

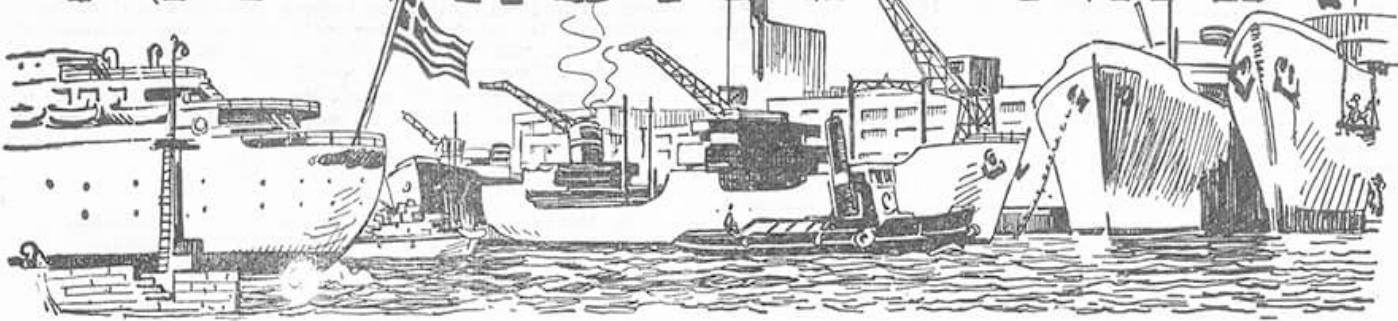
NAYTIKA XRONIKA



1η Οκτωβρίου 1959

Αρ. Φύλλου 584/343

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)
ΑΡΙΘΜΟΣ 584/343

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ
1 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1959

ΑΙ ΤΡΙΜΗΝΙΑΙΑΙ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑΙ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

1519 ΠΛΟΙΑ, 12.146.410 Τ. ΓΚΡΟΣ

Πλούσιον είδε μεταβολής ύπερβε τό τρίτον τριμήνου τού τρέχοντος έτους διά την ναυτιλίαν μας. Αι καθελκύσεις πάσαν, θεβαίως, διλγύρει, ένναντι τών δύο πορογουμένων τριμήνων, αι νέαι, ομως, άγοραι μετακειρισμένης καρπικότητος έπεδειναν μίαν ζωηρότητα, μη δικαιολογουμένην, ιωας, άπο την απογοητευτικήν κατάστασιν της ναυλαγορδῆς. Όφειλετο, κυρίως, τό γεγονός τούτο, ούκι τόσον εις τήν έλπιδα μιᾶς καλυτέρας αύριον, δσον-μδλλον-εις τήν υποτίμησιν τών άξιων τών πλοίων, αίτινες δίλγον απέικον άπο τά επίπεδα τού παλαιοσιδήρου. Παρεπηρίδη, έπιστρε, εύρυτέρα πάσα τάσιος εις τήν διάλυσιν παρπλίκων σκαρφῶν και εις τήν άντικατάστασιν των — έν τινι ποσοστῷ — άπο πλοία πολεμικῆς κατασκευῆς, χωρὶς μεγάλην έπιθάρυνσιν τών πλοιοκτητών. Οι άλλοι έφοροισται, οι άκολουθούντες ναυπνηγικά προγράμματα, άφου πάνωρσαν άριθμον τίνα παραγγελιῶν των και έπετυχον παράτασιν τοῦ χρόνου παραδοσεώς έτερων, περιωρισθησαν εις τήν έκπληρωσιν τών άνειλημένων υποχρεώσεών των, έπιμελῶς άποφεύγοντες τάς νέας κατασκευάς. Αι καθελκύσεις τού γ'. τριμήνου άνηλθον εις 106.820 τ. γκρός (φορτηγά 58.820 τόννων και δεξαμενόλιοι 48.000 τόννων), ένναντι 162.593 τ. γκρός τοῦ δευτέρου τριμήνου και 155.095 τ. γκρός τού α'. τριμήνου, έν αντιθέσει πρός τάς νέας άγοράς μετακειρισμένων τοννάζ δι' δλας τάς κατηγορίας πλοίων, αίτινες πάσαν πύγμενα. "Εφθασαν εις 197.989 τ. γκρός, ένναντι 98.621 τ. τού β'. τριμήνου και 43.892 τ. γκρός τού α', τριμήνου.

Τάς άνυτέρω μεταβολὰς έκφρωθή ή Κυανόλευκος, έν τινι δὲ μέτρω και ή νεοφύτοις διά την έλληνικήν πλοιοκτησίαν σημαία τού λιβάνου, έννη αι γνωσταί «σημαία εύκολιας» ένεφανσιν σταθεράν μειώσιν. Διά τό έννεάμηνον, ή καθαρά αύξησις τής έλληνικής σημαΐας έφθασεν εις 572.235 τ. γκρός και τής σημαίας τού λιβάνου εις 66.115 τ. γκρός, έννη ή μειώσις διά την σημαίαν τής Κοσταρίκας άνηλθεν εις 233.639 τ. γκρός, διά την λιβεριανήν εις 160.116 τ. γκρός και διά την παναμαϊκήν εις 33.126 τ. γκρός. Ή άνδουριαν σημαία ούδετιν και πάλιν ένεφανος μεταβολήν.

"Οσον άφορο, έξ αλλου, τό παρπλίκον τοννάζ, ή παράτασις τής ναυτιλιακής κρίσεων άπο μίας πόδη τριτείας και ή άθεβαστός, ώς πρός τήν πιθανήν είσετι διάρκειάν της, ένιοχουσαν — ώς προανεφέραμεν — τό πνεύμα τών διάλυσεων. Κατέστη συνείδησις τό γεγονός, δτι ή θελτιώσις τών συνθηκῶν έργασίας έξαρται κατά βάσιν και άπο τήν διάλυσιν τών παλαιών μονάδων. Ή διατήρησις των, έστω και έν παρπλίκη, άποτελεί τόν έφιπλόν τής άγορᾶς. Τήν κατάστασιν διποκύλοντεν ή ζήτησης άπο τά έκαστακού έργοστάσια διαλύσεων και ίδια άπο τά τής "Απω Ανατολής, δτινα και άπερρόφησαν σεβαστήν χωρητικότητο εις τής τιμάς κυμασινόνες γύρω τών 10 λιρών κατά τόννουν γκρός. Οι ίδιωνες διαλυταί και οι διαλυταί τού Χόγκ Κόγκ, διά νά καλύψουν τάς εις χάλυβα άναγκας τής ιαπωνικής θιομπικανίας, συνεχίζουν άκμην και σήμερον τήν ζήτησην παλαιών σκαφών εις τήμας διατηρημένας. Τό γεγονός τούτο, μάλιστα, έδωκε λαθήν και εις έκδηλωσεις κερδοσκοπικής μορφής. Έπιχειρηματιαί, έπωφελούμενοι τών περιστάσεων, ήγόραζαν παλαιά πλοία, έπετύχαν τήν ναύλωσιν τών διά μεταφοράν εις τήν "Απω Ανατολήν φορτών παλαιοσιδήρων και δταν έφθαναν έκει, έπωλουν πλοία και φορτία, άποκομιζόντες κέρδος τι.

"Άπο έλληνικής πλευρᾶς — ιδιαιτέρως — τά ίδικά μεταλλέυματα, τά παλαιοσιδήρα, τά λιπάσματα και αι έξαγωναι ρωσικών και γιουγκοσλαβικών τοιμέντων πρός τήν "Απω Ασίαν, έδημησηρύγησαν εύκαιριάς διά τήν πώλησιν σκαφών πρός διάλυσιν. Διαρκούντος τού τρίτου τριμήνου, έπωληθησαν φορτηγά και δεξαμενόλιοι έλληνικά ή έλληνικής πλοιοκτησίας, συνολικής χωρητικότητος 141.955 τ. γκρός (ένναντι 78.248 τ. τού β'. τριμήνου και 111.578 τ. γκρός, τού α'. τριμήνου), εις τρόπον θώτε τό έννεάμηνον έληξε με τήν διάλυσιν παρπλίκου χωρητικότητός μας άπαρτιζομένης άπο 61 σκάφη, 331.781 τ. γκρός.

Θά πρέπει, πάντως, νά έχωμεν ύπ' άφιν, δτι ή άνωροσαρμογή τού παγκοσμίου τοννάζ πρός τάς νέας μεταπολεμικάς ουνθήκας και τάς τεχνικάς πρόσδοσις συντελείται με ρυθμὸν έπιταχνούμενον. Τά παρπλίκα σκάφη, τά άντιοκονομικά, θά θυσιασθούν εις τήν προσπάθειαν αύτήν. Διερωτώμεθα, πώς θά έπιζησουν τά λίμπερτς. "Ένα άκομη έτος παροπλισμού, διά πολλά έξ αύτων, θά σημάνη δαπάνας υπερμέτρους, μη δικαιολογουμένας, δι' έπισκευάς. Ή διάλυσις θά υπαγορεύεται άπο

αύτά τά πράγματα.

Διδεται εις τήν κατωτέρω πίνακα μία παραστατική είκών τών καθελκύσεων, τών συγρών μεταχειρισμένων πλοίων και τών πωλήσεων πρός διάλυσιν, διά την έλληνικήν σημαίαν και τάς «σημαίας εύκολιας», κατά τήν διάρκειαν τού τρίτου τριμήνου τού έτους, έν συγκρίσει πρός τούς άντιστοιχους άριθμούς τών δύο προπογουμένων τριμήνων :

ΚΑΘΕΔΚΥΣΣΕΙΣ

A'. 3μηνον :	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια
'Ελληνικά .. 4	τ.γκρός 38.645	'Ελληνικά .. 2 τ.γκρός 44.840
Λιβερίας 4	» 33.610	Λιβερίας .. 1 » 38.000
	—	—
8 »	72.255	3 » 82.840
B'. 3μηνον :		
'Ελληνικά .. 6	» 52.718	'Ελληνικά .. »
Λιβερίας 2	» 22.800	Λιβερίας .. 3 » 87.065
	—	—
8 »	75.518	3 » 87.065
C'. 3μηνον :		
'Ελληνικά .. 6	» 49.620	'Ελληνικά .. »
Λιβερίας 1	» 9.200	Λιβερίας .. 2 » 48.000
	—	—
7 »	58.820	2 » 48.000
Tό 9μηνον .. 23	» 206.593	Tό 9μηνον ... 8 » 217.905

ΝΕΑΙ ΑΓΟΡΑΙ

Σημαίαι	Πλοία	Τ.γκρός	Σημαίαι	Πλοία Τ.γκρός
'Ελληνική φορτ.	13	67.810	'Ελληνική θύερων.	2 32.616
Λιβερίας φορτ.	3	19.534	'Ελληνική έπιθατ.	3 7.081
Παναμάρ φορτ.	2	11.196	'Ελληνική διάφορα	3 2.447
Λιβάνου φορτ.	8	36.202	Λιβερίας δεξαμ.	2 21.103
G'. 3μηνον ..	26	134.742	G'. 3μηνον ..	10 63.247
B'. 3μηνον ..	19	83.360	B'. 3μηνον ..	8 15.261
A'. 3μηνον ..	8	34.033	A'. 3μηνον ..	9 36.349
Tό 9μηνον ..	53	252.135	Tό 9μηνον ..	27 114.857

Γενικόν σύνολον : Πλοία 80 τ. γκρός 366.992

ΤΑ ΔΙΑΛΥΘΕΝΤΑ

Σημαίαι	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια
	Πλοία	Τ.γκρός
'Ελληνική ..	11	39.525
Λιβερίαν ..	3	20.162
Παναμαϊκή ..	6	31.156
Κοσταρίκας ..	1	4.687
Σύνολον ..	21	95.530
B'. Τρίμηνον ..	13	55.813
A'. Τρίμηνον ..	12	70.251
Tό έννεάμηνον ..	46	221.594
	15	110.187

ΣΥΝΟΛΟΝ ΔΙΑΔΥΣΕΩΝ:

A'. Τρίμηνον ..	πλοία 18	τ.γκρός 111.578
B'. Τρίμηνον ..	» 16	» 78.248
G'. Τρίμηνον ..	» 27	» 141.955
Tό έννεάμηνον ..	» 61	» 331.781

Από τάς άνυτέρω μεταβολὰς και άπο σημειωθείσας έτερας τοιούτας εις τάς υπολογήσεις σκαφών έλληνικής πλοιοκτησίας η προήλθε κατά τό τρίτον τριμήνον τού έτους, μία καθαρά αύξησις τής δυνάμεως τών έν σημαίων κατά 110.271 τ. γκρός, ήτις και έμφανιζεται άναλυτικών τέρον εις τόν άκολουθον συγκριτικόν πίνακα :

ΑΥΞΟΜΕΙΩΣΕΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΔΥΝΑΜΗΝ

Σημαῖαι	Α'. 3μηνον	Β'. 3μηνον	Γ'. 3μηνον
'Ελληνική	+ 234.062	+ 175.114	+ 163.059
Λιθεριανή	- 125.783	- 14.361	- 19.972
Πλαναϊκή	+ 12.126	- 2.622	- 43.184
Κοσταρίκας	- 177.825	- 31.855	- 23.959
'Ονδουριανή			
Λιθάνου	- 24.572	+ 7.216	+ 34.327
Διαφορά	- 32.848	+ 133.492	+ 110.271

Προκύπτει από τὸν ἀνωτέρω πίνακα, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ δραστηριότης περὶ τὴν πρόσκτον τοννάζ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, τῆς ἀνεκόπτη προσωρινῶς κατὰ τὸ πρώτον τέταρτον τοῦ ἔτους, συνεχίσθη κατὰ τὸ δύο ἐπόμενα τρίμηνα μὲν ἔντονον, μάλιστα, ρυθμόν, μολονότι οἱ σχετικοὶ ἀσθιμοὶ τῶν καθαρῶν προσορίζουν τὴν ἐν προκειμένῳ ἑντύπων, λόγῳ τῶν διαγραφῶν, συνεπειὰς διαλύσεων. Ή προσπτικὴ διὰ τὰς αὔμεσους προσεκείς ἐξελίξεις εἶναι, δεβαίως, τολμηρά, διότι πολλὰ δύνανται νὰ συμβοῦν ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὸν ἀλλον. Πάντως, ἀν δέν μεσολαβήσουν διστάμπτοι παράγοντες, ἀλλὰ συνεχισθῆ ἐπ' ἀρκεῖν τι κρονικὸν διάστημα ή παροῦσα ὑφεσιά εἰς τὴν ναυλαγοράδαν καὶ ἀν δέν ἀνασταλῇ ἡ ἐκ μέρους τῶν ἐργοστασίων διαλύσεως ζήτησις παλαιοῦ τοννάζ, δύνανται νὰ θεωρηθῆ ὡς μᾶλλον θέβαιον, διότι οἱ πωλησίεις παρηλίκων μονάδων θὰ διευρυνθοῦν καὶ διότι αἱ χαμηλαὶ ἀξίαι τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, πολεμικῆς κατασκευῆς, θὰ ἐλκύσουν "Ἑλληνας ἀγοραστάς, ἐκ τῶν ἐπιθυμούντων τὴν ἀπόκτησιν φορτηγῶν, ἀλλὰ μὴ διαθετόντων πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν μεγάλα κεφαλαῖα. Καταδεικνύεται ἀκόμη τὸν ἀνωτέρω πίνακα, ὅτι συνεχίζεται κατὰ τρόπον σταθερόν ἢ αὐξησίς τῆς ὑπὸ τὸν Ἑλληνικὸν σημαίαν χωρτικότητος. Τὰ περισσότερα τῶν ἀγορασθέντων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς σκαφῶν ὑψώσαν τὸν Κυανόλευκον, ἐνῷ καὶ εἰς ἄρκετάς ὀλλας περιπτώσεις μετεφέρθησαν σκάφα ἀπὸ τὰς «σημαίας εὐκόλιας» εἰς τὸν Ἑλληνικὸν Νησόδιον. Άι προσπτικαὶ τοῦ γ'. τριμήνου ἀνεφέροντο εἰς 33 πλοία, συνολικῆς χωρτικότητος 202.584 τ. γκρός, μὲν τὸν ἀκόλουθον σύνθεον :

Φορτηγά μεταπολομένων πλοίων, πολεμικῆς κατασκευῆς,	15	τ.γκρός	97.448
Φορτηγά προπολεμικά	4	τ.γκρός	13.372
'Υπερωκέανια	2	τ.γκρός	32.616
'Επιβατηγά	3	τ.γκρός	7.081
Διάφορα	3	τ.γκρός	2.447

Σύνολον 33 τ.γκρός 202.584

"Ἄξιζει νὰ σημειωθῇ ιδιαιτέρως, διότι ἀπὸ τὰ ἐπτὰ καθελκυσθέντα φορτηγά κατὰ τὸ γ'. τριμήνον, τὰ 6, χωρτικότητος 49.620 τ. γκρός, ἐτέθησαν ὑπὸ τὸν Κυανόλευκον, ἐνῷ πρὸ ἔτους ἀκόμη τὸ σύνολον — σχεδόν — τοῦ νεοτεύκτου τοννάζ ἀπερροφάτο ἀπὸ τὸν σημαίαν τῆς Λιθερίας. Ή τοιαύτη προσθήκη, συνδυαζόμενη πρὸς τὸν διάλυσιν παρηλίκων μονάδων μας, 39.525 τ. γκρός, συνιστᾶ τὸν συντελουμένην προσδευτικὴν ἐξεγίασιν τῆς χωρτικότητος μας. 'Ενδιαφέρουσα, ἐπίσης, ὑπῆρξεν η προσθήκη δύο ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανῶν διὰ τὴν γραμμὴν Αύστραλιας, τοῦ ἀνωτάτου κλάσεως «Πατρί», 18.400 τ.γκρός (τοῦ 1950), τοῦ Οίκου Χανδρῆ και τοῦ «Εριέττα», 14.216 τ. γκρός (τοῦ 1929), τοῦ κ. 'Ιω. Λάστρου, καθὼς κι τινῶν ἐπιβατηγῶν, ὡς, λ. κ., τοῦ πολυτελοῦς τουριστικοῦ «Στέλλα Μάρις», 1.837 τ. γκρός, ἀνήκοντος εἰς παραφύδων τῆς "Εθνικῆς Γραμμῆς Έλλάδος — 'Αμερικῆς και

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

SAIT

καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ της

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορόν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, φαδιογνωιομέτρων, ραντάρ, βιθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανημάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΙΔΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

SAIT

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT
BRUSSELS - BELGIUM

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΠΟΚΡΗΣΗΣ : 115 BROAD STREET

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

τοῦ νεοτεύκτου «Μαριώ», 420 τ. γκρός, διὰ τὴν γραμμὴν 'Αργοσαρωνικοῦ. Πέραν αὐτῶν, δέσμον ἀκόμη νὰ ἀναφερθῇ, διότι συντομός πρόκειται τὸ ἑγγραφοῦν εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νησόδιον 13 μικρᾶς ἡλικίας φορτηγά σκάφη τοῦ κ. Στ. Λιθανού, συνολικῆς χωρτικότητος 131.380 τ. γκρός, διὰ τὰ ὅποια ἐξπτιθή καὶ ἐνεκριθή πότι μία ειδικὴ φορολογικὴ μεταχειρίσις. Τελοῦν, ἀκόμη, ὑπὸ νηολόγωσιν καὶ δύο δεξαμενόπλοια «T.2», ἀτίνα μετατρέπονται εἰς «Bulk carriers» καὶ ἐπιμπλούνται, αὐξανομένης τῆς χωρτικότητος των εἰς 21.000 τόννων d. w. (*)

Τὰ ἑγγραφέντα εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νησόδιον, διαρκοῦντος τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίτου τριμήνου, 33 σκάφη, 202.584 τ. γκρός, είναι τὰ κάτωθι :

ο) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ.γκρός

"Αργώ 'Αφαία" (**)	10.300	καθελκυσθέν εἰς 'Ολλανδίαν
"Ελλένικ Λόρελ"	9.400	καθελκυσθέν εἰς Γερμανίαν
"Ελλένικ Σπλένταρ"	9.400	καθελκυσθέν εἰς Γερμανίαν
"Νόρθ Βαικάουντες"	8.700	καθελκυσθέν εἰς 'Ολλανδίαν
"Νόρθ Κουλν"	8.700	καθελκυσθέν εἰς Γαλλίαν
"Οντίν"	3.120	καθελκυσθέν εἰς Βέλγιον

Σκάφη 6 49.620

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ.γκρός

"Αδρίαρια"	763	ἀγορασθέν ἐκ Γερμανίας
"Απολλωνία"	7.108	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανήν
"Γιουρόπον Τρέιντερ"	7.215	ὑποστείλαν τὴν λιθεριανήν
"Εύχαρις"	7.249	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
"Καρδαμούλιπτης"	7.163	ὑποστείλαν τὴν ἀγγλικήν
"Κατίνα"	7.242	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
"Κέιπ Βαμβακᾶς"	7.265	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
"Μαργαρίτης"	7.159	ὑποστείλαν τὴν ἀγγλικήν
"Περσεός"	2.086	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
"Πρωτοπόρος"	945	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
"Ραχιώπτης"	7.138	ὑποστείλαν τὴν ἀγγλικήν
"Σάν Τζέρτζ"	7.267	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
"Στροδίλι"	7.187	ὑποστείλαν τὴν ἀγγλικήν
"Φαέθων"	10.954	ἀγορασθέν ἐξ 'Ολλανδίας
"Φρίζος"	10.667	ἀγορασθέν ἐξ 'Ολλανδίας

Σκάφη 15 97.448

γ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΑ

Τ.γκρός

"Ιωάννα"	2.873	ἀγορασθέν ἐκ Δανίας
"Καλάμαι"	4.633	ἀγορασθέν ἐκ Νορβηγίας
"Λουκία"	1.875	ἀγορασθέν ἐκ Λιθάνου
"Ταξιάρχης"	3.991	ἀγορασθέν ἐκ Γερμανίας

Σκάφη 4 13.372

δ) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Τ.γκρός

"Εριέττα"	14.216	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
"Πατρίς"	18.400	ἀγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας

Σκάφη 2 32.616

ε) ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ

Τ. γκρός

"Ελλάς"	4.824	ἀγορασθέν ἐξ Αύστραλιας
"Μαρία"	420	καθελκυσθέν εἰς 'Ολλανδίαν
"Στέλλα Μάρις"	1.837	τουριστικόν

Σκάφη 3 7.081

ο) ΔΙΑΦΟΡΑ

Τ.γκρός

"Άργυρος"	1.580	ἀλιευτικόν, νεότευκτον
"Μαρία"	395	ἀκτοπλοϊκόν φορτηγόν
"Οδοσόδης"	472	ἀκτοπλοϊκόν φορτηγόν

Σκάφη 3 2.447

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

'Εξ ὅλου, κατὰ τὸ αὐτὸ τρίμηνον, διεγράφουν 11 σκάφη μας, 39.525 τ. γκρός, τὰ κάτωθι :

ο) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

"Ανδόρα"	7.282	πωληθέν εἰς ὀλλανδούς διαλυτὰς
Σκάφη 1	7.282	

(*) 'Απὸ τοῦ καταρτισμοῦ τῆς στατιστικῆς μας (25 Σεπτεμβρίου) ὑπελήθησαν εἰς τὸ 'Υπουργεῖον Ναυτιλίας καὶ νέαι αἰτήσεις ἑγγραφῆς εἰς τὸ 'Ελληνικὸν Νησόδιον 6 ἀκόμη σκάφων, 46.540 τ. γκρός, ἢτοι δύο δεξαμενοπλοίων 20.542 τ. γκρός καὶ τεσσάρων φορτηγῶν 25.998 τ. γκρός, ἐπιπροσθέτως πρὸς τὰ μικρᾶς ἡλικίας 13 φορτηγά τοῦ κ. Στ. Λιθανοῦ.

(**) 'Επειδήσται, στοι τὸ 'Αργώ 'Αφαία, καθὼς καὶ τὰ ἀδελφὰ σκάφη τὸ 'Αργώ ?Αλτις καὶ τὸ 'Αργώ Σούνιον, κατόπιν συμφωνίας τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. I. K. Καρρά μετὰ ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα δὲν παρέμειναν εἰς τὰ ναυπηγεῖα, ἀτίνα καὶ τὰ διασθέτουν ἡδη πρὸς πώλησιν, μὲν ζητουμένη ἀρχικὴν τιμὴν 1.000.000 λιρῶν κατὰ πλοίον. 'Η σχετικὴ ἀντιδικία, ὀφειλομένη εἰς κατασκευαστικὸν μειονέκτημα τῶν μηχανῶν, κατηργήθη.

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Αγία Βαρβάρα»	2.433	διαλυθέν εν 'Ελλάδι
«Ασπα»	653	βυθισθέν ανοικτά Ρόδου
«Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος»	5.728	πωληθέν εις ιάπωνας διαλυτάς
«Κέπι Θρά»	5.282	εις διαλ. Χόγκ Χόγκ
«Λεωνίδας»	4.573	πωληθέν εις ιάπωνας διαλυτάς
«Μαίρη»	1.505	ύψωσε σημαιάν λιβάνου
«Μαριάννα»	6.490	πωληθέν εις ιταλούς διαλυτάς
«Ορος Κυλλήνη»	3.703	πωληθέν εις διαλ. Χόγκ Κόγκ
«Πάργα»	999	μετατράπη εις φορτηγίδα
«Ταξιάρχης»	877	έγκαταλειφθέν εις ασφαλιστάς

Σκάφη 10 32.243

Προηλθεν άπό τάς άνωτέρω μεταβολάς μία καθαρά αυξησις άπο 22 σκάφη και 163.059 τ. γκρός, ήτις, προστιθεμένη εις τὴν ύπαρχουσαν τὴν Ινη 'Ιουλίου' δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην ύπο τὴν KYANOLEYKON άπο :

553 σκάφη, 2.847.160 τόν. γκρός

'Η δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας σκαφῶν ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:		
Φορτηγά μεταπολεμικά	99	τ.γκρός 853.123
Φορτηγά πολεμικῆς ναυπηγήσεως	193	" 1.091.733
Φορτηγά προπολεμικά	59	" 229.063
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμικά	16	" 297.528
Δεξαμενόπλοια πολεμικῆς ναυπηγήσεως	13	" 75.352
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά	12	" 75.707
Υπερωκέανια	5	" 90.429
Έπιβατηγά	44	" 85.816
Διάφορα	112	" 48.409

Σύνολον 553 " 2.847.160

Είναι ένδιαφέρον νὰ προστεθῇ, διτὶς ἐντὸς ἑτους, ήτοι, άπὸ 1ης 'Οκτωβρίου 1958, διτὶς έξεδοπλώθι ζωηροτέρα ἢ στροφὴ πρὸς τὰ θέντικα χρώματα, ή χωρτικότης πας ἐδιπλασιάσθι, φθάσσα ἀπὸ 1.400.560 τ. γκρός, εἰς 2.847.160 τ., μὲ δάσιμον τὴν προσπικήν, διτὶς μέχρι τέλους τοῦ έτους θὰ ἔγγιση τὰ 3.000.000 τ. γκρός.

ΥΠΟ ΤΗΝ ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ ΣΗΜΑΙΑΝ

'Επι τρία κατὰ σειράν τρίμηνα, ή ἐλληνική πλοιοκτοια ύπο τὴν ομαίαν τῆς Λιβερίας σημειώνει κάμψιν. Κατέστη ἐκδηλός ή προτίμοις τῆς Κυανολεύου διά τὰ νεότευκτα φορτηγά, ἐνῷ διά τὰ δεξαμενόπλοια διατηρεῖται ἡ προτίμοις πρὸς τὸ υπολόγιον τῆς Μονροβίας. 'Ενα μόνον νεότευκτον φορτηγὸν ύψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν (έναντι 6 διὰ τὴν ἐλληνικήν) καὶ δύο δεξαμενόπλοια. 'Ολιγαὶ ἐπίσης πᾶσαν καὶ αἱ προσθήκαι φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων πολεμικῆς κατασκευῆς, ὡς δεικνύει ὁ κάτωθι πίνακας ἔγγραφῶν :

Φορτηγά νεότευκτα	1	τ.γκρός 9.200
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	3	" 19.534
Δεξαμενόπλοια νεότευκτα	2	" 48.000
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσεως	2	" 21.103

Σύνολον 8 " 97.837

'Αναλυτικώτερον, αἱ προσθῆκαι αὕται πᾶσαν αἱ κάτωθι :

ο) ΦΟΡΤΗΓΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός

«Κάπταιν Νικόλας» 9.200 καθελκυσθέν εις Γιουγκοσλαυαν

Σκάφη 1 9.200

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Μαριδίκη»	5.147	άγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
«Μαριχόρα»	5.147	άγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
«Παναγία Τ.»	9.240	άγορασθέν ἐξ 'Ιταλίας

Σκάφη 3 19.534

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΝΕΟΤΕΥΚΤΑ

Τ. γκρός

«Κεφαλλονιά»	24.700	καθελκυσθέν εις Ιαπωνίαν
«Ολύμπικ Ράιντερ»	23.300	καθελκυσθέν εις Ιαπωνίαν

Σκάφη 2 48.000

δ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Νόρδερν Ήγλ»	10.662	άγορασθέν ἐξ 'Αγγλίας
«Τρανσπασίφικ»	10.441	άγορασθέν ἐκ Νορβηγίας

Σκάφη 2 21.103

Ἐναντὶ τῶν ἐν λόγῳ προσθηκῶν, διεγράφουσαν ἐκ διαφόρων αἵτιῶν
16 σκάφη, 117.809 τ. γκρός, ὑπὸ τὴν ἀκόλουθον οὐνθεσιν :
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως
Φορτηγά προπολεμικά
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσεως
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά

Σύνολον 16 " 117.809

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

'Ο όνομαστικὸς κατάλογος τῶν διαγραφέντων πλοίων καὶ ἡ αἵτια τῆς διαγραφῆς τῶν ἔχουν ὡς κάτωθι :

ο) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Ἀργκοσπ»	7.048	ἐπωλήθη εἰς τούρκους
«Ἄρτα»	7.137	ἐπωλήθη εἰς πολωνούς
«Γερτρούδη Τερέζα»	7.251	ύψωσε τὴν 'Αστερόεσσαν
«Γιουρόππαν Τρέιντερ»	7.255	ύψωσε τὴν Κυανόλευκον
«Ιουλία»	7.219	ύψωσε τὴν 'Αστερόεσσαν
«Οσεαν 'Αλίκη»	7.238	ύψωσε τὴν 'Αστερόεσσαν
«Οσεαν Εύα»	6.133	ύψωσε τὴν 'Αστερόεσσαν
«Τρανσγκλόμπη»	7.633	ύψωσε τὴν 'Αστερόεσσαν
«Τρανσύρκη»	7.636	ύψωσε τὴν 'Αστερόεσσαν

Σκάφη 9 64.550

δ) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡ. ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Άλιτσα»	5.926	πωληθέν εἰς διαλυτάς Χόγκ Κόγκ
«Μάουντ 'Ολύμπους»	6.848	πωληθέν εἰς ιάπωνας διαλυτάς
«Τρανσπάιονιρ»	7.388	πωληθέν εἰς ιάπωνας διαλυτάς

Σκάφη 3 20.162

γ) ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Εύαγγελιστρια»	5.590	πωληθέν εἰς εύρωπαιούς διαλυτάς
«Νόνα Δέσποινα»	9.002	πωληθέν εἰς ιάπωνας διαλυτάς

Σκάφη 2 14.592

Προηλθεν ἀπὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας μία καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 9 πλοίων και 19.972 τ. γκρός, ήτις, ἀφαιρουσέντων ἀπὸ τὴν ύπαρχουσαν τὴν Ινη 'Ιουλίου' δύναμιν, μᾶς δίδει σημειρινὴν τοιαύτην ύπο τὴν ΛΙΒΕΡΙΑΝΗΝ σημαίαν ἀπὸ :

δ) Σκάφη, 7.064.446 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὕτη κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν:
Φορτηγά μεταπολεμικά
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως
Φορτηγά προπολεμικά
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμικά
Δεξ. πλοια πολεμ. ναυπηγήσεως
Δεξ. πλοια προπολεμικά
Υπερωκέανια

Σύνολον 630 " 7.064.446

ΠΑΝΑΜΑΣ, ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ, ΟΝΔΟΥΡΑΣ, ΛΙΒΑΝΟΣ

'Υπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ΠΑΝΑΜΑ σι σημειωθεῖσαι μεταβολαὶ κατὰ τὸ τρίτον τρίμηνον ἐπιβεβαιώνουν τὴν ἀρχαμένην ἀπὸ τίνος καιροῦ δραδείαν, πλὴν δημας σταθεράν, ἀπομάκρυνον τῆς ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας εἰς αὐτῆς. 'Ἐναντὶ προσθήκης δύο μόνον σκαφῶν 11.196 τ. γκρός (προπολεμικῆς, μάλιστα, κατασκευῆς), διεγράφουσαν 10 σκάφη, 54.380 τ.

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP

TELEPHONE : 82226

|| NIGHT : 412905

γκρός, μὲ τὴν κάτωθι σύνθεσιν :		
Φορτηγά πολεμικά ναυπηγήσεως ..	2	τ. γκρός 14.367
Φορτηγά προπολεμικά	6	» 25.977
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά	1	» 5.563
'Υπερωκεάνια	1	» 8.473
Σύνολον	10	» 54.380

Τὰ δύο προστεθέντα σκάφη καὶ τὰ δέκα διαγραφέντα ποσαν τὰ κάτωθι:

ΤΑ ΠΡΟΣΤΕΘΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Ελλεν»	4.931	ἀγορασθέν ἐκ Σκανδιναվίας
«Τούλα»	6.265	ἀγορασθέν ἐκ Σκανδιναվίας

Σκάφη 2 11.196

ΤΑ ΔΙΑΓΡΑΦΕΝΤΑ

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Αντώνιος Δ. Σ.»	7.131	πωληθέν εἰς γερμανούς ἔφοπλιστάς
«Αρένα»	7.236	πωληθέν εἰς γερμανούς διαλυτάς

Σκάφη 2 14.367

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Άρετή»	3.209	πωληθέν εἰς ιάπωνας διαλυτάς
«Αφρικάνα»	5.006	πωληθέν εἰς ιάπωνας διαλυτάς
«Βίδα ΙΙ»	5.906	πωληθέν εἰς γερμανούς διαλυτάς
«Λουδούη»	2.057	πωληθέν εἰς Χόγκ Κόγκ
«Ούρανία Γούναρη»	5.701	πωληθέν εἰς ιάπωνας διαλυτάς
«Τσάι»	4.098	πωληθέν εἰς ιάπωνας διαλυτάς

Σκάφη 6 25.977

γ) ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ

Τ. γκρός

«Κολούμπια»	8.473	πωληθέν εἰς ιάπωνας διαλυτάς
Σκάφη 1	8.473	

δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Μενόρα»	5.563	πωληθέν εἰς ιταλούς διαλυτάς
Σκάφη 1	5.563	

Απὸ τὰς μεταβολὰς ταύτας προέκυψε μείωσις 8 σκαφῶν καὶ 43.184 τ. γκρός, ἥτις, ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ύπαρχουσαν τὴν Ινν 'Ιουλίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειώνην τοιαύτην ύπὸ τὴν ΠΑΝΑΜΑΤΙΚΗΝ σημαῖαν ἀπὸ :

249 σκάφη, 1.771.374 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὐτῆς κατὰ κατηγορίας πλοίων ἐμφανίζει τὴν κατωτέρω σύνθεσιν :

Φορτηγά μεταπολεμικά	7	τ. γκρός 51.629
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως ..	131	» 919.475
Φορτηγά προπολεμικά	28	» 67.543
Δεξαμενόπλοια μεταπολεμικά	13	» 228.828
Δεξ.) πλοια πολ. ναυπηγήσεως ..	31	» 374.669
Δεξ.) πλοια προπολεμικά	11	» 76.793
'Υπερωκεάνια	2	» 35.860
'Επιβατηγά	1	» 2.388
Διάφορα	25	» 14.189

Σύνολον 249 » 1.771.374

Ἡ σημαία τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ συντόμως θὰ ἔχαφαν οἱ ἄλλοι πλοιοκτησίαι. Μετὰ τὴν γνωστὴν ἀκύρωσιν πολλῶν νηολογήσεων ζένων οκαφῶν καὶ τῶν φραγμῶν εἰς τὰς νέας νηολογήσεις, οὐδεμία προσθήκη ἐσπειριώθη, ἐνῷ διενράφθησαν 4 ἀκόμη σκάφη, 23.959 τ. γκρός (ἵποι, 3 φορτηγά προπολεμικά, 16.194 τ. γκρός καὶ 1 προπολεμικὸν δεξαμενόπλοιον, 7.765 τ. γκρός). Τὰ ἐν λόγῳ διαγραφέντα πλοῖα ποσαν τὰ κάτωθι:

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Γεώργιος Μ.»	4.701	θυιθέν εἰς νήσους 'Ανταράν
«Μίντρικ»	6.806	κατασκεθέν εἰς 'Ινδονησίαν
«Παραπόρτη»	4.687	πωληθέν εἰς δέλγους διαλυτάς

Σκάφη 3 16.194

Tel. Address:
"NEGRISCO,"

Telephone Nos office 3877
Private 84164

NEGRIS & Co.
(ESTABLISHED 1902)

SHIP CHANDLERS

GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS

NEGRIS BUILDING, YORK STREET, FORT.

P. O. Box 663

COLOMBO

CEYLON

δ) ΔΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Νόρμα» 7.765 πωληθέν εἰς ιταλούς διαλυτάς

Σκάφη 1 7.765

Ἐσομειώθησαν οὐτών καθαρὰ μείωσις ἀπὸ 4 σκάφη, 23.959 τ. γκρός, ἥτις, ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ύπαρχουσαν τὴν Ινν 'Ιουλίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειώνην τοιαύτην ύπὸ τὴν σημειώνην τῆς ΚΟΣΤΑΡΙΚΑΣ, ἀπὸ :

35 σκάφη, 152.488 τόν. γκρός

Ἡ μικρὰ αὐτῆς δύναμις ἔχει κατὰ κατηγορίας πλοίων τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	13	τ. γκρός 96.823
Φορτηγά προπολεμικά	19	» 49.234
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά	1	» 4.105
Διάφορα	2	» 2.326

Σύνολον

35 » 152.488

Διευκρινίζεται, σχετικῶς, ὅτι καὶ ἡ ἀνωτέρω δύναμις εἶναι μᾶλλον εἰκονική, διότι ἀντίπροσωπεύει σκάφη τίνα πωληθέντα πρὸς διάλυσιν καὶ μὴ παραδοθέντα εἰσότι, καθὼς καὶ σκάφη παρωπλισμένα, διὰ τὰ οποία δέν παρεσκέθη εἰσέτι ἡ εὔκαιρια νὰ ἐκδηλωθῇ ἢ μεταβολὴ εἰς τὴν υπολόγησην τῶν.

Ἡ ΟΝΔΟΥΡΙΑΝΗ σημαία παρέμεινε, διὰ τὴν ὑπὸ αὐτήν έλληνικήν πλοιοκτησίαν, ἀναλλοίωτος, μὲ δύναμιν ἀπὸ

22 σκάφη, 208.715 τόν. γκρός

Ἀναλλοίωτος, ὡς πῦτο ἐπόμενον, παρέμεινε καὶ ἡ σύνθεσις τῆς κατὰ κατηγορίας πλοίων :

Φορτηγά πολεμικής ναυπηγήσεως	11	τ. γκρός 79.142
Φορτηγά προπολεμικά	2	» 3.623
Δεξ.) πλοια μεταπολεμικά	6	» 99.517
Δεξ.) πλοια προπολεμικά	3	» 26.433

Σύνολον

22 » 208.715

Ἀντιθέτως, ἡ νεοφανής σημαία τοῦ ΛΙΒΑΝΟΥ κατακτᾷ ὑμέραν παρὸν ἔσαρφος καὶ προσελκύει σκάφη ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἀναφρόμενα κατὰ κανόνα εἰς φορτηγά πολεμικῆς καὶ κυρίως προπολεμικῆς ναυπηγήσεως. Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπους τρίμυτον προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς 8 φορτηγά, πῦτοι, 1 πολεμικής ναυπηγήσεως, 7.227 τ. γκρός καὶ 7 προπολεμικά φορτηγά, 28.975 τ. γκρός, τὰ κάτωθι :

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Νέντη» 7.227 ἀγορασθέν εἰς Ἀγγλίας

Σκάφη 1 7.227

β) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Άγ. Σπυρίδων»	1.505	ὑπέστειλε τὴν Κυανόλευκον
«Ειρήνη Λάκη»	5.452	ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
«Ειρήνη Μπλέσιγκ»	5.452	ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
«Θεολόγος»	5.825	ἡγοράσθη ἐξ Δανίας
«Μαντίκος»	3.549	ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας
«Ταξιάρχης»	1.765	ἡγοράσθη ἐξ Γερμανίας
«Φανερωμένη»	5.427	ἡγοράσθη ἐξ Ἀγγλίας

Σκάφη 7 28.975

Διεγράφη, ἐξ ἄλλου, ἔνα σκάφος, σπερ ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους "Ελλήνας, οἵτινες καὶ τὸ ἐνηπόλογησαν ἐν Ἐλλάδι, τὸ κάτωθι:

α) ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΗΣ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ

Τ. γκρός

«Φατίνια» 1.875 ὑψωσε τὴν Κυανόλευκον

Ἀπὸ τὰς μεταβολὰς προῆλθε μία καθαρὰ προσθήκη 7 σκαφῶν καὶ 34.327 τ. γκρός, ἥτις, προστιθεμένη εἰς τὴν ύπαρχουσαν τὴν Ινν 'Ιουλίου δύναμιν, μᾶς δίδει σημειώνην τοιαύτην ύπὸ τὴν σημαίαν τοῦ ΛΙΒΑΝΟΥ ἀπὸ :

30 σκάφη, 102.227 τόν. γκρός

Ἡ δύναμις αὐτῆς κατὰ κατηγορίας πλοίων ἔχει τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά πολεμικῆς ναυπηγήσεως	6	τ. γκρός 27.258
Φορτηγά προπολεμικά	24	» 74.969

Σύνολον 30 » 102.227

ATHANAS MAVROUDIS

CABLES:
"NASSOS"
"P.O.BOX,
1227

STEAMER POINT

ADEN

"PHONE,"

2096

SHIPCHANDLER

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS
DEVENSIRE CHAMBERS 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2

GREECE: LYCOUDI BROS

33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

Η ΔΥΝΑΜΙΣ ΤΩΝ ΕΣ ΣΗΜΑΙΩΝ

Έπει τή βάσει τών άνωτέρω στατιστικών δεδομένων, προκύπτει ότι ή δύναμις τής έλληνικής πλοιοκτηρίας ύπό τάς έξ ξένας σημαίας, ύπό τάς όποιας τάς σκάφη—κατά κύριον λόγον—έπαινδρώνται με έλληνικά πληρώματα, ένεφανίζεν εἰς τό τέλος του τρίτου τριμήνου τρέχοντος έτους τής κάτωθι εἰκόνα:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοία	Τ. γκρός
Έλληνική	553	2.847.160
Λιβεριανή	630	7.064.446
Παναμαϊκή	249	1.71.374
Όνδουριανή	35	152.488
Κοσταρίκας	22	208.715
Λιβάνου	30	10.2.227
Σύνολον	1519	12.146.410

Κατά κατηγορίας πλοίων, ή δύναμις αυτή έχει τήν ατώθι σύνθεσιν:

Φορτηγά μεταπολ. ναυπηγήσεως	227	τ. γκρός	2.012.194
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως	548	»	3.621.337
Φορτηγά προπολεμικά	169	»	555.241
Δεξαμενόπλοια μεταπολ. ναυπηγήσεως	226	»	4.213.886
Δεξαμενόπλοια πολεμ. ναυπηγήσεως	118	»	1.157.145
Δεξαμενόπλοια προπολεμικά	39	»	284.211
Υπερωκανία	8	»	149.268
Επιβατηγά	45	»	88.204
Διάφορα	139	»	64.924
Σύνολον	1519	»	12.146.410

Προκύπτει όπο τους άνωτέρω άριθμούς, ότι έντος μιᾶς όποδε του 1948-49 δεκαετίας έπετούχουν νά αποκτήσωμεν 453 νεότευκτα σκάφη, συνολικής χωρητικότητος 6.226.080 τόν. γκρός (ήτοι 227 φορτηγά, 2.012.194 τ. γκρός και 226 δεξαμενόπλοια, 4.213.886 τ. γκρός). Αποτελεί τούτο ένα έκπληκτικόν, τη ἀληθεία, έπιτευγμα, ένέχον κατά τούτο μείζονα σημασίαν, ἀν ληφθούν υπ' οψιν ή καταστροφή τού έμπορικον μας στόλου κατά τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον καὶ ή ἔλειψις σεσαστῶν κεφαλαίων διὰ τὴν ἀνάληψιν τοῦ γνωστοῦ φιλοδόξου ναυπηγικοῦ προγράμματος τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου. Είναι βεβαίως ἀληθές, ότι ωρισμένα γεγονότα διεθνοῦς χαρακτήρος, ὥπως λ.χ. δ πόλεμος εἰς τὴν Κορέαν καὶ ή εἰσβολὴ εἰς τὸ Σούεζ, ηγούνσαν τὴν ἀποκόμισιν μεγάλων κερδῶν. Τὸ ἔγχειρημα, δημος, δὲν ἐπετεύχθη μὲ μόνα τὰ κέρδη, ἀλλὰ καὶ μὲ εύφειας οἰκονομικοὺς συνδυασμούς τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἐπέτυχον εἰς υψηλὸν βαθμὸν τὴν συμπαράστασιν τοῦ ζένουν κεφαλαίουν. Τὰ ἀνάληψεντα ὑπέροχα βάρον, ἐν τούτοις,—παρὰ τὴν μεσολαβήσασαν ἀντίξοότητα ὅπο τὴν ἀπρόσποτον καὶ ραγδαῖαν ἔξαρθρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς—ἀντεμετωπίσθησαν μέχρι τούδε μὲ πίστιν καὶ αἰσιοδοξίαν, ἐπιτρέπονταν νά εἴπῃ τις, ότι ἡ προσπάθεια ἐπέτυχε, μὲ τὰς ἐλαχίστας δυνατὰς θυσίας. Αἱ ἀκυρώσεις συμβολαίων υπῆρχαν περιωρισμέναι, αἱ πωλήσεις πλοίων πρὸς ἔξυπηρέτησιν ναυπηγικῶν υποχρεώσεων ήσαν δίλγυσται καὶ ἀλώνητα διεψυλάχθησαν, ἀπὸ τὴν ἐνσκόψασαν καταστήσα, τὸ δόνυμα καὶ ἡ πίστις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν. Πρέπει βεβαίως νά ὁμολογήθῃ, ότι ὁ καλπασμός πρὸς τὰ ναυπηγεῖα ἀνεχαιτίσθη καὶ ὅτι πολλὰ εἰσέτη ἀπόμενουν νά πραγματοποιηθοῦν διὰ τὴν ἔξυγανσιν τοῦ ἀνά χειράς τοννάς. "Εχομεν ἀκόμη 874 υπερήλικα σκάφη, 5.617.934 τ. γκρός (ήτοι 717 φορτηγά, 4.176.578 τ. γκρός, πολεμικής καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς, καὶ 157 δεξαμενόπλοια, 1.441.356 τ. γκρός, τῆς ιδίας κατηγορίας). Καὶ διὰ μὲν τὰ δεξαμενόπλοια ἐκδήλος ἡδη ἀπέβη ἡ ἔξυγιανσις, διὰ τὰ φορτηγά ἔχουν φορτίου, δημος, θδ χρειασθῇ περαιτέρω ἐπίπονος καὶ δαπανηρὰ προσπάθεια, ἔχων θέλωμεν νά διατηρήσωμεν τὴν ἔξεχουσαν θέσιν μας εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς. Πρέπει νά ἔχωμεν πάντως υπ' οψιν, ότι βαίνομεν πρὸς τὴν μείσων τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας.

HELLENIC SHIPSUPPLY
BREMEN
N.I.C. FOTOU

"Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΝ BREMEN,"

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά έφόδια, έφόδια Τράνζιτ
ύλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΣΤΟΥΝΤΗΣ **ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ**

Office : Bremen 13, Waller Heer Str. 213 Night Phone.
Telephones: 80656, 80657 N. Fotou 28379

Telegrams: FOTOU, Bremen

KAI Η ΑΡΓΟΥΣΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ

476 ΣΚΑΦΗ, 3.522.910 τ. ΓΚΡΟΣ

Εἰς τὴν γενικήν της εἰκόναν ἀναλλοίωτος παρέμεινεν ἡ ναυλαγορᾶ κατά τὸν δάρκειαν τοῦ τρίτου τριμήνου. Μερικαὶ συμπτωματικαὶ θελιώσεις τῶν ναύλων καὶ μιὰ προσωρινὴ ἐνίσκυος ὡρισμένου εἰδούς μεταφορῶν, ὡς, λόγου χάριν, γεννημάτων καὶ παλαιοισθρῶν, δὲν ἐπέτυχον νά δημιουργήσουν θετικὸν ἀντίκτυπον εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς σφροτηγοῦ ναυτιλίας. Διὰ τὰ δεξαμενόπλοια καὶ κατάστασις δὲν ἐνεφάνισε δελτίωσιν τίνα, μὲ ἀπότελεσμα νά ἀπασχολθοῦν καὶ πάλι ὡρισμένα τάνκερς — πρός ἀπόφυγήν των παροπλισμοῦ των — εἰς τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν πρὸς τὸ Κόντινεντ καὶ τὰς Ἰνδίας, ἀναλώμασι τῶν φορτηγῶν ἔποι της φορτίου. 'Επομένων, δθεν, πτον νά διατηρήθῃ ὁ δύκος τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος. 'Ο Πειραιεὺς καὶ ἡ περιοχὴ του (Πέραμα, Ἀμπελάκι, Σκαραμαγκάς, Κυνόσουρα καὶ Κόλπος Ἐλευσίνος) ἔξηκολούθησαν νά φιλοξενοῦν κατά μάζας τὰ ἀκίνητοῦντα ὡκεανοπόρα πλοία μαζ, ἐνῷ καὶ οἱ λιμένες τῆς Σύρου, τῆς Χίου, τῆς Χαλκίδος, τῆς Κέας, τῶν Καλαμῶν, τοῦ Ἀργοστολίου κλπ., τὴν ίδιαν παρουσιαδέουν εἰκόνα. Μολονότι ἐσημειώθησαν ἀρκεταὶ μεταβολαὶ εἰς τοὺς ὄνομαστικοὺς καταλόγους τῶν ἀργούντων, ἐν τούτοις, οἱ ἀριθμοὶ δὲν ἐπρέπεισθοσαν ἐπὶ τὰ δελτία. 'Απλῶς πῆλαζεν ἡ κατά κατηγορίας πλοίων σύνθεσις τοῦ ἀργούντος τοννάζ. 'Ησαν, δηλαδή, εἰς τὸ τέλος τοῦ γ'. τριμήνου διάργαντα τὰ διάργαντα τὰ δεξαμενόπλοια φορτηγά κατὰ 3 σκάφη καὶ 10.129 τ. γκρός, διλιγάτερα, ἐπίσης, τὰ μικρὰ Μεσογειακά φορτηγά κατὰ 5 σκάφη καὶ 10.072 τ. γκρός, ὅλη ἡ περιοπήτερα τὰ ἀπράκτοῦντα δεξαμενόπλοια κατὰ 5 σκάφη καὶ 51.772 τ. γκρός, εἰς τρόπον ὅστε νά παρωπλισμένη χωρητικότης εἰς τὸ τέλος της Σεπτεμβρίου νά ἐμφανίζεται πύξην, ἔναντι τοῦ β'. τριμήνου κατὰ 5 σκάφη καὶ 31.571 τ. γκρός. 'Ηρίθμει, δηλαδή, 476 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 3.522.910 τ. γκρός (ἔναντι 481 σκαφῶν καὶ 3.491.339 τ. γκρός, τῆς Ιουλίου δ.).

"Οποιθεν, δημας, τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν κρύπτονται ἀξιόλογοι ἀλλαγαί. 'Αρκετά φορτηγά σκάφη περατώσαντα τὰς ἀνειλημμένας υποχρεώσεις τῶν παρωπλισθοσαν, ἐνῷ ἔτερα ἐπανήλθον εἰς τὴν ἐνεργόν υπορρεοῖν. Τούτοις αὐτοῖς θεούσεις καὶ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. 'Εσημειώθησαν, ἐπίσης καὶ περιπτώσεις ἀντικαταστάσεως φορτηγῶν ἐν υπηρεσίᾳ δι' ἑτέρων τῆς αὐτῆς πλοιοκτησίας, ἀποσυρθέντων ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ. Τὸ γεννόντος τούτο εἶχε σημασίαν καὶ ἀπὸ τὸ πλευρᾶς ἐναλλαγῆς τῶν πληρωμάτων. Τὰ ἀποσυρθέντα εἴκε τῆς υπηρεσίας ἀπέλυσαν τὰ μέχρι τούδε ἐργαζόμενα πληρώματα τῶν, ἐνῷ τὰ ἀντικαταστάσαντα αὐτὰ ἐκ τῆς ἀργίας σκάφη ἐπινδρώθησαν ἀπὸ τὰ τάξεις τῶν ἀνέργων. 'Ολαι, δημας, αὐτὰ αἱ μεταβολαὶ ἐκδύσαντα τὰ κενά ἐκ τῶν διαλύσεων (111.578 τ. γκρός διὰ τ. τριμήνου καὶ 331.781 τ. γκρός διὰ τὸ ἐννεάμηνον) καὶ τελικῶς ἀπέδωκαν τὴν προσαφέρθεισαν μικρῶν αὔξοντας τῆς ἀργούντος χωρητικότητος, πτιαὶ καὶ δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωθι συγκριτικὸν πίνακα :

30 Σεπτεμβρίου	1 Ιουλίου	Διαφορά				
Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός			
Φορτηγά	347	2.344.871	350	2.355.000	- 3	- 10.129
Γάνκερς	101	1.137.913	96	1.086.141	+ 5	+ 51.772
Μεσογειακά	28	40.126	35	50.198	- 7	- 10.072
Σύνολον	476	3.522.910	481	3.491.339	+ 5	+ 31.571

"Ιδιαιτέρως ἀπὸ πλευρᾶς Κυανολεύουκου, ἐτέλουν ἐν παροπλισμῷ εἰς τὸ τέλος τοῦ τρίτου τριμήνου 138 σκάφη μαζ, συνολικῆς χωρητικότητος 829.895 τ. γκρός, μὲ αὔξοντι ἐναντί τοῦ προγονισμένου τριμήνου κατὰ 4 πλοία καὶ 47.100 τ. γκρός. 'Εξ αὐτῶν, 94 σκάφη, 512.013 τ. γκρός παρωπλισμένα ἐν Ἐλλάδι καὶ κυρίως εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς καὶ κατὰ δεύτερον λόγον εἰς Σύρου, Καλαμάς, Ἀργοστόλι, Κέαν καὶ ἀλλαχοῦ, ἐνῷ τὰ υπόλοιπα 44 σκάφη, 317.882 τ. γκρός, παρωπλισμένα εἰς τὸ ἔξωτερικόν καὶ κυρίως εἰς Ἀγγλίαν·Κόντινεντ καὶ Ἡνωμένας Πολιτείας. 'Η σύνθεσις τῆς ἀργούντος πτιαὶς δείκνυται ἀπὸ τὸν κάτωτέρω ἀναλυτικὸν πίνακα :

Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός
Φορτηγά μεταπολεμικά	-	-	2 18.337
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγ.	53	361.883	32 237.817
Φορτηγά προπολεμικά	13	61.903	7 33.382
Δεξαμ. πολ. ναυπηγό.	-	-	-
Δεξαμ. πολ. ναυπηγό.	3	30.591	1 10.448
Δεξαμ. προπολεμικά	5	29.707	2 17.898
Μεσογειακά	20	27.929	-
Σύνολον	94	512.013	44 317.882

Γενικὸν Σύνολον : Σκάφη 138, τ. γκρός 829.895.

'Αφ' ἔτερου ἡ δύναμις τῶν παρωπλισμένων σκαφῶν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας υπὸ «σημαίας εὐκολίας» ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ γ'.

PHONES: 41.0238, 41.0239

Teladdr: HERMES
CAPE TOWN

SHIPCHANDLERS AT CAPE TOWN

HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED

GENERAL SHIP CHANDLERS

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΑΗΣ

Τρόφιμα, ύλικά μηχανῆς, καταστρώματος
καὶ «TPAN-SIT»

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS εἰς N.AΦΡΙΚΗΝ
2, Selkirk Street—CAPE TOWN

νου εις 338 πλοία, συνολικής χωρητικότητος 2.693.015 τ. γκρός, μὲ μειώσιν έναντι τοῦ προηγουμένου τριμήνου κατά 9 πλοία και 15.529 τ. γκρός. Εἰς ἐλληνικούς λιμένας—καὶ ίδια εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Πειραιῶς—παρέμενον ἐν παροπλιομῷ 151 οκάφη, 1.151.229 τ. γκρός, εἰς δὲ τὸ ἔξωτερικὸν τὰ ὑπόλοιπα 187 οκάφη, 1.541.716 τ. γκρός. Ἡ κατὰ κατηγορίας πλοίων σύνθεσις τῆς χωρητικότητος ταύτης δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

Εἰς Ἑλλάδα		Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν	
Πλοία	τ. γκρός	Πλοία	τ. γκρός
Φορτηγά μεταπολεμικά	1	5.779	—
Φορτηγά πολέμ. ναυπηγ.	88	625.974	126 887.007
Φορτηγά προπολεμικά	15	64.970	10 47.846
Δεξαμ. μεταπολεμικά	18	244.092	22 354.544
Δεξαμ. πολ. ναυπηγήσεως	14	135.476	15 152.915
Δεξαμ. μεταπολεμικά	9	65.965	12 96.277
Μεσογειακά	6	9.070	2 3.127
Σύνολον	151	1.151.299	187 1.541.716

Γενέκον σύνολον: Σκάφος 338, τ. γκρός 2.693.015.

Οὕτω, τὸ σύνολον τῆς παρωπλιομένης χωρητικότητος μας ὑπὸ τὰς ἔξυπηας περιελάμβανε 476 οκάφη, 3.522.910 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων ἐτέλουν ἐάρια:

Εἰς τὴν Ἑλλάδα ...	245	πλοία	1.663.312 τ. γκρός
Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ...	231	"	1.859.598 "

Σύνολον 476 " 3.522.910 "

Τὰ πλοία ταῦτα είχον — κατὰ κατηγορίας — τὴν κάτωθι σύνθεσιν :

Φορτηγά μεταπολεμικά	3	τ. γκρός	24.116
Φορτηγά πολεμ. ναυπηγήσεως ..	299	"	2.112.654
Φορτηγά προπολεμικά	45	"	208.101
Δεξαμ. μεταπολεμικά	40	"	598.636
Δεξαμ. πολεμ. ναυπηγήσεως ..	33	"	329.430
Δεξαμ. προπολεμικά	28	"	209.847
Μεσογειακά	28	"	40.126

Σύνολον 476 " 3.522.910

Παραθέτομεν κατωτέρω ἔνα χαρακτηριστικὸν πίνακα τῆς πορείας τοῦ παροπλιοῦ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς παρούσης ναυτιλιακῆς κρίσεως μέχρι σήμερον, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ ἀνώτατα δριαὶ παροπλιοῦ τὰ οποιαὶ σήμεράντα κατὰ τὰς κρίσεις τοῦ 1949 καὶ τοῦ 1952, ἐν ἀντιπαραθολῇ καὶ μὲ τὸν ἀντιστοιχὸν ναυλάριθμον, εἰς τὸν ὅποιον, ὡς γνωστόν, ἀντικαποτρίζονται αἱ περιόδοι κρίσεως καὶ εὐημερίας. 'Εμφανές ἀπὸ τὸν ἐλάχιστον πίνακα καθισταται, ὅτι τὸ 1949 εἶχομεν ἐάρια τὰ 24.04% τῆς χωρητικότητος μας (ἐπὶ συνάμεως 2.590.906 τ. γκρός) καὶ τὸ 1952 τὰ 15.45% (ἐπὶ συνάμεως 4.029.667 τ. γκρός), ἐνῷ σήμερον ἐμφανίζομεν τὸ ἀνώτατον δριον παροπλιοῦ, μὲ 29.04% (ἐπὶ συνάμεως 12.146.410 τ. γκρός).

Δύναμις	'Αργοῦσα	Ποσ.% Ναυλάρ.
Φεκέμβριος 1949	2.590.906	623.026 24.04 72.8
Φεκέμβριος 1952	4.029.667	622.962 15.45 79.2
'Απρίλιος 1958	10.929.295	2.772.430 25.36 64.0
'Ιούνιος 1958	11.304.125	3.740.163 33.19 66.5
(Σεπτ.) θριος 1958	11.683.031	3.785.586 32.40 65.7
Φεκέμβριος 1958	11.899.383	3.344.161 28.94 74.6
'Απρίλιος 1959	11.841.963	3.232.561 27.29 68.6
'Ιούλιος 1959	12.036.139	3.491.339 29.00 64.6
(Σεπτ.) θριος 1959	12.146.410	3.522.910 29.04 (*) 69.6

'ΑΦ' ἐτέρου, διδομεν κατωτέρω μίαν παραστατικὴν εἰκόνα τῆς οπερηνῆς μας συνάμεως εἰς νεότευκτα φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια καὶ εἰς πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως τοιωτα, ἐν ἀντιπαραθολῇ πρὸς τὴν παρωπλιομένην χωρητικότητα ἐξ ἐκάστης κατηγορίας καὶ τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τῆς συνολικῆς των συνάμεων :

Δύναμις			'Αργοῦσα	
Πλοία	Τ. γκρός	Πλοία	Τ. γκρός	Ποσ.%
Φορτηγά μεταπολεμικά	227	2.012.194	3	24.116 1.15
» πολ. & προπ. ναυπ.	717	4.176.578	344	2.320.755 55.57
Σύνολον	944	6.188.772	347	2.344.871 37.89
Δεξ. μεταπολεμικά	226	4.213.886	40	598.636 14.20
» πολ. & προπ. ναυπ.	157	1.441.356	61	539.277 37.49
Σύνολον	383	5.655.242	101	1.137.913 20.12

Ἐμφανές ἐκ πρώτης ὄψεως ἀποδίνει, ὅτι ἔχομεν παρωπλιομένα τὰ 37.89% τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος μας καὶ τὰ 20.12% τῆς συνάμεων :

(*) 'Ο ναυλάριθμος ἀναφέρεται εἰς τὸν μῆνα Αὔγουστον.

ΑΔΕΑΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΛΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ
ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟ
ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

RACHOVIDES BROS & CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CARLES "RACHOVIDES, LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΑΔΕΑΦΟΥ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ὡς τῶν δεξαμενοπλοίων μας (ἔναντι ἀντιστοιχῶν ποσοστῶν τοῦ δευτέρου τριμήνου 38.39% διὰ τὰ πρώτα καὶ 19.28% διὰ τὰ δεύτερα). Τὰ ύψη πλοίων αὐτά ποσοστά, ἀτίνα ἐμφανίζουν τὸν εὐρύταν ἀντικτυόν της ναυτιλιακῆς κρίσεως, καθίστανται αὐτόχρημα καταθητικά, προκειμένου διὰ τὰ πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς ναυπηγήσεως σκάφη μας. Τὰ σχετικά ποσοστά είναι 55.57% διὰ τὰ ἀργούντα φορτηγά προσφέροντα καὶ 37.49% διὰ τὰ τάνκερα, ἐνῷ διὰ τὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως πλοία μας είναι μόνον 1.15% διὰ τὰ φορτηγά καὶ 14.20% διὰ τὰ δεξαμενόπλοια. Όλα, δηλαδή, τὰ μεταπολεμικῶν κατασκευασθέντα φορτηγά μας, ἀτίνα οἰκονομικῶν ἔχουν τὸν ἐκμετάλλευσιν, ἐπέτουχον νὰ διατηροῦνται ἐν ὑπηρεσίᾳ ὑπὸ τοὺς κρατοῦντας πτωχούς ναύλους καὶ νὰ ἀποδίδουν κέρδη τινά, ἐστω καὶ λίαν δυσάναλογα πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις ἀποσθέσεως τῶν ἐπενδεδυμένων εἰς αὐτά μεγάλων κεφαλαίων.

Τὰ ἀντιστοιχά ποσοστά διὰ τὰ δεξαμενόπλοια ἐμφανίζουν βαρυτέρας δι' αὐτὰ τὰς συνεπειάς της κρίσεως, ἀφοῦ 40 σούπερ-τάνκερα, 598.636 τ. γκρός (τὰ 14.20% τοῦ συνόλου) ἔχουν ἐξαναγκασθῆ εἰς παροπλιομόν, χωρὶς νὰ συνυπολογίζωνται καὶ τὰ δεξαμενόπλοια, ποὺ ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφορὰς γεννημάτων, διὰ τὰς ἀποφύγουν τὸν παροπλιομόν.

Ἄπο πλευρᾶς προβλημάτων ἀντικαταστάσεως τοῦ παθητικοῦ ὑπερπλίκου τοννάζ, τὸ ύψη πλοίων ποσοστὸν διὰ τὰ φορτηγά συνθέτει τὰς ἀντιμετωπιζομένας δυσκερείας, ἐνῷ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια τὸ πρόβλημα ἐμφανίζεται ἐλαττικώτερον καὶ σκεδῶν ἀπλουστευμένον. Κατέχομεν νεότευκτα φορτηγά 2.012.194 τ. γκρός, ἐνῷ τὸ ἀντιστοιχὸν ὑπερπλίκον τοννάζ είναι ἀκόμη ὑπερδιπλάσιον (4.176.578 τ. γκρός), κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰ δεξαμενόπλοια, ἀπὸ τὰ οποία κατέχομεν νεοτεύκτους πιονάδας 4.213.886 τ. γκρός καὶ παρόληκα, χρήζοντα ἀντικαταστάσεως, τὸ 14 μόνον τοῦ συνόλου (πιονάδα, 1.441.356 τ. γκρός). Συμπαίνουν ταῦτα, ὅτι ὑπὸ συνθήκας παρατεινομένης ἐπὶ μακρὸν χρονικὸν διάστημα ναυτιλιακῆς κρίσεως, φερόμεθα πρὸς ἐπαύξην τῶν διαλύσεων, ἐνῷ καὶ ὑπὸ ὀμαλής συνθήκας ἐργασίας, τὰ ὄντιοικονομικά φορτηγά καὶ δεξαμενόπλοια θέτονται καὶ πάλιν, ἐστω καὶ μὲ ἐπιθραύσιν τούτων, τοῦτο δὲ καὶ θὰ ἔχῃ, μελλοντικῶς, ὡς συνέπειαν τῶν προσδευτικῶν μείωσιν τοῦ δγκου χωρητικότητος τοῦ τελούντος ὑπὸ ἐλληνικῶν πλοιοκτοσίων.



PEROLIN FUEL OIL TREATMENT and other Quality Products

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

REPRESENTATIVES AND STOCKS THROUGHOUT THE WORLD

- ITALY** DITTA ALESSANDRO GAETA
Via XX Settembre, 14
GENOA
(also at Bari, Civitavecchia Naples, Palermo, Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venice)
- GREECE** D. N. VLACHOS
7, Leocharous Street—Tel. 42.240
PIRAEUS
- SYRIA - LEBANON** PAPADOPOULOU & CO.
LATTAKIA
(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)
- EGYPT** D. J. PAPADIMITRIOU SONS
25, Sultan Hussein
PORT SAID
(also at Alexandria & Suez)
- HOLLAND** ZANNIS SHIPSTORES
Zelrhaven 48-47
ROTTERDAM
- BELGIUM** M.T.E. BUYSSE
Klapdorp, 26
ANTWERP
- GERMANY** HANS FICK & CO.
Spaldingstrasse 61 "Wikinghof"
HAMBURG I.
- DENMARK** PAUL GREGERSEN & CO.
33, Amaliegade
COPENHAGEN
- INDIA - CEYLON** JOHN F. FIDELE
P. O. Box 1032 Botawala Bldg.—4th Floor
11 Elphinstone Circle
BOMBAY, INDIA
- SWEDEN** C. A. BERGLUND & SON
P. O. Box 12041
GOTHENBURG 12
- NEW ZEALAND** NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
33, Ferry Building
AUCKLAND, C. 1.
- NORWAY** C. FRIMANN-DAHL A/S
Dronningensgt 10) 12
OSLO
(also at Bergen)
- MALAYA** R. JUMABHOY & SONS LTD.
24, Molacca Street P. O. Box 303
SINGAPORE
(also at Penang)
- SPANISH MOROCCO** RIERA HERMANOS
Apartado 187 CEUTA
- PHILIPPINES** MALIBU CO., INC.
P. O. Box 45 HELSINKI
FINLAND
- INDIA - CEYLON** JOHN F. FIDELE
P. O. Box 1032 Botawala Bldg.—4th Floor
11 Elphinstone Circle
BOMBAY, INDIA
- NEW ZEALAND** NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
33, Ferry Building
AUCKLAND, C. 1.
- NORWAY** C. FRIMANN-DAHL A/S
Dronningensgt 10) 12
OSLO
(also at Bergen)
- MALAYA** R. JUMABHOY & SONS LTD.
24, Molacca Street P. O. Box 303
SINGAPORE
(also at Penang)
- NEW ZEALAND** NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.
33, Ferry Building
AUCKLAND, C. 1.
- NORWAY** C. FRIMANN-DAHL A/S
Dronningensgt 10) 12
OSLO
(also at Bergen)
- KRISTIANSHAVN** KRISTIANSHAVN
Dronningensgt 81
KRISTIANSHAVN

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

Ο ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

"Οσον και ἄν θέλουν τινὲς νὰ ἀγνοοῦν τὰς δυσκόλους ἔξελίξεις τῆς ὑποθέσεως τῶν «σηματῶν εὐκολίας», εἶναι πάντως γεγονός, ὅτι μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. ἡ καὶ χωρὶς αὐτῆν, μὲ τοὺς Ἀμερικανοὺς ναυτοπατέρας ἡ καὶ ἄνευ αὐτῶν, αἱ ἀντιδράσεις θὰ βαίνουν ισχυροποιούμεναι καὶ τὰ χειρότερα δὲν ἀποκλείονται, ἐφόσον ἡ κρίσις τῆς Ναυτιλίας θὰ διαρκῇ.

Δὲν χρειάζεται νὰ ἐνδιατρίψωμεν ἐπὶ θέματος, τὸσον ἔξαντλητικῶν ἀπὸ τὰς στήλας αὐτὰς ἀναλούθεντος. "Ἐχομεν πάντως νὰ προσθέσουμεν, ὅτι διέξοδος μία ἀπομένει, εὐτυχῶς, διὰ τὸν Ἐλληνα ἐφοπλιστήν, τὸν ὑπὸ τὰς σηματῶν εὐκολίας ἀναπτύσσοντα τὴν δραστηριότηταν. Καὶ ἡ διέξοδος αὐτὴ εἶναι τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. "Ἄν αἱ δυσκολίαι ἔνταθοῦν, ἄν φθάσωμεν νὰ ἴδωμεν τοὺς κ. κ. Μπεκιού καὶ Σιαν ἡ τοὺς κ. κ. Κάρραν, Χάλλ καὶ Φουρναράκην πάτρωνας τῶν λιβεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων, μόνη ἡ κυανόλευκος θὰ προστατεύῃ τὴν πλοιοκτησίαν, θὰ τὴν ἀπολάξῃ τῆς ἐπιβούλης, τῶν ἀντιδράσεων καὶ τῶν ἀνταγωνισμῶν διὰ τὴν αὔριον.

Κατὰ πρόσφατον συζήτησιν ἐπὶ τοῦ ὅλου αὐτοῦ θέματος μὲ ἐφοπλιστὴν ἐπὶ τῶν σημαντικωτέρων, διὰ νὰ μὴ εἴπωμεν τὸν μεγαλυτέρας ἐπαγγελματικῆς ἐπιφανείας, ἀνεπτύξαμεν τὴν ἀποφίνιαν μας αὐτὴν περὶ τῆς προσφυγῆς ὑπὸ τὴν σκέπην τῆς κυανολεύκου. Τὴν λύσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ νηολόγιον συνεστήσαμεν, δεδομένων μᾶλιστα τῶν παντοίων διευκολύνσεων, αἵτινες παρέχονται εἰς τὰ ἑδῶ μετεγγραφόμενα πλοία. Κάτω ἀπὸ τὴν κυανόλευκον αἱ ἀντιδράσεις θὰ καταστάσουν καὶ οἱ καλοί μας διεθνεῖς συνδικάλισται, ὅργανα ὑπόπτων ἐπιδιώξεων ἔνεναν ἀνταγωνιστῶν, θὰ παύσουν νὰ μᾶς παρενοχοῦν.

Καὶ δῆμως συνητήσαμεν εἰς τὰς σκέψεις μας αὐτὰς τὴν ἐπιφύλαξιν ἀπὸ μέρους τοῦ συνομιλητοῦ μας. Δέν στέργει σύτος νὰ φέρῃ τὸν τεράστιον εἰς ὅγκον στόλον του ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἔστω καὶ ἄν ἐπιέχετο πρὸς τοῦτο ἀπὸ τὰς ἔξωθεν ἀντιδράσεις, ὅχι βεβαίως διότι δὲν διαπνέεται ἀπὸ τὰ ἀγνότερα τῶν πατριωτικῶν αἰσθημάτων, ἀλλὰ διότι φοβεῖται τὰς ἑδῶ πολιτικὰς ἔξελίξεις, ἐνδοιασμούς ἔχει πολλοὺς διὰ τὴν σταθερότητα τῶν πολιτικῶν μας πραγμάτων καὶ τὴν ἐπιδιώσιν, μετά μίαν κυβερνητικὴν μεταβολὴν, τῶν θεσμοθετηθέντων ὑπὲρ τοῦ πλοίου μέτρων.

'Ἐπιχειρήματα ἀξιοπρόσεκτα μᾶς προεβλήθησαν πρὸς ὑποστήριξιν τῶν ἀμφιβολιῶν. 'Ἐν συντομίᾳ θὰ τὰ ἀπαριθμήσωμεν: Δέν ἀποκλείει ὁ συνομιλητής μας τὴν σὺν τῷ χρόνῳ φθοράν τῆς Κυβερνήσεως Καραμανῆλην. 'Ισως αὔριοι οἱ πολλοὶ νὰ ἀναζητήσουν τὴν ἀλλαγὴν. Καὶ διότι κακίστα ἐλέχθη καὶ ἐπιστεύθη ἀπὸ μέρους ἀντιπολιτευομένων τινῶν κύκλων, ὅτι ὁ ἐφοπλιστὸς μετέχει ἔνεργως εἰς τὰς ἑδῶ κομματικάς διαμάχας καὶ μονοπλεύρως ὑποστήριζει τὴν παρόνταν Κυβερνήσειν, δὲν ἀποκλείεται νὰ ἀντιμετωπίσῃ αὔριον, εἰς περίπτωσιν μεταβολῆς, τὴν κομματικὴν προκατάληψιν, ἀν μὴ καὶ τὴν ἐχθρότητα τῶν νέων κυβερνητικῶν παραγόντων. 'Ἡ ἀναθεώρησις τῶν μέχρι τοῦδε ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας καθιερωθέντων πρέπει νὰ θεωρήται γεγονός, ἄν ἀριστεράν ἔχῃ τὴν προέλευσιν τὸ νέον κυβερνητικὸν σχῆμα.

Καὶ προσέθηκεν ὁ συνομιλητής μας: «Ἡ πικρὰ πεῖρα τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἔτῶν πολλὰ μᾶς ἔδιδασε καὶ πρὸ παντὸς τὴν ἐπιφύλαξιν. Εἰς τὸν τόπον μας, τὸν τόσον εἰς κλίμα εύμετάδολον, οἱ νόμοι τροποποιούνται μὲ ἀσύγγνωστον εὐχέρειαν. Μᾶς θεωροῦν παραστάτας καὶ χορηγοὺς τοῦ κόμματος τῆς Ε.Ρ.Ε. 'Ἀποκλείεται μήπως οἱ αύριανοὶ κυβερνῆται νὰ παρεμβάλλουν ἐμπόδια εἰς τὴν ὁμαλὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐκμετάλλευσιν; Δέν πρέπει νὰ λησμονήται, ὅτι ἔχομεν καὶ εὐθύνας ἔναντι τῶν δανειστῶν μας. Ποία ἡ θέσις μας, ὃν αὔριον τροποποιηθοῦν τὰ κρατοῦντα;»

Συνωψίσαμεν τὰς ἀπόψεις τοῦ συνομιλητοῦ μας ἐφοπλιστοῦ. Πολλοὶ ἄλλοι τὰς συμμερίζονται. Φοδούνται τὰς ἑδῶ πολιτικὰς ἔξελίξεις: ἀμφιβόλουν ἄν ἡ χωραχθείσα ἐπὶ Κυβερνήσεως Παπάγου κρατικὴ ναυτιλιακὴ πολιτικὴ θὰ συνεχισθῇ καὶ ἀπὸ τὰς διαδόχους τῆς σημερινῆς Κυβερνήσεως. Προτιμοῦν νὰ δώσουν τὴν μάχην πρὸς τὸν διεθνῆ συνδικαλισμὸν ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν. Θὰ πληρώσουν, ἐπὶ τέλους, τὸ χαράτσι τῆς Δ.Ο.Μ. Τὴν ἀποτελεσματικότητα τῶν περοιτέρω ἀντιδράσεων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης δὲν τὴν πολυποιεύουν. 'Απειδείχθη ὅτι ἡ Ἀμερικὴ εὐνοεῖ τὸ καθεστῶ τῶν «σηματῶν εὐκολίας».

λίας». Δέν ἀποκλείουν ἄλλως τε καὶ τὴν σύτην κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐχθρότητα τῶν συναγωνιστῶν μας, ὅταν δὴ η Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας χωρητικότης μεταφερῇ εἰς τὰ ἑδῶ νηοδόγια.

Αὐταὶ εἶναι αἱ κρατοῦσαι σκέψεις εἰς πλείστους ὅσους ἐφοπλιστὰς διὰ τὸ θέμα τοῦ καθολικοῦ ἐπαναπατρισμοῦ. 'Ἡ ἀπάντησις δὲν ἥτο δύσκολος. Τὴν ἐδώσαμεν εἰς τὸν συνομιλητήν μας καὶ τὴν συνοφίζουμεν ὡς κάτωθι:

α). Καρμία Κυβερνήσεις—ἔξαιρουμένης, βεβαίως, τῆς παντελῶς ἀπιθάνου κομμουνιστικῆς—δὲν θὰ θελήσῃ ποτὲ νὰ τροποποιήσῃ τὴν μέχρι τοῦδε ἀπὸ τὴν πρώτης Κυβερνήσεως Παπάγου χαραχθεῖσαν ναυτιλιακὴν πολιτικήν. Θὰ ἐνδιαφέρεται καὶ αὐτή, ὅπως καὶ ἡ Κυβερνήσεις Κραμανῆλη, διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τοῖς ζητήματά του.

β). 'Ἡ ἀλλαγὴ τοῦ σημερινοῦ καθεστῶτος τοῦ ἄρθρου 13 δὲν εἶναι εὔκολος. 'Ο σχετικὸς νόμος εἶναι μείζονος συνταγματικῆς ισχύος καὶ ἡ τροποποίησίς του μόνον ἀπὸ 'Ἀναθεώρητικὴν Βουλὴν ἡμπορεῖ νὰ γίνη. 'Αλλὰ καὶ ἄν παραδεχθῶμεν—μᾶς προεβλῆθη καὶ τοῦτο—ὅτι ἐπαναστατικὴ θὰ εἶναι ἡ Κυβερνήσεις, ὅτι θελεῖν ἐνεργήσει ὑπὸ ιδίαν τῆς εὐθύνης, κατὰ παράδοσιν συνταγματικῶν διατάξεων, καὶ ὅτι πράγματι, παρὰ τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς οἰκονομίας μας, θὰ ἐπεδίωκε τὴν καταστρήτησιν τῶν συμπεφωνημένων διὰ τῶν Ἑγκριτικῶν πράξεων, ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν των οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν ἀσφαλιστικὴν δικλεῖδα τῆς ἀμέσου ἀλλαγῆς τῆς σημαίας τῶν νηολογημένων, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, πλοίων. 'Ἔχουν προκαταβολικῶν εἰς χειράς των τὴν ἀδειανής εἰς ένενούς ἐπικοινωνίας των. Θὰ φύγουν ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. Καὶ πρέπει νὰ εἶναι βέβαιοι, ὅτι αὐτὴ ἀκριβῶς ἡ νόμιμος ἐνέργεια των θὰ καταστήσῃ ἐφεκτικοὺς τοὺς οἰουσδήποτε ἑδῶ ἐπιβούλευθέντας τὴν μεταβολὴν τῆς κρατικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. Πρὶν ἡ προφάσου νὰ ἐνεργήσουν, θὰ ἔχουν χάσει τὴν Ναυτιλίαν, διὰ τὴν ὅποιαν καὶ αὐτοὶ θὰ ὑπερηφανεύωνται.

Ἄλλα τοιστᾶν ἐχθρικὰί ἐνέργειαι Κυβερνήσεως ἔχουσης ἀστικὴν τὴν συνείδησιν, οἰσαδήποτε κομματικῆς ἀποχρώσεως, πρέπει παντελῶς νὰ ἀποκλείωνται. Τὸ καθεστῶ τοῦ ἄρθρου 13 κατέστη πλέον κοινὴ συνείδησις. Δέν μεταβάλλεται, διότι δὲν συμφέρει εἰς αὐτὸ τοῦτο τὸ Κράτος ἡ τροποποίησίς του. Θὰ κατέρρεεν ἡ πίστις του εἰς τὸ Ἑξωτερικόν.

Ἄλλα διοιτά νὰ παραδεχθῶμεθα δυνατὸν τὴν μεταβολὴν ἀπὸ τοὺς παράγοντας τῆς 'Ἀντιπολιτεύσεως; Τὰ κρατοῦντα διὰ τὴν φορολογίαν τῶν πλοίων ἔθεσμοθετήθησαν ἐπὶ Κυβερνήσεως Βενιζέλου. Αἱ ναυτικαὶ σχολαὶ συνετήθησαν καὶ τὰ πρώτα μέτρα διὰ τὴν ὄρτιοτέραν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ἀπὸ τὸν κ. Βενιζέλον ἐλήφθησαν. Τὸ ἄρθρον 13 ἀνήκει εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῆς Κυβερνήσεως Παπάγου, τοῦ κ. Μαρκεζίνη ιδιαίτερως. 'Ο κ. Καραμανῆλης διετήρησε τὰ βασικὰ αὐτὰ νομοθετήματα, τὰ συνιστῶντα τὴν κρατικὴν ναυτιλιακὴν πολιτικήν. Τίποτε ἄλλο τὸ ἀξιοσημείωτον δὲν προσέθηκε.

Κτῆμα, συνεπῶς, τῆς σοδαρωτέρας μερίδος τοῦ πολιτικοῦ μας κόσμου, κυβερνῶντος καὶ ἀντιπολιτευομένου, εἶναι ἡ σημερινὴ ἔναντι τῆς Ναυτιλίας πολιτικῆς. Θὰ τὸν ἀκολουθήσουν ὅλαι αἱ ἀστικοὶ Κυβερνήσεις, διότι ἄλλως Ναυτιλίαν δὲν ἡμποροῦν νὰ ἔχουν. 'Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει πανικόβλητον θὰ φύγῃ καὶ πάλιν—καὶ τὴν φορὰν αὐτὴν ὀριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως—τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον. Καὶ αὐτὸ πωποδόπτες δὲν μᾶς συμφέρει. 'Ἄς μη λησμονῆται τὸ τί εἰσφέρει ἡ Ναυτιλία εἰς συναλλαγματικούς καὶ πόσιοις αἱ χιλιάδες τῶν ἀποζώντων ἀπὸ αὐτῆν. 'Ο οἰσδήποτε κυβερνήτης δὲν ἡμπορεῖ νὰ τὸ παρίδη. Θὰ παραμερίσῃ τὰς προκαταλήψεις, πρὸ τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος.

Ἄλλα μᾶς λέγουν: 'Ἀποκλείεται νὰ ἀρχίσουν οὕριοι οἱ ἀνταγωνισταί μας τὰς κατηγορίας κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, ὡς «σηματῶν εὐκολίας», ὅταν θὰ ἔδουν καλυπτόμενον ὑπὸ αὐτὴν τὸ σύνολον τῆς Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας χωρητικότητος;

Θὰ ἡτο τοῦτο ὅτι εἰσφέρει τὸν δύνατον, ἀλλὰ ἀδύνατον. 'Ἡ 'Ἑλλὰς ἔχει τρισχιλίητη ναυτικὴν ιστορίαν, μὲ ἐπίδοσιν ὑπερεξέχουσαν κάθε ἄλλου λαοῦ καὶ ἰκανότητας εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα διεθνῶς ἀνεγνωρισμένας. 'Ἀπαράγραπτα ἔχουμεν εἰς τὴν θάλασσαν δικαιώματα. Τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἔχει τὴν δύναμιν ἀποτελεσματικῶν νὰ προσποίσῃ τὴν σημαίαν του, τὰ συμφέροντα τῶν πλοίων καὶ τῶν ἀνθρώπων των, κατὰ πάσης ἐπιβούλης.

Ἡ 'Λιθερία, τούναντίον, καὶ ὁ Παναμῆλις θετικὴν τινα ἀντίδρασιν καὶ προστασίαν εἰς τὰς ἀπιθέσεις δὲν ἡμποροῦν νὰ προτάξουν. 'Ἐστερημέναι εἶναι ιθικού τινος ἐρείσματος. Τὰ ὑπὸ τὰς σημαίας των πλοίων εἶναι ξένα πρὸς αὐτάς. Δέν πρέπει ἀκόμη νὰ ἀγνοοῦν οἱ πρεσβεύοντες τὴν

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

Bellingham Stevedoring Co.
Coast Stevedore Co.

GENERAL AGENTS:

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

Everett Stevedoring Co.
Southeast Stevedoring Co.

Cables : CARRASBRO

διέξοδον της καταδρολής των λύτρων είς τὴν Δ.Ο.Μ., ότι αἱ περιπέτειαι δὲν τελειώνουν μὲ τὸ χαράτσι. Ἡ Δ.Ο.Μ. ἔγκαθίσταται πλέον αὐθέντης ἐπὶ τῶν συμβεδημένων πλοίων. Τὰ πάντα δι' αὐτῆς θὰ ἐλέγχωνται. Τὸ ζῆτμα δὲν είναι καὶ τόσον ἀπλοῦν. Εὐχεμέθα νὰ διαψευσθῶμεν, ἀλλὰ μᾶς ἀνησυχεῖ αὐτὸς ὁ Ἐλεγχος ἐπὶ τῆς συνθέσεως καὶ τῆς πλήρους ἑκτελέσεως τῶν διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καθοριζομένων. Υπὸ τὰς κρατούσας εἰς τὴν ναυλαγορὰν συνθήκας, δύσκολος θὰ είναι ἡ πλήρης συμμόρφωσις καὶ αἱ συνέπειαι διὰ τοὺς παραδότας μᾶς εἶναι ἄγνωστοι· δὲν θὰ είναι ὅπωσδηποτε εὐχάριστοι. Ἀλλὰ καὶ πέραν τῶν ἑκδιασμῶν τῆς Δ.Ο.Μ. πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχοῦν αἱ ιδιαιτεροὶ ἐνέργειαι τῶν Ἀμερικανῶν ναυτοπατέρων διὰ τὰ ἔξι Ἀμερικῆς διευθυνόμενα πλοία καὶ αἱ νέαι ἀντιδράσεις τῶν δυτικο-εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν. "Ισως νὰ μὴ καθυστήσῃ ἡ ἐπισήμανσί των.

Καὶ διερωτώμεθα: Αἰσθάνονται τοὺς ὄμοις τῶν τόσον ισχυρούς οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ συνεχίσουν τὸν ἀγώνα κατὰ τῆς ἐπιβούλης καὶ πρὸς τί; Ἡ Ἑλληνικὴ σημαίας προσφέρεται νὰ τοὺς καλύψῃ καὶ νὰ τοὺς προστατεύσῃ. Ἐν τελευταίᾳ ἀναλύσει, τὸ κόστος τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου δὲν θὰ είναι ἀκριβώτερον τοῦ λιθεριανοῦ, ὃν οἱ ἐφοπλισταὶ προέλθουν εἰς μίαν εἰλικρινὴ συνενόησιν μὲ τοὺς ναυτεργάτας, ἀν θελήσουν νὰ ἴκανοποιήσουν τὰ δίκαια αἰτήματά των, ὅσον ἀφορᾷ κυρίως τὴν σύνθεσιν.

Τὰ ἐπιχειρήματα περὶ μεταδρολής τοῦ ἐδῶ καθεστῶτος, τοῦ ἀπὸ ἔξατίας θεσμοθετηθέντος, δὲν εὔσταθοῦν. Θὰ ἡδύναντο οἱ ἀμφιβάλλοντες νὰ ἀναβέσουν τὴν μελέτη τῆς σχετικῆς νομοθεσίας εἰς νομικούς, ὑπεύθυνον δυναμένους νὰ ἔχουν γνώμην. Αἱ γνωμοδοτήσεις τῶν δὲν θὰ είναι διάφοροι τῶν ἀπόφεων νομικῶν ἡμετέρων καὶ ἔνων, οἵτινες εἰδικῶς ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ ἐνέκυψαν. Ἡ πλοιοκτησία, μὲ δόλα τὰ ἐτοῦ ἄρθρου 13 ἀπόρρεοντα πλεονεκτήματα, εἴναι στεγανῶς κατωχυρωμένη. Καὶ ἔχουσαν τὴν κατασχάλισιν τῶν συμφερόντων, ἔχει ἐν ταύτῳ καὶ τὴν προστασίαν σημαίας κράτους ναυτικού, ἵκανον νὰ προτάξῃ τὴν διεθνῆ ἀναγνώρισιν εἰς πάντα, δότις θὰ ἐπεβούλευετο τὰ δίκαια μας.

Ο ἐπαναπατρισμὸς τείνει πλέον νὰ καταστῇ μία ἀνάγκη. Τὰ πολλὰ καὶ μεγάλα πλοιά μας, δημιουργήματα τῆς τολμηρᾶς ἐφοπλιστικῆς πρωτοδουλίας, θὰ τὰ χαιρετήσῃ τὸ Πανελλήνιον ἐπανερχόμενα εἰς τὴν σημαίαν τῶν. Τὸ ἐνωρίτερον καὶ τὸ καλύτερον.

ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΩΝ "ΣΗΜΑΙΩΝ ΕΥΚΟΛΙΑΣ,"

Πληροφορούμεθα ἀρμοδίως, ὅτι τὸ "Υπουργείον" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προσανατολίζεται πρὸς τὴν ἀποφίνηση τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἑλλάδος εἰς τὰς περαιτέρω συνυμβολίας μεταξὺ "Ηνωμένων Πολιτεῶν καὶ τῶν ἐννέα εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν, κατόπιν μελέτης τῶν πρακτικῶν τῆς διασκέψεως τῆς Οὐασιγκτώνος ὑπὸ τοῦ Πρέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ τὴν μεσολαβήσει τῆς ἐν "Ἀθήναις ὀλλανδικῆς πρεσβείας.

Σχετικὴ μὲ τὸν νέον αὐτὸν προσανατολισμὸν τοῦ "Υπουργείου" ἐπὶ τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἑλλάδος εἰς τὴν ἐν λόγῳ διάσκεψιν, δέον νὰ θεωρηθῇ καὶ ἡ λεπτομερῆς ἐνημέρωσις τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσῶν του ἐπὶ τῶν διαιμειφθέντων εἰς τὴν διάσκεψιν τῆς Οὐασιγκτώνος ὑπὸ τοῦ Πρέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τοῦ Ο.Ε.Ο.Σ τὴν μεσολαβήσει τῆς ἐν "Ἀθήναις ὀλλανδικῆς πρεσβείας.

"Ἐκ τῶν τεθέντων ὑπὸ" ὅφιν τοῦ "Υπουργείου" Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρακτικῶν τῆς διασκέψεως, σκοπὸς καὶ τῶν διεξαχθησομένων συνυμβολίων είναι: Πρῶτον: "Ἡ ἔξετασις τῆς ἀσκουμένης ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν, μὲ ἐπιδιώξιν τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἐλευθέρου ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορὰς καὶ τῆς καταπολεμήσεως τῶν μεθόδων διακρίσεως σημαίας. Δεύτερον: "Ἀνασκόπησις ὀλῶν γενικῶν τῶν θεμάτων τῶν ἀπόρρεοντων ἐκ τῆς ὑπάρχεως σημαιῶν εὐκαιρίας, καὶ τρίτον: "Ἐπίτευξις συμφωνίας διὰ τὴν συνεχῆ παρακολούθησιν τῆς ἀντιδράσεως, τὴν ὑπόστατην ἔχει ἐπὶ τῶν Εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν ἡ ἀμερικανικὴ ναυτιλιακὴ πολιτική.

"Ἐκ τῆς μελέτης, ἔξι ὄλλοι, τῶν πρακτικῶν τῆς διασκέψεως τῆς Οὐασιγκτώνος προκύπτει, ὅτι αἱ εὐρωπαϊκαὶ ναυτικαὶ χώραι: 1) Ἀντιλαμβάνονται τὰς βασικὰς ἀρχὰς τῆς ἀμερικανικῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς. 2) Τὴν τακτικὴν τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν, ὅπως διὰ λόγους ἀμυντικούς καὶ ἐμπορικούς, διασθένουν ἱκανὴν χωρητικότητα διὰ τὰς ἔθνικὰς τῶν μεταφοράς. 3) Τὰς δυσκολίας εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῆς πολιτικῆς αὐτῆς ἐκ τοῦ ὑψηλοῦ κόστους ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των. Καὶ 4) Ἐνῷ δεν χαρακτηρίζουν τὴν ἐφαρμογὴν

τοῦ κανόνος 50 % εἰς τὰ φορτία βοηθείας ὡς μέτρου διακρίσεως, διατυπώνουν σοδαράς ἐπιφυλάξεις μὲ τὴν ὄλονέν ἐπέκτασιν τοῦ κανόνος τούτου καὶ εἰς τὰ ἐλεύθερα φορτία.

'Ως πρὸς τὸ θέμα τῶν σημαιῶν «εὐκαιρίας», ἐκ τῆς μελέτης τῶν πρακτικῶν τῆς διασκέψεως τῆς Οὐασιγκτώνος προκύπτει ὅτι οἱ ἐκπρόσωποι τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἔχηταν, ὅπως μὴ διευκολύνεται ἡ νηλόγησις πλοίων ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας».

'Ἡ ἀμερικανικὴ ἀποφίς ἐπὶ τοῦ ζητήματος αὐτοῦ ἦτο σαφῆς, ὑποστηρίζουσα ὅτι, ἐφόσον τὰ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν φορτηγὰ καὶ δεξαμενόπλοια δὲν δύνανται ν' ἀποκτήσουν ἀνταγωνιστικὴν ἰκανότητα ἔναντι τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, ἡ πρότασις τῶν ἐννέα χωρῶν είναι ἀνεφάρμοτος.

Διὰ τὰ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ὑπὸ «σημαίας εὐκολίας» σκάφη, διετυπώθη ἡ ἀποφίς ὅτι τὰ ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος ληφθέντα μέτρα ἥρχισαν ν' ἀποδίδουν ὥρισμένα ἀποτελέσματα.

'Ἐν κατακλεῖδι ἔχητη ὥπως παρασχεθῆ εὐκαιρία πρὸς πλήρη συζήτησιν τοῦ θέματος τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης ἀπὸ πάσης πλευρᾶς καὶ δὴ ἐν συναρτήσει μὲ τὰς ἀνάγκας τῆς εὐρωπαϊκῆς οἰκονομίας.

ΕΠΙΣΗΜΑ/INOMEN TON KINΔΥΝΟΝ

Προχωρεῖ μὲ περισσόν θράσος ὁ πολὺς Φουρναράκης. Παρεμβαίνει καὶ εἰς τὰ ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν πλοίοι. Μᾶς καταγγέλλονται σχετικῶς πράγματα ἀπίστευτα. Χρήματα διαθέτει πολλὰ καὶ ὁ σκοπός του εἰς καὶ μόνος φαίνεται νὰ είνει: Νὰ διεγείρῃ τοὺς "Ἐλληνας ναυτικούς εἰς ἀξιώσεις τοιαύτας, ὥστε νὰ χάσῃ τὸ ἐλληνικὸν πλοίον τὴν ἀνταγωνιστικὴν του ἰκανότητα. 'Ο παροπλισμός του θὰ είναι ἀναπόφευκτος. 'Ἡ ἀνεργία τῶν πληρωμάτων ἀμεσος συνέπεια.

Δύο ἐκπρόσωποι τῆς δῆθεν ὄργανώσεως Φουρναράκη ἐπεσκέφθησαν τελευταίως εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης τὸ ἐλληνικὸν πλοίον πληρώματός του νὰ ἐπισκεφθεῖον ἔνα ἀμερικανικὸν πλοίον καὶ νὰ διαπιστώσουν τὰς ἐπ' αὐτοῦ συνθήκας ἐργασίας καὶ τὰς ἀνέσεις τῆς ἐνδισιτήσεως τῶν ἀμερικανῶν ναυτικῶν. Τοὺς παρέλαβον μὲ ταξί, τοὺς ἐπέδειξαν τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρωμάτου, παρέθεσαν εἰς αὐτοὺς πλούσιον γεῦμα, ἔδωσαν εἰς ἕκαστον 25 δολλάρια καὶ τοὺς ἔξαπτέστειλαν προπαγανδιστὰς τὰς ἀμερικανικούς παραδείσους εἰς τὸ πλοίον των. Αἱ δόηγίαι των ἀπέδειπον νὰ ὑποδείξουν εἰς τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα πόσον καθυστερήσειον είνε ἔναντι τῶν Ἀμερικανῶν εἰς τὸ μισθολογίον καὶ τὴν διαβίσων των. Καὶ τὸ σύνθημα: Νὰ ἐμπιστευθῶν οἱ ναυτικοί μας τὴν διαβίσων τῶν. Καὶ τὸ σύνθημα: Επιληφορθῆ ὁ κ. Προξενίκος Λιμενάρχης τὰς ἐκνόμους αὐτάς ἐνεργείας τοῦ Φουρναράκη, τὰς πρωρισμένας νὰ ἐνστέψουν τὴν ἀναταραχὴν ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, καὶ ποία μέτρα ἔλασεν, ἵνα ἡ δράσις αὐτὴ τῆς «Ἀγκύρας» ἀνακοπῇ;

Περὶ ἐπιχορηγήσεων, προνομιούχων ναύλων καὶ λοιπῶν πλεονεκτημάτων τοῦ ἀμερικανικοῦ πλοίου τὰ μίσθιαρνα ὄργανα τῶν Ἀμερικανῶν συνδικαλιστῶν δὲν ἐτόλμησαν νὰ ἀναφέρουν τὰς διαπιστώσουν τὰς ἐπισκέψεων τῶν ναυτικούς μας.

Διερωτώμεθα δύος: 'Ἐπιληφορθῆ ὁ κ. Προξενίκος Λιμενάρχης τὰς ἐκνόμους αὐτάς ἐνεργείας τοῦ Φουρναράκη, τὰς πρωρισμένας νὰ ἐνστέψουν τὴν ἀναταραχὴν ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων, καὶ ποία μέτρα ἔλασεν, ἵνα ἡ δράσις αὐτὴ τῆς «Ἀγκύρας» ἀνακοπῇ;

Μία ἐπισταμένη παρακολούθησις τῶν κινήσεων Φουρναράκη καὶ ἡ ἔγκαιρος καθοδήγησις τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τὸν ἐκνόμων ἐπιδιώξις ξέων του κείναιται ἐντὸς τῶν καθηκόντων τοῦ κ. Προξενίκου Λιμενάρχου καὶ τῶν εἰς τὸν θέμα τῆς Νέας Υόρκης ἐκπροσώπων τῆς Π.Ν.Ο., τῆς ἔθνικῆς συνδικαλιστικῆς ὄργανωσεως τῶν ναυτικῶν μας. 'Ακρόμη καὶ παραστάσεις παρὰ ταῖς ἀμερικανικαῖς ἀρχαῖς διὰ τὴν ὑπόπτων δρᾶσιν τοῦ Φουρναράκη ἐπιβάλλονται. Τὸ ὑπόκειμον αὐτὸς είναι ἔχθρὸς τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ καὶ τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Τὴν δυστυχίαν τῶν ἀπεργάζεται, συμφέροντα ξένων ἀνταγωνιστῶν τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου ἔξυπητε.

"Οσον ἀφορᾷ τοὺς πάτρωνας τοῦ Φουρναράκη, τοὺς κ. κ. Κάρρας καὶ Χάλλ, αὐτοὶ ἔχουν, βεβαίως, τὸν σκοπὸν των. Διεγείροντες τὰ ἐλληνικὰ πληρώματα, καθιστοῦν τὴν ἀνταγωνιστικὴν ἰκανότηταν τῶν ναυτικῶν μας. 'Ακρίβη θὰ γίνη ἡ διασχέσις των.

Καὶ ἐν πρώτοις, ὑπερπεντήκοντα σκάφη λιθεριανά, ἀπὸ τὰ λεγόμενα «restricted», ἐφόσον δὲν θὰ ἔτοι πλέον δυνατὸν νὰ σταθοῦν εἰς τὴν ἐλεύθεραν ναυλαγορὰν μὲ μισθολόγιον ὑψηλότερον τοῦ ήδη κρατούν-

EMPIRE STEVEDORING C^o. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

MONTRÉAL, 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

τος διὰ τὰ ἑλληνικά πλοῖα, θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ ἀμερικανικὸν νησόλογιον. Κέρδος διὰ τοὺς κ. κ. Κάρραν καὶ Χάλλ. Θὰ ἐπανδρωθοῦν μὲ Ἀμερικανούς ναυτικούς οἱ ιδιοί μας θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ ἴδια ἄνεργοι.

Τῶν τάνκερς ἐπίσης, ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, ἐπιζητεῖται δὲ παροπλισμὸς διὰ τοῦ ἀκριβώτερου κόστους διασχειρίσεως. Λέγουν οἱ Ἀμερικανοὶ ἐργατοπατέρες : «Ἡ ὁργάνωσις τῶν ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἔπι τῶν σκαφῶν, τῶν ὅποιων ἡ διαχειρίσις διενεργεῖται ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν, ἀνατίθεται εἰς τὰς ἀμερικανικὰς ὄργανοστείς». Τοῦτο σημαίνει : Παροπλισμὸς καὶ τῶν σκαφῶν αὐτῶν. Καὶ δεδομένου ὅτι ἐνέργειαὶ ἥδη σύντονοι καταβάλλονται ἀπὸ αὐτοὺς τοὺς Ἀμερικανοὺς συνδικαλιστὰς διὰ τὴν προτίμησιν τῶν ἀμερικανικῶν κατὰ τὰς μεταφορὰς τῶν πετρελαίων εἰς τὴν Ἀμερικήν, τὰ παροπλιζόμενα ξένα θὰ ἀντικατασταθοῦν διὰ τῶν ἀμερικανικῶν, μὲ ἀμερικανικὰ βεβαίως πληρώματα.

Θέλομεν διὰ τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων νὰ καταδείξωμεν πόσον ἀντίθετα εἶναι τὰ συμφέροντα τῶν ἰδικῶν μας ναυτικῶν ἀπὸ τὰς ἐπιδιώξεις αὐτῶν ποὺ ἀπρόσκλητοι θέλουν νὰ τοὺς προστατεύσουν. Καὶ διότι δὲν ἡμιποροῦν οἱ Ἀμερικανοὶ ναυτοπατέρες δι᾽ ἄλλου τινος μέσου νὰ δικαιολογήσουν τὴν παρέμβασίν των εἰς τὰ ἔξεινα πλοῖα, διότι ὁ προσφάτως κυρωθεὶς ἀμερικανικὸς νόμος ἀπαγορεύει τὰ δευτερογενῆ ἔκδιαστικὰ μποϊκοτᾶς (secondary boycotts) προσέφυγον εἰς τὸν πρόθυμον νὰ τοὺς ἔξυπηρτησῃ Φουρναράκην. Θέλουν νὰ διεγείρουν τὰ ἑλληνικὰ πληρώματα νὰ καταστήσουν τὰ πλοῖα μας ἀκριβώτερα, πρὸς δι-φέλος βεβαίως τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν καὶ τῶν συναγωνιστῶν μας Εὐρωπαίων ἔφοτιστῶν.

Ἄλλα ὅταν εἶνε τόσον ἀφελεῖς οἱ ναυτικοί μας νὰ ἐμπέσουν εἰς τὴν παγίδα ; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. Ἡ καθοδήγησις, πάντως, ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους, τῶν ἔφοτιστῶν καὶ τῆς Π.Ν.Ο. ἐπιβάλλεται. Ἐπισημαίνομεν τὸν κίνδυνον.

ΠΡΟΚΑΗΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΔΥΣΤΥΧΟΥΝΤΑΣ ΑΝΕΡΓΟΥΣ

Σκανδαλώδης ἡ προτίμησις διωρισμένων ἔφοτιστῶν πρὸς τοὺς μὴ προσοντούχους ναυτικούς, τοὺς ἀνειδικεύους, τοὺς στερουμένους σχεδὸν ὑπηρεσίας, αὐτοὺς τοὺς ὅποιους τὸ Γ.Ε.Ν.Ε. χαρακτηρίζει ὡς ναυτόπαιδας. Ἀθρώδως τοὺς προσλαμβάνουν ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν ὑπὸ ἔνειας σημαίας ὡς ναύτας, θερμαστάς, λιπαντάς, θαλαμηπόλους, ἀντὶ πινακίους φακῆς καὶ ἀφοῦ αὐτοὶ οὗτοι οἱ ναυτολογούμενοι καταβάλλουν καὶ τὰ ἔξοδα τοῦ ταξιδίου τῶν μέχρι τοῦ λιμένος, εἰς τὸν ὅποιον ἐπιβιάζονται τοῦ πλοίου.

Οἱ παρατιθέμενοι ἀριθμοὶ ἀποδεικνύουν τὴν ἔκτασιν τοῦ σκανδάλου. Πρόκλησιν ἀποτελεῖ ἡ τακτικὴ αὐτὴ κατὰ τῶν χιλιάδων ἀνέργων ἐξ ἐπαγγέλματος ναυτικῶν. Κατὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον ἐναυτολογήθησαν ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῶν καὶ ὑπὸ ἔνειας σημαίαν σκαφῶν 335 ναῦται, ἐπὶ συνόλου ἀνέργων τοῦ κλάδου 2.293. Κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα ὁ ἀριθμὸς τῶν ναυτολογήθεντων ναυτοπαίδων ἡτο σχεδὸν τριπλάσιος—ὑπερενεργειακόσιοι—ὅταν προσφέροντο πρὸς ναυτολόγησιν εἰσέτι 1.938 ναῦται ! Ἔαν ἐκ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν προσληφθέντων ναυτοπαίδων ἀφαιρεθῇ ποσοστόν τι—μᾶλλον ὑψηλόν—ναυτολογήθεντων ἐπὶ σκαφῶν τοῦ ἑστατικοῦ, οἱ ἄλλοι, ἄνω τῶν 500 πάντως, ἐπέβησαν πλοίων ὑπὸ ἔνειας σημαίας διὰ νὰ χρησιμοποιηθοῦν εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς εἰδικότητας καταστόματος καὶ εἰς τίνας τοῦ μηχανοστασίου.

Καὶ ἔρωταί τοῦ Ὅπουργείον Ναυτιλίας δὲν δύναται νὰ παρεμποδίσῃ τὴν ἀδρόαν αὐτὴν ἀπασχόλησιν ναυτοπαίδων, ἥτις καὶ ἀποτελεῖ τὴν κυρίων αἰτίαν τῆς μονίμου πλέον καταστάσεως ἀνεργίας τῶν ναυτῶν καὶ τῶν ἄλλων κλάδων τῶν κατωτέρων πληρωμάτων; Κατηργήθη, μῆπως, ὁ περιορισμὸς τῆς ναυτολογήσεως κατ’ ἀνώτατον δύοις μέχρις ἔξ ναυτοπαίδων τὸ ἔξαμηνον εἰς ἔκαστον πλοῖον ὑπὸ ἔνειας σημαίαν; Δὲν ἔχησονται ὅλως οἱ προαναφερθέντες ἀριθμοί. Τριπλάσιοι οἱ ναυτόπαιδες ἀπὸ τοὺς ναυτολογήθεντας πτυχιούχους νάύτας!

Φαινεται ὅτι εἰς τὰς παραδόγους, τὰς ἀψυχολογήσους πτίσεις ἐνίων ἔφοτιστῶν, αἱ ὑπηρεσίαι αἱ τοῦ Ὅπουργείου δὲν ἀνθίστανται ἀπότελεσματικῶς. Υπὸ τὰς παρούσας δυσκόλους καταστάσεις, ἐπιβάλλεται ἡ Ἐλλειψις εὐρείας προστασίας τῶν ἀνέργων νὰ ἀντισταθμίζεται τούλαχιστον ἀπὸ τὴν εἰλικρινή συμπαράστασιν τῶν ἔφοτιστῶν διὰ τὴν ἀνακούφισιν τῆς δυστυχίας. Καὶ ἡ συμπαράστασις αὐτὴ θὰ ἀπέβλεπεν εἰς τὴν κατὰ τὸ δυνατὸν μεγαλυτέραν ἀπασχόλησιν τῶν προσοντούχων ναυτικῶν, ὅταν καὶ ὀσάκις παρείχετο ἡ πρὸς τοῦτο σύκαιρία. Δὲν πρέπει νὰ παραβλέπεται τὸ γεγονός, ὅτι ὁ πτυχιούχος ναυ-

τεργάτης, ἐνήλικος καὶ οἰκογενειάρχης κατὰ τὸ πλεῖστον, προσφέρει ἐργαζόμενος τὸν ἐπιούσιον καὶ εἰς τὰ μέλη τῆς οἰκογενείας του. Τὴν δυστυχίαν καὶ αὐτῶν ἀπεργάζεται ὁ ἐφοπλιστής, ὁ ὅποιος πρὸς ἔξοικον μόνιμον δεκάδων τινῶν λιρῶν παραμερίζει τὸν ἐπαγγελματίαν ναυτικόν, χάριν τοῦ ἀνειδικεύουν ναυτόπαιδος.

Καὶ ἡ ἀσχημία αὐτὴ διοπράττεται, ἐνῷ γύρω μας ὁρθοῦνται αἱ περὶ ἀσυνδοσίας κατηγορίαι τοῦ διεθνούς συνδικαλισμοῦ καὶ τῶν μισθάρων ὄργανων του.

Η ΑΠΟΓΡΑΦΗ

Περίπου 40 χιλιάδες ἀπογραφικῶν δελτίων είχον συμπληρωθῆ καὶ είχον ἀποσταλῆ εἰς τὴν Γεν. Γραμματείαν Ἀπογραφῆς, τὴν ἐδρεύουσαν εἰς τὸ Ν.Α.Τ., μέχρι τῆς 24ης λήξαντος μηνὸς.

Ἐν τῷ μεταξὺ μὲ τὸν αὐτὸν βραδὺν ὀπωσδήποτε ρυθμόν, συνεχίζεται ἡ ἀπογραφὴ εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Μέχρι τῆς ἡμερομηνίας αὐτῆς είχον ἀπογραφῆ συνολικῶς εἰς τοὺς κυριωτέρους εὐρωπαϊκοὺς καὶ ἀμερικανικούς λιμένας, ὡς καὶ εἰς τὸ Σουέζ, 7.778 ναυτικοί. Κατ’ ἀπογραφικούς σταθμούς, οὗτοι κατανέμονται ὡς ἀκολούθως:

Σταθμὸς Ἀμβέρσης 1.061, Ἀμβούργου 897, Κάρδιφ 50, Λονδίνου 194, Ν. Υόρκης 698, Μασαλίας 167, Ρότερνταμ 1.663, Σταθμὸς Σουέζ 1.856 καὶ Χάμπτον Ρόδης 1.290.

Εἰς τὸ ἔξωτερικόν, τὸ σύνολον τῶν ἀπογραφέντων ναυτικῶν ἀνήρχετο τὴν 24ην Σεπτεμβρίου εἰς 31.850. Ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς δεικνύει ὅτι τὸ ἔργον τῆς ἀπογραφῆς ἐντὸς τῶν ἔλληνικῶν ὄρίων εὑρίσκεται ἐγγύτατα πρὸς τὸ τέρμα του.

Ταχέως προχωρεῖ, ἐξ ἄλλου, ἡ κατ’ εἰδικότητα ταξινόμησις τῶν ἀπογραφικῶν δελτίων τῶν συγκεντρωμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ὡς καὶ ἡ προεργασία διὰ τὴν ἔναρξην τῆς καδικοποίησεως τῆς ἀπογραφῆς, ἐνῷ παραλήλως ἀπεφασίσθη ἡ ἐνίσχυσις διωρισμένων ἀπογραφικῶν σταθμῶν τοῦ ἔξωτερικού διὰ τῆς ἀποστολῆς καὶ ἐτέρων ἀξιωματικῶν. Ἐτοποθετήθη, οὕτω, ύπτο τοῦ Ὅπουργείου εἰς τὸ Σουέζ ὁ ἀνθυποπλοίαρχος κ. Π. Παγούριάτος, ἐνῷ ἡ Γεν. Γραμματεία Ἀπογραφῆς ἐζήτησεν ἀπὸ τὴν Διεύθυνσιν Μελετῶν, ὅπως ὑποδείξῃ εἰς ποίους εἰσέτη, κατὰ τὴν γνώμην της, ἀμερικανικούς λιμένας θὰ ἔδει νὰ συσταθοῦν ἀπογραφικοί σταθμοί, διὰ τὴν ταχυτέραν ἀπογραφὴν τῶν ἐπὶ τῶν ποντοπόρων πλοίων ὑπηρετούντων ναυτικῶν.

Θά πρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ, ὅτι περισσότερον συντονισμένος κινεῖται τάς ἡμέρας αὐτὰς δόλκηρος ὁ μηχανισμὸς τῆς ἀπογραφῆς. Κατανοεῖται, φαίνεται, ἐτώ καὶ μὲ σημαντική καθιστέρησιν, ύψος διαμόδιων παραγόντων ἡ μεγάλη τῆς σημασία.

ΔΕΙΝΗ Η ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Ἐνδιαφέροντα τὰ δύο εἰς τὴν τελευταίαν συνεδρίασιν τοῦ Συμβούλιου τοῦ Ν.Α.Τ. ἀνέπτυξεν ὁ πλοιαρχὸς κ. Θεοχάρης ἐπὶ τῆς οἰκονομικής θέσεως τοῦ Κεφαλαίου Α'νεργίας καὶ Ἀσθενείας, ἐξ ἀφορμῆς τῆς καταθέσεως τοῦ ισολογισμοῦ τῆς παρελθόντος χρήσεως (1958).

Εἰς τὴν κατακόρυφον ἀνδρὸν τῶν δαπανῶν τοῦ Κεφαλαίου ἐπέστησε, κυρίως, τὴν προσοχὴν τοῦ Συμβουλίου ὁ κ. Θεοχάρης καὶ εἰς τὸ ἀνεπαρκέ τοῦ καταβαλλόμενου ἀσφαλιστρου. Πρόκειται, ἐτόνισε, περὶ δύο ὀρυκτικῶν παραγόντων, ὑπὸ τῶν ἐπιδρασίων τῶν ὅποιων καθίσταται προβληματική ἡ ὑπόστασις τοῦ Κεφαλαίου ἀπὸ τοῦ προσεκούς, τούλαστον, έτους. Τὸ ύφισταμενόν ἀποθεματικὸν ἐξ δόλκηρου τοῦ προθεμένου προσεκούς.

Ἐπὶ τῷ δόλει τοῦ καταρτιοθέντος ισολογισμοῦ, τὰ πραγματοποιηθέντα ἔχοδα τοῦ Κ.Α.Α.Ν., κατὰ τὸ 1958, ἀνῆλθον εἰς 41.383.049 δραχ. καὶ τὰ πραγματοποιηθέντα εἰσόδοι εἰς 34.536.842 δραχ. Ἡτοί, τὸ προκύπτον ἐλλειπματικόν ἐδοκίλθεν εἰς 6.840.207 δραχ.

Ὄτι ἐτόνισεν εἰς τὴν πρὸς τὸ Συμβούλιον τοῦ Ν.Α.Τ. εἰσιτήγον τοῦ κ. Θεοχάρη, ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν ἐσόδων τῆς κλεισμένης χρήσεως πρὸς τὰ τοιαῦτα τῆς τοῦ 1957, ουνάγεται, διὰ τὸ ἐσόδο τοῦ 1958 ἐμφανίζονται αὔξησις ἐδραχ. 18.360.614, πιοι κατὰ ποσοστὸν 63.06%. Ἡ αὔξησις αὐτὸν δέοντα νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὰς τοκτικὰς εἰσφορὰς τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ 10% τῷ 1957, εἰς 17% τῷ 1958. Ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν ἐσόδων, ἐξ ἄλλου, τῶν χρήσεων 1957 καὶ 1958, προκύπτει αὔξησης τῶν ἐσόδων, ἐξ ἄλλου, τῶν κρήσεων 49.14%. Ἡ αὔξηση αὐτὴ δέοντα νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὰς μεγαλυτέρας δαπάνας ἐπιδοτήσεως καὶ υγειονομικῆς προστασίας κατὰ κύριον λόγον, κατὰ δεύτερον δὲ μόνον λόγον εἰς τὴν αὔξηση τῶν δαπανῶν διοικήσεως.

Ἡ σύγκρισις αὐτὴ τῶν ἐσόδων καὶ ἐξόδων τοῦ Κ.Α.Α.Ν. κατὰ τὰς δύο χρήσεις, ἀπεικονίζει τὴν ἀνώμαλον ἐξέλιξιν τῶν οἰκονομικῶν τοῦ

**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

Κεφαλαίου, πήτις δέον νά θεωρηθῇ ἀπότοκος τῆς ἀπὸ τοῦ 1958 ναυτιλι-
πόκης κρίσεως.

Ἡ ἑκτέλεσις τοῦ προϋπολογισμοῦ τοῦ 1958, ἔτοντος ἐπίσης ὡς κ.Θε-
οχόρης, δύον ἀφορᾶ τὰ ἔξοδα, ἐνεφάνισε τὴν ἀκόλουθον εἰκόνα:

Ἀρχικαὶ πιστώσεις	Δρχ. 28.265.399
Συμπληρωματικαὶ πιστώσεις	» 16.993.813
Σύνολον	» 45.259.212
Πραγματοποιηθέντα ἔξοδα	» 41.383.049
Ἄδιάθετοι πιστώσεις	» 3.876.162

Ἐνδεικτικῶν τῆς καταστάσεως, εἰς ἣν εὑρίσκεται τὸ Κ.Α.Α.Ν., πρέ-
πει νά θεωρηθῇ τὸ ὑψος τῶν συμπληρωματικῶν πιστώσεων, αἵτινες ἀ-
ππιθήσονται διὰ τὴν ἱκανοποίησην τῶν πολὺμενῶν ὀναγκῶν ὑγειονομ-
κῆς προστασίας καὶ ἐπιδοτήσεως.

Χαρακτηριστικόν, ἐξ ἄλλου, εἶναι τὸ ὑψος τῆς ιατροφαρμακευτικῆς
περιθάλψεως διὰ τῶν Παραρτμάτων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὴν
Ἐπαρχίαν ἀπὸ τοῦ 1954 καὶ ἐντεῦθεν. Ἡ αὐξησης αὕτη ἔχει ὡς ἀ-
κολούθως :

1954-1955	Δρχ. 727.686	1958	Δρχ. 6.880.062
1955-1956 (18μην.)	» 2.666.605	1959 (προϋπ/ομός)	» 7.138.000
	» 2.871.744		

Περισσότερον ἀναμένεται νά αὐξηθοῦν ἀκόμη κατὰ τὸ προσεχὲς
μέλλον τὰ ἔξοδα τῆς προστασίας, τῆς παρεκμένης ὑπὸ τῶν Παρα-
ρτμάτων τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» εἰς τὰς ἐπαρχίας, ὡς ἐκ τῆς θεοβαίας
αὐξησεως ἀφ' ἐνός τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Παραρτμάτων καὶ ὡς ἐκ τῆς δι-
ευρύνεως ἀφ' ἔτερου τῆς προστασίας αὐτῆς, ἢ όποια δὲν δύναται νά
παραμείνῃ πάντοτε εἰς τὰ πλαίσια μιᾶς ἀπλῆς ιατρικῆς περιθάλψεως.

Παραλλήλως μὲν τὴν αὐξησην τῶν δαπανῶν τοῦ Κ.Α.Α.Ν., πολὺνθεσαν
καὶ τὰ ἔσοδα αὐτοῦ, χωρὶς, ὅμως, ταῦτα νά καλύπτουν τὰ ἔξοδα, πα-
ρὰ τὸ γεγονός, διὰ τὸ ποσούτον συμμετοχῆς τοῦ Κ.Α.Α.Ν. εἰς τὰς τα-
κτικὰς εἰσφορὰς τοῦ Ν.Α.Τ. πολύθι, ὡς προανεφέρθη, διὰ τὸ 1958 εἰς
17% καὶ διὰ τὸ 1959 εἰς 18%.

Ἐκ τῆς τοιαύτης διαμορφώσεως τῶν δαπανῶν καὶ ἑσδόδων τοῦ Κ.Α.
Α.Ν., ὑπεστήριξεν ὁ κ. Θεοχάρης, καθισταὶ φανερόν, διὰ τὸ ἀσφά-
λιστρον τοῦ Ταμείου τούτου, προκειμένου νά ἐκπληρώσῃ τὴν διττὴν
ἀποστολὴν του, δύναται νά θεωρηθῇ καμπλόν καὶ μὴ ἐπαρκές, διὰ νά
αντιμετωπίσῃ προσκόντως τοὺς καλυπτομένους κινδύνους. Δύναται
νά λεχθῇ, γενικώτερον, διὰ τὸ συνολικὸν ἀσφάλιστρον τῆς ἐν γένει
Κοινωνικῆς Ἀσφαλίσεως κρίνεται καμπλόν, προκειμένου δι' αὐτοῦ νά
αντιμετωπισθοῦν αἱ ἀναπροσπομοσέμενα συνταξιοδοτικά παροχαὶ, βά-
σει τοῦ N. 3176 καὶ αἱ ουνεχῶς αὐξανόμενα παροχοὶ ὑγειονομικῆς
προστασίας καὶ ἐπιδοτήσεως. Σημειούται, ἐπ' εὐκαίρᾳ, διὰ τὸ γενικὸν
ἀσφάλιστρον τοῦ Ι.Κ.Α. ἀνέρχεται εἰς 20%.

Ἡ τοιαύτη ὑπὸ τοῦ κ. Θεοχάρη ἀνάλυσης τῆς οἰκονομικῆς θέσεως
τοῦ Κ.Α.Α.Ν., ἔθεσε διὰ μιὰν εἰσέτι φοράν, ἐπὶ τάπποτος τὸ ζήτημα τῆς
περιατέρω τύχης τοῦ Κεφαλαίου. Ἡ δυσμενής προοπτικὴ τῆς κατὰ τὴν
τὸν Ιανουάριον 1960 μπένισεως τῶν ἀποθεματικῶν αὐτοῦ καθιστῷ ἐ-
πιτακτικήν τὴν λῆψιν μέτρων διὰ τὴν ἔξευρεσιν τῶν ἀναγκῶν πόρων,
οἱ όποιοι θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὸ Κ.Α.Α.Ν. νά ουνεχίσῃ τὴν ἐκπληρωσιν
τοῦ οποδιάου προσφορούμενου του.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὸ Συμβούλιον τοῦ Ν. Α. Τ. προέτεινε τὴν
συγκρότησιν, ἀνεύ ἀναβολῆς, συσκέψεως, ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Υ-
πουργοῦ, πρὸς ἔξετασιν τῶν ὑποδειχθέντων κατὰ καιρούς μέτρων καὶ
τὴν ἀμεσον λῆψιν τῶν ἐνδεικνυμένων ἀποφάσεων.

Η ΓΡΑΜΜΗ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ

Τὸ «Πατρίς» ἔγκαινιάζει τὴν 10ην Δεκεμβρίου τὰ πρὸς τὴν Αὔστρα-
λίαν ἐξ Ἑλλάδος τακτικὰ δρομολόγια του. Ἀνὰ διμηνον θὰ ἐκτελήται
ἡ γραμμή. «Υπερενεακοσίους ἐπιβάτας θὰ παραλίγῃ κατὰ τὸ πρῶ-
τον του ταξίδιον. Θὰ πρακτορεύεται ἀπὸ τὴν «Ἐλμέξ».

Τὴν 9ην Νοεμβρίου θὰ παραληφθῇ τὸ σκάφος. Πλοϊαρχος αὐτοῦ ὁ
ἔκ Χίου κ. Ξενίος. Μετασκευαὶ ἡ ἐπισκευάς δέν θὰ χρειασθῇ. Μικρά
τις διαρρύθμισις τῶν χώρων δι' ἐπιβάτας θὰ ἀπαιτηθῇ, τίνα ἡ μεταφο-
ρική ἰκανότης τοῦ σκάφους αὐξηθῇ κατὰ 150 ἀτόμα.

Ἡ ἀπαραίτητος ἔγκατάστασις κλιματισμοῦ—τὸ «Πατρίς» διαθέτει
τώρα τὰ πλήρες σύστημα ἀερισμοῦ—θὰ γίνη ἀπὸ Ἀμερικανοὺς εἰδικούς,
εὐθὺς μετὰ τὸ πρώτων ταξίδιον.

«Οσον ἀφορᾶ τὴν ποιοτικὴν κατάστασιν τοῦ σκάφους, φίλος πρά-
κτωρ τῆς Γένοβας, ὅστις προσφάτως τὸ ἐπεσκέφθη, μᾶς πληροφορεῖ
ὅτι πρόκειται πράγματι περὶ ἐπιλέκτου λάινερ, τοῦ καλυτέρου ἐξ ὄσων
ἐκτελοῦν τὴν γραμμὴν Μεσογείου—Αὔστραλίας. Ἡ Κυανόλευκος δὲν
ἔγνωρισε ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν τοιούτου σκάφος. Δὲν ὑπάρχει ἀμφι-
βολία, ὅτι ἡ νέα ἔθνικὴ γραμμὴ θὰ κερδίσῃ τὴν ὑποστήριξιν ὅχι μό-
νον τοῦ στοιχείου τῆς Αὔστραλίας, ἀλλὰ καὶ τοῦ διεθνοῦς
τοιούτου.

Ἐξ ἄλλου τὸ «Ἐριέττη» τοῦ κ. Λάτση, τὸ δεύτερον διὰ τὴν γραμμὴν
Αὔστραλίας προοριζόμενον σκάφος, πληροφορούμεθα, ὅτι παρελήφθη
εἰς Ἀγγλίαν καὶ πρόκειται νά πλεύσῃ ἐδῶ διὰ τὰς μετασκευάς του.
Μετὰ τρίμηνον ὑπολογίζεται ὅτι θὰ είναι ἔτοιμον, ἵνα καὶ αὐτὸ ἀρχίσῃ
τὰ δρομολόγια του. Ἁφετηρία αὐτῶν θὰ είναι, ὡς λέγεται, οἱ λιμένες
τῆς Βορείου Εύρωπης.

ΤΟ ΕΓΚΛΗΜΑ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Πρέπει νά θεωρηθῇ γεγονός, ἀντιστάσεως μὴ οὐσης, ὅπο τῆς πε-
ριαρκῆς πλευρᾶς, ἡ λιμενοποίησις τοῦ φαληρικοῦ ὄρμου. Ἐκατομμύ-
ριας δολλαρίων ἀδαπανήθησαν κατὰ τὰ πέντε τελευταῖς ἑτη διὰ τὸν ἐ-
πιβατικὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Κρηπιδώματα ἐκτεταμένα, προβλή-
τες μὲ βιθίστατα ὑπερεπαρκῆ κατεσκευάσθησαν διὰ νά δεχθοῦν ἀνέ-
τως τὰ ὑπερωκεάνια καὶ τὰ ἐπιβατηγά λάινερς. Καὶ ὅμως τὰ ἑκατομ-
μύρια αὐτῶν, προελθόντας ἀπὸ τὴν ἀπομύζησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ Λαοῦ,
δὲν ἔκρεσαν, ὡς φάνεται, ἀκόμη τῶν ἐργολάβων τὴν ὥρεξιν. Νέα ἐ-
κατομμύρια δολλαρίων θὰ δαπανηθοῦν τώρα εἰς τὸν πρὸ τοῦ φαληρι-
κοῦ ἴπποδρόμου χώρων.

Καὶ τὸ σκανδαλώδες τῆς ὑποθέσεως αὐτῆς δὲν ἔγκειται μόνον εἰς
τὴν ὥλως ἀμέλετην ἐκτροπὴν τῆς λιμενικῆς κινήσεως πρὸς τὸ Φά-
ληρον, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι καλεῖται ὁ Ο.Λ.Π. νά πληρώσῃ τὰ
ἔργα που θὰ στερήσουν τὸν λιμένα καὶ τὴν πόλιν τοῦ Πειραιῶς κινή-
σεως πολυτίμου. «Ἄες μὴ πιστεῦθη ἀφέλων, ὅτι ἡ σπατάλη αὐτή —
περὶ σπατάλης πρόκειται — ἀναφέρεται μόνον εἰς τὴν προβλήτη τῶν
ἐπιστήμων. Ἰδού τὶ σχετικῶς λέγει ὁ καθηγητὴς κ. Κιτσίκης, ὁ ἀνα-
λαβόντης τὴν ἐκπόνησιν τῶν σχεδίων, κατ' ἐντολὴν τῆς Κυβερνήσεως :
«Τὸ δημιουργούμενον συγκρότημα κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων τοῦ
Δέλτα, δεξιὰ τῷ κατερχόμενῳ πρὸς τὸ Φάληρον, ἐγκαθίσταται εἰς
προκυμαίαν μὲ προβλήτη ἐπὶ σή μων καὶ περιηγητῶν. Προ-
βλέπονται ἐπίσης περιοχαὶ σταθμεύσεως αὐτοκινήτων, παράκαμα καὶ
κήποι πρὸς τὴν λεωφόρον διὰ νά χρησιμεύσουν μὲ τὸν ἔναντι κήπον
τοῦ Ἱπποδρόμου, σᾶν προπύλαις αἱ εἰσόδου πρὸς τὴν πόλιν τῶν
Ἀθηνῶν».

Καὶ αὐτὰ θὰ είναι ἡ ἀρχή. Τὰ περαιτέρω κρηπιδώματα, ἵσως καὶ
οἱ κυματοθραύσται, δὲν θὰ ἀργήσουν. «Ἄν αἱ πειραιαὶ ὅργανωσεις,
ὅλκηρος ἡ πόλις τοῦ Πειραιῶς δὲν ἔξεγερθοῦν κατὰ τὴν οἰκτρᾶς
κατὰ τὸν λιμένος ἐπιβούλης, τὸ ἔγκλημα, μετά τινα χρόνου, θὰ ἔχῃ
συντελεσθῇ. Πρέπει νά ἔχωμεν ὑπ' ὄψιν, ὅτι τὸ Συμβούλιον τοῦ Ο.
Λ.Π. δούλιον εἴει εἰς τὴν κρατούσαν κατάστασιν. Γνώμην αὐτό, δυ-
στυχῶς, δὲν ἔχει.

ΜΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΙΣ

Τὰ ἐπτά τουριστικὰ δρομολόγια, ποὺ θὰ ἐκτελέσῃ κατὰ τὴν χει-
μερινὴν περίοδον πρὸς τὴν Δυτικὴν καὶ Ἀνατολικὴν Μεσόγειον τὸ
μεσογειακόν μας «Ἀγαμέμενων», ἀποτελοῦν μίαν ἀναγνώρισιν διὰ τὸ
ἐλληνικὸν πλοίον, ἀξίαν ιδιαιτέρως νά ὑπογραμμισθῇ.

Ο τουριστικὸς ὄργανισμός τῶν δύο μεγάλων γερμανικῶν ἑταιριῶν
τῆς «Ἀμερικοῦ - Αμερικανῶν Λάινη» καὶ τοῦ «Νορντώύτερ Λόύδζ» ἀνέ-
λαβε τὴν δῆλην διαχείρισιν τῶν ταξιδίων αὐτῶν. «Υπὸ τὴν αἰγίδα του
διενεργεῖται ἡ σχετικὴ διαφήμισις καὶ παρ' αὐτοῦ θὰ κλεισθοῦν αἱ
θέσεις. Ο καθεὶς ἀντίλαμβάνεται, ὅτι δὲν θὰ ἀνεδέχονται οἱ τοῦ ὄρ-
γανισμοῦ αὐτοῦ τὰς εὐθύνας, ἀν δὲν ησαν βέβαιοι, ὅτι αἱ ὑποχρέω-
σεις ποὺ θὰ ἀνελάμβανον θὰ ἔξετελούντο εἰς τὸ ἀκέραιον ἀπὸ τὴν
πλοιοκτήτηριαν ἑταιρίαν καὶ τὸ προσωπικὸν τοῦ πλοίου.

Τὸ «Ἀγαμέμενων» πρόκειται νά ἀντικαταστήσῃ τὸ γερμανικὸν

MARITIME AND MERCANTILE AGENCIES SHIP OWNERS - SHIP OPERATORS MANAGERS

ΘΑΛΑΣΣΙΑΙ & ΕΜΠΟΡΙΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΤΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ:
ΓΕΩΡ. Α. ΚΑΘΡΕΤΗΣ

ΑΚΤΗ ΜΙΑΟΥΛΗ 19 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦ. 40.817

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. Δ/ΣΙΣ "MARMER,"

τουριστικὸν «Αριάδνη», σπέρ εκρίθη ἀσύμφορον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον δρομολογίων.

Τὸ «Ἀγαμέμνων» πρόκειται νὰ ἔξυπηρετῇση κίνησιν τουριστικὴν ἀνώτατῆς κλάσεως, μὲ ὑψηλᾶς ἀξιώσεις ἀνέσεων καὶ, φυσικά, καλοπληρωμένον ναῦλον.

Εἶναι ἡ πρώτη φορά, καθ' ἥν ἐλληνικὸν πλοῖον διατίθεται διὰ περιγηγητικὸὺς πλόας ἐπιλέκτου ταξιδιωτικοῦ κοινοῦ. Προβλέπομεν ἀσφαλή τὴν ἐπιτυχίαν, δεδομένου ὅτι τὸ σκάφος εἶναι καθ' ὅλα ἀριστον, ἡ πλοιοκτήτης ἐτακτίρια διατεθειμένη νὰ μὴ φεισθῇ θυσιῶν διὰ τὴν καλήν του παράστασιν, ἐνῷ καὶ τὸ προσωπικὸν αὐτοῦ ἔχει πλήρη συναίσθησιν τῶν ὑποχρεώσεων του. Τὸ ἐλληνικὸν ὄνομα, τὸν θαλάσσιον πολιτισμὸν μας θὰ ἐκπροσωπήσῃ τὸ «Ἀγαμέμνων» κατὰ τὰ τουριστικὰ αὐτὰ ταξίδια.

ΤΑ ΠΛΟΙΑ - ΨΥΓΕΙΑ

Εἰς εἰκοσι χιλιάδας τόννων θὰ φθάσουν ἔφετος, τὰ σταφύλια ποὺ πρόκειται ἀπὸ θαλάσσης νὰ μεταφερθοῦν ἐκ διαφόρων ἐλληνικῶν λιμένων πρὸς τὴν Βόρειον Εύρωπην. Δυσκολίαι προβάλλονται διὰ τὴν ἄνετον μεταφοράν των διὰ πλοίων - ψυγείων. Πολλαὶ σημειούνται καθιστέρησις.

Ἄρκετα σκανδιναϊκὰ σκάφη διετέθησαν καὶ τινα ἀγγλικά, ἀλλὰ δὲν ἐπαρκοῦν. 'Η Τουρκία ἔχει ἐπίσης σημαντικὰ φορτία σταφυλῶν νὰ ἔξαγαγῃ. 'Ο διαθέσιμος χώρος ψυγείων κατ' ἀνάγκην διαμορφάζεται.

Καὶ ὁ ναῦλος δὲν εἶναι χαμηλός. 'Ολίγα ησαν ἔφετος τὰ ἀσύτελλατερες· συναγωνισμὸς ἔντονος δὲν ἐσημειώθη. 'Ο ναῦλος τῶν 26 δολαρίων τὸν τόννον εἰσπράττεται.

Ξένα, λοιπόν, δὲν τὰ μετέχοντα εἰς τὰς μεταφορὰς αὐτάς. Δὲν κατωρθώσαμεν, παρὰ τὰ δύσα σχετικῶς μὲ τὴν ἀνάγκην πλοίων - ψυγείων ἀπὸ ἑτανά λέγονταν καὶ γράφονται, νὰ ἀποκτήσωμεν δύο τοιαύτα σκάφη. Πολλὰ θὰ ἀπέδιδον εἰς τὴν ἔξαγωγικήν μας προσπάθειαν — οἱ ναῦλοι θὰ διετηροῦντο εἰς ἐπίπεδα χαμηλότερα, ταχύτερον θὰ διενηργοῦντο αἱ μεταφοραὶ τῶν προϊόντων μας — ἐνῷ καὶ αὐτὸ τὸ κεφάλαιον, ὅπερ θὰ ἐπενεδύετο εἰς τὰ δύο αὐτὰ σκάφη πλήρως θὰ ἔξυπετείτο.

Διαπιστώνομεν, διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, τὴν ἀνάγκην τῶν ψυγείων, χωρὶς καὶ νὰ πιστεύωμεν, ὅτι οἱ διαχειριζόμενοι τὰ τόννα ἔξαγωγῶν μας κρατικοὶ ἀρμόδιοι θὰ τὴν ἀντιμετωπίσουν. Οἱ αἰώνιοι ἐπιμηθεῖς!

ΤΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝ ΔΙΑ ΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ

Εἰδικώτερον ἐνδιαφέρον ἐπιδεικνύει κατ' αὐτὰς ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα διὰ τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. 'Εζητάσεις νὰ καταποτισθῇ ὑπευθύνως ἐπὶ τῆς ἐν γένει οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ Ο.Λ.Π., ως καὶ ἐπὶ τῶν ὑφισταμένων προσπτικῶν διὰ τὴν περαιτέρω τεχνικὴν ὀνάπτυξιν τοῦ λιμένος. Εἰς δύο ἡ τρεῖς συνεδριάσεις του τὸ Γυμνοδοτικὸν Συμβούλιον Ναυτιλιακῶν Ἐργασιῶν τῆς Τραπέζης, τῇ συμμετοχῇ καὶ ἐκπρόσωπῳ τῆς διοικήσεως τοῦ Ο.Λ.Π., πρόκειται νὰ ἀσχοληθῇ μὲ τὰς ὑπαρχούσας δυνατότητας διὰ τὸν προγραμματισμὸν μεγάλων τεχνικῶν ἔργων, ἀτινα εἰς τὴν δημιουργίαν τοῦ μείζονος λιμένος θὰ ἀποβλέπουν.

Κατὰ τὰς ιδίας πληροφορίας, ἡ 'Εθνικὴ Τράπεζα μετ' ἐνδιαφέροντος ἀποδέπει, τὴν στιγμὴν αὐτήν, εἰς τὴν ἐπένδυσιν μέρους τῶν ἀχρησιμοποιήτων καταθέσεών της εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιῶς. Θεωρεῖ τὴν τοιαύτην τοποθέτησιν τῶν κεφαλαίων τῆς ὡς λίαν παραγωγικῆν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, ὅμως, ὅτι πλήρως θὰ ἔξασφαλισθῇ καὶ ἡ ἔξυπετησίς των.

Μὲ ίδιαιτέρων προσοχὴν θὰ πρέπει νὰ ἔξετασθῇ μία τοιαύτη προσφορὰ τῆς 'Εθνικῆς Τραπέζης. Εἴναι ἀναφορισθῆτον, ὅτι δι' ἐτησίου περισσεύματος ἐκ πέντε ἐκατονταμυρίων δραχ., ὁ Ο.Λ.Π. δὲν ἡμιπορεῖ νὰ χωρήσῃ εἰς τὴν κατασκευὴν ἔργων, τὰ ὅποια ἀποφασιστικὸν ρόλον θὰ ἔχουν εἰς τὴν περαιτέρω ὀνάπτυξιν τοῦ λιμένος. Θὰ ἀπαιτηθῇ ἡ χρηματοδότησις ἀπὸ ἄλλας πηγάς. Καὶ καλυτέρα πηγὴ ἀπὸ τὴν 'Εθνικὴν Τράπεζαν, τὴν τόσον ἔξυπηρετούσαν τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου μας, δὲν ἡμιποροῦμεν νὰ εύρωμεν. Εὐτύχημα, διὰ τὸν λιμένα, τὸ ἐν-

διαφέρον τῆς.

ΑΣ ΕΛΕΙΠΕ ΚΑΛΥΤΕΡΟΝ

Πενιχρόν, προδίδον ἐρασιτεχνισμόν, ἔλλειψιν οἰασδήποτε μελέτης καὶ στοιχειώδους καλαισθησίας, τὸ περίπτερον τῆς 'Ελληνικῆς Θαλασσίας 'Ενώσεως εἰς τὴν 'Εκθεσιν τῆς Θεσσαλονίκης. Δὲν κατώρθωσε νὰ παράσχῃ ἀμυδρὸν ἔστω εἰκόνα τῆς μεγαλειώδους δραστηριότητος τῆς χώρας μας εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον. Αἱ ὀλίγαι σχεδιαστικοὶ παραστάσεις, στατιστικοὶ τινες πίνακες ἀφιβόλου ἀκριβείας καὶ τὰ ὀλιγάριθμα πρότυπα πλοίων, δὲν ητο βεβαίως δυνατὸν νὰ προβάλλουν κατὰ τρόπον παραστατικόν, ὡς ἐπιβαλλεται εἰς 'Εκθεσιν ἀπευθυνούμενην εἰς τὸ εύρυτερον κοινόν, τὰ ἀξιοθαύμαστα ἐπιτεύγματα τοῦ 'Ελληνος ναυτίλου, τὴν δραστηριότητα τῆς φορτηγοῦ καὶ ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας, τῆς μικρᾶς, μέσης καὶ ὑπερωκεανίου ἀλιείας, τὴν ἔκτασιν τῆς ἀπασχολίσσεως τοῦ 'Ελληνος εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, τὴν ὑπὲρ τοῦ ἐργάτου θαλασσίστης κοινωνίην μέριμναν. 'Εὰν μάλιστα ἀπουσίας καὶ ἓνα καταποτιστικὸν φυλάδιον—περιηπτικότατον καὶ αὐτὸ — ὅπερ ἔξετηπώθη ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ., ἐλάχιστα τελικῶς θὰ ἐπιληφθορούντο οἱ ἐπισκέπται τοῦ περιπτέρου, σχετικῶς μὲ τὴν λαμπρὸν θέσιν, τὴν ὅποιαν κατέχει σήμερον ἡ 'Ελλάς εἰς τὸν διεθνῆ ναυτιλιακὸν στίβον.

Χρειάζεται — νομίζομεν — μεγαλυτέραν προσοχὴν καὶ συστηματικοτέραις ἔργασίαν μία προβολὴ τῆς ναυτιλούμενης 'Ελλάδος εἰς 'Εκθεσιν τῆς σημασίας καὶ τῆς εύρυτητος τῆς Θεσσαλονίκης. 'Ας λάβη ὑπὸ φύι της τὴν σύστασιν αὐτὴν ἡ 'Ελληνικὴ Θαλασσία 'Ενωσις διὰ τὸ προσεχὲς ἔτος. 'Η ἀποχὴ ὑποδεικύεται ἔναντι οἰασδήποτε συμμετοχῆς, ηῆς μειωνεῖ, ἀντὶ νὰ ἔξαίρῃ, τὸν ρόλον, τὸν ὅποιον διαδραματίζουν σήμερον εἰς τὴν θεοντικήν καὶ οἰκονομικήν μας ζωὴν τὸ πλοίον καὶ οἱ ἀνθρωποί του.

ΑΙ ΠΡΩΤΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

Μὲ ίδιαιτέρων ίκανοποίησιν μεταδίδομεν τὰς κατωτέρω ὑπευθύνους διαπιστώσεις 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, ἐκ τῶν ἀρτιώτερον ἐπαγγελματικῶν κατηρτισμένων, διὰ τὸ ἔργον τῶν ἐλληνικῶν ναυπηγείων, ὅπερ ἀμεσώτατα παρηκολούθησεν οὐτός, κατὰ τὴν ἐκεὶ διενεργηθεῖσαν ἐπισκευὴν τοῦ δεξαμενοποίοις 'Κάντια', τόνων 20 χιλιάδων.

Είναι ἡ πρώτη ἔργασία εἰς ἐπισκευῶν πλοίου ξένης ίδιοκτησίας, ποὺ ἀνέλαβον τὰ ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά καὶ ἔχουν, ὡς ἐκ τούτου, γενικότερον ἐνδιαφέρον αἱ ἐντυπώσεις, τὰς ὅποιας ἀπεκόμισαν οἱ ἐφοπλισταὶ τοῦ σκάφους καὶ οἱ ἐπιβλέψαντες τὰς ἐπισκευαζόμενας τεχνικούς.

'Ἐπρόκειτο νὰ ἀλλαγοῦν ἐπὶ τοῦ 'Κάντια' ὅλοι οἱ αὐλοὶ τῶν ὑψηλῆς πιέσεως λεβήτων, τῶν ὑπερθερμαντήρων, ψυγείων κλπ. (περὶ τὰ 4.000 τεμάχια) Οἱ ἀρχικοὶ ησαν, ως φαίνεται, κατεσκευασμένοι εἰς τὴν 'Ιαπωνίαν ἐξ ὑλίκου κακῆς ποιότητος. 'Ἐντὸς ὀλίγων ἑτανών κατεστράφησαν. 'Ἐπρεπεν ἐπίσης νὰ ἀλλάξῃ τὸ δλον σύστημα τῶν μικρού διαμετρήσιας σωληνώσεων διὰ μέσου τῶν δεξαμενῶν τῆς λεγομένης striping line. Αύταί, ως γνωστόν, χρησιμεύουν διὰ τὴν ἀποστράγγισιν τῶν δεξαμενῶν ἀπὸ τὰ κατώτατα τμήματα αὐτῶν.

'Ιδού καὶ οἱ διαπιστώσεις: 'Ἐντυπωσιν, ἐν πρώτοις, προεκάλεσεν ἡ πλήρης ὄργανωσί τῶν ὑπηρεσιῶν τῶν ναυπηγείων. Εύθυνς ως τὸ σκάφος κατέπλευσε πρὸ τῆς προβλήτος, ὁ ἐπὶ τῆς πλευρίσεως ἐντεταλμένος πλοιάρχος τῶν ναυπηγείων προέβη, χωρὶς καρμίαν χρονοφιδήν, εἰς τοὺς κατελλήλους χειρισμούς. 'Ἐντὸς ἐλαχίστου χρονικοῦ διαστήματος τὸ σκάφος ήτο εἰς τὴν θέσιν του. Κλίμακες ἀμέσως ἐποιηθεῖσαν, δύο τηλέφωνα ἐπίσης, μαζὶ μὲ τὰς σωληνώσεις διοχετεύσεως ἀτμοῦ, ἡλεκτρικοῦ ρεύματος καὶ ὑδατος. Αἱ μηχαναὶ καὶ τὰ δοηθητικά ἐσταμάτησαν τὸ σκάφος παρεδόθη εἰς τὸ ναυπηγείον. 'Ολα αὐτά, χωρὶς κανένα ἐκνευρισμόν, φωνασκίας καὶ τὰς γνωστὰς καθυστερήσεις. 'Ολα ὡραῖς ὡραῖς.

'Η ἔναρξις τῆς ἔργασίας δὲν ἥργησεν. 'Ἐντὸς τοῦ προκαθωρισμένου χρόνου συνετέλεσθη τὸ συμφωνηθὲν ἔργον. Αἱ ἐπίμονοι δοκιμαὶ ἀπέδειξαν τὴν ἀρτιότητα αὐτοῦ. 'Αριστή ύπηρξεν ἡ ἔργασία οἱ τεχνικοὶ καὶ οἱ ἐκπρόσωποι τοῦ Νηογνώμονος ἔξεφρασαν τὴν ίκανοποίησίν των.

Καὶ ἐστοίχισαν αἱ ἐπισκευαὶ εἰς τὸ ἥμισυ καὶ κάτω τῶν ὄσων θά-

A D E N

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

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS..

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

Affiliated with:

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

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

έχρειάζετο νά δαπανήσῃ ό πλοιοκτήτης εἰς ξένον τινά λιμένα. Διακόσιοι πεντήκοντα τεχνίται άπτησχολήθησαν επί μῆνα. Τό κέρδος τῆς οικονομίας μας ἀπό μόνον τὸ κονδύλιον τῶν ἐργατικῶν εἶναι ἀξιόλογον. «Οταν τὸ διαρύνω μηχανουργείον τῶν ναυπηγείων Σκαραμαγκά θὰ λειτουργήσῃ, παραλήλως μὲ τάς δύο πλωτάς δεξαμενάς, 2.500 ἐργατοτεχνίται τακτικῶς θὰ ἀπασχολούνται.

«Διεπίστωσα—μᾶς λέγει ὁ παρακολουθήσας τὰς ἐπισκευὰς ἐφοπλιστῆς—τὴν πειθαρχίαν τοῦ προσωπικοῦ, τὴν ἀρίστην αὐτοῦ ἀπόδοσιν καὶ τὸν πλῆρην, συγχρονισμένον ἔξοπλισμὸν τῶν ναυπηγείων εἰς ἐργαλεῖα καὶ μηχανήματα. Δὲν ἔγνωρίσα πολλὰ συνεργεία εἰς τὸ ἔξωτερικὸν διαθέτοντα παρομοίας ἐύκολίας καὶ τόσην τελειότητα τεχνικῶν μέσων.

«Τὰ ναυπηγεία τοῦ Σκαραμαγκά τιμοῦν τὴν Ἑλλάδα. «Οταν αἱ ἐγκαταστάσεις τῶν συμπληρωθοῦν, μὲ ὑπερφάνειαν δικαιολογημένην θὰ τὰ ἐπιδεικνύμενεις εἰς τοὺς ξένους. «Ἡ ὑποστήριξις τοῦ ἔργου τῶν ἀποτελεῖ ὑποχρέωσιν δι' ὅλους μας, τὸ Κράτος, τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ἐργάτας. Τιμὴ εἰς τὸν κ. Νιάρχον, δόσις δὲν ἐφείσθη δαπανῶν καὶ κόπων διὰ νά μᾶς χαρίσῃ ἐγκαταστάσεις ἀνωτάτης κλάσεως. Τὸ μέγιστα θὰ ἔξυπηρτησουν τὴν Ναυτιλίαν. 'Αποδίδουν πολλὰ εἰς τὴν οικονομίαν μας, συντρέψουν χιλιάδας ἐργατῶν, ἀναπτύξουν τὸν πυρήνα ἀρτίως κατηρτισμένων ἐργατῶν μετάλλου καὶ προάγουν τὸν τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν τῆς Ἑλλάδος.»

ΟΧΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΛΕΝΔΑΣ

Ἐφήμερον ἀπεδείχθη τὸ ἐνδιαφέρον, τὸ ἐκδηλωθὲν ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν ἴδρυσιν Ναυτικοῦ Νοσοκομείου. 'Η συνταχθεῖσα ὑπὸ τοῦ διευθυντοῦ τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου» σχετικὴ οἰκονομικὴ μελέτη, κατόπιν ἐντολῆς τοῦ κ. 'Ανδριανοπούλου, δὲν ἀπέτελεσεν, ὡς πρωρίζετο, τὴν δάσιν διὰ περαιτέρω γόνιμον συζῆτησιν ἐπὶ τοῦ θέματος. Εἰς κάποιο χρονοντύλωπο τοῦ 'Υπουργείου ἐτέθη καὶ οὐδὲν περὶ τῆς τίχης της ἱκούσθη ἀπό διμήνου.

Φαίνεται, ὅτι οἱ ὀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου δὲν θεωροῦν ὡς ζήτημα τῆς παρούσης στιγμῆς τὴν προεργασίαν διὰ τὴν ἴδρυσιν Ναυτικοῦ Νοσοκομείου. Πιστεύουν, δὲν ὑπὸ τὰς συνθήκας ὑφ' ἄρσης τελεῖ σήμερον τὸ δόλον σύστημα προνοίας ὑπὲρ τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν τῶν, δὲν δύναται νά γίνη σοδαρὸς λόγος περὶ ἔξευρέσεως τῆς ἀναγκαιούσης διὰ τὸ Νοσοκομεῖον δαπάνης. 'Αναβάλλουν, λοιπόν, δι' εὐθετώτερον χρόνον τὴν μελέτην τοῦ θέματος, δὲτε θὰ ύφιστανται καὶ αἱ οἰκονομικαὶ προϋποθέσεις.

Πρόκειται περὶ διλως ἑσφαλμένης ὀντιλήψεως. Θὰ ἔπρεπε νά γνωρίζουν οἱ ὀρμόδιοι τοῦ 'Υπουργείου, ὅτι, πρὸ πάσης ἀποφάσεως διὰ τὴν ἴδρυσιν τοῦ Νοσοκομείου, ἀπιδάλλεται νά μελετηθῇ ἡ οἰκονομικὴ πλευρά τῆς λειτουργίας τοῦ, καλῶς νά ἔχῃ ὑπολογισθῇ ἡ εἰς κλίνας δυναμικότης τοῦ, ἡ σύνθεσις τοῦ ἐπιστημονικοῦ τοῦ προσωπικοῦ, δι τρόπος διοικήσεως, ὡς καὶ τὸ σοδαρὸν θέμα τῆς στεγάσεως του. Πρόκειται περὶ μιᾶς προεργασίας, ὡς δύναται νά ἀντιληφθῇ πάντας, ἡ ὅποια δὲν είναι δυνατὸν νά γίνη ἀπὸ τῆς μιᾶς ήμέρας εἰς τὴν ἄλλην καὶ ἐπὶ τῆς ὅποιας, ἔξ

ἄλλου,—τὸ καὶ σπουδαιότερον—θὰ θεμελιωθῇ ἡ ὄριστικὴ ἀπόφασις τῆς ιδρύσεως ή μὴ Ναυτικοῦ Νοσοκομείου.

Δὲν δικαιολογεῖται, συνεπῶς, ἡ παραπομπὴ τοῦ θέματος εἰς τὰς Καλύνδας. 'Εκτὸς ἀν ἐπιδιώκεται ἡ ματαίωσίς του, πρὸς μεγίστην ικανοποίησιν τῶν ιατρῶν τοῦ Πειραιῶς, οἱ ὅποιοι τοσαύτας ἀντιδράσεις δημιουργοῦν εἰς τὸ ἔργον τοῦ «Οἴκου τοῦ Ναύτου».

ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΝ ΘΕΤΙΚΗΝ

'Αποτελεσματικῶς πρέπει νά ἐνισχυθῇ κατὰ τὸ ἀρχόμενον δεύτερον ἔτος τῆς λειτουργίας του τὸ Κέντρον Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν. Αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ἀπιδάλλεται διττῶς νά συμδράμουν τὴν προσπάθειαν τῆς ἐκπαίδευσεως τῶν ὑπαλλήλων τῶν γραφείων των: ύλικῶς καὶ ἡθικῶς. Είναι καιρός, ἀλλως τε, οἱ καλοὶ λόγοι καὶ οἱ τόσοι ἐπανοικονομικοί που τηρούνται διὰ τὴν ἀξιόλογον πρωτοβουλίαν τῆς 'Ανωτάτης Βιομηχανικῆς Σχολῆς εἰς συγκεκριμένην βοήθειαν νά μετασχηματισθοῦν. Τὸ παθητικὸν, τὸ δόποιον κατέλιπτεν ἡ λειτουργία τοῦ Κέντρου κατὰ τὸ παρελθόν ἀκαδημαϊκὸν ἔτος, δὲν θὰ πρέπει νά καταστήσῃ ἐφέτος δυσκολωτέραν τὴν οικονομικήν του θέσιν.

Άλλα καὶ ἡ ηθικὴ συνδρομὴ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων πρὸς τὸ Κέντρον δὰ πρέπει ἀμέριστος νά ἐκδηλωθῇ. 'Επιδάλλεται νά συστηθῇ καὶ μετ' ιδιαιτέρας ἐπιμονῆς, μάλιστα, εἰς τοὺς ὑπαλλήλους τῶν ἐν Πειραιῷ καὶ ἐν 'Αθήναις ναυτικῶν γραφείων, δηπως ἔγγραφοῦν, διὰ νά παρακολουθήσουν τὸ ἔτησιον κύκλου μαθημάτων τοῦ Κέντρου.

Εἰς σχετικὸν ἔγγραφον, τὸ δόποιον ἀπτήσθυνεν ἡ Διεύθυνσις τῆς Σχολῆς εἰς τὰς ἐφοπλιστικὰς ὁργανώσεις, τὰς ἐνώσεις πρακτόρων, ναυλομεσιτῶν καὶ ἀφοριστῶν, τοιζόνται καὶ τὰ ἔξις :

«Στηρίζομεν εἰς τὴν κατὰ τὸ παρελθόν πρῶτον ἀκαδημαϊκὸν ἔτος λειτουργίαν τοῦ Κέντρου ἐπιδειχθεῖσαν συμπαράστασιν ὑμῶν πρὸς τὸ ἔργον του καὶ ἐν τῇ πετοιθῆσι, διτ τὸ πρῶτον τοῦτο ἔτος τῆς λειτουργίας τοῦ Κέντρου κατέδειξε τὸ σκόπιμον τῆς παρ' αὐτῷ φοιτήσεως τῶν ὑπαλλήλων τῶν ναυτιλιακῶν καὶ πρακτορειακῶν ἐν γένει ἐπιχειρήσεων καὶ γραφείων, παρακαλούμεν, δηπως δι' ἔγκυκλίου πρὸς τὰ μέλη τῆς ὑμετέρας ἐνώσεως συστήσητε τὴν ἔγγραφην εἰς τὸ Κέντρον καὶ παρακολούθησιν τῶν μαθημάτων τοῦ παρὰ τῶν ὑπαλλήλων τῶν ἔργαζομένων εἰς ἐπιχειρήσεις ἀνηκούσας εἰς τὴν ὑμετέραν 'Ενωσιν.

«Ἄς ἐλπίσωμεν, ὅτι προθύμως θὰ ἀνταποκριθοῦν εἰς τὴν ἔκκλησιν αὐτῆν αἱ ναυτικαὶ ὁργανώσεις καὶ διτ δημηθοῦν ἡ ικανὸν ἀριθμὸν σπουδαστῶν νά προμηθεύσουν καὶ ἐφέτος εἰς τὸ Κέντρον Ναυτιλιακῶν Σπουδῶν. Θὰ είναι διὰ τὸ καλὸν πρωτίστως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Αὐτή νά ὑπόθεσις τῶν δρομολογίων τοῦ τουριστικοῦ «Αίγαίου» πρέπει νά τακτοποιηθῇ εἰτε διοικητικῶς, εἴτε νομοθετικῶς.

Καὶ ἂν μὲν δὲν ἔχῃ νόμῳ τὸ δικαίωμα δικαίωμα, 'Υπουργός τῆς Ναυτιλίας νά ἀπαγορεύῃ τὴν συνανταχθωσιν μετ' τὸ «Σεμίραμις»—τὴν ἐπιχειρήσιν τοῦ 'Οργανισμοῦ Τουρισμοῦ—ἄς ἀφεθῇ ἀνενόχλητος η ἐταιρία Τυπάλδου νά δρομολογήσῃ κατὰ τὴν κρίσιν της τὸ τουριστικόν της σκάφος. «Ἀν πάλιν κρίνῃ τὸ Κράτος, ὅτι παραβλάπτονται τὰ συμφέροντά του, τὰ ἐπιχειρηματικά, ὡς μὴ ὕσειλε, σημειωτέον, ἄς προδῆται τὴν φήμισιν τοῦ

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.

ἀπό μακροῦ καταρτισθέντος, ἀλλὰ καὶ μὴ κυρουμένου σχετικοῦ νομοσχεδίου.

‘Αποράδεκτος ὅμως εἶναι, χωρὶς νομοθετικήν τινα ἔξουσιοδότησιν, ἡ ἄρνησης τοῦ ‘Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας, πῶς τυπικῶς ἐγκρίνη τὰ δρομολόγια τοῦ ‘Αιγαίου’, μὲ μόνην τὰ δικαιολογίαν ὅτι «συμπίπτουν μὲ τὰ δρομολόγια τοῦ συμβατικού πλοίου τοῦ ‘Οργανισμοῦ Τουρισμοῦ».

‘Η ἑταιρία Τυπάλδου ἔχει ἥδη γνωστοποίησε εἰς τὸ εὐρύτερον ξένον κοινὸν τὰ δρομολόγια τοῦ ‘Αιγαίου’ διὰ τὸ 1960. Προγράμματα λεπτομερῆ ἐκκλιφόδρομον ἀπό μηνὸν καὶ ὑποχρεώσεις ἀνέλαβεν ἥδη διὸ τῶν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν πρακτορείων της.

Νόμος δὲν ὑπῆρχε καὶ δὲν ὑπάρχει, ἀπαγορεύων τὰς συναναχωρήσεις αὐτάς. Ἡταν καὶ εἴναι κατ’ ἀκολουθίαν ἐλευθέρα ἡ πλοιοκτήτρια ἑταιρία κατὰ τὸ ἴδιον συμφέρον της νὰ κανονίσῃ τὰ δρομολόγια. Ἡ ἀλλαγὴ των, τώρα, είναι ἀδύνατος. ‘Υπέχει εὐθύνας ἀποζημιώσεων ἡ ἑταιρία Τυπάλδου, ἀνά ἀκυρώση κλειστήσας συμφωνίας. ‘Αν τοῦ Κράτους ἔκρινε σκόπιμον τὴν ἀποφυγὴν τῶν συναναχωρήσεων, ὥφειλεν ἐγκαίρως νὰ θεσμοθετήσῃ τὴν ἀπαγόρευσιν, ὥστε οἱ ιδιώται ἐφοπλιστοὶ νὰ ἔχουν γνῶσιν τῶν νόμων ὑποχρεώσεών των. Τώρα είναι ἀργά. ‘Ας ψηφίσουν, τούλαχιστον, τὸν νόμον οἱ κύριοι τοῦ Τουρισμοῦ—ἄνη ληφθεὶς ἐνὸς τοιούτου ἀπαγορευτικοῦ μέτρου δικαιολογήται—καὶ αἱ διατάξεις του ἃς ἐφαρμοσθοῦν ἀπό τῆς τουριστικῆς περιόδου τοῦ 1961.

‘Ιδού τί σχετικῶς ἀναφέρει εἰς ἔγγραφόν της ἡ ἑταιρία Τυπάλδου πρὸς τὸ ‘Υπουργείον Ναυτιλίας :

‘Απαντῶντες εἰς τὸ ὑμέτερον ἔγγραφον ὑπὸ ἀριθμ. 65688)5450 τῆς 3.9.59, ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ δέσσωμεν νόμιμον τὰ ἔπομενα:

1. ‘Η ὁργάνωσις τῶν περιπητικῶν ταξιδίων τοῦ ἀριθμ. ‘Αιγαίου’ διὰ τὴν περίοδον Μαρτίου—Οκτωβρίου 1960, πρὸ πολλοῦ ἀλοχληρώθη καὶ τὰ προγράμματα, ὡς τὸ ὑποβληθὲν ὑμίν διαφημιστικὸν ἔντυπον, ἐκυκλοφόρησαν ἕδη εἰς ἀπάντα τὰ πρακτορεῖα μας ἔξωτερικοῦ καὶ τὰ ζένα τουριστικά Γραφεῖα, αἱ μετά τῶν ὅποιων ουνεννοήσεις δι’ ὅμαδικὰς ναυλώσεις τοῦ πλοίου εύρισκονται ἐν προκεχωρημένην ἔξελιξει ἀνεπιδέκτῳ μεταβολῆς.

2. ‘Η πρώτη πρὸς ὑμᾶς ἀνακοίνωσις διὰ τὰ περιπητικὰ δρομολόγια 1960 τοῦ ἀνωτέρω πλοίου μας ἔγένετο πρὸ δύο καὶ ἡπίπερος μηνῶν. ‘Ἐδώ ἔκπτωτο ἔγγωρίζαμεν τὰς ἀπόσθημας ἀπόφεις τοῦ Υ.Ε.Ν., ὡς αὗται τὸ πρώτον ὄποκαλύπτονται διὰ τοῦ ὥρηντος ἔγγραφον του, θὰ πτοῦ δυνατὸν νὰ ἐλθωμένων εἰς ἀρ’ ἐνθείας ουνεννοήσεις μετὰ τοῦ Ε.Ο.Τ. πρὸς ἔγκαιρον ρύθμισιν τοῦ θέματος, διὰρ πά μερον λύεται μονοπλεύρων εἰς βάρος μας, ἀνευ οὐδεμίᾶς βασιμοῦ ἢ πειστικῆς δικαιολογίας.

3. Τὸ γεγονός, διὰ τὸ ἀριθμ. ‘Σεμιράμις’ προπογήθη εἰς τὴν ἔξυπηρτέστερον τουριστικὸν δρομολογίον, διὰρ πά μερον λύεται μονοπλεύρων εἰς βάρος μας, ἀνευ οὐδεμίᾶς βασιμοῦ ἢ πειστικῆς δικαιολογίας.

4. Τὸ γεγονός, διὰ τὸ ἀριθμ. ‘Σεμιράμις’ προπογήθη εἰς τὴν ἔξυπηρτέστερον τουριστικὸν δρομολογίον, διὰρ πά μερον λύεται μονοπλεύρων εἰς βάρος μας, ἀνευ οὐδεμίᾶς βασιμοῦ ἢ πειστικῆς δικαιολογίας.

4. ‘Η ὁργάνωσις τοῦ Ε.Ο.Τ., ὡς πρὸς τὸ μιοθωμένον ὑπὸ ἀριθμοῦ πλοίον ἔχει δρομολογιακὴν προτεραιότητα, ἀντινομεῖ καὶ πρὸς αὐτὴν ταῦτην τὴν καταστάτικην τοῦ νομοθεσίαν, ἢ ὅποια ἐν ἀριθμῷ 1 τοῦ Ν.Δ. 3430)55 καρακτηριστικῶς ὄριζει, διὰ τοῦ Ε.Ο.Τ. εἶναι ἢ ἀνάπτυξης τοῦ Ελληνικοῦ τουρισμοῦ, διὰ τῆς ἔνισχύσεως τῶν τουριστικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ὄργανισμῶν ιδιωτικοῦ πρωτοβουλίας καὶ μὲ μοναδικὸν, δυστυχῶς, ἀπότελεσμα νὰ ουσιωρεύωνται ζημιαὶ ἐπὶ ζημιῶν εἰς βάρος τοῦ Δημοσίου, διότι γνωστὸν πλέον εἶναι τὸ παθητικὸν εἰς τὸ ποίον κατέληξεν, ἢ μέχρι τοῦδε διασχείρισις καὶ ἐκμετάλλευσις τοῦ τουριστικοῦ πλοίου;

Πειθόμενοι εἰς τὰς ἐπαγγελίας τῆς Κυβερνήσεως, ἡγαντίσθημεν διὰ νόμου ἀξιοποιῶμεν τὴν τουριστικὴν γραμμὴν Ν.Α. Λίγαίσι, μὴ φειδεῖντες κόπων καὶ ὑλικῶν θυσιῶν καὶ χωρὶς νὰ στριζώμεθα εἰς τὸν ἀπεραντὸν προύπολογισμὸν τοῦ Κράτους, ‘Εδημιουργήσαμεν, τοιούτοις ποιησάμεν, ἐν πυκνῷ καὶ ἐκτεταμένον δίκτυον ἀντιπροσώπων μας καὶ τουριστικῶν γραφείων ἔξωτερικοῦ, τὰ ἀποτελέσματα τοῦ ὅποιου εἶναι ἐμφανῆ, ἀν ληφθῆ ὑπὸ διεθνῆς σημασίας, διὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ἐπικεπομένων κατ’ ἔτος τὴν ‘Ελλάδα δέσμων τουριστῶν διά τῶν ἰδιαίτερων καταστημάτων της Ελλάδας.

‘Υπάρχουν, τέλος, οἱ υποστριζόντες, διὰ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν τῶν ἐπικεπομένων κατ’ ἔτος τὴν ‘Ελλάδα δέσμων τουριστῶν διά τῶν ἰδιαίτερων καταστημάτων της Ελλάδας.

5. ‘Ἐν τοῖς κατακλειδὶς καὶ ἀνεξαρτήτως τῶν προεκτεθέντων, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ὑπενθύμιωμεν, διὰ τὰ τουριστικὰ δρομολόγια, μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὸν νόμον 6059)34 «περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν», δὲν ὑπόκεινται ἐπὶ τοῦ λόγου τούτου εἰς τὴν ἐγκρίσιν τῆς Διοικήσεως, εἰς τὴν ὅποιαν συγχωρεῖται μόνον ἡ ληφθεὶς ἀστονυμίαν καὶ ὑγειονομικῶν μέτρων τάξεως καὶ ἀσφαλείας. ‘Υπὸ τὴν ἐννοιῶν δὲ ταῦτην ἐλάθομεν τὴν τιμὴν νὰ ἀνακοινώσωμεν πρὸς ὑμᾶς τὰ περιπητικὰ δρομολόγια 1960 τοῦ ἀριθμ. ‘Αιγαίου’ διὰ τὸν ὑπὸθετικὸν προσδρίας Κυβερνήσεως.

6. ‘Ἐν τοῖς κατακλειδὶς καὶ ἀνεξαρτήτως τῶν προεκτεθέντων, εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ ὑπενθύμιωμεν, διὰ τὰ τουριστικὰ δρομολόγια, μὴ ὑπαγόμενα εἰς τὸν νόμον 6059)34 «περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν καὶ μεταφορῶν», δὲν ὑπόκεινται ἐπὶ τοῦ λόγου τούτου εἰς τὴν ἐγκρίσιν τῆς Διοικήσεως, εἰς τὴν ὅποιαν συγχωρεῖται μόνον ἡ ληφθεὶς ἀστονυμίαν καὶ ὑγειονομικῶν μέτρων τάξεως καὶ ἀσφαλείας. ‘Υπὸ τὴν ἐννοιῶν δὲ ταῦτην ἐλάθομεν τὴν τιμὴν νὰ ἀνακοινώσωμεν πρὸς ὑμᾶς τὰ περιπητικὰ δρομολόγια 1960 τοῦ ἀριθμ. ‘Αιγαίου’ διὰ τὸν ὑπὸθετικὸν προσδρίας Κυβερνήσεως.

Μετὰ πάσης τιμῆς

ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΔΕΛΦΩΝ ΤΥΠΑΛΔΟΥ

Πειραιεύς, 11 Σεπτεμβρίου 1959

Η ΠΑΡΑΔΟΣΙΣ ΕΥΓΕΝΙΑΔΟΥ

Τὸ ‘Ιδρυμα Εὐγενίδου στρέφει ἥδη τὴν δημιουργικήν του δραστηριότητα πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἐνισχύσεως καὶ προαγωγῆς τῆς ναυτικῆς μας παιδείας. Διὰ τῆς ἐκ τριάκοντα χιλιάδων δολλαρίων δωρεᾶς του, διευκολύνει τὴν πραγματοποίησιν του ὅνειρου δλῶν ἑκείνων, οἱ ὅποιοι τὴν πρόσδοσον τοῦ ἔθνικο πλοίου ἐδέσσισαν κατὰ κύριον λόγον εἰς Ἑν καλῶς κατηρτισμένον καὶ ἔξησκημένον ἔμψυχον ὄλικον. Διάτοι διὰ τῆς μεγάλης αὐτῆς δωρεᾶς ἐξοσφαλίζεται κατὰ ἔνα μεγάλο ποσοστὸν ἡ δυνατότης τῆς ἀγορᾶς τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ ὅποιού οἱ μέλλοντες πλοιάρχοι καὶ μηχανικοί θὰ ἀποκτοῦν τὴν πράτην ναυτικήν των ἐμπειρίαν.

Δικαίως λοιπὸν ἀπεφασίσθη νὰ δοθῇ τὸ ὄνομα τοῦ Εὐγενίου Εὐγενίδου εἰς τὸ ἐκπαιδευτικὸν πλοίον. Οἱ ἐπιγενόμενοι εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, ἀσθεστον οὕτως θὰ διατηρήσουν τὴν ἀνάμνησιν τοῦ μεγάλου τοῦ μεγάλου Εὐληνος.

Πέραν, δύμας, τῆς δωρεᾶς διὰ τὴν ὁγοράν τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου, τὸ ‘Ιδρυμα Εὐγενίδου ἐπρογραμμάτισε, κατόπιν συστηματικῆς μελέτης, τὴν ἐκδόσιν τῶν κυριωτέρων διδακτικῶν βιβλίων τῶν Σχολῶν Μηχανικῶν ‘Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. ‘Ἐπτὰ τὸν ἀριθμὸν τὰ βιβλία ταῦτα, θὰ συγγραφοῦν ἐπὶ τῇ δέσμει τῶν πλέον συγχρονισμένων ἐγχειριδίων τῶν ἀντιστοίχων Σχολῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ, προσηρμοσμένων πλήρως εἰς τὴν ἐλληνικὴν τεχνικὴν καὶ ἐκπαιδευτικὴν πραγματικότητα. Διὰ πρώτην φορὰν αἱ χιλιάδες τῶν πτωχῶν κατὰ κανόνα μαθητῶν τῶν Σχολῶν αὐτῶν καὶ τῶν φροντιστηρίων θὰ ἔχουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν τὸ κατάλληλον καὶ εὐθυητὸν βιβλίον. ἐπὶ τοῦ ὅποιού ἀποτελεσματικώτερον θὰ δυνηθῶν νὰ οἰκοδομήσουν τὴν μόρφωσίν των.

Ζῶν ὁ Εὐγενίος Εὐγενίδης, ἐδημιούργησεν αἰγλήσεσαν παράδοσιν ἔθνικού ὑεργέτου, συντρέχων τῇ πατρίδᾳ του καὶ τὸν πλησίον εἰς πᾶσαν συσκόλον περίστασιν. Μετὰ τὸ θάνατόν του καὶ μὲ θρησκευτικὴν εὐλάβεισαν, τὴν παράδοσιν αὐτὴν διατηρεῖ καὶ ἐπεκτείνει ἡ ἀδελφὴ του Κ. Μαρ. Σίμου, θεματοφύλαξ τῶν θελήσεων αὐτοῦ ἐν τῇ διοικήσει τοῦ ‘Ιδρυματος. Δικαίως δέσμων ἡ κοινὴ γνώμη τῆς πατρίδος μας καὶ ἡ ναυτικὴ μας σίκογενεια εἰδικότερον στρέφουν καὶ πρὸς αὐτὴν μετὰ σεβασμοῦ εὐγνόμονες τὴν σκέψιν των.

Superior

Service

Superior

Tugs



GENERAL AGENTS :

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

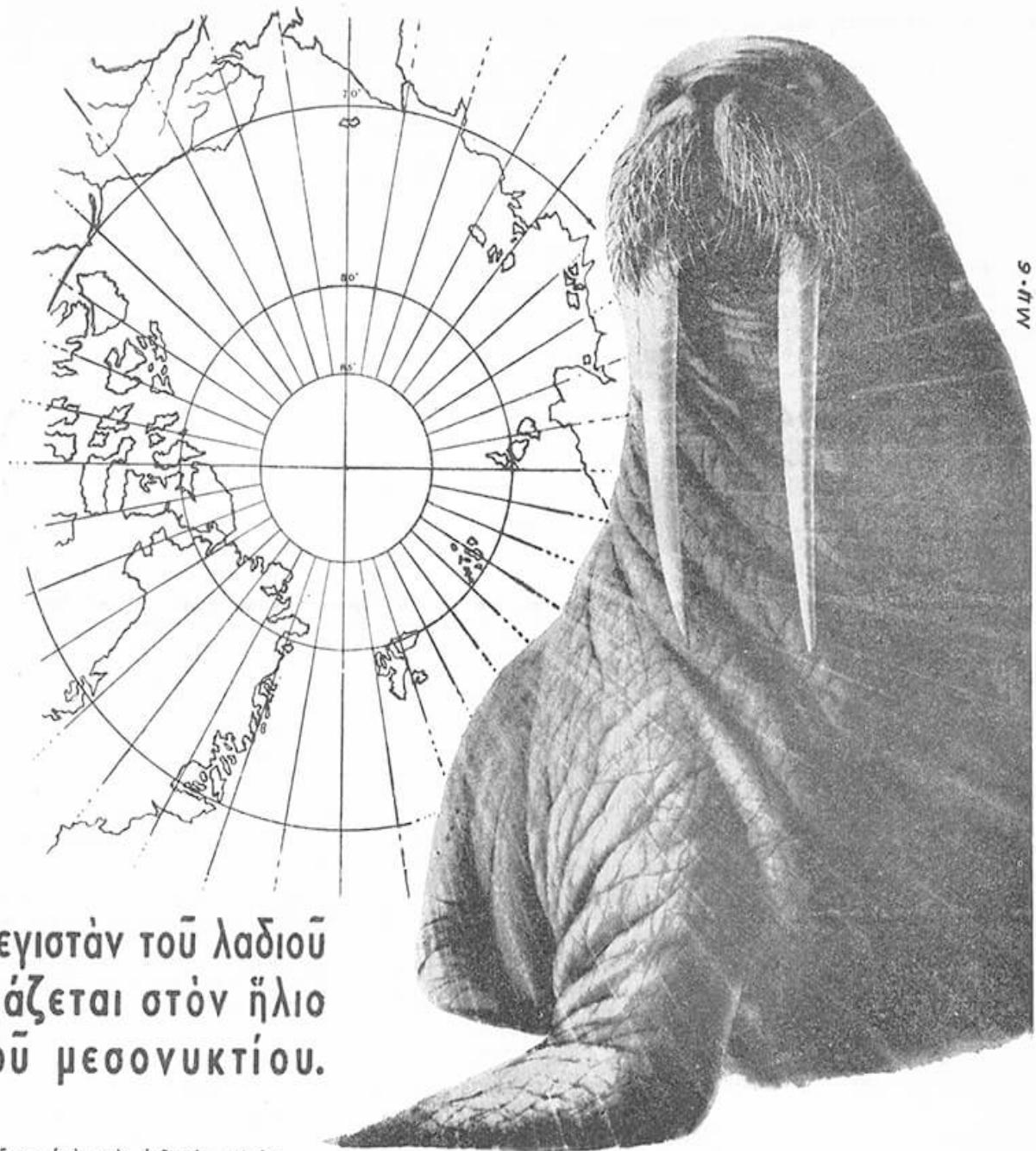
CURTIS BAY TOWING COMPANY

Photo by Hens Mark

Baltimore, Md.

Philadelphia, Pa.

Norfolk Va.



**Μεγιστάν τοῦ λαδιοῦ
λιάζεται στὸν ἥλιο
τοῦ μεσογυκτίου.**

"Ἐνας ἀπό τοὺς ἔχθρούς τοῦ θαλασσίου ἐλέφαντος εἶναι καὶ τὸ κρύο, οὐας δῶμας νά εἶναι δὲ ἔχθρος ἐναντίον τοῦ δόποιου εἶναι καλύτερα προφυλαγμένος γιατὶ ἔνα στρῶμα λιπαρῶν λιστῶν τὸν προστατεύει ἀπ' αὐτό.

"Οταν πρόκειται γιὰ τὴν προστασία τῶν μηχανημάτων τῶν πλοίων, ἡ BP ἔχει γιὰ κάθε περίπτωσι μία ἐξ ίσου πρακτική λύσι. Ἡ διλοκληρωμένη σειρά Λιπαντικών Θαλάσσης BP ENERGOL, μὲ τοὺς διαφόρους τύπους καὶ διαβαθμίσεις της, καλύπτει τις ἀνάγκες κάθε μηχανικοῦ ἔξαρτήματος. Ἡ τελειότης τῆς συνθέσεως καὶ παρασκευῆς αὐτῶν τῶν προϊόντων δύσπειλεται στις ἔργασίες τῶν Ἔπιστημονικῶν Ἐργαστηρίων Ἐρευνῶν τῆς BP τὰ δόποια κατέχουν πρωτεύουσα δέσι.



MARINE LUBRICATION
BP ΕΛΛΑΔΟΣ ΛΙΜΙΤΕΔ

ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΔΑΝΕΙΑ ΕΠΙ ΠΛΟΙΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Έχουμε τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν ὑμῖν, ὅτι ἡ ὑπὸ τῶν ιαπώνων ἀ-
σκουμένη εἰς δάρος τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας διάκρισις, ὡς πρός τὸ ἀ-
σφάλιστρον τῶν ἔξαγομένων κεφαλαίων, συνεπείᾳ δανειοδότησεως τῶν
ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν πλοίων, ἔχει ἀπὸ μακροῦ ἀπασχολήσει τὸ
Ὑπουργεῖον.

Έχοιεν ἡδη προδῆ εἰς καταλλήλους ἐνεργείας πρός ἄρσιν τῆς δια-
κρίσεως αὐτῆς, διαβιδάσαντες ἀμα πρός τὴν ιαπωνικὴν κυβέρνησιν ἀ-
παντα τὰ ἀπαραίτητα στοιχεῖα καὶ κείμενα, ἐπὶ τῶν δόπιων προκύπτει,
ὅτι ἡ δανειοδότηση τῶν ὑπὸ Ἑλληνικῆς σημαίαν πλοίων οὐδὲ τὸν ἀλά-
χιστον κίνδυνον ἐμφανίζει, ἐν συγκρίσει πρὸς ὅλην σημαίαν.

Ἡ ἀποφασισθείσα ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τοποθέτησης Ἐλληνος Πρε-
σβευτοῦ παρὰ τῇ ιαπωνικῇ κυβερνήσει, ἐπίπομεν, ὅτι θὰ συμβάλῃ πε-
ραιτέρω εἰς τὴν προώθησιν καὶ ἐπίλυσιν τοῦ ἐπιμάχου τούτου θέματος
καὶ καλλιτέραν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἐν Ιαπωνίᾳ ἐλληνικῶν ναυτιλιακῶν
ουμφερόντων.

Ἐντολῆς Ὑπουργοῦ

Ο Γενικὸς Διευθυντής

Υποναύαρχος Λ. Σ. Μ. ΣΑΚΑΡΗΣ

Πειραιεύς, 23 Σεπτεμβρίου 1959

Ο «ΟΙΚΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΟΥ», ΤΗΣ ΧΙΟΥ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπὶ σχολίου ὑπὸ τὸν τίτλον «ΑΠΡΕΠΕΙΑΙ», δημοσιευθέντος εἰς τὸ
ὑπ' ἀριθ. 582)341 φύλλον τοῦ ὑμέτερου περιοδικοῦ, ἀναφορικῶς μὲ τὸ
κτίριον τοῦ παραρήματος Ο. Ν. Χίου, ἔχουμεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσω-
μεν τὰ κάτωθι πρὸς ἐνημέρωσιν ὑμῶν:

Ἡ οἰκία ὅπου στεγάζεται τὸ παράρτημα Ο. Ν. Χίου ἐδωρήθη ὑπὸ
τοῦ ἐφοπλιστοῦ Κων. Λαιμού κατὰ τὸ ἔτος 1952. Κατὰ τὸ ἔτος 1953 ἐγέ-
νετο δλοκληρωτικὴ ἀντικατάστασις τῆς στέγης τῆς οἰκίας, διότι τὰ ὅμ-
βρια ὑδατα εἰσέρρεον ἐντὸς τοῦ οίκηματος, δαπανηθεισῶν 39.674 δρχ.
Ἐκτὸς τοῦ ποσοῦ τούτου, ὁ Ο. Ν. ἐδαπάνησεν ἑτέρας 1580 δρχ. διὰ
τὴν ἐπισκευὴν τῆς ὑδραυλικῆς ἐγκαταστάσεως, δι' ὑδροχρωματισμούς
καὶ ἄλλας μικροεπισκευάς.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω σαφῶς προκύπτει, διότι δὲν παρημελήθη ἡ συντήρη-
σις τῆς δωρηθείσης οἰκίας.

Οσον ἀφορᾶ τὴν Ἑλλειψιν μαρμαρίνων πλακῶν μὲ τὰ ὄνόματα τῶν
δωρητῶν, σᾶς γνωρίζομεν ὅτι ἐπὶ τῆς ἔξωτερηκῆς ὄψεως τοῦ οίκηματος
ἔχει ἐντοιχισθῆ τοιαῦτη πλάξι, φέρουσα τὰ ὄνόματα τῶν δωρητῶν. Ἀνε-
ξαρτήτως ὅμως τούτου καὶ κατόπιν τῶν διατυπωθέντων παραπόνων, ἐνε-
κριθεὶς πίστωσις ἔξ 1.200 δραχμῶν διὰ τὴν τοποθέτησιν ἑτέρας μαρμα-
ρίνης πλακός μὲ τὰ ὄνόματα τῶν δωρητῶν εἰς τὴν αἰθουσαν ἀναμονῆς
καὶ ἑτέρων ὁμοίων κάτωθι τῶν εἰκόνων αὐτῶν.

Μετὰ πλείστης τιμῆς

Ο Διευθυντής Ο. Ν.

Αντ)ρχος Λ. Σ. ΤΣΟΥΛΟΥΦΗΣ ΔΗΜ.

Η ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΑ ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὰ τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ιης καὶ τῆς 15ης Σε-
πτεμβρίου ἀνέγνωσα τὰς ἀπόψεις σας διὰ τὴν ἡλεκτρολογικὴν κατάρ-
τισιν τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν. Εἶναι, πράγματι, ἀπαραίτητος. Ὁλα
τὰ καινουργὴ σκάφη μας διαθέτουν πλείστα ὅσα καὶ ποικίλα ἡλεκτρο-
κίνητα μηχανήματα. Ἀσχέτως ἂν ὑπάρχῃ ἐπὶ τοῦ σκάφους ναυτολογη-
μένος ἡλεκτρολόγος, θὰ πρέπει νὰ ἔχουν ἡλεκτρολογικὰς γνώσεις καὶ
οἱ μηχανικοί. Δὲν πρέπει ὅμως αἱ γνώσεις τῶν αὐτῶν νὰ είναι μόνον
θεωρητικαί, ἀλλὰ καὶ πρακτικαί. Πρός τὴν κατεύθυνσιν ταύτην δὲν θὰ
ἡτο ἀσκοπούν, ἀν, εἰς τὴν ζητουμένην διὰ τοὺς δοκίμους μηχανικούς τε-
τραετῆ ὑπηρεσίαν ἐργοστασίου, περιελαμβάνετο καὶ μία δίμηνος ἢ τρί-
μηνος τούλαχιστον ὑπηρεσία ἡλεκτροτεχνίτου, ἐνῷ ἡ ὑπόδοιπος θὰ ἀνε-
φέρετο εἰς τὰς ειδικότητας τοῦ ἐφαρμοστοῦ, χαλκουργοῦ, σιδηρουργοῦ
κλπ. Εἰς τὴν ὄλιγόμηνον αὐτὴν ὑπηρεσίαν, ως ἡλεκτροτεχνίτου, θὰ ἔχῃ
δόξιμος μηχανικός τὴν εύκαιριαν νὰ ἀντιληφθῇ, καὶ εἰς τὴν πρᾶξιν,
πᾶν δι' τὴν διδαχὴν θεωρητικῶν.

Παλαιόν Φάληρον, 22(9)59.

Μετὰ τιμῆς

ΤΑΚΤΙΚΟΣ ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΣΑΣ

ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΕΠΙΚΡΙΣΕΙΣ

Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν τοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον «Αντικανονική τακτική» ἀρθρί-
διου σας, δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 583)15-9-59 τεύχος τοῦ
ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ», φέρομεν ὑπ' ὄψιν ὑ-
μῶν τὰ κάτωθι:

Εἰς τὴν ἀρχὴν τοῦ ἀρθροῦ σας «Αντικανονική τακτική» μεταχειρίζε-
σθε ἀτυχεῖς ἐκφράσεις κατὰ τοῦ Ιαπτικοῦ Συλλόγου Πειραιών καὶ τῶν
Ιαπτῶν μελῶν αὐτοῦ. Όμιλείτε περὶ ἀντιδράσεως τῶν Ιαπτῶν, μὲ ἐπὶ
κεφαλῆς τὸ Σύλλογον τῶν, εἰς τὸν πλήρη καὶ αὐστηρὸν ἐλέγχον τῆς
Ιαπτοφαρμακευτικῆς περιθάλψεως τῶν ναυτικῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν
των. Καὶ ὡς πρώτην ἐκδήλωσιν τῆς ἀντιδράσεως ταύτης ἀναφέρετε τὴν
ἄρνησιν τοῦ Ιαπτικοῦ Συλλόγου, δημοσιεύοντα πρὸς τὸ συσταθὲν πρό-

τιμήνου Μικροβιολογικὸν Ἐργαστήριον τοῦ «Οἴκου Ναύτου».

'Ἐπ' αὐτοῦ καὶ πρὸς ἐνημέρωσίν σας, ἀλλὰ καὶ πρὸς διαφώτισιν τοῦ
κοινοῦ σας, γνωστοποιούμενην, ὅτι ὁ «Οἴκος Ναύτου» ἡξίωσεν, δημο-
σιεύοντας εἰς τὴν διάθεσίν του μικρὸν ἀριθμὸν μικροβιολογίων Ιαπτῶν διὰ
νὰ παρέχωσι τὰς ὑπηρεσίας των ἐπὶ μισθῷ εἰς τὸ Ἐργαστήριον του,
ὅπερ, δημας, κατὰ τὴν διάθεσίν του ιδίου τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ «Οἴ-
κου Ναύτου», δὲν είναι πλήρες διὰ τὴν διεξαγωγὴν ἀπασῶν τῶν μικρο-
βιολογικῶν ἔξτασεων. Δηλαδή ὁ «Οἴκος Ναύτου» εἶχε τὴν ἀξίωσιν, μὲ
διάθεσίν διλγίων χιλιειδράχμων, δισα ἀπαιτοῦνται διὰ τὴν μισθοδοσίαν
τῶν ἐλαχίστων ἐμμίσθων μικροβιολογίων, νὰ διεξάγῃ δῆλας τὰς μικρο-
βιολογικάς του ἐργασίας, δι' ἀς πρότερον ἐδαπάνα δραχμὰς 800.000
ἐτησίων. Οὕτω δέ, ἐνῷ εἰσπράττει ἀρκετὰ σημαντικὰ ἀσφάλιστρα παρὰ
τῶν ἡσαφαλισμένων του διὰ τὴν ιαπτικήν των περιθαλψιν, γίνεται λίαν
φειδωλὸς προκειμένου νὰ ἀμείψῃ τοὺς ιαπτούς τοὺς παρέχοντας ταύτην.

Ο «Ιαπτικὸς Σύλλογος» ὑπέβαλε πρὸς τὸ ἐποπτεύον τὸ «Οἴκου Ναύ-
του» Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρότασιν περὶ ὑπογραφῆς συλ-
λογικῆς συμβάσεως, ἀφορώσης τὴν παροχὴν ὑπηρεσιῶν παρὰ τῶν μικρο-
βιολογικῶν. Εἰς τὸ ἔγγραφον τούτῳ ὑποδεικνύεται τριῶν εἰδῶν συλλογι-
κάς συμβάσεις, καὶ αἱ τρεῖς δὲ περιέχουσιν δρους, δι' ὧν καὶ τὰ συμ-
φέροντα τοῦ «Οἴκου Ναύτου» λαμβάνονται ύπ' ὄψιν, ἀλλὰ καὶ τὰ συμ-
φέροντα τῶν ιαπτῶν προστατεύονται ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ. Τὴν
πρότασιν μας ταύτην τὸ «Οἴκος Ναύτου» απέρριψε.



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

με τὴν πρόσληψιν ἐπὶ μηνιαίῳ μισθῷ τριῶν ὄφθαλμιάτρων καὶ δαπανῶν δραχμὰς 6.000 μηνιαίων διὰ διώρων καθ' ἑκάστην ἀπασχόλησιν τῶν, δύναται νὰ ἔξυπερετθῆῃ, ἔξοικον μῶν σῦτω μεγάλα ποσὰ ἐκ τῶν ἀσφαλίστρων ὑγείας, διὰ τὴν διάθεσιν τῶν εἰς σκοποὺς ξένους πρὸς τὴν ὑγείαν ομικήν περίθαλψιν τῶν ἡσαφαλισμένων του.

Οἱ λατροὶ τοῦ Πειραιῶν σύδεπτο ἥρινθησαν νὰ προσφέρωσι τὰς ὑπηρεσίας τῶν, πολλάκις δὲ προσφέρουσι ταύτας καὶ ἄνευ ἀμοιβῆς τοῦ νός, δὲν εἶναι δῆμως ἐπιτρεπτὸν καὶ εἶναι ἀπαράδεκτον διὰ τὸ συλλογικὸν τῶν ὅργανον, νὰ γίνεται ἔκμεταλλευσις τοῦ λατρικοῦ ἐπαγγέλματος παρὰ τῶν διαφόρων Ὀργανισμῶν "Ὑγείας καὶ Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων, οἵτινες μόνον προκειμένου περὶ τῶν δαπανῶν λατρικῆς περιθάλψεως ἐπικαλοῦνται τὸν κίνδυνον σίκονομικῆς τῶν καταρρεύσεων.

Οἱ λατροὶ τοῦ Πειραιῶν, προκειμένου νὰ προδῇ εἰς ὁρισμένας ἑνεργείας, ἐνημερώνει καὶ τὸν Πανελλήνιον λατρικὸν Σύλλογον καὶ τὸ ἐποπτεῖον Ὑπουργείον Κοινωνικῆς Προνοίας καὶ ἐν προκειμένῳ δὲ σῦτω ἐνήργησεν, ἡ δὲ ἑνεργεία τοῦ αὐτῆς ἐπεδοκιμάσθη παρὰ τοῦ κ. Ὑφυπουργοῦ Κοινωνικῆς Προνοίας, ἐπομένως περιττεύει ἡ σύστασίς σας πρὸς τὸν κ. Ὑπουργὸν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπως ζητήση τὴν συνδρομὴν τούτου διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τοῦ Μικροβιολογικοῦ Ἐργαστηρίου καὶ τὴν πρόσληψιν τῶν ἀπαίτουμένων ἀριθμοῦ ὄφθαλμιάτρων.

Ἀντίγραφον τῶν ὑποδιθέντων σχεδίων συλλογικῶν συμβάσεων πρὸς τὸ Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχομεν εἰς τὴν διάθεσίν σας καὶ δύνασθε νὰ ἐπεξεργασθῆτε τοῦτο προσερχόμενο εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ καθ' ἡμᾶς Συλλόγου, διὰ νὰ σχηματίσετε σαφῆ ἀντίληψην κατὰ πόσον ἡμεῖς προβάλλομεν προσκόμματα εἰς τὰς προσπαθείας τοῦ «Οἴκου Ναύτου». Ἐκ τῆς μελέτης τῶν σχεδίων θὰ πεισθῆτε, διὰ περισσότερον κατοχυρώνονται τὰ συμφέροντα τοῦ «Οἴκου Ναύτου» μὲ τὰ ὑποδεικνύμενα διὰ τῶν σχεδίων μας μέτρα.

Συνοψίζοντες τὰ ἀνωτέρω, πιστεύομεν διὰ ἀπασαι αἱ ἑνεργείαι μας διέπονται οὐχὶ ἀπὸ ἀντιδρασιν εἰς τὰς ἑνεργείας τῆς Διευθύνσεως τοῦ «Οἴκου Ναύτου», τὰς ἀφορώσας τὸν πλήρη καὶ αὐστηρὸν ἔλεγχον τῆς λατροφαρμακευτικῆς περιθάλψεως, διὰ τὸν ὅποιον ὑπερθεματίζομεν, ἀλλὰ ἀπὸ ἀγαθῆς πρόθεσιν πρὸς βελτίωσιν τῆς παροχῆς τῆς λατρικῆς περιθάλψεως πρὸς τοὺς ἡσαφαλισμένους τοῦ «Οἴκου Ναύτου» ἀφ' ἐνὸς καὶ τὴν ἀξιοπρέπειαν τοῦ λατρικοῦ ἐπαγγέλματος ἀφ' ἔτερου, ητις ἐσχάτως κινδυνεύει νὰ καταρρακθῇ ἐξ αἰτίας τῆς ἔκμεταλλευσεως τούτου ἀπὸ τὸν διαφόρους Ὀργανισμὸν "Ὑγείας καὶ Ἀσφαλιστικῶν Ταμείων, ἐπειδὴ δὲ ἀπασαι αἱ ἑνεργείαι τοῦ λατρικοῦ Συλλόγου βασίζονται εἰς τὰς διατάξεις τῆς κειμένης νομοθεσίας, νομίζομεν διὰ ἀλλοῦ θὰ πρέπει νὰ ἐπέμβῃ δ. κ. Εἰσαγγελεὺς καὶ νὰ βάλῃ τὰ πράγματα εἰς τὴν θέσιν των.

Πειραιεὺς 26 Σεπτεμβρίου 1959.

Εὔχαριστούμεν διὰ τὴν φιλοξενίαν.
Οἱ Πρόεδροι

ΧΑΡΙΛΑΟΣ Γ. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ

Ο "ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΥΡΣΟΣ".

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Σεπτεμβρίου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» καὶ ἀναφορικῶν μὲ τὴν ἐφεύρεσιν τοῦ Ναυτικοῦ Πυρσοῦ, ἀνέγνωσα σχετικὴν μελέτην τοῦ ἀγαπητοῦ μεφίου κ. Γ. Ἀχῆ, πλοιάρχου τοῦ Ε. Ν. Χωρίς οὐδὲ καν νὰ προτίθεμαι, ὅπως ἀμφισθήτησα τὰς πολυτίμους ναυτικὰς γιώσεις τοῦ φιλάτου μου καπετάν Γεώργη, οὐτε καὶ νὰ διεκδικῶ δικαιώματα εὐρεσιτεχνίας, ἐπιθυμῶ ἀπλῶς νὰ σᾶς γνωρίσω, χάριν τῆς λατρικῆς πλευρᾶς τοῦ θέματος, διὰ δὸς τὰ μεγάλα λατροφόρα τοῦ 19ου αἰώνος εἰχον τοιούτους πυρσούς καὶ μάλιστα σρειχαλκίνους ἢ «μπακιρένιους», οἱ ὅποιοι κοινῶς ἀπεκαλοῦντο «Σπιρτιέρες» καὶ δὴ «Μαλαστούφες». Ὁταν ἀπεφοίτησα τὸ 1901 καὶ ἐναυτολόγην ὡς ναυτόπαις εἰς τὸ καράβι του πατέρων μου «Ἄργον», μαζὶ μὲ τὰ ἄλλα καθηκόντα που μοῦ ἀνέθεσαν, μοῦν παρέδωκαν καὶ μίαν «σπιρτιέραν» (πυρσόν), διὰ νὰ τὴν ἔχω πάντοτε ἐτοίμην, μαζὶ μὲ τὰ «φανάρια τῶν πλευρῶν καὶ μὲ τὴν καβιλλία τῆς πρύμνης (φανάρι Κορώνης), διὰ ταξιδεύσμενος.

"Η «μαλαστούφα» εἶναι ἀλλη. Κατεσκευάζετο καὶ ἔχρησιμοποιεῖτο ἀπὸ τὰ μικρὰ καΐκια. Ἀπηρτίζετο ἀπὸ ἔνα ζύλινο «ἀδράχτι», εἰς τοῦ ὄποιου τὴν αἰχμὴν ἐτίθετο ἔνα κομμάτι ἀλειμμα (λίπος τῆς πατοσάς), ἀκολούθως δὲ ἐτυλίγετο στερεό μὲ καραβόπανο, δεμένο καλά. Τὸ ίδιο πράγμα, ὅπως θὰ γνωρίζετε, γίνεται σήμερον σὲ μερικὰ ψαράδικα, ἀλλὰ μὲ «εστουπί» καὶ πετρέλαιον. Μικρές «μαλαστούφες» ἔχρησιμοποιούσαν καὶ τὰ πληρώματα, διὰ νὰ παρασκευάζουν τοὺς καφέδες των. Μοῦ φάνεται περίεργον, νὰ μὴ ἔχῃ τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον τῶν Σπετσῶν τοιούτον πυρσόν. Θὰ είμαι εύπυχής, κ. Διευθυντά, ἐάν εἰς τὸν πολύτιμον χῶρον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εῦρῃ θέσιν ἡ παρούσα μου, χάριν τῆς λατρι-

ρίας.

Γαλαξεῖδη, Σεπτέμβριος 1959.

Μὲ ἔκτιμησιν

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΜΠΟΜΠΟΓΙΑΝΝΗΣ

Πρόεδρος συνταξιούχων Ν.Α.Τ. (Γαλαξείδου)

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ 9
ΤΗΛΕΦ 616-156

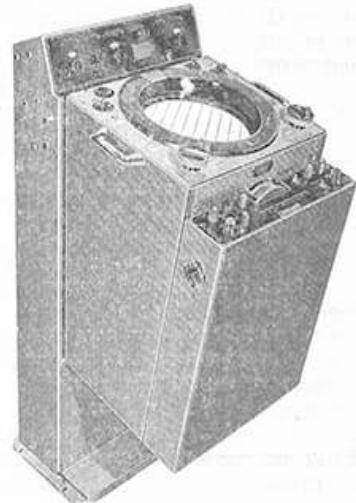
ΑΘΗΝΑΙ

The Decca

D7 series



7 NEW
Decca radars
dominate
the
marine field



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

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

Decca D7 series . . .

produced by the world's leading radar manufacturer

The D7 Series consists of:

The Decca 303

9 inch Display
36 mile range 10 kW

The Decca 606

12 inch Display
48 mile range 20 kW

The Decca 808

12 inch Display
48 mile range 75 kW

The Decca 404

9 inch Display
48 mile range 20 kW

The Decca TM.707

12 inch Display
48 mile range 20 kW

The Decca TM.909

12 inch Display
48 mile range 75 kW

The Decca 505

9 inch Display
48 mile range 75 kW

True Motion
Presentation

True Motion
Presentation

Backed by over 180 service depots throughout the world

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED
LONDON · ENGLAND

Ο ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΕΡΟΣ ΤΟΜΕΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ Η ΑΝΑΠΤΥΞΙΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Τρία νέα ύπερωκεάνεια είς γραμμάς μετά αφετηρίαν τὸν Πειραιά. — Τέσσαρα μεσογειακά είς τακτικήν έπικοινωνίαν 'Ανατολικής καὶ Δυτικής Μεσογείου. — 'Η ανάπτυξις τοῦ κλάδου τῶν πορθμείων καὶ τῶν τουριστικῶν πλοίων. — 'Ακτοπλοϊκά ἐκ μετασκευῶν καὶ ἀποσυμφόρησις τῆς παρηλίκου χωρητικότητος. — 'Επιτακτική ανάγκη βοηθητικού προσωπικοῦ. — 'Η δραστηριότης τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας. — Παντελής ή ἀπουσία τοῦ Κράτους. —

Σημαντικάς ἐπισημαίνομεν εξελίξεις είς τὸν τομέα τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας. Νέαι ύπερωκεάναι γραμμά, νέαι μονάδες είς τὸν μεσογειακόν μας στόλον, νέαι είς τὸν ἀκτοπλοϊκόν, μὲ παράλληλον ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου τῶν πλοίων περιηγήσεων —τουριστικῶν— καὶ τῶν πορθμείων. Μία χωρητικότης ἄνω τῶν 50.000 τόνων προστέθη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν, ψηλῆς κατὰ ἔνα σημαντικὸν ποσοστὸν ποιότητος, ἡ ὅποια θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς ραγδαίως αὐξανομένης τουριστικῆς κινήσεως πρὸς τὴν χώραν μας.

Αἱ ἔξελίξεις αὐτοῖς, ὄφειλόμεναι εἰς τὴν ιδιωτικὴν καὶ μόνον πρωτεουλίαν—πλὴν τῆς περιπτώσεως τοῦ φέρρου-μπόσου—θὰ πρέπει νὰ ἀποδοθοῦν εἰς τὴν διόγκωσιν τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν 'Ἐλλάδα καὶ εἰς τὴν συνεχῆ ἄνοδον τοῦ ἑστωτερικοῦ θαλασσιού τουρισμοῦ. 'Οφείλονται ἀκόμη: Εἰς τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην ἀνανεώσεως τοῦ ὑπάρχοντος ὑλικοῦ, εἰς τὴν ἐπιτυχίαν—καθ' ὅτι ἀφορᾶ τὰς ὑπερωκεανίους γραμμάς—τὴν ὅποιαν ἐστημέσωσαν εἰς τὴν γραμμὴν 'Ἐλλάδος καὶ Βορείου 'Αμερικῆς ἡ 'Εθνικὴ 'Ἑλληνικὴ Γραμμὴ 'Αμερικῆς καὶ ἡ Γκρήκ Λάιν, εἰς τὴν συνειδήτην πλέον ἀνάγκην τῆς συνδέσεως τῆς χώρας μας μὲ τὴν Αὔστραλίαν καὶ, κατὰ μίαν ἀποφινήν, εἰς τὴν κρίσιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἥτις δικαιολογεῖ τὴν στροφὴν τῆς ἐφοπλιστικῆς δραστηριότητος καὶ πρὸς ἄλλους, διλιγόντερον σήμερον χειμαζομένους τομεῖς. 'Ο Οίκος Χανδρῆ, ἐπὶ παραδείγματι, διὰ τῆς δρομολογῆσεως τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Πατρίς» μεταξὺ Πειραιῶν καὶ λιμένων Αὔστραλίας, ἀνανεώνει παλαιὰν παράδοσιν του, ἐπὶ ἔτη διακοπεῖσαν, εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν ἐπιβατηγῶν πλοίων.

Αἱ ύπερωκεάνειοι γραμμαὶ

Δύο μονάδες προστίθενται εἰς τὸν στόλον τῶν ὑπερωκεανῶν μας, τὰ ὅποια θὰ ἔχουν ὡς ἀφετηρίαν τῶν δρομολογίων τῶν τὸν Πειραιᾶ. Τὸ ὑπερωκεάνιον «Πατρίς» τοῦ Οἴκου Χανδρῆ καὶ τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἐριέττα» τοῦ κ. I. Λάστη. 'Ἐπίσης τὸ «Νέα 'Υόρκη», τὸ ιστορικὸν «Νέα 'Ἑλλάς» τῆς Γκρήκ Λάιν, ἐπανέρχεται εἰς τὴν γραμμὴν 'Ἐλλάδος-Καναδᾶ. Τὰ δύο πρώτα δρομολογοῦνται ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν εἰς τὴν συνιστωμένη γραμμὴν Αὔστραλίας καὶ τὸ τρίτον εἰς νέαν μεταναστευτική γραμμὴν μεταξὺ Πειραιῶν, μεσογειακῶν λιμένων καὶ Καναδᾶ, μὲ τελικὸν λιμένα προσρισμοῦ τὸ Κεμπέκ.

Τὸ ὑπερωκεάνιον τοῦ Οἴκου Χανδρῆ ἀπότελει πραγματικὸν ἀπόκτημα διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν. Εἶναι μικρᾶς ἡλικίας, ταχύτατον, πλήρως συγχρονισμένον, προώρισται σημαντικῶς νὰ βελτιώσῃ τὰς συνθῆκας μεταφορᾶς τοῦ "Ἐλληνος καὶ ἔνου δι" Αὔστραλίαν μετανάστου.

Τὸ ἔτερον ὑπερωκεάνιον, τὸ δρομολογούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Λάστη εἰς τὴν νέαν γραμμὴν Αὔστραλίας, μὲ ἀφετηρίαν τοὺς λιμένας τοῦ Κόντινεντ, παρέλθοντα πρὸ ἡμέρων εἰς Ἀγγλίαν καὶ ὀνομάσθη «Ἐριέττα».

'Η ἔτερα γραμμῆς, ἡ συνιστωμένη διὰ τῆς δρομολογῆσεως τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Νέα 'Υόρκη» μεταξὺ Πειραιῶν, λιμένων Μεσογείου καὶ Καναδᾶ, ἔχει μεταναστευτικὸν ἐπίσης χαρακτῆρα. 'Η μενιμότης της θὰ ἔχει την ἀπόδοσεως τῶν δύο δροσθέντων ἡδη ταξιδίων τοῦ πλοίου, μὲ ἀναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς τὴν 13ην Οκτωβρίου καὶ τὴν 16ην Νοεμβρίου.

Πέντε ὑπερωκεάνια, συνδέοντα τὴν 'Ἑλλάδα μετὰ τῶν δύο ἀκραίων ἥπερων, εἰς τὰς ὅποιας εἰς συνεχῶς ἀναπτυσσόμενος 'Ἑλληνισμὸς διαβοῦ, ἀποτελοῦν, τὴν στιγμὴν ἀυτὴν, παράγοντα μεγίστης οἰκονομικῆς καὶ ἔθνικῆς σπουδαίοτητος διὰ τὴν 'Ἑλλάδα. Δύνανται νὰ διευρύνουν σημαντικῶς τὸ τουριστικὸν ρεύμα ἐξ 'Αμερικῆς καὶ Αὔστραλίας, ἐνισχύοντα ταύτοχρόνως τοὺς δεσμούς τοῦ ἀπόδημου 'Ἑλληνισμοῦ μετὰ τῆς γενετείρας. Συντελοῦν εἰς τὴν διατήρησιν τῆς Ἑλληνικότητος του.

'Απὸ καθαρῶς, τέλος, ναυτεργαστικῆς πλευρᾶς, τὰ πλοῖα ταῦτα παρέχουν, τὴν στιγμὴν ἀυτὴν τῆς μεγάλης ἀνεργίας, τὴν τεραστίαν ὑπηρεσίαν τῆς τακτικῆς ἀπασχολήσεως ὑπερδισκίλιων ναυτικῶν.

Εἰς τὴν μεσογειακὴν ναυτιλίαν

Τέσσαρες μονάδες προστέθησαν—εἰς τρεῖς νεασογορασθεῖσαι, ἡ τετάρτη μετασκευασθεῖσαι—εἰς τὸν στόλον τῶν μεσογειακῶν μας ἐπιδαπτηγῶν ἀπὸ τοῦ 'Ιανουαρίου τοῦ τρέχοντος ἔτους μέχρι σήμερον. Τὰ δ) π «Μασσαλία», «Φίλιππος» καὶ «Ἀτρεύς» ἐκτελοῦν ἡδη τακτικὰ δρομολόγια, ἡ τετάρτη, τὸ ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Τυπάλδου ἀγορασθέν ἀ) π «Ἐλλάς», παραλαμβάνεται κατ' αὐτὰς εἰς τὴν Αύστραλιαν.

Τὰ μέγιστα συμβάλλοντα εἰς τὴν δημιουργίαν καὶ τὴν ἔχυπηρέτησιν τουριστικοῦ ρεύματος εἰς τὴν χώραν μας αἱ νέαι αὐταὶ μονάδες, ἀπὸ κοινοῦ βεδαίων μὲ τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα τῶν «Ολυμπιακῶν Κρουαζιέρων», τῆς Ε.Λ.Μ.Ε.Σ. καὶ τῆς ἐταιρίας Τυπάλδου. 'Ανετος καὶ πυκνὴ κατέστη ἡ ἐπικοινωνία τῆς χώρας μας μὲ τοὺς λιμένας τῆς νοτιοαντατολικῆς Μεσογείου καὶ τοὺς λιμένας τῆς 'Αδριατικῆς καὶ τῆς Δυτικῆς Μεσογείου, εἰς τοὺς ὅποιους τὰ μεγάλα τουριστικὰ ρεύματα ἔκ της κεντρικῆς Εὐρώπης καταλήγουν.

Τὸ ἀ) π «Μασσαλίας» τῶν 'Ἑλληνικῶν Μεσογειακῶν Γραμμῶν ἔξετελεσθε τὸ πρώτον δρομολόγιον τοῦ μεταξὺ Πειραιῶς—Δυτικῆς καὶ 'Ανατολικῆς Μεσογείου τὸν παρελθόντα 'Ιανουαρίου. Πρόκειται περὶ ἀξιολόγου σκάφους, δηζελοκινήτου, χωρητικότητος 3.285 τ. γκρός, ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 15 μιλλίων καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 400 ἐπιβατῶν.

Τὸ ὑπὸ τῆς ἐταιρίας «Γ. Ποταμίανος» ἀγορασθέν ἀ) π «Ἀτρεύς», ἐκτοπίσματος 3.000 τ., ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 14 μιλλίων καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 245 ἐπιβατῶν πρώτης, δευτέρας καὶ τρίτης θέσεως, ἐδρομολογῆθη ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ θέρους εἰς τὴν γραμμὴν Βρινθόσιου—Πειραιῶς, μὲ προέκτασιν τοῦ δρομολογίου του εἰς Ρόδον καὶ Κρήτην. Συνέδεσεν οὕτως κατ' εύθεταν τὸ Βρινθόσιον μετὰ τοῦ κυριωτέρου τουριστικοῦ πόλου τῆς χώρας μας, τὴν Ρόδον, καὶ συνέθαλεν εἰς τὴν καλυτέραν ἔχυπηρέτησιν τῆς μεγάλης ἐπιβατικῆς κινήσεως τῆς Κρήτης.

Τὸ ἐπιβατηγὸν «Φίλιππος», τῆς ἐταιρίας Καδουνίδου, δὲν εἶναι νέα πρόσκτησις. Δύναται, δῆμας, ὡς νέα μονάδα τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου νάθεωρῆθη, κατόπιν τῶν εύρυτάτων μετασκευῶν, τὰς ὅποιας ἐπὶ μῆνας ἔχετελοσεν εἰς τὸν Πειραιᾶ, καὶ τῆς ἀλλαγῆς τοῦ πρωτοτηρίου του συστήματος. 'Εχυπρετεῖ τὴν γραμμὴν Βενετίας-Βρινθόσιου-Κερκύρας-Πειραιῶς, μὲ προέκτασιν εἰς Μύκονον καὶ Ρόδον.

Τὸ τέταρτον μεσογειακὸν ἐπιβατηγόν, τὸ ὅποιον θὰ ἔγκαινιάσῃ τὴν γραμμὴν Βενετίας-Πειραιῶς-Κωνσταντινουπόλεως, ἡγοράσθη πρὸ διμήνου ὑπὸ τῆς ἐταιρίας Τυπάλδου. Πρόκειται περὶ ἐπιλέκτου σκάφους, χωρητικότητος 4.524 τ. γκρός, μήκους 354,7 ποδῶν καὶ πλάτους 50,1 ποδῶν. 'Αναπτύσσει ταχύτητα 16,5 μιλλίων καὶ δύναται νὰ μεταφέρῃ 430 ἐπιβάτας εἰς πολυτελεῖς θαλάμους πρώτης καὶ δευτέρας θέσεως. Τὸ νέον μεσογειακὸν ἐπιβατηγὸν ὀνομάσθη «Ἐλλάς».

Πλέον ἐντυπωσιακαὶ αἱ ἔξελίξεις εἰς τὸν ἀκτοπλοϊκὸν μας στόλον. Πέντε μονάδες προστέθησαν διὰ τὰς μεγάλας γραμμάς καὶ πέντε διὰ τὰς μικροτέρας, ὡς τοῦ 'Αργοσαρωνικοῦ. 'Η θεσίς τῆς παλαιᾶς καὶ

Εἰς τὴν ἀκτοπλοϊαν

ἀντιοικονομικῆς χωρητικότητος κατέστη, κατόπιν τούτου, δυσχερεστέρα. 'Η περαιτέρα ὑπηρεσιακή της ζωὴ εἶναι λίαν ἀμφίβολος.

Πάντως, τὰ τρία ἐκ τῶν πέντε αὐτῶν σκαφῶν, ἀπτινα ἔγκαιρως ἐδρομολογῆθησαν, συνέβαλον ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν καλυτέραν ἔχυπηρέτησιν τῆς ηδημένης κατὰ τὸ ἐφετεινὸν θέρος ἐπιβατικῆς κινήσεως τοῦ ἑστωτερικοῦ. Καλῶς διασκευασθέντα, ὑψηλὸν ἐπιπέδον ἀνέσεων ἔξασφα-

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.

λιζουν διά τὸν ἐπιβάτην τῶν. Ταῦτα εἶναι τὰ ἀπὸ περιπολίας 823 κόρων διλικῆς χωρητικότητος, ναυπηγήσεως 1932, τοῦ κ. Κ. Διαμαντῆ, «Αἴγενς» 881 κόρων, ναυπηγήσεως 1932, τοῦ κ. Α. Ποταμιάνου καὶ «Ἀθῆναις» τῶν κ. κ. Βασιλάκη καὶ Κορωαίου.

Τὰ ἔτερα δύο ἀκτοπλοϊκὰ εἶναι τὰ ὑπὸ διασκευὴν τελοῦντα ἀπὸ περιπολίας 823 κόρων διλικῆς χωρητικότητος, ναυπηγήσεως 1932, τοῦ κ. Ν. Διαπούλη. Τὸ πρώτον, ἀγγλικῆς κατασκευῆς, εἶναι χωρητικότητος 1.900 τ., ἀναπτύσσει ταχύτητα 16 μιλίων, θὰ διατεθῇ δὲ διά τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν γραμμῶν τῆς Κρήτης. Τὸ δεύτερον, τὸ «Ἐλλάς», διπέρ κατόπιν εὐρυτάτων διαρρυθμίσεων—σχεδόν ανάκατασκευῆς—κατέστη καινουργές, εἶναι χωρητικότητος 685 κόρων, ναυπηγήσεως τοῦ 1936, ἐφοδιασθὲν δὲ διά δύο μηχανῶν ιτηζέλ MAN, θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 18 μιλίων.

Τὸ οὕτω διασκευασθὲν νέον πλοῖον τοῦ κ. Διαπούλη ἀποτελεῖ μίαν ἀναμφισβήτητον ἀπόδειξιν τοῦ τί ἀκριβῶς δύνανται νὰ ἐπιτύχουν αἱ Ἑλληνικαὶ χεῖρες, ὑπὸ ὅρθιν καθοδήγησιν, εἰς τὸν τομέα τῶν μετασκευῶν ἐνὸς πλοίου. «Ἐργον τῶν, εἶναι εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν, ἡ νέα ναυπηγικὴ γραμμὴ τοῦ σκάφους—ἐπαναστατικὴ καθ' ὅλα—ἡ ἀνετος ἐπίσης ἐσωτερικὴ τοῦ διαρρύθμισις, ἡ διακόσμησις τῶν θαλάμων καὶ τῶν εὐρυτάτων χώρων του καὶ αὐτὴ ἡ τοποθέτησις, κατὰ μέγα μέρος, τῶν νέων μηχανῶν του.

Πέραν τῶν πλοίων αὐτῶν τῶν μεγάλων ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, καὶ 5 ἄλλα διὰ μικροτέρας γραμμᾶς προσετέθησαν εἰς τὸν ἐπιβατηγόν μας στόλον. Δύο νεότευκτα, τὸ «Σαρωνίς» καὶ τὸ «Μαριώ» (ὑπὸ παραλαβῆν), τὸ «Μάχη» καὶ τὸ «Χαρά», δρομολογήντα εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ «Ἀργοσαρωνικοῦ», καὶ τὸ «Στέλλα» εἰς τὴν γραμμὴν Ραφήνας—Ἄνδρου.

Σημειούμεν ἐπίσης εἰς τὸν Ἀργοσαρωνικόν. «Οἱ ἀριθμὸι τῶν διακινηθέντων ἐπιβατῶν ὑπολογίζεται εἰς διακοσίας καὶ πλέον χιλιάδων. Δύο νεοτεύκτους μονάδας ήτο βέβαιον μέχρι πρὸ τίνων ἡμέρων, διτὶ θὰ ἀπέκτα ἡ ἀκτοπλοΐα μας, καταβαλλομένης τῆς ἀξίας των εἰς Ἐλληνικά καπνά. Πληροφορούμεθα, ὅμως, διτὶ αἱ σχετικαὶ μετά τῶν ἐκπρόσωπων τῶν φιλανδικῶν ναυπηγείων διαπραγματεύσεις τῆς Κυβερνήσεως διεκόπησαν, προκειμένου νὰ μελετηθοῦν ἐκ νέου (πρότασις Πετρίδη) ἡ διάθεσις τῶν καπιτῶν αὐτῶν τοῖς μετρητοῖς εἰς τὴν ἀγοράν τῆς Αίγυπτου καὶ ἄλλων ἀραβικῶν χωρῶν. Πάντως καὶ ἔαν τελικῶς εύθω-

θοῦν αἱ διαπραγματεύσεις αὐταὶ, τὰ ναυπηγηθσόμενα πλοῖα θὰ ἔχουν τὰ ἀκόλουθα χαρακτηριστικά: 'Ολικὸν μῆκος 82.10 μ., μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων 72.60 μ., πλάτος μέγιστον 12.8 μ., ὑψος κυρίου καταστρώματος 6.90 μ., μέγιστον βύθισμα 4.60 μ., ταχύτης δοκιμῶν ὑπὸ ημισυνού φόρτου 15.5 κόμβων, ὑπὸ πλήρη φόρτου 15, ὑπηρεσιακὴ 14. 'Ιπποδύναμις 2.000. Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ταῦτα ἐπιβατηγὰ θὰ εἶναι χωρητικότητος 1.800 τ. γκρός καὶ μεταφορικῆς ικανότητος 110 ἐπιβατῶν Α' θέσεως, 288 τουριστικῆς καὶ 120 καταστρώματος.

Αἱ ἔγκριθεῖσαι προδιαγραφαὶ προβλέπουν ὅντα διαμερίσματα διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τοὺς ἄνδρας τοῦ πληρώματος καὶ τὴν κατασκευὴν τῶν σκαφῶν δι' ἡλεκτροσυγκολλημένων καὶ καρφωτῶν ἐλασμάτων, τὴν κατασκευὴν τῶν ὑπερκατασκευασμάτων, εἰ δυνατόν, δι' ἀλουμινίου, τὴν ἐπίστρωσιν τῶν ἀκαλύπτων τημάτων τῶν διὰ ξυλείας «Τήκη», ὃς καὶ ἔξοπλισμὸν διὰ βοηθητικῶν μηχανημάτων.

'Ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον ἥρχισεν, ἐξ ἄλλου, νὰ ἐκδηλώνηται ὡς πρὸς τὸν τύπον τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου τοῦ διατιθεμένου ἀποκλειστικῶν διὰ περιηγήσεις, τοῦ πλοίου «Εκρουαζίέρας». Πλὴν τοῦ ἀπὸ περιηγήσεις, τοῦ πλοίου «Σεμίραμις», τοῦ ναυλωθέντος καὶ κατὰ τὴν ἐφετεινὴν περίοδον ὑπὸ τοῦ Ε.Ο.Τ., καὶ τὸ ἀκτοπλοϊκὸν «Αἴγαιον» τῆς ἑταίριας Τυπάλδου διετέθη ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν πραγματοποίησιν κατὰ Σάββατον τουριστικῶν κύκλων εἰς τὸ κεντρικὸν Αἴγαιον. «Οτι δῆμας νέαν ἀθηναῖς προσδιδεῖ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν καὶ τοῦ κλάδου τούτου τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων εἰς τὴν χώραν εἰναι, εἶναι ἡ δρομολογήσις ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς Ἀπριλίου εἰς ἔδησμαδιάσιους τουριστικούς πλόδους μεταξὺ Ἐλληνικῶν καὶ τουρκικῶν λιμένων, τοῦ περιηγητικοῦ πλοίου κλάσεως «Στέλλα Μάριας», τὴν διαχείριστον τοῦ ὁποίου ἀνέλασθεν ἡ Ἑθνικὴ Ἐλληνικὴ Γραμμὴ Ἀμερικῆς. Πλοῖον πολυτελέστατον, μὲ ἀνέσεις ὑπερωκεανίου, εἶναι χωρητικότητος 1.900 τ. καὶ διαθέτει κλίνας μόνον δι' 150 ἐπιβάτας. 'Εφωδιασμένον διὰ καθολικοῦ συστήματος κλιματισμού, διαθέτει κολυμβητικὴν δεξαμενήν, κινηματογράφον, ὡς καὶ πετερύγια εύσταθείας διὰ τὴν ἀποφυγὴν τοῦ κλυδωνισμοῦ. Τὸ «Στέλλα Μάριας» θὰ ἐπιδιώξῃ τὴν προσέλκυσιν καὶ ἔξυπηρέτησιν εἰς τὴν Ἑλλάδα τοῦ ἔνου τουρίστα τῆς λεγομένης ὑψηλῆς κλάσεως, καὶ δὴ τοῦ Ἀμερικανοῦ.

Παραλλήλως μὲ τὴν πρόσκτησιν νέων μονάδων διὰ τὰς μεσογειακὰς

"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

και ἀκτοπλοϊκάς γραμμάς, ἔξελιξιν ἐσημείωσε καὶ ὁ καινοφανῆς ὄπωδή ποτε διὰ τὴν Ἑλλάδα κλάδος τῶν πορθμέων. Οὕτω, νέα σκάφη προσετέθησαν εἰς παλαιάς γραμμάς—ώς τοῦ Ρίου Ἀντιρρίου—καὶ ἔτερα ἔδρομολογήθησαν εἰς νέας, ὡς τῆς Ἀρκίτησης—Αίδημου. Πρόκειται κατὰ κανόνα περὶ πλοίων προερχομένων ἐκ μετασκευῆς βιοθητικῶν πολεμικῶν μονάδων, τὰ δόπια πέραν τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν, διευκολύνουν τὴν διακίνησην τῆς παραγωγῆς ὥρισμενων ἀπομεμονωμένων συγκοινωνιακῶν περιοχῶν τῆς χώρας, ὡς εἶναι ἐπί παραδείγματι ἡ βόρειος Εὔσβοια. Ἡ ἐπέκτασις καὶ ἡ καλυτέρα εἰσέτι ὅργανωσις τῆς διὰ πορθμέων συγκοινωνίας εἰς τὴν χώραν μας, ἐπιβάλλεται, ὡς ἐκ τῆς Ιδιαίουσας διαμορφώσεως τῶν ἑλληνικῶν παραλίων, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν διὰ αὐτῆς δὲν θὰ περιορίζῃ τὸ ἔργον τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πλοίου, τοῦ κυρίου θαλασσίου συγκοινωνιακοῦ μέσου διὰ πᾶσαν μεταφορὰν ἐκτεινομένην πέραν τῶν δρίων ἔνδος πορθμοῦ.

Τὴν σπουδαιότεραν, πάντως, ἔξελιξιν εἰς τὸν τομέα αὐτὸν τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας, ἀποτελεῖ ἀναμφισβήτητως τὸ μεγάλον πορθμεῖον, τὸ δόπιον ναυπηγεῖται διὰ λογαριασμὸν τῆς Ε.Λ.Μ.Ε.Σ. εἰς τὰ γαλλικὰ ναυπηγεῖα Λας Λουάρ, διὰ τὴν σύνδεσιν, ὅμου μὲ δύοισι πορθμοῖς τῆς «Ἀδριατικοῦ», τῆς Ἑλλάδος μετὰ τῆς Ἰταλίας, μέσω Βρινδησίου, Κερκύρας καὶ Ἡγουμενίτης, ἵσως δὲ καὶ Πατρῶν.

Τὸ μεγάλο αὐτὸν πορθμεῖον, τὸ δόπιον θὰ παραδοθῇ περὶ τὰ μέσα τοῦ 1960, ἔχει, βάσει τῶν ἔγκριθέντων σχεδίων, τὰ ἀκόλουθα χαρακτηριστικά:

Μῆκος 115 μ., πλάτος ἔξωθι τῶν νομέων 17.20, ὑψος 6.45, ἔμφορτον βύθισμα 4.10, ταχύτης 17.8 κόμβοι, κανονικὴ δύναμις μηχανῆς προώσεως 6.300 πόποι, ικανότης μεταφορᾶς 115 αὐτοκίνητα ἢ 90 αὐτοκίνητα καὶ 6 λεωφορεῖα. Ἀριθμὸς ἐπιβατῶν δι' ἡμέρησιν πλοῦν 762 καὶ νυκτερινὸν 638. Τὸ πλοῖον θὰ ἔχῃ τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ Γαλλικοῦ «Βέριτας».

Εἰς τὴν διάσειν τῶν ἐπιβατῶν θὰ ὑπάρχουν εἰς τὸ πλοῖον 32 θαλαμίσκοι καὶ δίκλινοι καὶ τρίκλινοι εἰς τὸ α' κατάστρωμα καὶ 23 θαλαμίσκοι εἰς τὸ γ' κατάστρωμα (δι' 150 ἐπιβάτας).

Τὰ αὐτοκίνητα θὰ εἰσέρχωνται καὶ θὰ ἔξερχωνται διὰ τῆς πρυμναίας θύρας. Διὰ φωτεινῶν σημάτων θὰ ρυθμίζεται ἡ κίνησί των. Κόστος 3.182.500 δολαρίων.

Παρήλικον τοννά - τουριστικά πλοῖα - ἔμψυχον ύλικον

Σημαντικά εἶναι τὰ προβλήματα, τὰ δημιουργούμενα ἐκ τῆς τοιαύτης αὐγήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων τῆς ἐπιβατηγοῦ μας ναυτιλίας. Ταχεῖα καὶ ἀποτελεσματικὴ θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἡ ἀντιμετώπισις των. «Ἀν δὲν ληφθοῦν μέτρα διὰ τὴν δημιουργίαν ἐπαρκούς καὶ καλῶς κατητισμένου βοηθητικοῦ προσωπικοῦ, διὰ τὴν ἀποσυμφόρησιν τῆς ἀκτοπλοΐας ἐκ τῆς παρηλίκου χωρητικότητος καὶ διὰ τὸν διὰ τὸν νόμου προσδιορισμὸν τῶν δρίων δραστηριότητος τοῦ τουριστικοῦ πλοίου, αἱ ἐπισημανθίσαι ἀνωτέρω ἔξελίξεις δύνανται νὰ ἔχουν ἀναστατωτικὴν ἐπιδρασιν εἰς τὴν καθ' δόλου ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου τῆς ὑπερωκεανίου, τῆς μεσογειακῆς καὶ τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ναυτιλίας. Πρόκειται περὶ τριῶν καριών προβλημάτων, ἀτινα ἀναλυτικώτερον ἔχουν ὡς ἀκολούθως:

Οἱ προσφερόμενοι σήμερον πρὸς ἔργασιαν ἐπὶ πλοίων μάγειροι καὶ θαλαμητόπολοι δὲν ἐπαρκοῦν νὰ καλύψουν εἰμὴ μικρὸν μέρος τῶν ὑπὸ δρομολόγησιν τριῶν ὑπερωκεανίων, ὡς καὶ τῶν ἄλλων μεσογειακῶν καὶ ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Αἱ καίριαι αὐταὶ θέσεις διὰ τὴν καλὴν φήμην ἐνὸς ἐπιβατηγοῦ πλοίου, ἐκ τῶν ἐνότων θὰ συμπληρωθοῦν, χρητιμοποιουμένου πρὸς τούτῳ προσωπικοῦ ἔχοντος μὲν κάποιαν ίδεαν ὑπηρεσίας ἐν ἐστιατορίῳ ἢ καφενείῳ, ἀγνοούντος, δημως, τὰς ειδικὰς συνθήκας ἔργασιας ἐπὶ πλοίου. Ὑπὸ τὰς προϋποθέσεις αὐτάς, δυσχερές ἔργον θὰ καταστῇ ἡ προώθησις τῆς δραστηριότητος εἰς τὰ ἐπιβατηγά πλοῖα.

Οτε πρὸ πενταετίας ἔδρομολογήθη τὸ ὑπερωκεανίον «Βασίλισσα Φρειδερίκη» εἰς τὴν γραμμὴν Βορείου Ἀμερικῆς, τὸ μέγα πρόδηλον, τὸ δόπιον ἀντεμετώπισεν ἡ πλοιοκτήτρια ἐταιρία, ἥτο τὸ τῆς ἐπανδρώσεως τοῦ σκάφους δι' ἐμπείρων καὶ καλῶς κατητισμένων θαλαμητόπολων καὶ μαγείρων. Ἐχειάσθη νὰ καταρτισθῇ μακρᾶς πνοῆς πρόγραμμα μετεκπαίδευσεως θαλαμητόπολων εἰς τὴν Ἐλεβείαν καὶ ἐπὶ ἄλλου ὑπερωκεανίου κλάσεως, διέκ νὰ δημιουργηθοῦν οἱ πρώτοι πυρήνες. Σήμερον τὸ «Βασίλισσα Φρειδερίκη» διαθέτει ἀξιόλογον βοηθητικὸν προσωπικόν. Αἱ προστάθειαι τῆς πλοιοκτήτριας ἐταιρίας καὶ αἱ μεγάλαι δαπάναι τῆς πλήρως ἔνδικαιωθήσαν. Προστάθεια, βεβαίως, γενικώτερα βελτιώσεως τοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίων κατεδήλητη ἀξιόλογος διὰ τῆς λειτουργούσης ἀπὸ ἑταῖρων σχολῆς θαλαμητόπολων. Ἡμπορεῖ τις νὰ εἴπῃ, ὅτι τὸ σοδαρὸν αὐτὸ πρόδηλον τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας ἀντιμετωπίζεται ἡδη, ἐκ τῶν ἐνότων πάντως, δημως ἐπίσης δὲν ἡμπορεῖ τις νὰ ἀρνηθῇ ὅτι ὡρισμέναις ἐπιχειρήσεις—Ἐλμές, Γκρήκ Λάιν, Νομικός, Ὁλυμπιακαὶ Κρουαζίεραι — κατώρθωσαν αἰσθητῶς νὰ βελτιώσουν τὴν παράστασιν καὶ τὰς ὑπερεσίας τοῦ βοηθητικοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων των.

Πολλαπλασία, δημως, θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἡ ἀνάλογος προσπάθεια σήμερον διὰ τὴν δημιουργίαν τοῦ ἀναγκαίου βοηθητικοῦ προσωπικοῦ πρὸς ἐπάνδρωσιν τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ τῶν νέων ἐπιβατηγῶν πλοίων. Τόσον τὸ Κράτος, δοσον καὶ αἱ ἐνδιαφερόμεναι ἐταιρίαι, δημως μετὰ τῶν ναυτικῶν δργανώσεων πρέπει ἀπὸ κοινοῦ νὰ μελετήσουν ἐπιστατικές τοῦ θέματος, διὰ νὰ ἔξερψουν τοὺς τρόπους πρὸς κάλυψην τῆς μεγάλης αὐτῆς εἰς ἔμψυχον ύλικον ἀνάγκης. Καὶ σχολαὶ θὰ πρέπει ἐνταῦθα νὰ θρυσθοῦν καὶ ἡ μετεκπαίδευσις τῶν ἀρχιθαλαμητόπολων καὶ ἀρχιμαγεί-

ρων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν μεθοδικῶς νὰ προγραμματισθῇ. Ἡ ἐντὸς διλίγων ἔδρομον, ἔξ αλλοῦ, ἐναρξις τῆς λειτουργίας τῆς γραμμῆς τῆς Αὐστραλίας, καθιστᾷ τὸ πρόδηλο τὸ ἐπιτακτικότερον. «Οχι μόνον εἰς τὴν ποιότητα τῶν πλοίων, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν ὑψηλὸν βαθμὸν ἔξυπητησίας τοῦ ἐπιβάτου, θὰ πρέπει νὰ στηρίξωμεν τὴν ἐμφάνισιν τῆς ἐλληνικῆς σημαίας εἰς τὴν νέαν γραμμήν.

Ἡ εἰσδοχὴ τῶν νέων μονάδων εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν ἐπέτεινε καὶ θὰ ἐπιτείνῃ ἀκόμη τηριστέρω τὴν κρίσιν τῆς ἀκτοπλοϊκῆς ἐπιχειρήσεως, ἐφ' ὅσον δὲν ἀπομακρύνεται ἐκ τῆς ἐνεργού ὑπηρεσίας ἡ παρήλικος καὶ ἀντιοκονομική χωρητικότης. Διὰ νόμου τὸ «Υπουργείον Ναυτιλίας ἐπιβάλλεται νὰ καθορίσῃ τὸ ἀνώτατον δριόν παραμονῆς τῶν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳς πλοίων. Τέσσαρα ἔως πέντε σκάφη, ἡλικίας πλέον τῶν 55 ἔτῶν, θὰ ἀπεσύρωντο σύτο πρὸ τῆς σκάφης, ἡλικίας πλέον τῶν 55 ἔτῶν. Βεβαίως ἡ μὴ παράτασις τοῦ ἀπὸ τὸν Ιουνίου 1955 Βασιλικοῦ Διατάγματος, τοῦ προβλέποντος τὴν αὐξήσιν τοῦ ὄριου ἡλικίας τῶν νεοεισερχομένων εἰς τὴν ἀκτοπλοΐαν πλοίων, ἔκλεισε τὴν θύραν εἰς τὰ παρήλικα σκάφη. Αἱ προϋποθέσεις, δημως, διὰ τὴν ἀναέωσιν τοῦ ὑπάρχοντος πλωτοῦ ὄλικοῦ ἔδωλοκληρωθοῦν μόνον ἐφ' ὅσον ἡ τύχη τῶν ἡδη ὑπηρετούντων παρηλίκων, νόμῳ ρυθμίσθη. Τὸ δριόν τῶν 50 ἔτῶν διὰ τὰ πλοία αὐτὰ θὰ πρέπει νὰ καθορισθῇ.

Ο διὰ νόμου ὡσαύτως καθορισμὸς τῶν δρίων τῆς δραστηριότητος τῶν περιηγητικῶν πλοίων, ἀποτελεῖ ἐν εἰσέτι μέτρον διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τῆς δημιουργουμένης καταστάσεως ἡ τῆς ἀναπτύξεως τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας. Τὸ περιηγητικὸν σκάφος, ἀλλωστε, δύναται νὰ ἔχῃ λαρυγόπροδον μέλλον εἰς τὰς ἐλληνικὰς θαλάσσας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, βεβαίως, ὅτι μακράν τοῦ ἀνταγωνισμοῦ μετὰ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ θὰ κρατηθῇ. Οὕτω εἶναι ἐπιβεβλημένον ἐν νομοθέτημα, τὸ δόπιον θὰ ρυθμίζεται: α) τὰς σχέσεις τοῦ πλοίου τοῦ τύπου τούτου μετὰ τῶν σκαφῶν τῶν ἐκτελούντων τακτικὰ ἀκτοπλοϊκὰ δρομολόγια, β) τὰς προϋποθέσεις ὡφ' ἃς ἐν νεοεισαγόμενον ἐπιβατηγὸν διὰ δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ τουριστικόν, γ) τὰς προϋποθέσεις ὡφ' ἃς ἐν ἀκτοπλοϊκὸν σκάφος θὰ ἡδύνατο νὰ ἔγκαταλείψῃ τὴν τακτικὴν ἔξυπηρτησίαν μιᾶς γραμμῆς καὶ νὰ χαρακτηρισθῇ ὡφ' τούριστοι, δ) τὰ τουριστικὰ δρομολόγια ἐνδέκαστρου ἐκ τῶν τοιούτων πλοίων, ὅστε νὰ ἀποφεύγεται ἡ συμφόρσης εἰς ὡρισμένας μόνον γραμμάς, ἐπὶ ζημίᾳ τῆς εὐρυτέρας τουριστικῆς ἀναπτύξεως τῆς χώρας καὶ ε) τὴν μορφὴν καὶ τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τῶν πλοίων αὐτῶν, προκειμένου νὰ ἔχασφαλίζεται εἰς τὸν ἐπιβάτην τὸ ἀνώτατον δυνατόν ἔξυπηρτησεως.

Ἐπεδιώξεμεν νὰ συνθέωμεν μίαν λεπτομερῆ διλογία προτείνοντα τὴν ἔξελίξεων εἰς τὸν κλάδον τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἵνα ἀκριβῶς προβληθοῦν αἱ σοδαραὶ ἐπιτεύξεις τῆς ιδιωτικῆς πρωτοδουλίας, ἀφ' ἐτέρου δὲ τὰ πρόδηλα, τὰ διὸπτα δημιουργούνται ἐκ τῶν ἔξελίξεων αὐτῶν. Καταφανής εἶναι ἡ παντελής ἀπουσία τοῦ κρατικοῦ παράγοντος εἰς μίαν τόσον ἐκτεταμένην προσπάθειαν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ μας στόλου. Εἰς οὐδεμίαν ἀλληλούχων καὶ ἀνεπιβατηγόδημας ναυτιλία εὑφανίζει τὴν σφριγήλην αὐτὴν τάσιν ἀναπτύξεως, ἀνευ οἰστρόποτε—τῆς ἐλαχιστής—κρατικῆς συμπαραστάσεως.

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ «Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική
Διαχείρησις
Λειτουργίας
καὶ
Συντηρήσεως

'ΕΠΟΠΤΕΙΑ
'ΕΠΙΣΚΕΥΗ
ΜΕΤΑΣΚΕΥΗ
καὶ
ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

"ΤΟ ΔΙΣ ΕΞΑΜΑΡΤΕΙΝ,,

Δέν αισθάνομαι καρμία έπιθυμία νά συνηγορήσω και έγω γιά τὴν ίδρυση Ναυτικού Νοσοκομείου. "Όχι γιατί δέν έκτιμω τὴν άνάγκη και τὴν κοστιμότητὰ του. Πολὺ χρειάζεται καὶ πολὺ μᾶς λείπει. "Έλα δῆμως ποὺ προβάλλει κάποιο θλιβερό προηγούμενο ἀποκαρδιωτικό... "Ἐτοι λέγαμε κάποτε καὶ γιά τὴν άνάγκη Σανατορίου. Θέλαμε νά προστατεύσουμε καὶ τότε τοὺς συναδέλφους μας, δταν τοὺς μαντρώναμε στὴν ἀσφυκτική ἀτμόσφαιρα τῆς «Σωτηρίας» γιά νά τοὺς στείλουμε μιὰ δῶρα ἀρχήτερα ἐκεῖ ποὺ ή βαρεία τους πάθηση καρκινοβατούσε στὴν ἔκδοση διαβατηρίων.

Οι δραματισμοί μας καὶ τότε, δπως καὶ τώρα, ζητοῦσαν κάποιο νοικούρεμα. Καὶ δταν ἀπὸ τὸν 'Ασφαλιστικὸν 'Οργανισμὸν τῶν Κινδύνων Πολέμου, τὸν γνωστὸν ΑΟΚΠ, περίσσεψαν ἀρκετὰ χρήματα, ἀντίτιμο τῆς ζωῆς τῶν πνιγμένων στὸν πόλεμο ναυτικῶν, ἀποφασίσαμε νά χτίσουμε τὸ Σανατόριο τῶν Ναυτεργατῶν.

Νά ξαναπούμε τί έγινε μετά; Κακὸ είναι νά ξύνωνται οἱ κακὲς πληγές. Μὰ πῶς νά τὸ κάνουμε, δταν νέα σήμαντρα χτυποῦν πάλι σὲ συναγερμό γιά τὸ χτίσιμο καὶ ἄλλου νοσοκομειακοῦ ίδρυματος γιά τοὺς ναυτικούς;

Γ' αὐτὸ τὸ ξαναπενθυμίζουμε. Τὸ Σανατόριο αὐτό, ἀπὸ τὰ πρῶτα του βήματα ἀλλαξε προορισμό, ἀλλαξε ἀφέντη καὶ ἀπὸ Ναυτικὸν 'Ιδρυμα έγινε διὰ μαγείας «'Αδελφάτον».

Οι ναυτικοὶ ἀπεξενώθησαν καὶ τὸ Νοσοκομεῖο τους έγινε ἀδέσποτο μαγαζί, γιά νά ἔμπιπτερὴ μόνον τὰ συμφέροντα τῶν περὶ τὸ «'Αδελφάτον», μὲ τὴν ἀποκαρδιωτικὴ πληροφορία πῶς, ἀν καὶ αὐτὸ θεωρηθῆ κάποτε περιττό, νά χτιστεῖται στὸ Κράτος.

Μυστήρια πράγματα, δηλαδή, ποὺ γιὰ νά τὰ καταλάβῃ κανεὶς πρέπει νά βρῇ καλὴ «καφετζοῦ», ποὺ νά λέπῃ ἀλάνθαστα τὸν καφέ.

Πῶς έγινε δὴ αὐτὴ ἡ ἀμαρτωλὴ ἔργασία, πῶς συνέπεσε νά συντατισθῶν οἱ γνῶμες 'Υπουργείου, Συμβούλων, σωματείων, ἀγνωστοῦ. Γιὰ τὴν ἀμαρτωλὴ αὐτὴ πράξη κανεὶς δὲν μᾶς πληροφορεῖ πῶς έγινε καὶ τί μᾶς ἀνάγκασε νά τῆς δώσουμε αὐτὸ τὸ δρόμο.

Τὸ μόνο ποὺ μαθαίνουμε τώρα είναι δῆσα ἡ πραγματικὴ εἰλικρίνεια δύο ὑπουργῶν ἀποφαίνεται. Τοῦ κ. 'Ανδριανόπουλο ή σαφῆς δῆλωσις πῶς «'Απὸ τὸ Σανατόριο τὸ 'Υπουργεῖο καὶ οἱ ναυτικοὶ ἀπεξενώθησαν ἔκουσιῶς καὶ μόνον συνδέονται μὲ τὴν... πλειοφορία τοῦ Συμβούλου», πρᾶγμα ποὺ προδίδει δτι οἱ σύμβουλοι θὰ είναι καὶ Ιστορικοί, παραθέτοντας σ' αὐτὸ καὶ τὰ πρόσωπα τῆς συνεργασίας.

Συνεργάται δριστοί καὶ στὶς δυὸ πλευρές. Καὶ στοὺς χαρίζοντας καὶ στοὺς ἀποδεχομένους τὴν εὐγενὴ δωρεά!...

Λένε πῶς στὰ προπολεμικὰ χρόνια κάποιος πλούσιος "Ελλην, καταληφθεὶς ἀπὸ μισεληνικὸ παροξυσμὸ καὶ ἔχοντας μῆσος ἐπίσης κατά

τῶν συγγενῶν του, ἐκληροδότησε ἔνα μέγαρο του στὸ Μουσσολίνι τῆς 'Ιταλίας.

'Αλλὰ ὁ 'Ιταλὸς δικτάτωρ, ἀξιοπρέπετος ἀπὸ τὸν δωρητή, τοῦ ἀπῆντης δτι δὲν ἀποδέχεται τὸ ἐν 'Αθῆναις μέγαρο καὶ δτι στὴν 'Ελλάδα ὑπάρχουν καὶ ίδρυματα καὶ στομα, στὰ δποῖα ἡ κληροδότησις τοῦ μεγάρου του θὰ ήταν σκοπιμώτερη.

"Οταν δῆμως κάποιος 'Υπουργὸς τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, καταληφθεὶς ἀπὸ ἀντιαυτεργατικὸ παροξυσμό, χάρισε ἔνα δλόκληρο Σανατόριο στὸ «'Αδελφάτο» καὶ μετὰ τὸ 'Αδελφάτο στὸ Κράτος, δ 'Υπουργὸς τῆς Προνοίας δὲν εἶχε τὴν λογικὴ τοῦ Μουσσολίνι, γιά νά τοῦ πῆ πώς οἱ ναυτικοὶ ἔχουν μεγαλύτερη ἀνάγκη τοῦ Νοσοκομείου ἀπὸ τοὺς περὶ τὸ «'Αδελφάτο» καὶ ἀπὸ τὸ Κράτος ἀκόμη. Πολὺ δὲ περισσότερο ποὺ στὴν περίπτωση αὐτὴ ηταν καὶ δικό τους κτῆμα καὶ δχι κτῆμα τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Κοντολογής, τὸ χάσμα τὸ Σανατόριο, τὸ προϊὸν τῆς θυσίας τῶν πνιγμένων ναυτικῶν τοῦ πολέμου. Τώρα ω πάρχει ἐκεῖ στὰ Μελίσσια κάποιο «'Αδελφάτο», δπου καὶ ἀν νοσηλευθοῦν ναυτικοί, δὲν ἔχουν νά τύχουν καρμίας διακρίσεως ἀπὸ δση ἀπολαμβάνουν καὶ ἀπὸ δσα πληρώνουν οἱ ἄλλοι ἐκεῖ νοσηλευόμενοι ἔξ ὅλων προελεύσεων.

Καὶ ἔρχόμαστε στὴ νέα συζήτηση: Στὴν ἀνάγκη Ναυτικοῦ Νοσοκομείου στὸν Πειραιά, γιά νά δώσουμε στὸ ναυτικὸ κόσμο ἔνα δικό του Νοσοκομείο καὶ νά τὸν ἀπαλλάξουμε ἀπὸ τὰ διάφορα καλὰ ἡ πρόχειρα ιδιωτικὰ θεραπευτήρια.

Ποιὸς δῆμως μᾶς βεβαιώνει, δτι δὲν θὰ ἐπαναληφθῇ ἡ «μηχανή»;

Τόκ. κ. 'Ανδριανόπουλο, δηλώνουμε ρητῶς, δτι τὸν θεωροῦμε πολὺ ἀνώτερο ἀπὸ δλους τοὺς προκατόχους τον καὶ ἀσφαλῆ φύλακα τῶν συμφέροντων τῶν ναυτικῶν. Δυστυχώς, τὸ περιβάλλον, ποὺ καραβοκεῖ εὔκαιρίες, οὔτε ἔξελιπε, οὔτε ἄλλαξε. 'Υπάρχουν καὶ θὰ ὑπάρχουν ἐκεῖ, περὶ τὸν ἐκάστοτε 'Υπουργό, οἱ ἰδιοὶ ἀγτούχηδες, οἱ αἰώνιοι βρυκόλακες τῆς μοίρας τῶν ναυτικῶν.

«Τὸ δις ἔξαμπτειν οὐκ ἀνδρὸς σοφοῦ» λέει τὸ ἀπόφθεγμα. Πρὶν λοιπὸν ἡ πρότασις γιά τὸ Ναυτικὸ Νοσοκομεῖο τεθῆ σὲ συζήτηση, πρέπει νά κλείσῃ ἡ ἀλλή συζήτησης τοῦ 'Αδελφάτου. Μήν τὴν παραγνωρίζουμε. Μήν κάνουμε πῶς τὴ θεωροῦμε παρωνυχίδα.

«Ἐδῶ διεπράχθη μία ἀσχήματια. 'Ασχοτο ἀν ἡ ἀδικία ἐπανορθώνεται, θὰ πρέπει νά δοθοῦν ἐπὶ τέλους κάπτων λεπτομερέστερες ἔξηγησεις. 'Η εἰλικριτής δῆλωσις τοῦ 'Υπουργοῦ μας, δτι εύρισκόμεθα πρὸ τετελεσμένων, δὲν ίκανοποιεῖ καθόλου. 'Αντιθέτως ἔκνευρίζει.

Λέει κάποιος στὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» δτι πρόκειται τόχα νά ἐπανέλθῃ τὸ Σανατόριο στὰ χέρια τῶν ιδιοκτητῶν του. "Ἄς γίνη πρώτα αὐτὸ καὶ μετὰ θὰ δούμε τί ἄλλο θὰ χρειασθῇ γιά νά δλοκληρώσουμε τοὺς πόρους ποὺ χρειάζονται γιά τὸ Νοσοκομεῖο.

Μέχρι τότε ἐπιβάλλεται ἀπὸ τοὺς ναυτικοὺς ἐπιφύλαξις. Τὸ φάσμα δευτέρου «'Αδελφάτου» προβάλλει ὀδυσσώπτο. Κάποιοι ἄλλοι ἔχουν ἀνάγκη νά περιβάλθονται στὸν 'Υπουργὸν μας, δτι εύρισκόμεθα πρὸ τετελεσμένων, δὲν ίκανοποιεῖ καθόλου. 'Αντιθέτως ἔκνευρίζει.

Λέει κάποιος στὰ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» δτι πρόκειται τόχα νά

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ %

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 3 Μ.Μ. 23 ΣΕΠ/ΜΒΡΙΟΥ,
7 ΚΑΙ 21 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ, Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑΙΓΔ ΒΗΡΥΤΤΟΝ
ΛΕΜΕΣΣΟΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 16 ΚΑΙ 30 ΣΕΠ/ΜΒΡΙΟΥ,
14 ΚΑΙ 28 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ, Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

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

ΠΑΝΗΡΟΦΟΡΙΑΙ—ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ: Γενικοὶ Πράκτορες ἐν 'Ελλάδι: Π. Μ. ΝΟΜΙΚΟΣ Α.Ε.,
'Ακτὴ Μιαούλη 17, τηλέφωνα 470.895-43.093 καὶ εἰς ἀπαντα τὰ γραφεῖα ταξιδίων κοι τουρισμοῦ.

Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΑΛΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 12 ΜΕΣΗΜΒΡ. 16 ΚΑΙ 30 ΣΕΠ/ΜΒΡΙΟΥ,
14 ΚΑΙ 28 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ, Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

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

ΤΕΤΑΡΤΗ 11 Π.Μ. 23 ΣΕΠ/ΜΒΡΙΟΥ,
7 ΚΑΙ 21 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ, Κ.Ο.Κ. ΑΝΑ 15ΘΗΜΕΡΟΝ

ΕΙΣ ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΟΥ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ Η ΜΕΓΑΛΗ ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ

ΤΟΥ Κ. Α. Κ. ΑΝΤΩΝΙΟΥ, ΝΑΥΠΗΓΟΥ - ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΥ

Ρυμουλκούμενη ύπό τριάν δλλανδικών ρυμουλκών, εύρισκεται ήδη καθ' όδον τὸν δρόμον τοῦ Σκαραμαγκά, ή τεραστία πλωτή δεξαμενή τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων. 'Η δεξαμενὴ ἀναμένεται νὰ φθάσῃ κατὰ τὰς ἀρχὰς 'Οκτωβρίου καὶ συμπληρουμένη νὰ τεθῇ εἰς λειτουργίαν περὶ τὰ μέσα τοῦ προσεχοῦ Νοεμβρίου.

ΚΥΡΙΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ

'Η πλωτὴ δεξαμενὴ τῶν 'Ελληνικῶν Ναυπηγείων, ως ἔχει σήμερον, εἶναι ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 26.000 τόνων, δυνατήν νὰ δεξαμενίσῃ σκάφη χωρητικότητος μέχρι 50.000 τόνων d.w. 'Ἐπεκτεινόμενη μελλοντικῶς, διὰ προσθήκης ἐνὸς ἀκόμη τμήματος, προβλέπεται νὰ καταστῇ ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 35.000 τόνων, ητοι κατάλληλος διὰ δεξαμενήσιμὸν πλοίων χωρητικότητος μέχρι 70.000 τόν. d.w. Μὲ τὴν ὡς ἀνώ ἱκανότητα ή δεξαμενὴ θὰ εἶναι ἐκ τῶν μεγαλυτέρων πλωτῶν τοῦ κόσμου. Αἱ κύριαι διαστάσεις τῆς ἔχουν ως ἀκολούθως:

'Ολικὸν μῆκος	217.1	μέτρα
Μῆκος ἐπὶ τῶν βάθρων	197.1	"
'Εξωτερικὸν πλάτος	45.0	"
'Ελεύθερον πλάτος δεξαμενισμοῦ ..	37.0	"
Συνολικὸν ὄψος	16.60	"
Βάθος ἀπὸ τῆς ἐπιφανείας τῆς θαλάσσης μέχρι τῶν βάθρων δεξαμενησιμού εἰς βυθισμένην θέσιν	9.50	"

Τὸ συνολικὸν βάρος τῆς δεξαμενῆς ἀνέρχεται εἰς 6300 περίπου τόνους καὶ ἡ κατασκευὴ της, ἡ ὅποια διήρκεσε 10 περίπου μῆνας—κατεσκευάσθη ὑπὸ τῆς ἑταῖρίας Cöllnian Werke A. G. τοῦ Dusseldorf τῆς Γερμανίας—παρουσίασε πλείστα δσα τεχνικὰ προβλήματα, ως ἐκ τῆς θέσεως τοῦ ἔργοστασίου, τοῦ τόπου ἀνεγέρσεως τῆς δεξαμενῆς, τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν διαπλέυσεως τοῦ 'Ατλαντικοῦ κλπ.

Τὰ τεμάχια τῆς δεξαμενῆς ἔχειασθη νὰ μεταφερθοῦν σιδηροδρομικῶς ἐν πρὸς ἐπὶ τὸ ἔργοστάσιον κατασκευῆς εἰς Dusseldorf εἰς τὴν θέσιν ἀνεγέρσεως εἰς Μπρεμερχάφεν. Λόγῳ τοῦ περιωρισμένου χώρου τῆς ἐκτάσεως, ἀνεγέρσεως καὶ καθελκύσεως, ἡ δεξαμενὴ κατεσκευάσθη εἰς 6 τμήματα, ἀτινα ἀκόλουθως συνηρμολογήθησαν ἐπιπλέοντα. Τὸ ὑπὸ τὴν θάλασσαν τμῆμα τῆς συγκολλήσεως ἔγενετο ἐντὸς εἰδικοῦ στεγανοῦ σκαφάνδρου πρὸς τοῦτο σχεδιασθέντος.

'Η ἔξοδος τῆς δεξαμενῆς ἐκ τοῦ διαύλου τοῦ Μπρεμερχάφεν ἀπετέλεσε σοδαρὸν τεχνικὸν πρόβλημα, ἡ ἐπιτυχῆς καὶ πρωτότυπος λύσις τοῦ δποίου προεκλεσεων αἰσθησιν εἰς τοὺς ναυτικοὺς κύκλους. Διὰ τὴν δίσοδον πράγματι ἐκ τοῦ διαύλου, πλάτους μικροτέρου τῶν 45 μέτρων τῆς δεξαμενῆς, ἔχειασθη ὅπως ἡ δεξαμενὴ ἔρματισθη καταλλήλως καὶ κλίνη ὑπὸ γωνίαν 24ο, ἵνα τὸ κατώτερον ἄκρον τῆς διέλθῃ ὑπεράνω τῶν πλευρικῶν τοιχωμάτων τοῦ διαύλου.

'Άλλα καὶ ἡ ρυμούλησις τῆς δεξαμενῆς διὰ τοῦ 'Ατλαντικοῦ ἀπῆτησεν εἰδικὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἀνωτάτου καταστρόματος, πρὸς μείωσιν τῶν ἐκ κάμψεως ἐπὶ τῶν κυμάτων τάσεων, ως καὶ ποικίλας ἄλλας προφύλαξις.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

'Ο ἔξοπλισμὸς τῆς δεξαμενῆς ἀνετέθη ὑπὸ τῶν κατασκευαστῶν τῆς εἰς τρεῖς μεγάλας γερμανικὰς ἑταῖριας διεθνούς φήμης, τὰς Siemens, Demag καὶ KHD. Otto Meyer: Αἱ τρεῖς ἑταῖρια, ἐν συνεργασίᾳ, ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν δπως σχεδιαστές, προμηθεύσονται ἔγκαταστήσουν καὶ παραδώσουν ἐλειτουργία, ως ἄρτιον σύνολον, δλόκληρον τῆς μηχανολογικῆς καὶ ἡλεκτρολογικῆς ἔγκατάστασιν.

"Όλαι αἱ τελευταῖαι τεχνικαὶ ἐπιτεύξεις εἰς τὸν τομέα τῶν πλωτῶν δεξαμενῶν ἔχουν ἐνσωματωθῆ ἐις αὐτήν, ως ἐμφαίνεται ἐκ τῆς κατωτέρω ἀναλύσεως τοῦ ἔξοπλισμοῦ.

ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΠΑΝΤΛΗΣΕΩΣ

Τὸ σύστημα ἀπαντλήσεως τῆς δεξαμενῆς περιλαμβάνει 6 κυρίας ἀντίλιας παροχῆς 3460 κυβικῶν μέτρων ἀνά ὥραν ἐκάστη, εἰς μανομετρικὸν ὄψος 7.3 μέτρα. Διὰ τῶν ὡς ἀνώ ἀντλιῶν εἶναι δυνατὴ ἡ ἀπάντλησις τοῦ ἐκ 41.600 κυβικῶν μέτρων ὑδατος καταλύσεως εἰς 2 περίπου ὥρας.

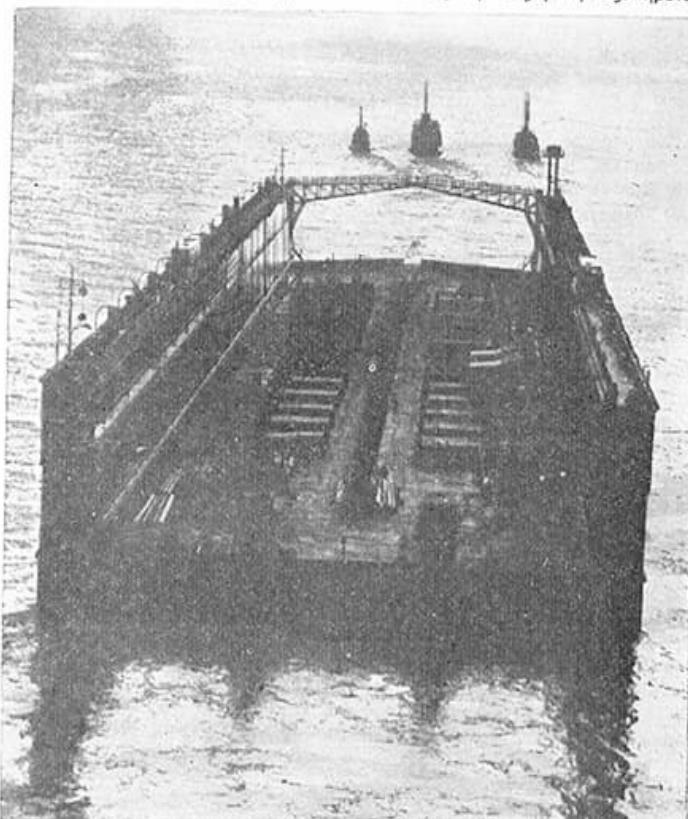
'Ο ώς ἄνω χρόνος ἀναφέρεται εἰς τὴν ἀνύψωσιν σκάφους βάρους 26.000 τόνων καὶ εἶναι προφανῶς κατὰ πολὺ μικρότερος προκειμένου περὶ σκαφῶν μικροτέρου βάρους. 'Η κίνησις τῶν ἀντλιῶν ἐπιτυγχάνεται δι' ἔτριφασικῶν κινητήρων ισχύος 133 HP ἐκάστου εἰς 580 στροφάς, εἰδικῶς προστατευόμενων κατὰ τῆς ὑγρασίας.

ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΥΡΚΑΙΑΣ

'Ο κίνδυνος πυρκαϊᾶς ἐπὶ πλοίων ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς εὑρισκομένων καὶ ἐν ἀδυναμίᾳ, κατὰ συνέπειαν, εὑρισκομένων δπως καταπολεμήσουν ταῦτην δι' ιδίων μέσων, ἀντιμετωπίζεται δι' εἰδικοῦ συστήματος πυρσοστικοῦ τῆς δεξαμενῆς, περιλαμβάνοντος 2 ἀντλίας παροχῆς 120 κυβικῶν μέτρων καθ' ὥραν ἐκάστη εἰς μανομετρικὸν δψος 90 μέτρων. Αἱ ὡς ἀνώ ἀντλίαι κινοῦνται ὑπὸ δύο τριφασικῶν κινητήρων, ισχύος 74 HP εἰς 1450 στροφάς ἀνὰ λεπτόν.

ΕΡΓΑΤΑΙ ΑΓΟΜΕΝΩΝ

'Η εἰσαγωγὴ καὶ ἔξαγωγὴ τῶν πλοίων εἰς τὴν δεξαμενὴν ἐξυπηρετεῖ-



ται ὑπὸ 6 ἐργατῶν ἀγομένων, ἐκ τῶν δποίων οἱ 4 εἶναι Ἐλκτικῆς Ικανότητος 12 τόνων, μὲ ταχύτητα ἔλξεως 10 μέτρων ἀνὰ λεπτόν καὶ κινοῦνται ὑπὸ κινητήρων ισχύος 58 HP εἰς 1450 στροφάς, καὶ οἱ δύο Ἐλκτικῆς δυνάμεως 6 τόνων καὶ τὴν αὐτὴν ταχύτητα ἔλξεως.

ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΤΜΟΥ

Tὰ ὑπὸ δεξαμενισμὸν πλοῖα ἔχουν συχνὰ ἀνάγκην ἔξωτερικῶς παρεχούντος ἀπόδι τὴν κίνησιν τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων, τὸν καθαρισμὸν ἀντλιῶν δι' ἐμφυσήσεως ἀπόδι, τὴν θέρμανσιν πετρελαίου πρὸς αὔξησιν τῆς ρευστότητος κ.ο.κ. 'Η δεξαμενὴ ἔχει πλήρες σύστημα παραγωγῆς καὶ διανομῆς τοιούτου ἀπόδι, ἀποτελούμενον ἐκ δύο ἀποδεήτων θερμαινομένης ἐπιφανείας 50 μ.2, μεθ' δλων τῶν ἔξαρτημάτων ὕδατος τροφοδοσίας, πετρελαίου κλπ. 'Ο παραγόμενος ἀπόδι πίεσεως 8 ἀπόδοσεις διαιέμεται καθ' διὸ διαμέτρου 50 χιλιοστῶν.

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

Phones | Office 2195
Night 3084
» 3089

FIRST ESTABLISHED 1928
SAKELLIS, PAPANIKITAS & CO.

SHIPPING AGENTS
IMPORTERS & DISTRIBUTORS
MANUFACTURERS REPRESENTATIVES

PORT SAID (EGYPT)

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

Head Office
30, Fouad 1st Avenue

Depots:

5, Tantah Street
30, Fouad Street

Branch Office
Rached Street

Tel. 2012

PORT-TEWFIK (Suez)

ΔΙΚΤΥΟΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΔΟΣΕΩΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Πολλάκις παρίσταται άναγκη προσωρινής άναντλησεως τών δεξαμενών πετρελαίου τών υπό δεξαμενισμὸν πλοίων διὰ τὸν καθαρισμὸν τούτων. Αἱ ἀρτίως ἔξωπλισμέναι πλωταὶ δεξαμεναὶ περιλαμβάνουν εἰδικὸν σύντημα ἀναρροφῆσεως τῶν πετρελαίων, ἀποθηκευτικοὺς χώρους καὶ σύντημα ἐπιστροφῆς τοῦ πετρελαίου εἰς τὰ πλοῖα.

Ἡ πλωτὴ δεξαμενὴ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων περιλαμβάνει δύο δόνωντας ἀντλίας ικανότητος 60 κυβικῶν μέτρων)ῶραν, εἰς μανομετρικὸν ύψος 50 μέτρων, καταλλήλους διὰ τὴν ἀντλησιν πετρελαίων ίερδους μέχρι 30 ο. E. καὶ δύο ἀντλίας παροχῆς 60 κυβ. μέτρων)ῶραν εἰς μανομετρικὸν ύψος 80 μέτρων, διὰ τὴν ἀντλησιν πετρελαίων ίερδους μέχρι 200 ο. E., μεθ' δὲ τῶν ἀπαραίτητων δικτύων σωληνώσεων τούτων.

ΔΙΚΤΥΟΝ ΠΕΠΙΕΣΜΕΝΟΥ ΑΕΡΟΣ

Ὁ πεπιεσμένος ἀήρ ἀποτελεῖ ἀπαραίτητον ἀνάγκην κατὰ τὰς ἐπισκευὰς πλοίων. Τὰ πλεῖστα τῶν σημερινῶν ἐργαλείων ἐπισκευῆς, ὡς σφυροκοπανισμοῦ τῆς σκωρίας, ἀμμοκαθαρισμοῦ, ἐργαλείων συσφίγεων πετροκίολων, κοπῆς, τροχίσεως κλπ. ἐργάζονται διὰ πεπιεσμένου ἀέρος.

Ἡ δεξαμενὴ τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων ἔχει πλήρεις δίκτυον παραγωγῆς καὶ διανομῆς πεπιεσμένου ἀέρος, ἀποτελούμενον ἐκ δύο συμπιεστῶν παροχῆς 17 κυβ. μέτρων)λεπτόν, εἰς τελικὴν πίεσιν 7 ἀτμοσφαιρῶν, μεθ' δὲ τῶν βοηθητικῶν ἀντλιῶν ψύξεως κλπ. Τὸ δίκτυον διανομῆς τοῦ πεπιεσμένου ἀέρος δίκει καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς δεξαμενῆς, φέρον κατὰ πυκνὰ διαστήματα ἀπολήξεις συνθέσεως πρὸς τοὺς τροφοδοτικοὺς σωλῆνας τῶν πνευματικῶν ἐργαλείων.

ΓΕΡΑΝΟΙ

Δύο γερανοὶ ἀνυψωτικῆς διαδικασίας 5 τόννων εἰς ἀκτῖνα 22 μέτρων, μὲ ποικίλας ταχύτητας ἀνυψώσεως 60 δευτ., διατρέχουν τὴν δεξαμενὴν καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς, ἔξυπηρετοῦντες τὰς παντὸς εἰδους ἀνάγκας τῶν ὑπὸ δεξαμενισμὸν σκαφῶν.

ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΤΑΙ-ΓΕΝΝΗΤΡΙΑΙ-ΑΝΟΡΘΩΤΑΙ

Ἡ ἀπαίτουμένη ἡλεκτρικὴ ἐνέργεια διὰ τὴν κίνησιν τῶν τεραστίων ἀντλιῶν τῆς δεξαμενῆς παρέχεται ἐκ τῆς ἔνθετης, διοχετευομένη εἰς τὴν δεξαμενὴν δι' ὑπογείου καλωδίου.

Πρὸς μείωσιν τῶν ἐκ μεταφορᾶς ἀπωλειῶν, ἡ τάσις τροφοδοτήσεως εἶναι λίαν ὑψηλὴ, ἀνερχομένη εἰς 22 KV.. Αὕτη μετασχηματίζεται ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς εἰς 400/231. Τὸ διά τριῶν μετασχηματιστῶν ἔλατον, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ δύο εἰναι ισχύος 800 KVA καὶ δὲ τρίτος 200 KVA.

Βοηθητικὴ ἡλεκτρικὴ ἐνέργεια παράγεται εἰς περιπτώσιν ἀνάγκης ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς ὑπὸ ἐνὸς διζελοηλεκτρικοῦ ζεύγους ισχύος 280 HP.

Ἡ συχνότητα τοῦ κυρίου ρεύματος, ὡς καὶ τοῦ βοηθητικοῦ τοιούτου είναι 50 περιόδων. Πρὸς ἔξυπηρέτησιν ωρισμένων τύπων σκαφῶν, ίδιως ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, μὲ τάσιν λειτουργίας τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων 440 volts καὶ συχνότητα 60 περιόδων, ἔχει προβλεφθῆ ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς μεταλλακτικὸν ζεύγος κινητήρος-γεννητρίας, τὸ δόποιον τροφοδοτούμενον διὰ ρεύματος 380 V., 50 περιόδων, παρέχει ρεύμα 440 V., 60 περιόδων. Τριφασικὸς μετασχηματιστής ἐπιτρέπει ωσαύτως τὴν μείωσιν τῆς τάσεως εἰς 220 V.

Ἄλλα καὶ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν πλοίων μὲ ἡλεκτρικὴν ἐγκατάστασιν συνεχοῦς ρεύματος ἔχει ληφθῆ πρόνοια. Δύο διπλοὶ ἀνορθωταί, ἐν συνδυασμῷ μὲ μετασχηματιστάς, παράγουν ρεύμα 1200 A 220 V., τὸ δόποιον ἐν συνεχείᾳ δόηγεται πρὸς 4 κιβώτια διανομῆς διὰ τὴν διοχετευσιν πρὸς τὰ πλοῖα.

Διὰ τὴν τροφοδότησιν τῶν συσκευῶν ἡλεκτροσυγκολλήσεως ὑπάρχει πλήρης ἐγκατάστασις τόσον συνεχῶς, ὃσον καὶ ἐναλλασσομένου ρεύματος. "Ἐνας τεράστιος ἀνορθωτής σεληνίου δύναται νὰ παρέχῃ 2500 A εἰς 55-65 volts, ἥτοι τάσιν κατάλληλον δι' ἡλεκτροσυγκολλήσιν.

Αὐτόματος ρύθμισις κρατεῖ σταθερὰν τὴν τάσιν διὰ τὴν ἐπίτευξιν ίδεων συνθηκῶν συγκολλήσεως.

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ

Αἱ μεγάλαι διαστάσεις τῆς δεξαμενῆς ἀφ' ἐνὸς καὶ δὲ θόρυβος τῶν ἐργαλείων ἀφ' ἔτερου, καθιστῶν ἀπαραίτητον τὴν ὑπαρξίην διοκλήρου τηλεφωνικοῦ κέντρου, ὡς καὶ πλήρους τηλεφωνικῆς ἐγκαταστάσεως ἐπὶ τῆς δεξαμενῆς διὰ τὴν ἔγκαιρον συνεώσιν τοῦ θαλάμου διακυβερνήσεως μὲ τοὺς χειριστὰς τῶν ἐργατῶν ἀγομένων, τὸ ὑπὸ δεξαμενισμὸν

πλοίον καὶ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ναυπηγείου. Μικρόφωνα, φορητὰ μεγάφωνα κλπ. συμπληρώνουν τὸ σύστημα τηλεπικοινωνίας.

ΘΑΛΑΜΟΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

Ο θάλαμος διακυβερνήσεως—ὅ ἐγκέφαλος καὶ ἡ καρδία τῆς δεξαμενῆς—ἀποτελεῖ τὸ σημαντικότερον καὶ πολυπλοκότερον διαμέρισμα τοῦ πλωτοῦ κολοσσοῦ.

Ἐκεὶ εύρισκονται συγκεντρωμένα τὰ τελειότερα ὄργανα τῆς συγχρόνου τεχνικῆς διὰ τὸν ἔλεγχον τῆς λειτουργίας ἀπάντων τῶν τμημάτων τῆς δεξαμενῆς.

Συσκευαὶ μετρήσεως τῶν διαμήκων καὶ ἐγκαρσίων κλίσεων, πίνακες ἐλέγχου τῶν βαλβίδων κατακλύσεως καὶ τῆς λειτουργίας τῶν ἡλεκτρικῶν συσκευῶν, τηλεφωνικὸν κέντρον, τὰ πάντα εἰναι πρὸ τῶν ὄφθαλμῶν τοῦ χειριστοῦ τῆς δεξαμενῆς καὶ τῷ βοηθῷ του διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν λεπτεπίλεπτων χειρισμῶν τοῦ δεξαμενισμοῦ. Τὸ κόστος τῆς δηλητικῆς ὑπολογίζεται περὶ τὰ 3½ ἑκατομμύρια. δολαρίων.

ΚΑΙ ΆΛΛΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ

Τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεία κατασκευάζουν ἥδη ἐν Σκαραμαγκά καὶ δευτέραν πλωτὴν δεξαμενὴν ἀνυψωτικῆς δυνάμεως 22.000 τόννων, τὸ πρῶτον τρήμα τῆς δημιουργῆς ἥδη πρὸ μηνὸς. Ο μηχανολογικὸς καὶ ἡλεκτρολογικὸς ἔξοπλισμὸς τῆς δευτέρας αὐτῆς δεξαμενῆς ἔχει ἀνατεθῆ εἰς τὰς αὐτὰς γερμανικὰς ἑταῖρις Siemens, R. O. Meyer καὶ Demag. Διὰ τῆς προσθήκης καὶ τῆς νέας δεξαμενῆς, τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεία θὰ καταστοῦν ἐκ τῶν πλέον συγχρονισμένων ναυπηγικῶν καὶ ἐπισκευαστικῶν κέντρων τῆς Μεσογείου.

A. K. ANTΩΝΙΟΥ
Ναυπηγός-μηχανολόγος

*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 50/03.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ

"Ο ΘΑΛΗΣ,"

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΗ

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

'Εξετάσεις τὴν Ιην 'Οκτωβρίου 1959

Πλήρης θεωρητικὴ καὶ δι' ἐφαρμογῶν κατάρτισις Ραδιοτηλεγραφητῶν. — Πλήρεις 'Εργαστήριον δι' ἐφαρμογάς. — Πομποί, Δέκται καὶ 'Ηλεκτρονικὰ "Οργανα δι' ἐξάσκησιν. — Εἰς τὰς ἐξετάσεις τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ ἐπιτυχία μας φτάνει τὰ 100 %.

ΑΙ ΕΓΡΑΦΑΙ ΗΡΧΙΣΑΝ

Πληροφορίας καὶ ἔγγραφοι καθ' ἐκάστην εἰς τὴν Σχολὴν 'Αριστοτέλους 88α (Πλατ. Κυριακοῦ). Τηλ. 815-755 ΑΘΗΝΑΙ.

Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΛΙΕΙΑ

ΠΛΟΙΑ - ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Κατά τὸ τελευταῖο αὐτὸ δεκαπενθήμερο, μεγάλη κίνησις καὶ δραστηρίης ἐστημένη γύρω ἀπὸ τὴν ἀλιευτικὴ βιομηχανία, ἀφ' ἐνὸς ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς συγκλήσεως τοῦ 'Ἀλιευτικοῦ Συνεδρίου εἰς Χαλκίδα καὶ ἀφ' ἔτερου ἐξ ἀφορμῆς τοῦ δημιουργηθέντος θορύβου διὰ τὴν πώλησιν καπνῶν μας εἰς Πορτογαλίαν, ἔναντι ναυπηγήσεων πλοίων-έργοστασιών.

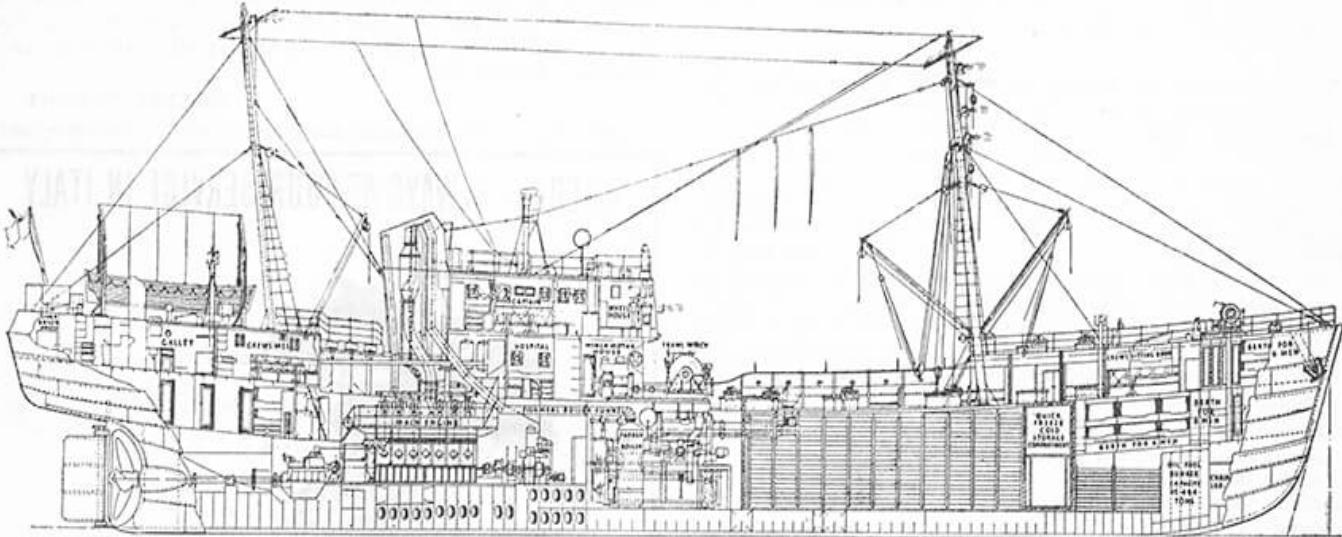
Ἐπειδὴ τὰ γεγονότα αὐτὰ εἰναι συναφῆ μὲ τὸ θέμα μου, θεωρῶ σκόπιμον νὰ τὰ αναφέρω, δχι μόνον ὡς δημοσιογραφικὴν εἰδησιν, ἀλλὰ καὶ νὰ τὰ σχολιάσω μὲ τὴν ἔννοια τῆς ἐπικαιρότητος καὶ τὸ μέτρον τῆς πραγματικότητος.

Τὸ 8ον Πανελλήνιον 'Ἀλιευτικὸν Συνέδριον, Μέσης 'Ἀλιείας, ὅπως τὸ καθώρισαν, (μηχανοτραπῶν καὶ συγκροτημάτων γρι-γρι) ποὺ συνήλθεν εἰς Χαλκίδα, ἡσοχόληθη, εἰς τὰς γενικὰς τοῦ γραμμάς, μὲ τὰ ἐπαγγελματικὰ ζητήματα τοῦ τομέως τῆς παρακτίου ἀλιείας, ἥτοι τὴν αὔξησιν τῆς παραγωγῆς, τὴν προστασίαν τῶν ἀλιευμάτων, τὴν χρηματοδότησιν τοῦ κλάδου, τὶς ἰχθύσκαλες καὶ ἰχθυαγορές, τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς καὶ πολλὰ ἄλλα. Κατὰ τὴν διάρκειαν, δμοι, τῶν συνεδριάσεων καὶ ἔκτος προγράμματος, μερικοὶ ὁμιληταὶ, χωρὶς νὰ τὸ περιμένῃ κανεῖς, μὲ ιδιαιτέρω δριμύτητα κατεφέρθησαν κατὰ τῆς ἐπεκτάσεως τῆς ὑπερποντίου ἀλιείας καὶ ἔξεστόμιταν, μάλιστα, διαφόρους ἀπειλάς... (ἀντιγράφω τὰς φράσεις των ἀπὸ τὰ πρακτικὰ τῶν συνεδριάσεων). «Ἐπειδήμανταν τὴν λαὶ λαὶ α πα, ἥτις διαγράφεται εἰς τὸν δρίζοντα, ἥ ὅποιας —ώς ἐδήλωσαν—θὰ παρασύρῃ τοὺς πάντας καὶ τὰ πάντα, ἐὰν δὲν περιορισθῇ ἀμέσως ἡ προσθήκη καὶ νέων ἀλιευτικῶν μονάδων. Οἱ σύνεδροι,—εἶπον οἱ ὁμιληταὶ—μετ' ἀγανακτήσεος ἥκουσαν ὅτι ἡ Κυβέρνησις διαπραγματεύεται μετὰ διαφόρων παραγόντων τὴν κατασκευὴν καὶ ἄλλων πλοίων, (μεγάλων φαράδικων), ἐπ' ἀνταλλαγῆ ἐλληνικῶν καπνῶν καὶ ὅτι τοιαύτη παραχώρησις προνομίου εἰς τοὺς κρυφίων ἔργοαζομένους κεφαλαιούχους καὶ δὴ προνομίου δανεισμοῦ ἔκατομμαρίων

γώτερον οἱ "Ἐλληνες, ποὺ δὲν ἔχουμε ἀρκετὰ τρόφιμα εἰς τὴν χώραν μας καὶ εἰμεθα ὑποχρεωμένοι νὰ τὰ ζητήσουμε—ποὺ ἀλλοῦ;— εἰς τὴν θάλασσαν. Τὰ φάρια εἰναι ἀπὸ τὰ βασικὰ τρόφιμα ποὺ μᾶς χρειάζονται καὶ ποὺ θὰ μᾶς χρειασθοῦν πάντοτε· αὐτὸ δὲν πρέπει νὰ μᾶς φεύγῃ ἀπὸ τὸ μαλάδο. Εἰναι ἔνας θησαυρὸς τροφίμων, ποὺ βρίσκεται κρυμμένος μέσα στοὺς ὥκεανούς, θησαυρὸς ποὺ συνεχῶς ἀνανεύοται. Τὸ παράδοξο δὲ εἰναι ὅτι ὁ θησαυρὸς αὐτὸς δὲν ἀνήκει σὲ κανένα! 'Ἄνήκει μόνον εἰς τοὺς τολμηρούς ναυτικούς, ποὺ ἔχουν τὰ μέσα νὰ φάσουν ἔως ἐκεῖ διὰ νὰ τὸν ἀποκτήσουν.

"Ἀλλωστε καὶ ἐπισήμως, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ Διεθνοῦς Ναυτικοῦ Δικαίου, περιορισμοὶ στὸ φάρευμα δὲν ὑπάρχουν! Τρία μιλιαὶ ἔως ἔξι —σύμφωνα μὲ τὴν γεωλογικὴ διαμόρφωσιν ἐκάστης χώρας—ἔχω ἀπὸ τὰ χωρικὰ ὄντα, φαρεύει κανεὶς ὅπου θέλει. Μένω λοιπόν, μὲ τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι εἰς τὴν ναυτικὴν Ἐλλάδα, ποὺ ἔχει τόσον μεγάλας ἀνάγκας ἀπὸ τρόφιμα, εἰναι κάπως παράλογο νὰ γίνεται λόγος γιὰ περιορισμοὺς εἰς τὴν ἀλιεία. Εἰναι ἀπαράδεκτον, λέγω, μερικοὶ πλοιοκτῆται μηχανοτραπῶν καὶ γρι-γρι, νὰ ἐμφανίζωνται ὡς προστάται-ζηλωταὶ τῆς ἀλιευτικῆς μας βιομηχανίας καὶ ἐρμηνεύοντες τὸ ἐπαγγελματικὸν τῶν συμφέροντος—ὡς δῆξεν—κοινωνικὸν πρόβλημα, νὰ ζητοῦν ἀπὸ τὴν Κυβέρνησιν — σύτε λίγο, σύτε πολὺ—νὰ ἀνακοψή τὴν πρὸς τοὺς ὥκεανους δραστηριότητα τῶν φαράδων μας. Διότι, ὅτις μὴ τὸ ἀποκρύπτωμεν, περὶ ἀτομικοῦ συμφέροντος πρόκειται καὶ ὅτι διὰ τὸ καλὸ τῆς δλότητος. Οἱ φαράδες ποὺ ματαιοποοῦν εἰς τὴν ὑπερπόντιον ἀλιείαν, δχι μόνον κερδίζουν δεκαπλάσια, ἀλλὰ καὶ ἀπέκτησαν ἔνα ἐπάγγελμα διεθνοῦς ναυτικῆς ὑποστάσεως καὶ εἰναι περιζήτητοι. "Οσοι ἀμφιβάλλουν περὶ τούτου, δὲν ἔχουν παρὰ νὰ πληροφορθοῦν τί κερδίζουν οἱ ἐργαζόμενοι εἰς τὰ μεγάλα φαράδικα-ψωγεῖα καὶ τί κερδίζει ὁ φαρᾶς ποὺ ταλαιπωρεῖται χειμῶνα καλοκαίρι μὲ τὶς μπχανότρατες ἢ μὲ τὰ γρι-γρι.

Πρέπει νὰ τονίσως ἐπίσης, ὅτι καὶ τὰ φάρια ἀκόμη τῶν ὥκεανων δὲν ἔχουν καρμίαν σχέσιν μὲ τὰ δικά μας λεπτεπίλεπτα φαράκια, τὶς μαρίδες καὶ τὶς τσέρουλες. "Ολος ὁ κόσμος γνωρίζει, ὅτι τὰ ἐκλεκτὰ φάρια, τὰ «πρώτα», σπώς λέγουν οἱ φαράδες μας, εἰναι σπάνια στὶς θά-



δολλαρίων μὲ τόκον 2—2 ½%, ἀποτελεῖ ἐνέργειαν ἀντιβαίνουσαν εἰς τὸ συμφέρον τῆς παρ' ἥμιν ἀλιείας. "Οτὶ ἡ παραγωγὴ μερικῶν χιλιάδων τόνων ταυτεψυγμένων ἰχθύων δὲν θὰ ἴσοφαρίσῃ τὰ θιλερά ἀποτελέσματα, τὰ ὅποια μὲ μαθηματικὴν ἀκρίβειαν ἀναμένονται νὰ συμβοῦν τόσον εἰς βάρος τῆς Μέσης 'Ἀλιείας, δσσον καὶ εἰς σύνη ταύτην τὴν νεαρὰν 'Ατλαντικὴν 'Ἀλιείαν... καὶ πολλὰ ἄλλα.

"Ἐν συνεχείᾳ, οἱ σύνεδροι, ὡς ἀπαρχῆ καὶ ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματός των, ἔκτος τῶν περιοριστικῶν μέτρων κατὰ τῆς μεγάλης ἀλιείας, τῶν εὐνοούντων τοὺς παρακτίους ἀλιεῖς, ἔξτησαν νὰ ἐπιθληθῇ βαρὺς δασμὸς ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων ἰχθύων καὶ ἰχθυρῶν. Διότι, ὡς ἔτονταν, μὲ τὸ μέτρον αὐτὸν θὰ προστατεύθῃ ἡ ἔχωριος ἰχθυοπαραγωγῆ καὶ ἐπομένως θὰ αὔξηθῃ τὸ εἰσόδημα τῶν ἀλιέων. Μὲ λίγος λόγια, δηλαδή, ηξίωσαν νὰ μῆ μᾶς ἔρχωνται φάρια καὶ φαρικά ἀπὸ ἔξω, ὥστε νὰ ὑπάρχῃ ἐλλειψη τοιούτων εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ δὲ κόσμος ἀναγκαστικῶς νὰ πέσῃ μὲ τὰ μούτρα εἰς τὰ ἔγχωρια προϊόντα. Οὕτω, τὰ ἐλληνικὰ φαράκια θὰ ἀνατιμθοῦν καὶ μὲ τὸν ἀπλοίκο αὐτὸ δυλογισμό, θὰ ίκανοποιηθοῦν οἱ πλοιοκτῆται τῆς παρακτίου ἀλιείας.

"Ἄς μοι ἐπιτραπῇ νὰ παραπτήσω, δτι, μὲ τόσον ἀνελεύθερες ἀπαγορεύσεις, μὲ τοιούτων εἰδούς παρεμβατισμούς καὶ περιοριστικὰ μέτρα, δὲν είναι ποτὲ δυνατὸν νὰ προστατεύθῃ ἡ ἔγχωριος ἰχθυοπαραγωγῆ, οὔτε, βεβαίως, νὰ προσχθῇ ἡ ἀλιευτικὴ βιομηχανία εἰς τὴν χώραν μας. 'Η ἀλιεία,—τὸ γνωρίζομεν δοι—εἰναι ἔνα ἐλεύθερον ἐπάγγελμα καὶ θεωρεῖται, ἀπὸ ἀρχαιοτάτων χρόνων, ὡς ἀπὸ τὶς πρώτες τουτοῦ ἀνθρώπου νὰ ἀποκτήσῃ τρόφιμα. "Ἡτο στὴν ἀρχὴ μία ἀγωνίας ἀποστάθησε, ἡ ὅποια σὺν τῷ χρόνῳ προώδευσε καὶ ἔξειλήθη εἰς ἐπιστήμην, εἰς τοιούτων, μάλιστα, βαθμόν, ὧστε νὰ ἐμφανίζεται ὡς μεγάλη ἐπικέχειρης σήμερον στὰ χέρια τῶν ναυτικῶν λαῶν. Τὴν ἔξειλην, λοιπόν, αὐτὴν, κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ νὰ τὴν ἀνακοψή, ἀκόμη δὲ ὀλι-

λασσέσ μας καὶ ὑπολογίζονται εἰς μόλις 15—20% τῆς καθ' δουλο ἰχθυοπαραγωγῆς. "Ἐνῷ τὰ φάρια τῆς μεγάλης ἀλιείας εἰναι δλα γενικῶς καλά, (λιθρινια, φαγκρια, σφυρίδες, γλώσσες, συναγρίδες κ.τ.λ.). Τὰ ἔντοπα τῆς ιδίας κατηγορίας ποὺ είναι σπάνια, πωλούνται ἀπὸ 40 ἔως 65 δραχμές τὸ κιλό, ἔνῷ τὰ ἄλλα είναι πολὺ πιὸ φθηνά καὶ πωλεύνται ἀπὸ 16 ἔως 23 δραχμάς τὸ κιλό καὶ είναι προστάτε εἰς δλον τὸν κόσμον.

"Ἀντί, λοιπόν, νὰ γκρινιάζουμε γιὰ νὰ μὴ ἐπεκταθῇ ἡ ἀλιεία μας καὶ νὰ ζητοῦμε προνομιακή προστασία, πρέπει νὰ παρακαλούμε τὸν Θεό νὰ μᾶς φωτίσῃ καὶ μαζὶ μὲ ἐμάς καὶ τὴν Κυβέρνησι, γιὰ νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ προσθεύτῃ θὰ κατηγορίας ποὺ είναι σπάνια, πωλούνται ἀπὸ 40 ἔως 65 δραχμές τὸ κιλό, εἰς τὰ ἄλλα είναι πολὺ πιὸ φθηνά καὶ πωλεύνται ἀπὸ 16 ἔως 23 δραχμάς τὸ κιλό καὶ είναι προστάτε εἰς δλον τὸν κόσμον.

"Ἀντί, λοιπόν, νὰ γκρινιάζουμε γιὰ νὰ μὴ ἐπεκταθῇ ἡ ἀλιεία μας καὶ νὰ ζητοῦμε προνομιακή προστασία, πρέπει νὰ παρακαλούμε τὸν Θεό νὰ μᾶς φωτίσῃ καὶ μαζὶ μὲ ἐμάς καὶ τὴν Κυβέρνησι, γιὰ νὰ ἀναπτυχθῇ καὶ προσθεύτῃ θὰ κατηγορίας ποὺ είναι σπάνια, σὲ δλες τὶς ἐποχές. "Ολα τὰ ἄλλα είναι κουβεντολογήματα τῶν τριδών. 'Η ἀφελής θεωρία δτι μὲ τὴν ἐπέκτασι τῆς ὑπερπόντιου ἀλιείας θὰ καταστραφοῦν οἱ παράκτιοι ἀλιεῖς, προορίζεται γιὰ τοὺς ἀγραμμάτους. Εἰς ἐποχήν, κατὰ τὴν ὅποιαν κοπτόμεθα νὰ μπούμε στὸν «ρεφενέ» τῆς Κοινῆς 'Αγορᾶς, καὶ μπορούμε νὰ τὸ ἐπίτυχουμε, μὲ ίσοτιμία, προσφέροντες τὰ προϊόντα μας, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ἀφοῦνται φάρια λίστη προσεχῶν, (ἡ κεντρικὴ Εύρωπη διψα γιὰ φάρια), είναι ἀναχρονισμός νὰ μιλούμε γιὰ περιορισμούς καὶ νὰ προσπαθοῦμε μὲ κάθε τρόπον νὰ ἀχρηστεύσουμε τὸ καλύτερό μας «ΑΤΟΥ», τὴν θάλασσα καὶ τὰ φάρια.

"Οσον ἀφορᾶ τὸ ζῆτημα τῆς πωλήσεως σημαντικῆς ποσότητος καπνῶν μας εἰς Πορτογαλίαν, ἔναντι ναυπηγήσεως εἰς τὴν χώραν ταύτην δύο πλωτῶν ἔργοστασίων διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν, ἀξιας 1.800.000 δολλαρίων ἔκαστον, δὲν θὰ ἀσχοληθῶ μὲ τίποτε ἄλλο παρὸ μόνον μὲ δτι ἀφορᾶ τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα. 'Ἀπὸ καπνά, τὸ δμολογῶ, δὲν ἔχω ιδέα, οὔτε

για την ποιότητα ένδιαφέρομαι, ούτε γιά την έσοδεία καὶ ούτε γιά την τρέχουσαν τιμήν των.

Διαμαρτύρονται, δυνατοί, τὰ ναυπηγεῖα μας μὲ τοὺς πολυαρίθμους ἑργάτας ποὺ ἀπασχολοῦν. 'Η διαμαρτυρία των θά ἐκδηλωθῇ ἐντονώτερα, διότι, ὡς λέγουν, μὲ τὸ δίκην τους, ἀπὸ τὸ ἔνα μέρος ἡ Κυβέρνησις ἔχειγέλει τὸ πενταετές σχέδιο διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν παραγωγικῶν ἔργων, φροντίζει μὲ κάθε τρόπο διὰ τὴν ἀξιοποίησιν των, ἐπισπεύδει τὴν ἰδρυσιν τοῦ 'Οργανισμοῦ Βιομηχανικῆς 'Αναπτύξεως (Ο.Β.Α.), μεριμνᾷ διὰ τὸ περιορισμὸν τῆς ἀνεργίας καὶ τῆς ὑποστασιοχολήσεως, καὶ ἀπὸ τὸ ἄλλο, μόλις δημιουργηθοῦν αἱ προϋποθέσεις διὰ νὰ συντονισθοῦν καὶ πραγματοποιηθοῦν αἱ ἐπαγγελίαι αὐταῖ, τὰ ἀναμενόμενα ἀγαθά... θά τὰ ἐπικαρπωθοῦν οἱ ξένοι! Καὶ τὰ Ἑλληνικὰ ναυπηγεῖα τί ἡ ἀπογίνουν, εἰς τὰ χρηστιεύσουν ἀν δοῖ εἰς τὴν ναυπηγήσιν πλοίων;

Πράγματι, τὰ ναυπηγεῖα μας καὶ οἱ εἰδικεύθεντες εἰς τὰς τάξην παραγγεσίες ἑργάται τί θά ἀπογίνουν, διὸν παρουσιάζεται ἡ εὐκαιρία νὰ χορηγηθοῦν εἴτε διὰ τὴν κατασκευὴν πλοίων ἐργοστασίων, εἴτε διὰ τὴν κατασκευὴν μεγάλων ψαράδικων, ἀντὶ δὲ τούτου, τὴν δουλειὰν νὰ τὴν παίρνουν οἱ ξένοι; 'Εδαπανήθησαν διὰ τὰς ἔγκαταστάσεις καὶ τὸν συγχρονισμὸν τῶν ναυπηγείων μας ἥκα τῶν δέκα ἑκατομμυρίων δολαρίων καὶ τώρα ποὺ δολαρίων εἶναι ἔτοιμα... δουλειά δὲν ὑπάσχει. Συνιστέον, διὰ διὰ τὴν ναυπηγήσιν πλοίων-ἐργοστασίων εἰς τὴν 'Ἑλλάδα, ὡς καὶ διὰ τὰς μετασεύας τῶν ψαράδικων ποὺ ἔγιναν εἰς τὴν 'Ιταλίαν, θά ήτο δυνατὸν νὰ ἀπασχοληθοῦν ἐπὶ ἔν καὶ πλέον ἔτος 2.000 τούλαχιστον ἑργάται συνεχῶς εἰς τὸν Πειραιά καὶ τὴν Σύρον, ἐν ἀναμονῇ καὶ πρετοιμασίᾳ ἕτας ἑργασίας.

'Απὸ συζητήσεις ποὺ ἔκαμε ἐπὶ τὸν θέματος τούτου μὲ διαφόρους ναυπηγούς μας, ἀπεκόμισα τὴν ἐντύπωσιν, διὰ ἡ ναυπηγήσις παρομοίων πλοίων εἰς τὴν 'Ἑλλάδα θὰ στοιχίῃ ποὺ δολαρίων, ἡ ἑργασία θὰ είναι ποὺ στέρεα καὶ ἐπιμελήμενή, τὸ σπουδαιότερο δὲ ἀπ' ὅλα, θὰ δοθῇ ἑργασία σὲ τόσο κόσμο, ποὺ περιείνει δουλειά γιὰ νὰ ζήσῃ. 'Αν δὲν γίνη ἀπὸ τὸ «λιγό», ποὺ ἀπαιτεῖ καὶ ἡ πλέον στοιχείωσης λογική, τότε τὰ ναυπηγεῖα μας θὰ κλείσουν, οἱ εἰδικευμένοι ἑργάται θὰ βροῦν καρμιά ἀλλη ἀπασχόλησης ἔξω τοῦ κλάδου των καὶ οἱ ναυπηγοί μας θὰ... γίνουν ιεροκύρους, διὰ νὰ κατηχήσουν τὰ πλήθη εἰς τὴν νέαν ἐπὶ τοῦ ΑΒΔΗΡΙΤΙΣΜΟΥ θεωρίαν.

Μὲ τὴν φιλολογία ποὺ ἀρχισα γιὰ δοσα εἶπαν στὸ ἀλιευτικὸ συνέδριο καὶ ἐν συνεχείᾳ γιὰ τὴν διάθεσιν κατηνῶν ἔστι τὰ ναυπηγήσιες πλοίων, ἔξφυγα λιγάκι ἀπὸ τὸ θέμα μου. Σήμερα τὸ πρώτη διάσασα τὸν στὸς ἔφημερίδες, διὰ εἰς τὴν 'Ἐπιπτήρην 'Ἐξουσιοδοτήσεως, κατόπιν συζητήσεως, ὁ κ. 'Υπουργός τοῦ Συντονισμοῦ, μεταξὺ ἀλλων, εἶπε καὶ τὰ ἔχεις: «Ἡ Κυβέρνησις ἔχει ἐπανειλημμένος ἀποδείξει, διὰ δὲν είναι διατεθεμένη νὰ ἀφῆσῃ τὸ Ιβιωτικὸν συμφέρον νὰ βλάψῃ τὸ συμφέρον τοῦ ΣΥΝΟΛΟΥ κ.τ.λ.». Τὰ λόγια αὐτὰ τοῦ κ. 'Υπουργού εἶται παρήγορα, διὰτού ικανοποιούν ἐν μέρει τὴν ἀπόρια ποὺ γεννήθηκε μὲ τὰς ἀπειλὰς ποὺ ἔξεστομισθησαν εἰς τὸ 'Αλιευτικὸ Συνέδριο, ὡς ἀπίστης καὶ τὴν ἀγωνία τοῦ ναυπηγεργατικοῦ κόσμου νὰ βλέπῃ διὰ τὸν κοπῆ η δουλειά του, γιὰ νὰ τὴν πάρουν οἱ ξένοι. Καὶ εἰς τὰς δύο περιπτώσεις, ποὺ συνέπεσε νὰ ἀναφέω, ἔπειτα δὲν ληφθοῦν τὰ κατάλληλα μέτρα, τὸ Ιβιωτικὸν συμφέρον θὰ βλάψῃ τὸ συμφέρον τῆς δλότητος!

Καὶ τώρα, ἀς ποῦμε κάτι καὶ γιὰ τὰ πλοϊα-ἐργοστάσια. Εἰς ἔνα ἀπὸ τὰ προηγούμενα σημειώματά μου, ἀναφερόμενος εἰς τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα ποὺ θὰ ἡτο δυνατὸν νὰ ναυπηγήσουμε στὴν Σύρο, ὑπέδειξα διὰ θὰ μᾶς χρειασθοῦν δύο κατηγορίων μεγάλων ψαράδικα: Ιον. Τὰ γνωστὰ τρῶλερ-ψυγεῖα μὲ χαρακτηριστικά: μῆκος 190 πόδες εἰς τὰς καθέτους, πλάτος 32.6 καὶ βάθος 16.6 περίπου, πετρελαιομηχανή 1000 πίπτων καὶ ψυγεία ἀριστήσης κατασκευῆς, ψυκτικούς θαλάμους 23)25.000 κυβ. ποδῶν. 2ον) Τὰ πλωτὰ ἐργοστάσια διὰ τὴν βιομηχανοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων, τὴν κατάψυξην τῶν ἐκλεκτῶν Ιχθύων καὶ ἐναποθήκευσιν μεγάλων ποσοτήτων Ιχθυαλεύρου, Ιχθυελαίου, κατεψυγμένων Ιχθύων καὶ ἐν γένει τῶν πολυτίμων ὄλων, ποὺ μᾶς προσφέρει η θάλασσα. Διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν ἀρκετά ἔγραφα μὲ τίτλο τὰ «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΨΑΡΑΔΙΚΑ» διὰ τὰ συγχρονισμένα αὐτὰ ἀλιευτικά πλοῖα, ποὺ χρειαζόμεθα καὶ ποὺ θὰ ναυπηγήσουμε στὴν Σύρο. 'Απομένει τώρα νὰ γούψω κάτι καὶ γιὰ τὴν δεύτερη κατηγορία, νὰ ἐπειηγήσω πῶς εἶναι διαρρύθμισμένα, πῶς καὶ ποὺ θὰ χρησιμοποιηθοῦν, τί θὰ κοστίσουν καὶ τί θὰ ἀποδώσουν.

Δὲν εἶναι, ἀλλωστε, ἡ πρώτη φορά ποὺ καταπιάνομαι μὲ αὐτὸ τὸ θέμα. 'Ἐπανειλημμένως ἔγραφα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» γιὰ τὰ πλωτά ἐργοστάσια καὶ σύμφωνα μὲ τὰς περιστάσεις καὶ τὴν ἐκάστοτε ἐπικαιρότητα, προσεπάθησα νὰ δώσω πληροφορίας διὰ τὴν ἀγησιμότητα τῶν πλοίων τούτων, ὡς ἔργαλείων ἀποδοτικῶν, διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείσιν. "Οταν πρὸ δεκαετίας, (Δεκέμβριον τοῦ 1949) διὰ πρώτην φοράν εἰς τὴν 'Ἑλλάδα εἰσηγήθην τὴν ἀρχιστορίαν πλωτῶν ἐργοστασίων ὡς τῶν πλέον καταλλήλων διὰ τὰς μεγάλας ἀλιευτικὰς ἔξορμήσεις, ἡ ὑπόδειξις μου ἔγένετο δεκτή μὲ εἰρωνείαν ὑπὸ τῶν δῆθεν εἰδικῶν... καὶ ἔχειρακτήριοθη ὡς τυχοδιωκτισμός. 'Εν τούτοις, μολονότι ἀποκαρδιώθηκα ἀπὸ τὰ πικρόχολα σχόλια, δὲν ἔχασα τὸ θάρρος μου καὶ ἔσαγύρισα στὸ ίδιο θέμα τῶν Φεδρουδάριων τοῦ 1952, μὲ πλουσιώτερα δοκούμεντα. Καὶ τότε δὲν εἶχε ὥριμάσει ἀκόμη στὸ μασάλο τῶν ὄργανων τῆς ἀλιείσις μας τὸ ζῆτημα τῶν πλοίων-ἐργοστασίων. "Οπως δὲ συμβαίνει πάντοτε εἰς τὴν χώραν μας, μόλις ξυπνήσουν ἀπὸ τὸν λήθαργο οἱ ἐμφανιζόμενοι ὡς εἰδικοί καὶ δούν διὰ αὐτὸ ποὺ κοροϊδεψαν πρὸ ἔτῶν, ἔχει ἀξία σήμερον, ἀμέσως θὰ ξαναγυρίσουν στὰ παλήρα, θὰ

δάλουν τὰ μπρὸς πίσω καὶ τὰ πίσω μπρὸς καὶ θὰ παρουσιάσουν τὰ πάντα ὡς δική των ἑργασία. Αὐτὸ συνέδη καὶ μὲ τὰ πλοϊα-ἐργοστάσια.

Εὔτυχως ποὺ τὰ γραμμένα καὶ τυπωμένα δὲν σθνουν μὲ τὴν γκομόλαστικὰ γιὰ νὰ ἔξαφανισθοῦν. Είναι τὰ ἀμευδῆ δοκούμεντα ποὺ κάθε καλῆς πίστεως συζητήτης δύναται νὰ ἐλέγῃ καὶ νὰ διαπιστώσῃ. Ναί, ἀλήθεια! Δὲν παρατηρήσατε πόση φασαρία γίνεται σήμερα γιὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ καὶ πόσο κτυπητός είναι ὁ συναγωνισμὸς διὰ τὸ ποιὸς θὰ κάμη τίς πιὸ ἐντυπωσιακές δηλώσεις γύρω απὸ τὸ πρόγραμμα τῶν πλωτῶν ἑργαστασίων; Πρὸ δλίγων ημέρων, ἔνας ἀπὸ τοὺς ειδικούς Ἐλεγεν διὰ τὸ παρασκευήσασίν είναι 80 ἔως 100 τόννων ἀλιεύματος ἡμερησίου διὰ τὴν παρασκευήν Ιχθυαλεύρου κτλ. 'Ενας ἄλλος εἰδικός, ποὺ μετασκεύαζει εἰς τὸ Λιβύον ἔνα μπακαλιαράδικο, ἐκαυχάτο προχθές, διὰ τὸ πλοῖο θὰ κουβαλῇ σὲ κάθε ταξίδι 500 τόννους κατεψυγμένα ψάρια καὶ ἀλλούς τόσους τόννους Ιχθυαλεύρου. 'Εμεῖς, ποὺ ἐπὶ χρόνια παρακολουθοῦμε τὰ ἀλιευτικά ζῆτηματα καὶ τὴν κίνηση τῶν μεγάλων ψαράδικων εἰς τὰς διαφόρους χώρας, είμεθα πιὸ ἐπιφυλακτικοί καὶ ἀρκούμεθα εἰς πολὺ δλιγόντερα. 'Ἐπειδὴ πολλὰ λέγονται γιὰ τὰ ἀφθονά ψάρια, ποὺ ὡς διὰ μαγείας θὰ γεμίζουν τὰς ἀποδίσεις τῶν πλοίων τούτων καὶ τὰ εὔκολα κρέδη ποὺ θὰ ἀποδίσουν, λόγια ποὺ ἐπηρεάζουν μερικούς ἀφελεῖς ἐπιχειρηματίας, ἐπαναλαμβάνων τὴν δηλώσαν μου, ποὺ ἔκαμα πρὸ μηνός, διὰ τοὺς άναμιχθῆται εἰς τὴν ἀλιείαν Βακαλάου, ἀπὸ Ἑλληνικῆς πλευρᾶς, χωρὶς ἐπιμελῆ προεργασίαν, θὰ καταστραφεῖ.

'Οπωσδήποτε, τὰ πλοϊα-ἐργοστάσια είναι τὰ ψαράδικα τοῦ μέλλοντος καὶ εἰς αὐτὰ ἔνα καταλήξουν βαθμηδὸν δολοί οἱ ναυτικοί λαοί, ποὺ μαζὶ μὲ τὴν ναυτικήν των κατάρτισιν θὰ ἀποκτήσουν καὶ ΑΛΙΕΥΤΙΚΗΝ ΣΥΝΕΙΔΗΣΙΝ. Τὸ ὡς ἀνώ σχέδιον είναι ἐνός μικρού ισλανδικού πλοϊού-ἐργοστασίου, χιλίων περίπου τόννων, μὲ περιωρισμένην ἀκτίνα δράσεως, λόγῳ τοῦ διὰ τὰ ἀλιευτικά πεδία διὰ τοὺς ψαρεύεις, εἰναι πλησιόχωρα. 'Ἐπειδὴ διὰ διαρρύθμισης τοῦ πλοϊού εἰναι καλῶς μελετημένη καὶ αἱ ἔγκαταστάσεις ἔξαιρετικοί, είναι εὔκολο νὰ σχεδιασθῇ μεγαλύτερο σκάφος μὲ τὶς ίδιες ἀναλογίες καὶ τὴν ίδια περίπου διαρρύθμιση, διὰ νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν μεγάλην ἀλιείαν. Θὰ προσπαθήσω νὰ δώσω ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων χρησίμους πληροφορίας καὶ ἐπειηγήσεις εἰς τὸ προσεχές σημειώματα μου.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

«MEDOV» ALWAYS AT YOUR SERVICE IN ITALY



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

Regular Liner and General Shipping Agents

Consignments Invited

For any Information regarding ITALIAN PORTS please apply to:

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

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑΣ 1457)1959 Β' Τμῆμα

Παραδεκτὸν τῆς προσδολῆς τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν. Δ. 3098)54 δι' αἰτήσεως ἀναιρέσεως ἐνώπιον τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας. Ἀρμοδιότης πρὸς ἔκκαθαρίσιν καὶ ἐπιδικασίν προκαταβολῶν ἐπ' ἀντολαγμάτων χρήσεως ἐπιτάκτων πλοίων. "Ἐννοια καὶ περιεχόμενον τοῦ ἀπὸ 24)5)1940 συμφωνητικού ναυλώσεως μεταξὺ Ἑλλην. Κυβερνήσεως καὶ Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Ἀξίσιας πρὸς ἀπόληψιν ἀνταλλάγματος χρήσεως ἐπιτάκτου πλοίου διαρκούσης τῆς ἀνθρακεύσεως.

Ἐπειδὴ τὸ παραδεκτὸν τῆς αἰτήσεως ἀναιρέσεως κατ' ἀποφάσεων, οἷα ἡ προσδολομένη, ἑκδοθεισῶν πρὸ τῆς ἰσχύος τοῦ Ν. Δ. 3830)58, τοῦ τροποποιήσαντος καὶ συμπληρώσαντος τὸν ν. 3713)28 «περὶ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας», ἔχει ἡδη κριθῆ ὑπὸ τῆς δλομελείας τοῦ Σ. τ. Ε. (ἀπόφ. 13)1958), ἡ δοπίσια ἀδέκχη διὰ τὴν ἐπιτροπὴν τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν. Δ. 3098)54 εἶναι διοικ. δικαστήριον καὶ διὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρ. 2 § 9 τοῦ αὐτοῦ Ν. Δ.)τος (καθ' ἥν «αἱ ἀποφάσεις τῆς ρηθείσης ἐπιτροπῆς εἰναι ὅριστικαι, τελεσίδικοι καὶ ἀμετάκλητοι, δὲν ὑπόκεινται δὲ εἰς τακτικὸν ἔκτακτον ἔνδικον μέσου», χωρεῖ κατ' αὐτῶν αἴτησις ἀναιρέσεως, διότι τὸ Διοικ. τούτο Δικαστήριον, ὑπὸ ἔποιην εἰδους διαφορῶν, ὡν. ἡ ἀπίλυσις ἀνετέθη εἰς αὐτό, ταυτίζεται πρὸς τὸ Διοικητ. Δικαστήριον τῶν ναυτικῶν ἐπιτάξεων, κατὰ τῶν τελεσιδίκων ἀποφάσεων τοῦ διόποιον ἔχει εἰσαχθῆ τὸ ἔνδικον μέσον τῆς ἀναιρέσεως διὰ τοῦ, κατ' ἑξουσιοδότησιν τοῦ ἄρθρ. 9 τοῦ ν. 4986)31 ἑκδοθέντος, Διατάγματος τῆς 8)10)32. Συνεπῶς, τὸ αὐτό ἔνδικον μέσον ἰσχύει αὐτομάτως καὶ κατὰ τῶν ἀποφάσεων τοῦ περὶ οὐ ἡδη πρόκειται Δικαστήριον, νόμος δὲ ἀπαγορεύων τὴν δισκησιν αὐτοῦ θά ἀντέκειται εἰς τὸ Σύνταγμα. Ἐν δψει τῶν οὕτω ὑπὸ τῆς δλομελείας νομολογηθέντων, τὸ δικάζον τμῆμα θεωρεῖ τὴν ὑπὸ κρίσιν αἴτησιν ἀναιρέσεως ὡς παραδεκτῶς ἀσκηθεῖσαν.

Ἐπειδὴ διὰ τοῦ ἄρθρ. 200 τοῦ ν. 4442, ἡ ὑπὸ τοῦ ἄρθρ. 197 τοῦ αὐτοῦ νόμου προβλεπομένη μόνιμος ἑκτιμητικὴ ἐπιτροπή, κατέστη ἀρμοδία διὰ τῶν ἀποφαίνηται περὶ παροχῆς ἀποζημιώσεως σχετικῶς πρὸς τὰς ἀπαίτησεις ἐκ ναυτικῶν ἐπιτάξεων, ὡς καὶ περὶ χορηγήσεως προκαταβολῶν ἔναντι τῆς προϋπολογιζομένης ἀποζημιώσεως. Κατὰ δὲ τὸ ἄρθρ. 211 τοῦ αὐτοῦ νόμου, αἱ ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς ταύτης ὑπόκεινται εἰς ἔρεσιν ἐνώπιον τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρ. 215 Διοικ. Δικαστηρίου ναυτικῶν ἐπιτάξεων. Διὰ τοῦ ἐπακολουθήσαντος ἀν. ν. 3140)43, ἑκδοθέντος ἐν Λοιδίνῳ ὑπὸ τῆς Ἐλευθέρας Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως καὶ ἀναδημοσιευθέντος εἰς τὴν Ἔφημ. τῆς Κυβερνήσεως τῷ 1945 (φ. 134) (ἄρθρ. 16 § 1 καὶ 3, ἄρθρ. 18 § 1), συνέστη ἐν Λοιδίνῳ εἰδικὴ ὑπηρεσία ὑπὸ τὸν τίτλον «ὑπηρεσίας ἀποτελεσμάτων λειτουργούσας «Ἑλληνικὴ Ναυτιλιακὴ Ἐπιτροπὴ» (ΕΝΕΛ). Ἡ Ἐπιτροπὴ αὐτῇ κατέστη ἀρμοδία διὰ τῶν οὕτως διοική καὶ διαχειρίζεται τὰ κατὰ τὸν παρόντα νόμον ἐπίτακτα πλοῖα καὶ διὰ τῶν ἀπαίτησεων τῆς ἔφαρμογῆς τοῦ παρόντος νόμου γεννημένην ἀπαίτησιν. Ἡ ἔννοια τῆς «ἔκκαθαρίσεως» ἐν προκειμένῳ εἶναι εὐρυτάτη, περιλαμβάνουσα τὴν ἀναγνώρισιν τῆς ἀπαίτησεως καὶ τὴν ἐπιδικασίν σχετικῆς ἀποζημιώσεως, τὴν διατίστωσιν τῶν περὶ τῶν τυχόν γενομένων προκαταβολῶν καὶ τὸν προσδιορισμὸν τοῦ ἔαν καὶ τί τελικῶν δικαιούνται ὁ πλαισιοτήτης ἢ τούτη, ἀντιθέτως, ὁφείλει οὕτως νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὸ Δημόσιον, εἰς περιπτωσιν καθ' ἥν αἱ προκαταβολαὶ ἔγενοντο χωρὶς νὰ ὑπάρχῃ δικαίωμα ἀποζημιώσεως ἢ ὑπερέβησαν τὸ νόμιμον ὑμος αὐτῆς. Ἐξ ἄλλου ὡς ἀπαίτησιν ἔκκαθαριστέαν ὑπὸ τῆς ΕΝΕΛ ὁ νόμος ἔνοει πᾶσαν ἀπαίτησιν ἐξ ἐπιτάξεως, ἐπιδιηθείσης οὐ μόνον κατ' ἔφαρμογήν τῶν σχετικῶν διατάξεων τοῦ νόμου τούτου (ἄρθρ. 1—2), ἀλλὰ καὶ προγογμένως (ὅρα σχετ. ἄρθρ. 4), διακρούντος πάντων τοῦ τελευταίου πολέμου. Ὅποτε τὰς ἐκτεθείσας ἔννοιας καὶ ἐφημόσθη ἐν τῇ πράξει ὁ νόμος οὗτος. Οὕτω, ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ ν. 3140)43, ἡ ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω θεμάτων ἀρμοδιότης τῆς Ἐκτιμητικῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ ν. 4442 μετεβιβάσθη εἰς τὴν ΕΝΕΛ. Ἐπηκολούθησεν, δημως, τὸ Ν. Δ. 92)1946, διότε κατέστησε καὶ πάλιν ἀρμοδίαν τὴν Ἐκτιμητικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τὸ ΔΔΝΕ, πλὴν ὠρισμένων ἔξαιρέσεων (ἄρθρ. 1), ὡς ἔκ περισσοῦ δὲ ὥρισεν διὰ τὴν ἀναιρέσεως μεταξὺ νομίμων ἐκδικασθείσαι δσαι ὑποθέσεις εἰχον μέχρι τῆς ἰσχύος του ἐκδικασθῆ ὑπὸ τῆς ΕΝΕΛ (ἄρθρ. 1). Τὸ ἐκ τοῦ νόμου τούτου συναγόμενον συμπέρασμα εἶναι διὰ τοῦ: 'Ἐὰν ἔχῃ ἑκδοθῆ ἀπόφασις τῆς ΕΝ-

ΕΛ, αὐτὴ εἶναι ἔγκυρος (ὑπόκειται δέ, ἐνδεχομένως, εἰς προσδολὴν ἐνώπιον τοῦ ΔΔΝΕ)· εἴαν δὲν ἔχῃ ἑκδοθῆ ἀπόφασις τῆς ΕΝΕΛ, ἀρμοδία εἶναι ἐφεξῆς μόνον ἡ ἑκτιμητικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ ν. 4442. 'Αλλ' ἡ ἰσχὺς τοῦ Ν. Δ. 92 περιωρίσθη εἰς δλίγας ἡμέρας, διότι ἐπηκολούθησε τὸ Ν. Δ. 110)46, ἐκ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1, 2 § 1 ἐδ. γ' καὶ 3 τοῦ διόποιον προκύπτει διὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου. Τὸ δὲ κατ' ἔξουσιοδότησιν τοῦ νομού τοῦ Δ)τος ἑκδόθεν Δ)μα τῆς 1.7.47, διὰ τοῦ περιωρίσθησαν αἱ ἀρμοδιότητες τῆς ΕΝΕΛ, δὲν ἔθιξε τὸν ἐνδιαφέρουσαν ἐν προκειμένῳ, ὡς τοῦτο σαφῆς προκύπτει εἰκὸν σχετικῶν διατάξεων αὐτοῦ. Τέλος, ἡ ἀποκλειστικὴ ἀρμοδιότης τῆς ΕΝΕΛ πρὸς ἐκκαθάρισμα πασῶν τῶν ὑποθέσεων, τῶν δημιουργηθεισῶν ἐξ ἐπιτάξεων, αἵτινες ἐπεβλήθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τελευταίου πολέμου, ἀνεγνωρίσθη καὶ ὑπὸ τοῦ Ν. Δ)τος 3098)54 «περὶ ρυθμίσεως ἐκκρεμῶν διαφορῶν μεταξὺ Δημοσίου καὶ Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἐξ ἐπιτάξεως πλοίων κατὰ τὴν πολεμικὴν περίοδον 1940—1945» (ὅρα ἄρθρ. 1 § 1 καὶ 4 § 1), διὰ τοῦ διόποιον συνέστη καὶ τὸ ἐκδόντη τὴν προσδαλομένην ἀπόφασιν Διοικ. Δικαστηρίου. Νομίμως, κατὰ τὰυτά, ἀπερρίφθη ὁ περὶ ἀναρμοδιότητος τῆς ΕΝΕΛ ἰσχυρισμός, καὶ συνεπῶς ὁ περὶ τοῦ ἐναντίου λόγος ἀναιρέσεως εἶναι ἀπορριπτέος.

Ἐπειδὴ κατὰ τὸ ἄρθρον 4 τοῦ 'Αν. ν. 3140)43, εἴαν ἡ ἐπίταξις τοῦ πλοίου ἔγενετο πρὸς χρήσιν αὐτοῦ διὰ μεταφορᾶς τοῦ Κράτους ἡ κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ἰσχύει τὰ ἀκόλουθα: α) Ἐπὶ μεταφορᾶς περατωθείσεως πρὸ τῆς 8)4)41 ἰσχύει τὸ ἀπὸ 24)5)1940 συμφωνητικὸν ναυλώσεως, τὸ συναφθὲν ἐν 'Αθηναῖς καὶ τῆς ΕΝΕΛ Κυβερνήσεως καὶ τῆς 'Ενώσεως Ἐλλήνων 'Ἐφοπλιστῶν καὶ β) ἐπὶ μεταφορᾶς ἀρχαμένης πρὸ τῆς 8)4)41, ἀλλὰ συνεχιζομένης καὶ μετὰ τὰυτόν, ἰσχύει διὰ τὸ μέχρι 8)4)41 χρονικὸν διάστημα ἡ αὐτὴ ὡς ἄνω συμφωνία τῆς 24)5)1940. Συνεπῶς, διὰ τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ 2—17—2—1941, καθ' ὅ, κατὰ τὰ ἐν τῇ ἀναιρεσιθαλομένῃ ἀποφάσει βεβαιούμενα, τὸ πλοίον τοῦ ἀναιρεσιθαλομένου ἐτέλει μὲν ἐν ἐπιτάξει, ἡτο, δημως, ἀνίκανον πρὸς πλοῦν, τὸ δικαίωμα τοῦ ἀναιρεσιθαλομένου πρὸς λῆψιν ἀνταλλάγματος χρήσεως, θέλει κριθῆ ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ὡς ἄνω συμφωνητικού ναυλώσεως.

Ἐπειδὴ κατὰ τὸ ἄρθρ. 1 § 1 τοῦ συμφωνητικού τούτου, κυρωθέντος διὰ τοῦ ἀ. ν. 2393)40 (φ. 188) καὶ ἀποκτήσαντος, κατὰ ρητὴν διάταξιν αὐτοῦ, ἰσχὺν νόμου, δημοσιευθέντος δὲ ἐν τῇ 'Ἐφημερίδι τῆς Κυβερνήσεως, μετὰ τοῦ κυρωτικού νόμου, ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς του καὶ διαρκούσης τῆς ἰσχύος αὐτοῦ τὸ Δημόσιον ἀναλογάνει τὴν ὑποχρέωσιν διὰ τὸς τῆς 'Ἑλλάδας εἰσαγομένων φορτίων σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων ἐνεργῆ διὰ χρονίαν ναυλώσεων ἐπὶ τῇ βάσει α') τῶν δρῶν τοῦ συναπτομένου εἰς τὸ συμφωνητικὸν σχεδίου ιαυλοσυμφώνου, ὡς οὕτω τροποποιούνται διὰ αὐτοῦ καὶ β) τοῦ συναπτομένου ὡσαύτως πίνακος τιμῶν ναυλῶν κατὰ κατηγορίας χωρητικότητος φορτίου (dead weight). 'Εξ ἄλλου κατὰ τὴν § 1 τοῦ ἄρθρ. 4 τοῦ ρηθέντος συμφωνητικού, εἴαν δὲν καθίσταται δυνατὴ ἡ ἔγκαιρος ναυλωσίς τῆς ἀπαίτουμένης χωρητικότητος, ὁ 'Υπουργὸς Ἐμπορ. Ναυτιλίας θέλει προδαΐνη εἰς τὰς ἀναγκαῖας ἐπιτάξεις, κατὰ δὲ τὴν § 2 τοῦ αὐτοῦ ὡς ἄνω ἄρθρου, εἴαν ἡ ἐπίταξις τοῦ πλοίου δὲν φέρεται εἰς δυστροφίαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ νὰ παραχωρήσῃ οἰκειοθελῶς πρὸ τοῦ ναυλωσίν τοῦ πλοίου του, ἡ δὲν συντέχῃ ἔτερός τις τῶν κατὰ τὴν ἐπομένην παράγραφον λόγων, ἡ ἐπίταξη λογίζεται, διὰ τὸν κανονισμὸν τῆς ἀποζημιώσεως τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τὰς ἐν γένει σχέσεις αὐτοῦ πρὸ τὸ Δημόσιον, ὡς χρονία ναυλωσίς κατὰ τοὺς δρούς καὶ ἐπὶ τῷ ναυλῷ τῷ προβλεπομένῳ ἐν ἄρθρῳ 1 τοῦ συμφωνητικοῦ καὶ διέπεται ἀπὸ τὰς διατάξεις αὐτοῦ. Καὶ ναὶ μὲν τὸ εἰς ὁ παραπέμπει τὸ συμφωνητικὸν τοῦ σχεδίου ναυλωσυμφώνου δὲν ἐδημοσιεύθη διὰ τῆς 'Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, πλήν, καθ' ἡ ἐκρίθη διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 2077)58 ἀπόφασεως τοῦ Σ. τ. Ε., τοιαύτη δημοσίευσις δὲν ἦτο ἀπαραίτητος διὰ τὸ κύρος τῶν δρῶν τοῦ σχεδίου τούτου, οἵτινες ἔχουσι χαρακτῆρα συμπληρωματικὸν ἀπλῶς τῶν διὰ τῶν ἀν. ν. 2393)40 καὶ 3140)43 καὶ τοῦ κυρωθέντος διὰ τοῦ πρώτου ἐξ αὐτῶν καὶ συνδημοσιευθέντος μετ' αὐτοῦ συμφωνητικού, θεσπιζομένων κανόνων δικαίωσης.

Ἐπειδὴ, κατὰ τὸν δρόν υπ' ἀριθ. 11 (Α) τοῦ ρηθέντος σχεδίου ναυλωσυμφώνου, ἐν περιπτώσει καθαρισμοῦ ἡ ἀλλων ἀναγκαῖων μέτρων πρὸς διατήρησην τῆς ικανότητος πλεύσεως τοῦ πλοίου, ἀνεπαρκείας

ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

Τιμαὶ συμφέρουσαι

πληρώματος ἡ ἐφοδίων τοῦ πλοιοκτήτου, βλάβης τῶν μηχανῶν, ζημίας εἰς τὸ στάφος ἡ ἄλλου ἀτυχήματος, ὅπερ ἐμποδίζει ἡ δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἔργασίαν τοῦ πλοίου καὶ τὸ ὄποιον ἔξακολουθεῖ περισσότερον ἀπὸ 24 συνεχεῖς ὥρας, δὲν θὰ πληρώνεται ναῦλος διὰ τὸν ἑκ τῶν ὡς ἄνω λόγων ἀπολεσθέντα χρόνον, διαρκούσης τῆς περιόδου καθ' ἣν τὸ πλοίον εἰνε ἀνίκανον νὰ ἐκτελέσῃ ὑπηρεσίαν ἀπαιτηθείσαν ἀμέσως. 'Υπὸ τὰς αὐτάς, συνεπῶς, ὡς ἄνω προϋποθέσεις, οὔτε διὰ τὸ ἐπιταχθὲν πλοίον ὀφείλεται ἀνταλλαγμα χρήσεως, δι' ὃν χρόνον τοῦτο ἡτο ἀνίκανον δι' ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας ἀμέσως ἀπαιτηθείσης.

'Επειδὴ ἐπροκειμένω, καθ' ἡ ἀνατρεσιβαλομένη ἀπόφασις ὡς ἀποδεικνύεται ἐκ τοῦ ἐν τῷ φακέλλῳ ἡμερολογίου τοῦ πλοιάρχου, τὸ πλοίον τοῦ ἀνατρεσείοντος, μεταφέροντες ἐξ Ἀμερικῆς εἰς Ἑλλάδα πολεμικὸν ὄλικὸν διὰ τὴν ναυλώτριαν ἐταιρίαν Ἑλλην. Πυριτιδοποιείου καὶ Καλυκοποιείου, ἡναγκάσθη νὰ καταπλεύσῃ εἰς Ντούρμπαν τῆς Ν. Ἀφρικῆς τὸν 18(12)1940, λόγω βλάβης ἀμφοτέρων τῶν λεβήτων του. Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν λεβήτων ἥρξαντο τὴν 30(12)1940, διαρκουσῶν δὲ αὐτῶν, ἡτο τὴν 2—1—1941, τὸ πλοίον ἐπετάχθη ὑπὸ τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως. Αἱ ἐπισκευαὶ τῶν βλαβῶν ἔξηκολούθησαν μέχρι καὶ τῆς 26—1—1941, ὅτε ἐπερατώθησαν, καὶ τὸ πλοίον ἐστήλθεν ἐν συνεχείᾳ εἰς τὰς δεξαμενὰς καθαρισμοῦ καὶ ἐγένετο καθαρισμὸς ὑπὸ τὴν Τσαλον, ἐπηκολούθησε δὲ ἀνθράκευσις, ἡ ὁποία ἐτέλειωσε τὴν 7—2—1941. 'Απὸ τῆς πρωῖας τῆς ἐπομένης 8—2—1941 τὸ πλοίον, καταστὰν ἔτοιμον πρὸς πλοῦν, ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως. Δέχεται περαιτέρω ἡ ἀνατρεσιβαλομένη ἀπόφασις, διὰ δέν προκύπτει ἐπιβράδυντις τῶν ἐπισκευῶν, τοῦ καθαρισμοῦ καὶ τῆς ἀνθράκευσεως τοῦ πλοίου, ὀφειλομένη εἰς πταίσιμον τῶν ὄργανων τῆς Ἑλληνικῆς Κυβερνήσεως ἡ ἄλλου τινὸς καὶ διτο, ἐν πάσῃ περιπτώσει, αἱ πρὸ τῆς ἐπιτάξεως ἀρξάμεναι ἐπισκευαὶ καὶ αἱ ἐπακολούθησασαι λοιπαὶ ἐργασίαι ἐγένοντο τῇ φροντίδι καὶ τῇ ἐπιμελείᾳ τοῦ πλοιάρχου, δοτικὴ ἡτο ἦτο Ικανὸν πρὸς πλοῦν καὶ δὲν ἡδύνατο νὰ χρησιμοποιηθῇ ὑπὸ τῆς Ἑλλην. Κυβερνήσεως. Διὰ τῆς τελευταίας δὲ ταύτης περικοπῆς βεδαιοῦται ἐμέσως, πλὴν σαφῶς, διὰ τὸ πλοίον τοῦ αιτούντος κατὰ τὸ κρίσιμον χρόνον διάστημα δὲν ἡτο Ικανὸν νὰ ἐκτελέσῃ ὑπηρεσίαν ἀμέσως ἀπαιτηθείσαν ὑπὸ τῆς Ἑλλην. Κυβερνήσεως.

'Επειδὴ, ἐν συνεπείᾳ πρὸς τ' ἡ ἀνωτέρω, ἐν σχέσει πρὸς τὸν ἐφαρμοστέον κανόνα δικαίου ἐκτεθέντα, δι' ὃσον χρόνον τὸ ἐπιταχθὲν πλοίον, ἡνεκα βλάβης τῶν λεβήτων του καὶ καθαρισμοῦ, δὲν ἡτο Ικανὸν νὰ ἐκτελέσῃ ὑπηρεσίαν ἀμέσως ἀπαιτηθείσαν, δὲν δικαιοῦται δὲ ἀνατρεσείων ἀν-

ταλλάγματος χρήσεως δι' αὐτό, καὶ κατ' ἀκολουθίαν ὁρθῶς ἔχει ἡ ἀνατρεσιβαλλομένη ἀπόφασις οὕτω κρίνασα, ἀπορριπτέος δὲ δὲ περὶ τοῦ ἐναντίου λόγου τοῦ ἀνατρεπτήρου. Καθ' ὃσον δὲν δικαιούται ἡ ἀπόφασις αὐτῆς ἔκρινεν διὰ τὸ διάστημα τοῦ πλοίου ἀπαιτηθὲν χρονικὸν διάστημα δὲν δικαιούται δὲ ἀνατρεσείων ἀνταλλάγματος, κατὰ τὸν ὑπὸ ἀριθ. 11 (Α) δρον τοῦ ρηθέντος σχεδίου ναυλοσυμφώνου, μεταξὺ τῶν λόγων, ἡ ἔνεκα τῶν ὅποιων ἀνικανότης τοῦ πλοίου πρὸς ἐκτέλεσιν ὑπηρεσίας δικαιολογεῖ τὴν μὴ καταδολήν ἀνταλλάγματος χρήσεως, τοσούτων μᾶλλον, καθ' ὃσον κατὰ τὸν 4ον δρον τοῦ αὐτοῦ σχεδίου ναυλοσυμφώνου, ἡ ἀνθράκευσις βαρύνει οὐχὶ τὸν πλοιοκτήτην, ἀλλὰ τὸν ναυλωτὴν καὶ, προκειμένου περὶ ἐπιτάξεως, τὴν Ἑλλην. Κυβερνησιν.

Παρατὰ τὴν σειράν: 'Η διαμάχη περὶ τὰ ἀνταλλάγματα χρήσεως μεταξὺ Ἐλληνικοῦ Δημοσίου καὶ πλοιοκτήτων συνεχίζεται. 'Η ἀνωτέρω δημοσιευμένη ἀπόφασις τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας ἔρχεται νὰ προστεθῇ εἰς σειράν προηγουμένων. Πεντηρά εἶναι τὰ ἑκ ταῦτης κέρδη τῶν πλοιοκτήτων, ἀφοῦ ἐδέσποτε ν' ἀναθέσω τὴν κλίμακα τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, ἵνα βεβαιώσουν τὸ παγκοίνων γνωστόν, διὰ ἐπί χρονοναυλώσεως, τὸ χρονικὸν διάστημα τῆς ἀνθράκευσεως βαρύνει τὸν ναυλωτὴν καὶ οὐχὶ τὸν πλοιοκτήτην, μὴ θεωρούμενον διάστημα off hire. Τὸ Δημόσιον ἔμεριμνον γενικώτερον νὰ περιχαρακωθῇ πέριξ τείχους κανῶν δικαίου, διὰ ὃν ἐπέτυχε νὰ διαγράψῃ μὲν τὰς ὑποχρέωσεις αὐτοῦ ἔναντι τοῦ πλοιοκτήτων ἐξ ἀνταλλάγματος χρήσεως ἐπιτάκτων πλοίων, νὰ ζητῇ δὲ μετὰ δεκάδας ἑταν δεκάδας χιλιάδας λιρῶν καὶ δολαρίων, κατόπιν «ἔλέγχου» τῶν δῶν κατέβαλε τότε εἰς αὐτοὺς ὑπὸ μορφὴν προκαταβολῶν. Μεγαλυτέρα κατειρωνύμεις τῶν πολιτῶν, ἀγνώστων ἢν δήδυνατο νὰ γίνῃ εἰς οἰονδήποτε ἄλλο Κράτος. 'Απαντες δοσοὶ σήμερον καὶ λογονταὶ νὰ πληρώσουν τὰ δοσα τότε ἔναντι εἰσέπραξαν, ἔχουν εἰς χειράς των ἀπόφασεις ἐπιδικούσους ὑπὲρ αὐτῶν καὶ εἰς βάρος τοῦ Δημοσίου πολὺ μεγαλυτέρα ποσά. Ή απόφασεις αὐταὶ, χάρτης ἄγραφας κατέστησαν, μετ' αὐτοῦ πολὺ δὲ οἱ ἐνδιαφερόμενοι θ' ἀντιμετωπίσουν τὸν δημόσιον ταμίαν καὶ τὸν ἀστυφύλακα πρὸς εἰσπραξιν τῆς ἀειθαλούς ἀπαιτηθείσας τοῦ Δημοσίου ἔναντιον των.

Χειροτέραν διαχείριστον τοῦ ζητήματος ἀδύνατον νὰ φαντασθῇ τις καὶ ἀν ἀκόμη ἐκ προθέσεως ἐκινεῖτο ἵνα τρέψῃ εἰς φυγὴν τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς. Ταῦτα, καθ' ἣν στιγμὴν ἄλλα ναυτικά κράτη παρέχουσι δασφύλας ἐπιχορηγήσεις, ἵνα συντηρήσωσι καὶ ἐπαυξήσωσι τὴν ἐθνικήν αὐτῶν ναυτιλίαν, συναγωνίζομενα εἰς τὴν παροχὴν πάσηση διευκόλυνσεως πρὸς τὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις. Καὶ ἂν δημαρχὸς ἀκόμη δὲν ἐπιχορηγοῦ τὴν ναυτιλίαν των, ἀπέχουν τούλαχιστον τῆς ἀπηνούς διώξεως τῆς.

'Ημεῖς ἀντιθέωτα, ὑπὸ τὸ διαφανές ἐπιχείρημα τῆς ἀνεχείσας τοῦ Δημοσίου Ταμείου, ἡνεκα παντάπασι δὲν δικαιολογεῖ ἡ ἀκόμη κινουμένη σκαπάνη τῆς ἀνασκαφῆς, δρμόμεν πρὸς πάν ση, τι δύναται νὰ πείσῃ τὸν Ἑλληνα ἐφοπλιστήν, διὰ μόιον εἰς τὴν φυγὴν ἔγκειται ἡ σωτηρία. Οὕτω πολιτεύμενοι, ἐπετεχόμενοι ὥστε σημαῖαι κωρῶν γνωστῶν μόνον εἰς τοὺς περιέργους καὶ τοὺς γεωγράφους νὰ θεωροῦνται ἀσφαλεῖς διὰ τὸ ἀπαραίτητον εἰς τοὺς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς ἔχοντας κεφάλαιον (παρ' ἥμιν δηντιλιακός πιστωτικός ὄργανος μόνον ἐγκατέλειψεν ἀκόμη τὸ στάδιον τῶν εἰς ἐπισήμους συγκεντρώσεις ἡ γεύματα διμιλιῶν), ἐνῷ ἡ ἀλληλική σημαία θεωρεῖται μὴ παρέχουσα ἐχέγγυα ἀσφαλείας διὰ τοὺς δανειστάς. Τὴν θλιβερὰν αὐτὴν κατάστασιν συνοφίζουν ἐπιτυχῶς, νομίζω, οι στίχοι τοῦ Γάλλου τραγικοῦ:

Un dessein si funeste,

Indigne d'un Atride, était digne d'un Thysète

ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ

Δικηγόρος

ΑΡΙΘ. 801/58 ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΑΡΕΙΟΥ ΠΑΓΟΥ

—Ἐργατικὸν ἀτύχημα ιατὰ v. 551 εἰς ἐργάτην τοῦ Ο.Α.Π. θεωρεῖται ἔργατικὸν ἀτύχημα ἐπελθόν ἐκ βιαίου συμβάντος καὶ ἡ νόσος ἐξ ἥς ἐπαθεῖ ἐργάτης κατὰ διάρκειαν ἐργασίας εἰς τὸν Ο.Α.Π. ἐκτελεσθείσης ὑπὸ ἔξαιρετικάς συνθήκας, αἵτινες ὑπῆρξαν ἡ κυρία ἀφορμὴ τῆς νόσου. — 'Ασφαλιστικὴ ὑποχρέωσις Ταμείου 'Ασφαλίσεως Λιμενεργατῶν Πειραιῶς ἀφορᾷ ἀτύχηματα συμβαίνοντα μετὰ τὴν ισχὺν τοῦ v. 1697/51 εἰς ἡσφαλισμένους παρ' αὐτῷ ἐργάτας.

'Επειδὴ, νομίμως εἰσάγεται, ἐνώπιον τοῦ τμήματος τούτου, πρὸς περιτέρω συζήτησιν, ἡ προκειμένη ὑπόθεσις, παραπεμφεῖσα εἰς αὐτό, μετ' ἀνατρεψιν τῆς ὑπὸ ἀριθ. 1009/1957 τελεσιδίκου ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς ὑπὸ τῆς ὑπὸ ἀριθ. 335/1958 ἀποφάσεως τοῦ Α'. τμήματος τοῦ δικαστηρίου τούτου κατὰ τὸ ἄρθρον 834 §§ 1 καὶ 4 τῆς Πολ. Δικ. ὡς τοῦτο ισχύει ἀντικατασταθὲν ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 25 τοῦ v. 3810/1957.

'Επειδὴ, κατὰ τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 832 § 1 τῆς Πολ. Δικον. ὡς τούτῳ ἀντικατεστάθη ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 23 τοῦ v. 3810/1957, ἀναιρουμένης τῆς ἀποφάσεως, οἱ διαδίκοι ἐπανέρχονται εἰς τὴν πρὸ ταύτης κατάστασιν, ἡ δὲ πρὸ ταύτης διαδικασία ἀκυροῦται μόνον, ἐφόσον στηρίζεται ἐπὶ τῆς παραδόσεως, ἐφ' ἥς ἐγένετο δεκτή ἡ ἀναίρεσης. 'Αναιρεθεῖσας δύνεις ἐξ ὀλοκλήρου τὸν πρὸ τῆς διαληφθείσης ἀποφάσεως τοῦ Α' τμήματος τῆς ἐνώπιον αὐτοῦ προσβληθείσης ἀνωτέρω ἀποφάσεως τοῦ Πρωτοδικείου Πειραιῶς, διὰ τὴς διατάξεως τοῦ ἄρθρου 807 δδ. 9 τῆς Πολ. Δικ. ἐπὶ τῇ αἵτιολογίᾳ, διὰ τὸ ἐκδόν ταύτην διακατέριον, παρέλιπε νὰ ἐπιβάλῃ τὸν ἐνώπιον αὐτοῦ κατὰ τὴν συζήτησιν, ἐφ' ἥς ἐξεδόθη ἡ ἀναίρεσης ἀπόφασίς του, ἐπανέρχεντα ἐπιβοηθητικῶς παρὰ τὸν ἀνατρεψιόντων εἰς τὸν ἀντιδίκον των, περὶ τοῦ ἀποδεικτέου θέμα-

ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΑΙΓΑΙΟΝΤΑΙ: Α. ΣΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.
EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at: LUBECK KIEL

τος, δρόκον, διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς διαφόρου ἑκτιμήσεως τῶν προσαχθει-
τῶν ἀποδείξεων, οἱ διάδικοι ἐπαιέρχονται εἰς τὴν πρὸ τῆς ἀναιρεθεί-
σης ἀποφάσεως κατάστασιν τῆς δίκης, τούτεστιν εἰς τὴν ἔκ νέου συ-
ζητησιν, τῆς παρὰ τοῦ ἀναιρεσιθήτου 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιώς,
ἀσκηθείσης ἀπὸ 30 Οκτωβρίου 1956 ἐφέσεως, κατὰ τῆς ὑπ' ἀριθμὸν
776 ἔτους ὁριστικῆς ἀποφάσεως τοῦ εἰς πρῶτον βαθμὸν δικάσαντος
Εἰρηνοδικείου Πειραιῶς.

'Ἐπειδή, νομίμας ὁσκηθεῖσα ή ἕφεσις αὐτῇ, τύποις δεκτῇ καὶ ἔξε-
ταστέα κατ' οὐσίαν κρίνεται, μὴ ἀπαιτούμενης καταδολῆς τελῶν καὶ
προστίμου, ἀπὸ τοῦ ἑκκαλούντος 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιώς ἀ-
παλλασσομένου τῆς πρὸ τούτοῦ ὑποχρέωσεως, ὡς ἔξομοιουμένου ἐν
τούτῳ πρὸ τὸ Δημόσιον, συμφώνως πρὸ τὰ ἄρθρα 3 §§ 1 καὶ 2 ἔδ.
ζ'. τοῦ ἀν. v. 1559/1950, κυρωθέντος διὰ τοῦ v. 1630/1950.

'Ἐπειδή, κατὰ τὴν ἔννοιαν τῆς ἑφ' ἡς στηρίζεται η ἀγωγὴ διατάξεως
τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ v. 551 ἔτους 1915, ὡς οὗτος ἐκωδικοποιήθη διὰ τοῦ
ἀπὸ 24 Ιουλίου 1920 Νομ. Δ/ματος, ὡς ἀτύχημα ἐπελθόν ἐκ βιαίου
συμβάντος, δύναται νὰ εἰναι καὶ νόσος, ἐξ ἡς ἔπαιθεν ὁ ἐργάτης κατὰ
τὴν διάρκειαν ἐργασίας, ἔνεκα τῆς ἐν δεδομένῃ περιστάσει ἑκτελέσεως
ταύτης ὑπὸ δλως ἔξαιρετικάς καὶ μὴ κανονικάς, ἀλλ' ἀσυνήθεις καὶ
ἐκτάκτους συνθῆκας, αἵτινες καὶ ὑπῆρχαν ἡ κυρία ἀφομὴ ἐξ ἡς ἔξεδη-
λώθη ἡ ἀνεπτύχθη νόσος.

'Ἐπειδή, ἐν τῇ ὑπὸ κρίσιν διαφορᾷ, τὰ ὑπὸ τοῦ εἰς πρῶτον βαθμὸν
δικάσαντος Εἰρηνοδικείου Πειραιῶς ἀναλυτικῶς ἑκτιμένα ἐν τῇ ἑκκα-
λουμένῃ ἀποφάσει πραγματικά περιστατικά ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς ἀπο-
δείξεως, ἐκ τοῦ συνόλου τῶν ἑκατέρων προσαγομένων καὶ ἐπικαλου-
μένων ἀποδεικτικῶν στοιχείων προκύπτοντα, πλήρως δικαιοιογούσι
τὴν παραδοχὴν τῆς ἀγωγῆς, τὰ δὲ περὶ τοῦ ἔναντιον διὰ τῶν πρώτου
καὶ δευτέρου λόγων τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως ὑποστηρίζεντος δὲν κρί-
νονται βάσιμα. "Ἐκ τε τῶν ἐνώπιον τοῦ δικάσαντος Εἰρηνοδίκου κατα-
θέσεων τῶν ἑκατέρων ἑξετασθέντων μαρτύρων, τῶν περιεχομένων ἐν
τοῖς ὑπ' ἀριθμὸν 358, 518, 439, 582 καὶ 622 ἔτους 1956 πρακτικῶν,
ἐν συνδυασμῷ πρὸ τὸ περιεχόντων τῶν νομίμων προσαγομένων καὶ
ἐπικαλουμένων Ιατρικῶν πιστοποιητικῶν καὶ λοιπῶν ἔγγραφων, ἐξ δι-
συνάγονται τεκμήρια ωρισμένα, σπουδαῖα καὶ σύμφωνα πρὸς ἀλληλας,
ἐπαρκῶς ἀποδεικνύεται, διὰ δ Γ. Β. σύζυγος τῆς πρώτης καὶ πατήρ τῶν
ἔτερων ἕφεσιθλήτων, προσληφθεὶς ἀπὸ τοῦ ἔτους 1930 παρὰ τοῦ ἑκκα-
λούντος 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶς, ὡς μόνιμος ἐργάτης ἐπὶ τῆς
φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως τῶν πλοίων καὶ ἐργασθεὶς συνεχῶς, ὡς
τοιοῦτος κατὰ τὸν ἑκτὸτε διαρρέοντα μέχρι τοῦ ἔτους 1947 χρόνον,
ὑπὸ δλως ἔξαιρετικάς συνθῆκας καὶ δυσμενεῖς δρους, ιδίᾳ κατὰ τὴν πε-
ρίοδον τὴν ἐπακολούθησαν κατὰ τὸ ἔτος 1944 ἀπελευθερώσεως
τῆς χώρας, καὶ πέραν ἐπὶ τῶν κανονικῶν ὥρων, εἰς τὴν ἑκφόρτωσιν τῶν
μεταφερόντων εἰς Πειραιά κατεψυγμένα κρέατα, πλοίων, ἡναγκάζετο δ-
πως παραμένει ἐπὶ τῶν ἔντος τοῦ κύτους των ψυγείων καὶ ὑπὸ λίαν
χαμηλάς θερμοκρασίας πολλῶν βαθμῶν κάτω τοῦ μηδενὸς καὶ εἴτα νὰ
ἔξερχονται εἰς τὸ ὑπαίθριον, ἔνθα ἡ θερμοκρασία ἡτοι αἰσθητῶς διάφορος,
χωρὶς νὰ ἔχῃ ἐρδιασθῆται προηγουμένως παρὰ τοῦ ἐργοδότου του διὰ τῆς
ἀποτιμήσεως διὰ τὴν περίστασιν ταύτην εἰδικῆς ἐνδυμασίας, ὡς ἐπε-
βάλλετο ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 142 τοῦ ἀπὸ 14/3/1934 Π.Δ. «περὶ ὑγιεινῆς
καὶ ἀσφαλείας τῶν ἐργατῶν καὶ ὑπαλλήλων τῶν πάσης φύσεως βιομη-
χανικῶν, βιοτεχνικῶν ἐργοστασίων, ἐργαστηρίων κλπ.» ἡ νὰ ἔχωται ληφθῆ
ἄλλα ἀνθεικυμένα μέτρα πρὸς προστασίαν τῶν ἐργαζομένων ἀφορῶντα
εἴτε τὴν ἐλάττωσιν τῶν ὥρων ἐργασίας καὶ τὴν ταχείαν ἀναλλαγὴν τού-
των, λόγω τοῦ εἰδούς τῆς ἐργασίας ἡναγκασμένων ἐπὶ πλέον, διὰ
ἀποκόπωσι τὰ κατεψυγμένα κρέατα διὰ λοστῶν καὶ μεταφέρωσι ταῦ-
τα ἐπὶ τῶν ὅμων τῶν. 'Ἐκ τῆς τοιούτης ὑπὸ τούς προεκτείντας δυ-
μενεῖς δρους κοπιώδους ἀπασχολήσεως τοῦ εἰς τὴν ἐργασίαν ταύτην,
ἐκτελουμένην εἰς χαμηλήν θερμοκρασίαν καὶ ὑποκειμένην εἰς ἀποτόμους
μεταβολὰς καὶ συνεπείᾳ τῆς ἐκ τῆς καταπονήσεως του ἐπελθούσης ἔξα-
σθενήσεως τοῦ ὄργανισμοῦ του, προσεβλήθη ὑπὸ φυματίωσεως τῶν
πνευμόνων, ητίς ἔξεδηλώθη κατὰ Μάρτιον 1947 δι' ἐπανειλημμένων αι-
μοπτύσεων καὶ διεγνώσθη οὐ μόνον παρὰ τοῦ ἑξετασθέντος τούτον Ια-
τρού I. M. καθ' ἀ οὗτος ἑξετασθεὶς βεβαιοῦ, ἀλλὰ καὶ κλινικῶς καὶ ἀκτι-

νολογικῶς παρὰ τοῦ Ιατρικοῦ προσωπικοῦ τῶν Νοσοκομείων «Εὔγελ-
ισμός», «Ἐρυθρὸς Σταυρὸς» καὶ Σανατορίου Πάρνηθας (δρα σχετικά
πιστοποιητικά). 'Εάν δὲ μεταγενεστέρως τυχὸν ἀνεπτύχθη καὶ ἡ νόσος
τοῦ καρκίνου, καθ' ἀ βεβαιοῦσιν ὅτε ταρτούς τοῦ ἑκκαλούντος Ιατρὸς
A. K., ὁ Ιατρὸς X. X. καὶ οἱ καθηγηταὶ N. O. καὶ N. T. καὶ συνετέλεσε
καὶ αὕτη εἰς τὸ κατὰ μῆνα Σεπτέμβριον 1950 ἐπελθόντα θάνατον αὐ-
τοῦ, δὲν ἀναιρεῖται ἐκ τούτου, ἡ ἐκ τοῦ v. 551 ὑποχρέωσις τοῦ ἑκκαλούν-
τος πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν ἕφεσιθλήτων συζύγου καὶ τέκνων τοῦ ἀπο-
διώσαντος, ἐφόσον ἡ νόσος τῆς φυματίωσεως ἐκδηλωθεῖσα καὶ ἀναπτυ-
χεῖσα λόγω τῆς ὑπὸ τὰς προεκτείνσας δλως ἔξαιρετικάς καὶ ἀσυνή-
θεις περιστάσεις, ύψος ἀ διεγήγετο ἡ ἐργασία ἀπετέλεσε τὴν κυρίαν ἀ-
φορμὴν τῆς τε διαρκούς καὶ πλήρους ἀνικανότητος τοῦ παθόντος πρὸς
ἐργασίαν, ἐνόσῳ ἔζη, καὶ τοῦ ἐπακολουθήσαντος θανάτου του.

'Ἐπειδή, ἐκ τῆς φραστικῆς διατυπώσεως τῆς διατάξεως τῆς § 1
τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ v. 1697, ἔτους 1951, δριζούσης ὅτι ἀπὸ τῆς δημο-
σιεύσεως του ἡ ἀποζημίωσις λόγω ἐργατικῶν ἀτυχημάτων βαρύνει τὸ
Ταμείον 'Ασφαλίσεως Λιμενεργατῶν Πειραιῶν, διπέρ ἀναλαμβάνει ἐφε-
ξῆς πάσας τὰς ὑποχρέωσεις τοῦ 'Οργανισμοῦ Λιμένος Πειραιῶν ἐξ ἐρ-
γατικῶν ἀτυχημάτων, καὶ τῆς ἐπομένης δευτέρας παραγράφου τοῦ αὐ-
τοῦ ἄρθρου, ἡτις ὑποχρεῖ τὸν ἑκκαλούντα, διπώς ἐφεξῆς κατασβάλλῃ
πρὸς ἓνσιχσιν τοῦ Ταμείου τούτου εἰσφοράν ἀνερχομένην εἰς τὸ ημισυ
ἐπὶ τῶν πάσης φύσεως ἀποδοχῶν τῶν εἰς αὐτὸν ἡσφαλισμένων ἐργατῶν,
καθὼς καὶ τῆς συνδεούσης τὸν νόμον τούτον αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως
τῶν ἀρμοδίων 'Υπουργῶν, ἔχηγούσης τὴν ἀνάγκην, ἡτις ὑπηρόρευσε τὴν
ἀνάληψιν παρὰ τὸν Ταμείον τῆς ὑποχρέωσεως πρὸς ἀποζημίωσιν τῶν
ἐργατικῶν ἀτυχημάτων, σφαδῶς συνάγεται ὅτι ἡ ἀναληφθεῖσα παρὰ τού-
του τὸν ἀσφαλιστικὴν ὑποχρέωσις ἀφορᾶ μόνον τὰ ἀτυχήματα τὰς ἐπισυ-
βαίνοντα μετὰ τὴν ισχὺν τοῦ νόμου τούτου εἰς ἡσφαλισμένους παρ' αὐτῷ
ἐργάτας, οὐχὶ δὲ καὶ τὰ προηγούμενα, εἰς ἀ περιλαμβάνεται καὶ τὸ
ἐπίδικον, δι' ἀ ἔξακολουθεῖ εύθυνόμενος δέκαλων. "Οθεν δέν σπως
ἀπορριφθῇ ὁ περὶ Ἐλλειψεως παθητικῆς νομιμοποιήσεως τῶν ἔφεσιθλή-
των ἐν τῇ κατὰ τὸν ἑκκαλούντος ἐπίδιωσις τῆς ἀπαιτήσεως, τρίτος λόγος τῆς ὑπὸ κρίσιν ἐφέσεως καὶ ἐν συνόλῳ αὐτῇ, παρελκού-
σης μετὰ τούτον τῆς ἐπιδιώλης τοῦ ἐπισοπηθικῶν ἐπαχθέντος δρου, ἐφ'
δύον ἡ ἔκτιμησις τῶν ἀποδεικνύεων ἀπέδηντο τὸν ἐπισοπηθικῶν ἐπαχθέντος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΙΣ. — Κατὰ τὸν νόμον 1697)51, ἐπιτρέπεται διπώς
διπώς 'Οργανισμὸς Λιμένος Πειραιῶν ἐνίσιχύση τὸ Ταμείον Προνοίας Λιμε-
νεργατῶν Πειραιῶν δι' ἐκτάκτου εἰσφορᾶς ὑπὸ τύπον δανείου, ἐξοφλού-
μένου τοκοχρεαλυτικῶν ἑντὸς 15ετίας, πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς καταδο-
λῆς ἑφ' ἀπαξ ἀποζημίωσεως εἰς τοὺς ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1951 ἀπο-
μακρυνθησμένους ἐκ τῆς ἐργασίας λόγω ἀνικανότητος, ὑπερηλικότη-
τος καὶ ἀσθενεῖς μονίμους ἐργάτας τοῦ Ο.Λ.Π., ἡ δὲ ἀποζημίωσις
αὐτῆς θά καταδηληθῇ κατὰ τὰ 7 δέκατα ἐκ τῆς εἰσφορᾶς τοῦ Ο.Λ.Π.
καὶ κατὰ τὰ τρία δέκατα ἐκ τῶν λοιπῶν πόρων τοῦ Ταμείου Προνοίας Λιμε-
νεργατῶν Πειραιῶν, αἱ δὲ ἀνωτέρω εἰσφοραὶ δύνανται νὰ αὐξομει-
οῦνται ἀναλόγως τῶν ἔκάστοτε παρουσιαζομένων ἀναγκῶν.

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ

NOMIKA ZHTHMATA

— ΤΕΛΗ ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΕΩΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ. - ΠΤΟΤΕ ΔΕΝ ΟΦΕΙ-
ΛΟΝΤΑΙ. -

Διὰ πλοίον διετές, νηολογηθὲν εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς, βάσει ἐγκρι-
τικῆς ὑπουργικῆς ἀποφάσεως, ἐκδοθείσης συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 13 τοῦ
N. Δ. 2687)1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτε-
ρικῶν», ἐφωδιασμένον μὲν ἀλλοδαπὸν πιστοποιητικὸν καταμετρήσεως χω-
ρητικότητος, κατὰ τὸν κανόνας τῆς Διώρυγος τοῦ Σουέζ, ἐζητήθη ὑπὸ
τῶν διαχειριστῶν παρὰ τῆς 'Επιθεωρήσεως 'Εμπορ. Πλοίων, ἐπὶ τῇ
ὑποβολῇ τοῦ ἐν λόγῳ πιστοποιητικοῦ, ἡ ἔκδοσις ἐλληνικοῦ πιστοποιη-
τικοῦ καταμετρήσεως, κατὰ μετάφρασιν τοῦ πλασιού τοιούτου, ὡς ἐπι-
τάσσει τὸ ἄρθρον 3 τοῦ ἀπὸ 29 Μαΐου)18 Ιουνίου 1959 Διατάγματος
«περὶ καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν ἐμπορ. πλοίων κλπ.». Διὰ

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

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

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

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

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

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

TELEGRAPHIC ADDRESS: (ALL OFFICES): "N O R A F C O T."

τὴν ἔκδοσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πιστοποιητικοῦ ἑζητήθη ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Π. ἡ παρὰ τῶν διαιχειριστῶν καταβολὴ τελῶν καταμετρήσεως καὶ ἡρωτήθην ὃν διφείλωνται τέλη.

Εἰς τὸ τεθέν μοι ἐρώτημα ἀπάντησα ἀρνητικῶς, διὰ τοὺς κάτωθι λόγους:

1) Ἡ πληρωμὴ τελῶν, κατὰ τὰς γενικὰς ἀρχὰς τῆς Δημοσιονομίας, ἀντιστοιχεῖ εἰς παροχὴν εἰδικῆς κρατικῆς ὑπηρεσίας. Ἐν ἀρμονίᾳ πρὸς τὴν ἀρχὴν ταύτην τὸ Δ. τῆς 29ης Μαΐου) 18 'Ιουνίου 1959 (ἀρθρ. 5) τὸ τέλος ἐπιβάλλει μόνον ἐπὶ πραγματικῆς καταμετρήσεως ἡ ἀνακαταμετρήσεως (ἐὰν ἔλαθον χώρων μετασκευαῖ ἀλλοιώσασαι τὴν χωρητικότητα) καὶ οὐχὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπαναλήψεως τῆς βεβαίωσεως, τῆς ὑπαρχούσης ἐν τῷ ἀλλοδαπῷ πιστοποιητικῷ καταμετρήσεως, ὅτε τὸ πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται ἀνευ καταβολῆς τελῶν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 3, εἰς δὲν παραπέμπει τὸ καθορίζον τὰ τέλη ἄρθρον 5 τοῦ Διατάγματος. 'Ἄλλ' ἐκ τοῦ ἄρθρου 5, ὁρίζοντος ὅτι τὰ τέλη ἐπιβάλλονται πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δαπανῶν, ὃς συνεπάγεται ἡ καταμέτρησις τοῦ πλοίου, προσθέτως προκύπτει ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἄρθρου 3, μὴ γενομένης καταμετρήσεως, δὲν ἔγενοντα δαπάναι καὶ δὲν ὑφίσταται ἡ νόμιμος προϋπόθεσις καταβολῆς τελῶν.

2) 'Ἄλλα καὶ δι' ὅλον πρόσθετον λόγον δὲν ὑπόκειται εἰς τέλη τὸ ἔκδοθὲν πιστοποιητικὸν καταμετρήσεως χωρητικότητος. Τὸ πλοῖον ἀλλοθῶς ἐνηλογήθη μὲν τὰ προνόμια τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2687)1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού» καὶ τυγχάνει ἀπαλλαγῆς τελῶν καταμετρήσεως. 'Ο δρος 15 τῆς ὑπουργικῆς ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως διατυπώθηται οὕτω: «Διὰ πᾶσαν σύμβασιν καὶ λοιπὰς πράξεις καὶ διατυπώσεις ἀπαίτουμένας διὰ τὴν ὑπαγωγὴν ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν τοῦ πλοίου, πουτοπόλου κατὰ τὴν ἔνοιαν τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν. 6066)34 καὶ τὴν ἐνεργούμενην τηρουμένων τῶν νομίμων διατυπώσεων, διὰ τὴν παραχώρησιν δικαιώματος ἐγγραφῆς ναυτικῶν ὑποθηκῶν εἰς τὰ οἰκεῖα βιβλία καὶ τὴν ἑκατόνταν ἔξαλειψιν αὐτῶν, ὡς καὶ διὰ τὴν τυχὸν εἰσφορὰν τοῦ πλοίου εἰς 'Ανόνυμον 'Ἐλληνικὴν 'Ἐταιρίαν καὶ ἐν γένει διὰ τὴν ἰδρυσιν τῆς 'Ἐταιρίας ταύτης, οἱ πλοιοκτήται ἀπαλλάσσονται καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς παραμονῆς τοῦ πλοίου ὑπὸ ἐλληνικῆς σημαίαν, ἐκ τελῶν χαρτοσήμου καὶ οἰασδήποτε ἐν γένει εἰσφορᾶς καὶ κρατήσεων ὑπὲρ τρίτων, ὡς καὶ δικαιωμάτων ἐπὶ τῇ συντάξει συμβολαίων». 'Ο δρος οὗτος, ὡς προκύπτει ἐκ τῆς γραμματικῆς διατυπώσεως του, ἀλλὰ καὶ τοῦ πνεύματος τοῦ νομοθέτου, σαφῶς θελήσαντος τὴν προσέλκυσιν εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια τῶν πλοίων ἔννης σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων, διὰ παροχῆς αὐτοῖς παντοειδῶν ἀπαλλαγῶν ἀπὸ τελῶν καὶ φόρων, δὲν εἶναι ἐπιδεκτικός ἐμμένειας στενής, ἀλλ' εὔρειας. 'Εφ' δοσον δὲ τὸ ἐλληνικὸν πιστοποιητικὸν καταμετρήσεως ἑζητήθη προδῆλως ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ὑπαγωγῆς, θερητού τὸ ἀλλοδαπὸν πιστοποιητικόν, δὲν ὑπόκειται εἰς τέλη κατὰ τὴν σαφῇ ἔννοιαν τοῦ δρος 15 τῆς ἐγκριτικῆς πράξεως.

Συμπέρασμα τῶν ὡς ἄνω ἑκτεθέντων εἶναι: 1) 'Οτι δὲν διφείλονται τέλη καταμετρήσεως, ὅταν δὲν γίνεται καταμέτρησις ἡ ἀνακαταμετρήσεις τοῦ πλοίου, ὅλῃ' ἐκδίδεται ἐλληνικὸν πιστοποιητικὸν καταμετρήσεως ἐπὶ τῇ ὑποδολῇ ἀλλοδαποῦ πιστοποιητικοῦ, καθ' ἐφαρμογὴν τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ Διατάγματος τῆς 29 Μαΐου) 18 'Ιουνίου 1959 «περὶ καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος τῶν ἐμπορικῶν πλοίων κλπ.» καὶ 2)

"Οτι δὲν διφείλονται τέλη καταμετρήσεως ἐπὶ πλοίου ὑπαγομένου εἰς τὸ προνόμια τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. 2687)1953 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικού», διαν τὸ πιστοποιητικὸν ζητήσαι ἐπὶ τῷ ἔγγραφῇ τοῦ πλοίου εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον της χωρητικότητας καὶ οὐχὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπαναλήψεως τῆς βεβαίωσεως, τῆς ὑπαρχούσης ἐν τῷ ἀλλοδαπῷ πιστοποιητικῷ καταμετρήσεως, ὅτε τὸ πιστοποιητικὸν ἐκδίδεται ἀνευ καταβολῆς τελῶν, συμφώνως τῷ ἄρθρῳ 3, εἰς δὲν παραπέμπει τὸ καθορίζον τὰ τέλη ἄρθρον 5 τοῦ Διατάγματος. 'Άλλ' ἐκ τοῦ ἄρθρου 5, ὁρίζοντος ὅτι τὰ τέλη ἐπιβάλλονται πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δαπανῶν, ὃς συνεπάγεται ἡ καταμέτρησις τοῦ πλοίου, προσθέτως προκύπτει ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἄρθρου 3, μὴ γενομένης καταμετρήσεως, δὲν ἔγενοντα δαπάναι καὶ δὲν ὑφίσταται ἡ νόμιμος προϋπόθεσις καταβολῆς τελῶν.

'Αθῆναι 18 Σεπτεμβρίου 1959.

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

Δικηγόρος

ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

— ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ ΠΑΘΟΝΤΟΣ ΕΠΙΣΚΕΠΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

'Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀρχῆς, καθ' ἥν ὁ πλοιοκτήτης ἔχει καθήκον νὰ ἀσκῇ λογικὴν ἐπιμέλειαν πρὸς πάντας ἑκείνους, οἵτινες ἔχουν δικαίωμα νὰ εὑρίσκωνται ἐπὶ τοῦ πλοίου του, τὸ 'Αιγαίων Δικαστήριον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπεφάνη, εἰς προσφάτως παρ' αὐτοῦ ἐκδικασθεῖσαν ὑπόθεσιν, σιν τὸ πρόσωπον εὑρίσκομενον ἐπὶ τοῦ πλοίου, κατόπιν προσκλήσεως μέλους του πληρώματος, δικαιούνται ἀποζημιώσεως διὰ σωματικήν βλάβην, τὴν ὅποιαν ὑπέστη, καθ' ὃν χρόνον ἀπήρχετο τοῦ σκάφους. Συμφώνως πρὸς ἐπικρατούσαν συνήθειαν, ἐν μέλος τοῦ πληρώματος ἐπέτυχεν ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον ἀξιωματικὸν τὴν ἀδειαν ἀνόδου ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐνὸς ἐπισκέπτου. Τὸ ἀύχημα, ὅπερ ἔδωκεν ἀφορμὴν εἰς τὴν διαιτήσιν ἀποζημιώσεως, συνέβη ὅταν ὁ ἐπισκέπτης κατήρχετο μίσην κλίμακα, πολλὰς ὥρας μετά τὴν ἀνοδὸν του ἐπὶ τοῦ πλοίου. 'Η κλίμαξ εἶχε καλυφθῆ με διάρρομαν ἀπὸ τὸν ὄψασμα καὶ—καθ' Ἀπεστηρίχθη—εἰχε ἀμελῶς καταβιθασθῆ. 'Η κατὰ τοῦ πλοίου ἐγερθεῖσα σγωγὴ ἐδεσσίθη ἐπὶ τῶν ἐπισκεπτημάτων, σιν τὸ πλοίον δὲν ἦτο ναυσίπλουν καὶ διτρήσειν ἀμέλειας ἀπὸ μέρους τοῦ πληρώματος.

Tὸ ἐπιχείρημα περὶ μὴ ναυσίπλου τοῦ σκάφους ἐφαίνετο ἀναπόφευκτον, ἀλλὰ τὸ 'Αιγαίων Δικαστήριον ἀπέρριψε τὴν βάσιν ταύτην τῆς ἀγωγῆς, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι ὁ ἐπισκέπτης δὲν ἀνήκει εἰς τὸ προσωπικὸν τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας, οὔτε καὶ εἰς τὴν εὐρεῖαν ἑκείνην τὰς τέσσας ἑργατῶν, εἰς τὴν ὅποιαν ἑσχάτων ὡς νόμιμος ἐπεξέτεινε τὸ ἀπόλυτον δικαίωμα ἐπὶ καταβόλησην πρὸς πλούν σκάφους. Οὐχ' ἡτον, σιν, τὸ 'Αιγαίων Δικαστήριον ἀπεφάνη ὑπὲρ τοῦ ἐγείραντος τὴν ἀγωγήν, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι τὸ σκάφος, διπερ ἡτο ἡγκυροθοιλημένον κατέπι μῆκος εἰς ἓν προβλήτη τῆς Νέας 'Υόρκης, εὑρίσκετο ἐπὶ πλωτῶν ὑδάτων καὶ συνεπῶς διπλοικήτης εἶχε καθήκον νὰ ἀσκῇ λογικὴν ἐπιμέλειαν ὑπὸ τὰς ἐκάστοτε περιστάσεις, ἔναντι πάντων τῶν εὐρισκομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου του διὰ σκοπούς οὐχὶ ἐχθρικούς πρὸς τὰ νόμιμα αὐτοῦ συμφέροντα.

ΑΓΓΛΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

— ΕΠΙΤΑΧΥΝΣΙΣ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΙΣ

'Ἐξεδικάσθη πρὸ τίνος ἀπὸ τὰ ἀγγλικὰ δικαστήρια διένεξις περὶ τὴν ἐμηνείαν ρήτρας ναυλωσμούν, ητος ὥριεν, διπερ ἐπρεπε νὰ καταβάλλεται εἰς τὸν ναυλωτὸν ἀποζημιώσις, λόγω ταχυτέρας φορτοεκφορτώσεως, διὰ πάντα «έργασμαν χρόνον», πρὸς 100 λίρας 'Αγγλίας ἡμερίων ἢ ἀναλόγως διὰ πάντα ἔξιοκνομούμενον τιμῆμα ἡμέρας. 'Οταν τὸ σκάφος ἐφόρτωσε εἰς τὸ Κεῖτ Τάουν, η ἑκεὶ ἔργασμος ἡμέρα ήτο 8 ὥραι καὶ 40' λεπτά, μὲ τὴν βάσιν δ' αὐτὴν ὁ χορηγούμενος διὰ τὴν φορτωσιν χρόνος ἀνήρχετο εἰς 10 ἡμέρας, 4 ὥρας καὶ 28' λεπτά. 'Ἐν τῇ πραγματικότητι τὸ σκάφος συνεπλήρωσε τὴν φορτωσιν ἐντὸς μιᾶς «έργασμον ἡμέρας, καιρού ἐπιτρέποντος» καὶ 6 ὥρας καὶ 18' λεπτά τῆς ἐπομένου ἡμέρας. Πρὸ δὲν τὰ ἀγγλικὰ δικαστήρια εἶχον ἐκδώσει ἐνδιαφέρουσαν ἀπόφασιν ὡς πρὸς τὴν ἐμηνείαν τῆς φράσεως «έργασμος ἡμέρας, καιρού ἐπιτρέποντος», δεχθέντα διπερ ἡ φράσις αὐτῆς πρέπει νὰ ἐμηνεύθῃ οὐχὶ ὡς σημαίνουσα ἡμερολογιακήν ἡμέραν (τῶν 24 ὥρων), ἀλλ' ὡς ἡμέραν κανονικῶν ἔργασμών ὥρων. 'Οσον ἀφορά τὴν λέξιν «καιρός», εἶχον ἀποφανθῆ, διπερ ἡ λαμβάνεται ὑπ' ὅμιν πάσα ἐπιδρασις ἐπὶ τῶν κανονικῶν ἔργασμών ὥρων, προκαλούμενή ὑπὸ τοῦ καιροῦ.

Eἰς ἄλλην ὑπόθεσιν, ητος εἶχεν ἀχθή ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ Μάκ-Ναϊρ, διπερ ἐξεδικάσεις καὶ τὴν παρούσαν διένεξιν, ἡσχολήθη τὸ δικαστήριον μὲ τὴν φράσιν «έργασμος χρόνος». Οι ναυλωτοί εἶχον ὑπόστησει, διπερ ἐδικαιούμενον ἀποζημιώσεως διὰ ταχυτέρας φορτοεκφόρτωσιν, βασισθέντες ἐπὶ τοῦ πραγματικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἔξιοκνομηθεῖσῶν ἡμέρων, ἀλλ' οἱ πλοιοκτήται ισχυρίσθησαν διπερ ἡ ὥρη βάσις ήτο νὰ ληφθῇ ὑπ' ὅμιν ὁ πραγματικὸς ἀριθμός τῶν ἔξιοκνομηθεῖσῶν ὥρων, διατιρούμενος διὰ τοῦ ἄριθμου 24, δόποτε τὸ προκύπτον πληίκουν ήτο ἐνεφάνιζε τὸν ἀριθμὸν τῶν ἔξιοκνομηθεῖσῶν ἡμέρων. 'Ο δικαστής Μάκ-Ναϊρ ἐδέχθη τὴν αποφασινήν, διπερ ἡ παρέας—εἶπεν—διπερ ἀπεριορίστως η λέξις «ἡμέρα» ἐσήμαινεν ἡμερολογιακήν ἡμέραν τῶν 24 ὥρων καὶ οὐχὶ ἀπλῶς περίσσον 24 ὥρων. 'Απεφάνθη δόψει, διπερ ἡ πλωτωτέας ἀποζημιώσις διὰ ταχυτέραν φορτοεκφόρτωσιν πρὸς 100 λίρας ἡμερίδας ή διὰ κλάσμα αὐτῶν δι' ἔκαστην ἡμέραν, καθ' ἥν ἔξιοκνομηθή χρόνος.

Eἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν ὁ ἔξιοκνομηθεῖς χρόνος ὑπελογίσθη εἰς 8 ἡμέρας, 6 ὥρας καὶ 50' λεπτά τῆς ὥρας, διπερ τῶν 3 ἡμέρων, 4 ὥρων καὶ 10' λεπτῶν τῆς ὥρας, ὡς ὑπεστήριζαν οἱ πλοιοκτήται.

ΤΕ.Φ.Ε.Ν.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



Τελεία κατάρτισις τῶν Μηχ.)κῶν

Έμπ. Ναυτικοῦ πρὸς ἀπόκτησιν

Διπλωμάτων ('Ατμοῦ - Μ.Ε.Κ.)

ΔΙΔΑΣΚΟΥΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧ. Β.Ν.

ΔΗΝΣΙΣ: Γ. Κ. ΜΕΡΓΟΥΠΗ 'Αξ)κοῦ Μηχ. Β.Ν. ἐ.ἄ.
τ. 'Αρχ)κοῦ Ε.Ν. καὶ Δ)ντοῦ Σπουδῶν
Σχολῶν 'Ασπροπύργου

ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Διαπιστώνει τὸ Διεθνὲς Νομισματικὸν Ταμείον εἰς τὴν ἐπόριαν του ἔκθεσιν: α') Σταθερότητα τῶν τιμῶν εἰς τὰ ἐπεξειργασμένα προϊόντα διὰ τὰς πλείστας τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν κατὰ τὸ 1958) 59. β') Τὴν πάροδον τῆς οἰκονομικῆς ύφεσεως, μὲ ιδιαιτέραν ὅμως σύστασιν τὴν ἔμεσον παρακολούθησιν πρὸς ἀπότοπον τοῦ πληθωρισμοῦ. 'Ἡ ἐξ αὐτοῦ ἀπειλὴ δὲν παρῆλθε. γ') Τὴν αὔξησιν τῶν εἰς χρυσὸν καὶ συνάλλαγμα ἀποδεμάτων τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν κατὰ 3.500 ἑκατομ. δολλαρίων καὶ τὴν καθιερώθεσιν μετατρέψιμοτητα τῶν νομισμάτων εἰς 14 χώρας τῆς Εὐρώπης.

—'Ολιγώτερον ίκανοποιητικαὶ ὑπῆρξαν αἱ ἔξειδιεις διὰ τὰς παραγωγοὺς πρώτων ὑλῶν χώρας. Συνιστᾶται ἡ παροχὴ πρὸς αὐτὰς κεφαλαίων ἀνασυγκροτήσεως.

• Καθολικὴ ἡ εὐημερία εἰς τὴν Εὐρώπην. 'Ανευ προηγουμένου ἡ οἰκονομικὴ δραστηριότητα καὶ ἡ ἄνοδος τοῦ ἐπιπέδου τῆς ζωῆς. Τὰ ἡμερομίσθια ὑψηλά, ὑψηλότερα πάσσας ὅλης περιόδου. Ἡ ἀπασχόλησις πλήρης, μὲ ἔλλειψιν εἰς τινας χώρας ἐργατικῶν χειρῶν· ἡ κοινωνικὴ πρόνοια εὐρυτάτη καὶ τὰ Χρηματιστήρια 'Ἄξιον προεξοφλούν τὴν καλύτερον ἀκόμη αὔριον. 'Εξαίρεσις αἱ περιοχαὶ τῆς γαιανθρακοπαραγωγῆς. 'Εκεὶ ἡ κρίσις ὁριζότα την συνεχίζεται.

• 'Ἡ εὐημερούσα Εὐρώπη, μὲ κάποιαν ἀνησυχίαν στρέφει τὴν προσοχὴν τῆς πρὸς τὴν 'Αμερικήν. 'Εκεὶ δὲν λείπουν αἱ ἀνωμαλίαι, αἵτινες ἀντίκτυπον πιθανὸν νὰ ἔχουν γενικότερον. 'Ο τόκος εἰς τὴν ἀμερικανικὴν χρηματαγορὰν ὑψώνεται· τὸ χρῆμα καθίσταται σπανιώτερον· τὸ Χρηματιστήριον. 'Ἄξιον σπειρώνει κάμψιν αἰσθητήν· τὸ Θησαυροφυλάκιον ἀντιμετωπίζει δυσχερείας εἰς τὰς χρηματικὰς του ἀνάγκας καὶ αἱ ἀπεργίαι συνεχίζονται. Πολλὰ ἔγειρονται τὰ ἔρωτήματα—κατὰ τοὺς ἔξ Εὐρώπης παραπρητάς—διὰ τὴν πορείαν τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων εἰς τὴν 'Αμερικήν.

• Διαταραχαὶ ἥρχισαν ἡδη νὰ δημιουργοῦνται εἰς τὴν βιομηχανικὴν δραστηριότητα τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπὸ τὴν ἀπεργίαν τῶν ἔργων χάλυβος, τὴν ἀπὸ τριμήνου συνεχίζομένην.

—Σημειούνται ἡ ἔλλειψις ὠρισμένων εἰδῶν χάλυβος, ἐνῷ τὰ ἀποθέματα τείνουν νὰ ἔχανται θεοῦ. 'Ο ἀντίκτυπος εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μετάλλων καὶ γενικότερον εἰς τὴν ἀμερικανικὴν οἰκονομίαν εἶναι προφανής. Πρὸ ημερῶν η «Τζένεραλ Μότορς» ἐπεσήμανε τὴν ἔλλειψιν τοῦ καταλλήλου διὰ τὰ αὐτοκίνητα χάλυβος.

• Αὕξανε ἡ παραγωγὴ χάλυβος εἰς τὴν Δυτ. Εὐρώπην. 'Η ζήτησις, συνεπῶς, μεταλλευμάτων ζωηροτέρα προβλέπεται. Κατὰ τὸ πρῶτον ὀκτάμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους παρήχθησαν εἰς τὰς ἔξ χώρας τῆς κοινωνράξιας 40.282.000 τόν., ἔναντι 38.985.000 τόν. τοῦ ἀντίτοιχου περιστοινού ὀκταμήνου. 'Η ἐτησία παραγωγὴ προβλέπεται νὰ φθάσῃ τὰ 62 ἑκατομμύρια τόν.

—Τοῦ χυτοσιδήρου ἡ παραγωγὴ ὑπολογίζεται εἰς 29.925.600 τόν., μὲ αὔξησην 2.6 % ἔναντι τοῦ περιστοινού ὀκταμήνου. Καὶ μόνον τοῦ γαιανθρακος, λόγῳ τῶν ἀποθέμάτων, ἡ παραγωγὴ ὑποχωρεῖ.

• 'Ἡ βιομηχανικὴ παραγωγὴ τῆς 'Ιταλίας ηδη ἔχει κατὰ τὸ α' ἔχαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους κατὰ 7.2 % ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίτοιχον περιστοινόν.

—'Ολοὶ οἱ τομεῖς τῆς παραγωγῆς μετέχουν εἰς τὴν αὔξησιν. Αἱ συνθετικαὶ ἱνες μὲ ποσοστὸν 29.1%, τὰ χημικὰ προϊόντα μὲ 16.4%, τὸ πετρέλαιον καὶ ἡ ἐπεξειργασία του μὲ 10.3 %. Μόνη ἡ μεταλλουργία ἐμφανίζει πτώσιν κατὰ 1.7 %.

• Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς ὅλας εὐρωπαϊκὰς χώρας, μετρία εἶναι ἡ ἐσοδεία τῆς 'Ιταλίας. Θὰ φθάσῃ τὰ 8.5 ἑκατομ. τόν., ἔναντι τῶν 9.8 τοῦ 1958.

—Θὰ χρειασθῇ ἡ εἰσαγωγὴ «σκληροῦ» σίτου διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν. 'Η ποιότης τῆς ἐφετεινῆς συγκομιδῆς εἶναι ἐπίσης κατωτέρα.

• Κατωτέρα θὰ εἶναι καὶ τῆς Τουρκίας ἡ ἐφετεινὴ ἐσοδεία δημητριακῶν, ἔναντι τῆς περιστοινῆς, ἀνελθούσης εἰς 15 ἑκατομ. τόνους.

—'Ἡ συγκομιδὴ τοῦ 1958 ἐπέτρεψε τὴν ἐσαγωγὴν 600 χιλιάδων τόν. σίτου, κριθῆς, βρώμης εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν, τὸ 'Ισραήλ, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Φινλανδίαν. 'Εφετος τὸ ἔξαγωγικὸν περίσσευμα θὰ ἀνέλθῃ εἰς 350 χιλ. τόν.

—Τῶν λοιπῶν γεωργικῶν προϊόντων ἡ παραγωγὴ εἶναι ὅμως ἀνωτέρα, τοῦ βάμβακος (170 χιλ. τόν.), τῆς σουλτανίνας (85.000 τόν.), τῶν σύκων (40.000 τόν.), τῶν ἐλαιοσπόρων ἐπίσης.

• Αἴρονται οἱ εἰσαγωγικοὶ περιορισμοὶ εἰς τὴν 'Ισπανίαν διὰ τὰς πρώτας ὅλας καὶ τὰ ὅλα προϊόντα προελεύσεως ἀμερικανικῆς. 'Η βελτιώθεσα αἰσθητῶς συναλλαγματικὴ κατάστασις τῆς χώρας ἐπέτρεψε τὴν πλήρη ἀλευθερίαν εἰς τὰς εἰσαγωγάς. 'Ἡ ἐξ Αμερικῆς κίνησις τῶν μεταφορῶν ἐνετάθη τελευταίως καὶ θέλει περαιτέρω ἐνταθῆ.

• 'Ἡ Κυδρένησις τῆς Βόνης ἐπιβάλλει δασμὸν εἰς τὰ παντὸς τύπου εἰσαγόμενα πετρελαιοειδῆ 30 μάρκων κατὰ τόνον, ἵνα προστατεύσῃ τὴν γαιανθρακοπαραγωγήν. 'Αποδέλπει εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς συναγωγιστικῆς ίκανότητος του γαιανθρακος. Τὰ ἀποδέματα εἰς Ρούρ φθάνουν τὰ 17 ἑκατομ. τόνων.

• Συνεπήσθη εἰς τὸ Μόναχον ἡ ιταλο-γερμανικὴ ἐταιρία τοῦ πετρελαιαγωγού Γένοβας-Νοτίου Γερμανίας. Θὰ εἶναι μήκους 700 μιλλίων. 'Ἡ χρηματοδότησις ἐπετεύχθη ἀπὸ τὰ πιστωτικὰ ίδρυματα τῆς Βαυαρίας. Προϋπολογισθεῖσα δαπάνη περὶ τὰ 50 ἑκατομμ. δολλαρίων. 'Ο ἀγωγὸς

θὰ παραδοθῇ κατὰ τὸ 1962. Τὸ κόστος μεταφορᾶς τοῦ ἀργοῦ πετρελαίου πρὸς τὴν Έλβετίαν καὶ τὴν Νότιον Γερμανίαν θὰ περικοπῇ κατὰ 75 %.

• Κατὰ τὸ α' ἔχαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους ἡ κατανάλωσις πετρελαιοειδῶν εἰς τὴν 'Αγγλίαν ηδη ἔχει κατὰ 18% (σύνολον 17.9 ἑκατομ. τόν.) ἔναντι τῆς ἀντίτοιχου περιστοινῆς περιόδου. Τοῦ φιούελ οὐδὲ μεγαλυτέρα σημειούται ἡ κατανάλωσις εἰς τοὺς σταθμούς ήλεκτροπαραγωγῆς καὶ φυσικὰ ἡ αὔξησις αὐτὴ ἔχει ἀπειλήσει τὸν τόπον τοῦ γαιανθρακοκαρκασού.

• 'Ἐννεα ὑπερωκεάνια, συνολικῆς χωρητικότητος 250 χιλ. τόνων καὶ κόστους 90 ἑκατομμ. λιρῶν στερλινῶν, ναυπηγούνται ἡ τελοῦν ηδη ὑπὸ παράδοσιν εἰς τὴν 'Αγγλίαν διὰ λ)σμὸν ἀγγλικῶν ἐταιριῶν. Αὐτὸς καὶ μόνον ὡντηγικὸς ὄργασμὸς εἶναι ἐπαρκῆς διὰ νὰ καταδεῖξῃ τὴν ἔκτασιν τῆς βρετανικῆς ἐπιχειρηματικότητος καὶ ὑπεροχῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

• 'Ἡ Συρία, χάρις εἰς τὰ ἀποκαλυπτόμενα νέα κοιτάσματα πετρελαίου (βρετανική περιοχή), εἶναι πιθανὸν νὰ καταστῇ ἐντὸς διετίας χώρα ἔξαγωγική, μὲ περιωρισμένας πάντως δυνατότητας.

• Αὕξανε δοσμέραι ὡντηγικός ὄργασμὸς τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν ἀπὸ τὴν Ρωσίαν (ἔφετος περὶ τὰ 3 ἑκατομ. τόνων). Μὲ τὴν προβλεπομένην ἔγκαταστασιν τοῦ ἀγωγοῦ εἰς Κλαίμπεντα τῆς Λιθουανίας εὐθηνότερον θὰ στοιχίζῃ τὸ ἀργὸν πετρέλαιον, παρὰ δὲν μετεφέρετο ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Τὰ παράγωγα ἐπίσης θὰ προέρχονται ἀπὸ τὰ διυλιστήρια τοῦ Βεντστίλης εἰς τὴν Βαλτικήν.

• Τὰ ἀποθέματα γαιανθράκων εἰς τὰς κυριωτέρας παραγωγούς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης προβλέπεται νὰ φθάσουν, εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὰ 66 ἑκατομμύρια τόνων, ἐκ τῶν διαθέσιμων τὰ 31 ἑκατομμύρια τόνων εἰς τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς τὰς χώρας τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης.

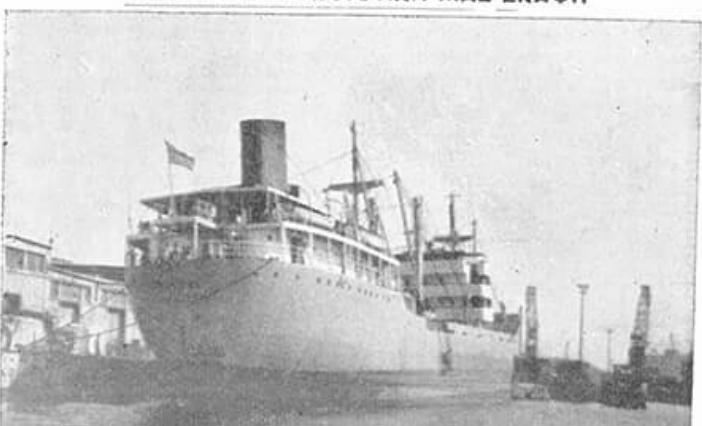
—'Ἐντὸς ἐνὸς τριμήνου ὑπολογίζεται νὰ ἔχει θεοῦ τοῦ 1.1 ἑκατομμύρια τόνων, παρὰ τὸ γεγονὸς ὅτι ἡ παραγωγὴ τοῦ δ' τριμήνου —123.1 ἑκατομμύρια τόνων— προβλέπεται μικροτέρα κατὰ 1.7 ἑκατομμύρια τόνων.

• Παρὰ τὰς παροδικὰς κρίσεις εἰς τὴν ζήτησιν τοῦ ἀμερικανικοῦ γαιανθρακος, δὲν τίθεται ἐν ἀμφιδόλῳ ἀπὸ τοὺς ὑπευθύνους τῆς βιομηχανίας ἡ ἀνάγκη του καὶ τὸ συναγωνιστικὸν ἐπίπεδον εἰς τὰς τιμάς του.

—'Ἡ παραγωγικότης, χάρις εἰς τὰς νέας μεθόδους ἀνορύζεως, ηδη σημαντικῶς —εδιπλασιάσθη —ἐντὸς 10ετίας. Παραδίθεται εἰς τὰς ὑπερποντίους ἀγορὰς κατασταλώσεως εὐθηνότερον τῶν ἐντοπίων γαιανθράκων (φόμπ πόρυχεια δολ. 5 τόνων).

—'Ἄσ ομειωθῇ, ὅτι διὰ κάθε τόνου παραγομένου χάλυβος ἀναλίσκεται εἰς τόνος γαιανθρακος καὶ διὰ τόνου δλουμινίου ἐππά τόνων. Καὶ παρὰ τὴν αὔξανομένην χρῆσιν τοῦ πετρελαίου, τὸ ἡμιστήριο τῆς ἐνεργείας διὰ τὴν ἡλεκτροπαραγωγὴν ἔξαρτᾶται ἀπὸ τὸν γαιανθρακοκαρκασού. 'Ἡ χρῆσις του, σὺν τῷ χρόνῳ, προβλέπεται εἰς τὴν 'Αμερικήν νὰ αὔξηναι καὶ σχι μὲντούται.

ΤΑ ΝΕΩΤΕΡΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑ ΜΑΣ ΣΚΑΦΗ



Τὸ ἐλληνικὸν νεοαγορασθὲν φορτηγὸν «Περσεύς» (διαχείρισις «Ελμέσ»), τόνων d.w. 3.550, νορβηγικῆς κατασκευῆς, τοῦ 1948. Πρόκειται περὶ σκάφους ἀρίστης ποιοτικῆς καταστάσεως, μὲ πλεῖστα ὅσα πλεονεκτήματα, ἀπινα προσδίδουν εἰς αὐτὸν ὑψηλὸν ἐπίπεδον συναγωνιστικῆς ικανότητος. 'Ἡ κυδική του χωρητικότης ἀνέρχεται εἰς 250 χιλιάδας κ. π. διὰ σιτηρά καὶ 230 χιλ. κ. π. διὰ δέματα. 'Έχει πέντε κύτη, μὲ πέντε στόμια καὶ μὲ δέκα φορτωτήρια τῶν 5 τόνων. Αἱ ἀτμομηχαναὶ του, εἰδικῆς κατασκευῆς, τύπου «Φρειντρικόσταντ», προσδίδουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 11 ½ μιλλίων, μὲ 16 τόν. φιούελ οὐδὲ. Αἱ μηχαναὶ τοῦ σκάφους εἶναι πρὸς τὴν πρύμνην ποποθετημέναι καὶ οἱ λέθητες ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρώματος. Οὕτω ἐπαυξάνεται ὁ χώρος διὰ φορτίου καὶ ἡ κυδική χωρητικότης τῶν κυτῶν.

ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

(Προελθούσα ἐκ συγχωνεύσεως τῶν ἐν Ἑλλάδι Καταστημάτων τῆς Ἰονικῆς Τραπέζης Λτδ,
ἱδρυθείσης 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: "ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ,,

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

'Οδός Πειραιώγλου 18
Λεωφ. Βενιζέλου 45

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

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

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Οδός Φίλωνος 45
> Ναυρίνου

ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

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

ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ



ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

ΑΙΓΥΠΤΟΣ

ΤΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΣ

Περί τὰ τέλη τοῦ τρέχοντος ἔτους θὰ ἀρχίσουν αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τῶν ναυπηγείων τῆς Ἀλεξανδρείας. Ἡ ἐργασία ἔχει κλιμακωθῆ ἵετο τρία στάδια, θὰ συμπληρωθῇ ἐντὸς πενταετίας καὶ θὰ χρηματοδοθῇ ἀπὸ τὴν οἰκονομοτεχνικὴν βοήθειαν τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας. Τὰ ναυπηγεῖα θὰ ἀρχίσουν λειτουργοῦντα ἀπὸ τὸ 1961, ὅποτε θὰ ἀναλαμβάνουν κατεσκευάς μικρῶν σκαφῶν καὶ ἐπισκευάς μεγάλων, ἐνῷ τὴν μεγίστη ἀύτῶν δυναμικότητα θὰ τὴν ἀποκτήσουν τὸ 1968, διότε θὰ είνει ἐτοίς νὰ κατασκευάζουν πλοῖα τῶν 10.000 τόνων καὶ νὰ ἐπισκευάζουν οἰονδήποτε σκάφος ἐκ τῶν διαπλεόντων τὴν διάρυγα τοῦ Σουεζ. Τὸ σχέδιον προβλέπει μελλοντικὴν ἐπέκτασιν τῶν ἔγκαταστάσεων μέχρι τῆς δυνατότητας ναυπηγήσεως δεξαμενοπλοίων τῶν 40.000 τόνων d.w. Ἡ δαπάνη ἀναβιβάζεται εἰς 6.411.000 λιρῶν Αιγύπτου καὶ ἡ προβλεπόμενη ἔτησία παραγγή ἔχει καλύπτει μίαν ὅσιαν 5 ἑκατομμύριαν αἰγυπτιακῶν λιρῶν, ἐνῷ θὰ εὔρουν ἀπασχόλησιν 5.000 ἐργάτων καὶ τεχνιτῶν καὶ συνάλλαγμα 5 ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐπηρίως θὰ ἔξοικον μομῆται ἀπὸ τὴν ἥδη ἀπαίτουμένην δαπάνην διὰ τὴν ἀγοράν πλοίων ἀπὸ τὸ ἔξωτικόν,

ΕΛΒΕΤΙΑ

Η ΔΙΑΛΥΣΙΣ ΤΗΣ "ΑΡΩΣΑ ΛΑΪΝ."

Ἡ τελευταία σελὶς τῆς βραχείας ζωῆς τῆς «Ἀρόζα Λάϊν» ἔκλεισε πρὸ ήμερῶν μὲ τὴν ἐν δημοπρασίᾳ πώλησιν τοῦ τελευταίου πλοίου της. Συνετήθη αὐτὴ τὸν Μάρτιον τοῦ 1952 καὶ ἀπέκτησε μέχρι τοῦ 1957 τέσσαρα ἐπιβατηγά λάινερ, συνολικῆς χωρητικότητος 50.000 τόν. γκρός. Ἡδη, ἐτερμάτισε τὴν σταδιοδρομίαν τῆς μὲ χρέον 9 ἑκατομμυρίων δολαρίων, διὰ νὰ ἀποδειχθῇ ἄπαξ ἔτι, ὅτι ἡ εἰδίκευσις εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἀποτελεῖ βασικὴν προϋπόθεσιν τῆς ἐπιτυχίας. Τὸ τελευταίον πλοῖον της, τὸ ὑπερωκεάνιον «Ἀρόζα Στάρο» 16.231 τ. γκρός, ὅπερ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἔτελει ὑπὸ κατάσχεσιν εἰς τὸ Μπρεμερχάφεν, ἐπωλήθη ἀντὶ 481.000 δολαρίων εἰς ἕνα δημίου ἐλέβετικὸν Τραπεζόν, δοτὶς ἡπτὸν ἀνυπόθηκος δανειστῆς διὰ τὰ σκάφη τῆς ἑταῖρίας. Τὸ «Ἀρόζα Στάρο» ἦτο τὸ πρώτων γαλλικῶν λάινερ «Φελιξ Ρουσσέλ», ἵσως δὲ νὰ μεταπωληθῇ ἥδη πρὸς διάλυσιν. Πωλούμενον εἰς Ιαπωνίαν δυνατὸν νὰ ἀποφέρῃ ἕνα ἑκατομμύριον δολαρίων. Μὲ τὸ ποσὸν αὐτὸν οὐδόλως ἴκανοποιούνται αἱ ἀπαίτησεις τῶν ἐνυποθήκων δανειστῶν τῆς ἑταῖρίας.

ΗΝ. ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΝ "ΣΟΥΤΠΕΡ ΛΑΪΝΕΡ,"

Τὸ νομοσχέδιον, ὅπερ ἔχουσιδοτεῖ τὴν «Ναυτικὴν Διοίκησιν» νὰ παραγγείλῃ ἕνα ἀδελφὸν λάινερ τοῦ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» 53.329 τόν. γκρός, διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, ἐνεκριὲ ἀπὸ τὸ Κογκρέσσον, κατόπιν μακρᾶς καθυστερήσεως καὶ ἔξουχιστικῶν συζητήσεων, ἔτυχε δὲ καὶ τῆς ἔγκρισεως τοῦ Προέδρου Αἰζενχάουερ. Τὸ ἐν λόγῳ λάινερ, ἀμα τὴ συμπληρώσει του, θὰ πωληθῇ εἰς τὴν ἑταῖρίαν «Ιουνιάντεν Σταίτης» ἀντὶ τιμῆς 47.000.000 δολαρίων, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ναυπηγήσις του θὰ κοστίσῃ εἰς τὸ Δημόσιον 130 ἑκατομμύρια δολαρίων. «Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι τὸ νομοσχέδιον είχεν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ 1958 φησιθῆ ἀπὸ τὴν Βουλήν.

Τὸ κόστος τοῦ πρώτου σούτπερ-λάινερ «Ηνωμέναι Πολιτεῖαι» σίγουρα ἀνέλθει εἰς 77 περίπου ἑκατομμύρια δολαρίων, ἐν δὲ τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ τὰ 44.5 ἑκατομμύρια δολαρίων κατεβλήθησαν ἀπὸ τὸ Ἀμερικανικὸν Δημόσιον.

ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΤΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ ΒΟΗΘΕΙΑΣ

Ἡ «Ναυτικὴ Διοίκησις» τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀνέκοινωσε πρὸ τίνος ἐπακριβεῖς πληροφορίας, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ισχύουσαν νομοθεσίαν διὰ μεταφορᾶς ἀπὸ πλοῖα ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν, τῶν φορτίων, δτίνα χρηματοδοτοῦνται ἀπὸ τὴν ἀμερικανικὴν κυβέρνησιν. Οὕτω, τὸ σύνολον τῶν μεταφορῶν ἐμπορευμάτων, ποὺ ἀγοράζονται μέσω πιστώ-

σεων τῆς Τραπέζης Εἰσαγωγῶν - Ἐξαγωγῶν, διαφύλασσεται ἀποκλειστικῶς ὑπὲρ τῶν ἀμερικανικῶν σκαφῶν. Τὰ προϊόντα, ἀτίνα προέρχονται ἀπὸ δωρεάς ή ἀπὸ συμφωνίας ἀνταλλαγῶν, μεταφέρονται κατὰ 50% ἀπὸ πλοῖα ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν καὶ κατὰ τὸ ὑπόλοιπα 50% ἀπὸ πλοῖα τῆς χώρας προορισμοῦ των. Ἡ συμμετοχὴ σκαφῶν τρίτης χώρας εἰς τὴν ἐν λόγῳ κατηγορίαν μεταφορῶν δὲν δικαιολογεῖται ἀπὸ τὸ γράμμα τῆς κειμένης νομοθεσίας.

Ἐν τούτοις, δούν αφορᾶ τὰς ἐμπορικὰς ἀνταλλαγὰς τὰς πραγματοποιουμένας χάρις εἰς τὴν παρέμβασιν τῆς Τραπέζης Εἰσαγωγῶν - Ἐξαγωγῶν, προβλέπονται δύναμις ἔξαρσεις ἀπὸ τοὺς κανόνας τοὺς διέποντας τὴν μεταφοράν. Πρώτον, ἐπιτρέπεται εἰς τὰ ἔξαρση πλοῖα νὰ μεταχωρούν εἰς τὴν μεταφοράν φορτίων τῆς κατηγορίας ταύτης, ὅταν κανένα ἀμερικανικὸν σκάφος δέν είναι διαθέσιμον ἐντὸς λογικῆς προθεσμίας, ὑπὸ ὅμαλος συνθήκας. Καὶ δεύτερον, είναι δυνατόν ἡ μεταφορὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ἀπὸ ζένων σκάφη, ἔστω καὶ ἀν υπάρχοντων διαθέσιμα ἀμερικανικὰ πλοῖα, ἐφόσον ἡ «Ναυτικὴ Διοίκησις» ηθελει κρίνει, ὅτι ἡ χώρα δι' ἓν προορίζονται τὰ φορτία ἀσκεῖ διάκρισιν σημαίας εἰς βάρος τῶν ἀμερικανικῶν πλοίων. Πάντως, εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις μόνον ἡ «Ναυτικὴ Διοίκησις» τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰναι διαμοδία νὰ ἔγκρινη τὴν παρέκκλισιν ἀπὸ τὸν κανόνα.

ΙΤΑΛΙΑ

ΝΕΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΛΑΪΝΕΡΣ

Ἡ Ιταλίας ἀπεράσιστης τὴν ναυπηγήσιν δύο μεγάλων ἐπιβατηγῶν ὑπερωκεανίων διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ καὶ δύο μικροτέρων διὰ τὰς γραμμὰς «Ἀπω Ανατολῆς - Ιαπωνίας καὶ Αύστραλίας. Τὰ δύο πρώτα, τὰ μεγαλύτερα ἔξαρση μεταπολεμικῶν κατεσκευάσθησαν ἐν Ιταλίᾳ, θὰ είναι τῶν 35.000 τ. γκρός καὶ τὰ δύο ἄλλα, μεγαλύτερα ἀπὸ τὰ ἡδη ἐν υπηρεσίᾳ εἰς τὰς γραμμὰς «Ἀπω Ανατολῆς καὶ Αύστραλίας, θὰ είναι τῶν 20.000 τ. γκρός. Τὰ ἀνωτέρω ἀνεκοινώθησαν ἀπὸ τὸ υπουργείον Ναυτιλίας, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι θὰ κατασκευασθούν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Γένοβας καὶ τῆς Τεργέστης καὶ ὅτι δέν νὰ θεωρήσῃ προσεχῆς ἡ ἡμέρα, καῦτη ἡ διά τεθούν αἱ τρόπεις των ἐπὶ τῶν ἔσχαρῶν.

Τὰ διὰ τὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ προοριζόμενα, θὰ εχουν μεταφορικὴν ικανότητα διὰ 1200 καὶ 1300 ἐπιβάτες καὶ θὰ ἀντικαταστήσουν τὰ παρηλίκα λάινερς «Βουλκάνια» καὶ «Σαπούρνια». Ἀμφότερα τὰ λάινερς θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ πλήρη ἔγκατάστασιν κληματισμοῦ καὶ μὲ σταθερωτὰς εύσταθείς. Ἀνεκοινώθη, ἔξαρση, διὰ τὰ νέα σκάφη, διπλαὶς καὶ διὰ τὸ ναυπηγούμενον ὑπερωκεανίον «Λεονάρτο» τὰ Βίντσι, ὅπερ θὰ τεθῇ ἐν υπηρεσίᾳ τὸν 1960, ἐλήφθη πρόνοια διὰ τὴν ἐδεχμένην ἐν τῷ μέλλοντι μεταπροπή τοῦ πρωτοτύριου τοῦ πρωτοτύριου τοῦ συστήματος δι' ἀτομικὴν ἐνέργειαν.

ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

Ο ΝΑΥΛΑΡΙΘΜΟΣ ΤΟΥ ΛΥΓΟΥΣΤΟΥ

Ο καταρτιζόμενος παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», τοῦ Λονδίνου, ναυλάριθμος τῆς φορτηγού ναυτιλίας, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν εἰς λίρας Ἀγγλίας συναπτομένων ναυλώσεων, ἐσημείωσε κατὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον στασιμότητα διὰ τὰ ἀπλά ταξίδια (69.6 διὰ τὸν Αὔγουστον, ἔναντι 69.7 τοῦ Ιουλίου), ἐνῷ διὰ τὰς χρονοναυλώσεις ἐνεφάνισε μικρά αὔξησης κατὰ 3.2 μονάδας, ἀνελθὼν εἰς τὰ 55.5 (ἔναντι 52.3 τοῦ μηνὸς Ιουλίου). Ἡ πορεία ἀφ' ἔτερου τοῦ ναυλαρίθμου κατὰ τὸ τρέχον έτος (μὲ βάσιν 100 τοῦ ἔτους 1952), ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη, δείκνυται ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

ΜΗΝΕΣ	Ταξ.	Τ. το.	Ταξ.	Τ. Το.	Ταξ.	Τ. το.
'Ιανουάριος	173.7	216.3	64.9	61.1	70.3	53.1
Φεδρουάριος	167.6	203.7	64.0	54.4	68.2	50.6
Μάρτιος	145.5	165.6	63.3	51.8	65.1	53.6
'Απρίλιος	134.3	164.6	62.7	—	68.6	52.8
Μάϊος	116.6	117.9	64.6	—	64.6	56.7
'Ιούνιος	109.9	111.8	66.5	50.6	69.2	50.2
'Ιούλιος	101.9	93.8	66.6	60.1	69.7	52.3
Αὔγουστος	86.9	74.2	65.0	55.1	69.6	55.5
Σεπτέμβριος	81.6	82.7	65.7	52.7	—	—
'Οκτώβριος	80.7	78.9	70.4	54.2	—	—
Νοέμβριος	82.3	70.4	76.4	59.6	—	—
Δεκέμβριος	71.6	63.0	74.6	55.8	—	—
Μέσος ἐτήσιος :	112.7	120.2	67.1	55.5	—	—

Ο δείκτης ἀφ' ἔτερου δι' ἕκαστον εἰδος φορτίου, ἐκ τοῦ διποίου καὶ ἐμφαίνεται ἡ σημειωθεῖσα ἐπὶ τῶν φορτίων διακύμανσις, ἐνεφάνισε κατὰ

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

JAMES SMYRNIODIS

SHIP SUPPLIES
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

CABLE ADDRESS :
"SMYRNIODIS", BALTIMORE

BALTIMORE 2, MD.

608 EAST PRATT ST.

τούς τελευταίους έξι μήνας την κάτωθι πορείαν:

ΕΙΔΗ	1959					
	Μάρτ.	Άπρ.	Μάϊος	Ιούν.	Ιούλ.	Αύγ.
Γαιάνθρακες	47.6	53.0	57.0	62.9	62.1	59.6
Γενήματα	65.3	68.4	66.0	66.0	64.7	65.1
Ζαχάρεις	78.4	82.6	—	93.9	93.2	95.1
Μεταλλεύματα	71.1	67.7	—	66.7	66.8	66.1
Λιπάσματα	55.9	—	—	—	—	74.4
Ξελεία	72.7	78.5	70.1	68.3	75.8	75.4
Φυτικά ίνες	69.0	67.0	69.3	67.4	68.2	66.3
Μέσος δείκτης:	65.1	68.6	64.6	69.2	69.7	69.6

ΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Κατά τὸ Ναυτικὸν Ἰνστιτοῦτον τῆς Βρέμης, αἱ παραγγελίαι πλοίων, μεγέθους 2000 τόννων καὶ ἄνω, ἀνὰ τὸν Κόσμον, ἀνήρχοντο τὴν 1ην Ἰουλίου ἐ· ἔτους εἰς 1816 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 37.517.000 τόννων d.w., μὲ μείωσιν 12% ἔναντι τῆς 1ης Ιανουαρίου. Τὴν πρώτην θέσιν κατέχει ἡ Δυτικὴ Γερμανία, προπορευομένη τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς Ιαπωνίας. Ἡ τελευταία αὕτη κατείχε μέχρι πρό τινος τὴν πρώτην θέσιν, ἀλλ' ἦδη μετέστη εἰς τὴν τρίτην. Αἱ παραγγελίαι εἰς τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα περιλαμβάνουν 279 πλοῖα, 6.153.000 τόν. d.w., εἰς τὰ βρετανικά 281 πλοῖα, 5.468.000 τόν. d.w. καὶ εἰς τὰ Ιαπωνικά 184 πλοῖα, χωρητικότητος 5.416.000 τόν. d.w. Ἡ ναυπηγική αὕτη ἐργασία, ἀπὸ πλευρᾶς συνδέσεως, κατανέμεται εἰς τὰς κάτωθι κατηγορίας σκαφῶν:

Πλοια γραμμῆς	3.520.000	τ. d.w.
Φορτηγά «τράμπες»	5.095.000	>
Φορτηγά «μπαλκ-κέρριερς»	1.643.000	>
Μεταλλοφόρα	2.474.000	>
Δεξαμενόπλοια	24.785.000	>

Σύνολον 37.517.000 >

Τὴν 1ην Ιανουαρίου ἐ. Ε. αἱ παραγγελίαι περιελάμβανον σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 42.051.000 τόννων d.w.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

ΤΑ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΑ ΤΩΝ 120 ΧΙΛ. ΤΟΝΝΩΝ!

Παρὰ τὰς μέχρι τοῦδε ἀντιθέτους πληροφορίας, ἔγνωσθη ἐξ ἀνακοινώσεων ἐκπροσώπων τῶν Ἦνωμένων Ναυπηγείων «Βερόλιμ» (τοῦ Ρότ-

τερνταμ) δτι οὐδὲν συμβόλαιον ὑπεγράφῃ μεταξὺ τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγίων καὶ τοῦ Ἀμερικανοῦ ἐπιχειρηματίου κ. Ἐντγκαρ Ντετβίλερ διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν τεσσάρων τεραστίων λάινερς, τῶν 120.000 τόννων διὰ τὴν γραμμῆν Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Δὲν θεωρεῖται πάντως ἀπίθανον ν' ἀνταλλαγοῦν ἐπιστολαί, ἐπέχουσαι θέσιν προσυμφώνου, δμοισι πρὸς τὰς ὑπογραφέσις τελευταίως παρὰ τοῦ Ἀμερικανοῦ κ. Καντόρ μὲ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεία.

Εἰς συγκέντρωσιν ἀντιπροσώπων τοῦ Τύπου, γενομένην πρὸ ἡμερῶν εἰς τὴν Χάγην, ὁ κ. Ντετβίλερ ἐδήλωσεν ὅτι ἡ ναυπηγήσις τοῦ πρώτου σκάφους θὰ ἀρχίσῃ τὸ προσεχὲς ἔτος καὶ ὅτι τοῦτο θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς ὑπηρεσίαν μετὰ πάροδον τριετίας ἀπὸ τὴν ἐνάρξεως τῆς κατασκευῆς του. Ὁ κ. Ντετβίλερ φέρεται ἀνακοινώσας, δτι τὸ κόστος ἔκστασιν πλοίου, περιλαμβανομένων καὶ τῶν τόκων τῶν προβλεπομένων δεσμεύων πλοίου, περιλαμβανομένων καὶ τῶν τόκων τῶν προβλεπομένων δεσμεύων διὰ τὴν χρηματοδότησιν τοῦ σχεδίου κατὰ τὴν περίοδον τῆς ναυπηγήσεως, τοῦ κεφαλαίου διαχειρίσεως καὶ τῆς ἀναλόγου μερίδος κόστους τῶν τελικῶν δαπανῶν διὰ τὴν ἐναρξιν τῶν ὑπερατλαντικῶν ταξιδίων, θὰ κυμαίνεται γύρω τῶν 47.715.000 λιρῶν στερλιών κατὰ πλοίου.

*Ἐκαστὸν σκάφος—προσέθηκεν ὁ κ. Ντετβίλερ—θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 8000 ἐπιβατῶν εἰς μίαν ἐνιαίαν θέσιν, ἐνῷ τὸ πλήρωμά του θὰ περιλαμβάνῃ 2000 πρόσωπα. Θὰ ἔχῃ ὀλικὸν μῆκος 1275 ποδῶν καὶ πλάτος 130 ποδῶν, θὰ ἀναπτύσσῃ δὲ ὑπερεσιακὴν ταχύτητα 35 μιλίων. Τὸ εἰσιτήριον κυκλικοῦ ταξιδίου διὰ δύο ἀτομά εἰς θάλασσαν μετὰ ουτροῦ, περιλαμβανομένης καὶ τῆς τροφῆς, θὰ είναι 71 λίραι Ἀγγλίας κατ' ἄτομον. Ἡ διοίκησις καὶ ἡ διαχειρίσις τῶν πλωτῶν αὐτῶν μεγαθηρίων θὰ ἀνατεθῇ εἰς ψιφισμένην ἤδη καὶ πεπειραμένην ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Μολονότι οὐδεμία ὑπάρχει ἐπιβεβαίωσις, αἱ φήμαι φέρουν ὅτι ἡ ἐταιρία αὕτη θὰ είναι ἡ «Ολλαντ-Ἀμέρικαν Λάιν».

*Ἀπεκάλυψεν ἀκόμη ὁ κ. Ντετβίλερ, ὅτι καὶ τὰ τέσσαρα λάινερς θὰ φέρουν τὴν ὀλλανδικὴν σημαίαν, ὅτι τὸ πρώτον ἐξ αὐτῶν θὰ δονμασθῇ «Ἡνωμένα Ἐθνη» καὶ τὰ ἄλλα τρία «Νέα Υόρκη», «Λισσαβών» καὶ «Ολλανδός». Μετὰ πάροδον ἐνὸς ἔτους ἀπὸ τῆς παραδόσεως τοῦ πρώτου λάινερ, θὰ παραδθῇ τὸ δεύτερον, ἐν ἔτος μετ' αὐτὸ τὸ τρίτον καὶ ἐν ἔτος βραδύτερον τὸ τέταρτον. Μὲ ἀφετηρίαν τὸ «Ἀμστερταμ» καὶ τέρμα τὴν Νέαν Υόρκην, θὰ προσεγγίζουν εἰς Κόμπι καὶ Πλύμουθ τὰ δύο μόνον λάινερς, ἐνῷ τὰ ἔτερα δύο θὰ δρομολογηθοῦν μεταξὺ Λισσαβώνος καὶ Νέας Υόρκης, μὲ προέκτασιν τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς, εἰς εἰδικάς περιπτώσεις, μέχρι τῆς Ιταλίας. Ὁ διάπλους τοῦ Ἀτλαντικοῦ θὰ πραγματοποιήσει εἰς τέσσαρας ημέρας.

*Οσον ἀφορᾷ τοὺς ἀκραίους σταθμούς, ὁ κ. Ντετβίλερ ἀνέφερεν ὅτι

O A R N

Genoa's most efficient repairers

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

OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI

Molo Giano, Genoa (Italy)

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



διεξήχθησαν ήδη από ειδεικούμενοι συνενοήσεις διά τὴν ἀκτέλεσιν ἔργων πρὸς τὸν πλοῦτον καὶ ἔξυπηρέτησιν τῶν πλωτῶν κολοσσῶν. Μὲ τὰς ἀρμοδίας ἀρχάς τῆς Νέας Υόρκης ἀντηλλάγησαν ἀπόφεις διὰ τὴν ἐξασφάλισιν καταλλήλων ἀποβαθρῶν, ἐν συνδυασμῷ μὲ σιδηροδρομικάς καὶ λεωφορειακάς εὐκολίας, μὲ ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀπίστατῶν δι' ἐλικοπτέρων, μὲ διάθεσιν χερσαίας ἑκτάσεως πρὸς στάθμευσιν χιλίων αὐτοκινήτων καὶ μὲ ξενοδοχειακάς εὐκολίας διὰ τοὺς περιηγητὰς καὶ διὰ τοὺς ἔξ αὐτῶν διαθέτοντας ίδιους αὐτοκίνητους. «Θά πρόκειται περὶ ιαυτικοῦ σταθμοῦ—ἔπειτας θέσην δ. κ. Ντετζίλερ—διαθέτοντος δὲ προβλήτας καὶ χερσαίαν ζάνην ἑκτάσεως 30 καὶ πλέον στρεμμάτων». Παρόμοιαι συνενοήσεις διεξάγονται διὰ τὴν κατασκευὴν ἀντιστοίχων ἔργων εἰς Λισσαδώνα καὶ Αμστερνταμ.

Ὦς πρὸς τὰς συνενοήσεις ἐπὶ τοῦ οἰκονομικοῦ θέματος τοῦ σχεδίου, δ. κ. Ντετζίλερ ἐπεφυλάχθη νὰ ἀνακοινώσῃ λεπτομερείας, ἐπεξήγησεν, δῆμος, διὰ σύδεμία κρατική ἀνάμιξης θὰ ὑπάρχῃ εἰς τὴν χρηματοδότησιν.

ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ ΤΟ ΠΑΓΟΘΡΑΥΣΤΙΚΟΝ "ΛΕΝΙΝ",

Τὸ σοβιετικὸν παγοθραυστικὸν «Λένιν», ἑκτοπίσματος 16.000 τόνων, δηρεὶνα καὶ τὸ πρώτον δι' ἀτομικῆς ἐνέργειας πρωθυμένον ἐμπορικὸν πλοῖον, ἤρχισε νὰ ἀκτελῇ τὰς προκαταρκτικάς δοκιμάς του ἀπὸ τοῦ ποταμοῦ Νέδα καὶ μέχρι τοῦ κόλπου τῆς Φινλανδίας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος καθειλύθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Λένινγκραδ τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1957, ἔχει διαστάσεις μήκους 440 ποδῶν, πλάτους 90 καὶ ὕψους 30 ποδῶν, πρωστήριον δύναμιν 44.000 ἵππων καὶ ἀνωτάτην ταχύτητα 18 κόμβων, θὰ δύναται δὲ νὰ διανοίγῃ ὅδον διὰ μέσου πάγων ἔχοντων τὸν πάχος 6 ποδῶν. «Ἔχει ἐφοδιασθῆ μὲ τρεῖς πυρηνικοὺς ἀντιδραστήρας, περιβαλλομένους δὲ πόλο θωράκισιν ἐν σιδήρῳ καὶ μπετόν, βάρους 3000 τόνων. Θὰ εἰναι εἰς θέσιν τὸ «Λένιν» νὰ ταξιδεύῃ ἐπὶ 3 ἔτη, χωρὶς νὰ ἀνεφοδιασθῇ μὲ καύσιμον ὄλην, κύριος δὲ προιρισμός του εἶναι νὰ διατηρῇ τὴν ναυσιπλοΐαν μεταξὺ Μούρμανσκ καὶ Βλαδιούστοκ, ἥτις καλύπτει ἀπόστασιν 11.000 μίλλιων.

Ἐγνώσθη διὰ τὸ «Λένιν» θὰ χρησιμοποιῇ δύο μόνον ἀντιδραστήρας—τοῦ τρίτου διατηρούμενου ὡς ἐφεδρικοῦ—δὲ δὲ ὑψηλῆς πιέσεως ἀτμὸς θὰ κινῇ δύο ἡλεκτρογενητρίας, ισχύος ἀνωτέρας τῶν 30.000 χιλιοβάττων καὶ ἀκούσιων ἡ ἐνέργεια θὰ διοχετεύεται εἰς τρεῖς κινητήρας Ἑλικούς. Τὸ σκάφος κατεσκευάσθη ἀπὸ εἰδικὸν χάλυβα, ἀντέχοντα εἰς τὰς χαμηλὰς θερμοκρασίας, διαιρεῖται δὲ εἰς ἔνδεκα ὑδατοστεγή τμήματα, ἐκ τῶν δύο τόν τὰ δύο δύνανται νὰ κατακλυσθῶν δι' ὅδας, ἀνευ κινδύνου διὰ τὸ πλοῖον. «Ο διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν ἔξοπλισμός του περιλαμβάνει

μηχανήμα, ὅπερ καταγράφει τὴν πυκνότητα καὶ τὴν κίνησιν τῶν πρώτων εύρισκομένων πάγων, εἰς τρόπον ὥστε νὰ προσαρμόζεται ἀναλόγως ἡ πορεία τοῦ σκάφους.

Διαθέτει ἐπίσης δύο ἐλικόπτερα καὶ είναι ἐφοδιασμένον μὲ ἀντίδιας, καθὼς καὶ μὲ πρωραίας καὶ πλευρικάς δεξαμενάς, αἵτινες χρησιμοποιοῦνται διὰ τὸν χειρισμὸν τοῦ ἔρματος 4000 τόνων καὶ βοηθούν εἰς τὴν ὑπὸ δυσχερεῖς συνθήκας, θραύσιν τῶν πάγων. «Πάρχουν ἀκόμη καὶ δύο βοηθητικαὶ γεννήτριαι τῶν 3000 χιλιοβάττων. Τὰ καυσαέρια ἔκ τοῦ μηχανοστασίου θὰ ἔξερχωνται διὰ τοῦ μεγάλου ιστοῦ, ἐνῷ τὸ παριενεργὸν ὅδωρ θὰ κρατήται εἰς ἐσφραγισμένας δεξαμενάς καὶ θὰ μεταφέρεται εἰς τὴν ξηράν.

ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΤΑΞΙΔΙΑ

Τὸ νεότευκτον δηζελοκίνητον σοβιετικὸν λάινερ «Φέλιξ Ντζερζίνσκυ» ἐνετάχθη ἀπό τινας μηνὸν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῆς τακτικῆς γραμμῆς 'Οδηγούσ-Βηρυττοῦ, μὲ ἀρκετάς ἐνδιαμέσους προσεγγίσεις εἰς Τουρκίαν, Ἑλλάδα καὶ Αγιουπτον. Κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐπραγματοποίησε καὶ εἰδικὰ ταξίδια δι' ὁμάδας περιηγητῶν προερχομένων ἐκ Πολωνίας, Ούγγαρίας, Βουλγαρίας καὶ ἄλλων χωρῶν. Τὸ πρόγραμμα παρέβην εἰς τοὺς περιηγητὰς τὴν εύκαιριαν νὰ ἐπισκέπτωνται τὰ ἀξιοθέατα διὰ μόνου τῶν παραλίων πόλεων, ὡς λ. χ. τῆς Κωνστάντζας, Βάρνας, Κωνσταντινούπολεως, Πειραιῶς, Ἀλεξανδρείας, Πόρτ Σαΐδ καὶ Λασδίκειας, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀκριδάρουν μέχρις Ἀθηνῶν καὶ Καίρου. Τὸ «Φέλιξ Ντζερζίνσκυ» διαθέτει διασμέρισμα διὰ 340 ἐπιβάτας εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων, καθὼς καὶ τίνα διασμέρισμα πολυτελείας. Οι κοινόχρηστοι χώροι του περιλαμβάνουν δύο ἑστιατόρια, μπάρ, διλιοθήκην, αἴθουσαν μουσικῆς καὶ χορού καὶ φωτογραφείον.

Τακτικὴν ἐπίσης γραμμὴν συνέστησαν τὰ Σοβιέτ μεταξὺ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης καὶ Μπάρας, πρὸς ἀρτιωτέραν ἔξυπηρέτησιν, ὡς ἐτονίσθη, τῶν διευρυνομένων ἐμπορικῶν σχέσεων μὲ τὸ Ἰράκ. Εἰς τὴν πραγματικότητα, δῆμος, φαίνεται ὅτι ἡ μεταφορὰ ὅπλων καὶ πολεμεφοδίων δικαιολογεῖ περισσότερον τὴν σύστασιν τῆς ἐν λόγῳ γραμμῆς.

Ο ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΠΕΤΑΣΜΑΤΟΣ

Εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόυδης Ρέτζιστερ» ἀνεφέρετο, ὅτι τὴν Ιην 'Ιουλίου ἐ. ἐ. δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας ἀνήρχετο εἰς 2.965.819 τόν. γκρός καὶ τῆς Πολωνίας εἰς 457.702 τόν. γκρός. Ἀντιθέτως, στατιστικὰ δημοσιεύεται εἰς τὰ «Πολωνικά Ναυτικά Νέων, ἀναβιδάζουν τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος κατὰ τὴν Ιην 'Απριλίου εἰς 1378 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 4.472.000 τόν. γκρός. Ὁ σοβιετικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀναφέρεται μὲ 3.326.000 τ. (ἐρχόμενος δωδέκατος κατὰ σειράν εἰς τὴν παγκόσμιον κατάταξιν) καὶ δὲ πολωνικὸς μὲ 483.000 τ. γκρός. Διὰ τὰς ναυτιλίας τῶν δορυφόρων χωρῶν δίδονται οἱ κάτωθι ἀριθμοί:

	Τ. γκρός	Τ. γκρός	
'Ερυθρὰ Κίνα	403.000	Τσεχοσλοβακία	33.000
'Ανατ. Γερμανία	121.000	Βόρ. Βιετνάμ	12.000
Ρουμανία	42.000	'Αλβανία	10.000
Βουλγαρία	35.000	Ούγγαρια	8.000

ΤΟΥΡΚΙΑ

ΚΑΙ ΛΑΛΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

«Ἡ ζήτησις φορτηγῶν πλοίων ἀπὸ τούρκους ἀγοραστάς συνεχίζεται, τόσον εἰς τὴν Εύρωπην, δοσον καὶ ἐν Ἑλλάδι. Πέραν μιᾶς δεκάδος σκαφῶν, τῶν ὅποιων τὴν ἀγοράν ἀνεγράψαν εἰς προηγούμενα τεύχη μας, ἔγνωσθη ἡδη, ὅτι ἡγοράσθη, ἀντί τιμῆς 70.000 λιρῶν καὶ τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Glenlyon», 7168 τ. γκρός, 10.380 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβεύ τοῦ 1957. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παρελήφθη ἡδη εἰς τὸ Λίβερπούλ, δποὺ ὑψώση τὴν τουρκικὴ σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «Soket». Εἰς Πειραιά, ἔξ αλλού, ὑπεράφη προσύμφωνον ἀγορᾶς τούρκων τοῦ φορτηγοῦ «Νέο ρ θ Μ π α ρ ο ν ε ς», 6779 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀντί τιμῆς γύρω τῶν 70.000 λιρῶν. Προύποθεσις πραγματοποίησες τῆς ἡγορᾶς, ἡ παροχὴ ἀδείας τῆς τουρκικῆς κυβερνήσεως πρὸς ἔξαγωγὴν ἀντιστοίχου συναλλάγματος διὰ τὴν πληρωμήν. Τεῦρκοι, ἐπίστης, ἀγορασταὶ διαπραγματεύονται εἰς Πειραιᾶ τὴν ἀγοράν ἐνὸς παρωπλίσμου φορτηγοῦ μας 7.123 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τύπου «Εμπάτηρ». Ἐγνώσθη, ἔξ αλλού, ὅτι ἐπωλήθη εἰς Ιταλίους δισλυτάς, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς, τὸ τουρκικὸν δεξαμενόπλοιον «Riza Kaptan», 9185 τ. γκρός (τοῦ 1927). Τὸ σκάφος θὰ παραδοθῇ εἰς Κωνσταντινούπολιν, δπόθεν καὶ θὰ ρυμουλκηθῇ εἰς Ιταλίαν.

Ἀναφέρεται ἀκόμη, ὅτι τὰς τελευταίας ἡμέρας παρελήφθη εἰς Ταϊν καὶ τὸ πρὸ μηνὸς ἀγορασθὲν ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Loch Morar» 7046 τόν. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943. Τὸ σκάφος μετωνομάσθη «Yelkenci» καὶ ὑψώσε τὴν τουρκικὴ σημαίαν.

Ἐν τῷ μεταξύ, μετεδόθησαν πληροφορίαι ἐκ Κωνσταντινούπολεως, καθ' ἃς ἡ Ναυτική Τράπεζα τῆς Τουρκίας εύρισκεται εἰς διαπραγματεύσεις μὲ δύο ἀμερικανικάς ἑταιρίας διὰ τὴν ἐξασφάλισιν πιστώσεων 40 περίπου ἑκατομμυρίων δολλ., μὲ ἔξοφλησιν τετραετῆ ἔως πενταετῆ, πρὸς ἀγοράν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ τάκνερς. Λέγεται, ὅτι ἡ Τράπεζα ἀποδέχεται τόκον 6 % καὶ ὑποθήκευσιν τῶν πλοίων. Σημειωτέον, ἐπ' εὐκαιρίᾳ, ὅτι ἡ αὐτή Τράπεζα παρήγγειλε τελευταίων εἰς τὴν Γαλλίαν ἐννέα μεγάλας «φέρρου-μπόσουτς» καὶ εἰς τὴν Δυτικήν Γερμανίαν ἀριθμόν τινα ρυμουλκῶν.

ΕΙΔΟΠΟΙΗΣΙΣ

Εἰδοποιοῦνται ἀπαντα τὰ Ναυτικὰ Γραφεῖα, ἀπαντες οι Ναυτιλλόμενοι καὶ ἀπαντα τὰ Έλληνικὰ Πλοῖα τὰ προσεγγίζοντα εἰς ΧΟΝΓΚ - ΚΟΝΓΚ ὅτι λειτουργεῖ ἐκεὶ ὑπὸ Έλλήνων

«ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ»

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

«OLYMPPOS»

309 KWOK MAN-HOUSE
HONG KONG

ἔνθα δύνανται νὰ προμηθεύωνται πᾶν ἀναγκαῖον διὰ τὰ πλοῖα των, ὑποστηρίζοντες οὕτω τοὺς ἐκεὶ διαμένοντας Έλληνας.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ: ΔΙΚΗΓΟΡΟΝ

Κον ΔΗΜΗΤΡΙΟΝ Κ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΟΠΟΥΛΟΝ

ΤΗΛ. 26.025

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. 1582/2 1713
After Hours J. 6869
Cables «PORTADPROV»

STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

Aden

ATHANAS MAVROUDIS

Cables: "NASSOS", P.O. Box 1227 Phone 2096

Amsterdam

N.Y. FRANS SWARTHOUW'S HAVENBEDRIJF
Tele: 41860 Binnenkant 47
Cables: «FRANSSWART»

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

Antwerp

STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.
Maastraat 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»

STEVEDORES & CONTRACTORS SWORN
WEIGHERS CARGO SUPERINTENDENTS

Baltimore

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

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

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

Bangkok

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

SHIPCHANDLERS, DUBASHES
STEVEDORES & GENERAL CONTRACTORS

Calcutta

ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.
Canning House, 137 Canning Street
Tele: Bank 5129

STEVEDORES, SHIPCHANDLERS SHIP-
PING & PAINTING CONTRACTORS

Cape Town

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

GUNDEFINGER & 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.
Muellie Canonero Dato,
Teleph. 1417 & 1268 Mail: Box 96 Cables: «AMARANTINI»

Columbia & Willamette River Ports

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

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

Dunkirk

SOCIÉTÉ DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES
/ Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971
JOKELSON & HANDSAEM
8 Place des Nations
Tele: 782/5 Cables OKELSON

STEVEDORES AND GRAIN FITTERS

SHIPBROKER & SHIPCHANDLER

•TRAVINDUS• STEVEDORES

STEVEDORES

Durban

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

SHIPPING, CLEARING
AND TRAVEL AGENTS

J. E. PALMER & CO. (Pty) LTD.
220/24 POINTE ROAD DURBAN
Cables: «ROULETTE»

STEVEDORES

Finland

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

Fremantle

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

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

Hamburg

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

STEVEDORES

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

Hull

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

STEVEDORES

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

STEVEDORES

Karachi

COWASJEE & SONS
KEAMARI, Cables «JUBILEE»
Telephones: 33632, 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 «IGNÉUS»

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
Slevedoring, Towing, Stores etc

Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

N. KASSIMATIS
62, Avenue Alvaro Cabral
Tele: 5254 Cables «NIKAS»

SHIPCHANDLERS

Madras & Coast Ports

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

STEVEDORES &
SHIPCHANDLERS

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

SHIP CHANDLERS

Melbourne

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

SHIP REPAIRERS

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

SHIP'S FITTINGS

UNITED SERVICES PTY LTD.

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

SHIP'S FITTING

Messrs. E.P.&A.FRASER

Phosphate House, 515, Collins Street
Tele: MB 3155. Cables STEVEDORE

STEVEDORES & CONTRACTS

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

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

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:
OI K.K. A. E. SHEPPARD & CO. LTD.
BEVIS MARKS HOUSE
BEVIS MARKS TELEPHONES: ANENUE 2671/2 LONDON E.C. 3

Ναυτιλιακοί Σειδήσεις

ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθη αἴτησις διὰ τὴν νηολόγησιν, βάσει τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν. Δ. «περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων», τοῦ ὑπὸ λιθεριανήν σημαίαν τελούντος φορτηγοῦ «Γιουροπήτην Τρέιντο» 7249 τ. γκρός (τοῦ 1945), διόπειταν οὐδὲν ἀνήκει εἰς τὴν ἔταιριν τὸν θεραπόταν (διαχειρίσις κ. κ. ἀδελφ. Φαφαλιοῦ).

— Παρελήφθη εἰς Λίθερπούλ τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «City of Portsmouth» 7249 τ. γκρός (τοῦ 1943). Τὸ σκάφος μετωνομάσθη «Εὔχαρις» καὶ ὑψώθη ἐπ' αὐτοῦ ἡ Κυανόλευκος.

— Εἰς γερμανικὸν λιμένα παρελήφθη πρὸ τὸν ημερῶν τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων γερμανικὸν φορτηγὸν «Eduard Rusche», 996 τ. γκρός (τοῦ 1930), μετωνομάσθη δὲ «Παντελῆς Α.» καὶ ὑψώθη ἐπ' αὐτοῦ ἡ Ἐλληνικὴ σημαία.

— Ὅπερελήθησαν ἐπίσης εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας αἴτησις διὰ τὴν νηολόγησιν τῶν κάτωθι σκαφῶν:

«Ιωάννα» (πρώην δανικὸν) 2873 τ. γκρός (τοῦ 1926) τῆς ἔταιρίας «Ιωάννα» (διαχειρίσις δ. κ. Λιν. Γουλανδρῆς).

«Καπετάν Καρρᾶς» (πρώην λιθεριατὸν) 8798 τ. γκρός (τοῦ 1955), τῆς ἔταιρίας «Τράμπης Τσάρτεργκα».

«Αρχάγγελος» 10.050 τόν. γκρός, ναυπηγούμενον ἢδη εἰς τὴν Ιαπωνίαν.

«Μαρία» (πρώην δλανδικὸν «Aludra») 7272 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἔταιρίας «Μάννα» (διαχειρίσις κ. Βάτη).

«Γουόρλντ Τέμπεστ» (δεξαμενόπλοιον) 10.470 τ. γκρός (τοῦ 1945) τῆς ἔταιρίας «Γουόρλντ Τέμπεστ» (διαχειρίσις κ. Στ. Νιάρχου).

«Γουόρλντ Τράιοκφ» (δεξαμενόπλοιον) 10.172 τ. γκρός (τοῦ 1944), τῆς ἔταιρίας «Μέμφις» (διαχειρίσις τοῦ κ. Στ. Νιάρχου).

— Ἐπίσης ὑπεβλήθη εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας αἴτησις, διπλῶς ὑψώσθη τὴν Κυανόλευκον τὸ ὑπὸ σημαίαν Λιθερίας δεξαμενόπλοιον «Περσέν» 15.852 τ. γκρός (τοῦ 1956), διόπειταν οὐδὲν εἰς τὴν ἔταιριν «Κάνυοπους» (διαχειρίσις τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη).

— Παρελήφθη πρὸ τὸν ημερῶν εἰς Ρόττερνταμ καὶ ὑψώσθη τὴν Ἐλληνικὴ σημαίαν τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων δλανδικὸν φορτηγὸν «Amstelburg» 7091 τ. γκρός (τοῦ 1943). Μετωνομάσθη «Ἀρμάθια».

— Εἰς Λονδίνον, ἐξ ἄλλου, παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Λάστον ἀγγλικὸν ὑπερωκεάνιον «Highland Brigade» 14.216 τ. γκρός (τοῦ 1929). Τὸ σκάφος ὑψώσθη τὴν Κυανόλευκον, μετωνομάσθη «Ἐριέττα» καὶ ἀπόπλευσεν ἐν Λονδίνον τὴν 25ην Σεπτεμβρίου κατευθυνόμενον εἰς Πειραιά, διπλῶς, διόπειταν οὐδὲν ὑποστῆ ὁρισμένας διασκευάς.

— Τὸ φορτηγὸν «Alkimos» 7179 τ. γκρός (τοῦ 1943) ὑπέστειλε τὴν σημαίαν τῆς Κοσταρίκας καὶ τὴν ἀντικατέστησε διὰ τῆς Ἐλληνικῆς. Σχετικὴ αἵτησις διὰ τὴν διόρισην τοῦ ηδονόληθη ἥδη εἰς τὸ Υ. Ε. Ν.

— Ἐξ ἄλλου τὰ ὑπὸ νηολόγησιν μικρᾶς ἡλικίας φορτηγὰ σκάφη τοῦ κ. Στ. Λιθανοῦ είνε τὰ κάτωθι:

«Ἀτλάντικ Σάν», «Ἀτλάντικ Σάμπημ», «Ἀτλάντικ Σανλάτι», «Ἀτλάντικ Σανράιζ», «Ἀτλάντικ Γκλόρι», «Ἀτλάντικ Τζένεραλ», «Ἀτλάντικ Γκλαντιέτορ», «Ἀτλάντικ Γκρέις», «Ἀτλάντικ Γκόρενορ», «Ἀτλάντικ Γκάρντιαν» καὶ «Χατζητσάκος». Θὰ ἀκολουθήσουν καὶ ἔτερα δύο. Πρόκειται περὶ φορτηγῶν τῶν 14.000 τόννων d.w. ἔκαστον.

ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Παντάνασσα» 6481 τ. γκρός, διπερ ἀργεῖ ἀπὸ μηνῶν εἰς Πειραιά, ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἔταιρίαν «Ματζεδόλια» εἰς Ἰταλοὺς διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 47.500 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «Λεωνίδας» 4573 τ. γκρός (τοῦ 1928), ἐπωλήθη παρὰ τῆς ἔταιρίας Θ. Βογιατζίδην εἰς Ιάπωνας διαλυτὰς, ἀντὶ μὴ γνωσθείσης τιμῆς καὶ μὲ παράδοσιν εἰς Ιάπωνικὸν λιμένα.

— «Ἐπίσης», τὸ φορτηγὸν «Μαριέττα» (σημαία ἀγγλική) 7059 τ. γκρός (τοῦ 1943), ἐπωλήθη εἰς γιουγκοσλαύους διαλυτάς. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Διαλυταὶ τῆς Φορμόζας ἡγόρασαν ἀντὶ τιμῆς 10 λιρῶν κατὰ τὸν γκρός, τὸ φορτηγὸν «Ομόνοια» 2171 τ. γκρός (τοῦ 1912). Τὸ σκάφος θὰ παραλάβῃ ἐκ Χόγκ Κόγκ φορτίου παλαιοσιδήρων διὰ Φορμόζαν, διπλῶς καὶ ὑπὸ παραδοσιθῆ.

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «T.2» «Langeais», 10.750 τ. γκρός, 16.675 τόννων d.w., καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 260.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς λιμένα τῆς Βορείου Γαλλίας. Θὰ μετατραπῇ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου.

— Παρ' Ἐλλήνων ἡγόρασθη, ἀντὶ μὴ ἀνακοινωθείσης τιμῆς, τὸ ἀργον εἰς Ρίδερ Στόρους ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Wrenwood», 2847 τ. γκρός, 4360 τόννων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1955. Τὸ σκάφος, παραλαμβανόμενον κατ' αὐτάς, θὰ τεθῇ ὑπὸ σημαίαν Λιθανοῦ.

— «Ηγοράσθη ἐπίσης παρ' Ἐλλήνων (κ. Σιδεράτος κλπ.) τὸ ἀγγλικόν φορτηγὸν «Kufrā» 2409 τ. γκρός, 3540 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, μὲ σερβέν τοῦ 1956, ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν.

— Τὸ μικρὸν γερμανικὸν φορτηγὸν «Eduard Rusche», 996 τ. γκρός, 1550 τόννων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Αθανασιάδη, ἀντὶ τιμῆς 12.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Ἀμυνόργον.

— «Ἡ ἔταιρία τῶν ἀδελφῶν Μάτσα ηγόρασεν, ἀντὶ τιμῆς 80.000 λιρῶν περίπου, τὸ νορδηγικὸν φορτηγὸν «Stirlingvile» 5028 τ. γκρός, 9210 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1935. Θὰ παραληφθῇ εἰς νορδηγικὸν λιμένα.

— «Ἐξ ἄλλου, παρὰ τοῦ κ. Φραγκίστα ηγοράσθη, ἀντὶ τιμῆς 64.000 λιρῶν, τὸ ιταλικὸν λίμπερτον «Praglia», 7192 τ. γκρός, 10.875 τόννων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέν τοῦ 1957. Ἡ παραλαβὴ του τε-

Rotterdam

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

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

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

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

STEVEDORES

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

Singapore

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

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.
62 Robinson Road.
Tele: 22340-3884-3885-5127
Cables: «PROVISIONS»

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

Sydney n.s.w.

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

STEVEDORES

Vancouver B.C.

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

STEVEDORES

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

GRAIN FITTERS
AND STEVEDORES

Mormugao

LLE & MUIRHEAD (INDIA) LTD.

Cables: «LENUIR»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

Cables: «IGNATIUSNORONHA»

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele: 21128 Piazzale Portici Massa

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED

WAREHOUSE OWNERS

New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium)

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO. *

Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERCO»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERCO»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

Rangoon

COMITO SON & CO. LTD.

P. O. Box No 139, Cables: «MACOTTO»

STEVEDORES &

SHIPCHANDLERS

λει ήπο την αίρεσιν έπιθεωρήσεώς του έν δεξαμενή.

—Παρά τού Οίκου Βάτη ήγοράσθη διά λ) σμόν πελατών του, άντι τιμής γύρω τών 65.000 λιρών, τό ήπο δόλανδική σημαίαν λίμπερτ «Αλιδρα» 7272 τ. γκρός, 10.800 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1943.

—Ηγοράσθησαν έπισης παρ' Έλλήνων δύο υπό γαλλικήν σημαίαν λίμπερτς, με άμεσον παραλαβήν εις λιμένα της Βορείου Γαλλίας, δημοτέονταν έν παροπλισμῷ. Τό έν είναι τό «Les Glieres» 7296 τ. γκρός, 10.307 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944 και τό έπερν τό «Ουαππα» 7259 τ. γκρός, 10.487 τόν. d.w. και ναυπηγήσεως 1943. Τιμή όγορας τού πρώτου 61.500 λίραι και τού δευτέρου μεταξύ 60.000 έως 65.000 λιρών.

—Ηγοράσθη, τέλος, παρ' Έλλήνων και τό Ιταλικόν λίμπερτυ «Giga» 7253 τ. γκρός, 10.936 τόνων d.w. και ναυπηγήσεως 1944, άντι τιμής 200.000 δολαρίων. Παραλαβή εις Βενετίαν.

ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΕΝΑΝΤΙ ΚΑΠΝΩΝ

“Υπό τού καπνεμπόρου κ. Αθ. Κυριακοπούλου υπεβλήθη πρότασις εις τό ‘Υπουργείον Εμπορίου διά την ναυπηγήσιν δύο άκτοπλοϊκών έπιβατηγών εις τό κρατικά ισπανικά ναυπηγεία BAZAN, έναντι καπνών κρατικής συγκεντρώσεως, παλαιοτέρων έσοδειών. Τό έν λόγω ναυπηγεία άναλαμβάνουν τήν κατασκευήν τών δύο έπιβατηγών, βάσει τών έγκρισιών προδιαγραφών ύπο τών άρμοδιών έλληνικών ύπουργειών και άντι τιμής 1.780.000 δολαρίων έκαστον.

‘Η πρότασις τού κ. Κυριακοπούλου, συζητηθείσα εις έκτακτον σύσκεψιν τής υπό τὸν κ. Λαμπτρούκον ειδικής έπιτροπής τού ‘Υπουργείου Συντονισμού, έκριθη ώς συμφέρουσα, καθ' διτό κόστος τής κατασκευῆς τών ώς άνω πλοίων είναι κατά 70.000 δολαρίων κατώτερον τού τών φινλανδικών ναυπηγείων. ‘Η έπιτροπή άπεφάσισε δημοτικούν τελικώς τά φινλανδικά ναυπηγεία (πρότασις Μιχοπούλου) εις τήν περίπτωσιν, καθ' ήν θά υπεδίβαζον ταύτα τό κόστος τής κατασκευῆς τών ώς άνω πλοίων εις τό έπιπεδον τού κόστους τών ισπανικών ναυπηγείων.

ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τό άγορασθέν παρ' Έλλήνων άγγλικόν φορτηγόν «Wrenwood» 2847 τ. γκρός (τού 1943) παραληφθέν εις Ρίθερ Στόουρ, ένθα ήτο παρωπλισμένον, ίψωσε τήν σημαίαν τού Λιβάνου και μετωνομάσθη «Εθελ Κ.».

—Έπισης τό άγορασθέν παρ' Έλλήνων άγγλικόν φορτηγόν «Kufra» 2409 τ. γκρός (τού 1937) παραληφθέν πρό ήμερων εις τό Χάρρουϊτς, μετωνομάσθη «Άρυτεν» και έτεθη υπό σημαίαν Λιβάνου. Τό πλήρωμά του ήσαφαλίσθη εις τό N.A.T.

—Τό άγορασθέν άπό τήν έταιρίαν άδελφων Μάτσα νορβηγικόν φορτηγόν «Stirlingville» 5028 τ. γκρός (τού 1935) παραληφθέν εις νορβηγικόν λιμένα, έτεθη υπό σημαίαν Λιβάνου και μετωνομάσθη «Γεώργιος Μ. ΙΙ.».

—Τό πωληθέν εις “Ελληνας άγοραστάς λίμπερτυ «Αντώνης» 7176 τ. γκρός (τού 1943) ύπεστείλεν εις Ρόπτερνταμ τήν Κυανόλευκον και ίψωσε τήν λιβεριανήν σημαίαν, έγγραφεν εις τήν δύναμιν τής νέας έταιρίας «Σουμέλγκα».

ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΟΣΩΝ ΔΙΑΒΗΜΑΤΩΝ

Τό ‘Υπουργείον Εμπορικής Ναυτιλίας έκοινοποίησε πρός τό Ναυτικόν ‘Επιμελητήριον ‘Ελλάδος και τάς έφοτλιστικάς ‘Ενώσεις τήν έκδοθήσαν παρά τού ‘Υπουργείου Οίκονομικών έγκυλιον επερι άπαλλαγῆς τών τελωνιζομένων πλοίων έκ τής υπέρ έκπαιδευτικών ίδρυμάτων προσθέτου φορολογίας τού Ν. Διατάγματος 3883)1958».

‘Η κοινοποιηθείσα έγκυλιος έχει ώς άκολούθως:

«Ἐν συνεχείᾳ τῆς ὑπ' ἀριθ. N. 2760)28-5-59 διαταγῆς σχετικῶς μὲ τὴν ἀλλῆθη ἔννοιαν τῶν διατάξεων τοῦ ἄρθρου μόνου τοῦ N. Δ. 3883)58, τῶν ἀναφερομένων εἰς τὰς ἀπαλλαγάς ἐκ τῆς διὰ τοῦ ως ἀνών άρθρου ἐπιδιλθείσης υπέρ τῶν ἀπειδαστικῶν ίδρυμάτων προσθέτου φορολογίας 0.50 % ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν εἰς τὴν χώραν εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων, ἀνακοινούμενον ὑμῖν, διτι, ἀνακύπαντος ζητήματος ὃσον ἀφορᾶ τὴν ἀπαλλαγὴν η μὴ ἐτῆς ως ἀνών φορολογίας τῶν τελωνιζομένων πλοίων τῆς δασμολογικῆς κλάσεως 276 γ', ἀπημύναμεν σχετικὸν ἔρωτημα εἰς τό Νομικὸν Συμβούλιον τοῦ Κράτους, διπερ διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 613)16) 7)1959 γνωμοδοτήσεως τού ἐγνωμοδότησεν διμοφώνως, διτι, ως συνάγεται ἐκ τῆς ιστορικῆς ἐξελίξεως τῆς ἀνωτέρω φορολογίας τού προσθέτου παρακολυθητικού χαρακτῆρος τούτης και τού παρ' αὐτῆς ἐπιδιωκομένου σκοπού, δὲν περιλαμβάνει αὐτή τὰ τελωνιζόμενα πλοῖα, ἀτινα, ως γνωστόν, υπόσβαλλονται εἰς τήν καταβολήν ἐνός ἔλαχίστου δισμού, ἐνέχοντος συμβολικήν μᾶλλον ἔννοιαν.

»Κατόπιν τῆς ἀνωτέρω γνωμοδοτήσεως, ἦν καὶ ἀποδεχόμεθα, παραγγέλλομεν ὑμῖν, δημοτικῆς καὶ ἐπὶ τῶν λοιπῶν τελωνιζομένων πλοίων τῆς δασμολογικῆς κλάσεως 276 γ', πέραν δηλονότι τῶν υπερωκεανών καὶ ἐπιβατηγῶν τῆς ποντοπλοΐας τοιούτων, περὶ ων σχετικαὶ αἱ διατάξεις τού N. 6066)34 καὶ ἡ ὑπ' ἀριθ. 20989)24)2)59 διαταγὴ μας, ἀπέχεται τῆς εἰσπράξεως τῆς προαναφερομένης προσθέτου φορολογίας τού N. Δ. 3883)58.

»Ἐπὶ τούτοις, παραγγέλλομεν ὑμῖν, δημοτικῆς προδῆτε εἰς τήν λύσιν τῶν μέχρι τούδε ληφθεισῶν κατὰ τοὺς τελονισμούς πλοίουν, πρὸς κάλυψιν τῆς ἀνωτέρω φορολογίας ἔγγυησεων, ως ἡ ὑπ' ἀριθ. E. 17712)11) 12)58 σχετικὴ διαταγὴ μας.

Κατὰ συνέπειαν, μετά τήν ἔκδοσιν τῆς ἀνωτέρω γνωμοδοτήσεως, καθορισθέντος διτι αἱ διατάξεις τού N. Δ. 3883)58 δὲν ἐφαρμόζονται ἐπὶ τῶν πλοίων.

Η ΤΡΟΤΟΠΟΙΗΘΕΙΣΑ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ

‘Υπὸ τῆς Νομοπαρασκευεστικῆς ‘Επιτροπῆς διετυπώθη τὸ τελικὸν κείμενον τού καταρτισθέντος υπέρ τῶν ‘Υπουργείων Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ Οίκονομικῶν σχεδίου N. Διατάγματος «περὶ τροποποίησεως καὶ συμπλήρωσεως τῶν διατάξεων τοῦ νόμου 1880)1951 «περὶ φορολογίας πλοίων», ως ἐτροποποιήθη διὰ τοῦ N. Δ. 3415)1955 καὶ τοῦ ἄρθρου 13 τού κώδικος «περὶ χαρτοσήμου».

Εἰς τό τελικὸν σχέδιον, τὸ διποίον ἐνεκρίθη καὶ υπό τῆς Γενικῆς Διεύθυνσεως Δημοσίου Λογιστικού, ἐκδοθείσης καὶ τῆς σχετικῆς ἐκθέσεως, περιελθόθη καὶ ἄρθρον 2, ἔχον ως ἀκολούθως:

«Ἐξαιρετικῶς, οἱ ἀποδείξεις καταβολῆς ἀσφαλιστικῶν ἀποζημιώσεων διὰ συναπτομένας ἐν ‘Ελλάδι ἀσφαλιστικού πλοίου η φορτίων, μεταφερομένων διὰ θαλάσσης, υπόκεινται εἰς τέλος ἐν ἐπὶ τοῖς ἑκατὸν 1 %».

Τὸ σχέδιον, ἐγκρινόμενον τελικῶς καὶ υπό τοῦ ‘Υπουργείου Συντονισμού, θά κατατεθῇ ἐντὸς τῶν ήμερων εἰς τήν ‘Επιτροπήν Νομοθετικής ‘Εξουσιοδοτήσεως πρὸς ψήφισιν.

ΕΙΣ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον τοῦ N.A.T. ἐνέκρινε τήν προσφοράν τής έταιρίας I.B.M. διὰ τήν προμήθειαν συστήματος μηχανογραφικῆς υπη-

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

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

Δ)Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

‘Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 μ. μ. διὰ ΚΥΘΟΝ (Μέριχα ή Λουτρά) ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΝΩΝ, ΜΗΛΩΝ.

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

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

Δ)Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

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

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

‘Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμου).

Δ)Π “ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

‘Εκάστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 10 μ. μ. ΠΑΡΟΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ, ΤΗΝΩΝ.

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

‘Εκάστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΩΝ, ΛΕΡΩΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

‘Εκαστον ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΩΝ, ΜΥΚΟΝΟΝ ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ ΒΑΘΥ ΚΑΡΔΟΒΑΣΙ

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

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Ακτή Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.

ρεσίας είς τὸ "Ιδρυμα. Ἡ ἑταιρία, συμφώνως πρὸς τοὺς ὄρους τῆς διακρίσεως τῆς σχετικῆς δημοτρασίας, ὀφεῖται ἐντὸς ἔξαμηνου ἀπὸ τῆς κατακύρωσεως ὑπὸ τοῦ "Υπουργείου Ναυτιλίας τῆς δημοτρασίας, νὰ ἔχῃ ἐγκαταστήσει τὰ ἀπαίτουμενα μηχανήματα, ἐντὸς δὲ ἔτους νὰ ἔχῃ ἐκπαιδεύσει τὸ προσωπικόν τοῦ Ταμείου εἰς τὸν χειρισμὸν τοῦ συστήματος μηχανογραφήσεως.

ΤΑ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Σεπτεμβρίου ὑπεγράφη μόνον μία σύμβασις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. πλοίου ὑπὸ ἔντονη σημαίαν, ἐλληνικῶν συμφερόντων. Πρόκειται περὶ τοῦ ὑπὸ σημαίαν Λιβάνου φορτηγού «Φανερωμένη», τόνων γκρός 5427, ἐκπροσωπουμένου ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Δανιόλου. Ἡ ἀσφάλισις τοῦ πληρώματος ἀρχεται ἀπὸ τῆς 1ης ὁκτωβρίου 1959. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἔντονη σημαίας πλοίων, τῶν δόπιων τὰ πληρώματα εἶναι ἡσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ., ἀνέρχεται σήμερον εἰς 694, τόνων γκρός 6.862.021.

ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Σεπτεμβρίου ἔχορηγήθσαν συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος καὶ τὰς οικογενείας αὐτῶν:

Πλοιάρχους: Δημήτριον Χρ. Παπαδημητρίου, μὲ ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 18 ἡμερῶν, δραχμὰς 3.920 μηνιαίως, Κυριάκον Νικ. Λούκαρην, μὲ ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 29 ἡμερῶν, δραχ. 3.110 μηνιαίως, Κωνσταντίνον Ἰω. Γκιάταν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ μᾶς ἡμέρας, δραχ. 2.331 μηνιαίως, Μιχαὴλ Ἐμμ. Ἀναγνωστάκην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 1.683 μηνιαίως, Μαρκέλλαν χήρα Δημητρίου Μπαχά, ὑποπλοιάρχου, λόγῳ ἀτυχήματος, μὲ ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δραχ. 1.527 μηνιαίως, Αἰκατερίνην χήραν Εύαγγ. Σανούδου, ὑποπλοιάρχου, μὲ ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, δρ. 831 μηνιαίως.

Εἰς μηχανικούς: Βασιλείον Χρ. Κουρῆν, μὲ ὑπηρεσίαν 28 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 26 ἡμερῶν, δραχ. 3.636 μηνιαίως, Θεόδωρον Ἰω. Μοσχονησιάτην, μηχανικὸν Γ' τάξεως, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δραχ. 1.465 μηνιαίως.

Εἰς λοιποὺς ἀξιωματικούς: Σπυρίδωνα Μιχ. Μαρουπάκην, ἀσυρματιστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 25 ἡμερῶν, δραχ. 1.306 μηνιαίως καὶ Βασιλείον Εύαγγ. Μακρῆν, λογιστήν, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 10 ἡμερῶν, δραχ. 2.820 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερα πληρώματα: Ἀγγελῆτην Εύ. Ντάτσιον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίως, Παναγῆν Ἰω. Γκιόφαν, θαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν, δραχ. 1.356 μηνιαίως, Ἡλίαν Λ. Μαυρολίόν, ναύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν, δραχ. 495 μηνιαίως, Παναγῆν Δ. Βαλλιάνον, ναύληρον, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν, δραχ. 656 μηνιαίως, Ἰωάννην Νικ. Φωστιέρην, μηχανοδηγόν, μὲ ὑπηρεσίαν 37 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δραχ. 2.028 μηνιαίως, Γεραστιμαναστάσιον Κ. Κασδαλιέρατον, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν, δραχ. 429 μηνιαίως, Ἰωάννην Εύ. Ἀδάμ, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν καὶ 3 ἡμερῶν, δραχ. 567 μηνιαίως, Ἀνάργυρον Ἀν. Γκολέμαν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 866 μηνιαίως, Βενετίαν χήραν Κων. Οικονόμου, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 13 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν, δραχ. 410 μηνιαίως, Ἀλίκην χήραν Παν. Παπαλέξατον, ἀρχιθαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, δραχ. 618 μηνιαίως, Δημήτριον Γ. Παπαδόπουλον, δύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίως, Εύάγγελον Θ. Μεταξᾶν, δύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 555 μηνιαίως, Μανουὴλ Α.

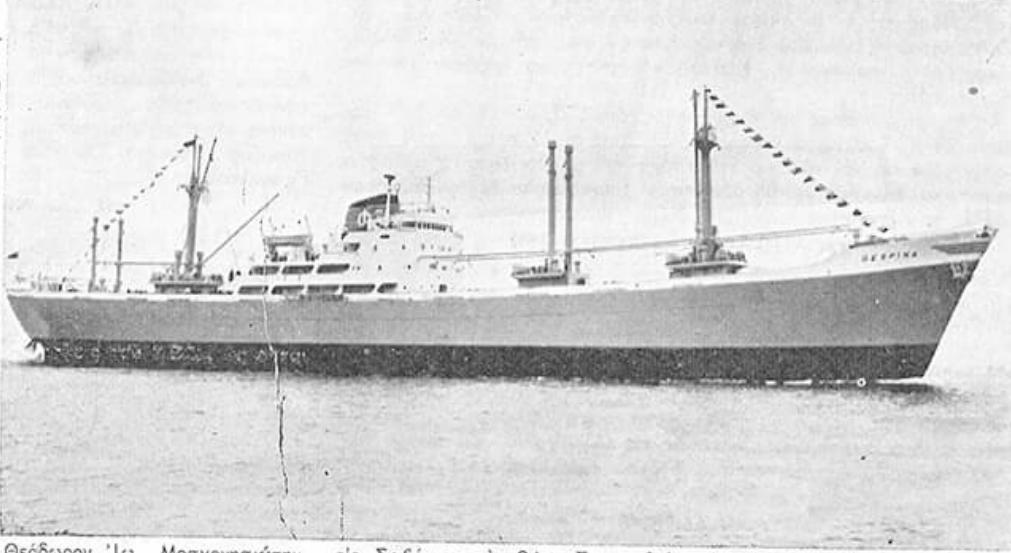
ΑΙ ΚΑΤΑΚΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΥ

ΤΟ ΔΗΖΕΛΟΚΙΝΗΤΟΝ "ΔΕΣΠΟΙΝΑ", 13.385 ΤΟΝ. D.W.

Τὴν 26ην Αὐγούστου παρεδόθη ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Βέζερ εἰς τὴν πλοιοκήτηριαν ἑταιρίαν (διαχείρισις Οίκου Φαφαλιοῦ· Ανανταστασίου) τὸ εἰκονιζόμενον δηζελοκίνητον φορτηγὸν «Δέσποινα». Σημαία Ἑλληνικῆς.

Πρόκειται περὶ ἐπιλέκτου σκάφους, εἰς τὸ ὅποιον ἐνεσωματώθη ὅλη ἡ κτηθεῖσα περί ἀπὸ τὰ ἄλλα νεότευκτα σκάφη τοῦ Οίκου Φαφαλιοῦ. Ἐχει χωρητικότητα 13.385 τόνων d.w., μὲ μηχανὴν Σούλτζερ, ἐλβετικῆς κατασκευῆς, 6.900 ίππων, μὲ ὑπερφόρτισιν. Ταχύτης κατὰ τὰς δοκιμὰς 17½ μίλια. Κόστος ἐν ἑκατομμύριον ἑκατὸν χιλ. λιρῶν Ἀγγλίας.

Τὸ «Δέσποινα» εύθὺς μετὰ τὴν παράδοσιν τοῦ ἀπέπλευσεν ἀπὸ τὸ Μπρεμερχάφεν διὰ τὸ Λονδίνον. Παρέλασε 300 αὐτοκίνητα διὰ τὴν N. Υόρκην, ὅπου καὶ ἔφθασε τὴν 8ην Σεπτεμβρίου (διάπλους τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἐντὸς 11 ἡμερῶν!). Ἐν συνεχείᾳ ἔπλευσεν εἰς Χάμπτον Ρόδος καὶ παρέλασε 13.000 τόν. γαιανθράκων διὰ τὴν Δυτ. Ἰταλίαν. Ἐφθασεν



εἰς Σαδόνιαν τὴν 24ην Σεπτεμβρίου. Ἐντὸς, δηλαδή, 27 ἡμερῶν διέπλευσε διὰ τὸν Ἀτλαντικὸν, ἐφόρτωσε, ἔξερότωσε τὸ πρῶτον φορτίον του καὶ παρέλασε καὶ δεύτερον. Ταχύτης ἀξιοζήλευτος. Αὐτὰ εἶναι τὰ ἀσυναγώνιστα σύγχρονα οἰκονομικὰ σκάφη.

Σχετικῶς μὲ τὸν Οίκον Φαφαλιοῦ καὶ τὴν πρὸς τὴν Κυανόλευκον προσήλωσί του, ἐλάθομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ τῆς πρὸ ἡμερῶν αἰτήσεως μας πρὸς τὸ «Υπουργείον Εμπορ. Ναυτιλίας διὰ τὴν νηολόγησιν τοῦ ἀ)π «European Trader», ἐπιθυμούμεν νὰ σᾶς τονίσωμεν, ὅτι δὲ Οίκος Fafalios Ltd τοῦ Λονδίνου, τὸν ὅποιον ἀντίπροσωπεύομεν, ἔθεσε μέχρι σήμερον 10 πλοῖα του ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν, ἔξι ὃν τὰ 4 νεότευκτα. Παρέδειγμα ἀξιομίμητον.

Πειραιεὺς 18 Σεπτεμβρίου 1959. Μετά τιμῆς

Διὰ τὴν Ἀνάν. Ναυτικὴν Ἐταιρείαν «Νέα Τύχη»

Ο Διευθυντής

Κ. ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΥ

Ἀρναούτην, ξυλουργόν, μὲ ὑπηρεσίαν 4 ἔτῶν καὶ 7 ἡμερῶν, λόγῳ ἀτυχήματος, δραχ. 400 μηνιαίως, Εύάγγελον Ἰω. Γερογιάννην, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν, 9 μηνῶν καὶ 25 ἡμερῶν, δραχ. 429 μηνιαίως, Ἰωάννην Εύ. Ἀδάμ, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν καὶ 3 ἡμερῶν, δραχ. 567 μηνιαίως, Ἀνάργυρον Ἀν. Γκολέμαν, κυβερνήτην, μὲ ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 4 ἡμερῶν, δραχ. 866 μηνιαίως, Βενετίαν χήραν Κων. Οικονόμου, ναύτου, μὲ ὑπηρεσίαν 13 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν, δραχ. 410 μηνιαίως, Ἀλίκην χήραν Παν. Παπαλέξατον, ἀρχιθαλαμηπόλον, μὲ ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 24 ἡμερῶν, δραχ. 618 μηνιαίως, Δημήτριον Γ. Παπαδόπουλον, δύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 14 ἡμερῶν, δραχ. 400 μηνιαίως, Εύάγγελον Θ. Μεταξᾶν, δύτην, μὲ ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δραχ. 555 μηνιαίως, Μανουὴλ Α.

LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΤΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΤΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ "ΗΡΑΚΛΗΣ" & "ΟΛΥΜΠΟΣ,"

TELEGRAMS: LOUCAS JEDDAH

Η ΕΚΑΤΟΝΤΑΕΤΗΡΙΣ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Συνήλθεν ή ύπό τὸν κ. 'Ανδρεάδην ἐπιτροπὴ διὰ τὸν καταρτισμὸν τοῦ προγράμματος ἑορτασμοῦ τῆς ἑκατονταετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ Θαβε τάς πρώτας ἀποφάσεις, αἵτινες ἐπαρκῶς προσδιορίζουν τὸν χαρακτῆρα τοῦ πανηγυρισμοῦ αὐτοῦ.

'Απεφασίσθη συγκεκριμένως ἡ κοπὴ ἀναμνηστικοῦ μεταλλίου, διὰ τοῦ ὅποιον θὰ τιμηθοῦν οἱ καθ' οἰονδήποτε τρόπον συμβαλόντες εἰς τὴν εὔρυθμον λειτουργίαν καὶ τὴν πρόδον τοῦ Ταμείου, ἡ ἔκδοσις πολυτελούς λευκώματος, ἀφιερωμένου εἰς τὴν ἑξελίξιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἀπὸ τοῦ 1861 μέχρι σήμερον καὶ ἡ συγγραφὴ ύπὸ τῶν ναυάρχων κ. κ. Σκαρπέτη καὶ Ζάρκου τῆς Ιστορίας τοῦ Ν.Α.Τ. ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως του.

'Η ἐπιτροπὴ υιοθέτησε τὴν ἀποφιν, ἐπὶ τῆς ὁποίας καὶ ἐστριχθῆσαν αἱ ἀνωτέρω ἀποφάσεις, ὅπι τὴς ἑκατονταετηρίδος τοῦ Ν.Α.Τ. πρέπει γὰρ ἀποτελέση εύκαιριαν διὰ μίαν οὐσιαστικωτέραν προδολήν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ύπερ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν λαμβανομένην κοινωνικὴν μέριμναν καὶ ἀντίληψιν.

Η ΚΟΣΤΑΡΙΚΑ ΜΑΣ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΠΤΕΙ

Πληροφορούμεθα, ὅπι τὸ ἐν 'Ελλάδι Γενικὸν Προξενεῖον τῆς Δημοκρατίας τοῦ Παναμᾶ, ἀντιπροσωπεύοντον καὶ τὴν Δημοκρατίαν τῆς Κόστα-Ρίκα, εἰδοποίησε δι' ἐγγράφου του τὸ 'Υπουργεῖον 'Ἐξωτερικῶν, ὅπι ἐλήφθη ἀπόφασις τῆς Κυβερνήσεως Κόστα-Ρίκα, καθ' ἥν οὐδὲν πλοῖον ἀνήκον εἰς τὰ νηολόγια τῆς Κόστα-Ρίκα δύναται νὰ ταξιδεύῃ ύπὸ τὴν σημαῖαν αὐτῆς.

Κατόπιν τῆς ἄρσεως τοῦ δικαιώματος, ὅπως φέρουν τὴν σημαῖαν τῆς Κόστα-Ρίκας, καθίσταται προφανές, ὅπι ἀπαντα τὰ πλοῖα, ἀτίνα ήσαν νηολογημένα εἰς τὰ νηολόγια τῆς χώρας ταύτης, διέλουν νὰ ἀλλάξουν σημαῖαν καὶ συνεπῶς δὲν θὰ δύνανται νὰ ἀποκλεύσουν ἐκ τῶν διαφόρων λιμένων πρὶν ἀποκλήσουν νομίμως ἔτεραν ἐθνικότητα.

ΠΡΟΑΓΓΩΓΑΙ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΕΙΣ

Διὰ Διατάγματος προήχθησαν εἰς τὸν βαθὺν τοῦ πλοιάρχου οἱ κάτωθι ἀντιπλοίαρχοι λιμενικοί: 'Αθ. Παπαδασιλείου, Νικ. Σταμπολῆς καὶ Γεώργ. Δρακόπουλος.

Διὰ διατάγης τοῦ 'Υπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. 'Ανδριανούπολου, τοποθετοῦνται οἱ κάτωθι λιμενικοί ἀξιωματικοί: 'Ανθυποπλοίαρχοι: Παν. Κοσμάτος παρὰ τῇ Διευθύνσει Μελετῶν, 'Ιω. Πέππας παρὰ τῷ Κ.Λ.Π. καὶ Δ. Χαραμαντάς εἰς τὰς Σχολὰς 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ τοῦ 'Ασπροπόρου καὶ σημαιοφόρος 'Αρ. Παπανδρέου λιμενάρχης 'Ιθάκης.

ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ

Συμφώνως πρὸς τὰ στατιστικὰ στοιχεῖα τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τὸ σύνολον τῶν ἀνέργων ναυτικῶν κατὰ τὸ τέλος Αὐγούστου 1959 ἀνήρχετο εἰς 10.999, ἔναντι 11.068 τοῦ προηγουμένου μηνοῦ. 'Εξ αὐτῶν 1642 ήσαν ἀξιωματικοί, 5.523 κατώτερα πληρώματα, ἔχοντα πτυχίον ἐθνικότητος καὶ 3.834 ἀνεδίκευτοι ναυτικοί.

Κατ' εἰδικότητας οἱ ἄνεργοι ναυτικοί κατανέμονται ως ἀκολούθως: Πλοίαρχοι Α' 192, πλοίαρχοι Β' 140, πλοίαρχοι Γ' 149, μηχανικοί Α' 236, μηχανικοί Β' 175, μηχανικοί Γ' 462, μηχανικοί ἐσωτερικῆς καύσεως Α' τάξεως 7, Β' τάξεως 18, Γ' τάξεως 82, ραδιοτηλεγραφῆται 222, οἰκονομικοί ἀξιωματικοί Α' 9 καὶ φροντισταὶ 10.

'Εξ ἄλλου, οἱ προσοντοῦχοι ναυτικοί, ἀνήκοντες εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα, κατανέμονται ως ἔξης: Ναύκληροι 219, κυβερνήται 817, ἀρχιθερμασταὶ 330, λιπανταὶ 56, μηχανονδηγοὶ 161, νάύται 2231, ξυλουργοὶ 107, θερμασταὶ 661, θαλαμηπόλοι 489, μάγειροι 384 καὶ βοηθοὶ φροντιστοῦ 68.

Τέλος, οἱ μὴ προσοντοῦχοι ναυτικοί κατανέμονται ως κάτωθι: Δόκιμοι πλοίαρχοι 287, δόκιμοι μηχανικοί 427, ναυτόπατες 2450, ἀνθρακεῖς 116, βοηθοὶ θαλαμηπόλοι 202, χυτροκαθαρισταὶ 84 καὶ διαφόρων εἰδικοτήτων 268.

Η ΣΥΜΒΑΣΙΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΦΟΡΤΩΣΕΩΣ

'Εκ τοῦ 'Υπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώθη, ὅπι αἱ χῶραι, αἵτινες ἐπεκύρωσαν ἡ προσεχώρησαν εἰς τὴν θιεθνή σύμβασιν περὶ γραμμῆς φορτώσεως πλοίων ἡ εἰς τὰς ὁποίας ἐφαρμόζεται αὐτῆς, εἶναι αἱ ἀκόλουθοι:

'Αργεντινή, Αύστραλία, Βέλγιον, Βραζιλία, Βουλγαρία, Βιρμανία, Καμπότζη, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Κοσταρίκα, Τσεχοσλοβακία, Δάντσικ, Δανία, Δομινικὴ Δημοκρατία, Ισημερινός, Φινλανδία, Γαλλία, Νήσος Καμόρο, Γαλλικὴ Ισημερινή Αφρική, Γαλλικὴ Κτήσεις Ὡκεανίας, Γαλλικὴ Σομαλία, Γαλλικὴ Δυτικὴ Αφρική, Μαδαγασκάρη καὶ ἐξαρτώμεναι περιοχαῖ, Νέα Καληδονία καὶ "Άγιος Πέτρος καὶ Μικελόν, περιοχαῖ ύπὸ ἐγγύησιν τῆς Τογόλανδης καὶ Καμερούν, Νήσοι Οὐώλδης καὶ Φόρτσιουν, Γερμανία, Γκάνα, 'Ελλάς, 'Ονδούρα, Ούγγαρις, 'Ισλανδία 'Ινδία, 'Ινδονησία, 'Ιρλανδικὴ Δημοκρατία, 'Ισραήλ, 'Ιταλία, 'Ιαπωνία, Δημοκρατία τῆς Κορέας, Κουβέντη, Λιθουανία, Μαλαική Ὀμοσπονδία, Μεξικόν, Κάτω Χώραι, Κουρασάο, Νέα Ζηλανδία, περιλαμβανομένης καὶ τῆς Δυτικῆς Σαμόρας, Νικαράγουα, Νορβηγία, Πακιστάν, Παναμάς, Περού, Δημοκρατία τῶν Φιλιππίνων, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Νοτιοαφρικανικὴ "Ενωσις, "Ενωσις Σοβιετικῶν Σοσιαλιστικῶν Δημοκρατιῶν, Ισπανία, Σουηδία, Ελλεστία, Σιάμ, Τουρκία, Η-ιωμένη 'Αραβικὴ Δημοκρατία, Ήνωμένον Βασίλειον, Χόγκ-Κόγκ, Σιγγαπούρη, 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, Ούραγουά, Βενεζουέλα, Βιετνάμ καὶ Γιουγκοσλαβία.

ΕΙΣ ΤΑΣ ΝΑΥΤΙΚΑΣ ΣΧΟΛΑΣ

Κατὰ τὰς διενεργηθεῖσας ἑξετάσεις πρὸς εἰσαγωγὴν μαθητῶν εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς πλοιάρχων 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἐπέτυχον οἱ κάτωθι:

Εἰς τὴν Σχολὴν 'Ασπροπόρου: I. 'Απέργης, I. 'Αποστολίδης, Δ. 'Ασημακόπουλος, I. Βενιέρης, M. Βαμβίλης, Φ. Βασιλείου, M. Γέμελος, Γ. Δουκάκης, I. 'Ελευθερίου, B. Ζαννῆς ἡ Χριστούλης, Γ. Ζαχαράτος, B. Θεολόγος, N. Καλπαζῆς, E. Κατσανάκης, S. Κολώνιας, S. Κουβάλιας, P. Κούλης, N. Κουμαριανός, N. Κουμουνδύρος, B. Κωνσταντόπουλος, X. Λάμπρος-Αντωνόπουλος, P. Λειβαδάρος, G. Μουσουράκης, M. Μπαρλάς, I. Μουζάκης, A. Νικολάου, Γ. Παλαιοκαρασάς, Φ. Παναγιώτουπολος, A. Παπαδόπουλος, Γ. Πετρουτσάς, A. Ρούσσος, Γ. Σπινάρης, X. Σταθέρης, X. Συρίγος, I. Τάττος, 'Α. Τζώρτζης, Δ. Τσακίρης, Σ. Τσιθρίνης, Σ. Φραδέλος, Σ. Ψάρρης καὶ X. Ψιμάρνος.

Εἰς τὴν Σχολὴν 'Υδρας: OI. Γ. 'Αστέρης, Σ. Βοστιτσάνος, E. Γιαννακόπουλος, X. Γκατζίονης, Γ. Γκριτζάλας, I. Γολέγος, P. Γρίβας, N. Δεσποτίδης, P. Δρακούλακος, I. Θεοδωρακάκης, Γ. Καβαλιέρος, Φ. Καραγιάνης, P. Κάσης, E. Κουμάνταρος, L. Λαζαρίδης, Γ. Μαρκαντιάτος, W. Μασσέλος, Θ. Ματτίος, Φ. Μιχελάκης, A. Μπισχινώτης, Σ. Μπρούσαλης, Γ. Ξάνθης, Γ. Οίκονόμου, B. Πλαστήρας, N. Σαρακήνος, A. Σαρής, Γ. Σεμερτζάκης, N. Σιδηρόπουλος, P. Σκαρμέας, N. Σταυρόπουλος, P. Τριανταφυλλίδης, S. Τσιλάθης καὶ G. Χαραλάμπους.

Εἰς τὴν Σχολὴν Κύμης: OI. A. 'Αγγελάκος, M. 'Ανδρεάδης, N. Εύσταθίου, L. Καλύθης, I. Κανελλής, A. Καρανικολός, K. Καρδάρας, N. Κατσαφάδης, L. Κονδύλης, Θ. Λαγκουράνης, X. Λαζαρίκος, N. Λιανός, I. Μητσάκης, S. Μπεγέτης, A. Μπέης, P. Μινιός, B. Παπαδόπουλος, A. Παππάς, N. Περτσέλακης, S. Τζέμης, B. Τσοτσορός, A. Φούντας καὶ S. Φραγκούλης.

DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικὰ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύ-
κτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

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

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

ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

Τέλος είς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν Ἀσπροπύργου ἐπέτυχον οἱ: Κ. Ἀγγελόπουλος, Γ. Ἀλεξόπουλος, Α. Ἀπογκρεμιώτης, Γ. Ἀρίστος, Κ. Βαρούτσικος, Γ. Βενιεράκης, Σ. Γεωργούλης, Β. Γιαριμούστας, Π. Γραβάνης, Π. Διρχαλίδης, Ι. Ζουμπουλάκης, Ν. Ζυγούρης, Θ. Ἰσαρης, Μ. Ἰωάννου, Α. Καζάζης, Χ. Καλιακάτσος, Γ. Κανελλάκος, Χ. Καραπαναγιώτης, Θ. Καρατζής, Σ. Καρβουτζῆς, Σ. Κοκκοτάς, Ε. Κουκουνάρας, Α. Κωσταρέλος, Π. Κωστούρος, Δ. Λιβάνης, Μ. Μαδιάς, Δ. Μακρύλλος, Γ. Μανδύλας, Θ. Μέζης, Γ. Μυρίλος, Γ. Μωραΐτης, Μ. Μωραΐτόπουλος, Σ. Νομικός, Χ. Ξυδᾶς, Ε. Παναγιώτου, Π. Παναγιωτουνάκος, Α. Παυλίδης, Ρ. Ραφαήλοβιτς, Σ. Ρογκάκος, Σ. Συλάκος, Γ. Σαρμπάνης, Α. Στρατής, Δ. Τουμαζῆς, Θ. Τσαλατσανῆς, Η. Φωκέας καὶ Γ. Χαζάπης.

ΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ "Α. ΛΟΥΖΗΣ".

Τὴν 17ην Σεπτεμβρίου ἐγένετο εἰς τὸν δρόμον τοῦ Τουρκολιμάνου ἡ τελετὴ τῆς ὄνομασίας τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ σκάφους τῆς Βαλλιανείου Σχολῆς Ἀργοστόλιου, ἀγορασθέντος διὰ κληροδοτήματος τοῦ ἀειμνήστου ἐφοπλιστοῦ Ἀγγέλου Λούζη.

Τὸ ἐκπαιδευτικὸν τοῦτο σκάφος, χωρητικότητος 80 τ. γκρός, εἶναι ἔφωδισασμένον μὲν μηχανὴν Ντῆζελ, τύπου Λείλαντ, δυνάμεως 95 πίπων καὶ ἀναπτύσσει ταχύτητα 10 μιλλίων.

Παρουσίᾳ τοῦ ἀρχηγοῦ τοῦ Γ.Ε.Ν. κ. Τσάτου, τοῦ διευθυντοῦ Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας ἀντιπλοιάρχου κ. Γουλιέλμου, τῶν βουλευτῶν Κεφαλληνίας κ. κ. Μεταξὰ καὶ Πινιατώρου καὶ τοῦ Προέδρου τῆς Βαλλιανείου Σχολῆς κ. Ι. Ρωμάνου ἥκ. Καρρά ἔδαπτισε τὸ νέον ἐκπαιδευτικόν, θραύσασα τὴν καθιερωμένην φιάλην καμπάνιτο εἰς τὴν πρώραν του καὶ ὀνομάσσασα αὐτὸν «Ἀνδρέας Λούζης».

Μετὰ τὴν τελετὴν, ἐπηκολούθησε δεξιώσις εἰς τὸν Ναυτικὸν "Ομίλον".

ΕΙΣ ΤΟ ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ

Εἰς τὸ Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθη αἴτησις τοῦ κ. Νιάρχου διὰ τὴν ίδρυσιν, πλὴν τῆς Κρήτης, καὶ εἰς τὸ Ναυαρίνον σταθμὸν ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων δι' ὑγρῶν καυσίμων. Τὸ Ὑπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔχειται τὴν ἐγκρίσιν τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου Ναυτικοῦ.

ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὰ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν δεξιαμενόπλοια τοῦ «Ἀνδρος Λάρκη» 10.530 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ τοῦ «Ἀνδρος Σπάρρου» 10.459 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἐνεγράφοσαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταίριας «Τρανσπόλλουξ» καὶ μετωνομάσθησαν «Βάλιαντ Τόρτε» τὸ πρῶτον καὶ «Βάλιαντ Γουόρχηντ» τὸ δεύτερον.

— Ή εἰς προηγούμενον τεύχος ἀναγραφεῖσα ἀγορὰ παρὰ τοῦ Οἴκου Βάττη τοῦ Ιταλικοῦ λίμπερτο «Griffone» 7181 τ. γκρός (τοῦ 1943), μᾶς πληροφοροῦν ἡδη, διτὶ τελικῶς ἐμπαταιάδη.

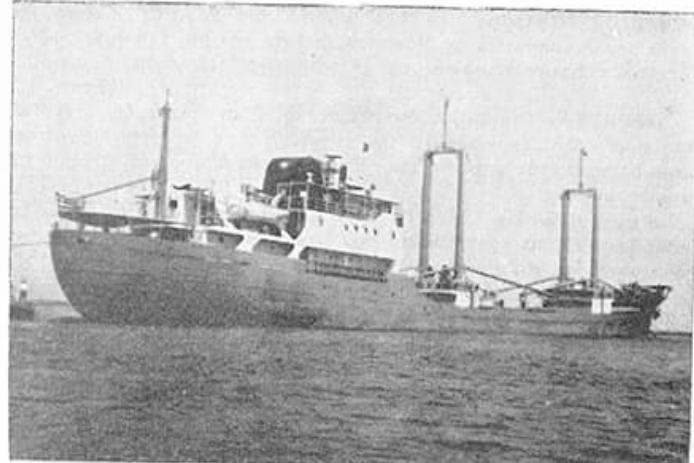
— Τὸ λίμπερτο «Γερτρούδη Τερέζα» 7251 τ. γκρός (τοῦ 1944) ἀντικατέσθησε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν μὲ τὴν Ἀστερόδεσσαν καὶ μετωνομάσθη τοῦ «Πασάφικ Θάντερε».

— Τὸ μικρὸν φορτηγόν μας «Κατίνα ΙΙ.» 1951 τ. γκρός (τοῦ 1913) μετωνομάσθη τοῦ «Ξενία». Ή παναμαϊκὴ σημαία διετηρήθη.

— Τὸ πωληθὲν λιθεριανὸν φορτηγὸν «Ἐνσενάντα» 7207 τόν. γκρός (τοῦ 1944), διπέρ μετωνομάσθη τοῦ «Τσεστός», ἀνήκει εἰς τὴν καλύπτουσαν ἐλληνικὰ συμφέροντα ἑταίριαν «Ζενίθ».

— Τὸ ἀργοῦν ὅπὸ μηνῶν εἰς τὴν Ἀμέρεσσαν ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας λιθεριανὸν φορτηγὸν «Ναβάρρα» 7131 τ. γκρός (τοῦ 1942) ἐτέθη ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν.

ΑΠΟΚΤΗΜΑ ΔΙΑ ΤΗΝ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗΝ ΝΑΥΤΙΑΙΑΝ ΜΔΣ



Τὸ «Τάναις» τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Συνοδινοῦ εἰναι τὸ πρῶτον νεότερον μεσογειακὸν φορτηγὸν ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν. Σκάφος τάπης κλάσεως, ὡς αὐτό, ποτὲ εἰς τὸ παρελθόν δὲν ἐκάλυψεν ἡ Λευκοκ. "Ημισυ ἑκατομμύριον λιρῶν Ἀγγλίας ἐστοίχισεν ἡ ναυτήγιστος τοῦ.

Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Φλάνδρας καὶ παρεδόθη τὴν 8ην Αύγουστου, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, κατὰ τὰς ὁποίας ἀνέπτυξε ταχύτητα 16 μιλλίων καὶ ὑπέρεστακην τοιαύτην ἐν ἐμφόρτῳ καταστάσει 14.5 μιλλίων εἰς τὰς 145 στροφάς κατὰ λεπτόν.

“Εχει μῆκος διλίκον 340 ποδῶν, πλάτος 45 ποδῶν, ὄψος 25 καὶ ἔμφορτον βύθισμα 20 ποδῶν. Ή χωρητικότητος του ἀνέρχεται εἰς 3.700 τόν. d.w. Τὰ κύτη τοῦ σκάφους εἶναι πέντε, μὲ κυβικὴν χωρητικότητα 185.000 ποδῶν διὰ σιτηρά. Ερμα ύδατος 560 τόνων. Εχει δεξιαμενάς διὰ καυσίμων 360 τόνων.

Αἱ διαζελομηχαναὶ του εἶναι τύπου Φίατ, γερμανικῆς κατασκευῆς, δυνάμεως 6215 πίπων εἰς τὰς 165 στροφάς. Κατανάλωσις φιούνε δύλ 8 τόνοι τὸ 24ωρον.

“Ολα τὰ βοηθητικά του μηχανήματα εἶναι ἡλεκτροκίνητα, ἀγγλικῆς κατασκευῆς τῶν καλυτέρων ἐργοστασίων. Πλήρη τὰ ἐπὶ τῆς γεφύρας ἡλεκτρονικά δργανα ναυπιλοίας.

Τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος μὲ ἀνέσεις καὶ ἐπίπλωσιν σπανίων συναντωμένας ἐπὶ σκαφῶν φορτηγῶν. “Ολοι οι ἀξιωματικοὶ καὶ ἀποξιωματικοὶ εἰς ιδιαιτέρους μονοκλίνους θαλαμίσκους. Ολον τὸ πλήρωμα ἀνά δύο εἰς ἑκαστον θαλαμίσκον.

Αἴθουσαι φαγητοῦ, καπνιστήρια ἀξιωματικῶν καὶ ὄλλαι ιδιαιτεραι διὰ τὸ πλήρωμα. Θέρμανσις καὶ ψυχρός ἀλήρειας διατηρήσιμα, μετὰ συστήματος κλιματισμοῦ. Πρὸς ἐξυπέρτερην ἀξιωματικῶν καὶ πληρώματος σιδηρωτήρια καὶ στεγνωτήρια ἡλεκτρικά. Νοσοκομειακὸς ἐπίσης θάλαμος ιδιαιτέρος, μὲ δύο κλίνας, λουτρόν, ψυγεία καὶ λοιπὸ χρειάδω ἔχει προθερέθη. Τὰ σχέδια δοφείλονται εἰς τὸν “Ελληνια ναυπηγὸν - μηχανολόγον κ. Φώτιον Ν. Χρόνου. Αὐτὸς ἐπέβλεψε καὶ εἰς τὴν κατασκευήν.

Σύντομον περιγραφὴν τοῦ ὑποδειγματικοῦ αὐτοῦ πλοίου παρέχομεν. Εἰναι, πράγματι, πολύτιμον ἀπόκτημα διὰ τὴν μεσογειακὴν μας ναυτιλίαν, τὴν τόσον ἀπόδοτικὴν διὰ τὴν οἰκονομίαν μας.

COMPLETE
ORIENTAL
REPRESENTATION

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

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

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

BRANCH OFFICES

PORT SWETTENHAM - PENANG	HONGKONG
MALAYA	33 China St. Ghaut Caxton House No. 1 Duddell St.
Sime Darby Bldg.	Suite 10-14
YOKOHAMA	KOBE
P. O. Box 93	P. O. Box 157
KURE	OSAKA
Iwakata Dori,	43-2 Docho-Machi
	SHIMIZU
	74-3 Minato-Chō
INCHON - KOREA	FUSĀN-KOREA
CABLE ADDRESS	P. O. Box 22
ALL OFFICES - ALL CODES	

"SUGAR CRAFT"

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ»: Άπολοιδίνου διά Μεγάλας Λίμνας και μετά τήν διέλευσιν του έκ Μόντρεαλ, υπέστη τήν 3ην Σεπτεμβρίου βλάβην τού πηδαλίου του έντος τής νέας διώρυγος τού 'Αγίου Λαυρεντίου.

(Σεπτ. 3)

«ΑΝΝΙΤΣΑ» (παναμ.): Άπειλευσε τήν 22αν Σεπτεμβρίου έκ Ρίον Ιανείρου, άλλ' έπανέπλευσε τήν έπομενη ρυμουλκούμενον, συνεπείς άνωμαλίας εις τάς μηχανάς του. Έπρόκειτο νά διαπιστωθή ή ζημιά τής κυρίας μηχανής.

(Σεπτ. 22-23)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (λιθερ.): Συνεπείς προσκρούσεως τήν 15ην Σεπτεμβρίου εις τά κρηπηδώματα τού Ντουλούθ, υπέστη ζημιάς εις τινά έλασματά του και εις τήν Ελίκα.

(Σεπτ. 15)

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ» (λιθάνο): Έξι 'Αμβέρσης και 'Αμβούργου διά Κόλπου εισέπλευσεν εις Μπόναν μέζημάν εις τάς μηχανάς του. Αφορμή, δημος διεπίστωσεν διά έπιθεωρητής, ήπο της ιερορή οδός εις τήν λιπανσιν τής μηχανής. Έχητη ή αντικατάστασις τής έπενδυσεως τού κυλίνδρου και τού έλαστηρίου τής κυρίας μηχανής, μέζημα έξαρτηματα, εύρισκόμενα έπι τού πλοίου. Έπισκευαί έξετελέσθησαν και τό σκάφος έπρόκειτο νά απόπλευση τήν 26ην Σεπτεμβρίου πρός συνέχισιν τού ταξιδίου του.

(Σεπτ. 22-26)

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ»: Έπεισκεύασεν εις Κόμπε ζημιάς του εις τινάς νομεῖς και έλασματα, έκ τρικυμίας. Ήρισμέναι, έξι άλλου, έπισκευαί άνελθητησαν διά τὸν έπόμενον δεξαμενισμὸν τού σκάφους.

(Σεπτ. 12)

«ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ» (λιθερ.): Έξι 'Αμβέρσης διά Χιούστον, υπέστη έλαφράς ζημιάς έκ συγκρούσεως μέτο πλοίου «Ντάρτμπορ» εις τὸ 9ον μιλλίου τού ποταμού Μισισιπή.

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιθερ.): Προερχόμενον έκ Σηάττλ, κατέπλευσεν εις Όζακαν μέζημάς εις τάς μηχανάς. Έν συνεχεία έπλευσε τό σκάφος εις Κόμπε, όπου έπεισκευάσθη και έλαβε πιστοποιητικὸν ναυπλοίας.

(Σεπτ. 26)

«ΚΑΣΤΩΡ»: Κατέπλευσεν εις Μόζι μέζημάς εις τό σκάφος έκ τρικυμίας, ένω και δύο πτερύγια τῆς έλικος του έκαμφθησαν, κατόπιν προσκρούσεως έπι άγνωστου ύποβρυχίου άντικειμένου. Ρωγμαὶ τινές ένεφανίσθησαν εις τινά έλασματα τού πηδαλίου και τού ἄνω καταστρώματος, συνεπήθησαν δὲ αἱ δέουσαι έπισκευαί, αἴτινες και θά έκτελεσθοῦν εις Μόζι.

«ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ» (λιθερ.): Είτε Τζαμάτικαν, μέζημάς έκ προσαράξεως. Τό τάκ τού άριστερού διαπιθμένου Νο 2 εύρισκετο έκτος έλέγχου, ένω μικρὰ διαρροή παρετηρήτο και εις τό διπύθμενον Νο 4. Συνεπείς τής παρουσίας πετρελαίου εις τό Νο 2, ήτο άδυντος ή έπισκευή, υπεδειχθή δὲ νά πλέυση τό σκάφος διά τῶν ίδιων τού δυνάμεων άπό τό Κίγκοτον εις τήν Νέαν 'Ορλεάνην. 'Εκεί και έφθασε τήν 26ην Σεπτεμβρίου, ή δὲ έπιθεωρητής υπέδειξε τήν άντικατάστασιν 26 έλασμάτων, τήν μερικήν έπισκευήν 9 και τήν εύθυγράμμισιν έτέρων 16. Η έσωτερη κατασκευή τού σκάφους θά ένισχυθή, ή άκραίς ξένω θά έπιθεωρητή και τά έδρανα τού κυλίνδρου θά άναμεταλλωθοῦν. Η έργασία έπισκευών θά έκτελεσθή εις Νέαν 'Ορλεάνην.

(Σεπτ. 26)

«ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ» (λιθ. δεξ.): Κατά τήν έπιθεώρησίν του εις Μάλταν διεπιστώθησαν ζημιάς εις τούς μειωτήρας στροφών και άνεζητήθη ή άφορμή τῶν ζημιών. Αἱ οριστικαὶ έπισκευαι, αἵτινες θά άπατησθούν άνανέωσιν τῶν άδοντωτῶν προχών και τῶν πηνίων ύψηλῆς και χαρηλῆς πιέσεως, δύνανται νά έκτελεσθούν έντος 6 έδσομάδων, άλλα διά τήν κατασκευήν των έντος Ιαπωνίας θά άπητείτο χρονικὸν διάστημα έννεα μηνῶν.

(Σεπτ. 13)

«ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ»: Άπολοιδίνου ρόδες μέτο πορτίον γαιανθράκων δι' Ιαπωνίαν, κατέπλευσεν εις Κρίστομπαλ τήν 9ην Σεπτεμβρίου, συνεπείς έκρηξεως άερών εις τό πρόστεγον. Η θύρα τού έκει στεγανού διαχωρίσματος άπειράσθη και εις ναύτης υπέστη έγκαυματα. Τό σκάφος άπειλευσε τήν 12ην τού αύτοῦ μηνός.

(Σεπτ. 9-12)

DAWOOD & C°

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

Cables: «LATHIPHIA» Codes used ABC 5th & 6th & Bentley's Tel. No. 86

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision
Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.

SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL
STEAMSHIP COMPANIES

AGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

«ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ» (παναμ.): Κατά τήν έπιθεώρησίν του εις Πόρο Φ Σπαίην, διεπιστώθησαν ζημιάς τινές εις τήν κυρίαν μηχανήν και ήπειχθή άναμετάλλωσις ώρισμένων σημείων της, μετά την σύστασιν νέας έπιθεωρήσεως μετά πάροδον μηνός. Αἱ έπισκευαι έξετελέσθησαν και τό σκάφος άπειλευσε τήν 13ην Σεπτεμβρίου διά N. 'Υόρκην.

(Σεπτ. 13)

«ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (λιθερ.): Προερχόμενον έκ Χιούστον, κατέπλευσεν εις Ρίον Ιανείρου. Ήρισμέναι ζημιάς του εις τά έδρανα έπισκευάσθησαν έν πλῷ ύπό τού πληρώματος.

(Σεπτ. 13)

«ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ»: Άπολοιδέναν διά Μεγάλας Λίμνας, προσήραξεν εις τήν ιεσοδίων τής νέας διώρυγος τού 'Αγίου Λαυρεντίου εις άδαθή θέσιν, άλλ' άνειλκύσθη μετά τρίωρων, τή βιοθείας ρυμουλκών. Τό σκάφος δέν υπέστη ζημιάς και συνέχισε τό ταξίδιόν του.

(Σεπ. 21)

«ΡΟΚΟΣ Β.» (λιθ. δεξ.): Άπολο Μπατάρ Μασσάρ διά 'Αμβέρσαν, προσήραξε τήν 6.40' μετά μεσημερίων τής 22ας Σεπτεμβρίου εις τό N. A. τέρμα τού Βάρων, άλλ' άνειλκύσθη άνευ βιοθείας.

(Σεπ. 12)

«ΣΑΙΝ ΤΖΟΠΤΖ»: Έμφορτον μέτο σίτον από Βαγκούδερ διά Γκουαγικίλλ, προσήραξε τήν 1ην μεταμεσημερίνων ώραν τής 25ης Σεπτεμβρίου εις Γκουαγιάς, πλησίον τού Πούντα ντέ Πίεντρα. Τό σκάφος, βιοθούμενον από ρυμουλκόν, άνειλκύσθη με τήν παλίρροιαν και έφθασε τήν έπομενην εις τό προορισμόν του.

(Σεπ. 25-26)

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (όνδυριανόν): Κατά τήν διάρκειαν τού 15ου τυφώνος τής Ιαπωνίας έξεπέμφθη τό S.O.S. από τό φορτηγόν μας «Ταξιάρχης» έκ θέσεως κειμένης N.A. τής χερσονήσου Κίη. Έγνωσθη συμπληρωματικώς, δητί τό σκάφος, κατευθυνόμενον από Ντεμεράρον εις Γιοκοχάμαν, είχεν άγκυροδολήσει εις τόν κόλπον "Ιζε", δησου και έθραυσθησαν αἱ άλισεις τῶν άγκυρῶν του, λόγω τού τυφώνος.

(Σεπ. 28)

«ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΞ» (λιθ. δεξ.): Ο εις Τεργέστην έπιθεωρητής διεπίστωσεν, δητί τό έπισκευασθέν περιβλήμα τού κυλίνδρου διέρρεεν, έκ δέ τῶν εισελθόντων ύδατων προεκλήθησαν ζημιάς εις τά έδρανα τής βάσεως. Τά ναυπηγεία Μοζόρ θά προσδούν εις νέαν έτένδυσιν και θά έπιθεωρήσουν τά έδρανα. Η έκτασις τῶν ζημιῶν δέν καθωρίσθη εισέτι.

(Σεπτ. 22)



HARBOR, COASTWISE AND DEEP-SEA TOWAGE

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

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

MORAN

TOWING & TRANSPORTATION

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

The Best in the Business.

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

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Τὸ καλύτερον, ἀπὸ μακροῦ χρόνου, 150ήμερον τῆς ναυλαγορᾶς ἡτοῦ διαφέρεσσαν δεύτερον τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἀνέκπησαν θέσιν ἰσχυρὰν εἰς τὰς διαπραγματεύσεις τῶν μὲν τοὺς ναυλωτάς. Εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τοῦ διαντέρου ναύλων ἔbleπον τοὺς ναυλωτὰς ὑποχωροῦντας. «Οχι μόνον ἐπὶ εὐρυτέρων βάσεων ἐκτίθηται ἡ ζήτησις χωρητικότητος, ἀλλὰ καὶ οἱ ναύλοι ἀνετιμήθησαν εἰς τοὺς περισσοτέρους τομεῖς τῆς ἀγορᾶς. Τὰ φορτία—πλὴν τῶν γαιανθράκων—δι' ὅλα τὰ εἶδη, τὰ διὰ τῶν τράμπων μεταφερόμενα ἡσαν περισσότερα, τὸ τονᾶς ἀπεδείχθη διὰ τὸ καλῶς κατανεμημένον εἰς τὰ κέντρα φορτώσεων, ὡςτε ἡ γνωστὴ πίεσις τῆς ἀγορᾶς ἀπὸ τὴν πληθωρικὴν διασθέσιμον χωρητικότητα νὰ εἴναι μικρά, καὶ τοῦτο διὰ τὰς ἀπωτέρας μόνον ἡμερομηνίας.

Τὰ σιτηρά, τὰ λιπάσματα, ἡ ξυλεία καὶ τὰ μεταλλεύματα ἔξεπρωστούντο μὲν πλείστας δισας διαταγάς. Γεγονός ἀπόδεικνον ὅχι μόνον τὰς μεγάλας ἀνάγκας τῆς καταναλώσεως, λόγῳ τῆς σταθερῶν ἀπαπτυσσόμενης βιομηχανικῆς δραστηριότητος, ἀλλὰ καὶ τὴν ἔξαντλησιν τῶν ὑφισταμένων ἀποθεμάτων.

Πέραν, δῆμως, τῶν διαπιστώσεων αὐτῶν, ἔξεταστον ἐπὶ πόσου χρόνον θὰ διατηρηθῇ ἡ σημειουμένη βελτίωσις. Οἱ παράγοντες τῆς ἀναστολῆς τῆς πρὸς τὰ ἄνω πορείας τῶν ναύλων ἔξακολουθοῦν τὴν ἀντιδραστικήν των πίεσιν. Τὰ ἀργοῦντα σκάφη καὶ τὰ τάνκερς θὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς ζήτησης τωνάκ. «Η προσφορὰ τῶν θὰ σημάνῃ, ἀναποφεύκτως, τὴν συστολὴν τῆς ἀνατιμητικῆς κινήσεως.

Ἡ ἀγορά, κατὰ τομεῖς, μὲν τὰς ἐνδιαφερούσας ἔξελίζει της, διεκυμάνθη ὡς κάτωθι:

Ζωηροτάτη ἡ κυκλοφορία διαταγῶν διὰ φορτώσεις σιτηρῶν ἀπὸ τὸν βορειο-ἀμερικανικὸν τομέα. «Ο φόδος τῆς λιμενεργατικῆς ἀπεργίας προσέδωκε κατὰ τὰς τελευταίας, ίδια, ἡμέρας τοῦ μηνὸς Σεπτεμβρίου, τόνον εὐρύτερον εἰς τὴν ζήτησιν σκαφῶν οἰουδήποτε μεγέθους, ἔγγυτέρων ἡμερομηνῶν διὰ φορτώσεις ἀπὸ τὸν Κόλπον. Συντελούσης καὶ τῆς ἐποχῆς, ἡ ζήτησις αὐτὴ προσέλαβε τὴν μορφὴν παλαιῶν καλῶν ἡμερῶν, ὅτε τὰ φορτία ἀνέμενον τὰ σπανίζοντα σκάφη. Οἱ ναύλοι, ὡς ἡτοῦ φυσικόν, ἀνέτιμήθησαν αἰσθητῶς περὶ τὰ δύο δολλάρια, ἔναντι τῶν πρὸ μηνὸς κρατούντων. «Ἀν τὰ τάνκερς δὲν παρεῖ ἔβαναιν—καὶ τὴν φοράν αὐτὴν ήσαν πολλά—οἱ ναύλοι θὰ είχον ἀνατιμῆθη—ἔστω καὶ προσκάρως—εἰς ἐπίπεδα ὑψηλότερα. Ἐνδείξεις, πάντως, θετικαὶ ὑπάρχουν περὶ τῆς ἀναβιώσεως τῶν φορτώσεων σιτηρῶν ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς. Κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 150ήμερου οἱ ναύλοι ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐκυμαίνοντο γύρω τῶν 8.50 ἔως 8.60 δολλαρίων δι' Ἰαπωνίαν. «Ἐφθασαν βαθμηδὸν τὰ 9.25 καὶ τὰ 50 δολλάρια (Ὀκτώβριον-Νοέμβριον καὶ Δεκέμβριον). Διὰ τὴν Ἀγγλίαν ἐπληρώθησαν 48)—καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ (μεγάλα σκάφη) 5—5.50 δολλάρια. Διὰ τὴν Δανίαν δολλ. 6.50, διὰ τὸ Σάντος δολλ. 5.50 καὶ διὰ τὴν Μπάρσαν 11 δολλ. φίο (Ὀκτώβριον) εἰς λίμπερτον. Ἀθρόα ἡ προσφορὰ τάνκερς. Καλύτεραι τιμαὶ ἐπληρώθησαν καὶ δι' αὐτά. Σκάφος 31.000 τόν. (Νοέμβριον.) ἔκλεισθη εἰς τὰ 120.000 δολλ., κατ' ἀποκοπὴν διὰ τὴν Ἀμερικήν ἢ τὸ Ρόττερνταμ, ἔτερον ἐν συνεχείᾳ 32.000 τόνων ἐπληρώθη δολλ. 145.000. Μικρότερα 16—18.000 τόνων ἀπὸ 82.500—84.000 δολλ., καὶ σκάφος 19.000 τόν. δολλ. 4.35, δῆλα διὰ τὸ Κόντινεντ. «Ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέιντζ διὰ Λονδίνου ἐπληρώθησαν 43(6 καὶ 44) (Ὀκτώβριον-Νοέμβριον) καὶ διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 4.60 (Νοέμβριον).

Κινησὶς ζωηρὰ καὶ ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας. Τὰ τάνκερς καὶ ἔκειθεν ἐναυλώθησαν. Κριθή εἰς χύμα διὰ Πολωνίαν ἐπληρώθη δολλ. 10.60, μὲν συμπλήρωσιν «Αγ. Λαυρέντιον πρὸς 4.85 δολλ. Σιτηρὰ ἔκλεισθησαν εἰς τὰ 10 δολλ. διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ διὰ Λονδίνου 83(9 ἀπὸ λιμένας Λιμνῶν, μὲν συμπλήρωσιν εἰς Μόντρεαλ πρὸς 42(6). «Ἡ τάσις ἀνατιμῆσεως ὑπῆρξεν ἔκδολος. Τὰ 87(6) ἐπληρώθησαν ἐν συνεχείᾳ δι' Ἀγγλίαν (Νοέμβριον) ὡρισμένους λιμένας εἰς σκάφη μετρίας χωρητικότητος. «Ἀρκετὰ σκάφη, περιλαμβανομένων καὶ τάνκερς, ἔκλεισθησαν ἀπὸ τὸν «Αγιον Λαυρέντιον διὰ τὰς Ἰνδίας. Τὰ 62(6)–63(6) ἐπληρώθησαν διὰ φορτηγὰ διὰ δυτ. ἀκτὴν καὶ τὰ 55)—διὰ τάνκερς γκρός τέρμης. Διὰ τὴν Ἀγγλίαν 41(3) ἔως 42(6) (Ὀκτώβριον-Νοέμβριον).

«Ἐλαχίστη ἡ κινησὶς διὰ γαιανθρακας, καλύτεροι, δῆμως, ναύλοι ἐπληρώθησαν. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸ Χάμπτον Ρόδος ὁ πάγιος σχεδὸν

ναύλος τῶν 7.75 δολλ. (Ὀκτώβριον). Διὰ τὴν Δυτ. Ηταλίαν 3.80 καὶ τὴν Ἀδριατικὴν 4.70 δολλάρια.

Ἀνεπιθεβαίωτοι πληροφορίαι ἀνέφερον, ὅτι δέκα σκάφη λίμπερτος τῆς «Οράιον» ἀπὸ τὰ ἐπιμηκυνθέντα ἔκλεισθησαν διὰ παλαιοσιδῆρα δι' Ιαπωνίαν πρὸς 120—126.500 δολλ. (Ὀκτ. Νοέμ.).

«Ἀπὸ τὸν Βόρειον Εἰρηνικὸν ἡ λῆξις τῆς ἀπεργίας τῶν ἐργατῶν ξύλου προσέδωκε τὸν τόνον μεγαλυτέρας κινήσεως. Προεβλέπετο ἡ περαιτέρω διεύρυνσις τῆς ζήτησης τονᾶς διὰ σιτηρά. «Ἐπληρώθησαν τὰ 58(9) διὰ δυτ. ἀκτὴν Ἀγγλίας καὶ ἐν συνεχείᾳ τὰ 60)—σιτηρά διὰ Λονδίνου καὶ τὰ 63(6) κριθήν διὰ τὴν Ἀγγλίαν (Δεκέμβριον). Διὰ Καλλάδο 4.25 (Σεπ.-Οκτ.), Χάιφαν 7.75 δολλ. (Νοέμ.), Ιαπωνίαν 4.45 δολλ. ἐλ. ἔκφορτ. καὶ ξυλεία διὰ λιμένας τοῦ Νόρδερν Ρέιντζ 90.000 δολλ. (499.000 κ. π.) καὶ ἀποκοπὴν (Ὀκτ.) ξυλεία καὶ σιτηρά δι' Ἀγγλίαν δολλ. 10 φίο. Διὰ τὸ Κόντινεντ 6.50 δολλ. (Ὀκτ.-Νοέμ.) σιτηρά. Λιπάσματα διὰ τὴν Βομβάνη 78.000 δολλ. φίο διὰ Νοέμβριον. «Ἐνδιαφέρουσα ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλεύτη. Ναύλοι καὶ ἔκειθεν καλύτεροι ἐπληρώθησαν. «Ἐφθασαν οἱ ἐφοπλισταὶ, ἐνθαρρυνόμενοι ἀπὸ τὴν ζωηρότητα τῆς ζήτησης τονᾶς, νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν κάθιδον πρὸς τὰ ξύλα τοῦ Πλεύτη κενῶν καὶ ἀναυλώτων σκαφῶν. Τὰ 61(6) ἐπληρώθησαν διὰ βαρέα γεννήματα διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὰ 60)—διὰ Δυτ. Ηταλίαν. Εἰς τὰ 66(6) ἔκλεισθησαν σκάφη τοὺς 60 κ. πόδας δι' Ἀμέρεσ-Ρόττερνταμ καὶ τὰ 75(11) ἐπληρώθησαν εἰς μότορσιπ μὲ 70 κ. π. διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ τὰ 80(11) διὰ τὴν Ἀγγλίαν. Καλὴ ἐργασία ἔκλεισθη καὶ καλυτέρα προβλέπεται ἀπὸ τὴν Κούδαν διὰ ζαχάρεις. Τὰ 72(6) ἐπληρώθησαν δι' Ιαπωνίαν δι' ἔγγυτέρων ἡμερομηνῶν φόρτωσιν. «Ἡ ἀνατιμῆσις προεξωφλεῖτο.

«Ηρεμος σχετικῶς ὁ τομεὺς τῆς «Απω Ανατολῆς». «Ἀπὸ τὴν Νότ. Αὐστραλίαν κριθή διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθη 95)—καὶ ἀπὸ τὴν Δυτικήν δι' Ἀγγλίαν βρώμη 80)—δάσις καὶ κριθή 75)—(Δεκέμβρ.-Ιανουάρ.). Ζαχάρεις ἀπὸ Κούνηλανδ 110)—δι' Ἀγγλίαν. «Ἀπὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ὁ ἀραδόσιτος ἐπλήρωσε καλυτέρους ναύλους, λόγῳ τῆς μὴ προσφορᾶς διαθεσίμων σκαφῶν. Τὰ 65)—ἐπληρώθησαν δι' Ἀγγλίαν—αὔξησις 10)—ἐναντὶ προηγουμένης ναυλώσεως—καὶ τὰ 57(6) διὰ τὸ Κόντινεντ. «Ἐν συνεχείᾳ 73(9) ἐπληρώθησαν δι' Ἀγγλίαν. «Ἀρκετὰ σκάφη ἔκλεισαν οἱ Κινέζοι τάιμ-τσάρτερ καὶ κατὰ ταξίδιον. Πιστεύεται, ὅτι, παρὰ τὴν καταστροφὴν τῆς ἑσσοδείας, φορτία δημητριακῶν πρὸς ἔξαγωγὴν θὰ ὑπάρξουν ἀρκετά.

Μεταλλεύματα ἀπὸ Μαρμάγκος διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθησαν 43)—(Ὀκτ.-Νοέμ.). Φωσφάτα διὰ τὴν Κίναν ἀπὸ τὸ Μαρόκον ἐπληρώθησαν 57(6) καὶ 59)—ἐναντὶ τῶν πρὸ μηνὸς 51)—καὶ 52)—. «Ἀπὸ τὴν Αδριατικήν ἐν συνεχείᾳ ἔκλεισθη σκάφος 60)—φίο. Γαιάνθρακες πολωνικοὶ διὰ τὸ Μπουένος «Αὔρες 38)—(Ὀκτ.-Νοέμ.).

Τὰ τάιμ-τσάρτερ διὰ κινεζικὸν λασμὸν μὲ ζωηρότητα ικανοποιητικήν. Τὰ 16(6) ἐπληρώθησαν εἰς σκάφους δηζελοκίνητον, μὲ παράδοσιν Οκτώβριον εἰς Κίναν, ἀφοῦ κατατέθησαν καὶ 1000 λίραι διὰ νὰ πλευσθῇ σκάφος ἐξ Ιαπωνίας, διὰ 2(4) μῆνας. «Ἡ αὐτὴ τιμὴ ναύλου καὶ κατὰ τὴν βελτιωμένη ἐπανελήφθη. «Ἡ ζήτησις συνεχίζεται. Κυκλικὸν ταξίδιον Βορ. Εἰρηνικὸν εἰς μότορσιπ συνεφωνήθη 17(6) τὸν τόνον καὶ Μεγάλων Λιμνῶν γύρω εἰς τὰ 20). Δηζελοκίνητον (13 μιλ. μὲ 15 τόν. δηζελ. διῆλ) δι' 6(9) μῆνας ἔκλεισθη εἰς τὰ 17(6), παράδοσις Ρόττερνταμ.

ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΑΛΟΙΩΝ

Παρὰ τὸ γεγονός ὅτι ζωηρὰ ὑπῆρξεν ἡ ζήτησις σκαφῶν κατὰ τὸ β' 150ήμερον Σεπτεμβρίου, ἡ ἀγορὰ παρέμεινεν ἀμετάβλητος εἰς τὰ γνωστά χαμηλὰ ἐπίπεδα. «Ἡ προσφορὰ τονᾶς ἔξακολουθεῖ—καὶ θὰ ἔξακολουθήσῃ ἐπὶ μακρὸν—νὰ είναι μεγαλυτέρα τῆς ζήτησης. Κινέζοι ναύλωται ἔκλεισαν σκάφη Οκτώβριούς ἀπὸ τὴν Κωνσταντζάν εἰς τὰ 54)—ἔως 57)—διὰ νοτίους κινεζικούς λιμένας, μὲ 2(6) διὰ θρεύους. «Ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον ὑπεναυλάθη τὸ «Αγιος Βλάσιος» εἰς 57½% κάτω τῆς κλίμακος διὰ τὸ Κόντινεντ. «Ἡ αὐτὴ τιμὴ ἐπανελήφθη. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν 68% κάτω τοῦ ἀμερ. ναυλολογίου εἰς ναυλωμένον ἀπὸ ἄλλην ἐταίριαν πετρελαίων σκάφος. Ναύλωσις σκάφους 23.000 τόν. δι' Ιαπωνίαν ἔκλεισθη εἰς τὰ 80% κάτω τοῦ ἀμερ. ναυ-

MARITIME (SUDAN) LIMITED

FORMERLY

MARITIME & FORWARDING AGENCY

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS
STEVEDORES

PORT SUDAN

P. O. Box 306

CABLES:

"MARSHIP,"

KHARTOUM

P. O. Box 578

λολογίους και διά την 'Ιταλίαν 32.000 τόνων εις τὰ 67½% τοῦ αὐτοῦ ναυλολογίου. 'Η ζήτησις τουνάκ δι' 'Ιαπωνίαν συνεχίζεται. Τὰ 12)—έπιληρώθησαν από Ράς Τανούρα διά Σουέζ. 'Απὸ τὴν Καραϊβικὴν ἀκάθαρτα φορτία διά τὴν 'Αγγλιαν-Κόντινεντ 55% κάτω τῆς κλίμακος. Καθαρὰ (17.000 τόν.) 42½% τῆς κλίμακος διά Νορβηγίαν. Καθαρὰ ἐπίσης φορτία διά Βραζιλίαν εἰς τὰ 47½% τοῦ A.T.R.S. ἐκλεισθήσαν. 'Ακάθαρτα διά τὸ Πόρτλαντ 67½% μείον καὶ διά τὸ Νόρδερν Ρέιντς 55% κάτω τοῦ A.T.R.S. Διὰ τὸ Νόρδερν Ρέιντς 40.000 τόν. Τὰ 72½% κάτω τοῦ ἀμερ. ναυλολογίου ('Οκτ.).

'Απὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν τὰ 46—46½% κάτω τῆς κλίμακος ('Οκτώβριον) διά Νορβηγίαν ἐπιληρώθησαν. Διὰ τὴν 'Αργεντινὴν 52½% κάτω τῆς κλίμακος φορτίου 20.000 τόν.), μὲ δψιὸν Κόντινεντ 50%. Διὰ τὸ Σουέζ 43% κάτω τῆς κλίμακος καὶ δι' 'Ιταλίαν 15.000 τόν. 40%.

Η ΠΕΙΡΑ·Ι·ΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

'Η παρατηρθεῖσα εἰς τινας τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς βελτίωσις δὲν εἶχεν, ως ἀνεμένετο, τὸν ἀντίκτυπὸν τῆς εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, μολονότι σχετική τις ἔργασις ὑπῆρχεν ἐκ τῶν ρωσικῶν λιμένων διὰ τοιμέντα καὶ διὰ γεννήματα. 'Απὸ τὴν Νοδωρωσίσκην ἐζητεῖτο σκάφος 4.500 τ. (γεννήματα) δι' Οὐντεβάλλας καὶ Κάλμαρ εἰς τὰ 44)—φίο, φόρτωσις τέλη 'Οκτώβριου—ἀρχὰς Νοεμβρίου. 'Ἐπιτίτης ἐζητούντο μεγάλα σκάφη (μέχρι 15.000 τ.) διὰ τὴν μεταφορὰν ρωσικοῦ στίου εἰς 'Ιαπωνίαν, μὲ φόρτωσιν Νοεμβρίου καὶ Δεκέμβριου, ὑπεδεικνύετο δὲ ἡ ὑποδολὴ προσφορῶν ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας. Διὰ τοιμέντα ἀπὸ Κωνστάντζαν (σκάφη 5000 ἔως 8000 τ.) δι' ἦντα δύο λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 42)6 φίο, μὲ φόρτωσιν πρώτου δεκαπενθήμερου Νοεμβρίου. Ζήτησις τουνάκ καὶ δι' αἰγυπτιακὰ τοιμέντα. 'Ἐπιληρώνοντο ἀπὸ τὴν 'Αλεξανδρειαν (εἰς σκάφη μέχρι 12.000 τ.) 39)—ἔως 40)—φίο διὰ Περσικοῦ Κόλπου, 'Οκτώβριον καὶ ἀπὸ Σουέζ 35)6 ἔως 36). 'Απὸ Σουέζ (τοιμέντα) διὰ Ραγγούν 36)—φίο καὶ δι' 'Αδεν (σκάφος 2.300 τόν.) 24)—, «λάινερ-τέρμα», 'Οκτώβριον. Τὰ ἐλληνικὰ μεταλλεύματα μὲ ποιάν τινα κίνησιν. 'Υπῆρχε μία διαταγὴ ἀπὸ Γιαλὶ 'Αιλαντ (πλησίον τῆς Κώ) διὰ σκάφη 9500 τ. (φορτίον ἐλαφρόποτερας) δι' ἔνα λιμένα Βορείου Αμερικῆς, μὲ φόρτωσιν 10—20 'Οκτώβριον, προσεφέρετο δὲ ἡ κατ' ἀποκοπὴν τιμὴ τῶν δολλ. 25.000 φίο. 'Ἐτέρα διαταγὴ ἀνεφέρετο εἰς 3000 τ. χρωμίου ἀπὸ Θεσσαλίαν δι' Οὐντεβάλλας εἰς τὰ 133)—φίο, μὲ φόρτωσιν Νοεμβρίου ἢ Δεκέμβριου. 'Αξιόλογος ἦτο καὶ μία ἔργασία ἀπὸ Συρακούσας (πίσσαν εἰς Βαρέλια) διὰ Τσιτταγκόγκ 42)6, Νοέμβριον-Δεκέμβριον, διὰ σκάφος 10.000 τ., διὰ Καράτοι 3000 τόν. (ἐζητούντο προσφοραὶ) καὶ διὰ Μπαγκόκ 4700 τ. εἰς τὰ 67)6, μὲ 7)6 φορτωτικά, διὰ φόρτωσιν Νοεμβρίου.

ΤΑ ΥΠΕΡ ΚΑΙ ΤΑ ΚΑΤΑ

Αὐτὴ ἡ ἀπὸ μηνὸς καθολικὴ σχεδὸν τῶν ναύλων σταθερὰ ἀνατίμησις, ἡ διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ ἔτους σημειουμένη, ἥρχισε νὰ προκαλῇ τὴν αἰσιοδοξίαν διὰ τὴν αὔριον, νὰ πιοτεύεται ἀπὸ μερικούς, διὰ ἡ ἔζηδος ἀπὸ τὴν τόσον παραταθεῖσαν κρίσιν δὲν ἀπέχει καὶ πολλό.

Τὰ πράγματα, ἀτυχῶς, δὲν ἐπιτρέπουν τὸ συμπέρασμα τῆς σταθερᾶς πρὸς τὴν ἀνιοῦσαν πορείας. Μία στενή, λόγῳ τοῦ ἐπερχομένου χειμῶνος, ἀναβίωσις τῆς ζητήσεως τουνάκ, ἐνώριτερον ἵσως ἐκδηλωθεῖσα ἀπὸ δι, διὰ δὲν ἀνεμένετο, δὲν θὰ πρέπει νὰ δικαιολογηῇ καὶ τὴν ὑπεραισιοδοξίαν.

Εἶναι, βεβαίως, γεγονός, διὰ ἡ βιομηχανικὴ δραστηριότης διευρύνεται. Τοῦ χάλυβος, ιδιαιτέρως, ἡ παραγωγὴ αὐξάνεται καὶ ἡ ζήτησις σιδηρομεταλλεύμάτων καὶ παλαιοσιδήρων πανταχόθεν ἐπισημαίνεται μεγαλύτερα. Πλέον σημαντική θὰ ἥτο ἀνέλειπεν ἡ ἀπεργία τῆς Αμερικῆς. Τῶν δημητριακῶν ἐπίσης ζωηραὶ συνεχίζονται αἱ μεταφοραί.

Καὶ ὡς ἀπόδειξις τῆς καλυτερέυσεως τῆς ζητήσεως χωρητικότητος ἀρκεῖ τὸ γεγονός, διὰ τὰ ἀργούντα σκάφη ἔνορο φορτίου δὲν εἰνε τῷ περιστότερα ἔναντι τῶν πρὸ μηνῶν, ἐνῷ νεδεύεται τράμπης καθημερινῶν προστίθενται εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν καὶ ἡ ἄγορά κατορθώνει νὰ ἀπασχολήσῃ. Κατὰ συνέπειαν ἡ ἔστω καὶ παροδικὴ ἀνατίμησις τῶν ναύλων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν μὴ περαιτέρω αἰσθητὴν τῆς ἀργούσης χωρητικότητος διόγκωσιν, δικαιολογεῖ τὴν διαπίστωσιν, διὰ δείκτης τῆς πορείας τῆς κρίσεως, ὅφου ἔψυσε τὰ κατώτατα δρια, ἐμφανίζει διχού μόνον σταθερότητα παρήγορον, ἀλλὰ καὶ ἀνάκαμψιν

ἀσφαλῶς ἐπιποδόφορον, μὲ προοπτικὴν πάντως διχού μόνον, ἀλλὰ τὸ ἀπώτερον..

Υφίστανται, πράγματι, καὶ δυσμενεῖς παράγοντες, οἵτινες ἀναστολικὴν ἔχουν ἐπίδρασιν εἰς τὴν πρὸς τὰ ὄντα πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς. Θὰ τοὺς ἀπαριθμήσωμεν: 1. 'Η γνωστὴ Ἑλλειφις φορτίων ἀμερικανικῶν γαιανθράκων, τοῦ βασικοῦ αὐτοῦ στοιχείου τῆς ἀπασχολήσεως τοῦ τράμπη φορτηγοῦ, ἐπὶ μακρόν, ὡς φαίνεται, θὰ συνεχισθῇ. Μεγάλα εἶναι, χωρὶς καὶ νὰ ἔχαντλωνται, τὰ ἀποθέματα εἰς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην. Αἱ ἔχαγωαὶ γαιανθράκοις ἀπὸ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας ἦσαν διὰ τὸ α'. ἔχαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους κατὰ ὄκτὼ διλα έκατομμύρια τόν. διλιγόντεραι.

2. Τὰ πολλὰ ἀργούντα σκάφη, ἔτοιμα εἰς τὴν πρώτην εὐνοϊκὴν πρὴν τοῦ ἀνέμου νὰ ἔγκαταλείψουν τὰ ἀγκυροβόλια τοῦ παροπλισμοῦ, ἀποτελοῦν μονίμον ἀπειλὴν διὰ τὴν ἀναδίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς, διὰ τὸν ὑψωμὸν τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα δικαιολογούντα τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμεταλλεύσιν αὐτῶν ἀκόμη τῶν μικρᾶς ἡλικίας οικονομικῶν σκαφῶν (ἀπόσθεσις καὶ μικρὰ ἔχυπηρτεσις κεφαλαίου).

3. Τὰ μὴ δυνάμενα νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησίν των εἰς μεταφορὰς πετρέλαιων τάνκερς — ὀκτὼ ἔκατομ. τόν. d.w., εἰνε παρωπλισμένα — προτιμούν, χωρὶς κέρδος τι τὴν ἀνάληψιν μεταφορῶν σιτηρῶν, παρὸ νὰ παροπλισθοῦν, μὲ δὲν τὰς συμπαρομπούσας διαπάνας.

Καὶ διαλύνονται μὲν εἰς ηὗξημένην κλίμακα τὰ παρηλίκα σκάφη καὶ τὰ πολεμικῆς κατασκευῆς, ὡστε νὰ ἐπλήσῃ τις εἰς τὸ σὺν τῷ χρόνῳ περιορισμὸν τοῦ διαθεσίμου τοννάζ, ἀλλὰ θὰ χρειασθῇ ἡ περαιτέρω διάλυσις 6—8 ἔκατομ. τόννων φορτηγῶν σκαφῶν, ἵνα ἐπλήθη ἡ ἔχυγίανσις. Προϋποτίθεται μία διετία ἐντατικῆς διαλύσεως. Σκάφη, πάσης κατηγορίας, τεσσάρων ἐκατομμυρίων τόννων γκρός, θὰ διαλυθοῦν ἐφέτος.

Παρήγορον ἐπίσης εἶνε τὸ γεγονός, διὰ μετὰ τὸ 1961 αἱ παραδοσίες τράμπη φορτηγῶν ένηρον φορτίου βαίνουν πλέον περιοριζόμενα. Τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια τῆς ἐποχῆς τοῦ Σουέζ ἔχαντλούνται καὶ αἱ ἀκύρωσίες συνέτειναν εἰς τὸν περαιτέρω περιορισμὸν τῶν ὑπὸ παραγγελίαν σκαφῶν.

Ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω, τῶν ὑπὲρ καὶ κατὰ τῆς ἀναδίωσεως τῆς ναυλαγορᾶς στοιχείων, θὰ πρέπει νὰ ἔδραζονται αἱ προσδέψεις, ἵνα δικαιολογημέναι πως εἰναι. Πρέπει, πάντως, νὰ θεωρήσηται γεγονός, διὰ αἱ χειρότεραι ἡμέραι τῆς κρίσεως παρῆλθον. "Ισως νὰ χρονίσῃ ἀκόμη δὲ ἡ πρετέρα τριετίας περίπου ἀναπροσαρμογή. Συντελεῖται, δημος, Χάρις δὲ καὶ εἰς τὴν σημειουμένην ἀποκατάστασιν καὶ βαθμιαίαν αὔξησιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, ἡ ὁξύτης τῆς κρίσεως σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀμβλύνεται.

Η ΚΡΙΣΙΣ ΤΟΥ 1929 ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ

Ἐξόχως ἐνδιαφέρουσα καὶ ἐρέτος διαπιστώνται μεταξὺ τῆς σημειερινῆς κινήσεως, ή ἐπιχειρουμένη ἀπὸ τὴν ἐπτσίαν ἔκθεσιν τῆς Ιταλικῆς ἐφοπλιστικῆς ὄργανωσεως «Κουφιτάρμα». 'Ἐπιφυλακσόμενοι νὰ ἀσχοληθῶμεν ἐν καιρῷ ἐπ' αὐτῆς, παραλαμβάνομεν ἀριθμοὺς τινάς, σχετικούς μὲ τὴν συνεχιζομένην ναυτιλιακὴν κρίσιν.

Κατ' ἀρχήν, ωρισμέναι οὐσιώδεις διαποραὶ διαπιστώνται μεταξὺ τῆς σημειερινῆς καταστάσεως καὶ ἑκείνης κατὰ τὴν μεγάλην κρίσιν τοῦ 1929. Τότε μεγαλύτερον ἦτο τὸ ποσοστὸν τῶν παρηλίκων σκαφῶν, τῶν ἡλικίας ἀνωτέρας τῶν 25 ἑτῶν, ἔναντι τοῦ σημερινοῦ (17%), ἐνῷ τὸ ἀργοῦν τουνάκ ὑπερέβαινε τὰ 15 ἔκατομ. τόν. ἐπὶ δυνάμεως τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας 70 περίπου ἔκατομ. τόννων γκρός. 'Ο ναυλάριθμος μὲ βάσιν 100 δια τὸ 1929, κατῆλθεν εἰς τὰ 71.6 κατὰ τὸ 1933 καὶ διετηρήθη ἐπὶ μίαν περίπου ἔξαετίαν μεταξὺ τῶν 71.6 καὶ 78.5.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν παρούσαν κρίσιν, αἱ μεταφοραὶ κατὰ πρῶτον τῶν γαιανθράκων κατῆλθον κατὰ τὸ 1958 εἰς τὸ τρίτον τοῦ 1957. Γενικώτερον αἱ ναυλώσεις δι' ἀπλὰ καὶ συνεχῆ ταξίδια φορτηγῶν ένηρον φορτίου ἔφθασαν εἰς 47 ἔκατομ. τόννων d.w. κατὰ τὸ 1958, ἔναντι τῶν 76 ἔκατομ. τοῦ 1957 καὶ 83 ἔκατομ. τοῦ 1956. Διὰ συνεχῆ ταξίδια ἔναντι της ἀποστάσεως σκάφη τριῶν ἐκατομμυρίων τόννων, ἔναντι 28.7 τοῦ 1957 καὶ 41.8 τοῦ 1956.

Τῶν σιτηρῶν αἱ μεταφοραὶ διχού διαπιστώνται μεταξὺ τῶν 1958—1961 τὰ 48.1 ἔκατομ. τόν., μὲ μείωσιν τοῦ ἀμερικανικοῦ τομέως κατὰ 4 διλα ἔκατομ. τόννων σίτου καὶ ἀλεύρων.

Τὰ σιδηρομεταλλεύματα, τέλος, ὑπελογίζοντο εἰς 72 ἔκατομ. τόν.,

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

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

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

εις Μπουένος "Άρες 13.000 τ. βαρέων γεννημάτων διά Γένοβαν ή Νεάπολιν 60)—, βάσιν ένα λιμένα, όψιν δι' αμφοτέρους 62)6, με 1500 τ. έκφρωσιν «γκρός τέρμη», φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου—15 Οκτωβρίου.

«ΝΗΣΟΣ» (λιθερ.) έπειτα ένα λιμένα Πλέιτ, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος "Άρες 9600 τ. βαρέων γεννημάτων δι' "Αμέρεσαν-Αμβούργον ρείντζ 613, όψιν διά συμπλήρωσιν από Μάρ ντελ Πλάτα ή Νεκοτάνα 63)9, έπειτα συμπλήρωσιν από Μπόγιαν Μπλάγιαν 65)—, φίον δι' "Αμερενταν-Ρόττερνταν ή "Αμερενταν (δύο λιμένας) 2)6 έξτρα, με 1500 τ. φόρτωσιν εις σάκκους κοι 2000 τόν. έκφρωσιν «γκρός τέρμη» εις "Ολλανδίαν-Βελγίου ή 2500 τ. εις Γερμανίαν, φόρτωσις 20 Οκτωβρίου—10 Νοεμβρίου.

'ΕΞ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΝΤΟΡΣΕΤ» (λιθερ.) έπειτα "Άρες 14.000 τ. γεννημάτων ειδών και αύτοκίνητα δι' ένα λιμένα μεταξύ Λόνδης "Βανκούβερ ρείντζ κατ' αποκοπήν δολ. 68.000 τ. φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Δάντικην — Γεύνιαν 9.500 τ. γειανθράκων δι' ένα έως τρεις λιμένες "Ελλάδας 31)— βάσιν ένα λιμένα, έλευθερο έκφρωτωτικών, φόρτωσις "Ο-κτώβριου.

'ΕΚ Μεσογείου και 'Άδριαστικής

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιθερ.) από Άλικάντε 9.000 τ. μεταλλευμάτων διά Βέζερ 23)6, με 800 τ. φόρτωσιν 2)- και 2.000 τ. έκφρωτων 1), φόρτωσις 16 Νοεμβρίου — 16 Δεκεμβρίου.

«ΜΑΟΥΝΤ ΟΘΡΥΣ» (λιθερ.) από Μελίλλαν 9.500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Σεπτέντιον 22)— φίο, με 2.000 τ. φόρτωσιν και 1.500 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 28 Σεπτεμβρίου — 10 Οκτωβρίου.

«ΦΕΟΔΟΓΟΣ» (σημ. Λιδάνου) από Άλεξανδρειαν 10.000 τ. τιμέντων εις σάκκους διά ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 36)—, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου.

«ΑΛΙΑΚΜΩΝ» από Ριγένεαν 10.000 τ. λιπουσμάτων εις σάκκους διά Νότιον Κορίαν 61)3 φίο, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου — άρχας Οκτωβρίου.

«ΜΑΝΟΛΙΤΟΝ» (Κεσταρίκας) από Μελίλλαν 9500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Σεπτέντιον 22)— φίο, με 2000 τ. φόρτωσιν και 1500 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 10—26 Οκτωβρίου.

«ΚΟΝΔΩΡΑ» (παν.) από Ίτεάν 4650 τ. δωρίστου διά Βαρκελώνην 23)6, με 1)6 φόρτωσιν, έλευθερο έκφρωτωτικών, φόρτωσις 1—10 Οκτωβρίου.

'ΕΚ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΤΟΥΛΑ» (παν.) από Νοβερωσίσκην 8000 τ. τιμέντων εις σάκκους διά Νταμ-μάρ 44)—, φόρτωσις Οκτωβρίου.

'ΕΞ Αυστραλίας, "Ινδιών και "Απω Ανατολής

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ» από Ιαπωνίαν 9.500 τ. γεννημάτων ειδών (499.000 κ. π. διά δέματα) δι' άμερικανικούς λιμένας Κόλπου, κατ' αποκοπήν δολ. 40.000 φίο, φόρτωσις 16 Σεπτεμβρίου — άρχας Οκτωβρίου.

«ΑΦΡΙΚΑΝΑ» (παν.) από Μαρμαργάδα 8.000 τ. μεταλλευμάτων διά Γιαδάτα 41)6 φίο, με 800 τ. φόρτωσιν και 1.500 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 10—26 Σεπτεμβρίου.

«ΑΘΑΜΑΣ» (λιθερ.) από Μπούρμε 8.000 τ. όρυζης εις σάκκους δι' Αγγλίαν 80)— φίο και στόσιν, φόρτωσις Σεπτεμβρίου — Οκτωβρίου.

«ΕΓΑΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑΣ» από Μορμούνγκα 10.800 τ. σιδηρομεταλλευμάτων δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα 40)— φίο, με 800 τ. φόρτωσιν και 1.500 τ. έκφρωτων, φόρτωσις 21 Σεπτεμβρίου — 10 Οκτωβρίου.

«ΕΜΠΟΡΙΟΣ» (λιθερ.) από Σαγκάην 10.000 τ. όρυζης εις σάκκους διά Πολωνίαν 61)— φίο και στόσιν, φόρτωσις 25 Σεπτεμβρίου — 10 Οκτωβρίου.

«ΕΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ» από Μορμούνγκα 7.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων δι' Ιαπωνίαν 40)— φίο, φόρτωσις Οκτωβρίου.

«ΕΚΩΣΤΗΣ» από Βρετανίαν Κίναν 12.000 διαφόρων δημητριακών και γεννημάτων ειδών δι' Αμέρεσαν — Αμβούργον ρείντζ 56)— ένα λιμένα, όφιον Πολωνίαν 61)— φίο, με 216 δι' έκαστον πρόσθιτον λιμένα φορτώσεως έκφρωτος, φόρτωσις 28 Σεπτεμβρίου — 10 Οκτωβρίου.

«ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΑΛΟΡ» από Νότιον Αύστραλιαν ή Βικτωρίαν 12.000 τ. άρασιστον χύμα και εις σάκκους δι' Αμέρεσαν—Αμβούργον ρείντζ 95)—, φόρτωσις 5—30 Νοεμβρίου.

«ΤΑΝΑΙΣ» από Μαρμαργάδα 3850 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Ρόττερνταν 41)— φίο, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου.

'Εκ παντοίων ζλλων άγορων

«ΛΟΣ ΖΖΕΚΑΣ» (λιθερ.) από Κούδαν 3.200 τ. ζαχάρεων εις σάκκους διά Νέαν Ορλεάνην δολ. 2.70 φίο, φόρτωσις Σεπτεμβρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» από Μεγάλας Λίμνας 6.500 τ. γεννημάτων διά Λά Γκουσιάρα δολ. 9.50, με 3.000 τ. συμπλήρωσιν εις "Αγιον Λαυρέντιον δολ. 4.50 και 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 20 Οκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

«ΔΕΛΔΟΙΣ» (λιθερ.) από Μεγάλας Λίμνας 6.500 τ. γεννημάτων δι' Αμέρεσαν—Ρόττερνταν ή Αμερενταν δολ. 9.50, με 3.000 τ. συμπλήρωσιν εις "Αγιον Λαυρέντιον δολ. 4, 3.000 τ. έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 20 Οκτωβρίου — 10 Νοεμβρίου.

«ΕΝΤΕΙΛΑ» (παν.) από Μεγάλας Λίμνας 3.500 τ. γεννημάτων διά Βενεζουέλαν δολ. 9.50, έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 10 — 30 Οκτωβρίου.

«ΚΑΛΗ» (λιθερ.) από ένα ή δύο λιμένας Βαρείου ή Νότιον Κούδαν 12.000 τ. ζαχάρεων εις σάκκους δι' ένα έως δύο λιμένας Ιαπωνίας, μεταξύ Τόκιο-Μόζι ρείντζ 72)6, δύοντας ένα λιμένα, με 179 έξτρα δι' έκαστον πρόσθιτον λιμένα έκφρωτώσεως μέρι τριών τοιούτων, φίο και στόσιν, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτωτικών, καντσέλλο 28 Σεπτεμβρίου.

«ΕΝΤΥ» (λιθερ.) από Μεγάλας Λίμνας 5.000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν (περιλαμβανομένης και της Βαρείου Ιρλανδίας) 86)3, φόρτωσις 12 — 31 Οκτωβρίου.

«ΔΕΣΠΟΙΝΑ» από "Αγιον Λαυρέντιον 8.800 τ. γεννημάτων δι' άνωτολικήν άκτην 'Ινδιών 66)—, με 1.000 τ. έλευθερον έκφρωτωτικών, φόρτωσις 17 — 30 Οκτωβρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παν.) από Σαράγκαν 3500 τ. φωσφάτων διά Κόλπου 54)—, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου—άρχας Νοεμβρίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (σημ. Λιδάνου) από Πόρτ Σικάν 2300 τ. βαμβακοσπόρου διά Πειραιά 29)—, άμεσος φόρτωσις.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» από Πόρτ Σικάν 2650 τ. τιμέντων εις σάκκους δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 32)—, φόρτωσις τέλη Σεπτεμβρίου.

«ΠΑΠΥΡΑ M.» (σημ. Λιδάνου) από Πόρτ Σικάν 2900 τ. τιμέντων εις σάκκους δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 31)—, έναν δύο λιμένα Περσικού Κόλπου 32)—, φόρτωσις άρχας Οκτωβρίου.

Αι χρονοναυλώσεις

«ΚΙΓΚ ΘΗΣΣΕΥΣ» (λιθερ.) 13.050 τόνων d.w. (608.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14½ μιλίων, με κατανάλωσιν 22 τ. φουσκ. διλ και 1½ τ. ντηζελ διλ), ταΐμ—ταΐρατερ διά δύο έως πέντε μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) δολ. 2.20, με παρέδοσην εις Αύγουστον ή δολ. 2.25 με παράδοσην άμα τη διελεύσει του πόλι Γιαρδατάρ, μεταξύ 23 Οκτωβρίου — 12 Νοεμβρίου και έπαναπαράδοσης εις Αγγλίαν.

«ΠΟΛΛΑΡΙΣ» (παν.) 14.200 τόνων d.w. (692.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14 μιλίων, με κατανάλωσιν 20 τ. φουσκ. και 1 τ. ντηζελ διλ), ταΐμ-ταΐρατερ διά δύο έως πέντε μήνας (παγκόσμιοι μεταφοροί) 16)6, παράδοσης εις Κίναν, με δύον 1000 λιόντα έαν τό σκάφος πλέυση κενών έξι Ιαπωνίας εις τόν λιμένα παραδόσεως, 10—31 Οκτωβρίου και έπαναπαράδοσης εις Απάν Ανατολήν ή Εύρωπην.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ» (παν.) 10.920 τόνων (l.v. 499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10-10½ μιλίων, με κατανάλωσιν 24 τ. φουσκ-διλ), ταΐμ-ταΐρατερ διά ταξίδιον ιστοροφόρης ή ίνδιων εις Εύρωπην, μέσω Μπέρας, 14)6, παράδοσης εις Κόλπον 5—15 Οκτωβρίου, έπειτα Η μεσόγειον.

Τά δεξαμενόπλοια

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I.» (λιθερ.) από Καλιδόρινα 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου (τημήα φορτίου) δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, 77½% έπι έλαττον τής βάσεως τού αμερικανικού ναυλοδολογίου, φόρτωσις 23 Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΑΡΟΣ ΟΑΝΤΕΡ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 37.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάπτερας) 67½% έπι έλαττον τής βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 21 Οκτωβρίου.

«Ν. ΓΕΡΓΡΙΟΣ» από Κωστάντζαν 16.000 τ. καθαρού πετρελαίου (τημήα φορτίου) διά Νότιον Κίναν 57)6, φόρτωσις 1 — 15 Οκτωβρίου.

«ΖΙΝI» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 18.500 τ. καθαρού πετρελαίου δι' άμερικανικόν λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάπτερας), 60% έπι έλαττον τής βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 24 Σεπτεμβρίου.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΝΓΚΕΡ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Μόντρεαλ, 60% έπι έλαττον τής βάσεως τού άμερικανικού ναυλοδολογίου, φόρτωσις 20 Σεπτεμβρίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΙΛΙΑΝΟΥ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 28.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' ιαπωνικόν λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάπτερας), 60% έπι έλαττον τής βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 24 Σεπτεμβρίου.

«ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ» (λιθερ.) από ρωσικόν λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 17.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου (τημήα φορτίου) διά Σουέζ, 43% έπι έλαττον τής βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 1—10 Οκτωβρίου.

«ΣΑΡΑΤΟΝ ΒΗΝΑΣ» (σημ. αγγλική) από Αφρούπαν 15.500 τ. καθαρού πετρελαίου διά Σέβεν 45% έπι έλαττον τής βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 7-10 Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙ·Τ» (λιθερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Ιταλίαν 65% έπι έλαττον τής βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 9—15 Οκτωβρίου.

«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (σημαία Νοτίου Αφρικής) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου (τημήα φορτίου) δι' άμερικανικόν λιμένα Ατλαντικού (βορείων τού Χάπτερας) 52½% έπι έλαττον τής βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., σμέσης φόρτωσης.

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Αγγλίαν-Κόντινεντ, με φόνι Σκανδιναντίνων 57½% έπι έλαττον τής βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 29 Σεπτεμβρίου-15 Οκτωβρίου.

«ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΙΛΙΑΝΟΥ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 31.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Ιταλίαν 67½% έπι έλαττον τής βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 20—31 Οκτωβρίου.

«ΕΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ» (σημ. αγγλική) από Ράις Τανόύρα 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου (τημήα φορτίου) διά Σουέζ 12)—, φόρτωσις 1—5 Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ» (λιθερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 36.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' άμερικανικού λιμένας Ατλαντικού (βορείων τού Χάπτερας) 72½% έπι έλαττον τής βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 27 Οκτωβρίου—7 Νοεμβρίου.

- ΑΙ ΜΟΝΑΔΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΕΝ ΕΛΛΑΙ -

ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
Αἱ μοναδικαι ἔχοαι· εν Ἐγγαῖ
ΔΙΔΑΣΚΟΥΣΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ ΤΩΝ ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ
ΕΝ ΕΛΛΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

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

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

Μόνιμα

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

Μετεκπαιδεύσεων

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

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

ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)		έτ. "Κάρυκα Όσεάνικα"	57	11630	άνεχ. Μοντεβίδεο 9 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΑΓΓΑΙΑ		έτ. "Ελληνική Α.Ε."	44	1920	διπλήθε Θέουτσν 22 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΓΓΑ ΖΩΗ		Παπαγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πιέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. "Πόρτο Μπλάγκο"	54	6498	διπλήθε Σουέζ 25 Σεπτ. δι' 'Οτρόπου
ΑΓΓΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ		έτ. "Λώρα"	55	8450	άνεχ. Κολονια 22 Σεπτ. διά Μορμουγκάο
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)		έτ. "Γ. Νικολάου"	44	10448	άργει 'Αμπελάκι από 7 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ		Υιοι Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		N. & 'Αδ.Κ.Χατζηπαπατέρας	43	7231	διπλήθε Νιπτρόπιτ 7 Σεπτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. "Πόρτο Μπλάγκο"	55	6548	άνεχ. Γιοκοχάϊμ 18 Σεπτ. διά Βαγκούδερ
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		Νικολέρπης Παπάζογλου	27	1887	εις Πειραιά από 9 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		όδ. Τσουρινάκη	22	988	εις Πειραιά 29 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. "Πόρτο Μπλάγκο"	57	9921	άνεχ. Ηρίνης Ρούμπερ 24 Σεπτ. δι' 'Αγγλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ		έτ. "Άκουαμαρι"	44	7214	εις Ταμπον από 24 Ιουν.
ΑΓΚΥΡΑ		έτ. "Ελληνική Α.Ε."	46	1892	έφθ. 'Ακάμπα 15 Σεπτ.
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ		Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κυνόδοσυραν από 18 Φεβρ. 1958
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. "Σάππαπ"	24	3658	εις Κολόμπο από 27 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ		έτ. "Σέλομαρ"	59	10308	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΘΗΝΑΙ		έτ. "Ελληνική"	56	2744	έφθ. Νέαν 'Ορκην 24 Σεπτ.
ΑΘΩΣ		'Ελλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Μορμουγκάο 21 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ		έτ. "Άύλις"	29	3958	άργει Γανδήν από 6 Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ Ά'.Ι.ΛΑΝΤ		έτ. "Φιλιόρι"	44	7125	διπλήθε Πούλο Μπούκου 16 Σεπτ. διά Σαγκάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ		έτ. "Ακουτίλας"	57	8184	άνεχ. 'Αντεν 21 Σεπτ. διά Βαρπόα
ΑΚΤΗ		έτ. "Πασιφίκης"	56	8835	άργει Μπρούζες από 27 Ιουλ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ		"Αδ. Λιθανού Α. Ε."	44	7176	έφθ. Ναγκούγια 23 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. "Φιντέλιτι"	56	10482	άνεχ. Βιλμιγκτών (Ν. Κ.) 8 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ		έτ. "Λαμπρα"	42	7191	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 19 Σεπτ. δι' "Εμδεν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.		έτ. "Άλεμάτ"	59	9720	εις Στρατωνιόν 29 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ		όδ. Τσουρινάκη	20	1112	άργει 'Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		Στρατης 'Ανδρεάδης	44	7207	έφθ. Ριγιέκαν 23 Σεπτ.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ		έτ. "Ναιτζιαν"	42	7181	άργει Μπρούζες από 26 'Ιουλ. 1958
ΑΛΙΚΗ		"Θεοφανώ" Α. Ε.	43	7266	άνεχ. Ρότερνταμ 21 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΛΚΙΜΟΣ		'Αδ. Λιθανού Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Μορμουγκάο 11 Σεπτ. διά Λουλέα
ΑΛΚΥΩΝΙΣ		έτ. "Άλκιμος"	43	7176	άνεχ. Ναγκόγια 9 Σεπτ. διά Μορμουγκάο
ΑΜΦΙΘΕΑ		έτ. "Χερκολιάνα"	44	7365	άνεχ. Τενεριφία 14 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ασεθέντο
ΑΝΑΚΡΕΩΝ		έτ. "Ηλέκτη"	44	7207	έφθ. Ειδεν 10 Σεπτ.
ΑΝΑΣ		έτ. "Κόδμαρη"	44	7359	άργει Καρδίφ από 14 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. "Αναξ"	55	8332	άργει Ελευσίνα από 26 'Ιουλ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		Λαιμός & Πατέρας	42	7177	άνεχ. Πειραιά 18 Σεπτ. διά Κρήτην
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.		έτ. "Πανκρίστος"	37	5683	έφθ. Κολόμπο 13 Σεπτ.
ΑΝΘΩΠΗΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ		έτ. "Ηρακλής"	19	1320	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουλ. 1958
ΑΝΙΑ		έτ. "Μιχαλος"	33	2362	άνεχ. Ρότερνταμ 20 Σεπτ. διά Τανγκούγκ Ούμπαν
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.		έτ. "Γιούκονη"	44	7176	έφθ. Ειδεν 10 Σεπτ.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)		έτ. "Αννίτσα"	44	7165	άργει Καρδίφ από 14 Σεπτ. 1958
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)		έτ. "Κάνονους"	57	11976	άνεχ. Πειραιά 18 Σεπτ. διά Κρήτην
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)		έτ. "Κοριάννα"	57	12443	έφθ. Κολόμπα 20 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ		έτ. "Μαρσελός"	59	24716	άργει Βρέμην από 6 'Ιουν. 1958
ΑΞΙΟΣ		όδ. Κυρτάτα	29	6022	άνεχ. Σύρον 19 Σεπτ. διά Βόρ. Αμερικήν
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ		Α. Δημόδη – Δ. Γκιούλη	43	7252	άνεχ. Όλανδιαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ – ΑΛΤΙΣ		έτ. "Ιμπέριο"	44	7108	εις Φλωρίηγκ, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ ΑΦΑΙΑ		έτ. "Σίππη Ντεβελόπιμεντ"	59	10100	άνεχ. Βιλμιγκτών από 26 Φεβρ. 1958
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ		έτ. "Σίππη Ντεβελόπιμεντ"	59	10000	άνεχ. Λόδης 'Αντζελες 18 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ		έτ. "Σίππη Ντεβελόπιμεντ"	58	10392	άργει Βρέμην 20 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ασεθέντο
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ		έτ. "Σίππη Ντεβελόπιμεντ"	57	10376	έφθ. Λόδης 'Αντζελες 18 Σεπτ.
ΑΡΓΩ-ΣΟΥΝΙΟΝ		έτ. "Σίππη Ντεβελόπιμεντ"	59	10103	έφθ. Πόρτ Αθηνώρ 16 Σεπτ.
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ		έτ. "Σίππη Ντεβελόπιμεντ"	58	10391	άνεχ. Μπότανον Μπαΐν 20 Σεπτ. διά Τανγκούγκ Ούμπαν
ΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. "Λιθανός" Α. Ε.	41	7460	άργει Κωνιάρης 21 Σεπτ. διά Μπούργκας
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)		έτ. "Κανόνους"	57	11897	έφθ. Αγκάνα 15 Σεπτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ		Φρίδος Θεοδωρίδης	37	4636	έφθ. Μπλέφαστ 23 Σεπτ.
ΑΡΚΑΔΙΑ (ὑπερωκ.)		έτ. "Γκρικ Λαίν"	31	20256	έφθ. Μπρεμερχάφεν 24 Σεπτ.
ΑΡΜΑΙΑ		έτ. "Άλαμεντα"	43	7091	έφθ. Αμοτερνταμ 14 Σεπτ.
ΑΡΤΕΜΙΣ		έτ. "Αστραία"	45	7273	εις Βαγκούδερ από 27 'Ιουλ.
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ		έτ. "Τρόπιες"	44	7240	άργει Βαλτιμόρων από 26 'Απρ. 1958
ΑΣΗΜΙΝΑ		έτ. Μαργαρώνη	59	10050	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΑΣΤΕΡΙΣ		όδ. Ασπίνη	39	1007	άνεχ. Βρέμην 20 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ασεθέντο
ΑΤΑΛΑΝΤΗ		Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	έφθ. Λόδης 'Αντζελες 11 Σεπτ.
ΑΤΤΑΛΑΣ		Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 17 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΥΛΙΣ		έτ. "Αναξ"	58	9724	άνεχ. Σύρον 16 Σεπτ. διά Πειραιά
ΛΥΡΑ		έτ. "Αδύλιος"	21	3275	έφθ. Θεσσαλονίκην 21 Σεπτ.
ΑΧΑΙΑΣ		έτ. "Ελίδης"	44	7176	άργει Ζάντρης από 11 Σεπτ. 1958
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ		έτ. "Αλμάρα"	36	5795	άνεχ. Βρέμην 20 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ασεθέντο
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)		έτ. "Εθν. Γραμμή" ΕΛΛ. Αμερ.	42	21329	φθάνει Πειραιά 1 Οκτ.
ΒΕΑΓΙΟΝ		Σ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 17 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ		έτ. "Ελληνική" Α. Ε.	46	2025	άνεχ. Σύρον 16 Σεπτ. διά Πειραιά
ΒΙΡΓΙΝΙΑ		έτ. "Ελληνική" Α. Ε.	45	1892	έφθ. Θεσσαλονίκην 21 Σεπτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.		Αντ. Παπαδάκης	43	7176	άργει Ντάρτμουθ από 5 Μαρτ. 1958
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ		όδ. Κοντού	30	739	άργει Πειραιά
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		έτ. "Ελληνική" Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		Κ. Ι. Στεργιόπουλος	22	3846	άνεχ. Πειραιά 24 Σεπτ. διά Γαέταν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.		έτ. "Ελληνική" Α.Ε.	46	2016	άνεχ. Βρέμην 24 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ		έτ. "Πούερτο Σεγκούρο"	53	9149	άργει Ζάντρης από 11 Σεπτ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		Ν. Λαμπρής	31	.967	έφθ. Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ		έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	44	7176	άργει Κυνόδοσυραν από 26 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΟΛΑΚΗΣ (δ.)		όδ. Καθρέπτη - Π. Τούρλος	07	1317	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ		έτ. "Σιδεράτου"	35	5654	άνεχ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΔΗΣ		έτ. "Ανδρέαδης"	43	7176	άνεχ. Πειραιά 25 Σεπτ. δι' "Οδησσόν
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΤΡΕΙΤΗΝΤΕΡ		έτ. "Γιουρόπα"	43	7255	έφθ. Χάδρων 16 Σεπτ.
ΓΚΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ		Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	έν πλώ εκ Χούλλ δι' "Αρχάγγελον Σεπτ. 29
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		έτ. "Μιντατάντικ"	43	7229	άνεχ. Τωρτσιάλη 13 Σεπτ. διά Λιθερπούλ
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΑΙΓΑΣ		έτ. "Βίλα Νόδα"	57	8881	έφθ. Νέαν 'Ορκην 17 Σεπτ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕΙΤΗΝΤΕΡ		έτ. "Γουέστερν Τράσπορτ"	59	9268	άνεχ. Νιούκαστλ (Ν.Σ.) 16 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		έτ. "Μπλέλοντ"	57	24883	έφθ. Μέγαρα 28 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)		έτ. "Μπράντον"	58	24895	διπλήθε Σουέζ 25 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασο-ρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (δ.)		έτ. "Γουόρλαντ Τέμπεστ"	44	10470	άργει Σκαραμαγκά από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΙ.ΟΜΦ (δ.)		έτ. "Μελμψις"	45	10172	άργει Σκαραμαγκά από 9 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)		έτ. "Οσεάνικ"	43	10195	έφθ. Πειραιά 26 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)		έτ. "Γουόρλαντ Τάνκερς"	54	20991	εις Ήσσον 10.24 B.-65.15 A., Σεπτ. 13 διά Λόδης 'Αντζελες
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. III		Π. Καλλιμανοπούλου	44	7176	άνεχ. Χούστον 5 Σεπτ. διά Λιθύνη
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		Γ. 'Ιατρού	43	593	διπλήθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Βουλγαρίαν
ΔΑΝΑΗ		Άλεστός - Δούκας	23	1566	άνεχ. Χάμπτον πόδη 12 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		έτ. "Αίδιλοιας"	59	9350	άνεχ. Σάν Ζουάν (Π.Π.) 22 Σεπτ. διά Μακόρις
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.		Δ. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Τόκιο 7 Σεπτ. διά Λόδης 'Αντζελες
ΔΗΜΗΤΡΟΣ		έτ. "Πάλμα"	44	7255	έφθ. Κυνόδοσυραν από 10 'Οκτ. 1957
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	έφθ. Εμδεν 1 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		έτ. "Μαρμαρᾶς"	44	9589	διπλήθε Σουέζ 13 Σεπτ. δι' "Ινδονησίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		έτ. Βερωνής	44	7207	άργει Γενόβαν από 16 'Απρ. 1958
		Π. & Β. Παντολέων	43	7260	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. διά Γένοβαν
		έτ. "Φούρκερο"	58	9087	

ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Δίρφυς»	43	7280	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 18 Σεπτ. 1958
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδίος»	44	7249	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΔΩΡΟΘΕΑ	Μιχ. Καραγιώργης	25	3297	διῆλθε Λονδίνον 25 Σεπτ.
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφάνω» Α. Ε.	43	7244	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 14 'Οκτ. 1958
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτράνοπορτ»	56	10289	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 17 Σεπτ. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικού»	27	4164	άργει Κάρδιφ ἀπὸ 7 Νοεμ. 1957
ΕΛΕΝΗ	άδ. Κουλουκουντή	38	5550	ἀνεχ. Γιαβάταν 15 Σεπτ. διὰ Βιέτ Νάμ
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Αλκυών» Α. Ε.	44	7176	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σιά	43	7176	διῆλθε Πόρτ Σαιδ 19 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριούν - Πρίντεζη	21	1549	έφθ. Πειραιᾶ 25 Σεπτ.
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Μαΐου (ἐπισκευαὶ)
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πέραμαν ἀπὸ 30 Μαρτ. 1958
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	έφθ. Θεσσαλονίκην 23 Σεπτ.
ΕΛΛΑΣ (ἐπίστ.)	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλάμας ἀπὸ 18 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ	άδ. Τυπάλδου	35	4824	παρελήφθη εἰς Αὐτοράλιον
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	7300	εἰς Γερμανίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΕΛΗΜΙΝΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	7293	έφθ. Τοιταγκόκ 21 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	Εύτ. Γκούμας	22	1184	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 22 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7068	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 Σεπ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	39	6281	άνεχ. Σαβάνναν 23 Σεπτ. διὰ Οὔμη Σαιδ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	διῆλθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	ἄνεχ. Τσάλαν 24 Σεπτ. διὰ Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 19 Σεπ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	διῆλθε Σουέζ 5 Σεπτ. διὰ Οὔμη Σαιδ
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Σιούστον 22 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7063	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Σεπτ. διὰ Ν. 'Υόρκην
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Ε. Ε. Ν. Ε.»	43	7302	ἄνεχ. Αντεν 18 Σεπτ. διὰ Βομβάν
ΕΛΠΙΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	έφθ. Στρατιώνιον 23 Σεπτ.
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζούλη»	42	7058	ἄνεχ. Κόμπε 22 Σεπτ. διὰ Βαγκούθερ
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ	«Επίδαυρος» Α. Ε.	43	7176	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 10 'Ιουν.
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Σεπτ.
ΕΡΙΕΤΤΑ (λάινερ)	'Ιω. Λάτος	29	14216	άνεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διὰ Πειραιᾶ
ΕΡΜΗΣ	έτ. «Σάμοσος»	58	9585	διῆλθε Μπρούντοπτελ 16 Σεπτ. διὰ Γεύνιαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοσοκ»	59	9650	διῆλθε Παναμάν 20 Σεπτ. διὰ Χάιφαν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	21	2369	άργει Πέραμαν ἀπὸ 17 Αύγ. 1958
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	Άδ. Γ. Δομεστίνη	34	1716	άνεχ. Μπαρέν 1 Σεπτ. διὰ Σικά
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ωκεανοπόρος» Α. Ε.	43	7194	εἰς δύρωγα Κιέλου 7 Σεπτ. (διὰ Γεύνιαν)
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	Πάπα - «Ελευθερίδηπον	17	3976	έφθ. Πειραιᾶ 23 Σεπτ.
ΕΥΑΝΓΙΑ	Yiοl Πέπτ. Γουλανδρῆρη	43	7244	έφθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 17 Σεπτ. διὰ Μπέλφαστ
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	άνεχ. Λίθερπουλ 25 Σεπτ. διὰ Καζαμπλάγκαν
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμαν ἀπὸ 16 Σεπτ. 1957
ΗΑΙΑΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρποέζα»	39	9974	άργει Αιδούργην ἀπὸ 25 Νοεμ.
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΑΙΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπὸ 10 Μαρτ. 1958
ΗΡΩΝ II.	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	έφθ. Φλαδέλφειαν 23 Σεπτ.
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 15 Σεπτ. διὰ Βαγκούθερ
ΘΕΜΩΝΗ	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7198	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Μοντεζίουμα»	43	7032	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 29 Μαρτ. 1958
ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	6636	άργει Πέραμα
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2331	έφθ. Πειραιᾶ 20 Σεπτ.
ΘΗΣΕΥΣ	έτ. Σουνταμέρικα	46	1988	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 17 Σεπτ. διὰ Γιαβάταν
ΙΓΟΡ	'Απ. Πεζάς	43	7207	άνεχ. θούνερον 9 Σεπτ. διὰ Ιαπωνίαν
ΙΝΔΙΚΟΣ (δεξ.)	άδ. Τυπάλδου	30	7924	διῆλθε Σιανέζ 18 Σεπτ. διὰ Περοκόν Κόλπον
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	έφθ. Χάμπτον ρόδης 22 Σεπτ. διὰ Βατούμη
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υΐον Δ. Ιγγέλση	42	7035	άνεχ. Τσιμπούτι 17 Σεπτ. διὰ Λονδίνον
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρῆρη	44	7176	άργει Ελευσίνα ἀπὸ 17 'Οκτ. 1957
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶν» κλπ.	44	10441	άργει Μπρούζες ἀπὸ 11 'Ιαν. 1958
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ.Κ.Χ. πατέρας	43	7244	έφθ. Πειραιᾶ 24 Σεπτ.
ΚΑΔΙΟ Σ.	Κοδιώ Σιγάλα	17	2032	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 16 'Ιαν. 1958
ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ	'Ιω. Παράσχος κλπ.	13	1877	έφθ. Ροζάριο 20 Σεπ.
ΚΑΛΑΜΑΙ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	εἰς Σεμαίνους ἀπὸ 13 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρε Νόστρα»	57	8757	άνεχ. Ντώρμπαν 9 Σεπτ. διὰ Ιαπωνίαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	διῆλθε Σιανέζ 18 Σεπτ. διὰ Περοκόν Κόλπον
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	έφθ. Χάμπτον ρόδης 24 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράπη»	55	8798	άργει Αιμπελάκη ἀπὸ 22 Αύγ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1586	εἰς Κομοντόριο Ριθαντάθιο ἀπὸ 11 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	A. E. «Πόλμα»	40	5032	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 22 'Οκτ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	άδ. Ποταμίουν	19	5182	εἰς Κομοντόριο Ριθαντάθιο ἀπὸ 11 Αύγ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 22 Αύγ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	έφθ. Βαγκούθερ 21 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	άργει Εμπελάκη ἀπὸ 22 Μαρτ. 1958
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	εἰς Σιενταμ ἀπὸ 30 Αύγ.
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλιοι»	43	7163	διῆλθε Σιούζ 24 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	έφθ. Κασάντο 14 Σεπτ.
ΚΑΣΤΩΡ	άδ. Γράτους	44	7198	άργει Τάραντα ἀπὸ 22 Μαΐου
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	«Κεφαλληνική» Α.Ε.	43	10448	εἰς Βότερνταν ἀπὸ 30 Αύγ.
ΚΑΤΙΝΑ	έτ. «Γκουάκα»	44	7242	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΚΕ'Π ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	έφθ. Τζιμπούτι 19 Σεπτ. (διὰ Φορμόζαν)
ΚΕ'Π ΩΡΑ	έτ. «Γκόλλαρο»	37	5282	άργει Πέραμαν ἀπὸ 29 Μαΐου 1958
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 1 'Ιουν. 1958
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άνεχ. Μαντράς 23 Σεπτ. διὰ Γεύνοβαν
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νομικός	56	8429	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 1 'Ιουν. 1958
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	M. Νομικός	58	11156	άνεχ. Μαντράς 23 Σεπτ. διὰ Βαλτιμόρην
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7244	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 14 Μαρτ. 1958
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άνεχ. Μπαρέν 21 Σεπτ. διὰ Κασσέρι
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνη	28	1595	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρῆρη	23	4693	εἰς Ισπανίαν, ὑπὸ συμπλήρωσιν
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. Πότλαντη	59	10300	άργει Σύδον ἀπὸ 15 'Οκτ. 1957
ΚΡΙΟΣ	M. Έμπειρικός	45	3805	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. διὰ Βαμπόσα
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διαι. Πατέρας»	59	9200	άργει Σειράς 24 Σεπτ. διὰ Σαιν Τζών
ΚΥΜΑ	«Δ. Λιβανούν Α. Ε.	43	7244	έφθ. Κυνόδοσουραν ἀπὸ 12 Αύγ. 1958
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Γρανοπετρόλη»	20	6416	άνεχ. Μαντράς 24 Σεπτ. διὰ Καλκούτταν
ΚΥΡΑ - ΚΑΤΙΠΚΟ	έτ. «Άθρα»	56	9086	άργει Αιμπελάκη ἀπὸ 13 Σεπτ. 1957
ΚΟΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρας	43	7176	άργει Μαυρίκιον 23 Σεπτ. διὰ Σαιν Τζών
ΚΟΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μικαλινός»	45	7176	έφθ. Κυνόδοσουραν ἀπὸ 17 'Ιουλ. 1958
ΚΟΣΤΗΣ	άδ. Λώνς	56	8474	άνεχ. Μαντράς 24 Σεπτ. διὰ Βαμπόσα
ΛΑΚΟΝΙΑ	«Αλεξάτος - Δούκας	25	964	άργει Κυνόδοσουραν ἀπὸ 12 Αύγ. 1958
ΛΕΝΑ - ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτερείας	22	2201	άνεχ. Μαντράς 24 Σεπτ. διὰ Βαμπόσα
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδος	43	7176	άργει Σιγκαπούρων ρόδης 8 Σεπτ. διὰ Ν. Κορέαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	έφθ. Αιμπελάκη ἀπὸ 8 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπόνη	43	6766	διῆλθε Κωνάοντας πολιν 21 Σεπτ. διὰ Νοθορωσίοκν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μικαλινός» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Ραθένναν 16 Σεπτ.
ΛΙΒΥΗ	'Ιω. Λάτος	24	1556	άργει Πέραμαν ἀπὸ 17 'Ιουλ.
ΛΙΓΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	έφθ. Χάιφαν 21 Σεπτ.
ΛΙΛΗ	έτ. «Αργά»	11	1459	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΙΑ	K. Δ. Δούκας	17	1875	διῆλθε Μπρέβικ 3 Σεπτ. διὰ Μπρίζπορτ
ΛΟΥΤΣ	έτ. «Μονρόβια»	57	7478	άνεχ. Κυνόδοσουραν ἀπὸ 15 Σεπτ. διὰ Ρόττερνταμ
ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7281	άνεχ. Κυνόδοσουραν ἀπὸ 19 'Ιαν.
ΜΑΙΟΥΜΑΡΚ	έτ. «Διλιπτρά»	37	4819	έφθ. Μασσάβαν 16 Σεπτ.
ΜΑΙΟΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3858	άργει Αιμπελάκη ἀπὸ 3 Δεκ. 1957
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	Άντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λισσαδών ἀπὸ 4 Φεβρ. 1958
ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθιου	55	8526	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ.

ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	'Αδελφοί Ρούσσου	27	1554	άργει Πειραιᾶ ἀπό 5 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ	Εύγ. I. Χανδρῆ	20	5401	άργει Ρέτζιο ἀπό 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. «Στροβλίου»	44	7159	εἰς Ραγκούν 19 Αύγ.
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Χανδρής»	21	6/α	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 1 Σεπτ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαρθα»	34	4162	εφθ. Κολόμπο 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	έτ. «Μάννα»	44	7272	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 6 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑ Κ.	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	ἀνεχ. Μόζι 8 Σεπτ. διά Μπατού Πακάτ
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Σάμος»	56	6074	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	διπλήθεν Αγίου Βικέντιον 20 Σεπτ. διά Γρύνιαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	έτ. «Πάραντα»	44	7176	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ ἀπό 19 Δεκ. 1958
ΜΑΡΙΑΜ	Γερ. Σταθάτος	43	7176	άργει Σπαλατάρι ἀπό 24 'Απρ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΑΛΗΝΗ	«Ειρηνίκος» Α. Ε.	44	7243	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 20 Σεπτ. 1958
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νίτζεαν»	40	5237	διπλήθε Παναμάν 14 Σεπτ. διά Γιαδάταν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	έτ. «Νεδάδαι»	42	7147	διπλήθε Κων πολιν 23 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΜΑΡΙΝΑ	Μάρκος Νομίκος	54	11577	έφθ. Πουσάν 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ	έτ. «Νέπτουν»	59	8700	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 1 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Ορίενταλ»	24	4701	εἰς θέσιν 3.42 B.-46.5 Δ., Σεπτ. 23 διά Ρίο Ιανέριο
ΜΑΡΑΙ (δεξ.)	έτ. «Εύκαρπερς»	43	7033	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Μάρλι»	59	20340	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ 7 Σεπτ. διά Χαϊφόγκ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Ούνιθερολ»	55	8961	ἀνεχ. Αντεν 3 Σεπτ. διά Κίναν
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Μοτόρεζ»	59	9260	ἀνεχ. Σαγκάν 13 Σεπτ. διά Ντάρεν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	όδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	ἀνεχ. Γένοβαν 21 Σεπτ. διά Βαυπόνα
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μόνθια»	57	8906	έφθ. Μόντρεαλ 22 Σεπτ.
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ	έτ. «Μιρολόγκα»	56	8425	έφθ. Κολόμπο 20 Σεπτ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Ρέδλαμ»	41	7194	έφθ. Λιθέρπουλ 22 Σεπτ.
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	έτ. «Φοπάν»	57	9168	διπλήθε Μπόρνονποτέλ 15 Σεπτ. διά Δάντονιχ
ΜΕΝΤΟΡ	Νικολέρης - Παπάζουλος	16	2081	ἀνεχ. Πόρτ Έβεργκλαντ 10 Σεπτ. διά Μάντζεστερ
ΜΙΜΙΝΑ	Έκταρ Κ. Δρακούλης	41	7157	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 24 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Μοτορνάθες»	57	9200	ἀνεχ. Φίλαδελφειον 14 Σεπτ. διά Μανζανίλλο
ΜΙΧΑΗΑ	έτ. «Εβμπράνια»	59	9960	άργει Ντόρτρεκτ ἀπό 13 Αύγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	«Αδμαστος» Α. Ε.	43	7207	άργει Ρίθερ Μπλακγουώτερ ἀπό 6 Μαρτ. 1958
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	Ν. Εύστοθιου	44	7176	ἀνεχ. Λός Αντζελες 21 Σεπτ. διά Τόκιο
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Ελκέρριερς»	44	7190	έφθ. Σαλαδάρο 23 Σεπτ.
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	Έλλην. Γραμ. Ν. 'Αμερ.	34	2709	άργει Πέραμα ἀπό 1 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΑΤΙΣΣΑ	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	ἀνεχ. Γιουλίν 10 Ιουλ. διά Σαγκάνην
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. Φαφαλιοῦ	57	9345	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Κωνοτάντζαν
ΝΑΒΙΓΚΕ ΙΤΟΡ	έτ. «Λίμπερ»	58	13152	άργει Καλάμας ἀπό 20 Φεβρ. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Ντέλ Κάριμπι»	43	7264	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	έτ. «Κερδάμυλα»	44	7247	ἀνεχ. Κεμπέκ 21 Σεπτ. διά Νεάπολιν
ΝΕΔΩΝ	άδ. Γουλανδρή	22	16991	άργει Έλευσίνα ἀπό 7 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	έτ. «Εύνεγία»	43	7264	εἰς Πειραιά ἀπό 3 Αύγ.
ΝΗΡΕΥΣ	«Θεοφανών» Α. Ε.	43	7261	άργει Ζευμπρούγκε ἀπό 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ	Ηλ. Ε. Χατζηπλάς κλπ.	37	5205	εἰς Πειραιά (έπισκευαι)
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Κ. Παπατέρας & Σιά	43	7176	άργει Κυνόδουραν ἀπό 26 'Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	Θωμάς 'Επιφανιάδης	43	7176	άργει Κύνοδουραν ἀπό 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	άδ. Σιτινᾶ	43	7244	άργει Κέαν ἀπό 11 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Μικαλινός» Α. Ε.	42	7203	διπλήθε Σουεζ 21 Σεπτ. διά Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Σεπτ. διά Σαγκάνην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Εφιλόν»	58	6279	άργει Πέραμα ἀπό 10 Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. «Νιτζέαν»	30	7003	άργει 'Αμπελάκι ἀπό 24 Αύγ. 1957
ΝΙΚΥ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7231	άργει Ζάντρηκ ἀπό 16 Σεπτ. 1958
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Πουέρτο λά Πόλια»	53	9188	έφθ. Μορμουνκάο 11 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	εἰς Όλλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΕΜΠΙΡΕΣ	Άντ. Παπαδάκης	59	8700	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 18 Σεπτ. διά Μπράκε
ΝΟΡΘ ΚΑΙΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	έφθ. Χάμπτον ρόδς 11 Σεπτ. εἰς Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ	έτ. «Πλανκοκουίστα»	58	10662	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Σεπτ. διά Γκάλθεστων
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	Άντ. Παπαδάκης	59	10300	διπλήθε Πόρτ Σαΐδ 18 Σεπτ. δι' 'Εμδεν
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πρίσια»	58	12139	έφθ. Πρόβιντενς 23 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	8630	εἰς Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΤΕΤΑΙ	Άντ. Παπαδάκης	58	8639	άνεχ. Τάιρτσαλ 24 Σεπτ. (διαταγάς)
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Μαρλάντα»	31	2794	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΝΥΜΟΗ	έτ. «Πανα..-'Εουρόπιαν»	59	9030	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Σεπτ. διά Κίναν
ΟΘΩΝ	έτ. «Τρανσοστοεάνικα»	54	8062	εἰς Πειραιά ἀπό 12 Ιουλ.
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	εἰς Κόντινεντ, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΓΑ	έτ. «Λε Πλάτα»	56	9217	έφθ. Τρίντερην 7 Σεπτ.
ΟΛΑΝΔΑΙΑ	Ρ. Δ. Μελαχρίνδης	25	996	διπλήθε Λαυρέντιον 22 Σεπτ. διά Μεγάλας Λίμνας
ΟΜΟΝΟΙΑ	Έμπορ. - 'Εφοπλιστική	44	7176	άνεχ. Κορσίν 13 Σεπτ. διά Σαγκόν
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Ελληνική»	56	2745	έφθ. Εμδεν 22 Σεπτ.
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	έτ. «Ερμπις»	12	2171	άνεχ. Λονδίνον 23 Σεπτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΟΝΤΡΥ	έτ. «Νέα Τύχη»	42	7132	άνεχ. Λός Αντζελες 5 Σεπτ. διά Τσιμπά
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	άδ. Γράτσος	59	2000	έφθ. Πειραιᾶ 29 Σεπτ.
ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗ	Κων. Β. Σκαρβέλης	45	7258	άνεχ. Τάιρτσαλ 24 Σεπτ. (διαταγάς)
ΟΡΦΕΥΣ	Δ. Ψυχογοίος	43	7176	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΠΑΝΑΓΙΑ Γ. Κ.	έτ. «Ορφευς»	17	3703	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 19 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	Α. Καραδίας	56	9942	εἰς Πειραιά ἀπό 19 'Ιουλ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Άκμες»	43	7176	εἰς Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έτ. «Βαλλιέντε»	55	10498	έφθ. Γένοβαν 7 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος - Χ. Παπατέρας	43	7176	διπλήθε Τρίντερην 22 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	έτ. «Κουμάνταρος	44	7244	διπλήθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ελλαίαζον»	57	10747	ἀνεχ. Μόμπιλ 18 Σεπτ. διά Τόκιο
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α.	έτ. «Επλοίοι»	45	7240	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 29 'Ιουν. 1958
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ	άδ. Γράτσον	30	996	άνεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διά Περούδιαν
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Ηστερν Μεντίτεραν.»	37	9968	άργει Κόντινεντ, ύπο παραλαβήν
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	διπλήθε Κων πολιν 22 Σεπτ. δι' 'Οδοσσόν
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	«Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	έφθ. Κολόμπο ρόδς 23 Σεπτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	άδ. Χανδρῆ	50	18409	έφθ. Βάρναν 25 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	«Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	παραλαμβάνεται 8 Νοεμβρίου
ΠΑΤΕΡΟΝΗΣΟΣ	έτ. «Πλασιφικ Κογκέρορ»	57	10314	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 13 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΠΕΡΙΟΛΟΣ	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	έφθ. Δάντοιχ 15 Σεπτ.
ΠΕΡΣΕΥΣ	έτ. «Παλιζάντα»	44	7212	εἰς Σιενταί μέσω 12 Μαΐου
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Σουνταμέρικα»	48	2086	άργει Αμπελάκι ἀπό 26 Δεκ. 1957
ΠΕΤΑΛΟΙ	έτ. «Κάνονπους»	56	15852	έφθ. Θεσσαλονίκην 23 Σεπτ.
ΠΕΤΡΟΣ	έτ. «Επλοίοι»	45	3861	άνεχ. Μπαχρέιν 16 Σεπτ. διά Ραβένναν
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	άδ. Υιο Π. Γουλανδρή	44	6422	άργει Κυνόδουραν ἀπό 11 Σεπτ. 1958
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Μάρκος Νομίκος	42	7258	διπλήθε Παναμάν 8 Σεπτ. διά Χουάσκο
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κανόπους»	57	10446	άργει Πέραμα ἀπό 13 'Ιουλ. 1958
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. Γουλανδρή	43	7282	έφθ. Μόζι 22 Σεπτ.
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ»	44	7207	άνεχ. Λονδίνον 21 Σεπτ. διά Τσιρτσιάλ
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Τζενέραρ Φίνανς»	22	7053	άργει Ελευσίνα ἀπό 9 Μαΐου
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Κομμερσαίλ» κλπ.	54	6154	άργει Αμπελάκι ἀπό 23 'Απρ. 1957
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Νορλίντο»	58	9603	έφθ. Τοιταγκόγκ 22 Σεπτ.
ΠΟΛΙ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Πούλο Μπούκου 12 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ	έτ. «Πλαναδές»	54	9188	διπλήθε Παναμάν 7 Σεπτ. διά Γιαδάταν
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	έτ. «Γκουόρας»	45	7159	άνεχ. Κοπεγχάγην 23 Σεπτ. διά Γρύνιαν
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	Στρ. 'Ανδρεάδης	43	10193	άνεχ. Λονδίνον 23 Σεπτ. διά Νέαν Ύόρκην
ΠΟΠΗΝ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άργει Ελευσίνα ἀπό 25 'Ιαν. 1958
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Αρρος»	43	7257	εἰς θέσιν 19.54 B.-120.41 A., Σεπτ. 16 διά Σαγκάνη
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Φιλιόφι»	43	7124	έφθ. Μπάχιον Μπλάγκαν 18 Σεπτ.
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	58	8414	άργει Λορέντζο Μαρκές ἀπό 25 Αύγ.
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Αλλαρίζ»	55	16718	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 22 Σεπτ. δι' 'Ειλάτ
ΡΑΧΙΩΤΗΣ	έτ. «Σηφάρερς»	46	945	εἰς Πειραιά ἀπό 25 Αύγ. (έπισκευαι)
ΡΗΝΟΥΛΑ	έτ. «Τσροβίλι»	43	7138	διπλήθε Φλωρίγκ 23 Σεπτ. διά Βάρναν
	έτ. «Μαραβέντουρα»	30	4014	

ΠΙΤΑ	έτ. «Μαριοτρέλλα»	43	7133	άργει Γάνδην άπό 26 Μαρτ. 1958
ΠΙΤΑ	Υιοι Σιγάλα	25	1412	άργει Πέραμα άπό 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΕ	έτ. «Γαλαζιάς»	45	7176	άργει Γάνδην άπό 2 Απρ. 1958
ΡΟΔΟΠΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	άρχε. Ρότερνταμ 25 Σεπτ. διά Πειραιά
ΡΟΖΑ ΒΛΑΣΗ	άδ. Βλάση	46	2159	εις Πειραιά άπό 7 Αύγ.
ΡΟΥΛΑ	έτ. «Μαρκονκουίστα»	24	6962	άνεχ. Λονδίνον 23 Σεπτ. δι' Ααλβίκ
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)	έτ. «Κεραμίες»	56	21081	έφθ. Ντώρμπα 23 Σεπτ.
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	εις Νιούπορτ άπό 21 Ιουν.
ΣΑΜΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπελλό»	36	5129	άνεχ. Λός «Αντζελες 10 Σεπτ. διά Γκουαγιακίλ
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	Υιοι Δ. Ιγγλέση	43	7268	έφθ. Καλαί 20 Σεπτ.
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ	Υιόν Σιγάλα	43	7176	άργει Πέραμα άπό 29 Ιαν. 1958
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.	έτ. «Σάντα Έλενα»	19	2472	άργει Άμπελάκι άπό 2 Οκτ. 1958
ΣΟΥΕΣ	Α. Πρίντεπς	28	1660	διπλής Κυνή) πολύ 5 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΣΟΥΕΣΑΝΝΑ	Ιω. Λάτος	24	1564	άργει Κυνόσουραν άπό 14 Οκτ. 1958
ΣΟΥΕΣΑΝΝΑ	έτ. «Κέμαρον»	18	849	άνεχ. Πειραιά 27 Σεπτ. δι' Οδοσσόν
ΣΟΦΙΑ Τ.	Τσουρινάκην	21	933	άργει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)	Ιω. Λάτος	26	5648	έφθ. Πειραιά 27 Σεπτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ	έτ. «Σουορέζ»	59	10200	άνεχ. Λός «Αντζελες 23 Σεπτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΣΤΑΜΟΣ	έτ. «Φάραλλον»	56	8789	άνεχ. Πόρτ Ελιάμπεθ 4 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Εντίνα»	56	8878	διπλής Πούλη Μπουκού 12 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	έτ. «Κάσος»	44	7223	άργει Σύρουν άπό 5 Ιαν. 1958
ΣΤΑΥΡΟΣ	Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Βαλτιμόρην άπό 19 Ιαν. 1958
ΣΤΡΟΒΙΑΙ	έτ. «Στροβίλη»	43	7167	έφθ. Πρόδιντενς 14 Σεπτ.
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	άδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άργει Άργοστολιον άπό 29 Σεπτ. 1958
ΤΑΝΑΤΙΣ	έτ. «Τρακάνα»	59	2650	έφθ. Μορμουγκάδο 20 Σεπτ.
ΤΑΞΜΑΝΙΑ	Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	40	7637	άργει Πέραμα άπό 29 Σεπτ. 1957
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ	Μιχ. Καραγιώργης	31	3991	άνεχ. Μπουενός Αύρες 16 Σεπτ. διά Λιθερπουλ
ΤΖΕΝΝΥ	έτ. «Μαριφόρτονα»	43	7135	άργει Γάνδην άπό 3 Θερ. 1958
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ	έτ. «Βάγκικη»	42	7513	έφθ. Μορμουγκάδο 19 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Βικτωρίαν 15 Σεπτ. διά Νατάλ (Βραζ.)
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσπαστιφίκ»	56	2745	έφθ. Πειραιά 30 Σεπτ.
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντελίτι»	57	10493	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΙΤΟΝ	άδ. Γράτσοι	44	7207	διπλής Παναμάν 31 Αύγ. διά Τόκιο
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	έτ. «Άη Κόμετ»	45	10954	εις Αματερόνταμ άπό 3 Αύγ. (ύπο μετασκευήν)
ΦΛΩΡΑ Α.	Άθανασιάδης	36	1288	άνεχ. Πειραιά 23 Σεπτ. διά Ζντάνωφ
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άργει Όσλο άπό 28 Μαρτ. 1958
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Άμφιων»	57	9950	άνεχ. Χούστον 24 Σεπτ. δι' Αμέρερσαν
ΦΡΑΓΚΙΣ	Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	άνεχ. Πειραιά 27 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	έτ. «Δήν Σελένιν»	49	10667	εις Αματερόνταμ άπό 5 Αύγ. (ύπο μετασκευήν)
ΦΡΥ	Καθρέπτης - Φουντης	07	1117	άργει Πέραμα άπό 28 Θερ. 1958
ΦΡΥΓΙΑ	έτ. «Ελ-Μέξ»	38	1230	άργει Πέραμα άπό 30 Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Φιντελίτι»	57	10493	έφθ. Μπατότ Ρούζ 14 Σεπτ.
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΛΙΡΗ	έτ. «Ναϊτζίαν»	43	7176	άργει Ελευσίνα άπό 27 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ	«Κάσος» Α. Ε.	45	2740	άργει Σύρουν άπό 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛΑ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	άνεχ. Χαρόπολις 13 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	«Κάσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρουν άπό 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ	«Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεχ. Χάμπτον ρόδι 16 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Παιονιρέζα Σιππιγκ»	53	8458	διπλής Πούλη Μπουκού 25 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Μάγια»	54	15749	άνεχ. Χούστον 6 Σεπτ. διά Βομβάν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έτ. «Σέντραλ»	43	7139	άνεχ. Κάρδιπ 19 Σεπτ. διά Κούδαν
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	Α. Μ. Πρίντεπς	44	1293	άργει Ελευσίνα άπό 20 Ιαν.
ΨΑΡΑ	έτ. «Νέα Τυχη»	45	7247	άργει Άμπελάκι άπό 23 Σεπτ. 1957

ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)	έτ. «Σάντα Άγγελικα»	21	1173	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)	έτ. «Γκρίνιθλλ»	44	7261	άργει Μασσαλίαν άπό 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιβ.)	έτ. «Ντιότριχτ»	43	7228	άνεχ. Λός «Αντζελες 21 Σεπτ. δι' Οκλαντ
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Πόρτ ντε Μπούκ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	έτ. «Άβιλα»	43	7238	άνεχ. Λός «Αντζελες 17 Σεπτ. διά Γιορκόχαμαν
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Βίκτορες»	43	7176	άνεχ. Χάρην 9 Σεπτ. διά Πενοακόλαν
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διπλής Σουέδ 20 Σεπτ. διά Περο, Κόλπον
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα άπό 22 Θερ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (λιβάνου)	έτ. «Παρένα»	21	1489	άνεχ. Πόρτ Σουδάν 23 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα»	43	7265	άργει Καλάμας άπό 27 Δεκ. 1957
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	έτ. «Ομπροφ»	29	3725	άνεχ. Μασσαλίαν 20 Σεπτ.
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	έτ. «Ριπάμπλικ»	53	13675	άνεχ. Χάμπτον 19 Σεπτ. δι' Αμμουάιν Μπούν
ΑΔΩΝΙΣ (όνδρ.)	έτ. «Άδωνις»	14	2467	έφθ. Καλκούταν 13 Σεπτ.
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.)	έτ. «Βότας»	57	20797	άνεχ. Σουέδ 19 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασσάρ
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Πλανοσέανικα»	42	7223	άνεχ. Ροζάριο 22 Σεπτ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Ντάρτιουσ άπό 5 Ιουν.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)	έτ. «Άγιος Παῦλος»	44	7201	άργει Νιούπορτ άπό 1 Αύγ.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιβάνου)	έτ. Σιγάλα	20	1618	έφθ. Ραβένναν 13 Σεπτ.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	έτ. «Αθέμασ»	41	4729	εις Κολόμπο άπό 13 Αύγ.
ΑΘΕΝΕΣ (κοστ.)	έτ. «Αθένες»	44	7161	άργει Αμδούργον άπό 2 Ιαν. 1958
ΑΘΗΝΑ (λιβ.)	έτ. «Πάμελι»	44	3061	έφθ. Γάνδην 21 Σεπτ.
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	18784	διπλής Σουέδ 20 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)	έτ. «Πατοφίκα»	43	7267	άργει Κυνόσουραν άπό 14 Ιουλ.
ΑΙΤΤΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμόπιρινι»	58	10020	έφθ. Νέαν Υόρκην 21 Σεπτ.
ΑΙΤΤΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμόπιριαν»	58	10020	έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Σεπτ.
ΑΙΤΤΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	έτ. «Λαιμόπιριν»	58	10020	άνεχ. Λός «Αντζελες 19 Σεπτ. διά Κέιπ Τάουν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7197	άργει Νέαν Υόρκην άπό 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΝΟΣ	έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	έφθ. Νέαν Ορέλενην 18 Σεπτ.
ΑΙΟΛΟΣ (λιβ.)	έτ. «Κονκόρντια»	42	7002	έφθ. Αλεξάνδρειαν 17 Σεπτ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΩΥΡ (λ.)	έτ. «Καρόνα»	43	7036	άργει Μπρούζες άπό 2 Απρ. 1958
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)	έτ. «Ινσουλάρ»	44	7058	άνεχ. Ληθ 17 Σεπτ. διά Τσώρτσιλλ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έτζέο»	44	7240	εις Νιούπορτ άπό 8 Απρ.
ΑΙΚΟΥΑΤΚΕΜ (λ.δ.)	έτ. «Οσεάνη Πετρόλι»	58	22129	άνεχ. Ανακόρτες 16 Σεπτ. διά Σουμάτραν
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λ.δ.)	έτ. «Πιονάντεντ Κρός»	57	12614	έφθ. Σορέλ 24 Σεπτ.
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ. δ.)	έτ. «Πιονάντεντ Κρός»	58	12623	άνεχ. Βομβάν 23 Σεπτ. διά Μένα έλ Αχιαντ'
ΑΚΡΟΝ (λ.)	έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άργει Κυνόσουραν άπό 9 Ιαν. 1958
ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άργει Σύρουν άπό 9 Ιαν. 1958
ΑΚΤΗ (λ.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άνεχ. Αινέρερον 19 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΚΤΙΟΝ (λ.)	έτ. «Πόντα»	43	7213	διπλής Τρινινταντ 9 Σεπτ. διά Μπουένος Αύρες
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ (N.A.T.)	έρ. Ωνάσης	54	28738	άνεχ. Τζιμπούτι 21 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΛΑΣΚΑ (λ.)	έτ. «Αρκτούρος»	43	6989	έφθ. Πέραμα άπό 30 Αύγ. 1958
ΑΛΕΞ (κοσταρ.)	έτ. «Πίταλεζ»	25	2223	άργει Πορτοφέραγο άπό 10 Απρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.)	έτ. «Λαιμόπιριαν»	56	20926	άνεχ. Ηδε: «ΑΛΚΙΜΟΣ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Κυνόσουραν άπό 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΘΕΑ (λ.δ.)	έτ. «Βένγας»	59	24256	έφθ. Εμδεν 21 Σεπτ.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	έτ. «Μονρόβια»	53	7409	εις Μπάκιον Μπλάγκαν άπό 25 Ιουλ.
ΑΛΙΤΣΙΑ (κοσταρ.)	έτ. «Αλίτοια»	24	5026	άργει Ελευσίνα άπό 31 Δεκ. 1957
ΑΛΚΗΣ (λιβ.)	έτ. «Αλκιθιδην»	42	7066	άργει Άμπελάκι άπό 17 Μαρτ. 1958
ΑΛΚΙΜΟΣ (κ.)	έτ. «Αλκιμος»	43	7176	άνεχ. Νεκοτάσιον άπό 17 Ιουν.
ΑΛΚΥΩΝ (λιβ.)	έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	έφθ. Ερήσ 23 Σεπτ.
ΑΛΑΜΑ (λ.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άργει Σιούρων 14 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΑΛΑΜΠΑ	έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	άργει Βεστώνην 14 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΑΛΑΜΠΑ (λ.)	έτ. «Βιλλάλπια»	43	7231	άργει Βαλτιμόρην άπό 21 Δεκ. 1957
ΑΛΑΜΠΕΡΤΑ	έτ. «Τοσέτερ»	42	3304	άργει Φιλαδέλφειαν άπό 27 Μαΐου 1958
ΑΛΑΜΠΙΝΟ (παν.)	έτ. «Πόλαμπρ»	43	7162	εις Νεκοτάσιον άπό 17 Ιουν.
ΑΛΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λ.δ.)	έτ. «Τρανσατ. Φράύτερ»	53	12897	έφθ. Θρίβερς 23 Σεπτ.
ΑΛΑΝΤΕΡΣΟΤ (λιβ.)	έτ. «Αλντερερούτ»	44	7243	άργει Άμπελάκι άπό 25 Σεπτ. 1958
ΑΛΑΤΑΙΡ (λ.δ.)	έτ. «Κάνονους»	50	10426	εις Σύρουν άπό 23 Αύγ. (έπισκευαί)

ΑΛΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	41	7169	διηλθε Κων) πολιν 7 Σεπτ. διά Βάρναν άργει Βρινδήσιον ἀπό 27 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	44	10721	διηλθε Κων) πολιν 13 Σεπτ. διά Μπουργκάς άργει Κάρδιφ ἀπό 5 'Οκτ. 1957
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Άμαρυλλις»	11	3131	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 'Απρ. 1958
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ»	45	7201	άνεχ. Σιγκαπούρην 20 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν διηλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διά Βιρτζτόν
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτος Μαρες»	43	10578	άργει Χάμπτον ρόδς ἀπό 15 Σεπτ. 1958 διηλθε Φάρερ Πόιντ 18 Σεπτ. διά Θόρτ ντε Φράνς
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαχαμπ»	44	7164	άργει Αμερτερών από 27 'Ιουλ. 1957
ΑΜΙΝ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	25	3132	διηλθε Σουέζ 23 Σεπτ. διά Βιρτζτόν άργει Χάμπτον ρόδς ἀπό 15 Σεπτ. 1958
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηστηπασούντη»	44	7258	διηλθε Φάρερ Πόιντ 18 Σεπτ. διά Θόρτ ντε Φράνς
ΑΜΟΙΤΡΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαλενσιόνα»	38	7949	άργει Αμερτερών από 27 'Ιουλ. 1957
ΑΝΑΡΓΥΡΟΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αταλαγια»	31	7910	διηλθε Γιβραλτάρ 15 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΝΑΣΣΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστουριας»	43	7237	άργει Ζεεμπρούγκε από 19 Δεκ. 1957
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουεστ Άφρικαν»	42	7141	άνεχ. Ριο 'Ιανέντρο 29 Αύγ. διά Καμπεντέλλο
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γρανζόσεαν»	56	13262	εις Πειραιά ἀπό 25 Αύγ. (επισκευα)
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν»	55	21075	άργει Κυνδούρων από 4 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Κρουζ»	29	4913	άνεχ. Αρούμπαν 20 Σεπτ. διά Τούρτσιλλ
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11978	άργει Αμβούργον από 8 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοιφικα»	43	7188	διηλθε Πόρτ Σαιδ 19 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΛΑΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Βεντουράντο»	53	18736	διηλθε Παναμάν 18 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον»	43	8499	εις Βαλτιμόρην ἀπό 18 'Ιουλ.
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	7136	διηλθε Παναμάν 13 Σεπτ. διά Κουντέρο Μπαίν
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άνδρος»	53	17845	άνεχ. Οζάκαν 17 Σεπτ. διά Μπουένος Αὔρες
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΕΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	57	10048	διηλθε Τρίνινταν 18 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8432	άνεχ. Πικοκάμαν 24 Σεπτ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	56	10048	έφθ. Ν. Όρλεάνην 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	56	10056	έφθ. Μπουένος Αὔρες 21 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΗΓΚΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οράϊον»	43	8394	άνεχ. Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΘΑΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	57	25183	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Σεπτ. διά Κουντέρο Μπαίν
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Τερόνιο»	58	23607	άνεχ. Λός 'Αντζελες 11 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπάντο»	43	8390	άνεχ. Βικτωρίαν 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΕΙΠ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο»	56	24520	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπεναθέντε»	56	23502	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 20 Σεπτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (π. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	40	8427	άγει Αμπελάκι από 14 'Οκτ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8423	εις Βαλτιμόρην από 21 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	45	8557	άνεχ. Λός 'Αντζελες 5 Σεπτ. διά Κουκούμπο
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	41	7257	άργει Ρόττερνταμ από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	42	7010	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΡΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	44	10530	άργει Βαλτιμόρην από 5 Μαρτ. (ΕΠΙΩΛΗΘΗ)
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	7206	εις Μόμπιλ από 21 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑ ΓΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	7239	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΗΝΤΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	57	13949	άνεχ. Τόκιο 15 Σεπτ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	58	13910	έφθ. Τόκιο 3 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	διηλθε Φλώσιακ 18 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΝΔΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8434	άνεχ. Μπούμπαν 13 Σεπτ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (π.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	44	11625	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 18 Σεπτ. διά Τεργέσπον
ΑΝΔΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8466	έφθ. Λίβερπουλ 22 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕΤΙΤΟΡ.	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8462	διηλθε Παναμάν 21 Σεπτ. διά Χίλιν
ΑΝΔΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	45	7136	διηλθε Γιβραλτάρ 19 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8395	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 Σεπτ. δι' 'Οζάκαν
ΑΝΔΡΟΣ ΠΕΡΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8371	εις Βαλτιμόρην από 18 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΠΙΛΑΚΡΙΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8444	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ. διά Περού
ΑΝΔΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	44	625	άνεχ. Χούστον 23 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΝΔΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	56	23232	διηλθε Τρίνινταν 20 Σεπτ. διά Μιδδλεαμπρο
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18713	άργει Βαλτιμόρην από 12 Φεβρ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8443	άργει Βαλτιμόρην από 4 'Ιουν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	7197	έσθ. Σανί Τόμας 23 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	44	7242	άργει Βαλτιμόρην από 13 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8465	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	10459	διηλθε Παναμάν 24 Σεπτ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΠΡΙΓΚΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	56	23232	άνεχ. Βικτωρίαν 24 Σεπτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	56	10059	διηλθε Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. δι' Αύγούστον
ΑΝΔΡΟΣ ΣΤΡΗΜ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	84/9	άνεχ. Σιμότοπος 18 Σεπτ. διά Πέρο. Κόλπον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιοταρμόντες»	59	23600	άνεχ. Κόρτον 24 Σεπτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΑΥΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντα Τερέζα»	58	23607	άνεχ. Μένα 'Αμπτούλα 31 Αύγ. διά Λός 'Αντζελες
ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα»	58	27526	άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓΙΟΜΦ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	58	2466	άνεχ. Οζάκαν 9 Σεπτ. δι' Αντραράιαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	58	23600	άργει Βίλλα Κονστιτούον 22 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΙΓ.ΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιλα Καστρο»	59	27462	άργει Γάνδην ἀπό 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	7224	άνεχ. Νόρθθιλλ 18 Σεπτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	8394	άργει Μόμπιλ ἀπό 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	43	7233	έφθ. Θάουλ 25 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΕΡΠΛΑΙΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	44	8453	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 17 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	44	7166	διηλθε Πλαναμάν 8 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ανδρος»	54	17847	άργει Σαβδόνιαν ἀπό 20 'Ιαν.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ'ΙΤΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οραϊον»	45	7256	εις Ριο 'Ιανέιρον 23 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρ.ο Βεντουράντο»	53	18735	διηλθε Ντόθερ 24 Σεπτ. διά Σαιν Τζών
ΑΝΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληντρατο»	57	25441	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διά Πόρτ "Εθεργκλαντ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Άφρικαν»	54	6112	άνεχ. Πειραιά 13 Σεπτ. διά Δυρράχιον
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπια»	45	10708	άργει Ρουέν ἀπό 20 Σεπτ. 1957
ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	20	4992	άνεχ. Χούστον 5 Σεπτ. διά Δανιαν
ΑΝΝΙΤΣΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέκασ»	45	7149	άργει Χααλκίδα ἀπό 11 'Ιαν.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα»	44	7258	έφθ. Σούκ Κόκ 18 Σεπτ.
ΑΝΝΟΥΛΑ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Νικόλαος»	36	5017	άνεχ. Βαλτιμόρην 20 Σεπτ. διά Πόρτ "Εθεργκλαντ
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωας»	08	1763	άνεχ. Πειραιά 17 Σεπτ. διά Κρούζ
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαδόν»	44	7259	διηλθε Πλαναμάν 8 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΝΤΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ»	41	7061	άργει Κατάνων ἀπό 16 Νοεμ.
ΑΝΤΩΝΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Νόρτε»	43	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 24 'Ιαν. 1958
ΑΝΤΩΝΥ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7262	άνεχ. Τζίμπουτι 18 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΑΝΤΟΡΕΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Τράντιγκ»	57	15845	διηλθε Ντόθερ 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΝΤΩΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμέλγκα»	43	7176	έφθ. Τάιν 21 Σεπτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τκρινβίλλ»	43	7244	άνεχ. Νέαν 'Αντζελες 8 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΟΥΡΟΡΑ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεχ. Τζίμπουτι 18 Σεπτ. διά Μπαχρέιν
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	διηλθε Ντόθερ 23 Σεπτ. δι' 'Αμβούργον
ΑΠΕΞ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6806	έφθ. Θορράλ 2 Φεβρ. 1958
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνιαν»	57	9452	άργει Θορράλ 1 Φεβρ. 1958
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκοβία»	56	10180	άργει Θορράλ 1 Φεβρ. 1958
ΑΡΓΚΥΛΛ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέδα»	57	10657	άργει Ελευσίνα ἀπό 11 'Ιαν. 1958
ΑΡΕΝΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φινανσιέρα»	19	1754	άργει Σύρον ἀπό 12 Αύγ. 1957
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7187	άργει Φερρόλ 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΗΣ (λιθανού)	(N.A.T.)	έτ. «Άρρες»	30	4557	άργει Αμδούργον ἀπό 12 Σεπτ. 1957

ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Ση̄ Τράνσο..» .	43	7137	διήλθε Παναμάν 14 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ» ..	44	7283	έωθ. Βαγκούθερ 3 Σεπτ.
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	άνεκ. Μορμουγκάο 21 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες από 29 'Ιαν. 1958
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενεντό»	44	7161	άργει Μπρούζες από 9 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάν Μιγκουέλ»	28	4809	άργει Ελευσίνα από 2 'Απρ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ		έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	άργει Γάνδην από 3 Μαρτ. 1958
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άνεκ. Αμμουδαίη Μπαιν 11 Σεπτ. διά Μοντεβίδεο
ΑΣΠΕΡΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7230	άργει Αμπελάκι από 9 'Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΟΝ		έτ. «Φαργύουντ»	42	7150	άργει Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ .	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεκ. Σεμπού 20 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΑΤΕΝΑΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Κυνόδουρον από 3 Σεπτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	εις Πειραιά από 23 Αύγ. (επισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεκ. Καμπάνα 16 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	59	20500	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεκ. Ν. Υόρκην 20 Σεπτ. οια Μαρακάιμπο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΠΤΙΑΝ (λ.)		έτ. «Άτλαντικ»	58	20451	διηλθε Σουεζ 23 Σεπτ. δι' Αύγουστον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΛΑΝΤΙΕΤΟΡ (N.A.T.)		έτ. «Άτλαντικ»	57	10087	έφθ. Μοντεβίδεο 9 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΛΟΥΡΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10096	διηλθε Παναμάν 21 Σεπτ. διά Ν. Όρλεαννην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	56	10093	άνεκ. Οζάκαν 19 Σεπτ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	56	10091	έφθ. Κιελούν 19 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Σπέτζιαν από 16 'Οκτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολούξ»	44	7250	διηλθε Πόρτ Σαιδ 20 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7257	άργει Ελευσίνα από 16 Φεβρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	17062	διηλθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Παλέρμο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	49	9869	διηλθε Βιβραλτάρ 25 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ. δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	54	10758	άνεκ. Σάντος 23 Σεπτ. διά Σαλβαδόρ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	51	10054	άνεκ. Πούλο Μπούκορ 11 Σεπτ. διά Πέρνις
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	9833	άνεκ. Λόδη Αντζελες 21 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Ελευσίνα από 16 'Απρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	57	24831	διηλθε Πόρτ Σαιδ 18 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	58	18183	διηλθε Σουεζ 21 Σεπτ. διά Περσ. Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	59	18500	εις Χομπόκεν από 4 'Ιουλ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	44	7176	άργει Ελευσίνα από 23 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	διηλθε Γιβραλτάρ 15 Σεπτ. διά Νέαν Υόρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	55	12985	άργει Ελευσίνα από 3 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (λ.)		έτ. «Άτλαντικ»	53	11322	άργει Πειραιά από 9 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	54	11248	άνεκ. Ν. Υόρκην 24 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	55	11241	εις Πειραιά από 11 Μαρτ. (επισκευαι)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΑΠΟΝ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	53	12696	έφθ. Αλεξανδρείαν 23 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	53	12712	άργει Ελευσίνα από 19 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΑΡΟΝΕΤ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	52	11767	άργει Ελευσίνα από 20 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7200	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 8 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (λ.δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	56	14839	άργει Νέαν Υόρκην από 19 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	52	10930	άργει Ελευσίνα από 8 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΕΣΣ (δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	50	8637	άργει Ελευσίνα από 11 Σεπτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΑ (λ.)		έτ. «Οριόλ»	43	7248	άργει Ελευσίνα από 20 Σεπτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Ελευσίνα από 26 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	48	10528	άνεκ. Μόντρεαλ 21 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)		έτ. «Άτλαντικ»	49	10908	άργει Ελευσίνα από 23 'Απρ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	διηλθε Μπρονόμαπτελ 15 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΛΑΙΤ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άνεκ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ. δι' Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΜ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	άνεκ. Σπάτταλ 18 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΤΖ (λ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	διηλθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ»	43	7176	άργει Σπέτζαν από 1 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙΓ'	(N.A.T.)	έτ. «Μαριπίμα»	45	7160	άργει Ελευσίνα από 20 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	άργει Ελευσίνα από 6 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΑ (λ.)		έτ. «Άτλαντικ»	44	7247	άνεκ. Γιοκοχάμαν 11 Σεπτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Άττικα»	27	5214	άργει Ελευσίνα από 21 Μαΐου 1958
ΑΥΓΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπίθερ»	56	10312	άργει Αμπελάκι από 19 Φεβρ.
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμέα»	42	7162	άνεκ. Ηγαμέα 22 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	27	5006	έφθ. Λόδη Αντζελες 22 Σεπτ.
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιδζό»	44	7198	άργει Φλωιγκ από 16 Φεβρ. 1958
ΒΑΓΓΕΛΙΑΣΤΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαγγελιστρία»	17	1293	διηλθε Θεύτων 17 Σεπτ. διά Ραθένναν
ΒΑΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιλένταν»	43	7229	άργει Φάλουμοντ από 20 Φεβρ. 1958
ΒΑΣΙΛΗΣ (λ.)		έτ. «Αιδαλού»	44	7242	άργει Κυνόδουρον από 5 'Απρ. 1958
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βιότα»	55	10507	έφθ. Πούγιαν 6 Σεπτ.
ΒΑΣΤΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ. «Φίλαια»	42	6751	άνεκ. Μοντεβίδεο 18 Σεπτ. διά Βενετίαν
ΒΕΓΑΣ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίντο»	58	20958	άνεκ. Σιγκαπούρην ρόδς 22 Σεπτ. διά Κόμπε
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτσόματε»	52	11362	άργει Κυνόδουρον από 24 'Ιαν. 1958
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλάνδρης	58	26566	άνεκ. Αγιον Φραγκίσκον από 5 'Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	εις θεών 22 Β.-60.9 Δ., Σεπτ. 15 διά Πουντα Καρντόν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βιότα»	57	11623	άνεκ. Κιουρασό 18 Σεπτ. διά Χάθρων
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	άργει Ρόττερνταμ από 18 'Ιαν. 1958
ΒΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πιό»	42	7046	άνεκ. Καλκούτταν 22 Σεπτ. διά Μουρίκιον
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	άργει Βανδίνον 16 Σεπτ. διά Κέν Γουέστ
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεκ. Μένα Αμπουλά 17 Σεπτ. διά Φραγκίσκον
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	έφθ. Μουρόρων 20 Σεπτ.
ΓΑΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθύλα»	55	9462	άργει Βιρινδιοίον από 10 Φεβρ. 1958
ΓΑΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	άργει Βρίνδισης 21 Σεπτ. διά Κολόφου
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ερόντας»	43	7271	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Σεπτ.
ΓΕΩΒΙΑΚΑ (λ.)		έτ. «Μίραμπ»	18	5210	άνεκ. Έσπεριγκ 4 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΓΕΩΡΓΕΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σέντραλ»	45	7253	άνεκ. Κόμπε 19 Σεπτ. διά Βαγκούθερ
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (λ.)		έτ. «Μονρόδια»	51	7480	άνεκ. Τόκο 16 Σεπτ. δι' Αδελαίδα
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρτν ντε Πιρέο»	16	1449	άργει Αμπελάκι από 13 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιόργκε»	45	499	άνεκ. Βερμάν 21 Σεπτ. διά Κολόφου
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Πόρτλαντ (Με) 23 Σεπτ. δι' Αμμουδιν Μπαιν
ΓΙΟΣΟΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορονάντο»	43	7067	εις Νορδηγίαν, υπό παραλθήν
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Πιούρόπα»	43	7255	άνεκ. Σάντος 24 Σεπτ. διά Μπουένος Αύρες
ΓΚΑΝΝΕΤ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	εις Ντουλούδη 15 Σεπτ. (διά Κόντινεντ)
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (λ.)		έτ. «Ντέλα Πλάτα»	30	6397	άνεκ. Κουβέιτ 14 Σεπτ. διά Μορμουγκάο
ΓΚΑΤ' ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	27	2766	άργει Πέραμα από 28 'Οκτ. 1957
ΓΚΕΜ (λ. δ.)		έτ. «Ούρανία»	38	9260	άργει Μπρούζες από 7 'Απρ. 1958
ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμαρ»	43	7200	άργει Φιλαδέλφειαν από 28 'Απρ. 1958
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (λ.)		έτ. «Τσέστερ Όρε»	43	3304	άργει Ελευσίνα από 4 'Απρ. 1958
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ντέλα Νόρτε»	56	20668	διηλθε Σουεζ 20 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.)		έτ. «Γουλανδρή»	57	8884	άνεκ. Μοντεβίδεο 28 Αύγ. διά Γιοκοχάμαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.)		έτ. «Ολινάρες»	57	9410	άργει Καρρέτο
ΓΟΥΙΟΥΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	44	7247	άργει Καλάμας από 22 'Ιουλ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ Α'ΝΤΗΑΛ (λ. δ.)		έτ. «Νιάρχο»	57	26032	άργει Φιλαδέλφειαν από 28 'Απρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΙΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	άργει Ελευσίνα από 4 'Απρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕ'ΝΤ (λ.δ.)		έτ. «Διενθήν»	52	13005	διηλθε Σουε

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ. ΙΝΤΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ ανεκ. Περο. Κόλπον 22 Σεπτ. διά Λάδσεντ είς θέσιν 15.58 Β.-53.34 Δ., Σεπτ. 22 διά Περαιώκον Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ.δ.)	έτ. «Πανεσάνικη»	55	25317	άνεκ. Ν. Ύόρκην 23 Σεπτ. διά Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	54	20580	άνεκ. Φάσουλα 23 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕ'ΓΣ (λ.δ.)	έτ. «Διεθνής»	54	20431	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ.δ.)	Στ. Νιάρχος	57	13750	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΑΙΖ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τουόρλαντ Τάνκερς»	53	20536	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Θώτ»	43	10591	διπλήθε Βούμπαν 16 Σεπτ. διά Κουνταμάτου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΟΤ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Θρίφτ»	43	10513	άνεκ. Σιγκαπούρου ρόδες 21 Σεπτ. διά Μπατάντζας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τεστός Μπαίν»	57	25489	διπλήθε Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Μένα Σαούδ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.)	έτ. Νιάρχου	57	25490	διπλήθε Σουέζ 24 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Σινού»	56	26031	άνεκ. Λιβανον 20 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. Νιάρχου	57	26032	άνεκ. Λιβανον 18 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.)	έτ. «Κίγι Ούιλ Μπαίν»	57	26031	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Μπανίας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τουόρλαντ Τάνκερς»	52	20667	έφθ. Τάμεσι Χάφεν 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ (Ν.Α.Τ.)	Στ. Νιάρχου	43	12800	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 12 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΖΙΟΝ (λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλαντ Λίτζιον»	43	7244	άργει Μπρούζες από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. Λάκι	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ	έτ. «Γουόρλαντ Λογιαλτύ»	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	18226	άνεκ. Λιβανον 20 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τουόρλαντ Μήντα»	53	13459	άνεκ. Λονδίνον 18 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	Στ. Νιάρχος	58	20546	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	Στ. Νιάρχος	57	28413	άνεκ. Φάσουλα 12 Σεπτ. διά Μπανίας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	έτ. Νιάρχου	57	20533	έωθ. Ν. Ύόρκην 24 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΓΑ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Ντέιλ»	52	13256	διπλήθε Σουέζ 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	49	10892	άργει Σκαραμαγκάν από 17 Ιουν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεκ. Περο. Κόλπον 10 Σεπτ. διά Γιοκαϊού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.δ.)	έτ. «Μόρκιουρον Τάνκερς»	55	20781	άνεκ. Σιγκαπούρου ρόδες 13 Σεπτ. διά Χάμπτον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διπλήθε Σουέζ 19 Σεπτ. διά Λάδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	Στ. Νιάρχος	58	11200	άνεκ. Ήοτχαν 13 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΑ	έτ. «Μερκαντίλες Τάνκερς»	58	25888	άνεκ. Φίλαδελφειον 22 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τάιντ»	43	10448	έφθ. Φάσουλα 25 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΓΙΝΤ (δ.)	έτ. «Τουόρλαντ Την»	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν από 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)	Στ. Νιάρχου	57	10499	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (λ.)	Στ. Νιάρχου	58	10499	διπλήθε Τρίνινταν 18 Σεπτ. διά Ρίο 'Ιανείρο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ (λ.)	έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	άνεκ. Μόζι 14 Σεπτ. διά Βαγκούθερ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΑΛ	έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	διπλήθε Σουέζ 19 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛ	έτ. «Ιντερμάρινα»	55	20548	έφθ. Νέαν 'Ορκην 23 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τόιλ»	44	10448	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ πδ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Τράβελερ»	43	12793	άνεκ. Κιουρασάο 19 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λ.δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τρόιτυ»	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 18 Σεπτ. διά Αμοτερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τρόφυ»	43	10195	άργει Μάλιο από 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λ.δ.) (Ν.Α.Τ.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον	44	10595	άργει Σκαραμαγκάν από 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (Ν.Α.Τ.)	έτ. Γουόρλαντ Τρέμπεστ	45	10470	άνεκ. Χούστον 15 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.δ.)	έτ. Γουόρλαντ Τρέιντ	44	10448	Ίδε : «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΕΣΤ», ομαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΙ'ΝΤ	έτ. Γουόρλαντ Τράιομφ	44	10172	άργει Μάλιο από 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (δ.)	έτ. «Γουόρλαντ Τρέζαρ»	43	10488	Ίδε : «ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΪΟΜΦ», ομαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.)	έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	άνεκ. Ρόττερνταμ 13 Σεπτ. διά Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.)	έτ. Νιάρχου	59	8000	έφθ. Πίρι 13 Σεπτ. διά Μίρι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΔΑ (λ.δ.)	έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεκ. Χαμίνα 16 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛΛ (λ.δ.)	έτ. «Άτλας»	41	6911	έφθ. Όζακαν 23 Σεπτ.
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	άνεκ. Βαλτιμόρην 19 Σεπτ. διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΔΑΦΝΗ (λ.)	έτ. «Γρανοστεάνικα»	54	5779	άργει 'Αργοστόλιον από 6 'Απρ. 1958
ΔΕΛΦΙΝ (λ.)	έτ. «Χίαν»	45	7255	άνεκ. Μουρόραν 14 Σεπτ. διά Είρηνικόν
ΔΕΛΦΟΙ (λ.)	έτ. «Ρίο 'Αντον»	45	7252	είσ θέσιν 48.37 Β.-20.21 Δ., Σεπτ. 22 διά Χούλλα
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λ.)	έτ. «Γουέστ Άφρικα»	56	6117	άνεκ. Κιουράσαο 13 Σεπτ. διά Κων. πολιν
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.)	έτ. «Θρη Ντιάμοντς»	21	4012	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 16 Σεπτ. διά Χιροχάτα
ΔΗΜΟΣ (λαϊν.)	έτ. «Άγγελικα»	43	2878	έφθ. Σάντος 8 Σεπτ.
ΔΗΡΙΕΣ (λιβ.)	έτ. «Καρντενόδζα»	56	10360	άνεκ. Βαγκούθερ 21 Σεπτ. διά Ιαπωνιαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.)	έτ. «Δωρίευς»	58	6759	άνεκ. Μπλεφαστ 11 Σεπτ. διά Χάμπτον
ΕΒΕΡΕΧ (λ.)	έτ. «Δωρίς»	54	6042	διπλήθε Παναμάν 19 Σεπτ. (άπο Χιμπότεν)
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7260	άνεκ. Ταϊρτσιάλ 23 Σεπτ. (διατανάς)
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λ.)	έτ. «Γουόρλαντουδιν»	43	7031	άργει Καλάμας από 12 Σεπτ. 1957
ΕΒΗΚΥΝΙΑ	έτ. «Μονρόβιον Τ.»	57	13637	διπλήθε Παναμάν 13 Σεπτ. διά Βρέμην
ΕΘΕΛ Κ. (λιβανού)	έτ. «Νταρόκα»	56	10692	άνεκ. Παναμάν 13 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΕΘΕΛ ΕΜ. (λιβανού)	έτ. «Σάν Έμιλιο»	44	8247	έφθ. Κούρει 21 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έλληνικά συμφέροντα	43	2847	άνεκ. Τζιμπούτι 16 Σεπτ. διά Μπάραρ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Τρίτων»	56	10328	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Ειρήνη»	13	1486	διπλήθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Ιαπωνιαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (λιβανού)	έτ. «Πούντα 'Αρένας»	29	6941	έφθ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 23 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (λιβανού)	έτ. «Σάντο Μαρίνα»	37	5452	έφθ. Μπόνα 21 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Καρκλέδες»	37	5452	άνεκ. Τζιμπούτι 16 Σεπτ. διά Μπάραρ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	άνεκ. Ρόττερνταμ 22 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Νούερδο Μουντο»	41	7289	διπλήθε Παναμάν 19 Σεπτ. διά Ιαπωνιαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Πούντρο Ρίκο»	24	4963	έφθ. Βικέντιον 20 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	άνεκ. Ιγκάρκα 19 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Ούντσωρο»	44	10584	διπλήθε Παναμάν 13 Σεπτ. διά Ειρηνικόν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Βιότα Ρίος»	36	7820	άργει Ρίβερ Στόουρ από 20 Φεβρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. Πουέρτ Λιμπερτάντη	44	7213	άργει Αιγαλέακι από 21 'Οκτ. 1957
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. Παπακροπτήν	58	13066	διπλήθε Σουέζ 23 Σεπτ. διά Ειρηνικόν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Γουόρλαντ Τάνκερς»	43	7218	άνεκ. Ν. Ύόρκην 10 Σεπτ. διά Αντίλλας
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Μαρπόεζα»	44	7051	άνεκ. Λός 'Αντζελες 17 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Ελληνιστοντος»	44	10312	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 21 Σεπτ. διά Ερυθράν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Μορέλος»	43	7189	άνεκ. Φάλιουρο 2 Ιαν. 1958
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Καζόταμιλ»	44	8541	διπλήθε Βικέντιον 23 Σεπτ. διά Βικτωρίαν
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Τρανσποσιφίκα»	43	7255	άνεκ. Καλάμας από 28 'Οκτ. 1958
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Ενεανέντα»	44	7207	Ίδε : «ΤΕΣΣΟΣ», ως μετωνυμάσιθ
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Δόγνος»	41	7122	άργει Ντάρτομου από 13 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λιβανού)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ»	44	7245	άργει Μόντρεαλ 24 Σεπτ.
ΕΙΤΥ (λ.)	έτ. «Έντυ»	25	3320	διπλήθε Παναμάν 23 Σεπτ. διά Γκουαγιακάν
ΕΠΙΚ (λιβ.Δ.Μ.)	έτ. «Έρκουλες»	58	17749	άργει Φάλιουρο από 23 Δεκ. 1957
ΕΠΟΣ (λ.)	έτ. «Άλβαρες»	44	7153	παρελθόφθ είς Ρίβερ Στόουρ
ΕΡΙΝΙΟ	έλληνικά συμφέροντα	42	7140	άνεκ. Πόρτ Σουδάν 13 Σεπτ. διά Ακάμπα
ΕΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ»	26	3503	άνεκ. Κόμπε 30 Αύγ. διά Λορέντζο Μαρκές
ΕΣΣΕΡΟΣ (λιβ.)	έτ. «Άτλαντις»	57	10317	άργει Χάρρουιτς από 12 Μαΐου
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	έτ. «Μαριοτρέλλα»	42	2842	έφθ. Μαντράς 22 Σεπτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λιβανού)	έτ. «Μαριοφάρο»	27	5590	διπλήθε Παναμάν 10 Σεπτ. διά Πολωνίαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ (λιβανού)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	άνεκ. Νεάπολιν 17 Σεπτ. διά Μπάνιας
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ. (λ.)	έτ. «Οράιον»	56	10053	άνεκ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Άτλαντικ 'Οιλ»	54	18730	άργει Πειραιά από 19 Δεκ. 1958
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.)	έτ. Νέπουτον Τάνκερς	56	30150	έφθ. Καλκούταν 19 Σεπτ.
ΕΥΟΔΑΛΛΑΣΟΣ	έτ. «Γκέλφο Ντεζέαντο»	44	7264	έφθ. Μανιλάν 23 Σεπτ.
ΕΥΠΛΟΙΑ	έτ. Νέπουτον Τάνκερ			

ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		έτ. «Μπαζίλιο»	57	8631	άνεχ. Βορδάνων 22 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Γουέστ 'Ατλάντικ»	36	9927	διπλήθε Παναμάν 22 Σεπτ. (άπό Γουεταμάλαν)
ΕΥΡΥΠΥΛΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Σάν 'Αντάντικ»	41	7874	άργει 'Άργοστόλιον άπό 18 Μαρτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν 'Αντάντικ»	45	7224	άργει 'Άργοστόλιον άπό 26 'Απρ. 1958
ΕΥΡΥΤΑΝ (λ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 23 Σεπτ.
ZANE B. L. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λύκη Σπήτη»	43	7282	άργει Πόρτ ντε Μπούκ άπό 9 Μαρτ.
ΖΕΟ Γ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσκούκιο»	44	10498	άργει Φλώσηγκ άπό 29 Δεκ.
ΖΕΦΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άργει Φλώσηγκ άπό 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Ούλτραμφ»	44	4296	διπλήθε Παναμάν 24 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ZINI (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 4 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
ZOZIAN (Κοσταρ.)		K. 'Ατυχίδης	20	7638	άργει Γένοβαν άπό 15 Φεβρ. 1958
ZOI'INTEPZH (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκουαλίντα»	45	7212	έφθ. Αίσιο 15 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άργει Σπέτζιαν άπό 27 Δεκ. 1958
ΗΛΙΑΣ (λ.)		έτ. «Ηλίας»	42	7025	άνεχ. Λός 'Αντζελες 9 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΗΡΩΝ (παν.)		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7161	άργει Ζεμπρούγκες από 1 Σεπτ. 1958
ΘΑΡΡΟΣ (λ.θ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζων»	57	10316	διπλήθε Παναμάν 16 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΘΕΝΚΣΓΚΙΒΙΓΚ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7250	άργει Σάντεφιορδ άπό 7 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άργει 'Αμπελάκι άπό 5 Αύγ. 1958
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.		έλληνικά συμφέροντα	18	3127	άνεχ. N. 'Ορλεάνην 23 Σεπτ. διά Ταμπικό
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	άργει Ρόττερνταμ άπό 28 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΚΥΤΗΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκοι»	45	7252	άνεχ. Κόπιε 20 Σεπτ. διά Βαγκούθερ
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	38	5825	διπλήθε Σουέζ 19 Σεπτ. (διαταγάς)
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουμέρειαλ»	43	7188	έφθ. Χούστον 16 Σεπτ.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	«Τρανοσαρίσιο, Τ.Κ.»	43	7240	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Σεπτ. διά Τούρτολλ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		έτ. «Κουμέρειαλ»	43	7185	έφθ. Γιαδάταν 24 Σεπτ.
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άργει Καλάμας άπό 31 'Ιουλ. 1958
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)		έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άργει Κυνόδουραν άπό 12 Αύγ.
IONIAN Α'ΙΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφάιρ»	56	10410	έφθ. Βαγκούθερ 23 Σεπτ.
IONIAN ΑΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	«Νάθην Κριστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Βομβάνην 16 Σεπτ. διά Σιγκαπούρην
IONIAN ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Σαβάνναν 2 Σεπτ. διά 'Αρούμπαν
IONIAN ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊφάιρ»	56	10422	έφθ. Νταλέρα 14 Σεπτ. διά Ντώρμπαν
IONIAN ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσεαν»	53	15826	έφθ. Μόντρεαλ 23 Σεπτ.
IONIAN ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νάθην Κριστομπαλ»	44	7198	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ. διά Ειρηνικόν
IONIAN ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόσεαν»	53	13485	άνεχ. Ρίο 'Ιανέριο 13 Σεπτ. διά Πούντα Καρντόν
ΙΟΥΛΙΑ Κ.		έτ. «Τζουλία - Νίκο»	22	1323	άργει Πέραμα άπό 1 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	17	1295	άνεχ. Λονδίνον 17 Σεπτ. διά Βοστώνην
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ 'Ατλάντικ»	57	10122	άργει Κιελόν
ΚΑΔΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Χάρρη»	58	13429	έφθ. Φάλμουθ άπό 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	έφθ. Τρινκομάλι 24 Σεπτ.
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκια»	42	7227	διπλήθε Λάδεσεντ 27 Αύγ. διά Κόλπον Μεξικού
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ»	57	8774	έφθ. Αυδούργον 5 Σεπτ.
ΚΑΛΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέιντερς»	44	7255	άργει 'Αμβέρσαν άπό 18 'Ιαν. 1958
ΚΑΛΦΑ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	άνεχ. Τζιμπούτη 31 Αύγ.
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Δρεκούπια»	43	7257	άνεχ. Τζιμπούτη 31 Αύγ. Βικέντιον 9 Σεπτ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κανόπους»	44	7075	άργει Ρίβερ Στόουρ άπό 23 'Ιαν. 1958
KANTIA (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	εἰς Σκαραμαγκάν άπό 30 'Ιουλ. (έπισκευαι)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Απηνανός»	44	7279	άργει Κυνόδουραν άπό 22 'Απρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	40	7121	έσθ. Κουδετέν 31 Αύγ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Φίδηντζα»	56	10015	άνεχ. Τζιμπούτη 12 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθάν.)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Ριέραδ 16 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Λουνίδη»	20	6157	άργει Καλάμας άπό 2 Φεβρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμη»	55	8798	Ίδε : «ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ», ομραία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμη»	54	8776	άνεχ. Ροζάριο 21 Σεπτ. διά 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	Σιγόλας	28	2407	έφθ. Αρχάγγυγελον 2 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδις 20 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Λουνίνο»	19	5331	έφθ. Μορμούκιο 18 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ		έτ. «Λιμπανο»	43	7281	άργει Κυνόδουραν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ίρις»	42	6782	έφθ. Οζάκαν 21 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρ»	43	7993	διπλήθε Παναμάν 16 Σεπτ. διά θαγιάρντο
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	εἰς Ριγέκαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθέρουμα	58	8761	άργει Ελευσίνα άπό 7 'Απρ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έλληνικά συμφέροντα	59	9200	άργει Ελευσίνα άπό 15 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)		έτ. «Μάρ Τρέιντ»	45	10523	άργει Ελευσίνα άπό 23 'Απρ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 19 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	άργει Κυνόδουραν άπό 30 Σεπτ. 1958
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)		έτ. «Μοσίν Στάρ»	44	10436	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 20 Σεπτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Πλύμουθ	43	2861	άργει Βαλτιμόρων άπό 25 Αύγ. 1958
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)		έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Χάριφαν 18 Σεπτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ	(λ.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	άνεχ. Ντουάλα 21 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	51	10092	άργει Αργοστόλιον άπό 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗΞ'ΛΑΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίρ»	42	9796	άργει Αργοστόλιον άπό 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗΞ'ΛΑΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	10291	άργει Σύρων άπό 30 Νοεμ. 1957
ΚΑΣΣΙΠΑΝΑ (λ.)		έτ. «Πανιάρ»	43	7150	άργει Σεμπρούγκες άπό 10 'Ιαν. 1957
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	διπλήθε Σουέζ 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Μπρούζες άπό 22 Φεβρ. 1958
KATINA II (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρούινο»	13	1951	Ίδε : «ΣΕΝΙΑ», ώς μετωνυμάσθη
ΚΕΤ'ΙΝ ΑΡΑΞΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντελίνταντντ»	58	11754	άργει Βαλτιμόρων άπό 23 Αύγ.
ΚΕΤ'ΙΝ ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Σεμπρούγκες άπό 16 Δεκ. 1957
ΚΕΤ'ΙΝ ΠΑΛΑΜΑΣ		έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άργει Σύρων άπό 20 Αύγ. 1957
ΚΕΤ'ΙΝ ΡΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικο»	44	7120	άργει Φάλμουθ άπό 6 'Ιαν. 1958
ΚΕΤ'ΙΝ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμπιμπριόν»	44	7281	άργει Ρίβερ Στόουρ άπό 11 'Ιαν. 1958
ΚΕΡΝΤΑΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Κάνουπος»	41	7431	άνεχ. Φίλαδελφειαν 22 Σεπτ. διά Ούμη Σαιδ
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ. δ.)		έτ. «Προμέντα»	59	24700	διπλήθε Πίραλτάρ 18 Σεπτ. διά Βαγκούθερ
ΚΗΦΕΥΣ (λ.)		έτ. «Τρανοκοντίνενταλ»	43	7033	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 4 Σεπτ.
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	άργει Φίρερ Στόουρ άπό 21 Μαρτ. 1958
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (άγγλ.)		έτ. «Νταλχάουζην»	57	9153	εἰς Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμπόδων»	58	20487	άργει Ρίβερ Στόουρ άπό 11 'Ιαν. 1958
ΚΛΑΣΣΙΚ	(λ.)	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Φίλαδελφειαν άπό 24 'Ιουν. 1958
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ')		έτ. «Τκούνη Γουΐντ»	59	10200	άνεχ. Κόμπε 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
KNOZA		έτ. «Τρόμπι»	43	7248	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 19 Σεπτ. διά Τόκιο
ΚΝΟΖΑΓΚΑ		έτ. «Ορόγια»	44	7159	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Αγκώνα
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άνεχ. Φίλαδελφειαν 6 Σεπτ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Νεπτούνια»	13	8473	άνεχ. Ν. 'Ορκην 24 Σεπτ. διά Λός 'Αντζελες
KOMET (λιθ.)		έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Φίλαδελφειαν 13 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Αγκουστίλλα»	19	2949	άνεχ. Σέθεν 16.5 Β.-99.32 Δ., Σεπτ. 18 διά Ναγκόγια
ΚΟΝΤΙΝΕΤΑΛ (λ.)		έτ. «Σάν 'Αγκουστίν»	42	7056	άνεχ. Σέθεν 'Αιλαντς 24 Σεπτ. διά Φίλαδελφειαν
ΚΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «ΟΞ'λιαρ»	41	5173	άργει Κυνόδουραν άπό 1 Δεκ. 1957
ΚΟΡΘΙ (λ.)		έτ. «Αγιαλάνκο»	44	7239	άνεχ. Ροζάριο 21 Σεπτ. διά Μπουένος 'Αυρες
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά 'Ατλαντικόν
ΚΟΡΝΟΥΑΛ (λ.)		έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άργει Καλάμας άπό 2 Μαΐου 1958
ΚΟΡΦΟΥ Α'ΙΛΛΑΝΤ		έτ. Ζιτού	43	7075	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 23 Σεπτ.
ΚΟΣΜΙΚ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόδι»	57	17827	εἰς θέσιν 16.5 Β.-99.32 Δ., Σεπτ. 18 διά Ναγκόγια
ΚΟΥΗΝ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7198	άνεχ. Μόντρεαλ 13 Δεκ. 1958
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)		έτ. «Βιλαδισίδαι»	44	7187	έφθ. Α'μμουσιάν Μπαίν 20 Σεπτ.
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	έφθ. Κοσσίν 23 Σεπτ.
ΚΡΙΕ'ΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άργει Κυνόδουραν άπό 31 Μαρτ. 1957
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)		έτ. «Λαιμπιμπριόν»	56	4031	έ

ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρια»	43	6992	άργει Χαλκίδη από 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	21	2294	άνεχ. Μπρεμερχάφεν 16 Σεπτ. διά Σεβίλλην
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κοκκισταντόρ»	45	7157	διηλθε Μπρόνομποτελ 12 Σεπτ. διά Στεττίνον
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Ντέ Κάρυκα»	44	7214	άργει Μόμπιλ από 13 Ιαν. 1958
ΚΩΣΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωστίπης»	44	7263	άνεχ. Γκάλεστον 15 Σεπτ. διά 'Αγγλιαν
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κοστίκος»	40	2993	άνεχ. Τζιμπουτι 18 Σεπτ. διά Κόρραμσαχρ
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (σύρουγ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ναθ. Κομμέρσιαλ»	21	1833	εις Ταζίδια Πλέιτ
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΒΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11262	εις Πειραιά από 24 Μαρτ. (έπισκευα)
ΛΑΚΥΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικα»	43	10195	έφθ. Χομπόκεν 16 Σεπτ.
ΛΑΜΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7247	άργει Κυνόδουραν από 10 Ιουν.
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	56	23880	άνεχ. Αιλ σφ Γκραι 20 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίραμόντε»	53	13406	άργει Μόμπιλ από 26 Ιουν.
ΛΙΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	άργει Μόμπιλ από 19 Απρ. 1958
ΛΙΛΗ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλέζα»	43	7030	άργει Ρίζερ Στόουρ από 18 Δεκ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Παναμερικάνα»	44	7190	άργει Ρότερνταμ από 6 Απρ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άργει Κυνόδουραν από 14 Μαρτ. 1958
ΛΟΙ Ι.ΝΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριο Αζούλα»	44	8536	έφθ. Βικτωρίαν 17 Σεπτ.
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (λ.)		έτ. «Τουέστ Ιντιες»	29	2326	άνεχ. Χαδάνα 21 Σεπτ. διά Καρντένας
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.)		έτ. «Τουέστ Ιντιες»	30	1569	έφθ. Νέας 'Ορλεάνην 18 Σεπτ.
ΛΟΥΔΟΥ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ»	17	1936	άργει Κυνόδουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήτρα»	43	10428	άργει Πόρτ "Αρθουρ από 18 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπράντη»	44	7160	άργει Ελευσίνα από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες»	44	7215	άργει Ντάρτμουθ από 9 Ιαν.
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μανρόβια»	49	5685	έφθ. Νιού Ουεστμινστερ 16 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	έφθ. Μάλταν 4 Σεπτ.
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8738	άνεχ. Λαχά 21 Σεπτ. διά Μόζι
ΜΑΚΡΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστερνη»	43	7161	έφθ. Ναχά 8 Σεπτ.
ΜΑΛΜΕΝ (παν.)		έτ. «Μάστιβολ»	18	920	άργει Πέραμα από 1 Ιουλ. 1958
ΜΑΝΝΑ (λ.δ.)		έτ. «Μάννα»	37	7991	άργει Μπιωμόν από 21 Ιουλ. 1958
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άνεχ. Αύγουστον 15 Σεπτ. διά Βιρυττών
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής»	45	3549	άνεχ. Μπιουένος από 10 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	έφθ. Πειραιά 20 Σεπτ. (έπισκευα)
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	44	7072	έφθ. Βοστώνην 20 Σεπτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φείτισια»	43	7050	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 21 Σεπτ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΗΝ πυ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ		έτ. «Ράλλο»	18	6848	
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθερν Κρός»	44	7289	
ΜΑΡΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7070	
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βέγας»	43	7134	
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8966	
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	22	4949	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ		έτ. «Ωδαίαν»	43	7059	
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)		έτ. «Μαριμπλάγκο»	43	8046	
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)		έτ. «Μάροικ»	40	5231	
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7279	
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	44	7150	
ΜΑΡΙΟΝΓΚΑ ΜΑΡΗ		έτ. «Άρντενά»	46	8942	
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.)		έτ. «Παναμ-'Εουρόπα»	44	10668	
ΜΑΡΙΣΤΡΕΛΑ (λ.)		έτ. «Μαριστρέλλα»	21	7952	
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)		έτ. «Άρκουλ»	43	7263	
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαλ»	44	7212	
ΜΑΡΣΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπτρη»	44	7251	
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	
ΜΑΣΚΩΤ		έτ. «Κόσμικη»	55	23871	
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μίνιας»	27	2457	
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλιμπά»	54	18763	
ΜΑΣΤΕΡ ΠΙΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	Δ. Καπότας	20	1512	
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεδλία»	27	6144	
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδ Πασιόρικ»	43	7176	
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιουνίθεροαλ	57	8855	
ΜΑΧΙΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάϊκα»	45	7254	
ΜΕΛΙΝΤΑ		έτ. «Άλπεργκας»	57	11691	
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες»	44	7154	
ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιανετέ»	43	10509	
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουεδά Γρανάδα»	59	7198	
ΜΕΝΙΤΕΣ		έτ. «Άστούριας»	45	21000	
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	
ΜΕΡΔΙΝ (λιθ.)		έτ. «Μικαέλλα»	42	2847	
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπο»	43	7228	
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλ»	29	2666	
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρθιγκτων»	44	7240	
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8790	
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαδέρα Κομπάνια»	56	7906	
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκ Πετρόλεουμ»	58	22129	
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρές»	53	11289	
ΜΟΝΤΕΛΑΝΟ (δ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπλάτα»	42	7137	
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλλάο»	43	7084	
ΜΠΑΣΙΑ II (λ.)		έτ. «Ντιέγκο»	45	7176	
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	
ΜΠΑΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορντέρα»	56	10661	
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιθ.)		έτ. «Μπετακρούζι»	44	7340	
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)		έτ. «Μπετακρούζι»	44	7159	
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιομάντε»	56	10061	
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμα»	44	7256	
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στανόβιλ»	30	9243	
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)		έτ. «Γκαραγουαίνη»	42	7803	
ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.)		έτ. «Μαραθών»	43	7158	
ΜΥΚΟΝΟΣ		έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	16	3528	
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ. Λ.»	45	7255	
ΜΥΡΤΟ		έτ. «Αριστα»	43	7176	
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	
ΝΑΒΑΡΡΑ (λ.)		έτ. «Ελληνικού συμφέροντα	42	7131	
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο»	57	9990	
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ		έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	
ΝΑΠΙΕΡ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάρρα»	57	23690	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόνια»	43	8500	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΛΗΝΤΕΡ (λιθ.)		έτ. «Μοντεθέρντι»	45	7176	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΥΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΓ'ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑ'ΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8479	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ ..	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο»	43	8393	
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντριθάπορ»	43	8428	

ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ακιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Ράς Τανούρα 19 Σεπτ. δι' Άλεξάνδρειαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέργυκραντ»	58	24068	άνεχ. Τρίνινταν 13 Σεπτ. διά Μοκαρεντες
ΝΕΔΙ (Λιθανου)	.....	έτ. «'Αλτίς»	42	7227	έφθ. Άλεξάνδρειαν 14 Σεπτ.
ΝΕΛΛΑ .....	.....	έτ. «'Νέλλα»	38	4996	έφθ. Μπαγιόν 16 Σεπτ.
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	έφθ. Λάρνακα 15 Σεπτ.
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	έφθ.λός "Αντζέλες 21 Σεπτ.
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Περυκα»	52	11267	εις Πειραιά από 13 'Απρ. (έπισκευαι)
ΝΗΣΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Νέλλα Μάρ»	44	7158	διπλής Μηρόνυμποτελ 14 Σεπτ. διά Μπουένος "Άυρες
ΝΙΚΟΓΙΑ (κοστ.)	.....	έτ. «Ναυτίλος»	10	1182	άργει Μηρρόδου από 4 Νοεμ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλευσμη»	53	12395	έφθ. Κουίντερο Μπαιν 20 Σεπτ.
ΝΙΚΑ ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	.....	έτ. «Σάντος Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Τζιμπούτι 22 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ντονόζο»	44	7255	άργει Μηρούζες από 5 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άργει Ρίθερ Στόουρ από 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πίνορη»	37	7991	άργει Σύρουν από 28 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάτε»	43	7255	έφθ. Μπουένος "Άυρες 14 Σεπτ.
ΝΙΚΟΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναράη»	43	7290	άργει Κυνόσουραν από 24 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Αζόρες»	45	7003	άργει Ντάρτιμουθ από 1 'Ιουλ.
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεχ. Γιοκοκάμαν 14 Σεπτ. δι' Ειρηνικόν
ΝΙΚΟΓΙΑ (παν.)	.....	έτ. «Αφρόδισσα»	18	3335	άργει Μπερντάλαντ από 14 Δεκ. 1957
ΝΟΕΜΙ (λ.) .....	.....	έτ. «Σάν ν Νικόλας»	36	5061	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Σεπτ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΟ (δ.) .....	.....	έτ. «Παναρ. Γιουρόπα»	28	6857	εις Σουεζ από 9 'Ιουλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δεξ.)	.....	έτ. «Τρανόδεσαν Θράυτερ»	44	10662	άργει Κυνόσουραν από 18 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12191	άργει Ζάντρηκ από 13 'Οκτ. 1958
ΝΟΡΘ ΛΑΙΑΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια»	41	6830	άργει Φάλιουθ από 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρούλερα»	55	18210	διπλής Γιβραλτάρ 20 Σεπτ. διά Πολέρμο
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμουά»	43	6779	άργει Άμπελακι από 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα»	52	12029	άνεχ. Ραβέννα 23 Σεπτ. διά Μπάνιας
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπέλ Μόντε»	44	7248	άργει Ρόττερνταμ από 7 Φεβρ. 1958
ΝΟΡΘ ΡΙΒΕΡ .....	.....	έτ. «'Αλτάντικα»	44	7054	διπλής Γιβραλτάρ 23 Σεπτ. διά Βαλτιμόρων
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σίλα»	42	7251	άργει Ελευσίνα από 17 'Απρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	.....	έτ. «Φάραλον»	45	7148	άργει Καλάμας από 4 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	.....	έτ. «Φάραλον»	43	7176	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 6 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΟΥΤΣΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Θράτερ»	44	7061	άνεχ. Κοκούμπιο 23 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΝΤΑΥΝΓ'ΝΑΜΙΚ (μικτόν)	(N.A.T.)	έτ. «Ούνιγκτουαρντ»	58	17743	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 17 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12577	
ΝΤΕΒΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούεθα»	56	10545	έφθ. Πόρτ "Αλφρεντ 24 Σεπτ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σῆπ 'Εντερπράϊζ»	58	13545	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Σεπτ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σῆπ 'Εντερπράϊζ»	59	12800	έφθ. λός "Αντζέλες 18 Σεπτ.
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπγουαίνη»	58	10396	άνεχ. Πόρτ "Αλφρεντ 21 Σεπτ. διά Σμαλκάλντεν
ΝΤΟΜΙΝΕ Ι.Τ.ΟΡ	.....	έτ. «Παρνασσόδες»	44	7256	άργει Ντάρτιμουθ από 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίνι»	31	5847	άργει Ντάρτιμουθ από 17 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανομέν. Εουρόπα»	57	9746	διπλής Ούζαν 24 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανομέν . 'Εουρόπα»	54	11208	άνεχ. Νέαν 'Υόρκην 22 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανομέν . 'Εουρόπα»	57	9746	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 13 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανομέν . 'Εουρόπα»	56	8716	έφθ. Βούδανην 23 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Εδμυράνια»	58	10483	έφθ. Χιροσίμα 15 Σεπτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανομέν-'Εουρόπα»	55	11209	άνεχ. Πούλο Σαμούη 19 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλανομέν-'Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 11 Σεπτ. διά Χιροχάτα
ΝΤΟΡΑΝΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «'Γκαμπόα»	44	7244	άργει Ντάρτιμουθ από 8 'Ιουλ.
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλάτη»	56	10486	άνεχ. Γκλόβεστων 9 Σεπτ. δι' 'Ειδονράου
ΝΤΟΡΙΚ (λ.) .....	.....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	44	7128	άργει Κούνδουρων από 30 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΡΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ιντερκοντίνενταλ Τρ.»	58	1039f	έφθ. Μπρεμερχάφεν 21 Σεπτ.
ΣΕΝΙΑ .....	.....	έτ. «Ροοίνο»	13	1951	διπλής Κωνίας πολιν 10 Σεπτ. διά Βάρναν
ΟΙΑ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οία»	11	1881	έφθ. Πειραιά 4 Σεπτ.
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.) .....	.....	έτ. «Σάν 'Αντόνιο»	43	7051	έφθ. Πόρτο 'Αλένγκρε 17 Σεπτ.
ΟΙΑΚΑΤ (λ.) .....	.....	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	άργει Άμπελακι από 2 'Ιαν. 1957
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλντικα»	53	17362	άνεχ. Βοστώνην 23 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΑΤΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	άργει Φερρόλ από 13 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	13652	εις Ρόττερνταμ από 15 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	διπλής Σουέζ 23 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΤ'ΙΜΣ (τάνκερ)	.....	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	48	11379	άνεχ. Σιδώνα 19 Σεπτ. δι' Αμβούργον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΤΝ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	14047	άνεχ. Ν. 'Υόρκην 19 Σεπτ. διά Κοβένας
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Όνάσος»	58	27602	έφθ. Σιμότουσ 25 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	50	17791	διπλής Γιβραλτάρ 21 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ολύμπικ 'Οίλη»	53	14221	εις Ρόττερνταμ (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτος»	53	14009	άργει Φερρόλ από 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολ'.μπικ 'Οίλη»	49	17792	έφθ. Φερρόλ 20 Σεπτ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ.ΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	13678	εις Ρόττερνταμ από 22 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	53	13660	εις Ρόττερνταμ από 7 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Κορρέιντες»	45	10448	άργει Φερρόλ από 22 Φεβρ. 1957
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	13934	άνεχ. Αμμουδάιν Μπαιν 16 Σεπτ. διά Μόντρεαλ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	55	13709	άργει Φερρόλ από 9 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕΓ'ΙΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	13713	εις Ρόττερνταμ από 9 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	55	13934	άνεχ. Σαντιάγκο 24 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΤΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	.....	έτ. «Μοντέρεϋ»	59	23300	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	59	25000	εις Γιοκοκάμαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	13665	εις Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	55	18790	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 23 Σεπτ. διά Γαέταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	55	13934	εις Ρόττερνταμ από 2 Μαΐου (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	20595	διπλής Γιβραλτάρ 24 Σεπτ. διά Μένα Σαούδ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	13665	άργει Φερρόλ από 14 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Ολύμπικ 'Οίλη»	49	17792	εις Ρόττερνταμ από 1 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	14047	διπλής Πόρτ Σαιδ 18 Σεπτ. διά Μεσόγεον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	49	17792	διπλής Σουέζ 11 Σεπτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΕΛΝΤΖΕΡ (δ.) .....	.....	έτ. «Μορόδια Τρανσοπτορ.»	59	37958	άργει Κιέλον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ	.....	έτ. «Ολύμπικ»	59	38000	εις Γερμανίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	58	27602	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 20 Σεπτ. δι' Αμμουδάιν Μπαιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	50	17791	άνεχ. Κιουρασάο 15 Σεπτ. διά Τρίνινταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ 'Οίλη»	54	13580	άνεχ. Βοστώνην 17 Σεπτ. διά Βενεζουέλαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μουνονάντο»	54	20111	άργει Ελευσίνα από 1 'Ιουλ.
ΟΛΥΜΠΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονούδρο»	43	7028	άργει Ριθέρ Μηλακογουώτερ από 22 Δεκ. 1957
ΟΜΗΡΟΣ (δ.) .....	.....	έτ. «Μιραφλόρες»	27	8627	άργει Αμβούργον από 23 Αύγ. 1957
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) .....	.....	έτ. «'Ομνιουμ Κέρριερ»	43	8195	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 21 Σεπτ.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ .....	.....	έτ. «'Ομνιουμ Φράιτερ»	44	8484	έφθ. Γκλόβεστων 21 Σεπτ.
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤ (S.)	(N.A.T.)	έτ. «Λα. Έμπρεσσα»	56	21090	άνεχ. Σάν 'Αντώνιο 5 Σεπτ. διά Μπουένος "Άυρες
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμαρ»	34	7825	άργει Φραγκοκίου από 2 'Απρ. 1958
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρλο»	43	7211	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 22 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεσαν Τάνκερς»	53	12065	άργει Βατιμόρων από 5 'Ιαν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «'Οσεαν Τρ.»	44	7254	άργει Κυνόσουραν από 29 'Ιαν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίγκιβλλ»	43	7210	έφθ. Μανζανίλλο ροδς 30 Αύγ.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ»	36	3891	έφθ. Σεμαίνους 22 Σεπτ.
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιθ.) .....	.....	έτ. «'Ούλτραμαρίν»	56	10015	άνεχ. Μόντρεαλ 14 Σεπτ. διά Βρέ

Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανώρα»	43	7228	έφθ. Γένοβαν 17 Σεπτ.
ΠΑΓΙΑΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Καρέττο»	43	7176	άργει Μπρούζες από 18 Απρ. 1958
ΠΑΛΑΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7081	άργει 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πάντρε»	42	2873	άνεκ. 'Αντεν 20 Σεπτ. διά Βραΐλαν
ΠΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αριάς»	56	10486	έφθ. Μόζι 22 Σεπτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσκαλ»	26	4494	άνεκ. Πόροικρουν 16 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρε»	56	16009	άνεκ. Γένοβαν 19 Σεπτ. διά Περσικόν Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (N.A.T.)		έτ. «Κασάγια»	58	10659	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην 21 Σεπτ. διά Κόμπε
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	42	9240	παρελθόθη εἰς Βενετίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος»	44	7253	άργει Θόδευ από 8 Φεβρ. 1958
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν 'Ιγνάτιο»	44	7281	άργει Τάραντα από 23 Νοεμ. 1957
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεδλία»	29	6481	άργει Πέραμα από 9 Αύγ. 1957
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Χόντο»	43	8474	άνεκ. Τρινινταντ 18 Σεπτ. διά Λίθερπουλ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφιάτα»	09	715	εἰς Τζακάρταν από 17 'Ιουλ.
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Εστρέλλα»	20	2734	άργει Πέραμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΝΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Στύλια»	36	1974	άνεκ. Κολόμπο 12 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΡΑΛΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρδαλίνα»	43	7257	άργει Χάμπτον ρόδις από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλλι»	30	3727	έφθ. Κολόμπο 10 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	43	6721	έφθ. Ντρόμπαν 15 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΠΑΤΩΝΙΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Γούνιον»	44	10297	άνεκ. Σιμιζίου 22 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΠΑΣΙΟΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Πασιφίκ Πάσινιρ»	56	10060	έφθ. Βαγκούθερ 20 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.»	25	6605	άνεκ. Κολόμπο 16 Σεπτ. διά Κουθείτ
ΠΑΣΙΟΙΚΕΙΤΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφίκ Τσάλλεντζερ»	57	10173	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 17 Σεπτ.
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Στενάκας	57	12630	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 13 Σεπτ. διά Μπάγιο Γκράντε
ΠΕΛΟΨ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ»	43	2881	άνεκ. Λονδίνον 19 Σεπτ. δι' 'Αρχάγγελον
ΠΕΡΑ ΑΙΓΑΛΙΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σάμουοκ»	45	7054	έφθ. Οζάκαν 13 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7139	άνεκ. Πόρτ Λίνκον 25 Σεπτ. διά Μπάρον
ΠΕΡΑ ΜΠΙΗΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	8466	έφθ. Χόγκι Κόγκ 22 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	58	13831	άνεκ. Αιλ όφ Γκραίν 10 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	56	8001	έφθ. Λιθερπουλ 22 Σεπτ.
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	57	7977	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 16 Σεπτ. διά Γαλλιάν
ΠΕΡΣΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	55	15852	'Ιδε : «ΠΕΡΣΕΥΣ», ομπαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΠΙΟΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοποντος»	45	6712	άνεκ. Πειραιά 12 Σεπτ. διά Μόροψ Μπαίν
ΠΛΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7190	εἰς θέσιν 58.28 B-15.34 Δ., Σεπτ. 22 διά Χούλλα
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Ορένας»	43	7228	άνεκ. Λός 'Αντζελες 17 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	45	7067	άργει Μπρούζες από 28 Απρ. 1958
ΠΟΦΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σιέτε Μάρες»	43	2016	διπλθερ Πόρτ Σαιδ 17 Σεπτ. διά Μεσόγειον
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόθος»	16	1999	άργει Κυνόσουραν από 21 Σεπτ.
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκύρων»	43	7258	άργει 'Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κουπάρε»	57	8549	άνεκ. Νέαπολιν 19 Σεπτ. διά Πειραιᾶ
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντα Μαρίτιμα»	57	9167	άνεκ. Κόμπε 11 Σεπτ. διά Βαγκούθερ
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης»	38	2561	έφθ. Χέρρονσαν 23 Σεπτ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7273	έφθ. Πειραιᾶ 6 Σεπτ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άργει Σύρον από 29 Σεπτ. 1957
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον»	43	10576	άνεκ. Πρόβιντον 22 Σεπτ. δι' 'Αμμουδίν Μπαιν
ΠΟΥΚΟΥΛΑΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουκού»	36	7104	άργει Ντάρτουμουθ από 11 Απρ. 1958
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ. Κοτταρόπουλος	19	2256	άργει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοπους»	58	10414	έφθ. Σουρμπάγια 15 Σεπτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο»	59	13000	έφθ. Μοντεθίδεο 24 Σεπτ.
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπιθέυς»	43	10468	έφθ. Μόμπιλ 11 Σεπτ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοποντος»	43	7128	άργει Κυνόσουραν από 20 'Ιαν. 1958
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤY (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπέριτυ»	43	6979	άργει Ζευμπρούγκες από 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7192	διπλθερ Πόρτ Σαιδ 23 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε»	57	23693	άργει Χάμπτον ρόδις 17 'Ιαν. 1958
ΡΑΥΟΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν»	43	7152	άνεκ. Κόρπουν Κριστί 13 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λιθ.)		έτ. «Ιντερραμερικάνα»	59	14000	έφθ. Σουεζ 23 Σεπτ.
ΡΕΝΕ		έτ. «Νόγκαι»	11	2255	άργει Φλωσιγκ από 8 Σεπτ. 1957
ΡΙΟ ΑΛΤΟ (λ.)		έτ. «Νέστωρ»	43	6993	άργει Μπρούζες από 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λ.)		έτ. «Νέστωρ»	44	7111	έφθ. Τάμπαν 21 Σεπτ.
ΡΙΟΝ (παν.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα»	45	12813	άνεκ. Λός 'Αντζελες 10 Σεπτ. διά Κολλάσ
ΡΙΤΖΦΙΕΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζφιελάντ»	45	7217	άνεκ. Μπαντάριαν Μασούρ 3 Σεπτ. δι' 'Αμβέρσαν
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουσέτερον Σῆ»	55	21028	άνεκ. Βικτωρίων 22 Σεπτ. διά Βαλτιμόρουν
ΡΥΘΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλόψη»	57	10316	άργει Γάνδην από 20 'Οκτ. 1957
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ»	44	7176	άργει Σεμπρούγκες από 4 Μαρτ. 1958
ΣΑΛΑΜΑΜΜΑΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα»	45	2895	άργει Θρόπερης 27 Αύγ. διά Λά Γκουαίρα
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκαλ»	30	4105	άνεκ. Νέαν 'Ορλεάνην από 5 Αύγ. διά Πουέρτο Ταράφα
ΣΑΛΑΜΕΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόχαλ»	44	2844	άργει Χάμπτον ρόδις 29 Αύγ.
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεανή»	44	10509	άργει Σπετζιάν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιασιζία»	23	5372	άργει Κυνόσουραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Άτλαντικα»	44	10546	άργει Σπετζιάν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ (κ.) (N.A.T.)		έτ. «Σάν Παντελεήμων»	44	7283	άργει Ρόττερνταμ από 16 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιξ»	43	7259	άργει Μπρούζες από 17 'Απρ. 1958
ΣΑΝΟΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέκορντ»	42	6996	άργει Φάλιουνθ από 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα»	44	7238	έφθ. Βιλγκιτών (N.K.) 20 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρ. τιμά»	44	7210	άνεκ. Τόκιο 21 Σεπτ. δι' Είρηνικόν
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολύφυμος»	19	1260	άνεκ. Χόγκι Κόγκ 16 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κρόνος»	42	7118	άργει Κάρδιας από 14 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Βαπόρες»	43	7257	άνεκ. Χάμπτον ρόδις 12 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ')	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζών»	44	7207	έφθ. Καλλάρι 19 Σεπτ.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία»	56	9966	άνεκ. Εμπειρίαν 16 Σεπτ. διά Σέβεν 'Αιλαντς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορακούνα»	43	7129	άργει Σύρον από 25 'Ιαν.
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια»	43	7179	διπλθερ Παναμάν 30 Αύγ. διά Κόμπε
ΣΑΝΜΠΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.»	45	10655	διπλθερ Κέιπ Ράθ από 20 Αύγ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. Μανδράκι»	45	7048	άργει 'Αμπελάκι από 7 Αύγ. 1957
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	36	1988	άνεκ. Εμπειργκ 17 Σεπτ. διά Κοπεγχάγην
ΣΑΠΩΦ	(N.A.T.)	έτ. «Τέρμαρ»	44	7200	άνεκ. Γκάλθεων 22 Σεπτ. διά Λάδοσεντ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	άργει Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	διπλθερ Πόρτ Σαιδ 19 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΣΕΛΕΣΤΕΣ (λιθ.)		έτ. «Κάνοπους»	55	16056	άνεκ. Ν. 'Υόρκην από 19 Αύγ. διά Μπαραχόνα
ΣΗ ΑΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκάτορ»	44	2877	άνεκ. 'Αλεξάνδρειαν 17 Σεπτ. διά Σμύρνην
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	42	6117	έφθ. Φιλαδέλφειαν 21 Σεπτ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτωρ Ιντερν.»	44	7170	άργει Αυτελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΣΠΡΑΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαζ Τράμπη»	42	7214	άργει Μπάρρυ από 1 Μαρτ.
ΣΗΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	άργει Ρόττερνταμ από 1 Μαρτ. 1958
ΣΗΡΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άργει Πεταλίονς από 5 Μαΐου 1958
ΣΙΡΚΛΕ (λ.)		έτ. «Σίρκλε»	59	1850	εἰς Γιουνκοσλαϊαν, ύπο συμπληρωσιν
ΣΚΩΤΙΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Νοέδα Βαλένθα»	42	6907	άρνει Σύρον από 4 'Οκτ. 1957
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.)		έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 22 Σεπτ.
ΣΟΥΙΤΓΟΥΩΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουιτγουώτερ»	41	10443	άνεκ. Βαλτιμόρην 15 Σεπτ. διά Νέαν 'Ορλεάνην
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καρίμπιαν Σῆ»	21	1946	έφθ. Βαλτιμόρην 5 Σεπτ.
ΣΟΥΝΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κηφισοία»	43	7236	εἰς Τόκιο από 15 Αύγ. (έπισκευα)
ΣΟΦΙΑ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλοιφ»	57	10398	έφθ. Σάντος 5 Σεπτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	K. Ατυχίδης	25	6810	άνεκ. Ρεσιό 18 Σεπτ. διά Σιδνεύ (N.S.)
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αιόλος»	43	7199	άργει Σπαλαμάτορι από 16 Μαΐου 1958
ΣΠΑΡΤΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άργει Σπαλαμάτορι από 29 'Απ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΑΛΙΑΝ (κοστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτα Χέλι από 6 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (κοστ.)		έτ. «Ιζ			

ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Τεργέστην από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΗΝΗΤΟΥΑΙΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικη»	57	20683	ανεχ. Πόρτλαντ (Με) 18 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ διήλθε Σουέζ 14 Σεπτ. διά Περαιώκον Κόλπον
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέποντον Τάνκερς»	56	30159	άργεις Έλευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	έφθ. Ε' Βιονμάσου 17 Σεπτ.
ΣΤΑΡΑΙΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινσουλάρ»	55	8799	άργεις Κάρελοτα από 30 Ιαν.
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	άργεις Φάλμαυθ από 14 Φεβρ. 1958
ΣΥΜΦΟΝΥ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκό»	44	7144	άνεχ. θάσ 20 Σεπτ. διά Θαλκονάρα
ΤΑΜΠΙΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	54	11914	άργεις Καλάμιας από 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΝΑΓΡΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Σεπτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μπελέν»	43	7225	άνεχ. Ναγκόγια 22 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (ανδ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	22	1754	άνεχ. Λύμπεκ από 26 Αύγ. διά Λένινγκραντ
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μόναδα»	43	7032	άργεις Ρίβερ Μπλάκγουώτερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ»	56	20332	άνεχ. Ν. Ύόρκην 19 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΤΑΥΡΟΣ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπικέρριερς»	43	7231	άνεχ. Γιαδάταν 5 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΤΖΕΙΓΜΣ ΜΟΝΡΟΕ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7040	άργεις Έλευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	7026	άργεις Έλευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	άργεις Γάνδην από 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Κονκόρντια»	20	3526	άργεις Χιον από 11 Σεπτ. 1957
ΤΖΟΥΑΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόα»	54	18717	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 22 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	Δ. Καπότας	30	2047	έφθ. Πόρτ Σαιδ 24 Σεπτ.
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	διηλθε Βιρβαλτάρ 18 Σεπτ. διά Σιδώνα
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12523	άργεις Βαλτιμόρων από 10 Απρ.
TINI (δ.)	(N.A.T.)				
ΤΙΡΥΝΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα»	44	7254	διηλθε Μπωκαρνουά 21 Σεπτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΤΟΥΛΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστικ»	37	6265	διηλθε Βιρβαλτάρ 23 Σεπτ. δι' Ελλάδα
ΤΟΥΛΑ Ν. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7160	έφθ. Κολόρπο 29 Αύγ.
ΤΟΥΡΓΑΙΑΝΗ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρθάρα»	27	2758	άργεις Κυνδουρων από 10 Μαρτ. 1958
ΤΣΑΝΣΓΟΥΛΦ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοδίλη»	57	24027	έφθ. Φιλαδέλφειαν 22 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινεντάλ»	29	5949	άργεις Βίγκο από 6 Οκτ. 1958
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοιάσων»	31	8933	άργεις Συρακοσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΟΡ (δνδ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρες»	30	9097	άργεις Συρακούσας από 10 Φεβρ. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΟΡ (Α.)	(N.A.T.)	Η.Α. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άνεχ. Τόκιο από 11 'Ιουν. διά Κουνταμάτου
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ	(Α. δ.)	έτ. «Τρανοατλαντικ»	43	9474	άργεις Κασάντα από 1 Αύγ.
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΟΙΚ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	45	10441	έφθ. Λός Αντζελες 16 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΛΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκάστωρ»	30	9100	εις Τρογκίρ 22 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκσον»	44	7251	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 19 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	44	7091	διηλθε Μπρόνομποττελ 19 Σεπτ. διά Ρίβερ Πλέιτ
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΙΠΟΡΤΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	άνεχ. Φριτάουν 21 Σεπτ. διά Μανάους
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	άνεχ. Αύγουσταν 18 Σεπτ. δι' Ήνωμ. Πολιτείας
ΤΡΙΤΩΝ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10603	άνεχ. Α' Αμμουδίαν Μπαϊν 17 Σεπτ. διά Καμπάνα
ΤΣΕΣΤΟΣ (Λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζενίθ»	44	7207	άνεχ. Δουγκέρκην 23 Σεπτ. διά Βομβάνη
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	έφθ. Μορμουγάκο 19 Σεπτ.
ΤΥΧΑ		έτ. «Ρουγγιάλη»	42	7035	άργεις Μπρούζες από 1 Αύγ. 1958
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (Α. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα»	55	21088	έφθ. Αγιον Φραγκίσκον 24 Σεπτ.
ΥΠΕΡΙΩΝ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίγκ»	59	25300	άργεις Κιέλον
ΦΑΛΚΟΝ		έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7132	άργεις Ζεεμπρούγκε από 25 'Ιαν. 1958
ΦΑΝΤΟΜ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμάνη»	57	21910	άνεχ. Περοκόν Κόλπον 19 Σεπτ. διά Λάδοεντ
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Κάστρο»	36	5427	έφθ. Πειραιά 24 Σεπτ.
ΦΑΡΑΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα»	45	7263	άργεις Αΐδι από 29 Αύγ.
ΦΙΝΕΑΙΤΥ (Λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7140	άργεις Αργεστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΛΟΙΣΒΟΣ II (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσο»	44	7208	άνεχ. Χιούστον 19 Σεπτ. διά Ναγκασάκι
ΦΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Γουαίνη»	36	2642	έφθ. Κωνοταντινούπολιν 22 Σεπτ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλάντελη»	44	10983	άργεις Μόμπιλ από 26 Μαΐου
ΦΟΥΛΜΑΡ (Α.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	άργεις Ζεεμπρούγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο»	21	3522	άργεις Σύρον από 21 'Ιουλ.
ΦΩΤΟΥΛΙΑ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7029	άργεις Σύρον από 15 Σεπτ. 1957
ΧΑΛΕΥΟΝ ΜΕΝΤ (Λιθάν.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ»	40	1548	άνεχ. Λονδίνον 25 Σεπτ. διά Μπάραν
ΧΑΡΡΙΕΡ (Λιθ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7030	άργεις Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 7 'Ιαν. 1958
ΧΑΡΙΟΤ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλη»	57	23664	έφθ. Μελδούρην 25 Σεπτ.
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Κάρυκο»	56	10583	διηλθε Μπρόνομποττελ 6 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΧΕΡΛΑΝΤ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Τκόθωμη»	43	7242	άνεχ. Ρόττερνταμ 23 Σεπτ. διά Θρή Ρίβερς
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτερωτήν»	43	7182	άργεις Τεργέστην από 10 'Ιαν. 1958
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάν Τράνοπορτ»	38	9403	άργεις Καλάμιας από 23 Φεβρ.
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Έστε»	43	7127	άνεχ. Σεεμπρούγκε από 2 Σεπτ. 1958
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (Α.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άργεις Βαλτιμόρων από 21 'Ιαν. 1958
ΧΡΗΣΤΟΣ (Α.)		έτ. «Λιόν»	44	7150	άνεχ. Νέαν Ύόρκην 13 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Α.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεχ. Αντεν 18 Σεπτ. διά Ρίναν
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μπάλτια»	43	1790	άνεχ. Κόμπε 30 Αύγ. διά Φιλιππίνας
ΧΡΥΣ (Α.)		έτ. «Γκράουντ»	43	7258	διηλθεν Αλγερίου 24 Σεπτ. διά Γκάλθεστων
ΧΡΥΣ Χ. (Α.)		έτ. «Ούνδρωρ»	43	7243	διηλθε Νότερ 20 Σεπτ. διά Μπάνιας
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιππερ»	55	23930	άνεχ. Χάμπον ρόδες 23 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΧΡΥΣΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Σεπτ. διά Κολούμπια Ρίβερ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακάιου»	44	7256	άργεις Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΧΚΕΑΝΙΑ		έτ. «Τρανσαστεάνικα»	42	7084	άργεις Ρίβερ Μπλακγουώτερ από 22 Δεκ. 1958
ΧΚΕΑΝΙΣ (Α.)		έτ. «Ρόμπλον ντέ Όρο»	40	7188	άνεχ. Χιούστον 22 Σεπτ. διά Χάρρην
ΧΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (Α.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	

D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA (HEAD OFFICE)

21, TALAAT HARB STR.

P.O.B. 1746

PORT-SAID PORT-TEWFICK (SUEZ)

25, SULTAN HUSSEIN STR.

P.O.B. 55

CAIRO

RASHED STR.

P.O.B. 9

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX,"