ἐπιπλωμένοι, ἐφωδιασμένοι—κατὰ πλειονότητα—μὲ τάπητας, παρέχουν δὲ πλήρεις ἀνέσεις καὶ εἰναι ἐφωδιασμένοι μὲ ίδιατέραν «τουαλέττα» καὶ καταιωνιστήρα.

Οι κοινόχρηστοι χώροι διὰ τοὺς ἑπτάδας πρώτης θέσεως εύρισκονται εἰς τὸ κατάστρωμα — βεράντας, δύο δὲ καταστρώματα περιπάτου εἰναι ἔξ δολοκλήρου εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἑπιβατῶν τῆς τουριστικῆς θέσεως. Τὰ δύο κύρια ἐστιατόρια εύρισκονται εἰς τὸ κάτω κατάστρωμα. Εἰς τὸ αὐτὸ κατάστρωμα διατίθεται αἰθουσαὶ ἀθλοπαιδῶν διὰ τὰ πατιδία καὶ τῶν δύο θέσεων καὶ αἰθουσαὶ γυμναστικῆς, εἰς ἑτέρους δὲ χώρους εἰναι ἐγκατεστημένα θερμά λουτρά (φιλανδικοῦ τύπου), δεξαμενὴ κολυμβήσεως καὶ νοσοκομείον ἐφωδιασμένον μὲ ἀκτινογραφικὰ μηχανήματα. Αἱ κοινόχρηστοι αἰθουσαὶ ἔχουν φιλοτέχνως σχεδιασθῆ καὶ η διακόσμησίς των εἰναι ἐλκυστική. Εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἑπιβατῶν τῆς τουριστικῆς θέσεως εἰναι, ως ἔλεχθη ἀνωτέρω, δύο καταστρώματα, ἐκ τῶν δητοίων τὸ ἔνα, μὲ μήκος 375 ποδῶν καὶ πλάτος 19 ποδῶν, εἰναι κλειστὸν καὶ μέσω χαμηλῶν παραθύρων ἐπιτρέπει τὴν θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν, ἐνῷ καὶ η πρὸς τὰ ἔμπροσθεν θέα εἰναι ἐπίσης δυνατή.

Τὰ εύρυτατα ἀνοικτὰ καταστρώματα εἰς ἀμφοτέρας τὰς θέσεις, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ εἰς δὰς τὰ διαμερίσματα, θὰ καταστήσουν τὸ «Μπρέμεν» περιήτητον διὰ ταξιδία ἀναψυχῆς. 'Ηδη, ἔχουν ἀπὸ τούδε οἰκειόθη κερδοφόρα ταξιδία ἐκ Νέας 'Υόρκης διὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον 1960 - 61. Τὸ «Μπρέμεν» θὰ ἔχῃ ἀναψωρίσεις ἐκ Γερμανίας ἀνά τρεις περίπου περιόδους, ἔξ δολομάδας, θὰ προσεγγιζῇ εἰς Σαουθάμπτον καὶ Χερβούργον καὶ θὰ κατατέλει εἰς Νέαν 'Υόρκην τὴν ἔδδομην ἡμέραν ἀπὸ τοῦ ἐκ Μπρεμερχάφεν ἀπόπλου του. Τούτο θὰ κατορθωθῇ, ἃν διατηρηθῇ ὑπηρεσιακὴ ταχύτητας 21 κόμβων, ητὶς εἰναι κατὰ 2½ κόμβους κατωτέρα τῆς ἀνωτάτης ταχύτητος του. Οι ναῦλοι ἀπὸ Σαουθάμπτον διὰ N. 'Υόρκης ἀρχίζουν ἀπὸ λίρ. 67.10.0 διὰ τοὺς ἑποδήσατας τῆς τουριστικῆς θέσεως καὶ ἀπὸ λίρ. 225 διὰ τοὺς ἑπιβάτας τῆς πρώτης θέσεως. Πλοιάρχος τοῦ «Μπρέμεν» εἰναι δὲ Ἐρρίκος Λόρεντζ, πρώτος ἀξιωματικός τοῦ προηγουμένου «Μπρέμεν», διηρέεις δέ τοι διατηρηθεῖσαν τὸ 1939 καὶ κατεστράφη ἐκ πυρκαϊάς τὸ 1941 εἰς Μπρεμερχάφεν.

HN. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΛΑΙΝΕΡ ΤΗΣ "ΠΡΕΖΙΝΤΕΝ"

Κατ' ἀνακοίνωσιν τῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως, τὰ ναυπηγεῖα Κάμπτεν, τῆς Νέας 'Υερσένης, ὑπέβαλον τὴν μικροτέραν προσφορὰν διὰ τὴν ἀλληληφήσην τῶν διαστάσεων εὐνός σύμπερ — λάινερ διὰ λογαριασμὸν τῆς «Πρεζίντεν Λάιν». "Ἐδωκαν τιμὴν 97.545.188 δολλαρίων (περιλαμβανομένων καὶ τῶν προβλέψεων ἐθνικῆς ἀμύνης), ἐνῷ δύο ἄλλοι μειοδάται, ητοι τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ - Νιούς καὶ η ἐταιρία Χάλυβος Μπέθλεμ, προσέφερον ἀντιστοίχως 98.500.000 καὶ 110.849.000 δολλαρίων. Καὶ οἱ τρεῖς μειοδάται διέδεχοντο νὰ παραδώσουν τὸ πλοίον ἐντὸς 1155 ημέρων, αἱ δὲ προσφοραὶ των διέδοθησαν ἐπὶ τὴν βάσει ἀναπροσμογῆς τῶν διαστάσεων.

Τὸ νέον ὑπερωκεανόν θὰ ἔχῃ διαστάσεις ὅλικου μήκους 913 ποδῶν, πλάτους 103 καὶ ὕψους 30 ποδῶν, μὲ χωρητικότητα γύρω τῶν 43.000 τόννων γκρός. Θὰ ἀναπτύσσῃ ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 26 μιλίων καὶ θὰ ἔχῃ μεταφορικὴν ικανότητα διὰ 1485 ἑπιβάτας, προορίζεται δὲ γὰρ ἀντικαστήσῃ τὸ παρήλικον «Πρόεδρος Χούμερ», εἰς τὴν γραμμὴν Κα-

CARGO & TANKSHIP MANAGEMENT CORPORATION

CABLE ADDRESS: "STARNAVES,"

MAR - TRADE CORPORATION

CABLE ADDRESS: "POSEIDON,"

KULUKUNDIS SHIPPING AGENCY, INC

CABLE ADDRESS: "AMPHITRITE,"

TELEPHONE : Digby 4-5900

•80 •BROAD STREET NEW YORK 4, N. Y.

λιφορνίας - "Απω Ανατολής. Κατά τὸν ψηφισθέντα τὸ 1958 νόμον (ύπ' ἀριθ. 521) τὸ σκάφος θὰ ναυπηγηθῇ ὑπὸ τῆς Ὀμοσπονδιακῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως καὶ ἀκολούθως θὰ πωληθῇ εἰς τὴν Πρέξειντ Λάΐνα ἀντὶ 34 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ή εἰς τὰ 45 % τοῦ ἔγχωρίου κόστους ναυπηγήσεως, μή περιλαμβανομένων τῶν προβλέψεων διὰ τὴν ἐθνικὴν ἄμυναν. Σημειούσαι, ἐν κατακλειδῖ, ὅτι εἰς τὸν σημερινὸν ἀμερικανικὸν προϋπολογισμὸν δὲν ἀναγράφεται σχετικὴ πίστωσις διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ ἐν λόγῳ ὑπερωκεανίου.

Η ΔΙΩΡΥΞ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΛΑΥΡΕΝΤΙΟΥ

Μεταξύ τῶν ἀμερικανικῶν κοινόσουλευτικῶν καὶ τεχνικῶν κύκλων πρήξισαν νῦν διαφαίνωνται τάσεις πρὸς συζητήσεις ἐπὶ τοῦ μελλοντικοῦ ρόλου τῆς νέας θαλασσίας δόδου τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου. Πολλὰ μὲλη τοῦ Κογκρέσου καὶ τῶν Ὀμοσπονδιακῶν ὑπηρεσιῶν, καθὼς καὶ ἀντιπρόσωποι τοῦ ναυτικοῦ κόδμου παρηκολούθησαν πρὸ δημερῶν τὴν λειτουργίαν τῆς διώρυγος, ἐπ' εὐκαρίπτη τῶν ἐπιστήμων ἔγκαινιν τὰς θεραπείας. Οἱ πλεῖστοι ἐπεσκέπτοντο διὰ πρώτην φορὰν τὸ ἔργον, ὅπερ ἐκόστισε 471 ἑκατομμύρια δολαρίων. Κατὰ τὴν γνώμην τῶν κατασκευαστῶν τῆς διώρυγος καὶ τῶν ἐπιμελουμένων τὰ τῆς λειτουργίας της, ἀμφοτέρων Καναδῶν καὶ Ἀμερικανῶν, ἡ πεποιθήσις ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως τοῦ σχεδίου διανοίξεως τῆς νέας δόδου ἐδραιούνται, μολονότι μακρά σειρὰ προβλημάτων ἀνακύππει, τινὰ τῶν διποίων χρήζουν ἀμέσου ἔξετάσεως καὶ ἄλλα ἀπωτέρας λύσεως.

Τὰ ἐν λόγῳ προβλήματα θὰ ἀπαιτήσουν εύρειαν κατανόησιν ἀπὸ τὰ Κοινοθυία τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ, ἀπὸ τὴν ναυτικὴν κοινότητα καὶ γενικῶς ἀπὸ τὴν ναυτιλίαν. Πολλὰ μέλη τοῦ Κογκρέσου μετέδησαν εἰς Καναδᾶν διὰ συνομιλίας μετά τῶν ἑκεὶ ἀρμοδιών, ἐπὶ προβλημάτων ἀμοιβαίου ἐνδιαφέροντος, παρέστησαν δέ, εἰπ̄ εὐκαρίψι, εἰς τὰ ἔγκαίνια τῆς Διώρυγος καὶ ἐταξίδευσαν κατὰ μῆκος αὐτῆς. Οἱ ἐν λόγῳ ἐπισκέπται παρακολουθήσαντες τὴν λειτουργίαν τῆς θαλάσσιας ταύτης ὅδου, ἀντελθήσαν προσωπικῶς διατὶ συμφόρησις καὶ καθυστέρησις διετάραξαν τὰς πρώτας ὀλίγας ἔθεδομάδας τὴν λειτουργίαν τῆς καὶ διατὶ ἐπικρατεῖ ἡ προσπτική, καθ' ἣν θὰ συνεχισθῇ ἡ συμφόρησις, ἔφοσον αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ θὰ αὐξάνουν.

Η ἄμεσος ἐξ ἄλλου ἐπιθεώρησις ἔφερεν εἰς τὸ προσκήνιον τὰς ἄλλας ἀδύναμίας καὶ τὰ μειονεκτήματα τῆς ἐν λόγῳ θαλασσίας ὅδον καὶ ἕδω-
κε λαβὴν εἰς συζητήσεις, ἀκουσθείσας ἡδη, περὶ σχεδίου διευρύνσεως
τῆς Διώρυγος. Πολλοὶ ἐμπειρογνώμονες ἐκφράζουν τὸν φόδον των, ὅτι
ἡ Διώρυξ κατεσκευάσθη μικρά, ὅτι θὰ χρειασθοῦν εἰς τὸ μέλλον νέοι
καὶ μεγαλύτεροι ὑπάτοφράκται καὶ ὅτι πρέπει ἐγκαίρως νὰ ἀντιμετωπί-
σθῇ ριζική ἐπέκτασις τῶν μέσων τῆς καναδικῆς Διώρυγος Οὐέλλαντ.
Φρονούν οἱ ἐν λόγῳ ἐμπειρογνώμονες ὅτι, ἀν δὲν καταστρωθῇ καὶ ἐκτε-
λεσθῇ ἔνα πρόγραμμα ἐπεκτάσεως, ἡ θαλασσία αὕτη ὁδὸς θὰ περιορισθῇ
εἰς οἵαν κλίμακο θὰ δύναται νὰ ἐπαρκῇ διὰ τὴν βιομηχανικὴν καὶ μετα-
φορικὴν κίνησιν τῆς περιοχῆς τῶν Μεγάλων Λιμῶν. Πιστεύουν οἱ περισ-
σότεροι τῶν ἐμπειρογνώμονων, ὅτι τεράστιαι εἰναι αἱ δυνατότητες εἰς
τὸ πεδίον τῶν μεταφορῶν. Αἱ ἐργασίαι τῆς ναυτιλίας εἰς αὐτὰς - ταύτας
τὰς Λίμνας—τοπικαὶ μεταφοραὶ φορτίων μεταξὺ λιμένων τῶν Λιμνῶν—
ἀνήλθον κατά τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 155 ἑκατομμύρια τόνων φορτίων
χῦμα. Εἴκοσι χιλιάδες πλοίων χρησιμοποιούν ἐπησίως τὰς διώρυγας τοῦ
ποταμοῦ Ντητρόϊτ, ἐνώ ἡ πλαταία θαλασσία ὁδὸς, πρὸ τῆς ἐκδιάβολσεως
της, εἶχεν ἐπησίαν κίνησιν μέχρι 13 ἑκατομμυρίων τόνων φορτίου. Διά-
της διώρυγος Οὐέλλαντ διεκινήθησαν κατά τὸ παρελθόν ἔτος ἐμπορεύ-
ματα 21 ἑκατομ. τόνων.

Αυτή είναι ή σημασία της νέας θάσου, ή όποια συνδέει ηδη τάς Μεγάλας Λίμνας με δόλον τὸν Κόσμον. Ιδού μερικοὶ ἐπιβεβαιωτικοὶ ἀριθμοὶ: Διὰ τῆς Διώρυγος τοῦ Παναράξ διεκινήθησαν τὸ παρελθόν ἔτος φορτία 50 ἑκατομμυρίων τόνων καὶ διά τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ — κατά τινα ἑκάτων τελευταίων ἑταῖρων — 100 ἕως 120 ἑκατομμύρια τόνων φορτία. Ο λιμὴν τῆς Νέας Υόρκης παρουσιάζει ἑπτασίαν κίνησιν 150 ἑκατομμυρίων τόνων φορτίου, περιλαμβανομένων τοῦ ἔξωτερικοῦ ἡμιπόριου, τῆς ἀκτοπλοϊκῆς κινήσεως καὶ τῆς ἐσωτερικῆς κινήσεως τοῦ λιμένος. Αἱ ἀρχαὶ τῆς Διώρυγος τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου ὑπολογίζουν διὰ τὸ τρέχον ἔτος μεταφορικὴν ἐν αὐτῇ κίνησιν φορτίων 25 000 ἑκατομμυρίων τόνων, ἢτις συνεχῶς αὐξανομένη θὰ φύσατο τὸ 1968 εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 50 ἑκατομμυρίων τόνων. Ο δύκος αὐτὸς τῆς κινήσεως εἶναι ἀπαραίτητος πρὸς ἀπόσθεσιν τοῦ κόστους τῆς θαλασσίας ὅδου. Διατυπώνονται: σοθαραὶ ἀμφιβολίαι, ἀν τὰ μέσα, ἀτίνα παρέχει σήμερον ἡ Διώρυξ, δύνανται ν ἀνταποκριθοῦν εἰς τόσους δύκον κινήσεως. Είναι σχεδόν βέβαιον, ὅτι ἡ Διώρυξ Οὐέλλαντ θὰ ὑποστῇ ἔμφραξιν ἀν θὰ κληθῇ νὰ ἔχυπηρετήσῃ τόσην κίνησιν, ἐνῷ καὶ ηδη κατὰ τὰς τελευταίας ἔβδομάδας παρουσιάθησαν ἐμπόδια εἰς τινας ὑδατοφράκτας. Τὸ γεγονός, διτὶ ή νέας θάδδος ἐπηρεάζεται ἀπό τὰς χειμερινὰς καιρικὰς συνθήκας καὶ ὅτι θὰ παραμένη κλιεστή εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν ἐπὶ ζεσταράς ἔως πέντε μῆνας κατ' ἔτος, ἀποτελεῖ ἔτεραν δυσχέρειαν, τῆς ὅποιας δραματισταὶ καὶ ἐφευρέται μελετοῦν τρόπους ἀντιμετωπίσεως.

Οι Καναδοί έχουν ήδη διμιλήσει περί διπλασιασμού ένιών έκ των ύδατοφρακτών της Διώρυγος Ούέλλαντ, συζητούν δὲ και τὸ ἔνδεχόμενον τῆς κατασκευῆς νέων ύδατοφρακτών παρὰ τὸ ἀμερικανικὸν τμῆμα τῆς Διώρυγος — τῶν ύδατοφρακτῶν Αἴζενχάουερ και Σνέλλ — πλησίον τῆς Μασσένα. Ή κατασκευὴ αὕτη θα παράσχει εἰς τὸν Καναδὸν πλήρη ίδιαν αστάσιαν δόδον. Έγνωσθη κατὰ τὰς τελευταίας ἐδδομάδας, ὅτι τὸ μηχανικὸν τοῦ στρατοῦ πρόκειται νὰ προβῇ εἰς ολιγοδιπλάνους προκαταρκτικὰς μελέτας ἐπὶ τῆς δυνατότητος κατασκευῆς διευτέλεος διώρυγος

Ούντελλαντ, ἐπὶ τῆς ἀμερικανικῆς δύθης τοῦ ποταμοῦ Νιαγάρα. 'Η μελέτη αὐτῆς θὰ κοστίσῃ 35.000 δολαρίων μόνον καὶ θὰ ἀποδέψῃ, κατ' οὐσίαν, εἰς τὸ νάνο διαπιστωθῆ, ἀνάξιη τοῦ κόπου νάκτεπονθῆ πλήρες σχέδιον, διπέρ θὰ ἀπατήσῃ διαπάνη μείζονα τοῦ ἑνὸς ἔκστομυρίου δολαρίων. 'Ἐν τῷ μεταξὺ προετάθη ἐσχάτως, ὅπως τὸ Μηχανικὸν τὸ Στρατοῦ μελετήσῃ μεθόδους διαλύσεως τῶν πάγων, καθὼς καὶ ἄλλα μέσα, διὰ τῶν ὅποιών θὰ καταστῇ δυνατόν νά διαπρῆται ἡ νέας ὁδὸς ἀνοικτή εἰς τὴν ναυσιπλοῖσαν καθ' ὅλον σχεδόν τὸ ἔτος.

Ο ΕΚ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ: 'Αναφέρεται έξι όλου, δτί ή νέα θαλασσία δόδος τού 'Αγίου Λαυρεντίου άρχιζει νά σημειώνη τήν επίδημασίν της έπι τών μέσων τών μεταφορών. Μεγάλη άλλαγή παρατηρείται ήδη εις τήν πορείαν τών φορτώσεων σιτηρών πρός έξαγωγήν από τούς θαλασσίους λιμένας τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, μολονότι ή νέα δόδος λειτουργεί μόλις από τής 26ης 'Απριλίου έ. έτους. Οι κατάπλοι: φορτηγών πρός παραβαθήν γεννημάτων δι' έξαγωγήν υπέρβραν άθρωποι κατά μήνα Μάιον είς τούς λιμένας Ντουλούθ, Σικάγον και Τολέδο, έπι τών Μεγάλων Λιμνών. Οι κατάπλοι είς δύλους τούς λιμένας τών Λιμνών υπέρεβονταν κατά τό διπλάσιον τούς κατάπλοις είς τούς λιμένας τού Βορείου 'Ατλαντικού, τών όποιων ή κίνησις διά φορτώσεις σιτηρών κατά Μάιον έμειωθή κατά 62%, έν συγκρίσει πρός τὸν ἀντίστοιχον μήνα τοῦ παρελθόντος έτους.

Οι σιδηρόδρομοι κινούνται ήδη πρός ένίσχυσιν τών σημαντικών αύτών μεταφορών. Τήν 18ην 'Ιουνίου περιέκοψαν κατά 25% τὰ χαμηλότερα κόμιστρά των ἐπὶ τῶν ἔξαγωγῶν σιτηρῶν. Πάντως, η νέα θαλασσία ὀδός μαστίζεται ἀκόμη ἀπὸ προσκόμματα εἰς τὴν κίνησίν της. Τελευταίως εἶχον καὶ πάλιν συσσωρεῦθη πλοῖα εἰς τὴν διώρυγα Οὐέλλαν, ἀναμένοντα ἑκεῖ τὴν ἐπισκευὴν ζημίας μιᾶς πύλης ὑδατοφράκτου. 'Η ζημία αὕτη ἀπέτελεσε τὸ μεγαλύτερον ἐμπόδιον τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, ἀφ' ὅστου ἦνοιχεν ἡ νέα ὁδός. Οἱ ναυτικοὶ ἔσχακολουθοῦν πάντοτε νὰ παραπονοῦνται Σίᾳ καθυστερήσεις καὶ διὰ ζημίας εἰς διαφόρους ὑδατοφράκτας, καθὼς καὶ διὰ τὰ ἀνεπαρκῆ μέσα φορτώσεως εἰς πολλοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Ιμιῶν. Τὰ αὐξανόμενα μειονεκτήματα τῆς νέας ὁδοῦ πόρρω ἀπέχουν τοῦ νὰ ἔσουν δετερωθοῖν.

ΒΡΑΧΥΒΙΑ ΠΛΕΟΝ ΤΑ ΔΥΜΠΕΡΤΥΣ

Τῶν λίμπερτος ἡ ζωή, ἀκόμη καὶ τῶν ἐφεδρικῶν, φαίνεται στὶ ὄριστικῶς συντομεύεται. Ὁ κ. Μόρες, τῆς Κρατικῆς Ναυτικῆς Διοικήσεως, ἔδηλωσεν ὅτι τὸ κόστος τῶν 3,500 δολλ. ἑτησίως, διπέρ ἀπαιτεῖται διὰ τὴν συντήρησιν ἐνὸς ἑκάστου παραπλισμένου σκάφους, δὲν δικαιολογεῖται πλέον, ἀντιμετωπίζεται δὲ ὁ βαθμιαίος περιορισμὸς τῆς ἐν λόγῳ χωρητικότητος διὰ τῶν διαλύσεων.

Φαίνεται ότι καὶ τὸ Πεντάγωνον ἔπειτας νὰ ύπολογίζῃ ἐπὶ τῆς δυνατότητος χρησιμοποιήσεως τῶν λίμπερτυς, εἰς περίπτωσιν ἔθυνκης ἀνάγκης, δεδομένου ὅτι πρόκειται περὶ σκαφῶν βραδυπόρων καὶ ἀκαταλλήλων πλέον. Ἀκόμη καὶ τὰ ὄσα πειραματικῶν ἐπετελέσθησαν κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν διὰ τὴν ἀλλαγὴν τοῦ πρωστηρίου συστήματος τῶν σκαφῶν τούτων, δὲν ἔθεωρήθη σκόπιμον νὰ συνεχισθοῦν. "Ηδη, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη περὶ τὰ 114 λίμπερτυς ἐπάληθησαν πρὸς διάλυσιν μὲ μεστην τιμὴν 75.000 δολλαρίων. Τώρα ἀντιμετωπίζεται ἡ πώλησις τῶν σκαφῶν τούτων ὅχι μόνον εἰς Ἀμερικανούς διαλυτάς ἀλλὰ καὶ πρὸς ξένους τοιούτους, ἐφόσον αἱ προσφερόμεναι τιμαὶ θά ἡσαν συμφέρουσαι. "Ἄς σημειωθῇ, ὅτι τὰ ἐν παρωπλισμῷ τελοῦντα κρατικά λίμπερτυς ἔχουν συνολικὴν χωρητικότητα 12 ἑκατομ. τόννων d.w.

ΙΣΡΑΗΛ

ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΝΑΤΙΩΝΑΣ ΤΟΥ

Η κυβέρνησή τού Ἰσραὴλ ἀπεφάσισε νὰ ἐνισχύσῃ τὰς ἑθνικάς της ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις διὰ τῆς μισθετήσεως εἰδίκης ἐπιδοτήσεως ἐπὶ τοῦ εἰσαγόμενου παρ' αὐτῶν συναλλάγματος. Θὰ πληρώψῃ, δηλαδή, κάθε προσκτώμενον ἐκ ναύλων συνάλλαγμα, μὲ τιμὴν δολαρίου 2.160 ἰσραηλινών λιρῶν, ἀντὶ τῆς ἐπισήμου τιμῆς 1.800. Ἐν τῷ μεταξύ, ἀντιμετωπίζεται ἡ ἀνάγκη παροχῆς καὶ φορολογικῶν διευκολύνσεων εἰς τὰς ναυτικὰς ἑταῖριας πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς σημερινῆς δυσχερούς οἰκονομικῆς των καταστάσεως. Εἰς τὸ ἐν λόγῳ μέτρα θὰ περιληφθῇ καὶ πρόβλεψις μειώσεως τῆς εἰς μετρητὰ προκαταβολῆς διὰ τὰ νεότευκτα σκάφη, τὰ ναυπηγούμενα εἰς τὴν Γερμανίαν, ἔναντι πολεμικῶν ἐπανοδιθσεων.

Η ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ

Ο πρόεδρος των όλλανδικών ναυπηγείων «ΕΝτε Σέλντε», μετά δεκαπενθήμερον παραμονής του είς τὸ Ἰσραὴλ, ὅπου διεισήγαγε διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ναυπηγείων εἰς Χάιφαν, ἐπιστρέψας πρὸ δημερῶν εἰς Ὀλλανδίαν, ἔδηλωσε πρὸς τοὺς ἀντίπροσώπους τοῦ Τύπου, διτὶ ἡ ἀποστολὴ του ἑπτέφθη ὑπὸ ἐπιτυχίας. «Υπέργραφα — εἶπε — μὲ τὰς ἀρμόδιας ἀρχάς τοῦ Ἰσραὴλ προσωρινὴν συμφωνίαν διὰ τὴν Ἰδρυσιν ναυπηγείων εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ λιμένος της Χάιφας. Συντόμως θὰ ἐπιστρέψω εἰς τὸ Ἰσραὴλ διὰ τὴν ὑπογραφὴν τῶν διριστικῶν συμβολαῖών. Αἱ ἔργασίαι ἐγκαταστάσεως θὰ ἀρχίσουν τὸ ταχύτερον, μετὰ τὸν διριστικὸν δισκανονισμὸν τῆς συμφωνίας».

Έγνωσθή σχετικώς, διτά τά ναυπηγεία «Ντέ Σέλντε» θά έκπονησουν τά σχέδια, θά μετάσχουν δὲ καὶ εἰς τὴν χρηματοδότησιν. Πρόθεσίς των είναι νὰ χρηματοποιήσουν εἰς τὴν κατασκευήν, δύσον τὸ δυνατόν περισσοτέρους «Ισταρπίτας ἐργολάθους». Ἀρχικῶς τὰ ἐν λόγῳ ναυπηγεία θὰ παρασχολοῦνται εἰς ἐργασίας ἐπισκευῶν, τὸ σχέδιον, δῶμα, προβλέπει συμπληρώσεις, εἰς τρόπον ὡστε ἐν καιρῷ νὰ καταστῇ δύναται ἢ ναυ-

πρήγματις σκαφών χωρητικότητος μέχρις 20.000 τόνων α.ν. 'Ο Ισραηλίνος στόλος συνεχώς αύξανεται καὶ διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀκριβῶς ἐκριθῆ ἀπαραίτητος ἡ κατασκευὴ τῶν ναυπηγείων διὰ τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων. Πληροφορία ἀπὸ πηγάς τοῦ 'Ισραὴλ ἀποκαλύπτουν, ὅτι διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τῶν ναυπηγείων θὰ διατεθῶν Ισραηλινὰ κεφάλαια ὁ ἑκατομμυρίων λιρῶν.

ΙΤΑΛΙΑ

Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Κατὰ τὰς τελευταῖς συζητήσεις εἰς τὴν 'Ιταλικὴν Βουλὴν διὰ τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας, αἵτινες διεξήχθησαν, δημοσία, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ναυτεργατικῆς ἀπεργίας, ὁ ἀμρόδιος ὑπουργὸς ὑπεγράμμισεν δῶλας ἰδιαιτέρως τὴν οὐδετέραν στάσιν, τὴν δόποιαν ἐτίηρησεν ἡ Κυβερνησίς ἔναντι τῶν διεκδικήσεων τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἐπ' αὐτῶν ἀντιθεσῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ δόποια, δημοσία, δὲν ἐπέφερε τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀποτέλεσμα, τὴν συνεννόησιν, δηλαδή, τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας.

'Ο ύπουργὸς ἀνεφέρθη ἐν συνεχείᾳ εἰς τὴν σημειρινὴν δύναμιν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας ἡτις ὑπέρεβη τὰ 5 ἑκατομμύρια τόνων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν σοβαρωτάτην κρίσιν τῆς ναυλαγράφων ἐπ' αὐτῶν πίεσιν τῆς ναυτεργατικῆς ἀπεργίας, ὁ ἀμρόδιος ὑπουργὸς ὑπεγράμμισεν δῶλας ἰδιαιτέρως τὴν οὐδετέραν στάσιν, τὴν δόποιαν ἐτίηρησεν ἡ Κυβερνησίς ἔναντι τῶν διεκδικήσεων τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἐπ' αὐτῶν ἀντιθεσῶν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ δόποια, δημοσία, δὲν ἐπέφερε τὸ ἐπιδιωκόμενον ἀποτέλεσμα, τὴν συνεννόησιν, δηλαδή, τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας.

'Ἀκολούτως ὁ 'Ιταλὸς ὑπουργὸς ὑπεγράμμισε τὸν συναγωνισμὸν τῶν «σηματῶν εὐκόλιας», διστὶς ἀπειλεῖ καὶ τὰ Ιταλικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα, τονίσις τελικῶς τὴν ἀνάγκην τῆς ἐνστάσεως καὶ τῆς ἔθνικῆς ναυπηγῆς βιομηχανίας, ἡ δόποια ἥρχισε νὰ αἰσθάνεται τὸν κρίσιν τῶν παραγγελῶν ἐπ' αὐτῆς τῶν ναυάλων. Τὰ μικρά, ίδιας, ναυπηγεῖσα ἔχουν ὑπωσδῆποτε ἀνάγκην νέων παραγγελιῶν διὰ νὰ συνεχίσουν τὰς ἐργασίας των. Θὰ πρέπει, συνέχισεν ὁ 'Ιταλὸς ἀμρόδιος, νὰ σημειωθῇ ὅτι ἡ δυνομικότητα τῶν Ιταλικῶν ναυπηγείων ἀπό 350.000 τόνων πρότινων ἐπ' αὐτῶν ἔφθασαν τοὺς 500.000 τόνους καὶ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἐπῶν θὰ φθάσῃ τοὺς 600.000 τόνους. 'Υπέδειξεν ἐν προκειμένῳ ὁ ὑπουργὸς τὴν παροχήν εὐρυτάτων μακροπροθέσμων πιστωτικῶν διευκολύνσεων διὰ ναυπηγῆσεις καὶ τὴν καθίερωσιν ἐπιχορηγήσεων διὰ τὴν διάλυσιν τῶν παλαιῶν σκαφῶν ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ναυπηγήσιν νέων.

Τέλος ἀνεφέρθη εἰς τὴν συντελουμένην ἀνασυγκρότησιν τοῦ στόλου τῆς «Φινιμάρε» τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἡ δόποια θὰ συνεχισθῇ διὰ τῆς κατασκευῆς δύο ἀκόμη ὑπερωκεανῶν τῆς γραμμῆς Ἀμερικῆς καὶ δύο τῆς γραμμῆς Αὐστραλίας. "Οσον ἀφορᾷ τοὺς λιμένας, ἐτόνισεν ὅτι ἡ ἐμπορικὴ τῶν κίνησις ἔφθασεν ἥρη τὸ ρεκόρ τῶν 80 ἑκατομμυρίων τόνων, εἶναι δὲ πιθανὸν νὰ φθάσῃ ἐντὸς τῶν ἀμέσως προσεχῶν ἐπῶν τὰ 85 ἑκατομμύρια τόνων. Θὰ πρέπει, δημοσία, νὰ ἀντιμετωπισθῇ τὸ ζῆτημα τοῦ λιμενικοῦ κόστους, ὅπερ ὀφείλει νὰ είναι χαμηλὸν ἵνα προσεκτοῦσῃ τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον.

'Ἐν κατακλεῖδι, ἀνεφέρθη ὁ ὑπουργὸς εἰς τὸν σημειρινὸν πληθωρισμὸν τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὴν ἀδυναμίαν νὰ ἔξασθαισθῇ ἡ ναυτολόγησις δῶλων τῶν προσφερομένων πρὸς ἐργασίαν. 'Ιδιαιτέρως ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην τῆς διευρύνσεως τοῦ ἔργου τῆς ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ τῆς καταρτίσεως ικανῶν πληρωμάτων, ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

ΤΑ ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΙΝ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

'Εννέα μεγάλα καὶ πολυτελή ἐπιβατηγὰ λάϊνερς, συνιατικῆς χωρητικότητος, μεγαλυτέρας τῶν 250.000 τ. γκρός, τελούν στήμερον ὑπὸ κατασκευῆς εἰς τὰ βετανικὰ ναυπηγεῖα, μὲ κόστος 90 περίπου ἑκατομμυρίων λιρῶν. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἀποτελεῖ ἔνδειξην τῆς συνεχίζομένης δραστηριότητος τῆς βρετανικῆς ναυπηγῆς βιομηχανίας, ἀκόμη καὶ εἰς τὴν ἐποχὴν αὐτὴν τῆς κρίσεως. Τὰ ναυπηγεῖα Χάρλαντ καὶ Βόλφ (τοῦ Μπέλφαστ) κατασκευάζουν διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Ρούσαγιαλ Μαΐλ» τρία λάϊνερς, τὰ «Άμαζών», «Άραγκον» καὶ «Άρλάντζα» τῶν 20.000 τ. γκρός ἔκστασιν, ἄπιστα καὶ θὰ παραδοθοῦν ἐντὸς τῆς ἐπομένης διετίας. 'Ηδη, τὸ πρώτον ἐξ αὐτῶν, τὸ «Άμαζών», καθειλκύσθη τὴν 7ην Ιουλίου. Εἰς τὸ Μπέλφαστ, ἐπίσης, ναυπηγεῖται τὸ μεγαλύτερον ἐκ τῶν ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανῶν, τὸ «Καμπέρρα», 45.000 τ. γκρός, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «P. and O.», μὲ κόστος 15 ἑκατομμυρίων λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν τὸ 1961. Τὸ «Καμπέρρα» καὶ τὸ «Οριάνα» τῶν 40.000 τ. γκρός (διὰ τὴν «Οριέντ Λάϊν») κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Βίκερς - Αρμστρογκ» καὶ θὰ ἔξυπρετήσουν ἀπὸ τοῦ 1961 τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας, μέσω Καναδᾶ καὶ Ήνωμ. Πολιτειῶν.

ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ ΑΝΤΙ 50 ΑΡΑΧΜΩΝ

Καθειλκύσθη, ἔξ αὖτοι, τὴν 23' Ιουνίου τὸ λάϊνερ «Οὐνίδσωρ Κάστλ» 38.000 τ. γκρός, ὅπερ εἶναι τὸ μεγαλύτερον σκάφος τῆς γραμμῆς πρὸς τὸ Κέιπ Τάουν καὶ θὰ παραδοθῇ τὸ 1960. 'Ετερον ὑπερωκεανόν, τὸ «Πεντέννι Κάστλ» 28.582 τ. γκρός, ἔξετέλεσεν ἥρη τὸ παρθενικόν του ταξιδίου πρὸς τὸ Κέιπ Τάουν, ἐνῷ ἔνα τρίτον λάϊνερ τῆς αὐτῆς ἐταιρίας, τὸ «Τράνσθαλ Κάστλ» 30.000 τ. γκρός, οὐτίνος ἡ κατασκευὴ ήρχισει εἰς τὰ ναυπηγεῖα Τζάν Μπράουν, ἔχει ειδικῶς σχεδιασθή, ὅπως ἀνταποκριθῇ εἰς τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν τῆς Νοτ. Αφρικῆς, διὰ τῆς προσφορᾶς ὑψηλοῦ ἐπιπέδου ἀνέσεων καὶ ψυχαγγίας, μὲ ἐλκυστικά τιμάς εἰσιτηρίων. Τὰ ἀνωτέρω σκάφη συνέθεουν τὴν πλέον ἐντυπωσιακὴν εἰκόνα διὰ τὰς σημειρινὰς ἐργασίας τῶν βρετανικῶν ναυπηγείων.

Η ΕΞΙΣΟΡΡΟΠΗΣΙΣ ΤΟΥ TONNAZ

'Απὸ μίαν μελέτην τῶν ναυλωμεσιτῶν τοῦ Λονδίνου κ. κ. "Αρνελλ ἐν Κόμπαν, Ατδ, ἐπὶ τοῦ τράμπ τονάζ, προκύπτει ὅτι ίκανη χωρητικότης φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλίων προπολεμικῆς ναυπηγήσεως διελύθη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ τρ. ἔτους, ἐνῷ καὶ ἀρκετά ἀλλὰ σκάφη πολεμικῆς κατασκευῆς ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, ὥστε βασίμως νὰ πιστεύεται, ὅτι θὰ αύξησθον κατὰ τοὺς ἐπομένους μῆνας αἱ διαλύσεις σκαφῶν τῶν ἐλύγων τύπων. Τὸ 1958 διελύθησαν σκάφη 1.250.000 τόν., κατὰ δὲ τὸ τρέχον ἔτος προβλέπεται νὰ διαλυθοῦν ἔτερα, συνολικῆς χωρητικότητος 3.000. 000 τόνων γκρός. 'Ἐδαν ἡ τάσις αὐτῆς συνεχισθῇ, τότε ἐντὸς δύο ἡ τριῶν ἔτων πολλὰ πλοῖα θὰ διαλυθοῦν καὶ ἡ ἀναπροσαρμογὴ τοῦ τονάζ θὰ λάθῃ τὸν ὅρθον δρόμον.

Tὸ παρελθόν ἔτος ἐναπηγήθησαν 114 τράμπις, 1.050.000 τ. γκρός καὶ διελύθησαν παλαιά φορτηγά 575.000 τ. γκρός, χωρὶς ἡ παραπλισμένη χωρητικότης κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1958 καὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ αὐτοῦ ἔτους νὰ ἐμφανίσῃ διαφορὰν εἰς δύκον. Πιστεύεται ὅτεν, ὅτι τὸ ἐπὶ πλέον τονάζ, τὸ παραδοθὲν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα ἐπέτυχε τὴν ἀπασχόλησιν του. Κατὰ τὸ 1959 ἀναμένεται νὰ ναυπηγηθοῦν τράμπις 1.000.000 τόν. γκρός, περισσότερα δύμας ἀλλα, ἐκ τῶν παρηλίκων, θὰ διαλυθοῦν. 'Η ἐξισορρόπησις ἐπομένων ἀρχίζει. 'Ἐδαν ἡ παγκόσμιος μεταφορικὴ κίνησις συνεχίσῃ τὴν ἀνάπτυξιν της, δύναται τις νὰ πιστεύῃ, ὅτι ἡ ἀναζωγόνησις τῆς ναυλαγράφων ἐνδέχεται νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τῶν ὀλίγων προσεχῶν ἐτῶν.

ΤΟ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΝ ΛΑΓΙΝΕΡ "ΑΜΑΖΩΝ"

'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα «Χάρλαντ καὶ Βούλφ» (τοῦ Μπέλφαστ) καὶ μὲ δάνδοχον τὴν πριγκίπισσαν Μαργαρίτα καθειλκύσθη τὴν 7ην Ιουλίου τὸ πρώτον ἐκ τριῶν ἀδελφῶν δηζελοκινήτων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανῶν, κατασκευάζομένον διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ρούσαγιαλ Μαΐλ», τὸ τ' Αμαζών, χωρητικότητος 20.000 τόν. γκρός. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει διαστάσεις μῆκους 584 ποδῶν καὶ πλάτους 78 ποδῶν, δύναται δὲ νὰ μεταφέρῃ 464 ἐπιβάτας εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων, ἥτοι 107 πρώτης θέσεως, 82 δεκάμπιν-κλάς καὶ 275 τρίτης θέσεως. Διαθέτει ἐπίσης ικανὸν χώρων διὰ φορτίου, περιλαμβανομένου καὶ ψυκτικοῦ χώρου 4200 τ. διὰ τὴν μεταφορὰν κρεάτων ὑπὸ θερμοκρασίαν 50°F. ὑπὸ τὸ μηδέν. Πλήρωμα ἐκ 252 προσώπων. Προεβλέφθη ἡ ἀναπτάστασις κλιματισμοῦ εἰς δύλα τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ σταθερωτῶν εύσταθείας «Ντένεν-Μπράουν». Διὰ τὴν πρώσων τοῦ ἐφωδιάσθη μὲ ξέσκυλινδρον δίχρονον μηχανήν, ἀπλῆς ἐνεργείας, μὲ ὑπερφρότισιν καὶ μὲ κατανάλωσιν βαρέος πετρελαίου, δυνάμεως 17.000 πίπων. Προβλεπόμενή ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 17½ μιλλῶν.

Η ΜΕΤΡΗΣΙΣ ΤΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Μεταξὺ 24ης καὶ 26ης Ιουνίου συνήλθεν ἐν Λονδίνω συνέλευσις ὁρισθεῖσα ὑπὸ τοῦ Εδιακρατικοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ πρὸς συζήτησιν ἐπὶ τῶν χρησιμοποιούμενών μεθόδων μετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων καὶ τοῦ δυνατοῦ τῆς συγχωνεύσεως τῶν εἰς ἑνίασις κανόνας. Πρόκειται περὶ συνόδου τῆς ὑπερεπιπτροπῆς, ἥτις συνεστήθη πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὑπὸ τῆς ἐπιπτροπῆς Ναυτικῆς 'Ασφαλείας, κατὰ τὴν συνέλευσιν τοῦ ἐλ λόγῳ «Οργανισμοῦ τοῦ παρελθόντος Ιανουαρίου. 'Ανεμένετο, ὅτι θὰ διατάχουν της συνελέυσεως ἐμπειρογνώμονες 15 χωρῶν, προερχόμενοι ἐκ 33 χωρῶν - μελῶν τοῦ Διακρατικοῦ Ναυτικοῦ Συμβουλευτικοῦ 'Οργανισμοῦ» καὶ ἔκ τινων ἀλλών χωρῶν μὴ μελῶν, αἱ ὅποιαι ἔχουν ἔγκαιρως ἀποδεχθῆ ἡ τὴν πρόσκλησιν τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν, ὅπως λάθουν μέρος εἰς τὰς συζήτησεις.

Μέτρησις τῆς χωρητικότητος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ὀπτοτελεῖ σήμερον μέτρησιν δύκου. Γενικῶς εἴπειν, διλογικὴ χωρητικότης είναι τὸ σύνολον τοῦ χώρου τοῦ πλοίου, μετρουμένου εἰς τόνους, ἐκάστου τόνου υπόλογου διόμενου ὡς ἔχοντος 100 κυβ. πόδας η 2.83 κυβ. μέτρα. Καθαρὰ χωρητικότης είναι ἡ ἀπομένουσα μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν ἐκ τῆς διλογικῆς χωρητικότητος διαφόρων χώρων, ὡς λ.χ. τοῦ χώρου τοῦ χρησιμοποιουμένου διὰ τὰς μηχανάς προώσεως, τὰ ἐνδιαιτήματα τοῦ πληρώματος, τὰς ἀποθήκας διὰ τρόφιμα, ἔρμα 160τος κλπ. 'Η διλογικὴ καὶ ἡ καθαρὰ χωρητικότης είναι ἐν χρήσει, ὅχι μόνον πρὸς μέτρησιν τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου διὰ στατιστικούς σκοπούς καὶ πρὸς ἐφαρμογὴν διαφόρων διεθνεῖς διαμάτινες δόσεις, ὡς λ.χ. τῶν διωρύγων Σουέζ, καθὼς καὶ Παναμᾶ, καθὼς καὶ διὰ πολλοὺς ἀλλούς σκοπούς.

Οἱ κανονισμοὶ μετρήσεως τῆς χωρητικότητος είχον ἐφαρμοσθῆ πρὸ πολλῶν ἐτῶν εἰς διαφόρους χώρας καὶ δύνανται — χρονολογικῶς — νὰ ἀναχθοῦν μέχρι τοῦ 15ου αἰώνος ἡ ἀκόμη καὶ πρὸ αὐτοῦ. Πλείσται, δημοσία, ἐκ τῶν ἐν χρήσει καὶ σήμερον μεθόδων διασύζονται ἐπὶ τοῦ στήματος Μούρσοι, τοῦ 1854, ἀν καὶ ὑπάρχουν πολλαὶ διαφοραὶ με-

ταξιν των κανόνων των χρηματοποιουμένων υπό διαφόρων ναυτικών χωρών και υπό των άρχων των μεγάλων Διωρύγων. Μολονότι έχουν συναρθήσεις τινές και άμοιδαίς συμφωνίας, παρίσταται, έν τούτοις, άνάγκη διά τά διαφόρους πειράς κανόνων διά διαφόρους εκάστοτε σκοπούς.

Η Κοινωνία των 'Εθνών έχειταις το πρόβλημα και προέβη το 1939 εις την σύνταξην σχεδίου διεθνών Κανονισμών, άλλ' ούτε στην έκραγεις δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος διέκοψε την έργασίαν. Το 1947, μερικαί εύρωπαϊκα χώρας, συνελθούσαι εις το "Οσλο", απέδεχθεσαν τροποποιημένην έκθεσιν των διεθνών κανονισμών, γνωστήν σήμερον ως «Κανονες 'Οσλο». Το Οικονομικόν και Κοινωνικόν Συμβούλιον των 'Ηνωμένων 'Εθνών έχειταις, έπισης, το θέμα τούτο. Η έφετενή έν Λονδίνω συνέλευσις θά αποτελέσῃ μίαν περαιτέρω συζήτησην των διεθνών άποψεων του προβλήματος.

Κατά την πρώτην συνεδρίασιν της έπιτροπής, έγινε μία ιστορική άνασκόπησης του προβλήματος και καθωρίσθη το πρόγραμμα έργασίας. Μεταξύ των υπό συζήτησην προτάσεων περιλαμβάνεται και υπόμνημα της σοδιετικής άντιπροσωπείας, εις τό ποδίον υπόστηριζεται, ότι οι θυσιστάμενοι κανόνες μετρήσεως έμποδίζουν την άνάπτυξιν νέων τύπων πλοίων, ναυπηγουμένων κατά τάς νεωτέρας μεθόδους και προτείνεται, σημείος οι διεθνείς κανόνες μετρήσεως της χωρητικότητος καταστρωθούν έπι νέας βάσεως,

Αι μετέχουσαι τού «Διακρατικού Ναυτικού Συμβουλευτικού 'Οργανισμού» 33 χώρας ήσαν αι κάτωθι : 'Αιτή, 'Αργεντινή, Αύστραλια, Βέλγιον, Γαλλία, Γερμανία (Δυτική), Δανία, Δημοκρατία 'Αγίου Δομινίκου', Ελλεσία, Ελλάς, 'Ην.'Αραβική Δημοκρατία, 'Ην.'Βασίλειον, 'Ηνωμένη, Πολιτείαι, 'Ισπανία, 'Ιρλανδία, 'Ισημερίνης, 'Ισραήλ, 'Ιταλία, Καναδάς, Κάτω Χώρα, Κίνα, Λιβερία, Μεξικόν, Μπούρμα, Νορβηγία, 'Ονδούρα, Πακιστάν, Παναμάς, Σοδιετική 'Ενωσις, Σουηδία, Τουρκία και Φιλλανδία.

NΟΡΒΗΓΙΑ

Η ΑΠΟΔΟΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΤΗΣ

Τά είς ξένων συνάλλαγμα κέρδη της νορβηγικής ναυτιλίας άσκούν, ως γνωστόν, άποφασιστικόν ρόλον έπι τής νορβηγικής οικονομίας. Κατά την 10ετίαν την άρχομένη άπο τού 1930, τό έν λόγω εις συνάλλαγμα καθαρῶν έσδον έκλαυτε το 1)3 της άξιας των είσαγωγών της Νορβηγίας, άπο δέ τού 1945 έποικιλλον μεταξύ τού ¼ διά τά δύσκολα έπι και τού 1)3 διά τά καλά έπι. Τό 1956 και τό 1957, φέρ' ειπεῖν, άτινα ήσαν έπι εύημερίας διά τάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις, ή είς ξένων συνάλλαγμα συμβολή της νορβηγικής ναυτιλίας άνηλθεν εις 2900 έκατομγύρια κορωνών (145 έκατομ. λιρών 'Αγγλίας) διά τό πρώτων έτος και είς 3300 έκατομ. κορωνών (165 έκατομ. λιρών 'Αγγλίας) διά τό δεύτερων έτος. Κατά την αύτην χρονική περίοδον αι είσαγωγαι έφθασαν είς 8800 έκατομ. κορωνών διά τό 1956 και 9200 έκατομ. κορωνών διά τό 1957, είς τρόπων άστε ή είς ξένων συνάλλαγμα συμβολή της ναυτιλίας έκλαυψε διά τό 1956 τά 33% και διά τό 1957 τά 36% των νορβηγικών είσαγωγών, περιλαμβανομένων και τών είσαγωγών είς πλοία.

Η άνωτέρω είκών παρουσιάζει, έν τινι έκτάσει, μεταβολήν κατά τό 1958, συνεπεία της ραγδαίας ύποχωρήσεως της παγκόσμιον ναυτιλαγοράς. Προφανώς, τό γεγονός τούτο θά ήδηνατο νά δημιουργήση δύσκολον πρόβλημα διά μίαν χώραν, ως ή Νορβηγία, της όποιας ή οικονομία τόσον έξαρταιται άπο την ναυτιλίαν. Συνεπεία, δύμως, τού γεγονότος, θτι ή νορβηγική ναυτιλία άπασχολείται μέ έργασίαν, έπι τη δάσαν συνάφεως μακροχρόνων τάιμ-τσάρτερων, διό έθιγησεν έπι τής κρίσεως, είς οιναν έκτασιν έθιγησαν αι ναυτιλίαι δόλων χωρών, δεδομένου θτι αι χρονοναυλώσεις έμποδίζουν μέν τών μεταφορέα νά έπωασθηται τού ίψους τών τιμών των ναύλων, άποδαινουν, δύμως, υπέρ αύτου είς περιπτώσεις κρίσεως.

Εις την τελευταίαν έτησίαν συνέλευσιν της 'Ενώσεως των Νορβηγών 'Εφοπλιστών, την συγκροτηθείσαν κατ' 'Οκτώβριον τού 1958, έ πρόεδρος της 'Ενώσεως κ. Κούνλε άνεκοινώσεν, θτι ή άργοντα σχωρητικότης τού νορβηγικού στόλου τών δεξαμενοπλοίων έκλαυτε τά 7% τού συνόλου, ένατη άντιστοιχον ποσοστού 13% διά τό παγκόσμιον στόλον τών τάνκερς και θτι τό ποσοστον άργιας διά μεγάλων φορτηγών έρησον φορτίου ήτο 13%, έναντι 27% διά τό παγκόσμιον στόλον τών τράμπς. Έν τούτοις, ή κατάστασις έχειροτέρευε τό 1959 και κατά τά μέσα Μαΐου ή συνολικώς παρωπλισμένη χωρητικότης ηγήθη κατά 731.000 τόνων d.w., άπο της έναρξεως τού έτους.

'Αναπόφευκτος βεβαίως ήτο ή έμφανισις πτώσεώς τινος και είς τάς είσπραξεις. Τό καθαρὸν συναλλαγματικόν έσδον τού 1958 ύπελογίσθη, προσωρινώς, είς 2700 έκατομμύρια κορωνών (135 έκατομ. λιρών 'Αγγλίας). Και πάλιν, δύμως, ή ναυτιλία ήρχετο έπι κεφαλαίς δόλων τών νορβηγικών έπιχειρήσεων, αίτινες είσκομιζουν συνάλλαγμα είς τήν χώραν. Μετά την ναυτιλίαν ήλθον, κατά τό 1958, αι έξαγωγαι μετάλλων μέ 1253 έκατομ. κορωνών, ή άλεια και τά προϊόντα της μέ 732.8 έκατομ. κορωνών και ή χαρτομάζα μέ 522 έκατομ. κορωνών.

'Αναφερόμενος ό κ. Κούνλε έπι τής προσπτικής, τήν όποιαν παρουσιάζει ή νορβηγική ναυτιλιακή έπιχειρησις, άπεκάλυψεν, θτι δίλγοι μόνον Νορβηγοί πλοιοκτήται ήκύρωσαν ναυτηρικά συμβόλαια (κατ' 'Ιανουάριον 1959 έτέλουν ύπό παραγγελίαν σκάφη 4.4 έκατομμυρίων τόνων γκρός), θτι αι παραδόσεις νέων μονάδων κατά τό 1959 και τό 1960 θά άνελθουν είς ένα έκατομμύριον τ. γκρός, περίπου, κατ' έτος και θτι μεγίστη άναλογία τών νέων αύτών σκαφών έχουν ήδη έξασφα-

λίσει έργασίαν δι' υφισταμένων μακροχρονίων ναυλώσεων. Ή συμβολή ούτω τής ναυτιλίας είς την νορβηγικήν οικονομίαν θά διατηρηθή είς ύψηλόν έπιτεδον, ένω μικρά — έστω — βελτίωσις τών ναύλων θά άποφέρη μεγάλα και θετικά άποτελέσματα.

Ο νορβηγικός έμπορικός στόλος — σημαντικός τε και οι άλλοι στόλοι — ηγήθη μεγάλως μετά τόν πόλεμον. Τό 1945 κατείχεν ή Νορβηγία μίαν δύναμιν 2.7 έκατομμυρίων τόνων γκρός, έναντι προπολεμικής τοιαύτης έκ 4.8 έκατομ. τ. γκρός. Κατ' 'Ιανουάριον 1950, παρέτασε σε δύναμιν 5.1 έκατομ. τόνων γκρός, μὲ μέσην ήλικισ 12 έτών και κατ' 'Ιανουάριον 1959, δύναμιν 9.9 έκατομ. τόνων γκρός, μὲ μέσην ήλικισ 8 έτών. Άπό πλευράς συνθέσεως τού στόλου της, τά 55% άναφέρονται είς δεξαμενόπλοια, 42% είς σκάφη ήρού φορτίου και 3% είς φαλαινοθηρικά και άλιευτικά. Ή αύξησης αύτη τού έμπορικού στόλου τής Νορβηγίας έσχε παράλληλον έπεκτασιν έπι τού συγχρονισμού και τής όρθολογικής συστηματοποιήσεως τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως.

Ο μέσος ήλικιας τών πλοίων έμειώθη σημαντικώς — γεγονός ούτισθωνες — καθ' ήν έποχην ή ταχύτης και αι έπι τών πλοίων άνεσεις έξακολουθούν συνεχώς νά αύξάνουν. Τά σκάφη ήρού φορτίου, τόνων παπούμενα διά την νορβηγικήν ναυτιλίαν, έχουν σχεδιασθή δι' ειδικός μεταφοράς, μολονότι πλειστα τών ίσχυν ναυπηγικών συμβολαίων διά σκάφη ήρού φορτίου άναφέρονται είς τόν τύπον τών «τράμπτσ». Έκδηλος ήτηρεν ή τάσις ύπερ τών διάλεκονήτων σκαφών, ή δέ κατηγορία αύτη καλύπτει τά 85% τής συνολικής χωρητικότητος. Είναι έν τούτοις πιθανόν νά μειωθή ή τάσις αύτη είς τό μέλλον, λόγω τού θτι θεωρείται έπικρατεστέρα ή χρήσις άποστροβίλων — άντι διάλελομηχανών — είς τούς «σούτερ-τάνκερς».

Ένα άπό τά σπουδαιότερα χαρακτηριστικά τού νορβηγικού έμπορικού στόλου — τετάρτου τούτο σειράν έν τῷ Κόσμῳ άπό πλευράς μεγέθους — έγκειται είς τό θτι ούτον, κατ' άντιθεσιν πρός τούς μεγαλύτερους στόλους τών 'Ηνωμένων Πολιτειών και τής Μεγάλης Βρετανίας, οίτινες έργαζονται κατά κύριον λόγον μεταξύ τών έθνικών των λιμένων και ξένων τοισύτων, άπασχολείται εύρυτατα είς μεταφοράς μεταξύ ξένων λιμένων. Ούτω, περί τά μέσα τού 1958 — έξαιρουμενών τών φαλαινοθηρικών και άλιευτικών — μόνον τά 11% τού άκενανοπόρου νορβηγικού στόλου ειργάζοντα μεταξύ νορβηγικών λιμένων και έξωτεροκού, ένω τά ίπολοιπα 89% άπησησθούντο μεταξύ ξένων λιμένων. Περί τά 46% τού στόλου τών λατίνερες ειργάσθεσαν έκ Νορβηγίας, ως έπισης τά 7% τού στόλου τράμπτσ ήρού φορτίου και τά 2% μόνον τού στόλου τών δεξαμενοπλοίων. Ό στόλος τών μεγάλων τάνκερς — άνω τού ήμεσος τής άλικης χωρητικότητος, καλύπτων δέ τά 2)3 τού νεοναυπηγήτου τονών — είναι νηολογημένος είς Νορβηγίαν και άνηκει, βεβαίως, είς Νορβηγίας έφοπλιστάς, έχει, δύμως, ναυπηγηθή είς τό έξωτερικόν, χρηματοδοτηθή άπό τό τό ξένον κεφάλαιον, άσφαλισθη και ναυλωθή είς τό έξωτερικόν και έργαζεται μεταξύ ξένων λιμένων διά λογαριασμόν ξένων έταιρών.

Πέραν τών δυσχερειών τών προερχομένων έκ τής ναυτιλιακής ύψεως, δι θιενής ούτος χαρακτήρα τών προσφερομένων ύπερτεσιών ύπο τής νορβηγικής ναυτιλίας είναι έκεινος, δστις τήν καθιστά τόσον τρωτήν πρός άλλας έξειδίζεις. Ή νορβηγική ναυτιλία δέν έπιδοτείται, όπωσδηπτοτε, άπό τό κράτος. Αντιθέτως, οι πλοιοκτήται θεωρούν έσαυτούς βαρύτατα φορολογουμένους. Έτονίζετο άκόμη, δστις τό νορβηγικόν πλοίον βασιζόμενον έν τή έργασία τού έπι τής άρχης τού έλευθερου συναγωνισμού είς τήν παγκόσμιον άγοράν, άντιμετωπίζει τήν διολέν δγκουμένην διεπιλήν έκ τής αύξησεως τής δυνάμεως τών στόλων τών έργασιμένων ύπο «διάκρισιν σημαίασ», τών νηολογημένων ύπο «σημαίας εύκαιριας» και τών ένισχυμον διά κρατικών έπιχειρήσεων. Τήν άπαντησιν είς τάτυτα δίδουν οι Νορβηγοί διά τής έπεινδυσεως κεφαλαίων είς πρώτης τάξεως πλοία και είς τήν κατάρτισιν ίκανον έμπικου ύλικου.

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κατόπιν μακρών συζητήσεων, συνεπήθη είς Τουρκίαν ένα ειδικόν κεφάλαιον συναλλάγματος έκ 45 έκατομμυρίων τουρκικών λιρών διά τήν άγοραράν έποι τό έξωτερικού φορτηγών σκαφών και δεξαμενοπλοίων, άτινα θά άπασχοληθούν — κατά σχετικήν άνακοινώσιν — είς ύπερποντίους μεταφοράς. Έκ τού ήποιουργείου τών Οίκονομικών έδηλωθη, δστι θά παρασχεθή ή σχετική άδειας έξαγωγής συναλλάγματος. Παρά τάντα λέγεται, δστι θά έξουσιοδοτηθούν οι ένδιασφέρομενοι έφοπλιστάς, ζημαντική άπωστα σκαφών τό διαθέσουν πρός έξοδηλησιν τών τοκοχρεωλυτικών δόσεων διά τά πλοία.

Σημειούται έπι' εύκαιρια, δστι ή «Ναυτική Τράπεζα», τής Τουρκίας, είναι ίδιοκτητρια 109 έπιτεδηγών σκαφών, συνολικής χωρητικότητος 363.000 τόνων. Τά σκάφη τάντα άπασχολούνται είς τά έχωτερικόν, μετέφερον δέ κατά τό 1958 έκατομμυρίων έπιτεδητών, 1.000.000 τ. π. πετρελαίου και άλλων καυσίμων, 160.000 κεφαλάς ζώων και 1.400.000 διαφόρων ζχημάτων. Ή συνολική δύναμις τής τουρκικής ναυτιλίας (είς πλοίο 1000 τόν. και άνω) περιλαμβάνει 165 σκάφη, 650.000 τόνων. Σημειούται άκόμη, δστι αι ής άνω έπιδιώξεις διά τήν άγοράν πλοίων, θά άπατησουν πολλάς άκόμη διατυπώσεις και ίκανον χρόνον, έως δτου άθιστη είς τό στάδιον τής πραγματοποιήσεως.

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

Adelaide

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

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

Aden

ATHANAS MAVROUDIS
Cables: «NASSOS», P.O. Box 1227 Phone 2096

Amsterdam

M.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 (3 lines) Cables «GYLSEN»

Baltimore

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

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

CURTIS BAY TOWING CO.
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, 137 Canning Street
Tele: Bank 5239

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 LYAUTAY, ALGIERS)
119, Avenue du General Drude
Telephone: 607-21 Cables «BARIMER»

Ceuta

MARANTINIS (CEUTA) LTD.
Auelle Canonero Dato,
Meph. 3448 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

Columbia & Willamette River Ports

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

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

Dunkirk
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
7 Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971
JOKELSON & HANDSAEM
T8 Place des Nations
Tele: 7825 Cables OKELSON»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

SHIPCHANDLERS

**STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES**

STEVEDORES

**STEVEDORES & CARGO
SUPERINTENDENTS**

**STEVEDORING
SUPERINTENDING**

**STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS**

SHIP FITTERS

**TOWAGE
also at NORFOLK
6 PHILADELPHIA**

SHIPCHANDLERS, DUBASHES STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

SHIPCHANDLERS

**SHIPPING, CLEARING AND
TRAVEL AGENTS**

SHIPCHANDLERS & SHIPSTORES

**STEVEDORES, CARGO
SUPERINTENDENTS,
SHIP'S AGENTS**

SHIPCHANDLERS

**STEVEDORES AND
GRAIN FITTERS**

SHIPBROKER & SHIPCHANDLER

•TRAVINDUS• STEVEDORES

STEVEDORES

Durban

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

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

STEVEDORES

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

Fremantle

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

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

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

STEVEDORES

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

STEVEDORES

Hull

P. E. HOLLAND, LTD.
H. 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: «SIGNEUS»

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 Alvaro Cabral
Tele: 5254 Cables: «NIKAS»

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

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

STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

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

SHIP CHANDLERS

Melbourne

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

SHIP REPAIRERS

THE FLEET FORGE PTY LTD.
Tele: MX 5231 9113 Lorimer St. SC 5
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

UNITED SERVICES PTY LTD.

Tele: MX 5231 88102 Normanby Road SC 5
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTING

Messrs. E.P.&A.FRASER

Phosphate House, 515, Collins Street

Tele: MB 3155. Cables: STEVEDORE»

STEVEDORES & CONTRACTORS

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

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:

ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.

BEVIS MARKS HOUSE

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

Ναυτιλιακαί Εἰδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Άρμοδιώς πληροφορούμεθα, ότι ό. κ. Στ. Λιβανός άπεφάσισε, κατ' αρχήν, δπως μεταφέρει εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον τά ένδεια μικράς ήλικιας φορτηγά σκάφη τών υπό την διαχείρισιν του έταιριών, την δέ άποφασίν του ταύτην έγγνωσην ήδη εις τούς άρμοδιους κυβερνητικούς παράγοντας. Προϋπόθεσης τής μεταφοράς, η παροχή και εις τά πλοιά ταύτα τών αυτών διευκολύνσεων, τών όποιων τυγχάνουν τά νηολογούμενα νεότευκτα σκάφη. Ή κυβερνητικής εύμενως άπεδέχθη τήν πρότασιν τού κ. Στ. Λιβανού και ύπερσέχθη τήν λήψιν τών ένδεικνυμένων μέτρων.

Θὰ πρέπει νά ύπογραμμισθή τό γεγονός, ώς ένέχον ιδιαιτέρων σημασίαν. 'Εφ' δοσον ό πρύτανις τών 'Ελλήνων έφοπλιστών φέρει εις τό 'Ελληνικόν Νηολόγιον τών νεότευκτον στόλον του, σημαίνει τούτο, ότι άποκατεστάθη πλέον η έμπιστοσύνη τού μεγάλου έφοπλιστικού Κεφαλού πρός την Κυανόλευκον και ότι τό παράδειγμα τού κ. Στ. Λιβανού θὰ άκολουθησουν πλείστοι δσοι τών συν.αδέλφων του, δεδομένου ότι, άνεκαθεν, αι έπαγγελματικαί έπιδιώξεις τού κ. Λιβανού έλαμβανοντο ώς παράδειγμα και όποιος άλλος.

* * *

Ύπεδλήθησαν εις τό ύπουργειον 'Εμπορικής Ναυτιλίας αι κάτωθι αίτησεις νηολογήσεως πλοίων, έπι τή βάσει τού άρθρου 13 τού Ν. Δ. περί προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων:

1) «Νόρθ Κούνη» 10.000 τ. γκρός (φορτηγόν νεότευκτον) τής έταιριας «Τρανσατλάντικα» (διαχείρισις κ. 'Αντ. Παπαδάκη) τελούν υπό συμπλήρωσιν εις τά γαλλικά ναυπηγεία.

2) «Λουκία» 1875 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1917 (πρώην «Φατίνα» υπό σημαίαν Λιβάνου), άνηκον εις τόν κ. Κ. Δ. Δούκαν.

3) «Περεσέν» 2086 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1948 (πρώην «Βεμαρ») άνηκον εις τήν έταιριαν «Σουνταμέρικα» (διαχείρισις «ΕΛ-ΜΕΣ»).

ΑΝΥΧΟΛΟΓΗΤΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Δι' έγγραφου του τό 'Υπουργειον 'Εμπορικής Ναυτιλίας πρός τάς 'Ενωσεις 'Εφοπλιστών τής Νέας Υόρκης και τού Λονδίνου, άναπτυσσονται οι λόγοι, οι όποιοι έπιδιάλλουν πρός τό συμφέρον τής 'Ελληνικής Ναυτιλίας, τήν νηολογησιν πλοίων έπι ίδια μεταφορά την έπιδιώξεις τού Έλληνικών έταιριών,

Rotterdam

STEVEDORE CO. QUICK DISPATCH LTD.
Tele: 27190 Moeskade 113
Cables: «FRANSSWARTS»

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

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

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

Singapore

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

WAH HIN & CO. LTD.
62 Robinson Road.
Tele: 22340-3884-3885-6127
Cables: «PROVISIONS»

Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.
Tele: B 4067 & BW 1528 28 O' Connell Street
Cables: «MOTIVE»

Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.
Tele: Pacific 83413 395 Railway Street
Cables: «DESPATCH»

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

STEVEDORES

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

άντι ξένων τοιούτων. Διά τού ίδιου έγγραφου έζητηθησαν αι έν προκειμένω απόφεις τών έφοπλιστών, προκειμένου τό 'Υπουργειον Ναυτιλίας νά μελετήσει τά ληπτέα μέτρα.

Δέν χρείαζεται νά προσθέσωμεν, ότι ή άπαντησης θά είνε άρνητική διά πολλών και διαφόρους λόγους, τούς όποιους ζητείλον νά γνωρίζουν οι τού 'Υπουργειον άρμόδιοι.

ΑΚΥΡΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΠΑΙ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

'Από τήν 'Ιαπωνίαν διαβιθάζονται πληροφορίαι — άναμενόμεναι, άλλως τε — σχετικαί με τάς δυάχερειας, πού άντιμετωπίζουν τά έκει ναυπηγεία διά την έκτελεσιν τών εις χείρας των παραγγελών διά λογαριασμὸν 'Ελλήνων έφοπλιστών. Ούτω, άναφέρεται ή περίπτωσης ένος δεξαμενόπλοιού τών 40.000 τόνων d.w., δηπερ δέν παρελθήθη άπο τους πλοιοκτήτας του, λόγω άρνησεως τών ναυπηγών νά παράσχουν διά τήν πληρωμήν τής άξιας του πιστωτικάς εύκολιας. Τό έν λόγω τάκε τελεῖ ήδη ύπο πώλησιν, οι δέ ναυπηγοί έχουν τήν πεποίθησιν, ότι θά έπιτυχούν δι' αύτο ουμέρουσαν τημήν.

— Τά ναυπηγεία Ούραγκα, έξι άλλου, έλαβον τών Νοέμβριον τού 1956 παραγγελίαν διά τρία δεξαμενόπλοια τών 46.000 τόνων d. w. έκαστον, τήν όποιαν ήθέλησαν, μεταγενεστέρως, νά άκυρώσουν οι ένδιαφερόμενοι έφοπλισταί, ζητήσαντες πρός τών σκοπών αύτών, δηπως ή προκαταβολή τών 2.300.000 δολ. χρησιμοποιηθή διά μίαν νέαν παραγγελίαν άλλου τύπου σκαφών (φορτηγών). Η συμφέωνημένη τημή διά τά δύο δεξαμενόπλοια ήτο 199 δολλαρίων κατά τόνων d. w. και διά τό τρίτον 220 δολλαρίων. Ήδη, διεξάγονται διαπραγματεύσεις, άπο τάς όποιας θά κριθή ή τύχη του έ λόγω συμβολαίου.

— 'Επίσης, τά ναυπηγεία Χαρίμα έλαβον κατ' 'Οκτώβριον τού 1956 παραγγελίαν δι' ένα δεξαμενόπλοιο τών 39.200 τόνων d. w. Λήγοντος τού 1957, θέν διαφερόμενος έφοπλιστής έζήτησεν ωρισμένας τροποποιήσεις τών δρών του άρχικου συμβολαίου, ήτοι: 'Η τημή νά δρισθεί 165 δολλαρία κατά τόν. d. w., τά 50% τής άξιας νά έξοφληθούν έντος έξαστιας και ή παράδοσης τού σκάφους νά γίνη κατ' 'Απρίλιον έ. έτους. Έκτοτε, τά πράγματα, παρά τήν άνωτέρω συμφωνίαν, περιεπλάκησαν, λόγω μή άναγνωρίσεως άπο τήν Κυβερνητικήν συμβολαίου χρονοναυλίσεως εις έξασφάλισιν τού δανείου. Ήδη, τό έτοιμον δεξαμενόπλοιον παραμένει έν αργία εις τά ναυπηγεία. Νέον συμβόλαιον χρονοναυλώσεως θά πρέπει οι πλοιοκτήται νά παρουσιάσουν.

— Έν τώ μεταξύ, τά ναυπηγεία Χαρίμα είχον συνάψει κατά Σεπτέμβριον τού 1958 συμβόλαιον με τήν έλληνικών συμφερόντων έταιρίαν «Τρανσατλάντικα» διά όντο τάνκερς τών 46.700 τόνων d. w., με τημήν 142 δολλαρίων κατά τόνων και με τά 70% τής άξιας καταβλήθει έντος έξαστιας. Έπιληρώθησαν τά 5% τής άξιας, χωρίς νά καταβλήθούν και τά προβλεπόμενα 10% με τήν κατάθεσιν τής τρόπιδος, διά τό πρώτον σκάφος, λαδούσαν χώραν τήν 21ην 'Απριλίου. Φαίνεται, ότι και τό συμβόλαιον τούτο θά άκυρωθή.

— Τά ναυπηγεία Καθασάκι συνήψαν τήν 25ην Φεβρουαρίου 1957 συμβόλαιον με τήν έταιρίαν «Νόρτικ» διά τήν κατασκευήν ένός δεξαμενόπλοιον τών 38.750 τόνων d.w., με τημήν 220 δολλαρίων κατά τόνων. Έκτοτε δέν έδθησαν σημεία ένδιαφέροντος άπο μέρους τών έφοπλιστών, οι δέ σχετικαί προσπάθειαι τών ναυπηγείων διά τήν έκτελεσιν τέως συμβολαίου άπετυχον.

— Τά ναυπηγεία 'Ινο συνήψαν τήν 30ην 'Ιουνίου 1956 συμβόλαιον δι' ένα δεξαμενόπλοιο τών 40.000 τόνων d. w. Ό ένδιαφερόμενος έφοπλιστής έζήτησε μετατροπήν τών δρών του συμβολαίου, ήτοι, άντι

Mormugao

LLE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.
Cable: «LENUR»

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. Y. K. PATCHEE BROS (Manum)

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «SMALIA»

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

COMOITO SON & CO. LTD.

Off. Box No 189, Cables: «MACOMITO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

πληρωμής τοις μετρητοῖς τῆς ἀξίας τοῦ σκάφους, ἀνερχομένης εἰς 6.8 ̈έκατομμύρια δολαρίων, μὲ παράδοσιν τὸν Αύγουστον 1959, πληρωμὴν τῶν 50 % μετρητοῖς, τῶν ἔτερων 50 % ἐντὸς πενταετίας καὶ παράδοσιν τοῦ σκάφους τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1961. "Ηδη, ὁ ἐφοπλιστὴς ἐπεδίωξε τὴν ὁριστικὴν ἀκύρωσιν τοῦ συμβολαιοῦ, τὰ δὲ ναυτηγεῖς ἐδέχθησαν νὰ μὴ κατασκευάσουν τὸ δεξαμενόπλοιον, ἀντ' αὐτοῦ δὲ νὰ ναυπηγήσουν δύο φορτηγά τῶν 15.000 τόνων d.w. ἕκαστον ἢ νὰ ἀναδάλουν περαιτέρω τὴν ναυπηγήσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου. 'Ο ἐφοπλιστὴς φαίνεται μᾶλλον προτιμῶ τὴν κατασκευὴν δύο φορτηγῶν.

—Τέλος, τὰ ναυτηγεῖα Μιτσουμπίσι συνήψαν τὸν Σεπτέμβριον 1955 συμβόλαιον δι' ἓνα δεξαμενόπλοιον τῶν 40.000 τόνων d.w., μὲ τιμὴν 200 δολαρίων κατὰ τόνον τοῖς μετρητοῖς καὶ προκαταβολὴν 10 %. "Εκτοτε, δὲν ἐδόθη συνέχεια εἰς τὸ ἐν λόγῳ συμβόλαιον. Θεωρεῖται ἄκυρον.

ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ δελγικά ναυτηγεῖα Μπρούζ, τῆς Φλάνδρας, καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Καρήμπιαν Ἀτλαντικός Κάργκο, Ἰνκ.» (τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Γράτσου), καθειλκύσθη τὴν 11ην Ἰουλίου τὸ πρώτον ἐν μιᾶς σειράς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν-ψυγείων, προοριζομένων διὰ τὴν μεταφορὰν υωπῶν ὀπωρῶν καὶ ἀλλῶν εύπαθων φορτίων. Τὸ σκάφος ὡνομάσθη «Οντιν», εἶναι δηζελοκίνητον καὶ διαθέτει ψυκτικὸν χώρον 240.000 κυβικῶν ποδῶν. Εἶναι προναυλωμένον διὰ πολυετούς συμβολαιοῦ εἰς τὴν «Στάταρ Φρούτ Κόμπαν».

—Τὴν 15ην Ἰουνίου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυτηγεῖα 'Ινο (Μαϊτζούρου) τὸ δηζελοκίνητον φορτηγόν «Κορίνθικο» 10.100 τ. γκρός ἢ 15.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Πόρτλαντ» (τοῦ Παναμᾶ), τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. Λ. Γουλανδῆ. Διὰ τὴν πρόσωσιν του ἐφωδιάσθη μὲ μηχανὴν Σοῦλτζερς, δυνάμεως 8100 ἵππων. Προβλεπομένη ταχύτης δοκιμῶν 17 μιλλίων, ὑπηρεσιακὴ τοιχύτης 15.4 μιλλίων καὶ παράδοσις περὶ τὰ μέσα Σεπτέμβριον.

—'Εξ ἄλλου, ἀπὸ τὰ ναυτηγεῖα Μιτσουμπίσι καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας «Πριμέντα» (διαχείρισις Οίκου Λυκιαρδοπούλου) καθειλκύσθη εἰς Κόμπη τὴν 30ην Ἰουνίου τὸ σούπερ-τάνκερ «Κεφαλλωνιά», 24.700 τ. γκρός ἢ 39.900 τόνων d.w., μὲ μηχανὴν ἀτμοστροβιδίους, δυνάμεως 19.500 ἵππων καὶ προβλεπομένη ταχύτητα 16.5 μιλλίων.

—'Απὸ τὰ δλανδικά ναυτηγεῖα Iyssel (τοῦ Γκρόνιγκεν) καθειλκύσθη τὴν 27ην Ἰουνίου διὰ λογαριασμὸν τῆς «Σίππιγκ Ντεβέλοπμεντς Κορπορέΐσον» (τελούσης ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ κ. I. K. Καρρά) τὸ φορτηγόν «Αργώ-Αφαία» 10.000 τ. γκρός ἢ 13.500 τόνων d.w., ἀδελφὸν πρὸς ἔτερα δ σκάφη καθειλκυσθέντα μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὰ ἴδια ναυτηγεῖα διὰ λ.) σμὸν τῆς αὐτῆς πλοιοκτησίας. 'Επὶ τοῦ σκάφους ὑψώθη ἡ κυανόλευκος.

—'Απὸ τὰ ναυτηγεῖα τοῦ "Εμδεν" καθειλκύεται ἐντὸς τοῦ δευτέρου 15θημέρου τοῦ 'Ιουλίου τὸ δεύτερον ἐκ τῶν ἑκατὸν παραγγελθέντων «κάργκο-λάίνερ» διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταιρίας τακτικῶν γραμμῶν ἢ «Ἐλληνικὴ» τοῦ κ. Π. Καλλιμανοπούλου. Εἰς τὸ σκάφος θὰ δοθῇ τὸ δυναμα τοῦ «Ἐλλένικ Λόρελ». Τὸ πρώτον σκάφος τοῦ «Ἐλλένικ Σπλένταρ» παραληφθὲν ἀπὸ τὰ ναυτηγεῖα τοῦ "Εμδεν", εἰσῆλθεν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυτηγεῖα Μιτσουμπίσι (τῆς Χιροσίμας) τὴν 5ην Ἰουνίου, τὸ φορτηγόν «Σπύρος Πολέμης», 10.801 τ. γκρός ἢ 15.244 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Σου-αρές» (τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οίκου «Σπύρος Πολέμης Υιοί, Λτδ»). Τὸ σκάφος ἔχει ἐφοδιάσθη μὲ ἀτμοστροβιδίους, δυνάμεως 7.150 ἵππων, κατασκευῆς Μιτσουμπίσι, ἀνέπτυξε δὲ κατὰ τὰς δοκιμάς του ταχύτητα 17.8 μιλλίων.

—Τὴν 13ην Ἰουνίου παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυτηγεῖα Μιτσουμπίσι, τῆς Γιοκοχάμας, τὸ σούπερ-τάνκερ «Ἀνδρος Τάνκερ», 23.607 τόν. γκρός ἢ 41.851 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἐταιρίαν «Βισταμόντες» (παραφαύδα τῆς «Οράιον»). Τὸ σκάφος ἔφοδιάσθη μὲ ἀτμοστροβιδίους, δυνάμεως 19.000 ἵππων, ἀνέπτυξε δὲ κατὰ τὰς δοκιμάς του, πλήρως ἐμφορτων, ταχύτητα 17.3 μιλλίων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι τὸ τελευταῖον ἐκ μιᾶς σειράς δ ἀδελφῶν σούπερ-τάνκερς, κατασκευασθέντων εἰς τὰ αὐτὰ ναυτηγεῖα διὰ λογαριασμὸν τῆς «Οράιον».

—'Επίσης, ἀπὸ τὰ ναυτηγεῖα Χαρίμα (τοῦ 'Αιοΐ) παρελήφθη τὴν 30ην Ἰουνίου τὸ φορτηγόν ἔργου φορτίου χύμα (bulk carrier) «Γουόρλντ Τρανσόρτερ», 13.000 τ. γκρός ἢ 21.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς ἐταιρικὴν παραφαύδα τοῦ συγκροτήματος τοῦ κ. Νιάρχου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ήτο τοῦ «Τ. 2s», διεστάκουσθη δὲ εἰς φορτηγόν ἔργου φορτίου χύμα καὶ ταύτοχρόνως ἐπεμμήνθη.

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν λίμπερτο «City of Chelmsford» 7267 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1943, παραληφθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς Νιούπορτ μετωνομάσθη «Σάν Τζόρτζ».

—Εἰς Τραβενούντε παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γερμανικὸν φορτηγόν «Otterberg» 1754 τ. γκρός ναυτηγήσεως 1922 καὶ ὑψώσεις τῆς ἐλληνικὴν σημαίαν, μὴ μετονομασθὲν εἰσέτι.

—Τὸ πωληθὲν λιθεριστὸν δεξαμενόπλοιον «Τρίνιτι Τρέιντερ» 7036 τ. γκρός (τοῦ 1936) παραληφθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του, μετωνομάσθη «Oswego Trader».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρ' ἐτερών 'Ελλήνων φορτηγόν «Καπετάν Γέμελος» 10.015 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1956, παραληφθὲν εἰς 'Αμερικήν μετωνομάσθη «Οσεαν Σένιερ». 'Η λιθεριστὴ σημαία διετηρήθη.

—Τὸ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ σημαίαν Λιθάνου φορτηγὸν «Φατίνα» 1875 τ. γκρός (τοῦ 1917) πωληθὲν εἰς ἐτέρους «Ἐλλήνας καὶ παραληφθὲν εἰς Πειραιά, ἐπέθη ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Λουκία».

—Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῆς ἐταιρίας «Ολιστριμ» (δισεχέρισις τοῦ κ. Φραγκίστα) νωρηγικόν φορτηγὸν «Brimanger» 4931 τ. γκρός (τοῦ 1929) παραληφθὲν εἰς Μπέργκεν μετωνομάσθη «Ἐλλεν» καὶ ἐπέθη ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΟΙΝ

Τὸ δανικὸν μότορσπιτ «Westralia» 6265 τ. γκρός, 8174 τόνων d.w. καὶ ναυτηγήσεως 1937, σὲ σερβέϋ τοῦ 1957, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 80.000 λιρῶν.

—Τὰ τύπου «T. 2» δλανδικά δεξαμενόπλοια «Esso den Haag» 10.667 τ. γκρός, 16.289 τόνων d.w. καὶ ναυτηγήσεως 1944 καὶ «Esso Rotterdam» 10.954 τ. γκρός, 16.460 τόνων d.w. καὶ ναυτηγήσεως 1945, ἡγοράσθησαν παρὰ λιθεριανῆς ἐταιρίας καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα ἀντὶ τιμῆς 250.000 δολαρίων ἔκαστον. Θά μετασκευασθοῦν εἰς φορτηγά ἔργου φορτίου.

—Τὰ ἀγγλικά φορτηγὰ «Temple Lech» 5147 τ. γκρός, 9154 τόνων d.w. καὶ «Temple Inn» 5231 τ. γκρός, 9170 τόνων d.w., ἀμφότερα ναυτηγήσεως 1940, ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλλήνων, τοῦ Λονδίνου, ἀντὶ τιμῆς 37.500 λιρῶν ἔκαστον, μὲ παραλαβὴν ἀνευ δεξαμενισμοῦ, ὡς εἰσὶ καὶ εὐρίσκονται εἰς Χάροπούτης, ὅπου εἰνε παρωπλισμένα. Τὸ ἐν ἡ καὶ ἀμφότερα πρόκειται νὰ ἐπαναπλωθοῦν.

—Τὰ «T.2» λιθεριανὰ τάνκερς «Ἀνδρος Λάρκ» (ex «Ηδη Γ.») 10.530 τ. γκρός, 16.725 τόνων d.w. καὶ ναυτηγήσεως 1944, τῆς ἐταιρίας «Μάρες» (Οράιον) καὶ «Ἀνδρος Σπάρρου» (ex «Αιόλος») 10.459 τ. γκρός, 16.637 τόνων d.w. καὶ ναυτηγήσεως 1943, τῆς ἐταιρίας «Σάν Ραφαέλ» (Οράιον) ἐπωλήθησαν εἰς ἐτέραν λιθεριανῆς ἐταιρίαν τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς.

—Τὸ λιθεριανὸν λίμπερτο «Οσεαν Αλίκη» 7238 τ. γκρός, 10.884 τόνων d.w. καὶ ναυτηγήσεως 1945, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν «Οσεαν Κέρριερ» εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Νέας Υόρκης. Τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη.

—Τὸ ἀγγλικὸν λίμπερτο «Zini» (ex «Σάμος») 7256 τ. γκρός, 10.672 τόνων d.w. καὶ ναυτηγήσεως 1943, μὲ σερβέϋ «Οκτώβριον τοῦ 1956, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου ἀντὶ 74.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν τὸν Σεπτέμβριον.

—Τὸ φορτηγόν «Βενατ» 2086 τ. γκρός, 3000 τ. d.w. καὶ ναυτηγή-

International
τὰ χρώματα μὲ
την παγκόσμια φύρη
ΔΙ'ΟΛΑΣ
ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

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

σεως 1948, κατάληπον διά μεταφοράν γενικών έμπορευμάτων, ήγορά- σθη παρά τής έταιρίας «Σουνταμέρικα» (διαχειρίσις «ΕΛ-ΜΕΣ») άντι τιμῆς μή γνωσθείσης και μὲ αὔτους παραστάθη.

— Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν τάνκερ «T.2» «Κατίνα» 10.561 τ. γκρός, 16.750 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 660.000 δολλαρίων, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ τάιμ τσάρτερ. Περισ- σότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθησαν.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Νόνα Δέσποινα» 9002 τ. γκρός (τοῦ 1928) ἐπωλήθη ἀπὸ τὸν Οἶκον Χανδρῆ εἰς Ἰάπωνας διαλυ- τὰς ἀντὶ τιμῆς 91.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ἰαπωνίαν. Προηγουμέ- νων εἶχον πωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαλυτάς, ὡς ἔγκαιρως ἀνεγράμματεν, καὶ ἔτερα δύο παλαιά τάνκερ τοῦ ίδιου Οἴκου, τὸ «Μαρῆ Χανδρῆ» καὶ τὸ «Μαριμπέλλα II».

— Τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας παναμαϊκά φορτηγά «Τσά» (πρώην «Μίκτρικ» 4098 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ «Τσάρα» (πρώην «Ρεάλμα») 4225 τ. γκρός (τοῦ 1928) ἐπωλήθησαν εἰς Βέλγους διαλυτάς, μὲ αὔτους παράδοσιν εἰς τὴν Ἀμερικήν. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Ἀφρικάνα» 5006 τ. γκρός (τοῦ 1927) ἐπωλήθη εἰς Ἰάπωνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 10 λιρῶν κατὰ τόνων γκρός, μὲ παράδοσιν εἰς ιαπωνικὸν λιμένα.

— Ἐπίσης τὸ ἄργον εἰς Πειραιά φορτηγὸν «Ἀγία Βαρβάρα» 2433 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἐπωλήθη εἰς Ἑλλήνας διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 17.500 λιρῶν. «Ηδη τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παρελήφθη καὶ διαλύεται.

Η ΑΝΤΑΛΛΑΓΗ ΚΑΠΩΝ ΔΙΑ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Συνελθούσα εἰς πρώτην συνεδρίσισιν ἡ ὑπὸ τὸν διευθυντὴν τοῦ «Υ-πουργείου Συντονισμοῦ» κ. Λαμπτρούκον συσταθεῖσα ἕξ εἰδικῶν ἐπιτρο- πῆς, ἐνημερώθη κατ' ἀρχὴν ἐφ' δὲν τῶν ὑποβληθεισῶν κατὰ τοὺς τε- λευταίους μῆνας προτάσεων διὰ τὴν ἐπ' ἀνταλλαγῆ καπνῶν καὶ ἄλλων γεωργικῶν προϊόντων, ναυπηγήσιν πλοίων διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν, πλοίων ψυγείων καὶ μεγάλων ἀλιευτικῶν.

'Ἐκ τῶν προτάσεων αὐτῶν, αἱ κυριώτεραι εἰναι: α) Τοῦ εἰσαγωγέως κ. Μαραβελάκη διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐν Πορτογαλίᾳ τεσσάρων ἐπιβα- τηγῶν, ἔφοδιαζομένων διὰ πρωστηρίων συστημάτων, ἀτίνα θὰ κατα- σκευασθούν εἰς γαλλικὸν ἐργοστάσια. β) Τοῦ ἔξαγωγέως καπνῶν κ. Ζα- φειρίου διὰ τὴν τασκευὴν ἐπίσης τεσσάρων ἐπιβατηγῶν εἰς τὴν Ἰα- πωνίαν. γ) Τὸν ἐν Ἑλλάδι ἐκπροσώπων τῶν ἀγγλικῶν ναυπηγείων τῆς Κάμμελ Λαίροντ διὰ τὴν ναυπηγήσιν ισαρίθμων ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων ἐπ' ἀνταλλαγῆ καπνῶν, οἵουν καὶ βάμβακος, χρησιμοποιούμενών διὰ τὴν ἀποπληρωμὴν τῶν ὑπολοίπων τοῦ ἐλληνο-Ισραηλινοῦ, ἐλληνο-Ιαπωνικοῦ καὶ ἐλληνο-οὐρουγουανικοῦ κλήρικ. δ) Τοῦ κ. Μιχοπούλου διὰ τὴν ναυ- πηγήσιν εἰς Φιλανδίαν καὶ Ὀλλανδίαν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἀξίας ἐ- πτὰ ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἀτίνα θὰ πληρωθοῦν δι' ἀδιαθέτων κρα- τικῶν καπνῶν. ε) Τῆς ἔταιρίας «Τρίτων», εἰς τὴν δόποιν μετέχει καὶ παράγων τῆς Ἀτλαντικῆς Ἀλιείας, διὰ τὴν ναυπηγήσιν δύο ἀλιευτικῶν ἔργοστασίων εἰς Πορτογαλίαν, τῇ ἐποπτείᾳ Γερμανῶν εἰδικῶν, ἐπ' ἀν- αλλαγῆ ἐλληνικῶν καπνῶν. 'Ἡ ἀξία ἑκάστου πλωτοῦ ἔργοστασίου ὑπο- λογίζεται εἰς 1.800.000 δολλαρίων, παρέχεται δὲ ὡς ἔγγυησις δι' ἀμφό- τερα τὸ ποσὸν τῶν 250.000 δολλαρίων.

Βενδιώς, ἡ ἐπιτροπὴ οὐδεμίαν ἀπόφασιν ἔλαβε κατὰ τὴν πρώτην συ- νεδρίσισιν τῆς σχετικῶς μὲ τὰς ὡς ἄνω προτάσεις. 'Ἐνημερώθη ἐπὶ τῶν λεπτομερειῶν μιᾶς ἑκάστης, προκειμένου νὰ μελετήσῃ τὸ θέμα τῆς κα- τὰ τὸν συμφέρωτον τρόπον διαθέσεως τῶν 10.000 τόνων καπνῶν ἐκ τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων. Πάντας, ἐκ τῆς ἐπακόλουθησάσης ἀνταλλα- γῆς ἀπόφεων τῶν μελῶν της, διεφάνη κατ' ἀρχὴν ἡ πρόθεσις ὅπως τὰ καπνὰ ταῦτα διατεθοῦν διὰ τὴν ναυπηγήσιν περιστοτέρων τῆς μιᾶς κα- τηγορίας πλοίων. Δεδουένων τῶν εἰς πλοία-ψυγεία ἀναγκῶν μας, ὡς καὶ τοῦ θετικοῦ ἀντικτύου, τὸν ὄποιον θὰ ἔχῃ διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς λα- κῆς διατροφῆς ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τῆς Ἀτλαντικῆς ἀλιείας, ἐνδέχε- ται ἡ ἐπιτροπὴ νὰ προκρίνῃ τελικῶς τὴν ναυπηγήσιν μόνον δύο ἀκ- τοπλοϊκῶν, ἐνὸς ἡ δύο πλοίων-ψυγείων καὶ ἐνὸς ἀλιευτικοῦ ἔργοστασίου. Τὸ ποσὸν τῶν δέκατων κρατικῶν καπνῶν, ὑπολογίζεται ὅτι θὰ καλύψῃ εύχερῶς τὸ ναυπηγικὸν τούτο πρόγραμμα, ἐάν δενδιώς ἔξ δόλοκλήρου διὰ τὴν Ναυ- τιλίαν διατεθῇ ἡ ἐν λόγῳ ἀξία.

ΕΙΣ ΤΟΝ "ΟΙΚΟΝ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ", ΤΗΣ ΑΝΔΡΟΥ

'Ο ἀνωνύμως καταγγείλας τὸν ιατρὸν τοῦ παραρτήματος τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου» τῆς "Ανδρου ἐπὶ παραμελήσει τοῦ καθήκοντός του, δὲν πα- ρέλειψε νὰ ἐνημερώσῃ καὶ τὸν ἑδὼ διευθυντὴν τοῦ «Οίκου τοῦ Ναύτου». Δὲν ἐτήρησε ὅμως καὶ τὴν ἀνωνυμίαν ὃ ἐπιστολογράφος μας εἰς τὴν πρὸς τὸν κ. Τσουλούφην ἐπιστολὴν τοῦ. Τὴν ὑπογράφει—γνωστότατον τὸ ὄνομα—καὶ ὡς ἐκ τούτου καθῆκον εἶχεν δ. κ. διευθυντὴς νὰ ἐρευνήσῃ τὰ ἐνυπογράφως καταγγελλόμενα. 'Ο λιμενάρχης τῆς "Ανδρου διετάχθη νὰ ἐνεργήσῃ τὰς ἀνακρίσεις. Θά περιμένωμεν τὸ πόρισμα διὰ νὰ ἐπα- ιέθωμεν.

ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Ιουλίου ὑπε- γράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ δένας σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων: «Ἀριστεί- δης» παναμαϊκόν, τόνων γκρός 4635, ἀπὸ 15 'Ιουλίου 1959, ἐκπρο- σωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Καθρέπτη, «Καλὴ» λιβεριανόν, τόνων γκρός 8774, ἀπὸ 1ης 'Ιουλίου 1959, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Αν. Μπου- κάκη, «Εὔπλοια», λιβεριανόν, τόνων γκρός 9200, ἀπὸ 1ης 'Ιουλίου 1959, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Μ. Λαιμού, καὶ «Θεολόγος» λιβε- ριανόν, τόνων γκρός 7800, ἀπὸ 15 'Ιουλίου 1959, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Λ. Νομικοῦ.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ δένας σημαίας πλοίων, τῶν ὄποιων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθεὶς εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον, ἀνέρχονται σήμερον εἰς 705, τόνων γκρός 6.931.861.

ΕΙΣ ΤΟΝ Ο.Ε.Ο.Σ.

Πληροφορούμεθα, ὅτι κατὰ τὴν τελευταίαν σύνοδον τῆς 'Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ 'Οργανισμοῦ Εύρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας, ἡτις ἔλαβε χώραν εἰς Παρισίους τὴν 1ην 'Ιουλίου, συνε- ζητήθησαν, μεταξὺ τῶν ἄλλων θεμάτων, καὶ τὰ ἐξῆς δύο βασικά, ἐνδια- φέροντα ἀμεσώτατα τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν: Πρῶτον: Τῆς βαθμίας ἀπέλευθερώσεως τῶν ἀδήλων συμμαχικῶν πλοίων τῆς Τουρκίας. 'Ἡ χώρα αὐτὴ ἐπέτυχε τὸ 1953 παρὰ τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., λόγῳ τῶν συναλλαγματικῶν δυσχερειῶν, τὰς ὄποιας ἀντεμετώπιζεν, ὅπως κάμνη ἐξαιρέσεις ἀπὸ τὰς ἀρχὰς τῆς ἐλευθερίας τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν ὑπὲρ τῶν πλοίων τῆς καὶ εἰς βάρος τῶν πλοίων τῶν ἄλλων συμμαχικῶν χωρῶν. 'Ηδη ἀ- σκεῖται πίεσις ἐπὶ τῆς Τουρκίας ἐκ μέρους τῶν ἀντιπροσωπειῶν τῶν ἄλ- λων χωρῶν μελών τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ. ὅπως δλίγον κατ' δλίγον περιορίσῃ τὰς συμμαχικαὶς καὶ λοιπάς δεσμεύσεις.

'Ος γνωστόν, τὸ ζήτημα τοῦτο ἔχει ἔξαιρετικὴν σπουδαιότητα διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, τόσον τὴν φορτηγῶν τῶν τακτικῶν γραμμῶν, δύον καὶ τὴν ἐπιβατηγῶν, ἡ ὄποια συναντᾷ ἀντερθόλητους δυσχερείας εἰς τὰς ἑταῖρες τῆς Τουρκίας μεταφοράς. Εἰδικώτερον μάλιστα ἡ ἐπιβατηγὸς ναυτιλία, μὲ τὴν ἐφαρμοζομένην ἐκ μέρους τῆς τουρκικῆς Κυβερνήσεως τακτικήν, ἥναγκάσθη νὰ διακρύψῃ ἀπὸ τριετίας τὰς πρὸς τὴν Κων- πολις προσεγγίσεις.

'Ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἔνα ἔκαστον τῶν ἐνδιαφερομένων κρατῶν θὰ ὑποβάλῃ τὰς ἔγγραφους παρατηρήσεις του, αἵτινες θὰ συζητηθοῦν κα- τὰ τὴν προσεχῆ σύνοδον τῆς 'Ἐπιτροπῆς, ἡτις θὰ πραγματοποιηθῇ τὸν Αὔγουστον.

Δεύτερον: 'Ἡ 'Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν ἀπέφασισεν, ὅπως ἀπευθύνῃ συστάσεις πρὸς τὰ Κράτη-μέλη τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ., ὡστε κατὰ τὴν συναντίων συμφωνίων πρὸς παροχὴν οἰκονομικῆς βοηθείας, εἰς τὰς σχετικὰς συμβάσεις περιέχεται καὶ δρός, συμφώνως πρὸς τὸν ὄποιον δὲν θὰ γίνεται διάκρισις σημαίας η οἰσαδήποτε προτίμησις εἰς τὰς μεταφοράς.

'Ἡ ἐνέργεια αὐτῆς τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἔνέχει ἐπίσης ιδιαιτέρων σημασίαν διὰ τὴν ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, λόγῳ τῆς τάσεως ὁρισμένων Κρατῶν (Αι- γαυπτος, Ινδία) νὰ ἐνεργήσουν ἀπροκάλυπτον διάκρισιν σημαίας ὑπὲρ τῶν πλοίων των, ἀδιαφορούσαι διὰ τὴν τήρησιν τοῦ δόγματος περὶ ἐ- λευθερίας τῶν μεταφορῶν.

ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς Διευθύνσεως Ναυτικῆς 'Ἐργασίας καὶ 'Εκπαίδευσεως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, δὲ ἀριθμός τῶν παρωπλισμένων πλοίων ὑπὸ ἐλληνικὴν καὶ ὑπὸ δένας σημαίας ἐλ- ληνικῶν συμφερόντων, ἀνήρχετο τὴν 1ην 'Ιουλίου 1959 εἰς 480 διλικῆς

**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

χωρητικότητος 3.408.478 τόννων, έναντι 497 πλοίων όλικής χωρητικότητος 3.579.099 τόννων της Ι.ουνίου 1959.

Έκ της άργούσης χωρητικότητος τὰ 246 σκάφη είναι παραπλισμένα εἰς λιμένας τοῦ έσωτερικοῦ καὶ 234 σκάφη εἰς τοὺς λιμένας τοῦ έξωτερικοῦ.

Έκ τῶν 480 άργούντων πλοίων, 132 τελοῦν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, 213 ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας, 78 ὑπὸ παναμαϊκήν, 36 ὑπὸ Κοσταρίκας, 6 ὑπὸ Όυνδούρας, 5 ὑπὸ ἀγγλικήν, 7 ὑπὸ σημαίαν Λιθανοῦ καὶ ἄνα ἐν ὑπὸ σημαίας Νορβηγίας, νοτιοαφρικανικήν καὶ Αιθιοπίας.

Έκ τῶν ἀργούντων πλοίων 14 χρησιμοποιοῦνται ὡς σιταποδῆκαι καὶ 466 παραμένουν ἀργούντα ἐλλείψει ἐργασίας.

Τέλος, ἔκ τῶν 480 παραπλισμένων πλοίων 385 είναι φορτηγά, ἀντιπροσωπεύοντα 2.309.785 τόνους όλικής χωρητικότητος καὶ 95 δεξαμενόπλοια, ἀντιπροσωπεύοντα 1.098.693 τόνους όλικής χωρητικότητος.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Ιουλίου ἔχοντας οὐρηγήθησαν παρὰ τοῦ τμήματος Παροχῶν τοῦ Ν.Α.Τ. συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικοὺς ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Ίωάννην Ν. 'Αναγνωστάτον κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δραχ. 861 μηνιαίως, Μαγκαφούλαν χήραν 'Ιωάν. Κανάκη, πλοιάρχου, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν 3 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, δραχ. 905 μηνιαίως, Σπυρίδωνα Παν. Κυπριώτην ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἑτῶν καὶ 23 ἡμερῶν, δραχ. 1501 μηνιαίως, Βασιλείουν Στ. Πετρόγκοναν πλοιάρχου, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν, δραχ. 1107 μηνιαίως, 'Ιωάννην 'Αν. Κιούσην ναύτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν, δραχ. 769 μηνιαίως, Πέτρου Νικ. Σταματάκον ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δραχ. 1284 μηνιαίως, Πέτρου Π. Κόχειλαν ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν δραχ. 1439 μηνιαίως, Σταυρούλαν, χήραν Σωτ. Πατσάκη ή Μπασάκη, κυβερνήτου ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δραχ. 851 μηνιαίως, Σαμιάτη Θεοδ. Κατσάκον ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 1 μηνὸς καὶ 27 ἡμερῶν δραχ. 468 μηνιαίως, 'Αντίκλειαν, χήραν Παν. Τζανετάτου-Μαντζαδίνου κυβερνήτου ρυμουλκοῦ, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν δραχ. 400 μηνιαίως, Χρήστου 'Ιωάν. Χαχάλων ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἑτῶν, 2 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 1029, μηνιαίως, Βασιλικήν χήραν 'Ιω. Φουρνάρου, μὲ ὑπηρεσίαν ναύτου πετρελαιοκινήτων 5 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 400 μηνιαίως, Εύαγγελίαν χήραν Γρηγ. Κατσαρᾶ ναύτου ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 3 ἑτῶν, 11 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 400 μηνιαίως, 'Ελευθέριου Νικ. Κορόρουν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν δραχ. 1284 μηνιαίως, Βιολέτταν χήραν Γεωργ. Μαρούλη δραχ. 1041 μηνιαίως, Ρούσσου Νικ. Σακαδάκην, θαλαμηπόλον ἀτμοπλοίων, μὲ ὑ-

πηρεσίαν 21 ἑτῶν, 7 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, δραχ. 960 μηνιαίως, 'Ανάργυρου Νικ. Μέσην, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἑτῶν, 4 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν δραχ. 1851 μηνιαίως, Κωνσταντίνου Εύ. 'Ιωάννουν, ναύτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 5 ἑτῶν καὶ 14 ἡμερῶν λόγω ἀτυχήματος δραχ. 400 μηνιαίως, 'Ηλίαν Εμμ. Μακρήν πλοίαρχον, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 5 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δραχ. 2186 μηνιαίως, 'Ιωάννην 'Ανδρ. Πινότσην, θερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν δραχ. 927 μηνιαίως, Παντελήν Σπ. Παράδολον, πλοίαρχον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 2004 μηνιαίως, 'Ιωάννην 'Αντ. Καλιαντζῆν, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν, δραχ. 886 μηνιαίως. Δημήτριον 'Ιω. Πουλῆν ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἑτῶν καὶ 14 ἡμερῶν, δραχ. 961 μηνιαίως, Παναγιώτην 'Αθ. Βαρδάκαν, κυβερνήτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἑτῶν, 8 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίως, Κωνσταντίνου Σ. 'Αλεξίου, ἀρχιθερμαστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἑτῶν, 3 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν, δραχ. 1681 μηνιαίως, 'Αρετήν χήραν Μιχ. Τσιγκάρη, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν δραχ. 701 μηνιαίως. Παναγιώτην Στ. Παναγιώτου, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 2 ἑτῶν καὶ 3 μηνῶν, δραχ. 459 μηνιαίως, Γεώργιον 'Ιω. Νιέκαν μηχανικόν, μὲ ὑπηρεσίαν 23 ἑτῶν, 6 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 2236 μηνιαίως καὶ Εύάγγελον Κωνστ. Κοινόλην ναύτην ιστιοφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 6 ἑτῶν καὶ 4 μηνῶν, λόγω ἀτυχήματος, δραχ. 400 μηνιαίως.

ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΩΝ

Κατ' ἀνακοίνωσιν ἐκ τῆς ἀρμοδιός ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλῶματος πρακτικού πλοιάρχου Γ'. τάξεως, θὰ ἐνεργηθοῦν τὴν 30ην Νοεμβρίου 1959. Αἱ αἰτήσεις καὶ τὰ ἀπαιτούμενα δικαιολογητικά ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων δέον νὰ ὑποβληθοῦν μέχρι τῆς 31ης Οκτωβρίου 1959.

'Η ύγειονομική ἔξέτασις τῶν υποψηφίων θὰ γίνῃ παρὰ τῆς 'Ανωτάτης Ναυτικῆς 'Υγειονομικῆς 'Επιπροπῆς τὴν 17ην Νοεμβρίου 1959.

Η ΠΕΡΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΣΥΜΒΑΣΙΣ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουργού τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, συνεστήθη ἐπίπροπή ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Διευθυντοῦ τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορικῶν Πλοίων, πλοιάρχου-λιμενικοῦ κ. 'Ισ. Βασιλειάδου, εἰς τὴν δόπιαν μετέχουν ὡς μέλη, οἱ κ.κ. Βασ. Φραγκούλης καθηγητῆς τοῦ Πολυτεχνείου, Δ. Θεοδωρίδης πλοιάρχος ναυπηγός, Ζήνων Σδούγκος πλωτάρχης-λιμενικός, Παν. Γιανουσούλακος καὶ Γεώργ. Κολύμβας ἐκπρόσωποι τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου 'Ελλάδος καὶ Δημ. Μελέτης, πρόεδρος τῆς 'Ενωσεως Πλοιάρχων. 'Η συσταθεῖσα ἐπίπροπή θὰ μελετήσῃ καὶ θὰ προβῇ εἰς τὰς δεούσας εἰσηγήσεις ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς προπαρασκευῆς τῆς 'Ελλάδος πρὸς συμμετοχήν εἰς τὴν διάσκεψιν «περὶ ἀνάθεωρήσεως τῆς Διεύθυντος Συμβάσεως περὶ ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ καὶ Διεύθυντος Κανονισμού πρὸς ἀπόφυγή συγκρούσεων».

'Η διάσκεψις συνέρχεται, ὡς γνωστόν, εἰς τὸ Λονδίνον τὴν ἀνοιξιν τοῦ προσεχοῦ ἔτους 1960.

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.

ΤΑ ΤΕΛΗ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ

Τό διοικητικόν συμβούλιον τοῦ N.A.T. ἐδέχθη κατά τὴν γελευταίαν συνεδρίσιον του πρότασιν τῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ θέματος τῶν ληξιπροθέσμων ναυτολογίων τῶν πετρελαιοκινήτων καὶ ιστιοφόρων σκαφῶν.

Βάσει τῆς προτάσεως ταύτης, ἀπεφασίσθη ἡ παροχὴ οὐσιαστικῶν διευκολύνσεων πρὸς τοὺς ίδιοκτήτας τῶν σκαφῶν τοῦ πτωχοῦ καὶ δυσπραγοῦντος τούτου κλάδου τῆς ναυτιλίας, καθιερουμένης εἰδικῆς διαδικασίας συμβιβασμοῦ, πρὸς ὅριστικήν τακτοποίησιν τῶν ὄφειλῶν των εἰς τὸ N.A.T.

Συγκεκριμένως τὸ συμβούλιον τοῦ N.A.T. ἀπεφάσισεν ὅπως, κατόπιν γνωματεύσεως τῆς νομικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ταμείου, συμφώνως πρὸς τὴν ὁποίαν ὑφίσταται πραγματική ἀδυναμία ἔξοφλησεως τῶν ὄφειλῶν αὐτῶν καὶ κατόπιν σχετικῆς ἀποφάσεως τοῦ συμβούλιον τοῦ N.A.T., ἔγκρινομένης ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δέχεται αἴτησιν τοῦ ἐνδιαφερομένου ίδιοκτήτου πετρελαιοκινήτου διὰ τὸν διακανονισμὸν διὰ συμβιβασμοῦ τῆς ὄφειλῆς του.

Εἰς τὸν διακανονισμὸν τούτον δύνανται νὰ ὑπαχθοῦν αἱ ὄφειλαι ίδιοκτητῶν πετρελαιοκινήτων σκαφῶν μέχρι χωρητικότητος 150 κόρων, αἱ προερχόμεναι ἐκ ναυτολογίων ἐκδοθέντων πρὸ τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1957, ὡς καὶ αἱ πάσης φύσεως ὄφειλαι ἐκ ναυτολογίων ἀπολεσθέντων σκαφῶν.

Τὸ πρὸς διακανονισμὸν ποσὸν ὄφειλῆς θὰ ὑπολογίζεται ἐκ τοῦ ἀθροισματος τῶν εἰσφορῶν πλοιοκτητῶν καὶ ναυτικῶν, ὡς καὶ ἐκ ποσοστοῦ 30 % τῶν προσθέτων τελῶν, τὰ ὁποῖα προέκυψαν ἐκ τῆς λήξεως τοῦ ναυτολογίου μέχρι τῆς 31ης Ιουλίου 1959. Μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταῦτην καὶ μέχρι παρελεύσεως τῆς ἑποίας προθεσμίας, ἥτις ὁρίζεται διὰ τὴν ἔξοφλησιν τῶν διακανονισθείσων πλέον ὄφειλῶν, οὐδὲις τόκος καὶ οὐδὲν πρόσθετον τέλος θὰ ὑπολογίζεται. Οἱ ὄφειλοντες, ἐξ ἄλλου, ἐκ ναυτολογίων εἰς τὸ N.A.T., οἵτινες κατέβαλον πρὸ τοῦ παρόντος διακανονισμοῦ ἔναντι τῆς ὄφειλῆς των ποσῶν ἵσον πρὸς τὸ κεφάλαιον τῶν εἰσφορῶν, ὡς καὶ πρὸς τὸ 30 % τῶν προσθέτων τελῶν, θεωροῦνται ὡς παντελῶς ἔξοφλησαντες τὰς ὄφειλάς των πρὸς τὸ Ταμείον.

Διὰ νὰ τύχουν τῶν ὡς ἄνω εὑρεγετημάτων οἱ ὄφειλοντες εἰς τὸ N.A.T. ίδιοκτήται πετρελαιοκινήτων, δέον νὰ ὑποδάλουν σχετικήν αἴτησιν ἐντὸς πενταμήνου προθεσμίας, ἀρχομένης ἀπὸ 1ης Αύγουστου. Ὡσάντως οἱ ὑπαγόμενοι εἰς τὸν συμβιβασμόν, δέον νὰ ἔξοφλησουν τὰς διακανονισθείσας ὄφειλάς των εἰς δώδεκα ισοπόσους μηνιαίας δόσεις, δυνάμενοι ἐν συνεχείᾳ νὰ ἐφοδιάσουν τὰ σκάφη των διὰ νέων ναυτολογίων. Ἐπ' αὐτῶν θὰ ἀναγράφεται τὸ ὄφειλόμενον ποσὸν ἐκ τοῦ προηγουμένου ναυτολογίου.

ΤΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ

Ἐνα ἀκόμη ἐπίλεκτον ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος, τὸ «'Ατρεύς», προσέθεσεν δ ὁ κ. Τάσος Ποταμίανος εἰς τὸ στόλον του. Προσφάτως ἡγοράσθη εἰς τὴν Νορβηγίαν, μετεφέρθη ἐδῶ καὶ χωρὶς τὴν παραμικρὰν ἀπὸ τὰς γνωστὰς μετασκευὴν ἡ καὶ ἐπισκευὴν τινα, ἔδρυμολογίῃ ἀμέσως εἰς τὰς γραμμάς Κυκλαδῶν καὶ Ιονίων. Τὸ «'Ατρεύς» ἔχει χωρητικότητα 900 τόν. γκρός καὶ ταχύτητα ὑπηρεσιακήν 14 μιλίων. Ἐν κατασκευῆς ἐπιβατηγόν, διαθέτει ἀριστα διατεταγμένα τὰ διαμερίσματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας ἐπὶ τοῦ κυρίου μόνον καταστρώματος εἰς καμπίνας μὲ μίαν καὶ διο κλίνας (ἀριθμός κλινῶν Α' θέσεως 135). Ἀνετοὶ εἶναι οἱ κοινόχρηστοι χώροι καὶ τὰ καταστρώματα διὰ τοὺς ἐπιβάτας δῶν τῶν θέσεων. Διατίθεται πλήρης ἐγκατάστασις συστήματος ἀερισμοῦ καὶ θερμάσεως. Τὸ «'Ατρεύς», ἔργον ἀποδοτικὸν εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἐσωτερικῶν θαλασσίων συγκοινωνῶν μας θὰ εἰσφέρῃ. Εἶναι τὸ ὑποδειγματικὸν διὰ τὴν μικρὰν ἀκτοπλοϊαν ἐπιβατηγόν. Ἐξ τοιαύτα σκάφη, μετρίας χωρητικότητος, θὰ ήσαν ἀρκετά νὰ προσδώσουν πολιτισμένην ἐμφάνισιν εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς συγκοινωνίας. Θὰ ηδύναντο ἀποτελεσματικῶς νὰ ἔξυπερτησουν τὰς ἀγόνους γραμμάς, μὲ περιωρισμένην ἐπένδυσιν κεφαλαίων, ἀλλὰ καὶ χαμηλὰς δαπάνας κινήσεως.

Αύτὰ τὰ σκάφη χρειάζονται διὰ τὴν βαθύκολπον καὶ νησιωτικὴν Ἐλλάδα. Θὰ καθίσταντο δι' αὐτῶν προσιτά ἐν πάσῃ ἀνέσει τὰ πλέον μακρύν, τὸ διλιγόντερον γνωστὰ—ἄλλ' ὅχι καὶ διλιγόντερον ἐνδιαφέροντα—νησιά καὶ γραφικά παράλια τοῦ τόπου μας.

Τὸ «'Ατρεύς» εἶναι τὸ θετικότερον ἐπιχείρημα κατὰ τῶν περὶ νεοτεύκτων ὄραματισμῶν. Τὰ ἀκριβά αὐτὰ σκάφη δὲν ἔχουν τὴν θέσιν των εἰς γραμμάς πτωχῶν περιοχῶν. Τὰ κεφάλαια διὰ τὴν ναυπήγησιν τῶν δὲν δικαιολογοῦνται, οὔτε καὶ πρόκειται νὰ ἔξυπηρετηθοῦν. Τὸ «'Ατρεύς» ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς πραγματικὰς μας ἀνάγκας. Τὴν ἔξοδον τῶν παρηλίκων καὶ τὴν ἀντικατάστασιν δι' Ισαρίθμων τοῦ τύπου «'Ατρεύς» σκαφῶν, θὰ ἔπρεπε νὰ ἐπιδίωξωμεν, ἐφόσον θὰ συνεμφορύμεθα πρὸς τὴν πραγματικότητα.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ διασκευασθὲν εἰς τὰ ισπωνικὰ ναυπηγεῖα δεξαμενόπλοιον τοῦ κ. Νιάρχου «Γουόρλντ Τράνσπόρτερ» εἰς φορτηγὸν ἔηρον φορτίου χῦμα καὶ ταύτοχρόνως ἐπιμηκυνθὲν, ἀπέκτησεν ἡδη χωρητικότητα 12.793 τόν. γκρός. Πρόκειται περὶ τοῦ τετάρτου κατὰ σειράν δεξαμενοπλοίου «T.2» τοῦ κ. Νιάρχου, διόπει διεσκευάσθη εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα εἰς φορτηγὸν ἔηρον φορτίου. Τὰ ἔτερα τρία ἀπέκτησαν νέαν χωρητικότητα, ὡς ἔχεις: «Γουόρλντ Τράνσπόρτερ» 12.793 τ. γκρός, «Γουόρλντ Τρέζαρ» 10.809 τ. γκρός καὶ «Γουόρλντ Τραντίσιον» 12.853 τ. γκρός. «Ἔτερα δύο τάνκερς «T.2», τὰ «Γουόρλντ Τρόφι» 10.195 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ «Γουόρλντ Τρέιντ» 10.448 τ. γκρός (τοῦ 1943) εἰσῆλθον ἀπὸ μηνὸς ἡδη εἰς τὰ

σουηδικὰ ναυπηγεῖα, τοῦ Μάλμο, ὅπου ὑφίστανται παρομοίων μετατροπὴν καὶ ἐπιμηκυνσίν.

— Τὸ ὄργον εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ μηνῶν μὲ ἐκτεταμένας ζημίας ἐκ προσαράξεως μικρὸν φορτηγὸν «Ταξιάρχης» 877 τ. γκρός (τοῦ 1924) ἔχαρστηρίσθη ὡς «παράγωγος ὀλική ἀπώλεια» καὶ ἐγκατελείφθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς του.

— Τὸ ὑπὸ λιθειανὴν σημαίαν φορτηγὸν «Οσεαν Εὕα» 6133 τόν. γκρός (τοῦ 1943) ὑψώσει τὴν ἀστέρεσσαν.

— Διεγράφη ἐξ ἄλλου ἀπὸ τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια τὸ μικρὸν φορτηγὸν «Μαΐρη» 1505 τόν. γκρός (τοῦ 1921) ὑψώσαν τὴν σημαίαν τοῦ Λιθανῶν.

— Πληροφορούμεθα, ὅτι ἐντὸς τῶν ἡμερῶν καταβάλλεται εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖριαν (τὴν τελούσαν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Χρ. Λαιμοῦ) ἡ ἐξ 1.200.000 λιρῶν ἡσφαλισμένη ἀξία τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ «Μητέρα Μαρίγω», διπέρ — ὡς γνωστὸν — ἐδυθίσθη εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Φάλμουθ, κατόπιν συγκρούσεως.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ:

ΙΩΑΝ. Κ. ΒΑΣΔΡΑΒΕΛΛΗ: «Ο λιμὴν τῆς Θεσσαλονίκης», μετὰ περιλήψεως εἰς τὴν Ἀγγλικήν. Σχ. 8ον, σελ. 16+104+πίν.9.

«Ἡ ἐκδοθεῖσα αὕτη ἐργασία, ιστορικῆς καὶ οἰκονομικῆς μορφῆς, ἀποτελεῖ τὴν μοναδικὴν ἐπὶ τοῦ ἑρευνωμένου θέματος, τόσον εἰς τὴν ἐλληνικήν, ὃσον καὶ εἰς τὴν ζένην βιβλιογραφίαν, πραγματείαν. Ὁραία ἐκδόσις, εύμεθοδος καὶ εὐληπτός, κομεῖται μὲ ποικίλα σχεδιασμάτα, χάρτας καὶ εἰκόνας τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης καὶ ἔξετάζει τὰ κατωτέρω λίαν ἐνδιαφέροντα θέματα : Ἰδρυσις τοῦ λιμένος ἀπὸ τὸν βασιλέα Κάσσανδρον. Οἰκονομικαὶ σχέσεις τοῦ ἀρχαίου ἐλληνικοῦ κόσμου. Κατάληψις τῆς Θεσσαλονίκης ὑπὸ τῶν Ρωμαίων. Ρωμαϊκαὶ Διαιτακομιστικὸν ἐμπόριον τῆς Βαλκανικῆς διὰ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Ἐσωτερικαὶ συγκοινωνίακαι ἀρτηρίαι. Βιζαντινὴ περίοδος. Ἡ Θεσσαλονίκη, ὡς ἐκ τοῦ λιμένος, ἐμπορικὴ πρωτεύουσα τῶν Βαλκανίων. Ἐπιδρομαὶ, Φραγκοκρατία, Τουκοκρατία, «Ἐλλήνες καὶ Ισαρηλῖται, οἱ κύριοι παράγοντες τῆς οἰκονομικῆς ἀκμῆς τοῦ λιμένος». Εγκατάστασις ζένων οἰκονομικῶν παραγόντων. Σύγχρονος περίοδος. Οἱ γιουγκοσλαβικαὶ ζητοῦν ἐμπορικήν διέξιδον. Ἰδρυσις Ἐλληνικῆς Ελευθέρας Ζώνης, σκοποί καὶ κατευθύνσεις καὶ προδλήματα αὐτῆς. Ἐλληνο-γιουγκοσλαβικῆς Ελευθέρας Ζώνης. Σκέψεις διὰ τὴν ίδρυσιν τῆς Ζώνης ταύτης. Αἱ Βαλκανικαὶ Διασκέψεις. Στατιστικοὶ πίνακες. Καταστροφὴ εἰς τὸν λιμένα ἐκ τῆς εἰσβολῆς τῶν Γερμανῶν. Ἀναδιοργάνωσις τοῦ Λιμένος καὶ ἐκτέλεσις νέων λιμενικῶν ἔργων. Αἱ συγκοινωνίαι τοῦ λιμένος ἀπὸ ηρᾶς καὶ θαλάσσης. Ενοποίηση τῶν Λιμενικῶν Ὀργανισμῶν. Σκέψεις καὶ συμπεράσματα ἐπὶ ποικίλων λιμενικῶν καὶ συγκοινωνιακῶν θεμάτων.

Πωλεῖται ἐν Ἀθήναις εἰς τὸ βιβλιοπωλεῖον τῆς Εστίας I. Δ. Κολλάρου, Σταδίου 38.

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

Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογνωμότρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσιν σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς οὐδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΠΕΝΟΗ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΤΣΗΣ

Υπήρξε, πράγματι, ό πατριάρχης τών πλοιάρχων της έπιβατηγού ναυτιλίας μας. Επί μίαν συναπτήν τεσσαρακονταετίαν υπέρηπτος είς τὴν γέφυραν τῶν καλυτέρων έπιβατηγῶν μας σκαφῶν τοῦ ἑστατηρικοῦ καὶ τοῦ ἔξτατηρικοῦ, διὰ νῦν ἀποθάνη τὴν 8ην τρέχ. μηνὸς ἐπὶ τῶν ἐπάλξεων, καθ' ἣν ώραν ἔχειρίζετο τὸν τηλέγραφον ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ «Ἄτρεως», καταπλέοντος εἰς τὸν λιμένα τῶν Πατρῶν.

Ο πλοίαρχος Παναγιώτης Πάτσης, εἰς ἡλικίαν 68 ἑτῶν, δὲν ἐπέτρεψεν εἰς τὸν ἑαυτόν του τὴν πολυτέλειαν τῆς ἀπομαχίας. Ἐτερμάτισε τὴν σταδιοδρομίαν του ταύτοχρόνως μὲ τὴν ζωὴν του. Αἱ Ικανότητες τοῦ ἄνδρος, ἡ μεγάλη του πείρα, τὸ υψηλὸν ἥθος του, τὸ μειλίχιον αὐτοῦ ὑφος καὶ ἡ εὐγενικὴ συμπεριφορά του εἶχον βαθύτατα ἐκτιμήθη ἀπὸ τὸν ναυτικὴν κοινὴν γνώμην, ἡ ὅποια ἐν τῷ προσώπῳ του ἀνεγνώριζε τὸν ἀντιπροσωπευτικὸν τύπον τοῦ «Ἐλληνος πλοιάρχου ἐπιβατηγού σκάφους.

Υπήρξεν δὲ ἀλλομόντος καπετάνιος Πάτσης μία ἀπὸ τὰς συμπαθεστέρας φυσιογνωμίας τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, δι' ὃ καὶ κατέθλιψεν διάνατός του δῆλους τοὺς γνωρίσαντας αὐτὸν καὶ ἐκτιμήσαντας τὸν ἀδαμαντινὸν χαρακτήρα του. Καὶ ἥσαν πολλοὶ οἱ φίλοι καὶ οἱ γνωστοί του, οἱ ὅποιοι τὸν ἤγαπτον καὶ τὸν ἐσέδοντο.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά διαβιβάζουν τὰ συλλυπητήριά των πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ ἐκλιπόντος.

ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ ΤΟΥ

Δεινὸν ὑπῆρξε τὸ πλήγμα τῆς αιφνίδιας ἀπωλείας τοῦ ἐπιλέκτου συναδέλφου Παν. Πάτση διὰ τὸ Σῶμα τῶν Ἐλλήνων πλοιάρχων καὶ ίδιαιτέρως διὰ τὴν παλαιάν φουράρου του, τοῦ ὅποιον αἱ δοκιμασίαι ἀλλεπάλληλοι ὑπῆρξαν τὸν τελευταῖον καρόν.

Ο ἐκλιπών δὲν ὑπῆρξε μόνον δὲ ἰκανὸς ἐπαγγελματίας. Ἀφήκε παραλλήλως καὶ τὴν ἀνάμνησιν μᾶς τῶν εὐγενεστέρων μορφῶν τῆς Ἐλληνικῆς ἐπιβατηγού ἀτμοπλοΐας, εἰς τὰς γραμμὰς τόσον τοῦ ἑστατηρικοῦ, σῶσον καὶ τὸν ἔξτατηρικοῦ.

Ἐπὶ μίαν δόλκηρον 45ετίαν ἐκόσμιες τὰς γεφύρας τῶν ἐλεκτοτέρων μονάδων τοῦ ἐπιβατηγού μας στόλου αὐτὸς ὁ εὐπατρίδης τοῦ κύματος. Ἐκεὶ εἰς τὴν γέφυραν τὸν εὔρεν, δὲ θάνατος, εἰς τὴν ἐπαλξίν τοῦ καθήκοντος, τὴν ὅποιαν σπανίως ἐγκατέλειψεν δὲ ὀσμήνηστος συναδέλφος.

Διὰ τὸν πλοιαρχικὸν κόσμον δὲ Παν. Πάτσης ἀπετέλει τὸ σέμινωμα καὶ τὸ ὑπόδειγμα. Οὐδὲν ἐνθυμεῖται τὸν κακὸν του λόγον. Η 'Αρετὴ διετήρει εἰς τὸ πρόσωπόν του μονίμως τὸ μειδίαμα τῆς καλωσύνης. Οι ὑπ' αὐτὸν ὑπηρετήσαντες ἀξιωματικοί καὶ τὰ πληρώματα οὐδέποτε ἐγνώρισαν τὴν φυσικήν, ἐνίστε, διὰ τὸ σκληρὸν ἐπάγγελμα, τραχύτητος ἀπὸ μέρους του. Ἔγνώριζε τὸ μυστικὸν ἡμέρην, μὲ τὸν μειλίχιον τρόπον του καὶ μὲ τὴν ἀρχοντιάν του, τὴν συναίσθησιν τοῦ καθήκοντος εἰς τοὺς συνεργάτας του, οἱ ὅποιοι, ἀντὶ τοῦ στείρου φόδου, ἔτρεφον ἀπέναντί του τὸν γόνιμον σεβασμόν.

Ἄλλα καὶ εἰς τὴν κοινωνικὴν ζωὴν του ὑπῆρξε τὸ πρότυπον τοῦ καλοῦ χριστιανοῦ. Δέν ἐλήσμοντεν οὐδὲν ἐπὶ στιγμὴν τὰ ὑπέρτατα καθήκοντα τῆς φιλαλητλίας. Ὁλόκληρος δὲ κοινωνία τοῦ Πειραιῶς, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν ναυτικὸν κόσμον, ἐθήρνησεν εἰλικρινῶς τὴν πρόσωρον ἀπώλειαν του. Ἡναλήθη ὑπὲρ τρίτων, χωρὶς νὰ δοθῇ καὶ εἰς αὐτὸν ἡ χαρὰ μᾶς ἡρέμους ζωῆς, εἰς τὸ λυκόφατον τῆς ἐπαγγελματικῆς του σταδιοδρομίας. Υπῆρξεν δὲ δύσιοπόρος, χωρὶς τὸν σταθμὸν τῆς ἀναπταύσεως. Καὶ τὸ γεγονός αὐτὸν πολλαπλασιάζει τὴν θλίψιν, δχι μόνον τῶν οἰκείων, ἀλλὰ καὶ τῶν συναδέλφων πλοιάρχων καὶ προσωπικῶν τοῦ σύροντος τὰς πενθίμους αὐτάς γραμμάς, οἱ μετὰ τοῦ ὅποιον δεσμοὶ τοῦ ἐκλιπόντος ὑπῆρξαν ἀκατάλυτοι, κυριολεκτικῶς μέχρι τάφου...

ΔΗΜ. ΜΕΛΕΤΗΣ

Πλοίαρχος τῆς Πανελλήνιου 'Ενωσεως Πλοιάρχων Ε.Ν.

ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΣΤ. ΠΕΡΙΒΟΛΑΡΗΣ

Ἐκ Νέας 'Υόρκης ἀνήγειρθε δὲ ἐκεὶ ἐπισυμβάτης θάνατος τοῦ Στεφάνου Σταμ. Πανταζῆ Περιβολάρη, ἐφόπλιστον, ἐκ Χίου. Ο ἐκλιπών ἦτο καλὸς ἐπιχειρηματίας καὶ ὑποδειγματικὸς οἰκογενειάρχης, δὲ εἰς τὴν γενετείραν του, πρὸς τὴν ὅποιαν ἔτρεφε πραγματικὴν στοργὴν, μολονότι ἀπὸ μακροῦ ἔζη εἰς τὴν ξένην. Πρὸς τὴν οἰκογένειαν του ἀπευθύνομεν τὰ συλλυπητήρια μας.

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES:
«NASSOS»
"P.O.BOX"
1227

STEAMER POINT

ADEN

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSHIRE CHAMBERS 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2GREECE: LYCOUDI BROS
33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΣΠΑ» (653 τ. γκρός καὶ ναυπ. 1918): «Ἐμφόρον μὲ φωσφάτο απὸ Χάϊφαν διὰ Κωνσταντζαν ἐβυθίσθη τὴν 5ην Ιουλίου ἔγγυς τῆς Ρόδου, λόγω ἀκατασχέτου εἰσοροῆς ὑδάτων, ὑπὸ καλὸν κατέρον. Τὸ πλήρωμα τοῦ ἔξι ἀνδρῶν ἀπεβιβάσθη εἰς Ρόδον, μετὰ ἔξαρσον κωπηλασίαν. Η διαρροὴ προήλθεν ἀπὸ ὅπην κάτωθι τοῦ μηχανοστασίου ὁ φειλομένην εἰς ἄγνωστον αἰτίαν. Τὸ ναυάγιον κεῖται εἰς βάθος 130 φάδοις, ἡ δὲ ἀνέλκυσί του θεωρεῖται ἀδύνατος.

* * *

«ΑΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ»: Συνεχίσθη εἰς Κολόμπο ἡ ἐκφόρτωσί του μὲ καταδίκους, ἡ δὲ πυρκαϊά κατεσβέσθη, χωρὶς νὰ διαπιστωθοῦν ζημίαι εἰς τὸ σκάφος. ('Ιουν. 27—Ιουλ. 7)

«ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ» (λιθερ.): Κατέπλευσε τὴν 4ην Ιουλίου εἰς Σάν Νικολας μὲ ἀπώλειαν τῆς ἀριστερᾶς ἀγκύρας του καὶ ἔξι κλειδῶν ἀλύσεων. ('Ιουλ. 4)

«ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΡ» (λιθερ.): Απὸ Μπαντάρ Μασσούρ διὰ Λός "Αντζελες προσήραξεν, ἐνῷ ἀπέπλευεν ἐκ τοῦ πρώτου λιμένος, ἀλλ' ἀνειλκυσθή ἀνεύ ζημιῶν καὶ συνέχισε τὸν πλοῦν του. Κατὰ τὴν εἰς Κόμπε προσέγγισιν ἐπειθεωρήθη ὁ ἀκράιος δξῶν καὶ διετάχθη ἡ ἀντικατάστασί τῶν ἀδράνων. ('Ιουλ. 6)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ» (λιθερ.): Κενὸν ἐκ Κιέλου δι' Ήνιωμένας Πολιτείας, προσέκρουσε τὴν 5ην Ιουλίου εἰς τὸν ὑδατοφράκτην τοῦ Χολτενάου καὶ ἐβλάβη ἡ ἔλιξ του. Τὸ σκάφος ἐπανήλθεν εἰς Κιέλου καὶ ἐπισκευασθὲν ἀπέπλευσεν ἐκ νέου διὰ τὸν προορισμὸν του. ('Ιουλ. 5-7)

«ΑΥΓΗΣ» (λιθερ.): Προσηργαμένον εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ, ἀνειλκυσθή μετὰ ἐκφόρτωσιν τοῦ μηχανατος ἐκ τοῦ φορτίου του. Δύνται ἐπιθεωρήσαντες εἰς Πόρτ Σαΐδ τὰ ὑφαλα, δὲν ἀνεύρουν ζημίας. Εἰς τὸ πλοῖον παρεσχέθη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ τὴν 30ην Ιουνίου ἀνεχώρησε συνεχίζον τὸ ταξίδιόν του. ('Ιουν. 30)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (Κοσταρ.): Απὸ Πειραιᾶ διὰ Μοντεβίδεο εἰσῆλθε τὴν 3ην Ιουλίου εἰς Λάς Πάλμας μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὴν μηχανήν του. Εύρεθη θραυσμένον τὸ χιτώνιον τοῦ κυλίνδρου Νο 1 καὶ ἀντικατεστάθη δι' ἀμοιβοῦ, τὸ δὲ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 7ην διὰ τὸν προορισμὸν του. ('Ιουλ. 3-7)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΖΩΝΚΙΛΛΑ» (λιθερ.): Δύνται ἐπιθεωρήσαντες τὸ σκάφος εἰς Ρίον Ιανείρον, διεπίστωσαν εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν τοῦ ὑπ' ἀριθ. 1 διπυθμένου καὶ εἰς τὸν νομέα 174 ὅπην πέντε ίντσων. Ἐπίσης μεταξὺ τῶν νομέων 172 καὶ 170 εὑρέθη ἀνοιγμα 4 ἥως 6 ίντσῶν. Ἀμφότερα ἐπισκευασθησαν διὰ τοιμεντοκιβωτίων καὶ δι' ἐπιθέσεως τεμαχίου ἐλάσματος. Εἰς τὰ διπυθμένα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς εύρεθησαν διάφορα ἐλάσματα μὲ ρήγματα καὶ μεγάλη ὅπη εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 2 διπυθμένον. Διετάχθη καθαρισμὸς τῶν κυτῶν ἀπὸ τὰ ἀέρια, διὰ νὰ συνεχισθῇ ἡ ἐπιθεωρήσης. ('Ιουλ. 6)

«ΔΩΡΟΘΕΑ»: Απὸ Αλεξανδρείαν διὰ Μπάσρων, προσήραξεν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ Τζιμπούτη τὴν 28ην Ιουνίου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπόμενην. Δὲν διεπιστώθησαν ζημίαι καὶ τὸ σκάφος συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. ('Ιουν. 28-29)

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» (λιθερ.): Ἐπειθεωρήθη εἰς Μόντρεαλ ἐν ἐπιπλεύσει, διεπιστώθη δὲ διαρροὴ εἰς τὸ φόρτικ καὶ τὸ Νο 1 κῦτος. Η ἐξετασίας ἀπὸ δύτας συνεχίσθη καὶ τμῆμα φορτίου κριθῆσε ἀπὸ τὸ Νο 1 κῦτος η ἐξεφορτώθη. Εάν τὸ σκάφος εὑρεθῆ στεγανόν, θὰ ἐπιτραπῇ ὁ ἀπόπλους του δι'. Αγγλίαν, δημοτικού καὶ θά δεξαμενισθῇ μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου του. Πράγματα, μετὰ τὴν ἐπακολουθήσασαν νέαν ἐπιθεωρησίαν του εύρεθη στεγανὸν καὶ ἐπετράπη εἰς αὐτὸν νὰ κατέδευσῃ εἰς Αγγλίαν, ὑπὸ τὴν ρητὴν προϋπόθεσιν, ὅτι τὰ ἐμπροσθετν ντίπ-τάνκς θὰ παραμένουν κενά. Κατόπιν τούτου ἔχοργήθη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας του καὶ τὸ σκάφος ἀνεχώρησε τὴν 5ην Ιουλίου διὰ τὸν προορισμὸν του. ('Ιουλ. 1-5)

HELLENIC SHIPSUPPLY
BREMEN
NIC. FOTOU

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN,"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ

Όλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΑΙΓΑΙΟΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

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

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ» (λιθερ.): Εύρεθη μὲ διαρροὴν εἰς τὸ ἄφτερπικ, προερχομένην ἀπὸ ρωγμὰς καὶ ἀπὸ ὠρισμένας καρφώσεις. Εύρεθησαν ἐπίσης ρήγματα εἰς τὰς γωνίας τῶν κυτῶν. Ἐπισκευαὶ ἔξετελέσθησαν εἰς Κόμπη.

«ΚΟΜΕΤ» (λιθερ.): Κατὰ τὴν εἰς Κόμπη ἐπιθεώρησίν του εύρεθησαν ζημίαι εἰς τὸ πηδάλιον καὶ ρήγματα εἰς τὰς γωνίας τῶν κυτῶν καὶ εἰς τὰ στεγανὰ διαχωρίσματα. Ἐπραγματοποιήθησαν αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπισκευαὶ.

«ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ» (παναμ.): Ἀποπλέον κενὸν ἐκ Γκρανβίλλα, προσέκρουσεν εἰς τὸ κρηπίδωμα, ὑποστάν ζημίας εἰς ἀμφοτέρας τὰς πλευράς, ἀνώθῃ τῆς Ισάλου γραμμῆς. Ἐπισκευαὶ ἔξετελέσθησαν εἰς Κίελον καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Γδύνιαν.

«ΜΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ»: Μὲ φορτίον ὄρυζης ἀπὸ Σαγκάνην διὰ Τζακάρτα, ἔξωκειλεν, ἐνῷ εἰσήρχετο εἰς τὸν λιμένα ἀπὸ τὴν ἀνατολικὴν διώρυγα τῆς νήσου Λαμπουάν, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἀνεύ ζημιῶν. Τὸ σκάφος συνέχισε τὸ ταξίδιον του διὰ Τζακάρταν.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιθ. δεξ.): Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησίν του σκάφους εἰς Βομβάνη ἀνευρέθησαν ζημίαι τινὲς εἰς τὸ τάνκ τοῦ φόρτικ καὶ εἰς ἀλάσματα τῆς πρώρας. Τέσσαρα ἀλάσματα καὶ τινὲς νομεῖς ὑπεδείχθην νὰ ἀντικασταθοῦν. Περαιτέρω ἔξετασις διετάχθη διὰ τὴν εἰσροὴν ὑδάτων εἰς τὸ φόρτικ, τὴν ὅποιαν δὲν ἡδύναυτο νὰ συγκρατήσουν αἱ ἀντλίαι τοῦ πλοίου. Τελικῶς ἀπεφασίσθη νὰ ἐκτελεσθοῦν αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ εἰς τὴν Βομβάνη, διαρκείας 6 ἥως 7 ἡμερῶν.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» (λιθ. δεξ.): Εμφόρτον ἀπὸ Τουάμ μὲ ρωσικὰ πετρέλαια, προσέκρουσεν ἐπὶ ὑπόρυχῳ ἀντικειμένου παρὰ τὴν νησίδα Φλόρες, πλησίον τοῦ Μοντεβίδεο καὶ προσήραξεν ἐπὶ μίαν ὁρανήν. Ἀνειλκύσθη ἀνεύ βοηθείας καὶ χωρὶς νὰ ὑπεστῇ ζημίας, διεπιστώθη δῶμας ὑπερθέρμανσις εἰς τὰ βοηθητικὰ ψυγεῖα, ὀποδιδούμενη εἰς τὴν προσθάνειν τῆς ἀνελκύσεως. Τὸ σκάφος ἐπερπάτωσε τὴν 30ην Ἰουνίου τὴν ἐκφόρτωσίν του εἰς Μοντεβίδεο, εἴτα δὲ θέλειται γενικάς ἐπισκευάς, πρὶν ἡ παραδοθῆ εἰς τοὺς χρονοναυλωτάς του.

«ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (παναμ.): Κατέπλευσε τὴν 9ην Ἰουλίου εἰς Θέουταν, προερχόμενον ἐκ Χάϊφας, μὲ τὸ κύριον ἔδρανον τοῦ δευτέρου κυλίνδρου βεβλαμμένον. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν ἐπομένην διὰ Γιρβαλτάρ πρὸς ἐπισκευήν.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιθ. δεξ.): Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησίν του εἰς Μασσαλίαν ἐπεσκευάσθησαν διάφοροι ρωγμαὶ εἰς τὰς δεξαμενάς του καὶ εἰς ἀριθμὸν ἀλάσματα του, προελθοῦσαι ἐκ τρικυμίας εἰς προγούμενα ταξίδιο του. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε τὴν 1ην Ἰουλίου διὰ Περσικὸν Κόλπον.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ»: Εσημειώθη διαρροὴ εἰς τὸ No 1 κύτος του, ὅταν τὸ σκάφος εύρισκετο ἐπὶ ἀγκύρᾳ ἔξωθι τοῦ Κολόμπο τὴν 21ην Ἰουνίου. Κατεσκευάσθη τοιμενοκιβώτιον, ἀλλὰ παρεπήρηθη νέα διαρροὴ εἰς τὰ διπύμενα, κάτω τοῦ No 1 κύτου.

«ΠΑΜΙΤ» (αιθιοπικόν): Εμφόρτον ἀπὸ Ριγιέκαν διὰ Μπάσαρον, κατέπλευσεν εἰς Πόρτ Σαΐδ μὲ ζημίας εἰς τὰς μηχανάς του. Αἱ ἐπισκευαὶ θὰ διαρκέσουν ἐπτά ημέρας.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (ελληνικόν): Απὸ Νάκσοκο διὰ Ρόττερνταμ κενόν, ὑπέστη ζημίας τινὰς εἰς τὸ πηδάλιον του ἐκ προσκρούσεως εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου.

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (Λιβάνου): Εμφόρτον μὲ 7000 τ. κριθῆς ἀπὸ Σικάγον διὰ Ρόττερνταμ, συνεκρούσθη τὴν 30ην Ἰουνίου μὲ τὸ φορτύρων «Κάρλ Τζούλιους» εἰς θέσιν πλάτους 44—56 Β. καὶ μήκους 75—3Δ. καὶ ὑποστάν μεγάλο ρήγμα εἰς τὴν ἀριστεράν πλευράν, προσπράχθη. Ἐκ τῆς ἐπιθεώρησεως διεπιστώθη, διτὶ αἱ ζημίαι ἔκτεινονται ἀπὸ τῆς κεφαλῆς τοῦ προστέγου μέχρι τοῦ μέσου μήκους τοῦ No 1 κύτους, μὲ τὸ κύριον κατάστρωμα σχεδὸν ἀνοικτὸν ἔως 11 πόδας κάτω τοῦ «τούν-ντέκ» καὶ ἀνὰ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης. Ἐκ τῶν ὑδάτων ἐβλάβησαν 700 τ. φορτίου. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη ἀνεύ βοηθείας καὶ ἔφθασε τὴν 5ην Ἰουλίου εἰς Μόντρεαλ πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευήν.

(Ίουλ. 5)

ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΔΙΚΑΙ

ΑΡΙΘ. 2816)58 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

— Εὐθύνη πλοιοκτήτου ἐφοπλιστοῦ καὶ πλοιάρχου κατὰ ναύλωσιν καὶ περιπτώσεις ἀπολλαγῆς των. — Βεβαίωσις καταστάσεως ἐμπορευμάτων ἐνώπιον μερῶν καὶ ρήτρα περὶ ἀπολλαγῆς πλοιοκτήτου. — Δικαιοπραξία μεταβάλλουσα δυσμενῶς ἢ εὐνοϊκῶς τοὺς ὄρους τῆς παραγραφῆς.

Ἐπειδή, ὡς σαφῶς συνάγεται ἐπὶ τῶν διατάξεων τῶν ἀρθρῶν 102, 310, 311, 319, 368, 380 Ε.Ν. καὶ 297, 335, 336 Α.Κ. ὁ πλοιάρχος, συνεπῶς δὲ κατ' ἄρθρα 278 καὶ 286 Ε.Ν. καὶ ὁ πλοιοκτήτης καὶ ὁ ἐφοπλιστής, ἀναλαβόντες τὴν μεταφορὰν πραγμάτων, ὀφείλει νὰ παραδώσῃ ταῦτα τῷ παραλήπτῃ εἰς τὸν λιμένα προορισμοῦ ἐν οἷς καταστάσει τὰ παραλία, εύθυνοντος ἐπὲ τῆς συμβάσεως τῆς ναυλώσεως, ἄλλως ἐμόντος τοῦ γεγονότος, ὅτι ἀνεδέσθη τὴν μεταφοράν, διὰ πάσαν βλάβην (φθοράν) ἢ ἀπώλειαν, ἐκτὸς ἐάν ἐπικαλεσθῇ καὶ ἀποδείξῃ ὡς αἰτίαν τῆς βλάβης ἡ ἀπώλειας γεγονός ἀνωτέρας βίας, ἰδίου τοῦ πράγματος ἐλάττωμα ἢ τὴν τούτῳ ἔξομοιούντην ὑπαιτιότητα τοῦ φορτωτοῦ, μηδ ὅντος τοῦ δικαιούχου ὑποχρέου πρὸς στήριξιν τῆς ἀπαιτήσεως αὐτοῦ ὅπως ἐπικαλεσθῇ πταίσμα τοῦ μεταφορέως ἢ τῶν προστηθέντων ἐν τῇ ὑπρεσίᾳ προσώπων. Δύναται, διμως, ἡ περὶ ἀποζημιώσεως ἀγωγὴ νὰ θεμελιωθῇ καὶ ἐπὶ ὑπαίτιου πράξεως ἢ παραλίψεως τοῦ τε μεταφορέως καὶ τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ πληρώματος, συμφώνως τῷ ἀρθρῷ 914 Α.Κ. ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς διατάξεις τῶν ἀρθρῶν 278 καὶ 285 Ε.Ν. αἵτινες θεσπίζουσαι αὐτοτελῆ ἐντεύθην τῶν πλοιοκτήτου καὶ ἐφοπλιστοῦ, ὡς τοιαύτων, καλύπτουσι τὴν κατ' ἄρθρον 929 Α.Κ. εὐθύνην ἐκ τῆς προστήσεως, ἐπιπριπτομένου τῷ ἐνάγοντι τοῦ βάρους ἀντιστοίχου ἀποδείξεως. Ἐξ ἄλλου κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 210 § 1 Ε.Ν. ὁ ἀσφαλιστής, ὁ ἀποζημιώσας τὴν ζημιὰν ἢ τὴν ἀπώλειαν τῶν ἀσφαλισθέντων πραγμάτων, ὑποκαθίσταται ἀπέναντι τῶν τρίτων εἰς τὰ δικαιώματα, τὰ λόγω τῆς ζημιάς ἀνήκοντα τῷ ὑσταλισμένῳ, διτὶς εὐθύνεται διὰ πάσαν ὑπὲ πρενεχθεῖσαν βλάβην τῶν δικαιωμάτων τούτων.

Ἐπειδή, ἐν τῇ παραδεκτῶς διὰ τῶν προτάσεων συμπληρουμένη ὑπὸ κρίσιν ἀγωγὴ, τοῦ δικογράφου, τῆς δόποιας παροπήθη ἢ ἀνάγουσα ὡς πρὸς τὴν πρώτην τῶν ἐναγούμενων «Ο. Ετ. Α.Φ.» αὕτη ἐκτίθησιν, διτὶ ἐπὶ τοῦ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν Μ/Σ «Γ», νηολογίου Πειραιῶς 1299 καὶ διεθνοῦς σήματος δ. οὐτινος τυγχάνουσιν οἱ ἐναγόμενοι συμπλοιοκτῆται κατὰ 25 % ἑκαστος, ἄλλως ἐφοπλιστοῖς ἐκμεταλλεύμενοι αὐτὸδ ἐπὶ κέρδει, ἐφορτωθεῖσαν τὴν 12-12-1957 ἐν Θεσσαλονίκῃ ὑπὸ τοῦ Α.Τ. πρὸς μεταφορὰν εἰς Καρλόβασι Σάμου εἰς παραλόγην Σ.Τ. 33 σάκκοι δρύζης, 2 σάκκοι τυροῦ «κασέρι», 20 δοχεῖα λευκοσιδηρᾶ τυροῦ «φέτα» καὶ 20 σάκκοι πιτύρων, συνολικῆς ἀξίας 26.442 δραχ. ἐν ἀρίστῃ καταστάσει καὶ καλῶς συνεκευασμένα, ἐκδοθεῖσης τῆς ὑπ' ἀριθ. 456)12.12.1957 ὀνομαστικῆς φορτωτικῆς. «Οτι κατὰ τὴν εἰς Καρλόβασι αφίξιν, ἀποκλειστικὴ ὑπαιτιότητη τῶν ἐναγούμενων καὶ τῶν πλοιάρχου καὶ πληρώματος, συνισταμένων εἰς τὴν χρησιμοποίησίν αἱ καταλλήλου σκάφους, τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ πλοῦ ἐν γνώσει τούτου καὶ τῆς ἡμέλλει τὸν ἀντιμετώπιση θαλασσοταραχῆς καὶ τὴν κακὴν στοιχασίαν τοῦ ἐμπορεύματος παρεδόθη τοῦτο τῷ 20.12.1957 βεβλαμμένον, γεγονός διπερ ἐδεβαίωθη παρουσία τοῦ παραλήπτου καὶ τῶν ἐν τῷ τόπῳ τούτῳ πρακτόρων τῶν ἐναγούμενων αὐθημερὸν καὶ διτὶ τὴν ἐπελθούσαν τῷ φορτωτῇ ζημιάν, ἀνερχομένην μετὰ τοῦ ἀναλογούντος ναύλου, ἀσφαλιστρῶν, ἔξδων ἐκφορτώσεως καὶ πραγματογνωμοσύνης εἰς τὸ ποσδὸν τῶν 8126 δραχμῶν κατέβαλεν αὐτῷ ὡς ἀσφαλιστής. Διάκεται δὲ διὰ τῆς ἀγωγῆς ἢ εἰς δόλκληρον καταφήφισις τῶν ἐναγούμενων εἰς τὴν καταβολὴν τῆς ἐναγούσης τοῦ ρηθέντος ποσδού μετὰ τῶν νομίμων τόκων ἀπὸ τῆς 20.12.1957, διλως ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως αὐτῆς, ἢ ἀπαγγελία κατ' αὐτῶν προσωπικῆς κρατήσεως διὰ τὴν πληρωμὴν τούτων καὶ ἡ κή-

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

Αἱ μοναδικαὶ ξεσολαὶ ἐν Ἑλλάδι

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

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

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνιμα

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

Μετεκπαιδεύσεως

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

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

ρυξις της ἐκδιθησομένης ἀποφάσεως προσωρινώς ἔκτελεστής. Οὕτως ἔχουσα ἡ ἄγωγή νόμῳ βάσιμος παρίσταται κατά τὰ ἐν τῇ ἡγουμένῃ σκέψῃ ἔκτεβεντα ἐν συνδιασμῷ πρὸς τ' ὅρθρα 346 Α.Κ. καὶ 186, 732 § 1, 999 § 1, 1000 § 2 Πολ. Δικ. πλὴν τῶν αἰτημάτων αὐτῆς περὶ εἰς δλόκηληρον καταδίκης τῶν ἐνσαρκωμένων καὶ ὑπολογισμοῦ τῶν τόκων ἀπό τῆς ταραδόσεως τοῦ φορτίου, ὡς τοιαύτη δέ, τύποις δεκτῇ ἐστὶ καὶ ἔξταστέα κατ' οὐδίσιαν. 'Ἐφόσον οἱ ἐναγόμενοι εἰσὶ συμπλοιοκτῆται τοῦ δι' οὐ ἔγένετο ἡ μεταφορά πλοίου, ὡς ρητῶς ἐν τῇ ἄγωγῇ ιστορεῖται, ἔκστος τούτων εὐθύνεται δυνάμει τῆς διατάξεως τοῦ ὅρθρου 305 Ε.Ν. οὐ-στης ἐπικρατεοτέρας, ὡς ειδικῆς τῆς γενικῆς τοιαύτης τοῦ ὅρθρου 926 Α.Κ. κατὰ τὸν λόγον τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου μερίδος του καὶ οὐχὶ εἰς δλόκηληρον. 'Ομοίως ἐφόσον ή ἐνάγουσα δὲν ἐπικαλεῖται προγενεστέρων δι-χλησιν τῶν ἐναγομένων, οὐδὲ συντρέχει ἀλλη τις περίπτωσις ὑπολογι-σμοῦ αὐτῶν ἀπό χρόνου προγενεστέρου, οἱ τόκοι ὑπολογισθήσονται ἀπό τῆς ἐπιβούσεως τῆς ἄγωγῆς.

Ἐπειδή, ὡς σαφῶς συνάγεται ἐκ τοῦ συνδυασμοῦ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 507 καὶ 508 Ε.Ν. βεβαιωθείσης τῆς καταστάσεως τῶν μετακομίζομένων πραγμάτων παρουσίας τῶν μερῶν, δὲν χωρεῖ μόνον ἀπόλαγή ἀπὸ τῆς ἐπιφυλάξεως (διαμαρτυρίας) ἀλλὰ καὶ η διά βλάβην ἢ ἀπώλειαν αὐτῶν ἀγωγὴ τοῦ δικαιουχού θά εγερθῇ ἐντὸς ἔτους κατά τὸ ἄρθρον 512 περ. ε' καὶ οὐχὶ ἐντὸς τοῦ ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 507 προβλεπομένου τριακονθιμέρου. Συνεπὸς ἴσχυριζομένης, ὡς ἐρρέθη, τῆς ἐναγούσης, διτὶ ἡ κατάστασις τοῦ φορτίου ἐδένεται κατά τὴν παραλάσθην παρουσίᾳ τῶν μερῶν, ὃν ἴσχυρισμὸν δέοντα ὅπως ὑποχρεωθεῖ αὕτη νὰ ἀποθεῖξῃ διὰ παντὸς νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ διὰ μαρτύρων λόγω ἀδυναμίας κτήσεως ἔγγυράφου ἀποδείξεως ἀλιστελῶς προσβάλλεται ὑπὸ τῶν ἐναγούμένων τὸ ἐκ τοῦ ἄρθρου 507 ἀπαράδεκτον.

Ἐπειδὴ, κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἀρθρου 275 Α.Κ. δικαιοπραξία ἀποκλείουσα τὴν παραγραφήν ἡ καθορίζουσα χρόνον βραχύτερον ἡ μακρότερον τοῦ νομίμου ἡ ἐν γένει καθιστώσα τοὺς ὅρους τῆς παραγραφῆς βαρύτερους ἡ ἐλαφρότερους εἰναι ἀκυρος. Ὁθεν ὁ ἰσχυρισμὸς τῶν ἔνσαγμένων, διτὶ κατὰ τὸν ὑπ' ἀριθμὸν 5 ὄρον τῆς φορτωτικῆς «οὐδεμία ἀπαίτησις περὶ ἀποζημίωσεως χωρεῖ κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν μετὰ παρέλευσιν τριῶν μηνῶν ἀπό τῆς χρεωλογίας τῆς φορτωτικῆς» καὶ συνεπῶς ἀπαράδεκτος τυγχάνει ἡ ἀγώγη, ἐν ὃψει τῆς ὑπὸ τοῦ μνησθέντος ἀρθρου 512 περ. ε' καθιερουμένης ἔτησίσας παραγραφῆς διά τάξ ἐκ συμβάσεων ναυλώσεως ἀπαιτήσεις, ἀπορριπτέος ἔστι ὡς νόμῳ ἀδιάστιμος.

Ἐπειδή, ρυθμισθέντος διὰ τῶν εἰδικῶν διατάξεων τῶν ἄρθρου 278 καὶ 285 Ε.Ν. τοῦ ζητήματος τοῦ κύρους ἡ μὴ τῆς ἐγγύρᾳφω ναυλώσεως ἢ ἐν φορτωτικῇ ρήτρᾳ περὶ ἀπαλλαγῆς τοῦ πλοιοκτήτου ἡ ἐφοπλιστοῦ τῆς κατὰ τὰ ἄρθρα ταῦτα ἔξ ὑπαιτίων πράξεων ἡ παραλείψεων τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν μεῖζων τοῦ πληρώματος ἀστικῆς εὐθύνης, ἔξ ης ἥποιτο δύνανται ν' ἀπαλλαγώσται διὰ τῆς παραχρήσεως τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναυλοῦ, δὲν ἔχουσιν ἐφαρμογὴν ὡς πρὸς τούτο οὔτε αἱ γενικαὶ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 334 Α.Κ. καθ' ἃς ἡ εὐθύνη αὐτῆς δύναται ἐκ τῶν προέρεων νὰ περιορισθῇ ἢ ἀποκλεισθῇ, οὔτε ἡ γενικὴ διάταξις τοῦ ἄρθρου 922 Α.Κ. καθ' ἣν δὲ προστίσσας ἄλλον ἐπί τινος ὑπηρεσίας εὐθύνεται διὰ ἡμίαν ἢν δὲ προστιθείει ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ του προύξενης παρανόμως εἰς τρίτον, ἔξ οὗ παρέπεται, διτὶ τοιαύται ρήτραι τείνουσαι εἰς ἀπαλλαγὴν περιορισμὸν του πλοιοκτήτου ἡ τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἀπὸ τῆς εὐθύνης αὐτοῦ διὰ τὴν τυχὸν μὴ παράδοσιν τοῦ μετακομίζομενου πράγματος εἰσὶν κεροῦ. Ἀκολούθως τούτοις δὲ ἰσχυρισμὸς τῶν ἐναγομένων δστις συμμώνως πρὸς τὸν ὑπὸ ἀριθ. 16 ὅρους τῆς φορτωτικῆς «δὲν εὐθύνεται διὰ ἀοιδῆποτε σφάλματα τοῦ πλοιάρχου, ναυτῶν, πλοηγῶν καὶ ἐν γένει τροσωπικοῦ τοῦ πλοίου,...» ἐστὶ μὴ νόμιμος καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀπορρι-

πτέος, ἐφόσον κατὰ τ' ἀνωτέρω ἐκτεθέντα, τὸ εἰς δὲ ἀναφέρεται οὔτος συμπληρωματικὸν τῆς ναυλώσεως σύμφωνον τυγχάνει ἄκυρον. Διὰ τὸν αὐτὸν δὲ ὡς ἄνω λόγον καὶ δὲ ίσχυρισμὸς τῶν ἐναγομένων, διτὶ κατὰ ρήτραν φορτωτικῆς, ἐν οὐδεμιᾷ περιπάσει δὲ πλοιοκτήτης εἶναι ὑπέθυνος δι' ἀπώλειαν ἢ ζημίαν καλυπτομένην ἢ δυνατομένην νὰ καλυφθῇ δι' ἀσφαλείας, εἶναι ἀπορριπτέος.

Ἐπειδή, ὡς σαφῶς συνάγεται ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 102, 278, 285 καὶ 319 Ε.Ν. καθ' ἣν ὡς καὶ ἐν τῇ πρώτῃ τῆς παρούσης σκέψει ἔξετέθη, οἱ πλοιοκτήτης καὶ ἑφοπλιστής ἀπαλλάσσονται πάσης εὐθύνης διὰ τὴν βλάβην (φθορὰν) ἢ ἀπώλειαν τοῦ μετακομίζομένου πράγματος διὰ τῆς ἀποδείξεως κωλύματος ἀνωτέρας βίας, τούτεστι τυχηρού γεγονότος ἀπροβλέπου έν τῇ συγκεκριμένῃ περιπτώσει διπερ ἢτοι ἀδύνατον νὰ ἀποτραπῇ ἀκόμη καὶ διὰ μέτρων ἄκρας ἐπιμελείας καὶ συνένεσεως.¹ Οὐθὲν ὁ, ἔνστασιν καταλυτικήν τῆς διὰ τῆς ἀγωγῆς ἀσκουμένης ἀξίσεως συνιστῶν, ισχυρισμὸς τῶν ἐναγομένων, διτὸι ἀπὸ τῆς 14.12.1957 τὸ πλοίον συνήντησε σφοδροτάτην καὶ ὅλως ἀσυνήθους ἐντάσεων τρικυμίαν, καθ' ἣν τὰ κύματα ἐκάλυπτον αὐτὸν ἀπ' ἄκρους εἰς ἄκρους, συνεπείᾳ δὲ αὐτῆς ἐβλάβησαν καὶ ἐδράχησαν τὰ εἰς τὰ κύτη εύρισκομένα ἐμπορεύματα, λόγῳ χαλαρώσεως (ἀπὸ λασκάρισμα) τῶν καλυμμάτων αὐτῶν, νόμιμος προϊστάσαται ἐπὶ τῇ ἀρνητῇ δεῖ τῆς ἐναγούσης ὑπόχρεοι καθιστανται οὕτοι εἰς ἀπόδειξιν τούτου διὰ παντὸς νομίμου ἀποδεικτικοῦ μέσου καὶ διὰ ματούλων δι' ἀδικαιώματος κτήσεως νομίμων ἀ-τ-τ-ε-

Έπειδη, ναὶ μὲν κατὰ τὴν διάταξιν τού ἄρθρου 423 § 1 E.N. τὰς μερικὰς ἀδαρίας ὑφίσταται καὶ πληρῶνται ὁ κύριος τοῦ πράγματος, ὅπερ ὑπέστη τὴν ζημίαν ἡ ἔδωκε ἀφορμήν εἰς τὸ ἔξοδον, μερικὴν δὲ ἀδαρίαν συνίστησι κατ' ἄρθρον 421 § 2 E.N. καὶ αἱ ζημίαι αἱ ἐπελθοῦσαι εἰς τὸ φορτίον ἐκ συμβεδηκότος προελθόντος ἔξι ἀμελείας τοῦ πλοιορχοῦ ἢ τοῦ πληρώματος, πλήν, ὅμως, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη κατὰ τὸ αὐτὸν ἀθέρον ἐπιφυλάσσεται τῷ δικαιούχῳ ἢ κατὰ τὸ πλοιόρχου ἢ κατὰ τοῦ πλοίου καὶ τού ναύλου ἀγωγῆ. Ἐπομένου, ἐφόσον ἡ ἐνάγουσα ἐπικαλεῖται ὑπαπιτήτης αὐτῶν τε καὶ τῶν πλιάρχου καὶ πληρώματος ὡς καὶ αἵτινας τῆς βλάβης, ὁ ισχυρισμὸς τῶν ἐναγομένων, διτὶ ἐπὶ μερικῆς ἀδαρίας τὸ βάρος τῆς ζημίας φέρει ὁ κύριος τοῦ ἐμπορεύματος, τὸ γε νῦν ἔχον, τούλαχιστον, ἀπορριπτέος ἔστιν ὡς ἀλιστελής.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ: "Ηδη τὰ τῆς ναυλώσεως διέπονται ἀπὸ τὰ ἄρθρα 107 ἕως 167 τοῦ N. 3816)58 τοῦ ὁποίου ἡ ισχὺς ἤρξατο ὅπο τῆς 1958.

1) Δι' εύθυνην πλοιάρχου, πράκτορος κατά ναύλωσιν καὶ ἐπιφύλαξιν παραλαβῆς ἐμπορευμάτων Ἐφετ. Θεσσ. 29)55 («Ναυτ. Χρον» T. 241 σελ. 17).

2) Εύθυνης μεταφορέως συμπλοιοκτήτου κατά ναύλωσιν και έθιμον μετά εισαγωγὴν Ἀστικοῦ Κώδικος ἀριθ. 606) 1955 Πρωτ. Πειραιῶς («Ναυτ. Χρον.» Τ. 256 σελ. 181).

⁴⁾ Υποχρέωσεις πλοιάρχου κατά ναύλωσιν και παράδοσιν φορτίου λιμένα προορισμού άριθ. 2945)55 Πρωτ., Πειραιώς («Ναυτ. Χρον.» T. 260 σελ. 22).

4) Εύθυνη πλοιάρχου και πλοικτήτου κατά ναύλωσιν ύποχρέωσις

πρός αποζημίωσιν, άναλογική έφαρμογή εύθυνης πλοιάρχου και πλοιοκτήτου, έπιφυλαξίς έκναυλωτού, διατύπωσις και προθεσμία κοινοποίησεως έπιφυλάξεως. 'Εφετείον 'Αθηνῶν ἀριθ. 1049)57 «Ναυτ. Χρον.»

5) Ἀγωγὴ ἐκ ναυλώσεως παραγραφή αὐτῆς προϋποθέσεις ἔγέρσεως,

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΕΥΤΟΣ

COMPLETE
ORIENTAL
REPRESENTATION

... MAIN OFFICE ...
501 Insular Life Bldg.
Manila, Philippines

SAN FRANCISCO
703 Market Street
SHANGHAI
51 Canton Road
TOKYO
Naka 8 Building
SEOUL - KOREA
P. O. Box 258
SINGAPORE
Bank of China Bldg

**C. F. SHARP
AND COMPANY, INC.
STEAMSHIP - AGENTS - OPERATORS - SHIP BROKERS
SALES & PURCHASES - NEW BUILDINGS JAPAN**

AIR & SURFACE TRAVEL

SAN FRANCISCO
703 Market Street
SHANGHAI
51 Canton Road
TOKYO
Naka 8 Building
SEOUL - KOREA
P. O. Box 258
SINGAPORE
Bank of China Bldg.

BRANCH OFFICES	
TENHAM - PENANG	HONGKONG
Bldg.	33 China St. Ghaut Caxton House No. 1 Duddell St.
	KOBE Suite 10-14
	P. O. Box 157 NAGOYA
	OSAKA 13-2, 2 Chome
	43-2 Docho-Machi Nishikura-Cho
	SHIMIZU
INCHON - KOREA	74-3 Minato-Cho
CABLE ADDRESS	FUSAN-KOREA
ALL OFFICES - ALL CODES	P. O. Box 22

"SUGAR CRAFT"

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ενα άκομη δεκαπενθήμερον άπραξίας. Τά έξι 'Αμερικής σιτηρά άπηχόλησαν κυρίως την άγοράν. 'Απετέλεσαν τό κέντρον της κινήσεώς της. Οι ναύλοι διετηρήθησαν πάντως είς τα γνωστά έπιπεδα. 'Η παρέμβασις των τάνκερ δὲν έπετρεψεν ούδε την κατ' έλαχιστον ανατίμησιν των. Τούναντίν είς ωρισμένους τομείς (σιτηρά από Κόλπον δι' Ιαπωνίαν) έπληρωθησαν οι ναύλοι των άρχων Μαΐου (δολ. 8).

'Από τὸν Κόλπον ή κίνησις ναυλώσεων υπήρξε ζωροτάστη, άλλα και ή συμμετοχή των τάνκερ εύρυτέρα. Τὰ 4.50 δολάρια έπληρωθησαν είς σκάφος 19.000 τόνων διά σιτηρά, ένω δύο συνεχή ταξιδιά τάνκερ 30.000 τόνων με έναρξην Σεπτέμβριον διά Κόντινεντ ('Αμερικής ρέιντζ) έπληρωθησαν 105.000 δολάρια φίο κατά ταξιδίου, έναντι τῶν 95.000 δολ. φίο πληρωθέντων είς έτερον τάνκερ ('Ιούλιον) διά μόνον την 'Αμερικής - Ρόττερνταμ. 'Εν συνεχείᾳ τὰ 4.25 δολ. έπληρωντο διά τὸ Κόντινεντ. Διά τὴν Βραζιλίαν δολ. 5.25 είς μεγάλα σκάφη. 'Από τὸν "Άγιον Λαυρέντιον δι' Αγγλίαν έπληρωθησαν τὰ 41) δια 41), άλλα και τὰ 36) διά τὴν Γλασκώθην, με 2) διά τὸ φορτίον είνε κριθή.

'Ανασία λόγου ή κίνησις γαιανθράκων. Σποραδικαὶ τινες ναυλώσεις σημειώνονται. Διὰ τὴν Νεάπολιν σκάφος λίμπερτο έπληρωθή δολ. 3.45 και διά τὸ Ρίον δολ. 5.20. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολ. 7.75 και 7.70. 'Από τὸ Πλεῖτ μόνον έργασίαι «μπέρθ» έκλεισθησαν. Τὰ βραζιλίανα μεταλλεύματα είς τὰ 48) διά τὴν Πολωνίαν με τοὺς συνήθεις «γκρός τέρμους.

Εἰς τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν ή κατάστασις χειροτερεύει. 'Ο χαμηλὸς ναύλος τῶν 50) — έπληρωθή διά τὴν άνατολικὴν ἀκτὴν Ινδῶν και δολ. 4.25 έδεχθη έτερον σκάφος από Βρετανικὴν Κολομβίαν δι' Ιαπωνίαν. Ιδιαίτερον ένδιαφέρον διά φορτώσεις πρὸς τὴν Πολωνίαν έσημειώθη. Έπληρωθησαν δολ. 7.50 οι φορτίοι 10.000 τόν. κριθῆς, ένω ἀργότερον έκλεισθησαν δύο σκάφη 14 χιλ. και 13.500 τόν. είς τὰ 6.75 δολ. τὸ πρώτον με φορτίον κριθῆς και τὸ δεύτερον διά φορτώσεις σιτηρῶν.

Εἰς τοὺς τομεῖς τῆς "Απω 'Ανατολῆς βραδύτατος διά ρυθμὸς τῶν ἔργασιών. 'Απὸ τὴν Νότιον Αύστραλίαν διὰ τὸ Κόντινεντ έπληρωθησαν 70) — διά σιτηρὰ και 75) — δι' Αγγλίαν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν από τὸ Σιδηνεῦ 13.200 τ. σιτηρῶν 35) — (Αύγουστον). 'Απὸ τὴν Μπούρμαν διὰ Κεϋλάνην δρυζα έκλεισθη χωρητικότης είς τὰ 30) — (συνήθεις δρους). Διὰ τὴν Μαύρην Θάλασσαν 58) διά φίο έντ στόσουεντ ('Ιούλ.). 'Αρκετά φορτία μεταλλεύματα από Μαρμάρικα. Διὰ τὴν Βόρειον Ιαπωνίαν 43) διά έπληρωθησαν.

Ζάχαρις έπληρωθή 63) διά 'Αγιον Μαυρίκιον διά Σαὶν Τζὼν και 58) — διὰ Λονδίνον, Λίβερπουλ, Γκρήνοκ. Μεταλλεύματα από τὴν Νότ. Αφρικήν δολ. 6.75 διά Νόρθερν Ρέιντζ.

Οι πολωνικοὶ γαιανθράκες διὰ τὴν 'Αργεντινὴν (Αύγουστον) 38) — και 37.9 (Σεπτέμβριον). Χυτοσίδηρος από τὸ Ρόττερνταμ δι' Ιαπωνίαν δολ. 7.40 ('Ιούλ. - Αύγ.) και 7 δολ. έν συνεχείᾳ (Σεπτ. 'Οκτώβρ.). Λιπάσματα διὰ λίμενας Ατλαντικοῦ Β. 'Αμερικῆς δολ. 3.55 φίο και δι' Ελλάδα από τὴν Αμερικήν (10.000 τόν.) 33) — με φορτίοιν 'Ιούλιον. 'Απὸ τὴν Μεσόγειον ζήτησις διά μεταλλεύματα ζωρά. Χρώμιον από τὴν Τουρκίαν διὰ Νορδηγίαν 37) δι. Φωσφάτα από Καζαππλάνκαν διὰ τὸ Ρόττερνταμ 19) — και 21) διά Μπόναν η Σφάξ διά Πολωνίαν έλευθ. έκφορτωτικῶν. Τσιμέντα από τὸ Σπαλάτον διά Φιλιππίνας δολ. 7 φίο έντ στόσουεντ ('Ιούλ. Αύγ.).

Μικρὰ ή περὶ τὰς χρονοναυλώσεις κίνησις. Κυκλικὸν ταξιδίου Μεγάλων Λιμνῶν είς σκάφος με πετρέλαιον 14) διὰ κυκλικὸν Βραζιλίας δι' Ιαπωνίαν είς μότορσπιτ 11.000 τόν. 19) —. Ταξιδίου Βορ. Ειρηνικοῦ διὰ τὴν Αγγλίαν είς μότορσπιτ έπληρωθή 14) — και κυκλικὸν με παράδοσιν και έπανωπαράδοσιν Μέρσετον 16) — τὸν τόνον.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΑΙΩΝ

Λίαν περιωρισμένη ή κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ πετρέλαια. Οι ναύλοι χαμηλοὶ και τὰ φορτία έλαχιστα. Εἰς τὸν τομέα τῆς Μαύρης Θαλάσσης έσημειώθη ένδιαφέρον τι διό καθαρὰ φορτία πρὸς τὴν Βόρειον Εύρωπην με ναύλους 35 % κάτω τῆς Κλίμακος. Τὰ 21) διά έπληρωθησαν διὰ τὸ Κόντινεντ και 25) — οφίον έναν 'Αμερικής και Βισμάρ.

'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον έλαχιστον τὸ ένδιαφέρον. 'Ο χαμηλὸς

ναύλος τῶν 72 ½ % και 70 % κάτω τῆς Κλίμακος έπληρωθη διὰ τὸ Κόντινεντ. Κίνησις ζωροτέρα, μὲ ναύλους σταθερούς εἰς τὰ άκτοπλοϊκὰ ταξιδιά τῆς Βορ. 'Αμερικῆς δι' άμερικανικὰ σκάφη. Τὰ 30 — 35 % κάτω τοῦ ναυλολογίου A.T.R.S. έπληρωντο. 'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Βραζιλίαν 60 % κάτω τοῦ A.T.R.S.

Η ΠΕΙΡΑΤΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

"Ατονος και έστερημένη ένδιαφέροντος ή πειρατική ναυλαγορὰ και κατὰ τὸ πρώτον ήμισυ τοῦ Ιουλίου. 'Η απὸ μηνῶν χαλαρότης συνεχίζεται. Αἱ έν κυκλοφορία διαταγαὶ ήσαν όλιγάριθμοι και αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν χαμηλαὶ. 'Απὸ Πότι διὰ Μπουκώ (3870 τ. ρωσικῶν μεταλλεύματων, με φόρτωσιν τέλους 'Ιουλίου) έζητούντο προσφορά. Διὰ τοιμέντα έζητειτο απὸ Κωνσταντζαν σκάφος 4500 τ. δι' Ινδονησίαν, εἰς τὰ 70) — φίο, διὰ φόρτωσιν 'Ιουλίου. 'Απὸ Μάκρην και Αλεξανδρέππαν 2000 τ. μεταλλεύματος χρωμάτου διὰ Γένοβαν 25) — φίο, 'Ιουλίον και απὸ Δυρράχιον 4000 τ. χρωμάτου δι' ένα λιμένα Βαλτικῆς, με φόρτωσιν δευτέρου δεκαπενθημέρου Αύγουστου, έζητούντο προσφορά. 'Απὸ ένα έπισης Μεσογειακὸν τουρκικὸν λιμένα έζητειτο μικρόν σκάφος πρὸς μεταφοράν 500 τ. τουρκικῆς ζαχάρας εἰς τὰ 55) — φόρτη, με φόρτωσιν 'Ιουλίου. 'Απὸ Πόλαν υπήρχεν έργασία διὰ 5000 έως 7000 τ. τοιμέντων διὰ Κόρραμ Σάχρ εἰς τὰ 37) διά φίο, φόρτωσιν 'Ιουλ. - Αύγ. 'Απὸ Θεσσαλονίκην έκυκλοφόρησε διαταγὴ (1750 τόν. απορριμάτων χρωμάτου) διὰ Γκότεμπουργκ η Ούντεβαλλα, με ίθεν ναυλωτῶν 40) —, φόρτωσιν 'Ιουλίου. 'Εζητείτο έπισης σκάφος διὰ φόρτωσιν έπισης προσφορά, 'Απὸ ένα θερινό οίκον στίου διὰ Μαδέρας εἰς τὰ 38) — φίο, φόρτωσιν 'Ιουλίου.

ΤΑ "ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ",

Περὶ τὰ διακόσια σκάφη φορτηγὰ πολεμικῆς κατασκευῆς, λίμπερτος και παρομοίων ἄλλων τύπων έλληνικῆς ιδιοκτησίας τελούν εἰσέτι ἐν υπηρεσίᾳ. Κέρδος τι δὲν άποκομίζουν βεβαίως έργαζόμενα. Συντηρούνται, δημως, και παρέχουν τὴν άπασχολήσιν εἰς έξι χιλιάδας ναυτικῶν. 'Η άνεργία θὰ ξικνεῖτο εἰς τὸ δύστερον αὐτῆς σημεῖον, ὃν οἱ έφοπλισται ἀπεφάσιζαν τὸν παροπλισμόν των.

"Έχουν βεβαίως περιορισθή τὰ έξοδα τῆς κινήσεως των κατὰ τὸ δυνατόν. Τὰ ψηλὰ άσφαλιστρα εἰνε τὸ σοδαρώτερον κονδύλιον, διπερ δὲν έπιδεχεται τὴν μείωσιν, καταθλιπτικῶς δὲ βαρύνει τὸν λογαριασμὸν ταξιδίων. Κυμαίνονται, πάντως, τὰ άσφαλιστρα, άναλόγως τῆς έκτιμησεως εἰς τὴν άγοράν τοῦ κινδύνου ένδιαφέροντος. Μὲ τάς συνήθεις έκπτωσεις φθάνουν τὰς 70 λίρας διά τινας έφοπλιστάς, άλλα και τὰς 55 — 50 λίρας δι' ἄλλους.

Τὸ σύνολον τῶν δαπανῶν κινήσεως των κατὰ τὸ δυνατόν.

Μισθοδοσία 30 άνθρωπων	£ 1.470
Τροφοδοσία	» 360
'Ασφαλιστρα	» 1.650
Clubs	» 300
'Υλικά	» 150
Συντήρησις	» 450
Διάφορα	» 300
Σύνολον	£ 4.680

Κατ' ἄλλους έφοπλιστάς αἱ δαπάναι εἰνε μεγαλύτεραι. 'Υπερβαίνουν κατὰ 800 και πλέον λίρας μηνιαίων τὸ άνωτέρω ποσόν, έφοσον ηθελε συνυπολογισθῆ και πρόβλεψις δι' έπισκευάς.

Καὶ δημως, τόσα και τόσα λίμπερτος κινοῦνται άκομη ύπο τὸ καθεστώς τῶν χαμηλῶν ναυλῶν. Εἰς άριστους τομεῖς και ἔφοσον έπιτυχησάν τοις διά τὴν έξοδημησιν και τὴν έπιστροφήν, πιεναν τὰ ίσοσκελίζουν τὸν λογαριασμὸν τῶν ταξιδίων των. Εἰνε, πάντως, εύχαριστον απὸ γενικωτέρας πλευρᾶς, δητι κινοῦνται. Παρέχουν έργασίαν εἰς τὰ πληρώματα, εἰσέφερον εἰς τὸ N.A.T., δικαιολογούν δὲ και τὴν άπασχολήσιν πολλῶν προσώπων απὸ ξηρᾶς.

* * *

Θάττου η βράδιον τὰ λίμπερτος και τὰ παρεμφερῶν τύπων πολεμικῆς

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΤΕΧΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ, & "ΟΛΥΜΠΟΣ,

TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

κατασκευής σκάφη, άθροισαν θάλασσαν την αγούσαν πρός την διάλυσιν. Θάλασσαν απογοητευθώντας την καλύτερα αύριον δοσίς τα διατηρούν έναν υπηρεσίαν ή και δοσίς την έχουν από διετίας και πλέον παρωπλισμένα. Αἱ ζημίαι από την έκμετάλλευσιν των, αἱ δαπάναι διά τὰς ἐπιθεωρήσεις και τὰς έξοδος παροπλισμού θά καταστούν πλέον δυσβάστακτα.

Αἱ τιμαὶ, ἀλλως τε, εἰς τὴν ἀγορὰν βαίνουν ἔκπιπτουσαι. Τείνουν νὰ ἔξισωθούν πρὸς τὴν ἀξίαν τοῦ παλαιοστίδηρου. Νορθηγικὰ λίμπερτος εἶνε δυνατὸν νὰ ἀγορασθοῦν ἀντὶ 60 χιλιάδων λιρῶν καὶ ἡ πρὸς τὴν ἔκπτωσιν τάσις δὲν θὰ σταματήσῃ.

Ἐφόσον αἱ περιορίζεται ἡ δυνατότης τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν, ἐπὶ τοσούτον αἱ τιμαὶ τῶν λίμπερτος θὰ ἔκπιπτουν. Ἡ πρὸς διάλυσιν ἐκποίησις θὰ εἴνει ἡ λύσις τῆς ὑποθέσεως.

Σκάφη φορτηγὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως (λίμπερτος καὶ παρομοίου τύπου) κατέχει ἡ παγκόσμιος ναυτιλία (ἔξαιρουμένων τῶν ἀμερικανικῶν ἐφεδρικῶν) περὶ τὰ 11 ἑκατομμύρια τόννων d.w., ἡ διάλυσις τῶν θὰ ἀπαιτήσῃ μὲ τὸν ἥδη σημειούμενον, ἐπιταχύνει τελούντα, ρυθμόν, μίαν πενταετίαν τούλαχιστον. Ἡ ἀναπροσαρμογή, συνεπῶς, τοῦ τοννᾶς θὰ δισκέσῃ ἐπὶ μακρόν, ἔστω καὶ ἀν τὰ ναυπηγεῖα, μετὰ τὸ 1961, θὰ παύσουν παραδίδοντα ἀθρόως τὰ νεότευκτα. Αἱ νέαι παραγγελίαι εἴνει τώρα ἐλάχισται καὶ αἱ ἀκυρώσεις προϋψισταμένων δχιόλιγια.

Ἄπο τὸν ρυθμὸν τῶν διαλύσεων καὶ τὴν αὐξήσιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως θὰ ἔξαρτηθῇ ἡ καλὴ αὔριον τῆς ναυλαγορᾶς. Ἐκτὸς ἀπρόπτου τίνος, ὑπὸ τὴν βασικὴν προϋπόθεσιν τῆς βελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς διὰ τὰ πετρέλαια, ὡστε νὰ ἀποσυρθοῦν τὰ τάνκερς ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῶν σιτηρῶν δὲν θὰ πρέπει νὰ περιμένων τὴν καλυτέραν αὔριον διὰ τὰ τράμπτα πρὸ μιᾶς τριετίας τούλαχιστον. Ἐντὸς τῶν χρονικῶν αὐτῶν πλαισίων τοποθετοῦνται αἱ ἔξελιξεις κατὰ τοὺς ἀμεσώτερους παρακολουθοῦντας τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας.

Καποιαὶ δημοσίες — δὲν ἀπέχει καθ' ἡμᾶς καὶ πολὺ — ἡ ἀποστολικὴ προσπάθεια τοῦ κ. Μανωλή Κουλουκούντη, ὅπως ἀποσυρθοῦν τὰ λίμπερτος τῆς ναυλαγορᾶς καὶ παύσῃ ἡ ὑποτιμητικὴ τῶν πίεσις ἐπὶ τῶν ναύλων θὰ ἀποδειχθῇ, ὅτι ἥδη ἡ μόνη διέξοδος διὰ τὴν ἔξυπανσιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, διὰ τὴν ταχυτέραν ἔξελιξιν τῆς συντελούμενης ἥδη ἀναπροσαρμογῆς τοῦ τοννᾶ.

Ἡ στενότης τῆς σκέψεως ὀρισμένων ἐφοπλιστῶν, ιδικῶν μας καὶ ἔνων, δὲν ἐπέτρεψεν εἰς τὰς προσπαθείας τοῦ κ. Κουλουκούντη νὰ φάσσουν εἰς τὴν ἐπὶ διεθνούς βάσεως συνεργασίαν. Καὶ οἱ μὲν ἔνοι, διακατεχόμενοι ἀπὸ τὴν ἀνταγωνιστικὴν διάθεσιν, δὲν ἔστερχαν νὰ ὑποστηρίξουν τὸ σχέδιον τῆς διεθνούς συνεργασίας. Τῶν ιδικῶν μας δημοσίων τὸ συμφέρον ἥδη ὑπέρ αὐτῆς. "Οσον παρέρχεται ὁ χρόνος θὰ καθίσταται περισσότερον ἀντιληπτὸν, διὰ τοῦτο οἱ ζημίαι εἴνει πολὺ μεγαλύτεραι διὰ τὰ κινούμενα σύγχρονα σκάφη ἀπὸ τὴν παρουσίαν τῶν λίμπερτος εἰς τὴν ἀγορὰν, παρὰ ἂν εἰσερέπετο μικρά τις προμήθεια εἰς τὸ Κεφάλαιον παροπλισμοῦ καὶ διαλύσεως.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ Α.Φ.Ρ.Α.

Ἐδημοσιεύθησαν πρὸ τῆς 2αν^η Ιουλίου παρὰ τῶν ἐν Λονδίνῳ ναυλομειοτῶν διὰ δεξαμενόπλοια οἱ τελευταῖοι ὑπολογισμοὶ τοῦ μέσου δρου τῶν ναύλων διὰ τὰς μεταφορᾶς πετρελαίων. Οὐδεμία δύναται νὰ γίνη σύγκρισις μὲ προηγουμένους ὑπολογισμούς, καθ' ὅσον δὲ νέος κατάλογος (panel) ἔχει τροποποιημένην τὴν βάσιν ὑπολογισμῶν, διότι ἐκριθῆ ἐπάνταγκες νὰ ληφθοῦν ὑπὲρ διά τὸ μέγεθος τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἄλλοι παράγοντες. Δεξαμενόπλοια κάτω τῶν 14.000 τόννων d.w. (άντι 10.000 τ. d.w. προηγουμένων) θεωροῦνται ἥδη ὡς ειδικευμένα μεταφορικά μέσα καὶ ἀπεκλεισθησάν τῶν ὑπολογισμῶν.

Ἡ ἀπομένουσα χωρητικότης δεξαμενοπλοίων κατενεμήθη εἰς δύο κατηγορίας μεγεθῶν καὶ διατηρούντων διά τὰς ἔγενοντο χωριστοὶ ὑπολογισμοί. Ἡ πρώτη κατηγορία ἀναφέρεται εἰς «σκάφος γενικού σκοπού Α.Φ.Ρ.Α.» καὶ περιλαμβάνει τάνκερς μεταξὺ 13.500 μέχρι 24.999 τόννων d.w., ἡ δὲ δευτέρα «μέγα σκάφος Α.Φ.Ρ.Α.» ἀντιπροσωπεύει τὰ δεξαμενόπλοια τῶν 25.000 τόννων d.w. καὶ ἀνωτέρω. Χωρητικότης ἀνήκουσα εἰς ἑταίριας πετρελαίων, ητοις ὑπελογίζετο μέχρι τούδε εἰς τὸν μέσον

“ΟΛΥΜΠΟΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
I. K. ARVANITIDΗΣ & ΣΙΑ

ΑΘΗΝΑΙ
ΓΙΑΝ ΣΜΑΤΣ, 4
ΤΗΛΕΦ. 30.078 - 27.541

ΤΙΕΡΙΑΙΕΥΣ
ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 41
ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

Ἐκδόσεις: 'Αεροπορικῶν Σιδηροδρομικῶν καὶ 'Ατμοπλοϊκῶν Εισιτηρίων.

Αποστολαὶ πληρωμάτων—Ναυτικαὶ Ἐργασίαι
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΟΛΥΜΠΟΥΡΣ"

δρον τῶν τιμῶν μακροχρονίου ναυλώσεως, ὑπολογίζεται ἥδη εἰς τὸν μέσον δρον τῶν τιμῶν πάσης ναυλώσεως.

Διὰ τὸ «σκάφος γενικού σκοπού» ὁ ὑπολογισμὸς κατὰ τὴν Ιην^η Ιουλίου ἥδη πλέον 9.5 % τῆς κλίμακος ὑπὲρ ἀριθ. 3, διὰ δὲ τὸ «μέγα σκάφος» μετὸν 4.3 % τῆς κλίμακος ἥδη ἀριθ. 3. Δύναται διὰ τῶν ναύλων, ὑπὸ τὸ δόπιον διακινεῖται τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ παγκοσμίου πετρελαίου. Τὴν Ιην^η Απριλίου, ὁ καθ' ἔκαστον καὶ ὁ γενικὸς ὑπολογισμὸς ἥδη πλέον 11.6 % τῆς κλίμακος ἥδη ἀριθ. 3. Δύναται διὰ τῶν τιμῶν μακροχρονίου ναυλώσεως, ὑπολογίζεται ἥδη εἰς τὸν μέσον δρον τῶν τιμῶν πάσης ναυλώσεως.

ΑΙ ΤΙΜΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Ἡ προσφορὰ πολεμικῆς ναυπηγήσεως φορτηγῶν σκαφῶν ἀθρόα σημειούται. Αἱ περισσότεραι ἀναφέρονται διὰ σκάφη πρὸς διάλυσιν, αἱ τιμαὶ τῶν ὅπιον εἰνει σταθεραί, λόγω τῆς συνεχίζομένης ζητήσεως ἀπὸ διαστάτας τῆς "Απω Ανατολῆς. Σκάφος τύπου «Οσεαν», μὲ παράδοσιν Νοέμβριον εἰς Χόγκ-Κόγκ συνεφωνήθη ἀντὶ 71.000 λιρῶν. Σκάφος τύπου «Φόρτ» ἐπωλήθη πρὸ πετρελαίου. Τὴν Ιην^η Απριλίου, ὁ καθ' ἔκαστον καὶ ὁ γενικὸς ὑπολογισμὸς ἥδη πλέον 11.6 % τῆς κλίμακος ἥδη ἀριθ. 3. Δύναται διὰ τῶν τιμῶν μακροχρονίου ναυλώσεως, ὑπολογίζεται ἥδη εἰς τὸν μέσον δρον τῶν τιμῶν πάσης ναυλώσεως.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

Ἐκ Βορείου Αμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΑΝΝΙΤΣΑ» (πανομ.) ἀπὸ Χάρηπον ρόδι 9500 τ. γαιανθράκων διὰ Ριον^η Ιαν^ηρίου δόλλ. 5.25, μὲ 900 τ. ἐκφόρτων 60 σέντες, φόρτωσις 5-27 Αύγουστου. «ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» (πανομ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διὰ δυτικής ἀκτῆς Ινδίου 60 —, ἔα δι^η δυτικολικήν ἀκτῆς Ινδίου 42^η, ὄφιοι διὰ δύο λιμένας τῆς ίδιας ἀκτῆς 2^η δέξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5-25 Αύγουστου.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων διὰ δυτικής Ιαν^ηρίου, ἔα δι^η δύο λιμένες Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δόλλ. 8, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ» (εχ^η Καπετανίου Γέρελος) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.000 τ. γεννημάτων, ἀλεύρων καὶ σόγια δι^η Αμέρερσαν — Αμερικούς ρέιντζ δόλλ. 4.55, ὄφιοι δι^η Αμέρερσαν — Ρότερνταμ, ἔα Αμερικούς ρέιντζ 4.30, ἔα 3000 τ. κριθῆ 25 σέντες φόρτωσις, φόρτωσις 3000 τ. βρώμην 50 σέντες ἔπι πλέον μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 17-25 Ιουλίου.

«ΑΠΕΞ» (λιβερ.) ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ 9400 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. πόδ. διαδέματα) διὰ δυτικής Ιαν^ηρίου, κατ' ἀποκοπή δολλάρια 58.000 φίο, φόρτωσις Ιουλίου. «ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9000 τ. γεννημάτων δόλλ. 8, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΑ II» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9500 τ. παλαιοσιδήρων (485.000 κ. π. διὰ δέματα) κατ' ἀποκοπή δολλάρια 102.500 φίο, δι^η ένα λιμένα Ιαν^ηρίας, φόρτωσις 27-30 Ιουλίου.

«ΟΛΓΑ» ἀπὸ Τσαρτάριτσα 9500 τ. γεννημάτων δι^η Αμέρερσαν-Ρότερνταμ ἔα Αμερικούς δολλ. 4.50 ἔα λιμένα 4.75 δι^η δύο λιμένες ἐκφορτωτικῶν, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 Ιουλίου-15 Αύγουστου.

«ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 19.500 τ. γεννημάτων, ἀλεύρων καὶ σόγια (τρία συνεχῆ ταξίδια) δι^η Αμέρερσαν-Αμερικούρων ρέιντζ δόλλ. 4.50 τὸ πρώτον ταξίδιον καὶ 4.75 τὸ δεύτερον καὶ τρίτον, ὄφιον δι^η Αλεπούτων, Φιλοδέλφειαν ἡ Νόρδολ 50 σέντες ἐπὶ Ελαττον, ἔα φόρτωσιν, φόρτωσις 27-30 Ιουλίου.

«ΑΠΟΡΙΕΥΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 10.000 τ. γεννημάτων δι^η ένα λιμένα τῶν Καναρίων νήσων δόλ. 4.75, ὄφιον δι^η λιμένας 25 σέντες έπι Ελαττον, ἔα φόρτωσιν 4-15 Ιουλίου.

«ΣΥΝΟΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ» (εχ^η Θεομάννων) ἀπὸ Χάρηπον ρόδι 13.000 τ. γαιανθράκων δι^η ένα ιστωνικόν λιμένα δολ. 7.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1-15 Αύγουστου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΗΦΟ» (λιβερ.) ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Ατλαντικού (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9600 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ δυτικής Ιαν^ηρίου

“ΠΗΓΑΣΟΣ,,

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΤΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΤΗΛΕΦ. 471.690 & 471.763

ΤΗΛ. ΔΙΕΤΟ.: "ΝΑΥΠΗΓΑΣΟΣ,, ΠΕΙΡΑΙΑ

MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc.
BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES
SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE
LONDON AGENTS: JAMES A. MCLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.

λίαν, κατ' ἀποκοπή δολ. 56.000, όφιον δι' "Αδριατική δολ. 62.000, φίο, φόρτωσις 12—25 Αύγουστου.

«ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ» ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 9750—11.900 τ. γεννημάτων, ὀλέυρον καὶ σόγια δι' "Αμέρεσαν—Ρόττερνταμ ἡ "Αμστερνταμ δολ. 4.25, μὲ 3000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, όφιον διὰ Τεργέστην δολ. 5.25, μὲ 2000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, όφιον κριθήν 25 σέντες ἐπὶ πλέον, φόρτωσις 27 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ» (λιβ. δεξ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 31.000 τ. γεννημάτων διὰ Ρόττερνταμ ἡ "Αμστερνταμ, κατ' ἀποκοπή δολ. 100.000 φίο, όφιον δι' "Αμέρεσαν δολ. 102.000 φίο, ἐὰν δι' "Αμέρεσαν—Αμβούργον ρεῖντζ δολ. 105.000 φίο, όφιον ἀπό δύο λιμένας φορτώσεως δολ. 5000 ἔξτρα, ἐὰν διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως δολ. 4.000 ἐπὶ πλέον (δύν συγχρή ταξιδίου), ἐναρξής 5—17 Σεπτέμβριος.

«ΜΑΡΑΛΙ» (δεξαμ.) ἀπό Νέαν 'Ορλέανης 31.115 τ. γεννημάτων δι' "Αμέρεσαν ἡ Ρόττερνταμ, κατ' ἀποκοπή δολ. 100.000 φίο, φόρτωσις 20—30 'Ιουλίου.

«ΗΛΙΑΣ» (λιβερ.) ἀπό Πόρτα "Εβεργκλαντ 9500 τ. παλαιοσιδήρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) διὰ Ναυγκάσκι—Μουράραν ρεῖντζ, κατ' ἀποκοπή δολ. 102.500 φίο, φόρτωσις 1—10 Αύγουστου.

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ» (λιβερ.) ἀπό ἔνα ἀμερικανικὸν λιμένας Κόλπου (ἔξιρεσί Νέας 'Ορλέανης καὶ Μπατόν Ρούζ) 13.000 τ. γεννημάτων ἡ ἀλεύρων δι' ἔνα λιμένα Πολωνίας δολ. 4.75, ὄφιον κριθήν δολ. 5, μὲ 1300 μετρικοὺς τόνους ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 20—30 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τῆς ἑτ. Χαϊδρῆ) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 τόν. γεννημάτων, ὀλέυρον καὶ σόγια δι' "Αμέρεσαν—Ρόττερνταμ ἡ "Αμστερνταμ δολ. 4.25, μὲ 3000 τόνους ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 28 'Ιουλίου—15 Αύγουστου.

«ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ» (λιβερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιο—Μόζι ρεῖντζ δολ. 8 ἕνα λιμένας ἐκφορτώσεως ἡ 8.25 διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως, φόρτωσις 27 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

«ΡΥΘΜΟΣ» (λιβερ.) ἀπό Χάμπτον ρόδες 14.000 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον 'Ιανθί—ροδ. 5.25, μὲ 900 τ. ἐκφόρτων 60 σέντες, φόρτωσις 27 'Ιουλίου—10 Αύγουστου.

Ἐκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΘΑΡΡΟΣ» (λιβερ.) ἀπό Βόρειον Εἰρηνικὸν 14.500 τ. κριθῆς διὰ Πολωνίαν δολ. 6.60, όφιον διὰ φόρτωσιν ἡ Στόκον — "Αγιον Φραγκίσκον δολ. 7, μὲ 1300 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 10—20 'Ιουλίου.

«ΕΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΙ-ΟΝΗΡ» ἀπό Βόρειον Εἰρηνικὸν 13.000 τ. κριθῆς διὰ Πολωνίαν δολ. 6.75, μὲ 1300 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 5—20 Αύγουστου.

«ΕΠΑΣΙΦΙΚ ΕΞΠΛΟΡΕΡ» (λιβερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Βόρειον Εἰρηνικὸν 9000 τ. κριθῆς διὰ Πολωνίαν δολ. 6.75, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 17—25 'Ιουλίου.

«ΕΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» ἀπό Βρετανικὴν Κολορδίαν ἡ Βόρειον Εἰρηνικὸν 13.500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα ισπανικὸν λιμένα δολ. 4.50, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 14—24 'Ιουλίου.

«Α-Ι-ΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) ἀπό Βρετανικὴν Κολορδίαν ἡ Βόρειον Εἰρηνικὸν 13.500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα ισπανικὸν λιμένα δολ. 4.30, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 10—31 Αύγουστου.

«ΕΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩΝ» ἀπό Βρετανικὴν Κολορδίαν ἡ ομερικανικὸς λιμένας Βορείου Εἰρηνικοῦ 12.000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένας ἀνατολικῆς ἀκτῆς "Ινδιάν 50"—, όφιον διὰ δυτικήν ἀκτῆν "Ινδιάν 52" δε, ἐὰν διὰ δύο λιμένας τῆς ίδιας ἀκτῆς 2) 6 ἔξτρα, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15—25 Αύγουστου.

«ΚΑΙΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβερ.) ἀπό Βρετανικὴν Κολορδίαν 9500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα ισπανικὸν λιμένα δολ. 4.25, όφιον κριθῆς δολ. 4.45, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15—30 'Ιουλίου.

Ἐκ Νοτίου Αμερικῆς

«ΓΕΡΟΝΤΑΣ» (πανομ.) ἀπό Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Πολωνίαν δολ. 6.75, μὲ 1300 μετρικοὺς τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15 Σεπτεμβρίου—6 Οκτωβρίου.

«ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ» (λιβερ.) ἀπό ἀμερικανικούς λιμένας Βορείου Εἰρηνικοῦ 14.000 τ. κριθῆς διὰ Πολωνίαν δολ. 6.75, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 20—30 'Ιουλίου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ» (λιβερ.) ἀπό Βόρειον Εἰρηνικὸν 13.500 τ. γεννημάτων διὰ Πολωνίαν δολ. 6.75, μὲ 1300 μετρικούς τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 15 Σεπτεμβρίου—6 Οκτωβρίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» (πανομ.) ἀπό Σάντος 9500 τ. ζαχάρεως διὰ Κεϋλάνην 63(2) φίο, μὲ 700 τ. φόρτωσις καὶ 750 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1—30 Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἀδ. Γουλανδρῆ) ἀπό Ρίμερ Πλέιτ 10.000 τ. γεννημάτων δι' Ισπανίαν 6916, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ» ἀπό Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 9800 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Πολωνίαν 48)—, μὲ 3) — φόρτωσις καὶ 3) — ἐκφόρτωσιν καὶ μὲ 2000 τ. ἐκφόρτωσιν εἰς Γεννιάν—Δάνιστιγκ ἡ 1300 τ. εἰς Σεπτεμβρίου, φόρτωσις 20 Αύγουστου — 20 Σεπτεμβρίου.

Ἐξ Αγγλίας — Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἀδ. Γουλανδρῆ) ἀπό Δάνιστιγκ—Γεννιάν 10.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μπουνένσις "Αὔρες ἡ Λά Πλάταν 38)—, ἐὰν Ιμπίκουν ἡ Βίλλαν Κοντιτούσιον 1) 6 ἔξτρα, φόρτη, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν 3)—, φόρτωσις 15—26 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐλληνικὸν) ἀπό Δάνιστιγκ—Γεννιάν 5500 τ. γαιανθράκων διὰ Πειραιῶν 33)— φίο, φόρτωσις 10 Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ ἀπό Αμέρεσαν 10.000 τ. λιπασμάτων δι' "Ελλάδα 33)— φίο, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἔξι 'Αμβούργου 12.400 ἔως 12.600 τ. χυτοσιδήρου δι' ἔνα λιμένα μετοξιν Κόπτης-Γιοκοχάμας ρεῖντζ δολ. 7.40, φίο καὶ στόουεντ, μὲ 1200 τ. φόρτωσιν καὶ 1500 τ. ἴκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 'Ιουλίου—5 Αύγουστου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ» ἀπό Τύνιδα 1700 τ. γεννικοῦ φόρτου διὰ Κοπεγχάγην 80)—, ὥμεος φόρτωσις.

«ΟΛΓΑ» ἀπό Κοζαμπλάγκαν 1300 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γιουγκοσλαβίαν 37(6) φίο, μὲ 450 τ. φόρτωσιν καὶ 450 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10 Ιουλίου.

«ΦΛΩΡΑ Α.» ἀπό "Ιταν 1350 τ. μεταλλεύματος διὰ Λίμανα (τιμὴ δέν ανεκοινώθη), φόρτωσις 10 Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπό Βαρκελώνην 9000 τ. λιπασμάτων εἰς σάκκους δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 7.82, φόρτωσις 10 Ιουλίου.

«ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» (Αιδηψον) ἀπό Σούσα 2500 τ. κριθῆς διὰ Βηρυττόν 26)— καὶ Λατάκια 38)—, ὥμεος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπό Χαϊφαν 1500 τ. φωσφάτων διὰ Κωνσταντζαν δολ. 2.20, ὥμεος φόρτωσις.

«ΑΣΗΜΙΝΑ» ἀπό Χαϊφαν 1500 τ. φωσφάτων διὰ Κωνσταντζαν δολ. 2.20, φόρτωσις τελί 'Ιουλίου.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Τουρκίας

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.» ἀπό Νοδορωσίσκην 2.200 κ. μ. ξυλείας διὰ τρεῖς λιμένας Ελλάδος δολ. 3.50 τό κ. μ., ὥμεος φόρτωσις.

«ΠΟΛΑ» ἀπό Το Γαλάται 1300 κ. μ. ξυλείας διὰ Καβάλλαν καὶ Θεσσαλονίκην δολ. 2.75, ὥμεος φόρτωσις.

«ΑΡΜΑΤΙΑ» ἀπό Νοδορωσίσκην 1000 κ. μ. ξυλείας διὰ δύο ἐλληνικούς λιμένας δολ. 3.50 τό κ. μ., ὥμεος φόρτωσις.

Ἐξ Αυστρολίας Ἰνδιῶν καὶ Απωλ. Ανατολής

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.» ἀπό Μαρμαρακάδα 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματος διὰ Ρόττερνταμ ἡ "Ερμός 49"—, μὲ 800 τόν. φόρτωσιν 2) 6 καὶ 2.000 τόν. ἐκφόρτωσιν 2) 6, φόρτωσις 10 Ιουλίου.

«ΜΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ» ἀπό Μαρμαρακάδα 9500 τ. διά τον οποίον δι' ἔνα λιμένα Κεϋλάνης 30)— φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 24 Ιουλίου—20 Αύγουστου.

«ΜΑΤΡΟΣΟ Ζ.» ἀπό Μαρμαρίκων 11.600 τ. ζαχάρεως χύμα διὰ Λονδίνου—Λιδερπούλ 58)—, όφιον δι' "Αμέρεσαν—Ρόττερνταμ ἡ "Αμστερνταμ 52) 6, μὲ 1000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 8—31 Αύγουστου.

«ΤΟΥΛΑ Δ.» λιδερπούλ (εχ "Μαργκών") ἀπό Μπούρμαν 94(1) τόν. δρύζης εἰς σάκκους δι' ἔνα λιμένας Κεϋλάνης 30)— ἔνα λιμένας όφιον ἀπό δύο λιμένας φορτώσεως 2) 3 ἔξτρα καὶ διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 2) 2 ἔπι τέλον, φίο καὶ στόουεντ, μὲ 600 τόνους φόρτωσιν καὶ 600 τόνους ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 'Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» ἀπό Μαρμαρίκων 9000 ἔως 9450 τ. ζαχάρεως χύμα διὰ Σαιν Τζών (Νιού Μπρόουνσιν) 63) 9, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν, κάντσελλο 19 Σεπτεμβρίου.

«ΤΡΙΝΙΤΥ» (λιβερ.) ἀπό Ντάρμπατ 14.500 τ. χυτοσιδήρου δι' Οζάκαν ή Γυνοκάχαν 49) 6 ἔνα λιμένας η 51) 3 διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως, φίο καὶ στόουεντ, 1έ 800 τόν. φόρτωσιν καὶ 1250 τόν. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15 Αύγουστου—15 Σεπτεμβρίου.

«ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ» (λιβερ.) ἀπό Μαρμαράκαδα 8500 τ. σιδηρομεταλλεύματων διὰ Ρόττερνταμ 44)— φίο, μὲ 700 τόν. φόρτωσιν καὶ 2500 τόνους ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15 Αύγουστου.

«ΕΒΟΡΙ» ἀπό Μαρμαράκαδα 9500—10.000 τόν. ζαχάρεως χύμα διὰ Λονδίνου, Λιδερπούλ, Γκρήνοκ, Ειδονγάριου ή Χούλλ 58)—, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν, όφιον δι' "Αμέρεσαν—Ρόττερνταμ 52)—, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 21 Σεπτεμβρίου—31 Οκτωβρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἀπό Σίδνευ (Άυστραλίας) 13.200 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιος-Ναγκασάκι ρεῖντζ 35)—, όφιον ἀπό Νιούκαστλ Νιούς μὲ συμπλήρωσιν εἰς Σίδνευ, ἔτι διά την τιμή, 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 1—Αύγουστου—25 Αύγουστου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΙΓΓΛΕΣΗΣ» ἀπό Μπούρμαν 9500 τ. δρύζης δι' ἔνα ρωσικὸν λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 58) 6, όφιον ἀπό δύο λιμένας φορτώσεως 1) 6 έξτρα, φίο καὶ στόουεντ, μὲ 600 τόνους φόρτωσιν καὶ 1000 τόνους ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 15 — 2 'Ιουλίου.

Ἐκ παντοίων ὅλων ἀγροῶν

«ΜΠΑΖΙΑ ΙΙ» (λιβερ.) ἀπό Εντενεύ (Άυστραλίας) 9600 τ. ζαχάρεως δι' δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κούβας 9600 τ. ζαχάρεως δι' δύο λιμένας μεταξύ Τόκιο—Μόζι ρεῖντζ 64) 3, μὲ διόν τῶν ναυτωνίας διά φόρτωσιν Σάντο Ντομίριο εἰς τὴν ίδιαν τιμήν, όφιον διὰ δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 1) 9 έξτρα, φίο καὶ στόουεντ, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 9—20 'Ιουλίου.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ» ἀπό Ντάρμπατ 12.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος δι' ἔνα ισπανικὸν λιμένα 49) 6 φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 1 Σεπτεμβρίου — 30 Σεπτεμβρίου.

«ΒΑΛΙΑΝΤ ΝΙΚΗ» (λιβερ. δεξαμ.) ἀπό Μεγάλας Λίμνας 9500 τ. γεννημάτων δι' "Αμέρεσαν ή Ρόττερνταμ δολ. 9.60, όφιον δι' "Αμέρεσαν—Αμβούργον 9.85, όφιον κριθήν 25 σέντες ἐπὶ πλέον, φίον διὰ δύο λιμένας φορτώσεως 1) 9 έξτρα, φίο καὶ στόουεντ, μὲ 1000 τόν. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικών, φόρτωσις 17 Αύγουστου.

«ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ» (λιβερ.) ἀπό Κόμη Μπαΐη 9000 τ. δημοσιογραφικοῦ χάρτου διὰ Νέας Υόρκης θελλάριος 4.50, φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 13 'Ιουλίου — 17 'Ιουλίου.

«ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ» ἀπό Τάμπον 13.000 τ. φωσφάτων δι' ἔνα λιμένα μεταξύ Τόκιο—Μόζι ρεῖντζ δολ. 7, όφιον δι' ἔτερον λιμένας ἐκφορτώσεως 7.25, φίο, μὲ 1000 τ.

ATLANTIC BANK OF NEW YORK Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

προσφέρει διάς τὰς Τραπεζητικάς της εὐκολίας δι' ἐμβάσιματα, πιστωτικάς ἐπιστολάς, ἐγγυήσεις, δάνεια, καταθέσεις κλπ.

MAIN OFFICE

960 Avenue of the Americas
st. 35th Street, NEW YORK-1
Telephone: Oxford 5-5400

BRANCH OFFICE

139 William Street
NEW YORK 38 N.Y.
Rector 2-0900

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. «Επόλικα»	43	7314	άργει 'Ελευσίνα όπό 3 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δεξ.)		έτ. «Κάρυκα 'Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Λάς Πύλμας 30 'Ιουν. δι' 'Αργεντινήν
ΑΓΓΛΙΑ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	άνεχ. Πειραιά 29 'Ιουν. διά Λονδίνον
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ		Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα όπό 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 29 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. «Λώρδω»	55	8450	έφθ. Χακοδάπτην 16 'Ιουν. διά Ναχόντκα
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ		Εύγενια I. Χανδρῆ	18	2974	έφθ. Χόγκ Κόρκ 15 'Ιουν. (ΔΙΑΛΥΕΤΑΙ)
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)		έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει 'Αμπελάκι όπό 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Υιοι Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα όπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & 'Αδ. Χατζηπαπάτερας	43	7231	άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Λιθέρπουλ 10 'Ιουλ. δι' 'Ειδονυάσουθ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικολέρης Παπάζογλου	27	1887	εις Πειραιά όπό 9 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		όδ. Τσουρινάκη	22	988	εις Χάιφαν 18 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλήθε Παναράν 30 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ακουαμαρίν»	44	7214	έφθ. Τάρπην 24 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Γαλάταιν 9 'Ιουλ.
ΑΓΚΥΡΑ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κυνούσουραν όπό 18 Φεβρ. 1958
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάππαπο»	24	3658	εις Κολόμπο όπό 23 Μαΐου
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Σέλομαρ»	59	10308	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑ		έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. Νεάπολιν 8 'Ιουλ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΑΘΗΝΑΙ		'Ελλ. Γραμμή Ν.'Αμερ.	53	3575	άνεχ. Σεβίλλην 7 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΑΘΩΣ		έτ. «Άλιξις»	29	3958	έφθ. Ντοθερ 10 'Ιουλ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)		έτ. «Ρέα»	31	8879	εις Βορμαίν 4 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. «Φιλιόρι»	44	7125	άργει Γάνδιν όπό 6 'Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ Ά.Ι.ΛΑΝΤ		έτ. «Ακουιλά»	57	8184	διπλήθε Πορτ Σαϊδ 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ		έτ. «Πασίφικη	56	8835	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 9 'Ιουλ. διά Νόρφολκ
ΑΚΤΗ		«Αδ. Λιθανού Α. Ε.»	44	7176	άργει Μπρούζες όπό 27 'Ιουλ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		έτ. «Φιντέλιτη»	56	10482	έφθ. Τοκουγιάμα 4 'Ιουλ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Λάμψαρα»	42	7191	άνεχ. Ταρακόν όπό 3 'Ιουν. δι' Ήνωμένας Πολιτείας
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. «Άλεμάτη»	59	9720	άνεχ. Χακοδάπτην όπό 6 'Ιουν. διά Ναχόντκα
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		όδ. Τσουρινάκη	20	1112	εις μεταφοράς Στρατωνίου-Λαυρίου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		Στρατηπ. Ανδρεάδης	44	7207	άργει 'Ελευσίνα όπό 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Ναιτζίουν»	42	7181	εις Πειραιά όπό 14 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	έφθ. Αγίου Φραγκισκούν 17 'Ιουν.
ΑΛΙΚΗ		«Αδ. Ιθανού Α. Ε.»	43	7194	άργει Μπρούζες όπό 26 'Ιουλ. 1958
ΑΛΚΥΩΝΙΣ		έτ. «Χερκολίδινα»	44	7365	διπλήθε Κινύ πολίν 1 'Ιουλ. διά Βάρναν
ΑΜΟΙΘΕΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	44	7207	διπλήθε Φλωσιγκ 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ		έτ. «Κόσμαρ»	44	7359	άνεχ. Μπουένος 'Αυρες 3 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΑΝΑΣ		έτ. «Αναξ»	55	8332	άνεχ. Βαγκούθερ όπό 2 'Ιουν. διά Ναχόντκα
ΑΝΑΣ. ΠΑΤΕΡΑΣ		Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ όπό 14 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΟΡΑ		έτ. «Μπιενθενίντο»	45	7282	έφθ. 'Ειδονυάσουθ 7 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Πλανκρίστο»	37	5683	όργει 'Ελευσίνα όπό 26 'Ιουλ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.		έτ. «Ηρακλής»	19	1320	εις Πειραιά όπό 16 'Απρ.
ΑΝΟΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. «Ν. Μιχαλού»	33	2362	άνεχ. Τζιμπούτι όπό 27 Μαΐου διά Κουβέιτ
ΑΝΙΑ		έτ. «Γιούκον»	44	7176	άργει Μπρούζες όπό 11 'Ιουλ. 1958
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.		έτ. «Αννίτασ»	44	7165	άνεχ. Πικοκούμαν 4 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνονους»	57	11976	διπλήθε Σουέζ 7 'Ιουλ. διά Περικόν Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)		έτ. «Κοριάνων»	57	12443	άργει Αίδι
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)		έτ. «Μαρεσλόζ»	59	24716	άργει Βρέιπιν όπό 6 'Ιουν. 1958
ΑΝΤΩΝΗΣ		Λαιμός & Πατέρας	43	7176	άργει 'Ελευσίνα όπό 27 Δεκ. 1957
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		όδ. Κυρτάτα	29	6022	εις Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΞΙΟΣ		Α. Δημάδης - Δ. Γκιούλη	43	7253	έφθ. Φλωσιγκ 6 'Ιουλ. (ύπο συμπλήρωσιν)
ΑΡΓΩ - ΑΑΤΙΣ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντη»	59	10100	άνεχ. Ήδακαν 2 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΑΡΓΩ ΑΦΑΙΑ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντη»	59	10000	διπλήθεν Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντη»	58	10392	άνεχ. Λονδίνους 10 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντη»	58	10392	εις Ολλανδίαν, ύπο παραλαβήν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντη»	57	10376	άνεχ. Λός 'Αντζελες 28 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΓΩ-ΣΟΥΝΙΟΝ		έτ. «Σίππ. Ντεβελόπμεντη»	59	10100	εις Φλωσιγκ όπό 26 Φεβρ.
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ		έτ. «Λιθανός» Α. Ε.	41	7460	διπλήθε Παναράν 22 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Κανόπους»	57	11897	άργει Ελευσίνα όπό 15 Σεπτ. 1958
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)		Φρίσος Θεοδωρίδης	37	4636	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 2 'Ιουλ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ		«Γκρή Λάιν»	31	20256	διπλήθεν Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Μπέλφαστ
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)		έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	άνεχ. Λονδίνους 10 'Ιουλ. διά Πολυνίαν
ΑΡΜΑΙΑ		έτ. «Αστρα»	45	7273	άνεχ. Λός 'Αντζελες 14 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΜΑΡ		Δ. Εύθυμιον κλπ.	24	2740	έφθ. Σινκαπούρην ρόδς όπό 7 'Ιουν.
ΑΡΜΟΝΙΑ		έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Βαλτιμόρων όπό 26 'Απρ. 1958
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. «Ασημ. Γκούμα	39	1007	διπλήθε Κινύ πολίν 3 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΣΗΜΙΝΑ		«Εκτώρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Κόμπε 25 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΑΣΤΕΡΙΣ		Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	έφθ. Ιλσίο 4 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		έτ. «Αναξ»	58	9724	άργει Σαγκάν 13 'Ιουν.
ΑΤΛΑΣ		έτ. «Άλιξις»	21	3275	διπλήθε Ντόθερ 7 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΑΥΛΙΣ		έτ. «Ελίξη»	44	7176	άργει Ελευσίνα όιο 7 Μαΐου 1958
ΑΥΡΑ		έτ. «Άλμα»	36	5795	άνεχ. Σαλαδόρη 7 'Ιουλ. διά Πόρτο 'Ασεθέντο
ΑΧΑΙΟΣ		Έθν. Γραμμ. 'Ελλ.-'Αμερ.	27	21329	άνεχ. Πειραιά 12 'Ιουλ. διά Νεάπολιν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Ρας Τανούρα 12 'Ιουν. διά Καλιφόρνιαν
ΒΑΣΙΛΙΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)		«Ελληνική» Α. Ε.	46	2025	έφθ. Αλεξάνδρειαν 7 'Ιουλ. (διά Ρόττερνταμ)
ΒΕΛΓΙΟΝ		«Ελληνική» Α. Ε.	45	1892	άργει Κινύ πολίν 4 'Ιουλ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		«Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτημουθ όπό 5 Μαρτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		όδ. Κοντού	30	739	άργει Πειραιά
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	εις Ελευσίνα
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Αύγουστουν 10 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άργει Σάντρης όπό 11 Σεπτ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		N. Λαμπίρης	31	967	διπλήθε Σουέζ 5 'Ιουλ. δι' Ερυθράν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ		όδ. Γράτου	44	7176	άργει Κινύσουραν όπό 26 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. Σ. Γ. Έμπειρικός	21	5728	άργει Πέραμα απ' 7 'Ιουλ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ		όδ. Καθρέπτη - Π.Τούρλος	07	1317	άργει Πέραμα όπό 21 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)		έτ. Σίδεράτου	39	10061	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άργει Ελευσίνα όπό 22 Νοεμ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		έτ. Στρ. 'Ανδρεάδην	43	7176	άργει Ελευσίνα όπό 24 'Ιανουαρ. 1958
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ		Πολυυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	έφθ. Αρχάγγελον 2b 'Ιουν.
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ. «Μινταλάντικη»	43	7229	άνεχ. Μόντρεαλ δ 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝΑ Α' ΓΛΣ		έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8811	έφθ. Λοριαν 1 'Ιουλ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΓΝΤΕΡ		έτ. «Γουέστερν Τράσορπτ»	59	9268	άνεχ. Ναγκόνια 26 'Ιουν. διά Λός 'Αντζελες
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 4 'Ιουλ. διά Μέγαρα
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΤΑΝΣ (δ.)		έτ. Μπράντον»	58	24895	άνεχ. Μέγαρα 9 'Ιουλ. διά Περιον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)		έτ. «Οσεάνικη»	43	10195	έφθ. Νοθεωρούσκην 11 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)		έτ. «Γουόρλην Τάνκερς»	54	20991	διπλήθε Σουέζ 8 'Ιουλ. διά Περικόν Κόλπον
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		Π. Καλλιμανούπολου	44	7176	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουλ.
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		Γ. Ιατρού	43	593	άνεχ. Μάλταν 7 'Ιουλ. διά Τύνιδα
ΔΑΝΑΗ		Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	άνεχ. Τζεδάν 30 'Ιουν. διά Σουέζ
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ		έτ. «Αίδιλια»	59	9350	εις Γερμαν.αν, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ		Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	έφθ. Μόντρεαλ 9 'Ιουλ.
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ.		έτ. «Πάλμα»	44	7255	έφθ. Χάμπτον ρόδς 23 'Ιουν.
ΔΗΜ. ΗΓΓΛΕΣΗΣ		έτ. «Φρήντον»	18	5275	έφθ. Οζάκαν 4 'Ιουλ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ		Π. Α. Κυδωνίευς	26	4862	εις Πειραιά 30 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΟΣ		έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	εις Κολόμπο όπό 17 Μαΐου

ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		π. & Β. Πανταλών	43	7260	άργει Γένοβαν από 16 Απρ. 1958
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Φουρκέρο»	58	9087	όνεχ. Σαβδάνναν 2' Ιουν. διά Μαντράς
ΔΙΡΦΟΥΣ		έτ. «Δίρφυς»	43	7280	άργει Κυνόσουραν από 18 Σεπτ. 1958
ΔΥΝΑΜΙΣ		έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	έφθ. Μπουένος "Άυρες 6 Ιουλ.
ΔΩΡΟΘΕΑ		Mīx. Καραγώρης	25	3297	άνεχ. Τζιμπούτι 29 Ιουν. διά Μηδαραν
ΕΒΡΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εις Ρόττερνταμ από 14 Οκτ. (έπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Λ.		έτ. «Ελατράνσοπτρ»	56	10289	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Ιουν. διά Πουέρτο Όρντας
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	27	4164	έφθ. Ντουγκούν 29 Ιουν.
ΕΛΕΝΗ		όδ. Κουλουκουντή	38	5550	άργει Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ Δ.		«Άλκυών» Α. Ε.	44	7176	άνεχ. Σιόνευ 23 Ιουν. διά Κεϋλάνην
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Δ. Σταθατος & Σιά	43	7176	έφθ. Πόρτ ντε Μπούκ 7 Ιουλ.
ΕΛΕΥΣΙΣ		Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	εις Πειραιά από 30 Μαΐου (ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ)
ΕΛΙΖΑ		έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	άργει Πέραμα από 30 Μαΐου 1958
ΕΛΙΣΑΒΕΤ		όδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Πειραιά 11 Ιουλ.
ΕΛΛΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	άργει Καλάμας από 18 Ιαν. 1958
ΕΛΛΑΣ		Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άνεχ. Εμρεν 24 Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ		«Ελληνική» Α. Ε.	59	9400	έφθ. Πειραιά 2 Ιουλ.
ΕΛΛΗΜΙΝΑ		Εύτ. Γκούμας	22	1184	έψω. Τοπιγκούν 9 Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	57	7068	άνεχ. Κέρραμ Σάχρ 28 Ιουν. δι' Αμπατάν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	39	6281	έφθ. Πορτ Σουδάν 8 Ιουλ. (διά Βαλτιμόρην)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Νέαν Υόρκην 27 Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	έφθ. Καλκούτταν 28 Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ		«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	έφθ. Βαλτιμόρην 9 Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Βορμάν 7 Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Ντραμάρ 27 Ιουν.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Ήορμάν 9 Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		«Α. Ε. Ν. Ε.»	57	7063	εις Πειραιά από 27 Μαΐου (έπισκευαι)
ΕΛΛΗΝΙΣ		Π. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Πειραιά 10 Ιουλ.
ΕΛΠΙΣ		έτ. «Γκάλφο 'Αζούλ»	42	7058	άνεχ. Φοττερνταμ 24 Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΕΜΠΟΡΙΟΣ		«Επιδιυρος» Α. Ε.	43	7176	άργει Βαλτιμόρην από 10 Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		Νεγρεπ.-Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Χάρρον 18 Ιουν. διά Πενσακόλαν
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		έτ. «Σάμοος»	58	9585	διπλής Παναμάν 3 Ιουλ δι' Ιαπωνίαν
ΕΡΜΗΣ		έτ. «Σάμοος»	59	9650	διπλής Παναμάν 3 Ιουλ δι' Ατλαντικόν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2.69	άργει Πέραμα από 17 Αύγ. 1958
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ II		άδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	άνεχ. Όραν 7 Ιουλ. διά Σφάξ
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		«Ωκεανονπόρος» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Κόμπε 30 Ιουν. διά Λος Αντζελες
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)					
ΕΥΑΝΘΙΑ					
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ					
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ					
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)					
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ					
ΗΡΩΝ II.					
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ					
ΘΕΜΩΝΗ					
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ					
ΘΕΟΜΗΤΩΡ					
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ					
ΘΕΟΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)					
ΘΗΣΕΥΣ					
ΙΓΟΡ					
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξ.)					
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ					
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ					
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)					
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ					
ΚΑΔΙΟ Σ.					
ΚΑΘΑΡΙΟΤΙΣΣΑ					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ					
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ					
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ					
ΚΑΠΤΑΙΝ ΔΑΡΜΑΚΙΔΗΣ					
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ					
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ					
ΚΑΣΟΣ					
ΚΑΣΤΟΡ					
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)					
ΚΕΙ'Π ΩΡΑ					
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ					
ΚΕΧΡΕΑ					
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΟΙΣ					
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ					
ΚΡΗΤΗ					
ΚΟΝΙΣΤΡΑ					
ΚΟΡΑΛΙΑ III					
ΚΟΡΟΙΟΝ					
ΚΟΡΙΝΟΙΚ					
ΚΡΙΟΣ					
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ					
ΚΥΜΑ					
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)					
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ					
ΚΟΝΕΤΑΝΤΗΣ					
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ					
ΚΩΣΤΗΣ					
ΛΑΚΩΝΙΑ					
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ					
ΛΕΟΝΤΙΟΣ					
ΛΕΩΝΙΔΑΣ					
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ					
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ					
ΛΙΒΥΗ					
ΛΙΓΥΡΙΑ					
ΛΙΑΗ					
ΛΙΑΗ ΜΙΧΑΛΟΥ					
ΛΟΥΚΙΑ					
ΛΟΥΣΥ					
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ					
ΜΑΙΡΗ					
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ					
ΜΑΙΩΤΙΣ					
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ					
ΜΑΝΕΣ					
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ					
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ					
έτ. Μαρεμπρέσσα	44	7139	άργει Αμπελάκι από 20 Μαρτ. 1958		
«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	άνεχ. Μίρι 9 Ιουλ. διά Βουλγαρίαν		
άδ. Γράτου	44	7198	έφθ. Χάμπτον ρόδς 24 Ιουν.		
«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	άργει Τάραντα από 22 Μαΐου		
έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	άνεχ. Βίλλαν Κουνούπισσον 8 Ιουλ. διά Μπουένος "Άυρες		
όδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Πίεραμα από 29 Μαΐου 1958		
Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 16 Ιαν. 1958		
Μ. Νομικός	56	8429	άνεχ. Λόδι 18 Ιουν. διά Τόκιο		
Μ. Νομικός	58	11156	άνεχ. Λονδίνον 3 Ιουλ. διά Μόντρεαλ		
N. Κονδύλης	44	7244	άργει Ροζάριο 20 Ιουν.		
Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόσουραν από 22 Απρ.		
όδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	άνεχ. Βρέμην 8 Ιουλ. διά Νότ. Αμερικήν		
όδ. Κονδύλης	23	4693	άργει Ηλέραμ από 22 Οκτ.		
έτ. «Πόρτλαντ»	59	10300	άνεχ. Αστόρια 22 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν		
M. Εμπειρίκος	45	3805	έφθ. Λονδίνον 3 Ιουλ. διά Πάλμ Μπάτη		
έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	άργει Κύπρον 15 Ιουν. διά Πύργον		
«Αδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7244	άργει Κύπρον 15 Ιουν. διά Βαλτιμόρη		
«Τρανσόπετρόλ»	20	6416	άργει Κύπρον 15 Ιουν. διά Βαλτιμόρη		
έτ. «Αύρων»	56	9086	διπλής Κων. πολιν 9 Ιουλ. διά Ρουμανίαν		
όδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Κύπρον 15 Ιουν. διά Ρουμανίαν		
έτ. «Μιχαλινός»	45	7176	διπλής Κων. πολιν 14 Ιουν. διά Σεπτ. 1957		
όδ. Λώνς	56	8474	άργει Κύπρον 14 Ιουν. διά Σεπτ. 1957		
Άλεξτος - Δούκας	25	964	έφθ. Τζιμπούτι 27 Ιουν.		
Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	έφθ. Τριπολίν (Λιδόνα) 30 Ιουν.		
Θεόδ. Τεργιάδος	43	7176	άνεχ. Ερέμην 6 Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς		
Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άργει Κυνόσουραν από 27 Αύγ. 1957		
έτ. Καμπάνη	43	6766	άργει Ημετελάκι από 8 Οκτ.		
«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Ν. Υόρκην 2 Ιουλ. διά Πρόθιντενς		
'Ιω. Λάτοπης	24	1556	έφθ. Πειραιά 12 Ιουλ. διά Αμερικανίαν		
έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	άναμένεται Πειραιάς 15 Ιουλ.		
έτ. «Αργώ»	11	1459	εις Πειραιά από 17 Ιουν.		
έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	25	5225	άνεχ. Τζιμπούτι 3 Ιουλ. διά Μανλαν		
K. Δ. Δούκας	17	1875	εις Πειραιά 12 Ιουλ.		
έτ. «Μονρόβια»	57	74 8	άνεχ. Βαγκούθερ από 23 Μαΐου διά Ναχόντκα		
«Λιβανός» Α. Ε.	45	7281	άργει Βαγκούθερ από 19 Ιαν.		
έτ. «Παρένα»	21	1489	-Ιδε : «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ», ομηρία Λιβάνου		
έτ. «Δημητρά»	37	4839	έφθ. Ντολούθ 29 Ιουν.		
όδ. Συνοδινού	19	3858	άργει Αμπελάκι από 3 Δεκ. 1957		
Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λισσαδών από 4 Φεβρ. 1958		
N. Εύσταθου	55	8526	άνεχ. Χόγκ Κόγκ από 3 Ιουν. διά Πασούο		
Άδελφοι Ρούσου	27	1554	άργει Πειραιά από 5 Μαρτ. 1958		
Εύγ. I. Χανδρή	20	5401	άργει Ρετζίο από 14 Μαρτ. 1958		

ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)		έτ. «Χανδρῆς»	21	6703	άνεκ. Πειραιά 8 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΟΑ		έτ. «Μάρθα»	34	4162	διπλήθε θέσουντα 7 'Ιουλ. διά Δουκέργκην
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ		Γ. Μ. Κουλούκουντης	43	718/	άργει. Ρόττερνταμ από 6 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑ Κ.		έτ. «Σάμασκ»	56	6074	άνεκ. Νιού Ουεστμίνστερ 27 'Ιουν. διά Κορέαν
ΜΑΡΙΑ Λ.		έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	έφθ. Οζάκαν 5 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ		έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	άνεκ. Κιέλον 2 'Ιουλ. διά Δάντοιχ
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει. Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑΜ		(Ελευτρικός) Α. Ε.	44	7243	άργει. Σπαλατόρι από 23 'Απρ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ		έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	άργει. Έλευσίνα από 20 Σεπτ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ		'Ιω. Λάτσης	20	6493	άργει. Κυνόσουραν από 3 Φεβρ. 1958
ΜΑΡΙΓΩ		έτ. «Νεβάδα»	42	7147	έφθ. Καλαί 8 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)		Μάρκος Νομικός	54	11577	έφθ. Νοεμβριαίκον 8 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Νέπτουν»	59	8700	εἰς Τάραντα, υπό συμπληρωσιν
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ		έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	άργει. Ημπελάκι από 1 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΚΟΣ		έτ. «Εύναρπερ»	43	7033	έφθ. Χούλλα 8 'Ιουλ.
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)		έτ. «Μάρλι»	59	20340	άνεκ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουν. διά Κόλπον Μεζικού
ΜΑΡΙΝΗΣΣΑ		έτ. «Ουνίδερσαλ»	55	8961	διπλήθε Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ		έτ. «Μοτόρέρ»	59	9260	έφθ. Λίθερπουλ 8 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ		άδελφος. Κουλούκουντη	38	5500	άνεκ. Δυρράχιον 1 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ		έτ. «Μόνθια»	57	8906	άνεκ. Άντεν από 14 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	άνεκ. Τζιμπούτη από 3 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ		έτ. «Ρέδλιμα»	41	7194	διπλήθε λαμπουνάν 7 'Ιουλ. διά Τζακάρταν
ΜΑΤΡΟΖΟΣ		έτ. «Φονάν»	57	9168	διπλήθε Σουέζ 5 'Ιουλ. διά Βιζαγκαπατάμ
ΜΕΤΑΛΟΧΑΡΗ		Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουλ.
ΜΕΤΩΠ		Έκτω Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεκ. Λιθέρπουλ 13 'Ιουν. διά Τάμπαν
ΜΙΜΙΝΑ		έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	έφθ. Κερμέκ 8 'Ιουλ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ		έτ. «Εθμυράνια»	59	9960	έφθ. Ν. Όρλεάνην 16 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ		έτ. «Άδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άργει. Ντόρτρεχτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ		N. Εύσταθιον	44	7176	όργει. Ρίθερ Μπλακγουώτερ από 6 Μαρτ. 1958
ΜΙΕΝΤΙΤΑ		έτ. «Ελκέριερς»	44	7190	έφθ. Φόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ		Έλλην. Γραμ. Ν. 'Αμερ.	34	2709	έφθ. Βάρναν 9 'Ιουλ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)		Ο. Παπαδημητρίου	47	9957	όργει. Πέραμα από 4 Θερ.
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ		έτ. Φαφαλιού	57	9345	έφθ. Χοινικάγκ 14 'Ιουν.
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Λιμπρα»	58	13152	έφθ. Αμτερνταμ 23 'Ιουν.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ		έτ. Ντέλ Κάριμπι	43	7264	άργει. Ελατιμόδιν από 4 'Ιαν. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ		έτ. «Καρδάμιλα»	44	7247	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 3 'Ιουλ. διά Μπρεμερχάφεν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ		όδ. Γουλανδρή	22	16991	άργει. Έλευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΔΩΝ		έτ. «Εύγενια»	43	7264	
ΝΕΣΤΟΣ		«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7261	έφθ. Αμβούργον 4 'Ιουλ.
ΝΗΡΕΥΣ		'Ηλ. Ε. Χατζηλιας κλπ.	37	5205	άργει. Ζευμπρούγκε από 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ		Κ. Πατέρας & Σιά	43	7176	εἰς Πειραιά
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ		Ωμάςς «Επιφανιάδης	43	7176	άργει. Κυνόσουραν από 26 'Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ		δδ. Σιτινά	43	7244	άργει. Κυνόσουραν από 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΗΙ		έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε'	42	7203	άργει. Κέαν από 11 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	διπλήθε Ι σούλο Μπούκομ 8 'Ιουλ. δι' Αντεν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εφίλον»	58	6279	άνεκ. Χουντούν 7 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ		έτ. «Νιτζέαν»	30	7003	άργει. Πειραιά 10 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ		έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει. Ζάντρηκ από 16 Σεπτ. 1958
ΝΙΚΥ		έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άργει. Ζάντρηκ από 16 Σεπτ. 1958
ΝΙΟΒΗ		έτ. «Οσεανίκα»	42	7248	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ		έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	άνεκ. Αμβούργον 4 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ		έτ. «Πανακούσια»	58	10662	έφθ. Ερέμιν 8 'Ιουλ.
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ		έτ. Αντ. Παπαδάκης	59	10300	εἰς Γαλλίαν, υπό συμπληρωσιν
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)		έτ. «Πράιμ»	58	12139	άνεκ. Γκλάβεστων 4 'Ιουλ. διά Τεργεστην
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ		έτ. «Παράντα»	58	8630	άνεκ. Κόρραμ Σάχρ 1 'Ιουλ. διά Αμπαντάν
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ		έτ. «Μαρλάντα»	31	2794	άνεκ. Μασσάδαν 6 'Ιουλ. διά Καράτοι
ΝΤΕΤΑΓ		έτ. «Παναϊ-.Ευρόπιαν»	59	9030	έφθ. Λίθερπουλ 3 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ		έτ. «Τρανσοτεσάνικα»	54	8662	έφθ. Πάσον 1 'Ιουλ.
ΝΥΜΟΗ		έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άνεκ. Γένεβαν 9 'Ιουλ. διά Σάντος
ΟΦΩΝ		έτ. «Λα Πλάτα»	56	9217	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ		R. Δ. Μελαχρίνος	25	996	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΟΛΓΑ		Έμπορ. - Έφοπλιστική	44	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ.
ΟΛΓΑ		έτ. «Ελληνική»	56	2745	έφθ. Μποσάεν 6 'Ιουλ.
ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. «Εμρή»	12	2171	έφθ. Επιγλών, υπό συμπληρωσιν
ΟΜΟΝΟΙΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	έφθ. Πάσον 12 'Ιουλ.
ΟΜΟΝΟΙΑ II		όδ. Γράτουσ	59	2000	άνεκ. Φέντρον 7 'Ιουλ. διά Σάντος
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)		K. Γρατσος	45	7258	διπλήθε Φέντρον 7 'Ιουλ. διά Σάντος
ΟΝΤΡΥ		Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	έφθ. Ρόττερνταμ 6 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		Δ. Ψυχογούς	17	3703	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 8 'Ιουλ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	έφθ. Μποσάεν 6 'Ιουλ.
ΟΡΦΕΥΣ		A. Καραδίας	43	7176	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		έτ. «Ακρες»	57	10498	εἰς Εγλύων, υπό συμπληρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10244	διπλήθε Φέντρον 7 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		Δράκος - Χ. Πατέρας	43	7176	άργει. Βαλτιμόρων από 29 'Ιουν. 1958
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	διπλήθε Παναμάν 7 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλιδίζον»	57	10747	
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Εύπλοια»	45	7240	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Ηστερ Μεντιτέραν»	37	9968	έφθ. Οδοσάον 11 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Όραν 2 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙ		«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	άνεκ. Ούζαν 6 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		έτ. «Πασίφικ Κογκέρορ»	43	7176	άνεκ. Φριμάντλ 2 'Ιουλ. διά Μπέιρα
ΠΑΣΙΩΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ		έτ. «Θαλασσοπόρος»	57	10314	διπλήθε Παναμάν 1 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΤΕΡΟΝΗΣΟΣ		έτ. «Παλιζάντα»	44	7252	εἰς Σιεντάν από 12 Μαΐου (έπιοκευαί)
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άργει. Αμπελάκι από 26 Δεκ. 1957
ΠΕΡΣΕΥΣ		Μαρ. «Εμπειρίκος	45	3861	εἰς Αγγλίαν, υπό παραλαβήν
ΠΕΤΑΔΟΙ		Yioi Π. Γουλανδρή	44	6422	άργει. Κυνόσουραν από 11 Σεπτ. 1958
ΠΕΤΡΟΣ		Μάρκος Νομικός	42	7258	διπλήθε Παναμάν 6 'Ιουλ. διά Χουάσκο
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ		έτ. «Κανόνης»	57	10446	άργει. Πέραμα από 13 'Ιουλ. 1958
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. Γουλανδρή	43	7282	έφθ. Κόπε 6 'Ιουλ.
ΠΗΓΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεκ. Φορ Ούλλιαν (Όντ.) 3 'Ιουλ. δι' Αγγλίαν
ΠΙΝΔΟΣ (δεξ.)		έτ. «Τζένερα Θίνανς»	22	7053	άργει. Ήλευσίνα από 2 Μαΐου
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	άργει. Ήλευσίνα από 23 'Απρ. 1957
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορδίντο»	58	9603	άνεκ. Μόντρεαλ 26 'Ιουν.
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Ιμπάνιθ»	58	9603	διπλήθε Παναμάν 29 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΠΟΛΙ		έτ. «Πανομᾶς»	54	9188	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 24 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ		έτ. «Γκόμπαλς»	45	7159	άνεκ. Μόζι 25 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. «Ανδρεάδης	43	10193	άργει. Ήλευσίνα από 25 'Ιαν. 1958
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	διπλήθε Ούζαν 6 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΠΟΠΗ		έτ. «Αρπς»	43	7257	διπλήθε Χολτενάου 23 'Ιουν. διά Στεττίνον
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	άργει. Κυνόσουραν από 25 'Ιαν. 1958
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Τουέστ Αφρικά»	58	8414	άνεκ. Πόρτ Εθεργκλαντ 2 'Ιουλ. διά Πακιστάν
ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	άνεκ. Αγγλίαν 3 'Ιουλ. διά Δαντοιχ
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραθεντούρα»	30	4014	διπλήθε Ελεονόρ 5 'Ιουλ. διά Δαντοιχ
ΡΙΤΑ		έτ. «Μαριοτρέλλα»	43	7133	άργει. Γάνδων από 26 Μαρτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΣ		Yioi Σιγάλα	25	1412	άργει. Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	άργει. Γάνδων από 2 'Απρ. 1958
ΡΟΖΑ ΒΛΑΣΗ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεκ. Ερέμιν 8 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
		όδ. Βλάση	46	2159	άνεκ. Μπαγιόν 27 'Ιουν. διά Καλάμας

ΡΟΥΛΑ		έτ. «Μαρκονκουίστα»	24	6962	έφθ. Μίρι 7 'Ιουλ.
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Κεραμιές»	56	21081	διπλόθυ. Ντόβερ 6 'Ιουλ. διά Κων(πολιν)
ΕΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Πόρος Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Βαγκούρε β 'Ιουλ.
ΣΑΜΟΣ		γιοι Δ. 'Ιγγλέσον	43	7268	άνεχ. Κολεύμπια Ρίθερ 25 'Ιουν. δι' 'Ινδίας
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		γιών Σιγάλα	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 29 'Ιαν. 1958
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ		έτ. «Σάντα Ελένα»	19	2472	άργει Αμπελάκι από 20 Δεκ.
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Ιτέαν 5 'Ιουλ.
ΣΟΥΖ		'Ιω. Λάτσος	24	1564	άργει Κυνόσουραν από 14 'Οκτ.
ΣΟΥΖΑΝΝΑ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	έφθ. Πειραιά 12 'Ιουλ.
ΣΦΟΙΑ Τ.		Τουρινάκης	21	933	άργει Πειραιά 11 'Ιουλ.
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		'Ιω. Λάτσος	26	5648	άνεχ. Λός Αντζελες 2 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρέζ»	59	10200	άνεχ. Βαγκούρε 4 'Ιουλ. διά Κέπι Τάφου
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φόραλλον»	56	8789	έφθ. Νέαν Ορλέανη 29 'Ιουν.
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878	άργει Σύρον από 5 'Ιαν. 1958
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κασος»	44	7223	άργει Λιροστόλιον από 29 Σεπτ. 1958
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	εις Βέλγιον, υπό συμπλήρωσιν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		'Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957
ΤΑΝΑΓΣ		όδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ. 1958
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		'Ελλην. Μεσού. Γραμματι	40	7637	έφθ. Στετίνιον 7 'Ιουλ.
ΤΖΕΝΝΥ		Μιχ. Καραγιώργης	31	3991	άνεχ. Βορδάνη από 25 Μαΐου
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Μαριφόρτούνα»	43	7135	άργει Οσλο από 28 Μαρτ. 1958
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	έφθ. Βαρμόδα 28 'Ιουν.
ΤΟΥΡΚΙΑ		Εύγενία I. Χανδρή	43	10448	άργει Πέραμα από 22 Ήεβρ. 1958
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Τρανσπατοϊφίκ»	56	2745	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΤΡΙΤΩΝ		έτ. «Φιντέλιτου	57	10493	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΦΛΩΡΑ Α.		όδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		'Αθανασιάδης	36	1288	άνεχ. Νεαν Υόρκην 3 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άνεχ. Κουβέιτ 1 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου
ΦΡΑΓΚΙΣ		έτ. «Άμφιων»	57	9950	άνεχ. Λος Αντζελες 25 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΦΡΥ		Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	εις Πειραιά από 25 Σεπτ. 1957
ΦΡΥΓΙΑ		Καθρέπτης - Θουντης	07	1117	έφθ. Πειραιά 30 'Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Ελ-Μέζη»	38	1230	έφθ. Νέαν Ορλέανη από 3 Φεβρ. 1958
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ		έτ. «Φιντέλιτου	57	10493	έφθ. Στετίνιον 7 'Ιουλ.
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Ναϊτζίαν»	43	7176	άργει Ελευσίνα από 27 Μαΐου
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		«Κάσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΧΙΟΣ		«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛΑ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΧΛΟΗ (δεξ.)		έτ. «Παιονιρέζα Σίπηγκ»	53	8485	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 7 'Ιουλ. διά Γιουλίν
ΧΡΥΣΑΝΟΗ		έτ. «Μάγια»	54	15749	διπλήθε Κων(πολιν) πολιν 5 'Ιουλ. δι' Αύγουσταν
ΧΡΥΣΑΝΟΗ Π. (δεξ.)		έτ. «Σέντραλα»	43	7139	άργει Ηνιούπορτ από 13 'Ιαν. 1958
ΨΑΡΑ		Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	άργει Ελευσίνα από 20 'Ιαν.
		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1957

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιον.)		έτ. «Σάντα Αγγελίκα»	21	1173	εις Σουέζ, από 2 Μαΐου
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		έτ. «Γκρινθίλλα»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιόρτρικτη	43	7228	άνεχ. Λός Αντζελες 16 'Ιουν. διά Γιαβάταν
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	άνεχ. Ούμη Σαιδ 3 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238	άνεχ. Λός Αντζελες 29 'Ιουν. διά Νέαν Υόρκην
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτορες»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 9 'Ιουλ.
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ ΙV. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	άργει Φιλαδέλφειαν 26 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	έφθ. Πειραιά από 22 Ήεβρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθανόν)		έλληνικά συμφέροντα	21	1489	εις Πειραιά από 17 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαρόλαμπος»	09	2890	άργει Καλάμας από 3 Ήεβρ. 1957
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άνεχ. Ραγγούν 6 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομρος»	29	3725	άνεχ. Αρόπιταν 1 'Ιουλ. διά Αμμουδιάν Μπαίν
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριπαλπίκη»	53	13675	έφθ. Κολόμπο 7 'Ιουλ.
ΑΔΩΝΙΣ (δύδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδώνις»	14	2467	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 5 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Βοστώνην 25 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
АЗΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πλανοσέανικα»	42	7223	άργει Ντέρτουμπο ή από 5 'Ιουν.
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	έφθ. Κιουρασάο 7 'Ιουλ.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Αγιος Παῦλος»	44	7201	άνεχ. Γένοβαν 24 'Ιουν. διά Σούσα
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθανόν)	(N.A.T.)	έτ. «Σιγάλο»	20	1618	έφθ. Μπασσείν 6 'Ιουλ. δι' Αμβούργον από 2 Ήεβρ. 1958
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	έφθ. Ντακάρη 5 'Ιουλ. δι' Ελευσίνα από 26 Μαρτ.
ΑΘΕΝΕΣ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθενες»	44	7161	έφθ. Γένοβαν 1 'Ιουλ.
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)		έτ. «Πάμελα»	44	3061	άνεχ. Αθηναν 8 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΘΗΝΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)		έτ. «Ατλάντικη»	54	18784	άργει Ηλευσίνα από 26 Μαρτ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκια»	43	7267	έφθ. Πέραμα 1 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	άνεχ. Μελβούρνην 23 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΓΑΙΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	58	10020	διπλήθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Γκρεγκόριο»	43	7197	άργει Ν. Υόρκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άνεχ. Χαδάννων 7 'Ιουλ. διά Ν. Ορλέανην
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)		έτ. «Κονκόρδια»	42	7002	άνεχ. Σάντος 6 'Ιουλ. διά Πουέρτο Αφεβέντο
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΩΥΡ (λ.)		έτ. «Καρόνα»	43	7036	άργει Μπρούζες από 2 Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)		έτ. «Ινασουλάρ»	44	7058	έφθ. Μόντρεαλ 4 'Ιουλ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έτζε»	44	7240	εις Νιούπορτ από 8 Απρ.
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλ»	58	22129	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 9 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΑΚΟΥΑΓΜΕΙΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάντεντ Κρός»	57	12614	άνεχ. Πιουνάντεντ Λά Κρουζ 28 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάντεντ Κρός»	58	12623	άνεχ. Σάντος 22 'Ιουν. δι' Αμμουδιάν Μπαίν
ΑΚΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Κυνόσουραν από 9 'Ιαν. 1958
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άργει Πορτοφεράγιο από 18 'Απρ. 1958
ΑΚΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρον από 12 'Ιαν. 1958
ΑΚΤΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	διπλήθε Σάδερ Πόιντ 3 'Ιουλ. δι' Αμβούργον
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θάνας»	54	28738	διπλήθε Τρινιταντ 6 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΛΑΣΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτούρους»	43	6989	έφθ. Αλεξανδρέττα 24 'Ιουν.
ΑΛΕΞ (κοσταρ.)		έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	διπλήθε Σουέζ 24 'Ιουν. διά Μένα Σαούδ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπίριαν»	56	20926	άργει Πειραιά από 30 Αύγ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άνεχ. Ντάρμπιαν 6 'Ιουλ. διά Βάλθις Μπαίν
ΑΛΟΕΑ (λ.δ.)		έτ. «Βέγας»	59	24256	άργει Σιντάρα 8 'Ιουλ. δι' Αλεξανδρέττα 27 Μαΐου 1958
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονράδια»	53	7409	άνεχ. Ροζάριο 2 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
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 Ερέστον από 1ε Δεκ. 1957
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.)		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καμπος»	41	7401	έφθ. Σάντος 8 'Ιουλ. δι' Ισραήλ
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	άργει Σάλμουθ από 21 Δεκ. 1957
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		έτ. «Βιλλάλμπα»	43	7231	άργει Φιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου 1958
ΑΛΜΠΙΝΑ (παν.)		έτ. «Τοέστερ»	42	3304	άνεχ. Ροζάριο 2 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικα συμφέροντα	43	7162	άνεχ. Θρίβερς 5 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΑΛΝΤΕΡΕΣΟΤ (λιθ.)		έτ. «Τρανσατ. Φράγκτερ»	53	12897	άργει Αμπελάκι από 25 Σεπτ. 1958
ΑΛΤΑΙΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλντερεσοτ»	44	7243	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 'Ιουλ. διά Βενετίαν
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	50	10426	άργει Βρινδήσιον από 27 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	έφθ. Κάρδιφ από 6 'Οκτ. 1957
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	άργει Βαλτιμόρην από 12 'Απρ. 1958
ΑΜΑΡΥΛΛΑΣ		έτ. «Νίτεάρο»	11	3131	άνεχ. Μόσι 8 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201	άργει Βαλτιμόρην από 6 'Οκτ. 1957
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10578	άνεχ. Μόσι 8 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ
		έτ. «Άλτος Μάρες»	44	7164	άνεχ. Μόσι 8 'Ιουλ. διά Χόγκ Κόγκ

ΑΜΙΝ (λιθαν.)	έτ.	«Βάχαμπη»	25	3132	διήλθε Γιόρτ Σαιδ 29 'Ιουν. διά Μεσόγειον άργει Χάμπιπον Ρόδος από 15 Σεπτ. 1958
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	44	7258	διήλθε Σαιντ Ζάν 1 'Ιουλ. διά Κούδαν άργει Αμοτερτραν από 5 'Ιουλ. 1957
ΑΜΦΙΓΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτζάπουντ»	38	7949	έωθ. Τσέρλεστον 9 'Ιουλ.
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλενσιάνα»	31	7910	ένεχ. Μόντρεαλ 4 'Ιουλ. διά Μεγ. Λίμνας άργει Ζευμπρούκες από 19 Δεκ. 1957
ΑΝΑΣΣΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάγια»	43	7237	άνεχ. Ειατριμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα»	42	7999	άργει Κυνόσουραν από 4 Φεβρ. 1958 άνεχ. Ταλλάρι 5 'Ιουλ. διά Καλλάδο
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	42	7141	άργει Αμβούργον από 8 Δεκ. 1957 άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	56	13262	διήλθε Τρίνινταντ 1 'Ιουλ. διά Θιλαδέλφειαν άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άργει Κυνόσουραν από 4 Φεβρ. 1958 άνεχ. Ταλλάρι 5 'Ιουλ. διά Καλλάδο
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κρούζ»	29	4913	άργει Αμβούργον από 8 Δεκ. 1957 άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουλ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	57	11978	άνεχ. Ταλλάρι 5 'Ιουλ. διά Καλλάδο άργει Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουλ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7188	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18736	διήλθε Τρίνινταντ 1 'Ιουλ. διά Θιλαδέλφειαν άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8459	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουλ. διά Θιλαδέλφειαν άνεχ. Ν. Ύόρκην 3 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7136	άνεχ. Ν. Ύόρκην 3 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρος»	53	17845	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΤΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	57	10048	άνεχ. Ειατριμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΑΛΑΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	84.2	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	10048	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	10356	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΗΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	57	25183	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΘΩΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Τερόνυμο»	58	23607	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπάντο»	43	8390	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙΤΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσάνο»	56	24520	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεναδέντε»	56	23502	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΛΟΥΝΤ (π. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	40	8427	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8423	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	45	8557	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	41	7257	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΟΥΡΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	42	7010	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	10530	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7206	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΤΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7239	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	57	13909	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	58	13910	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8434	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	11623	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8466	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8462	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν	
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	45	7136	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΥΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8395	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8371	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΛΑΓΚΡΙΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8444	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	6725	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	22322	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάνταρε»	53	18713	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8443	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7197	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7242	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8465	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	10459	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιλα Κάστρο»	59	27462	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΙΝΤΕΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7224	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8394	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	7233	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	8453	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	44	7166	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρος»	54	17847	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕΙΛΤΕ (N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	45	7256	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν	
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο»	53	18735	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο»	57	25441	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	54	6112	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ A	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέκας»	45	7149	άργει Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άργει Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΙΤΣΑ A.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΟΥΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνν Νικόλαος»	36	5017	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΝΟΥΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνως»	08	1763	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαθόδι»	44	7259	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΙΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμι»	41	7061	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Ιουλ. διά Ιαπωνίαν
ΑΝΤΩΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	άνεχ. Βατιμόρπην 8 'Ιουλ. διά

ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάδιμπ Σῆ Τράνσοπ..» .	43	7137	άνεχ. Βαγκούβερ 4 'Ιουλ. διά θιλασέλφειαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ» ..	44	7283	διπλής Παναμάν 28 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σίερρα» ..	45	7198	άνεχ. Χούστον 27 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΑΡΧΙΜΗΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο» ..	44	7157	άργει Μπρούζες από 29 'Ιαν. 1958
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενέντη» ..	44	7161	άργει Ελευσίνα από 9 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ» ..	28	4809	άργει Γανδήν από 3 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ		έτ. «Σάν Γκαμπριέλ» ..	44	7176	άνεχ. Μοντεβίδεο 28 'Ιουν. διά Μαρακάϊμπο
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήραι» ..	53	13415	άργει Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ» ..	44	7230	άργει Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΟΝ		έτ. «Φάουργουντ» ..	42	7150	έφθ. Βαλτιμόρην 28 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ» ..	56	8560	άργει Κυνόδουραν από 3 Σεπτ. 1958
ΑΤΕΝΑΣ (παν.)		έτ. «Σαντιάγκο» ..	25	4853	άνεχ. Χαμπτον Ρόδς 4 'Ιουλ. διά Ν. Όρλεάνων
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» ..	54	11815	διπλής Παναμάν 6 'Ιουλ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς» ..	54	11307	εἰς Ισπανίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	59	20500	άνεχ. Χούστον 6 'Ιουλ. διά Μαρακάϊμπο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς» ..	58	20608	άνεχ. Χούστον 7 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΟΥ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	58	20451	άνεχ. Αντζελες 2 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	57	10087	διπλής Τζιμπούτι 7 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΙΤΟΡ (N.A.T.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	56	10093	διπλής Παναμάν 1 'Ιουλ. δι' Άλεξανδρειαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	56	10092	άνεχ. Φερντέιλ 3 'Ιουλ. διά Κόμπε
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	56	10091	άργει Σπετζίαν από 16 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	56	10758	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	43	7176	άργει Ελευσίνα από 16 Φεβρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολόουζ» ..	44	7250	άνεχ. Βιλεμάχαφεν 29 'Ιουν. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	43	7237	άνεχ. Θρή Ρίθερ 27 'Ιουν. (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	49	17062	άργει Ελευσίνα από 17 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	49	9869	έφθ. Μπριμπάιν 9 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ. δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	54	10758	άργει Ελευσίνα από 13 Μαρτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	51	10054	άνεχ. Αμέρεον 4 'Ιουλ. διά Χομπόκεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.) (N.A.T.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	54	9833	άργει Ελευσίνα από 23 Μαΐου 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	43	7176	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	57	24831	άσυγει Ελευσίνα από 3 'Ιαν. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	58	18183	έφθ. Ντεράρ 8 'Ιουλ. διά Λάδδεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	59	18500	άνεχ. Κίελον 9 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	44	7176	άργει Ελευσίνα από 16 Απρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς» ..	57	24812	άνεχ. Κίελον 9 'Ιουλ. διά Βρέμην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	55	12985	άργει Ελευσίνα από 17 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	53	11322	άργει Ελευσίνα από 18 Απρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	54	11248	άνεχ. Σαλβαδόρ 5 'Ιουλ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	55	11241	εἰς Πειραιά από 11 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	53	12696	εἰς Πειραιά από 29 Απρ. (έπισκευαι)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	53	12712	άργει Ελευσίνα από 19 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	52	11757	άργει Ελευσίνα από 11 Σεπτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ (N.A.T.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	43	7200	άργει Ελευσίνα από 29 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	56	14839	άνεχ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	52	10930	εἰς Ν. Υόρκην από 19 Απρ. (έπισκευαι)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΕΣΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	50	8637	άργει Ελευσίνα από 8 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λ.)		έτ. «Ορίδλα» ..	43	7248	άργει Ν. Όρλεάνην από 26 Μαΐου 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	43	7176	άργει Πειραιά από 19 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	48	10928	άνεχ. Κιουρασάο 26 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	49	10908	άργει Ελευσίνα από 23 Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο» ..	57	10087	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 5 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑΙΤ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο» ..	58	10078	έφθ. Μπατόν Ρούε 28 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΜ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο» ..	58	10087	έθ. Ν. Όρλεάνην 8 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ (λ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο» ..	58	10077	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 22 'Ιουν. διά Μόζι
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	43	7176	άργει Σπετζίαν από 1 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΓΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» ..	43	7176	εις Ελευσίνα από 23 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα» ..	45	7160	άργει Ελευσίνα από 6 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο» ..	56	10087	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 'Ιουν. δι' Ην. Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Ατλάντικ» ..	44	7247	άργει Ελευσίνα από 21 Μαΐου 1958
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Αττικα» ..	27	5214	άνεχ. Απελάκι από 20 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπήθερ» ..	56	10312	έφθ. Καράτοι 9 'Ιουλ.
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμέα» ..	42	7162	άνεχ. Οζάκαν 6 'Ιουλ. διά Βαγκούβερ
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους» ..	27	5006	άνεχ. Πειραιά 6 'Ιουλ. διά Πόρτ Πόρτ Σαιδ
ΑΦΟΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζ» ..	44	7198	άργει Φλώσιγκ από 16 Φεβρ. 1958
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα ..	17	1293	διπλήθεν Ελασινορ 17 'Ιουν. διά Πειραιά
ΒΑΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιέλαντ» ..	43	7229	άργει Φάλμουθ από 20 Φεβρ. 1958
ΒΑΣΙΛΗΣ (λ.)		έτ. «Αίθαλην» ..	44	7242	άργει Κυνόδουραν από 5 Απρ. 1958
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βίστα» ..	55	10507	άνεχ. Κιουρασάο 20 'Ιουν. (διαταγάς)
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ. «Φιλία» ..	42	6751	άνεχ. Λάς Πάλμας 1 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΒΕΓΑΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίντο» ..	58	20958	άνεχ. Σιγκαπούρου ρόδς 24 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΝΟΥΣ (όνδ.)		έτ. «Γκλόμπο» ..	20	7631	άνεχ. Σιμίζου 14 'Ιουν. διά Μανίλαν
ΒΙΒΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Βίθα» ..	23	5906	άργει Αργοστόλιον από 7 Δεκ. 1957
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτομάντε» ..	52	11362	άργει Κυνόδουραν από 24 'Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής ..	58	26566	άνεχ. Αγ. Φραγκισκον 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο» ..	58	11623	άνεχ. Φόλευ 24 'Ιουν. διά Σαιντ Κίττ'ς
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Βίστα» ..	57	11623	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρη 27 'Ιουν. διά Γιβραλτάρ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ	(N.A.T.)	έτ. «Βιργινία» ..	44	7281	άργει Ρόττερνταμ από 18 'Ιαν. 1958
ΒΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό» ..	42	7046	έφθ. Χούστον 30 'Ιουν.
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» ..	56	8638	άνεχ. Λίθη 24 'Ιουν. διά Κέυ Γουέστ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς» ..	58	23626	έφθ. Ελευσίνα 3 'Ιουλ. (πρός παροπλισμόν)
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες» ..	56	9462	διπλήθεν Παναμάν 5 'Ιουλ. διά Πόρτ Εβεργκλαντ
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα» ..	55	9462	άνεχ. Μουρόβραν 27 'Ιουν. διά Βαγκούβερ
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)		έτ. «Αστούριας» ..	44	7113	άργει Βρινδήσιον από 10 Φεβρ. 1958
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γέροντας» ..	43	7271	άνεχ. Τενερίφαν 25 'Ιουν. διά Ριον 'Ιανείρον
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ράντλαντ» ..	44	7205	έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουν.
ΓΕΡΩΒΙΛΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιράμπη» ..	18	5210	έφθ. Μορμούγκας 3 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΓΕΛΕΓ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλι» ..	45	7253	έφθ. Εοστόνιαν 5 'Ιουλ.
ΓΕΡΟΓΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρρινέλλα» ..	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ.
ΓΕΡΟΓΡΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια» ..	51	7480	έφθ. Ν. Υόρκην 9 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓ. ΑΝΤΩΝΙΑΣΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντέλ Πιρέο» ..	16	1449	άργει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΡΙΟΣ Κ. (παν.)		έτ. «Γιοργκέ» ..	45	499	άνεχ. Μογκαντίσιο από 7 Απρ. 1955
ΓΕΩΡΓΡΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Οίλα» ..	54	18790	άργει Μοντεβίδεο 7 'Ιουλ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος» ..	21	1964	άνεχ. Χάρην 5 'Ιουλ. διά Νιούαρκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέτας» ..	43	7273	άνεχ. Λίβερπουλ 30 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρδιον» ..	22	1871	διπλήθεν Παναμάν 24 'Ιουν. διά Τόκιο
ΓΙΑΓΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο» ..	42	7030	έφθ. Κόρπους Κριστι 1 'Ιουλ. διά Πουέρτο Πάντρε
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόσερπερο» ..	43	7146	άργει Μπρούζες από 7 Απρ. 1955
ΓΙΟΣΩΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορονάτο» ..	43	7067	άνεχ. Καλάμας από 22 'Ιουλ. 1958
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Γιουρόπαι» ..	43	7255	άργει Θιλασέλφειαν από 28 Απρ. 1958
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας» ..	42	7164	άνεχ. Λίβερπουλ 30 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λ.)		έτ. «Ντέλ Πλάτα» ..	30	6397	διπλήθεν Παναμάν 18 'Ιουν.
ΓΚΑΤ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ» ..	27	2766	έφθ. Αλεξάνδρειαν 18 'Ιουν.
ΓΚΕΜ (λ. δ.)		έτ. «Ούρανία» ..	38	9260	άνεχ. Κόρπους Κριστι 1 'Ιουλ. διά Πουέρ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	άνεχ. Γκπλόγκ 18 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον εἰς θέσιν 26.9 Β-128.4 Α. 'Ιουλ. 7 διά Σιγκαπούρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΪΤΝ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντν»	52	13005	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέιντν»	54	2.8.2	άνεχ. Ν. Υόρκην 29 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΑΡΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	57	13750	άνεχ. Ήστκαμ 7 'Ιουλ. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	53	13321	έφθ. Αυτορέτραμ 26 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήθε Σουέζ 3 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ. ΙΝΤΑΝΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουλ. διά Λάδοεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικ»	55	25317	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	άνεχ. Χάλιφα 1 'Ιουλ. διά Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤΙΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 8 'Ιουλ. διά Κίελον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (Δ.δ.) (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	57	13750	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΤΖ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (Δ. δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τεστόσ Μπαιν»	57	25489	διπλήθε Σουέζ 3 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	25490	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 9 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σινού»	56	26031	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	26032	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Κίκι Ούλλ Μπαιν»	57	26031	διπλήθε Σουέζ 10 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΥΛΕΝΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	49	18226	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	διπλήθε Ντόπερ 5 'Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΗΤΖΙΟΝ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάτζιον»	43	7244	άργει Μπρούζες από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΔΑΚ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΑΟΓΙΑΛΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	18226	διπλήθε Άλγεριον 9 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντ»	53	13459	διπλήθε Πουλό Μπούκορ 8 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	58	20546	άνεχ. Πειραιά 17 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος	57	28413	άνεχ. Χάρηπαν 5 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	57	20533	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 9 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΛ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέ'λ»	52	13256	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	10892	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Ιουν. διά Γκπλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ητον»	58	14000	άνεχ. Χάρηπον Ρόδς 30 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουριον Τάνκερς»	55	20781	άνεχ. Τενερίφοβαν 6 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. Τενερίφοβαν 6 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	58	11200	άνεχ. Χάλιφας 28 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	έφθ. Κιουρασάο 5 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΓΙΝΤ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ»	43	10448	εις Πειραιά από 17 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΗ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τήη»	43	10577	άνεχ. Αρούμπαν 5 'Ιουλ. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Χάρηπον Ρόδς 30 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. Νιάρχου	58	10499	άνεχ. Βικτωρίαν 27 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεχ. Γενόβαν 9 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ (N.A.T.)	έτ. «Ντόροεστ»	58	10499	εις Ριον 'Ιανέιρον από 5 Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ιντερμαρίνα»	55	20548	άνεχ. Σπέτζιαν 9 'Ιουλ. διά Φορταλέζα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓ'ΙΛ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τόγ'ιλ»	44	10448	εις Σιμότουσ από 18 Μαΐου (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τσανοπόρτερ	43	10195	έφθ. Ριο 'Ιανέιρο 16 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ π.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γ. Τράβελερ»	43	12793	εις Σιμότουσ από 24 Ιουν. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρήτυ»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρόφυ»	43	10195	άργει Μάλμο από 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΟ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρούο»	43	10595	άργει Σκαραμαγκάν από 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10535	έφθ. Χάρηπον ρόδς 8 'Ιουλ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10470	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙΤΝ (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιτν	44	10448	άργει Μάλμο από 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ'ΟΜΟ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 9 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρέζαρ»	43	10488	διπλήθε Τρινιντάντ 5 'Ιουλ. διά Μόμπιλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΑΙΤΣΙΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. Σ. Νιάρχου	59	8000	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 'Ιουν. διά Αμβέρσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΝΑ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Τάν' 4 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	διπλήθε Σουέζ 27 'Ιουν. διά Πειραιών Κόλπον
ΓΟΥΡΙ (N.A.T.)	έτ. «Άτλας»	41	6911	άνεχ. Κοκουίμπο 20 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	άργει Αγροστόλιον από 6 'Απρ. 1958
ΔΑΩΝΗ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	54	5779	έφθ. Μόντρεαλ 1 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΙΝ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Χίαν»	45	7255	έφθ. Χούστον 6 'Ιουλ.
ΔΕΛΦΟΙ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ριο 'Αντον»	45	7252	άνεχ. Κοκουίμπο 20 'Ιουν. διά Χονολουλού
ΔΕΣΣΠΟΙΝΑ Κ. (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	56	6117	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)	έτ. «Θρόνο Ντιάμοντς»	21	4012	έφθ. Κολόπων 23 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.) (N.A.T.)	έτ. «Αγγελικα»	43	2878	διπλήθε Ούζαν 3 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΔΗΜΟΣ (λβιαν.)	φ. Κυπριανού	27	4824	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 'Ιουλ. διά Σάντος
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Καρτενόβζα»	56	10360	άνεχ. Βαγκούθερ 28 'Ιουν. διά Χροσίμαν
ΔΗΡΙΕΥΣ (λβι.)	έτ. «Δωριεῖς»	58	6759	άνεχ. Χάρηπον ρόδς 7 'Ιουλ. διά Καναρίους Νήσους
ΔΩΡΙΣ (λβι.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Αμβέρσαν 3 'Ιουλ. διά Λός 'Αντζελες
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Μόντρεαλ 4 'Ιουλ. διά Αγγλίαν
ΕΒΕΡΕΣΤ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τουάνι»	43	7031	άργει Κυνόδουραν από 12 Σεπτ. 1957
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13637	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουλ. διά Ντελάγκουαρ Σίτυ
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	έφθ. Πρόδιτνες 5 'Ιουλ.
ΕΒΗΚΥΝΟΙΔΙΑ	έτ. «Σάνα 'Εμιλιο»	44	8247	άνεχ. Σιμίζουν 23 'Ιουν. διά Νικάμα
ΕΘΝΟΣ (λβι.) (N.A.T.)	έτ. «Τρίτων»	56	10328	εις Κουβεΐτ από 24 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) (N.A.T.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1486	διπλήθε Μπρόνομποτελ 28 'Ιουν. διά Πολωνίαν
ΕΙΡΗΝΗ (Ν.ΑΤ.)	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Αράχους 4 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Αντ. Π. Στεφάνου»	43	7161	διπλήθε Πειραιάς 4 'Ιουλ.
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.) (N.A.T.)	έτ. «Νουέρδο Μούντο»	41	7289	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 23 'Ιουν.
ΕΛΕΚΤΡΙΚ (N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άργει Νιούπορτ από 2 Δεκ. 1957
ΕΛΛΕΝ	έτ. «Ολιστιρι»	29	4931	εις Μπρέγκεν 2 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝ Χ. (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ούινδωρρ»	44	10584	διπλήθε Γιβραλτάρ 14 'Ιουν. διά Ντουλούθ
ΕΛΕΝΗ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	7820	άργει Ριθέρ Στόρου από 20 Φεβρ. 1957
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)	έτ. Παπαχρότηδη	58	13066	άργει Αμπελάκι από 21 'Οκτ. 1957
ΕΛΛΗΜΑΡΗ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	έφθ. Παλέρμο 1 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ (λβι.) (N.A.T.)	έτ. «Μαρπόζα»	44	7051	διπλήθε Ντητρόϊτ 30 'Ιουν. (διαταγάς)
ΕΛΛΗΝΟΠΟΝΤΟΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Σάκκα»	56	10312	διπλήθε Θέουταν 2 'Ιουλ. διά Σουραμπάγιαν
ΕΛΑΜΠΑ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ελλάδοποντος»	44	7189	άνεχ. Φάλμουθ από 2 'Ιαν. 1958
ΕΛΑΠΙΣ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άργει Καλάμας από 28 'Οκτ. 1957
ΕΜΑΝΣΙΕ ΙΤΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	άργει Μπάρροψ 14 'Ιουν. διά Βικτωρίαν
ΕΝΑΣΕΝΑΝΤΑ (N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασιφίκα»	43	7255	άργει Κάρδιφ από 28 'Οκτ. 1957
ΕΝΤΟΠΑΝ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ένοενάντα»	44	7207	άργει Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ. 1958
ΕΝΤΟΥΚΕ'ΙΤΟΡ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Λόγγος»	41	7122	άργει Ντουλούθ 14 'Ιουν.
ΕΝΤΥ (Δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Βαγκούθερ 8 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΕΠΙΚ (λβ.Δ.Μ.) (N.A.T				

ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8985	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 27 'Ιουν. διά Ντόρμπαν
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουν. διά Πούντα Καρπόν
ΕΥΡΥΚΛΕΑΙΑ (δ.λ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	εις θέσιν 8.56 B.-76.56 A., 'Ιουλ. 7 διά Περο. Κόλπον
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	άργει 'Αργοστόλιον ἀπό 23 Νοεμ. 1957
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Μπαζίλιο»	57	8631	διπλήθες Παναμάν 3 'Ιουλ. διά Μπαγκόγκ
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Τουέστ Ατλάντικ»	36	9927	άνεχ. Τάμπαν 27 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΕΥΡΥΠΛΥΑΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Τουέστ Ατλάντικ»	41	7874	άργει 'Αργοστόλιον ἀπό 18 Μαρτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Αντώνιο»	45	7224	άργει 'Αργοστόλιον ἀπό 26 'Απρ. 1958
ΕΥΡΥΤΑΝ (λ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Κόμπε 5 'Ιουλ.
ZANE B. L. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγκ Στίπης»	43	7282	άργει Πόρτ ντέ Μπούκ ἀπό 9 Μαρτ.
ZANO (Αιθιοπ.)		έτ. «Ζαννής»	08	1982	άνεχ. Κολόμπο 6 'Ιουλ. δι' 'Ιαπωνίαν
ZEΩ Γ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσκούκιο»	44	10498	άργει Τζάκονθιλλ ἀπό 29 Δεκ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άργει Θλώσικ όπό 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Ούλτραμάρ»	44	4296	άνεχ. Τοκοπίλλαν 8 'Ιουλ. διά Κριστομπαλ
ZINI (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	έφθ. Μπάκιαν Μπλάγκαν 21 'Ιουν.
ZOZIAN (Κοσταρ.)		K. 'Ατυχίδης	20	7638	άργει Γένοβαν ἀπό 15 Φεβρ. 1958
ZΟΥΙΝΤΕΡΖΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαλίντα»	45	7212	έφθ. Βοστώνην 29 'Ιουν.
ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άργει Σπέτζιαν ἀπό 27 Δεκ.
ΗΛΙΑΣ (λ.)		έτ. «Ηλίασ»	42	7025	άνεχ. Μόζι 21 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΗΡΩΝ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7161	άργει Σεαμπρούκες ἀπό 1 Σεπτ. 1958
ΘΑΡΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 'Ιουλ. διά Καλιφόρνιαν
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7250	άργει Σάντεφιορδ ἀπό 7 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 5 Αύγ. 1958
ΘΕΟΔΟΡΟΣ Α.		έλληνικά συμφέροντα	18	3127	άνεχ. Τσάρλεστον 9 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη Μπή»	42	6997	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 28 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΚΥΗΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουάρκα»	45	7252	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 'Ιουλ.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	38	5825	εις Δανιαν, ύπό παραλαβήν
ΘΕΟΝΥΜΟΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρεραιλ»	43	7188	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 8 'Ιουλ. διά Ρόττερναμ
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασίφικ, Τ.Κ.»	43	7240	άνεχ. Λός 'Αντζελες 6 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	άνεχ. Μόντρεαλ 3 'Ιουλ. διά Λονδίνον
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κομέρεραιλ»	43	7185	διπλήθες Γιορμάραλ 4 'Ιουλ. διά Πόρ "Εδεργκλαντ
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άργει Καλάμας ἀπό 31 'Ιαν. 1958
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	διπλήθες Ντόβερ 27 'Ιουν. διά Σαιντ Κίττ'ς
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφάιρ»	56	10410	άνεχ. Γιοκοχάμαν 5 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νόδησ Κριστομπαλ»	44	7176	έφθ. Τοκοπίλλαν 2 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Μόντρεαλ 5 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφάιρ»	56	10422	έφθ. Καμαριού 22 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοδόσεαν»	53	15826	έφθ. Χάλιφας 3 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νέβιγκ Κριστομπαλ»	44	7198	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουλ.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοδόσεαν»	53	13485	άνεχ. Κόρπους Κριστί 30 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΙΟΥΛΙΑ Κ.		έτ. «Τζένεραλ Μαρίν	44	7223	άνεχ. Χάρην 5 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Τζούλιος - Νικού	22	1323	άνεχ. Πόρτ Χάρκουρτ 28 'Ιουν. διά Πόιντ Νουάρ
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1295	άνεχ. Τρινινταντ 7 'Ιουλ. διά Μπουένος 'Αύρες
ΚΑΔΑΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Σάνουθ Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. Καμαριού 22 'Ιουν.
ΚΑΙΤΗ	(λ.δ.)	έτ. «Χόρρη»	58	13429	έφθ. Χάλιφας 3 'Ιουλ.
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουλ.
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	42	7227	άνεχ. Χάρην 5 'Ιουλ. διά Βοστώνην
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσορπτ»	57	8774	άνεχ. Πάρη Τράνσορπτ 7 'Ιουλ. διά Κάιφαν
ΚΑΛΟΑ		έτ. «ΕΛ Τρέιντερς»	44	7255	έφθ. Ροάριο 22 'Ιουν.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάλφα»	26	1945	άργει Αμδέροαν ἀπό 18 'Ιαν. 1958
ΚΑΝΟΙΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκουπία»	43	7257	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 'Ιουλ. διά "Αγιον Βικέντιον
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανόνιος»	44	7075	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπό 23 'Ιαν. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	άνεχ. Ράς Τανούρα 2 'Ιουλ. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΕΜΕΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Απηγανός»	44	7279	άνεχ. Μορμούγκαδο 23 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσορπτ»	40	7121	Ίδε : «ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ», ώς μετωνυμάσθιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίαντζα»	56	10015	άνεχ. Βαγκούθερ 7 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κοστ.)		N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Αλγέριον 3 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Λουνίδι»	19	5173	άργει Μορμούγκαδο 4 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη	55	8798	άργει Καλάμας ἀπό 2 Φεβρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	20	6157	άνεχ. Βαγκούθερ ἀπό 6 'Ιουν. διά Ναχόντκα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	54	8006	άνεχ. Βικτωρίαν 3 'Ιουλ. διά Γένυναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	28	2407	άνεχ. Βικριόπιαν 4 'Ιουλ. δι' Άρχαγγελον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λουνίνο»	34	1803	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 7 'Ιουλ. διά Μαλάγαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	διπλήθες Πόρτ Σουδάν 25 'Ιουν. διά Κόμπε
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	άργει Κυνόδουραν ἀπό 22 Δεκ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	έφθ. Οζάκαν 6 'Ιουλ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρα»	41	8325	άνεχ. Πάνταν α Πίτρ 28 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβέρμια»	58	8961	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 24 'Ιουν. διά Πενόγκ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10523	εις N. 'Υόρκην ἀπό 15 Μαΐου (έπισκευαι)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ ΖΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζη»	43	6988	άργει Ε'λευσινα 28 'Ιουλ. διά Απρ. 1958
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	έφθ. Σιεμπρουέγκος 8 'Ιουλ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	άργει Κυνόδουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1958
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	2861	έφθ. Σαδάνναν 29 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Ραγγούν 25 'Ιουν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΥΛΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	διπλήθες Λάδεστον 1 'Ιουλ. διά Κιουρασάο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίνονιρ»	42	9796	άργει Η'ραγοστόλιον ἀπό 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	7150	άργει Σύρον ἀπό 30 Νοεμ. 1957
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.)		έτ. «Πανύρα»	43	7245	άργει Σεαμπρούκες ἀπό 10 'Ιαν. 1957
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	διπλήθες Ντόβερ 5 'Ιουλ. διά Βλεμοχάφεν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Μπρούζες ἀπό 22 Φεβρ. 1958
KATINA II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπερντάνο»	45	7255	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 9 'Ιαν. 1958
ΚΕΙΠ ΠΑΡΑΞΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροσίνο»	13	1951	άργει Κυνόδουραν ἀπό 30 'Ιαν.
ΚΕΙΠ ΠΑΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. «Φιντέλινταντ»	58	11754	άνεχ. Μόντρεαλ 30 'Ιουν. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΚΕΙΠ ΠΑΠΑΜΑΣ		έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Ζεεμπρούγκες ἀπό 16 Δεκ. 1957
ΚΕΙΠ Π. ΡΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άργει Ζεεμπρούγκες ἀπό 20 Αύγ. 1958
ΚΕΙΠ Π ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άργει Σύρον ἀπό 13 Σεπτ. 1957
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριον»	44	7281	άργει Φάλμουθ ἀπό 6 'Ιαν. 1958
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ (λ. δ.)		έτ. «Κάνουπονς»	41	#431	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπό 21 Μαρτ. 1958
ΚΗΦΕΥΣ (λ.)		έτ. «Πριμέντα»	59	24700	εις Ιαπωνίαν, ὑπό συμπληρώσιν
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	7033	άνεχ. Κούρε 22 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)		έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άνεχ. Λατησκόπιον 3 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΚΙΓΚ ΠΗΑΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νταλάχουζ»	57	9153	άνεχ. Βαλτημόρην 3 'Ιουλ. διά Ριγιέκαν
ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.)		έτ. «Μυρμηδών»	58	20487	έφθ. 'Αμβούργον 15 'Ιουν.
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ')		έτ. «Μπελάρη»	44	7190	άργει Κυνόδουραν ἀπό 24 'Ιουν. 1958
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Σουνίντ»	59	10200	εις Ιαπωνίαν, ὑπό συμπληρώσιν
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Κούρε 22 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 'Ιουν. διά Οπόρτο
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	άργει Μπρούζες ἀπό 2 'Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (λ.δ.)		έτ. «Νεπτούνια»	13	8473	άργει Κυνόδουραν ἀπό 19 Μαρτ. 1958
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. 'Οζάκαν 21 'Ιουν.
KONTINENTAL (λ.)		έτ. «Αγκουλά»	19	2949	διπλήθες Γιορμάταρ 26 'Ιουν. διά Βενετίαν
ΚΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «Σάν Αγκουστίνι»	42	7056	έφθ. Πόρτ Αθρούρ 30 'Ιουν.
ΚΟΡΘ (λ.)		έτ. «Οξίλιαρο»	41	5173	άνεχ. Μοντεβίδεο 29 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)		έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Γλασκώπην 30 'Ιουν.
ΚΟΡΦΟΥ ΑΓΓΛΑΝΤ		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Χάρην 25 'Ιουν. διά Νέαν 'Υόρκην
ΚΟΣΜΙΚ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Αϊλαντς 27 'Ι

ΚΟΥΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα "Εστε»	44	7198	άργει Κυνόσουραν από 1 Δεκ. 1957
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαδίοςα»	44	7187	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	διπλήθε Σουέζ 10 Ιουλ. διά Μένα Σαούδη
ΚΡΙΕΓΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίαλα Γκράντε»	43	7275	άργει Καλάμας από 2 Μαΐου 1958
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριαν»	56	4031	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 6 Ιουλ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	44	2884	εις Μόμπιλ από 13 Δεκ.
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	έφθ. Κόρπους Κριστί 3 Ιουλ.
ΚΥΚΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	54	10608	άνεχ. Μελβούρνην 9 Ιουλ. διά Μπέλλ Μπαίν
ΚΥΜΟ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσκοριάλ»	44	7292	άργει Κυνόσουραν από 31 Μαρτ. 1958
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Ιουλ. διά Μπάνιας
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	43	6992	άργει Χαλικδά από 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Δάντωνι 11 Ιουλ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κογκιστάντορ»	45	7157	άνεχ. Χάμπτον ρόδις 7 Ιουλ. δι' Αργεντινήν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Ντέ Κάργκα»	44	7214	άργει Μόμπιλ από 13 Ιαν. 1958
ΚΩΣΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωπτική»	44	7263	άνεχ. Μποτγουντ 3 Ιουλ. δι' Ειθονμάουθ
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	40	2993	εις Πειραιά από 22 Ιουν.
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουγ.)		έτ. «Ναβ. Κομμέρσιαλ»	21	1833	εις Ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΙΔΑΥ ΝΤΟΡΟΘΥ		έτ. «Εργκάπα»	53	11262	εις Πειραιά από 24 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικα»	43	10195	διπλήθε Σουέζ 30 Ιουν. διά Βουδάνη
ΛΑΜΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πλέντρεγκαλ»	45	7247	άργει Κυνόσουραν από 10 Ιουν.
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	άνεχ. Μπάνιας 27 Ιουν. διά Φόλεϋ
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	άργει Πειραιά από 26 Ιαν.
ΛΙΑΔ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνια»	43	7156	άργει Μόμπιλ από 19 Απρ. 1958
ΛΙΔΗ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άργει Ρίζερ Στόουρ από 18 Δεκ.
ΛΙΜΠΕΡΕΓΓΙΤΟΡ		έτ. «Παναμερικάνα»	44	7190	άργει Ρόττερνταμ από 6 Απρ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)		έτ. «Άτλαντικα»	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 14 Μαρτ. 1958
ΛΟΙ Ι.ΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιό Άζουλ»	44	8536	άνεχ. Βικτωρίαν 4 Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (λ.)		έτ. «Γουέστ "Ιντιες"»	29	2326	έφθ. Χαδάνναν 7 Ιουλ.
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.)		έτ. «Γουέστ "Ιντιες"»	30	1569	άργει Νέαν 'Ορλεάνην 7 Ιουλ.
ΛΟΥΛΟΥ (λιβαν.)		έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΛΟΥΛΟΥ (παν.)		έτ. «Ορίενταλ»	20	2051	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 21 Ιουν.
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)		έτ. «Θηταρ»	43	10428	άργει Πόρτ Αρθουρ από 18 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπράντιν»	44	7160	άργει Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	άνεχ. Ντάρτημουθ από 9 Ιαν.
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανρόδια»	49	5685	άνεχ. Λός Αντζελες 15 Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΙΡΗ-ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Γιοκοχάμαν 3 Ιουλ. διά Σπάττη
ΜΑΙΡΗ-ΣΩΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άσουρδρα»	57	8738	άνεχ. Σεμαίνους 9 Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΚΡΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουστερν»	43	7161	άνεχ. Θιούταντ Όυμπλαν 18 Ιουν. διά Κασσιούγκ
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)		έτ. «Μάστοβολ»	18	920	
ΜΑΝΝΑ (λ.δ.)		έτ. «Μάννα»	37	7991	
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Όλμεντο»	43	7210	
ΜΑΝΤΙΣΙΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7072	
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7050	
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ ην.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ		έτ. «Ράλλη»	18	6848	
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός»	44	7289	
ΜΑΡΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7070	
ΜΑΡΙΑ TEPEZA	(N.A.T.)	έτ. «Βέγας»	43	7134	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιβέρας»	45	8966	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	22	4949	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Φωσίαν»	43	7059	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλα Νόρτε»	56	20207	
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκα»	40	7921	
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	
ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Αρντένα»	46	8942	
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)		έτ. «Παναμ-Εσυρόπα»	44	10668	
ΜΑΡΙΣΤΕΡΛΑΔΑ (λ.)		έτ. «Μαριστέρλα»	21	7952	
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (λιβανου)		έτ. «Αρκουλ»	43	7263	
ΜΑΡΣΑΔΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάροαλ»	44	7212	
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσπορτ»	44	7251	
ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοδιμικ»	55	23871	
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΗΟΣ Κ.		έτ. «Μίνιων»	27	2457	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)		Δ. Καπότας	20	1512	
ΜΑΤΣΕΩΔΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζέλια»	27	6144	
ΜΑΤΟΔΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ»	43	7176	
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τιουνίθερσαλ	57	8855	
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7254	
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	
ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άργει Φάλμουθ από 24 'Οκτ. 1957
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανεξ.το»	43	10509	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 30 Ιουν. διά Κείπ Τάουν
ΜΕΝΙΤΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέβα Γρανάδα»	45	7198	άργει Κυνόσουραν από 7 Μαρτ. 1958
ΜΕΝΟΡΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μενόρα»	18	5563	έφθ. Γένοβαν 13 Ιουν.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Αστούριας»	59	21000	άργει Ιννοσίμαν
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	έφθ. δρότ Ούλλιαμ (Όντ.) 30 Ιουν.
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.)		έτ. «Μικαέλλα»	42	2847	άργει Σπέτζιαν από 18 Απρ. 1958
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	άνεχ. Τζακάρταν 25 Ιουν. διά Σέμαραγκ
ΜΙΝΤΡΙΚ (κοστ.)		έτ. «Μίντρικι»	25	6806	διπλήθε Σουέζ 1 Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόπαλ»	43	7228	έφθ. Μπουένος Αύρες 3 Ιουλ.
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλη»	29	2666	άργει Πόρτ ντε Μπούκ από 24 Φεβρ.
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Αρθιγκτώνη»	44	7240	άργει Μπρούζες από 18 Απρ. 1958
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Τζακάρταν 25 Ιουν. διά Σέμαραγκ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	56	7906	διπλήθε Σουέζ 1 Ιουλ. διά Περα. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεονι»	58	22129	έφθ. Αλεξάνδρειαν από 7 Ιουν.
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	άργει Φάλμουθ από 24 'Οκτ. 1957
ΜΙΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιβ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Ιουλ. διά Μαρακάμπο
ΜΙΠΕΤΑΜΑΡ (λιβ.)		έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7137	διπλήθε Σουέζ 5 Ιουλ. διά Περισκόν Κόλπον
ΜΙΠΕ ΡΙΚΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλάδο»	43	7084	άργει Κυνόσουραν από 7 Μαΐου 1958
ΜΙΠΑΖΙΑ II (λ.)		έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	άργει Παναμάν 8 Ιουλ. διά Μπαλμπό
ΜΙΠΑΡΜΙΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούρτας»	55	9922	άνεχ. Μάλταν 7 Ιουλ. διά Καράτοι
ΜΙΠΑΤΗΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	έφθ. Κολομβίαν 5 Ιουλ.
ΜΙΠΕΤΑΚΡΟΥΖ (λιβ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7340	άργει Ντωντέ από 12 Σεπτ. 1958
ΜΙΠΕΤΑΚΡΟΥΖ (λιβ.)		έτ. «Μπετακρούζ»	44	7159	άργει Ντωντέ από 18 Ιουν. 1958
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιαμάντε»	56	10061	έφθ. Χάμπτον ρόδις 6 Ιουλ.
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	44	7256	άργει Νιούπορτ από 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανόβιλ»	30	9243	διπλήθε Σουέζ 6 Ιουλ. διά Περισκόν Κόλπον
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έτ. «Γκαραγούναϊν»	42	7803	άργει Μασαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.)		έτ. «Μαραθών»	43	7158	έφθ. Κόμπε 1 Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει Κυνόσουραν από 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ. Λ.»	45	7255	έφθ. Σαϊκόν 6 Ιουλ.
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίστα»	43	7176	άργει Μποοζές από 12 Μαρτ. 1958
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	άργει Κυνόσουραν από 3 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	42	7131	άργει Α'Μέρεροαν από 10 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	διπλήθε Παναμάν 3 Ιουλ. δι' Οζάκον
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	έφθ. Σαβόναν 7 Ιουλ.

ΝΑΠΙΕΡ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	57	23690	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 2 'Ιουλ. διά Σιδηνά διπλήθε λας Πάλμας 8 'Ιουλ. δι' "Αγιον Βικέντιον ὄργει Κυνόσουραν ἀπό 26 'Ιουλ. 1958
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	εφθ. Κολούμπια Ρίβερ 1 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεδέρντι»	45	7176	άνεχ. Τρίνινταντ 3 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΙΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 'Ιουλ. διά Σέθεν "Αίλαντς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	εφθ. Βαλτιμόρην 5 'Ιουλ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Τρίνινταντ 21 'Ιουν. διά Πιομπίνο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	διπλήθε Αγιον Βικέντιον 6 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΙΝΤΕΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Βαλτιμόρην 23 'Ιουν. διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8479	εφθ. Τρίνινταντ 24 'Ιουν. (διά Λιθερπουλ)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8493	άνεχ. Βορμάνι 2 'Ιουν.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντριβάπορ»	43	8428	άνεχ. Ανακόρτες 2 'Ιουλ. διά Μπουεναθεντούρα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αξιλέας»	58	12624	άνεχ. Λουλέα 3 'Ιουλ. διά Σάντος
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	άνεχ. Λίμπερούλ 1 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	διπλήθε Σουέζ 29 'Ιουν. διά Περοκόν Κόλπον
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερία»	54	7968	εις Πειραιά ἀπό 13 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαφίρι»	58	24256	άνεχ. Μονρόθιαν 7 'Ιουλ. διά Τακοράντι
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περύκα»	52	11267	άργει Μπαρόδου ἀπό 4 Νοεμ. 1957
ΝΗΣΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Μάρ»	44	7158	έφθ. Μοντεβίδεο 26 'Ιουν.
ΝΙΚΟΓΙΑ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	άνεχ. Άμπελάκι ἀπό 29 Μαρτ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	άργει Μπρούζες ἀπό 5 Δεκ. 1957
ΝΙΚΑ.ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	άργει Ρίβερ Στόουρ ἀπό 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Σύρον ἀπό 28 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίρ»	37	7991	
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρέάντε»	43	7255	διπλήθε Παναμάν 30 'Ιουν. διά Λήδη
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανμά»	43	7290	άνεχ. Κυνόσουραν ἀπό 24 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΣ (N.A.T.)	έτ. «Αζφρες»	45	7003	άργει Χόλικεντ από 28 'Ιουν. 1958	
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	έφθ. Τόκιο 4 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΙΔA (παν.)		έτ. «Αφροσοσα»	18	3335	άργει Μπερντάλιαντ ἀπό 14 Δεκ. 1957
ΝΟΕΜΙ (λ.)		έλληνικα συμφέροντα	36	5061	έφθ. Ροζάριο 5 'Ιουλ.
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΩ (λ.δ.)		έτ. «Πλανμαρ-Γιουρόπολα»	28	9002	έφθ. Σουέζ 3 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)		έτ. «Πλανμαρ-Γιουρόπολα»	28	6857	διπλήθε Σουέζ 9 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρολέα»	52	12191	άργει Ζάντρης ἀπό 13 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετουνία»	41	6830	άργει Φάλμουθ ἀπό 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρολέα»	55	18210	άνεχ. Περο. Κόλπον 2 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμουλα»	43	6779	άργει Άμπελάκι ἀπό 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλετρολέα»	52	12029	άνεχ. Αμπέρων 7 'Ιουλ. διά Παλέρμον
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπελ Μόντε»	44	7248	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 7 Φεβρ. 1958
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ		έτ. «Αλάντνικα»	44	7054	άνεχ. Τεργέστην 26 'Ιουν. διά Μονρόβια
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σίλετ»	42	7251	άργει Ελευσίνα από 17 'Απρ. 1958
ΝΟΡΜΑ (δ.κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπιτουν»	22	7765	άργει Πόρτα της Μπους ἀπό 4 'Ιουν. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φαραλόνι»	45	7148	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άργει Καλάμας ἀπό 4 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερ. Φράιτερ»	44	7061	άνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 30 'Ιουν. διά Κόμπε
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ούντγουαρντη»	58	17743	έφθ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουλ.
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντεντ Κρός»	53	12577	άνεχ. Ν. Υόρκην 26 'Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΝΤΕΒΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουεύε»	56	10545	άνεχ. Πόρτ. Αλφρεντ 30 'Ιουν. διά Σμαλκάντεν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπ. 'Εντερπράζ»	58	13545	άνεχ. Χάμπον νρόδς 4 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπ. 'Εντερπράζ»	59	12800	εις Ισπανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίν»	58	10396	έφθ. Πόρτ. Αλφρεντ 7 'Ιουλ.
ΝΤΟΜΙΝΕ Ι.Τ.Ο.Ρ	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός»	44	7256	άργει Ντάρτμουσθ ἀπό 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	5847	
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμέν-'Εουρόπα»	57	9746	
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμέν - 'Εουρόπα»	54	11208	
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμέν - 'Εουρόπα»	57	9746	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμέν - 'Εουρόπα»	56	8716	
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνια»	55	10483	
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμέν-'Εουρόπα»	55	11209	
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμέν-'Εουρόπα»	56	8716	
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Γκαμπόσα»	44	7244	
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούτ»	56	10486	
ΝΤΟΡΙΟΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7108	
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7128	
ΝΤΟΡΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ Τρ.»	58	10396	
ΟΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οια»	11	1881	
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗ (λ.)		έτ. «Σάν 'Αντόνιο»	43	7051	
ΟΙΑΚΑΤ (λ.)		έτ. «Καρμέλα»	43	2875	
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατλάντικα»	53	17362	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΓΓ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	54	13665	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13652	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας»	54	20453	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (τάνκερ)		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	48	11379	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	14047	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορ. Ωνάσο»	58	27602	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	50	17791	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	14221	
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Δίμπερτις»	53	14009	άργει Ντάρτμουσθ ἀπό 017 'Ιουλ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολ-μπικ 'Οιλ»	49	17792	άνεχ. Αδελαΐδα 16 'Ιουν. διά Κόντινεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ.ΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13678	διπλήθε Παναμάν 8 'Ιουλ. διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	53	13660	διπλήθε Θέουνταν 10 'Ιουλ. διά Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες»	45	10448	έφθ. Θόττερνταμ 7 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13934	διπλήθε Θέρονταντ 24 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13709	έφθ. Ντάρτμουσθ 8 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13713	έφθ. Γιοκοχάμαν 9 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13934	άνεχ. Μόντρεαλ διά Νεάπολιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)		έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	25000	άργει Φερρόδ. ἀπό 3 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	54	13665	εις Ρόττερνταμ ἀπό 15 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	άνεχ. Αρούμπαν 4 'Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	διπλήθε Πόρτ. Σαιδ 4 'Ιουλ. διά Φόλεϋ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	άνεχ. Ν. Όρλεαντην 3 'Ιουλ. διά Πουέρτο λα Κρουζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	διπλήθε Σιμότον 9 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	εις Σιενταμ (ἐπισκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	έφθ. Ελευσίνα 5 'Ιουλ. (πρός παροπλισμόν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	άργει Φερρόδ. ἀπό 14 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	εις Ρόττερνταμ ἀπό 1 'Απρ. (ἐπισκευαί)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	διπλήθε Σουέζ 24 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	διπλήθε Πόρτ. Σαιδ 29 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	άργει Κιέλον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	εις Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	άνεχ. Περικόν Κόλπον 16 'Ιουν. διά Σάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	άνεχ. Μπουένος Αύρες 29 'Ιουν. διά Κιουρασόδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οιλ»	55	13665	έφθ. Πειραιά 1 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνδόφαρ»	43	7028	άργει Ρίβερ Μπαλγουώντερ ἀπό 22 Δεκ. 1957
ΟΜΗΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άργει Αιμπούργον ἀπό 23 Αύγ. 1957
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Κέρριερ»	43	8195	άνεχ. Τάμπαν 25 'Ιουν. διά Τρίνινταντ
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ομνιούμ Φράιτερ»	44	8484	άνεχ. Τρίνινταντ 21 'Ιουν. διά Σουρινάμ
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙΤΥ (S.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα»	56	21090	διπλήθε Ντόβερ 9 'Ιουλ. διά Παλέρμον
ΟΡΕΜΑΡ (παν					

ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίγκιβλλα»	43	7210	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 29 'Ιαν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΗΘΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήθερ»	36	3891	άνεχ. Χάθρην 4 'Ιουλ. διὰ Σαδάνναν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούτραμαριν»	56	10015	άνεχ. Αμπούργον 3 'Ιουλ. διὰ Μεζικόν
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηλού Μηπα.η»	43	7194	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουλ. διὰ Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	45	7211	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 24 Δεκ. 1957
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνοβερ»	43	7256	έφθ. Φιλαδέλφειαν 28 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	52	11349	άργει Τζάκσονθιλλ ἀπὸ 13 Δεκ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούάιτ Στάρ»	44	7248	έφθ. Πόρτλαντ ("Op.") 25 'Ιουν.
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ούλισσες»	42	8570	διῆλθε Παναμᾶν 27 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα»	43	7265	άργει Χαλκίδα ἀπὸ 4 Δεκ. 1957
ΟΥΡΑΝΙΑ ΓΟΥΝΑΡΗ		έτ. «Τζόρτζ»	19	5701	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 18 Αὔγ. 1957
ΟΥΡΑΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορία»	56	12807	έφθ. Χούντον 3 'Ιουλ.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	άνεχ. Ν. Υόρκην 10 'Ιουν. διὰ Μανάτι
ΠΑΓΓΑΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άργει Μπρούζες ἀπὸ 18 'Απρ. 1958
ΠΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηπάχια Σαλίνας»	43	7081	άργει Έλευσίνα ἀπὸ 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	42	2873	έφθ. Πόρτ Σαιδ 4 'Ιουλ.
ΠΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας»	56	10486	έφθ. Βοστώνην 9 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (κοστ.)		έτ. «Ολίσκαλη»	26	4494	άνεχ. Ρότερνταμ ἀπὸ 30 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	56	16009	άνεχ. Γκιπλόγκ 3 'Ιουλ. διὰ Περσικὸν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια»	58	10659	διῆλθε Παναμᾶν 4 'Ιουλ. διὰ Κόμπε
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	άργει Φόδεεν ἀπὸ 8 Φεβρ. 1958
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ιγνάτιο»	44	7281	άργει Τάραντα ἀπὸ 23 Νοεμ. 1957
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεδόλια»	29	6481	άργει Πέραμα ἀπὸ 9 Αὔγ. 1957
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Χόντο»	43	8474	διῆλθε Τρίνινταντ 25 'Ιουν. διὰ Μίδελομπρο
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	άργει Σιγκαπούρην ἀπὸ 4 Μαΐου
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Πέραμα ἀπὸ 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Στύλιμα»	36	1974	έφθ. Κουβέιτ 14 'Ιουν.
ΠΑΡΑΔΑΛΙΝΑ (λ.)		έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άργει Χάμπτον ρόδες ἀπὸ 5 Δεκ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλλα»	30	3727	έφθ. Κολόμπο 17 'Ιουν.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Κολόμπο 2 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	10297	διῆλθε Θέσσαλον 3 'Ιουλ. διὰ Βομβάν
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Πάγιονιρ»	56	10600	διῆλθε Ντόρερ 3 'Ιουλ. διὰ Ν. Όρλεάνην
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Γιούνιτεν Ο.Μ.Κ.»	25	6605	έφθ. Μοριουγκάο 4 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Τσαλλεντζέρ»	57	10173	έφθ. Γδύνιαν 29 'Ιουν.
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας»	57	12630	άνεχ. Πόρτλαντ (Me) 2 'Ιουλ. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλη»	43	2881	άνεχ. Τύνιδα 3 'Ιουλ. διὰ Δανίαν
ΠΕΛΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμσοκ»	45	7054	έφθ. Οζάκ 2 'Ιουλ.
ΠΕΡΛ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεχ. Λάς Αντζελες 1 'Ιουλ. διὰ Τόκιο
ΠΕΡΛ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	άνεχ. Μπούμπουρι 1 'Ιουλ. διὰ Πόρτ Σαιδ
ΠΕΡΛ ΜΗΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Ν. Λιβανός	58	8465	άνεχ. Καλκούτταν 2 'Ιουλ. δι' Αδελαΐδα
ΠΕΡΛ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13581	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 8 'Ιουλ. διὰ Βομβάν
ΠΕΡΛ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	διῆλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διὰ Καλκούτταν
ΠΕΡΛ ΣΗΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	άνεχ. Αμβέρσαν 9 'Ιουλ. διὰ Χάμπτον ρόδες
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοντος»	55	15852	διῆλθε Σουέζ 28 'Ιουν. διὰ Μπαντάρ Μασούρ
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7190	άργει Σύρουν ἀπὸ 9 Οκτ. 1957
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ορένγη»	43	7228	έφθ. Μόντρεαλ 5 'Ιουλ.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μηπάχια Σαλίνας»	45	7067	άργει Μπρούζες ἀπὸ 28 'Απρ. 1958
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Σιέτε Μάρρες»	43	2016	άνεχ. Τζιμπούτι 19 'Ιουν. διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΠΟΦΟΥΛΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθος»	16	1999	άργει Θεσσαλονίκην ἀπὸ 28 'Απρ.
ΠΟΦΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 9 Αὔγ. 1957
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε»	57	8549	άνεχ. Χάμπτον ρόδες 1 'Ιουλ. διὰ Σπέτζιαν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρία»	57	9167	διῆλθε Παναμᾶν 20 'Ιουν. δι' Εύρωπην
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2561	άνεχ. Κάλι 6 'Ιουλ. διὰ Πιτέα
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7273	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούσιον 2 'Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθ Ζρανάδα»	45	7267	άργει Σύρουν ἀπὸ 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 30 'Ιουν. διὰ Λάς Πιέντρας
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άργει Μασαλίαν ἀπὸ 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άνεχ. Τζιμπούτι 3 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΠΡΟΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	58	10414	άνεχ. Κιουρασάο 10 'Ιουλ. διὰ Πούντα Καρντόν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	άργει Σύρουν ἀπὸ 10 Σεπτ. 1958
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμηθεύς»	43	10468	άνεχ. Πόρτ Αθρουρ 13 'Ιουν. δι' Αίγυπτον
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοποντος»	43	7128	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 20 'Ιαν. 1958
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίτη»	43	6979	άργει Ζεμπρούγκε ἀπὸ 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7192	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Ιουλ. διὰ Σιδώνα
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλιγκούε»	57	23693	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 17 'Ιαν. 1958
ΡΑΨΟΝΤY (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7152	εἰς Αΐδη ἀπὸ 24 'Απρ. (μετασκευαὶ)
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λιθ.)		έτ. «Ιντεραμερικάνα»	59	14000	άνεχ. Βέλγιον, ὑπὸ συμπληρωσιν
ΡΕΝΕ		έτ. «Νόγκα»	11	2255	έφθ. Μπάραν 4 'Ιουλ.
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)		έτ. «Νέστωρ»	43	6993	άργει Φλωσιγκ ἀπὸ 8 Σεπτ. 1955
ΡΙΟ ΝΤΡΟ (λ.)		έτ. «Νέστωρα»	44	7111	άργει Μπρούζες ἀπὸ 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟΝ (παν.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10517	εἰς Αΐδη ἀπὸ 24 'Απρ. (μετασκευαὶ)
ΡΙΤΖΕΦΙΕΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ»	45	7217	άνεχ. Αντζελες 3 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν Σῆ»	55	21028	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 10 'Απρ.
ΡΥΘΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλόμπε»	57	10316	άνεχ. Βίκτωριαν (Βραζ.) 8 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαίντ»	44	7176	άργει Γάνδην ἀπὸ 20 Οκτ. 1957
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	2895	άνεχ. Κιουρασάο 23 'Ιουν. διὰ Μεγ. Λίμνας
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανχάλλα»	30	4105	έφθ. Θρίβερς 5 'Ιουλ.
ΣΑΛΑΜΑΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόχαλ»	44	2844	άργει Σπέτζιαν ἀπὸ 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν»	44	10509	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 16 Αὔγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιαζίωνα»	23	5372	άργει Σπέτζιαν ἀπὸ 8 Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Ατλάντικα»	44	10546	άργει Φότερνταν ἀπὸ 16 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Μπρούζες ἀπὸ 1 Τ'Απρ. 1958
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	εἰς Αγγλίαν, υπὸ παραλαβὴν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άργει Φέρκορντ
ΣΑΝΘΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέκορντ»	42	6996	άργει Φάλμουθ ἀπὸ 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμέρτρα»	44	7298	έφθ. Χάιφαν 1 'Ιουλ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρτίμα»	44	7210	διῆλθε Παναμᾶν 25 'Ιουν. διὰ Νέαν Όρλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολύφομος»	19	1260	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 13 'Ιουν. διὰ Μπαγκόκ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άργει Κάρδιφ 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	εἰς Θεσσιν 35.42 Β.-31.24 Δ., Ιουλ. 2 διὰ Ντεμεράρον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Τζών»	44	7207	έφθ. Πόρτλαντ ("Op.") ἀπὸ 17 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεχ. Σαδάναν 26 'Ιουλ. διὰ Σέδεν "Αϊλαντς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορακούνα»	43	7129	άργει Σύρουν ἀπὸ 25 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήνη»	43	7179	άνεχ. Μόμπιλ 12 'Ιουν. διὰ Καρντένας
ΣΑΝΤΗΓΙΑΚΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόδροφ Σ.»	45	10655	έφθ. Πόρτλαντ 7 'Ιουλ. διὰ Τζιμπούτι
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Μανδράκι»	45	7048	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 7 Αὔγ. 1957
ΣΑΝΦΩ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	36	1988	άνεχ. Νόκομπιγκ 6 'Ιουλ. διὰ Κάρλομπορυκ
ΣΑΡΙΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	έφθ. Σαουθάμπτον 9 'Ιουλ.
ΣΕΒΙΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Γρανάδα»	44	7177	έφθ. Ροζάριο 2 'Ιουλ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθα Σεβίλλα»	44	7066	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 6 Φεβρ. 1958
ΣΕΛΕΣΤΕ (λιθ.)		έτ. «Κάνονους»	55	16056	διῆλθε Σουέζ 6 'Ιουλ. διὰ Τζιμπούτι
ΣΗ ΑΓΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκάτορ»	44	2877	άνεχ. Σαδάναν 4 'Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΣΗ ΜΑΙΝΤΑΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνίθερσαλ»	42	6117	άνεχ. Τόκιο 8 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκισκον
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Βίκτωρ Ιντερν.»	44	7170	διῆλθε Λάδεσεντ 1 'Ιουλ. διὰ Μόντρεαλ
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 18 Σεπτ. 1957
ΣΙΑΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουνιάνθερας Τράμπο»	42	7214	άργει Μπάρου

ΣΚΩΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοέδα Βαλένθα»	42	6907	άργει Σύρον από 4 Οκτ. 1957
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	διπλήσεν Αγ. Βικέντιον 3 Ιουλ. διά Σάντος
ΣΟΥΓΓΟΥΟΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουγγούουτερ»	41	10443	έφθ. Αμβούργον 30 Ιουν.
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν Σῆ»	21	1946	άνεχ. Χάλιφας 4 Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΣΟΥΝΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κηφισιάδα»	43	7236	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Ιουλ. διά Γιοκοκάμαν
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλαιορ»	57	10398	διπλήσεν Πόρτ Σαιδ 9 Ιουλ. διά Χαδάναν
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	Κ. Ατυχίδην	25	6810	άνεχ. Λόδας Αντζελες 4 Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αιολος»	43	7199	άργει Σπαλματόρι από 16 Μαΐου 1958
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άργει εἰς λιμένα Έλλαδος
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΑΓΓΑΝΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Κυνόδουρων από 11 Μαρτ.
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΓΚΛΟΥ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	διπλήσεν Μπρόνμποτελ 28 Ιουν. διά Γδύνιαν
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	άνεχ. Σάντος 2 Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	εἰς Τεργέστον από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΕΤΕΣΑΙ ΘΟΡΤΕΙΟΥΝ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Ιουν. διά Αύγουστον
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρόκοθ»	57	20683	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Ιουλ.
ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΪΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άνεχ. Ρόττερνταμ 27 Ιουν. διά Κέϋ Γουέστ
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	άργει Κάρελοτς από 30 Ιαν.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	άργει Φάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκο»	44	7144	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιουν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)		έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άργει Φάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπονέζα»	44	5244	έφθ. Μόντρεαλ 5 Ιουλ.
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελέν»	43	7225	άνεχ. Ντεμεράραν 6 Ιουλ. διά Ιαπωνιαν
ΤΑΥΓΓΕΤΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σανάδια Ατανάσια»	15	2557	άργει Πέραμα από 27 Σεπτ.
ΤΑΥΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μόναθαρ»	43	7032	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσκοντινεντάλ»	56	20332	άνεχ. Νέαν Υόρκην 29 Ιουν. διά Λάς Πιέντρας
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σπλέρειρ»	43	7231	άνεχ. Μόζι 29 Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΤΖΟΥΛΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλόριναν»	44	7055	άργει Γάνδην από 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια»	20	3526	άργει Χίον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (λιθάνου)		έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18717	διπλήσεν Γιβραλτάρ 10 Ιουλ. διά Αίλ οφ Γκραίν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	Δ. Καπότας	30	2047	διπλήσεν Κωνταντονιόπολιν 24 Ιουν. διά Βρατιλαν
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτς»	53	27853	άνεχ. Περοκίον Κόλπον 5 Ιουλ. διά Λάδσεντ
ΤΙΡΥΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άργει Βαλτιμόρην από 10 Απρ.
ΤΟΥΛΑ Ν. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άνεχ. Πλύμουθ 4 Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έλληνικα ουμφέροντα	43	7160	άνεχ. Καράπι 22 Ιουν. διά Μπαγκόκ
ΤΣΑΝΣΕΓΚΟΥΛΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντια Βαρδάρα»	27	2758	άργει Κυνόδουρων από 10 Μαρτ. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λ.)		έτ. «Τρανσόδιλ»	57	24027	άνεχ. Ανεχ. Πόρτο Λαζαρίδην 7 Ιουλ. διά Παλέρμον
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (λ.δ.)		έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άργει Βίγκα από 6 Οκτ.
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (λιθ. δ.)		έτ. «Τραναίσασων»	31	8933	άργει Συρακούσας από 28 Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (λ.)		έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργει Συρακούσας από 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΑΝΣΕΜΑΡΣ (λ. δ.)		'ΗΑ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άνεχ. Τόκιο 11 Ιουν. διά Κουνταμάτουν
ΤΡΑΝΣΠΟΝΙΡ (λιθ.)		έτ. «Τραναστάλατικ»	43	9474	άνεχ. Λός Αντζελες 4 Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δ.)		έλληνικά ουμφέροντα	28	7388	έφθ. Χόγκ Κόγκ 27 Ιουν.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Τρανσκάστωρ»	30	9100	έφθ. Νέαν Ορλεάνην 29 Ιουν.
		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άργει Ζευμπρούγκε από 19 Νοεμ.
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)		έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.δ.)		έλληνικά ουμφέροντα	36	7096	έπωληθη εἰς άλλοδαπούς
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άργει Κυνόδουρων από 8 Σεπτ. 1958
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάννουν»	45	10603	άνεχ. Ν. Υόρκην 8 Ιουλ. διά Άρούμπαν
ΤΣΑ		έτ. «Μεριντίνα»	20	4028	έφθ. Πόρτοιστεντ 25 Ιουν.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	άργει Κυνόδουρων από 24 Ιουλ. 1957
ΤΣΙΚ ΜΠΟΥΝΤΡΟΣ	(N.A.T.)	Φ. Κυπριανού	18	5729	έφθ. Μόζι 10 Ιουλ.
ΤΥΧΑ		έτ. «Ρουάγιαλ»	42	7035	άργει Μπρούζες από 1 Αύγ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Ιουλ. διά Σάντος
ΥΠΕΡΙΟΝ (λ.δ.)		έτ. «Βίγκη»	59	25300	άργει Κιελόν
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άργει Ζευμπρούγκε από 25 Ιαν. 1958
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραπάνι»	57	21910	διπλήσεν Πόρτ Σαιδ 4 Ιουλ. διά Φόλεϋ
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια»	45	7263	έφθ. Γιαδάταν 8 Ιουλ.
ΦΑΤΙΝΑ (λιθάν.)	(N.A.T.)	Κ. Αργύρης	17	1875	Ιδε : «ΛΟΥΚΙΑ», ουμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα	44	7140	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΛΟΙΣΒΟΣ ΙΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο»	44	7208	άργει Κάρλοχαμον από 28 Μαρτ. 1958
ΦΛΩΡΑ		έτ. «Οσεάν Γουαίπη»	36	2642	έφθ. Πειραιά 11 Ιουλ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάλντελ»	44	10983	άνεχ. Μόμπιλ από 9 Ιουν. διά Χούστον
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.)		έτ. «Σαν Πέντρο»	44	7022	άργει Ζευμπρούγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δ.)		έτ. «Νολίντο»	21	3522	διπλήσεν Θέουταν 29 Ιουν. διά Ραθένναν
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7029	άργει Σύρον από 15 Σεπτ. 1957
ΧΑΛΣΥΟΝ ΜΕΝΤ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	40	1548	διπλήσεν Κρήτην 3 Ιουλ. διά Σούσα
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	άργει Ηθέρ Μπλακγουώτερ από 7 Ιαν. 1958
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλι»	57	23664	άνεχ. Περοκίον Κόλπον 3 Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Κάργκο»	56	10583	έφθ. Τόκιο 7 Ιουλ.
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	διπλήσεν Χόρνες Πότι 29 Ιουν. διά Μεγάλας Λίμνας
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτερυθή»	43	7182	άργει Τεργέστον από 10 Ιαν. 1958
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Τράνοπορτ»	38	9403	άργει Καλάμας από 23 Φεβρ.
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άργει Ζευμπρούγκε από 2 Σεπτ. 1958
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λ.)		έτ. «Ιντερνάισοναλ»	42	7092	εἰς Τεργέστον από 1 Δεκ. (Επιοκευα)
ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)		έτ. «Λίον»	44	7150	άργει Βαλτιμόρην από 21 Ιαν. 1958
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Καμπανα 23 Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθάνου)		έλληνικά ουμφέροντα	43	1790	άνεχ. Λονδίνον από 6 Ιουν. διά Αρχάγγελον
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Κράνουντ»	43	7258	έφθ. Καμπανοίς από 8 Ιουν.
ΧΡΥΣ Χ. (λ.)		έτ. «Ούινδωρρ»	43	7243	διπλήσεν Αγιον Βικέντιον 29 Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίππερς»	55	23930	έφθ. Φόλεϋ 9 Ιουν.
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Ταύρλεστων 4 Ιουλ. διά Σαλίνα
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρσκαϊ»	44	7256	διπλήσεν Παναμάν 30 Ιουν. διά Γιαδάταν
ΩΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7084	άργει Α' Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΩΚΕΑΝΙΣ (λ.)		έτ. «Ρομπλον ντε Όρο»	40	7188	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ.
ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεχ. Χούστον 28 Ιουν. διά Μπράουνοβιλλ

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLES)

A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 1. — EDITOR D. N. COTTAKIS — PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE 15th JULY 1959

Our first English supplement

Greek shipping has acquired a prominent situation among the international shipping. This achievement presents two sides, the ceaseless private initiative of Greek Shipowners and the vast amount of legislative and administrative measures adopted by the Government.

Both sides are well worth to be widely known internationally. The «NAFTIKA CHRONICA» a shipping Review with a long record of services rendered to the Greek ship, have fully realized the necessity of putting at the disposal of foreign shipping circles, a concise monthly Supplement, written in English, which would give a short but comprehensive survey of events affecting the Greek ship from a general point of view.

Necessarily, the contents of this Supplement will be various. Achievements of the Greek shipowners will be dealt with in the first place. Greek Shipping Policy and the measures taken to attain it, will be as fully reported as possible. New enactments covering wide areas of maritime law have come into force lately in Greece e.g. the new Codé of Private Maritime Law, the Preferred Mortgage Act etc. The Supplement would be incomplete if it ignored this fresh development of maritime law in Greece and its construction by the Greek Courts. So, a brief Law Report will be included.

Short Shipping news concerning the activity of public institutions connected with the shipping generally (Greek Board of Shipping, Seamen Pension Fund, Greek Association of Maritime Law etc.) will render the Supplement comprehensive and complete for the foreign reader.

The edition of the Supplement has required considerable additional work for the staff of «NAFTIKA CHRONIKA» and no small expense. The editor trusts that the Supplement will be favourably accepted by the Greek Shipping circles and their international collaborators who will duly appreciate this new endeavour towards the furtherance of the wider scopes of Greek shipping.

A regular contributor to the «NAFTIKA CHRONIKA» Mr. George J. Colymvas LL. M. was placed at the head of the personnel entrusted with the preparation and translation of the Supplement.

A statistical review of Greek shipping

The second quarter of this year shows some considerable alterations both in ships under Greek flag and in ships under convenience flags, the latter having been increased by a fifth, the Lebanese flag. The analysis of the lists follows shows: 1) A slight increase in new launchings in comparison to the first quarter of 1959 2) Purchases of second-hand steamers also increased 3) In spite of all forecasts, breaking-up has decreased.

The tonnage under Greek flag is very much near the figure of 2.7 millions of tons. On the other hand flags of convenience have decreased excepting the newly adopted Lebanese flag which increased by 7216 tons gross. The repercussions following cancellations of contracts and delay in delivery have manifested themselves in the index of new launchings. In contrast to the first quarter, the second quarter of 1959 shows an increase in purchases of second-hand ships which may be attributed to the decrease in values which have gone down to £ 70,000 for a liberty ship and on the other hand to some demand of tonnage connected with the new Canadian waterway. A limited number of laid-up Liberty ships were again commissioned to corres-

pond to the orders for grain which appeared after the opening of St. Laurence Canal.

Breaking-up has decreased both because prices of scrap-iron have fallen and because owners appear hesitating, especially those possessing ships with a good margin of classification, expecting either an amelioration of prices or increased possibilities of commissioning their ships due to unforeseen factors.

New launchings					
1st QUARTER		2nd QUARTER			
Flags	Ships	Gross t.	Flags		
Greek cargo	4	38645	Greek cargo		
Liberian cargo	4	33610	Liberian cargo		
	—	8 72255	— 8 75518		
Greek tanker	2	44840	Greek tanker		
Liberian tanker	1	38000	Liberian tanker		
	—	3 82840	— 3 87065		
Greek cargo	2	12200	Greek cargo		
Liberian cargo	—	—	Liberian cargo		
Panama cargo	1	5686	Panama cargo		
Lebanese cargo	5	16147	Lebanese cargo		
	—	8 34033	— 4 13173		
Greek passeng.	2	2506	Greek passeng.		
Panama Tanker	3	30520	Panama tanker		
Greek various	4	3323	Greek various		
	—	9 36349	— 5 2887		
Grand total	17	70382	Grand total	27	98621

A general list showing the entire alterations is given herebelow:

1st QUARTER		2nd QUARTER	
Greek	+ 234062	+ 175114	
Liberian	— 125783	— 14361	
Panama	+ 12126	— 2622	
Costa Rica	— 177825	— 31855	
Honduras	— 0	— 0	
Lebanese	+ 24572	+ 7216	

The above figures show that the well-known tendency of increase in ships under Greek flag which appeared rather slack in the first quarter, re-established itself during the second quarter, although it appears improbable that it will go on any further. The completion of the ship-building plan will necessarily lead into replacement of older ships and if the

Your shipchandler at Emden

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

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

Emden, Neuer Hafen

Telegrams: Brethorst - Emden

dullness of the market will continue and prices of scrap-iron will ameliorate, it is to be expected that a good number of laid-up ships will be sold for breaking which will result in a decrease of the strength of our shipping from the elevated figures of to-day.

Under the six flags

The picture at the end of the second quarter of 1959 as regards the six flags shows the following figures :

Flags	Ships	Gross tons
Greek	531	2,684,101
Liberian	638	7,084,413
Panama	257	1,814,558
Honduras	22	208,715
Costa Rica	39	176,447
Lebanese	23	67,900
	1510	12,036,139

It is interesting to further distribute these figures according to the various kinds of ships and the time of their construction :

Cargo ships built after the war	220	1,953,374 gr.
Cargo ships built during the war	541	3,583,327 »
Cargo ships built before the war	257	1,814,558 »
Tankers built after the war	224	4,165,886 »
Tankers built during the war	118	1,154,547 »
Tankers built before the war	43	312,131 »
Ocean passengers	7	125,125 »
Passenger ships	43	82,319 »
Various	135	61,281 »
	1510	12,036,139 gr.

These particular figures lead us to ascertain that the shipbuilding activity assumed by Greek shipowners since 1948 has yielded within ten years 444 newly-built ships, of which 220 cargo ships and 224 tankers. No small achievement which has not been fully completed owing to the shipping crisis. However, shipbuilding contracts have not been cancelled to the extend one might have anticipated and so to-day considerable tonnage is still under construction. On the other hand, we possess 881 ships built either before or during the war, which will be partially replaced by the new-buildings whilst the balance will be sold either to foreign owners or for breaking up purposes.

It is to be noted that the above are approximate figures since at the end of the second quarter 6 more cargo ships of 24,933 gross tons and 2 more ocean passenger of 24,822 gross tons were about to be delivered.

Laid-up tonnage

Laid-up tonnage is still voluminous and appears to have increased during the second quarter of 1959. The increase concerns tankers almost exclusively. At the end of the second quarter 3,491,339 gross tons were laid-up which means 258,778 gross tons over and above the figures of the first quarter.

Laid up ships under Greek flag are distributed as follows :		
Cargo ships built after the war	2	18,337 g.t.
Cargo ships built during the war	71	505,981 »
Cargo ships built before the war	25	116,079 »
Newly built tankers	—	—
Tankers built during the war	6	61,482
Tankers built before the war	8	50,593
Mediterranean cargo ships	22	30,323
	134	782,795

Of the 134 laid-up ships, 97 ships are laid up in various

ports of Greece whilst 37 are laid-up in English and Continental ports.

As far as laid-up ships under convenience flags are concerned the respective figures have as follows :

Cargo ships built after the war	1	5,779 g.t.
Cargo ships built during the war	217	1,556,278 »
Cargo ships built before the war	34	153,546 »
Built after the war built tankers	40	572,901 »
Tankers built during the war	36	358,420 »
Tankers built before the war	6	42,745 »
Mediterranean cargo ships	13	19,875 »
	347	2,708,544 »

Of the 347 laid-up ships under convenience flags, 148 ships are laid-up in Greek ports, whilst 199 ships are laid-up abroad.

On the strength of these figures the percentage has as follows : Of the cargo ships 38,39 % are laid-up and 19,28 % of the tankers. The percentage is ominously oppressing for the ships built before and during the war in which the percentage is 55,74 % whilst the percentage of newly built ships is only 1,22 % which means that the dull market does not interfere with the trading of the new ships, possessing the ability of competition under very unfavourable circumstances. Older ships, on the other hand, were unable to face the situation and are consequently condemned to be broken-up when «the fullness of time will come».

Tankers were harder hit. The percentage of laid-up newly built tankers is 13,74 % and for older tankers 34,90 %. The respective figures for the first quarter of 1959 were 5,77 % and 28,78 %. Many new tankers were laid-up as soon as delivered.

Around our shipping

Fresh developments in the I.T.F. dispute

The Collective agreements recently signed in London have not been recognized by the I.T.F. Mr. Becu will only tolerate the agreements as far as next September, and this is a positive gain. Mr M. Petroulis the Secretary General of the Panhellenic Seamen Federation (P.N.O.) expressed the assurance that during the sitting of the committee in Geneva (16-17 July) Mr. Becu will support the P.N.O. in obtaining the right to independently sign Agreements concerning ships the crews of which are entered with the Seamen Pension Fund. Mr. Petroulis' energetic endeavours appear to have contributed materially in smoothing these thorny questions.

This tacit recognition of the Agreements requires a truce between I.T.F. and shipowners till September. For the period commencing from the 1st of October a small «Subcommittee» consisting of representatives of the shipowners, of the I.T.F. and of the P.N.O. will be called together after the Geneva Conference is over.

It is expected that shipowners will react vividly against payment of «ransom» in exchange for the recognition of the Agreements. No wonder at that. Greek or foreign Federations are not entitled to impose and collect taxes and most naturally shipowners will turn down such proposals.

On the other hand the Panhellenic Seamen Federation is entitled — not the I.T.F. — and obliged to look after the interests of Greek seamen serving on board of ships under «convenience flags». Wages, food, overtime, accommodation etc. will be the matters which be considered by the P.N.O. and Greek shipowners will not oppose such activity.

Whilst such reasonable and fair vindications are welcomed, it would be against the measure of reason and the necessary adjustment to the extremely difficult circumstances of to-day, to put forward a claim for payment of a ransom emanating

ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP
TELEPHONE : 82226
NIGHT : 412905

from a foreign Federation.

Impartial observers feel with justification that to register one's ship in Monrovia is no punishable offence and that the I.T.F. cannot assume jurisdiction to impose sanctions.

Apart from the inadmissible ransom of £ 50 per ship, a further contribution of one pound per man and month appears equally undesirable, even to Greek tradeunionists. To appease these feelings many promises are given i.e. founding a welfare Fund, relieving the unemployed seamen etc. We ought to remind these self-appointed protectors of Greek seamen that when Greek funds are used for the Greek seamen, they should have their say in the administration of the Fund.

We must make our position clear

The mere fact that the steps taken by the maritime countries of Western Europe with the American Government in connection with the question of the flags of convenience have had no result and the failure of the Washington Conference do not mean that the matter was shelved nor that the nine Countries which called together the Conference, will cease obstructing the ships of the flags of convenience.

According to information from the O.E.C.E. in Paris a renewal of the attack is not to be excluded although nothing was made known as regards the means to be used. It is a fact that the Government of the interested countries have initiated talks and a veiled discrimination against tankers is one of the possibilities. In view of the volume of tonnage offered, discrimination is no lazy talk, since it can be recurred to without the undesired effect of increasing the rate of freights. The status dimly defined now is that preference is given to tonnage owned by oil companies. This is closely followed by English tankers chartered by Shell and B.P. and in such rather scarce instances where additional tonnage is required, Dutch and Scandinavian tankers are fixed.

So, tankers under liberian or panamanian flag are limited to chartering by the smaller oil companies of the free market or for the carriage of cargoes of American oil companies. Most of the time-charters of liberian or panamanian tankers concern American oil companies or smaller oil-companies. Discrimination now possible in view of the conditions of the freight market without the repercussion of increasing the rates of freight, will deal a deadly blow against the tankers under convenience flags.

As far as the tramps are concerned, discrimination is more difficult as it will have to come out in the open and U.K., Holland and Norway will avoid to set a bad precedent, against the doctrine of freedom in international sea transports. However, aversion towards tramps under convenience flags is gaining volume and when the endeavours of the maritime countries of Western Europe will materialize, nothing can exclude that this dislike will become stronger.

We are informed that Greece will be invited to share the discussions in Paris and it is to be expected that the Greek Government will be required to state whether they believe that the flags of convenience constitute a dangerous, if not undesirable, competitor. Greece will have to answer affirmatively since it is known that Greek Shipping sustained a mighty blow through the adoption of these flags.

The Greek Government will have however to voice their reserves as regards the measures which will possibly be taken against these flags. Discrimination, boycotting and similar restraining measures are purely against the doctrine of freedom of the seas and must be therefore turned down. There are other measures which provided they are widely and firmly adopted will prove instrumental in attaining the repatriation of the ships.

The nautical schools

The equipment of the Nautical Schools is being rapidly completed and when the training ship will be made available it may well be said that the Nautical Schools in Greece will reach the standard of similar institutions abroad.

Much has been derived from the German technical help in engines, instruments and tools, many of which are still being delivered. The School of Aspropyrgos has a full engine-room

with a reciprocating steam-engine and a steam turbine both supplied by a water-tube boiler. A Diesel engine is also available and another will be soon delivered and installed.

Various equipment has been delivered and is now installed. The «Michail Lemos» Room will contain all the electronic devices of a modern navigation bridge. Mr. Costas M. Lemos has presented the Aspropyrgos School with a modern plant of processing distilled water out of sea water. The plant, one of those used in atomic submarines, together with fully explanatory booklets will be soon delivered to Mr. Lemos and shipped to Greece by kind courtesy of Messrs. Hellenic Lines Limited, on board one of their ships. Mr. Lemos will be soon forwarding to the Aspropyrgos Nautical School, parts and accessories of General Electric turbines, specially constructed for tuition purposes.

The centre of maritime studies

A great and laudable work is being accomplished by the Centre of Maritime Studies in spite of financial difficulties and the shortness of time. Both have been satisfactorily coped with by the Administration of the Centre. The first team of about 100 students have received ample tuition both in theory and in the practice of shipping and the proof was given in the subject-matter of the theses chosen by the candidates for their degrees. Various topics connected with the shipping, both financial and legal, were dealt with in the theses.

The tuition has not been complete and did not cover the entire sectors of lessons. For instance, many students have not been able to accomplish the study of the English language and will have to work hard if they look forward to receive their degree in October. Others, however, are now able to read, write and translate English texts.

The first year of the Centre, 125 students have joined it, of which 100 students have regularly followed lessons and lectures on special topics and have visited the Niarchos Shipyards, the ocean passenger OLYMPIA and the offices of Hellenic Lines Ltd.

For the coming year the Administration of the Centre is considering various improvements but much will depend on the financial status. A deficit, originally forecast much greater, was happily brought down to Drs. 120.000 and it is expected it will be further limited through the kind contribution of the Chamber of Shipping.

In our opinion the object of the Centre will only be fully accomplished if the shipping offices are persuaded to choose their personnel out of the graduates of the Centre. The Union of Greek Shipowners should exercise its influence with its members to this effect. It would be by all means avoided to have the graduates seek occupation elsewhere, the more so as their number is comparatively small and they can easily find employment in the shipping firms.

The «Greek shipyards»

Till now the Scaramanga shipyards were employed in repairs of the ships of Mr. St. S. Niarchos. Now they place their services at the disposal of all shipowners being in the meantime fully supplied with the necessary equipment to effect any repairs both of ships and machinery. A Greek tanker is about to pass her annual survey at Scaramanga. The prices tendered were considered most favourable and much cheaper in comparison to Palermo.

As soon as the big floating dock now constructed in Germany, is brought here, the Scaramanga shipyards will enlarge their activity. As from the coming year thanks to their modern equipment they will be in position to compete with foreign yards not only in prices but also as regards perfection and time.

The important consequences of this widely developed activity for the economy of the country need not be specially stressed. After a year from to-day, two spacious docks and a fully equipped factory will be at the disposal of Greek shipowners who spend now large sums abroad for the repairs of their ships.

Mr. St. S. Niarchos anticipates that the Scaramanga Shipyards will in time employ 2000 workmen and will realize a gross income of 10.000.000 dollars.

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

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIODIS" BALTIMORE

SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

BALTIMORE 2, MD.

608 EAST PRATT ST.

The health of Greek Seamen

Greece has participated in the Congress of the International Health Organization which was called together in Marseilles last February. The representative of Greece was Dr. G. D. Katsafados a well-known Greek surgeon, ex-Minister for Health and M. P. The general topic of the Congress was «Protection of the health and welfare of seamen» and Dr. Katsafados has spoken at length about the legislation and administration measures prevailing in Greece in connection with the health of Greek Seamen.

It is impossible to reproduce here the long lectures of Dr. Katsafados. Suffice it to say that his speech was favourably accepted by the Members. Following his general introductory speech Dr. Katsafados has repeatedly addressed the Congress in elaborate papers which he read, dealing with the sickness insurance of seamen, with the conditions of demeanour on board merchant ships and the enactments for the protection of the health of seamen, with the questions of mental sanitation and the protection of seamen on board the ships and with the question of professional rehabilitation of sick or injured seamen.

The lectures of Dr. Katsafados were highly appreciated by the Members who expressed their thanks to him for his full and detailed reports on these vital questions connected with the life and future of the seamen. Dr. Katsafados, using chapter and verse, has given a fully documented survey of the ample provisions prevailing in Greece for the protection of the health and the furtherance of the welfare of seamen.

Short shipping news

Tobacco in exchange for ships

After the failure of the negotiations concerning the exchange of Greek tobacco against placing orders in Portugal for the building of passenger ships, new proposals were put forward by Mr. Alex. Michopoulos, an ex-engineer of the Royal Navy, now managing in London the Maritime Technical Administration Ltd. It is proposed to build passenger steamers in Holland and Finland in exchange for Greek tobacco.

The concern proposes to purchase tobacco of older crops worth 7.000.000 dollars, against passenger ships of equal value. Prices of the ships will be those internationally prevailing. The ships will be sold by the Greek Government to shipowners and paid for in yearly instalments.

Mr. Michopoulos is also negotiating with various mercantile and productive Institutions of Patras for the construction of a ferry-boat to trade between Italy and Greece via Patras. The ferry-boat will approximately cost 3,5 millions of dollars and will be paid for by tobacco of older crops.

The «bulk carriers»

Greek shipowners are considering the radical reconstruction of «T. 2» tankers into bulk carriers of 22.000 t. A new middle section 470 feet long will be added and the fore section will be accordingly enstrenghened.

Mr. St. S. Niarchos has already completed similar conversion of «T. 2» tankers in Japanese shipyards. He will convert two more ships in Swedish yards and replace the steam turbines by M.A.N. diesels. Later on, more «T. 2» under the management of Mr. Niarchos will be converted in the Scaramanga Yards.

It is also reported that Mr. Costas M. Lemos is about to convert three «T. 2» tankers in Holland. It results from infor-

mation received that other Greek shipowners are negotiating with Japanese shipyards for the conversion of «T. 2» into bulk carriers.

The expenditure required is assessed to \$ 1.100.000 — 1.200.000 whilst to-day's price for a «T. 2» tanker does not exceed \$ 250.000.

More crews entered with seamen pension fund

During the second fortnight of June further agreements were signed between the Seamen Pension Fund and representatives of the following ships under foreign flags. The crews of these ships are entered with the Seamen Pension Fund.

«Vailor» Liberian 7227 g.t. «Cape Star» Liberian 7281 g.t. «Epos» Liberian 7153 g.t. «Symphony» Liberian 7144 g.t. «Catie» Panama 7176 g.t. «Master Nicky» Liberian 7232 g.t. «Melody» Liberian 7154 g.t. «Rhapsody» Liberian 7152 t.g. «Santhy» Liberian 6996 g.t. «Elmira» 7190 g.t. as from July the 1st, 1959 represented by Mr. John Tsakos, «Theopan» Liberian 7240 g.t. as from July the 1st, 1959 represented by the Orient Express.

Till to-day 700 ships of convenience flags totalling 6.901.452 g.t. have been entered with the Seamen Pension Fund.

The Hellenic Lines

The Hellenic Lines Ltd have increased their fleet by a new unit. It is the m.s. «Hellenic Splendor» built in Emden by Rheinstahl Nordseewerke. The main features of this beautiful ship are very interesting. She is 10.700 d.w.t. as open shelter deck or 13.200 d.w.t. as closed shelter deck and her trials speed was 18,5 knots. Of her 659.588 cubic feet bale, 14.705 cubic feet are refrigerated spaces, divided in four compartments, each of which can be kept at separate temperature to suit the requirements of cargoes. Four deep tanks for oils in bulk are also provided. The ship has 16 electric winches of 5 tons lifting capacity and one winch of 50 tons in No. 2 hold and another of 30 tons in No. 4 hold.

Twelve passengers can be accommodated in 6 cabins which, as well as, the crew accommodation are air-conditioned.

The «Hellenic Splendor», left on the 24th June bound for American ports in the Gulf and she will start from there on her regular line Alexandria, Port Sudan Jeddah, Karachi, Bombay Madras, Rangoon and Chittagong.

Two more sister ships will be delivered to them till January 1960, when the fleet of the Hellenic Lines will number 25 ships, under the Greek flag.

BOOKS

Professor P.G. Vallindas has considerably contributed in the literature concerning the new Greek Code of Private Maritime Law. Professor Vallindas discusses in a recently appeared pamphlet the provisions of the Code affecting Conflict of Laws. These are not numerous. The well-known tendency which prevailed during the drafting of the Maritime Code, to refer most of the questions arisen to the provisions of the Civil Code, has again won the upper hand resulting in a penury of provisions regarding Conflict of Laws.

Professor Vallindas discusses the provisions in question with his well-known scientific thoroughness. Rights in rem over ships, preferred mortgage, contract of seamen services, salvage, collision of ships, co-ownership of ships, enforcement of foreign judgments and executory documents are the various subjects dealt with by Professor Vallindas. Lawyers dealing with maritime cases have acquired in this pamphlet of Professor Vallindas a valuable work which will lead them safely through the thorny questions of maritime Conflict of Laws (Conflict of Laws in the provisions of the Greek Code of Private Maritime Law by Professor P.G. Vallindas, Athens 1959 p.p. 23).

**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