

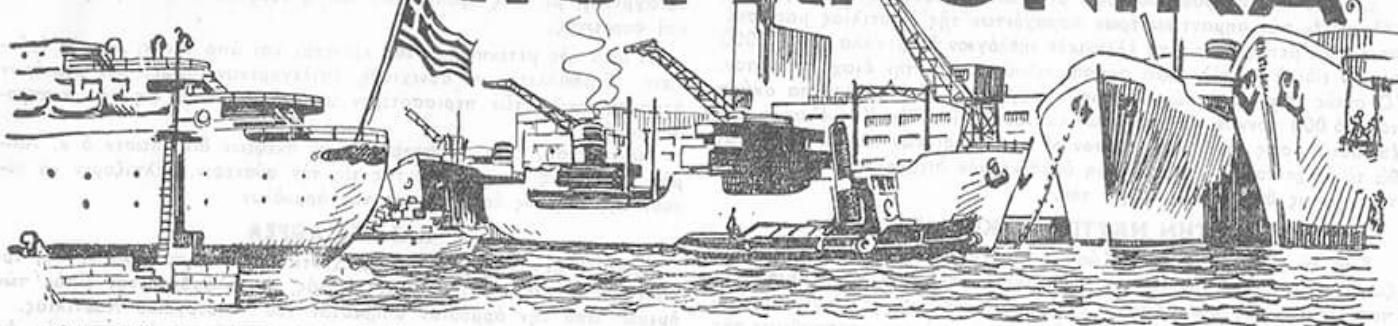
# NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1959

Αρ. Φύλλου 581/340

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 581/340

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

ΠΕΡΙΔΙΕΥΣ  
15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1959

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΕΛΛΑΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

Η έθνική γραμμή 'Ελλάδος - Αυστραλίας με τὸ νεοαγορασθέν υπερωκεάνιον «Πατρίς» 18.400 τόν. γκρός, τοῦ Οίκου Χανδρῆ, εἶναι πλέον γεγονός. Τὸ σκάφος παραλαμβάνεται τὴν 9ην Νοεμβρίου καὶ χωρὶς ἐπισκευήν τινα ἡ μετασκευήν, μὴ ἀναγκαῖαν ἄλλως τε, θὰ πλεύσῃ εἰς Πειραιά, διὰ τὴν ὅμεσον ἔναρξιν τῶν δρομολογίων του.

Τὰ πράγματα ἔχειλιχθησαν, παρὰ τὰς προβληθείσας ἀντιδράσεις, ὅπως θὰ ἔπρεπεν. Η αἴτησις τοῦ κ. Χανδρῆ περὶ νηολογήσεως τοῦ σκάφους ἀπεστάλη ἀπὸ τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας εἰς τὸ ἔκ τῶν ἀρμοδίων 'Υπουργῶν Οἰκονομικὸν Συμβούλιον, ὅπου καὶ συνεζήθη τὴν 10ην Αὐγούστου, εἰσηγουμένων τῶν κ. κ. Πρωτοπαπαδάκη καὶ 'Ανδριανοπούλου. Παρέστησαν οἱ κ. κ. Κανελλόπουλος, πρόεδρος, Πρωτοπαπαδάκης, Δερτιλῆς, Μάρτης καὶ 'Ανδριανοπούλος. Παμφηφεὶ τὸ Οἰκονομικὸν Συμβούλιον ἐνέκρινε τὴν νηολόγησιν τοῦ «Πατρίς» καὶ τὴν διάθεσίν του εἰς τὴν γραμμὴν Αυστραλίας, κριθέντος ὡς ίκανον ἄριστα νὰ ἔξυπηρτησῃ τὴν νέαν ταύτην ἔθνικὴν γραμμήν.

Ο Οίκος Χανδρῆ θὰ δημοσιεύσῃ κατ' αὐτὰς τὰ τακτικὰ δρομολόγια τοῦ σκάφους καὶ διεξάγει διοπτραγματεύσεις μὲ τὴν «Διεθνὴ 'Επιτροπὴν Μεταναστεύσεως» διὰ τὴν σύναψιν συμβάσεως μεταφορᾶς τῶν 'Ελλήνων μεταναστῶν.

Η ὁγορὰ τοῦ «Πατρίς» καὶ ἡ σύντασις μὲ αὐτὸ τῆς νέας ἔθνικῆς γραμμῆς ἀποτελεῖ μίαν ὥραιαν κατάκτησιν τῆς Ναυτιλίας μας.

### Ο ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΠΑΡΑΓΩΝ

Γεγονός είναι ή βαθμιαία ἀνάκτησις τῆς ἐμπιστοσύνης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλίου πρὸς τὴν ἑδῶν κατάστασιν. Λίαν ἐνδιαφέρουσαι εἰναι αἱ πρόσφατοι διαπιστώσεις. Ἀπὸ τὴν Κυβερνήσεων ἔξαρτάται νὰ τὰς προσέξῃ καὶ νὰ χειρισθῇ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μὲ τὴν προϋποτιθεμένην κατανόησιν τῆς πραγματικότητος. Μικρά τινες ἐκτροπαὶ τῆς διοικήσεως, παρεμβάσεις καὶ ἐνέργειαι ἀψυχολόγητοι δυνατῶν νὰ παραβλάφουν τὴν ἀπὸ τόσων ἔτῶν καταβαλλομένην προσπάθειαν τῆς ἐπανόδου.

Καὶ ἔχομεν ἡδη σαφεῖς πλέον τὰς ἐνδείξεις τῆς ἐπανόδου αὐτῆς. Ο κ. Σταύρος Λιδωνός, ὁ σημαντικότερος παράγων τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, φέρει ὑπὸ τὴν κυανόλευκον τὰ δέκα τρία τὸν ἀριθμὸν νεότευκτα φορτηγά του. Εἶμεθα υπερβένσαιοι, ὅτι τὴν στροφὴν του αὐτῆς πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον θὰ τὴν ἀκολουθήσουν καὶ ἄλλοι. Ο κ. Κώστας Μιχ. Λαζαρός, ἔτερος μεγιστάν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, ὁ ἡδη πολλαπλῶς εὐεργετήσας τὸ ἔργον τῆς παρ' ἡμῖν ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, φέρει καὶ αὐτὸς εἰς τὴν σημαίαν τῆς γενετείρας τρία τὸν 22.000 τόνων ειδικὰ μεταλλοφόρα σκάφη, τελούντα ὑπὸ τὴν διαχείρισίν του.

Καὶ τέλος οἱ κ. κ. Ἀδελφοὶ Χανδρῆ ἔρχονται, μὲ τὴν ὁγορὰν τοῦ ὑπερωκεάνιον «Πατρίς» (ex «Bloemfontein Castle») καὶ τὴν σύντασιν τῆς 'Εθνικῆς Γραμμῆς τῆς Αυστραλίας, νὰ προσδώσουν πλέον εἰς τὴν κίνησιν τῆς ἐπανόδου τὴν θετικότεραν τῆς ἐκδήλωσιν.

Προσοχὴ ὅμως. Τὰ παθήματα τοῦ παρελθόντος ἔχουν ἀτυχῶς δημιουργῆσει τὴν ἐπιφύλαξιν. Σύν τῷ χρόνῳ θὰ παρέρχεται ή δυσπιστία. Θὰ τὴν ἔξαλειψῃ ἡ σταθερότης εἰς τὰ τῆς διαχειρίσεως τῶν ζητημάτων τοῦ πλοίου καὶ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. 'Η καλὴ πίστις καὶ ἡ καλὴ θέλησις τοῦ κρατικοῦ παράγοντος ἔξυπακούνται.

Δὲν ζητοῦν οἱ ἐφοπλισταί, ἐπανερχόμενοι, παρὰ τὴν ὀναγνώρισιν τῆς συμβολῆς τοῦ πλοίου εἰς τὴν προσαγωγὴν τῆς οἰκονομίας μας καὶ τὴν συμπαράστασιν τὴν ἡθικὴν καὶ μόνον τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὴν μεγάλην προσπάθειαν τῆς διαπρητήσεως τῶν κεκτημένων διὰ μέσου μιᾶς κρίσεως πρωτοφανοῦς εἰς δύζυπτα καὶ διάρκειαν. Τὰς ἐπιχοργήσεις, μὲ τὰς ὅποιας τὰ ὅλα κράτη συντηροῦν τὴν Ναυτιλίαν των, δὲν ἔχητοσαν ποτέ, οὔτε καὶ τώρα ζητοῦν. Τὰς διακρίσεις ἐπίσης σημαίσας ἀνέκαθεν τὰς ἀπέκρουσαν. 'Ἐπιδιώκουν μόνον τὴν κοινὴν συνεργασίαν μὲ τὸν 'Ελληνα ναυτικὸν καὶ θέλουν τὴν καθιέρωσιν ὠρισμένων μέτρων, διτινα θὰ ἔτεινον εἰς τὴν ταχυτέραν ἀπόσθεσιν τῶν ὑψηλῆς ἀξίας νεοτεύκτων πλοίων των.

"Ἄς μη πιστευθῆ—θὰ ἡτο σφάλμα σοδαρὸν—ὅτι η ἐπάνοδος συντελεῖται ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ μπούκοτάς τῆς Δ.Ο.Μ. 'Ἐλέχθη τοῦτο ἀπό τινας ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα η ἡθελημένων διαστρέφοντας αὐτά. Διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς ζήτημα Δ.Ο.Μ. δὲν ὑφίσταται. 'Αρκεῖ νὰ θελήσουν νὰ ὑποκύψουν εἰς τὸν ἐκβιασμὸν τῆς κατασολῆς μιᾶς εἰσφορᾶς, μειωμένης μάλιστα, καὶ η ἀπειλή, η ἀνύπαρκτος καθ' ἡμᾶς, τοῦ μπούκοτάς θὰ παρέλθῃ. 'Οσοι δὲν ἀντιμετωπίζουν τὴν ἐπάνοδον εἰς τὸ θετικὸν νηολόγιον, ημποροῦν νὰ πληρώσουν τὸ χαράτσι, διὰ νὰ είναι ήσυχοι ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς Δ.Ο.Μ.

'Η πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον στροφὴ ἀποτελεῖ πλέον μίαν ψυχικὴν ἀνάγκην τοῦ 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ. 'Αρχίζει οὕτος νὰ πιστεύῃ, διὰ οἱ λόγοι τῆς φυγῆς ἀπὸ τὴν κυανόλευκον τείνουν νὰ ἐκλείψουν, δὲν ἔχειτον. Κανεὶς δὲν ἡθελεῖ τὴν φυγὴν αὐτὴν πρὸς τὰς «σημαίας εὐκολίας». 'Υπερχεώθησαν νὰ τὸ πράξουν, ὑπεραμυνόμενοι τῶν ἐπαγγελματικῶν τῶν συμφερόντων, αὐτῆς τῆς ὑποστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ητις ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ μετ' αὐτὸν οὐδὲν ὅλον ἐντεῦθεν ἔδεχτο, παρὰ τὴν προκατάληψιν, τὸν διωγμὸν καὶ τὴν δημευτικὴν διάθεσιν. (Τὰ 'καράδια τοῦ λαοῦ κλπ.).

'Αλλὰ πρὸς τί η ἀναδρομὴ εἰς τὸ θιλερὸν παρελθόν; Λησμονεῖται σὺν τῷ χρόνῳ η κυανόλευκος καλύπτει διονέν καὶ περισσότερα σκάφη. Αἰσιοδοξούμεν διὰ τὴν αὔριον.

'Αλλὰ δὲν πρόκειται καὶ δὲν θέλομεν νὰ ἰδωμεν μόνον τὸ περισσότερον τοναὶ ὑπὸ τὴν σημαίαν μας. 'Η ἐπιδίωξις τῆς ἐπανόδου περιορίζεται, καθ' ἡμᾶς, εἰς τὴν τυπικὴ νηολόγησιν καὶ μόνον τῶν πλοίων. Τὴν ἐφοπλιστικὴν ἐπιχείρισιν, αὐτὸν τὸν ἐφοπλιστήν, θέλομεν νὰ ἰδωμεν ἐδῶ ἐπανεγκαθιστάμενον, ἐτεύθεν διευθύνοντα, ὅπως καὶ πρὸ τοῦ πολέμου, τὰ πλοία του. Σημαίνει τοῦτο διστάνας εἰς συνάλλαγμα σημαντικάς, ἀμεσώτερον τὸ ἐνδιαφέρον διὰ τὰ πράγματα τοῦ τόπου μας, προσέλκυσιν τῶν πλοίων διὰ τὰς ἐπισκευάς καὶ τὰς προμηθείας τῶν εἰς τὰ ναυτικά μας κέντρα. Θέλομεν, δηλαδή, πλησιέστερον ήμῶν ἀναπτυσσομένην τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα. Είναι πηγὴ πλούτου καὶ εὐημερίας. 'Η σημειώνει κρίσις πειρτράων τὸ ἀποδεικνύει. "Ελειψων τὰ πατούσα ναυτιλιακὰ ἐμβάσματα—ἐπισκευαὶ πλοίων, ἀπασχόλησις ναυτεργατική, αἱ περισσότεραι διστάνας ἐφοπλιστῶν καὶ μεριδιούχων — καὶ η σίκονομία μας ἀμεωντατος ἐδέχθη τὸν ἀντίκτυπον.

"Οταν αὔριον η κίνησις τῆς Ναυτιλίας χωρήσῃ τὴν ἀνιούσαν· ὅταν τὰ ἀργοῦντα πλοία θὰ ἀναχθοῦν εἰς τὸ πέλαγος· ὅταν τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σκαραμαγκᾶ, τὸ Νεώριον τῆς Σύρου καὶ η πειραικὴ σιδηροδρομική θὰ ἐπαναλάβουν τὸν ἔντονον ρυθμὸν τῆς παραγωγικῆς τῶν δραστηριότητος· ὅταν τὰ πολλὰ ἐλληνικὰ πλοία θὰ κερδίζουν καὶ αἱ πλειστοὶ δσαι ἐλληνικαὶ ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις, ἐγκαταλείπουσαι τὴν ξένην, ἐδῶ θὰ ἔγκατασταθοῦν, τότε θὰ καταδειχθῇ εἰς ὅλους καὶ εἰς αὐτοὺς τοὺς ἀνέκαθεν ἀγόνησαντας τὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα, ὅτι αὐτὸς ημπορεῖ τὰ πολλαπλάσια νὰ ἀποδῶσῃ εἰς τὸν Τόπον μας, ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην παραγωγικὴν δραστηριότητα. Καὶ αὐτὰ ἀδαπάνως διὰ

τὸ ἔλληνικὸν Δημόσιον. Τὸ τονίζομεν ιδιαιτέρως.

\*\*\*

Εὐχαρίστως πληροφορούμεθα, ότι "Ελλην ἐφοπλιστὴς τῆς Νέας Υόρκης ἐκ τῶν σημαντικῶν παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας, σκέπτεται νὰ μεταφέρῃ εἰς τὸ ἔλληνικὸν νηολόγιον ἑξ μεγάλα τῶν 45.000 τόννων εἰδικὲ μεταλλοφόρα σκάφη, τελοῦντα ὑπὸ τὴν διαχείρισίν του. 'Ο αὐτὸς ἐφοπλιστὴς ἔχει ἀκόμη παραγγείλει ἑξ μεταλλοφόρα σκάφη τῶν 45.000 τόννων εἰς τὰ Ισπωνικὰ ναυπηγεῖα. Τὴν Κυανόλευκον καὶ ἐπ' αὐτῶν ἵσως νὰ ὑψώσῃ, ἐφόσον οἱ ἐνυπόθηκοι τῶν πλοίων δανεισταὶ θὰ τὸ ἔδεχοντο. 'Η προτιμωμένη ὑποθήκη τὸν διευκολύνει εἰς τὸ πρὸ τοὺς ξένους δανειστὰς αἰτημά του.

#### AIA THN NAYTIKHN EKPAIDEYESIN

Εἶχε τὴν καλωσύνην ὁ κ. Κώστας Μιχ. Λαιμός, ὁ τόσον ἐπιδείξας ζωηρὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν ναυτικὴν μας ἐκπαίδευσιν, νὰ συμμετάσχῃ, παρακληθείς, εἰς μίαν εἰδικὴν ἐν τῷ "Υπουργείῳ τῆς Ναυτιλίας σύσκεψιν, καθ' ἣν συνεζητήθησαν τὰς ζητήματα περὶ τὴν προσπάθειαν τῆς ἀρτιωτέρας καταρτίσεως στελεχῶν διὰ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν.

'Ο κ. Λαιμός ἔχει ιδιαιτέρως ἐγκύψει εἰς τὸ ὅλον πρόβλημα. "Ἐχει παρακολουθήσει τὰ ἐπιτεύγματα τῆς σχετικῆς ἀμερικανικῆς προσπάθειας καὶ διότι ἔχει ὑπὸ τὴν διαχείρισίν του ἔνα τεράστιον στόλον παντὸς τύπου σκαφῶν — 22 μεγάλα νεότευκτα — εἶναι εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ ιδιού μας Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ 'Ελληνος ναυτιλλομένου.

Τὰς ἀπόφεις τοῦ προϊὸν μακρᾶς πείρας καὶ ἐγγυτάτης παρακολουθήσεως, ἀνέπτυξε κατὰ τὴν σύσκεψιν ὁ διασκεκριμένος ἐφοπλιστὴς. Πρέπει νὸν ὄμολογηθῆ, ότι ἀπεκαλύφθησαν πλευραὶ τοῦ ὅλου ζητήματος τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, ἄγνωστοι παντελῶς εἰς τοὺς περιστοτέρους τῶν συσκεφθέντων. Αἱ διαπιστώσεις καὶ αἱ ὑποδείξεις τοῦ κ. Λαιμοῦ ἀπετέλεσαν θέμα εὐρυτάτης συζητήσεως καὶ ἐλήφθησαν σοβαρῶς ὑπ' ὅμιν. 'Η προσπάθεια τῆς ἀρτιωτέρας καταρτίσεως τῶν στελεχῶν πρὸς αὐτὰς θέλει προσαρμοσθεῖ.

Αἱ ἀπόφεις τοῦ κ. Λαιμοῦ συνοψίζονται:

α'. Εἰς τὴν βασικὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς καταρτίσεως ἰκανῶν στελεχῶν διὰ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικόν, ναυτίλων καὶ μηχανικῶν. Παρὰ τὸν παροπλισμὸν τόσων καὶ τόσων σκαφῶν, ἀξιωματικοὺς ποιοτικῆς καταστάσεως, ἀναλόγου πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ συγχρόνου πλοίου, δὲν διαθέτομεν. Πρόκειται περὶ γεγονότους ἀναμφισβήτητου διὰ τοὺς ζῶντας ἀμεσώτατα τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα καὶ παρακολουθοῦντας τὰς σημειώνας ἀνάγκας τῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοίων. Οἱ δριθμοὶ τῶν προσφερούμενων πρὸς ἑργασίαν δὲν ἔχουν καμμίσαν σχέσιν πρὸς τὰς ἀνάγκας αὐτάς. Οἱ πλεῖστοι τῶν ἀνέργων δὲν εἰνε εἰς θέσιν νὰ τὰς ἔξυπητησουν. 'Η ἀρτιωτέρα κατάρτισις τῶν νεωτέρων, δεδομένου καὶ τοῦ μακροῦ χρόνου ποὺ ἀπαιτεῖται δι' αὐτῆς, ἐπιβάλλεται, ώς τὸ πρώτον μέλημα τοῦ Κράτους, τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ παντὸς ἀνδιαφερομένου νὰ ἴδῃ τὸ 'Εμπορικὸν μας Ναυτικὸν προβαδίζοντας μεταξὺ τοῦ παγκοσμίου τοιούτου.

β'. Ἀδιάλειπτος, δὸν καὶ δαπανηρὸς θὰ εἴνε ἡ προσπάθεια τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως. "Ο, πι μέχρι τοῦδε ἐπετέλεσθη εἶναι αξιον παντὸς ἐπαίνου, ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξις τῆς προσπάθειας καὶ ἡ βελτίωσις τῶν ἐπιδιώχεων πρέπει ἐντόνως νὰ συνεχισθῇ. Οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ πρέπει νὰ παράσχουν, πρὸς τὸ συμφέρον των, τὴν ἀπόλυτον συμπαράστασιν.

Ἄνεπτυξεν δ. κ. Λαιμός κατὰ τὴν σύσκεψιν καὶ ὡρισμένας λεπτομερειακὰς ἀπόφεις ἐπὶ τοῦ προγράμματος τῆς ἐκπαίδευσεως. Τὴν ἀπόκτησιν τοῦ ἐκπαίδευτικοῦ πλοίου θεωρεῖ ἀπαραίτητον. Τὰ ταξίδια τῶν μαθητῶν τῶν σχολῶν ἐπὶ πλοίων ἐν ὑπηρεσίᾳ πρέπει νὰ πρωθηθοῦν, ὥστε κατὰ τὰς διακοπὰς ὅλοι οἱ μαθηταὶ νὰ ταξιδεύουν παρακολουθούμενοι ἀμεσώτατα ἀπὸ τὴν διοίκησιν τῶν σχολῶν, ἐν συνενοήσει μὲ τοὺς πλοιάρχους.

Τὸ μάθημα τῆς ἡλεκτρολογίας ἐπιβάλλεται ἐκ τῶν πραγμάτων νὰ καταστῇ κύριον διὰ τοὺς μηχανικούς. 'Η πρόσληψις ἐπὶ τῶν πλοίων δοκίμων - ἡλεκτροτεχνικῶν ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην. Τεράστιαι εἰνε αἱ δαπάναι, εἰς ἄς ὑποδάλλονται οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν συγχρόνων πλοίων, ὅχι διὰ τὴν συντήρησιν τῶν ἐγκαταστάσεων, ἀλλὰ διὰ τὴν ἐπιδιόρθωσιν τῶν ζημιῶν, τὰς ὅποιας ἡ ἄγνοια προκαλεῖ.

Οἱ μαθηταὶ τῶν Σχολῶν πρέπει νὰ διδάσκωνται στοιχεῖα ἐμπορικῆς ἀλληλογραφίας. Εἶναι θιλερὸν τὸ φαινόμενον πλοιάρχων, ἀνικάνων νὰ ἐπικοινωνήσουν διὰ μιᾶς ἐπιστολῆς, κατ' ἀνεκτὸν τρόπον συντεταγμένης, μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς των ἢ τοὺς κατὰ τόπους πράκτορας καὶ φορτωτάς.

'Η ιδέα τῆς μετεκπαίδευσεως κρίνεται καὶ ἀπὸ τὸν κ. Λαιμὸν ὄρθοτάτη. 'Επιβάλλεται νὰ συνεχισθῇ, ἐπιλεγομένων, ὅμως, τῶν νεωτέρων ἀπομηχανικῶν, τῶν περισσότερον προητοιμασμένων εἰς τὴν ἀναπροσφορή.

Αὐτά μεταξὺ ἄλλων λεπτομερειακῶν σκέψεων διετύπωσεν ὁ κ. Λαιμός πρὸς τοὺς συμμετασχόντας εἰς τὴν σύσκεψιν. 'Ελπίζομεν νὰ τύχουν τῆς πλήρους κατανοήσεως τῶν ἀρμόδιων.

#### KAI NEA AOREA

Δέκα ἑξ μεγάλα κιβώτια, περιέχοντα δρυγανα ναυσιπλοίας καὶ ἑργαλεία διὰ τὰς ναυτικὰς μας σχολάς, παραλαμβάνονται ἐντὸς τῶν ημερῶν ὅπο τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας.

'Αποστέλλονται ἑξ Ἀμερικῆς ἀπὸ τὸν κ. Κώσταν Μιχ. Λαιμόν, ὃς δωρεά — μετὰ τὰς τόσας προηγουμένας — εἰς τὰς ναυτικὰς σχολὰς καὶ τὰ ἑδῶ ναυτικὰ γυμnάσια. Πλήρη κατάλογον τῶν ἀποστελλομένων ἔλαβεν ἦδη τὸ 'Υπουργείον. Θὰ κατανεμθοῦν ἀναλόγως τῶν ἀναγκῶν μιᾶς ἑκάστης σχολῆς.

Γυροσκοπικαὶ πυξίδες, βιθομετρικαὶ συσκευαί, ραδιογνωνίμετρα, δύο πλήρεις συσκευαὶ ἀσυρμάτου — διὰ νὰ ἀναφέρωμεν δλίγα ἀπὸ τὰ σημαντικώτερα δρυγανα — περιλαμβάνονται εἰς τὴν νέαν αὐτὴν δωράν τοῦ κ. Λαιμοῦ. Πολὺ ἀμφιδάλλομεν ἀν ἐλλείφεις ἄλλαι τῶν σχολῶν εἰς διδακτικὰ δρυγανα δὲν ὑπάρχουν. 'Ο κ. Λαιμός τὰς ὑπερεπλήρωσε, χωρὶς νὰ παραλείψῃ κατὰ τὴν ἐπαφήν του μὲ τοὺς ἑδῶ ἀρμόδιους νὰ ὑποσχεθῇ καὶ τὴν δωράν διαφόρων δρυγανῶν καὶ ἐργαλείων διὰ τὸ μάθημα τῆς ἡλεκτρολογίας.

'Ο χορηγὸς τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαίδευσεως πρέπει νὰ εἶναι ίκανοποιημένος. 'Ακέραιον επετέλεσε — μόνος αὐτὸς — τὸ καθῆκόν του. 'Ολοι μας τὸν εὐγνωμονοῦμεν.

#### TO ALEATION YTEIAS

Θὰ διέφυγεν, ἵσως, τῆς προσοχῆς τῶν ἑδῶ ἀρμόδιων ἡ εἰσήγησις τοῦ ιστροῦ κ. Γ. Κατσαφάδου, τέως ὑφουργοῦ τῆς 'Υγιεινῆς, περὶ καθιερώσεως τοῦ ἀτομικοῦ δελτίου ἀσθενείας διὰ τοὺς ναυτικούς. Τὴν εἰσήγησιν αὐτὴν διετύπωσεν ὁ διασκεριμένος ἐπιστήμων κατὰ τὴν διεθνῆ διάσκεψιν τῆς Μασσαλίας διὰ τὴν ὑγείαν τῶν ναυτιλλομένων καὶ ἐν συνεχείᾳ πρὸς τὸ καθ' ἡμᾶς ἀρμόδιον 'Υπουργείον.

'Ο κ. Κατσαφάδος κατέληξεν εἰς τὴν ἐλύγω εἰσήγησιν, μετὰ μακρὰν παρακολούθησιν τῶν περὶ τὴν ἀσθενείαν τῶν ναυτικῶν μας ζητημάτων. 'Επεισθῇ ότι τὸ ιστορικὸν τῆς ὑγιεινῆς καταστάσεως ἐνὸς ἔκαστου ναυτικοῦ, σαφῶς ἐπὶ ἑνὸς δελτίου περιγραφόμενον, θὰ ἀπετελεῖ τὸν γνώμονα τῆς ὑπὲρ αὐτοῦ ιστρικῆς προνοίας. Τὸ διαιτολόγιον σαφῶς οὕτω θὰ προδιεγράφετο ἀπὸ τὸν ιστρὸν τῆς ἀσφαλείας ἢ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

Δὲν ἔνδιαφέρονται μόνον οἱ ναυτικοὶ διὰ τὴν ὑγείαν των. Πρέπει καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀμεσώτατα νὰ παρακολουθοῦν τὰ κατ' αὐτήν. Δὲν εἶναι ἀσήμαντοι αἱ ἐπιδαρύνσεις ποὺ ἔχουν ἀπὸ τὰς εἰσφορὰς τῶν Clubs καὶ διὰ κάθε περίπτωσις ἀσθενείας, λόγω τῆς προδιεπομένης ἀπολλαγῆς (franchise). 'Αλλ' ἔτι περισσότερον ἡ ἀπόδοσις τῆς ἐργασίας τοῦ ναυτικοῦ, τοῦ ἐν πλήρει ὑγείᾳ τελούντος, εἶναι μεγαλυτέρα, παρὰ τοῦ κατατρυχομένου ἀπὸ τὰς συχνὰς μικροαδιαθεσίας ἢ καὶ τὰς λανθανούσας γνωστὰς ἀσθενείας (έλκη, ρευματισμούς, ἀφριτικά, ὑψηλὴ πίεση, καρδιοπαθείας, ἀσθενείας τῶν νεφρῶν κλπ.). 'Η ἔγκαιρος διάγνωσις τῆς ὑγιεινῆς καταστάσεως τοῦ κάθε ναυτικοῦ ἀποτελεῖ τὴν προϋπόθεσιν καὶ τῆς ἀποδοτικῆς ἐργασίας. Καὶ τὸ δελτίον ὑγείας εἶναι τὸ μόνον μέσον τῆς διαγνώσεως αὐτῆς. 'Η καθιέρωσί του θὰ πληρώσῃ μίαν ἀνάγκην. 'Ἄς μελετήσουν οἱ ἀρμόδιοι τὴν σηκετήν εἰσήγησιν τοῦ κ. Κατσαφάδου καὶ οἱ ἐφοπλισταί, ὅπως καὶ οἱ ναυτεργάται προθύμως ἀς ζητήσουν τὴν θεσμοθέτησιν τοῦ μέτρου. Λαυτελέστατον θὰ ἀποδειχθῇ.

'Εν γνώσει τελοῦντες τῆς πραγματικότητος, συνιστῶμεν τὴν υιοθέτησιν τῆς εἰσήγησεως τοῦ κ. Κατσαφάδου. Αἴτημα δὲν μας πρέπει νὰ γίνη τὸ δελτίον ὑγείας.

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE  
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA  
SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.  
TEAMED WITH**

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

**Η Δ.Ο.Μ., Η Π.Ν.Ο. ΚΑΙ ΟΙ ΕΦΟΠΑΙΕΤΑΙ**

Θά έπειταν τὰ σχόλια. 'Η κατωτέρω δημοσιευμένη ἐπιστολὴ τοῦ κ. Μπεκιού, ἡ μετὰ τὴν τελευταῖς κοινῆς σύσκεψιν τοῦ Λονδίνου ἀπευθυνθεῖσα πρὸς τὸν κ. Νιάρχον, ὡς πρόδρομον τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου, θέτει τὰ πράγματα εἰς τὴν θέσιν των. "Ἐρχεται νῦν προεπικυρώσῃ ὅσα τελευταῖς ἔτονται. 'Η Δ.Ο.Μ. ἐπιμένει, παρὰ τὰς παρεχομένας ἀπὸ τοὺς κύκλους τῆς Π.Ν.Ο. διαβαιωσεις, εἰς τὴν εἰσφορὰν τῆς μιᾶς λίρας καὶ πρὸ παντὸς εἰς τὸ *"Κλῆρικ Χάσου"* καὶ ὁ κ. Μπεκιού θέτει, ὡς προϋπόθεσιν τῆς νέας διασκέψεως, τὴν ἐκ τῶν προτέρων ἀπόδοχην τῶν τριῶν βασικῶν ἀρχῶν τῆς πολιτικῆς τῆς Δ.Ο.Μ. ἔναντι τῶν πλοίων *"σημαιῶν εὐκολίας"*: Τὴν καταβολήν, δηλαδή, τῆς εἰσφορᾶς, τῆς τηρήσεως τοῦ συμβατικοῦ μισθολογίου καὶ τῶν ὄρων ἐργασίας, τῶν κρατούντων εἰς τὴν χώραν, ἔξης ἀσκεῖται ὁ ἐλεγχος τῆς διαχειρίσεως τῆς πολιτικῆς τοῦ κ. Μπεκιού καὶ τῆς ἐγγράφης εἰς τὰς οἰκείας ὄργανώσεις ὡς μέλους — καταβολῆς, δηλαδή, δικαιωμάτων κλπ.—ὅλων τῶν ναυτικῶν τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν ἐν λόγῳ πλοίοι.

Δὲν προεικάζομεν τὴν ἀπάντησιν τῶν ἐφοπλιστῶν. Εἰς αὐτοὺς ἐναπόκειται νὰ κρίνουν, ἂν θὰ δεχθοῦν ὡς πάτρωνα τῶν ἐπιχειρήσεων τῶν τὸν κ. Μπεκιού καὶ τοὺς συντρόφους του. Αὐτοὶ θὰ ἐκτιμήσουν καὶ τὰς ἐκ Νέας Υόρκης ἐκτοξευμένας ἀπειλὰς τοῦ κ. Κάρραν, περὶ

Ἡ Δ.Ο.Μ., πάντως, ἐμφανίζεται διεκδικοῦσα τὸν ρόλον τοῦ πάτρωνος διὰ τὰ πλοῖα τῶν *"σημαιῶν εὐκολίας"*. Αὐτὴ θέλει νὰ κρίνῃ μόνον ποία ναυτεργατικὴ ὄργανωσις θὰ προέλθῃ εἰς τὴν σύναψιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως — τῆς Νέας Υόρκης, τοῦ Λονδίνου ἢ τοῦ Πειραιῶς — ἀλλὰ καὶ ποῖοι θὰ ἐλέγχουν ἐν συνεχείᾳ τὰς συνθέσεως τῶν ὄρων ἐργασίας καὶ τῆς ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων. Καὶ ὁ ἐλεγχος αὐτὸς προϋποθέτει παρεμβάσεις, μὲν πολλὰ ἀλλὰ σοδαρώτατα καθ' ἥμας παρεπόμενα, ἀν μάλιστα διενεργεῖται ἀπὸ ξένους καὶ ὅχι *"Ἐλληνας συνδικαλιστάς"*.

*"Η ἐπιστολὴ τοῦ κ. Μπεκιού ἔχει ὡς ἔξης:*

Οἰλε κ. Νιάρχο,

Μετὸ τὴν ἀποχώρησιν μας ἐκ τῆς μεθ' ὑμῶν καὶ ὀλλων ἐφοπλιστῶν συναντήσεως τῆς Παρασκευῆς 24 Ιουλίου, ἐσκέφθημεν ἐπὶ περισσότερον τὸ κατὰ τὴν συνάντησιν ταύτην συζητηθέντα θέματα. Ἐντεῦθεν ἐκρίναμεν, διὰ τὸ ἐσεις εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο νὰ σᾶς ἀποστείλωμεν τὴν παρούσαν ἀνακοίνωσιν. *"Ἀπευθύνεται σύντομον πρὸς τὰ πλοῖα ΠΑΝΔΙΒΟΝ τῶν ἀντιπροσώπων τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν, μεθ' ὧν συνηντήθημεν τὸν 24ντην Ιουλίου."*

Κατὰ πρῶτον, νομίζομεν, διὰ τὸ ἐσεις νὰ διαγράψωμεν ἐγγράφως τὴν πολιτικὴν τῆς Δ.Ο.Μ. ἐν σχέσει πρὸς τὰ πλοῖα ΠΑΝΔΙΒΟΝ, ητίς ἐξετέθη προφορικῶς κατὰ τὴν συνάντησιν.

Ἐδει τὸ λεχεῖ, διὰ τὸ πολιτικὴν αὐτὴ γίνεται ἀποδεκτὴ, οὐ μόνον παρὰ τῶν ικανούσων εἰς τὸν Δ.Ο.Μ. ὡμοσπονδῶν ναυτικῶν καὶ ἐργατῶν ζηρᾶς, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τῆς *"Ἐκτελεστικῆς Επιτροπῆς τῆς Δ.Ο.Μ.*

Οἰαίδηποτε συμβάσεις, ὑπογραφόμεναι διὰ πλοίον ἢ πλοίων ΠΑΝΔΙΒΟΝ μεταξὺ ὀργάνωσεως ἀντικούσης εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ πλοιοκτήτου ἢ μεταξὺ αὐτῆς ταύτης της Δ.Ο.Μ. καὶ πλοιοκτήτου τίνος, δέον ἀναγκαῖως νὰ ταύτιζωνται πρὸς τὴν πολιτικὴν ταύτην ἐν τῷ συνόλῳ της.

Δηλούντο δέον νὰ ὑφίσταται συμφωνία, καλύπτουσα τὰς τρεῖς δασικὰς ὄρχας, μισθολογίους καὶ συνθηκῶν ἀπασχολήσεως, συμμετοχῆς εἰς ἐργατικὸν ὄργανων καὶ συνεισφορᾶς πλοιοκτήτου ὑπέρ τοῦ Κεφαλαίου Διεθνοῦς Προνοίας ὑπὲρ τῶν Ναυτικῶν.

Οσσον ἀφορᾶ τὴν θάσιν τοῦ μισθολογίου καὶ τῶν συνθηκῶν ἀπασχολήσεως, αὐτὴ, μεταξὺ ὀλλων, δέον ἀναγκαῖως νὰ λάθη ὑπ' ὅψιν τὸ μισθολόγιον καὶ τὰς συνθηκῶν ἀπασχολήσεως τὰς ἐφαρμοζομένας ἐπὶ ναυτικῶν ἐν τῇ χώρᾳ ἔξης πᾶς ἀσκεῖται ἐλέγχος εἰπὶ τοῦ πλοίου.

Ἡ συμμετοχὴ εἰς ἐργατικὸν ὄργανων θὰ καθορίζεται ὑπὸ τῶν ἐξοχεῖσει πρὸς τὸ πλοίον ἢ τὰ πλοῖα ἐκάστης περιπτώσεως, θ' ἀπέδεκτο δεὶς ὁ πλοιοκτήτης, δηνος ἔκαστον μέλος τοῦ πληρωμάτου ἀποτελῆ μέλος τῆς θεωρουμένης ὡς καταλλήλου ἔκαστοτε ὄργανωσεως καὶ ὑπὸ τες συνθηκὰς ταύτας καὶ δου τοῦτο ἀπαιτεῖται, θὰ κατέβαλλε διάλογοιασμὸν τὸ ναυτικὸν τῶν ἀρχικῶν ἐγγράφην καὶ τὰς συνεισφοράς, ποσὰ τὰ όποια, μετά ταύτη, θὰ εἰσεπράττοντο ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἀπὸ τὸν ναυτικόν.

Ἡ ζητουμένη τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς τὸ Διεθνές Κεφαλαιον Προνοίας ὑπέρ τῶν Ναυτικῶν τῆς Δ.Ο.Μ., ἀνέρχεται εἰς τὸ Σ 3 κατὰ μῆνα δ' ἔκαστον ναυτικόν, εἰς δὲς περιπτώσεις δέον ὑφίσταται κρατικὴ κοινωνικὴ ἀσφάλιος ὑπέρ τοῦ ναυτικοῦ, περὶ οὐ πρόκειται, δηνος δέ ὑφίσταται τοιαύτη εἰς τὸ 1 μηνιαῖς κατὰ ναυτικόν.

Μελετῶντες ἐκ νέου τὸν διανεμοθέντα λόγον ὑμῶν κατὰ τὴν ἀνωτέρω συνάντησιν, καταλήγομεν εἰς τὸ συμπέρασμα, διὰ τὸ ὑπὲρ ὑμῶν ἐξαρθέντα σημεία ἀντιτίθενται εἰς τὸ ἀνωτέρω ἐκτεθέντα βασικὰ σημεῖα. *"Ἀλλοδῶς, φαίνεται ἐξ δῶν εἰπετε, διτὶ ἐπιθυμεῖτε νὰ θεωρήσετε διπάντα τὰ 700 πλοῖα, διτὶ λογαριασμὸν τῶν ὅποιων ὑμεῖς καὶ οἱ συν-ἀδελφοί σας ὡμιλήσατε, ὡς οὐσιαστικῶς ἀλληνικό πλοίοι.*

*"Ἐν διπει τῆς ἀνωτέρω σκιαγραφθείσος πολιτικῆς καὶ τῶν συζητήσεων καὶ ἐπεξηγήσεων, τῶν γενομένων κατὰ τὴν συνάντησιν τῆς 24ης Ιουλίου, φρονούμεν, διτὶ ὑμεῖς καὶ οἱ συνάδελφοί σας θὰ ἀντιληφθῆτε, διτὶ, πραγματοποιοῦντες τὴν πολιτικὴν τῆς Δ.Ο.Μ., δὲν δυνάμεθα νὰ συμφωνήσωμεν πρὸς τοιαύτας ὑποθέσεις, ὡς οἱ μνοθεῖσαν ἐν τῷ προγονισμῷ παραγράφω, δεδομένου, διτὶ ὑμεῖς δέον νὰ ἐξετάσωμεν τὸ εἰδικότερο στοιχεῖα τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, συμπεριλαμβανομένου τοῦ τόπου ὅποθεν ὀσκεῖται ὁ ἐπ' αὐτὸν ἐλέγχος. Μόνον ἀφοῦ ἐνεργούμεν τὴν διακρίσιν ταύτην, θὰ εἰμέθα εἰς θέσιν νὰ συμφωνήσωμεν πολὺ ράγανοις, ἀντίκουσα εἰς τὴν Δ.Ο.Μ., είναι ἀρμοδιός νὰ προβῇ εἰς τὴν κατάρτισιν τῶν συμβάσεων τῶν πλοίων, καὶ τὸν καθορισμὸν τῆς θάσεως, ἐφ' ἣν θὰ στηριχθῶν οἱ συμβάσεις.*

Συνεπῶς, πρὶν ἡ προχωρήσωμεν περαιτέρω, φαίνεται, διτὶ δέον νὰ πληροφορηθῶμεν παρ' ὑμῶν, κατὰ πόσον ἐξ ὑμετέρας πλευρᾶς ὑφίσταται κατ' ἀρχὰς οἱ συμφωνία έπι τῆς ἀνωτέρω σιαγραφθείσης πολιτικῆς καὶ πραγματοποιούμενός νῦν πολιτικῆς τῆς Δ.Ο.Μ. Λέγομεν τοῦτο, ἐκκινοῦντες ἀπὸ τοῦ σημείου, διτὶ, ἀν ὑμεῖς καὶ οἱ συνάδελφοί ὑμῶν εύρισκετε, διτὶ δέον δύνασθε νὰ συμφωνήσωτε ἐπὶ τῆς βασικῆς ταύτης πολιτικῆς, τότε ὑμεῖς φρονοῦμεν, διτὶ είναι λίαν ἀμφιθόλον, διτὶ νέα συνάπτονται μας θὰ ἀγάγῃ εἰς σύμπτωσιν ἀπόθεμαν. Εἰμέθα θέβαιοι, διτὶ θὰ ἐκτιμήσωτε προσκόπωντα τὸ σημεῖον τοῦτο.

*"Ἐπομένως, ὑπὸ τὰς περιστάσεις ταύτας, ζητεῖται, δηνος ὑμεῖς καὶ οἱ συνάδελφοί σας μελετήσωτε τὸ ζήτημα καὶ μᾶς πληροφορήσωτε, πρὸ τῶν ἀρχῶν Σεπτεμβρίου, ἐάν ύφισταται κατ' ἀρχὴν ἀποδοχὴ τῆς Δ.Ο.Μ.*

Θα σᾶς είμεθα ὑπόχρεοι, ἐάν συγχρόνως μᾶς ἀποστείλητε ἀντίτημα τῶν πρακτικῶν τῶν προθέντων κατὰ τὴν συνάντησιν τῆς 24ης Ιουλίου, ἐπὶ δὲ καὶ πίνακα ἐμφαίνοντα τὰ δύναμα τῶν πλοίων περὶ κατεριστῶν.

Εἰλικρινῶς  
ΟΜ. ΜΠΕΚΙΟΥ  
Γενικὸς Γραμματεὺς

Λονδίνον, 27 Ιουλίου 1959

\* \* \*

Ἐχομεν ὅμως νέας, ὅσον καὶ ἐνδιαφερούσας ἐξελίξεις νὰ ἐπιστρέψωμεν ἀπὸ τὸν ἀμερικανὸν παράγοντα. Αἱ δύο ναυτεργατικαὶ ὄργανωσεως τῶν κ. κ. Κάρραν καὶ Χώλλ, αἱ μεταξὺ των ἀνταγωνιζόμεναι, ἀλλὰ καὶ συνεργαζόμεναι εἰς τὸ ζήτημα τῶν πλοίων *"σημαιῶν εὐκολίας"*, συνεχίζουν καὶ ἐντένουν τὴν κατ' αὐτῶν πολεμικήν των.

*"Ἐπιδιώκουν αὐταὶ νὰ ἀναλάβουν τὴν ὄργανωσιν τῶν πληρωμάτων — ἔστω καὶ ζένης ἐθνικότητος — τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ τῶν λιβεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων, ἔφοστον τὰ πλοῖα αὐτὰ ἀνήκουν εἰς Ἀμερικανός, ἡ διαχείρισί των διενεργεῖται ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἀδιαφόρως τῆς ἐθνικότητος τῶν διαχειριστῶν, ἡ καὶ διότι ἡ ἀπόκτησί των ἐχρηματοδοτηθῆται ἀπὸ τὸν ἀμερικανὸν κεφάλαιον!*

Καὶ προβαίνουν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν οἱ δύο *"Ἀμερικανοί" συνδικαλισταὶ* εἰς τὴν σύμπτην νέας ὄργανωσεως, ητίς θὰ περιλαβῇ ὡς μέλη τοὺς ξένους ναυτικούς, τοὺς ὑπηρετούντας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ *"σημαιῶν εὐκολίας"*. *"Ἐλέσθωμεν ήδη — ἐδήλωσεν ὁ κ. Κάρραν — χιλιάδας αἰτήσεων ἀπὸ ξένους ναυτικούς, ὑπηρετούντας ἐπὶ πλοίων λιβεριανῶν ἡ παναμαϊκῶν, αἰτουμένους τὴν ἐκπροσώπησί των τῶν ἀπό μιαν ἀμερικανικὴν ὄργανωσιν. Θὰ δαπανήσωμεν — προσέθεσεν ὁ *"Ἀμερικανὸς συνδικαλιστής"* — σημαντικὰ κεφάλαια καὶ θὰ διαθέσωμεν τοὺς καλυτέρους ὄργανωτάς μας διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τοῦ σκοπού μας.*

*"Καὶ αἱ ἐπιδιώκεις τῶν συνίστανται: Νὰ καταστήσουν τὸ πλοίον ὑπὸ *"σημαιῶν εὐκολίας"*, τόσον ἀκριβῶν εἰς τὴν διαχείρισί του, ώστε νὰ μὴ ἀφίσταται καὶ πολὺ τοῦ κόστους τοῦ ἀμερικανικοῦ.*

*"Ο κ. Κάρραν, ἀλλως τε, ἐδήλωσε: «Δὲν θὰ ἐπιτρέψωμεν εἰς τὸν ξένην ναυτικόν τοῦ Αμερικανού ναύτου».*

*"Καὶ αἱ κατακλείς: «Ἡ πολεμικὴ τῶν *"Ἀμερικανῶν συνδικαλιστῶν* στρέφεται κατὰ τῶν πλοίων *"σημαιῶν εὐκολίας"*. Θὰ ἐκταθῇ ὅμως καὶ εἰς ὅλλας σημαίας, ἀν αὐταὶ ἀποδειχθῆται, διτὶ κατέστησαν τὸ καταφύγιον τῶν ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. Τὰ κατάλληλα μέτρα—λέγουν οἱ κ. κ. Κάρραν καὶ Χώλλ—καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν αὐτὴν θὰ ληφθοῦν.*

**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

"Ας προσέξουν τάς άνωτέρω δηλώσεις και ένεργειας τών άμερικανικών όργανώσεων όχι μόνον οι τής Π.Ν.Ο. άρμοδιοι, άλλα και οι άμεσωτερον ένδιαφερόμενοι έφοπλισταί." Αν πρός στιγμήν πιστεύομεν δυνατήν την αάκησιν οίουδήποτε έκβιασμού, οι "Ελλήνες ναυτικοί θα ύποστουν τὸν ἀντίκτυπον. Θά χάσουν τὴν ἔργασίαν των. Είνε ποτὲ δυνατὸν νὰ σταθῇ εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγορᾶν πλοῖον μὲ κόστος διαχειρίσεως ὑψηλότερον τοῦ κρατούντος εἰς τὰς κατὰ χώρας ναυτιλίας ὅλης τῆς Δυτικῆς Εύρωπης; Αὐτή ἀκριβῶς είνε ἡ γενικωτέρα ἐπιδίωξις τῶν Ἀμερικανῶν. Νὰ ἔξισουν τὰς δοτάνας ἐπανόρθωσεως τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων και τῶν εὐρωπαϊκῶν. Καὶ μία τοισάντη προσπάθεια, διαπιστωθείσα ήδη ἀπὸ τοὺς ιθύνοντας τὴν Δ.Ο.Μ. Εὐρωπαίους συνδικαλιστάς, είνε ἀναμφισβήτητον, ὅτι θὰ συναντήσῃ τὴν ἀντίδρασιν όχι μόνον τῆς Π.Ν.Ο., άλλα και ὅλων τῶν Εὐρωπαίων συνδικαλιστῶν. Ήδη η ἀντίδρασις αὐτή — λανθάνουσα εἰσέτι — ἐπεσημάνθη κατὰ τὰς τελευταίας συσκέψεις τῆς Δ.Ο.Μ.

δεξαμενοπολίων τοῦ κ. Νιάρχου. Καὶ ἡ κίνησις αὐτὴ δυνατὸν νὰ διευρυθῇ, ἀν ὁ σταθμὸς τῶν «μπώνικερς» προσφέρῃ τὰς ύπηρεσίας του καὶ εἰς πλοῖα ἄλλων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Συμφέρον των εἶναι νὰ παραλαμβάνουν περισσότερον φορτίον πετρελαίων ἀπὸ τὰ κέντρα φορτώσεως τῆς Μέσσης Ἀνατολῆς καὶ νὰ προμηθεύωνται τὰ καύσιμα εἰς τὴν Κρήτην, εἰς τὸ μέσον σχεδὸν τοῦ πρὸς τὴν Βόρ. Εύρώπην ἢ Ἀμερικὴν ταξιδίου των.

## ΥΠΟΤΙΜΩΝΤΑΙ ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

Συνεχίζεται ή πτώσις τῶν τιμῶν τοῦ φιουσέλ ὄīl. Ἡ περιωρισμένη του ζήτησις ύποχρεώνει τὰς ἑταῖρίας πετρελαίων νὸς τὰ προσφέρουν, συναγωνιζόμεναι, εἰς χαμηλοτέρας τιμάς. Πρὸς ἡμερῶν ή Κωνστάντζα ὑπέτιμησε τὸ καύσιμον λεβῆτων ἀπὸ 14 δολαρία φόμπ εἰς 11 καὶ οἱ Ρώσοι εἰς δέκα μόνον. Μὲ τὸν νεῦλον μέχρι Πειραιῶς κάτω τῶν 600 δολαρίων, θὰ στοιχίζῃ ἐδῶ τὸ φιουσέλ ὄīl κάτω τῶν τετρακοσίων δραχμῶν, ὅσον περίπου καὶ εἰς Ἰταλίαν. Ἡ κρατοῦσσα τώρα εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τιμὴ τῶν μπάνκερων κυμαίνεται γύρω τῶν 470 δραχμῶν. Διατυποῦται ὥστε η πρόβλεψις τῆς περαιτέρω ἐκπτώσεως.

Τοῦ φιουέλ δῖλ ἡ ζῆτησις, λόγω τῆς ἐποκής καὶ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως, εἶναι λίαν περιωρισμένη. Τὰ διύλιστήρια πρέπει, ὅπωσδήποτε, νὰ ἀπαλλάξουν τὰς δεξαμενάς των ἀπὸ αὐτὸ τὸ χαμηλοτέρας διύλισσεως παράγωγον. Ἐντεῦθεν καὶ ἡ ύποτίμησις, ἢτις δὲν ἀποκλείεται νὰ συνεγίσθῃ.

Διὰ τὴν χειμασθέντην Ναυτιλίαν, εὐρεγετική θὰ πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἡ ὑποτίμησίς αὐτῆς. Εἶναι τόσον χαμηλά τὰ ἔσοδά της!

И АПОГРАФИ

Χωλαίνει ή διενέργεια τῆς ἀπογραφῆς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ή καθυστέρησις ὁφείλεται τὸ μὲν εἰς τὴν ἀνετάρκειαν ὥρισμένων ἐντεῦθεν ἀποσταλέντων ἀξιωματικῶν, τὸ δὲ εἰς τὴν ἀπροθυμίαν προξεικῶν τινῶν λιμεναρχῶν. Εἰς τρία ἐπίσης κύρια κέντρα κινήσεως τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, εἰς τὸ Βανκούβερ, τὸν Παναμᾶν καὶ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου (Νέαν 'Ορλέανην κλπ.) δὲν ἔχουν ἐγκατασταθῆ συνεργασίας τῆς ἀπογραφῆς. Πάμπολλα είναι τὰ πλοία τὰ διαπλέοντα τὸν Παναμᾶν καὶ τὰ καταπλέοντα πρὸς φόρτωσιν εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Βορ. Εἰρηνικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου.

Δίμηνος παραμονή τῶν συνεργείων εἰς τοὺς ἐν λόγῳ λιμένας θὰ ἥτο ἀφκετῆ, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν τῆς προθύμου ἐκτελέσεως τοῦ καθῆκοντος τῶν, διὰ γὰρ ἀπογραφοῦν τὰ πληρώματα διακούσιων σκαφῶν.

Πρέπει δύναται — οι διοικούντες τό N.A.T., οι έποπτεύοντες εἰς τὰ τῆς ἀπογραφῆς καὶ αὐτά τὰ πληρώματα τῶν πλοίων, σπουδαίας καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ αὐτῶν — νὰ κατανοῦσσον τὴν βαθυτέραν ἀνάγκην τῆς ἀπογραφῆς. Οἱ πάντες, οἱ μὲ τὴν Ναυτιλίαν ἐπαγγελματικῶν συνδέμενοι, ἔχουν ἀπὸ αὐτήν νὰ ὠφεληθοῦν. Θά γνωρίσωμεν ἀπὸ πάστοις πλευρᾶς τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν, ἐπὶ τοῦ ὅποιου τώρα ἀνεπαρκῶς εἰμεθα ἔννυμερωμένοι.

Η ἀπογραφή πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ διενεργηθῇ. Πάσα δι' αὐτὴν δαπάνη δικαιολογείται καὶ ἐπιβάλλεται. Εἶναι ή μόνη, ἵσως, περίπτωσις ποὺ οἱ διοικοῦντες τὸ N.A.T. δὲν πρέπει νὰ τοιγκουνεύωνται.

## ΜΗΧΑΝΟΓΡΑΦΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Πρέπει νά έπισπευσθῇ ἡ κατακύρωσις τῆς δημοπρασίας διὰ τὴν ἔγκαττάστασιν τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος εἰς τὸ N.A.T. Κατὰ τὸν διενεργηθέντα πρό τινων ἐδόμαδῶν διαγωνισμὸν μετέσχον ἀπαντεῖς οἱ Ἑλλάδι ἀντιπρόσωποι τῶν μεγάλων ἔξων οἰκῶν μηχανογραφήσεως ὥστε νά ὑφίσταται διανοτήτης εὐχεροῦς ἐπίλογῆς τῆς συμφερώπερας προσφορᾶς διὰ τὸ Ταμείον. "Ἀλλάς τε, τὸ θέμα τῆς εἰσαγωγῆς τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος διὰ τὴν ὄργανωσιν τῆς ὑπερσείας τοῦ N.A.T. ἐπὶ συγχρόνου ὁρθολογιστικῆς βάσεως, καθυστέρησε σημαντικῶς κατὰ τὸ στάδιον τῶν προκαταρκτικῶν συζητήσεων. "Ηδη, δὲν ὑφίστανται περιθώρια διὰ μίαν ἀκόμη καθυστέρησιν, ἀν τὸ σύστημα τούτῳ πρόκειται τελικῶς νά εισαχθῇ εἰς τὸ "Ιδρυμα. Μετὰ ἔξαμνην, περίπου, τὸ μηχανογραφικὸν κέντρον θὰ είναι άναγκαστὸν διὰ τὴν ἐπέξεργασίαν τοῦ ὑλικοῦ τῆς διενεργουμένης στήμερον ἀπόγραφῆς. Μόλις ἐπαρκεῖ τὸ διάστημα τούτῳ διὰ τὴν ἔγκαττάστασιν τῶν μηχανιμάτων καὶ τὴν ἔκπτι-  
ζεισιν τοῦ προσωπικοῦ, τὸ δόποιον θὰ τὰ χειρίζεται.

Είναι περιττόν, νομίζουμεν, νά τουισθή, δτ, χωρίς την βοήθειαν ένος μηχανογραφικού κέντρου, δὲν θά καταστή δυνατή ή πλήρης έκμετάλλευσις τῶν ἀποτελεσμάτων τῆς ἀπογραφῆς. 'Η μελέτη καὶ ή λεπτομερής

МІД КЛАН ПРЯТОВУДА

Σταθμὸν «μπῶνκερς» πρόκειται νὰ συστήσῃ ὁ κ. Σταύρος Νιάρχος εἰς τὴν Σωύδαν. Τα πολλὰ πλοιά του, τὰ διασχίζοντα τὴν Μεσόγειον, ἔκειμεν μᾶς ἀνεφοδιάζωνται.

Εύθηνά καύσιμα, ρωσικής παραγωγής, διαπραγματεύεται νὰ ἀγοράσῃ ὁ κ. Νιάρχος. Τὸ φιοῦελ δῆλο προσφέρεται τώρα διὰ μεγάλας ποσότητας εἰς τὰ δέκα δολλάρια φόμιτ Μαύρην Θάλασσαν. Ἡ τιμὴ κρίνεται συμφέρουσα, κατωτέρα τῆς διεθνῶς κρατούσης.

Η πρωτοβουλία τού μεγάλου "Ελλήνος έφοπλιστού περὶ ἔγκαταιστάσεως σταθμού ύψρων καυσίμων εἰς τὴν Σούδαν θὰ ἔξυπηρτήσῃ καὶ τὰ γενικώτερα τῆς οἰκονομίας μας συμφέροντα. Η προμήθεια καυσίμων δυνατὸν νὰ συνδυασθῇ μὲ τὴν ἀγορὰν τροφίμων καὶ ψιλῶν. Κίνησις ἀξιόλογος θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν προσεγγίσιν τῶν μεγάλων

## **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**

έπειργασία του έξι αύτής συγκεντρωθησμένου ύλικου δεν δύναται νὰ άνατεθῇ εἰς τὰς υπηρεσίας τοῦ N.A.T., ως ἔχουν, μάλιστα, αὐταὶ σήμερον. Χρειάζονται αἱ νέαι, πρωτότυποι, ταχεῖαι καὶ, πρὸ παντός, ἀσφαλεῖς μέθοδοι τοῦ μηχανογραφικοῦ συστήματος, διὸ νὰ ἐπιλεγοῦν καὶ νὰ καταταχθοῦν αἱ πολλαὶ καὶ ποικίλαι πληροφορίαι, ποὺ θὰ συγκεντρωθοῦν καὶ αἱ ὄποιαι θὰ διαφέρωνται εἰς τὴν ἑπαγγελματικὸν κατάστασιν καὶ εἰς τὴν δῆλην κοινωνικὴν θέσιν ὑπερτριάκοντα χιλιάδων ναυτικῶν.

**Συμπέρασμα:** 'Η ἀπογραφὴ, ἔστω καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἦν θὰ σημειώσῃ μίαν μεγάλην ἐπιτυχίαν, θὰ παραμείνῃ ἀναξιοποίητος, ἀνεύ τῆς ἐγκαίρου ἐγκαταστάσεως καὶ λειτουργίας εἰς τὸ N. A. T. μηχανογραφικοῦ κέντρου.'

### Η ΕΚΤΑΣΙΣ ΤΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

'Η ἀνεργία εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτικῶν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, τὸ πρῶτον ἔξαμνον τοῦ 1959 συγκεκριμένως, δὲν ἡκολούθησε τὴν ἀνιούσαν. Διετήρητὴ εἰς τὰ ἐπίπεδα εἰς τὰ ὄποια εὑρίσκετο λήγοντος τοῦ 1958. Ηὔξημένη ἐμφανίζεται μόνον κατὰ τὴν σύγκρισιν μὲ τὴν ἀνεργίαν τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ παρελθόντος ἔτους. Οὕτω εἰς 8.785 ἀνήρχοντο οἱ ἀνεργοὶ τοῦ κέντρου καὶ τῶν ἐπαρχιῶν τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1958, εἰς 10.800 τὸν Δεκέμβριον καὶ εἰς 10.836 τὸν 'Ιούνιον τοῦ 1958.

Πάντως μὲ κακοποιαν ἐπιφύλαξιν πρέπει νὰ γίνουν δεκτοὶ καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοῦ. Μᾶλλον ὑπερβολικὸν παριστὸν τὸν δύκον τῶν ἀνέργων. Περιλαμβάνουν ἔνα μεγάλη ποσοστὸν ναυτικῶν, οἱ ὄποιοι δὲν προσφέρονται πρὸς ἐργασίαν — ἀσθενεῖς, ἀναπαύσμενοι, ἀκόμη καὶ ἀποσυρθέντες ἀπὸ τὸ ἐπάγγελμα — ἔτερον ποσοστὸν ναυτικῶν εὐρισκομένων ἐκτὸς τῶν πλοίων δι' ἑξετάσεις, καθὼς καὶ τοὺς μὴ προσοντούχους ἢ τοὺς προσφάτως ἀποκτήσαντας διπλώματα καὶ πτυχία. Διὰ νὰ ἔχῃ τὶς τὴν πραγματικὴν εἰκόνα τῆς ναυτικῆς ἀνεργίας, ἐπιβάλλεται κακοῖς συντηρητικὴ ἐκτίμησις τῶν προσανφερθέντων ἀριθμῶν. Ποσοστὸν 20% περίπου δικαιολογεῖται νὰ ἔκπεσθῇ.

Σήμερον, συμφώνως μὲ τὰς ἀπόψεις ἐκείνων οἱ ὄποιοι ἐκ τοῦ σύνεγγυς παρακολουθοῦν τὴν κίνησιν τῶν ναυτολογήσεων, η ἀνεργία εἶναι λίαν πειραιωτική εἰς τὰς τάξεις τῶν δοκίμων μηχανικῶν, τῶν ἀνθυποπλοιάρχων καὶ τῶν ἀσυρματιστῶν, ἐνῷ μεγαλύτερα διαπιστοῦται εἰς τὰς ἄλλας εἰδικότητας ἀξιωματικῶν καὶ ίδιως τῶν ἀτμομηχανικῶν ὡς καὶ εἰς τὰς τάξεις τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Οἱ ἀριθμοὶ τοῦ G.E.N.E. διὰ τοὺς δοκίμους μηχανικούς, τοὺς ἀνθυποπλοιάρχους καὶ τοὺς θερμαστὰς δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὴν πραγματικότητα. Οὕτω ἐνῷ διὰ τὸν 'Ιούνιον ἐφέροντο ἐγγεγραμμένοι ὡς ἀνεργοὶ 250 ἀσυρματισταί, μετὰ μεγάλης δυσκολίας ἔξευρίσκοντο εἰς τὸν Πειραιά ἀσυρματισταί πρὸς ναυτολογήσην. 'Αναφέρεται χαρακτηριστικῶς ἡ περίπτωσις τῆς ναυτολογήσεως ὑπὸ τῆς ἑταίριας Νιάρχου ἔνου ἀσυρματιστοῦ, μετὰ πολὺν μέρον ματαίων ἀναζήτησης "Ἐλληνος".

'Ἄλλο καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων ἀνθυποπλοιάρχων κατὰ τὸν ἔδιον μῆνα δὲν περιλαμβάνει ἀνέργους ὑπὸ τὴν ἔννοιαν, ὅτι ἀναζητοῦν ἐργασίαν καὶ δὲν εὐρίσκουν. 'Εκ τῶν 440 ἐμφανίζομένων ἀνέργων ἀνθυποπλοιάρχων τοῦ 'Ιουνίου, οἱ 415 προσήλθονται κατὰ τὸν 'Ιούλιον εἰς ἑξετάσεις. Εἶναι προφανές, ὅτι εὐρέθησαν ἐκτὸς τῶν πλοίων διὰ νὰ προετοιμασθοῦν καὶ ἐν συνεχείᾳ νὰ διαγωνισθοῦν διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ ὑποπλοιάρχου. Τὸ αὐτὸν συμβαίνει καὶ μὲ τοὺς δοκίμους μηχανικούς. Εἰς 400 περίπου ὑπολογίζονται ὑπὸ τοῦ G.E.N.E. οἱ ἀνεργοὶ, εἰς 400 δῆμος ἀνήρχονται καὶ οἱ μετέχοντες εἰς τὰς ἑξετάσεις διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ τρίτου μηχανικοῦ.

Παρὰ ταῦτα ἡ ἀνεργία εἰς τὰς τάξεις τῶν ναυτικῶν παραμένει μεγάλη καὶ πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχῇ. Οἱ κλάδοι τῶν θερμαστῶν, τῶν ναυτῶν καὶ τῶν κυβερνητῶν — οἱ πτωχότεροι — ιδιαιτέρως ἔξι αὐτῆς πλήττονται. 'Ακριβεῖς εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν οἱ ἀριθμοὶ τοῦ G.E.N.E., ἐμφανίζουν διὰ τὸν 'Ιούνιον 1001 ἀνέργους ἀρχιθεμαστὰς καὶ θερμαστάς, 2.250 ναύτας καὶ 804 κυβερνήτας. 'Ισως καὶ οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ κατὰ ποσοστὸν τι νὰ είναι ὑποδεέστεροι εἰς τὴν πραγματικότητα. Εἶναι, πάντως, μεγάλοι.

Καὶ θὰ ἡτο ἀκόμη ὁσυτέρα ἡ ἀνεργία, ὥχι μόνον εἰς τοὺς τρεῖς τούτους κλάδους τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ἄλλας εἰδικότητας εἰς τὰς ὄποιας ὑφεσιν ἐμφανίζει σήμερον, ἐάν δὲν ὑπῆ-

χον, τὸ ἐφετεινὸν θέρος, τὰ πολλὰ νέα ἐπιβατηγά. Εἰς πεντακοσίους ναυτικούς, κατ' ἐλάχιστον ὅριον, ὑπολογίζεται ὅτι ἀνέρχονται οἱ ἐπανδρώσαντες τὸ ἀπὸ τοῦ «Αἰγαίου», τοῦ «Ἀτρεύου», τοῦ «Ἀρκαδίου», τοῦ «Φίλιππου» καὶ τὰ μικρότερα «Μάχη» καὶ «Σαρωνίς».

'Οπωσδήποτε παρουσιάζουν ἐνδιαφέροντα οἱ ἀριθμοὶ οἱ παρεχόμενοι ὑπὸ τοῦ G.E.N.E. διὰ τοὺς ἀνέργους τοῦ κέντρου καὶ ὑπὸ τῶν κατὰ τόπους Λιμεναρχείων διὰ τοὺς ἀνέργους τῶν ἐπαρχιῶν. 'Εὰν ἀφαιρεθῇ ἔξι αὐτῶν τὸ ποσοστὸν τῶν ναυτικῶν κατὰ τὸν πραγματικὸν ἔκτασιν τῆς ναυτικῆς ἀνεργίας. Παραβέτομεν κατωτέρω τοὺς κυριωτέρους ἐκ τῶν παρεχόμενών ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἀριθμῶν:

"Ανεργοὶ προσοντούχοι καὶ μὴ ναυτικοὶ κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμνον τοῦ 1959 ἐν συγκρίσει μετὰ τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμνου τοῦ 1958:

	1959	1958
Ιανουάριος	10.879	5.553
Φεβρουάριος	10.946	6.417
Μάρτιος	10.714	7.782
Απρίλιος	10.997	7.540
Μάιος	11.048	8.086
Ιούνιος	10.836	8.785

"Ανεργοὶ ναυτικοὶ τοῦ Α' ἔξαμνου τοῦ 1959 εἰς τὸ κέντρον καὶ τὴν ἐπαρχίαν:

	Κέντρον	Ἐπαρχία
Ιανουάριος	9.698	1.181
Φεβρουάριος	9.947	999
Μάρτιος	9.734	980
Απρίλιος	9.756	1.221
Μάιος	9.914	1.134
Ιούνιος	9.764	1.072

"Ανεργοὶ διπλωματούχοι, πτυχιούχοι καὶ μὴ προσοντούχοι ναυτικοί, κατὰ τὸ αὐτὸ διάστημα:

	Διπλωματούχοι	Πτυχιούχοι	Μὴ προσοντούχοι
Ιανουάριος	1.715	5.590	3.551
Φεβρουάριος	1.899	5.711	3.336
Μάρτιος	1.842	5.614	3.258
Απρίλιος	1.831	7.553	3.424
Μάιος	1.802	5.691	3.555
Ιούνιος	1.715	7.305	3.551

### ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

Διατηρούμεν ἀκόμη τὴν ἐλπίδα — ἀσθενεστέραν πάντως — ὅτι ἐγκάριως θὰ φάσουν μέχρι τῆς Ἐπιτροπῆς Νομοθετικῆς Ἐξουσιοδοτήσεως ὡρισμένα νομοσχέδια ἀμεσωτάτου διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ὑπόθεσιν ἐνδιαφέροντος.

Δὲν εἰναι πολλὰ οὔτε καὶ χρήζουν περαιτέρω ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς ἀναπτύξεως. Εἶναι, δῆμος, σημαντικά ἀποδεικνύουν τὸ κρατικόν, ἐπὶ τέλους, ἐνδιαφέρον διὰ τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του. 'Ἄς τὰ διπαριθμήσωμεν:

Τὸ περὶ φορολογίας τῶν μικρᾶς ἡλικίας πλοίων καὶ τῶν ριζικῶν μετασκευαζομένων εἰναι τὸ πρῶτον. 'Ἐπεται τὸ περὶ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου νομοσχέδιον, τὸ ἀπὸ μακρού χρόνου συζητηθέν καὶ ὑποστὰν τὴν προτασμήν ἐπειδεργασίαν τῶν ἀρμόδιων. Εἶναι πλέον ἔτοιμον. Τὴν κύρωσιν ἀναμένει καὶ ἡ ἀνάγκη αὐτῆς εἰναι ἐπιτακτική. Διὰ τοῦ νομοσχέδιου αὐτοῦ πλείστα σοσα κενὰ τῆς κειμένης περὶ τὸ N.A.T. νομοθεσίας πληρούνται. Τὰ τῆς πληρεστέρας διοικήσεως του ζητήματα θὰ πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθοῦν.

Αὐτὸν ἐπίσης τὸ νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιους καταργεῖται τὸ ἀνόντον μέτρον τῆς προϋπηρεσίας τῶν δύο τρίτων, λέγεται ὅτι, παρὰ πᾶσαν στονοκέφαλον ἀντίδρασιν, κατηρτίσθη. Θά κατατεθῇ, πιστεύομεν, ἐν καιρῷ εἰς τὴν Ἐπιτροπή.

Τὸ περὶ κυριότητος τοῦ Νοσηλευτικοῦ 'Ιδρυματος τῶν Μελισσών νομοσχέδιον, διὰ τοῦ ὅποιους ἀναγνωρίζεται ἡ ιδιοκτησία τοῦ N.A.T., ἔχει πλέον ὡριμάσει εἰς τὴν συνείδησην σύμπαντος τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, ἐπλιπόμεν δὲ καὶ εἰς τὴν σκέψιν τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας, ὃστε νὰ ἐπανορθωθῇ μία ἀδικία, ἵνα μὴ ἄλλως χαρακτηρίσω-

**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.

μεν τὴν ἀρπαγὴν ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους ξένης περιουσίας.

Καὶ καταλήγομεν μὲ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀναδιαρθρώσεως τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Θά ἔχῃ τὴν καλὴν θέλησιν ὁ κ. Ἀνδριανόπουλος νὰ ἀναλάβῃ τοῦ δυσκόλου αὐτοῦ προβλήματος τὴν ἐπίλυσιν; Εἰνε, πράγματι, ἀκανθώδες. Κατὰ συνέπειαν καὶ δὲ ἐπανερχόμεθα εἰς τὰ περὶ τὸ πρόβλημα τῆς ἀνασυγκροτήσεως τοῦ Διοικητικοῦ Σώματος τῆς Ναυτιλίας πλειοτάκις ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς ἀναπτυχθέντα.

Δὲν θὰ ἀσχοληθῶμεν ἐπίσης μὲ ἄλλας γενικότερα τῆς Ναυτιλίας ζητήματα. Αὐτὰ οὐδὲ καν συνετήθησαν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν. Εὐθετώτερον χρόνον θὰ χρειασθοῦν διὰ νὰ κινηθῇ τὸ κυβερνητικὸν ἔνδιαφέρον. Διὰ τὸ ἄλλα, ὅμως, τὰ στενῶς ὑπηρεσιακῆς μορφῆς ζητήματα, ἐπὶ τῶν δοποῖν ἔτοιμα είνε τὰ νομοσχέδια, ἐπικαλούμεθα τὴν ὑπουργικὴν ἐνέργειαν. Πρέπει τὸ ταχύτερον νὰ τὴν ἴδωμεν ἐκδηλουμένην. Ἐπέστη, πλέον, τὸ πλήρωμα τοῦ χρόνου.

### KAI H ALLI PLEUR

Συμφωνεῖ ἡ ἀρμοδία διεύθυνσις τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας μὲ τὴν ἀποφύη, διὰ εἰναι ἄνισος ἡ μεταχείρισις τῶν ναυτικῶν τοῦ κέντρου καὶ τῶν ἐπαρχιῶν ὑπὸ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. Ἀναγνωρίζεται, διὰ οἱ προστατεύομενοι τοῦ ἰδρύματος, ποὺ εὐρίσκονται μακράν τοῦ Πειραιῶν καὶ τῶν Ἀθηνῶν, τυγχάνουν λίαν περιωρισμένης, ὑποτυπώδους εἰς τίνας περιπτώσεις, ιατροφαρμακευτικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως. Πρόκειται περὶ ὅρθων διαπιστώσεων, ὑποστρίζεις ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, αἵτινες, ὅμως, ἔχουν μόνον θεωρητικὴν ἀξίαν. Διότι δὲν εἶναι δυνατὸν κατ' ἄλλον εὐρύτερον τρόπον νὰ ὀργανωθῇ ἡ προστασία τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των εἰς τὴν ἐπαρχίαν. Ὑφίστανται σοδαραι ἀντικειμενικαὶ δυσχέρειαι. Ἐλλείπουν συγκεκριμένας τὰ δημόσια νοσηλευτικὰ ἰδρύματα εἰς μεγάλον βαθμὸν ὡς καὶ τὸ ἀναγκαῖον προσωπικὸν μὲ τὸ ὅπιον ἐπεδάλλετο νὰ είχον ἐπανδρωθῆ τὰ παραρτήματα τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου διὰ νὰ παρακολουθοῦν καὶ νὰ ἐλέγχουν τὰς δοπάνας μιᾶς εὐρείας περιθάλψεως τῶν προστατευομένων των. Πῶς, ὅμως, είναι δυνατὸν νὰ ὑπερπηδηθοῦν αἱ δυσχέρειαι αὐταὶ, ἐρωτᾷ τὸ Ὑπουργείον; Διὰ τῆς ἰδρύσεως ὑπὸ τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου ἰδικῶν του νοσοκομείων εἰς τὴν ἐπαρχίαν δὲν δὲν ἡδυνθῇ μέχρι στιγμῆς νὰ ἀποκτήσῃ ἐν τοιούτον εἰς τὸ κέντρον ἡ διὰ τῆς ἐλευθέρας χρησιμοποιήσεως τῶν ἰδιωτικῶν κλινικῶν καὶ ἰδιωτικῶν ἐργαστηρίων; Εἰς τὴν δευτέραν αὐτὴν περίπτωσιν δὲν ἐδιπλασιάζονται αὐτομάτως τὰ κονδύλια ποὺ διατίθενται σήμερον διὰ τὴν προστασίαν τῶν ναυτικῶν ἀπὸ ἐνδεχομένας σπατάλας καὶ ἀτασθαλίας. Είναι τοιαύτη ἡ μορφὴ τῶν διαπιστώσεων τῆς ιατρικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως, ὥστε ὁ ἔλεγχός των νὰ είναι δυνατὸς μόνον ὑπὸ μιᾶς καλῶς ὡργανωμένης διοικητικῆς ὑπηρεσίας. Τὶ θὰ στοιχίσῃ τώρα εἰς τὸ Κεφαλαίον Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας μία τοιαύτη ὑπηρεσία εἰς τὴν ἐπαρχίαν, εὐκόλως δύνανται πάξ τις νὰ ἀντιληφθῇ.

“Ἀλλως τε, τοιίζει ἡ ὑπηρεσία τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας, δὲν είνε εὔκολον ἀπὸ τὴν μίαν ἡμέραν εἰς τὴν ἄλλην νὰ ὀργανωθῇ ἰδεώδης προστασία τῶν ναυτικῶν, ποὺ διαμένουν μακράν τοῦ κέντρου. Ἅς μὴ λησμονῶμεν, ὅτι μέχρι πρὸ ὅλιγον ἐτῶν ἀκόμη, οὐδεμίᾳς προστασίας ἐτύγχανον οὗτοι. Διὰ τὸν ιατρὸν καὶ τὸ φάρμακον ἐπρεπε νὰ ταξιδεύσουν μέχρι τοῦ Πειραιῶν. Τώρα, κατὰ τὸ παρὸν στάδιον τῆς ἐπεκτάσεως τῆς προστασίας εἰς τοὺς ναυτικοὺς τῆς ἐπαρχίας, ὑπάρχει ὁ ιατρὸς καὶ τὸ φάρμακον, ἐνῷ δὲν ὑπάρχει δὸι ιατρὸι εἰδικοτήτων, ἡ παρακλινικὴ ἔξτασις καὶ εἴς τινας περιπτώσεις τὸ νοσοκομεῖον. Δὲν δυνατοῖ, ὅμως, νὰ γίνη ἀλλέως ἐκτὸς ἐὰν ἐδιπλασιάζοντο — ἀκτόρθωτον ὑπὸ τὰς σημεινάς συνθήκας — αἱ δοπάναι διὰ τὴν προστασίαν.

Δὲν μᾶς ἔπεισαν, ἀτυχῶς, μὲ τὰ ἐπιχειρήματά των οἱ ἀρμόδιοι τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας. Καθ' ἡμᾶς, οὔτε ἡ ἔλλειψις δημοσίων νοσηλευτικῶν ἰδρυμάτων, οὔτε ἡ ἀδυναμία ὀργανώσεως καταλλήλου ὑπηρεσίας εἰς τὴν ἐπαρχίαν, ἀποτελοῦν τοὺς λόγους τῆς διακριτικῆς μεταχείρισεως τῶν προστατευομένων τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. «Ο, τι ἀποκαλεῖ τὸ Ὑπουργεῖον ἀντικειμενικὴν δυσχέρειαν δὲν είναι παρὰ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς προχείρου τακτικῆς, ποὺ ἡκολούθησε κατὰ τὴν ἐπέκτασην τῆς ιατροφαρμακευτικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθάλψεως εἰς τὴν

ἐπαρχίαν.

Ἐξηγούμεθα: 'Ἐν σπουδῇ, ἄνευ οἰασδήποτε προπαρασκευῆς καὶ μελέτης ἔγενετο ἡ ἐπέκτασις τῆς προστασίας τοῦ Οἴκου τοῦ Ναύτου. Τὸ πολιτικὸν καὶ κομματικὸν κριτήριον κυρίως ὠδήγησεν εἰς τὴν ἴδρυσιν ἐνὸς μεγάλου ἀριθμοῦ παραρτημάτων, χωρὶς προηγουμένως νὰ ἔχουν διασφαλισθῆ αἱ προϋποθέσεις τῆς καλῆς των λειτουργίας. Ἀποτέλεσμα: 'Ἐπεξετάθη ὑπερέμετρας ἡ προστασία καὶ ταύτοχρόνως κατέστη, ὡς ἡτο φυσικόν, περισσότερον ισχνή.'

Κατ' ἄλλον τρόπον, μεθοδικώτερον, θὰ ἐπρεπε νὰ είχεν ἐνεργῆσει ἐπὶ τοῦ προκειμένου τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας. Σταδιακῶς καὶ ὅχι ἐντὸς ἐνὸς ἡ δύο ἐτῶν, ἐπεβάλλετο νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν προστασίαν τὴν παρεχομένην ἀπὸ τὸν Οἴκον τοῦ Ναύτου εἰς τὴν ἐπαρχίαν, ἀρχῆς γενομένης ἀπὸ τὰ μεγάλα ναυτικά κέντρα. Καὶ μόνον ἀφοῦ ἔξησφαλιζετο ἡ πλήρης ιατρικὴ καὶ νοσοκομειακὴ περιθαλψίας τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των τῆς Χίου, τῆς Ἀνδρου καὶ τῆς Σύρου, διὰ νὰ ἀναφέρωμεν παραδείγματά τινα, ἐπεβάλλετο τὸ ὑπουργείον νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἴδρυσιν παραρτημάτων εἰς τὰς ἐπαρχίας ἐκείνας εἰς τὰς δοποῖς είναι μικρότερον τὸ ποσοστὸν τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληθυσμοῦ των.

Οὕτω θὰ είχομεν πλήρη καὶ οὐσιαστικὴν περιθαλψίαν τοῦ κυρίου ὅγκου τῶν ναυτικῶν τῶν ἐπαρχιῶν, χωρὶς νὰ παρίσταται ἀνάγκη ὑπερμέτρου ἐπιβαρύνσεως τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας καὶ Ἀσθενείας. Εὐθύνεται, λοιπόν, τὸ Ὑπουργείον διὰ τὴν δύνισον μεταχείρισιν τῶν ναυτικῶν εἰς τὴν ἐπαρχίαν ὑπὸ τὸν Οἴκον τοῦ Ναύτου. Αἱ ἀντικειμενικαὶ δυσχέρειαι ποὺ ἐπικαλείται, δὲν είναι παρὰ ὑποκειμενικαὶ ὀδυναμίαι. Αὐτὰς πρέπει νὰ ὑπερνικήσῃ σήμερον, διὰ νὰ δώσῃ εἰς τὸ σοδαρὸν πρόδηλημα τῆς προστασίας τῶν ναυτικῶν τὴν ἐμπρέπουσαν καὶ δικαίαν λύσιν.

### POTE DEN HTO XEIPOTERON

Κρίσιν διέρχεται — κρίσιν ἄνευ προηγουμένου — ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχείρησις. Ή κατάρρευσίς της είναι, καθ' ἡμάς, ζήτημα ὀλίγου χρόνου. Δὲν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα πυριολεκτούμεν. Ἐλάχιστοι θὰ είναι οἱ ἐφοπλισταί, ποὺ θὰ διαφύγουν τὴν πτώχευσιν. Ἔντος τοῦ ἐρχομένου ἔτους, ἀλλά ὀρισμένα μέτρα δὲν ληφθοῦν ἀπὸ τὸ Κράτος καὶ αὖθις οἱ ἐφοπλισταί δὲν συνενοχοῦν μεταξύ των, τὰ πρώτα κρούσματα θὰ ἀρχίσουν νὰ ἐπισημαίνονται. Τὰ ἐφέτος συναφθέντα δάνεια — καὶ δὲν είναι δίλγα — δὲν θὰ πληρωθοῦν. Περὶ τῶν παλαιοτέρων οὐδὲ λόγος νὰ γίνεται. Οι δανεισταί θὰ προσφύγουν εἰς τὰς ἀναγκαστικὰ μέτρα. Εἴμεθα πλήρως ἐνημερωμένοι ἐπὶ τῆς καταστάσεως. Ποτὲ δὲν ητο χειροτέρα.

Τὰ σκάφη είναι πολλά, περισσότερα κάθε ἀνάγκης. Ή ἐργασία τῆς θερινῆς περιόδου κατανέμεται εἰς ίσχυντα πλέον μερίδια. Τὰ κέρδη δὲν θὰ καλύψουν τὰς ζημίας τοῦ χειμῶνος, οὐδὲ τὰς ἐπισκευαὶς συντηρησεως τῶν παραλίων πλαίων. Καὶ ὅταν τὰ δύο πορθμεῖα Ἐλλάδος — Ἰταλίας, ἐντὸς τοῦ 1960, ἀναλάβουν τὰ δρομολόγια των, θὰ ὑποχρεωθοῦν τὰς ἡδη ἐκτελοῦντας τὴν γραμμὴν Βρινδησίου ἀκτοπλοϊκὰ νὰ τὴν ἐγκαταλείψουν. Εἰς τὰς δίλγας γραμμὰς τῆς ἐσωτερικῆς ἀκτοπλοϊαῖς θὰ ἀναζητήσουν τὴν ἀποσχόλησιν. Τὸ πρόδηλον τοῦ πληθωρισμοῦ θὰ περιέλθῃ εἰς πλήρες ἀδιέξοδον. Ή κρίσις θὰ ἐνταθῇ ἡ πτώχευσις. Καὶ αὐτά, ἐνῷ ή κυβερνητικὴν την παραγγελίαν τεσσάρων νεοτεύκτων ἀκτοπλοϊκῶν. 'Οποία ἀγνοια τῆς πραγματικότητος!

Ἀκεραίαν, βεβαίως ὑπέχει τὴν εὐθύνη τὸ Κράτος διὰ τὴν σημερινήν κρίσιν εἰς τὴν ἀκτοπλοϊαν. Ἐν καιρῷ τὸ πρόδηλον ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς ἐπεσημάνθη. Λύσεις οὐδεὶς ὑπεδείχθησαν πρακτικῶς ἐφερμόσιμοι. 'Ελειψεν ἀτυχῶς ἀπὸ τοὺς κυβερνῶντας ἡ καλὴ θέλησις. Τώρα οὐδὲν ἄλλο ἀπομένει παρὰ ἡ στενὴ συνεργασία τῶν ἐφοπλιστῶν. 'Απὸ αὐτὴν καὶ μόνον θὰ προλέψῃ ἡ καταλέπτρα αὔριον τῆς ἀκτοπλοϊας.

Πρέπει σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἀποχωρήσουν τῶν γραμμῶν τὰ παρήλια, νὰ ρυμισθοῦν τὰ δρομολόγια τῶν καταλλήλων διὲκάστην γραμμὴν πλοίων καὶ νὰ ζητηθῇ ἡ συμπαράστασις τοῦ Κράτους — ἀμφιβολοῦ δὲν καὶ αὐτή θὰ δοθῇ — διὰ τὴν ἐξυγίανσιν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυ-

## NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY S. G. COTTAKIS & C<sup>o</sup>.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

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

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

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

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

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

τιλίας. Νὰ πιστεύουμεν ότι θὰ ύπάρξουν έφοπλισταὶ διατεθειμένοι νὰ αναλάδουν τὴν πρωτοδουλίαν τῆς συνεργασίας αὐτῆς; 'Ομολογοῦμεν ότι πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. "Ισως ἡ ἀνάγκη τῶν πραγμάτων νὰ τοὺς ὑποχρεώσῃ εἰς τὴν ἀλλαγὴν τῆς γνωστῆς νοοτροπίας.

### ΚΑΠΝΑ ΚΑΙ ΠΛΟΙΑ

Παρὰ τὰς διαφόρους πληροφορίας, τὰς δημοσιευθείσας τὰς τελευταίας ἡμέρας, εἴμεθα εἰς θέσιν νὰ γνωρίζωμεν, ότι ἡ εἰδικὴ ἐπιτροπή, ἡ συσταθεῖσα διὰ τὴν μελέτην τῶν προτάσεων ναυπηγήσεως πλοίων, ἔναντι ἰσπνων, δὲν διεπύωσεν εἰσέτι τὸ πόρισμά της. Κατέληξεν, δημοσ., εἰς ὥρισμένας ἀποφάσεις, ὡς πρὸς τὰς κατασκευάσις τῶν ναυπηγηθησούμενών πλοίων καὶ τὴν προτεραιότητα τῆς κατασκευής των, ὡς πρὸς τὸ τύπον τοῦ ἐπιβατηγοῦ, δάσεις τοῦ ὅποιου θὰ ναυπηγηθοῦν, ἐνδοχομένως, τὰ διὰ τὴν ἀκτοπλοΐαν προσριζόμενα σκάφη καὶ ὡς πρὸς τὰς προτάσεις, τέλος, αἱ ὅποιαι παρέχουν ἔδαφος διὰ περαιτέρω διαπραγματεύσεις μεταξὺ τοῦ Δημοσίου.

Οὕτω, ἡ ἐπιτροπὴ ἔσχημάτισε τὴν γνώμην, ότι ἐνδείκνυται ἡ ἐπένδυσις τῆς ἀξίας τῶν καπνῶν παλαιάς ἑσδείας εἰς τὴν ναυπηγήσιν 3—4 ἀκτοπλοϊκῶν πλοίων ἐνιαίου τύπου, δύο ἀλιευτικῶν ἐργοστασίων καὶ, ἐνδεχομένως, ἐνδὸς ρυμουλκοῦ.

Βεδαίως, αἱ ἀποφάσεις αὐταὶ τῆς ἐπιτροπῆς, ὑποδαλλόμεναι εἰς τὴν κυβέρνησιν, δὲν θὰ εἶναι δεσμευτικαὶ δι' αὐτῆν. "Ἐνδέχεται κατ' ἄλλον τρόπον ἡ κυβέρνησις ν' ἀποφασίσῃ τὴν διάθεσιν τῶν καπνῶν. "Ηδη, λέγεται, ότι δ. κ. Πρωτοπαπαδάκης εὗνοει τὴν ναυπηγήσιν μόνον ἀλιευτικῶν ἐργοστασίων, οὐχὶ δὲ καὶ ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν.

Πάντως, τὰ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν διατίθεμενα καπνὰ πρόερχονται ἐκ τῶν ἑσδείων 1955, ἀξίας πέντε περίπου ἑκατομμυρίων δολαρίων, καὶ 1957, ἀξίας ἑπτά, περίπου, ἑκατομμυρίων δολαρίων. Δὲν εἶναι γνωστόν, πάντως, μέχρι στιγμῆς, ἐὰν ἡ κυβέρνησις προτίθεται νὰ ἀνταλλάξῃ δόλαρηρον ἢ μέρος τῆς ποσότητος τῶν καπνῶν τῆς ἑσδείας 1957, ἀποκλειστικῶς διὰ πλοίων.

Ἐκ τῶν μέχρι τούδε ὑπελθεισῶν προτάσεων, τὰς ὅποιας ἐμελέτησεν ἡ ἐπιτροπή, δύο προεκρίθησαν βασικῶς, ὡς πρειχόνται συμφερώντερος διὰ τὸ Δημόσιον δρους. "Ἡ πρότασις τῶν πορτογαλικῶν ναυπηγείων, ἡ ὑποβληθεῖσα ὑπὸ τοῦ κ. Μαραβελάκη καὶ ἡ τῆς Maritine Technical Administration, ὑποβληθεῖσα ὑπὸ τοῦ κ. Μιχοπούλου. "Ἡ δευτέρα πρότασις διευκολύνει τὴν διάθεσιν καπνῶν παλαιοτέρας ἑσδείας (1955), διὰ τὴν ὅποιαν καὶ ζωρότερον ἐνδιαφέρεται σήμερον ἡ κυβέρνησις.

"Ηδη, ἡ ἐπιτροπὴ μελετᾷ τὸ ἐνδεχόμενον τοῦ συνδυασμοῦ τῶν δύο προτάσεων, προκειμένου νὰ ἔτιτυχῃ :

α) Τὴν ναυπηγήσιν 2—3 ἀκτοπλοϊκῶν εἰς τὰ φιλιανικὰ ναυπηγεῖα, διτίνα θεωροῦνται ὡς καταλληλότερα τῶν πορτογαλικῶν διὰ τὴν κατασκευὴν ἐπιβατηγῶν πλοίων. "Ἡ ἀξία τῶν σκαφῶν αὐτῶν θὰ καλυφθῇ διὰ καπνῶν ἑσδείας 1955.

β) Τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς ἀκτοπλοϊκοῦ, δύο ἀλιευτικῶν ἐργοστασίων καὶ, πιθανῶς, ἐνὸς ρυμουλκοῦ, εἰς τὰ πορτογαλικὰ ναυπηγεῖα δι': ἀνταλλαγῆς καπνῶν ἑσδείας 1957. Τὴν ναυπηγήσιν τῶν δύο ἀλιευτικῶν ἐργοστασίων διευκολύνει ιδιαιτέρως ἡ ὑποβληθεῖσα πρότασις τοῦ Οἴκου Γράτσου, διτίς προτίθεται νὰ ἀγοράσῃ ταῦτα καταβάλλων μεγαλύτερων προκαταβολὴν τῆς ἐπίσης ἑνδιαφέρεισης ἑταῖρις «Τρίτων» καὶ ἐξοφλῶν τὴν ἀξίαν των εἰς δόκτων μόνον ἔπει.

"Ως πρὸς τὸν τύπον τῶν ναυπηγηθησούμενών ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν, ἡ ἐπιτροπὴ, μετὰ ἀπὸ ἐπισταμένην μελέτην τοῦ θέματος, υιοθέτησε τὴν ἄποψιν, ότι οὗτος πρέπει νὰ εἶναι ἐνιαῖος, προέκρινε δὲ τὰς ἐνδεικτικάς, ὡς τὰς ἔχαρακτήριες, προδιαγράφας του. Οὕτω, τὰ ναυπηγηθησούμενα ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατηγά, θὰ ἔχουν τὰ ἀκόλουθα κύρια χαρακτηριστικά : 'Ολικὸς μῆκος 82.10 μ., μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 72.60 μ., πλάτος μέγιστον 12.8 μ., ψηφος κυρίου καταστρώματος 6.90 μ., μέγιστον βύθισμα 4.60 μ., ταχύτης δοκιμῶν ὑπὸ ἡμίσου φόρτου 15.5 κόμβων, ὑπὸ πλήρη φόρτου 15, ὑπερεστική 14. '! πιποδύναμις 2.100.

Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ταῦτα ἐπιβατηγά θὰ εἶναι χωρικότητος 1.800 τ. γκρός καὶ μεταφορικῆς ίκανότητος 110 ἐπιβατῶν Α' θέσεως, 288 τουριστικῆς καὶ 120 καταστρώματος. Θὰ ἐπανδροῦνται διὰ πληρώματος

τοῦ 71 ἀνδρῶν.

Τὰ χαρακτηριστικὰ τῆς ἐνδιαιτήσεως τοῦ τύπου τούτου τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πλοίου, ἔχουν ὡς ἔξης :

Διὰ τοὺς ἐπιβάτας Α' θέσεως διατίθενται 40 θαλαμίσκοι τῶν δύο καὶ τεσσάρων κλινῶν εἰς τὸ κατάστρωμα περιπάτου, τὸ κύριον καὶ τὸ δεύτερον, ἕνα ἑστιατόριον 60 καθημένων προσώπων καὶ ἕνα καπνιστήριον-μπάρ 55 προσώπων.

Διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς τουριστικῆς θέσεως διατίθενται 42 θαλαμίσκοι τῶν 2, 4 καὶ 6 κλινῶν εἰς τὸ κύριον, τὸ δεύτερον καὶ τὸ τρίτον κατάστρωμα καὶ ἕνα ἑστιατόριον-μπάρ 70 καθημένων προσώπων.

Αἱ ἔγκρισεις προδιαγραφαὶ προβλέπουσσαν, ὡσαύτως, ἔνεστα διαμερισμάτα διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος. 'Ορίουν, ἐπίσης, τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους δι': ἡλεκτροσυγκολλημένων καὶ καρφωτῶν ἐλασιστῶν, τὴν κατασκευὴν τῶν ὑπερκατασκευασμάτων, εἰς δυνατόν, δι': ἀλουμινίου, τὴν ἐπίστρωσιν τῶν ἀκαλύπτων τμημάτων τῶν καταστρωμάτων διὰ δύλειας «τῆς», ὡς καὶ τὸν πλήρη ἐξοπλισμὸν τῶν διὰ βοηθητικῶν μηχανημάτων. 'Ἐπίσης δρίζεται, ότι τὰ πλοία τούτα θὰ εἶναι ἐφωδιασμένα διὰ ραντάρ, ἡχοβολιστικού μηχανήματος, δρομομέτρου καὶ γυροποιητίδος.

Παρέχεται ἡ διευκρίνησις, ότι ἡ ἐπιτροπὴ ἡχθῇ εἰς τὴν ἀπόφασιν, ὅπως τὰ ναυπηγηθησόμενα σκάφη ἀναπτύσσουν τὴν σχετικῶς μικράν ταχύτητα τῶν 14 μιλῶν, ἐκ λόγων οἰκονομικῶν. Οιαδήποτε αὔξησις τῆς ταχύτητος πέραν τοῦ δρίου τούτου ἐπιβαρύνει τὴν ἀξίαν τῆς κατασκευῆς μὲ σοβαρὰν πρόσθετον δαπάνην.

Τρεῖς ἀκόμη προτάσεις ὑπεβλήθησαν τὰς τελευταίας ἡμέρας εἰς τὸ 'Υπουργεῖον 'Εμπορίου διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων ἐπ' ἀνταλλαγὴ κατηνῶν. 'Ἡ πρώτη ἀναφέρεται εἰς τὴν κατασκευὴν 3 ἐπιβατηγῶν τῶν 2.200 τόνων, 4 τῶν 1300 τόνων, ὡς καὶ δύο πλοίων ἀψυγείων, ὑπὸ τῶν 'Ηνωμένων Ναυπηγείων τῆς 'Ἀδριατικῆς, ἐπὶ τὴν καταδολῆ τῆς ἀξίας της καπνά, ἀτίνα θὰ ἔχαχθον εἰς Αίγυπτον ἡ ἄλλην χώραν, εἰς ἣν δυνατερίνεται ἡ τοποθετησίς ἐλληνικῶν καπνῶν.

'Ἡ δευτέρα πρότασις ἀναφέρεται εἰς τὴν ναυπηγήσιν ἀριθμοῦ πλοίων ὑπὸ τῶν ισταντικῶν ναυπηγείων τοῦ Κάδει, τῆς ἀξίας των καταβληθησούμενής ἐπίσης εἰς καπνά, ἀτίνα θὰ τοποθετηθοῦν εἰς τὴν ισταντικήν ἀγοράν. Καὶ ἡ τρίτη ἀπὸ μέρους τῶν Αύστριακῶν ναυπηγείων, σπουδαίων ναυπηγούνται τὰ ἀλιευτικά τοῦ κ. 'Αρκούλη. Καὶ αἱ προτάσεις αὐταὶ παρεπέμφθησαν εἰς τὴν ὑπὸ τὸν κ. Λαμπρούκον ἐπιτροπὴν πρὸς μελέτην, ἵτις ἐπρόκειτο νὰ συνεδριάσῃ περὶ τὰ τέλη τῆς ἐδδομάδος.

### ΑΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

'Ἡ νέα μείωσις τοῦ ἐπιτοκίου τῶν καταθέσεων ἐνδέχεται δυσμενῶς νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν καταβαλλόμενή ἐπιτυχῆ προσπάθειαν διὰ τὴν προσέλκυσιν εἰς τὰς ἐλληνικὰς Τραπέζας τῶν καταθέσεων τῶν ναυτικῶν.

'Ἡ ἀποψίς αὐτῆς ὑποστρίζεται εἰς ἐμπεριστατωμένην ὑπόμυνημα, ὑποβληθὲν ἀρμόδιως εἰς τὴν διοικησιν τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης, εἰς τὸ δόπιον καὶ ἀναπτύσσονται αἱ ιδιάσουσαὶ συνθήκαι, ὡφ' ἀς τελοῦν αἱ καταθέσεις τῶν ναυτιλλούμενών. Συγκεκριμένως, τονίζονται εἰς τὸ σημείωμα τοῦτο τὰς ἔξης:

'Απητήθη προσπάθεια ἐπίμονος παρὰ τοῖς ναυτιλλούμενοις καὶ συνεχῶς ἔξακολουθεῖ νὰ καταβάλλεται, διὰ νὰ δημιουργηθῇ εὐνοϊκὸν πρὸς τὸ ἔθνος μας νόμισμα κλήμα καὶ γὰρ ἀποκατασταθῆ τὸ αἰσθήμα ἐμπιστοσύνης, τὸ ὅποιον ἡδη πράγματι φαίνεται ἀναπτυσσόμενον σταθερός.

'Κύριοι συντελεσταὶ εἰς τὴν σαφῶς ἐκδηλουμένην διάθεσιν τῶν ναυτικῶν νὰ μεταφέρουν τὰς οἰκονομίας των ἀπὸ τὰς δένας Τραπέζας εἰς τὰς ἐλληνικάς, είναι ἡ πολιτική σταθερότητος καὶ τὸ υψηλὸν ἐπιτόκιον. 'Ασφαλῶς δὲ δεύτερος συντελεστής, περισσότερον ἐντυπωσιακός, ἀλλὰ καὶ οὐσιαστικός εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἐπέδρασεν ἀποφασιτικῶς.

'Τὸ ρεῦμα ἐπαναπατρισμοῦ τῶν καταθέσεων αὐξάνει σταθερῶς. 'Αλλὰ καὶ γενικώτερον ἡ τάσις πρὸς ἀποταμίευσιν, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰ πρὸς τοὺς οἰκείους των ἐμβάσματα, ἐκδηλοῦται δυημέραι εἰτονωτέρα. Κατὰ τὸ πρώτου τετράμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους εἰσήχθησαν μόνον μέσφ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης λίραι 500.000, ἀνήκουσαι εἰς 2.246 λογαριασμούς

## A D E N

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

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS..

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

Affiliated with:

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

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

καταθέσεων Ταμιευτηρίου.

»Επιβάλλεται θόρυβος ιδιαιτέρα προσοχή μήπως τὸ ρεύμα τούτο, λίαν εύασθιθούν, ώς γνωστόν, άνακοπή έκ βεδιασμένης ή ἀψυχολογήτου τινός ἐνεργείας. Πάσα μεταβολή τοῦ σημερινού καθεστώτος τῶν καταθέσεων τῶν ναυτιλομένων θά προξενήσῃ ἀλλεινὴν ἐντύπωσιν εἰς τοὺς ναυτικοὺς καὶ θά κλονίσῃ σοθαρῶς τὴν δῆλη προσπάθειαν ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ἐν τῷ ἑξωτερικῷ κεφαλαίων τῶν.

»Υποστηθοίζεται βεδιαίως, ὅτι αἱ τελευταῖαι δύο μειώσεις τοῦ ἐπιτοκίου τῶν καταθέσεων δὲν εἶχον ἀνασχετικὴν ἐπίδρασιν εἰς τὴν πρὸς ὅποτα μείουσιν ροπήν. Τούτο δῆλως ἀφορᾷ εἰς τοὺς Ἐλλάδι κατόχους δραχμῶν η λιρῶν. Πρέπει δὲ νὰ ληφθῇ ὅψιν, ὅτι η ἔξορμησις διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν καταθέσεων τῶν ναυτιλομένων ἔξεδηλώθη μὲν ἐπιτόκιον 8%, η δὲ τελευταῖα μείωσις κατὰ ½%, καθ' ὃν τρόπον ἔφηρμόσθη, ἐπέτρεψε χειρισμὸν τοῦ θέματος, ὡστε νὰ μὴ δημιουργηθοῦν καὶ ἐντυπώσεις.

»Κατὰ συνέπειαν, αἱ ἀρχαὶ δραχμοποιίσεως συναλλάγματος δημιουργηθεῖσαι καταθέσεις, δὲν ὑπέστησαν τὴν βάσανον τῆς μειώσεως τοῦ ἐπιτοκίου, διὰ νὰ κριθῇ η σταθερότης τῶν, ἀντίθετας μάλιστα, δὲ μὴ δισχωρίσμος τῶν ἐκ τῶν λοιπῶν καταθέσεων ἐπιθρόψεις εἰς τὴν ἔξαγωγὴν εὐνοικτέρων συμπερασμάτων, δύον ἀφορᾶ τὴν διατήρησιν γενικῶς τοῦ ἐπιπέδου τῶν καταθέσεων.

»Οθεν θεωροῦμεν σκόπιμον καὶ ἀναγκαῖον, ὅπως αἱ κατὰ τὰ ἀνωτέρω καταθέσεις Ταμιευτηρίων ναυτιλομένων ἔξαιρεθῶσιν ἐκ μειώσεως τοῦ ἐπιτοκίου η ἄν τοῦτο καθίσταται τελείως ἀνέφικτον, νὰ ληφθῇ μέριμνα ἵνα η μείωσις αὐτῇ καθορισθῇ πολὺ ἐλαφροτέρα διὰ τὰς καταθέσεις αὐτάς.

## ΤΟ ΠΡΟΣΕΝΕΙΟΝ ΤΗΣ ΓΕΝΟΥΗΣ

Έπιβάλλεται η διατήρησις τοῦ Ἐλληνικοῦ Προξενείου εἰς τὸν λιμένα τῆς Γενούης. Προστατεύει εὐρύτερα ναυτιλιακά συμφέροντα καὶ ἔξυπηρτει ἰκανὸν ἀριθμὸν ναυτικῶν, ἔργαζομένων, ίδια, ἐπὶ πλοίων τακτικῶν γραμμῶν.

»'Υπ' αὐτὸ τὸ πνεῦμα ἐγένοντο τὰς τελευταῖας ἡμέρας εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας διαδήματα ἀπὸ μέρους ἀνδιφερομένων ναυτικῶν ἐταιριῶν, ἵνα παρέμβῃ τούτῳ παρὰ τὴ ἀρμοδίᾳ ὑπηρεσίᾳ τοῦ 'Υπουργείου τῶν Ἑξωτερικῶν, διὰ νὰ ἀποτρέψῃ τὴν μελετωμένην κατάργησιν τοῦ Προξενείου μας εἰς τὴν Γενούην. Τούλαχιστον, ἀπὸ καθαρῶν ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, αὐτῇ θὰ εἶναι ἐπίζημος.

Τοὺς λόγους, οἱ ὅποιοι ἐπιβάλλουν τὴν διατήρησιν μονίμου ἀντιπροσωπεύσεως μας εἰς τὸ πρῶτον λιμενικὸν κέντρον τῆς Ἰταλίας ἀπαριθμεῖ, ως ἀκολουθῶς καὶ η Ἐθνικὴ Ἐλληνικὴ Γραμμὴ Ἀμερικῆς εἰς σχετικὸν πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας ἔγγραφόν της :

»Τὸ Ἐλληνικόν Προξενεῖον Γενούης, ὡς ἔξι ίδιας πείρας πολλάκις μέχρι τοῦδε διεπιστώσαμεν, προστατεύει ἀποτελεσματικῶς τὰ Ἐλληνικὰ ναυτιλιακὰ συμφέροντα εἰς τὸν μεγαλύτερον τοῦτον Ἰταλικὸν λιμένα. Ὡς γνωστόν, εἰς τὴν Γενούην ἐδρεύουν ναυτικαὶ ἐταιρίαι, Ἐλληνικῶν συμφερόντων, ώς η Home Lines, ἐνῷ ὁ λιμὴν οὗτος ἀποτελεῖ τὴν φυσικὴν πρὸς τὴν Μεσόγειον διέξοδον τῶν Ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐταιριῶν, αἵτινες εἶναι ἔγκατεστημέναι εἰς τὴν Ἐλεβτίαν.

»Πέραν τῆς γενικωτέρας αὐτῆς προστασίας τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας, τὸ Προξενεῖον τῆς Γενούης ἔξυπηρτει τὰ μέγιστα τὰ Ἐλληνικὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, αἵτινα προσεγγίζουν εἰς τὸν ἐν λόγῳ Ἰταλικὸν λιμένα.

»'Εξ ίδιας πείρας η Ἐθνικὴ Ἐλληνικὴ Γραμμὴ Ἀμερικῆς δύναται νὰ βεδιαίσῃ, ὅτι αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ Ἐλληνικοῦ Προξενείου εὑρίσκονται εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἐταιριῶν καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν ἐν λόγῳ πλοίων, κατὰ τὴν ἑκεὶ προσέγγισιν τῶν ὅποιων δημιουργοῦνται ποικιλὰ θέματα, χρήζοντα ἀμέσου παρεμβάσεως τῆς Ἐλληνικῆς διπλωματικῆς ἀντιπροσωπείας.

»Τὰ ἀνωτέρω ἐθεωρήσαμεν ὑποχρέωσιν, ὅπως θέσωμεν ὑπ' ὅψιν ὑμῶν, πιροκειμένου νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς ἐνδεχόμενον διάβημά σας πρὸς τὸ 'Υπουργεῖον Ἑξωτερικῶν διὰ τὴν διατήρησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ Προξενεῖου Γενούης, τοῦ ὅποιου η κατάργησις ἀντενδείκνυται, τούλαχιστον, ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόψεως.

»Πιστεύομεν, ὅτι μὲ τὰς ἀνωτέρω ἀπόψεις μας θὰ συμφωνοῦν καὶ ἄπασαι αἱ ἐταιρίαι, αἱ διατηροῦσαι τακτικὰ γραμμὰς εἰς τὴν Μεσόγειον, ώς καὶ ἑκεῖναι, αἵτινες ἀναπτύσσουν τὴν δραστηριότητά των εἰς τὴν γείτονα χώραν καὶ τὴν Κεντρικὴν Εύρωπην».

## ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟΣ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Εἰς τὰς στατιστικὰς τῆς δυνάμεως τῆς ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον Ναυτιλίας μας, τὰς καταρτιζομένας τὸ μὲν παρὰ τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ δὲ παρὰ τῆς ὑπηρεσίας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», παραπτεῖται μία διαφορὰ εἰς πλοία καὶ τόνους, ἥτις ἐγένετο ἀντιληπτή καὶ παρ' ἀναγνωστῶν μας. Επιβάλλεται θόρυβος μία ἐπεξηγησις. Πλασματικὴ είναι η διαφορὰ αὐτῆς. Ἀμφότεραι αἱ στατιστικαὶ ἔχουν τὴν ίδιαν ἀρχικὴν βάσιν, δηλαδὴ τὴν περισωθεῖσαν ἀπὸ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον χωρητικότητά μας. Ἐν συνεχείᾳ προσετίθενται αἱ ἀκάστοτε μεταβολαί. Εἰς τὴν πραγματικότητα, αἱ δύο στατιστικαὶ δὲν διαφέρουν, παρὰ μόνον ώς πρὸς τὸ σύστημα τοῦ καταρτισμοῦ των. Δηλαδὴ, τὸ 'Υπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπολογίζει εἰς τὴν δύναμιν τὰ ἄνω τῶν 100 τ. γκρός σκάφη, ἐνῷ η ὑπηρεσία τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὑπολογίζει εἰς τὰς στατιστικὰς τῆς τὰ ἄνω τῶν 300 τ. γκρός πλοία. Πέραν τούτου, τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας, εἴναι ὀπωσδήποτε καθυστερημένον εἰς τὰς ἐκάστοτε μεταβολάς. Τὰς ὑπολογίζει ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διαπιστουμένων

ἀπὸ τὰ τὰ νηδόγια τῶν λιμενικῶν καὶ προξενικῶν ἀρχῶν ἐγγραφῶν καὶ διαγραφῶν. Ή καθυστέρησις τῶν σχετικῶν ὑπερεσιῶν στοιχείων εἶναι προφανῆς. Συχνά, πλοία ναυαγήσαντα ἡ πωληθέντα διαγράφονται μετὰ περίοδον μηνών η καὶ ἐτῶν. Αντιθέτως, τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἐνημερώνοντα κατ' εὐθείαν ἀπὸ τὰς ἐνδιαφερομένας ίδιωτικὰς πηγὰς καὶ ὑπολογίζουν ἀμέσως εἰς τὴν στατιστικὴν των τὰς διαγραφὰς η ἐγγραφάς, χωρὶς νὰ ἀναμένουν τὴν γραφειοκρατικὴν συμπλήρωσιν τῶν τυπῶν. Υπάρχουν σήμερον, λ. χ., εἰς τοὺς καταλόγους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πλοία, ἀτίνα ἔχουν ἀγορασθῆ ἡ καθελκυσθῆ, τὸ δὲ ὑπουργεῖον τὰ ἀγνοεῖ, ἐπισήμως, διότι δὲν ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ συμπέντος δὲν ὑπέβαλον εἰσέτι αἰτήσεις νηδογήσεως. Πλοία ἐπίσης ταξιδεύοντα πρὸς παράδοσιν εἰς τοὺς ἀγοράσαντας αὐτὰ διαλυτὰς διαγράφονται ἀπὸ τὴν στατιστικὴν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — ὄνομαστι ἀναφέρομενα — ἐνῷ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἐπισήμου στατιστικῆς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, αἱ διαγραφαὶ αὐταὶ ὑπολογίζονται ἐν καιρῷ.

Απὸ τὴν διαφορὰν αὐτὴν τοῦ τρόπου καταρτίσεως τῶν στατιστικῶν προέρχονται αἱ ἐπισημαίνομεναι διαφοραί. Συμβαίνει ἐπίσης καὶ τοῦτο, δότον ἀφορᾶ τὰς μεταφορὰς σκαφῶν μας ὑπὸ δένας σημαίας εἰς τὸ Ἐλληνικὸν νηδογίον: Υποβάλλονται αἱ σχετικαὶ αἰτήσεις καὶ χορηγοῦνται προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἐγγραφα. Τὸ ὑπουργεῖον ἀναμένει τὴν δημοσίευσιν τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, διὰ τὰς ἐκάστοτε ἀναφέρει, ὡς τελούντα ὑπὸ νηδογήσεων. Εὐνόητον δόθεν ἀποδαίνει νὰ ὑπάρχουν μεταξύ τῶν δύο στατιστικῶν ἐπιφανειακαὶ διαφοραί. Τούτη αὐτὸ παραπτεῖται καὶ εἰς τὸν ἀριθμὸν

*Serving  
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3

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

τῶν πλοίων. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» τὸν ἀναβιδάζουν εἰς 531 (πλοῖα 300 τ. γκρός καὶ ἄνω), τὸ δὲ ὑπουργείον εἰς 692 (πλοῖα 100 τ. γκρός καὶ ἄνω). Διὰ τὰ κάτω τῶν 300 τ. γκρός πλοῖα προκύπτει ἀπὸ τὰ βιδίλια τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος», βάσει τῶν ὅποιων εἰσπράττονται τὰ δικαιώματα τοῦ Ἐπιμελητηρίου, ὅτι ὑπάρχουν 139 μονάδες, συνολικῆς χωρητικότητος 32.007 τόν. γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθον κατανομήν: «Ἀκτοπλούντα μότορσιπς 84, ἀλιευτικά 7, φυγεῖα 4, ἀκτοπλούντα τάνκερς 15, πορθμεία 9 καὶ ναυαγοσωστικά ἡ μεγάλα ρυμουλκά 20. Μὲ τὴν προσθήκην αὐτῶν, τὰ 531 σκάφη (ἄνω τῶν 300 τ. γκρός) τῆς στατιστικῆς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀναβιδάζονται εἰς 670, ἔναντι 692 τοῦ Υ.Ε.Ν. Ἡ διαφορὰ τῶν ὀλίγων αὐτῶν πλοίων, προέρχεται ἀπὸ τὰ ἀνωτέρω ἐκτεβέντα.

### ΕΩΣ ΠΟΤΕ Η ΑΣΥΔΟΣΙΑ;

Εύρισκομεθα καὶ πάλιν εἰς τὴν δυσάρεστον θέσιν νὰ καταγγεῖλωμεν εἰς τὸ «Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἀνωμαλίας περὶ τὰ δρομολόγια τῆς γραμμῆς Κερκύρας—Βρινδησίου, ἀνωμαλίας, αὔτινες τὴν φορὰν αὐτὴν δὲν δυσφημοῦν μόνον τὴν ἑλληνικὴν τουριστικὴν ὑπόθεσιν, ἀλλὰ προκινδυνεύουσαν καὶ αὐτὴν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ. Καὶ τῶν ἀνωμαλιῶν αὐτῶν πρόξενος δὲν εἶναι ἄλλος πορὰ ὁ κ. Πέτρος Ποταμιάνος, ὁ γνωστὸς ἐφοπλιστὴς τοῦ «Κολοκοτρώνη» καὶ τοῦ «Ἄδρια», τῶν δύο σκάφων, ποὺ ἔξυπηρετοῦν τὴν γραμμὴν Κερκύρας-Βρινδησίου.

Ἐν συντομίᾳ μεταδίδομεν τὰ ὅσα πληροφορούμεθα. Διερωτώμεθα δῶμας θὰ τὰ προσέξῃ τὸ «Υπουργείον, πρὸς τὸ ὅποιον ἄλλως τε κατηγέλλοθαν ἡ θὰ τὰ ἀντιπαρέλθουν καὶ τώρα οἱ καλοί μας ἀρμόδιοι; Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κερκύρας μικρὸς διατίθεται χώρος — δι' ἓνα μόνον σκάφος — διὰ τὴν πλεύρισιν τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς. «Οταν συμπέσῃ δύο ταύτοχρόνων νὰ καταπλεύσουν, ἡ χρονολογικὴ σειρὰ τοῦ κατάπλου καθορίζει καὶ τὴν προτεραιότητα τοῦ πλευρίσματος.

Τὸ «Μισιούλη» τῆς ἑταίριας Νομικοῦ, προερχόμενον ἐκ Βρινδησίου, καταπλέει συνήθως περὶ τὴν 7ην πρωινὴν εἰς τὸν λιμένα τῆς Κερκύρας. Τὸ «Κολοκοτρώνη», προερχόμενον ἐκ Πειραιῶς ἐπέτυχε τὴν προτεραιότητα εἰς τὸ πλεύρισμα, μὲ τὴν δόνωσιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ του, ὅτι τὸ σκάφος θὰ καταπλέει εἰς Κέρκυραν τὴν 6.30' πρωινήν. Κατόπιν τῆς ὑπευθύνου αὐτῆς δηλώσεως, τὸ ὑπουργείον ἐκανόνισε νὰ πλευρίζῃ πρῶτον τὸ «Κολοκοτρώνη» καὶ ἐν συνεχείᾳ τὸ ἀργότερον καταπλέοντας «Μισιούλη».

Ἄλλα ὄμως ἐδήλωνε πρὸς τὸ ὑπουργείον ὁ κ. Πέτρος Ποταμιάνος καὶ ἄλλα εἰχε κατὰ νοῦν. Τὸ σκάφος του δὲν ἐπρόκειτο νὰ φθάσῃ εἰς τὴν Κέρκυραν τὴν 6.30' πρωινήν. Δὲν τοῦ συνέφερε ἡ μετά τόσης ταχύτητος ἐκτέλεσις τοῦ δρομολογίου. Καὶ ἀφοῦ ἐπέτυχε τὴν προτεραιότητα, ἡδιαφόρησε καὶ διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀναληφθείσης ὑποχρεώσεως. Ἀντὶ τῆς ἔκτης πρωινῆς, κατέπλεεν εἰς τὴν Κέρκυραν καὶ ἐπλεύριζε τὴν ἐνάτην. Παρενεδάλλοντο οὕτω ἐμπόδια — αὐτὸς ὡς φαίνεται ἐπεδιώκειν — εἰς τὸ «Μισιούλη» τὸ ἐκτελοῦν τὴν αὐτὴν γραμμὴν. Θὰ ὑπερχρούστο τοῦ πλήρες ἐπιβατῶν ἐκ τοῦ ἔξωτερού νὰ περιμένῃ ἄπρακτον ἐπ' ἄγκυρα, ἔνα δόλκηπον τρίωρον, μέχρις ὅτου ἀποτελεύση τὸ «Κολοκοτρώνη».

Κατὰ τὸ πρὸ δύο ἔνδομάδων πρῶτον δρομολόγιον, ἀφ' ὅτου τὸ «Υπουργείον παρενέθη καὶ ἐρρύθμισεν ὡς ἀνωτέρω τὴν προτεραιότητα, ἀπεφεύχθη ἡ σύγκρουσις τῶν δύο σκάφων, χάρις εἰς τὴν φυχραιμίαν τοῦ πλοιάρχου τοῦ «Μισιούλη». Τὸ «Κολοκοτρώνης» καθυστερημένον καταπλέοντας εἰς Κέρκυραν, ἐν ὅψει τοῦ ἔρχομένου ἀπὸ τὸ Μπρίντιζι «Μισιούλη», ἔσπευδε νὰ προλάβῃ τὸν πλευρισμὸν καὶ ἐκινδύνευσεν, δόλταχος πλέον, νὰ ἐπιτέσσινε κατὰ τοῦ «Μισιούλη». Τραγικαὶ θὰ ἦσαν αἱ συνέπειαι. Εὔτυχως, ἀπέφευχθησαν. Τὸ «Υπουργείον ἐλαβε γνώσιν τῶν συμβάντων. «Ἄγνωστοι εἴνε αἱ ἐνέργειαι του.

Πρὸ ἡμέρων πάλιν τὸ «Κολοκοτρώνης» τὸ αὐτὸ σύστημα τῆς καθυστερήσεως τοῦ «Μισιούλη» ἐφίρμοσεν. «Εφθασεν εἰς τὴν Κέρκυραν ἀργὰ καὶ παρέμενε πλευρισμένον, ἐνῷ τὸ «Μισιούλης» ἀνέμενεν. Ἰδού τὶ σχετικῶς ἀναφέρει ὁ πλοίαρχος του πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς Εταιρίας του:

«Ἐγένοντο δριμύτατα παράπονα τῶν ἐπιβατῶν διὰ τὴν καθυστερήσην τῆς ἀποβιδάσεως των εἰς Κέρκυραν. Ἡ ἐκφόρτωσις τῶν αὐτοκινήτων των—4 τὸν ἀριθμὸν—ἐπραγματοποιήθη περὶ ὥραν 11.15. Πρόξενον τῆς ἀνωμαλίας θεωρῶ τὸν καθυστερημένον κατάπλουν τοῦ «Κολοκοτρώνης». Τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν Κερκύρας ἡ στάσις δὲν ὑπῆρξεν ἡ ἐμπρέπουσα. Δὲν ἤκολούθησαν τὰς ἐντολὰς τοῦ «Υπουργείου. Τὸ «Κολοκοτρώνης» κατέπλευσε τὴν 9.23 πρωινὴν ἀντὶ τῆς 6.30' καὶ

ἀπέπλευσε τὴν ἐνδεκάτην. Προσεπάθησα νὰ ἀνεύρω τοὺς κ. κ. Λιμενάρχην καὶ «Υπολιμενάρχην δὲν τὸ κατώρθωσα, παρ' ὅτι τοὺς ἀνεδίητησα δι' αὐτοκινήτου μέχρι τῶν οἰκιῶν των. Τὰ κατώτερα λιμενικά ὅργανα μοῦ παρείχον ἀνακριθεῖς πληροφορίας, ἵνα, ἵσως, μὴ ἔλθω εἰς ἐπαφὴν μὲ τοὺς προϊσταμένους των καὶ ἀξιώσω τὴν ἐφαρμογὴν προγενετέρας προφορικῆς ἐπὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ συνεννοήσεως».

Αὐτὰ καταγγέλλει ὁ πλοίαρχος τοῦ «Μισιούλη». Τὰ θέτομεν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἀρμόδιων τοῦ «Υπουργείου καὶ ἐρωτῶμεν: «Ἔως πότε, ἐπὶ τέλους, θὰ είναι ἀνεκτὴ αὐτὴ ἡ ἀσύδοσία, αὐτὴ ἡ πλήρης περιφρόνησις κάθε διαταγῆς καὶ κάθε κανονισμοῦ, ἀντιδιαίνοντος, ἵσως, εἰς τὰ συμφέροντα τοῦ κ. Πέτρου Ποταμιάνου, ἀλλ' ἐξυπηρετοῦντος τὴν καλὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἀκτοπλοικῶν συγκοινωνιῶν;

### ΑΙ ΑΠΟΨΕΙΣ ΤΩΝ ΑΝΑΓΝΩΣΤΩΝ ΜΑΣ

«Αφορμὴν λαμβάνων ἀπὸ δημοσιευθεῖσαν εἰς τὴν στήλην αὐτὴν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Νικολάκη, μᾶς γράφει ἀπὸ τὸ Μοντεβίδεο ὁ κ. Α. Ραπτάς ἡ οἵ τις, πλοίαρχος τοῦ μότορ τάνκερ «Χλόη», διὰ νὰ ὑποδείξῃ τὰ δυσαξιούνται ἀπὸ τὸ πλοίαρχον ἐνὸς ποντοπόρου σκάφους πέραν τῆς διακυβερνήσεως αὐτοῦ.

«Συγκεκριμένας — τοινίζει ὁ ἐπιστολογράφος μας — ἔκτὸς τῆς εἰδικότητος ἡμῶν ὡς ναυτίλων θὰ ΠΡΕΠΕΙ οἱ πλοίαρχοι νὰ ἔχουν γνωσεῖς οὐσιαστικάς διὰ τὰς παντὸς εἰδούς μηχανάς, νὰ γνωρίζουν ἀπὸ σύρματον καὶ ὀπτικόν, νὰ ξεύρουν τὴν ναυπηγικήν τοῦ σκάφους, νὰ γνωρίζουν ξένας γλώσσας, νὰ κατέχουν τὰ νέα ἡλεκτρονικά μηχανήματα τῶν πλοίων, νὰ είναι ὀλίγον διπλωμάται, ὀλίγον ἔμποροι, ὀλίγον νομικοῖς, νὰ έχουν ιατρικὰ γνώσεις καὶ τώρα.... νὰ είναι καὶ λογισταί, (κατὰ τὸν κ. Νικολάκην) διὰ νὰ μὴ δυσκολεύωνται ἔκεινοι, πού δι' αὐτὸν τὸν λόγον πληρώνονται καὶ οἱ ὅποιοι ἀπὸ τὰ γραφεῖα των κρίουν πλοία καὶ πλοιάρχους».

«Ο κ. Δημ. Σ. Χρηστίδης, Πλοίαρχος Ε. Ν. (συνταξιούχος), ἐφιστᾷ τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμόδιων ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, διόπεις διατηρηθῆναι ἡ ιεραρχικὴ διάκρισις ἔναντι τῶν κατωτέρων πληρωμάτων κατὰ τὰς προσελεύσεις τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν.—ἐν ἐνεργείᾳ ἡ ἀπομάχων—εἰς τὰ ιδρύματα Κοινωνικῆς Προνοίας. Συχνάς πλοίαρχοι, ἐπὶ δικαιοδίας διοικήσαντες μεγάλα ποντοπόρα σκάφη, συνθίθονται εἰς τὰς οὐρᾶς πρὸ τῶν Ιατρείων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτους καὶ δὲν λείπουν — διόπεις μᾶς γράφει ὁ κ. Χρηστίδης — αἱ παρεξηγήσεις καὶ αἱ προστριβαί. Πρώην ναύτης, ὑπηρετήσας ὑπὸ τὸν ἐπιστολογράφον μας, ἐπεχείρησε νὰ τὸν παραγκωνίσῃ εἰς τὴν ούραν. Ἀπήγησεν εἰς παρατήρησιν τους: «Τώρα δὲν βρίσκεσαι στὸ καράβι. Δὲν είσαι καπετάνιος, Εἴμαστε δοῦλοι θούσιοι».

Καὶ καταδηγεῖ ὁ κ. Χρηστίδης:

«Αἱ ασθένειαι πλήγουν δόλους, ἀνεξαρτήτως βαθμοῦ, καὶ παρὰ τὴν γνώμην ἐνίων ἐκ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, διὰ τοὺς πλοίαρχοις ἐθησαύρισαν εἰς βάρος των, πολλοὶ εὐρύσκονται εἰς τὴν σκληρὰν ἀνάγκην νὰ καταφύγουν εἰς τὸν Οἴκον τοῦ Ναύτου διὰ νὰ κυττάσουν τὴν λόγω τοῦ σκληροῦ ἐπαγγέλματος ἐπισφαλῆ ύγειαν των. Ἡ σύνταξις δὲν φθάνει, διὰ νὰ ἀποταθῶν εἰς ίδιωτικούς Ιατρούς. Πολλοὶ ἀποφεύγουν νὰ μετασύνων εἰς τὸν Οἴκον τοῦ Ναύτου διὰ νὰ μὴ ὑποστῶσι τὴν ταλαιπωρίαν, τὰς προστριβὰς καὶ τὸν ἐξευτελίσμον.

Δὲν νομίζετε, Κύριε Διευθυντά, διὰ τοὺς πρέπει νὰ γίνη ἐκ μέρους τῶν θευνόντων τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὸν Ο.Ν. διὰ νὰ διορθωθῇ ἡ προσγενειόν της ἀδικίας αὐτῆς καὶ μὴ καταρρίπτεται ἡ ἀξιοπρέπεια τῶν πλοιάρχων, εἰς τὰς δυσμάς τοῦ βίου των, ὑστερὰ ὅπο μίαν μακροχρόνιον ἐπίμονον προσπάθειαν διὰ τὴν δημιουργίαν τῆς μεγάλης «Εμπορικῆς μας Ναυτιλίας»; Μὲ δόλιγην κατανόησιν καὶ καλήν θέλησιν ἐκ μέρους των δύναται νὰ ἀπαντωθῇ ἡ ἀδικία».

Καὶ προσθέτομεν ἡμεῖς: «Ο κ. Χρηστίδης ἔχει δίκαιον. Τὸ προβάδισμα τῶν πλοιάρχων καὶ τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν, ἀδιαφόρως καταστάσεως, πρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ, κατὰ τὰς ἐπισκέψεις των εἰς τὰ ναυτικὰ ιδρύματα. «Ἄσ σχηματίζωνται δύο οὐραὶ ἐν ἀνάγκῃ. Εἰς πᾶσαν περίπτωσιν, δταν οἱ πλοίαρχοι, τελούν ἐν ἐνεργείᾳ, τὸ προβάδισμα είναι καθιερωμένον. (Ταξιδεύουν εἰς τὴν Αγη θέσιν, περιθάλπονται εἰς τὴν θέσιν τῶν νοσοκομείων). Δὲν βλέπομεν τὸν λόγον διατῆται: νὰ διακόπτεται ἡ τοιούτη διάκρισις μετὰ τὴν συνταξιοδότησιν. Μήπως διὰ νὰ ὑπενθυμίζωμεν εἰς τοὺς ἀπομάχους μας, διὰ τοὺς κείνται ἔκτος τοῦ περιβόλου τοῦ Ναυτικοῦ μας; Δὲν θὰ ἥτο τοῦτο οὔτε εὐπρεπές ἀλλ' οὔτε καὶ δίκαιον.

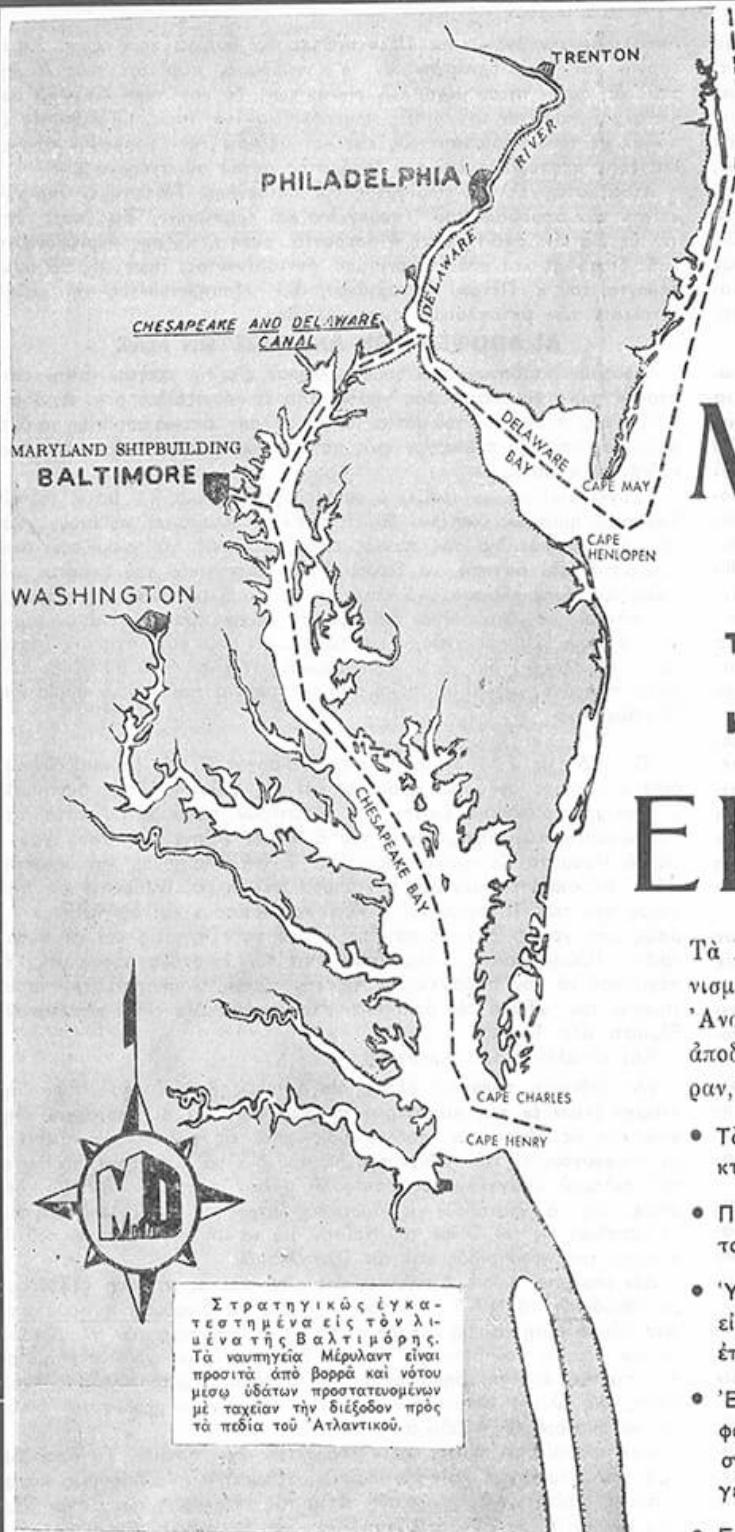
## ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικὰ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ: «ΤΡΟΠΙΣ..ΣΥΡΟΣ



# ΠΛΕΥΣΑΤΕ ΠΡΟΣ ΤΟ ΜΕΡΥΛΑΝΤ ὅταν χρειάζεσθε ταχείας οἰκονομικάς καὶ ὡγυημένας ΕΠΙΣΚΕΥΑΣ

Tὰ Ναυπηγεῖα **Μέρυλαντ** ἔνα ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων καὶ καλύτερον ἔξωπλισμένων ναυπηγείων τῆς Ἀνατολικῆς Ἀκτῆς, είναι ἔτοιμα νὰ ἀναλάβουν ταχέως καὶ ἀποδοτικῶς τὰς ἐπισκευὰς τῶν πλοίων σας νύκτα καὶ ημέραν, κάθε ημέραν τῆς ἑβδομάδος.

- Τὸ ΜΕΡΥΛΑΝΤ σᾶς προσφέρει ὅλα αὐτὰ τὰ πλεονεκτήματα.
- Πλήρη συνεργασίαν μὲ τὸν ἐφοπλιστήν, ἀνεξαρτήτως τοῦ μεγάλου ἢ μικροῦ ὄγκου τῆς ἐργασίας.
- 'Υπηρεσίαι τῶν ἐπισκευῶν τοῦ πλοίου εύρισκομένου εἰς τὸ Ναυπηγεῖον, παρὰ τὰ κρηπιδώματα ἢ καὶ ἐπ' ἀγκύρᾳ.
- 'Επισκευὰς δι' ὅλας τὰς φάσεις τῆς ἐργασίας, σκάφους, δηξελομηχανῶν, μηχανῶν καὶ λεβήτων, ἀτμοστροβίλων, κάθε ἐγκαταστάσεως παραγωγῆς ἐνεργείας.
- Εύκολίας διὰ τὴν πλεύρισιν 32 ὠκεανοπόρων σκαφῶν, περιλαμβανομένων καὶ τεσσάρων δεξιαμενῶν μὲ ὀνυφωτικὴν ἴκανότητα μέχρις 20.000 τόννων.



Ο. Κ. ΕΜΜ. Δ. ΧΟΝΔΡΟΥΗΣ

Διευθυντής τοῦ Ἑλληνικοῦ τμήματος, ὅστις κατὰ τὰ τελευταῖα ἐννέα ἔτη συνδέεται μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μέρυλαντ καὶ προσωπικῶς ἐποπτεύει τὰς ἐργασίας τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

## MARYLAND SHIPBUILDING & DRYDOCK COMPANY

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΚΑΤ/ΤΑ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ELGIN 5-0500 - ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: MARDOCKCO

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY - ΤΗΛΕΦ.: DIGBY 4-0934

## ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

### ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΝ

Άγαπητέ κ. Διευθυντά,

Πιστεύω ότι η ιδρυσίς του ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΥ είναι Πειραιώς αποτελεί μίαν ώριμον, όλλα και έπειγουσαν δύον και ζωτικήν — κυριολεκτικώς — άνάγκην διὰ τούς ναυτικούς και τάς οικογενείας αὐτῶν.

Πιστεύω, έξι άντιθέτου, ότι η προσπάθεια την όποιαν άνελάβατε, δὲν θα είναι σπουδαίος πελαρίων έμποδιών, τὰ όποια, δυστυχών, θὰ άνυψώσουν τὰ θιγόμενα συμφέροντα. Είναι άκόμη πολὺ πρόσφατος ή έπιχειρηθείσας κατάργησης του Φαρμακείου του Οίκου Ναύτου, τὸ δόποιον περιεσώθη χάρις εἰς τὴν ἔντονον άντιθεσιν τῶν υπηρεσιῶν ΥΕΝ και τὴν δέξιαν άντιδρασιν τῶν ναυτικῶν ὄργανώσεων.

Η συστηματική δύναμη προβολῆς τῶν εὐρεγητημάτων ἐνὸς Νοσηλευτικοῦ Ίδρυματος καὶ ή μεθοδική ἐκμηδένισις τῶν άντιδράσεων, αἱ δόποιαι ἐν διεμφρώθησαν εἰσέπει τὶς θετικὰς ἑνεργείας δὲν θὰ βραδύνουν νὰ υπονομεύσουν τὰς πρώτας θεμελιώσεις τοῦ ἔργου, είναι ή μόνη δόδος διὰ νὰ ἀχθῇ τοῦτο εἰς πέρας. "Οταν εἰς τὴν συνειδήσιν τῶν Ιθυνόντων, δπως λέτε, ωριμάσῃ ή ἀπόφασις τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου, ἀπὸ τὴν δημοσίαν συζήτησιν θὰ ἔχῃ, προηγουμένως, ἐκμηδενισθῇ καὶ ἀπογυμνωθῇ ή πᾶσα ιδιοτελῆς άντιδρασις. Πρὸς δύο λοιπὸν σκοπούς ἔχετε νὰ στραφῆτε: εἰς τὴν πλαισίωσιν τῶν ιθυνόντων καὶ εἰς τὴν ἀποθέρρυνσιν τῶν άντιδράσεων.

Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ δεύτερον ἀρκεῖ νὰ ληφθῇ ή ἀπόφασις καὶ διὰ νὰ ληφθῇ ή ἀπόφασις ἀρκεῖ νὰ εὑρεθῶσιν ωριμένοι πιστοὶ τῆς ίδεας.

"Υλικὰ ἐμπόδια δὲν θὰ πρέπει νὰ προβληθῶσιν. Είναι γνωστὸν οὗτο, τούλαχιστον εἰς τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας, ἐπιτυγχάνονται πάντοτε πολλὰ χάρις εἰς τὴν θαυμαστὴν συνεργασίαν τῶν τριῶν παραγόντων: Κράτους, Ἐφοπλιστῶν καὶ Ναυτικῶν. Παράδειγμα: Αἱ Ναυτικαὶ Σχολαὶ.

Νομίζω πῶς θέμα οἰκοπέδου, πράγματι, δὲν τίθεται. "Υπάρχει ή ὑπέροχος «Μάνδρα Σκυλίτση», ή ὅποιας προσφέρεται σῶν «γάντι» διὰ τὴν περίπτωσιν. Ζήτημα τυπικῆς διατυπώσεως είναι ή παραχώρησις της ὑπὸ τοῦ ΝΑΤ, διότι ούσιαστικὴ ἀντίρρησις δὲν δύναται νὰ διατυπωθῇ, ἀπὸ τὴν ΜΗΤΕΡΑ τῶν 'Ασφαλίστικῶν 'Ιδρυμάτων τῶν Ναυτικῶν, ἀφοῦ τὸ οἰκόπεδον τοῦτο — παθητικὸν — τοῦ ἐκδόσισες μόλις 1.600.000 δραχμᾶς καὶ ή παραχώρησίς του δὲν θὰ γίνη αἰσθητὴ εἰς τὰ οἰκονομικὰ τοῦ Ταμείου.

"Αλλα ύλικά μέσα είναι δυνατὸν νὰ ἔξευρεθῶσιν ἐπίσης χωρὶς πολλὰς δυσχερείας. "Αν π. χ. τὸ Σανατόριον τῶν Μελισσίων περιήρχετο δπως διὰ σχετικοῦ νομοσχέδιου προβλέπεται — ἀλήθεια τὶ ἀπέγινε; πότε φωτίζεται; — εἰς τὴν ὀρμοδιότητα τοῦ ΥΕΝ, ή ἐκμετάλλευσίς του, λέγεται, οὗτος ἀφίνει σημαντικῶτα κέρδη. Αὐτὸς θὰ μποροῦσαν νὰ τροφοδοτήσουν μέρος τῶν δαπανῶν τοῦ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟΥ. 'Εμελετήστε τὰ κεφάλαια τοῦ ΑΟΚΠ; Νομίζω πῶς ὁ 'Οργανισμὸς αὐτὸς ἔχει ἀκόμη σημαντικὰ κεφάλαια «παγαμένων» εἰς μετοχὰς τῆς ΔΕΗ. 'Η διάθεσίς των διὰ τὴν υγείαν χιλιάδων ναυτικῶν δὲν θὰ ήτο ή πλέον ἀδιάβλητος χρήσις των; Κάποιος θὰ εὐρεθῇ μία μέρα νὰ τὰ διαθέσῃ διὰ σκοπούς μακρυνὴν σχέσιν ἔχοντας μὲ τὴν

Ναυτιλίαν — εἰχε, π. χ., ἀκουσθῆ ὅτι ἀπὸ τὰ κεφάλαια τοῦ ΑΟΚΠ θὰ ιδρύετο Ναυτικὴ Σχολὴ εἰς Ρόδον.

"Αν ἐνθυμούμαι καλῶς ἀπὸ τὴν υπερτιμημένη ἀξίαν τῶν ναυτικῶν φυλαλίδιων ἔχει σηματισθῆ εἰς τὸ ΝΑΤ ἔνα κεφάλαιον περὶ τὰ 6.000.000 δραχ. Είναι χρήματα αὐτῶν, διὰ τοὺς δόποιους θὰ φροντίσῃ τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομείον. 'Υπάρχει τιμιωτέρα ἐπένδυσις;

Τέλος ή περίθαλψις τῶν ναυτικῶν εἰς τὸ Κέντρον κοστίζει γύρω στὰ 10.000.000 δρχ. Ἐπεισώς — τὸν ἀριθμὸν τὸν λαμβάνων ἀπὸ σχετικὸν δημοσίευμα τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». "Αν εἰς αὐτὰ προστεθῇ ποσὸν σημαντικὸν, διατιθέμενον διὰ τὰς διοικητικὰς ἀνάγκας, τὰ ἐργαστήρια κλπ. τοῦ Οίκου Ναύτου καὶ τὸ ὄποιον διὰ τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου θὰ ἔχοικον μηδῆ — ή μᾶλλον θὰ συμψηφισθῇ εἰς ἀντιστοίχους ἐργασίας καὶ δαπάνας, σηματίζεται ἀκόμη ἀλλη μία «αμαγιά» χρημάτων. Οἰκόπεδον ΝΑΤ, κέρδη Σανατορίου, ὑπεραξία ναυτικῶν φυλαλίδιων, συμψηφιζόμενα δαπάναι τοῦ Ο. Ν., ίδού αἱ δαπάναι θεμελιώσεως τῆς ἀρχῆς τοῦ ἔργου.

"Ενα σημαντικὸν ποσὸν δύναται ἐπίσης νὰ ἔχευρεθῇ διὰ δανεισμοῦ ἀπὸ τὸ ΝΑΤ ἀντὶ τὰ κεφάλαια αὐτοῦ νὰ διατίθενται εἰς ἄλλους σκοπούς. 'Η ἐμέρους τοῦ ΝΑΤ χρηματοδότησις ἐνὸς ἔργου κειμένου εἰς τὸ κέντρον τῆς Κοινωνικῆς 'Ασφαλίσεως ἀποτελεῖ καὶ κατὰ τὴν θεωρίαν δρόμον τοποθέτησιν.

"Ας προχωρήσῃ, λοιπόν, τὸ Υ.Ε.Ν. εἰς τὴν συγκρότησιν μιᾶς 'Επιτροπῆς, όχι νὰ μελετήσῃ ἀλλὰ νὰ προγραμματίσῃ τὴν ιδρυσιν τοῦ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου Πειραιώς.

Φίλε κ. Κωττάκη, είναι βαρὺ καὶ ἄχαρι τὸ ἔργον ποὺ ἀναλάβατε. 'Αλλὰ δὲν γνωρίζω τίποτε πλέον ἡθικῶς ἀδιάβλητον, χριστιανικῶς ὀρθόδοξον καὶ φιλάνθρωπον ἀπὸ τὴν ἐπίδεσιν τῶν πληγῶν τοῦ Σαμαρέιτου.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Κ. Μπλ...ς

### ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΝ

Κύριε Διευθυντά,

"Η ἀνακίνησις τοῦ ζητήματος τῆς υπερποντίου ἀλιεύσας μας ἐκ μέρους τοῦ συνεργάτου σας κ. Κ. Κόμπη, μοῦ δίδει τὴν εύκαιριαν νὰ γράψω καὶ ἔχω δυὸ λόγια ἐπὶ τοῦ θέματος τοῦ.

Κατ' ἀρχῆν πρέπει νὸ υπογραμμισθῆ, διὶ τοῦ εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ ἐζέλιξιν τοῦ νέου τούτου κλάδου σημαντικῶτα συνέβαλεν ἡ ἀσκος καὶ συνεπής σταυροφορία τοῦ συνεργάτου σας, δοσίς, διὰ τῆς ἀρθρογραφίας του, πρῶτος ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην δημιουργίας ἐν 'Ελλάδι ποντοπόρου ἀλιεύσας καὶ ἔθεσεν ἐγκαίρως εἰς δημοσίοτητα σχέδια λεπτομεροῦς ὀργάνωσίς της.

Ως ἔκ του λόγου τούτου, ἀλλὰ καὶ ὡς ἔκ τῆς μεγάλης πείρας τοῦ κ. Κ. Κόμπη ἐπὶ θεμάτων τεχνικούντικων, αἱ γνῶμαι του ἔχουν ἀναμφισβήτησον διαρύτητα καὶ δέοντα νὰ τυγχάνουν τῆς δεούσης προσοχῆς.

'Ιδιαίτερον, δομως, ἐν προκειμένῳ, ἐνδιαφέρον παρουσιάζουν αἱ εἰς τὰ τελευταῖα του σημειώματα διατυπωμέναι ἀπόψεις ἐπὶ τῆς ἀνάγκης νευπηγήσεως συγχρονισμένων καὶ τυποποιημένων ἀλιευτικῶν πλοίων εἰς τὰ ναυπηγεία Σύρου.

"Η ὑπαρξίας παρ' ἡμῖν πολλῶν καὶ ἐτεροκλήτων ἀλιευτικῶν σκαφῶν καὶ μπανημάτων, δημιουργεῖ σοβαρωτάτας δυσχερείας εἰς τὴν προσπάθει-

## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ % ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 3 Μ.Μ. 26 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ,

9 ΚΑΙ 23 ΣΕΠ/ΜΒΡΙΟΥ, Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑΙΓΔ ΒΗΡΥΤΤΟΝ  
ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 5 ΚΑΙ 19 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ,

2, 16 ΚΑΙ 30 ΣΕΠ/ΜΒΡΙΟΥ Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Οι ἐπιβάται μας ἔχουν τὴν δυνατότητα νὰ συνδυάσουν τὸ ταξίδι των μὲ τὰ διεθνῆ δρομούς.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ—ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : Γενικοὶ Πράκτορες ἐν 'Ελλάδι: Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.,  
'Ακτή Μιαούλη 17, τηλέφωνα 470.895—43.093 καὶ εἰς ἀπαντά τὰ γραφεῖα ταξιδίων κοὶ τουρισμοῦ.

αν έξειρέσεως τού καταλλήλου ειδικευμένου προσωπικού διὰ τὸν χειρισμὸν καὶ τὸν ὁμαλὴν λειτουργίαν τῶν διαφόρων μηχανῶν (ψυκτικῶν, πρωσθητικῶν κλπ.) καὶ συσκευῶν (ήχοδοιστικῶν κλπ.).

Ίδιαιτέρως δυσχερής εἰναι ή έξειρεσίς ἐμπέρων ἀλιευγαστῶν, δυναμένων νὰ έξοικεύνται εὐχερῶς πρὸς τὸν χειρισμὸν τῶν ἀλιευτικῶν ὄργάνων καὶ τῶν ἑτεροκλήτων ἔγκαταστάσεων τῶν διαφόρων σκαφῶν.

Ἡ ναυπήγησις συγχρονισμένων τυποποιημένων σκαφῶν μὲν ἐνιαῖον ὑπὸ έξοπλισμόν, θὰ λύσῃ ἕνα ἀπὸ τὰ σοθαρώτερα προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζουσι σήμερον οἱ ἐφοπλισταὶ μας, οἱ ὅποιοι, λόγῳ, ἀκριβῶς, τῆς ποικιλομορφίας τῶν σκαφῶν καὶ τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τύπων μηχανῶν καὶ λοιπῶν ἔξαρτημάτων, ἡποδάλονται εἰς δυσαναλόγους πρὸς τὸν ἀξίαν αὐτῶν δαπανάς καὶ κόπους, δύσκολοι πρόκειται ν' ἀντιμετωπίσουν βλάβας, ἀντικαταστάσεις, μετασκευάς καὶ ὅλλα συναφῆ προβλήματα.

Ἡ τυποποίησις, ποὺ προτείνει ὁ συνεργάτης σας, σχεδόν μόνον θὰ ἐμφανίσῃ εἰς τὰς ἀνὰ τοὺς ὥκεανους ἔξορμήσεις ὑπερηφάνως τὴν ἴκανότητα τῶν Ἑλλήνων ἀλιείων καὶ θὰ παρουσιάζῃ τὸ «νιοκοκυρεμένο» ελληνικό φαράδικο, ἀλλὰ καὶ θὰ παράσχῃ τὴν δυνατότητα δημιουργίας τεχνικῶν στελεχῶν, καλῶς κατηρισμένων καὶ ἔξοικειωμένων μὲ τὸν χειρισμὸν τῶν πάστης φύσεως ἀλιευτικῶν καὶ ναυτικῶν ὄργάνων.

Ἄπο τῆς ἀπόφεως αὐτῆς εὐρίσκω λίαν σοθαρούς καὶ ἐποικοδομητικούς διὰ τὸν κλάδον τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας τὰς προτάσεις τοῦ κ.Κ. Κόμπη, αἱ ὅποιαι διὰ τὸν λόγον αὐτῶν, ἀκριβῶς, πρέπει, νομίζω, νὰ τύχουν τῆς ίδιαιτέρας προσοχῆς ὅλων τῶν ἀρμοδίων καὶ τοῦ ναυτικολιακού μας κόσμου.

Αθῆναι, Αὔγουστος 1959

Μετά τιμῆς

Κ. I. ΑΝΑΝΙΑΔΗΣ

Υδροδιολόγος

Γεν. Γραμματεὺς τῆς Ε.Ε.Ω.Ε.

### ΤΟ ΦΥΛΛΑΔΙΟΝ ΑΝΤΙ ΔΙΑΒΑΤΗΡΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν σχολίου σας ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ φυλλάδιον ἀντὶ διαβατηρίου», δημοσιεύθεντος εἰς τὸ ὑπὸ αὐτὸν 380)339 τεύχος τοῦ ὑμετέρου περιοδικοῦ, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν, διτὶ ἡ ἡμετέρα ὑπηρεσία ἀπὸ τὸν μηνὸς Ὀκτωβρίου παρελθόντος ἔτους, προέδη εἰς τὰς καταλλήλους ἔνεργειας μέσῳ τοῦ «Υπουργείου Εξωτερικῶν» παρὰ ταῖς Κυβερνήσεσι Δανίας καὶ Νορβηγίας διὰ τὴν ἑπ' ἀμοιβαιότητι ἀναγνώρισιν τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων ὡς ταξιδιωτικῶν ἔγγραφων, πλήν, δῶμας, τὸ αἴτημα ὥμων δὲν ἐγένετο ἀποδεκτόν, παρὰ τὰς εἰδικῶς πρὸς τοῦτο καταβληθείσας ὑπὸ τοῦ «Υπουργείου Εξωτερικῶν» προσπαθείας.

Παρομοίας προσπάθειας γενομένη ὑπὸ τῆς Δυτικῆς Γερμανίας πρὸς τὴν Δανικήν Κυβερνησίν δὲν ἐτελεσφόρησεν. Ἀνάλογος προσπάθεια καταβάλλεται ἐπίσης παρὰ τῇ κυβερνήσει τῆς Σουηδίας διὰ τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου ὡς ταξιδιωτικοῦ ἔγγραφου.

Ἐντολὴ «Υπουργοῦ

Ο Γεν. Διευθυντής

Υποναύαρχος Λ.Σ. Μ. ΣΑΚΑΡΗΣ

ΠΕΝΘΗ

### ΚΑΤΕ Ν. ΛΥΚΙΑΡΔΟΠΟΥΛΟΥ

Λήγοντος τοῦ Ἰουλίου, μετὰ βραχεῖαν ἀσθένειαν, ἀπεβίωσεν ἐν Ἀθήναις καὶ ἀθορύβως ἐκηδεύθη, ὡς ἔξεινεν ἀθορύβως, ἡ σεβαστὴ δέσποινα ΚΑΤΕ Ν. Λυκιαρδοπούλου, σύζυγος τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν σεβαστοῦ φίλου κ. Ν. Δ. Λυκιαρδοπούλου. Ἡ μεταστάσασ, ἥτις ἐπὶ ἐπτὰ σχεδόν δεκαετήριας συνεκλήρωσεν ἐν γάμῳ τὴν ζωὴν τῆς πρὸς ἐκείνην τοῦ σύζυγου τῆς, συνετέλεσε διὰ τοῦ ἡπίου χαρακτῆρός της καὶ τῶν πολλῶν ἀρέτῶν της ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς συνεχὴ παροχὴν εἰς τὸν σύζυγόν της τοῦ ψυχικοῦ οἰκογενειακοῦ κλίματος, ἀνευ τοῦ ὅποιου η δημιουργικὴ δρᾶσις τοῦ ἀνδρὸς ἐπὶ τοῦ ἐπαγγελματικοῦ πεδίου καθίσταται ἀνέφικτος, ἀφ' ἐτέρου δὲ εἰς τὴν ἀνάδειξιν τριῶν γενεῶν, υἱῶν, ἔγγρων καὶ δισεγγόνων, ἐκ τῶν ὅποιων τὴν πρώτην καὶ δευτέραν γενεὰν ηττήσησεν νὰ ἴδῃ ἐν τιμῇ δρώσας εἰς τὰς πρώτας ἐφοπλιστικὰς θέσεις.

‘Αλλ’ ἡ μεταστάσασ δὲν περιωρίσθη εἰς τὰ τοῦ Οἴκου τῆς μόνον, διότι ἡ ἀγαθότης τῆς ψυχῆς της καὶ ἡ συμπάθεια πρὸς τοὺς πάσχοντας τὴν παρεκίνουν νὰ πράττῃ τὸ ἀγαθόν, ἀμέσως ἡ ἐμμέσωση, καὶ πάντοτε κατὰ τρόπον Εὐαγγελικόν. Εἰς τοῦτο ὄφειλονται καὶ οἱ ἀσυνήθως θερμαὶ ἐκδηλώσεις τῆς Κοινωνίας ἐπὶ τῷ θανάτῳ της.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπέυθυνουν τὰ ἑγκάρδια συλλυπητήριά των πρὸς τοὺς δοκιμασθέντας σύζυγον, τοὺς υἱοὺς καὶ τοὺς ἔγγόνους τῆς μεταστάσης.

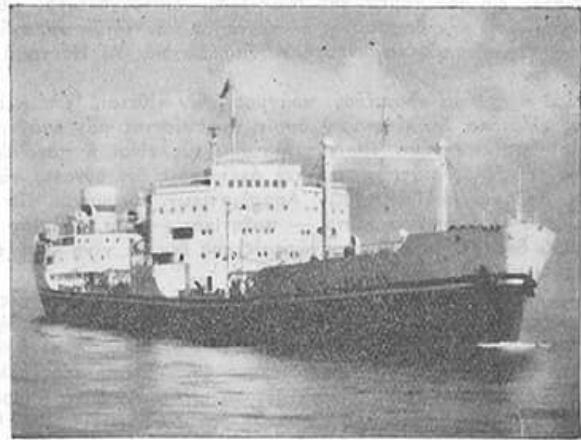
### ΕΙΡΗΝΗ ΠΑΝ. ΛΑΙΜΟΥ

Σκληρὸν ἀγγελματίαν μετεδόθη τὴν 3ην Αὐγούστου ἀπὸ τὴν Δαλματίαν, δόπου εἰς ἔν μοιραίον αὐτοκινητιστικὸν δυστύχημα ενρε τὸν θάνατον σεβαστοῦ δέσποινα, η Ειρήνη Π. Λαιμού, σύζυγος τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Πανάγου Λαιμού καὶ μήτηρ τοῦ κ. Κώστα Π. Λαιμού. Ἡ ἐκλιπούσα εἶχε μεταβῆναι εἰς τὴν Ριγιέκαν, ὅπου παρέστη εἰς τὴν καθέλκυσιν ἀπὸ τὰ ἑκεῖ ναυπηγεῖα τοῦ φορτηγοῦ «Κάπται Νικόλας», τοῦ κ. Χάραλ. Πατέρα. Οἱ συνεπιδίνοντες τοῦ αὐτοκινήτου ἐσώθησαν ὡς ἐκ θαύματος, δῆταν τοῦτο κατέπεσεν ἐκ τοῦ κρηπτιδώματος εἰς τὴν θάλασσαν. Τὸ δυστύχημα προεκάλεσε βαθεῖαν θλίψιν μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου καὶ ίδιαιτέρως τῆς κοινωνίας τῶν Οἰνουσῶν καὶ τῆς Χίου. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διαβιδάζουν τὰ θερμά των συλλυπητήρια πρὸς τοὺς οἰκείους τῆς τόσον ἀδοκήτως ἐκλιπούσης προσφιλούς των σύζυγου καὶ μητρός.

MARINE PAINTS  
ICI



**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.

## Ο «ΣΚΛΗΡΟΣ», ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ

Δέν προβάλλεται καμιά συγκεκριμένη κατηγορία στὸν λίβελο κατὰ τοῦ «Σκληροῦ Ιδιοκτήτη», ποὺ τώρα τελευταῖς ἀρκετὸς γίνεται λόγος. Αρίστα τὸν δυναζόμενο εἶσι. Γιὰ τὸν ἴδιο, δημως, ἐφοπλιστὴ, ἀντίθετα γράφονται ἀλλοὶ ἀλλοὶ καράδια του. «Ωστε συμπέρασμα δὲν μπορεῖ νὰ ὅγη ἀπὸ ἡμᾶς τοὺς ἀναγνώστας τῆς..εἰδησεογραφίας. «Ἐγώ, δημως, σκαράω τὸ σαφές κατηγορητήριο :

«Ο. κ. Σταύρος Λιβανός εἶναι συμφερούτολόγος. Εἶνε Κέρβερος σ' ὅ, τι ἀφορᾷ τὴν περιουσία του. Εἶνε ἀλύγιστος σὲ παραχωρήσεις, ὅταν δὲν εἶνε ὑποχρεωμένος νὰ τὶς κάνῃ. Δὲν κάνει στραβά μάτια σὲ τίποτε. Δὲν εἶνε ἀπλοχέρης στὸ παραμέριο.

Θὰ ἔλεγα καὶ ἄλλα. Μιά, δημως καὶ προέταξα τὴν λέξη «συμφερούτολόγος». Βαρό, πώς δὲν χρειάζονται τὰ περισσότερα.

Θὰ ἥθελα, δημως, νὰ ρωτήσω, ἀν δὲν ἔχῃ κανεὶς αὐτὰ τὰ κουσούρια, μπορεῖ νὰ γίνη δημιουργὸς ἐνὸς τεράστιου ἔργου, σᾶν καὶ αὐτὸς, ποὺ σήμερα παρουσιάζει δ...κατηγορούμενος ἐφοπλιστής;

Σκληρὸς ἡ ἀλήθεια. Οἱ κουδαρντάδες, οἱ ψυχόπονοι, οἱ ρωμαντικοὶ καὶ οἱ γενικά ἀπλοχέρηδες, δὲν πιάνουν σχέσεις μὲ ἐπιχειρήσεις. Καὶ ἀν τοῦ ν' ἀνακατευθοῦν, τοὺς περιμένει τὸ σύντομο μουρούλευμα. Αὐτοὶ μόνο γιὰ Δεσποτάδες κάνουν. «Ἡ τὸ πολὺ γιὰ καλλιέργεις καὶ συγγραφεῖς.

«Ο. Λιβανός, ὁ Καλλιμανόπουλος, ὁ Ὁνάστης, ὁ Νιάρχος, ὁ Κουλουκούντης, οἱ Γουλανδρήδες καὶ δολοὶ δοσοῦς ξέρουμε, εἶνε κατ' ἀρχὴν σκληρὸς στὶς οἰκονομικὲς συναλλαγές τους. Εἶνε γρανίτες σ' ὅ, τι ἀφορᾷ τὸ συμφέρον τους. «Ἀλλὰ δὲν θὰ ἔφθαναν ἐκεῖ ποὺ ἔφθασαν, ἀν δὲν είχαν τέτοιες δάσεις στὸ οἰκοδόμημά τους.

«Ἄν στὸν τόπο μας εὐδοκιμοῦσαν τὰ μεγάλα Ναυτικά Κορπορέσιον ἡ ἀνὴ πατρίδα μας ἀναλάμβανε μὲ ἐπιτυχία ἓνα τέτοιο κρατικό ρόλο, ἡ ἀν, ἐπὶ τέλους, ἀνθίζει στὴν Ἑλλάδα μιὰ σοδαρή «Διευθυνούμενη Οικονομία», τόπε θ' ἀνθίζει νὰ σηκώσουμε δολοὶ τὴν πέτρα τοῦ ἀναθέματος καὶ ν' ἀξιώσουμε νὰ ἔξαφνισθοῦν δολοὶ αὐτοὶ οἱ «Σκληροὶ παραδόπιστοι» γιὰ ν' ἀφίσουν ἐλεύθερους τοὺς δρίζοντες στὴν ἔθνικὴ ναυτικὴ βιομηχανία, ὃστε νὰ κινούμεθα κάτω ἀπὸ ίθεώδεις συνθῆκες.

Δυστυχῶς, μόνο αὐτοὺς ἔχουμε. Μόνο σ' αὐτοὺς ἐπλίζουμε.

«Ἡ σημειωτὴ μεγάλη καὶ ποιοτικά δριστὴ ἐλληνικὴ ναυτιλία, εἶνε δικό τους ἔργο. Αὐτοὶ οἱ σκληροὶ καὶ ἀσυγκίνητοι εἶνε κένοι, ποὺ αὐτὴ τὴν στιγμὴ ἐκπροσωποῦν τὸ Ἐθνικό Κεφάλαιο στὸν τομέα μας, εἶνε ἔκεινοι, ποὺ ἀνοιξαν τὸ δρόμο στὸν βιοπορισμὸ σαράντα χιλιάδων ναυτικῶν.

«Ἀκούω νεράρ τὴν ἀπάντηση:

«Βέβαια, σὰν πάτησαν πάνω στὰ στομάχια μας, σὰν ἔστειλαν στὰ ζαντόρια, στὰ Νεκροταφεία καὶ στοὺς θυμούς τῶν θαλασσῶν τόσα καὶ τόσα κορμιά, θέρισαν, γιὰ νὰ τοὺς λέμε τάρα, ἐμεῖς οἱ δύνοι, Ἐθνικά Κεφάλαια!..

Εἶνε τὰ ἐπιχειρήματα τῆς ἐποχῆς. Τῆς ἀμαρτωλῆς μας ἐποχῆς, ποὺ μετεβάλλει τὴν ἀχαριστία σὲ προτέραια, τὴν τεμπελία σὲ καπατσοσύνη, τὴν ἀνικανότητα σὲ ἔχυτανά την ἄρνηση σὲ «συνειδήτη τακτική».

«Ἀλλὰ ὡς δάσησουμε τὶς δαθείες θεωρίες καὶ ἀς καταπιασθοῦμε μὲ τὸ κατηγορητήριο κατὰ τοῦ «Σκληροῦ Πλοιοκτήτη». Τὶ θὰ ἔπρεπε, τάχα, νὰ κάμῃ; Νὰ ἔρχεται σ' ὅλα τὰ καράδια του καὶ νὰ προσέχῃ τὰ παράπονά μας; Νὰ μᾶς σερδίρῃ τὸ φαγητό; Νὰ ἐπιμελήται τὶς κλινοστρωμάνες μας; Νὰ προλαβάνῃ τὶς ἀνάγκες μας ὀλες;

Φυσικά, αὐτὰ δὲν είνεν ξένα τὸτε ἑποχεώσεις του. Πλὼς νὰ τὰ σκεψθῇ, δημως, ἀφού πρῶτοι ἐμεῖς τὴν ἀδιαφορούμε;

«Ἄν δὲν ἀπτάωμαι, στὸ παζάρι τῆς ἐργασίας καθένας ἀπὸ τοὺς συμβαλλούμενος προβάλλει τὶς ἀξιώσεις του, τιμολογεῖ τὴν εἰσφορά του καὶ ἥρονται ευλογικά νὰ κατοχυρώνεται γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν συμφωνιῶν. Δὲν ζούμε στὶς ἐποχές, ὅπου τὰ περιμέναμε δολοὶ ἀπὸ τὴν μεγαλοψυχία τοῦ ἀφεντικοῦ. Στὰ συγχρόνα ἐργατοπάζαρα τὰ συστήματα ἀλλάξαν. Τώρα, ἀν αὐτὰ τὰ συστήματα στὸν τόπο μας δὲν ἔφθασαν ἡ ἀν δὲν είμαστε ἐμεῖς ίκανοι νὰ τὰ ἐπιμεληθοῦμε, ἐκεῖνο; ποὺ φταίνε τὸ λιγνύτερο εἶνε οι σκληροὶ ἐργοδότες. «Ἐνῷ δὲ είμαστε ἐμεῖς οἱ ὑπαίτιοι τῶν ἀτόπων, μᾶς ἀρέσει νὰ κατηγοροῦμε τοὺς ἀνευθύνους.

«Ο. Λιβανός καὶ οἱ συνάδελφοί του προχωροῦν στὴ γιγαντιαία δημιουργία τους μὲ προμετωπίδες, ποὺ τοὺς κατευθύνουν στὴν προστασία τῆς περιουσίας τους. Προστασία δὲ είνε νὰ ἐπωφελοῦνται κάθε εὐκαιρίας, νὰ ἀποφεύγουν τὶς κακοτοπίες, νὰ προλαβαίνουν κάθε διαρροή, νὰ ἀποκρύψουν κάθε δαπάνη, τὴν δολοὶ δὲν ἀναγκάζονται νὰ τὴν κάνουν, νὰ είναι ἀλύγιστοι στὶς συναλλαγές τους, ἔστω καὶ ἀν πρόκειται περὶ τοῦ ἐργατικοῦ στοιχείου τῶν πλοίων τους.

Θὰ ἔπρεπε νὰ κάνουμε κι' ἐμεῖς τὸ ἴδιο, ἀν μπορούσαμε. «Ἡ ἀδυναμία πας ἡ ἡ ἀνικανότητα μας μᾶς δαρμεῖ έξ δολοληροῦ.

Κατηγορίες, λίθελοι ἡ καὶ ἀπλά παράπονα κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν μας δὲν είνε πράξεις δίκαιες. «Αντίθετα, τοὺς δοφείλεται θαυμασμός. Τοὺς ὀφείλονται ἔπαινοι. «Ἡ μεγάλη ναυτιλία μας εἶνε ἔργο τους. «Οφείλεται ἀποκλειστικὸς στὴν ἔχυτανά τους, στὶς ἐπικίνδυνες οἰκονομικὲς ἀκροβασίες τους, στὴν ἐργατικότητά τους, στὴν πίστη τους στὴ θάλασσα καὶ στὴν..σκληρότητά τους. Φυσικά, χρησιμοποίησαν καὶ τὴ δική μας ναυτικότητα. Ναυτικοὺς καλούν, δημως, ἔχουν καὶ πολλὲς ἀλλες χώρες. «Ἔχουν οἱ Ισπανοί, οἱ Πορτογάλοι, οἱ Δαλαματοί, οἱ περισσότερες Ἀραβικὲς χώρες, πολλὰ Νοτιοαμερικανικά κράτη, ὁ Κόσμος δόλαρλορος. Δὲν ἔχουν, δημως, Λιβανούς, Βεργατῆδες, Καρφάδες καὶ Ρεθύμνηδες.

Τοὺς ζυγίζουμε καὶ τοὺς σχολιάζουμε τώρα, ποὺ τοὺς δλέπουμε φτασμένους. «Ἀλλὰ κανεὶς δὲν σχολίασε τὴν ζωὴ τους καὶ τὸ σκληρό τους δρόμο στὴν ἄνοδο.

Τὸ Σταύρο τὸ Λιβανὸ καθήσαμε στὸ ἔδωλο. Ποιός, δημως, ξέρει τὴν

ιστορία του; Ποιός τὸν παρηκολούθησε στὰ ἀνεδοκατεβάσματα μιᾶς ὀλόκληρης ζωῆς, γεμάτης ἀπὸ έναλλαγές ἐλπίδων καὶ ἀπογοητεύσεων, γενάτης ἀπὸ χαρές καὶ λύπες;

«Ο πρότοις Λιβανός ἀφησε τὰ κακικαὶ καὶ βγήκε στὰ πλέαγα ἔδω καὶ πενήντα χρόνια μὲ μιὰ «ΘΕΟΦΑΝΩ», μιὰ σέσουλα — ὁ Θεός νὰ τὴν ἔκανε βαπτόρι — γιὰ νὰ συναγωνισθῇ ἀκλόνητες Κοσμοεσταρίες, μὲ ἀκλόνητος ἔξοπλισμούς. Τὸ τιμόνι, δημως, τῆς «ΘΕΟΦΑΝΩΣ» ἐκείνης, τὸ κρατοῦσε δὲ τὸ Λιβανός. Καὶ τὸ κράτησε καλά, ὡς δου ἀπὸ τὰ σάπτια τῆς πελαργού επιδημησαν τὸ ἔνα μετά τὸ ἀλλο τὰ Λιβανούδικα βατόρια. Πλήθειναν τὰ βατόρια, πλήθειναν καὶ τὰ Λιβανούδικα χέρια τῆς δεύτερης γενιάς, μὲ ἐπὶ κεφαλῆς τὸν Σταύρο Λιβανό. Συνεχίζεται ὁ σκληρὸς ἀγώνας τοῦ σκληροῦ πλοιοκτήτη, ἀνάμεσα σὲ πονηρές καὶ ἀμφιθόλες ἐποχές. Τοῦ χαμογελοῦν οἱ ἐπιτυχίες, ἀλλὰ καὶ οἱ παγίδες δὲν ἀπολεῖτον. «Ανθόσταρτα περιβόλια καὶ ἀπροσπέλαστα χαντάκια δὲν ἀπολεῖτον οὔτε στιγμὴ ἀπὸ τὴ μακρυνή πορεία του. Τὸ τιμόνι, δημως, τῶν καραδιῶν του βρίσκεται συνέχεια στὰ χέρια του. Στὰ Λιβανούδικα χέρια. «Ἄν ξεγελασθῇ καὶ τὰ ἐμπιστευθῆ σὲ ἄλλον, ἡ καταστροφὴ εἶνε ξεσφαλισμένη. «Ἔτσι πέρασαν αὐτὰ τὰ βασανισμένα πενήντα χρόνια τῶν Λιβανῶν ἡ τὰ σαράντα προσωπικὰ τοῦ Σταύρου Λιβανοῦ. Θέλετε, τώρα, τὸ ἀποτέλεσμα;

Τὸ ἀναφέρει τὸ Κατηγορητήριο:

«Ολος ὁ Κόσμος μιλάει αὐτὴ τὴ στιγμὴ γιὰ τὸν Σταύρο τὸ Λιβανό. Τὸν μηνούνει ἀκόμα καὶ ὁ Γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ. Τὸν ἀναθέρει, φυσικά, γιὰ νὰ ἐπικαλεσθῇ τὴ σκληρότητά του. Στὴν κατηγορία αὐτὴ ὑπάρχει, ἐν τούτοις, καὶ ἔκδηλη ἡ δόσις φθόνου. «Ἡ δόσις ζηλειας. Γιατὶ ὁ Σταύρος ὁ Λιβανός εἶνε ὁ μεγαλύτερος ἐφοπλιστὴς τοῦ Κόσμου. «Ἐχει στὴν ἀτομικὴ του ιδιοκτησία τόσα καράδια, ποὺ κανείνας ἀλλος στὸν Κόσμο δὲν ἔχει. Διευθύνει προσωπικῶς τὸ τετού συγκρότημα, ποὺ οὔτε νὰ τὸ διανοηθῇ δὲν μπορεῖ κανεὶς ἄλλος».

«Ἄς μὴν τὸν ζηλεύουμε, δημως καὶ ἂς μὴν τὸν φθονούμε. Δὲν εἶνε τόσο εύτυχης, δοσο μᾶς ποὺ φτιάχνει ἡ φαντασία μας. «Ἐχει καὶ ὁ Σταύρος ὁ Λιβανός τὶς ἀνησυχίες του, τὶς στερήσεις του, τὶς ἀπογοητεύσεις του καὶ τὰ παράπονα του:

— Πόσο σᾶς ζηλεύων, ξέλεγε κάποτε σὲ ναυτικούς του, ποὺ ἔφευγον γιὰ τὴ Χίο. Πόσο σᾶς ζηλεύων ποὺ πάτε τώρα στὴν ωραία μας Χίο. Πόσο νοστάλγησα κι' ἔγω νὰ πάω γιὰ ἔνα-δυὸ καλοκαιρινούς μῆνες ἔκει, νὰ σεργιανήσω στὰ περιβόλια, νὰ κυνηγήσω πουλιά μὲ τὸ ντονέφκι μου, ν' ἀπλώσω τὸ χέρι μου νὰ φθάσω ἔνα σύκο ἀπὸ τὴ συκιά κι' ἔνα σταφύλι ἀπὸ τὸ κλήματα...

— Γιατὶ δὲν τὸ ἀποφασίζεις, Καπετάν Σταύρο; τοῦ εἴπαν οι ναυτικοὶ πατριώτες του.

— Πλὼς νὰ τὸ ἀποφασίσω; Μὲ ποιὸν τρόπο θὰ τὸ παρόρεσω; Σεῖς βρήκατε κάποιο χέρι νὰ παραδώσετε τὸ τιμόνι, κάποιο χέρι νὰ σκατάρετε τὸ λαδικό. Εγὼ ποὺ νὰ τὸ δρῶ; Σὲ ποιὸν νὰ παραδώσω τὸ τιμόνι μου; «Ἐγὼ καταδικάσθηκα νὰ ταξιδεύω σ' δλη μοι τὴ ζωὴ σὲ φουτουνιασμένες θάλασσας σαρτιώνων..» Τὶ θὰ παρουσιάσουν οἱ εἰδικές «δωραέες», ποὺ πιπίλιζουμε. «Ἐδῶ υπάρχει δύκος τρανταχτὸς πλαγκαρήσιας εἰσφορᾶς στὸν Ναυτικό Κόσμο. Πιάστε ένα μολύβι καὶ λογαριάστε τὶς ἀπέδωσε αὐτὴ ή ιστορία τῶν πενήντα χρόνων τῶν Λιβανῶν σὲ μισθούς, φόρους κλπ.

Τέτοιες είνε οι γλυκές τοῦ «Σκληροῦ έργοδότη». Τέτοιες είνε οἱ ώρες του καὶ οἱ ἀγώνες του. «Ἀπὸ τοὺς ἀγώνες αὐτοὺς ξεπίδησε τὸ Λιβανούδικο σημειριό μεγαλούργημα στὴ θαλασσινὴ ἐπιχειρηση. «Ἀπεκόμιστε πολλά. «Ἀλλὰ δὲν υποτελεῖται καὶ σὲ εἰσφορᾶς. Τὶ νὰ τὶς κάνουμε τὶς ἐπιδεικτικὲς «φιλανθρωπικὲς χειρονομίες..» Τὶ θὰ παρουσιάσουν οἱ εἰδικές «δωραέες», ποὺ πιπίλιζουμε. «Ἐδῶ υπάρχει δύκος τρανταχτὸς πλαγκαρήσιας εἰσφορᾶς στὸν Ναυτικό Κόσμο. Πιάστε ένα μολύβι καὶ λογαριάστε τὶς ἀπέδωσε αὐτὴ ή ιστορία τῶν πενήντα χρόνων τῶν Λιβανῶν σὲ μισθούς, φόρους κλπ.

«Ο αριθμός, ποὺ θὰ δηγή, θὰ είνε ἐκπληκτικός, δημως ἐκπληκτική είνε σήμερα η δημιουργία του, δημως ἐκπληκτική ἀποδεικνύεται ή προσωπικότητά του.

Μακάρι, νὰ εἴχαμε πολλοὺς τέτοιους «σκληρούς» καὶ παραδόπιστους. Τὸ κέρδος μας θὰ ήταν μεγαλύτερο καὶ οι φτώχειες μας λιγύτερες.

«Ἐμεῖς οἱ ναυτικοὶ τῆς παλιᾶς ἐποχῆς, ποὺ παρασταθήκαμε ἀλλοτε κοντά του καὶ ἀλλοτε ἀπὸ τὸ παραπηρήτηριο, εἰλικρινὴ θαυμασμὸ διατηρούμε γιὰ τὸν Σταύρο τὸ Λιβανό. Καὶ δὲν δυσκολεύσαμε τὸ δύμολογήσουμε, πώς μαζὶ μὲ τὸ σεβασμὸ καὶ ἔνα ἀλλο αἰσθημα μας κατέχει :

«Η «Εὔγνωμοσύνη».

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

ATHANAS MAVROUDIS	
CABLES: «NASSOS» "P.O.BOX, 1227	STEAMER POINT ADEN SHIPCHANDLER GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES
AGENTS:	UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS DEVENSHERE CHAMBERS 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2
	GREECE: LYCOUDI BROS 33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

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

ELECTRICAL  
TELETYPEWRITER  
N. Y. 1-3698

TELETYPEWRITER  
N. Y. 1-3698

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

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

# N. S. \* "SABANNA,"

ΕΝΑΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ - Η ΑΤΟΜΙΚΗ  
ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Την 21ην Ιουλίου εις Κάμντεν τής Πολιτείας Νέας Υερσέης τών Η.Π.Α., καθειλκύσθη - ετοιμον κατά 70% - το πρώτον φορτηγόν - έπιβατηγόν απόστροβιλοκίνητον πλοϊον, τον δποίου ή απομπαραγωγή θα προέρχεται από την έκμετάλλευση τής άτομικης ένεργειας.

Τό γεγονός τούτο ένέχει διεθνή σπουδαιότητα. Διά πρώτην φοράν εις τήν διάθεσιν τής ναυτιλίας τίθεται ή μεγαλύτερά ισχύς, τήν δποίαν έγνωρισε ποτέ δ' ανθρωπος, ως μέσον καταστροφής.

'Αποτέλεσμα τούτου θα είναι ή άδιακοπος λειτουργία και κίνησις έμπορικου σκάφους έπι μίαν συνεχή τριετίαν ἀνευ ούδενός άνεφοδιασμού εις καυτιμα και έπι ταξιδίων συνολικής άποστάσεως τριακοσίων χιλιάδων (300.000) μιλλίων.

Τό κόστος τής κατασκευής και τών συναφών δαπανών άνερχεται εις το σημαντικόν ποσόν τών 41.000.000 δολλαρίων. Τό σκάφος και ή έγκατάστασις τού πρωστηρίου συστήματος κοστίζει ύπερ τά 30 έκατ. δολλαρίων. Αι δαπάναι διά τόν έξοπλισμόν του εις βοηθητικά μηχανήματα, διά τήν προμήθειαν καυτίμου, και τήν ειδικήν κατάρτισιν τού πληρώματος άναδιβάζουν τό δολον κόστος εις τά 41 έκατ. δολλαρίων.

'Αναδόχος του υπήρξεν ή πρώτη Κυρία τών Η.Π.Α., ή σύζυγος τού Προέδρου 'Αιζενχάουερ, δ' δποίος και συνέλαβε τήν ίδεαν τής ναυπηγήσεως τού σκάφους, εις έφαρμογήν τής πολιτικής του «Η ΑΤΟΜΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΙΡΗΝΗΝ».

Πρώτη δημοσία πρότασις ναυπηγήσεως τοιούτου πλοϊού, έγένετο ύπό τού Προέδρου 'Αιζενχάουερ εις δημιλίαν του τής 25ης Απριλίου 1955. Οι δε ναυτικοί ήγέται, οι τεχνικοί και τά μέλη τού Κογκρέσου, προσέδωσαν εις τό πλοϊον τήν σημειρίνην του μορφήν, άποτελούσαν τόν πρόδρομον τού διά πυρηνικής ένεργειας κινουμένου έμπορικου πλοϊού τής αυτού.

'Ο ύπ' αριθ. 848 Νόμος τής 30ης Ιουλίου 1956 προβλέπει ναυπηγήσην πλοϊούν έν συνδυασμῷ έπιβατηγούν και φορτηγούν. 'Η 'Επιτροπή 'Ατομικής Ένεργειας και ή Ναυτική Διοίκησις τού 'Υπουργείου Έμποριου, άνέλαβον τήν εύθυνην τής έν λόγω ναυπηγήσεως. 'Η Ναυτική 'Εταιρία Νέας Υόρκης και ή 'Εταιρία Μπάμπτοκ & Γουΐλκος, ή δποία και κατεσκεύασε τόν πυρηνικόν άντιδραστήρα, ύπηρξαν οι κύριοι έργοληπται, άναδειχθέντες ώς τελευταίοι μειοδόται. 'Εν τό μεταξύ 125 άλλοι ένδιαφερόμενοι άμερικανικοί έμπορικοί οίκοι άπησαν ένθησαν εις τήν μελέτην και τήν τεχνικήν κατασκευήν, ύπό τήν έποπτείαν τών ναυπηγών τής έταιρίας Γ. Γ. Σάρτρ τής Νέας Υόρκης.

'Η ναυπηγήσις έλαβε χώραν εις τήν Πολιτείαν Νιού Τζέρσεϋ, ή δποία άριθμει ιστορίαν 276 έτών εις τάς ναυτικάς κατασκευάς με συμμετοχήν τών τοπικών έργοστασίων, ώς κάτωθι:

1) Τό πλοϊον άποτελεί μελέτην τού Stephen Vail έκ Morristown, N.J. 2) 'Ο έλικοφόρος άλλων κατεσκευάσθη ύπό τών Old Speedwell Iron Works. 3) 'Ο μηχανισμός προώσεως, συγκείμενος έξ απόστροβίλων, είναι έργον τής De Laval Steam Turbine Co, Trenton, N.J. 4) Αι άντλιαι και τά ειδικά έπιστόμια ύπό τής Worthington Comp, Harrison, N.J. 5) Τά ψυγεία άτμου ύπό τού έργοστασίου Ingersoll - Rand's Phillipsburg.

Και διά τήν ιστορίαν: Τό πρώτον «Σαβάννα», άξιας 50 χιλ. δολλ. έναυπηγήθη τό 1810 ύπό συνδικάτου έπιχειρηματιών τής Σαβάννας, εύρισκομένης εις τήν Πολιτείαν Γεωργία τής Βορ. Αμερικής. 'Ητο τρίτιον ιστοιφόρον και διέθετε στοιχειώδες άτμηλατον βοηθητικόν σύστημα έκ πτερυγώτων πρωστηρίων τροχών.

Τό πλοϊον τούτο άπετέλεσεν έπίσης σταθμόν εις τά διεθνή ναυτικά χρονικά, καθ' δσον ύπηρξε τό πρώτον ύποτυπωάδες άτμηλατον, τό δποίον έπραγματοποίησε τόν διάπλουν τού 'Άτλαντικού τό 1819.

'Ας σημειωθή, δποί ή έξ ανθρακος καύσιμος ύλη του έξητηλήθη έντος τών πρώτων (80) όγδοηκοντα ωρών τού ταξιδίου του και τελικώς κατέ-

\* N. S. είναι τά όρθικά τών λέξεων τής άγγλικής nuclear ship (πυρηνικόν πλοϊον). Δηλαδή πλοϊον κινούμενον δι' έκμετάλλευσεως τών τεραστίων δυνάμεων που έγκειονται εις τό άτομον τής ύλης.

πλευσεν εις τόν λιμένα τού Λίβερπουλ, ώς ιστιοφόρον. 'Επρόκειτο τότε νά πωληθῇ εις τήν ρωσικήν κυβέρνησην άλλα τό ρωσικόν ένδιαφέρον έξητημι- σθη και τό πλοϊον έπεστρεψεν εις 'Αμερικήν.

Μετά διετίαν, ταξιδεύον ώς ιστιοφόρον, έδυθισθη συνεπεία πληρώσεως του ύποτη θάλατταν κατά τήν διάρκειαν χιονοθύελλης έξωθι τής νήσου τού Πυρός.

Τό νεώτερον, σημερινόν «Σαβάννα» έχει μήκος 595 ποδῶν, χωρητι- κότητα εις φορτίον 9900 τόνουν — έμφορτον θά έχη έκτοπισμα 21.840 τόνουν — ή δε ταχύτητα του έχει ύπολογη σθη μεταξύ 20 και 21 κόμβων.

Διαθέτει τριάκοντα (30) ιδιαίτερα, με συκευά κλιματισμού, δωμάτια, μεθ' δλων τών σχετικών έγκαταστάσεων τών τελευταίων ναυπηγι- κών έξειδίων διά τήν παροχήν άνεσεων και προστασίας κατά τής ρα- διενεργείας εις έξηκοντα έπιβάτας.

Τό πλήρωμα άποτελούμενον έξ έκατον είκοσι τεσσάρων (124) άξιω- ματικών και άνδρων ύφιστατα ήδη ειδικήν τεχνικήν έκπαίδευσιν, ύπό τής Babcock & Wilcox Co.

Τό πλοϊον διαθέτει κολυμβητικήν δεξαμενήν 20 ποδῶν έκ νικελίου. 'Επίσης ειδικήν άναλοφρακτον περιοχήν, έξ ής οι έπιβάται θά δύνανται νά παρακολουθῶν εύχερως, τόν μυστηρώδη μηχανισμόν προώσεως τού πλοϊού των, τού πρώτου άτομοκινήου έμπορικον σκάφους τού κόσμου.

'Η Σοβιετική 'Ενωσις έχει καθελκύση άπό τού 1957 ένα άτομοκινή- τον παγεθραυστικόν, τό «Λένιν», 'ΑΛΛ' έκτοτε άνεσις λόγος έγένετο περι- τού πότε θά τεθῇ εις λειτουργίαν και έκμετάλλευσιν. Εικάζεται εις τήν 'Αμερικήν, δποί οι Ρώσοι συναντούν δυσχερείας με τούς πυρηνικούς άν- τιδραστήρας τού 16.000 τόνουν πλοϊού των.

Τό ύπο τοποθέτησιν πυρηνικόν καύσιμον εις τό «Σαβάννα» θά είναι άξειδίων τού ούρανίου βάρους 1050 χιλιογράμμων. 'Έκ τούτων μόνον περι- τό 60 χιλιόγραμμα μετά καταναλωθών κατά τήν πρώτην τριετή κα: ά- διάκοπον λειτουργίαν τής πυρηνικής έγκαταστάσεως τού πλοϊού. Μετά τό πέρας τής ώς άνω χρονικής περιόδου, τό πλοϊον θά είναι έτοιμον νά λάθη τό πρώτων εις άτομικήν ύλην άνεφοδιασμόν του.

'Εν τώ μεταξύ νέα στοιχεία άτομικής ύλης εύρισκονται ύπό μελέτην και έξειδιν και είναι άνδεχομενον έν έξ αυτών νά χρησιμοποιηθῇ κατά τήν πρώτην δόσιν, δλίγον πρό τέλους τών πειραματικών σταδίων.

'Η καύσιμος ύλη θά χορηγηθῇ ύπό τήν μορφήν 682.000 σφαιριδίων έντος 5248 ράβδων ύπό μονεμιδώτου χάλυβος.

Διά τήν περίπτωσιν οίσασδήποτε δισκοπής ή άνωμαλίας τού πυρηνι- κού (άτομικού) άντιδραστήρος, τό «Σαβάννα» διαθέτει είδικον έφεδρον πρωστηρίου σύστημα δηζελοκινήτηρος, τό δποίον τίθεται άυτομά- τως εις λειτουργίαν και έξασφαλίζει τόν πλοϊον. 'Ο άντιδραστήρ εύρι- σκεται ύπό άγρυπνον και προσεκτικήν μηχανολογικήν και ήλεκτρολογι- κήν έπιτηρησιν διά τήν πρόληψην άτυχημάτων ή τεχνικών άστοχων.

Πάσα τεχνική άνωμαλία ή βλάβη συναντωμένη εις άτομικάς έγκατα- στάσεως δὲν θά αιφνιδιάστη τό πλήρωμα. Δεδομένου, δποί τό πλοϊον είνε στοιχείων κατά τρόπον παρέχοντα δυνατότητας έπιτυχους άντιμε- τώπισεως κάθε καταστάσεως, πρός έπαναφοράν τής λειτουργίας τού πρωστηρίου του συστήματος έν πλή ή έν δρυμ.

'Ο άντιδραστήρ τού ύπο πίεσιν άδατος ζυγίζει 105 τόνουν. 'Ο πλή- ρης άντιδραστήρ μετά τού ύποδοχών έχει βάρος 2.500 τόνουν.

'Ο δευτερεύων έξοπλισμός συνίσταται έκ ξύλου, σκυροδέματος, πο- λυεύθυνίου, χάλυβος και έκ μολυβδίνων πλακών βάρους 550 τόνουν.

'Η ωριαία κυκλοφορία τού άπεσταγμένου άδατος τού συστήματος ά- νέρχεται εις 8.000.000 λίτρων. Θά είσερχεται ύπό πίεσιν 1750 λίτρων άνα τέταραν ημέραν έντονα θερμαινόμενον εις τούς 520 βαθμούς Φαρενάτι. Βεβαίως, λόγω πιέσεως, δὲν θά λαμβάνη χώραν βρασμός.

Τό άδωρ τούτο ρέον μέσω σειράς σωληνώσεων άπαγεται εις ένα δευ- τερογενές σύστημα άδατος πρός άτμηποίησιν. 'Η ένέργεια τού άτμου αυτού περιστρέφει τούς στροβίλους, οι δποίοι μέσω τού συστήματος άποδιθασμού τών στροφών, περιστρέψουν τήν έλικοφόρον άπρακτον μετά τής πενταπτερύγου έκ κράματος νικελίου, μαγγανίου και ήριχελάκου έλικος.

## ΚΩΣΤΑΣ ΚΑΚΟΛΥΡΗΣ

Διπλ. Μηχ/γος-'Ηλ/γος Μηχανικός  
Λόντι Ν. Υερσέης 30 Ιουλίου 1959  
E.M. Πολυτεχνείου

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD.

SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP  
TELEPHONE : 82226  
)) NIGHT : 412905

**B&W**, δέχρονοι, άπλης ένεργειας, πετρελαιομηχανή θαλάσσης.

Μετά τη μένευ ύπερφορτίσεως. - Αναπτύσσουν δύναμιν μέχρι 22.000 ίππων.



Ανά τοὺς ὡκεανοὺς καὶ ὅλας τὰς θαλάσσας τοῦ κόσμου θὰ εὑρητε τὰ ἀρχικὰ γράμματα

**B & W - BURMEISTER & WAIN**

Περίπου 800 νέατι κατασκευαί παραδόθησαν ἀπὸ τὰ Ναυπηγεῖα **B & W**, ἐνῶ περίπου ἐν τούτον τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν Μότορσιτς κινοῦνται διὰ μηχανῶν τύπου **B & W**.

**ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ**

**ΔΑΝΙΑ**

Γενικὸς Ἀντιπρόσωπος ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

**ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΠΟΜ**

ΑΚΤΗ Γ. ΚΟΝΔΥΛΗ 28Α - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 40.573

ΤΗΛ. ΔΩΣΙΣ BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

# ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Αύτά, που έγραφα είς τὰ προηγούμενα σημειώματά μου διά τὴν ναυπήγησιν συγχρονισμένων ἀλιευτικῶν πλοίων στὴν Σύρο καὶ ἡ ἐπιμονή μου νὰ ἔξεργασμε μιὰ γιὰ πάντα ἀπὸ τὰ παλαιτζίδικα, ἔγιναν ἀφορμὴ νὰ λάθω διάφορα γράμματα, μὲ πλούσιο περιεχόμενο. Μὲ ἐρωτοῦν, τὶ εἰδους θὰ εἶναι αὐτὰ τὰ ψαράδικα, που θὰ ναυπηγήσουμε, ποιού τύπου θὰ εἶναι καὶ ποια τὰ ίδιαίτερα χαρακτηριστικὰ τῶν; Πόσο φορτίον, που στοιχίσουμε καὶ πῶς θὰ πληρωθῶν ἀπὸ τὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους; Πότε ἡμπορεῖ νὰ ἀρχίσῃ ἡ ναυπήγησις τῶν καὶ πόσους καιρὸς θὰ διαρκέσῃ; Τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ εἶναι κατάλληλα καὶ γιὰ τὴν ἀλιεία τοῦ βακαλάου; "Άλλοι, πάλι, — δοσοι μπερδεύθηκαν σὲ ἐπιδιορθωσεῖς παλαιῶν σκαφῶν καὶ κατὰ ἔνα τρόπον ἐνδιαφέρονται νὰ συνεχίσουν τὴν δουλειὰ ἐπάνω στὸ ἴδιο ἀγνάρι — ὑποστηρίζουν, κόπτονται καὶ ἐπιμένουν, διτεῖναι προτιμότερο νὰ ἀσχοληθῶμε μὲ τὴν μετασκευὴ ἀρχηγητευμένων πλοίων, που στοιχίζουν διλιγόντες ἀπὸ τὰ καινούργια... Διὰ νὰ ἐνισχύσουμε, μάλιστα, τὰς ἀπόνεις τῶν, ἐπικαλούνται τὰ ὑπὸ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. χορηγηθεῖται εἰς τοιαύτας περιπτώσεις δάνεια, ὡς «πιστοποιητικὰ» καλῆς ἀγωγῆς καὶ λέγουν, μὲ στόμφον: Πῶς ὁ 'Οργανισμὸς αὐτὸς ἐχρηματοδότησε καὶ πολὺ πιθανὸν νὰ χρηματοδοτήσῃ ἐν συνεχείᾳ παρόμοια ἔργα, ἐάν δὲν ήσαν μελετημένα, σοβαρά, καλὰ καὶ ἄγια!

"Ἐνῷ εἶχα ἐτοιμάσει τὸ θέμα μου καὶ θὰ ἔγραφα ἀπ' εὐθείας γιὰ τὰ νέα παραδίκα, ἀναγκάζομαι νὰ κάμω καὶ πάλι μιὰ παρέκκλισι, διὰ νὰ ἀναφέρω τὰ ὡς ἀνὰ ἐρωτήματα - ἐπιχειρήματα, μὲ τὸν συλλογισμό, διτεῖναι παρόμοιες σκέψεις θὰ κάμη, ἐνδεχομένως, πολὺς κόσμος, που δὲν εἶναι ἐνημερωμένος εἰς τὰ οἰκονομικο-τεχνικὰ τῆς ἀλιευτικῆς διοικητικῆς μυστήρια, εἰς τὰ διποῖα πρέπει νὰ δοθῇ εύρυτέρα ἐρμηνεία καὶ, ὅπωσδήποτε, μιὰ σαφεστέρα ἐπεξήγησις, διὰ νὰ διαλυθῇ ἡ ἐπὶ τῶν παλαιτζίδικων πλάνη, που ἐπηρεάζει καὶ ταλαιπωρεῖ τόσους ἐπιχειρηματίας.

Τὸ γεγονός, διτεῖναι ὁ Ο.Χ.Ο.Α. ἔχοργησε, μὲ κάποια εὐκολία, δυσανάλογα πρὸς τὴν ἀξίαν καὶ τὴν μετασκευὴν παλαιῶν σκαφῶν δάνεια, δὲν ἀρκεῖ, διὰ νὰ χρησιμεύσῃ ὡς κριτήριο καὶ νὰ δικαιολογήσῃ, εἴτε τὴν ὀρθότητα τῆς ἐνέργειας, εἴτε τὴν σημασία τοῦ ἔργου, διὰ τὸ ἀπλούστατο λόγο, διτεῖναι ἀπὸ δοσοι μᾶς εἶναι γνωστά, ὁ Ο.Χ.Ο.Α. δὲν ἀσχολεῖται μὲ πλοῖα, ἀκόμη δὲ διλιγόντερο μὲ συγχρονισμένα ψαράδικα!

Μιὰ ἀπλῆ σύγκρισις τοῦ τὶ ἡμπορούσαμε νὰ ἀποκτήσουμε ἀπὸ καινούργια πλοία καὶ τοῦ τὶ θὰ μᾶς μείνῃ ἀπὸ τὰ παληά, πείθει καὶ τὸν πὸ ἀδαί, διτεῖναι ἡ θεωρία τῶν παλαιτζίδικων εἶναι μιὰ ἐμβαλωματικὴ προσπάθεια καὶ δοσοι διαφορά λύσις τοῦ προβλήματος. Καὶ τώρα ἐπιτανέρχομαι στὸ θέμα μου.

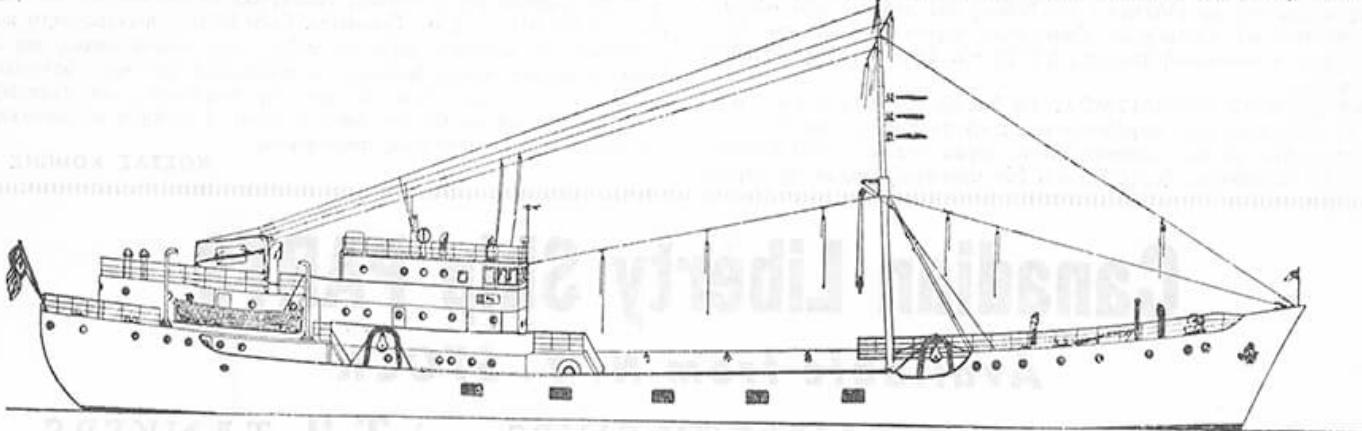
\*\*\*

Διὰ τὴν ὑπερπόντιο ἀλιεία μᾶς χρειάζονται δύο εἰδῶν καὶ τύπων ψαράδικα, τὰ ὅποια ἡμπορούμενο κάλλιστα νὰ ναυπηγήσουμε στὴν Σύρο, μὲ κάθε δυνατή ἄνεσι, διτεῖναι μὲ τὴν μεγαλύτερη οἰκονομία. Αον. Τὸ μεγάλο ψαράδικο «τράλερ-ψυγεῖο, συγχρονισμένο καθ' δολαρία, μὲ εύρυτατη ἀκτίνα δράσεως καὶ Βον. Τὸ πλωτὸ ἐργοστάσιο, μικρὸ καὶ μεγάλο, ἀπὸ 1,000 τόνους καὶ ἐπάνω, διτεῖναι θὰ περιγράψω ἐν συνεχείᾳ. "Ἄς ἀρχίσουμε, λοιπόν, ἀπὸ τὴν πρώτη κατηγορία.

Κατὰ γενικόν κανόνα, η ναυπηγήσις ἐνὸς συγχρονισμένου ψαράδικου περιλαμβάνει τέσσαρα κεφαλαιαὶ τιμῆστα μελέτης καὶ τέσσαρα στάδια ἐργασίας χωριστά, τὸ καθένα μὲ τὰς σχετικὰς ὑποδιαιρέσεις του, α) Τὴν σκάφη μὲ ὅλα τὰ συμπαραμόρτοντα, τὸν κολάρο ἐλικού, τοὺς μπουλμέδες, τὸ κατάστρωμα, τὰ ὑπερκατασκευάσματα, τὴν γένουρα καὶ ἐν γένει τὸν ναυτικὸ ἔξοπλισμό. β) Τὸν ἀλιευτικὸν ἐξ ο πλισμὸν τὸ σύρμα, τὶς κρεμάστρες, τὰ ράουσα, τὰ δίκτυα, τὰ ἐπιστομονικὸ ἐργαλεῖα καὶ ἐνα σωρὸ μικρομηχανῆματα καὶ ἑξαρήματα, διτεῖναι θὰ ἀναφέρω ἐν συνεχείᾳ. γ) Τὴν πετρελαϊκὴν πηγὴν, τὸ μηχανοστάσιο, τὸ σύνολο παραγωγῆς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος, τὸ πίσω διάφραγμα μὲ τὸ μακινέττο, τὶς ἀπλίες γιὰ τὰ καύσιμα, τὰ διάφορα μηχανήματα καὶ ἑργαλεῖα κ.ο.κ. δ) Τὰ ψυγεῖα, που περιλαμβάνουν τὴν ψυκτικὴν ἀλυσίδα ἀπὸ τὴν ἀρχὴ ἕως τὸ τέλος.

Η ΣΚΑΦΗ. 'Ἐὰν συγκρίνουμε τὶς ναυπηγικές γραμμές τοῦ ψαράδικου καὶ τὰ χαρακτηριστικά του ἀπὸ τὸ 1900, θὰ δούμε πόση εἶναι ἡ διαφορά, που χωρίζει τὸ τότε ἀλιευτικὸ ἀπὸ τὸ σημερινὸ καὶ πῶς διαγράφονται αἱ ἀντιλήψεις τῶν ναυπηγῶν. Καθὼς ἀνέφερα εἰς τὰ προηγούμενα σημειώματά μου, οἱ δύο μεγάλοι πόλεμοι, διτεῖναι τὰ ψαράδικα ἀχρηματοποιήθησαν ἐξαντλητικῶς καὶ ἀπὸ τὰς δύο παρατάξεις, ἔδωσαν στοιχεῖα εἰς τοὺς ναυπηγούς νὰ μελετήσουν μὲ μεγαλύτερη προσοχὴ τὶς γραμμές του, τὸ μῆκος, τὸ πλάτος καὶ τὸ βάθος του, νὰ τορνεύσουν—ἄς πουμε—τὸν δύκο του καὶ νὰ ἐλαττώσουν τὸ βάρος του, σὲ βαθμό, που νὰ τὸ παρουσιάσουν ὡς θαῦμα τεχνικῆς. Τὸ μασυνοειδὲς ψαράδικο τῆς παλαιᾶς ἐποχῆς μετεβλήθη σήμερον εἰς κομψοτέλεινημα, μὲ ωραῖες ναυπηγικὲς γραμμές, χωρὶς περιττούς χαδαλέδες, ποὺ ἀπὸ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΣΑΤΟΝ



Σχεδιάγραμμα ἐνὸς συγχρόνου ἀλιευτικοῦ σκάφους.

Οὔτε τεχνικὰς ὑπηρεσίας ἔχει, οὔτε ναυπηγούς διαθέτει, οὔτε καὶ μηχανολόγους, οἱ δοσοι νὰ ἐπιθεωρήσουν, νὰ ἔξετάσουν καὶ νὰ ἐκτιμήσουν ἐπὶ τὸ πλοῖο τὰ πλοῖα, ἐν συνεχείᾳ δὲ νὰ γνωματεύσουν ὑπευθύνων διὰ τὰς ἑπτὰς μελλοντικὰς ἐγκαταστάσεις καὶ νὰ ἐπικυρωθῶν τὴν σκοπιμότητα δαπάνης ἐκαποτυμρίων δολλαρίων διὰ τὴν μετασκευὴν παμπαλαιῶν σκαφῶν. 'Ο Ο.Χ.Ο.Α. ἐπαφέσται καὶ βασιζεῖται εἰς τὰ χαρτιά (sic). Διὰ νὰ καλυφθῇ δὲ θῆλει πολλὰ ἐπίσημα καὶ ὀνειρόσημα χαρτιά, διάφορα δοκουμέντα μὲ δοῦλες, ἐκθέσεις μὲ μεγαλεπήδολο σχέδιο έκ μέρους τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ δάνεια, μελέτες οἰκονομικο-τεχνικές, νούμερα, πλάνα, σχέδια, φωτογραφίες, πιστοποιητικά καὶ συμβόλαια τῶν ἀγορασθέντων πλοίων.

"Ἄς μου ἐπιτραπῇ νὰ νομίζω, διτεῖναι τὰς καρπιῶν μόνον δὲν κρίνεται ἡ ἀξία τῶν πλοίων, διτεῖναι τὰ χαρτιά εἶναι στὸν τὸ 'Ψι μ μ ύ θι ο' — κολακεύοντα! Χρειάζεται, ἀπαραίτητα, νὰ ἐπέμβῃ ἡ τεχνικὴ ἐπιθεωρήσις, διτεῖναι συμβάνει εἰς δλας τὰς χώρας τοῦ κόσμου. Καὶ, συγκεκριμένως, ἀναφέρω, διτεῖναι ὁ Ο.Χ.Ο.Α. ἐνέκρινε μέχρι σήμερον δάνεια ἄνω τῶν τριῶν ἐκαποτυμρίων δολλαρίων, διὰ νὰ ἐνισχύσῃ τὴν ὑπερπόντιο ἀλιεία, ἐκ τῶν δοσοι πολλὰ διετέθησαν διὰ τὴν μετασκευὴν παλαιῶν σκαφῶν, ἥλικις ἀπὸ 16 μέρι 47 ἑταῖροι. Μὲ τοὺς δρους δὲ τῆς δανειοδοτήσεως, διὰ τὰ 3.000.000 δολλάρια τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. ἐπρεπε καὶ οἱ δανειοδοτούμενοι νὰ ἔχουν, τούλαχιστον, ἄλλα τρία ἐκαποτυμρία, δηλαδή, ἐν συνδόλω 6.000.000 δολλάρια διαθέσιμα, γιὰ ψαράδικα συγχρονισμένα. Μὲ ἕνα τέτοιο σημαντικὸ ποσόν, που είχαμε στὰ χέρια μας, ἡμπορούσαμε ἀποκτήσουμε ἀρκετὰς ἀλιευτικὰ πλοῖα - ψυγεῖα μεγάλη τὸ πολύτιμο φορτίο. Διὰ νὰ ἐξοικονωμήθῃ, λοιπόν, δόλος αὐτὸς ὁ χώρος, πρέπει νὰ χρησιμοποιήθῃ καὶ ἡ ἐλαχίστη κενὴ θέσις ἐντὸς τοῦ σκάφους πρὸς δλες τὶς πλευρές, πρὸς τὴν πλώρη καὶ τὴν πρύμνη, διτεῖναι καὶ ἐγένετο.

"Άλλο πλεονέκτημα τοῦ ψαράδικου που θὰ ναυπηγήσουμε, θὰ είναι ἡ ἀνεσις γιὰ τὰ πληρώματα, στὸν ἀνώτατο βαθμό. Αύτὸ ποὺ συνέβαινε μέχρι σήμερον, νὰ ταλαιπωρήται ὁ ψαράς σὰν «κατεργάρης» τῶν κουρσάρων, θὰ ἐκλείψῃ. Τὸ ἀλιευτικὸ πλώτο δὲν θὰ είναι πιὰ βασανιστήριο γιὰ τὰ πληρώματα, ἄλλα πλωτὸ ἐπιστημονικὸ ἐργαστήριο, ὃντος η ἐργασία θὰ γίνεται μὲ ρυθμό, μὲ τάξι, συντονισμὸ καὶ εύχαριστηση. Ναί, λέγω εύχαριστηση, διτεῖναι θὰ ὑπάρχῃ ἔνα ωράριο ψυγείσας, ἀναπταύσεως καὶ ἀναψυχῆς. Βλέπω ἀπὸ τώρα τὸ είρωνικό μειδίαμα τῶν ὑπαδῶν τοῦ 'δὲν γίνεται' καὶ γιὰ νὰ τοὺς προκαλέσω, θὰ προσθέσω διτεῖναι οἱ καμπίνες τῶν ψαράδων θὰ ἔχουν τὴν ἴδια ἄνεσι διτεῖναι καὶ εἰς τὰ ἐπιβατηγά,

θέρμανσι, για τὸν χειμῶνα καὶ ἀνεμιστήρες γιὰ τὸ καλοκαῖρι. Μὲ τὸ νὰ δύσῃ ὁ ἐφοπλιστὴς ἀνθρώπινη ἄνεσι στὰ πληρώματα, ἐνισχύει τὴν ἐπιχείρησι του, αὐξάνει τὴν παραγωγὴ του, δημιουργεῖ ἀνδρες γιὰ μεγάλες ἔξορμησις. Ἡ διαφορὰ τῆς δαπάνης μεταξὺ τοῦ γνωστοῦ ναυτῶνος καὶ τῆς συγχρονισμένης καμπίνας, διστόποτε καὶ ἄν εἰναι, πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς μηδαμινὴ ἐμπρὸς ἀπὸ τὰ ἀποτέλεσματα, διότι σὲ φαράδικα μὲ τέτοια διαρρύθμησι οἱ ἀνδρες ἀποδίδουν περισσότερα καὶ συνεχῶς δημιουργοῦν.

Μοῦ ἐδόθη ἡ εὐκαιρία νὰ ἐπισκεφθῶ πρὸ τίνος καιροῦ εἰς τὸ Φεκάμπτ καὶ Σαΐν Μαλὸ δύο μεγάλα Γαλλικά μπακαλιαράδικα, ἀπὸ τὰ πιὸ συγχρονισμένα εἰς τὸ εἶδος τῶν καὶ ἔμεινα κατάπληκτοι γιὰ τὴν μέριμνα ἔσον δφορῆ τὰς ἀνέσεις τῶν πληρωμάτων. Ὁ καπετάνιος καὶ Patron Pécletus μοῦ ἐτόνισε πόσο βαρείᾳ εἰναι ή δουλειὰ κατὰ τὴν περιόδο τῆς ἀλείας. Ὁ φαρᾶς δουλεύει πολὺ σκληρὸς καὶ πρέπει νὰ ἔχῃ κάπιοι ἀντάλλαγμα γιὰ τοὺς κόπους του, ἐκτὸς ἀπὸ τὸ μισθό του καὶ τὸ μερδικό του. Τὸ καλύτερο, λοιπόν, ἀντάλλαγμα εἰναι η ἀνεσις, η συντροφιὰ καὶ λίγη ψυχαγωγία. Ἡ τετριμένη θεωρία τῆς ὑπερβολικῆς αὐτηρότητος καὶ η κακῶν ἐννοούμενη πειθαρχία, η ὅποια μετατρέπεται εἰς σκληρότητα, ἐναντὶ τῶν πληρωμάτων, μπαγιάτεψε! Αὐτὰ μοῦ εἶπε ὁ πεπειραμένος Γάλλος καπετάνιος-φαρᾶς καὶ συμμερίζομαι τὰς ἀπόψεις του. Φοδούμαι, δῆμως, δῆτι μὲ τὴν φόρα ποὺ πῆρα γιὰ νὰ φάλω τὸ περὶ ἀνέσεων τροπάριο, κουτσούρεψα τὸν περιωρισμένο χώρο τοῦ σημειώματός μου. Ἐπερπετε δῆμως νὰ τὰ πῶ δλα αὐτά, γιὰ νὰ βγάλω τὸ σχῆτι μου, διότι είδα τὶ τραβούν οἱ φαράδες στὸν Ἀτλαντικό καὶ μοῦ μπήκε στὸ μασλὸ ή ίδεα νὰ μὴ συνεχισθῇ αὐτὸ τὸ γακὸ μὲ τὰ νέα μας φαράδικα.

Οσον ἀφορᾶ τὸ σύνολον τῆς τεχνικῆς τῆς σκάφης, αὐτὴ εἰναι ὑπόθεσις τῶν ναυπηγῶν. «Ἔχουμε δλα τὰ σχέδια, πλάνα, μὲ κάθε λεπτομέρεια διὰ τὸ κάθε τί, ποὺ θὰ βοηθήσουν καὶ θὰ συντελέσουν εἰς τὴν δλοκλήρωσι τοῦ ἔργου. Αἱ ἀντιλήψεις γιὰ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ φαράδικου ποὺ μας χρειάζεται, βάσει τῶν ἐκ τῆς πείρας δεδομένων, τοῦ συγκριτικοῦ τῶν πνακούς τῶν τελευταίων ναυπηγήσεων ἀλιευτικῶν πλοίων τοῦ αὐτοῦ τύπου καὶ χωρητικότητος, εἰναι περίπου 190 πόδες μῆκος εἰς τὰς καθέτους, 31.3 πλάτος καὶ 17 βάθος. Λέγω δὲ περίπου, διότι οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ μὲ ἔνα ώρισμένο περιθώριο, ποὺ οἱ τεχνικοὶ θὰ ὑπολογίσουν, δύνανται νὰ αὐξομειωθῶν. Ὑπάρχουν στὸ τίδιο καλούτη ἐπάνω νέαι ναυπηγήσεις φαράδικου στὴν Ἀγγλία, Γερμανία, Ἰαπωνία, ἄλλα μὲ ἀτμό-καυσιν πετρελαϊου, ἄλλα μὲ πετρελαιομηχανές καὶ ἄλλα ἡλεκτροκίνητα, ποὺ θὰ μᾶς καθοδηγήσουν διὰ τὴν τελικὴ ἀπόφασι. Σημειωτέον δῆτι αἱ νέαι ἐμπνεύσεις καὶ τελειοποιήσεις ὡς πρὸς τὰ φαράδικα τείνουν εἰς τὴν ἐλάττωσιν τοῦ βάθους τοῦ σκάφους καὶ αὐξησιν τοῦ πλάτους καὶ τοῦ μῆκους. Οὕτω πως—λέγουν οἱ ναυπηγοὶ—έξασφαλίζεται η οικονομικὴ ταχύτης, η ἔλξις τῶν δικτύων καὶ η εύστάθεια τοῦ πλοίου.

**ΑΛΙΕΥΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ.** Τὰ βασικὰ ἐργαλεῖα διὰ τὸν ἀλιευτικὸ ἔξοπλισμὸ ἐνός φαράδικου εἰναι: α) τὸ βίντσι, ἀτμοκίνητο η ἡλεκτροκίνητο, μὲ δύο τύμπανα καὶ τὸ σύρμα του ἔως 1500 ὄργυιες.

β) Οι κρειαστρες, δύο δεξιὰ καὶ δύο ἀριστερά, μαζὶ μὲ τὶς πόρτες

τους. Πρὸ τίνος καιροῦ ἐδοκιμάσθη τὸ φάρευμα, μὲ τὶς δύο μόνον κρεμάστρες πρὸς τὰ δεξιὰ καὶ ἀφαίρεσιν ἀπὸ τὸ κατάστρωμα τῶν ἄλλων δύο πρὸς τὰ ἀριστερά, διὰ νὰ μεγαλώσῃ ὁ χῶρος καὶ διευκολυνθῇ διοικεῖσθαι—ώς ἐλέχθη. Πλὴν, μὲ τὴν πρώτη ζημιὰ ποὺ ἐπακούει ἔνα τρῶλερ τοῦ Γκρίμζπιτ, μὲ τὸ σπάσιμο τῆς μιᾶς κρεμάστρας, ἄλλας καὶ πιάλιν ἡ συνήθεια καὶ ἐπανήλθει εἰς τὶς τέσσαρες κρεμάστρες, ποὺ εἴται πιὸ ἀφολεῖς ἐν περιπτώσεις ζημιάς. «Οταν πάθῃ κάτι η μία πλευρά, φαρεύουν μὲ τὴν ἄλλη. Ἐνῷ μὲ τὶς μονόπλευρες, ἐν περιπτώσεις ζημιάς, τὸ σκάφος θὰ διακόψῃ τὸ φάρευμα καὶ θὰ ἐπιστρέψῃ ἀπρακτο στὸ λιμάνι. Ἡ γνώμη μου γιὰ τὰ φαράδικά μας εἰναι 4 κρεμάστρες, διὰ νὰ φαρεύουμε ὅπως μᾶς βολεύει καλύτερα, δεξιὰ η ἀριστερά, γ). Τὰ ράσουλα στὶς κρεμάστρες, στὴ μέση τοῦ καραβίου καὶ στὰ πλάγια. Τὰ μεσιανὰ ποὺ εἰναι μεγάλα, ἀντίκρυ ἀπὸ τὸ βίντσι, γυρίζουν μὲ «φουλεμάν S. K. F» η ἄλλου τύπου. Πρέπει τὰ ράσουλα νὰ εἰναι καλὰ ρεγουλαρισμένα καὶ γρασαρισμένα, γιὰ νὰ γυρίζουν εύκολα καὶ νὰ μη φθειρεται τὸ σύρμα, συνάμα δὲ καὶ νὰ διευκολυνεται τὸ τράβηγμα τοῦ δικτύου ἀπὸ τὰ μεγάλα βάθηδ. Τὰ δίκτυα, ποὺ μολονότι εἰναι τυποποιημένα γιὰ κάθε τρόπο φαρεύματος, ὅπως καὶ γιὰ τὴν γρίπιση, ἐν τούτοις οι φαράδες τὰ τροποποιούν συνεχῶς σύμφωνα μὲ τὰς ἀντιλήψεις των καὶ τὴν τεχνικήν των κατάρτισιν. Ἀλλοι θέλουν μεγάλο ἀνισιγμα τοῦ δικτύου ἀπὸ τὶς πόρτες, ἄλλοι μακράνουν τὰ πτερύγια δεξιὰ καὶ ἀριστερά, ἄλλοι μεγαλώνουν τὸ ἐπάνω μέρος τοῦ δικτύου κ.ο.κ. «Οσον ἀφορᾶ τὰ διάφορα ἄλλα μικρομηχανήματα, ἐργαλεῖα καὶ ἔξαρτια τοῦ ἀλιευτικοῦ ἔξοπλισμού, εἰναι τόσο πολλά, ποὺ γιὰ νὰ τὰ ἀπαριθμήσω πρέπει νὰ γεμίσω πολλές σελίδες. Τὰ ἐπιστημονικά ἐργαλεῖα εἰναι κλασικά καὶ συνεχῶς τελειοποιούνται. Τώρα μάλιστα ποὺ ἐπελήθη ἡ ὑποδρύχιος τηλεόρασις εἰς τὰ πολεμικὰ σκάφη, πριχισαν νὰ γίνωνται παρόμοιαι ἐγκαταστάσεις καὶ εἰς τὰ μεγάλα ἀλιευτικά. Γιὰ τὴν τηλεόρασις εἰς τὴν ἀλεία, ἔγραψα εἰς προηγούμενα τῶν «N. X.» τεύχη τοῦ 1957. Πάντος, τὸ ζήτημα τοῦ ἀλιευτικοῦ ἔξοπλισμοῦ δὲν ἔχεται με συνοπτικὰ σημειώματα, χρειάζονται ἐκτενεῖς μελέται διὰ νὰ ἐπεξηγηθῇ τὸ κάθε τι καὶ η χρησιμότης του, δὲν εἰναι δῆμως αὐτὸ τὸ κύριον θέμα μου διὰ σήμερον.

Ἀπὸ τὰ κεφαλαιώδη τῆματα ἐργασίας γιὰ τὰ φαράδικα ποὺ θὰ υιωπηγθοῦν στὴν Σύρο, α) τὴν σκάφη, β) τὸν ἀλιευτικὸ ἔξοπλισμό, γ) τὴν πετρελαιομηχανή καὶ δ) τὰ ψυγεῖα, τὰ δύο πρώτα θὰ κατασκευασθοῦν ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς. «Οσον ἀφορᾶ τὰ ψυγεῖα καὶ τὶς πετρελαιομηχανές, ἐπειδὴ ὁ χῶρος διὰ τὸ σημείωμά μου ἔχει τήλη, θὰ γράψω ἐπ' αὐτῶν εἰς τὸ προσεχές. Αὐτὴ τὴν στιγμὴν δὲ ταχυδρόμος μιῶν ἔφερε ἔνα μεγάλο φάκελλο, μὲ τὰ πλάνα δύο ἀλιευτικῶν πλοίων τῆς αὐτῆς χωρητικότητος περίπου, καυτηγηθέντων τοῦ ἔνδος εἰς τὴν Ἀγγλία καὶ τοῦ ἄλλου εἰς τὴν Γερμανίαν. Είναι δηζελο-ἡλεκτροκίνητα καὶ ὑποτελούν τὴν τελευταία λέξι—τὶς πούμε—τῆς τελειοποιήσεως φαράδικων μὲ μεγάλη ἀκτίνα δράσεως, μὲ εύρυχωρους ψυκτικούς θαλάσσιους καὶ μὲ πολλοὺς νεωτερισμούς ὡς πρὸς τὴν περιποίησι καὶ ἐναποθήκευσι τῶν ἀλιευμάτων. Θὰ μού δοθῇ, πιστεύω, η εύκαιρια νὰ δώσω ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων χρησίμους πληροφορίας.

**ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ**

## 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.

## Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

‘Ο ίσολογισμός του 1958. — Μείωσις των έσόδων καὶ αύξησις των δαπανών. — ‘Ανάγκη δημιουργίας σημαντικών ἀποθεματικών καὶ έξειρέσεως πόρων Κοινωνικής Προνοίας.

‘Ωλοκληρωμένην καὶ ἀκριβή εἰκόνα τῆς οικονομικῆς θέσεως τοῦ N.A.T. παρέχει ὁ κατατεθεῖς εἰς τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ Ταμείου ισολογισμός τῆς χρήσεως 1958. ‘Αναλύοντα λεπτομερῶς αἱ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος πραγματοποιηθεῖσαι δαπάναι, ἐνῷ ἡ σύγκρισις μὲ τὰς δαπάνας τῶν προηγουμένων χρήσεων ἐπιτρέπει τὴν ἀποκρυτάλλωσιν ἀσφαλῶν προσπτικῶν διὰ τὸ μέλλον. ‘Η ἐμπειρισταμένη ἀνάλυσις, ἔξι ἄλλου, τῶν έσόδων τοῦ Ταμείου, ἄπινα κατὰ τὸ 1958 ὑπερέδησαν τὰ ἔξοδα κατά 17 ἑκατομμύρια δραχμῶν, αὐτοίοι γε — ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ πλοιάρχου κ. Θεοχάρη — συγκρατημένην αἰσιοδοξίαν διὰ τὸ μέλλον.

Παραθέτομεν κατωτέρω στοιχεία τινὰ καὶ ἐνδιαφέροντας ἀριθμούς ἐκ του κατατεθέντος ισολογισμοῦ, τὰ δύοια δρίζουν ἐπαρκῶς τὴν παρούσα οικονομικὴν κατάστασιν τοῦ Ταμείου.

Τὰ πραγματοποιηθέντα ἔσοδα τοῦ N.A.T. κατὰ τὴν χρήσιν 1958 ἀνήλθον εἰς δρ. 155.633.989, τὰ δὲ ἔξοδα εἰς 138.323.608. Τὸ προκύπτον πλεόνασμα ἀνήλθεν εἰς δραχ. 17.310.381.

Τὰ ἔξοδα τῆς χρήσεως 1958, συγκρινόμενα πρὸς τὰ ἔξοδα τῆς χρήσεως 1957, ἐμφανίζουν μείωσιν κατά 13.550.406 δραχ., ὀφειλομένην, κατὰ κύριου λόγου, εἰς τὰς ἐκ τῆς ναυτιλιακῆς κρίσεως οικονομικάς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τὸ Ταμείον.

«Σημαντικά γεγονότα, τονίζεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ ισολογισμοῦ, χαρακτηρίζουν τὴν παρελθόνταν οικονομικὴν χρῆσιν, ὡς ἡ αύξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας συμβεβλημένων ἀσφαλιστικῶν πλοίων, ἡ αύξησις τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν κατὰ 1%, ἡ περιστέρω αύξησις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀργούντων πλοίων, ἡ αύξησις τῶν δαπανῶν τῆς ἐν γένει ναυτικῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως καὶ ἡ ἀνάγκη ἀποσθέσεων ἐπισφαλῶν τινῶν ἀπαιτήσεων. Οὕτω, τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1958, τὰ μετὰ τοῦ N.A.T. συμβεβλημένα πλοῖα — ἐλληνικὰ καὶ ἔνεα — ἀνήλθον εἰς 926, ἔναντι 817 τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1957. ‘Η ἀπὸ 15ης Ιουλίου 1958 γενομένη αύξησις τοῦ ποσοστοῦ τῶν τακτικῶν εἰσφορῶν κατὰ 1%, ἀπέφερε κατὰ τὴν παρελθόνταν χρῆσιν τὸ ποσόν τῶν 4.700.000 δραχ. Κατὰ τὴν τρέχουσαν χρῆσιν ἡ αύξησις αὐτῇ ὑπολογίζεται νὰ ἀποδώσῃ ποσὸν 9.000.000 δραχ.

Τὰ ἀργούντα, ἔξι ἄλλου, ἐλληνικὰ καὶ ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοῖα κατὰ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1958 ἀνήρχοντο εἰς 328 (ποσοστὸν ἀργίας 32.9%), ἔναντι 132 (ποσοστὸν ἀργίας 11.3%) τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1957.

‘Ως πρὸς τὴν αὔξησιν τῶν δαπανῶν τῆς ἐν γένει Κοινωνικῆς Ἀσφαλίσεως τῶν ναυτικῶν, εἰς τὸν κατατεθέντα ισολογισμὸν ἀναφέρονται τὰ ἔξις στοιχεῖα :

Παροχὴ 123.088.656 δρ., ἔναντι 106.194.223 δρ. τοῦ 1957.

Ἐπιδοτήσεις ἀνέργων 11.544.097 δραχ., ἔναντι 1.562.213 δραχ. τῆς 1957.

Προστασία ἀσθενείας 29.297.007 δραχ., ἔναντι 25.265.200 δραχ. τῆς προηγουμένης χρήσεως.

Συντάξεις φυματικῶν 12.998.275 δραχ., ἔναντι 9.716.174 δραχ. τοῦ 1957.

‘Η γενικὴ αύξησις δαπανῶν τοῦ N.A.T. κατὰ τὸ 1958 ἀνήλθεν εἰς 38.994.775 δραχ., ἔναντι τῶν δαπανῶν τοῦ 1957.

\* \* \*

‘Ἐφ’ ὅσον ἡ σημερινὴ ναυτιλιακὴ κρίσις ἥθελε συνεχισθῆ, τονίζεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ ισολογισμοῦ, καὶ προκειμένου τὸ N.A.T. νὰ ἀνταποκριθῇ πλήρως εἰς τὴν εὐρείαν κοινωνικὴν ἀποστολήν του, ἐπιδάλεται, διπας τὰ ἔσοδα τούτου εὐρίσκωνται εἰς ἀνάλογον σχέσιν πρὸς τὰς ἀμέσους καὶ ἐμμέσους δαπάνας αὐτοῦ, νὰ υφίσταται δὲ τὸ ἐπιβαλλόμενον ὑψος ἀσφαλιστικοῦ ἀποθεματικοῦ. Οὕτω ἡ Διοίκησις τοῦ N.A.T.

διατυπώνει τὰς ἀκολούθους ἐνδιαφερούσας προτάσεις :

α) Τὸ ἀσφαλιστικὸν ἀποθεματικὸν τοῦ ‘Ιδρύματος νὰ ἐνισχυθῇ διὰ τοῦ μεγαλυτέρου δυνατοῦ ποσοῦ τοῦ πραγματοποιηθέντος πλεονάσματος, ἐφ’ ὅσον βάση ἀπεφασίζετο ποιά τις βελτίωσις τῶν συντάξεων. Εἰς τὸν παρόντα ισολογισμὸν διλόκληρον τὸ πλεόνασμα μετεφέρθη ἡδη πρὸς ἐπαύξησιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἀποθεματικοῦ.

β) Δεδομένου, διτὶ οἱ κοινωνικοὶ πόροι τοῦ N.A.T. δὲν εὑρίσκονται εἰς τὸ προσήκουσαν υψος, θά πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ αύξησις τούτων, διότι τὸ N.A.T. ἀσκεῖ κοινωνικὴν ἀσφάλισην καὶ ὡς ἐκ τούτου δικαιούνται νὰ ἀξιοῦ τὴν συμμετοχὴν εἰς τὰς δαπάνας αὐτοῦ τοῦ κύκλου, τούλχιστον, ἐκείνου τῆς κοινωνίας, ὃ διποίος, ἀμέσως ἡ ἐμμέσως, ὀφελεῖται ἐκ τῆς θαλασσίας διακινήσεως καὶ τῆς θαλασσίας ἐμπορίας.

γ) ‘Η μείωσις τῶν γενικῶν ἔσδρων τῶν πολλῶν φορέων τῆς κυρίας Ναυτικῆς Κοινωνικῆς Ἀσφαλίσεως θά ἡδύνατο νὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς ἐνοποίησεως εἰς ἕνα φορέα. Διά τῆς ἐνοποίησεως θά ἐκλείψουν πολλὰ μειονεκτήματα, ἀναφέρονται εἰς τὸν πλημμελῆ προγραμματισμὸν τῆς ναυτικῆς κοινωνικῆς ἀσφαλίσεως, τὴν βελτίωσιν τῆς ὄργανώσεως αὐτῆς.

δ) Ἐρευνητέον ἐπίσης καὶ τὸ θέμα τοῦ περιορισμοῦ τῶν δαπανῶν τῆς γενικῆς ύγειονομικῆς προστασίας διὰ τῆς καταλλήλου διοικητικῆς καὶ ὑγειονομικῆς ὄργανώσεως τοῦ συστήματος παροχῆς ταύτης.

ε) Τὸ υψος τῶν εἰσφορῶν (ἐργοδότους καὶ ἡσφαλισμένου) θά πρέπει νὰ είναι τὸ προσήκον. ‘Ο προσδιορισμὸς τοῦ προσήκοντος υψους τῶν εἰσφορῶν, λαμβανομένων ὑπὸ δύον καὶ τῶν κοινωνικῶν πόρων, ὡς καὶ τῆς ἀποδόσεως ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς περιουσίας, θά ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ N.A.T. νὰ λαμβάνῃ ἔκστοτε τὰς ἐνδεικνυμένας ἀποφάσεις κατὰ τὴν χρονιγηστὴν ἀσφαλίσεων παροχῶν. ‘Ο τοιοῦτος προσδιορισμὸς ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ἀναλογιστικῆς μελέτης.

στ) Θά πρέπει νὰ ἐπιδιωχθῇ ἡ προσέλκυσις εἰς τὴν ἀσφάλισην μεγαλυτέρου ἀριθμοῦ τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων ἐλληνικῆς πλοιογητησίας. Τὸ μέτρον τούτο εἶναι σήμερον τὸ πλέον λυστελές διὰ τὴν Ναυτικήν Κοινωνικήν Ἀσφαλίσεων, μέτρον ἐξ τούτου εύρεγγετικὸν καὶ διὰ δῆλη ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν.

\* \* \*

Εἰς τὸν κατατεθέντα ισολογισμὸν τοῦ 1958 περιλαμβάνονται ἐνδιαφέροντα στοιχεῖα, προκύπτοντα ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν πραγματοποιηθέντων ἔσδρων καὶ ἔσδρων, ἐν σχέσει μὲ τὰ ἀντιστοίχα κονδύλια τοῦ συντηρητικοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ ἔτους τούτου. ‘Η μελέτη τῶν στοιχείων αὐτῶν παρέχει μίαν ἐπὶ πλέον εἰκόνα τῆς πορείας τῶν οἰκονομικῶν τοῦ N.A.T. κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

Τὰ προϋπολογισθέντα ἔσοδα κατὰ τὸ 1958 ἀνήλθον εἰς 142.503.200 δρ., τὰ πραγματοποιηθέντα εἰς 155.638.689 δρ.

Τὰ προϋπολογισθέντα ἔξοδα ἀνήλθον εἰς 137.435.979 δρ., τὰ πραγματοποιηθέντα εἰς 138.323.608 δρ.

“Ητοι, τὸ σκέλος τῶν ἔσδρων ἐμφανίζει ὑπεραπόδοσιν ἐκ δρ. 22.393.786, τὸ δὲ σκέλος τῶν ἔσδρων αὐξήσιν ἐκ δρ. 887.629.

‘Αναλυτικῶρον, αἱ κατὰ κυριώτερα κονδύλια διαφοραὶ εἰς τὰ ἔσοδα τοῦ N.A.T. μεταξὺ προϋπολογισμοῦ καὶ ἀπολογισμοῦ ἔχουν αὐτὰ :

Εσοδα	Προϋπολογισμὸς	Ἀπολογισμὸς
Εἰσφοραὶ	98.651.203	109.813.265
Λοιπαὶ καταβολαὶ :		
Ναυτικῶν - Πλοιοκτητῶν .....	2.370.000	3.171.144
Κοινωνικοὶ Πόροι .....	12.271.000	15.081.662
Πλεόνασμα Κεφ. Φυματικῶν .....	1.000	4.429.219
Πρέσβετοι Περιουσίας .....	18.247.000	18.384.282
Πρόσθετα τέλη ναυτολογίων .....	1.000.000	4.754.414

‘Ἐπὶ τῶν ὑπὸ ἀριθμῶν αὐτῶν δύναται τὶς νὰ παρατηρήσῃ :

Superior

Service

Superior

Tugs



Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.

GENERAL AGENTS :

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

**CURTIS BAY TOWING COMPANY**

Photo by Hans Merx  
Cable-Radio "CURTISBACO"

1) Η σοδαρωτέρα ύπεραπόδοσις είναι έκείνη τής κατηγορίας έσόδων εξ εισφορών, διειλομένη εις τὴν ηύξημένην ἀπόδοσιν τῶν εισφορῶν ἐκ συμβεδηλημένων πλοίων.

2) Οι καινονικοὶ πόροι ἑνεφάνισαν ἐπίσης ύπεραπόδοσιν.

3) Τὸ πλεόνασμα τοῦ Κεφαλαίου Προστασίας Φυματικῶν διείλεται εἰς τὸ χρονιγθὲν εἰς τὸ Κεφάλαιον τοῦτο ποσοστὸν ἐκ τῆς συμμετοχῆς τῶν εἰς τὰς τακτικὰς εἰσφοράς τοῦ N.A.T., μεγαλύτερον τοῦ ἀναγκαιούντος πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν του.

4) Ἡ ἐμφανίζομένη ύπεραπόδοσις τοῦ κονδύλιον τῶν προσθέτων τελῶν ἀποδεικνύει τὴν μὴ ἐμπρόθεσμον καταβολὴν τῶν ἐκ ναυτολογίῶν ὁφειλῶν.

Ως πρὸς τὰ ἔξοδα, ἡ κατὰ κονδύλια διαφορὰ προϋπολογισμοῦ καὶ ἀπολογισμοῦ ἔχει ὡς ἔξης :

Κονδύλια	Πραγματοποιηθέντα	Προϋπολογισθέντα
Δαπάναι Διοικήσεως .....	5.611.710	7.565.979
Συντήρησις ἀκινήτων .....	441.950	1.360.000
Φόροι ἐπιστροφαὶ ἐσόδων ..	1.768.803	2.710.000
Παροχαὶ .....	123.088.686	125.800.000
'Αποσδέσεις .....	130.911.120	137.435.979
	7.412.488	—
	138.323.608	137.435.979

Ἐπὶ τῆς ἐν γένει πορείας τῶν δαπανῶν τοῦ Ταμείου κατὰ τὸ 1958 δύναται τὶς νὰ παρατηρήσῃ :

1) Ὡς πρὸς τὰς συντάξεις : Ἐχοργήθησαν 627 συντάξεις συνολικοῦ μηνιαίου ὑψοῦ 822.016 δρχ. Τὸ διατεθὲν ποσὸν, μετὰ τῶν ἀναδρομικῶν συντάξεων, τὸ περιληφθὲν εἰς τὸ οἰκεῖον κονδύλιον, ὑπολογίζεται εἰς 11.000.000 δρχ.

Ηὔξενη τὸ κατώτατον ὅριον συντάξεως ἀπὸ 330 δρχ. εἰς 400 ἀπὸ 1ῆς Ιουλίου, διατεθέντος πρὸς τοῦτο κονδύλιον ἐκ 3.000.000 δρχ.

2) Ὡς πρὸς τὰς δαπάνας διοικήσεως : Τὸ ποσοστὸν δαπανῶν διοικήσεως ἀνῆλθεν, ἐν σχέσει πρὸς τὸ ὄψος τῶν πραγματοποιηθέντων πραγματικῶν ἐσόδων εἰς 3.60%, ἔναντι ποσοστοῦ 2.67% τῆς χρήσεως 1957. Ἡ αὐξῆσις αὕτη διείλεται εἰς τὸν ὑπολογισμὸν εἰς τὰς δαπάνας διοικήσεως καὶ τοῦ διαχειριστικοῦ ἐπιδόματος τῶν πλοιαρχῶν τῶν συμβεδηλημένων πλοίων, ἀλλὰ καὶ εἰς ἐπελθούντας αὐξῆσεις διαφόρων

ἄλλων κονδυλίων τοῦ προϋπολογισμοῦ (δαπάναι κινήσεως, μισθοδοσίαι κ.λ.π.).

\* \* \*

Ἡ περιουσία τοῦ N.A.T., κατὰ τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1958, ὑπολογίζεται εἰς τὸν κατατεθέντα ἰσολογισμὸν, εἰς 297.000.000 δρχ., ἔναντι 288.000.000 δρχ. τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1957. Αὔξησις 9.000.000 δρχ., περίπου, διειλομένη : 1) Εἰς τὴν αὐξῆσιν α) τοῦ καθαροῦ πλεονάσματος τῆς χρήσεως ἐκ 17.310.381 δρχ. καὶ β) τῆς διαφορᾶς ἐξ ἀναπροσαρμογῆς τῆς τιμῆς τῶν χρεωγράφων ἐκ 2.484.599 δρχ.

2) Εἰς τὴν μείωσιν : α) Ἐκ τῶν ἀποσδέσεων προνοίας ἐξ 6.849.654 δρχ. καὶ β) ἐκ τῆς μειώσεως ἑτέρων λογαριασμῶν καθαρᾶς θέσεως ἐκ 3.950.000 δρχ.

Αἱ πραγματοποιηθένταις ἐπενδύσεις ἡ τοποθετήσεις τῆς περιουσίας τοῦ Ταμείου, μέχρι τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1958, παρατίθενται κατωτέρω, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἐπενδύσεις τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1957 :

Ἐπενδύσεις εἰς	1958	Ποσοστὰ	1957	Ποσοστὰ
α) Ἀκίνητα	51.012.000	17.17%	56.797.000	19.72%
β) Εἰς δάνεια εἰς συνάλλαγμα καὶ δραχμᾶς	52.000.000	17.58%	87.134.000	30.25%
γ) Καταθέσεις - διαθέσιμα	171.898.000	57.88%	110.724.000	38.44%
δ) Ἐξ ἀπαιτήσεων κλπ. περιουσιακῶν στοιχείων	21.890.000	7.37%	33.345.000	11.59%
	297.000.000	100 %	288.000.000	100 %

Αἱ εἰς συνάλλαγμα καταθέσεις τοῦ Ταμείου εἰς Τραπέζας Λονδίνου καὶ Νέας Υόρκης, συνυπολογίζομένων καὶ τῶν καταθέσεων τῶν Ταμείων Προνοίας καὶ τῶν Κεφαλαίων E. N., ηὔξηθησαν ὡς ἀκολούθως, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1957 :

Λίραι Ἀγγλίας .....	31.12.58	31.12.57
Δολλάρια .....	1.683.202	1.141.809

Ἐκ τῶν εἰς συνάλλαγμα διαθέσιμων αὐτῶν, 731.664 λίραι καὶ 494.435 δολλάρια ἀφοροῦν τὰ Ταμεία Προνοίας Ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων E. N.

# "TAGAROPULOS CORPORATION,"

## COLON REPUBLIC OF PANAMA

### SHIP CHANDLERS

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

SCOTCH WHISKIES  
LIQUORS  
WINES  
METAXA'S COGNAC BRANDY  
BOTRYS BRANDY & WINES  
PAINTS AND  
DECK SUPPLIES

Orders from Greek Ships will be taken by Captain George Kattulas

"POSTAL ADDRESS AND TELEPHONE NUMBERS."

TAGAROPULOS, S.A.

BOX 443 COLON  
TELEPHONES DAY. 1000  
" NIGHT 1003

INTERNATIONAL TAGAROPULOS, S.A.

BOX 277  
TELEPHONE 1315

TAGAROPULOS, S.A.  
PANAMA CITY

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

2638 Kcs.

HPA - 23

2738 Kcs.

(ON THE AIR DAILY, INCLUDING SUNDAYS)

PROMPT, 24 HOUR SERVICE WITH THE BEST PRICES IN PANAMA

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

ΟΙ ΆΛΛΟΙ ΚΑΙ ΗΜΕΙΣ

# Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΕΙΣ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑΝ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΕΠΙ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΤΗΣ

Ζηλεύμενοι τους γείτονάς μας, Ιταλούς. Εις τὸν τομέα τῆς Ναυτιλίας τὰ πάντα ἔχουν οὗτοι ὄργανώσει υπόδειγματικῶς. Ο κρατικός καὶ ὁ ἐφοπλιστικὸς παράγων ἔχουν νὰ ἐπιδείξουν ἐπιτεύγματα ἀξιοπρόσεκτα, ἄξια μιμήσεως καὶ ἀπὸ τῆς ἑλληνικῆς πλευρᾶς, ἢν τοῦτο ἡτούτο δυνατόν.

Τὴν τεχνο-οἰκονομικήν, λ.χ., συγκρότησιν τοῦ Ιταλικοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων τὴν ἀμεσωτάτην παρακολούθησην κάθε ζητήματος σχετιζόμενον μὲ τὸ πλοῖον, θὰ τὴν ἔξηλευεν η οἰαδῆπον μεγάλη ναυτική χώρα.

Τὰς κατωτέρω δημοσιευμένας στατιστικὰς πληροφορίας, ὀφειλομένας εἰς ιδιαιτέρων διὰ τὸ θέμα «Ναυτιλίαν ὑπηρεσίαν τῆς Τραπέζης τῆς Ιταλίας ἐπὶ τῆς παραγωγικῆς δραστηριότητος τοῦ Ιταλικοῦ πλοίου κατὰ τὸ 1958», τὰς ἀφιερώνομεν εἰς τοὺς ιδικούς μας οἰκονομικούς ἐμπειρογνώμονας, τοὺς ἑγκεφάλους, ποὺ κατευθύνουν τὰ τῆς Οἰκουμένης τῆς ναυσιδίου τὸν Ελλάδα.

Θὰ πληροφορθῶμεν ἀπὸ αὐτὰς μὲ πόσην ἐπιμέλειαν παρακολούθειται ἡ κίνησις τοῦ Ιταλικοῦ πλοίου καὶ πόσον προβάλλεται ἡ ἀπόδοσίς του ὑπὲρ τῆς ἑθνικῆς οἰκονομίας. Τὸ κράτος μὲ ιδιαιτέρων στοργὴν περιβάλλει τὴν Ναυτιλίαν, παντοιοτρόπως τὴν ἐνισχύει, διότι βαθεῖαν ἔχει κατανόησιν τῆς παραγωγικῆς της συμβολῆς καὶ διότι τὸ πλοῖον διὰ τὴν Ιταλίαν, ὅπως καὶ διὰ τὴν Ελλάδα, εἶναι τὸ ἀμεσώτερον ὄργανον τῆς ἐμποροδιομηχανικῆς της καὶ τῆς τουριστικῆς ιδιαιτέρως δραστηριότητος.

Νὰ συγκρίνωμεν τὴν ἔδω κρατοῦσαν ἄγνωστα — διὰ νὰ μὴ ἔπιψωμεν περιφρόνησιν — τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῆς γείτονος χώρας; Θὰ ἡτο ματαιοπονία. Ποσάκις αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπεκαλέσθησαν τὴν συμπαράστασιν τοῦ Κράτους ὑπὲρ τοῦ πλοίου καὶ ποσάκις συνήντησαν τὴν κακήν θέλησιν καὶ τὴν προκατάληψιν;

‘Η ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας ἔδω θεωρεῖται κατωτέρας ποιότητος ἀπασχολήσεως. Ένώ εἰς τὴν Ιταλίαν ίδιου πώς μελετάται:

Εἰς πρόσφατον «Δελτίον» τῆς Τραπέζης τῆς Ιταλίας δημοσιεύονται ἐπειγματικαὶ λεπτομέρειαι τοῦ ισοζυγίου μεταφορῶν (ξηρᾶς, θαλάσσης καὶ ἀέρος), δηπετρώσαν ή ὑπηρεσία οἰκονομικῶν μελετῶν τῆς ἐν λόγω Τραπέζης, ἐν τῷ πλαισίῳ τοῦ ισοζυγίου τῶν Ιταλικῶν πληρωμῶν τοῦ ἔτους 1958. Παρατηρεῖται ίδιαιτέρως, δύσον ἀφορᾶ τὰς διὰ θαλάσσης μεταφοράς, διὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1957, ἐπλήξει μεγάλως τὸν ναυτιλιακὸν τομέα κατὰ τὸ 1958, ὅποτε αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν διετηρήσθησαν παγίως εἰς ἐκτάκτως χαμηλὰ ἐπίπεδα.

‘Ως εἶναι φυσικό, τὸ παλαιότερον καὶ διλγώτερον οἰκονομικὸν πλοῖον εἶναι πολὺ περισσότερον ἐκτεθειμένον εἰς τὰ ἀποτελέσματα τῆς ἐργασίας. Τούτει σχετικῶς ἡ μελέτη τῆς Τραπέζης τῆς Ιταλίας, διὰ τὸ Ιταλικὸς στόλος τῶν φορτηγῶν καταλέγεται μεταξὺ τῶν μεγαλυτέρων τοῦ κόσμου, περιλαμβάνει δύσον ἀρκετά παλαιά σκάφη καὶ ἐμφανίζει τὴν ύψηλοτέραν ἀνάλογιαν (40% εἶναι λίμπερτ) εἰς τοννᾶς πολεμικῆς ναυπηγήσεως. Ήσ πρὸς τὴν δύναμιν τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας, παρατηρεῖται διὰ αὐτὴν τὴν έγκεισην γενικῶς τὸ 1958 κατὰ 161.000 τ. (ἥτοι κατὰ 3.4%), φθάσασα σύτοι εἰς τὰ 5.000.000 τόννων γκρός. Ή ἀποκατάστασις, ἐν τούτοις, τῆς ἀναπτύξεως εἶναι κατωτέρου ρυθμοῦ, ἔναντι τοῦ παγκοσμίου (7% περίπου), εἰς τὴν σειρὰν δὲ τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Ιταλίας εὑρίσκεται, μετά τὴν Ισπανίαν, καταλαμβάνουσα τὴν δὴν θέσιν, ἔναντι τῆς 5ης. Ή κατὰ ποσοστὸν μεταβολὴ τοῦ στόλου, κατὰ κατηγορίας σκαφῶν, ἐνεργάνει τὸ παρελθόν ἔτος τὴν κάτωθι εἰκόνα:

‘Ἐπιβατηγά . . . . . —0.2%

Φορτηγά ξηρού φορτίου :

α') Λίμπερτς . . . . . + 3.0%

β') Λοιπά φορτηγά . . . . . + 2.2%

Δεξαμενόπλοια . . . . . + 6.4%

‘Η προσαναφερθεῖσα αὔξησις τῶν 161.000 τόννων δὲν ἀντιπροσωπεύει, προφανῶς, τὴν πραγματικὴν αὔξησιν τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ στόλου. Ή οὐ πολογισμοῦ βασιζομένου ἐπὶ τῶν ἡμερῶν πραγματικῆς ὑπηρεσίας τῶν ὑπὸ Ιταλικὴν σημαίαν πλοίων, προκύπτει διὰ τὸ 1958 ὑπῆρχον διαθέσιμα σκάφη κατὰ 395.000 τ. περίπου ἐπὶ πλέον, ἔναντι τοῦ 1957. Συνεπείδη τῆς κρίσεως τῶν ναυλῶν, ηύδηθησαν μεγάλως οἱ παροπλισμοὶ κατὰ τὸ 1958. Λαμβάνουσα ὑπὸ διάφορων σκαφῶν, ὑπολογίζει τὸ παρωπλισμένον κατὰ τὸ 1958 τοννᾶς εἰς 890.000 τ., ἔναντι 330.000 τοῦ ἔτους 1957.

‘Οσον ἀφορᾶ τὰς ἀπὸ θαλάσσης ποσοτικάς εἰσαγωγάς ἐμπορευμάτων, αὐταὶ ἐμφανίζονται ἐλαφρῶς ἀνάτεραι τῶν ἀντιστοίχων τοῦ 1957, μὲ 42.5 ἑκατομμύρια τόννων (ἔναντι 41.2 ἑκατ. τόννων). Δεδομένου δύσος, διὰ τὸ μέση ἀπόστασις τῶν πηγῶν προμηθείας (3400 μιλλῶν) παρουσιάζει: ἐλαφρῶν μειώσιν, ἡ Ιταλικὴ ζήτησις μεταφορῶν εἰς τὸν νομιμόλια παρέμεινε σχεδόν ἀμετάβλητος μεταξὺ τῶν ἔτων 1957 καὶ 1958, εἰς τὰ 146 περίπου δισεκατομμύρια. Δέοντος εἰς τούτοις νὰ σημειωθῇ, διὰ τὸ θαλάσσια μεταφορᾶ πρὸς τὴν Ιταλίαν—ὅπως ἄλλως τε ἐπὶ παγκοσμίου ἐπιπέδου—ηύδηθησαν διὰ τὰ ὑγρὰ φορτία (70 δισεκατομμύρια τοννομιλλίων, ἔναντι 63) καὶ ἔμειώθησαν διὰ τὰ ξηρά

φορτία (76, ἔναντι 83 δισεκατομμυρίων τοννομιλλίων).

‘Η διὰ θαλάσσης μεταφορὰ ἐμπορευμάτων ἐνδιαφερόντων τὴν Ιταλίαν, ἀπῆτησε κατὰ τὸ 1958 δαπάνη εἰς ναύλους 264.7 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 390.6 ἑκατομμυρίων δολλαρίων τοῦ 1957. Ή ξένη σημαία καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν ἔτος εἰσέπραξε τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς δαπάνης ταύτης (ἥτοι 148.9 ἑκατομμύρια δολλαρίων). Ή κατὰ τὸ 1958 μικρότερά δαπάνη δέοντα νὰ ἀποδοθῇ καθ' διολογίαν εἰς τὴν ὑποχώρησην τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν, τῶν δποίων ἡ κατὰ μέσον δροῦ μείωσις διὰ τὰς Ιταλικὰς εἰσαγωγάς ἐφθασεν εἰς τὰ 30%. Ή ἀντίστοιχος μείωσις τῆς δύσιας τῶν εἰσαγέντων κατὰ τὸ 1957 ἐμπορευμάτων τοσίφ, ὑπολογίζεται εἰς 3% περίπου.

Λαμβανομένων ὑπὸ διάφορων πετρελαιοειδῶν μόνον, τῶν ὅποιων αἱ εἰσαγωγαὶ ηύδηθησαν, ἀνελθοῦσαι εἰς 23.6 ἑκατομμύρια τόννων (ἔναντι 21.3 ἑκατ. τ. τοῦ 1957), παρατηρεῖται διὰ τὸ δαπάνη τῶν σχετικῶν μεταφορῶν, γενικῶς, ἀνήλθε τὸ 1958 εἰς 95.7 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 145.3 ἑκατ. δολλαρίων τοῦ 1957). Εξ αὐτῶν τὰ 58.5 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἀπερροφήθησαν ἀπὸ τὰς δύνασιν σημαίας. Ή μείωσις τῆς συνολικῆς δαπάνης—παρὰ τὴν κατὰ 10% περίπου αὐξήσιν τῆς μεταφερθείσης ποσότητος—οφείλεται ούσιωδῶς εἰς τὴν μείωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν, τίσην πρὸς 40% περίπου. (Πράγματι, η μέση ἀπόστασης τῶν πηγῶν ἐφοδιασμοῦ παρέμεινεν ἀμετάβλητος περίπου, εἰς τὰ 3060 μιλλία. Σημειωτέον, διὰ τοῦτο τὸ 1958 αὐτὴ ἡ παρατηρέσις διὰ τὰς φορτίας τὰ μεταφερθέντα διὰ σκαφῶν ὑπὸ Ιταλικὴν σημαίαν καὶ ἀκριβῶς ἐφθασεν εἰς τὰ 2600 μιλλία). Απὸ τὰς μεταφορικὰς ὑπηρεσίας τὰς παρασχεθεῖσας ἀπὸ τὰ Ιταλικὰ δεξαμενόπλοια πρὸς δύνασιν χώρας κατὰ τὸ 1958 ἐπειπράχθησαν 58.4 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 82.6 ἑκατ. δολ. τοῦ 1957), περιλαμβανομένων 2.3 ἑκατομμυρίων δολλαρίων διὰ μεταφορῶν ἀξαρχέντων ἀπὸ τὴν Ιταλίαν ὑγρῶν φορτίων. Καὶ ἡ τοιαύτη κάμψις εἶναι ἀποδοτέα εἰς τὴν πτῶσιν τῶν ναυλῶν. Σημειωτέον ἐν τούτοις, διὰ τὸ ηύδηθησαν τοῦ Ιταλικοῦ στόλου εἰς τὸ 1957 15.8% κατὰ τὸ 1958. Οσον ἀφορᾶ τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ Ιταλικοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ 1958, παρατηρεῖται διὰ ούτος ἔξυπηρέτησης κατὰ 28.2% τὰς Ιταλικὰς εἰσαγωγάς (ἔναντι 33.9% τοῦ 1957), κατὰ 46.6% τὸ ἔξωτερικὸν (ἔναντι 51.8% τοῦ 1957), κατὰ 21.3% παραπλίσθη καὶ κατὰ 3.6% ἔξυπηρέτησης τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Εἰς τὸν τομέα τοῦ ξηρού φορτίου ἡ μελέτη τῆς Τραπέζης τῆς Ιταλίας τούτης, διὰ τὸ μεταφορικὴ κίνησις τῆς Ιταλίας ἐμειώθη ἀπὸ 21.5 ἑκατομμύρια τόννων τοῦ 1957 εἰς 19.8 ἑκατ. τόννων τὸ 1958. Ή κίνησις τοῦ γαϊάνθρακος παρουσιάζεται ἀνάλογος, μὲ 10.2 περίπου ἑκατομμύρια τόννων (ἰσοδυναμούντα σχεδόν 43 δισεκατομμύρια τοννομιλλίων) διὰ τὸ 1957, ἔναντι 8 περίπου ἑκατομμυρίων τόννων (ἡ 35 δισεκατομμυρίων τοννομιλλίων) διὰ τὸ 1958. Ή μέση ἀπόστασης τῶν

Εἰς τὴν ύπηρεσίαν τοῦ Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

**MARITIME  
TECHNICAL ADMINISTRATION  
LIMITED**

**ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**

**Τεχνική  
Διαχείρησης  
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

ΟΜΟΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ

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

GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

πηγῶν ἐφοδιασμοῦ παρέμεινε σχεδὸν ἀμετάβλητος.

Ἡ κατὰ ποσοστὸν συμμετοχὴ τοῦ Ἰταλικοῦ στόλου εἰς τὰς εἰσαγωγὰς ἡ μᾶκηθή ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἄπὸ 54 εἰς 57%, διαφόρως καὶ ἀναλόγως τοῦ τύπου τῶν ἐμπορευμάτων. Ἐπὶ τοῦ γαιάνθρακος ἡ συμμετοχὴ ἦτο 63% (ἔναντι 59% τοῦ 1957), διὰ τὰ παλαιοσίδηρα 70% (ἔναντι 51%), διὰ τὰ ὄρυκτα 50% (ἔναντι 53%), διὰ τὰ δημητριακά 43% (ἔναντι 45%), διὰ τὰ φωσφάτα 80% (ἔναντι 90%), διὰ δὲ τὰ λοιπὰ φορτία κατὰ 37% (ἔναντι 34%, τοῦ 1957). Ἀναφέρει ἐξ ἄλλου ἡ μελέτη, διὰ ὁ μέσος δρος ταξιδίου ἐσυντομέύθη, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1957 καὶ διὰ τὰ Ἰταλικὰ πλοῖα κατὰ τὰς ὑπηρεσίας εἰσαγωγῶν ἔξτελους ταξίδια μὲν φορτίον, ἀκόμη καὶ κατὰ τοὺς ἀπόπλους τῶν πρὸς φόρτωσιν, γεγονός διπέρει εἰχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν πληρεστέραν χρησιμοποίησιν τοῦ ἐν ὑπηρεσίᾳ τονάκι. Ὑπολογίζει ἡ μελέτη, διὰ αἱ εἰς ναύλους δαπάναι δι' εἰσαγωγὰς ἥπερον φορτίου ἀνῆλθον εἰς 169 ἑκατομμύρια δολλαρίων καὶ ἡσαν κατώτεραι τῶν ἀντιστοίχων τοῦ 1957 κατὰ 77.1 ἑκατ. δολλαρίων. Ἡ μείωσις ἀποδίδεται διὰ 17 περίπου ἑκατ. δολλαρίων εἰς τὰς μεταφερθείσας μικροτέρας ποσότητας καὶ διὰ τὰ ὑπόλοιπα 60 ἑκατ. δολλαρίων (26%) εἰς τὴν πτώσην τῶν ναύλων. «Οσον ἀφορᾷ τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ἰταλικοῦ πλοίου εἰς τὰς μεταφοράς ἥπερον φορτίου, ἡ μελέτη δίδει τὴν ἀκόλουθην εἰς ποσοστὰ κατανομὴν (οἱ ἐν παρενθέσει ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς τὸ 1957):

	Λίμπερτς	"Άλλοι τύποι"
Εἰς ἔξυπηρέτησιν ἔξωτερικοῦ .....	43.5 (48.0)	31.3 (33.7)
Εἰς ἔξυπηρέτησιν Ἰταλίας .....	28.2 (44.0)	27.2 (33.1)
Ἀργία ἐξ οἰσαδήποτε αἰτίας .....	25.0 (5.4)	16.2 (8.0)
Εἰς μεταφερθείσας ἔσωτερικοῦ .....	3.3 (2.6)	6.0 (4.7)
Πλοία κάτω τῶν 2000 τ. d.w. ....	—	19.5 (20.5)

Ἐπὶ 4.4 ἑκατομμυρίων τόννων ἔξαχθέντων ἐμπορευμάτων, ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἰταλικῆς σημαίας ἦτο 43% (ἔναντι 39%, τοῦ 1957) ἀποδόσσασα εἰσπράξεις 29.8 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Ἡ ἀκαθάριστος, ἐξ ἄλλου, εἰσφορὰ ἐκ τῆς δραστηριότητος τοῦ Ἰταλικοῦ πλοίου διὰ λογαριασμὸν τρίτων χωρῶν, ὑπελογίσθη διὰ τὸ 1958 διὰ ἀπένωκεν 124.8 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Εἰς τὸν τομέα τῶν ἐπιβατῶν ἔστημεώθη κατὰ τὸ 1958 αἰσθητὴ ὑποχώρησις, διφειλομένη εἰς τὴν ἀπέρασην τῶν ἔνων σημαῖων.

\*\*\*

Ἐξετάζουσα, εἶτα, ἡ μελέτη εἰδικώτερον τὸ οἰκονομικὸν ισοζυγίον τῶν ναύλων, σημειώνει διὰ τὸ 1958 καθαρὸν πιστωτικὸν ὑπόλοιπον ἐκ

37.4 ἑκατομμυρίων δολλαρίων, ἔναντι 18 ἑκατ. δολλαρίων τοῦ προηγούμενου ἔτους. Τὸ ὑπόλοιπον τούτο προκύπτει ἐκ τῆς διαφορᾶς μεταξὺ 342 ἑκατομμυρίων δολλαρίων κτηνήτων τῶν ἔνων πλοίων εἰς τὴν ἔξωτερηκό τῇ ἐδαπανῶν τῶν ἔνων πλοίων εἰς Ἰταλικῶν λιμένας κατὰ τὸν διάρκειαν τοῦ 1958 καὶ 304.6 ἑκατομμυρίων δολλαρίων πληριεύντων εἰς ναύλους πρὸς τὰ ἔνων πλοία τῇ δαπανήθεντων ἀπὸ Ἰταλικὰ πλοῖα εἰς ἔνων λιμένας. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ διὰ τὸ 1957 ἦσαν 400.5 καὶ 482.5 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Περιατέρω ἀνάλυσις τῶν ἀριθμῶν, διδεῖ τὰ κάτωθι ἀποτέλεσματα διὰ τὰ κατ' ἰδίαν κονδύλια τοῦ ἐνεργητικοῦ: Ναῦλοι ἐξ ἐμπορευμάτων φορτωθέντων διὰ τὸ ἔξωτερικόν 32.1 ἑκατ. δολλαρίων, μεταφερέντων μεταξὺ τρίτων χωρῶν καὶ ὑπὸ διαμετακόμιστον 164 ἑκατ. δολλαρίων. Ναῦλοι ἐξ ἐπιβατῶν 75.7 ἑκατ. δολλαρίων καὶ δαπάναι τῶν ἔνων πλοίων ἐν Ἰταλίᾳ 70.2 ἑκατ. δολλαρίων. Ἀντίστοιχως, τὰ γενικά τὸν παθητικοῦ εἶχον ὡς ἔνων: Ναῦλοι διὰ τὰς εἰσαγωγὰς 150.6 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ναῦλοι, ἐπιβατῶν 8 ἑκατ. δολλαρίων. Καὶ δαπάναι τῶν Ἰταλικῶν πλοίων εἰς ἔνων λιμένας 145 ἑκατομμύρια δολλαρίων.

Ὦς συνήθως, περιλαμβάνει ἀπίστεις ἡ μελέτη καὶ ὑπολογισμὸν ἐμφανίνοντα τὴν φανεράν καὶ τὴν ἀνδρὸν συμβολήν, τὴν δόποιαν τὸ Ἰταλικὸν πλοῖον προσφέρει εἰς τὰς ἔξωτερηκὰς πληρωμάς τῆς χώρας, καθόσον οἱ ἀνωτέρω ἀναφερόμενοι ἀριθμοὶ τοῦ Ισοζυγίου τῶν θαλασσών μεταφορῶν δέν περιέχουν τὸ τί θά ἔπειτε νὰ δαπανήσῃ ἡ Ἰταλία, ἐάν δὲν εἴχεν ἕδιον ἐμπορικὸν στόλον (ἥτοι «τὴν οἰκονομίαν συναλλάγματος»).

Ἔδον δὲ λογαριασμὸς εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων:

Ίταλικὸς ἐμπορικὸς στόλος :	1957	1958
α). Ἐξοικονόμησης ἔνων συναλλάγματος ...	222.5	161.0
β). Πρόσθιοι ἐκ συναλλάγματος .....	185.7	122.1
	408.2	283.1

Ἐένοι στόλοι:

Πληρωμαὶ εἰς ἔνων συναλλαγμα .....

Οἱ ἀριθμοὶ τῆς παραγράφου α'. διδοῦνται ἐκ τοῦ ποσοῦ τῶν ναύλων, τοὺς δόποις εἰσέπραξεν ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία διὰ μεταφορᾶς φορτίων καὶ ἐπιβατῶν δι' Ἰταλικὸν λογαριασμόν, οἱ δὲ τῆς παραγράφου β' διδοῦνται ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ναύλων, τοὺς δόποις εἰσέπραξαν τὰ Ἰταλικὰ πλοῖα ὅποιας μεταφορᾶς διὰ λογαριασμὸν ἔνων, ἀφαιρουμένων τῶν δαπανῶν, εἰς τὰς δόποιας ὑπεδήθησαν τὰ Ἰταλικὰ πλοῖα ἐν τῷ ἔξωτερηκῷ πρὸς διενέργειαν τῶν μεταφορῶν, τόσον δι' Ἰταλικὸν λογαριασμόν πρὸς διενέργειαν τῶν μεταφορῶν, τόσον δὲ λογαριασμὸν ἔνων—ἔχαιρεται τῶν θαλασσασφαλειῶν τῶν συναφειῶν εἰς τὸ ἔξωτερηκό—ἀπὸ τὸ καθαρὸν τῶν ἀποζημιώσεων διὰ ζημίας.

Οἱ ἀριθμοὶ διὰ τὸν ἔνων στόλους δίδονται ἀπὸ τὸ ποσὸν τῶν πληρωθέντων ναύλων εἰς τὰς ἔνων πλοία, μέιον τῶν δαπανῶν εἰς τὰς δόποις ὑπεδήθησαν ταῦτα εἰς τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας κατὰ τὰς μεταφορᾶς διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἰταλικῆς οἰκονομίας. Διὰ τῆς ἀθροίσεως τῶν ἀριθμῶν μετὰ τὸν τῆς α' παραγράφου, παρέχεται—ἐν γενικαῖς γραμμαῖς—ἡ ἔνδειξις περὶ τοῦ ἀπαίτουμένου ποσοῦ εἰς ἔνων συναλλαγμα διὰ τὴν Ἰταλικὴν οἰκονομίαν πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς εἰς μεταφοράς. Τὸ ποσὸν αὐτὸν ἐμειώθη ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος ἀπὸ 395.2 εἰς 250.4 ἑκατομμύρια δολλαρίων. Ἡ μείωσις αὐτῆ, ὡς ηδη ἐστημέωθη, διφειλομένη εἰς τὴν κάμψιν τῶν ναύλων, τὴν σημειωθέσαν κατὰ τὸ 1958. Ἡ τοιάντη κάμψις, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ὑψηλὸν ποσοστὸν τῶν παρωπλισμῶν ἡ καὶ ἐξ οἰσαδήποτε αἰτίας ἀργούντων σκαφῶν, ἡ κρωτηρίσε—προφανῶς—τὴν πραγματικὴν ἀπόδοσιν τοῦ Ἰταλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, μειωθέσαν κατὰ 125.4 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ὡς ἐμφαίνεται ἐπὶ τῶν ἀριθμῶν τοῦ κατωτέρου συγκριτικοῦ πίνακος: (Οἱ ἀριθμοὶ ἀναφέρονται εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων):

1957 .....	395.2 (δαπάναι διὰ μεταφορᾶς)
	18.0 (ἐνεργητ. ὑπόλοιπον τοῦ Ισοζυγίου ναύλων)
	413.2
1958 .....	250.4 (διὰ γενομένας μεταφορᾶς)
	37.4 (ἐνεργητ. ὑπόλοιπον τοῦ Ισοζυγίου ναύλων)
	287.8

«Οσον ἀφορᾷ τὴν βελτίωσιν τοῦ Ισοζυγίου τῶν ναύλων καὶ τὴν εἰσφορὰν τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας κατὰ τὰ τελευταῖς ἑνέα ἔτη, διδεῖται ὁ κατωτέρω πίναξ μὲ τέσσαρας στήλας. Ἡ στήλη Α. περιλαμβάνει τὰ κονδύλια τοῦ παθητικοῦ, ἡ στήλη Β. τὰ κονδύλια τοῦ ἐνεργητικοῦ, ἡ στήλη Γ. τὰ ὑπόλοιπα καὶ ἡ στήλη Δ. τὴν γενικὴν εἰσφορὰν τοῦ Ἰταλικοῦ πλοίου εἰς ἔξωτερηκόσην συναλλάγματος καὶ ἐπὶ πλέον τοὺς εἰσπραχθέντας ναύλους διὰ λογαριασμὸν τρίτων χωρῶν (εἰς ἑκατομμύρια δολλαρίων):

ΕΤΗ	Α'	Β'	Γ'	Δ'
1950 .....	168.2	106.0	—62.2	109.0
1951 .....	277.9	134.1	—93.8	169.0
1952 .....	206.7	162.8	—43.9	180.6
1953 .....	196.8	219.0	+ 23.1	190.7
1954 .....	195.5	247.7	+ 52.2	211.1
1955 .....	235.0	287.6	+ 61.0	352.6
1956 .....	2993	350.2	+ 60.9	352.6
1957 .....	382.5	400.5	+ 18.0	408.2
1958 .....	304.6	342.0	+ 37.4	283.0

(Ἐκ τοῦ Δελτίου «Informazione Marittima»)

International  
Η ταχωματα με την παγκόβια φήμη δι' ολας τας χρησεις

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

# Ο ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΕΝΤΟΣ ΕΞΑΜΗΝΟΥ ΑΥΓΗΣΙΣ 2.7 ΕΚΑΤ. ΤΟΝΝΩΝ

Κατά το πρώτον έξαμηνον του τρέχοντος έτους ό παγκόσμιος στόλος των δεξαμενοπλοίων ηγήθη κατά 2.700.000 τ. d.w. και πλέον, συμφώνως πρός τά δεδομένα της έξαμηνιας αναλύσεως του γραφείου «Νταΐνιδης» και Νιούμαν, Λτδ., του Λονδίνου. Μεγάλη αναλογία νεοτεύκτων σκαφών παραδοθέντων κατά την περίοδον ταύτην, άνεφέρετο εἰς τάνκερς τών 30.000 τόννων d.w. και ἀνω. Η μεγίστη κατά σημαίαν αύξησης ήτοι η τής βρετανικής, ένως αἱ παραδόσεις εἰς τὰ έργοστάσια διαλύσεων ἔφθασαν εἰς τὸ ἀνώτατον μέχρι τούδε σημειωθέντες διανομένων περίοδον καὶ τὰ 60 % τῶν διαλύσεων δεξαμενοπλοίων ἀνήκον εἰς ιδιώτας ἐφοπλιστάς. Κατά τὴν ἔκθεσιν τοῦ ἐν λόγῳ γραφείου, ἡ χωρητικότης τοῦ παγκόσμιου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων (εἰς σκάφη 500 τ. γκρός καὶ ἀνω) ἀνήρχετο τὴν Ιην 'Ιουλίου τρ. ἐ. εἰς 61.338.145 τ. d.w., μὲ καθαρὰν αὔξησιν ἔναντι τῆς Ιην 'Ιανουαρίου κατά 2.748.000 τ. d.w. Διαρκούντος τοῦ α' έξαμηνου καθειλκυθῆσαν 116 τάνκερς (τῶν 7000 τ. d.w. καὶ ἀνω), χωρητικότητος 3.607.000 τόννων d.w., ἐξ αὐτῶν δὲ 68 σκάφη ήσαν χωρητικότητος ἄνω τῶν 30.000 τόννων d.w. ἔκαστον, δίδοντα οὕτω μέσον δριον μεγέθους τῶν καθελκυθέντων σκαφῶν τὰς 31.000 τόννων.

Κατά τὴν Ιην 'Ιουλίου 1939 δι παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς ἀνήρχετο εἰς 16.078.000 τ. d.w., ἐκ τῶν δριοίων 4.601.000 τ. ύπο τὴν σημαίαν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ 11.477.000 τ. ύπο τὰς λοιπὰς σημαίας. Η ἀνάλυσης διὰ τὴν Ιην 'Ιουλίου ἐ. ἐ. ἐν συγκρίσει μὲ τὴν Ιην 'Ιανουαρίου 1958 καὶ τὴν Ιην Μαΐου 1948, ἔμφανίζεται — κατὰ σημαίας — εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα (εἰς τόνους d.w.):

ΣΗΜΑΙΑΙ	1 Μαΐου 48	1 Ιαν. 59	1 Ιουλ. 59
Λιβεριανή	—	11.751.528	11.888.504
'Αγγλική	5.437.539	9.634.031	10.321.930
Νορβηγική	2.369.649	8.769.832	9.280.962
'Ηνωμ. Πολιτειῶν	9.637.969	6.390.490 (*)	6.730.841 (*)
Παναμαϊκή	1.531.924	3.955.417	3.899.262
Γαλλική	658.958	2.645.192	2.722.291
'Ιταλική	648.825	2.416.857	2.484.234
Σουηδική	520.317	2.279.172	2.359.047
'Ολλανδική	600.980	1.832.153	1.987.071
'Ιαπωνική	—	1.746.196	1.922.585
Δανική	—	1.247.688	1.327.988
Γερμανική	—	872.836	1.006.387
Ρωσική	149.271	891.621	932.621
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	—	430.099	590.488
'Ισπανική	—	535.319	561.866
'Αργεντινής	—	444.087	444.225
Βραζιλίας	—	281.946	314.945
Βενεζουέλας	—	238.504	306.364
Βελγική	—	253.476	253.476
Φιλανδική	—	252.515	252.125
Μεξικού	—	188.792	178.612
Πορτογαλίας	—	146.640	146.640
Λοιπαὶ σημαίαι	1.796.790	877.919	925.599
Σύνολον:	23.352.222	58.091.310	60.839.064
δεξαμενοπλοίων			

Η ἀνωτέρω δύναμις τοῦ παγκόσμιου στόλου τῶν ἐμφανίζει ἀπὸ πλευρᾶς ἡλικίας τὴν κάτωθι σύνθεσιν:

'Ηλικία	'Ατμοκ.
Ναυπ. πρὸ τοῦ 1935	900.588
Ναυπ. 1935—39	482.130
Ναυπ. 1940—45	9.055.311
Ναυπ. 1946—50	2.295.272
Ναυπ. 1951—55	7.365.428
Ναυπ. 1956—59	15.794.245
Σύνολον:	35.892.974

'Ολική δύναμις τοῦ στόλου: 61.338.145 τόν. d.w.

Κατὰ τὸ ύπὸ ἀνασκόπησιν έξαμηνον παρεδόθησαν εἰς ἔργοστάσια διαλύσεως 63 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητος 696.000 τόνων d.w., τοῦ ἀριθμοῦ τούτου σημειώσαντος ρεκόρ. 'Εκ τοῦ συνόλου τοῦ διαλυθέντος τονάζ τὰ 60 % ἀνήκον εἰς ιδιώτας. 'Επιπροσθέτως, 11 δεξαμενόπλοια (περιλαμβανομένων 7 «T.2») μετετράπησαν εἰς φορτηγά ξηρού φορτίου, ἀντιπροσωπεύοντα μίαν συνολικήν χωρητικότητα 163.000 τόνων d.w. Προκύπτει ἐπὶ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, διὰ τὴν αναλογία διαλύσεως ὑπερηλίκων τάνκερς ηγήθη περισσότερον τοῦ τριπλασίου, ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους ἀριθμούς τοῦ δευτέρου έξαμηνου τοῦ 1958.

Τὴν μεγαλυτέραν μεταξὺ τῶν διαφόρων σηματῶν αὔξησιν ἐσημείωσεν δι βρετανικός στόλος τῶν τάνκερς, μὲ 688.000 τόνων d.w. περίπου. Τούτο συνετελέσθη — τιθεμένων κατὰ μέρος τῶν καθελκύσεων — διὰ τῆς μεταφορᾶς σκαφῶν ἀνηκότων εἰς ἑταῖρους πετρελαϊκούς, ἀπὸ τὰς σημαίας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Πάναμα εἰς τὴν ἀγγλικήν. 'Η λιβεριανή

σημαία, ἐξ ἄλλου, ἐνεφάνισεν αὔξησιν 130.000 τόνων d.w. μόνον, καθόσον αἱ παραδόσεις λιβεριανῶν τάνκερς ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα ἥσαν κατὰ τὸ έξαμηνον πολὺ ὀλιγώτεραι, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὰς μεταφορᾶς ἔτερων σκαφῶν ἀπὸ τὴν λιβεριανήν εἰς τὴν ἀγγλικήν καὶ τὴν ἡληνικήν σημαίαν. 'Ο νορβηγικός στόλος τῶν τάνκερς ηγήθη κατὰ 512.000 τ., ὁ ἀμερικανικός κατὰ 331.000 τ., ὁ ἵππωνικός κατὰ 176.000 τ., ὁ ἡληνικός κατὰ 160.000 τ. περίπου, ὁ δλλανδικός κατὰ 156.000 τ. περίπου καὶ ὁ γερμανικός γύρω τῶν 136.000 τόν. d.w.

'Απὸ πλευρᾶς δυνάμεως εἰς τόνους d.w., ἡ προπολεμική χωρητικότης ἐκάλυπτε τὰ 6.8% τοῦ συνόλου τοῦ παγκόσμιου τονάζ, ἡ κατὰ τὸ πόλεμον ναυπηγηθεῖσα χωρητικότης τὰ 18%, ἡ ναυπηγηθεῖσα μεταξὺ 1946 καὶ 1965 τὰ 38.1% καὶ ἡ ναυπηγηθεῖσα μεταξὺ 1956 καὶ 1959 (συμπεριλαμβανομένου) τὰ 37.1%. 'Αναφορικῶς πρὸς τοὺς τέσσαρας μεγαλυτέρους στόλους δεξαμενοπλοίων, τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά δείκνυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα :

	Ναυπ.	Ναυπ.	Ναυπ.	Ναυπ.
προπολ.	πολεμ.	946—55	956—59	
Λιβεριανή	3.9	10.0	30.1	56.0
'Αγγλίας	4.6	19.3	44.8	31.1
Νορβηγίας	4.9	4.9	54.3	35.9
'Ηνωμ. Πολιτειῶν	3.5	58.8	18.3	19.4

Παρὰ τὴν καθέλκυσιν 3.607.000 τόνων, περίπου, νέων δεξαμενοπλοίων, δι συνολικὸς ἀριθμὸς δι ἀπομένων πρὸς παράδοσιν ἐμειώθη μόνον κατὰ 2.735.000 τ. d.w. Τούτο ὀφείλεται εἰς τὴν τοποθέτησιν ἀφ' ἐνὸς νέων παραγγελιῶν καὶ ἀφ' ἔτερου εἰς τὸ γεγονός, δι τὸ ἀριθμὸς συμβολαίων — κυρίως διὰ σούπερ τάνκερς δι' ἑταῖριας Πετρελαϊών — ἐπροποιήθη, αὐξηθέντος τοῦ μεγέθους τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν. Τὸ σύνολον τῆς ύπὸ τὸ παραγγελίαν χωρητικότητος διὰ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν δείκνυει αὔξησιν ὀφειλομένην εἰς τὸ γεγονός, δι τὸ σκάφη τινά, ἀτίνα εἰς προηγουμένην μελέτην τῶν κ. κ. Νταΐνιδης καὶ Νιούμαν περιελήφθησαν εἰς τὰς «λοιπὰς σημαίας», ἔηκριθιάθη ἡδη διὰ τὴν ηνολογηθούν ύπὸ τὴν ἀστερόεσσαν. 'Εκ τῶν μελλόντων νὰ παραδοθοῦν 634 τάνκερς, τὰ 482 θὰ είναι τοῦ μεγέθους τῶν 24.000 τόνων d.w. καὶ ἀνω, ἐξ αὐτῶν δὲ 272 διὰ ὑπερβασίου τοῦ μεγέθους τῶν 40.000 τ. d.w. 'Εναντί τούτων, 120 μόνον τάνκερς θὰ είναι τῆς κλάσεως εγενικῶν μεταφορῶν, ὡς ἀποκαλεῖται — ἢτοι τοῦ μεγέθους τῶν 16.000 ἔως 24.000 τόνων d.w. Τὸ σύνολον περιλαμβάνει καὶ μικτὰ σκάφη (πετρελαιοφόρα — μεταλλοφόρα), δὲν περιλαμβάνει δμως παραγγελίας γνωστὰς ύπὸ τὸν τίτλον «όφινό», οὔτε παραγγελίας, καθ' ἀς οἱ πλοιοκτῆται ἔχουν τὴν ἐπιλογὴν ναυπηγήσεως σκάφους ξηρού φορτίου. Τὰ 18.7% τοῦ συνόλου τῶν συμβολαίων ἔχουν συναφθῆ μὲ ιαπωνικὰ ναυπηγεῖσα, τὰ 15.7% μὲ βρετανικά, 14% μὲ γερμανικά καὶ 13.3% μὲ σουηδικά.

Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα πίνακα δείκνυνται αἱ εἰς τόνους d.w. παραγγελίαι εἰς τὰς κυριωτέρας ναυπηγικὰς χώρας:

'Ιαπωνίαν	4.411.000	Γαλλίαν	1.540.000
Μ. Βρετανίαν	3.715.000	'Ιταλίαν	1.014.000
Γερμανίαν	3.321.000	Δανίαν	800.500
Σουηδίαν	3.135.000	Λοιπάς σημαίας	4.021.000
'Ολλανδίαν	1.656.230		

Σύνολον: 23.613.730  
Η χωρητικότης αὗτη προορίζεται νὰ νηολογηθῇ ύπὸ τὰς κάτωθι κυριωτέρας σημαίας:

'Αγγλικήν	5.502.000	'Ιαπωνικήν	720.500
Νορβηγικήν	3.397.500	'Ολλανδικήν	681.500
Γαλλικήν	1.316.000	Δανικήν	321.730
'Ην. Πολιτειῶν	930.500	Γερμανικήν	269.500
Σουηδικήν	871.500	Λοιπάς σημαίας	8.975.000
'Ιταλικήν	729.000		

Σύνολον: 23.613.730  
Τέλος, εἰς τὴν μελέτην Νταΐνιδης καὶ Νιούμαν περιέχεται καὶ ἀναλυτικὸς πίνακας μὲ τὴν κατανομὴν τῆς συνολικῆς δυνάμεως τοῦ ὑφισταμένου στόλου τῶν τάνκερς εἰς τὸ τέλος τοῦ α! δημήνου ἐ.ἔ. ὡς πρὸς τὰ συστήματα προώσεως. Οἱ σχετικοὶ ἀριθμοὶ διὰ τὸ σύνολον ἔχουν ὡς ἔξης:

'Ατμοκίνητα	35.892.974
Δηζελοκίνητα	25.445.171

Σύνολον : 61.338.145

**JOHN ANGOURAS & CO.**

(D. Capotas & Co. Succrs)

SHIPPING AGENTS

ALEXANDRIA P.O.B. 548

Tel Address: ANGOURAS

Telephone: 29965

# ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ Δ)ΝΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΡΒΑΝΚ,,

## ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

'Οδός Πειραιώς 18  
Λεωφ. Βενιζέλου 45

## ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

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

## ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Οδός Φίλων 45  
» Ναυρίου

## ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

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

## ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

# ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΚΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ, ΤΟ ΠΑΡΟΝ ΚΑΙ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Δύο ειδικοί ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τῆς Στάνταρτ "Οἰλ Κόμπαν" τῆς Νέας Υερσένης, οἱ κ. κ. Loren F. Kahle καὶ A. J. Kelly Jr., κατηρτίσαν τὴν κατωτέρω λίαν ἐνδιαφέρουσαν — ὑπὸ τὰς κρατούσας μάλιστα συνθήκας — μελέτην διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς τῶν πετρελαιοειδῶν. Τὴν ἀνεκοίνωσαν εἰς τὸ προσφάτως συνελθόν εἰς τὴν N. Υόρκην πέμπτον διεθνὲς συνέδριον τῆς πετρελαιοιδιομηχανίας.

"Η μελέτη τιτλοφορεῖται: «'Ο ρόλος τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν πετρελαίου» καὶ ἀποσκοπεῖ, κατὰ τὸν συγγραφέα, εἰς τὴν ἔνημέρωσιν ὅλων τῶν ὀπωσδήποτε ἐνδιαφερομένων διὰ τὸ περίπλοκον ζήτημα τοῦ δεσμοῦ τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς πρὸς τὴν παραγωγήν, διῆλισιν καὶ τὴν κατανάλωσιν τοῦ πετρελαίου.

Στατιστικά τινες παρενέπορται εἰς τὴν μελέτην, ὅπως καὶ σύντομος ιστορική ἀνασκόπησις τῆς ἐπελθούσης κατὰ τὰς τελευταίας δεκαετηρίδας αὐξήσεως τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀπὸ τοῦ πρώτου τοιούτου τῶν 3.000 τόνων («Gluckhauf») τοῦ 1886 μέχρι τῶν σημερινῶν μεγαθήρων τῶν 100 χιλιάδων τόνων!

Τῆς ἐν λόγῳ μελέτης δημοσιεύομεν τὸ πρῶτον μέρος. Εἰς τὸ ἐπόμενον θὰ δημοσιευθοῦν τὸ τέλος καὶ τὰ συμπεράσματα τῶν συγγραφέων.

Σκοπὸν ἔχει ἡ παρούσα ἀνάλυσις νὰ παράσχῃ μίαν γενικὴν ἐπισκόπησιν τοῦ περιπλόκου θέματος, ὅπερ συνδέει τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν μὲ τὰ κέντρα παραγωγῆς, τὰ κέντρα διύλισεως καὶ τὰ κέντρα κατανάλωσεως τῶν προϊόντων τῆς πετρελαιοιδιομηχανίας. Προτιθέμεθα νὰ προδώμεν εἰς ιστορικὴν ἀναδρομήν, διότι τὸ παρελθόν συνθέτει τὸ βάθος τῆς εἰκόνος τοῦ παρόντος καὶ εἴτα νὰ ἐκθέσωμεν μερικάς ἀπόφεις ἐπὶ τοῦ μέλλοντος, ἀπὸ ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, τῶν ἐργασιῶν πετρελαίου. Συχάκις, φρέαρ πετρελαίου καὶ καταναλωτής χωρίζονται δι' ὅποστάσεων, εἰς τὰς δοτίας ή μεταφορᾶς δύναται νὰ γίνη διὰ ἡράς, μέσω πετρελαιαγωγῶν ή σιδηροδρομικῶν. Λαμβανομένων ὑπὸ ὄψιν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ὡς συνόλου, οὕτως ἔχει γενικῶς τὸ ζήτημα, ἀφοῦ ἐπὶ ἔγχωρίου κατανάλωσεως 10 βαρέλιων, τὰ τρία ἔως τέσσαρα μόνον μεταφέρονται ἀπὸ ὑπερωκεάνια κέντρα φορτώσεως. 'Ο παράγων αὐτὸς Ισχύει τόσον διὰ τὰς ἀκτοπλοϊκὰς μεταφοράς διὰ δεξαμενοπλοίων, δύον καὶ διὰ τὰς εἰσαγωγὰς ἀκαδέρτου πετρελαίου καὶ παραγώγων αὐτοῦ ἐξ ὑπερποντίων περιοχῶν.

Πέραν, δύως τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἡ ἔξαρτησις τῶν ἄλλων καταναλωτῶν πετρελαίου ἀπὸ ὡκεανίους μεταφοράς εἶναι πολὺ μεγαλύτερα. Λαμβανομένης ὑπὸ ὄψιν τῆς ἀλλοδαπῆς περιοχῆς, ὡς συνόλου καὶ ἀποκλειόμενών τῶν χωρῶν τοῦ σοδιετικού Συνασπισμοῦ, 8 σχεδὸν βαρέλια εἴκοντα 10 τοῦ καταναλισκομένου πετρελαίου διακινοῦνται ἀπὸ θαλάσσης, μεταξὺ τῆς πετρελαιοπηγῆς καὶ τοῦ τελικοῦ καταναλωτοῦ. Εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην ἡ ἀναλογία εἶναι ψηλότερα, διότι ἄνω τῶν 90% ἔχαρτωνται ἐξ ὑπερποντίων μεταφορῶν. Αἱ στατιστικαὶ αὗται, ἵσως, νὰ μη εἶναι εἰς μερικοὺς ἀγνωστοῖς. 'Η πραγματική, δύως, σημασία τῶν ὡκεανοπόρων διακινήσεων τοῦ πετρελαίου ἡτο ἀνέκαθεν γνωστή εἰς τοὺς κύκλους τῆς πετρελαιοιδιομηχανίας, ἀπὸ τόσα ἔτη, δοσα ἀριθμεῖ καὶ ὁ δίος των. Δὲν κρίνεται, δοθεν, ἐπάναγκες νὰ προστεθῇ, ὅτι οἱ ἀνὰ τὸν Κόσμον καταναλωταὶ ἔχουν ἐπίγωσιν τῆς ἔξαρτησεώς των, δύον ἀφορά τὴν προμήθειαν τοῦ πετρελαίου των, ἐκ τῶν ὡκεανοπόρων μεταφορικῶν μέσων.

**ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ:** Τὰ πρῶτα ὡκεανοπόρα δεξαμενόπλοια: 'Η εἰς μεγάλας ποσοτήτας μεταφορά πετρελαίου διὰ θαλάσσης λέγεται, ὅτι ἥρχισε μὲ τὸ ὡκεανοπόρον ἀτμοκίνητον τάκερ «Γκλουκχάουφ», διόπειρον τὸ 1886 εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ πρωρίζετο δι' ὑπερπλανητικάς μεταφοράς. Οἱ φορτωταὶ, δύως, πολὺ πρὸ τοῦ «Γκλουκχάουφ», μετέφερον τὸ πετρέλαιον δι' Ιστιοφόρων ἢ ἀτμήρων σκαφῶν, πραγματικῶς δὲ ἀλίγια ἔτη μετὰ τὴν ἰδρυσιν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας τῆς πετρελαιοιδιομηχανίας, ητοι, ἀκριβῶς, πρὸ ἑκατὸν ἔτῶν. Τὸ «Γκλουκχάουφ», χωρητικότητος 3.000 τόνων d.w., κατεσκευάσθη

ἐπὶ τῆς δοκιμασμένης τότε θεωρίας — νῦν παγκοσμίως υιοθετημένης — καθ' ἦν ύγρὸν φορτίον δύναται νὰ μεταφερθῇ χῦμα ἐντὸς σκάφους ὡκεανοπόρου, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν χρησιμοποιήσεως διαμήκων καὶ ἐγκαρπίων δισφραγμάτων, ὡστε τὸ φορτίον γά τον κατανέμεται εἰς μικρότερα χωριστὰ διαμερίσματα. 'Η θεωρία αὐτῆ, δοκίμων ἐπέβαλε περισσότερα αὐστηρήτητα κανονισμῶν διὰ τὴν κατασκευήν, ἀλλὰ — τὸ καὶ σπουδαιότερον — ἐμείωνε τὰ ἀποτελέσματα τῆς θεωρίας ἐπιφανείας μεγάλου ὅγκου φορτίου πετρελαίου, δυναμένου νὰ φέρεται δρμητικῶς πρὸς τὰ ὅπισθεν ἢ πρὸς τὰ ἐμπρός καὶ νὰ ἔξουδετερη οὕτω τὰ ἀποτελέσματα τῆς θρανίας τοῦ ύγρου φορτίου, ἐπὶ ζημιά τῆς εύσταθείας τοῦ σκάφους εἰς τὴν ἀνοικτήν θάλασσαν.

"Ἐφ' ὅσον παραρχόντο τὰ ἔτη, τόσον ἔξειλίσσετο ἐπὶ τὰ βελτίω ὁ τύπος τῶν δεξαμενοπλοίων, ἔναντι τοῦ πρωτόπορου «Γκλουκχάουφ». Εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ σκάφους ἐγκατεστάθησαν τὰ ἀντλιοστάσια, αἱ δὲ μηχαναὶ προσδέσεως καὶ αἱ βοηθητικαὶ τοιαῦται ἐτοποθετήθησαν πρύμνηθεν, προσδώσασαι τὴν γνωστὴν σήμερον σιλουέτταν τῶν δεξαμενοπλοίων. Τὸ 1888, ητοι, δύο ἔτη μετά τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Γκλουκχάουφ», ἐναυπηγήθη εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας δεξαμενόπλοιον χωρητικότητος 4.000 τόνων d.w. καὶ τούτῳ ἡγαλούθησε σειρά ἀλλων δεξαμενοπλοίων, μὲ βαθμαίαν αὐξῆσιν τοῦ μεγέθους των. Κατὰ τὸ πρῶτον παγκόσμιον πάλεμον ὁ στόλος τῶν τάνκερς ἔκπλουθησε σειρά ἀλλων γνωσταὶς τοῦ πετρελαίου τῶν γεγένεις των. Κατὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πάλεμον ἡ θέση τῶν τάνκερων ἐπιχειρήσεων. 'Η ναυπήγησις δεξαμενοπλοίων ηγήθη πρὸς ἀντιμετώπισιν τῆς αὐξανομένης ζητήσεως πετρελαίου καὶ κατὰ τὸ 1921 ὁ παγκόσμιος στόλος τῶν τάνκερς ἔφθασεν εἰς δύναμιν 7, περίπου, ἑκατομμυρίων τόνων d. w. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὸ προπολεμικὸν ποσοστὸν 13%, ἄνω τῶν 50% τῆς δυνάμεως τούτης ἔφερον κατὰ τὰς ἀρχές τοῦ 1920 τὴν ἀμερικανὴν σημαίαν.

"Η σημειωθείσα κατὰ τὸ 1930 οἰκονομικὴ κρίσις εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ χαμηλὸν ναυπηγικὸν κόστος ἐν Εὐρώπῃ, ἐπέφερε διακοπὴν τῶν ναυπηγήσεων δεξαμενοπλοίων εἰς τὰ ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα καὶ ἐμείωσεν εἰς 30% τὸ ἀμερικανικὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὸν παγκόσμιον στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων.

"Ηρχισαν ἔπειτα νὰ πυκνοῦνται τὰ νέφη τὰ ἀπειλοῦντα τὸν δευτέρον παγκόσμιον πάλεμον. Τότε ἡ ναυπήγησις δεξαμενοπλοίων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ηγήθη καὶ νεωτὶ σχεδιασθέντα σκάφη ἐνεφανίσθησαν. Κατεσκευάσθησαν δεξαμενοπλοία, ἐπὶ τὴν βάσει συμφωνίας μὲ τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν» τῶν 'Ηνωμ. Πολιτειῶν, διὰ νὰ χρησιμοποιηθῶν, εἴτε εἰς ἐμπορικοὺς σκοπούς, εἴτε ὡς ἀνεφοδιαστικά τοῦ στόλου, ἐν περιπτώσει πολέμου. Τὸ ἐν λόγῳ δεξαμενόπλοιον, χωρητικότητος 16.700 τόνων d.w., φορτωτικῆς ικανότητος 146.000, περίπου, βαρέλιων καὶ ταχύτητος 18 μιλίων, ἥσον ταχύτερα ἔξι διλῶν τῶν μιλέχρι τότε μεγαλυτέρων σκαφῶν τῶν ναυπηγηθέντων εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Βραδύτερον, κατὰ τὴν διάφρακτην τοῦ δευτέρου παγκόσμιου πάλεμου, ἡ κυβέρνησης τῆς Οὐδασιγκτώνων προέβη εἰς τὴν ἐπίταξιν τῶν σκαφῶν αὐτῶν, ἀτινα ἔχρησιμοποιήσθησαν ὡς πετρελαιοφόρα τὸ στόλον, ἐνῷ ἀριθμός τις μετετράπη εἰς μικρὰ ἀεροπλανοφόρα.

"Ο ὑποδρυχιακὸς πόλεμος ὑπερχέωσε τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας νὰ προδοῦνεις εἰς εὔρειας ναυπηγήσεις, κατὰ τὴν διάφρακτην τῆς πολεμικῆς περιόδου, τότε δὲ ἐνεφανίσθη καὶ ὁ ἐπικρατεῖτερος τύπος δεξαμενοπλοίου «T2—SE—AL», τῶν 16.600 τόνων d. w., δο κοινῶς ἡδη γνωστός, ὡς «T. 2». Τὰ τάνκερς τοῦ τύπου τούτου εἶχον διλικὸν μῆκος 523 ποδῶν, πλάτος 68 καὶ ὑπερεστικὴ ταχύτητα 14.6 μιλῶν, ἐπειδὴ δὲ ἡτο δύσκολος τότε ἡ ἀπόκτησις μειωτήρων στροφῶν,

## ATLANTIC BANK OF NEW YORK

### Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

προσφέρει δλας τὰς Τραπεζικάς της εύκολίας δι' ἐμβάσματα, πιστωτικάς ἐπιστολάς, ἐγγυήσεις, δάνεια, καταθέσεις κλπ.

#### MAIN OFFICE

960 Avenue of the Americas  
at 35th Street, NEW YORK-I  
Telephone: Oxford 5-5400

#### BRANCH OFFICE

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

έφωδιάσθησαν ταύτα μὲ στροβιλογεικτρικάς μηχανάς, συνισταμένας ἐκ ένου λεβήτων ώψηλῆς πίεσεως, παρεχόντων ἀτμὸν εἰς στροβιλογεινήτριαν κινούσαν ήλεκτρικὸν κινητῆρα διὰ τὴν πρώσων τοῦ σκάφους. 'Ηδύναυτο νὰ ἔκφορτώνου ποσότητα 10.000 βαρέλια πετρελαίου ὥραιάως.

Διαρκούντος τοῦ πολέμου, ἐναυπηγήθησαν εἰς τὴν Ἀμερικὴν 525 τάνκερς «T. 2», πολλὰ δὲ ἔξ αὐτῶν ἐπιστρέψαν σπουδαῖον ρόλον κατὰ τὴν περίοδον τῆς ἀνασυγκροτήσεως. 'Ακόμη καὶ σήμερον ἰκανὸς ἀριθμὸς «T. 2» τελεῖ ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ βοηθεῖ εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς ὅλουν αὐξανομένης ἐν τῷ Κόσμῳ ζητήσεως πετρελαιοειδῶν, μολονότι ὁ τύπος των θεωρεῖται ἀντιοκονομικός, ἀφ' ὅτου τὰ νεώτερα, ταχύτερα καὶ μεγαλύτερα «σύμπερ-τάνκερς» προσέφερουν χαμηλότερον μεταφορικὸν κόστος, παρ' ὃ σον εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ μὲ τὰ «T. 2».

**ΑΙ ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΩΝ TANKERS :** Αἱ ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν πραγματοποιηθεῖσαι ἔξελιξεις εἰς τὴν ναυτιλήσην δεξαμενοπλοίων, ἔχουν πολλάκις ἀναγραφῆ. 'Η καταπληκτικῶτερο ἔξελιξις ἀναφέρεται εἰς τὴν αὐξησιν τοῦ μεγέθους τῶν σκαφῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς «T. 2». 'Η ταχύτης, ἐν τούτοις, ἐλαφράν μόνον στὰ τὴν πρώτην μεταπολεμικὴν περίοδον παρουσιάζει αὐξησιν. 'Εσχεδιάσθησαν, μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, διὰ τὸν στόλον μιᾶς ἑταῖρίας Πετρελαίων, δεξαμενοπλοία τῶν 28.000 τόννων d. w., στίνα ἀπεκλήθησαν «σύνπερ-τάνκερς» καὶ τὸ πρώτον ἔξ αὐτῶν ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ 1949. "Ενα ἔκ τῶν πτλεονεκτήμάτων τοῦ νέου σχεδίου ἐνέκειτο εἰς τὸ διὰ τὸ δύνησμα τῶν ἐν λόγῳ στραγγάλων ὑπερέβαινε τὸ δύνησμα τῶν «T. 2» κατὰ δύο μόνον πόδας, ἐπέτρεπε δὲ εἰς αὐτὸν νὰ προσεγγίζουν εἰς λιμένας ποὺ εὐέχερων ἐδέχοντο τὰ «T. 2», μολονότι ἡ μεταφορική ίκανότης τῶν νεοτεύκτων ἦτο ηδύμενη κατὰ 80%. Τοῦτο καὶ ἀπέτελε τὸ πρώτον ἐκ τῶν πολλῶν δημόσιων, τὰ ὅποια ὀδήγησαν πρὸς μεγαλύτερα καὶ ἀποδοτικότερα δεξαμενοπλοία. 'Ἐν συνεχείᾳ, ἔτι δύκινοδέστερα σκάφη ἥρχισαν νὰ σχεδιάζωνται κατὰ τρεῖς ἡ περισσοτέρας φοράς μεγαλυτέρας χωρητικότητος τῶν «T. 2» καὶ νὰ ἀντικαθιστοῦν τὰ τελευταῖα ταῦτα καὶ ἄλλο παλαιότερα σκάφη τῶν στόλων τῶν ἑταῖρων Πετρελαίων καὶ τῶν στόλων τῶν ἀνεξαρτήτων ἐφοπλιστῶν. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μερικοὶ διασχειρίσται δεξαμενοπλοίοιν, ἐν τῇ ἀναζητήσει μέσων ὑποθίσασιον τοῦ ὑπερποντίου μεταφορικού κόστους, ἐστράφησαν πρὸς τὴν περαιτέρω ἐπαύξησιν τοῦ μεγέθους. ἔτι δὲ καὶ τὴν μεγέθυνσιν παλαιοτέρων τάνκερων καὶ δὴ τῶν «T. 2», διὰ τῆς προσθήκης εἰς τὸ μέσον νέου τμῆματος, αὐξανομένης οὕτω τῆς εἰς τόνους d. w. χωρητικότητος των. "Άλλοι ἐδάσισαν πρὸς μεγέθη μέχρι 70.000 τόνων d. w., ἐνδι τὸν Δεκέμβριον του 1958 καθειλύσθη καὶ ἔνα δεξαμενοπλοίοιν «Μαμούθ» τῶν 104.500 τόνων d. w.

**ΤΟ «T. 2», ΩΣ ΚΟΙΝΟΣ ΠΑΡΟΝΟΜΑΣΤΗΣ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ ΤΩΝ TANKERS :** 'Ο παγκόσμιος στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων περιλαμβάνει σκάφη ποικίλλοντα εἰς διαστάσεις, ταχύτητας καὶ χωρητικότητας. 'Η εύρεις αὐτῆς ἀκτίς ποικιλίας καθιστᾶ ἐπάνιγκες, δπως αἱ ἀνάγκαι τῆς ὑπερτοντίου μεταφορᾶς καὶ ἡ χωρητικότητας τῶν δεξαμενοπλοίων διὰ προσφόρου τινός μέτρου. Τὸ μᾶλλον εὐρύτατα χρησιμοποιούμενον μέτρον εἶναι τὸ «ισοδύναμον «T. 2», διπερ παρέχει ἔνα, κατὰ προσέγγισιν, κοινὸν παρονομαστήν πρὸς συσχετίσιν τῆς μεταφορικῆς ίκανότητος παντὸς δεξαμενοπλοίου, δεδομένων τοῦ μεγέθους του καὶ τῆς ταχύτητός του πρὸς τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ «T. 2», χωρητικότητος 16.600 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 14.6 μιλλίων. 'Ἐπι παραδείγματι, δεξαμενοπλοίον τῶν 26.000 τόνων d.w. καὶ ταχύτητος 17 μιλλίων, εἶναι : 26.000X17.0 διὰ 16.000X14.6 = πρὸς 1.8 «ισοδύναμον «T. 2».

Διὰ τὰς ειδικὰς μελέτας, ὁ ἐν λόγῳ υπολογισμὸς πρὸς «ισοδύναμα

«T. 2» πρέπει νὰ γίνῃ λεπτομερέστερος πρὸς ἔξειρεσιν τοῦ μεταφερομένου πραγματικού φορτίου, κατὰ διάκρισιν τοῦ νεκροῦ βάρους, ἀλλὰ τὸ κατὰ προσέγγισιν γινώμενον ταχύτητος ἐπὶ νεκρὸν βάρος (τ. Xd.w.) εἶναι ἔξ δλοκλήρου ἐπαρκές διὰ πολλάς στατιστικὰς μελέτας. Οὕτω, αἱ περιλαμβανόμεναι εἰς τὴν παρούσαν ἀνάλυσιν στατιστικαὶ ἀφοροῦν ὀκεανοπόρα δεξαμενόπλοια χωρητικότητος 6.000 τόνων d. w. καὶ ἄνω μὲ «ισοδύναμα «T. 2» καθοριζόμενα κατὰ τὸν προηγουμένων διαγραφέντα τρόπον.

**ΖΗΤΗΣΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ ΚΑΙ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΗΣΙΣ ΔΞΕΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ (1918—1958) :** Μὲ τὴν κοινὴν αὐτῆν μονάδα μετρήσεως — δηλαδὴ τὸ «ισοδύναμον «T. 2» — ἐφαρμοζόμενην ἀναδρομικῶς, ἀς ριψωμένην ἔνα δλέμα εἰς τὸ παρελθόν πρὸς περαιτέρω σύγκρισιν τῆς εἰς πετρέλαιον ζητήσεως καὶ τῆς χρησιμοποίησεως τοῦ δεξαμενοπλοίου κατὰ τὴν διαφρεύσασαν τεσσαρακονταετίαν. Λαμβάνομεν πρὸς ἔξτασιν τὴν περίοδον 1918—1958, καθόδον μέσης εἰς τὴν χρονικὴν αὐτὴν περίοδον περιλαμβάνεται τὸ σημαντικῶς μέγα κύμα τῆς ἐν τῷ Κόσμῳ ζητήσεως πετρελαίου καὶ τῶν εἰς θαλασσίας μεταφορᾶς ἀναγκῶν, αἵτινες ἐπηκλωθήσασαν τὸν πρώτον παγκόσμιο πόλεμον καὶ ἐντονώτερον ἔξειλίχθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ μετ' αὐτὸν.

Ὄς ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν παρατθέμενον κατωτέρω πίνακα I, ἡ παγκόμιος ζητήσις ἀκαθάρτου πετρελαίου καὶ πετρελαιοειδῶν (μὴ περιλαμβανομένων τῶν χωρῶν τοῦ Σοβιετικοῦ Συναπτισμοῦ), ἀνήρχετο τὸ 1918 εἰς 1½, περίπου, ἐκατομύριον βαρελίων ἡμερησίως, ἔκ τῶν δποίων τὰ 67% κατηγοριαίσκοντο εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Κατὰ τὸ 1958, ἡ ζητήσις ηδύθη εἰς 5½ ἐκατομύρια βαρελίων ἡμερησίως, ὑπολογίζεται δέ, δπι τὸ 1958 εἰς 16.7 ἐκατομύρια βαρελίων ἡμερησίως. Σήμερον, δημος, τὰ 54% καταναλίσκονται εἰς τὰς 'Ηνωμ. Πολιτείας. ΠΙΝΑΞ I : Ζητήσις πετρελαίων καὶ χρησιμοποίησις δεξαμενοπλοίων (1918—1958)

	Παγκόσμ. ζητησ. πετρελαίου (έξαιρεται Ρωαϊκαὶς) εἰς κιλιάδας βαρ. ημέρησίων	Χωρητικότης τάνκερς. Χρησιμοποιηθεσσαί εἰς ισοδύναμα ετ. 2
ETH		
1918 .....	1469	168 (*)
1938 .....	5632	587 (*)
1958 .....	16734	2558

Μέση έτησία ἀναλογία αὐξήσεως  
Περιόδοι  
1918—1938 ..... 7.0 % έτησίως 6.5 % έτησίως  
1938—1958 ..... 5.6 % » 7.6 % »

Κατὰ τὴν τεσσαρακονταετή αὐτῆν περίοδον ἡ ζητήσις δεξαμενοπλοίων διὰ μᾶλλον φαρός ἐπὶ τῶν παγκοσμίων δόδων διακινήσεως τῶν πετρελαίων ηδύθη ἀπὸ υπολογισθέντα 168 «ισοδύναμα «T. 2» διὰ τὸ 1918, εἰς 2558 «ισοδύναμα «T. 2» διὰ τὸ 1958. Κατὰ τὰ πρώτα εἰκοσιν ἔτη τῆς περίοδου ταῦτης, ἡ ζητήσις πετρελαίου ηδύθη κατὰ 7% έτησίως, ἔναντι μόνον 6.5% έτησίας αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος. Κατὰ τὴν δεύτεραν εἰκοσαετίαν τῆς αὐτῆς περίοδου, ἡ κατὰ μέσον δροῦ αὐξησις τῆς ζητήσεως πετρελαίου ἡτο 5.6% έτησίως, ἔναντι μέσου δροῦ αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος 7.6% έτησίως.

Τὸ εἰς τὸν κατωτέρω πινακαν II» σημειούμενα δεδομένα, παρέχουν σύγκρισιν τῆς αὐξήσεως τῆς εἰς πετρέλαια ζητήσεως καὶ τῆς αὐξήσεως τῆς χωρητικότητος κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν, δηλαδὴ ἀπὸ τοῦ 1950 μέχρι τοῦ 1958 (μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν χωρῶν τοῦ Σοβιετικοῦ Παζαπετάσματος) :

(\*) Καθ' υπολογισμόν.

## ΠΕΤΡΟΣ Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε. ΘΗΡΑ·ΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ

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

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,"

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 μ. μ. διὰ KYΘON (Μέριχα ἢ Λουτρά) ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΟΝ, ΜΗΛΟΝ.

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 5 μ. μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

#### Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,"

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

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

"Εκάστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

#### Δ/Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,"

'Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 π. μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΟΝ.

'Εκάστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

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

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

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

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

**ΠΙΝΑΞ II.** Παγκόσμιος ζήτησις πετρελαίου και χρησιμοποίησης ωκεανοπόρου τονάς κατά τὴν χρονικήν περίοδον 1950 — 1958.

Παγκόσμιον σύνολον	Έκ. βαρ. αυξ. % Εναντί ημερησίων προηγ. έτους	Αύξομείωσις % Εναντί έκ. βαρ. προηγ. έτ. ήμ. ζήτ. Ζήτησης πετρελαίου	T.2 100 Χρησιμοποίησης χωρητικότητος
1950	10.060	—	1217 12.1
1951	11.137	10.7	1355 11.3 12.2
1952	11.660	4.7	1492 10.1 12.8
1953	12.335	5.8	1611 8.0 13.1
1954	13.051	5.8	1751 8.7 13.4
1955	14.487	11.0	2011 14.9 13.9
1956	15.552	7.4	2227 10.7 14.3
1957	15.790	2.7	2450 10.0 15.3
1958 (*)	16.734	4.8	2558 4.4 15.3
1953 έπαντι 1950 αύξησης	6674	6.6 έπαντι 1341	9.7 έπαντι —

Προκύπτει άπό τὰ ἀνωτέρω στατιστικά δεδομένα, ὅτι ή ζήτησης πετρελαίων ηγέτηθη ἀπὸ τὰ ἐλάφρως ἄνω τῶν 10 ἑκατομμύριών βαρελίων ἡμερησίως, τοῦ ἔτους 1950, εἰς τὰ 16.7 ἑκατομμύρια βαρελίων ἡμερησίως, κατὰ τὸ 1958, ἥτοι κατὰ 6.6% ἐπησίως. Κατὰ τὴν ίδιαν ὀρίστιαν, ἡ ζήτησης δεξαμενοπλοίων ηγέτηθη εἰς τὸ διπλάσιον καὶ ἄνω, ἔφθασε, δηλαδή, ἀπὸ 1217 εἰς 2558 «ἰσοδύναμα T. 2», ἐμφανίσασα αύξησην 9.7% ἐπησίως. Ο λόγος τῶν μεγαλυτέρων ἀναλογιῶν αὐξήσεως τῆς χρησιμοποίησης χωρητικότητος κατὰ τὰ πρόσφατα ἔτη, ἐν συγκρίσει πρὸς αὐτὴν τὴν τούτην τὴν ζήτησιν, ἔγκειται εἰς τὰς ἐπελθόντας μεταβολὰς εἰς τὴν πηγὴν τῆς παραγωγῆς. Πρὸ τοῦ δευτέρου παγκοσμίου, ή Εὐρώπης ἐπρομηνεύτηκε παράγωγα πετρελαίου ἀπὸ διύλιστήρια τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου. «Ηδη, πολλὰ νέα διύλιστήρια κατεσκευάσθησαν πρὸς ἐπεξεργασίαν ἀκαθάρτου πετρελαίου ἀπὸ τὰς γονίμους πετρελαιοφόρους περιοχάς τῆς Μέσης Ανατολής. Οὕτω, δόλκηρον τὸ σύστημα τῶν προμηθειῶν πετρελαίου υπέστη ριζικήν μεταβολήν.

Ως ἐμφαίνεται ἀκόμη ἐκ τοῦ πίνακος II, πρὸς ικανοποίησιν τῆς ηγέτηνς ζήτησεως πετρελαίου εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας, κατὰ τὴν χρονικήν περίοδον ἀπὸ τοῦ 1950 μέχρι τοῦ 1958, ἐχρησιμοποίησαν 9.6 «ἰσοδύναμα T. 2» προσθέτου τονάλης εἰς δεξαμενοπλοία δι' ἐκάστην ἑκατοντάδα χιλιάδων βαρελίων ἡμερησίων νέας ζήτησεως. «Εξω τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν ἡ τοιαύτη μονάς ἀνάγκης διὰ χωρητικότητα ἥτοι κατὰ 26.5 «ἰσοδύναμα T. 2» δι' 100.000 βαρελίων ἡμερησίων, νέας ζήτησεως. Οὕτω, κατὰ τὰ πρόσφατα ἔτη, ἡ ἐκτὸς τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν πετρελαιοιμηχανία ἐχρησιμοποίησε σχεδόν τρεῖς φοράς τὴν διὰ δεξαμενοπλοίων μεταφοράν τῆς Ἀμερικῆς πρὸς ἀπόκτησιν τῶν νέων προιμηθειῶν, λόγῳ τῶν μακρών ἀποστάσεων ἀπὸ τὰς πηγὰς προμηθείας εἰς τὰς περιοχάς καταναλώσεως.

**ΤΡΕΧΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΩΚΕΑΝΟΠΟΡΟΥ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΩΣ ΤΑΝΚΕΡΩΝ**: Η σχετική ἔξαρτησης τῶν διαφόρων περιοχῶν τοῦ Κόσμου ἐκ τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα, δοτὶς δεικνύει τὴν εἰς ποσοστὰ τοῖς % κατανομὴν τῆς παγκοσμίου ζήτησεως πετρελαίουν καὶ τὴν χρησιμοποίησιν ωκεανοπόρων δεξαμενοπλοίων κατὰ περιοχάς ἐκφορτώσεως, κατὰ τὸ ἔτος 1957:

(\*) Καθ' ὑπολογισμὸν.

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, ραδιογνωνιομέτρων, φαντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

**SAIT**

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΩΡΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Παγκόσμιον ποσοστὸν τοῦ % (κατὰ τὸ 1957)

'Επὶ τῆς δικῆς ζήτησεως πετρελαίου κατὰ περιοχὰς

'Επὶ τῆς χρησιμοποίησεως τάνκερων κατὰ περιοχὰς

ΠΕΡΙΟΧΑΙ

'Ηνωμέναι Πολιτείαι	55 %	25 %
Καναδᾶς	5 %	3 %
Λατινική Αμερική	9 %	9 %
Εὐρώπη	18 %	43 %
Λοιπόν Ανατολ. Ήμισφαίριον	13 %	20 %
Σύνολον	100	100

\* Ήτοι : ..... 16 έκατ. βαρ. ημερησ. 2.457 «T.2»

Οὕτω, κατὰ τὸ 1957 αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτείαι, ἐνῷ κατηγόρωσαν τὰ 55% τοῦ παγκοσμίου πετρελαίου, ἐχρησιμοποίησαν μόνον τὰ 25% τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων. 'Αντιθέτως, ἡ Εὐρώπη ἐχρησιμοποίησε τὰ 43% τοῦ παγκοσμίου τονάλης τῶν τάνκερων, μολονότι κατηγόρωσε διλγώτερον τοῦ 15% τῆς δικῆς ζήτησεως πετρελαίου (18%). "Επερος τρόπος ἐπισκοπήσεως τοῦ ουτρέχοντος τύπου θαλασσίας διακινήσεως ἔγκειται εἰς τὴν ἀνάλυσιν τῶν διὰ δεξαμενοπλοίων μεταφορῶν, κατὰ περιοχὰς φορτώσεων. 'Η ἀντίστοιχος — διὰ τὸ 1957 καὶ πάλιν — ἀνασκόπησις δίδει τὴν κάτωθι εἰκόνη :

Φορτώσεις ἐπὶ δεξαμενοπλοίων

'Εκ τοῦ Δυτικοῦ Ήμισφαιρίου	39 %	
'Ανατολικὸν Ήμισφαίριον		
'Εκ τῆς Ανατολικῆς Μεσογείου	5 %	
'Εκ τοῦ Περιστοκού Κόλπου	47 %	
'Εκ τῆς Ανατολῆς	4 %	
'Εκ μεταφορτώσεων	5 %	

Σύνολον ..... 100

Αἱ στατιστικαὶ ἀποκαλύπτου τὴν σπουδαιότητα διαφόρων ἔξαγωγικῶν περιοχῶν, κατὰ τὸ 1957, δον ἀφορὰ τὰς διὰ δεξαμενοπλοίων μεταφορὰς προμηθειῶν πετρελαίου ἀνά τὴν παγκόσμιον ἀγοράν. 'Επὶ παραδείγματι, τὰ 47% τῆς μεταφορικῆς ικανότητος τοῦ παγκοσμίου τονάλης τῶν τάνκερων ἀπησχολήθησαν εἰς φορτώσεις ἀπὸ τὸν Περιστοκό Κόλπου, μὲ προορισμὸν πρὸς δῆλας τὰς κατευθύνσεις τῆς Υδρογείου. Οὕτω, τὸ ημέρου, περίπου, τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερων ἐχρησιμοποιήθη εἰς μεταφορὰς ἀκαθάρτου πετρελαίου καὶ πετρελαιοειδῶν ἀπὸ μίαν καὶ μόνην ἔξαγωγικὴν περιοχήν. Αἱ μεταφορτώσεις ἀναφέρονται, κυρίως, εἰς διπειρωτικάς μετακινήσεις, λ. χ., ἐξ Ιταλίας πρὸς τὰς Σκανδιναվίκας χώρας, Λίμνας Μαρακάπιτο — Αρούπητας καὶ Κιουρασάο κλπ.

Ἐξ ἀλλοῦ, περιοχαὶ φορτώσεων καὶ περιοχαὶ ἐκφορτώσεως, συνδυάζομεναι πρὸς ἀνάλυσιν εἰδικῶν μεταφορῶν, ἐμφανίζουν τὰς κάτωθι δόδους:

Χρησιμοποίησις δεξαμενοπλοίων τὸ 1957

Περιοχή	Ίσοδ. «T.2» %	ἐπὶ συνόλου
Κόλπος Ην. Πολιτειῶν — Ανατ. ἀκτάς Η.Π.Α.	225	9
Λατιν. Αμερική — Η.Π.Α. καὶ Καναδᾶ	222	9
Μέσης Ανατολῆς — Η.Π.Α. καὶ Καναδᾶν	169	7
Δυτ. Ήμισφαίριον — Λατιν. Αμερικήν	136	6
Δυτ. Ήμισφαίριον — Εὐρώπην	288	12
Περιστοκός Κόλπου — Εὐρώπη	608	25
Άνατ. Μεσογείου — Εὐρώπην	109	4
Περιστοκός Κόλπου — Ανατολικῶν τοῦ Σουεζ	282	11
Πάσαι λοιπαὶ μετὰ τῶν μεταφορτώσεων	411	17
Σύνολον	2450	100

Προκύπτει ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω πίνακα, διὶς αἱ μεταφοραὶ ἐκ τοῦ Περιστοκού Κόλπου πρὸς τὴν Εὐρώπην προβάλλουν, ώς ἡ πλέον σημαντικὴ διακίνησις πετρελαίουν, καθ' ἥν ἐχρησιμοποιήθησαν τὸ 1957 τὰ 25% τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων.

ΕΙΣ ΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟΝ ΤΕΥΧΟΣ : Τὸ Β' μέρος τῆς μελέτης.

**YOUR AGENTS IN ITALY**

REGULAR LINER  
AND  
GENERAL SHIPPING AGENTS

Consignments invited

For any information regarding  
ITALIAN PORTS  
please apply to:

THE MEDITERRANEAN

& OVERSEAS

SHIPPING AGENCY S. D. A.



Head Office: Via Balbi 30, GENOA

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

**THERE IS**

**Only 1  
STEEL WATERTIGHT HATCH COVER  
FOR SHIPS OF ALL TYPES AND SIZES  
ELECTRICALLY OR HYDRAULICALLY OPERATED  
WITH**

- 1 sea going experience extending over 20 years
- 2 design experience based on up to 3,000 ships
- 3 market and research organizations in every major maritime country in the world
- 4 guaranteed saving in cash over each year of operation

**CLEARLY THEN, IT IS TO THE SHIOPWNERS' ADVANTAGE  
TO CONSULT THE MAC GREGOR ORGANIZATION  
REGARDING HATCH COVERS AND ALL OTHER AIDS TO  
QUICK TURNAROUND IN PORT**



*Incidentally, this organization was  
also the first successfully to introduce  
the flush 'tween and weather deck cover*

**INTERNATIONAL MAC GREGOR ORGANIZATION**

BELGIUM  
FRANCE  
GERMANY  
HOLLAND  
ITALY  
JAPAN  
NORWAY  
SPAIN  
SWEDEN  
U.S.A.

MAC GREGOR-COMARAIN  
MAC GREGOR-COMARAIN S.A.  
DEUTSCHE MAC GREGOR G.M.B.H.  
MAC GREGOR-COMARAIN, HOLLAND, N.V.  
SOCIETA ITALIANA MAC GREGOR  
MAC GREGOR FAR EAST LTD.  
NORSK MAC GREGOR A.S.  
ELCANO MAC GREGOR  
ANKERLÖKKEN MAC GREGOR COMPANY A.B.  
MAC GREGOR-COMARAIN INC.

ANTWERP  
PARIS  
BREMEN  
AMSTERDAM  
GENOVA  
TOKYO  
OSLO/BERGEN  
SEVILLA/MADRID  
GÖTEBORG  
NEW YORK

MACGREGOR & CO. (NAVAL ARCHITECTS) LTD., WHITLEY BAY,  
GREAT BRITAIN

## ΑΓΓΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

### — ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΙΣ ΧΡΟΝΟΥ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ. - ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑ- ΣΙΜΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΚΑΙ ΣΤΑΛΙΩΝ.

Έξεδόθη πρό της ημερών από τά αγγλικά δικαστήρια απόφασις έπι τέρη σεων της έπαιριας «Θόμψον και Σίας», πλοιοκτητρίας του δηζελοκινήτου φορτηγού «Riseley», έναντιν διαιτητικής αποφάσεως, έκδοθείσης ύπο της ημερομηνίαν 14 Φεβρουαρίου έ. Έ., σχετικώς με διένεξιν, αφορώνταν το ποσό της αποζημιώσεως δι' επιτάχυνσιν φορτοεκφορτώσεως, διπέρ έδικαιούντο οι ναυλωταί, συμφώνως πρό της άληθη έρμηνειαν της 11ης ρήτρας του ναυλούσυμφωνου. Ή έν λόγω ρήτρα είχεν δι' έξης: «'Αποζημιώσις δι' επιτάχυνσιν φορτώσεως — πληρωτέα εις τους ναυλωτάς έν Λονδίνῳ — θά καταβάλλεται διά πάντα έργασίμου χρόνου, διστις έξοικονεμείται κατά την φόρτωσιν και έκφρότωσιν, πρός 100 λίρας ημερησίως ή κατ' άναλογίαν του τηματος της ημέρας, τό διπόιον έξοικονομήθη». Τό έγερθεν έπίμαχον θέμα, διπέρ άπητε δικαστικής απόφασιν, ήτο εποίος ήτο δ' έργασίμου χρόνος.

Είς την απόφασιν του δικαστής Μακναΐρ είπεν, διτ τό ύπο του διαιτητού παραπεμφέν εις το δικαστήριον πρός έπιλυσιν ειδικὸν θέμα, ηγειρε δυσκολίας τινάς εις τὸν ύπολογισμὸν αποζημιώσεως διά ταχυτέρων φορτοεκφορτώσιν καὶ εἰς τὸν ύπολογισμὸν ἐπισταλίουν. Ή διένεξις προήθεν από την ναυλούσυμφωνον συναφθὲν την 12ην 'Ιουλίου 1956 μεταξὺ της πλοιοκτητρίας ἑταῖριας καὶ τῆς ναυλωτρίας ἑταῖριας Πήμποντυ, δυνάμει τοῦ διποίου τὸ φορτηγὸν «Riseley» ὀφειλε νὰ πλεύσῃ εἰς Κεῖπ Τάουν πρό της παραλασὴν πλήρους φορτίου ἀρσορίτου χυμα δι' Αμβέρσαν καὶ Αμβούργον. Αἱ οὐσιώδεις ἐν τῷ ναυλούσυμφωνῳ ρήτραι σχετικῶς μὲ τάς ἐπισταλίας καὶ τὴν ἀποζημιώσιν δι' επιτάχυνσιν φορτώσων, ήσαν ή προσανφερέσσαν 11η, καθὼς καὶ ή 9η, ητις ὥριζεν: «'Υποχρεούται τοῦ σκάφους νὰ ἔργαζεται τὴν νύκτα, τὰ ἀπογεύματα τοῦ Σαββάτου, τὰς Κυριακὰς καὶ τὰς ἑόρτας, ἀν τοῦτο ηθελε ζητηθῇ παρὰ τῶν ναυλωτῶν. 'Υπερωρίας θά είναι εἰς βάρος τῶν ναυλωτῶν». Ἐπ' ιστος ή 8η ρήτρα ὥριζε: «Τὸ σκάφος θὰ παραλαμβάνῃ φορτίον 1000 ἀγγυλιῶν τόννων κατὰ ἔργασίμου χρόνων, καιροῦ ἐπιτρέποντος (έξαιρουσμένων τῶν Κυριακῶν καὶ τῶν ἑόρταςίμων ημερῶν), τοῦ δὲ χρόνου διστις ἀρχεται από τῆς μεσημβρίας τοῦ Σαββάτου μέχρι τῆς 7ης πρωΐνης τῆς Δευτέρας μη ύπολογιζούμενου, ἀλλὰ κατὰ τὰ λοιπὰ ἐπισταλίαι θὰ πληρώνωνται ύπο τῶν ναυλωτῶν πρός 200 λίρας δι' ἐκάστη τρέχουσαν ημέραν ή κατ' άναλογίαν διὰ τῆς ημέρας. 'Ο πρός φόρτωσιν χρόνος θὰ ἀρχίζῃ τρέχων 24 ὥρας μετά τὴν ἔγγραφον ειδοποίησιν, διτ τὸ σκάφος είναι ἔτοιμον νὰ παραλάβῃ φορτίον, εἴτε πλευρισμένον εἴτε δχια».

Τὰ συνομολογηθέντα πραγματικὰ περιστατικὰ ήσαν διτ: «'Η ἐπιστολὴ ἐτοιμότητος τοῦ σκάφους διποίως παραλάβῃ φορτίον ἐδόθη—συμφώνως πρός τὴν 8ην ρήτραν—τὴν 13ην δῶραν τῆς 19ης Αύγουστου 1957. 'Ο χρόνος τῶν σταλίων ἥρχεται τρέχων από τῆς 13ης δῶρας τῆς 20ης Αύγουστου 1957, ητις δύμας δὲν ήτο έργασίμος ημέρα, καιροῦ ἐπιτρέποντος, διότι ἔδρεχε. Τὸ φορτίον είχε δάρος 10.516 τόννων καὶ τὸ time-sheet ήτο 10 ημέραι, 4 ὥραι καὶ 28' λεπτά! 'Ο χρησιμοποιηθεὶς διά τὴν φόρτωσιν χρόνος ήτο μίας—καιροῦ ἐπιτρέποντος—έργασίμος ημέρα, ή τῆς 21ης Αύγουστου καὶ 6 δῶραι καὶ 18' λεπτά τῆς 22ας Αύγουστου. 'Η έργασίμος ημέρα είς τὸν λιμένα τοῦ Κεῖπ Τάουν ήτο 8 δῶραι καὶ 40' λεπτά δι' δλας τὰς ημέρας τῆς ἐδδομάδος, πλὴν τοῦ ἀπογεύματος τοῦ Σαββάτου, διπότε δὲν διεγένετο έργασία.

«Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρων διαπιστωθέντων γεγονότων, δύο πινάκια χρόνου είχον τεθῆ υπ' ὅψιν τοῦ διαιτητοῦ. Εἰς ἔκαστον ἔξ αὐτῶν οἱ διάδικοι θέθεσαν εἰς τὴν στήλην τὴν φέρουσαν τὸν τίτλον «παραχορηγούμενος χρόνος», ήμέραν μὲ τὴν ήμέραν τὸν παραχορηγούμενον χρόνον, ἐπὶ τῇ βάσει ἔργασίμου ημέρας τῶν 8 ὥρων καὶ 40' λεπτῶν καὶ ἀμφότεροι, ἀφοῦ περιέπεσαν εἰς μικρὸν τι περὶ τὸν ύπολογισμὸν σφάλμα, διότι ἡδη διωρθώθη, συνεφώνησαν διτ, μετ' ἀφαίρεσιν τῆς βροχερᾶς ημέρας τῆς 20ης Αύγουστου, καθ' ήνη ημιποδίσθη ή ἔργασία, δι παραχορηγούμενος χρόνος ήτο 10 ημέραι, 4 δῶραι καὶ 28' λεπτά, διστις καὶ ἔξπειτε τὴν 3ην Σεπτεμβρίου. 'Η φόρτωσις ἐτερματίσθη, πράγματι, τὴν 22αν Αύγουστου.

«Ἐν τῷ ύπολογισμῷ, ἐν τούτοις, τοῦ έξοικονομηθέντος χρόνου οἱ διάδικοι διεφώνησαν. Οἱ πλοιοκτῆται, εἰς τὴν στήλην παραχορηγούμενος χρόνος» ἀνέγραψαν τὸν πραγματικὸν ἀριθμὸν τῶν ἔργασίμων εἰς 76 δῶρας καὶ 10' λεπτά. Διήρεσαν τὸν χρόνον αὐτῶν διὰ τῶν 24 ὥρων καὶ ἔξηγαγον πηλίκον 3 ημέρας, 4 δῶρας καὶ 10' λεπτά. 'Εφαρμόζοντες είτο τὴν ἀναλογίαν τῶν 100 λιρῶν ημεροτίων ή τὸν ύπολογισμὸν κατ' ἀναλογίαν, ισχυρίσθησαν διτ ἡ πληρωτέα πρός τοὺς ναυλωτάς αποζημίωσις διὰ τὴν ταχυτέρων φόρτωσιν ἀνήρχετο—μετά τὴν διόρθωσιν τοῦ μικροῦ περὶ τὸν ύπολογισμὸν σφάλματος—εἰς λίρας 317.7.3. 'Αφ' ἔτέρου οἱ ναυλωταί εἰς τὴν στήλην «έξοικονομηθεῖς χρόνος», καθόσον ἀφορᾶ τὴν μετά τὴν 22αν Αύγουστου, καθ' ἡδη ἀπεπερατώθη ή φόρτωσις, περίοδον, τὰς δύο Κυριακὰς καὶ τὴν τελευταίαν ημέραν ἀποκνίζουσαν τῶν σταλίων, ἀνέγραψαν τὸν πραγματικὸν ἀριθμὸν τῶν έξοικονομηθέντων ημερῶν. 'Ο ύπολογισμὸς τῶν οὗτος ἔδωκεν ἔξαγόμενον 8 ημέρας, 6 δῶρας καὶ 50' λεπτά, ἐπ' αὐτοῦ δὲ οἱ ναυλωταί, ἔφαρμόζοντες τὴν ἀναλογίαν τῶν 100 λιρῶν ημεροτίων, ἥσιωσαν ἀποζημίωσιν—μετά τὴν διόρθωσιν τοῦ μικροῦ περὶ τὸν ύπολογισμὸν σφάλματος—ἐκ λιρῶν 878.16.10. 'Ο διαιτητής ἀνεγνώρισε λίρας 729.17.3, ὡς φειδωλόνην δι' επιτάχυνσιν φορτώσεως ἀποζημίωσιν.

«Ηγείροντο — συνέχισεν δικαστής—δύο προβλήματα: 1). Πόσος χρόνος είχεν έξοικονομήθη. Καὶ 2). Ποιά ήτο δι προδιαγεγραμμένη ἀνα-

λογία, ητις ἔπρεπε νὰ ἔφαρμοσθῇ. 'Ἐπι τοῦ πρώτου προβλήματος, ὁ πληρεξούσιος δικηγόρος τῶν πλοιοκτητῶν ὑπεστήριξεν διτ εἰχον έξοικονομήθη 76 δῶρα, καὶ 10' λεπτά, δια ἔφηρομητο ή ἀρχή, ητις ἔκρατησεν εἰς προηγουμένην ἐκδανεισθεῖσαν ὑπόθεσιν. 'Ως πρὸς τὸ δεύτερον πρόβλημα, τὸ τῆς ἔφαρμογῆς τῆς ἀναλογίας, ὑπεστήριξεν διτ, δεδομένου—κατά τὸν ισχυρισμὸν τοῦ—διτ μία ημέρα ισοδυναμεῖ πρὸς 24 δῶρα, οἱ πλοιοκτῆται διρθῶν διήρεσαν τὰς 76 δῶρας καὶ 10' λεπτά διὰ τοῦ 24, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἔξειρουν τὸν ἀριθμὸν τῶν ημερῶν, ἐπι τοῦ διποίου θά ἔφηρομητο ή ἀναλογία.

«Ἡ ύπο τῶν πλοιοκτητῶν ἔφαρμοσθεῖσα μέθοδος—εἶπεν δι δικαστῆς—έδωσε δύο ἀνισα ἔξαγόμενα. 'Ἐν πρώτοις, οἱ πλοιοκτῆται ἔδέχθησαν διτ, ἀν μία ημερολογιακή ημέρα περιλαμβάνη—ας εἶπωμεν χάριν ἀπλουστεύεσθαι—8 ἔργασίμους δῶρας, θά ἔπληρων μόνον μιᾶς ημέρας ἀποζημίωσιν ταχυτέρας φορτώσεως δια τρεῖς περιόδους ἔργασίμων ὀκταώρων, αἱ διποίαι, διμολογουμένων ημερῶν, πρέπει νὰ ἔπεκταθοῦν ἐπι τριῶν ημερολογιακῶν ημερῶν. Καὶ δεύτερον, μολονότι είναι σχεδόν παγκόσμιος δικαστική, καθ' ήτο ποσὸν τῆς αποζημιώσεως διὰ ταχυτέρων φόρτωσιν είναι τὸ ημισυ τοῦ ποσοῦ τῆς ἐπισταλίας (ἀποζημιώσεως τοῦ πλοιοκτητοῦ παρὰ τῶν ναυλωτῶν διὰ τὴν κράτησιν τοῦ σκάφους πέραν τῶν δρισθεισῶν ημερῶν διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν), εἰς τὸν ηπολογισμὸν τῶν πλοιοκτητῶν διὰ ταχυτέρων φόρτωσιν θά ἔπειται διποίος τὸ 1) τὸ ποσοῦ δι' επισταλίας.

«Καθ' η νομίζει—συνέχισεν δι δικαστῆς—η υιοθέτησις τῆς φράσεως ἔργασίμους ημέρας ἔχει ἀπόλωλισμα, νὰ ἀποκλείεται ἐπι τοῦ έξοικονομηθέντος χρόνου τὰς Κυριακὰς καὶ ἑορτάς καὶ ἐνδειχομένων—μολονότι δὲν ἔχει καταλήξει εἰς γνώμην ἐπι τοῦ σημείου τούτου—καὶ τὰς δροχερᾶς ημέρας. Είναι προφανές—εἶπεν—διτ διὰ τῆς λέξεως «έμέρα» ἔννοείται ἀποδύτως ηη μερολογιακή ημέρα τῶν 24 δῶρων. Οὕτως ἔχει ἀναφερθῆ ύπο τοῦ λόρδου—δικαστοῦ Γκόταρντ εἰς τὴν υπόθεσιν «'Αλβιών» κατὰ τὸ Γκάλμπας. Κατὰ τὴν κρίσιν μοι διθεν, δια σκεφθῆ τις εἰδικῶς, διτ διὰ ταχυτέρων φόρτωσιν ἀποζημίωσις είναι πληρωτέα συχιτική χρόνου, πρὸς 100 λίρας τὴν ημέραν ή κατ' ἀναλογίαν, ἀλλὰ δι' δλον τὸ έξοικονομηθέντος κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἔκφρότωσιν ἔργασίμων χρόνου πρὸς 100 λίρας ημέραν ή κατ' ἀναλογίαν διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ ἔκφρότωσιν τότε τὸ ἀληθῆς ἀποτέλεσμα τῆς ρήτρας ταύτης, ἀπλῶς ἔρμηνευσμένης, είναι διτ ἀποζημίωσις διὰ ταχυτέρων φόρτωσιν είναι πληρωτέα πρὸς 100 λίρας η κατ' ἀναλογίαν διποίων, δικαστοῦ ή έξοικονομηθῆ έργασίμους χρόνους διθεν, δια πάσαν ημέραν, καθ' ήν έξοικονομηθῆ έργασίμους χρόνους διθεν, δια έξοικονομηθῆ έργασίμους χρόνους είς μίαν ημέραν, ή ημέρα εἰς τὸ έξοικονομηθέντος χρόνους.

«Ἀν ἐπετρέπετο εἰς τὴν—έξηκολούθησεν δι δικαστῆς—νὰ παρατηρήσῃ τὴν γενομένην μεταβολὴν εἰς τὴν ἀρχικὴν διατύπωσιν τῆς 11ης ρήτρας περὶ ἀποζημιώσεως διὰ ταχυτέρων φορτοεκφόρτωσιν, θὰ ἔδειππεν, διτ δι' ἀλφρῶς διαφόρου τρόπου συλλογισμοῦ θὰ κατέληγεν εἰς τὸ αὐτὸν συμπέρασμα. 'Η ρήτρα περιείχει ἀρχικῶς λέξεις, καθ' ής Σάββατα μετὰ τὴν 12ην μεσημερινήν, ως ἐπίσης αἱ Κυριακαὶ καὶ αἱ ἑορταὶ δὲν θὰ ύπολογιζούνται, αἱ δὲ λέξεις αὐταὶ διεγράφησαν καὶ ἐτέθη ή λέξις «έργασίμους» πρὸ τὸν λόγων «έξοικονομημούνεος χρόνου». Τούτο, είπεν δι δικαστής, ἔχει τὰ αὐτὰ ἀποτέλεσματα, οἵα καὶ ἀν ἔλεγοτε διτ αἱ μεταμεσημεριναὶ τῶν Σαββάτων, αἱ Κυριακαὶ καὶ αἱ ἑορταὶ έξαιροῦνται. 'Η τοιαύτη μέθοδος συλλογισμοῦ διδει τὴν ἔνωιαν τοῦ δρου «έργασίμους χρόνους».

«Ἐις τὴν ύπολογισμὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, δι διαιτητῆς δὲν παρεδέχθη οὔτε τὸ τάιμ-σήτη τὸ ύπολογισμὴν διὰ τὸν πλοιοκτητῶν, οὔτε τὸ ἔτερον τὸ ύπολογισμὴν ύπο τῶν ναυλωτῶν, ἀλλ' υιοθέτησεν ύπολογισμοῦ, διστις ἀπέωνκε μέσον ἀριθμὸν λιρῶν 729.17.3 ως ἀποζημίωσιν διὰ ταχυτέρων φόρτωσιν. Ούδετερος τῶν διαδίκων, προσεπάθησε νὰ δικαιολογηθῆ τὴν μέθοδον ύπολογισμοῦ καὶ τὸν λόγον διστις τὸν ἔγαγεν εἰς τὸ ἔξαγόμενον τοῦ. 'Αρκούμει νὰ εἴπω—προσέθηκεν δι δικαστῆς—διτ τοῦτο, κατὰ τὴν ἀντίληψιν μου, ἀπετέλει σφάλμα κατὰ τὸ διτ γίνεται

### 'Εκυκλοφόρησε

## Κ. Δ. ΚΑΜΙΤΣΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΨΥΚΤΙΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Σελίδες 224 μὲ 44 Σχέδια καὶ Εικόνας

Λεπτομερής, μεθοδική, ἀπλῆ καὶ ἔξαιρετικά εύνότος περιγραφή τῆς κατασκευῆς καὶ λειτουργίας τῶν Ναυτικῶν Ψυκτικῶν 'Εγκαταστάσεων καὶ τοῦ μηχανισμοῦ ἐκάστου ἔξαρτήματος αὐτῶν. Μεθοδική καθοδήγησις διὰ τὴν διάγνωσιν οἰσαδήποτε βλάδης καὶ ἐπιδιόρθωσιν αὐτῆς.

Βιδλίον ἀποδύτως ἀπαραίτητον διὰ τοὺς μηχανικοὺς ψυκτικούς ἔγκαταστάσεων, καθὼς καὶ δι' ὅλους τοὺς ὄπωσδήποτε ἀσχολουμένους μὲ αὐτάς.

Πολεῖται εἰς τὰ πλείστα βιδλιοτολεία Πειραιώς. 'Αποστέλλεται παρὰ τὸν συγγραφέως (όδος 'Αρτεμισίου 63, Πειραιεὺς) εἰς πάντα ἐπιθυμούντα.

Τιμὴ Δρ. 150 ἡ 5 ἡ 5 § 5.

Άντιπρόσωπος εἰς Αίγυπτον: Ν. ΓΙΑΛΟΓΛΟΥ, Πόρτ-Σαΐδ.

χρήσις της φορτωθησμένης ήμερησίας ποσότητος φορτίου, ώς ποσότητος φορτίου, τὸ ὅποιον πρέπει νὰ φορτωθῇ ἐκάστην ημέραν καὶ οὐχὶ ὡς κατὰ μέσον δρον, τοιαύτης.

‘Η ἀπόφασις θέμενη τοῦ διαιτητοῦ δέον νά̄ ἔσφανισθῇ καὶ ἀντ’ αὐτῆς ὁ δικαστὴς ἀπεφάνθη δι, ἐπί τῇ βάσει τῆς ἀληθεῖας ἐρμηνείας τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἔδει οἱ πλοιοκτήται νά̄ καταβάλουν εἰς τοὺς ναυλωτάς, ὡς ἀποζημίωσιν διά ταχυτέραν φόρτωσιν λίρας 878.16.10, διέταξε δὲ ὅπως τὰ ἔξιδα τῆς διαιτητικῆς ἀπόφασεως καὶ τῆς περούσης δίκης πληρωθῶσιν ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

ΑΡΙΘ. 2023/58 ΠΡΩΤΟΔΙΚΕΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

—Ἐπέκτασις ἐπὶ τοῦ Ο.Λ.Π. τῶν διαδικαστικῶν προνομίων τοῦ Δημοσίου. — Ἐκκεχάρισις ἀπαίτησεων κατὰ τοῦ Ο.Λ.Π. ἐξ ἀπωλείας καὶ φθορῶν ἐμπορευμάτων καὶ διενέργεια αὐτῆς κατὰ εἰδίκειν διοικητικῶν δισιδιάσιαν. — Περιορισμὸς εὐθύνης Ο.Λ.Π. δυνάμει τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ ὑπ' ἀριθμ. 15590) 1950 Διατάγματος δὲν ἀφορᾷ καὶ τὴν εὐθύνην τὴν προερχομένην ἐξ ἀδικοπραξίας.

Ἐπειδὴ, κατὰ τὰ συνδεικασμένα ἄρθρα 105 καὶ 106 τοῦ Εἰσ. Ν.Α. Κ. καὶ 914, 297 τοῦ Α. Κ., τὰ νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου ἐνέχονται, εἰς ἀποδημίασιν ἔνεκα παρανόμων πράξεων ἡ παραδείψεων τῶν εἰς τὴν ὑπέρπεισίν αὐτῶν ὄργανων των κατὰ τὴν ἐνάσκησιν τῆς εἰς τὰ δρυγάκια ταῦτα ἀντεθείμενης ὑπερεσίας καὶ ἔνεκα τῆς ἐπελθόντης τρίτῳ τινὶ ζημίᾳς. Εἰδικώπερον τὸ ἄρθρ. 71 ὅρᾳ πράξεις ἡ παραδείψεως τῶν καταστατικῶν ὄργανων τοῦ νομικοῦ προσώπου, ἦτοι ἐκείνων, ὅτινα ἔλκουσι τὴν τοιαύτην θέσιν αὐτῶν ἀπ' εὐθείας ἐκ τοῦ καταστατικοῦ, εἴτε διὰ πάσας τάξ ὑποθέσεις, δι' ἁς ἐτάχθησαν ταῦτα, εἴτε δι' ὠρισμένας μόνον, ἐνῷ δι' ὅλα τὰ ἄλλα προστηθέντα ύπο τοῦ νομικοῦ προσώπου εἰς τὰς ὑπόθεσεις του πρόσωπα, μὴ δργανα, ἀλλὰ βοηθητικά τοιαύτα (ὑπάλληλοι καὶ πλ.), ισχύει ὅτι καὶ διὰ τοὺς προστηθέντας ύπο τῶν φυσικῶν προσώπων, δηλ. αἱ γενικαὶ διατάξεις τῶν ἄρθρ. 334, 922, 926 Α. Κ., ἔξι ὧν διατάξεων καθιερώνται ἡ ἀντικειμενική εὐδηλνή τοῦ προστηθάντος δι' ἔξωσιμον διατάξιμον πατέρα τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων, μὴ εὐδυνομένου τούτου, δηλονότι, ἐάν τὰ προστηθέντα πρόσωπα δὲν ἐπρέψησαν ὑπατίως καὶ παρανόμως ύπο τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄρθρ. 914 Α.Κ. "Ητοι, ἡ διαφορὰ μεταβούση τῆς εὐδηλνῆς του ἐκ τοῦ ἄρθρ. 71 καὶ 922 εἶναι, διτὶ κατὰ τὸ μὲν πρῶτον δὲν είναι διπαράίτησος καὶ ἡ ὑπατιότης τοῦ ζημιώσαντος τὸν τρίτον ὄργανου, κατὰ δὲ τὸ δεύτερον ἄρθρ., ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ ἄρθρ. 914, διατάξας ὑπάλληλος ἡ ἐργάτης δέοντας, πάντως, νά προυβένηστη τὴν ζημίαν εὐρισκόμενος πάντοτε ἐν ὑπατιότητι, δόλω ἡ ἀμελεία, ἔστως καὶ ἐλαφρά. Κατὰ δὲ τὴν σαφῇ ἔννοιαν τοῦ ἄρθρ. 914, η ζημία δύναται νά διφείλεται εἰς παραδείψιν τοῦ δράστου, ἐφ' ὅσον, διμι, οὗτος ἡτοι ὑπόχρεως πρὸς πρᾶξιν, έτει ἐκ τοῦ νόμου ἡ ἐκ δικαιοπραξίας ἡ ὁ Ἰδιος ἐδημούργησε διὰ πράξεών του ὠρισμένην κατάστασιν, ἐξ οὗ ἡτοι δυνατόν νά προξενηθῇ ζημία εἰς ἔτερον, χωρὶς νά λάβῃ τὰ ύπο τῶν περιστάσεων ἐπιβαλλόμενα μέτρα διὰ τὴν ἀποτροπήν τῆς ἐπελεύσεως εἰς τοὺς τρίτους πάσης ζημίας.

Έξ αλλου, κατά τὸ ἄρθρα 210 καὶ 463 τοῦ Ἐμπορ. Ν., δὲ ἀσφαλιστής πηρώνων τὸν ἡσφαλισμένον διὰ τὴν ζημιάν ἢ ἀπώλειαν τῶν ἀσφαλισθέντων παραγμάτων, ὑποκαθίστασται ἔναντι τῶν τρίτων εἰς τὰ δικαιώματα, τὰ λόγῳ τῆς ἐπελθουστῆς ζημιάς ἀνήκοντα εἰς αὐτὸν κατά τοῦ ὑπατίου τῆς ζημιάς, ἥτοι ἡ ἀσφαλιστικὴ αὐτὴ ὑποκατάστασις ἐπένοχεται αὐτοδικιασίας ἐκ τοῦ νόμου, χωρὶς ν' ἀπατήται καὶ ἔτερα δηλωσις ἢ ἔνεργεια τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἢ τοῦ ἡσφαλισμένου, μηδὲ τῆς ἀναγγελίας (τῆς τοιαύτης ἐκ τοῦ νόμου ἔχωρήσεως) ἔξαιρουμένης, προϋποθετούσης, κατὰ τὰ ἄρθρα 455, 460, 461 τοῦ Α.Κ. Ἑκγράφωνται δυνάμει συμβάσεως, διευθυντος δὲ συνέπεια ταύτης εἶναι ὅτι δὲ ἀσφαλιστής ὑπεισέρχεται εἰς ὅλα τὰ δικαιώματα ὡς καὶ τὰ ὑποχρεώσεις τοῦ ἡσφαλισμένου κατόπιν τοῦ τρίτου.

"Οθεν, ή ύπό κρίσιν ἀγωγή, έν ή ἐκτίθεται δι τη ἑνάγουσσα ἀσφαλιστική ἔταιρία ἀπεζημίωσε μεθ' οὐ εἶχε συνάψει σύμβασιν ἀσφαλίσεως κατά τῶν κινδύνων θαλάσσης, πυρὸς κλπ. διὰ τὸ ἐν τῇ ἀγωγῇ ἐμπορεύματα, μεταφερόμενά ἀπὸ θαλάσσης ἐκ Σουηδίας καὶ ἐναποτελέντα εἰς τὰς ἐν Πειραιεῖ ἀποθήκης τοῦ ἑναγομένου, διότι οὔτες ὑπέστη τὴν ἐν τῇ ἀγωγῇ σαφῶς προσδιορίζομένην ζημίαν, συνεπεία τῆς ὑπαπιστότητος τόσου ἱων διοικητικῶν ὀργάνων τοῦ ἑναγομένου νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου προβάντων εἰς τὰς ἐν αὐτῇ ἐνεργείας, δόσον καὶ τῶν ὑπ' αὐτοῦ προστηθέντων ὑπαλλήλων καὶ ἔργατῶν καὶ πάραλειψάντων ἀπάντων νόλαδωσι τὸ ὑπὸ τῶν περιστάσεων ἐπιβαλλόμενα ἀσφαλιστικὰ μέτρα, προκληθείσης τὴν 14ην Ιουλίου 1957 πυρκαϊᾶς ἀποτεφρωσάσης τὰς ἀποθήκας ταύτας καὶ τὰ ἐμπορεύματα τοῦ εἰρίμενου, καὶ δι' ἡς ἐπιζητεῖται ἡ καταδίκη τοῦ ἑναγομένου εἰς τὴν πληρωμὴν τῇ ἑναγούσῃ ἀσφαλιστικῇ ἔταιρί τοι καταβληθέντος ὑπ' αὐτῆς εἰς τὸν ἑναγόμενον Π. ποσοῦν, λόγω τῆς ἀνωτέρω ἀσφαλίσεως, νόμῳ δάσκιμος τυγχάνει ἐρειδομένη ἐπὶ τῶν προαναφερθεισῶν διατάξεων ἐν συνδικασμῷ καὶ πρὸς τὰ ἄρθρα 264, 266 τοῦ Π. Κ. ἄρθρ. 3 § 2 τοῦ ὑπὸ τοῦ ν. 1630) 51 κυρωθέντος ν.δ. 1559) 50 καὶ ἄρθρ. 822, 824 Α.Κ. καὶ ὡς τοιαύτη ἐρευνητέα περαιτέρω ἀπέσδανει, μὴ οὖσης ὑποχρέου τῆς ἑναγούσης, δῆμος προσεπικαλέσθη ἐν τῇ παρούσῃ δίκῃ τὸν ἀποζημιωθέντα ὑπ' αὐτῆς ἡσφαλισμένον, ὡς νόμῳ ἀδικίαμις ισχυρίζεται καὶ τὸν ἑναγόμενον, ἐφ' δόσον ἐπῆλθεν ἐν προκειμένω, ὡς προειδετό, ὑποκατάστασις τῶν δικαιωμάτων τούτου.

Ἐπειδὴ τὸ αἴτημα τῆς ἀγωγῆς περὶ κηρύξεως τῆς ἐκδόθησομένης ἀποφάσεως προσωρινῶς ἐκτελεστῆς, δὲν είναι νόμιμον καθ' ὅσου τὸ τοι-  
ύτῳ δὲν διατάσσεται κατὰ τοῦ Δημοσίου, τῶν προνομίων κλπ. τοῦ ὁ-  
πιστού δεποταμβάνει τὸ ἐναγόμενον νομικούν πρόσωπων, κατ' ἄρθρ. 3 τοῦ  
υπαρχόντας ν. 1559150 ἔξ οὐ σκόπιον 63 § 2 δ. ἕδη καὶ σκόπιον 326

Α.Κ., προκύπτει περαιτέρω, ότι είναι νόμιμον τὸ ἔπερον αἴτημα τῆς ἀγωγῆς περὶ ἐπιδικάσεως τόκων ἀπὸ τῆς ἐπιδόσεως τῆς ἀγωγῆς, έφ' ὅσον, πάντως, ἡ ἐνάγουσσα δὲν ἐπικαλεῖται ὅχλησιν τοῦ ἐναγομένου προγενεστέραν τῆς ἀγωγῆς.

Ἐπειδὴ ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ὄρθρων 10—12 τῆς Πολ. Δικ. σαφῶς προκύπτει, ὅτι δὲ λόγος ἀναβολῆς τῆς πολιτικῆς δίκης, ὑπαρχοῦσης ἐκ-κρεμούσης ποινικῆς τοιωτῆς, ὑφίσταται, ἔπει τῆς πολιτικῆς καὶ ἡ ποινική κοινὴν ἔχουσι βάσις, οὕτως δύστε ἡ ἀπόφασις ἐπὶ τῆς ποινικῆς δίκης νὰ ἀποτελῇ προκαταρκτικό δίκτυο διὰ τὴν πολιτικὴν δίκην. Ἐν προκει-μένῳ ἐρέιται μὲν ἡ ὑπὸ κρίσιν ἀγωγὴ ἐπὶ ἀδικοπραξίας, τελεσθείσης ὑπὸ τῶν ὄργανων καὶ τῶν προστηθέντων ὑπαλλήλων καὶ ἐργατῶν τοῦ ἐναγομένου, πλήν, διως, τὸ προσαναφερθὲν ἄρθρ. 914 Α. Κ. περιέχει οὐσιαστικὸν κανόνα, διατοκάζει διστικῶς, ἀπ’ εὐθείας καὶ ἀπειλής πα-ραπομπῆς εἰς ἑτέρας διατάξεις τῆς ἐννόμου τάξεων, πάσσαν ὑπαίτιον ζημιογόνον ἐνέργειαν ἡ παραλειψιν. Ἡτοι, εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ συν-πάρχωσιν οἱ δροὶ τοῦ ποινικοῦ ἀδικήματος καὶ τῆς ἀδικοπραξίας τοῦ ὄρθρου 914, ὅπότε μόνον τὸ πολιτικὸν δικαστήριον δέον νὰ ἀναβάλῃ τὴν πρόσδον τῆς δίκης, ὅταν ἡ ποινικὴ δίκη διατελῇ ἡδη ἐκκρεμῆς ἐνώπιον τοῦ Ποιν. Δικαστήριου, συναδότοις ἀρθροῖς 61 καὶ 62 τοῦ Κ.Π.Δ. καὶ ἄρθρ. 10 καὶ 11 Π. Δ. Πάντως, ρητέον, διὸ μόνον ἡ καταδικαστικὴ ποινικὴ ἀπόφασις κατὰ τὸ προεστῶτος ἀποτελεῖ δεικνυαμένον καὶ κα-τά τὸ προστήσαντος. Συνεπῶς, ἡ αἴτησις τοῦ ἐναγομένου περὶ ἀ-ναβολῆς τῆς προκειμένης πολιτικῆς δίκης, χωρίς, μάλιστα, νὰ ισχυρί-ζεται ὅτι εἶναι ἐκκρεμῆς κατὰ τῶν προστηθέντων ὑπαλλήλων του ποι-νική διωξις (ἐπὶ ἐμπτησμῷ ἐξ ἀμελείας), ἀλλ’ ισχυριζόμενου ἀπλῶς, διὸ εἶναι ἐκκρεμῆς «ποινικὴ ἀγωγὴ», ἐξ ἦς καὶ μόνον θὰ καθορισθῇ τὸ ὑπάπτιο τῆς προκαταῖς καὶ προσάγοντος καὶ ἐπικαλούμενος τὸ ὑπὸ» ἄριθ. 8774)3.9.57 ἔγγραφον τοῦ Εἰσαγγελέως Πειραιῶς, ἐξ οὐ προκύπτει, ὅτι «ἡσκήθη ποινικὴ διωξις διὰ τῆς ὑπὸ» ἄριθ. 71)15.7.57 παραγγελίας πρὸς ἐνέργειαν ἀνακρίσεως καὶ ἀνακάλυψιν τῶν τυχὸν ὑπα-τίων, δὲν εἶναι νόμιμος, καθ’ ὅσον δὲν ἀποτελεῖ πάντως ὅ ἀνωτέρω ισχυ-μισμὸς τὸ προεκτεθὲν προδικαστικὸν δίκτυο, ἀναφέρομενον ἀναγκαῖος εἰς τὴν παρούσαν διαδικασίαν. Ἐξ ἄλλου, κατά τὴν κρίσιν τοῦ Δικα-στηρίου, οὐδὲ ἐκ τοῦ ὄρθρ. 172 τῆς Πολ. Δικ. ἐπιβάλλεται ἡ ἀναβολὴ τῆς συζητήσεως πρὸς ὄρθτεράν διάγνωσιν τῆς ὑπὸ κρίσιν ἀγωγῆς. Ἐντεῦθεν ὀπορτοριπτέα τυγχάνει ἡ ὡς ἀνω αἴτησις τοῦ ἐναγομένου.

Ἐπειδή, διὰ τῆς διατάξεως τῆς § 1 τοῦ ἄρθρ. 14 τοῦ Ν. 2942)54 «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τῶν περὶ Ο.Λ.Π. διατάξεων», ὅριζουσθης, διὰ «ἀπαιτήσεις τοῦ Δημοσίου, τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης -ἢς Ἑλλάδος, τῶν Γενικῶν Ἀποθηκῶν τῆς Ἑλλάδος ή ἀλλών οἰωνῶν τοῦ νομίου ή φυσικῶν προσώπων κατὰ τοῦ Ο.Λ.Π. διῆ» ἐλλέιμματα, φοράς, βλάβες ή ἀπωλεῖς τῶν φορτοεκφρατωνόμενών ή ἀποθηκευομένων εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶν ἔφοδίων, ἐμπορευμάτων ή ἀλλών οἰωνῶν τοῦ πραγμάτων, ἐφ' ὅσον ἀποκούνται ἐμπροθέσμως, ἔκκαθαρίζονται καὶ ἔξοφλουνται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἐν Ισχū κανονισμοῦ διαδικασίας ἀπολημματικῶν περιοχῶν, διατάξεων ἀντικειμένων, διατάξεων ἀνάγκαστικῆς διαιτησίας, οὔτε ή ἀπὸ τῆς δικαιοδοσίας τῶν τακτικῶν δικαστηρίων ἀφίερεις τῶν ἐν αὐτῇ, καθαρός ἀτακτικού δικαίου διαφορῶν καὶ ή ὑπαγωγὴ τῶν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς διοικήσεως, τούθ' ὅπερ ἥθελε προσκρούει εἰς τὴν ὑπὸ τοῦ Συντάγματος ἀλλ' ἀπλῶς πρόκειται περὶ νομθετικού μέτρου θεοπίζοντος διαδικασίων διὰ τὴν ἀπ' εὐθείας ἀποζημίωσιν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. πρὸς ἀποφυγὴν δικαστικῶν ἀγώνων, δαπανηρῶν ἐν πολλοῖς εἰς χρῆμα καὶ χρόνον, μετοχῆς τοῦ Ο.Λ.Π. καὶ τῆς πληθύσου τῶν μετ' αὐτῷ συναλλασσομένων καὶ μη ἀποκλείοντος τὸ δικαίωμα τῶν ἐνδισφερομένων, δπάρα, ἐν ποτοχίῃ τῆς τοιαύτης διαδικασίας διακανονισμοῦ ή καὶ ἀνεξαρτήτως αὐτῆς, μὴ ὥριζομένης, ἐπὶ ποινῇ ἀπαραδέκτου, προσφεύγουσαν εἰς τὰ τακτικά δικαστήρια πρὸς λήψιν ἀποζημίωσεως, τῆς τοιαύτης προθέσεως ἐν τῆς εἰρημένης διατάξεως τοῦ νομοθέτου προκυπτούσης καὶ ἐκ τοῦ συνόλου τοῦ κειμένου τοῦ κανονισμοῦ διαδικασίας ἀπολημματικῶν ὑπὸ τοῦ Ο.Λ.Π. ἀπολυμένων ή βλαπτομένων ἐμπορευμάτων, ἐνώ οὐδὲμισται γίνεται, ἀμέως ή ἐμέως, μενεῖ περὶ δικαιοδοτικῆς ἔουσισίας τῶν ἐν σύτῃ μηνησυευμένων ὀργάνων αὐτοῦ, τῆς ἐπὶ τούτῳ ὀπόφρεσεως τούτων μὴ ἔχουστης ἔννοιας ἀπόφρεσεως τελεσθίκας τεμνούσης διοικητικῶν διαφόρων, δημιουργουμένης ὑποθέσεως ἀμφισθητούμενου διοικητικοῦ. Ἐνειμένην ἀπορριπτέος ἐλέγχονται, ὡς νόμῳ ἀδάστιμα, τὰ περὶ τοῦ ἐναντίου ὑπὸ τοῦ ἐναγομένου ὑποστηριζόμενα.

**ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ :** Ό.Ο.Λ.Π. ἀποτελεῖ νομικὸν πρόσωπον δημοσίου δικαίου καὶ συνεστήθη διὰ τοῦ Ν. 4748)30, ὑποκατέστησε δὲ τὸ Λιμενικὸν Ταμείον Πειραιώς, ἔχει δὲ ὅλα τὰ προνόμια τοῦ Κράτους, ὡς πρὸς τὰ πάστα φύσεως ἀτέλειας, διὰ τὴν δεβαδίσιν καὶ εἰσπραξιν τῶν σφράγων καὶ τὴν διαχειρίσιν ἐγένει τῆς περιουσίας.

'Ισχὺς πρωτοκόλλου ἐμπορευμάτων ὑπὸ Ο.Α.Π. καὶ ἐπιφύλαξις βλ. τὴν ὑπ' ἀριθ. 190)56 ἀπόφ. Ἀρείου Πάγου («Ναυτ. Χρον.» Τ. 267, σελ. 28).  
 Ἀναγκαστική εἰσπραξις ἀπαιτήσεως ὑπὸ Ο.Α.Π., αἱ διατάξεις τοῦ ΝΕΔΕ, ἀναφορικάς μὲ τὴν εἰσπραξιν δημοσίων ἐσόδων, ἐφαρμόζονται διὰ τὴν ἀναγκαστικήν ἔκτεινον ὑπὸ τοῦ Ο.Α.Π., δὲν ἀπαιτεῖται δὲ προ-  
 γονούμενή ἐπίθοσις ἀπιταγῆς πρὸς πληρωμήν, παραρλεψις ἡ ἀκυρότητος τῆς  
 διαδικασίας προτείνει, ἀν ἀπόδεικνυεται, ὅτι ἐπέλθει βλάβη, μὴ δυνα-  
 μένη νὰ ἐπανορθωθῇ ἄλλως, ἡ κηρυσσομένης τῆς ἀκυρότητος, Ἀρείου  
 Πάγου ἀριθ. 302)57 («Ναυτ. Χρον.» Τ. 309, σελ. 28).

‘Ἄξιωσις Ο.Α.Π. δι’ ἐλέμηματα, φθορᾶς ή ἀπωλείας φορτοεκφορτώμενων ή ἀποθήκευμένων ἐμπορευμάτων, τοιαῦται διαφοραὶ διακανονίζονται κατ’ εἰδικὴν διαδικασίαν τοῦ ἄρθρ. 14 Ν. Δ. 2942)54 («Ναυτ. Έργα», Τ. 329, σελ. 28).

## ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Θά ύποτιμηθή άναποφεύκτως—ισχυρίζονται 'Αμερικανοί τινες οίκονομολόγοι—τὸ δολλάριον ἔναντι τοῦ χρυσοῦ. Εἶνε τὸ μόνον νόμισμα καὶ τινα ἄλλα δορυφόρα τοισῦτα, ἀτίνα δὲν ὑπέστησαν τὴν ὑποτίμησιν κατὰ τὴν τελευταῖαν 25ετίαν. "Ηδη τὸ δολλάριον ἀπώλεσε τὰ 47,9 % τῆς ἀνταλλακτικῆς του ἀξίας.

— Τοῦ χρυσοῦ ἡ ἀξία εἰς δολλάρια — λέγουν ὅτι θὰ πρέπει νὰ διπλασιασθῇ — ἀπὸ 35 δολ. εἰς 70 δολ. τὴν οὐγγίαν. 'Η σημερινή του τιμὴ εἶνε ἐκτὸς πραγματικότητος καὶ ὡς ἐκ τούτου προβλέπεται ἀπὸ τοὺς ὑποστηρίζοντας τὴν νομισματικὴν ἔκπτωσιν, ὅτι ἡ διαρροὴ τοῦ ἀμερικανικοῦ εἰς χρυσὸν ἀποθέματος θὰ συνεχισθῇ. Θὰ φθάσῃ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος τὸ 1½ δισεκατομ., δολλαρίων.

— Κατὰ τὸ 1959 τὰ εἰς χρυσὸν ἀμερικανικὰ ἀποθέματα ἐκάλυπτον τὰ 27 % τῆς ἀξίας τοῦ εἰς κυκλοφορίαν τραπεζογραμματίου καὶ τῶν παρὰ Τραπέζαις καταθέσεων. Τώρα μόλις τὰ 8.2 %. Τότε ὑπελογίζοντο εἰς τὰ 19.4 % τοῦ ἀκαθαρίστου ἑθνικοῦ εἰσοδήματος καὶ τώρα εἰς τὰ 4.2 %.

• 'Υπὸ τὴν προϋπόθεσιν ὅμως ὑπάρχεις εὐνοϊκῶν πολιτικῶν προσπικῶν, ἡ μελλοντικὴ πορεία τοῦ δολλαρίου διαγράφεται, κατὰ τοὺς 'Αμερικανούς ἐμπειρογνώμονας, ὡς ἔξης:

— 'Η κάτω τῆς ἐπισήμου ισοτιμίας διαφορὰ τῆς τιμῆς τοῦ δολλαρίου εἰς τὰς ἔνεας χρηματαγορᾶς προβλέπεται νὰ μειωθῇ ἡ νὰ ἔξαφανισθῇ τελείως. Θεωρεῖται πιθανή μία σκλήρυνσις τοῦ δολλαρίου ἔναντι τῆς στερλίνας καὶ τοῦ δυτικογερμανικοῦ μάρκου, χωρὶς ὅμως νὰ σημειωθοῦν θεαματικοὶ μεταβολαί. 'Η ισχὺς τοῦ δολλαρίου θὰ στηριχθῇ κυρίως ἐπὶ τῆς βελτιώσεως τοῦ 'Ισοζυγίου Πληρωμῶν τῆς χώρας καὶ ἐπὶ τοῦ μετριασμοῦ τῆς ἐντάσεως τοῦ ρυθμοῦ τῆς ἔξδου κεφαλαίων προοριζομένων διὰ μακροπροθέσμους ἐπενδύσεις εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

— 'Η συναγωνιστικὴ ἴκανότης τοῦ δολλαρίου εἰς τὴν Παγκόσμιον Χρηματαγοράν θὰ βελτιωθῇ διὰ τῆς προσφορᾶς πιστώσεων ὑπὸ καλυτέρους όρους καὶ διὰ τῆς σμικρύνσεως τῆς διαφορᾶς τῆς ὑφισταμένης μεταξὺ τῆς τιμῆς των ἀμερικανικῶν προϊόντων καὶ τῶν προϊόντων ὅλων χωρῶν. Τὰ γενικὰ ἐπίπεδα τῶν ἡμερομίσθιων καὶ τιμῶν θὰ ἀνέλθουν περιστότερον εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ διλιγότερον εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας κατὰ τοὺς ὑποδοίπους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους.

— 'Η ἔξοδος χρυσοῦ ἐξ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν θὰ συνεχισθῇ μὲν βραδύτερον ὅμως ρυθμὸν καὶ μὲν ἐτησίαν μείωσιν τοῦ ἀποθέματος χρυσοῦ κατὰ 1,2 δισεκατομμύρια δολλάρια περίπου. 'Η ἔξοδος αὕτη προβλέπεται ὅτι θὰ τερματισθῇ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους 1960.

• Τὸ Λονδίνον πληροφορεῖται ὅτι ἡ παραγωγὴ χρυσοῦ τῆς Σοδιετικῆς 'Ενώσεως ὑπολογίζεται εἰς 12—13 ἑκατομμύρια σύγγιαν ἐτησίως, ποσότητα διλίγον ὑπολειπομένη τῆς παραγωγῆς τῆς Νοτίου 'Αφρικῆς ὑπολογίζομένης εἰς 17.666.000 σύγγιας καθαροῦ χρυσοῦ. Περὶ τὰ 60 % τοῦ Σοδιετικοῦ χρυσοῦ προέρχονται ἐπὶ τῶν χρυσωρχείων τοῦ Μαγκαντάν "Ομπλαστ, 20 % ἐκ τῶν χρυσωρχείων τῆς Γιακουτίας καὶ τὸ ὑπόλοιπον ἐξ ἄλλων ὄρυχείων τῆς χώρας.

— Φαίνεται ὅτι ἡ Σοδιετικὴ 'Ενώσισις προετοιμάζει ισχυρὰν ἐπίθεσιν κατὰ τῶν νομισμάτων τῶν Δυτικῶν χωρῶν, ίδια τοῦ δολλαρίου. 'Η ἀξία τοῦ εἰς χειρας τῆς Σοδιετικῆς 'Ενώσεως χρυσοῦ ὑπολογίζεται εἰς 9 δισεκατομμύρια δολλάρια.

• 'Εξ ἄλλου ἐμπορικὴ ἐπίθεσις τῆς Σοδιετικῆς 'Ενώσεως θὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ θὰ ἔχῃ ὡς στόχον τὰς πρώτας ὥλας καὶ τὰ εἰδικὰ μηχανήματα.

— Κατὰ συμφωνίαν συναφθεῖσαν μετὰ 'Αμερικανῶν σιδηροδιομη-

χάνων οἱ τελευταῖοι θὰ ἀγοράσουν 350.000 τόνους ρωσικοῦ χρωμίου κατὰ τὰ προσεχῆ 4 ἔτη. 'Αφ' ἔτερου ἡ σιδηροδιομηχανία τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν θὰ πωλήσῃ εἰς τὴν Ρωσίαν, διὰ τὴν βιομηχανίαν αὐτοκινήτων, ἀλλουμίνιον εἰς φύλλα μὲν τὸν ρυθμὸν τῶν 30.000 τόν., ἔτησίως. 'Εκτὸς τοῦ χρωμίου ἡ συμφωνία προβλέπει πωλήσεις χαρτομάζης καὶ βενζίνης.

• Παντοῦ, εἰς ὅλα τὰ μεγάλα χρηματιστήρια ἀξιῶν (Νέας 'Υόρκης, Λονδίνου, Γερμανίας, Ζυρίχης, Παρισίων, 'Αμστερνταμ, Βρυξελλῶν, Σίδνευ) συνεχίζεται ἡ ἀνατιμητικὴ πορεία. Οἱ σχετικοὶ δείκται σταθερῶς τὴν ἀνιούσαν ἀκολουθίαν, μὲν διαφορὰς ἐκ τοπικῶν μόνον συθηκῶν.

— Πρόκειται περὶ γενικωτέρας ἐκδηλώσεως τῆς ἐμπιστοσύνης διὰ τὴν αὔριον, μετὰ τὴν ὑφεσιν τοῦ 1958. 'Η μεγαλυτέρα αὔξησις σημειούται εἰς τὴν Γερμανίαν. 'Εκεῖ αἱ μετοχαὶ ἀνετιμήθησαν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1959 κατὰ 50 % περίπου.

• Βάσει τῶν δεδομένων τοῦ πρώτου ἔξαμηνου αἱ διὰ τὸ δεύτερον προβλέψεις ἐπὶ τῶν ἔξεδίζεων τῆς κατὰ χώρας οἰκονομίας τῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης διαγράφονται ὡς ἔξης:

— Μὲ ἐπιταχυνόμενον τὸ ρυθμὸν βλέπουν οἱ Γερμανοὶ τὴν ἀνοδὸν τῆς οἰκονομίας των. Τὸ α'. ἔξαμηνον τοῦ 1959 ητο ἀνώτερον τοῦ β'. ἔξαμηνον τοῦ 1958. Τὸ δεύτερον θὰ χωρίσῃ ύψηλότερον.

— Οἱ Γάλλοι προβλέπουν βιομηχανικὴν παραγωγὴν κατὰ 4 % ἀνωτέρων κατὰ τοὺς ἔρχομένους μῆνας τοῦ 1959, ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων τοῦ 1958. Αἱ ἐπενδύσεις εἰνει μεγαλύτεραι, ἡ συγκαμιδὴ δημητριακῶν διαπιστούται ἀφθονος καὶ τὸ ισοζυγίον πληρωμῶν ἔξοφαλισμένον.

— Οἱ 'Ιταλοί διαπιστώνουν μεγάλα κέρδη εἰς τὴν παραγωγὴν καὶ οἱ 'Αγγλοί βλέπουν μεγάλην κατὰ τὸ φινίρων τὴν βιομηχανικὴν δραστηριότητα ὑπὲρ τὰς κατὰ τὸ ἔσορ ἐπιτευχθείσας αὐξήσεις. Τοῦ 'Ιουνίου δὲ δείκτης παραγωγῆς ἔφθασε τὰ 110, ἔναντι τῶν 105 τοῦ 'Ιουνίου, τοῦ παρελθόντος ἔτους. 'Η ζήτησις ἀγαθῶν εἰνει ισχυρά. Αἱ ἐπενδύσεις ὑπολογίζονται εἰς τοὺς ρεκόρ ἀνεύ προηγουμένου.

• Διαπιστούται ἀπὸ ἔκθεσιν τοῦ 'Οργανισμοῦ Γκάττ τῆς Γενεύης,

ὅτι βαρύτατα ἐπλήγησαν κατὰ τὸ 1958 αἱ ὑποανάπτυκτοι χώραι εἰς τὴν ἀγοραστικὴν τῶν ίκανότηταν ἀπὸ τὴν συνεχιζομένην πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων τῶν ὄλων.

— Αἱ ἔξαγωγαι ἀπὸ τὰς ἐν λόγῳ χώρας — αἱ τόσον ζωηραὶ μέχρι τοῦ 1957 — σχεδόν ἐσταμάτησαν κατὰ τὸ 1958, ἐνώ καὶ αἱ εἰσαγωγαι περιωρίσθησαν σημαντικῶς, λόγῳ τῆς ἀνυπαρξίας συνελλαγμάτων διὰ τὴν πληρωμήν των καὶ τῶν χαμηλῶν τιμῶν τῶν ἔξαγομένων ἔγχωρίων πρώτων ύλων.

— 'Η ἀνάγκη τῆς ἀνατιμήσεως τῶν πρώτων ύλων καθίσταται — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — ἐπιτεκτική, ἵνα τὸ διεθνές ἐμπόριον ἀναπτυχθῇ ἐπὶ σταθερῶν βάσεων.

• Τὸ πρόδηλημα, ὅμως, ποὺ ἀντιμετωπίζει τώρα η Γερμανία καὶ ὅπερ δυνατόν νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἀνοδικὴν πορείαν τῆς Οἰκονομίας της, είναι η ἐλλειψις ἐργατικῶν χειρῶν.

— Μέχρι τοῦ 1954 η ἀνεργία ἀνήρχετο γύρω τοῦ ἐνὸς ἑκατομμυρίου, τώρα κατήλθειν εἰς τὰς 255.395 (1η 'Ιουλίου), ἐνώ ὑπερεκατὸν χιλιάδες ένων ἔργων ('Ιταλῶν) μετεφέρθησαν.

• Τὸ τεράστιον πρόδηλημα τοῦ ὑπερπληθυσμοῦ τῆς γῆς ἀντιμετωπίζεται μὲν δικαιολογημένην ἀνησυχίαν ἀπὸ τοὺς κύκλους τοῦ 'Οργανισμοῦ τῶν 'Ηνωμένων 'Εθνῶν. Περὶ τὸ ἔτος 2000 θὰ ὑπερδιπλασιασθούν οι

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοιών μὲν χῶρον ψυγείου

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

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

**ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

κάτοικοι του πλανήτου μας, θὰ φθάσουν τὰ ἔξ δισεκατομμύρια.

— 'Η αὐξησις προβλέπεται μεγαλυτέρα εἰς τὰς χώρας μὲ τὴν πτωχότεραν παραγωγὴν καὶ οικονομίαν. Θὰ χρειασθοῦν τροφαὶ περισσότεραι, υδωρ καὶ καύσιμα ἐπαρκῆ διὰ τὴν συντήρησιν τῶν τόσων καὶ τόσων στερουμένων τῶν πάντων ἐκαποντάδων ἐκαπομμυρίων ψυχῶν.

— Καὶ οἱ ἐμπειρογνόμονες ὑποδεικνύουν: 'Ἐντατικὴν τὴν αὔξησιν τῶν ἀγαθῶν, τῶν πηγῶν ἐνέργειας, τῶν μεταφορικῶν μέσων ξηρᾶς, ἀρροφορίας καὶ θαλάσσης, τὴν ἐφαρμογὴν νέων μεθόδων παραγωγῆς, τὴν ἐπιστραμένην μελέτην τῶν ὑγιεινῶν συνθηκῶν διαβιώσεως.

• 'Η Δυτικὴ Γερμανία κατέστη ἡ δευτέρα ἐξαγωγικὴ χώρα βιομηχανικῶν προϊόντων εἰς τὸν Κόσμον. Διὰ πρώτην φορὰν προσθήσεις τῆς Ἀγγλίας. 'Η αὐξησις τῶν ἐξαγωγῶν της κατὰ τὸ 1958 ἀνήλθεν εἰς 4 % ἔναντι τοῦ 1957.

• 'Υπέρ τὰς ἀρχικὰς προβλέψεις ηγήθη κατὰ 6 % ἡ κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας διὰ τὸ α'. ἔξαμηνον τοῦ 1959. Δι' ὀλόκληρον τὸ ἔτος μία αὔξησις 5 % ἔναντι τοῦ 1958 θεωρεῖται ἀσφαλής. Προσδοκόμενον ἀποτέλεσμα: ἡ μείωσις τῶν ὑφισταμένων ἀποθεμάτων καὶ ἡ βελτίωσις τῶν τιμῶν.

• Περιορίζουν τὴν παραγωγὴν τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου εἰς τὴν Ἀμερικὴν, ἵνα ἐπιτύχουν τὴν ἐξισορρόπησιν προσφορᾶς καὶ ζητήσεως καὶ ἀποφύγουν τὴν περαιτέρω ὑποτίμησιν. 'Ἄς σημειωθῇ ὅτι ἡ ζητήσις κατὰ τὸ α'. ἔξαμηνον ἥτο ἀνωτέρω κατὰ 6.2 % ἔναντι τοῦ ἀντιστοιχοῦ περυσινοῦ ἔξαμηνου καὶ ἡ προσφορά κατὰ 10 % ὑπερτέρα.

• Θὸ συνεχισθοῦν καὶ θὰ ἐνταθοῦν, κατὰ πρόσφατον ἔκθεσιν τοῦ Προέδρου 'Αἰγανάκουερ πρὸς τὸ Κογκρέσον, αἱ ἐξαγωγαὶ τῶν ἀποθεμάτων γεωργικῶν προϊόντων πρὸς τὰς ἔνας χώρας. Κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον αἱ ἐξαγωγαὶ αὐταὶ ἀνήλθον εἰς 800 ἑκατομ. δολ.

— Τὸ πρόβλημα, πάντως, τῆς διαθέσεως τῶν τεραστίων ἀποθεμάτων δὲν ἐπιλύεται. Τὸ σύνθημα τοῦ Ἀμερικανοῦ Προέδρου: «Τρόφιμα διὰ τὴν εἰρήνην» πρέπει νὰ τύχῃ τῆς πλήρους ἐφαρμογῆς. Παντοῦ, ὅπου ὑπάρχει ἔλλειψις τροφίμων, τὰ ἀποθέματα θὰ πληρώσουν τὰς ἀνάγκας τῶν λαῶν.

• 'Η Ρωσία θέλει νὰ ἐγκαταστήσῃ βάσεις ἀλιευτικὰς εἰς τὴν Δυτικὴν Ἀφρικὴν εἰς τὴν Γκάνα ἢ τὴν Γουινέαν. Τὴν σχετικὴν αἴτησιν πρόκειται, κατ' ὄγγλικὰς πληροφορίας, νὰ τὴν ὑποβάλῃ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν εἰς τὰς κυβερνήσεις τῶν δύο αὐτῶν χωρῶν.

— Τώρα εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν ἀπασχολοῦνται ἐκαποντάδες ρωσικῶν ἀλιευτικῶν. Αἱ βάσεις πλησίον τῶν ἀλιευτικῶν πεδίων κρίνονται ἀπαραίτητοι διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν καὶ τὰς ἐπισκευάς τῶν σκαφῶν. Θὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν Βαλτικὴν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν κατ' ἀραιότερα χρονικὰ διαστήματα. Εἰς τὰς βάσεις θὰ ἀποθεώνται τρόφιμα καὶ ψυλικά, ἀκόμη δὲ θὰ διενεργήται ἡ ἐπεξεργασία τοῦ ἀλιεύματος.

• "Εφθασαν τὰ 30 ἑκατομ. τὸν. τὰ ἀδιάθετα ἀποθέματα γαιανθράκων εἰς τὴν Ἀγγλίαν. Συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν εἰς χειρας τῆς βιοχανίας καὶ τῶν ἐμπόρων εὐρισκομένων ποσοτήτων, τὸ σύνολον τῶν ἀποθεμάτων ὑπολογίζεται εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 45.7 ἑκατομ. τόνων. Καὶ ἡ κατάστασις θὰ χειροτερεύῃ προϊόντος τοῦ χρόνου καὶ μέχρι τοῦ χειμῶνος. "Ηδη ἡ κατανάλωσις διαπιστοῦται κατωτέρα κατὰ 9 % ἔναντι τῆς αὐτῆς περυσινῆς περιόδου.

• Πηγαὶ σημαντικαὶ φυσικοὶ ἀερίου ἀνεκαλύφθησαν καὶ εἰς τὴν Νότιον Ἰταλίαν, τὸ καθυστερημένης παραγωγῆς τμῆμα τῆς Ἰταλικῆς Χερσονήσου, λόγω καὶ τῆς ἑκεὶ ἀνυπαρξίας ἐγχωρίων πηγῶν ἐνέργειας, ἐντιθέσει πρὸς τὴν Βόρ. Ἰταλίαν (τὴν κοιλάδα τοῦ Πάδου).

— Τὸ ἀνακαλυφθὲν ἀέριον ὑπολογίζεται εἰς 10 δισεκατομ. κυδικὰ μέτρα. 'Η διοχέτευσίς του εἰς τὴν κατανάλωσιν θὰ ἐνισχύσῃ τὴν προσάθειαν τῆς παραγωγικῆς ἀναπτύξεως τῆς Ν. Ἰταλίας, διὰ τὴν ὅποιαν μεγάλα κεφάλαια διατίθενται ἀπὸ τὴν Κυβερνήσιν τῆς Ρώμης, τὴν Διενή Τράπεζαν καὶ τὸν ὄργανισμὸν τῆς ἀμερικανικῆς βοηθείας.

• Καὶ μία ἔξοχως ἐνδιαφέρουσα τοὺς ἐφοπλιστὰς δεξαμενοπλοίων πληροφορία. Προέρχεται ἀπὸ τὴν ὑπεύθυνην πηγὴν τῶν Παρισίων.

— 'Η γαλλικὴ ἀγορᾶ δὲν ἡμορεῖ νὰ ἀναλώσῃ τὰ ἐλαφρὰ πετρέλαια τῆς Σαχάρας. 'Η περιεκτικότης των εἰς καύσιμον ὑψηλοῦ βαθμοῦ τὰ καθιστᾶ ἀπρόσφορα διύλισεως, χωρὶς τὴν πρόσμιξιν μὲ ἄλλα βαρύτερα. Θὰ πρέπει νὰ τὰ ἀνταλλάξῃ μὲ ἀκάθαρτα πετρέλαια τῆς Μέσης Ἀνατολῆς ἢ τῆς Βενεζούελας.

— Είναι τοῦτο δύσκολον ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας εἰς τὴν ἀγορὰν πετρελαίων. Παρατηρεῖται ηδη ὑπεραφθονία ἐλαφρῶν πετρέλαιων εἰς τὴν παγκόσμιον ἀγοράν.

— 'Ως πρόβλημα σοβαρὸν ἐμφανίζεται ἀπὸ τὰς ἑκ Παρισίων εἰδῆσις διὰ τὴν γαλλικὴν προσπάθειαν αὐταρκείας εἰς καύσιμα, ἀλλὰ καὶ ἐν ταύτῳ πρόκειται περὶ εἰδῆσεως ἱκανοποιητικῆς διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς. Θὰ χρειασθοῦν διπλαῖ μεταφορά, μέχρις ὅτου φθάσουν εἰς τὴν κατανάλωσιν τὰ πετρέλαια τῆς Σαχάρας.

• Τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ 'Ιουλίου ὑπεγράφη εἰς τὸ Κάιρον σύμβασις ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν Αἴγυπτον 800 χιλ. τόνων ἀμερικανικοῦ σίτου καὶ ἀλεύρων τῶν κρατικῶν ἀποθεμάτων. Πληρωμὴ εἰς λίρας Αἴγυπτου (57.000.000 δολ.). "Ἐνεργειακὴ παραδόσεως τῶν φορτίων περὶ τὸ τέλος τοῦ ἔτους.

• Εἰς δεκάδας χιλιάδας τόνων ἀνέρχονται τὰ τελευταίως καὶ πρὸ τῆς

ἀπεργίας ἐκφορτωθέντα εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας φορτία εὐρωπαϊκοῦ καὶ ισπανικοῦ χάλυβος.

— 'Η ζητησίς εἶναι μεγάλη καὶ αἱ τιμαὶ σημαντικῶς ηγήθησαν (6 — 10 δολλάρια τὸν τόννον). Χάλυψ κατειργασμένος εἰσάγεται εἰς τὴν Ἀμερικὴν διὰ τῶν λιμένων κυρίων τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Ειρηνικοῦ.

— "Ηδη ἡ εὐρωπαϊκὴ χαλυβουργία ἐργάζεται ὑπὸ πλήρη παραγωγικὴν δυναμικότητα διὰ νὰ ἔξαρκεσῃ εἰς τὴν ζητησιν. "Αν ἡ ἀπεργία εἰς τὴν Ἀμερικὴν κρατήσῃ πέραν τῶν ἔξ προβλεπομένων ἐδδομάδων, διάλυψ θὰ καταστῇ περιζήτητον εἰδος καὶ θὰ ἀνατιμηθῇ ἀκόμη περιστέρον.

• Συμφώνως πρὸς δημοσιευθέντα ισολογισμόν, τὰ ἔσοδα τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ κατὰ τὸ 1958 ἀνήλθον εἰς 43 ἑκατομμύρια αἰγυπτιακῶν λιρῶν ποσὸν ὅπερ ἀποτελεῖ ρεκόρ.

— 'Η ἡμερήσια κίνησις διὰ τὴν Διώρυγος κατὰ τὸ 1958 ἀνήλθεν κατὰ μέσον ὅρου εἰς 50 πλοῖα ἔναντι 40 πλοίων κατὰ τοὺς 6 μῆνας πρὸ τῆς έθνικοποίησεως τῆς Διώρυγος ητος ἐλασθ χώρων τὸν 'Ιούλιον 1956.

• 'Η γερμανικὴ κυβέρνησις ἔχοργησε χρεωστάσιον διὰ τὰ πρὸς αὐτὴν δάνεια τῶν ἐφοπλιστῶν. Αἱ λήγουσαι ἐπίσης δόσεις τῶν ἀτόκων δανείων ιδιωτῶν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς μεταβάλλονται εἰς ἐντόκους πρὸς 6 %.

— 'Εξ ἄλλου εύκολοί αἱ πληρωμῆς παρέχονται διὰ τὰς ναυπηγήσεις. Τὰ 30 % τῆς ἀξίας θὰ καταβάλλονται τοῖς μετρητοῖς, διὰ δὲ τὰ ὑπόλοιπα 70 % παρέχεται ἐξαετής πίστωσις, μὲ τόκον 5 %.



**SOL**  
*(Always at your service)*

**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS: "ESOLEL,, GOTHENBURG

**FAST CARGO - LINER TRAFFIC**

SCANDINAVIA—NORTH AFRICA—NEAR EAST

SOUTH AMERICA—MEDITERRANEAN

**AB ATLANTTRAFIK**

TELEGRAMS: "OCEANSHIP,, GOTHENBURG

**WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES**

*Transports of fresh grapes to London*



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

#### ΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΑΙ ΕΙΣ ΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΤΟΝΝΑΖ

Κατά την έξασμηνισίαν διάσκεψιν τού συμβούλιου τών διευθυντῶν τού Αμερικανικού Νησιωνώμονος, την συνελθόντων τήν 28ην Ιουλίου εις Νέαν Υόρκην, δ πρόεδρος αύτού κ. Ούωλτερ Γκρήν, ἀφοῦ ἀνέφερθη εἰς τὰ πεπραγμένα τῆς Οργανώσεως, ἀνεσκόπησε διὰ γενικωτέρων παρατηρήσεων τὰς τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος. Είχον ύπογραμμίσει πρὸ ἔτους — ἐδήλωσεν ὁ ὄμιλητης — τὸ σημειωθὲν τότε ρεκόρ παραγωγῆς δι' ἓνα εἰρημούδη ἔτος, μὲ τὴν συμπλήρωσιν ποντοπόρων σκαφῶν συνολικῆς χωρητικότητος 7.454.000 τόν. γκρός. Νέον ρεκόρ ἐσμειωθῆ ἦδη, βάσει τῶν στατιστικῶν δεδομένων καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ὅτε ἐναυπηγήθησαν 885 σκάφη, 8.469.000 τ. γκρός ἢ 12.359.000 τόνων δ.ω. Εἰς τοὺς ἀριθμούς αὐτοὺς περιλαμβάνονται πλοῖα τῶν 1000 τόν. γκρός καὶ ἄνω ἔκαστον. Ἐσημειώθη, δηλαδή, κατὰ τὸ 1958 μία αὔξησις 13 % ἐναντὶ τοῦ 1957.

Αἱ ἐνδείξεις διὰ τὸ 1959 διαγράφουν μίαν πτῶσιν ἐναντὶ τῶν δύο προηγουμένων ἔτων. Κατὰ τὰ διαρρέουσαντα 13 μεταπολεμικά ἔτη— ἔξαρέσει τοῦ 1955—σταθερὰ ὑπῆρχεν ἡ αὔξησις τῆς ναυπηγικῆς δραστηριότητος, ἀπὸ 2 ἑκατομμύρια τ. γκρός, τὸ 1946, εἰς 8.5 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, τὸ 1958. Ἐναυπηγήθησαν ἐν συνόλῳ κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον 7113 σκάφη, 54.139.000 τ. γκρός ἢ 77.097.000 τόνων δ.ω., ἐκ τῶν ὅποιων 45 % ἡσαν δεξαμενόπλοια, 47 % φορτηγὰ ἔηροῦ φορτίου καὶ 8% ἐπιβατηγά. Ως ἀποτέλεσμα τούτου, ἔφθασεν ἡ δύναμις τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας εἰς 16.966 σκάφη, 112.314.000 τ. γκρός ἢ 158.047.000 τόνων δ.ω., ἐναντὶ προπολεμικῆς τοιαύτης ἀπὸ 13.004 πλοῖα, 53.000.000 τόν. γκρός ἢ 81.359.500 τόνων δ.ω. Ἡ διαφορὰ ἐίναι, πράγματι, καταπληκτική, λαμβανομένης ὑπὸ δημητῆς τῆς αὔξησεως τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος ἐκάστης μονάδος καὶ τῆς μείζους αὐτῆς ταχύτητος.

Ἡ μεγαλυτέρα αὔξησις ἐσμειωθῆ εἰς τὸν στόλον τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν φορτηγῶν ἔηροῦ φορτίου χύμα (bulk-carriers). Κατὰ τὸ 1958 ἐναυπηγήθησαν 239 τάνκερς, 6.516.000 τ. δ.ω. καὶ 634 φορτηγὰ καὶ bulk-carriers, 5.838.000 τ. δ.ω. Τὰ ἐπιβατηγὰ ἀντεπορσώπευσαντο μὲ 12 σκάφη καὶ 158.000 τ. γκρός. Πρώτη εἰς ναυπηγήσεις ἦλθεν ἡ Ἰαπωνία μὲ 2.156.000 τ. γκρός, δευτέρα ἡ Μεγάλη Βρετανία μὲ 1.411.000 τ. καὶ τρίτη ἡ Γερμανία μὲ 1.203.000 τ. γκρός, αἱ δὲ τρεῖς αὗται χώραι, ὅμοιοι λαμβανομέναι, ἐκάλυπτον τὰ 56% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς. Τὸ ὑπὸ παραγγείλαντος ἡ ναυπηγήσιν τονάκι ἀνέρχεται εἰς 25 ἑκατομμύρια τόνων γκρός, περιορισθὲν ἐναντὶ τοῦ πρὸ διετίας συνόλου τῶν 35 ἑκατ. τ. γκρός, λόγῳ τῶν ἐν τῷ μεταξὺ παραγωγοποιηθείσων παραδόσεων καὶ τῶν σημειωθείσων ἀκύρωσεων συμβούλων.

Σημαντικώτατον ὑπῆρξε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὸ παροπλισθὲν τονάκι. Αἱ τελευταῖαι ἐν προκειμένῳ στατιστικαὶ ἀναφέρονται εἰς ἔνα ρετρό 447 δεξαμενοπλοίων, 7.300.000 τόνων δ.ω.. Ο παροπλισμός διὰ τὰ σκάφη ὅλων τῶν κατηγοριῶν καλύπτει μίαν δύναμιν 11 ἑκατομμύριών τόνων δ.ω. Γενικῶς εἰπεῖν, ἡ παγκόσμιος ναυτιλία ἀντιμετωπίζει μίαν ὑπερπληθύνων τονάκι, ἐνῷ τὰ ναυπηγεῖα συνεχίζουν τὴν παράδοσιν σεβαστοῦ ἀριθμοῦ σκαφῶν.

Περαίνων τὴν ὄμιλίαν τοῦ δ.κ. Γκρήν, ἀνέφερθη εἰς τὴν αὔξησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων τῶν ἐγγραφέντων εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, καθὼς καὶ εἰς τὴν δημιουργίαν ἐν Ἐλλάδι ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Πρὸ τὸ παρόν—εἰπε—τρία μικρά πλοῖα κατασκευάζονται εἰς τὴν Ἐλλάδα, ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τοῦ Ἀμερικανικού Νησιωνώμονος, εἰς δὲ τὰ ναυπηγεῖα Σκαραμαγκά ἐνα δεξαμενόπλοιον τῶν 25.000 τόνων δ.ω. Ἡ ἀπο-

### ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ “Ο ΘΑΛΗΣ”

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ  
ΥΠΟ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
Διὰ τοῦ ἀπὸ 1-10-1948 Β. Διατάγματος  
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1946

Ἐξετάσεις τὴν Ιην 'Οκτωβρίου 1959

Πλήρης θεωρητική καὶ δι' ἐφαρμογῶν κατάρτισις Ραδιοτηλεγραφητῶν. — Πλήρες 'Εργαστήριον δι' ἐφαρμογάς. — Πομποί, Δέκται καὶ Ἡλεκτρονική 'Οργανα δι' ἔξασκησιν. — Εἰς τὰς ἔξετάσεις τοῦ Υπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ ἐπιτυχία μας φτάνει τὰ 100 %.

ΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑΙ ΗΡΧΙΣΑΝ

Πληροφορίαι καὶ ἔγγραφαὶ καθ' ἔκάστην εἰς τὴν Σχολὴν  
‘Αριστοτέλους 88α (Πλατ. Κυριακοῦ). Τηλ. 815-755 ΑΘΗΝΑΙ.

κοτάστασις τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν προπολεμικήν της θέσιν, ὅτε αὐτὴ ἥρχετο ὄγδοη κατὰ σειράν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν χωρῶν, φαίνεται διὰ πραγματοποιεῖται. Προπολεμικῶς, σκάφη 1.395.000 τ. γκρός ἔφερον τὴν κυανόλευκον, ἐνῷ τὴν Ιην 'Ιανουαρίου 1959 ὑπῆρχον 289 πλοῖα (1000 τ. γκρός καὶ ἄνω) συνολικῆς χωρητικότητος 1.776.000 τ. γκρός ἢ 2.555.000 τόνων δ.ω. Ἐκτοτε ἔνας μεγάλος ἀριθμὸς δεξαμενοπλοίων προσετέθη εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΔΙΑ ΤΟ ΝΕΟΝ "ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡ"

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν παραγγείλιαν τοῦ νέου Κιουάρντερ, ἔγνωσθη ὅτι ἡ βρετανικὴ Κιυέρνησις ἐπιδιώκει ἀναθεώρησιν τῶν σχεδίων τοῦ σκάφους, προκειμένου νὰ τὰ καταστήσῃ ἐπαναστατικώτερα, πρὶν ἡ παράσχη τὴν βοήθειάν της διὰ τὴν ναυπηγήσιν. Ἡ Κιυέρνησις δὲν ἔλαβεν εἰσέτι γνῶσιν τῶν σχεδίων τοῦ πλοίου, πέραν τῶν ἀνακοινωθείσων γενικῶν γραμμῶν, διὰ τὸ δηλαδή θὰ είναι τούτῳ χωρητικότητος 80.000 τ. γκρός, μεγαλύτερον οὐσιώδητο πάλλου σχεδιασμένου ἐν τῷ κόσμῳ καὶ διὰ τὸ κινῆται διὰ συνήθως πρωστήριων μέσων, λόγῳ καὶ τῆς ἀνάγκης διὰ πληρέστατα διασφαλίσθη ἡ ἀσφάλεια καὶ ἡ εύρυθμια τῶν ταξιδίων του. Ἐθεωρείτο πιθανόν, διὰ τὴν Κιυέρνησις, ἀποβλέπουσα εἰς τὴν χρησιμοποίησιν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας, δὲν ἐπείγεται εἰς τὴν ἐπιλογὴν τῆς μιᾶς ἢ τῆς ἄλλης ἀπόφεως.

Ἄμφιοι διὰ πάντως ὑπάρχουν, δύον ἀφορᾶ τὴν χρηματοδότησιν, ὃν δὴ τὸ διατεθείμενη ἡ «Κιουάρ», ἀντὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως, νὰ δεχθῇ μακροπρόθεσμον δάνειον μὲ χαμηλὸν τόκον διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἀτομικού τοῦ υπερωκεανίου. Τοιούτον σκάφος θὰ ἐστοίχει ἀκριβῶς καὶ δὲν δὴ τὸ οἰκονομικὸν εἰς τὴν διασχείρισίν του καὶ ἵστως ἡ Κιυέρνησις νὰ μὴ εύρισκετο εἰς τὴν νάνα παράσχη τὴν ἀρωγήν της. Ἀνεφέρετο ἐνδεικτικῶς, διὰ τὸ σκάφος μὲ σύνθετης πρωστήριου σύστημα ἡ ἀπήτει δαπάνην ὑπολογιζομένην μεταξὺ 25 ἔως 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἐνῷ μὲ ἀτομικὴν πρόσωσιν θὰ ἐστοίχει κατὰ 20 ἑκατομμύρια λιρῶν ἐπὶ πλέον.

## ΟΛΛΑΝΔΙΑ

### ΤΟ ΝΕΟΝ ΛΑΐΝΕΡ "ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ"

Περιγράφεται τὸ νέον υπερωκεανίου τῆς «Ολλαντ-Αμέρικαν Λάΐν», ὃ πλέον συγχρονισμένον σκάφος, δύον ἀφορᾶ τὴν διαρρύθμισιν τῶν διαμερισμάτων του. Ἡ ἐν προκειμένῳ ἐπιδιώξις τῆς πλοιοκτητηρίας ἐταιρίας, διὰ τὸ διαπλάσιον πλοίου, οἱ ἐπιβάται καὶ ἀπόλαμβάνουσι ἐπειδήται καὶ τὸν δύο θέσεων θὰ ἀπολαμβάνουν οἱ ἐπιβάται καὶ τὸν δύο θέσεων. Οὕτω, τὰ δύο ἀνάσεων θὰ ἀπολαμβάνουν οἱ ἐπιβάται καὶ τὸν δύο θέσεων θὰ ἀπολαμβάνουν οἱ κοινοχρήστοις χώρους τῆς πρώτης θέσεως καὶ τῆς τουριστικῆς, καθ' ὅλον τὸ μῆκός των, ἀποφευχθείσης τῆς γνωστῆς διατάξεως τῆς πρώτης θέσεως εἰς τὸ κέντρον, τῆς δὲ τουριστικῆς καὶ τῆς τρίτης θέσεως πρώραθεν καὶ πρύμνηθεν. Ἡ μόνη διαφορὰ ἐπὶ τοῦ «Ρόττερνταμ» ἔγκειται εἰς τὸ διὸ οἱ κοινοχρήστοις χώροι τῆς πρώτης θέσεως ἔκτείνονται ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος περιπάτου καὶ τῆς τουριστικῆς εἰς τὸ ἀμέσως κάτωθι κατάστρωμα. Διηγολινθησαν, δύος, οἱ σχεδίσταις, τῆς τοιούτης διαρρύθμισεως, διότι αἱ μηχαναὶ πρώματαν πρύμνηθεν.

Χωρίσματα ἐπίσης δυνάμενα νὰ κλείσουν ἡ νάνα παραμείνουν ἀνοικτά, ἀναλόγως τῶν γενικῶν, ἐπιπρέπουν τὸν διαχωρισμὸν ἡ τὴν ἐνιαίαν ἔμφασιν τῶν δύο θέσεων, διαρρυθμιζομένων πρὸ τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἀναλόγως καὶ τῶν ἔξι ὁλῶν ἀναβατήρων τοῦ πλοίου. Διὸ τοῦ ἐν λόγῳ συνδυασμοῦ θὰ δύναται τὸ «Ρόττερνταμ», διὰ μετακινήσεως τῶν διαχωρισμάτων, νὰ διαθέτῃ — κατὰ τὰς ἐκάστοτε ἀνάγκας — 300 ἔως 580 πρώτας θέσεις καὶ μικρότερον συνεπώς ἀριθμὸν λιλινῶν εἰς τὴν τουριστικήν. Τὸ «Ρόττερνταμ» εἶναι χωρητικότητος 38.000 τόνων γκρός. Είναι τὸ μεγαλύτερον ἐξ ὅσων μέχρι τοῦ πρότερης εἰς 'Ολλανδίαν, μὲ μεταφορῆς δυναμικότητα διὰ 1400 ἐπιβάταις καὶ πέμπτον κατὰ σειράν πλοίον ὑπὸ τὸ αὐτὸν δυναμικόν εἰς τὴν ιστορίαν τῆς 86ετοῦ δραστηριότητος τῆς «Ολλαντ-Αμέρικαν Λάΐν». Θά ἐκτελέσῃ τὸ παρθενικόν του πρὸ τὴν Νέαν Υόρκην ταξίδιον τὸ Σεπτέμβριον. Ήδη, αἱ πρώται δοκιμαὶ τοῦ ἔλαβον χώρων εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Βορείου Θαλάσσης πρὸ μηνὸς, θὰ ἐπακολουθήσουν δύος καὶ ἄλλαι κατ' Αὔγουστον, μὲ τελικὰς τοιούτας διεξαχθησομένας τὴν 17ην τρέχοντος μηνός.

## 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.

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

## Adelaide

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

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

## Aden

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

## Amsterdam

N.V. FRANS SWARTZOUW'S HAVENBEDRIJF  
Tele: 41840 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»

**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 5259

## Cape Town

HERMES SUPPLIERS (Pty) LTD.  
2 Seikirk Street  
Tele: 410238, 410239 Cables: «HERMES»

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

## Casablanca

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

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

## Ceuta

AMARANTINIS (CEUTA) LTD.  
Mueller Canonerio Dato,  
Teleph. 1417 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

## Columbia & Willamette River Ports

**PORLTAND STEVEDORING CO.**  
1732 N.W. Quimby Street Portland Ore  
Cables: «PORTSTEVE» Telephone: Broadway-5497

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

**Dunkirk**  
SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES  
/ Quai Freycinet Tel: Dunkirk Cables: 1971  
JOKELSON & HANDSAEM  
18 Place des Nations  
Tele: 7825 Cables: OKELSON

### STEVEDORES AND CONTRACTORS

**WHOLESALE SHIPPING SUPPLIERS**  
Fresh, Dry, Bonded Stores, Damage 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 of NORFOLK & PHILADELPHIA

**SHIPCHANDLERS, DUBASHES**  
STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

**STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-**  
PING & PAINTING CONTRACTORS

### SHIPCHANDLERS

**SHIPPING, CLEARING AND**  
TRAVEL AGENTS

### SHIPCHANDLERS

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

### SHIPCHANDLERS

**STEVEDORES AND**  
GRAIN FITTERS

### SHIPBROKER & SHIPCHANDLER

### STEVEDORES

**«TRAVINDUS» STEVEDORES**

### STEVEDORES

## Durban

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

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

SHIPPING, CLEARING  
AND TRAVEL AGENTS

### STEVEDORES

## Finland

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

## Fremantle

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

### STEVEDORES

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

### SHIPCHANDLERS

## Georgetown (Dem)

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

### SHIPCHANDLERS

## Gibraltar

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

### SHIPCHANDLERS

## Hamburg

**THOR NILSEN**  
21, Kajen Tele: 13.28.41(42)  
Cables: «STEVEDORING HAMBURG»

### STEVEDORES

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

### STEVEDORES

## Hull

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

### STEVEDORES

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

### STEVEDORES

## Karachi

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

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

## Liverpool

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

### STEVEDORES

## London

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

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

## Lourenco Marques

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

### SHIPCHANDLERS

**N. KASSIMATIS**  
62, Avenue Alvares Cabral  
Tele: 5264 Cables: «NIKAS»

### SHIPCHANDLERS

## Madras & Coast Ports

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

### STEVEDORES & SHIPCHANDLERS

**INDO-BRITISH CORPORATION**  
334, Thambu Chetty Street  
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 5233 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

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

### STEVEDORES & CONTRACTOS

**“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,  
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ**

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΟ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΑΟΝΑΙΝΟΝ:  
**ΟΙ Κ.Κ. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.**

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

# Ναυτιλιακαι Ειδήσεις

## ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

‘Από τά ναυπηγεία «Ζης Μαΐου» (τής Ριγιέκας) και διά λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Αστεία» (διαχείρισις κ. Χαραλ. Πατέρα) καθειλκύσθη τὴν 2αν Αύγουστου τὸ φορτηγὸν «Κάππαν Νικόλαος» 9.200 τ. γκρός ή 13.000 τόνων d.w.

— ‘Εκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Νιούπορτ Νιούς καθειλκύεται τὴν 26ην Αύγουστου τὸ παραγγελθὲν πρὸς καιροῦ ἀπὸ ἀμερικανὶκὴν ἑταῖριαν (διαχείρισεως κ. Ιω. Θεοδωρακοπούλου) δεξαμενόπλοιον τῶν 65.000 τόνων d.w., εἰς τὸ όποιον θὰ δοθῇ τὸ δύνομα «Νάσιοναλ Ντηφέντερ». Σημαῖα ἀμερικανική. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος θὰ κοστίσῃ 17½ ἑκατομμύρια δολαρίων, δάνειον δὲ παρεσχέθη ἐπὶ τῶν 85% τῆς ἀξίας του, ἥγημένον παρὰ τοῦ Ἀμερικανικοῦ Δημοσίου.

## ΑΙ ΝΑΥΤΙΓΗΣΕΙΣ

‘Ανεγράφη εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τύπον ἡ πληροφορία, τὴν όποιαν ἔχουν δημοσιεύσει τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» εἰς προηγούμενον τεύχος τῶν, διτὶ ὑπεγράφη μὲ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούς συμβόλαιον προβλέπον τὴν κατασκευὴν ἐνδὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 41.000 τόνων d.w., διὰ λογαριασμὸν τῆς «Νιούπορτ Τάνκερ Κορπορέϊσον» (ἥτις θὰ τελῇ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν κ. κ. ‘Εμμ. Κουλουκουντή καὶ Ἀντ. Δ. Μάνθου). Τὸ σκάφος θὰ ἔχῃ διαστάσεις μῆκους 712 ποδῶν καὶ πλάτους 93 ποδῶν, θὰ παραδοθῇ δὲ τὸν ‘Ιούνιον τοῦ 1960. Δάνειον ἡγυγημένον ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον διὰ τὰ 85% τῆς ἀξίας, θὰ παρασχεθῇ διὰ τὴν ναυπηγῆσιν του. ‘Εν τῇ πραγματικότητι, δὲν πρόκειται περὶ νέας παραγγελίας, ἀλλὰ περὶ μεταδιάσεως τοῦ ἐνδὸς ἐκ τῶν δύο ἀρχικῶν παραγγελθέντων παρὰ τοῦ κ. ‘Εμμ. Χατζῆλια δεξαμενοπλοίων.

## ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

‘Απὸ τὰ ναυπηγεία Μιτσουμπίσι παρελήφθη τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ ‘Ιουλίου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, καθ’ ὅς ἀνέπτυξεν ἀνώτατην ταχύτητα 17.7 μιλλίων, τὸ φορτηγὸν «Κλεάνθης» 10.200 τ. γκρός ή 15.000 τόνων d.w., ἀνήκων εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γκούντ Γουίντ» (διαχείρισις κ. κ. Υἱῶν Σπ. Πολέμου Λτδ.). Τὸ σκάφος ἔχει ἐφόδιοισθη διὰ τὴν πρώσιν του μὲ ἀτμοστροβίλους, ιαπωνικῆς κατασκευῆς καὶ δυνάμεως 7150 ΤΠΠων.

## Rotterdam

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

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

N. V. CORNS SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATS.  
Tele: 25168 Willemskade 21 Cables: «ADVANTAGE»

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

## Singapore

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

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: Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLFE»

GRAIN FITTERS  
AND STEVEDORES

— ‘Επίσης ἀπὸ τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα παρελήφθη, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ φορτηγὸν «Τάναϊς» 2650 τ. γκρός ή 4000 τόνων d.w., ἀνήκων εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τριτόνια» (διαχείρισις κ. κ. ἀδ. Συνοδινοῦ).

— Τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Yarmouth Trader» 945 τ. γκρός (τοῦ 1946) παραληφθὲν εἰς Γκρήτ Γιάρμουθ, ὑψωσε τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Πρωτοπόρος».

— ‘Επίσης τὰ ἀγορασθέντα παρ’ Ἐλλήνων (διαχείρισις κ. K. Λαιμοῦ) ὀλλανδικὰ δεξαμενόπλοια «T. 2», «Esso de Haag» 10667 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ «Esso Rotterdam» 10954 τ. γκρός (τοῦ 1945) παρελήφθησαν εἰς τὸ Ρότερνταμ, ἔνθα ὑψωσαν τὴν κυανολέυκην καὶ μετωνομάσθησαν «Φρίδιος» τὸ πρώτον καὶ «Φασέθων» τὸ δεύτερον. ‘Αμφότερα ἔρρυμουλκήσαν εἰς τὸ Αμστερνταμ, προκειμένου νὰ μετατραποῦν ἀπὸ τὰ ἔκει ναυπηγεῖα εἰς φορτηγά ξηροῦ φορτίου καὶ ταύτοχρόνως νὰ ἐπιμηκυνθοῦν, ὥστε νὰ ἀποκτήσουν χωρητικότητα 22.000 τόνων d.w.

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἔνην ἑταῖριαν φορτηγόν μας «Άρμονίο» 2740 τ. γκρός (τοῦ 1924), παραδοθὲν εἰς τὸ Κολόμπο, μετωνομάσθη «Keanyew» καὶ ἔτεθη ὑπὸ τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ.

— Εἰς Χόγκεσοντ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων μικρὸν νορβηγικὸν φορτηγόν «Gudrun» 1174 τ. γκρός (τοῦ 1919) καὶ ὑψωσε τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου, παραμειναν προσωρινῶς ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονομα.

— ‘Επίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ’ Ἐλλήνων (ἑταῖρια «Ἀλτίς») ἀγγλικὸν φορτηγόν «Thistledale» 7227 τ. γκρός (τοῦ 1942) παραληφθὲν εἰς τὸ Σάντερλαντ, ὑψωσε τὴν σημαίαν τοῦ Λιβάνου καὶ μετωνομάσθη «Néntis».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων παναμαϊκὸν λίμπερτο «Κατίνα» 7225 τ. γκρός (τοῦ 1945) παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἄγοραστας του εἰς τὴν Βαλτιμόρην, μετωνομάσθη «Θεοιάννα», ‘Η παναμαϊκὴ σημαία διετρήθη.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «Oakby» 7140 τ. γκρός ή 10.480 τόν. d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. ‘Ηλία Ποντικοῦ ἀντὶ τιμῆς 37.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα.

— Εἰσηγηση τὰ δηζελοκίνητα ἀγγλικὰ φορτηγά «Gambia Palms» καὶ «Takoradi Palms» 5452 τ. γκρός ή 8055 τόνων d.w. ἔκαστον, ἀμφότερα δὲ ναυπηγήσεως 1937, μετέβεστον τοῦ 1958 τὸ πρώτον καὶ τοῦ 1957 τὸ δεύτερον, ἡγοράσθησαν, ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθείσης τιμῆς, παρὰ τοῦ Οἴκου «ΕΝΙΚ. Βερνίκος» καὶ παραλαμβανόμενα κατ’ αὐτὰς ἐλλινῶν, θὰ τεθοῦν ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Αντώνιος Δ. Σ.», 7131 τ. γκρός ή 10.300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 71.00 λιρῶν. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἔγνωσθασαν.

— Τὰ μικρὰ σουηδικὰ φορτηγά «Josef Bergendorf» 763 τ. γκρός ή 1225 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1921, ἡγοράσθη παρ’ Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 22.500 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς σουηδικὸν λιμένα.

— ‘Επίσης τὸ μικρὸν ἀγγλικὸν φορτηγόν «Yarmouth Trader» 945 τ. γκρός ή 1180 τόνων d.w. ἡγοράσθη παρ’ Ἐλλήνων. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

## ΝΗΟΛΟΓΗΣΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ

‘Ο Διευθυντής τῆς ‘Εθνικῆς Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς κ. K. Σαμαράκης, ὑπέβαλεν αἵτησιν εἰς τὸ ‘Υπουργεῖον τῆς ‘Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν νηολόγησιν, βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ νόμου περὶ προσελύτησεως κεφαλαίων ἔξωτερικού, τοῦ ἐπιβατηγοῦ «Στέλλα Μάρις». Τὸ νέον ἐπιβατηγόν τὸ όποιον θὰ διαχειρίζεται ἡ πλοιοκτήτρια ἑταῖρια τοῦ

## Mormugao

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

I. P. MORONHA  
Cable: «IGNATIUSNORONHA»

## Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS  
Tele: 21128 Piazzale Portici Massa  
Cables: «PUCCI BROS»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

## New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.  
Tele: 3-8787 17 Battery Place. Cables: «MORANTOW»

TUGOWNERS

## Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manilum)  
Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

## 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

COMITO SON & CO. LTD.

P. O. Box No 139, Cables: «MACOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

ύπερωκεανίου «Βασιλισσα Φρειδερίκη», θά διατεθή αποκλειστικώς διά τουριστικού πλόας εις τὸ Αιγαίον καὶ τὴν Μεσόγειον.

Τὸ «Στέλλα Μάρι» είναι χωρητικότης 1900 τόνων, ναυπηγήσεως τοῦ 1944, άνακατεκευάσθη δὲ εἰς τὰ ίταλικά ναυπηγεῖα τὸ 1957. Διαθέτει καθολικὸν σύστημα κλιματισμοῦ (αίρκοντισιονέ) ὡς καὶ σταθερωτήρας διὰ τὴν ἔξουδετέρων τῶν κλυδωνισμῶν. Διαθέτει 150 κλίνας εἰς πολυτελεῖς θαλάμους, εύρυχώρους κοινοχρήστους χώρους, κολυμβητικάς δεξαμενάς κλπ.

### ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ φορτηγόν μας «Ορος Κυλλήνη» 3703 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τοῦ Χόγκ Κόγκ ἀντὶ τιμῆς 39.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὸν ἑκεῖ λιμένα τὸν προσεχῆ Οκτώβριον.

—Τὸ ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν φορτηγόν μας «Οὐρανία Γούναρη», 5701 τ. γκρός (τοῦ 1919), ὅπερ ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστάς τῆς Νέας Υ-όρχης καὶ μετωνομάσθη «Gambrel», ἐπωνεπωλήθη, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, εἰς διαλυτάς τοῦ Χόγκ Κόγκ.

—Τὸ φορτηγόν μας «Μαριάννα» 6490 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Ἰω. Λάτση εἰς Ἰταλούς διαλυτάς ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν καὶ παρεδόθη ἡδη εἰς τὴν Σπέτζιαν.

—Τὸ ἄργον ὃπο μηνῶν εἰς Κυνόσουραν παναμαϊκὸν ὑπερωκεάνιον «Κολούμπια» 8473 τ. γκρός (τοῦ 1913) ἐπωλήθη ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθεῖσης τιμῆς, ὑπὸ τῆς ἑταίριας «Νεπτούνιας (παραφαύδος τῆς «Εργατικής Λάΐ») εἰς Ιάπωνας διαλυτάς. Τὸ σκάφος θά διαραθοῦται εἰς Ιαπωνίαν, διότι θὰ πλέσῃ ἔκ Πειραιῶς μὲ ἀπαραίτητον πλήρωμα. Μετὰ τὴν παραδοσιν, τὸ πλήρωμα θὰ ἐπανδρώσῃ τὸ παραλαμβανόμενον ἐν Ιαπωνίᾳ νεότευκτον φορτηγόν τοῦ κ. Ἰω. Γουλανδρή «Κορίνθικ». Ἡτήθη ἡδη δεξαμενισμὸς τοῦ «Κολούμπια» εἰς Πειραιᾶ.

### ΤΑ ΠΑΡΑΠΛΙΣΜΕΝΑ

Κατὰ τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς διεύθυνσεως Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Ἐκπαιδεύσεως τοῦ «Υπουργείου Ναυτιλίας τὸ σύνολον τῶν παραπλισμένων πλοίων τὴν 1ην Αύγουστου τοῦ 1959 ἀνήρχοντο εἰς 476 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος 3.450.173. Ἐξ αὐτῶν τὰ 248 ἡσαν παραπλισμένα εἰς ἐλληνικῶν λιμένας καὶ 228 εἰς λιμένας τοῦ ἑξατερικοῦ.

Ἐκ τῶν ἀργούντων ὡς ἄνω πλοίων τὰ 132 τελοῦν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, 212 ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας, 80 ὑπὸ Παναμᾶ, 29 ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας, 9 ὑπὸ Ονδούρας, 5 ὑπὸ Ἀγγλικῆς, 6 ὑπὸ σημαίαν Λιθανῶν καὶ ἀνὰ ἐν ὑπὸ τὰς σημαίας Νορβηγίας, Νοτιοαφρικανικῆς Ἐνίσεως καὶ Αιθιοπίας.

Ἐκ τῶν 476 παραπλισμένων πλοίων τὰ 9 χρησιμοποιοῦνται ὡς σιταποθῆκαι καὶ 467 παραμένουν ἀργοῦντα ἐλλείψει ναύλου.

Τέλος ἐκ τῶν ἀργούντων 476 πλοίων 378 είναι φορτηγά τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος 2.268.440 καὶ 98 εἰναι δεξαμενόπλοια τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος 1.181.877.

Χαρακτηριστικὸν είναι τὸ γεγονός, διότι ἐνῷ κατὰ τὴν 1ην Ιουλίου 1959 τὸ σύνολον τῶν παραπλισμένων πλοίων ἦτο 480 ὀλικῆς χωρητικότητος 3.408.478 τόνων, τὴν 1ην Αύγουστου 1959 δὲ μὲν ἀριθμὸς τῶν παραπλισμένων ἥλαττοθή κατὰ 4 πλοῖα, ἡ χωρητικότης τῶν δύως ηὔξηθη κατὰ 41839 τόνους, λόγῳ παραπλισμοῦ τριῶν δεξαμενοπλοίων, τῶν: «Ολυμπικ Τσάλλεντζερ» τόνων γκρός 38.000, «Ἀλθέα» τόνων γκρός 24.256 καὶ «Μέρκιουρυ» τόνων γκρός 21.000.

### ΤΑ ΑΣΦΑΛΙΖΟΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩΝ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αύγουστου ὑπεγράφη μόνον μία σύμβασις ἀσφαλίσεως πληρώματος πλοίου ὑπὸ ζένη σημαίαν ἐλληνικῶν συμφερόντων, εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον. Πρόκειται περὶ τοῦ φορτηγοῦ «Θεοεμάννα» πρών «Κατίνα» ὑπὸ παναμαϊκήν σημαίαν τόνων γκρός 7255 ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Εύτ. Γκούμα. Ἡ σύμβασις ἄρχεται ἀπὸ 1ης Αύγουστου 1959.

Κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων, ὡς ὑψώσαντα τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν, τὰ πλοῖα: «Μάστερ Στέλιος» τόνων γκρός 8959 καὶ «Γουέστερν Τρέιντερ» τόνων γκρός 9268.

Οὕτω τὴν 15ην Αύγουστου τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὅποιών τὰ πληρώματα εἶχον ἀσφαλισθῆναι τὸ N.A.T. ἀνήρχοντο εἰς 697, τόνων γκρός 6.872.015.

### ΤΑ ΑΛΙΕΥΤΙΚΑ ΜΑΣ

Ἐγγνωσθῇ διότι ἡ τελευταῖα πανεογατικὴ ἀπεργία εἰς τὴν Ιταλίαν ἔσχεν ἄμεσον ἀντίκτυον ἐπὶ τῆς πορείας τῶν ἐργασιῶν τῶν μετασκευαζομένων εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βιαρέτζιο τριῶν ἐλληνικῶν ἀλιευτικῶν Ἀτλαντικῆς ἀλιείας. Οὕτω, ἐνῷ ἀνεμένετο διότι τὸ ἀλιευτικὸν «Εύρυδική I» τῆς ὁμωνύμου ἀλιευτικῆς ἑταίριας θὰ ἐπεράτων τὰς μετασκευάς του περὶ τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αύγουστου, ἡ ἡμερομηνία παραδόσεως τοῦ πλοίου μετετοπίσθη διὰ τὸν μῆνα Νοέμβριον.

Τὸ «Εύρυδική I» ἐπεμπούνθη κατὰ 8 μέτρα καὶ ἐφωδιάσθη μὲ μηχανὴν Ντόύτς, ἡ ὅποια θὰ προσδίδῃ εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 13 μιλίων τὴν ὥραν. Παραλλήλως διηγράφεται οἱ ψυκτικοὶ θάλαμοι τοῦ ἀλιευτικοῦ, ὡςτε νὰ δύνανται νὰ περιλάβουν 200 τόνους ἀλιεύματος, ἀντὶ τῶν 100—120 τόνων τοὺς ὅποιους πρὸ τῆς μετασκευῆς τοῦ διέθετε. Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ τέλος μὲ νέα ψυκτικὰ μηχανήματα, τὰ ὅποια θὰ δύνανται νὰ καταψύχουν 10 τόνους ιχθύων τὸ 24ωρον.

Οσον ἀφορᾷ τὰ δύο σκάφη τῆς ἀλιευτικῆς ἑταίριας «Εύρυδική II» καὶ «Εύρυδική III», τὰ ὅποια ὡσαύτως μετασκευάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βιαρέτζιο, τὸ πρῶτον θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς ἐργασίαν τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1959 καὶ τὸ δεύτερον ὀλίγον ἀργότερο,

πάντως ἐντὸς τοῦ Δεκέμβριον ἡ τὸ ἀργότερον τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1960. Τὰ δύο ταῦτα ἀλιευτικὰ θὰ δύνανται νὰ περιλάβουν εἰς τοὺς ψυκτικοὺς χώρους τῶν 400 τόνων ἀλιευμάτων ἔκστατον. Θὰ είναι ἐφωδιασμένα μὲ τὰ πλέον συγχρονισμένα ψυκτικὰ μηχανήματα, ὡς καὶ μὲ πρόσθετον ἔξοπλισμόν, ὁ ὅποιος θὰ τὰ καθιστᾷ ικανὰ νὰ ἀλιεύουν καὶ εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν.

Ἄμφοτερα τὰ ἀλιευτικὰ θὰ κινοῦνται μὲ μηχανὰς Ντῆζελ, τύπου «Ντόύτς», 1500 ἵππων καὶ θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 13 μιλίων. Ὅπλογιζεται διότι ἡ μετασκευὴ καὶ τῶν τριῶν ὡς ἄνω ἀλιευτικῶν θὰ στοιχίσῃ περὶ τὸ 1.300.000 δολαρίων.

Τέλος ἐγνωσθῇ, διότι τὸ ναυπηγούμενον εἰς τὰ αὐστριακὰ ναυπηγεῖα τοῦ Δουνάβεως ἀλιευτικὸν «Εύρυγγελίστρια IY» θὰ είναι ἔτοιμον διὰ ν' ἀναλάβῃ ἐργασίαν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν περὶ τὰς ἀρχὰς τοῦ μεταπροσεχούς μηνὸς Οκτώβριου.

### ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΛΛΙΕΙΑΣ

Εἰς τὴν Χαλκίδα συνέρχεται ἀπὸ τῆς 16ης μέχρι καὶ τῆς 19ης Αὐγούστου, τὸ Πανελλήνιον Ἀλιευτικὸν Συνέδριον Μέσης Αλιείας διὰ νὰ συζητήσῃ τὰ φλέγοντα προβλήματα τοῦ κλάδου. Μεταξὺ τῶν κυριωτέρων ζητημάτων μὲ τὰ ὅποια ὡς ἀσχολίθη τὸ Συνέδριον είναι: 'Η διοικητικὴ ὄργανωσις τῆς Αλιείας, ἡ Ἀλιευτικὴ Πλίστις καὶ χρηματοδότησις τοῦ κλάδου, ίχθυσταλαι, ίχθυσταρά, ἐκδιομηχάνησης προγραμματισμὸς ἀλιευτικῆς ἐπεκτάσεως, κόστος καὶ τιμῶν διαθέσεως ἀλιευτικῆς παραγωγῆς,, ἐπιστημονική—τεχνικὴ ἀλιευτικὴ ἔρευνα κλπ.

### ΤΟ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΟΝ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΙΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 13

Τὸ «Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀπέστειλεν ἔγγραφον πρὸς τὴν Οἰκονομικὴν Εφορίαν φορολογίας πλοίων Πειραιῶς, ἀναφερόμενον εἰς τὰς φορολογικὰς ὑποχρεώσεις τῶν νηολογουμένων βάσει τοῦ Δ. 2687)1953 πλοίων.

Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ ἔγγραφου καθίσταται γνωστὸν διότι, συμφώνως πρὸς παγίως καθειρώθεισαν διατύπωσιν τῶν ἐγκριτικῶν πράξεων, διὰ τῶν ὅποιων, ὡς γνωστῶν, ἐγκρίνονται οἱ ὅροι ὑπὸ τῶν ὅποιων θὰ διένωνται τὰ νηολογούμενα κατά τὰς διατάξεις τοῦ N. D. 2687)1953 πλοίων, τὸ καθεστώς τῶν πλοίων τούτων ἀπὸ ἀπόφεως ἐθνικότητος ἄρχεται ἀπὸ τῆς νηολογήσεως των ἡ, ἐάν ἔχοργηθησαν προσωρινά ναυτιλιακὰ ἔγγραφα, ἀπὸ τῆς ἐκδόσεώς των καὶ ὑψώσεως τῆς ἐλληνικῆς σημαίας.

Καὶ σον μὲν ἀφορᾷ τὴν εἰς περίπτωσιν χορηγήσεως προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων ὑψώσιν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας, θὰ ἴδηντο νὰ διοστηριχθῇ διότι αὐτῇ δέοντα νὰ συμπίπτῃ μὲ τὴν ἡμερομηνίαν ἐκδόσεως τῶν προσωρινῶν ἔγγραφων, διότι ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης ἀπο-

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

### ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε. ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at LUBECK KIEL

κτάται θεωρητικώς τὸ δικαίωμα ύψωσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Πλὴν δύος ἐν τῇ πρόξει ύφισταται συνήθως χρονικός διαχωρισμός μεταξὺ τῶν δύο τούτων στοιχείων, ήτοι τῆς ἑκδόσεως τῶν προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων καὶ τῆς ὑψώσεως τῆς σημαίας, δοθέντος ὅτι ἡ ἐπίδοσις τούτων εἰς τὸν πλοίαρχον (ὅπότε καὶ τὸ πραγματικὸν δικαίωμα ὑψώσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας) δὲν εἶναι συνήθως δινατή ἄμα τῇ ἑκδόσει των, ιδίᾳ εἰς ἃς περιπτώσεις τὸ πλοίον εὑρίσκεται μακρὰν τοῦ λιμένος τῆς ἑκδόσεως των.

Κατέν τὴν γνώμην τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας, συνεχίζει τὸ ἔγγραφον, δέον νὰ θεωρηθῇ ὅτι ἡ ὑψώσεις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας συντελεῖται ἀφ' ἡς τὰ προσωρινὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα περιέλθουν εἰς χειρας τοῦ πλοίαρχου, ύφισταται δὲ καὶ ἐκ τῆς ἔγχωρους νομοθεσίας, δῆτα δὲν νοεῖται ἡ περὰ τῷ πλοιάρχῳ ὑπαρχεις τῶν προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων καὶ μὴ χρησιμοποίησίς των, εἰμὶ μόνον εἰς περίπτωσιν ἀναποτέλετον ἀνάγκης.

"Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ περιέλευσις τῶν προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων εἰς χειρας τοῦ πλοίαρχου δέον νὰ συντελεσθῇ ἐντὸς εὐλόγου χρονικοῦ διαστήματος ἀπὸ τῆς ἑκδόσεως των, τῇ μερίμη τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοιοκτήτου ἢ ἐφοπλιστοῦ, ἐπιστρεφομένων τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων τῆς σημαίας ὑπὸ τὴν ὁποίαν τούτο πρότερον ἔτελε.

Συνεπῶς, καταλήγει τὸ ἔγγραφον, ἡ ἡμερομηνία ύψωσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἶναι ζήτημα πραγματικόν, συμπίπτουσα μὲ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ δικαιώματος καὶ ὑπαρξίαν τῆς δινατότητος ύψωσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας καὶ μὴ ἀφισταμένη ἡ ἐπὶ εὐλογούν χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ἑκδόσεως τῶν προσωρινῶν ἔγγραφων.

### Ο ΕΓΧΩΡΙΟΣ ΣΙΤΟΣ

Αἱ ἀρμάδαι ὑπηρεσίαι τῶν ὑπουργείων Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Γεωργίας συνεζήτησαν τὸ θέμα τῆς μεταφορᾶς τοῦ σίτου συγκεντρώσεως τῆς ἔφετεινής παραγωγῆς, ητις ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἀνέλθῃ εἰς 550.000 τόνους.

"Ἐκ τοῦ σίτου τῆς συγκεντρώσεως, ποσότης 100.000 τόνων θὰ ἐναποθευθῇ ἐλεύθεροι εἰς φορτηγὰ πλοῖα μέχρι τέλους Σ) βρίσου.

"Ἐγένετο ἐπίσης δεκτὸν διπόσιον ποσότης 10.000 τόνων μεταφερθοῦν διὰ βαγούνιας, ἐνῷ ἐκ τῆς ὑπολοίπου ποσότητος 60.000 τόνοι μεταφερθοῦν διὰ πετρελαιοκινήτων καὶ μότορσιπες ἐκ τῶν διαφόρων ἐπιλιμνίων κέντρων εἰς τὸν Πειραιά πρὸς ἐναποδήκευσιν εἰς φορτηγὰ πλοῖα, τὰ δόπια θὰ ἐνοικιασθοῦν διὰ δημοπρασιῶν.

Διὰ τὴν μεταφορὰν τῆς ὡς ἄνω ποσότητος αἱ ναυλώσεις τῶν μότορσιπες καὶ πετρελαιοκινήτων, θὰ γίνωνται μέσω τῶν οἰκείων ἐπιτροπῶν ναυλώσεων καὶ μὲ ἔκπτωσιν 12% ἐπί τοῦ ισχύοντος κρατικοῦ ναυλολογίου.

Τέλος, οἱ ὑπόλοιποι 30.000 τόνοι ἐπροτάθη ὅπως μεταφερθοῦν εἰς Πειραιά ἐκ τῶν μεγάλων λιμενικῶν κέντρων τῆς Βορ. Ἐλλάδος κατ' εὐθείαν διὰ μεγάλων φορτηγῶν πλοίων.

### ΝΕΟΙ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΙ

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Α' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Ἀλ. Ἀποστολάτος, Στ. Βανδώρος, Ἐμμ. Καδουσανάκης, Δ. Κοντός, Στ. Λουδος, Γ. Λαιμός, Τηλ. Μικέλης, Ν. Μυλωνάς, Νικ. Ντούσκος, Δ. Ματαράγκας, Σπ. Ποριώ-

της, Ἀγ. Παμούκης, Στ. Ποντικός, Δ. Πράγιας, Μ. Περιστεράκης, Ε. Ποθητός, Ἰω. Πρώτος, Ἀθ. Πιπίνος, Δ. Σαρρής, Ἀχ. Σταχτιάρης, Ἀν. Τζαμτζῆς, Γ. Τσασαράνων, Χαρ. Τζανετάτος, Μ. Φρυδάκης, Ἀθ. Χαραλαμπίδης, Λ. Χριστόπουλος καὶ Ἐμμ. Σακελλαρίδης.

Διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. κ. Ἀντ. Ἀμέντας, Δ. Ἀραμπατζῆς, Εύσ. Ἀνδριόπουλος, Ἀθ. Βουκουράκος, Μ. Βαλμάς, Θ. Βολίκας, Γ. Γιουρούμος, Γ. Γλυνός, Ν. Δραγώνας, Ἰ. Δρακωτός, Ἰω. Δοδίστας, Ν. Διφώνης, Ἐρρ. Ζερβός, Κων. Ζουγανέλης, Γ. Ιωσήφ, Στ. Καψῆς, Μ. Κυραντώνης, Λ. Κοντόζογλου, Κ. Κωνσταντάκης ἢ Κωνσταντίνου, Δ. Κρομμύδας, Ἐλ. Καπνίσης, Κ. Λυγιδάκης, Γ. Λουκᾶς, Ἰω. Λιβανός, Ἰω. Μελέτης, Περ. Μπίστης, Ἀν. Ντούσκος, Ἐμμ. Πετρανάκης, Ἀγγ. Παπαναστασίου, Κων. Πετρούτσος, Γ. Παπαζῆς, Μ. Πασάδης, Ν. Ρούσσος, Γ. Στογιάνης, Κ. Στρατῆς, Π. Σέρρας, Ἰω. Τσολάκης, Ἰω. Τσιδιώρας, Μιχ. Φράγκος, Θ. Φιλιππίδης, Γ. Χανιώτης, Ν. Χάρχαρος, Ἰω. Ψύλλας καὶ Γ. Κοντούλης.

"Ἐξ ἄλλου διὰ τὸ δίπλωμα τοῦ πλοιάρχου Γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κάτωθι ἀπόφοιτοι σχολῶν πλοιάρχων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ: Ἰω. Ἀγασίαν, Δ. Ἀδαμίδης, Ἀν. Βασιλάκης, Ν. Λιβανός, Ἰω. Νικολόπουλος, Π. Μαυροφόρος, Χρ. Παπαδόπουλος, Λ. Ραΐσης καὶ Μάρ. Χριστοφορίδης.

### ΤΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΤΩΝ ΙΑΠΩΝΩΝ

Τὸ ὑπουργείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δι' ἔγγραφου τοῦ πρὸς τὸ ὑπουργείον Ἐξωτερικῶν ἔζητησεν, ὅπως γίνουν πρὸς τὴν Ιαπωνικὴν κυβέρνησιν αἱ δέουσαι ἐνέργειαι διὰ τὴν ἀραιότηταν τῆς δυσμενοῦς ὑπὸ αὐτῆς μεταχειρίσεως τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Συγκεκριμένως, ζητεῖται ἀπὸ τὴν Ιαπωνικὴν κυβέρνησιν, ὅπως παύσῃ εἰσπράττουσα τὸ εἰδικὸν ἐπασφάλιστρον διὰ τὰ ὑπὸ μορφὴν πλοίων νηολογημένων ὑπὸ Ἐλληνικῆν σημαίαν ἔξαγόμενα Ιαπωνικὲς κεφάλαια.

### ΛΙΑΝ ΑΚΑΙΡΩΣ

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου κατὰ τὴν συνεδρίασίν του τῆς 5ης Αύγουστου ἀπέφασισεν ὅπως χορηγηθῇ ἔκτακτος οἰκονομικὴ ἐνίσχυσις εἰς τοὺς συνταξιούχους ναυτικοὺς ἐκ 300 δραχμῶν εἰς ἔκαστον.

"Η συνολικὴ ἐπιβάρυνσις τοῦ Ταμείου ἐκ τῆς χορηγήσεως τοῦ ἐκτάκτου ἐπιδόματος θ' ἀνέλθῃ εἰς 4.500.000 περίπου δραχ.

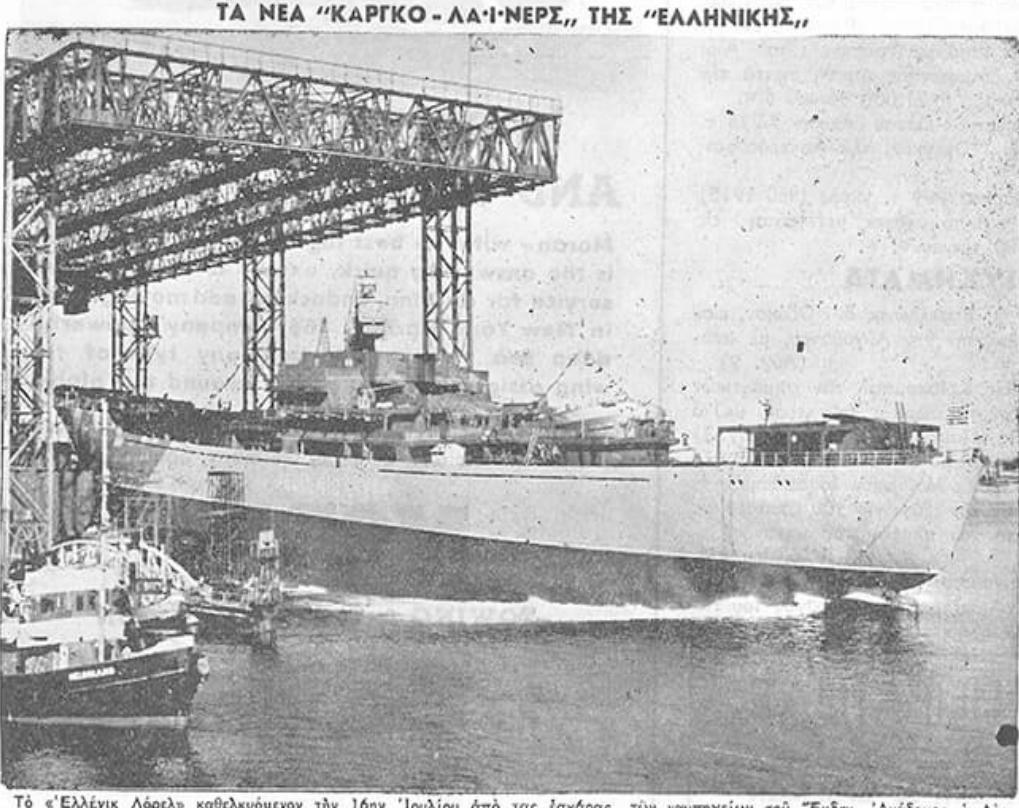
### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Αύγουστου ἐχορηγήθησαν παρὰ τὸν τμῆματος παροχῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν:

Πλοιάρχους: Δημήτριον Ἀντ. Ράμφον μὲ ὑπηρεσίαν 27 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δραχ. 3071 μηνιαίων, Δημήτριον Βασ. Βασιλείου μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 21 ἡμερῶν δρχ. 2475 μηνιαίων, Ἀντώνιον Ἀρ. Διαπολῆνη, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 13 ἡμερῶν δραχ. 2018 μηνιαίων, Ἰωάννην Νικ. Μαυρέλον ἀνθυποπλοίαρχον μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ μιᾶς ἡμέρας δραχ. 1750 μηνιαίων.

Μηχανικούς: Σάββαν Ἐμμ. Δεληγιαννόπουλον, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 29 ἡμερῶν δραχ. 1649 μηνιαίων, Ἰωάννην Σπ. Παγώνην μηχανικὸν Γ'. τάξεως μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δραχ. 1521 μηνιαίων καὶ Σωκράτην Γεωργ. Παλαιοκρασσᾶν, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν δρχ. 1716 μηνιαίων.

Κατώτερα πληρωμάτα: Δημ. Σπ. Κατσαράν, ναύτην ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν, δραχ. 696 μηνιαίων, Δημήτριον Βασ. Ραΐσηη ξυλουργὸν ἀτμοπλοίων, μὲ ὑπηρεσίαν '22 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 8 ἡμερῶν δρχ. 1529 μηνιαίων, Μικένη Μ. Μπαϊράμη δύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 4 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν, λόγω ἀπολύτου καὶ διαρκοῦς ἀνικανότητος δραχ. 400 μηνιαίων, Ἀντώνιον Δ. Μηνᾶν θερμαστῆν, μὲ ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν δραχ. 1700 μηνιαίων, Περικλήν Δ. Κουκουλογιάνην ναύτην ιστιφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 5 ἡμερῶν δραχ. 874 μηνιαίων, Ἀνδρ. Εύ. Μιχαὴλ ἀρχιθερμαστῆν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν δραχ. 1410 μηνιαίων, Γεωρὶηλ Μιχ. Γάγην μηχανοδηγὸν ιστιφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 9 ἡμερῶν δραχ. 1296 μηνιαίων, Βασίλ. 'Αν. Δουκέρην, ἀρχιθερμαστῆν, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν καὶ 20 ἡμερῶν δραχ. 1560 μηνιαίων, Τριαντάφυλλον 'Ιωάν. Κουτούφαρην κυβερνήτην ιστιφόρων, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 1040



Τὸ «Ἐλλένικο Λόρελ» καθελκυόμενον τὴν 16ην Ἰουλίου ἀπὸ τας ζυχδρας τῶν ναυπηγείων τοῦ Ἐρδεν. Ἀνάδοχος ἡ Διεύθυνσις Πολεμικού Ναυτικοῦ.

δραχ. 1560 μηνιαίως, Τριαντάφυλλον 'Ιω. Κουτούφαρην κυβερνήτην ιστιοφόρων με ύπηρεσίαν 26 έτών, 1 μηνός και 2 ήμερών, δραχ. 1040 μηνιαίως, Γεωργίου 'Ανδ. Γρίβαν θερμαστήν, με ύπηρεσίαν 20 έτών, 8 μηνών και 11 ήμερών, δραχ. 1318 μηνιαίως, 'Ιωάννην 'Εμμ. Πατρώνην κυβερνήτην ιστιοφόρων, με ύπηρεσίαν 28 έτών και 9 μηνών δραχ. 1011 μηνιαίως, Πέτρον Δημ. Βεντούρην θερμαστήν, με ύπηρεσίαν 21 έτών, 1 μηνός και 16 ήμερών δραχ. 1395 μηνιαίως, Σίμον N. Μπράτην άρχιθερμαστήν, με ύπηρεσίαν 16 έτών, 1 μηνός και 5 ήμερών δραχ. 717 μηνιαίως, Κωνσταντίνον 'Ιω. Σαρρήν μεμονωμένον έργατην θαλάσσης, με ύπηρεσίαν 20 έτών και 7 ήμερών δραχ. 400 μηνιαίως.

#### ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διὰ διαταγῆς τοῦ 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας έτοποθετήθησαν οἱ κάτωθι λιμενικοί ἀξιωματικοί : Πλωτάρχαι : M. Κάμαρης διοικητής Λιμενικής Αστυνομίας, K. Βέτας καὶ Γ'. Παπαδογιάννης τηματάρχαι παρὰ τῇ διευθύνσει Ναυτιλίας τοῦ υπουργείου καὶ ἀνθυποπλοίαρχος Νικ. Μητροβασιλείου παρὰ τῇ διευθύνσει Ναυτιλίας.

#### Η ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υπουργοῦ Συντονισμού ἔτοποθετήθη ὡς προστάμενος τῆς ὑπηρεσίας στατιστικής τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας ὁ στατιστικὸς τηματάρχης Α' τάξεως κ. Νικ. Τζανουδάκης εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ Ν.Δ. 3.627 Σιὰ τοῦ δόποιου προβλέπεται ἡ καθ' υπουργεία σύστασις ύπηρεσιῶν στατιστικῆς.

#### ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΟΥ "ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ",

'Εξεδόθη δὲ ἐπίσαιος κατάλογος πλοίων εἰς τε τὴν ἐλληνικὴν καὶ ἄγλικὴν, περιέχων ἀπαντά τὰ κατατεταγμένα εἰς τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα χαλύδινα ἀτμοκίνητα καὶ πετρελαιοκίνητα ὡς καὶ τὰ δύλινα πετρελαιοκίνητα πλοῖα.

Οἱ ἐνδιαφερόμενοι δύνανται νὰ προμηθευθῶσι τὸν Κατάλογον τοῦτον, ἀποτεινόμενοι εἰς τὰ Ἀθήναις, Σταδίου 7, γραφεῖα τοῦ Νηογνώμονος.

#### Η ΣΟΡΟΣ ΤΟΥ ΙΩΑΝΝΟΥ Δ. ΧΑΝΔΡΗ

Τὴν 5ην Αὐγούστου διεκοιμήθη εἰς Χίον ἡ σορὸς τοῦ ἀποθανόντος ἐν Ἀγγλίᾳ, κατὰ Μάρτιον τοῦ 1942, ἀειμνήστου ἐφοπλιστοῦ 'Ιωάννου Δ. Χανδρῆ, προκειμένου νὰ ἐναποτελθῇ εἰς μαρμάρινον, καλλιτεχνικῶτα φιλοτεχνηθὲν, μαυσωλεῖον, τὸ δόποιον ἀνήγερθη εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ 'Αγίου Βλασίου. Τὸ φέρον τὴν σορὸν δεξαμενόπλοιον τοῦ Οίκου Χανδρῆ «Ἀγία Ἐρμιτανὴ» ἡγκυροθόλησεν εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ λιμένος, ἡ δὲ σορὸς μετεφέρθη εἰς τὴν προκυμαίαν διὰ τῆς θαλαμηγούν «Ἐλνος». Ἐκεῖ ἀνέμενον αἱ ἀρχαὶ τῆς Χίου, οἱ παρεπιδημούντες ἐφοπλίσταις καὶ πλήθη λαοῦ, πάντες δὲ συνάδευσαν μέχρι τοῦ ιεροῦ ναοῦ 'Αγίου Βλασίου-Κάμπου, ὅπου, προεξάρχοντος τοῦ μητροπολίτου Χίου κ. Παντελεήμονος, ἐψάλτη τρισάγιον. 'Ακολούθως ἡ σορὸς ἐναπετελθή εἰς τὸ ἑκεῖ μαυσωλεῖον. Τὴν διακομιδὴν συνώδευσαν ἡ σύζυγος τοῦ ἑκλιπόντος, τὰ τέκνα του καὶ οἱ ἐπιζήντες ἀδελφοί του.

#### ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ κατασχεθὲν ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῆς 'Ινδονησίας καὶ ἀργοῦν ἀπὸ τῆς 12ης Μαρτίου 1958 εἰς Σουραμπάγια, κοσταρικανὸν φορτηγὸν μας «Μίντρικο» 6.806 τ. γκρός (1925) ἡγγέλθη ἡ δῆ, διὰ μετετράπῃ εἰς βοηθητικὸν σκάφος τοῦ 'Ινδονησιακοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ.

—Τὸ ὑπὸ σημαίαν Παναμά τ.2,26 δεξαμενόπλοιον «Píos» 10.517 τ. γκρός (τοῦ 1945) μετατράπεν ἀπὸ τὰ ιαπωνικά ναυπηγεῖα τοῦ 'Αιδοί εἰς φορτηγὸν ξηρού φορτίου χύμα καὶ ἐπιμηκυθὲν, εὐρέθη κατὰ τὴν ἀνακαταμέτρησίν του 12.813 τόννων γκρός ἡ 21.000 τόννων d.w.

—Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «Οσεαν 'Αλίκη» 7.238 τ. γκρός (τοῦ 1945) ψύκσαν εἰς Πόρτλαντ ('Ορεγκον) τὴν 'Αστεροεσσαν, μετωπούμασθη «Πάσσικ 'Αιλ».

—'Απὸ τὸ μικρὸν φορτηγὸν μας «Πάργα» 999 τ. γκρός (τοῦ 1915) ἀφρέθησαν αἱ πρωστήριοι μηχαναὶ καὶ τὸ σκάφος μετετράπη εἰς σιδηρᾶν φορτηγίδα χωρητικότητος 2.000 τόννων d. w.

#### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»: 'Εμφορτον ἐκ Βαρκελώνης δι 'Οζάκαν, εἰσέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ 'Ηρακλείου τὴν 9ην Αὐγούστου, μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. (Αὔγ. 9)

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ»: Μετὰ ἐπιθεώρησιν εἰς Κρίστομπαλ τῶν σημαντικῶν ζημιῶν ἐνὸς τῶν λεβήτων του, ἔξετέλεσε προσωρινάς ἐπισκευάς, μεθ' δικατηθύνθη εἰς Κιουρασσάο δι 'όριστικάς τοιαύτας. (Ιουλ. 28-Αὔγ. 3)

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (λιβ. δεξ.): 'Εμφορτον μὲ σιτηρά ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ μετά τὴν ἀναχώρησίν του ἐκ Μόντρεαλ, ἐσταμάτησεν ἐν πλῷ τὴν 31ην 'Ιουλίου, λόγω βλάβης εἰς τὴν ἔξαγωγὴν τῶν καυσαερίων. Προσωρινά: ἐπισκευαὶ διεισθήσαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος μηχανῆς. (Ιουλίου 31)

«ΔΥΝΑΜΙΣ»: 'Απὸ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἔμφορτον μὲ γεννήματα δι 'Ιταλίαν, προσήρχεν εἰς τὸ 2ον χιλιόμετρον τῆς διώρυγος τοῦ Ποταμοῦ. Κατὰ νεωτέραν ἐκ Μοντεβίδεο πληροφορίαν, τὸ σκάφος ἀνειλ-

κύσθη μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκῶν καὶ ἡδη συνεχίζει τὸν πλοῦν του.

(Αὔγουστου 7)

«ΚΕ·Ι·Π ΑΡΑΞΟΣ» (λιβ. δεξ.): Κατὰ τὴν εἰς Μόντρεαλ ἐπιθεώρησίν του διεπιστώθησαν αἱ ἐκ προσάρξεως ζημίαι του. 'Υπεδίχθη ἡ ἀντικατάστασί του 67 ἐλασμάτων τῶν ύφαλων του καὶ ἡ εύθυγράμμισις ἔτερων, ἡ ἐπισκευὴ τοῦ ἄξονος καὶ ἡ ἐπιθεώρησις τῶν μηχανῶν. Τὸ σκάφος ἐδεξαμενίσθη. (Αὔγ. 1)

«ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ» (λιβ. δεξ.): 'Απὸ 'Ηνωμένας Πολιτείας κενὸν διὰ Περσικὸν Κόλπον, εἰσέπλευσεν εἰς Παλέρμον μὲ ζημίας εἰς τὸν δεξιὸν ἀνεμιστήρα τεχνητοῦ ἀερισμοῦ τοῦ λέθητος. Τὸ σκάφος ἐδεξαμενίσθη, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ἐνα μῆνα ἐνωρίτερον τοῦ καθωρισμένου χρόνου, ἐπεισκευάσθη καὶ ἀπέπλευσε διὰ τὸν προορισμὸν του πρὸς φρτωτινού. (Ιουλίου 28-30)

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (Κοστ.): 'Απὸ Σάντος διὰ Κολόμπο μὲ φορτίον ζαχάρως, ἔζητησε βοήθειαν ρυμουλκού τῶν νοτιοαφρικανικῶν σιδηροδρόμων, λόγω ἐξαντλήσεως τῶν καυσίμων του, ἐνῷ εύρισκετο 35 μίλια ἐξωθῆ τοῦ Ντώρμπαν. Τὸ σκάφος ἐρρυμουλκήθη εἰς Ντώρμπαν πρὸς ἀνεφοδιασμόν. (Ιουλίου 30-31)

«ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιθερ.): 'Ανέφερεν δὲ πλοίαρχός του τὴν 30ην 'Ιουλίου, διὰ ἐθραύσθη ἀπὸ τὴν δεξιὰν πλευρὰν ἡ κνωδακοφόρος ἀτρακτος, διὰ τὸ σκάφος εύρισκετο εἰς θέσιν πλάτους 17-37 B. καὶ μήκους 102-40 Δ., πλήσιον τοῦ 'Ακαπούλκο καὶ ὑπὸ τεταραγμένην θάλασσαν. Τὸ σκάφος διετάχθη ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας νὰ πλεύσῃ εἰς Παναμᾶν ἡ Σαλινα Κρούζ διὰ προσωρινάς ἐπισκευάς. (Ιουλ. 30)

«ΠΕΡΣΕΥΣ» (λιθερ. δεξ.): 'Απὸ Μπαντάρ Σαπούρ, ἔμφορτον δι 'Αμβέρσαν, προσήρχεται τὴν 29ην 'Ιουλίου εἰς τὸν ποταμὸν Σελντ, ἀλλ' ἀιελκυσθὲν αὐθημερὸν ἀνεύθειας καὶ χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημίας, ἐφθασεν εἰς τὸν προορισμὸν του. (Ιουλ. 29)

«ΦΛΟΙΣΒΟΣ II» (λιθ.): 'Εδεξαμενίσθη εἰς Κάρλσχαμ πρὸς ἐπιθεώρησιν. 'Εξηκριβώθησαν ζημίαι τινὲς εἰς ἐλάσματα τῶν ύφαλων του, ἐπισυμβάσαι εἰς Καλσκρόνα, διὰ τὸν οὐρθή τὸ σκάφος ἐπὶ τῷ βυθῷ, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ἑκεῖ παροπλισμοῦ του. (Αὔγ. 1)



## HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

# MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business

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

**ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ**  
ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ  
ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡ' ΉΜΙΝ ANTI 50 ΔΡΑΧΜΩΝ

ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

## ΤΕΛΕΤΗ ΠΡΟΣ ΤΙΜΗΝ ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ Μ. ΛΑΙΜΟΥ

Σεμνή τελετή έλαβε χώραν την 12ην Αύγουστου εις τὰς Σχολάς 'Ασπροπύργου. 'Ο υπουργός τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ανδριανόπουλος καὶ αἱ ἀρμόδιοι ὑπηρεσίαι τοῦ Υ.Ε.Ν. μὲ ἐπ' κεφαλῆς τὸν Γενικὸν Διευθυντὴν ἐφοπλιστὴν κ. Κώσταν Μ. Λαιμόν, δοσὶς τόσον ἐμπραγμάτων ἔχει ἐκδηλώσει τὸ στοργικόν του ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως διὰ τῶν μεγάλων πρὸς τὰς Σχολὰς δωρεῶν του. 'Ἐπ' εὔκαιρίᾳ τῆς δεξιῶσεως ἐγένοντο καὶ τὰ ἐγκαίνια τοῦ ιδιαιτέρου θαλάμου τῶν ἡλεκτρονικῶν ὄργανων ναυτικοῖς, εἰς τὸν ὅποιον ἐδόθη τὸ δόνομα: «Αἴθουσα Μιχαὴλ Κ. Λαιμού». Ανηρτηθῆνε εἰς τὴν ἐν λόγῳ αἰθουσαν καὶ μία πρωστογραφία τοῦ ἀειμνήστου Μιχ. Λαιμού, πατρὸς τοῦ τιμωμένου ἐφοπλιστοῦ. 'Εκπρόσωποι τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ ἀποτέλεσμα τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου καὶ παρίσταντο κατὰ τὴν τελετήν, καθ' ἓν δ. κ. 'Υπουργός προσεφώνησε τὸν κ. Κ. Μ. Λαιμὸν ὡς ἔξις:

— Εἶμαι Ιδιαιτέρως εύτυχής σήμερον, διότι εύρισκομεθα ἐδώ, ὅχι διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τυπικοῦ καθήκοντος, ἀλλὰ διὰ νὰ ἐκφράσωμεν τὸν δημόσιον ἐπαινοῦ πρὸς ἄξιον τέκνον τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τὸ ὅποιον ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς ἐπιχειρηματικῆς αὐτοῦ ἀκτινοθολίας ἡθέλησε νὰ συνδέσῃ ἀρρήκτως τὸ δόνομά του πρὸς τὸ μέγιστον ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως.

Γνωρίζετε δόλοι, διτὶ τὸ μέγιστο οἰκοδόμημα, τὸ ὅποιον μᾶς στεγάζει καὶ τὸ ὅποιον προκαλεῖ τὸν δίκαιον θαυμασμὸν παντὸς ἐπισκέπτου, ὁφείλεται ἐν πολλοῖς εἰς τὴν ἐκ πέραν τοῦ ἐλληνικοῦ ἐφοπλι-



'Ο κ. Κώστας Λαιμός ἀποκόπτων τὴν τανίαν τῆς ἐγκαινιασμένης αἰθουσῆς σμοῦ ἀναγνώρισιν τῆς σημασίας, τὴν ὅποιαν ἔχει διὰ τὸ μέλλον τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας ἡ κατάρτιοις ἱκανῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας καὶ μηχανῆς. 'Ο μακρὸς πίνακς τῶν δωρητῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν, ὁ ἐντοχισμένος εἰς τὰ προπύλαια τοῦ οἰκήματος τῶν διδακτηρίων, ἀποτελεῖ τὴν πλέον εὐγλωττὸν ἀπόδειξιν αὐτοῦ τὸ ὅποιον λέγω. 'Ο ἐλληνικὸς ἐφοπλισμὸς, οἱ παριστάμενοι ἐνταῦθα ἐκπρόσωποι τοῦ ναυτικοῦ κόσμου καὶ αἱ ὑπηρεσίαι τοῦ ὑπουργείου Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐν ἀγαστῇ συμποιά καὶ συνεργασίᾳ, ἐδημιούργησαν τὸ μέγιστον ἔργον, διὰ τὸ ὅποιον πάντες δικαιούμεθα νὰ είμεθα ὑπερήφανοι.

Μεταξύ, δῶμας, τῆς ἐφοπλιστικῆς πλειάδος δικαιούμει σήμερον νὰ ἔχωρα τὴν ἀνεκτίμητον συμβολὴν τοῦ κυρίου Κώστα Μιχ. Λαιμού. Διότι μὲ τὸ νὰ ἀνεγείρωμεν τὰ μεγαλοπρεπῆ ταῦτα κτίρια δὲν σημαίνει ὅτι ἐπερατώσαμεν τὸ ἔργον μας. 'Η ἀρτία καὶ πλήρης ἐκπαίδευσις τῶν αὐτιστῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ στηρίζεται, κυρίως, εἰς τὴν ὑπαρξίην τῶν ἀπαραίτητων ὄργανων καὶ μηχανημάτων, ἐπὶ τῶν ὅποιων ὁ μαθητὴς θὰ διδαχθῇ καὶ θὰ διδαχθῇ. 'Η σημειωνὴ ἀλμάτωδης τεχνικὴ πρόδοσις καὶ ἀνάπτυξις ἡ καθημερινῶς εἰσάγουσα ἐν νέον μέσον εἰς τὴν διακερδησιν τοῦ πλοίου δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἀξιοποιηθῇ ἀν δὲν νέος μαθητὴς δὲν ἔχῃ τὰ μέσα νὰ τὴν παρακολουθήσῃ. Κατεβλήθη λοιπὸν καὶ καταβάλλεται διαρκῆς προσπάθεια, δημοσίευση, ἀπό τὸ τεχνικὸς ἐξοπλισμὸς τῶν Σχολῶν Πλοιάρχων καὶ Μηχανικῶν εὐρίσκεται πάντοτε εἰς τὸ ὑψος τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐξελίξεως ταύτης. Εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆς εὑρούμενον πολύτιμον συμπαραστάτην τὸν κ. Κώστα Λαιμόν.

Πρωτοβούλως καὶ ἀνευ δχλήσεων καὶ παρακλήσεων, μὲ μόνον δηγὸν τὸ ἀνήσυχον αὐτοῦ ἐνδιαφέρον διὰ τὸ μέλλον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, δ. κ. Λαιμός δὲν ἐφείσθη κόπων καὶ δαπανῶν διὰ νὰ πλουτίσῃ τὰς Σχολὰς μὲ δῆλα τὰ σύγχρονα μέσα καὶ ἐόρδια. Τέσσαρας γυροσκοπικὰς πυξίδας, δῶλα τῶν συγχρόνων συστημάτων, ἔναν ραντάρ τελειοτάτου τύπου, μία στροβιλαντία ύψηλῆς πιεστέως, ἐν μηχανήματα μετατρο-

πῆς θαλασσίου ὕδατος, μία συσκευὴ ἐλέγχου τοῦ ὕδατος τῶν λεθίτων, ραδιογωνιόμετρα καὶ ἡχοδολιστικά βιθόμετρα, ἀποτελοῦν κύρια τινὰ δργανα καὶ μηχανήματα προσφερόντα ἐντελῶς δωρεάν ὑπὸ τοῦ κ. Λαιμού ἐντὸς τοῦ διαρρεύσαντος ἔτους. 'Ακολουθεῖ μακρὸς κατάλογος μικροτέρων ὄργανων καὶ ἐργαλείων, ὃν ἡ ἀπαρίθμησις θὰ ἀπῆται πολὺν ὥραν καὶ ὃ ὅποιος, ἐλπίζομεν, διτὶ χάρις εἰς τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ δωρητοῦ οὐδέποτε θὰ ἔξαντληθῇ.

Τὰ δργανα ταῦτα δοῦμο μετὰ τοῦ ἐξ ἄλλων πηγῶν ἀνανεωμένου τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν Σχολῶν καθιστοῦν αὐτὰς ὅχι μόνον προτύπους εἰς οἰκήματα καὶ ἐνδιαίτησιν, ἀλλὰ καὶ πρωτοπόρους εἰς συνδυασμὸν τῆς θεωρητικῆς καταρτίσεως μετὰ τῆς πρακτικῆς ἐφαρμογῆς.

Τὸ 'Υπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀναγνωρίζον τὴν πολύτιμον συμβολὴν τοῦ κ. Κώστα Λαιμού εἰς τὸ ἔργον τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, προτάσει τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τῶν Σχολῶν, ἀπέφασις νὰ διομάσῃ τὴν αἰθουσαν τῶν ναυτικῶν ὄργανων τῆς Σχολῆς εἰς «αἴθουσαν Μιχαὴλ Κ. Λαιμού» εἰς μάρμην τοῦ πατρὸς τοῦ δωρητοῦ ἀειμνήστου πλοιάρχου Μιχαὴλ Λαιμού, οὐδίνος ἡ εἰκὼν ν' ἀναρτηθῇ εἰς τὴν αἰθουσαν, ἵνα καὶ συμβολικῶς ὡς ἀειμνήστος ἐκεῖνος πρωτοπόρος βλέπῃ καὶ χαίρεται τοὺς νέους 'Ελληνόπαιδας, τοὺς μανθάνοντας τὴν ναυτικὴν ἐπιστήμην ἐπὶ ὄργανων δωρηθέντων ὑπὸ τοῦ υἱοῦ του.

Ἐπαναλαμβάνω, ὅτι ἡ σημειωνὴ ἐօρτῃ δὲν εἶναι ἀπλῆ ἐπιτέλεσις καθήκοντος. Εἰμεθα ἔδω δῆλοι οἱ συμβαλόντες εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν Σχολῶν μας, διὰ νὰ διαπιστώνωμεν τὸ ἐπιτελούμενον ἔργον. Πρὸς πάντας ὑμᾶς, ἐφόριστας καὶ ἐκπρόσωπους ναυτικῶν, ἐκφράζω τὰς θερμάς μου εὐχαριστίας διὰ τὴν συμπαράστασίν σας καὶ σᾶς παρακαλῶ νὰ θεωρήτε ιδιόκτην σας τὸ ἔργον, νὰ τὸ ἐπισκέπτεσθε συχνά καὶ νὰ τὸ φροντίζετε, ὅπως φροντίζετε τὰ ιδικά σας πράγματα. Εὐχαριστῶ ιδιαιτέρως τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῶν Σχολῶν καὶ τὰ ἄξια αὐτοῦ μέλη, τὰ ὅποια ἐφορεύουν, παρακολουθοῦν καὶ καθοδηγοῦν τὴν εἰς τὰς Σχολὰς ἐπιτελουμένη ἔργασίαν. Συγχαίρω τὰς ἐπὶ τῶν Σχολῶν ἐντεταλμένας ὑπηρεσίας, τῆς διοικήσεως αὐτῶν καὶ τοῦ Κέντρου διὰ τὴν ἐπίδειξιν τῆς πέραν τοῦ ὑπηρεσιακοῦ καθήκοντος μερίμνης των. Καὶ πρὸς τὸν κ. Κώστα Λαιμὸν ἐκφράζω δημοσίᾳ τὰς θερμάς εὐχαριστίας τῆς Κυβερνήσεως καὶ τοῦ 'Υπουργείου μου καὶ τὸν συγχαίρω ἐγκαρδίως».

'Απαντῶν δ. κ. Κώστας Λεμός εἰς τὴν ύπουργικὴν προσφώνησιν, ἀφοῦ ηγαρίστησε διὰ τὴν εἰς αὐτὸν προσγενομένην τιμήν, ἐτόνισε τὴν ἀνάγκην ὑπάρξεως ἀρτίως κατηρτισμένων στελεχῶν, ὑπογραμμίσας τὸ γεγονός ὅτι «εκαλὸν πλοῖον εἶναι τὸ ἔχον καλὸν πλήρωμα, ἐνῷ τὸ μῆχανον καλὸν πλήρωμα δὲν εἶναι καλὸν πλοῖον». Καταλήγων δ. κ. Λαιμός παρέστη τὴν διαβενδαίσιν, ὅτι δὲν θὰ παύσῃ νὰ καταβάλῃ κάθε δυνατὴν προσπάθειαν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυτικῆς μας ἐκπαίδευσεως καὶ συνεχάρη δῆλους τοὺς παράγοντας τῶν Σχολῶν διὰ τὸ ἐπιτελούμενον ἔργον.

## Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η ναυλαγορὰ ἐκινήθη μὲ τὸν γνωστὸν χαλαρὸν τόνον, εἰς ἐπίπεδα ναύλων κατώτερα δι' ὥρισμένους τομεῖς, τῶν πρὸ τίνος ἀκόμη κρατούντων. Αἱ προβλέψεις περὶ χειροτερέυσεως καὶ οὐχὶ βελτιώσεως τῆς καταστάσεως αὐτῆς κατὰ τὸν ἐρχόμενον χειμῶνα ἡρχισαν ἡδη διατυπώμεναι ἀπὸ τοὺς ἐγκύρους παρατηρητὰς τῶν ἐξελίξεων τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν.

'Υπὸ τὸ καθεστῶς μιᾶς ἀργούσης χωρητικούτης τράμπης καὶ τάνκερς ὑπερβανούσης τὰ 12 ἐκατομμύρια τόνων η.λ.η., μὲ τὴν ὑπάρχουσαν καὶ ἐπὶ μακρὸν προβλεπούσην νὰ κρατήσῃ Ἐλλειψιν φορτίων γαιανθράκων διὰ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην, μὲ τὴν διαγραφούμενην ἡδη μικροτέρων ἔφετος κίνησιν μεταφορῶν στηρίων, ἐνῷ νέα σκάφη δολοῖεν καὶ προστίθενται, φυσικὸν εἶναι ἡ ναυλαγορὰ νὰ υποχωρῇ πιεζομένη ἀπὸ τόσους ἀντιξόους παράγοντας. 'Η ἀναπροσαρμογὴ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονών, θὰ χρειασθῇ, ὡς φαίνεται, ἀκόμη μακρὸν χρονικὸν διάστημα.

Κατὰ τὸ πρώτον δεκαπενθήμερον τοῦ Αύγουστου κίνησις ναυλώσεων ἀξιολόγους ἐστημένη τοῦ τούς διαφόρους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, εἰς οὐδέμιαν, δῆμος, περίπτωσιν ἡ προσφερόμενη χωρητικότης ἡδη τοικατώπερα τῆς ζητήσεως. Εἰνει χαρακτηριστικόν, ὅτι ναυλώσεις διὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον εἰκλεισθεῖσαν εἰς ἐπίπεδα ναύλων χαμηλά. 'Η κατὰ τομεῖς κίνησις εἶχεν ὡς κάτωθι :

Τὰ στιγμὰ τῆς Βορ. 'Αμερικῆς δὲν ἐνεφάνισαν εύρυτερον ἐνδιαφέρον. 'Απὸ δῆλα τὰ κέντρα φορτώσεων οἱ ναύλοι ἐκινήθησαν ὑποτιμητικῶς. 'Απὸ τὸν Κόλπον τὰ 3.75 διὰ τὸ Ρόττερνταμ καὶ 3.85 δολλάρια ἐλληρώθησαν εἰς bulk carriers (20.000 τόν.). διὰ τὴν 'Αμερέταν ἡ Ρόττερνταμ καὶ διὰ Μπέλφαστ, Λίβερπουλ ἡ 'Ειδονμάουθ (46) — (Αύγουστον) καὶ 43)9 διὰ Λονδίνου. Δύο συνεχῆ ταξίδια διὰ τὸ Κόντινεντ 4.25 δολλ. (σκάφος 13 χιλ. τόνων) καὶ τρία ἐν συνεχείᾳ 4.50 δολλάρια.

Πατσιοσίδηντας ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δι' 'Ιαπωνίαν σκάφος 9.500 τόνων δολλ. 100.000 φίο (Αύγουστον) καὶ διὰ Δυτικήν Ιταλίαν 56.000 δολλ. (Αὔγ. - Σεπτ.). Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος διὰ Πορτογαλίαν 3.40 δολλ. καὶ τὸ Κόντινεντ 20)4 ½ (Σεπτέμβριον).

Σιτηρὰ ἀπὸ τὸν 'Αγιον Λαυρεντίουν ἐπληρώθησαν δολλ. 3 διὰ τὸ Ρόττερνταμ (σκάφος 10 χιλ. τ.) καὶ διὰ Βηρυττὸν δολ. 5.50 (Αύγουστον). 'Απὸ τὸ Τσάρτσιλ δι' 'Αγγλίαν (Λονδίνον) 43)6 καὶ 42)6 (Σεπτέμβριον). Σιτηρὰ ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 9.25. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας διὰ Λονδίνον 40) — φίο, ἐλεύθ. φόρων, σκά-

φος 5.300 τ. (Αύγ.) και 5.05 δολ. φίο δι' Αμβέρσαν. Διά την Ιαπωνίαν 64)3 φίο (Αύγ. - Σεπτ.).

Σπασμωδική ή κίνησις του Βορ. Ειρηνικού. Τὰ έγγυς ήμερομηνιῶν πλοῖα ὑπερχρεώθησαν νὰ δεχθοῦν ναύλους χαμηλοτέρους (5.25 δολ. διά τὸ Κόντινεντ). Τὰ ἀπωτέρων ήμερομηνιῶν εἶχον τὸ περιθώριον νὰ διαπραγματευθοῦν τὴν ἀπασχόλησίν των. Δηλωτική τῶν σκέψεων τῶν ἐφοπλιστῶν εἶναι ἡ ναύλωσις σκάφους διὰ Δεκέμβριον εἰς τὰ 58)9 δι' Ἀγγλίαν (σιτηρά). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν δολ. 4.20 ἐλεύθερον ἔκφρατικῶν καὶ δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 55)— καὶ δολ. 5 διὰ τὸ Κόντινεντ Αὔγουστον. Διὰ τὸν Οκτώβριον ἐπληρώθησαν 6.50 καὶ 2.25 δολ., διὰ τὸ Κόντινεντ ἀπὸ λιμένας ἀμερικανικούς τοῦ Βορ. Ειρηνικού ἢ Βρετ. Κολομβίαν.

‘Απὸ τὸ Πλεῖτ ἀραδόσιτος δι' Ιαπωνίαν 72)6 (Σεπτέμβριος) καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ 64)— (65 κ.π.) (Σεπτέμβριον).

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὴν Βιττόριαν διὰ Πολωνίαν 47)— γκρός τέρμης Περιωρισμένη ἡ κίνησις καὶ εἰς τοὺς τομεῖς τῆς ‘Απω Ανατολῆς. ‘Απὸ τὴν Αὐστραλίαν ἀρκεταὶ ναυλώσεις ἔκλεισθησαν. ‘Απὸ Νοτίους λιμένας κριθή εἰς χύμα διὰ τὸ Κόντινεντ 85)— εἰς σκάφος 13.500 τόν. (Σεπτέμβριον) καὶ 90)— διὰ τὴν Αγγλίαν. Διὰ τὴν Μπέιραν εἰς σάκκους 70)— (Οκτώβριον).

Τὰ ίνδικά μεταλλεύματα μὲ ζωηροτέραν κίνησιν ναυλώσεων. ‘Απὸ τὴν Βομβάνην διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ δολ. 7.25 (Αὔγουστον) καὶ ἀπὸ Μαρμάγκος διὰ τὴν Ιαπωνίαν 40)— φίο ἐντ τρίμεντ καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ 42)3 φίο ἐντ τρίμεντ (Σεπτέμβριον - Οκτώβριον). Οἱ Κινέζοι ἔγκολούθησαν ἐνδιαφερόμενοι διὰ τάξιμ-τσάρτερς μὲ παράδοσιν εὐρωπαϊκούς λιμένας.

‘Αραδόσιτος ἀπὸ τὴν Μπέιραν δι' Αμβέρσαν - Αμβούργον 53)9 (Σεπτέμβριον). Πολωνικοὶ γαιάνθρακες διὰ Πόρτ - Σαΐδ εἰς μικρὰ σκάφη 43)— φόμπ καὶ Πειραιᾶ 34)9 φίο Σεπτέμβριον. Λιπάσματα διὰ Νότιου Κίναν ἀπὸ Αδριατικήν 52)6 καὶ 31.300 λίρας (565.000 κ.π.).

Τὰ τάξιμ-τσάρτερς μὲ ἀρκετάς πράξεις εἰς τὰ γνωστά χαμηλὰ ἐπίπεδα. Μότορσιπ 9.295 τόνων ἐπληρώθη 14)9 διὰ ταξίδιον κυκλικούν.

Διτ. ‘Αφρικής, ἔτερον 15)— μὲ παράδοσιν Σαΐγκον καὶ τρίτον, 14.480 τόνων, θολ. 2.10 διὰ 5 - 8 μῆνας. Μὲ καύσιμον πετρέλαιον διὰ 3 - 6 μῆνας 15)—, παράδοσις, ἐπαναπαράδοσις Εύρωπην. Κινέζοι ναυλωταὶ ἐπληρώσαν 11)6 εἰς σκάφος μὲ καύσιμον πετρέλαιον δι' ἔξ μῆνας, παράδοσιν ‘Αμβούργον.

## ΟΙ ΝΑΥΔΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

‘Εφθασαν αἰσιώς τὰ ἀργοῦντα τάνκερς εἰς τὰ 8 ἑκατ. τ. d.w. καὶ διμως εἰς τὴν ἀγοράν ἀντίκτυπός τις σταθερότητος δὲν ἐσημειώθη. Πλὴν τῶν προνομιούχων διὰ τὰ ἀμερικανικὰ ταξίδιων τῆς ἀκτοπλοΐας ἐλαχίστη ὑπῆρξεν ἡ κίνησις. ‘Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον 69 % κάτω τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλογίου ἐπληρώθησαν. ‘Υπερατλαντικὰ ταξίδια (καθαρὰ φορτία) εἰς τὰ 40 - 42 ½ % κάτω τῆς Κλίμακος διὰ τὴν Εύρωπην. Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ Βορ. Αμερικῆς εἰς τὰ 32 - 37 ½ % κάτω τοῦ A.T.R.S., ἀναλόγως χωρητικότητος, διὰ φορτία ἀκάθαρτα (Αὔγουστον).

‘Απὸ τὴν Κωνστάντζαν διὰ Πολωνίαν (καθαρὰ) 31 % κάτω τῆς Κλίμακος.

## Η ΠΕΙΡΑΓΙΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

‘Υπὸ τὴν γινώμιμον κατάστασιν τῆς ἐλλείψεως ἐνδιαφέροντος, διέρευσε καὶ τὸ πρώτον ἡμισον τοῦ Αὔγουστου. Αἱ τιμαὶ διετηρήθησαν εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα καὶ αἱ κυκλοφορούσαι διαταγαὶ ἡσαν περιωρισμέναι, ἀναφερόμεναι, κατὰ κύριον λόγον, εἰς φορτώσεις τοιμέντων. ‘Απὸ Νοσφασίσκην (τοιμέντα) διὰ Κουβεΐτ 42)6 φίο ἢ Καράται 41)— φίο, Αὔγουστον. ‘Απὸ Κωνστάντζαν 4000 τ. τοιμέντων δι' Ινδονησίαν 73)6 φίο καὶ 10.000 τ. δρυκτοῦ ἀλλοτος δι' Ιαπωνίαν 50)— φίο, Αὔγουστον. ‘Απὸ Πάνορμον ἢ Ραιδεστόν 5000 τ. τοιμέντων διὰ Κουβεΐτ 40)— φίο, φόρτωσιν Αὔγουστον—Σεπτέμβριον. ‘Απὸ Πότι 5000 τ. μεταλλεύματαν δι' Ούντεβάλλας 35)— φίο, Αὔγουστον καὶ ἀπὸ ἑνα Μεσογειακὸν λιμέντα Τουρκίας 20 τ. φακοὶ διὰ Κεϋλάνη 50)— φίο, φόρτωσιν Αὔγουστον—Σεπτέμβριον. Χαρακτηριστικὴ τῆς ἐλλείψεως ἐνδιαφέροντος, λόγῳ τῶν χαμηλῶν τιμῶν εἴναι καὶ ἡ περίπτωσις δύο διαταγῶν ἔξ Ελλάδος, αἱ ὅποιαι, ἀπὸ μακροῦ χρόνου κυκλοφορούσαι, δὲν ἐκαλύφθησαν εἰσέτι. ‘Η μία ἀναφέρεται εἰς 2200 τ. χρωμίου ἀπὸ Αγίαν Μαρίναν δι' Ούντεβάλλας 35)—, μὲ 7)6 φορτοεκφρωτικὰ καὶ ἡ ἔτερα εἰς 2500 τ. βωξίτου ἀπὸ Ιτέαν διὰ Λίμχαμν εἰς τὰ 29)— μὲ 5)— ἔκφρωτικά. ‘Εκυκλοφόρηση προσφάτως καὶ μία διαταγὴ διὰ φόρτωσιν ἔξ Πειραιῶς 5000 ἑων 6000 τ. σίτου διὰ Ρόττερνταμ, εἰς τὰ 26)—, φόρτωσις τέλη Αὔγουστου. Τέλος, διὰ τοιμέντα ἀπὸ λιμένας Αδριατικῆς διὰ Περσικὸν Κόλπον ὑπῆρχεν ἐργασία καὶ ἐξητοῦντο προσφορά.

## ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ

‘Επιστημάνονται παντοχόθεν σαφεῖς αἱ ἐνδείξεις τῆς ἐπερχομένης πλήρους ἀναδιώσεως τῆς παγκοσμίου οίκονομίας. ‘Ολαι αἱ στατιστικὲς διαπιστώσεις τῶν τελευτῶν μηνῶν ἐμφανίζουσι τὴν παραγωγικὴν δραστηριότητα τῆς Δυτικῆς Εύρωπης καὶ τῆς Βορ. Αμερικῆς σταθερῶς ἀναπτυσσομένην, τείνουσαν νὰ ὑπερβῇ καὶ τὰ ἐπίπεδα τοῦ «μπούμ» τοῦ 1956)57. ‘Αν δέν ἐπήρχετο ἡ ἀπεργία τῶν ἐργατῶν χάλυδος εἰς τὴν Αδριατικήν, τοῦ πλήρης ἀπασχόλησίς θὰ ἐπετυχάνετο κατὰ τοὺς ὑπο-λιμένας μῆνας τοῦ τρέχοντος έτους.

Καί, διμως, ἐνῷ ἡ οἰκονομικὴ υφεσις παρῆλθεν, ἐνῷ ἐπισημαίνεται ἀπὸ μηνῶν ἡδη ἡ ἀνδική πορεία τῆς οἰκονομίας, ἡ φορτηγὸς ναυτιλία τῶν τράμπης καὶ τὰ πετρελαιοφόρα τελούν εἰσέτι ὑπὸ διατάσσασιν κρίσεως ἀνευ προγούμενου. ‘Ο ὑπερτηληθωρισμὸς τοῦ τοννάς εἰναι ἡ βασικὴ ἀφορμή. ‘Η παγκόσμιος ναυτιλίας ἀναπτύσσεται ταχύτερον τῶν ἀπὸ θαλάσσης παγκοσμίων μεταφορῶν. ‘Υπερβαίνουν ἡδη τὰ παραπλοισμά σκάφη - τράμπης καὶ τάνκερς — τὰ 12 ἑκατομμύρια τόνων d.w. καὶ ὑπολογίζεται, διτὶ θὰ χρειασθῇ νὰ τεθοῦν ἐν ἀργίᾳ σκάφη δύο ἀκόμη ἔκατομμυρίων τόνων, ἵνα προέλθῃ κάποια ισόρροπος κατάστασις μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τονάκα.

Δεδομένου, διτὶ νέα σκάφη ἐννέα, περίπου, ἔκατομμυρίων τόνων παραδόθησαν ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, περὶ τοὺς αὐτοὺς δὲ ἀριθμούς θὰ φθάσῃ ἡ παραγωγὴ τῶν κατά τὸ τρέχον ἔτος, έτος πρέπει νὰ παραδεχθῇ τις, διτὶ οιαδήποτε αὔξησις τῆς κινήσεως τοῦ παγκοσμίου μεταφορικοῦ ἐμπορίου δὲν θὰ ἡτο ἀρκετή εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον, νὰ καλύψῃ τὴν τόσου πληθωρικῶν προσφερούμενην χωρητικότητα. ‘Ο παραπλοισμὸς θὰ συνεχισθῇ καὶ θὰ δοινή διογκωμένος σύν τῷ χρόνῳ. Τὴν αὔξησιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως θὰ ἔτρεπε νὰ ἀκολουθῇ καὶ ἡ διάλυσις τῶν παρηλίκων ἡ ἀντισικονομικῶν σκαφῶν. Διά τὰ τάνκερς, λ. χ., ὑπολογίζεται, διτὶ παραλλήλως τρόπης τὴν αύξανομήν μὲ ρυθμὸν 6% ἐτησίου παγκόσμιου κατανάλωσιν, ἐπιθάλλεται καὶ διάλυσις δὲν τῶν παρηλίκων — 25 ἑταῖς καὶ ἄνω — δεξαμενοπλοίων καὶ τοῦ ἐνός, τούλαχιστον, τρίτου τῶν πολεμικῆς κατασκευῆς, διὰ νὰ μειωθῇ ἡ χωρητικότης τῶν τάνκερς κατὰ 7½ ἔκατομμυρίο τόνων ους η 12½ τοῖς ἐκατὸν τῆς τυνολικῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων.

‘Η θέσις τῶν τράμπης δὲν εἰναι καλυτέρα. ‘Η συμμετοχὴ τῶν τάνκερς, ἡ ὀλονέν διευρυνομένη, εἰς τὰς μεταφορᾶς τῶν σιτηρῶν, τείνει πλέον νὰ καταστήσῃ τὴν ναυλαγοράν ξηρῶν φορτίων ἀμεσον ἔξερτημα τῶν ναυλῶν διὰ τὰ πετρέλαια. ‘Απὸ τὴν βελτίωσιν τῶν θὰ προέλθῃ καὶ τῆς κινήσεως τῶν τράμπης η σταθερότης. Τὰ τάνκερς θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν κυρίαν τῶν ἀπασχόλησην.

‘Εξ ἄλλου, διεστρέψεις περιορισμὸς τῶν μεταφορῶν ἀμερικανικῶν γαιάνθρακος πρὸς τὴν Δυτ. Εύρωπην, η συνεχιζόμενη ναυπηγήσις τῶν μεγάλων bulk carriers καὶ τῶν εἰδικῶν μεταλλοφόρων, καθιστοῦν προβληματικὴν τὴν ἀπασχόλησην τῶν προπολεμικῆς ναυ-



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.,

THE PEROLIN COMPANY, LTD.

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

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

SYRIA - LEBANON  
PAPADOPoulos & CO.  
LATTAKIA

Also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli

ARABIA

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

FINLAND

INSALKO  
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO

RIERA HERMANOS  
Apartado 167 CEUTA

MALAYA

R. JUMABHOY & SONS LTD.  
24, Malacca Street P. O. Box 303  
SINGAPORE

Also at Penang

NEW ZEALAND

NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.  
33, Ferry Buildings  
AUCKLAND. C. I.

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL AJE  
Dronningensgt 10/12  
OSLO

Also at Bergen

KRISTIAN HEROLFSEN

Dronningensgt. 81  
KRISTIANSANDS.

SWEDEN

C. A. BERGLUND & SON  
P. O. Box 12041  
GOTHENBURG 12



### 'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΠΟΠΗ» από ένα ή δύο λιμένας σχιζήσια τού Σαιν Λορέντζο, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος «Άρες 9000 τ. βαρώνων γεννημάτων δι' Ράβενας 62)6, όφιον άπο κάτια λιμένας Πλείτ, με συμπλήρωσιν εις Μπάτσια Μπλάγκαν 64)6, έαν 5250 τ. κρήθης 2) — έπι πλέον, με 1000 τ. έκφρωσιν «εγκρής τέρμες» και φόρτωσιν 27 Αύγουστου — 4 Σεπτεμβρίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ» από ίδια λιμένας Πλείτ, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος «Άρες 9000 τ. βαρώνων γεννημάτων δι' Αμέρεσαν—Αμβούργον ρείντς 64)—, όφιον δι' Αμέρεσαν—Ρόττερνταμ ή «Αμετέρνταμ 1)3 έπι έλαπτον, με 2000 τ. έκφρωσιν εις Γερμανίαν ή 1000 τ. εις Ολλανδίαν και Βάλγιον, φόρτωσις 5 — 20 Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβερ.) από Βικτωρίαν (Βραζιλίας) 10.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων πάλια Πολωνίαν 47)—, «εγκρής τέρμες» φόρτωσις 10 «Οκτωβρίου—7 Νοεμβρίου «ΜΕΡΑΙΝ» (λιβερ.) από ίδια λιμένας Πλείτ, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος «Άρες 9500 τ. βαρώνων γεννημάτων διά Μόζι—Τόκιο ρείντς 72)6, με 1)6 έπι πλέον δι' έκστον πρόσθετον λιμένα έκφρωσεως μέχρι τριών τοιούτων, φόρτωσις 15—30 Σεπτεμβρίου.

### 'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» (μότορσης) από Αμέρεσαν και Χούλλ 8900 τ. λιπασμάτων και χάλυβας διά Σάν Χουάν (Πουέρτο Ρίκο) και Μακόρις, κατ' άποκοπήν δολ. 39.500 φίο, με 1200 τ. φόρτωσιν εις Αμέρεσαν και 1000 τ. φόρτωσιν εις Χούλλ, 800 τ. έκφρωσιν, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (λιβερ.) από Γενίνιαν και Στεττίνον 9500 τ. θεικής άμμωνίας και ίσα σόδας εις σάκκους (466.000 κ. π. διά δέματα) διά Μαντράς και Καλκούτταν 65)— φίο και στόουεντ, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΜΑΡΚΟΣ» από Αμέρεσαν 9500 τ. ποτάσσης χύμα διά Νόρφολκ δολ. 4.75, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΦΟΡΤΗΓΟΝ» από Αμέρεσαν 9500 τ. ποτάσσης χύμα διά Νόρφερν ρείντς δολ. 4.85, φόρτωσις Αύγουστον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Δάντσιγκ-Γδύνιαν 3000 τ. γαιανθράκων (τρήμα φορτίου) διά Πειραιά 34)9 φίο, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Δάντσιγκ-Γδύνιαν 3800 τ. νιτρικής άμμωνίας εις σάκκους διά Θεσσαλίαν 39)— φίο και στόουεντ, φόρτωσις Αύγουστον.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Δάντσιγκ-Γδύνιαν 3000 τ. ζαχάρεως εις σάκκους διά Πειραιά και Θεσσαλίαν 40)— φίο και στόουεντ, φόρτωσις Αύγουστον.

### 'Έκ Μεσογείου και Αδριατικής

«ΟΛΓΑ» από Βενετίαν 1650 τ. σιδήρου διά Μπουργκάς δολ. 4, φόρτωσις άρχας Αγούστου.

«ΤΙΖΑ» (γιονυγκοσθαλικόν) από Φαμαγούσταν 750 τ. πατασσόπορου διά Κόλπου Ελευσίνος 35)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΑΗΣΣ ΓΙΩΡΓΗΣ» (σημ. Λιδάνου) έκ Πειραιώς 2.500 τ. γεννημάτων διά Λισσανών 39)6, άμεσος φόρτωσις.

«ΙΜΚΕ» (όλανδικον) από Κρήτην 1000 τ. χαρουπίων διά Λίβερπουλ και Ειδονύμους, κατ' άποκοπήν λίρας 3200, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΘΗΣΣΕΥΣ» από Θεσσαλονίκην 2000 τ. χρωμίου δι' Ούντεβάλλας ή Γκότεμπουργκ 38)9 φίο, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΑΘΩΣ» ήξεις Αλεξανδρείας 6000 τόν. τοιμέντων δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 40)—, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» από Κόλπον Ελευσίνος 2650 τ. τοιμέντων δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 45)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΚΟΡΑΛΙΑ III.» από Κόλπον Ελευσίνος 2500 τ. τοιμέντων δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 45)—, φόρτωσις Αύγουστον.

ΦΟΤΗΓΟΝ (παναμ.) από Δυρράχιον 3100 τ. μεταλλεύματος χρωμίου διά Πολωνίαν 33)9 φίο, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΕΣΤΡΕΛΛΑ» (Κοστορίκας) από Νοβαρούσικην 5000 τ. τοιμέντων διά Πόρτο Σουδάν 35)— φίο, φόρτωσις Αύγουστον.

ΦΟΤΗΓΟΝ (πού. κ. Μ. Νομικού) από Πότι 7750 τ. μεταλλεύματων διά Πόρσυρκουν 36)6 φίο, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΕΦΕΡΓΙΟΣ Λ.» από Κωνσταντίναν 1200 κ. μ. υδείας διά Κοσσείρ 60)— τό κυδικον μέτρων, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΑΥΡΑ» από Ζυντάνηφ 1300 τ. γαιανθράκων διά Πειραιά 33)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΝΑΓΙΑ» (Κοστορίκας) από Πότι 8300 τ. σιδηρομεταλλεύματος διά Πόρσυρκουν 36)6 φίο, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΟΛΓΑ» από την Κωνσταντίναν 2300 κυβικά μέτρα υδείας διά Μαρόκον 32)6 τό κ. μ., φόρτωσις Αύγουστον.

### 'Εξ Ανταράκιας Ινδιών και Απωνατολής

«ΚΑΙΤΗ Δ.» (λιβερ.) από Μορμουγκάδ 9500 τ. σιδηρομεταλλεύματος δι' Ιανωνίαν δολ. 5.60 φίο, ένα λιμένα, φόρτωσις Οκτώβριον—Νοέμβριον.

«ΠΑΠΕΙΡΑ Μ.» (σημ. Λιδάνου) από Καράτσι 3500 τ. δρύζης εις σάκκους διά Κολόπον 32)—, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΑΛΟΡΕΕΑ» από Μορμουγκάδ 5500 τ. μεταλλεύματων δι' ένα λιμένα Νοτίου Συνθίσιαν 54)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΕΟΠΑΝ» (λιβερ.) από Φιλιππίνας Νήσους 500.000 κ. π. κόπρα δι' Αμέρεσαν—Αμβούργον ρείντς 15 σίντες κατά κυβικούν πόδα, φίο και στόουεντ, φόρτωσις 17—23 Αύγουστου.

«ΧΡΥΣΗ Σ. Μ.» (λιβερ.) από Φιλιππίνας Νήσους 500.000 κ. π. κόπρα διά Κολομβίας και Βενεζουέλας 14½ σίντες κατά κυβικούν πόδα, φίο και στόουεντ, φόρτωσις 15—28 Αύγουστου.

«ΑΜΦΙΘΕΑ» (εικ. «Δέσποινα») από Μαρμαγκάδ 9500 τ. μεταλλεύματων διά Γιανταρίας—Τοιμητά ρείντς (περιλαμβανομένου τού λιμένος Τομπάτα) 40)— φίο, με 800 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφρωσιν, φόρτωσις 15 Σεπτεμβρίου—10 Οκτωβρίου. «ΠΑΡΝΩΝ» από Μαρμαγκάδ 10.500 τ. σιδηρομεταλλεύματων δι' Αμέρεραν ή Βρέμην 47), με 1200 τ. φόρτωσιν 2)6 και 2000 τ. έκφρωσιν 2)9, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—25 Οκτωβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικον) από λιμένας Αδριατικής 12.300 τ. λιπασμάτων διά Νότιον Κίναν 52)9, όφιον διά Βόρειον Κίναν 54)9 φίο, φόρτωσις 20 Αύγουστου έως 8 Σεπτεμβρίου.

### 'Εκ παντοίων άλλων άγρωρων

«ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ.» (λιβερ. δεξαμ.) από Μεγάλας Λίμνας 9000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρεραν—Αμβούργον ρείντς δολ. 9.85, όφιον δι' Αμέρεραν—Ρόττερνταμ ή Αμετέρνταμ δολ. 9.50, «εγκρής τέρμες» φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—15 Οκτωβρίου.

«ΕΠΟΡΓΙΟΣ Σ.» (λιβερ.) από Φόρτ Ουλλιαρ—Πόρτ Αρθουρ—Ντουλούθ—Σαπήριορ 9500 τ. γεννημάτων δι' Αμέρεραν—Ρόττερνταμ ή Αμετέρνταμ 9.50, όφιον δι' Αμέρεραν—Ρόττερνταμ δολ. 11, με 3000 τ. έλευσηρον έκφρωτωτικών, όφιον διά Δανίαν 10.75, έως διά Βόρειον Γαλλίαν δολ. 11, με 1000 τ. έλευσηρον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—15 Οκτωβρίου.

«ΕΓΟΥΡΑΝΤ ΣΦΑΡΕΡ» (λιβερ.) από Μόρπιλ 16.000 τ. γεννημάτων, άλεύρων και σόγιας διά Ρόττερνταμ δολ. 3.75, έως έλαφρά γεννημάτων 25 σίντες έξτρα, με 3000 τ. έλευσηρον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

«ΜΑΡΘΑ» από Σαφάγκε 6800 τ. λιπασμάτων εις σάκκους διά Κολόμπο 55)—, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΕΩΔΟΛΟΓΟΣ» (σημ. Λιδάνου) από Οξελόσουντ 7850 τ. λιπασμάτων δι' Αλεξάνδρειαν 39)—, άμεσος φόρτωσης.

«ΦΛΩΡΑ Α.» από λιμενίας Σουηδίας 425 στάνταρ, φόρτωσις Συλείας διά Πειραιά 300)— τό στάνταρ, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΚΑΔΙΩ Σ.» από Σαφάγκε 2800 τ. φωσφάτων εις σάκκους διά Κολόμπο 55)—, φόρτωσης Σεπτεμβρίου.

«ΠΑΥΛΟΣ» (σημ. Λιδάνου) από Ιγκάρκα 1300 στάνταρτς ξυλείας δι' άρισμανος λιμένας Αγγλίας 270)— τό στάνταρτ, φόρτωσης Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤΣ» (λιβερ.) από Μάζινον 3000 έως 4000 τ. μεταλλευμάτων διά Βέργιαν δολ. 6.50 φίο, με συμπλήρωσην 7000 τ. διά Μάντζεστερ—Νιούπορτ 52)6, φόρτωσης Σεπτεμβρίου.

«ΚΡΟΝΟΣ» (λιβερ.) από Βόρειον Κούβαν 8500 τ. ζαχάρεως διά Νόρφερν ρείντς δολ. 3.65, έως άπο Νότιον Κούβαν δολ. 3.70, φόρτωσης 10—25 Αύγουστου.

«ΛΟΣ ΑΣΤΕΚΑΣ» (λιβερ.) από Κούβαν 3200 τ. ζαχάρεως διά Νέαν Όρλεάνην 32)— «εγκρής τέρμες», καντσέλιο 31 Αύγουστου.

«ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ» (λιβερ.) από Καλλάδ 9500 τ. μεταλλεύματα θαυμάτινης δι' ένα μερικανικόν λιμένα Κόλπου 5 Αύγουστου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΜΑΙΡΗ ΣΟΦΙΑ» 12.600 τόνων (l.w. (583.435 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 15—16 μιλίων, με κατανάλωσιν 23 έως 25 τ. πετρέλαιον), τότιμος ταράτσηρ δι' ένδεκα έως δεκατρεις μήνας, κατ' άποκοπήν δολ. 28.000 μηνιαίως, παράδοσης εις Χόγκ Κόγκ—Μανιλλάρ ρείντς δολ. 17. οποίας έως 20 Αύγουστου.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» 12.800 τόνων (l.w. (619.600 κ. π. διά δέματα, τοχύτης 13 έως 15 μιλίων, με κατανάλωσιν 23 έως 25 τ. πετρέλαιον), τότιμος ταράτσηρ διά ταξίδιον έπιστροφής δι' Άπω Ανατολής εις Εύρωπαν 15)—, παράδοσης εις Σαγιγόν 31 Αύγουστου και έπανταρπάσθος εις Ντακάρ.

«ΕΚΡΟΝΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» (λιβερ.) 9540 τόνων (l.w. (463.000 κ. π. διά δέματα και τοχύτης 13 μιλίων), τάμιμος ταράτσηρ διά Βραζιλίαν 52 ½ % έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 10 Αύγουστου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΟΡΕΛΑ» (λιβερ.) άπό λιμένας Περσικού Κόλπου 27.500 τ. άκαθάρτου πετρέλαιου διά Νταγκάκης 69 % έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 18 Αύγουστου.

«ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ ΜΠΡΑΝΤΣ» (σημ. άμερικ.) από Λίμνη Μαρσκάιμπο 18.000 τόν. άκαθάρτου πετρέλαιου διά Νίαν Όρλεάνην 42 ½ % έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 10 Αύγουστου.

«ΠΡΟΕΑΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤΣ» (σημ. Αφρικής) από Λίμνη Μαρσκάιμπο 30.000 τόν. άκαθάρτου πετρέλαιου διά Νταγκάκης 38 % έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 21 Αύγουστου.

«ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ» 16.628 τόνων (l.w. (τοχύτης 14 μιλίων, με κατανάλωσιν 45 έως 50 τόνων φιούντελ-διλ), τότιμος ταράτσηρ δι' έξη μήνας με φίον έτέρους δι' έναν παραδοσιακό μεταφοραρά πετρέλαιον) δολ. 1.60 κατά τ. (l.w., παράδοσης και έπανταρπάσθος εις λιμένα Καραϊβικής θαλάσσης, έναρξης 21—31 Αύγουστου.

# ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ  
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ  
*Αἱ μοναδικαὶ ξεχωρίσεις*  
ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ  
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

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

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

**Μόνιμα**

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ
- 2) // ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
- 3) // ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Ε. Ή.
- 4) // ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ

**Μετεκπαίδευσης**

- 1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ
- 2) // ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
- 3) // ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΗΛ. ΝΑΥΤΙΑΣ
- 4) // ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόλικα»	43	7314	άργεις Έλευσινας από 3 'Απρ.
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυγκα Θεσσαλίκα»	57	11630	έφθ. Τουνάφ 9 Αύγ.
ΑΓΓΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	διπλήθε Ντόθεο 3 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Χερσωνα 2 Αύγ. διά Νοσθρωσίσκην
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώψι»	55	8450	άνεχ. Βαγκούθερ 31 'Ιουλ. διά Κολομβίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Άμπελακι από 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υ/οι Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & 'Αδ.Κ.Χατζηπαπατέρας,	43	7231	διπλήθε Φάρδερ Πόντι 30 'Ιουλ. δι' "Αματερνταμ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	έφθ. Ηράκλειον 9 Αύγ. (δι' 'Οζάκαν)
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπαζούγλου	27	1887	εις Πειραιᾶ από 9 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	όδ. Τασουριάκη	22	988	άνεχ. Χάιδαν 11 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	άνεχ. Μόζι 2 Αύγ. δι' Αντραλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Ακουαμαρίνη»	44	7214	εις Τάμπαν από 24 'Ιουν.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Λονδίνον 5 Αύγ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κυνόσουραν από 18 Φεβρ. 1958
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Σάππαπη»	24	3658	έφθ. Καλκούτταν 5 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρη»	59	10308	εις 'Ιαπωνιάν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. N. Υόρκην 4 Αύγ. διά Πειραιᾶ
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμη Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Μπουένος "Αύρες 30 'Ιουλ.
ΑΘΩΣ	έτ. «Αύλις»	29	3958	έφθ. Επρυττόν 6 Αύγ.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ-ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (δ.)	έτ. «Ρέας»	31	8879	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδης 30 'Ιουλ.
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλόριφη»	44	7125	άργει Γάνδην από 6 'Απρ. 1958
AITZIAN ΑΓ. ΛΑΝΤ	έτ. «Ακούιλα»	57	8184	άνεχ. Ριγιέκαν 7 Αύγ. διά Βενετίαν
AITZIAN ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πλασιφίκη»	56	8835	διπλήθε Νίτον 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδης
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιθανού Α. Ε.»	44	7176	άργει Μπρούζες από 27 'Ιουλ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτυ»	56	10482	διπλήθε Παναμάν 8 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμυρα»	42	7191	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 9 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	έφθ. Ναγκόγια 3 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	όδ. Τασουριάκη	20	1112	έφθ. Λιβύην 6 Αύγ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατης Ανδρεάδης	44	7207	άργει Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιαν»	42	7181	άργει Ελευσίνα από 14 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7266	άνεχ. Κριστομπαλ 28 'Ιουλ. διά Κιουρασό
ΑΛΙΚΗ	'Αδ. Λιθανού Α. Ε.	43	7194	άργει Μπρούζες από 26 'Ιουλ. 1958
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνη»	44	7365	διπλήθεν Αντεν 5 Αύγ. διά Βομβάνην
ΑΜΦΙΒΕΑ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7207	έφθ. Σουεζ 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόδομαρ»	44	7359	έφθ. Λονδίνον 2 Αύγ.
ΑΝΑΞ	έτ. «Αναξ»	55	8332	έφθ. Μορμουγκάο 3 Αύγ.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμόδης & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΟΡΑ	έτ. «Μπιενθενίντο»	45	7282	έφθ. Μπάρρο 25 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκριότο»	37	5683	άργει Ελευσίνα από 26 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλῆς»	19	1320	έφθ. Σαζιγκόν 29 'Ιουλ.
ΑΝΘΙΠΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουλ. 1958
ΑΝΙΑ	έτ. «Γιούκον»	44	7176	έφθ. Βαγκούθερ 30 'Ιουλ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	άνεχ. Κουνάνα 5 Αύγ. διά Περαικόν Κόλπον
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους»	57	11976	έφθ. Αγύούσταν 9 Αύγ.
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12443	άργει Αΐσιοι
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άργει Ντωντέ από 20 'Απρ.
ΑΝΤΩΝΗΣ	Λαιμόδης & Πατέρας	43	7176	άργει Βρέμην από 6 'Ιουν. 1958
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	όδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΑΞΙΟΣ	Α. Δημάδη - Δ. Γκιουάλη	43	7253	εις 'Ολλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ - ΑΛΤΙΣ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπμεντη»	59	10100	εις Φλώσιγκ, υπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ - ΑΦΑΙΑ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπμεντη»	59	10000	άνεχ. Κόμπε 8 Αύγ. διά Βαγκούθερ
ΑΡΓΩ - ΔΗΛΟΣ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπμεντη»	58	10392	διπλήθε Παναμάν 7 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιάν
ΑΡΓΩ - ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπμεντη»	58	10392	άνεχ. Σίδηνεύ 6 Αύγ. δι' 'Ιαπωνιάν
ΑΡΓΩ - ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπμεντη»	57	10376	εις Φλώσιγκ από 26 Φεβρ.
ΑΡΓΩ - ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπμεντη»	59	10100	έφθ. Κελελόγκ 8 Αύγ.
ΑΡΓΩ - ΧΙΟΣ	έτ. «Σίπη Ντεβελόπμεντη»	58	10391	άργει Ελευσίνα από 15 Σεπτ. 1958
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιβανός» Α. Ε.	41	7460	άνεχ. Χούτον 31 'Ιουλ. διά Βομβάνην
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	«Κανόπους»	57	11897	διπλήθε Ντόθερ 31 'Ιουλ. διά Βομβάνην
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	Φρίξος Θεοδωρίδης	37	4636	άνεχ. Μόντρεαλ 6 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Γκρη Λάινη»	31	20256	άνεχ. Μόντρεαλ 6 Αύγ. διά Σαουθάμπτον
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλαμέντα»	43	7091	εις 'Ολλανδίαν, υπό παραλαβήν
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα»	45	7273	έφθ. Βαγκούθερ 27 'Ιουλ.
ΑΡΜΟΝΙΑ	Δ. Εύθυμου Κλπ.	24	2740	έφθ. Κολόμπο 5 Αύγ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άργει Βατιμιόρην από 26 'Απρ. 1958
ΑΣΗΜΙΝΑ	Α.Ομη. Γκούμα	39	1007	διπλήθε Κουν) πολιν 4 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Λός Αντζελες από 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	εις 'Ιλόιλο από 4 'Ιουλ.
ΑΤΤΑΛΑΣ	έτ. «Αναξ»	58	9724	άνεχ. Γένοβαν 6 Αύγ. διά Γλασκώβην
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Αύλις»	21	3275	έφθ. Στρατωνίουν 1 Αύγ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελις»	44	7176	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου 1958
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμα»	36	5795	άνεχ. Μοντεβίδεο 5 Αύγ. δι' 'Αγγλίαν
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	'Εθν. Γραμμ. 'Ελλ.'Αμερ.	27	21329	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Αγ. Φραγκόκων 16 'Ιουλ. διά Περαικόν Κόλπον
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	46	2025	έφθ. Λονδίνον 8 Αύγ.
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α. Ε.	45	1892	άργει Νάρτρουθ από 5 Μαρτ. 1958
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Πειραιᾶ
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	όδ. Κοντού	30	739	έφθ. Καλαμάκι 12 Αύγ.
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεχ. Αμέρεραν 5 Αύγ. διά Πόρτ Σουδάν
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	Κ. Ι. Στεργιόπουλος	22	3846	άργει Ελευσίνα
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Ζάντρης από 11 Σεπτ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	έφθ. Κοντανάτζαν 7 Αύγ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΣΟΣ	Ν. Λαμπίρης	31	.967	άργει Κυνόσουραν από 26 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	όδ. Γράτου	44	7176	άργει Κυνόσουραν από 15 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	21	5728	άργει Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΔΑΚΗΣ (δ.)	όδ. Καθρέπτη - Π.Τούρλος	07	1317	εις Πειραιᾶ από 1 'Ιουλ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΛΙΡΗΣ	έτ. Σιδέρουτον	39	10061	άργει Ελευσίνα από 22 Νοεμ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	εις Ελευσίνα από 4 'Ιαν. 1958
ΓΚΛΟΜΠΙ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	όδ. Ανδρεάδη	43	7176	άνεχ. Μπέλφαστ 9 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	έφθ. Α' Αρχούσ 6 Αύγ.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α' ΓΙΑΣ	έτ. «Μίντατλάντικ»	43	7229	διπλήθε Μιτσούρ Ρόκ 31 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδης
ΓΟΥΕΣΤΕΡ ΤΡΕΓ'ΝΤΕΡ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	άνεχ. Μέγαρα 11 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	διπλήθε Σουεζ 5 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)	έτ. Μπράντον	58	24895	έφθ. Πειραιά 10 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά θιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	20991	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Βόρ. 'Αμερικήν
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII	Π. Καλλιμανούπολου	44	7176	διπλήθε Κων) πολιν 30 'Ιουλ. διά Σουεζ εις Γερμανίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	Γ. 'Ιατρού	43	593	έφθ. Μάντζεστερ 26 'Ιουλ.
ΔΑΝΑΗ	'Αλεξάτος - Δούκας	23	1566	άνεχ. Λός Αντζελες 29 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. Αίδολα	59	9350	εις Πειραιᾶ από 30 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Μορμουγκάο 31 'Ιουλ. δι' 'Εμδεν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	έτ. Πάλμα	44	7255	άργει Έλευσινα από 16 'Απρ. 1958
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	άνεχ. Μορμουγκάο 31 'Ιουλ. διά Σουεζ
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άργει Έλευσινα από 16 'Απρ. 1958
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ	έτ. Βεργωτή	44	7207	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 28 'Ιουλ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άργει Έλευσινα από 16 'Απρ. 1958

ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	άνεχ. Τιουτικόριν 7 Αύγ. διά Μαντράς
ΔΙΡΦΟΥΣ	έτ. «Δίρφυς»	43	7280	άργει Κυνόδοουραν ἀπό 18 Σεπτ. 1958
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωοδόχος»	44	7249	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 Αύγ. διά Εύρώπην
ΔΩΡΟΘΕΑ	Μιχ. Καραγιώργης	25	3297	έφθ. Μορμουγκάο 31 'Ιουλ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 14 'Οκτ. (έπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Δ.	έτ. «Ελτράναπορτ»	56	10289	άνεχ. Βαλτιμόρην 5 Αύγ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	27	4164	άργει Κάρδιφ ἀπό 7 Νοεμ. 1957
ΕΛΕΝΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5550	άνεχ. Ντούγκον 4 Αύγ. διά Γιαδᾶταν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» Α. Ε.	44	7176	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	άνεχ. Τρινκομάλι 5 Αύγ. διά Μορμουγκάο
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμπαριούν - Πρίντεζη	21	1549	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Σφάξ
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	εἰς Πειραιά ἀπό 30 Μαΐου (έπισκευαι)
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμα ἀπό 30 Μαρτ. 1958
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	διπλής Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμιας ἀπό 18 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	7300	εἰς Γερμανίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	9400	άνεχ. Υόρκην 31 'Ιουλ. διά Πόρτ Σουδάν
ΕΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Γκούμας	22	1184	άργει Κυνόδοουραν ἀπό 22 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7068	άνεχ. Καλκούτταν 9 Αύγ. διά Γκάλθεστων
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	39	6281	άνεχ. Βούδαν 8 Αύγ. διά Κοσσίν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	έφθ. φίλαδέλφειαν 8 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	έφθ. Κολόμπο ρόδης 9 Αύγ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	διπλής Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Γκάλθεστων
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 31 'Ιουλ. διά Ήνωμένας Πολιτείας
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Τρινκομάλι 5 Αύγ. διά Βορδάνη
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Καλκούτταν 28 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7063	εἰς Πειραιά ἀπό 2 7 Μαΐου (έπισκευαι)
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α. Ε. Ν. Ε.»	43	7302	έφθ. Πειραιά 11 Αύγ.
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 14 'Ιουλ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουύλ»	42	7058	ήργει Βαλτιμόρην ἀπό 10 'Ιουν.
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Χάδρον 3 Αύγ.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ.-Σταθάτος	44	7198	διπλής Παναμάν 3 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσκ»	58	9585	διπλής Παναμάν 16 'Ιουλ. διά Μόζι,
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσκ»	59	9650	άργει Πέραμα ἀπό 17 Αύγ. 1958
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράκας - Κολύμβας	21	2369	διπλής Τζιμπουτί 5 Αύγ. διά Μπαχρέιν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	άδ. Γ. Δομεστίνην	34	1716	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 27 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Παπά - 'Ελευθεριάδην	17	3976	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 4 Αύγ.
ΕΥΑΝΘΙΑ	Υιοί Πέτρ. Γουλανδρή	43	7244	έφθ. Χούστον 5 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	άργει Πέραμα ἀπό 16 Σεπτ. 1957
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	ήργει Αμβούργον ἀπό 25 Νοεμ.
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρπόζα»	39	9974	
ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάδος» Α. Ε.	44	7198	
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Μοντετζούμα»	43	7032	
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	6636	
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντῆς	29	2331	
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	46	1988	
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	
ΙΝΑΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Υιών Δ. 'Ιγγλεσ	42	7035	
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	άδ. Γουλανδρή	44	7176	
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	
ΚΑΔΙΩ Σ.	I. & άδ.Κ.Χ.» πατέρας	43	7244	
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	Καδίω Σιγάλα	17	2032	
ΚΑΛΑΜΑΙ	Ίω. Παράσος κλπ.	13	1877	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μάρε Νόστρα»	57	8757	
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Μικαλινός»	44	7198	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1586	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	Α. Ε. «Πάλμα»	40	5032	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	άδ. Ποταμίουν	19	5182	
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	
ΚΑΣΤΩΡ	«Κάσος» Α. Ε.	39	5215	
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	άδ. Γράτουσ	44	7198	
ΚΕΤΠ ΩΡΑ	«Κεφαλοπνιακή» Α.Ε.	43	10448	
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	
ΚΕΧΡΕΑ	ό. 'Επιφανειάδης	44	7176	άργει Κυνόδουραν ἀπό 1 'Ιουν. 1958
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	Μ. Νομικός	56	8429	διπλήθεν Α'κρωτηρίου Καλῆς 'Ελπίδος 23 'Ιουλ. διά Καλκούτταν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Ν. Νομικός	58	11156	άνεχ. Σαδίνα 3 Αύγ. διά Χάμποντον ρόδης
ΚΡΗΤΗ	Κονδύλης	44	7244	άργει Πέραμα ἀπό 5 'Ιουλ. 1958
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	θ. 'Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόδουραν ἀπό 14 Μαρτ. 1958
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	έφθ. Πειραιά 8 Αύγ.
ΚΟΡΩΤΙΟΝ	άδ. Γουλανδρή	23	4693	άργει Κυνόδουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πόρτλαντη»	59	10300	εἰς Ιαπωνίαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΚΡΙΟΣ	Μ. Εμπειρίκος	45	3805	άργει Σύρουν ἀπό 15 'Οκτ. 1957
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαμ. Πατέρας»	59	9200	εἰς Ριγέκαν, ὑπό συμπλήρωσιν
ΚΥΜΑ	«Δ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7244	άργει Μπρούζες ἀπό 22 Μαρτ. 1958
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλη»	20	6416	διπλήθεν Λός 'Αντελες 5 Αύγ. διά Μπουργκάς
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άυρα»	56	9086	διπλήθεν Λός 'Αντελες 5 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Τάραντα ἀπό 22 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μικαλινός»	45	7176	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 3 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου
ΛΑΚΟΝΙΑ	Άλεξάτος - Δούκας	25	964	
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	έτ. «Διάτος»	24	1556	
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θεόδ. Τεργιάζος	43	7176	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	
ΛΙΒΥΗ	«Μικαλινός» Α. Ε.	43	7176	
ΑΙΓΑΥΡΙΑ	'Ιω. Λάτοπος	24	1556	
ΛΙΔΗ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	
ΛΙΔΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Αργώ»	11	1459	
ΛΟΥΚΙΑ	έτ. «Μικαλινός» Α. Ε.	25	5525	
ΛΟΥΣΥ	Κ. Δ. Δούκας	17	1875	
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μονρόδια»	57	7478	
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7281	
ΜΑΙΩΤΙΣ	έτ. «Δήμητρα»	37	4839	
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	άδ. Συνοδιού	19	3858	
ΜΑΝΕΣ	«Αντ. Παπαδάκης	42	7044	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Ν. Εύσταθου	55	8526	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΑΡΗ	άδελφοι Ρουύσου	27	1554	
	Εύγ. Ι. Χανδρή	20	5401	

ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. «Χανδρῆς»	21	6703	άνεκ. "Αντεύ 8 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	διπλήθε Σουέζ 29 'Ιουλ. δι' Ερυθράν άργει Ρόττερνταμ από 6 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	έφθ. "Αγ. Φραγκισκον 7 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσοκ»	56	6074	άνεκ. Λός "Αντζελες 3 Αύγ. διά Τάμπαν διπλήθεν "Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάρπαντα»	44	7176	άργει Σπαλματόρι από 23 'Απρ. 1958
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Ελευσίνα από 20 Σεπτ. 1958
ΜΑΡΙΑΜ	έτ. «Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7243	άργει Κυνόσουραν από 3 Θερ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Νίτζέαν»	40	5237	διπλήθεν Λάδσεντ 31 'Ιουλ. διά Βοστώνην έφθ. Νοσδρόσικην 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ	'Ιω. Λάτοπς	20	6490	έφθ. Νοσδρόσικην 6 Αύγ.
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	έφθ. Ριβέρ Μπλακγουώτερ από 19 Δεκ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	άργει Σπαλματόρι από 23 'Απρ. 1958
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Νέπτουνη»	59	8700	άργει Πάραμπρημον 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ	έτ. «Οριένταλ»	24	4701	άργει Αμπελάκι από 1 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερδ»	43	7033	άνεκ. Αμύδρεσον 29 'Ιουλ. διά Χάμπτον ρόδας
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20340	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 11 'Ιουλ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	άνεκ. Πούλο Μπούκομ από 8 'Ιουλ. διά Σαγκάνη
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρερς»	59	9260	έφθ. Αμβούργον 6 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	άδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	διπλήθεν "Αντεύ 2 Αύγ. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια»	57	8906	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα»	56	8425	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 22 'Ιουλ. διά Ντακάρ
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ	έτ. «Ρεάλμα»	41	7194	έφθ. Μπασσείν 4 Αύγ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάνη»	57	9168	άνεκ. Κολόμπο 8 Αύγ. διά Μαυρίκιον
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΜΕΝΤΟΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεκ. Λίβερπουλ 6 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες»	57	9200	διπλήθεν Τζιμπούτη 30 'Ιουλ. δι' Ινδίας
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Εθυμράνια»	59	9960	έφθ. Νέαν Όρλεάνην 6 Αύγ.
ΜΙΧΑΗΛ	έτ. «Αδάμαστος» Α. Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεχτ από 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύσταθιου	44	7176	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 6 Μαρτ. 1958
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέριερες»	44	7190	έφθ. Βιλμπικτών 27 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμ. Ν. Άμερ.	34	2709	άνεκ. Λάς Πάλμας 1 Αύγ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άργει Πέραμα από 1 Θερ.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. Φαφαλίος	57	9345	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 12 'Ιουλ. διά Γιουλίν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	άνεκ. Αμβούργον 6 Αύγ. διά Βίσμαρ
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπη»	43	7264	άργει Καλάμας από 20 Θερ. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμυλα»	44	7247	άνεκ. Χάμπτον ρόδας 26 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	διπλήθεν Κάσουεν 7 Αύγ. διά Μπρεμερχάφεν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύγενια»	43	7264	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7261	έφθ. Πειραιά 3 Αύγ.
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλίας κλπ.	37	5205	άργει Ζευπρούγκε από 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σιά	43	7176	εις Πειραιᾶ
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμάς 'Επιφανιάδης	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Σιτινᾶ	43	7244	
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ ΙII	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε'	42	7203	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λα. Πλάτα»	55	7216	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εψιλον»	58	6279	
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗΣ	έτ. «Νιτζέαν»	30	7003	
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	
ΝΙΚΥ	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεανίκα»	42	7248	
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	
ΝΟΡΘ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	'Αντ. Παπαδάκης	59	10300	
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πρίαμ»	58	12139	
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πόρντον»	59	8630	
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	
ΝΤΕΓΙΛ	έτ. «Μαρλάντα»	31	2794	
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναρ. - Ευρώπιαν»	59	9030	
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτεάνικα»	54	8062	
ΟΘΩΝ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	
ΟΛΓΑ	P. Δ. Μελοχρίνης	25	996	
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	Έμπορ. - Εφεντόλιοτην	44	7176	
ΟΜΟΝΟΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ερμής»	12	2171	
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	
ΟΝΤΡΥ	άδ. Γράτσου	59	2000	
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	K. Γράτσος	45	7258	
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κων. Β. Σκαρβέλης	43	7176	
ΟΡΘΕΥΣ	Δ. Ψυχογιούς	17	3703	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Ορφεύς»	56	9942	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	A. Καραδίας	43	7176	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Άκμε»	57	10498	άνεκ. "Εμδεν 4 Αύγ. διά Πουέρτο Όρντας
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	έφθ. Γιοκοχάμαν 27 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Πόρταρου 8 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ελλάδιαν»	57	10747	έφθ. Πόρταριαν 31 'Ιουλ.
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Εύπορη Μεντιτέραν»	37	9968	έφθ. Τεργεστον 3 Αύγ. διά Γκάλθεστων
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Κοσσίν 6 Αύγ.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	άνεκ. Μορμούγκασ 31 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Πόρτερνταμ από 28 'Ιουλ. 1958
ΠΑΣΙΩΝΙΚΟΣ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	έτ. «Πασιώφικ Κογκέρορ»	57	10314	έφθ. Αρθουρ 25 'Ιουλ.
ΠΑΤΕΡΟΝΗΣΟΣ	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	άνεκ. Ντόρμπαν 18 'Ιουλ. διά Κέϋ Γουέστ
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	άνεκ. Ντόρμπαν 18 'Ιουλ. διά Βάλθις Μπαίν
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Σουνταιμερίκα»	48	2086	έφθ. Τούρτσαλλ 29 'Ιουλ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	Map. Έμπειρικός	45	3861	έφθ. Λιδύνη 6 Αύγ. (διά Πειραιᾶ)
ΠΕΤΡΟΣ	Yioi Π. Γουλανδρή	44	6422	έφθ. Κολόμπο 28 'Ιουλ.
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Μάρκος Νομικός	42	7258	εις Πειραιᾶ από 12 'Ιουλ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κανόπους»	57	10446	εις Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. Γουλανδρή	43	7282	έφθ. Πόρταρ 3 Αύγ.
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	έφθ. Ντούλουσθ 4 Αύγ.
ΠΙΝΤΑΡΑ	έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	εις Καρδία 3 Αύγ. δι' Είρηνικόν
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	έφθ. Σιενταμ από 13 'Ιουλ. 1958
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Νορλίντον»	58	9603	έφθ. Ναυγόγια 31 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΠΟΛΙ	έτ. «Ιπανάνθε»	58	9603	άργει Πειραιᾶ από 19 'Ιουλ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Παναράς»	54	9188	άνεκ. Αλεξάνδρειαν 4 Αύγ. δι' Οδσοσδόν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Κόμπαλς»	45	7159	έφθ. Ρεστι 31 'Ιουλ.
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	διπλήθεν Σουέζ 9 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΠΡΗΓΟΥΛΑ	έτ. «Λα. Πλάτα»	56	7213	έφθ. Μαυρίκιον 6 Αύγ.
ΡΙΤΑ	έτ. «Αρπς»	43	7257	άνεκ. Ναυγόγια 31 'Ιουλ. διά Είρηνικόν
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤ'ΟΝΣ	έτ. «Φιλιόρι»	43	7124	έφθ. Τρίνινταντ 1 Αύγ. διά Τούρτσαλλ
ΡΟΔΟΠΗ	έτ. «Τουέστ Αφρίκα»	58	8414	άργει Ελευσίνα από 9 Μαΐου
ΡΟΖΑ ΒΛΑΣΗ	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	άργει Αμπελάκη από 23 'Απρ. 1957
	έτ. «Σπαράρες»	46	945	διπλήθεν Πολαράν 7 Αύγ. διά Βομβάνην
	έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Σαγκάνη 27 'Ιουλ.
	έτ. «Μαριστρέλλα»	43	7133	άργει Εμδεν 6 Αύγ.
	Yioi Σιγάλα	25	1412	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 6 Αύγ.
	έτ. «Γαλαζιας»	45	7176	άργει Καράτσι 4 Αύγ.
	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άνεκ. Μπαντάρ Μασόύρ 5 Αύγ. δι' Ερυθράν
	δδ. Βλάση	46	2159	άνεκ. Βουλώνη 5 Αύγ. διά Γένοβαν

ΡΟΥΛΑ				
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Μαρκονκουΐστα»	24	6962
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Κεράμιες»	56	21081
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		Υιοι Δ. Ιγγλέσον	43	7268
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ		Υλών Σιγάλα	43	7176
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		έτ. «Σάντα Έλενα»	19	2472
ΣΟΥΕΖ		Α. Πρίντεζης	28	1660
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		Ιω. Λάτσης	24	1564
ΣΟΦΙΑ Τ.		έτ. «Κάμαρον»	18	849
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		Τουρινάκης	21	933
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		Ιω. Λάτσης	26	5648
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Σουσρέζ»	59	10200
ΣΤΑΜΑΤΑΣ		έτ. «Φραράλον»	56	8789
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8878
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσος»	44	7223
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Ιω. Κουμάνταρος	44	7176
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		όδ. Βλασσόπουλοι	43	7244
ΤΑΝΑΓΙΣ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650
ΤΑΣΜΑΝΙΑ		Έλλην. Μεσον. Γραμματ.	40	7637
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ		Μιχ. Καραγιώρης	31	3991
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Μαριφορτούνα»	43	7135
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικυ»	42	7513
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενία I. Χανδρή	43	10448
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανσοπατοϊκή»	56	2745
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Φιντελίτι»	57	10493
ΤΡΙΤΩΝ		όδ. Γράτσοι	44	7207
ΦΑΕΩΝ (δ.)		έτ. «Δήλ Κόμετ»	45	10954
ΦΛΩΡΑ Α.		Άθανασιάδης	36	1288
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282
ΦΟΙΒΟΣ		έτ. «Άμφιων»	57	9950
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ. Σταφυλοπάτης	27	755
ΦΡΙΕΟΣ (δ.)		έτ. «Δήλ Σελένη»	49	10667
ΦΡΥ		Καθρέπτης - Θουντής	07	1117
ΦΡΥΓΙΑ		έτ. «ΕΛ-Μές»	38	1230
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντελίτι»	57	10493
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ		έτ. «Ναιτζίαν»	43	7176
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Κάσος» Α. Ε.	45	7240
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		έτ. «Κάσος» Α. Ε.	44	7176
ΧΙΟΣ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Παιονιρέζα Σίπηπικ»	53	8458
ΧΛΟΗ (δεξ.)		έτ. «Μάγια»	54	15749
ΧΡΥΣΑΝΘΗ		έτ. «Σέντραλ»	43	7139
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)		Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθ.)	(παν.)	έτ. «Γκρίνθιλλ»	44	7261
ΑΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιστρίκτικ»	43	7228
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπτλάγκα»	56	20153
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αβίλα»	43	7238
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βικτορες»	43	7176
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπτλάγκα»	56	20140
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αιτζιαν Μάρ»	10	1471
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιβάνου)		έλληπνικά συμφέροντα	21	1489
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (Κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χαράλαμπος»	09	2890
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσερέπραντζα»	43	7265
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ομπρος»	29	3725
ΑΙΓΡΙΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριπάπλικι»	53	13675
ΑΙΔΩΝΙΣ (δνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθανασι»	14	2467
ΑΕΛΛΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797
ΑΖΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Άγιος Παῦλος»	44	7201
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιβαν.)		Σιγάλα	20	1618
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)		έτ. «Αθάμας»	41	4729
ΑΘΕΝΕΣ (κοστ.)		έτ. «Αθένες»	44	7161
ΑΘΗΝΑ (λιβ.)		έτ. «Πάμελ»	44	3061
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)		έτ. «Ατλάντικη»	54	18784
ΑΙΓΓΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατασφίκια»	43	7267
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπιριαν»	58	10020
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπιριαν»	58	10020
ΑΙΓΑΛΙΑΝ ΣΚΙΠΙΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπιριαν»	58	10020
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Σκρεγκόριο»	43	7197
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ.)		έτ. «Κονκόρντια»	42	7002
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΩΨ (λ.)		έτ. «Καρόνα»	43	7036
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)		έτ. «Ινσούλαρο»	44	7058
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ		έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7240
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλι»	58	22129
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάριτεν Κρός»	57	12614
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάριτεν Κρός»	58	12623
ΑΚΡΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ		έτ. «Ακρόπολις»	28	5244
ΑΚΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093
ΑΚΤΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ	(N.A.T.)	έτ. «Ωνάσης»	54	28738
ΑΛΑΣΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989
ΑΛΕΞ (κοσταρ.)		έτ. «Πιταλεζ»	25	2323
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμοπιριαν»	56	20926
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555
ΑΛΘΕΑ (λ.δ.)		έτ. «Βένας»	59	24256
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	53	7409
ΑΛΙΤΣΙΑ (κοσταρ.)		έτ. «Αλίτσια»	24	5026
ΑΛΚΗΣ (λιβ.)		έτ. «Αλκιβιάδης»	42	7066
ΑΛΚΙΜΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλκιμος»	43	7176
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063
ΑΛΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάποιος»	41	7401
ΑΛΜΠΑ	(N.A.T.)	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233
ΑΛΜΠΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλάρμπα»	43	7231
ΑΛΜΠΕΡΤΑ		έτ. «Τοσότερ»	42	3304
ΑΛΜΠΙΝΑ (παν.)		έλληπνικά συμφέροντα	43	7162
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσατ. Φράύτερ»	53	12897
ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (λιβ.)		έτ. «Άλντερσοτ»	44	7243
ΑΛΤΑΙΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπος»	50	10426
ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιτέάρο»	11	3131
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αμαρυλλίς»	45	7201
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	43	10578

άνεχ. Μαυρίκιον 6 Αύγ. διά Μπέιρα διπλής Ντόμερ 3 Αύγ. διά Λιμκαν μείον Βαγκούθερ από 3 'Ιουλ. έφθ. Βομβάν 8 Αύγ. δργει Πέραμα από 29 'Ιαν. 1958 άργει Κυνόδουραν από 14 'Οκτ. άνεχ. Πειραιά 5 Αύγ. διά Γένοβαν άργει Πειραιά από 11 'Ιουλ. άνεχ. Χάμπτον ρόδης 7 Αύγ. διά Νόρφολκ διπλής Τρίνινταντ 23 'Ιουλ. διά Ντώρμπιαν διπλής Παναμέν 18 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν άργει Κυνόδουραν από 5 'Ιαν. 1958 άργει Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν. 1958 άργει Αργοστόλιον από 29 Σεπτ. 1958 έφθ. Λονδίνον 10 Αύγ. δργει Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957 διπλής Αγίου Βίκεντιον 27 'Ιουλ. διά Μπουένος Αύρες άργει Γάνδην από 3 Φεβρ. 1958 διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Κεϋλάνην έφθ. Πότερντρατ 6 Αύγ. διά Κεϋλάνην άνεχ. Γένοβαν 7 Αύγ. διά Νέαν Ύόρκην άνεχ. Κουβέιτ από 1 'Ιουλ. διά Μένα έλ. Αχμάντι έφθ. Νέαν Ύόρκην 29 'Ιουλ. άμοττερντατ 5 Αύγ. διά Απούεστο λά Κρεύζ άνεχ. Καλκούτταν 1 Αύγ. διά Κολόμπο διπλής Σουέζ 8 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου οργει Πέραμα από 22 Θερ. 1958 είσι Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπου είσι Πειραιά από 17 'Ιουν. (επισκευαι) άργει Καλάμας από 27 Δεκ. 1957 έφθ. Κολόπιο 16 'Ιουλ. άνεχ. Ριό Γκράντε 25 'Ιουλ. διά άΠουέστο λά Κρεύζ άνεχ. Χαδάνων 3 Αύγ. διά Ματάντζας διπλής Σουέζ 2 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου είσι Πειραιά από 14 'Ιουλ. άνεχ. Λότς Αντζελες 2 Αύγ. διά Γιουλιν άργει Ντάρτερον 5 Αύγ. διά Κόντινεντ άργει Σουέζ 5 Αύγ. διά Ματάντζας άνεχ. Ρεζάριο 31 'Ιουλ. διά Κόντινεντ άργει Μπρούζες από 2 Άπρ. 1958 άνεχ. Χουλά 6 Αύγ. διά Τσωτρούλλ είσι Νιούπορτ από 8 'Άπρ. διπλής Σουέζ 5 Αύγ. διά Περσικόν Κόλπου άργει Χαδάνων 3 Αύγ. διά Ματάντζας διπλής Τρίνινταντ 7 Αύγ. διά Βραζιλίαν έφθ. Πόρτ. Αρθρού 28 'Ιουλ. άργει Κυνόδουραν από 9 'Ιαν. 1958 άργει Πτοροφεράγιο από 18 'Άπρ. 1958 άνεχ. Συρούν από 12 'Ιαν. 1958 άνεχ. Μόντρεαλ 5 Αύγ. διά Μεγάλας Λίμνης άνεχ. Μπούένος Αύρες 24 'Ιουλ. διά Κιουρασό άνεχ. Αγίου Βίκεντιον 3 Αύγ. διά Βενετίαν έφθ. Γένοβαν 5 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου 1958 άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 'Ιουλ. διά Περσικόν Κόλπου άνεχ. Πέραμα από 30 Αύγ. 1958 άργει Γιοκοχάμαν άνεχ. Βάλδης Μπαίν 28 'Ιουλ. διά Τρίνινταν άργει Ελεύσινο από 31 Δεκ. 1957 άργει Αμπελάκι από 17 Μαρτ. 1958 άργει Βρέστην από 16 Δεκ. 1957 άργει Κυνόδουραν από 29 Σεπτ. 1957 έφθ. Μορμουγκάο 28 'Ιουλ. έφθ. Μπάκιαν Μπλόγκαν 25 'Ιουλ. άργει Φάλιουσ άπο 21 Δεκ. 1957 άνεχ. Φιλαδέλφειαν από 27 Μαΐου 1958 έφθ. Νεκοτέσα 17 'Ιουλ. άνεχ. Μόντρεαλ 4 Αύγ. διά Μεγάλας Λίμνας άργει Αμπελάκι από 25 Σεπτ. 1958 άνεχ. Φας 28 'Ιουλ. διά Ραβέννων διπλής Θέουταν 6 Αύγ. διά Ρότερντρατ άργει Βρινόδαιον από 27 'Άπρ. 1958 είσι θέουταν 54 B.-3.30 A., Αύγ. 5 διά Ιταλίαν άργει Κάρδιφ από 6 'Οκτ. 1957 άργει Βαλτιμόρην από 12 'Άπρ. 1958

ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτος Μάρες» .....	44	7164	έφθ. Ραγγούν 29 'Ιουλ.
ΑΜΙΝ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βάχαιμ» .....	25	3132	έθ. Τρίπολιν 20 'Ιουλ.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	44	7258	έργει Αμπάλον ρόδς από 15 Σεπτ. 1958
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτμπάουντ» .....	38	7949	έφθ. Μπούφαλο 4 Αύγ.
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλενσίνα» .....	31	7910	έργει Αμοιτρίτην από 5 'Ιουλ. 1957
ΑΝΑΣΣΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάγια» .....	43	7237	άνεκ. Μόντρεαλ 29 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πτέρνα» .....	42	7999	άνεκ. Μόντρεαλ 29 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
ΑΝΑΛΟΥΣΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	42	7141	άργει Ζεσυμπρούκε από 19 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	56	13262	άνεκ. Σάν Ζουάν 30 'Ιουλ. διά Μαρακάιπο
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν» .....	55	21075	έφθ. Δουγκέρκην 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κρούζ» .....	29	4913	άργει Κυνδούρων από 4 Φεβρ. 1958
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονπος» .....	57	11978	ζηλθε Παναμάν 30 'Ιουλ. (από 'Αρούμπαν)
ΑΝΔΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα» .....	43	7188	άργει Αμβούργον από 8 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντούραντο» .....	53	18736	άνεκ. Λάς Πιέντρατ 2 Αύγ. διά Τενερίφαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8459	έφθ. Βαλτιμόρην 13 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7136	έφθ. Βαλτιμόρην 18 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρος» .....	53	17845	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	57	10048	έφθ. Σιεμφουρέγκος 17 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8432	έφθ. Λιβερπούλ 8 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	10048	άνεκ. Βαγκούθερ 31 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	10056	άνεκ. Λός Αντζελες 5 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8394	άνεκ. Μουρόβαν 25 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	57	25183	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 30 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Τερόνυμο» .....	58	23607	άνεκ. Περιοκήν Κόλπον 8 Αύγ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπάντο» .....	43	8390	ζηλθε Τρίνινταν 23 'Ιουλ. διά Μιδδλεσμπρο
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕ' Γ' (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσεάνο» .....	56	24520	έφθ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπεναδέντε» .....	56	23502	άνεκ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 16 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	40	8427	άργει Αμπελάκι από 14 'Οκτ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8423	εις Βαλτιμόρην από 7 Δεκ.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	45	8557	έφθ. Οζάκαν 30 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	41	7257	άργει Ρόττερνταμ από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΟΥΡΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	10530	άργει Βαλτιμόρην από 5 Μαρτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7206	ζηλθε Παναμάν 7 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΓ' ΤΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7239	εις Βαλτιμόρην από 21 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	57	13909	άνεκ. Πιοκοχάμαν 8 Αύγ. δι' Ειρηνικόν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	58	13910	ζηλθε Παναμάν 3 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε» .....	58	13921	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 6 Αύγ. διά Γαλλίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε» .....	58	13921	έφθ. Τόκιο 19 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8434	άνεκ. Μπάξια Μπλάγκον 30 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (π.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	11625	άνεκ. Βαλτιμόρην 2 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8466	άνεκ. Λός Αντζελες 10 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ.	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8462	άνεκ. Ροάριο 31 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΙΤΟΥΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	45	7136	ζηλθε Παναμάν 8 Αύγ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8395	εις Βίλλα Κονστιτούσον ρόδς 31 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8371	έφθ. Φιλαδέλφειαν 31 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΓΚΡΙΜ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8444	εις Βαλτιμόρην από 18 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	6725	ζηλθε Παναμάν 2 Αύγ. διά Χουάσκο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ' ΥΛΟΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	23232	άνεκ. Μένα Αμπούλα ρόδς 9 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 29 'Ιουλ. διά Βενεζουελαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8443	ζηλθεν Αγ. Βικέντιον 5 Αύγ. διά Βικτωρίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	άργει Βαλτιμόρην από 12 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	7242	εις Βαλτιμόρην από 4 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8465	ζηλθε Τρίνινταντ 6 Αύγ. διά Μιδδλεσμπρο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	10459	άργει Βαλτιμόρην από 13 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΙΡΓΚΕ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	23232	ζηλθε Βιταλάρταρ 31 'Ιουλ. διά Σιδηνα
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	10059	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8479	άνεκ. Τρίνινταντ 3 Αύγ. διά Λιθερπουλ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιταμόντες» .....	59	23600	έφθ. Λός Αντζελες 7 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Τερέζα» .....	58	23607	άνεκ. Μπαντάρ Μασσάρ 28 'Ιουλ. διά Λός Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα» .....	58	27526	άνεκ. Αντζελες 10 'Ιουλ. δι' Ιννοδιμαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓ'ΟΜΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	58	27466	ζηλθε Σαϊδ 6 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	58	23600	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Κάστρο» .....	59	27462	άνεκ. Περο. Κόλπον 26 'Ιουλ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7224	άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8394	άνεκ. Λός Αντζελες 31 'Ιουλ. δι' Οζάκαν
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7233	άργει Φάλμουθ από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	8453	άνεκ. Μπουένος Αύρες 17 'Ιουλ. διά Καλλάο
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	7166	άργει Γάνδον από 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρος» .....	54	17847	άνεκ. Νέαν Υόρκην 1 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ'ΙΤΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	45	7256	άργει Μπομπιλ από 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρ' Βεντούραντο» .....	53	18735	άνεκ. Περο. Κόλπον 7 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελντρόπαντο» .....	57	25441	άνεκ. Πέρλατον (Με) 2 Αύγ. διά Στεττίνον
ΑΝΝΑ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	54	6112	έφθ. Νέαν Υόρκην 27 'Ιουλ.
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρριπία» .....	45	10708	έθ. Νέαν Υόρκην 8 Αύγ.
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο» .....	20	4992	άργει Σαδόνα από 20 'Ιαν.
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέκας» .....	45	7149	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 7 Αύγ. διά Νόρφολκ
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα» .....	44	7258	άνεκ. Μαντράς 31 'Ιουλ. διά Στεττίνον
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλαος» .....	36	5017	άνεκ. Αμβούργον 7 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίνυας» .....	08	1763	ζηλθε Κωναταντινούπολιν 28 'Ιουλ. διά Κωνατάντζαν
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαθδύ» .....	44	7259	άργει Ρουέν από 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΤΙΟΠΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» .....	41	7061	άνεκ. Αμβούργον 22 'Ιουλ. διά Τζάκσονβιλλ
ΑΝΤΡΕ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Νόρτε» .....	43	7176	έθ. Ναγκόνια 1 Αύγ.
ΑΝΤΩΝΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες» .....	44	7126	έργει Χαλκίδα από 11 'Ιαν.
ΑΝΤΩΝΥ II (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ» .....	57	10889	έφθ. Σαβόναν 6 Αύγ.
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Τράιντιγκ» .....	57	15845	άνεκ. Αρούμπαν 19 'Ιουλ. διά Νιού Χάφεν
ΑΝΤΟΝΙΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίνθιλλα» .....	43	7244	άργει Κοπεγχάγην από 16 Νοεμ.
ΑΝΤΟΝΙΟΣ Δ. Σ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπηφάριγκ» .....	43	7131	εις Κοπεγχάγην από 27 'Ιουν.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δ.νδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλλ» .....	44	7249	άργει Ελευσίνα από 24 'Ιαν. 1958
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» .....	43	7269	έφθ. Χάμπτον ρόδς 1 Αύγ.
ΑΠΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ» .....	42	6806	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 3 Αύγ. διά Δυτ. Ιταλίαν
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνιαν» .....	57	9452	άνεκ. Αμβούργον 2 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδησια» .....	56	10180	έφθ. Ριό Ιανέντρο 25 'Ιουλ.
ΑΡΓΚΟΣΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιδη» .....	44	7048	άργει Νέαν Ορλεάνην από 18 Μαρτ. 1958
ΑΡΓΚΥΛΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέβα» .....	57	10657	ζηλθε Σύρον από 12 Αύγ. 1957
ΑΡΕΝΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φινανσιέρα» .....	19	1754	άργει Φερρόδη από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον» .....	43	7187	άργει Αυδούρη-ον από 12 Δεκ. 1957
ΑΡΗΣ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρες» .....	30	4557	άργει Φερρόδη από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια» .....	21	1498	άργει Αυδούρη-ον από 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΕΤΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ - Οίλη» .....	58	23526	άργει Νέαν Ορλεάνην από 13 Δεκ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομέντη» .....	43	7191	άργει Σύρον από 12 Αύγ. 1957
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαρούτα» .....	43	6995	άργει Φερρόδη από 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.νδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίραφλόρες» .....	38	10277	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ .....	(N.A.T.)	έτ.			

ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Σεν Τράνσον» .	43	7137	έπθ. Βαλτιμόρου 4 Αύγ.
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιουθατλάντικ»	44	7283	άνεχ. Τόκιο 5 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιάρροα»	45	7198	άνεχ. Τζιμπούτι 1 Αύγ. διά Κολόμπο
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες άπο 29 'Ιοα. 1958
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άργει Μπρούζες άπο 9 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλλη»	28	4809	άργει Ελευσίνα άπο 2 'Απρ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ		έτ. «Σάν Γκαμπριέλλη»	44	7176	άργει Γάνδην άπο 3 Μαρτ. 1958
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεχ. Μοντεβίδεο 31 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7230	άργει Αμπελάκι άπο 9 'Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Φάργυρουντ»	42	7150	άργει Αμπελάκι άπο 8 'Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	διπλής Παναμάν 31 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΕΝΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Κυνόσουραν άπο 3 Σεπτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΙΚΑΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 19 'Ιουλ. δι' Αμερικαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Σαβάνναν 3 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	59	20500	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Βοστώνην 1 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λ.)		έτ. «Ατλάντικ»	57	10087	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΤΟΡ (N.A.T.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	έφθ. Βαγκούθερ 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	άνεχ. Φουσίκι 6 Αύγ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 31 'Ιουλ. διά Λαττάκια
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΙΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	έφθ. Σπάττατ 31 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει Σπέτζιαν άπο 16 'Οκτ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ		έτ. «Αστρολούζη»	44	7250	έφθ. Καλκούτταν 3 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	άργει Ελευσίνα άπο 16 Φεβρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ		έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	διπλής Σουέζ 3 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	έφθ. Καλκούτταν 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	άνεχ. Ρίο Ιανείρο 5 Αύγ. διά Παρανάγκουα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	51	10054	άνεχ. Κεελόγκ 7 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	διπλής Παναμάν 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει Ελευσίνα άπο 16 'Απρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	άργει Ελευσίνα άπο 17 'Ιουν.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58	18183	άνεχ. Περο. Κόλπον 9 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	59	18500	άνεχ. Αμερικαν άπο 4 'Ιουλ. διά Χομπόκεν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	άργει Ελευσίνα άπο 23 Μαΐου 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	διπλής Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Σιδώνα
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άργει Ελευσίνα άπο 3 'Ιαν. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	άνεχ. Χαδάννα 2 Αύγ. διά Κιουρασάο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	έφθ. Μπαχάια Μηλάγκαν 6 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	εις Πειραιά άπο 11 Μαρτ. (έπισκευα)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	εις Πειραιά άπο 29 'Απρ. (έπισκευα)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άργει Ελευσίνα άπο 19 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	άργει Ελευσίνα άπο 11 Σεπτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ		έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	εις Νέαν Υόρκην άπο 19 'Απρ. (έπισκευα)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	50	8637	άργει Ελευσίνα άπο 8 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λ.)		έτ. «Ορίδλι»	43	7248	άργει Νέαν Όρλεάνην άπο 26 Μαΐου 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει Πειραιᾶ άπο 19 Μαρτ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	έφθ. Ρόττερνταμ 11 'Ιουλ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άργει Ελευσίνα άπο 23 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	10087	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 Αύγ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑΙΤ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10078	άργει Ελευσίνα άπο 21 Μαΐου 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΗ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10087	άργει Ελευσίνα άπο 20 Φεβρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΖ (λ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	58	10077	άργει Απελέακι άπο 19 Φεβρ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Λορέντζο Μαρκέα 2 Αύγ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	έφθ. Πόρτ Αλμέρενι 23 'Ιουλ.
ΑΤΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άνεχ. Βιλλάρια 6 Αύγ. διά Κολόμπο
ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (λ.)		έτ. «Οσεαν Κάργκο»	56	10087	άργει Φλώαγκ άπο 16 Φεβρ. 1958
ΑΤΑΝΤΙΚ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	διπλής Κώνιαν 26 'Ιουλ. διά Μπουργκάς
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Αττικα»	27	5214	άργει Φάλμουθ άπο 20 Φεβρ. 1958
ΑΥΓΗ (λ.)		έτ. «Μπίθερ»	56	10312	άργει Λός Αντζελες 6 Αύγ. διά Ν. Όρλεάνην
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμέα»	42	7162	άργει Σπέτζιαν άπο 1 Νοεμ.
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Άρκτουρους»	27	5006	άργει Ελευσίνα άπο 6 'Ιουνιού
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιδίσ»	44	7198	άργει Ελευσίνα άπο 6 'Ιαν. 1958
ΒΑΓΓΕΛΙΕΣΤΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1293	άνεχ. Μόζι 4 Αύγ. δι' Ην. Πολιτείας
ΒΑΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άργει Ελευσίνα άπο 21 Μαΐου 1958
ΒΑΣΙΛΗΣ (λ.)		έτ. «Αίδαλην»	44	7242	άργει Απελέακι άπο 19 Φεβρ. 1958
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	έφθ. Λορέντζο Μαρκέα 2 Αύγ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ. «Φίλια»	42	6751	έφθ. Πόρτ Αλμέρενι 23 'Ιουλ.
ΒΕΓΑΣ (λ. δ.)		έτ. «Μαρλίντο»	58	20958	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούον 31 'Ιουλ.
ΒΙΒΑ II	(N.A.T.)	έτ. «Βίβα»	23	5906	διπλής Πόρτ Σαιδ 2 Αύγ. διά Λάδσεντ
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσόμαντε»	52	11362	εις Ροστόκ (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρής	58	26566	άργει Κυνόσουραν άπο 24 'Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	άνεχ. Αγ. Φραγκοκόν άπο 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	57	11623	διπλής Λάδσεντ 3 Αύγ. διά Λάς Πάλμας
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	διπλής Κώνιαν 7 Αύγ. διά Καραϊβικήν
ΒΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό»	42	7046	άργει Ελευσίνα άπο 18 'Ιαν. 1958
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	διπλής Βιλλάριαν 6 Αύγ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άργει Ελευσίνα άπο 3 'Ιουλ.
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντες»	56	9462	άνεχ. Ν. Υόρκην 1 Αύγ. διά Νιού Λόντον
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλνα»	55	9462	διπλής Παναμάν 7 Αύγ. διά Χάμπτον Ρόδης
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)		έτ. «Αστούριας»	44	7113	άργει Βρινδήσιον άπο 10 Φεβρ. 1958
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γέροντας»	43	7271	άνεχ. Βικτωρίαν 28 'Ιουλ. διά Γδυνιαν
ΓΕΡΤΡΟΥΔΗ ΤΕΡΕΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ράντλαντ»	44	7205	
ΓΕΩΒΙΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιράμπρι»	18	5210	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	διπλής Παναμάν 27 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα άπο 8 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λ.)		έτ. «Μορόδρια»	51	7480	διπλής Παναμάν 30 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΗ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτι ντέλ Πιρέο»	16	1449	άργει Απελέακι άπο 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)		έτ. «Γιόργκειν	45	499	άνεχ. Μοντεγκαντίσιο άπο 18 Μαΐου διά Περοικόν Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.ΙΒΑΝΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όιλ»	54	18790	διπλής Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Επος»	21	1964	έφθ. Μοντεβίδεο 27 'Ιουλ. δι' Εμδεν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρέτας»	43	7273	διπλής Ντηπρότι 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόρθιον»	22	1871	άνεχ. Μογκαντίσιο 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΙΑΓΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Πασιφίκο»	42	7030	άργει Πέραμα άπο 28 'Οκτ. 1957
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούζες άπο 7 'Απρ. 1958
ΓΙΟΣΟΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	έφθ. Γενοβάν 2 Αύγ.
ΓΙΟΥΡΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Γιουρόποι»	43	7255	άνεχ. Χάρον 5 Αύγ. διά Πενσακόλαν
ΓΚΑΝΝΕΣ (λ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	42	7164	διπλής Ντηπρότι 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λ.)		έτ. «Ντέλ Πλάτα»	30	6397	άνεχ. Τόκιο 6 Αύγ. διά Μίρι
ΓΚΑΤΙ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	εις Αλεξάνδρειαν άπο 18 'Ιουν.
ΓΚΕΜ (λ. δ.)		έτ. «Ούδρανια»	38	9260	άνεχ. Μόρπιλ 3 Αύγ. διά Χούστον
ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρι»	43	7200	άργει Φιλαδέλφειαν άπο 28 'Απρ. 1958
ΓΚΛΑ					

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλείντ»	54	27812	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Γκλέιντ»	57	13750	διπλήθε Σουέζ 6 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	13321	διπλήθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήθε Σουέζ 7 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ. ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Παλέρμον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ.δ.)	έτ. «Πανοσεανικ»	55	25317	άνεχ. Φάουλι 9 Αύγ. διά Λιβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Ιντερνάσιονα»	54	20580	άνεχ. Περο. Κόλπον 7 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΤ Σ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	άνεχ. N. Ύόρκην 29 'Ιουλ. διά Λας πιεντρας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ.δ.)	Στ. Νιάρχος	57	13750	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΤΖ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	20536	άνεχ. Καρταγένα (Κολ.) 30 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λ. δ.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτ»	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΤ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτ»	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. «Τσεότος Μπαΐνη»	57	25489	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 Αύγ. διά Λιβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 6 Αύγ. οια Μπατάντζας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Σινού»	56	26031	άνεχ. Περο. Κόλπον 29 'Ιουλ. διά Λας πιεντρας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. Νιάρχου	57	26032	διπλήθε Σουέζ 9 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΟΥΣΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Κίγκ Ούιλλ Μπαΐνη»	57	26031	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Μόντρεαλ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ	Στ. Νιάρχου	43	12800	άργει Λόδς Αντελες 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λητζιον»	43	7244	άργει Μπρούζες από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκη»	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λογιαλτυ»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάνκερς»	49	18226	άνεχ. Πούντα Καρντόν 4 Αύγ. οια μυστώνων
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Μήντη»	53	13459	άνεχ. Πούλο Σαμπού 2 Αύγ. διά Λονδίνον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	Στ. Νιάρχος	57	20546	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	Στ. Νιάρχος	57	26413	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουλ. διά Λιβανον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) ..	έτ. «Γουόρλντ Λητζιον»	57	20533	άνεχ. N. Ύόρκην 8 Αύγ. διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ'ΓΛ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Ντέιλη»	52	13256	άνεχ. Μαρακάιπο 29 'Ιουλ. διά ροττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	10892	εις Πειραιά από 17 'Ιουν. (επισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	έφθ. Ήπαχον 6 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡ (λ.)	έτ. «Ητον»	58	14000	έφθ. Μόμπι 7 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΠΙΤΥ .. (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς»	55	20781	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	άνεχ. N. Ύόρκην 6 Αύγ. διά Κολομβίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	Στ. Νιάρχος	58	11200	άνεχ. Σορέλ 5 Αύγ. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Φάουλι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΓΤΝ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάντνη»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τημη»	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	άνεχ. Χούστον 28 'Ιουλ. διά Γδύνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λ.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	διπλήθε Παναμάν 5 Αύγ. οια λας Μίνας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	έφθ. Περο. Κόλπον 3 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΛ .. (N.A.T.)	έτ. «Ντόροετ»	58	10499	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Αύγ. δι' Ιταλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.)	έτ. «Ιντερμαρίνα»	55	20548	έφθ. Σπέτζιαν 8 Αύγ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΓΛ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τόλια»	44	10448	άνεχ. Pio Ιανέριο 6 Αύγ. διά Φορταλέζα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ ηδ.) (N.A.T.)	έτ. «Γ. Τράβελερ»	43	12793	εις Pio Ιανέριο από 16 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τρητη»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 29 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρόφυ»	43	10195	άργει Μάλμη από 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Γ. Τρεντίσιον	44	10595	άργει Σκαραμαγκάν από 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΠΤΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τέμπεστ	45	10470	άνεχ. Σέδεν Αϊλαντς 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.δ.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕ'ΙΝΤ .. (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τράιομφ	44	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τρέζαρ»	43	10488	άργει Σκαραμαγκάν από 9 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άνεχ. Κόρπους Κριστι 25 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.)	έτ. Νιάρχου	59	8000	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (λ.δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Μπαντρά Μασούρ 31 'Ιουλ. διά Γιοκαΐσι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (λ.δ.)	έτ. «Άτλας»	53	12705	άνεχ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΡΙ	έτ. «Σαγκόδια»	41	6911	έφθ. Πενάγκ 2 Αύγ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Τρανσοτεάνικα»	56	10180	άργει Αργοστόλιον από 6 'Απρ. 1958
ΔΑΩΝΗ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Χίαν»	54	5779	διπλήθε Παναμάν 30 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΕΛΦΙΝ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7255	άνεχ. Λίδερπουλ 8 Αύγ. διά Μπάρρου
ΔΕΛΦΟΙ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άρρικα»	56	6117	άνεχ. Μόζι 2 Αύγ. διά Σπάττλ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)	έτ. «Θερ Ντιάμοντς»	21	4012	εις Κολόμπο από 16 'Ιουν.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.)	έτ. «Αγγελίκα»	43	2878	άνεχ. Ούλοι 31 'Ιουλ. διά Δάντοικ
ΔΗΜΟΣ (λιαν.)	Φ. Κυπριανού	27	4824	άνεχ. Βαγκούδερ 8 Αύγ. διά Σιμονοζέκι
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Καρπενέζα»	56	10360	άνεχ. Λάς Αντελες 30 'Ιουλ. διά Χάμπτον
ΔΗΡΙΕΣ (λιαν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6759	έφθ. Βιενάντος 26 'Ιουλ.
ΔΩΡΙΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	άνεχ. Λίδερπουλ 2 Αύγ. διά Ταϊρτσιλλ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	43	7260	άργει Κυνόσουραν από 12 Σεπτ. 1957
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.)	έτ. «Γουόρλντουάνιν»	43	7031	άνεχ. Περο. Κόλπον 8 Αύγ. διά Κουινάνα
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια Τ.»	57	13637	άνεχ. Λόδς Αντελες 25 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΕΒΗΝΚΟΥΗΝ (λ.)	έτ. «Ντάροκα»	56	10692	διπλήθε Παναμάν 5 Αύγ. δι' Οζάκαν
ΕΒΗΝΚΥΝΙΑ	έτ. «Σάν Εμίλιο»	44	8247	άνεχ. Λόδς Αντελες 1 Αύγ. διά Πόρτ Εβεργκλαντ
ΕΘΝΟΣ (λιαν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Τρίτων»	56	10328	έφθ. Μπαχρέιν 3 Αύγ.
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ειρήνη»	13	1486	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 30 'Ιουλ. διά Ρίθερ Πλείτ
ΕΙΡΗΝΗ .. (N.A.T.)	έτ. «Πούντα Αρένας»	29	6941	άνεχ. Πόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 3 Αύγ. διά Βρέμπνη
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Νουέρδο Μούντο»	41	7282	άργει Νιούπορτ από 2 Δεκ. 1957
ΕΙΛΕΚΤΡΙΚΗ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	άργει Μπέργκεν από 2 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝ	έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	έφθ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ.
ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ούντανδωρ»	44	10584	άργει Ρίθερ Στόουρ από 20 Φεβρ.
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος»	36	7820	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 28 'Οκτ.
ΕΛΕΝΗ Β.	έτ. Πουέρτ. Λιμπερτάντη	44	7213	άνεχ. Μπαλίκ Πατάν 7 Αύγ. διά Μίρι
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΔΙΕΣ (λ.δ.) .. (N.A.T')	έτ. Παπαχροπηδη	58	13066	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Αύγ.
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	άνεχ. Τζιμπούτι 17 'Ιουλ. διά Σουραμπάγια
ΕΛΛΗΜΑΡ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μαρπέζα»	44	7051	έφθ. Γκάλεθοντων 4 Αύγ.
ΕΛΛΗΝ (λιαν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σάγκα»	56	10312	άργει Φάλμουθ από 2 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΗΣΠΟΝΤΟΣ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ελληποντος»	44	7189	άργει Βαλτιμόρων 6 Αύγ.
ΕΛΑΜΙΡΑ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Μορέλος»	43	7190	άργει Φάλμουθ από 19 Σεπτ. 1957
ΕΜΑΝΣΙΠΕ'ΙΤΟΡ .. (N.A.T.)	έτ. «Καζόταμιλη»	44	8541	άργει Καλάμας από 28 'Οκτ.
ΕΝΕΣΝΑΤΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Τρανοπασίφικα»	43	7255	άργει Καλάμας από 19 Σεπτ. 1957
ΕΝΤΥ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ενοενάτη»	44	7207	άργει Κάρδφ από 28 'Οκτ. 1957
ΕΝΤΟΥΚΕ'ΙΤΟΡ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. Λόγγοις	41	7122	άργει Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ. 1958
ΕΝΤΥ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άνεχ. Μόντρεαλ 6 Αύγ. διά Σαουθάμπτον
ΕΠΙΚ (λιαν.Δ.Μ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Εντυ»	25	3320	διπλήθε Παναμάν 5 Αύγ. διά Περού
ΕΠΙΚ (λιαν.Δ.Μ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες»	58	17749	άργει Φάλμουθ από 23 Δεκ. 1957
ΕΠΟΣ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Αλβάρες»	44	7153	άργει Ρίθερ Πλείτ
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεχ. Νέπτουν Τάνκερς
ΕΣΠΕΡΟΣ (λιαν.) .. (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντις»	57	10317	άνεχ. Λέση Αντελες 1 Αύγ. διά Ριγιέκαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ ..	έτ. «Μαριστρέλλα»	42	2842	άργει Χάρρουιτς
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.δ.)	έτ. «Μαροφάρ»	27	5590	άργει Ρίθερ Μπλακγουώντερ από 12 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεχ. Κίελον 1 Αύγ. διά Γδύνιαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	έφθ. Κόμπε 6 Αύγ.
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Ατλαντικ Όιλ»	54	18730	άνεχ. Περο. Κόλπον 2 Αύγ. διά Νεάπολιν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) .. (N.A.T.)	έτ. Νέπτουν Τάνκερς	56	30150	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ .. (N.A.T.)	έτ. «Γκόλφι Ντεζέντο»	44	7264	άργει Πειραιά από 19 Δεκ.
ΕΥΠΛΟΙΑ .. (N.A.T.)	έτ. «Ελληνικό ουμφέρντα»	59	9200	έφθ. Ν. Όρελεάνην 23 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΕΥΡΥΑΛΟΣ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	57	8631	άνεχ. Ν. Όρελεάνην 5 Αύγ.
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ (λ.) .. (N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	56	8	

ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (δ.λ.)		έτ. «Σάνη Νικόλας»	52	15869	άνεχ. Περο. Κόλπον 14 'Ιουλ. διά Κασούιονγκ
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάνη Νικόλας»	43	7230	άργει 'Άργοστόλιον άπό 23 Νοεμ. 1957
ΕΥΡΥΜΕΛΩΝ		έτ. «Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Κόπει 7 Αύγ. διά Μανίλαν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	36	9927	έφθ. Κριστομπαλ 8 Αύγ.
ΕΥΡΥΤΙΛΟΥΣ (λ.δ.)		έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	41	7874	άργει 'Άργοστόλιον άπό 18 Μαρτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάνη 'Αντώνιο»	45	7224	άργει 'Άργοστόλιον άπό 26 'Απρ. 1958
ΕΥΡΥΤΑΝ (λ.)		έτ. «Σάνη Μπαζίλιο»	56	8985	άνεχ. Μπαγκόν 10 Αύγ. διά Σιγκαπούρων
ZANE B. L. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολυγ. Σπιτς»	43	7282	άργει Πόρτ ντε Μπούκ από 9 Μαρτ.
ZANO (Αιθιοπ.)		έτ. «Ζαννής»	08	1982	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδι 16 'Ιουλ. διά Χιροχάτα (πρός διάλυσιν)
ZEΟ Γ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσκούκιο»	44	10498	άργει Τζάκονσβιλ άπό 29 Δεκ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άργει Φλωνικ άπό 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Οὐλάραμάρ»	44	4296	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 5 Αύγ.
ZINI (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ. διά Κόλπον Μεξικού
ZOZIAN (Κοσταρ.)		K. «Ατυχίδης»	20	7638	άργει Γένοβαν άπό 1 Μαΐου. 1958
ZΟΥΙΝΤΕΡΖΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαλίντα»	45	7212	έφθ. Λός 'Αντζελες 4 Αύγ.
ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άργει Σπέτζιαν άπό 27 Δεκ.
ΗΛΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	έφθ. Τσάρλεστων 8 Αύγ.
ΗΡΩΝ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε»	44	7161	άργει Ζεμπρούγκε άπό 1 Σεπτ. 1958
ΘΑΡΡΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	διπλής Παναμάν 31 'Ιουλ. διά Πολωνίαν
ΘΕΝΚΣΤΙΚΙΒΙΓΚ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7250	άργει Σάντερφιρδ άπό 7 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ντελ Νόρτε»	43	7050	άργει 'Αμπελάκι άπό 5 Αύγ. 1958
ΘΕΟΔΡΟΣ Α.		έλληνικά συμφέροντα	18	3127	διπλής Σώλτ Σαιντ Μαϊρ 3 Αύγ. (διαταγάς)
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρη Μπή»	42	6997	άργει Ρόττερνταμ άπο 28 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΚΥΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	διπλής Παναμάν 29 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	38	5825	διπλής Μπρόνομποτελ 1 Αύγ. δι 'Αλεξάνδρειαν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	7255	άνεχ. Βατιμόριν 5 Αύγ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ.
ΘΕΟΠΑΝΑ	(N.A.T.)	«Τρανοποικ. Τ.Κ.»	43	7240	άνεχ. Γιοκοχάμαν 8 Αύγ. διά Τόκιο
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	έφθ. Ρόττερνταμ 29 'Ιουλίου
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ. διά Τόκιο
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άργει Χαλάμας άπο 31 'Ιουλ. 1958
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΑΛΑΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	έφθ. Πειραιά 12 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΛΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφάιρ»	56	10410	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ	(N.A.T.)	«Νάβης Κριστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Τοκοπίλλαν 23 'Ιουλ. δι 'Ινδιας
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ. Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Σαβάνναν 29 'Ιουλ. δι 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφάιρ»	56	10422	άνεχ. Μόζι 3 Αύγ. διά Βαγκούθερ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσεαν»	53	15826	άνεχ. Χάλφας 1 Αύγ. διά Πέρο. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσεαν»	44	7198	διπλής Παναμάν 8 Αύγ. διά Τόκιο
ΙΟΥΛΙΑ Κ.		έτ. «Τζεύλια - Νίκοι»	22	1323	έφθ. Σάντος 7 Αύγ.
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	17	1295	έφθ. Αμπίτζιαν 31 'Ιουλ.
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Άτλαντικ»	57	10122	άργει Μπουένος 'Αυρες 25 'Ιουλ.
ΚΑΔΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Χάρπη»	58	13429	έφθ. Κιελον
ΚΑΙΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	άργει Φάλιμουθ άπό 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	42	7227	άνεχ. Λός 'Αντζελες άπό 9 'Ιουν. διά Καουσιούγκ
ΚΑΛΗΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράναπορτ»	57	8774	άνεχ. Μόμπιλ 5 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέιντερς»	44	7255	άργει 'Αμβέρσαν άπό 18 'Ιαν. 1958
ΚΑΛΦΑ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	άνεχ. Λονδίνον 8 Αύγ. διά Χούλλα
ΚΑΜΠΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρεκουπία»	43	7257	άργει Ρίθερ Στόουρ άπό 23 'Ιαν. 1958
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους»	44	7075	άργει Κυνόδουραν άπό 22 'Απρ. 1958
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικο»	53	12897	άνεχ. Γένοβαν 22 'Ιουλ. διά Σπαλάτον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΑΡΕΑΣ		έτ. «Απίγγανος»	44	7279	άνεχ. Κιουρασάο 24 'Ιουλ. διά Χάιφαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσορτ»	40	7121	άργει Αλαμποργκ 4 Αύγ. διά Λένινγκραντ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 Αύγ. (πρός διάλυσιν)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Κ.)	(N.A.T.)	N. I. Νομίκος	07	1075	άργει Κολάμας άπό 2 Φεβρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΗΜΗΤΡΗΣ (κοστ.)		έτ. «Λουνίδιο»	19	5173	άνεχ. Βαγκούθερ 30 'Ιουλ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Τράμπη»	55	8798	άργει Κυνόδουραν άπό 22 'Απρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λουνίδιο»	20	6157	άνεχ. Γένοβαν 22 'Ιουλ. διά Πόλιντ ά. Πίτρ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	54	8006	άνεχ. Βουδάν 6 Αύγ. διά N. Υόρκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	28	2407	εις Ριγιέκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	έφθ. Ελληνίδη 15 Μαΐου (επισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άργει Ελευσίνα άπό 7 'Απρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπανο»	43	7281	άνεχ. Κιουρασάο 31 'Ιουλ. δι 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΤΑΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρίς»	42	6782	άνεχ. Ρόττερνταμ 24 'Ιουλ. διά Πόιντ ά. Πίτρ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	άνεχ. Σύρου άπο 30 Νοεμ. 1957
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	άνεχ. Σαδάναν 30 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Εδερίμια»	58	8961	άργει Βατιμόριν άπο 25 Αύγ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	59	9200	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Αύγ. δι 'Οδοσσόν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)		έτ. «Κορτέζ»	43	6988	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 6 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άργει 'Αργούτσιον άπο 16 'Ιαν.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	άργει Φιλαδέλφειον 31 'Ιουλ. διά Γιουκάρο
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	43	2861	άργει Κυνόδουραν άπο 30 Σεπτ. 1958
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)		έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άνεχ. Σαδάναν 30 'Ιουλ. διά Κούδαν
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άργει Βατιμόριν άπο 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Αύγ. δι 'Οδοσσόν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	42	9796	έφθ. Πόρτ Χάρκουρτ 6 Αύγ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλονίρ»	36	10291	άργει Σύρου άπο 30 Νοεμ. 1957
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	7150	άργει Σεεμπρούγκε άπο 10 'Ιαν. 1957
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.)		έτ. «Πανμάρ»	43	7245	άργει Πειραιά άπο 18 'Ιουλίου
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	άργει Μπρούζες άπο 22 Φεβρ. 1958
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρρέτο»	43	7068	"ΙΩΣ: «ΕΟΜΑΝΑ» ώς μετωνομάσθη
ΚΑΤΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπερτάνο»	45	7255	άργει Κυνόδουραν άπο 30 'Ιαν.
ΚΑΤΙΝΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ροσίνο»	13	1951	έφθ. Ν. Υόρκην 5 Αύγ.
ΚΕ'ΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίνταντ»	58	11754	άνεχ. Βαγκούθερ από 10 'Ιουλ.
ΚΕ'ΙΠ Π ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Σεεμπρούγκε άπο 16 Δεκ. 1957
ΚΕ'ΙΠ Π ΠΑΛΛΑΣ		έτ. «Χάρτλαντη»	42	7244	άργει Σεεμπρούγκε άπο 20 Αύγ. 1957
ΚΕ'ΙΠ ΡΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικα»	44	7120	άργει Σύρου άπο 13 Σεπ. 1957
ΚΕ'ΙΠ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπριον»	44	7281	άργει Φάλιμουθ άπο 6 'Ιαν. 1958
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Κάνονουσι»	41	7431	άργει Ρίθερ Στόουρ άπο 21 Μαρτ. 1958
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ. δ.)		έτ. «Ποιμέντα»	59	24700	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΗΦΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	7033	άργει Ρίθερ Στόουρ άπο 11 'Ιαν. 1958
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διπλής Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Μάρκους Χάουκ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (όγγιλα.)		έτ. «Νταλάχουζ»	57	9153	άνεχ. Αγύούταν 1 Αύγ. διά Βατιμόριν
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμπόνι»	58	20487	εις 'Αμβελύργον άπο 15 'Ιουνίου
ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.)		έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άργει Κυνόδουραν άπο 24 'Ιουν. 1958
ΚΛΕΑΝΘΟΣ (λ')		έτ. «Γκούντ Γούντη»	59	10200	άνεχ. Βαγκούθερ 29 'Ιουλ. διά Τόκιο
KNOZA	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	43	7248	εις Βαγκούθερ από 10 'Ιουλ.
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Ορόγια»	44	7159	άργει Ν. Υόρκην 8 Αύγ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες άπο 2 'Απρ. 1958
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Κολουμπέλλα»	13	8473	εις Πειραιά 14 Αύγ. (δι 'Ιαπωνίαν)
KOMET (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Εύρεκα 2 Αύγ.
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Αγκουίλλα»	19	2949	διπλής Νίτον 3 Αύγ. διά Βιδμαρ
KONTINΕΝΤΑΛ (λ.)		έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7056	εις Βέρα Κρούζ από 9 'Ιουλίου
KΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «Οξείλαρ»	41	5173	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
KΟΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιαλόγκο»	44	7239	διπλής Σάλτ Σαιντ Μαϊρ 1 Αύγ. διά Μεγ. Λίμνας
KΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Αμύρεαν 1 Αύγ. διά Ν. Υόρκην
KΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίγκουερας»	56	10567	διπλής Φάδερ Πόιντ 1 Αύγ. διά Σμαλκάλτεν
KΟΡΦΟΥ ΑΓΑΛΑΝΤ		έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ. διά Σίθεν
ΚΟΣΜΙΚ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμη»	57	17827	ά

ΚΡΕΣΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ "Εστε» .....	44	7198	άργει Κυνόσουραν ἀπό 1 Δεκ. 1957
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλαβίσιος» .....	44	7187	άνεχ. Ντακάρ 5 Αύγ. διά Μπουένος "Αὔρες διπλήθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διά Ντελάγουαρ
ΚΡΙΕΓΤΟΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε» .....	43	7275	άργει Καλάμας ἀπό 2 Μαΐου 1958
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιράνι» .....	56	4031	άνεχ. Μπελίζε 4 Αύγ. διά Πουέρτο Μπάρριος εἰς Μόμπιλ ἀπό 13 Δεκ.
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	44	2884	άνεχ. Σάντα Κρούζ ντελ Σούρ 27 'Ιουλ. διά Γκάλαβεστων διπλήθε Θόροντατ "Αίλαντ 23 'Ιουλ. δι' 'Αμπατάν
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Φερνάντο» .....	41	6756	άργει Κυνόσουραν ἀπό 31 Μαρτ. 1958
ΚΥΚΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους» .....	54	10608	άνεχ. Φίλαδέλφεαν 28 'Ιουλ. δι' 'Αρούμπαν
ΚΥΜΟ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εακοριάλ» .....	44	7292	άνεχ. Χαλκίδας ἀπό 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΜΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλαρά» .....	56	24305	άνεχ. Σεβίλλην 6 Αύγ. διά Σέτουμπαλ διπλήθε Τρίνινταν 16 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αὔρες
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια» .....	43	6992	άργει Μόμπιλ ἀπό 13 'Ιαν. 1958
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα» .....	21	2294	άνεχ. Οντά 23 'Ιουλ. διά Τρίνινταν εἰς Πειραιά ἀπό 22 'Ιουν. (ἐπισκευαι)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κογκισταντόρ» .....	45	7157	εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαρτ. (ἐπισκευαι)
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέ Κάργκα» .....	44	7214	άνεχ. Περο. Κόλπον 3 Αύγ. διά Καναδᾶν
ΚΩΣΤΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κωστίς» .....	44	7263	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 'Ιουν.
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα» .....	40	2993	άνεχ. Φάσουλ 2 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναθ. Κομιμέραιαλ» .....	21	1833	άργει Μόμπιλ ἀπό 19 'Απρ. 1958
ΛΑΙΔΑΥ ΝΤΟΡΟΦΥ		έτ. «Εργκάπα» .....	53	11262	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 18 Δεκ.
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάλτικα» .....	43	10195	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 'Απρ. 1958
ΛΑΜΥΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πέντεργκαλ» .....	45	7247	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 Μαρτ. 1958
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα» .....	56	23880	άνεχ. Πουέρτο 'Ορντάζ 5 Αύγ. διά Μιδδλεαμπρο
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» .....	53	13406	άνεχ. Μακρίδα 26 'Ιουν. διά Νουέβιτας
ΛΙΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα» .....	43	7156	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 31 'Ιουλ.
ΛΙΛΗ (λιβ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλέζα» .....	43	7030	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Μαρτ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ		έτ. «Παναμερικάνα» .....	44	7190	άργει Πόρτ Αρέσουρ ἀπό 18 Μαΐου
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικα» .....	43	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 16 Δεκ. 1957
ΛΟΙ Ι.ΝΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Λάζού» .....	44	8536	άργει Ντάρτρουθιουθ ἀπό 9 'Ιαν.
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ - Ιντιεζ» .....	29	2326	άνεχ. Γιασδάταν 27 'Ιουλ. διά Βαγκούθερ
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ - Ιντιεζ» .....	30	1569	έφθ. Νέαν 'Υρκην 8 Αύγ.
ΛΟΥΛΟΥ (λιβαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέδαντ» .....	17	1936	έφθ. Κελόγκ 29 'Ιουλ.
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Θήατρ» .....	43	10428	άργει Πέραμα ἀπό 1 'Ιουλ. 1958
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόαντ» .....	44	7160	άργει Μπιουάν ἀπό 21 'Ιουλ. 1958
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες» .....	44	7215	έφθ. Νεκοτοάσα 30 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μανρόδια» .....	49	5685	έφθ. Μοντεβίδεο 30 'Ιουλ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοοσεάνικ Π.Κ.» .....	58	24065	άργει Μπρούζες ἀπό 11 'Ιουν. 1958
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα» .....	57	8738	έφθ. Σιεμφουέγκος 27 'Ιουλ.
ΜΑΚΡΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν» .....	43	7161	έφθ. Ρίο Ιανέιρο 4 Αύγ.
ΜΑΛΜΕΝ (παν.) .....		έτ. «Μάστοβολ» .....	18	920	έφθ. Λορέντιο Μαρκες 4 Αύγ.
ΜΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα» .....	37	7991	διπλήθε Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διά Βιλελμοσάχεφν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο» .....	43	7210	άνεχ. Σάουθεν 2 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΑΝΤΙΣΩΝ ΜΠΕΛΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον» .....	44	7216	έφθ. Βοστώνη 14 'Ιουλ.
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) .....		έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7072	άργει Αργοστόλιον ἀπό 14 Δεκ. 1957
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι «Φελιτσία» .....	43	7050	διπλήθε Παλέρμο 4 Αύγ. διά Τόκιο
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ πυ.		έτ. «Παρανάλτο» .....	43	7189	άνεχ. Ντάρμπον 31 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΟΥΝΤ ΟΥΑΥΝΟΥΣ		έτ. «Πάλλον» .....	18	6848	άργει Ρέτζιον 28 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	20564	άνεχ. Χαλίφαξ 2 Αύγ. διά Μπάριμπλαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (σνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθεντρ Κρος» .....	44	7289	άργει Πάτρα 14 'Ιουν. διά Τάνούρα
ΜΑΡΙΑ II (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτρέπλα» .....	44	7070	άργει Τζακάρταν 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Βέγας» .....	43	7134	άργει Φάλμουθ ἀπό 24 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλίδερας» .....	45	8966	διπλήθε Παλέρμο 4 Αύγ. διά Σάουθεν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούλ» .....	22	4949	άνεχ. Ντάρμπον 31 'Ιουλ. διά Κολόμπο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φωσιάν» .....	43	7059	άργει Ρέτζιον 28 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	56	20207	άνεχ. Χαλίφαξ 2 Αύγ. δι' Αμμουσάιν Μπάιν
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιβ.) .....		έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	43	8046	άργει Σουέζ ἀπό 4 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΜΠΕΛΛΑ II (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ» .....	40	5231	άργει Ρίθερ Στόουρ
ΜΑΡΙΜΠΙΑΝΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	40	7921	άνεχ. Τζιμπουτί 12 'Ιουλ. διά 'Οζάκαν
ΜΑΡΙΜΠΙΑΝΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7279	άργει Καλάμας ἀπό 23 'Ιαν.
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7150	άργει Αμβούργον ἀπό 24 Νοεμ. 1957
ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Αροτένα» .....	46	8942	άνεχ. Κιουρασάο 15 'Ιουλ. διά Σαντιάγκο
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ.·Εουρόπα» .....	44	10668	άργει Αύγουστον ἀπό 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΣΤΕΡΛΑ (λ.) .....		έτ. «Μαριοτρέλλα» .....	21	7952	έφθ. Χουελθαν 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιβ.) .....		έτ. «Μάρικ» .....	40	5147	άργει Ρίθερ Στόουρ
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ» .....	43	7263	έφθ. Σάντος 24 'Ιουλ.
ΜΑΡΣΑΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαλ» .....	44	7212	άργει Πόρτ ντε Μπιούκ ἀπό 24 Φεβρ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ» .....	44	7251	άργει Μπρούζες ἀπό 18 'Απρ. 1958
ΜΑΣΚΟΤ		έτ. «Όριενταλ» .....	17	2042	έφθ. Τζακάρταν 24 'Ιουλ.
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμηκι» .....	55	23871	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. διά Βιλελμοσάχεφν
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΝΗΝΟΣ Κ.		έτ. «Μίνινς» .....	27	2457	άνεχ. Μορμούγκαο 29 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη» .....	44	7232	άργει Φάλμουθ ἀπό 24 'Οκτ. 1957
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόσα» .....	54	18763	έφθ. Φάσουλ 9 Αύγ.
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.) .....		Δ. Καπότας .....	20	1512	έφθ. Αλεξάνδρειαν 5 Αύγ.
ΜΑΤΣΕΩΛΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ματεζόλια» .....	27	6144	διπλήθε Γιβραλτάρ 9 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
ΜΑΤΟΔΙΟΣ (σνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	43	7176	άνεχ. Μορμούγκαο 29 'Ιουλ. διά Τζιμπουτί
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίθεροαλ	57	8855	άνεχ. Κιουρασάο 30 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Ινκάκια» .....	45	7254	άργει Κυνόσουραν ἀπό 25 Μαΐου
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιλέρρηγκας» .....	57	11691	διπλήθε Σάουνεζ 9 Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΜΕΛΟΥΝΤΟΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες» .....	44	7154	άργει Φάλμουθ ἀπό 17 'Οκτ. 1957
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανεξ.το» .....	43	10509	άνεχ. Μπαντά Μασσάρ 23 'Ιουλ. διά Κέιπ Τάουν
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Νουέδα Ζρανάδα» .....	45	7198	άργει Κυνόσουραν ἀπό 7 Μαΐου 1958
ΜΕΝΟΡΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μενόρα» .....	18	5563	άνεχ. Γενόβαν 18 'Ιουλ. διά Σαβδάναν
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.) .....		έτ. «Αστούριας» .....	59	21000	άργει 'Ιννοσιμάν
ΜΕΡΛΙΝ (λιβ.) .....		έτ. «Σάντε Πέντρο» .....	45	7190	έφθ. Γδύνιαν 2 Αύγ.
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.) .....		έτ. «Μικαέλλα» .....	42	2847	άργει Σπέτζιαν ἀπό 6 'Απρ.
ΜΙΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .....	56	21090	άνεχ. Περοκίον Κόλπον 1 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπα» .....	43	7228	άνεχ. Τόκιο 4 Αύγ. διά Βαγκούθερ
ΜΙΧΑΗΑ Α. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Μικέλλ» .....	29	2666	διπλήθε Σάιν Ζάν 28 'Ιουλ. διά Σάρπνες
ΜΙΧΑΗΑ Γ.		έτ. «Αρθιγκτών» .....	44	7240	άργει Γάνδην ἀπό 23 'Ιαν. 1958
ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ» .....	56	8390	άνεχ. Καλκούτταν 7 Αύγ. διά Σάρπττλ
ΜΙΧΑΗΑ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια» .....	56	7906	άργει Ντάρμπον 3 Αύγ. διά Τρίνινταν
ΜΙΧΑΗΑ ΚΑΡΡΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλεουμ» .....	58	22129	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 Αύγ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΙΧΑΗΑ Λ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Άντρες» .....	53	11289	έφθ. Σεμαίνους 4 Αύγ.
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.) .....		έτ. «Ιντερνάοναλ» .....	57	12683	άνεχ. Καρθαγένων 3 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΜΟΝΤΕ ΠΑΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέπλατα» .....	42	7137	άργει Κυνόσουραν ἀπό 20 Μαρτ. 1958
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λ.) .....		έτ. «Καλλάδ» .....	43	7084	έφθ. Κριστόμπαλ 30 'Ιουλ.
ΜΠΑΖΙΑ II (λ.) .....		έτ. «Ντιέγκο» .....	45	7176	άνεχ. Καράτοι 4 Αύγ. δι' 'Ητ Λόντον
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας» .....	55	9922	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 31 'Ιουλ.
ΜΠΑΤΗΣ (λ.) .....		έτ. «Φροντέρα» .....	56	10661	άργει Ντωντέ ἀπό 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιβ.) .....		έτ. «Μπετακρούζ» .....	44	7340	άργει Ντωντέ ἀπό 18 'Ιουν. 1958
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιβ.) .....		έτ. «Μπετακρούζ» .....	44	7159	άνεχ. Νιούπορτ ἀπό 23 Σεπτ. 1957
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιαμάντε» .....	56	10061	άνεχ. Μένταν 2 Αύγ. διά Μένταν
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ		έτ. «Άλμα» .....	44	7256	άργει Αγκάραν 17 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στανδίλι» .....	30	9243	άργει Καλάμας ἀπό 10 Μαρτ. 1958
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) .....		έτ. «Γκαραγουάιν» .....	42	7803	έφθ. Οάκαρ 28 'Ιουλ.
ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.) .....		έτ. «Μαραθών» .....	43	7158	διπλήθε Ντόβερ 1 Αύγ. διά Γένοβαν
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Σάντα Βαρδάρα» .....	16	3528	άνεχ. Γιοκοχάμαν 26 'Ιουλ. δι' 'Ηνωμένας Πολιτείας
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ. Λ.» .....	45	7255	άργει Μπρούζες ἀπό 12 Μαρτ. 1958

ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λιθ.) .....	έτη. «Μοντεβέρντι» .....	45	7176	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιουλ. 1958
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.) .....	έτη. «Νάσιοναλ» .....	56	9970	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 Αύγ. διά Σιδνεύ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.) .....	έτη. «Βίαννα» .....	57	10044	διπλήθε Τρίνινταντ 31 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.) .....	έτη. «Νάσιοναλ» .....	56	9972	άνεκ. Σέβεν 'Αιλαντς 30 'Ιουλ. διά 'Εμδεν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.) .....	έτη. «Νάσιοναλ» .....	43	8513	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διά Πιούτεν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΦ (λ.) .....	έτη. «Νάσιοναλ» .....	43	8490	άνεκ. Βικτωρίαν 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΘΑΥΤΕΡ (λ.) .....	έτη. «Άλμαγκρο» .....	43	8479	διπλήθεν Άγιον Βικέντιον 6 Αύγ. διά Βικτωρίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	έτη. «Άλμαγκρο» .....	43	8393	έφθ. Βικτωρίαν 6 Αύγ.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.) .....	έτη. «Αντριδάπορ» .....	43	8428	διπλήθε Σουέζ 31 'Ιουλ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) .....	έτη. «Αχιλλευς» .....	58	12624	εις ταξίδια Κεντρώας 'Αμερικής
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .....	έτη. «Μάργκραντ» .....	58	24068	εις 'Αγγλίαν, υπό παραλαθήν
ΝΕΔΙ (Λιθάνου) .....	έτη. «Άλτις» .....	42	7227	έφθ. Σάντος 4 Αύγ.
ΝΕΛΛΑ .....	έτη. «Νέλλα» .....	38	4996	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 4 Αύγ. διά Χαβάναν
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.) .....	έτη. «Εσπερία» .....	54	7968	έφθ. Σπάττλ 4 Αύγ.
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.) .....	έτη. «Πολάρις» .....	58	24256	εις Πειραιά από 13 'Απρ. (έπισκευαι)
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.) .....	έτη. «Πέργκα» .....	52	11267	άνεκ. Ακκρα 5 Αύγ. διά Κόνακρυ
ΝΗΣΙ (λιθ.) .....	έτη. «Ντέλ Μάρ» .....	44	7158	άργει Μπαρρόδου από 4 Νοεμ. 1957
ΝΙΚΟΓΙΑ (κοστ.) .....	έτη. «Ναυτίλος» .....	10	1182	άνεκ. Μοντεβίδεο 6 Αύγ. διά Πούντα 'Αρένας
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.δ.) .....	έτη. «Πετρόλεουμ» .....	53	12395	όργει Αμπελάκι από 29 Μαρτ. 1958
ΝΙΚΑ.ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ .....	έτη. «Σάντα Μαρίνα» .....	18	2447	άργει Μπρούζες από 5 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτη. «Ντονόζο» .....	44	7255	άργει Ριβέρ Στόουρ από 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.) .....	έτη. «Λειδάδια» .....	43	7121	άργει Σύρουν από 28 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λ.δ.) .....	έτη. «Πιονιρ» .....	37	7991	διπλήθε Μπρόνομποτελ 2 Αύγ. διά Κίελον
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.) .....	έτη. «Μαρεάντε» .....	43	7255	άργει Κυνόσουραν από 24 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΟΣ (λ.) .....	έτη. «Ποναμά» .....	43	7290	άργει Χόλακεντ από 28 'Ιουν. 1958
ΝΙΚΟΣ .....	έτη. «Αζόρες» .....	45	7003	έφθ. Λός - Αντζελες 4 Αύγ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.) .....	έτη. «Τρικοντίνενταλ» .....	44	7180	άργει Μπερτάλαντον από 14 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΦΙΑ (παν.) .....	έτη. «Άρρεσος» .....	18	3335	άνεκ. Μοντεβίδεο 3 Αύγ. διά 'Αμθέρσαν
ΝΟΕΜΙ (λ.) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	36	5061	άνεκ. Σιγκαπούρων ράδη 31 'Ιουλ. διά Τόκιο
ΝΟΝΑ ΔΕΣΠΟΙ (λ.δ.) .....	έτη. «Παναμ-.Γιουρόπα» .....	28	9002	εις Σουέζ από 9 'Ιουλ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.) .....	έτη. «Παναμ-.Γιουρόπα» .....	28	6857	άργει Σάντρος από 7 Οκτ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.) .....	έτη. «Πετρόλεα» .....	52	12191	άργει Φάληρουθ από 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (λ.) .....	έτη. «Πετούνια» .....	41	6830	άνεκ. Φίλαδελφειαν 1 Αύγ. διά Πάλμας
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.) .....	έτη. «Πετρόλεαρ» .....	55	18210	άργει Αμπελάκι από 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.) .....	έτη. «Πριμουλα» .....	43	6779	έφθ. Αϊλ δρ Γκραιν 10 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	έτη. «Πετρόλεασ» .....	52	12029	άργει Ρόττερνταμ από 7 Φεβρ. 1958
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	έτη. «Μπέλ Μόντε» .....	44	7248	άργει Χάμπτον ράδη 4 Αύγ.
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ .....	έτη. «Άλταντικα» .....	44	7054	άργει Ελευσίνα από 17 'Απρ. 1958
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ .....	έτη. «Σίλετ» .....	42	7251	άργει Πόρτ ντε Μπούκ από 4 'Ιουν. 1958
ΝΟΡΜΑ (δ.κ.) .....	έτη. «Νέπτουν» .....	22	7765	άργει Κυνόσουραν από 14 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ .....	έτη. «Φάραλον» .....	45	7148	άργει Καλάμας από 4 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	έτη. «Φάραλον» .....	43	7176	άνεκ. Κόμπε 7 Αύγ. διά Βαγκούζερ
ΝΟΥΤΣΙ (λ.) .....	έτη. «Λιμπέρ. Θράιτερ» .....	44	7061	διπλήθε Παναμάν 8 Αύγ. διά Βαλτιμόρων
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτόν) .....	έτη. «Ούντινγκουαρντ» .....	58	17743	άνεκ. Καμπάνα 22 'Ιουλ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.) .....	έτη. «Πιονάιντεντ Κρός» .....	53	12577	έφθ. Πάροι 'Αλφρεντ 7 Αύγ.
ΝΤΕΒΟΝ (λ.) .....	έτη. «Βιλανούεθα» .....	56	10545	άνεκ. Χάμπτον ράδη 3 Αύγ. διά Μπανιόλι
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.) .....	έτη. «ΣΞ. Έντερπράιζ» .....	58	13545	άνεκ. Λός - Αντζελες 15 'Ιουλ. διά Καλντέρα
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ (λ.) .....	έτη. «ΣΞ. Έντερπραι» .....	59	12800	άνεκ. Τρίνινταντ 4 Αύγ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΝΤΕΡΜΠΙΥ (λ.δ.) .....	έτη. «Νόρδερν Σηγουαΐν» .....	58	10396	άργει Ντάρτμουθ από 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΟΜΙΝΕ' Ι.ΤΟΡ .....	έτη. «Παρνασσός» .....	44	7256	έφθ. Μπατόν Ρούζ 24 'Ιουλ.
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.) .....	έτη. «Πιούέρτο Μαντρίν» .....	31	5847	άνεκ. Μπατόνα 22 'Ιουλ. διά Βαλτιμόρων
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.) .....	έτη. «Παναμεν-.Εουρόπα» .....	57	9746	έφθ. Παλέρμο 20 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.) .....	έτη. «Παναμέν - Εουρόπα» .....	54	11208	διπλήθε Παναμάν 6 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.) .....	έτη. «Παναμέν - Εουρόπα» .....	57	9746	έφθ. Καλντέρα 12 Αύγ. διά Κένη Γουέστ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.) .....	έτη. «Παναμέν - Εουρόπα» .....	56	8716	άνεκ. Αάρχους 29 'Ιουλ. διά Κόλπον Μεξικού
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.) .....	έτη. «Εδμυράνια» .....	58	10483	έφθ. Μπατόν Ρούζ 24 'Ιουλ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.) .....	έτη. «Παναμέν-Εουρόπα» .....	55	11209	άνεκ. Μπιλ 31 'Ιουλ. διά Γκπλόγκ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.) .....	έτη. «Παναμέν-Εουρόπα» .....	56	8716	έφθ. Ντώρηπαν 18 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΑΝΤΟ .....	έτη. «Γκαμπόλα» .....	44	7244	άργει Ντάρτμουθ από 8 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.) .....	έτη. «Ρεζουλούτ» .....	56	10486	διπλήθε Παναμάν 6 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΝΤΟΡΙΟΝ .....	έτη. «Ιμπέρια» .....	44	7108	άνεκ. Μόντερεαλ 5 Αύγ. διά 'Αμθέρσαν
ΝΤΟΡΙΟΣ (λ.) .....	έτη. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7128	έρνει Κυνόσουραν από 30 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΣΕΤ (λ.) .....	έτη. «Ιντερκοντίνενταλ Τρ.» .....	58	10396	έφθ. Αστρόρια 23 'Ιουλ.
ΟΙΑ (κ.) .....	έτη. «Οια» .....	11	1881	έφθ. Βόλον 5 Αύγ.
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.) .....	έτη. «Σαν 'Αντόνιο» .....	43	7051	ζιπλήθε θέουταν 6 Αύγ. διά Σάντος
ΟΙΚΑΤ (λ.) .....	έτη. «Καρμέλο» .....	43	2875	άργει Αμπελάκι από 2 'Ιαν. 1957
ΟΙΥΜΠΙΑ .....	έτη. «Τρανσαστάντικα» .....	53	17362	άνεκ. Πειραιά 12 Αύγ. διά Ν. 'Υόρκην
ΟΙΥΜΠΙΚ ΑΓΓ' (λ.δ.) .....	έτη. «Πάλμας» .....	54	13665	άργει Φερρόλ από 13 'Απρ. 1958
ΟΙΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13652	εις Ρόττερνταμ από 15 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.) .....	έτη. «Πάλμας» .....	54	20453	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΙΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (τάνκερ) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	48	11379	έφθ. Παταγόνη 7 Αύγ.
ΟΙΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	14047	διπλήθε Τρίνινταντ 6 Αύγ. διά Πούερτο λά Κρούζ
ΟΙΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	έτη. «Ορ'. Θράν» .....	58	27602	άνεκ. Φερρόλ από 22 Φεβρ. 1957
ΟΙΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....	έτη. «Οιλά» .....	50	17791	άνεκ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ. διά Ιαπωνίαν
ΟΙΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	53	14221	έφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Αύγ.
ΟΙΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.) .....	έτη. «Λίμπερτσ» .....	53	14009	εις Σιενταμ (έπισκευαι)
ΟΙΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	49	17792	άργει Φερρόλ από 23 Μαΐου
ΟΙΥΜΠΙΚ ΛΕ.ΓΚ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13618	άνεκ. Αγ. Φραγκίσκον 20 'Ιουλ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΟΙΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	53	13660	εις Ρόττερνταμ από 22 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΟΙΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	έτη. «Κορρίεντες» .....	45	10448	εις Ρόττερνταμ από 7 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13934	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Ταμπίκο
ΟΙΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	55	13709	άργει Φερρόλ από 9 'Ιουν.
ΟΙΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'Α (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13713	εις Σαντιάγο 2 Αύγ. διά Αμμουαίν Μπαζ'
ΟΙΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥ .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	55	13934	εις Γιοκοχάμαν, υπό συμπλήρωσιν
ΟΙΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	59	25000	εις Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΟΙΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13665	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 Αύγ. διά Μεσόγειον
ΟΙΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.) .....	έτη. «Σάουθ Ατλάντικ» .....	55	18790	εις Ρόττερνταμ από 2 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΙΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	55	13934	διπλήθε Σουέζ 1 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	20595	άργει Φερρόλ από 14 'Απρ. 1958
ΟΙΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13665	εις Ρόττερνταμ από 1 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	49	17792	διπλήθε Σουέζ 26 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.) .....	έτη. «Πάλμας» .....	54	14047	άργει Ελευσίνα από 1 'Ιουλ.
ΟΙΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	49	17792	άργει Ρίβερ Μπλακαγουώτερ από 22 Δεκ. 1957
ΟΙΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	59	38000	άργει Αμμούργον από 23 Αύγ. 1957
ΟΙΥΜΠΙΚ ΤΕΑΜΠΙΟΝ .....	έτη. «Ολύμπικ» .....	58	27602	άνεκ. Νέαν Ορλεάνην 29 'Ιουλ. διά Τρίνινταντ
ΟΙΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	50	17791	έφθ. Μπουένος Αύρες 12 'Ιουλ.
ΟΙΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ .....	έτη. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13580	άνεκ. Κλάιντ 6 Αύγ.
ΟΙΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.) .....	έτη. «Ολύμπικον» .....	54	20611	άργει Ρίβερ Μπλακαγουώτερ από 2 Απρ. 1958
ΟΙΥΜΠΙΟΣ (λ.) .....	έτη. «Μονοβάρρ» .....	43	7028	άνεκ. Βαλτιμόρων 2 Αύγ. διά Μαρακάιμπο
ΟΙΜΗΡΟΣ (δ.) .....	έτη. «Μιραφλόρες» .....	57	8627	άργει Σεβεν 31 'Ιουλ.
ΟΙΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) .....	έτη. «Ουνιούμ Κέρριερ» .....	43	8195	έφθ. Κρόποδαν 6 Αύγ.
ΟΙΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑ'ΙΤΕΡ .....	έτη. «Ουμνιούμ Φραϊτερ» .....	44	8484	άνεκ. Βαλτιμόρων από 5 'Ιαν. 1958
ΟΠΟΡΤΕΙΟΥΝΤΙΤΥ (S.) .....	έτη. «Λά. Εμπρέσσα» .....	56	21090	άργει Κυνόσουραν από 29 'Ιαν. 1958
ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....	έτη. «Πλάναμαρ» .....	34	8378	έφθ. Κόρπους Κριστί 18 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λ.) .....	έτη. «Νόρλο» .....	43	7211	έφθ. Κόρπους Κριστί 18 'Ιουλ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	έτη. «Τρανσόθεσσ Τάνκερς» .....	53	12065	έφθ. Βαλτιμόρων 2 Αύγ. διά Χανόνθερ
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.δ.) .....	έτη. «Οσεαν Τρ.» .....	44	7254	έφθ. Βαλτιμόρων από 5 'Ιαν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ (λ.δ.) .....	έτη. «Σπρίγκθαλλ» .....	43	7210	άργει Κυνόσουραν από 29 'Ιαν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΦΕΡ (λ.) .....	έτη. «Ρήφερ» .....	36	3891	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 6 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιθ.) .....	έτη. «Ούλτραμαρίν» .....	5		

ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.) .....	έτ. «Οσεαν» .....	52 11349	άργει Τζάκασονβιλλ άπό 13 Δεκ.
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (Δ.) .....	έτ. «Ούλιστ Στάρ» .....	44 7248	εις Πόρτλαντ (Όρ.) άπό 25 'Ιουν.
ΟΥΛΙΣΣΕΣ II (λ.) .....	έτ. «Ούλισσες» .....	42 8570	άνεχ. Λός "Αντζελες 10 'Ιουλ. διά Γιοκοχάμαν
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	έτ. «Λά Πλάτα» .....	43 7265	όργει Χαλκίδα άπό 4 Δεκ. 1957
ΟΥΡΓΑΚΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ορία» .....	56 12807	διπλής Σουέζ 4 Αύγ. διά Βομβάνη
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) .....	έτ. «Πανώρα» .....	43 7228	άνεχ. Χούστον 1 Αύγ. διά Βενγαζίνη
ΠΑΓΓΑΤΟΥ .....	έτ. «Καρέττα» .....	43 7176	όργει Μπρούζες άπό 18 'Απρ. 1958
ΠΑΛΜΑ (λ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43 7081	άργει Έλευσίνα άπό 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου) .....	έτ. «Αρίας» .....	42 2873	έφθ. Μπάραν 8 Αύγ.
ΠΑΝ (N.A.T.) .....	έτ. «Αρίσα» .....	56 10486	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (κοστ.) .....	έτ. «Ολίσκολ» .....	26 4494	άνεχ. Πειραιά 11 Αύγ. διά Ρωσίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε» .....	56 16009	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 1 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ .....	έτ. «Κασάγια» .....	58 10659	έφθ. Κόμπε 5 Αύγ.
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.) .....	έτ. «Αντάριος» .....	44 7253	όργει Θόδεν άπό 8 Φεβρ. 1958
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.) .....	έτ. «Σάνι 'Ιγνάτιο» .....	44 7281	όργει Τάραντα άπό 23 Νοεμ. 1957
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (N.A.T.) .....	έτ. «Ματζεόλια» .....	29 6481	όργει Πέραμα άπό 9 Αύγ. 1957
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.) .....	έτ. «Πλ. Χόντο» .....	43 8474	διπλής Αγ. Βικέντιον 29 'Ιουλ. διά Βικτωρίαν
ΠΑΝΤΡΕ (παν.) .....	έτ. «Κορφάτα» .....	09 715	έφθ. Τζακάρταν 17 'Ιουλ.
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου) .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	20 2734	όργει Πέραμα άπό 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.) .....	έτ. «Στύλια» .....	36 1974	έφθ. Καράτοι 4 Αύγ.
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.) .....	έτ. «Παρδαλίνα» .....	43 7257	άργει Χάμπτον ρόδες 5 Δεκ.
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.) .....	έτ. «Κοράλ» .....	30 3727	εις Κολόμπο άπό 17 'Ιουν.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαρίνα» .....	43 6721	έφθ. Βομβάν 24 'Ιουλ.
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΑΓ'ΟΝΙΡ .....	έλληνικα ουμφέροντα .....	44 10297	διπλής Παναμάν 1 Αύγ. διά Ναυκόγια
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	έτ. «Πασίφικ Πάϊνιρ» .....	56 10060	άνεχ. Σιγκαπούρων πέρδες 30 'Ιουλ. διά Γιαθάταν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Πασίφικ Τσάλλεντζερ» .....	25 6605	διπλής Παναμάν 4 Αύγ. (άπό Μπατόν Ρούζ.)
ΠΑΣΙΦΙΚΕ'ΙΤΟΡ (λ.δ.) .....	έτ. «Στενάκας» .....	57 10173	ανεχ. Νέαν 'Υρκην 2 Αύγ. (διαταγάς)
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Χάλκοφιλ» .....	43 2881	άνεχ. Μπέργκεν 28 'Ιουλ. δι' 'Ιγκάρκα
ΠΕΛΟΨ (λ.) .....	έτ. «Σάμασκο» .....	45 7054	άνεχ. Οζάκαν 21 'Ιουλ. δι' Αγ. Φραγκίσκον
ΠΕΡΑ Α'ΓΛΑΝΤ	έτ. «Καρρέτο» .....	43 7139	ανεχ. Γιαθάταν 5 Αύγ. δι' Αυστραλίαν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.) .....	έτ. «Μονορόδιο» .....	58 8466	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 Αύγ. δι' Αμβέρσαν
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λ.) .....	N. Γ. Λιθανός .....	58 8465	άνεχ. Βάλλαρον 4 Αύγ. διά Βρέμην
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.) .....	έτ. «Μονορόδια» .....	58 13581	άνεχ. Περικοπέν Κόλπον 22 'Ιουλ. διά Λάδοσεντ
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.) .....	έτ. «Μονορόδια» .....	56 8001	άνεχ. Καλκούτταν 5 Αύγ. διά Σιγκαπούρων
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.) .....	έτ. «Μονορόδια» .....	57 7977	ανεχ. Ζεεμπρούγκε 3 Αύγ. διά Χάμπτον ρόδες
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	55 15852	άνεχ. Αμέρεον 31 'Ιουλ. διά Περο. Κόλπον
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.) .....	έτ. «Ελλήσησοντος» .....	45 6712	όργει Σύρου άπό 9 'Οκτ. 1957
ΠΙΟΝΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	44 7190	διπλής Σαντ. Ζάν 3 Αύγ. δι' Αγγλίαν
ΠΙΑΝΕΤ (λ.) .....	έτ. «Ορενς» .....	43 7228	έφθ. Νέαν 'Υρκην 7 Αύγ.
ΠΙΑΣΒΕΡ (λ.) .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	45 7067	άργει Μπρούζες άπό 28 'Απρ. 1958
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.) .....	έτ. «Σιέτε Μάρς» .....	43 2016	άνεχ. Μομπάσα 30 'Ιουλ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΠΟΦ? (λ.) .....	έτ. «Πόθος» .....	16 1999	όργει Θεσσαλονίκην άπό 28 'Απρ.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.) .....	έτ. «Σκύρων» .....	43 7258	όργει 'Αμπελάκι άπό 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.) .....	έτ. «Βάλ ντ Κομπάρε» .....	57 8549	διπλής Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.) .....	έτ. «Άντρια» .....	57 9167	ανεχ. Ντηρμπάν 7 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΠΗ	έτ. «Οσεαν Γουαίνς» .....	38 2561	έφθ. Κωνσταντινούπολιν 3 Αύγ.
ΠΟΡΟΣ (λ.) .....	έλληνικα ουμφέροντα .....	43 7273	διπλής Αγ. Βικέντιον 4 Αύγ. διά Βενετίαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα» .....	45 7267	άργει Σύρου άπό 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.) .....	έτ. «Ρέντ Κάνυον» .....	43 10576	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 28 'Ιουλ. διά Λάς Πιέντρας
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δ.) .....	έτ. «Πουκούν» .....	36 7104	όργει Μάτραπον άπό 11 'Απρ. 1958
ΠΡΑΝΤΟ	Π. Γ. Κοτταρόπουλος .....	19 2256	όργει Ντάρταπον άπό 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΚΥΩΝ (λ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	58 10414	άνεχ. Σαϊκόν 3 Αύγ. διά Λός "Αντζελες
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαρενκάντο» .....	59 13000	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 31 'Ιουλ. διά Κιουράσσο
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Προμηθέυς» .....	43 10468	όργει Σύρου άπό 10 Σεπτ. 1958
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.) .....	έτ. «Ελλήσησοντος» .....	43 7128	έφθ. Ρόττερνταμ 10 Αύγ.
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λ.) .....	έτ. «Προσπέριτυ» .....	43 6979	όργει Αίσιο άπό 24 'Απρ. 1958
ΡΑΓΚΕΡ	έτ. «Ντέλ 'Εστε» .....	44 7192	έφθ. Μέζι 28 'Ιουλ.
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	έτ. «Λίγκουε» .....	57 23693	όργει Κυνόσουραν άπό 10 'Απρ. 1958
ΡΑΨΟΝΤΥ (λ.) .....	έτ. «Λιμπέριαν» .....	43 7152	έφθ. Τρίνινταν 4 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Ιντεραμερικάνα» .....	59 14000	έφθ. Χομπόκεν 25 'Ιουλ.
ΡΕΝΕ	έτ. «Νόγκα» .....	11 2255	άνεχ. Αμπαντάν 18 'Ιουλ. (διαταγάς)
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.) .....	έτ. «Νέοτωρ» .....	43 6993	όργει Θλώσικ άπό 8 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λ.) .....	έτ. «Νέοτωρ» .....	44 7111	όργει Εισεμπρούγκε άπό 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟΝ (παν.δ.) .....	έλληνικα ουμφέροντα .....	45 10517	έφθ. Αΐσι άπό 20 'Ιαν. 1958
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΑΝΤ (λ.) .....	έτ. «Ριτζέφιελντη» .....	45 7217	όργει Κυνόσουραν άπό 10 'Απρ.
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέστερον Σή» .....	55 21028	έφθ. Τρίνινταν 4 Αύγ. διά Βραζιλίαν
ΡΥΩΜΟΣ (λ.) .....	έτ. «Κλόμπε» .....	57 10316	έφθ. Τρίνινταν 20 'Οκτ. 1957
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ .....	έτ. «Σαΐντη» .....	44 7176	διπλής Χόρνες Πόιντ 21 'Ιουλ. διά Μεγάλας Λίμνας
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.) .....	έλληνικα ουμφέροντα .....	45 2895	άνεχ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Αύγ. διά Ταράφαν
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.) .....	έτ. «Στανκαλά» .....	30 4105	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Σέβεν "Αίλαντς
ΣΑΛΑΜΕΣΤΑΡ (λ.) .....	έτ. «Τζόχα» .....	44 2844	άργει Σπέτζιαν άπό 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.) .....	έτ. «Οσεαν» .....	44 10509	άργει Κυνόσουραν άπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	έτ. «Γιαδίζια» .....	23 5372	άργει Σπέτζιαν άπό 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΜΠΙΟ (δ.) .....	έτ. «Ατλαντικά» .....	44 10546	άργει Μπρούζες άπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (κ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Σάν Παντελεήμων» .....	44 7283	άργει Σπέτζιαν άπό 21 'Ιουν. (έπισκευα)
ΣΑΝ ΡΟΚ .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	43 7259	άργει Σπέτζιαν άπό 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) .....	έτ. «Βαπτιστής» .....	43 7267	άργει Σπέτζιαν άπό 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΘΗ (λ.) .....	έτ. «Ρέκορτη» .....	42 6996	άργει Σπέτζιαν άπό 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝΣΕΤ (λ.) .....	έτ. «Αλμπέρτα» .....	44 7238	άργει Σπέτζιαν άπό 17 'Ιαν. 1958
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ (N.A.T.) .....	έτ. «Σάν Μαρτινά» .....	44 7210	έφθ. Χομπόκεν 21 'Ιουλ. διά Μεγάλας Λίμνας
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.) .....	έτ. «Πιολύφρωμος» .....	19 1260	άνεχ. Σιμπού άπό 6 'Ιουλ. διά Μπαγκόκ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ .....	έτ. «Κρόνος» .....	42 7118	έφθ. Κάρδιφ άπό 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ (N.A.T.) .....	έτ. «Βαπόρες» .....	43 7257	έφθ. Ντεμεράραν 3 Αύγ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ') .....	έτ. «Σαιν Τζών» .....	44 7207	έφθ. Βαγκούδηρ 31 'Ιουλ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.) .....	έτ. «Σάντα Μαρία» .....	56 9966	άνεχ. Ρόττερνταμ 7 Αύγ. διά Σέβεν "Αίλαντς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ (N.A.T.) .....	έτ. «Οράκουντα» .....	43 7129	άργει Σύρου άπό 25 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.) .....	έτ. «Παναθήναιο» .....	43 7179	έφθ. Νέαν 'Υρκην 5 Αύγ.
ΣΑΝΝΙΤΗΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Γκόλφο Σ.» .....	45 10655	έφθ. Κριστούπαλ 8 Αύγ.
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παν.) .....	έτ. Μανδράκι .....	45 7048	άργει 'Αμπελάκι άπό 7 Αύγ. 1957
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....	έλληνικά ουμφέροντα .....	36 1988	άνεχ. Γουέστερβικ 31 'Ιουλ. διά Βηρυττόν
ΣΑΠΩΦ	έτ. «Τέρμαρ» .....	44 7200	άνεχ. Ληπ 22 'Ιουλ. διά Τρίνινταν
ΣΑΡΙΖΑ .....	έτ. «Νουέβα Γρανάδα» .....	44 7177	άνεχ. Μοντεβίδεος 29 'Ιουλ. δι' Ιταλίαν
ΣΕΒΙΛΛΑ (λ.) .....	έτ. «Νουέβα Σεβλίλα» .....	44 7066	άργει Ελλεισούν άπό 6 Φεβρ. 1958
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.) .....	έτ. «Κάνοπους» .....	55 16056	έφθ. Χαδρόν 6 Αύγ.
ΣΕΛΕΣΤΕΣΤΕ (λ.δ.) .....	έτ. «Μερκάτορ» .....	44 2877	άνεχ. Πότ Πρίνς 2 Αύγ. διά Καρντένας
ΣΗ Α'ΓΑ (λ.) .....	έτ. «Πιονιύθερσαλ» .....	42 6117	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 5 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
ΣΗ ΜΑΓΙΝΤΑΙΝ (λ.) .....	έτ. «Βίκτω Ιντερν.» .....	44 4710	άνεχ. Μόντρεαλ 6 Αύγ. διά Λονδίνον
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λ.) .....	έτ. «Μαρίτιμος» .....	44 7063	άργει 'Αμπελάκι άπό 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λ.) .....	έτ. «Πιονιύθερσ Τρόπι» .....	42 7214	άργει Μπάρρου άπό 1 Μαρτ.
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.) .....	έτ. «Μαρίν» .....	43 7275	άργει Ρόττερνταμ άπό 1 Μαρτ. 1958
ΣΙΡΑΜ	έτ. «Σιράμ» .....	42 7146	άργει Πεταλίουν άπο 5 Μαΐου 1958
ΣΙΡΚΛΕΣ (λ.) .....	έτ. «Σιρκλες» .....	59 1850	έσι. Γιουγκούλανιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΣΚΟΤΙΑ (παν.) .....	έτ. «Μαρέβα Βαλένθα» .....	42 6907	άργει Σύρου άπό 4 'Οκτ. 1957
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.) .....	έτ. «Ζίτα» .....	44 7238	άνεχ. Σάντος 29 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΟΥΙΤΓΟΥΩΤΕΡ (λ.) .....	έτ. «Σουιτγουώτερ» .....	41 10443	άνεχ. Μόντρεαλ 21 'Ιουλ. διά Μεγάλας Λίμνας
ΣΟΥΛΑ Γ. (N.A.T.) .....	έτ. «Καριμπιάν Σπ» .....	21 1946	έφθ. Χάμπτον 27 'Ιουλ.
ΣΟΥΝΙΟΝ (λ.) .....	έτ. «Κηρισιά» .....	43 7236	έφθ. Χαμπάν 5 Αύγ.
ΣΟΦΙΑ Κ. (N.A.T.) .....	έτ. «Εξέλσιορ» .....	57 10398	διπλής Αγ. Βικέντιον 15 'Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.) .....	έτ. «Ατυχίδης» .....	25 6810	άργει Σπαλμάτορι άπο 16 Μαΐου 1958
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ .....	έτ. «Αιολός» .....	43 7199	άργει Σπαλμάτορι άπο 29 'Απρ.
ΣΠΑΡΤΟ	έτ. «Σπάρτο» .....	43 7232	άργει Πόρτο Χέλι άπο 6 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ Α'ΓΛΑΝΤ (κοστ.) .....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	27 4966	άργει Κυνόσουραν άπο 11 Μαρτ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (κοστ.) .....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	27 5185	

ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.)	έτη. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	έθθ. Πάτρας 25 Ιουλ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (κοστ.)	έτη. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έθθ. Σάντος 7 Αύγ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)	έτη. «Γκόδικι»	27	5011	εις Τεργέστην ἀπό 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΤΡΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	έτη. «Νέποτουν Τάνκερς»	57	20683	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 1 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	έτη. «Στάρ»	56	30159	άνεχ. Περο. Κόλπον 6 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΣΤΑΡ (λ.)	έτη. «Ινσουλάρ»	44	7162	άργει «Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (λ.)	έτη. «Ινμπανέζα»	55	8799	έθθ. Αιμέρσον 2 Αύγ.
ΣΤΟΡΚ	έτη. «Πινογκάνα»	41	7111	άργει Κάρελοτς ἀπό 30 Ιαν.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λ.)	έτη. «Μαργκό»	44	7144	άργει Φάλμουθ ἀπό 14 Φεβρ. 1958
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (λ.)	έτη. «Τρόπικα»	54	11914	διπλής Σουέζ 30 Ιουλ. διά Μπαντάρ Μασσώρ
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.)	έτη. «Κάννα»	52	12064	άργει Καλάμας ἀπό 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου)	έτη. «Λιμπανέζα»	44	5244	έθθ. Κεμπέκ 14 Ιουλ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδ.)	έτη. «Μπελένη»	43	7225	άνεχ. Κριστομπαλ 5 Αύγ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λ.)	έτη. «Μόναδαρ»	43	7032	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ ἀπό 15 Δεκ. 1957
ΤΑΥΡΟΣ (λ.δ.)	έτη. «Τρανακοντινεντάλ»	56	20332	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 10 Αύγ. δι' Αρούμπαν
ΤΖΕΙΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.)	έτη. «Σπικέρριερς»	43	7231	άνεχ. Λός Αντζελες 30 Ιουλ. διά Γιοκοκάμαν
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	έτη. «Οσεάνικ»	43	7040	άργει «Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	έτη. «Οσεάνικ»	43	7026	άργει «Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ	έτη. «Γκλορίαννα»	44	7055	άργει Γάνδην ἀπό 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΟΥΔΑ	έτη. «Κονκόρντια»	20	3526	άργει Χίον ἀπό 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	έτη. «Μπαλμπά»	54	18717	άνεχ. Φάσαν 7 Αύγ. διά Φάσουλο
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (λιθάνου)	Δ. Καπότας	30	2047	διπλής Κωνοταντινούπολιν 26 Ιουλ. διά Βραΐλαν
ΤΙΝΑ ΟΝΑΣΗ (λ.δ.)	έτη. «Λίμπερτυς»	53	27853	διπλής Σουέζ 4 Αύγ. διά Περο. Κόλπον
ΤΙΝΙ (δ.)	έτη. «Πιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 10 Απρ.
ΤΙΡΥΝΗ (λ.)	έτη. «Αντρα»	44	7254	έφθ. Μόντρεαλ 6 Αύγ.
ΤΟΥΛΑ (πον.)	έλληνικά συμφέροντα	37	6265	άνεχ. Κοπεγχάγην 31 Ιουλ. δι' Ιγκάρκα
ΤΟΥΛΑ Ν. (λ.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7160	έφθ. Ραγγούν 2 Αύγ.
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κοστ.)	έτη. «Σάντα Βαρθόρα»	27	2758	άργει Κυνόδουρων ἀπό 10 Μαρτ. 1958
ΤΣΑΝΓΚΟΥΛΘ (λ.δ.)	έτη. «Τρανόσούλι»	57	24027	διπλής Σουέζ 28 Ιουλ. (ἀπό Παλέρμο)
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λ.)	έτη. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άργει Βίγκο ἀπό 6 Οκτ.
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (λ.δ.)	έτη. «Τρανοίσων»	31	8933	άργει Συρακούσας ἀπό 28 Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΟΡ (όνδ. δ.)	έτη. «Ιντερμάρες»	30	9097	άνεχ. Συρακούσας ἀπό 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (λ.)	ΗΛ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άνεχ. Τόκιο ἀπό 11 Ιουν. διά Κουνταμάτου
ΤΡΑΝΣΕΜΑΡΣ (λ. δ.)	έτη. «Τρανοαστάντικ»	43	9474	έφθ. Κασάντι 1 Αύγ.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δ.)	έτη. «Τρανοκάστωρ»	30	9100	εις Νέαν Όρλεάνην ἀπό 29 Ιουν.
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)	έτη. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7091	άργει Ζευμπρούγκες ἀπό 19 Νοεμ.
ΤΡΙΝΙΤΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)	έτη. «Τρίνιτυ»	44	10584	ανεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Αύγ. διά Πουέρτο Λά Κρούζ
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)	έτη. «Μάρε Νότορουμ»	44	7165	άργει Κυνόδουρων ἀπό 8 Σεπτ. 1958
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	έτη. «Ρέντ Κάννουν»	45	10603	άνεχ. Βοστώνην 23 Ιουλ. διά Μόντρεαλ
ΤΣΙΚΙ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.)	Π. Κυπριανοῦ	18	5285	διπλής Κωνόδουρων 5 Αύγ. διά Κωνστάντζαν
ΤΥΧΑ	έτη. «Ρουγιάλα»	42	7035	άργει Μπρούζες ἀπό 1 Αύγ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ. δ.)	έτη. «Υδρούσσα»	55	21088	άνεχ. Σάντος 1 Αύγ. διά Ράς Τανούρα
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.δ.)	έτη. «Βίγκη»	59	25300	άργει Κιέλον
ΦΑΛΚΟΝ	έτη. «Ντέλ «Εστε»	43	7132	άργει Ζευμπρούγκες ἀπό 25 Ιαν. 1958
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	έτη. «Μιρμάνιν»	57	21910	ανεχ. Φάσουλην 7 Αύγ. διά Σιδώνα
ΦΑΡΑΛΙΣ	έτη. «Ινκάικα»	45	7263	εις Γιαδᾶταν ἀπό 8 Ιουλ.
ΦΙΝΕΛΙΤΥ (λιθ.)	έλληνικά συμφέροντα	44	7140	άργει Αργοστόλιον ἀπό 1 Μαρτ. 1958
ΦΛΟΙΟΒΟΣ II (λ.)	έτη. «Προγκρέσσο»	44	7208	έφθ. Καρλόκρόνα 25 Ιουλ.
ΦΛΩΡΑ	έτη. «Οσεαν Γουαίνης»	36	2642	διπλής Γιβραλτάρ 2 Αύγ. δι' Αλαμποργκ
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λ.δ.)	έτη. «Κάλντελ»	44	10983	εις Μόμπιλ ἀπό 26 Μαΐου
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)	έτη. «Σαν Πεντρό»	44	7022	άργει Ζευμπρούγκες ἀπό 15 Μαρτ. 1958
ΦΟΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δ.)	έτη. «Νολίντο»	21	3522	άργει Σύρουν ἀπό 21 Ιουλ.
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (λ.)	έτη. «Πορτοφίνο»	43	7029	έφθ. Πειραιά 13 Αύγ.
ΧΑΛΣΩΝ ΜΕΝΤ (λιθάν.)	έτη. «Μέντη»	40	1548	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ ἀπό 7 Ιαν. 1958
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)	έτη. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	άργει Σύρουν ἀπό 21 Σεπτ. 1957
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	έτη. «Νίλη»	57	23664	έφθ. Πειραιά 13 Αύγ.
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ (λ.)	έτη. «Οσεαν Κάργκο»	56	10583	άργει Ζευμπρούγκες ἀπό 1 Δεκ.
ΧΕΡΑΛΑΝΤ (λ.)	έτη. «Γκόθαμη»	43	7242	άργει Καμπάνα 2 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (λ.)	έτη. «Πιτερωτήν»	43	7182	έφθ. Αλεξάνδρειαν 30 Ιουλ.
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	έτη. «Οσεαν Τράνοπορτ»	38	9403	άργει Ρόττερνταμ 3 Αύγ. διά Θρή Ρίβερς
ΧΟΚ	έτη. «Ντέλ «Εστε»	43	7127	άργει Τεργέστην ἀπό 10 Ιαν. 1958
ΧΟΥΔΟΣ ΡΙΒΕΡ (λ.)	έτη. «Ιντερνάιοναλ»	42	7092	άργει Σεργεστόν ἀπό 2 Σεπτ. 1958
ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	έτη. «Λίδην»	44	7150	άργει Βαλτιμόρων ἀπό 21 Ιαν. 1958
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθάν.)	έτη. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Καμπάνα 2 Αύγ. διά Λάς Πιέντρας
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθάνου)	έλληνικά συμφέροντα	43	1790	έφθ. Αλεξάνδρειαν 30 Ιουλ.
ΧΡΥΣ (λ.)	έτη. «Γκράουντην»	43	7258	εις Καμαϊο ἀπό 8 Ιουν.
ΧΡΥΣ Χ. (λ.)	έτη. «Ουνίδσωρ»	43	7243	έφθ. Κόρπους Κρίστι 25 Ιουλ.
ΧΡΥΣΑΝΗ Λ. (λ.)	έτη. «Γιουν. Σίππερς»	55	23930	διπλής Σουέζ 10 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
ΧΡΥΣΗ (δ.)	έτη. «Σαντάντερ»	53	18732	διπλής Παναμάν 25 Ιουλ. διά Χίλην
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	έτη. «Μαροκαΐ»	44	7256	έφθ. Γιαδᾶταν 5 Αύγ.
ΧΡΕΑΝΙΑ	έτη. «Τρανσοτσεάνικα»	42	7084	οργει Αμπελάκι ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΧΡΕΑΝΙΣ (λ.)	έτη. «Ρόμπλον ντε «Ορο»	40	7188	άργει Ρίβερ Μπλακγουώτερ ἀπό 22 Δεκ.
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	έτη. «Οκεανοπόρος»	44	7293	έφθ. Νέαν Ύόρκην 7 Αύγ.

COMPLETE  
ORIENTAL  
REPRESENTATION  
... MAIN OFFICE ...  
501 Insular Life Bldg.  
Manila, Philippines

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

SAN FRANCISCO	PENANG	HONGKONG
703 Market Street	MALAYA	33 China St. Ghaut Caxton House No. 1 Duddell St.
SHANGHAI	Sime Darby Bldg.	Suite 10-14
51 Canton Road	YOKOHAMA	KOBE
TOKYO	P. O. Box 93	P. O. Box 157
Naka 8 Building	KURE	OSAKA
SEOUL - KOREA	Iwakata Dori	43-2 Docho-Machi
P. O. Box 258		Nishikura-Cho
SINGAPORE		SHIMIZU
Bank of China Bldg.		74-3 Minato-Chō
	CABLE ADDRESS	FUSAN-KOREA
	ALL OFFICES - ALL CODES	P. O. Box 22

"SUGAR CRAFT"

# NAFTIKA CHRONIKA

## (SHIPPING CHRONICLES)

### A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

N° 2.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE

15<sup>th</sup> AUGUST 1959

#### Around our shipping

##### Greece - Australia

For some considerable time we knew that Messrs Chandris were carefully investigating the particulars of numerous ships in their endeavour to secure the right vessel for the Greece-Australia line. We however were doubtful as regards the advisability of immobilizing millions of pound under the present conditions.

We have not though taken into account the restless enthusiasm of youth and the unshaken belief of Mr. Anthony Chandris in the difficult task of establishing a new transoceanic line from Greece. No doubt Mr. Chandris was influenced by his family tradition and inclination towards passenger ships. The acquisition of the new liner is a fact. It is the s.s. «Bloemfontein Castle» to be re-named «Patris». Full particulars of the ship are not yet available. Some general information was placed at our disposal according which the ship was built at Belfast by Harland and Wolff in 1950. She is of 18.400 gross tons and has two B. and W. dieselengines. Her service speed is 18.5 miles at a consumption of 65 tons crude oil plus 5 tons of dieseloil.

Regarding accomodation the ship will carry 900 passengers in one, two, three and four-berthed cabins. She is of the classe unique type i.e. passengers enjoy the same comforts without distinction. She belonged to the Union Castle Line and is actually employed in the London-South Africa line. She passed her special survey in May 1958 and she will be delivered in November when she will be immediately placed on service in the Greece-Australia line. It is interesting to note that the ship has 183.280 cubic feet for special cargoes (meat, milk products etc.) and 332.160 cubic feet for ordinary cargoes.

The right vessel has thus been acquired. She will be operated by the right people. Valuable services will be rendered in connecting the mother country with the numerous Greeks toiling on the hospitable soil of Australia. A valuable contribution is also made to the national economy and the prestige of the Greek flag is greatly supported thanks to the initiative of Messrs Chandris.

##### I.T.F. versus Shipowners

On July the 24th as pre-arranged a meeting was held in London of a delegation of Greek Shipowners led by Mr. Stavros S. Niarchos Chairman of the Greek Shipowners Co-operation Committee and including Mr. J. Kulukundis M. Xylas, J. Pateras and N. Comninos and representatives of I.T.F. comprising the Secretary General Mr. O. Becu Sir Tom Yates, Mr. L. White and Mr. D. Tenant officers of the I.T.F. The Greek P.N.O. was represented by Mr. M. Petroulis and Mr. D. Benetatos while Mr. J. Curran and Mr. P. Hall represented the American Seamen Union.

Mr. Niarchos addressing the meeting said:

I am here today, together with my colleagues of this delegation to represent the interests of the Greek owners of some 700 vessels employing 25.000 Greek seafarers.

Our object is to arrive at a satisfactory solution of the question of extending to these seafarers the benefits in wages and job security offered to our countrymen who sail aboard our Greek flag vessels under the Greek Collective Agreement, one of the best in the international maritime world as Mr. Omer Becu pointed out during his recent press conference in Athens.

It is our understanding that the primary aim of your organisation is to achieve that which we are here to offer again. I say again, because this is not the first time that we Greek shipowners have met here in London for this purpose.

Thus we are here to try to resolve the issues involved and achieve, I hope, our mutual aim, namely to give to the Greek seafarers and the Greeks shipowners the benefits and security of a valid collective labour-management agreement.

It has been made clear in statements by the leaders of the I.T.F., even

as recently as two days ago, that the price which has been put upon the achievement of this goal by the I.T.F. is a levy of one pound sterling per man per month aboard each vessel so covered.

The explanation of the reason for this levy, as we understand it, is that the fund so collected will be used for the welfare of the seamen concerned. In this connection I should like to draw your attention to the welfare benefits provided to the Greek seamen by the Greek social security organisation known as NAT.

As the seafarers concerned in these negotiations will receive the benefits of social security and welfare organisation, which are second to none in the maritime world, the Greek shipowners who support these organisations fail to see any reason why they should be called upon to make an additional contribution for seafarers benefits which are already in excess of those of most important maritime countries.

The argument has been advanced by your representatives that while the benefits extended to seafarers in Greece are above reproach by anyone, that the contribution by Greek shipowners welfare activities on an international scale are not comparable to those made by the shipping industries of other major maritime countries.

If this, in fact, is true, then we are prepared to discuss with you the question of an industry-wide contribution for this purpose on a scale proportional with those made by the British, American, Dutch, Norwegian, French and other principal maritime industries.

We feel, however, these funds can best be allocated through Greek national seamen welfare organisations who are in close contact with the needs of seafarers throughout the world, as in Britain where these contributions are handled by the Merchant Navy Welfare Board, the Royal Seamen's Navy Welfare Fund, King George's Fund for Sailors — in other words corresponding organisations in Greece such as NAT and the ON.

As Greek shipowners we are prepared to renew our offer to sign a mutually valid agreement with Greek Unions to cover our Greek crews. We consider that it is up to the Greek unions to decide whether they wish to extend the full protection and benefits of the Greek Collective Agreements to the 25.000 seafarers abroad the vessels concerned in this discussion — or not.

It is up to the Greek unions to resolve its problems of labour jurisdiction and its commitments to organisations with which it is affiliated outside Greece. When it has done so and accepts or rejects our offer of a valid collective agreement, we will then take steps appropriate to their reply.

I would now like turn the floor over to my colleague Mr. Xylas, who will speak to you on the subject of Greek social security and welfare organisations.

Mr. M. Xylas then taking the floor explained at length the benefits enjoyed by Greek Seamen working on board ships entered with the N.A.T. (Seamen Pension Fund). Special stress was laid on the fact that Greek shipowners pay for the purposes of social security a contribution of 8½ % on the amount of wages, which is nearly three times more than the corresponding contribution of British shipowners. During the discussion which ensued Mr. Niarchos made it clear that Greek shipowners were not willing to negotiate and sign Collective Agreements with an organisation other than the P.N.O. (Panhellenic Seamen Federation) and that they certainly would not consider the possibility of paying to the I.T.F. the £ 1 levy per man and month.

On the I.T.F. side Mr. O. Becu insisted on the one pound levy adding that he was not authorized to depart from the resolutions of the I.T.F. He further pointed out that a «clearing house» will have to determine which Seamen's Union is competent to sign the Collective Agreement in each case, investigating into the country of the effective operation of the vessel.

Mr. Curran sharing the discussion over this last point embarked into an all out attack against the «convenience flags» ships. He said that 20.000 American seafarers are jobless due to the intense competition of the ships under convenience flags which whilst enjoying credits from American funds are in position to accept low freights thanks to their low wages. Mr. Curran insisted on the country from which effective operation of the vessel is carried out as the decisive factor to be ascertained in each case before a Collective Agreement is allowed to be entered into.

Mr. Niarchos whilst pointing out 42 % of the ships under convenience flags are owned by American companies, said that Greece too is burdened to-day by 15.000 unemployed sea-

men which constitutes an extremely serious question for the country.

Mr. Niarchos then endeavoured to obtain some clarifications regarding the question of the ships under convenience flags as envisaged by the I.T.F. Nothing concrete was arrived at besides the fact that the I.T.F. officers are dominated by extremely confused views. They have stated at times that this is an international question vitally interesting the I.T.F. However, in the course of the discussion they admitted that the question of convenience flags concerns the administration of each country and that the Seamen Unions have no jurisdiction over it. Mr. Becu was equally uncertain about this particular point during the Press conference held at Piraeus on the 21st July.

The meeting without arriving at concrete resolutions, was adjourned till October this year when the representatives will again meet in Athens for further discussions.

### Mr. Becu's letter

It would be superfluous to comment at length on the letter, reproduced below, Mr. O. Becu addressed to Mr. St. S. Niarchos, Chairman of Greek Shipowners Co-operating Committee after the meeting of the 24th July.

This letter clarifies the situation and corroborates fully everything we have hitherto underlined. The I.T.F. insists on the £1 levy and the Clearing House.

Mr. O. Becu considers it a prerequisite of the next meeting an priori acceptance of the three basic principles of the I.T.F. policy towards the ships of «convenience flags», to wit payment of the levy, adherence to the scale of wages and conditions of employment prevailing in the country wherefrom the ship is controlled and payment of contribution of the seamen employed on board such ships to their organization.

We cannot predict the reaction of the shipowners. It is up to them to consider if they will accept M. Becu and his friends to exercise supreme control over their business. They will also take into consideration Mr. Curran's threats. Be it as may be, the I.T.F. appears insisting to play the part of the supreme controller of the ships under convenience flags. They will not only determine the organisation authorized to sign a Collective Agreement but to sanction who will subsequently check the manning, conditions of employment, accommodation etc. This controlling authority will result in interference which is bound to lead to extremely serious consequences if foreign and not Greek trade Unionists are empowered to exercise it.

Mr. O. Becu's letter runs as follows :

Dear Mr. Niarchos,

Since leaving the meeting with yourself and other Greek shipowners on Friday the 24th July, we have been giving more consideration to the matters discussed at that meeting. Arising out this further consideration it seems to us that we should put forward at this stage this present communication. It is being addressed to you as Chairman of the Greek shipowner representatives whom we met on the 24th July.

First we think we should outline in writing the I.T.F. policy in connection with Penlibhon ships which was outlined at the meeting.

I should be said that the policy itself is one which is acceptable not only by the seafarers' and dockers' unions affiliated to the I.T.F., but by the Executive Committee of the I.T.F.

Any agreements signed for any Panlibhon ship or ships between an affiliated organisation and a shipowner, or between the I.T.F. itself and a shipowner, must necessarily conform with the whole of the policy. That is to say, there must be agreement covering the three basic principles of wages and conditions of employment, trade union membership and the shipowners contribution to the International Seafarers Welfare Fund.

Regarding the basis of the wages and conditions of employment, these would need to take into consideration, as well as other things, the wages and conditions of employment of the ship in question.

The trade union membership would be determined by individual circumstances found to be existing with ship, or ships under consideration, and the shipowners would agree that each person serving on board would be a member of the organisation considered to be the appropriate organisation, in the light of those circumstances and where required would pay on behalf of the seafarer the initial entrance fee and the seafarer.

The contribution required from the shipowners to the I.T.F. International Seafarers' Welfare Fund would be on the basis of £3 per month per man where there exists no state where such state social security does in fact apply to the seafarer, then the Welfare Fund contribution would be reduced to £1 per month per man.

On re-reading the circulated statement embodying your opening remarks, it would seem that the points you put forward are contrary to the main points outlined above. Indeed, it would seem from what you said that you wished to consider all of the 700 ships for which you and your colleagues were speaking as essentially Greek ships.

In the light of the policy outlined above, and in the light of the discussions and explanations made at the meeting of the 24th July, you and your colleagues will, we think, appreciate that in the carrying out of I.T.F. policy we cannot agree to any such assumptions as those men-

tioned in the previous paragraph, as we should require to examine the particulars of the ships concerned which would include the basis from which they are actually controlled. Only when we had made such an examination would we be in a position to agree which affiliated union would be the one to conclude the agreements and the basis upon which the agreements would be built.

Before proceeding further, therefore, it would seem to us that we should learn from you that there is agreement in principle on your side to the basic policy now being operated by the I.T.F. and which is outlined above. We say this from the point of view that if you and your colleagues find you cannot agree to this basic policy then we, on our part feel that it is extremely doubtful if any mutual understanding could result from a further meeting. We feel sure that you will appreciate this point.

Under the circumstances, therefore, it is requested that you and your colleagues would give consideration to the matter and inform us, say, before the beginning of September whether or not you agree in principle to the I.T.F. policy.

It would be appreciated at the same time if you could let us have a copy of the verbatim report which was taken at the meeting of the 24th July, also a list of the names of the ships involved, together with the names of the owners and the names of the operators

Yours sincerely,  
O. BECU  
General Secretary.

We are informed that Mr. St. S. Niarchos will confer with the other members of the Committee as regards the contents of this letter. In due course Mr. Niarchos will answer the letter.

It is not possible at this early stage to predict the reactions of the Co-operation Committee. It is certainly an unprecedented practice to ask for a preliminary approval of the points which the meeting will discuss at its next sitting. Without prejudice to the future attitude of the Committee, it can be said that Mr. Becu's letter leaves a very small, if any, margin to arrive at a satisfactory conclusion over the extremely difficult questions which are considered by the Committee.

### The American developments

Fresh and interesting developments of the question appeared, emanating from the American factor. Two seafarers organisations led by Mr. Curran and Mr. Hall respectively, though rivals in themselves, have joined forces as regards the ships under convenience flags. They co-ordinate and set forth their efforts to represent the crews, irrespective of their nationality, serving on board Pan Hon Lib ships. The reason given and put forward is that these ships belong to Americans no matter which is the nationality of their manager or are controlled from U.S.A. or even because they have been acquired through American funds. They will establish a new organization which will include foreign seafarers serving on board ships under «convenience flags». Mr. Curran stated that thousands of enquiries were received from seamen employed on board such ships, willing to join an American Federation. He went on to say that considerable sums will be spent and the best brains will be employed to ensure attaining our end.

The result to be achieved consists in raising the cost of operation of the ship under flag of convenience so that it will approach the cost of the American ship.

Mr. Curran said «We will not allow the Greek shipowners to rest on the tombstone of the American seaman». It necessarily results that not only the flags of convenience but any flag will draw the fire if it is proved it shelters American ships. Mr. Curran and Mr. Hall stated that appropriate measures will be taken to cope with this possibility.

These statements must be gravely considered both by the P.N.O. officers and the shipowners. The repercussions will be extremely unfavourable and it may well be that the Greek seamen will have to face a more extensive unemployment. A ship having a cost of operation higher than that prevailing in the countries of Western Europe, cannot compete in the free freight market. A strong reaction is to be expected.

### The factor of shipping

The gradual increase of confidence of the shipping capital towards the situation in Greece is an established fact. It is the duty of the Government to take this fact into serious consideration and show in shaping its policy the necessary comprehension of the facts. Some small errors of the Administration or untimely interventions and much unnecessary zeal may seriously handicap or even destroy the «repatriation» tendency.

We have now explicit signs of this repatriation tendency. Mr. Stavros Livanos, the most important factor of Greek shipping, will soon hoist the Greek flag on 13 of his newly built cargo ships. Others, we feel confident, will follow this movement towards the Greek registry. Another big Greek shipowner Mr. Costas M. Lemos, a benefactor of the Nautical

Schools, will soon put under the Greek flag three 22,000 tons bulk-carriers under his management.

Last but not least, the recent acquisition of the «Bloemfontein Castle» by Messrs Chandris, to establish a National line between Greece and Australia marks the most positive manifestation of the «repatriation» tendency.

The matter requires careful handling from the side of the Government and the bitter experience of the past should be kept always present.

A stable and unwavering maritime policy combined with good will shall increase the confidence. Those either ignoring or distorting the facts tend to believe that the «repatriation» of ships is being accomplished under the pressure of the I.T.F. Nothing could be farther from the truth. Greek shipowners are not seriously preoccupied about the I.T.F. If they only would pay the one pound ransom, they could neutralize the trouble from this side. They could thus retain the foreign flags. If they return to their own flag they do so corresponding to an eagerly felt moral necessity. They sincerely believe that the period of wickedness, persecution and prejudice is a bitter but definitely past experience. It is from this policy that they have sought refuge under the foreign flags.

However to remind the past serves no useful purpose, provided the same errors are not committed. More ships under the Greek flag is not the only achievement. We must have the Greek shipowners re-established here and exercise from here control over their ships as they did before the war. The beneficial results to follow are self-evident. The Government must develop this side of the matter and consider measures which will facilitate it. To have in Greece the nucleus of shipping activity is no small achievement.

### Unemployed seamen

Unemployment among seamen during the first six months of 1959 did not increase. It remained on the level of the end of 1958. An increase is marked in comparison to the first six months of last year. The unemployed seamen in June 1958 totalled 8785, in December 1958 amounted to 10800 and in June 1959 to 10836.

However these figures must be accepted with some doubt. They include a large number of seamen definitely not «in the market» (ill, resting, definitely withdrawn from the sea, awaiting to sit for examination) and seamen who recently acquired their ticket.

To form an accurate picture the above figures should be reduced by 20% approximately. To-day according to responsible observers unemployment appears limited among apprentice engineers, second mates and wireless operators. On the other hand more unemployed are observed among officers, engineers and A/Bs. Nor are the figures always accurate. In June, 250 unemployed W/Os were quoted yet shipping firms were meeting with great difficulties to secure a W.O. It is reported that one of the Niarchos group ships endeavoured in vain to replace by a Greek, a foreigner w/o.

Now as regards the second Mates out of 440 quoted as unemployed 410 were examined in July for their Chief Mate ticket, so if they were on shore they did so in order to read and get prepared for their examinations. The same holds good for the apprentice Engineers. 400 were quoted unemployed and precisely 400 sat for their examinations to obtain the third Engineer's ticket.

Still unemployment of firemen and A/Bs is very great. 2,250 A/Bs are reported unemployed. The figures would have been much larger were it not for the numerous coasting passenger ships which were commissioned this year. At least 500 seamen were thus employed. A comprehensive list is reproduced herebelow.

	1959	1958
January	10,879	5,553
February	10,946	6,417
March	10,714	7,782
April	10,997	7,540
May	11,048	8,086
June	10,836	8,785

### A valuable initiative

We are informed Mr. St. S. Niarchos will establish a bunkering station at Suda Bay, Crete. His numerous ships, when crossing the Mediterranean, will re-fuel there.

Mr. Niarchos is conducting negotiations to buy cheap Russian fuel-oil, which is now offered at 10 dollars f.o.b. Black Sea. The price is considered convenient and inferior to that internationally prevailing.

We must lay special stress on the wider useful repercussions for the national economy which will follow this initiative of the great Greek Shipowner. Re-fuelling may be combined with supply of victuals and stores and a considerable volume of business will follow the big tankers calling at Suda. This may be increased in case the re-fuelling station will be placed at the disposal of ships of other Greek shipowners. They will find it profitable to lift more cargo from the Middle East loading ports and re-fuel at Crete, almost half-way on their voyage to Northern Europe or America.

### The Ferry - Boat

The Hellenic Mediterranean Lines «ELMES» were the only bidders at the public sale of the ferry-boat which was held on the 15th of July. The terms of the sale provide for a down payment of 180,000 dollars whilst the balance of 3,000,000 dollars will be paid in installments over a period of 25 years at a 3% interest per annum.

The ferry-boat is being built in France and expected to be delivered about the end of June 1960. She is planned to carry 115 cars or 90 cars and 6 Buses. She will also carry 762 day passengers or 638 night passengers, of which 150 passengers can be accommodated in 55 two-berth and three-berth cabins whilst sleeperette armchairs will accommodate 384 day or 256 night passengers. The drawing room will have comfortable armchairs to accommodate 200 more passengers.

The ferry-boat will be throughout air-conditioned. A dining-room is provided for 226 guests. Two bars, a swimming pool and wide promenade deck are also provided.

The ship will be propelled by two Sulzer TAD 48 8-cylinder two-stroke Dieselengines which are expected to give a cruising of 17,8 knots. Denny-Brown stabilizers will be also fitted.

The Hellenic Mediterranean Lines are intending to establish a regular service between Brindisi and Gumenitsa in Epirus and negotiations are under way with Italians who will acquire a sister ship, to found a pool and coordinate the sailings.

Simultaneously the port facilities at Gumenitsa will be increased. New piers will be built to allow easier embarking and disembarking of cars and passengers whilst major road repairs are undertaken for a quick and safe motoring to Southern Greece. A motel built at Gumenitsa will also be at the disposal of passenger traffic.

### Passports

«The denial of Norwegian and Swedish authorities to allow seamen to land unless provided with a regular passport creates new difficulties for shipowners intending to man their ships in Norway or Sweden with crews coming from Greece. Greek Authorities will not issue passports for seafarers and if these are finally issued, it always entails considerable delay and expense.

Maritime countries including U.S.A. with their inflexible emigration rules will only require a regular seaman's certificate for crews. This can be pronounced an internationally admitted policy and the attitude of Swedish and Norwegian authorities in this matter can hardly be sustained. No doubt they will not insist if Greece will take up this matter in Oslo and Stockholm.

### Legislation

The draft Code of Public Maritime Law after its revision has been completed will soon be made into an Act. It was

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

JAMES SMYRNIODIS

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODIS, BALTIMORE"

SHIP SUPPLIES  
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

608 EAST PRATT ST.

BALTIMORE 2, MD.

the necessary sequel to the Code of Private Maritime Law which came into force since September 1958.

The draft Code is divided into five parts dealing with the ship, the personnel of the ship, the police of harbours and coasts, special subjects of shipping such as coasting trade, pilotage, towage and salvage, fishing, port dues, wrecks, enquiry into shipping accidents and last, penal and disciplinary provisions.

The problem facing the Drafting Committee was not an easy one. The material to be taken into consideration was dispersed in a tremendous number of Acts, Decrees, Regulations etc. some of them dating as far back as the first years of the Kingdom, to collect and select the useful from the obsolete was no easy task. The question next in line was how far was it advisable to cement the constantly developing shipping forms in a given number of Sections, which would soon be pronounced inadequate to cope with the new conditions of maritime activity. A Code thus conceived would soon be found urgently needing revision.

It was resolved to create a limited number of basic provisions and to allow a wide margin of initiative to the Administration who would deal with fresh developments by means of Royal Decrees. The Draft Code follows thus the example of the Italian «Codice della Navigazione» which dedicates 170 Sections for the purely Public Law part.

Last but not least, the Committee had to draw a demarcation line between Public and Private law provisions. If this is a thorny question in the whole area of law, it becomes more acute so far as Maritime Law is concerned. More than one subjects cannot be undisputedly classified under one or the other heading, not to mention the fact that numerous subjects are hybrid.

Objections may be put forward here and there but upon the whole the question has been met with satisfactorily by the Drafting Committee as it was otherwise expected in view of the wide legal knowledge and vast experience of its Members.

### The census of seamen

During the first five weeks of the census 22165 seamen were recorded of which 19,405 in Greece and 2,760 abroad. According to the special service of the Seamen Pension Fund (N.A.T.) which receives the census records, these figures tend to show that the work will be accomplished in Greece much earlier than the six months originally allowed for the census. Difficulties are encountered abroad in foreign ports. Excepting the Continent area where a vast number of records were filled up, at the other big ports of Europe and America including the ports of London and of New York the number of seamen recorded was below the figures originally set down.

### Hellenic Register of Shipping

The new Rules and Regulations of the Hellenic Register of Shipping have been approved by Royal Decree, published in the Government Gazette on July 14th, 1959.

It is to be noted that the Royal Decree of May 4th, 1950, recognising the Hellenic Register of Shipping as equal to the British or other recognised Foreign Classification Societies, provided that «The present Decree comes into force as soon as the Rules and Regulations of this Register are approved». Thus, after their approval by the recent Royal Decree, the recognition of the Hellenic Register of Shipping by our Government is now accomplished after all necessary legal formalities were complied with.

### BOOKS

Mr. J. K. Vasdravellis has recently published a very interesting book about the port of Salonia. He follows his subject from the ancient period of Philip the King of Macedonia

supplying a vast number of new historical data. The Roman period is then dealt with and next, the Byzantine period and the turkish conquest to the liberation following the victorious war of 1912.

The author deals at length with the various port installations and facilities at the disposal of commerce. He describes the demolitions effected by the Germans in 1944 and the re-construction work assumed subsequently with the valuable assistance of Royal Engineers of the British Armed Forces.

Full statistical tables and a short English summary render the book a valuable contribution about this important Greek port, in the Administration of which the author has served in key positions for many years. (J. K. Vasdravellis, The Port of Salonia 1959 Salonia p.p. 102).

### The «Hellenic Laurel»

As the launching of the second cargo-liner of the Hellenic Lines Ltd. the 7,300 gross tons «Hellenic Laurel» Miss Domna Kallimanopoulos addressing the guests said:

Ladies and Gentlemen,

It is indeed an honor and a privilege to be here with you today at this auspicious occasion of the launching of the ms. «Hellenic Laurel». I want to thank you all for coming — many of you from great distance — to witness the official christening of this vessel.

Many of you might have wondered about the name of this vessel. The «Hellenic Laurel». You might have asked yourselves about the connection between a laurel and a vessel or shipping or in general, maritime affairs. If you are at all familiar with ancient Greece and its mythology you will no doubt remember that a laurel which is called «daphne» in Greek, was a sacred bush dedicated to the God Apollo, the God of the Sun. It was a custom in ancient Greece to crown victorious heroes and renowned poets with wreaths made of laurel twigs. Thus the name laurel is synonymous with words such as glory, fame, honor and distinction. These are the words which I like to think of in connection with the name of this vessel. The vessel is a symbol of the glory, fame, honor and distinction which the HELLENIC LINES LIMITED have achieved in their twenty-five years of continuous service to all parts of the world — the United States, Europe, the Middle and Far East. Glory, fame, honor and distinction which have been attained after many years of struggle through the years of war, economic depressions, turbulence and general uncertainty which have characterised our epoch. If I may be personal, this vessel is also a symbol of glory, fame, honor and distinction due my father who in my opinion has been unique in his efforts not merely to establish the Hellenic Lines as a worthy and internationally recognised business enterprise, not merely to carry the flag of Greece to so many ports of the world, but above all to further relations among nations through trade at times when everything in our world seems to conspire to keep nations apart and hostile to one another.

A laurel and all the words it symbolises should also be rendered to the Rheinstahl Nordseewerke for their masterful work in building this vessel. The beauty of their creation, we hope, will be resplendent on the seas and in the ports where this vessel will call and will correspond with the high standards of the American Bureau of Shipping with which she is classed. And last of all, laurels should be given to all the people — the workmen, the engineers, the painters, — who have cooperated in the construction of this vessel.

In conclusion, let us above all hope that this vessel, the ms. «Hellenic Laurel», is a symbol for future and continued glory, fame, honor and distinction for both the Hellenic Lines and the Rheinstahl Nordseewerke and for all those others who have participated in creating her.

**LOUCAS HAJI IOANNOU**

P. O. BOX 419

**JEDDAH (SAUDI ARABIA)**

**SHIPPING AGENTS**

**GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.**

ΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ, & ΟΛΥΜΠΟΣ.

TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH