

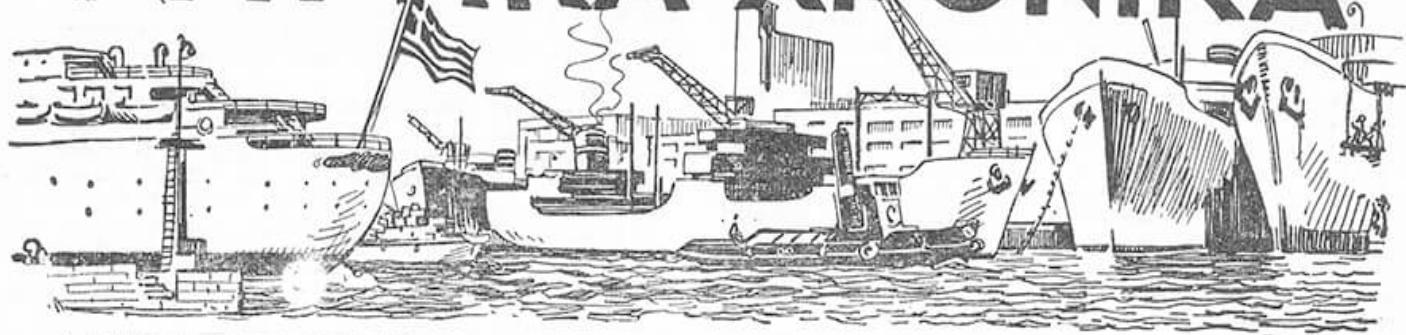
# NAYTIKA XRONIKA



15η Οκτωβρίου 1959

Αρ. Φύλλου 585/344

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΖ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 585/344

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
15 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 1959

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### Η ΕΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ ΑΠΕΙΛΗ

'Επικαλούμεθα καὶ πάλιν τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν, τῶν ἔδω ναυτικῶν ὄργανώσεων καὶ αὐτοῦ τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἐπὶ τῶν τεκταινομένων εἰς τὴν Ἀμερικήν ἀπὸ τοὺς ἑκεῖ ἐργατοπατέρας εἰς βάρος τῶν Ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας ὑπὸ «σημαίας εύκολίας» πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων αὐτῶν. Φαίνεται, ὅτι τὰ ὅσα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἐγράψαμεν σχετικῶς μὲ τὸν Φουρναράκην καὶ τοὺς πάτρωνάς των δὲν ἡσαν ἀρκετά διὰ νὰ διεγείρουν τὴν ἀνησυχίαν τῶν ἔδω παραγόντων — τῆς Π.Ν.Ο. ιδιαιτέρως καὶ τοῦ 'Υπουργείου τῆς Ναυτιλίας.

Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὰς ιδικάς μος πληροφορίας καὶ ἀνησυχίας ἐπὶ τῶν κινήσεων τῶν Κάρρων, Χάλλ καὶ Σίας, ὁ Προξενικὸς Λιμενάρχης Νέας 'Υόρκης διεβίβασεν εἰς τὸ 'Υπουργείον τὰς καθησυχαστικὰς διαθεσιώσεις τοῦ κ. Μανώλη Κουλουκούντη, πιστεύοντος, ὅτι δὲν δικαιολογεῖται η ἀνησυχία καὶ ὅτι οἱ 'Αμερικανοὶ ἐργατοπατέρας, πολὺ δὲ περισσότερον ὁ Φουρναράκης, εἰνε παντελῶς ἀνίσχυροι νὰ παραβλάψουν τὴν διμαλήν κίνησιν τῶν ὑπὸ «σημαίας εύκολίας» πλοίων εἰς τοὺς ἀμερικανικοὺς λιμένας.

Εὐχόμεθα νὰ ἔχῃ δίκαιον εἰς τὰς προβλέψεις του ὁ κ. Κουλουκουντῆς. Θὰ διαφύγουν οὕτω τὰ τελοῦντα ὑπὸ τὴν πρακτόρευσιν ἐφοπλιστῶν διαμενόντων εἰς τὴν Ἀμερικήν ἡ τὰ ἀνήκοντα εἰς ἀμερικανικὰς ἑταῖριας ὑπὸ «σημαίας εύκολίας» πλοίοι (restricted) τὴν περιπέτειαν τοῦ «μπούκοτάζ» ἡ τὴν ὑπαγωγὴν τῶν ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τῶν ἀμερικανικῶν ναυτεργατικῶν ὄργανώσεων, ὅποτε ὁ παροπλισμὸς θὰ ἥτο ἀναπόφευκτος. Περισσότερον, ὅμως, ἀπὸ τὰ πλοία μᾶς ἐνδιαφέρουν τὰ πληρώματα, οἱ «Ἐλλήνες ναυτικοί, οἵτινες ὑπὸ τὴν μίστη ἡ τὴν ἄλλην περίπτωσιν θὰ στερηθοῦν τοῦ βιοπορισμοῦ τῶν. Τὰ πλοία, τὰ ἀνήκοντα εἰς ἀμερικανικὰς ἑταῖριας, τὰ ἡδη ἐπηνδρωμένα μὲ ιδικά μας πληρώματα, θὰ ἔχησαν κάνοντα νὰ ἐπονέλθουν ὑπὸ τὴν Ἀστερόεσσαν. Τὰ ἀλλα παρωπλίζοντο, λόγω τῶν ύψηλῶν δαπανῶν τῆς κινήσεως τῶν. Αὐτά, τούλαχιστον, ήδηναντο νὰ διαφύγουν τὰς περιπτέσεις τῆς ΔΟΜ καὶ τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιον»ς διὰ τῆς ἐγγραφῆς τῶν εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον. Εἶναι ἡ μόνη ἀπομένουσα διέξοδος.

Οὕτω πως διαγράφεται ἡ κατάστασις. «Ἄν τὰ ἀμερικανικὰ συνδικάτα ἐπιτύχουν τὴν ἀσκησιν τοῦ ἑκβιασμοῦ κατὰ τῶν ἐπηνδρωμένων μὲ Ἑλληνικὰ πληρώματα σκαφῶν, οἱ «Ἐλλήνες ναυτικοὶ πρῶτοι θὰ πληρώσουν τὰς συνεπείας, θὰ εἴναι τὰ θύματα.

Αὐτό πρέπει νὰ τὸ καταλάβουν καλῶς τὰ πληρώματα μας. Οἱ ἔδω ἡγήτορες τῆς Π.Ν.Ο., ὥπως καὶ οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, ἔχουν ὑποχρέωσιν νὰ ἐνημερώσουν τοὺς ναυτικούς ἐπὶ τῶν διαγραφομένων κινδύνων. «Οσα πλοία θὰ θεωρηθοῦν ὡς τελοῦντα ὑπὸ τὴν διαχείρισιν γραφείων ἐδρεύοντων εἰς τὴν Νέαν 'Υόρκην ὑπόκεινται εἰς τὴν περιπέτειαν.

Πρέπει, κυρίως, νὰ συστηθῇ εἰς τοὺς ναυτικούς μας — αἱ κυρώσεις διὰ τοὺς ἀφελεῖς ἐξ αὐτῶν δὲν ἀποκλείονται — νὰ ἀποφύγουν οἰσαδῆποτε ἐπαφὴν μὲ τὸν Φουρναράκην, πρὸ παντὸς δὲ νὰ μὴ ὑπογράψουν αἴτησίν τινα πρὸς αὐτὸν καὶ τοὺς ὅπισθεν τοῦ 'Αμερικανούς ἐργατοπατέρας ἐξαιτούμενοι τὴν παρέμβασί των ὡς μεσαζόντων (bargaining agents) διὰ τὴν σύναψιν νέας συλλογικῆς συμβάσεως, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ πλοίον θὰ καλύπτεται διὰ συμβάσεως μὲ τὴν Π.Ν.Ο.

Ἡ προσφυγὴ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ἀμερικανικὰ δικαστήρια κατὰ παντὸς ἑκβιασμοῦ τῶν ἀμερικανικῶν ὄργανώσεων τότε μόνον θὰ εύσταθη, ὃν ὑφίσταται διὰ τὸ ὑπὸ μπούκοτάζ πλοίον συλλογικῆς συμβάσεως μὲ τὴν Ἐθνικὴν συνδικαλιστικὴν ὄργανωσιν τῆς χώρας, εἰς ἣν ἀνήκει τὸ πλήρωμα καὶ ἐφόσον τὰ μέλη αὐτοῦ θὰ ἀνήκουν εἰς τὴν ὄργανωσιν αὐτήν, τὴν Π.Ν.Ο. διὰ τοὺς «Ἐλλήνας.

Ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν αὐτήν, τὴν Π.Ν.Ο. διὰ τοὺς «Ἐλλήνας.

Εἶναι, ὅμως, ἀρκετὰ γνωστοὶ αἱ μέθοδοι τὰς ὅποιας μετέρχονται οἱ 'Αμερικανοὶ ἐργατοπατέρες διὰ νὰ ἐπιτύχουν τοὺς σκοπούς των. Χρήματα διαθέτουν ἄφονα, μὲ αὐτὰ ἔξαγοράζονται καὶ κινοῦνται ἀνέτως τὰ ὄργανά των. Κάθε των ἐνέργεια εἶναι ἐπαρκῶς μελετημένη, ὥστε νὰ δισφεύγουν τὴν κύρωσιν τῶν Νόμων.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ιδικῶν μας πλοίων, θὰ ἐπιζητήσουν τὴν συνεργασίαν τῆς πλειοψηφίας τοῦ πληρώματος καὶ ἄν τὴν ἐπιτύχουν, θὰ ἀναλάβουν τὴν ἐπιχείρησιν. Περὶ ἐπιχειρήσεως, ἀλλως τε, πρόκειται. Θὰ δαπανήσουν, λέγεται, 500 χιλ. δολαρίων, ἀλλὰ θὰ εἰσπράξουν ὑπεραρκετά ἀπὸ τὰς εἰσφοράς, τὰς συνδρομὰς τῶν νέων μελῶν των καὶ τὰ δικαιώματα τῆς ἔγγραφῆς των. Θὰ ὑπερκαλύψουν τὰς δαπάνας. Λέγεται, ὅτι ἀποβλέπουν εἰς τὸν Ἐλεγχον τῶν πληρωμάτων πεντακοσίων λιβεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν σκαφῶν. Εὔκολος είναι ὁ λογαριασμὸς τῶν δισών θά ἐσοδεύσουν.

Ἄλλο ἡ ἀντίδρασις κατὰ τῶν ὑπόπτων αὐτῶν ἐπιδιώξεων πρέπει νὰ είναι ὀργανωμένη, ἐπίμονος, συστηματικὴ καὶ ὅχι συμπτωματική. Μὲ μίαν ἐντεύθεν διαμαρτυρίαν καὶ μίαν προκήρυξιν, καθαρῶς πλατωνική, τῆς Π.Ν.Ο. καὶ μὲ ἄλλην μίαν τοῦ ἐκπροσώπου αὐτῆς εἰς τὴν Ν. 'Υόρκην κ. Παρδολάκη, ἀποτελέσματα δὲν θὰ ἔχωμεν. Οὔτε τὰ πληρώματα ἐνημεροῦνται, οὔτε καὶ οἱ 'Αμερικανοὶ ἐργατοπατέρες συγκινοῦνται.

Χρειάζεται νὰ ἐνισχυθῇ ἡ ὄργανωσις τῆς Π.Ν.Ο. εἰς τὴν Ἀμερικήν. Νὸ άνοιξή τα γραφεία τῆς εἰς τοὺς ναυτικούς μας, νὰ τοὺς συναντήσουν ἐπὶ τῶν πλοίων οἱ ἐκπρόσωποι τῆς, νὰ στηρίξουν τὸ κάθε δίκαιον αἴτημα τῶν πληρωμάτων, νὰ παράσχουν εἰς αὐτὰ τὰ μέσα τῆς ἀμύνης κατὰ πάσης ἐκμεταλλεύσεως. Οὔτω μόνον θὰ βραχυκλώσουν τὸν Φουρναράκην καὶ δὲν θὰ ἔχουν ἀπῆχησιν τὰ θερμά του συνθήματα.

Ἄλλα διὰ τὴν ὄργανωσιν μιᾶς τοιαύτης ἀντιδράσεως ἡ Π.Ν.Ο. χρειάζεται χρήματα. Δέν θὰ φάσουν οὔτε αἱ εἰκοσι, οὔτε αἱ τριάκοντα χιλιάδες δολαρίων. Θὰ χρειασθοῦν, ἵσως, περισσότερα. Πρέπει ἡ Π.Ν.Ο. νὰ τὰ ἐξεύρῃ ἀπὸ τὴν συνδικαλιστικὴν εἰσφοράν, τὴν διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων κοθιερουμένην. Ή δαπάνη τῶν χρημάτων αὐτῶν δικαιολογεῖται ἐκ τῶν περιστάσεων καὶ ἐπιβάλλεται. Οἱ ιδιονοτες τῆς Π.Ν.Ο. ἀς σκεφθοῦν καὶ ἀς ἀποφασίσουν. Δὲν πρέπει οι ναυτικοί μας νὰ ἀφεθοῦν ἀνυπεράσπιστοι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Φουρναράκη.

Δέν φαίνεται, ἀλλως τε, ἐξ ὅσων κατέχομεν πληροφοριῶν, νὰ εὐνοήται ἡ διασπαστικὴ κίνησις Φουρναράκη ἀπὸ τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν. 'Ο κ. Μπεκιού ρήτας παρέσχε δι' ἐπιστολῆς του διαθεσιώτεος περὶ τούτου πρὸς τὴν Π.Ν.Ο.

Πάντως η προσεχῆς διάσκεψις τῶν 'Αθηνῶν, η συνερχομένη τὴν 26ην Οκτωβρίου, θὰ ἐκκαθαρίσῃ καὶ τὴν ἐξ Ἀμερικῆς ἀπειλήν. Οἱ κ. κ. Κάρρων καὶ Χάλλ ἐπρόκειτο νὰ ἀναχαρήσουν τὴν 12ην Οκτωβρίου ἀπὸ τὴν Ν. 'Υόρκην διὰ νὰ ἐλθουν ἐδῶ μεσω Ρώμης.

Τὸ τέρμα τῶν ἔδω συζητήσων θὰ προδιαγράψῃ καὶ τὰς αὐριανὰς ἔξειδίεις. Πρέπει, ὅμως, νὰ εἴμεθα προητομασμένοι διὸ τὸν ἑκβιασμὸν τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιον». «Ἄν τὰς προπαρασκευάσωμεν τὰς ὑπέτευθεν ἀντιδράσεις, ἀνησυχοῦντες, μὴ πιστεύοντες πρὸ παντὸς, ὅτι ὅλα «θὰ πάνε καλῶ», εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ κερδίσωμεν τὴν μάχην. Η σύναψις τῆς νέας συλλογικῆς συμβάσεως, η ἐγγραφὴ ὅλων τῶν ναυτικῶν εἰς τὰς ὑπό την συνδικαλιστικῆς ὄργανώσεις, η καλὴ τῶν συμπεφωνημένων τήρησις (μισθολόγιον, σύνθεσις) ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν — τὸ τονίζομεν διῶρος ιδιαιτέρως — θὰ κατοχυρώσουν τὰ δικαιώματα μας, θὰ καταστήσουν ἀνισχύρους τοὺς 'Αμερικανοὺς ἐργατοπατέρας εἰς τὸ νὰ ἐπιτύχουν τὰς ὑπόπτους ἐπιδιώξεις των.

### ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ Η ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ

Πολυτίμους ὑπηρεσίας, ὅπως ἀλλωστε προεβλέπετο, προσφέρουν τὰ ἐγκατασταθέντα εἰς τὰ ἔδω διάφορα ναυτικὰ γραφεία τηλετυπικὰ μηχανήματα. Η ἐπικοινωνία των μὲ τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Νέαν 'Υόρκην διευκολύνεται τὰ μέγιστα καὶ ημπορεῖ τις νὰ εἴπη μὲ αἰσθητῶς εύθυνότερον τὸ κόστος ἔναντι τοῦ τηλεφώνου καὶ τοῦ τηλεγράφου.

Τὸ ζῆτημα, δικαίως, δύνεται διὰ τὴν πρόσ τὸ Λονδίνον κυρίως γραμμήν, εἰνεῖσθι περισσότερα μηχανήματα τῶν ὄσων προεβλέφθησαν ἀρχικῶς ἔχουν ήδη ἐγκατασταθῆται καὶ ἡ ταχυτέρα διεκπεραίωσις τῶν συνεγνοήσεων δυσχεράνεται, λόγω τῆς μιᾶς καὶ μόνης διατεταμένου γραμμῆς. Μία δευτέρα θὰ χρειασθῇ καὶ ὅσον ἐνωρίτερον ὁ Ο.Τ.Ε. Θὰ τὴν ἐπιτύχῃ, τόσον περισσότερον θὰ τελειοποιηθῇ ἡ τηλεπικοινωνία τῆς 'Ελλάδος μὲ τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Βόρειον Αμερικήν.

Πάντως ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἀνέτως ηδη ἐξυπηρετεῖται. Τὰ ἑδῶ ἐφοπλιστικὰ γραφεῖα μηπορῦν εἰς οἰανδήποτε ὥραν νὰ ἔχουν τὴν ἐπαφὴν τῶν μὲ τοὺς μεσίτας καὶ τοὺς πράκτοράς των εἰς τὸ Λονδίνον καὶ τὴν Ν. Υόρκην. Μία, δηλαδή, καταφανῆς ἔλλειψις, διπὸ τὰς σοδαρωτέρας, ἵσως, ητὶς δὲν ἐπέτρεπε τὴν ἐγκατάστασιν εἰς τὸν Πειραιά τῶν ἐφοπλιστῶν, τείνει νὰ ἐκλείψῃ, ἀν δὲν ἐξέλιπε. Σὺν τῷ χρόνῳ καὶ οἱ μικραὶ καθυστερήσεις περὶ τὴν χρήσιν τοῦ «τελετάπιτ» θὰ λείψουν. 'Ο ἐφοπλιστὴς θὰ δύναται ἐντεῦθεν πλέον νὰ διαχειρίζεται τὰ πλοῖα του. Καὶ ὅταν ἡ διαχείρισις ἐδρεύῃ εἰς τὸν Πειραιά, θὰ παύσουν καὶ οἱ διὰ τοῦ «κληρικὸν χάου» ἐκβιασμοὶ τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ τῶν εἰς 'Αμερικὴν συντρόφων της.

'Ομολογοῦμεν, ὅτι δὲν βλέπομεν πλέον διὰ πολλούς τῶν ἐφοπλιστῶν τὸν λόγον τῆς διατηρήσεως γραφείων διαχειρίσεως τῶν πλοίων των εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Αὐτὰ τὰ γραφεῖα στοιχίζουν τόρα χρήματα πολλά, δσα ἀναμφιδόλως τὰ πλοῖα δὲν ἀποδίδουν. Τὸ ἑδῶ κόστος τῆς διαχειρίσεως θὰ είνει χαμηλόν, ἡ διαμονὴ τῶν διαχειριστῶν εὐχάριστος καὶ ἡ πρόσπισις τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων κατὰ πάσης ἑκ τῆς ξένης ἀντιδράσεως πλέον ἀπότελεσματική. Καὶ προκειμένου νὰ ἐπιτύχωμεν τὸν ἐπαναπατηρισμὸν αὐτὸν, τὸν σημαντικὰ προοριζόμενον νὰ ἀποδῶσῃ κέρδη εἰς τὴν Οἰκονομίαν μας, τὸ Κράτος, πιστεύομεν, εἶνε διατεθειμένον νὰ προδῆ εἰς οἰανδήποτε πρωθυσίαν τὸ ζῆτημα ἐνέργειαν.

'Εξητήθη ἡ ἀπαλλαγὴ τοῦ ναυτιλιακού εἰσοδήματος ἀπὸ τὴν σχετικὴν φορολογίαν καὶ τὸ αἴτημα ἔγινεν ἀπὸ μακρῦ ηδη δεκτόν. 'Εξητήθη ἡ ἐγκατάστασις τοῦ «τελετάπιτ» καὶ ίδου αὐτὸς λειτουργεῖ. 'Εξητήθη ἡ προνομιακή, οὕτως εἰπεῖν, ἐγκατάστασις τηλεφόνων εἰς τὰ ναυτικὰ γραφεῖα καὶ ἡ ἀνάγκη αὐτὴ πληρούμενης κατὰ τὸ δυνατόν. 'Ἄς διατυπωθῇ οἰανδήποτε ἄλλο αἴτημα. Θὰ τύχῃ τῆς ἀμερίστου προσοχῆς.

Τὸ θέμα τῆς ἑδῶ ἐγκατάστασεως τῆς ἀποδήμου ἐφοπλιστικῆς ἐπιχειρήσεως είνει σοδαρὸν διὰ τὴν ναυτιλιακὴν μας οἰκονομίαν. Κατανόησιν πλήρη ἐπ' αὐτοῦ ἐπιδεικνύουν οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ παράγοντες. Εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς ἐναπόκειται ἡ περαιτέρω πρωτοβουλία.

#### ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΙΝ

Πρέπει οἱ ἐφοπλισταὶ ἐνημερωμένοι νὰ εἰνεῖσθι μόνον ἐπὶ τῆς ὅλης προσπαθείας διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τῶν μέσων—τῶν πενιχρῶν ἀτυχῶν—τὰ δύοια διαθέτουν τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας καὶ τὸ ἀρμόδιον Συμβούλιον διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἀναληφθέντος ἔργου.

Οὕτω κατὰ τὴν ἀρχαίμενην νέαν σχολικὴν περίοδον η δύναμις τῶν τριῶν ναυτικῶν σχολῶν εἰς μαθητὰς ἔχει ὡς κάτωθι:

#### ΣΧΟΛΑΙ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

	Μηχανικῶν Α'. τάξις .....	47	
Πλοιάρχων Α'. τάξις .....	41	» Β'. τάξις .....	37
» Β'. τάξις .....	36	» Γ'. τάξις .....	32
Σύνολον .....	77	Σύνολον .....	116
Γενικὸν σύνολον 'Ασπροπύργου 193.			

#### ΣΧΟΛΗ ΥΔΡΑΣ

A'. τάξις .....	35	A'. τάξις .....	24
B'. τάξις .....	32	B'. τάξις .....	26
Σύνολον .....	67	Σύνολον .....	50
Δύναμις μαθητῶν διὰ τὰς τρεῖς σχολὰς 310.			

'Εκ τῶν ἐφέτος εἰσαχθέντων καὶ εἰς τὰς τρεῖς σχολὰς μαθητῶν ποσοστὸν 26% είνει τέκνα ναυτικῶν. Διὰ τὰς σχολὰς ναυτίλων τὸ ποσοστὸν τῶν εἰσαχθέντων ἐφέτος, κεκτημένων ἀπολυτήριον Γυμνασίου, ἀνέρχεται εἰς 63%. 'Η προέλευσίς των ἔχει ὡς ἀκολούθως: Περιοχὴ

Αττικῆς 48%, Πελοποννήσου 22%, Νήσων 20%. Λοιπαὶ περιφέρειαν 10%.

'Ιδου ἐν συνεχείᾳ καὶ μερικὰ στοιχεῖα ἐπὶ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσεως καὶ τῶν δαπανῶν τῶν Σχολῶν:

1) Κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1958 τὰ ἔσοδα τοῦ Κεφαλαίου ἀνήλιθον εἰς δραχ. 2.030.000, τὰ δὲ ἔσοδα εἰς βάρος αὐτοῦ εἰς δραχ. 1.190.000.

Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1958 τὸ Κεφαλαίου διέθετε τὰ κάτωθι ποσά: £ 81.990 καὶ δολ. 56.310.

2) Τὰ ὡς ἄνω ἔσοδα ἀναλύονται κατὰ Σχολὰς ὡς ἀκολούθως:

'Ασπροπύργου Δρχ. 750.000, 'Υδρας δρχ. 185.000, Κύμης δραχ. 115.000 καὶ γενικά ἔσοδα δραχ. 140.000. Σύνολον 1.190.000.

3) Κατὰ τὸ 1959 τὰ ἔσοδα τοῦ Κεφαλαίου προϋπολογίζονται, λόγω τῆς κρίσεως, εἰς δρχ. 950.000, τὰ δὲ εἰς βάρος αὐτοῦ ἔσοδα εἰς δρχ. 1.400.000.

4) Αἱ συνολικαὶ δαπάναι τῶν Σχολῶν κατὰ τὸ ἔτος 1958 ἀνήλιθον εἰς δρχ. 2.850.000, ἀναλυόμεναι ὡς κάτωθι:

'Εκ τοῦ κρατικοῦ Πρ.) σμοῦ	'Εκ τοῦ Κεφαλαίου
'Ασπροπύργου δρχ. 1.650.000	δρχ. 900.000
'Υδρας ..... δρχ. 785.000	δρχ. 600.000
Κύμης ..... δρχ. 415.000	δρχ. 300.000
Σύνολον δαπανῶν δρχ. 2.850.000	δρχ. 1.800.000

Σημειεύοντες, ὅτι τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας εἰχει τητήσει πιστώσεις ἐκ τοῦ Προϋπολογισμοῦ δρχ. 2.200.000, ἔναντι τῶν διποίων ἀδόθησαν πιστώσεις δρχ. 1.800.000.

5) Κατὰ τὸ 1959 αἱ συνολικαὶ δαπάναι τῶν Σχολῶν προβλέπεται νὰ φθάσουν εἰς δραχ. 3.300.000, αἵτινες θὰ καλυφθοῦν κατὰ τὰ μὲν 1.900.000 ἐκ τοῦ Δημοσίου Προϋπολογισμοῦ, κατὰ δὲ τὰ ὑπόλοιπα 1.400.000 ἐκ τοῦ Κεφαλαίου. Σημειώτεον, ὅτι ὑπὸ τοῦ 'Υπουργείου είχον ζητηθῆι διὰ τὸ 1959/60 πιστώσεις διὰ 2.600.000 ἔναντι τῶν διποίων ἔχοργηθησαν δρχ. 1.900.000.

'Απὸ τοὺς ἀνωτέρω ἀριθμοὺς ὠρισμένα ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα συνάγονται:

α'. Αἱ σχολαὶ δὲν ἔχουν συμπληρώσει τὴν εἰς μαθητὰς δυναμικότητὰ των. Τοῦ 'Ασπροπύργου λ. χ. θὰ ήδυναντο νὰ στεγάσουν καὶ νὰ ἐκπαιδεύσουν ὑπερτρικούς μαθητὰς (ναυτίλους καὶ μηχανικούς). Τρεῖς είναι οἱ λόγοι τῆς περιωρισμένης αὐτῆς ἐκπαίδευτικῆς δραστηριότητος: 'Η ἔλλειψις κατὰ πρότον τηρητῶν οἰκονομικῶν μέσων. 'Ο κάθε εἰσαγόμενος εἰς τὰς σχολὰς μαθητῆς στοιχίζει εἰς τὴν Σχολὴν πολὺ περισσότερον ἀπὸ δύο καταβάλλει διὰ τροφὴν καὶ διδακτρα. Διὰ τοὺς περισσότερους μαθητὰς θὰ ἀδιαπανῶντο χρήματα, τὰ διποῖα δὲν διαθέτει τὸ κεφαλαίον ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως, οὔτε καὶ τὸ Δημόσιον προβυτοποιεῖται νὰ παράσχῃ.

Κατὰ δεύτερον λόγον σπανίζεται τὸ κατάλληλον διδακτικὸν προσωπικόν. 'Απρόθυμοι είναι οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Β.Ν. καὶ οἱ καθηγηταὶ τοῦ Πολυτεχνείου νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας των. Διὰ νομοσχεδίου, τελοῦντος ὑπὸ φύσισιν, ἀπαγορεύονται εἰς αὐτοὺς αἱ πέραν ἐνὸς ὥρησμένου δρόιον πρόσοδοι, ἐκτὸς τῆς κυρίας τῶν ἀπασχολήσεως. Αἱ πρόσοδοι αὐτοὶ φορολογοῦνται βαρύτατα, ὡστε νὰ καθίσταται δῶρον ἀδωρον ἡ ἐκ τῶν σχολῶν ἀντιμισθία. Καὶ τέλος ἐπιμόνως πιστεύουν οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, ὅτι τὸ πρόδηλημα τοῦ ὑπερπαγελματισμοῦ ὁξύνεται διὰ τῶν περισσότερων ἀποφοίτων ἐκ τῶν σχολῶν, ἐνῷ ἀντιμετωπίζεται η μείωσις τῆς Ναυτιλίας μας.

β') Λόγω τοῦ παροπλισμοῦ τόσων καὶ τόσων πλοίων, τὰ ἔσοδα τοῦ κεφαλαίου βαίνουν μειούμενα, ἐνῷ αἱ δαπάναι, λόγω καὶ τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς τὴν Σχολὴν 'Ασπροπύργου καὶ τῶν περισσότερων μαθητῶν, αὐξάνουν. Τὸ ἐφετεινὸν ἔλλειμμα (περὶ τὰς 450 χιλ. δραχμῶν) θὰ πρέπει κατ' ἀνάγκην νὰ καλυφθῇ ἀπὸ τὴν ἀποφασισθεῖσαν αὐξήσην τῶν χαμηλῶν πράγματος διδακτρῶν (250 δρχ. μηνιαίων διὰ κάθε μαθητήν). 'Απὸ τῆς σχολικῆς ὅμως περιόδου 1960) 61 θὰ ἔχωμεν νὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὴν κίνησιν καὶ τὴν συντήρησιν τοῦ ἐκπαίδευτικοῦ πλοίου. Τὸ ἔλλειμμα θὰ είναι αἰσθητῶς μεγαλύτερον. Διερωτάμεθα πῶς θὰ καλυφθῇ, ὅν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν ὑπὸ ξένας σημαίας πλοίων, αὐτοὶ ἐπὶ τέλους οἱ ἀσύδοτοι, οἱ τῶν πάντων ἐπωφελούμενοι, χωρὶς οὐδὲ δραχμὴν νὰ εἰσφέρουν υπὲρ τῆς ναυτικῆς ἐκπαίδευσεως τούλαχιστον, δὲν θελήσουν νὰ πληρώσουν τὴν εἰσφοράν των. 'Έχουν καὶ αὐτοὶ ἀμεσώτατον συμφέρον νὰ καταρτίσωμεν στελέχη ἄξια τοῦ προορισμοῦ των, ικανὰ νὰ ἀναλάβουν εἰς τὴν γέφυραν καὶ τὸ μηχανο-

## COMPLETE STEVEDORING SERVICE ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA

SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.  
TEAMED WITH

Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.

Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.

GENERAL AGENTS:

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

Cables: CARRASBRO

στάσιον την διακυβέρνησιν των συγχρόνων πλοίων.

Καὶ ἂν τὴν ἄρνησιν καὶ πάλιν ἀντιμετωπίσωμεν διὰ τὴν εἰσφορὰν καὶ τῶν ξένων πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτήσιας εἰς τὸ κεφάλαιον ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως, θὰ πρέπει νόμῳ ἐν ἀνάγκῃ νὰ ἀποκλείσωμεν τὴν δυνατότητα τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ἀποφοίτων τῶν Σχολῶν—τῶν μηχανικῶν κυρίων—ἐπὶ ωρισμένων χρονικὸν διάστημα εἰς πλοῖα μὴ εἰσφέροντα διὰ τὴν συντήρησιν τῶν Σχολῶν.

Οὐλίγα τινὰ καὶ περὶ τοῦ ἐκπαιδευτικοῦ πλοίου. 'Η σχετικὴ δημοπρασία διὰ τὴν ἀγοράν του προεκτρύχθη. Τὸ σκάφος δέον νὰ εἴνε δηζελοκίνητον, χωρητικότητος 500 κόρων περίπου. Προτιμᾶται τὸ ἔκ ναυπηγήσεως ἐκπαιδευτικόν, τὸ ἔκ ναυπηγήσεως ἐπιβατήγὸν ἡ μικτὸν καὶ τελευταῖον τὸ ἔκ μετασκευῆς. Χώροι δι' ἑκατὸν περίπου ἀτομα δέον νὰ διατίθενται, πλήν τοῦ πληρώματος. 'Η συντήρησις καὶ ἡ κίνησις τοῦ σκάφους θὰ ἀνατεθῇ εἰς αὐτοὺς τοὺς δοκίμους. 'Ολίγοι τινὲς ἔξ ἐπαγγέλματος ναυτικοὶ θὰ ἀποτελοῦν τὸν πυρήνα τοῦ πληρώματος. 'Ἐπλιζομεν, κατόπιν καὶ τῆς ἔκ τριάκοντα χιλιάδων δολλαρίων δωρεᾶς τοῦ Εὐγενίδεον 'Ιδρυματος, ἡ ἀγορὰ τοῦ σκάφους συντόμως νὰ πραγματοποιηθῇ. Κατ' ἀπόφασιν τοῦ Συμβούλιον Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως, θὰ δοθῇ εἰς αὐτὸ τὸ ὄνομα «Εὐγένιος Εὐγενίδης», εἰς ἀνάμνησιν τοῦ μεγάλου ἑταίρου εὐεργέτου.

Ἐντὸς τῆς τρεχούσης σχολικῆς περιόδου τὸ ἐκπαιδευτικὸν θὰ τεθῇ εἰς κίνησιν. Θὰ είναι τὸ συμπλήρωμα μιᾶς προσπαθείας, ἥτις τελεῖ ἀκομὴ ἐν ἔξελιξι. Πολλὰ ἀπετελέσθησαν, ἀλλὰ καὶ ὅχι δόλιγα μᾶς ἀπομένουν, διὰ νὰ ἔρωμεν τὴν παρ' ἡμῖν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν ἀναγομένην εἰς τὰ πρότυπα τῶν ἀλλών μεγάλων ναυτικῶν κρατῶν. Αὐτὰ προπορεύονται ἡμῶν. "Αν οἱ ἐφοπλισταὶ τὸ θελήσουν, θὰ φθάσωμεν τοὺς ἀνταγωνιστάς μας εἰς τὸν θαλάσσιον στίβον. Τὰ καλύτερα πλοῖα χρειάζονται καὶ τὰ καλύτερα πληρώματα.

### ΕΥΓΑΛΩΤΤΑ ΔΕΙΓΜΑΤΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΣ

Εἶχε τὴν καλὴν πρωτοβουλίαν τὸ Συμβούλιον Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως νὰ ὑποδείξῃ εἰς τὴν ἀρμόδιαν ὑπηρεσίαν τοῦ Υ.Ε.Ν. τὴν τήρησιν μητρώου τῶν ἀποφοίτων τῶν Δημοσίων Ναυτικῶν Σχολῶν καὶ τὴν ἔγγυτέραν παρακολούθησην τῆς ἀπόδοσέως τῶν κατὰ τὴν πρὸ τοῦ διπλωμάτος διετῆ δοκίμασιν ἐπὶ τῶν πλοίων.

Οἱ πλοιάρχοι τῶν σκαφῶν ἐφ' ὧν ὑπηρετοῦν οἱ δοκίμοι, παρεκλήθησαν, ὅπως καθ' ὧρισμένα χρονικὰ διαστήματα ἐνημερώνουν τὴν Διεύθυνσιν Ναυτικῆς 'Ἐκπαιδεύσεως τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας ἐπὶ τῆς ἐπιδόσεως, τοῦ ἡμίους καὶ τῆς ὅλης παραστάσεως τῶν ὑπὸ τὰς διαταγάς των αὐτιανῶν ναυτίλων ἀξιωματικῶν. Πληρέστερον οὕτω θὰ ἐκπιμπταὶ τὸ ἔργον τῶν Σχολῶν, θὰ κατατοπίζωνται οἱ ἀρμόδιοι ἐπὶ τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν μαθητῶν, κυρίως ὅμως ἐπὶ τοῦ ἡθούς αὐτῶν.

"Ἄς σημειωθῇ, ὅτι διὰ Βασ. Διατάγματος, ἐκδιδομένου κατ' αὐτάς, καθιερώνται τὸ βιβλιάριον ποιότητος διὰ κάθε ἀπόφοιτον τῶν Σχολῶν. 'Ἐπ' αὐτοῦ τακτικῶς οἱ προϊστάμενοι τῶν δοκίμων πλοιάρχοι διὰ τοὺς ναυτίλους καὶ οἱ Α'. μηχανικοὶ διὰ τοὺς δοκίμους τοῦ μηχανοστασίου, θὰ διατυπώνουν τὰς παρατηρήσεις τῶν ἐπὶ τῆς ἐπιδόσεως καὶ ἀπόδοσεως τῶν ὑπὸ αὐτούς νεοσυλλέκτων.

"Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ μέχρι τῆς καθιερώσεως τοῦ βιβλιαρίου ποιότητος, ἀνεῦ τοῦ πότιου καὶ τῶν καλῶν ἐπιδόσεων, τῶν ἔξ αὐτοῦ διαπιστουμένων, ἡ ἀπόκτησις τοῦ διπλώματος ναυτίλου ἀξιωματικοῦ θὰ εἴνε ἀδύνατος, αἱ σχετικαὶ ἐπιστολαὶ τῶν πλοιάρχων εἶνε ἀρκετὰ ἐνδεικτικαὶ τοῦ ἐπιτελουμένου εἰς τὰς Ναυτικὰς Σχολὰς ἔργου. "Ολαὶ, αἱ μέχρι τοῦδε ληφθεῖσαι ἀπὸ πλοιάρχους ποντοπόρων πλοίων, εἶνε ἱκανοποιητικαί, λίαν ἐνθαρρυντικαὶ τῆς προσποθείας διὰ τὴν ἀρτιωτέραν κατάταξιν τῶν αὐτιανῶν στελεχών τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Δημοσίευμον κατωτέρω μερικάς ἐκ τῶν ἐπιστολῶν αὐτῶν. Θὰ ἔχει-άτεο κχώροις πολὺς διὰ νὰ δημοσιευθῇ τὸ σύνολον. Πιστεύομεν, ὅτι πρέπει οἱ ἐφοπλισταί, καθὼς καὶ ἡ εύρυτέρα ναυτικὴ Κοινὴ Γνώμη, νὰ ἐνημερώνωνται ἐκάστοτε ἐπὶ τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ναυτικὴν ἐκπαίδευσιν. "Ισως δὲ ἡ ἐνημέρωσις αὐτὴ νὰ μᾶς φέρῃ εἰς τὸ ζωηρότερον ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν. Αὐτοί, ἀλλως τε, πρόκειται, κυρίως, νὰ ἔχουνται διὰ τοῦ καλυτέρου ἐμφύκου ὑλικοῦ.

"Ιδού καὶ αἱ ἐπιστολαί. Τηροῦμεν τὴν ἀνωνυμίαν πλοιάρχων, δοκίμων καὶ πλοίων. Σκόπιμον εἴνε νὰ μὴ πληροφορούνται οἱ δοκίμοι τὰς περὶ αὐτῶν κρίσεις — οὐδὲ τὰς ἱκανοποιητικάς — τῶν προϊσταμένων τῶν.

### Τὰ κείμενα τῶν ἐπιστολῶν

"Ἐλαθον τὸ ἀπὸ 30/6 ἔγγραφόν σας ἀριθ. πρωτ...., στὸ ὅποιον μοῦ γράφετο σχετικῶς μὲ τὸν Δόκιμον Ε.Ν...., διὰ τὸν ὅποιον ἔχω νὰ σας ουγκαρῶ, τοσού ἐσαῖ, δοσον καὶ τὴν Σχολήν, πού διγάζει ἀξιούς μαβτας.

1ον) 'Ἐπι τῆς Γεφύρας ἐκτελεῖ καθήκοντα 'Ανθυποπλοιάρχου. Εἶναι δριστος.

2ον) 'Ἐπι τοῦ καταστρώματος μέτριος.

3ον) 'Ηθικός, μέχρι σήμερον καλός.

\* \* \*

'Εκ τῶν νῦν ὑπηρετούντων εἰς τὸ πλοίον δοκίμων, ὁ.... εἶναι ἐκ τῆς Δημοσίας Σχολῆς Ε.Ν...., ἀπόφοιτος αὐτῆς ἐτεί 1958.

Οὗτος διακρίνεται διὰ τὴν ἐπιμέλειαν, τὸ πήθος καὶ τὴν προθυμίαν μεθ' ἣς φέρει εἰς πέρας πᾶσαν ἀνατεθειμένην αὐτῷ ἐργασίαν, ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνατοτήτων του.

'Ἐν τῷ πέρατι ἀναφέρεται πρὸς τὸ Σεβαστὸν 'Υπουργείον, διτὶ πάντοτε οἱ φροντὶς ἡδεῖς ήμων περιβαλλούν τοὺς Δοκίμους 'Αξιωματικούς, ὡς τὴν ἐλπίδα, διτὶ θὰ είναι οἱ συνεχισταὶ τῆς ἐνδόξου παραδόσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

\* \* \*

Λαμβάνω τὴν τιμὴν, δημος ἀναφέρω πρὸς ὑμᾶς, διτὶ ὁ ἀνω ἀναφερόμενος δόκιμος ὑπηρέτης του.

Δράττομαι τὰς εὐκαιρίας νὰ σᾶς διαθέσσω τὰς πληροφορίας μου καὶ διὰ τὸν διάστημα τῆς Ιδιαίτερης Σχολῆς.

Εἰς τοὺς ναυτικούς ὑπολογισμούς δὲ ἐν λόγῳ δόκιμος είναι δριστος, πληπορῶ νὰ εἴπω καλλίτερος τοῦ ὄλλου, δημος ἐπίσης καὶ εἰς τὴν ἐν νένει κρήσιν τῶν ναυτικῶν ὄργανων (πυξίδα, ἔξας, ραντάρ, υδρόμετρον καὶ ραδιοναύσιμετρον). Μόνον δὲ σρασις του ἐν λόγῳ δοκίμου πιτο δολίγον ἀσθενής, ἔξ οὖτις καὶ τὰ διὰ τὸν ἔχαντος ψήφον πάντα διαφορὰν ἀπὸ τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν καὶ ἐμοῦ.

Ήτοι σωματικῶς ἀδύνατος καὶ, φυσικά, δὲ ἀνοκή του πενικρά. Εἰς τὰς πρακτικὰς καταστρώματος καλός καὶ πρόθυμος, ἀλλὰ δὲν τὸν θεωροῦμεν πενικράντα καὶ πρόθυμον. Χαρακτήρας φύσει νευρικός, κλωμός, βίαιος καὶ ἀπότομος. Εἰς τὴν φυλακὴν γεφύρας πολὺ καλός, ἀτυχῶν, υπέφερεν ἀπὸ οκοτοδίνας, λόγω τῆς ἀδυναμίας του καὶ ἀνογκάζετο συνχών νὰ ἔγκαταλείπῃ τὴν γεφύραν, δεδομένου, διτὶ οὔτος ἐκτελούσης καὶ φυλακάς ζωού ἀξιωματικοῦ (junior officer), φυσικά, υπὸ τὴν ἐπίθεψιν.

'Ηρεστοκετο νὰ διηρ διστανάς μὲ σᾶς ουγκαρικὸν χαρακτῆρα, προκαλῶν ἀντιπαθητικῶν περιβάλλεν.

Δια τοῦτο διὰ πήθελα νὰ μοι ἐπιτραπῇ νὰ σᾶς συστήνω, διτὶ καὶ ἔνα μεταξὺ τῶν κυριωτέρων μετημένων εἰς τὰς Σχολὰς αὐτάς, διὰ πρεπει νὰ είναι καὶ διὰ δισασκαλία περὶ τὸ διοικεῖν, ἔαν, φυσικά, δὲν διδάσκεται εἰσιέτι.

Πάντως, ποσθέπιν λαμπρὸν τὸ ἔργον τῶν Σχολῶν.

Εἶμαι κάτοχος τοῦ ὑπὸ ἀριθ.... ἔγγραφου σας καὶ ἐσημείωσα καλῶς τὸ περιεχόμενον, σχετικῶς μὲ τὸν ἀπόφοιτον τῆς Δημοσίας Σχολῆς Ε.Ν. καὶ Δόκιμον Πλοιάρχον, εἰς τὸ ὑπὸ τὴν πλοιάρχων μου.... 'Ἐκ τὴν τιμὴν νὰ ηδεῖς αὐτὸν προκύπτει, διτὶ :

α) 'Η ἀπόδοσίς του εἰς τὴν ναυσιπλοίαν γενικῶς εὑρίσκεται εἰς λιον καλὸν ἐπίπεδον.

β) Χρονισμοὶ εἰς εὐχερῆς ἀπαντά τὰ ναυτικὰ ὄργανα καὶ ἐργαλεία.

γ) Εἶναι γνώστης τῶν κανονισμῶν καὶ ἐκφράζεται μετὰ πεποιθήσεως καὶ ἀκριβείας διὰ πᾶσαν παρουσιασμένων περιπτωσιν ἢ ἐρώτησιν.

δ) 'Οσον ἀφορᾶ τὰς πρακτικὰς καταστρώματος, είναι τοι αὐτὸς παρ' αὐτοῦ δεικνυομένην ἀντίληψις καὶ μάθησις, ποὺ δικαιύεις ἀποπῆση συνχαρτήρια.

ε) Τελευταῖς εἶμαι ὑποχρεωμένος νὰ σημειώσω τὴν πειθαρχίας, τῆς προθυμίας καὶ τῆς σωματικῆς ἀντίτιμης.

θ) εἰμιετα εύτυχεις ήμεις οι πλοιάρχοι νὰ έχωμεν εἰς τὰ πλοῖα μας τοιούτους Δοκίμους Πλοιάρχους, ώς τὸν....

\* \* \*

Λαμβάνω τὴν τιμὴν νὰ νηνωρίω ληψίν τοῦ ἀπὸ.... ἔγγραφου σας, τοῦ ὅποιον ἔνεγκωνα τὸ περιεχόμενον καὶ εύχαστης σᾶς ἀπαντῶ εἰς διαθέσσω τὸν ουγκαρότηρα ποιότητον τοῦ Δοκίμου....

Παρακαλῶ, ὅμως, δημος μοῦ ἀποτέλεψητε διὰ τῆς παρούσης νὰ σᾶς μεταθεάσω τὰ συνχαρτήρια μου διὰ τὴν προσπαθείαν σας καὶ τὸ ενδιαφέρον πας νὰ παρακολουθηστε τὸν ἀπόδοσιν καὶ τὴν κατάρτιαν τῶν ἀποφοίτων τῶν Δημοσίων Σχολῶν τοῦ Ε.Ν. καὶ ἐν συνεχείᾳ δυνηθῆτε νὰ μορφίστε γεννώμενη περὶ τοῦ ἔργου τῶν Σχολῶν αὐτῶν

'Ο ἐν λόγῳ δόκιμος ὑπηρέτης περεν ἐν τῷ πλοιῷ μου ἀπὸ τῆς.... μέχρι καὶ τῆς.... πῆτο, δὲ δὲ πληρεσία του ἐν τῷ πλοιῷ δεκατριήμενος περίποιον. 'Ἀρκετή, διὰ τὸ νὰ συναγάγη τις συμπεράσματα.

'Η ἐπίδοσίς του εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν κρήσιν τῶν ναυτικῶν δρ

## EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET

NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO



ται. Οι Τουρκοί, όμως, άντιλαμβάνονται αλλως τὰ πράγματα. Προηγείται, κατά τὴν γνώμην των, ἡ δοπάνη συναλλάγματος πρὸς ἄγοράν παλαιῶν καὶ ἀντιοκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων—ἡγόρασσαν, ὡς τελευταῖς ἀνεκοινώθη, ἀρκετὰ παλαιὰ σκάφη—ἢ πρὸς πληρωμὴν ναύλων εἰς πλοῖα, ἔτινα διὰ τοῦ ἐλευθέρου καὶ θεμιτοῦ συναγωνισμοῦ εἰς τὴν διεθνῆ ἄγοράν ναύλων ἥθελον ὑπερτερῆσει τῶν Τουρκικῶν, πρὸς διενέργειαν μεταφορῶν πρὸς ἢ ἀπὸ τὴν χώραν ταύτην.

Δὲν γνωρίζομεν ἐὰν ἡ καταδίκη παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν τῆς Τουρκικῆς ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου τακτικῆς θὰ ἔχῃ πρακτικὸν τὸ ἀποτέλεσμα. Ἐγράψαμεν καὶ εἰς τὸ προγύμνευν τεῦχός μας, ὅτι ἐκεῖνο ποὺ πρόκειται νὰ κατανοήσουν πολὺ περισσότερον ἀπὸ τὰς ἡθικὰς καταδίκας τῶν διεθνῶν Ὀργανισμῶν εἶναι ἡ θέσις εἰς λειτουργίαν τοῦ μηχανισμοῦ τῆς ἀμοιβαιότητος. "Οχι δὲ μόνον παρὰ τῆς Ἑλλάδος, ἀλλὰ καὶ τῶν ἄλλων χωρῶν, ὃν τὰ συμφέροντα θίγονται ἐκ τῆς Τουρκικῆς τακτικῆς. Τὴν ἔξελιξιν ταύτην ἀναμένομεν ἀπὸ τὸν ΟΕΟΣ ἀντὶ θεωρητικῆς καὶ μόνον σημασίας καταδικαστικῶν ἀποφάσεων.

### ΚΑΙ ΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΑΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ

Ορθῶς, ὡς πληροφορούμεθα, ἡ Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν, εἰς Περισσούς ἡσχολήθη διὰ μακρῶν, κατὰ τὴν σύνοδον τῆς τῶν τελευταίων ἡμερῶν τοῦ Σεπτεμβρίου, μὲ τοὺς ὄρους τῆς Γερμανοαιγυπτιακῆς συμφωνίας, τοὺς ἀναφερομένους εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς μεταξὺ τῶν δύν χωρῶν. Ο Γερμανικὸς ἴσχυρισμὸς ὅτι ἡ συμφωνία διὸ τὴν μεταφορὰν 50% δι' αἰγυπτιακῶν πλοίων τῶν εἰδῶν τῶν ἀγοραζομένων ὑπὸ τῆς Αιγύπτου διὰ τῶν Γερμανικῶν πιστώσεων, εἰναι ιδιωτικὴ συμφωνία, ἀναληφθείσα μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν δύο χωρῶν, δὲν εὔτασθε, ὡς ἄλλωστε τοῦτο ἀπεκαλύφθη ἀπὸ τὴν διενεργεῖσαν ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἔρευναν. Η Κρατικὴ παρέμβασις πρὸς ἐπίτευξιν τῆς εἰναι διαφανῆς. Η δυσφορία τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν Κρατῶν εἶναι δικαιολογημένη, ὅχι μόνον διὰ τὴν ἀπώλειαν τῶν φορτίων, ποὺ ἀφορᾷ ἡ συμφωνία, ἀλλὰ κυρίως διὰ τὸ κακὸν προγύμνευν. Η ἀποδοχὴ ἔστω καὶ εἰς μεμονωμένην περίπτωσιν τοῦ κανόνος 50-50 ἐκ μέρους χώρας ναυτικῆς, ἔχουσης ἀνειλημμένας διεθνῶς ὑποχρεώσεις πρὸς τὴρησιν τῆς ἐλευθερίας εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς, φέρει εἰς δύσκολον θέσιν καὶ τὰ λοιπὰ ναυτικά Κράτη κατὰ τὴν σύναψιν συμφωνῶν μετὰ Κρατῶν, ἐπιδικούντων διακριτικὴν μεταχείρισιν ὑπὲρ τῶν πλοίων των. Ἐπὶ πλέον ἔξασθενίζει τὴν προσπάθειαν δι' ἡς ἐπιδιώκεται ἡ ἀπομάκρυνσις ἐκ τοῦ ἀντιοκονομικοῦ τούτου κανόνος τῶν χωρῶν τῶν ἐπιδιωκουσῶν νὰ δημιουργήσουν ἐμπορικὸν στόλον διὰ προστατευτικῶν ὑπὲρ τῆς σημασίας τῶν μέτρων εἰς βάρος τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν, ἀλλὰ καὶ τοῦ ιδίου τῶν καταναλωτικοῦ κοινοῦ, ἐπιχορηγούντες οὐτῷ ἐμμέσως τὸν ἀντιοκονομικὸν ἐμπορικὸν στόλον των.

Δὲν στερεῖται ὅθεν, βαρύτητος καὶ σημασίας ἡ ἀπευθυνθεῖσα πρὸς τὴν Γερμανικὴν Κυβερνησιν, ὅπως εὕρη τὸν τρόπον διὰ τὴν ταχυτέραν ἐπάνοδον εἰς τὴν ὁμολόγητα. Η δὲ Ἑλληνικὴ πρότασις ὅπως ἀνὰ ἔξαμηνον ἀνακοινοῦνται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν αἱ ποσότητες τῶν δάσει τῆς συμφωνίας μεταφερθέντων ἐμπορευμάτων κατὰ σημασίαν, πρὸς διαπίστωσιν τῆς σημειουμένης πρόσδου εἰς τὴν ἄρσιν τῶν διακρίσεων, νομίζομεν ὅτι συμπληρώνει οὐσιαστικά ταύτην. Ιδωμεν τὰ ἀποτελέσματα...

Ἐνεκρίθη ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ ΟΕΟΣ ἀπόφασις τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῶν Μεταφορῶν ὅπως τὰ Κράτη - Μέλη τοῦ ΟΕΟΣ κατὰ τὴν σύναψιν τῶν συμφωνῶν πρὸς παροχὴν δανείων ἡ πιστώσεων ἡ ἔτερας οἰκονομικῆς βοηθείας πρὸς Κράτη μὴ μέλη, μὴ δέχωνται ὄρους διακρίσεως σημασίας εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς ὡς καὶ ὅτι δέον νὰ τηρηται ἡ ἀρχὴ τοῦ ἐλευθέρου καὶ θεμιτοῦ ἀνταγωνισμοῦ τόσον μεταξὺ σημαιῶν ὄσον καὶ μεταξὺ πλοίων. Η ἀπόφασις αὐτὴ συμπληρώνει τὸν Κώδικα τοῦ ΟΕΟΣ, διστις καθιεροὶ τὴν ἀνωτέρω ἀρχὴν εἰς τὰς μεταξὺ τῶν Κρατῶν - Μελῶν οἰκονομικὰς συναλλαγὰς καὶ σχέσεις.

### Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΕΙΣ ΤΟΝ ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑΝ

Τὰς πρώτας μεταμεσημβρίας ὥρας τῆς Θεοῦ 'Οκτωβρίου κατέπλευσε συμουλκούμενή εἰς τὸν ὄρμον τῆς Ἐλευσίνος ἡ μεγάλη πλωτὴ δεξαμενή, ἡ ναυπηγηθεῖσα διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Νιάρχου εἰς τὰ ναυπηγεῖα Γκόλνου Βέρκε τοῦ Ντύσελντορφ.

Τριάκοντα καὶ πέντε ἡμέραι ἀπητήθησαν διὰ νὰ ρυμουλκηθῇ ἐκ Βρέ-

μης εἰς Πειραιά ἡ δεξαμενὴ αὐτὴ, ἀνυψωτικῆς ἰκανότητος 26.000 τ., μία ἐκ τῶν μεγαλυτέρων ποὺ εὔρισκονται σήμερον ἐν λειτουργίᾳ. Ἡ ταχύτης τῆς ρυμουλκήσεώς της ὑπὸ τοῦ ισχυρού δλανδικοῦ ρυμουλκοῦ «Zwarte Zeek», βοηθουμένου καὶ ὑπὸ δύν μικροτέρων, ἀνήλθε κατ' ἀνάτοτον ὄριον εἰς 5 μίλια καθ' ὥραν, ἐνῶ κατὰ τὸ τμῆμα τοῦ ταξιδίου ἀπὸ Γιβραλτάρ εἰς Μάλταν, λόγω σφοδρᾶς θαλασσοταραχῆς καὶ ισχυροῦ ἀντιθέτου ἀνέμου, τόσον ἡ δεξαμενή, ὅσον καὶ τὰ ρυμουλκοῦντα αὐτὴ σκάφη, ἐπαλινδρόμησαν μίλια τινα.

Καθ' ὅν χρόνον τὴν μεσημβρίδιαν τῆς προπαρελθούσης Τετάρτης, πεθίνον ὠδηγεῖτο εἰς τὸ ἀγκυροβόλιον τοῦ τὸ ἐπιθητικὸν αὐτὸν ναυπήγημα, παρείχε τὴν ἐντύπωσιν χαλυβδίνον γίγαντος, δόσις διὰ τῶν τεραστίων διαστάσεων του, —217 τ. μῆκος καὶ 45 μ. πλάτος—ἔξεμηδένιζε τὸν ὄγκον τῶν ἔνθεν καὶ ἔνθεν τοῦ ὄρμου τῆς Ἐλευσίνος παρωπλισμένων δεξαμενοπλοίων καὶ φορτηγῶν. Αθύρματα πρὸς στιγμὴν ἔφαντο ταῦτα.

Συνεργεῖα τῶν Ναυπηγείων ἥρχισαν τὴν ἐργασίαν διὰ τὴν ἀγκυροβολίαν καὶ μόνιμον ἔγκατάστασιν τῆς δεξαμενῆς, εὐθὺς ὡς αὐτὴ ἀπλευθερώθη ἀπὸ τὰ ρυμούλκια τῶν τριῶν δλανδικῶν σκαφῶν καὶ ἔφθασεν εἰς τὴν πρὸ τοῦ Σκαραμαγκᾶ θαλασσήσια περιοχήν. Δύο σιδηροῖσι στῆλαι, αἵτινες ἔχουν ἐμπηκθῆ εἰς βάθος 17 μέτρων εἰς τὸ βυθὸν καὶ στερεωθῆ διὰ συμπαγῶν σκιρροκονιάματος, θὰ είναι τὰ σημεῖα στηρίξεως τῆς δεξαμενῆς, ἐπὶ τὸν ὄποιων καὶ θὰ διλοιθαίνῃ εὐχερώς κατὰ τὴν ἀνάδυσιν καὶ κατάδυσιν τῆς. Μέχρι τέλους Νοεμβρίου, ὑπολογίζεται ὅτι θὰ ἔχουν περατωθῆ αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τῆς, διὰ τὴν συναρμολόγησιν τοῦ τεχνικοῦ της ἐξοπλισμοῦ, ὡς καὶ αἱ δοκιμαὶ τῆς λειτουργίας τῆς, ὡστε νὰ δεχθῆ πρὸς δεξαμενισμὸν τὸ πρῶτον πλοίον, τὸ ὄποιον θὰ είναι ἔνα τάνκερ τοῦ κ. Νιάρχου. Περὶ τὰ 17 ἐν ὅλῳ πλοῖα ἔχουν λάβει σειράν δεξαμενισμοῦ μέχρι τοῦ Μαρτίου, μεταξὺ δὲ αὐτῶν τὸ ὑπερωκεάνιον «Ολύμπια» καὶ τὸ καταδρομικὸν «Ελλην».

Μὲν γοργὸν ρυθμὸν ἐν τῷ μεταξὺ, προχωροῦν αἱ ἐργασίαι διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ἔγκαταστάσεων τῆς ἐπισκευαστικῆς βάσεως, ἐνῶ διπλαὶ φυλακαὶ ἔργατῶν ἀπασχολοῦνται μὲ τὴν συναρμολόγησιν τοῦ σκελετοῦ τῆς ἐπιμήκους προβλήτος, ἐκατέρωθεν τῆς ὄποιας εὐρίσκονται τὰ ἀγκυροβόλια τόσον τῆς μεγάλης δεξαμενῆς, ὅσον καὶ τῆς μικροτέρας, ἡτις μὲ ταχὺν ρυθμὸν ἐπίσης ναυπηγεῖται εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶ.

Ο ἄρτιος μηχανικὸς ἐξοπλισμὸς τῶν ναυπηγείων, ἡ ἀρίστη ἐπάνδρωσί των μὲ διακεκριμένους τεχνικοὺς καὶ ἐπιδεξίους τεχνίτας, ὡς καὶ ἡ ὄρθολογιστικὴ ὄργανωσις τῆς λειτουργίας τῶν, ἐπιτρέπουν τὴν παρ' αὐτῶν ἀνάληψιν παραγγελιῶν πέραν τοῦ κύκλου τῶν ναυτικῶν καθαρῶν κατασκευῶν. Ής πληροφορούμεθα, ἔξετάζεται ἡδη ὑπὸ τῶν ἀρμόδιων κρατῶν ὑπερεστῶν προσφορά τῶν ναυπηγείων διὰ τὴν κατασκευὴν ἀφ' ἐνὸς τοῦ τεχνικοῦ ἐξοπλισμοῦ τοῦ ὑδρυσιν ἐργοστασίου ζαχαρέων καὶ ἀφ' ἐπέτεου τῆς νέας γεφύρας τοῦ πορθμοῦ τοῦ Εὐρίπου. Επιδιώκεται ὅπως αἱ ἐργασίαι αὐταὶ ἀπασχολήσουν τὸ τμῆμα κατασκευῶν τῶν ναυπηγείων κατὰ τὴν παροῦσαν περίοδον, καθ' ἡν ἡ παρατεινομένη κρίσις δὲν ἐπιτρέπει οὐδεμίαν ναυπηγικὴν δραστηριότητα.

Οὔτε ἐν ὀνείρῳ, μόλις πρὸ διλίγων ὀκόμη ἐτῶν, δὲν θὰ ἡδυνάμεθα νὰ φαντασθῶμεν λειτουργούσαν εἰς τὴν χώραν μας μίαν ἀπὸ τὰς πλέον συγχρονισμένας βάσεις ναυτικῶν κατασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν τῆς Μεσογείου. Η δημιουργικὴ ἀνησυχία τοῦ κ. Νιάρχου καὶ τὰ κεφάλαια, τὰ ὄποια οὐτοὶ ἀφειδῶς διέθεσε —3.750.000 δολλαρίων ἐκστάσισε μόνον ἡ δεξαμενή—εἰναι οἱ συντελεσταὶ τοῦ τεχνικοῦ αὐτοῦ θαύματος. Διότι τὸ βιομηχανικὸν συγκρότημα τοῦ Σκαραμαγκᾶ, διὰ τὴν ὑποαπτυκτον χώραν μας, ἀποτελεῖ θετικὴν πρόσδοτον πρὸ τὴν τεχνικὴν χειραφέτησίν μας.

### ΤΑ ΔΕΣΦΑΛΙΤΙΚΑ

Εἰναι χαρακτηριστικαὶ τῶν ἀνησυχιῶν, αἵτινες διακατέχουν τοὺς "Αγγλους ἀσφαλιστάς, αἱ διαστητικαὶ συστάσεις πρὸ τοὺς ξένους συναδέλφους τῶν, τοὺς συνελθόντας πρὸ τίνος εἰς τὴν διεθνῆ ἐπηργίαν Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου.

Ἄπὸ μέρους τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς ἐπὶ σκαφῶν ὁ κ. Πόρτερ παρουσίασεν εἰς τὴν Διάσκεψιν πλήρη ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων κατὰ τὸ 1958, διὰ νὰ ἐπισύρῃ τὴν προσοχὴν τῶν ξένων ἀσφαλι-

**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

στῶν ἐπὶ τοῦ «άκατανοήτως» ὀσκουμένου συναγωνισμοῦ κατὰ τὰς ἀσφαλίσεις σκαφῶν. Ἐτόνισεν ὅλως ιδιαιτέρως τὴν Ἑλλειψιν ἐπαρκούς πείρας τῶν ἔνων ἀγορῶν διὰ τὰς ἐπὶ σκαφῶν ἀσφαλίσεις. Συχνά λειμβάνονται ὑπὸ ὅψιν ἀμφιβόλου ἀκριβείας στατιστικαὶ ἐπὶ τῶν καλυπτομένων κινδύνων. Ἡ ὑπεραισιοδίξια διὰ τὰς πιθανὰς ἀπωλείας, προκειμένου περὶ θαλασσίας ἀσφαλίσεως, δὲν δικαιολογεῖται. Κατὰ τὸν κ. Πόρτερ, τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη θά τὸ ἀποδέξουν.

Οἱ ἐκτρόπωστοι τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν ὑπέδειχν ἐν συνεχείᾳ τὸν κίνδυνον ποὺ πειράλεισουν αἱ μὲν χαμηλότερον ἀσφαλιστὸν συναπόμεναι ἀντασφαλίσεις καὶ ἀνέφερθή εἰς τὰς τελευταὶς ἐκπτώσεις ἐπὶ τῆς κλίμακος τῶν κυρώσεων (penalties) κατὰ τὰς ἀνανεώσεις τῶν συμβολαίων, χωρίς, βεβαίως, νὰ ἔξηγήσῃ, ὅτι αἱ ἐκπτώσεις αὐτοὶ ὑπηγορεύθησαν ἀπὸ τὸν φόδον τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν διαρροῆς τῆς ἐργασίας ἐπὶ ἔνων πλοίων πρὸς ἄλλας ἀγοράς.

Καὶ ἔξητηθή τελικῶς σταθερότης τιμῶν ἀσφαλιστρων καὶ ἀνταλλαγὴ πληροφοριῶν ἐφ' ἕκαστου ἀσφαλιζομένου κινδύνου, ὡςτε ἐπαρκέστερον νὰ προσαπτίζωνται τὰ συμφέροντα τῶν ἀσφαλιστῶν. Μὲ ἄλλους λόγους οἱ Ἀγγλοὶ θαλασσασφαλισταὶ προσπαθοῦν νὰ κρατήσουν τὴν προέχουσαν θέσιν τῶν εἰς τὴν διευθῆ ἀγοράν, νὰ διατηρήσουν, πρὸ παντός, τὴν ἔνων ἐργασίαν, τὴν δὲ ὑπὸ μορφὴν ἀντασφαλίσεως φθάνουσαν μέχρις αὐτῶν. Αἱ ἀσφαλίσεις ἀκριβῶς τῶν ἔνων σκαφῶν, αἱ συναπόμεναι ἀπευθείας εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἀγοράν, τοὺς ἐνδιαφέρουν. Αὐταὶ τώρα φεύγουν πρὸς τὰς ἄλλας ἀγοράς, λόγῳ τῶν ὑπερμέτρων ἀξιώσεων τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν. Παράδειγμα ἡ νορθιγικὴ ἐπὶ σκαφῶν ἐργασία καὶ προσφάτως ἡ Ἑλληνικὴ. Οἱ ἐνδιαφέρομενοι ἐφοπλισταὶ ἀνέχητοσαν ἄλλας ἀγοράς, τὴν ἀμερικανικὴν καὶ τὴν γαλλικὴν κυρίως, διὰ νὰ καλύψουν τοὺς κινδύνους τῶν μὲ ἀσφαλιστρα τοιχώτερα καὶ τὸ ἐπέτυχον.

Τώρα οἱ Ἀγγλοὶ τὸ μὲν ἔγκαταλείπουν τὴν ἀδιάλλακτον στάσιν των, τὴν ὑψηλὴν κλίμακα ἀσφαλιστρων, τὸ δὲ προσπαθοῦν νὰ πειρίσουν διὰ τῶν συστάσεων τῶν τὰς δυνατότητας τῆς προσφυγῆς εἰς τὰς ἔνων ἀγορὰς τῶν καταπιεζομένων ἐφοπλιστῶν. Αὐταὶ αἱ ὑποδείξεις περὶ ἀνταλλαγῆς πληροφοριῶν εἰναιενεχαρακτηριστικαί.

Δὲν πιστεύουμεν νὰ τελεσφορήσῃ ἡ προσπάθεια των. Ἡ κιθηείσα πεῖρα ὑπαγορεύει τὴν ἀνάγκην τῆς χειραφεστήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, τῆς διατηρήσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἐπὶ διευθούς ἐπιπέδου εἰς τὰς ἀσφαλίσεις. Μόνον οὕτω θὰ ἀποθῇ καὶ ἡ ἀγγλικὴ ἀγορὰ προσφωτέρα εἰς ἔξυπηρέτησιν καὶ θὰ ἀποφύγουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν. Τὸ μονοπάλιον τῆς ἀγγλικῆς ἀγορᾶς ἀνήκει πλέον εἰς τὸ παρελθόν. Καὶ ήτο μία ἀνάγκη ἡ κατάργησί του.

#### ΘΑ ΕΠΑΝΑΛΗΦΘΗ Η ΙΣΤΟΡΙΑ;

Ἐντὸς ἔξι μόνον ἔβδομάριων τῶν μηνῶν Σεπτεμβρίου-Οκτωβρίου, δέκα ὥρα μεταχειρισμένα φορτηγά σκάφη, 114.082 τόνων γκρός, ἡγοράσθησαν ἀντὶ συνολικοῦ τιμήματος ὑπὲρ τὸ ἔκατομπολιού λιρῶν Ἀγγλίας, παρ' Ἐλλήνης ἐφοπλιστῶν. Ἐπωφελούμενοι οὗτοι τῶν χαμηλῶν τιμῶν, σπεύδουν καὶ πάλιν νὰ ἀποκτήσουν τὸ πλοίον, ὅπερ αἰσιοδοξοῦντες διὰ τὴν πορείαν τῶν ναύλων, ἐπίτινον νὰ καταστῇ ἐκμεταλλεύσιμον. Διερωτώμεθα, δῶμας, ἡ ιστορία τοῦ προσφάτου παρελθόντος θὰ ἀπαναληφθῇ; Πολὺ τὸ ἀμφιβόλομεν. "Ολα τὰ ἀγορασθέντα πλοῖα εἰναιενεχαρακτηριστικαί. Ὅποια τὰς κρατούσας, τὰς ἔστω καὶ κατὰ τι βελτιωμένας συνθήκας, δὲν εἶναι ἀποδοτικά. Κερδοσκοπούν, δῶμας, οἱ ἀγορασταὶ τῶν. Εὔχόμεθα νὰ δικαιωθοῦν εἰς τὰς προβλέψεις τῶν.

#### ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΙΓΑΥΠΤΟΝ

Τὸ Ἐλληνο-Αἰγυπτιακὸν κλήρικον προσωπιστέονται καὶ πάλιν σοδαρὸν ἀνοιγμα εἰς βάρος τῆς οἰκονομίας τῆς Ἐλλάδος, δεδομένου ὅτι αἱ συναλλαγαὶ τῶν δύο χωρῶν ἀφίνουν ἐνεργητικὸν ὑπόλοιπον ὑπὲρ τῆς Ἐλλάδος, τὸ ὄποιον τὴν 30ήν Σεπτεμβρίου ἀνήρχετο εἰς 2.500.000 λίρας. Ἡ διαφορὰ αὐτῆς ὑπὲρ τῆς Ἐλλάδος προέκυψεν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ιουνίου, ὅποτε ἡ μικτὴ Ἐλληνο-Αἰγυπτιακὴ ἐπιτροπὴ ἐφήρμοσε μέτρα διὰ τὴν μείωσιν τοῦ ὑπὲρ τῆς Ἐλλάδος ἐνεργητικοῦ. Συγκεκριμένως ἐπαγιοποιήθη τὸ ὑφιστάμενον τότε ἐνεργητικόν μας ἐκ 5.965.000 λιρῶν καὶ συνεφωνεῖν, ὅπως ἔξοφληθῇ εἰς δόσεις παρὸ τῆς Αἰγυπτιακῆς Κυβερνήσεως. Πράγματι, κατεβλήθη εἰς τὴν Ἐλλάδα ὡς πρώτη δόσις τοῦ πρὸς αὐτὴν χρέους τῆς Αἰγύπτου τὸ ποσό τοῦ 1.486.662 λιρῶν. Μολονότι ἔκτοτε παρῆλθε μόλις τρίμηνον, τὸ ἀνοιγμα εἰς

βάρος τῆς Ἐλλάδος ἐκ τοῦ Ἐλληνο-Αἰγυπτιακοῦ κλῆριγκ ἀνῆλθε καὶ πάλιν εἰς 2.500.000 λιρῶν.

Τὸ γεγονός τούτο δημιουργεῖ εὐλόγους ἀνησυχίας διὰ τὴν διμολὴν λειτουργίαν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μετὰ τῆς φίλης Αἰγύπτου. Δεδομένου μάλιστα ὅτι μέγια μέρος τοῦ ἐνεργητικοῦ μας ὑπολοίπου προέρχεται ἐκ ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν, διατυπούνται κάθε ἄλλο παρὰ αἰσιοδόξοις προβλέψεις διὰ τὴν ἔξακολούθησιν τῶν πρὸς τοὺς Αἰγυπτιακούς λιμένας πλόων τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Τὸ παρακράτημα, τὸ ὄποιον ὑφίστανται οἱ ναύλοι, ἔστω καὶ ἄν εμειώθη ἀπὸ τῆς Ιησ. Σεπτεμβρίου 1959 ἀπὸ 35 εἰς 30 %, θέτει εἰς μειονεκτικήν θέσιν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ἔνων σημαντικῶν καὶ κυρίων τῶν ἴταλῶν, τουρκικῶν καὶ γιουγκοσλαβικῶν πλοίων, ἀτινα δὲν ἐπιθαρύνονται ἀντιστοίχως διὰ πρίμ. Ἀντιθέτως, μάλιστα, ὡς πρὸς τὰ ιταλικά, αἱ μέσω κλήριγκ εἰσπραττόμεναι λιρέτται εἰναιενεχαρακτηριστικαί.

Διὸς νὰ κατανοηθῇ πόσον δεινὴ εἶναι ἡ θέσις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων καὶ κυρίων τῶν ἐπιβατηγῶν, ἀρκεῖ ν' ἀναφερθῇ, ὅτι τὰ μόνα ἀναλογούντα εἰς ναύλους ἐμβάσματα, τὰ ὄποια εἰσήχθησαν κατὰ τὸ χρονικὸν δάστημα τὸ μεσολαβήσαν ἀπὸ τῆς ρυθμίσεως τοῦ παλαιοῦ χρέους τῆς Αἰγύπτου ἐξ ἐμπορικῶν συναλλαγῶν μέχρι σήμερον, ἥσαν 41.000 λίραι, ἔνωνται ἀπαιτήσεων, αἴτινες προσεγγίζουν τὸ ἑκατομμύριον λιρῶν.

Ἐπιβάλλεται λοιπὸν ἡ ἀμεσος λῆψις μέτρων δραστικωτέρων ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως, διὸ τὴν μείωσιν τοῦ λαβεῖν μας ἐξ Αἰγύπτου καὶ κυρίων διὰ τὴν αὔξησιν τοῦ εἰσαγορμένου ἐκεῖθεν ναυτιλιακοῦ συναλλαγήματος, ἵνα καταστὴ διανοτάντων νὰ συνεχίσουν τὰ Ἑλληνικὰ πλοία τὰς πρὸς τοὺς οἰγυπτιακούς λιμένας προσεγγίζεις τῶν.

#### ΕΙΜΕΩΣΑ ΠΡΟΗΤΟΙΜΑΣΜΕΝΟΙ;

"Ἐχομεν ὑπὸ ὅψιν τὴν σοδοράν προεργασίαν ὠρισμένων εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν καὶ συγκεκριμένων τῶν Σκανδιναվικῶν, διὰ τὴν συμμετοχήν των, τὴν προσεχῆ ἀνοίξιν, εἰς τὴν συνερχομένην ὑπὸ τὴν αἰγιδία τοῦ I.M.C.O. διεθνή διάσκεψιν, διὰ τὴν τροποποίησιν τῆς συμβάσεως ἀσφαλείας ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Εἰς δύκαδεις καὶ πυκνοτυπωμένους τόμους ἔχουν περιληφθῆ αἱ ἀπόψεις τῶν, αἴτινες παρουσιάζουν ιδιαιτέρων ἐνδιοφέροντος, ἀφ' ἐνός, διότι ἀποτονται σοδαρῶν τεχνικῶν ζητημάτων εἰς ἐποχὴν ἐπαναστατικῶν ἐξελίξεων εἰς τὸν τομέα τῆς ναυτηγικῆς καὶ ἀφ' ἔτερου, διότι ἀντικατοπτρίζουν τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν τῶν, ἐν συνδυασμῷ μὲ μιαν προσπάθειαν ἀνασχέσεως οἰσαδήποτε ἐκδηλουμένης τάσεως εἰς βάρος τῶν ναυτιλιακῶν τῶν συμφερόντων. Πρόκειται ἐν διάλογοις περὶ λίστας ἐμπεριστατωμένης ἐργασίας, ἡ ὧποια θὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὰς χώρας αὐτάς, ἀποφασιστικῶν ὑπὲρ τῶν ἀπόφεων τῶν νὰ ἐπηρεάσουν τὴν ἀναθεώρησιν τῆς συμβάσεως.

Καὶ ἐρωτῶμεν: "Ημεῖς προητοιμάσθημεν καὶ πῶς, διὰ τὴν διευθῆ αὐτῆς διάσκεψιν; Τὸ Υπουργείον Ναυτιλίας είχε συστήσει πρὸ τίνος εἰδικήν ἐτεχνικῶν ἐπιτροπήν, δὲν ἔγνωθη ὅμως ἂν αὐτὴ ἐπεράτωσε τὸ ἔργον τῆς καὶ ὑπέβαλε τὰ πορίσματά της. Πάντως δὲν ὑπάρχουν χρονικὰ περιθώρια διὰ καθυστερήσεις. Αἱ ἀπόψεις τῆς Ἐλλάδος ἐπρεπε ἦδη νὰ ἔχουν διατυπωθῆ καὶ νὰ ἔχουν διανεμηθῆ εἰς τὰς ἄλλας ναυτιλιακές χώρας, διὰ τὸ ἔγκαιρως νὰ μελετηθοῦν διὰ τὰς ληφθοῦν σοδαρῶν ὑπὲρ.

Πολὺ φοβούμεθα, ὅτι καὶ εἰς αὐτὴν τὴν διάσκεψιν δὲν θὰ παραστῶμεν πλήρως προητοιμασμένοι. Θὰ εὐρεθῶμεν ἐνδεχομένως εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ συμφωνοῦμεν μὲ τοὺς προλαβήσαντας, ἐπὶ ζημίᾳ βεβαίως τῆς παραστάσεως μας ὡς χώρας κατ' ἔξοχὴν ναυτικῆς, ἀλλὰ καὶ σημαντικῶν συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας.

#### Ο ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΝΑΡΟΝ

Τὴν μορφὴν πανελλήνιου ἐκδηλωσεως εὐγνωμοσύνης πρὸς τοὺς ἀπολεσθέντας ἐν πολέμῳ καὶ εἰρήνη "Ἐλληνας ναυτικούς θὰ προσλάβῃ ἡ τελετὴ τῶν ἀποκαλυπτηρίων τοῦ ἀνδριάντος τοῦ Ἀφανούς Ναύτου, ὅστις ἐστήθη εἰς τὴν κεντρικὴν πλατείαν μιᾶς τῶν ναυτικώτερων νήσων τῶν Κυκλαδῶν, τῆς Ανδρου.

Αὐτόπροσωπώς ὁ Βασιλεὺς θὰ ἀποκαλύψῃ τὴν 5ην ἡ τὴν δημοσίου τοῦ ἐπιβλητικὸν μνημόνιον, ἀποτίνων φόρον τιμῆς πρὸς δλόκηρον τὴν Ἑλληνικὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν. Εἰς τὴν τελετὴν θὰ παραστούν

## RED SEA SHIPPING COMPANY (SUDAN) LIMITED

STEAMSHIP AGENTS, WAREHOUSEMEN & STEVEDORES.

HEAD OFFICE: KHARTOUM PORT SUDAN  
P.O.B. 116 P.O.B. 184  
TEL. 2450 TEL. 2450

ALSO IN DJIBOUTI MASAWA ASSAB  
P.O.B. 15 P.O.B. 6 P.O.B. 63  
TEL. 281 TEL. 187 TEL. 8

WADI HALFA	PIRAEUS	JEDDAH
P.O.B. 69	RIZARI BUILDING	P.O.B. 266
TEL. 90	TEL. 40175	TEL. 681
ASMARA	ADDIS ABBEBA	ADEN (CAMP)
P.O.B. 1115	P.O.B. 312	P.O.B. 55
TEL. 488	TEL. 2311	TEL. 681

UNDER THE STYLÉ:-

## THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING COMPANY LIMITED

CABLES FOR ALL OFFICES: "PHRONTIS,"

σαύτως ή Βασίλισσα, ώς και ό Πρόεδρος της Κυβερνήσεως, ο Πρόεδρος της Βουλής, μέλη του 'Υπουργικού Συμβουλίου, οι βουλευταί Κυκλαδών, έκπρόσωποι των άνωτάτων πνευματικών ιδρυμάτων και των έφοπλιστικών και ναυτικών όργανόσεων, καθώς και αἱ 'Αρχαι τῆς 'Ανδρου.

'Ο άνδριάς του 'Αφανούς Ναύτου, φιλοτεχνηθείς εἰς τὸν χαλκὸν καὶ εἰς ὑπερφυσικὸν μέγεθος ὑπὲ τοῦ γλύπτου κ. Τόμπρου, ἀποτελεῖ εὐγενὴν προσφορὰν τοῦ ἀειμνήστου ἐφοπλιστοῦ Νικολάου Γουλανδρῆ πρὸς τὴν γενέτειραν. 'Ηθέλησε, διὰ τοῦ ἀνδριάτος αὐτοῦ, νὰ τιμήσῃ τὸν "Ἐλληνα ναυτικόν, τὸν μόρθον καὶ τὰς θυσίας τοῦ ὅποιου ἔγνωρισεν ἐκ τοῦ σύνεγγυς, κατὰ τὴν μακρὰν καὶ εὐδόκιμον εἰς τὴν θάλασσαν ἐπιχειρηματικήν του σταδιοδρομίαν. Μετὰ τὸν θάνατον τοῦ καλοῦ αὐτοῦ "Ἐλληνος, τὰ τέκνα του μὲν θρησκευτικὸν ζῆλον ἔξεπλήρωσαν τὴν ἐπιθυμίαν τοῦ πατρός των. 'Ἐπώπευσαν διὰ τὴν φιλοτέχνησιν τοῦ ἀνδριάτος, τὴν μεταφορὰν καὶ τὴν τοποθέτησιν τοῦ εἰς τὴν "Ἀνδρον, τὴν διαμόρφωσιν τῆς πλατείας τῆς Ρίβας, ώς καὶ τὴν ἐπισκεψὴν τῆς οἰκίας 'Εμπειρίκου, ὅπου τὸ Μουσεῖον τῆς νῆσου δὰ στεγασθῇ. Τὸ ποσὸν τῶν 24.000 λιρῶν διέθεσαν διὰ τὴν εἰς τὸ ἀκέραιον ἐκπλήρωσιν τῆς θελήσεως τοῦ καλοῦ πατρός των. 'Ο ἔπαινος τοὺς ἀξίζει.

#### ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ "ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ"

Γραμμὴν τακτικὴν πρὸς τὰς Μεγάλας Λίμνας ἐκ τῆς Μεσογείου προετοιμάζει ὁ κ. Περ. Καλλιμανόπουλος. Θὰ εἶναι τὸ συμπλήρωμα τοῦ πυκνοῦ δικτύου τακτικῶν δρομολογίων ἐκ τῶν λιμένων τῆς Βορ. Αμερικῆς πρὸς τὴν Μεσόγειον καὶ τὰς 'Ινδίας, σπερ ἔξυπηρετεῖται διὰ τῶν σκαφῶν τῆς «Ἐλληνικῆς».

'Ως γνωστὸν, μετὰ τὸ ἄνοιγμα τῆς νέας διώρυγος τοῦ 'Αγίου Λαυρεντίου, ὅλαις αἱ μεγάλαις ἔνειναι ναυτικαὶ ἑταῖροι εἴσπευσαν νέας γραμμᾶς νὰ συστήσουν, αἵτινες χωροῦν πλέον εἰς τὸ κέντρον τῆς Βορείου Αμερικῆς. 'Απὸ τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν τὰ ἀφθονα προϊόντα τῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανικῆς καὶ γεωργικῆς παραγωγῆς ἀπευθείας μεταφέρονται πρὸς ὅλους τοὺς λιμένας τῆς 'Υδρογείου.

'Η «Ἐλληνική», δῶμας, δὲν ἔσπευσε νὰ δώσῃ τὸ «πταρών», ἀπὸ τῆς προσταγῆς στιγμῆς. Καὶ τὰ πράγματα ἀδικαίωσαν τὴν προβλεπτικότητα αὐτὴν τοῦ κ. Καλλιμανόπουλου. 'Απὸ τὴν πρώτην ἐφετεῖν τὴν διὰ τῆς Διώρυγος ναυσιπλοΐαν, πλείστα ὅστα προβλήματα ἀνέκυψαν καὶ πολλὰ μειονεκτήματα ἐπεσμάνθησαν. Αὐτὰ σύν τῷ χρόνῳ θὰ ἐπιλυθοῦν καὶ θὰ ἔξαιρεθοῦν διὰ συμπληρωματικῶν ἔργων εἰς τοὺς ὑδατοφράκτας, τὰς διώρυγας καὶ τοὺς λιμένας. 'Ἐπιπλέον, ή κίνησις τῶν διακινούμενων φορτίων τείνει ηῆρα νὰ υποδείξῃ καὶ τὸν καταλληλότερον τύπον τοῦ πλοίου γραμμῆς, σπερ ὅτα δύναται ἀνετότερον νὰ ἔξυπηρετῇ τὰς νέας μεταφορικὰς ἀνάγκας.

Αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν τύπον, βάσει τῶν πρώτων δεδομένων τῆς πείρας, ἐπισταμένως ἐμελέτησεν ὁ κ. Καλλιμανόπουλος. Η πρώτη προσπορὴ εἰς τὰ τρία σκάφη τῶν 6000 τόνων d.w. τὰ ὅποια ἔντος τῶν ἡμερῶν πρόκειται νὰ παραγγείλῃ εἰς τὴν 'Ισπανίαν, μὲ τὴν ταχυτέραν δυνατήν παράδοσιν. Εἰς ἄλλην σελίδα περὶ αὐτῶν γράφομεν λεπτομερέστερον.

Καὶ οὕτω τὰ ἔθνικά μας χρώματα διὰ τῶν πλέον ὑποδειγματικῶν σκαφῶν θὰ ἐμφονίζωνται τακτικῶς μέχρι τῶν λιμένων τῶν μεσοδικῶν ἀμερικανικῶν πολιτειῶν.

Χάριτας πολλὰς ὅφείλομεν εἰς τὴν ἀνήσυχον πρωτοβουλίαν τοῦ κ. Καλλιμανόπουλου. 'Η «Ἐλληνική», μὲ προσδολὴν πλέον μεγάλης ἑταῖρας τακτικῶν γραμμῶν διεθνούς ἀναγνωρίσεως, ἀποτελεῖ τὸ ἀπότερον δείγμα τῆς ἀπαραμίλλου ἐλληνικῆς δραστηριότητος εἰς τὸ θαλάσσια ἔργα.

Οι ξένοι ζηλεύουν τὴν «Ἐλληνικήν» διὰ τὸ ἔργον της. 'Ἐνῷ ἡμεῖς...

#### Η ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΣ

Μὲ ποικιλίαν ἀπαράδεκτον διαβαθμίσεων τοῦ κυανοῦ χρώματος (ἀνοικτὸν κυανοῦν, βαθὺ κυανοῦν καὶ ἰώδες) ἐμφανίζεται κυματίζουσα ή Κυανολευκός ἐπὶ τῶν ἐμπορικῶν μας πλοίων.

Θὰ ἔπειτε νὰ προσέξουν οἱ ἀρμόδιοι—οἱ λιμενάρχαι νομίζομεν—τὴν ἀνωμαλίαν αὐτὴν καὶ θὰ ἔπειτε νὰ υποδείξουν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς πλοιάρχους ποίᾳ ή καθιερωμένῃ ἀπόχρωσις τῆς Κυα-

νολεύου.

'Άλλα καὶ πέραν τοῦ χρώματος, διὰ τὸ ὅποιον σκόπιμος θὰ ἡτοι μία ἀνακοίνωσις πρὸς τοὺς ναυτιλομένους τοῦ ἀρμοδίου 'Υπουργείου καὶ τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου τοῦ B. N., τὸ συχνὰ ρυταρὸν τῆς ἀναρτωμένης σημαίας δέον νὰ ἐπισύρῃ κυρώσεις, ἐν ὑποτροπῇ μετὰ προηγουμένην ἔστω σύστασιν ἀντικαστάσεως. 'Απρέπειαν ἀξιοκατάκριτον, ἔλλειψιν σεβασμοῦ πρὸς τὸ ἔθνικὸν σῆμα, ἡμεῖς, τούλαχιστον, θεωροῦμεν τὴν τοιαύτην ἐμφάνισιν τῆς Κυανολευκοῦ εἰς τίνα ἐμπορικὰ σκάφη. 'Ἐντύπωσιν θιλερά προκαλοῦμεν ἐδῶ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερον μὲ τὴν ἀκαταστασίαν αὐτήν. Μία αὐτητὴρά ἐγκυλίος τοῦ κ. 'Υπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας χρειάζεται ἀσφαλῶς, ὡς προειδοποίησις. Αἱ κυρώσεις νὰ ἐπακολουθήσουν.

#### Η ΒΕΛΤΙΩΣΙΣ ΤΟΥ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

'Ορθῶς, ύπο τὸν πίεσιν τῶν πραγμάτων, τοποθετεῖ αὐτὴν τὴν στιγμὴν τὸ 'Υπουργείον Ναυτιλίας τὸ ἀκτοπλοϊκὸν πρόβλημα. Τὰ σχέδια περὶ νεοτεύκτων ἐγκαταλείπονται. Κατέστη πλέον ἀντιληπτόν—ἐπιμόνως τὸ ὑπερεῖσμαν—ὅτι καὶ τὸν ἀπιθανὸν ἀκόμη περίπτων γοθοῦ ἦν θὰ ἐξευρίσκοντο τὰ ἀναγκαῖα κεφάλαια καὶ προθύμως θὰ ἐστρέγειν ἢ ἀκτοπλοϊκής ἐπιχείρησης νὰ ἐπωμισθῇ τὸ δυσθάστακτον βάρος μᾶς τοιαύτης ἀνανεώσεως τοῦ στόλου της, πάλιν ἔνα κρίσιμον διάστημα 4-5 ἔτῶν θὰ ἀππείτο διά νὰ δυνηθοῦν τὰ νέα πλοία νὰ ἀναλόθουν ὑπηρεσίαν.

Πῶς, δῶμα, κατὰ ποιὸν τρόπον, θὰ ἐξυπηρετεῖτο μέχρι τόπον ἢ διογκουμένην ἐπιβατικὴν κίνησις τοῦ ἔσωτεροκοῦ; Διὰ τῶν πολαῖων, μητρῶν καὶ ἀντιοκονομικῶν πλοιῶν, ὡς ταῦτα ἔχουν σήμερον; 'Ασφαλῶς, δοκί. Εἰναι καμπούλων τὸ ἐπιπεδὸν τῶν ἀνέσεων, ποὺ τὰ πλεισταὶ εἰδαφολίζουν εἰς τὸν ἀπιθάντον καὶ λιαν περιωρισμένα τὰ περιθυρία κέρδουσαν, τὰ ὅποια καταλείπουν εἰς τὸν ἐπιχείρησιν. Προθληματικὴ καθίσταται, διθεῖ, ἢ διὰ τῶν πλοιῶν αὐτῶν ἔξυπηρετοποιοῖς κατὰ τὰ ἀμέσως προσεκτῆ ἔπειτα τῶν ἔσωτερηκῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν τῆς χώρας, πολλῷ δὲ μᾶλλον ἢ ἔξυπηρετάποις τῆς τοιαυτικῆς κινήσεως.

Δὲν ἀπομένει, ἐπομένως, ἀλλὰ λύσις, εὐχερῶς, ὥπωσδήποτε καὶ ταχέως πραγματοποιήσωμος, παρὰ ἢ τῆς θελτιώσεως τῶν πλοιῶν τῶν ἐπιδεκομένων, θεβαίως, εύρειας μετασκευάς, διὰ τῆς χρηματοδοτήσεως τῶν μετασκευῶν αὐτῶν ἢ πότε τὸν Ο.Χ.Ο.Α. ἢ δὲλλον πιστωτικὸν ὀγκονισμόν, τῆς μεσολαβήσεος καὶ ἔγγυησης, τοῦ Δημοσίου.

Εἰς τὸ συμπέρασμα τούτο καταλήγει ἔκτενὲς σημειώματα τῆς ἀρμοδιοῦς ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, εἰς τὸ ὅποιον ἀναπτύσσεται διεζόδικων τὸ θέμα τῆς παροχῆς δανείων πρὸς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις, αἵτινες θὰ ἐνδιέφερον νὰ δελτίωσουν τὰ ὑπάρχοντα σκάφη τῶν πλοιῶν τυχόν προσκτηπόδουν παλαιοῖς τύπου.

«Δέν δυνάμεθα νὰ παρίδωμεν τὸν πραγματικότητα, τονίζεται εἰς τὸ ἐν λόγῳ σημείωμα, πῆται συνιτάσσεται εἰς τὸν δόλονέν αὐξανούμενην ἐπιβατικὴν κίνησιν εἰς δόλας γενικῶν τὰς γραμμᾶς τοῦ ἔσωτεροκοῦ καὶ τῶν παροῦσαν κατάστασιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ υλικοῦ. Πάντως, κατὰ τὴν τερματισθεῖσαν ὑψηλὸν ταξιδιωτικὸν περίοδον, η ἔξυπηρέτησις μιᾶς μεγάλης κινήσεως ἔθασισθε καὶ ἐπετεύχθη, κάρις εἰς τὰ παλαιάς ίλικίας σκάφων, πρὸς τὸ ὅποια ἢ ἀκτοπλοϊκής ἐπιχείρησις, λόγῳ τοῦ καμπούλου κόστους κτήσεως, εἶναι φυοικόν νὰ δεικνύῃ σταθεράν προτίμουσιν....»

«Εἰς τὸν ἔκουγχρονισμὸν τῶν πολαῖων τούτων πλοίων ἔγκειται, ἀκριβῶς, ἡ λύσις, προσωρινὴ τοῦ παροχῆς δανείων, τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ προσβλήματος. Διὰ οιστρᾶς μετασκευῶν καὶ δελτίωσεων τῶν θὰ πολέμησται τὸν παροῦσαν κατάστασιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ υλικοῦ. Πάντως, κατὰ τὴν τερματισθεῖσαν ὑψηλὸν ταξιδιωτικὸν περίοδον, η καθορισθεῖσα κεφάλαια, ὑπόδεικνεται παρὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ 'Υπουργείου, εἶναι δυνατόν νὰ παράσχουν οἱ διάφοροι πιστωτικοὶ ὄγκοισιμοι καὶ δὴ ὁ Ο.Χ.Ο.Α., ἐφ' ὅσον θὰ ὑπάρχῃ προηγουμένην γνωμάτευσις τῆς Ἐπιστροφήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων περὶ τῆς καταλληλότητος τοῦ ἔκαστου σκάφους διὰ τοιαύτης ἐκτάσεως ἐπισκευάς καὶ μετασκευάς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ἐπιβάλλεται νὰ καθορισθεῖσιν αἱ προϋποθέσεις—τεχνικαὶ—οὐφ' ἀς ἵνα παλαιὸν πλοίον δύναται νὰ λάθρη δάνειον διὰ μετασκευάς, ὥστε νὰ διευρύνωνται ἐπαρκῶς τὰ χρονικὰ ορία τῆς ἐκμεταλλεύσεως του καὶ νὰ ἐξασφαλίζωνται πλήρως τὰ ἐπενδύμενα κεφάλαια.

'Η εἰπὶ τῆς πραγματικότητος οὐτωτὸν διαμορφουμένην πολιτικὴν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας εἰπὶ τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ πιστωτικοῦ προτίμουσεν, διτὶ θὰ ἐξευρεθοῦν διὰ δανείων, τὰ ὅποια, προτάσσεται τοῦ 'Υπουργείου, εἶναι δυνατόν νὰ παράσχουν οἱ διάφοροι πιστωτικοὶ ὄγκοισιμοι καὶ δὴ ὁ Ο.Χ.Ο.Α., ἐφ' ὅσον θὰ ὑπάρχῃ προηγουμένην γνωμάτευσις τῆς Ἐπιστροφήσεως Ἐμπορικῶν Πλοίων περὶ τῆς καταλληλότητος τοῦ ἔκαστου σκάφους διὰ τοιαύτης ἐκτάσεως ἐπισκευάς καὶ μετασκευάς. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν δύναται νὰ λάθρη δάνειον διὰ μετασκευάς, ὥστε νὰ διευρύνωνται ἐπαρκῶς τὰ χρονικὰ ορία τῆς ἐκμεταλλεύσεως του καὶ νὰ ἐξασφαλίζωνται πλήρως τὰ ἐπενδύμενα κεφάλαια.

## ARGO SHIPPING AGENCY LTD. SHIPPING AGENTS & STEVEDORES

CALLE COLON 1570

MONTEVIDEO (URUGUAY)

TELEGRAMS : ARGOSHIP  
TELEPHONE : 82226  
NIGHT : 412905

ρείας μετασκευάς υπό συμφέροντας οικονομικούς όρους — ζωρὸν ἐνδιαφέρον ἑκδηλοῦται καὶ ἀπὸ δῆλας ἐπιχειρήσεις διὰ τὴν θελτιῶν τῶν πλοίων των. Ἐξοπλίθη, μάλιστα, καὶ ἡ συνδρομὴ τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὴν παροχὴν ὑπὸ τοῦ Ο.Χ.Ο.Α. δανείου πρὸς μετασκευὴν τοῦ ἄποινος «Μαριλέν», τὸ ὄποιον ἡ Ἔπιθεώρησις Ἐμπορικῶν Πλοίων θεωρεῖ ὡς ἐπιδεκτικὸν ἔκτεταμένους θελτιῶσεων.

Ἄς ἐλπίσωμεν, διτὶ αὐτὴν τὴν φορὰν θὰ κατανοηθῇ πλορέστερον ἡ υεγάλη καὶ κατεπίγουσα ἀνάγκη τῆς θελτιῶσεως, ἐκ τῶν ἐνόντων ἐστω, τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ μας στόλου. Ὅτι δὲν θὰ ἀφεθῇ ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἐπιχειρήσις μόνη καὶ ἀδύνατος νὰ τὴν πραγματοποιήσῃ. Καὶ διτὶ, παραμεριζομένων τῶν μεγαλεπιθόλων σκεδίων περὶ νεοτεύκτων, θὰ ἐπιτυχεῖ, βάσει τῶν ὑπάρχουσῶν δυνατοτήτων, ἡ μετασκευὴ εἰς συγχρονιμένας καὶ οικονομικὰς μονάδας τῶν καταλλοποτέρων ἐν ἐνεργείᾳ ἀκτοπλοϊκῶν. Ἐξυπακούεται, διτὶ τὸ Ὑπουργείον Ναυτιλίας θὰ ἔχῃ ἐν τῷ μεταξὺ ἀπομακρύνει τὰ παρίλικα σκάφη, τὰ ὄγοντα ἥλικιαν ὃντα τῶν 55 ἑταῖρον. Θεοῦ προμιουργηθοῦσιν οὖτε αἱ προϋποθέσεις διὰ τῶν ὀντωτέρων ἔκμετάλλευσιν τῶν μετασκευαζομένων πλοίων.

### ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΖΑΙ ΤΟ «ΜΙΑΟΥΔΗΣ,,

Βασικά τινα σφάλματα, διτὶν διεπράχθησαν κατὰ τὴν ναυπήγησιν εἰς Ἰταλίαν τῶν τεσσάρων ἀκτοπλοϊκῶν, πρόκειται ἡ Ἐταιρία Νομικοῦ διὰ τὰ τρία ιδικά τῆς νὰ διορθώσῃ. Τὰ σκάφη ἐσχεδιάσθησαν μὲ τὴν προοπτικήν, διτὶ θὰ μετέφερον καὶ σημαντικὸν ὅγκον φορτίων. Χώροι, ὡς ἐκ τούτου, δι' αὐτὰ διεψυλάχθησαν. Δύο κύτη περιεκτικότητος 350 τόννων προσφέρονται εἰς τὴν Ἐμπορικὴν κίνησιν. Ἐν τῇ πράξει, δημοσία, ἡ πρόδελφεις αὐτὴ ἀπεδείχθη ἐσφαλμένη. Τὰ φορτία διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ ἐπιβατηγὰ εἶναι τώρα ἔλλιστα. Τὰ «κόστερες» μεταφέρουν πλέον τὸ σύνολον σκεδίων καὶ τῶν εἰς δέματα γενικῶν ἐμπορευμάτων. Τὰ ἀκτοπλοϊκὰ φορτηγὰ ἔκτελον δρομολόγια πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν. Τὴν ἐπιβατικὴν μόνον κίνησιν ἔξυπηρτεσιν τὰ τακτικὰς ἔκτελοντα γραμμὰς ἐπιβατηγά. Μερικὰ φορτία εύπαθη (φρούτα καὶ φάρια) μεταφέρονται ἀκόμη διὰ τῶν πλοίων γραμμῆς.

Κατόπιν τῆς τοιαύτης ἔξελίξεως, τὰ δύο κύτη παραμένουν σκεδίδον κενά. Τὸ ἐν θὰ ἡπεραρκετόν. Τοῦ ἄλλου ὁ χώρος, ἀπὸ τοῦ ἀνοίγματος εἰς τὸ κατάστρωμα περιπάτου, μέχρι τοῦ «τούνην ντέκε» προσφέρεται πλέον πρὸς διεύρυνσιν τῶν χώρων διὰ τοὺς ἐπιβάτας. Τὰ σκέδια τῆς μετασκευῆς αὐτῆς ἀνετέθησαν ἀπὸ τὴν Ἐταιρίαν Νομικοῦ διὰ τὸ ἐπιβατηγὸν «Μιαούλης» τῆς γραμμῆς Βρινδησίου—Ρόδου, εἰς τὸν ναυπηγὸν κ. I. N. Κόσκορον. Διὰ τῆς προεκτάσεως τοῦ μεσαίου καταστρώματος περιπάτου πρὸς τὴν πρύμνην καὶ διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ χώρου τοῦ κυρίου καταστρώματος, ὅπου καὶ τὸ στόμιον τοῦ κύτους, ἐπέτυχεν ὁ κ. Κόσκορος νὰ αὐξήσῃ τὴν εἰς κλίνας ἀφ' ἐνὸς δυναμικότητα τοῦ σκάφους κατὰ ἔξηκοντα (280 ἔναντι τῶν 220 πρηγουμένων) εἰς εύρυχώρους καμπίνας μονοκλίνους καὶ δικλίνους, ἀφ' ἐτέρου δὲ νὰ διευρύνῃ τὴν ἐπιφάνειαν τῶν καταστρωμάτων περιπάτου, ὥστε τὸ «Μιαούλης», μετὰ τὴν διαρρύθμισιν αὐτῆς, νὰ ἀποδῆ πρότυπον διὰ τὴν ἀκτοπλοϊκῶν Ναυτιλίαν μας, ἐπιβατηγὸν λαϊ-

κού. Η μετασκευὴ πρόκειται νὰ γίνη ἀπὸ τὰ Ἑλληνικὰ Ναυπηγεῖα, —ἔζητήθησαν ἡδη τιμαὶ—ἡ εἰς τὴν Ἰταλίαν ἀπὸ τοὺς κατασκευαστὰς τοῦ σκάφους (ναυπηγεῖα Ἀνσάλντο), ἀν αἱ τιμαὶ τῶν εἶναι συμφερώτεραι.

Οἰκοθεν νοεῖται, διτὶ ἡ ὀλὴ ἐργασία θὰ εἶναι ἀνωτάτης κλάσεως, μὲ δῆλας τὰς συγχρόνους ἀνέσεις δι' ἐπιβατηγὸν σκάφος.

Δεδομένου τοῦ ἀρίστου ὄνόματος, ὅπερ κέκτηται τὸ «Μιαούλης» εἰς τὴν γραμμὴν Βρινδησίου—εἶναι τὸ πρῶτον εἰς ἐκλεκτὴν πελατείαν σκάφος τῆς γραμμῆς—ἡ διαρρύθμισις τῶν θέρεων του θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν πλέον ἄνετον ἔξυπηρτησιν τοῦ ταξιδιωτικοῦ κοινού, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν πλέον ἀποδοτικὴν ἔκμετάλλευσιν τοῦ σκάφους.

Αἱ μετασκευαὶ τῶν δύο ἄλλων πλοίων τῆς Ἐταιρίας Νομικοῦ, τοῦ «Κανάρης» καὶ «Καραϊσκάκης», θὰ ἐπακολουθήσουν. Δι' αὐτῶν καμπίναι νέαι δι' 180 ἐπιβάτας Α' καὶ Β' θέσεως προστίθενται. Η μεταφορική, δηλαδή, δυναμικότης ἐνὸς ἀκόμη ἐπιβατηγοῦ σκάφους θὰ προσφέρεται πρὸς ἔξυπηρτησιν τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως κατὰ τὴν θερινὴν περίοδον, διτὶ αἱ θέσεις εἶναι περιζήτητοι.

Δεδομένου, διτὶ ἡ Ἐταιρία Νομικοῦ δὲν φείδεται διαπανῶν διὰ τὴν

εὔπρόσωπον τῶν πλοίων της παράστασιν, εἰμεθα βέβαιοι ὅτι καὶ αἱ μετασκευαὶ τῶν τριῶν σκαφῶν της θὰ γίνουν μὲ ἀπόλυτον τὴν προσπάθειαν τῆς ἔξυπηρτήσεως τοῦ ταξιδεύοντος καὶ μόνον κοινοῦ.

### Η ΥΠΕΙΝΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ

Ἐναργῆ εἰκόνα τῆς ὑγιεινῆς καταστάσεως τῶν ἐν ἐνέργειᾳ ναυτικῶν μᾶς παρέχει: ἡ ἐμπειριστατωμένη στατιστικὴ μελέτη ἐπὶ τῶν ἀσθενεῶν καὶ τῶν κακώσεων τῶν πληρωμάτων, τὴν ὅποιαν κατήρτισαν αἱ ὑπηρεσίαι τῆς Διεύνησεως Ἐργασίας τοῦ Ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Ἡ μελέτη ἀναφέρεται εἰς τοὺς ἀσθενεῖς ναυτικούς δῶλων τῶν εἰδικοτήτων, τῶν ὑπέρτεοντων ἐπὶ ἐλληνικῶν (ὑπὸ τὴν Κυανόλεκον) πλοίων δῶλων τῶν κατηγοριῶν, κατὰ τὸ ἀπό 1954 μέχρι 1958 χρονικὸν διάστημα καὶ δύναται νὰ δημητρήσῃ εἰς τὴν ἔξυγωγὴν ἀσφαλῶν τινῶν συμπερασμάτων ὡς πρὸς τὴν ἀκολουθήσαν τοῦ ογειονομικού πολιτικὴν ἔναντι τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων.

Ἐκ τῶν κατατεθέντων ναυτικῶν φυλλαδίων εἰς τὰς ἀρμοδίας λιμενικᾶς ἡ προξενικὰς ἀρχάς, δάσει τοῦ Ν.Δ. 2652 τοῦ 1953, προκύπτει, διτὶ κατὰ τὸ χρονικὸν διάστημα 1954—1958 ἀπελθήσαν, λόγῳ ἀσθενείας, 5.499 ναυτικοὶ ἐπὶ συνόλου ναυτολογήσεων 178.478. Ὁ ἀριθμὸς αὐτός, ἀναλογένεος; κατ' ἔτη, ἐμφανίζει τοὺς κατατέων ἀριθμούς:

Κατὰ τὸ 1954 ἡσθένησαν 843 ναυτικοί, κατεβλήθησαν δὲ δι' ἀποζημιώσεις 3.942.000 δραχ. Τὸ 1955 ἡσθένησαν 1.024 ναυτικοὶ καὶ κατεβλήθησαν δι' ἀποζημιώσεις 4.958 δραχ. Τὸ 1958 ἡσθένησαν 895 καὶ κατεβλήθησαν δι' ἀποζημιώσεις 3.567.000 δραχ. Τὸ 1957 οἱ ἀσθενεῖς κανεῖταις ἀπῆλθον εἰς 1.204 καὶ αἱ ἀποζημιώσεις εἰς 5.610.000 δραχ. καὶ τὸ 1958 εἰς 1.533 καὶ αἱ ἀποζημιώσεις εἰς 6.523.000 δραχ.

Ἐάν διὰ τὴν σύγκρισιν ληφθῇ ὡς βάσις τὸ ἔτος 1954 καὶ δρισθῇ διὰ τοῦ ἀριθμοῦ 100, τότε ἔχοντες δείκτην αὐξήσεως τῶν ἀσθενεύοντων ναυτικῶν κατὰ τὸ 1955, 106% κατὰ τὸ 1956, 142% κατὰ τὸ 1957, 152% κατὰ τὸ 1958.

Ἐκ τῆς συγκρίσεως τῶν ἀνωτέρω καταφαίνεται, διτὶ οἱ ἀπολυθέντες ναυτικοὶ λόγῳ ἀσθενείας, κατὰ τὸ 1958 ἡσθένησαν 1.52 φοράς περισσότεροι τῶν ἀπολυθέντων διὰ τὸν αὐτὸν λόγον τὸ 1954 καὶ αἱ καταβλήθεισαι ἀποζημιώσεις τοῦ ἔτους αὐτοῦ κατὰ 1.35 φοράς μεγαλύτεραι ἐπίσης τοῦ 1954.

Οἱ ἀκολουθῶν πίνακας περιλαμβάνει τὸ σύνολον τῶν ἀσθενεάντων ναυτικῶν κατὰ τὸ 1954 ἕως 1958 κατὰ παθήσεις καὶ ἔκατονταίνων συμπερασμάτων των εἰς τὸ σύνολον:

Παθήσεις	Ἀσθενεῖς	Ποσοστὸν τοῖς %
Πεπτικοῦ	1.928	0.35
Διάφοροι	858	0.16
Χειρουργικαὶ	632	0.11
Ρευματικοὶ	446	0.18
Τραυματισμοὶ	269	0.05
Ἀναπνευστικοῦ	292	0.05
Φλεγμοναὶ	347	0.06
Νευρικοῦ συστήματος	320	0.06
Οὐροποιογενητικοῦ	264	0.05
Κυκλοφοριακοῦ	142	0.03
Σ υ ν ο λ ο ν . . . . .		5.499
		100

Ἐκ τοῦ πίνακος τούτου διαπιστούται, διτὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν μεταξὺ τῶν 10 διαφόρων ἀσθενεῶν ἐμφανίζουν αἱ παθήσεις τοῦ πεπτικοῦ συστήματος μὲ 35%, ἀκολουθῶν δὲ αἱ «διάφοροι ἀσθένειαι» μὲ 16% καὶ αἱ χειρουργικαὶ μὲ 11%. Συμπέρασμα: Τὸ μεγαλύτερον μέρος τῶν ἀσθενεύοντων ναυτικῶν πάσχουν εἰς νόσων τοῦ πεπτικοῦ συστήματος καὶ ἔκ τοῦ παθήσεων, αἵτινες ἔχουν ἀνάγκην χειρουργικῆς ἐπεμβάσεως, ὡς ἡ κοίλη, ἡ σκωληκοειδῆς κλῆ.

Ἐκ τῆς μελέτης τῶν εἰς τὴν ιδίαν στατιστικὴν ἀναφερομένων ποσοστῶν ἀσθενεῶν κατ' ἔτη καὶ κατὰ παθήσεις, διαπιστούται ἐπίσης, διτὶ δι' ἀπαντα τὰ ἔτη τὸ ποσοστὸν τῶν παθήσεων ἔχει, περίπου, τὸ αὐτὸν ψώς, κυματώμενον τὸ πολὺ μέχρι 3%. Ἐξαίρεσις σημειούνται εἰς τὸ σύστημα παθήσεων ὑπὸ τὸν χαρακτηρισμὸν «διάφοροι ἀσθένειαι», εἰς τὸ οποῖον ἐμφανίζεται αὐξήσις διὰ τὸ 1958 κατὰ 5%, ὡς καὶ εἰς τοὺς

## 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): "NORAFCO T."

τραυματισμούς, οι οποίοι είμφανες μείωσιν κατά το ίδιο έτος κατά 4%. Βάσει τών ανωτέρω, δύναται να διατυπωθή τό γενικόν συμπέρασμα, ότι δέν υφίστανται μεγάλαι διακυμάνσεις είς τούς άριθμους τών ασθενών κατά την άνασκοπούμενη πεντετίαν, ητοί ή συχνότης τών ασθενειών έμφανες εταιρία πάραδον τού χρόνου.

Κατά τό διάστημα από το 1954 έως το 1958, οι έπισυμβάντες θάνατοι είναι ένεργειας ναυτικών ή διαίων αιτίων, έπι τών πλοίων, ένεφανταν τούς έξης άριθμούς:

1954 : 'Ατυχήματα 74, έξι ών 15 εις άξιωματικούς και 59 εις πληρώματα.

1955 : 'Ατυχήματα 83, έξι ών 18 εις άξιωματικούς και 65 εις πληρώματα.

1956 : 'Ατυχήματα 64, έξι ών 15 εις άξιωματικούς και 49 εις πληρώματα.

1957 : 'Ατυχήματα 83, έξι ών 14 εις άξιωματικούς και 49 εις πληρώματα.

1958 : 'Ατυχήματα 74, έξι ών 29 εις άξιωματικούς και 45 εις πληρώματα.

Ούτω, τό σύνολον τών θανατηφόρων άτυχημάτων κατά τό άνασκοπούμενο διάστημα άνηλθεν είς 358, ένα τόποιν τά 95 έσημειώθησαν εις άξιωματικούς και τά 267 εις κατώτερα πληρώματα.

Καὶ ή ένδιαφέρουσα αύτή στατιστική μελέτη τού 'Υπουργείου Ναυτιλίας συμπληρώνται διά τών άκολούθων στοιχείων, τά οποία δεικνύουν τό ποσοστόν τών άσθενούντων ναυτικών έπι τού συνόλου τών κατ' έτος έργασθησαν. Ούτω, άναφέρεται, ότι κατά τό 1954 ήσθενσαν τό 2.8% τών 30.792 έργασθησαν ναυτικών. Τό 1955 τό 3% τών 34.648 έργασθησαν ναυτικών. Τό 1956 τό 2.4% τών 37.699 έργασθησαν. Τό 1957 τό 2.9% τών 41.584 έργασθησαν. Καὶ τό 1958 τό 3.8% τών 33.755 έργασθησαν ναυτικών.

#### ΑΙ ΑΠΑΡΑΔΕΚΤΟΙ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΕΙΣ

Μία άκομη χαρακτηριστική συνέπεια τής προτιμήσεως πρός τά πληρώματα και τά στελέχη με τά διλογίτερα δυνατόν προσόντα:

Οι δόκιμοι άτμομηχανικοί, οι οποίοι δύνανται σήμερον νά εύρουν εύκολως έργασθησαν, καταδικάζονται εις μόνιμον άνεργίαν, σταν θά άποκτησουν τό δίπλωμα των.

Τό φαινόμενον δέν είναι δυσεξήγητον. 'Ο δόκιμος χρησιμοποιεῖται εις εύρειαν έκτασιν και ώς τρίτος, με μισθών βεβαίως κατώτερον τής θέσεώς του. 'Έκτοπιζεται ούτω δέκαν τό σχετικόν δίπλωμα.

Εις 462 άνέρχονται, τήν στιγμήν αύτην, οι άνεργοι άτμομηχανικοί γ' τάξεως και είς 150 οι δόκιμοι, μη ύπολογιζομένων τών άποφοιτησάντων έφέτος έτον τών διασφόρων νυκτερινών σχολών, οι οποίοι ένεγραφησαν εις τούς καταλόγους άνεργίας τού Γ.Ε.Ν.Ε.

Καὶ τό όποτελεσμα τής τοιαύτης προτιμήσεως τών δοκίμων: 'Αποφέγγουν ούτοι νά προσέλθουν εις τάς προσγωγικάς έξετάσεις, έφοσν ως δόκιμοι προτιμώνται. Προτιμούν νά έπιθραδύνουν τήν έπαγγελματικήν των έξελιξιν, παρά νά πεινάσουν. Καὶ δέν έχουν άδικον...

#### ΤΑ ΣΤΕΛΕΧΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Δέν θά υπάρχουν δυσχέρειαι μόνον ώς πρός τήν έπανθρωπιν τών νέων υπερωκεανών μας με τό κατάλληλον βοηθητικόν προσωπικόν. Δέν θά λειψουν, δηλαδή, άπλως οι καλοί μάγειροι και οι πεπειραμένοι θαλαμηπόλοι, οι τόσον άναγκαιοι διά τήν πρόδυμον και πλήρη έξυπηρέτησνι τού έπιβάτου. Κατ' αύτην τήν άπροσδόκητον, όπωσδήποτε, αυξησιν τής δραστηριότητός μας είς τό κλάδον τής έπιβατηγού ναυτιλίας, θά διαπιστωθή διά μίαν άκομη φοράν, πόσον άναγκαιά, άπλως και πόσον σπάνια είναι εις τήν χώραν μας τά μορφωμένα και πεπειραμένα στελέχη και διά τήν άπο ξηράς έπανθρωπιν τής ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. 'Όταν, μάλιστα, ζητήται, δημοσιεύεται, τά στελέχη ταύτα συνδυάσουν, παραλλήλων με τήν καλήν κατάρτισιν και τήν πείραν και τό προσόν τής νέας, δημοδηπότε, ήλικιας, τόσον ματαία θά άποδη και ή πλέον έπιμονος άναξητήσις. Διότι υπάρχουν, βεβαίως, μορφωμένοι και έμπειροι υπάλληλοι εις τάς ναυτικάς έταιρίας, είναι, δημοσιεύεται, κατά καίνεα, ήλικιας. Οι νεωτεροί, έπι τών άνησκτιν και τής ζωτικότητος τών άποιων ιδιαιτέρως υπόλογιζει ή σύγχρονος έπιχειρησις, δέν έχουν τά έφοδια, στερούνται έξειδικευμένων γνώσεων και μιάς εύρειας γλωσσομαθείας.

'Ιδού, ποια είναι ή μεγάλη και σοβαρά άνάγκη, τήν οποίαν φιλοδοξεῖ νά καλύψει τό Κέντρον Ναυτιλιακών Σπουδών, τό λειτουργούν άπο έτους εις τήν Πειραιά. 'Εντός τριών ή τεσσάρων έτών θά δύναται τού, έκπαιδεύοντα συστηματικώς νέους εις τήν ήλικιαν υπαλλήλους, νά δημιουργήση τό πρώτον πυρήνα καλώς κατηπρισμένων στελεχών διά τήν ναυτιλιακή έπιχειρησιν. Χρειάζεται, δημοσιεύεται, έπι τήν προσπάθειάν του αύτην τό Κέντρον Ναυτιλιακών Σπουδών, ήθικήν και ωλιγήν, τήν άποιαν έπιβάτησην, κατά ένα μεγάλο ποσοστόν, αύτη ή ναυτιλιακή έπιχειρησις νά τού παράσχη.

"Έχομεν ύπ' δψιν τήν έπίμονον και συνεχώς άνανευμένην προσπάθειαν, πού καταβάλλεται εις τήν M. Βρετανίαν διά τήν προετοιμασίαν μορφωμένων στελεχών διά τάς ναυτικάς έπιχειρήσεις. Είναι χαρακτηριστικόν έπι τού προκειμένου τό πρό ήμερων άνακοινωθέν πρόγραμμα τού City of London College διά τό άρξαμενον άκαδηματικόν έτος. Περιλαμβάνει κύκλων μαθημάτων έπι ναυτιλιακών θεμάτων, έγκριθέντων υπό τού Ναυτικού 'Επιμελητηρίου, ώς καταλλήλων δέργασμούντων εις ναυτικάς έταιρίας, δύο καθ' έκαστην σειράς μαθημάτων, κατά τάς άπογευματινάς και νυκτερινάς δώρας, πρός πληρεστέραν έξυπηρέτησην τών έργαζομένων σπουδαστών, σειράν διαλέξεων και συζήτησεων διά τούς άνωτέρους υπαλλήλους τών έταιρων δεξαμενοπλοίων, κατά τάς άποιας θά άναπτυχθούν άπο οίκονομικής και τεχνικής πλευράς τά προβλήματα τών μεταφορών ύγρων καυσίμων, ώς και μίαν εύρειαν διδακτέαν όλην

άναφερομένην εις τήν έμπορικήν γεωγραφίαν, τό ναυτικὸν δίκαιον, τήν ύγρανωσιν τού έμπορίου, τάς ναυτικάς άσφαλειας, τήν στατιστικήν, τήν λογιστικήν τών μεταφορών, τήν χρηματοδότησην κλπ.

Βεβαίως, δέν είναι εύκολον νά υπάρχουν διά τόν "Ελληνα ύπαλληλον ναυτικών έταιριών τόσα και τοιαύτα δυνατότητες μορφώσεων. Θά ήτο δημοστόν, δημοσιεύεται με θερμόν ένδιαφέρον τήν προσπάθειαν, πού καταβάλλεται τό Κέντρον Ναυτιλιακών Σπουδών, νά έδημοιουργούμενες είς τό μέλλον, ένα πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύσεως τών στελεχών τών ναυτιλιακών έπιχειρήσεων. 'Ο ένιαστος κύκλος τών μαθημάτων τού Κέντρου θά δημιουργήσεται — και πρέπει νά διευρυθητεί — εις διετή, ένω διά περιοδού κατ' έτος διαλέξεις και δημόσια συζήτησεις διά τήν περιοδής έρευναν και μελέτην τών προβλημάτων τής Ναυτιλίας. Προϋπόθεσις, δημοσιεύεται, μιάς τοιαύτης άναπτυξεως τού Κέντρου Ναυτιλιακών Σπουδών είναι, κυρίως, τό ένδιαφέρον τής Ναυτιλίας. 'Ενδιαφέρον, τό οποίον, δημοσιεύεται έχει έπαρκων μέχρι στιγμής έκδηλωθεί. 'Αναφέρομεν ένδιαφέροντας έπι πλήρες και άποδοτικό σύστημα έπαγγελματικής μετεπατιδεύ

ΕΘΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ  
ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.



ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΝΑΡΞΙΣ ΤΑΚΤΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

**ΕΛΛΑΔΟΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ**

**14 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ**



ΔΙΑ ΤΟΥ ΝΕΩΤΕΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ

**«ΠΑΤΡΙΣ»**

ΤΟΝΝΩΝ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ: 18.400

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18.5 ΜΙΛΛΙΩΝ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

ΔΕΚΤΟΙ ΕΠΙΒΑΤΑΙ

ΕΙΣ ΚΑΜΠΙΝΑΣ ΠΡΩΤΗΣ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΜΟΝΟΚΛΙΝΟΥΣ, ΔΙΚΛΙΝΟΥΣ & ΤΕΤΡΑΚΛΙΝΟΥΣ  
ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΕΙΣ ΚΥΤΗ ΚΑΙ ΨΥΓΕΙΑ

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: **ΕΛΜΕΣ** ΜΕΓΑΡΟΝ Ε.Η.Σ.  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 41-651, 40-636, 42-639, 474-322

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ ΕΙΣ ΑΠΑΝΤΑ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ



## Ο «ΚΡΙΚΟΣ»

MIA ETHONOΦEΛΗΣ PPOΣPΑΘEΙA

γων έκτοπισμα πολὺ μεγαλύτερον τῶν 16.000 τόνων καὶ ὅτι ἀναμφίσθητώς ἡ πραγματοποίησις τοιαύτης σοδαρότητος ἔργου θὰ ὠφέλησῃ πολλαπλῶς τὸν ἑθνικὴν οἰκονομίαν, κατέληγεν ὡς ἔξης:

«Δέος νὰ ληφθῇ ἐν προκειμένῳ ὑπὲρ ὅψιν, ὅτι ἐπιληφθοριῶν, ἀς ἔχομεν, ὁ κ. Νιάρχος προτίθεται, εἰς τὰ ἔκτελεσθησόμενα ἔργα ἐν Σκαραμαγκά, νὰ συμπεριλάβῃ καὶ τὴν λειτουργίαν δεξαμενῆς, δυναμένης νὰ δεχθῇ πρὸς δεξαμενισμὸν καὶ ἐπισκεῦην πλοῖα μέχρι 50.000 τόνων χωρητικότητος, πράγμα ὅπερ, ἐκτὸς τῆς συμβολῆς εἰς τὴν ἑθνικὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, θὰ καλύψῃ καὶ μέρος τῶν σημερινῶν ἀναγκῶν ἐπισκεῦης καὶ δεξαμενισμοῦ πλοίων ἄνω τῶν 16.000 τόνων καὶ συνεπῶς θὰ ἔδει τὸ ζήτημα τῆς ἑγκαταστάσεως πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν Πειραιᾶ νὰ συνδυασθῇ μὲ τὴν πληροφορίαν ταύτην καὶ τὴν περαιτέρω προώθησιν τοῦ διου θέματος».

Αἰσθάνομαι, λοιπόν, πολλὴν χαράν, διότι ἡ ἑρώτησίς μου ἀπέβλεπεν ἔκριδῶς εἰς τὴν προώθησιν καὶ λύσιν τοῦ βασικοῦ τούτου πειραϊκοῦ αἰτήματος.

Δὲν παραλείπω νὰ τονίσω, ὅτι μέγας ἔπαινος ἀνήκει εἰς τὸν κ. Νιάρχον καὶ θερμά συγχαρητήρια εἰς τὴν Κυβέρνησιν κ. Καραμανλῆ, διὰ τὴν ἀρίστην καὶ σύντομον λύσιν τοῦ θέματος.

Φιλικώτατα

ΕΜΜ. ΣΚΟΡΔΙΔΗΣ

Δικηγόρος, τέως Βουλευτής Πειραιῶς

### ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑΠΟΝΑ

Ἄξιότιμε κ. Διευθυντά,

Μὲ κάποια καθυστέρησι ἔλαβα τὸ τεῦχος τοῦ ἑγκρίτου σας πειροδικοῦ τῆς Ιης Σεπτεμβρίου ἐ. ἔ. καὶ διάβασα τὰ ὄσα γράφει ὁ κ. Γ. Α. Νικολάκης γιὰ ὥρισμένους πλοιάρχους, οἱ ὅποιοι — ὡς δὲδομοὶ — ἔδειν εἶναι πολλοὶ εὔτυχῶς.

Οὐας, εἶναι δυνατόν, τὸ ἀναγνωστικόν σας κοινὸν, τὸ μὴ ἔρχόμενον εἰς ἄμεσον ἐπαφὴν μὲ τὰ πλοῖα καὶ τοὺς πλοιάρχους των, ἀπὸ τὴν ἀνάγνωσιν τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Νικολάκη νὰ μᾶς φαντασθῆ δόλους ὡς ἀγραμμάτους, λαϊκοὺς τύπους τοῦ λιμένος, μὲ ζωνάρι εἰς τὴν μέσην.

Δι' αὐτὸς θὰ ἥθελα νὰ σᾶς γνωρίσω τὴν ἀλήτην μας πλευράν. Ὕπάρχει τημερού μεγάλος ἀριθμὸς συναδέλφων, ἀρκετά μορφωμένων, οἱ ὅποιοι ὄμιλούν καὶ γράφουν ἀπταίστως ὅχι μόνον τὴν ἑλληνικὴν καὶ τὴν ἀγγλικὴν, ἀλλὰ συχνά καὶ τὴν γαλλικὴν, ισπανικὴν, ιταλικὴν ἢ καὶ ἄλλας γλώσσας, οἱ δόποι δὲν ληστιούν τὰς ἡμερομηνίας καὶ τοὺς τόπους ἐκδόσεως τῶν ἐπιστολῶν των.

Πολλοὶ συνάδελφοι εἶναι ἐφωδιασμένοι καὶ μὲ διπλώματα ξένων σχολῶν καὶ μὲ πτυχία διὰ τὴν λειτουργίαν ἡλεκτρονικῶν μηχανημάτων. Εἰς τοὺς πειροστόρους μας δέ, δὲν γεννᾷ κανένα ἀπολύτως πρόβλημα ἢ σύνταξις ἐνὸς λογαριασμοῦ τῆς «προκοπῆς». Ἀπόδειξις τῶν δυσων γράφω, εἶναι αἱ συγχαρητήριοι ἐπιστολαί, που πολλοὶ ἔχουν ἡμῶν λαζαβάνουμεν ὅχι μόνον ἀπὸ τοὺς ίδιοκτήτας μας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ μεγάλους ξένους οἰκους χρονοναυλωτῶν, ὡς η ESSO, η ALCOA, η GULF, η NAVIOS κλπ.

Δὲν γνωρίζω ποίοι ἡ ἀρμοδιότης τοῦ κ. Νικολάκη, οὔτε, συνεπῶς, ποῖοι πλοιάρχοι τὸν ἐταλαιπώρησαν μὲ τοὺς λογαριασμούς των. Πάντως, ἂν εἴναι ἀπὸ τοὺς παλαιοτέρους, δὲν θὰ συμφωνήσετε ὅτι αὐτοὺς πρέπει νὰ τοὺς κρίνωμεν κάπτας ἐπιεικέστερα, διότι ἀς μὴ λησμονῶμεν, δὲ, ἔστω καὶ ἀγράμματοι αὐτοί, συνετέλεσαν κατὰ πολὺ εἰς τὸ νὰ ἀχθῇ ή Ναυτιλία μας εἰς τὴν σημερινὴν περίοπτον θέσιν της. Ισως, μάλιστα, χώρις αὐτοὺς νὰ μὴ ὑπῆρχον τὰ πολλὰ πλοῖα, που ἡμεῖς σήμερον κυβερνῶμεν, ὅποτε ἀσφαλῶς δὲν θὰ ὑπῆρχον καὶ αἱ πολλαὶ θέσεις εἰς τὰ γράφεια, ἀπὸ τὰ ὅποια ἀσκεῖται τόσον αὐτηρός ὁ Ἐλεγχος καὶ ἡ ἀνοίκειος ἐν πολλοῖς κριτική.

Μετὰ πλειστης τιμῆς

ΣΤΥΛ. ΛΕΩΝ. ΚΟΥΤΣΟΔΟΝΤΗΣ

Piraeus 1 Ianouarion, 6 Oktobriou 1959. Plioisarchos α) π «Ελπίς»

Δὲν ἔχει βεβαίως παρέλθει ἀπαρατήρητον εἰς τοὺς πλείστους τῶν ἀναγνωστῶν τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τοῦ ἑωτερικοῦ τὸ μοναδικὸν εἰς τὸ εἰδός του πειροδικὸν τῶν ξενιτεμένων Ἑλλήνων, ὅπερ πρασφύστοτα τιτλοφορεῖται, ὁ «Κρίκος». Μέλος τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας, ὁ κ. Γιάννης Χατζηπατέρας, τὸ ἐκδίδει καὶ μὲ πίστιν ἑθναποστόλου τὸ διευθύνει.

Εἰς τὰς ὀλίγας αὐτὰς γραμμὰς δὲν πρόκειται νὰ παρουσιάσωμεν τὸ ἄριστον, ὑπὸ πάσαν ἔποψιν, πειροδικόν, οὔτε καὶ νὰ ἔχωραμεν τὸ πολύτιμον, τὸ καθαυτὸ ἑωταφέλες ἔργον, ὅπερ τούτο ἐπιτελεῖ μεταξὺ τοῦ ὡμογενοῦς στοιχείου, τοῦ κατεσπαρμένου, δρῶντος καὶ ἀνοπτυσσομένου εἰς πάσαν γωνίαν τῆς Οἰκουμένης. Ο «Κρίκος», ἐν τῇ κυριολεξίᾳ, στενούς συγκρατεῖ τοὺς δεσμούς τοῦ «Ἐλληνος τοῦ ἑωτερικοῦ», διόπου καὶ ἂν εύρισκεται οὕτος, καὶ τῆς Μητρὸς Πατρίδος.

Διὰ τῆς ἐπαγωγοῦ, τῆς ἐπιλέκτου φιλοδογικῆς του ὅλης, μὲ τὴν ὅλην καλλιτεχνικήν, ἀρτίαν πάντοτε ἐμφάνισιν του, τὰς ἀνταποκρίσεις ἀπὸ ὅλας τὰς ἑλληνικὰς παροικίας τοῦ ἑωτερικοῦ, τὴν μελετημένην τῶν θεάτρων, που ἀπασχολοῦν τοὺς ὁμογενεῖς μας, συζητησιν, τὰς ἀναμνήσεις τῆς γενετείρας καὶ τὴν πλουσίαν εἰκονογράφησιν, ὁ «Κρίκος» συμβάλλει δόσον κανέν αὖτον ἔντυπον, πειροδικόν, βιβλίον ἢ ἔφημερίς, εἰς τὴν διατήρησιν ἐν πλήρει ἔγρηγρόσει τῆς ἑλληνικῆς ιδέας, τῆς ἑλληνικῆς παραδόσεως, τῆς ἑλληνικῆς οἰκογενείας καὶ τῆς δροθιδόξου πίστεως μεταξὺ τῶν ἀποδήμων ἀδελφῶν μας. Διὰ μέσου τῶν σελίδων τοῦ «Κρίκου» σφύζει ὁ παλμός τοῦ «Ἐλληνισμοῦ τοῦ ἑωτερικοῦ».

Δὲν πιστεύομεν πολλοὶ νὰ ἐπιτελοῦν ἔργον πειροστόρεον ἀποδοτικόν. «Ο «Κρίκος» θετικάς προσφέρει καὶ εἰς τὴν τουριστικήν μας προσπάθειαν ὑπηρεσίας. Υποβλητικότατα προβάλλει, διὰ τῆς τακτικῆς εἰς τὴν ἀγγλικὴν ἐκδόσεώς του, τὴν Ἐλλάδα τοῦ παρελθόντος καὶ τὴν σημερινήν. Διεγείρει τὴν ἐπιθυμίαν νὰ τὴν ἐπανίδουν νοσταλγίοι οἱ ιδικοί μας ἀπόδημοι καὶ νὰ τὴν γνωρίσουν οἱ ξένοι.

«Αν ἐπρόκειτο εἰς κάποιαν ὁργάνωσιν ἢ καὶ ἀπόμον νὰ ἀναγνωρίσῃ τὸ βραδυποροῦν εἰς τὴν σκέψιν Κράτος τὴν καθολικὴν συμβολὴν εἰς τὴν ἐπιβίωσιν τῆς ἑλληνικότητος τῶν ξενιτεμένων μας, εἰς τὸν «Κρίκον» καὶ τὸν ἐκδότην του ἡ ἀναγνώρισις αὐτὴ πανηγυρικὴ θὰ ἐπρεπε νὰ ἀπονεμηθῇ.

«Ο «Κρίκος» δὲν ἡτο καὶ δὲν εἶναι κερδοσκοπικὴ ἐπιχείρησις. Τοῦ ἐκδότου καὶ τῶν ἐκλεκτῶν, ἀποδήμων καὶ αὐτῶν, «Ἐλλήνων συνεργαστῶν του πειρικείει τὴν νοσταλγικὴν σκέψιν πρὸς τὴν Πατρίδα. Αὐτὴν καὶ προσπαθεῖ — ἐπιτυχῶς πράγματι — νὰ μετοδώσῃ καὶ εἰς τοὺς ὅλους, τοὺς πολλοὺς «Ἐλληνας τοῦ ἑωτερικοῦ, οἵτινες μοχθούντες εἰς τὴν ξένη, δημιουργούντες τὸ ἑλληνικὸν δόνομα, δὲν παύουν νὰ εἶναι ἀναπόσπαστον τμῆμα τοῦ «Ἐλληνισμοῦ, μὲ τεραστίαν τὴν ἐπιδρασιν εἰς τὴν καθολικὴν τύχην τοῦ «Ἐθνους».

Αὐτὰ τὰ ὀλίγα διὰ τὸν «Κρίκον» δὲν τὰ ὑπαγορεύει καμμία σκοπιμότης, οὐδὲ προέρχονται ἀπὸ ὑπόδειξιν τινα, ὡς εἰδίσται, ἵνα τὸ ἔργον τοῦ πειροδικοῦ, ἐν εἰδει διαφημίσεως, προβληθῇ. Ο γράφων τὸ σημείωμα αὐτό, ὅλως αὐθορμήτως βαθύτερον τὴν γενικωτέραν προσπάθειαν τοῦ κ. Χατζηπατέρα, ηθέλησε τὸ ἐδῶ ἀπληροφόρητον ἴσως κοινὸν ἐπ' αὐτῆς νὰ ἐνημερώσῃ.

Διερωτώμεθα δόμως: Αὐτοὶ οἱ ἐδῶ κρατικοὶ ἀρμόδιοι γνωρίζουν τὸν «Κρίκον» καὶ ἀποδίδουν εἰς αὐτὸν τὸν οἰν τοῦ ἀξίζει ἐπαινον;

D.N.K.

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικὰ δεκαπενθήμεροι ἀναγωρήσεις νεοτεύχων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

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

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

**ΠΕΤΡΟΝ. Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

## ΤΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΡΙΓΙΕΚΑΣ

## ΤΟΥ κ. ΦΩΚΙΩΝΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

Εις τὴν διατηροῦσαν ἀκόμη τὰ ἔχνη τῆς φοινικικῆς καταγωγῆς της, ώς καὶ τῆς ἀρχαίας Ἑλληνικῆς ἐπιδράσεώς της Ριγιέκαν τῆς Γιουγκο-σλαβίας, συνήλθε τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ παρελθόντος Σεπτεμ-βρίου, τὸ 24ον Συνέδριον Ναυτικοῦ Δικαίου, ὅργανωθὲν ὑπὸ τοῦ Comité Maritime International.

Η ήμερησία διάταξις του Συνεδρίου ήτοι ικανώς θεωρούμενη, περιλαμβάνουσα ειδικώτερον τα θέματα: 1) Της νομικής θέσεως των πλοίων εις άλλοδαπούς λιμένας, 2) των ούτωσι καλουμένων clauses marginales ή έγγυητικών έπιστολών, 3) της δημοσιότητος των έπαγορένων την παραχώρησιν της έκμεταλλεύσεως του πλοίου είς τὸν ναυλωτὴν ναυλο-συμφώνων, 4) της έρμηνείας του ἄρθρου 10 της διεθνούς συμβάσεως τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 περὶ φορτωτικῶν, 5) της έναρμονίσεως ἐνίων διατάξεων τῆς νέας δ. σ. περὶ περιωρισμένης εὐθύνης του πλοιοκτήτου πρός τὴν δ. σ. τοῦ 1926 περὶ προνομίων καὶ ὑποθηκῶν, 6) της ἐπεκτάσεως τῶν διατάξεων τῆς δ. σ. τοῦ 1910 περὶ θαλασσίας ἀρωγῆς καὶ διασώσεως καὶ ἐπὶ κρατικῶν πλοίων καὶ 7) της εὐθύνης του πλοιοκτήτου τῶν δι' ἀτομικῆς ἐνεργείας κινουμένων πλοίων.

Εδήνς ὅμα τῇ ἐνάρξει τῶν ἔργασιών τοῦ Συνεδρίου, κατεδείχθη ἡ ἀνάγκη περαιτέρω προεργασίας ἐπὶ τῶν ὑ' ἀριθ. 1, 2, 3 καὶ 5 θεμάτων, δι' ὃ καὶ παρεπέμφθησαν ταῦτα εἰς ὑποειπιτρόπας, αἱ προτάσεις τῶν ὅποιών θὰ ἀχθούν κατὰ πᾶσαν πιθανότητα ἐνώπιον τοῦ προσχούν Συνεδρίου τοῦ C.M.I., οὐτίνος ἔδρα ὥρισθον αἱ Ἀθῆναι. Ἐπὶ τοῦ τετάρτου θέματος δὲν ἐβράδυνεν ἡ σύμπτωσις τῶν ἀπόψεων μεταξὺ τῶν διαφόρων ἀντίπροσωπωποιῶν, οὐν Ἑνεκαὶ καὶ τὸ συζητηθὲν σχέδιο ἐγένετο δεκτόν, υἱοθετήσις νέας διατυπώσεως τοῦ ἄρθρου 10 τῆς περὶ φορτωτικῶν δ. σ. Ὁμοίως, μεθ' ἱκανὰς συζητήσεις, ἐγένετο δεκτὴ καὶ ἡ νέα διόταξις τοῦ ἄρθρου 14 τῆς περὶ θαλασσίας ἀρώγης καὶ διασώσεως διεθνούς συμβάσεως τοῦ 1910. Τὸ σημαντικότερον, τέλος γεγονός τοῦ Συνεδρίου ὑπήρχεν ἡ υἱοθέτησις σχεδίου διεθνούς συμβάσεως διεπούσης τὴν εὐδόνην τοῦ πλαισιοτήτου τοῦ διὰ παρηκμής ἐνεργείας κινουμένου πλοίου. Κατωτέρω ἐπιχειροῦμεν μίαν σύντομον ἀνάλυσι τῶν ἀποφάσεων τοῦ Συνεδρίου τῆς Ριγιέκας:

"Αρθρον 10 τῆς δ.σ. τῶν Βρυξελλῶν περὶ φορτωτικῶν.

Ός γνωστόν, ή περι φορτωτικών δ.σ. τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 ἐπέβαλε τοὺς κανόνας τῆς Χάγης ἡ ἄλλως τὰς διατάξεις τοῦ Harter Act τοῦ 1898, διὰ τῶν ὅποιών τοῦτο μὲν κηρύσσονται ἀνύριοι ὥρισμένοι ἀπαλλακτικοὶ δροί, ἐντύμενοι, κατὰ κρατούσαν ἀλλοτε συνήθειαν, εἰς τὰς φορτωτικάς, τοῦτο δὲ ἤριζεται ἡ ἀπὸ πάστης εὐδόνης ἵστος γιρε ἀπάλλαγη τοῦ θαλασσιού μεταφορέως εἰς συγκεκριμένας περιπτώσεις, μεταξὺ τῶν ὅποιών καὶ αἱ συνέπειαι ἐπὶ τοῦ πταίσματος τοῦ πλοιάρχου κατὰ τὴν ἀσκησην τῆς δικαιοδοσίας αὐτοῦ, ὡς κυβερνήτου τοῦ πλοίου.

Τό αρθρον 10 της έν λόγω συμβάσεως, καθορίζον τὴν ἐδαφικὴν ἔκτασιν τῆς ἐφαρμογῆς ταύτης, διελάμβανεν, διτὶ :

«Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως θὰ ἐφαρμόζωνται ἐπὶ πάσης φορτωτικῆς ἑκδόθείσης εἰς μίαν τῶν συμβεβλημένων χωρῶν».

Οι συντάκται τής δ.σ. έκκινούντες έκ της σκέψεως, ότι τά ένδιαφερόμενα ναυτικά κράτη θά έπεκρύψουν τήν Σύμβασιν, έθεώρησαν, ότι ο προδιορισμός τού τόπου έκδοσεως τής φορτωτικής ζητείται ικανὸν παράγοντα άσφαλίζοντα τήν γενικήν έφαρμογήν τῶν ἄρχων τῆς συμβάσεως.

'Η άπο τού 1924, δώμας, πείρα απέδειξε τά έξης : α) "Οτι πολλά κράτη, μεταξύ των δύοιών, άλλως τε και ή 'Ελλάς, δὲν ἐπεκύρωσαν τὴν Σύμβασιν ταύτην. Παρ' ήμιν μόλις διὰ τού νεαρού Κώδικος 'Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου υιοθετήθησαν αι ἀρχαὶ τῆς Συμβάσεως. β) "Οτι ἐν τῇ πρᾶξι: πολλάκις ἡ φορτωτικὴ εἰδίσθεται εἰς τὸπον διάφορον τῆς φορτωσέως τοῦ φορτίου και ἄρα δικατά τὴν διάταξιν τοῦ ἄρθρου 10 προσδιοριστικὸς τῆς ἐφαρμογῆς τῆς συμβάσεως παράγων, δυνατὸν ν' ἀγνοῖ τὸ οὐσιωδέστερον στοιχεῖον, διπερ συνιστᾶ διόποιος φορτώσεως. γ) Τέλος, τὸ πεδίον ἐφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως ήλθε πρὸς τούτοις ν' ἀμφισθήτησε σειρά ἀποφάσεων τῶν Ιταλικῶν και τῶν γαλλικῶν δικαιοστηρίων, αἵτινες, ἐμμένευσαν τοῦ ἄρθρου 10 Συμβάσεως, διεμπρόφωσαν τὴν θεωρίαν, διτι, πέραν τῆς ὑπὸ τού ἐν λόγῳ ἄρθρου ρητῶς ἀπαιτουμένης προϋποθέσεως, ητοι τῆς ἐκδόσεως τῆς φορτωτικῆς εἰς χώραν συμβεβλημένην, δηλ. κυρώσασαν τὸν Σύμβασιν, πρὸς ἐφαρμογὴν τῆς Συμβάσεως, ἔξπακονέται η ὑπαρξίς και ἐτέρου στοιχείου, συγκεκριμένων τοῦ διεθνοῦς χαρακτήρα τῆς μεταφορᾶς, τούτεστι διαφορὰ ἡ προκόπτης μεταξύ τῶν συμβαλλομένων, π.χ., πλοίου και φορτωτού η πλοίου και παραλήπτου. Κατὰ ταῦτα, η ἐν Γενούῃ, λόγου χάριν, φόρτωσις φορτίου ἐπὶ Ιταλικοῦ πλοίου ὑπὸ Ιταλῶν φορτωτῶν, προοριζόμενου διὰ Ρίον Ἰανέτρου, εἰς παραλαβὴν Ιταλοῦ ὑπηκόου, δὲν συνιστᾶ μεταφορὰν ἐμπίπτουσαν ὑπὸ τὸ κράτος τῆς δ.σ., ἀλλὰ τού Ιταλικοῦ ἐσωτερικοῦ δικαίου, ἀτε ἐλλείποντο τού διεθνοῦς στοιχείου τῆς σχέσεως, μολονότι η φορτωτικὴ ἔξεδόθι εἰς Γενούων, λιμένον δηνήκοντα εἰς συμβεβλημένην χώραν. Ἐτέρα συνέπεια τῆς θεωρίας ταύτης είναι, διτι ὃν τὸ Ιταλικὸν πλοίον τοῦ ἀνώτερω παραδείγματος μεταφέρη και ἐμπορεύματα μὴ Ιταλοῦ φορτωτοῦ η προοριζόμενα διὰ μὴ Ιταλὸν παραλήπτην, τότε, ὑπάρχοντος τοῦ διεθνοῦς στοιχείου, ισχύει η δ.σ. και οὕτω σχέσεις τικτόμεναι κατὰ τὴν αὐτὴν και ἐκ τῆς αὐτῆς μεταφορᾶς, δυνατὸν νά ὑποκεινται εἰς διάφορον, κατὰ τὰ περιστάσεις, νομικην ρύθμισιν, τούτεστι, ἐπιτροπέμνων τῶν ἀπόλλακτικῶν ρητῶν δι' ὥρισμένων φορτίον και ἀπαγορευομένων τούτων δι' ἔτερον, μολονότι ἀμφότερα μεταφέρονται διὰ

τοῦ αὐτοῦ πλοίου καὶ κατὰ τὸ ἴδιον ταξίδιον.

Είναι έκδηλον, ότι ύπό τάς προπεριγραφέσιας συνθήκας ή δ.σ. του 1924 έδει νά ωσναρθή, ώς μη έπιτυχουότα τήν ένοποίησιν τῶν περιφορτικῶν κανόνων, ήν προέθετο. Τήν άστοχήσασαν δὲ πρόθεσιν ταύτην, άκριθώς, ἀποβλέπει νά ικανοποιήσῃ ή ἐν Ριγιέκα φυφισθείσα νέα διάταξης τοῦ ἄρθρου 10, μέλλουσαν ν' ἀντικαταστήσῃ τήν Ισχώουσαν διατύπωσιν τούτου και ήττις ξέχει ώς άκολούθως:

«Αἱ διατάξεις τῆς Συμβάσεως ταύτης θὰ ἐφαρμόζωνται ἐπὶ πάσης φορτωτικῆς πρὸς μεταφορὰν φορτίου ἀπὸ μιᾶς χώρας εἰς ἑτέραν, οἰοσδήποτε καὶ ἂν εἴναι ὁ διέπων τὴν τοιαύτην φορτωτικὴν νόμος καὶ οἰαδήποτε ἥθελεν εἶναι ἡ ὑπηκοότης τοῦ πλοίου, τοῦ μεταφορέως, τοῦ φορτωτοῦ, τοῦ παραλήπτου ἢ ἑτέρου ἐνδιαφερομένου προσώπου».

Διά τής νέας διατάξεως άποκλείονται αἱ περιορίσσασι τὴν ἔφαρμον τῆς Συμβάσεως ἐρμηνεῖαι καὶ διευρύνεται, συμφώνως πρὸς τὸν σκοπὸν ταύτης, τὸ ἔδαφος ἔφαρμογῆς αὐτῆς. Πρὸς ἐπίτευξιν τούτου, ἀντὶ τοῦ μέχρι σήμερον ἀποκλειστικοῦ προσδιοριστικοῦ στοιχείου ἔφαρμογῆς τῆς Συμβάσεως, τοῦ τὸ ποὺ εἰναι δόσεως τῆς φορτωτικῆς, προσφέρονται διαζευκτικῶς τρία στοιχεῖα. Οὕτως, ἡ ἔφαρμογή τῆς Συμβάσεως ἐπισύρεται κατὰ πάσαν περίπτωσιν, καθ' ἥν εἴτε ἡ φορτωτικὴ ἐξ ἐδόθη εἰς συμβεδηλμένην χώραν, εἴτε ἡ φορτωσις ἐλατθεί χώραν εἰς συμβεδηλμένην χώραν, εἴτε διληπήν εἰς φορτώσεως κείται εἰς συμβεδηλμένην χώραν. Καὶ, μάλιστα, ὡς πρὸς τὸν λιμένα τούτον, προβλέπεται, διτὶ ἡ Σύμβασις θάλασσας τῆς ἔφαρμοσθή κανέντα ἡ ἔκφρωτας δὲν γίνεται εἰς τὸν ἑταῖρον φορτωτικὸν δορζίουμενον λιμένα, ἀλλ' εἰς ἄλλον, ἀρκεῖ καὶ οὗτος νὰ ἀνήκῃ εἰς χώραν συμβεδηλμένην. Οὐδεμίας ἀλλή προϋπόθεσις ἀπαιτεῖται, δορζουμένου ρότην, διτὶ ἡ ἐθνικότης τοῦ πλοίου, τοῦ φορτωτοῦ, τοῦ παραλήπτου καὶ, γενικώς, τῶν ἐνδιαφερομένων κατά τινα μεταφορὰν οὐδόλως ἐπιπρέπει τὴν ἔφαρμογή τῆς συμβάσεως.

Τό νέον ἄρθρον 10 τῆς δ.σ. περὶ φορτωτικῶν δέον νὰ χαρακτηρισθῇ ως σημαντικὸν δῆμα πρὸς τὴν διεθνῆ ἐνοποίησιν του ναυτικοῦ δικαιου. Διὰ δὲ τὴν Ἐλλάδα, ητὶς διὰ τοῦ Κ.Ι.Ν.Δ. κατέστησεν ἡδη ἐσωτερικὸν τῆς δίκαιου τοὺς κανόνας τῆς Χάγης καὶ, μάλιστα, οὐχὶ μόνον ἐπὶ φορτωτικῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ναυλοσυμφένων, αἱ ἀποφάσεις τῆς Ριγέας συνιστοῦν εὐπρόσδεκτον ἔχειξιν.

Θαλασσία ἀρωγὴ ὑπὸ κρατικῶν ἢ πρὸς κρατικὰ πλοῖα.

"Η περί θαλασσίας άρωγης και διασώσεως διεθνής σύμβασις του 1910 έν αρρθρο 14 έχαιρει από τών διατάξεων ταύτης τά κρατικά πλοια. "Οτε πρό ήμισυ αιώνος, ώς έγγιστα, συνετάσσετο ή Σύμβασις αυτή, έκρατους άρχομη αι από τον 17ου και μέχρι τών άρχοντων του αιώνος μες Σιαμοφρούδεσσι περί κρατικής κυριαρχίας αντιλήψεις, αιτίνες απέκλειον τής υπαγωγήν τών εις τό Δημόσιον άνηκόντων πλοίων εις διατάξεις τού κοινού ιδιωτικού δικαίου. Τό πολεμικόν πλοίον συνεβόλιζε τήν απόδυτον έξουσίαν, μὲ συνέπειαν ν' απολαύν τούτο έξ απόφεως μὲν διεθνούς δικαίου πλήρους έτεροδικίας, έξ απόφεως δ' έσωτερικού δικαίου οίονει απαλλαγῆς από ευθύνων. Εξ αλλού, κατά τάς άρχας τού αιώνος μες έχειν άρχισει εις περιωρισμένον άριθμον ή έμφανσις μη πολεμικών κρατικών πλοίων, 'Αλλ' ή χρησιμοποίησις αυτῶν δι' ειδίκους γενικωτέρας σημασίας σκοπούς (άκτοφυλακής, καταδιωκτικής λαθρεμπορίου ή τελωνειακών παραβάσεων, νοσοκομειακά, θαλασηγοί άφρηγών κρατών), προσέδιδεν εις τά πλοία ταύτα χαρακτήρα σαφώς διάφορον τού κοινού έμπορικού πλοίου. 'Οθεν, ήδη φυσικόν ή δ. σύμβασις του 1910 νά θεωρήσῃ τόσον τά πολεμικά, όσον και τά διά κρατικούς σκοπούς χρησιμοποιούμενα πλοία, ώς έμπιπτοντα έξω τού κοινού δικαίου και νά έξιρέση ταύτα. Τούτο, άκριβώς, δρίζει τό αρρθρον 14 τής Συμβάσεως ταύτης. "Εκτοτε, δημως, άνεξαρτήτως τής διαρκώς αύξουσης χωρητικότητος τών κρατικών έμπορικών πλοίων, τά δποια κατά τήν δ. σ. τού 1926 επερι αύσυδοσίας τών κρατικών πλοίων, ην έκβωσε και ή 'Ελλάς (v. 1660-1910) ύπόκεινται εις τό κοινόν δικαίου, ή έννοια ού μόνον τής δημοσίας ύπερσείας, άλλα και αυτής ταύτης τής κρατικής έξουσίας ύπεξτη θεσείας μεταβολάς.

Πρός τούτους, τὸ γεγονός, διτὸ προρρηθὲν ἄρθρον 14 τῆς δ. σ. περὶ θαλασσίας ἀρωγῆς κατέλιπεν ἑκτὸς ρυθμίσεως τὰ πολεμικά καὶ τὰ κρατικά πλοῖα τὰ εἰς δημοσίους σκοπούς διατεθεῖμένα, παρέσχεν ἔδασ-  
τος διαφοροποιήσεως τῆς κατὰ χώρας ἀντιμετώπισεως τοῦ θέματος, εἰς  
τρόπουν ὥστε ἀλλού μὲν νὰ θεωρῆται, διτὸ πολεμικὸν ἢ τὸ κρατικόν  
πλοῖον δικαιοῦται ἀμοιβῆς ἢ ὑπόχρεοῦται εἰς ἀμοιβὴν, ἀναλόγως τοῦ  
ἄν τα παρέσχεν ἢ ἔτυχε βοηθείας, ἀλλοῦ δὲ νὰ κρατῇ ἀντίθετος ἀρχῆ, μὲ  
ποικιλας ὑψηλαμέσους παραλλαγάς. Καθεστῶς, δηλαδή, πόρρω ἀπέ-  
χον τῆς διεισθόντος δομοιομορφίας. Ἐντεύθεν καὶ ἡ ἀνάγκη τροποποιήσεως  
τοῦ ἄρθρου 14 πρὸς τὴν δόπισμαν αἱ μετέχουσαι τοῦ C.M.I. Ἐνώσεις Ναυ-  
τικοῦ Δικαίου, πλὴν τῆς Φιλαδελφίας, τινεφόρνυσαν.

‘Η πρωταριεῖσσα μέση διάταξις ἔλαβε τελικῆς τῶν ἀκόλουθων διατάξεων:

Η προτασίσα νέα διατάξις ελαύνε τελικώς την ακολουθούν διατυπωσίαν:  
«Αἱ διατάξεις τῆς παρούσης συμβάσεως ἐφαρμόζονται ἐπίσης ἐπὶ  
ὑπερησιῶν ἔπιθετασίου ἀργαγῆς ἢ διασώσεως, παρασχεθεισῶν εἰς  
πολεμικὸν πλοίον ἢ κρατικὸν πλοίον ἢ πλοίον ἐκμεταλλεύμενον ὑπὸ<sup>τ</sup>  
Κράτους ἢ ὑπὸ ναυικοῦ προσώπου δημοσίου δικαίου.

Αἱ ἄγωναι κατὰ Δημοσίου τινὸς δὲ ὑπηρεσίας ἐπιθαλασσίου ἀρωγῆς ἢ διασώσεως, παρασχεθείσας εἰς πολεμικὸν πλοῖον ἢ πλοίον ἀποκλειστικῶς διατεθειμένον εἰς δημοσίαν μὴ ἐμπορικὴν ὑπηρεσίαν, δέν δύνανται ν' ἀχθῶσιν εἰμὶ ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων τοῦ Δημοσίου τούτου.

Οσάκις πολεμικὸν ἡ οἰονδῆποτε ἔτερον κρατικὸν ἡ ὑπὸ τοῦ Κράτους ἡ ὑπὸ νομικοῦ προσώπου δημοσίου δικαίου ἐκμεταλλεύμενον πλοῖον παρέσχεν ὑπερεσίας ἐπιτίθλασσίου ἀρωγῆς ἡ διασώσεως, τὸ κράτος τούτῳ ἡ τὸ νομικὸν πρόσωπον δημοσίου δικαίου δύναται ν' ἀξιώσῃ ἀμοιβὴν, ἀλλὰ μόνον συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παρούσης Συμβάσεως.

Τὰ ὑψηλὰ συμβαλλόμενα μέρη ἐπιφυλάσσουν εἰς ἐστά τὸ δικαίωμα νὰ καθορίσωσι τάξ προϋποθέσεις, ὑπὸ τὰς ὅποιας τὸ ἄρθρον 11 θὰ ἐφαρμόζεται ἐπὶ τῶν κυβερνητῶν τῶν πολεμικῶν πλοίων».

Διά τῆς διατάξεως ταύτης διαγράφεται ρητώς ἡ ἀρχή, διὰ τοῦ πολεμικὸν ἥ το κρατικὸν δῆμοσίου σκοπού πλοίον, τυχάνων ἀράγης, ὑπόκειται εἰς τοὺς κανόνας τῆς δ. σ., ὑποχρεούμενον, συνεπῶς, εἰς καταβολὴν τῶν δαπανῶν διασώσεως καὶ τῆς ἀμοιβῆς τοῦ σώστου. Ἐν τούτοις, ἡ ἀνάγκη διαφύλαξεως τῆς ἔτεροδικίας τῶν κρατῶν ἐπέβαλε παρέκκλισιν ἀπό τῶν περὶ ἀρμοδιότητος διατάξεων τῆς δ.σ., οὐ ἔνεκα καὶ καθωρίσθη, διὰ τοῦ πόχρεων Δμόσιον δὲν δύναται νὰ ἔν αχθῇ εἰ μὴ ἐνώπιον τῶν Ιδίων αὐτοῦ Δικαστηρίων.

‘Η ἀνωτέρω ἀρχὴ περὶ ὑποχρεωτικῆς πληρωμῆς ἀμοιβῆς, ισχεῖ ἐπὶ παθητικῆς περιπτώσεως, δηλαδὴ δοθείεις πρὸς κρατικό πλοίον. Εἰς τὴν ἀντίστροφην ἐν εργατικῇ νεότητι περίπτωσιν, ἔθερηθή, ὅτι δὲν ἡτο ανάγκη καθορισμού παρομοίας ὑποχρεώσεως. ‘Αφέθη οὕτω εἰς ἑκάστην χώραν· ἀναλόγως τῶν κρατουσῶν παρ’ αὐτῆς παραδόσεων τοῦ νομικοῦ τῆς καὶ τοῦ ίδιου αὐτῆς νομικοῦ συστήματος, νὰ ἀξιώσῃ ἡ οὐλή ἀμοιβῆν παρ’ ἐπικουρηθέντος ἐμπορικοῦ πλοίου. ‘Ἐν καταφατικῇ, δημοσίᾳ, ἐκδόχῃ δὲν δύναται ν’ ἀξιώσῃ ταύτην αὐθαιρέτως, ἀλλ’ ἐν τῷ πλαισίῳ τῶν διατάξεων τῆς δ. σ. Τούτο δρίζει ἡ παράγρ. 2 τοῦ νέου ἄρθρου 14.

Τύπο τὴν τοιάυτη τελικήν της διατύπωσιν, ἡ διάταξις ἀπόδοσιν ἔπι  
ἀφελείᾳ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων καὶ τούτου Ἐνεκα συνεψώνησε καὶ ή Ἑλλη-  
νικῇ Ἀντιπροσωπείᾳ, παρὰ τὰς ἀρχικῶν διατυπωθείσας παρὰ τῆς ἡμε-  
τέρας Ἔνωσεως Ναυτικοῦ Δικαίου ἐπιφύλαξεις· Υπὸ τῆς καθεστώτης  
νέας διατάξεως καὶ δοθέντος, ὅτι τὰ πλοῖα τυγχάνουν σχεδόν πάντοτε  
ὅσφαλιστικῶς κεκαλυμμένα κατά τῶν κινδύνων θαλασσίας ἀρωγῆς, ἀν-  
μὲν τύχουν ἀρωγῆς παρὰ πολεμικοῦ ἢ ἄλλου κρατικοῦ εἰς δημοσίαν ὑπη-  
ρεσίαν χρησιμοποιουμένου πλοίου, οὐδὲντος λόγως λόγως τῆς ἀσφα-  
λιστικῆς καλύψεως καὶ ἀν τὸ Κράτος θελήσῃ ν' ἀσκίσων εἰς ἀ-  
μοιβὴν· Αν, ἀντιστρόφως, ἡ ἐμπορικὸν πλοῖον παράσημη ὑπηρεσίας ἀ-  
ρωγῆς, θὰ γνωρίζῃ, ὅτι τόσον τὸ ίδιον, ὅσον καὶ τὸ πλήρωμά του, θὰ  
εἰσπράξουν τὴν συνήδη ἀμοιβὴν ἐπὶ τῆς ὄφειδῆς τῆς ὁποίας ἡ καὶ τῆς  
ἐκτάσεως ταύτης ἔκρατουν μέχρι τούδε σοθαρώταται ἀμφισθήτησεις.

'Ατομικά πλοῖα

Τό σοθαρώτερον θέμα, μὲ τὸ ὁποῖον ἀπησχολήθη τὸ Συνέδριον, ὑπῆρξε τὸ τῆς εὐθύνης τοῦ πλοίου κινητή του πλοίου κινουμένου διὰ πυρηνικῆς ἐνεργείας ὡς μέσου πρώσωσες τῶν πλοίων, ἀποτελεῖ ἕδη πραγματικήτα. Πέρα τῶν γνωστῶν ἀτομικῶν ὑποθρυχίων τοῦ ἀμερικανικοῦ καὶ τοῦ ρωσικοῦ ναυτικοῦ, εἰσέρχεται προσεχῶς εἰς τὴν ὑπηρεσίαν διὰ νὰ διατηρῇ ἐλευθέρων τὴν ἐπικονωνίαν διὰ μέσου παγωμένων θαλασσῶν καὶ κατά τὸν χειμῶνα, τὸ μέγα δομοίως ἀτομικὸν παγοθραυστικὸν «Λένιον», τὸ ὁποῖον θεωρείται ὡς θαῦμα τῆς ρωσικῆς τεχνικῆς. Καθειλκυθή ἐπίστης, ὡς γνωστόν, τὸν παρελθόντα Μάιον ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν τὸ «Savannah», τὸ πρώτον ἀτομικὸν φορτηγὸν σκάφος, τὸ ὁποῖον θὰ ἔκτελέσῃ μετ' ὅλιγον τοὺς δοκιμαστικούς του πλόας, διὰ νὰ τεθῇ εἰς ἐμπορικὴν ὑπηρεσίαν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔτους. Πρὸς τούτοις, παρεχούμενη ἡ πληροφορία, διὰ ἡ Ιαπωνία μελετᾷ σχεδίου ναυπηγήσεως 23 διαφόρων τύπων ἀτομικῶν πλοίων, διὰ ἡ Γαλλία ἔχει δομοίως ὑπὸ σχεδίασιν τὴν κατασκευὴν τοῦ πρώτου της πυρηνικοῦ τάνκερ 40.000 τόνων, ἡ Γερμανία ἐπίσης καὶ διὰ ἡ Σουηδία μέχρι τοῦ 1965 θὰ ἐμφανισθῇ καὶ αὐτῇ μὲ πλοίου πυρηνικῆς προώσεως.

Οι μειζούνες κίνδυνοι, τούς όποιους έπιστριψε η πυρηνική πρόσωσις του πλοίου, λόγω τών υποτιθεμένων μεγάλων καταστροφών, τάς όποιας δύναται να προκαλέσῃ έν σύνηθες, κατά τα άλλα, αύξηχημα,ώς, π.χ., μία προσάραξης ή μία συγκρουσις, δύνηγούσα εις διαφυγήν πυρηνικής άκτινοβολίας, ιδίᾳ, αν τό συμβάν λάβη χώραν πλήγιον κατωκημένων περιοχών (π.χ. ἐν λιμένι), δηγίερε σοθαράς ἀνησυχίας εις διαφόρους χώρας, εἰς βαθμόν, ώστε, τόσον ή Δανία, δύσον καὶ ή Γερμανία ἔγνωρισαν εις τὴν ἀμερικανική κυβέρνησιν τὴν πρόθεσίν των, ὅποις ἀρνηθούν τὸν εἰσπλους τοῦ «Savannah» εις λιμένας των, πρὶν η συζητηθούν ὡρισμένα μέτρα προληπτικὰ τῶν κινδύνων καὶ διδοῦν αἱ ἱκαναὶ ἔγγυησις περὶ ἀποκαταστάσεως ἐνδεχομένων ζημιῶν. «Ἐξ ἄλλου, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι πρὸς καθησυχάνων καὶ τῆς κοινῆς γνώμης των, ἐπισευσαν εἰς τὴν φυσισιν εἰδικοῦ νόμου προβλέποντος εἰδίκεν ἐυθύνην τοῦ ἀμερικανικοῦ Δημοσίου διὰ τὰς πασκοληθησιμέας τυχόν. ὑπὸ τοῦ «Savannah» ζημιαὶ πρὸς τρίτους.

Έκ των άνωτέρω καταφαίνεται ή ἐπικαιρότης, ἥν προσέλαβε τὸ ζῆτημα τῆς εὐδύνης τοῦ πλοιοκήτου πυρηνικού πλοίου, καθ' δύος γενικός εἶναι τὸ αἰσθήμα, ὅτι τὸ ἔκ παραδόσεως σύστημα τῆς εὐδύνης τοῦ πλοιοκήτου μὲ τὸν συμπαρομάρτυτα γνωστὸν περιορισμὸν ταύτης μέχρις ὡρισμένου ποσοστοῦ τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου ἡ καθηρισμένου ποσοῦ κατά κύρον, δὲν δύναται νὰ ἑναρμονισθῇ πρὸς τὴν ἔκτασιν τῶν ζημιῶν τὰς διποίας δύναται νὰ προκαλέσῃ ἡ τυχὸν ἐκ τοῦ ἀτομικού πλοίου ἀπόδεσμενοις τῆς πυρηνικῆς ἐνεργείας. Πέραν τούτων, ἡ ἀνάγκη ταχείας ληφεως ἀποφάσεως ἐπὶ τοῦ περὶ οὐ ὁ λόγος θέματος προέβαλε καὶ ἐκ τοῦ ὅτι ὁ Ὀργανισμὸς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας τῶν Εὐρωπαϊκῶν Χωρῶν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ διαφόρους ἀλλούς διεθνοὺς Ὀργανισμοὺς, προτοτιμασεν ἡδη σχέδιον διεθνοὺς συμβάσεων ρυθμίζουστις τὴν εὐδύνην τοῦ ἐκμεταλλευτοῦ ἀτομικῶν ἐγκαταστάσεων ἐν ξηρᾷ. Ὑπῆρχε δ' ὁ φόδος, διτι, ἐλλείψει εἰδίκης διεθνοῦς συμμωνίας διεπούσης τὰ τῆς εὐδύνης ἀτομικοῦ πλοίου, εἴτε αἱ διάφοραι χώραι νὰ θεωρήσουν τὸ ἀτομικὸν πλοῖον ὡς δ-

περιορίστως εύθυνόμενον, εἴτε νά έκδηλωθῇ τάσις υπαγωγῆς τῆς τοιαύτης εύθυνης εἰς τὴν περὶ χερσαίων ἀτομικῶν ἐγκαταστάσεων ρῦθμισιν, τούθι ὅπερ ὅμιοις ἀπειροναῖς, λόγω τῆς διαφορικότητος τῶν θεμάτων καὶ τοῦ εντεῦθεν κινδύνου νά ὑπάχθῃ τὸ πλοῖον εἰς κανόνας ἀσυμβιδάστους πρόδει τὴν ειδικὴν φύσιν αὐτοῦ.

Τό ζήτημα της εύθυνης θαλασσίου έπιχειρηματίου, ώς έκ της πάρεισαγωγῆς τοῦ πυρηνικού στοιχείου, έμφανιζεται ύπο δύο ὅψεις : α) Εύθυνη έκ της μεταφορᾶς πυρηνικῶν ουσιῶν, μεταφορᾶς, ητις δύναται νό έπιχειρηθῆ εἴτε ύπο ἀτομικού, εἴτε ύπο συνήθους πλοίου καὶ β) Εύθυνη έκ ζημιῶν, προκαλούμενών ύπο δι' ἀτομικῆς ἐνέργειας κινουμένου πλοίου.

Μόνη ή δεύτερη όψις τού προβλήματος απέτισθησε το Συνέδριον τῆς Ριγιέκας καὶ ἀπέτελεν ἀντικείμενον συζήτησεων, αἵτινες κατέληξαν εἰς τὸν οὐιοθέτην σχεδίου δ. σ. "Υπὸ τὴν πρώτην τοῦ μορφῆν τὸ πρόδηλημα ἔνει προμητώπισθε ὑπὸ τοῦ Συνεδρίου." Ἀφέθη νὰ ρυθμίσθῃ τούτο ὑπὸ τοῦ προμητώπισθεντος σχεδίου δ. σ. τοῦ ἐκπονηθέντος ὑπὸ τοῦ Ο.Ε.С.Ε., ἐπὶ τῇ βάσει τῆς ἀρχῆς, διὅτι ὁ φορτώνων ἐπί τινος πλοίου πρὸς μεταφοράν πυρηνικάς οὐσίας, δέοντο νὰ τυγχάνῃ ὑπέυθυνος μέχρι καὶ τῆς ἐκφορτώσεως αὐτῶν, θεωρούμενος ὃς ἐκμεταλλευτής χερσαίων πυρηνικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἄρα διεπόμενος ὑπὸ τῶν σχετικῶν πρὸς τούτας καρόνων.

Θά παρεσυρόμην εἰς ἔκτασιν, ἵνα ἐπεχείρουν νὰ ἐκθέσω λεπτομερεῖς

ξπί τών συζητήσεων καὶ τῶν ὑπὸ τῶν διαφόρων Ἀντιπροσωπειῶν ἀναπτύχθεισῶν ἀπόφεων. Οὔτε εἶναι δυνατή, ἐξ ἄλλου, δύναλυσις κατ' ἄρθρον τοῦ νιοθετέντος κειμένου, σπερ προώρισται νὰ τεθῇ ὑπὸ τῶν τελικὴν Ἑγκρισιν Διπλωματικῆς Συνδικαλιστικῆς. Ή ἀρκεσθῶμεν, συνεπόντι, νὰ ὑπογραμμίσωμεν τάς γενικάς ἀρχάς ὑπὸ τῶν ὅποιων ἐμπνέεται τὸ υπάρχοντον τῆς διεθνούς συμβάσεως «περὶ εὐθύνης τῶν ἐκ μεταλλευτῶν πυρηνικῶν πλοιών. Οὔτω:

1. Ἡ εὐδύνη θαρύνει τὸν ἀσκοῦντα, τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου (operator, exploitant). Ὡς τοιοῦτος δὲ νοεῖται οἰοδήποτε φυσικὸν ἢ νομικὸν πρόσωπον Ιδιωτικοῦ ἢ δημοσίου δικαίου τυχόντας ἀδειας ἢ ἐγκρίσεως ὑπὸ τῶν ἀρμόδιον ἀρχών τῆς παρεχούσης τὴν ψέματαν χώρας, ὅπως ἐκμετάλλευται πυρηνικὸν πλοίον.

‘Η διάταξις αυτή άπομακρύνεται τῆς δ.σ. τοῦ 1924 «περὶ περιωρισμένης εὐθύνης τῶν πλοιοκτητῶν, ἡτις κηρύσσει ἐπὶ τῶν μέχρι σήμερον γνωστῶν πλοίων ύπευθυνον τὸν πλοιοκτήτην.

Είναι ἀληθές, ὅτι καὶ ἡ Σύμβασις αὕτη ἔξομοιώνει πρὸς τὸν πλοιοκτήτην τὸν ἐφοπλιστὴν καὶ τὸν ἀρχικὸν ναυλοτῆτην (affréteur principal) (ἀρθρός 10). Περὶ τῆς ἔννοιαν, ὅμως, αὐτῶν διγέρθησαν ικαναὶ ἀμφισητήσεις, ἐφ' ὧ καὶ τὸ σχέδιον τῆς νέας διεθνούς συμβάσεως ἀπόδειπτει ἀποκλειστικῶν εἰς τὸν ἔχοντα τὴν ἀδειαν ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, τοῦ<sup>ν</sup> ὅπερ προλαμβάνει πάσαν ἀδειαίστητα περὶ τὸ πρόσωπον τοῦ ὑπευθύνου, ἀτε τῆς ἀδειας συνιστώσης εὐπαρόδεικτον γεγονός. Μή ύφισταμένης τοιαύτης ἀδειας, λογίζεται, ἄνευ ἑτέρου, ύπευθυνος ὁ φερόμενος εἰς τὰ νηολόγια πλοιοκτήτης.

2. 'Η έκ του σχεδίου τῆς νέας δ. συμβάσεως εύθυνη τίκτεται ἐφ' δοσον προκληθῆ ύπό τού ἀτομικοῦ πλοίου π ρ η ν ι κ ḥ δ η μ ι α. 'Ως οιαύτη ζημιά δρίζεται ὅ θάνατος ή ἡ σωματική βλάβη οιουδήποτε προσώπου ή αἱ υλικαὶ ἀπώλειαι καὶ ζημιαὶ ἐκ συμβάντος προσελθόντος ἐκ τῶν ραδιενέργων ίδιοτήτων τῶν πυρηνικῶν καυσίμων ή ἄλλων πυρηνικῶν τοῦ πλοίου, ἔκτὸς ἂν αἱ ψύλαι αύται εύρισκωνται ἐπὶ τοῦ πλοίου, ὡς φορτίον, Συνεπώς, ἀν εύρισκωμεθα πρὸ ζημιας κοινῆς, μὴ ἔχουσης π ρ η ν ι κ ḥ ον χαρακτῆρα, ἢ εύθυνη ἐξακολουθεῖ νό διέπεται ύπό τῶν διατάξεων τῆς πλαταίας δ. σ. τοῦ 1924, μολονότι τὸ εύθυνόμενον πλοίον θά είναι ἀτομικόν. 'Ομοίως, δὲν έχει ἐφαρμογὴν ή νέα σύμβασις εἰς περίπτωσιν π ρ η ν ι κ ḥ μὲν ζημιας, ἀλλὰ προκληθείσης ἐκ μεταφερομένου πυρηνικοῦ φορτίου. 'Η σχετικὴ εύθυνη θά διέπεται, ὡς προειδίχη, ύπό τῆς προπαρασκευαζομένης παρὰ τοῦ Ο.Ε.Σ.Ε. δ.σ., ἀφορώσας τάξις χερσαίας πυρηνικάς ἐγκαταστάσεις, αἵτινες ἐπωμίζονται ταῦτην.

3. 'Η σημαντικωτέρα καινοτομία της νέας συμβάσεως είναι, ότι κηρύσσεται δι' αὐτῆς ὁ ἐκμεταλλεύμενος τὸ ἀτομικὸν πλοῖον ἀ ποκλειστικῶς (solely) καὶ ἀ πολύτῳ (absolutely) ὑπεύθυνος. Τούτῳ σημαίνει, διτι, ἀνεξαρτήτως ὑπαγιτότης ἡ μη τοῦ ίδιου ῥυτού ἡ τοῦ πληρωμάτος τοῦ πλοίου, μόνη ἡ πρόδειξις διτι προσέγενενθή οἰσαποτε πυρηνική ή ζημιά, ἐπισύρει τὴν εὐθύνην αὐτοῦ. Κατεκρίθη ἡ ἀρχὴ αὐτῆς, ὡς ἀνατρέπουσα θεμελιώδη δόγματα τοῦ δικαίου, καθ' ἣ η εὐθύνη προϋποθέτει πταίσμα. Ούχ ήττον δὲν κατίσχουσαν αἱ ἐπικρίσεις, οὐ μόνον διότι τὸ δίκαιον — ὡς ὑπεστριχθῆ — γνωρίζει καὶ ἄλλας περιττώσεις ἀντικειμενικῆς εὐθύνης, ὡς ἐπὶ ἔργατικῶν ἀτυχήματων ἡ ἐπὶ εὐθύνης τοῦ κατόχου πράγματος κατὰ τὴν περίπτωσην διάταξιν τοῦ Ἀρθρού 1384 τοῦ γαλλικοῦ ἀστικοῦ κώδικος, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ εἰσαγωγὴ παρ' ἐπιχειρηματισμὸν ἐνὸς μείζονος ἐν τῇ κοινωνίᾳ κινδύνου, οἷος εἶναι ὁ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς πυρηνικῆς ἐνέργειας, δικαιολογεῖ τὴν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τῶν ἐκ παραδόσεως νομικῶν κανόνων. 'Η μόνη προβλεψθεῖσα ἔξαίρεσις ἀπὸ τῆς οὕτω ὄριζομένης εὐθύνης, συναντᾶται ὀσάκις ή ζημιά προεκλήθη ήθελημένως (willfully) ὑπὸ τοῦ διεκδικούντος ἀποζημίωσιν, ὅποτε τὸ δικαστήριον δύναται νὰ περιορίσῃ ἡ καὶ ν' ἀποκρούστη ταύτην ἔξι διλοκλήρου.

‘Η θεσπισθέντα διάταξις σημιαίνει περαιτέρω, ότι έκ πυρηνικού ἀτυχήματος δὲν δύναται νά εύθυνεται είμη μόνον ὁ operator τού ἀτομικού πλοίου. Συνεπώς, έάν, φέρ’ είπειν, έκ συγκρούσεως μεταξὺ ἐνὸς ἀτομικού καὶ ἐνὸς κοινοῦ πλοίου συμβῇ πυρηνική ζημία, αι ἐντεύθεν συνέπεια θά διαρρέουν τό ἀτομικὸν πλοίον κατ’ ἄν επί υπάτιον τῆς συγκρούσεως τυχάνῃ τό κοινὸν πλοίον. ‘Η δικαιολογία τῆς λύσεως ταύτης δέν ν’ ἀναζητηθῇ καὶ πάλιν εἰς τήν ἀντίληψην περὶ τῆς ἀντικειμενικής εὐθύνης τού δημιουργούντος τάς προϋποθέσεις ἐπελεύσεως ἐνός πυρηνικού ἀτυχήματος operator τού ἀτομικού πλοίου. ‘Η πιθανολογού-

ἴεντη μείζων ἔκτασις τῶν πυρηνικῶν ζημιῶν αἰτίαν ἔχει, κατὰ τὴν ἀποψιν ταῦθιν, ὅχι τὴν ὑπαιτιότητα τοῦ κοινού πλοίου, ἀλλ' αὐτῆς ταῦτην τὴν ἡπαρξιν τοῦ ἀτομικού πλοίου, ητὶς τακτέσσης δυναταῖς τὴν μετ' αὐτοῦ συγκρουσιν τοῦ κοινού πλοίου. Ἡ διαφορὰ κατὰ τὴν ἔκτασιν τῶν ἐπί-  
ζημάων ἐπακολούθων μεταξὺ μιᾶς συγκρούσεως κοινῶν πλοίων καὶ τοι-  
αύτης εἰς ἣν μετέχει ἐν πυρηνικὸν πλοίον προβλέπεται τοσαύτη, ὥστε ἡ  
σύγκρισις νὰ δόηγη εἰς βάρος τῆς πυρηνικῆς προελεύσεως τῶν ἐπακο-  
λούθων τούτων. Εἰς τὴν δικαιολογίαν ταῦτην δύναται νὰ προστέθῃ καὶ  
ἡ βεθρώσις τῶν ἀντεπερβλήτων δυσχερειῶν ἀκριβοδικάσιον ἐπιμερισμού  
τῶν συνεπειῶν ἐκ πυρηνικοῦ ἀτυχήματος κατὰ λόγον τῆς ὑπαιτιότητος  
τοῦ κοινού πλοίου καὶ τοῦ συνθραύμνοντος πυρηνικοῦ στοιχείου.

Παρὰ ταῦτα, ἀπὸ τοῦ κανόνος τῆς ἀ π ο κ λ ε i σ t i κ ḥ ης εὐθύνης, ἐγένετο δεκτὴ παρέκκλισις, ἐπιτρέπουσα εἰς τὸν καταδρόμοντα τάς ἀποζημιώσεις operator ἀναγωγὴν κατὰ τοῦ ὑπαίτιου τῆς ζημίας, δόσακις ὃντος ἡ θεληματική μέριμνα της προεκάλεσε ταῦτην ἢ ἄλλως ἔχει συμφωνηθῆ τοῦτο.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ διάταξις ὄριζε, ὅτι οὐδεμία ύψισταται εὐθύνη, ἔαν ἡ πυρηνική ζημία πρόσφεται ἐκ πυρηνικῶν συμβάντων, ἐφ' ὃν εὑρέως ἐπέδρασαν πράξεις πολέμου, ἐμφύλιου συρράξεως ή ἑξεγέρσεως.

4. 'Η εύθυνη δὲν είναι από τοις ορισμένοις γενικώς, άναγκωρίζεται, διτά πρότεινε αυτή νά μη η περιβάσιν ώρισμένην έκτασιν. Φυσικά, άποτέλεσμα της περιβάσης εύρυτερα από την ίδιαν της δ. σ. του 1900 είναι η αναφερομένη είσιν τα κοινά πλοία. 'Υπολογίζεται, διτά περι ήν διάλογος ορίσια θά κυριαρχούνται μεταξύ 5—15 έκατομμυρίων δολαρίων κατ' αύξημα, κατά πάντα πρότυπον του σχεδίου δ.σ. περι χερσαίων άτομικών έγκαταστάσεων. Ούχ ήττον δι τελικός καθορισμός των δρίων τούτων έκριθη, διτά έδει ν' αποφεθή είσι την μέλλουσαν ν' απόφασίστη έπι της τύχης του σχεδίου τούτου Διπλωματικήν Συνδιάσκεψιν, ήτα προηγουμένων συνεννόησεις μετά των ολοκληρωμένων. Συνοδεύται, διμως, το σχέδιον υπό ώρισμένων συναφών υποδείξεων σκοπουσών νά καθοδηγήσουν τάξιν λόγω κυθερώνται έπι του καθορισμού τοις δρίου εύθυνής. Μεταξύ δὲ των υποδείξεων τούτων περιλαμβάνεται και μία καθ' ήν ήν είσι τινας έξαιρετικάς περιπτώσεις αι πυρηνικά ζημιάι ήθελον πάρερη το καθορισθήσαν διοριον εύθυνος, τά συμβαλλόμενα κράτη άναδεχθούν την καλύψιν των πέραν τους δρίουν τούτου ζημιών. 'Η σπάτη αυτή κύκλη άντικατέστησης ρητήν, αμερικανικής δι πεντεύεσσων, διάταξιν του προσχεδίου της νέας συμβάσεως, συναυτήσσασαν, διμως, την γενικήν έχθρότητα και διά της δοπίας ή παρέχουσα την αδειαν έκμεταλλεύσεως πυρηνικού πλοίου χώρα καθιστατο ήπειθυνος διά τάς πέραν του περι ού άνωτέρω δρίου συνεπείας.

Δέον ν' ἀποσαφηνισθῇ, ὅτι τὸ καλύπτον τὴν εὐθύνην τοῦ operator ὄριον, ισχύει ἐφ' ὅσον οὕτως κανονικῶς καὶ νομίμως ἔτυχεν ἀδειας ἐκ-  
μεταλλεύσεως τοῦ πλοίου του. Ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει, ἡ εὐθύνη δὲν  
γνωρίζει δρία.

5. 'Η εύθυνή του operator δέ ον νά καλύ πτεται α σφαλματική ή ασφαλιστική κάλυψης της εύθυνης τού ύποχρέου. Από τών όρκων του αίνων μας πρόχισε να συζητήται μία παρομοία όρκη έπιτιμη μεταφοράς έπιβατων, ύποστρηζόμενου ιπτά πολλάν, δητι θα καλύπτεται τρόπος διειθυνός ρυθμίσεως τών έναντι τών έπιβατών ύποχρεώσεων τού θαλασσίου μεταφορέως είναι ή ύποχρεωτική παρ' αύτου όσφαλισης τών κινδύνων θανάτου ή σωματικής βλάβης. Ως γνωστόν, ή σπουδιαίη αυτή δέν ήντυχησε και τελικής έγκατελείθη. Έπειπρωτο νά φθάσωμεν την πυρηνική πρόωσιν τών πτλοίων, διά νά ίδωμεν την όρκην αυτήν πιεβάλλουμένην.'

Τό γένος της ἀσφαλιστικῆς καλύψεως, ὡς καὶ οἱ δροὶ ταῦτης ἀφέθη, κατὰ ρητὴν διάταξιν τοῦ σχεδίου τῆς συμβάσεως, νά καθορίζωνται ἐκάπιτοτε ὑπὸ τῶν ἔνδιαιφερομένων χωρῶν.

6. Καθ' ὅτι ἀφορᾷ τὴν παραγραφὴν τῶν . ἀξιώσε-

PHONES: 410238 410239 Tel/addr: HERMES

# SHIPCHANDLERS AT CAPE TOWN

## **HERMES SUPPLIERS (PTY) LIMITED**

GENERAL SHIP CHANDLERS

**ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ: ΓΕΡ. ΔΙΒΑΡΗΣ & Α. ΠΡΩΤΟΥΛΗΣ**

Τρόφιμα, ύλικά μηχανῆς, καταστρώματος  
καὶ „ΤΡΑΝΣΙΤ“

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῶν AMEROIDS εἰς Ν.ΑΦΡΙΚΗΝ  
2, Selkirk Street—CAPE TOWN

ων, τὸ σχέδιον ἀγνοεῖ τὴν παράδοσιν τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, τὸ ὅποιον προβλέπει κατ' ἔξοχὴν δρασείας προθεσμίας, πρὸς ἀποτροπὴν τῆς διαιωνίσεως τῶν ἐκκρεμοτήτων καὶ τῆς ἐντεύθεν ἀθεσιότητος, διυσμενῶς ἐπιδρώσης ἐπὶ τῶν συμφερόντων τοῦ πλοίου.

Παρά ταῦτα, ἐπεκράτησεν ἡ ἀποψίς, ὅτι αἱ συνέπειαι ἔκ τινες ραδι-  
γενεργού ἐπιδράσεως, δόμειλομένης εἰς πυρηνικὸν ἀτύχημα, δυνατῶν νὰ  
ἐκδηλωθούν δραδέως καὶ μετὰ πάροδον ἔτων. Μεταξὺ τῶν εὐλόγων συμ-  
φερόντων τοῦ πλοίου καὶ τῆς κοινωνικῆς ἀνάγκης προστασίας τῶν τρί-  
των ἔκ πυρηνικῶν μολύνσεων, η πλάστιγξ κλίνει ὑπὲρ τούτων. Κατα-  
ταῦτα ἀντί τῶν μέχρι σήμερον γνωστῶν παραγραφῶν, ὅριζεται δε-  
καὶ εἴ τι αἱ δλόκληρος, ἐντὸς τῆς δόπιας δύναται νὰ ἔγερθῇ ἡ ἀγωγὴ  
πρὸς ἀποζημίωσιν. Ἡ δεκαετία ἄρχεται υπολογιζομένη ἀπὸ τοῦ ἀτυχί-  
ματος. Πλὴν, ἕκαστη χώρα ἀφίεται ἐλευθέρα νὰ θεσπίσῃ συντομωτέραν  
παραγραφήν, οὐχί, δημας, κατωτέρων τῶν δύο ἔτῶν, ἐάν ὁ ἀνάγων είχε  
γνωστιν τῆς ζημιάς.

Αύτοι είναι, δι' ολίγων, οι κρητοί τών έργασιών του Συνεδρίου της Ρ.γιέκας, διόπιον οι φίλοι μας Γιουγκοσλάβοι, με τὴν βοήθειαν του Ο.Μ.Γ., είχον προπαρασκευάσει κατά τρόπον, ό δόποιος κατέλειψεν ἀράστας ἐντυπώσεις καὶ ἀναμῆσεις. Ἡ Ἑλληνικὴ Ἀντιπροσωπεία, ως πάντοτε, μικρὰ εἰς ἀριθμὸν (ὅ καθηγητῆς κ. Σπηλιόπουλος, ὁ δικηγόρος κ. Μεσενίτης καὶ ὁ σύρων τὰς γραμμὰς ταύτας), ἀπετέλει κτυπητὴν ἀντί-  
βεσιν πρὸς τὰς πολυμελεστάτας καὶ ὑπὸ πεπειραμένου βοηθητικοῦ προ-  
ωπικοῦ ἐπικουρουμένας Ἀντιπροσωπείας τῶν προεχουσῶν ναυτικῶν  
χωρῶν. Ἐνῷ αἱ ἄλλαι χώραι, κατανοοῦσαι τὸ συμφέρον των, βεβαίως,  
προβάλλονται εἰς τὰ διεθνῆ ἐπιστημονικά δήματα, μὲ τὴν ἀνεστίν, τὴν  
ὅποιαν διασφαλίζει ἡ ἀφθονίος ορισμένων κρατική ἀράγη, ήμεις διδόμεν τὸ παρόν,  
χάρις εἰς τὴν ἐπιστημονικὴν ἔφεσιν ὠρισμένων ἀμετανοήτων φανατισμέ-  
νων ἀτόμων, τὰ δόποια πληρώνουν τὸν φανατισμὸν των μὲ υλικᾶς καὶ ὄλ-  
λας θυσίας. Τὸ πράγμα είναι ἀπαράδεκτον, προκειμένου περὶ διεθνῶν  
τυναντήσεων, ποὺ ἐνδιαφέρουν τὴν μοναδικήν, σχεδόν, διὰ τὴν Ἐλλάδα  
πηγὴν ζωῆς, τὴν θάλασσαν καὶ, μάλιστα, συναντήσεων τῶν υψηλοτάτου  
πνευματικοῦ ἐπιπέδου, αὐτῶν ποὺ ὅργανώνει τὸ Ο.Μ.Ι. Δὲν ἔχει κατα-  
νοηθῆ, ἀτυχῶς, ἀκόμη εἰς τὸν ἀπαιτούμενον βαθμὸν, δῆ μόνον ἀπὸ κρα-  
τικῆς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ πλευρᾶς ἐπιχειρήσεων, δῆτι τὰ διλούν πολιτικοῦ  
τερραριοῦ καθιστάμενα προβλήματα θαλασσίου ἐμπορίου ὑπὸ δλας, σχεδόν,  
τὰς πτυχὰς αὐτῶν ἀντιμετωπίζονται σήμερον ἐπὶ διεθνοῦς ἐπιπέδου καὶ  
δῆτι ζωτικὸν συμφέρον μᾶς ἐπιβιβλεῖ συμμετοχὴν καὶ μέσα δράσεως εἰς  
τὰς διεθνεῖς ζυμώσεις, ἀνάλογα πρὸς τὴν θέσιν, τὴν δόποιαν διεκδικοῦ-  
μεν, ως ναυτικὴ δύναμις.

ΦΩΚΙΩΝ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

«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

# ΙΟΝΙΚΗ & ΛΑΪΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

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

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΝΗΣΙΣ: "ΙΟΝΡΟΒΑΝΚ,,

## ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ

'Οδός Πειραιώς 18  
Λεωφ. Βενιζέλου 45

## ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΘΗΝΩΝ & ΠΕΡΙΧΩΡΩΝ

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

## ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Οδός Φίλων 45  
> Ναυρίου

## ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΠΑΡΧΙΩΝ

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

## ΠΥΚΝΟΝ ΔΙΚΤΥΟΝ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΩΝ ΕΝ ΤΩ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΠΑΣΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ



μεγάλος άριθμός των ανέυ κανονικών προσόντων ναυτικών. Ο μεγάλος, όσαύτως, άριθμός των ναυτοποίων, ώς και των ανέυ προσόντων ναυτών τόσον των φορητών υλοίων, δσον και των πετρελαιοκινήτων.

ΠΙΝΑΞ Β'. Προσωπικὸν Μηχανῆς

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ

ΠΡΟΣΟΝΤΑ

	META	ANEY
'Ατμομηχανικοὶ α'	600	154
» β'	370	72
» γ'	1028	124
Πρακτικοὶ 'Ατμομηχανικοὶ	51	3
Μηχανικοὶ Μ.Ε.Κ. α'	42	1
» » β'	53	2
» » γ'	321	55
Πρακτικοὶ Μ. Ε. Κ.	9	—
'Αρχιθερμοσταῖ	589	7
Λιπανταῖ	122	295
Μηχανοδηγοὶ α'	218	7
» β'	266	27
Θερμασταῖ	1495	655
Δόξιμοι Μηχανικοὶ	—	1644
Μαθητ. Μηχανοδηγοὶ	—	172
'Ανθρακεῖς	—	75
Χειριστοὶ Μηχανῆς	—	761
Καθαρισταῖ	—	382
'Ηλεκτρολόγοι	—	333
Σύνολον	5158	4619

Καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν μηχανῶν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὑψηλὸν τὸ ποσοῦν τῶν ανέυ κανονικών προσόντων ἔργαζομένων ναυτικῶν, κυρίως, εἰς τὰς εἰδικότητας τῶν γ'. ἀτμομηχανικῶν, τῶν λιπαντῶν καὶ τῶν θερμαστῶν.

ΠΙΝΑΞ Γ'. Προσωπικὸν Γενικῶν 'Υπηρεσιῶν

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ

ΠΡΟΣΟΝΤΑ

	META	ANEY
Ραδιοτηλεγραφῆται α'	242	3
» β'	147	38
Οἰκονομικοὶ α'	46	—
» β'	16	15
Φροντισταῖ	44	—
'Αρχιθαλαμητόλοι α'	107	2
» β'	125	2
'Αρχιμάγειροι	37	1
Βοηθοὶ Φροντιστοῦ	97	42
Θαλαμητόλοι α'	398	19
» β'	895	508
Μάγειροι α'	110	—
» β'	261	62
» γ'	398	160
Δόξιμοι Οἰκονομικοὶ	—	17
Βοηθοὶ Θαλαμητόλοι	—	766
'Επικουροι Θαλαμητόλοι	—	479
Βοηθοὶ Μαγείρου	—	337
Χυτροκαθαρισταῖ	—	141
Διαφόρων Ειδικοτήτων	—	224
"Ανευ εἰδικότητος Μαθητευόμενοι	—	642
Σύνολον	2923	3458

'Υψηλότερον εἶναι τὸ ποσοῦτον τῶν ανέυ κανονικών προσόντων ναυτικῶν καὶ εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν γενικῶν ὑπηρεσιῶν, διειδέμενον, κυρίως, εἰς τοὺς μεγάλους ἀριθμοὺς τῶν ανέυ πτυχίων εἰδικοτήτων, ώς εἶναι οἱ δοηθοὶ καὶ ἐπίκουροι θαλαμητόλοι, δοηθοὶ μαγείρου, χυτροκαθαρισταῖ κλπ.

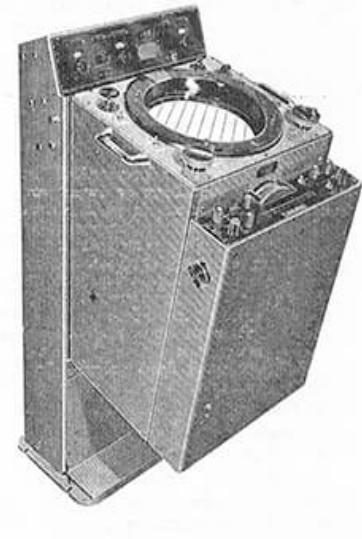
'Ανεξαρτήτως τοῦ εἰς τὴν ἀλλοδαπήν μέχρι τοῦδε ἀποτελέσματος τῆς ἀπογραφῆς, θὰ πρέπει νὰ ἀναγνωρισθῇ, διὰ τὴν ἀπορροφὴν τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν καλῶς ἐσχεδιάσθη, δραστηρίας ὡργανώθη καὶ καλῶς ἐκτελεῖται ὑπὸ τῆς ἔχουσῆς τὴν γενικήν της ἐποπτείαν Εἰδικῆς Γραμματείας τοῦ Ν.Α.Τ. Αἱ σημειωθεῖσαι, πάντοτε εἰς τὸν τομέα τοῦ ἔξωτερικοῦ, παραδείπεις, αἱ δόποισι, ἐνδεχομένως, θὰ παρατείνουν τὴν διαδικασίαν τῆς ἀπογραφῆς εἰς τὸ ἔξωτερικόν, εἶναι ἀπόρροια, κυρίως, τῶν περιωρισμένων πόρων, διὰ τῶν δόποιων ἡ μεγάλη αὐτὴ προσπάθεια ἐπροκοπήθη. 'Ἐὰν ἔξ ἀρχῆς, διὰ νὰ ἀναφερθῇ ἡνα παράδειγμα, εἰλές τοποθετηθῇ εἰς τὸ Σουέζ καὶ δεύτερος ἀπογραφέυς, εἴτην δὲ ἐγκριθῆ δόδοιτοικαὶ καὶ εἰς τοὺς εἰς ἄλλους λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ ἀπογραφεῖς διὰ τὴν ἀνευτόπιον κίνησιν των, ἀσφαλῶς διπλάσιος ἀριθ. ναυτικῶν θὰ εἴχε μέχρι στιγμῆς εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ἀπογραφῆ.

Πάντως, μετ' αἰσιοδοξίας θὰ πρέπει εἰς τὴν ἔκβασιν τῆς ἀπογραφῆς νὰ προσθέλεωμεν. 'Ἐντὸς τοῦ προκαθούμένους ἔξαμηνος θὰ ἔχῃ δλο-κληρωθῆ αὐτῇ εἰς τὸ ἔσωτερικὸν καὶ εἰς τοὺς περιστοτέρους ἐκ τῶν λειτουργούντων ηδη ἀπογραφικῶν σταθμῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ. Θὰ παραταθῇ ἡ ἀπογραφή εἰς τὸ Σουέζ καὶ τὸ Κόντινευτ καὶ, ἐνδεχομένως, εἰς τινὰς ἄλλους λιμένας, εἰς τοὺς δόποιους κίνησις ἐλληνικῶν πλοίων σημειοῦται ἡ θὰ σημειωθῇ. 'Ἐν τῷ μεταξύ, ή Γραμματεία Ἀπογραφῆς θὰ ἀρχίσῃ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ συγκεντρωθέντος υλικοῦ. Τὸ ἐγκαθιστάμενον συντόμια μηχανογραφικὸν σύστημα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. σημαντικόν θὰ τὴν διευκολύνῃ. 'Υπολογίζεται, διὰ τοῦ διάστημα περίποτερον τοῦ ἔξαμηνος ἀπὸ τοῦ τερματισμοῦ τῆς ἀπογραφῆς θὰ ἔχῃ συντελεσθῇ ἡ προβλεπόμενη πολλαπλὴ ἐπεξεργασία τῶν συγκεντρωθησμένων ἀπογραφικῶν δελτίων.

# The Decca



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

Backed by over 180 service depots throughout the world



DECCA RADAR LIMITED  
LONDON · ENGLAND

## Η Π.Ν.Ο. ΑΠΑΝΤΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΦΟΥΡΝΑΡΑΚΗΝ

# ΤΟ ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΟΝ ΕΠΙΤΕΛΕΣΘΕΝ ΥΠΕΡ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΜΑΣ ΕΡΓΩΝ

## ΠΡΟΚΗΡΥΞΙΣ ΠΡΟΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΑΣ

Δεν θὰ ἔπειτεν, υπὸ ἄλλας περιστάσεις, ὁ ἀνώτερος ἐλληνικὸς ναυτεργατικὸς συνδικαλιστικὸς ὄργανος μόσ, ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ 'Ομοσπονδία, νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὰ κακόπιστα κηρύγματα τοῦ Φουρνάρη, τοῦ ἀποβληθέντος, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τὴν Π.Ν.Ο. Διότι, δῆμος, πίσω ἀπὸ αὐτὸν κρύπτονται οἱ πάτρωνές του, οἱ Ἀμερικανοὶ ἐργατοπατέρες, τῶν ὅποιών ἐπεσημάνθησαν ἡδη ἀποποτοῖ κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐπιδιώξεις, ἐπικροτοῦμεν τὴν κατωτέρω δημοσιευμένην ἀπάντησιν, ὡς ἀπαρχῆ τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἐνημέρωσιν τοῦ ναυτεργατικοῦ μας κόσμου ἐπὶ τῶν ἐνεργειῶν τῶν κ. κ. Κάρραν, Χάλλ καὶ Σιας. Αἱ προκηρύξεις, θεβαίως, δὲν ἀρκοῦν. Ἐπὶ τόπου ἀντιπροσωπείας τῆς Π.Ν.Ο. πρέπει νὰ ἀναλάβῃ, ὅπως καὶ εἰς ἄλλην σελίδα τονίζομεν, τὴν ὀργανωμένην ἀντίδρασιν.

Τὸ κείμενον τῆς προκηρύξεως ἔχει ὡς ἔξης:

Συνάδελφοι,

Ἡ Διοίκησις τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας αισθάνεται τὴν ὑποχρέωσιν νὰ επικοινωνήσῃ μαζὶ σας καὶ νὰ σᾶς ἀναπτύξῃ ὠρισμένη ζητήματα, τὰ ὅποια εἶναι γνωστά, βέβαια, ἀλλὰ πρέπει νὰ ἐπαναληφθοῦν καὶ γιὰ νὰ κατανοῦμη περισσότερον ἡ σημασία τους καὶ πρὸ παντὸς γιὰ νὰ δοθῇ ἀποστομωτικὴ ἀπάντηση σὲ κακοήθεις, ἀνακρίβεις, διστρεβλώσεις τῆς πραγματικότητος καὶ δημογαγικὲς φλογαρίες τοῦ γνωστοῦ γιὰ τὶς πράξεις του στοὺς Ἑλλήνες ναυτικούς Κοσμοῦ Φουρνάρακη.

Ο Κοσμὸς Φουρνάρακης, ὁ ὅποιος φέρει βαρέως ὅτι ἀπομακρύνθη ἀπὸ ἀντιπρόσωπος τῆς Π.Ν.Ο. στὴν Ἀμερικὴ γιὰ ἀντισυνδικαλιστικὲς καὶ ὄλλες ἐπίζημιες γιὰ τὰ συμφέροντα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν πράξεις του, ἔξαπλοι ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν, δύσκολη τὰ ιδιαίτερα συμφέροντα τοῦ τὸ ὑπαγερεύον, «καταγγελίες» κατὰ τῆς ὑπεύθυνης ἡγεμονίας τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας καὶ τῶν κλαδικῶν ὀργανώσεων τῆς δυνάμεως της, οἱ ὅποιες καταγγελίες διαφένθονται ἀπὸ τὴν πραγματική τοικαὶ καὶ ἀπὸ τὶς πατίγοντες ἐπιτυχίες τῶν ἀγώνων τῆς Π.Ν.Ο.

Ἐτοι καὶ τώρα σὲ ἀπειστολὴ ποὺ ἀπῆδυναν πρὸς τὸν Γενικὸν Γραμματέα τῆς Διεθνοῦς 'Ομοσπονδίας Μεταφορῶν συν. Μπεκιόν καὶ τὶς ὅποιας ἔφροντισε νὰ δώσῃ εὐεργείαν στὸν ἀμερικανικὸν καθημερίν τότο, ὅπως καὶ σὲ ὠρισμένες 'Αθηναϊκας ἔφερείδες, κατηγορεῖ τὸ ὑπέύθυνα στελέχη τῆς Π.Ν.Ο. οἱ μὲ τὴν ὑπογραφὴ τῶν 380 περιποὺ συλλογικῶν συμβάσεων διὰ τὰ πληρώματα πλοίων ὑπὸ σημασίας εὐκολίας ἀποπνήσαντας τοὺς ναυτικούς.

Ο ἀνδρώνος ἡ πρέπει νὰ ἔχῃ δασκάλη ἀγνοια τῶν ναυτικῶν, γιὰ τὰ συμφέροντα τῶν ὅποιων ὀστόσο θέλει νὰ παρουσιάζεται ὅτι κόπτεται, ἡ πρέπει νὰ είναι τυφλὸς ὅργανο τῶν ἔχρων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Γιατὶ ἀν εἶχε στοιχειώδη γνώση τῶν πραγμάτων, ἔπρεπε νὰ ξέρῃ ὅτι μὲ τὴν ὑπογραφὴ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων αὐτὸν ἔξαπλοι διαφένθονται στοὺς Ἑλλήνες ναυτικούς ποὺ ὑπηρετοῦν σὲ πλοίο ἀλληλικής κυριότητος ὑπὸ ἔναν σημαίας, τόξο:

1) Τὸ μισθόδιγον τῆς ἐλληνικῆς συμβάσεως.

2) 'Η ἀσφάλιση στὸ Ναυτικὸν 'Αποκαθικὸ Ταμείο καὶ ἡ ἀντίστοιχη προστασία τῶν ἐργαζομένων μὲ τὴν παροχὴ ιατροφαρμακευτικῆς καὶ νοσοκομειακῆς περιθόλωφων στοὺς ιδιούς καὶ στὸ μέλη τῶν οἰκογενείων τους, μὲ τὴν παροχὴ ἐπιθόματων ὀνεγγίας καὶ ἀσθενείας, μὲ τὴν παροχὴ συντάξεων γήρατος καὶ χρείας, ἀνικανότητος κ.λ.π.

3) 'Η ἐφαρμογὴ τῆς προστατευτικῆς τῶν ἐργαζομένων σὲ πλοίο ὑπὸ ἀλληλική σημ-

μαία νομοθεσίας, δηλαδὴ περὶ συνθήσεως πληρωμάτων, ἐπαναπατρισμοῦ κλπ.

Ο δινόρωπος ἄγνοει ἄκομα, ὅτι οἱ 380 αὐτές συλλογικὲς συμβάσεις ἔχουν ἐγκριθῆ ἀπὸ τὴν Διεθνὴν 'Ομοσπονδίαν 'Εργατῶν Μεταφορῶν καὶ ὅτι ἡ ὑπογραφὴ τους είναι ἀποτέλεσμα τῶν κοινῶν ἀγώνων Π.Ν.Ο. καὶ Δ.Ο.Μ. Γιατὶ ὅτι τὸ ἐγνωρίζει, δὲν θὰ ἀποτέλεσμα τὰ ναυτικά σηματόδοσης τῆς Γενικοῦ Γραμματέα τῆς ΔΟΜ, τὸν ὅποιον ἐν τῇ μεγαλόπετρες ἀγώνιστος τοῦ Φουρναράκης κατηγορεῖ ἐπίστος ὡς συνεργό τὸν 'Επειδύλλιον τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν.

Τὰ εὐεργετήματα ποὺ ἔξαπλοι διαφένθονται μὲ τὴν ὑπογραφὴ τῶν 380 συλλογικῶν συμβάσεων, ἀποτελοῦν ἀξιόλογες κατοκτήσεις, γιατὶ τόσο ἡ ἐλληνικὴ συλλογικὴ συμβάσισις, δύο καὶ ἡ προστατευτικὴ τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν ἐργατικὴ καὶ κοινωνικὴ νομοθεσία, ἀναγνορισθεῖσαν ἀπὸ τὸν κ. Μπεκιόν ὡς ἐφάμιλλες τῶν Εὐρωπαϊκῶν καὶ σὲ ὥρισμένα σημεία ὡς ἀνωτέρες.

Ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἔξαπλοντιστὴν ποραπάνω εὐεργετήματα στὰ πληρώματα τῶν 380 πλοίων, γιὰ τὰ ὅποια ἔχουν ὑπογραφὴ ἰσάριθμες συλλογικὲς συμβάσεις, στὸ σύνολό τους 700 πλοίων ὑπὸ ἔναντι σημαίας, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν 380 αὐτῶν πλοίων, διπλορά πάντα τὸν ἀγώνα τῆς Πανελλήνιου Ναυτικῆς 'Ομοσπονδίας καὶ τῆς Διεθνοῦς 'Ομοσπονδίας Μεταφορῶν καὶ χάρις στὴν συμπαράσταση τῶν ἀρμόδιων ὑπηρετῶν τὸν 'Ουραράκην 'Εμπορικής Ναυτιλίας, ἔχουν ἀσφαλισθεῖ τὰ πληρώματα τοὺς Ναυτικὸν 'Αποκαθικὸ Ταμείο. 'Αποτέλεσμα τῆς ἀσφαλισμοῦ αὐτῆς είναι νὰ ἀπολαμβάνουν οἱ ἐργάζομενοι στὰ πλοία αὐτά καὶ οἱ οἰκογένειες τους ἀπὸ τὸ Ν.Α.Τ. καὶ τὸν Οἰκο Νάυτου ὅλες τὰ εὐεργετήματα ποὺ ἀπορίθμονται πιὸ πάνω.

Τὰ εὐεργετήματα αὐτὰ ἀπὲρ τὸν Ἑλλήνων ναυτικῶν τῶν ἐργαζομένων σὲ πλοίο ἐλληνικής κυριότητος ὑπὸ ἀσύνθετες σημαίες, οἱ ὅποιοι οἱ προηγούμενοι εἰχαν, καὶ μεταξύ τοῦς οἱ πολιούχοι τοῦ Ευρωπαϊκοῦ γιὰ τὸν ἐπιτόπιον περιπτώσεα, κατὰ τὶς ὅποιες οἱ ὑπεργορεμένες συμβάσεις, σύνθετες καὶ κακοφαντίες καὶ ὀδιάντροπες ἐπινοήσεις.

Δεῖν ὀρνυμέδει ὅπτι ὑπάρχουν περιπτώσεις, κατὰ τὶς ὅποιες οἱ ὑπεργορεμένες συμβάσεις, σύνθετες καὶ κακοφαντίες, καὶ κακοφαντίες καὶ ὀδιάντροπες ἐπινοήσεις. Τὸ πρόβλημα αὐτὸι συζητεῖται μέσα στὸν κόλπους τῆς ΔΟΜ, ἀπὸ ὥρισμένους πλοιοκτήτας. Τὸ πρόβλημα αὐτὸι συζητεῖται μέσα στὸν κόλπους τῆς ΔΟΜ, ἀπὸ ἀλληλικής σηματόδοσης τοῦ μισθολόγου καὶ τὴ σύνθεση, δὲν ἐφαρμόζονται πλήρως ἀπὸ ὥρισμένους πλοιοκτήτας. Τὸ πρόβλημα αὐτὸι συζητεῖται μέσα στὸν κόλπους τῆς ΔΟΜ, ἀπὸ ἀλληλικής σηματόδοσης τοῦ μισθολόγου γιὰ τὸν ἐπιτόπιον περιπτώσεα τῆς συνεργασία τῶν ὀργανώσεων. Εἴμεθα δὲ βέβαιοι, ὅτι θὰ ἔξερεθῇ ὁ κατάλληλος τρόπος. Αὐτὸ δόμας είναι πρόσθια δόλετα χωριστὸ καὶ οὐνατεῖται στὴν πλήρη καὶ ὀλοκληρωτικὴ ἀξιοποίηση κατηγορεύοντας πλέον δικαιωμάτων μας.

Ψυχεδεῖται στὸν ὑπογραφὴ συλλογικῶν συμβάσεων γιὰ τὰ πλοία ὑπὸ σημαίες εὐκολίας μὲ πρωτοβουλία τῶν Ἑλληνικῶν σηματόδοσης.

Γιατὶ είναι γνωστό, ὅτι τὸ σύνολο τῶν πλοίων ὑπὸ σημαίες ἀσυδότων σημέρχεται σὲ 2.000 περίποι, ἐνὸς ἢ Π.Ν.Ο. ἔχει ὑπογραφεῖ γιὰ 380 μονοχα καὶ γιὰ ἄλλα 40 πλοία ἔχουν ὑπογράψθει οἱ Εὐρωπαϊκὲς ὀργανώσεις ναυτικῶν. Κατὰ συνέπεια 1600 περίποι πλοία τῆς κατηγορίας αὐτῆς μένουν ὀλάντιπα, γιὰ τὰ ὅποια αὐδόπτη προεβλήθη ὀποιοδήποτε εἰπόντο απὸ τὴν Π.Ν.Ο. νὰ ὑπογραφοῦν συλλογικὲς συμβάσεις ἀπὸ ὅποιαδηποτες ὄργανωσης δυνάμεως τῆς ΔΟΜ πρὸς ἔξαπλοντιστὴν πληρωμάτων. Τὸ ἀντίθετο ἀλληλεύει. 'Οτι ὁ ἀγών της ΔΟΜ, ἀπὸ τοὺς ὅποιας διεξάγεται σὲ συνεργασία μὲ ὅλες τὶς εὐρωπαϊκὲς καὶ ἀμερικανικὲς ὀργανώσεις, αὐτὸν ἔχει τὸν ἀντικείμενο σκοτότο: νὰ καλύψῃ μὲ συλλογικὲς συμβάσεις ὅλα τὰ πληρώματα τῶν πλοίων αὐτῶν, ὡς τὰ ναυτικά τῶν ἔκτητας τῶν ἐκμετάλλευση κάτοι πότιστες σημαίες τῆς συμβάσεως, στὶς ὅποιες είναι γνωστό ὅτι καταφένθονται πολλοὶ πλοιοκτήτες γιὰ νὰ καταταπούν τὸν ὄρους ἀμοιδῆς καὶ ἐργασίας καὶ γιὰ νὰ μην ἐφαρμόζουν τὴν κοινωνικὴ ἀσφάλιση, ποὺ μὲ τὸσους ἀγώνες κατεκτησαν οἱ ναυτικοί.

Ἡ Πανελλήνιος Ναυτικὴ 'Ομοσπονδία, συνεχίζοντας τὸν ἀγώνα ποὺ ὅρχισε ἐδώ καὶ δέκα χρόνια μὲ τὴ ΔΟΜ κατὰ τῶν πλοίων ὑπὸ ἀσύνθετες σημαίες γιὰ τὴν ὀλοκλήρωση τῆς προστασίας τῶν συμφερόντων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν ἐργαζομένων στὰ πλοία αὐτῶν, ἀδισφαστοὶ τοὺς καρπούς τῶν ἀγώνων τῆς Π.Ν.Ο. ἔκτητον τὴν πραγματική τους ἀξία, τοὺς ἀγώνες καὶ τὰ ἐπιτέλυματα τῆς Π.Ν.Ο. καὶ περιβάλλονται μὲ τὴν ἐμπιστούση καὶ τὴν φύση τους ἑκάστους που ἔγουσται, εἰς πεισμα τῶν κακοφεύλων καὶ τῶν διαβολῶν τοῦ ὄφισμος αὐτοκήπτου προστάτων τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τοῦ ὅποιου οἱ εφιλοινθρωπικές ἐπιχειρήσεις φαίνεται ὅτι δὲν πηγαίνουν καλά καὶ νόμισε κατάλ-

Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

**MARITIME  
TECHNICAL ADMINISTRATION  
LIMITED**

**ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ**  
Τεχνική  
Διαχείρησης  
Λειτουργίας  
καὶ  
Συντηρήσεως

ΕΠΟΠΤΕΙΑ  
ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ  
ΜΕΤΑΣΚΕΥΩΝ  
καὶ  
Ναυπηγήσεων  
ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3  
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC  
ΟΜΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ  
ΜΕΓΑΡCΝ T.A.N.P.Y., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΗΛ. 40790  
GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851

**ATHANAS MAVROUDIS**

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

STEAMER POINT  
ADEN

"PHONE..  
2096

**SHIPCHANDLER**

GUARANTEED SERVICE, QUALITY & PRICES

AGENTS:

UNITED KINGDOM: AVGHERINO & APERGUIS

DEVENSHERE CHAMBERS 146 BISHOPSGATE LONDON E.C. 2

GREECE: LYCOUDI BROS

33, AKTI MIAOULI PIRAEUS

ληρή τὴν εὐκαρίστη νά έξορμήσῃ γιὰ καινούργιες εμπίξινες, τοῦ εἰδους τῶν ὅποιων ἔχει ὀποκτῆσαι μεγάλη εἰδικότητα.

Πειραιὲν 1η Ὀκτωβρίου 1959.

Μὲ συναδελφικοὺς χαιρετισμοὺς

Η ΔΙΟΙΚΗΣΙΣ ΤΗΣ Π.Ν.Ο.

Ἐπὶ τὸν αὐτὸν θέματος ἡ "Ενωσις τῶν Πλοιάρχων ἀπηρύθυνε πρὸς τὰ μέλη τῆς τὴν κάτωθι ἐγκύκλιον:

Συνάδελφοι Πλοιάρχοι πάσης τάξεως,

Εἰς ὅλους εἶναι γνωστοῖς αἱ προσπάθειαι τῆς ΠΝΟ καὶ ὅλων τῶν Ναυτικῶν Ὀργανώσεων διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἐργαζομένων εἰς τὰ πλοῖα ὑπὲν ἔξινα σημαῖας Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας, διὰ τῆς ὑπογραφῆς συμβάσεων ἐργασίας, ἀποδοχῶν καὶ συνθέσεων ὡς ὅριζει ἡ Ἑλληνικὴ Νομοθεσία, ὡς καὶ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν εἰς τὸ NAT. Εἰς ὅλους ἐπίσης εἶναι γνωστὰ τὰ ἐπιτεγμάτα ἐκ τῶν ἄνωτέρων ἐνέργειων καὶ προσπάθειῶν:

Μέχρι πρὸ τοὺς δεῖν ἔχομεν ἀποδύτως τίποτε. Ἀσφαλίσις δὲν ὑπῆρχε, ἀσθυσία, εἰς τὰ πλοῖα αὐτά, ἐπεκράτει. Σύνθετοι, δροὶ ἐργασίας—ἀποδοχῶν—ἐνδιειτήσεως—προστασία, εἰς τὴν καλὴν ἡ κακὴν διάσθειν τῶν κ. κ. ἐφοπλιστῶν.

"Hōn, κατόπιν τῶν ἄνωτέρων ἐνέργειων, ἔχομεν πλέον τῶν ἐπτακοσίων (700) τοιῶν πλοίων μὲν ἀσφαλισμένα εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὰ πληρωμάτων, καὶ πλέον τῶν τριακοσίων πεντήκοντα (350) μὲν συμβάσεις ἐργασίας — συμφώνως πρὸς τοὺς Ἑλληνικοὺς νόμους.

Καὶ εἶναι μὲν ἀλλήλες, ὅτι πολλὰ ἐκ τῶν οὕτων συμβεβλημένων δὲν τηροῦν ἐπακριβῶς τοὺς ὄρους καὶ τὴν σύνθετον, εἶναι ἀλλήλες, διὶς πολλὰ ἀκόρη πλοῖα καὶ ἀνασφαλισταὶ εἶναι καὶ ἀνέν τοι συμβάσεων. Ἄλλη ἐίναι ἐπίσης ἀλλήλες, ὅτι ἡ Π.Ν.Ο. μετὸ δραστηριότητος καὶ ἐν στενῇ συνεργασίᾳ μετὰ τῆς ΔΟΜ ἀντιμετωπίζει τὰ θέματα αὐτά, πιστεύουσαν ἀκράδαντος εἰς τὴν προσεκή δλοκήρωσιν τῶν. Δέν εἶναι, ἀεροπλανούς, δυνατῶν ἀπὸ τὸ τίποτε νὰ ἀποκτήσωμεν τὸ πάπανταν εἰς διλίγον χρονικὸν διάστημα. Χρειάζονται ἀγώνες καὶ προσπάθεια, τοσούτῳ μᾶλλον, καθόδην ὑπάρχουν ἀντιδράσεις τεράστιαι. Μία ἐκ τῶν σοδαροπέρων ἀντιδράσεων διε τὴν διλοκήρωσιν τῶν συμβάσεων εἶναι ἡ ἐπιμονὴ τῶν Ἀμερικανῶν συνδικαλιστῶν ἀντιπροσώπων παρὰ τὴ ΔΟΜ, οἵτινες ἀξιούν δηποταν τὴν ὑπογραφὴν τῶν συμβάσεων εἰς τὰ πλεύστα ὑπὲν σημαῖας Ἑλληνικὰ ποιία ἀναλάδουν αὐτοῖς, ισχυριζόμενοι ὅτι ἡ περιοχὴ τοῦ κύκλου ἐργασίων τῶν πλοίων αὐτῶν πρέπει νὰ εἶναι τὸ τεκμήριον καὶ οὗ, ὃς ἡμεῖς πιστεύουμεν, ἡ ἐθνικότης τῶν πληρωμάτων καὶ ἡ πατρίς τοῦ πλοιοκτήτου. Οἱ Ἀμερικανοὶ συνδικαλιστοὶ μετέρχονται πάν μέσον διὰ ν' ἀποδεῖσον ὅτι αὐτοὶ καὶ διὰ ἡμές, πρέπει νὰ ἔχουν τὸ δικαίωμα ὑπογραφῆς συμβάσεων καὶ μὲ τὸ ἀμερικανικὸν μισθοδόγιον. Τυχὸν ἐπιτυχία των εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν, εὐνότον εἶναι ὅτι θὰ ἔχῃ ὡς ἀμερικούς συνέπειαν τὸν παροπλισμὸν τῶν πλοίων αὐτῶν καὶ τὴν ἀπόλυτων τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων των, ἐπ' ὥφελεια ὅλων πλοίων ἀλλών ἐθνικοτήτων. "H ΔΟΜ ἔλαβε θέσιν εἰς τὸ δέμα αὐτὸν καὶ εξέβη βέβαιος, ὅτι ὁργάνωσις διεβίης, ὃς αὐτὴ, θὰ δώσῃ λύσην ἰκανοποιητικὴν δι' ἡμάς.

Καὶ ἡδη, ὁγαπητοὶ συνάδελφοι, σάς ἐφιστῶμεν ἰδιαιτέρως τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν κάτωθι: Ταῖς ἀνωτέρω προσπάθειαῖς τῶν Ἀμερικανῶν συνδικαλιστῶν προσεφέρθη νὰ ἐνισχύσῃ ὁ γνωστὸς ἀπόδηλος τῆς ΠΝΟ Κοσμάς Φουρναράκης.

Οὔτος, ὡς γνωστόν, μετὰ τὴν ἀποπομπὴν τοῦ ὡς ἀντιπροσώπου τῆς ΠΝΟ, παρουσιάζεται ὡς προσδρεων μιᾶς «φιλανθρωπικῆς!!! Ὁργανώσεως «H "Αγκυρα», μὲ σκοπὸν νὰ προσφέρῃ τάχα «θησαυρισμὸν... εἰς ἀνάστιστοθύντας ναυτικούς!!!, ἀνώ-

πάρκτους, ὡς γνωστόν.

Ο γνωστός, λοιπόν, Φουρναράκης, αὐτοκαλούμενος συνδικαλιστής, μὲ τὸ θράσος, τὸ ὄποιον εἴναι τὸ μεγαλύτερον πρόσωπο, τὸ παρουσιασθεῖ τούς Ἀμερικανούς ὡς ἐπικρατερῶν διῆβεν 27.000 "Ελλήνας ναυτικούς καὶ ὑπεροχήν εἰς αὐτοὺς ἐνίσχυσιν καὶ προσφοράν πληρωμάτων, αἰτούντων προστασίαν παρὰ τῶν Ἀμερικανικῶν συνδικάτων μισθοδόγων κ.λ.π.

Μὲ τὸ ἀνεξάντλητον αὐτὸ δρόσος του καὶ μὲ τὴν μαράν φιλοδοξίαν του, ἐν συνδικαλούμενοις καὶ μὲ ὑπολογισμὸν οἰκονομικῶν ἐπιτεγμάτων, ὀπόστειλεν ἐπιστολὴν εἰς τὸ Γενικὸν Γραμματεῖο τῆς ΔΟΜ κ. Μπεκιοῦ, εἰς τὴν οποίαν, ἀφοῦ κατηγορεῖ ὄστουτον καὶ συκοφαντεῖ τὴν ΠΝΟ, τοὺς πλοιάρχους καὶ ὅλας τὰς Διοικήσεις διῶν τῶν Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων, ὅτι... πουλοῦντούς ναυτικούς μὲ τὰς ὑπογραφέμενας συμβάσεις!!! ὑπόσχεται ὅτι ἂν τοῦ δώσουν ἐντολήν, θὰ παρουσιάσῃ πληρωμάτων Ἐλληνικῶν, αἴτουντα προστασίαν παρὰ τῶν ἀμερικανικῶν συνδικάτων κ.λ.π. Πρός τούτοις αὐτοτιτλεφορεῖ παλαὸς συνδικαλιστής καὶ ὡς ἔχουν τάξει τὸν έκατον του πρὸ πολλῶν ἐτῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν "Ελλήνων ναυτικῶν!!!

Συνάδελφοι Πλοιάρχοι,

Περιπτὸν θεωρῶν ἐνταῦθη νὰ σκιαγραφήσω τὸ φαιδρὸν πρόσωπον αὐτὸ (διότι μόδην φαιδρότατο προκαλεῖ λόγονδος ὅτι ἀποκαλεῖ προδοσίαν τὴν ὑπογραφὴν τῶν συλλεγυγικῶν συμβάσεων μὲ προδότας, τὴν ΠΝΟ, τὴν ΔΟΜ καὶ τὸ ΥΕΝ), τὸ ὄποιον διειργάφη ἀπὸ τὴν "Ενωσιν Θερμαστῶν πρὸ πολλῶν ἐτῶν, κατόπιν ὀπορθόσεως τῆς ΠΝΟ, εἰδέποτε ἐνδιαφερθεῖς διό τιποτε ἀλλο, ἀλλὰ τόπος νὰ ξῆπει μεγαλοπρεπῶς εἰς βάρος τῶν ναυτικῶν, χωρὶς νὰ ἐργάζεται, διόκην κλόουν ἴπποδρομίων ἴππειν ἀλογα καὶ παρελαύνων εἰς τὸ δόδυ της Ν. "Υόρκης στρατηγός.... Πρόδρομος τῆς Ἀγκύρας... διό φορῶν δίκοχο καὶ στολὰς καὶ παράσημα καὶ, εἰς ἐπίτετρον, χορηγῶν καὶ... μετάλλια!!! Αὐτὸς εἶναι ὁ Κοσμός Φουρναράκης, δοτις, σώνει καὶ κοιλά θέλει νά... σωστὸς του μὴ κινδυνεύοντας "Ελλήνας Ναυτικούς καὶ τὸν ὄποιον ΚΑΛΕΙΣΘΕ" Ἀντιμετωπίσεις ἀνάλογως ὀφίποτε αὐτὸς ἡ ἀντιπροσώπος του τολμήσῃ νὰ ἐπισκεφθῇ τὸ πλοίον σας.

Συνάδελφοι,

Διυτικῶν ὑπόρχουν ἔτομα, τὰ ὄποια ἀντὶ δολλαρίων, δχι μόνον τοὺς Ναυτικούς, ἀλλὰ καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας δόλληρων εἰναι ίκανοι νὰ προβάσουν εἰς τοὺς ἔχορους της. Η περιφρονητὴ σιωπὴ σας τὰς ἀνάντησις τυχὸν εἰς ἐπιστολὰς, ἡ ἐντυπώση που ηθελε σᾶς ἀπόστειλε, καὶ πετάγωμα ἐπὶ τῆς κλίμακος τοῦ πλοίου σας αὐτὸν καὶ σιουδήποτε, δοτις ηθελε τολμησει νὰ σᾶς δημιήση περὶ τοῦ προσώπου αὐτοῦ.

Οι "Ελλήνες ήγέται τῶν Ναυτιλίας "Οργανώσεως ἀγνοοῦνται ἐν πενίᾳ διε τὰ συμφέροντα τῶν μελῶν των καὶ δὲν εἶναι διατεθεῖνοι νὰ ἐπιτρέψουν εἰς οἰονδήποτε Φουρναράκην νὰ ἐκμεταλλευθῇ πλέον τοὺς τιμίους Ναυτικούς μας καὶ τὸν μόχθον των. "Η ἐκεῖ μέρους τοῦ προσώπου εἰς τὰ ἀμερικανικὰ συνδικάτα τοθεΐας, δημητρίου, μὲ συνέπειαν τὸ παροπλισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων αὐτῶν καὶ ἀπόλυτων πληρωμάτων των, ἀποτελεῖ ἔγκλημα καὶ προσδίσιαν, τὴν ἐκτασιν τῆς ὄποιας ὅφου ἐκτιμήσετε, δώσατε τὸ προσήκον μάθημα εἰς τοὺς διυσσόδομούντας συνεχῶς ἐναντίον τῶν ναυτικῶν μας καὶ τῆς "Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

Πειραιὲν 23 Σεπτεμβρίου 1959.

# "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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## ΠΡΟΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΝ ΑΠΑΝΤΗΣΙΣ

Κύριον Ν. Μ. (Πειραιά)

‘Αγαπητέ μου Συνάδελφε,

Δὲν υπῆρχε λόγος νὰ ἐπισυνάψῃς στὸ γράμμα σου καὶ τὸ ἀπόκομμα τοῦ περιοδικοῦ, δηπου δίδεται αὐτὴ ἡ τόσο ἀποστολική ἀπάντησις στὶς φυλαρίες μου, ἐπὶ τῶν ἀφόρων τις ἀνταποκρίσεις τῶν πλοίων. Τὸ εἶχα διαβασμένο. ‘Αναγνωρίζω, διτὶ κατελήφθην ἀγνοῶν τὶς διατάξεις τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων ἐπὶ τῆς Ραδιοτηλεγραφίας καὶ συνεπῶς ἔχων μεσάνυχτα στὰ ζητήματα ποὺ θέλησα νὰ σχολιάσω. Διότι, πράγματι, τὰ περισσότερα ἀπὸ δύο κατὰ καιροὺς ἀναφέρονται στὴ στήλη μου προσκρούουν μὲ τὰ δικαιώματα τῶν διαχειριζομένων τὴν Τηλεπικοινωνία στὴν Ἐλλάδα. ‘Ελαβα, λοιπόν, γνωσιν ἐγκαίρως τῆς ἀπαντήσεως καὶ... ησύχασα.

Λέω δικαιώματα. Πράγματι, δλες οἱ Συμβάσεις ἀναφέρουν δικαιώματα καὶ ὑποχρέωσις. ‘Υπέθετα, δμως, διτὶ τὰ μὲν δικαιώματα ἀποτελοῦν τὸ εμείγιστον δριόν, οἱ δὲ ὑποχρέωσις τὸ «ελάχιστον». Δηλαδή, δταν ἔνα πλοῖο, ποὺ ἔτη τῶν Συμβάσεων εἰναι ὑποχρεωμένο νὰ ἔχῃ εἴκοσι βάρκες, ἐφοδιασθῇ μὲ εἰκοσι δύο, δὲν παραβαίνει τὴν Σύμβαση. Οὔτε δταν ἔχῃ τὸ δικαίωμα νὰ πάρῃ χιλίους ἐπιβάτας, ἐπιχειρήσῃ τὸ ταξίδι του μόνον μὲ ἐπτακοσίους, παραβαίνει τὰς Διεθνεῖς συμβάσεις.

Κάτι τέτοια ἐπίστευα καὶ πιστεύω κάθε φορά ποὺ παρασταίνω τὸν ἔξυπνο. Καὶ δὲν τὰ πιστεύω αὐθαίρετα, ἀλλὰ παρακολουθῶ νὰ γίνωνται σ’ ὅλους λαούς, δταν θέλουν νὰ ἐκδηλώνων τὸ ἐνδιαφέρον τους καὶ τὴ στραγή τους πέρα ἀπὸ τὰ στυγνά τους «δικαιώματα» σὲ ζητήματα σοβαρά γιὰ τὸ τόπο τους.

‘Εξητήθη κάποτε ἀπὸ τὸ δικό μας ‘Υπουργεῖο Συγκοινωνιῶν καὶ ἀπὸ τὸν ‘Οργανισμὸ τῶν Τηλεπικοινωνῶν ἡ ἐλάττωσης τῶν τελῶν τῶν τηλεγραφημάτων, τῶν προερχομένων ἡ ἀποστελλομένων σὲ ‘Ελληνας ναυτικούς, ὑπηρετοῦντας σὲ ‘Ελληνικὰ πλοῖα μὲ ξένες σημαῖες. Αὐτὸ τὸ ὑπεστήριξε θερμὰ καὶ τὸ ‘Υπουργεῖο τῆς Ναυτιλίας μὲ ἔγγραφά του.

‘Η ἀπάντησις δταν, διτὶ ἔτη τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων τὰ τέλη δὲν εἰναι δυνατὸν νὰ ἐλαττωθοῦν. ‘Εδόθη, δμως, ἡ συγκατάθεσις νὰ θεσπισθοῦν ραδιοεπιστολαὶ μὲ τὶς δόποις μποροῦσαν οἱ ναυτικοὶ μὲ τὰ ἴδια τέλη νὰ στέλλουν περισσότερες λέξεις. ‘Αλλὰ καὶ τοῦτο πελάτη τὸν ἔλεγχον δὲν ἀδράνεια τῶν ἐργοστῶν, δσων τὰ πλοῖα ήσαν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον διαφόρων ἐταιριῶν ἀσυρμάτου, ποὺ δὲν ἀνεγνώριζαν τὶς ραδιοεπιστολές. Πρὸς τιμὴν τῆς Ραδιοναυτικῆς ‘Εταιρίας τοῦ Πειραιῶς, σημειοῦμεν διτὶ, αὐτὴ ἐδέχθη αὐτὴ τὴ θυσία γιὰ λογαριασμό της καὶ διὰ λογαριασμὸ τῶν συνεργαζομένων μαζὶ της ὅλων ἐταιριῶν. ‘Αλλὰ ξαναλέμε, τὸ δῶρο δταν ἄδωρο, ἀφοῦ κανένα οἰκονομικὸ δῆλος δὲν προσέφερε στοὺς ναυτικούς μας.

‘Εμεὶς ζητήσαμε σοδαρὴ ἐλάττωση στὰ τέλη τοῦ παρακτίου καὶ στὰ τέλη καλωδίου στὰ τηλεγραφήματα τῶν ναυτικῶν τῶν πλοίων ἔξεινων σημαιῶν. Τοῦτο δταν δυνατὸν νὰ γίνῃ. Κάθε Κράτος ἔχει δικαιώματα νὰ καθορίζῃ τὰ τέλη τῶν παρακτίων του σὲ κατώτερη στάθμη ἀπὸ κείνη ποὺ τοῦ δίνουν οἱ διεθνεῖς συμβάσεις, ἐφόσον ὑπάρχει κάποιος λόγος.

‘Ο δικός μας παράκτιος ἀξιῶνει τέλη τηλεγραφημάτων 40 χρυσᾶ λεπτὰ τὴν λέξη, ἀπὸ δύλα τὰ ξένα πλοῖα. ‘Ανοίγοντας, δμως, κανεὶς τὰ βιβλία τῶν διαφορών τιμολογίων τῶν ὅλων Κρατῶν βλέπει, δτι ἡ Φιλλανδία χρεώνει μὲ 30 χρυσᾶ λεπτὰ τὴ λέξη, δ Καναδᾶς 31, δ Βραζιλίας 30, δ Πολωνίας 30, δ Ἱρλανδίας 25, ἐφόσον πρόκειται περὶ πλοίων εὐρισκομένων εἰς ἀκτίνα 1000 μιλλίων ἀπὸ τὰ παραλία της, δ Ὁλλανδίας 20, ἐφόσον πρόκειται περὶ πλοίων εὐρισκομένων εἰς ἀκτίνα 200 μιλλίων ἀπὸ τὰ παραλία της καὶ δ Γερμανίας 25 διὰ τὰ πλοῖα τῆς Βαλτικῆς. Φυσικὰ ἐννοοῦμε πάντοτε τὰ πλοῖα ξένων σημαιῶν ἀπὸ τὰ ἀναφερόμενα Κράτη, δεδομένου, δτι, κάθητος Κράτος, δπως καὶ ἐμεῖς, ἔχει ποὺ χαμηλὸ τιμολόγιο γιὰ τὰ πλοῖα τῆς σημαιας του.

Στὴν δική μας περίπτωση ὑπάρχει τὸ μέγα ἐπιχείρημα, διτὶ μεγάλο μέρος τῆς Ναυτιλίας ἐδέσης νὰ κινήται κάτω ἀπὸ ξένες σημαιές. Καὶ ἔνας τεράστιος ἀριθμός ‘Ελλήνων ναυτικῶν εἰναι ὑποχρεωμένος νὰ ζῇ ἔκει. Αὐτῶν τῶν ἀνθρώπων θελήσαμε νὰ ὑποστηρίξουμε ἔνα δικαίο α-

τημα πρὸς τὸ ‘Ελληνικὸ Κράτος στὸ διόπιο τόσα προσφέρει. Τίποτα δὲν ἐμποδίζει τὴν ἐλάττωση τῶν τελῶν τῆς ἀνταποκρίσεως του μὲ τὶς οἰκογένειές των, ἐφόσον τοῦτο θὰ γίνεται μέσω ‘Ελληνικῶν σταθμῶν ἀσυρμάτου. Θὰ μποροῦσε νὰ δηλωθῇ μικρὸ τιμολόγιο γιὰ τὰ πλοῖα Λιδερίας, Παναμᾶ καὶ Χοντούρας. ‘Η γιὰ τὰ τηλεγραφήματα ἀπὸ ἔνα πλοία ἐφόσον θὰ μεταβιβάζονται στὴν ‘Ελληνικὴ γλῶσσα. ‘Η, ἐπὶ τέλους, γιὰ δύσα πλοῖα ἔχουν συμβληθῆ μὲ συμβάσεις μὲ τοὺς ‘Ελληνικούς ‘Ασφαλιστικούς ‘Οργανισμούς πληρωμάτων (Ν.Α.Τ. κλπ.). ‘Η ἀπάντησις δταν, δτι, τοῦτο προσκρούει μὲ τὰς ἔκ τῶν Διεθνῶν Συμβάσεων ὑποχρέωσεις!.... Λέμε πάλι: Μὲ τὰ δικαιώματα, ναί, ἀλλὰ μὲ τὶς ὑποχρέωσεις, οχι.

Ζήτημα δεύτερο δταν τὰ περίφημα δικαιώματα τῶν MEDICO. Δηλαδὴ τὰ τηλεγραφήματα μὲ τὰ δόπια ζητοῦνται Ιατρικὲς βοήθειες. Καὶ ἐδὼ προσβάλλει τὸ δικαίωμα ἡ τὸν Συμβάσεων .... Σωστό. Καμιὰ διάταξις δὲν ὑποχρεώνει νὰ γίνεται δωρεάν μιὰ τέτοια ἐργασία. Τώρα ἂν διλανεζαρέωτα τὸ Κράτη, ἀνέκαθεν σκέπτωνται διαφορετικά, ἀν παρατούν κάθε ἀλλή ἀνταπόκριση διὰ δτους ἔξυπηρητηθῇ ἀποτελεσματικά ἡ περίπτωση τῶν MEDICO, δωρεάν, ἀν κάποτε, ἀκόμα, στέλνουν καὶ δόκιληρα ἀεροπλάνα καὶ ἐλικόπτερα γιὰ νὰ προσκομίσουν κατάλληλο γιατρό, φάρμακα, ἐργαλεῖα ἡ καὶ νὰ πάρουν τὸν ἀσθενή, εἰναι ἄλλο ζητημα. Πάτως, οἱ Συμβάσεις λένε αὐτὰ ποὺ λένε καὶ κανεὶς ἄλλος λόγος. Πάτως, οἱ Συμβάσεις τὸν έτη τὴν Πατρίδι μας ἀμοδίους.

‘Αλλὰ τὸ περίπτωση αὐτή, καὶλά κάνουν παρεμβάλλοντες αὐτὴ τὴν ἀρνηση. Θὰ είναι ποὺλ ἀνύπτος δ Πλοίαρχος ἡ δ Ραδιοτηλεγραφήτης, ποὺ θὰ ἀναζητήσῃ διεκπεραίωση MEDICO μὲ ‘Ελληνικό ἀσύρματο τὴ στιγμὴ δηπου εύχερέστατα τὸν ἔξυπηρητηθῇ ἀπὸ κάθε ἀπόσταση ἀπὸ ἀμερικανικούς, ἀγγλικούς κλπ. σταθμούς.

Ζήτημα τρίτο. ‘Η πληρωμὴ τῶν λανθασμένων διευθύνσεων μὲ πλήρη χρέωσιν νέου τηλεγραφήματος. Στὴν ‘Αμερικὴ τέτοιες διορθώσεις γίνονται χωρὶς πρόσθετα τέλη, ἀκόμη καὶ δτους δ παραλίπτης ἔχῃ ἄλλην κατοικία ἀπὸ Πολιτεία σὲ Πολιτεία. ‘Σ’ διό τὸν ἄλλο Κόσμο, διόρθωσις διευθύνσεων πληρώνει δσες μόνον λέξεις ἀπαρτίζουν τὴν νέα διεύθυνση τοῦ τηλεγραφήματος καὶ ἐφόσον τὸ λάθος δὲν βαρύνει τοὺς τηλεγραφητάς, ἀλλὰ ἀποδειγμένων τὸν ἀποστολέα. Στὶς δικές μας περιπτώσεις, ἀν καὶ τὸ ποσοστό τους δὲν ὑπερβαίνῃ τὸ ἔνα στὰ χίλια, ἀξιώνεται ἡ πληρωμὴ νέου τηλεγραφήματος δ δολοκήρου τοῦ σημειώματος, ποὺ τὸ διορίσωνται καὶ δτου τὸ κείμενο του είναι μεγαλύτερο τοῦ τηλεγραφήματος. Πιστούν δ κατατέλητης τῶν «δικαιωμάτων» ποὺ πηγάζουν ἀπὸ τὸν Διεθνεῖς Κανονισμούς, προσδάλλει ἀμειλικτος.

Κάποτε, πάλι, μᾶς ἔλεγαν, δτι δ λόγος τῶν σταθμῶν ἀσυρμάτου ἐλαχίστης ισχύος, ποὺ μετεχειρίζετο δ ‘Ελληνικὴ παράκτιος ὑπηρεσία, ἐπεβάλλετο ἀπὸ τὰς Διεθνεῖς Συμβάσεις, ἀδιάφορο ἄν δοιοι οἱ παράκτιοι σταθμοὶ τῶν ἄλλων ήσαν δεκαπλάσιοι τοῦ δικοῦ μας σὲ ισχύ.

‘Ἐν πάσῃ περιπτώσει ποὺλ μᾶς ἀπησχόλησε αὐτὸ τὸ θέμα καὶ καιρὸς είνε νὰ τὸ παραπτώσου. Τὸ συμπέρασμα είνε πώς τὸ δέμα «Ναυτιλία» δὲν τὸ συνέλαβε ἀκόμα ούτε τὸ Κράτος. Δὲν τὸ συνέλαβον ούτε πολλοὶ ἀπὸ τὸν ἔφοπλιστάς. Μήν ἀξιώνουμε νὰ τὸ συλλάβη τὸ ὑπουργεῖο τῶν Συγκοινωνιῶν καὶ δ Ο.Τ.Ε. ‘Εκεῖ μπορεῖ νὰ τοποθετηθοῦν δριστοὶ στρατηγοί, χιλιοτιμημένοι ναυάρχοι, βαρυσήματα μέλη τῆς Κοινωνίας μας, ἀξια παντὸς σεβασμοῦ. Πολύ, δμως, πάει νὰ τοὺς ζητοῦμε νὰ δώσουν κάποια περισσότερη προσοχὴ στὴν Ναυτιλία μας καὶ ειδικά στὸν ναυτικό μας. Καὶ ποὺλ περισσότερο, δταν εἰσιγητῆς είνε κάποιος ἀστομος Θανάσης, τηλεγραφητής πλοίου, ποὺ ὀρέσκεται νὰ κάνῃ ἐντύπωση.

Θὰ ἐρθη κάποτε δ καιρὸς τῆς δικῆς μας προσαρμογῆς. Θὰ παρέλθουν τὰ πρόσωπα καὶ ίσως τὸ νέο αίμα, δταν θὰ διοχετευθῇ στοὺς ἀμοδίους κύκλους, θὰ μπορέσῃ νὰ ἐμπιεύσῃ τὴν πραγματικὴ ἀξια τῆς Ναυτιλίας. Θὰ μπορέσῃ νὰ πειση, δτι δ ἀσύρματος τοῦ πλοίου είναι κάτι τὸ διαφορετικὸ ἀπὸ τὸ τηλεγραφεῖο τῆς Περαχώρας δ τῆς Μακρυράχης, δπως ἐπιμένουν νὰ τὸν θεωροῦν.

Μὲ συναδελφικούς χαιρετισμούς  
ΘΑΝΑΣΗΣ Π.

**HELLENIC SHIPSUPPLY**  
**BREMEN**  
**N.I.C. FOTOU**

**“Η ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ EN BREMEN.”**

BREMEN - BREMERHAVEN - BRAKE - NORDENHAM - EMDEN - WILHELMSHAVEN

Νωπά καὶ ξηρά ἐφόδια, ἐφόδια Τράνζιτ

ὑλικά μηχανῆς καὶ καταστρώματος

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΦΩΤΟΥ

Office : Bremen 13, Waller Heer Str. 213  
Night Phone.  
Telephones: 80656, 80657  
N. Fotou 23379  
Telegrams: FOTOU, Bremen  
Telexes: "RACHOVIDES", LONDON E.C. 2.

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΡΑΧΩΒΙΔΗ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΤΡΟΦΙΜΩΝ, ΥΛΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΣ,

ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΕΙΣ

ΠΡΟΣΩΠΙΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ ΕΙΣ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ

ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

ΖΗΤΗΣΑΤΕ ΤΙΜΟΛΟΓΙΑ ΑΠΟ ΤΟ

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

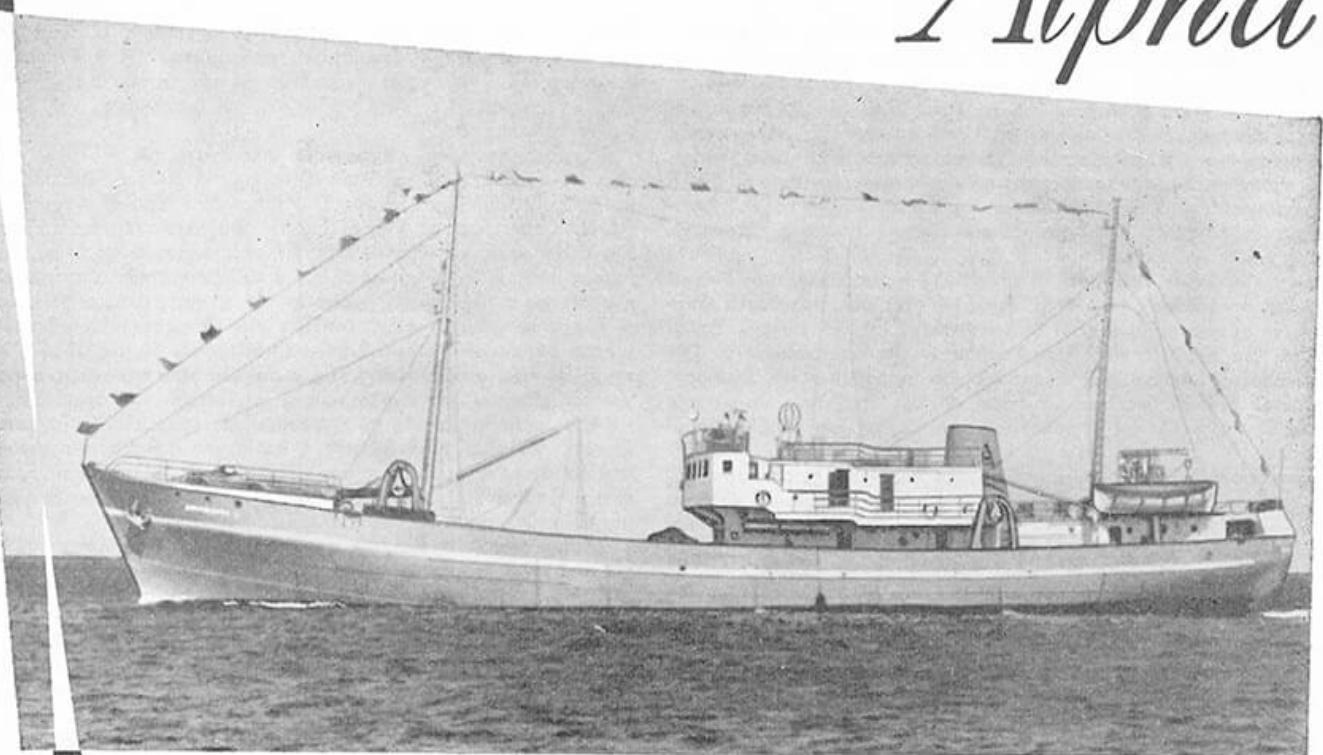
RACHOVIDES BROS &amp; CO. LTD.

154 BISHOPSGATE, LONDON E.C. 2.

CARLES. "RACHOVIDES", LONDON

TEL: BISHOPSGATE 9878

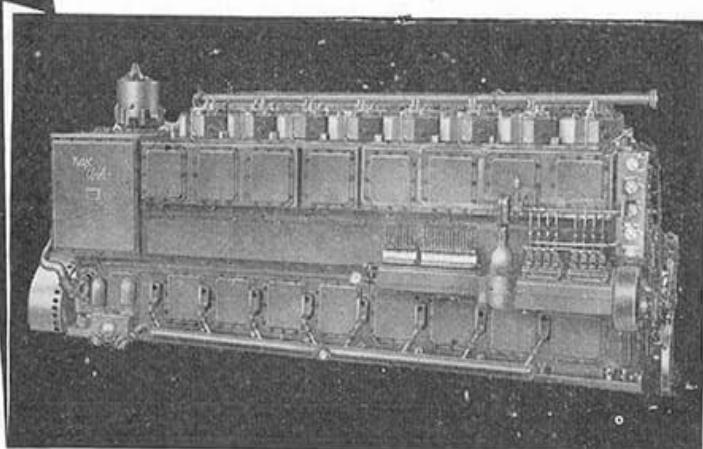
# B&W Alpha



## ΜΗΧΑΝΗ B & W - ALPHA ΕΙΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΛΙΕΥΤΙΚΩΝ

Ός είναι τμῆμα τῶν γονύων προσπαθειῶν της διὰ τὴν χάραξιν νέων δρόμων εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Αλιευτικὴν Βιομηχανίαν, ή Ἀνώνυμος Ἐταιρία Μεγάλης Αλιείας "ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ,, A. E. (Γ. Η. Αρχοντοῦ), μετεσκεύασεν ἐσχάτως τὸ εἰκονιζόμενον τρίτον κατὰ σειρὰν ἀλιευτικὸν τῆς "ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ III,, χωρητικότητος 528 τόννων, βάσει τῶν κρατουσῶν σήμερον νεωτέρων ναυπηγικῶν μεθόδων, ἐφωδιάσασα τοῦτο μὲ μίαν μηχανὴν Ντῆζελ τύπου B & W - ALPHA.

Μία ἀπὸ τὰς κυρίας καινοτομίας εἰς τὸ "ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ III,, εἶναι ή ἐγκατάστασις εἰς τὸ σκάφος, ἐνὸς συγχρονισμένου συστήματος ταχείας καταψύξεως, τὸ δοποῖον ἀποδίδει ψυκτικὴν δύναμιν  $50^{\circ}$  Κελσίου ὑπὸ τὸ μηδέν. Τὸ σκάφος ἥσχισεν ἀλιεύον εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν (ἀπτὰς Β. Δ. Ἀφρικῆς — Μαυριτανίας) κατὰ τὴν διάρκειαν δὲ τῆς μέχρι σήμερον ὑπηρεσίας του ἀπέδειξεν ὅτι εἶναι πλήρως ἴκανὸν ν' ἀνταποκριθῇ εἰς τὰς προσδοκίας τῶν πλοιοκτητῶν του.



## B&W Alpha

Η μηχανὴ B&W-ALPHA τοῦ ἀλιευτικῶν "ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ III" εἶναι τύπου 498-R, 8-κύλινδρος ἀπ' εὐθείας ἀνιστρεφομένη, ἀναπτύσσουσα δύναμιν 960-1050 HP, ἔναντι 310 στροφῶν ἀνὰ λεπτὸν.

Η μηχανὴ αὕτη ἔδωσεν εἰς τὸ σκάφος ταχύτηταν κατὰ τὰς δοκιμὰς 13,7 κόμβων ὑπηρεσιακὴν δὲ τοιαύτην 12 κόμβων.

## BURMEISTER & WAIN

ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ

ΔΑΝΙΑ

Γενικὸς Ἀντιπρόσωπος ἐν Ἑλλάδι: ΓΚΟΣΤΑ ΕΝΜΙΤΟΜ  
'Ακτὴ Κονδύλη 28<sup>A</sup> — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ — Τηλέφωνον: 40.573 — Τηλ. Δινσις: BURWAIN - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΛΙΕΙΑ  
ΠΛΟΙΑ - ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ

ΤΟΥ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Εις τὸ σημείωμά μου τῆς 15ης παρελθόντος, ἀναφερόμενος εἰς τὰ Ισπωνέζικα ψαράδικα, παῦ ἄρχισαν νὰ μᾶς κουβαλοῦν ψάρια ἀφθονα ἀπὸ τοὺς ὠκεανούς, δὲν ἀπέκρυψα τὴν λύπη μου—θὰ ἔλεγα τὴν ἀγανάκτησί μου—για τὸ κατάντημά μας, ὡς χώρας κυριολεκτικῶς βουτηγμένης μέσα στὴ θάλασσα καὶ ὡς ναυτικοὶ λαοῦ, μὲ παραδόσεις καὶ ναυτικὴ Ιστορία ἀπὸ τίς πιὸ ἔνδοξες τοῦ κόσμου, ναὶ, λέγω τὸ θλιβερὸ κατάντημά μας, νὰ μᾶς κουβαλοῦν ψάρια οἱ Ισπωνέζοι, ἔκινηντας ἀπὸ 6000 μίλια μακριά. Εἴην δλίγα χρόνια πρίν, καμιὰ τέτοια Ιστορία, τὴν διηγούμεθα μεταξύ μας, τὸ παραμύθι θὰ εἰχε ἐπιτυχία καὶ δὲ κόσμος θὰ ἀπορρίσει! Τόσο ἀπίθανο πράγμα θὰ ἐφαίνετο, νὰ φαντασθῇ κανείς, δῆτι ἔνα θαλασσινὸ λαὸ σάν τὸν Ἑλληνικό, τὸν τροφοδοτούν μὲ φρέσκα προϊόντα τῆς θάλασσας ξένοι, ἔκινηντας ἀπὸ τὰ πρατας τοῦ κόσμου.

Ἐν τούτοις, εἴτε τὸ θέλουμε, εἴτε δχι, αὐτὴ εἶναι μιὰ πραγματικότης σήμερον. Προχθές κατέπλευσε εἰς τὸν Πειραιά τὸ τρίτο Ιαπωνικό φαράδιο μὲ 180 τόνους κατεψυγμένα ψάρια, ἀρίστης ποιότητος, πού για λογαριασμό μας ἐψάφειε εἰς τὸν Ἀτλαντικό. Αύτὸ δὲ τὸ κουβαλῆμα θὰ συνεχισθῇ ἐπὶ μῆνες καὶ χρόνια, ἵσως, ἀφοῦ εἶναι μία κανονική καὶ νόμιμη ἐνέργεια μέσα στὸ πλαίσιο τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Καὶ διὰ νὰ εἴμαι πιὸ ἐπεξηγηματικός, θὰ προσθέσω ὅτι τὰ ψάρια αὐτὰ ἔγιναν ἀνάρπαστα εἰς τὴν ἀγορὰ καὶ μὲ οὐρά μάλιστα μπροστά σὲ κάθε μπάγκο. "Οποιος ἀμφιβάλλει, δὲν ἔχει παρά νὰ κάμη ἓνα γύρο στις ἰχθυαγορές" Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς γιὰ νὰ πεισθῇ. Αὔτὸ σημαίνει ὅτι τὰ ψάρια αὐτά τραβιούνται, διότι εἶναι καλά, φθινά καὶ προσιτά εἰς δλὸν τὸ κόσμο, πλούσιους καὶ πτωχούς. Τὸ παρόδοξο δὲ τὸ δῆλης ὑπότελεσσως εἶναι, ὅτι, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει μεγάλη ζήτησις, οἱ Ἱάπωνες εἶναι διατεθειμένοι νὰ φέρουν καὶ ἄλλα φαράδικα γιὰ τὴν ίδια δουλειά, νὰ προσθέσουν δηλαδὴ δύστη πλοῖα χρειασθοῦν—καὶ δέκα καὶ εἴκοσι σκάφη, —ἐως ὅτου σημειωθῇ ἐπάρκεια τοῦ εἶδους τούτου.

Μέσα σε δύο μήνες, τα ιαπωνικά άλιευτικά ξεφόρτωσαν στὸν Πειραιά 500 περίπου τόνους ψάρια, άξιας 75.000 λιρῶν 'Αγγλιας και ἔπειται συνέχεια. Αὐτά δὲ συμβαίνουν

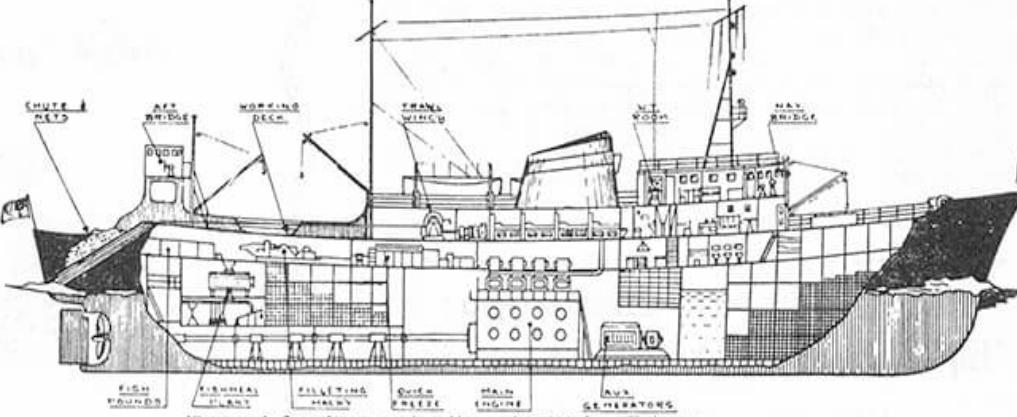
'Εν τῷ μεταξύ, ψάρια δὲν ὑπάρχουν εἰς τὴν ἀγορά, αὐτή εἶναι η πραγματικότης καὶ ή ἀλήθεια, τὰ δὲ ὄλιγα πού ἔμφανίζονται γίνονται ἀνάρπαστα. Αὐτὸς τὸ διειστῶσαν οἱ 'Ιάπεινες καὶ ἐνθαρρυνθέντες ἀπὸ τὰς πρώτας ἐπιτυχίας των, ζητοῦν ἐσπευσμένως νὰ ἔλθουν καὶ ἄλλα ψαρέσικα ἀπὸ τὴν 'Απω 'Ανατολήν! 'Ενα-ἕνα καταπλέουν εἰς τὴν Μεσόγειο, κατόπιν πηγαίνουν για ψάρεμα στὸν 'Ατλαντικό καὶ ἐπιστρέφουν στὸν Πειραιάδ μὲ τὸ πολύτιμο φορτίο τους. Σιγά σιγά, θὰ ὑπάρχουν στὴν

Ελλάδα περισσότερα μεγάλα ισπωνέζικα ψαράδικα παρά Ελληνικά.  
Αύτή ή σκέψης με έδισσανίζει πρώτη έδιβομάδας και δύμολογό διτί δεν ήμπορεσα νά ανθέξω εις τη πειρασμό νά έπισκεφθώ ένα άπο αυτά τα πλοία, νά πληροφορηθώ τι τό Ιδιαίτερο έχουν άπο τά δικά μας. Θελησα νά δώ άπο κοντά τόν έξοπλισμό τους, τά ψυγεία τους, τό μηχανοστάσιο, νά συζητήσω μετά τόν πλοιάρχο και τούς ψαράδες. Προχθές, λοιπόν, πρωΐ, μολις ξέμαθα διτί τό ισπωνέζικο ψαράδικο τελείωσα τό ξεφόρτωμα και θώ έφευγε τό ταχύτερο, πηγά εις τήν Έλευθερά Ζώνη, όπου ήτα δεμένο, γιατί νά ίκανοποίησα τήν περιέργεια μου. Μετάνιωσα, διώμας, γιατί τό διάδημα μου, διότι ή ύποδοχή πού μέ περιμενει ήτο δχι μόνον ψυχρή, άλλα και έχθρική. 'Ο καπετάνιος, μέ ένα παγερό μειδίαμα μού είπε: «Λυπούμασι πολύ, μίστερ, άλλα ξώα διαταγάς νά μή διώα πληροφορίες εις κανένα». Και άπεσύρθη εις τήν γέφυρα. 'Εμεινε ένας τού που πληρώματος πού μιλούσε δόλιγα άνακατεμένα Γαλλικά και 'Ιταλικά, μέ τόν όπισθιν συνεζήτησα —(άν λέγεται αυτό συζητησις)— και μετά βίας άπεσπασσα ωρισμένας πληροφυρίας. 'Ο συνομιλητής μου, μέ

καμάρι προσέζεσε διτί δλα είναι ιαπωνικής κατασκευής καὶ τίποτε  
ξένο δὲν υπάρχει στὸ πλοῖο. Ἡ σκάφη, ἡ μηχανή, τὰ ψυγεῖα, τὸ βίν-  
τσι, ὁ ἔξοπλισμός, τὰ πάντα κατεσκευάσθησαν στὴν Ἰαπωνία. Καὶ  
ἔδω αὐτόν, διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν ἀλιευτικῶν ἔξορμήσεων, ὡς μου εἴπε,  
μετέφεραν ἀπὸ τὸ Τόκιο 100 τόνους ἀπὸ διάφορα εἰδῶν, δίκτια, τρό-  
φιμα καὶ ἔξαρτήματα, τὰ ὅποια ἐναποθήκευσαν εἰς τὴν Ἐλευθέραν Ζώ-  
νην (τράνζιτο) καὶ τὰ ἀποσύρουν βαθμηδὸν σύμφωνα μὲ τὰς ἀνάγκας  
των.

Από δύο είδα έπάνω στὸ κατάστρωμα, τὸν ἀλιευτικὸν ἔξοπλισμόν, τὸ βίντσι, τὶς κρεμάστρες καὶ τὴν ἐν γένει διαρρύθμησι τοῦ πλοίου, τολμῶντα πῶ τοῦ τὰ δικαῖα μας φωράδικα, ἔστα καὶ τὰ μετασκευασμένα εἰς τὴν Ἰταλία παλαιὰ τῷ πλάνῳ, εἴ. αἱ καλύτερα. Τὸ μόνον σημεῖον, εἰς τὸ διπόνιο μᾶς ξεπερνοῦν οἱ Ἱάπτωνες, είναι τὸ ἔμψυχο ὑλικό. Είναι σπουδαῖοι φωράδες, μὲ πλούσιες γνώσεις σὲ δι, τι ἀφορᾶ τὴν ἀλιεία. Οἱ Ἱάπτωνες ἀλιεῖς δὲν ἀρκοῦνται εἰς τὶς δικές τους μόνον θάλασσες, ἀλλὰ ἀπομακρύνονται χιλιάδες μίλλια καὶ φαρεύουν παντοῦ ὅπου ἡμποροῦνται βροῦν φάρια. Ἀπόδειξις δὲν ἔφυγαν ἀπὸ 6.000 μίλλια μακριά, ἥλθαν εἰς τὴν Μεσόγειο, ἐπληροφορήθησαν δὲν τὰ Ἑλληνικὰ ἀλιευτικὰ φωρεύουν εἰς τοὺς μπάγκους τῆς Μαυριτανίας πρὸς τὰς ἀκτὰς τῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς, καὶ χωρὶς τὴν βοηθείαν κανενός, πήγαν ἑκεῖ καὶ φάρεψαν σάν νὰ ήσαν στὸν τόπο τους. Ἐνῷ ἐμεῖς, μολονότι πέρασαν ἔξη χρόνια, ἀφ' ὅτου ἀρχίσαμε νὰ φαρεύουμε στὸν Ἀτλαντικό, καὶ σήμερον ἀκόμη, προσλαμβάνουμε Ἱσπανοὺς φωράδες σὲ κάθε μας ἀλιευτικὴ ἔξορμησι. Κάτι τέτοιες λεπτομέρειες είναι χρήσιμον νὰ τὶς ὑπενθυμίζουμε, διότι, ἂς μὴ τὸ ἀποκρύπτουμε, φωράδες μὲν ἀλιευτικὰς γνώσεις δὲν ἔχουμε. Ὑπάρχει δὲ μεγάλη διαφορὰ μεταξὺ ἐνὸς ἀλιευράτου ποὺ ἔχει νὰ ρίχνῃ ἢ νὰ τραβᾷ τὰ δικτυα, ἢ νὰ δολώνῃ τὰ παραγάδια, καὶ ἐνὸς τεχνίτου φωρᾶ ἢ καπετάνιου φωρᾶ (ἀγγλιστὶ «Skipper», καὶ γαλλιστὶ «patron rôcheur»), ποὺ είναι εἰς θέσιν νὰ διαβάζουν χάρτη καὶ νὰ φαρεύουν εἰς οἰλανδήποτε θάλασσαν ἢ ὠκεανόν.

Οι Ιάπωνες φαράδες άπό τα τρία ταξιδιά τους είς τὴν Ἑλλάδα, θὰ ἐσοδεύσουν ἀρκετά. Εἶναι εὐνότονος, διτὶ τὸ πολύτιμο αὐτὸ συνάλλαγμα θὰ ἔμενε εἰς τὸν τόπο μας, ἐκαν εἴχαμε μεγάλα συγχρονισμένα ωφαράδικα. Ἡ θεωρία τῶν παρεμβατισμών, τῶν προστατευτικῶν δῆθεν ἀπαγορεύεσσαν καὶ τῶν προνομίων, «μ πα γι ι α τεψε». Δὲν ἀποκλείεται, μεδούριο, νά μᾶς στείλουν οἱ Ιάπωνες καὶ κάμποστα πλοΐα-έργοστάσια, γιατί νά ξεφορτώσουν εἰς τὸν Πειραιά τὸ πολύτιμο φορτίο τους, ωφρια, ίχθυάλευρα, ίχθυέλαια καὶ λιπάσματα (χηπανο), τῶν διοίων ἡ



ισις του τρώλερ - έργοστασιου «Fairtry»  
χώρα μας έχει συνεχή άναγκην.

Κατόπιν της έντονου διαμαρτυρίας έκ μέρους των ναυπηγείων μας και της έντονωτέρας άκομη έκ μέρους τών πολυαριθμών έργατών που άπαξαχολούν, ή πώλησης σημαντικής ποσότητος καπνών μας εις Πορτογαλίαν, έναντι ναυπηγήσεως εις τη χώραν ταύτην δύο πλοίων-έργο-στασίων, τα ρε μερισθή ισθη. Ή άξια τών πλοίων τούτων καθωρίσθη, ως περιελάμβανε ή συμφωνία, εις 1.800.000 δολλάρια έκαστον. Επειδή ή τιμή αυτή έκριθη ύψηλη, έν συγκρίσει πρός προσφοράν άπλι έλληνικής πλευρᾶς, ήτις είναι πράγματι συμφέρουσα και τολμώ νά προσθέσω δτι είναι ή καλύτερα, μού έδθη ή εύκαιρια νά συζητήσω με τούς ναυπηγούς μας το ζήτημα τούτο και διεπίστωσα δτι οχι μόνον τα πλοία θά στοιχίσουν πιο φθηνά, άλλα και ή έργασις θά είναι στερεά και έπιμελημένη. Μὲ πόση προθυμία,—μού είπον,—οι έργαται μας θά πέσουν με τὰ μούτρα στη δουλειά και με τὸ φιλότιμο πού τοὺς διακρίνει θὰ προσπαθήσουν νά φτιάξουν δ,τι ήμπορούν καλύτερο, διά νά δείξουν εις τὸν κόσμο τί είμεθα εις θέσιν νά δημιουργήσουμε. Θά πά αποκαρδιωτικό, πράγματι, έαν ή Πολιτεία, τὴν έργασία πού ήμπορούν νά τὴν κάμουν τὰ έλληνικὰ χέρια, τὴν ἀφαιρούσε γιακ νά τὴν δώσῃ σε ξένους έργατας.

Καθώς έγραψα είς τά προηγούμενα σημειώματά μου, θά χρειασθούμε διὰ τὴν μεγάλη ἀλλεία, ἔκτος ἀπὸ τὰ τρῶλερ-ψυγεῖα καὶ πλοῖα-έργοστάσια, μικρὰ καὶ μεγάλα. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἡμποροῦν νά ναυπηγθοῦν εἰς τὴν Ἑλλάδα καὶ νά γίνουν ἀφορμή νά ἀνοίξῃ ἑνας μεγάλος δρόμος γιὰ τὴν ναυπηγικὴ βιομηχανία εἰς τὴν χώραν μας. Τὰ πλοῖα-έργοστάσια είναι τὰ φωρίδια τοῦ μελλοντος. Ἡ Ρωσία διαθέτει 200 περίπου πλοῖα-έργοστάσια μικρὰ καὶ μεγάλα καὶ χάρις εἰς αὐτὰ κατώρθωσε ἐντὸς διετίας νά ὑποσκελίσῃ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ νά γίνη ἡ δευτέρα ἰχθυοπαραγωγός χώρα τοῦ κόσμου, μὲ παραγωγὴ 3.000.000 -όννων ἴχθυών ἐπτσίως. Τὸ πλεονέκτημα τῶν πλοίων τούτων είναι ὅτι

έχουν μεγάλον χώρον, άκτινα δράσεως σημαντικήν και είς κάθε των άλιευτικήν έξορμποιν άποκομίδουν πλούσιον άλιευμα και διάφορα υποπροϊόντα άλιειάς.

Υπάρχουν, λοιπόν, δύο κατηγορία πλοίων - έργοστασίων, τὰ μικρά, άπο 1000 μέχρι 2500 τόνων, πού δύνανται νὰ φαρέουν μόνα των και νὰ βιομηχανοποιοῦν τὸ άλιευμα, και τὰ μεγάλα, άπο 2.500 τόνων και ἄνω, τὰ άποκαλούμενα «πλοία-μάννα», (*mother ships*). Δὲν πρέπει νὰ συγχέωμεν τὴν κατηγορίαν αὐτὴν μὲ τὰ φαλαινοθηρικά, τῶν οποίων οὐλος εἶναι ὁ προορισμός.

Ἡ πρώτη κατηγορία τῶν πλοίων τούτων, άπο 1000 ἔως 2500 τόνων, εἶναι ἑκείνη πού μᾶς ἐνδιαφέρει και μὲ αὐτὴν θὰ ἀσχοληθύμει σῆμερον. Ἐχω μπροστά στὰ μάτια μου μελέται, πλάνα, σχέδια και φωτογραφίες ἀπὸ διάφορα παρόμοια πλοῖα, ἀπὸ τὰ ὅποια διάλεξα ἑκείνα πού θὰ μᾶς βοηθήσουν εἰς τὸ νὰ δημιουργήσουμε τὸ ἐλληνικὸ πλοῖο-έργοστάσιο. Ἀπὸ τὰ ἀγγλικά, ξεχώριστα τὸ «Fair Fagnet». Ἀπὸ τὰ ρωσικά τὰ τύπου «Πούσκιν». Ἀπὸ τὰ γερμανικά τὰ τύπου «Saarbruecken». Ἀπὸ τὰ νορβηγικά τὸ «Tore Jarl». Ἀπὸ τὰ πορτογαλικὰ τὰ τύπου «Rio Aqueda». Ἀπὸ τὰ ἀμερικανικά και ιαπωνικά εἶναι τόσο πολλά, πού μπερδεύθηκα και δὲν ξ.ρω τὶ νὰ πρωτοδιαλέξω. Πάντως, δῆλα αὐτὰ τὰ πλοῖα-έργοστάσια, μολονότι δὲν εἶναι ἐπακριβῶς τοῦ ίδιου τύπου και προορισμοῦ, ἐν τούτοις μᾶς διαφωτίζουν πληρέστατα, οὐλος ἀπὸ τὰ ψυγεῖά του, ἀλλο ἀπὸ τὴν γενικὴ διαρρύθμισί του, ἀλλο ἀπὸ τὸ μηχανοστάσιο του, ἀλλο ἀπὸ τὴν ἀρματωσιά του κ.ο.κ.

Νὰ περιγράψω κάθε ἔνα ἀπὸ αὐτὰ τὰ πλοῖα χωριστά, εἶναι πολὺ δύσκολο, ἀλλὰ και χώρο ἀρκετὸ δὲν ἔχω. Ἐπομένων, θὰ περιορισθῶ στὸν τύπο τοῦ πλοίου ἑκείνου, πού, κατὰ τὴν ταπεινὴ μου γνώμη, παρουσιάζει τὸ μεγαλύτερο ἐνδιαφέρον, οὔτε πολὺ μικρό, οὔτε πολὺ μεγάλο, ἀλλὰ ἀκριβῶς ἑκείνου πού μᾶς χρειάζεται και ἡμποροῦμε νὰ ἐκμεταλλευθύμει ἐπωφελῶς. Αὐτά πού ἀκούων νὰ λέγωνται ἀπὸ διαφόρους περὶ μεγάλων πλοίων-έργοστασίων, πού ὡς διὰ μαργαίς θὰ γεμίζουν τὶς ἀποθήκες μὲ φάρισ, μὲ λιθανάλευρα και λιθυλέαις και τῶν δοτίων οι πιθανοὶ ίδιοκτήται θὰ πλουτήσουν μέσα σὲ τρία ή τέσσερα ταξιδιά, δῆλα αὐτὰ εἶναι ἔξω τῆς ἐλληνικῆς πραγματικότητος.

Ἄς ἀρκεσθούμε, πρὸς τὸ παρόν, στὸ πλοῖο-έργοστάσιο, πού βάσει τῶν δεδομένων, θὰ ἀποδῷση μὲ οἰανδήποτε ἀντιξότητα, εἴτε μὲ ἀλιευτικάς ἔξορμήσεις πρὸς τὸν Ἀτλαντικό, εἴτε ἀλλοῦ. Καὶ πρωταρχικὸ πλεονέκτημα τοῦ πλοίου αὐτοῦ θὰ εἶναι ἡ οἰκονομία ἀπὸ δλες τὶς πλευρές. Οἰκονομία στὴν ναυπηγησι, οἰκονομία στὰς ἐγκαταστάσεις, οἰκονομία στὴν ἕκμετάλλευσι και τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς. Ὁταν λέγω οἰκονομία, δὲν ἔννοω κουτσούρευμα στὴν ἔργασία και μιζέρια στὰ υλικά, ἀλλὰ μελετημένη και νοικοκυρεμένη προσπάθεια ἀπὸ τὴν ἀρχῇ ὡς τὸ τέλος. Τὸ καράβι αὐτὸ θὰ στοιχίσῃ 40% πιὸ φθινά ἀπὸ τὰ δλας τοῦ είδους του, ὅταν τὸ ναυπηγήσουμε στὴν Ἐλλάδα. Τὰ χαρακτηριστικά του εἶναι τὰ ἔξης: Μήκος στὰ ἄκρα 230 πόδες, εἰς τὰς καθέτους 215. Πλάτος 36, δάβος 18, πετρελαιομηχανή 1400 ίππων, στροφαὶ 275 τὸ λεπτό, οἰκονομικὴ ταχύτης 12½ μιλλια ἔως 13, χωρητικότητα 58.000 κυβ. πόδες. Ἐκ τούτων 25.000 κ. π. θὰ χρησιμοποιηθοῦν γιὰ τὰ ψυ-

γεῖα και ὁ ὑπόλοιπος χώρος διὰ τὴν βιομηχανοποίησιν τῶν ἀλιευμάτων, (ιχθυάλευρον, ιχθυλέαιον, φιλετάρισμα κ.τ.λ.). Ἡ διαρρύθμισις θὰ γίνη ἐν καιρῷ τῷ δέοντα, κατόπιν αὐτοῦ πού δίδω ἀπόρρετος ἀπὸ τὰ ἐκ τῆς πείρας δεδομένα, τῶν ἀπὸ ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἀναγκῶν και δυνατοτήτων, ἡμποροῦν ὥις νὰ αύξησει τὸ πλοίο-έργοστάσιον μὲ μικρὰ περιθώρια πρὸς τὰ κάτω ή ἄνω.

Τὸ κυριώτερο μέλημά μας θὰ εἶναι ἡ οἰκονομία και ἡ χρησιμοποίησις ἐτοι τοῦ ἐλαχίστου χώρου ἐπωφελοῦς, ἀπὸ τὰς δύο πλευράς, τὴν πρώτα, τὴν πρύμνα τὸ βάθος. Τὰ ψυγεῖα θὰ εἶναι ἀρίστης κατασκευῆς τὸ δὲ μηχανοστάσιο, αἱ διάφοροι ἔγκαταστάσεις βιομηχανοποίησεις τῶν ἀλιευμάτων, ὁ ἀλιευτικὸς ἔξοπλισμός και τὰ ἐνδιαιτήματα τῶν πληρωμάτων θὰ τύχουν ίδιαιτέρας μερίμνης και προσοχῆς, διὰ νὰ εἶναι τὰ καλύτερα εἰς τὸ εἶδός των.

Εἰς τὸ προσεχὲς σημείωμά μου θὰ περιγράψω τί θὰ στοιχίσῃ ἔνα παρόμιο πλοῖο ναυπηγούμενο εἰς τὴν Σύρο ή τὸν Πειραιά, βάσει αὐτεντικῶν ὑπολογισμῶν, πού συνεκέντρωσα, και θὰ δώσω ἐπακριβές κοστικούν ὑπολογισμάτων, μηχανημάτων, ἔγκαταστάσεων, ψυγείων και ὀλιευτικοῦ ἔξοπλισμοῦ, ὡς ἐπίσης και τὰς δαπάνας μιᾶς ἀλιευτικῆς εξορμήσεως. Ἐκ παραλήλου, θὰ δώσω δόσον τὸ δυνατόν ἀκριδέστερον τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς και λεπτομερῆ λογαριασμὸ τί ἡμπορεῖ να ἀποδώσῃ ἔνα τέτοιο πλοῖο, γιὰ νὰ μάθῃ ὁ κόσμος πού ἀγαπᾷ τὴν θάλασσα και τὰ ψάρια, διὰ τὰ προϊόντα τῆς θαλάσσης, τούλαχιστον, εἶμεθα κάλλιστα εἰς τὶς θέσιν νὰ γίνουμε αὐτάρκεις. "Οταν τὸ πρώτο ἐλληνικό πλοῖο-έργοστάσιο καταπλεύσῃ κατάφορτο εἰς τὸν Πειραιά, τότε θὰ τρίβουμε τὰ μάτια μας και θὰ λ.με, γιατί ἐπὶ τόσα χρόνια παραμελήσαμε αὐτὸ τὸν πλούσιο τομέα, γιατί ἀγονήσαμε τὰ ἀγάδια, πού τόσον ἀφειδῶς μᾶς προσφέρει η θάλασσα!"

### ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

*Serving  
ship and owner*



### LAMBERT BROTHERS LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.2.

ALSO AT CARDIFF,  
NEWCASTLE-ON-TYNE, GLASGOW, LIVERPOOL,  
HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.  
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.3. LN 8020)

Πρὸς τὸν κ. κ. Πλοιοκτήτας  
Ἐφοπλιστὰς και Ἀξ)κοὺς Ἀσυρμάτου  
Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

### SAIT

και τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς

Διὰ πᾶν ζήτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορήγησιν και συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, ραδιογωνιομέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων και λοιπῶν μηχανημάτων και ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάλευσιν σας και εἰς τὸν κυριωτέρους λιμένας τῆς θάλασσης.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

ΤΑΞΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ

### SAIT

KENTRIKON GRAFEION : BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS - BELGIUM

GRAFEION NEAS YORKEIS : 115 BROAD STREET

GRAFEION LONDONIΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

GRAFEION PEIRAIOS

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ

### — Η ΘΕΣΙΣ ΜΑΣ ΕΝΑΝΤΙ ΤΩΝ ΑΓΓΛΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΤΩΝ

Είς τα «Ναυτικά Χρονικά» της 15ης Σεπτεμβρίου άνέγνωσα μὲ πολλὴν χαράν, διτὶ οἱ 'Αγγλοι ασφαλισταὶ ἀνέκρουσαν πρύμναν, ώς πρὸς τὰ κατὰ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἐπιβληθέντα παρ' αὐτῶν ἐπασφάλιστρα.

Πολὺ δρόσις τὰς «Ναυτικά Χρονικά» συνιστοῦν προσοχὴν εἰς τοὺς "Ελληνας ἐφοπλιστάς, διὰς νὰ μὴ πέσουν καὶ πώλιν θύματα τῶν "Αγγλων ἀσφαλιστῶν, οἱ ὄποιοι, εἰς πᾶσαν εὐκαιρίαν, προσεπάθησαν μὲ πολλὴν τέχνην νὰ πλήξουν τὴν 'Ελληνικὴν Ναυτιλίαν, ἐπωφελούμενοι, φυσικά, τοῦ μέχρι πρό τινος ἀσφαλιστικοῦ τῶν μονοπωλίου, η παντοδυναμία τοῦ δοποῖου, δμως, εἰναι φαινερόν, διτὶ ἡρχισε πλέον καμπτομένη.

'Επὶ τοῦ θέματος, ἀκριβῶς, τῆς τόσον ἐπιμελῶς ὠργανωμένης ἔχθρι-  
νῆς τακτικῆς κατὰ τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπιθυμῶ νὰ ἐπισύρω τὴν προσο-  
χὴν τοῦ 'Υπουργείου Ναυτιλίας, οὓς καὶ τὸν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.  
Τὸ κατοτέρων ἀναπτυσσόμενον ζῆτημα εἶναι συναφές.

Τὸ 1939, ὑποδεῖξει τῆς περιφήμου Salvage Association διὰ τῆς ἀγ-  
γλικῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὴν ἐλληνικὴν τοιεύην, ἔγενετο δεκτὴ ὡς  
Νόμος τῆς 'Ελλάδος η κάτωθι διαδικασία διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς εὐθύ-  
νης ἐπὶ ναυτικῶν ἀτυχημάτων πλοίων ὑπὸ 'Ελληνικὴν σημαίαν:

**ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ** 1939 31 ΜΑΐΟΥ 5 ΙΟΥΝΙΟΥ 1939 (1226)

«Ἄρθρον 2.—3. Ἐπὶ παντὸς ναυτικοῦ ἀτυχήματος ὁσκεῖται κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος νόμου διοικητικὸς δελεγχος, πρὸς ἔξαρσιδιν τῶν περὶ ὃν ἡ παρόργησι, τοῦ παρόντος ἀρθρου ζητημάτων καὶ καταλογισμὸν τῶν σχετικῶν πρὸς τὰυτα εὐθύνην.

Ἄρθρον 3.—2. Ἀντὶ τῆς κατὰ τὴν προηγουμένην παράγραφον Ἀρχῆς, τὴν προσ-  
νάκρισιν δύναται νὰ διεβαγγέληση οἰσθῆποτε λιμενικὸς ἀξιωματικός, ὅριζόμενος ὑπὸ<sup>1</sup> τοῦ ὑπουργού τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. 3. Κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς πραγαν-  
φορτίου, εἴτε ἀυτοπροσωπεῖ, εἴτε διὰ πληρεξουσίου καὶ νὰ ἀτεμθύνῃ εἰς τοὺς ἔξ-  
πρανάκρισιν σχετικάς πρὸς τὸ ἀτύχημα ἐρώτησεις, ἢ ὑποχρεούται ὁ ἐργάσιμος ἀποφά-  
σιας δρίζονται καὶ ισάριθμα ἀνταληφτητικά μέλη.

Ἄρθρον 4.—1. Ἀμα τῷ πέρατι τῆς προσανακρίσεως, ὑποδέλλεται η σχηματι-  
τούτην εἰς τὸ 'Υφυπουργείον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὅπερ παρατέμεται  
τοῦ ἀποφάσιος τοῦ ὑπουργού τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐν ἔνος ἔφετον ἡ προτοβί-  
κου, ἐνὸς μαχίρου καὶ ἐνὸς ναυπηγικοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Β. N., ἀποσπωμένων πρὸς  
τοῦ παρά τῷ 'Υφυπουργείῳ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, οὓς γραμματεῖς αὐτῆς  
δριζομένους δμοις ἐνὸς κατοτέρου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ. Διὰ τῆς αὐτῆς ἀποφά-  
σιας δρίζονται καὶ ισάριθμα ἀνταληφτητικά μέλη.

2. Η ἀνακριτικὴ ἐπιτροπὴ προδένει εἰς ἐνέργειαν ἔνόρκου τακτικῆς ἀνακρίσεως  
ὑπὸ τὸν διεύθυνσιν τοῦ διοικητικοῦ μέλους αὐτῆς, ἔφδον δεωρεῖ ἀνεπορῃ τὴν ἐνέρ-  
γειαν προανακρίσιν. 3. Ἐξαιρετικῶς ἐπὶ περιπτώσεων ἀτυχήματος προκαλέσσον-  
τος τὴν διλήπη ἀπόλειμον τοῦ πλοίου εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς ἡ τὴν γε-  
νικὴν ἀποδίδειν τοῦ πληρώματος, ἡ ἀνακριτικὴ ἐπιτροπὴ προδένει πάντοτε εἰς  
ἐνέργειαν ἔνόρκου τακτικῆς ἀνακρίσεως, λορδωμένων ἐν τῇ περιπτώσει τούτη τῶν  
καταθέσεων στενογραφικῶν, ὃ δὲ πλοιορχος καὶ δόληπρον τὸ πληρώμα ὑποχρεού-  
ται ἐντὸς τῆς περιοχῆς προθεσμίας νὰ ἐμφανισθῶν διαφορικῶν διαθέσεων  
αὐτῆς πρὸς τὸ ἀτύχημα ἐρώτησεις, ἢ ὑποχρεούται ὁ ἐργάσιμος ἀποφά-  
σιας δρίζονται καὶ ισάριθμα ἀνταληφτητικά μέλη.

3. Η ἀνακριτικὴ ἐπιτροπὴ προδένει εἰς ἐνέργειαν ἔνόρκου τακτικῆς ἀνακρίσεως  
ὑπὸ τὸν διεύθυνσιν τοῦ διοικητικοῦ μέλους αὐτῆς, ἔφδον δεωρεῖ ἀνεπορῃ τὴν ἐνέρ-  
γειαν προανακρίσιν. 4. Πάσα ἐκ προθεσμίας παράδασις τῆς διε-  
τάξεως τῆς προγραμμένης παραγράφου εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 5. Ἐπὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος ἡ ἀλλαχοῦ. Κατὰ τὴν περιπτώσιν ταύτην πούει η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 6. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 7. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 8. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 9. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 10. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 11. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 12. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 13. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτούς  
ἢ διὰ χρηματικῆς ποινῆς μέχρι 100.000 δραχμῶν, εἴτε διὰ ἀμφοτέρων τῶν ποινῶν,  
οἱ δὲ ἐκ τούτων ἥργαται θαλασσικῆς τιμωρίας καὶ πειθωρικῆς, κατὰ τὰς σχετικὰς δι-  
στάξεις τοῦ ποινικοῦ καὶ πειθωρικοῦ κώδικος τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. 14. Επὶ σο-  
δαρῶν καὶ ἐπειγουσῶν περιπτώσεων δύναται νὰ διαταχῇ ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου  
'Εμπορικῆς Ναυτιλίας αὐτοπογέλετος ἡ τῆ αἵτησης τῶν ἔχοντων ἐνισιμον συμφέρου  
ἡ ἀπόδειξις ἐνέργειαν τακτικῆς ἀνακρίσεως ὑπὸ τῆς ἀνακριτικῆς ἐπιτροπῆς, ὁσχέ-  
τως ἡ δράστη ὅχι ἡ ἐνέργεια προανακρίσεως ἐν τῇ ἔδρᾳ αὐτῆς η εἰς τὸ τόπον  
τοῦ ἀτυχήματος η τὸ κατάπλου τοῦ πλοίου η τῆς αὐτοδίδεστος τοῦ πληρώματος η  
καταθέσια τῆς προγραμμένης παραγράφου, εἴτε ἐν μέρους τοῦ πλοιοκτήτου, εἴτε ἐκ μέ-  
ρους τοῦ πλοιορχοῦ ἡ τὸ πληρώματος, τιμωρεῖται διὰ φυλακίσεως μέχρις 1 ἑτο

ται νὰ ευρῇ καὶ οδηγήσῃ εἰς τὸ Λονδίνον τοὺς ἐπανειλημμένους ἔξετασθέντας ἔνόρκους μάρτυρας καὶ ἑρόους διαθέτει τὰ ἔξοδα διὰ δίκας καὶ δικηγόρους, νὰ κερδίσῃ τὸ δίκαιον του. 'Εάν, δημως, ὅχι; Τότε τεματίζεται πανηγυρικῶς ἡ ὅλη ὑπόθεσις καὶ ὁ συμπατριώτης μας ἐφοτιστής, πρὸς δόξαν τοῦ μεγαλείου μας, μένει εἰς τὴν, κατὰ τὰ ἄλλα, ὑπέροχην χώραν μας, κρατῶν σφικτά εἰς τὰ χέρια του:

α) Τὸ πόρισμα τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, φέρον τὴν ὑπογραφὴν καὶ τὸ κύρος ἀνωτέρου λιμενικοῦ ἀξιωματικοῦ.

β) Τὸ πόρισμα τοῦ Α. Ε. Ν. Α., φέρον τὸ κύρος καὶ τὰς ὑπογραφὰς ἐνὸς 'Εφέτου καὶ δύο ἐν ἀποστρατείᾳ πλοιάρχων τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ

γ) Τὸ πόρισμα τοῦ Σ.Ε.Ν.Α., φέρον τὸ κύρος καὶ τὰς ὑπογραφὰς ἐνὸς 'Αρεοπαγίου, ἐνὸς 'Εφέτου καὶ τριῶν ἐν ἐνεργείᾳ πλοιάρχων, ἐνὸς λιμενικοῦ καὶ δύο τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ.

Μετὰ τῶν ἀποφάσεων αὐτῶν, δεδιώκει, κρατεῖ καὶ τὸ ἀπαλλακτικὸν διούλευμα τῶν ἀριμοῖν τοῦ Δικαστηρίου, τὰς ἔξοφλητικὰς ἀποδείξεις τῶν ὀσφαλιστρών καὶ ἐπασφαλίστρων καὶ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν διπλωμένην καὶ σιγώσαν.

Σημειωτέον, διτι, κατὰ τὴν ἔξετασιν τῶν μαρτύρων καὶ τὴν ἐν γένει διαδικασίαιν ἐνώπιον τοῦ ἀνωτέρου Διοικητικοῦ Δικαστηρίου ἔχει τὸ δικαιωμα νὰ παρίσταται ἡ Salvage Association, νὰ ὑποβάλῃ ἐρώτησις, ὑπόληματα καὶ νὰ ἀντιδικοῦ ἡ διαδικασίας. 'Ἐν τούτοις, αἱ ἀποφάσεις αὐτοῦ οὐδόλως εἰναι ὑποχρεωτικὰ διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, οἱ ὅποιοι ἐν τῇ στρεψιδικῇ τῶν, ἐφόσον μὲν τοῖς συμφέρει ἡ ἀπόφασις τοῦ Σ.Ε.Ν.Α., τὴν ἐπικαλοῦνται, ἔάν, δημως, δι' οἰονδήποτε λόγον, ἀκόμη καὶ δι' ἀπλῆ σκοπιμότητα, δὲν τοῖς συμφέρει, τότε δὲν τὴν ἀναγνωρίζουν καὶ ἀφοῦ ἔσαντλοῦν τὸν ἡσφαλισμένον διὰ τῶν ἀλλεπαλλήλων ἀναδούν καὶ ἐντέχνων δικαστικῶν παρεμβάσεων, τὸν ἀναγκάσουν ἡ νὰ συμβιβασθῇ ἀντὶ πινακίου φακῆς ἢ νὰ ἐγείρῃ ἀγωγὴν εἰς τὰ ὄγγιλα Δικαστήρια.

Καὶ προκύπτει : Πώς τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος ἐδέχθη τὴν, καθ' ὑπόδειξιν τῶν 'Αγγλων ἀσφαλιστῶν, σύστασιν τῶν Διοικητικῶν Δικαστηρίων καὶ ἐνῷ ἐπέτρεψε τὴν παράστασιν τῶν διαδίκων, δὲν ἐφρόντισε νὰ ἔξασφαλίσῃ καὶ τὸ ὑποχρεωτικὸν τῶν ἀποφάσεων τῶν, οὐτως ὥστε δὲ Ἐλληνικὸν πλοιοκτήτην νὰ μὴ πίπτῃ θύμον τῶν τεχνασμάτων τῶν 'Αγγλων ἀσφαλιστῶν, τὸ δὲ Κράτος, αὐτὸ τοῦτο, νὰ ὑφίσταται, διὰ τῶν ίθιων του ἰογων, κολάφους περιφρονήσεως καὶ προσβολᾶς τῶν οἰωνδήποτε ἐμπόρων τοῦ χρήματος τῆς ἀγγλικῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς;

'Ἐν δὲ σύνθεσις τῶν ἐλληνικῶν Δικαστηρίων δὲν τοὺς ικανοποιῇ καὶ δὲν ἔχουν πεποιθήσιν εἰς τὴν εὐθυκρισίαν τῶν 'Ελλήνων δικαστῶν, μὲ τὴν συγκατάθεσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους, δὲν ἔριται εἰς τὸ διαστάθεν πλήρωμα, εὐθὺς μετὰ τὸ ναυάγιον, νὰ μεταβαίνῃ κατ' εὐθείαν εἰς τὴν 'Αγγλίαν καὶ ἀφοῦ γίνωνται ἔκει διτι ἀνακρίσεις ζητεῖ ἡ Salvage Association, νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν πατρίδα.'Ἐτοι, τούλαχιστον, θὰ κερδίζεται πολύτιμος χρόνος καὶ τὸ ξυπνον τέχνασμα τῶν 'Αγγλων ἀσφαλιστῶν νὰ παρακολουθοῦν τὰς ἀνακρίσεις καὶ νὰ μὴ τὰς λαυδάνουν ὑπ' διφιν, θὰ αὐτοκαταργηθῇ.

Ἐίναι, δυστυχῶς, γνωστόν, διτι εἰς ὅλα τὰ Κράτη, πλὴν τῆς 'Ελλάδος, διὰ συμβολαιαὶ συνασθέντα εἰς τὴν χώραν τῆς σημαίας τοῦ ἀσφαλιζομένου πλοίου, τῇ μεσολαβήσει μεστίου τῶν Lloyds, δρίζοντας ὡς τὸς δεσδικίας τὰ Δικαστήρια τοῦ τόπου τῆς ἐκδόσεως τοῦ ἀσφαλιστηρίου, δηλαδὴ τοῦ μεστίου. Μοναδικὴν εἰς τὸν Κόσμον ἔχειρεσιν ἀποτελεῖ ἡ Ελλάς.

Εἶναι καὶ πλέον νὰ ἐκλείψῃ ἡ ἔξοργιστικὴ καὶ τόσον προσβλητικὴ διτι τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν κατάστασις.

Συνήθως, οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ εἰναι ἡσυχοι, διότι νομίζουν, διτι εἴναι ἡσφαλισμένοι εἰς τὸ περιφόρμα ἀγγλικά Lloyds. 'Απατῶνται, δημως, οἰκτρῶς, διότι ἡ πληρωμὴ τῶν, ἐν περιπτώσει ἀτυχήματος, ἔξαρταται ἀπὸ τὴν καλήν θέλησιν τῶν Lloyds καὶ ἀπὸ τὰς εἰσηγήσεις καὶ τὰ καπρίσια τῶν ἐν 'Ελλάδι ἀντιπροσώπων καὶ δικηγόρων τῶν.

Καὶ εἰναι μὲν ἀληθές, διτι ὁ 'Αρειος Πάγος τῆς 'Ελλάδος ἔξεδωκεν ἀποφάσεις, δι' ὃν ἀναγνωρίζεται ἡ εὐδύνη τοῦ 'Ελλήνος μεστίου, τῇ μεσολαβήσει τοῦ ὅποιου συνήθη ἡ ἀσφάλεια, ἐν τῇ πράξει, δημως, ἀπεδείχθη, διτι δὲν ἔχει καμμίαν σχεδὸν οὐσιαστικὴν σημαίαν τὸ πράγμα, διότι, ὡς ἐπὶ τὸ πλείστον, ὁ μεστίς οὗτος εἰναι μικρᾶς οἰκονομικῆς ἀπιφανείας, καλυπτούσης κατ' ἐλάχιστον τὸ μῆμα τὰ ποσὰ τῶν ἡσφαλισμένων κινδύνων. Οὕτω, δημως, σπανίως, καταντᾶ νὰ παρέλθουν 3 καὶ 5 καὶ 7 ἑταῖροι, διτι ἡσφαλισμένοι νὰ εἰσπράξῃ τὰ χρήματά του.

'Οφειλομένοι, δημως, ν' ἀντιληφθῶμεν, διτι, τούλαχιστον διὸς πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας, δὲν εἰμεθα πλέον μικροί. 'Αντιθέτως, εἰμεθα μεγάλοι καὶ ὑπολογίσιμοι καὶ ίδιως διὰ τοὺς 'Αγγλους. 'Ως ἐκ τούτου καὶ τὸ Κράτος μας καὶ δι' 'Ελληνομοθέτης καὶ δι' 'Ενωσις τῶν 'Εφοπλιστῶν καὶ αἱ 'Αρχαι καὶ τὰ Δικαστήρια μας πρέπει νὰ κρατηθοῦν εἰς τὸ ὑψος τῶν. Εἰμεθα ὑπερήφανοι διὰ τὴν ὑπέροχην καὶ πανίσχυρην Ναυτιλίαν μας. Εἰμεθα, δημως, ἔξουσοι ὑπερήφανοι καὶ διὰ τὰ ἐλληνικὰ μας Δικαστήρια. Εἰναι, λοιπόν, καιρός νὰ λάδωμεν καὶ ήμετος, μὲ τὴν σειράν μας, μέτρα κατὰ τῶν αὐθαιρεσιῶν καὶ τῆς μελετημένης διώξεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Καὶ δι' θὰ τύχωμεν τοῦ σεβασμοῦ καὶ τῆς ἴσης μεταγειρίσεως ποὺ ὑπόσχονται οἱ 'Αγγλοι ἀσφαλισταὶ εἰς ὅλον τὸν Κόσμον, πλὴν τῆς 'Ελλάδος, δι' θὰ πρέπει, μὲ ήνωιένας τὰς δινάμεις μας, νὰ στραφῶμεν πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις. Εὔτυχως, ὑπάρχουν τοιάται, ἐν καὶ διὰ τὸν οἱ φίλοι μας, ἔξοχοι 'Αγγλοι εἰμποροί, ἀντιληφθῶν τὴν ἀποφασιτικήτητά μας, δὲν θὰ μάς ἀφήσουν νὰ χωρήσωμεν πρὸς αὐτάς, θὰ μᾶς ἐναγκαλισθοῦν ἀμέσως καὶ διὰ Ικανοποίησον κάθε μας αἴτημα, δημως εἰμεθα συμπαθεῖς, ἀλλὰ διότι τοὺς συμφέρει, δημως τοὺς συνέφερε : διὰ μας ἀντιμετωπίζουν μέχρι σήμερον ως λαὸν δευτέρας τάξεως, ἐφ διστονούση, δημως, διότι ἔχασκολουθοῦμεν νὰ ἀνεχώμεθα τὴν μέχρι τοῦδε τακτικήν των.

Εἶναι καὶ πλέον νὰ εἰπωμεν εἰς τοὺς 'Αγγλους ἐμπόρους : Μέχρις ἔδω, κύριοι. 'Αν ἐπιθυμήτε νὰ εἰμεθα φίλοι καὶ συνεργάται, διφείλετε νὰ σέβεσθε ήμας τοὺς ίδιους καὶ, κυρίως, τὴν ἐθνικήν μας φιλοτιμίαν καὶ ἀξιοπρέπειαν.

X. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ  
Πλοίαρχος Ε.Ν.  
'Υποναύαρχος Β. Ν. (ε.ά.)

# 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.

## ΒΕΛΓΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

### - Η ΡΗΤΡΑ «ΒΑΡΟΣ ΑΓΝΩΣΤΟΝ,, ΕΝΩΤΙΟΝ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΚΟΥ ΑΚΥΡΩΤΙΚΟΥ

Ἐνδιαφέρουσα ἀπόφασις ἔξεδόθη ὑπὸ τοῦ Βελγικοῦ Ἀκυρωτικοῦ ἐπὶ τοῦ γνωστοῦ θέματος τῶν εἰς τὰς φορτωτικὰς ἀπαλλακτικὰν ρητρῶν. Ἀπὸ τῆς εἰσαγωγῆς τῶν Κανόνων τῆς Χάγης, μετετέθη τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως, ἀντὶ δὲ τοῦ παραλήπτου, ὑποχρεούται ὁ πλοίαρχος ν' ἀποδεῖξῃ, διτὶ ἡ ζημία φθείεται εἰς γεγονός δι' ὃ σύντος δὲν ὑπέχει πατισμα. Οὕτω, ἐκηρύχθησαν ἄκυροι καὶ ἀνενεργεῖς αἱ ἀπαλλακτικαὶ ρῆτραι, αἱ προστιθέμεναι χειρογράφως ἡ διὰ σφραγίδος ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν. Μεταξὺ τῶν ρητρῶν τούτων καταλέγεται ἡ ρήτρα «δάρος, ποιότης, περιεχόμενα διγνωστα», ἣν προσθέτουν οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὰ ὑπὸ τῶν φορτωτικῶν χορηγούμενα στοιχεῖα περὶ τῶν φορτωθέντων ἐμπορευμάτων καὶ δ'. ὡς ἔπιχειρον νὰ ἀποκρύψουν η πριοτέρη πάσαν εὐδόνη διὰ τὸ δάρος, τὰ σημεῖα, τὴν ποιότητα, τὸ περιεχόμενον κλπ. τῶν φορτωθέντων ἐμπορευμάτων. Ἡ εἰς τὴν φορτωτικὴν ἀναγραφὴ ποσότητος ἡ βάρους, θεμελιοὶ κατ' ἀρχὴν εὐθύνη τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, εἰς ἣν περίπτωσιν ἥθελε προκύψει διαφορὰ δάρους ἡ ποσότητος.

Οἱ συντάκται τῶν Κανόνων τῆς Χάγης διεγνωσαν, διτὶ δὲν ἦτο δινατὸν νὰ κηρυχθῇ ἄκυρος καὶ μὴ οὐσίᾳ ἡ ρήτρα «δάρος διγνωστον», θεωρουμένη ὡς δλῶς τυπική. Ἡ πραγματικότης ἐπέβαλε ν' ὅντιμετωπισθῇ ἡ κατόστασις, ὅλλα συγχρόνως καὶ ν' ἀμβλυνθῇ ἡ αὐστηρότης τῆς ἔρμηνίας τῆς ρῆτρας. Δυνατὸν νὰ γίνῃ ἀτελῆς ἐπισημείωσις τῶν ἐμπορευμάτων, δυνητὸν τὰ στοιχεῖα, ἀντία παρέσχεν ὁ φορτωτής νὰ δημιουργοῦν ἀμφιδολίας περὶ τῆς ἀκριβείας τῶν, νὰ μὴ εἶναι δυνατός δε εὑχερῆς ἔλεγχος τῶν ποσοτήτων, ίδια δσάκις φορτωνται μὲ τὴν γνωστὴν ταχύτητα τὰ εἰς χῦμα φορτία (γεννήματα, πετρέλαιον, γαϊάνθρακες).

Οἱ Κανόνες τῆς Χάγης ἔδεχθησαν, διτὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ὁ μεταφορεὺς δὲν ὑποχρεούται ν' ἀναφέρῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν σημεῖα, ἀριθμούς, δάρον κλπ. καὶ διτὶ δικαιοῦται εἰς τινὰς περιπτώσεις νὰ ἀναγράψῃ τὴν ρήτρα «δάρος, ποσότητα κλπ. ἀγνωστα, ἀναγνωριζόμενης τῆς ἔγκριτος τῆς ρῆτρας ταύτης.

Ἐν πεοιλήκῳ οἱ Κανόνες τῆς Χάγης δέχονται α) διτὶ δύνανται νὰ μὴ ἀναγραφῶσι τὰ σημεῖα εἰς τὴν φορτωτικὴν, ἔαν δὲν ἐτέθησαν ἐπὶ τῶν ἐμπορευμάτων κατὰ τρόπον, ὥστε νὰ διατηροῦνται εὐανάγνωστα μέχρι πέρατος τοῦ πλοῦ. β) διτὶ ὁ μεταφορεὺς δικαιοῦται νὰ μὴ ἀναγράψῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν σημεῖα, ἀριθμούς, ποσότητα ἡ δάρος, δσάκις ἔχει σοδαρούς λόγους νὰ ὑποφίάζεται, διτὶ δὲν ἀνταποκρίνονται εἰς τὰ φορτωθέντα ἐμπορεύματα, γ) διτὶ ὁ μεταφορεὺς δικαιοῦται νὰ μὴ ἀναγράψῃ σημεῖα, ἀριθμούς, ποσότητα ἡ δάρος, δσάκις δὲν δύνανται νὰ ἔξαριθωση ταύτα (Πρβλ. τὸ ταύτοσημον ἄρθρον 125 τοῦ ἡμετέρου Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, δπερ, δμως, χειρίζεται τὸ ζῆτημα οὐχὶ ὡς δικαιοίον τῆς φορτωτικῆς, ἀλλ' ὡς δικαιοίον διέποντον τὴν ναυλωσίαν).

Τὸ Βέλγιον, διὰ τοῦ νόμου τῆς 28ης Νοεμβρίου 1928 ἐνεσωμάτωσε τοὺς Κανόνας τῆς Χάγης εἰς τὴν ἐσωτερικὴν αὐτοῦ νομοθεσίαν, ἔνδιαφέρει δὲ ἐνταῦθα τὸ ἄρθρον 91 τοῦ νόμου τούτου. Ἐν τῷ ἐμπνείας αὐτοῦ διηρέθη ἡ νομολογία. Ἀντιθέτως πρὸς τὸ «Ἐμποροδικεῖον τῆς Ἀμβέρσης, ὅπερ διὰ πολλῶν ἀποφάσεων αὐτοῦ ἔκρινεν, διτὶ ἡ ρήτρα «δάρος διγνωστον κλπ.» εἶναι ἔγκυρος, δσάκις ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγράφεται ἀπλῶς ἀριθμός (τὸ ἄρθρον 91 τοῦ Βελγικοῦ νόμου ὑποχρεοῦ τὸν πλοίαρχον ν' ἀναγράψῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν τὸν ἀριθμὸν ἡ ποσότητα ἡ τὸ δάρος), τὸ «Ἐφετεῖον τῶν Βρυξελλῶν ἔκρινεν, διτὶ ἡ ρήτρα δὲν εἶναι ἔγκυρος καὶ ὁ μεταφορεὺς δεσμεύεται ἐν τοῦ δάρους τοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ ἐμφαινομένου, ἀκόμη καὶ δται ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγράφεται ὁ ἀριθμός τῶν διευθάτων. Ἡ ρήτρα «δάρος διγνωστον κλπ.» εἶναι, συνεπῶς, ἄκυρος καθ' δολκηρίαν, δὲν δικαιολογεῖται δὲ ἡ μόνον εἰς περιπτώσεις ἔνθα ὑφίστανται σοδαραὶ ἀμφιδολίαι περὶ τῆς ἀκριβείας τῶν δηλώσεων τοῦ φορτωτοῦ ἢ συντρέχει ἀδυναμία ἔξαριθωσεως τοῦ δάρους, ταῦτα δὲ, κυρίως, ἐπὶ τῶν εἰς χῦμα φορτίων.

Ἡ περίπτωσις, ἥτις ἀπήσχόλησε τὸ Βελγικὸν Ἀκυρωτικόν, εἶχε τὰ κάτωθι πραγματικὰ περιστατικὰ : Τὴν 3 Μαΐου 1950 τὸ ἀ) π «Andrew S. Humpreys» ἐφόρτωσεν εἰς Νέαν Ὁρλεάνην ποσότητα ἀραχιδελαίου, ἐκδιθείστης φορτωτικῆς ὑπὸ τὴν δινομασίαν «Φορτωτικὴ δεξαμενοπλοίου», εἰς ἣν δὲ πλοίαρχος ἐποιήστη πὴ τὴν ἀκόλουθον σημείωσιν: «Πλούσιος δισιούμενης ὡς 550860 λίθραι ἀκατεργάστου ἐλαίου λεπτοκαρώνων, ποσότης, διαστάσεις, διαμέτρημα, ποιότης, εἰδος, ἀξία καὶ κατάστασις τοῦ φορτίου διγνωστοὶ εἰς τὸ πλοίον καὶ τὸν πλοίαρχον». Μετὰ τὴν φόρτωσιν ἔξεδόθη πετοποιητικὸν τοῦ Οἴκου A.M. Juge, τῆς Νέας Ὁρλεάνης, δεσμοιούν, διτὶ ἐδ καθορισμός τῆς φορτωθείσης ποσότητος ἔγένετο διὰ μετρήσεως τῆς κλίμακος φορτώσεως τῶν δεξαμενῶν. Αἱ κλίμακες φορτώσεως ἥλεγχθησαν καὶ εὑρέθησαν ἐν τάξει.

Ἄμα τῷ κατάπλω εἰς Ἀμβέρσαν, ἔθεσαι ὠθήσαντο τὰ σημεῖα τοῦ παραλήπτη ἀπηγόρων σχετικῶς διαμαρτυρίαν πρὸς τὸν ἐφοπλιστήν, ἀξιοῦντες ἔλλειμμα 1.739 κιλῶν, ἐνῷ υστέρως ἔθεσαι ὠθήσαντο, διτὶ τοῦτο ὀνήρχετο εἰς 5.123 κιλᾶ.

Τὸ «Ἐμποροδικεῖον Ἀμβέρσης κατεδίκασε τὸν πλοιοκτήπην, τὸ «Εφετεῖον τῶν Βρυξελλῶν, δμως, ἔξηφάνισε τὴν ἀπόφασιν, δεσμεύει τὸ δάρος διγνωστον ν' ἀναγράψῃ εἰς τὴν φορτωτικὴν στοιχεῖα δάρους ἡ ποσότητος παρεχόμενα ὑπὸ τοῦ φορτωτοῦ, δσάκις συντρέχουν σοδαροὶ λόγοι νὰ ὑποφίάζηται, διτὶ ταῦτα δὲν ἀνταποκρίνονται πρὸς τὸ φορτωτής φορτίον ἡ δσάκις δὲν δύνανται νὰ ἔξαριθωσῃ ταῦτα διτὶ ὁ φορτωτής δύναται ν' ἀντιταχθῇ πρὸς τὴν ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀναγραφῇ ἐπιφυλάξεως, ἐν σχέσει πρὸς τὴν φορτωθείσαν ποσότητα, δσάκις, σμως, οὐδεμεία τοιαύτη ἔναντιώσις ἔγένετο εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως, αἱ ἐπιφυλάξεις τοῦ πλοίαρχου ἀποτελοῦν πραγματικὸν τεκμήριον, διτὶ ὁ κομιστής τῆς φορτωτικῆς δύναται ν' ἀνατρέψῃ τὸ τεκμήριον τούτο, ἀπο-

δεικνύντων τὸ πράγματι φορτωθὲν φορτίον διὰ παντὸς ἀποδεικτικοῦ μέσου, διτὶ παρὰ τὸ ἐντυπον, διτὶ ἡ ρήτρα δὲν εἶναι τυπική, ὅλη' ἐκ τῶν οὐσιωδῶν δρῶν τῆς μεταφορᾶς, οὐχὶ δ' ἔξι ἔκεινων, οἵτινες συνήθως παραμένουν ἀποστατήρητοι ἡ ἀκατάληπτοι ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων.

Τὸ Βελγικὸν Ἀκυρωτικόν, ἐνώπιον τοῦ ὅπιού τοῦ ηχθῇ ἡ ὑπόθεσις, ἀπορρίπτον τὴν ἀναίρεσιν, συνετάχθη πρὸς τὴν γνώμην τοῦ «Ἐφετεῖον καὶ νομολογεῖ, διτὶ ἡ ρήτρα «δάρος διγνωστον, στεροῦσα ἐνόμων ἀποτελεσμάτων τὴν περὶ δάρους δηλώσιν τοῦ φορτωτοῦ ἐν τῇ φορτωτικῇ, δὲν δικαιολογεῖται ἡ μόνον εἰς τὴν περίπτωσιν καθ' ἣν ὁ μεταφορεὺς ἔχει σοδαροὺς λόγους ν' ἀμφιβάλλῃ περὶ τῆς ἀκριβείας τῆς δηλώσεως. Εἰς τὸν ισχυρισμὸν τοῦ παραλήπτου, διτὶ αἱ παρόμοιοι ρῆτραι εἰς αἱ δλῶς τυπικαὶ, διτὶ ἡ Καρπαθικὸν ἀπήντησες ἀποφατικός, δεσμένη, μολιόντι τοῦτο δὲν ἀποκλείεται, εἰς τὴν ὑπὸ συνέτρεχε, διότι ἔτεντη αὐτὴ κατὰ τρόπον, ὥστε νὰ μὴ διαφύγῃ τὴς προσοχῆς τῶν ἐνδιαφερομένων, οἵτινες ἐλαδον γνῶσιν ταύτης.

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ

### - ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΟ ΡΑΝΤΑΡ, ΑΝΤΙΘΕΤΟΣ ΠΡΟΣ ΤΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ.

Εἰς ἀπόφασιν Δικαστηρίου τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου, προσφάτως ἐκδιθεῖσαν, διέτασι νέα ἔρμηνεια εἰς τὸ ζῆτημα τῆς χρησιμοποιήσεως τοῦ ρυατάρ ἐν καιρῷ ὁμίχλης. Ἡ ρηθεῖσα ἀπόφασις ἔξεδόθη, κατόπιν ἀγωγῆς περὶ ἀπόζημιάσεως διὰ ζημίας ἐ συγκρούσεως τοῦ λίμπερτ «Βενεζερχαίουζερ» καὶ τῆς κρατικῆς διυθούρου «Πασίφικ», κατὰ τὸ ἔτος 1955. Τὰ κύρια σημεῖα τῆς ἀπόφασεως τοῦ ήσαν τὰ ἔξης :

— «Ἡ δεσμοίσιτης τῆς θέσεως ἐνὸς σκάφους διὰ τῆς συσκευῆς τοῦ ρυατάρ ἀποτελεῖ ἐπαρκῆ δικαιολογίαν διὰ τὴν παράλειψιν συμμορφώσεως πρὸς τὴν τεχνικὴν ἐπίταγήν του Κανόνος 16, καθ' ὅν, δέον νὰ σταματήῃ κίνησις τῶν μηχανῶν ἐν ὁμίχλῃ, ὑπὸ τινας συνθήκας.

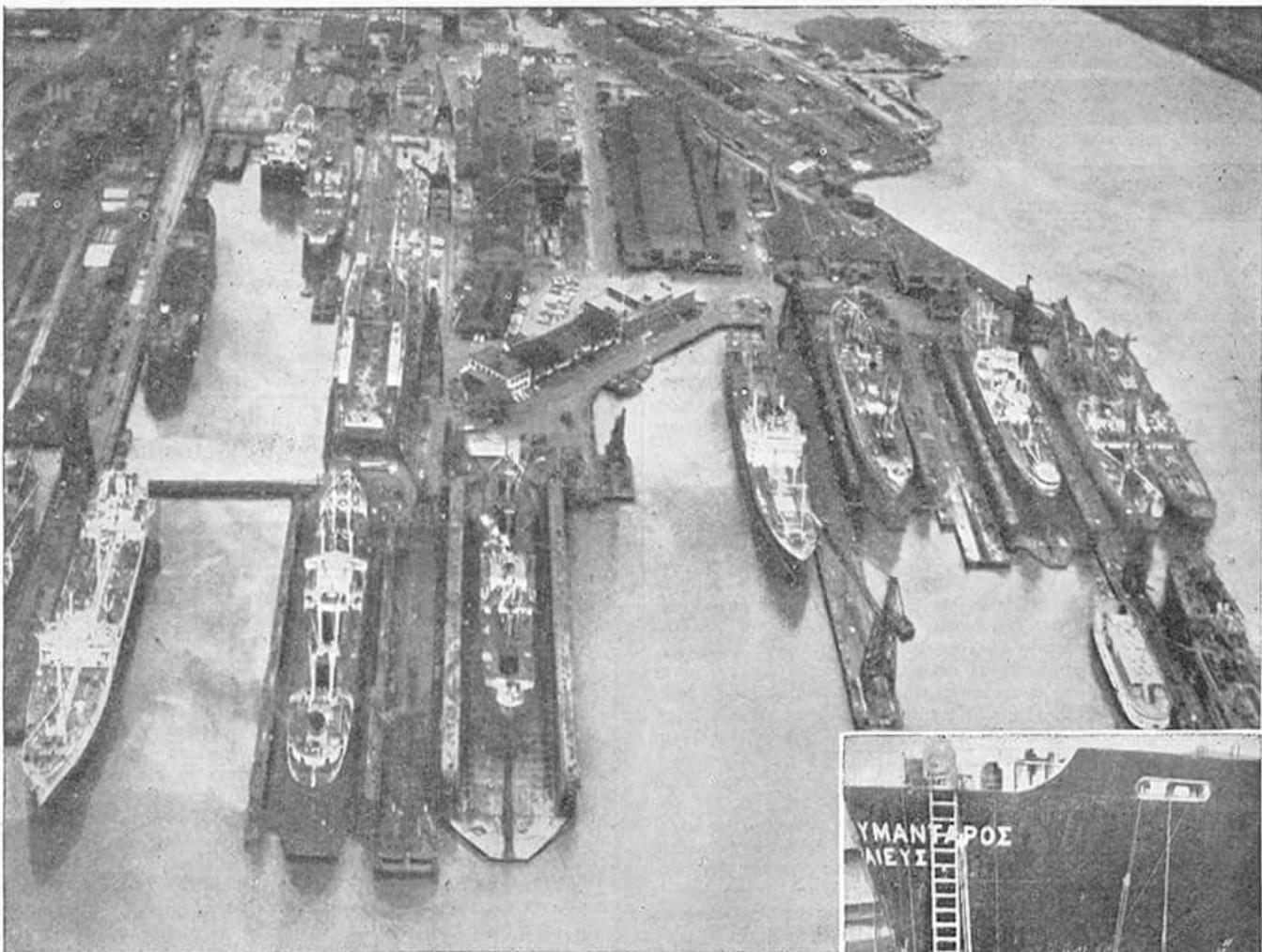
— «Τὸ νὰ ίδουν ἀμοιβαίως τὰ δύο πλοῖα τὰ φώτα των διὰ τῶν ρυατάρ αὐτῶν, ισόδυναμει πρὸς τὸ δικαιούμενον τὰ πλοῖα τὰ πλοῖα καθίστανται πραγματικῶν δρατὰ πρὸς ἄλληλα, σπως δται τὰ δύο σκάφη συναντῶνται ἐν ὅψει καὶ τῶν ρυατάρ φανῶν ναυσιπλοίος».

Πιστεύουν οἱ ναυτικοὶ κύκλοι, διτὶ ἡ ἔνοια δικαιολογεῖται, διτὶ ἡ ἀπόφασις εἰς τὴν πρώτην, διτὶ ὁ πόπος δεχεται, διτὶ ἡ χρησιμοποιίσης τοῦ ρυατάρ μεταβέλλει τὴν ἐφαρμογὴν τῶν κανόνων ναυσιπλοίος, διὰ σκάφη πλέοντα ύπο διομίχλην. Πιστεύουν, ἀκόμη, οἱ ναυτικοὶ κύκλοι, διτὶ τὰ ἀνάτερά δύο σημεῖα τῆς ἀπόφασεως, ἀν ἐπικρατήσουν εἰς τὸ μέλλον, κατὰ τὴν ἐκδίκτισην ὑποθέσεως συγκρούσεως, θὰ θέσουν ἐν ἀμφιβόλῳ καὶ θὰ κλονίσουν ἀδραιωμένας ναυτικὰ διαδικασίας, τόσον τῶν διεθνῶν Δικαστηρίων, δται καὶ τῶν Δικαστηρίων τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Σκάφη ἐφωδιασμένα μὲ ρυατάρ οφείλουν νὰ τρέπονται τοὺς αὐτοὺς Κανόνας, τοὺς δτοὺς τροποὺς καὶ τὰ μὴ διαθέτοντα ρυατάρ πλοῖα.

Αἱ ἀπόφασεις τοῦ Ναυαρχείου καὶ τῆς Ἀκτοφυλακῆς εἰς ὑπόθεσεις συγκρούσεως, φειδολημένων εἰς ἀμέλειαν ἐφαρμογῆς τῶν σχετικῶν Κανόνων, εἶναι ἐπὶ τὸ σημεῖον τούτου ἀκλόνητοι. Ἐπανειλημένων διεκρύθησαν, διτὶ οἱ Κανόνες πρὸς ἀποφυγὴν συγκρούσεως, ιδίας πλοΐας, προπαρασκευάζομεναι διὰ τὴν νέαν διεθνῆ Διάσκεψην «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ» (τοῦ 1948) εἶναι ἐπὶ τὸ σημεῖον τούτου ρητή, σπως εἰναι καὶ οἱ σχετικοὶ Κανόνειοι τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Σκάφη ἐφωδιασμένα μὲ ρυατάρ οφείλουν νὰ τρέπονται τοὺς αὐτοὺς Κανόνας, τοὺς δτούς τροπούς τηροῦν καὶ τὰ μὴ διαθέτοντα ρυατάρ πλοῖα.

Τὸ Δικαστήριον τοῦ Ἀγίου Φραγκίσκου εἶναι τῆς γνώμης, διτὶ ἡ διά τοῦ ρυατάρ δεσμοίσιτης τῆς θέσεως ἐνὸς πλοίου διποτελεῖ ἐπαρκῆ δικαιολογίαν διὰ τὴν παράλειψιν συμμορφώσεως πρὸς τὴν τεχνικὴν ἐπίταγήν, σπως σταματήσῃ κίνησις τῶν μηχανῶν. «Ο Κανόνος 18, δστις διέται τὰ πρότυπα ἀσφαλούς διασταύρωσεως, δσάκις πλοῖα συναντῶνται ἀντιβότως ἡ περίποια ἀντιθέτως, καλύπτει περιπτώσεις, καθ' ἄς τὰ σκάφη ἡ τὰ φώτα των εἶναι ἀμοιβαίως δρατά. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ Δικαστηρίου, ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ Κανόνος 18 δέον νὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς καταστάσεις, καθ' ἄς τὰ δύο ἀντιθέτως πλέοντα σκάφη εἶναι ἀμοιβαίως δρατά διὰ τοῦ ρυατάρ.

Tel. Address:  
"NEGRISCO,"  
Telephone Nos office 3877  
Private 84164  
  
NEGRISS & Co.  
(ESTABLISHED 1902)  
SHIP CHANDLERS  
GENERAL MERCHANTS & NAVAL PURVEYORS  
NEGRISS BUILDING, YORK STREET, FORT.  
P. O. Box 663  
COLOMBO  
CEYLON



Τὰ ἐν δεξαμενή σκάφη είναι τὰ ἀ)π «Σταύρος Κουμάνταρος», «Κωνταστίνος» καὶ «Στάρ».

## Αδαράμιλλος ναυρεσία Ναυαρχείου



Εնδρύταται εύκολία, πλήρως πεπειραμένον τεχνικὸν προσωπικόν, ἀπαράμιλλος ὑπηρεσία, ὅλα τίθενται εἰς τὴν διάθεσίν σας ὅταν θὰ ἔχετε ηθητήθητε ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μέρουλαντ. Εἰς αὐτὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ταντόχρονος πλεύρισις καὶ ἔξυπηρτήσις τριάκοντα καὶ ἐνὸς σκαφῶν ώκεανοπόρων. Τὰ πλήρη καὶ συγχρονισμένα ἐργοστάσιά μας, αἱ πέντε ἀποβάθμοι καὶ αἱ τέσσαρες πλωταὶ δεξαμεναί, μὲ ἀνυψωτικὴν ἴκανότητα μέχρις 18 χιλ. τόννων, σᾶς ἔξασφαλλον μίαν ἀπαράμιλλον ὑπηρεσίαν διὰ κάθε εἴδους ἐργασίαν.

## Maryland Shipbuilding & Drydock Company

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕΣ: MARDOCKCO - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ELGIN 5-0500

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ 1 BROADWAY - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ DIGBY 4-0934

O. K. EMM. Δ. ΧΟΝΔΡΟΥΖΗΣ

Διευθυντής τοῦ Ἑλληνικοῦ τμῆματος,  
ὅπερι κατό τὰ τελευταῖα ἔνδεκα ἔτη  
συνδέεται μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μέρου-  
λαντ καὶ προσωπικῶν ἐποπτεύει τὰς  
ἔργασίας τῶν 'Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.'

## ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἀμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν ἀρχίζει νὰ ἀνησυχῇ τοὺς Ἀμερικανούς. Διαβλέπουν κίνδυνον σοδαρὸν διὰ τὴν σταθερότητα τοῦ δόλαρίου.

—Αἱ περὶ ἄρσεως τῶν εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν ἐπίμονοι ὑποδείξεις τῶν Ἀμερικανῶν ἐκπροσώπων κατὰ τὴν συνέλευσιν τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου καταδεικνύουν τὰς ἀνησυχίας.

—Διερωτῶνται σχετικῶς οἱ παράγοντες τῆς ἀμερικανικῆς οἰκονομικῆς πολιτικῆς ὡς πρὸς τὸ σκόπιμον τῆς περαιτέρω ἐπενδύσεως κεφαλαίων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ τῆς παροχῆς βοηθείας, ἀφοῦ ἡ τοιαύτη χρηματοδότησης ἔνεων παραγωγικῶν ἔργων τείνει νὰ προκαλέσῃ μείσωσιν τῆς ζητήσεως βιομηχανοποιημένων εἰδῶν ἀμερικανικῆς παραγωγῆς.

• Ἀπὸ τοὺς ἀριθμούς, ποὺ παρέταξεν ὁ Ἀμερικανὸς ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, κατὰ τὴν συνέλευσιν τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου, ἐν σχέσει μὲ τὸ ἔλλειμμα τοῦ ἀμερικανικοῦ ισοζυγίου ἔξωτερικῶν πληρωμῶν, διαπιστώνται διὰ αἱ ἐκφράζομεναι ἀνησυχίαι τῶν ἀριθμῶν Ἀμερικανικῶν παραγόντων δὲν εἶναι ἀδικαιολόγητοι.

— Εἰς 4.500 ἑκατομ. δολ. ὑπολογίζεται τὸ ἐτήσιον ἔλλειμμα τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν, δεδομένου ὅτι περὶ τὰ 7.500 ἑκατομ. δολ. ἔχονται διὰ τὴν στρατιωτικὴν βοήθειαν (3.000 ἑκατομ. δολ.), διὰ δάνειας καὶ δωρεᾶς (2.500 ἑκατομ. δολ.) καὶ ἐπενδύσεις εἰς τὸ ἔξωτερικὸν (2.000 ἑκατομ. δολ.).

• Σημαντικὴ ὑπῆρξεν ἡ μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1956 καὶ 1959 αὐξησις τῶν εἰς χρυσὸν καὶ συνάλλαγμα ἀποθεμάτων τῶν εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Χάρις εἰς αὐτὰ ἐπετεύχθη ἡ μετατρεψιμότης.

— Εἰς 20.184 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἀνήρχοντο τὰ ἀποθέματα εἰς τὸ τέλος Ἰουνίου διὰ τὰς 12 χώρας, τὰς ἐκτὸς κομμουνιστικοῦ μπλόκ. Τὰ 42 % τῶν ἀποθεμάτων ἀπαρτίζονται ἀπὸ δολλάρια καὶ λίραις Ἀγγλίας. Εὐνότος, συνεπώς, διὰ τὴν νομισματικὴν σταθερότητα τῶν χωρῶν τοῦ ἐλευθέρου Κόσμου ἡ θέσις τῶν δύο τούτων νομισμάτων καὶ ἡ περὶ αὐτῶν πολιτικὴ τῶν οἰκείων κυβερνήσεων.

• Συνέστησεν δ. κ. Ζάκομποσον, διευθυντής τοῦ Διεθνοῦς Νομισματικοῦ Ταμείου, κατὰ τὸν λόγον τοῦ ἐνώπιον τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως, τὴν πλήρη ἀπελευθέρωσιν τῶν παγκοσμίων ἐμπορικῶν ἀνταλλαγῶν ἀπὸ κάθε περιορισμὸν προστατευτικὸν ἡ ἄλλη τινὰ διάκρισιν. Ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἐμπορίου κατοχυρώνει ἐπαρκέστερον καὶ τὴν νομισματικὴν σταθερότητα.

• Κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ παγκόσμιοι ἔγαγοι βιομηχανικῶν προϊόντων ὑπολογίζονται, κατ' ἀξίαν, εἰς 21.512 ἑκατομμύρια δολλαρίων, μὲ αὐξησιν 4% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου ἔξαμηνου π. ἔτους καὶ ἐλαφρῶς ἀνώτεραι ἔναντι τοῦ πρώτου ἔξαμηνου τοῦ 1957.

—Τῆς Ἀμερικῆς τὸ ποσοστὸν ἐμειώθη ἀπὸ 23.3% (διὰ τὸ 1958) εἰς 22.5 διὰ τὸ α' ἔξαμηνον τοῦ 1959, ἐνῷ τῆς Ἀγγλίας ηὑδήθη εἰς 18.1 (ἐναντὶ 17.9 δι' ὀλόκληρον τὸ 1958) καὶ τῆς Γερμανίας παρέμεινε σταθερὸν εἰς τὰ 18.5% δι' ἀμφοτέρων τὰς περιόδους.

• Αὔξησις ἀνακοινοῦται κατὰ τὸ 1958 τῆς σοδιετικῆς παραγωγῆς χάλυβος κατὰ 4 ἑκατομ. τ. καὶ χυτοσιδήρου κατὰ 2½ ἑκατομ. τόνων, ἔναντι τοῦ 1957. Αὔξησις, ὂμως, μεγαλύτεραι θὰ χρειασθοῦν μέχρι τοῦ 1965, διὰ νὰ ἐπιτευχθοῦν αἱ ἐπιδιώξεις τοῦ ἐπταετοῦ σχεδίου.

— Κατὰ τὰς ἐκ Μόσχας πληροφορίας, ἡ παραγωγὴ ἀκολουθεῖ κατὰ τὸ 1959 βραδύτερον ρυθμόν, ἐλλείψει, κυρίως, ἐπαρκῶν πρώτων ύλων. Τὸ θέμα τοῦτο ἀπάσχολει σοδαρῶν τοὺς ὑπευθύνους τῆς σιδηροδιοικηνίας. Δικαιολογεῖ τὰς εἰσαγωγὰς σιδηρούχων μεταλλεύμάτων ἀπὸ τὴν Δύσιν.

— 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἔχει προγραμματισθῆ διὰ τὸ 1965 ἡ αὐξησις τῆς παραγωγῆς τοῦ χάλυβος εἰς 90 ἑκατομ. τόν. καὶ τοῦ χυτοσιδήρου εἰς 70 ἑκατομ. τόνων, ἀλλὰ διὰ νὰ ἐπιτεύχθῃ τοῦτο, ἀπαιτοῦνται νέαι ἐγκαταστάσεις ὑψηλάρινων καὶ αὐξησις τῆς ἀνορύξεως σιδηρομεταλλεύμάτων εἰς 230 ἥσων 240 ἑκατομ. τόν. ἐπτσίων.

— "Ἡδη τελοῦν ὑπὸ κατασκευὴν πέντε νέαι ὑψηλάρινων (έξ ὡν αἱ τρεῖς εἰναι αἱ μεγαλύτεραι τῆς Εὐρώπης) καὶ σχέδια καταστρώνονται δι' ἑτέραν ὑψηλάρινων, ἢτις θὰ εἰναι ἡ μεγαλυτέρᾳ ἐν τῷ κόσμῳ (5.500 τόν. χυτοσιδήρου ἡμεράσιων). Διὰ τὰ μεταλλεύματα θὰ ἐπιδιώχθῃ ἡ πλέον ἐντατικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν ὑψηλάρινων δρυχείων καὶ ἡ ἐπιδιώμασις νέων κοιτασμάτων.

• Κατὰ τὰς στατιστικὰς τοῦ Διεθνοῦς Ὀργανισμοῦ Τροφίμων, ἡ παγκόσμιος γεωργικὴ παραγωγὴ διὰ τὸ ἔτος 1958) 59 (30 Ἰουνίου 1959) ηὑδήθη κατὰ 4% ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους.

— 'Ἡ αὐξησις εἰς τὰς προηγούμενας χώρας ἡτο μεγαλυτέρα καὶ τὰ παρ' αὐταῖς ἀποθέματα γεωργικῶν προϊόντων ηὑδήθησαν, κατὰ 50 ἑκατομ. τόν. σιτηρῶν διὰ τὰς 4 μεγάλας σιτοπαραγωγούς χώρας καὶ 70 ἑκατομ. τόν. ἀραβοσίτου καὶ ζωατροφῶν.

— Εἰς τὰς ὑποαναπτύκτους χώρας δὲ πληθυσμὸς ηὑδήθη περισσότερον τῆς οὐδίσησες τῆς παραγωγῆς. Δὲν ἥρκεσεν αὐτὴ νὰ καλύψῃ τὰς ἐπισιτιστικὰς τῶν ἀνάγκας, δεδομένης δὲ τῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλων, αἱ χώραι αὐταῖς δὲν διέθετον καὶ τὰ ἐπαρκῆ συναλλαγματικῆ μέσα νὰ εἰσαγάγουν τὰ ἀναγκαιούτα τρόφιμα.

— Αὔξανουν σταθερῶς τὰ εἰς χρυσὸν καὶ συνάλλαγμα ἀποθέματα τῆς περιοχῆς τῆς στερελίνας. Κατὰ Σεπτέμβριον ἔφθασαν τὰ 1.173 ἑκα-

τομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας, εἰς τὸ ὑψηλότερον ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου τοῦ 1956 ἐπίπεδον.

• Η εὐρέως ἀναπτυσσομένη βιομηχανικὴ δραστηριότης τῆς Εὐρώπης προκαλεῖ καὶ τὴν ηὑδήθην τῶν πετρελαιοειδῶν. Ρεκόρ εἰσαγωγῶν ἀργοῦ πετρελαίου καὶ παραγώγων σημειούνται εἰς ὅλας τὰς χώρας.

— Κατὰ τὸ πρῶτον ἔξαμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους ἡ ὅλη περιοχὴ τῶν χωρῶν τοῦ Ὁργανισμοῦ Εὐρωπαϊκῆς Οἰκονομικῆς Συνεργασίας ἐνεφάνισε ρεκόρ καταναλώσεως μὲ σύνολον 78 ἑκατομ. τόνων (ποσοστὸν αὐξήσεως 18% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περυσινοῦ).

• Αἱ πρὸς τὴν γερμανικὴν βιομηχανίαν παραγγελίαι κατ' Ἀγγουστον ἦσαν ἀνώτεραι κατὰ 24.9% τοῦ ἀντιστοίχου περυσινοῦ μηνός. Διὰ τὰ τρία τρίμηνα τοῦ 1959 αἱ νέαι παραγγελίαι ἦσαν κατ' ἀξίαν ἀνώτεραι κατὰ 18% τοῦ ἀντιστοίχου ἐννεαμήνου 1958.

• Διυσχέρεστατον ἀνακύπτει καὶ διὰ τὴν Ἀγγλίαν τὸ πρόδημα τῆς διαδέσεως τῶν μεγάλων ἀποθεμάτων γαιάνθρακος. 'Ανέρχονται ἡδη εἰς πεντήκοντα δύλα ἐκατομμύρια τόνων. Χάροι διὰ τὴν ἐναποθήκευσιν δὲν προσφέρονται ἐν ἐπαρκείᾳ, ἐνῷ ἡ αὐξησις τῶν ἀποθεμάτων προβλέπεται νὰ συνεχισθῇ κατὰ 500 χιλ. τόν. ἐδομαδιαίως ἐπί τινα ἀκόμη χρόνου.

• Πτώσιν ἐνεφάνισεν ἡ παγκόσμιος παραγωγὴ χάλυβος τὸ 1958 ἔναντι τοῦ 1957 κατὰ 6½% (19 ἑκατομ. τόν.), ἔναντι αὐξήσεως 10 ἑκατομ. τόν. κατὰ τὸ 1956. 'Η πτώσις ὀφείλεται εἰς τὴν ὑποχώρησιν τῆς ἀμερικανικῆς κυρίως παραγωγῆς. Τοῦ σοδιετικοῦ μπλόκον ἡ παραγωγὴ ἀνήλθεν εἰς 72 ἑκατομ. τόν. (αὐξήσις 7% περίπου).

• Εκκυλόφροησεν εἰς τὴν ναυλαγορὰν διαταγὴ διὰ τὴν ἐπὶ ξενιασμένης χρονοναύλωσιν δηζελοκινήτων δεξαιμενοπλοίων, προκειμένου νὰ χρησιμοποιηθοῦν ὡς πλωτοί σταθμοί παροχῆς ἡλεκτρικοῦ ρεύματος εἰς πόλεις τινάς τῆς Νορβηγίας, ὅπου ἡ τελευταίως σημειωθεῖσα ἡρασία κατέστησεν ἀδύνατον τὴν λειτουργίαν τῶν υδροηλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων.

— Παρόμοιον γεγονός συνέβη πρὸ διετίας εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικήν, ὅπου καὶ διεπιστώθη, ὅτι τὸ παραγόμενον ρεύμα ἀπὸ ἓνα γεννετήρα στροβιλοηλεκτρικοῦ τάνκερ «T. 2» ἡτο ἀρκετόν, διὰ νὰ ἔχασφαλίσῃ ἐπαρκῆ φωτισμὸν εἰς εὐμεγέθη πόλιν.

• 'Ακόμη καὶ εἰς τὰς στρατιωτικὰς μεταφορὰς ἀρχίζει νὰ προτιμᾶται ἡ ἐναέριος ὁδός, παραμεριζομένης τῆς θαλασσίας. Οὕτω, αἱ στρατιωτικὲς ὑπηρεσίαι τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν προέτειναν νὰ μεταφέρουν ἀεροπορικῶς τὰ 70% τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ μετακινουμένου προσωπικοῦ τοῦ.

— Εἰς ἐκατοντάδας χιλιάδας ἀτόμων ἀναβιδάζεται ἡ κίνησις αὐτῆς καὶ οἱ ἀρμόδιοι θεωροῦν, ὅτι θὰ ἀποφέρῃ οἰκονομίαν καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ταχύτητος. Εἰς 515.000 ἀτόμων ὑπολογίζεται τὸ προσωπικόν, ὅπερ θὰ μεταφερθῇ ἀεροπορικῶς κατὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος 1959, δι' ὅλας ὁμοῦ τὰς στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας, ἐνῷ μόνον 35.000 ἀνδρῶν θὰ μεταφερθοῦν διὰ θαλάσσης.

• 'Η Ρωσία ἡγόρασεν ἀπὸ τὸ τοῦ Κούδαν 300 χιλ. τόν. ζαχάρεως. Αἱ ἐκατὸν χιλιάδεις εἰναι παραδοτέαι ἐντὸς τοῦ τρέχ. Εἴτε καὶ αἱ ὑπόλοιποι μέχρι τέλους Μαρτίου 1960.

• Ηύξημένη κατὰ 4% ἡ παγκόσμιος γεωργικὴ παραγωγὴ κατὰ τὸ ἔτος 1958/59. Πλεονάσματα ἐσημειώθησαν εἰς ὀρισμένας χώρας, ἀπτιναὶ καὶ δὲν διετέθησαν εἰς τὴν παγκόσμιον κατανάλωσιν. Κατὰ 8% ἐμειώθη τούναντίον ἡ ζητήσις γεωργικῶν προϊόντων, λόγω τῶν κατὰ χώρας εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν.

• 'Η Γαλλία καθίσταται καὶ πάλιν ἔξαγωγικὴ χώρα διὰ τὰ σιτηρά, λόγω τῆς ἀφόδου οἰσσείσας της. 'Ηδη ἐπωλήθησαν 50.000 τόν. εἰς τὴν Βραζιλίαν, μὲ παράδοσιν Νοεμβρίου.

• 'Η Αϊγύπτος καταβάλλει προσπαθείας νὰ ἀποφύγῃ τοῦ λοιποῦ τὴν μονοκαλλιέργειαν. Κατὰ τελευταίας ἀνακοινώσεις ἐκ Καΐρου, δὲ βάμβας ἀποτελεῖ τὸ 60% τῆς δέξιας τῶν ἔξαγωγῶν τῆς χώρας ἔναντι τῶν προηγουμένων 90%. 'Η ἀξία τῆς παραγωγένης όρυζης ἀπὸ 10 ἑκατομ. λιρῶν αἰγυπτιακῶν τοῦ 1951, ὑπέρεβη τὰ 31 ἑκατομ. λιρῶν τὸ 1957. Καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς σταθερῶς αὐξάνουν. 'Η προσπάθεια τείνει εἰς τὸν διπλασιασμὸν τῆς συγκομιδῆς τῆς όρυζης.

### MARYLAND SHIP CEILING Co. Inc. BALTIMORE

FITTING FOR GRAIN CATTLE AND HIGH EXPLOSIVES

SUPPLIERS OF LUMBER & DUNNAGE

LONDON AGENTS: JAMES A. McLAREN & CO. LTD.

65 BISHOPSGATE E.C. 2.



## ΜΕΤ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### Η ΣΥΧΝΟΤΗΣ ΤΩΝ ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἡ πληρωμὴ νοσηλείων ἡ ἀποζημιώσεων δι' ἀσθένειῶν ἡ τραύματα πρὸς μέλη τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ «Ἀλληλασφαλιστικῶν Ὀργανώσεων Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως» (P. and. I. Clubs) ὑπῆρξε τὰ ἀντικείμενον, διότε ἀπόσχόλησε τὰς ἐλόγων ὄργανώσεις. Μερικοὶ ἐνδιαφέροντες ἀριθμοὶ, καθὼς ἐπίστεις καὶ σχόλια ἐπὶ τοῦ θέματος περιέχονται εἰς τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν μιᾶς τῶν ἐλόγων ὄργανώσεων. Βάσει αὐθεντικῶν πληροφοριῶν ἀμερικανικῆς πηγῆς τονίζεται ἐν τῇ ἑκάτεσσι, ὅτι ἡ ἀναλογία συχνότητος σωματικῶν δλεσθῶν μεταξὺ τῶν Ἀμερικανῶν ναυτικῶν εἶναι ἀνωτέρα οἰστρήποτε ἀλλῆς ἀμερικανικῆς βιομηχανίας καὶ ἀπικειρήσεως κατὰ 6%. Ἐπὶ τῇ βάσει, μάλιστα, τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ναυτικῶν, τὸ ποσοστὸν ἀσθενείας καὶ ἀτυχημάτων ἀνήλθε κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀπὸ 47.5 εἰς 81.1 %. Ἀμερικανοὶ τινὲς ναυτικοὶ ἔχουν εἰς τὸ μητρώον τῶν περὶ τὰς 80 ἀπαιτήσεις ἡ ἑκάτεσσις ἀσθενειῶν ἡ τραυμάτων. Ὁ γενικός διευθυντής μιᾶς ἐν τῶν γνωστότερών ἀμερικανικῶν ναυτικῶν ἀπικειρήσεων φέρεται εἰς πῶν, ὅτι αἱ ἀπήσιαι δαπάναι τῆς ύπ' αὐτὸν ἐταιρίας δι' ἀτυχήματα ναυτικῶν καλύπτουν τὰ 2% τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων τῆς. Κατὰ τὴν ἐλόγων ἀμερικανικὴν ἔκθεσιν, τὸ πρόβλημα ἐπιδεινοῦται, συνεπείᾳ κυριαρχίας τῶν δικαστηρίων πρὸς ἐγέροντα τὴν ἀπάτησιν καὶ λόγω ἀλλείφεως τεχνικῶν γνώσεων ἐκ μέρους τῶν δικαστῶν καὶ τῶν ἔνορκων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν διά κέρδη δουλιμίαν ἐνίων δικηγόρων, ἡ ὁποία—εἰς πολλὰς περιπτώσεις—περιάγει τὴν ὑπόθεσιν εἰς ἐκβιασμόν.

Δυστυχῶς—τονίζει ἡ βρετανικὴ «Ὀργάνωσις Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως»—δὲν ὑπάρχουν ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ διὰ τὴν ἀγγλικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, χάριν τῆς συγκρίσεως. Ἡ «Σίππιγκ Φεντερέσιον» (ἐφοπλιστικὴ ὄργανωσις) ἀνεκοίνωσε μερικὰς ἐκτάκτως ἐνδιαφερούσας στατιστικὰς πληροφορίας, ἀναφερομένας εἰς ἀστυχήματα προσωπικοῦ πλοίου καὶ ἔρηση. Οὕτω, κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον Ιης Νοεμβρίου 1956 μέχρι 31ης Ὁκτωβρίου 1957 ἐστημένησαν 4600 περιπτώσεις, ἀλλ' αἱ πρόβλημαὶ ἀπατήσεις ἀνεφέρονται μόνον εἰς 219, ἥτοι εἰς 4.76 %. Διὰ τὴν ἐπομένην περίοδον, μέχρι τῆς 31ης Ὁκτωβρίου 1958, ὑπάρχουν περισσότερον λεπτομερεῖς πληροφορίαι. Οἱ ὑποστάντες ἀτυχήματα ναυτικοὶ καὶ ἐγέροντες ἀποζημιώσεως ἀνήλθον εἰς 208, ἥτοι τὰ 4.3 % ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀναγγελθέντων 4855 ἀτυχημάτων. Ἐξ αὐτῶν, 4630 περιπτώσεις ὑπῆρχασαν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἀπλῶν ἐπεισοδίων. Ἀναφέρουσα ἐν λεπτομερείᾳ ἡ «Ἐνωσις τὰς διακανονισθείσας ὑποθέσεις», τονίζει εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς διτ., ὅσακίς τὰ ἀτυχήματα πρόσχονται ἀπὸ μηχανῆμα τοῦ πλοίου, εἶναι ὑψηλῆς σπουδαιότητος νό φυλάσσωνται, εἰς δυνατόν, τὰ ἐλόγων μηχανῆματα πρὸς ἔξετασιν, δεδομένου ὅτι τὸ ζήτημα τῆς εὐθύνης ἔξαρται συχνάκις ἐν τοῦ τρόπῳ χρησιμοποιήσεως τῶν μηχανημάτων. Ἀναφερομένη ἡ «Ἐνωσις εἰς τὰς δαπάνας λοτρικῆς περιθλήμεως, τὰς δαπάνας ἐπαναπατρισμοῦ τῶν παθόντων κλπ., ἐπικαλεῖται τὴν καταπληκτικὴν ὑπόθεσιν τοῦ δεξαμενοπλοίου» *«Γουόρλντ Σπλένταρ»*, τοῦ κ. Νικόρχου, κατὰ τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον, συνεπείᾳ ἐκρήξεως, τὴν ὅποιαν ἡκολούθησε πυρκαϊά. Ἀποζημιώσεις πρὸς τὰς οἰκογενείας ἑκείνων ἐκ τῶν μελῶν τοῦ πληρώματος, οἵτινες ἀπώλεσαν τὴν ζωὴν των, τὰ ἔξοδα ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ἐπιζησάντων, λοτρικά ἔξοδα καὶ διάφοροι ἄλλαι δαπάναι, ἀνήλθον ἐν συνόλῳ εἰς τὸ ποσόν τῶν 13.991 λιρῶν Ἀγγλίας.

### ΤΑ ΔΥΟ ΝΕΑ "ΚΙΟΥΝΑΡΝΤΕΡΣ",

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς προεκλογικῆς τῆς ἐκστρατίας, ἡ κυβέρνησις τῶν Συντηρητικῶν περιέλαβεν εἰς τὸ πρόγραμμά της καὶ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν δύο *«Κιούναρντερς»*. Ἐξαγγέλλουν τὸ πρόγραμμά του ὁ πρωθυπουργὸς κ. Μακμίλλαν ἀνεκοίνωσε τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν τοῦ Συντηρητικοῦ κόμματος, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι τὸ δύον ναυτιλιακὸν πρόβλημα τῆς χώρας ἥθελεν ἔξετασθαι ἀπὸ συσταθμούσεων εἰδικὴν ἐπιτροπήν. Πάντως, διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν δύο *«Κιούναρντερς»* ἀνακύπτουν πολυποίκιλα πρόβληματα καὶ μία ειδικὴ ἐξ ειδικῶν τριμελῆς ἐπιτροπὴ κατηγορία, διόπει τὰ μελετήσῃ καὶ γνωμοδοτήσῃ ἐπ' αὐτῶν. Μεταξὺ τῶν ἐλόγων προβλημάτων περιλαμβάνονται καὶ αἱ προτάσεις τῆς *«Κιούναρ Λάιν»*, δύον ἀφορεῖ τὴν μορφὴν τῆς παρασχεθησομένης οικονομικῆς ἀρώγων καὶ τὰς συνεπείας, τὰς ὁποίας ἐνδέχεται νὰ προκαλέσῃ αὐτὴ ἐπὶ τῆς δῆλης ναυτικῆς βιομηχανίας.

\* \* \* \* \* Επειρον πρόβλημα ἀναφέρεται εἰς τὰς πιθανὰς ἔξελιξεις τῶν ἐναερί-

ων συγκοινωνιῶν καὶ τοῦ ἀντικτύου των ἐπὶ τῆς ναυσιπλοΐας, καθὼς ἀπίστηση τὰ πλεονεκτήματα καὶ τὰ μειονεκτήματα ἐπὶ μιᾶς ἐνδεχομένης ἀντικαταστάσεως τοῦ πρώτου *«σούπερ λάιν»*, τοῦ *«Κιούναρ Μαίρη»*, δι' ἀπομονικήν του ὑπερωκεανίου.

\* \* \* \* \* Η *«Κιούναρ Λάιν»* ἔχει ἡδη καταστῆσει γνωστὸν εἰς τὴν κυβέρνησιν, ὅτι προτιμᾶ τὴν ναυπηγικὴν ἐπιχορήγησην διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δύο νέων λάινερς καὶ ὅτι ἀποκρούει οἰανδήποτε ἀλλήν μορφὴν βοηθείας, ὡς λ.χ. τὴν παραχώρησην εἰς αὐτὴν μακροχρονίου δανείου. Θεωρεῖ ἐπίσης, ὡς πρώτον ἀκόμη τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀτομικῆς ἐνέργειας διὰ τὸ πρώτον ὑπερωκεανίου καὶ πιθανωτέραν διὰ τὸ δεύτερον.

\* \* \* \* \* Η ἀποφις τῆς *«Κιούναρ Λάιν»* διὰ τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεως δὲν ἔτυχεν εὔμενούς ὑποδοχῆς ἐκ μέρους τῆς κυβερνήσεως, διότι φοβεῖται τὸν ἔξ αυτῆς γενικώτερον δυσμενῆ ἀντίκτυπον ἐπὶ τῆς ἀγγλικῆς ναυτιλίας. Η *«Κιούναρ Λάιν»* ἀντιμετωπίζει τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ὑπερωκεανίου τῶν 80.000 τόνων. γκρός καὶ ταχύτητος 30 μιλών, ἀλλά, χωρὶς νὰ τύχῃ προηγουνών της κυβερνητικῆς ἐγκρίσεως, δὲν προτίθεται νὰ προχωρήσῃ εἰς τὴν ἐκπόνησιν τῶν δριστικῶν σχεδίων, δῶσε, μετά ἐτοι πλέον, νὰ ἀρχίσῃ τὴν πατασκευὴ τοῦ σκάφους.

## ΣΟΒΙΕΤΙΚΗ ΡΩΣΙΑ

### ΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑΙ ΤΗΣ ΣΙΒΗΡΙΑΣ

\* \* \* \* \* Η πρόσφατος εἰσοδος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ ἀτομοκινήτου παγοθραυστικοῦ *«Λένιν»* συνέπεσε μὲν μίαν ἀσυνήθη καλοκαιρίαν εἰς τὴν ἀρκτικὴν περιοχήν, μὴ παρατηρηθεῖσαν ἀπὸ 150 ἑταν. Τὸ πρώτον ξένον πλοῖον εἰσπλεύσαν εἰς τὸ στόμιον τοῦ ποταμοῦ Γενισέει περὶ τὰ μέσα Ίουλίου, ἔνα δηλαδὴ μῆνα ἐνωρίτερον τοῦ συνήθους. Εἰς τὴν περιόρειαν τοῦ *«Αρχαγγέλου»* (εἴτε τῆς Βορείου θαλασσίας ὁδοῦ) κατέστη δυνατὴ ἡ ἐπανάληψη τῆς ναυσιπλοΐας ἀκόμη ἐνωρίτερον καὶ ἡδη μετεφέρθησαν ἐκεῖθεν κατὰ 26% περισσότερα φορτία, ἔνωνται τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1958. Σήμερον ἡ μεταφορὰ ποταμοπλοίων, κατασκευασθέντων εἰς τὰ παραδούναδια ναυπηγεῖαι καὶ προοριζόμενων δι' ὑπηρεσίαν εἰς τὰ οὖδατα τῆς Σιβηρίας, εἶναι ἐπλήρει ἀκμῆ, δὲδε Ἀρχάγγελος ἀπέδη ή βάσις ἀναπτύξεως τοῦ νέου αὐτοῦ στόλου, δῆστις θα συνδέσῃ τὴν μεμακρυσμένην Σιβηρίαν μὲ τὸν ὑπόλοιπον κόσμον, μέσω τῶν μεγάλων ποταμῶν τῆς Σιβηρίας καὶ τῆς βορείου θαλασσίας ὁδοῦ.

\* \* \* \* \* Πλέον τῶν ἑκατὸν ποταμοπλοίων ἐπλεύσαν ἀπὸ τὸ Δέλτα τοῦ Δουνάβεως εἰς τὸ στόμιον τοῦ ποταμοῦ Ντόν καὶ ἐκεῖθεν διὰ τοῦ δικτύου διωρύγων ἔφθασαν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Λευκῆς Θαλασσῆς, διὰ νὰ συνεχίσουν εἰτα τὸ πλοῖον τῶν πρός τὴν Σιβηρίαν διὰ τῆς ἀρκτικῆς ὁδοῦ. Ἐτέρα τριακόσια ποταμοπλοία τὸ ἀκόλουθησουν. Η κίνησις αὐτῆς ἀποτελεῖ τὸ πρώτον ἐνὸς προγράμματος κατασκευῆς ἐν Σιβηρίᾳ δικτύου βαθειῶν υδατίνων δῶν διὰ τὴν μεταφοράν μεγαλυτέρων ποστήτων υἱείσας καὶ ἄλλων πρώτων ύλων ἀπὸ τὰς ἀπροσπελάστους ταύτας διὰ τὴν Δυτικὴν Εύρωπην περιοχάς. Τὸ σχέδιον προβλέπει υδατίνην διόδον διερχομένην διὰ μέσου τῶν περισσότερον οἰκονομικῶν ἀνεπτυγμένων περιοχῶν τῆς Σοβιετικῆς Ἐνώσεως.

## ΤΟΥΡΚΙΑ

### ΑΙ ΑΓΟΡΑΙ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΝΕΧΙΖΟΝΤΑΙ

\* \* \* \* \* Αἱ ἀπὸ μέρους ιδιωτῶν τούρκων ἔφοπλιστῶν ἀγοραὶ μεταχειρισμένης χωρητικότητος συνεχίζονται, τόσον εἰς τὴν Ἀγγλίαν, δύον καὶ ἐν Ἑλλάδι. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς 90.000 λιρῶν τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν *«Ιλλανελίος* 7255 τ. γκρός ἢ 10.080 τόνων d. w. καὶ ναυπηγήσεως 1945, μὲ ἀμεσον παραλαβὴ εἰς ἀγγλικὸν λιμένα. Εἰς Πειραιά, ἔξ ἄλλου, ἐπραγματοποιήθη τελικῶς ἡ ἀγορὰ ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν τοῦ λιδεριανοῦ φορτηγοῦ *«Νόρθ Μπαρόνες*» 6779 τ. γκρός (τοῦ 1943), τοῦ ὁγραφαστοῦ κ. Χαῖτη Ζερέμη ἐπιτυχόντος τὴν κυβερνητικὴν ἀδειαν πρὸς ἔξαγωγὴν τοῦ ἀντιστοίχου συναλλάγματος. Η παραλαβὴ τοῦ πλοίου θὰ γίνη εἰς Πειραιά. *«Εκλείσθη ἐπίσης συμφωνίας καὶ διὰ τὴν ἀγορὰν ἀντὶ 65.000 λιρῶν τοῦ ἀργούντος εἰς Πειραιά φορτηγού μας *«Ποσειδών** 7.124 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943. Η ἀγορὰ αὐτῆς τελεῖ ὑπὸ τὴν αἰρεσιν ἀδειας ἔξαγωγῆς τοῦ συναλλάγματος διὰ τὴν πληρωμὴν τῆς ἀρώγων ηθίας. Παρελήφθη, ἔξ ἄλλου, εἰς τὴν Βενετίαν καὶ ὑψωσε τὴν τουρκικὴν τὸ ἀργορασθὲν ιταλικὸν φορτηγὸν *«Σενεν Ρίβερ*» 7073 τ. γκρός (τοῦ 1941). Μετωνομάσθη *«Χουσείν Καππάν»*. Τέλος, τὸ ἀργούντος εἰς Ἀμβούργον ἀπὸ μηνῶν τουρκικὸν φορτηγὸν *«Μαρτίνη*» 8077 τ. γκρός (τοῦ 1918) ἐπωλήθη εἰς διαιτήτας τοῦ Κόντινεντ, μὲ ἀμεσον παράδοσιν.

## ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

ΠΛΩΤΗ ΔΞΑΜΕΝΗ ΥΨΟΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 TONNΩΝ

# 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. 15821 1713  
After Hours J. 6889  
Cables «PORTADPROV»

### STEVEDORES AND CONTRACTORS

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

## Aden

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

## Amsterdam

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

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

## Antwerp

**STEVEDORING CO. QUICK DISPATCH S.A.**  
Maastroot 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 CO.**  
Avenue d'Italie 92,  
Tele: 337.846 Cables «BELBUNKER», Telex An 212

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

## Baltimore

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

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

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

## Bangkok

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

## Calcutta

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

## Cape Town

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

**GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**  
Waygood Otis Building, 95, Strand Street  
Box 2587, Phone 22756, Telex 140 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 LYAUTÉY, ALGIERS)  
119, Avenue du General Drude  
Telephone: 607-21 Cables «BARIMER»

## Ceuta

**AMARANTINIS (CEUTA) LTD.**  
Mueller 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 «PORTSTEVE», Telephone Broadway 5497

**STEVEDORES AND GRAIN FITTERS**

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

**SHIPBROKER & SHIPCHANDLER**

**Dunkirk**  
**SOCIÉTÉ DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES**  
7 Quai Freycinet Tel. Dunkirk Cables: 1971  
**JKELSON & HANDSAEM**  
78 Place des Nations  
Tele: 7825 Cables OKELSON.

**TRAVINDUS STEVEDORES**

**STEVEDORES**

## Durban

**GUNDELINGER & SON (PTY) LIMITED.**  
110, Victoria Embankment,  
Box 1477, Phone 2-8337. Telex 140 DX 61. Cables: «MIDSHIPMAN»

SHIPPING, CLEARING  
AND TRAVEL AGENTS

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

STEVEDORES

## Finland

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

## Fremantle

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

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

## Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

## Gibraltar

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

SHIPCHANDLERS

## Hamburg

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

STEVEDORES

## Hull

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

STEVEDORES

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

STEVEDORES

## Karachi

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

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

## Liverpool

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

STEVEDORES

## London

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

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

## Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

## Madras & Coast Ports

**N. SELVARAJALOU CHETTY & CO**  
620 North Beach Road  
Tele: 3660 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 5251 88102 Normanby Road SC 5  
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP REPAIRERS

**THE FLEET FORGE PTY LTD.**  
Tele: MX 5233 9113 Lorimer St. SC 5  
Cables: «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

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

SHIP'S FITTING

**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. ΤΗΛΕΦΟΝΟΥ 40-658  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ,, - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΟΣ ΤΩΝ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΚΑΣ 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: AVENUE 2671/2 LONDON E.C. 3

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

TANKER 106.500 TON.!

Η τρόπις του τάνκερ τών 106.500 τόνων d.w. διά λ) σμόδην έταιρικής παραφύσης του όμιλου του κ. Νιάρχου, έτεθη πρό ήμερων εις τάς έσχαρας τών ναυπηγείων Μπέθλεμ του Κουΐνσου. Θά παραδοθῇ τὸ 1961 και θά φέρῃ τὴν ἀμερικανικήν σημάντα. Τὸ 940 ποδῶν μῆκος καὶ 132 ποδῶν πλάτους σούπη τάνκερ θὰ ἔχῃ μεταφορικήν ίκανότητα 38.242.000 γαλονίων, ἀρκετῶν διὰ νὰ πληρώσουν τάς δεξαμενὰς 1.911.000 αὐτοκινήτων. Τὸ έμφορτον βύθισμα τοῦ σκάφους θὰ εἶναι 49 ποδῶν καὶ 6 ίντσῶν.

## ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ

Έχομεν πληροφορίας, διτί δ. κ. Περ. Καλλιμανόπουλος εύρισκεται εις διαπραγματεύσεις μὲ τὰ ναυπηγεῖα 'Ινο διὰ τὴν κατασκευὴν τριῶν «άργυρο-λάτινερς» τῶν 6000 τόνων d.w. ἔκαστον, πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς έταιρίας «Ἐλληνική». ἔκαστον σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρόσων του μὲ μηχανάς Ντζέζελ, δυνάμεως 6000 Τππων. Παράδοσις τὸ 1961 καὶ πληρωμὴ τοῖς μετρητοῖς. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεῖα εἰχον κατασκευασθῆ, ὡς γνωστόν, διὰ τὴν «Ἀθήναις» καὶ τὰ τέσσαρα ἀδελφά φορτηγά γραμμῆς, τύπου «Ἀθήναις» τῶν 4250 τόνων d.w. ἔκαστον.

## ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εἰς τὸ υπουργεῖον Ναυτιλίας κατηρτίσθησαν αἱ ἑγκριτικαὶ πράξεις δ.ἄ. τὴν νηολόγησιν ύπὸ τὴν Κυανόλευκον ἔνδεκα φορτηγὸν τοῦ κ. Σ.Τ. Λιβανοῦ, μικρᾶς ἥλικιας (κάτω τῶν 5 ἑτῶν).

Ὑπελάθησαν, ἔξ αλλου, εἰς τὸ Y.E.N. αἰτήσεις πρὸς ὄψων τῆς Κυανολεύκου διὰ τὰ κάτωθι σκάφη:

1) «Κάπιταν Μ. Λύρας», 8961 τ. γκρός (τοῦ 1958), πρώην ύπὸ σημαίαν Λιβερίας, ἀνήκοντος δὲ εἰς τὴν έταιρίαν «Ἐβέρμας».

2) «Νυμφαία» (πρώην λιβεριανὸν «Χίος Μπρίζ») 7276 τ. γκρός (τοῦ 1943), ἀνήκοντος εἰς τὴν έταιρίαν «Γιουνάιτεντ Σ.Η. Τράνσπορτ».

3) «Πολυνίκη» (πρώην κοσταρικανὸν «Προστέριτσ»), 6970 τ. γκρός (τοῦ 1943), ἀνήκοντος εἰς τὴν έταιρίαν «Προστέριτσ».

4) «Σάν Παντελεήμων» (πρώην κοσταρικανὸν), 7282 τ. γκρός (τοῦ 1944), ἀνήκοντος εἰς τὴν έταιρίαν «Σάν Παντελεήμων».

## Rotterdam

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

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

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

SHIP REPAIRERS  
& BUILDERS

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

STEVEDORES

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

## Singapore

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

SHIPCHANDLERS

WAH HIN & CO. LTD.  
62 Robinson Road.  
Tele: 22540-3884-5885-6127  
Cables: «PROVISIONS»

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

## Sydney n.s.w.

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

## Vancouver B.C.

EMPIRE STEVEDORING CO.  
Tele Pacific 85413 395 Railway Street  
Cables: «DESPATCH»

STEVEDORES

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

STEVEDORES  
GRAIN FITTERS  
AND STEVEDORES

5) «Σίρκλε», 1.850 τ. γκρός (φορτηγόν, τελούν ύπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ γιουγκοσλαυϊκὰ ναυπηγεῖα) καὶ ἀνήκοντος εἰς τὴν έταιρίαν «Σίρκλε».

## ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χάρτλεπούλ καθειλύσθη τὴν 5ην 'Οκτωβρίου τὸ φορτηγόν μας «Πέρλ Χάφεν» 8.500 τ. γκρός η 13.500 d.w., ἀνήκοντος εἰς τὴν έταιρίαν «Μονρόδια» (διαχείριστις κ. Nik. Λιβανοῦ). Σημαία Λιδερίας.

—Τὴν 10ην 'Οκτωβρίου καὶ μὲ ἀνάδοχον τὴν κ. Ειρήνην Ζαφειροπούλου, καθειλύσθη ἀπὸ τὰ βελγικὰ ναυπηγεῖα Κόκκεριλ τὸ 29.000 τόνων d.w. δεξαμενόπλοιον «Γ. Σ. 'Εμπειρίκο», διὰ λογαριασμοῦ τῆς δημούνου ἑταῖρίας, ὡς πράκτορος τῆς παναμαϊκῆς ἑταῖρίας «Κυκλάδες». Ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑψώθη ἡ κυανόλευκος. Εἰς τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως παρέστησαν ὁ «Ἐλλην πρόξενος τῆς Ἀμερικῆς καὶ ὁ ἔκει προξενικός μας λιμενάρχης. Τὸ καθελκυσθὲν σκάφος ἔχει ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πρώσων του μὲ ἀτμοστροβίλους δυνάμεως 14.000 ίππων.

## ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

Τὸ παρωπλισμένον ἀπὸ μηνῶν εἰς Χίον, ύπὸ δημουριανὴν σημαίαν, φορτηγόν μας «Τζουλία», 3526 τ. γκρός (τοῦ 1920), ἐπωλήθη εἰς διαλυτάς τῆς «Απωλήσεως Ανατολής, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 35.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Χόγκ Κόγκ».

—Τὸ φορτηγόν μας «Λεωνίδας», 4573 τ. γκρός (τοῦ 1928), ἐπωλήθη εἰς ιάπωνας διαλυτάς καὶ τὸ φορτηγόν μας «Μαρινέλλα» (σημαία ἑλληνική), 4701 τ. γκρός (τοῦ 1924), ἐπωλήθη εἰς ιταλοὺς διαλυτάς. Τιμὴ πωλήσεως διὰ τὸ πρώτον η τῶν 48.200 λιρῶν, ἐνῷ η τιμὴ διὰ τὸ δεύτερον δὲν ἔγνωσθη.

—«Η τιμὴ πωλήσεως εἰς ιάπωνας διαλυτάς τοῦ ύπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγού μας «Αφρικάνα», 5007 τ. γκρός (τοῦ 1928), εἶναι η τῶν 50.500 λιρῶν.

—«Ἐπίσης η τιμὴ πωλήσεως εἰς ιάπωνας διαλυτάς τοῦ ύπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγού «Μαριέττα» (τῆς έταιρίας «Φοσίαν» 7.059 τ. γκρός (τοῦ 1943) εἶναι η τῶν 43.500 λιρῶν.

—Τὸ ύπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Γέροντας» (λίμπερτ) 7270 τ. γκρός (τοῦ 1943) ἀργούν εἰς τὸ Ρότερνταμ μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως, ἐπωλήθη εἰς ολλανδούς πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 43.500 λιρῶν.

## ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «City of St. Albans», 7266 τ. γκρός, 10.657 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερδεύ τοῦ 1955, ἡγοράσθη τιαρὰ τοῦ κ. Σπύρου Μαγκλιδέρα, ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν καὶ παραλημβανόμενον κατ' αὐτὰς εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, θὰ τεθῇ ύπὸ σημαίαν Λιδερίας.

—«Ηγοράσθη παρ' Ἐλλήνων τὸ ύπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν «Cocle», 7.192 τ. γκρός, 10.547 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ὃντι τιμῆς 65.000 λιρῶν. Παραλαβὴ ἐντὸς τοῦ 'Οκτωβρίου εἰς Αγγλίαν η Κόντινεντ.

—Τὸ ύπὸ λιδεριανὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Νόρθ Πρίνσεψ», 7.248 τ. γκρός, 10.650 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς ἑτέρους «Ἐλληνας, μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Κόντινεντ καὶ ἀντὶ τιμῆς 72.500 λιρῶν.

—Ἐπίσης, τὸ ύπὸ λιδεριανὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Νόρθ Μπάρονες», 6779 τ. γκρός, 10.300 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη ἀπὸ τούρκον ἐφοπλιστήν, ἀντὶ τιμῆς 65.000 λιρῶν καὶ μὲ ἀμεσον παραλαβὴν εἰς Πειραιά.

## Mormugao

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

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENTS

I. P. NORONHA

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

## Naples

DITTE RIUNITE 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: «INDEPIERC»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

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

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

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «*Santise*», 5120 τόν. γκρός, 9960 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἐπωλήθη εἰς λιβεριανὴν ἔταιριαν καλύπτουσαν Ἑλληνικὰ συμφέροντα, ἀντὶ τιμῆς 41.000 λιρῶν.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «*Mitsoukanis*», 7256 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερβέν τοῦ 1958, ἐπωλήθη εἰς «Ἐλληνας ἀγοραστὰς ἀντὶ τιμῆς 70.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Κάρδιφ.

— Τὸ φιλανδικὸν φορτηγόν «*Dora*», 1656 τ. γκρός, 2390 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1931, μὲ σερβέν τοῦ 1958, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 19.000 λιρῶν.

— Τὸ γαλλικὸν μότορσιπ «*Pilote Garnier*» 6888 τ. γκρός, 9441 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη ἀπὸ τὴν ἔταιριν «Ο-λισφρας» (διαιρίστικη Φραγκίστα), ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν.

— Ἐπίσης τὸ ιταλικὸν λίμπερτο «*Bruigine*», 7185 τ. γκρός, 10.874 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, διπερ ἔξετέθη εἰς δημοπρατίαν ἐν Ἀμδέρσῃ, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν.

— Τὸ τύπου «T.2» δεξαμενόπλοιον «*Cakte N.L.*», 10.448 τ. γκρός, 16.698 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, διπερ εὐρίσκεται παρωπλισμένον εἰς Τάραντα, ἐπωλήθη, ἀντὶ τιμῆς 250.000 δολλαρίων. Περιστερεῖς λεπτομέρεις δὲν ἔγνωθσαν.

— Τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν μότορ-τάκερ «*Texas Ranger*» 9968 τ. γκρός, 15.779 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1937, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἔφοπτοιστῶν τῆς Νέας Υόρκης. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

— Τὸ τύπου «T.2» ιταλικὸν δεξαμενόπλοιον «*American*» 10.351 τ. γκρός, 16.424 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 250.000 δολλαρίων καὶ θά μεταπρᾶπερ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου.

— Τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν «*Brighton*» 5.221 τ. γκρός, 8.500 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερβέν τοῦ 1956, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ τιμῆς 61.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Ρόπτερνταμ.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαίαν λίμπερτο «*Gounit*» 7.247 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Γαλάκη, ἀντὶ τιμῆς 80.000 λιρῶν, ως ἀνεκοινώθη.

— Τὸ φορτηγὸν «*Almara*» (σημαία Παναμᾶ) 7.233 τ. γκρός, 10.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς ἀγοραστὰς ἐν Ἀργεντινῇ, μὲ ἄμεσον παράδοσιν εἰς λιμένα τοῦ Πλέιτ. Τιμὴ δὲν ἔγνωσθη.

#### ΠΑΡΑΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

‘Απὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ ‘Αϊότι παρελήφθη, δῆπος ἡδη ἐγράψαμεν, κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν, τὸ ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαίαν νεότευκτον φορτηγὸν «*Athens*», 10.606 τ. γκρός, 15.000 τόνων d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «*Seloma*», ἐφωδιασμένον διὰ τὴν πρόωσιν του μὲ μηχανάς Ντίζελ, τίτου Σούλτερ, δυνάμεως 8.100 ἵππων, αἴτινες καὶ ἀπέδωσαν ὑπηρεσιακὴν ταχύτηταν 15.2 μιλίων.

— Παρελήφθη ἐπίσης ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μαϊτζόρου, μετ' ἐπιτυχᾶς δοκιμᾶς τὸ φορτηγὸν «*Korinthos*» (σημαία Ἑλληνική) 10.914 τ. γκρός ἢ 15.500 d.w., ἀνήκον εἰς τὴν ἔταιριν «*Porthlant*» (διαιρίστικες κ. Ιω. Λ. Γουλανδρῆ).

— Απὸ τὰ ὀλλανδικά, ἐξ ἀλλου, ναυπηγεῖα, παρελήφθη τὸ ἐπιβατηγὸν «*Mari*» 420 τ. γκρός, τοῦ κ. Κονταρίνη καὶ ὀπέπλευσεν ἡδη διὰ Πειραιᾶ, προκειμένου νὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Ἀργοσαρανικοῦ.

— Εἰς Μελβούρνην παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Τυπάλδου ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «*Ellas*» (ex «*Teroosla*») 4.824 τ. γκρός (τοῦ 1953) καὶ ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν τὴν 12ην Οκτωβρίου διὰ

Πειραιᾶ.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ ἑνῆς ἔταιρίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «*Elangais*» 10.750 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν εἰς λιμένα τῆς Βορείου Γαλλίας μετωνομάσθη «*Karimipian Goua*» καὶ ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «*Okeanis*» 7.188 τ. γκρός (τοῦ 1940) παραληφθὲν εἰς Κάρδιφ ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς μετωνομάσθη «*Giolantia*». Η σημαία τῆς Λιβερίας διετηρήθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ἰάπωνας διαλυτὰς παναμαϊκὸν λάτινερ «*Koloym*» 7.473 τ. γκρός (τοῦ 1913) παρεδόθη εἰς Ναγκασάκι τὴν 29ην Οκτωβρίου.

— Τὸ ὑπὸ σημαίαν Κοσταρίκας φορτηγόν μας «*Sanrazi*» 5.120 τ. γκρός (τοῦ 1930) παραδόθην ἐν Ἀγγλίᾳ εἰς τοὺς ἀγοραστὰς του, ἐτέλη ὑπὸ σημαίαν Λιβερίας καὶ μετωνομάσθη «*Silber Prins*».

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀμερικανικὸν μότορ - τάκερ «*Texas Ranger*» 9.968 τ. γκρός (τοῦ 1937) παραληφθὲν εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα μετωνομάσθη «*Baliant Rágker*». Η ἀστερόεσσα διετηρήθη.

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ Ἐλλήνων φορτηγὸν «*Mitsoukanis*» 7256 τόνων γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν ἀπὸ τοὺς ἀγοραστὰς του εἰς Κάρδιφ, μετωνομάσθη «*Pléït Márivres*». Η λιβεριανὴ σημαία διετηρήθη.

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ιταλικὸν λίμπερτο «*Brugine*» 7185 τ. γκρός (τοῦ 1944) παραληφθὲν εἰς τὴν Ἀμδέρσαν, ὑψωσε τὴν λιβεριανὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «*Pléït Eξόρτερ*».

#### ΤΑ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ Ν.Α.Τ.

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπεντήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς Οκτωβρίου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὸν πληρωμάτων τῶν κάτωθι ὑπὸ ἑνᾶς σημαίας Ἑλληνικῶν συμφερόντων πλοίοις :

«*Pléït Márivres*» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 7256 καὶ «*Pléït Eξόρτερ*» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7185 ἀπὸ 8 Οκτωβρίου 1959, ἐκπροσωπύμενα ὑπὸ τοῦ κ. Δημ. Εύθυμιού, καὶ «*Ρέζολιουτ*» λιβεριανὸν τόνων γκρός 14.000, ἀπὸ 5 Οκτωβρίου 1959, ἐκπροσωπύμενον ὑπὸ τῆς Ανανύμου Απομοπλοϊκῆς Εταιρίας «*Androf*».

‘Εξ ἄλλου κατὰ τὸ ίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν ἐκ τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τὰ κάτωθι πλοίοις : «*Αντώνιος Δ. Σ.*» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 7131, ως πωληθὲν εἰς ἀλλοδαπούς, «*Άλμπα*» παναμαϊκὸν τόνων γκρός 7233, ως ὑψώσαν τὴν σημαίαν τῆς Αργεντινῆς καὶ «*Οσεαν Άλικη*» λιβεριανὸν τόνων γκρός 7238, ως ὑψώσαν τὴν Ἀμερικανικὴν σημαίαν.

Κατόπιν τούτου, τὸ σύνολον τῶν ὑπὸ ἑνᾶς σημαίας πλοίων, Ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν δόποιων τὰ πληρώματα εἶναι ἡσαφαλισμένα σήμερον εἰς τὸ Ναυτικὸν Απομοπλοϊκὸν Ταμείον, ἀνέρχεται εἰς 694, τόνων γκρός 6.868.858.

#### ΜΙΑ ΔΙΕΥΚΡΙΝΗΣΙΣ

Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς προηγούμενον τεῦχός μας τὴν πληροφορίαν, διτὶ ὁ γνωστὸς νορβηγικῆς καταγωγῆς Ἀμερικανὸς ἐφοπλιστὴς κ. Egling D. Naess, διατηρῶν τεράστιον στόλον δεξαμενοπλοίων ὑπὸ τὴν λιβεριανὴν σημαίαν, πρήσης νὰ προσλαμβάνῃ ἀμιγῆ Ἑλληνικὰ πληρώματα ἐπὶ τῷ πλοίῳ του. Καὶ εἶχομεν παρατηρήσει σχετικῶς, διτὶ ἡ συλλογικὴ σύμβασις, μὲ τὴν Π.Ν.Ο. καὶ ἡ ἀσφάλιση τῶν ναυτολογουμένων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἡτοὶ ἡ προϋπόθεσις τῆς προσλήψεως Ἐλλήνων ναυτικῶν ἐπὶ πλοίοιν ἑνῆς ιδιοκτορίας.

“Ηδη μᾶς πληροφορεῖ δ. κ. Naess, διτὶ δὲν προσέλαβεν αὐτὸς Ἑλληνικὰ

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

Δ/Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

#### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

##### Δ/Π “ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΔΕΥΤΕΡΑΝ 2 μ. μ. διὰ ΚΥΘΩΝ (Μέριχα ή Λουτρά) ΣΕΡΙΦΟΝ, ΣΙΦΩΝ, ΜΗΛΟΝ.

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

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

##### Δ/Π “ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗ.

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

Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λάμπου).

##### Δ/Π “ΚΑΡΑΙΣΚΑΚΗΣ,,

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

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

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

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

πληρώματα ἐπὶ τῶν πλοίων του. Εἰς μίαν μόνην περίπτωσιν τοῦ τάνκερ «Panther Naess» τὸ πλήρωμα συνεκροτήθη ἀπὸ «Ἐλληνας ναυτικούς». Τὸ σκάφος διμως αὐτὸν τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ὅλης ἐφοπλιστικῆς ὁργανώσεως τοῦ γραφείου «Τρίτων τῆς Νέας Υόρκης». Ἡ σύναψις, συνεπώς, συλλογικῆς συμβάσεως καὶ τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πληρώματος εἰς τὸ N.A.T. εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐφοπλιστικὴν ὁργάνωσιν ἔναπόκειται.

Μᾶς γνωρίζει ἐπὶ πλέον ὁ κ. Naess, δῆτα ἄντεφάσιζε τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων του πρόσληψιν «Ἐλλήνων ναυτικῶν», τῶν διποίων ἐκτιμῷ πλήρως τὰς Ικανότητας, θά συνεμφούστο ἀποδύτως πρὸς τὰς προϋποθέσεις δι-ασφαλίσεως ὑπὲρ αὐτῶν τῶν καλυτέρων δρῶν ἐργασίας.

### ΤΟ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟΝ ΤΩΝ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΩΝ

Εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας συνεκροτήθη σύσκεψις ἐκπροσώπων τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀκτοπλοίας διὰ τὸ θέμα τῆς αὐξήσεως τῶν ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων τῶν ἀκτοπλοίκων πλοίων.

Ἀπερασίσθιμος ἡ πρὸ διμήνου χορηγηθεῖσα αὔξησις τῶν μισθῶν κατὰ 7½% ισχύσῃ μέχρι τῆς 30 Ἀπριλίου 1960 καὶ ἀπὸ τῆς 1ης Μαΐου 1960 ἀνέλθῃ εἰς 10% διὰ τοὺς εἰδικευμένους ναυτικούς καὶ 5% διὰ τοὺς ἀνειδικεύτους (ναυτόπαιδας, δοκίμους κλπ.). Καθώρισθη ἐπίσης μισθὸς ἀσθενούντων μελῶν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῆς ἀκτοπλοίας κατὰ 25% ἐπὶ ἔλαπτον τῶν ἐνέργειας συναδέλφων των. Ἡ διάρκεια τῆς ὑπογραφησομένης ἔντὸς τῶν προσεχῶν ἡμερῶν συλλογικῆς συμβάσεως θά εἶναι διετής.

### TANKERS ANTI KAΦΦΕΔΩΝ

«Τηρήσον πληροφορία, καθ' ἄς ὁ κ. Όνάστης εὐρίσκεται εἰς διαπραγματεύσεις μετὰ τῆς Βραζιλίας διὰ τὴν εἰς αὐτὴν πώλησιν 6 δεξαμενοπλοίων του τῶν 20 χιλ. τόννων ἐκ τῶν εἰδικευμένους ναυτικούς καὶ 5% διὰ τοὺς ἀνειδικεύτους (ναυτόπαιδας, δοκίμους κλπ.). Προσετίθετο, δῆτα αἱ ἐν λόγῳ διαπραγματεύσεις εὐδοῦνται. Βελγικὴ Τράπεζα τὰς διεξάγει.

### ΟΙ ΑΙΓΑΣΧΟΛΗΘΕΝΤΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ

Ἐκ τῶν παρεχομένων ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας στατιστικῶν στοιχείων, προκύπτει, δῆτα κατὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον 1959 εἰργάσθησαν ἐπὶ 288 ἐλληνικῶν φορτηγῶν 7.625 ναυτικοί, ἐπὶ 46 ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀκτοπλοίκων μεσογειακῶν καὶ ὑπερωκεανίων 2.586 ναυτικοί, ἐπὶ 3.096 πλοιαρίων καὶ πλοίων μέχρι 30 κόρων διλήκης χωρητικότητος, 6.308 ναυτικοί καὶ ἐπὶ 242 μότορσιτς καὶ πετρελαιοκινήτων - Ιστιοφόρων σηματολογημένων 2.176 «Ἐλληνες ναυτικοί».

Τέλος ἐπὶ 704 φορτηγῶν πλοίων καὶ ἐνὸς ὑπερωκεανίου ὑπὸ ξένας σημαίας, ἐλληνικῶν συμφερόντων, εἰργάσθησαν 15.079 «Ἐλληνες ναυτικοί, ἣτοι τὸ σύνολον τῶν ἐργασθέντων ἐπὶ πάσης κατηγορίας ἐλληνικῶν καὶ ὑπὸ ξένας σημαίας ἐλληνικῶν συμφερόντων πλοίων κατὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον 1959, ἀνῆλθεν εἰς 33.774 «Ἐλληνες ναυτικούς».

Εἰς τὸν ἐργασθέντας, ὡς ἀνωτέρω ναυτικούς, κατεβλήθησαν διὰ τὸν μῆνα Αὔγουστον συνολικαὶ ἀπόδοσι, διὰ μὲν τοὺς μισθοδοτουμένους εἰς δραχμὰς 4.445.845, διὰ δὲ τοὺς ἀμειδομένους εἰς ξένους συνάλλαγμα 462.068 λίραι 'Αγγλίας εἰς τοὺς ἐργασθέντας εἰς πλοία ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ 850.192 λίραι 'Αγγλίας εἰς τοὺς ἐργασθέντας ἐπὶ πλοίων ἐλληνικῶν συμφερόντων ὑπὸ ξένας σημαίας.

### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΗΘΕΝΤΕΣ

Κατὰ τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ τρέχοντος μηνὸς 'Οκτωβρίου, ἔχοργήθησαν παρὰ τὸν Τμήματος Παροχῶν τοῦ Ναυτικοῦ 'Απομαρχικοῦ Ταμείου συντάξεις εἰς τοὺς κάτωθι ναυτικούς, ἀποχωρήσαντας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος ἡ τὰς οἰκογενείας αὐτῶν :

Πλοιάρχους : Γεράσιμον 'Ιω. Λυκιαρδόπουλον, μὲν ὑπηρεσίαν 30 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δρχ. 2792 μηνιαίως, 'Αθανάσιον ΝΙΚ. Οἰκονόμου, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν, δρχ. 2039 μηνιαίως καὶ 'Αθηνᾶν χήραν Γεωργίου Ταχλάσουερ, μὲν ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 19 ἡμερῶν, δρχ. 1030 μηνιαίως.

Εἰς μηχανικούς : Εὐάγγελον 'Αχ. Θεοδωράκην, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 8 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν, δρχ. 1715 μηνιαίως, Δημήτριον Παν. Σπανόν, μὲν ὑπηρεσίαν 26 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 16 ἡμερῶν, δρχ. 2471 καὶ Παρασκευὴν χήραν Δημητρίου Γκιουζέπη, μὲν ὑπηρεσίαν 18 ἔτῶν, 11 μηνῶν καὶ 13 ἡμερῶν, δρχ. 1579 μηνιαίως.

Λοιγιστὴν : Χριστόφορον Γεωργ. Σκουλῶν, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 18 ἡμερῶν, δρχ. 2481 μηνιαίως.

Εἰς κατώτερα πληρώματα : Γεωργίου Π. Χαρέαν, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν καὶ 5 ἡμερῶν δρχ. 753 μηνιαίως, 'Ιωάννην Θ. 'Αντύπαν, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 19 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 3 ἡμερῶν δρχ. 1098 μηνιαίως, Κωνσταντίνον Δημ. Μαλατάνην, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 3 μηνῶν καὶ 12 ἡμερῶν, δρχ. 808 μηνιαίως, Εύσταθιον Β. Κατωπόδην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 29 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 2 ἡμερῶν, δρχ. 1429 μηνιαίως, 'Αντώνιον Γ. Μουρτζῆν, θερμαστήν, μὲν

πηρεσίαν 21 ἔτῶν 5 μηνῶν καὶ 27 ἡμερῶν, δρχ. 1457 μηνιαίως, Γεωργίου 'Ιω. Παναγιώτου, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 16 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 22 ἡμερῶν, δρχ. 647 μηνιαίως, Κωνσταντίνον Γ. Καρφάκην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν, 4 μηνῶν καὶ 6 ἡμερῶν, δρχ. 1181 μηνιαίως, Σταμάτιον Δημ. Πάλλην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 28 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 28 ἡμερῶν, δρχ. 1063 μηνιαίως, Γεώργιον Δ. Πουλάκην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 21 ἔτῶν, 10 μηνῶν καὶ 20 ἡμερῶν, δρχ. 649 μηνιαίως, 'Ιωάννην Γ. 'Αντώνιον, λιπαντήν, μὲν ὑπηρεσίαν 24 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 2 ημερῶν, δρχ. 2110 μηνιαίως, Πέτρον 'Αν. Χρόνην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 11 ἔτῶν, 5 μηνῶν καὶ 23 ἡμερῶν, λόγῳ ἀνικανότητος, δρχ. 702 μηνιαίως, 'Αναστάσιον Στ. Φραγκούλην, ἀρχιθερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 20 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 4 ημερῶν, δρχ. 2312 μηνιαίως, Δημήτριον Σπ. Δάκτυλον ἡ 'Αγγελιδάκην, κυβερνήτην, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 6 μηνῶν καὶ 13 ημερῶν, δρχ. 1100 μηνιαίως, Λεωνίδαν 'Ιω. Ψαρρόν, θαλαμπόλον, μὲν ὑπηρεσίαν 23 ἔτῶν, 7 μηνῶν καὶ 21 ημερῶν, δρχ. 1093 μηνιαίως, Γεώργιον Λεων. Γιαννάρην, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 22 ἔτῶν καὶ 12 ημερῶν, δρχ. 921 μηνιαίως, 'Αριστείδην Νικ. Καθαρλίγκον, ναύτην, μὲν ὑπηρεσίαν 15 ἔτῶν καὶ 5 ημερῶν, δρχ. 400 μηνιαίως, Γεώργιον 'Αντ. Παγώνην, θερμαστήν, μὲν ὑπηρεσίαν 25 ἔτῶν, 1 μηνὸς καὶ 29 ημερῶν, δρχ. 2291 μηνιαίως καὶ Κυριακούλων χήραν Παναγιώτου Πόδου, λιπαντοῦ, μὲν ὑπηρεσίαν 17 ἔτῶν, 2 μηνῶν καὶ 16 ημερῶν, δρχ. 530 μηνιαίως.

### ΕΙΣ ΤΑΣ ΣΧΟΛΑΣ ΑΞΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

'Αφίχθησαν ἐκ Σουδάν διὰ νὰ φοιτήσουν εἰς τὰς Δημοσίας Σχολὰς 'Εμπορικού Ναυτικοῦ 'Ασπροπούρου 6 Σουδαϊοὶ νέοι, ἐκλεγέντες πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον ὑπὸ τῆς Σουδανικῆς Κυβερνήσεως. 'Εκ τῶν ἀνωτέρω 6 νέον οἱ 3 βαθικοί φοιτήσουν εἰς τὴν Σχολὴν Πλοιάρχων καὶ οἱ ὑπόλοιποι εἰς τὴν Σχολὴν Μηχανικῶν, τῶν ἔξδων σπουδῶν καταβαλομένων ὑπὸ τῶν διογενῶν μας Σουδάν καὶ Χαρτούμ.

### ΠΡΟΑΓΩΓΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Γ. 'Ανδριανοπούλου προήχθησαν εἰς ἀντιπλοιάρχους οἱ πλωτάρχαι τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. κ. Γ. Καλονιάτης, Ι. Ψιακῆς καὶ Ν. Γκρέκας.

### ΜΕΤΟΝΟΜΑΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ τεθὲν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν λιθεριανὸν φορτηγὸν «Χίος Μπρίζ» 7.276 τ. γκρός (τοῦ 1943) μετωνομάσθη «Νυμφαία».

— 'Επισης τὸ κοσταρικανὸν φορτηγὸν «Προσέριτος 6.989 τ. γκρός (τοῦ 1943), διπερ ὑψώστη τὴν κυανόλευκον, μετωνομάσθη «Πολυνίκη».

— Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαίαν «Τ. 2.» τάνκερ «Γουόρλντ Τραντίσον» (τοῦ κ. Νιάρχου) διπερ μετετράπη εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χύμα καὶ ταυχοχρόνως ἐπεμπύκνθη, ἀποκτήσαν χωρητικότητα 12.853 τ. γκρός ἡ 21.000 τόνων l.w., μετωνομάσθη «Γουόρλντ Κομμάντερ».

— Τὸ πωληθὲν μεταξὺ 'Ελλήνων λιθεριανὸν φορτηγὸν «Νόρθ Πρίνσες» 7.247 τ. γκρός (τοῦ 1944) μετωνομάσθη «Γεώργιος».

### ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

Τὸ 'Ελληνικῆς πλοιοκτησίας κόστερ «Τίντο» (ex «Ούρανία») 269 τ. γκρός (τοῦ 1935), ἀντικατέστησε τὴν κοσταρικανὴν σημαίαν διὰ τῆς παναματικῆς.

### ΠΕΝΘΗ

### ΜΑΧΙ I. ZANNH

Εἰς ήλικιαν 67 ἔτῶν ἀπεβίωσε τὴν 17ην Σεπτεμβρίου σεβαστὴ δέσποινα, ἀπὸ δεκαετηρίδων ἐγκατεστημένη εἰς τὸ Ρόττερνταμ καὶ τυγχάνουσα τῆς ἐκτιμήσεως δλων, ἡ Μάχη Ζαννή, χήρα τοῦ 'Ιωάννου Λ. Ζαννή. 'Ανήκε εἰς μίαν τῶν παλαιοτέρων ἐλληνικῶν οἰκογενειῶν τοῦ Ρόττερνταμ.

### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Γιοκοχάμαν τὴν 30ην Σεπτεμβρίου μὲν διαρείσας ζημίας ἐκ τυφώνος. Τὸ δεξιὸν μέρος τοῦ προστέγου ἐβλάβη καὶ θά αντικατασταθοῦν δλα τὰ δλαβέντα εἰπεικίμενα καὶ ἔξαρτήματα. (Σεπτ. 30)

«ΑΝΔΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤΑ» (λιβερ.) : 'Επτὰ ἐλάσματα του ἐθλάβησαν, καθ' ὃν χρόνον ἐξήρχετο τῆς δεξιαμενῆς εἰς Χιτάτοι. Αἱ ὑποδειχθεῖσαι ἐπισκευαὶ ἔξετελέσθησαν. (Σεπτ. 28)

«ΑΝΝΙΤΣΑ» (παν.) : 'Επισκευασθὲν εἰς Ρίον 'Ιανέιρον, ἐλαθε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀπέπλευσε. (Σεπτ. 29)

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ» (νεάτ. λιβερ. δεξαμ.) : Τελούν ὑπὸ παράδοσιν εἰς τὰ ναυπηγεία Μαϊτζούρου ὑπέστη ζημίας τινάς ἐκ τρικυμίας. (Σεπτ. 30)

«ΒΟΡΙ» : 'Επεισκεύασεν εἰς Κολόμπο ωρισμένας ζημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον του καὶ ἐλαθε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. (Σεπτ. 30)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ.» (λιβ.): Προσέκρουσε τὴν 15ην Σεπτεμβρίου ἐπὶ κρηπιδώματος εἰς Ντουλούθ ὑποστάν ζημίας εἰς τὴν ἐλικα, τὸν ἄξονα

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

JAMES SMYRNIODIS  
SHIP SUPPLIES  
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE  
608 EAST PRATT ST.

CABLE ADDRESS:  
"SMYRNIODI", BALTIMORE

BALTIMORE 2, MD.

καὶ δόκτω ἐλάσματα. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο νὰ ἐπαναπιθεωρηθῇ ἐν δεξα-  
μενῇ εἰς Σαπήριο.

(Σεπτ. 15 - Οκτ. 6)

«ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ» (Λιβάνου) : Ἀποπλεύσαν ἐκ Μπόνας ἡμαγκάσθη νὰ  
ἀγκυροβολήσῃ εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος, λόγῳ ἀνωμαλίας εἰς  
τὸ πηδάλιον του. Ἐξητήθη ἡ ἀδεια νὰ πλεύσῃ τὸ σκάφος εἰς Μάλταν  
μὲ τὸ βοηθητικὸν του πηδάλιον, διπερ ἐλειτούργει κανονικῶς, διότι αἱ  
ἐπισκευαὶ εἰς Μπόναν δὲν ἥσαν δυνατά. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Μάλ-  
ταν, ἀλλὰ τελικῶς κατέπλευσεν εἰς Πειραιᾶ δι' ἐπισκευήν, προκειμένου  
εἶτα νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοῦν του διὰ Κολόμπο. (Σεπτ. 28 - Οκτ. 6)

«ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣ ΣΙΓΚ» (Λιβάνου) : Κατὰ τὴν εἰς Μπάσρων ἐπι-  
θεώρησίν του εὐρέθη θραυσμένη ἡ στροφαλοφόρος ἀτρακτος ἐξ ἀγνώστου  
αἵτιας. Ἐάν ἔξευρεθῇ ἀμοιδός τοιαύτη, ἡ ἐπισκευὴ θὰ διεξαχθῇ εἰς  
Μπάσρων (Σεπτ. 27)

«ΕΛΛΗΝΙΣ» : Κατέπλευσεν εἰς Βομβάνην τὴν 28ην Σεπτεμβρίου ἀπὸ  
Τουάφ, ὃ δὲ πλοίαρχος ἀνέφερεν, διτι κατέπεσε τὸ Νο 2 «τούν - ντέκ»  
μετὰ τοῦ ἐπ' αὐτοῦ φορτίου, εἰς τὸ κατώτερον κύτος. Ἐπίσης, τὸ ἀρι-  
στερὸν τοίχωμα ὑπεχώρησε κατὰ δόκτω ἵντσας. (Σεπτ. 28)

«ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ» (λιβ.) : Ἐπεσκεύασεν εἰς Κόμπη ζημίας τῶν μη-  
χανῶν του προελθόντας ἀπὸ κακήν λίπανσιν καὶ ἀμέλειαν τοῦ πληρώ-  
ματος. Τὸ σκάφος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας καὶ ἀπέπλευσε  
τὴν 9ην 'Οκτωβρίου διὰ Βαγκούνερ, δησον καὶ θὰ ὑποστῆ νέαν ἐπιθεώ-  
ρησιν. (Οκτ. 3 - 9)

«ΚΟΣΜΙΚ» (λιβερ. μεταλλοφόρον) : Πλήρως ἔμφορτον ἀπὸ  
"Αἴλαντς διὰ Βαλτιμόρην ἔξωκειλε τὴν 7ην 'Οκτωβρίου 2 μῆλια νοτίως  
τῆς νησίδος Ρίντι, εἰς τὸν ποταμὸν Ντελάγουαρ, εἰς βάθος ὑδάτων 29  
ποδῶν καὶ καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ σκάφους. Ἡδη, κεῖται παραλλήλως  
τῆς διώρυγος, ἔχον δύθισμα — πρὸ τῆς προσαράξεως τους — 37 πο-  
δῶν. Πέντε ρυμουλκὰ ἐπιχειρήσαντα νὰ τὸ ἀνελκύσουν ἀπέτυχον, δι' ὃ  
καὶ ὑπεδείχθη ἡ ἐκφόρτωσις 12.000 τ. μεταλλεύματος εἰς φορτηγίδας.  
Ἡ ἐκφόρτωσις ἥρχισε. (Οκτ. 7 - 9)

«ΚΩΣΤΗΣ» : Ἐπεσκεύασεν εἰς Κόμπη ζημίας του ἐκ τρικυμίας εἰς  
τὸ σκάφος καὶ τὸν τελικὸν ἄξονα. (Οκτ. 6)

«ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ» : Μία βλάβη εἰς τὰ πτερύγια τῆς Ἑλικός του. Ὅπε-  
δείχθη νὰ ἐπισκευασθῇ κατὰ προσεχῆ δεξαμενισμὸν τοῦ πλοίου. (Οκτ. 4)

«ΜΑΝΤΙΚΟΣ» (Λιβάνου) : Ἀπὸ Νόρντεγχαμ καὶ Βρέστην, ἔμφο-  
ρτον, διὰ Πειραιᾶ ἐπόδισεν εἰς τὸ Φερρόλ μὲ διαρροὴν εἰς τὸ ψυγεῖον του.  
(Οκτ. 7)

«ΜΑΡΙΑ Η.» (λιβερ.) : Κατέπλευσε τὴν 20ην Σεπτεμβρίου εἰς Τό-  
κιο μὲ διαρρείας ζημίας ἐκ τρικυμίας. Εἰς Τόκιο, κατὰ τὴν διάρκειαν τυ-  
φώνος, συνεκρούσθη μὲ τὸ μότορσπιτ «Λούν» ὑποστὰν μικροζημίας εἰς τὸ

φόρτικ καὶ τὸ Νο 1 κύτος. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Τόκιο τὴν δην  
'Οκτωβρίου διὰ Γιοκοχάμαν. (Σεπτ. 20 - Οκτ. 6)

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ» (λιβ.) : Ἐνῷ ἀπέπλευεν ἐκ Μίδδλεσμπρο τὴν  
δην 'Οκτωβρίου, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Τίτις καὶ παρὰ τὸ φαρό-  
πλοιον, λόγῳ διμήλης. Τὸ σκάφος ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην, τῇ βοηθείᾳ  
ρυμουλκοῦ καὶ ἀφοῦ ἐπειθεωρήθη, ἀνεχάρησε τὴν 8ην 'Οκτωβρίου διὰ  
Πυσέρτο 'Ορντάζ. (Οκτ. 6 - 8)

«ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ» (λιβερ.) : Κατέπλευσε τὴν 29ην Σεπτεμβρίου εἰς  
Ρόττερνταμ ρυμουλκούμενον καὶ ἀφοῦ ἔξεφόρτωσε 4916 τ. φορτίου, ἐρ-  
ρυμουλκήθη εἰς 'Αμβούργον πρὸς παράδοσιν τοῦ ὑπολοίπου φορτίου  
του. (Σεπτ. 29 - Οκτ. 6)

«ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (παναμ.) : Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησίν του εἰς  
Ριον 'Ιανέριον δῆλο τὸ ἔδρανα εὑρέθησαν ἐν τάξει. Οὐδεμία διαρροὴ πα-  
ρεπήρθη εἰς δῆλας τὰς ὑδροστατικὰς συνδέσεις. (Σεπτ. 28)

«ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ» (715 τ. γκρός) : Ἐδεξαμενίσθη εἰς Σιγκαπού-  
ρην ἀπὸ τῆς 17ης μέχρι τῆς 24ης Σεπτεμβρίου, ἀφοῦ ἐπεσκεύασε σει-  
ράν δῆλη ζημιῶν του εἰς τὸ σκάφος, τὴν Ἑλίκα καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχα-  
νήματά του, διφειλομένων εἰς τὴν πρὸ διμήνου προσάραξιν τοῦ πλοίου  
εἰς Πούλο Σάμπου. (Σεπτ. 17 - 24)

«ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ» : Ἐπιθεωρήθην εἰς Γκουαγιακίλ, μετὰ τὴν πρὸ<sup>τ</sup>  
καιρού προσάραξιν του, εὐρέθη ναυσίπλουν. (Σεπτ. 30)

«ΣΟΥ·Ι·ΤΓΟΥΩΤΕΡ» (λιβερ.) : Ὅπεστη ὅπλην εἰς τὰ ὑφαλα, κα-  
τόπιν προσκρούσεων του ἐπὶ ἀγνώστου ύποβρυχίου ἀντικειμένου εἰς τὸν  
ποταμὸν Ντητρόϊτ. Τὸ σκάφος ἡγκυροβόλησε, διότι τὸ μηχανοστάσιον  
του κατεκλύστη ἀπὸ τὰ ὅδατα καὶ ἐν συνεχείᾳ προσηράχθη. Τὴν 2ον  
'Οκτωβρίου ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσης καὶ τὸ πλοῖον ἐπρόκειτο νὰ δεξα-  
μενίσθη τὴν 12ην 'Οκτωβρίου πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκευήν.  
(Σεπτ. 29 - Οκτ. 12)

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (Όνδούρας) : Ἐξώκειλεν εἰς Γιοκκαΐστι κατὰ τὴν δι-  
άρκειαν τυφώνος, ἀλλ' ἀνειλκύσθη δινευ βοηθείας. (Σεπτ. 28)

«ΤΡΙΤΩΝ» (λιβ. δεξ.) : Ἐμφορτον διὰ Καμπάνα συνεκρούσθη εἰς  
τὴν διώρυγα Ἰντιο, τοῦ Πλείτ, μὲ τὸ γερμανικὸν «Σάν Ντομίγκο», δ-  
περ κατημύνθη ἐκ Μπουένος. Ἄυρες διὰ Γένοβαν μὲ γενικὰ ἐμπορεύ-  
ματα. Τὸ γερμανικὸν ύποστάν διερείας ζημιὰς ἐγκατελείφθη ὑπὸ τοῦ  
πληρώματος του εἰς κατάστασιν βυθίσεως, ρυμουλκὰ δῶμας στεύσαντα,  
ἐπέτυχον νὰ τὸ δόηγήσουν εἰς Μπουένος. Ἄυρες πρὸς ἐπισκευήν. Τὸ  
«Τρίτων» ἔφασεν εἰς Καμπάνα καὶ μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν θὰ πλεύσῃ εἰς  
Μπουένος. Ἄυρες δι' ἐπισκευάς. (Οκτ. 3)

«ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» : Κατέπλευσεν εἰς Όζάκαν μὲ  
ζημιὰς εἰς τὸ κατάστρωμά του ἐκ τρικυμίας. (Οκτ. 9)



## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΙ %

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

ΤΕΤΑΡΤΗ 21/10 3 Μ.Μ.

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ,

ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΛΕΜΕΣΟΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 14/10 12 ΜΕΣΗΜΒΡ.

### Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ

ΤΕΤΑΡΤΗ 14/10 11 Π.Μ.

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ, ΛΕΜΕΣΟΝ,

ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ

ΤΕΤΑΡΤΗ 21/10 11 Π.Μ.

### ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

### Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,

Τακτικὰ Δρομολόγια ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ πρὸς

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN

Τετάρτην 3 μ.μ., 4 καὶ 18 Νοεμβρίου,  
2, 16 καὶ 30 Δεκεμβρίου κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΟΝ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - Π.ΣΑΪΔ ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ

Τετάρτην 11 π.μ. 28/8βρίου, 11 καὶ 25 Νοεμβρ.  
9 καὶ 23 Δεκεμβρίου κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον

### Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

Κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον ὠργανώθησαν ἐνδιαφέρουσαι  
Κρουαζίέραι εἰς χώρας μὲ ἡπιον κλήμα καὶ Τουριστικὸν ἐνδιαφέ-  
ρον, ὅπως αἱ Κανάριοι Νῆσοι, τὸ Μαρόκον, ἡ Νότ. Ισπανία καὶ  
ἡ Δυτ. Αφρική.

Αἱ ἡμερομένιαι ἀναχωρήσεως διὰ τὰς 4 πρώτας Κρουαζίέρας  
εἰναι αἱ κάτωθι:  
'Αναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ 'Εκτάκτως τὴν  
18ην Δεκεμβρίου

21 Δεκεμβρίου (1η Κρουαζίέρα)  
6 'Ιανουαρίου (2α > )  
24 > (3η > )  
13 Φεβρουαρίου (4η > )

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

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

## H ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Η άπεργία των 'Αμερικανών λιμενεργατών, της άκτης του 'Ατλαντικού και τού Κόλπου, υπήρξε τὸ πλέον άξιοσημείωτον γεγονός τῆς ναυλαγοράς κατά τὸ διαφρεύσαν α' 15θήμερον τοῦ 'Οκτωβρίου. 'Ανασταλτικῶς ἐπέδρασεν ἐπὶ τῆς ἀνιούσης πορείας τῶν ναυλών, μέχρι τῆς ήμέρας καθ' ἥν ἀνεκοινώθη ἡ παρέμβασις τοῦ Προέδρου 'Αἰζενχάουερ διὰ τὴν ἐπάνοδον τῶν ἀπέργων εἰς τὰς ἔργασίας των, δάσει τοῦ νόμου Τάφτ - Χάρτελευ. Η εἰδησις περὶ ἐπανόδου προσέδωκε τὸν τόνον ἑκτάτους ζωηρότητος διὰ μεταφοράς σιτηρά.

Τὸ δεύτερον κατὰ τὴν γεγονός ἥτο ἡ αὐξηθεῖσα συμμετοχὴ τῶν τάκερων εἰς τὰς ναυλώσεις διὰ σιτηρᾶ ἀπὸ τοῦ Κόλπου ίδιᾳ — ναυλώσεις καὶ συνεχῶν ταξιδίων ἐσημειώθησαν. Σκάφη τινα ἐπανήλθον ἐκ τῆς ἄργιας καὶ ἐναυλώθησαν διὰ συνεχῆ ταξιδία. Ἐντὸς τριῶν ἑβδομάδων τάκερων 700 χιλ. τόνων ἐναυλώθησαν διὰ σιτηρᾶ.

Καὶ τὸ τρίτον, τὸ ὅχι ὀλιγάτερον σοδαρόν, ἡ διευρυνομένη ἐπάνοδος εἰς τὴν ἐνέργον ὑπηρεσίαν τῶν παρωτίσμενών λίμπερτος. Μὲ τὴν πρόδηλεν τῆς ἀναβιώσεως τῆς ἀγορᾶς ἐγκαταλείπουν τὰ ἀγκυροδόλια τῆς ἄργιας ἐπιτείνοντα τὸν πληθωρισμὸν τοῦ τονάζ. Φαίνεται διτι, οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν προτιμούν τὴν ἐπὶ μικρᾷ ζημιᾷ ναυλώσιν, παρὰ τὸν παροπλισμὸν καὶ τὴν φθορὰν τῶν σκαφῶν.

Η ναυλαγορά, πάντως, ὅχι μόνον διετήρησε τὸν τόνον τῆς σταθερότητος, ἀλλὰ καὶ τὴν ὑψητικὴν τῆς τάσιν ηκολούθησεν. Εἰς ὠρισμένους τομεῖς, τὸν βορειοαμερικανὸν κυρίων, καλύτερον ναυλοὶ ἐπληρώθησαν. Η ἄγορά ἐπέτυχε νὰ ἀπορροφήσῃ, ὅχι μόνον τὰ προσφέρομενα τάκερες, ἀλλὰ καὶ τὰ δσα νεότευκτα ἔξερχονται τῶν ναυπηγείων.

Θὰ πρέπει, δῆμος, νὰ σημειωθῇ, διτι δολαιοὶ αἱ ἐνδείξεις ἐπὶ τῶν ἔξελιξεων τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας ἐπιτρέπουν τὸ συμπέρασμα, διτι ἀγεταὶ αὐτῆς πρὸς νέαν δμαλωτέρων κατάστασιν συναντλαγῶν καὶ ζωηροτέρων δραστηριότητα διομηχανικῆν. Η αἰσιοδοξία διὰ τὴν αὔριον, δχι δεσμαίως τὴν ἀμερικήν, δικαιολογεῖται ὑπωρέθητο. Αἱ μεταφοραὶ ἀναπτύσσονται ἥδη μὲ γοργὸν ρυθμὸν καὶ αἱ ἀνάγκαι τῆς καταναλώσεως, δαίνουν διευρυνόμεναι. Τὰ παντὸς εἶδους φορτία, πλὴν τῶν γαιανθράκων, προσφέρονται πρὸς φόρτωσιν εἰς κλίμακα ἐπιτρέπουσαν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν περισσοτέρων πλοίων τράμπη. Δὲν πρέπει νὰ παρορᾶται καὶ ὁ κινεζικὸς παράγων, παρὰ τὴν σημειουμένην ὑποχώρησιν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν περιστινὴν περίοδον, εἰς ναυλώσεις ἀπὸ τοὺς Κινέζους τάιμ τσάρτερ καὶ εἰς μεταφορὰς δημητριακῶν, μία καλὴ ἔργασία συνεχίζεται. Ἀρκετὰ σκάφη ἐναυλώθησαν διὰ λιπάσματα καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ τάιμ τσάρτερ.

\*\*\*

Μετὰ μίαν νεκράν περίοδον τόσων καὶ τόσων μηνῶν αἱ σημειωθεῖσαι εἰς τὸν βορειοαμερικανὸν κυρίων τομέα διαδοχικαὶ ἀπὸ δημέρας εἰς δημέραν ἀνατιμήσεις τῶν ναυλών, ἀνεπτέρωσαν τὰς ἐπίδιας τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τοὺς κατέστησαν περισσότερον ἀνθεκτικοῖς εἰς τὰς ὑποτιμητικὰς ἐπιθεσίεις τῶν ναυλωτῶν. Μίσις ἔξαιρετικῶς καλὴ ἔργασία ἐκλείσθη διὰ σιτηρᾶ. Τὰ πληρωθέντα 5.75 δολλ., ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ διὰ σιτηρᾶ εἰς μεγάλα σκάφη καὶ τὰ 9.35 διὰ τὴν Ιαπωνίαν, θεωροῦνται πλέον ναύλοι καθαυτὸν ἐπικερδεῖς.

Τὰ τάκερη (17 - 20.000 τόν.) ἐπληρώνοντο δολλ. 4.75 φίο διὰ τρία συνεχῆ ταξιδία, μὲ 4 δολλάρια διὰ τὸ δεύτερον καὶ τρίτον ταξίδιον. 'Απλά ταξίδια μικρότερα σκάφη ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 5 δολλάρια ('Οκτ. - Νοέμβρ.). Τάκερ 22.000 τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθη 4.90 δολλάρια, ἐνῷ ἔτερον 17.000 τόν. κατ' ἀποκοπήν, τρία συνεχῆ ταξιδία, τὸ πρῶτον 'Οκτώβριον δολλ. 80.650, τὰ δύο ἀλλὰ 68.000 δολλ. ἔκαστον. Τάκερ, τέλος, 30.000 τόν. ἐκλείσθη διὰ τρία ταξιδία διὰ Ρόττερνταμ δολλ. 122.500 Νοέμβρ. Εἰς τράμπη σκάφος διὰ Ρόττερνταμ ἐπληρώθησαν 54)6 γκρός τέρμης ('Οκτώβριον). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἡ ἀνωτάτη τιμὴ τῶν 9.35 δολλ., ἐπληρώθη εἰς σκάφος 11.500 τόνων (Νοέμβριον). Διὰ τὴν Αγγλίαν (σκάφος 11.500 τόν.) 55) — (Νοέμβριον).

'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέντζι δι' Αγγλίαν 50) — (ώρισμένους λιμένας 'Οκτ.) καὶ τάκερ 14.300 τόν. διὰ τὸ Κόντινεντ δολλ. 4.75 φίο. Κίνησις ζωηροτάτη ἐπίσης ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας καὶ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον. Σκάφη μέτρια ἀπὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας ἐπληρώθησαν 78.

000 δολλ. κατ' ἀποκοπήν διὰ τὸ Κόντινεντ φίο καὶ τάκερς μικρὰ δολλ. 10.50, μὲ συμπλήρωσιν Μόντρεαλ δολλ. 4 γκρός τέρμης.

'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον πολλὰ σκάφη ἐκλείσθησαν. Διὰ τὸ 'Οράνη ἡ 'Αλγερίσιον 5.95 καὶ 6.10 δολλ., διὰ τὴν Μασσαλίαν 5.35 δολλ., Δυτ. 'Ιταλίαν 5.75 (Νοέμβ.). Διὰ τὸ Κόντινεντ 42 - 42)6 'Οκτ. καὶ 45) — καὶ 46)3 ὠρισμένους λιμένας Αγγλίας. Διὰ τὸ Καράτσι 60) — ἐλεύθ. ἐκφορτ. (Νοέμβ.). Γαιανθράκες εἰς τὴν Κάρπατον Ρόδος διὰ τὴν Δυτ. 'Ιταλίαν δολλ. 3.80, Ιαπωνίαν 7.75 - 7.85 δολλ. καὶ Ρίον 5.25. — Πασαλιοσίδηρα ἀπὸ τὸ Νόρδερν Ρέντζι 55.000 δολλ. φίο ('Οκτ. - Νοέμβ.). διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ 105 - 107.000 δι' Ιαπωνίαν ἀπὸ τὸν Κόλπον (475.000 κ.π.) 'Οκτ. καὶ Δεκέμβριον. 'Απὸ τὸ Νόρδερν Ρέντζι (475.000 κ.π.) 105.000 φίο (Νοέμβρ.).

'Εργασία, ἐνθυμίζουσα παλαιάς ἡμέρας τοῦ Πλέιτ, ἐκλείσθη ἐκεῖθεν διὰ σιτηρᾶ. Πολλὰ τὰ ναυλωθέντα σκάφη μὲ ναύλους αἰσθητῶς βελτιωμένους. Βαρέα γενήματα ἐπληρώθησαν 63) — ἀπὸ ἄνω καὶ κάτω ποταμῶν ('Οκτ. - Νοέμβ.) διὰ τὸ Κόντινεντ. Διὰ Δυτ. 'Ιταλίαν 62)9. 'Εν συνεχείᾳ, μικρὰ σκάφη ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 75) — τοὺς 65 κ.π. πόδας ἀπὸ ἄνω ποταμῶν διὰ τὸ Κόντινεντ καὶ 77)6 τοὺς 66 κ. πόδας. Διὰ τὴν Ιαπωνίαν ἀπὸ ἄνω ποταμὸν 82)6 ἐλεύθ. ἐκφορτ. (Νοέμβρ.). Ζαχάρεις τῆς Κούβας δολλ. 5.25 διὰ Δουκέρην-'Αμβούργου ρέιντζ. 'Απὸ τὸν Β. Ειρηνικὸν δὲν ἐσημειώθη εἰσέτι ἐργασία ἐκτάσεως σημαντικῆς. Βαρέα γενήματα ἐπληρώθησαν 66)6 δι' Αγγλίαν (Δεκ. - Ιαν.) καὶ 59) — διὰ Λονδίνου η Λίβερπορτου. Διὰ τὸ Κόντινεντ (μεγάλα σκάφη) δολλ. 7 (Δεκέμβριον). Διὰ τὴν Ιαπωνίαν δολλ. 5.15. Ξυλεία δι' Αγγλίαν σκάφος 10.000 τόν. δ.ω. δολλ. 10.15 φίο, διάδεκα δημέρας φορτώσεως ('Οκτ.).

Τὸ μόνον ἀξιοσημείωτον γεγονός τοῦ τομέως τῆς 'Απω Ανατολῆς — ὅπου αἰσθητὴ ἐλλειψις τονάζ ἐπισημαίνεται — εἴναι ἡ αὔξησις τῶν ναυλών διὰ κόπρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας νήσους. Πολλὰ σκάφη ἐκλείσθησαν μὲ ναύλους βελτιωμένους. 'Εντὸς δημέρων τὰ 18 σέντς κατὰ κυδικὸν πόδα διὰ τὸ Κόντινεντ ἐφθασαν τὰ 20 σέντς. Δημητριακὰ ἀπὸ τὴν Κίναν ἐπληρώθησαν 62)6 διὰ τὸ Κόντινεντ. Σιτηρά ἀπὸ τὴν Δυτ. Αύστραλιαν διὰ Βομβάνη 49)6 ἐλεύθ. ἐκφορτ. (Νοέμβριον). Μεταλλεύματα ἀπὸ τὰς Ινδίας 56)6 καὶ 60) — φίο ἔντ τρίμεντ ἀπὸ Καλκούταν διὰ Πολωνίαν.

'Αλλαὶ ἐνδιαφέρουσαι ναυλώσεις ἀνέφερονται εἰς παλαιοσίδηρα ἐξ Αγγλίας δι' Ιαπωνίαν (σκάφη λίμπερτος) μὲ ναύλον κατ' ἀποκοπήν λίρας 33.250. 'Αθρόα ἐσημειώθη μεταφορά μεταλλευμάτων εἰς Πολωνίαν. 'Απὸ Κονάκρου εἰς μεγάλα σκάφη ἐπληρώθησαν 27)6 φίο ἔντ τρίμεντ. Πολλαὶ ἐπίσης διαταγαὶ διὰ φορτία φωσφάτων ἀπὸ τὴν Καζαμπλάνκαν διὰ τὴν Κίναν. Ναύλος 59) — έως 60). — Γαιανθρακες ἀπὸ Πολωνίαν διὰ τὴν Αργεντινὴν 38) — φόμπ 'Οκτώβριο. Σιτηρά ἀπὸ γαλλικούς λιμένας 'Ατλαντικού διὰ τὴν Βραζιλίαν δολλ. 5.85 ἐνα λιμένα, 'Οκτώβριον. Σιτηρά ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν εἰς μικρὸν σκάφος 34) — διὰ τὸ Κόντινεντ, 'Αγγλίαν 38) — 'Οκτώβριον.

Ζωηροτάτη ἡ κίνησις τῶν τάιμ τσάρτερς, ἐνδεικτικὴ τῆς μεταφορικῆς δραστηριότητος. Αἱ ἐταιρίαι τῶν λάινερς πλείστας δσας ἐκυκλοφόρησαν διαταγάς. 'Ενδιαφέρουσα ἐπίσης ἀπειδεικύνους καὶ πάλιν οι Κινέζοι, διὰ πολύμηνα τάιμ τσάρτερς. Ναύλοι βελτιωμένοι πως ἐπληρώθησαν.

Σκάφος 10.780 τόν. (616.000 κ.π.) μὲ 17 τόν. μέσου πετρελαίου διὰ 6)9 μῆνας δολλ. 2.55, παράδοσις Γιβραλτάρ. Μότορσπι 12.540 τόνων διὰ 3)5 μῆνας (22 τόν. καυσίμου φιούελ διλ) δολλ. 2.50. Διὰ 3)6 μῆνας (Κινέζοι ναυλωταί) 16)4, παράδοσις Ριγιέκαν, ἐπαναπαράδοσις Εύρωπην. 'Απλά ταξίδια πρὸς Περσικὸν Κόλπον 16)6 (σκάφος 526.000 κ.π.) μὲ καύσιμον πετρέλαιον καὶ 14)9 (482.000 κ.π.) δομίων. Τάκερ 17.444 τόν. δ.ω. διὰ μεταφοράς σιτηρῶν ἀπὸ τὸν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπληρώθη 1050 δολλ. δημερσίων δι' ξε μῆνας.

### ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Αμετάβλητος ἡ κατάστασις εἰς τὴν ναυλαγορὰν τῶν τάκερων. Μικρά τις μόνον ἐσημειώθη βελτιώσις τῶν ναυλών εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον. Χαρακτηριστικὸν είναι διτι σκάφη χρονοναυλωμένα εἰς ἐταιρίας πετρελαίων προσέρχονται εἰς τὴν ἀγορὰν πρὸς ἀπασχόλησιν.

## ATLANTIC BANK OF NEW YORK

### Η ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΤΗΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

προσφέρει ὅλας τὰς Τραπεζητικάς της εύκολίας δι' ἐμβάσματα, πιστωτικάς ἐπιστολάς, ἐγγυήσεις, δάνεια, κατανέσεις κλπ.

#### MAIN OFFICE

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

MEMBER FEDERAL DEPOSIT INSURANCE CORPORATION

#### BRANCH OFFICE

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



«ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΜΠΡΑΝΤ» (δεξαμ., σημ. Νοτίου Αμερικής) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 22.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισταν - Ρόττερνταμ ή Αμερικής δόλλ. 4.90, φόρτωσις 20 'Οκτωβρίου — 2 Νοεμβρίου.

ΑΙ·ΟΝΙΑΝ ΑΙ·ΛΑΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Βρετανικήν Κολομβίαν ή από άμερικανικούς λιμένας Βορ. Ειρηνικού 14.000 τ. γεννημάτων δι' ένα ιαπωνικό λιμένα δόλλ. 5.10, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 24 'Οκτωβρίου - 2 Νοεμβρίου.

### 'Εκ Νοτίου Αμερικής

«ΠΗΝΕΑΟΠΗ» από ίδια λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος "Άρες 9500 τ. δαρέων γεννημάτων διά Γένοβαν 60), — με 1000 τ. έκφορτωσιν εγκρότερχος, φόρτωσις 1—10 Νοεμβρίου.

«ΑΝΑΚΡΕΩΝ» από ίδια λιμένας Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος "Άρες 9500 τ. δαρέων γεννημάτων δι' Αμέρισταν-Αμβούργον ρέιντς 67)6, όφιον δι' Αμέρισταν-Ρόττερνταμ ή Αμερικής 66)3, με 2000 τ. έκφορτωσιν εγκρότερχος τέρμα είς Ολλανδίαν-Βέλγιον ή 2500 τ. είς Γερμανίαν, φόρτωσις 26 'Οκτωβρίου—20 Νοεμβρίου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ» (λιβερ.) από ίδια λιμένας Ρίμπερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος "Άρες 9000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισταν-Αμβούργον ρέιντς 75)6, φόρτωσις 17 'Οκτωβρίου—10 Νοεμβρίου.

«ΤΡΕ·Ι·ΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Ρίμπερ Πλέιτ 9500 τ. δαρέων γεννημάτων δι' Αμέρισταν-Αμβούργον ρέιντς 63)—, όφιον διά Γένοβαν 64)—, φόρτωσις 26 'Οκτωβρίου—10 Νοεμβρίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ» (λιβερ.) από Ρίμπερ Πλέιτ 9500 τ. δαρέων γεννημάτων δι' Αμέρισταν-Αμβούργον ρέιντς 63)—, ένα διά δύο λιμένας 2)6 έξτρα, φόρτωσις 5—20 Νοεμβρίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Κ.» (σημ. ογγιλική) από ίδια λιμένας Ρίμπερ Πλέιτ, με συμπλήρωσιν είς Μπουένος "Άρες 9.200 τ. δαρέων γεννημάτων δι' Αμέρισταν - Ρόττερνταμ ή Αμερικής 61)3, όφιον δι' ωριστένους λιμένας "Αγγλίας 67)6 (2.000 τ. είς σάκκους), με 2.000 τ. έκφορτωσιν είς Ολλανδίαν ή Βέλγιον και 1.000 τ. έκφορτωσιν είς "Αγγλίαν, φόρτωσις 1—31 Δεκεμβρίου.

### 'Εξ Αγγλίας — Κόντινεντ

ΦΟΡΤΗΓΟΝ από Στεπτήνον 9500 τ. γαιανθράκων δι' ένα δύο άμερικανικούς λιμένας 31)6, βάσιν Πειραιά, έλευθερον έκφορτωτικών, ψηφος φόρτωσις.

«ΔΡΟΘΕΑ» ή Λονδίνου 5500 τ. ζαχάρεων διά τρεις λιμένες Πειραιού Κόλπου 72)—, φόρτωσις Οκτώβριου.

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» (λιβερ.) 4500 τόνων, έξι Αγγλίας μεταλλεύματα και συμπλήρωση διά Λευντρόφ διά Κόρραι Σάχρ και Μπάσραν 75)—, φόρτωσις Οκτώβριου.

«ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ» (λιβερ.) από Αμέρισταν και ή Ρόττερνταμ 8.500 τ. λιπασμάτων διά Τάμπαν δολλ. 3.75 φίο, έναν 9.500 τ. 10 σάντες έπι έλαττον, όφιον διά δύο λιμένας έκφορτωσες 25 σάντες έξτρα, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

### 'Εκ Μεσογείου και Αδριατικής

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (άλληνικόν) από ίδια λιμένας Αδριατικής 10.000 τ. λιπασμάτων και γενικών είδων διά Νότιον Κίναν 58)—, ένα διά δύο λιμένες έκφορτωσες 2)— έξτρα, φίο και στόντες, φόρτωσις 10—25 'Οκτωβρίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ» ή Πειραιώς 10.000 τ. μεταλλεύματα (έκ μεταφορτώσεως) διά Πολωνίαν, κατ' άποκοπήν λίρας 40.000, ψηφος άνωχρωσης.

ΔΥΟ ΦΟΡΤΗΓΑ από Ίτεαν 5075 τ. δωρίζουν (έν συγκρ.) διά Καρόντε 22)6, με 050 τ. φόρτωσις 1)— και 500 τ. έκφορτωσιν 1)—, φόρτωσις 1—15 Νοεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (άλληνικόν) από Συρακούσας 2800 τ. γενικών είδων δι' Ακάμπταν 52)—, φόρτωσις Οκτώβριου.

«ΦΛΩΡΑ Α.» από Τρίπολιν 1650 τ. κριθή χύμα διά Βεγγάζη 29)—, φόρτωσις άρχος Όκτωβριου.

«ΠΟΛΥΝΙΚΗ» (εχ Προσπερίτικη) από Καζαμπιτάγκαν 10.000 τ. φωσφάτων διά Σαχάρην 60)— φίο, φόρτωσις Οκτώβριου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβανός) από Δυρράχιον 2800 τ. μεταλλεύματος χρωμάτων διά Πολωνίαν 34)—, φίο και στόντες, φόρτωσις Οκτώβριου.

### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ» από Όδρεσταν 9000 τ. ζαχάρεων και γενικών είδων διά Σουέζη ή Πόρτ Σουδάν 38)6, δάσιν ένα λιμένα, φόρτωσις Οκτώβριου.

«ΑΗΣ ΓΙΑΡΓΗΣ» (λιβανός) από δύο λιμένες Μαύρης Θαλάσσης 2500 τ. γενικών είδων και δύλειας διά δύο λιμένας Ερυθράς Θαλάσσης, κατ' άποκοπήν λίρας 5000, φόρτωσις Οκτώβριου.

«ΕΛΕΥΣΙΣ» από Μπουργκάκ 2450 τ. διαφόρων είδων διά Πόρτο Μάργκερα δολλ. 5.30, φόρτωσις άρχος Όκτωβριου.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» από Λαυστάντζαν 1600 κυβ. μέτρα διά Λαττάκια και Τρίπολιν 23)— τό κ. μ. φόρτωσις 1—10 Όκτωβριου.

«ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ» (λιβανός) από Αραβικούς λιμένας Θαλάσσης Μαρμαρά 4500 τ. τομέαντων διά Πειραιώς Κόλπου 60)3, φόρτωσις Οκτώβριου.

«ΕΛΙΒΥΗ» από Κωνστάντζαν 2500 τ. γενικού φορτίου διά Ραβένων και είτε ταξίδιον διά Μπουργκάκας και έκειθεν δι' Ελλάδα, κατ' άποκοπήν δολλ. 16.000, ψηφος ένωρες.

### 'Εξ Αυστραλίας Ινδιών και Απω Ανατολής

«ΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ» (λιβερ.) από Φιλιππίνας Νήσους 499.000 κ. π. κόπρα δι' Αμέρισταν-Αμβούργον ρέιντς 17 σάντες τόν κυβικόν πόδα, φόρτωσις Οκτώβριον-Νοεμβρίου.

«ΑΠΕΞ» (λιβερ.) από Μαυρίκιον 9.800 τ. ζαχάρεων χύμα διά Λαδίνου, Λιβερπούλ ή Γκρήν 68)9, όφιον δι' Αμέρισταν - Ρόττερνταμ ή Αμερικής 6)— έπι έλαττον φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου — 20 Νοεμβρίου.

«ΣΟΥΛΑ» (λιβερ.) από Φιλιππίνας Νήσους 480.000 κ. π. κόπρα δι' Αμέρισταν-Αμβούργον ρέιντς 18 σάντες τόν κυβικόν πόδα, φίο και στόντες, φόρτωσις Ο-

κτώβριον.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ» από ένα δύο λιμένας Ντάιρεν - Σαγκάρ ρέιντς 12.500 τ. διαφόρων γεννημάτων και γενικών είδων (640.000 κ.π. διά δέματα, 62)5, όφιον διά Πολωνίαν 67)6, έπι δι' Αμβούργον και Βίσμορ 70)—, με 2.000 τ. φόρτωσιν, φόρτωσις 15—31 'Οκτωβρίου.

### Εκ παντοιων δλλων άγορων

«ΠΑΥΛΟΣ» (λιβανός) από στάταρα, φόρτωσις 1059 στάνταρτς ξυλείας διά Λαττάκια 220)—τό στάταρα, φόρτωσις Νοεμβρίου.

«ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ» (λιβερ. δεξαμ.) από Μεγάλας Λίμνας 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρισταν ή Ρόττερνταμ δολλ. 10.50, με συμπλήρωσιν 4000 τ. έξι Αγιού Λαυρεντίου δολ. 4, έκφορτωσις εγκρότερχος, φόρτωσις 5—20 Νοεμβρίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (γερμανικόν) από Φερόας Νήσους 1050 τ. βακαλάου δι' Ελλάδας 82)6, φόρτωσις 15—25 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ» (λιβερ.) από Μεγάλας Λίμνας 7600 τ. γεννημάτων (τημέ φορτίου) δι' Αμέρισταν ή Ρόττερνταμ, κατ' άποκοπήν δολ. 78.500 φίο,

«ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣΕΣ» (ύπο μετονομασίαν) από Μεγάλας Λίμνας 7000 τ. γεννημάτων διά Χαδάννων δολ. 9, με 1000 τ. έλευθερον έκφορτωτικών, φόρτωσις 12—23 Νοεμβρίου.

«ΕΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΛ» (λιβερ.) από Μπέριεραν ή Λορέντζο Μάρκες 17.000 τ. μεταλλεύματα διά Βαλτικήν ψηφος φορτίου, φόρτωσις 10 'Οκτωβρίου-Νοεμβρίου.

«ΕΚΟΡΑΛΙΑ ΙΙ.» από Κοστάρι 2500 τ. φωσφάτων δι' ένα λιμένα Μαύρης Θαλάσσης 28), ψηφος φόρτωσις.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙΙ.» από Μπαντάρ Αμπάτας 2650 τ. μεταλλεύματα διά Γένοβαν 42)—, φίο, φόρτωσις Οκτώβριου.

### Αι χρονοναυλώσεις

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΑΛΑ» (λιβερ.) 15.050 τόνων d.w. (747.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 15 μιλλίων, με κατανάλωσιν 46 τ. φιούλ διλ), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον ή Βορείων είς Νότιον Αμερικήν, δολ. 1325 ημερσίων, παράδοσις είς άμερικανικό λιμένα Κόλπου, Οκτώβριον και έπαναπαράδοσις είς λιμένα Αργεντινής.

«ΕΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ» 12.930 τόνων d.w. (614.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 14 ½ έως 15 μιλλίων, με κατανάλωσιν 21 τ. φιούλ και 1 ½ τ. ντηζελ διλ), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον ή Βορείων είς Νότιον Αμερικήν, δολ. 1325 ημερσίων, παράδοσις είς Κίναν μέσω Κόλπου ή Σκανδιναβίαν.

«ΣΤΟΥΛΑ Ν.» (λιβερ.) 10.330 τόνων d.w. (439.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 μιλλίων, με κατανάλωσιν 24 τ. πετρελαίου), τάιμ-τοάρτερ διά την Ινδίαν, μεσώ Κόλπου Βεγγάλης είς Ήνωμένας Πολιτείας, δολ. 17.500 μηνιαίων, παράδοσις είς Μπάσραν, Οκτώβριον-Νοεμβρίου και έπαναπαράδοσις είς λιμένα Ατλαντικού (θορείων του Χάπτερας) ή λιμένας Κόλπου Θαλάσσης.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» (σημ. ογγιλική) 10.110 τόνων d.w. (513.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 11 έως 11 ½ μιλλίων, με κατανάλωσιν 12—13 τ. πετρελαίου), τάιμ-τοάρτερ διά ταξίδιον ή Περισσών από Περούκων Κόλπου 1—15 'Οκτωβρίου και έπαναπαράδοσις είς λιμένα Φάλμουθ 8—17 'Οκτωβρίου.

«ΖΕΖΟΥΡ» (λιβερ.) 5270 τόνων d.w. (271.000 κ. π. διά δέματα και ταχύτης 12 μιλλίων), τάιμ-τοάρτερ διά 8 μήνας διά μεταφοράς μεταξύ άμερικανικών λιμένων, κατ' άποκοπήν δολ. 10.500 μηνιαίων, παράδοσις είς Νέαν Ύόρκην 17—21 Οκτωβρίου και έπαναπαράδοσις είς λιμένα Ατλαντικού (θορείων της Χάπτερας).

«ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ» 14.830 τόνων d.w. (690.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 15 μιλλίων, με κατανάλωσιν 27 τ. φιούλ και 11 ½ τ. ντηζελ διλ), τάιμ-τοάρτερ (κινέζοι ναυτιλοί) διά τρεις έως 6 μήνες 16)4, παράδοσις είς Ριγιέκαν, Οκτώβριον—Νοεμβρίον, έπαναπαράδοσις είς Εύρωπην.

«ΕΚΡΟΝΟΣ» (λιβερ.) 9540 τόνων d.w. (456.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 13 μιλλίων, με κατανάλωσιν 24 τ. ντηζελ διλ), τάιμ-τοάρτερ διά ένα κυκλικόν ταξίδιον από Ήνωμένας Πολιτείας (λιμένας Ατλαντικού), διά δύτικην Νοτίου Αμερικής, κατ' άποκοπήν δολ. 800 ημερσίων, παράδοσις είς άμερικανικό λιμένα Ατλαντικού (θορείων της Χάπτερας).

«ΕΑΤΛΑΝΤΙΣ» (σημ. άμερικ.) από άμερικανικούς λιμένες Κόλπου ή ιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 31.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά της Νέας Γης) 38 ½ % έπι θάλασσαν της Βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου.

«ΣΧΑΡΙΩΤΑ» (λιβερ.) από λιμένας Πειραιώς Κόλπου 37.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά 10% έπι θάλασσαν της Βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 15 'Οκτωβρίου.

«ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

### Μαύρα

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ
  - 2) " ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
  - 3) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Ε.Ν.
  - 4) " ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ
- Λεπτοκαΐδεύσεως*
- 1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ
  - 2) " ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
  - 3) " ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ Η.ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
  - 4) " ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

**ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

ΒΑΣ. Π. ΒΡΑΝΑ  
ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑΙ ΥΠΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ  
*Αἱ μοναδικαὶ Σχολαὶ ἐν Ἐγγαῖ*  
ΔΙΔΑΣΚΟΥΝΤΑΙ ΤΗΝ ΝΕΩΤΕΡΑΝ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗΝ  
ΕΠΙΣΤΗΜΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΩΣ ΔΙΑ. Τ.Τ.Ν. ΜΟΝΑΔΙΚΩΝ  
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ

ΡΑΝΤΑΡ. ΓΥΡΟΠΝΕΙΔΩΝ·ΑΣΥΡΜΑΤΩΝ·ΗΧΟΒΟΛΙΣΤΙΚΩΝ·  
ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΩΝ·ΣΥΣΚΕΥΩΝ ΤΗΛΟΡΑΣΕΩΣ·  
ΕΝ ΠΛΗΡΕΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβερ.) από Σουμάτραν 34.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου (τρήμα φορτίου) δι' Ήνωμ. Πολείτες 72½% έπι Έλαττον τού άμερικανικού ναυλογίου, όφιδον διά 39.000 τ. 77½% έπι Έλαττον, φόρτωσις 2 Νοεμβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΚΑΣΤΛΑ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 39.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Ιαπωνίαν 70% έπι Έλαττον τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις μέσα 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΑΛΑΣ» (σημ. ομερικ.) από άμερικανικούς λιμένας Κόλπου 45.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφρενίαν, με όφιδον διά Γκουάμ, Μανίανη ή Ιαπωνίαν, 45% έπι Έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., διέμεσος φόρτωσις.

«ΑΡΙΕΣ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Ιταλίαν, 67½% έπι Έλαττον της βάσεως τού Σκείλ, διέμεσος φόρτωσις.

«ΕΦΕΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ» από Κωνστάντζαν 14.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Κόντινεντ, 42½% έπι Έλαττον της βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 15—31 'Οκτωβρίου.

«ΠΡΟΑΡΟΜΟΣ ΙΙ.» από Κωνστάντζαν 2000 τ. καθαρού πετρελαίου διά Μπουργκάς ή Βάρναν δολ. 1.90, όφιδον από Βατούμ ή Τουύφ διά Μπουργκάς ή Βάρναν, δολ. 3.20, διέμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» από ρωσικούς λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Αμβούργον και Βίεμπαρ 22/6, φόρτωσις 20—30 'Οκτωβρίου.

«ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΑ» από Καλιφρενίαν 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου (τρήμα φορτίου) δι' ένα ιαπωνικόν λιμένα, 77½% έπι Έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΙΛΛΑ» (λιβερ.) από Καλιφρενίαν 39.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' ένα λιμένα Ιαπωνίας, 77½% έπι Έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις Νοέμβριον.

«ΑΓΓΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗΣ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά λιμένας Βορείου Γαλλίας, 68% έπι Έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις τέλη 'Οκτωβρίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ» (λιβερ.), από Πουέρτο λά Κρούζ 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Πουέρτο Ρίκο, 61% έπι Έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 20 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ» (λιβερ.) από Πουέρτο λά Κρούζ 28.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Πουέρτο Ρίκο, 60% έπι Έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 18 'Οκτωβρίου.

«ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ» (λιβερ.) από Καλιφρενίαν 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Ιαπωνίαν, 77½% έπι Έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 23 'Οκτωβρίου.

«ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ» (λιβερ.) από Καλιφρενίαν 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Ιαπωνίαν, 77½% έπι Έλαττον της βάσεως τού άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσις 25 'Οκτωβρίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ-Ι-ΜΣ» (λιβερ.) από Σιδώνα 16.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου δι' Αγγλίαν - Κόντινεντ, 52½% έπι Έλαττον της βάσεως τού Σκείλ, φόρτωσις 16 'Οκτωβρίου.



## 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

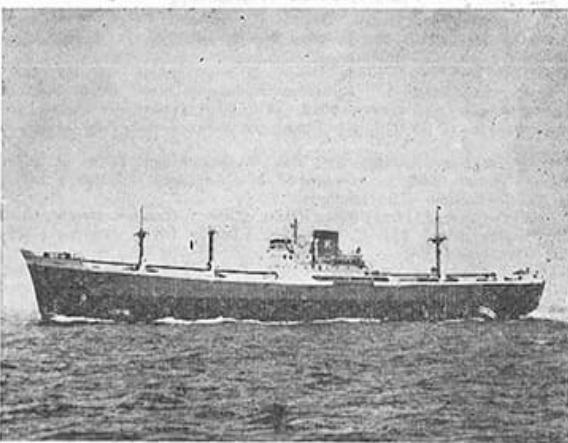
TOWING & TRANSPORTATION

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

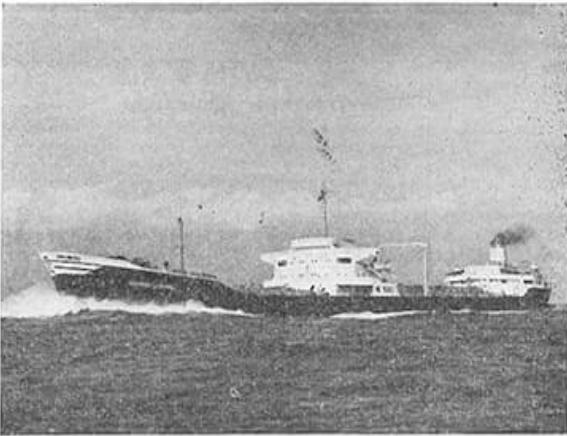
The Best in the Business

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

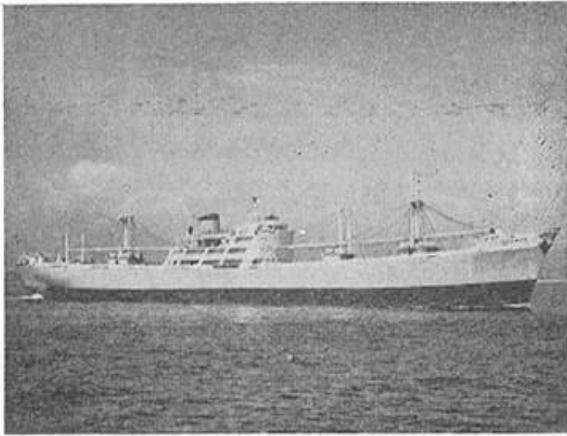
MARINE PAINTS



M. V. ARGOBEEAM  
OWNERS A. LUSI LTD.



S. T. MICHAEL CARRAS  
OWNERS CARRAS LTD.



M. V. STAMOS  
MANAGED BY FAFALIOS LTD.

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

# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Καρύκα Όσεάνικα»	57	11630	έφθ. Ρίο Ιανέριο 7 'Οκτ.
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 5 'Οκτ.
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παναγεωργίου κλπ.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	άνεχ. Τζιμπούτι 29 Σεπτ. δι' Οτάρου
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λωζι»	55	8450	έφθ. Μορμονγάκα 25 Σεπτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΡΓΗΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολαού	44	10448	άργει Αμπελάκι από 7 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοι Δ. Παντελέοντος	11	4248	άργει Πέραμα από 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	N. & Άδ. Κατζηππατέρας	43	7231	έφθ. Χαδάνναν 6 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Βαγκούθερ 2 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπαζούλου	27	1887	εις Πειραιά από 9 Μαρτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	αδ. Ιοσιρινάκη	22	988	εις Βεγγάζιν 13 'Οκτ.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλής Ηλανάν 8 'Οκτ. διά Λονδίνον
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Ακουαμαρίν»	44	7214	εις Τάμπαν από 24 'Ιουν.
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	διπλής Πόρτ Σαΐδ 3 'Οκτ. δι' Αμβούργον
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΣΗΣ	Mix. Βασιλειάδης	43	7180	άργει Κινόσουραν από 18 Φεβρ. 1958
ΑΗΣ-ΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Σαππαπ»	24	3658	εις Κολόμπο από 27 Αύγ.
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλομαρ»	59	10606	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 30 Σεπτ. δι' "Αντεν
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική»	56	244	έφθ. Νέαν 'Υρκην 7 'Οκτ.
ΑΘΗΝΑΙ	'ΕΛΛ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Όραν 9 'Οκτ.
ΑΘΩΣ	έτ. «Ανυλίς»	29	3958	άνεχ. Μορμονγάκα 27 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλορίρι	44	7125	άνεχ. Γάνδην 8 'Οκτ. δι' Αμβέρσαν
AITZIAN Α'.Ι.ΛΑΝΤ	έτ. «Ακουούλαι»	57	8184	άνεχ. Πούλο Μπούκορ 7 'Οκτ. διά Τοιταγκόκ
AITZIAN ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	άνεχ. Αντεν 21 Σεπτ. διά Βαμπόδα
ΑΚΤΗ	«Αδ. Λιθανού Α. Ε.»	44	7176	άργει Μπρούζες από 27 'Ιουλ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντελίτι»	56	10482	έφθ. Γιοκοχάμαν 30 Σεπτ. (έπισκευαι)
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λαμαρί»	42	7191	έφθ. Γένοβαν 28 Σεπτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλεμπάτ»	59	9720	άνεχ. Φάλλουν 7 'Οκτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	αδ. Τασιρινάκη	20	1112	εις Στρατιών 13 'Οκτ.
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής 'Ανδρέαδης	44	7207	άργει Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναιτζιάν»	42	7181	άργει Ελευσίνα από 14 'Ιουν.
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανών Α. Ε.	43	7266	διπλής Σουέζ 7 'Οκτ. διά Κορέαν
ΑΛΙΚΗ	'Αδ. Λιθανού Α. Ε.	43	7194	άργει Μπρούζες από 26 'Ιουλ. 1958
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος»	43	7176	έφθ. Βάρναν 8 'Οκτ.
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιανά»	44	7365	διπλής Σκελιάν 2 'Οκτ. διά Λουλέα
ΑΛΜΟΙΘΕΑ	έτ. «Νέα Τυχή»	44	7207	έφθ. Μορμονγάκα 29 Σεπτ.
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κομμαρ»	44	7359	έφθ. Αυρες 7 'Οκτ.
ΑΝΑΣ.	έτ. «Αναζ»	55	8332	διπλής Λάδσεντ 6 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμόδης & Πατέρας	42	7177	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πλανκριότο»	37	5683	άργει Ελευσίνα από 26 'Ιουλ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΑΝΟΙΚΤΗΝ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	εις Κολόμπο από 13 Σεπτ.
ΑΝΙΑ	έτ. «Πιούκον»	44	7176	άργει Μπρούζες από 11 'Ιουλ. 1958
ΑΝΝΙΤΣΑ Λ.	έτ. «Αννιτόσ»	44	7165	διπλής Παναράν 2 'Οκτ. (από Πόρτ "Αρθουρ"
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κανοπους»	57	11976	άνεχ. Τανγιούγκ Ούμπαν 6 'Οκτ. διά Σιμότουσ
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Κοριανά»	57	12443	διπλής Ντόβρε 4 'Οκτ. διά Νοβορωσίκην
ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαραλόδης»	59	24716	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 4 'Οκτ. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Α. ΚΥΡΤΑΤΑΣ	αδ. Κυρτάτα	29	6022	άργει Βρέπην από 6 'Ιουν. 1958
ΑΞΙΟΣ	A. Δημαδό - Δ. Γκιούλη	43	7253	άνεχ. Ανύονταν 22 Σεπτ. διά Βοστώνην
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ	έτ. «Ιμπέριο»	44	7108	άνεχ. Μόμπιλ 24 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΑΡΓΩ - ΛΑΤΙΣ	έτ. «Σίππ. Ντεδελόπημεντη»	59	10100	εις Όλλανδιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ ΑΦΑΙΑ	έτ. «Σίππ. Ντεδελόπημεντη»	59	10000	εις Φλώιγκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΟΣ	έτ. «Σίππ.Ντεδελόπημεντη»	58	10392	εφθ. Πούλο Μπούκορ 8 'Οκτ.
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππ.Ντεδελόπημεντη»	57	10376	άνεχ. Κολούμπια Ρίθερ 27 Σεπτ. δι' 'Ιανωνιαν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππ.Ντεδελόπημεντη»	57	10100	έφθ. Τόκιο 8 'Οκτ.
ΑΡΓΩ-ΣΟΥΝΙΟΝ	έτ. «Σίππ.Ντεδελόπημεντη»	58	10391	εις Φλώιγκ, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππ.Ντεδελόπημεντη»	41	7460	εφθ. Πούλο Μπούκορ 8 'Οκτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ	έτ. «Κανόπους»	57	11897	άνεχ. Λόδης Αντζελες 24 Σεπτ. διά Γιαβάταν
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	Φρίζος Θεοδωρίδης	37	4636	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	«Γκρήκ Λάιν»	31	20256	άνεχ. Αντεν 1 'Οκτ. διά Βαμπόδα
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	έτ. «Αλαμεντά»	43	7091	άνεχ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αστρα»	45	7273	άργει Ελευσίνα από 7 Μαΐου 1958
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Τρόπις»	44	7240	εις θέσιν 3.2 N.-32.33 Δ., 10.24 Δ., 7 Διά Πουέρτο Ασεβέντο
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. Μαργαρώνη	59	10050	διπλής Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά N. 'Υρκην
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ	Άσουμ. Γκουμα	39	1007	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 17 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΣΗΜΙΝΑ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Κεμπέκ 6 'Οκτ. διά Μπρεμερχάφεν
ΑΣΤΕΡΙΣ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	εις Αμερική από 14 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	έτ. «Αναζ»	58	9724	έφθ. Βαλτιμόρην από 26 'Απρ. 1958
ΑΤΤΑΛΑΣ	έτ. «Αύλις»	21	3275	εις Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΥΔΙΣ	έτ. «Ελίδης»	44	7176	εφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΑΥΡΑ	έτ. «Άλμα»	36	5795	άνεχ. Λόδης Αντζελες 24 Σεπτ. διά Γιαβάταν
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. Εθν. Γραμμ. 'ΕΛΛ.-Αμερ.	27	21329	έφθ. Φιλαδέλφειαν 1 'Οκτ.
ΒΑΣΙΛΙΑΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	έτ. Νιάρχος	59	43373	άνεχ. Αντεν 1 'Οκτ. διά Βαμπόδα
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΑΣ ΣΩΦΙΑ (δ.)	έτ. «Ελληνική» A. E.	46	2025	άνεχ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Σιμότουσ
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Ελληνική» A. E.	45	1892	άνεχ. Κεμπέκ 6 'Οκτ. διά Μπρεμερχάφεν
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	'Αντ. Παπαδάκης	43	7176	εις Πειραιά από 14 Σεπτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	αδ. Κοντού	30	739	έφθ. Βαλτιμόρην από 26 'Απρ. 1958
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	έτ. «Ελληνική» A. E.	44	1923	εις Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	K. I. Στεργιόπουλος	22	3846	εφθ. Πειραιά 7 'Οκτ.
ΒΡΥΣΗ (δεξ.)	έτ. «Ελληνική» A.E.	46	2016	άνεχ. Λονδίνον 6 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	έτ. «Πουέρτο Σεγκούρο»	53	9149	άνεχ. Ζάντρηκ 17 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΑΣ	N. Λαμπρήρης	31	.967	άνεχ. Σερβίαν 3 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.	αδ. Γράτσου	44	7176	άργει Βρέπην από 26 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΩΣ	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος	21	5728	εις Πειραιά από 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΗ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	αδ. Καθρέπτη - Π. Τούρλος	07	1317	άνεχ. Χάιμποτον 6 'Οκτ. διά Κωνοτάντζαν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΑΘΡΕΠΤΗΣ	έτ. Σιδεράτου	39	10061	άνεχ. Πέραμα από 21 Φεβρ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)	έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	εις Πειραιά από 24 Σεπτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. Στρ. 'Ανδρέαδην	43	7176	άνεχ. Πειραιά 25 Σεπτ. δι' Οδοσσόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΑΡΕΑΗΣ	έτ. «Πιούροπα»	43	7255	άνεχ. Χόδρην 29 Σεπτ. διά Νέαν 'Υρκην
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	έπλωσε Χούλλα δι' Αρχάγγελον, 30 Σεπτ.
ΓΚΛΟΜΙΤ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ	έτ. «Μιντατάνκι	43	7229	άνεχ. Εύθονμάουθ 7 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ	έτ. «Βίλα Νόδα»	57	8881	άνεχ. Χάιμποτον ρόδης 29 Σεπτ. δι' Αμβέρσαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΓΑΣ	έτ. «Πουέρτερν Τράσοπορτ»	59	9268	άνεχ. Νιούκαστ Ζ. (N.S.) 16 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	έτ. «Μπέλμοντ»	57	24883	διπλής Σουέζ 3 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΙΝΞΕΡΠΙΤΑΝΕ (δ.)	έτ. «Μπράντον»	58	24395	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΑ'Ι.ΟΜΦ (δ.)	έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΟΣΤ (δ.)	έτ. «Μέμφις»	45	10172	έφθ. Νοβορωσίκην 10 'Οκτ.
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)	έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	εις θέσιν 10.24 Δ.-65.15 Α., Σεπτ. 13 διά Λόδης Αντζελες
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙΙΙ	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	20991	άνεχ. Χούστον από 5 Σεπτ. διά Λιβύνη
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ	P. Καλλιμανοπούλου	44	7176	διπλής Τζέδδαν
ΔΑΝΑΗ	Γ. Ιατρού	43	593	άνεχ. Σουέζ 3 Σεπτ. διά Τζέδδαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	'Αλεξάτος - Δάύκας	23	1566	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Χάμποτον ρόδης
ΔΕΣΠΟΙΝΑ	έτ. «Αίδολια»	59	9350	άνεχ. Ντεμεράραν 5 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.	Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεχ. Λόδης Αντζελες 30 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΔΗΜ. Α. ΚΥΔΩΝΙΕΥΣ	έτ. «Πάλμαι»	44	7255	άνεχ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ	Π. Α. Κυδωνιεύς	26	4862	έφθ. Αμβέρσαν 27 Σεπτ.
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ	έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	άνεχ. Πειραιά 3 'Οκτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. Βεργωτή	44	7207	έφθ. Αμβέρσαν 16 'Απρ. 1958
	Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Οκτ. διά Νέαν 'Υρκην
	έτ. «Φούρκερο»	58	9087	

ΔΙΡΟΥΣ	έτ. «Δίρφυς»	43	7280	άργει Κυνόσουραν από 18 Σεπτ. 1958
ΔΥΝΑΜΙΣ	έτ. «Ζωδούχος»	44	7249	διπλής Σουέζ 6 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΔΩΡΟΘΕΑ	Μιχ. Καραγιωργης	25	3297	διπλής Φλωσιγκ 4 'Οκτ. διά ιεραικὸν Κόλπον
ΕΒΡΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	43	7244	εἰς Ρόττερνταμ από 14 'Οκτ. 1958 (ἐπισκευαι)
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	έτ. «Ελτράνσοπορτ»	56	10289	ἔφθ. Νιούπορτ 8 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	27	4164	άργει Κάρδιφ από 7 Νοεμ. 1957
ΕΛΕΝΗ	άδ. Κουλουκούντη	38	5550	άνεχ. Μπατού Παχάτ 2 'Οκτ. διά Γιαβᾶταν
ΕΛΕΝΗ Δ.	«Άλκυών» Α. Ε.	44	7176	άργει Ρόττερνταμ από 12 Φεβρ. 1958
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Δ. Σταθάτος & Σια	43	7176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 'Οκτ.
ΕΛΕΥΣΙΣ	Κουμαριανού - Πρίντεζη	21	1549	άνεχ. Πειραιᾶ 5 'Οκτ. διά Μαύρην Θάλασσαν
ΕΛΙΖΑ	έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	εἰς Πειραιά από 30 Μαΐου (ἐπισκευαι)
ΕΛΙΣΑΒΕΤ	άδ. Μαζάρακη	22	3553	άργει Ιεραπόλης από 30 Μαρτ. 1958
ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	55	2746	άνεχ. Γένοβαν 8 'Οκτ. διά Νέαν Υόρκην
ΕΛΛΑΣ	Γ. Χρ. Λαιμός	43	7176	άργει Καλαμάς από 28 'Ιαν. 1958
ΕΛΛΑΣ (ἐπιβατ.)	άδ. Τυπάλδου	35	4824	άνεχ. Μελβούρνην 11 'Οκτ. διά Ιειραϊδ
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	7300	εἰς Γερμανιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΑΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	59	7293	ἔφθ. Καλκούτταν 30 Σεπτ.
ΕΛΗΜΙΝΑ	Εύτ. Κούουμας	22	1184	άργει Κυνόσουραν από 22 'Ιουλ.
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7068	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 'Οκτ. διά Ραγγούν
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	39	6281	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 'Οκτ. διά Ούμη Σαΐδ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ	«Ελληνική» Α. Ε.	44	7207	άνεχ. Πειραιᾶ 7 'Οκτ. διά Βιρττούν
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	56	7510	ἔφθ. Καλκούτταν 25 Σεπτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΞΑ	«Ελληνική» Α.Ε.	56	7510	άνεχ. Νέαν Υόρκην 3 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Κόρραμσαχρ 4 'Οκτ.
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 1 'Οκτ. διά Καλκούτταν
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	43	7176	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 6 'Οκτ. διά Νέαν Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ	«Ελληνική» Α. Ε.	57	7063	άνεχ. Χαδαναν 7 'Οκτ. διό Καιμπάριεν
ΕΛΛΗΝΙΣ	«Α. Ε. Ν. Ε.»	43	7302	άνεχ. Βομβάν 8 'Οκτ. διό Κολόμπο
ΕΜΠΟΡΙΟΣ	Π. Πρίντεζης	19	1492	άνεχ. Πειραιᾶ 12 'Οκτ. διά Σφαξ
ΓΠΙΔΑΥΡΟΣ	έτ. «Γκόλφο 'Αζουύλ»	42	7058	ἔφθ. Σαγκαν 26 Σεπτ. (διά Πολωνίαν)
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ	«Επίδαιρος» Α. Ε.	43	7176	άργει Βαλτιμόρην από 10 'Ιουν.
ΕΡΙΕΤΤΑ (λάινερ)	Νεύρετ.-Σταθάτος	44	7198	άνεχ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΕΡΜΗΣ	'Ιω. Λάτσης	29	14216	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Οκτ. (ἐπισκευαι)
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	έτ. «Σάμοος»	58	9585	ἔφθ. Αμβούργον 5 'Οκτ.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ	Λαυράγκας - Κολύμβας	59	9650	διπλής Γιβραλτάρ 3 'Οκτ. διά Χάιφαν
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II	Δ. Δομεστίνην	21	2369	άργει Πέραμα από 17 Αύγ. 1958
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ	«Ελληνική» Α. Ε.	34	1716	ἔφθ. Μπαντάρ 'Αμπάς 2 'Οκτ.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)	«Ωκεανόπορος» Α. Ε.	43	7194	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΕΥΑΝΟΙΑ	Παπᾶ - Ελευθερίδην	17	3976	άνεχ. Πειραιᾶ 8 'Οκτ. δι' Αύγουστον
ΕΥΤΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ	Yioi Πέτρο. Γουλανδρῆ	43	7244	ἔφθ. Γένοβαν 21 Σεπτ.
ΕΥΧΑΡΙΣ	έτ. «Λός Σάντος»	57	6102	ἔφθ. Λιβερπούλ 4 'Οκτ.
ΖΑΤΟΥΝΑ - ΠΟΛΙ	έτ. Μαργαρώνη	43	7249	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Οκτ. διά Κίναν
ΗΑΙΑΣ (δεξ.)	Θανόπουλος - Κουτλάκης	08	1699	άργει Πέραμα από 16 Σεπτ. 1957
ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	έτ. «Μαρποέζα»	39	9974	άργει Αμβούργον από 25 Νοεμ.
ΗΡΩΝ II.	άδ. Κουλουκούντη	38	5548	αργει Ρίθερ Στόουρ από 10 Μαρτ. 1958
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	Δ. Ν. Κουφός	44	1815	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 24 Σεπτ.
ΘΕΜΗΝΗ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	ἔφθ. Βαγκούθερ 1 'Οκτ.
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	44	7198	άργει Σύρουν από 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΜΗΤΩΡ	έτ. «Ναϊτζιάνη»	42	7172	άργει Ελευσίνα από 7 'Ιαν. 1958
ΘΕΟΦΑΝΟΥ ΛΙΒΑΝΟΥ	έτ. «Μοντετζόνιμα»	43	7032	άνεχ. Ντώρμπαν 23 Σεπτ. διά Μόζι
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	6636	άργει Ελευσίνα από 29 Μαρτ. 1958
ΘΗΣΕΥΣ	K. Διαμαντής	29	2331	άργει Πέραμα
ΙΓΟΡ	έτ. Σουνταμέρικα	46	1988	άνεχ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ. διά Κιναν) πολιν
ΙΝΑΙΚΟΣ (δεξ.)	ΆΠ. Πεζάς	43	7207	διπλής Ιαναμᾶν 25 Σεπτ. διά Γιαβᾶταν
ΙΩΑΝΝΑ	άδ. Τυπάλδου	30	7924	άργει Πίον 'Ιανέριον από 16 Σεπτ. 1958
ΙΩ. ΙΓΓΑΣΗΣ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Ελονιόρ 4 'Οκτ. δι' Ούλού
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	Υΐον Δ. Ιγγλέσην	42	7035	διπλής Κιναν) πολιν 22 Σεπτ. διά Βατούμ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	άδ. Γουλανδρῆ	44	7176	άνεχ. Λονδίνον 6 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΚΑΤΣΗΝΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αθηνᾶ» κλη.	44	10441	άργει Ελευσίνα από 17 'Οκτ. 1957
ΚΑΛΑΙΩ Σ.	I. & Ά.Κ.Χ. πατέρας	43	7244	άργει Μπρούζες από 11 'Ιαν. 1958
ΚΑΘΑΡΙΟΤΙΣΣΑ	Καδιώ Σιγάλα	17	2032	άνεχ. Πειραιᾶ 3 'Οκτ. διά Συρακούσας
ΚΑΛΑΜΑΙ	Ίων Παράσχος κλη.	13	1877	άργει Κυνόσουραν από 16 'Ιαν. 1958
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Σαντιλάνα»	32	4633	ἔφθ. Ροζάριο 20 Σεπτ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Μάρη Νόστρα»	57	8757	εις Σεμαινούντα από 13 Αύγ.
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ζεπάγκας»	57	9092	ἔφθ. Τόκιο 8 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Μιχαλινός»	44	7198	ἔφθ. Κουβέιτ 2 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ	έτ. «Τράπη»	55	8798	διπλής Ιαναμᾶν 1 'Οκτ. δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	έτ. «Σάντα Κυριακή»	20	1586	άργει Κυνόσουραν από 22 'Οκτ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	A. E. «Πάλμα»	40	5032	άνεχ. Πειραιᾶ 13 'Οκτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	όδ. Ποταμίουν	19	5182	έφθ. Κόπτε 6 'Οκτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Νέα Τόκη»	44	7123	έφθ. Βαγκούθερ 21 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	άργει Επερμέρσα από 22 Μαρτ. 1958
ΚΑΠΤΑΝΤΩΝΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άργει Ελευσίνα από 30 Αύγ.
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	άνεχ. Τζιμπούτη 30 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΑΡΔΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	έφθ. Κασάντο 14 Σεπτ. (ἐπισκευαι)
ΚΑΣΟΣ	έτ. «Στροβίλιο»	43	7163	έφθ. Ροζάριο 7 'Οκτ.
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	39	5215	άργει Κύριανταν από 22 'Οκτ. 1958
ΚΑΤΕ Ν. Λ. (τάνκερ)	άδ. Γρατσού	44	7198	άνεχ. Τάροντα από 22 Μαΐου
ΚΑΤΙΝΑ	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	43	10448	έφθ. Τζιμπούτη 29 Σεπτ.
ΚΕ'ΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σακροτάνα»	42	7265	έφθ. Κόπτε 6 'Οκτ.
ΚΕ'ΙΠ ΩΡΑ	έτ. «Γκάλλαρο»	37	5282	έφθ. Βαγκούθερ 21 Σεπτ.
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	άδ. Τυπάλδου	25	1816	άργει Επερμέρσα από 30 Αύγ.
ΚΕΧΡΕΑ	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	εις Σιεντάντα από 1 'Ιουν. 1958
ΚΙΓΚ ΑΙΓΚΑΙΟΥΣ	M. Νοικίδης	56	8429	άνεχ. Τζιμπούτη 30 Σεπτ. διά Κίναν
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	M. Νομικός	58	11156	έφθ. Κασάντο 14 Σεπτ. (ἐπισκευαι)
ΚΡΗΤΗ	N. Κονδύλης	44	7244	άργει Τάροντα από 22 Μαΐου
ΚΟΝΙΣΤΡΑ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	εις Τέθειν 6.3 Β.-78.22 Α. 'Οκτ. 5 διά Φορμόζαν
ΚΟΡΑΛΙΑ III	άδ. Γ. Δομεστίνην	28	1595	άργει Πέραμα από 29 Μαΐου 1958
ΚΟΡΘΙΟΝ	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άργει Κυνόσουραν από 1 'Ιουν. 1958
ΚΟΡΙΝΟΙΚ	έτ. «Πόρτλαντ»	59	10914	διπλής Σουέζ 8 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΚΡΙΟΣ	M. Έμπειρος	45	3805	άνεχ. Κασάντο 14 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Διάμ. Πατέρας»	59	9200	άργει Πέραμα από 15 'Οκτ. 1957
ΚΥΜΑ	«Αδ. Λιβανού» Α. Ε.	43	7244	άνεχ. Κασάντο 14 Σεπτ. διά Βαυπό
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	20	6416	άργει Κυνόσουραν από 14 Μαρτ. 1958
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΟ	έτ. «Άυρα»	56	9086	άνεχ. Κασάντο 14 Σεπτ. διά Κοσσείρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 30 Σεπτ. 1957
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλινός»	45	7176	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώς	56	8474	άργει Σύρον από 15 'Οκτ. 1957
ΛΑΚΟΝΙΑ	'Αλεξάτος - Δούκας	25	964	άργει Κυνόσουραν από 15 'Οκτ. 1957
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	άνεχ. Χάρφαν 2 'Οκτ. διά Βραΐλαν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάδης	43	7176	άνεχ. Χάρπτον πόδις 3 'Οκτ. διά Φάργκε
ΛΕΩΝΙΔΑΣ	Θρ. Βογιατζίδης	28	4573	άνεχ. Σιγκαπούρων πόδις από 8 Σεπτ. διά Ν. Κορέαν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	άργει Αμπελάκη από 8 Φεβρ.
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλινός» Α. Ε.	43	7176	άνεχ. Κέιπ Τάουν 5 'Οκτ. διά Σαιν Τζών
ΛΙΒΥΗ	Ίω. Λάτσης	24	1556	άνεχ. Κόπτε 6 'Οκτ. διά Σαγκάνη
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣ»	37	1113	έφθ. Σουέζ 3 'Οκτ.
ΛΙΝΗ	έτ. «Αργώ»	11	1459	άργει Πέραμα από 12 'Ιουλ.
ΛΟΥΚΙΑ	K. Δ. Δούκας	17	1875	διπλής Κιναν) πολιν 6 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΛΟΥΣΥ	έτ. «Μονρόδια»	57	7478	εις Πειραιᾶ από 12 'Ιουλ.
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	«Λιβανός» Α. Ε.	45	7281	άνεχ. Γκιζόν 3 'Οκτ. διά Ιαπωνίαν
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Διπλτρά»	37	4839	άνεχ. Σουέζ 7 'Οκτ. διά Κουβέιτ
ΜΑΙΩΤΙΣ	άδ. Συνοδινού	19	3858	άργει Αμπελάκη από 3 Δεκ. 1957
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργει Λισσαθώνα από 4 Φεβρ. 1958

ΜΑΝΕΣ	N. Εύσταθου	55	8526	έφθ. 'Αμβούργον 27 Σεπτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	Άδελφοι Ρουσσου	27	1554	άργει Πειραιᾶ ἀπό 5 Μαρτ.
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύν. Ι. Χανδρῆ	20	5401	άργει Ρέτζιο ἀπό 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ	έτ. «Στροβλί»	44	7159	εἰς Ραγούνι ἀπό 19 Αὔγ.
ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ (δεξ.)	έτ. «Χανδρῆς»	21	6703	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις ἀπό 1 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΜΑΡΘΑ	έτ. «Μάρθα»	34	4162	ἀνεχ. Κολόμπο 9 'Οκτ. διὰ Κάρβαρ
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μάννα»	44	7272	έφθ. Πόστ 'Αλέγκρε 2 'Οκτ.
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσοκ»	56	6074	ἀνεχ. Γιοκοκάμαν 2 'Οκτ. διὰ Ταιμπᾶ
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν»	57	10311	ἀνεχ. Μιγάκο 2 'Οκτ. διὰ Βαγκούδερ
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πλόρπαντα»	44	7176	διῆλθε Μπρόνομποττελ 3 'Οκτ. διὰ Γδυνιαν
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτου	43	7176	άργει Ρίβερ Μπλακαγουώτερ ἀπό 19 Δεκ. 1958
ΜΑΡΙΑΜ	«Ειρηνικός» Α. Ε.	44	7243	άργει Σπαλατόρι ἀπό 24 'Απρ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΗΣ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Νιτζέαν»	40	5237	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 20 Σεπτ. 1958
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεβάδα»	42	7147	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 28 Σεπτ. διὰ Γιοκοκάμαν
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομίκος	54	11577	έφθ. 'Αμστερνταμ 4 'Οκτ.
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Νέποντου»	59	8700	έφθ. Πουσάν 12 Σεπτ.
ΜΑΡΙΝΕΛΛΑ	έτ. «Οριένταλ»	24	4701	άργει Άμπελάκι ἀπό 1 'Οκτ. 1957
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Ευκάρριερς»	43	7033	έφθ. Ρίο 'Ιανέριο 3 'Οκτ.
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρλι»	59	20340	έφθ. Μόντιπιλ 26 Σεπτ.
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ούνιβερσαλ»	55	8961	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ ἀπό 7 Σεπτ. διὰ Χαϊφογκ
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες»	59	9260	ἀνεχ. 'Αντεν 2 'Οκτ. διὰ Βαμπόδια
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	όδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	ἀνεχ. Τσινδαγάκτρο 4 'Οκτ. διὰ Σαγκάνων
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνβια»	57	8906	ἀνεχ. 'Αντεν 2 'Οκτ. διὰ Βαμπόδια
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ	έτ. «Μιρσλάγκα»	56	8425	ἀνεχ. Μόντρεαλ 1 'Οκτ. διὰ Λός 'Αντζελες
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΛΙΟΣ	έτ. «Ρεάλμα»	41	7194	έφθ. Κολόμπο 20 Σεπτ.
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φόπον»	57	9168	ἀνεχ. Καζαμπλάγκαν 4 'Οκτ. διὰ Κίναν
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διὰ Καλάμας
ΜΕΝΤΩΡ	Έκτωρ Κ. Δρακούλης	41	7157	έπωθ. Μάντεστερ 30 Σεπτ.
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτοράνδες»	57	9200	έφθ. Λιβερπούλ 2 'Οκτ.
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Εθμυράνια»	59	9960	έφθ. Μανζανίλλο (Κούβαν) 18 Σεπτ.
ΜΙΧΑΗΛ	«Αλδαμαστος» Α. Ε.	43	7207	άργει Ντόρτρεκτ ἀπό 13 Αὔγ. 1957
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	N. Εύποτοθίου	44	7176	άργει Ρίβερ Μπλακαγουώτερ ἀπό 6 Μαρτ. 1958
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκερρίερς»	44	7190	ἀνεχ. 'Αντεν 21 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΜΥΚΗΝΑΙ	'Ελλην. Γραυ. Ν. Αμερ.	34	2709	διῆλθε Πάλμας 5 'Οκτ. διὰ Πειραιᾶ
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	άργει Πέραμα ἀπό 1 Φεβρ.
ΜΥΡΤΙΔΙΟΤΙΣΣΑ	έτ. «Φαφαλού	57	9345	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λίμπρα»	58	13152	έφθ. Πούλο Σαΐδ 9 'Οκτ.
ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ	έτ. «Ντέλ Κάριμπι	43	7264	άργει Καλάμας ἀπό 20 Φεβρ. 1958
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ	έτ. «Καρδάμιυλα»	44	7247	έφθ. Χάμπτον ρόδις 24 Σεπτ.
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	όδ. Γουλανδρή	22	16991	ἀνεχ. Πειραιᾶ 12 'Οκτ. διὰ Κεμπέκ
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύνενία»	43	7264	έφθ. Σύρον 9 'Οκτ.
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανών» Α. Ε.	43	7261	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 3 Αὔγ.
ΝΗΡΕΥΣ	'Ηλ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άργει Ζεμπρούγκες ἀπό 22 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΣ	K. Πατέρας & Σια	43	7176	ἀνεχ. Πειραιᾶ 7 'Οκτ. διὰ Γδυνιαν
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς 'Επιφανίδης	43	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπό 26 'Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	όδ. Σιτινά	43	7244	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Μαΐου 1958
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α. Ε.	42	7203	άργει Κέαν ἀπό 11 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	ἀνεχ. 'Αντεν 25 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ	έτ. «Εφίλονι	58	6279	ἀνεχ. Πούλο Μπούκομ 12 Σεπτ. διὰ Σαγκάνων
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ	έτ. «Νίτζεν»	30	7003	ἀνεχ. Πειραιᾶ 26 Σεπτ. διὰ Σαγκάνων
ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	7221	άργει Αμπελάκι ἀπό 24 Αὔγ. 1957
ΝΙΚΥ	έτ. «Πουέρτο λά Πάλμα»	53	9188	άργει Ζάντρηκ ἀπό 16 Σεπτ. 1958
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσενίκα»	42	7248	ἀνεχ. Μορουμάκιο 8 'Οκτ. διὰ Λίβερπουλ
ΝΟΡΟ ΒΑΙΓΚΑΟΥΝΤΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	59	8700	εἰς 'Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Παλαιμέντες»	57	10632	έφθ. Μπράκε 29 Σεπτ.
ΝΟΡΟ ΚΑΟΥΝΤΕΣ	έτ. «Πανακούντιστα»	58	10662	διῆλθε Λάδεστον 6 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	'Αντ. Παπαδάκης	59	10300	εἰς Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Ποίαμ»	58	12139	ἀνεχ. Τεργέστον ἀπό 10 'Ιαν. 1958
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΣΕΣ	έτ. «Πάρντο»	59	8630	άργει Κυνόσουραν ἀπό 10 Μαΐου 1958
ΝΤΕΤΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	άργει Κέαν ἀπό 11 'Απρ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Μαρλόντα»	31	2794	ἀνεχ. Πάναρο 25 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΝΥΜΦΑΙΑ	έτ. «Παναυ. Επιούδπιον»	59	9030	άνεχ. Πειραιᾶ 12 Σεπτ. διὰ Σαγκάνων
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Γιουν. Στράνπορτ»	43	7276	ἀνεχ. Πειραιᾶ 7 'Οκτ. δι' 'Αδριατικήν
ΟΘΩΝ	έτ. «Τουνασοτέασνικά»	54	8062	άργει Αμπελάκι ἀπό 24 Αύγ. 1957
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Αίτζιαν»	57	9367	άργει Ζάντρηκ ἀπό 16 Σεπτ. 1958
ΟΛΓΑ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	9217	ἀνεχ. Μορουμάκιο 8 'Οκτ. διὰ Λίβερπουλ
ΟΛΓΑ	R. Δ. Μελαχονίδης	25	996	εἰς 'Ολλανδίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	Έμποο. - 'Εσφολιοτική	44	7176	έφθ. Μπράκε 29 Σεπτ.
ΟΜΟΝΟΙΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2745	διῆλθε Λάδεστον 6 'Οκτ. δι' 'Αμβούργον
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Εμψήνης»	12	2171	εἰς Γαλλίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΟΝΤΙΝ (Ψυγείον)	έτ. «Νέα Τύχην»	42	7129	ἀνεχ. Τεργέστον ἀπό 10 'Ιαν. 1958
ΟΝΤΡΥ	όδ. Γράτσου	59	2000	διῆλθε Σουεζ 7 'Οκτ. διὰ Κίναν
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	K. Γράτσου	45	7258	άργει Κίναν ἀπό 5 Σεπτ. διὰ Τοιωπᾶ
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Κων. Β. Σκασθέλης	43	7176	έφθ. Γιαδάταν 8 'Οκτ.
ΟΡΦΕΥΣ	Δ. Ψυχονυίδης	17	3703	έφθ. Κόντινεντ 9 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.	έτ. «Οθωφένες»	56	9942	έφθ. Πειραιᾶ 12 'Οκτ.
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	A. Καραδίδης	43	7176	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδις 19 Σεπτ. διὰ Κίναν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	έτ. «Άκιες»	57	10498	εἰς Τεργέστον ἀπό 12 'Ιουλ. (έπιοκεναί)
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.	έτ. «Βαλλιέντες»	55	10024	εἰς Βέλγιον, ύπο συμπλήρωσιν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ	Δράκος - X. Πατέρας	43	7176	ἀνεχ. Γένοβαν 26 Σεπτ. διὰ Μύκονον
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.	Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Θόρονταλ 25 Σεπτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ	έτ. «Ελλάσιον»	57	10747	διῆλθε Παναμάν 26 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α.	έτ. «Εύνλαλοιο»	45	7240	όργει Βατιμόρων ἀπό 29 'Ιουν. 1958
ΠΑΡΑΝΑΣΣΟΣ	έτ. «Άθανασιάδης	30	905	άνεχ. Παναμάν 8 'Οκτ. διὰ Περού
ΠΑΡΝΩΝ	έτ. «Ηστεον Μεντίτερον»	37	9968	εἴογει Κυνόσουραν ἀπό 19 'Ιουλ.
ΠΑΤΡΑΙ	έτ. «Κανέρο»	44	7371	εἰς Κόντινεντ ύπο παραλαβήν
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	47	2754	έφθ. Κόντινεντ 9 'Οκτ.
ΠΕΡΙΚΛΗΣ	όδ. Χανδρῆ	50	18400	έφθ. Κολόμπο 28 Σεπτ.
ΠΑΣΙΩΤΙΚ ΚΟΓΚΕΡΟΡ	έτ. «Ιόνιον» Α. Ε.	43	7176	έφθ. Κωνσταντίνα 9 Νοεμβρίου
ΠΑΤΕΡΟΝΙΚΟΣ	έτ. «Παπούειο Κονκέρορ»	57	10314	διῆλθε Χανδρῆ 30 Σεπτ. διὰ Χούστον
ΠΕΡΙΟΔΟΣ	έτ. «Θαλασσοπόρος»	44	7252	όργει Αυτελάκι ἀπό 29 'Ιουλ. 1958
ΠΕΡΞΕΥΣ	έτ. «Παπιζέντανι	44	7212	άνεχ. Παναμάν 8 'Οκτ. διὰ Περού
(δεξ.)	έτ. «Σουντεμέρικα»	48	2086	εἴογει Κυνόσουραν ἀπό 12 'Ιουλ.
ΠΕΤΑΛΟΙ	έτ. «Κάνοπονις»	56	15852	εἰς Κόντινεντ ύπο παραλαβήν
ΠΕΤΡΟΣ	Μαο. 'Επιειοίκος	45	2861	έφθ. Παρένναν 6 'Οκτ. διὰ Βοτούνη
ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ	Υιοί Π. Γουιλανδρή	44	6422	όργει Κυνόσουραν ἀπό 11 Σεπτ. 1958
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	Μάρκος Νομίκος	42	7258	έφθ. Βατιμόρων 3 'Οκτ.
ΠΗΓΑΣΣΟΣ	έτ. «Κονόπονις»	57	10446	όργει Πέραμα ἀπό 13 'Ιουλ. 1958
ΠΗΝΕΙΟΣ	έτ. «Αθηνᾶν»	43	7282	έφθ. Τοιβαγκτάο 28 Σεπτ.
ΠΙΝΑΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τζένεοσαλ δίνανς»	22	7053	άνεχ. Λονδίνον 21 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΙΝΤΑΡ	έτ. «Κουμέροιαλ» κλπ.	54	6154	άργει Αλεξανδρεία 20 Σεπτ. διὰ Τόκιο
ΠΛΕΙΑΔΕΣ	έτ. «Πνοδίντο»	58	9603	άργει Αθηνᾶν 21 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΟΛΑΡΙΣ	έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	άργει Αθηνᾶν 22 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΟΛΙ	έτ. «Πισανιάδης»	54	9188	άργει Αθηνᾶν 23 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΟΛΥΝΙΚΗ	έτ. «Ποσπέριτο»	43	6975	άργει Αθηνᾶν 24 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΟΛΥΣΕΞΗΝ	έτ. «Γκριμπαλς»	45	7159	άργει Αθηνᾶν 25 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)	Στρ. Ανδρεάδης	43	10193	άργει Αθηνᾶν 26 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ	έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άργει Αθηνᾶν 27 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΟΠΗ	έτ. «Άρρης»	43	7257	άργει Αθηνᾶν 28 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΟΣΕΙΔΩΝ	έτ. «Ωιλιόρι»	43	7124	άργει Αθηνᾶν 29 Σεπτ. διὰ Τσαρτοιλλ
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ	έτ. «Γουέστ Αφρικά»	58	8414	άργει Κυνόσουραν ἀπό 25 'Ιαν. 1958
ΠΡΩΤΕΥΣ (δεξ.)	έτ. «Αλλαρίζ	55	16718	εἰς Λορέντζο Μαρκές ἀπό 25 Αύγ.
				άνεχ. Είλατ 3 'Οκτ. διὰ Μπαντάρ Μασούρ

ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Σπράρερς»	46	945	εις Πειραιά από 25 Αύγ. (έπισκευαι)
ΡΑΧΙΟΤΗΣ		έτ. «Στροβίλη»	43	7138	εις Ρόπτερονταρ
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ. «Μαραθεντούφα»	30	4014	διπλήθε Φλώσινη 23 Σεπτ. διά Βάροναν
ΡΙΤΑ		έτ. «Μαριστρέλλα»	43	7133	άργει Γάνδην από 26 Μαρτ. 1958
ΡΙΤΑ		γιοι Σιγάλα	25	1412	άσνει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΓΟΝΕ		έτ. «Γαλαξίας»	45	7176	άργει Γάνδην από 2 'Απρ. 1958
ΡΟΔΟΠΗ		«Ελληνική» Α. Ε.	44	1923	έφθ. Πειραιά 11 'Οκτ.
ΡΟΖΑ ΒΛΑΣΗ		δδ. Βλάση	46	2159	εις Πειραιά από 7 Αύγ. (έπισκευαι)
ΡΟΥΛΑ		έτ. «Μαρκονκούστα»	24	6962	έφθ. "Όντα 29 Σεπτ.
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Κεραμές»	56	21081	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Σεπτ. διά Περα. Κόλπον
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	εις Νιούπορτ από 21 'Ιουν. (έπισκευαι)
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Τούρμπο 7 'Οκτ.
ΣΑΜΟΣ		γιοι Δ. Ιγγλέσων	43	7268	έφθ. Αμέδερσον 7 'Οκτ. (διά Πόρτ "Εθεργκλαντ")
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		έτ. «Σάντα Παντελεήμων»	44	7282	άργει Ρόπτερονταρ από 16 'Ιαν. 1958
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		γιών Σιγάλα	43	7176	άργει Πέραμα από 29 'Ιαν. 1958
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ		έτ. «Σάντα Έλενα»	19	2472	άργει Αμπελάκι από 20 Δεκ. 1958
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. "Άλγεριον 8 'Οκτ.
ΣΙΡΚΛΕ		έτ. «Σιρκλέ»	59	1850	εις Γουγκούσαθίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΣΟΥΕΣ		Ιω. Λάτος	24	1564	άργει Κυνόσουραν από 14 'Οκτ. 1958
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Πειραιά 13 'Οκτ. δι' 'Οδησσόν
ΣΟΦΙΑ Τ.		Τσουρινάκης	21	933	άργει Πειραιά
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		Ιω. Λάτος	26	5648	έφθ. "Ελευσίνη 8 'Οκτ.
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουρεζ»	59	10200	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 'Οκτ.
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον»	56	8789	άνεχ. Κόμπε 9 'Οκτ. δι' Αμαγκασάκι
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. ("Εντίνα")	56	8878	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 12 Σεπτ. διά Ντακάρ
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσσος»	44	7223	άργει Σύρον από 5 'Ιαν. 1958
ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Ιω. Κουμάνταρος	44	7176	άργει Βαλτιμόρην από 19 'Ιαν. 1958
ΣΤΡΟΒΙΛΙ		έτ. «Στροβίλη»	43	7167	άνεχ. Πρόδιντεν 28 Σεπτ. διά Νέαν 'Υόρκην
ΣΤΥΑ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		δδ. Βλασσόπουλοι	43	7244	άργει Αργοστόλιον από 29 Σεπτ. 1958
ΤΑΝΑΤΙΣ		έτ. «Τρακάνα»	59	2650	άνεχ. Μορμουγκάδο 5 'Οκτ. διά Ρόπτερονταμ
ΤΑΞΜΑΝΙΑ		έλλην. Μεσον. Γραμμαί	40	7637	άργει Πέραμα από 29 Σεπτ. 1957
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ		Mix. Καραγώρης	31	3991	διπλήθε "Αγ. Βικεντίου 3 'Οκτ. διά Λίθερπουλ
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Μαριφόρτονά»	43	7135	άργει Γάνδην από 3 Φεβρ. 1958
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	έφθ. Μορμουγκάο 19 Σεπτ.
ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ		Εύγενια I. Χανδρή	43	10448	άνεχ. Πούντα Καρντόν 27 Σεπτ. διά Ρίο 'Ιανέρο
ΤΟΥΡΚΙΑ		έτ. «Τρανοπατόφικ»	56	2745	έφθ. Κων/πολίν 5 'Οκτ.
ΤΡΙΝΙΤΥ		έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	άνεχ. Ντώρμπαν 18 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΤΡΙΤΟΝ		δδ. Γράτσοι	44	7207	έφθ. Μουρόραν 5 'Οκτ.
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)		έτ. «Δήλ Κόμετ»	45	10954	εις "Αιωτερνταμ από 3 Αύγ. (ύπο μετασκευήν)
ΦΩΔΑΡΑ Α.		Άθανασιδης	36	1288	άνεχ. Πειραιά 6 'Οκτ. διά Τρίπολιν (Λιθύνς)
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ		έτ. «Ραντούσα»	44	7282	άργει "Οσλο από 27 Μαρτ. 1958
ΦΩΙΒΟΣ		έτ. «Αμφίων»	57	9960	άνεχ. Χούστον 24 Σεπτ. διά Λονδίνον
ΦΡΑΓΚΙΣ		Θ. Σταφυλοπάτης	27	755	διπλήθε Κων/πολίν 2 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)		έτ. «Δήλ Σελένη»	49	10667	εις "Αιωτερνταμ από 5 Αύγ. (ύπο μετασκευήν)
ΦΡΥ		Καθρέπτης – Θουντής	07	1117	άργει Πέραμα από 28 Φεβρ. 1958
ΦΡΥΓΙΑ		έτ. «ΕΛ-Μές»	38	1230	άνεχ. Πέραμα από 30 'Ιουν.
ΦΩΤΕΙΝΗ		έτ. «Φιντέλιτη»	57	10493	διπλήθε Πάναμαν 29 Σεπτ. δι' Ιαπωνίαν
ΦΩΤΕΙΝΗ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗ		έτ. «Ναιτζίαν»	43	7176	άργει Ελευσίνα από 28 Μαΐου
ΧΑΔΙΩΤΗΣ		έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ		Χ. Χατζηπατέρας	44	7239	έθω. Όζάκαν 8 'Οκτ.
ΧΕΛΑΤΡΟΣ		έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ		έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες»	56	10784	άνεχ. "Αιωτερνταμ 30 Σεπτ. διά Χάμπτον ρόδις
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ		έτ. «Παιονιρέζα Σίππιγκη»	53	8458	άνεχ. Πούλο Μπούκοι 25 Σεπτ. διά Κωνστάντζαν
ΧΙΟΝ (δεξ.)		έτ. «Μάγια»	54	15749	διπλήθε Αντέν 4 'Οκτ. διά Βούβαν
ΧΡΥΣΑΝΟΗ		έτ. «Σέντραλ»	43	7139	διπλήθε Λάδεστ 21 Σεπτ. διά Κούβαν
ΧΡΥΣΑΝΟΗ Π. (δεξ.)		Α. Μ. Πρίντεζης	44	1293	άργει Ελευσίνα από 20 'Ιαν.
ΨΑΡΑ		έτ. «Νέα Τύχη»	45	7247	άργει Αμπελάκι από 23 Σεπτ. 1957

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.)		έτ. «Σάντα Αγγέλικα»	21	1173	διπλήθε Κων/πολίν 4 'Οκτ. διά Κωνστάντζαν
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.)		έτ. «Γκρίνθιλλα»	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιστρίχτη»	43	7228	άνεχ. Λός "Αντζελες 21 Σεπτ. δι' Ωκλαντ
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20153	έφθ. Παλέρμο 1 'Οκτ. (έπισκευαι)
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθίλα»	43	7238	άνεχ. Λός "Αντζελες 17 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίκτορες»	43	7176	άνεχ. Πενσακόλαν 30 Σεπτ. διά Χούστον
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	56	20140	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Οκτ. διά Νύνασχαμν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ		έτ. «Αίτζιαν Μάρ»	10	1471	άργει Πέραμα από 22 Φεβρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (λιθάνου)		έτ. «Παρένα»	21	1489	άνεχ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Βιρυττόν
ΑΔΑΜΑΣ		έτ. «Εσεπεράντζα»	43	7265	άργει Καλάμπα από 27 Δεκ. 1957
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουμπρός»	29	3725	άνεχ. Μάσουλμαν 30 Σεπτ. δι' Ινδονησίαν
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριμάπμπλικ»	53	13675	άνεχ. Τρίνινταντ 5 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΔΩΝΙΣ (δνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αδηνίς»	14	2467	έφθ. Κολόμπο ρόδις 5 'Οκτ.
ΑΕΔΛΑΩ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βότα»	57	20797	άνεχ. Μπαντάρ Μασσάρ 28 Σεπτ. διά Κουνινόνα
ΑΖΙΑΝ	(N.A.T')	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΑΖΟΥΕΡΟ	(N.A.T.)	έτ. «Αζουέρο»	44	7176	άργει Ντάρμπουθ από 5 'Ιουν.
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.)		έτ. «Άγιος Παῦλος»	44	7201	διπλήθε Κων/πολίν 24 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθαν.)	(N.A.T.)	έτ. Σιγάλα	20	1618	έφθ. Νέαν 'Υόρκην 5 'Οκτ.
ΑΘΑΜΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθάμας»	41	4729	άργει Αιγαίνων 10 'Ιαν. 1958
ΑΘΕΝΕΣ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αθένες»	44	7161	άνεχ. Μπαγιόν 1 'Οκτ. διά Ρινιέκαν
ΑΘΗΝΑ (λιθ.)		έτ. «Πάμελ»	44	3061	διπλήθε Σουεζ 8 'Οκτ. διά Ντογκές
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικη»	54	18784	άργει Κυνόσουραν από 14 'Ιουλ.
ΑΙΓΑΙΝΑ (λ.)		έτ. «Πατοϊφίκα»	43	7267	έφθ. Ήρακλείου 21 Σεπτ.
ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπιριανη»	58	10020	διπλήθε Παναμάν 6 'Οκτ. δι' Οζάκον
ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπιριανη»	58	10020	άργει Ν. Υόρκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΓΑΛΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπιριανη»	58	10020	άνεχ. Χαδάννων 2 'Οκτ. διά Καμπίμας
ΑΙΓΑΛΕΤΗΡΙΝΗ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο»	43	7197	διπλήθε Σουεζ 29 Σεπτ. διά Περα. Κόλπον
ΑΙΝΟΣ		έτ. «Εστρέλλα»	44	2547	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ. 1958
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.)		έτ. «Κονκόρντια»	42	7002	άνεχ. Τούρταλ 5 'Οκτ. (διαταγάς)
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.)		έτ. «Καρόνα»	43	7036	εις Νιούπορτ από 8 'Απρ.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.)		έτ. «Ινσουλάρη»	44	7058	άνεχ. Κέμπετ 30 Σεπτ. διά Λός "Αντζελες
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΕΥΛ'ΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. Ντέλ «Ετζέο»	44	7240	διπλήθε Παναμάν 6 'Οκτ. διά Μεγάλας Λιμνας
ΑΙΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλι»	58	22129	άνεχ. Μπουνέος Αύρες 27 Σεπτ. διά Κιουρασάο
ΑΙΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονιάντευτ Κρός»	57	12614	διπλήθε Τζιμπούτι 21 Σεπτ. διά Σαγκάνη
ΑΙΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονιάντευτ Κρός»	58	12623	διπλήθε Γιβραλτάρος 7 'Οκτ. διά Χαρέντε
ΑΙΚΡΟΝ (λ.)		έτ. «Ιμπέρια»	44	7135	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΙΚΡΟΠΟΛΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ακρόπολις»	28	5244	άργει Πόρταμα από 30 Αύγ. 1958
ΑΙΚΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άργει Σύρον από 12 'Ιαν. 1958
ΑΙΚΤΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρόντα»	43	7213	άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Οκτ. διά Μεγάλας Λιμνας
ΑΙ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ-ΑΒΑΛ (N.A.T.)		'Αρ. 'Ονάσης	54	28738	άνεχ. Κέμπετ 30 Σεπτ. διά Λός "Αντζελες
ΑΙΑΣΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκτούρους»	43	6989	διπλήθε Αρκτούρους 21 Σεπτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΙΔΕΣ (κοσταρ.)		έτ. «Ρίταλεξ»	25	2323	άργει Α' Αιγαίνων 17 Μαρτ. 1958
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαιμόπιριανη»	56	20926	διπλήθε Κυνόσουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΑΙΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	18	5555	άργει Πόρταμα από 30 Αύγ. 1958
ΑΙΔΕΑ (λ.δ.)		έτ. «Βέγας»	59	24256	άργει Γιοκοχάμαν
ΑΙΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	53	7409	έφθ. Σιβιταβεκία 30 Σεπτ.
ΑΙΛΙΤΣΙΑ (κοσταρ.)		έτ. «Αλίτονα»	24	5026	άνεχ. Πειραιά 28 Σεπτ. διά Καζαμπλάγκαν
ΑΙΛΚΗΣ (λιθ.)		έτ. «Αλκιδιόδης»	42	7066	άργει Α' Αιγαίνων 17 Μαρτ. 1958
ΑΙΑΚΥΩΝ (λιθ.)		έτ. «Σάντα Ρίτα»	44	7063	άργει Κυνόσουραν από 20 Δεκ. 1958
ΑΙΑΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάμπος»	41	7401	άργει Πάρταλ 5 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΙΑΜΠΑ		έτ. «Εξτραμάρ»	44	7233	εις Μπάκιαν Μπλάγκαν από 26 'Ιου

ΑΛΜΠΙΝΟ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόλμαρ» .....	43	7162	έφθ. Μητάκια Μηλάγκαν 1 'Οκτ.
ΑΛΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλντερσούτ» .....	53	12897	διπλήθε Θάδερ Πόιντ 4 'Οκτ. διά Πουέρτο λιά Κρούζ άργει 'Αμπελάκι από 25 Σεπτ. 1958
ΑΛΝΤΕΡΣΟΤ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλντερσούτ» .....	44	7243	εις Σύρον από 23 Αύγ. (έποκευαι)
ΑΛΤΑΙΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς» .....	50	10426	άνεχ. Χερώαν 8 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΛΤΙΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλτίς» .....	41	7169	άργει Βρινδασίον από 28 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ» .....	44	10721	άνεχ. Χερώαν 8 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νιτέάρο» .....	11	3131	διπλήθε Κων/πολιν 13 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....		έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	έφθ. Ντάρτιουθ 24 Σεπτ.
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10578	άργει Βολτιμόρον από 12 'Απρ. 1958
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτος Μάρες» .....	44	7164	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 3 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΜΙΝ (λιθαν.) .....		έτ. «Βάχαμπ» .....	25	3132	έφθ. Σουέζ 22 Σεπτ. (διά Βιρυττόν)
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	44	7258	άργει Χάμπτον πόδς από 15 Σεπτ. 1958
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηοτιμπόουντη» .....	38	7949	άνεχ. Πέρα ο Πρίνς 7 'Οκτ. διά Πάλομπορο
ΑΝΑΡΥΓΡΟΣ (λ. δ.) .....		έτ. «Βαλενοιάνα» .....	31	7910	άργει Αματερνταμ από 5 'Ιουλ. 1957
ΑΝΑΣΣΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αταλάγια» .....	43	7237	διπλήθε Γιβραλτάρ 15 Σεπτ. (διαταγάς)
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.) .....		έτ. «Αστούριας» .....	42	7141	άργει Σεμπρούγκε από 19 Δεκ. 1957
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ "Αφρικαν"» .....	56	13262	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 'Οκτ. διά Πουέρτο λιά Κρούζ εις Πειραιά από 25 Αύγ. (έποκευαι)
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανζόσεαν» .....	55	21075	άργει Συνδόσουραν από 4 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Κρούζ» .....	29	4913	έφθ. Τούρτιαλ 5 'Οκτ.
ΑΝΑΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους» .....	57	11978	άργει Αμβούργον από 8 Δεκ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πατοίφικα» .....	43	7188	διπλήθε Φάρερ Πόιντ 5 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΑΡΟΣ ΑΓΓΑΛΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βεντουράντο» .....	53	18736	άνεχ. Λός Αντζελες 1 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΡΟΣ ΒΑΛΛΕΥ' (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8459	εις Βαλτιμόρην από 18 'Ιουλ.
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΓΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7136	άνεχ. Χάμπτον πόδς 6 'Οκτ. διά Βενεζουέλαν
ΑΝΑΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (δ.) .....		έτ. «Ανδρος» .....	53	17845	άνεχ. Οζάκαν 29 Σεπτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΕΤΙΓΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	57	10048	άνεχ. Χάμπτον πόδς 2 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΑΙΤΝΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8412	άνεχ. Μενά έλ Άχμαντι 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΑΜΟΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	10048	έφθ. Νέας Ορλεάνην 24 Σεπτ.
ΑΝΑΡΟΣ ΓΚΛΟΡΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	10056	άνεχ. Πολαϊκ Παπάν 3 'Οκτ. διά Ντώρμπαν
ΑΝΑΡΟΣ ΗΓΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8394	άργει 'Αμπελάκι από 14 'Οκτ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ ΗΑΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	57	25183	εις Βαλτιμόρην από 7 Δεκ. 1958
ΑΝΑΡΟΣ ΘΡΙΑΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Τερόνιο» .....	58	23607	άνεχ. Λός Αντζελες 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΟΥΝΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπάντο» .....	43	8390	άνεχ. Τοκουγιάμα 7 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΚΕΙΠ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροσέανο» .....	56	24520	άνεχ. Χάμπτον πόδς 2 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΑΡΟΣ ΚΑΣΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπεναδέντε» .....	56	23502	άνεχ. Μένα έλ Άχμαντι 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΡΟΣ ΚΛΑΟΥΝΤ (π. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	40	8427	διπλήθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΚΟΜΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8423	άργει 'Αμπελάκι από 14 'Οκτ. 1957
ΑΝΑΡΟΣ ΚΟΡΑΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	45	8557	εις Βαλτιμόρην από 21 'Ιουν.
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΙΑΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	41	7257	άνεχ. Λός Αντζελες 28 Σεπτ. διά Καλλάο
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΥΡΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	έφθ. Τόκιο από 3 Σεπτ.
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΡΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	10530	άνεχ. Χάμπτον πόδς 2 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΑΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7206	άνεχ. Μένα έλ Άχμαντι 18 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΑΡΟΣ ΛΑΤ'ΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7239	διπλήθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΙΗΝΤΕΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	57	13909	άργει Αντζελες 7 Δεκ. 1958
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	58	13910	άνεχ. Λός Αντζελες 28 Σεπτ. διά Κοκούιμπο
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΣΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε» .....	58	13921	άργει Ρόττερνταμ από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΑΡΟΣ ΜΑΤΖΙΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μονφόρτε» .....	58	13921	άργει Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΝΤΩΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8434	άργει Βαλτιμόρην από 5 Μαρτ. (ΕΠΟΛΗΘΗ)
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (π. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	11625	εις Μόμπιλ από 21 Αύγ.
ΑΝΑΡΟΣ ΜΕΡΤΣΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8466	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιουν.
ΑΝΑΡΟΣ ΝΑΒΙΓΚΕ ΙΤΩΡ. (N.A.T.)		έτ. «Οράιον» .....	43	8462	άνεχ. Λός Αντζελες 28 Σεπτ. διά Καλλάο
ΑΝΑΡΟΣ ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	45	7136	έφθ. Γιοκοχάμαν 23 Σεπτ. διά Γαλλίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8395	διπλήθε Παναμάν 3 'Οκτ. διά Γαλλίαν
ΑΝΑΡΟΣ ΠΕΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8371	άνεχ. Χάμπτον πόδς 2 'Οκτ. διά Ραβέννον
ΑΝΑΡΟΣ ΠΙΛΓΚΡΙΜ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8444	άνεχ. Λός Αντζελες 20 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΑΝΑΡΟΣ ΣΑΤΟΥΡΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	6725	διπλήθε Παναμάν 28 Σεπτ. διά Περού
ΑΝΑΡΟΣ ΣΕ'ΥΛΑΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	53	23232	άνεχ. Γιοκοχάμαν 7 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	διπλήθε Λίζαρπτ 8 'Οκτ. διά Κάλουντμπορυ
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΜΕΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8443	διπλήθε Σουέζ 7 'Οκτ. διά Μίδδλεσμπρο
ΑΝΑΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	άργει Βαλτιμόρην από 12 Φεβρ.
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	7242	άνεχ. Χάλιφας 5 'Οκτ. διά Μόντρεαλ
ΑΝΑΡΟΣ ΣΙΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8465	άργει Βαλτιμόρην από 13 'Ιαν.
ΑΝΑΡΟΣ ΣΠΑΡΡΟΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	10459	διπλήθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Περοικόν Κόλπον
ΑΝΑΡΟΣ ΣΠΑΡΙΓΚΣΕ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	23232	έφθ. Πόρτ Αλφρεντ 5 'Οκτ.
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	56	10059	διπλήθε Τρίνινταν 5 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΑΝΑΡΟΣ ΣΤΡΗΝΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8479	διπλήθε Σουέζ 28 Σεπτ. διά Μένα Άμπτουλλα
ΑΝΑΡΟΣ ΤΑΝΚΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βισταμόντες» .....	59	23600	άνεχ. Περο. Κόλπον 7 'Οκτ. διά Ντελάγουναρ
ΑΝΑΡΟΣ ΤΑΟΥΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Τερέζα» .....	58	23607	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 21 Σεπτ. διά Πόρτλαντ (Με)
ΑΝΑΡΟΣ ΤΕΜΠΕΣΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εστέρλελλα» .....	58	27526	διπλήθε Σουέζ 5 'Οκτ. διά Μπανάρ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΓΟΜΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	58	27466	έφθ. Πόρτλαντ (Με) 3 'Οκτ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	58	23600	άνεχ. Βαλτιμόρην από 27 Σεπτ. διά Λόρεντον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΕΙ'ΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	59	27462	άνεχ. Μένα έλ Άχμαντι 25 Σεπτ. διά Λόρεντον
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιλά Κάστρο» .....	43	7224	άργει Βαλτιμόρην από 24 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	43	8394	έφθ. Μπόνουπροι 1 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΘΡΑΥΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	7233	άνεχ. Βαλτιμόρην από 21 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΘΕΡΠΛΑΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	8453	έφθ. Καλλάο 7 'Οκτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	44	7166	άργει Θάνδον από 3 Φεβρ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.) .....		έτ. «Ανδρος» .....	54	17847	άνεχ. Νόρθθιλ 1 'Οκτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΔΡΟΣ ΧΕ'ΙΤΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	45	7256	άργει Μόμπιλ από 29 Μαρτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οράιον» .....	53	18735	άνεχ. Φόουσλ 27 Σεπτ. διά Πουέρτο λα Κρούζ
ΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελντοράντο» .....	57	25441	έφθ. Φόουσλ 8 'Οκτ.
ΑΝΝΑ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκουέστ "Αφρικαν"» .....	54	6112	άνεχ. Βαλτιμόρην 21 Σεπτ. δι' Αρούμπαν
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καρρίμπια» .....	45	10708	έφθ. Ρεοίρ 5 'Οκτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο» .....	20	4992	άνεχ. Σαΐντ Τζών 7 'Οκτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....	(N.A.T.)	έτ. «Βαλέκας» .....	45	7149	έφθ. Σαΐνναν 2 'Οκτ.
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Αννα» .....	44	7258	διπλήθε Καναριν 24 Σεπτ. διά Σουλινά
ΑΝΝΙΤΣΑ Κ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνι Νικόλαος» .....	36	5017	έφθ. Κοπεγχάγην 3 'Οκτ.
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.) .....		έτ. «Μίνωας» .....	08	1763	έφθ. Σεμαίνους 7 'Οκτ.
ΑΝΤΙΟΝΗΣ (λιθ.) .....		έτ. «Σασαδόο» .....	44	7259	έφθ. Σεμαίνους 7 'Οκτ.
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάιμ» .....	41	7061	έφθ. Σεμαίνους 7 'Οκτ.
ΑΟΥΡΟΡΑ (δύνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκρίντιλλα» .....	43	7244	έφθ. Σεμαίνους 7 'Οκτ.
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηνκλα» .....	44	7249	έφθ. Σεμαίνους 7 'Οκτ.
ΑΠΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια» .....	43	7269	έφθ. Χαλικίδη από 11 'Ιαν.
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ» .....	42	6806	έφθ. Μαυρίκιον 9 'Οκτ.
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αθηνίαν» .....	57	9452	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Οκτ. διά Λά Σαλίνα
ΑΡΓΚΥΛΑ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόβια» .....	56	10180	έφθ. Νέαν Ύόρκην 30 Σεπτ.
ΑΡΓΚΥΛΑ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανουέβα» .....	57	10657	άνεχ. Νέαν Όρλεάνην 24 Σεπτ.
ΑΡΕΝΑ (παν.) .....		έτ. «Φινανσιέρα» .....	19	1754	άνεχ. Μόρτιλ 30 Σεπτ. διά Πιούμπινο
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπιόν» .....	43	7187	άνεχ. Λός Αντζελες 1 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΗΣ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρες» .....	30	4557	έφθ. Καλκούταν 11 Σεπτ.
ΑΡΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια» .....	21	1498	έφθ. Πόρτ Σαιδ 7 'Οκτ.
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .....		έτ. «Ατλάντις "Οίλα» .....	58	23626	έφθ. Χάρην 7 'Οκτ.
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (δύνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7191	άργει Ελευσίνα από 11 'Ι

ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλαίπη»	58	18743	σινήλθε Σουέζ 6 'Οκτ. δι' Ούμη Σαιδές
ΑΡΝΤΕΝ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	37	2709	έφθ. Αμπούργον 30 Σεπτ.
ΑΡΟ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άρο»	30	7221	διπλής Πόρτ Σαιδές 5 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	έφθ. Βαγκούβερ 1 'Οκτ.
ΑΡΧΑΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λάιμπ Ση Τράνσον»	43	7137	άνεχ. Λος 'Αντζελες 26 Σεπτ. δι' Οζάκαν
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατάλαντικ»	44	7283	άνεχ. Βαγκούβερ 5 'Οκτ. διά Πρόθιντενς
ΑΡΧΗΓΕΤΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σιέρρα»	45	7198	διπλής Πόρτ Σαιδές 9 'Οκτ. διά Γδυνιάν
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει Μπρούζες από 29 'Ιαν. 1958
ΑΡΧΙΠΕΛΑΓΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πενέντο»	44	7161	άργει Μπρούζες από 9 Μαρτ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΑ		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	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΑΣΠΙΡΕΙΤΟΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ»	44	7230	άργει 'Αμπελάκι από 9 'Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΩΝ		έτ. «Φάργυροιντ»	42	7150	άργει 'Αμπελάκι από 8 'Οκτ. 1957
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεχ. Σεμπού 20 Σεπτ. διά Κολόμπο
ΑΤΕΝΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άργει Κυνόδουρων από 3 Σεπτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤ'ΚΑΟΥΝΤΣ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	έωθ. Παλέρμο 3 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΒΑΤ'ΚΑΟΥΝΤΣΕΣ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Καμπάνα 16 Σεπτ. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	59	20500	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΣ (Δ.δ.) (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 5 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (Δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58	20451	έφθ. Ροζάριο 1 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΟΡ (N.A.T.)		έτ. «Ατλάντικ»	57	10087	έφθ. Νέαν 'Ορλέανην 25 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10096	άνεχ. Φερντέλ 8 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (λιθ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	10093	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 5 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ ΓΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10092	άνεχ. Αμπεράον 30 Σεπτ. διά Κονοίρο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	56	10091	άργει 'Υμουνίτεν 4 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΝΒ (Δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει 'Ελευσίνα από 16 Φεβρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΩΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7250	εις θέση 51.25 Β.-2.4 Α., 'Οκτ. 6 δι' 'Αμπούργον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7257	διπλής Μπρόνομποτελ 1 'Οκτ. διά Γδυνιάν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΙΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	17062	άνεχ. Σαλβαδόρ 8 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	49	9869	διπλής Πόρτ Σαιδές 2 'Οκτ. διά Πέρνις
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ. 5.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	10758	έφθ. Υμουνίτεν 4 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	51	10054	άργει 'Ελευσίνα από 16 Φεβρ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΣΕΣ (Δ.) (N.A.T.)		έτ. «Ατλάντικ»	54	9833	εις θέση 51.25 Β.-2.4 Α., 'Οκτ. 6 δι' 'Αμπούργον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	διπλής Πόρταρλτάρ 30 Σεπτ. διά Νέαν 'Υρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	57	24831	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 5 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΡ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	58	18183	άνεχ. Σαλβαδόρ 8 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	59	18500	διπλής Πόρτ Σαιδές 2 'Οκτ. διά Πέρνις
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7176	έφθ. Βοστώνη 7 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	άργει Νέαν 'Υρκην 2 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55	12985	άργει Πειραιᾶ από 9 Σεπτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	11322	έφθ. Νέαν 'Υρκην 7 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	54	11248	εις Πειραιᾶ από 11 Μαρτ. (έπισκευα)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	55	11241	διπλής Σουέζ 1 'Οκτ. διά Πέρση
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12696	άργει 'Ελευσίνα από 19 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	53	12712	άργει 'Ελευσίνα από 26 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΤ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52	11767	άργει 'Ελευσίνα από 11 Σεπτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7200	άργει 'Ελευσίνα από 20 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ (Δ.δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	56	14839	άνεχ. Κιοκοχάμαν 6 'Οκτ. διά Πέρση
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	52	10930	άργει 'Ελευσίνα από 8 Οκτ. διά Κόλπον
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΕΣΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	50	8637	άργει 'Ελευσίνα από 8 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (Δ.)		έτ. «Οριόλλη	43	7248	άργει Νέαν 'Ορλέανην από 26 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει Πειραιᾶ από 19 Μαΐου 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	48	10928	άργει 'Ελευσίνα από 20 Μαρτ. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)		έτ. «Ατλάντικ»	49	10908	άνεχ. Κιοκοχάμαν 6 'Οκτ. διά Πέρση
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	άργει 'Ελευσίνα από 23 Απρ. διά Ηνωμένας Πολιτείας
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΑΙΑΤ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Σεπτ. δι' Είρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΜΠΗΜ (λιθ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	έφθ. Μόζι 6 'Οκτ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΙΤ (Δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	άνεχ. Λός 'Αντζελες 28 Σεπτ. διά Τόκιο
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει Σπέτζιαν από 1 Νοεμ.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΙ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	43	7176	άργει Σπέτζιαν από 20 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα»	45	7160	άργει Σπέτζιαν από 6 'Ιαν. 1958
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ (Δ.)		έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	διπλής Παναμάν 7 'Οκτ. (άπο Λός 'Αντζελες)
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙΤΙΠΕΡ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ»	44	7247	άργει Ελλευσίνα από 21 Μαΐου 1958
ΑΤΤΙΚΗ		έτ. «Αττικα»	27	5214	άργει Αμπελάκι από 19 Φεβρ.
ΑΥΓΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπηλέρ»	56	10312	άνεχ. Λός 'Αντζελες 4 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμέα»	42	7162	άνεχ. Λός 'Αντζελες 23 Σεπτ. διά N. Αμερικήν
ΑΦΡΙΚΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Αρκούρους»	27	5006	άνεχ. Μορμουγάν 6 'Οκτ. διά Κολόμπο
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Πίο Βαλιδόζο»	44	7198	άργει Θλωσιγκ από 16 Φεβρ. 1958
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαγγελιότριο»	17	1293	έφθ. Ραθένναν 27 Σεπτ.
ΒΑΛΟΡ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άργει Φάλμουθ από 20 Φεβρ. 1958
ΒΑΣΙΛΗΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αιδαλόπη	44	7242	Ίδε: «ΚΑΤΙΝΑ», ομηρία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθο Βίστα»	55	10507	εις Πουγιάκ από 6 Σεπτ.
ΒΑΣΤΕΡΙΚ (Κοσταρ.)		έτ. «Φιλίασ»	42	6751	διπλής Φάρερ Νότη 22 Σεπτ. διά Λάς Πιέντρας
ΒΕΓΑΣ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρλίντο»	58	20958	άργει Πέρτερνταν από 23 Απρ. δι' Ηγ. Βικέντιον 4 'Οκτ. διά Βενετίαν
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρτουμάντε»	52	11362	έφθ. Κόμπη 5 'Οκτ.
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. Ι. Γουλανδρίς	58	26566	άργει Αμπιουλλά 17 Σεπτ. δι' Ηγ. Φραγκίσκον
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 6 'Οκτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέθο Βίστα»	57	11623	άνεχ. Μένα Σαούδη 28 Σεπτ. διά Μόζι 10 'Οκτ.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιργινία»	44	7281	έφθ. Βιρδίλιον 8 'Οκτ.
ΒΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Πλοι»	42	7046	άργει Βιρδίλιον από 18 'Ιαν. 1958
ΒΡΟΝΤΑΔΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	56	8638	έφθ. Μαυρίκιον 5 'Οκτ.
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (Δ.δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεχ. Μένα Αμπιουλλά 24 'Ιαν. 1958
ΓΑΛΑΤΕΙΑ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 6 'Οκτ.
ΓΑΛΗΝΗ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλαο»	55	9462	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Σεπτ. διά Μόζι 10 'Οκτ.
ΓΑΛΙΚΙΑ (Δ.)		έτ. «Αστούριας»	44	7113	έφθ. Βιρδίλιον από 10 'Οκτ.
ΓΕΡΟΝΤΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Γερόντας»	43	7271	εις Φότερνταν από 18 Σεπτ.
ΓΕΩΒΙΛΑΚΑ (Δ.)		έτ. «Γερόντας»	18	5210	άνεχ. Εομπίεργκ από 4 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΓΕΩΡΓΕΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλα»	45	7253	έφθ. Βαγκούβερ 5 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρινέλλα»	27	5407	άργει Πέραμα από 8 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Δ.δ.)		έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	44	7248	έφθ. Βάλαρον 6 'Οκτ.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Δ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια»	51	7480	άργει Ελλευσίνα από 4 Αύγ. 1957
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	έφθ. Κόλπο με 25 Σεπτ.
ΓΙΑΓΚΟΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιόργκες	45	499	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 7 'Οκτ. διά Πέρση
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Ατλάντικ Όιλη»	54	18790	έφθ. Νόρβερτας από 7 'Αργ. 1958
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (Δ.δ.)		έτ. «Πρόσπερο»	40	7183	διπλής Μπρόνομποτελ 4 'Οκτ. διά Στεττίνον
ΓΙΟΣΩΝΑΣ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	43	7067	άνεχ. Τάντος 6 'Οκτ. διά Μπουένος 'Αγγλιαν
ΓΚΑΝΝΕΤ (Δ.)		έτ. «Κορονάτο»	42	7164	άνεχ. Αδελαΐδα 23 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΓΚΑΡΝΤΙΓΚΑΝ (Δ.)		έτ. «Ντελ Πλάτα»	30	6397	άνεχ. Νεάπολιν 5 'Οκτ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΓΚΑΤ' ΜΕΝΤ (Δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη Πασιφίκο»	27	2766	έφθ. Ρότερνταν 11 Σεπτ.
ΓΚΕΜ (Δ. δ.)		έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άργει Μπρούζες από 7 'Αργ. 1958
ΓΚΛΑΝΤΙΣΤΡΙΕΣ (Δ.δ.)		έτ. «Ούρανια»	40	7183	διπλής Μπρόνομποτελ 3 'Οκτ.
ΓΚΛΑΝΤΥΣ (Δ.)		έτ. «Κορονάτο»	43	7067	άνεχ. Τάντος 27 Σεπτ. δι' Αγγλιαν
ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ (Η.δ.)		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	42	7164	άνεχ. Αδελαΐδα 23 Σεπτ. δι' Ιταλίαν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (Δ.)		έτ. «Ντελ Νόρτε»	56	20668	άνεχ. Νεάπολιν 5 'Οκτ. διά Δυτ. Αφρικήν
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (Δ.)		έτ. «Ολινάρες»	57	8884	έφθ. Κόλπο μ

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤΙ ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .	52	20667	άνεχ. Χάρον 6 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕ'ΙΝΤ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Διεθνής» .....	52	13005	άνεχ. Φάσ 29 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντ» .....	54	27812	άνεχ. Περο. Κόλπον 11 Σεπτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΡΥ (Δ.δ.) ...	έτ. «Γουόρλντ Γκλέιντ» .....	57	13750	διπλής Σουέζ 29 Σεπτ. διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΕΝ (Δ.δ.) ...	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	53	13321	διπλής Σουέζ 2 'Οκτ. διά Μπαντάρ Μασούρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ (Δ.δ.) ...	έτ. «Διεθνής» .....	55	20432	έφθ. Γκηλόδυκ 1 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥ.ΙΝΤΑΝΖ (Δ.δ.) ...	έτ. «Πανοεσάνικ» .....	55	20432	οιπλής Σουέζ 8 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (Δ.δ.) ...	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	55	25317	οιπλής Πάρτ Σαιδ 2 'Οκτ. διά Φάσουλν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.) ...	έτ. «Διεθνής» .....	54	20580	άνεχ. Περο. Κόλπον 28 Σεπτ. δι' 'Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (Δ.δ.) ...	Στ. Νιάρχος .....	54	20431	άνεχ. Χουστον 7 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΚ (Δ.δ.) ...	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	57	13750	διπλής Σουέζ 2 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΐΖ (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτη» .....	53	20536	διπλής Σουέζ 24 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (Δ. δ.) ...	έτ. «Γουόρλντ Θρίφτη» .....	43	10591	άργει Σκαραμαγκάν από 24 Σεπτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (Δ.δ.) ...	έτ. «Τεσότος Μπαιν» .....	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (Δ.δ.) ...	έτ. Νιάρχου .....	57	25489	έφθ. Γιοκοχάμαν 5 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.)	έτ. «Σινού» .....	56	26031	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 5 'Οκτ. διά Μπατάντζας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (Δ.δ.) ...	έτ. Νιάρχου .....	57	26032	άνεχ. Περο. Κόλπον 5 'Οκτ. διά Καλιφόρνιαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (Δ.δ.) ...	έτ. «Κίγκ Ούιλλ Μπαιν» .....	57	26031	έφθ. Φας Τανούρα 4 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (Δ.) ...	έτ. «Γ. Τρεντίζιον» .....	44	12853	άνεχ. Ρότερνταμ 6 'Οκτ. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΤ ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	52	20667	άνεχ. Ρότερνταμ 7 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ (N.A.T.)	Στ. Νιάρχου .....	43	12800	διπλής Σουέζ 9 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΣΙΟΝ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λητζίον» .....	43	7244	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 29 Σεπτ. διά Ηότερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ» .....	42	7257	άργει Μπρουζές από 6 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ» .....	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	49	18226	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μάντη» .....	53	13459	άνεχ. Γενοβαν 30 Σεπτ. διά Μπανιάς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ (Δ.δ.) ...	Στ. Νιάρχος .....	58	20546	διπλής Φινιστέρων 21 Σεπ. διά Ιουντά Καρντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. Νιάρχος .....	57	28413	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Οκτ. διά Μπανιάς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (Δ.δ.) ...	έτ. Νιάρχος .....	57	20533	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 Σεπτ. διά Σιδώνα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕΐΓΑ (Δ.δ.) ...	έτ. «Γουόρλντ Ντεΐλ» .....	52	13256	άργει Αμπατάν 4 'Οκτ. διά Μένα έλλ Αχμάντι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΣ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	49	10892	άργει Σκαραμαγκάν από 17 'Ιουνιου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12843	άνεχ. Πιουλό Μπουκού 26 Σεπτ. διά Γιοκαίοι
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (Δ.) ...	έτ. «Ηστον» .....	58	14000	έφθ. Γκάλθεστον 28 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΡΙΤΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μέρκιουρι Τάνκερς» .....	55	20781	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Οκτ. δι' Αύγούσταν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ' (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12862	διπλής Σουέζ 26 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΛΛ	Στ. Νιάρχος .....	58	11200	έφθ. Βαλτιμόρην 7 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς» .....	58	25888	άνεχ. Φάσουλον 28 Σεπτ. δι' Αμμουαίν Μπαιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΐΝΤ (Δ.) ...	έτ. «Γουόρλντ Τάιντ» .....	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 5 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (Δ.δ.) ...	έτ. «Γουόρλντ Τήμ» .....	43	10577	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 28 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (Δ.) ...	Στ. Νιάρχου .....	57	10499	άνεχ. Λός Αντέλες 6 'Οκτ. δι' Αγγλίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΕΜΕΝ (Δ.) ...	Στ. Νιάρχου .....	58	10499	άνεχ. Περο. Κόλπον 28 Σεπτ. διά Σιμότσουν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (Δ.) ...	έτ. «Ιντερμάριν» .....	54	20235	άνεχ. Χάμπτον 6 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΝΚΙΛΑ ... (N.A.T.)	έτ. «Ντρόσετ» .....	58	10499	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 7 'Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (Δ.δ.) ...	έτ. «Ιντερμαρίνα» .....	55	20548	άνεχ. Αμπερτάν 2 'Οκτ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΒΕΛΕΡ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τίλι» .....	44	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 6 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (Δ.δ.) ...	έτ. «Γ. Τράθελλερ» .....	43	12793	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 28 Σεπτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΦΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρόπη» .....	43	10448	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρόψυ» .....	43	10195	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΝΤΙΣΙΟΝ (N.A.T.)	έτ. Γ. Τρεντίσιον .....	43	10595	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 29 Οκτ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΐΝΤ ... (N.A.T.)	έτ. Γουόρλντ Τρέιντ .....	44	10535	άργει Μάλμο από 21 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΕΖΑΡ (Δ.) ...	έτ. «Γ. Τρέζαρ» .....	43	10448	Ίος : «Ι ΟΤΩΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ», ώς μετωνομάσθιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (Δ.δ.) ...	έτ. Γ. Τόλερανς .....	43	12809	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (Δ.) ...	έτ. Νιάρχου .....	59	8000	άνεχ. Πιουλό Μπουκού 4 'Οκτ. διά Τάμεον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔ (Δ.δ.) ...	έτ. «Ορίενταλ» .....	52	12705	άνεχ. Μηρι 30 Σεπτ. διά Γκηλόγκ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (Δ.δ.) ...	έτ. «Ορίενταλ» .....	53	12705	άνεχ. Οζάκαν 30 Σεπτ. διά Ντουγκούν
ΓΟΥΡΙ ...	έτ. «Ατλας» .....	41	6911	άνεχ. Τρινιταντ 27 Σεπτ. διά Λιβερπουλ
ΓΡΑΝΑΔΑ (Δ.) ...	έτ. «Σαγκόβια» .....	56	10180	άργει Αργοστόλιον από 6 'Απρ. 1958
ΔΑΦΝΗ (Δ.) ...	έτ. «Τρανσότοεάνικα» .....	54	5779	έφθ. Βαγκούδερ 25 Σεπτ.
ΔΕΛΦΙΝ (Δ.) ...	έτ. «Χίλιαν» .....	45	7255	έφθ. Κωνί 8 'Οκτ.
ΔΕΛΦΟΙ (Δ.) ...	έτ. «Ριο 'Αντον» .....	45	7252	άργει Καλάμας από 16 Νοεμ. 1957
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Γουέστος Άφρικα» .....	56	6117	έφθ. Κόρπους Κριστί 28 Σεπτ.
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.)	έτ. «Εσεράντζα» .....	44	7207	άργει Ελαδάμας 3 'Οκτ. δι' Αγαδίρ
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ Π. (παν.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ωρή Ντιάμοντς» .....	21	4012	έφθ. Λονδίνον 8 'Οκτ.
ΔΗΜΟΣ (λιθιν.)	έτ. «Αγγγέλικα» .....	43	2878	άργει Κυνόδουραν από 12 Σεπτ. 1957
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (Δ.) ... (N.A.T.)	Φ. Κυπριανού .....	27	4824	διπλής Σουέζ 5 'Οκτ. διά Φάσ
ΔΩΡΙΕΥΣ (λιθ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα» .....	56	10360	άνεχ. Σάντος 8 'Οκτ. διά Ρεσιφ
ΔΩΡΙΣ ... (N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς» .....	58	6759	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 25 Σεπτ.
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (Δ.) ...	έτ. «Μπάνια Σαλίνας» .....	43	7260	άνεχ. Λας Απλας 4 'Οκτ. δι' Αγαδίρ
ΕΒΕΡΕΣΤ (Δ.) ...	έτ. «Γουορλόντουαν» .....	43	7031	έφθ. Κονδύλιαν 3 'Οκτ.
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τ.» .....	57	13637	άργει Κυνόδουραν από 12 Σεπτ. 1957
ΕΒΗΚΥΟΝΗ (Δ.) ...	έτ. «Νταρόκα» .....	56	10692	διπλής Σουέζ 5 'Οκτ. διά Φάσ
ΕΒΗΚΥΝΟΙΑ	έτ. «Σάν Εμίλιο» .....	44	8247	άνεχ. Σάντος 15 Σεπτ. διά Μπάραν
ΕΘΕΛ Κ. (Λιθάνου)	έλληνικά συμφέροντα .....	43	2847	άνεχ. Κούρι 27 Σεπτ. διά Νιούκαστλ (Ν. Σ.)
ΕΘΝΟΣ (λιθ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Τρίτων» .....	56	10328	έφθ. Ρουέν 6 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) ...	έτ. «Είρηνη» .....	13	1486	άνεχ. Λός Αντέλες 6 'Οκτ. διά Καβασάκι
ΕΙΡΗΝΗ (Ν.Α.Τ.)	έτ. «Πούντα Άρενας» .....	29	6941	έφθ. Μπούντορ 2 'Οκτ. δι' Αύρες 29 Σεπτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιθάνου)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	37	5452	άργει Ειρήνη 4 'Οκτ.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιθάνου) ...	έτ. «Κυκλαδέσ» .....	37	5452	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΙΡΗΝΗΣ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (Δ.) ...	έτ. Αντ. Π. Στεφανου	43	7161	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Οκτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (παν.) ... (N.A.T.)	έτ. «Νουέρο Μούντο» .....	41	7289	έφθ. Μπουένος Αύρες 29 Σεπτ.
ΕΙΛΕΚΤΡΙΚ	έτ. «Πουέρτο Ρίκο» .....	24	4963	άργει Λονδίνον 3 'Οκτ.
ΕΙΛΛΕΝ	έτ. «Ολιστιμ» .....	29	4931	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 20 Φεβρ.
ΕΙΛΛΕΝ Χ. (Δ.) ...	έτ. «Ούνιδωρο» .....	44	10584	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 2 'Οκτ. δι' Ινδίας
ΕΙΛΛΕΝΗ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Βίστα Ρίος» .....	36	7820	άργει Κολούμπια Ρίβερ 20 Φεβρ.
ΕΙΛΛΕΝΗ Β. ... (N.A.T.)	έτ. Πουέρτη Λιμπερτάντη	44	7213	άνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 2 'Οκτ. δι' Αγαδίρ
ΕΙΛΕΥΘΕΡΟΠΟΛΙΣ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. Παπακρόποτη	58	13066	έφθ. Κολούμπια Ρίβερ 21 'Οκτ. 1957
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (Δ.δ.) ...	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς» .....	43	7218	άνεχ. Φάσ 3 'Οκτ. διά Μπαλίκ Παπάν
ΕΙΛΛΗΝΗΡΗ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μαρπόζα» .....	44	7051	άνεχ. Βικτωρίαν 30 Σεπτ. δι' Αγ. Βικέντιον
ΕΙΛΛΗΝΗΣΠΟΝΤΟΣ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ελλήνισποντος» .....	56	10312	έφθ. Μόντρεαλ 6 'Οκτ.
ΕΙΛΛΗΡΑ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Μορέλος» .....	44	7189	άνεχ. Βιρυττών 2 'Οκτ. διά Κύπρον
ΕΙΛΛΙΣ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Καστόμιλ» .....	44	8541	άργει Φάλμουθ από 2 'Ιαν. 1958
ΕΙΜΑΝΣΙΠΕΓΓΙΤΟΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπασιφικα» .....	43	7255	έφθ. Καλάμας από 28 'Οκτ. 1958
ΕΙΝΤΟΝΑΙ (Δ.) ...	έτ. «Δόγγος» .....	41	7122	άργει Ντάρτιμουθ από 13 Σεπτ.
ΕΙΝΤΟΥΚΕΓΓΙΤΟΡ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ντέ Μάρφιλ» .....	44	7245	άργει Βαλτιμόρην 19 Φεβρ. 1958
ΕΙΝΤΥ (Δ.) ...	έτ. «Έντυ» .....	25	3320	άνεχ. Μόντρεαλ 6 'Οκτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΕΙΠΙΚ (λιθ.Δ.Μ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ερκουλες» .....	58	17749	διπλής Παναμάν 7 'Οκτ. διά Βαλτιμόρην
ΕΙΠΟΣ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Άλθαρες» .....	44	7153	άργει Φάλμουθ από 23 Δεκ. 1957
ΕΙΡΙΝΙΟ	έλληνικά συμφέροντα .....	42	7140	άργει εις Ρίβερ Στόουρ
ΕΙΣΤΡΕΛΛΑ	έτ. «Στάρ» .....	26	3503	άργει Ρότερνταμ από 19 Φεβρ. 1958
ΕΙΣΠΕΡΟΣ (λιθ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίς» .....	57	10317	άνεχ. Λορέντζ Μαρκές 5 'Οκτ. διά Ν. Όρλεάνην
ΕΙΓΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ	έτ. «Μαριστρέλλα» .....	42	2842	έφθ. Χάροντης
ΕΙΓΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (Δ.δ.) ...	έτ. «Μαροφάρ» .....	27	5590	έφθ. Αμύδοργον 2 'Οκτ. (πρός ΔΙΑΛΥΣΙΝ)
ΕΙΓΕΝΙΑ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν» .....	42	6975	άνεχ. Καλκούτταν 8 'Οκτ.
ΕΙΓΕΝΙΑ Γ. (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Οράϊον» .....	56	10053	διπλής Μπρόναμποτελ 27 Σεπτ. διά Γδύνιαν
ΕΙΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (Δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλαντίκ Οίλλ» .....	54	18730	άργει Νέπουντ 3 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΕΙΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (Δ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. Νέπουντ Τάνκερς .....	56	30150	διπλής Σουέζ 3 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΕΙΘ				

ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	58	14606	άνεχ. Μοντεβίδεο 19 Σεπτ. διά Λός Πιέντρας
ΕΥΡΥΚΛΕΙΑ (λ.δ.)		έτ. «Σάν Νικόλας»	52	15869	έφθ. Μένα έλλ. Αχμάντι 24 Σεπτ.
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ		έτ. «Σάν Νικόλας»	43	7230	άργει 'Αργοστόλιον από 23 Νοεμ. 1957
ΕΥΡΥΜΕΩΝ		έτ. «Μπαζίλιο»	57	8631	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 2 Οκτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	36	9927	άνεχ. Κίγκοτων 5 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΕΥΡΥΤΙΛΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Γουέστ Άτλαντικ»	41	7874	άργει 'Αργοστόλιον από 18 Μαρτ.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ		έτ. «Σάν Αντρέιο»	45	7224	άργει 'Αργοστόλιον από 26 'Απρ. 1958
ΕΥΡΥΤΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μπαζίλιο»	56	8985	έφθ. Μόντρεαλ 30 Σεπτ.
ZANE B. L. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λόγκ Σίππες»	43	7282	άργει Πόρτ ντέ Μπούκ από 9 Μαρτ.
ΖΕΟ Γ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βεσκούκιο»	44	10498	άργει Τζάκονσβιλ από 29 Δεκ. 1958
ΖΕΦΥΡΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζέφυρος»	43	7231	άργει Φλώσικ από 7 Σεπτ. 1957
ΖΕΦΥΡΟΣ (λ.)		έτ. «Ούλτραμπ»	44	4296	διπλήθε Παναμάν 24 Σεπτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ZINI (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	52	12556	άνεχ. N. 'Υόρκην 6 'Οκτ. διά Ν. 'Ορλεάνην
ZOZIAN (Κοσταρ.)		K. «Ατυχίδης	20	7638	άργει Γένοβαν από 15 Φεβρ. 1958
ZΟΥΙΝΤΕΡΖΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγκυαλίντα»	45	7212	έφθ. Αϊόδ 15 Σεπτ. (έπισκευα)
ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Αφρικαν Κέρριερς»	43	8318	άργει Σπέτζιαν από 27 Δεκ. 1958
ΗΛΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλιας»	42	7025	έφθ. Γιαβάτων 4 'Οκτ.
ΗΡΩΝ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πτέλ Εστε»	44	7161	άργει Ζευμπρούγκε από 1 Σεπτ. 1958
ΟΑΡΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οριζώνι»	57	10316	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΝΚΣΚΙΒΙΓΚ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7250	άργει Σάντερφιορδ από 7 Νοεμ. 1957
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Πτέλ Νόρτε»	43	7050	άργει Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1958
ΘΕΟΔΩΡΟΣ Α.		έλληνικά συμφέροντα	18	3127	άνεχ. Ταμπικο 29 Σεπτ. διά Κλήθελαντ
ΘΕΟΔ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ Μπή»	42	6997	άργει Ρόττερνταμ από 28 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΚΥΤΟΥΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	άνεχ. Κόμπη 20 Σεπτ. διά Βαγκούθερ
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	38	5825	διπλήθε Σουέζ 19 Σεπτ. διά Νταμμάρ
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΝΥΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	έφθ. N. 'Ορλεάνην 28 Σεπτ.
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπαϊκ, Τ.Κ.»	43	7240	διπλήθε Αντεν 6 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)		έτ. «Λάς Πέρλας»	43	7138	έφθ. Τσάρτσιλ 4 'Οκτ.
ΘΕΟΤΟΚΟΣ		έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	άνεχ. Γιαβάτων 7 'Οκτ. δι' 'Αγ. Φραγκίσκον
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	άργει Καλάμας από 31 'Ιουλ. 1958
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άργει Κυνόδουρων από 12 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊάρι»	56	10410	άνεχ. Σπάττα 27 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νάδης Κριστομπόλη»	44	7176	έφθ. Καλκούτταν 8 'Οκτ. (δι' άσιγκαπούρνη)
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόδεουμ Κ.Κ.»	53	13555	άνεχ. Μόντρεαλ 4 'Οκτ. δι' 'Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαϊάρι»	56	10422	άνεχ. Ντάρμπουν 6 'Οκτ. διά Σιγκαπούρην
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	53	15826	διπλήθε Γιβραλτάρ 5 'Οκτ. διά Περα. Κόλπον
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νάθιγκ Κριστομπόλη»	44	7198	άνεχ. Γιαβάτων 24 Σεπτ. (διαταγάς)
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν»	53	13485	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 8 'Οκτ.
ΙΟΥΔΙΑ Κ.		έτ. «Τζούλια - Νίκο»	22	1323	διπλήθε Κωνι) πολιν 24 Σεπτ. διά Βραΐλαν
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	17	1295	άργει Πέραμα από 1 'Ιουνιού
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ (λ.)		έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	έφθ. N. 'Υόρκην 27 Σεπτ.
ΚΑΔΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Χάρρη»	58	13429	άργει Κιέλον
ΚΑΙΤΗ		έτ. «Κορεαντόρ»	43	7176	άργει Φάλμουθ από 14 'Ιαν. 1958
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοσίφικα»	42	7227	έφθ. Τρινκούμαλ 24 Σεπτ.
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνσοπορτ»	57	8774	έφθ. Τσέμπαριεν 1 'Οκτ.
ΚΑΛΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελ Τρέιντερες»	44	7255	άνεχ. Αμβούργον 24 Σεπτ. διά N. 'Υόρκην
ΚΑΛΦΑ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	άργει Αμβέρσαν από 18 'Ιαν. 1958
ΚΑΜΠΑΝΟΣ		έτ. «Αρεκούπια»	43	7257	έφθ. Λά Πλάταν 26 Σεπτ.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ		έτ. «Κανόπους»	44	7075	άργει Ρίβερ Στόουρ από 23 'Ιαν. 1958
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκη»	53	12897	εις Σκαραμαγκάν από 30 'Ιουλ. (έπισκευα)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ		έτ. «Απήγανος»	44	7279	άργει Κυνόδουρων από 22 'Απρ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπορτ»	40	7121	άνεχ. Πουλού 28 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	έφθ. Μορμούγκα 18 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	έφθ. Τόκιο 5 'Οκτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΗΛΙΑΣ (Κοστ.)		έτ. «Λουνίδι»	20	6157	εις Πειραιά από 16 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ		έτ. «Τράμπη»	54	8006	άργει Καλάμας από 2 θερ. 1958
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	Σιγάλας	28	2407	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 23 Σεπτ. δι' 'Ιαπωνίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	έφθ. Αρχάγγελον από 2 Σεπτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Λουνίνο»	19	5331	άνεχ. Πουλού 28 Σεπτ. διά Μπαγκόκ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ		έτ. «Λίμπανο»	43	7281	έφθ. Μορμούγκα 18 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρίρις»	42	6782	άργει Κυνόδουρων
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντρού»	43	7993	έφθ. Κούμπη 29 Σεπτ.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	εις θέσιν 47.34 B.-18.15 Δ. 'Οκτ. 7 διά Λιθερπούλ
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθέρμια»	58	8961	"Ιδε: «ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έλληνικά συμφέροντα	59	9200	εις Ριγιέκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)		έτ. «Μάρ Τρέιντ»	45	10523	άργει Ν. 'Υόρκην από 15 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζη»	43	6988	άργει Ελευσίνα από 7 'Απρ. 1958
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	31	8873	έφθ. Ν. 'Ορλεάνην 2 'Οκτ.
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΓΟΥΑΙΒ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	10750	παρελθόθη εις Λά Παλλίς
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)		έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	άργει Κυνόδουρων από 30 Σεπτ. 1958
ΚΑΡΙΜΠΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Πλάμουθ»	43	2861	άνεχ. Γκάλθεστων 28 Σεπτ. διά Πόρτ 'Αλφρεντ
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Βαλτιμόρην από 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Φελίτοια»	43	7033	διπλήθε Κωνι) πολιν 3 'Οκτ. διά Βάρναν
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Φελίτοια»	42	9796	έφθ. Τρίνιανταν 5 'Οκτ.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΕΓ'ΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιόνιρ»	36	10291	άργει Αργοστόλιον από 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΑΝ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκαια»	43	7150	άργει Αργοστόλιον από 16 'Ιαν.
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκοντίνενταλ»	43	7245	άργει Σύρον από 30 Νοεμ. 1957
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανμάρ»	43	7245	άργει Σεμπρούγκε από 10 'Ιαν. 1957
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανός Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 Σεπτ. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΤΕΡΙΝΑ		έτ. «Καρρέτο»	43	7068	άργει Μπρούζες από 22 θερ. 1958
ΚΕ'ΠΠ ΑΡΑΞΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιντέινταντντ»	58	11754	άργει Βαλτιμόρην από 23 Αύγ.
ΚΕ'ΠΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έλληνικά συμφέροντα	43	7093	άργει Σεμπρούγκε από 16 Δεκ. 1957
ΚΕ'ΠΠ ΠΑΛΛΑΣ		έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	άργει Σεμπρούγκε από 20 Αύγ. 1957
ΚΕ'ΠΠ ΡΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανίκαια»	44	7120	άργει Σύρον από 13 Σεπτ. 1957
ΚΕ'ΠΠ ΣΤΑΡ		έτ. «Λαιμπήριον»	44	7281	άργει Φάλμουθ από 6 'Ιαν. 1958
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάνονους»	41	7431	άργει Ρίβερ Στόουρ από 21 Μαρτ. 1958
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ. δ.)		έτ. «Πριεμέντα»	59	24700	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΚΗΦΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκοντίνενταλ»	43	7033	άργει Σεούζ 7 'Οκτ. δι' Ούμι Σαΐδ
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διπλήθε Σούεζ 11 'Ιαν. 1958
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ (γννλ.)		έτ. «Νταλάχουζ»	57	9153	άνεχ. Βαλτιμόρην 30 Σεπτ. διά Ριγιέκαν
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μύρμηδων»	58	20487	άργει Κυνόδουρων από 24 'Ιαν. 1958
ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.)		έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	άνεχ. Κόμπη 25 Σεπτ. διά Σίδνεϋ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ')		έτ. «Γκούντ Σουΐντ»	59	10200	έφθ. Βαγκούθερ 3 'Οκτ. (διά Βοστώνην)
KNOZA		έτ. «Τράμπη»	43	7248	άνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Σεπτ. διά Γιοκοχάμαν
KNOZAGKA		έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Μπουένος Αύρες 28 Σεπτ.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολούμπελλα»	43	7239	διπλήθε Χόρνες Πόλιτ 23 Σεπτ. διά Μεγ. Λίμνας
ΚΟΛΟΥΜΠΙΑ		έτ. «Νεπτούνια»	12	8473	έφθ. Χάρον 6 'Οκτ.
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 5 'Οκτ. διά Κάσσα "Αϊλαντ
KONAOP		έτ. «Αγκούλλα»	19	2949	εις Νετλάνουρα ρίβερ 7 'Οκτ.
KONTINENTAL (λ.)		έτ. «Σάν Αγκουστίν»	42	7056	άργει Κυνόδουρων από 1 Δεκ. 1957
KΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «Οξίλιαρ»	41	5173	άνεχ. Μπουένος Αύρες 29 Σεπτ. διά Μόσι
KΟΡΟΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	διπλήθε Χόρνες Πόλιτ 23 Σεπτ. διά Μεγ. Λίμνας
KΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	έφθ. Χάρον 6 'Οκτ.
KΟΡΝΟΥΑΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 5 'Οκτ. διά Κάσσα "Αϊλαντ
KΟΡΟΦΟΥ ΑΓΓΑΝΤ		έτ. «Ζίτα»	43	7075	εις θέσιν 34.3 B.-163.41 Δ. 'Οκτ. 3 διά Ναγκόγια
KΟΣΜΙΚ (λ. δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χόμι»	57	17827	άργει Κυνόδουρων από 1 Δεκ. 1957
KΟΥΗΝ		έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7198	άνεχ. Μπουένος Αύρες 29 Σεπτ. διά Μόσι
KΡΕΣΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαθόζα»	44	7187	άνεχ. Ωιλαδέφειρας 8 'Οκτ. διά Περα.

ΚΥΚΝΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάνοντους» .....	54	10608	άνεχ. Καλκούτταν 5 'Οκτ. δι' 'Αρμπατάν άργει Κυνόσσουραν ἀπό 31 Μαρτ .1957
ΚΥΜΟ (κοοτ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσκόριαλ» .....	44	7292	έφθ. Φίλαδέλφειαν 7 'Οκτ.
ΚΥΜΟ (Δ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα» .....	56	24305	άργει Χαλκίδα ἀπό 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια» .....	43	6992	άνεχ. Σέτουμπατ 7 'Οκτ. διά Μπαρρόδου
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	21	2294	εἰς θέσιν 43.23 Β.-9.16 Δ. 'Οκτ. 6 διά Μπουένος "Αὔρες άργει Μόμπιλ ἀπό 13 'Ιαν. 1958
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοκκιωταντόρ» .....	45	7157	έφθ. Λονδίνον 6 'Οκτ.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β. ....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέ Κάρρκα» .....	44	7214	έφθ. Μπαρράραν 30 Σεπτ.
ΚΩΣΤΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κωστίπης» .....	44	7263	εἰς ταξίδια Πλέιτ
ΛΑΣΤΙΧΟΣ (ούρουν) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ναβ. Κομμέρσιαλ» .....	40	2993	εἰς Πειραιά ἀπό 24 Μαρτ. (έπιοκευαί)
ΛΑΙΔΥ ΝΤΟΡΟΘΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα» .....	53	11262	έφθ. Χομπόκεν 16 Σεπτ.
ΛΑΜΥΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάτικα» .....	43	10195	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 10 'Ιουν.
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πέντρεγκαλ» .....	45	7247	διπλήθε Σουέζ 30 Σεπτ. διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα» .....	56	23880	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 26 'Ιουν.
ΛΙΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε» .....	53	13406	άργει Μόμπιλ ἀπό 19 'Απρ. 1958
ΛΙΛΗ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα» .....	43	7156	άργει Ρίθερ Στόουρ ἀπό 18 Δεκ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορταλέξσα» .....	43	7030	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 6 'Απρ. 1958
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλαναμερικάνα» .....	44	7190	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 14 Μαρτ. 1958
ΛΟΙ Ι.ΝΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντικά» .....	43	7176	άνεχ. Τρίνινταν 6 'Οκτ. διά Βατιμόρου
ΛΟΣ ΑΖΤΕΚΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλοι. Αζουλ» .....	44	8536	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 28 Σεπτ. (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες» .....	29	2326	έφθ. Νέαν 'Ορλεάνην 18 Σεπτ.
ΛΟΥΛΟΥ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ιντιες» .....	30	1569	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 10 Μαρτ. 1958
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λέβαντ» .....	17	1936	άργει Πόρτ Αρθούρ ἀπό 18 Μαΐου
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Θήταρ» .....	43	10428	άργει Ελευσίνα ἀπό 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΓΑΛΑΝΕΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόαντ» .....	44	7160	άργει Ντάρτμουθ ἀπό 9 'Ιαν.
ΜΑΙΡΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγαλάνες» .....	44	7215	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 8 'Οκτ. διά Χούλλα
ΜΑΙΡΗ ΔΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μανρόδιο» .....	49	5685	έφθ. Μάζι 9 'Οκτ.
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσεάνικ Π.Κ.» .....	58	24065	έφθ. Βαγκούερ 7 'Οκτ.
ΜΑΚΡΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόφρα» .....	57	8738	άργει Πέραμα ἀπό 1 'Ιουλ. 1958
ΜΑΛΜΕΝ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστερν» .....	43	7161	άργει Μπωμάν ἀπό 21 'Ιουλ. 1958
ΜΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάστοβλο» .....	18	920	διπλήθε Κρότην 2 'Οκτ. διά Αύγουσταν
ΜΑΝΟΛΙΤΟ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάννα» .....	37	7991	έφθ. Φερρόδι 7 'Οκτ.
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο» .....	43	7210	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 27 Σεπτ. διά Γένοβαν
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζαννής» .....	45	3549	άργει Μπρούζες ἀπό 11 'Ιουν. 1958
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον» .....	44	7216	άνεχ. Μελίλλαν 5 'Οκτ. διά Σεπτ.νον
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7072	άργει Σάνδη Φελίτσιοια .....
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ πν. ....	(N.A.T.)	έτ. «Σάνδη Φελίτσιοια» .....	43	7050	άργει Παρανάτο .....
ΜΑΟΥΝΤ ΟΛΥΜΠΟΥΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάτο» .....	43	7189	έφθ. Παρανάτο 6 'Οκτ.
ΜΑΡΑΘΩΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ράλλη» .....	18	6848	άργει Αργοστόλον ἀπό 14 Δεκ. 1957
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσαεν Κάρρυκο» .....	57	20564	έφθ. Τόκιο ἀπό 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΑ ΙΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθερν Κρός» .....	44	7289	εἰς Κολόμπο ἀπό 24 Αύγ.
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κριοτομπαλ» .....	44	7070	άργει Ρέτζιο ἀπό 28 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βέγας» .....	43	7134	άνεχ. Βιλελαμάχαν 30 Σεπτ. διά Ν. 'Υόρκην
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαγκλιθέρας» .....	45	8966	έφθ. Οικινάδαν 23 Σεπτ. διά Τόκιο
ΜΑΡΙΕΤΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ» .....	22	4949	έφθ. Τόκιο ἀπό 10 Σεπτ.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φωσιάν» .....	43	7059	εἰς Κολόμπο ἀπό 24 Αύγ.
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε» .....	56	20207	άργει Ρέτζιο ἀπό 28 'Ιαν. 1958
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	43	8046	άνεχ. Πόρτλαντ (Με) 28 Σεπτ. δι' Αμμουαίν Μητίν
ΜΑΡΙΜΠΑΝΚΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ» .....	40	5231	εἰς Σουέζ
ΜΑΡΙΝΕΤΚΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7279	άνεχ. Χάμπτον Ρόδις 8 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΡΙΟΝΤΚΑ ΜΑΡΗ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	44	7150	άργει Αμβούργον ἀπό 24 Νοεμ. 1957
ΜΑΡΙΠΟΖΑ II (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρντένα» .....	46	8942	έφθ. Κιουρασάο 3 'Οκτ.
ΜΑΡΙΣΤΡΕΛΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμ.-Εουρόπα» .....	44	10668	άργει Αύγουστον ἀπό 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΧΟΡΑ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαριστρέλλα» .....	21	7952	εἰς Χουέλθαν ἀπό 22 'Ιουλ.
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (λιθαν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικι» .....	40	5147	έφθ. Φιλαδέλφειαν 2 'Οκτ. (διά Τόκιο)
ΜΑΡΣΑΔΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ» .....	43	7263	έφθ. Καζαμπλάγκαν 23 Σεπτ.
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαδα» .....	44	7212	άργει Πόρτλαντ ντε Μπούκ ἀπό 24 Φεδρ.
ΜΑΣΚΩΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τράνσοπτρο» .....	44	7251	άργει Μπρούζες ἀπό 18 'Απρ. 1958
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ» .....	17	2042	άνεχ. Ταρακάν 27 Σεπτ. διά Μηταλίκ Παπάν
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΗΟΣ Κ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικ» .....	55	23871	διπλήθε Σουέζ 6 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μίνιως» .....	27	2457	διπλήθε Κώνων πολιν 28 Σεπτ. διά Μπουργκάς
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη» .....	44	7232	άργει Θάλμουσ ἀπό 24 'Οκτ. 1957
ΜΑΣΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπλαμπίδα» .....	54	18763	άνεχ. Θάλουσ 28 Σεπτ. δι' Αμμουαίν Μητίν
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	Δ. Καπότας .....	20	1512	διπλήθε Κώνων πολιν 5 'Οκτ. δι' Ισμαήλ
ΜΑΤΩΔΙΟΣ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεόλια» .....	27	6144	έφθ. Πειραιά 7 'Οκτ. διά Φιλαδέλφειαν
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασιφίκ» .....	43	7176	έφθ. Κιουρασάο 29 Σεπτ.
ΜΕΛΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνίθεροαλ» .....	57	8855	άνεχ. Μαυρίκιον 18 Σεπ. δι' Αγγλίαν
ΜΕΛΙΤΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια» .....	45	7254	άργει Ωάλμουσ ἀπό 22 'Ιουλ.
ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλπεργκάκα» .....	57	11691	έφθ. Πάρος 7 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες» .....	44	7154	άργει Ταρακάν 27 Σεπτ. διά Μηταλίκ Παπάν
ΜΕΝΙΤΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανεξ το» .....	43	10509	άνεχ. Ναναμάν 6 'Οκτ. διά Βρέμην
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» .....	45	7198	άργει Θάλμουσ 28 Σεπτ. διά Βρέμην
ΜΕΡΑΙΝ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	45	21000	άνεχ. Φάροι Σουέζ 5 'Οκτ. δι' Ισμαήλ
ΜΙΚΑΕΛΛΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	45	7190	έφθ. Παρανάτο 25 Σεπτ. διά Καρθαγένην
ΜΙΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μικαέλλα» .....	42	2847	άνεχ. Μπαρουάρα 8 'Οκτ. διά Μαρακάιμπο
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καστελλά» .....	56	21090	άνεχ. Ράς Τανούρα 25 Σεπτ. διά Σιαταγάς
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορντόμπα» .....	43	7228	διπλήθε Ταρακάν 7 'Οκτ. διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΛ Γ. ....	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Μικέλλα» .....	29	2666	έφθ. Τσάρλετον 28 Σεπτ. διά Κορραμοάχρ
ΜΙΧΑΗΛ ΔΙΒΑΝΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρθγκατών» .....	44	7240	άργει Γάνδην ἀπό 23 'Ιαν. 1958
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ» .....	56	8390	διπλήθε Σάιδ 7 'Οκτ. διά Βρέμην
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τελαδέρα Κομπάνια» .....	56	7906	άνεχ. Ράς Τανούρα 25 Σεπτ. διά Γδυνιαν
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οδεαν Πετρόλεουμ» .....	58	22129	άνεχ. Ράς Τανούρα 8 'Οκτ. διά Καρθαγένην
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Άντρες» .....	53	11289	άνεχ. Μπαρουάρα 3 'Οκτ. διά Μαρακάιμπο
ΜΟΝΤΕ ΠΛΑΤΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάριοναλ» .....	57	12683	άνεχ. Ράς Τανούρα 3 'Οκτ. διά Καρθαγένην
ΜΟΝΤΕ ΡΙΚΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεπλάτα» .....	42	7137	άνεχ. Μπρούζες ἀπό 7 Μαΐου 1958
ΜΠΑΖΙΑ II (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καλλάο» .....	43	7084	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 20 Μαρτ. 1958
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο» .....	45	7176	άνεχ. Μόζι 29 Σεπτ. διά Βαγκούερ
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας» .....	55	9922	έφθ. Βενετίαν 3 'Οκτ.
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα» .....	56	10661	άργει Νταντέντε ἀπό 12 Σεπ. 1958
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιπετάκρουζ» .....	44	7340	άργει Νταντέντε ἀπό 18 'Ιουν. 1958
ΜΠΟΥΚΑΝΙΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιπετάκρουζ» .....	44	7159	έφθ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ.
ΜΠΡΙΓΚΙΤΤΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιαμαντε» .....	56	10061	Ίδε : «ΠΛΕΙ.Τ ΜΑΡΙΝΕΡ», ώς μετωνομάσθιν
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάρια» .....	44	7256	άργει Πειραιά διπλήθε 9 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΗΝΑΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουάιν» .....	42	7803	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΟΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαράβων» .....	43	7158	άνεχ. Κόμπε 3 'Οκτ. διά Φιλιππίνας
ΜΥΡΙΑΜ III (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	16	3528	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 8 Δεκ. 1957
ΜΥΡΤΩ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τ. Λ.» .....	45	7255	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Σεπ. διά Φορμόζαν
ΜΥΡΤΩ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άριστα» .....	43	7176	άργει Μπρούζες ἀπό 12 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΑΡΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τόδα» .....	18	2297	άργει Κυνόσσουραν ἀπό 3 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνικά συμφέροντα	42	7131	άργει Αμέρεραν ἀπό 10 Μαρτ. 1958
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο» .....	57	9990	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 'Οκτ.
ΝΑΠΠΙΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο» .....	25	4949	διπλήθε Γιβρατάρ 6 'Οκτ. διά Γένοβαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρο» .....	57	23690	άνεχ. Ράς Τανούρα 30 Σεπτ. διά Καλιφόρνιαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΝΤΕΡ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια» .....	43	8500	διπλήθε Βαγκούερ 7 'Οκτ. διά Βικτωρίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντεβέρντι» .....			

ΝΕΑΠΟΛΙΣ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυκραντ» .....	58	24068	άνεχ. Μοκαμέντες 27 Σεπτ. διά Ράς Τανούρα
ΝΕΔΑΙ (Λιθανού)	.....	έτ. «Άλτις» .....	42	7227	έφθ. Αλεξανδρείαν 14 Σεπτ.
ΝΕΛΛΑ .....	.....	έτ. «Νέλλα» .....	38	4996	διπλήθε Μπρόνουμποτελ 29 Σεπτ. διά Βίσμαρ
ΝΕΠΤΟΥΝ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εσπερία» .....	54	7968	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Οκτ. δι' Ατλαντικόν
ΝΕΦΕΛΗ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» .....	58	24256	άνεχ. Λός Αντζελες 24 Σεπ. διά Ράς Τανούρα
ΝΗΜΕΡΗΤΗΣ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πίεργκο» .....	52	11267	εις Πειραιά από 13 'Απρ. (έπισκευαι)
ΝΗΣΙ (Αιδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντελ Μάρ» .....	44	7158	διπλήθεν Αγ. Βικέντιον 26 Σεπ. διά Μπουνέος "Αύρες
ΝΙΚΟΓΙΑ (κοστ.) .....	.....	έτ. «Ναυτίλος» .....	10	1182	άργει Μπαρρόου από 4 Νοεμ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμη» .....	53	12395	έφθ. Πούντα Αρενάς 2 'Οκτ.
ΝΙΚΑΜΑΣΤΡΑΝΤΡΑΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	18	2447	άργει Μπρούζες από 5 Δεκ. 1957
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντονόδο» .....	44	7255	άργει Ρίβερ Στόουρ από 31 'Ιαν. 1958
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λειθάδια» .....	43	7121	άργει Σύρουν από 28 'Ιουν.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίρη» .....	37	7991	έφθ. Κολόμπο 5 'Οκτ.
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε» .....	43	7255	άργει Κυνόσουραν από 24 'Απρ. 1958
ΝΙΚΟΛΟΣ (Α.) .....	.....	έτ. «Πιοναμά» .....	43	7290	άργει Ντάρτημουθ από 1 'Ιουλιον
ΝΙΚΟΣ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες» .....	45	7003	εις Καδασάκι 27 Σεπτ.
ΝΙΚΟΦΙΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ» .....	44	7180	άργει Μπερντάλιαντ από 14 Δεκ. 1957
ΝΟΕΜΗ (Α.) .....	.....	έτ. «Αφρέσσοα» .....	18	3335	έφθ. Αλαμπρούκ 1 'Οκτ.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.) .....	.....	έτ. «Σάν ν Νικόλας» .....	36	5061	εις Σουέζ από 9 'Ιουλ.
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΑ (δεξ.) .....	.....	έτ. «Παναμ. Γιουρόπα» .....	28	6857	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Φράγκτερ» .....	44	10662	άργει Κυνόσουραν από 18 Σεπ.
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεα» .....	52	12191	έφθ. Φλώσιγκ 1 'Οκτ. (έπισκευαι)
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετούνια» .....	41	6830	άργει Φάλμουθ από 15 Αύγ. 1957
ΝΟΡΘ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα» .....	55	18210	διπλήθε Σουέζ 2 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πρίμουλα» .....	43	6779	άργει Αμπελάκι από 26 Αύγ. 1957
ΝΟΡΟ ΠΡΙΝΣΕΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιετρόλεα» .....	52	12029	άνεχ. Μπάνιας 29 Σεπτ. διά Θίνναρτ
ΝΟΡΟ ΡΙΒΕΡ .....	.....	έτ. «Μπλέ Μόντε» .....	44	7248	"Ιδε: «ΓΕΩΡΓΙΟΣ», ώς μετωνυμάσθιν
ΝΟΡΑΝΤΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλλαντικα» .....	44	7054	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπ. διά Βαλτιμόρων
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σίλετ» .....	42	7251	άργει Ελευσίνα από 17 'Απρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΣΕΡΑΝΤΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον» .....	45	7148	άργει Κυνόσουραν από 14 Φεβρ. 1958
ΝΟΥΤΣΙ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον» .....	43	7176	άργει Καλάμας από 4 Φεβρ. 1958
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (μικτον) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράγκτερ» .....	44	7061	έφθ. Τόκιο 30 Σεπ.
ΝΤΑΡΝΙ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούντηνγουαρντη» .....	58	17743	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ.
ΝΤΕΒΟΝ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιονανάντεν Κρόξ» .....	53	12577	άνεχ. Ν. Υόρκην 17 Σεπ. διά Λάς Πιέντρας
ΝΤΕΛΦΙΚ ΗΓΚΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανούεβα» .....	56	10545	έφθ. Τρίνινταντ 7 'Οκτ.
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆν 'Εντερράπαιζ» .....	58	13545	διπλήθε Σουέζ 2 'Οκτ. διά Χάμπτον Ρόδης
ΝΤΕΡΜΠΙ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σῆν 'Εντερράπαιζ» .....	59	12800	άργει Αμπελάκι από 26 Αύγ. 1957
ΝΤΟΜΙΝΕ' Ι.Τ.ΟΡ	.....	έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐνη» .....	58	10396	άνεχ. Μπάνιας 29 Σεπτ. διά Θίνναρτ
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παρνασσός» .....	44	7256	ίδε: «ΓΕΩΡΓΙΟΣ», ώς μετωνυμάσθιν
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πουνέρτο Μαντρίν» .....	31	5847	διπλήθε Γιβραλτάρ 23 Σεπ. διά Βαλτιμόρων
ΝΤΟΝΑ ΕΥΓΕΝΙΑ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα» .....	57	9746	άργει Ντάρτημουθ από 17 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα» .....	57	9746	άργει Ντάρτημουθ από 13 Μαρτ. 1958
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα» .....	56	8716	άργει Αμπούργον 4 'Οκτ.
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Εδμυράνια» .....	58	10483	άνεχ. Χάμπτον Ρόδης 6 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα» .....	55	11209	άνεχ. Νεάπολιν 9 'Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΝΤΟΝΑ ΟΥΡΑΝΙΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Παναμέν. - Εουρόπα» .....	56	8716	άργει Αμπελάκι από 2 'Ιαν. 1957
ΝΤΟΡΑΝΤΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκαμπόδα» .....	44	7244	άνεχ. Μούρουραν 8 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΝΤΟΡΙΑΝ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλούότη» .....	56	10486	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 'Οκτ. διά Χίροχατα
ΝΤΟΡΙΚ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7128	άργει Ελβονιάσθιον 7 'Οκτ. διά Χάμπτον Ρόδης
ΝΤΟΡΣΕΤ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερκόρνινενταλ Τρ.» .....	58	10397	διπλήθε Λάδεντη 27 Σεπτ. διά Λός Αντζελες
ΞΕΝΙA .....	.....	έτ. «Ροσίνο» .....	13	1951	έφθ. Χάιραν 5 'Οκτ.
ΟΙΑ (κ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οια» .....	11	1881	εις Πειραιά από 4 Σεπτ.
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (Α.) .....	.....	έτ. «Σάν 'Αντόνιο» .....	43	7051	άνεχ. Ροζάριο 6 'Οκτ. διά Μπουένος "Αύρες
ΟΙΚΑΤ (Α.) .....	.....	έτ. «Καρμέλο» .....	43	2875	άργει Ελευσίνα από 9 'Ιαν. 1958
ΟΙΑΥΜΠΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλαντικα» .....	53	17362	άνεχ. Νεάπολιν 9 'Οκτ. διά Ν. Υόρκην
ΟΙΑΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλάμας» .....	54	13665	άργει Φερρόλη από 13 'Απρ. 1958
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13652	εις Ρόττερνταμ από 15 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόλαμας» .....	54	20453	άνεχ. Περο. Κόλπον 3 'Οκτ. διά Τεργεστόν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΓΜΕ (τάνκερ) .....	.....	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	48	11379	άνεχ. Βαγκούμερ 5 'Οκτ. διά Σιδώνα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	14047	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης 1 'Οκτ. διά Χίροχατα
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΗΓΚΑ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άρ. Θάνσον» .....	58	27602	άνεχ. Ελβονιάσθιον 7 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	50	17791	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 3 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	53	14221	εις Ρόττερνταμ (έπισκευαι)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΛΑΙΤ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτος» .....	53	14009	άργει Φερρόλη από 23 Μαΐου
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΑ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	49	17792	άργει Φερρόλη από 20 Σεπ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΛΕ.ΙΚ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	17792	εις Ρόττερνταμ από 22 Μαρτ. (έπισκευαι)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	53	13660	εις Ρόττερνταμ από 7 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορρίνετες» .....	45	10448	άνεχ. Σαντιάγκο 4 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13934	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσον
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	55	13709	εις Γιοκοχάμαν, ύπο συμπλήρωσον
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΓΑ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13713	εις Ρόττερνταμ από 9 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΥΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	55	13934	άνεχ. Σαντιάγκο 4 'Οκτ. διά Λάς Πιέντρας
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΑΓ'ΙΝΤΕΡ (Α.δ.) .....	.....	έτ. «Μοντέρεψη» .....	59	23300	εις Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσον
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	59	25000	εις Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ. (έπισκευαι)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13665	διπλήθε Φάδερ Πόντη 29 Σεπ. δι' Αρούμπαν
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΙ .....	.....	έτ. «Σάδουθ Ατλάντικ» .....	55	18790	άργει Φερρόλη από 9 'Ιουν.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	55	13934	εις Ρόττερνταμ από 7 'Απρ. (έπισκευαι)
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	20595	άργει Φερρόλη από 22 Δεκ. 1957
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13665	διπλήθε Σουέζ 1 'Οκτ. διά Μίνα Σαούδ
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	49	17792	άργει Φερρόλη από 14 'Απρ. 1958
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	14047	άνεχ. Φόρεληταν 8 'Οκτ. διά Κιουρασάο
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	49	17792	έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 'Οκτ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.) .....	.....	έτ. «Μονρόβια Τρανσοπορτ» .....	59	37958	έφθ. Γιελέταν 3 'Οκτ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	.....	έτ. «Ολυμπικ» .....	59	38000	άργει Σεράντεν 9 'Οκτ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	58	27602	άνεχ. Μπουένος 29 Σεπ. διά Τρίνινταντ
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	50	17791	άργει Ελευσίνα από 1 'Ιουλ.
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΧΙΛΑ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ - Οίλα» .....	54	13580	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 7 'Οκτ. διά Μαρακάιμπο
ΟΙΑΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μουνσανάντο» .....	54	20611	άργει Κυνόσουραν από 29 'Ιαν. 1958
ΟΙΑΥΜΠΟΣ (Α.) .....	.....	έτ. «Μονούδηρο» .....	43	7028	έφθ. Ν. Όρλεάνην 5 'Οκτ.
ΟΙΜΗΡΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφόλρες» .....	27	8627	άνεχ. Σάν Νικολά 1 'Οκτ. διά Καλντέρα
ΟΙΜΝΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (Α.) .....	.....	έτ. «Όμνιουμ Κέρριερ» .....	43	8195	άργει Αγ. Φραγκιόκον από 2 'Απρ. 1958
ΟΙΜΝΟΥΜ ΦΡΑΓ'ΙΤΕΡ .....	.....	έτ. «Όμνιουμ φράγτερ» .....	44	8484	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 7 'Οκτ. διά Σάντος
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙΤΥ (S.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λά Εμπρέσσαν» .....	56	21090	έφθ. Ν. Όρλεάνην 5 'Οκτ.
ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάναμαρ» .....	34	7825	άνεχ. Αμπερτρανταν 29 Σεπ. διά Ν. Όρλεάνην
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρλο» .....	43	7211	έφθ. Πειραιά 12 'Οκτ. (πρός παροπλισμόν)
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (Α.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόδεαν Τάνκερς» .....	53	12065	άνεχ. Οζάκαν 30 Σεπ. διά Βαγκούμερ
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρ.» .....	44	7254	άργει Τζάκονσβιλ άπο 13 Δεκ. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπριγκιθάλλ» .....	43	7210	διπλήθε Παναμάν 6 'Οκτ. διά Βαλτιμόρων
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ» .....	36	3891	άνεχ. Πόρτ Άλμπερσε 7 'Οκτ. διά Βαλτιμόρων
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (Αιδ.) .....	.....	έτ. «Ούλατραμπιν» .....	56	10015	άνεχ. Αμπερτρανταν 29 Σεπ. διά Ν. Όρλεάνην
ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ (Α.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπολύ Μπα			

ΠΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας» . . . . .	56	10486	άνεκ. Γιασάταν 28 Σεπτ. διά Βαγκούδερ
ΠΑΝΑΓΙΑ (κοστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολίσκαλ» . . . . .	26	4494	άνεκ. Πόρογκρουν 16 Σεπτ. δι' Αρχάγγελον
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο Άλεγκρε» . . . . .	56	16009	άνεκ. Μπαντάρ Μασούρ 8 'Οκτ. διά Βομβάν
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάνια» . . . . .	58	10659	διπλής Παναμάν 26 Σεπ. διά Κόμπε
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	42	9240	διπλής Θεούταν 7 'Οκτ. διά Χάμπτον Ρόδος
ΠΑΝΑΓΟΣ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος» . . . . .	44	7253	έφθ. Φάλμουθ 7 'Οκτ.
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάνις Ιγνάτιο» . . . . .	44	7281	άργει Τάραντα από 23 Νοεμ. 1957
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ματζεόλια» . . . . .	29	6481	άνεκ. Πειραιᾶ 9 'Οκτ. δι' Ιταλίαν
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Χόντο» . . . . .	43	8474	διπλής Ντόθερ 7 'Οκτ. διά Λίθερπουλ
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Κορφίστα» . . . . .	09	715	εἰς Σιγκαπούρην από 16 Σεπτ.
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)		έτ. «Εστρέλλα» . . . . .	20	2734	άργει Πέραμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.)		έτ. «Στύλμα» . . . . .	36	1974	άνεκ. Κολόμπο 12 Σεπτ. διά Κίναν
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρδαλίνα» . . . . .	43	7257	άργει Χάμπτον Ρόδος από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλλι» . . . . .	30	3727	έφθ. Κολόμπο από 10 Σεπτ.
ΠΑΣΙΟΠΙΚ ΔΗΝΤΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα» . . . . .	43	6721	άνεκ. Ντόρμπαν 28 Σεπτ. διά Καράτοι
ΠΑΣΙΟΠΙΚ ΠΑΤΩΝΙΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Πάσιονιρ» . . . . .	56	10297	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 29 Σεπ. διά Ράς Τανούρα
ΠΑΣΙΟΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Πιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.» . . . . .	25	6605	άνεκ. Ανακότρες 30 Σεπ. διά Μπάραν
ΠΑΣΙΟΦΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασιφικ Τσάλλεντζερ» . . . . .	57	10173	έφθ. Κουεύτ 27 Σεπ.
ΠΑΣΙΟΦΙΚΕΙΤΤΟΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στενάκας» . . . . .	57	12630	άνεκ. Λός Υόρκην 2 Σεπ. διά Γδύνιαν
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλ» . . . . .	43	2881	άνεκ. Ν. Υόρκην 2 Σεπ. διά Μπαγιό Γκράντε
ΠΕΛΟΨ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάμοσκο» . . . . .	45	7054	έφθ. Οζάκαν 13 Σεπ.
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» . . . . .	43	7139	άνεκ. Πορτ Λίνκον 25 Σεπ. διά Μπάραν
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	58	8466	άνεκ. Πούλο Μπούκομ 6 'Οκτ. διά Μαυρικιον
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	N. Γ. Λιβανός . . . . .	58	8465	διπλής Ντόθερ 1 'Οκτ. διά Ην. Πολιτείας
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	58	13581	διπλής Κέιπ Αγκούλας 2 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	56	8001	άνεκ. Αιθέρπουλ 7 'Οκτ. διά Μπουένος Αύρες
ΠΕΡΑ ΣΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» . . . . .	57	7977	άνεκ. Χάρμον 3 'Οκτ. διά Χάμπτον Ρόδος
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λ.δ.)		έτ. «Μονρόδια» . . . . .	59	8700	εἰς Χάρτελεπουλ ύπο συμπλήρωσιν
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοποντος» . . . . .	45	6712	άνεκ. Ρόττερνταμ 8 'Οκτ. διά Μπουένος Αύρες
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	44	7190	έφθ. Κουεύτ 3 'Οκτ.
ΠΙΟΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορενς» . . . . .	43	7228	άνεκ. Λός Αντζελες 17 Σεπ. διά Γιοκοχάμαν
ΠΙΟΞΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	44	7185	εἰς Αμερικαν, ύπο παραλαβήν
ΠΙΟΞΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	44	7256	άνεκ. Νιούπορτ 10 'Οκτ. διά Λύμπεκ
ΠΙΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Μητάξια Σαλινας» . . . . .	45	7067	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ. 1958
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.)		έτ. «Σιέτε Μάρς» . . . . .	43	2016	άνεκ. Γενόβαν 30 Σεπ. διά Σάν Αντιόκο
ΠΟΘΩ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόθος» . . . . .	16	1999	άργει Κυνόσουραν από 21 Σεπ.
ΠΟΛΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σκύρων» . . . . .	43	7258	άργει Αμπελάκι από 9 Αύγ. 1957
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κουπάρε» . . . . .	57	8549	διπλής Γιβραλτάρ 27 Σεπ. διά Ν. Ορλεάνην
ΠΟΛΥΞΕΝΗ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντα Μαρίτιμο» . . . . .	57	9167	έφθ. Κολούμπια Ρίθερ 25 Σεπ.
ΠΟΠΗ		έτ. «Οσαέν Γουαίνς» . . . . .	38	2561	έφθ. Σκελεψτέα 2 'Οκτ.
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα . . . . .	43	7273	εἰς Πειραιᾶ από 6 Σεπ.
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Νουέδα Γρανάδα» . . . . .	45	7267	άργει Σύρον από 29 Σεπ. 1957
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυον» . . . . .	43	10576	άνεκ. Αμμουδιν Μπαίν 27 Σεπ. διά Ρεκαλάντα
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουκού» . . . . .	36	7104	άργει Ντάρτοναυθ από 11 'Απρ. 1958
ΠΡΑΝΤΟ		Π. Γ. Κοτταρόπουλος . . . . .	19	2256	άργει Μασσαλιαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΟΚΥΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κανόπους» . . . . .	58	10414	έφθ. Παταγκ 3 'Οκτ.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο» . . . . .	59	13000	άνεκ. Μπουένος 28 Σεπτ. διά Κιουρασό
ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προμπένευ» . . . . .	43	10468	άργει Σαντόνικο 30 Σεπτ.
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελληνοποντος» . . . . .	43	7128	Ίδε: «ΠΙΟΥΛΥΝΙΚΗ» ομαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προσπερίτυ» . . . . .	43	6979	άργει Ζεμπρούγκε από 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ντέλ Εστε» . . . . .	44	7192	έφθ. Ράς Τανούρα 4 'Οκτ.
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λίγκουε» . . . . .	57	23693	άργει Λιμπέριαν 17 'Ιαν. 1958
ΡΑΦΟΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέριαν» . . . . .	43	7152	έφθ. Αμπεράον 28 Σεπ.
ΡΕΖΟΛΙΟΥΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμερικάνα» . . . . .	59	14000	έφθ. Σαδόνα 4 'Οκτ.
ΡΕΝΕ		έτ. «Νόγκα» . . . . .	11	2255	άργει Όλωνιγκ από 8 Σεπ. 1957
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λ.)		έτ. «Νέστωρι» . . . . .	43	6993	άργει Μπρούζες από 4 Μαρτ. 1958
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ (λ.)		έτ. «Νέστωρι» . . . . .	44	7111	άνεκ. Θρίβερς 8 'Οκτ. (διαταγάς)
ΡΙΟΝ (παν.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτα» . . . . .	45	12813	έφθ. Γκουαγιακίλ 4 'Οκτ.
ΡΙΤΣΕΦΙΕΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριζέφιελντη» . . . . .	45	7217	διπλής Σουεζ 9 'Οκτ. διά Περο. Κόλπον
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τουέστερν Σῆ» . . . . .	55	21028	άνεκ. Βικτωρίαν 22 Σεπτ. διά Βαλτιμόρουν
ΡΥΘΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλόμπε» . . . . .	57	10316	άργει Γάνδουν από 20 'Οκτ. 1957
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ		έτ. «Σαΐντ» . . . . .	44	7176	έφθ. Λά Γκουαίρα 15 Σεπτ.
ΣΑΛΑΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα» . . . . .	45	2895	άνεκ. Ν. Ορλεάνην από 5 Αύγ. διά Πουέρτο Ταράφα
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκολλα» . . . . .	30	4105	έφθ. Σαράντον 8 'Οκτ.
ΣΑΛΑΜΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζόχαλ» . . . . .	44	2844	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσαεν» . . . . .	44	10509	άργει Μασσαλιαν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ . . . . .		έτ. «Γιαδίζα» . . . . .	23	5372	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΙΟ (δ.)		έτ. «Αταλάντικα» . . . . .	44	10546	Ίδε: «ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ» ομαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΑΝ ΡΟΚ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Παντελεήμων» . . . . .	44	7283	άργει Μπρούζες από 17 'Απρ. 1958
ΣΑΝΘΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φοίνιξ» . . . . .	43	7259	άργει Φάλμουθ από 14 Νοεμ. 1957
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέκορντ» . . . . .	42	6996	έφθ. Τζάκονσβιλ 2 'Οκτ.
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ		έτ. «Άλμπέρτα» . . . . .	44	7238	άνεκ. Τόκιο 21 Σεπ. δι' Ειρηνικών
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαρ.τίμα» . . . . .	44	7210	άνεκ. Χόγκ Κόγκ 16 Σεπ. διά Μπαγκόκ
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ. «Πολύφρωμος» . . . . .	19	1260	άργει Κάρδιφ από 14 Σεπ. 1957
ΣΑΝΤΑ ΕΛΕΝΑ		έτ. «Κρόνος» . . . . .	42	7118	άνεκ. Λονδίνον 6 'Οκτ. διά Γκάλθεστων
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ')	(N.A.T.)	έτ. «Βαπόρες» . . . . .	43	7257	διπλής Παναμάν 6 'Οκτ. διά Ν. Ορλεάνην
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Τζών» . . . . .	44	7207	άνεκ. Ρόττερνταμ 7 'Οκτ. διά Σέθεν Αϊλαντς
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΝΑ		έτ. «Σάντα Μαρία» . . . . .	56	9966	άργει Νοτσχαν 6 Φεβρ. 1958
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορακούνα» . . . . .	43	7129	άνεκ. Ήστχαν 1 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΣΑΝΜΠΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναθήναια» . . . . .	43	7179	άνεκ. Πόνος 26 Σεπ. διά Μπαράχονα
ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφο Σ.» . . . . .	45	10655	διπλής Σουεζ 3 'Οκτ. δι' Ισπωνίαν
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. Μανδράκι . . . . .	45	7048	άργει Αμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΑΝΦΟ		έτ. «Μέντη» . . . . .	36	1988	έφθ. Χάντικοσθαλ 30 Σεπ.
ΣΑΡΙΖΑ		έτ. «Τέρμαρ» . . . . .	44	7200	άνεκ. Γκάλθεστων 22 Σεπ. διά Λάδσεντ
ΣΕΒΙΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Γρανάδα» . . . . .	44	7177	άργει Πειραιᾶ από 7 Σεπ.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Σεβίλλα» . . . . .	44	7066	άργει Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΣΕΛΕΣΤΕ (λ.δ.)		έτ. «Κανόπους» . . . . .	55	16056	άνεκ. Ήστχαν 1 'Οκτ. διά Νεάπολιν
ΣΗ ΑΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκάτορ» . . . . .	44	2877	άργει Αμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΜΑΪΝΤΑΙΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιουνίθερσον» . . . . .	42	6117	άργει Μπάρρου από 1 Μαρτ.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Βίκτωρ Ιντερν.» . . . . .	44	7170	άργει Μπάρρου από 26 Σεπτ. διά Γιασάταν
ΣΗ ΣΠΡΑΙΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτίμος» . . . . .	44	7063	άργει Αμπελάκι από 30 Σεπ. διά Μπάρρου από 1 Μαρτ.
		έτ. «Γιουνιθεράς Τράμπι» . . . . .	42	7214	

**LOUCAS HAJI IOANNOU**  
P. O. BOX 419  
**JEDDAH (SAUDI ARABIA)**  
**SHIPPING AGENTS**  
GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.  
ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΕΙΜΕΝΤΩΝ 'ΗΡΑΚΛΗΣ. & 'ΟΛΥΜΠΟΣ.  
TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH

ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν» .....	43	7275	άργει Ρόπτερνταμ από 1 Μαρτ. 1958
ΣΙΡΑΜ .....	N.A.T.)	έτ. «Σίραμ» .....	42	7146	άργει Πεταλιούς από 5 Μαΐου 1958
ΣΙΡΚΛΕ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σίρκλε» .....	59	1850	Ίδε: «ΣΙΡΚΛΕ» ομματια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΚΩΤΙΑ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νοέδα Βαλένθα» .....	42	6907	άργει Σύρου από 4 'Οκτ. 1957
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα» .....	44	7238	ανεχ. Λορέντζο Μαρκές 23 Σεπ. δι' Ιαπωνίαν
ΣΟΥΓΙΩΝΤΙΓΟΥΩΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σουγιώντιγκερ» .....	41	10443	έφθ. Νηπτρότ 4 'Οκτ.
ΣΟΥΛΑ Γ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιόν Σή» .....	21	1946	εις Βαλτιμόρην από 5 Σεπτ.
ΣΟΥΝΙΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κηφισιά» .....	43	7236	ανεχ. Τόκιο 1 'Οκτ. δι' Ειρηνικόν
ΣΟΦΙΑ Κ. .....	(N.A.T.)	έτ. «Εξέλσιορ» .....	57	10398	έφθ. Σικινίαν 6 'Οκτ.
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ατυχίδης» .....	25	6810	άργει Σπαλματόρι από 16 Μαΐου 1958
ΣΠΑΛΜΑΤΟΡΙ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αιολος» .....	43	7199	άργει Σπαλματόρι από 29 'Απρ.
ΣΠΑΡΤΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο» .....	43	7232	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΓΓΑΛΙΑΝΤ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι» .....	27	4966	άργει Κυνόσουραν από 11 Μαρτίου
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι» .....	27	5185	άργει Πειραιά από 31 Αύγ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι» .....	28	4778	άνεχ. Σάν 'Αντώνιο 29 Σεπ. διά Σάν Νίκολας
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι» .....	30	4698	εις Τεργέστον από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ικόλα Σπέτσαι» .....	27	5011	διπλήθε Σουέζ 3 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΣΠΗΝΤΟΥΓΑΙΑΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθικ» .....	57	20683	διπλήθε Πόρτρ Σαιδ 8 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νέποτουν Τάνκερς» .....	56	30159	άργει Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	44	7162	άνεχ. Ειδονημάσου 2 'Οκτ. διά Κόλπον Μεξικού
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινδουλαρ» .....	55	8799	άργει Κάρελοτς από 30 'Ιαν.
ΣΤΟΡΚ .....	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα» .....	41	7111	άργει Φάλμουθ από 14 Φεβρ. 1958
ΣΥΜΦΟΝΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκό» .....	44	7144	έφθ. Φαλκονάρα 5 'Οκτ.
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα» .....	54	11914	άργει Καλάμας από 6 Φεβρ. 1958
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα» .....	52	12064	άνεχ. Χαντικόσαλλ 5 'Οκτ. διά Πατενιέμι
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα» .....	44	5244	έφθ. Τόκιο 8 'Οκτ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (όνδ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπελένι» .....	43	7225	διπλήθε Μπρόνομποττελ 30 Σεπ. διά Ελλάδα
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα .....	22	1754	άργει Ρίθερ Μπλακουώντερ από 15 Δεκ. 1957
ΤΑΥΓΕΤΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μόναδαρ» .....	43	7032	έφθ. Ν. 'Υρκην 5 'Οκτ.
ΤΑΥΡΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκοντινεντάλ» .....	56	20332	άνεχ. Αντικόρην 25 Σεπ.
ΤΖΕΙΜΙΣ ΜΟΝΡΟΕ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σπικέριερς» .....	43	7231	άργει Ελευσίνα από 31 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7040	άργει Ελευσίνα από 27 Δεκ. 1957
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ» .....	43	7026	άργει Γάνδην από 16 Φεβρ. 1958
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΤ'ΙΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα» .....	44	7055	έφθ. Πειραιά 10 'Οκτ.
ΤΖΟΥΑΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κονκρόντια» .....	20	3526	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Οκτ. διά Βρατιλαν
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπολμπό» .....	54	18717	άνεχ. Σούδαν 1 'Οκτ.
ΤΖΩΝΝΥ Κ. (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	Δ. Καπότας .....	30	2047	εις Κολόμπο από 29 Αύγ.
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπεστούς» .....	53	27853	άργει Ελευσίνα από 10 Μαρτ. 1958
ΤΙΝΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τιουνάιτεντ Κρός» .....	52	12523	διπλήθε Κωνιών/πολιν 29 Σεπ. διά Βρατιλαν
ΤΙΡΥΝΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άντρασ» .....	44	7254	άνεχ. Πόττερνταμ 8 'Οκτ. διά Λιθανον
ΤΟΥΛΑ Ν. (λ.) .....	(N.A.T.)	Τούλα Ναϊγκαζίονε Λτδ .....	37	6265	διπλήθε Πόρτρ Κόλπον 22 Σεπ. διά Μεγ. Λιμνας
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα» .....	43	7160	έφθ. Σούδαν 1 'Οκτ.
ΤΣΑΝΣΕΡΓΚΟΥΛ Φ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα» .....	27	2758	εις Κολόμπο από 29 Αύγ.
ΤΡΑΝΣΚΑΡΙΜΠ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοσόλι» .....	57	24027	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΤΡΑΝΣΚΑΣΙΩΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κοντινεντάλ» .....	29	5949	διπλήθε Ιταλίαν 6 'Οκτ. διά Ράς Τανούρα
ΤΡΑΝΣΚΑΣΤΩΡ (όνδ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοιάσων» .....	31	8933	άργει Βίγκο από 6 'Οκτ. 1958
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάρες» .....	30	9097	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΜΑΡΣ (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	Η.Α. Κ. Κουλουκούντης .....	44	7299	άργει Κασάντο από 10 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΠΑΣΙΟΥΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοαστλάντικ» .....	43	9474	άργει Κασάντο από 1 Αύγ.
ΤΡΑΝΣΠΟΛΟΥΞ (δ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα .....	45	10441	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 29 Σεπ. διά Γιοκοχάμαν
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοκάστωρ» .....	30	9100	εις Τρογκίρ από 22 Σεπ. (επισκευα)
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκοσον» .....	44	7251	άνεχ. Ν. 'Υρκην 19 Σεπ. διά Γένοβαν
ΤΡΙΝΙΤΙ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	44	7091	διπλήθε Ντακάρ 1 'Οκτ. διά Ρίθερ Πλείτ
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τοίνιτ» .....	44	10584	άνεχ. Μπελέμ 6 'Οκτ. διά Μανάους
ΤΡΙΤΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάρε Νόστρουμ» .....	44	7165	άνεχ. Ν. 'Υρκην 7 'Οκτ. διά Χάμπτον Ρόδς
ΤΣΕΣΤΟΣ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνυουν» .....	45	10603	έφθ. Καμπάνα 6 'Οκτ.
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζενίθ» .....	44	7207	διπλήθε Πόρτρ Σαιδ 8 'Οκτ. διά Βομβάν
ΤΥΧΑ .....		Π. Κυπριανοῦ .....	18	5285	έφθ. Μορουνγάκο 19 Σεπ.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ. δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρούαγιαλ» .....	42	7035	άργει Μπρούζες από 1 Αύγ. 1958
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα» .....	55	21088	άνεχ. Λόδς 'Αντζελες 4 'Οκτ. διά Γιοκοχάμαν
ΦΑΛΚΟΝ .....		έτ. «Βίλκ» .....	59	25300	άργει Ζεεμπρούγκε από 25 'Ιαν. 1958
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε» .....	43	7132	εις θέσην 45.5 B-7.47 Δ., 'Οκτ. 8, διά θάσουλ
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιριάνην» .....	57	21910	έφθ. Κουντατάνζαν 3 'Οκτ.
ΦΑΡΑΛΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάστρο» .....	36	5427	άργει Αιδί από 29 Αύγ.
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα» .....	45	7263	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΙΟΙΣΒΟΣ II (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά ουμφέροντα .....	44	7140	διπλήθε Παναμάν 26 Σεπ. διά Ναγκασάκι
ΦΙΩΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Προγκρέσσο» .....	44	7208	έφθ. Κουν 6 'Οκτ.
ΦΟΡΜΟΣΤΑΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνης» .....	36	2642	άργει Μόμπιλ από 26 Μαΐου
ΦΟΥΑΜΑΡ (λ.) .....		έτ. «Κάλντελ» .....	44	10983	άργει Ζεεμπρούγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΡΑΝΚΟ ΛΙΖΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	44	7022	άργει Σύρου από 21 'Ιουλ.
ΦΩΤΟΥΓΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νολίντο» .....	21	3522	άργει Οινέι σεπτ. 1957
ΧΑΛΕΥΟΝ ΜΕΝΤ (λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτορινο» .....	43	7029	διπλήθε Πόρτρ Σαιδ 7 'Οκτ. διά Μπάραν
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντ» .....	40	1548	άργει Ρίθερ Μπλακουώντερ από 7 'Ιαν. 1958
ΧΑΤΖΗΣΙΑΚΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7030	άνεχ. Μελδούρην 28 Σεπ. διά Περο. Κόλπον
ΧΕΡΑΛΗΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίλα» .....	57	23664	διπλήθε Μπρόνομποττελ 23 Σεπ. διά Ν. Ορλεάνην
ΧΙΟΣ ΜΠΡΙΖ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	56	10583	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Οκτ. διά Μεγ. Λιμνας
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκόθαμ» .....	43	7242	Ίδε: «ΝΥΜΦΑΙΑ» ομματια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΧΟΚ .....		έτ. «Πτερωτή» .....	43	7182	άργει Καλάμας από 23 Φεβρ.
ΧΟΥΑΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λ.) .....		έτ. «Οσεαν Τράνσοπτ» .....	38	9403	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Οκτ.
ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.) .....		έτ. «Ντέλ Εστε» .....	43	7127	άργει Τεργέστον από 1 Δεκ. 1958
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	42	7092	άργει Βαλτιμόρην από 21 'Ιαν. 1958
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πλίον» .....	44	7150	έφθ. Καμπάνα 8 'Οκτ.
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τιουνάιτεντ Κρός» .....	53	12513	έφθ. Θέσυταν 8 'Οκτ. (διά Ρίγαν)
ΧΡΥΣ (λ.) .....		έτ. «Μπάλτια» .....	43	1790	άνεχ. Κόμπη από 30 Αύγ. διά Φιλιππίνας
ΧΡΥΣ Χ. (λ.) .....		έτ. «Τκρόσουντ» .....	43	7258	άνεχ. Αλγερίου 24 Σεπ. διά Γκάλθεσον
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούινδσωρ» .....	43	7243	άνεχ. Περα. Κόλπον 6 'Οκτ. διά Λάδσεντ
ΧΡΥΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίππερς» .....	55	23930	άνεχ. Ταόρλεσον 4 'Οκτ. διά Λά Σαλίνα
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18732	έφθ. Λόδς 'Αντζελες 7 'Οκτ.
ΧΡΕΑΝΙΑ .....		έτ. «Μαρσκάι» .....	44	7256	άργει Αμπελάκι από 8 Δεκ. 1957
ΧΡΕΑΝΙΣ (λ.) .....		έτ. «Τρανσοτεσάνικα» .....	42	7084	Ίδε: «ΓΙΟΛΑΝΤΑ», ώς μετωνυμάσθι
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρόμπλον ντε Όρο» .....	40	7188	άνεχ. Μπράουνσιλλ 27 Σεπτ. διά Δουγκέρκν
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπόρος» .....	44	7293	

## "GOODWILL,, MADRAS

YOUR AGENTS IN INDIA

East Coast Ports, including Calcutta, Bombay, Vizag, Kakinada, Masulipatnam, Cuddalore, etc. etc.

SOUTH INDIA CORPORATION (AGENCIES) PRIVATE LTD.  
STEAMER AGENTS, STEVEDORES, ETC.

No. 6, Armenian St., MADRAS-1

Telephone: 4911 (4 Lines)

Cable: "GOODWILL,,

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLES)

## A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 4. — EDITOR D. N. COTTAKIS — PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE 15th OCTOBER 1959

### Greek Shipping

#### Quarterly Statistical Review

1519 Ships, 12,416,410 Gross Tons

The third quarter of 1959 showed a marked increase in purchases of second-hand tonnage. This was not prompted by any prospect of an improved freight market. It seemed more the result of a drop in ship prices bringing the level close to scrap values. Owners were able to scrap older ships and replace them with wartime tonnage at little extra cost. On the other hand, owners with new tonnage on order were able to meet financial obligations by cancelling some orders and extending the delivery date of others. There were more registrations under the Greek flag and the newly-discovered Lebanese flag while the drop in «flag of convenience» registrations continued.

The tendency to scrap older ships was encouraged by the demand from shipbreakers the world over and, more particularly, in the Far East. Japanese and Hong Kong breakers have absorbed a sizable quantity at prices of about ten pounds per ton and the demand continues. An interesting sidelight to this situation is the appearance of some speculators who have bought old ships, loaded them with scrap-iron and sold ship and cargo to Japanese breakers at a moderate profit.

To sum up, there is evidence everywhere that world shipping is rapidly adapting itself to postwar conditions and that over-age and uneconomic ships are being sacrificed in the process. The Liberty ship also seems a likely victim of this transition.

#### New Launchings

Flag	1st. Quarter		2nd. Quarter		3rd. Quarter		Total
	Ships	G.T.	Ships	G.T.	Ships	G.T.	
Greek cargo	4	38,645	6	52,718	6	49,620	
Liberian cargo	4	33,610	2	22,800	1	9,200	23 206,593
Greek tanker	2	44,840					
Liberian tanker	1	38,000	3	87,065	2	48,000	8 217,905
							31 224,493

#### New Purchases

Greek & other	17	70,382	27	98,621	36	197,989	80	366,992
---------------	----	--------	----	--------	----	---------	----	---------

#### Sold For Breaking

Greek & other cargo	12	70,251	13	55,813	21	95,530	46	221,594
Greek & other tanker	6	41,327	3	22,435	6	46,425	15	110,187
								61 331,781

#### Balance Sheet

Greek	+ 234,062	+ 175,114	+ 163,059
Liberian	- 125,783	- 14,361	- 19,927
Panamanian	+ 12,126	- 2,622	- 43,184
Costa Rican	- 177,825	- 31,855	- 23,959
Lebanon	+ 24,572	+ 7,216	+ 34,327
	- 32,848	+ 133,492	+ 110,271

As can be seen from the above tables buying activity by Greek owners picked up in the second and third quarter. Although it is difficult to make predictions these days when anything may happen, if the freight market remains low and if the demand for scrap continues, it seems almost certain that more over-age ships will be sold and replaced with wartime tonnage. The movement away from «flags of convenience» and the increase in Greek flag registrations is also apparent from the above tables and will, in all likelihood, continue.

#### Current Strength Per Registry

The figures below show the position of Greek-owned or Greek-managed shipping at the end of the third quarter of 1959.

Flag	No. of Ships	Gross tons
Greek	553	2,847,160
Liberian	630	7,064,446
Panamanian	249	1,771,374
Honduras	35	152,488
Costa Rican	22	208,715
Lebanese	30	102,227
Total :	1,519	12,146,410

These figures can be further analysed as follows:

Dry-cargo vessels of postwar construction	227	2,012,194 g.t.
» » wartime	548	3,621,337 »
» » prewar	169	555,241 »
Tankers of postwar construction	226	4,213,886 »
» » wartime	118	1,157,145 »
» » prewar	39	284,212 »
Ocean Liners	8	149,268 »
Passenger vessels	45	88,204 »
Other vessels	139	64,924 »
Total :	1,519	12,146,410

In ten years from 1948 to 1958, 453 new dry-cargo ships and tankers were acquired, totalling more than six million gross tons. This is a remarkable achievement in view of the considerable losses suffered by Greek shipping during the war and the scarcity of capital that followed. Although it could be said that the war in Korea and the Suez attack were instrumental in producing considerable profits to many shipowners, the real reason for this amazing recovery lies elsewhere. Shrewd deals and intricate financial arrangements plus the support of foreign capital did much to help. Also, loans and other obligations were paid off on the dot despite the rapid and unexpected deterioration of the freight market. The reputation and credit of «the Greeks» still stand high in international shipping circles. The depression, however, has checked the rush for new buildings. Much remains to be done though, in the direction of weeding out superannuated ships (there are 847 of them totalling 5,617,934 g.t.) if Greece's important position in the field of international transport is to be maintained.

#### Laid-Up tonnage

The freight market remained stagnant during the third quarter. An improvement in the rates for scrap-iron and grains was too slight to have any significant effect on the general situation. Some tankers were again used to carry dry cargoes to India and the Continent. On the whole, however, the volume of laid-up shipping remained unchanged although there were changes in the lists of vessels themselves. On September 30, there was a total of 476 vessels laid-up amounting to 3,522,910 gross tons. The seriousness of the present crisis becomes apparent from the fact that in 1949 24.04 percent of Greek shipping was laid up whereas in September, 1959, the percentage of laid-up ships was 29.04.

The following table gives a clear picture of the situation:

	3rd quarter	2nd quarter
Dry-cargo	347 2,344,871 g.t.	350 2,355,000 -3 -10,129 g.t.
Tankers	101 1,137,913 »	96 1,086,141 +5 +51,772 »
Smaller cargo vessels	28 40,126 »	35 50,198 -7 -10,072 »
	476 3,522,910 »	481 3,491,339 +5 +31,571 »

Laid-up Greek flag vessels at the end of the third quarter totalled 138 (829,895 g.t.) representing an increase of 4 ships and 47,100 g.t. over the second quarter. Of the 138 ships 94 were laid up in Greece and 44 in foreign ports.

With regard to Greek ships flying «flags of convenience»

there was a decrease of nine ships (15,529 g.t.) as against the second quarter. Of the total of 338 laid-up, 151 were laid-up in Greece and 187 in foreign ports.

Looking into the future it would seem that the total volume of Greek-controlled shipping will be progressively reduced. This is because over-age Greek-controlled freighter tonnage amounts to a total of 4,176,578 gross tons as against a total of 2,012,194 gross tons of more recent construction. The over-age tonnage is inevitably being scrapped and an improvement in the freight market would only delay but not prevent the eventual scrapping of all superannuated vessels. The tanker picture is brighter since of 4,213,886 gross tons only 1,441,356 tons are over-age.

## Shipping Notes

### Flags of convenience

We understand the Ministry of Mercantile Marine now feels that Greece should participate in the talks between the United States and nine European maritime nations that began last June at Washington, D.C. The main object of these talks is first to examine the U.S. Government's maritime policy and study its effects on the maritime affairs of European countries, particularly with regard to establishing free competition without flag discrimination. The second object is to review the entire question of «flags of convenience».

The minutes of this June conference were studied carefully at the Ministry with particular attention to the conclusions of the participating European nations. These can be summed up as an appreciation of the motives that prompted the U.S. Government's policy (such as the need for maintaining a sizable merchant fleet for strategic reasons) and the difficulties the U.S. Government was facing in trying to pursue this policy on account of high shipbuilding and running costs. The European nations did not judge the fifty-fifty rule for American aid cargoes as a discriminatory measure but they expressed the fear that such practices might be extended to other cargoes.

On the subject of «flags of convenience» the European delegates suggested that difficulties should be put in the way of ship registrations under these flags. The American view on the matter was that this proposal could not be applied in the U.S. as long as American flag vessels were in no position to compete with European ships.

With regard to Greek-owned vessels flying «flags of convenience» the view was expressed that the Greek Government's measures were beginning to show satisfactory results.

### A Warning

There is a movement afoot in New York to stir up trouble among Greek crews. American union bosses seem determined to organize the crews of Greek-owned ships managed from the U.S. Unable to act directly on account of the laws against secondary boycotts, bosses like Messrs. Curran and Hall have found a ready tool in the person of the unspeakable Mr. Fournarakis. Two members of this man's so-called organization recently visited the s.s. «EVANTHIA» in New York. They took six of her crew to visit an American ship, showed them round the crew quarters, fed them, described working conditions on board, allowed them a glimpse at the wages and overtime lists and then handed them 25 dollars each to spread the gospel of American union organizing among their shipmates.

No Greek seaman with a grain of common sense in him can fail to realize that the ultimate aim of the American bosses is to raise the running costs of Greek ships to such a degree that they will no longer be able to compete with subsidized American vessels—the net result of this being the laying-up of Greek ships and increased employment for American seamen.

All the same, we feel the Greek Consular Port Officer in New York as well as P.N.O. and the Owners' Association should look into the matter and take steps to counter Mr. Fournarakis' evil propaganda.

### What should be done

Although Mr. Manolis Kulukundis in New York is reported to have reassured the Ministry in Piraeus that our fears are exaggerated we still think that no stone should be left unturned to alert Greek crews of the danger lurking behind the activities of Messrs. Curran, Hall & Co.

P.N.O. and the Greek state should forbid Greek crews, by law if necessary, from signing any appeal to American union bosses to act as bargaining agents for collective agreements. If every Greek-owned ship and its crew were covered by P.N.O. agreements, an American union-sponsored boycott would not stand up in any American court of law since it would be inter-

preted as interference in foreign unions.

The American union bosses, however, are perfectly aware of their legal limitations and can use, as they have always done, other methods to achieve their aims. They are reportedly prepared to spend 500,000 dollars if necessary to organize the crews of 500 Liberian and Panamanian ships.

P.N.O. should sound the alarm and devote all its efforts and energies to meet this danger. It should open new offices in the States, staff them with competent personnel and do everything in its power to make Greek seamen feel it is taking a real interest in their problems and doing everything in its power to protect their interests.

Forewarned is forearmed and the coming conference on these union matters which is scheduled for October 26, in Athens and which Messrs. Curran and Hall will reportedly be attending, should do much to clear the atmosphere.

### The training schools

There are three naval training schools in Greece — at Aspropyrgos, Hydra and Kymi. Only 310 cadets are enrolled in all three when the Aspropyrgos school alone could easily accept more than 300. The schools are poorly attended because each cadet pays only Drs. 250 per month in fees. The rest of the burden is borne by the Capital Fund for Naval Training and this Fund is so badly depleted it cannot support more cadets. The schools are also understaffed and the reason for this is that naval officers and university engineers are reluctant to accept part-time teaching posts when the extra income they derive from them is so heavily taxed. The situation will become even more critical when a training ship shortly becomes available to the schools. The deficit will then surely exceed this year's which ran up to Drs. 450,000.

If every Greek-owned ship flying a foreign flag contributed to the Naval Training Fund there would be no deficit and the schools would be able to function properly and adequately to turn out the deck and engineer officers our Merchant Navy needs so badly. We suggest that graduate apprentice officers from these schools, and engineers in particular, be forbidden, by law if necessary, from offering their services for a certain period to ships that do not contribute to the Fund.

### The Greek - Egyptian clearing situation

Greek shipping—passenger lines in particular—has been hard hit by the competition offered by Italian, Turkish, Yugoslav and other ships on account of the clearing situation between Greece and Egypt. Although these other countries are able to convert their Egyptian earnings at the official rate of the Egyptian pound, Greek shipping suffers a 35% loss on such transactions. The fact that this was reduced to 30% as from September 1, 1959 does little to relieve the situation. When the clearing balance in favour of Greece had reached the 5,965,000-pound figure three months ago this total was frozen and the Egyptian Government promised to pay it off in instalments. So far, they have paid a first instalment of 1,486,622 pounds. Since June, however, another balance of 2,500,000 pounds has accrued in favour of Greece. With regard to shipping alone, earnings of about one million pounds since June have accrued to Greek ships and only 41,000 pounds have been transferred so far even with the 30% discount. The Greek Government should take drastic steps to meet this situation otherwise it will become impossible for Greek ships to continue trading with Egypt and it would be a pity if our maritime links with this friendly neighbour were broken for reasons of economic necessity.

### Will history repeat itself?

In a period of only six weeks, covering September and October, Greek owners have bought 18 second-hand cargo ships totalling 114,082 g.t. for more than one million pounds sterling. Greeks are again taking advantage of low prices in time of crisis to build up fleets that they hope will bring profitable returns when the crisis is over. But will history repeat itself? These are all superannuated vessels and we doubt whether they could hold their own against the competition of more modern ships even in times of plenty. These purchases are of a speculative nature and we can only hope that the faith of these owners in the future will be vindicated.

### The great floating dock

The Hellenic Shipyards' great floating dock arrived at Scaramanga this month after a 3,000-mile journey from Bremerhaven from where it is being towed by three tugs.

The dock will be capable of lifting 26,000 tons or vessels of up to 50,000 t.d.w. and has been built in such a manner that further sections can be added, bringing it to a lifting capacity

of 35,000 tons, capable of docking vessels of up to 70,000 t.d.w.

The dock was built at the Collnow Werke, A.G. in Dusseldorf. On completion, the dock was too large to be towed through the Bremerhaven Northern lock and had to be given a 22 degree list by flooding some of the compartments to enable it to pass through the lock gates.

The dock's equipment was supplied by Siemens, Demag and Rud. Otto Meyer and it is all of the latest and most modern specification. Its pumping and fire-fighting installations are the latest word and it is capable of providing drydocked vessels with adequate steam pressure to run all auxiliary machinery.

It is also capable of draining ships or supplying them with oil fuel and is equipped with a complete network of compressed air outlets. Two 5-ton cranes run along the entire 694-ft. length of the dock.

## First Impressions

The first ship to put in for a major refit at the Hellenic Shipyards in Scaramanga was the 20,000-ton tanker «CANDIA». The owners of this vessel were greatly impressed by the high degree of organization at the shipyards and the speed and efficiency with which the work was executed. Best news of all—the final bill was less than half of what the refit would have cost elsewhere.

## Refrigerator Ships

The need for Greek reefer ships is becoming more and more imperative. Greece's export drive would greatly benefit by the acquisition of the two vessels about which much has been said and very little done. 20,000 tons of grapes will be shipped from Greece this year, mainly in Scandinavian and some British bottoms. They were not enough to cope with the increased demand for such vessels. Also, there are sizable quantities of grapes for export from Turkey. The current rate is 26 dollars per ton. Few outsiders have appeared on the scene to offer any kind of competition. Greek reefers would help lower the rate and increase exports by reducing the final cost of our fruit to consumers.

## The Eugenides Tradition

The grant of 30,000 dollars by the Eugenides Foundation will facilitate the purchase of a training vessel for Greek apprentice deck officers and engineers. The decision to call the ship «EUGENIOS EUGENIDES» was a commendable one. It will help keep alive in the minds of future Greek seafarers the memory of this great benefactor. In addition to this grant, the Foundation has planned the publication of seven textbooks on Marine Engineering to provide, for the first time, young apprentices with an inexpensive means of furthering their technical education.

## The international maritime conference

1. — Very few indeed expected that a draft Convention concerning the liability of owners of ships driven by atomic energy would be adopted in the Rijeka Conference. Seventeen countries: Canada, Denmark, Spain, Great Britain, Finland, Japan, Sweden, Norway, Switzerland, Turkey, France, Belgium, U.S.A., Portugal, Greece, Yugoslavia and West Germany have voted in favour of the Draft Convention whilst the Netherlands, Italy and Poland abstained.

From the very outset of the discussions it was made clear that the liability envisaged would be not connected with fault or privity of the shipowner. A liability based on fault or privity is already provided by the law common to maritime countries. It was therefore necessary to create a liability based on the risk i.e. on the bare fact that dangerous machinery is been made use of i.e. the nuclear motor.

The Draft Convention disposes that a person exploiting a nuclear ship is answerable for any damage, provided it is proved that this nuclear damage may be attributed to an accident on board the nuclear ship. Thus the person suffering the damage will have to satisfy the Court as to this relation between cause and effect. Special provision is made for the case where damage has been intentionally or negligently caused, the owner having redress against the person or persons responsible.

This objective liability ought to be limited. But if this was readily admitted, the project came to grief when the limits of liability had to be defined. No concrete figure could satisfactorily be put forward although it was recognised that the respective figure should be fairly high to ensure that nuclear ships will be admitted in all the ports of the world. It was also suggested that commercial insurance could hardly afford to

cover the risk involved. Therefore countries employing nuclear ships should also alay the anxiety caused by the presence of such a ship in a foreign port. The matter will have to be studied by the Treasuries of the countries concerned.

Another important question is involved i.e. that of the relation between the new Nuclear Convention to be signed and such other Conventions equally providing liability of shipowners. Following much discussion it was resolved that whenever damage has been caused by nuclear effusion, the new Convention will be exclusively applied.

The second item was raised during the Madrid Conference in 1958 and concerns coordination between the International Convention on limitation of Shipowners liability and the Convention on Mortgages and Privileges. The Conference found that the work on the Madrid Draft Convention has not advanced far enough to allow resolutions to be taken and consequently it was resolved to place the item on the Agenda of the next Conference. It is a complicated matter, more so as it could have been definitely decided upon at the Diplomatic Conference of Brussels in 1957 where it was discussed without arriving at a definite solution.

The third item concerned an amendment to Section 14 of the International Convention on Salvage of 1910. This section provides that the Convention is not applicable on warships or state-owned vessels exclusively employed in a public service. The situation however has considerably changed since 1910. Many ships, besides those of the Iron Curtain countries, are now state-owned and employed by public services. The drafting of this Section being not very clear, those proposing its amendment have raised the following points:

- 1). To extend the application of the 1910 Convention to cases where merchant ships have salvaged warships or state-owned vessels employed in non-commercial service.
- 2). To extend the application of the Convention to cases where warships or state-owned vessels as above have salvaged merchant ships.
- 3). To admit the jurisdiction of the ship's flag in litigation concerning salvage services rendered to warships or state-owned vessels.

The first two points were extensively discussed. A distinction was drawn between cases where salvage award is claimed by state-owned vessels and cases where such ships are required to pay salvage award. It could not be easily admitted that a foreign government could be sued before the Courts of another country. A jurisdiction clause was thereby necessary. It was subsequently pointed out that nothing in the Convention imposes on state-owned vessels employed in a non-commercial service, the obligation to claim a salvage award and consequently countries which operate gratuitous ice-breaking services may set forth these services whist countries which render such services to their own ships only, are at liberty to do so. A similar solution may be adopted for ships joining trawlers for technical or medical aid purposes.

The draft text of Section 14 in the form it will be put forward before the next Diplomatic Conference runs as follows:

«The provisions of the present Convention are equally applied over salvage services rendered to a warship or a public ship or a ship employed by a Government or by a public service.

«Claims against a Government for salvage services rendered to a warship or to a public ship exclusively employed in a non commercial service, may only be brought before the Courts of this Government.

«Whenever a warship or any other state-owned ship or a ship employed by a Government or public service has rendered salvage services, a salvage award may be claimed according to the provisions of the present Convention.

A third item concerned an amendment of Section X of the Convention regarding bills of lading (1924), commonly referred to as the Hague Rules. This is purely a question of application and different views were adopted by the national Courts of the signatory Countries. For instance British Courts rigorously applying the proper law of the contract, have refused to apply the Hague Rules if the bill of lading foresaw the application of English law, although it has been issued in a signatory country. Similar difficulties were mentioned by other representatives.

The proposed amendment of Section X is as follows:

«The provisions of this Convention are applied to all bills of lading covering a transport of goods from a country to another provided the port of loading or the port of discharge, one or more designated in it, belong to a signatory country, regardless of the law governing the bill of lading or the nationality of the ship, of the carrier, of the shipper, of the receiver or any other person interested.

## New passenger ships for Greece

### A thriving business

Latest developments in the passenger lines are the only bright spot in the gloom that is currently blanketing the shipping business. Messrs. Chandris are hoisting the Greek flag on the Union-Castle Line's «BLOEMFONTEIN CASTLE», renaming it «PATRIS» and starting a regular Greece-Australia line. Mr. Latsis' «HENRIETTA» will also link Europe to Australia very shortly while the GREEK LINE's «NEW YORK», the former «NEA HELLAS», is scheduled for a new line from Greece and other Mediterranean ports to Canada. Together with the «OLYMPIA» and «QUEEN FREDERICA», a total of five large-sized passenger liners will link Greece with two distant continents on a regular basis for the first time in the country's history.

### In the Mediterranean

No less impressive have been developments in the Mediterranean lines. OLYMPIC CRUISES, HELLENIC MEDITERRANEAN and TYPALDOS LINES kept up regular schedules throughout the year making it possible for tourists to flock to Greece from the Eastern and Western Mediterranean with ease and in comfort. New additions to our Mediterranean passenger fleet this year were H.M.L.'s luxury ship, m.s. «MASSALIA»; the POTAMIANOS Company's s.s. «ATREUS» which linked Brindisi directly to Rhodes, via Piraeus, for the first time; and the CAVOUNIDIS Company's «PHILIPPOS» which has been completely reconditioned. A fourth vessel was recently bought by the TYPALDOS LINES. It will be named «HELLAS» and is scheduled for the Venice-Piraeus-Istanbul line.

### Coastal vessels

Five new ships were added to the country's coastal communications this year and five more to the smaller inter-island runs. This will make it difficult for superannuated coasters to compete and these older ships will probably be withdrawn from service very shortly. There was increased passenger movement this year with more than 200,000 carried on the Argolis and Saronic Gulf lines alone. We understand that the Government is dickering with a barter deal involving Greek tobacco for Finland in exchange for which two coastal passenger vessels would be built in Finland. Whether the deal comes through or not the specifications of these vessels have been very well thought out and should provide a model for future acquisitions.

### Cruise ships

There was marked interest this year in cruise ships. The «SEMIRAMIS» and the «AIGAION» were used exclusively for cruises this summer and were most popular both with foreign and local tourists. This prompted the NATIONAL HELLENIC AMERICAN LINE to start plans for a similar cruise ship, the «STELLA MARIS» which is scheduled to begin its cruise programme next April. This vessel will reportedly cater for a «higher class» of tourist and the ship will be fitted out accordingly to attract this type of customer.

### Ferry - Boats

Greece is becoming more and more ferry-boat conscious. New vessels now serve the Rion-Antirion crossing and new lines have been introduced at Scala Oropou - Eretria and Arkitsa-Aedipsos, linking both south and north Euboea to the mainland.

Biggest development of all, however, is the Brindisi-Corfu-Igoumenitsa ferry crossing which will be jointly served by the HELLENIC MEDITERRANEAN LINES' m.s. «EGNATIA» now under construction at the Loire-Normandie shipyards in Rouen, and a similar vessel to be introduced by ADRIATICA in 1961. m.s. «EGNATIA» will be the latest thing in ferry-boats and will accommodate 90 cars and six coaches and 762 passengers by day or 638 by night. It will be a drive-on, drive-off ferry and its total cost will be 3,182,500 dollars.

In conclusion, we think it is worthy of note that all the above developments, with the exception of the last named, took place on the single initiative of private enterprise alone with government aid or subsidy most conspicuous by its total absence.

## The Greek-Australian Line

T.s.m.s. «PATRIS» will start its regular departures (every two months) from Piraeus for Australian ports on December 14. Over 900 passengers will be carried on this first voyage. General Agents for Greece will be the Hellenic Mediterranean Lines. The «PATRIS», which is to be delivered on November 9, is reported to be the finest vessel yet on the Mediterranean-Australian run.

Presently force-ventilated, the ship will be installed with a

complete air-conditioning system after its first voyage.

Meanwhile, Mr. Latsis' «HENRIETTA» the second of the two ships he is planning for the Australian line, has arrived in Piraeus for alterations. It is scheduled to start in three months' time, reportedly from North European ports.

## Brief Items

### The census

About 40,000 census forms had been filled in and sent in to the Central Census Office at N.A.T. by September 24. Up to that date, 7,778 seamen had been registered in main American and European ports as well as in Suez. In Greece itself, 31,850 seamen had been counted. The whole census machinery seems to be better organized and coordinated now that the powers-that-be have finally appreciated the vital importance of this task.

### Regular line to the Great Lakes

The «HELLENIC LINES» are planning a regular line from the Mediterranean to the Great Lakes. Mr. Callimanopoulos did not join the «rush» to this market as soon as the St. Lawrence Seaway was opened. It was wise of him to keep from doing so because a thousand and one problems were met with by the first ships to make use of this great new waterway to the American Middle West. Reaping the benefit of the experience gained so far, Mr. Callimanopoulos will build three 6,000-tonners in Japan for this trade and the Greek colours will appear once more on another international trade route.

### Official employment figures for August

The Ministry of Mercantile Marine has announced that during the month of August, 1959, 7,625 Greek seamen were employed on 288 Greek freighters; 2,586 on 46 passenger ships; 6,308 on 3,096 vessels of up to 30 gross tons; 2,176 on 242 motorships and caiques. On 704 freighters and one ocean liner flying foreign flags, a total of 15,079 Greek seamen were employed. Total employment figure for August, 1959 added up to 33,774. Total wages amounted to Drs. 4,445,845 and 462,068 pounds for those employed on Greek ships and 850,192 pounds for those employed on foreign-flag vessels.

### To fly the Greek flag

Application for registry in Greece under «Article 13» of the law on foreign investments was received at the Ministry of Mercantile Marine for the 7,255 g.t. (1945) Liberian freighter «EUROPEAN TRADER» owned by the EUROPA Company and managed by Fafalios Bros.

— Delivered in Liverpool to new Greek owners: The British-owned freighter «CITY OF PORTSMOUTH» 7,249 g.t. (1943). Vessel will be renamed «EUCHARIS» and fly the Greek flag.

— Delivered in Germany to new Greek owners: The German freighter «EDUARD RUSCHE» 996 g.t. (1930) renamed «PANTELLIS A.» and to fly Greek flag.

The following applications were received at the Ministry of Mercantile Marine for registration under the Greek flag: «JOANNA» (ex-Danish) 2,873 g.t. (1926) owned by «JOANNA» Co. (managed by Mr. Lin. Goulandris). «CAPETAN CARRAS» (ex-Liberian) 8,798 g.t. (1955) owned by TRAMPS CHARTERING Co.

«ARCHANGELOS» 10,050 g.t. under construction in Japan. «MARIA» (ex-Dutch «Aludra») 7,272 g.t. (1944) owned by «MANNA» Co. (managed by Mr. Vatis).

«WORLD TEMPEST» 10,470 g.t. tanker (1945) owned by «WORLD TEMPEST» Co. (managed by Mr. St. Niarchos). «WORLD TRIUMPH» 10,172 g.t. tanker (1944) owned by «MEMPHIS» Co. (managed by Mr. St. Niarchos).

«PERSEUS» Liberian tanker 15,852 g.t. (1956) owned by «CANOPUS» Co. (managed by Mr. Emm. Kulukundis).

— Delivered at Rotterdam to new Greek owners: The Dutch freighter «AMSTELBURG» 7,091 g.t. (1943) which will be renamed «ARMATHIA» and fly the Greek flag.

— Delivered at London to Mr. Latsis: The British liner «HIGHLAND BRIGADE» 14,216 g.t. (1929). The vessel now flies the Greek flag and has been renamed «HENRIETTA».

— The freighter «ALKIMOS» 7,179 g.t. (1943) has applied to change its Costa Rican to Greek registry.

Greek registry is also pending on the following 14,000 d.w.t. freighters owned by Mr. St. Livanos: «ATLANTIC SUN», «ATLANTIC SUNBEAM», «ATLANTIC SUNLIGHT», «ATLANTIC SUNRISE», «ATLANTIC GLORY», «ATLANTIC GENERAL», «ATLANTIC GLADIATOR», «ATLANTIC GRACE», «ATLANTIC GOVERNOR», «ATLANTIC GUARDIAN», and «HADJITSAKOS». Two more will follow.