

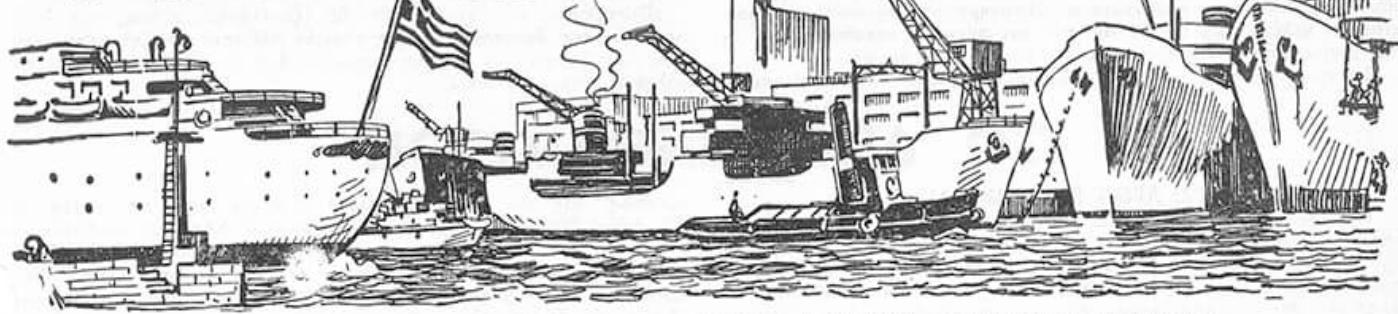
# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1960

Αρ. Φύλλου 600/359

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΟΥΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 600,359

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1960

## ΥΠ' ΟΨΙΝ ΤΟΥ Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΗ ΤΑ ΑΙΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

### ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ Η ΣΥΜΠΑΡΑΣΤΑΣΙΣ

Ός έξυπηρτικήν της άποτελεσματικής άντιμετωπίσεως τών ζητημάτων της Ναυτιλίας έκρινε τὸ νέον Προέδρειον τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν τὴν συχνοτέραν ἐπαφήν τῶν ἔκπροσώπων τῆς Ναυτιλίας μὲ τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως. 'Ο κ. Καραμανῆς εἶναι ὁ μεγάλος φίλος τοῦ πλοίου. 'Η ἐνημέρωσίς του ἐπὶ τῶν ἔκστοτε προβλημάτων, ἡ ἀποφασιστική του παρέμβασις εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἀποφέρει τὴν ἀμεσωτέραν διευθέτησιν τῶν ἐκκρεμῶν ὑποθέσεων τῆς Ναυτιλίας, τὴν ἀποκατάστασιν ὁμαλωτέρων συνθηκῶν διαχειρίσεως τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Οὕτω τὴν 17ην Μαΐου ὁ κ. Καραμανῆς ἐδέχθη εἰς μακρὰν συνεργασίαν τὸν ὑπουργὸν κ. 'Ανδριανόπουλον, τοὺς κ.κ. Στρατῆν 'Ανδρεάδην, Παναγῆν Γιαννουλάτον καὶ Βασ. Ρωσολύμον ἀπὸ μέρους τῆς 'Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν, τὸν κ. Μάρκον Νομικόν, Βουλευτὴν Κυκλάδων, τὸν κ. 'Αντ. Δημάδην, ἀπὸ μέρους τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τοὺς κ.κ. Μάνθον Πετρουλῆν καὶ Μπενετάτον, ὡς ἐκπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο.

Ο 'κ. 'Ανδρεάδης ἀνέπτυξε τὰ αἰτήματα ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς. 'Ἐν συντομίᾳ τὰ ἀναφέρομεν. Εἶναι:

α) 'Η ἐφαρμογὴ τῆς ἀποφάσεως τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς περὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ συναλλάγματος καὶ τῆς ἐλευθέρας διαχειρίσεως του.

β) 'Η ἐπιφήφισις τοῦ περὶ ἐπταετοῦς ἀπαλλαγῆς τῶν νεοτεύκτων νομοσχεδίου. 'Ηδη ἡ ἐπταετία ἔχει καθιερωθῇ καὶ ἀναφέρεται εἰς τὰς ἐγκριτικὰς πράξεις τοῦ ἄρθρου 13.

γ) 'Η ἀμεσος κύρωσις ἀπὸ τὴν Βουλὴν τοῦ ἀπὸ μακροῦ ἐκκρεμοῦντος νομοσχεδίου περὶ τῶν δύο τρίτων τῆς προϋπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ἡ πτυχίου.

δ) 'Η σύντημψις τοῦ χρόνου τῆς ἀπαίτουμένης ὑπηρεσίας διὰ τὰς προαγωγικὰς ἔξετάσεις τῶν ἀξιωματικῶν — ναυτίλων καὶ μηχανικῶν — καὶ ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν περὶ τὰς ἔξετάσεις γραφειοκρατικῶν ἡ ἄλλων διατυπώσων.

ε) 'Ἐνίσχυσις τοῦ ἔργου τῶν Ναυτικῶν Σχολῶν, διὰ τῆς συστάσεως καὶ ἄλλων — μηχανικῶν ἴδια — εἰς καταλλήλους ναυτικάς περιοχάς.

στ) 'Αναδιοργάνωσις τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, ἵνα ἀνταποκριθοῦν αὐτοὶ εἰς τὰ ηγεμόνεα καθήκοντα, λόγω τῆς διογκώσεως τοῦ ἐλληνικοῦ τοννάζου.

ζ) 'Ἐπιφήφισις ἀλλων τινῶν ἐκκρεμούντων νομοσχεδίων τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

η) 'Ἐνίσχυσις ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους τῆς προσπαθείας διὰ τὴν λυσιτελεστέραν ὄργανωσιν τῆς Ναυτικῆς Πίστεως.

Δὲν παρέλειψεν ὁ κ. 'Ανδρεάδης νὰ ἐνημερώσῃ τὸν κ. Πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως ἐπὶ τῶν τεκταινομένων εἰς τὴν Ἀμερικὴν κατὰ τῶν πλοίων 'κοσμαιῶν εὔκολιάς' καὶ νὰ ἐκφράσῃ τὰς ἀνησυχίας τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου ἐπὶ τῶν ἀσκουμένων ἐκδιασμῶν ἀπὸ μέρους τῶν ἀμερικανικῶν 'γιούνιονς'. 'Ανησυχούν, πράγματι, οἱ ἐφοπλισταὶ μῆπως τὸ γνωστὸν 'πίκετινγκ' ἐπεκταθῆ καὶ κατὰ πλοίων ἄλλων σημαιῶν. Αἱ προφάσεις διὰ τοὺς ἔργατοπατέρας δὲν θὰ λείψουν.

'Ο κ. Πετρουλῆς, ἐξ ἄλλου, ἐνισχύσας τὰς ἀπόψεις τοῦ κ. 'Ανδρεάδη ὃ πέρι τῆς ἐργατικῆς πλευρᾶς, ἀνέπτυξε τὰ αἰτήματα τῆς Π.Ν.Ο., τὰ ὀναφέρομενα κυρίων εἰς τὴν συνδικαλιστικὴν εἰσφορὰν καὶ τὴν ἐπιφήψισιν ὀρισμένων νομοσχεδίων ὡς τὸ περὶ ἐπιθεωρήσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, περὶ Ταμείων Προνοίας καὶ N.A.T.

"Ηκουσε μετ'" ιδιαίζουσης προσοχῆς τὰ αἰτήματα τῆς Ναυτιλίας ὁ κ. Καραμανῆς. 'Ἐπι τὸν ορισμένων ἐκκρεμούντων ζητημάτων ἔσπευσε νὰ ζητήσῃ την πληροφορίας ἀπὸ τὰς ἀρμοδίες ὑπερεδίας. Δι' ἄλλα ὑπερσχέθη τὴν ἀμέριστον ὑποστήριξιν τῆς Κυβερνήσεως διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν. Συνέστησεν εἰς τὸν κ. 'Ανδριανόπουλον νὰ συγκεντρώσῃ τὰ σχετικὰ μὲ τὴν Ναυτιλίαν νομοσχέδια, ἵνα τὸ ταχύτερον τύχουν

τῆς νομοθετικῆς κυρώσεως.

Δὲν παρέλειψεν ὁ κ. Καραμανῆς νὰ παράσῃ κατηγορηματικὴν τὴν διαβεβαίωσιν περὶ τῆς πλήρους συμπαραστάσεως τῆς διεργατικῆς ομάδης εἰς κάθε λογικὸν καὶ δίκαιον αἰτήμα τῆς Ναυτιλίας. Καὶ προσέθηκε χαρακτηριστικῶς: «Τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος θὰ προστατεύσῃ τὴν Ἐθνικὴν Ναυτιλίαν κατὰ παντὸς ἐκδιασμοῦ συμμού ὁ ποθεν διποτε προερχομένου. Καὶ εἶναι ἀρκετὰ ισχυρὸν διὰ τὸ πράξην».

'Εξέφρασεν ἐπὶ πλέον ὁ κ. Καραμανῆς τὴν ικανοποίησίν του διὰ τὸ ἐπιτελούμενον ἔργον ἐν στενῇ συνεργασίᾳ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ καὶ τοῦ ναυτεργατικοῦ ποράγοντος καὶ ἔξηρη τὴν δημιουργικὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ὑπὸ συνθήκας ηκίστα ἐντεῦθεν εὐνοϊκάς, ἐπέτυχον τὴν διεθνή προβολὴν καὶ ἀναγνώρισιν τῆς ἐλληνικῆς ἐπιχειρηματικότητος.

«Η Ἐλλὰς — προσέθηκεν ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως — χώρα πτωχὴ καὶ μὲ περιωρισμένας τὰς οἰκονομικὰς δυνατότητας ἔχει τῷρα πάντα ἐπιδειξῆ ἐπὶ τὸν μεγάλην, τὴν ὑποδειγματικὴν Ναυτιλίαν της, ἀξιοζήλευτον δημιουργῆ τοῦ 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ. 'Απὸ αὐτὴν τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος δὲν ἀντεῖ μόνον οἰκονομικὰ ὡφελήματα, ἀλλὰ καὶ πολιτικὰ τοιαῦτα εἰς τὸν κύκλον τῆς συμμαχικῆς παρατάξεως».

Δὲν παρέλειψεν οἱ ἐκπρόσωποι τῆς ναυτιλούμενης 'Ελλάδος νὰ εὐχαριστήσουν τὸν κ. Καραμανῆς διὰ τὸ στοργικὸν ὑπὲρ τοῦ πλοίου ἐνδιαφέρον τοῦ, τὸ ποικιλοτρόπως ἐκδηλούμενον, τονίσαντες ιδιαιτέρως, ὅτι αὐτὸς ἀκριβῶς τὸ ἐνδιαφέρον του ἐδημιούργησε τὸ κλίμα τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ, στις μὲ γοργὸν ἦδη ρυθμὸν συντελεῖται. 'Η ἡμέρα, ἐπόνισεν ιδιαιτέρως ὁ κ. 'Ανδρεάδης, καθ' ἥν η Κυανόλευκος θά καλύπτῃ τὸ σύνολον τῆς ἀπαραίμιλου δραστηριότητος τῆς ἐλληνικῆς φυλῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα δὲν ἀπέχει πλέον. 'Η μεγάλη 'Ελληνικὴ Ναυτιλία, ἀπὸ τὴν δύσιν ὑπερεξήκοντα χιλιάδες ναυτικῶν ἀποζούν, θά εἶναι ἐντὸς δλίγου μία ἀκτινοβολούσα πραγματικότης.

Τὴν 28ην Μαΐου ὁ Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Κ. Καραμανῆς συνοδεύουσας ὑπὸ τοῦ ὑπουργοῦ Συντονισμοῦ κ. Α. Πρωτοπαπαδάκη, κατήλθεν εἰς Πειραιά καὶ ἐπεσκέψθη τὸ 'Υπουργείον Εμπορίκης Ναυτιλίας. Κατὰ τὴν ἐπίσκεψιν ταῦτην ἔσχεν μακρὰν συνεργασίαν μετὰ τοῦ ὑπουργοῦ Ναυτιλίας, τῶν λοιπῶν ἀρμοδίων, τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν κ.κ. Π. Γιαννουλάτου, Β. Ρωσολύμου καὶ Ν. Γουλανδῆ, καθὼς καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ναυτικῶν.

'Ἐξητάσθησαν κατὰ τὴν σύσκεψιν αὐτὴν τὰ ἐκκρεμῆ θέματα τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀποφάσεις ἐπὶ ώρισμένων ἐξ αὐτῶν ἐλῆφθησαν. Συγκεριμένως, ἀπεφασίσθη τὸ νομοσχέδιον τῶν 2)3 νὰ ψηφισθῇ ἀμέσως καὶ νὰ μελετήθῃ ἡ προταθείσα σύντημψις τῆς ὑπηρεσίας διὰ τὰς ἀξετάσεις τῶν ἀξιωματικῶν. Τὸ φορολογικὸν θά ψηφισθῇ ἐπίσης ἀπὸ τὴν Ἐπιτροπὴν Νομοθετικῆς 'Εξουσιοδοτήσεως.

'Ο κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως ἔξεφρασε τὸν διαδηλωθεὶς τὸ ἐπιτελούμενον ὑπὸ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἔργον, τὸ ὅποιον φέρει τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν μεταξὺ τῶν πρώτων ναυτιλιών τοῦ Κόσμου, ὑπεγράμμισεν δὲ ὅχι μόνον τὴν οἰκονομικὴν σημασίαν ἐκ τῆς προδόσου τῆς Ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ τὴν ηθικὴν τοιαύτην, δεδομένου, ὅτι ἡ χώρα μας προβάλλεται οὕτω διεθνῶς.

### Η ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΔΕΝ ΔΙΚΑΙΟΛΟΓΕΙΤΑΙ

Καὶ τῶρα μετὰ τὴν πρωθυπουργικὴν σύσκεψιν καὶ τὴν διαδηλωθεὶς συμπαράστασιν τοῦ κ. Καραμανῆ, εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας ἐνστάκεται ἡ ρύθμισης τῶν ὄσων ἐξετάσθησαν πρὸς τὸν κ. Καραμανῆν ζητημάτων. 'Η περαιτέρω ἐκκρεμότης δὲν δικαιολογεῖται. 'Αν ὁ κ. 'Ανδριανόπουλος θελήσῃ — καὶ ἡ θέλησις εὐτύχων δὲν τοῦ λείπει — δίμνον μόλις χρειάζεται διάστημα, ἵνα τὰ κατάλληλα μέτρα θεσπισθῶν καὶ τὰ προβλήματα, τὰ ἀπασχολούντα ἥδη τὴν Ναυ-

τιλίαν ἐπιλυθούν.

Εὖδος μετά τὴν σύσκεψιν παρὰ τῷ κ. Προέδρῳ τῆς Κυβερνήσεως, ἡ "Ἐνωσις τῶν ἐφοπλιστῶν" ἔσπεισε νά υποδάλη εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας νέον περιληπτικὸν σημείωμα τῶν αἰτημάτων της, ἵνα βάσει αὐτοῦ καὶ τῶν προηγουμένων υπομνημάτων ἀρχίσουν αἱ υπηρεσίαι τὴν μελέτην καὶ τὴν κατάρτισιν τῶν σχετικῶν νομοθετημάτων, ὅπου χρειάζονται ἡ τῶν διαταγμάτων, ὅπου ταῦτα ἀρκοῦν.

Πιστεύομεν, ὅτι μὲ γοργὸν τὸν ρυθμὸν θὰ χωρήσῃ πλέον τὸ ὑπουρ-

γεῖον τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν λῆψιν τῶν διαφόρων μέτρων. 'Η τροχοπέδη ἐλύθη χάρις εἰς τὸν κ. Καραμανλῆν. 'Ο κ. Ἀνδριανόπουλος ἔχει τὸν λόγον.

"Ἡ 'Ἐνωσις τῶν ἐφοπλιστῶν' εἰς τὸ σχετικὸν ἔγγραφὸν τῆς τονίζει: «Πιστεύομεν, κ. 'Ὑπουργέ, ὅτι θὰ ἔχειται πάσας, τὰς λόγω ἀρμοδιότητος, δυνατότητας πρὸς ταχεῖαν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων τούτων, τῶν ὅποιων τὴν ζωτικὴν σημασίαν διὰ τὴν Ναυτιλίαν κατ' ἐπανάληψιν ἔχομεν τονίσει».

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ

### ΚΑΙ Ο ΑΓΩΝ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ . . .

Ἡ ἀπόφασις τοῦ ἀκρωτηικοῦ τῆς Οὐσιγκτῶνος ἐπέτρεψε τὴν ἔντασιν τῶν ἐπιθέσεων τῶν Ἀμερικανῶν συνδικαλιστῶν κατὰ τῶν πλοίων «σημαιῶν εὐκολίας». Τὴν φορὰν αὐτὴν τὰ κρούσματα ἡσαν περισσότερα, χωρίς, ὅμως καὶ τὸ ἐπιβληθὲν «πτίκετιγκ» νὰ ἀποδῇ ἀποτελεσματικὸν. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν δύο ὑπερωκεανῶν, τοῦ «Nassau» καὶ τοῦ «Βικτώρια», τὰ «γιούνιονες» ἐπέτυχον νὰ κρατήσουν ἐν ἀπρεξίᾳ τὰ δύο σκάφη ἐπὶ μίαν ἐδδομάδα, λόγω, κυρίως, τῆς συμπαραστάσεως — τῆς ἀνταρσίας — τῆς πλειοψηφίας τῶν Ἰταλῶν ναυτικῶν, οἵτινες ἀπετέλουν τὸ πλήρωμα τοῦ «Nassau». Δὲν ἐπέτυχον, ὅμως, καὶ τοῦ τελικοῦ τῶν σκοποῦ, διότι τὰ δικαστήρια τῆς Πολιτείας τῆς Νέας Υόρκης ἀπήγρευσαν τὸ «πτίκετιγκ», ὅπερ καὶ ὑπερέωθησαν οἱ Ἀμερικανοὶ ἐργατοπατέρες νὰ λύσουν. Τὰ σκάφη ἀπῆλλαγχασαν τοῦ ἐκδισμοῦ. Σημειωτέον, ὅτι ἀνήκουν εἰς Ἰταλοὺς ἐφοπλιστὰς, ἔδρα τῆς διαχειρίσεως τῶν φέρεται τὸ Λονδίνον καὶ μὲ πληρώματα ἀμιγές Ἰταλικὸν, ἀνήκον εἰς Ἰταλικὴν ἐργατικὴν ὄργανωσιν, εἶναι ἐπηνδρώμενα.

Ἀπὸ γενικωτέρας πλευρᾶς εἶναι, πάντως, ἐνδιαφέρουσαι αἱ ἀποφάσεις τῶν τοπικῶν δικαστηρίων ἐπὶ τῆς προσφυγῆς εἰς αὐτὰ τὰς πλοιοκτητρίας ἑταῖριας (Inertes Line). Εἰς σαφῆ ἔρχονται ἀντίθεσιν πρὸς τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἀκρωτηικοῦ τῆς Οὐσιγκτῶνος. Τὰ δικαστήρια τῆς Νέας Υόρκης ἀπέφανθησαν ὅτι ἔχουν δικαιοδοσίαν ἐπὶ τῆς προκυψάσης διαφορᾶς μεταξὺ τῆς International Maritime Union, ἡτοις διενήργησε τὸ «πτίκετιγκ» καὶ τὸν πλοιοκτητῶν τὴν δύο ὑπερωκεανῶν. Ἡ ἀπόφασις αὐτὴ ἔχαρακτηρίσθη, ὡς μία νίκη κατὰ τῶν «γιούνιονες».

Οι συνήγοροι τῶν ἐργατικῶν ὄργανωσεων ἡμεστρήθησαν τὴν ἀρμοδιότητα τῆς παρεμβάσεως, ὅχι μόνον τῶν ὁμοσπονδιακῶν δικαστηρίων, ἀλλὰ καὶ ἑκείνων τῶν Πολιτειῶν (State Courts) εἰς τὴν διαφορὰν μεταξὺ τῆς Inertes Line καὶ τῶν «γιούνιονες» Ἀρμόδιον, κατὰ τοὺς ἐργατικούς, εἶναι μόνον τὸ Γραφεῖον Ἐργασίας (National Labor Relations Bureau). Ισχυρίσθησαν ἐπὶ πλέον, ὅτι ἔξεροστώπουν, ὡς bargaining agents, ἔξουσιοδοτημένοι ἀπὸ τὴν πλειοψηφίαν τοῦ πληρώματος, ἵνα διαπραγματευθοῦν τὴν σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως.

Ο δικαστής Greenberg ἔτοιμος εἶπε: «Ἐνῷ οὐφελά νὰ ὄμολογήσω, ὅτι τὸ δῶλο ζήτημα δὲν εἶναι ἀπῆλλαγχεύοντας ἐπιφύλαξεων, κατέληξα εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ δικαιοδοσία ἐπὶ τῆς ἔγερθείσης ἀντιδικίας κείται ἐντὸς τῶν ἀρμοδιοτήτων τῶν πολιτειακῶν δικαστηρίων».

Καὶ τελικῶς, μετὰ τὴν ἐπὶ διήμερον κρατήσασαν ἀκροαματικὴν διαδικασίαν ἐπὶ τῆς αἰτήσεως τῶν πλοιοκτητῶν, ὅπως ἡ περὶ προσωρινῆς ἀναστολῆς τοῦ «πτίκετιγκ» ἀπόφασις καταστῆσῃ ὀριστική, τὸ δικαστήριον ἀπεφάνθη ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν. Τὰ «γιούνιονες», ὑπερέθησαν νὰ λύσουν τὰς γραμμάδας τοῦ «πτίκετιγκ». Τὰ σκάφη ἡσαν ἐλεύθερα νὰ ἐκτελέσουν τὰ δρομολόγια των. Καὶ τὰ δύο ἀπέπλευσαν διὰ τὴν Καραϊσκήν.

Ἐκδίδων τὴν ἀπόφασιν τοῦ ὁ δικαστής Greenberg ἔδήλωσεν, ὅτι ἐπείσθη ἀπὸ τὴν ἀκροαματικὴν διαδικασίαν, ὅτι δὲν ἐπρόκειτο περὶ διαφορᾶς μεταξὺ τοῦ πληρώματος καὶ τῆς πλοιοκτητρίας τῶν δύο σκαφῶν, ὡς ἀρχικῶς καὶ αὐτὸς ὑπέθεσεν, ἀλλὰ περὶ «πτίκετιγκ» ἐπιβληθέντος ἀπὸ τὰ «γιούνιονες», ἀτίνα παρενέθησαν εἰς ἔνας ὑποθέσεις (ἔνα πλοίο, ξένα πληρώματα). Ἐκρίθη σκόπιμος ἡ ἀπόφασις τῆς ἀναστολῆς τοῦ «πτίκετιγκ», διότι, ἀλλως, τὸ χάσος θὰ ἐπεκράτει εἰς τοὺς ἀμερικανικούς λιμένας ἀπὸ τὰς τοιούτου είδους παρεμβάσεις τῶν «γιούνιονες».

Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία, ὅτι ἡ ἀπότυχία τῶν Ἀμερικανῶν ἐργατοπατέρων εἰς τὸ νὰ ἐπιτύχουν τὴν σύναψιν συλλογικῆς συμβάσεως θὰ ἔχῃ ἄμεσον ἐπίδρασιν εἰς τὰς περαιτέρω ἀκειματικάς τῶν ἐνέργειας. Καθίσταται πρόδηλον, ὅτι ἐφ' ὅσον τὸ ξένον πλήρωμα ἔνδος ξένου σκαφοῦς θὰ διατηρήσῃ τὴν συνδικαλιστικὴν τοῦ κατάστασιν καὶ δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ νὰ τὸ ἐκπροσωπήσῃ ἡ νεοπαγής παραφατὰς τῶν ἀμερικανικῶν συνδικάτων, φόβος τις ἀποτελεσματικῆς παρεμβάσεως αὐτῶν δὲν ύφισταται. Τὰ ποτικὰ δικαστήρια θὰ τὴν καταδίκασουν καὶ ἐν ἀνυπακοῇ αἱ εὑδύναι τῶν ἐργατοπατέρων θὰ ἥσαν σοδαρώταται.

Ο δρίζων, δηλαδή, ἀρχίζει νὰ αἰθρίαζῃ. "Ισως μετ'" δλίγον μία νέα ἀπόφασις καὶ τῶν ὁμοσπονδιακῶν δικαστηρίων νὰ ἀποδώσῃ τὴν δημαρτότητα.

\* \* \*

Μετ' ἐνδιαφέροντος, ὅμως, δικαιολογημένου ἀναμένεται ἡ συζήτησις εἰς τὸ Ὀμοσπονδιακὸν Γραφεῖον Ἐργασίας τῆς προσφυγῆς τῶν «γιούνιονες» ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως τριῶν ξένων σκαφῶν, μὲ πληρώματα ξένα, τελούντων ὑπὸ τὴν διαχειρίσειν — ὡς ισχυρίζονται τὰ «γιούνιονες» — ἐφοπλιστῶν Ἀμερικανῶν.

Οι πλοιοκτήται προβάλλουν τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι τὸ Ὀμοσπονδιακὸν Γραφεῖον Ἐργασίας δὲν ἔχει ἀρμοδιότητα ἐπὶ ξένων πληρωμάτων, ὑπηρετούντων ἐπὶ ξένης σημαίας πλοίων.

\* \* \*

Ἐκτασιν, ἐπίσης, προσέλαβε τὸ «πτίκετιγκ» ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμέρων τοῦ Μαΐου εἰς τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν. Τὰ «γιούνιονες» ἔξηγγειλαν εύρυτατην ἐπίθεσιν κατὰ τῶν ἐκεῖ πλοίων ὑπὸ σημαίας

εὐκολίας. Εἰς τὸν λιμένα Ντουλούθ τέσσαρα λιθεριανὰ σκάφη, τὰ «Γουρόλτ Τζασμίν» — χρονοναλωμένον ἀπὸ Ἐβραίους ναυλωτάς — «Νόρθ Λείντυ», «Βέντσιαρ» καὶ «Κοντινένταλ Τρέιντερ», καθηλώθησαν. Τὸ «πτίκετιγκ» ἐλύθη μετὰ τίνας ἡμέρας, κατόπιν ἐντόνων δια παρτυριῶν τῶν ἔργων τῶν «στίλος» καὶ τῆς παρεμβάσεως τῆς «Δ. Εθνοῦς τῶν Μεταφορῶν». Ἄς σημειωθῆ, καθ' ἄ πληροφορούμεθα ἐκ Λονδίνου, ὅτι διεπιστώθη διαφωνία μεταξὺ τῶν κ.Κ. Κάρρων καὶ Χάλλ. Ο δεύτερος προέδρης εἰς τὸ μπούκοταὶ ἐν ἀγορίᾳ τοῦ πρώτου. Ἀπεφασίσθη τελικῶς μέχρι τῆς συγκλήσεως τῆς Διασκέψεως τοῦ Λονδίνου (30 Μαΐου — 2 Ιουνίου), νὰ ἀναστατῶ τὸ μπούκοταὶ.

Δὲν φαίνεται, ὅμως, νὰ είναι ἀπῆλλαγμέναι δυσχερεῖων αἱ συζητήσεις κατὰ τὴν συνελεύθησαν ἡδη εἰς τὸ Λονδίνον διάσκεψιν τοῦ ναυτεργατικοῦ τμήματος τῆς Δ.Ο.Μ. Αἱ σέρεις Ἀμερικανῶν καὶ τῶν ίθυντων τὴν Διεθνή προέδρην διαφίνονται ὑμέραι. Καὶ αἱ εἰσηγήσεις τῆς Γραμματείας τῆς Δ.Ο.Μ. δὲν θὰ τύχουν τῆς ἐγκρίσεως τῶν κ.Κ. Κάρρων καὶ Χάλλ. Ἐπηγιημένας θὰ προβάλλουν ἀξιώσεις. Τὰ δσα τὸ «κληρικό χάσου» ἀπεφάσισε διὰ τὰς ἀρμοδιότητας οἱ Ἀμερικανοὶ δὲν τὰ δέχονται. "Ισως νὰ ἀλλάξῃ τὸ δῶλο σύστημα περὶ δικαιοδοσίας.

Οσὸν ἀφορᾷ τὸς «Ἐλλήνας συνδικαλιστάς, τοὺς εἰκόνας εἰς τὴν ἐκπροσώπους τῆς Π.Ν.Ο., ἡ θέσις τῶν εἰναι εὐχερεστέρα, λόγω τῆς ἀδρόας ἔγγραφῆς τῶν πλοίων εἰς τὸ ἐλληνικὸν νηολόγιον, κοπιώδης, ὅμως, θὰ είναι ἡ προσπάθεια τῶν, ἵνα ἐπιτύχουν τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ δικαιώματος τῆς Π.Ν.Ο. ἐπὶ παντὸς «Ἐλλήνος ναυτικοῦ, ὅπουδήποτε καὶ τούς της Μεταφορῶν». Η διαφέρονται πρόσθιας τῶν ημών της Π.Ν.Ο. — ἐκάλεσε πρὸς τούτο καὶ τὸν κ. Μπεκιού διαφάνειας τῶν πλοίων, συνεπῶς, εἰς τὰ πλοία τοῦ κ. Νιάρχου δὲν θὰ ἐπρεπε νὰ τύχῃ — ὅπως καὶ δὲν ἔτυχε — τῆς ἐγκρίσεως τῆς Διεθνοῦς τῶν Μεταφορῶν. Ήτο, ἀλλως τε, γνωστόν, ἀπὸ τὸν κ. Μπεκιού εἰς Παρισίους — ἀλλὰ καιροσκοπῶν δὲν ἐφίνεται πρόθυμος νὰ ὑπογράψῃ καὶ τὴν σύμβασιν. Τὸ μπούκοταὶ τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιονες» τὸν ὑπερέωσε νὰ τὸ πράξῃ.

Τὸ σφάλμα τοῦ κ. Νιάρχου ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι παρεμέρισεν οὗτος ἡ μᾶλλον ἡγνόνησε αὐτὴν τὴν ὑπαρξίαν τῆς Π.Ν.Ο., τὴν ἐθνικής συνδικαλιστικῆς ὄργανωσεως. Δὲν ἡθέλησεν νὰ τῆς ἀποδώσῃ εἰς τὸ δύματα τῶν ξένων συνδικαλιστῶν τὴν ἐκπροσωπευτικὴν τῆς ίδιοτητας τοῦ δέντρου στοῦ ξένερες νὰ τὴν κρατήσῃ ἐνήμερον τῶν παρὰ τὴ Δ.Ο.Μ. δισημάτων του, ἵνα διατηρήσῃ τὴν προσωπήσην τῆς θέσην τῆς κατὰ τὰς σχετικὰς διαπραγματεύσεις, ὡς πληρεζόυσις (bargaining agent) τῶν ἐλληνικῶν πληρωμάτων. Αὐτὴ ἀλλως τε, ἀναγνωρίζεται ἀπὸ τὸ ἐλληνικὸν κράτος ἡ ἐκπροσώπος τῶν αὐτῆς καὶ ὑπογράφει τὴν ἐθνικήν συλλογικήν σύμβασιν.

Τὴν εὐλογίαν, βεβαίως, τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπεζήτησεν ὁ κ. Νιάρχος. Θὰ ἡδύνατο νὰ τὴν ἐπιτύχῃ, χωρὶς νὰ μειωθῇ καὶ τὸ κύρος τῆς Π.Ν.Ο., τοῦ ὅποιου ἀνάγκην ἔχει σύμπασα ἡ Ναυτιλία.

Τὸ γενικότερον, πράγματι, συμφέρον τῆς ναυτιλιακῆς μας ὑποθέσεως ὑπῆρχε, καὶ ὑπαγορεύει νὰ διατηρήσωμεν ἀκεραίαν τὴν Δ.Ο.Μ. εἰς τὸν κύκλους τοῦ διεθνοῦς συνδικαλιστικοῦ. Αὐτὴν θὰ ὑφείλε καὶ ὁ κ. Νιάρχος ἀλώβητον νὰ διαφύλαξῃ. Εὐχόμεθα ἡ τηρηθεῖσα τακτικὴ τῶν ἀπεύθειας συμφωνιῶν μὲ τοὺς ξένους συνδικαλιστάς, τοὺς δεδηλωμένους ἔχθρους μας, νὰ μὴ ζημιώσῃ τὰς ἀλληλικὰς ναυτιλιακὰ συμφέροντα, ισως δὲ καὶ τὰ ἀμεσωτέρα τοιαύτα τοῦ κ. Νιάρχου.

Ἡδίκησεν, ὅμως, ἐ ταῦτῷ ὁ κ. Νιάρχος τῆς Π.Ν.Ο. — τὴν διοίκησιν αὐτῆς — ἡτοις τόσην ἀνοχὴν ἐπὶ μίαν διετίαν ἐπέδειξεν εἰς τὴν παρελκυστικὴν τακτικὴν τοῦ κ. Νιάρχου διὰ τὸν συμβατικὸν καθορισμὸν τῶν ὅρων ἐργασίας καὶ ἐνδιατήσεως τῶν ἐργαζομένων ἐπὶ τῶν πλοίων του 'Ελλήνων ναυτικῶν.

Καὶ, ὅμως, ἡ διότις προέρχεται ὁ κ. Νιάρχος μέσω τῆς Π.Ν.Ο. νὰ ἀξιώσῃ.

'Ἄλλα ἡ ἀπ' εὐθίας μὲ τὴν Διεθνή τῶν Μεταφορῶν Συλλογικῆς συμβάσεως ἀποτελεῖ κατάφωρον, δύον καὶ ἐπικινδυνούν εἰς τὰς συνεπείας, παραδίσιον μιάς σαφῶς καθορισθείσης ἀρχῆς κατὰ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Καραμαν-

λή σύσκεψιν ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ ἀκριβῶς θέματος.

Ἡ Π.Ν.Ο. ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν, νὰ μὴ ἐπιτρέψῃ τὴν ὄντα μεξινέων συνδικαλιστικῶν ὄργανωσεων εἰς τὰ τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων. Ἐθεσπίσθη, ὡς ἀπαράδατος ἀρχῆ, ὅπως μόνη ἡ Π.Ν.Ο., ὡς ἀντιπροσωπευτική τῶν ναυτικῶν μας ὄργανωσεων, ἀναλάβη τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων διὰ τὰ ἐπιτρόπωμένα μὲν ιδικά μας πληρώματα τένεα σκάφη. Εἰς αὐτὴν ἀνετέθη καὶ τὸ δικαιώμα τῆς ἀμέσου ἐποπτείας διὰ τὴν καλὴν τῶν συμπεφωνημένων ὥρων ἐργασίας καὶ ἐνδιαιτήσεως ἔκτελεσιν.

Τώρα, ἐφ' ὅσον ὁ μεγαλύτερος "Ελλην ἐφοπλιστής ἀγνοεῖ τὴν ὑπαρξίαν τῆς Π.Ν.Ο. καὶ συμβάλλεται ἀπ' εὐθέας μὲν ἔνεην συνδικαλιστικήν ὄργανωσιν, ώστε ὁ "Ελληνες ναυτικοὶ νὰ ἡσαν οἱ μιγάδες τῆς Κεντρικᾶς Ἀμερικῆς, χωρὶς ἔθνικήν ἐστίαν καὶ συνείδησιν τῶν συνδικαλιστικῶν τῶν δικαιωμάτων, πῶς αὔριον θὰ ἀμφισβήτηται τὸ αὐτὸν δικαιώμα τοῦ "bargaining agent" εἰς τὰ ἀμερικανικὰ συνδικάτα, διὰ τὰ ἀξιώσουν τὴν ὄργανωσιν τῶν Ἑλληνικῶν πληρωμάτων ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνεας σημαίας, τῶν ὅποιων ἡ δισχείρισις ἀπὸ τὴν Ἀμερικήν διενεργείται;

"Ημεῖς, αὐτοί, δηλαδή, παρέχομεν τὴν βάσιν διὰ νὰ δικαιολογήσουν οἱ Ἀμερικανοὶ «έργατοπατέρες» τὴν γνωστήν τῶν ἀξιώσιν.

Ἡ μόνη παρήγορος πλευρά τῆς ὅλης θιλεράς αὐτῆς ὑποθέσεως εἶναι τὸ γεγονός, ὅτι ἡ ἐργασία τῶν πληρωμάτων τοῦ στόλου τοῦ κ. Νιάρχου θὰ διέπεται τοῦ λοιποῦ ἀπὸ τὸ καθεστῶς τῆς Ἑλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως, ὅτι αὐτά θὰ ἀνήκουν συνδικαλιστικῶς εἰς τὴν δύναμιν τῆς Π.Ν.Ο., πρὸς τὴν ὅποιαν καὶ θὰ κατεβάλλεται ἡ εἰσφορά τῶν 4 σελλινίων καὶ ὅτι τέλος, ἡ Π.Ν.Ο. θὰ ἀναλάβῃ διὰ τῶν ἀντιπροσώπων τῆς — ἐγκαθιστᾷ τοιούτους εἰς ὅλους τοὺς ἔνευς λιμένας — τὴν πιστήν τὴρησιν τῶν συμβατικῶν ὑποχρεώσεων.

Πολύ, πάντως, φοδούμεθα, ὅτι αὐτή ἡ ἀναγνώρισις τοῦ δικαιώματος εἰς ἔνεας συνδικαλιστικάς ὄργανωσεις νὰ συμβάλλωνται ἀπ' εὐθέας μὲ τοὺς "Ελληνες ἐφοπλιστάς, χωρὶς τὴν παρέμβασιν τῆς Π.Ν.Ο., θὰ ἔχῃ δυσαρέστους συνεπείας διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν. Εὐχόμεθα νὰ διαφευσθῶμεν.

\* \* \*

Καθ' ἀπληφορούμεθα ἐκ Λονδίνου ἡ ὑπογραφὴ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως Νιάρχου — Δ.Ο.Μ. καθυστέρησε, λόγω τῆς προβληθεῖσης ἀπὸ τὴν Δ.Ο.Μ. ἀξιώσεως, ὅπως διὸ τῆς αὐτῆς συμβάσεως διακανονισθούν αἱ συνθήκαι ἐργασίας καὶ τῶν Γερμανῶν ναυτικῶν, τῶν ὑπηρετούντων ἐπὶ πλοίων τοῦ κ. Νιάρχου. Διαφορά τις ἀλλή δὲν ὑφίστατο. Τὸ χαράστη τῆς μᾶς λίρας θὰ κατεβάλετο εἰς τὴν Δ.Ο.Μ. καὶ ἡ συνδικαλιστικὴ εἰσφορά τῶν 4 σελ. εἰς τὴν Π.Ν.Ο., βάσει τοῦ εἰς αὐτὴν ἀποστελλούμενου καταλόγου τοῦ πληρώματος ἔκαστου πλοίου.

#### ΕΝΩ ΤΕΡΜΑΤΙΖΕΤΑΙ ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ

Περὶ τὸ τέρμα της ἡ ἀπογραφή. "Ἐνα σοβαρὸν ὅσον καὶ δυσχερές ἔργον, τὸ ὅποιον ἀκατόρθωτον ἐν τῇ πράξει ἔθεωρετο πρὸ τῶν ἔτῶν ὅκου, φέρεται εἰς αἵστιον πέρας. Μετὰ δεκαπενήμερον, ὅτε τυπικῶς καὶ οὐσιαστικῶς θὰ ἔχῃ ἀπογραφὴ ὁ κύριος σύγκος τῶν ἐπὶ πλοίων ἀσχολουμένων Ἐλλήνων ναυτικῶν, θὰ εὐρίσκεται εἰς κείρας τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαχικοῦ Ταμείου, δόλον τὸ πολύτιμον ὑλικόν, ποὺ θὰ ἐπιτρέψῃ διὰ πρώτην φορὰν εἰς τὸν τόπον μας, μίαν στατιστικὴν ἔρευναν εἰς βάθος, τοῦ ἐμψύχου δυναμικοῦ τῆς Ναυτιλίας.

Πολλάκις ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν ἐτονίσθη ἡ ἀνάγκη καὶ ἡ σημασία τῆς τοιάτης μελέτης τοῦ ναυτεργατικού παράγοντος. Δὲν χρειάζεται, νομίζουμεν, νὰ ἐπανέλθωμεν. Σημειούμενον, δὲν διὰ τῆς ἀπογραφῆς θὰ καταστῇ εὐχερεστέρα ἡ ὑπόθεσις τῆς ὑπὲρ τοῦ ναυτικοῦ κοινωνικῆς μερίμνης καὶ ἀντίληψεως, ἐνῷ ἐπὶ ἀσφαλῶν δεδομένων θὰ στηριχθῇ ἡ ὅλη προσπάθεια διὰ τὴν ἑισιορρόπησιν τῶν εἰς ἐμψύχον ὑλικὸν ἀναγκῶν τῆς Ναυτιλίας.

Ἐπίτευγμα ἀποτελεῖ ἡ ἐντὸς ἔτους διεκπεραίωσις τοῦ ὅλου αὐτοῦ ἀπογραφικοῦ ἔργου. Εἰργάσθησαν ἀποδοτικῶς καὶ μὲ δρῆην πρόβλεψιν, οἱ ἐπιφορτισθέντες μὲ τὴν ἐπειδεικήν προεργασίαν καὶ τὴν πιστήν ἀκτέλην τῆς ἀπογραφῆς ἀξιωματικοί. Ο Γενικὸς Γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Ποταμίανος, δόστις ἐπώπτευσεν τῆς ὅλης ἐργασίας, ὃ ὑποδιευθύνθη τοῦ Ν.Α.Τ. ἀντιπλοίαρχος κ. Κ. Ἀντωνόπουλος, δόστις ἐσχεδίασε τὴν ἀπογραφὴν καὶ ὃ ἀντιπλοίαρχος κ. Γ. Καλλονιάτης, δόστις κατηγορίας ἐκ τῆς Ειδικῆς Γραμματείας Ἀπογραφῆς τοῦ Ν.Α.Τ. τὴν ὅλην ἐργασίαν, προσέφερον πράγματι μίαν σπουδαίαν ὑπηρεσίαν εἰς τὴν ναυτικήν οἰκογένειαν. Ἀλλὰ καὶ οἱ εἰδικοὶ ἀπογραφεῖς, τούλαχιστον οἱ περισσότεροι ἔξι αὐτῶν, ἀποδοτικῶς εἰργάσθησαν εἰς τοὺς ἔνευς λιμένας διὰ τὴν ἀπογραφὴν τῶν πληρωμάτων τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, ὡς καὶ οἱ ἀπογραφεῖς

τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ δὴ τοῦ Λιμεναρχείου Πειραιῶς, τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. καὶ τῶν Μ.Ε.Θ. Ἡ ὑπουργικὴ εὐάρεστεια πρὸς πάντας θὰ πρέπει νὰ ἔκφρασθῇ. Αἱ στήλαι αὐταὶ τὸν ἐπαινοῦντος τοῖς ἀπονέμουν.

"Ἄς ἴδωμεν τώρα, βάσει τῶν μέχρι στιγμῆς συγκεντρωθέντων στοιχείων, τί ὅπερασσεν ἡ ἀπογραφὴ εἰς τὸ ἐσωτερικὸν καὶ τὸ ἐξωτερικόν. Μέχρι τῆς 17ης Μαΐου 1960, εἰς χείρας τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ., είχον συγκεντρωθῆ καὶ ταξινομηθῆ τὰ ἀκόλουθα ἀπογραφικὰ δελτία:

'Ἐξωτερικοῦ 16.248. 'Ἐσωτερικοῦ 45.546. 'Ἐκ συντηρήσεως τῆς ἀπογραφῆς 3.020.'

Εἰς τοὺς ὡς ἄνω ἀριθμούς, διὰ νὰ ἔχωμεν πλήρη εἰκόνα τοῦ ἀπογραφικοῦ ἔργου, δέον νὰ προστεθοῦν καὶ 5.585 δελτία, ἀναφερόμενα εἰς κατόχους λευκῶν φυλλαδίων. Οὕτω τὸ σύνολον τῶν ἀπογραφέντων (δοῦμο μετὰ τῆς ἐργασίας συντηρήσεως καὶ τῆς ἀπογραφῆς τῶν λευκοφυλλαδίων) ἀνήρχετο τὴν 17ην Μαΐου εἰς 70.399.

Κατ' ἀπογραφικοὺς σταθμούς, τὰ συμπληρωθέντα ἀπογραφικὰ δελτία ἔχουν ὡς ἔξις:

α) Σταθμοὶ ἑξωτερικοῦ: 'Αμβέρσης 1.375, 'Αμβούργου 1.383, Κάρδιφ 403, Λονδίνου 455, Μασσαλίας 210, Ν. 'Ορλεάνης 653, Ν. 'Υδρκης 2.355, Νόρφολκ 1.439, Πόρτ Σαΐδ 674, Ρόττερνταμ 267, Τριπόλεως 35 καὶ Σουέζ 5.581.

β) Σταθμοὶ ἑσωτερικοῦ: 'Υπουργείον Ναυτιλίας 1.128, Μ.Ε.Θ. 2.890, Γ.Ε.Ν.Ε. 4.943, Οἴκος Ναύτων 1.354, Ν.Α.Τ. 1.772, Κ.Λ.Π. 10.819, λοιπαὶ Λιμενικαὶ 'Αρχαὶ 27.844.

"Ηδη ὁ ρυθμὸς τῆς ἀπογραφῆς τόσον εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ὅσον καὶ εἰς τὸ ἑσωτερικόν, ὀσημέραι χαλαρούσται. Βάσει τῶν τηρουμένων στατιστικῶν στοιχείων καὶ τῆς σχετικῆς μαθηματικῆς καμπύλης, ἡ σημειουμένη κάμψις, ἀποδεικνύεται φυσιολογική. Πέραν τῆς 15ης Ιουνίου, ὅτε ἔχει προκαθορισθῆ ὁ τερματισμὸς τῆς ἀπογραφῆς, σποραδικῶς θὰ ἀπογράφωνται ναυτικοὶ εἰς τὸ ἑσωτερικόν, κυρίως, ἐφ' ὅσον πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν θὰ λειτουργήσουν ἐπί τι διάστημα εἰσέτι ἀπογραφῆς συνεργεία. Ἐνδεικτική τῆς χαλαρώσεως τοῦ ρυθμοῦ τῆς ἀπογραφῆς, είναι ἡ σύγκρισις τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῆς μεταξὺ τῆς πρώτης ἑδδομάδος τοῦ Αύγουστου 1959 καὶ τῆς πρώτης ἑδδομάδος τοῦ Μαΐου 1960. Οὕτω τὴν πρώτην ἑδδομάδαν τοῦ Αύγουστου τοῦ παρελθόντος ἔτους, ὅτε ἡ ἀπογραφὴ εὐρύσκετο εἰς πλήρη ἀνάπτυξιν, συνεπληρώθησαν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν 1.318 δελτία καὶ εἰς τὸ ἑσωτερικὸν 2.97. Τὴν πρώτην ἑδδομάδαν τοῦ Μαΐου, ὅτε ἡ ἀπογραφὴ εὐρύσκεται περὶ τὸ τέρμα τῆς, συνεπληρώθησαν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν 254 δελτία καὶ εἰς τὸ ἑσωτερικὸν 157. Πάντως, σχετικὴν κίνησιν ἐμφανίζουν ἀκόμη οἱ σταθμοὶ ἀπογραφῆς τοῦ Βόλου, τῆς Χίου καὶ δὴ τῆς Κερκύρας, ὅπου ἀπογράφονται οἱ ἐκ τοῦ ἑσωτερικοῦ ἐπαναπατριζόμενοι ναυτικοὶ διὰ τῶν πλοίων τῆς γραμμῆς. Εἰς τὸ ἑσωτερικὸν ἡ ἀπογραφὴ θὰ συνεισθῇ καὶ πέραν τῆς 15ης Ιουνίου ὑπὸ δύο εἰδικῶν ἀπογραφῶν εἰς τὸ Πόρτ Σαΐδ καὶ εἰς τὸ Σουέζ, ὡς καὶ ὑπὸ τῶν ὑπηρεσιῶν Προξενικῶν Λιμεναρχείων.

"Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Ειδικὴ Γραμματεία 'Απογραφῆς, ποὺ ἐδρεύει εἰς τὸ Ν.Α.Τ., προχωρεῖ εἰς τὴν ταξινόμησιν καὶ εἰς μίαν κατ' ἀρχὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ ἀπογραφικοῦ υλικοῦ. Οὕτω ἔχει κατατάξει τὰ μέχρι στιγμῆς εἰς χείρας της δελτία κατὰ κατηγορίας καὶ εἰδικότητας τῶν ἀπογραφούμενων, ἔχει ταξινομῆσει τούτα κατὰ κατηγορίας καὶ εἰδικότητας ἐπὶ τῆς βάσει συστήματος εὐρέτηριάσεως καὶ ἔχει κωδικογραφήσει ἐξ αὐτῶν 17.100.

Μετὰ τὸ πέρας τῆς κωδικογραφήσεως καὶ τοῦ ἐλέγχου αὐτῆς, θὰ ἀρχίσῃ ἡ κυρίως ἐπεξεργασία τοῦ ἀπογραφικοῦ υλικοῦ ὑπὸ τοῦ Μηχανογραφικοῦ Συστήματος, τὸ ὅποιον ἐντὸς ἑξαμήνου θὰ λειτουργήσῃ τὸ Ν.Α.Τ. Ἡ ἐφεγγῆς ἐργασία, εἰς μέγαν βαθμὸν πλέον ἀπλοποιημένη, θὰ ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον τῆς Στατιστικῆς 'Υπηρεσίας τοῦ Ν.Α.Τ., ηής δοῦμο μετὰ τῆς Μηχανογραφικῆς 'Υπηρεσίας, θὰ προχωρήσῃ στάδιοι εἰς τὴν πλήρη στατιστικὴν ἀξιοποίησιν τῆς ἀπογραφῆς.

Βάσει τῆς πρώτης, κατὰ κατηγορίας ταξινομήσεως τῶν ἀπογραφικῶν δελτίων, ή κατανομή τῶν ναυτικῶν ἀναλόγων τῆς ἀπασχολήσεως τῶν εἰδικοὶ ἀπογραφεῖς, τούλαχιστον οἱ ιδιαίτεροι ἐνδιαφέροντες:

"Ἐπὶ 28.532 ἐλεγχόντων ἡδη εἰς τὰ βασικά των στοιχείων ἀπογραφικῶν δελτίων, ή κατανομή τῶν ναυτικῶν ἀναλόγων τῆς ἀπασχολήσεως τῶν ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικήν ἡ ἔνην σημαίαν, ἔχει οὕτω:

α) 'Ἐπὶ πλοίων ὑπὸ Ἑλληνικήν σημαίαν ἀπησχολούντο συνολικῶν

• 'Υπὸ τὸν δρόνον «Συντηρούσις 'Απογραφῆς», νοεῖται ἡ ἀπογραφὴ τῶν εἰσερχομένων καὶ ἔξερχομένων τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

**COMPLETE STEVEDORING SERVICE  
ALL PORTS: OREGON - WASHINGTON - ALASKA  
SEATTLE STEVEDORE CO. BRADY-HAMILTON STEVEDORE CO.  
TEAMED WITH  
Bellingham Stevedoring Co.  
Coast Stevedore Co.  
GENERAL AGENTS:  
17 State St. - NEW YORK N.Y. GEORGE CARRAS INC.  
Everett Stevedoring Co.  
Southeast Stevedoring Co.  
Cables: CARRASBRO**



ουργεί ώρισμένας ανωμαλίας, πάντως πρέπει νὰ έξετασθῇ καὶ νὰ έπι-  
ζητῇ ἡ ἔξεύρεσις ἐπιτυχοῦς, διπλωδόποτε, λύσεως.

Κύριε 'Υπουργέ,

'Επανερχόμενοι ἐπὶ τοῦ προκειμένου ζητήματος, ἐπὶ τοῦ ὅποιοῦ ὁ ὑπογράφων ἐπέσυρε τὴν ὑμετέραν προσοχὴν καὶ κατὰ τὴν πρόσφατον συνάντησίν μας ἐν τῷ ὑπουργείῳ, θεωρούμεν ἐπιβεβλημένον καθῆκον νὰ τονίσωμεν, ὅτι τούτο ἀποτελεῖ βασικὸν καὶ κατεπείγον αἰτήμα τοῦ 'Ἐφοπλισμοῦ, τοῦ ὅποιοῦ ἡ ἄμεσος ρύθμισις ἐπιβάλλεται, παραμεριζομένων τῶν προβλημάτων λόγων, οἱ ὅποιοι ἀναφέρονται ἐν τῷ προμνησθέντι ὑμετέρῳ ἔγγραφῳ.

Αὐτὴ ἡ ἀμέριδα προσέλευσις πλοίων ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ἡ ὅποια ἔξαιρεται ὡς μέγα ἐπίτευγμα, διακυβεύεται ἐκ τῶν ὑφισταμένων δυσχερειῶν διὰ τὴν κανονικὴν ἐπάνδρωσιν τῶν εἰς ἀξιωματικούς, διὰ τὸν λόγον δὲ τούτον ἐπιβάλλεται ἡ ἄμεσος καὶ ἀνευ ἀναδολῆς ληψίς ἀκόμη καὶ ἐκτάκτων μέτρων διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ζητήματος, ἐπὶ τοῦ ὅποιού ἐπικαλούμεθα τὴν ὑμετέραν προσωπικὴν παρέμβασιν.

Μετὰ πάσης τιμῆς

Ο Πρόεδρος

ΣΤΡΑΤΗΣ Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ

ΕΚΕΡΔΙΣΑΜΕΝ ΜΙΑΝ ΝΙΚΗΝ

'Υπῆρξαν καιροί, χρόνοι χαλεποὶ διὰ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, κατὰ τοὺς ὅποιους ἡ διεθνῆς χρηματαγορά, τὸ ἀμερικανικὸν κατὰ κύριον λόγον κεφάλαιον, δὲν ἐδέχετο νὰ παράσχῃ οὐδὲ τὴν ἐλαχίστην τῶν πιστώσεων εἰς πλοῖον ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. 'Ἐπικίνδυνος ἐθεωρεῖτο ἡ τοποθετησίς, τὸ ἐνυπόθηκον δάνειον ἐπὶ πλοίου Ἑλληνικοῦ. 'Η φυγή, ἄλλως τε, τοῦ 'Ἑλληνος ἐφοπλιστοῦ ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Γενετείρας ἐπέτεινε τὴν δυστιστίαν τοῦ ξένου κεφαλαίου. 'Ητα φυσικόν. 'Αφοῦ ὁ 'Ἑλληνος ἐφοπλιστῆς δὲν ἔστερε νὰ καλύψῃ τὴν ἐπιχειρηματικήν του δραστηριότητα ὑπὸ τὸ θέντικον τοῦ σῆμα, βάσιμος καὶ ἡ ἄρνησις τῶν τραπεζιῶν. 'Ἐπιστεύετο — ἀπὸ τοὺς ιδιούς μας ἀτυχῶς καὶ τοὺς ξένους — ὅτι τὰ *'πάντα ρεῖ'* εἰς τὸν τόπον μας καὶ ὅτι μεγάλοι ἥσαν οἱ κίνδυνοι — πολιτικοὶ καὶ κοινωνικοὶ — ποὺ ἐπεκρέμαντο. 'Απὸ αὐτοὺς καὶ ἡ πλοιοκτησία θὰ προεκινήσει.

Τώρα ἡ Ἑλληνικὴ προτιμωμένη ὑποθήκη θεωρεῖται ὀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς δανειστάς, τοὺς ἀλλοτε τόσον δυσκόλους διὰ δάνεια ἐπὶ πλοίων Ἑλληνικῶν, ὡς *'ύπερασφαλῆς'* διὰ τὰ συμφέροντά των. Προτιμοῦν τὸ ἐνυπόθηκον δάνειον ἐπὶ Ἑλληνικοῦ σκάφους παρὰ ἐπὶ λιβεριανοῦ ἡ παναμαϊκοῦ.

Τὰ πλοῖα *'συμπαιών εὐκολίας'* βάλλονται πανταχόθεν καὶ ἡ κατ' αὐτὸν ἐπίθεσις θὰ ἐνταθῇ, ὡς φαίνεται. 'Ο δανειστής, ὁ ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρομενος διὰ τὴν ἀπρόσκοπτον ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἐνυπόθηκου πλοίου, ἀνησυχεῖ διὰ τὴν διεθνῆ κατακραυγὴν κατὰ τῶν *'σημαιῶν εὐκολίας'*. Βλέπει, τούναντίον, τὴν κρατοῦσαν ἐδῶ πολιτικὴν σταθερότητα, τὴν ἀνακτηθεῖσαν ἐμπιστοσύνην τοῦ ἐφοπλισμοῦ, τὴν σώφρονα διασχείσιν τὸν ζητήματων τοῦ πλοίου, τὴν ὄμαλότητα τῶν σχέσεων ἐφοπλιστοῦ καὶ ναυτεργάτου, τὴν ἔντονον ἐκδηλώσιν τῆς κρατικῆς ισχύος καὶ τέλος τὴν προσαρμογὴν τῆς παρ' ἡμῖν νομοθεσίας πρὸς τὰ εἰς Ἀγγλίαν καὶ Ἀμερικήν κρατοῦντα διὰ τὰ ναυτοδάνεια καὶ κρίνει, ὅτι τὰ συμφέροντα τοῦ ξένου κεφαλαίου εἶναι τώρα ἀσφαλέστερα, ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον, παρὰ ὑπὸ τὰς ἀπιθάνους σημαίας τῆς Λιβερίας καὶ τοῦ Παναμᾶ.

Ἐρευνα ἐπὶ τόπου μακρὰ Ἀμερικανῶν νομικῶν, ήτις ἔξεταθῇ ἐπὶ ὅλης τῆς σχετικῆς μὲ τὸ ναυτικὸν δίκαιον κρατοῦσης παρ', ἡμῖν νομοθεσίας, κατέδειξεν, ὅτι τὰ ἐνυπόθηκα δάνεια ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων εἴναι πλήρως ἀσφαλῆ (*'confirmed that mortgages on Greek vessels are fully covered'*) βάσει τῆς ισχυόσης νομοθεσίας. Τὰ δύο μεγάλα πιστωτικά ίδρυματα τῆς Ἀμερικῆς, αἱ ἀσφαλιστικαὶ ἐταιρίαι *'Μετροπόλιταν καὶ Προυντένσιολ'*, δέχονται τώρα ὅχι μόνον τὴν μεταφορὰν τῶν ὑφισταμένων ἐπὶ λιβεριανῶν πλοίων ὑποθηκῶν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον, ἀλλὰ καὶ τὴν παροχὴν νέων διανείων εἰς πλοῖα ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν.

Ἐκερδίσαμεν, δηλαδή, μίαν ὑπόθεσιν σημασίας, ὅχι πλέον στενῶς ναυτιλιακῆς, ἀλλ᾽ εὐρύτερας τοιαυτῆς. 'Η Ἐλλὰς δὲν εἶναι πλέον διὰ τὸ ξένον κεφάλαιον ὁ *'κακός κίνδυνος'*. Είναι μία χώρα εὐνομουμένη, μὲ σταθερὰν τὴν κρατικὴν ισχύ, παρέχουσα πλήρη τὴν ἐμπιστοσύνην εἰς τὸ ξένον χρηματοδότην.

Ἐχρειάσθησαν ἔτη μακρὰ συντόνου προσπαθείας καὶ πολιτικῆς σταθερότητος διὰ νὰ φθάσωμεν εἰς τὸ καλὸν αὐτὸν ἀπότελεσμα, τὸ τόσον εὐοίων. 'Ἄς εύχηθωμεν τὸ κλῖμα αὐτὸν τῆς ἐμπιστοσύνης νὰ

διατηρηθῇ καὶ νὰ προσαχθῇ. Γενικώτερον τὸ κέρδος διὰ τὴν Οἰκονομίαν μας, διὰ τὴν καλὴν αὔριον τοῦ τόπου μας.

### ΠΡΟΣ ΤΗΝ KYANOLEYKON

'Ελκυστικώτεραι καθίστανται αἱ σημαίαι τῶν ἐκ παραδόσεως εὐρωπαϊκῶν ναυτικῶν χωρῶν μετὰ τὴν ἔντασιν τῶν ἐκβιαστικῶν ἐνεργειῶν τῶν ἀμερικανικῶν *'γιούνιονς'* κατὰ τῶν *'σημαιῶν εὐκολίας'*. Οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ — αἱ μεγάλαι ἐταιρίαι τῶν πετρελαίων, τοῦ χαλυβοῦ καὶ τοῦ ἀλουμινίου — ἀναζητοῦνται κατόπιν τῶν ἀσκούμενῶν πιέσεων καταφύγιον. Φυσικὸν εἶναι νὰ στρέψουν τὴν προσοχὴν τῶν καὶ πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον. 'Η Κυανόλευκος εἶναι σημαία μὲ παραδόσεις μακράς, ἀνήκει εἰς *'Εθνος κατ'* ἔξοχην ναυτισμὸν καὶ οἱ ναυτικοὶ μας εἶναι οἱ καλύτεροι τοῦ Κόσμου. 'Η πλέον κατὰ συνέπειαν ἀλλοκυστική σημαία εἶναι τώρα ἡ Ἑλληνική. Αἱ διευκολύνσεις καὶ αἱ διὰ τοῦ ἀρθρου 13 παρεχομέναι ἔξασφαίσεις εἶναι ἀξιόλογοι.

Καὶ ἡρχίσαν ἀπὸ τίνος αἱ βολιδοσκοπήσεις διὰ τὰς δυνατότητας ἔγγραφῆς εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον ξένης ἰδιοκτησίας πλοίων — ἀμερικανικῆς καὶ εἰς τίνας περιπτώσεις ἔδραικῆς — βάσει τοῦ νόμου περὶ προσελκύσεως κεφαλαίων ἐκ τοῦ Ἑωτερικοῦ. 'Απὸ διμήνου ἥτοι γνωστόν, ὅτι ἡ μεγάλη ἀμερικανικὴ ἐταιρία πετρελαίων *'Εσσο'* ἥπιλησε νὰ πληροφορηθῇ, ἀν διὰ τὸ δυνατή η μεταφορὰ εἰς τὴν Ἑλληνικήν σημαίαν 29 μεγάλων δεξαμενοπλοίων της, ὑπὸ τὴν παναμαϊκήν ἥδη τελούντων. 'Η ἀπάντησις τῶν ἀρμόδιων κυβερνητικῶν παραγόντων πήτο κατοχηρηματικῶς ἀρνητική. Τὰ βάσει τοῦ ἀρθρου 13 νηολογούμενα πλοῖα δένειναί εἶναι ἔλληνης καὶ καταφύγιον τῆς Ναυτιλίας μας. 'Αρκοῦν — ὑπεραρκοῦν μαλιστα — τὰ Ἑλληνικά.

'Η Κυβέρνησις ἔχει διαφυλάξει ἀπόλυτον τὸ δικαίωμα τῆς ἐπιλογῆς τῶν αἰτήσεων πρὸς εἰσαγωγὴν κεφαλαίων ἐκ τοῦ Ἑωτερικοῦ. Τὸ αὐτὸ δικαίωμα ἔχει καὶ διὰ τὰ πλοῖα. Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ Νόμου 2687 ρητῶς ἀναφέρεται ἡ προσπάθεια τοῦ ἐπαναπατρισμοῦ τῶν ιδιών μας καὶ μόνον πλοίων. Τὰ ξένης ἰδιοκτησίας δὲν εἶναι δεκτά. 'Η ἔδω μεταφορὰ τοῦ νηολογίου των δυνατῶν νὰ προκαλέσῃ σοβαράς ἀντιδράσεις τῶν ξένων ἀνταγωνιστῶν μας καὶ δὲν ἔχομεν κανένα λόγον νὰ δυσχεράνωμεν τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας.

Πληρώμαστα, ἄλλως τε, διὰ νὰ ἐπανδρώσωμεν τὰ ξένης ἰδιοκτησίας πλοῖα δὲν διστένουμεν καὶ δὲν πρόκειται, βεβαίως, νὰ καταστήσωμεν δύστερος τὸ πρόβλημα τοῦ ἐμψύχου ήμῶν όλικον διὰ νὰ διευκολύνωμεν τοὺς παρεισάκτους ξένους.

'Ορθότατα, κατὰ συνέπειαν, ἐπραξαν οἱ ἀρμόδιοι κυβερνητικοὶ παράγοντες ἀρνητέντες πάσαν συζήτησιν ἐπὶ τῶν αἰτήσεων τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν. Τὸ αὐτὸ θὰ πράξουν καὶ εἰς τὸ μέλλον.

### MONON ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

Εἰς ἐγκύλιον ἀποσταλεῖσαν πρὸ ημερῶν εἰς τὸν προξενικὸν λιμενάρχας καὶ τὰς ἐλληνικὰς προξενικὰς ἀρχάς, αἰτιολογεῖται πλήρως ἡ τοιαύτη διαφύλαξη τῶν σχέσεων προξενικοῦ προστάτη τοῦ ημέρου πρὸς τὸν εἰσαγωγὴν πλοίου καὶ συνιστάται ἡ ἐνδελεχής ἔρευνα παντὸς πρὸς τὸν ηνηλόγησιν πλοίου, προκειμένου νὰ διαπιστωθοῦνται ἔγκαιρως, ἔστω καὶ ἐπιμελῶς ὑποκρυπτόμενα ξένα συμφέροντα. 'Επ' οὐδεὶν λόγω, τονίζεται, θὰ πρέπει νὰ δοθῇ λαβὴ εἰς καραδοκούντας ἀντιπάλους, ὅπως συκοφαντήσουν τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν, ὡς παρέχουσαν καταφύγιον εἰς τὰ πλοῖα τῆς ἀσυδοσίας.

Διευκρινίζεται, ἐξ ἀλλού, εἰς τὴν ἐγκύλιον αὐτῆς, ὅτι ὁ ὄρος *'ἀλλοδαποί εἰταιρίαι'*, ὁ περιεχόμενος εἰς τὴν οἰκείαν διάταξιν τοῦ νόμου *'περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων'* ἔχει τὴν ἔννοιαν τῶν ἐξ Ἑωτερικοῦ συσταθέντων νομικῶν προσώπων παρ' Ελλήνην ἐφοπλιστῶν τῶν αἰτηριῶν καὶ μόνον ὁ ἐπαναπατρισμὸς ἐπιδιώκεται. 'Ἐπομένως εἰς τὴν προσελκυσιν ξένων ἐφοπλιστῶν, οὔτε ἀπέβλεπει ἡ ναυτιλιακὴ μας πολιτική.

Διὰ τὸν ἀποκλεισθῆ, ὅμως καὶ τὸ ἐνδεχόμενον εἰσέτι, ἐνὸς λάθους, τὸ ὅποιον παρεκηγήσεις εἰς βάρος τῆς πολιτικῆς αὐτῆς ἐνδέχεται νὰ δημιουργήσῃ, δηλαδή, ἡ ἔγγραφὴ πλοίων εἰς τὰς ἐλληνικὰς χώρας, μὲ κεκαλυμμένα ξένα συμφέροντα, τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας συνιστάει εἰς τὸν προξενικὸν λιμενάρχα τὴν ἐνοχιστήν *'αἰτησεως'*, πρὶν ἡ βεβαίως πραδοῦν εἰς τὴν χορήγησιν προσωρινῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων. Τὴν ἔρευναν αὐτῆν δέον νὰ στηρίζουν οἱ προξενικοὶ λιμενάρχαι ἐπὶ τριῶν στοιχείων βασικῶν, τῆς ἐθνικότητος τῶν διαχειριστῶν τῶν πλοίων,

**EFFICIENT AND COMPLETE STEVEDORING**

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

**CALIFORNIA STEVEDORE & BALLAST CO.**

**GENERAL STEVEDORES - TERMINAL OPERATORS**

**GENERAL AGENTS  
GEORGE CARRAS INC.**

17 STATE STREET

NEW YORK 4 N.Y.

CABLES: CARRASBRO

τῆς ἐπαγγελματικῆς των ἐπιφανείας, ώς καὶ τοῦ χρόνου κατὰ τὸν ὄποιον οὐτοὶ ἀσκοῦν τὴν διαχείρισιν τῶν πλοίων.

Ἐν τῷ μεταξύ, ἔξεδηλώθη ζωὴρὸν ἐνδιαφέρον ὑπὸ τῆς ἀμερικανικῆς ἑταῖρίας πετρελαίων Ε.Σ.Σ.Ο. διὰ τὴν νηολόγησιν τριάκοντα ἐκ τῶν δεξιαμενοπλοίων της ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον. Εἰς σχετικὴν μάλιστα ἀνακοίνωσιν, ἡτις ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἑταῖριαν, πρὸς τὸν Ἀθηναϊκὸν Τύπον, τὸ τοιοῦτον ἐνδιαφέρον τῆς Ε.Σ.Σ.Ο. ἐνεφανίσθη, ώς σπανία εύκαιρια διὰ τὴν περαιτέρω ἐνίσχυσιν τῆς ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Ἡ ἔγγραφή εἰς τὰ ἐλληνικὰ νηολόγια τῶν ἐν λόγῳ πλοίων τῆς Ε.Σ.Σ.Ο., φαίνεται ὅτι ἀποτελεῖ κατὰ τὰς παρούσας στιγμάς, ἀναγκαιοτάτην λύσιν δ' αὐτῆν.

\*\*\*

'Επεζητήθη παρ' "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ ἡ νηολόγησις εἰς τὰς Βερμούδας ἐνὸς πλοίου του, μεταφερομένου ἀπὸ τὸ λιθεριανὸν νηολόγιον. Δὲν ἡτο δύσκολος ἡ διατύπωσις ἀπὸ γραφειοκρατικῆς πλευρᾶς. "Οταν ὅμας ἐκλήθησαν αἱ ἀγγλικαὶ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις νὰ παράσχουν πλήρωμα ἐκ τῶν μελῶν των διὰ τὸ σκάφος, αὐταὶ ἡρνήθησαν κατηγορηματικῶς.

Εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν ὑπεδείχθη νὰ στρατολογήσῃ τὸ πλήρωμά του ἀπὸ τὰ στοιχεῖα τῶν «ντόκες», ὅχι, ὅμως, ἀπὸ τὰ μέλη τῶν ὄργανώσεων. Αὐταὶ δέν θὰ ἡδύναντο νὰ διευκολύνουν τὴν ἀσυδοσίαν, οὔτε καὶ νὰ ἐπιτρέψουν νὰ κατηγορῇ εἰς τὸ τέλος καὶ ἡ βρετανικὴ σημαία — κατηγορήθη ἡδη ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς — ὡς σημαία εὐκολίας.

Διδάκτικον τὸ μάθημα καὶ διὰ τὰ παρ' ἡμῖν. Πληρώματα εἰς πλοΐα μὴ ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας δέν πρέπει νὰ δώσωμεν.

#### ΔΙΑ ΝΑ ΠΡΟΒΛΗΘΗ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

'Ἐπέστη, νομίζουμεν, ὁ χρόνος, τώρα ὅτε ὁ ἐπαναπατρισμὸς ἔντονος συντελεῖται, μιᾶς εὐρείας προβολῆς τοῦ ρόλου ποὺ διαδραματίζει τὸ πλοίον εἰς τὴν οἰκονομικὴν καὶ κοινωνικὴν ζωὴν τοῦ τόπου αὐτοῦ. Τὸ ἀρμόδιον ὑπουργεῖον, ἀλλὰ καὶ πρὸ παντὸς αἱ ἐφοπλιστικαὶ καὶ ναυτεργατικαὶ ὄργανώσεις, πρέπει νὰ ἀσχοληθοῦν σοβαρῶς μὲν τὸ ζῆτημα. 'Ἡ δραστηριότης τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτικῶν μας, αἱ προσπάθειαι καὶ οἱ μόχθοι των, αἱ πολλαὶ καὶ μεγάλαι ἐπιτυχίαι των εἰς τὸν ὑγρὸν στίθον, θὰ προβληθοῦν, θὰ ἔξαρθοῦν, θὰ γίνουν κοινὴ συνειδησίς. Εἰς τὸ ἐπίκεντρον τῆς ἑθνικῆς καὶ οἰκονομικῆς ζωῆς πρέπει ἐπὶ τέλους νὰ εἰσαγάγωμεν τὸ πλοίον καὶ τοὺς ἀνθρώπους του.

Μία εὐεία προβολὴ τῆς Ναυτιλίας, ἀπατεῖ, βεβαίως, πολλὴν προσπάθειαν, ἀλλὰ καὶ ἄφθονα μέσα. Χρείζεται, ἐπίσης, κατάλληλα πρόσωπα εἰς τὰς ὑπηρεσίας καὶ τοὺς ὄργανοις ποὺ ὑποτίθεται, ὅτι ἐπιδιόκουν τὴν καλλιέργειαν καὶ τὴν προαγωγὴν τῆς ναυτικῆς συνειδῆσεως εἰς τὴν Ἐλλάδα. Τὴν παρούσαν στιγμὴν καὶ αἱ τρεῖς αὐτὰ προϋποθέσεις ἀτυχῶς ἐλλείπουν καὶ δὲν εἶναι εὔκολον νὰ ἔξασφαλισθοῦν ἀπὸ τῆς μιᾶς ἡμέρας εἰς τὴν ἄλλην. 'Ἡ ὅλη προσπάθεια θὰ πρέπει κατ' ἀνάγκην νὰ είναι μακρᾶς πνοῆς. Βαθμιαίως εἰς τὴν ὄρθην, τὴν πλήρη προβολὴν τῆς Ναυτιλίας θὰ φθάσωμεν. "Ισως ὅταν ὁ ἐπαναπατρισμὸς ὀλοκληρωθῇ καὶ αἱ πολλαὶ καὶ μεγάλαι ἐπιχειρήσεις ἔγκατασταθοῦν εἰς τὴν Ἐλλάδα — θὰ ἔγκατασταθοῦν κάποτε — τὸ ἔργον τούτο νὰ καταστῇ εὐχερέστερον.

Μέχρι τότε, ὅμως, ἐπιβάλλεται νὰ ὀξιοποιήσωμεν πᾶσαν εὐκαιρίαν διὰ νὰ γνωίσωμεν τὴν κατὰ θάλασσαν δραστηριότητα τοῦ "Ἐλληνος εἰς τὸ ἔξωτερον καὶ τὸ ἐσωτερικόν. Αἱ ἐπίσημοι συμμετοχαὶ τῆς Ἐλλάδος εἰς τὰς διεθνεῖς ἐμπορικὰς ἐκθέσεις — διὰ νὰ ἀσφέρωμεν συγκεκριμένα παραδείγματα — πρέπει ἀπαραίτητας νὰ ἀποσκοπούν εἰς τὴν προβολὴν καὶ τῆς Ναυτιλίας. 'Ολίγοι ἀριθμοί, παραστατικοὶ τινὲς πίνακες, χαρακτηριστικαὶ φωτογραφίαι, μερικὰ ἀκόμη δημοιώματα τῶν ὑπερυσχρόνων πλοίων μας, εἶναι ἀρκετά, καταλλήλως ἐμφανίζομενα, νὰ παράσχουν ἐστον καὶ ἀμυδράν εἰκόνα τῆς ἐλληνικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν ὑγρὸν στίθον.

Εἰς τὴν "Ἐκθεσιν τῆς Θεσσαλονίκης ἐξ ἄλλου, ἡ Ναυτιλία δύναται νὰ ἔχῃ μίαν σπανίαν προβολὴν. Πρέπει διὰ τούτο νὰ ἀποκτήσῃ τὸ ἰδιόκιν της περίπτερον, ὥσπες τὸ ἔχουν ἡ Βιομηχανία, ἡ Γεωργία καὶ τινες ἀκόμη κλάδοι τῆς ἑθνικῆς παραγωγῆς, δευτερευούσης σημασίας. Καὶ εἵμεθα βέβαιοι, ὅτι θὰ προκαλή τὸν δικαιολογημένον θαυμασμὸν καὶ τὴν ἑθνικὴν ὑπερηφάνειον τὸ περίπτερον τῆς Ναυτιλίας, ἐάν ἐννοεῖται, ὄργανωσθη, ὥσπες πρέπει καὶ ὅχι ὥσπες ὄργανώθη τὸ περίπτερον τῆς ἑθνικῆς Θαλασσίας 'Ενώσεως — πόση σύγχυσις καὶ πόσος ἐραστεχνισμός! — κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος.

'Ἄλλ' ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι εὐκαιρίες διὰ τὴν προβολὴν τῆς Ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Μία ἐξ αὐτῶν, εἶναι αἱ ἐτήσιοι ἐκδηλώσεις τῆς Ναυτικῆς 'Εβδομάδος κατὰ τὸν ἀρξάμενον μῆνα. Δὲν ἔχομεν ὑπὸ τὸ πρόγραμμα τοῦ ἐφετεινοῦ ἐορτασμοῦ. Θὰ ἡτο, ὅμως, νομίζουμεν, λαμπρὰ ἴδεα, ἐάν καθ' ὀλοκληρίαν ἡ ἐβδομάδα αὐτὴ ἀφιερώσηται εἰς τὴν μεγάλην ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν. 'Εὰν ἀπετέλει ἔνα ἐπίσημον πανηγυρισμὸν διὰ τὸν ἐπανα-

πατρισμόν. 'Ομιλίαι εἰς τὰ σχολεῖα, διαλέξεις εἰς τὰ ναυτικά κέντρα τῆς χώρας, μία ἔκθεσις εἰς τὸ Ζάππειον ποὺ νὰ παρουσιάζῃ τὴν κατακόρυφον μεταπολεμικὴν ἀνάπτυξιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἐπαινεῖς ἀκόμη τῆς Ἀκαδημίας Ἀθηνῶν πρὸς τὰς νησουσές ἐκείνας, ποὺ κατὰ παράδοσιν προμηθεύουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν τὸ θαυμάσιον ἔμψυχον ὑλικὸν της, θὰ ἡσαν μερικαὶ ἀπὸ τὰς ἐδηλώσεις, αἱ ὅποιαι θὰ ἔδιδον περιεχόμενον καὶ βαρύτητα εἰς τὴν Ναυτικὴν 'Εβδομάδα, ἡτις μέχρι τούτου ἀπὸ τὸν ἀνεδαφικὸν πνεύμα καὶ ὑπερβολικὴν ρομαντικὴν διάθεσιν, παρουσιάζεται ἀπὸ τὰς ὄργανωτάς της.

Ἐρευνῶντες τὰς ὑπαρχούσας δυνατότητας μιᾶς ἀμέσου προβολῆς τοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας, δέν θὰ πρέπει νὰ παραλείψουμεν καὶ τὴν σχετικὴν εὐκαιρίαν ποὺ μᾶς παρέχει τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον. Συνεπληρώθη πρὸς ἡμέρων μία δεκαετία ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως του χωρὶς ἐν τῷ μεταξύ νὰ κατορθώσῃ νὰ γίνη Μουσεῖον καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν. Πενιχρά εἶναι τὰ ἐκθέματά του, ποὺ ἀφορούν τὸ Εμπορικὸν Ναυτικὸν ἐν σχέσει μὲν ἐκείνων ποὺ ἀναφέρονται εἰς τὰς πολεμικές θέσεις της Σύρου, της Χίου, την "Ανδρον, θὰ διεπίστωνε, ὅτι ὑπάρχουν πολλὰ κειμήλια, τὰ ὅποια διατρέχουν ὅμεσον κίνδυνον νὰ ἔξαφανισθοῦν. 'Ἐὰν πάση περιπτώσει, τὸ Ναυτικὸν Μουσεῖον πρέπει τὸ γρηγορότερον νὰ ἀποκτήσῃ τὸν εὐρὺ χαρακτήρα του διὰ τῆς ιστορικῆς προβολῆς καὶ τοῦ τομέως τοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Είναι ἀδικαιολόγητος ἡ σημερινὴ ἀδυναμία μας νὰ ἔπιδεικνύωμεν εἰς τοὺς νεωτέρους, ώς καὶ τοὺς ξένους ποὺ ἐπισκέπτονται τὴν χώραν μας, μερικὰ πειστήρια τῆς μεγάλης ναυτικῆς μας παραδόσεως.

Ὑπεδείχμεν προχειρίσας τὰς ὑπαρχούσας δυνατότητας διὰ τὴν ἄμεσον προβολὴν τῆς Ναυτιλίας. Δέν είναι δὲ αὐταὶ αἱ μόναι, ὑπάρχουν καὶ ἄλλαι πολλαί, ώς τὸ ραδιοφωνὸν ποὺ στερείται σήμερον παντελῶς εἰδικῶν ναυτικῶν προγραμμάτων καὶ ὁ κινηματογράφος, ὅστις ὑπὸ τὴν μορφὴν τῶν ἐπικαίρων καὶ τῆς «ντοκυμαντέρ» ταινίας ἀσκεῖ βαθεῖαν ἐπιδράσιον εἰς τὸ εύρυ κοινῶν. 'Ἄς συστηθῇ πάντως μία ἐπιτροπὴ καὶ ἀς συζητήσῃ ἀπόδοσιν τῆς διεξοδικῆς τὸ θέμα. Εἴπομεν, ὅτι συλλογικὴ πρέπει νὰ είναι ἡ προσπάθεια διὰ τὴν προβολὴν τῆς Ναυτιλίας. Τὸ κράτος, κυρίως, ὅμως, αἱ ἐπαγγελματικαὶ ὄργανώσεις εἰπειδεικνύωμεν εἰς τὸν θοηθόσουν.

#### ΜΑΣ ΕΝΘΥΜΙΖΟΥΝ ΤΟ ΚΑΚΟΝ ΠΑΡΕΛΘΟΝ

'Ἐπισημαίνουμεν ὡρισμένας ἀνωμαλίας ἐπὶ ἐλληνικῶν ποντοπόρων πλοίων. Τὰς καταγγέλλομεν διὰ νὰ προληφθῇ ἡ ἐπαναλήψις των, ἵνα κυρώσεις παραδειγματικαὶ κατὰ τῶν ὑπευθύνων ἐπιβληθοῦν. Πρέπει οἱ προκαλούντες ἐπὶ τὸν μὴ ὄντος ζητήματα εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίαν, οἱ διεγείροντες τὰ πληρώματα, νὰ πληροφορηθοῦν, ὅτι οι καριοί τῶν ἀναταράχων ἔχουν παρέλθει ἀνεπιστρεπτεί. 'Ο Νόμος τιμωρὸς θὰ κινηθῇ κατὰ τῶν ἀδικιολογήτων προκαλούντων τὰς ἀνωμαλίας.

Δύο συγκεκριμένα κρούσματα ἔχομεν ὑπὸ ὅψιν μας. Είναι τὰ πλέον πρόσφατα. Τὸ ἐν ἐσμειώθη ἐπὶ τοῦ δεξιεμενοπλοίου «Altaïr» — ἀπασχολουμένου ἡδη εἰς τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν — καὶ τὸ ἔπειρον ἐπὶ τοῦ φορτηγού «Καστιόπεια». Αμφότερα τὰ σκάφη φέρουν τὴν Κυανόλευκον.

'Ο ὑπηρετῶν ἐπὶ τοῦ «Altaïr» ἀσυρματιστής κ. Πέτρος Σκαρβούνης — μισθοδοτεῖται ὑπὲρ τὸ συμβατικὸν μισθολόγιον — ἡσίωνεν ἀπὸ τὸν πλοίαρχον τὴν σύστασιν ἐπιτροπῆς τροφοδοσίας! Καὶ διότι ἡ ἀξίωσίς του αὐτῆς δὲν ἔγινε δεκτή — μᾶς ἐνθυμίζει τὰ σίτηματα τῆς «Πλάωρης» τῶν πλαιών κακῶν ἡμέρων — παρεκίνησε καὶ τοὺς τρεῖς τρίτους μηχανικοὺς τοῦ πλοίου νὰ ζητήσουν τὴν διτόλυσίν των εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα τοῦ Κόλπου καὶ τὴν παλιννόστησίν των εἰς

Εὐνότος ἡ ἀδικιολόγητος τοῦ πλοίου ἐπιβάρυνσις εἰς περίσσοδον κρίσεως. Τὸ γεγονός ὅτι τὸ σκάφος τελεῖ ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τοῦ Οίκου Κουλουκουντῆ, μᾶς παρέχει τὴν πλήρη ἐγγύησιν, ὅτι ζητήματα τροφοδοσίας δὲν ὑφίστατο. 'Άλλα καὶ ἀν παράπονόν τι ὑπῆρχε, εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι εὐθύς ὡς τὸ ἐπαληφορούμενον οἱ διαχειρισταὶ τοῦ πλοίου θὰ ἔσπευδον νὰ δώσουν τὰς καταλλήλους διαταγὰς εἰς τὸν πλοίαρχον.



SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

SHIP SUPPLIES SINCE 1916

WAREHOUSE AND OFFICES

TUCUMAN 271

BUEÑOS AIRES

TELEPHONE  
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS",  
ALSO "STRAMAKIS"

Πρός τι ή άπόλυτης είς μακρύνων λιμένα, ή παλιννόστησις καὶ ή περί έπιτροπής ἀξίωσις; Αὐτά ούδεν ἄλλο υποδεικνύουν παρὰ νοοτροπίαν τῶν πολεμικῶν καὶ τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν χρόνων. Καὶ αὐτὴ η νοοτροπία δὲν μᾶς ἀρέσει, δὲν εἶναι ἐποικοδομητική τῆς ἀπροσκόπου τοῦ ἀναπτύξεως τῆς Ναυτιλίας μας. Ή προσοχὴ τῶν ἀρμόδιων δικαιολογεῖται καὶ ἐπιβάλλεται.

Διὰ τὸ δεύτερον ἐπὶ τοῦ «Κασσιόπεια» κρούσμα — ἥρως καὶ πάλιν ὁ ἀσύρματιστης τοῦ σκάφους κ. Ν. Στεργιόπουλος — δὲν ἔχομεν παρὰ ἔνα τηλεγράφημα διαμαρτυρίας. Καταγγέλλεται ὁ Στεργιόπουλος ἐπὶ ἀνυπακοή. Τὸ τηλεγράφημα λέγεται:

«Παρακαλῶ καταγγείλατε ὑπουργείον τηλεγραφητὴν Νικόλαον Στεργιόπουλον ἐπὶ ἀνυπακοή καὶ κωλυσιεργίᾳ ἀποστολῆς τηλεγραφημάτων ἀφορώντων συμφέροντα καὶ ἀσφάλειαν πλοίου.

Πλοίαρχος ΚΑΤΣΟΥΛΗΣ»

Δημοσιεύομεν τὸ τηλεγράφημα καὶ πειριμένομεν τὰς ἀνακρίσεις. Βαρυτάτη εἶναι ἡ κατηγορία. "Αν ἀποδειχθῇ ἀκριβῆς, ὁ ἀσύρματιστης τοῦ σκάφους δὲν ἔχει θέσιν εἰς τὸ Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν. Εἶναι πρωτάκουστος ἡ ἔνεργειά του. Νὰ σαμποτάρῃ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου; Καὶ μὴ χειρότερα!

### ΠΡΟΣΕΞΑΤΕ, ΚΥΡΙΟΙ!

Παρακαλοῦνται οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας νὰ προσέξουν τὴν κατωτέρω δημοσιευμένην ἐπιστολὴν τοῦ κ. Γ. Κουλουκούτη καὶ νὰ ἀπαντήσουν, ὃν τὸ νομίζουν σκόπιμον, εἰς ὅσα ἀναφέρονται εἰς αὐτήν. Δὲν θέλομεν νὰ σχολιάσωμεν τὸ περιεχόμενον τῆς ἐπιστολῆς τοῦ διακεκριμένου ἐπιπλοίστου, πρὶν πληροφορθῆμεν τὰς ἀπόψεις τῶν ὑπηρεσιακῶν παραγόντων τοῦ ὑπουργείου. "Ἐχομεν, πάντως νὰ παρατηρήσωμεν, ὅτι ἀφ' ὅπου ἡρχισε διογκουμένη ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας συγχότεραι ἐπισημαίνονται αἱ ἀφύσιολόγητοι παρεμβάσεις τῶν ὑπηρεσιῶν καὶ κάποια «σκληρότης» ἐνεργειῶν ὑπηρεσιακῶν διαπιστούται. Εἶναι μῆτος προσάγειλος ἐπανόδου εἰς τὴν ἀπαισίαν προπολεμικὴν ἐποχήν; Δὲν τὸ πιστεύομεν. Ωστὸ ἀπέτελει σφάλμα ἀνεπανόρθωτον, σπερ καὶ θά είχεν ὡς ἀποτέλεσμα, τὰ πλοία ποὺ τόσον ἀθρόα ἐπανέρχονται, νὰ μᾶς φύγουν καὶ πάλιν, τὴν φορὰν δὲ αὐτὴν ὀριστικῶς καὶ ἀμετακλήτως. 'Ἐπαναλαμβάνωμεν: Προσέξατε. Εὔπαθεστάτη εἶναι ἀκούη ἡ ὑπόθεσις τῆς Ναυτιλίας μας.

'Ιδου καὶ ἡ ἐπιστολὴ:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μᾶς ἐπεδίθητο ἡ ἀνακαταμέτρησις τῶν πλοίων «Βέγας» καὶ «Κασσιόπεια». Τὸ διατί μοῦ εἶναι ἀγνωστον. Εἰδοποιήθημεν, πάντως, ὅτι δέον νὰ πληρώη ποσὸν 4.000 δρ. δι' ἐκαστον τῶν ἐν λόγῳ πλοίων πρὸς ἔκδοσιν νέου πιστοποιητικοῦ καταμετρήσεως, διότι εὑρέθη κατὰ τὴν ἀνακαταμέτρησιν διάφορος τῆς προτέρας χωρητικότης. Εὐχαριστῶς νὰ πληρώσωμεν τὰς 4.000 δρ. εἰς τὸ Ν.Α.Τ. "Ἐχομεν, ἀλλὰς τε, πληρώσει εἰς αὐτὸν καὶ διάδειξει λιρών, χωρὶς νὰ ἔχωνται καμμιαν νομικὴν ὑποχρέωσιν καὶ δέον τὰς «κλαϊομενη», διότι ἀντιλαμβάνομεθα τὸν ιερὸν σκοπὸν τοῦ Ταμείου. 'Αναφέρομαι εἰς παρομοίας πληρωμάς. Μια μόνον καταβολὴ μας ἀντίθετην εἰς τὸ ποσὸν τῶν 12.000 λιρῶν.

Διατί, δῆμος, πρέπει νὰ πληρώνωμεν εἰς τοὺς εἰσπράττορας τῶν τελῶν τῶν διωρύων καὶ εἰς τοὺς λιμένας Γαλλίας, Ιταλίας καὶ Ἀγγλίας, ἀνά πᾶν ταξίδιον, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς πύξιμην καθαρᾶς χωρητικότηος; Δὲν πρόκειται δε μόνον διὰ τὰ σκάφη «Βέγας» καὶ «Κασσιόπεια», ἀλλὰ καὶ δι' ὅλα τὰ πλοία ποὺ εὑρέθησαν κατὰ 200 θέση 300 τ. ἐπὶ πλέον τῆς προτέρας καταμετρήσεως των. Μοι είπον, ὅτι εἰς τὴν περιπτωσιν τοῦ πλοίου «Αμφιτρίτη» η νέα καταμετρήσεις ἐνεφανίσει 500 τ. ἐπὶ πλέον τῆς προγενετέρας. Τούτο δὲν είναι δυνατόν νὰ θεωρητῇ ὡς τυχαίον. Δὲν ἀμφισθῖτην τὴν καλούν πιστὸν τὸν ἐνεργόντας τὸν καταμετρητὸν τῆς ἀμεροπλιών του καὶ τὸν ἀλλειψιν προκαταλήψεως τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. 'Αρά γε, δῆμως, γνωρίζεις οὗτος, πῶς πρέπει νὰ διενεργήτῃ τὰ καταμετρήσαι;

"Ἄς λαθεμών, φέρ' εἰπεῖν, ύπ' ὄφιν τὸ πλοίον «Κασσιόπεια». Πρότερον πῆτο τοῦτο βρεταννικὸν καὶ κατεμετρήθη ὑπὸ τῶν βρεταννῶν, κατὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς νουπηγήσεως του. Δυνάμεθα νὰ προσκοινωμεν, δοκὶ μόνον τὸ ἀντίγραφον τῆς καταμετρήσεως, ἀλλὰ καὶ πλήρεις λεπτομερεῖας ἐκάστου τοῦ μητρώου. Τὸ ὑπουργεῖον ζητεῖ δῆπον κοινῶν ἐπιθεωρητῶν τοῦ «Λόδούς», δοτὶς γνωρίζει κάθε τὶ περὶ τὸν τοῦκοινο τῶν καρφώσεων καὶ ἐλασμάτων, ἀλλὰ δὲν δύναται νὰ διεξαγάγηται διάδειξιαν ἐργασίαν, διὰ τὴν ὄποιαν, ἀλλὰ τε, ἔχουν δέσμοι δοι εἰδίκοι καταμετρητοὶ τοῦ βρεταννικοῦ κράτους. Δὲν είναι δῆθεν περιεργον, διὰ τὸ εὑρεν ἀνωτέρας χωρητικότηος;

Εἰς τὴν περιπτωσιν τοῦ πλοίου «Βέγας», τὸ σκάφος κατεμετρήθη ὑπὸ τοῦ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ «Λόδούς», παρούσα τοῦ κρατικοῦ ἐπιθεωρητοῦ, δοτὶς εὑρε τὸ πλοίον καταμετρητοῦ τοῦ ναυπλίου του. Νῦν, καλεῖται ἔτερος ἐπιθεωρητοῦ, δοτὶς εὑρε τὸ πλοίον καταμετρητοῦ τοῦ ναυπλίου του.

"Ιδού τώρα καὶ ἡ περίπτωσις τοῦ πλοίου «Αμφιτρίτη»: 'Ἐπι εἴκοσι συναπτά ἐπὶ τὸ σκάφος διεῖχε μεταφοράς, ὑπὸ τὴν ἀμερικανικὴν σημαίαν, εἰκὲ δὲ μετρητὴν παρ' ἀμερικανοῦ κρατικοῦ καταμετρητοῦ. Καλεῖται δῆπον ἐπιθεωρητοῦ τοῦ ἀμερικανικοῦ Γραφείου Κατατάξεως, ἀλλὰ ἐπιθεωρητοῦ τοῦ «Λόδούς», δοτὶς εὑρε τὸ πλοίον, εἰς μῆκος καταμετρήσεως, κατὰ 500 τ. μεγαλύτερον τῆς ἀρχικῆς τοιαύτης. Λέγεται, δοτὶς ὑπάρχει διαφορά

τις μεταξὺ τῶν ἀμερικανικῶν καὶ βρεταννικῶν κανόνων, ἀλλ' αὐτὸν ἐντοπίζεται εἰς ὅλιγους, 10 έως 15 π. καὶ 20 ίως τὸν νους, ἀλλ' οὐδέποτε καὶ εἰς 500 τ.

Ἐπαναλογόδων: Εὐχαριστῶς νὰ πληρώσωμεν δι' ἑκαστον πλοίον 4.000 δρ. ἐπιποθεωρητῶν εἰς τὸ Ἀπομακικὸν Ταμείον, διατι, δῆμως, πρέπει νὰ καταβάλλωμεν εἰς τὰς ἀρχὰς τῶν διωρύων καὶ διαφόρων ζένων λιμένων καὶ δρυμῶν πεδιῶν τέλη κατὰ τὰς προσεγγίσεις τῶν πλοίων μας; Πρὶν εἰσαθῇ διὰ τὴν τοῦ πλοίου ἀποτέλεσμαν τὸν πλοίον κατατάξεως πρὸς ἐκτέλεσιν ἐργού, διὰ τὸ ὅποιον δὲν είναι πλοκέν, μάς, εἰπόν νὰ ἀπευθύνθωμεν εἰς τὸ βρεταννικὸν ὑπουργεῖον 'Εμπορίου διὰ βρεταννικοῦ πιστοποιητικοῦ χωρητικότηος. Τούτο ἀφέωρα περίπτωσιν, καθ' ὃν τὸ πλοίον δὲν είκεν ἐφοδιασθῆ διὰ βρεταννικοῦ πιστοποιητικοῦ χωρητικότηος, δοπερ καὶ θά πη παραδεκτόν. 'Ἐπι τῇ βάσει τοῦ πιστοποιητικοῦ τούτου ἔχεδθησαν τὰ ἐλληνικὰ ἔγγραφα χωρητικότηος. Δὲν γνωρίζω, ἀντὶ επεργού οικονομικής, διὰ τὸν πλοίον δέν είκεν ἐφοδιασθῆσαν, ἀλλ' ὅποιοι διότι δέν είκεν δύσκολον νὰ ουμδιάσθη τὶς τὰ πράγματα, νομίζω, διότι ὄφειλει νὰ φροντίσῃ τὸ κυβερνήσιον, διότι πλέον περιθεωρητῶν ταῦτα δύσκολαν πέπιθαρύννωνται τὰ πλοία διὰ προσθέτων δαπανῶν, μὴ ἀποριτήτων.

ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ, 18 Μαΐου 1960

Μετὰ πάσης τιμῆς

Γ. Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

### ΩΔΙΝΕΝ ΟΡΟΣ...

Τὸ Σχέδιον Βασ. Διατάγματος «περὶ Ὀργανισμοῦ τοῦ Υ.Ε.Ν.», τὸ ὅποιον εἶδε τὸ φῶς τῆς δημοσιότηος εἶναι ἐκτὸς πραγματικότηος καὶ τῶν βασικῶν ἐπιδιώξεων τοῦ περὶ «Ὑπουργείων καὶ τῶν Ὀργανισμῶν τῶν Δημοσίων Κρατικῶν Υπηρεσιῶν» σχετικοῦ νόμου.

Διὰ τοῦ ἐκπονηθέντος ὄργανησμοῦ δὲν ἐπιτυγχάνεται ἡ ὄρθολογική, ἡ πλέον οικονομική καὶ ἀποδοτική, ὡς ὁ νόμος ἐπιτάσσει, ὄργανησης τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας.

Αἱ σχετικαὶ διατάξεις τοῦ Ὀργανισμοῦ, ἔξεταζόμεναι καὶ ἀπὸ τῆς στενῆς σκοπιαὶς τῆς ἐστωτερικῆς ὄργανησεως τοῦ Υ.Ε.Ν. δὲν είναι ἐπιτυχέστεραι, οὐδὲ ἰκανοποιοῦνται τοῦ νόμου ἐπιδίωξιν, ἀποθλέπουσαν εἰς τὴν ἀναθεώρησιν τῶν Ὀργανισμῶν τῶν Δημοσίων Υπηρεσιῶν καὶ ἀναπροσαρμογὴν τῆς ὄργανησεως αὐτῶν πρὸς τὰς ἐκάστοτε ὑπηρεσιακὰς ἀνάγκας. 'Ανενδοιάστας καὶ κατηγορηματικὸς δύναται νὰ λεγθῇ, ὅτι ὁ ἐκπονηθεὶς μετὰ 18 μηνῶν ἐπεξεργασίαν ὄργανησμὸς τοῦ Υ.Ε.Ν. δὲν χαρακτηρίζεται ἀπὸ πνεῦμα ικανοποιησεως ὥχι τῶν προσδοκωμένων, ἀλλ' οὐδὲ τῶν εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόντων ἀναγκῶν τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας. Χαρακτηριστικὴ γραμμὴ τοῦ ὄργανησμοῦ εἶναι ἡ περιωρισμένη, στενόκαρδος καὶ προσωποπαγής ἐξυπηρέτησης τῆς σημερινῆς Ναυτιλίας τῶν 4.000.000 τόννων καὶ τῆς ἐν τῷ ἀμέσω πέλλονται προσδοκωμένης Ναυτιλίας τῶν 8.000.000 τόννων διὰ τῶν περιωρισμένων ὑπηρεσιῶν δι' ὧν ἔχει πρετερετείτο ἡ προπολεμικὴ Ναυτιλία τοῦ 1.500.000 τόννων.

Ἐπιποτεύσασιν, ὅτι ἔχει πλέον καταστῆ συνείδησης εἰς τοὺς ὑπεύθυνους διαχειριζόμενους τὰ θέματα τῆς Ναυτιλίας, ὅτι κυρία ἀποστολὴ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἶναι ἡ ἐξυπηρέτησης τοῦ ἀφύχου καὶ ἐμψύχου υλικοῦ τῆς Ναυτιλίας, ἡ κατανόηση, μελέτη καὶ θεραπεία τῶν προβλημάτων των καὶ ἡ ἀπαραίτητος προετοιμασία καὶ ὀργάνωσις τοῦ ὑπουργείου διὰ τὴν ὑποδοχὴν τῆς μεγάλης Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Διὰ τοῦ ἐκπονηθέντος νέου Ὀργανισμοῦ τοῦ ὑπουργείου, διαπιστούμεν, ἀτυχῶς καὶ πάλιν, ὅτι ἔξακολουθεῖ νὰ πρυτανεύῃ ἡ διάσημα τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος εἰς τοῦ καθήκοντα ζετυνομένεσσ. Τὴν ἰδρυσιν 100 περίπτωπο Λιμενικῶν Σταθμῶν, εἰς τὰ πλέον ἀπίθανα ἐπιλιμένια σημεῖα τῶν ἐλληνικῶν ἀκτῶν προβλέπει ὁ ὄργανησμός, εἰς βάρος τῆς ἀπαραίτητηος ἀναπτύξεως τῆς Κεντρικῆς Υπηρεσίας.

Ἡ ἐνσωμάτωσις τῆς Διευθύνσεως Προνοίας εἰς τὴν Διεύθυνσιν Ἐργασίας καὶ Ναυτικῆς Ἐκπαιδεύσεως, ἡ δημιουργία ὑπερτροφικῆς καὶ υδροκεφαλικῆς Διευθύνσεως ποντοπόρου Ναυτιλίας, ἡ σύστασις κενῆς ούσιαστος περιεχομένου Διευθύνσεως Λιμένων, εἶναι βασικὰ σφάλματα τοῦ νέου ὄργανησμοῦ, ἐνῷ ὡς ἐγκαταλείψις τῶν νηδολογίων καὶ ὑποθηκολογίων εἰς κείρας τῶν διοικούντων μικρᾶς σπουδαιότηος Λιμενικᾶς Ἀρχᾶς καὶ ἡ μὴ πρόσθεψις συστάσεως, ιδίας ιδίας ἀνεξαρτήτου Κεντρικῆς Υπηρεσίας Μητρώων Πλοίων, εἶναι ούσιωδης παραλειψις τοῦ ὄργανησμοῦ τούτου.

Εἰς ἐποχὴν κατὰ τὴν ὅποιαν πανταχόθεν διακηρύσσεται ἡ ἀνάγκη ἐπαυξήσεως τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ καὶ τῆς ἐπιμελημένης ἐκπαιδεύσεως καὶ μετεκπαιδεύσεως τοῦ υλικοῦ τούτου, εἰς σημεῖον, ὡστε νὰ προταθῇ ἡ σύστασις ιδίας διὰ τὴν ἐκπαίδευσιν καὶ ἐξέλιξιν τῶν στελεχῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Διευθύνσεως τοῦ Υ.Ε.Ν., εἰς τὴν ήδη βεβαρυμένην Διεύθυνσιν Ἐργασίας προστίθεται καὶ ἡ Διεύθυνσιν Προνοίας. Πρὸ εἰσοδασίας, τὸ Υ.Ε.Ν. διείδεν τὴν ἀνάγκην συστάσεως ιδίας Διευθύνσεως διὰ τὴν παρακολούθησιν τῶν θεμάτων Προνοίας τῶν 15.000 τότε ναυτικῶν ἐν ἔτει 1960, εἰς ἐποχήν, καθ' ἥν, ςτερα πάρο δύο παγκοσμίους πολέμους, ἡ ἀνθρωπότης ὀλόκληρος ἀσχολεῖται, εἰς

## "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.

Cable: "GOODWILL,,

No. 6, Armenian St., MADRAS 1

Telephone: 4911 (4 Lines)

διεθνές πλέον έπιπεδον, διά την πρόνοιαν τῶν ἑργαζομένων, τὸ Y.E.N. εύρισκει περίττην ιδίας Διευθύνσεως διά τὴν μελέτην ζωτικῶν θεμάτων τῶν ὑπερεξήκοντα χιλιάδων Ἑλλήνων ναυτικῶν τῆς σήμερον. Πρός συμπλήρωσιν δὲ τῶν παραδοξοτήτων τοῦ νέου ὄργανισμοῦ συνιστάται ιδίας Διευθύνσις Λιμένων μὲ ἀρμοδιότητας, τὴν οἰκονομικὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν τῶν λιμένων, ἀρμοδιότητας, αἱ ὅποιαι ἐν τῇ οὐσίᾳ ἀσκοῦνται, ὡς μη ὥφειλε, διὰ τῶν ὑπουργείων Ἐργασίας, Οἰκονομικῶν καὶ Δημοσίων «Ἐργών».

Ἡ δημιουργία τῆς ὑδροκεφαλικῆς ὑπηρεσίας ποντοπόρου Ναυτιλίας, εἶναι ἡ πλέον ἀνεπιτυχής, ἐσκεμμένη, ἵσως καὶ οὐχὶ ἀμοιρος κρυφίων βλέψεων, ταχιδακτυλουργίας τοῦ νέου ὄργανισμοῦ. Τὰ θέματα τοῦ ἀφύχου ὑλικοῦ τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας, τὰ ὅποια θὰ ἡδύναντο νὰ ὑπαχθῶσιν ὑπὸ τῆς Γενικῆς Διεύθυνσιν, συνεπτύχθησαν καὶ συνεθίσθησαν ὑπὸ τὴν προβλεπομένην εἰς τὸν νέον ὄργανον Διεύθυνσιν ποντοπόρου Ναυτιλίας μὲ ἀποκλειστικὸν σκοπὸν τὴν διαχείρισιν τούτων ὑπὸ τοῦ ἑκάστοτε προϊστάμενου τῆς Διευθύνσεως, δικτάτορος τοῦ Y.E.N.

Εἶναι ἀπαράδεκτος ἡ καθιερουμένη διὰ τοῦ νέου ὄργανισμοῦ ἐπικυριαρχία τῶν Διευθύνσεων Ναυτιλίας καὶ Προνοίας, ἀλλ' ἰδιαιτέρως τῆς Διευθύνσεως Ποντοπόρου Ναυτιλίας ἐπὶ τῆς ἦν γένει διαρρόσεως τοῦ Y.E.N., ὡς ἐπίσης εἶναι ἀπαράδεκτον νὰ ἐμφανίζηται ὄργανος τοῦ Y.E.N., εἰς τὸν ὅποιον οὐδαμοῦ νὰ μηνημονεύωνται τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν, τὰ ὅποια συνιστοῦν ιδιον πλουτοφόρουν κλάδου τῆς Ναυτιλίας μὲ πλήθην θεμάτων ὄργανονσεως, προστασίας, ἀναπτύξεως καὶ ἀπόδοσεως τούτων.

Ἡ σύστασις ἀνεξαρτήτου ὑπηρείας Ληπτών καὶ Διπλωμάτων Ναυτικῶν πληροὶ ἔν σημαντικὸν κενὸν ἐν τῇ διαρρόσει τοῦ Y.E.N. Οὐδαμοῦ, ὅμως, ἐν τῷ σχεδίῳ γίνεται πρόβλεψις, ὡς πρὸς τὴν ὄργανων Κεντρικῆς Υπηρεσίας Νηολογίων καὶ Υποθηκολογίων. «Οταν ἡ Ναυτιλία μας δρᾷ, κινήται καὶ κατευθύνεται ἀπὸ τὰ μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα τοῦ ἑπταετοῦ καὶ δὲν κατέστη εἰσῆκτη ἡ ἀρτία τηλεπικοινωνικὴ σύνδεσις τῶν κέντρων τούτων μετὰ τοῦ Πειραιῶν, ὑψιστα δὲ οἰκονομικὰ συμφέροντα ἔξαρτωνται ἐκ τῆς ἀμέμπτου τηρήσεως καὶ ταχυτάτης ἐνημέρωσεως τῶν Νηολογίων καὶ Υποθηκολογίων, δὲν συγχωρεῖται ἡ περαιτέρω τήρησις τούτων ὑπὸ τῶν κατωτέρων συνήθως κατὰ βαθύμον, προσταμένων τῶν περιφερειακῶν Λιμενικῶν Ἀρχῶν καὶ ἐπιβάλλεται ἡ ἀμεσος σύστασις Κεντρικῆς Ἀνεξαρτήτου Υπηρεσίας.

Μὲ ὅλιγον ἐνθουσιασμὸν διὰ τὴν ὑπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας, μὲ περισσοτέρων κατανόησιν τῶν προβλημάτων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀνθρώπων του καὶ ιδίως μὲ θαρραλέαν καὶ ἀνάλογον πρὸς τὰς σημερινὰς περιστάσεις καὶ ἔξελιξης ἀντιμετώπισιν τούτων, τὸ Y.E.N. θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιτελέσῃ ἔργον ἀποδοτικώτερον καὶ νὰ ἀποδῇ σημαντικός ποράγων τῆς κρατικῆς μηχανῆς.

#### Η ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΗΣ ΧΙΟΥ

Εὔδοκίμως ἀπὸ ἑτῶν λειτουργεῖ εἰς τὴν Χίον μία σχολὴ μηχανικῶν τοῦ E.N. Τρεῖς ἐφοπλισταὶ — τρεῖς καὶ μόνον — οἱ κ.κ. ἀδελφοὶ Χανδρῆ, I. K. Καρρᾶς καὶ Δημ. Πίττας τὴν συνέστησαν, τὴν διετήρησαν καὶ τὴν προήγαγον. Ἐδαπάνησαν καὶ δαπάνουν πολλά. Οἱ δύο πρώτων ὑπέστησαν τὰς περισσοτέρας ὑλικὰς θυσίας — δεκάδας χιλιάδας λιρῶν — ὁ τρίτος ὁ κ. Δ. Πίττας παρέσχεν, εἰς τὴν ὑπόθεσιν τῆς Σχολῆς, δῆλην του τὴν θέρμην, τὴν στοργήν, τὰς γνώσεις, τὴν ἐργατικότητα, τὴν πίστιν του.

Καὶ ἡ Σχολὴ προώδευσεν. Ἰδικόν της μηχανουργείων ἀπέκτησε εἰς ιδιοκτήτουν κτίριον στεγάζεται· οἱ μαθηταὶ ἀπόκτουν δῆλην τὴν θεωρητικὴν καὶ πρακτικὴν κατάρτισιν, ποὺ χρειάζεται εἰς ἔνα ναυτομηχανικόν.

Ἄλλα αἱ ἀπαιτήσεις τῆς καλῆς αὐτῆς ἐκπαιδευτικῆς προσπαθείας δύσημέραι διευρύνονται. Οἱ μαθηταὶ εἶναι τώρα περισσότεροι· αἱ ἀνάγκαι εἰς ἐργαλεῖα καὶ ὄργανα ἐπίσης· αἱ δαπάναι αἱ ἀνάλογοι. Οἱ χορηγοὶ ἔχουν, βεβαίως, κουρασθῆ. «Ολαὶ αἱ δαπάναι ἀπὸ αὐτούς καταβάλλονται, ἐνῷ πληρῶντων καὶ τὴν εἰσφοράν τῶν ἔξι λιρῶν κατὰ πλοίον καὶ μῆνα. Δικαιολογημένως ἔζητηθε ἡ ἐνίσχυσις ἀπὸ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς ἐκπαιδεύσεως καὶ ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Παιδείας, ὅπερ τώρα ἀνέλαβε τὴν τεχνικὴν ἐκπαίδευσιν.

Ο. κ. Βογιατζῆς παρέσχε τὴν διαβεβαίωσιν, ὅτι θὰ ἐνίσχυστη τὴν ἐφοπλιστικὴν αὐτὴν πρωτοβουλίαν. Διὰ τὸ Κεφάλαιον Ναυτικῆς 'Εκ-

παιδεύσεως, ἀνεξαρτήτως ἀρμοδιότητος ἐπὶ τῆς διοικήσεως τῆς Σχολῆς τῆς Χίου, ἡ ὑποχρέωσις ἐπίτης ἀκεραία καθ' ἡμᾶς ὑφίσταται. Οἱ Χίοι ἐφοπλισταὶ οὐκ δίλγα τῶρα καταβάλλουν εἰς εἰσφοράς. Τὸ περὶ ἐνισχύσεως αἴτημα δικαιολογείται. Οἱ τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἀρμόδιοι ὀφείλουν προθύμως νὰ τὸ δεχθοῦν. Αἱ ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας μας εἰς μηχανικούς είναι μεγάλαι καὶ προβλέπονται σὺν τῷ χρόνῳ μεγαλύτεροι. Η ποσοτικὴ καὶ ποιοτικὴ ἐπάρκεια τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ είναι ἡ προϋπόθεσις αὐτῆς τῆς καλῆς αὐτῆς τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου. Καὶ ἡ προϋπόθεσις αὐτῆς πληρούνται διὰ τῆς ἀποδοτικῆς λειτουργίας περισσοτέρων σχολῶν μηχανικῶν. Αἱ μόναι τοῦ Ἀσπροπότερου δὲν φθάνουν. Η σχολὴ τῆς Χίου καλύπτει, συνεπώς, μίαν ἀνάγκην. Οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι, καθὼς καὶ ὅλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι δὲν ἡμποροῦν νὰ τὴν παρίδουν. Υποχρέωσιν ἔχουν νὰ παράσχουν τὴν συμπαράστασίν των, ἵνα τὸ ἀναλόγθεν ἔργον ἀπὸ τοὺς τρεῖς μόνον πρωτοπορούντας ἐφοπλιστάς προαχθῇ καὶ ἀπόδωσῃ.

#### ΚΑΙ ΣΥΝΕΞΙΖΟΝΤΑΙ ΑΙ ΑΣΧΗΜΙΑΙ . . .

Εἶναι τὸ «Αἴγευς» ἔνα μικρὸν — ἐν τῇ κυριολεξίᾳ μικρὸν — σκάφος ἀκτοπλοίκον, κατάλληλον μὲ τὰς δίλγας του θεσεῖς καὶ τὰς μετρίας αὐτοῦ ἀνέσεις νὰ καλύψῃ συγκοινωνιακάς ἀνάγκας στενωτάτου κύκλου τῆς ἑωτερικῆς ἀκτοπλοίας. Διὰ τὴν ἔξυπητησιν ὠρισμένων, φέρ' εἰπεῖν, ἀγόνων γραμμῶν, μὲ τὴν μετρίαν κίνησιν εἰς ἐπίσημην, τὸ «Αἴγευς» είναι τὸ ἱδεόδες σκάφος. Δι' αὐτὰς καὶ ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν πρώτον ιδιοκτήτη του. Μετεπαλήθη, ὅμως, ἐν συνεχείᾳ εἰς τὸν γνωστόν μας κ. Πέτρον Ποταμιάνον καὶ αὐτός, ἀντιστάσεως μὴ προβληθείσης, ἀδιοτάκτως τὸ ἐδρομολόγησεν εἰς τὴν κατ' ἔξοχην τουριστικήν γραμμήν Κερκύρας — Βρινδήσι.

Ἀπὸ μηνῶν ἡδη τὴν γραμμὴν αὐτὴν ἐκτελεῖ τὸ «Αἴγευς». Εἴχομεν ἐγκαίρως ἐπιστείναμεν τὴν ἀτάξιαν αὐτῆν. «Ἐπιστεύσαμεν, πρὸς στιγμήν, ὅτι ἐπρόκειτο περὶ ἐκτάκτου δρομολογίου καὶ ἀπεισιωπήσαμεν τὸ γεγονός. Τώρα, ὅμως, ποὺ βλέπουμεν συνεχίζομέν την ἀσχημίαν, ὑποχρεώσιν μας αἰσθανόμεθα νὰ τὴν φέρωμεν εἰς τὴν δημοσιότητα. Ἐπίζομεν νὰ συγκινήσωμεν τοὺς καλῶντας μας ὑπηρεσιακούς παράγοντας, ἐπικαλούμενοι τοὺς σεβασμόν, τούλαχιστον, τῶν στοιχειωδεστέρων ὑποχρεώσεων πρὸς τὴν σημαίαν μας. Ἡ καλή της παράστασις ἐνώπιον τῶν ξένων, ποὺ ἐπισκέπτονται τὸν τόπον μας εἶναι, νομίζομεν, μία ὑποχρέωσις. Αὐτοὶ ἀνύποπτοι ἐκδίδουν ἀπὸ ἓνα ξένον μακρύν τοποτείρων τῶν διὰ τὸ «Αἴγευς», ἀγνοούντες, βεβαίως, τὴν περιπέτειαν, ποὺ τοὺς περιμένει, στὸν θάρσος εἰς τὸ Μπρίντεζ.

Καὶ θέλομεν νὰ ὑπενθυμίσωμεν εἰς τοὺς ἀρμόδιους, ὅτι ἔχει καὶ ἡ κερδοσκοπία, ἀκόμη καὶ ἡ ἀσυνδοσία τὰ δριμά της. «Οταν αὐτὰ ὑπερβληθοῦν τὸ κοινωνικὸν σύνολον ζημιούται καὶ ἡ παρέμβασις τοῦ ποινικοῦ Νόμου καθίσταται ἀναγκαῖα. Θὰ κολάσῃ τὴν ὑπερβολήν.

Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν κανεὶς δὲν ὑπάρχει διὰ νὰ προλάβῃ τὴν ἀσχημίαν, τὸ σκάνδαλον, τὴν ἀσυδοσίαν, τὴν προσβολὴν κατὰ τῆς σημαίας μας, τὴν ζημίαν τῆς τουριστικῆς μας προσποθείας; Κανεὶς ἐκ τῶν τεταγμένων ἀρμόδιων δὲν συνεκινηθῇ; Δὲν εύρεθη οὐδὲ εἰς, μέσα εἰς τοὺς τόσους τοῦ ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας παράγοντας διὰ νὰ ἀγανάκτησῃ;

Καὶ τώρα ποὺ αἱ στήλαι αὐτοὶ καταγγέλλουν τὸ νέον αὐτὸν κρούσμα τοῦ ἐτοιχείσμον τοῦ κ. Πέτρου Ποταμιάνου, δὲν 9ά συγκινηθοῦν οἱ ἀρμόδιοι τοῦ ὑπουργείου καὶ τοῦ Ὁργανισμοῦ τοῦ Τουρισμοῦ;

Εἴμεθα περίεργοι νὰ πληροφορηθῶμεν τὰς ἐνεργείας των. Ο. κ. Ανδριανόπουλος, τούλαχιστον, ἐπιτρέπεται ἀπάθως νὰ παρακολουθῇ τὰ τεκταινόμενα;

#### ΚΑΙ Η ΔΕΥΤΕΡΑ ΔΕΞΑΜΕΝΗ

Διὰ τὴν 10ην Ιουνίου ὠρίσθησαν τὰ ἔγκαινια τῆς ὑπὸ ἀριθ. 2 πλωτῆς δεξαμενῆς τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων. Κατεσκευάσθη, ὡς γνωστόν, εἰς τὸν Σκαραμογκάν εἰς τρία τμήματα καὶ ἐπὶ τῶν δύο ἐσχαρῶν τῶν ἔκει πλατιῶν ναυπηγείων. Είναι ἀνυψωτικῆς ικανότητος 22.000 τόνων, ἀποτελεῖ τὸ μεγαλύτερον σιδηρούν ναυπήγημα, δηρε κατεσκευάσθη μέχρι τοῦδε εἰς τὴν χώραν μας καὶ ἀποκλειστικῶς ἀπὸ ἐλληνικάς χειρας. Τὸ βάρος τῶν χρησιμοποιηθέντων ἐλασμάτων ἀνήλθεν εἰς πέντε καὶ πλέον χιλιάδας τόνων.

Διὰ τῆς δεξαμενῆς αὐτῆς συμπληρούνται ὁ βαρὺς ἐξοπλισμὸς τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπηγείων. Τὸ ἐπισκευαστικὸν τῶν τμῆμα, θὰ δύναται καθ' ἑκάστην νὰ ἀδειμενήζῃ δύο πλοῖα, μέχρι 50.000 τ. τὸ ἔνα, εἰς τὴν ὑπὸ ἀριθ. 1 δεξαμενήν, τὴν ναυπηγείσαν εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ

## A D E N

### THE FRENCH SOMALILAND SHIPPING CO. LTD.

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS."

P.O.B 55 (crater)  
ALSO AT: DJIBOUTI, MASSAWA, ASSAB, ADDIS ABABA, ASMARA

Affiliated with:

### RED SEA SHIPPING CO. (SUDAN) LTD.

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS

μέχρι 37.000 τ. τὸ ἔτερον, εἰς τὴν ὑπὲρ ἀριθ. 2 δεξιαμενὴν τὴν ἐδῶ ναιπτηγήθεσσαν.

Η σημασία των δύο αυτών σπουδαιοτάτων πράγματι έργολειών διά τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τοῦ κλάδου τῶν ἐπισκευῶν εἰς τὴν χρόνων μας, καταφαίνεται ἐκ τού γεγονότος, ὅτι ἀφ' ἡσθίης στημάτης ἔτειχε λειτουργία πρώτη δεδαμένη περὶ τὰ μέσα Νοεμβρίου τοῦ 1959, αἱ ἐπισκευαστικαὶ ἔργασίαι εἰς τὸν Σκαραμαγκάνη νῆσθιθσαν κατὰ 300%.

Τὸ ὑπερκαέανιον «Πατρίς» κατὰ πᾶσαν πιθανότητα θὰ εἰσέλθῃ πρώτων εἰς τὴν νέαν δεξαμενὴν ἐγκαινιάζον τὴν λειτουργίαν της. Τὴν διαδικασίαν τοῦ δεξαμενισμοῦ θὰ παρακολουθήσουν πολλοὶ ἐπίσημοι καὶ ἄλλοι προσκεκλημένοι τῶν Ἑλληνικῶν Ναυπτηγίεων. Ἰδιαιτέρᾳ ἐπισημότης θὰ δοθῇ εἰς τὸ γεγονός. Θὰ προβληθούν αἱ δυνατότητες τούτου κατασκευαστικοῦ, ὅσον καὶ τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κλάδου τῆς μεγάλης βιομηχανίας, τὴν ὅποιαν ἴδρυσεν ὁ κ. Νιάρχος εἰς τὸν τόπον μας.

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΠΕΤΙΣ

'Αξιεπαίνως ἀνέλασθον τὴν πρωτοβουλίαν δύο μεγάλαι Τράπεζαι, ἡ Ἐθνική καὶ ἡ Ἰονική - Λαϊκή, νό ὄργανώσουν τμῆματα εἰδικὰ διά την Ναυτικήν Πίστιν. 'Επιτεύθη, ὅτι θὰ ἥδυντα καὶ ὁ ἐφόπλιστής, ὅπως ὁ ἔμπορος, ὁ βιομήχανος καὶ ὁ βιοτεχνης, νὰ ἀπολαμβάνῃ κάποιας πιστωτικής διευκολύνσεως, ἵνα ἀνεύθυνον διαχειρισθῇ τὰ τοῦ πλοίου του. Τὰ πράγματα ἀπέδειξαν, ὅτι κατ' ἔξαίρεσιν ὁ ἐφόπλιστής δὲν δικαιούεται τῶν αὐτῶν διευκολύνσεων, ὅπως δόλοι οἱ ἄλλοι ἐπιχειρηματίαι. 'Η Νομισματική 'Ἐπιτροπή δὲν τὸ ἐπιτρέπει.

Κενή, κατά συνέπειαν, έννοιας τινός ούσιαστικής θά είναι ή Ναυτική Ποστίας, έφ' ούσων θά ισχύουν οι περιορισμοί χρηματοδοτήσεως της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως.

"Η 'Ενωσις των 'Εφοπλιστών έζητησε την παρέμβασιν του κ. Πρωθυπουργού και διά το ζήτημα αύτό. Θά την περιμένωμεν, διότι μόνον άπό αύτήν δυνατὸν νό ιδωμεν καθιερουμένας τάξις προϋποθέσεις άσκησεως άποδοτικώς της Ναυτικής Πίστεως και παρ' ήμιν.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ Ἐθνικὴ Τράπεζα τῆς Ἑλλάδος ἀπέστειλε πρὸς τὴν Νομισματικὴν Ἐπιτροπὴν ἔγγραφον, ἀναβερόμενον εἰς τὴν χρηματοδότησιν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ναυτικῶν γραφείων διαχείρισεως ἡ πρακτορεύσας πλοίοις. Τονίζεται εἰς τὸ ἔγγραφον, ὅτι κατόπιν τῶν σημειουμένων ἔξελίξεων τοῦ δύσμεραί ἐπιταχυνούμενου ρυθμοῦ ἴδρυσεως νέων ναυτικῶν ἑταῖριών διὰ τὴν ἐντεύθεν διαχείρισιν ποντοπόρων σκαφῶν καὶ τῆς καθημερινᾶς ἀξιονόμενής εἰς δύκον καὶ ἀριθμὸν πλοίων ἔθνικῆς ναυτιλίας, καθισταται ἀναγκαῖον καὶ ἀπαρίθητον, ὅπως αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις τύχουν ὠρισμένων ἐκ τῶν πι- στωτικῶν διευκολύνσεων, αἵτινες παρεσχέθησαν εἰς ἔτερους κλάδους τῆς οἰκονομίας. Συγκεκριμένων προτεινεται ἡ χρηματοδότησις τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τῶν ναυτικῶν γραφείων, διὰ προεξοφλήσεως συναλλαγματικῶν ἀντιπροσωπευσούσῶν ναύλους ἐμπορευμάτων εἰσιτηρίων.

Διὰ τὸν ἔλεγχον τῶν προσκομιζομένων συναλλαγματικῶν, αἱ μὲν ἀφορῶσαι εἰς ναύλους ἐμπορευμάτων θὰ συναδεύωνται ὑπὸ φορτωτικῶν, αἱ δὲ ἀφορῶσαι εἰσιτήρια, ὑπὸ δηλωτικοῦ. Οὕτα θὰ διεκολυνθοῦν τόσοιν αἱ ναυτικαὶ ἐπικινδύνεις, ὃσον καὶ τὰ ταξιδιωτικά τουριστικά γραφεῖα εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀναπτύξεως τῶν ἐργασιῶν των.

Ἐπίσης προτείνεται ή ἐπέκτασις τῆς ύπ' ἀριθ. 1109(4)17.8.1959 ἀπόφασεως περὶ προεξοφλήσεως γραμμάτων μῇ συνεδεουμένων ὑπὸ τιμολογίου μέχρι ποσοῦ δρυ. 25.2000 καὶ εἰς τὰς ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ὡς καὶ ἡ ἐπέκτασις τῆς ύπ' ἀριθ. 1105(8)13.7.1959 ἀπόφασεως «περὶ χρηματοδοτήσεως τῆς βιομηχανίας διὰ κεφάλαιον κινήσεως μέχρι τοῦ 5% τοῦ ἔτησίου κύκλου ἐργασιῶν» καὶ εἰς τὰς Ἑλληνικὰς εἰδικών ἐπιχειρήσεις, διὰ κεφάλαιον κινήσεως μέχρι τοῦ 5% τῶν ἔτησίων εἰσπράξεων ἐκ ναύλων ἐμπορευμάτων ἢ ειστηρίων.

Εἰς τὸ ἔγγραφον τῆς Τραπέζης διευκρινίζεται, ὅτι διὰ τὴν οὐσιαστικήν καὶ βετικήν ἐξυπέρτησιν τῆς Ναυτιλίας ἀπαραίτητον είναι ὅπως μὴ ὑπάρξῃ διάκρισις σημαίας, ἐφ' ὃσον τὰ πλοῖα είναι ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας καὶ περιορισμός ὅσον ἀφορᾷ τὸν τύπον καὶ τὴν χωρητικότητα τῶν σκαφῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν χορήγησιν κεφαλαίου κινήσεως θὰ ἔχητε πρέπη σημεῖαν αὐτῇ ιδίως τάς ἑταῖριας τάς διασειριζόμενας ἐξ Ἑλλάδος ποντοπόρα ή ἄλλα σκάφη καὶ αἱ ὁποῖαι διὰ τῶν ἐν Ισχύι σήμερον ἀποφάσεων, δὲν δύνανται νὰ ίκανοποιήσουν πλήρως τάς ἀνάγκας των.

Τέλος, ή 'Εθνική Τράπεζα' Ελλάδος ζητεί από την Νομισματικήν 'Επιτροπήν νά διευκρινίσει, έαν ή απόφασις περι χορηγίσεως υπό την Τράπεζην διανομούνται διανομείς μέπει και μακρινές προθεσμίες

άφορά και εις τὴν χρηματοδότησιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν ἀγοράν, μετατροπήν καὶ ἐπισκευὴν πλοίων. Τονίζεται δὲ σχετικώς εἰς τὸ ἔγγραφον τῆς Τραπέζης, ὅτι αἱ διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως παρεχόμεναι ἀπολογητικές και διευκολύνσεις είναι ίδιαιτέρως ἑκ- πρεπεικαὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν.

\* \* \*  
'Εξ αλλού, η Νομιμοτική 'Επιτροπή έξεδωσε την υπ' άριθ. 27719) 21.5.1960 απόφασιν, διά της οποίας παρέχονται πιστωτικαὶ διευκολύνσεις πρὸς τὰ ναυτικὰ γραφεῖα πρακτορεύοντος ἐν 'Ελλάδι πλοίων ἐκτελούντων πλόας ἔξτερικου.

Διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως ὅριζεται, δητὶ ἡ Νομιοματικὴ Ἐπιτροπὴ:  
1.—ΕΝΕΚΡΙΝΕ τὴν ὑπὸ τῶν Τραπεζῶν χρηματοδότησιν τῶν ναυτι-

κών γραφειών, ύπο τάς προϋποθέσεις και δρους τούς περιλαμβανομένους ἐν τῇ ἀντέρῳ ὑπ̄ (ἀριθ. 1122) δῆλος 7). 11.1959 ἀφόφασι τῆς Ν.Ε., διε τὰς ὧν̄ αὐτῶν πραγματοποιημένας δαπάνας ἔξοφλίσεως μισθώσεως εἰς ἀπολυμένους ναυτικούς, χορηγίσεως προκαταβολήν εἰς οἰκογένειας ναυτιλομένων κ.λ.π. ἀφοράσσεις γενικῶς τὸν ὑπό ἐλληνικῶν σημαίαν στόδον ἕκστος ὧν̄ αὐτῶν πρακτορεύμενης ἐπικειρίσεως και σύκι τοικῶν τὰ προσεγγίζοντα εἰς ἐλληνικούς λιμένας πλοϊού αυτῶν.

τοδοπίσεως των διά τας δαπάνας των αφορώσας πλοϊα Ἑλληνικῆς μὲν πλοϊοκτησίας, ἀλλὰ ποτὲ ζένων ομηρίαν τελοῦντα, καθ' ὃν τὸ εἰποτέ θέματος τούτου ἀπόφασις τῆς Νομισματικῆς Ἐπιτροπῆς είναι κατηγορηματικῶς ἀρνητική.

## ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Μετά καθιερώσαν 18 δόλαρίων μηνών ή Νομιματική Έπιπτωτή πουργικής παρεμβάσεως έπεισμάνθη.

Μετα κάθε επένδυση το υποκριτικόν μήνων ή πομποματική Επιτροπή έξειδωσε την ύπ' αριθ. 27.759 της 25ης Μαΐου 1960 άπόφασιν της διά της όποιας ρυθμίζονται τὰ θέματα τὰ άναγόμενα εἰς τὴν Ἑλλάδος διαχείρισιν τοῦ ὑπὸ τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἢ τῶν πλοιοκτητῶν κτωμένου συναλλάγματος. Τὸ κείμενον τῆς ἐκδοθείσης ἀπόφασεως ἔχει ὡς ἀκολουθόθως:

‘Η Νομιμοτική Επιτροπή, ἀποδέπουσα εἰς τὴν περαιτέρω ἀνάπτυξιν τῆς ὑπὸ Ἑλλήνων σημαιῶν χωρικότητος τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ᾧ καὶ τὴν ικανότεραν σύνθεσιν τῆς δόλης Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας θραστηριότητος πρὸς τὴν Οικονομίαν τῆς χώρας διὰ τῆς παροχῆς εἰς τάς Ἀλληλιακάς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις πάσον δυνατός διευκόλυνσες διὰ τὴν ἔξ. Ἐλλάδος διεύθυνσιν η διακειρίσιον τῶν εἰς τὸ ἔωτερικὸν ἔργαζομένων πλοιών αὐτῆς καὶ λαβούσα ύπ' ὄψιν:

α) Τάξ διά τού ἀπό 13.12.58 ἐγγράφου τῆς Διοικήσεως τῆς 'ΕΟΒΙ-  
κῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος ὑπόθεσίας προτάσεις.  
β) Τάξ ἐπ., τοῦ ἰδίου θέματος, Διατυπώθεισας διά τῶν ὑπ' ἀριθ. 88.  
023(4013) 19.1.59 καὶ 75897(3433) 17.10.59 ἐγγράφων του, ἀπόφεις τοῦ  
ὑπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας.  
γ) Τάξ ἐπι τοῦ ἐπικεφαλῆς θέματος εἰσηγήσεις τῆς 'Υποεπιτρο-  
πῆς 'Ελέγχου Συν) τος ὡς καὶ τῆς 'Υποεπιτροπῆς Πιστώσεων αὐτῆς.

ΑΠΕΦΑΣΙΣΕ

- τά κάτωθι:  
1.- Οι εάν των κειμένων διατάξεων περί προστασίας τοῦ Ἐθνικοῦ Νομίσματος ὑφιστάμενοι συναλλαγματικοί ἐν γένει περιορισμοί, δὲν ἔχουν ἐφαρμογήν ἐπὶ τοῦ συν) τοῖς κατώμενοι ἢ κτιθέντοι ἐς ἐκμεταλλεύσεως πλοίων καὶ ἐκ ναυτιλιακῶν ἔργων πειραιών γενικῶν, εἰ μὴ μόνον καθ' ὅσον ἀφορᾶ τὴν ὑποχρέωσιν εἰσαγόντης εἰς τὴν Ἑλλάδα τοῦ σαναγκαίου συναλλαγμάτου πρὸς πληρωμὴν τῶν ἐν Ἑλλάδι ὑποχρεώνων αὐτῶν. Διαβιβάσοις, ὅθεν ἐξ Ἑλλάδος ἐντολῆς ὑπὸ ναυτιλιακῶν ἐπικειμένων διὰ ναυτικῶν γραφείων διαχειρίσεως πλοίων πρὸς τὸ ἔωτερικὸν διὰ κίνησιν τῶν εκεί εὐριοκμένων κεφαλαίων καὶ ἔσδρων τῶν δέν χρήζει τῆς προεγκρίεσσας τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος.



- γενετέρας ἐγκρίσεως τῆς Ὑπειπτρόπης Ἐλέγχου Συναλλάγματος χορηγῆς αὐτάς πρός ἔξαγωγήν ισον ποσὸν συναλλάγματος πρὸς τὸ ὑπὸ αὐτῶν εἰσαχθὲν καὶ δραχμοποιηθὲν καὶ εἰς τὸ αὐτὸν νόμιμα τῆς εἰσαγωγῆς ἡ καὶ εἰς ἕτερον τοιούτον τῆς ἐγκρίσεως τῆς, ὅμως, ἦσαν τὸ αιτούμενον πρὸς ἐπανεξαγωγὴν συνάλλαγμα εἰσιθῆνοι κειθελῶν καὶ ἀνυπορεώτων ὑπὸ αὐτῶν. ὑπὸ τὸν ὄρον, ὅμως, ὅτι τοιαῦτη, καθ' ὑπέρβασιν οἰσαδηπότε υποκρεώσεως των, εἰσαγωγὴ συναλλάγματος πιστοποιεῖται πλήρως διὰ τῆς ὑπάρξεως ἀντιστοιχού πιστωτικού ὑπόλοιπου τῶν παρὰ τὴν Τραπέζην τῆς Ἐλλάδος πτρουμένων ἐξαλογιστῶν λογαριασμῶν των Συναλλάγματος.

Διὰ τῶν ἀπότικρων τοιούτων κατὰ τὸ δινού συναλλάγματος ἀποριτότες πο-

Διά τῶν ἀπόκτησιν του κατὰ τὰ σὺν δικαιώματος ἀπαραιτητος πρ.

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





λογικής συμβάσεως ή άλλως πως, περιλαμβανούσης βασικά πρότυπα σύχι κατώτερα τών προδιπτομένων ύπό τού παρόντος Κεφαλαίου.

Πέραν, δώρως, τών άνωτέρω τροποποίησεων έκοινοποιήθησαν πρό ή μερών και άλλαι γενικότερα μορφής, καθορίζουσαν τάσ σχέσεις τού πλοιοκτήτου και τού πληρώματος ἐναντίο τού λιβεριανού κράτους και τάς άπορρεούσας ἐκ τῆς ἔγγραφης ἐνὸς πλοίου εἰς τὸ λιβεριανὸν νησιών υποχρέωσεις. Αἱ τροποποιήσεις αύται και αἱ ὡς ἀνω προγενέστεραι ἐτέθησαν εἰς ἔφαρμογην ἀπὸ τῆς Τῆς Ἀπριλίου 1960.

Καὶ πρότον τὴν ἀναγνωρίζουνται τὰ διπλώματα καὶ τὰ πυχία ικανότητος τῶν ἀνεγνωρισμένων ναυτικῶν χωρῶν. Ἀπλῆ αἴτησις τοῦ ἐνδιαφερομένου χρείαζεται, ἵνα τούτη ἀναλόγου λιβεριανού πυχίου ἡ διπλώματος ἀνευ ἔξετάσεως τίνος.

Διὰ τὴν ἀπόκτησην, δῶρως, διπλώματος ἡ πυχίου, χωρὶς τὸ ἀντιστοιχὸν ἔνον, ὁ ἐνδιαφερόμενος ὑποδάλεται εἰς γραπτάς, προφορικάς καὶ σωματικάς ἔξετάσεις. Συνοπτικῶς ἀναφέρονται εἰς τὸ σχετικὸν ὅρθρον τοῦ Κανονισμοῦ τὰ θέματα τῆς ἔξετάσεως ὅλης κατὰ εἰδικότητας.

Δικαιώματα, βεβαίως, εἰσπράττονται διὰ τὴν παροχὴν τῶν διπλωμάτων καὶ τὴν νηολόγησιν τῶν πλοίων. Κυμαίνονται ἀπὸ 5 δολάρια μέχρι 50, ἀναλόγως τῆς περιπτώσεως. Ἀξιοσημείωτον εἰναι πάντως, διὰ διά κάθε ἔκδοσιν πιστοποιητικοῦ, βεβαίωσιν ἡ γραφειοκρατικήν τινα διατύπωσιν ἡ καταδολή δικαιωμάτων προβλέπεται. Καὶ εἰσπράττονται οὐκ ὀλίγα ἀπὸ τὸν ἐργολαβικῶν ἀναλαδόντα τὴν δῆλην ὑπόθεσιν τῶν λιβεριανῶν πλοίων Ἐπίτροπον, τὸν ἐδρεύοντα εἰς τὴν Νέαν Υόρκην.

Ίδιοίτερον ὅρθρον τῶν νέων Κανονισμῶν καθορίζει τὰς περιοχάς, δῆλη τὰ λιβεριανὰ πλοῖα ἐπιτρέπεται νὰ πλεύσουν. Αἱ χῶραι τοῦ Σιδηρού Παραπετάσματος ὅλαι ἔχαιρονται.

Ἀπαγορεύεται, ἐπίσης, ἀνευ ἀδείας τοῦ Ἐπιτρόπου τῶν ναυτικῶν ὑπόθεσεων, ἡ ἀνάληψις οἰστάσητο ναυλώσεως, ἡ πώλησις ἡ καὶ ἡ ἐπίταξις παρ' ἄλλης χώρας. Ἡ ἀπαγόρευσις δὲν ἀναφέρεται εἰς τὰς καθημερινῶς κλειομένας ἐμπορικάς μεταφοράς.

Περιστέρω καθορίζονται τὰ τῆς νηολόγησεως τῶν πλοίων, τῆς διαγραφῆς ἀπὸ τὸ νηολόγιον, τῆς ἔγγραφης ὑποθήκης, τῆς καταμετρήσεως, τῆς ἔκδοσεως πιστοποιητικοῦ ἀξιοπλοΐας, τῆς ἔφαρμογης τῶν διενῶν συμβάσεων, τοῦ διορισμοῦ πλοιάρχου καὶ τῆς θεωρήσεως τῶν ναυτιλιακῶν ἔγγραφων ἀπὸ τοὺς κατὰ τόπους προσθέντους.

"Ἄλλαι τινὲς διατάξεις τοῦ Ναυτικοῦ Κώδικος δευτερευούσης πῶς σημασίας τροποποιοῦνται ἐπὶ τὸ αὐτηρότερον, καθορίζομένων πλεύσην νέων γραφειοκρατικῶν ὑποχρέωσεων τῶν πλοιοκτήτων, τῶν διαχειριστῶν καὶ τῶν πλοιάρχων.

Εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι προϊόντος τοῦ χρόνου καὶ ἐφ' ὃ σύν θὰ ἐντείνωνται αἱ κατὰ τῆς ἀσύνδοσίας τῶν σηματῶν εὐκολίας ἀντιδράσεις, ἡ λιβεριανὴ σημαία, ὅπως καὶ ἡ παναμαϊκὴ τὴν διεθνῆ ἀνυποτηφίαν θὰ ἀντικρύσουν. Θὰ παραμείνουν, ἵσως, ὡς τὸ μοναδικὸν καταφύγιον τῶν Ἀμερικανῶν ἐφοπλιστῶν — τῶν μεγάλων ἑταῖριών πετρελαίου καὶ χάλυβος — αἱ ὄποιαι δὲν ἔχουν ἄλλην διέξοδον διὰ νὰ κρατήσουν τὴν συναγωνιστικὴν ἰκανότητα τῶν πλοίων των. "Ολοὶ οἱ ἄλλοι ἐφοπλισταί, οἱ δυνάμενοι νὰ καλύψουν τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν δραστηριότητα κάτω ἀπὸ τὴν σημαίαν τῆς Πατρίδος των, οἱ ἔνοντες

τὸ προνόμιον νὰ διαθέτουν ὁμοεθνή πληρώματα, θὰ ἀγνοήσουν, σύν τῷ χρόνῳ τὰς σημαίας τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιβερίας, τὰ κατασκευάσματα αὐτὰ μιᾶς ἄλλης πλέον παρωχημένης ἐποχῆς. 'Ἡ ἀσυδοσία ἀρκετὰ ἐκράτησεν.

#### ΤΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΤΩΝ ΗΣΦΑΛΙΣΜΕΝΩΝ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.

'Ἐνεκρίθη εἰς τὴν τελικήν μορφὴν του, ὑπὸ τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατῶν, ὁ νέος τύπος συμβάσεως δι' ἣς θὰ ἀσφαλίζουνται ἐφεξῆς εἰς τὸ Ν.Α.Τ. οἱ ἐπὶ πλοίοιν ὑπὸ ἔνεας σημαίας ὑπηρετοῦντες. "Ἐλληνες ναυτικοί. 'Ἡ τυπικὴ ἔγκρισις τοῦ ὑπουργείου ἀναμένεται διὰ νὰ τεθῇ αὐτὴ ἐν Ισχύι, ἀφοῦ προηγουμένων καὶ εἰς τακτήν ημερομηνίαν, ὅρισθη ἡ λῆξις τῶν Ισχυουσῶν ηδη συμβάσεων. Οὕτω θὰ κληθούν οἱ ἐνδιαφερόμενοι ἐφοπλισταί νὰ ὑπογράψουν ἐξ ὑπαρχῆς συμβάσεων, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ νέου ὑποδειγματος, διὰ τοῦ ὅποιου εἰσάγονται αἱ ἀκόλουθοι κύριοι μεταρρυθμίσεις εἰς τὸ καθεστώς τῶν συμβεδηλημένων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ. πλοίων:

1.— Τὸ Ν.Α.Τ. ἔχει πλέον δικαίωμα ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν ἐργαζομένων. Αἱ ἀντίστοιχοι εἰσφοραὶ ἐπὶ ἐλληνικῶν πλοίον, θεωροῦνται προσαυξήσεις τῶν μισθῶν ἐπὶ τῶν συμβεδηλημένων, ἐκχωρούμεναι εἰς τὸ Ν.Α.Τ., τὸ ὅποιον ἔχει τὸ δικαίωμα της εἰσπράξεως των.

2.— 'Αναγνωρίζεται κατ' ἀρχὴν ὡς συντάξιμος ἡ ἐπὶ συμβεδηλημένου πλοίου ὑπηρεσία, ἐστω καὶ ἔναν ἀκόμη τὸ Ν.Α.Τ. δὲν εἰσπράττει τὰς σχετικὰς εἰσφοράς.

3.— Αὐτομάτως καταγγέλλεται ἡ σύμβασις, μετὰ τὴν παρέλευσιν ἐξαμήνου ἀφ' ἡς καταστοῦν πληρωτέαι αἱ πρὸς τὸ Ν.Α.Τ. εἰσφοραὶ, ἐξερχομένου τοῦ πλοίου τῆς ἀσφαλίσεως.

4.— "Απασαὶ αἱ ὑποθήκης καταστάσεις ὑπηρεσίας, θὰ συνοδεύνωνται ὑπὸ ἐπιταγῆς καλυπτούσης τὸ σύνολον τῶν ἐξ εἰσφορῶν δομέων.

5.— Τὸ ὑπέρ τῶν πλοιάρχων ποσοστὸν ἐκπίπτει ἐκ τῶν εἰσφορῶν, δῆταν οὗτοι πραγματικῶς καταρτίζουν τὰς οἰκείας καταστάσεις καὶ τὰς ὑποβάλλουν εἰς τὸ Ν.Α.Τ.

'Ολόκληρον τὸ κείμενον τοῦ νέου τύπου συμβάσεως τῶν ὑπὸ ἔνεας σημαίας πλοίων μετὰ τοῦ Ν.Α.Τ., ἔχει ὡς ἀκόλουθως:

«Οἱ ὑπογεγραμμένοι, ἀφ' ἐνὸς μὲν 1) ..... ὡς ἐκπρόσωπος τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομακικοῦ Ταμείου (Ν.Α.Τ.) ἐδρεύοντος ἐν Πειραιεί, ἀφ' ἑτέρου δὲ 2) ..... κάτοικος ..... ὁδὸς ..... ὀριθμὸς ..... ἐνεργῶν ὑπὸ τὴν ιδιότητα τοῦ ὡς ..... τοῦ ὑπὸ σημαίαν ..... καὶ πλοιοκτηπαίας ..... ὀνόματι ..... νολογίου ..... καὶ συναποδεκμέθα τὴν ὑπόλασιν τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου ὑπηρετούντων 'Ελληνῶν ναυτικῶν εἰς Ν.Α.Τ. καὶ τὸ ἀντίστοιχον Ταμείον Προνοίας Ε.Ν. συμμάνων πρὸς τὰς διατάξεις τῶν Β.Δ. ἀπὸ 11 Δεκεμβρίου 1955 καὶ ὅπο 277 - 11) 957 καὶ τοῦ δι' αὐτῶν κυρωθέντος Κανονισμοῦ καὶ ὅπο τοὺς ἐπομένους διαστικούς δρουσ:

A'. 1.— 'Ως μισθὸς διὰ τὴν ἔφαρμογην τῆς παρούσης συμβάσεως λογίζεται ὁ προβλεπόμενος ἔκάστοτε ὑπὸ τῶν ἐν ισχύι ἐλληνικῶν συμβάσεων ναυτικής ἐργασίας, ἐλλείψει δὲ τοιούτων ὁ δι' ὑπουργικῶν ὀποφάσεων ὁρίζομενος δι' ἐλληνικά πλοία ἀντιστοίχου κατηγορίας καὶ διὰ ναυτικῶν ναυτολογημένων ὑπὸ τὸν αὐτὸν βαθμὸν καὶ εἰδικότητα προσαυδαίνομενος κατὰ ποσοστὸν 8,5%.

2.— 'Ἐκ τοῦ ὡς ἀνώ μισθοῦ ἀφαιρεῖται τὸ πέραν τοῦ νομίμου μισθοῦ ποσοστὸν 8,5%, δηρε περιέχεται αἱ αὐτοδικαίως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἐκ δὲ τοῦ ἀπομένοντος ὑπολογίου. Ισον πρὸς τὸν ὑπὸ τῶν αὐτοδικών συμβάσεων προβλεπόμενον ἢ τῶν ὑπουργικῶν ἀποφάσεων ὁρίζομενον μισθόν, παρακρατεῖται κατὰ τὴν ἐνέργειαν τῆς μισθοδοσίας τῶν ναυτικῶν ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου οἱ τοῦ πλοιάρχου ποσοστὸν 7,5% ἀντιπροσωπεύοντας τὴν εἰσφορὰν τοῦ πλορώματος, δηρε περιερχόμενον ἐπίσης αὐτοδικαίων εἰς τὸ Ν.Α.Τ., καταβάλλεται εἰς τοῦτο μετὰ τῶν ὑπέρ τοῦ ἀντίστοιχου Ταμείου Προνοίας εἰσφορῶν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πλορώματος, συμφώνων πρὸς τὸν ὑπὸ ἀριθμ. 5 δρον τῆς παρούσης διὰ τὴν αὐτοδικούν τοῦ ναυτικοῦ.

Τὰ ὡς ὅνω ποσοστὰ ἀποτελοῦν πόρον τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ εἰσπράττονται ὡς αὐτοῦ καὶ ίδιως αὐτοῦ ὀνόματι κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ὅρθρων 19 ἔως 21 τοῦ Ν. 3170 (1955).

3.— 'Ἐκ τοῦ καταβαλλόμενου εἰς τοὺς ναυτικοὺς μισθοδοσίας τοῦ καὶ αἱ ὑπὲρ τοῦ Τ.Π.Ε.Ν. εἰσφοραὶ.

4.— 'Ο πλοιάρχος μεθ' ἑκάστην μισθοδοσίαν ὑποχρεούνται νὰ κατατίθων, πονγράφων καὶ ὑποβάλλων εἰς τὸ διευθύνον τὸ πλοίον γραφείον, τρία πρωτότυπα μισθοδοτικῶν ἐκκαθαριστικῶν καταστάσεων, δηρειον δὲ ἀντιτυπούντων, φέρον τὰς πονγραφάς τῶν ἀνδρῶν τοῦ πλορώματος, ὑποχρεούνται νὰ ἀποτελεῖ ἀπ' εὐθείας πρὸς Ν.Α.Τ. ἐπὶ ἀποδείξει.

5.— Μεριμνη τοῦ γραφείου τούτου αἱ ἀνωτέρω μισθοδοτικαὶ καταστάσεις μετὰ προηγούμενον ὑπὸ αὐτοῦ ἐλεγχον, ἀποστέλλονται τακτικῶς εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἐντὸς τριμήνου τὸ βραδύτερον ἀπὸ τὴν ημερομηνίας καταρτίσεως καὶ πονγραφῆς τούτων ὑπὸ τοῦ πλορώματος, συνοδεύομεναι αἱ παραπτήτων ὑπὸ ἐπιταγῆς Τραπέζης η ἀποδείξεως καταβολῆς τῶν ἐν δροῖς 2 καὶ 3 ποσῶν, ὡς καὶ τῆς βαρυνούσης τῶν πλοιοκτήτην εἰσφοράς ὑπὲρ τοῦ Κεφαλαίου Ναυτικῆς Ἐκπαίδευσης ποσοστὸν τοῦ Ν.Δ. 603) 1948, προστίθεται εἰς τὸ ἀνωτέρω ποσοῦ.

Καταστάσεις ἀποτελοῦμεναι νὰ πονγραφῆση τῆς παρούσης καθυστερούσης ὑπὸ πονοδολούμενος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν μισθοδοτικῶν καταστάσεων μετὰ τῆς πονγραφῆς τούτων μὴ πονοδολούμενων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. εἰς τὸ γραφείον τοῦτο ἐν τῷ ἐν 'Ελλάδι ἀντιπρόσωπον αὐτοῦ καὶ λογίζονται ὡς μὴ ὑποθληθεῖσαι.

6.— 'Ἐπι ἔλληπτον ἀπὸ τῆς πονγραφῆς τῆς παρούσης καθυστερούσης ὑπὸ πονοδολούμενος εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν μισθοδοτικῶν καταστάσεων μετὰ τῆς πονγραφῆς τούτων μὴ πονοδολούμενων εἰς τὸ Ν.Α.Τ. μετὰ τῆς πονγραφῆς τῆς Τραπέζης η τῶν ἀποδείξεων καταβολῆς, συνεπάγεται τὰς διατάξεις τούτων μὲν πονοδολούμενων τῶν οφειλέων τούτων μεταξύ τούτων μηδένων, προθάλλονται τὰυτας ἀπ' εὐθείας ιδίως αὐτοῦ ὀνόματι ἢ μετὰ τῶν τυχόντων διάστημα.

7.— Τὸ ὑπό τῶν ἐν ισχύι κανονισμῶν προβλεπόμενον διακειμενικὸν ἐπίδημον τοῦ πλοιάρχου, ἐκπίπτεται ὑπὲρ αὐτοῦ εἰς ἓν περίπτωσιν οὔτος προθάλλει εἰς τὴν παρακράτων τῶν εἰσφορῶν τῶν ναυτικῶν καὶ ἀποτελεῖ ἀπ' εὐθείας εἰς Ν.Α.Τ. τὰς περὶ ὃν ὁ δροῖς 4 μι-

Elē τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ

# MARITIME TECHNICAL ADMINISTRATION LIMITED

## ΠΡΟΤΥΠΟΣ ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑ

Τεχνική  
Διαχείρησης  
Λειτουργίας  
καὶ  
Συντηρήσεως

Ἐποπτεία  
Ἐπισκευῶν  
Μετασκευῶν  
καὶ  
Ναυπηγήσεων

ST. CLARE HOUSE, 30-33, MINORIES, LONDON E.C. 3  
TEL: ROYAL 3081 (4 Lines) TELEX: 28469. CABLES: ADMARTEC  
ΟΜΟΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΙΣ  
ΜΕΓΑΡΟΝ Τ.Α.Ν.Π.Υ., ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 40790  
GROOTHANDELSGEBOUW A-7 ROTTERDAM, TEL. 126851





# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ  
ΤΗΣ ΙΟΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1839) ΚΑΙ ΤΗΣ  
ΛΑΤΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΗΣ (ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1905)

ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ & ΓΕΝ. Δ/ΝΤΗΣ  
ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ **ΣΤΡ. Γ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ**

ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ  
ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΤΑΙ ΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΝ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟΝ  
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΦΙΛΩΝΟΣ 45 ΠΕΙΡΑΙΑ

ΚΥΡΙΟΣ ΜΕΤΟΧΟΣ:

**Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ**

Η Τράπεζα της ταχείας και προθύμου έξυπηρετήσεως

# ΔΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ

## ΤΟ ΠΕΝΤΑΕΤΕΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Άξιότιμες κ. Διευθυντά,

Έν σχέσει πρός τα ύπο του ύμετέρου έγκριτου περιοδικού δημοσιεύθεντα ύπο μορφή σχολίου έπι τον περὶ Ναυτιλίας κεφαλαίου του Πενταετού Προγράμματος είς τὸ φύλλον τῆς Ιης τρέχοντος, έχομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσωμεν τὰ κάτωθι:

«Ἐν Πρόγραμμα Οἰκονομικῆς Ἀναπτύξεως, ὡς ἀπανταχοῦ νοεῖται, θέτει σκοπούς καὶ καθορίζει τὰς κατευθύνσεις βάσει τῶν ὅποιών λαμβάνονται ἀποφάσεις ἐν σχέσει πρὸς τὴν οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας διὰ μίαν σχετικῶν μακράν χρονικὴν περίοδον. Ἡ κατ' ἀνάγκην σχετικῶν περιωρισμῶν ἔκτασις ἐνὸς τοιούτου κειμένου δὲν ἐπιτρέπει τὴν λεπτομερῆ ἀνάπτυξιν ἐντὸς αὐτοῦ τῶν καθ' ἔκαστα τομέων.

Τούτο, ὅμως, δὲν σημαίνει ὅτι τὰ ἐν τῷ Προγράμματι ἀναφέρομενα, δὲν κατέστησαν ἀντικείμενα ἐπισταμένης καὶ μακράς ἐρεύνης ύπὸ εἰδικευμένου εἰς ἔκαστον θέμα προσωπικοῦ τῶν ἀρμοδιῶν ὑπερεστῶν. Ἡ γενομένη ἐπιστημονικὴ ἔρευνα καὶ θεμελίωσις τῶν καθ' ἔκαστα θεμάτων περιέχεται εἰς ἐπὶ μέρους ἐκθέσεις, αἱ ὅποιαι προηγήθησαν τῆς συντάξεως τοῦ κειμένου του Πενταετού Προγράμματος, τὸ δόποιον ἀποτελεῖ τρόπον τιὸν σύνθετον τῶν ἐν αὐταῖς ἀναλογικῶν διαπιστώσεων καὶ συμπερασμάτων. Αἱ ἐν λόγῳ ἐκθέσεις πρόκειται νὰ δημοσιευθῶν προσεχῶς.

Κατὰ ταῦτα, δὲν εὔσταθον τὰ ἀναγραφόμενα περὶ συρραφῆς ἐν σπουδῇ, αὐθιρέτων ἀριθμῶν καὶ συμπερασμάτων ἡ καὶ ἀντιγραφῆς ἄκοπη. «Ἄλλωστε, πλέον ἐπισταμένη ἀνάγνωσις τοῦ κειμένου θὰ ἐπιθεν ύμᾶς, ὅτι τὰ εἰδικώτερα θέματα καὶ προβλήματα (ἀκτοπλοΐα, μεσογειακὴ ναυτιλία, ποντοπόρος, τακτικαὶ γραμμαὶ, ναυτικὴ πίστις, κρατικὴ διοίκησις, τεχνικὴ κατάρτισις) ἔτυχον ἀκριβῶς — ἐν τῷ μετρῷ τοῦ ἐν τῷ Προγράμματι διστιθεμένου χώρου — τῆς ιδιαιτέρας προσοχῆς, τῆς ὅποιας, καθ' ἄ γράφετε, πιστεύετε, ὅτι θὰ ἔδει νὰ τύχουν.

«Υπουργείον Συντονισμοῦ

«Ο Γενικός Γραμματεὺς

I. ΛΑΜΠΡΟΥΚΟΣ

Αθῆναι, 13 Μαΐου 1960

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Αἱ ἐπιφυλάξεις μας δικαιολογοῦνται ἀπὸ τὰ μέχρι τοῦδε ἀνακοινωθέντα διὸ τὸ πενταετές σχέδιον ὃσον ἀφορᾶ τὴν Ναυτιλίαν. Λεπτομερεστέρα τῶν παραπτήσεων μας ἀνάπτυξις θὰ χρειασθῇ. Δὲν θὰ λειψωμεν νὰ τὸ πράξωμεν, εὐθὺς ὡς ἀνακοινωθῶν αἱ ἐπὶ μέρους ἐκθέσεις, εἰς τὰς ὅποιας ἀναφέρεται ὁ ἀξιότιμος ἐπιστολογράφος μας.

O ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΟΥ Υ.Ε.Ν.

Άγαπητὲ κ. Κωττάκη,

Εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιεύεται μία σύντομη ἀνάλυσις τοῦ ύπο τῆς Εἰδικῆς «Ἐπιτροπῆς τοῦ N. 3925)59 ἐπόνηθεντος σχεδίου ἀναδιοργάνωσεως τῶν ὑπερεστῶν τοῦ ὑπουργείου Εμπορίκης Ναυτιλίας. Εἰς τὴν ἐν λόγῳ «Ἐπιτροπῆς μετείχον ὡς Πρόεδρος ταῦτης καὶ τούτου ἔνεκα θὰ ἡμῖν εὐτυχής νὰ πληροφορθῶμεν τὰς ἐπιφυλάξεις, ἀς ὡς ἀναφέρετε ἐν κατακλείδι τοῦ δημοσιεύματός σας, ἔχετε ἐπὶ τοῦ σχέδιου, δοθεῖσης τῆς γνωστῆς πείρας σας καὶ κατοχῆς τῶν θυμάτων ποὺ ἀπασχολοῦν τὸ Υ.Ε.Ν. Με'

Ομως, ἐπειδὴ περιετέρω διατυποῦται ἀριστως ὁ ἀφορισμός, ὅτι ἡ πρώτη σας ἐντύπωσις εἶναι ὅτι «δημιουργεῖται καθεστώς γραφειοκρατίας καὶ πολυπράγμονος παρεμβάσεως εἰς τὰ ἔργα τῆς Ναυτιλίας, δῆν πρόκειται νὰ διευκολύνῃ τὴν κίνηση τοῦ πλοίου καὶ τὸν διαχείρισμαν τῶν ζητημάτων του», θεωρῶν καθῆκόν μου ἀπὸ τοῦδε νὰ βεβαιώσω τοὺς ἀναγνώστας σας, ὅτι τὸ Σχέδιον τοῦτο ἐμπνέεται καὶ χαρακτηρίζεται ἀπὸ ἀντιθέτους ἀκριβῶς ἀρχάς, ὡς θὰ διαπιστώσετε καὶ υμεῖς μετὰ τὴν προσεκτικὴν μελέτην αὐτοῦ. Ἡ ἀπόδεσμευσις ἀπὸ τὴν γραφειοκρατίαν καὶ ἡ ἀπόλυτης πλήρωσης ἐλευθερίας, εἰς τὴν διοίσιν δικαιούτων τὸ πλοίον καὶ ἡ διαχείρισης αὐτοῦ, συνιστοῦν τὸ CREDO σήμερον τῶν ἐν τῷ ὑπουργείῳ. Καὶ θὰ ἡτο οὐ μόνον ἀντίθετον πρὸς τὴν ἔκδηλον ταύτην κατευθυντήριον γραμμήν, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὰς προσωπικὰς πεποιθήσεις αὐτῶν παρέκκλισις ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τούτων καὶ δὴ εἰς ὄργανωτικῶν τῶν ὑπερεστῶν σχέδιον, μέλλον νὰ καθορίσῃ τὴν λειτουργίαν τοῦ ὑπουργείου διὰ τὰ προσεχῆ ἔτη.

Εἰναι ἀληθές, ὅτι τὸ σχέδιον δὲν εἶναι τὸ ίδεωδες. Τούτο, ὅμως, ὀφείλεται εἰς τοὺς ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ούτινος παρεσκευάσθη νόμου θέτοντος περιορισμούς ἀπὸ τῶν ὅποιων δὲν ἦτο δυνατή ἀπομάκρυνσις. Εἶναι, ὅμως, ἔξι ἀλλού, ἀκριβές, νομίζω, ὅτι διὰ τοῦ περὶ οὐ ὁ λόγος

σχεδίου ίκανοποιοῦνται ἀξιοσημείωτοι ἐπιδιώξεις, ὡς ἡ κατάργησις περιττῶν Συμβουλίων καὶ «Ἐπιτροπῶν, ἡ ἀπλούστευσις τῆς λειτουργίας τοῦ μηχανισμού τοῦ ὑπουργείου, ἡ ὄργανη προσαρμογὴ αὐτοῦ εἰς τὰς νέας συνθήκας καὶ ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας, ὑπὲρ πάν δ' ἀλλο ἢ ἐπ' ὠφελεῖσι καὶ τοῦ ἔξυπητημένου κοινοῦ ἀπαλλαγὴ τῶν Κεντρικῶν «Ὑπηρεσιῶν ἀπὸ τῶν ἔκτελεστικοῦ χαρακτῆρος ἀπασχολήσεων μὲ τὰς δύοις σήμερον βαρύνονται, ἵνα καταστοῦν αὖται ἀποδοτικώτεραι εἰς τὴν καρίαν, τὴν ἐπιτελικὴν ἀποστολήν των. Φυσικά ἡ ἐπιτυχία τῶν θεσμῶν ἔξαρταται κοινώνιας ἀπὸ τὰ πρόσωπα, τὰ ὅποια καλοῦνται νὰ τοὺς ἔφαρμόσουν. Ἀλλὰ τούτο ἀποτελεῖ ἔπειρον θέμα.

Ἐπὶ τούτοις σᾶς πληροφορῶ, διὰ τὴν ἔκτην ἐπιτροπὴν δὲν παρέλειψε νὰ λάθῃ ὑπὲρ διὰ τὴν γνώμας τῶν διευθυντῶν τοῦ ὑπουργείου, εἰδικώτερον δὲ καθ' ὅτι ἀφορᾶ τὰ ζητήματα Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Προνοίας καὶ τῶν ἐκπροσώπων τῆς Ναυτικῆς Όμοσπονδίας.

Ἐν Πειραιεὶ τῇ 23 Μαΐου 1960

ΦΙΛΙΚΩΤΑΤΑ

Φ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Εἰς ἄλλην σελίδα ἀσχολούμεθα μὲ τὸ θέμα τῆς ἀνωτέρω ἐπιστολῆς. Ἐν καιρῷ θὰ ἐπανέλθωμεν διεξοδικώτερον, ἀφοῦ τὰ σχετικὰ στοιχεῖα συγκεντρώσωμεν.

ΤΑ ΤΕΛΗ ΚΑΙ ΟΙ ΠΡΟΞΕΝΙΚΟΙ ΛΙΜΕΝΑΡΧΑΙ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς ἀπάντησιν ὑμετέρου ἀπὸ 15.5.60 δημοσιεύματος ὑπὸ τὸν τίτλον «ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΙΣ ΑΔΙΚΑΙΟΛΟΓΗΤΟΣ», ἔχομεν τὴν τιμὴν νὰ γνωρίσωμεν, ὅτι τὸ θέμα τοῦ ἔφοδισμοῦ τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχῶν διὰ Προξενικῶν «Ἐνσήμων ἐρρυθμού» ηδη διὰ τῆς ὑπουργοφῆς κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ὑπουργῶν Εμπορικῆς Ναυτιλίας, Οἰκονομικῶν καὶ «Ἐξωτερικῶν», ητος τελεῖ ὑπὸ κοινοποίησην πρὸς ἔφαρμογήν ἀπὸ τῆς Ιης Σεπτεμβρίου 1960.

Ἡ πρόβλεψις τοῦ διὸριου τούτου ἐνάρξεως ισχύος τῆς ἀποφάσεως ἡτο ἀπαραίτητος προκειμένου νὰ ὑπάρξῃ ὁ χρόνος πρὸς δργάνωσιν τοῦ καθιερωθέντος νέου συστήματος καὶ ἔφοδισμον τῶν Προξενικῶν Λιμεναρχῶν διὰ τῶν σχετικῶν ἐντύπων βιβλίων κ.λ.π. Πειραιεὺς, 25 Μαΐου 1960

Ἐντολὴ «Υπουργοῦ

«Ο Γενικός Διευθυντής

«Υποναύαρχος Λ. Σ. Μ. ΣΑΚΑΡΗΣ

Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ «ΛΥΜΠΕΡΤΥΣ»,

Φίλε κ. Κωττάκη,

«Ὀπως γνωρίζεις, τὰ 100 λιμπερτούς, τὰ ἀγορασθέντα τῷ ἔγγυησι τῆς Ελληνικῆς Κυβερνήσεως, ἔχουν ἀναλάβει μίαν ὑποχρέωσιν ἐκ 5.000 δολαρίων ὑψους ἀπαλλαγῆς (deductible franchise) ἐκ τῶν ἀσφαλίστρων.

«Ἐγίτησαι ἐπανείλημμένας νὰ αὐξήθῃ τὸ ὑψος ἀσταλαγῆς εἰς 10.000 δολαρίων ὅποτε τὰ ἀσφαλίστρο τὸ ἔμειοντο αἰσθητῶς. Καὶ δεδομένου, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰναι ἡ σφαλισμένα διὰ ποσὸν ἀνω τῶν 400.000 δολαρίων, ἐνῷ τὸ πρὸς τὴν Maritime Administration χρέος δὲν ὑπερβαίνει τὰς 75.000 δολαρίων, εἰναι φανερὸν ὅτι ἡ Maritime Administration δὲν ἔχει ἀντίρρησιν, ἐφ' ὅσον η Ελληνική Κυβερνησίς ἔγγυηθη διὰ τὴν αἰτουμένην αὐξήσιν τοῦ υψους ἀπαλλαγῆς εἰς 10.000 δολαρίων, ὅποτε μειούμενων τῶν σχετικῶν ἀσφαλίστρων διευκολύνεται ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ηδη μεγάλως βεβαρυμένων πλοίων τύπου Liberty. Πειραιεὺς, 27 Μαΐου 1960

ΦΙΛΙΚΩΤΑΤΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΕΜΙΡΗΣ

Σημ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: Παρακαλεῖται ὁ κ. «Υπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ μελετήσῃ τὴν ἀνωτέρω πρότασιν, ἵνα καταλλήλως εἰσπηγηθῇ τὴν ἀποδοχήν της. Εἰναι ὄρθοτάτη.

ΑΙ ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ ΚΑΙ ΟΙ ΕΛΛΗΝΕΣ

Κύριε Διευθυντά,

«Ἀνέγνωσα εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τὸ ἀρθρίδιον διὰ τὰς τακτικὰς γραμμάς καὶ ἐπειδὴ ἔχοσα καὶ ἔγω ἐπὶ χρόνον ὀπωδόπιτο παρεμβολῶν τὴν ἐν λόγῳ ἔργασίσιν, ἐπιτρέψατε μου τὰ κατωτέρω: Δέν συμφωνῶ πρὸς τὰς ἀπόψεις τοῦ ἀρθρίδιου σας. Ἡ ἐταιρία «Μπάρυον» ἥρχισε τὴν ἔργασίαν της, εὐθὺς μετὰ τὸν πρῶτον παγκόσμιον πόλεμον καὶ μετά τινα ἑτη διελύθη ἀπὸ τὴν πολεμικὴν τῆς «Κόμφεραν». Βραδύτερον κατήλιθεν εἰς τὸν στίθιον τῶν τακτικῶν γραμμῶν ὁ κ. Π. Καλλιμανόπουλος, δόσις καὶ συνεκράτηση τὴν ὑπερεστίαν Κόντινεντ — Μεσογείου, χάρις εἰς τὴν ἀφάνταστον καὶ αὐτόχρονο πρωτοφανῆ δραστηριότητά του. Ἐφασε νὰ ἔργαζεται ἐπὶ 16 ὥρας τὸ εἰ-

# ΕΛΛΗΝΟΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΥΡΟΣ

Πάσης φύσεως ναυτικαὶ κατασκευαὶ καὶ ἐπισκευαὶ.

Ταχύτης ἐκτελέσεως

Τιμαὶ συμφέρουσαι

ΠΛΩΤΗ ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΥΨΩΤΙΚΗΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΟΣ 12.500 ΤΟΝΝΩΝ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: «ΤΡΟΠΙΣ..-ΣΥΡΟΣ

κοστιτεράωρον. 'Εν τῷ μεταξὺ ὅμως ἐκηρύχθη ὁ δεύτερος παγκόσμιος πόλεμος καὶ ἡ γραμμή του διελύθη. Δέν γνωρίζουμε φυσικά, τι θὰ ἔγινετο, ἀν δὲν ἐμεσολάβῃ ὁ πόλεμος. Δὲν ἀποκλείεται, πάντως, τὸ ἐνδεχόμενον νὰ ἔλεγχε διαλύσει τὴν γραμμήν του ἢ πολεμική τῆς «Κόμφερανς». Μεταπόλεμικῶς ὁ κ. Καλλιμανόπουλος εὐρήκε πεδίον δράσεως εἰς τὴν 'Αμερικήν, δην δὲν ὑπῆρχε «Κόμφερανς» καὶ ἔξεμεταλλεύθη τὴν τεραστίαν ἔξαγωγικήν κίνησιν τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Εάν δὲν εἴχε πλήγη ἀπὸ τὸ «μικρόδιον» τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ὁ κ. Καλλιμανόπουλος, χάρις εἰς τὴν τύχην του, ἀλλὰ καὶ τὴν ἔγνωσμένην δραστηριότητά του, θὰ κατείχε σήμερον ἔνα στόλον 50 — 60 νεοτεύκτων φορτηγών, ἵσως δὲ καὶ Ισάριθμα δεξαμενόπλοια, προναυλωμένα.

'Ενθυμοῦμαι, ὅτι τὸ 1927, δην ἥγόρασε τὸ φορτηγὸν «"Ελενα - Μαργαρίτα» καὶ τὸ μετωνόμαστε «Γρηγόριος Κ.», μετὰ φόδου καὶ τρόμου εἴλε τὴν ἄγοράν ἐκείνην καὶ μού ἔλεγε: «Τί τὰ θέλω τὰ καράδια; » 'Εγώ εἶμαι πράκτωρ. 'Η τύχη ἐν τούτοις τὸν ἐδοθῆσε καὶ εὔθυς, ὡς τὸ σκάφος ἡτοιμάσθη πρὸς ὑπηρεσίαν, ἐκηρύχθη ἀπεργία τῶν 'Αγγλῶν γαιανθρακωρύχων καὶ τὸ «Γρηγόριος Κ.», μετεβλήθη εἰς πραγματικὸν πακτωλὸν κερδῶν. Τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα εἶναι, ἵσως, τὸ μόνον, ποὺ δὲν χρειάζεται πολὺ μυαλό, ἀλλὰ μεγάλην τύχην καὶ τόλμην.

'Επὶ μίαν τριετίαν διετηρήθη ἀπὸ τὸν κ. Κ. Πετρούτσην ἡ τακτικὴ γραμμὴ Ἀδριατικῆς — Περισκοῦ Κόλπου, μὲ ὄκτὼ πλοῖα. Κρίμα, διὰ τὰ χρόνια ποὺ ἔχασεν ὁ καλὸς αὐτὸς ἐφοπλιστής. 'Η πείρα, βεδαίως, δὲν τοῦ ἔλειπε. «'Ισως νὰ τὸν ἐπερίσσευε. Κατὰ τὴν περίσσον τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ, μὲ τοὺς τότε κρατούντας κολοσσαίους ναύλους, αὐτὸς ἦτο ὑποχρεωμένος νὰ τηρῇ χαρηλὸν ναυλολόγιον, διὰ νὰ μὴ χάσῃ τοὺς πελάτας του, ὡστε νὰ τοὺς ἔχῃ κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς. » 'Οταν, ὅμως, ἐπῆλθεν ἡ κρίσις, τότε ἡ «Κόμφερανς» ὑπεβίδασε ἐπὶ περιτέρω τὸ ναυλολόγιον της, κατὰ 50%, καὶ οὐτα δὲ κ. Πετρούτσης ἡναγκάσθη νὰ ὑποχωρήσῃ. 'Η πελατεία του εἶχεν εὑρει συμφερότερον νὰ στραφῇ πρὸς τὴν «Κόμφερανς». Αἱ ἀπό τίνος δημιουργήθεισαν νέας τακτικαὶ γραμμαὶ παρ' ἔτερων «Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἥθιον ὑπὸ τὸ φῶς τῆς κρίσεως τῆς ναυλαγορᾶς. » 'Οταν ἡ ἀγορά τῶν ναύλων ἐπανέλθη εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα, εἶμαι βέδαιος, δη καὶ οἱ ἐν λόγῳ ἐφοπλισταὶ θὰ στρέψουν τὰ σκάφη των εἰς τὰς «τράμπες» μεταφοράς.

Πιστεύω, δη δὲν εἶναι δι' ἡμᾶς τοὺς «Ελληνας» ἡ ἐργασία τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀλλὰ διὰ τοὺς ἔνεους. Αὐτοὶ ἔχουν τὰς ἀνωνύμους ἑταῖρίας των μὲ συμμετοχῆς πραγματικήν τῶν πολλῶν, ἔχουν παράδοσιν καὶ δράγνωσιν, διατροῦν ἐμπείρους διευθυντάς καὶ ὑποδιευθυντάς. «Οταν, λόγω γήρατος, ἀποχωρεῖ εἰς διευθυντής, ἔρχεται ἔτερος, ὁ ἀμέσως ἐπόμενος καθ' ἡλικίαν, διὰ νὰ τὸν ἀντικαταστήσῃ, μὲ ἴσην πρὸς τὸν ἀποχωρήσαντα πείραν. Αἱ μετοχαὶ των εἶναι εἰσηγμέναι εἰς τὰ Χρηματιστήρια καὶ τὰ κεφάλαια ἀνήκουν εἰς τὸν «κοσμάκην». Πάντες εἶναι εὐχαριστημένοι, δην εἰς τὸ τέλος τοῦ διανεμηθῆ ἔνα μέρισμα 5 ἡ 6%.

Αὐτοὶ, ἀλλὰ καὶ πολλοὶ ἄλλοι λόγοι, μὲ πειθουν, δη ἡ ἐργασία τῶν τακτικῶν γραμμῶν δὲν εἶναι δι' ἡμᾶς τοὺς «Ελληνας». 'Ημεῖς θέλομεν ἔνα ναυλοσύμφωνον δι' ὄλοκληρον φορτίον καὶ, εἰ δυνατόν, μὲ τὸν ὄρον *full freight prepaid*. Τὸ αὐτὸν ισχύει καὶ μὲ τὴν περίπτωσιν μεταφορᾶς ἑκατομμυρίων τόνων γεννημάτων διὰ δεξαμενοπλοίων. «Οταν ἡ ναυλαγορά τῶν ύγρων καυσίμων ἀναζωγονηθῆ, τότε ὅλα τὰ τάνκερς θὰ ἔγκαταλείψουν τὰ στάρια καὶ θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὰ πετρέλαια.

ΛΟΝΔΙΝΟΝ, 6 Μαΐου 1960

Μετὰ τιμῆς  
ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΣΑΣ

#### Η ΥΓΙΕΙΝΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Κύριε Διευθυντά,

Ἐφιλοξενήθη πρὸ μηνῶν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπιστολή μου, διὰ τῆς διποίας ἔζητων, δη ποὺ συνηγορήσητε ὑπὲρ τῆς ἐκδόσεως ἔνδος πλήρους ἔγχειριδίου παροχῆς πρώτων βοηθειῶν ἐν τῇ θαλάσσῃ. Συγκεκριμένως, εἶχον προτείνει τὴν μετάφρασιν — ἔστω — τοῦ ἀντιστοίχου: «*The Medecine chest and first aids at sea*», τῆς ὑπηρεσίας «Δημοσίας Υγείας», τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. Γνωστή εἶναι ἡ πληρότητα τοῦ ἐν λόγῳ ἔγχειριδίου, ως ἀντιμετωπίζοντος πᾶσαν πιθανὴν περίπτω-

σιν ἀσθενείας εἰς ὅλας τὰς θαλάσσας τῆς ὑδρογείου. Δυστυχῶς, μολονότι είναι σισιθητή ἡ προσπάθεια τῶν ἐκδοτῶν του πρὸς ἀπλούστερον τοῦ ἐλόγου βιθδίου, ὡστε τούτο νὰ είναι νοητόν καὶ τοὺς ἀδεσίς περι τὴν ίατρικήν ἐπιστήμην, ἐν τούτοις οἱ ἀπολύτως ἀπαραίτητοι ἐπιστημονικοὶ δρόι τὸ καθιστούν πολλάκις δυσνόητον εἰς ἡμᾶς, λαμβανομένης ὑπ' ὅψιν τῆς ἀτέλους, κατὰ τὸ πλείστον, γνώσεως παρ' ἡμῖν τῆς ἀγγλικῆς γλώσσης.

Σύντοις ἄλλοις, εἶμαι τῆς γνώμης, δη αἱ πρώται βοήθειαι δὲν ἀποτελοῦν θέμα πείρας. 'Αποκτώμεν πείραν διὰ τὴν ναυσιπλοίσαν, τὴν συντήρησιν τοῦ πλοίου, τὰς φορτεκφορτώσεις κ.λ.π., δὲν δυνάμεθα, ὅμως, νὰ ἀποκτήσωμεν πείραν καὶ διὰ τὴν προσφορὰν τῶν καταλλήλων πρότων ιατρικῶν βοηθειῶν, δεδομένου, δη δὲν ναυτολογούμεθα εἰς νοσοκομεία, ἀλλὰ εἰς πλοία, εἰς τὰ ὄποια πάντες οἱ ἐπιβαίνοντες οὐδεμίαν ἔχουν ἀγορῆσαι σχέσεις μὲ τὴν ίατρικήν ἐπιστήμην. Πιθανὸν τοῦτο, λόγω τῶν ὑφισταμένων συμθηκῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, νὰ μὴ δύναται νὰ τεθῇ ἐπὶ κεφαλῆς δῶλων τῶν ἄλλων. Πάντως καὶ ἀν δικόμη τεθῇ τελευταίον — μολονότι είναι ἀξιον ο καλυτέρας διαβαθμίσεως — θὰ φθάσῃ κάποτε καὶ δι' αὐτὸν ἡ ἡμέρα τῆς ἐπιλύσεως του.

Κορυδαλλός, 19 Μαΐου 1960

Μετὰ τιμῆς  
Ν. Δ. ΠΟΛΥΜΕΝΑΚΟΣ

«Υποπλοίαρχος Ε.Ν.

Ση μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ»: «Ορθόταται αἱ ἀπόφεις τοῦ ἐπιστολογράφου μας. Θὰ ἔπρεπε τὰ σχετικὰ μὲ τὴν ὑγείαν τῶν ναυτικῶν μας ζητήματα νὰ ἀπησχόλουν περισσότερον τοὺς κρατικοὺς ἀρμόδιους καὶ τοὺς ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένους ναυτιλιακοὺς κύκλους. » Η σύστασις ἔνος ειδικοῦ ὑγειονομικοῦ συμβουλίου παρὰ τῷ ὑπουργείῳ τῆς Ναυτιλίας ἐπιδάλεται, ἵνα ὅλα τὰ σχετικὰ θέματα τύχουν μελέτης ἐμπειριστατωμένης.

#### ΤΑ ΜΕΤΑΛΛΙΑ ΤΟΥ Ν.Α.Τ.

Κύριε Διευθυντά,

Παρακαλῶ, δη πως λάβητε τὴν καλωσύνην καὶ δημοσιεύσητε τὰ κατωτέρω: «Ἀνέγνωσα εἰς τελευταίον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δησα ἔγραψεν ὁ ὑποναύαρχος - λιμενικός κ. Σπ. Ζάρκος, ἀναφορικῶς μὲ τὸ ιστορικὸν 15 ὄρειχαλκίνων πυροβόλων, τὰς περιπτείας των καὶ τελικῶν τὴν ἔξ αυτῶν κοπῆν ἀναμνηστικοῦ μεταλλίου, τοῦ ὅποιον 4.000 τεμαχίων τὰ διενέμοντο εἰς ἔργατας θαλάσσης. » Αναφέρει περαιτέρω ὁ κ. Ζάρκος, τὴν ἀπεικονίζετο εἰς ἔκατέρων τῶν πλευρῶν καὶ προσθέτει, δη τρία τοιαῦτα μετάλλια εἶναι γνωστά, δη τὸ περιπτετέρων περισσότερον εἰς τὸ Ν.Α.Τ. «Ἐνα προσφερθὲν εἰς αὐτὸν παρὰ τίνος ναυτικοῦ, ἐδωρήθη εἰς τὸ «Ναυτικὸν Μουσεῖον», ἔτερον ἀνευρεθεὶς τοῖς Γαλαξεῖδι παρὰ τοῦ ἀνθυπολοιάρχου - λιμενικοῦ κ. Παΐσιου περιήλθε εἰς τὸ Ν.Α.Τ. καὶ ἔνα τρίτον εὐρίσκεται εἰς τοὺς πολιάρχου - λιμενικοῦ κ. Αντωνοπούλου. »

«Ἄς μοι ἐπιτραπῇ νὰ προσθέσω εἰς τὰ ἀνωτέρω, δη ἔνα ἀκόμη, ἀπὸ τὰ ἐν λόγῳ μετάλλια εύρισκεται εἰς χειράς μου. Τὸ ἀνεύρον μεταφράσω μικροπραγμάτων, ἀναμνηστικῶν τῆς ναυτικῆς ζωῆς τοῦ ἀειμήνου πατρός μου (περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐκδοθέντος πρὸ 101 ἔτῶν — 1859 — διπλώματός του) καὶ δὲν ἔγνωρίζα τὴν σημασίαν καὶ τὸ ιστορικὸν του. » Εφαντάζομεν, δη ἐπρόκειτο περὶ ἀπονεμηθέντος μεταλλίου κατὰ τὴν ἔγγραφήν του εἰς τὸ Ν.Α.Τ. «Ἐνθυμοῦμα ἐπὶ πλέον, δη πρὸ πολλῶν ἔτῶν εἶδα ἔνα δημοιον μετάλλιον εἰς συγγενικὴν οἰκίαν τῆς πατρίδος μου Κάσου καὶ ξέλω ἐνεργήσει διὰ τὴν ἀνεύρεσιν του, ἂν εἰσέτι σωζέται, » Ελπίζω, πάντως, δη τὸ δημοσίευμα τοῦ κ. Ζάρκου θὰ δώσῃ ἀφορμήν νὰ ἀνευρεθοῦν καὶ ἀλλα τοιαῦτα μετάλλια εἰς διάφορα ναυτικά κέντρα τῆς χώρας μας. » Αλεξανδρεία, 12 Μαΐου 1960

Μετὰ τιμῆς

Γ. Η. ΣΑΚΕΛΛΗΣ

Πλοίαρχος Ε.Ν. Συνταξιούχος Πλοηγός Σουεζ,

#### Η ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΗ ΥΠΟΘΗΚΗ

Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15 Μαΐου ἔ.ξ. δη φίλος καὶ ἀκάματος τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου ἐρευνητής κ. «Ηλίας Τσάγκαρις ἐπικρίνει εἰσαγγελικὴν γνωμόδοτην, κηρυχθεῖσαν ὑπὲρ τῆς ἔγγραφής προτιμωμένης ὑποθήκης ἔπι πλοίου διλῆκης χωρακιτόκητος ησσονος τῶν 500 κόρων.

Ο κ. Τσάγκαρις φρονεῖ, δη τὸ περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης Ν.Δ. 3899/58 ἀποτελεῖ δίκαιον εἰδικόν, δη διὰ τῆς διατάξεως τοῦ ἀρθρου 23 τοῦ νομοθετικοῦ τούτου διατάγματος ὃ νομοθέτης ἔθεσε φραγμὸν τῆς ἐφαρμογῆς τῶν περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης διατάξεων εἰς τὸ ὄροι τῶν 500 κόρων, δην οὐδεὶς ὑπὸ οἰαδήποτε δικαιολογίαν δύναται νὰ ὑπερβῇ, φραγμὸν ἀναγκαστικοῦ δικαιου, ως συνάγεται — λέγει — ἐκ τοῦ διὰ τὸ ἀρθρον 23 § 2 προέβλεψεν τὴν διὰ διατάγματος ἐπέκτασιν τῶν περὶ προτιμωμένης ὑποθήκης διατάξεων ἐπὶ πλοίων κάτω τῶν 500 κόρων.

Ἐν συνεχείᾳ, δη κ. Τσάγκαρις ἔξετάζει τὸ ἐπιχείρημα τῆς εἰσαγγελικῆς γνωματεύσεως, τὸ στηριχθὲν εἰς τὸ Ν. 3593/1956 ὅστις ἐκύρωσε τῶν μεταξὺ τοῦ Δημοσίου καὶ τοῦ ἀνάδοχου σύμβασιν (πρόκειται περὶ τῶν «Ναυτικῶν Ναυπηγείων») καὶ τὸ ἐντεύθεν προνόμιον τοῦ ἀνάδοχου καὶ λέγει δη τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο δὲν ἀντέχει εἰς ἔλεγχον, διότι ὄρθούνται καὶ πάλιν ὡς φραγμὸς τοῦ ἀρθρου 23 § 1 τοῦ Ν.Δ. 3899/58, δηπερ ἀποτελεῖ — ἐδῶ — γενική διάταξιν καὶ οὐχὶ εἰδικῆν.

Τέλος, δη κ. Τσάγκαρις συμμαχεῖ μὲν πρὸς τὴν ἀποφίνη τῆς παροχῆς διευκολύνσεων εἰς ἐπιχείρησεις, ως ἔκεινη, ήτης ἡτήσατο τὴν ἔγγραφήν της προτιμωμένης ὑποθήκης τῆς προκαλεσάσης τὴν εἰσαγγελικὴν γνωμόδητην, ἀλλὰ φρονεῖ, δη τοῦτο δέσι νὰ γίνεται οὐχὶ εδιὰ κατακρημνίσεων νομοθετικῶν φραγμῶν εἰσαγγελικῆ προτροπῆ, ἀλλὰ διὰ νομίμου ὑπερβασεως τούτων, ἡν κατέστησεν εὐχερῆ δη διὰ Β. Διατάγματος ἐπέκτασις τῶν διατάξεων τοῦ Ν.Δ. 3899/58 «τὸ ὄποιον ταχύτερον θὰ ἔλιεν τὸ ζῆτημα». Θὰ ηθελα ἐν διαφορίᾳ πρὸς τὰς ἀπόφεις ταύτας τοῦ κ. «Ηλ. Τσάγ-

## “ΚΟΣΜΟΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΠΛΑΤΕΙΑ ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΟΣ

ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ 3

ΤΗΛΕΦΩΝΑ 20-873, 20-895, 31-085

“Εκδοσις 'Αεροπορικῶν, Σιδηροδρομικῶν καὶ Ατμοπλοϊκῶν Εισιτηρίων.

### ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Διαθέτομεν Σιδηροδρομικά Εισιτήρια Διυτικῆς καὶ 'Ανατολικῆς Εύρωπης

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: "ΚΟΣΜΟΤΟΥΡΣ,"

καρι, νά παρατηρήσω, δι τον άνεξαρτήτως του αν το διά του Ν.Δ. 3899/58 «περί προτιμωμένης ύποθηκης» είσαγόμενον δίκαιον, είναι δίκαιον ειδικόν ή μή, το τεθέν ζήτημα δέν συνεκεντρώνται είς την σχέσην των περί προτιμωμένης ύποθηκης διατάξεις εν αντίπαρασθολή πρός τάς περί κοινής ύποθηκης διατάξεις (δ. Φ. Ποταμιάνος φρονεί, δι την ή προτιμωμένης ύποθηκης ούδεν ἄλλο είναι ή μίας ένσημην διπλή ύποθηκη. Βλ. Φ. Ποταμιάνου. «Η προτιμωμένη ύποθηκη έπι πλοίων». Αθήναι 1959 σελ. 11).

Το τεθέν ζήτημα έστρεφετο πέριξ της σχέσεως του Ν.Δ. 3899/58 «περί προτιμωμένης ύποθηκης» πρός τάς διατάξεις της διά του νομοθετικού διατάγματος 3593/1956 κυρωθείσης συμβάσεως μεταξύ του 'Ελληνικού Διατάγματος και του άναδοχου περί ιδρύσεως ναυπηγείου. Ειδικώτερον, το μὲν ή διάταξις του ἀρθρου 1 § 2 του μνησθέντος νομοθετικού Διατάγματος 3593/1956 ωρίζεν, δι της διατάξεις της συμβάσεως κτνται ίσχυν διατάξεις νόμου, το δέ το ἀρθρου 16 § 8 της συμβάσεως διρίζεν, δι το διάδοχος δικαιούται νά παραχωρή η μεταδιάδηξη είς αλλοδαπούς ή μεταβολής προτιμωμένης ύποθηκης έπι προσαρχώματα δικαιώματα έπι των πλωτών μέσων του έργοστασίου και κατά παρέκκλισιν άπο των Ισχυούσων διατάξεων του ούσιαστον και δικονομικού δικαίου και αυτών έπι των δημοσίας τάξεως τοιούτων.

'Ετεντη συνεπώς το ζήτημα διά αι έν λόγω διατάξεις έπεκράτουν της διατάξεως του ἀρθρου 23 του Ν.Δ. 3899/58 «περί προτιμωμένης ύποθηκης δι» ής περιώρισθη ή έφαρμογή αύτου έπι πλοίων μέχρι 500 κόρων διλικής χωρητικότητος. Σημειωθήτω, δι της έζητείτο ή πρός αλλοδαπούς παραχώρησης προτιμωμένης ύποθηκης έπι προμουλούν ιδιοκτησίας των 'Ελληνικών Ναυπηγείων, χωρητικότητος μικροτέρας των 500 κόρων. Απαιτείται διάρα για μακρά έπιχειρηματολογία πρός υποστήριξιν της εύταποδείκτου θέσεως, δι τοι ίσχυν νόμου έχουσαι διατάξεις της Συμβάσεως μεταξύ 'Ελληνικού Δημοσίου και άναδοχου των 'Ελληνικών Ναυπηγείων, είδινεν είδικαί έναντι των περί προτιμωμένης ύποθηκης έπι πλοίων διατάξεων του Ν.Δ. 3899/58;

'Ετεντη, πώς δύναται νά κατισχύη ή γενική διάταξις (κατ' αὐτὸν τούτον τὸν κ. 'Ηλ. Τσάγκαρην) του ἀρθρου 23 § 1 του Ν.Δ. 3899/1958 της άντιθέτου ειδικής διατάξεως του ἀρθρου 16 § 8 της Συμβάσεως;

Ταύτα δεχθείσας ή εσαγγελική γνωμοδότησις (διότι ούδεν διλο σημάνουν αι περί προνομίου άποφεις αύτης) δύναται νά έγκληθη έπι κατακρημνίσει νομοθετικόν φραγμῶν;

'Αγνων αν το ζήτημα διά έλυτο ταχύτερον δι' έπεκτάσεως του Ν.Δ. 3899/58 έπι πλοίων κάτω των 500 κόρων (πόσον κάτω), ώς φρονεῖ δ. κ. 'Ηλ. Τσάγκαρης, δι τοι άσφαλώς δέν προτείνει τούτο ώς πιέσιν περιεχόμενον εισαγγελικής γνωμοδοτήσεως εις άπαντησιν έρωτηματος του Νησούλακος. 'Έκεινο ούτε έξι ίδιας άντιληψεως γνωρίζω είναι δι της Διοίκησις είναι διλως άπρόθυμος εις έκδοσιν του έν αρθρου 24 του

Ν.Δ. 3899/58 διατάγματος, έχουσα σοδαρούς πρός τούτο λόγους, κυρίως έγκειμένους εις το δι το δέν κρίνει όρθην τὴν εἰσαγωγὴν τῶν έξιστητικῶν σκληρῶν δικαιωμάτων τού προτιμωμένου ένυποθήκου διανειστού έπι μικράς χωρητικότητος σκαφῶν, κινουμένων σχεδόν άποκλειστικῶν εις τὰ χωρικά έλληνικά θύσαται καὶ τὰ όποια σκάφη δέν άπευθυνονται εις τὰ ξένων κεφάλαιον, εις προσέλκυσιν τού δι τοι ούσιας άπειδελφεν το N.D. 3899/58. 'Εάν συνεπώς παρεπέμπετο ή λύσις τού ζητήματος τούτο θά ισούτο πρός ματαίωσιν τῆς συνάψεως τῆς προτιμωμένης ύποθηκής έπι τού περι ού έπροκειτο σκάφους καὶ τούτο εις πείσμα τῆς διατάξεως τού ἀρθρου 16 § 8 της Συμβάσεως μεταξύ 'Ελληνικού Δημοσίου και 'Αναδόχου, ήτις ούτω θά ήρμηνευτού ως λεληθότως τροποποιηθείσα όπο την Ίννων, δι την Ίννων παραχώρωσης πι μεταδίθασις εις αλλοδαπούς έμπραγμάτων δικαιωμάτων έπι πλωτῶν μέσων τού έργοστασίου κατά παρέκκλισιν όπο των Ισχυούσων διατάξεων ούσιαστον και δικονομικού δικαίου είναι έφικτη μόνον έν αν το πλωτών μέσων έχει διλικής χωρητικότητα τούλαχιστον 500 κόρων. Εις την τοιαύτη έμμεσον τροποποίησιν δέν άντιτιθεται ο σαφῶς προνομιακός χαρακτήρας τῆς Συμβάσεως;

Ταύτα άνεξαρτήτως τού δι της διάταξις τού ἀρθρου 16 § 8 της Συμβάσεως κατά κύριον λόγον έλλειν όπο δι την θυμή βοηθητικά τού Ναυπηγείου μικρά πλωτά μέσα, ών ή χωρητικότης σπανίως, αν μή ούδεποτε, πρόκειται νά προσεγγίση τούς 500 κόρους διλικής χωρητικότητος.

Αθήναι, Μάιος 1960

Μετά τημής  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΚΟΛΥΜΒΑΣ  
Δικηγόρος

#### ΤΑ ΦΟΡΤΙΑ ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ

Αξιότιμε κ. Διευθυντά,

'Επι δημοσιεύματος τού έγκριτου περιοδικού σας τῆς Ιης Μαΐου έξι ύπο τὸν τίτλον «ΠΩΣ ΛΛΟΥ ΑΠΟΤΡΕΠΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΑΥΑΓΙΑ», έχομεν την τιμήν νά γνωρίσωμεν ύμην, δι τά έφαμοζόμενα σήμερον έν 'Ελλάδι μέτρα διά την δι' έλληνικών πλοίων μεταφοράν τού έπεξειργασμένου δι' έκπλυσεως μεταλλεύματος, εις ήν περίπτωσιν δέν έχει τούτο τύχει αποχράνσεως και συνεπώς τελεί εις κατάστασιν πολτώδη, δέν υπολείπονται τών έν τῷ δημοσιεύματος σας μημονέυμένων.

'Επι πλέον αύτών έπειρθη και τό πλέον άσφαλές, άλλα διαπανηρόν, μέτρον τῆς κατασκευῆς στερεῶν διαμήκων χωρισμάτων.

'Από τάς συλλεγείσας μέχρι στιγμῆς, μέσω τῶν οίκείων 'Ελληνικών Προξενιών 'Αρχών, πληροφορίας, έξηκρινώσαμεν, δι τείς τάς έξιγούσας παρόμοιον είδος μεταλλεύματος χώρας δέν έχουσι ληφθή άστηρα πλούτερα τών ήμετέρων μέτρα πρός προστασίαν τών μεταφερόντων αύτά πλοίων.

"Οσον άφορά τέλος τάς παρεχομένας διά τού έκδοθέντος προσφάτως ἐν 'Εθνικού Γραφείου Φορτίων» οίκείου έγχειριδίου δόηγίας, αύται θέλουσι μελετηθή ύπο τῆς άρμοδιας ύποπρεσίας πρός έκδοσιν συμπληρωματικών, ένδεχομένως, έντολών πρός προστασίαν τών μεταφερόντων αύτά πλοίων.

Πειραιεύς, 18 Μαΐου 1960

Μετά πάσης τημής

Ο Γενικός Διευθυντής  
Υποναύαρχος Λ.Σ. Μ. ΣΑΚΑΡΗΣ

#### ΤΑ "ΚΟΣΤΕΡΑ,,

Κύριε Διευθυντά,

Κατόπιν τού δημοσιεύματος σας εις το τεύχος τῆς 15 Μαΐου 1960 ύπο τὸν τίτλον «Άγκυροδόλιον διά τά Μότορσπιτς, έχομεν την τιμήν νά άποστείλωμεν ύμην συνημμένως άντιτυπον τού ύπο άριθ. 115)1960 έγγραφου μας πρός τὸν Όργανοσμόν Λιμένος Πειραιώς έκ τού περιεχομένον τού διοπού σαφῶς προκύπτει, δι το άπο έτον έκκρεμον ζήτημα τῶν πλευρίσεων εις τὸν λιμένα Πειραιώς τῶν σιδηρῶν άκτοπλοικῶν φορτηγών πλοίων - π/θ, διλικής χωρητικότητος μέχρι 500 κόρων, ούδελως έρρυθμοισθ έπει τὰ ληφθέντα μέτρα και ή γενομένη κατανομή θέσεων πλευρίσεως τῶν π/θ καὶ π/κ κάθε διλο παρά άνέτους προϋποθείσεως έξιπτερήσεως τῶν φορτίων τῶν ήμετέρων σκαφῶν δημιουργεῖ.

Θέλομεν νά έλπιζωμεν, δι ο.λ.π. θά έπανεξετάσῃ τὸ δόλον θέμασ και θά κατανείμη τὰ κρηπτιδώματα τῶν προκυμαιῶν τού λιμένος Πειραιώς μεταξύ τῶν δύο κατηγοριῶν άκτοπλοικῶν φορτηγών πλοίων κατά τρόπον πράγματι έξιπτερητικῶν τῶν πραγματικῶν άναγκῶν τῶν φορτίων και τῶν ήμετέρων πλοίων.

Πειραιεύς, 17 Μαΐου 1960

Διατελούμεν μετά τημής

Ο Πρόεδρος  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΤΩΝΙΟΥ

#### ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΑΙ...

Κύριε Διευθυντά,

'Επιτρέψατε μου δια τού έγκριτου περιοδικού σας νά έκφρασω τάς δερμάτισ μου εύχαριστίας πρός τὸν Προξενιόν Λιμενάρχην 'Αμβούργου κ. Ζωγραφίδην, δι όποιος μετέδη εις Μιτράκε και έπεδη τού πλοίου μας, διπερ θέμενος δι' δίλγον εις τὸν λιμένα, δια την τακτοποίηση τὸ ναυτολόγιον, νά θεωρήσῃ τὰ πιστοποιητικά ύποπρεψα τού πληρωμάτος κ.λ.π. χωρίς ούτω ούδελως νά μάς καθυστέρηση η ταλαιπωρήσῃ. 'Αξιωματικοί και πλήρωμα, δι' έμου, τὸν εύχαριστούμεν θερμότατα δια τὴν προθυμίαν, δι την έπαινη την περιοχήν τού 'Αμβούργου. Τού άξιζει κάθε έπαινος.

Ἐν πλῷ, 15 Μαΐου 1960

Μετά τημής

Ε. Ν. ΛΟΥΚΙΣΑΣ  
Πλοίορχος α/π «ΛΕΡΟΣ»

**EΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ**

**ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ**  
**ORIENT FRACHTKONTOR**  
**MOSNY & C°**

**ΔΙΕΥΘΥΝΤΑΙ: A. ΣΥΛΑΣ - F. MOSNY**

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

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΗΝΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

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

TELEGRAMS: "ERMIS," KIEL

Represented also at: LUBECK



# ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Δ.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

## ΕΛΛΑΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

**ΔΙ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ**

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

16 ΙΟΥΝΙΟΥ

13 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

12 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

**ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ**

ΑΠΟ ΣΙΔΝΕΪ

ΑΠΟ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ

12 ΙΟΥΛΙΟΥ

16 ΙΟΥΛΙΟΥ

7 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

12 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

**ΔΙΑ ΤΟΥ ΝΕΩΤΕΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ**

# “ΠΑΤΡΙΣ”

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ  
ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΙΩΝ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

ΠΛΗΡΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΕΡΙΣΜΟΥ  
ΜΕΡΙΚΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Δεκτοί έπιβάται είς καμπίνας πρώτης και τουριστικής  
θέσεως, μονοκλίνους, δικλίνους, τρικλίνους, και τετρακλίνους.

**ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ ΕΙΣ ΚΥΤΗ ΚΑΙ ΨΥΓΕΙΑ**

Πληροφορίαι και είσιτήρια είς ἄπαντα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: “ΕΛΜΕΣ”<sup>®</sup> (ΜΕΓΑΡΟΝ Ε.Η.Σ.) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 41.651 - 40.636 - 42.639 - 474.322

# ΚΑΤΕΡΧΟΝΤΑΙ ΟΛΟΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ

## ΔΙΟΓΚΟΥΝΤΑΙ ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΩΝ ΜΑΣ

### ΚΑΙ Η ΑΛΒΑΝΙΑ ΕΙΣ ΤΟΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΣΤΙΒΟΝ

Φιλοδοξούν δόλαι αι γειτονικά μας χώραι νὰ ἐπαυξήσουν τους ἐμπορικούς των στόλους, ἔτι δὲ καὶ ἀξιόλογον νὰ ἀποκτήσουν ναυπηγικήν βιομηχανίαν. Πλοία καὶ ναυπηγεία ἀποτελοῦν τὸ ἀντικείμενον τῶν προσπαθειῶν των. Τὸ Ἰσραὴλ συνεβλήθη ἥδη μὲ δόλαινικὸν Οἰκον πρὸς ἔγκαταστασιν ναυπηγείων εἰς τὴν Χαΐφαν, ἡ Τουρκία διαπραγματεύεται μὲ Ἱάπωνας τὸν ἑκουσυχρονισμὸν τῶν ὑπαρχουσῶν ναυπηγικῶν τῆς ἔγκαταστάσεων καὶ τὴν δημιουργίαν νέων τοιούτων, ἐνῷ καὶ ἡ Αἴγυπτος προήλθεν εἰς σχετικὰ συμφωνίαν μὲ τὴν Σοδιετικὴν "Ενασιν". Ή Βουλγαρία ἐπίσης ἐπέτυχε, μὲ τὴν ρωσικὴν βοήθειαν, νὰ ἀποκτήσῃ δύο καὶ τὰς ναυπηγείας, ἐργαζόμενα — κυρίως διὰ τὰς δορυφόρους χώρας καὶ τὴν Ρωσίαν — μὲ πλήρη ἀπασχόλησιν τῆς δυναμικότης των. Ή Γιουγκοσλαβία, τέλος, ἀνασυγκροτήσασα ἑκάθιρων κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον τὴν ναυπηγικὴν τῆς βιομηχανίαν, ἐπεκτείνεται τὰς ἔγκαταστάσεις τῆς καὶ συμπλέρωσασα τὸν τεχνικὸν ἔξοπλισμὸν τῆς, εἶναι στήμερον εἰς θέσιν νὰ καλύπτῃ τὸ ἄπαντον τῶν ιδίων τῆς ἀναγκῶν εἰς πλοῖα, ἔτι δὲ καὶ νὰ διασέτῃ ίκανὸν ἀριθμὸν ἔχαρων διὰ τὴν ἔξασφάλισιν ξένων παραγγελιῶν. (Σκάφη μέχρι 32.000 τόνων).

Παραλλήλως, αἱ χώραι αύται ἔνισχύουν τὰς ναυτιλίας τῶν διὰ τῆς προσθήκης σειρᾶς ὅλης σκαφῶν, νεοναυπηγήτων, ἀλλὰ καὶ μεταχειρισμένων. Σκοπός, ἡ εὐρυτέρα συμμετοχὴ τοῦ ἑθνικοῦ τῶν πλοίου εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξωτερικοῦ αὐτῶν ἐμπορίου, χάριν περιορισμοῦ ἀφ' ἔνος τῆς ἔξαρτησεώς τῶν ἀπὸ τὰς ξένους σημαίας καὶ τῆς ἔξοικονομησεως ἀφ' ἔτερου σεβαστοῦ ποσού πολυτίμου συναλλάγματος, καταβαλλομένου ἥδη εἰς ναύλους πρὸς τὰ ξένα πλοῖα. Τουρκία καὶ Ἰσραὴλ ἀποδέπουν εἰς μίαν ναυτιλίαν 1.000.000 τόνων γκρός. ἔκαστη. Ή Αἴγυπτος, ἐπίσης, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς ἀραβικάς χώρας, ἐπιχειρεῖ νὰ ἀποκτήσῃ ἀξιόλογον ναυτιλίαν, ἐνῷ ἡ Γιουγκοσλαβία σημειώνει καθημερινάς κατακτήσεις εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα. Ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ γνωστοῦ δεκαετοῦ προγράμματος, ἀντικαθιστά προσδευτικῶς τὰ παρηλίκο σκάφη τῆς διὰ νεοτεύκτων καὶ διευρύνει τὸ καὶ ἥδη πυκνὸν δίκτυον τῶν τακτικῶν της γραμμῶν πρὸς ὅλας τὰς κατευθύνεσι. Πλουτίζει καθημερινῶς τὴν ναυτιλίαν τῆς μὲ ἐκλεκτὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη διὰ τὴν ἀκτοπλοίαν τῆς, μὲ ὑποδειγματικὰ τουριστικὰ πλοῖα καὶ μὲ ἀξιόλογα «κάρυκο λάινερ», ἐπ' ἐσχάτων δὲ καὶ μὲ καινουργή δεξαμενόπλοια.

"Ἐνέχει, κατὰ συνέπειαν, ιδιαίτερον ἔνδισφέρον μία ἔρευνα ἐπὶ τῶν τελευταίων ἔνισχύσεων τῶν γειτονικῶν ναυτιλίων διὰ σειρᾶς ὅλης νέας χωρητικότητος, νεοτεύκτου, κατὰ κύριον λόγον, ἀλλὰ καὶ μεταχειρισμένης. Συνεκεντρώσαμεν πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν, ὅσας ἥδυνθημεν πληροφορίας, ἐπὶ τῶν ναυπηγήσεων καὶ τῶν ἀγορῶν πλοίων ἀπὸ τὰς γειτονικὰς χώρας κατὰ τοὺς τέσσαρας τελευταίους μῆνας τοῦ 1959 καὶ τοὺς τέσσαρας πρώτους μῆνας τοῦ 1960. Πήγαμε μας, τὰ δελτία ἀγοραπλατησίων, αἱ ἔγγραφα εἰς τὸ «Λόιδης Ρέτζιστερ», τὰ δελτία τῶν καθελκύσεων, αἱ ἔκαστοτε ἀναγγελίαι παραλαβῶν νέων μονάδων ἀπὸ τὰ ναυπηγεία, αἱ κατάλογοι τῶν παραγγελιῶν κ.λ.π. "Ἐπὶ τῇ βάσει ὅλων αὐτῶν τῶν πληροφοριῶν, ὑπελογίσαμεν, δχι φυσικὰ κατ' ἀπόλυτον ἀκρίβειαν, τὰς προσθήκας εἰς ἔκαστην ναυτιλίαν, χωρὶς ὅμως νὰ ἔχωμεν — ἐλλείψει συγκεκριμένων στοιχείων — καὶ μίαν εἰκόνα τῶν διαγραφῶν ἐκ ναυαγίων, πωλήσεων καὶ διαλύ-

σεων. Πάντως, αἱ ἀπώλειαι ἔκ ναυαγίων ἥσαν ἀσήμαντοι, αἱ πωλήσεις εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς περιωρισμέναι (ἀνεφέροντο κυρίως εἰς μικρά τινα γιουγκοσλαβικά σκάφη πωληθέντα εἰς τὴν Ἰνδονησίαν), ἐνῷ αἱ διαλύσεις ἥσαν περισσότεραι. Είχον σχετικῶς ἀναγγελθῆ αἱ πωλήσεις ὅκτὼ μικρῶν καὶ ὑπερηλίκων τουρκικῶν σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος γύρω τῶν 10.000 τ. γκρός, ἡ διάλυσις δύο ἵστραλιῶν (ἐνὸς φορτηγού 5.686 τ. γκρός, καθὼς καὶ ἡ διάλυσις ὅκτὼ γιουγκοσλαβικῶν σκαφῶν 32.000 τ. γκρός), "Οσον ἀφορᾷ τὰς πραγματοποιηθέσιας προσθήκας, περιέλασδον αύται 64 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 475.774 τ. γκρός, μὲ τὴν ἀκόλουθον κατανομὴν εἰς σημαίας:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοια	T. γκρός
Γιουγκοσλαβική .....	35	315.714
Ἰσραὴλινή .....	7	72.147
Τουρκική .....	6	34.766
Αἴγυπτιακή .....	5	29.759
Βουλγαρική .....	6	13.338
Αλβανική .....	5	10.050

Σύνολον ..... 64 475.774

'Ιδου καὶ ἡ λεπτομερεστέρα ἀνάλυσις τῶν ἀνωτέρω προσθηκῶν ἔκαστης γείτονος χώρας:

#### Γιουγκοσλαβία

"Ἀπὸ τὰ προστεθέντα 35 σκάφη, 315.714 τ. γκρός, τὰ 14, συνολικῆς χωρητικότητος 147.301 τ. γκρός, ἥσαν νεότευκτα, ἀπαντά δὲ τὰ ὑπόλοιπα πολεμικῆς κατασκευῆς, περιλαμβανομένων καὶ τῶν γνωστῶν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας τριῶν «λίμπερτυς», ἀτινα ἡγοράσθησαν ὑπὸ τῆς Γιουγκοσλαβίας καὶ παρελήφθησαν εἰς τὴν Σύρον, τῆς ἀξίας τῶν μελλούσης νῦν συμψηφισθεῖς εἰς τὴν παραγγελίαν ἐνὸς ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ τῶν 12.500 τόνων μ. w. εἰς τὰ γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία. Τρία ἄλλα λίμπερτυς τῶν αὐτῶν ἐφοπλιστῶν είναι πιθανὸν νὰ πωληθοῦν ἔναντι τῆς παραγγελίας καὶ ἐνὸς ὅλου σκάφους. Τὰ νεότευκτα, ἀτινα καθειλκυσθησαν ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου μέχρι τέλους τοῦ 1959, ἥσαν τὰ φορτηγὰ «Κόσσοβο» 10.861 τ. γκρός, «Μάρκο Μάρουλιτς» 9.050 τ., «Ρούντερ Μπόσκοβιτς» 9.032 τ., «Πιράν» 10.966 τ. καὶ «Γκοράνκα» 9.263 τ. γκρός. Τὰ καθειλκυσθέντα, ἔξι ἄλλου, ἡ συμπληρωθεντά καὶ παραληφθέντα κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, ἥσαν τὸ δεξαμενόπλοιον «Πέταρ Ζόρανίτς» 16.300 τ. γκρός καὶ τὰ φορτηγὰ «Πριμόρτσο» 8.500 τ. γκρός, «Τρέιντζα» 8.300 τ., «Ομπροβάτς» 1.900 τ., «Κοροτάν» 9.263 τ., «Τρηπόγιγε» 9.261 τ., «Ζρενζάνιν» 9.263 τ., «Ζεσένιτσε» 8.300 τ. καὶ «Γκούντουλιτς» 9.033 τ. γκρός, ἀτινα καὶ σημειώνονται εἰς τὰ συμπληρωματικὰ τεύχη τοῦ «Λόιδης Ρέτζιστερ» μὲ ναυπήγησιν 1960. Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἐργασία αὕτη ἐπραγματοποιήθη ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰ γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία.

#### Ισραὴλ

"Ἐπτὰ ἀκόμη σκάφη παρελήφθησαν ἡ καθειλκυσθησαν ἀπὸ τὰ γερμανικά ναυπηγεία, ὅπου κατὰ προτίμησιν τοποθετοῦνται αἱ ισραὴλιναι παραγγελίαι, ἔναντι πολεμικῶν ἐπανορθώσεων. Λήγοντος τοῦ 1959

## ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ „ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ“

Οι ἀντιπρόσωποι τῆς A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι  
σιγαρέττων πρὸς ἀμεσον ἐξυπρέπησιν τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων  
εἰς τιμᾶς λιαν εύνοικας.

- |                    |  |
|--------------------|--|
| ALEXANDRIA (Ἐgypt) | : NESTOR GIANACIS S.A.E., Rue Istanbul 9                             |
| PORT-SAID          | : MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue                                |
| MALTA              | : THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD.,<br>2, Windmills Street, VALETTA |
| GENOVA             | : U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No. 1-10                        |
| NAPOLI             | : FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella<br>Nuova                |
| VENEZIA            | : LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508                             |
| BARI               | : DITTA CIANCIOLA & Co, Corso Trieste 28-36                          |
| CEUTA              | : COMPAGNIA CANARIENSE MARROQUI DETABACOS S.A.<br>Rue du Mexique     |
| HAMBURG            | : GEBR. HEINEMANN, Dovonfleet 12                                     |

παρελήφθησαν τὰ μικρὰ σκάφη «Πάλ - Γιάμ» 1.839 τ. γκρός καὶ «Τσέφατ» 1.325 τ. γκρός, καθὼς καὶ τὸ τάνκερ «Γιάφφος» 10.505 τ. γκρός. Εφέτος καθειλύκουσθησαν μέχρι τῆς στιγμῆς τὸ μότορσιπ «Deganya» 8.100 τ. γκρός, τὰ κάργο - λάινερς «Netanya» καὶ «Nahariya» τῶν 4.100 τ. γκρός ἔκαστον καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «Fabio» 13.178 τ. γκρός. «Ενα δεξαμενόπλοιον τῶν 45.000 τόνων d.w. κατασκευάζεται εἰς τὴν Ἰαπωνίαν, ἔνα τουριστικὸν λάινερ τῶν 6.500 τ. γκρός εἰς τὴν Γαλλίαν καὶ σειρὰ ὅλη σκαφῶν διαφόρων μεγεθῶν καὶ τύπων εἰς τὴν Γερμανίαν.

### Τουρκία

Ἐξ σκάφη, 34.766 τ. γκρός, προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς τουρκικῆς ναυτιλίας, κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Μεταξὺ αὐτῶν κατελέγοντο τὸ ἀγορασθέν μικρὸν λιβεριανὸν τάνκερ «Freden V.» 1.287 τ. γκρός (τοῦ 1953), τὸ φορτηγὸν «Elazig» 4.836 τ. γκρός καὶ τὸ τουρκικὴς ναυπηγήσεως μικρὸν σκάφος «Κεμάλ Ζεύτινογλου» 1.250 τ. γκρός. Πρὸ μηνὸς ἡγοράσθη τὸ νορβηγικὸν μότορσιπ «Marosa» 5.100 τ. γκρός (τοῦ 1959), ἐνῷ πρὸ δύο ἑδδομάδων παρελήφθη εἰς ἀμερικανικὸν λιμένα τὸ ἀγορασθέν νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον «Αζία» 12.499 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1959. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ὑψώσαν τὴν τουρκικὴν σημαίαν καὶ μετονομασθὲν «Gürgan», ἐναυλώθη διὰ τὸ πρώτον του ταξίδιον, ἀπὸ ἀμερικανικούς λιμένας Κόλπου πρὸς μεταφορὰν 11.000 τ. γεννημάτων εἰς Ἀμερικήν — Ρόττερνταμ ἢ Αμστερνταμ πρὸς δολλ. 3.85 φίο. Ἡ τελευταία πρόσκτησις ἀξιολόγου σκάφους ὑπὸ τῶν Τούρκων ἀναφέρεται εἰς τὴν πρόσφατον ἀγόραν ἀντὶ 800.000 λιρῶν (μὲν ὄρους πιστωσεως) τοῦ νορβηγικού μότορσιπ «Prinsdal» 9.999 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1958. Σημειωτέον, ὅτι εἶχε κλεισθῇ καὶ τὸ λιβεριανὸν τάνκερ «Οὐράγκως» 20.000 τόνων, τελικῶς, ὅμως, ἡ ὄγορά του ἐματαιώθη. Πρέπει νὰ προστεθῇ, ὅτι ἡ Τουρκία παρηγγείλει κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐπτὸ σκάφη, εἰς τὰ ἱσπανικὰ ναυπηγεῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 36.000 τ. γκρός ἢ 55.800 τόνων d.w. Πρόκειται περὶ ἐνὸς δεξαμενόπλοιον τῶν 20.000 τόνων d.w., δύο φορτηγῶν γραμμῆς τῶν 7.900 τόνων d.w. καὶ τεσσάρων μικροτέρων, τῶν 5.000 τόνων d.w. ἔκαστον.

### Αἴγυπτος

Ἀναφέρεται ἡ προσθήκη εἰς τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλου τῶν ἡλικίας κάτω τῶν δύο ἑταῖρων, σκαφῶν «Αλ - Μοκάτταμ» 6.212 τ. γκρός, «Υεμένη» 3.739 τ. γκρός, «Λαττάκιο» 3.750 τ. γκρός καὶ «Μπενχά» 2.558 τ. γκρός. Σημειωτέον, ὅτι παραγγελίαι ἔχουν δοθῆ εἰς πολωνικά

καὶ γερμανικὰ ναυπηγεῖα δι' ἀριθμὸν τινα φορτηγῶν σκαφῶν καὶ δεξαμενοπλίων, ἀναφέρεται δὲ ἡ πρὸ μηνὸς καθέλκυσις ἀπὸ τὰ γερμανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ τάνκερ «Sad el Furat» 13.500 τ. γκρός ἢ 21.000 τόνων d.w.

### Βουλγαρία

Ἡ χώρα αὕτη ἐνεφανίσθη ἀπό τίνος εἰς τὴν διεθνῆ ὄγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων πρὸς ἔξασφαλισιν χωρητικότητος. Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν χρονικὸν διάστημα, ἀνεκοινώθη ἡ προσθήκη εἰς τὴν δύναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου 6 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 13.338 τ. γκρός, ἐκ τῶν ὧποίων ἔνα μόνον ἦτο νεότευκτον, τὸ βουλγαρικῆς κατασκευῆς «Mir» 1.935 τ. γκρός (τοῦ 1960). Τὰ ἄλλα ἡσαν σκάφη μεταχειρισμένα, ἔτινα ἡγοράσθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Καταλέγονται μεταξὺ αὐτῶν τὸ φορτηγὸν «Vasil Levski», πρώην ἀγγλικόν, 4.975 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944 καὶ τέσσαρα μικρὰ νορβηγικὰ σκάφη, ἢτοι τὰ φορτηγὰ «Gudrid» 1.303 τ. γκρός (τοῦ 1923), «Videggen» 2.306 τ. γκρός (τοῦ 1947), «Ingegerd Reuters» 1.474 τ. γκρός (τοῦ 1948) καὶ τὸ μικρὸν δεξαμενόπλοιον «Reili» 1.345 τ. γκρός (τοῦ 1920). Καὶ τὰ τέσσαρα αὐτὰ σκάφη, παραλόφθεντα, μετωνομάσθησαν κατὰ σειρὰν «Μπρέζια», «Μπουλγκάρια», «Κομσομόλετζ» καὶ «Γιαβόρ». Πληροφορίαι τέλος ὑπῆρχον, ὅτι διαπραγματεύεσι διεξάγονται διὰ τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας ἐνὸς μεγάλου δεξαμενοπλοίου διὰ βουλγαρικὸν λογαριασμὸν.

### Αλβανία

Ἄπο τὸν κατάλογον τῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας τῶν γειτονικῶν χωρῶν δὲν ἀπουσιάζει καὶ ἡ μικρὰ Ἀλβανία. Εἶχε τοποθετήσει παραγγελίας τινάς εἰς τὴν Πολωνίαν, τὴν Βουλγαρίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν, παρέλαβε δὲ μέχρι τούδε 4 σκάφη, σημειούμενα εἰς τὸ «Λόουδς Ρέτζιστερ», μὲν ναυπηγήσιν 1959. Πρόκειται περὶ τῶν φορτηγῶν «Lirítissas» 2.561 τ. γκρός καὶ «Παρτιζάνη» 2.555 τ. γκρός, ἀμφοτέρων κατασκευασθέντων εἰς πολωνικὰ ναυπηγεῖα καὶ τῶν μικροτέρων σκαφῶν «Τεούτα» 1.150 τ. γκρός, ναυπηγήσθεντος εἰς τὴν Ἰταλίαν καὶ «Σκέντερμπεργκ», 1925 τ. γκρός, κατασκευασθέντος εἰς τὰ βουλγαρικὰ ναυπηγεῖα. Ἡδη, ἀνηγγέλθη πρὸ ἑδδομάδος, ὅτι ἡ Ἀλβανία ἡγόρασεν ἀπὸ τὴν Ἀνατολικήν Γερμανίαν τὸ φορτηγὸν «Stoltera» 1.859 τ. γκρός ἢ 3.475 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1946. Οὕτω, ὁ δημιουργηθεὶς πυρὴν τῆς νεαρᾶς ἀλβανικῆς ναυτιλίας περιλαμβάνει 5 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 10.050 τ. γκρός.

## "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

## ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΥΠΡΟΝ

## Η "ΕΛΛΗΝΙΚΗ, ΘΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΕΓΑΛΟΝΗΣΟΝ

ΣΕΜΝΗ ΤΕΛΕΤΗ ΕΠΙ ΤΟΥ "ΕΛΛΑΣ"

Η έταιρια τακτικών γραμμών ή «Ελληνική», τού κ. Π. Καλλιμανόπουλου, διευρύνουσα τὸν κύκλον τῆς δραστηριότητός της, ίδρυσε πρὸ ἔξαμηνον μίαν νέαν ὑπηρεσίαν: Τὴν εἰδικὴν γραμμὴν «Σάουθ Λέβαντ», πρωρισμένην νὰ συνδέσῃ καὶ τὴν μεγαλόνησον Κύπρον μὲ τὰ μεγάλα λιμενικά κέντρα τοῦ ἑξωτερικοῦ (Εὐρώπης καὶ Ἀμερικῆς), τὰ περιλαμβανόμενα εἰς τὸ πυκνὸν δίκτυον τῶν γραμμῶν τῆς «Ἐλληνικῆς» καὶ νὰ ἔξυπηρτησῃ οὕτω εἰς ὑψηλὸν βαθμὸν τὰ συμφέροντα τοῦ ἑξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Κύπρου. 'Επ' εὐκαιρίᾳ τοῦ κατάπλου εἰς τὸν λιμένα τῆς Ἀμμοχώστου τοῦ κάρυκο - λάτινερ «Ἐλλάς» ὡραγάνθη ἐπὶ τοῦ πλοίου την 17η Μαΐου δεξιώσις, ηπὶς ἔωστε λαβὴν εἰς συγκινητικάς ἐκδηλώσεις, μέσα εἰς ἔναν καθαρῶν ἐλληνοκυπριακὸν περιβάλλον. Πρόσεις ἡγέρθησαν ὑπὲρ τῆς προόδου τῆς ἀνεξαρτήτου Κυπριακῆς Πολιτείας καὶ ὑπὲρ τῆς εύημερίας τοῦ κυπριακοῦ λαοῦ καὶ θερμοὶ λόγοι ἡκούθησαν διὰ τὴν ἐλληνικὴν συμπαράστασιν πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς οἰκονομίας τῆς Μεγαλονήσου, ὅλλα καὶ γενικώτερον διὰ τὰς ἀξιολόγους κατακτήσεις τῆς Ἐλλάδος εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα. Πραγματικὴν ἐλληνοκυπριακὴν μυσταγωγίαν ἀπετέλεσεν ἡ ἐπὶ τοῦ «Ἐλλάς» δεξιώσις.

Παρέστησαν δὲ οἱ Πρόεδρος τῆς Κυπριακῆς Δημοκρατίας 'Αρχιεπίσκοπος Μακάριος συνοδεύομένος παρὰ τοὺς ὑπασπιστούς του κ. Παυλίτσα, καθὼς καὶ πόλλαι ἄλλαι πρωσπικότητες. Κατέλεγοντο μεταξὺ τῶν 160 προσκεκλημένων ὁ ὑπουργὸς τῆς Ἐργασίας κ. Γεωργάτζης, ὁ γενικὸς πρόδειος τῆς Ἐλλάδος κ. Φρυδᾶς μετά τοῦ ὑποπροξένου κ. Γεωργίου, ὁ δῆμαρχος Ἀμμοχώστου κ. Πούγιουρος, ὁ γενικός εἰσαγγελεὺς κ. Τορναρίτης, ὁ γραμματεὺς τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου κ. Ταθερνάρης, πολλοὶ εἰσαγωγεῖς, ἔξαγωγεῖς, ἐμποροὶ καὶ βιομήχανοι, ἐκπρόσωποι τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν κ.λ.π. Τοὺς προσκεκλημένους ὑπεδέχοντα εἰς τὴν προκυμαίαν ὁ πράκτωρ τῆς «Ἐλληνικῆς» εἰς Ἀμμοχώστον κ. Ἱερόπουλος καὶ ὁ ἐκ τῶν ἀνωτέρων ὑπαλλήλων τῆς ἔταιρις κ. Τσευτίδης, ἐπὶ δὲ τοῦ σκάφους ὃ ἐκ τῶν ἀνωτέρων στελεχῶν τῆς «Ἐλληνικῆς» ὑποναύαρχος κ. Ἀθ. Τσεμπερόπουλος καὶ ὁ πλοίαρχος τοῦ «Ἐλλάς» κ. Σπ. Φερεντίνος. Εἰς τοὺς προσκεκλημένους ἐπεδιψιλέθησαν φιλόφρονες περιποιήσεις. Μετὰ τὴν ἐπίσκεψιν τῶν διαμερισμάτων τοῦ πλοίου, προσεφέρθησαν ἀνάμυκτικά καὶ πλούσιον κυλικείον, ὡμίλησε δὲ ὁ ὑποναύαρχος κ. Τσεμπερόπουλος, εἴποντας τὰ ἔξης:

Μακαριώτατε, Κύριε 'Υπουργέ, Κύριε Πρεσβευτά, Κυρίαι καὶ Κύριοι,

Ἄφ' οὐ θερμῶς σᾶς εὐχαριστίαν ἔκ μέρους τῆς Α.Ε. «Ἀτμοποικῶν Γραμμῶν» π. «Ἐλληνική» διὰ τὴν τιμὴν τῶν δόπιον μᾶς ἐκάματε ἀποδεκόμενοι τὴν πρόσκλησιν μας εἰς τὴν συγκέντρωσιν ταῦτην, σπεύδων νὰ σᾶς διαβιβάσω τὰς προσφέρσεις καὶ χαιρετισμούς τοῦ κ. Περικλῆς Καλλιμανοπούλου, γενικοῦ διευθυντοῦ, ιδρυτοῦ καὶ δημιουργοῦ τῆς

έταιριας μας.

Τὸ ὥραιον καὶ νεωτάτου τύπου διὰ τὸ εἶδος του δηζελοκίνητου «Ἐλλάς» μαζὶ μὲ σειράν ὅλλων σκαφῶν τῆς ἔταιριας, τίθεται εἰς τὴν ἐξυπρέπετον τοῦ ἐμπορίου τῆς ὥραιας καὶ εὐκλεούς νήσου Κύπρου. Η ἔταιρια μας διὰ τῶν τακτικῶν ἀκτοπλοικῶν γραμμῶν, αἱ ἔκτελει διὰ τῶν πλοίων τῆς συνδέει:

**ΠΡΩΤΟΝ:** α) Τοὺς λιμένας τοῦ Καναδᾶ. β) Τοὺς λιμένας τοῦ 'Α-τλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου Μεζικοῦ, τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν τῆς 'Α-μερικῆς, μετὰ τῆς Μεσογείου, 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης, Περιοκοῦ Κόλπου, Ἰνδίας, Κεύλανης καὶ λοιπούς λιμένας μέχρι τῆς Ρανγκούν. γ) Τοὺς αὐτούς λιμένας τοῦ Νέου Κόσμου μὲ τοὺς λιμένας τῆς 'Ανατολικῆς Μεσογείου.

**ΔΕΥΤΕΡΟΝ:** Τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Εὐρώπης καὶ 'Αγγλίας διὰ εἰδικῶν γραμμῶν: α) Μετὰ τῆς Μεσογείου καὶ 'Ερυθρᾶς Θαλάσσης. β) Μετὰ τῆς Μεσογείου καὶ Μαύρης Θαλάσσης. γ) Μετὰ τῆς Μεσογείου δι' εδεκτῆς γραμμῆς (Σάουθ Λέβαντ) τῆς 'Ελλάδος, 'Ανατολικῆς Μεσογείου καὶ Κύπρου.

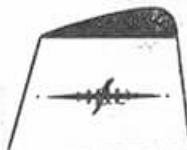
Η τελευταῖα αὕτη εἰδικὴ γραμμὴ (Σάουθ Λέβαντ) ἐδημιουργήθη ἀπὸ ἔν περίου μηνῶν καὶ μεγάλη προσπάθεια καταβάλλεται ἐκ μέρους τῆς ἔταιριας μας διὰ τὴν πύκωσιν οὐτῆς πρὸς καλυτέραν ἐξυπρέπεισιν τῶν κυπριακῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν ἐπιτίσιμων, διὰ τοῦ εὑρητή τὴν ἀνταπόκρισιν καὶ ὑποστήριξιν τοῦ ἐμπορικοῦ κόσμου τῆς νήσου καὶ διὰ τὴν οἰκονομικήν της Κύπρου διευθύνεται μαζὶ τῆς ἔταιριας μας.

Εἰς τὴν ἀνταπόκρισιν καὶ ὑποστήριξιν τοῦ βιομηχανικοῦ καὶ ἐμπορικού κόσμου τῆς νήσου Κύπρου ἡ ἔταιρια μας ἐλπίζει βασιμως, διότι διαθέτει πλοία κατάλληλα, ἐπιπνδρωμένα διὰ πλοιάρχων, ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων ἐπιλέκτων, ἔχοντας εἰς ψιφιστὸν σημείον ἀνεπιτυγμένων τὸ αἰσθητό τῆς εὐθύνης, τὸν πόνον διὰ τὴν καλήν στοιβασίαν καὶ συντήρησιν τοῦ ἐμπορεύματος, τὴν αὐτῆν νοοτροπίαν μὲ τοὺς κατοίκους τῆς νήσου καὶ τὴν ζωράν την πολύτιμην μετὰ τῆς διευθύνεσσας τῆς ἔταιριας, ίνα ίσως συντρόμων τὴν Κύπρον ἀνθύσουν ἐμπορικῶν καὶ κειραφετημένων ἐμπορικῶς καὶ οἰκονομικῶς, τὸ δὲ βιοτικὸν ἐπιπέδων τῶν κατοίκων τῆς ἀνυψούμενον ταχέως καὶ σταθερώς.

Παρακαλῶ νὰ μοῦ ἐπιτρέψει, ὅπως σᾶς εὐχαριστήσω καὶ πάλιν θερμάτωτα, νὰ εὐκηθῶ ὀλοψύκους πρόσδοσον καὶ εύημερίαν εἰς τὴν Κυπριακῶν Πολιτείαν καὶ νὰ υποθάλω τὰ σέδιν μου εἰς τὴν Αὔτοῦ Μακαριότητα, προπίνων ὑπὲρ τῆς προσωπικῆς ύγειας ὅλων τῶν παρισταμένων.

Εἰς τὴν προσφώνησιν τοῦ κ. Τσεμπεροπούλου ἀπῆγνησεν διὰ τὴν Εθνάρχης Μακάριος εὐχαριστήσας διὰ τὰς περιποιήσεις καὶ ἐκφράσας τῆς τὴν χαράν του διὰ τὰς προόδους τῆς ἐλληνικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. «Χαίρω — εἶπε — βλέπων, διὰ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν κυματίζει εἰς διὰ τὰς θαλάσσας τοῦ Κόσμου καὶ αἰσθάνομαι ιδιαιτέραν συγκίνησιν, διότι τὰ σκάφη τῆς ἔταιριας «Ἐλληνική» περιέλαβον τὴν Κύπρον εἰς τὸν κύκλον τῶν προσεγγίσεων των». Καταλήγων, ηγήθη διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς νέας γραμμῆς καὶ ἐξέφρασε τὴν ἐλπίδα, διὰ τὴν πυκνωθούν σὺν τῷ χρόνῳ αἱ προσεγγίσεις τῶν πλοίων τῆς «Ἐλληνικῆς» εἰς τὴν Κύπρον πρὸς ἐξυπρέτησιν τῶν συμφερόντων τῆς νήσου καὶ τῆς ἔταιριας.

Ο Κύπρος ιεράρχης ἐφωτογραφήθη ἐν τῷ μέσῳ τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους, ἐκφράσας τὰς εὐχαριστίας του διὰ τὴν ἐπιφυλαχθέσαν εἰς αὐτὸν ἐγκάρδιον ὑποδοχήν. Τὸ «Ἐλλάς» ἀπέπλευσεν ὡραὶ τινάς ἀργότερον ἐξ Ἀμμοχώστου, ἀφ' οὐ παρέλασεν 100 τ. ἐρίων διὰ τὴν Νέαν Υόρκην.



## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ / ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**Α)Π "ΑΧΙΛΛΕΥΣ,,  
ΔΙΑ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ - BENETIAN**

Τετάρτη ὥρα 14.00  
8 καὶ 22 'Ιουνίου  
6 » 20 'Ιουλίου  
κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον

ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΟΝ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - Π.ΣΑΓΙΔ

Τετάρτη ὥρα 11.00  
1, 15, 29 'Ιουν. 13, 27 'Ιουλίου  
κ.ο.κ. ἀνὰ 150ήμερον

**Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,**

**ΔΙΑ ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ**

κατ' εύθειαν

Πέμπτη 16 'Ιουνίου, ὥρα 22.00

**ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ**

Τετάρτη, ὥρα 12.00

29 'Ιουνίου, 13, 29 'Ιουλίου

**ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΠΟΡΤ ΣΑΪΔ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - ΛΕΜΕΣΟΝ**

Τετάρτη, ὥρα 11.00, 22 'Ιουνίου,  
6, 20 'Ιουλίου καὶ 3 Αύγουστου

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

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

ΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΩΚΕΑΝΟΥΣ

## Ο ΑΛΗΘΙΝΟΣ ΚΑΘΡΕΦΤΗΣ

Τὴ φοιερὴ πληροφορία τὴν πῆρα μὲ γράμμα συναδέλφου σταλμένο ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ καὶ θὰ τὴν ἀπέρριπτα ἀσυζητητὶ σάν φανταστική καὶ ἀπίθανη, ἀν δὲν συνοδεύσων μὲ ἀπόκομμα ἀπὸ τὴν ναυτικὴ ἐφημερίδα, ποὺ τὴν δημοσίευεν. 'Ἀλλὰ καὶ πάλι, δὲν θὰ δεχόμουν ἀδασάνιστα ἔνα τέτοιο περιστατικό, ἀν δὲν είχαν περάσει τέσσερες μῆνες, ἀπὸ τὴν ἡμερομηνία τῆς ἐφημερίδος. Αὐτὸ τὸ τετράμηνο, τοποθετεῖ τὴν ἀναμφισβήτητη σφραγίδα τῆς αὐθεντίας, ἀφοῦ καμμία διάψευση, καμμία διευκίνηση καὶ καμμία δικαιολογία δεν προσῆλθε σὲ ἄνασκενη.

Κοποδογῆς, πρόκειται πει περὶ τοῦ ἔξῆς:

Λίγες μέρες μετὰ τὸ ναυάγιο τοῦ μικροῦ φορτηγοῦ «Ρόζα Βλάστη» στὸ Αιγαίο, τὸν περασμένο χειμῶνα, τὸ ἀ/π «Μυρτιώτισσα» ἐψάρεψε τὸ πτῶμα τοῦ θερμαστῆ Βασίλη Πατρινοῦ καὶ τὸ μετέφερε στὴ Σύρο, γιὰ νὰ σταλῇ ἐν συνεχείᾳ στοὺς οἰκείους του στὸν Πειραιά. Τὸ πτῶμα αὐτό, μετὰ τὴν παραλαβὴ του στὴ Σύρο, τυλιγμένο σ' ἕνα μουσαμά, ἐγκατελείφθη στὸ μουράγιο, ἔξω ἀπὸ τὰ ἀνακοφιστήρια τῆς παραλίας καὶ στὴν θέση αὐτή διενυκτέρευε. Δὲν βρέθηκε ἄλλη καταλληλότερη γωνιά γιὰ νὰ φιλοξενήσῃ τὸ πτῶμα τοῦ ναυτικοῦ. Κανεὶς χώρος στὸ Λιμεναρχεῖο. Κανεὶς στὸν Οἶκο τοῦ Ναύτου. Κανεὶς σὲ κάποια έκκλησία. Κανεὶς μάτρα, ποὺ νὰ προστατεύσῃ τὸν διαβάτες ἀπὸ τὸ μακάριο θέαμα τοῦ πτώματος καὶ τὸ πτῶμα ἀπὸ τὸν κίνδυνο τῶν σκυλιῶν.

Μὲ εἰλικρινῆ δὲ ψυχική συντριβή, διασάζουμε πώς, τὸ γεγονός αὐτὸ ἔγινε στὴ Σύρο. 'Ἐπαναλαμβάνω, ἔγινε στὴ Σύρο!...

Καὶ τοῦ μὲν λιμενάρχου ἡ διαγωγή, δὲν μᾶς ἐκπλήττει. Συνηθισμένα πράμματα. Γνωστά πειά, πώς μερικοὶ λιμενικοὶ κατέχονται ἀπὸ τὴν ἀτίληρη πώλη καμμία υποχρέωσις δὲν τοὺς συνδέει μὲ τὴν Ναυτιλία καὶ τοὺς ναυτικοὺς καὶ πώς, ἀντίθετα, ἡ Ναυτιλία καὶ οἱ ναυτικοὶ ἔχουν ἐπιτακτικές υποχρέωσεις νὰ προσφέρουν γιὰ τὴν καλοζωία τὴ δική τους. Σύμφωνα μὲ αὐτή τὴν νοοτροπία, πολιτεύονται σὲ κάθε στιγμὴ καὶ κάθε περίπτωση. 'Ἄλλα οἱ Συριανοί; Οἱ ἀρχεῖς τῆς ἀγνῆς, καθὼς πιστεύουμε ναυτουπόλεως; 'Άλλα οἱ διαβάτες τῆς συριανής παραλίας; Δὲν παραδεινέτηκε κανεὶς τους; Δὲν ἀγανάκτησε κανεὶς τους; Δὲν βρέθηκε ἔνας νὰ δημιουργήσῃ ἐπεισόδιο, νὰ βάλῃ τὶς φωνές, νὰ χαλάσῃ τὸν κόσμο;

Ξαναγυρίζω στὸ πτῶμα τοῦ Βασίλη Πατρινοῦ.

Τὴν ἐπομένη — γράφει τὸ ίδιο τὸ δημοσίευμα — πέρασε ἀπὸ τὴ Σύρο τὸ ἀ/π «Δέσποινα» καὶ ὁ πλοιαρχὸς διετάχθη νὰ παραλάβῃ γιὰ τὸν Πειραιά τὸ πτῶμα, στὴν κατάσταση, ποὺ ἦταν μέσσα στὸ μουσαμά. Μὲ τὸ δίκηο τὸν ὁ πλοιαρχὸς διεμαρτυρήθη, ὅτι θὰ προκαλούσε τὸν τρόμο καὶ τὴν ἀγδία ἐπιβατῶν καὶ πληρωμάτων, συμμορφώμενος μ' αὐτὴ τὴ διαταγῆ. Ὁτιέπειτε νὰ γίνη κάποιας ἀνθρωπινώτερη καὶ χριστιανικώτερη συσκευασία τοῦ νεκροῦ γιὰ τὸ νέο ταξίδι του. Δυστυχώς, κανεὶς δὲν ἦταν ἀρμόδιος καὶ κανεὶς δὲν ἀνελάμβανε τέτοιες πολυτέλειες. "Ως ποὺ ξεσκώθηκε τὸ πλήρωμα τοῦ ἀ/π «Δέσποινα», ἀνοιξε ἔρανο μεταξὺ του, καὶ ἀγόρασαν ἔνα φέρτρο, ἔνα φτηνό νεκρικό σεντούκι, δῆτα καὶ τὸ ποποθετήθηκε ὁ νεκρὸς γιὰ τὴ μεταφορά του. "Ενας χωροφύλακας, μάνο, προσεφέρθη αὐθόρμητα, γιὰ νὰ βοηθήσῃ τοὺς ναυτικοὺς τῆς «Δέσποινας» σ' αὐτή τὴ διαδικασία.

'Ομολογουμένως, δὲν είχα ικανὴ τὴ Σύρο γιὰ τέτοια κατάντια. Γιὰ τὴ Σύρο μιλῶ. "Οχι γιὰ τὸ λιμενάρχη της σύτε τὶς ἄλλες της ναυτικές ἀρχές. Μὲ αὐτοὺς δὲν αἰσθάνομαι καμμία διάθεση νὰ ἀσχοληθῶ καὶ νὰ τοὺς σχολιάσω. Σχολιάζω, δύμως, τοὺς Συριανούς ποὺ ἀντελήφθησαν τὸ γεγονός.

— «Ἐν φυλακῇ εὐρέθην καὶ οὐκ ἐπεσκέψασθε με» θὰ πῆ δ Θεάνθρωπος στὴ δεύτερη ἐπίσκεψή του στὸν Κόσμο. «Ἄσθενής ήμουν καὶ δὲν προσήλθατε στὸ κρεβενάτι τοῦ πόνου μου», θὰ συμπληρώσῃ.

— Μὰ Κύριε — θὰ δισμαρτυρηθούμε — πότε σὲ είδαμε σὲ φυλακή, πότε σὲ ἀκούσαμε ἄρρωστο καὶ ἀδιαφορήσαμε; 'Εμεῖς, καμμία θρησκευτικὴ ιεροτελεστία δὲν παραλείψαμε. 'Οκαδεῖς λιδάνια καὶ κεριά καταναλίσκουμε κάθε χρόνο. Τὰ γόνατά μας τρύπησαν ἀπὸ τὶς γονυκλισίες, ἡ μέση μας σκέβρωσε ἀπὸ τὶς μετάνοιες καὶ στέγνωσε ἡ γλώσσα μας ἀπὸ τὶς ἀτέλειωτες προσευχές. Γιατὶ τώρα μᾶς καταδικάζεις;

— «Ο, τι ἔκαμψε στὸν συνανθρώπους σας καὶ ἡ συμπεριφορά σας σ' αὐτούς, είναι σάν νὰ ἔγιναν πρόδη τὸ δικό μου πρόσωπο, θ' ἀπαντήσῃ 'Εκείνος. Αὐτή σας ἡ τακτικὴ ἀπόδιδει τὴν ψυχική σας κατάσταση μὲ τὸν ἀληθινότερο καθρέφτη.

Πανηγυρικοὺς χαιρετισμούς, ἐπαγγελματικές συμπόνιες καὶ ἀδελφικὴ κατανόηση μᾶς στέλνει μὲ συχνὰ — πυκνὰ μηνύματα καὶ ἡ Σύρος. "Εφίσεις, δύμως, μιὰ ἐπίσκεψη ἔνος νεκροῦ ἀδελφοῦ μας, τοῦ Βασίλη Πατρινοῦ, γιὰ νὰ ἀποσυρθῶν ὅλα τὰ πέπλα τῆς προστοίσεως καὶ νὰ προσάλη τὸ πραγματικό εἰδωλο τῆς ναυτουπόλεως στὸν ἀληθινὸν καθρέπτη.

Τώρα πειά περιπτένουν τὰ σχόλια. Είναι περιττά, δημοσίευση, περιπτή καὶ ἀνώφελη είναι ἡ ἀναζήτηση εύθυνῶν. Και ἀν ὑπάρχουν σφάλματα καὶ εύθυνες, τώρα ποὺ τὸ περιστατικό πέρασε στὴν Ιστορία, κάπου ἄλλού θὰ πρέπει νὰ τὴν ἀναζητήσουμε.

— Γιατὶ νὰ ἐπιπλεύσῃς, μετὰ τὸν πνιγμό σου, συναδέλφε Πατρινέ; Χάθηκαν γιὰ σένα τὰ σκύλωφα στὸ Αιγαίο, νὰ σῶμα προσφέρουν τὸν φυσικὸ ἐνταφιασμὸ τοῦ ἐπαγγέλματός μας; Χριστιανικὴ καὶ ἐπιβεβλημένη ἡ δικὴ σου ἔνέργεια, Καπετάνιε τῆς «Μυρτιώτισσας», ποὺ στάθηκες κ' ἐψάρεψες τὸ πτῶμα ἔνος ναυτικοῦ. "Ισως, δύμως, νὰ ἦταν καλλίτερο καὶ πρακτικότερο ἀν τὸν ἐφόδιαζες μ' ἔνα βαρύ μαντέμι καὶ νὰ κατευθυνθῇ στὸ βυθό, ἀντὶ τῆς Σύρου καὶ τοῦ Πειραιᾶ, γιὰ νὰ προσφέρῃ δεύτερο καὶ τρίτο θάνατο στὸ σπίτι του.

"Υπάρχει ἀκόμα καὶ ἄλλο λάθος καὶ αὐτὸ βαρύνει τὴ θάλασσα. Θὰ

ἐπρεπε στὴν περίπτωση τοῦ Πατρινοῦ νὰ ἐπαναληφθῇ μιὰ ιστορία, ποὺ σὰν θρύλος, σὰν παραμύθι μένει στὴ Μάνη:

Κάποτε λένε, ἀνοιχτά στὴ Μάνη ἔγινε κάποιο ναυάγιο. Πολλὰ θαλασσέρματα ἐφθασαν στὴν ἀκτὴ καὶ οἱ Μανιάτες συνθισμένοι ἀπὸ τέτοια δῶρα τῆς θάλασσας, είχαν κατέβη ἐκεὶ κατὰ τὸν Κάβο Ματαπά, νὰ τὰ μαζεύουν. Σανίδια, κιβώτια, δέματα καὶ κάθε ἀντικείμενο ίκανὸ νὰ ἐπιπλέῃ ἐφθανε στὴν ἀκτὴ καὶ γενόταν καλοδεχούμενο. "Οπου κάποια στιγμή, ἔνας μαύρος δύγκος φάνηκε σ' ἀνοιχτά. Κάτι σὰν μεγάλο σακκί, σαν κορμό δένδρου, σὰν δέμα μεγάλο, τέλος πάντων. "Ολοὶ τὸ περιμέναν μὲ χαρά. Θά είναι σακκί μὲ τρόφιμα, ἐλεγαν. Δέμα μὲ ἐμπορεύματα, ἐλεγαν ἄλλοι. "Οταν δύγκος αὐτὸς ἐφθασε στὴν ἀκτὴ ἔπειραν τὸ πνιγμένος.

Τὸν τράβηξαν στὴν στεριά οἱ καλοὶ χωριάτες, ἔσκαψαν στὴν ἄμμο ἔνα λάκκο καὶ τὸν τοποθέτησαν πρόχειρα καὶ ἔψυχαν γιὰ τὸ χωριό τους, δημοφόνητος στὴν άπομένων εἶνα φέρτρο, πήραν τὴν ἐπομένη τὸν παπά τους καὶ γύρισαν στὸν Κάβο Ματαπά νὰ παραλάσουν τὸν πνιγμένο ἄγνωστο καὶ νὰ τοῦ προσφέρουν χριστιανικὴ κηδεία.

"Αλλὰ τὴ νύχτα, ποὺ μεσολάβησε, χάλασε δὲ καιρός. Σηκώθηκε μεγάλο κύμα, ποὺ ἐπέλευσε δῆλη τὴν ἀκτή. Συνέπεια, ἀνασκάφηκε ἡ φρεσκοσκαμμένη ἄμμος καὶ τὸ κύμα ἤσαναπήρη στὰ βασιλειά του τὸν νεκρὸ θαλασσινό. Καὶ ὅταν τὴν ἐπομένη τὸν αὐτό την πνιγμένον οἱ Μανιάτες, αὐτὸς ταξίδευε πάλι στὰ δικά του λημέρια.

"Ἐπερπε, λοιπόν, ἐκείνη τὴ βραδυά στὴ Σύρο νὰ ἐπαναληφθῇ αὐτὴ ἡ ιστορία. Νὰ ἀγριέψῃ ἡ θάλασσα, νὰ θεριέψῃ τὸ κύμα της καὶ νὰ ἔσορμηται πάνω στὴν παραλία ἐκεῖ στὰ ἀνακοφιστήρια, δημοφόνητος μέσα στὸ μουράγιο καὶ ἀφοῦ «φύση» ὄσους περισσότερους μπορούσε νὰ πέμψουν καὶ ἀνεύθυνους, νὰ ἤσαναπάρη δριστικά τὸ πτῶμα τοῦ θερμαστῆ τῆς «Ρόζας Βλάστη». Δυστυχώς, ἀδιαφόρησε καὶ ἡ θάλασσα. Προτίμησε νὰ τὸν ἀφίσῃ ἐκεῖ καὶ καὶ ν' ἀφίσῃ ἀνενόχλητους ὅλους νὰ ὀλοκληρώσουν τὴν κατάπτωση ἀσχημία, δείχνοντας ἀπροκάλυπτες τὶς διαθέσεις τους, ἄλλα καὶ τὸν πολιτισμό τους. Γιὰ νὰ μᾶς δείξουν τὸ πραγματικό τους είδωλο στὸν ἀληθινότερο καθρέφτη.

ΘΑΝΑΣΗΣ Π.



**MARINE CHEMICAL PRODUCTS**

"Over twenty years of leadership"



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



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



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

and other quality products  
**C. & H. SALES CO.**

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

**ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ  
Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΤΑΝΚΕΡΣ  
Η ΚΡΙΣΙΣ ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΘΗ**

'Από πολλούς τίθεται σήμερον τὸ ἑρώτημα, ἂν ὑπάρχῃ πιθανότης βελτιώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων διὰ τὰ δεξαμενόπλοια κατὰ τὰ προσεκή τρία ή τέσσαρα ἔτη, κατόπιν τῆς θετικῆς προβλέψεως, διτὶ κατὰ τὴν αὐτήν, τούλαχιστον, χρονικήν περιόδου θὰ ἔχωμεν εύρτατόν περίσσειν χωρητικότητος, δύον καὶ ἄν αὐξῆσθη ραγδαίων ή παγκόσμιος ληήτησις πετρελαίων. Τὸ ἑρώτημα τοῦτο ἔξετάζεται εἰς εἰδικήν ἔρευναν τοῦ Γραφείου Ούέστον καὶ ἐπιχειρεῖται νὰ καταδειχθῇ τὸ εἶδος τῶν μεταβολῶν, αἱ δόποιαὶ εἰναι ἐνδεχόμενον νὰ ἐπισυμβούν εἰς τὰ δεξαμενόπλοια κατὰ τὰ ἐπόμενα τρία ἔως πέντε ἔτη. 'Η ἔρευνα δὲν ἀποσκοπεῖ τόσον εἰς προβλέψεις ἐπὶ τῆς πορείας τῶν ναύλων, δύον, κυρίως, εἰς τὸ νὰ δώσῃ μίαν ἰδέαν τῶν ἐνδεχομένων μεταβολῶν εἰς τὴν σύνθετον τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, εἰς τὴν Ἑκτασιν τῆς ἀπασχολήσεώς του εἰς μακροχρόνια τάιμ - τσάρτερς καὶ εἰς τὴν ικανότητα προσαρμογῆς του εἰς μίαν μεταβολὴν τοῦ προτύπου τῶν μεταφορῶν. Εἰς τὸ πρῶτον τῷμα τῆς ἔρευνῆς γίνεται ἐπισκόπησις τοῦ στόλου ἀπό τῆς ἐποχῆς, καθ' ἣν ἐκλείσθη ἡ διώρυξ τοῦ Σουέζ, μὲ προδολήν μέχρι τοῦ 1963. 'Ακολουθεῖ ἔξετασις τῆς πραγματικῆς ἀπορροφῆσεως ὑπὸ τῶν μεταφορῶν πετρελαίων τοῦ αὐξανομένου δύγκου τοῦ τοννάζ καὶ δίδονται ὑπολογισμοὶ περὶ τῆς δυνατῆς ἀπορροφητικῆς ικανότητος τῶν μεταφορῶν, ἐν σχέσει πρὸς τὴν αὔξησιν τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος. 'Υπολογίζεται ἀκόμη ἡ μέχρι τέλους τοῦ 1962 ἀπτοχολημένη εἰς χρονοναυλώσεις χωρητικότητα καὶ ἔξετάζεται τὸ πρότυπον τῶν ναυλώσεων, ὡς δύναται τοῦτο νὰ ἔξειληθῇ, καθ' ὅσον πολλαὶ μακροχρόνιοι συμφωνίαι ναυλώσεων, κλεισθεῖσαι κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως τοῦ Σουέζ, ἐκπνέουν.

ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΩΝ ΔΙΑΘΕΣΙΜΩΝ ΤΑΚΕΡ Σ

‘Οι έλέχθη άνωτέρω, γενικώς ήδη διμολογείται, ότι θά έξακολουθήσει ση ύφισταμένη μεγάλη περίσσεια δεξαμενοπλοίων, άνωτέρα των παγκοσμίων μεταφορικών άναγκών, έπειτα μακρόν έν τῷ μέλλοντι χρόνου, διαφέρουν, δύμως, ούσιων αδώνις αι γνώμαι, ως πρός τὸ πότε θὰ έκδηλωθήσει ἡ πραγματική στροφή πρὸς τὴν βελτίωνιν. Μολονότι ή ναυπήγησις νέων δεξαμενοπλοίων ἥρχιστ χαλαρούμενή ἀπό τῶν μέσων τοῦ παρελθόντος ἔτους καὶ αἱ διάλυσις προχωρούν ηδη μὲ ἀνάλογίαν 200.000 τόνων δ.π., ως ἔγγιστα, μηνιαίως, ἐν τούτοις ὑπῆρξεν ἐσχάτως καθαρά αὐξησις τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων ἐκ 300.000 τόνων δ.π. κατά μήνα. Τὸ 1959 συνεπληρώθησαν ἀπό τὰ ναυπηγεῖα δεξαμενοπλοία 6,9 ἑκατομμυρίων τόνων δ.π., ἐπωλήθησαν δὲ πρὸς διάλυσιν ἡ μετατροπήν διὰ ἔρον φορτίον, σκάφη 1,8 ἑκατομμυρίων τόνων δ.π., μὲ ἀποτέλεσμα νὰ προκύψῃ καθαρά αὐξησις τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερς κατὰ 5,1 ἑκατομμύρια τόνων, ήτοι κατὰ ποσοστὸν 10%. Τοῦτο δύναται νὰ συγκριθῇ πρὸς αὐξησιν 22 ἑκατομμυρίων τόνων ἡ 6,5% — ἔναντι τοῦ 1958 — ἐπὶ τῆς παραγωγῆς πετρελαίου τῶν χωρῶν τοῦ Περιοικοῦ Κόλπου καὶ Βενεζούελας, ὅπερ ὑποδεικνεῖ, διτὶ ἄν καὶ ἡ παραγωγὴ τῶν ἐν λόγῳ περιοχῶν πλησιάζει τὸ ἡμισυ τῆς παγκοσμίου τοιαύτης ἀποτελεῖ ἐν τούτοις ἀσφαλῆ Σείκτην προσανατολίσμου, περὶ τῆς ἀναπτύξεως τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν. Τὸ 1968, αἱ σχετικαὶ αὐξησιεὶς ἥσαν ἀκριβῶς ἀνά τοῦ 10% διὰ τὴν καθαρὰν αὐξησιν τοῦ στόλου καὶ 9%, ως ἔγγιστα, διὰ τὴν παραγωγὴν τῶν μεγάλων ἔξαγωγικῶν περιοχῶν πετρελαίου. Ἡ διαφορὰ αὕτη μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννὰς ήταν ηθική αἰσθητῶς καὶ ὡς ἀνάποδευκτον τοῦ γεγονότος τούτου ἀποτέλεσμα, ἥθετὸ ρεκόρ παροπλισμοῦ δεξαμενοπλοίων συνοικικῆς χωρητικότητος 8,6 ἑκατομμυρίων τόνων δ.π., κατὰ τὸ τέλος τοῦ 1959. Περισσότερον, ἵσως, ἀνησυχητικόν, εἶναι τὸ γεγονός, διτὶ καὶ κατὰ τὸ ἀνώτατον ὑψος ἀπασχολήσεως, ὅπερ ἐσημειώθη κατ’ Ἰανουαρίον 1960 — διὰ βραχεῖσαν μόνον περιόδουν — ἡ ἀργούστης χωρητικότης ἥτο κάτω τῶν 6 ἑκατομμυρίων δ.π., ἐνῷ ἡ προηγούμενος χειμὼν ἐνέφασαν ἀργούστης χωρητικότητα κάτω τῶν 5 ἑκατομμυρίων τ. δ.π., παρὰ τὴν πολὺ μικροτέρη χωρητικότητα, ἥτις ἀπασχολήθη τότε εἰς μεταφορὰς σιτηρῶν. Ὁ κατατέρω πίναξ δεικνεῖ τὴν αὐξησιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων (διά σκάφη τῶν 7.000 τ. δ.π. καὶ ἄνω) ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1957, μετ' ἀφάρεσιν τῶν παρωπλισμένων, πρὸς τὸν σκοπόν, δημος καταδειχθῆ ἡ ἀληθῆς αὐξησις ἀπασχολήσεως: (Οἱ ἀριθμοὶ νοοῦνται εἰς 1.000ἀδας τόνων δ.π.).

Χρονική περίοδος	Δύναμις στόλου	Άργουντα έλλειψει έργασίας	Τονάζ ενέργειας
Τέλος 1957	44.389	2.007	42.382
Μέσα 1958	47.208	5.494	41.714
Τέλος 1958	50.247	3.955	46.292
Μέσα 1959	52.928	6.122	46.836
Τέλος 1959	55.335	5.334	50.001
Τέλ. Φεβρ. 1960	55.833	5.393	50.440

Παράγοντες ώς λ.χ. ή κατά μέσον σφρόνων αερησης τής ταχύτητος και ή μερική φόρτωσις τών συνήπερ - τάνκερς, ίνα ταύτα διατάλευν την διώρυγα τού Σουέζ, καθιστά τούς άνωτέρω αριθμούς άληθεις, μόνον κατά προσεγγίσιν, δύσαν αφόρα τό μέτρον τής πραγματικής χρησιμοποίησεως τών πλοίων. Παραμένει, δημος, τό γεγονός, διτί αι μεταφοραὶ ήδην θήσαν νὰ απορρέψουν ἐπιπροσθέτως 3,9, ἑκατομμύρια τόνων d.w. τό 1958 και 3,7 ἑκατον. τόνων d.w. τό 1959.

#### ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΥΞΗΣΙΣ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Εις τὸν κάτωθι πίνακα ἀναγράφονται αἱ κατὰ προσέγγισιν προγραμματισμέναι παραδόσεις δεξαμενοπλοίων, ἐκ τῶν τελούντων ὑπὸ ναυ-

πήγησιν ή παραγγελίαν, κατά τὴν 31ην Μαρτίου 1960 (εἰς 1.000άδας τόνωνων d.w.);

ΠΛΟΙΟΚΤΗΣΙΑ

ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ	1960	1961	1962	1963	Συνολον
Σκάφη 20.000 τ. και άνω .....	3.196	2.723	1.450	1.035	8.404
Σκάφη 20.000 τ. και κάτω .....	386	116	98	48	648
<i>'Ιδια πτώμα Πλοϊοςτήτων:</i>					
Σκάφη 20.000 τ. και άνω .....	3.604	2.400	1.879	1.673	9.556
Σκάφη 20.000 τ. και κάτω .....	619	291	288	286	1.484
Σύνολον .....	7.805	5.530	3.715	3.042	20.092

Τὸ σύνολον εἰναι, ἵσως, κατά τι ὑπερβολικόν, καθόσσον εἰναι δύσκολος ἡ ἐπακριβής συγκέντρωσις πληροφοριῶν διὰ τὰς δριστικὰς ἀκρωτάσεις των παγκόσμιων συμβολαῖών. Προφανές ἐπίσης εἰναι, ὅτι θὰ ὑπάρχουν λίαν οὐσιώδεις «μεταφοραὶ» εἰς νέον ἀπό τοῦ 1960 εἰς τὸ 1961 καὶ σχεδὸν ἔτι σημαντικότεραι ἀπό τοῦ 1961 εἰς τὸ 1962 καὶ ὅτι οἱ ἀνώτερα ἀριθμοὶ εἰναι κατά 10% ὑψηλότεροι. Πάντως αἱ διλκαὶ προσθῆκαι μέχρι τοῦ 1963 θὰ ὑπερβοῦν, δπωσδήποτε, τὰ 15 ἑκατομμύρια τόνων d.w. "Ἄν αἱ διαλύσεις, δμοῦ μὲ τὰς μετατροπάς, φθάσουν τὰ 2.000.000 τόνων d.w. ἐπτάριως, κατά τὰ τρία προσεχῆ ἔτη (αἱ τοῦ 1959 ἀνήλιθον εἰς 15 ἑκατομ. τόνων), τότε ἡ κοθαρᾶ προσθήκη εἰς τὴν δύναμιν τοῦ παγκοσμίου στόλου τῶν τάνκερων θὰ περιστραφῇ γύρω τῶν 9 ἑκατομμυρίων τόνων — δηλαδὴ αὔξησις 16% — ἀναδιδαζόμενου σύτῳ τοῦ στόλου τῶν ὕκεανοπόρων δεξαμενοπλοίων εἰς 65 ἑκατομμύρια τόνων d.w. Τὰ ἔξερχομενα σκάφη (διαλύσεις, μετατροπαὶ) θὰ εἶναι μικρότερα τῶν 20.000 τ. d.w. ἔκαστον, καθ' ὅσον δλίγα εἰναι τὰ μεγαλυτέρου μεγέθους δεξαμενόπλοια, τὰ ἄγοντα ήλικιαν 15 ἑταν. 'Ἐάν λοιφῇ ὑπ' ὅψιν τὸ γεγονός τούτο, καθίσταται νοητόν, ὅτι θὰ ὑπάρξῃ βαθμιαία μείωσις τῶν σκαφῶν μικροῦ μεγέθους καὶ δ στόλος τῶν σκαφῶν κάτω τῶν 20.000 τ. d.w. θὰ περιορισθῇ ἀπὸ 28,5 ἑκατομμύρια τόνων d.w., τοῦ Μαρτίου 1960, εἰς 25 ἑκατομ. τόνων d.w. ἥ καὶ ἐλαφρῶς δλιγάτερα, κατά τὸ τέλος τοῦ 1962. Τὰ σκάφη ἀφ' ἔτερου τῶν 20.000 τ. d.w. καὶ ἄνω, θὰ καλύπτουν κατά τὴν ίδιαν χωρονολογίαν μιαν χωρητικότητα 40 ἑκατομμυρίων τόνων d.w. 'Ἡ ραγδαία μεταβολὴ τῆς συνθέσεως τοῦ στόλου, ἥτις συντελεῖται ἥδη, εἰναι πιθανὸν νὰ διατηρηθῇ κατά τὰ τρία, τούλαχιστον, προσεχῆ ἔτη.

Και αν άκομη γίνη δεκτόν, διτάσια σε πάνω από 2,5 εκατομμυρίων τόνων πάγκαλου, και διτάσια σε πάνω από 20% κατώτερα των έπιπλων πάγκαλων, ή ανάφερομένων, ή καθαρά προσθήκη είς τὸν στόλον, κατά τὸ τέλος τοῦ 1962 θά υπερβαίνει τὰ 6 εκατομμύρια τόνων ί.ω., ἐνῷ καὶ ή μέστη ταχύτης τοῦ στόλου θά είναι ούσιωδῶς ὑψηλοτέρα τῆς σημειωθῆς. 'Αποτελεῖ τούτο τὴν κατωτέρων δυνατήν αὐξήσιν τοῦ στόλου, ἐνῷ ή πραγματικότης θά είναι, πιθανώς, ἔγγυτερά πρὸς τὴν πρώτην κατηγορίαν τῶν ὑπόθεσεων, ίδια ἐξ δεξιαμενόπολισά τινα, μήπω παραγγελθέντα, τελικῶς κλεισθῆ

Πρὸς τοὺς κ.κ. Πλοιοκτήτας  
Ἐφοπλιστὰς καὶ Ἀξιοὺς Ἀσυρμάτου

## Προτιμῶντες τὴν ΕΤΑΙΡΙΑΝ

SAIT

**καὶ τὰ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ τῆς**

Διὰ πᾶν ζῆτημα ἀφορὸν ἐγκατάστασιν, ἐνοικίασιν, χορή-  
γησιν καὶ συντήρησιν ἀσυρμάτων τηλεγράφου πλοίων, φα-  
διογωνιομέτρων, ραντάρ, βυθομέτρων καὶ λοιπῶν μηχανη-  
μάτων καὶ ἀνταλλακτικῶν αὐτῶν, ἔχετε εἰς τὴν διάθεσιν  
σας καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ὑδρογείου.

ΕΠΙΤΕΛΕΙΟΝ ΑΡΙΣΤΩΝ ΤΕΧΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΣ

**ΤΑΧΕΙΑΝ ΚΑΙ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΗΝ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΝ ΣΑΣ**

SAIT

KENTRIKON ΓΡΑΦΕΙΟΝ : BOULEVARD DU REGENT  
BRUSSELS - BELGIUM

**ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ: 115 BROAD STREET**

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΟΝΔΙΝΟΥ : INGERSOLL HOUSE 9 KINGSWAY

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ  
ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑΣ 26 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ**

παραγγελία των. "Αν θά έχη τούτο, ώς συνέπειαν, νὰ σημειωθῇ μεγαλύτερα ἢ μικρότερα περίσσεια χωρητικότητος, θά έξετασθῇ κατωτέρω.

## ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΝ ΣΑΧΑΡΑΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΥΠΟΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Μεγάλαι είναι αι δυνατότητες άναφορικών μὲ τὸ ποσοστόν, καθ' ὃ  
θὰ αὐξηθῇ ἡ εύρωπαϊκή κατανάλωσις πετρελαίου καὶ τὸν τρόπον, δι'  
οὐ θὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ ζήτησις. Αἱ γνώμαι εἰναι διηρημέναι, ὡς πρὸς  
τὴν ἔκτασιν τῶν ἀποθεμάτων πετρελαίου τῆς Σαχάρας, τὴν ταχύτητα  
μεθ' ἣς διεξάγεται ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν καὶ τὰς δυσκολίας, τὰς ὅποιας  
εἳσαν δημιουργήσῃ ἢ εἰς εὐρεῖαν κλίμακα χρῆσις εἰς τὴν Δυτικήν Εὐ-  
ρώπην, λόγῳ περισσείας εἰς τινας τύπους παραγώγων τῆς διυλίσεως.  
Πρόσφατοι ὑπόλογισμοὶ — ἐπιφυλακτικότεροι εἰς αἰσιοδοξίαν ἀπὸ προ-  
ηγουμένας προβλέψεις — ἀναδιέδουν τὴν διλκίνην παραγώγην τῆς Σα-  
χάρας εἰς 15 ἑκατομμύρια τόνων τὸ 1961 καὶ εἰς 25 ἔως 30 ἑκατομ-  
μύρια τόνων τὸ 1965. Ἐκ τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν δύνανται λογικῶς νὰ  
ὑπολογίζωνται διὰ τὰ ἐνδιάμεσα ἔτη, 18 ἑκατ., τόνων διὰ τὸ 1962  
καὶ 20 ἔως 21 ἑκατόμ. τόνων διὰ τὸ 1963. Εἰς προηγούμενον δελτίον  
τοῦ Γραφείου Οὐέστον εἶχον ἐκτεθῆ σειραὶ πιθανοτήτων, ἀναφορικῶν  
μὲ τὴν ἀντικατάστασιν τῆς προμηθείας ἀκάθιδρου πετρελαίου ἀπὸ τῶν  
ἐκ παραδόσεως πετρελαιοπηγῶν διὰ πετρελαίων τῆς Σαχάρας καὶ τὰ  
σχετικά ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἐπὶ τῆς χρησιμοποίησεως δεξαμενοπλοίων  
εἰς τὰς μεταφοράς τῆς Δυτικῆς Εὐρώπης, ἐκφραζόμενα εἰς «Τ. 2»  
καὶ ἔτη. Λαμβανομένον ὑπὲρ δψιν τῶν διαθεσίμων στοιχείων, φαίνεται  
ἀπίθανον, διὶ ἡ οἰκονομία εἰς ἀνάγκας διὰ δεξαμενόπλοια, τὴν ὅποιαν  
θὰ ἐδημιουργεῖ ἡ ἀνάπτυξις τῆς Σαχάρας, θὰ φθάσῃ τὸ 2060 εἰς 100  
«Τ. 2»-ἔτη, ἔστω καὶ ἀν δεχθῶμεν, διὶ ἡ παραγωγὴ θὰ ἀνέλθῃ εἰς  
τὸ ὄψος τῶν 20 ἑκατομμυρίων τόνων ἑταῖρος. Τοῦτο προσεγγίζει εἰς  
ἔτησίαν ἐκτέλεσιν μεταφορικοῦ ἔργου 50 σκαφῶν τῶν 30.000 τόνων  
d.w., μὲ μέσην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 κόμβων ἥ μὲ μηνιαίας παρ-  
άδοσεις ἐκ 500.000 τόνων d.w. Αἱ πετρελαιοπηγαὶ τῆς Σαχάρας, μο-  
λονότι σημαντικαῖ, δὲν ἐπιβάλλουν τὴν ἀναθέωρσιν τῆς σκέψεως, δύσον  
ἀφορᾶ τὰς διλκάς εἰς δεξαμενόπλοια ἀνάγκας, διὰ τὰ προσεγγίζει τρία ἔ-  
τη. Τὰ ποσοστά αὐξήσεως τῶν εἰσαγωγῶν εἰς τὰς κυρίας περιοχάς κα-  
ταπαλώσεως εἴναι μεγαλύτερος ἐν προκειμένω, σημασίας.

**ΑΥΞΗΣΙΣ ΖΗΤΗΣΕΩΣ ΕΙΣ ΤΑΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΡΙΑΣ ΧΩΡΑΣ**

Αι είσαγωγαὶ πετρελαίων εἰς τάς Ἡνωμένας Πολιτείας κατά τὸ 1959 ἀνήθιον, ὡς ἔγγιστα, εἰς 90 ἑκατομμύρια τόννων, ἐκ τῶν ὅποιών Ἰωας ἔνα ποσοστὸν 5% εἶχε μεταφερθῆ διὰ Ἑρᾶς. Ἡ αὔξησις τῶν εἰσαγωγῶν θά διατηρηθεῖ, ἐκ τοῦ ἀν θά διατηρηθεῖν οἱ ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν περιορισμοὶ. Οἱ τελευταῖοι οὐτοὶ θεωρεῖται ἀπίθανον νά ἀρθούν ἔξ δλοκήρουν καὶ αὔξησις τίσι 7 ἑκατομμυρίων τόννων, διὰ τάς ἀπὸ Ἑρᾶς εἰσαγωγάς, δύναται ἐνδεχομένως νά θεωρηθῆ ὡς γεγονός, διὰ τὸ 1962. Αἱ ἀμερικανικαὶ ἀκτοπλοῖκαι μεταφοραὶ εἰναι δυνατόν νά αὔξηθούν μὲ ταχύτερον ρυθμόν, ἀλλ' αὐταὶ διαφυλάσσονται, ἀναμφιδώλας, διὰ τὰ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν σκάφη. Ἡ ἐν προκειμένῳ υιοθέτησις τοῦ νόμου τῶν 50—50 ἡ καὶ μεγαλυτέρου ποσοστοῦ, συζητεῖται ἀκόμη. Κατά τὴν ὑπτρεσίαν Τύπου ἐπὶ τῶν πετρελαίων, ἡ κατανάλωσις πετρελαίου εἰς χώρας τῆς «Ὀργανώσεως Εὐρωπαϊκῆς Οικονομικῆς Συνεργασίας» ὑπολογίζεται νά ἀνέλθῃ ἀπὸ 142 εἰς 200 ἔως 240 ἑκατομμύρια τόννων τὸ 1965, αὔξησις, δηλαδή, ἥτις κατανεμένη εἰς τὰ ἐνδιάμεσα ἔτη, σημαίνει αὔξησιν 11 ἑκατομμυρίων τόννων ἐτήσιως καὶ διὰ τὸ 1962 συνιστά κατανάλωσιν στρογγύλου ποσοῦ 185 ἑκατομμυρίων τόννων. Τὸ μέγα περιθώριον τῶν ἀνάτερων ὑπολογισμῶν ἀντικατοπτρίζει τὴν ἀβεβαίότητα, δόσον ἀφορὰ τὴν προοπτικὴν καταναλώσεως καὶ τὴν ἀναλογίαν, καθ' ἣν ἄλλα εἰδή καυσίμων, ὡς λ.χ. τὸ φυσικὸν δέριον, θά χωρήσουν πρὸς τὰ πρόσω. Οὐχ' ἡττον, ἀν δεχθῶμεν, διτὶ ἡ ὡς Βεβαία θεωρουμένη αὔξησις εἰσαγωγῶν ἔκ 33 ἑκατομ. τόννων πετρελαίου κατά τὸ 1960 — 62, ἐπιτευχθῇ ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς Καραϊβικῆς Θαλάσσης, κατ' ἀναλογίαν 3 πρὸς 1, ἡ πρόσθετος αὕτη μεταφορὰ θά ἀπορροφήσῃ 300 Ισοδύναμα «Τ. 2». Αἱ εἰσαγωγαὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἐνδεχομένων, θά ἀπορροφήσουν ἐπιπροσθέτως 40 Ισοδύναμα «Τ. 2», ἐπὶ τὴν ὑπόθεσι, διτὶ τὰ 2)3 τῶν προαναφερθέντων 7 ἑκατομ. τόννων θά προέλθουν ἐκ τῆς Καραϊβικῆς καὶ τὸ ὑπόδιοιπον ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου καὶ τῆς «Ἀπω Ανατολῆς.

"Ετερος παράγων αύξουσης σημασίας, άναφέρεται είς τὸ πρόγραμμα τῶν Ιαπωνικῶν εἰσαγωγῶν. Ἡ αὔξησις 15% ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐνέτειν — κατὰ τὰ περισσότερα ἔτη ὑπῆρχεν ὑπέρτερά — ἀναμένεται νὰ ὑποχωρήσῃ κατά τι, ἀλλὰ πάντως τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν θὰ διατηρηθῇ μέχρι τοῦ 1962, μεγάλη δὲ ἀναλογία προσθέτων προμηθειῶν θὰ προέλθῃ, ἀναμφιβολώς, ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον. Ἔν τῷ περιπτώσει ταύτη, αἱ εἰς δεξαμενόπλοια ἀνάγκαι θὰ ἀνέλθουν εἰς πολὺ ὑψηλότερα ἐπίπεδα. Ἐκ τῶν 18 ἐκαποτυμρίων τόνων, ἡ κατανάλωσις τοῦ 1962 θὰ φέσῃ εἰς τὰ 26 ἐκαποτυμρία τόνων, ἐκ τῶν ὅποιων ἥμισυ ἐκαποτυμρίουν τόνων θὰ είναι διūλισμένουν ἔξι ἔγχωρίοις ἀκάθαρτοι πετρελαῖοι. Ἀν δεχθῶμεν δόλοκληρον τὴν αὐξησιν, ως μέλλουσαν νὰ προέλθῃ ἐκ τοῦ Περσικοῦ Κόλπου, τότε αἱ μεταφοραὶ θὰ χρειασθῶν ἐπιπροσθέτας 80 Ισοδύναμα π.Τ. 2». Ἡ ὑπολογίσαμεν, δῆμας 60 π.Τ. 2, διὰ νὰ ἀνταποκριθῶμεν εἰς ἐμπραγμάτους ὑπολογισμούς. "Απαντες οι ἀριθμοι ούτοι διδύμους αὐξησιν 400 Ισοδύναμων π.Τ. 2 διὰ τὰς εἰσαγωγάς τῆς ἐλεύθερας Εὐρώπης, τῶν "Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Ιαπωνίας, είναι δὲ ἀπίθανον, διτὶ ἄλλαι μεταφοραὶ ἀνοικτῆς θαλάσσης θὰ ἀπορροφήσουν περισσότερα τῶν 100 Ισοδύναμών π.Τ. 2. Ἀπὸ τὴν σύγκρισιν τούτου, μὲ τὴν καθαρὰν αὐξησιν, τὴν ἀναφερομένην ἀνωτέρω ώς βεβαίαν, καθισταται προφανές, διτὶ μείωσις τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος είναι ἐντελῶς ἀδύνατος μέχρι τέλους τοῦ 1962.

Υπολογισμός της καταστάσεως του στόλου κατά τα μέσα του 1962 παρέχει καλυτέρα σύγκρισην του μέσου δρου της διαδείσμου χωρητικότητος κατά τη διάρκειαν του ένα λόγω έτους, με τέσσερα πιθανάς ανάγκας. "Αν κατά το δεύτερον έξαμπνων τού 1962 συμπληρώθουν σκάφη 2.000.

000 τόννων d.w., και διαλυθούν υπερήλικα 1.000.000 τ. d.w., τότε όστολος κατά τά μέσα του 1962 θά είναι άκομη κατά 8.000.000 τ. d.w. μεγαλύτερος του σημερινού, υπό την άρχικων γενομένην δεκτήν ύποθεσιν. Κατά την δευτέραν ύποθεσιν, ή καθαρά αύξησης θά είναι έλαφρη ανάπτερα τών 5½ έκατον μυριών τόννων d.w. Έαν δεχθώμεν μέσην ύπορεσιακήν ταχύτητα 14½ κόμβων δι' δόλκηρον τὸν στόλον, ή πλεονάζουσα χωρητικότης θά προσεγγίζῃ τὰ 500-ἥως 520 ίσοδύναμα «T.2» διά την πρώτην ή τὰ 370 διά την δευτέραν ύποθεσιν. Ό πρώτος άριθμός, πάντων, εύρισκεται έγγυτερον τῆς πραγματικότητος. Επὶ πλέον, πάσα ουσιώδης ἔξελιξις τῶν πετρελαίων τῆς Σαχάρας βά καταστήση τὴν πλεονάζουσαν χωρητικότητα μεγαλυτέραν. Λογικὸν δέν είναι νά ύποθεσή τις, διτί η ἀγορά τῶν δεξαμενοπλοίων κατά τὸ τέλος του 1962 θά ἐργάζεται υπό τὴν ἀπειλὴν διαθεσίμου τοννά.

## Н НАУЛАГОРА

Έξιάσθησαν ούλα τά άπαρχοντα δεδομένα, τά άσκοντα έπιδρασιν έπι τής ναυλαγοράς από τού 1959 μέχρι τούδε και έπι τής προοπτικής διά τά έπομενα έτη. «Υπάρχουν, βεβαίως, άναπτοφεκτά χάσματα εις τάς άπαρχούσας πληφορίας, αι δόποι – πρωταρχικώς – έξαρτωνται από τάς συναπτομένας ναυλώσεις. Ός κριτήριον εν τούτοις τής καταστάσεως τής άγοράς κατά τό 1959, Έλληθησαν υπ’ δψιν αι χρονοναυλώσεις, αι ναυλώσεις κατά ταξίδιον, τά παρωπλισμένα σκάφη και τά τάνκερς τά άπασχολούμενα εις μεταφοράς γεννημάτων. Ή συνολική αύτη χωρητικότης άνεφρετο εις σκάφη 29 έκατομπριών τόνωνα δ.ώ., έπι δυνάμεως 33,5 έκατομπριών τόνωνα δ.ώ. Ανήκουντης εις άνεξαρτήτους πλοιοκτήτας. Έκ τών ούτω συγκεντρωθέντων στοιχείων δύναται τις, μετά πεποιθήσεως, ίσως, νά συναγάγῃ γενικά συμπεράσματα. Ή διαπιστουμένη χωρητικότης, ή άπασχολουμένη εις μεταφοράς κατά ταξίδιον και διά χρονοναυλώσεις βραχείας διαφρείας ήτο, κατά πολὺ υψηλοτέραν άναλογιαν, μεγαλυτέρα τού εις άνεξαρτήτους έφοπτοτάς άνηκοντας στόλου δεξαμενοπλοίων (τό 1959 τό 1)3 τής κανονικής). Τούτο άντικατοπτρίζεται, κατά σημαντικήν κλίμακα, εις τήν άνθευσαν εν τῇ άγορᾳ σημασίαν τῶν ἔργασιών άνεξαρτήτων ναυλωτῶν, ητοι νάυλωτῶν μή άναφερομένων εις μεγάλας έταιρίας πετρελαίων.

"Οσον αφορά τάς έργασιάς έπι χρονοναυλώσεων, ανω του 1.000.000 τόνων δ.ω. είναι παραδοτέον το 1960, διπλάσιον δε τούτου ποσόν το 1961 και το 1962. Μεγάλη αναλογία των έτων ήδη τάνκερ είναι του μεγέθους τών 20.000 τόνων δ.ω. και κάτω, αν και πεντήκοντα, τούλαχιστον, πλοιά μεγαλύτερων μεγεθών είναι παραδοτέα μετά τρία έτη. Πλοιά εισέρχονται άκομη σήμερον και θά έξακολουθήσουν εισερχόμενα εις τήν κατάστασιν της χρονοναυλώσεως, κατόπιν συμφωνιών συναφθείσων πρό πολλών έτων, μολονότι ωρισμένα ναυλωσμάφωνα θά έχουν άκυρωθη, λόγω τής δυσκόλους καταστάσεως, ητίς άνεκψε μεταξύ την κρίσιν του Σουέζ. Η κατάστασις φαίνεται καθαρώς βαίνουσα πρός τό γεγονός, διτ τό σύνολον τής χωρητικότητος έπι χρονοναυλώσει θά έξακολουθή να αυξάνη μέχρι τέλους του 1960 και άκολουθως θά στραφή πρός κάμψιν (έλλειψει νέων κλεισιμάτων), εις τρόπον ώστε κατά τό τέλος του 1962 θά προκύψῃ μείσωσις τής χρονοναυλωμένης χωρητικότητος, κατά 2½ έκατον μύρια τόνων έπι έλαττον τού ίηνος, διπέρ είχε σημειωθεί.

Τὸν διάλογον τοῦ Γραφείου Οὐέστον — δυνάμεθα νὰ ἀναμένωμεν, διό ὅτι μεγάλοι ναυλωταὶ θὰ ἀναλάβονται δραστηριότητα, ἐντὸς ἔτους περίπου, διὰ χρονοναυλώσεις. Πάντως, ἡ ἔργασία αὐτῆς θὰ είναι δύσκολος διά τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς ναυλωταὶ, καθ' ὅσον οὐδεὶς λόγος ὑφίσταται νὰ πιστευθῇ, διότι αἱ τοιαῦται χρονοναυλώσεις θὰ ἔκτελεθοῦν, ἔναντι μιᾶς ναυλαγορᾶς κατὰ ταξίδιον, τῆς ὅποιας τὸ ὑπέρδαφος θὰ εἴναι ὅλως διάφορον ἔκεινου, διπέρ νῦν βλέπομεν. Οἱ πλοιοκτήται, ἀφ' ἑτέρου, δὲν φάνονται πρόθυμοι εἰς ἀνάληψιν μακροχρονίων ὑποκρέωσεων μὲν τιμᾶς ναύλων, ἀνέπαρκτοι διὰ νὰ ἀμειψούν τὸ κεφαλαῖον τῶν καὶ τὰς παρεχομένας ὑπηρεσίας. Πρὸς τὸ παρόν ἡ προοπτικὴ είναι τόσον ἀδεβαία, ὥστε νὰ ἀποβαίνῃ ἀδύνατον νὰ προΐθῃ τις τί θὰ γίνη καὶ ποία θὰ είναι ἡ ἔξτρεμης τῆς παρούσης ἀσυνήθουσα καταστάσεως.

"SOCIÉTÉ DES ANCIENS ETS.

A. LYDRIKSON,

45, Blvd de la Major - MARSEILLE

TEL.: 20.9884 & 20.9885

CABLES : LYDRIKSON MARSEILLES

**Fresh & Dry Provisions. Cabin & Bonded Stores.**

## Deck & Engine Stores.

Importers of Scandinavian Stores & Provisions.

Established in 1892

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

# Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΘΑΛΑΣΣΗ

## Η ΝΕΑ ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΟΥ ΛΟΝΔΙΝΟΥ

### Ο Κ. ΠΑΓΩΝΗΣ ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Την 17η Μαΐου ηρξατο τών έργασιών της έν τον Λονδίνων ή διεθνής διάσκεψις «Ασφαλείας της Ζωῆς έν τη Θαλάσση», με την συμμετοχήν αντιπροσωπειών 50 χωρών έκ τών 50 προσκληθεισών. Η έλληνική άντιπροσωπεία είναι πολυμελής και άνταξια της μεγάλης Έλληνικής Ναυτιλίας. Η δύναμις της έχει ήδη ύπερβη τό 5.000.000 τ. γκρός. Η Έλλας καταλαμβάνει ήδη τάς πρώτας βαθμίδας εις την σειράν των μεγάλων ναυτικών χωρών τού Κόσμου. Τό γεγονός τού άκριθός έξιτημήθη ιδιαιτέρως άπο την Διάσκεψιν, της όποιας μία, άπο τάς έκλεγμάσις οκτώ έπιτροπάς, έτεθη ύπο την προεδρίαν τού άρχηγού της έλληνικής άντιπροσωπείας πλοιούρχου - λιμενικού κ. Π. Παγώνη. Η προσγενομένη τιμή άποκαλύπτει πόσον ύπολογίσιμος άπεδη ή έλληνικός παράγων. Την άντιπροσωπείαν μας άπετελεσαν οι κ.κ. Π. Παγώνης, άρχηγός αυτής, Β. Χανιών προξενίκος λιμενάρχης Λονδίνου, Α. Χανδρής, Κ. Λύρας, Δ. Πατέρας, Ι. Φαφαλίδης, Αντ. Λώς, Άλ. Βακκάς, Άλ. Μιχόπουλος, Ιω. Πετρόπουλος, Ι. Άδ. Χατζηπατέρας, Σταμ. Φράγκος, Δ. Μελέτης (πρόεδρος τών Έλληνων Πλοιούρχων), Ανδρ. Σπύρου, Ήλ. Κροκιδάς (πρόεδρος τών ραδιοτηλεγραφητών), Α. Αντωνόπουλος, Κ. Κουρουμάστης, Παν. Λαιμός, Σταμ. Χούλης, Ν. Οικονόμου, Ι. Γεμέλος και Α. Πίττας.

Κατά την έναρκτή την συνεδρίασιν, δ. κ. Νιελσεν, γενικός γραμματεύς του «Διακρατικού Γνωμοδοτικού Ναυτιλιακού Όργανουσμου» (I.M.C.O.), ύπο την αιγιάλη του όποιου συνεκλήθη ή διάσκεψις, ύπεγράμμισε την σημασίαν της άρτιας έπαγγελματικής κατάρτισεως των άξιωματικών, άλλο και τών κατωτέρων πληρωμάτων, εις τά συγχρόνων δραγάνων ναυσιπλοίων. Περαιτέρω ή διάληπτης ύπεμνησης, διτή ή παρούσα διάσκεψις είναι ή τετάρτη τού είδους της, αι δε τρεις προηγηθείσαι, κατά τά έτη 1913, 1929 και 1948, συνέστησαν μίαν καλήν παράδοσιν διά τάς έργασιας και της παρούσης διασκέψεως και διά τούς άντικειμενικούς σκοπούς της. Αι τρεις προηγούμεναι συνεκλήθησαν κατά πρωτοβουλίαν της βρετανικής κυβερνήσεως, ένω και τής παρούσης ή προπαρασκευής προχρισεί μεριμνή της άγγλικης κυβερνήσεως, ήτις άπο τού 1957 έγγρωσεν εις τάς ένδιαφερούμενας χώρας την σύγκλησιν διά την άνοιξιν τού 1960 δύο διάσκεψεων, ήτοι της «Ασφαλείας της Ζωῆς έν τη Θαλάσση» και τών «Κανονισμών Προθιλεως Συγκρύσεων» και μιας δευτέρας διά την τροποποίησην της διεύνοντας συμβάσεως τού 1930 «περι γραμμής φορτώσεως». Αι άγγλικαι αύται προτάσεις έτυχον εύρειας ύποστηριξεως άπο τάς μετεχούσας εις τάς δύο συμβάσεις χώρας, άλλα διά πρακτικούς λόγους ή δευτέρα διάσκεψις «περι γραμμής φορτώσεως», άνεβληθη.

Όταν συνεσθήθη τό I.M.C.O. — συνέχισεν δ. κ. Νιελσεν — άνέλαβε την όργανων της σημερινής διάσκεψεως. «Υπεγράμμισεν είτα τό πολύπλοκον τού θέματος περι άσφαλείας της ζωῆς έν τη θαλάσση και άνεφερθη εις τούς λόγους τού πλοιούρχου κ. Κούμπης, μέλους της βρετανικής άντιπροσωπείας εις την διάσκεψιν τού 1948, δστις είχε τότε τονισίσει: «Δέν άρκει ή καλή κατασκευή και συντήρησης ένος πλοίου, υπό τάς άρτιος αύτούς έξοπλισμόδ με δργανα ναυσιπλοίας και άσφαλειας, διά νά προστατεύσουν την άσφαλειαν της ζωῆς έν τη θαλάσση. Έν τελική άναλυσει, ή άσφαλεια τού πλού έξαρταται άπο την κατάρτισιν, την έντατηκή προσοχήν και την σταθεράν προσήλωσιν εις τά καθηκοντά των, τών πλοιούρχων, τών άξιωματικών και τού πληρωμάτος. Πράγματι, ύπο άρισμένας περιστάσεις, ή άσφαλεια ένος ίκανου πλοίου έξαρταται άπο την ίπαρξιν τών ίδιων ικανοτήτων και εις τά άλλα πλοία, μετά τών όποιων δύναται νά εύρεθη εις στενήν προσέγγισιν.

Και δ. κ. Νιελσεν συνέχισε: Νομίζω, διτή αι άνωτέρω άπόφεις τού κ. Κούμπης άποτελούν δι' ήμας μίαν κληρονομίαν της τελευταίας διάσκεψις, ήτις δροθετεί τό πρόδηλη, πού θα μάς άπασχολήση. Δυνάμεσιν νά κατασκευάσωμεν πλοίον με υψηλὸν έπιπεδον άσφαλειας και νά τό έξοπλισμων άρτιων διά την ναυσιπλοίαν του. «Ολα αύτά, δημως, θά άποδούν μάταια, όν δ. άνθρωπον παράγων άποτύχη, λόγω άμελειας ή μή προσηλώσεως εις τό καθηκόν του ή συνεπεία άγνωσιας της καταλλήλου χρήσεως και τών δρών των δργάνων, άτιαν έξυπηρετούν την άσφαλειαν τού πλοίου. Έπλειά, διτή ή διάσκεψις θά προδη έις τάς καταλλήλους συστάσεις, διστε νά προχωρήσωμεν εις την λυσιτελή κατάρτισιν τών άξιωματικών και τών πληρωμάτων διά τή έφαρμογήν τών συγχρόνων τεχνικών άναπτυξέων. Έκ τών ύποβληθεντων, άλλως τε, εις την διάσκεψιν ύπομονημάτων τών διαφόρων χωρών, διατιστούται ή γενική έπιτυμα πρός έπιτευξιν τού άνωτάτου δυνατού βαθμού άσφαλειας της ναυσιπλοίας.

Όμιλσε κατόπιν δ. Βρετανός ύπουργός των Μεταφορών, δστις έτονισε την άναγκην, όπως εύδωθούν αι έργασια της διάσκεψεως διά της λήψεως και χρησίμων άποφάσεων έπι τών γενικωτέρων σκοπών της.

Η πρώτη συνεδρίασις έληξε με ψηφοφορίαν, καθ' ήν πρόεδρος της τετάρτης διάσκεψεως, της όποιας αι έργασια αι παραταθούν έπι ένα μήνα, έξελέγη ή άρχηγός της βρετανικής άντιπροσωπείας σέρ Τζέιλμον Τζέκινς, πρώην ύπουργός έπι τών Μεταφορών. Πρώτος άντιπροσέδρος έξελέγη ή ναυάρχος κ. Ρίτσμοντ, άρχηγός της άμερικανικής άκτοφυλακής και δεύτερος άντιπροσέδρος, ή άρχηγός της σοβιετικής άντιπροσωπείας. Καταλαμβάνων την προεδρική έδραν ή σέρ Τζέκινς, άφού ηγαρίστησε διά την έκλογήν του, ύπεμνησε τό βαρύν έργον της παρούσης διάσκεψεως, άπο την όποιαν δλόκληρος ή Κόσμος άναμενει την καθέρωσιν Κανόνων και μεθόδων διά την άπολυτων — εις δυνατόν — έξασφαλισιν της άνθρωπίνης ζωῆς έν τη θαλάσση. Ανεμνήσθη είτα τών προηγούμενων τριών διάσκεψεων και έτονισεν, διτή εις τή πρώτη πετέσχον ήκτω μόνον χωραι, εις την δευτέραν 20 και εις την τρίτην 34, ένω

εις την παρούσαν μετέχουν 50 χώραι, με ύπερ πεντακοσίους συνέδρους.

### ΑΙ ΟΚΤΩ ΕΠΙΤΡΟΠΑΙ

Κατά την δευτέραν συνεδρίασιν της Διασκέψεως κατηρτίσθησαν αι έπιτροπαί διά την μελέτην διαφόρων προτάσεων και τη διατύπωσιν σχετικών πορισμάτων έπι τών θεμάτων άσφαλειας της ζωῆς έν τη θαλάσση και τών κανονισμών διά την πρόληψιν συγκρύσεων. Συνεστήθησαν ήκτων ήδη έπιτροπαί και τινές ύποεπιτροπαί, έξελέγησαν δέ οι πρόεδροι αυτών, ώς έξης:

1.— Διά τάς γενικάς προβλέψεις της ζωῆς οφισταμένης συμβάσεως τού 1948 και τών συντονισμών τών προτάσεων τών ύποεπιτροπών, με πρόεδρον τών Γάλλων άντιπροσώπων κ. Ρουλέ.

2.— Διά τήν ναυπατηγικών προβλέψεις: διά τάς μηχανάς και ήλεκτρικάς έγκαταστάσεις: διά τήν εύστάθειαν και τά στεγανά διαμερίσματα: και διά την προστασίαν κατά κινδύνων πυρός και κατάσθεσιν πυρκαϊών), με πρόεδρον τών Ιταλών άντιπροσώπων κ. Τζίνο Σόλντα.

3.— Διά τήν ναυαγοσωστικά μέσα διασώσεως της ζωῆς έν τη θαλάσση, με πρόεδρον τών Πολωνών άντιπροσώπων κ. Μελέφσκι.

4.— Διά τήν ραδιοτηλεγραφίαν, με πρόεδρον τών Νορβηγών άντιπροσώπων κ. Μόρτενσεν.

5.— Διά τήν άσφαλειαν της ναυσιπλοίας, με πρόεδρον τών Νορβηγών ήπιστρησώπων κ. Αντερς Μπάχε.

6.— Διά τήν φόρτωσιν σιτηρών, μεταλλευμάτων και γενικών φορών χύμα, με πρόεδρον τών άρχηγον της έλληνικής άντιπροσωπείας κ. Παγώνην.

7.— Διά τήν φόρτωσιν έπικινδύνων έμπορευμάτων, με πρόεδρον τών Βρετανών άντιπροσώπων κ. Κλάρκ.

Και 8.— Διά τήν άσφαλειαν τών άτομοκινήτων πλοίων, με πρόεδρον τών Αμερικανών άντιπροσώπων κ. Αρθουρ Γκέιτηγουντ.

Η έλληνική άντιπροσωπεία μετέχει εις ήδας τάς άνωτέρω έπιτροπάς διά δύο μελών της εις έκαστην, ένω τής δης έπιτροπής προεδρεύει, ώς προσανεφέραμεν, δ. κ. Παγώνης. Η έπιτροπή αυτή ένέχει ήπο τη έλληνικής πλευράς ιδιαιτέρων συμβάσεων, διότι αι μεταφοραί σιτηρών, μεταλλευμάτων και γενικών ξηρών φορτίων χύμα, συνέτεουν τών μέγαν δύκον έργασίας τού έλληνικού στόλου τών «τράμπης».



## PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

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

350 FIFTH AVENUE  
NEW YORK I. N.Y.  
(all U.S. & CANADIAN PORTS  
50 MOUNT ST.  
LONDON W. 1.  
(all U.K. Ports)

REPRESENTATIVES AND STOCKS  
THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

DITTA ALESSANDRO GAETA

Via XX Settembre, 14  
GENOA

(also at Bari, Civitanova, Naples, Palermo,  
Ravenna, Savona, Spezia, Trieste & Venicel.)

D. N. VLACHOS

7, Leocharous Street—Tel. 42249  
PIRAEUS

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

SYRIA - LEBANON  
PAPADOPOULOS & CO.  
LATTAKIA

(also at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli)

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

FINLAND  
INSALKO  
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO  
RIVERA HERMANOS  
Apartado 167 CEUTA

MALAYA  
R. JUMABHOY & SONS LTD.

24, Malacca Street P. O. Box 303  
SINGAPORE

(also at Penang)

NEW ZEALAND  
NEPTUNE IMPORTING CO. LTD.

33, Ferry Buildings  
AUCKLAND C. 1.

NORWAY  
C. FRIMANN-DAHL AS

Dronningensgt 10) 12  
OSLO

(also at Bergen)

KRISTIAN HERLOFSEN  
Dronningensgt. 81  
BRISTIANSANDS

INDIA - CEYLON  
JOHN F. FIDELE

P. O. Box 1632 Botawala Bldg. — 4th Floor

11 Elphinstone Circlo  
BOMBAY, INDIA

SWEDEN  
C. A. BERGLUND & SON

P. O. Box 12041  
GOTHENBURG 12

ΠΛΑΙΟΚΑΙΝΟΣ  
54 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

ΚΡΗΤΙΔΙΚΗ  
120 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

ΙΟΥΡΑΣΙΟΣ  
155 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

ΤΡΙΑΝΘΙΟΣ  
190 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

ΠΕΡΜΙΟΣ  
215 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

ΛΙΘΑΝΘΡΑΚΟΦΟΡΟΙ  
300 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

ΔΕΒΟΝΙΟΣ  
350 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

ΠΛΟΥΤΙΟΣ  
420 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

ΦΡΔΟΒΙΚΙΟΣ  
460 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

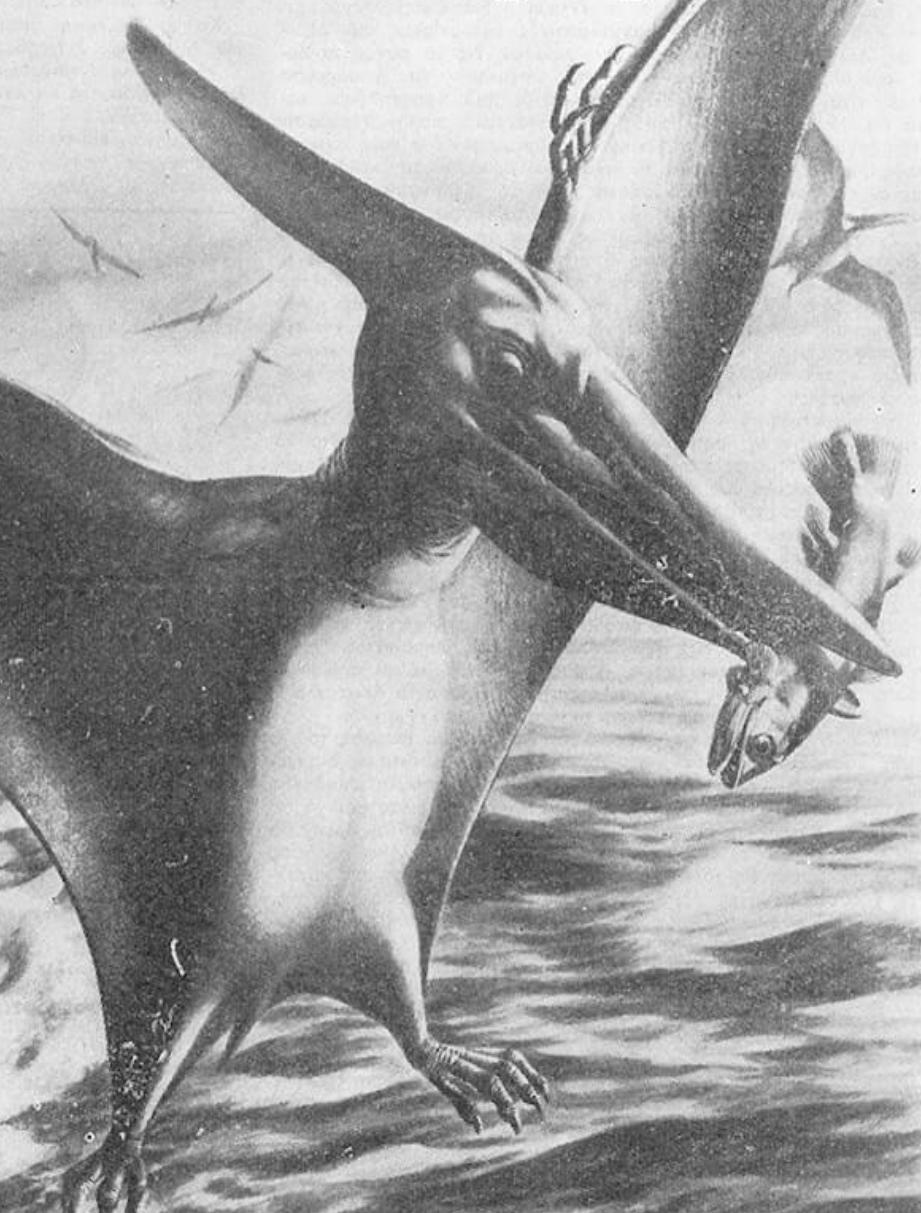
ΚΑΜΒΡΙΟΣ  
550 000 000 χρόνια  
πριν από τον άνδρωντο

Πριν από 60 περίπου εκατομμύρια έτη, τά πλάσματα τής Κρητιδικής θαλάσσης ήγωνίζοντο διὰ μίαν σύντομον ζωὴν κάτω απὸ τὰ όνυχωτά ππερά τοῦ Πτεροδακτύλου. Ο 'Ελασμόγναθος/συνεπλέκετο μὲ τὸν Τυλόσαυρο καὶ ὡ νικητῆς κατεβρόχθιζε τὸν ηττημένο, ἐνῶ εἰς τὸν βαθὺ πυθμένα τοῦ ωκεανοῦ ἐπαιίζετο ἔνα ἄλλο δράμα, δχι τόσον ἀμεσον ἀλλὰ πολὺ μεγαλυτέρας σημασίας, καθὼς ἐκατομμύρια μικροτέρων δυτῶν ἔξηφανίζοντο σιωπηλῶς εἰς τὴν ίλυν. Τὰ ὅντα αὐτὰ καὶ δχι οἱ ἄγριοι σύγχρονοι τῶν ἔχουν σήμερον μεγάλην σημασίαν διὰ τὴν ἐποχήν μας. 'Απὸ αὐτὰ ἐσχηματίσθησαν τὰ πετρέλαια.

'Ωρισμένα απὸ τὰ καλύτερα ἀργά πετρέλαια τοῦ κόσμου προέρχονται απὸ τίς πετρελαιοπηγές τῆς BP. 'Απὸ τὰ πετρέλαια αὐτά, τὰ 'Ἐπιστημονικά 'Ἐργαστήρια καὶ τὰ Διϋλιστήρια τῆς BP παρήγαγον δλόκληρον σειρὰν Λιπαντικῶν θαλάσσης BP ENERGOL τὰ ὅποια χρησιμοποιοῦν ἐπιτυχῶς απὸ μακροῦ χρόνου οἱ μεγαλύτερες ναυτιλιακές ἑταῖρες.

Τὰ Λιπαντικὰ θαλάσσης BP ENERGOL ἀνταποκρίνονται σὲ δλες τίς ἀπαιτήσεις τῶν συγχρόνων μηχανῶν πλοίων καὶ οἱ χρησιμοποιοῦντες αὐτὰ ἔχουν τὴν πλήρη συμπαράστασιν τῶν τεχνικῶν ὑπηρεσιῶν καὶ τῶν συγκροτημάτων ἀνεφοδιασμοῦ τῆς BP εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τῆς ύφηλιού.

# ΑΥΤΟΠΤΗΣ ΜΩΡΤΙΚΟΣ



## MARINE LUBRICANTS

Οδός Χρήστου Λαδά 1, Αθήναι Τηλ. 30-851

Ακτή Ποσειδώνος - Λεωχάρους 1, Πειραιεύς Τηλ. 42-849

Οδός Νέα Μεγ. Αλεξάνδρου 10, Θεσ/νίκη Τηλ. 70-045

ΑΙΘΡΙΑΖΕΙ Ο ΟΡΙΖΩΝ  
Η ΠΡΩΤΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥ "ΠΙΚΕΤΙΓΚ," ΑΠΟΦΑΣΙΣ

ΑΜΦΙΣΒΗΤΕΙΤΑΙ ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΣ ΤΩΝ "ΤΙΟΥΝΙΟΝΣ,

Έληφθε μόλις σήμερον (31 Μαΐου) από την Νέαν 'Υόρκην ή άποφασίς του δικαστού του Supreme Court της Πολιτείας Νέας 'Υόρκης κ. Greenberg επί της υπόθεσεως τών υπερωκεανίν «Nassau» και «Βικτώρια» επί της όποιας άσχολούμεθα είς τάς πρώτας σελίδας της παρούσης έκδοσεως. Ή άποφασίς είναι ένδιαφέρουσα. 'Επιλυει τό δύο θέματα του «πικέτιγκ» τών αμερικανικών «γιούνιονς».

Δέν υπάρχει, βεβαίως, άμφιβολία, ότι θὰ έφεσιθλητή εἰς τὸ Ἀνώτατον Πολιτειακὸν Δικαστήριον, ἵσως δὲ καὶ φθάσῃ μέχρι τοῦ Ἀκυρωτικοῦ τῆς Ούσασιγκτώνος ἡ ἀπόφασις τοῦ δικαστηρίου τῆς Νέας Υόρκης. Κρίνεται, πάντως, ότι ἡ προσωπικότης τοῦ δικαστοῦ Green-Hérges δὲν ἐπιτρέπει πολλάς άμφιβολίας ἐπὶ τῆς ἑταμηγορίας καὶ τῶν ἄλλων δικαστηρίων, εἰς ἢ θὰ προσφύγουν τὰ «γιούνιονες».

Εἶπε, λοιπόν, ὁ δικαστής Greenberg ἐκδίδων τὴν ἀπόφασίν του:

Κύριοι, ὅπως ἐπανειλημμένως ἑτόνισα, ή ὑπόθεσις αὐτή πολὺ μὲ  
ἀπησχόλησε, διότι κατά κάποιον τρόπον, ἐμφανίζει, ἵσως, μίαν νέαν  
ἀρχὴν τοῦ νόμου, ίδιαιτέρως δὲ ὅσον ἀφορᾷ τὰ πολιτειακά δικαστήρια.  
Ἐξ ἀλλης πλευρᾶς δὲν ἐμφανίζει τίποτε τὸ ίδιαιτέρων καινοφανὲς ἀπό-  
τῆς ἀπόφεως τῆς δισειριστικῆς ἔργατικῶν σχέσεων, ἐκτὸς τῶν ἀρ-  
χῶν καὶ τῶν γεγονότων τῶν σχετιζομένων μὲ τὰς σχέσεις τοῦ πληρω-  
ματος ἐνὸς πλοίου καὶ τοῦ πλοιάρχου του, καθὼς καὶ τῆς σχέσεως  
πληρώματος τοῦ πλοίου τῆς ύποθέσεως αὐτῆς καὶ τοῦ ἀμερικανικοῦ  
εγιουνίου.

Ἐπιτρέψατε μοι κατά πρῶτον νὰ τονίσω, ὅτι ὅταν ἀρχικῶς αὐτή ἡ ὑπόθεσις ήχθη ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου μὲ τὴν ἔνστασιν τῆς ἀπορρίφεως, λόγῳ ἀναμριδιότητος, ἐσχήματισα τὴν ἐντύπωσιν, ὅτι τὸ πρόσφυγον «γιούνιον» ὑπεστήριξε ζωρώς, ὅτι οὐδεμίαιν εἶχε ἀνάμιξιν εἰς τὴν ἀπεργίαν, ὅτι δὲν τὴν προεκάλεσε καὶ ὅτι τὰ πληρώματα τοῦ «*Nassau*» καὶ τῆς «Βικτωρίας», ίδια των θελήσει ἀνέλασον τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ἀπεργιακῶν ἐνεργειῶν, ὡς αὐταὶ περιεργάθησαν ἔδω κατὰ τὴν ἀρκοματικὴν διαδικασίαν. Ἐν συνεχείᾳ, ὅμως, καὶ οὐδὲν λαταρέθων ὡς μάρτυς ἀνεγνώρισεν, ὅτι ἡ ἀπεργία προεκλήθη ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς συνδικαλιστάς. Νομίζω ὅθεν, δυνάμεια νὰ παραδεχθῶμεν, ὅτι τὸ «γιούνιον» ὑπῆρξεν ὁ κύριος μοχλὸς καὶ τὸ κατευθύνον πνεῦμα διὰ τὴν ὄργανωσιν τῶν πληρωμάτων τοῦ «*Nassau*» καὶ τῆς «Βικτωρίας» καὶ αὐτὸν ἥτο τὸ ὑπέυθυνον διά τὴν ἀπεργίαν, ηὗτις ἐκηρύχθη καὶ ἐν συνεχείᾳ διὰ τὸ «Πίκετικον». Ὑπερχρώθην νὰ μελετήσω τὰ πρακτικὰ τῆς μακράς ἀκροματικῆς διαδικασίας — ὑπερτετρακόσιαι σελίδεις καταθέσεων — ἵνα προσανατολίσθω εἰς τὴν σκέψιν τοῦ «γιούνιον» καὶ τὴν θέσιν ἐπίσης τῆς πλοιοκτητρίας ἔταιρίας. Μετὰ προσοχῆς ἐμέλετησα καὶ πάλιν τὴν ὑπόθεσιν Μπέντης κατὰ τῆς «Ἐνώσεως Ναυτομαγείρων καὶ Θαλαμπόλων» καὶ ἐπιθυμῶ νὰ εἴπω εἰς τὸν συνήγορον τοῦ «γιούνιον», ὅτι ἔχω ἀπεριόριστον σεβασμὸν εἰς τὰς ἀποφάσεις, τὰς γνώμας καὶ τὰς ἀπόφεις τοῦ δικαστοῦ Μπράιαν, εἰς τὴν γνώμην τοῦ δικοίου διὰ τὴν ὑπόθεσιν «Αφραν τόσην ούτος ἀποδίδει σημασίαν. Ἐν τούτοις, ὅπως ὁ διατητής εἰς τὸ «μπέιζ - μπώλ», καλοῦμαι νὸ κρίνω τὸ παιγνίδι, ὅπως τὸ βλέπω. Ἐάν ὑπόπεσω εἰς σφάλμα, τούτο ἡμπορεῖ νὰ ἐπανορθωθῇ ἀπὸ ἕνα ἀνώτερον δικαστηρίου.

Οφείλουμεν νὰ ἀρχίσωμεν μὲ τὴν ἀποψιν, τὴν ἀμφισδητθεῖσαν ἐν τινὶ μέτρῳ ὑπὸ τῶν ἔναγομένων, δῆτὶ ἡ διαχείρισις τοῦ *Ναυαρίνου* καὶ τῆς «Βικτορίας» διεγήγετο σαφῶς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Ἀπεδείχθη δῆτι ξένη ἢτοι ἡ πλοιοκτησία, ξένος ὁ ἐπὶ τῶν πλοίων Ἐλεγχος καὶ τὰ πληρώματά των ἥσαν ξένης ἔθνος τοῦτος. Εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐναυτολόγηθσαν καὶ ἀνέλασσον ὑπηρεσίαν βάσει συμβάσεως καταρτισθεῖσης ἐντὸς τῆς περιοχῆς ἀλλοδαπής δικαιοδοσίας. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἐπίσης ἐφερον ξένην σημάσιαν καὶ ἀνάκρισιν εἰς ξένους υπολόγους.

“Εχώ, βεβαίως, υπ’ οψιν μου τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Ἰνκρες Λάτιν διατηρεῖ πρακτορείων εἰς Ἀμερική καὶ στὶ τούτῳ, κατὰ τοὺς ισχυρισμούς τῶν ἔναγομένων, διενήργει ἐν μέρει τὴν διαχείρισταιν.

Δέν ήμπορω νά απόδεχθαι τό επίτιχείμα αύτὸ τῶν ἐναγομένων. Ἀλληθές εἶναι, δτι ὁ κ. Βόλφσον, τοῦ ἀμερικανικοῦ κορπορέσιον, ἀσκεῖ, ἐν τινι μέτρῳ, κάπιον ἔλεγχον. Ἀλληθές εἶναι, δτι ἐνυπάρχει κάποιος σχέσις μεταξὺ τοῦ προέδρου τῆς ἑνής ἐταιρίας καὶ τοῦ κ. Βόλφσον τῆς ἀμερικανικῆς τοιαύτης. Τὸ γεγονός πάντως παραμένει, δτι ἀν καὶ υφίσταται ἐδῶ μία ἀμερικανικὴ ἐταιρία πρακτορεύσεως, ή Ἰνκρες Στήμπιτ Κόμπαν Ατδ. δέον νά θεωρηθῇ εἰς δ συμπέρασμα καὶ τὸ δικαίωμα τοῦ ἀμερικανικοῦ κορπορέσιον.

ύποθέσεις, άλλα και τάξ έσωτερικάς τοιαύτας, τάξ οίκονομικάς και δλας τάξ άλλας των δύο πλοιών, τοῦ «*Nassau*» και τῆς «*Βικτωρίας*».

Δὲν κατώρθωσα νὰ διαπιστώσω τὴν ὑπαρξίην διενέξεως τίνος μεταξὺ τοῦ ἀμερικανικοῦ «γιούνιον», κατὰ τὴν ἐπιδιώξιν τῶν νομίμων ἀντικειμενικῶν σκοπῶν του καὶ τῆς «Ινκρέσ Λάιν». Δὲν ἡμπορῷ ἀκόμη νὰ ὕψωρα τὴν ὑπαρξίην διενέξεως τίνος μεταξὺ τῶν ἐπιδιώχεων ἐνὸς ἀμερικανικοῦ «γιούνιον» καὶ μᾶς ἀμερικανικῆς ἔταιρίας, ἣτοι τῆς *Ingres Line Agency, Inc.* Τούναντίον, πιστεύω, ὅτι ἔν τῶν πρακτικῶν ἀναπτηδῇ τὸ ἐπιχειρημα, ὅπερ καὶ τὸ δικαστήριον ἔδέχθη, ὅτι δηλαδὴ ἡ ἀπεργία ὑπεκινθήσεται πρῶτον λόγου ὑπὸ τοῦ ἀμερικανικοῦ «γιούνιον» ἐπὶ σκοπῷ ὁργανώσασθαι ἀλλοδαπῶν συνδεομένων διὰ συμβάσεως ναυτολογήσεως μετέφενεις ἔταιρίας καὶ ὑπερτεούντων ἐπὶ πλοίων πλοιορχευμένων ἐπίσημος ὑπὸ ἀλλοδαπῶν. Κατὰ δεύτερον λόγου δὲν δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι ὑπάρχει ἔργασιακή διένεξις μετά ἀμερικανικοῦ «γιούνιον» εἴτε κατὰ τὸ κοινοδίκαιον εἴτε κατὰ τὸ ἄρθρον 876-Α τοῦ Κώδικος τῆς Πολιτείας τῆς Νέας Υόρκης εἴτε κατὰ τὰ διατάξεις τοῦ «Ομοσπονδιακοῦ Νόμου περὶ Σχέσεων Ἐργασίας». Ἀποκλείεται ὅδειν ἡ συνδρομὴ ἔργασιακῆς διενέξεως μεταξὺ τῶν διστικών τὰς παρουσπός δίκης.

Παρά τὴν μελετημένην προσπάθειαν τῶν ἔναγομένων ν' ἀντλήσωσιν ἐπιχειρήματα ἐκ τῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς ὑπόθεσεως τῶν ναυτομαγείρων καὶ θαλασμηπόλων, δὲν ὑπάρχει κατὰ τὴν κρίσιν μου δικαίωμα ἢ ἀμφισβήτησις ἐκ μέρους ἀμερικανικοῦ «γιούνιον» ἐν τῇ ἐπίδιῳ γένεσι τῶν νομίμων ἀντικειμενικῶν αὐτοῦ σκοπῶν. Τούτο δὲν ἡδυνήθη νὰ θεμελιώσῃ ὁ κ. Οὐώλλ, ἔξεταζόμενος ὡς μάρτυς καὶ εἰδικός ἐρωτηθεὶς ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου καὶ τοῦ πληρεξούσου δικηγόρου. Ρητέον ἐνταῦθα παρενθέσει, οὐχί, ὅμως, ἐν πνεύματι ἀπολογίας ἢ ἀμύνης, διτὶ τὸ δικαστήριον ἀείποτε διεπνέετο ὑπὸ πνεύματος συμπαθείας πρὸς τὰς νομίμους ἐπιδιώξεις τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιον». Σχετικῶς τὸ δικαστήριον ἔκρινεν ἄλλοτε ὑπέρ τοῦ δικαιώματος τοῦ «πικέτικα» καὶ τούτο ἵνα τόσον οἱ ἔνσάγοντες δύον καὶ οἱ ἔναγόμενοι γνωρίζουν, διτὶ τὸ δικαστήριον περὶ πολλοῦ ποιεῖται τὰ δικαιώματα τῶν ἐργάζομένων. Ως ἐνώμοτος, ὅμως, δικαστής, φρειδὼν νὰ δικάσω κατὰ τὰ πραγματικά περιστατικά καὶ κατὰ τὸν νόμον ὡς ἐρμηνεύω αὐτόν.

Η παρόστα ούπόθεσις παρουσιάζει πλείστας δύμοιότητας πρὸς τὴν ούπόθεσιν Μπέντζ, ἔτι δὲ καὶ εἰς τὰς γενικὰς ἐκφράσεις ὡν ἐγένετο χρῆσις ἐν τῇ ούπόθεσει τῶν ναυτομαργέιρων καὶ θαλαμηπόλων. Ἐκεῖ ὁ πεπαιδεύμενός δικαστηρίου τὸν Ἀνωτάτου Δικαστηρίου δις ἐπανέλαβεν, ὅτι εἴ τι ούπόθεσις Μπέντζ ἀφέώρα δικαιοδοσίαν πολιτειών καὶ οὐσὶ δύμασπονδιακού δικαστηρίου ἐνῷ σκοποῖς τοῦ νόμου Νόρρις — Λαγκουάρντια ούπήρηεν ὁ περιορισμὸς τῆς δικαιοδοσίας τῶν δύμασπονδιακῶν δικαστηρίων ἀπὸ ἀναμίξεως εἰς ἑργασιακὰς διενέξεις. Οὐδὲν ἐλέχθη εἰς τὴν ούπόθεσιν Μπέντζ δυνάμενον νὰ ἀγάγῃ εἰς τὴν συναγωγὴν τοῦ συμπεράσματος, ὅτι ἐπειδὴ πολιτειών τι δικαστηρίου ἔχει δικαιοδοσίαν νὰ ἐπιδικάσῃ ἀποκηγμένων ἐπὶ ἑργασιακῆς διενέξεως, τὰ δικαστηρία τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔχων τὸ δικαίωμα νὰ λαμβάνουν προσωρινὰ μέτρα εἰς παρομοίας περιπτώσεις».

Καὶ πάλιν ἐν συμπεράσματι ὁ δικαστὴς εἶπεν:

«Δέν καλούμεθα ἔταῦθα ν' ἀποφασίσωμεν ἐάν τὸ «πίκετιγκ» τῶν αἰτούντων ἢτο παρόνομον κατὰ τὸ πολιτειακὸν ἢ τὸ ὁμοσπονδιακὸν δίκαιον, ἔνταῦθα κρίνομεν τὸ ἀν δό νόμος Νόρρις — Λαγκουάρτια στερεῖ τὰ δικαιαστήρια τῶν Η.Π.Α. τῆς δικαιοδοσίας πρὸς ληψιν προσωρινῶν μέτωπων.

"Ηδη καταγόμεθα εις τὸν πυρῆνα τοῦ ζητήματος. Ἀμερικανικὸν «γιούνιον» ἀποτελούμενον ἀπὸ Ἀμερικανῶν πολίτας ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ παρακινήσῃ εἰς ἀπέργιαν, νὰ ὅργανωσῃ ἀλλοδαποὺς ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένην σημαίαν, νὰ περιβάλῃ τὰ πλοῖα ταῦτα μὲ «πίκετ» ἀναμιγνύομενον. οὕτω εἰς τὰς ἐσωτερικὰς οἰκονομικὰς σχέσεις τῶν πλοιών τούτων;

Ανεφέρθην προηγουμένων εις τὴν εἰδικήν σχέσιν μεταξύ πλοιάρχους καὶ πληρώματος καὶ νομίζω, ότι ἔκει ἀνευρίσκεται η μεγάλη διάκριση μεταξύ τῆς οὐσιαστικῆς μορφῆς ὡς αὐτὴ ἔξεικονίσθη ἐνώπιον τοῦ δικαστηρίου καὶ τῆς ἀναλογίας ἣν ἐπέζητησεν νὰ θεμελιώσῃ ὁ κ. 'Οστρίν ἐπὶ τῆς παρούσης ὑποθέσεως καὶ τῆς περιπτώσεως καθ' ἣν ἀλλοδαπός φθάνεις εἰς τὴν χώραν αὐτῆς ἐπέδοθη εἰς ἀπειχείρησην καὶ μετὰ ἔφερεν ἀλλοδαπούς μη Ἀμερικανούς πολίτες ἵνα ἐργασθῶσιν εἰς τὴν ἀπειχείρησιν αὐτήν. Δὲν ὑπάρχει, δηλονότι, εἰς τὴν περιπτώσιν ταύτην ἔκεινται

# **MARITIME (SUDAN) LIMITED**

LINER & GENERAL SHIPPING AGENTS  
STEVEDORES

## **PORT SUDAN**

P.O. Box 306

**CABLES:**

"MARSHIP"

KHARTOUM

P. O. Box 578

τής άσφαλειας τού πλοίου καὶ τῶν ἐπιβαίνοντων, δὲ πλοίαρχος ἔχει τὴν ύπερτάπην ἑξουσίαν ἐπὶ τῶν ύποθέσεων τοῦ πλοίου ἄνευ ἔξωτερικῆς τίνος ἐπεμβάσεως, ἀδιάφορον ἂν ἀμερικανικού «γιούνιον» ἡ τρίτου τινὸς οἰουδήποτε.

Τὰ ἐν λόγῳ πλοῖα ἥλθον εἰς τὴν χώραν μας καὶ ἀλληλεῖς εἶναι, ὅτι γενικῶς, ὑπάγονται εἰς τοὺς ἡμετέρους νόμους, οἷον εἰς τὰς ὕγειονομικὰς διατάξεις ἢ τὰς περὶ ἐργασίας διατάξεις ὑπὸ τινας ἐπιφυλάξεις. Ἐντεῦθεν, ὅμως, δὲν θεμελιούται δικαίωμα τῶν «γιούνιον» πρὸς ἐπέμβασιν εἰς τὴν ἔξωτερην διοίκησιν πλοίου ὑπὸ ἔνεγνωσθήσαν πληρωμένου δι' ἀλλοδαπῶν, οὔτε τὸ δικαίωμα τοῦ προτάντου ἀνεγνωρίσθη ὑπὸ προεκδοθεισῶν ἀποφάσεων, ὡς τὸ δικαστήριον ἐρμηνεύει αὐτάς. Τούτου οὕτως ἔχοντος πᾶσα πράξις τῶν ἀμερικανικῶν «γιούνιον» κατατείνουσα εἰς ὑποκίνησιν ἀπέργιας τῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτου ναυτικῶν συνιστᾶ ἀνάμειν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ πλοίου καὶ τὰς οἰκονομικὰς ὑποθέσεις αὐτοῦ καὶ ἀποτελεῖ — μαχητῶς — ἀστικὸς ἀδίκημας δοσὸν ἀφορᾷ τὰ πλοῖα τοῦ. Κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου τὰ «γιούνιον» δὲν ἐδικαιούντο οὔτε τὴν ἀδείαν τοῦ πλοιάρχου, νὰ ἐπιθῶσιν τοῦ πλοίου πρὸς ὄργανωσιν τῶν ναυτικῶν, πρὸς ὑποκίνησιν εἰς ἀπέργιαν καὶ πρὸς ὄργανωσιν «πίκετα».

Θὰ ἥρκει νὰ στηρίξω τὸ συμπέρασμα τοῦτο εἰς τὴν ἐπὶ τῆς ὑποθέσεως Μπεντζ ἀπόφασιν, διότι ἑκὲν δὲ δικαστής Clark ἔτοιμεν, ὅτι ἐρευνήσας τὰ πρακτικά τοῦ Κογκρέσου κατὰ τὴν ψῆφισμαν τοῦ νόμου Νόρρις — Λαγκουάρντια, διεπίστωσεν, ὅτι σκοπὸς τοῦ νόμου ήταν ἡ προστασία ἀμερικανῶν ναυτικῶν συναλλασσομένων μετὰ ἀμερικανῶν ἐργοδοτῶν. Τοῦτο ἦτο ἡ κεντρικὴ ιδέα τοῦ νομοσχεδίου καὶ τῶν τροπολογιῶν αὐτοῦ.

Ἐδῶ, ὅμως, ἡ κατάστασις εἶναι ὅλως διάφορας. Ἀντιμετωπίζομεν — λυπούμενοι ὅτι ἀναγκάζομεν καὶ πάλιν νὰ τὸ τούσιο — ἀπόπειραν ἐκ μέρους ἀμερικανικού «γιούνιον» ἐπιζητούντος κατὰ τὰ ἀποδειχθέντα, οὐχὶ νὰ προστατεύσῃ τὴν οἰκονομικὴν θέσιν ἀμερικανῶν ναυτικῶν, ἀλλὰ νὰ ὀργανώσῃ τὰ μέλη τοῦ πληρωμάτος πρὸς ίδιους αὐτοῦ σκοπούς, ἦτοι χάριν τῶν σκοπῶν Διεθνούς «Ἐνώσεως Ναυτεργατῶν».

Διεξῆλθον ἐν συντομίᾳ τὰς συμπληρωματικὰς προτάσεις τῶν ἐναγομένων, δὲν πείθομει, διότι, περὶ τῆς ἀξιούμενης πλήρους δμοιότητος πρὸς τὴν ὑπόθεσιν τῶν ναυτομαγείρων καὶ θαλασσηπόλων, δι' οὓς λόγους ἔξερθεσα εἰς οὓς καὶ δὲ δικαστής Μπλάκ ἀνέφερθη περὶ τῆς διακρίσεως μεταξὺ τῆς ὑποθέσεως ἑκείνης καὶ τῆς ὑποθέσεως Μπεντζ.

Ἀναφέρομεν ἐπίστις εἰς τὴν ἐντὸς 1942 ἐκδόσεων ἀπόφασιν μεταξὺ τῆς Σάουθερν Στάρτησης Κορπορέτσιον καὶ τοῦ «Εθνικοῦ Συμβουλίου Σχέσεων Ἐργασίας, δέχομαι δέ ως ἔγω ἐρμηνεύω τὴν ἀπόφασιν ἑκείνην, διτὸ τὸ πλευρισμένον πλοίον δὲν πάνε νὰ εἶναι πλοίον ἀλλοδαπὸν ἐπηνδρωμένον δι' ἀλλοδαπῶν καὶ συνεπῶς ὑπαγόμενον εἰς τὸ ἀλλαδαπὸτο δίκαιον δοσὸν ἀφορᾷ τὴν ἔσωτερην διοίκησιν καὶ ἐκμεταλλευσιν αὐτοῦ».

Ἄκολούθως πρὸς ταῦτα, τὸ δικαστήριον καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὸ οἱ ἐναγόμενοι δὲν εἶχον τὸ δικαίωμα οὔτε κατὰ τὸ πολιτειακὸν οὔτε κατὰ τὸ δμοιότητον δίκαιον νὰ ὀργανώσουν ἀπέργιαν καὶ «πίκετα» εἰς τὰ πλοῖα «Νασσάου» καὶ «Βικτωρία» μὴ ἔχοντες δὲ τὸ δικαίωμα τοῦτο ἀνεπιρέπτεαν ἀνεμιγνύνοντα εἰς ἀνεγνωρισμένα διεθνῶς δικαιώματα συμφώνως πρὸς διεθνεῖς συνθήκας, τῆς πλοιοκτησίας τῶν «Νασσάου» καὶ «Βικτωρία» ἑπειδὴ δὲ ἡ τοιαύτη ἀνάμειξη συνιστᾶ ἀστικὸν ἀδίκημα, τὸ δικαστήριον ἀδυνατεῖ νὰ παράσχῃ ἔνδικον προστασίαν.

Φρονῶ, διτὸ θ' ἀχθόμεν εἰς κατάστασιν ἀφόρητον ἔαν ἐπιτρέψωμεν εἰς ἀμερικανικὸν «γιούνιον» (παρὰ τὸ ἀξιέπαινον τῶν ἐπιδιώξεων αὐτοῦ), νὰ παρεμβαίνῃ εἰς τ' ἀνεγνωρισμένα δικαιώματα ἀλλοδαπῶν διὰ τὰ τοῦ πληρωμάτος ἀλλοδαποῦ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς πλοίου καὶ ἀν ἀκόμη μετέχῃ μερικῶς τῆς διαχειρίσεως αὐτοῦ, ἀμερικανικὸν πρακτορεῖον ἔχον τὴν ἔδραν αὐτοῦ ἐν H.P.A.

Συνεπῶς, κρίνω, διτὸ δὲν ὑπάρχει ἔννομος βάσις διὰ τὸ «πίκετ» καὶ λαμβάνω προσωρινὰ μέτρα καθ' ἀειδικώτερον ἐγένετο δεκτὸν ὑπὸ τῶν μερῶν ἐν τοῖς πρακτικοῖς.

#### ΟΠΟΥ ΑΠΟΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ . . .

Αἱ ὑποποιοὶ ἐπιδιώξεις τῶν ἀμερικανῶν συνδικαλιστῶν πλήρως ἀπεκαλύψθησαν κατὰ τὴν ἐκδίκασιν τῆς ὑποθέσεως τῶν δύο ὑπερωκενίων ἐνώπιον τῶν πολιτειακῶν δικαστηρίων τῆς Νέας Υόρκης. Στρέφονται κατὰ παντὸς πλοίου ὑπὸ ξένην σημαίαν, ὅχι, βεβαίως, διὰ νὰ προστατεύσουν τοὺς ξένους ναυτικούς, ἀλλὰ διὰ νὰ κατορθώσουν νὰ μειώσουν τὴν συναγωνιστικὴν ικανότητα τῶν ξένων σημαίων. Θὰ τὰ ἐκτοπίσουν οὕτω τοῦ ἀμερικανικού πλοίου, ὅπερ θὰ καταστῇ συναγωνιστικώτερον.

Ἐπιζητούντας τὰ «γιούνιον» τὴν αὐξησην τῶν μισθῶν καὶ τὴν ἀνύψωσιν τοῦ ἐπιπέδου τῶν συνθηκῶν ἐργασίας ἐπὶ τῶν ξένων πλοίων τείνουν, πράγματι, νὰ ἐξυπηρετήσουν τὰ συμφέροντα τῶν ἀμερικανῶν. Αὐτά, τούλαχιστον, ὠμολόγησε κατὰ τὸ ἀκροαματικὴν διοίκησιν ὁ ἐκπρόσωπος τῆς International Maritime Union, ἥτις καὶ διενεργεῖ τὸ «πίκετιγκ» τῶν λιβεριανῶν καὶ παναμαϊκῶν πλοίων. Διὰ τοὺς ἀμερικανοὺς ἐργατοπατέρας, κάθε ἄλλη σημαία πλὴν τῆς ίδικῆς των εἶναι σημαῖα εὐκολίας.

Τὸ χαρακτηριστικώτερον σημεῖον τῶν μακρῶν μαρτυρικῶν καταθέσεων ἔγκειται ἀκριδῶς εἰς τὴν κατάθεσιν τοῦ ἐν λόγῳ ἐκπροσώπου τοῦ ἀμερικανικού «γιούνιον». Ἐρωτώμενος ἀπὸ τὸν συνήγορον τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρίας κ. Μάκ "Άλλιστερ, ἐάν αἱ καταβαλλόμεναι παρ' αὐτοῦ προσπάθειαι νὰ ὀργανώσῃ τὰ πληρωμάτα τῶν δύο πλοίων, ἀπεσκόπουν εἰς τὴν προστασίαν τῆς ἐργασίας τῶν ἀμερικανῶν ναυτικῶν ἐπεβεβαίωση τοῦτο. Καὶ ὅταν ἐν συνεχείᾳ ἥρωτίθη ὁ κ. Οὐάλλα πῶς ἐπρόκειτο νὰ προστατεύσῃ τὸν ἀμερικανὸν ναυτικὸν ὄργανών των ξένα πληρώματα, ἀπήντησεν:

«Ἐπιδιώκουμεν νὰ ὑψώσωμεν κατὰ τὸ δυνατὸν τοὺς μισθῶν καὶ τὰς συνθῆκας ἐργασίας καὶ ἐπομένως νὰ γεφυρώσωμεν τὴν διαφορὰν μεταξὺ ἀμερικανικῶν συνθηκῶν ἐργασίας καὶ τοῦ πληρωμάτος τοῦ πλοίου αὐτοῦ ἢ τῶν ἄλλων πλοίων.

»Διεπιστώσαμεν — ἔξηκολούθησεν — ὅτι τὰ πλοῖα μεταφέρονται εἰς ξένα σημαίας, λόγω τῶν χαμηλῶν μισθῶν καὶ τῶν κατωτέρων ὅρων ἐργασίας καὶ οὕτω ἀποστερούνται τῆς ἐργασίας των οἱ 'Αμερικανοὶ ναυτικοί».

Ἐν συνεχείᾳ παρεδέχθη ὁ κ. Οὐάλλα ὅτι τὰ δύο πλοῖα δὲν ἀνήκουν ποτὲ εἰς τὸ ἀμερικανικὸν νηολόγιον καὶ ἡ πλοιοκτησία τῶν πάντοτε ἀνήκεν εἰς ξένους. Ἐπέμεινεν, ὅμως, ὅτι τὰ πλοῖα αὐτὰ συναγωνίζονται τὰ ἀμερικανικά. Η ὄργανωσίς ἀπό τὰ ἀμερικανικά «γιούνιον» τῶν ἵταλικῶν πληρωμάτων τῶν εἶναι τὸ αὐτό, ὡς νὰ ὄργανωθῇ ἡ ἐργασία ἐνὸς βιομηχανικού καταστήματος μη ὠργανωμένου. Τοῦτο προστατεύει τὴν ἐργασίαν τῶν ὠργανωμένων συνδικαλιστικῶν μελῶν τοῦ «γιούνιον».

Καὶ εἰς ἐρώτησιν τοῦ δικαστοῦ ἐπὶ τοῦ τί θὰ συνέβαινεν, ἐάν οἱ μισθοί καὶ οἱ ὄροι ἐργασίας τῶν ξένων αὐτῶν πληρωμάτων τῷ πρόστιμον μέχρι τοῦ ἐπιτέλους τοῦ 'Αμερικανού ναυτικού, ὁ κ. Οὐάλλα, ἀπήντησεν:

«Θὰ ἦτο ὀλιγώτερον συμφέροντας εἰς τοὺς πλοιοκτήτας νὰ προστέχουν εἰς τὰς ξένας σημαίας. Πρόκειται περὶ μακρᾶς προσπαθείας. Τὰ δύο αὐτά πλοῖα εἶναι μέρος πολλῶν ἄλλων».

Ο δικαστής, τούναντίον, παρεδέχθη, ὅτι τὰ δύο πλοῖα δὲν ἀπετέρουσαν τῆς ἐργασίας του τὸν 'Αμερικανὸν ναυτικόν, διότι τὰ πλοῖα αὐτά δὲν ησαν ποτὲ ἀμερικανικά καὶ ποτὲ δὲν ἀπησχόλησαν ἀμερικανικά πληρωμάτα.

Καὶ ὁ κ. Οὐάλλα ἀπήντησε:

«Δέν γνωρίζω εἴαν ἡ ἑταῖρία Γκρέες Λάιν, ἥτις τελεῖ ἐν συναγωνισμῷ μὲ τὰ δύο αὐτά πλοῖα, θὰ είχε πλοῖον τι ἄλλο νὰ τὸν συναγωνίζεται, ἀν τὰ δύο αὐτὰ δὲν ὑπῆρχον. Ἰσως νὰ είχε δύο ἀκόμη πλοῖα δρομολογήσει εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Καραϊβικῆς. Η 'Ινκρες Λάιν ἐκμεταλλεύεται καλῶς τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν. Είναι ἀνάγκη διὰ τοὺς 'Αμερικανούς νὰ ταξιδεύουν εἰς τὴν Καραϊβικήν. Εάν δέν ἦτο ἐπικερδές δι' αὐτὴν νὰ ταξιδεύῃ πρὸς καὶ ἀπ' ἑκατέρας διὰ τὸν διεπαρθένον περιβόρων διάπολην μεγάλη, Ἰσως νὰ «Γκρέες Λάιν» η ἄλλη τις ἀμερικανική ἑταῖρία νὰ συμμετεῖχε κατ' ἕκτασιν μεγαλύτερων εἰς τὴν γραμμὴν τῆς Καραϊβικῆς, τὴν οὐσιώδους σημασίας γραμμὴν, ἥτις καὶ δι' αὐτὸν συνεστήθη ἀπὸ τὴν «Μαριτάτιμ Κομμίσιον».

ΜΑΚ ΑΛΛΙΣΤΕΡ: Θά ὑπῆρχε, λοιπόν, κ. Οὐάλλα, μεγαλύτερα ἀπασχόλησις ἀμερικανῶν ναυτικῶν εἴαν ἡ 'Ινκρες Λάιν δὲν διετήρει τὴν γραμμὴν;

ΟΥΩΛΛΑ: Πιστεύω, διτὸ εἴαν ἡ 'Ινκρες Λάιν δὲν ἦτο εἰς τὴν γραμμὴν θὰ ὑπῆρχε περιβόρων διά περισσότερα ἀμερικανικά πλοῖα.

Ο δικαστής Creemberg ἐκλείσει τὴν συζήτησιν. Διέκοψε τὸν μάρτυρα, ἵνα μὴ συνεχίσῃ τὴν ἀπάντησιν τὸν τόσον ἀποκαλυπτικήν.

«Προσεπάθησα, εἴπεν εἰς αὐτὸν, νὰ σᾶς προστατεύσω, ἀλλὰ δὲν μὲ ἀφήσατε.

## «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

1760 - 1960

## ΤΑ 200 ΧΡΟΝΙΑ ΤΟΥ ΛΟΥΔ'Σ ΡΕΤΖΙΣΤΕΡ

ΜΙΑ ΑΚΤΙΝΟΒΟΛΟΥΣΑ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ

Μὲν ἔνα ἔξοχας ἐπιμεμελημένης ἐμφανίσεως ἀναμνηστικὸν τόμον ἔστρατει τὸ Λόυδ'ς Ρέτζιστερ τὴν συμπλήρωσιν τῶν διακοσίων ἑταῖρων ἀπὸ τῆς ἰδρύσεως του. Εἶναι ὁ Νηογνώμων ἄσχετος πρὸς τὴν δόμωνυμον ἀσφαλιστικὴν ὀργάνωσιν, κοινὴν δῆμως ἔχουν τὴν καταγωγὴν εἰς τὸ περίφημον καφενεῖον τοῦ Ἐδουάρδου Λόυδ. Χωριστάς, ἐπίσης, ἐπορεύθησαν ὅδους.

Ο Νηογνώμων τοῦ Λόυδ ἀποτελεῖ διειδήτον ὀργανισμὸν χωρὶς κεφάλαια, χωρὶς μετόχους, χωρὶς Καταστατικὸν καὶ χωρὶς μέρισμα. Σκοπός του εἶναι ἡ παροχὴ ἀδιαβλήτων ὑπηρεσιῶν εἰς τὰ πάσης ἀνθρώπων πλοῖα, τοὺς ναυλῶτας καὶ τοὺς ἀσφαλιστάς. Ἐπιτροπὴ ἀποτελουμένη ἀπὸ πλοιοκτήτας, ἀσφαλιστάς, χαλυβουργούς καὶ μηχανουργούς διευθύνει τὰς ἔργασίας του. Πλέον τῶν 1.000 ἐμπειρογνώμων ἐπιθεωρητῶν μὲν εἰδικὴν τεχνικὴν κατάρτισιν ἔχεταί τουν ἀνὰ τὸν κόσμον τὰ πλοῖα καὶ γνωμοδοτοῦν. Κατὰ τὰ 200 ἔτη τῆς λειτουργίας του, ὁ Νηογνώμων εἶδε τὴν μετάδοσιν ἀπὸ τῶν εἰσιών εἰς τὴν ἀτμομηχανήν, ἔκειθεν εἰς τὴν μηχανήν ἐσωτερικήν καύσεως καὶ δὲν ἀπέχει πολὺ ἡ ἡμέρα καθ' ἥν θὰ κληθῇ νὰ ἔξετάσῃ τοὺς ἀτομικούς κινητήρας.

Δὲν περιορίζεται, δῆμως εἰς τὴν ἐμφάνισιν ἡ ἀριότητης τοῦ ἑκδοθέντος ἀναμνηστικοῦ τόμου, ἀνευρισκομένη ἄφογος καὶ εἰς τὸ ἔκ 15 αὐτοτελῶν, ἀλλὰ μὲν ἐσωτερικὴν σύνδεσιν κεφαλαίων, περιεχόμενον τοῦ τόμου.

Ἡ ιστορία τῆς ἐσαγωγῆς ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὸ καφενεῖον τοῦ Λόυδ», ἀποτελεῖ τὸ ἀντικείμενον τοῦ πρώτου κεφαλαίου. Χαρακτηριστικὸν τούτου εἶναι, ὅτι ἡ ιστορία ἔρευνα καταλήγει εἰς τὸ ἄγνωστον ἴσως τοῖς πολλοῖς συμπέρασμα, ὅτι ἡ ἐφευρετικής τοῦ Λόυδ εἰς μέσον προσελκύσεως πελατῶν, διὰ τὸ καφενεῖον τοῦ ὑπῆρχεν ἡ ἀφορμὴ τῆς ἐμφάνισεως ἐντύπων ὡς τὸ Lloyds List, ὡς ἡ ἀφετηρία ὑπῆρχεν χειρογράφα συντασσόμενα καὶ διανεμόμενα ὑπὸ τοῦ Ἐδουάρδου Λόυδ. Εἰς τὸ περίφημον αὐτὸν καφενεῖον ἀνάγει ἐπίσης τὴν καταγωγὴν του, τὸ πασίγνωστον σήμερον βιθλίον τοῦ Λόυδ'ς Ρέτζιστερ.

Ἐξαντλητικὴ ἔρευνα διεξάγεται εἰς τὸ τρίτον κεφάλαιον ὃσον ἀφορᾶ τοὺς προδρόμους τῶν σημερινῶν ἐπιθεωρητῶν. Παλαιοὶ ἐμπειροὶ πλοιαρχοὶ ἡ ἐμπειροὶ, ἀλλὰ πρακτικοὶ ναυπηγοὶ ἀπετελεσαν τὸν πρώτον πυρῆνα. Ἐγνώριζον αὐτοὶ νὰ διακρίνουν τὰ καλὰ πλοῖα ἀπὸ τὰ «εσκάρτα» ἴσως δὲ ἡ μόνη δοκιμὴ της θά ἡ διὰ μαχαιριδίου δοκιμασία τῆς ἔνδειας. Ως πρώτος ἐπιθεωρητής ἀναφέρεται εἰς τὰ διασωθέντα πρακτικά δίκης, ὁ Θωμᾶς Whitewood, ἐν ἔτει 1764. Βραδύτερον, ἐν ἔτει 1834 οἱ ἐπιθεωρηταὶ διηρέθησαν εἰς δύο κλάδους, τοὺς ναυπηγούς ἐπιθεωρητάς.

Ἐνδιαφέρουσα εἶναι ἡ ιστορικὴ διερεύνησις τῆς ἐμφάνισεως τῆς ἀτμομηχανῆς. Ἐνῷ τῷ ἀποδεδειγμένων πρώτων ἀτμόπλοιον «Charlotte Dundas» ἐσήπετο μονίμως προσηραγμένον, διότι τὰ κύματα τὰ ἐγειρόμενα ἀπὸ τοὺς τροχούς του... ἔδλαπον τὰς δύναμες τῆς διώρυγος τοῦ Κλάυτ, τὸ πρώτον ἀτμόπλοιον διότεν ἐνεγράφη εἰς τὸ Ρέτζιστερ, εἶναι τὸ «James Watt» ἐν ἔτει 1822. Μήκους 124 ποδῶν ἐκινέιτο ὑπὸ ἀτμομηχανῆς 100 ἵππων. Ἐν ἔτει 1827 τὸ Ρέτζιστερ ἀνέγραφε 81 ἀτμόπλοιοι καὶ ἐν ἔτει 1832 περίπου 100 ἀτμόπλοια, ἡ μνεία, δῆμως, τοῦ περιφήμου A1, ἀφεώρα οὐχὶ τῶν μηχανῶν, ἀλλὰ τὸ ἔνδιλιον σκάφος. Ἐπιθεωρήσεις τῶν μηχανῶν, καίτοι οὐχὶ ὑπὸ ἐπιθεωρητῶν τοῦ Λόυδ, φάνεται ὅτι ἥρχισαν κατὰ τὸ 1830, ἐποχὴ συμπίπτουσα μὲ τὴν ἔναρξην τῆς σιδηρᾶς ναυπηγίας. Τὸ 1837, ὁ «Σείριος», πλοιόν σιδηρούν, ναυπηγηθὲν ὑπὸ τὴν ἐπίδειψιν τοῦ Νηογνώμονος, ἔλαβεν διὰ πρώτην φορὰν τὸ διακριτικό A1. Βραδύτερον, δῆμως, ἐν ἔτει 1838 ἔτερον σιδηρούν ὁ «Σιδηρόπλευρος» ἀνεφέρθη εἰς τὸ Ρέτζιστερ, ἀνεύ κλάσεως, μὲ τὴν ἀπλῆν μείον «ναυπηγηθὲν ἐκ της σιδήρου» εἶναι δὲ τοῦτο τὸ πρώτον πλοίον ἐξ ἀφορμῆς τοῦ ὅποιον ἔξητάσθη τὸ πρόβλημα τῆς ἐπιδράσεως τοῦ σιδηροῦ σκάφους ἐπὶ τῶν πυξίδων.

Ἡ αὐξησης τῆς σιδηρᾶς ναυπηγίας ἔθεσεν ἀναγκαστικῶς πρὸ τῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Νηογνώμονος, τὸ πρόβλημα τῆς διατυπώσεως κανόνων ναυπηγήσεως, μόλις, δῆμως, ἐν ἔτει 1854 συνεταγή τὸ πρώτον σχέδιον κανόνων διὰ πλοῖα σιδηρᾶ.

Μακρὰ καὶ οὐχὶ ἀνεύ ἔνδιαφέροντος εἶναι ἡ εἰς τὸ ἔκτον κεφάλαιον ἔξιστόρησις τῆς προσπαθείας πρὸς ἔλεγχον τῶν «ἀρμένων καὶ συσκευών». Αλύσεις, σχοινία, ἄγκυραι κ.λ.π. ὑπεβλήθησαν μετὰ μακρὰ διακυμάνσεως εἰς δύσιμενα δοκιμασίας προβλεπόμενα ἀπὸ τὸν Νηογνώμονα, διστις μόλις ἐτελείωσε τὸν σχετικὸν ἄγνωμα, ἔχρεισθην ἡ ἀναλάθη νέον, ἀναφερόμενον εἰς τὴν γραμμὴν φορτώσεως, συνδεθεῖσαν μὲ τὸ δύνομα τοῦ Σαμουῆλ Πλίμσολ. Οἱ περὶ γραμμῆς φορτώσεως κανόνες τοῦ Νηογνώμονος ἔδωσαν ἀφορμὴν εἰς δίκας, ἀποβάσας ὑπὲρ τοῦ Νηογνώμονος, διότι ἀνεγνωρίσθη τὸ δικαίωμα αὐτοῦ νὰ διαγράφῃ

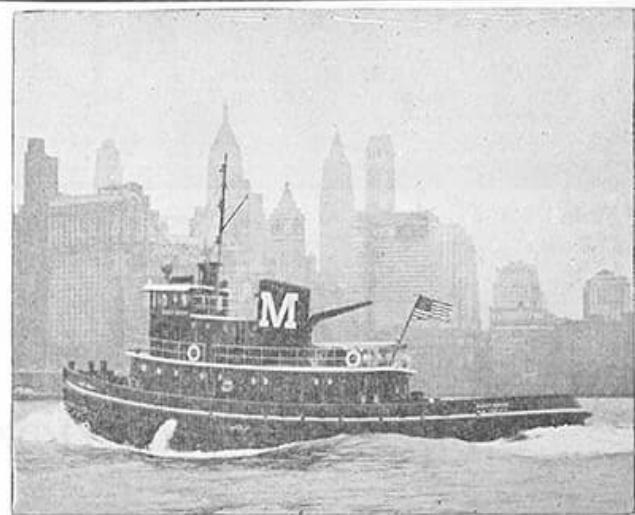
πλοῖα μὴ τηροῦντα τὴν γραμμὴν φορτώσεως. «Θὰ ἡτο μέγα δυστύχημα, εἰπεν ὁ Βρετανὸς δικαστής καὶ θὰ παρέλυε τὴν πρὸς τὸν Νηογνώμονα ἐμπιστοσύνην, ἐὰν τὰ δικαστήρια ἔκριναν, ὅτι δὲν ἔδιαγραφη τῆς κλάσεως τὰ μὴ συμμορφούμενα πρὸς τοὺς κανόνας αὐτοῦ πλοῖον».

Ἡ δραστηριότης τοῦ Νηογνώμονος ἐπολλαπλασιάζετο, ἐφ' ὃσον ἐπολλαπλασιάζοντο οἱ τύποι τῶν πλοίων. Πλοῖα - ψυγεῖα, πλοῖα μεταφράτις ὑγρῶν καυσίμων, ἀλιευτικά κ.λ.π. ἀπήτους εἰδικοὺς κανόνας κατασκευῆς, οὓς δὲν ἀπῆξιν νὰ θέτῃ ἔκστοτε ὁ Νηογνώμων, ἡ δὲ γενικὴ ἀποδοχὴ καὶ τήρησις αυτῶν μαρτυρεῖ ὑπὲρ τοῦ λειτογιμένου καὶ δοκίμου τῶν κανονισμῶν τοῦ Νηογνώμονος.

Ἡ ιστορία τοῦ Νηογνώμονος κατὰ τοὺς δύο παγκοσμίους πολέμους δὲν ἔλιγάτερον ἐνδιαφέρουσα, ίδια δὲν αἰθρόσαι καταβυθεῖες πλοίων ήγαγον εἰς ἐπιτάχυνσιν τοῦ ρυθμοῦ ναυπηγήσεως, ἀπολύτως ζωτικήν διὰ τὴν νικόφορον διεξαγωγὴν τοῦ πολέμου. Ἐτέθη τότε τὸ πρόβλημα τῆς τροποποίησεως τῶν Κανονισμῶν ἐπὶ σκοπῷ ταχίστης ναυπηγήσεως, χωρὶς ἐντεύθην νὰ δισκινδυνεύῃ ἡ ἀσφάλεια ἐπιβανόντων καὶ φορτίων. Ἐν ἔτει 1916 ὁ Νηογνώμων — ἄγωστος ἔως τότε ἐκεῖ — ἐγκατεστάθη εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, ἐνῷ δὲ ἡ ἀμερικανικὴ βιομηχανία οὐχὶ ὀλίγον ὀφελήσθη ἀπὸ τὴν ἐμπειρίαν τῶν Βρετανῶν ἐπιθεωρητῶν, ἡ βρετανικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἀπεκόμισεν μεγίστην ὀφελείαν ἀπὸ τὴν Ικανότητα τῶν Ἀμερικανῶν νὰ λύουν ἐπιτυχῶς ὄγκωδη προβλήματα μαζικῆς παραγωγῆς.

Ἡ ἐν συντομίᾳ ἀνάλυσις τοῦ περιεχομένου τοῦ ἀναμνηστικοῦ τόμου εἶναι ἀναγκαῖος ἀτελῆς. Ἡ πολύπλευρος καὶ πολυχρήμης δραστηριότης τοῦ Νηογνώμονος, ἡ ικανότης καὶ ἐμπειρία τοῦ ἀνά τὸν κόσμον προσωπικοῦ καὶ ἡ παροχὴ ἀδιαβλήτων θετικῶν ὑπηρεσιῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν, τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν βιομηχανίαν εἶναι τὰ προσόντα τὰ πολιτικά καθιστῶν μοναδικὸν τὸν δραγματισμὸν τοῦν ἐν τῷ κόσμῳ, αἰσθάνεται τις δὲ διὰ τὴν διαφοράν της ηλικίας τοῦ Νηογνώμονος στὸ τέλος της ζωῆς τοῦ 1958 ἀπονεμηθὲν εἰς τὸν Νηογνώμονα ἔμβλημα, εἶναι ἀπολύτως δικαιολογημένη.

Γ. I. K.



## 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

**SHIPSTORES - HAMBURG**

**FREEPORT**

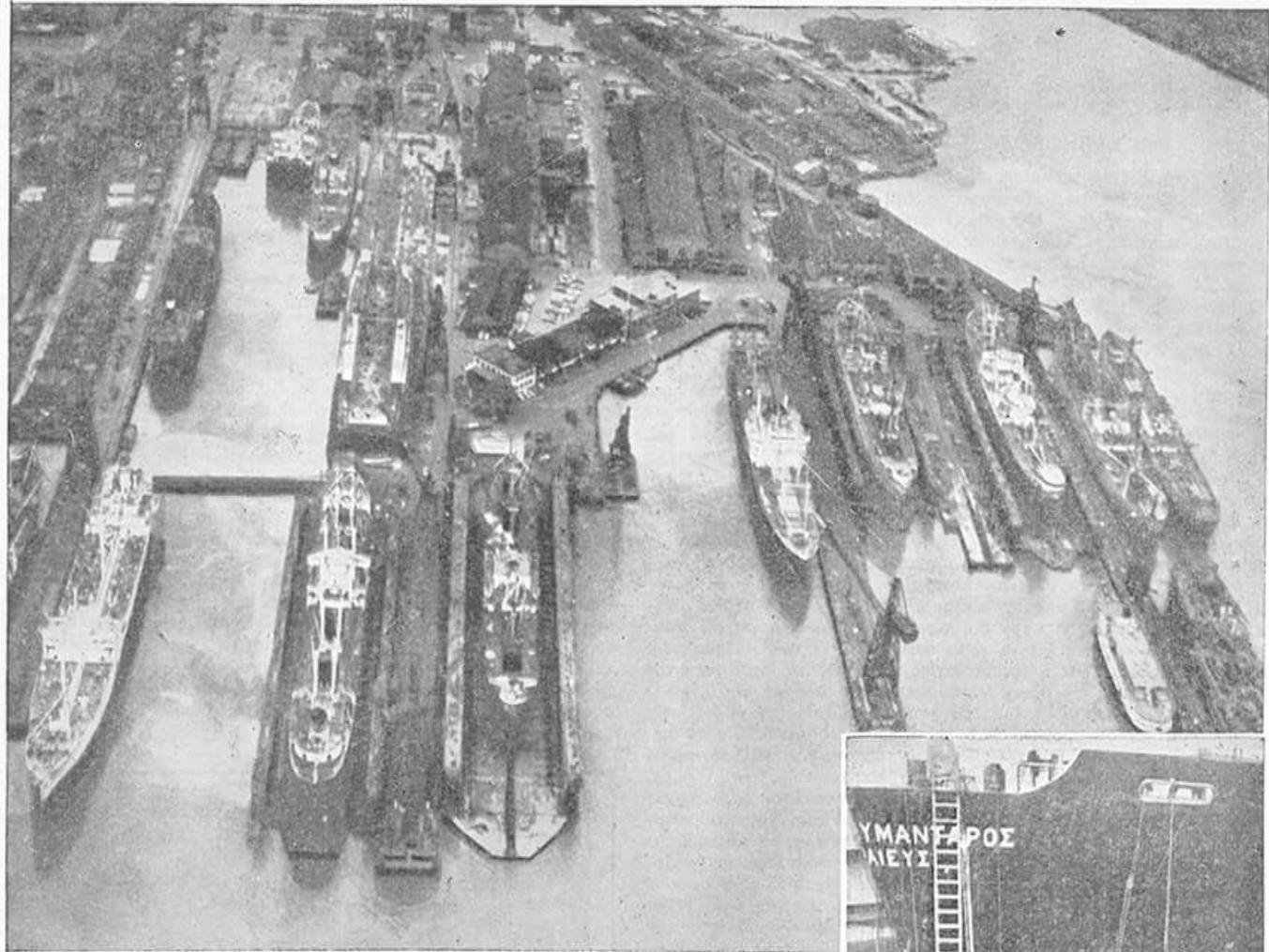
**SANDTORKAI 23/24**

**GENERAL - SHIPCHANDLERS**

**REPRESENTATIVE: SOTIRIOS GEORGANTIS**

PHONE: 36 20 64/65

CABLE: SHIPSTORES HAMBURG



Τὰ ἐν δεξαμενῇ σκάφη εἶναι τὰ ἀπ' «Σταύρος Κουμάνταρος», «Κωνσταντίνος» καὶ «Στάρ».

## Αωαράμιλλος ναυρεσία Ναυαγρείου



Εύρυταται εὐκολίαι, πλήρως πεπειραμένον τεχνικὸν προσωπικόν, ἀπαραίμιλλος ὑπηρεσία, ὅλα τίθενται εἰς τὴν διάμεσίν σας δταν ὅταν ἔξυπηρετηθῆτε ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Μέρουλαντ. Εἰς αὐτὰ εἶναι δυνατὴ ἡ ταυτόχρονος πλεύρισις καὶ ἔξυπηρέτησις τριάκοντα καὶ ἐνδὸς σκαφῶν ὠκεανοπόρων. Τὰ πλήρη καὶ συγχρονισμένα ἐργοστάσιά μας, αἱ πέντε ἀποβάθμιαι καὶ αἱ τέσσαρες πλωταὶ δεξαμεναί, μὲ ἀνυψωτικὴν ἴκανότητα μέχρις 18 χιλ. τόννων, σᾶς ἔξασφαλίζουν μίαν ἀπαραίμιλλον ὑπηρεσίαν διὰ κάθε εἴδους ἐργασίαν.

**Maryland  
Shipbuilding & Drydock Company**

**ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ & ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ: ΒΑΛΤΙΜΟΡΗ 3, ΜΕΡΥΛΑΝΤ**

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΕ: MARDOKCO - ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: ELGIN 5-0500

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

Ο. Κ. ΕΜΜ. Δ. ΧΟΝΔΡΟΥΛΗΣ

Διευθυντής τοῦ Ἑλληνικοῦ τμήματος,  
ὅτις κατά τὰ τελευταῖα ἔνδεκα ἔτη  
συνδέεται μὲ τὰ ναυπηγεῖα Μέρου-  
λαντ καὶ προσωπικῶς ἐποπτεύει τὰς  
ἔργασιας τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν.

## ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

## ΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΤΗΣ ΧΑΓΗΣ

Άποικον χρόνου άντιμετωπίζει τὸ «Committee Maritime International» τὴν ἀνάγκην τροποποίησεως τῶν λεγομένων Κανόνων τῆς Χάγης τοῦ 1924. Ή διεθνής ἐπιτροπή εἰς ἡν εἶχεν ἀνατεθῆ ἢ μελέτη τοῦ προδήματος τῶν διεβάλειν εἰς τὴν διολμέλειαν τῆς συνδιασκέψεως τῆς Ριγιέκας τὰ ἀκόλουθον ἔρωτημα πρὸς συζήτησιν:

«Συμφωνεῖ ἡ Συνδιάσκεψις, ὅπως εἰδικὴ ἐπιτροπὴ ἐπεξεργασθῇ: α) Σχεδίον τροποποίησεως τοῦ ἄρθρου 9 § 2 τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924 ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν. β) Προσούσθιν Συμβάσεως σχετικῆς πρὸς ζητήματα ἀνακύπτοντα ἐκ τῶν διά φορτωτικῶν καλυπτομένων διεθνῶν μεταφορῶν, μὴ λυθέντα ὑπὸ τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924. γ) Ὁπως μὴ ἐπέλθῃ ἀλλὰ τροποποίησις τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924 παρεκτός τῆς τοῦ ἄρθρου 10 καὶ τοῦ ἄρθρου 9 § 2. δ) Ὁπως μὴ προταθῆ σκέδιον κανόνων ιδιωτικῶν διεθνῶν δικαιου ἔχοντων ὡς ἀντικείμενον τῶν ἐπίτευξιν μείζονος δημοιομορφίας ἐπὶ θεμάτων διεθνῶν μεταφορῶν καλυπτομένων διά φορτωτικῶν.

Παρὰ τὴν σαφήνειαν τῶν τεθέντων ἔρωτημάτων, ἡ Συνδιάσκεψις τῆς Ριγιέκας δὲν ἔλαβε σαφῆ ἐπί αὐτῶν θέσιν. Ἐν τῷ πραγματικότητι, εἰς τὸ τέλος διαλογικῆς συζήτησες κυρίων ἀσχολθεῖσθαι μὲ τὴν τροποποίησιν τοῦ ἄρθρου 10, δ. Πρόσθιος παρουσίασε τὰς ὡς ἀνώ ἔρωτημάτα ὑπὸ μορφήν ηκιστα ἐπακριθῆ. Ἐδήλωσεν οὕτος: «Θέτω εἰς ψηφοφορίαν τὴν πρότασιν, ὅπως δοθῇ εἰς τὴν ἐπιτροπήν ἐντολὴ νὰ μελετήσῃ τὰς λοιπὰς τροποποίησεις ἢ διαμορφώσεις τῶν διατάξεων τῆς Συμβάσεως».

Διαπιστούσται, ὅμως, ὅτι η διατύπωσις αὐτῆς δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἐπίτευξιν ἀκριβείας, ἢ περισσότερων οἱ συντάκται τῶν ἔρωτημάτων, ἀτίνα προγνωμένων ἔχετεθόσαν.

Ἐν πάσῃ περιπτώσει, ἡ πρότασις τοῦ Προέδρου ἐγένετο δεκτὴ διὰ ψήφων 16 κατὰ 5. Σχεδὸν δὲν αἱ εὐρωπαϊκαὶ χώραι ἐψήφισαν ὑπὲρ τῆς προτάσεως. Ἀντιθέτως, κατ' αὐτῆς ἐψήφισαν ὁ Καναδᾶς, ἡ Μεγάλη Βρετανία, αἱ Ἰαπωνία, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ἡ Ἑλλάς. Δέον νὰ παρατηρήθῃ ἐνταῦθα, ὅτι λαμβανομένης ὑπὸ ὅψιν τῆς Ναυτιλίας τῶν κατὰ τῆς προτάσεως ψηφισσαῶν Χωρῶν θὰ ἡτο παρακεινδυνεύμενον νὰ ὑποστηρίξῃ τις, ὅτι ὑφίσταται εἰς τὰς ναυτικὰς χώρας γενικὴ τάσις εὐνοούσα ἀναθεώρησιν τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924 ἐπὶ τῶν φορτωτικῶν.

Ὦς προκύπτει ἐκ τῆς πρώτης ἐπὶ τῆς ἀναθεώρησεως τῶν Κανόνων προτάσεως, αὐτὴ στρέφεται πέριξ τῆς ρήτρας χρυσοῦ, δι' ἡς νοητέον τὸ δρίον τῶν 100 στερλινῶν, διπέρ ὁ μεταφορεὺς δύναται ν' ἀντιτάξῃ εἰς τὸ διεκδικοῦντα ἀποζημίωσιν δι' ἀπώλειαν ἐμπορευμάτων (βλ. ἄρθρον 141 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου). Αἱ Ἀγγλοσαξανικαὶ χώραι ὡς καὶ ἔκειναι τῶν χωρῶν ὃν ἡ ναυτιλία διατηρεῖ στενούς συνδέσμους πρὸς τὴν τῶν Ἀγγλοσαξανικῶν χωρῶν, δὲν ἐπιθυμοῦσι τὴν ἀλλαγὴν τοῦ ὑπὸ ἐφαρμογῆ καθεστώτος. Ἡ Σύμβασις τῶν Βρυξελλῶν τοῦ 1924 προέβλεψε τὸ δρίον τῶν 100 λιρῶν Ἀγγλίας. Τούτο Ισούται πρὸς ἀξίαν μὲν χαρτονομίσματος εἰς δολλάρια 280, ἔαν, ὅμως, θεωρηθῆ, δὲν πρόκειται περὶ 100 λιρῶν χρυσῶν, τότε Ισούται πρὸς δολλάρια 824. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι καὶ ὁ Καναδᾶς ἐφαρμόζουν δρίον 50 δολαριών. Ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἡ Κοινοπολιτεία ἐφαρμόζουν εὐρέως δρίον 200 λιρῶν. Φαίνεται, διτι τὰ ποσὰ ταῦτα ἐκριθῆσαν ίκανοποιητικά εἰς τὰς διαφόρους χώρας, πάντως, ὅμως, εἶναι βέβαιον, διτι οἱ ἀποδεχθεῖσται ἐν τοῦ 1924 τὸ δρίον τῶν 100 λιρῶν, ἀπέλθεται εἰς τὴν τότε ἀξίαν τῆς λίρας, ἀποπειραθεῖται νὰ ὑποσύνη ποσὸν διεθνῶς ἐφαρμόσιμον, εἰς τοῦτο δὲ ἀπέτυχον. Τὰ σκανδιναϊκὰ κράτη παρέχουν τρανήν ἀπόδειξιν τῆς ἀποτυχίας ἐπιτεύξεως δημοιομορφίας. Ἡ Σουηδία κατὰ κανόνα μὲν ἐφαρμόζει τὴν ἀξίαν — χρυσοῦ, ὁσάκις, δημως, ἡ διένεξις συνεπάγεται ἐφαρμογὴν τῆς νομοθεσίας κράτους ἀκολουθοῦντος τῆς ἀξίαν — χαρτονομίσματος, τότε ἐφαρμόζει τὴν ἀξίαν — χαρτονομίσματος. Ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Φινλανδία ἐφαρμόζουν κατὰ κανόνα μὲν τὴν ἀξίαν — χαρτονομίσματος ὑπὸ τὸν δρόν τῆς ἀμοιβαίστης δέ, τὴν ἀξίαν — χρυσοῦ. Τέλος, ἡ Δανία ἐφαρμόζει ἀδιαστίκτως τὴν ἀξίαν — χαρτονομίσματος καὶ ταῦτα καθ' ἡν στιγμὴν ἀπασσαὶ αἱ ὡς ἀνώ χωραὶ ἔχουσιν δημοιομορφούς δικαιοίου ἐπὶ τὸ διά φορτωτικῆς ἐνεργούμενων μεταφορῶν. «Οθεν, ἡ διαφορὰ συγκεντρώνται εἰς τὸ ποσὸν, ἐλεγχομένης οὕτω σαφῶς τῆς ἀνεπαρκείας τῆς ἀξίας — χρυσοῦ. Εἶναι, συνεπῶς, ἀναντίρρητον διτι ἐφ' ὅσον ἀναγνωρίζεται ἡ ἀνάγκη τοῦ καθορισμοῦ ἔνιασιν χρηματικοῦ ποσοῦ, συντρέχει περιπτωσὶς ἀναθεωρήσεως τῆς Συμβάσεως. Παρεμφερεῖς σκέψεις ἀλλως τε ἡγαγον εἰς τὴν πρότασιν ἀναθεωρήσεως τῆς Συμβάσεως τοῦ 1924, δὲν ἀπεδέχθησαν οὔτε ἡ Μεγάλη Βρετανία οὔτε ὁ Καναδᾶς, οὔτε αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι οὔτε ἡ Ἰαπωνία.

Ἡ ἐπίτευξις δημοιομορφίας δὲν εἶναι τὸ ἀπαντον. Ὁ πυρὴν τοῦ ἔρωτημάτος εἶναι ἀνὴρ δημοιομορφία ἀνταποκρίνεται εἰς πραγματικήν ἀνάγκην. Παρὰ πᾶν δὲ, τὸ λέγεται, ἡ πραγματικότης εἶναι, διτι αἱ διακυβεύμενα ἀξίαι εἶναι πολὺ μεγαλύτεραι τοῦ δρίου τῆς Συμβάσεως. Βεβαίως, οἱ φορτωταὶ δύνανται νὰ ἔχουσιν ἀσφαλισθώσιν ἀναγράφοντες τὴν ἀξίαν τῶν φορτωτικῶν δεμάτων, ἀλλὰ τοῦτο ἔχει, ὡς ἀναγκαῖον ἐπακόλουθον τὴν αὐξήσιν τοῦ ναυλοῦ. Ἡ συνέπεια αὐτῆς δὲν δικαιολογεῖ

καθ' ἐσαυτὴν, τὴν ἀνάγκην συνάψεως νέας διεθνοῦς Συμβάσεως πρὶν ἡ ἔξτασις τὸ ἐρώτημα ἐάνη ἡ διαφορὰ αὐτῆς τοῦ δρίου ἀνὰ τὰς διαφόρους χώρας ἀποτελεῖ σοβαρὸν ἐμπόδιον. Βέβαιον εἶναι, διτι εἰς τὰς μεγάλας ναυτικὰς χώρας, ἐνθα προτωταῖ, ἀσφαλισταὶ καὶ ἐφοπλισταὶ ἀντιμετωπίζουσι τὴν παρεμβολὴν ἐνός μόνον δικαστηρίου, τὸ πρόβλημα δὲν τίθεται, ἀφοῦ θὰ ἐφαρμασθῇ τὸ αὐτὸν δρίον. Ἐκεῖ ὅπου πράγματι ἀνακύπτει δισχέρεια εἶναι ἡ περίπτωσις καθ' ἡν ὑφίσταται ἐπιλογὴ μεταξὺ πλειόνων δικαστηρίων καὶ τὸ πρόβλημα πράγματα τίθεται μετά τὴν νέαν διατύπωσιν τοῦ ἄρθρου 10 τῆς Συμβάσεως ἡτού διευρύνει τὰς ἀρμοδιότητας, ἀνεξαρτήτως τοῦ ὅτι δὲ πολλαπλασιασμὸς τῶν ἔγκυρων πρητών ἀρμοδιότητος ἀποτελεῖ καὶ αὐτὸς ἔνα εἰσέτι λόγον πρὸς τοῦτο.

Δὲν ἔχαντούνται, ὅμως, εἰς τὸ περιορισμὸν τῆς ἀποζημίωσεως αἱ προτεινόμεναι τροποποίησεις. «Ἐτερον ζῆτημα εἶναι τὸ τῆς λεγομένης ρήτρας «Pro Rata» σχετιζόμενον πρὸς τὴν περίπτωσιν τῆς μερικῆς ζημίας τοῦ ὑπὸ ἐμπορεύματος. Εἰς ἡν περίπτωσιν ἡ ζημία εἶναι ὀλίκη ὁ πλοιοκτήτης δύναται νὰ ἐπικατεσθῇ τὸ περιορισμὸν τῆς ἀποζημίωσεως, ἐάν ὅμως ἡ ζημία ἡ ἀπώλεια δὲν ἔχεινται μέχρι τοῦ 100% ὁ συντελεστής τῆς χειροτερεύσεως ἔσει νὰ μὴ τύχῃ ἐφαρμογῆς ἐπὶ τῆς πραγματικῆς ἀξίας τοῦ βλασεντοῦ δέματος, ἀλλὰ μέχρι τοῦ δρίου τῆς εὐένης ητοι τῶν 100 ἢ 200 λιρῶν. Οὕτω ἐάν ἐμπόρευμα ἀξίας 300 λιρῶν ἔχεινται κατὰ τὰ 25% ὁ πλοιοκτήτης δὲν ευθύνεται μέχρι 75 λιρῶν, ἀλλὰ μέχρι 25 ἡ, ἀναλόγως τῆς χώρας, μέχρι 50 λιρῶν.

Τοιαύτη, ὅμως ρήτρα θὰ ἥτο ἀκυρός κατ' ἐπιταγὴν τοῦ Κανόνος 3 § 8 (ἄρθρον 142 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου) ἐφ' ὅσον κατατείνει εἰς περιορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ ἐκναυλωτοῦ. Ἀντιθέτως, ἡ ρήτρα θὰ ἥτο ἔγκυρος ὁσάκις ὁ ναυλωτής ἡ φορτωτής ἔδηλωσεν ἀξίαν μείζονα μὲν τοῦ δρίου περιορισμένου τῆς εὐθύνης, ἀλλὰ κατωτέρων τῆς πραγματικῆς ἀξίας τοῦ ὑπὸ ἐμπορεύματος. Εἰς παρομοίαν περίπτωσιν ἡ ρήτρα «Pro Rata» θὰ ἥτινατο νὰ τύχῃ ἐφαρμογῆς καθ' ὁ μέτρον τὸ καταβαλλόμενον εἰς τὸν παραλήπτην ποσὸν εἶναι μείζον τοῦ νομίου δρίου. Οὕτω, ἐάν λάθωμεν τὸ αὐτὸν ὡς ἀνώ παράδειγμα, ἔαν δέμα ἀξίας 600 λιρῶν ἔχεινται τὸν λόγον τῆς εὐθύνης, ὡς ἔχον ἀξίαν 400 λιρῶν ὑπέστη δὲ ζημίας 50% ὁ μεταφορεὺς θὰ ἥτινατο ἔγκυρως νὰ περιορίσῃ τὴν ὑπὸ αὐτοῦ διεθνούμενην εἰς 200 λίρας.

Ἡ προσπάθεια τροποποίησεως τῶν Κανόνων ἐπὶ σκοπῷ ἀναγνωρίσεως τῆς ἔγκυρότητος τῆς ρήτρας «Pro Rata» οὐδένα ὅλον ἀντικείμενον σκοπὸν ἔχει ἡ τὴν προσπάθειαν προστασίας τῶν παραληπτῶν ἐν ὅμιλοις περιορισμένην εἰς τὸν παραλήπτην ποσὸν εἶναι μείζον τοῦ νομίου δρίου. Οὕτω, ἐάν λάθωμεν τὸ αὐτὸν ὡς ἀνώ παράδειγμα, δέμα περιορισμένην εἰς τὸν παραληπτην τῆς εὐθύνης παραδόσεως δημιουργούνται δικαστικοὶ διενέξεις. Ζητεῖται δὲν ὑπὸ τῶν προτεινόντων τὴν τροποποίησιν τῶν Κανόνων, ἡ ἐπέκτασις τοῦ δρίου τῶν 100 λιρῶν καὶ ἐπὶ τῶν τοιούτων περιπτώσεων.

Πολλαῖ, ὅμως, ἀντιρήξεις ἔγειρονται κατὰ τὴν τοιαύτης ἐπεκτάσεως προβαλλόμενον εἰς μὴ νομιμοποιούμενον παραλήπτην, προβάλλεται, διτι συχνά, ἐμπορεύματα φέροντα τὰ αὐτὰ διακριτικὰ σημεῖα ἀναμιγνύονται κατὰ τὴν παράδοσιν. Οἱ παραληπταὶ δυνατὸν νὰ δέμα περιέχουν ἐμπόρευμα μῆσον ἀξίας καὶ κατ' ἀκολουθίαν τῆς τοιαύτης λαθασμένης παραδόσεως δημιουργούνται δικαστικοὶ διενέξεις. Ζητεῖται δὲν ὑπὸ τῶν προτοποίησιν τῶν Κανόνων δέμα ἀφορᾷ τὴν περὶ τὴν μεταφοράν τοῦ ὑπὸ ἐμπορεύματος καθευτέρησιν, ζῆτημα, διπέρ ἐμπλέκεται πρὸς τὴν γνωστὴν Deviation Clause, ἥν καὶ οἱ Κανόνες ἀναγνωρίζουν.

Ὁ παλαιός δρίος, διτι οἱ προκηρυσσεῖται πρὸς τὴν κοινὴν λογικὴν κ.λ.π., καὶ δὲν φαίνεται, διτι ἡ τροποποίησί τῶν Κανόνων δέμα ἀφορᾷ τὴν παραληπτην τῆς τοιαύτης λαθασμένης παραδόσεως δημιουργούνται δικαστικοὶ διενέξεις. Ζητεῖται δὲν κρίνονται ἐκάστοτε κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ κοινοῦ δικαιοίου καὶ διτι δέν ἐνδείκνυται συνεπῶς ἡ τροποποίησί τῆς παραληπτην τῆς τοιαύτης λαθασμένης παραδόσεως δημιουργούνται δικαστικοὶ διενέξεις. Ζητεῖται δὲν φαίνεται πρὸς τὸ παρόν ὑπερτεροῦσα.

Γ. I. K.

DAWOOD &amp; C°

7, RAFFLES QUAY - SINGAPORE

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

DUBASH DEPARTMENT

Government Contractors Stevedores, Provision  
Merchants, Lighter Suppliers, ShipChandlers &c.SUPPLIERS TO THE LEADING BRITISH AND CONTINENTAL  
STEAMSHIP COMPANIESAGENTS IN UNITED KINGDOM: JONES ROBERTS & CO.  
CHAPEL STREET, LIVERPOOL

## ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

**Σύγκρουσις.** — Κοινή ύπαιτιότης συγκρουσθέντων πλοίων. — Καθορισμός βαθμού ύπαιτιοτητος έκάστου πλοίου. — Α' μελεία περὶ τὴν ἀπαλλαγὴν τῶν δεξαμενῶν ἀπὸ ἐκρηκτικῶν ὀσερίων. — "Ἄξιωματικοὶ ἀνεῦ διπλωμάτων τοῦ κράτους τῆς σημαίας. — Σύνθεσις ἀντικανονικῆς.

Πρὸ δύο περίπου ἑταῖς συγκρούσθησαν ἐντὸς τοῦ ποταμοῦ Delaware τὸ δεξαμενόπλοιον τοῦ ἀμερικανικοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ «*Mission San Francisco*», καὶ τὸ ἐμπορικὸν «*Elna II*». Τὴν σύγκρουσιν ἐπηκολούθησαν δύο τρομακτικοὶ ἔκρηξεις ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου, δημιουργήσασι μεγάλα ἀνοίγματα εἰς τὸ σκάφος, ἐντὸς τῶν ὅποιών κατεκρημνίσθησαν αἱ ὑπερκατασκευαὶ τοῦ κέντρου, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ἀπώλειαν τῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας καὶ τοῦ πλοηγοῦ. Εἰς τὴν ἐπακολουθίαν δίκην, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ἀφορέτα τὰ πλοῖα ἦσαν ύπατια τῆς συγκρούσεως καὶ ὅτι οὐδέτερον τούτων ἦδυντο νὰ ἐπικαλεσθῇ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ τοῦ πταίσματος. Παρέμεινεν ν' ἀποφασισθῇ ὁ βαθμὸς τοῦ πταίσματος ἔκάστου πλοίου (διὰ τὰ παρ' ἡμῖν πρβλ. ἄρθρον 236 παρ. 2 τοῦ Κώδικος Ἰδιωτικοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου). "Οσον ἀφορᾷ τὸ πλοῖον τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, τούτῳ ἐκυβερνάτῳ ὑπὸ ἐμπειρῶν ἀξιωματικῶν ἐπισής δὲ ικανὸς καὶ ὁ πλοηγός, Βεζαίως ἐφ' ὅσον καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον ἔκριθη ύπατιον, παρέπειται, ὅτι ἡ εὐθύνη ἔδαρεν εἴναι ἐκ τῶν ἀξιωματικῶν γεφύρας, πάντα ταῦτα δημοσίᾳ ἀπετέλουν ἀπλᾶς εἰκασίας, δεδομένου, ὅτι πάντες ἔφοντες θανάτου, οὕτω δὲ ἀπεκλείσθη ἀποδοχὴ ἐνδεχομένης ἀναξιοπλοίας τοῦ πλοίου λόγω μὴ ἐπανδρώσεως διὰ τοῦ καταλλήλου προσωπικοῦ. "Εξ ἀλλοὶ πλευρᾶς, ἐκ τῶν ἀποδείξεων προέκυψαν σοθαραὶ ἐνδείξεις εὐθύνης λόγω τῆς συνηθείας ἐν τῇ ἀκτεπαλλεύσει τῶν δεξαμενοπλοίων νὰ ἐπιτρέπεται ὁ ἀπόπλους αὐτῶν μὲ τὰς δεξαμενὰς εἰς κατάστασιν ἐπικινδύνου ἐκρηκτικότητος. Εἶναι γνωτόν, ὅτι ἡ βενζίνη διαφόρων βαθμῶν, ὡς καὶ τὰ καύσιμα τῶν ἀεριωθεμένων εἴναι ἔξοχα πτητικά, ἀλλὰ τὸ δικαστήριον παρετήρησεν, ὅτι οὐχὶ τόσον αὐτὰ ταῦτα τὰ καύσιμα εἴναι ἐπικινδύνα, ὅσον τὰ ἔξ αὐτῶν ἀπομένων εἰς τὰς δεξαμενὰς ἀέρια, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, οὕτω δὲ ἐνῷ, βεζαίως, ἡ εἰς δεξαμενὴν πυρκαϊά εἴναι ἐπικινδύνος, οὐδὲν δύναται νὰ συγκριθῇ πρὸς τὴν ἔκρηξιν ἀτμῶν βενζίνης ἀναμίκτων μὲ ἀτμοσφαιρικὸν ἀέρα. "Ἐν παρόδῳ, τὸ δικαστήριον ἔτονεσεν, ὅτι ἐνῷ ἐπρόκειτο περὶ τῆς σοθαρεάς κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἐκρήξεως εἰς δεξαμενόπλοιον, δῆλως τυχαῖως ἡ δύναμις τῆς ἐκρήξεως ἔξεδηλώθη ἐντὸς τοῦ ὄχταος καὶ οἰονεὶ ἡμερούνθη, ἀλλως οἱ νεκροὶ καὶ τραυματίαι θὰ ἦσαν πολὺ περισσότεροι. Κατὰ τὴν διαδικασίαν προεβλήθη, ὅτι ἡ ἔκ τῶν δεξαμενῶν ἀντληστὴς τῆς βενζίνης δὲν συνεπάγεται ἀπαλλαγὴν αὐτῶν ἀπὸ τῶν ἀερίων, διότι ἡ εἰς τὰ τοιχώματα τῶν δεξαμενῶν σκωρία ἡ ἀκαθαρσίαι διαποτίζεται μὲ καύσιμα καὶ βαθυτρόν ἐλλούνων ἀέρια ἐντὸς τῶν κενῶν δεξαμενῶν. "Ἀπεδείχθη, ὅτι αἱ δεξαμεναὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ περιείχον πολὺ μεγαλυτέραν τῆς συνήθους ἐναπόθεσιν ἀκαθαρσίων.

Μεθ' ὅ τὸ δικαστήριον ἀνεφέρθη εἰς τὰς ἐν χρήσει δύο μεθόδους ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν ἀερίων (*gas - freeing*) καὶ εἰς τὰς ὑπάρχοντα μηχανῆματα ἐπισημάνσεως καὶ μετρήσεως τῶν ἀναπτυσσομένων ἀερίων εἰς τὰς δεξαμενὰς, ἀτίνα, δημοσία, δὲν ὑπῆρχον ἐπὶ τοῦ πλοίου, οὕτω δὲ ὑπῆρχον μηχανῆματα ἀπαλλαγῆς ἀπὸ τῶν ἀερίων. Οὕτω, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι οἱ πλοιοκτήται — τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον — ἐγνώριζον ἡ ὥφειλον νὰ γνωρίζουν, ὅτι τὸ πλοῖον κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ τελευταίου πλοῦ, εἶχε τὰς δεξαμενὰς αὐτοῦ εἰς κατάστασιν τόσον ἐπικινδύνου, ὅσον ἔαν μετέφερεν φορτίον ἐκρηκτικῶν ὑγρῶν καυσίμων.

Τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον πρὸς ὑποστήριξιν τοῦ αἰτήματος του περὶ περιορισμοῦ τοῦ πταίσματος προέβαλεν, ὅτι ἀνεξαρτήτως τῆς ἐκρηκτικότητος τῶν δεξαμενῶν τοῦ πλοίου, τούτῳ δὲν ἡτο πλέον ἐπικινδύνου ἀπὸ τὴν ἐνδεχομένην μεταφορὰν ἐκρηκτικοῦ φορτίου καὶ ὅτι συνεπῶ τὸ Δημόσιον δὲν ἔγενετο ὑπαίτιον ἀμελείας τινῶν. "Εξ ἀλλοῦ, κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ κοινοῦ ἀμερικανικοῦ δικαίου δὲν τίκτεται ἀγωγὴ ἐκ τῆς ἐναποθηκέυσεως ἡ τῆς μεταφορᾶς ἐκρηκτικῶν, ἐκτὸς ἐὰν ἀποδείχθῃ ἀμέλεια, μη ἀποδειχθεῖσης δὲ τοιάυτης ἀμέλειας οἱ πλοιοκτήται ἐδικαιούντο νὰ ζητήσουν μείωσιν τοῦ πταίσματος.

"Ἐν τούτοις, τὸ δικαστήριον ἔκρινεν, ὅτι ύσιστατο ἀμέλεια ἡς ἐγένοντο μέτοχοι οἱ πλοιοκτήται, συνίστατο δὲ ἡ ἀμέλεια τῶν εἰς τὸ δὲ ὑπόχρεον εἰς καταβολὴν ἀκραὶ ἐπιμελείας ἐφ' ὅσον ἐτέλουν ἐν γνώσει, ὅτι αἱ δεξαμεναὶ τοῦ πλοίου περιείχον ἐκρηκτικάς οὐσίας, εἶχον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ μη ἐπιτρέψουν τὸν ἀπόπλουν τοῦ πλοίου πρὶν ἡ λάθουν τὰ συνῆρη μέτρα πρὸς ἀπαλλαγὴν αὐτοῦ τῶν ἀερίων. Προεβλήθη, ὅτι κατὰ τὸν ἀπόπλουν δὲν ὑπῆρχον διαθέσιμα μηχανῆματα καθαρισμοῦ ἀπὸ τῶν ἀερίων, εἰς τούτο, δημοσία, τὸ δικαστήριον ἀπήνησεν, ὅτι ἔδει ἐν τοιαύτῃ περιπτώσει ν' ἀκινητοποιηθῇ τὸ πλοῖον μέχρι σύ καταστῇ ἀσφαλές, ὥστε νὰ δύναται νὰ πλέσῃ εἰς πολυσύνχαστα ὄχηματα. "Ἀπερρίθη, θετιν

τὸ αἴτημα περὶ μειώσεως τοῦ βαθμοῦ τοῦ πταίσματος λόγω τῆς ἀμελείας περὶ τὸν ἐφοδιασμὸν τοῦ πλοίου διὰ μηχανημάτων καθαρισμοῦ τῶν δεξαμενῶν ἀπὸ τῶν σερίων καὶ τῆς συνεχίσεως τῆς ἐκμεταλλεύσεως εἰς πολυσύνχαστα ὄχηματα, μὲ δεξαμενάς περιεχούσας ἐκρηκτικά ἀρέα.

Κατὰ τῆς αἰτήσεως τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «*Elna II*» περὶ μειώσεως τοῦ βαθμοῦ τοῦ πταίσματος, τὸ ἀμερικανικὸν Δημόσιον προέβαλεν, ὅτι οὐδεὶς τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος ἡ τοῦ μηχανοστασίου ἡτο διπλωματοῦχος καὶ διτὸ τὸ πλοῖον εἶχεν σύνθεσιν πληρῶς.

"Ἀπεδείχθη, ὅτι ὁ πλοιαρχὸς ἡτο 'Εσθονὸς κάτοικος Καναδᾶ, ἐπειδὴ δὲ τὸ πλοῖον ἡτο ὑπὸ λιθεριανὴ σημαίαν προεβλήθη, ὅτι ἐγένετο παράδεισις τῶν σχετικῶν λιθεριανῶν διατάξεων, αἵτινες ἀπήτουν, δημοσίοι τῶν ὑπὸ λιθεριανῶν σημαίαν πλοίων ἐφοδιάζονται διά τῶν λιθεριανῶν διπλωμάτων «*Εύθυνὸς* ὡς τοῦτο καθίστατο εὐλόγως ἐφικτόνως».

Τὸ δικαστήριον ἀπέρριψεν τὰς ἐντάξεις τοῦ βαθμοῦ τοῦ πταίσματος καὶ ἔκρινεν, ὅτι ὁ πλοιαρχὸς εἶχεν δριστικὸν διπλωματοῦχον δὲ οὐδὲς τὰς θαλάσσας, ἔλαβεν δὲ μετὰ τὸ ἀπύχημα ταχυδρομικῶν καὶ τὸ αἰτηθὲν λιθεριανὸν δίπλωμα. "Ἐκρίθη, ἐπίστηση, διτὸ τὸ πλοῖον δὲν εἶχεν ἀντικανονικὴν σύνθεσιν κατὰ τὰς περὶ τούτου λιθεριανὰς διατάξεις, παρὰ δὲ τὴν Ἐλλειψιν προσωπικοῦ, ἐθεωρήθη, ὅτι εἶχεν ἐπαρκὲς πλήρωμα πρὸς ἀσφαλῆ πλεύσιν καὶ ὅτι δὲν ὑφίστατο αἰτιώδης συνάφεια μεταξὺ τοῦ ἐλληπούς πληρωμάτος καὶ τῆς συγκρούσεως. "Εγίνεν συνεπῶς δεκτὸν τὸ αἴτημα περὶ μειώσεως τοῦ βαθμοῦ τοῦ πταίσματος τοῦ πλοίου τούτου.

G. I. K.

(Ἐκ τοῦ «American Maritime Cases» 1960 σελ. 221)

*Serving  
ship and owner*



**LAMBERT BROTHERS**

LIMITED

Cunard House, 88 Leadenhall Street,

London, E.C.3

\*

ALSO AT CARDIFF.

NEWCASTLE-ON-Tyne, GLASGOW, LIVERPOOL,

HULL AND GRIMSBY.

Telephone - AVErus 2000 · Telegrams - Lambert, London.  
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No.-G.B. LN 11-011

**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.

ΤΙ ΘΑ ΓΙΝΗ ΜΕΘΑΥΡΙΟΝ

## ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΑΛΙΕΙΑΣ

ΤΟΥ Κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Πριν άρχισα το κύριον θέμα μου διά το μέλλον της παγκοσμίου αλιείας, θά ξαναγράψω διλγά τινά διά την κατάστασιν τής αλιείας είς την χώραν μας, θά υπομονής τι δέν έγινε και τί πρέπει να γίνη, πώς θά γινώμεν αυτάρκεις είς ιχθείς και ποιά θά είναι ή συμβολή του "Ελλήνος ναυτίου είς την διεθνή προσπάθειαν διά την αύξησιν της ιχθυοπαραγωγής είς ένα λιαν προσεχές μέλλον. Κάθε καλής πίστεως συζητήσης θά βγάλη μόνος του τά έκ της διαγραφομένης έξελιξεως.... συμπεράσματα. Ή προσγωγή της αλιευτικής βιομηχανίας, μεταύριον και ή είς ιχθείς απόδοσης μιάς χώρας δέν θά στηρίζωνται είς τό έαν έχη άφθονα ψάρια είς τάς γύρω της θαλάσσας, άλλα άποκλειστικώς είς την ίκανότητα του ναυτικού της κόσμου και τή δύναμιν του άλιευτικού της στόλου. Ή φορά τών πραγμάτων, τά έπιστιστικά προβλήματα, ή υπερπληθυσμός, τό φάρμα του λιμού, θά άναγκασσούν τους κατ' έξοχήν ναυτικούς λαούς, νά έπιδοθούν είς την αλιείαν. Η 'Ελλάς θά γινη θύτερα άπό λίγα χρόνια, ύποχρεωτικώς, μιά μεγάλη ιχθυοπαραγωγής χώρα! Μή γελάτε... θά πεισθήτε διαβάσετε αυτά που γράφω παρακάτω.

Είπαμε και έτονίσαμε χίλιες φορές, διτή ή αλιεία είς την χώραν μας, λόγω της γεωλογικής διαμορφώσεως του έδαφους, τών άναπτεπταμένων άκτων, τών πολλαπλών κόπτων, δρμών, νήσων και χερσονήσων, τής στενής υφαλοκρηπίδος, του άνωμάλου τών βυθών και έν γένει της είς άλιευμα πενιχρότητος τών θαλασσών μας — έν συγκρίσει πρός τάς άλλας — έμφανίζει έντελώς ίδιόρρυθμον κατάστασιν και ώς έκ του πρέπει νά υποδιαιρήται είς διαφόρους κατηγορίας, έκστη τών όποιων νά έξετάζοτα με ίδιατέρων προσοχήν. "Ολαι, θεβαίνως, αι κατηγορίαι, μαζί άποτελούν τό σύνολον της αλιευτικής βιομηχανίας, πλήν, ούδεμια έξ αυτών, έχει οιανδήποτε σχέσιν, ή μια με την άλλην. Κάθε τομέων χωριστά άποτελεῖ και ένα νέον κλάδον, έχει ίδιαίτερα πλοία, άναλογον έξοπλισμόν και πληρώματα διαφοροτρόπως κατηρισμένα.

Ούτω, ή αλιεία έν τῷ συνόλῳ της, υποδιαιρεῖται είς την "Έλλαδας είς πέντε χωριστούς τομείς. Αλον Τήνη έσω τερικήν ή άλιείαν, πού περιλαμβάνει τίς λίμνες, λιμνοθάλασσες, ποταμούς, τενάγη, ιχθυοτροφεία, νταλιάνια σε κλειστά υδατα κ.ο.κ. Βον Τήνη παράκτιον ή άλιείαν, πού περιλαμβάνει τους δικτυάρηδες, παραγαδιάρηδες, τίς τράτες άπό την ξηράν, τά θυννέα, τά γρι - γρι και έν γένει τά μικρά ψαράδικοι που φερούνται κατά μήκος τών άκτων, γύρω τών νήσων και έντος τών άλληνικών θαλασσών. Γον Τήνη με σογιεία κατήν ή άλιείαν, πού άποτελείται άπό αλιευτικά πλοία άνω τών 20 μέτρων, μέ πετρελαιομηχανάς 200 ίππων και άνω, άναλογον αλιευτικὸν έξοπλισμὸν και πληρώματα έξησκημένα διά την μεσογειακήν αλιείαν. Δον Τήνη ύπερ πόντον ή άλιείαν, πού άποτελείται άποκλειστικῶς άπό μεγάλα ψαφάδικα - ψυγεία και φαράδες τελείων έξησκημένους διά την μεγάλην αλιείαν καί, Εον Τήνη σπογγαία είς την κατ' έξοχήν έλληνική βιομηχανίαν, πού περιλαμβάνει τά ειδικά διά την σπογγαλιείαν συνεργεία, τους δύτας και τους σφουγγαράδες.

Η Πολιτεία, έμερίμνησεν έγκαιρως νά προστατεύη με κάθε τρόπο δόλους αύτούς τους κλάδους και νά τους ένισχυση οικονομικῶς σύμφωνα μέ τάς περιστάσεις, άφ' ένδος διά νά αύξηθη ή ιχθυοπαραγωγή και νά τρώγη ή έλληνικός λαός ψάρια άφθονα και φθηνά, άφ' έτέρου, δέ, διά νά γινώμεν εί δυνατόν αυτάρκεις ώς πρός τά ψάρια τούλαχιστον. Τά άποτελέσματα μιλούν μόνο του! Ή προσπάθεια αύτή τών έκαστοτε κατηγορίας - έστω και χαλαρά - έφερε κάποιο άποτελέσμα, διτή έντος εικοσιπενταετίας, ή ιχθυοπαραγωγή μας έτριπλασίασθη. Ένω πρό τού πολέμου τά έκλεκτά ψάρια έπωλουντα πιό άκριδα και άπό τό κρέας, σήμερον, χάρις είς τά ληφθέντα μέτρα, πρό παντός δέ χάρις είς την ύπερποντιον αλιείαν, πωλούνται πιό φθινά και είναι προσιτά είς δύον τό κόσμον. Αύτη είναι μια πραγματικότης, την άποιαν κανείς δύναται νά άμφισθητήσῃ.

"Από τούς πέντε τομείς που προσανέφερα, τους όποιους ή Πολιτεία ένισχυσε και έπροστάτευσε, έκεινος πού δέχεται και πού άπειδωσε καταπληκτικά άποτελέσματα — μολονότι δέν έτυχεν έπαρκους οικο-

νομικῆς ένισχυσεως έν συγκρίσει πρός τους άλλους — είναι δι τομέως της ύπερποντίου άλιείας. Χωρίς νά είναι κανείς έμβριθης περί τά άλιευτικά ζητήματα, θά παραδεχθή, διτή με μεγαλύτερα ένισχυσιν, προσοχήν και φροντίδα, δι τομέως αύτός θά άποδώση πολύ περισσότερα. Έδω θέλω νά καταλήξω. 'Επι χρόνια τώρα άπό τών στηλών τών «Ν. Χ.» φωνάζω και κόπτομαι, διτή τό μέλλον της αλιείας μας δέν πρέπει νά στηρίζεται είς τά πτωχάς είς άλιευμα θαλάσσας μας και είς την άκομη πτωχοτέραν Μεσόγειον, άλλα είς τους ωκεανούς, είς την ύπερ πόντον ή άλιείαν. Εύτυχα πού τά γραμμένα δέν σδύνονται τόσον εύκολα με την γονατάστιχα, άλλα παραμένουν ώς τεκμήρια της έπιμονής και συμβολής μου είς ένα άχαρι άγνωστα, πού μέ τόσας άπογοητεύσεις και έμποδια προσεπάθησα νά διεσαγάγω. Κατί έξηγούμαι:

Τό σύνθημα του συναγερμού διά την αλιείαν, έχει διθή είς δλας τάς χώρας, μεγάλας και μικράς, υαυτικάς τε και μή. Τά έλατηρια, τά δικαιολογητικά και ή φιλοδογία του συναγερμού, διπως τά παρουσιάζει ή 'Οργανώσις Τροφίμων και Γεωργίας τών 'Ηνωμένων 'Εθνών, είναι δι πέρπληθυσμός, ή σημειουμένη έλλειψης τροφίμων, τό φάσμα του λιμού, ή διαπιστωσις, διτή ή αύξησης του πληθυσμού της γης δέν συμβαδίζει με την αύξησην της παραγωγής άγνωστων κ.τ.λ. Τό δέ έμβλημα της σωτηρίας, είναι ή θάλασσα και τά ψάρια. «Ο σα τρόφιμοι με δέν δύναται είς τό έξης νά μάς δώσει ή γη, θά μάς τά χαρίση είς την ή θάλασσα περιοχής προϊόντα της. Ούτω πως παρουσιάζεται ή νέα έξορμησις διά την άγνωστα έπιβιώσεως.

Αι τελευταίαι στατιστικά άναφέρουν, διτή ή ιχθυοπαραγωγή άνα τόνούς κατά τό παρελθόν έτος ύπερέθη τά 31.000.000 τόνους, μέ πρώτην την 'Ιαπωνίαν με παραγωγή 5.000.000 τόν., δευτέραν την Ρωσίων με 3.000.000 τόν., τρίτην τάς 'Ηνωμ. Πολιτείας με 2.700.000 τόν., τετάρτην την Κίναν με 2.200.000 τόν. έν συνεχεία την Νορβηγίαν με 1.850.000 τόν., την 'Αγγλίαν με 1.300.000 κ.ο.κ. Παρά τό μέχρι σημερινού άνωτανον διόπτρος της ιχθυοπαραγωγής, οι κύκλοι της Ι.Α.Ο. Θεωρούν τούτον ή ανέπαρκες και υπόδεικνύονται, διτή άπαραιτήτως πρέπει νά διπλασιασθή τό συντομότερον. Διαπρεπείς φυσιδιφαί, ιχθυολόγοι, ωκεανολόγοι και σοφοί έπιστημονες, έχαραξαν τάς κατευθύντηροις γραμμάς και έπειχησον πώς θά αύξηθη ή ιχθυοπαραγωγή και είς ποιάς περιοχάς άνα τάς θαλάσσας και τους ωκεανούς θά έξερεθη ή τρομακτική αύτή ποσότης ιχθύων πού θά χρειασθη δι άνθρωπος διά την διατροφήν του. Ός δέ διατείνονται, μετά δέκα χρόνια, βάσει τών μέχρι της στιγμής δεδομένων, τάς συνεχώς ναυπηγούμενα μεγάλα άλιευτικά πλοία και συνεργεία θά έξαπλωθούν τόσον είς τάς θαλάσσας, ώστε τά σήμερον θεωρούμενα ώς μακράν εύρισκομενα ύψιπεδα άλιείας, νά άπομαστεύωνται έξαπλητικώς και πάραστη άναγκη νά πρωθήσωμεν τάς έξορμησις μας είς νέας άλιευτικά περιοχάς, εύρισκομενας είς χιλιάδας μιλλίων μακράν τών βάσεων μας.

Ούτως έχόντων τών πραγμάτων, ή έπι της φρεσκάδας τών φαριών θεωρία χάνει την αξίαν της και θέλοντας ή μή, θά καταλήξων είς τά κατεψυγμένα άλιευματα. Ή διαγραφούμενη νέα κατάστασις θά έπιφέρει άναγκαστικής ριζικήν έπι τών άλιευτικής βιομηχανίας άντιληφεων άλλαγήν, ή έπισης και γενικήν τού ζητήματος τούτου διαμόρφωσιν. Τά άλιευτικά πλοία θά έκσυγχρονισθούν, νέας μέθοδοι και συστήματα αλιείας θά έπικρατήσουν, ίσως δέ νά προστεθούν είς τόν κατάλογον τών ίχνων και άλλα βρώσιμα είδη, έντελως άγνωστα, προερχόμενα άπό τάς έξερευσης τών νέων πεδίων δράσεως. Ή κατάψυξης τών άλιευτικών διότι τά ψαφάδικα έφερε κάποιο άποτελέσμα, διτή τά ψαφάδικα τού μέλλοντος θά έξορμησον είς δύον ημέρας, άλλα σύν τώ χρόνω, ή προτίμησης αύτή θά μετατραπεί είς... άναχρονισμόν ής πούμε, άναγκημένον είς προλήψεις τής παλαιάς έποχης. Διότι, ής μή τό άποκρυπτώμεν, πόσας κόδης, θά είναι είς θέσιν νά τρώγη φρέσκα ψάρια;

Μέ μαθηματικήν άκριδειαν, δι πληθυσμός της γης θά φάση σε λίγα χρόνια τά 5.000.000.000 ψυχών, άποτίθεται δέ διτή διά τραφή δλος αύτός δι κόσμος πρέπει νά αύξησην άναλογως και τά πάσης φύσεως άγαζα. Μέ τόν ίδιο ρυθμό, άν δι μέ ταχύτερο, πρέπει νά διπλασιασθή τάς αλιευμένης ποσότης ίχθυών, δηλαδή νά φάση και νά ύπερβη τά 62.000.000 τόνων έτησίων! Φαντάζεσθε, λοιπόν, τί πρέπει νά γίνη

## NORTH AFRICAN SHIPPING COMPANY

S. G. COTTAKIS &amp; C°.

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDERS

PROPRIETOR AND GENERAL MANAGER:

MR. SPIROS G. COTTAKIS

ALEXANDRIA

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

CAIRO

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

PORT-SAID

23. SULTAN HUSSEIN  
P.O.B. 360

PORT-TEWFICK

(SUEZ)  
RASHED STR.  
P.O.B. 58

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

πόσα μεγάλα ψαράδικα - ψυγεία καλούμεθα νά αποκτήσωμεν και τόσους ἄνδρας νά ἐκυρωμάσωμεν; Ἡ κίνησις, ή δραστηριότης και ὁ συναγερμὸς γύρω ἀπό τὸ ἐπίκαιρον αὐτὸ θέμα, συνταράσσουν τὰς ἀστικάς χώρας, δπου ὁ πληθυσμὸς αὐξάνει μὲ ρυθμὸν 2%, τούλαχιστον, ἐπηρίως. Ἡ ἀχαϊκή Κίνα, ὑπέρεβη ἡδη τὰ 700.000.000 ψυχῶν — ὡς λέγουν αἱ στατιστικαὶ — και ἔκει οἱ κώδωνες τοῦ κινδύνου κρούουν ἔκκωφαντικῶς, διὰ νὰ προειδοποιήσουν τὸν ὑπόλοιπον κόσμον πῶς πρέπει νὰ προετοιμασθῇ εἰς τὸν τομέα τῆς ἰχθυοπαραγωγῆς, ή ναρκωμένη πάλαι ποτὲ Κίνα, ἀφύπνισθη και κατὰ τὰ τελευταῖα χρόνια ἔφθασε νὰ διπλασιάσῃ τὴν ἀλιευτικὴν τῆς Ικανότητα μὲ παραγωγὴν ἅνω τῶν 2.200.000 τόνων ἰχθύων. Σύμφωνα δὲ μὲ τὸ πρόγραμμα ἀνασυγκροτήσεως, η ἰχθυοπαραγωγὴ πρέπει νά... τριπλασιάσθῃ, τῆς Κίνας ἀνδεικνυομένης ὡς πρώτης δυνάμεως εἰς τὴν ἀλιεύαν.

Εις τὸ περιοδικὸν «Fishing News» ἔδημοσιεύθη ἐσχάτως μία συνοπτικὴ μελέτη διὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς ἀλιείας κατὰ τὰ είκοσι προσεχῆ ἔτη. Ό ἄρθρογράφος κ. Ranken, μεταξὺ ἀλλών ἀναφέρει, δότη πρὶν ἀπὸ τὸ 1925, ἡ Ρωσία καὶ ἡ Πολωνία θα εὐρίσκωνται ἐπὶ κεφαλής ἑνὸς λιανὶ σημαντικοῦ ἀλιευτικοῦ στόλου, ἀποτελουμένου ἔκ διαφόρων πλωτῶν ἐργοστασίων, ἀπὸ 4.000 τόνων καὶ ἄνω. Τὰ πλοῖα αὐτὰ θὰ δύνανται νὰ δράσουν ἀποτελεσματικῶς εἰς οιανδήποτε ἀνά τὴν ύφιλον ἀλιευτικὴν περιοχὴν. Τὰ προϊόντα τὴν θαλάσσην θὰ ἐντοπιζοῦνται εἰς ὥρισμένους ἔκ των προτέρων λιμένας καὶ θὰ διανεμωνται ἐν συνεχείᾳ πρὸς δόλας τὰς κατευθύνεις, σύμφωνα μὲ τὰς ἀνάγκας ἔκαστης περιοχῆς. Εἰς δόλα τὰ ναυπηγεῖα πυρετωδῶς κατασκευάζονται πλοιά ἐργοστάσια διαφόρων τύπων, μέχρι τῆς στιγμῆς δὲ — ὡς λέγουν — ὑπάρχουν ἐν λειτουργίᾳ ἄνω τῶν ἑκατὸν συνεργείων εἰς τὸν Ειρηνικὸν Ὁκεανόν. Κατὰ γενικὸν κανόνα, τὰ ἀλιεύματα καταψύχονται ἡ βιομηχανοποιοῦνται. Ἀπὸ δὲ, τὴν ἀποσύρεται ἀπὸ τὴν θαλάσσαν, τίποτε δὲν χάνεται. Τὰ ψάρια, τὰ κήπη, τὰ μαλάκια, τὰ δστρακά, τὰ φύκια, τὰ φυτά, τὰ θαλάσσια δένδρα κ.τ.λ. δῆλα χρησιμοποιοῦνται, δῆλα ἐπωφελῶς βιομηχανοποιοῦνται. Αὐτὸς εἶναι τὸ μέλλον τῆς ἀλιείας!

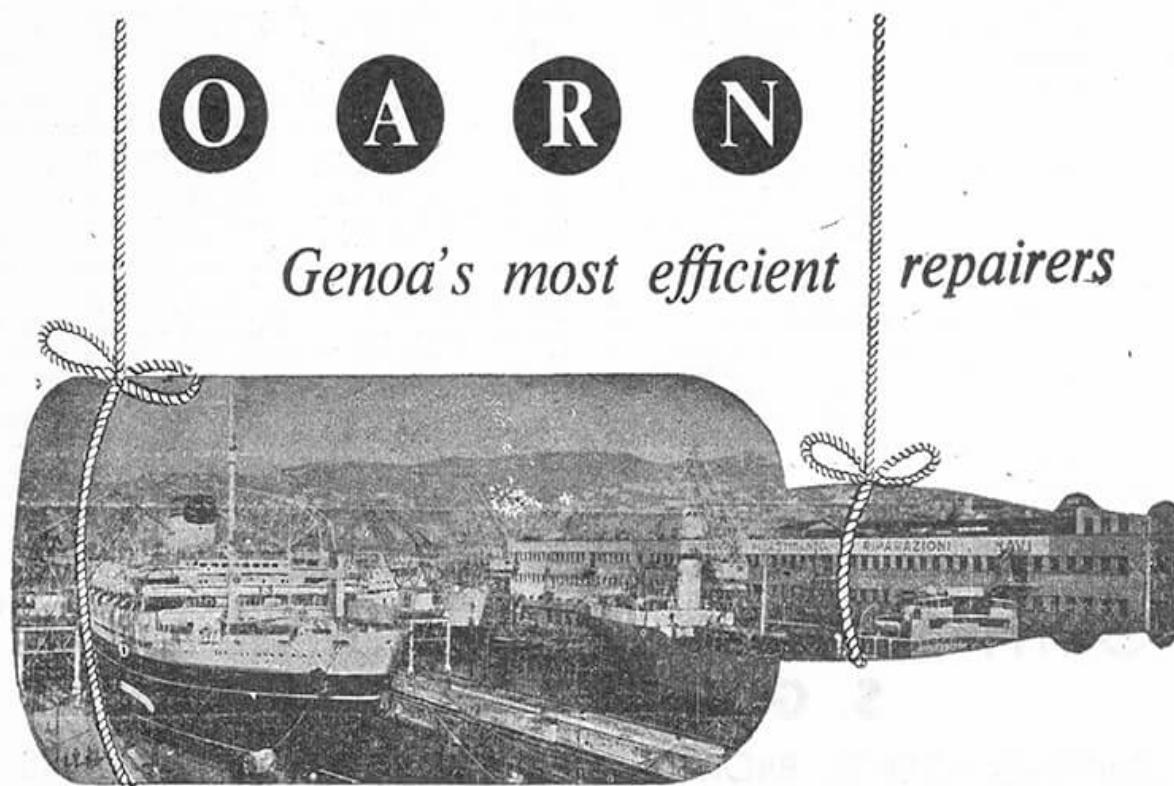
Είς τὴν ἀρχὴν τοῦ σημειώματός μου ἀνέφερα, διτὶ ἡ προσαγωγὴ τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, μεθαύριον, καὶ ἡ εἰς Ιχθεῖς ἀπόδοσις μᾶς χώρας δὲν θά στηρίξωνται εἰς τὸ ἔαν ἔχῃ ἄφονα ψάρια εἰς τὰς γύρω της θαλάσσας, ἀλλὰ ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ικανότητα τοῦ ναυτικοῦ της κόσμου καὶ τὴν δύναμιν τοῦ ἀλιευτικοῦ τῆς στόλου. Προσθέτεσα δέ, ὅτι ύστερος ἀπό λίγα χρόνια, ἡ Ἐλλάς θά γίνη, ὑποχρεωτικῶς, μία μεγάλη Ιχθυοπαραγωγὸς χώρα. Εἰς τὸ σημεῖον δουτὸν ἔφθασαν τὰ πράγματα καὶ τὴν ζωρότητα μὲ τὴν δόπιον διαγράφεται ἡ κατάστασις ἡ ἀφορώσα τὰ ἐπιστητικά προδήματα, πρέπει νὰ πάσχῃ κανεὶς ἀπό ὀφθαλμίαν, διὸ νὰ μὴ διακρίνη τὰ σημεῖα ἐκείνα εἰς τὸν δρίζοντα, ποὺ ἐκπέμπουν τὸ ΦΩΣ! Ἡ Κεντρική Εύρωπη μὲ τὰς δεκάδας ἑκατομμυρίων κατοι-

κων, μὲ λαχτάρα ἀποδέχεται τὰ προϊόντα τῆς θαλάσσης ποὺ τῆς λείπουν. 'Η πλησιέστερον πρὸς αὐτὴν εύρισκομένη ναυτική Ἑλλάς, είναι εἰς θέσιν νὰ τὰς προμηθεύει ἀπὸ δλα αὐτὰ ἐν ἀφθονίᾳ, καθ' δλας τὰς ἐποχὰς. Ζήτημα σργανώσεως είναι. 'Απὸ τὴν Νότιο Γερμανία, τὴν Τσεχοσλοβακία, τὴν Ούγγαρια, τὴν Αὐστρία, τὴν Βουλγαρία, μᾶς ξητοῦν ψάρια κατεψυγμένα, ίχθυάλευρα, ίχθυέλαια, κονσέρβες κ.τ.λ. 'Υπάρχει μία θετική ζήτησις, ή δποια θὰ αύξηθῇ σὺν τῷ χρόνῳ.

Έαν ή ζήτησις αύτή έγινετο πρό έξαετίας, δεν θα συγκινούσε, βεβαιώς, κανένας, διότι η 'Ελλάς δεν ήτοι είς θέσιν σχι μόνον νά προμηθεύσῃ τούς γείτονάς της με όπλασινά, άλλα ούτε τούς κατοίκους της νά διαθρέψῃ έπαρκως. Μέ την έπικράτησιν, δημοσίως, της ύπερποντιού άλιείσις τά πράγματα έντελώς άλλάζουν και μία νέα κατάστασις δημιουργίας, προδόου και εύημερίας άναφαίνεται, κατάστασις, ή όποια εύστόχως κατεύθυνομένη, θά προσπορίσῃ εἰς τὴν χώραν μας μίαν νέαν προγήν πλούτου. Συμβαίνει, δημοσίως, κάτι τὸ παράξενον και παράδοξον συνάρματα. Μόλις ἀποκτήσαμε μερικά φωράδικα τῆς προκοπῆς, τὰ όποια μᾶς κουβαλοῦν ἀνελλιπῶς ἀφθονα ψάρια, ἀμέσως ἔτεθη εἰς ἐφαρμογὴν τὸ ἀποκαρδιωτικὸν σύστημα τῶν περιορισμῶν. Οι ἐνδιαφέρομενοι, διὰ νά κρατήσουν διὰ τὸν ἑαυτόν των μόνον τὸ προνύμιον τῆς ύπερποντιού άλιείσις, διέδωσαν, διτὶ ὁ κλάδος αύτούς μὲ τὰ νέα πλοιαὶ ποὺ ἐτοιμάζονται εἰναι ὑπερκορεσμένος και ζήτησαν νά προστατευθούν δασμολογικῶς, ἐπιβαλλομένου δασμοῦ 20% εἰς τὰ εἰσαγόμενα ψάρια.

Τὸ ζῆτημα αὐτὸς ποικιλοτρόπως συζητεῖται, τώρα μάλιστα ποὺ τοι-  
αύτη καταδάλλεται προσπάνεια διὰ τὴν εἰσδοχὴν τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν  
Κοινὴν Ἀγοράν. Οἱ γνωρίζοντες πρόσωπα καὶ πράγματα ἔχουν σούδα-  
ρα ἐπιχειρήματα νὰ παρουσιάσουν καὶ λέγουν, θυμοσόφων, ἐὰν δὲ κλά-  
δος αὐτὸς ἡτοῦ ὑπερκορεσμένος, τότε διατὶ εἰσάγονται ἀδρόβια τόσα  
καὶ τόσα φάρια, εἴτε μὲν ἵσπανικά φαράδικα, εἴτε μὲν διάφορα ἄλλα  
πλοια - ψυγεῖαι; Ἄλλα καὶ ἡ δασμοδογικὴ προστασία διὰ τὴν περι-  
φρούρησιν τῆς ἑγχωρίου βιομηχανίας, δὲν φαίνεται, διτὶ θὰ ἔχῃ ἀποτε-  
λέσματα, διότι, ἀπὸ τώρα οἱ εἰσαγωγεῖς ἕντρηγθαν, ὅπετε τὰ πλοῖα  
νὰ τεθοῦν ὑπὸ Ἑλληνικὴν σημαντικὴν αἰλιεύτικὴν ἐπιχείρησιν νὰ γί-  
νονται Ἐλληνικαί. «Ἀλλώστε, ἀς μὴ τὸ ἀποκρύπτωμεν, ἡ ὑπερπόντιος ἀ-  
λιεύσια διὰ τὴν χώραν μας τώρα μόλις ἐδημιουργήθη, ἐπομένως εἶναι  
πλάνη, ΜΕΓΑΛΗ ΠΛΑΝΗ, νὰ καταδογισθῇ ὡς ὑπερκορεσμένη. Τούναν-  
τίον, πρέπει νὰ μείνῃ δχι μόνον ἐλευθέρα, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀνοίξῃ διά-  
πλατα τὶς πόρτες της διὰ νὰ δεχθῇ καὶ ἄλλους συνεργάτας. «Ο σ οι-  
πι σ το ι π ρ ο σ ἐ λ θ ε τ ε». «Οσοι πιστεύουν εἰς τὴν μεγάλην ἀλιεύσιαν,  
— καὶ είναι πάμπολοι; — ἀς ἔχουν τὸν δρόμο ἀνοικτό, χωρὶς ἐμπόδια  
καὶ περιορισμούς. Τὸ μέλλον τῆς ἀλιεύσιας, δχι μόνον τῆς Ἑλληνικῆς,  
ἀλλὰ τῆς παγκοσμίου τοιάυτης, εύρισκεται εἰς τοὺς ὥκεανούς.

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ



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

2

**OFFICINE ALLESTIMENTO E RIPARAZIONI NAVI**

### *Melo Giano, Genoa (Italy)*

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

# ΠΕΡΙ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Η έμπιστοσύνη διά το μέλλον ζωηρότερα διαγράφεται εἰς τὴν σκέψιν τοῦ Εύρωπαίου ἐπιχειρηματίου, παρὰ τοῦ Ἀμερικανοῦ.

— Εἰς τὴν Εύρωπην οἱ ἔργασίαι δικαιολογοῦν τὴν αἰσιοδοξίαν. Εἰς τὴν Ἀμερικήν ἡ ἀμφιβολία υφίσταται. Κατὰ τὰ μετὰ τὴν κρίσιν τοῦ Σουέζ ἑτη κάποιος τόνος οἰκονομικῆς ἀνεξαρτησίας ἐπικρατεῖ εἰς τὴν Εύρωπην. Τὰ εἰς χρυσὸν καὶ συναλλαγματικά ἀποθέματα εἶναι μεγάλα, περισσότερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν Ἀμερικήν.

— Νομισματικά προβλήματα διὰ τὰς χώρας τῆς Δυτ. Εύρωπης δὲν υφίστανται. Πρὸς τὴν ἔξαγωγικὴν προσπάθειαν στρέφεται ἀπερισπαστος ἡ προσοχὴ τῶν.

— Η βιομηχανική Εύρωπη δὲν ἔχει ἀνεργίαν. Αἱ ἐργατικοὶ χεῖρες δὲν ἀπαρκοῦν. Τὰ ἡμερομίσθια τείνουν νὰ ὑψωθοῦν καὶ συνεπῶς τὸ κόστος τῆς παραγωγῆς. Εἰς τὴν βελτίωσιν τῶν μέσων τῆς παραγωγῆς, πρὸς τὸν αὐτοματισμὸν ἥδη ὅλαι σι βιομηχανικοὶ χώραι τῆς Δ. Εύρωπης στρέφουν τὴν προσοχὴν τῶν, ἵνα χαμηλὸν διατηρήσουν τὸ κόστος τῶν προϊόντων.

• Διατηρεῖται εἰς ὑψηλὸν ἐπίπεδον ἡ καθ' ὅλον τὸν κόσμον βιομηχανικὴ δραστηριότης. Όπρισμέναι, ὅμως, κατὰ χώρας μεταπτώσεις σημειῶνται. Η ἀμερικανικὴ λ.χ. παραγωγὴ τείνει νὰ κρατήσῃ εὐθείαν γραμμήν, ἐνῷ ἡ εὐρωπαϊκὴ συνεχίζει τὴν ἀνίστασαν.

— Οἱ φόδοι, ἔξι ἄλλου, τοῦ νομισματικοῦ πληθωρισμοῦ οἱ διατυπώθεντες εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους ἀπεδειχθήσαν μη βάσιμοι. Η ἀνάπτυξις τῶν ἐργαστῶν προχωρεῖ χωρὶς ἔκτακτον τινὰ νομισματικὴν ἀνωμαλίαν εἰς τινὰ ἔκ τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν.

• Παντοῦ, εἰς ὅλας τὰς χώρας, αὐξησίσις σημειούται τῶν ἔξαγωγῶν. Κατὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ τρέχ. ἔτους αἱ ἀμερικανικοὶ ἔξαγωγαι ἥσαν ηγήσην εἰς τὰς ἀντιστοίχου περιουσιανοῦ. Αἱ ἀγγλικοὶ καὶ αἱ γερμανικοὶ κατὰ 20%. Αἱ γαλλικοὶ κατὰ 54%. Αἱ καναδικοὶ κατὰ 23%.

• Εἴναι, μετὰ τὴν διάσκεψιν τῶν Παρισίων, ἡ διεθνῆς κατάστασις δείξη σημεῖα περαιτέρω χειροτερεύσεως, ὁ ψυχρὸς πόλεμος θὰ ἐνταθῇ ἐκ παραλλήλου δὲ καὶ αἱ πολεμικοὶ προπορασκευαί.

— Δὲν ἀποκλείεται ζωηρότερα νὰ σημειωθῇ ἡ ζῆτησις πρώτων ὑδάν, ἵνα συμπληρωθοῦν τὰ κατὰ χώρας ἀποθέματα, ἐνῷ ὅφει δυσκόλων ἡμερῶν.

— Εἰς τὴν ναυλαγοράν, πάντως, τὰ φορτία τῶν μεταλλευμάτων καὶ τῶν παλαιοσιδήρων ἐπιστρέφονται περισσότερα. Τῶν σιτοφορτίων ἡ κίνησις ὑπῆρξε, τούναντίον, μᾶλλον χαλαρά.

• Τὴν δυνατότητα στενωτέρας οἰκονομικῆς συνεργασίας τῆς Ἀγγλίας μὲ τὰς ἔξι χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἀντιμετωπίζει πλέον ἡ ἀγγλικὴ κυβέρνησις. Φαίνεται, ὅτι ἐπεκράτησε κατὰ τὴν τελευταῖν διάσκεψιν τῶν χωρῶν τῆς Κοινοπολιτείας ἡ ἀποφοιτησία τῆς συνεργασίας αὐτῆς. Πρὸς μιαν ἡνωμένην οἰκονομικῶν Εύρωπην θὰ τείνουν. "Ηδη αἱ πρῶται βολιδοσκοπήσεις ἔγιναν.

• Κατὰ τὸ α' τετράμηνον ἡ παραγωγὴ ἀκατεργάστου σιδήρου εἰς τὰς ἔξι χώρας τῆς Κοινῆς Ἀγορᾶς ἀντιμετωπίζει πλέον ἡ ἀγγλικὴ κυβέρνησις. Φαίνεται, ὅτι ἐπεκράτησε κατὰ τὴν τελευταῖν διάσκεψιν τῶν χωρῶν τῆς Κοινοπολιτείας ἡ ἀποφοιτησία τῆς συνεργασίας αὐτῆς. Πρὸς μιαν ἡνωμένην οἰκονομικῶν Εύρωπην θὰ τείνουν. "Ηδη αἱ πρῶται βολιδοσκοπήσεις ἔγιναν.

— Εἰς τὴν Ἀμερικὴν ἐπίσης κατὰ τὸ τετράμηνον παρήχθησαν 44,5 ἑκατομ. τόν. χάλυβος, ἔναντι 41,76 τοῦ ἀντιστοίχου περιουσιοῦ.

• Διὸ τὸ α' τρίμηνον ἡ ρωσικὴ παραγωγὴ σιδήρου ἀναγγέλλεται ηγήσην κατὰ 9% ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 1959 καὶ τοῦ χάλυβος κατὰ 11%. "Εφάσεις τὰ 25,2 ἑκατομ. τόνων.

• Αὐτοῦ τοῦ ἀναθεωρεῖται ὁ νόμος «Ἀγοράζετε ἀμερικανικὰ προϊόντα», ἵνα διευκολύνῃ ἡ ἔξαγωγικὴ προσπάθεια τῶν ἡνωμένων Πολιτειῶν. Ἐπρόκειτο περὶ μέτρου ἔκτακτου καταστάσεως, κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως. Τώρα δημιουργεῖ πράγματα εἰς τὴν Οὐάσιγκτον καὶ δυσχεραίνει τὴν τοποθέτησιν τῶν ἀμερικανικῶν προϊόντων εἰς τὸ ἔξωτρο.

— "Ἄση σημειωθῆ, ὅτι αἱ ἡνωμέναι Πολιτείαι μετεῖχον τὸ 1953 κατὰ 26% τῶν παγκοσμίων ἔξαγωγῶν βιομηχανοποιημένων προϊόντων καὶ τὸ 1959 κατὰ 21.3%. Κατ' ἀντίθεσιν τῆς Γερμανίας ηγήση ἀπὸ 13,2% εἰς 19,1%, ἐνῷ καὶ τῆς Ἀγγλίας ἐμειώθη ἀπὸ 21,2% εἰς 17,3%.

— "Η Ἰταλία, η Ἰσπανία, η Ὀλλανδία καὶ η Γαλλία ἐμφανίζουν ἐπίσης αὐξήσεις.

• «Μπούμ» τοῦ χάλυβος εἰς τὴν Δυτ. Γερμανίαν. "Ἐναντι τῶν 29,4 ἑκατομ. τόν. τοῦ 1959, η ἐφετεινὴ παραγωγὴ πιθανὸν νὰ φθάσῃ τὰ 34 ἑκατομ. τόν. Καὶ αἱ ἐπενδύσεις νέων κεφαλαίων πρὸς ἐπέκτασιν τῶν ἔκτασεων συνεχίζονται. Εἰς 240 ἑκατομ. δολ. θὰ φθάσουν αἱ ἐφετειναὶ.

• "Η ἐπόρια ἔκθεσις τοῦ ὄμιλου «Ρούαγιαλ Ντάτς - Σέλλ» ἀναφέρεται μετ' ἐμπιστοσύνης εἰς τὴν παγκόσμιον οἰκονομικὴν ἀνάπτυξιν κατὰ τὸ 1960 καὶ εἰς τὴν αὐξήσιν τῆς καταναλώσεως πετρελαίων. Ὁμοίως ἐπίσης διὰ τὴν κρίσιν τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ προβλέπει, ὅτι αὐτῇ θὰ συνεχισθῇ, λόγω τῆς συνεχοῦσας εἰσόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν νέων τάνκερ, στιναὶ εἰχον παραγγελθῆ πρὸ τριῶν καὶ τεσσάρων ἔτῶν.

— Τονίζεται, ὅτι ὁ ἀνταγονισμὸς εἰς τὰ πετρέλαια ἐνετάθη, λόγω τῶν εἰσαγωγικῶν περιορισμῶν εἰς τὰς ἡνωμέναι Πολιτείαις καὶ τῶν ρωσικῶν ἔξαγωγῶν. Η καταναλώσις θὰ βαίνῃ αὐξανούμενη, ἀλλ' οὐχὶ μὲ τὸν ρυθμὸν τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἔτῶν.

• «Ἀνταρτοπόλεμον» θὰ κηρύξῃ ἡ ρωσία εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν τῶν πετρελαίων. Ἐπὶ παγκόσμιου καταναλώσεως 20 ἑκατομ. βαρελ. ἡμεροσίως η ρωσία εἰς τὸ 1,5 τοὺς ἑκατὸν τῆς καθ' ημέραν ζητήσεως.

— Μέχρι τούδε ἡ πολιτικὴ σκοπιμότης κατηγόρησε τὴν ρωσικὴν ἔξαγωγικὴν πολιτικὴν καὶ εἰς τὰ πετρέλαια. Προβλέπεται, ὅμως, μὲ τὴν ἔντασιν τοῦ ψυχροῦ πολέμου νὰ συναγωνισθῇ εἰς ὡρισμένας ἀγορὰς τὴν διεθνῆ πετρελαιοβιομηχανίαν διὰ τῆς σημαντικῆς ἐκπτώσεως τῶν τιμῶν καὶ ἄλλων διευκολύνσεων.

— "Οπωσδήποτε κατὰ τὰ ἀμέσως προσεχῆ ἔτη αἱ τιμαὶ τῶν πετρελαιοειδῶν προβλέπονται χωρούσαι τὴν κατιούσαν. "Ἄς σημειωθῆ, ὅτι ἡ ρωσικὴ παραγωγὴ τοῦ τρίμηνου 1960 ἀνήλθεν εἰς 34,5 ἑκατομ. τόν. (16% αὐξήσις ἔναντι τοῦ α' τρίμηνου 1959).

• "Αναπτύσσεται ἡ παραγωγὴ πετρελαίου εἰς τὴν Λιβύην. Προεξάρχοντα διαδραματίζει ρόλον ἡ ἑταῖρια "Εσσος μὲ πέντε φρέστα ἐν λειτουργίᾳ. "Ηδη συνιστᾶ αὔτη εἰς Μάρσα ἡ Μπρέγκα (τοῦ κόλπου τῆς Σύρτεως) τοῦ λιμένα φορτώσεως τῶν παραγομένων πετρελαίων εἰς τὴν 100 μίλια ἀπέχουσαν ἀπὸ τὴν θαλάσσης πετρελαιοφόρον περιοχὴν τοῦ Ζέλτεν. Τὸν ἔρχομενον μῆνα ἀρχεται ἡ ἔγκατάστασις πετρελαιαγωγού τῶν 30 ιντσῶν, ἐνῷ ἀπέφασίσθη καὶ ἡ ἰδρυσις ἐνὸς διゅλιστρίου μὲ παραγωγικὴν ικανότητα 112 ἑκατομμύριον βαρελίων ἐποίων.

— "Άφ' ἔτερου η Μόμπιλ "Οἴλ" ἀπεκάλυψε κοιτάσματα πετρελαίων 150 μίλια διτυκῶν τοῦ Ζέλτεν καὶ εἰς ἀπόστασιν 100 μιλλίων ἀπὸ τῆς ἀκτῆς, ἐνῷ μία τρίτη ἑταῖρια ἀπέκτησεν ἥδη πέντε πρέστατα πετρελαίου καὶ τρία φρέστα φυσικοῦ ἀερίου εἰς Χόχραν, τῆς περιοχῆς Μπάφρα.

• Τὸ φυσικὸν ἀέριον τῆς Σαχάρας, ἡ παραγωγὴ τοῦ ὅποιου φαίνεται νὰ ὑπερβῇ ὅλας τὰς προβλέψεις, θὰ μεταφέρεται διὰ εἰδικῶν πλοίων ὑγροποιημένον εἰς τὴν Εύρωπην. Σχετικαὶ διαπραγματεύσεις διεξάγονται διὰ τὴν προμήθειαν τῶν καταλλήλων σκαφῶν μεθανίου ἀπὸ ἀμερικανικούς Οἴκους.

• "Η ἀλματῶδης αὐξήσις τῆς καταναλώσεως πετρελαίων εἰς τὴν Ἀγγλίαν δικαιολογεῖται ἀπὸ τὸ χαμηλὸν ἐπίπεδον τῆς τιμῆς του. Πράγματι, ἐνῷ τὸ κόστος τοῦ γαιανθρακοῦ ηγήσθη κατὰ 40% ἀπὸ τοῦ 1954, τὸ κόστος τοῦ φιούελ διῆ της 50%.

— "Ηδη, τὸ πετρέλαιον καλύπτει τὰ 23% τῶν ἐνεργειακῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας. Τοῦ φιούελ διῆ κατανάλωσις ἐτριπλασιάθη ἀπὸ τοῦ 1954 καὶ ἐντεύθεν, μὲ προοπτικὴν περαιτέρω αὐξήσεως, δεδομένου, ὅτι ἡ κατανάλωσις καυσίμων εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὑπολογίζεται νὰ φθάσῃ τοῦ 1965 εἰς τὸ ισόποσον 290 ἑκατομμύρια τόνων γαιανθρακος, ἔναντι 246 ἑκατομμυρίων τόνων, τοῦ 1959. Τοῦ πετρελαίου ἡ κατανάλωσις θὰ φθάσῃ τὰ 59 ἑκατομμύρια τόνων. Αὐξησις 80% ἐντὸς ἔξαστιας.

• Κατὰ 14% ηγήσθη ἡ παραγωγὴ πετρελαίου εἰς τὴν Μέσην. "Ανατολὴν διὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1959 (65 ἑκατομ. τόν. ἔναντι 55 ἑκατομμυρίων). "Ἄν ἡ αὐτὴ παραγωγὴ πανεχισθῇ, ἡ παραγωγὴ τοῦ 1960 θὰ φθάσῃ εἰς τὸ ρεκόρ τῶν 250 ἑκατομ. τόνων.

• "Η παγκόσμιος παραγωγὴ πετρελαίου ηγήσθη κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ 1960 εἰς 20.446.758 βαρελ. ἡμερησίως, ἔναντι τοῦ μέσου δροῦ 19.470.768 βαρελίων διὰ τὸ 1959. Αὐξησις 5%.

• "Υπερχεώδησαν ἀπὸ τὸν Κάστρο τὰ ἐν Κούβα ἀμερικανικὰ διゅλιστήρια, νὰ ἀναλάβουν τὴν ἐπεργασίαν 300 χιλ. τόν. ρωσικοῦ πετρελαίου, ὅπερ ἥδη ἥρχεις νὰ μεταφέρεται ἐκεὶ ἐπ' ἀνταλλαγὴ τῆς ἀγορασθεῖσας ἀπὸ τοὺς Ρώσους ζαχάρεως. Η θέσις τῶν ἀμερικανικῶν διゅλιστρίων εἶναι, πράγματι, δυσχερῆς.

• Τὴν Ιην 'Απριλίου αἱ τέσσαρες μεγάλαι σιτοπαραγωγοὶ χώραι κατείχον τὰ ἔξης ἀποθέματα: Ἡνωμέναι Πολιτείαι 1.429.000.000 μπουσελς ἔναντι 1.397.000.000 πρὸ ἔτους. Καναδᾶς 610.900.000 ἔναντι 655.000.000. Ἐργεντινὴ 91.900.000 μπουσελς ἔναντι 120.400.000 καὶ Αὐστραλία 141.400.000 ἔναντι 131.800.000 πρὸ ἔτους. Αἱ ἔξαγωγαις οἵσαν ἔφετος μεγαλύτεραι. Τὰ ἀποθέματα ἐμειώθησαν.

• Εἰς βάρος τῆς Κούβας η Βραζιλία κερδίζει ἔδαφος εἰς τὴν κατανάλωσιν ζαχάρεως εἰς τὰς ἡνωμέναι Πολιτείαις. Διαπραγματεύσεις διεξάγονται διὰ τὴν ἀγορὰν 200 χιλ. τόνων.

— "Ἐν τῷ μετοξὺ η Κούβα φαίνεται νὰ ἐντείνῃ τὴν ἔξαγωγικήν της προσπάθειαν, ἐκπίπτουσα καὶ τὰς τιμάς. Η Ἐρυθρὰ Κίνα πρόκειται νὰ ἀγοράσῃ σημαντικάς ποσότητας.

• Κατὰ τὸ «Ινστιτούτον Ναυτιλίας» τῆς Βρέμης, η δύναμις τοῦ παγκόσμιου ὅμιλου στόλου πετρελαίων τὴν Ιην Μαΐου ἐ.ἔ. 22.556 σκάφη (τῶν 300 τ. γκρός καὶ ἄνω ἑκαστον) ὀλίκης χωρητικότητος 122.769.000 τόνων γκρός η 145.147.000 τόνων d.w. Αἱ σημαῖαι τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Λιθερίας καὶ τῆς Γερμανίας ἐνεφάνισαν κατ' Ἀπρίλιον ἐλαφράν τινα πτώσιν.

## VISCONTI BROS SHIPPING AGENTS, SHIP CHANDLERS

Πρακτορεύσεις καὶ τροφοδοσίαι τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων.

Address: Riva Schiavoni 4159  
Cables: VISCONTI-VENICE  
Phones: 28779  
Private: 29065-34715  
VENICE - ITALY

# "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,, Α.Ε.

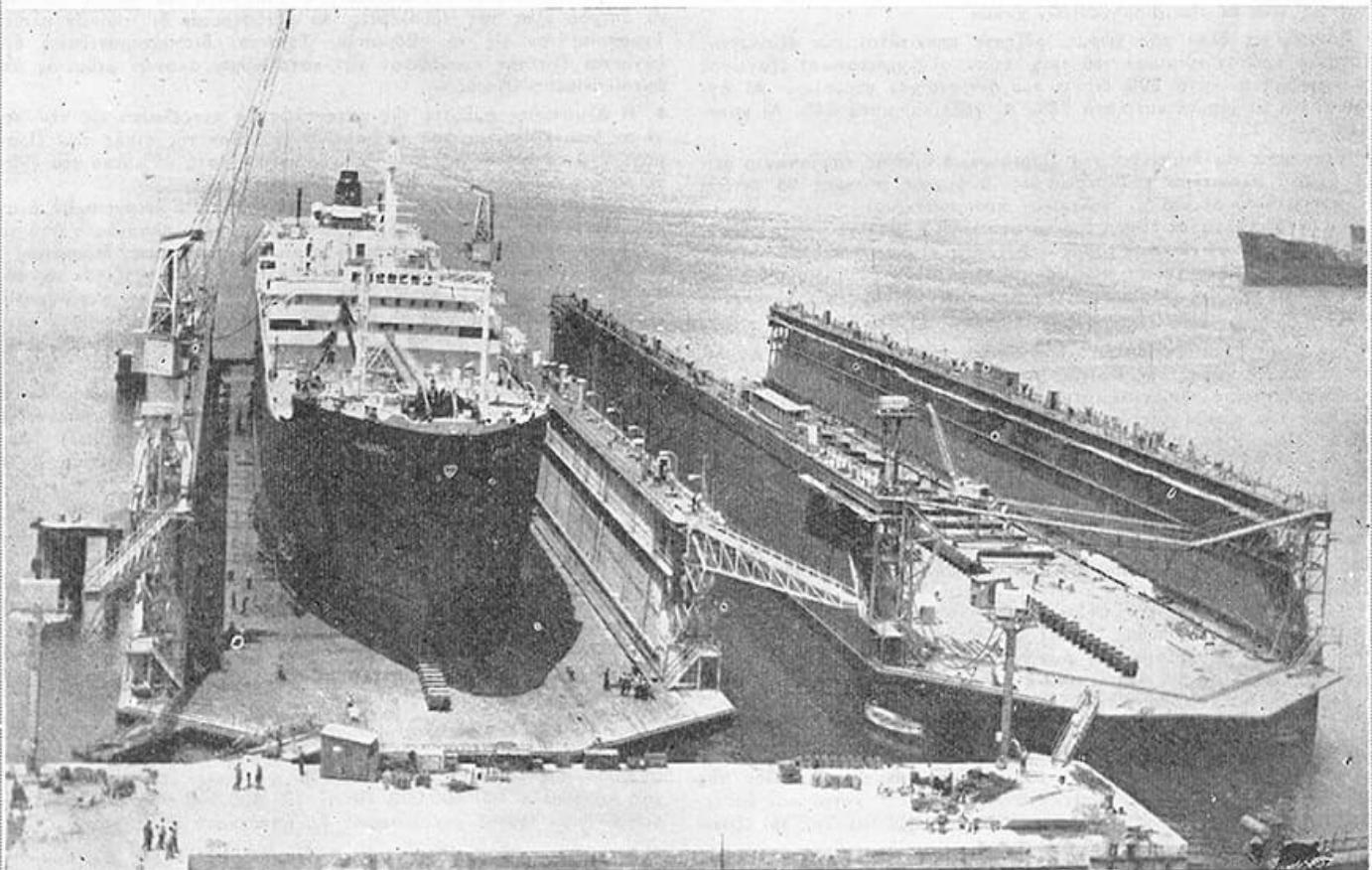
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΧΡΙ ΜΗΚΟΥΣ 200 Μ. ΚΑΙ 35.000 T. DWT.

ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΠΑΣΗΣ ΦΥΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΗΣ ΚΑΙ ΣΚΑΦΟΥΣ-ΤΕΝΙΚΑΙ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ  
(GENERAL SURVEYS) - ΜΕΤΑΣΚΕΥΑΙ - ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΙ - ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΙ

## 2 ΜΕΓΑΛΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΔΕΞΑΜΕΝΑΙ

No. 1 ΜΗΚΟΣ 694 ΠΟΔΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΙΖΟΥΣΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΧΡΙ 50.000 D.W.T.

No. 2 ΜΗΚΟΣ 673 ΠΟΔΩΝ ΔΕΞΑΜΕΝΙΖΟΥΣΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΧΡΙ 37.000 D.W.T.



Τὸ πετρελαιοφόρον "ELIZABETH", πλοιοκτησίας PURFINA είναι τὸ δεύτερον τῆς ιδίας Έταιρίας τὸ όποιον ἐπισκευάζουν τὰ Έλληνικὰ Ναυπηγεῖα. Παραπλεύρως διακρίνεται ἡ ύπ' ἀριθ. 2 Πλωτὴ Δεξαμενὴ, ἡ όποια ἐγκαινιαζομένη τὴν 10 Ιουνίου τρ. ἔτους θὰ τεθῇ ἀμέσως ἐν λειτουργίᾳ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

ΟΡΑΓΚΛΙΝΟΥ ΡΟΥΖΒΕΑΤ 4 - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 611 - 141 - 2 - 3.

ΤΗΛΕΤΡ. ΔΙΕΥΘ. : SHIPYARD ATHENS - TELEX : ATHENS H. S. 123

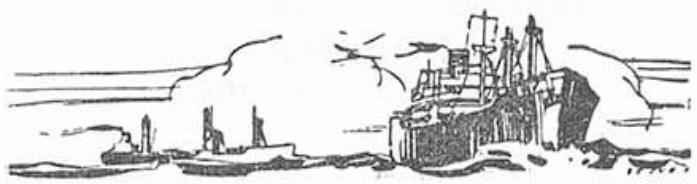
ΤΗΛΕΤΡ. ΔΙΕΥΘ. : ΣΚΑΡΑΜΑΓΚΑ : HELLENICSHIPYARDS ATHENS. TELEX : ATHENS 96

ΔΙΕΥΘ. ΛΟΝΔΙΝΟΥ : HELLENIC SHIPYARDS (LONDON) LTD.

41 / 43 PARK STREET - LONDON W. 1

CABLES : SHIPNIAR LONDON. TELEX : LONDON 28561

TELEPHONE : MAYFAIR 8400



## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΝ ΡΕΠΟΡΤΑΖ

### ΑΙΓΑΙΝΟΣ

#### ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Απεφασίσθη παρά τής αιγαυπτιακής κυβερνήσεως ή παροχή εις τάς ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις έπιχορηγήσεως 200.000 λιρών Αιγύπτου, ίνα δυνηθούν αύται νὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν ξενικὸν ἀνταγωνισμόν. Εἶναι ή πρώτη περίπτωσις έπισημου καθερώσεως τοιαύτης μορφῆς προστασίας. Εἰς σχετικὴν ἀνακοίνωσιν ἀναφέρεται καὶ ή δραστηριότης τῶν αιγαυπτιακῶν ναυτικῶν ἔταριῶν κατὰ τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους. Μετέφερον αύται 106.752 τ. ἐμπορευμάτων (εἰσαγωγαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ), μὲ εἰσπραξὶν συνολικοῦ ναύλου 160.946 λιρών Αιγύπτου. Κατὰ τὴν ίδιαν, δημοσ., χρονικὴ περίοδον ἐκλείσθησαν ναυλώσεις ξένων πλοίων διὰ τὴν μεταφοράν 4.438.396 τ. ἐμπορευμάτων, μὲ σύνολον ναύλου 4.9 ἑκατομμύριών αιγαυπτιακῶν λιρών. Ἀναφέρεται τέλος, ὅτι ἐνεκρίθη ἡ πρόσκτησις ἀπὸ τὴν «Ἐξώφιλον Μαριτάμ Κόμπαν» δύο δεξιαμενοπλοίων, ένος τῶν 16.000 καὶ ἑτέρου τῶν 12.000 τόνων d.w.

### ΓΑΛΛΙΑ

#### Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ «ΦΡΑΝΣ»

«Ενα ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα γεγονότα τῆς εὐρωπαϊκῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, ἔλαβε χώραν τὴν Ιην Μαΐου, ὅταν, μὲ ἀνάδοχον τὴν κυρίαν Ντὲ Γκώλλ, καθελκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα Πενοέ, τοῦ Σαιν Ναζάρ, τὸ σούπερ - λάινερ «Φράνς», οὐτίνος ἡ κατασκευὴ ὑπολογίζεται νὰ στοιχίσῃ 27 ἑκατομμύρια λιρῶν Ἀγγλίας. Ἡ καθελκυσίς αὐτῇ ἄπαντα καὶ δὲν διέφερεν ἀπὸ τὸν γεννατὸν ὀρθόδοξον τρόπον, ἥτο ἐν τούτοις ἀρκετά λεπτή, λόγω ἀφ' ἐνὸς τῶν γιγαντιαίων διαστάσεων τοῦ σκάφους καὶ τοῦ μεγάλου ἀφ' ἑτέρου βάρους του, ἀνερχομένου εἰς 32.750 τόν. «Οταν τὸ «Φράνς», ὑπὸ τὰς ἐνθουσιώδεις ἐκδηλώσεις χιλιάδων λαοῦ, ἥρχισε νὰ διολισθαίνῃ ἐπὶ τῆς ναυπηγικῆς του κλίνης πρὸς τὸ ύγρον στοιχείον, ἔφθασε τὴν ταχύτητα τῶν 30 χιλιομέτρων τὴν ὥραν. Τοῦτο καὶ ἐπέβαλε τὴν ἀλήψη μέτρων, ικανῶν νὰ ἀνακόψουν πως τὸν δρόμον του καὶ νὰ τὸ συγκρατήσουν εἰς λογικὴν ἀπὸ τῆς ἑσχάρας ἀπόστασιν. Εἶχον προσδεῦται εἰς τὸ σκάφος ἀλύσεις βάρους 200 τόνων, αἵτινες καὶ συνεκράτουν τὸ σκάφος μέχρις ὅτου ισχυρὰ ρυμούλκα τὸ προσέδεσμον καὶ τὸ ἐρρυμούλησμα εἰς τὸ εἰδικὸν κρητίδωμα τῶν ναυπηγείων, ὅπου θὰ συνεχισθῇ ἡ ἐργασία τῆς συμπλήρωσεως του.

Τὸ «Φράνς» ἔχει διαστάσεις ὀλικοῦ μῆκους 1.035 ποδῶν, πλάτους 110 ποδῶν, ἑκτόπισμα 55.000 τόνων καὶ χωρητικότητα 60.000 τ. γκρός, ἐφωδιάσθη δὲ διὰ τὴν πρώσιν του μὲ μηχανὰς δυνάμεως 160.000 ἵππων, αἵτινες προβλέπεται νὰ δώσουν εἰς τὸ σκάφος ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 31 μιλλίων. Ἡ μεταφορική του ίκανότης ἀνέρχεται εἰς 2.000 ἐπιβατῶν, ἐκ τῶν ὅποιων 500 πρώτης θέσεως καὶ 1.500 τουριστικῆς. «Ο διάπλους τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ θὰ πραγματοποιήται ἐντὸς πέντε ἡμερῶν, εἰς τρόπον ὥστε τὸ «Φράνς» θὰ δύναται νὰ ἐκτελῇ ἐπησίων 23 κυκλικὰ ταξίδια καὶ νὰ προσφέρῃ εἰς τὴν κίνησιν τοῦ 'Ατλαντικοῦ 92.000 κλινῶν κατ' ἔτος, περισσοτέρας δηλαδὴ τῶν ὄσων διέθετον ὅμοι τὰ ὑπερωκαένια «Λιμπερτ» καὶ «Ιλ - ντε - Φράνς». Ἡ τρόπις του ἐτοποθετήθη τὴν 7ην Σεπτεμβρίου 1957 καὶ ἔχει προγραμματισθῇ ἡ συμπλήρωσίς του διὰ τὸ φινίντωρον τοῦ 1961, ἡ δὲ εἰσόδος του εἰς τὴν ὑπηρεσίαν διὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 1962.

«Η ἡλεκτροσυγκολποθείσα ἐπιφάνεια τοῦ σκάφους ὑπολογίζεται εἰς

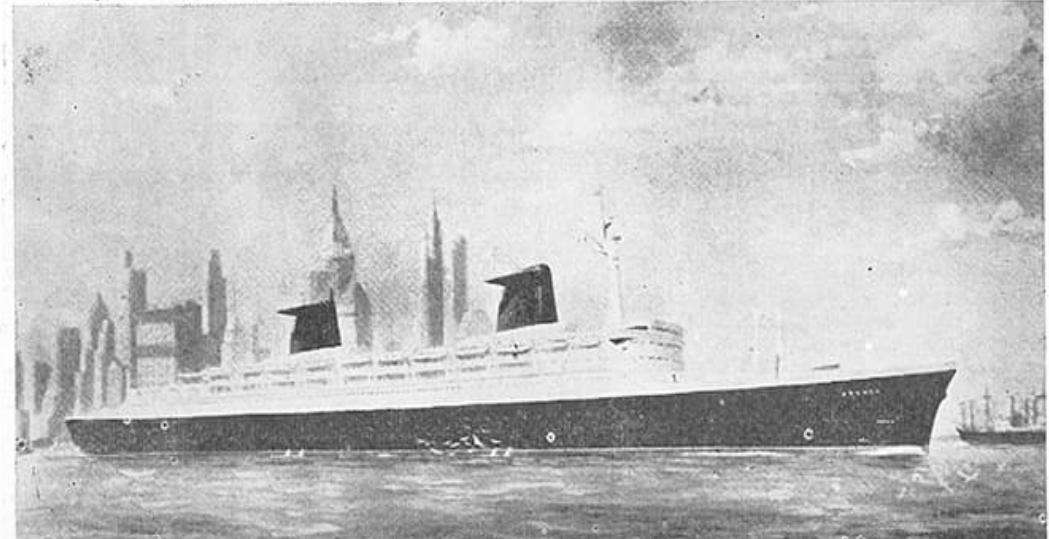
280.000 κυβ. πόδιας, ἐνῷ 30 τόνοι ναυαρμάτων ἔχρειάσθησαν πρὸ τῆς καθελκυσέως του δι' ἵξης ὑπὸ τὴν ίσαλον γραμμὴν καὶ τέπεντε στρώματα ὑπεράνω ταύτης. Κατὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους ἔχρησιμοποιήθησαν δύο μέθοδοι, ὅποιοι τῆς προκατασκευῆς τημημάτων καὶ τῆς ἡλεκτροσυγκολησεως. Αἱ προκατασκευαὶ ἐπέτρεψαν τὴν προετοιμασίαν μεγάλων τημημάτων εἰς ἑτέρους χώρους, μακρὰν τῆς ἑσχάρας, βάρους 50 ἀπὸ 70 τόνων, ἀτινα ἐν καιρῷ μετεφέροντο πρὸς συναρμολόγησιν. Ἡ ἡλεκτροσυγκολησία ἀφ' ἑτέρου — ἔξαρσεις ὠρισμένων διαμήκην ἐνώσεων μὲ τὰ ἐλάσσωτα — ἀντικατέστησε τὸ πολλαὶ σύστημα τῆς καρφώσεως. Οὕτω, λεία ἐπιφάνεια ἐπετεύχθη, μὲ ἀνάλογον μείωσιν τῆς ἀντιστάσεως, ἐνῷ καὶ οἰκονομία βάρους ἐπραγματοποιήθη.

Τὸ πρόβλημα τοῦ βάρους ἀπησχόλησεν ιδιαιτέρως τοὺς σχεδιαστὰς τοῦ «Φράνς». Διὰ νὰ πειριούσθη τὸ βύθισμα καὶ διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ μικροτέρᾳ, ἔναντι τῶν προγονιμένων λάινερ, κατανάλωσις καυσίμου, μὲ ταχύτητα 31 μιλλίων καὶ μὲ λογικὴν ἵπποδυναμιν, ἐνεῖχε ἔξαιρετικὴν σημασίαν ἡ μείωσις τοῦ βάρους. Ἐπετεύχθη, πράγματι, οἰκονομία 15.000 τόνων, ἔναντι τοῦ εἰς τόνους ἑκτοπίσματος τῆς «Νορμανδίας» (1935), όχι μόνον λόγω ἀποσίτισμάς τῶν καρφώσεων, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς ἐκτεταμένης χρησιμοποιήσεως ἐλαφρῶν κρασμάτων εἰς τὰς ὑπερκατασκευάς. Ιδιαιτέρως ἐτοίξετο, ὅτι εἶναι ἡ πρώτη φορά, καθ' ἧν ἐλαφρά μεταλλαξία ἀπησχόλησεν εἰς τόδην ἔκτασιν εἰς γαλλικὸν ὑπερωκεάνιον καὶ πολλὰ τὰ ἐξ αὐτῶν πλεονεκτήματα, κυρίως δὲ ὃ περιορισμός τοῦ βάρους εἰς τὰ ὑψηλότερα μέρη τοῦ σκάφους, μὲ ἐνίσχυσιν τῆς σταθερότητος τοῦ πλοίου.

Τὸ «Φράνς» θὰ προωθήσαι ἀπὸ τὸ γνωστὸν σύστημα τῶν ἀτμοστροβίλων, βελτιωμένον, ὅμως, διὰ τῶν πολλῶν τεχνικῶν τελειοποίησεων τῆς τελευταίας είκοσιπενταετίας. Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ 8 μόνον λέβητας, ἔναντι τῶν 29 τῆς «Νορμανδίας», εἰς τὸν 925 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν καὶ θερμοκρασίαν 4800 ἑκατονταβάθμου. Τὸ δόλον πρωστήριον σύστημα, μετὰ τοῦ ἀτμοπαραγωγοῦ, λιγύζει 8.000 τόνων. Εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ γνωσθῇ, χάριν τῆς συγκρίσεως, ὅτι διὰ τὴν παραγωγὴν τῆς αὐτῆς ἱπποδυνάμεως (160.000 ἵπποι) αἱ μηχαναὶ τῆς «Νορμανδίας» ζεύγιζαν 11.000 τόνων, καὶ ἐτροφοδοτοῦντο μὲ ἀτμὸν πιέσεως 495 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵντσαν καὶ θερμοκρασίαν 3800 ἑκατονταβάθμου. Τὰ πλεονεκτήματα τῶν βελτιωμένων μεθόδων προώσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν γενικὴν μείωσιν τοῦ βάρους τοῦ σκάφους, θὰ ἀποφέρουν σημαντικὸν περιορισμὸν τῆς καταναλώσεως καυσίμου. Θὰ εἶναι αὐτὴ κατὰ 40% διλιγωτέρα, παρ' ὅσον διὰ τὴν «Νορμανδίαν», ἐνῷ θὰ ἐπιτυχάνεται μεγαλύτερα ὑπερεσιακὴ ταχύτης. Ἐπειδὴ ὡς βάσις συγκρίσεως λαμβάνεται συχνά ἡ «Νορμανδία», παραθέτομεν κατωτέρω τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν δύο σκαφῶν, ἀτινα καὶ ἐμφανίζουν τὰς διαφοράς, αἱ ὅποιαι κατέστησαν δυναταὶ ἀπὸ τὰς τεχνικὰς τελειοποιήσεις καὶ τοῦ ὑπολογισμοῦ τῆς πλέον ἀποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως.

	«Νορμανδία»	«Φράνς»
Μῆκος	1.029 πόδες	1.035 πόδες
Πλάτος	118 »	110 »
Ἐκτόπισμα	70.000 τ.	55.000 τ.
Υπηρ. ταχύτης	29 μιλλία	31 μιλλία

Τὸ «Φράνς» θὰ εἶναι μακρύτερον τῆς «Νορμανδίας», μὲ πλέον λεπτὰς γραμμάς, ἐλαφρότερον καὶ ταχύτερον. «Ἄσ σημειωθῇ, ὅτι διὰ τὴν κατασκευὴν του δὲν ἀπησχολήθησαν μόνον τὰ ναυπηγεῖα Πενοέ, ἀλλὰ καὶ πλειστοὶ ὅσοι ὑπεργάλαβοι εἰς διάφορα βιομηχανικά κέντρα τῆς Γαλλίας, ὡστε νὰ ἐπιτευχθῇ τὸ ἀρτιώτερον σύνολον τῆς πολυπλόκου ἐργασίας. «Οσον ἀφορᾶ τὴν διακόσμησιν καὶ τὴν ἐπίπλωσιν, τὸ γαλλικὸν πνεύμα καὶ ἡ γαλλικὴ «ἀρτιζανείη», λέγεται ὅτι ἀπεδώσαν εἰς ψύστον βαθύμον τὴν παράδοσιν. Οἱ ἐπιβάται τῆς πρώτης θέσεως, θὰ ἀπολαμβάνουν τῆς τελευταίας λέξεως εἰς πολυτέλειαν καὶ ἄνεσιν, ἐνῷ καὶ οἱ τῆς τουριστικῆς θὰ διέρχωνται τὰς ἡμέρας τοῦ ταξιδίου των εἰς ἀτμόσφαιραν χωρωπήν, εἰς οιδίουσας μὲ φιλοτεχνῶν διάκοσμον εἰς ἀνοικτὰ χρώματα καὶ μὲ ἐπίπλωσιν πρακτικῆς ἀποδόσεως. «Ολοι οἱ θάλασσαι τῶν ἐπιβατῶν εἶναι ἐφωδιασμένοι μὲ ιδιαιτέρων τουαλέταν, ἐνῷ δίκτυον τηλεφόνων, ἐγκατάστασις τηλεοράσεως καὶ συστήματα ραδιοφωνικῶν ἑκπομπῶν θὰ προσφέρωνται εἰς ὅλα τὰ διαμερίσματα. «Ἐνα θέατρον, τὸ μεγαλύτερον καὶ ἀρτιώτερον, ἐξωπλισμένον διὰ πλοία, ἐν τῷ κόσμῳ θὰ δύναται νὰ δέχεται ὀλόκληρον τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐπιβατῶν. Δύο κολυμβητικά δεξαμεναὶ διατίθενται, μία εἰς ἀνοικτὸν χώρον καὶ ἑτέρα εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ πλοίου, μέγα γκαράζ διὰ τὰ αὐτοκίνητα τῶν ἐπιβατῶν, σταθερωταὶ εύσταθείας πρὸς μείωσιν τοῦ διατειχισμοῦ καὶ πλήρης ἐγκατάστασις κλιματισμοῦ εἰς δύλα τὰ διαμερίσματα. Σημειούται ἐπ' εὔκαιρια, ὅτι τὸ πρώτον γαλλικὸν λάινερ, ὅπερ ἥρχισε τὴν ὑπερατλαντικὴν γραμμὴν διὰ λογαριασμὸν τῆς «Φρέντς Λάιν», ώνομαζετο ἐπίσης «Φράνς» καὶ εἰχεις ναυπηγηθῆ τὸ 1864, ἥρχισε δὲ τὸ δρομολόγια του τὸ 1865. Ἡτα χωρητικότητος 3.200 τ. γκρός, εἶχεν ἐφοδιασθῇ μὲ ἀτμομηχανήν δυνάμεως



Σχεδιάγραμμα τοῦ καθελκυσθέντος σούπερ-λάινερ «Φράνς».

850 ἵππων καὶ ἀνέπτυσσε ταχύτητα 12 μιλίων.

## ΓΙΟΥΤΚΟΣΛΑΪΑ

## Ο ΣΤΟΛΟΣ ΚΑΤΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΑ

Σταθερώς άναπτυγότεται η γιουγκοσλαβική ναυτιλία, βάσει του πενταετούς σχεδίου, όπερ τερματίζεται εις τὸ τέλος του 1961. "Εως τότε πολλά σκάφη, άτινα έχουν παραγγελθή εἰς γιουγκοσλαβικά ναυπηγεία, θά έχουν παραδοθεῖ, εἰς τρόπον ὅστε ή συνολική δύναμις τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Γιουγκοσλαβίας θὰ ἀριθμῇ 123 ὀκεανοπόρα σκάφη, 790.619 τόνων d.w., μὲ κατανομήν εἰς τοὺς κάτωθι δέκα ναυτικούς ὄργανούς, ἀπαντας ὡς γνωστόν, κρατικούς:

## ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Γιανουκόλινγκα	Φιούμε	35	240.409
Σπλέσσα Πλόδινημπα	Πιράνο	13	106.563
"Ατλάντικα	Ντούμπροβνικ	13	100.132
Γιουγκ. "Οσεάν.	Κάτταρο	11	103.817
Κβαριέρσκα	Φιούμε	15	86.331
Γιουγκ. Ταϊκέρ.	Ζάρα	18	72.674
Γιαντράνκα	Σπαλάτο	18	45.567
Σλομπόντα	Σεμπένικο	2	20.043
Μπροντόπας	Σπαλάτο	4	12.783
Μεντιτεράνκα Πλόδινημπα	Κούρζολα	2	2.300
Σύνολο		123	790.619

Σύνολον ..... 123 790.619

ΙΑΤΤΩΝΙΑ

Η ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΚΡΙΣΙΣ

Έαν δὲν ληφθούν δρακάντεις μέτρα παρὰ τῆς κυβερνήσεως τοῦ Τόκιο — γράφει δὲ ιαπωνικὸς τύπος — πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ναυπηγείων, δῶπα ἐπιτύχουν νέας παραγγελίας, ή ιαπωνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία συντόμως θέλει ἀντιμετωπίσει λίαν δυσχερή κατάστασιν. Εἰς «ελευκή βιθνό», ἔκδοσισιν παρὰ τοῦ ὑπουργείου τῶν Μεταφορῶν, διεκτραγω-  
δεῖται ἡ δύσκολος θέσις της καὶ ὡς διέξοδος ὑποδεικνύεται ἡ ἀπασχό-  
λησις τῶν ναυπηγείων καὶ πρὸς ἄλλας κατασκευάς, ώστε νὰ παύσῃ  
ἡ ἀποκλειστικὴ ἔχαρτησις τῆς ἔργασίας των ἀπό τὰς ναυπηγήσεις πλοίων.  
‘Αναφέρεται, διτὶ αἱ παραγγελίαι τῶν τελευταίων πέντε ἔτῶν ἀνή-  
θον εἰς 6.2 ἑκατομμύρια τόνων, ἀλλ’ ἔκτοτε δὲ δύγκος τῆς ἔργασίας πε-  
ριωρίσθη μὲ τὴν ἑκστάσασαν κρίσιν εἰς τὴν ναυτιλίαν. Τὸ 1957, λόγου  
χάριν, αἱ παραγγελίαι προϋπελογίζοντο εἰς 1,8 ἑκατομμύρια τόνων,  
ἐνώ τεικών δὲν ὑπέρεθησαν τὰς 890.000 τόνων κατὰ τὸ 1959, μὲ  
πρόδηλουν δι’ ἐφέτος νέας ἔργασίας 800.000 τ. μόνον, ἔναντι 2.800.  
000 τόνων, τοῦ ἔτους 1956.

## MET. BPETANNIA

## ΠΡΟΣ ΦΟΡΟΛΟΓΙΚΑΣ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΕΙΣ

Οι Βρετανοί έφοπλισται στρέφονται πρὸς τὰς ἐπιχορηγήσεις. Εἰς πρόσφατον δηλίαν του, δ γνωτὸς ἐφοπλιστῆς καὶ τέως πρόεδρος τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, σέρβ Ρόμπερτ Ρόπτερ, ἀσφερόμενος εἰς τὴν θέσιν καὶ τὸ μέλον τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας, ἐτόνισε μεταξὺ ἀλλών καὶ τὰ ἔξης: «Ἐίμαι πεπεισμένος, διτὶ τὸ βρετανικὸν πλοιὸν δύναται ἀποδοτικώτερον νά ἐργασθῇ ὑπὸ τὸ σύστημα τῆς ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως. Ὅταν οἱ ἐφοπλισται ἐπιζητοῦν τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν, δὲν ἐπαιτοῦν, ὡς ἐλέχθη εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, ἀλλὰ ζητοῦν τὴν κρατικὴν ἀρωγὴν, διότι γνωρίζουν, διτὶ ἀνευ αὐτῆς δὲν δύναται ἡ ναυτικὴ βιομηχανία νά ἀνταγωνισθῇ τῇ ἔξαντα κράτη καὶ τὰ παρ' αὐτῶν ἐπιχορηγούμενα πλοια. Ἀντιμετωπίζουμεν σοδαρά προβλήματα καὶ δυσχερείας θά συναντήσωμεν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν τομέα ἀπὸ τὸν ξενικὸν ἀνταγωνισμόν. Τὰ προβλήματά μας, δηπως λ.χ. ή διάκρισις σημαίας, τὰ ἐπιχορηγούμενα σκάφη καὶ τὰ πλοῖον τῶν «σημαιῶν εὔκολιάς», συνέζετουν προβλήματα διειθή, ἀτινα μόνον η κυβερνητικές δύναται νά ἐπιλύσῃ.

»ΑΙ κυβερνήσεις τά έδημοι ύγρησαν — συνέχισεν δέ σερ Ρόπτερ — και από αυτάς δέον νὰ προέλθῃ ή λύσις. Θάττον ἦ βράδιον, φορολογικαὶ διευκολύνσεις θά παρασχεθοῦν εἰς τὸ βρετανικὸν πλοίον. Οἱ καιροὶ ενίαν κακοὶ καὶ ἐλάχιστα τὰ κέρδη — ἔαν υπάρχουν καὶ αὐτά — ἀπό τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Εἰς περίσσον κρίσεων θὰ πρέπει νὰ ἀναμένωμεν τὴν ἀναπτροσαρμογὴν τῶν φορολογικῶν βαρῶν. Εἰς καλάς ἐποχὰς ἡ βρετανικὴ ναυτιλία ἔφθασε νὰ ἀποδιδῇ 225 ἑκατομμύρια λιρῶν στερλινῶν ἑτησίως εἰς ξένον συνάλλαγμα, ἐνῷ εἰς περιόδους κρίσεως, ὡς λ.χ. τὸ 1948 εἰσέφερε καὶ πάλι 139 ἑκατομμύρια λιρῶν εἰς τὸ ισογίον τῶν ἔξωτερικῶν πληρωμῶν. Μία βιομηχανία τοιαῦτα εἰσφέρουσα — κατέληξεν ὁ διμιλητῆς — ἀξίζει ιδιαιτέρας προσοχῆς. Δὲν εννια ιδικὸν της σφάλμα, ἂν ἀντιμετωπίζῃ προβλήματα.

НОРВЕГІЯ

## ΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Κατ' ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων, ὑποβληθείσαν εἰς τὴν γενικήν συνέλευσιν τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ "Οσλο — ητὶς ἐκπροσωπεῖ τὸ ἥμισυ τοῦ νορβηγικοῦ τονάκ — τὰ 74% τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τὰ 45% τοῦ στόλου τῶν φορτηγών ἔχου φορτίου εἰναι χρονοναυλωμένα. 'Η ἔκθεσις πάντως ἐκφράζει τὴν λύπην τῶν ἐφοπλιστῶν, διότι ἡ νορβηγικὴ κυβερνήσις δὲν στέργει εἰς ἀναθεώρησιν τῆς ὑψιστομένης νομοθεσίας, ὡστε νὰ ἐπιτραπῇ ἡ παραγγελία πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερον. Ζητεῖται ἀκόμη ἡ ἐλάφρυνσις τῶν φορολογικῶν βαρῶν, ἵνα αἱ ναυτιλίας καὶ ἐπιχειρήσεις διεξέλθουν τὴν παρούσαν κρίσιν ἄνευ ζημιῶν. Τὰ μέχρι τούδε ἡλθέντα μέτρα θεωροῦνται ἀνέπαρκη καὶ τονίζεται, διὸ ὁ ἐφοπλισμὸς δὲν δύναται νὰ ὑποστῆ ἐπὶ μακρὸν ἡ μεγάλη τὴν φορολογίαν τοῦ κεφαλαίου, εἰς περιόδουν κρίσεως. Περιορίζονται οὕτω τὰ κέρδη καὶ καθίσταται ἀδύνατος ἡ περαιτέρω ἀνάπτυξης τῆς νορβηγικῆς ναυτιλίας

καὶ ἡ ἀντικατάστασις τῶν παρηλίκων μονάδων της,

ΠΤΟΛΩΝΙΑ

## ΖΩΗΡΟΤΑΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

'Εξαίρεται — κατά πληροφορίας έκ Βαρσοβίας — η δραστηριότης της πολωνικής ναυπηγικής βιομηχανίας, την όποιαν έν τούτοις δὲν απεικονίζουν πλήρως αἱ διεθνεῖς στατιστικαί. Τὴν 1ην 'Ιανουαρίου ἐξ — ἐπὶ παραδείγματι — αἱ ἀμερικανικαὶ στατιστικαὶ ἐνεφανίζουν διὰ τὴν Πολωνίαν παραγγελίας πλοίων 299.000 τ. γκρός μόνιον, ἐνώ ἐκ διαφόρων ἄλλων στοιχείων διαπιστούνται ἔργασία διὰ 2.000.000 τόνων d.w., ητις καὶ ἔξασφαλίζει εἰς τὰ πολωνικὰ ναυπηγεία πλήρη ἀπασχόλησιν μέχρι τοῦ 1965. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ παραδοθούν πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 270.000 τόνων d.w. καὶ κατὰ τὴν περίοδον 1961 — 65 ἔτερα, συνολικῆς χωρητικότητος 1.840.000 τόνων d.w. 'Απὸ τὸ ἐν λόγῳ τοννάς, σκάφη 650.000 τόνων προορίζονται διὰ τὴν πολωνικὴν ναυτιλίαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα 1.190.000 τόνων, πρὸς ἔξαγωγήν, μὲ κυριώτερον προορισμὸν τὴν Σοビετικὴν Ρωσίαν.

Κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔτους, αἱ διεξαχθεῖσαι διαπραγματεύσεις μεταξὺ Ρώσων καὶ Πολωνῶν καθώρισαν τὰς ὑμερομηνίας παραδόσεων. Οὕτω κατά τὴν τετραετίαν 1961 — 65 θὰ παραδοθοῦν 120 πλοΐας, συνολικής χωρητικότητος 840.000 τόνων δ.ව., μεταξὺ δὲ αὐτῶν περιλαμβάνονται 20 σκάφη γενικοῦ φορτίου τῶν 12.000 ἔως 13.000 τόνων δ.ව. ἔκαστον, καθὼς καὶ 61 ἄλλα, διαφόρων προορισμῶν καὶ κατηγοριῶν, ὡς λ.χ. ειδικά πλοΐα διὰ τὴν μεταφορὰν ὁμιλειάς τῶν 5.950 τόνων δ.ව. ἔκαστον, δεξαμενόπλοια τῶν 1.500 ἔως 19.000 τόνων δ.ව. καθὼς ἐπίσης πλωτά ἀρχηγίδες ἀλιευτικῶν στολίσκων τῶν 10.000 τόνων ἔκαστη καὶ ἀρκετά ἀλιευτικά τῶν 1.200 τόνων. "Ολα τὰ ἔλλογα σκάφη θὰ είναι δηξελοκίνητα, μὲν μηχανὰς Σούλτζερ πολωνικῆς κατασκευῆς. Μετὰ τὸ 1965 ἡ Ρωσία θὰ συνεισῇ τὰς παραγγελίας της εἰς τὰ πολωνικὰ ναυπηγεῖα, κυρίως διὰ δεξαμενόπλοια τῶν 40.000 τόνων δ.ව., διὰ «μπάλκ - κέρριερ» τῶν 15.000 ἔως 20.000 τόνων δ.ව. καὶ διὰ μεγάλα ἐπιβατηγά σκάφη.

Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ πολωνικά ναυπηγεῖσα ἔχουν ἔξασφαλίσει καλήν τινά ἐργασίαν διὰ λογαριασμὸν τῆς Βραζιλίας καὶ τῆς Ἰνδονησίας. Διὰ τὴν Βραζιλίαν θὰ κατασκευασθούν 9 φορτηγά τῶν 5.000 τόνων ἔκαστον καὶ 2 φορτηγά τῶν 10.000 τόνων, ἐνώ διὰ τὴν Ἰνδονησίαν, ηὗται ἔχει ἀνάγκην πλοίων διά τὰς ἀκτοποικίας μεταφοράς καὶ συγκοινωνίας της, κατόπιν τῆς ἑξώσεως τῶν Ὀλλανδῶν, θὰ κατασκευασθούν 11 μικρά ἀκτοποικά τῶν 900 τόνων ἔκαστον, 4 τῶν 4.350 τόνων-διὰ γενικά φορτία καὶ 7 τῶν 2.300 τόνων.

Είμεθα πάντοτε στή διαθέση σας..

Είτε δι' όλικη έπισκευής είτε συντρήσεως είτε και ταξιδίου θα έχετε απόλυτα διασφαλισμένοι όταν άνοιγετε την έξυπηρτσιν των πλαιών σας είς εις την πετρίσην μας. Είμεθα ή πλέον ώργανωμένη έπικειρησις εις Έλλαδα και διαθέτομε όλα τα μέσα διά την πετελία και οικονομικήν έξυπηρτσιν σας και νόν ξέπειται ο φύσις σας, οτι εκτός των απειρών υλικών μηχανής και κατστρωμάτων διέθετομεν και μεγάλα στοκ τράπεζιτο και ελεύθερα σε:

Χώρωστε και 'Υστερονώματα INTERNATIONAL

1. Χρωμάτα και Τεμαχώματα INTERNATIONAL
  2. Σχοινιά και Συμπατόχοινας Αγγίας
  3. Μέταλλα αντιτριβής STONE
  4. Βύσματα και Αμιάντα BELDAM
  5. Χημικά προϊόντα ATLAS
  6. Τρόφιμα και τροφοδοσίαι TULIP & ARRICONI
  7. Αυλάκια λεδύντων και Ελέγχουσα
  8. Λινέλαια, Μηχανέλαια MEDINA κ.λ.π.

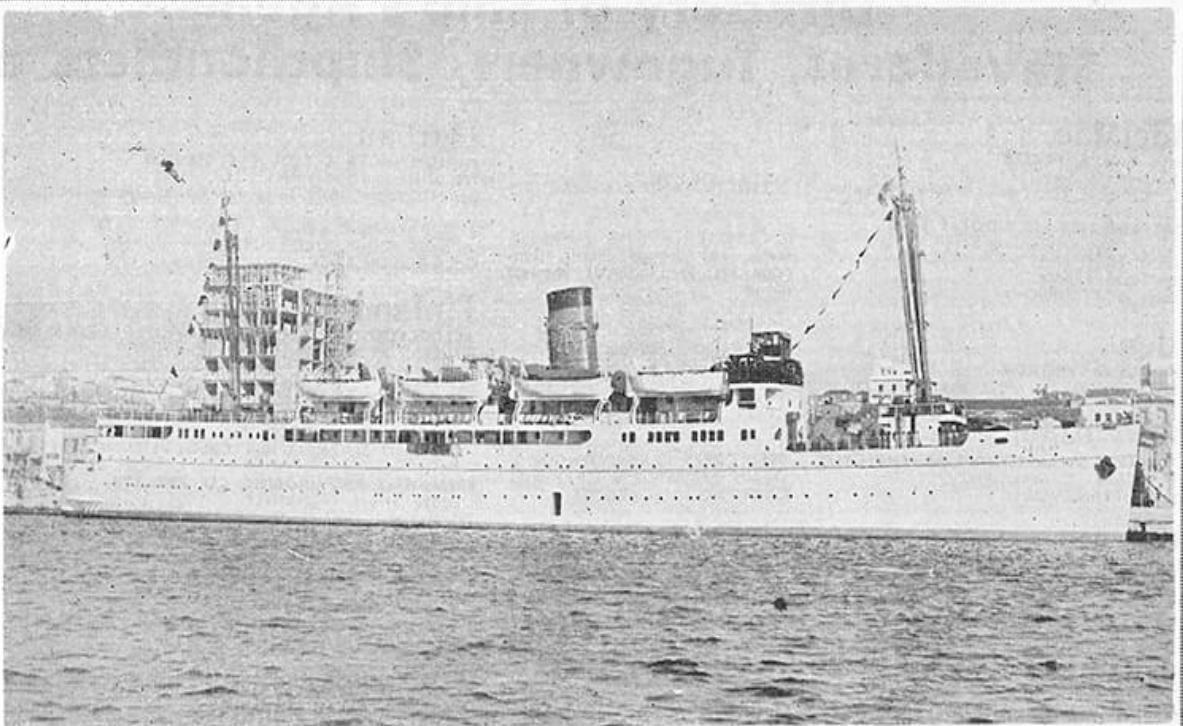
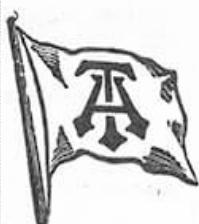
Τηλεφωνήσατε μας

«ΑΝΤ. Γ. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ»

Είσαγωγείς και Προμηθευταί  
ύλικών πλοίων

14, ΟΔΟΣ ΑΡΙΣΤΕΙΔΟΥ  
ΠΕΙΡΑΙΑ — Τηλέφ. 40-435





## ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΑΔΕΛΦΩΝ ΤΥΠΑΛΔΟΥ Α.Ε. ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Η ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΒΕΝΕΤΙΑΣ - ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ -  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ - ΚΟΥΣΑΝΤΑΣΙ - ΔΙΚΕΛΙ - ΡΟΔΟΥ -  
ΚΡΗΤΗΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΕΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟ ΜΕ ΚΡΟΥΖΙΕΡΕΣ & ΠΑΡΑΜΟΝΗΝ  
ΕΙΣ ΤΟ HOLIDAY - VILLAGE ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ

ΜΕ ΤΑ ΠΠΟΛΥΤΕΛΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ "HELLAS", "MEDITERRANEAN",  
"ADRIATIKI", "AEGAEON", "KRITI", "ANGELIKA",  
ΚΑΙ ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ "IONION".

ΔΙ' ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΙΝ ΘΕΣΕΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΕΣΘΕ ΕΙΣ ΤΑ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
ΚΑΙ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ ΤΗΣ ΑΡΕΣΚΕΙΑΣ ΣΑΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ  
ΜΕΓ. ΤΥΠΑΛΔΟΥ  
ΤΗΛ. 473.001, 41.030

ΛΟΝΔΙΝΟΝ  
TYPALDOS LINES  
BEVIS MARKS HOUSE  
LONDON E.C. 3  
TEL.: Avenue 6581  
Avenue 3321

ΒΕΝΕΤΙΑ  
TYPALDOS LINES  
S. MOISE 1474  
TEL.: 24371 & 31788

ΒΙΕΝΝΗ  
TYPALDOS LINES  
I. SINGERSTRASSE 2  
TEL.: 525725

ΡΩΜΗ  
TYPALDOS LINES  
VIA BONCOMPAGNI 55  
TEL.: 470400  
470500

ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ  
TYPALDOS LINES  
CORSO GARIBOLDI 9-11  
TEL.: 18.52

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

## Adelaide

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

**PORT ADELAIDE PROVIDORES LTD.**  
Tolley's Buildings, Lipson Street  
Tele: J. 1582/3 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 MAVROUDIS  
Cables: «NASSOS», P.O. Box 1227 Phone 2096

## Amsterdam

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,  
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

## Antwerp

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

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

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

**STEVEDORING CO. GYLSEN**  
Rue de Genes 7,  
Tele: 31.09.64 (3 lines) Cables «GYLSEN»

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

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

## Baltimore

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

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

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

## Bangkok

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

## Calcutta

**ALEX MILLER (Shipchandlers) LTD.**  
Canning House, 157 Canning Street  
Tele: Bank 5559

## Cape Town

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

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

## Casablanca

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

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

## Ceuta

**AMARANTINIS (CEUTA) LTD.**  
Muellie Canonerio 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

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

**Dunkirk**  
**SOCIETE DE TRAVAUX & INDUSTRIES MARITIMES**  
7 Quai Freycinet Tel: Dunkirk Cables: 1971  
**JOKELSON & HANDTSÆM**  
T8 Place des Nations, J  
Tele: 7825 Cables OKELSON

**STEVEDORES AND GRAIN FITTERS**

**SHIPBROKER & SHIPCHANDLER**

**«TRAVINDUS» STEVEDORES**

**S TEVEDORES**

## Durban

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

SHIPPING, CLEARING  
AND TRAVEL AGENTS

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

STEVEDORES

## Finland

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

## Fremantle

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

STEVEDORES

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

SHIPCHANDLERS

## Georgetown (Dem)

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

SHIPCHANDLERS

## Gibraltar

**JAMES MOLINARY LTD.**  
Irish Town 40. Tele: A. 358 Cables «JAMES»

SHIPCHANDLERS

## Hamburg

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

STEVEDORES

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

## Hull

**P. E. HOLLAND, LTD.**  
11, Hedon Road-HULL.  
Cables: «DUCAL» Tel: 51370

STEVEDORES

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

STEVEDORES

## Karachi

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

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

## Liverpool

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

STEVEDORES

## London

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

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

## Lourenco Marques

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

SHIPCHANDLERS

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

SHIPCHANDLERS

## Madras & Coast Ports

**N. SELVARADJALOU CHETTY & CO**  
6120 North Beach Road  
Tele: 3680 Cables «STEVEDORE-MADRAS»

STEVEDORES &  
SHIPCHANDLERS

## Melbourne

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

SHIP REPAIRERS

**THE FLEET FORGE PTY LTD.**  
Tele: MX 5233 9115 Lorimer St. SC 5  
Cables «FLEETWAYS»

SHIP'S FITTINGS

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

SHIP'S FITTING

**Messrs. E.P.&A.FRASER**  
Phosphate House, 515, Collins Street  
Tele. MB 3.155 Cables STEVEDORE

STEVEDORES & CONTRACTORS

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

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27  
ΑΡΙΟ. ΤΗΛΕΦΩΝΟΥ 40-658  
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “ΧΡΟΝΙΚΑ” - ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΤΑ ΝΟΜΟ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

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

# Ναυτιλιακοί Ειδήσεις

## ΤΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Εις τὸ ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ὑπεβλήθη αἴτησις τοῦ Οίκου Βεργωτῆ διὰ τὴν ἐγγραφὴν εἰς τὸ Ἑλληνικὸν νηολόγιον βάσει τοῦ ἀρθρου 13, τοῦ νόμου ἀπερὶ προσελκύσεως ἔνευν κεφαλαίων, δέκα σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 145.295 τ. γκρός, ἥτοι 4 φορτηγῶν, 35.626 τ. καὶ 6 δεξαμενοπλίων, 109.669 τ. γκρός. Ἐξ αὐτῶν δύο εἶναι πολεμικῆς κατασκευῆς (λιμπετοῦ), πάντα δὲ τὰ ὑπόλοιπα εἶναι μεταπολεμικῆς ναυπηγήσεως, ὡς κάτωθι:

1.— «Αἰόνιαν Λῆντερ» φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν) 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κρίστομπαλ».

2.— «Αἰόνιαν Τρέιντερ» φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν) 7.198 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Κρίστομπαλ».

3.— «Αἰόνιαν Αἰλάντερ» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 10.410 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τραφάλγκαρ».

4.— «Αἰόνιαν Σηφάρερ» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 10.442 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1956, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Μαϊσφάιρ».

5.— «Ανδρέας Β.» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 21.075 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τρανζόσεαν».

6.— «Αἰόνιαν Μέσσεντζερ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 13.555 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πετρόλεουμ Κάρυκο Κέρριερ».

7.— «Αἰόνιαν Τράβελερ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 15.826 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Τράνσπορτ Κέρριερς».

8.— «Αἰόνιαν Τσάλλεντζερ» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 13.485 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1953, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πετρόλεουμ Τράνσπορτ».

9.— «Κεφαλλονιά» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 24.333 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1959, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πριμέρα».

10.— «Πόκος Β.» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 21.028 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1955, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Γουέστερ Σή Τράνσπορτ».

— Υπεβλήθησαν ἐπίσης εἰς τὸ ὑπουργεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας αἴτησεις πρὸς ὑψώσιν τῆς Κυανολεύκου, ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ προαναφερ-

θέντος νόμου, διὰ τὰ κάτωθι πλοιᾶ:

11.— «Νέπτονα» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 7.968 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1954, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ἐσπερία».

12.— «Νόρθ Κίγκα» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 12.191 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Πετρολέρα» (διαχείρισις κ. Ἀντ. Παπαδάκη).

13.— «Ορος Κυλλήνη» φορτηγὸν (πρώην γερμανικὸν «Marga») 4.643 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἀνήκον εἰς τὸν κ. Δημ. Ψυχογιόν.

14.— «Θεοσκέπαστη» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 7.138 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Λάζ Πέρλας» (ἀντιπρόσωπος ἀδελφῶθεν Λουδίνω).

15.— «Αίτζιαν Σή» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 7.099 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Πασίφικ Τρέιντιγκ» (ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Λεων. Εξαδάκτυλος).

16.— «Φάλκον» φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν) 7.131 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Σάν Πέντρο» (διαχείρισις κ. Β. Γουλανδρῆ).

17.— «Χαρριερ» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 7.030 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Μπάχια Σαλίνας» (διαχείρισις κ. Β. Γουλανδρῆ).

18.— «Κριέτορ» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 7.274 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Αίλα Γκράντε» (διαχείρισις κ. Ιω. Δ. Πατέρα).

19.— «Ειρηνικός» φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν) 7.243 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1941, τῆς ἑταῖριας «Νουέρο Μόντο» (διαχείρισις κ. Δ. Ι. Παλαιοκρασσᾶ).

20.— «Καπταγιάνης» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 6.782 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, τῆς ἑταῖριας «Ιρίσι» (διαχείρισις κ. Δ. Ι. Παλαιοκρασσᾶ).

21.— «Σελέστε» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 2.877 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τῆς ἑταῖριας «Κάργκα Μαρίτιμα» (ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Λ. Μωύσιδης).

22.— «Άγια Ειρήνη» φορτηγὸν (πρώην λιθεριανὸν) 7.228 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, τῆς ἑταῖριας «Ντίστριχ» (διαχείρισις τῆς ἑταῖριας «Νηρέυς»).

23.— «Υπερίων» δεξαμενόπλοιον (πρώην λιθεριανὸν) 23.678 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1959, ἀνήκον εἰς τὴν «Βάκιγκ Τρέιντερ Κορπορέσιον» (διαχείρισις τοῦ κ. Ιω. Λ. Γουλανδρῆ).

24.— «Θεοτόκος» φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν) 7.086 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τοῦ κ. Σπ. Πολέμη.

25.— «Θεόνυμφος» φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν) 7.188 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τοῦ κ. Σπ. Πολέμη.

26.— «Μάστρο Στέλιος» φορτηγὸν (πρώην παναμαϊκὸν «Σπαλματόρι») 7.199 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνήκον εἰς τὴν ἑταῖριαν «Ρηάλμα».

27.— «Πανδώρα» φορτηγὸν γραμμῆς (πρώην δανικὸν «Gertrud Torm») 2.368 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1938, τῆς ἑταῖριας «Στέλλα Πολάρις» (διαχείρισις ΕΛ-ΜΕΣ).

— Κατὰ τὴν πρὸ ημερῶν προσέγγισιν του εἰς Ἡράκλειον (Κρήτης) τὸ φορτηγὸν «Κίγκ Θησέυς» 9.153 τ. γκρός (τοῦ 1957), ὥψεως τὴν Κυανολεύκου καὶ ἀντικατέστησε τὸ ἀγγλικὸν πλήρωμά του δι' ἐλληνικοῦ, ἐκ 40 προσώπων.

## ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΗΣΙΕΙΣ

Παρὰ τῆς καλυπτούσης ἑλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖριας «Irish Shipping, Co.» παρηγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα Οὐίλλιαμ Γκραΐ (τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπουλ) ἔνα φορτηγόν τῶν 14.700 τ. d.w., παράδοσις 1961.

## Rotterdam

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

N. V. BOELE'S SCHEEPswerven EN MACHINEFABRIEK  
Tele: 72888 Bolnes Cables: «BOELE»

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

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

## Singapore

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

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

## Sydney n.s.w.

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

## Vancouver B.C.

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

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

STEVEDORES, SUPERINTENDENTS,  
GRAIN ELEVATOR & GRAB DISCHARGING ALL CARGOES

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

STEVEDORES

SHIPCHANDLERS

STEVEDORES

## Mormugao

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

I. P. NORONHA  
Cables: «IGNATIUSNORONHA»

## Naples

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

## New York

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

## Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manium)  
Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMAILA»  
SHIPCHANDLERS & BONDED WAREHOUSE OWNERS

## Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO.  
Pier 34, South Wharves  
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERCO»

INDEPENDENT PIER CO. INC.  
Pier 34, South Wharves  
Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERCO»

MURPHY COOK & CO.  
The Burse Philadelphia 6. Tele: 3-5514, 3-5515

## Rangoon

COMITO SON & CO. LTD.  
P. O. Box, No 139, Cables: «CMAOTTO»

## Tugowners

## Stevedores & Shippers

### ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΥΣΕΙΣ

Από τὰ ναυπηγεία τῆς Ριγιέκας καὶ διὰ λογαριασμὸν τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Γ. Λαιμού καθειλκύσθη τὴν 24ην Ἀπριλίου τὸ δεξαμενόπλοιον «Φρατέρνιτο» 16.300 τ. γκρός ἢ 25.000 τόνων δ.ω. Λέγεται, ὅτι τελικῶς τὸ σκάφος θὰ πωληθῇ εἰς ἄλλους ἐφοπλιστάς.

— Τὴν 24ην Μαΐου καθειλκύσθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπρεμερχά-  
φεν καὶ διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖριας «Σάν Μιταζίλιο» (διαχείριστος  
κ. Π. Μαρκεσίνη) τὸ φορτηγὸν «Εὐρύλαοχος» 8.500 τ. γκρός ἢ  
12.500 τόνων δ.ω. Σημαῖα ἐλληνική. Εἰς τὰ αὐτὰ ναυπηγεία τελεῖ ὑ-  
πὸ συμπλήρωσιν τὸ καθελκυσθὲν τὴν 11ην Φεβρουαρίου ἀδελφὸν φορτη-  
γὸν «Εὐρύμαχος», τῆς Ιδίας ἑταῖριας. Μετὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ  
φορτηγοῦ «Εὐρύλαοχος», ἔτεθη ἐπὶ τῆς ἐσχάρας ἡ τρόπις ἐνὸς τρί-  
του ἀδελφοῦ πλοίου, ὅπερ θὰ δομασθῇ «Εὐρυζάτης».

### ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ μικρὸν δανικὸν φορτηγὸν «Hafnia» 2.060 τ. γκρός, 3.080 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1924, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων, μὲ ἄμε-  
σον παραλαβὴν εἰς δανικὸν λιμένα. Τιμὴ ἀγορᾶς δὲν ἀνέκοινωθη.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαῖαν «T. 2» δεξαμενόπλοιον «Valiant Warhead» 10.459 τ. γκρός, 16.637 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1943,  
ὅπερ ἀνήκει εἰς πτωχεύσαντα Οίκου, ἡγοράσθη ἐν δημοπρασίᾳ παρὰ  
τῆς καλυπτούσης ἐλληνικὰ συμφέροντα ἑταῖριας «Τρανσόπλοου», ἀντὶ  
τιμῆς 211.000 δολαρίων.

— Τὰ νορβηγικὰ «T. 2» τάνκερ «Asato» 10.449 τ. γκρός, 16.632  
τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1943 καὶ «Polyglory» 10.297 τ. γκρός,  
16.560 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1945, ἡγοράσθησαν παρ' Ἐλ-  
λήνων, ἀντὶ τιμῆς, ὡς ἐγνώσθη, γύρω τῷ 250.000 δολαρίων ἔκα-  
στον. Ἀμφότερα θὰ διασκευασθοῦν ἀπὸ τὰ ναυπηγεία τοῦ «Εμδεν εἰς  
φορτηγὰ διὰ ἥρδον φορτίου χῦμα, ἐπαυξανομένης τῆς χωρητικότητός  
των εἰς 20.000 τ. δ.ω.

— Τὸ γαλλικὸν λίμπερτο «Calais» 7.254 τ. γκρός, 10.438 τόνων  
δ.ω., καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Αριστ. Π. Κ. Λαι-  
μού ἀντὶ τιμῆς 76.250 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς γαλλικὸν  
λιμένα.

— Παρ' Ἐλλήνων ἐπίσης ἡγοράσθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 80.000  
λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς λιμένα τῆς Βορείου Γαλλίας καὶ τὸ  
γαλλικὸν λίμπερτο «Brest» 7.285 τ. γκρός, 10.595 τόνων δ.ω. καὶ  
ναυπηγήσεως 1944.

— Τὸ γερμανικὸν φορτηγὸν «Marga» 4.643 τ. γκρός, 8.181 τόνων  
δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1930, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Δημη. Ψυχο-  
γιοῦ, ἀντὶ τιμῆς 57.500 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς Ἀμβούργον.

— Ἐπίσης τὸ ιταλικὸν λίμπερτο «Bice Costa» 7.162 τ. γκρός, 10.  
854 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ  
τιμῆς 69.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παραλαβὴν εἰς τὴν Γένοβαν.

— Τὸ φορτηγὸν «Αθενη» 7.161 τ. γκρός, 10.755 τόνων δ.ω.  
καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς τὴν Ἐρυθρὰν Κίναν, μὲ ἄμεσον  
παράδοσιν εἰς κινεζικὸν λιμένα, ἀντὶ τιμῆς 115.000 λιρῶν.

— Τὸ «T. 2» τάνκερ «Esso Bretagne» (σημαία γαλλική) 10.824 τ.  
γκρός ἢ 16.190 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1944, μὲ σερδεύ τοῦ  
1954, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀντὶ 230.000 δολαρίων καὶ θὰ μετα-  
τραπῇ εἰς φορτηγὸν ξηροῦ φορτίου χῦμα.

— Τὸ ἀργοῦν ἀπὸ μηνῶν εἰς Κάρδιφ φορτηγὸν μας «Ειρήνη Σ.  
Ἐμπειρίκος» 4.142 τ. γκρός, 7.920 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγή-  
σεως 1924, ἡγοράσθη ἀπὸ ἐφοπλιστὰς τοῦ Χόγκ Κόγκ, μὲ ἄμεσον πα-  
ραλαβὴν εἰς Ἀγγλίαν. Τιμὴ δὲν ἐγνώσθη.

— Τὸ ὑπὸ λιβεριανὴν σημαῖαν φορτηγόν μας «Ocean Rover» 7.246

τ. γκρός, 10.800 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἐπωλήθη εἰς πα-  
ναμαϊκὴν ἑταῖριαν καὶ θὰ παραδοθῇ ἐντὸς τοῦ Ιουνίου εἰς Σιγκαπούρην.

— Ἐξ ἄλλου, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Kiverton» 5.183 τ. γκρός,  
9.200 τόνων δ.ω. καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων  
ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου. Τιμὴ δὲν ἀνέκοινωθη.

### ΠΑΡΑΛΛΑΒΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ

Τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Culross» 7.331  
τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1946, παραληφθὲν εἰς Κάρελοτς, ὅπου ἡτο  
παραπλισμένον, μετωνομάσθη «Ἀκαστος» καὶ ὑψωσε τὴν σημαίαν  
τοῦ Λιθανῶν.

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ἐλλήνων δανικὸν φορτηγὸν «Hafnia»  
2.060 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924, παραληφθὲν εἰς τὸ «Ελσινορ  
μετωνομάσθη «Καστελλάρης» ἐνεγράφῃ εἰς τὴν δύναμιν  
τῆς ἑταῖριας «Μητροφάνη» καὶ ὑψωσε τὴν σημαίαν Λιθανῶν.

— Τὸ πωληθὲν ἐν δημοπρασίᾳ εἰς ἀλλοδαποὺς ἀμερικανικὸν φορτη-  
γὸν «Τζών Β. Κουλουκούντης» 7.258 τ. γκρός καὶ ναυπηγή-  
σεως 1944, παραληφθὲν εἰς τὴν Σιγκαπούρην ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς  
του μετωνομάσθη «Πρίνες» καὶ ὑψωσε τὴν σημαίαν Λιθανῶν.

— «Ετερον σκάφος τοῦ πτωχεύσαντος ἀμερικανικοῦ Οίκου, τὸ «Βάλι-  
αντ Λίμπερτ» 7.264 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ἡγοράσθη  
ἐν δημοπρασίᾳ παρ' Ἐλλήνων, μετωνομάσθη «Skyllas», ἐνε-  
γράφῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἑταῖριας «Φοίνιξ» καὶ ὑψωσε τὴν σημαίαν  
τῆς Λιθερίας.

— «Ενα ἄλλο σκάφος τῆς ιδίας πτωχεύσεως, τὸ «T. 2» τάνκερ  
«Valiant Warhead» 10.459 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, παραλη-  
φθὲν εἰς Βαλτιμόρων ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Τραν-  
σάρκτικο» καὶ ὑψωσε τὴν λιθεριανὴν σημαίαν.

— Τὸ τεθὲν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν φορτηγὸν «Ακτιον» 7.213 τ.  
γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἑταῖριας «Ρόντα», μετωνομάσθη  
«Ολυμπίος».

— Παρελήφθη εἰς Ἀμβούργον τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Δ. Ψυχο-  
γιοῦ γερμανικὸν φορτηγὸν «Marga» 4.643 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως  
1930 καὶ μετωνομάσθη «Ορος Κυλλήνη». Σημαία ἐλληνική.

— Κατόπιν ἐπίτυχων δοκιμῶν παρελήφθη ἀπὸ τὰ ναυπηγεία Ράιν-  
στατο, τοῦ «Εμδεν», τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν δεξαμενόπλοιον «Ο θερ-  
σήις Κούρριερ» 20.606 τ. γκρός ἢ 28.260 τόνων δ.ω., ἀνή-  
κον εἰς τὴν «Λόντον» καὶ «Οθερσήις Μπάλκ Κέρριερ», τῶν Βερμούδων  
Νήσων (διαχείριστος κ. Μαυρολέοντος).

— Τὸ πωληθὲν φορτηγὸν «Εὐανθία» 7.244 τ. γκρός καὶ ναυπη-  
γήσεως 1943, εἰς τὴν παναμαϊκὴν ἑταῖριαν «Στάκο», παραληφθὲν  
ἀπὸ τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη «Εύη». Ή Κυανόλευκος διετη-  
ρήθη.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Ριό Γιαπί» 5.419  
τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ὅπερ ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς, παρελή-  
φθη ὑπὸ τῶν ἀγοραστῶν τούς τὴν Γένοβαν καὶ μετωνομάσθη «Lobito».  
Ή παναμαϊκή σημαία διετηρήθη.

— «Ἐπίσης τὸ ὑπὸ ἀμερικανικὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Ιούλια»  
7.219 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, παρεδόθη πρὸ ἡμερῶν εἰς ἀμε-  
ρικανικὸν λιμένα εἰς τοὺς Νοτιοαμερικανούς ἀγοραστάς καὶ τεθέν  
ὑπὸ βραζιλιανὴν σημαίαν μετωνομάσθη «Bruce Thomas».

— Τὸ πωληθὲν εἰς ἀρχοντικὴν σημαίαν φορτηγόν μας «Καράθια»  
15.869 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1952, παραδοθὲν πρὸ ἡμερῶν εἰς ἀμε-  
ρικανικὸν λιμένα τοῦ Κόντινεντ εἰς τοὺς ἀγοραστάς του μετωνομάσθη  
«Κυπαν» καὶ ἐπέθη ὑπὸ τὴν σημαίαν τῆς έθνικιστικῆς  
Κίνας.

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

ΔΙΠ "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

κάθε Σάββατον 9 μ.μ.

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ : Άκτη Ποσειδώνος, τηλ. 470.500, 475.033.

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ)Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ μ. μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.  
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθακην.  
Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

#### Δ)Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ.  
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ-  
ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.  
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΔΗΝΗΝ  
ΚΑΣΤΡΟΝ (Λήμνου).

#### Δ)Π "ΚΑΡΑ·Ι·ΣΚΑΚΗΣ,,

Έκαστην ΤΡΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ  
ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.  
Έκαστην ΠΕΜΠΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ,  
ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.  
Έκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 2 μ. μ. ΣΥΡΟΝ, ΤΗΝΟΝ, ΜΥ-  
ΚΟΝΟΝ, ΑΓΙΟΝ ΚΗΡΥΚΟΝ, ΒΑΘΥ, ΚΑΡΛΟΒΑΣΙ.

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

**ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ**

Τὸ ἄργον εἰς Πειραιά δεξαμενόλιον «Κ ι θ α i ρ ὥ ν» (εχ "Ανδρος Κλάουντ") 8.427 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1940, ἐπωλήθη εἰς Γιουγκοσλαύου πρὸς διάλυσιν ἀντὶ τιμῆς 6.10.0 λιρῶν κατὰ τὸν γκρός.

— Ἐπίσης τὸ ἄργον εἰς Πειραιά, ὑπὸ λιθεριανὴν σημαῖαν «Τ. 2» δεξαμενόπλοιον μας «Μέ μ ο ρ υ» 10.509 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη πρὸς διάλυσιν. Τιμὴ 200 χιλ. δολλαρίων.

— Τὸ φορτηγόν «ΑΤΤΙΚΑ 5.214 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1927, ἐπωλήθη εἰς διαυτάς τῆς "Απω Ανατολῆς ἀντὶ τιμῆς 67.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Χόγκ Κόγκ, Ιούνιον — Ιούλιον.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ἰάπωνας διαυτάς φορτηγόν μας «Α ης Γ ι α ν - ν ης» 3.658 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1924, κατέπλευσε τὴν 15ην Μαΐου εἰς Γιαβάτα πρὸς παράδοσιν.

**ΤΑ ΜΕΤΑΤΡΕΠΟΜΕΝΑ**

Παρελήφθη πρὸ τοῦ ἀπὸ τὰ Ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα τὸ ὑπὸ λιθεριανὴν σημαῖαν φορτηγόν μας «Ε λ λ ε ν Χ.», διπερ ἀπὸ τὰν κερ «Τ. 2» τῶν 10.584 τ. γκρός μετετράπτη διὰ ξηρὸν φορτίον καὶ ἐπεμπούνη, ἀποκτήσαν χωρητικότητα 13.149 τ. γκρός ἡ 200.000 τόνων δ.ω. Δὲν ἀποκλείετο τὸ τεθῆ προσεχῶς τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ὑπὸ τὴν ἀστερόδοσσαν.

— Ἐξ ἄλλου, τὸ ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαῖαν «Τ. 2» τὰν κερ «Φ ἀ λ κ ο ν» (εχ "Λάκυσταρ") 10.195 τ. γκρός (τοῦ 1943) διασκευάζεται ἀπὸ τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χομπόκεν εἰς φορτηγόν ξηροῦ φορτίου χύμα, χωρητικότητας 21.000 τόνων.

**ΤΑ ΣΥΜΒΕΛΗΜΕΝΑ ΠΑΡΑ ΤΩ Ν.Α.Τ.**

Κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπενθήμερον τοῦ λήξαντος μηνὸς Μαΐου ὑπεγράφησαν συμβάσεις ἀσφαλίσεως εἰς τὸ Ν.Α.Τ. τῶν πληρωμάτων τῶν κάτωθι πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων: «Χάρριερ», λιθεριανὸν τόνων γκρός 7.030 ἀπὸ 23 Ἀπριλίου 1960, «Αλκυών» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7.063 ἀπὸ 2 Μαΐου 1960, ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τῶν κ.κ. Ἀφόνο Γουλανδρή, «Ορίκος λιθεριανὸν τόνων γκρός 12.667, ἀπὸ 23 Φεβρουαρίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Α. Ρωμανού, «ΑΤΤΙΚΟΣ λιθεριανὸν τόνων γκρός 6.872 ἀπὸ 1 Ιουνίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Παπαδημητρίου, «Μαριδίκις λιθεριανὸν τόνων γκρός 5.231 καὶ «Μαριχώρα», λιθεριανὸν τόνων γκρός 5.147 ἀπὸ 1 Ιης Μαΐου 1960 ἐκπροσωπούμενα ὑπὸ τοῦ κ. Ιω. Σαμαρίνα καὶ «Ειρήνη Στεφάνου», λιθεριανὸν τόνων γκρός 7.161 ἀπὸ 1 Ιης Σεπτεμβρίου 1960, ἐκπροσωπούμενον ὑπὸ τοῦ κ. Γ. Αὐγερινοῦ.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸ τίδιον χρονικὸν διάστημα διεγράφησαν τοῦ καταλόγου τῶν ἡσαφαλισμένων τὰ κάτωθι σκάφη, ὡς ὑψώσαντα τὴν ἑλληνικὴν σημαῖαν:

«"Ανδρος Μάτζικ" λιθεριανὸν τόνων γκρός 13.921, «Νέπτουν» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7.968, «Οσεαν Σέλλορ» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7.194, «Ζέρματτο λιθεριανὸν τόνων γκρός 7.236, «Βέλγας λιθεριανὸν τόνων γκρός 20.958, «Περσέν» λιθεριανὸν τόνων γκρός 15.852, «Ανδρος Γκλόρου» λιθεριανὸν τόνων γκρός 10.056, «Ανδρος Γκέιλ» λιθεριανὸν τόνων γκρός 10.048, «Ανδρος Γκλάμαρ» λιθεριανὸν τόνων γκρός 10.059 καὶ «Σῆ Μέντεν» λιθεριανὸν τόνων γκρός 7.257.

Οὕτω τὸ σύνολον τῶν πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων, τῶν ὁποίων τὰ πληρώματα ἔχουν ἀσφαλισθῇ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. ἀνέρχεται εἰς 652 τόνων γκρός 6.581.325.

**METONOMASIAI PHORTIGON**

Τὸ φορτηγόν «Λ ή μ ν ο ς» (εχ "Ανδρος Φόρτ") 7.166 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, μετωνομάσθη «Σ ἀ μ ο ς».

— Ἐπίσης τὸ φορτηγόν «Λ έ σ δ ο ς» (εχ «Λίλλα») 7.156 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Θ ἀ σ ο ς».

— Τὸ φορτηγόν μας «Ε ὑ σ ν θ ι α» 7.244 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, μετωνομάσθη «Ε ί η».

— Τὸ ἄργον εἰς Ντάρτμουθ παναμαϊκὸν φορτηγόν μας «Ν τ ο ρ ά ν -

τ ο» 7.244 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, μετωνομάσθη «Γ λ υ φ ά δ α».

**ΠΡΟΣ ΑΠΟΦΥΓΗΝ ΜΠΟΥΚΟΤΑΖ**

Πρακτορειακαὶ εἰδήσεις ἔξι Ἐλσίνκι ἀνέφερον, ὅτι οἱ πλοιοκτήται τοῦ ὑπὸ σημαῖαν Λιθάνου φορτηγοῦ «Κ α π ε τ ἄ ν Χ ἀ λ σ ρ η ζ» 3.000 τόνων δ.ω. ἐδέχθησαν νὰ ὑπογράψουν σύμβασιν μὲ τὴν Δ.Ο.Μ., πρὸς ἀποφυγὴν μπούκοτάζ ἀπὸ μέρους τῆς Φιλλανδικῆς 'Ομοσπονδίας 'Ἐργατῶν Μεταφορῶν. 'Η τοιαύτη ἀποδοχὴ ἐπέτρεψε τὴν φόρτωσιν τοῦ σκάφους εἰς Ἐλσίνκι καὶ τὸν ἑκεῖθεν ἀπόπλουν τοῦ.

**ΕΛΥΘΗ ΕΠΙ ΤΕΛΟΥΣ!**

Πρὸς τὰς προξενικὰς λιμενικὰς καὶ οἰκονομικὰς ἀρχὰς ἔκοινοποιήθη κοινὴ ἀπόφασις τῶν ὑπουργῶν Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, Ἐξωτερικῶν καὶ Οἰκονομικῶν, διὰ τῆς δόπιας δρίζεται, ὅτι ἀπὸ 1 Ιης Σεπτεμβρίου 1960 εἰς ἀσφαλιστικὰς ἀρχὰς ἡ ἀσκησὶς τῆς ὑπηρεσίας ναυτιλίας ἔχει ἀνατεθῆ εἰς ἀσφαλιστικὸν τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος, ἡ εἰσπραξὶς τῶν τελῶν, ἐπὶ τῶν κατώτατην ἐγγράφων ναυτιλιακοῦ περιεχομένου, ἐκδίδομένων ἡ θεωρουμένων ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τούτου, ἐνέργειται ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ τούτου. 1) Ναυτιλιακῶν ἔγενει ἐγγράφων τῶν πλοίων. 2) 'Αντιγράφων ἡ ἀποστασιῶν ναυτολογίων καὶ ἡμερολογίων πλοίων. 3) Πιστοποιητικῶν θαλασσοσίας ὑπηρεσίας καὶ πιστοποιητικῶν ἔν γένει ἀφορώντων τὴν ἐπὶ πλοίον ὑπηρεσίαν ἐφ' ὅστον τὰυτά πρόκειται νὰ χρησιμοποιηθοῦν διὰ τὴν συνταξιοδότησιν παρὰ τοῦ Ναυτικοῦ Απομαχικοῦ Ταμείου. 4) 'Αποδειξίσις ναυτικῆς ικανότητος. 5) 'Αποδείξεων εἰσπράξεως εἰσφορῶν Ν.Α.Τ. ἡ ἑτέρων ὀργανισμῶν. 6) Μηνυτηρίων ἔκθεσεων ἐγχειριζομένων ὑπὸ ναυτικῶν διὰ κατ' ἔγκλησιν δικαζόμενα ἀδικήματα καὶ 7) Πιστοποιητικῶν ἔγενει ἐκδίδομένων λόγω ἀμφοδιότητος παρὰ τῶν προξενικῶν λιμεναρχῶν.

Διὰ τῆς ἀπόφασεως καθορίζονται αἱ λεπτομέρειαι ἔφοδισμασοῦ τῶν προξενικῶν λιμεναρχῶν διὰ τῶν προξενικῶν ἐνσήμων ὡς καὶ ἡ διαδικασία ἐλέγχου καὶ διαχειρίσεως αὐτῶν.

'Ορίζεται ἐπίσης, ὅτι αἱ κατὰ μήνα πραγματοποιούμεναι εἰσπράξεις ἐκ ναυτιλιακῶν τελῶν ἔμβαζονται παρὰ τῶν ὑπολόγων προξενικῶν λιμεναρχῶν ἀνέλλιπτῶς ἐντὸς τοῦ πρώτου δεκατημέρου τοῦ ἐπομένου μηνὸς εἰς τὸ Ταμείον Πληρωμῶν 'Αθηνῶν δι' ἐπιταγῆς ἡ ἐντόλη τηλεγράφησης ἐπ' ὅνδματι τοῦ διευθυντοῦ τοῦ Ταμείου Πληρωμῶν 'Αθηνῶν.

**ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΩΝ ΕΝΤΕΥΘΕΝ ΕΞΑΓΟΜΕΝΩΝ**

Διὶ ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑπουργοῦ τοῦ Ἐμπορίου συνεστήθη ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν κ.κ. Δ. Βλαχοπούλου, ἐκπροσώπου τοῦ Πανελλήνιου Συλλόγου 'Ελλήνων 'Εξαγωγέων, Χρ. Θωμοπούλου, τοῦ Ἐμπορικοῦ Συλλόγου Πειραιῶν, Εύαγγ. Σκουτεροπούλου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου Πειραιῶν, Γεωργ. Νικολακοπούλου, τοῦ Συνδέσμου 'Ελλήνων Βιομηχάνων καὶ Πετρογιάννου τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἐπιμελητηρίου 'Αθηνῶν. 'Η συσταθεῖσα ἐπιτροπὴ συνήλθε τὴν 23ην Μαΐου εἰς τὴν πρώτην της συνεδρίασιν παρουσίᾳ τοῦ γενικοῦ γραμματέως τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορίου κ. Ιω. Μπράσου καὶ τοῦ διευθυντοῦ 'Εξαγωγῶν τοῦ ίδιου ὑπουργείου κ. Χρ. Καρτάνη. Πρὸς τὴν ἐπιτροπὴν ἐδόθησαν αἱ κατευθύνσεις, τὰς δόπιας δέονταν αὐτῇ νὰ ἀκολουθήσῃ διὰ τὴν ἔρευναν καὶ τὴν μελέτην τοῦ θέματος τῆς μειώσεως τοῦ κόστους τῶν διὰ τῆς θαλασσίας ὅδου ἐνεργουμένων ἔξαγωγῶν. Κυρίως ἡ ἐπιτροπὴ θάτα στραφῆ πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀπολοποιήσεως τῶν ἀπαντούμενων σήμερον διατυπώσεων εἰς τοὺς τόπους της ἔξαγωγῆς καὶ τοὺς κύριους, δῆταν πρόκειται περὶ μικρῶν ποσοτήτων ἔξαγωγῶν προϊόντων, δόποτε αἱ ἐπιπτώσεις ἐπὶ τοῦ κόστους εἰναι ἔξαιρετικῶς ύψηλα. Εἰς τὴν ἐπιτροπὴν ἐδόθησαν δόηγίαι, ὅπως τὰ ὑποδειχθησόμενα παρὰ αὐτῆς μέτρα ὑποβολθοῦν εἰς τὸ ὑπουργεῖον τὸ δυνατόν ταχύτερον πρὸς λήψιν τῶν ἐπιβαλλομένων μέτρων.

**ΑΥΤΑ ΤΑ ΛΙΜΠΕΡΤΥΣ**

Τὸ ὑπουργεῖον 'Εξωτερικῶν διειδίσασε πρὸς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπο-

**DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN**

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοίων μὲ χῶρον ψυγείου

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

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

**ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

ρικής Ναυτιλίας αίτησιν τής National Salt Corporation τής Κεϋλάνης, διὰ τῆς όποιας ζητείται ή άγορά πέντε φορτηγών πλοίων τύπου λιμπερτού. Τάχιν λόγω σκάφη άγοραζόμενα θά βυθισθούν πρός κατασκευήν κυματοθράστου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κολόμβο. 'Η παράδοσις τῶν πλοίων ἐφ' ὅσον έξευρεθούν, δέον νὰ πραγματοποιηθῇ μέχρι τοῦ Αύγουστου 1960.

#### ΤΑ ΙΑΠΩΝΙΚΑ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ

'Η ἐν 'Αθήναις 'Ιαπωνική Πρεσβεία κατόπιν ἐπανειλημμένων διαδημάτων τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ θέματος τῆς εἰσπράξεως ἐπασφαλίστρων διὰ τὰ ναυπηγούμενα εἰς ιαπωνικὰ ναυπηγεῖα ἑλληνικά πλοῖα, δι' ἔγγραφου τῆς διευκρινίζει τὰ ἀκόλουθα: Τῶν ἐπασφαλίστρων ἀταλλάσσονται τὰ συμβόλαια τὰ συναφέντα η συναπόμενα μετὰ τὴν 25ην Ιανουαρίου 1960, πρὸς ναυπήγησιν πλοίων. Τὰ εἰσπραχθέντα ηδη ἐπασφαλίστρα, προστίθεται εἰς τὸ ἔγγραφον, καλῶς εἰσεπράχθησαν.

#### Η ΔΕΞΑΜΕΝΗ "ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗ",

"Ηρξατο ἀπό τινων ἡμερῶν ἡ λειτουργία τῆς δεξαμενῆς τῶν ναυπηγίων «Βασιλειάδη». Τὰ δικαιώματα χρήσεως εἰναι τὰ ἔξης: Διὰ πλοίας μέχρι 100 τ. γκρός δρχ. 3.000 διὰ τὴν πρώτην ήμέραν καὶ δρχ. 2.200 δι' ἔκαστην τῶν ἐπομένων. Καὶ διὰ πλοίας ἄνω τῶν 100 τ. γκρός θὰ προστίθενται εἰς τὰ ἀνωτέρω ποσὰ δρχ. 2 κατὰ τὸν τόνον, ημερησίως. Εἰς περίπτωσιν συγχρόνου δεξαμενησμοῦ δύο η πλειόνων σκαφῶν, παρέχεται ἔκπτωσις 20% ἐπὶ τῶν τακτικῶν δικαιωμάτων.

'Αφ' ἔτερου, τὰ ἔκτακτα δικαιώματα καθορίζονται ὡς ἔξης: Διὰ τὴν παροχὴν θαλασσίου ὅδοτος πρὸς πλόσιν τῆς γάστρας η καὶ δι' ἀλλας ἀνάγκας τοῦ πλοίου, δρχ. 300. Διὰ τὴν παροχὴν ρεύματος πρὸς φωτισμὸν τοῦ πλοίου η κίνησιν μηχανημάτων, δρχ. 40 καθ' ὥραν. Διὰ τὴν χρήσιν πολυφώτων πρὸς διευκόλυνσιν ἔκτελουμένων ἐργασιῶν ἐντὸς τοῦ σκάφους παρὰ ἔνοντα πρὸς τὸ ναυπηγεῖον προσωπικοῦ δρχ. 30 δι' ἔκαστον πολλφώτων, διὰ δὲ τὴν χρήσιν λυχνιῶν πρὸς διευκόλυνσιν τοῦ καθαρισμοῦ τῆς γάστρας, δρχ. 12 κατὰ λυχνίαν.

Διὰ τὴν χρηστοποίησιν σχοινίων ἡ συρματοσχοίνων κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν η καζέλκυσιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν νεωλάκον δρχ. 250 δι' ἔκαστον σχοινίου η συρματόσχοινον, μήκους μεγαλυτέρου τῶν 80 μέτρων. Δι' ἀνέλκυσιν η καζέλκυσιν πλοίου εἰς μὴ ἐργάσιμον ὥραν, κατὰ τὰς ἐργασίμους ημέρας — ἐφ' ὅσον αἰτεῖται τοῦτο ὑπὸ τοῦ πλοίου — δρχ. 500 ἐπιπροσθέτως, δι' ἔκαστην ὥραν η κλάσμα ὥρας. Διὰ τὴν ίδιαν ἐργασίαν κατὰ τὰς Κυριακὰς η μὴ ἐργασίμους ημέρας, καταβάλλονται ἐπιπροσθέτως δρχ. 2.000.

#### ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΕΡΓΟΙ

'Ἐκ τῶν στατιστικῶν στοιχείων τῆς ἀρμοδιός ὑπηρεσίας τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας προκύπτει, διὰ κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον 1960 εἰργά-

σθησαν ἐπὶ 502 φορτηγῶν ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν 14.525 ναυτικοί, ἐπὶ 46 ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἀκτοπλοϊκῶν, μεσογειακῶν καὶ ὑπερωκεανίων 2.606, ἐπὶ 3.100 πλοίων καὶ πλοιαρίων μέχρι 30 κόρων δικῆς χωρητικότητος 6.600 ναυτικοί καὶ ἐπὶ 240 μότορσπιτς καὶ πετρελαιοκινήτων-Ιστιοφόρων σηματολογημένων 2.400 ναυτικοί. Τέλος ἐπὶ 584 φορτηγῶν πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας καὶ ἐπὸς ὑπερωκεανίου ἑλληνικῶν συμφερόντων εἰργάσθησαν κατὰ τὸν ίδιον μῆνα 14.163 'Ελληνες ναυτικοί. Κατὰ συνέπειαν τὸ σύνολον τῶν ἐργασθέντων 'Ελλήνων ναυτικῶν κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον 1960 ἐπὶ πάσης κατηγορίας πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν καὶ ἔνας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων.

Ἐλεῖς τοὺς ἐργασθέντας ὡς ἄνω ναυτικούς κατεβλήθησαν διὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον ὡς ἀποδοχῆς εἰς μὲν τοὺς ἀμειδομένους εἰς δραχμὰς 6.059. 270 εἰς δὲ τοὺς ἀμειδομένους εἰς ἔνον συνάλλαγμα 836.034 λίραι 'Αγγλίας εἰς τοὺς ἐργασθέντας ἐπὶ ποντοπόρων πλοίων ὑπὸ ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ 812.281 λίραι 'Αγγλίας, εἰς τοὺς ἐργασθέντας ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας ἑλληνικῶν συμφερόντων.

Οἱ ἐργασθέντες 'Ελλήνων ναυτικοί ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ἔνας σημαίας κατανέμονται κατ' ειδικότητας ὡς ἀκόλουθας: Πλοίαρχοι 584, ὑποπλοίαρχοι 522, ἀνθυποπλοίαρχοι 842, δόκιμοι πλοιαρχοί 68, μηχανικοί 221, τάξεως 577, μηχανικοί Γ' 937, δόκιμοι μηχανικοί 221, ραδιοτλεγραφαῖς 496, ναύληροι 584, νάυται 3.783, ναυτόταιδες 403, ἀρχιθερμασταὶ 567, θερμασταὶ 1.983, λιπανταὶ 579, μάγειροι 582, θαλασμητόλοι 496 καὶ βοηθοὶ θαλασμητόλοι 86.

Ἐξ ἄλλου, κατὰ τὸν ίδιον μῆνα 'Απρίλιον τὸ σύνολον τῶν ἀνέργων ναυτικῶν ἀνήρχετο εἰς 5.984. Ἐξ αὐτῶν 189 ήσαν ἀξιωματικοί, 3.636 πτυχιούχοι ναυτικοί καὶ 2.159 μὴ προσοντούχοι ναυτικοί.

#### ΤΑ ΑΠΟΜΑΧΙΚΑ ΤΕΛΑ

Τὸ Ναυτικὸν Ἀπομαχικὸν Ταμείον ἀπέστειλεν ἐγκύκλιον πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς διὰ τῆς ὁποίας παρέχονται λεπτομερεῖς δύογια πρὸς δέσφολην τῶν ληζτροθέσμων ναυτολογίων τῶν πλοίων τῶν κάτω τῶν 500 κόρων δόλικῆς χωρητικότητος, πίνας τῶν ὁποίων κοινοποιεῖται ταύτοχρώνων πρὸς αὐτάς.

Διὰ τὴν ἐγκύκλιον δορίζεται, διὰ αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ διφείλουν νὰ ἐπιμελοῦνται ἐγκαίρως τῆς βεθαίσεως καὶ εἰσπράξεως ἀπόντων τῶν ἐκ τοῦ ναυτολογίου διφείλομένων δικαιωμάτων, καθ' ὅσον πᾶσα καθυστέρωσις τῆς ἐξοφλίσεως τῶν ναυτολογίων συνεπάγεται τὴν ἐπιθόλην τῶν προσθέτων τελῶν, τὰ ὁποία προκαλοῦν σοδαράν διόγκωσιν τῆς ἐργασίας — ἐφειλῆς καὶ ἀπαλλαγῆ τῶν ὁποίων δέοντα εἶναι νόμῳ ἐφικτῆς. Πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον δέοντα νὰ συνιστάται πρὸς τοὺς ὁφειλέτας ἐξόφλησις τῶν διὰ τοῦ ναυτολογίου βεθαίσουμένων διφείλων τῶν, εἰς περιπτώσιαν δὲ ὀδυναμίας, δέοντα νὰ καταβάλουν πάντοτε μέρος τῆς ὀφειλῆς, ὅστε ν' ἀποφευχθοῦν αἱ οἰκονομικαὶ ἐπιβαρυνσεῖς καὶ η λῆψις ἀναγκαστικῶν μέτρων.

Ἐν συνεχείᾳ δορίζεται διὰ τῆς ἐγκύκλιου, διὰ ἐν σύδεμιᾳ περιπτώσει θά ἐκδίδεται παρὰ τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν νέον ναυτολόγιον πρὸ τῆς ὀδοσκερούς ἐξοφλήσεως τοῦ προγενεστέρου ναυτολογίου.

## ΤΟΤΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ

ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

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

ΜΕΣΙΤΩΝ ΛΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

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

PLACE SHARE OF YOUR MARINE

INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET

THROUGH

TELEPHONE WHITEHALL 4-3300  
CABLE ADDRESS "HALLCOY."

TELETYPEWRITER  
N.Y. 1-3698

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

INSURANCE BROKERS AND AVERAGE ADJUSTERS

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

Αι λιμενικαί αρχαι οφείλουν έπισης νά έπιδιώκουν την όλοσερη έξοδοις των ναυτολογίων των παρωπλισμένων πλοίων έστω και έσον ταύτα δέν είναι ληστρόθεσμα.

Εις τάς περιπτώσεις των παρωπλισμένων πλοίων, παραμένουν ναυτολογήσονται οι κυβερνήται αύτων, οιτινες είναι και συντετεύμενοι διά την έξοδον των ναυτολογίων, διά την άπολυσιν τουών, δέον νά έπιδιώκεται υπό την λιμενικών αρχών πρωτίστως ή έξοδοποις των ναυτολογίων. «Εφ'» δύον, δώμας, δέν έπιτυχησενται η έξοδοποις των ναυτολογίων, ή άπολυσιν των κυβερνητών θά ένεργηται, άφου προηγουμένων ρυθμισθούν τά έπι της συμβάσεως έργασίας άπορεοντα δικαιωματά των, μετά δε και την διαπίστωσιν, διτή πλοίον δι' οιονδήποτε λόγον δέν πρόκειται νά έργασθη. Ταύτοχρόνων, δώμας, αι λιμενικαί αρχαι θά έγγραψουν εις έμφανες μέρος του φυλαδίου των άπολυσμένων κυβερνητών τό έπι του υπολογισμού του ναυτολογίου προκύπτοντον χρεωτικόν ύπολοιπον, διά την έξοδοποις του όποιου είναι άλληλεγγυών υπεύθυνοι μετά των πλοιοκτητών συμφώνων των νυμών και οι κυβερνήται. Τέλος, ορίζεται, διτή καθ' δλον τό διάστημα του παρωπλισμού του σκάφους, αι λιμενικαί αρχαι οφείλουν νά λαμβάνουν τα προσπικόντα μέτρα διά την μη αφάρεσιν της μπονανής ή άλλων έξαρτημάτων του σκάφους και την αφάρεσιν του πλοίου, ίνα μη υποστή ζημίας έξι άτυχημάτων.

### ΟΙ ΣΥΝΤΑΞΙΟΔΟΤΟΥΜΕΝΟΙ

Κατά τό δεύτερον δεκαπενθήμερον του λήξαντος μηνός Μαΐου, έχοργηθσαν συντάξεις εις τους κάτωθι ναυτικούς, άποχωρήσαντας του ναυτικού έπαγγέλματος και τάς οικογενείας αυτών:

Εις πλοίαρχον: Παν. Γ. Παπαγεωργίου, με ύπηρεσίαν 15 έτῶν 9 μηνών και 24 ήμερών δρχ. 1.054 μηνιαίων.

Εις μηχανικούς: Δημ. Μ. Μοσχάκην, με ύπηρεσίαν 24 έτῶν και 3 ήμερών δρχ. 2.801 μηνιαίως και Μιχ. Κ. Μοίραν, με ύπηρεσίαν 26 έτῶν, 5 μηνών και 15 ήμερών δρχ. 2.252 μηνιαίως.

Εις λογιστήν: Διον. Π. Μακρήν, με ύπηρεσίαν 28 έτῶν, 10 μηνών και 19 ήμερών δρχ. 4.182 μηνιαίως.

Εις κατώτερα πλόρωματα: Εύαγγελίαν, χήραν «Αντωνίου Δανέζη χειριστού», με ύπηρεσίαν 9 έτῶν, 4 μηνών και 28 ήμερών, λόγω άτυχήματος, δρχ. 400 μηνιαίως, Δανάνην, χήραν Μιχ. Ριζοπούλου, μαγείρου, με ύπηρεσίαν 11 έτῶν, 5 μηνών και 24 ήμερών, λόγω άτυχήματος δρχ. 1.014 μηνιαίως, Χρήστον Γ. Χουδρογιανόγλου κυβερνήτην, με ύπηρεσίαν 34 έτῶν, 9 μηνών και 4 ήμερών δρχ. 1.371 μηνιαίως, «Αναστάσιον Στ. Κόδερην, ναύτην, με ύπηρεσίαν 19 έτῶν, 4 μηνών και 23 ήμερών δρχ. 807 μηνιαίως, Κων.)νον Γ. Τερζόγλου, θαλασμητόλον, με ύπηρεσίαν 22 έτῶν, 9 μηνών και 24 ήμερών δρχ. 1.416 μηνιαίως, Εύσταθιον Στ. Γιαννούλην θερμαστήν, με ύπηρεσίαν 13 έτῶν, 9 μηνών και 29 ήμερών δρχ. 1.636 μηνιαίως, Παρασκευήν, χήραν Δημ. Κόκορη άρχιθερμαστού, με ύπηρεσίαν 6 έτῶν, 2 μηνών και 13 ήμερών, λόγω άτυχήματος δρχ. 723 μηνιαίως, «Ανδρέαν Ν. Μάμαν, κυβερνήτην, με ύπηρεσίαν 36 έτῶν 1 μηνός και 4 ήμερών 1.271 δρχ. μηνιαίως, Δημ. Ιω. Ταυτάν ναύτην, με ύπηρεσίαν 15 έτῶν, 5 μηνών και 6 ήμερών, λόγω άτυχήματος δρχ. 635 μηνιαίως.

### ΔΙΠΛΩΜΑΤΑ Μ.Ε.Κ.

Κατά τάς διενεργηθείσας έξετάσεις πρόδι άπόκτησιν διπλώματος μηχανικού έσωτερικής καύσεως Γ' τάξεως έπετυχον οι κ.κ.: Π. «Ανθόπουλος, Ιω. Αράπης, Κ. Άλεξιδουλος, Ν. Άλεξιπούλος, Τ. Βασιλόπουλος, Βασιλόπουλος, Άν. Βενιέρης, Κ. Γραμμάτης, Γ. Γκασμύρας, Ιω. Γκιόκας, Ιω. Δαλέζιος, Μ. Δηλαδέρης, Κ. Δευνδρίνος, Δ. Ζώτος, Ιω. Ζούλιας, Ν. Ζαγκούτης, Γ. Κοντοδήμος, Π. Κοντονικολής, Αντ. Καντούνιας, Ν. Κωτσάκης, Ν. Κοντολέων, Κ. Καρμύδης, Κ. Καρνέσης, Χρ. Καραλής, Π. Κορωνάρης, Γ. Κολένης, Στ. Κουφόπουλος, Ήλ. Καπράλος, Γ. Κωσταράς, Εύ. Καραλής, Γ. Καφετζόπουλος, Φρ. Κουζούπης, Γ. Κανταράκης, Π. Καραλής, Εύ. Λεκάκης, Κ. Μακαριγάκης, Π. Μηλιός, Στ. Μπεζαντάκος, Γ. Μουστάκης, Κ. Ματεωτής, Κ. Μαυρομάτης, Ιω. Μπαρμπαγιάνης, Θ. Μεταξούτος, Χρ. Μανάλης, Π. Μοσχοδίτης, Κ. Μαρκοζανής, Εύ. Μαυράκης, Μ. Ντιρινής, Δ. Παπαγιαννάκης, Γ. Παπαδάχος, Π. Πάλλας, Π. Πρινέας, Ανδ. Παπαγεωργίου, Εμμ. Πασσάς, Αντ. Περδικάρης, Π. Παράσχος, Κ. Ραφαηλίδης, Β. Σταγάκης, Ν. Σαντής, Κ. Σταύρου, Δ. Σαρρής, Σ. Σοφός, Στ. Σουρῆς, Στ. Τσουρῆς, Εύ. Τζωρτζόπουλος, Β. Τσαντίλας, Ελ. Τσαμίδης, Ελ. Τσαφέστας, Αδ. Τζοναίδης, Ν. Τσαγκαλίας, Ιω. Υφαντής, Ν. Φραγκίας, Γρ. Φριλίγγος, Δ. Φράτης, Δ. Χάκας, Κ. Χονδροκούνης, Ιω. Χατζησταύρου, Γ. Τσόλκας, Γ. Τσιριγώτης, Αντ. Χριστίδης, Γ. Σουλιώτης και Εύ. Δήμαρας.

### ΤΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟΝ ΠΛΟΙΟΝ

Εις τό ύπουργειον «Εμπορικής Ναυτιλίας και ένώπιον της άρμοδιας 'Επιπροπής έπανελήθη την 24ην Μαΐου ό δημόσιος μειονοτικὸς διαγωνισμὸς πρός προμήθειαν έκπαιδευτικού σκάφους διά τοὺς μαθητὰς τῶν Δημοσίων Σχολῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Κατά τὸν διαγωνισμὸν προσέφεραν: 1) «Η. Α.Ν.Ε. «Λασίθι» τὸ μότορσπ Λασίθι» ἀντὶ τού ποσοῦ τῶν 2.125.000 δραχμῶν. 2) «Η. έταιρία «Ναβί» προσέφερε σκάφος μετασκευασμένον ἄνευ μηχανῶν καὶ μηχανημάτων ἀντὶ ποσοῦ 4.500.000 δραχμῶν. 3) «Η. Ατμοπλοία Καδουνίδου τὰ ἀτμόπλοια της «Γλάρος» ἀντὶ 39.000 λιρῶν Αγγλίας καὶ «Αθηναῖς» ἀντὶ 29.000 λιρῶν Αγγλίας καὶ 4) «Ο. δικηγόρος κ. Λάζ. Μαρούλης σύνδικος τῆς πτωχεύσεως τῆς Α.Ε. «Δελφίνη» τὸ δηζελόπλοιον «Αλκυών» ἀντὶ δρχ. 1.600.000.

### ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΙΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ

Διά προκαλουμένου Διατάγματος τοποθετοῦνται οι κάτωθι λιμενικοὶ διξιοματικοὶ:

Πλοίαρχοι: Θ. Λοΐσιος, πρόεδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας Ε.Ν., Π. Θεοχάρης, διευθυντὴς διοικητικῆς τοῦ ύπουργειού καὶ Γ. Δρακόπουλος διευθυντής Ναυτικῆς 'Εργασίας καὶ Έκπαιδευσεως καὶ προσωρινῶς διευθυντής εἰς Δ.Θ.Κ.Μ.

Άντιπλοιάρχοι: Σπ. Γουλιέλμος, διευθυντής τοῦ Ν.Α.Τ., Ανδ. Βαγενάς, διευθυντής Προνοίας, Σπ. Παπαμιχαήλ, διευθυντής Α.Ο.Κ.Π., Δ. Τσουλούφης, τηματάρχης 'Αποδεικτικῶν Ναυτικῆς 'Ικανοτήτος, Αίας Ματαράγκας, διευθυντής τοῦ Γ.Ε.Ν.Ε. Πειραιώς, Παν. Ταμπούρδος διευθυντής τοῦ «Οίκου τοῦ Ναυτου», Νικ. Γκρέκας, τηματάρχης ναυτιλιακοῦ τμήματος καὶ πλωτάρχης Γ. Κυπριώτης παρὰ τῷ Γ.Ε.Ν.

### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΣΤΡΥΜΩΝ» (εκ «Ανδρος Κόραλ» 8.557 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945): Κατευθυνόμενον ἀπὸ Σάν Χουάν (τοῦ Περού) εἰς Μπουένος Αὔρες μὲ φορτίον 11.000 τ. σιδηρομεταλλεύματος, προσήραξε Ν.Α. τῆς νήσου Ντόνα Σεμπαστιάνα, παρὰ τὴν εἰσόδου τῆς διώρυγος Τσακάρο καὶ ἐγκατελείφθη ἀπὸ τὸ πλήρωμα, διότι τὸ σκάφος ὑπέστη μεγάλας ζημίας καὶ θεωρεῖται ὡς «οὐλικὴ ἀπώλεια». «Απαντας οι ναυσιγοὶ καὶ ὁ πλοίαρχος κ. Σ. Κωττάκης, παρελήφθησαν ἀπὸ τὸ χιλιανὸν πλοίον «Σαντιάγκο» καὶ ἀπεβιδάσθησαν εἰς Πουέρτο Μόντ. «Απαντα τὰ κύτη τοῦ σκάφους, μήχανοστον κ.λ.π. κατεκλείσθησαν ἀπὸ τὰ εἰσεργαστάντα σῆδατα. Ἐν τῷ μεταξὺ 32 ἐργάται καὶ εἰς ἀστυνομικός, ἐπιβαίνοντες βενζινακάτου καὶ κατευθυνόμενοι εἰς βοήθειαν τοῦ ἔξοκεινατος πλοίου, ἀπεκλείσθησαν, πληγέντες ἀπὸ παλιρροιακὸν κύμα. «Οταν οὗτοι ἀντελήφθησαν τὸν κίνδυνον, ώδηγησαν τὴν βενζινάκατον εἰς τὴν ἄκτην καὶ ἐξῆλθον εἰς τὴν ξηράν, ἀλλὰ πρὶν ἡ ἀπομακρυσθοῦ παρεύρθησαν ἀπὸ τὸ παλιρροιακὸν κύμα. (Μαΐου 18 — 20)

«ΑΕΛΛΩ» (λιθ. δεξ.): «Εξ 'Αμδέρσης διὰ Περσικὸν Κόλπον κατέπλευσε τὴν 16ην Μαΐου εἰς Σουέζ ρυμουλκούμενον, λόγω ζημιῶν εἰς τοὺς ύπερθερμαντῆρας ἀμφοτέρων τῶν λεβήτων του, αἴτινες προεκλήθησαν ἔξ ακαθορίστου ἀφορμῆς. Διετάχθη ἡ ἐκτέλεσις προσωρινῶν ἐπισκευῶν. (Μαΐου 16 — 24)

«ΑΘΗΝΑΙ»: Κατευθυνόμενον ἐκ Μασσαλίας εἰς Καζαμπλάγκαν συνεκρούσθη τὴν 10.30' μ.μ. τῆς 19ης Μαΐου μὲ τὸ ισπανικὸν «Κάμπτο Σερβέρα», ὅπερ ἐπλευσεν πρὸς τὴν Σεβίλλην. «Η σύγκρουσις ἔλαβε χώραν εἰς τὸν ποταμὸν Γουαδελεκεδίρ, 22 μίλια ἀπὸ τῆς Σεβίλλης. Τὸ ισπανικὸν ἔφθασεν εἰς τὸν ποταμὸν τοῦ μὲ ἐλαφρᾶς ζημίας εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευρὰν τῶν ύπερκατασκευῶν του, ἐνῷ τὸ «Αθηναῖς» ὑπέστη ρήγμα καὶ ἤρχισε κατακλυζόμενον ἀπὸ σῆδατα. Τὸ ρήγμα ἐφράχθη προχείρως ὑπὸ τὸ πλήρωματος καὶ τὰ σῆδατα ἡτηλήθησαν, τὸ δὲ σκάφος ἔφθασε τὴν 22αν εἰς τὸ Κάδιξ, ρυμουλκούμενον. Διεπιστώθησαν ζημίαι εἰς τὴν κυρίαν μηχανήν του καὶ εἰς τὰ βοηθητικὰ μηχανῆματα, διετάχθη δὲ ἡ ἐκφόρτωσις τημάτος τοῦ φορτίου του, ἵνα τὸ σκάφος δεξαμενισθῇ πρὸς ἐπιθέρωσιν καὶ ἐπισκεψήν. (Μαΐου 19 — 23)

«ΑΙ·ΩΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» (δεξαμ.): «Αντικαθιστᾷ εἰς τὴν Μάλταν 2.800 αὐλοὺς τοῦ ψυγείου του, φθαρέντας ἐκ τῆς χρήσεως. (Μαΐου 14)

«ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ» (λιθερ.): «Απὸ Γδύνιαν διὰ Τσιτταγκόκη συνεκρύσθη τὴν 11ην Μαΐου μὲ τὸ δηζελόπλοιον «Πάτιονερ Μέρτσαντ», εἰς τὸ

## D. J. PAPADIMITRIOU SONS

SHIPPING AGENTS - BROKERS FOR CHARTERING - FORWARDING AGENTS

ALEXANDRIA  
(HEAD OFFICE)

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

PORT-SAID

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

PORT-TEWFICK

(SUEZ)  
RASHED STR.  
P.O.B. 9

CAIRO

7, BUSTAN STR.  
P.O.B. 14

TELEGRAPHIC ADDRESS ALL OFFICES "DIORYX"

έξωτερικὸν ἄγκυροδόλιον τοῦ Τσιτταγκόγκ. Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ζημίας πρύμνηθεν, εἰς τὴν ἀριστερὰν πλευράν. (Μαΐου 11)

«ΑΛΜΑ» (παν.): Εἰσῆλθε τὴν 23ην Μαΐου εἰς Χάρητον ρόδις μὲ ζημίας ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ δεξιανόπλιον «Τάταραξ». Διεπιστώθησαν ἀπὸ τὸν ἐπιθεωρητὴν ἐκτεταμένα βλάβαι νομέων καὶ ἐλασμάτων, εἰς τὸ φόρτικο καὶ εἰς τὰ στεγανά διαχωρίσματα. Ἀνεμένετο ἐντολὴ τῶν ἔφοπλιστῶν διὰ τὰς ἐπισκευάς. (Μαΐου 23)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ»: Εἰς ἐπιθεώρησίν του διεξαχθήσαν εἰς Γιοκοχάμαν ὑπέδειχθη ἡ ἀντικατάστασις ὥρισμένων ἔφθαρμένων τμημάτων τοῦ πηδαλίου του. (Μαΐου 11)

«ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ» (λιθ. δεξ.): Προερχόμενον ἐκ Περσικοῦ Κόλπου ὑπέστη ζημίας τινὰς ἐκ συγκρούσεως μὲ τὸ γαλλικὸν δηζελόπλοιον «Βιβαρές» εἰς τὴν εῖσοδον τοῦ Νιού Βατεργουασίαν. (Μαΐου 19)

«ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.»: Ἐπιθεωρήθην εἰς Γιογκοσλαβίαν, λόγω ζημιῶν εἰς τινὰς ἔλασμάτων τοῦ ἐκ προσκρούσεως μὲ ἓνα ρυμουλκὸν καὶ μὲ φορτηγίδα, ἐλαθε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοΐας. Αἱ ἐπισκευαὶ θὰ ἐκτελεσθοῦν γενικῶς. (Μαΐου 13)

«ΛΕΝΑΝΙΤΣΑ»: Ἐπεισκευάσθησαν εἰς Πειραιᾶ ὥρισμέναι ζημίαι εἰς τὸ σκάφος, τὰς μηχανάς καὶ τὴν Ἑλική, τὸ δὲ πλοῖον τὴν 19ην Μαΐου ἀνέχωρης. (Μαΐου 19)

«ΚΛΕΑΝΘΗΣ» (λιθερ.): Κατὰ τὸ ταξίδιόν του ἀπὸ Καλάριο εἰς Ἰαπωνίαν μὲ φορτίον ἰχυστροφῶν, ἔχεράγη ἐπ' αὐτοῦ τὴν 13ην Μαΐου πυρκαϊά, ητίς καὶ κατεσδέσθη. Τὸ σκάφος ἔφθασε τὴν 22αν Μαΐου εἰς Γιοκοχάμαν. (Μαΐου 13 — 22)

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ» (όντουριανόν): Ἐνῷ ἦτο ἡγκυροδολημένον τὴν 20ην Μαΐου ἔξωθι τοῦ Σάντος, ἐπέπεσεν ἐπ' αὐτοῦ τὸ ἀργεντινὸν δηζελόπλοιον «Ρίο Σαντάγκος», ὅπερ ἀπεσπάσθη ἐπὶ τοῦ ἄγκυροδόλιου του. Τὸ «Μαργαρίτης» ὑπέστη δύο βαθείας ἐσοχάς, θὰ εἰσορχετο δὲ τὴν ἐπομένην εἰς τὸν λιμένα. (Μαΐου 20 — 21)

«ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ» (Λιθάνου): Ἡγγέλθη ἐκ Τσιτταγκόγκ, ὅτι προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Καρναφούλι, ἀλλ' ἀνελκυσθὲν ἀπέπλευσε διὰ Μαρμαγκός. (Μαΐου 20 — 22)

«ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ» (δεξ.): Τὴν 13ην Μαΐου ἀνέφερε διὰ τὸ ὅσιρμάτου του, διὰ ἑσταμάτησαν αἱ μηχαναὶ καὶ ὅτι αὗται ἐπεισκευάσθησαν, τὸ σκάφος, δῶμας, εὐρισκόμενον εἰς θέσιν πλάτους 22-15 B. καὶ μῆκους 38-18 A. παρεσύρετο. Παρεκαλοῦντο τὰ ἔγγυς εὐρισκόμενα σκάφη νὰ τελοῦν ἐπαφήν ἀσυρμάτου, μῆπως ἔχειαζετο βοήθειαν. Τὸ αὐτὸ σῆμα ἀναμετέδοθη τὴν ἐπαφήν τοῦ φορτηγοῦ «Ἐλπίς». Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ βλάβη ἐπεισκευάσθη καὶ τὸ σῆμα ἡκυρώθη. (Μαΐου 14 — 15)

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» (λιθ.): Ἀπὸ Πασσάλες διὰ Βρέμην, συνεκρύσθη τὴν 17ην Μαΐου, λόγω πυκνῆς δύμιχλης, ἔξωθι τῶν δλλανδικῶν ἀκτῶν, μὲ τὸ ἀλλιευτικὸν «Μαρία - Ελενα», ὅπερ καὶ ὑπέστη βαρείας ζημίας. (Μαΐου 17)

«ΜΙΧΑΗΛΗΣ»: Ἀπὸ Ροζάριο διὰ Ρόττερνταμ προσέκρουσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μοντεβίδεο ἐπὶ τοῦ μότορ - τάνκερ «Μπολέτ», κατὰ τὴν διάρκειαν κακοκατίας. Διετάχθη ἐπιθεώρησις. (Μαΐου 21)

«Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (δεξαμ.): Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παλιρροίας, παρεύρηθη λόγω θραύσεως τῶν πρυμνητῶν του καὶ συνεκρύσθη μὲ τὸ εἰς ἔγγυς θέσιν εὐρισκόμενον φορτηγὸν «Δούκς Μυστρά», ὅπερ ἐφόδευσε στηρὰ δι' Ἰαπωνίαν. Αἱ προξενηθεῖσαι ζημίαι ἥσαν ἐλαφραὶ. Ὁταν τὸ τάνκερ ἐπανήρχετο εἰς τὸν λιμένα, ἔφερετο πρὸς μίαν γέφυρα, συνεκρατήθη, δῶμας, ἔγκαίρως, διότι ἐπόντισε τὰς ἀγκύρας του. (Μαΐου 12)

«ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ»: Ἀπὸ Λορέντζο Μαρκές διὰ Κέιπ Τάουν καὶ Βαλτιμόρην ὑπέστη ζημίας εἰς τὰς μηχανάς του, αἵτινες καὶ ἐπεισκευάσθησαν ὑπὸ τοῦ πληρώματος. Τὸ σκάφος ἐφέσεν εἰς τὸν Κέιπ Τάουν μὲ περιωρισμένην ταχύτητα, λόγω ζημιῶν εἰς τὸν στρόβιλον ἔξαγωγῆς. Μετὰ ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευὴν συνέχισε τὸ ταξίδιόν του. (Μαΐου 11 — 13)

«ΝΤΟΝΑ ΜΥΡΤΩ» (λιθ.): Ἀπὸ Περσικὸν Κόλπου διὰ Γιρβατάρ κατέπλευσεν εἰς Σουέζ, μὲ ζημίας εἰς τὴν κυρίαν μηχανήν του. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἔχετελέσθησαν καὶ τὸ σκάφος ἀπέπλευσε διὰ Ρόττερνταμ, ὅπου καὶ θὰ πραγματοποιηθοῦν αἱ ὄριστικαὶ ἐπισκευαί. (Μαΐου 25 — 26)

«ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ» (λιθερ.): Περαιτέρω ἐπιθεώρησις διεξαχθεῖσα εἰς τὴν Σιγκαπούρην ἀπεκάλυψεν, διότι ὁ ἀξιωτατὸς κυρίας μηχανῆς δέν ἦτο εὐθυγραμμισμένος. Διὰ τὴν ἐργασίαν τῶν ἐπισκευῶν τοῦ θά ἀπατηθοῦν τρεῖς ἔδημαδες. (Μαΐου 13)

«ΟΥΑΙΤ ΣΗ» (παν.): Ὁταν εὐρίσκετο εἰς Οκλαντ (τῆς Καλιφορνίας) ἔχεράγη πυρκαϊά εἰς τὰ διαμερίσματα τοῦ πληρώματος προκαλέσασα σημαντικὰς ζημίας. Κατὰ τὴν κατάσθεσιν της ὑπέστησαν ἔγκαύματα ὁ πλοιαρχὸς καὶ δύο μέλη τοῦ πληρώματος. Διετάχθησαν προσωριναὶ ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 25ην Μαΐου τὸ σκάφος ἀπέπλευσε δι' Ἰαπωνίαν, ὅπου, μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του, θὰ ἐκτελέσῃ τὰς ὑπόδειχθείσας ὄριστικας ἐπισκευαίς. (Μαΐου 23 — 25)

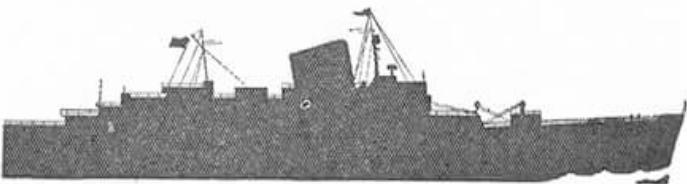
«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.»: Ἡγγέλθη, ὅτι κατὰ τὸ ταξίδιον ἀπὸ Φρέϋ Μπέντος διὰ Ροζάριο, προσήραξεν εἰς τὸν ποταμὸν Ούρουγουασίη, παρὰ τὸ Φρέϋ Μπέντος. (Μαΐου 26)

«ΠΟΡΟΣ» (λιθερ.): Κατὰ τὴν εἰς Μπέιραν ἐπιθεώρησίν του εὑρέθησαν βεβλαμένα δύο πτερύγια τῆς Ἑλικός του. Συνεπάθη νέα ἐπιθεώρησις εἰς ἔτερον λιμένα. (Μαΐου 13)

«ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ»: Εἰς Κοπεγχάγην ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ιανουαρίου, μὲ ζημίας ἐκ προσαράξεως. Ἡγγέλθη, ὅτι αἱ ζημίαι του ἐπεισκευάσθησαν καὶ τὸ σκάφος θὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν του. (Μαΐου 13)

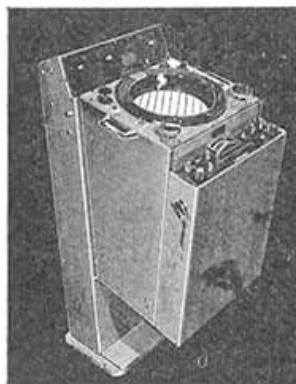


TRAWLERS TO TRANSATLANTIC LINERS



the D7 series provides outstanding radar equipment for all types of shipping

Decca Radar, first in the world to introduce True Motion radar, are also the first manufacturers in the marine radar field to offer a complete range of equipment. The renowned D7 Series, comprising 7 outstanding radars, covers a wide range and meets the individual requirements of every class of ship, from trawlers to transatlantic liners. Over 1,000 of these equipments have already been ordered for new ships and to replace older, less efficient radar in existing vessels.



The new D7 Decca radars are each leaders in their class and all are backed by a comprehensive international service organisation comprising over 180 depots throughout the world. Almost half the world's radar fitted tonnage is Decca equipped.

The new Decca D7 series of radar consists of:-

**The Decca 303**

The Decca TM 707

9 Inch Display 38 mile range 10 kW

True Motion Presentation

**The Decca 404**

12 Inch Display 48 mile range 20 kW

**The Decca 505**

12 Inch Display 48 mile range 75 kW

**The Decca 606**

12 Inch Display 48 mile range 75 kW

**The Decca TM 909**

True Motion Presentation

12 Inch Display 48 mile range 20 kW

ΣΠΥΡΙΔΩΝ Φ. ΑΡΓΥΡΟΣ  
ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΜΑΥΡΟΜΙΧΑΛΗ ΙΙ  
ΤΗΛΕΦ 616-156

ΑΘΗΝΑΙ

DECCA RADAR

DECCA RADAR LIMITED  
LONDON ENGLAND

DR1000

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Δεν φαίνεται νὰ δικαιολογήται ἡ καλὴ τῆς ναυλαγορᾶς πορεία διὰ τὰς ἀμέσως προσεχεῖς ἡμέρας. 'Η ζήτησις διὰ τὰ σιτοφορτία ἥρχισε χαλαρώμενή καὶ οὐ διευρυνομένη τῶν τάκνερς παρέμβασις καθιστᾶ δύσκολον τὴν πρόδηλεψιν τῆς βελτιώσεως τῶν ναυλῶν καὶ ὅταν ἀκόμη τὰ φορτία θὰ εἶναι περισσότερα.

'Ἐν τῷ μεταξὺ αἱ πρώται εἰδήσεις διὰ τὴν εύρωπατικὴν συγκομιδὴν — παρὰ τὸ πρόωρον αὐτῶν — δὲν φαίνεται νὰ δικαιολογοῦν τὴν πρόδηλεψιν μεγάλων ἵστασαις ἀναγκῶν. 'Εξ ἄλλου, ὅμως, θετικὰ πλέον δεδομένα ἐπιβεβαιώνουν τὰς προδηλεψίες περὶ ηγεμονής ζητήσεως πρώτων ὑπὸ ἀπὸ δῆλος τὰς χώρας τῆς Δυσεώς, ἐν ὅψει τῆς πιθανῆς διευρύνσεως τῆς πολεμικῆς παρασκευῆς τῶν.

Καὶ τέλος, οἱ λόγοι τῶν κ.κ. 'Αἰγαίνασσον καὶ Χέρτερ περὶ ἑντάσεως τοῦ ψηφροῦ πολέμου καὶ πιθανῆς ἐκδηλώσεως τοπικῶν κομμαυνιστικῶν πιέσεων εἰς τὰ γνωστὰ νευραλγικά σημεῖα τῆς ἐπαφῆς τῶν δύο κόσμων, ἐπιτέρους καὶ τὴν πρόδηλεψιν — τὴν ἀδάστιμον ἴσως — ζωηροτέρων μεταφορῶν, εἰς τὴν περίπτωσιν τοπικῶν τινων ἀνωμαλιῶν.

Αὐταὶ ήσαν αἱ βασικώτεραι διαπιστώσεις καὶ προδηλεψίες, αἵτινες ἔκρατησαν εἰς τὴν ναυλαγορᾶν κατὰ τὸ β' δεκαπεντήμερον τοῦ Μαΐου, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν ἐποχικήν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως ὑποχώρησιν.

Αἱ κατὰ τομεῖς ἔξελιξεις τοῦ 15θημέρου εἶχον ὡς κάτωθι:

Τὰ τάκνερς ἀπετέλεσαν τὸ ἐμπόδιον — μονιμοποιηθὲν ἀτυχῶς — κάθε βελτιώσεως τῶν ναυλῶν διὰ σιτηρᾶ. 'Απὸ τοὺς λιμένας τοῦ Κόλπου, τοῦ Βορείου 'Ατλαντικοῦ, τῶν Μεγάλων Λιμῶν οὐκ ὀλίγα ἐκλείσθησαν καὶ ὅχι πλέον δι' ἀπλὰ ταξιδία, ἀλλὰ καὶ συνεχῆ. Σκάφος 18.500 τόνων ἐναυλώθη ἀπὸ τὸ Κόλπον διὰ τὴν 'Αμερέσταν — Ρότερνταμ εἰς τὰ 3.85 δολ. Σιὰ τὰ δύο πρώτα ταξιδία καὶ 4 δολ. διὰ τὰ λοιπά.

'Απὸ τὰς Λίμνας ἐπηρώθησαν μέτρια τάκνερς εἰς τὰ 98.000 φίο διὰ Ρότερνταμ — 'Αμερέσταν ρεῖντζ καὶ ἔπειρον διὰ Ρότερνταμ κατ' εὔθειαν 92.500 δολ. φίο. Φορτηγὰ συνήθη ἀπὸ τὰς Λίμνας ἐπηρώθησαν δολ. 10.10 διὰ Χίλην καὶ δολ. 10 διὰ Γερμανίαν γκρός - τέρμους. Διὰ τὴν 'Αγγλίαν 81/3 καὶ 78/9. 'Απὸ τὸν 'Αγιον Λαυρέντιον διὰ Κοπεγχάγην δολ. 5.20 καὶ Πειραιᾶ δολ. 6. Τάκνερ διὰ Μασσαλίαν δολ. 4.75.

'Ἄρκεται αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρεῖντζ διὰ Δυτικὴν 'Ακτὴν 'Ινδιών. Προσφορὰ ὑπέρμετρος τοννάζ. 'Ο χαμηλὸς ναύλος τῶν 67/6 ἐπηρώνετο. 'Απὸ τὸν Κόλπον διὰ τὴν 'Αγγλίαν 51/3.

Κύριον χαρακτηριστικὸν τῆς ναυλαγορᾶς Βορείου 'Αμερικῆς ήτο ἡ ζήτησις φορτίων φωσφάτων καὶ παλαιοσιδήρων. Φωσφάτα ἀπὸ τὴν Τάμπαν ἐπηρώθησαν δολ. 9.10 φίο δι' Ιαπωνίαν καὶ 8.70 ἀναλόγως μεγέθους, θέσεως καὶ λιμένων ἐκφορτώσεως. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολ. 5.40 φίο.

Τὰ παλαιοσιδήρα μὲν ζωηράν ζήτησιν. Αἱ 104.500 φίο ἔως 103.000 δολ. ἐπηρώθησαν εἰς λίμπερτς σκάφη κατ' ἀποκοπὴν ἀπὸ τὸ Νόρδερν ρεῖντζ. Διὰ τὸ Κόντινεντ δολ. 64.000 φίο. 'Απὸ τὸ Λός 'Αντζελες δι' Ιαπωνίαν δολ. 64.000 φίο.

Γαιάνθρακες ἀπὸ τὸ Χάμπτον ρόδις διὰ Γερμανίαν 28/—, Ρίον δολ. 5.30. Δυτικὴν 'Ιταλίαν 4.25 καὶ Ιαπωνίαν 8.35 δολ. μὲν περιωρισμένην τὴν ζήτησιν.

Τὰ βραζιλιανὰ μεταλλεύματα διὰ Πολωνίαν εἰς τὰ 52/— ἔως 53/6 γκρός - τέρμους.

Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Κούδαν μὲν ἀρκετάς ναυλώσεις. Διὰ λιμένας τοῦ Κόλπου δολ. 4 φίο ἔντ στόουεντ. Διὰ τὴν 'Αγγλίαν δολ. 7 φίο ἔντ στόουεντ καὶ διὰ τὴν Τρίπολιν ἡ Βηρυττόν δολ. 8.50. Διὰ τὴν Τύνιδα δολ. 7.75 φίο ἔντ στόουεντ ('Ιούνιον).

'Ησυχος καὶ ὁ Βόρειος Εἰρηνικός. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν χαμηλότεροι οἱ κρατήσαντες ναύλοι, δολ. 5.50 ἔως 5.25. Διὰ τὰς 'Ινδίας ἐπίστης τὰ 60/— ἐπηρώθησαν δι' Ιούλιον, βάσις ἀνατολ. ἀκτῆ, Κριθή διὰ Βηρυττόν δολ. 9. Ζελεία ἀπὸ Βρεταννικὴν Κολομβίαν δι' Αγγλίαν εἰς τὰ 10.50 δολ. φίο ἔντ στόουεντ.

Καλὴ ἡ κίνησις ἀπὸ τὸ Πλεῖτ. Διὰ τὴν Βηρυττόν ἐπηρώθησαν τὰ 70/— καὶ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν τὰ 90/— βάσιν κυβικῶν (57 πόδας). Διὰ τὴν 'Αγγλίαν 68/9 καὶ 67/6, βαρέα γεννήματα.

Καλύτερος ὁ τόνος τῆς κινήσεως εἰς τὴν 'Απω 'Ανατολήν. Αύστρα-

λιανὰ γεννήματα ἀπὸ ἀνατολικούς λιμένας διὰ τὴν 'Αγγλίαν ἐπηρώθησαν 90/— δι' ἀπωτέρας ἡμερομήνιας καὶ μικρὸν σκάφος 87/6. 'Αραβόσιτος ἀπὸ 'Ηστ Λόντον δι' Αγγλίαν 67/6.

Ζωηροτάτη ἡ ζήτησις διὰ μεταλλεύματα, μὲν ἐνθαρρυντικὴν τὴν προπτικὴν καὶ διὰ τὸ μέλλον. 'Απὸ τὴν Βομβάνη διὰ τὸ Νόρδερν ρεῖντζ δολ. 8 φίο καὶ ἀπὸ Μαντράς διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν 51/— φίο. Σταθεροὶ οἱ ναύλοι ἀπὸ Μαρμάρικοσ. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 46/— φίο, διὰ τὸ Κόντινεντ 57/— γκρός - τέρμους καὶ 54/—, ἐνῷ φίο ναυλωταὶ ἐπηρώσαν 50/— καὶ 51/—.

Κόπρα ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας διὰ τὸ Κόντινεντ εἰς τὰ 19½ σέντς φίο καὶ 21 σέντς φίο διὰ Βενεζουέλαν — Κολομβίαν.

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Ντώρμπαν διὰ Δυτικὴν 'Ιταλίαν 51/10 καὶ 55/— φίο καὶ ἀπὸ Πημπέιν δι' Ημιγχαμ 85/— φόμπ. Γαιάνθρακες διὰ Ράγκον 46/6 φίο.

Μεταλλεύματα ἀπὸ μεσογειακὰ κέντρα φορτώσεων μὲν μικράν κίνησιν. Πυρίται ἀπὸ Βασιλικὸ διὰ Ρότερνταμ 26/— γκρός - τέρμους καὶ ἀπὸ τὸ Δυρράχιον διὰ Πολωνίαν 39/6 φίο. Βωξίται ἀπὸ Τουλῶνα διὰ Νιούπορτ 22/3 φίο. Φωσφάτα ἀπὸ Καζαμπλάγκων διὰ Κόντινεντ 21/6 γκρός - τέρμους. Διὰ τὴν Νότιον Κίναν 56/6 καὶ τὴν Βόρειον 58/6 φίο ἔντ στόουεντ.

Σιτηρά ἀπὸ τὴν Κωνσταντζαν διὰ Τσινάμπο 63/— φίο ἔντ τρίμεντ καὶ γαιάνθρακες ἀπὸ Ζάντοβ δι' Ιαπωνίαν 63/— φίο ἔντ στόουεντ. Τσιμέντα ἀπὸ Νοσφαρωσίσκην διὰ Νταμμάρ 42/— φίο ἔντ στόουεντ.

Λιπάσματα μὲν σταθερὰν ζήτησιν τοννάζ ἀπὸ τὸ Κόντινεντ διὰ τὴν Νότιον Κίναν ἐπηρώνωντο 60/6 φίο ἔντ στόουεντ καὶ 62/6 φίο ἔντ στόουεντ, διὰ τὴν Βόρειον.

Πολωνικοὶ γαιάνθρακες εἰς τὰ 14/— φίο διὰ Χαμίνα καὶ 38/— φίο διὰ Χονφέρ. Ξυλεία προινοσμένη ἀπὸ τὴν Πολωνίαν δι' Αγγλίαν 162/6 τὸ στάνταρτ (διὰ Ούέστ Χάρτλεπουλ).

Τὰ τάμη - τοσάρτερ, τὸ βαρόμετρον αὐτὸ τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, περιωρισμένην πως ἐνεφάνισαν κίνησιν, ἔναντι τῶν ναυλώσεων τῶν πρηγούμενών μηνῶν. Οἱ πληρωθέντες ναύλοι ἡσαν πάντας ἀμετάβλητοι, ἀλλὰ τὰ χρονικὰ διαστήματα τῶν ναυλώσεων βραχέα.

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

'Η ζήτησις χωρητικότητος βαίνει περιοριζομένη. 'Αμεσος συνέπεια ἡ αὔξησις τοῦ παρωπλισμένου τοννάζ. 'Εφθασεν ἡδη τὰ 6,5 ἐκατομμύρια τόνων d.w.

'Απὸ τὸν Περισκόν Κόλπον ἡ ἐργασία λίαν περιωρισμένη. Ναυλώσεις ἀμερικανικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς ἀμερικανικὰς στρατιωτικὰς ὑπηρεσίας ἐκλείσθησαν. Σκάφος 65.000 τ. ἀμερικανικὸν ἐπηρώθη 62½% κάτω τοῦ A.T.R.S. δι' Ιαπωνίαν.

Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἔνα σκάφη ἐπηρώθησαν τὰ 75 καὶ 77½% τοῦ ἀμερικανικού ναυλολογίου. Διὰ τὴν Καλιφόρνιαν 80%. 'Απὸ τὸν Λίθανον δι' Ιαπωνίαν ἐπηρώθησαν τὰ 57½% τῆς κλίμακος. 'Απὸ τὸν Περισκόν Κόλπον διὰ τὸ Κόντινεντ ἐπηρώθησαν τὰ 67½% κάτω τῆς κλίμακος.

'Ησυχία καὶ εἰς τὸν τομέα τῶν ὑπερατλαντικῶν ταξιδίων. Τὰ 60% κάτω τῆς κλίμακος ἐπηρώθησαν δι' ἀκάθαρτα φορτία εἰς μικρὸν σκάφος καὶ τὰ 45% διὰ καθαρά.

Χαλαρὰ καὶ ἡ ζήτησις τοννάζ ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ τὴν Βόρειον 'Αμερικήν καὶ τὴν Βραζιλίαν. Τὰ 55% κάτω τοῦ A.T.R.S. καὶ ἔτι χαμηλότερον διὰ B. 'Αμερικὴν ἐπηρώθησαν εἰς μέτρια σκάφη καὶ τὰ 52½% διὰ Βραζιλίαν.

Κίνησις καλὴ ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. 'Απὸ τὴν Κωνσταντζαν διὰ τὸν Πολωνίαν ἐπηρώθησαν 42½% κάτω τῆς κλίμακος. Ναυλώσεις νορβηγικῶν δι' Ιαπωνίαν δι' ἐπεισθησαν. Πρόκειται περὶ μεταφορᾶς 300 χιλ. τόνων ἐντὸς τριετίας. Ναύλος 50% κάτω τῆς κλίμακος ἐπηρώθη. Δύο ιταλικὰ σκάφη μὲ χαμηλοὺς ναύλους ἐναυλώθησαν διὰ συνεχῆ ταξιδία μέχρι τέλους τοῦ 1960.

Συνεχή, ἐπίσης, ταξιδία τὸν Δυτικὸν 'Ημισφαρίου διὰ 12 μῆνας ἐπηρώθησαν 55% κάτω τοῦ A.T.R.S. Συνέχεια ἐνὸς τάμη - τοσάρτερ πενταετούς δι' ἔξω ἔως ἐννέα μῆνας συνεφανῆθη πρὸς 10/3, ἔναντι τῶν προγούμενών 22/6.

## ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α.Λ. ΛΑΜΠΡΟΥ - Α.Λ. ΜΑΝΩΛΑΚΟΥ

Βασιλέως Κων/νου 54β — ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ Τηλ. 471-633

Ο ΑΡΤΙΩΤΕΡΟΣ ΦΡΟΝΤΙΣΤΗΡΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡ. ΝΑΥΤΙΚΟΥ Α, Β, Γ ΤΑΞΕΩΣ ΑΤΜΟΥ καὶ Μ.Ε.Κ.

'Η Δι/σις τῶν Φροντιστρίων, φέρει εἰς γνώσην, ὅτι αἱ τερματισθεῖσαι ἔξετάσεις τῶν Γ' Μην. Μ.Ε.Κ. τῆς σειρᾶς Μαρτίου, Ἐληξαν μὲ ΘΡΙΑΜΒΟΝ τῶν προπαρασκευασθέντων παρ' ἡμένων ὑποφθίων, ὅπου τὸ ΠΟΣΟΣΤΟΝ ΕΠΙΤΥΧΙΑΣ ἔγγισεν πάλιν τὸ 100%. Δείκτης τῆς τελείας προπαρασκευῆς τῶν μαθητῶν μας εἶναι ἡ ἐπιτευχεῖσθαις βαθύμοδογία τῶν μαθητῶν καὶ ἡ σειρά ἔπιτυχιας αὐτῶν. Οὕτω ἐπρότευσαν:

ΠΡΩΤΟΣ Τσούρης Σταλ., ΔΕΥΤΕΡΟΣ Κοντοδήμος Γ., ΤΕΤΑΡΤΟΣ Ζώτος Δημ., 11ος Σάντης Ν., 14ος Πρινέας Π., Ντιριντής Μ., Τζαφέτας Ελ., Μανάλης Χρ., Μουστάκης Γερ., Τζωρτζόπουλος Εύαγγ., Καρετζόπουλος Γ., Χατζηποτάρου Ιω. κ.λ.π.

Εἰς τὰ ΜΑΘΗΜΑΤΙΚΑ, δέκα τέσσαρες ἐκ τῶν μαθητῶν μας ἔλαβον ἀριστα 20. Εἰς τὴν ΘΕΡΜΟΔΥΝΑΜΙΚΗΝ ἔξ ολῶν τῶν ὑποφθίων, οἱ μόνοι ποὺ έλαβον δριστα 20, ήσαν οἱ μαθηταὶ μας Σταύρου Κ. καὶ Ζώτος Δημ.

Εἰς τὴν ΦΥΣΙΚΗΝ — ΜΗΧΑΝΙΚΗΝ ἡλθεν πρώτος μὲ βαθύμον 19 ὁ μαθητής μας Κωλένης Γεωργίος.

ΣΗΜ. 1.— ΚΑΤΑ ΤΑΣ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ τῶν Α, Β Μηχανικῶν τῆς σειρᾶς 'Απτι λίου τὸ ποσοστὸν ἐπιτυχίας ἡτο 100%.

2.— Τὰ μαθήματα διὰ τὰς ἔξετάσεις τῶν Γ' Μην. ΑΤΜΟΥ τοῦ Αύγουστου συνεχίζονται μὲ ἐντονώτερον ρυθμὸν εἰς ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ διὰ τοὺς 'Ατμούς καὶ τοὺς Μ.Ε.Κ. ΔΙΑ ΤΟΥΣ ΑΔΥΝΑΤΟΥΣ εἰς τὰ μαθήματα καὶ τοὺς προς ερχομένους βραδύτερον λειτουργούν ίδιαιτέρα τμήματα.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Ποιά τις βελτίωσις έσημειώθη είς τὴν κυκλοφορίαν διαταγῶν, λόγω τῆς ἐκδηλώσεως ζωηροτέρας πως κινήσεως εἰς τὰς ρωσικάς ἔξαγωγάς δι' ὅλα σχεδὸν τὰ εἰδῆ φορτίων. Διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ Μαριανούπολις ἐπληρώνοντα εἰς σκάφη 3.000 ἑως 5.000 τ. διὰ Τύμιδα 25/— φίο, φόρτωσιν 1 — 15 'Ιουνίου καὶ δι' Ἰταλίαν 28/— φόμπ, μὲ φόρτωσιν 1 — 15 'Ιουλίου. Ἀπὸ τὴν Νοδωρωσίσκην ὑπῆρχεν ἐργασίας διὰ τοιμέντα, εἰς σκάφη τῶν 10.000 τ. διὰ Μπαχρέιν ἡ Νταμάμα 43/— φίο καὶ στόουεντ, διὰ φόρτωσιν 'Ιουνίου. Διὰ φωσφάτας ἀπὸ Μαύρην Θάλασσαν διὰ Κούδην ἐζητεῖτο σκάφος 8.000 τόνων εἰς τὰ δολλ. 5.50 φίο, φόρτωσιν 'Ιουνίου καὶ ἔτερον ἀπὸ ἔνα ἡ δύο λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 7.500 τ. σίτου δι' Ἀζόρας καὶ Μαδέραν εἰς τὰ 37/6, φόρτωσιν 1 — 20 'Ιουνίου. Ἀπὸ Τουάφ Εκινδούροβης διαταγῇ δι' Ἰαπωνίαν 4.000 τ. χυτοσιδήρου, μὲ προσφερόμενον ναῦλον 65/—, φόρτωσιν 'Ιουνίου καὶ ἀπὸ Πότι διὰ 5.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Πόρσυκρουν εἰς τὰ 32/6, μὲ φόρτωσιν 1 — 15 'Ιουνίου. Ἀπὸ τὸ Γαλάτσι ὑπῆρχε μία διαταγῇ διὰ Λονδίνων καὶ Χούλλα 3.500 κ.μ. δεξιῶς εἰς τὰ 72/6 φόμπ, τὸ κ.μ., φόρτωσιν 'Ιουνίου. Μικρὸν σκάφος ἐζητεῖτο διὰ φόρτωσιν 2.500 τ. χρωμίου ἀπὸ δύο τουρκικοὺς λιμένας διὰ Ναγκογιά, μὲ προσφερόμενον ναῦλον 75/—, φόρτωσιν 'Ιουνίου — 'Ιουλίου καὶ ἔτερον ἀπὸ τὴν Σμύρνην πρὸς μεταφορὰν 1.500 τ. ζαχάρεως εἰς Χοδέΐδαν καὶ Μόκαν μὲ ναῦλον 57/6 φόμπ, φόρτωσιν 'Ιουνίου. Ἀπὸ τὴν Βηρυττὸν ὑπῆρχεν ἐργασίας (9.000 — 10.000 τ. φωσφάτων) διὰ Πολωνίαν 27/6 φίο, 'Ιουνίου καὶ ἀπὸ τὴν Ἀλεξανδρείαν διὰ τοιμέντα (σκάφη 5.000 ἑως 10.000 τόνων) διὰ λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 37/6, 'Ιουνίου — 'Ιουλίου καὶ διὰ Ραγγούν 42/6, φόρτωσιν 'Ιουνίου.

## Ο ΝΑΥΛΑΡΙΩΜΟΣ ΤΟΥ ΑΠΡΙΛΙΟΥ

'Ο παρά τού «Ναυτικού Έπιμελητηρίου» τού Λονδίνου, καταρτιζόμενος ναυλάριθμος τής φορτηγού ναυτιλίας, έπι τή βάσει τών εἰς λίρας "Αγγλίας συναπτομένων ναυλώσεων, έπομειώσας κατ' Απρίλιον αυξησην κατά 3,2 μονάδας διά τά ἀπλά ταξίδια, φθάσας εἰς τά 76,1 (έναντι 72,9 τού μηνὸς Μαρτίου) και κατά κλάσμα τι μονάδος (0,6) διά τάς χρονοναυλώσεις, κλείσας εἰς τά 68,8 (έναντι 68,2 τού Μαρτίου). 'Η πορεία αρ' έτερου τού ναυλάριθμου κατά τό τρέχον έτος (μὲ βάσιν 100 τού έτους 1952) έν συγκρίσει και πρός τά δύο προηγούμενα έτη, δεικνυται ἀπό τόν κατώτερο πίνακα:

	1958		1959		1960	
ΜΗΝΕΣ	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.	Ταξ.	Τ. τσ.
'Ιανουάριος	64.9	61.1	70.3	53.1	82.1	65.4
Φεβρουάριος	64.0	54.4	68.2	50.6	77.1	77.1
Μάρτιος	63.3	51.8	65.1	53.6	72.9	68.2
'Απρίλιος	62.7	—	68.6	52.8	76.1	68.8
Μάιος	64.6	—	64.6	56.7	—	—
'Ιούνιος	66.5	50.6	69.2	50.2	—	—
'Ιούλιος	66.6	60.1	69.7	52.3	—	—
Αύγουστος	65.0	55.1	69.6	65.5	—	—
Σεπτέμβριος	65.7	52.7	71.0	66.4	—	—
'Οκτωβρίος	70.4	54.2	80.4	58.4	—	—
Νοέμβριος	76.4	59.6	83.1	63.4	—	—
Δεκέμβριος	74.6	55.8	82.5	65.6	—	—
Μέσος έτησιας	67.1	55.5	71.9	55.6	—	—

Αφ' έτερου, διαθέτει την απόλυτη εξουσία στην πόλη, και μετά την απόβαση της στην πόλη, οι άνδρες της πόλης είναι οι μόνοι που μπορούν να πάρουν την απόβαση στην πόλη.

	1959		1960			
ΕΙΔΗ	Νοέμ.	Δεκ.	'Ιαν.	Φεβρ.	Μάρτ.	'Απρ.
Γαιάνθρακες	81.1	84.2	83.8	75.0	60.1	64.1
Γεννημάτα	78.1	78.0	74.1	72.6	73.4	77.6
Ζαχάρεις	107.2	96.0	104.7	93.4	90.5	91.7
Μεταλλιώματα	72.4	79.9	79.4	81.0	78.2	70.4
Ιτιάσματα	—	—	89.9	—	58.2	—
Ξύλια	90.9	85.5	84.0	75.7	73.0	81.5
Φυτική ίγνες	67.4	67.8	69.5	69.0	71.2	68.5
Μέσος δείκτης	83.1	82.5	82.1	77.1	72.9	76.1

#### **Η ΠΑΡΟΠΑΙΣΜΕΝΗ ΧΩΡΤΙΚΟΤΗΤΑ**

Κατά τὴν ἀνάκοινωθείσαν πρὸ ἡμερῶν μηνιαῖαν στατιστικήν, τὴν ὥποιαν καταρτίζει τὸ «Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον» τοῦ Λονδίνου, ἡ παρωπλισμένη ἄνα τὸν Κόδομνον χωρητικότης φορτηγών ἔηρου φορτίου καὶ δεξαμενοπλίων ἐνεφασίες κατὰ τὴν Ἰην Μαιού μειώσιν κατὰ 25 ἀκόμην οἰκάπι καὶ 149.012 τ. γκρός, ἐναντὶ τῆς Ἰην Ἀπρίλιου, εἰς τρόπον ὥστε τὰ ἕποντα παρωπλισμένα οἰκάφη ἀνέρχονται εἰς 716, συνολικῆς χωρητικόπτος 5.498.075 τ. γκρός. Ἐναντὶ τῆς Ἰην Ἰανουαρίου (6.261.539 τ.) ἐπανειληθεὶς ὑποκύρωσί του παρωπλισμού κατὰ 763.464 τ. γκρός. Ἡ ήδη ἀργόνυσα χωρητικότης κατανέμεται εἰς 391 φορτηγά, 2.148.211 τ. γκρός (μὲν μείωσιν ἐναντὶ τῆς Ἰην Μαρτίου κατὰ 149.012 τ. γκρός) καὶ εἰς 325 δεξαμενοπλίων, 3.349.864 τ. γκρός (μὲν αὐξησιν ἐναντὶ τῆς Ἰην Μαρτίου κατὰ 15.315 τ. γκρός), ἀναφέρεται δὲ εἰς 26 σημαῖας, εἰ τῶν ὥποιων αἱ 14 κυριωτέραι, ποσάν κατὰ σειράν αἱ κάτωθι μὲ τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν % ἐπὶ τῆς δυνάμεως ἔχότας ναυτιλίας.

## ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοια Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοια Τ. γκρός	%		
Λιβεριανή . . . . .	73	483.047	11	Νορβηγική . . . . .	39	110.976	3
ΕΛΛΗΝΙΚΗ . . . . .	42	256.569	9	Ιαπωνική . . . . .	8	46.675	1
Βρετανική . . . . .	37	243.073	2	Κοσταρικανή . . . . .	10	45.074	3
Παναμαϊκή . . . . .	40	233.839	12	Κουβανική . . . . .	8	34.992	1
Ιταλική . . . . .	37	225.248	7	Γερμανική . . . . .	12	26.849	1
Ην. Πολιτειών . . . . .	29	211.828	4	Σουδανική . . . . .	12	24.507	1
Γρεκκική . . . . .	16	113.666	4	Βελγική . . . . .	5	15.327	1

Έξαιρουμένων της Κοσταρίκας, της όποιας ο εμπορικός στόλος τύποις μόνον έμφανιζεται υψηλάτερος και της Κούβας, η οποία κατέχει άσημαντον χωρτικότητα πάνω από 100 αιχ., τόν. τη μεγαλύτερα ποσοστά παροπλισμού έμφανιζουν ή παναμακή αυματικά με 12% και έναν ουνεχεία ή λιθεριανή και ή Έλληνική με 11% έκαστη, επι της δυνάμεως της φορτηγού ναυτιλίας των.

Τα αντίστοιχα ποσοστά της Ινδ., Απρίλιου παρουσιάζουν 12% διά τὸν Παναμᾶν και τὴν Λιθερίαν και 11% διὰ τὴν Έλλάδα, της όποιας, δημος, ή ἀργούσα χωρτικότητας έμεινεθη τὸν Μάρτιον κατά

## ΤΑ ΑΡΓΟΥΝΤΑ ΤΑΝΚΕΡΣ

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοϊα Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοϊα Τ. γκρός	%		
Λιβεριανή . . . . .	65	893.108	13	Ζουπιδική . . . . .	7	72.961	6
Βερτανική . . . . .	75	659.565	10	Γαλλική . . . . .	7	66.951	4
Νορδγηική . . . . .	41	404.714	7	ΕΛΛΗΝΙΚΗ . . . . .	8	61.874	15
Ην. Πολιτειών . . . . .	36	365.928	9	Καναδική . . . . .	3	28.513	22
Τανασική . . . . .	29	295.286	12	Ισπανική . . . . .	2	20.318	16
Ιταλική . . . . .	31	287.130	18	Γερμανική . . . . .	2	19.906	4
Ολλανδική . . . . .	9	80.033	7	Βελγική . . . . .	2	10.194	12

Παραμετρίσμένων τού Καναδά και τού Βελγίου, τών όποιων λίαν περιφρισμένοι είναι οι στόλοι δεξαμενοπλοίων, έμφανίζουν τά μεγαλύτερα ποσοστά παροπλισμού αι σημαία της Ιταλίας με 18%, της Ελλάδας με 15%, της Λιβερίας με 13% και του Παναμά με 12%. Αι κατέχουσαι σεβαστήν χωρικότητά τάνκερς Μεγάλη Βρεταννία και Νορβηγία, σημειούνται με ποσοστά άργιας 10% και 7%, αντιστοίχως. Δέκαν ακόμη νά σημειωθή, δτι το ποσοστόν διά την Ελλάδα είναι έτι μεγαλύτερον και έρχεται έπι κεφαλῆς, ἀν ληφθῇ ὑ' ὅψιν, δτι σεβαστός δγκος δεξαμενοπλοίων ἐλληνικής πλοιοκτησίας, τελεί ὑπό τάς σημαίας της Λιβερίας και του Παναμά. Πάντως, ἔναντι της ιν 'Αγριού τού ἐλληνικού ποσοστού παρέμεινεν ἀμετάβλιτον, ομοίως δέ και τού Παναμά, ἀντί το ποσοστόν της Λιβερίας έμειώθη κατά 1%, της δέ Νορβηγίας πυλήθη κατά 1%.

## ΤΟ ΣΥΝΟΔΟΝ ΤΟΥ ΠΑΡΟΠΑΙΣΜΟΥ

Ο δύγκος ἀφ' ἔτερου τῶν παρωπλιομένων φορτηγῶν καὶ δεξαμενο-  
πλοιών, ὅμου λαμβανομένων, κατανέμεται εἰς τὰς κάτωθι κυριώτεράς  
ομοιαῖς:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοια Τ. γκρός	%	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοια Τ. γκρός	%		
Λιθεριανή	138	1.376.155	12	Γαλλική	23	180.617	4
Τρετανική	112	902.638	4	Ουσπριδική	19	97.468	2
Ην. Πολιτειών	65	577.756	6	Όλλανδική	10	90.133	2
Ναυαριναϊκή	69	529.125	12	Ιαπωνική	10	66.993	1
Πορθηγική	80	515.690	5	Γερμανική	14	46.755	1
Ιταλίκη	68	512.378	11	Κεσταρίκας	10	45.074	30
ΕΛΛΗΝΙΚΗ	50	318.443	11	Κευσική	8	34.992	1

‘Η εικών δέν άλλοιώνται καὶ εἰς τὰ σύνολα. Εἰς τὴν κεφαλὴν τοῦ παροπλίου — μὲν ὑπολογίζομένη φυσικά τῆς Κοσταρίκας — ἔρχονται ή Λιβερία καὶ οἱ Παναμᾶς μὲν ποσοστὸν 12%, ἀκόλουθοιν δὲ η Ἰταλία καὶ η Ἐλλὰς μὲ ποσοστὸν 11% ἐκάστη. ‘Ἐν συγκρίσει μὲ τὴν Ἰνη Απρίλιον, η λιθεριανὴ σημαῖα παρουσιάζει ὑποκώρωνι 1%, η Ἐλληνικὴ ὑποκώρωνι 1%, η Ιταλικὴ αὐξήσοντι 1%, η νορβηγικὴ αὔξησον 1%, η ἀγγλικὴ μειώσοι 1%, ἐνῶ τὸ ποσοστὸν τῆς παναμαϊκῆς διεπρήθη αναλογίαισιν εἰς τὰ 12%. ‘Οσον ἀφορᾶ ἔξ άλλου, τὴν πλικιάν τῶν ὄργουντων φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοΐας, δεικνύεται αὐτὴ ἀπό τὸν κατώτερον πίνακα, κατανεμημένη εἰς τρεῖς ὅμιδας, ητοι εἰς σκάφη με-  
ταπολεμικῆς ναυπηγίσεως, πολεμικῆς κατασκευῆς καὶ προπολεμικῆς οἰστίας:

	Φορτηγά		Τάνκερς		Σύνολον	
	Πλοιά	Τ. γκρός	Πλοιά	Τ. γκρός	Πλοιά	Τ. γκρός
Ναυπηγήσεως						
Ιπροπολεμικής	123	433.517	60	551.792	183	895.309
Ιδελικής	246	1.724.866	172	1.607.266	418	3.332.132
Ιεπαπολεμικής	22	79.828	93	1.190.806	115	1.270.634
Σύνολον	391	2.148.211	325	3.349.864	716	5.498.075

Προκύπτει όπό τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα, δὶς ὁ μέγας δῆκος τοῦ παροπλιούν ὀνάφερται πάντοτε εἰς τὰ οἰκαπή πολεμικῆς ναυπηγίσεως, δῶν δά τὰ φορτηγά ἔπρου φορτίου, δῶν καὶ δία τὰ δεξαμενόπλοια, οἵτινα καλύπτουν μίαν συνολικὴν χωρητικότητα 3.332.132 τ. γκρός, ἐναντὶ 3.280.671 τ. τῆς Ιη<sup>ς</sup> Ἀπριλίου καὶ 3.314.438 τ. τῆς Ιη<sup>ς</sup> Μαρτίου. Επιχριστικήν καρακτηριστικήν διατήρησις εἰς τὰ αὐτά ὅγκων ἐπίπεδα, παντόπειται τὰς ἑτοῖς μεταξὺ σημειωθείσας διαλύσεις, γεγονός, διόπειτε, τὴν ἀδυναμίαν τῶν οἰκαπῶν πολεμικῆς ναυπηγίσεως δι'<sup>ς</sup> ἀποικικήν ἔργασιαν, ὑπὸ τὰς ύψιστα μεράς εἰς τὴν ναυλαγοράν συνθήσας. Το καταδικώμενά σκάφη, προπολεμικάς ναυπηγίσεως, λόγῳ τῆς περιείᾳ τῶν διαλύσεων, ἐμφανίζουν προσδευτικήν ὑποχώρουν. Ἀπόρχοντο τὸν Ιη<sup>ς</sup> Μαΐου εἰς 895.309 τ. γκρός, ἐναντὶ 1.008.133 τ. τῆς Ιη<sup>ς</sup> Ἀπριλίου καὶ 1.066.654 τ. γκρός, τῆς Ιη<sup>ς</sup> Μαρτίου. Τέλος, τὰ μεταπολεμικῆς ναυπηγίσεως παρωπλισμένα σκάφη ἐμφανίζουν, δία μὲν ὡς φορτηγά ἔπρου φορτίου μείωναν εἰς 79.828 τ. γκρός (ἐναντὶ 121.32 τ. τῆς Ιη<sup>ς</sup> Ἀπριλίου) ἐνώ διὰ τὰ δεξαμενόπλοια σημειώῦται ἐπίσης ὑποχώρησις εἰς 1.190.806 τ. γκρός, ἐναντὶ 1.236.651 τ., τῆς Ιη<sup>ς</sup> Απριλίου. Τὸ βάρος τοῦ παροπλιούν καὶ εἰς τὴν περίπτωσιν ταύτην τῆς πολεμικῆς καὶ προπολεμικῆς κατασκευῆς δεξαμενόπλοιον.

# **HELLENIC SHIPSTORES**

B. FOTOU & J. KARAGIANNIDIS

**IMPORT            SHIPCHANDIERS            EXPORT**

ΜΟΝΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΦΙΡΜΑ ΕΙΣ ΒΡΕΜΗΝ

**PREMIUM PREMIUM PREMIUM PREMIUM**

BRUNNEN BRUNNEN BRUNNEN BRUNNEN BRUNNEN

πα και ζηρα εφοδια, εφοδια Τράν

Νύχτα μηχανής και κατεστρωμάτος  
Night Phones.

Office : Night Phones :  
B. F. 49 46 98

Bremen 13, Liegnitzstr. 58 J. Karagiannidis 53154  
Telefonnummern 71316/47



τωσις 4 — 20 'Ιουνίου.

«ΑΡΕΤΗ Σ.» (παν.) από άνω λιμένας Πλεύτη, με συμπλήρωσιν εις Μπουένος "Α-  
ύρες 9.500 τ. βάσιν γεννημάτων δι' ένας τρεις λιμένας μεταξύ Μόζι — Τόκιο  
ρίντζ, 88/9, με 1/3 έξτρα δι' έκαστον πρόσθετον λιμένα έκφραστών μέχρι τρία  
τοιούτων, 1.000 τ. έλευθερον έκφραστικών, φόρτωσις 13 'Ιουνίου — 9 'Ιου-  
λίου.

#### 'ΕΞ Αγγλίας — Κόντινεντ

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» λιβεριανόν (εκ «Ηελιγίας» από Δάντοιγκ — Γεύνιαν  
3.000 τ. γαιανθράκων διά Χάρμινα 14/—, φόρτωσις Μάιου.

«ΑΡΤΕΜΙΣ» από Δάντοιγκ — Γεύνιαν 9.500 τ. γαιανθράκων δι' ένα λιμένα  
«Ελλάδος 30/—, βάσιν Πειραιά, με 1/6 έπι πλέον δι' έκαστον πρόσθετον λιμένα  
έκφραστών μέχρι τρίαν τοιούτων, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΣΟΚΕΡ» (τουρκικόν) από Δάντοιγκ — Γεύνιαν 9.500 τ. γαιανθράκων δι'  
ένα έλληνικόν λιμένα 30/—, βάσιν Πειραιά, με 1/6 έπι πλέον δι' έκαστον πρόσθε-  
τον λιμένα έκφραστών μέχρι τρίαν τοιούτων, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΙΟΥΛΙΑ» (λιβερ.) από Ρότερνταμ 10.700 ζών 11.000 τ. λιπασμάτων χύμα  
και είς σάκκους διά Κέιπ Τάουν ή Ντάρμπρταν 38/— ένα λιμένα ή 40/— δύο  
λιμένας έκφραστών, με 1.000 τ. φόρτωσις 1/9 και 700 τ. έλευθερον έκφραστι-  
κών, φόρτωσις 15 — 30 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.» (εκ «Βάλιαν Πάνονερ») από Βρέμην 7.000 τ. ποτάσσης (τμή-  
μα φορτίου) διά Πουέρτο Ρίκο δολλ. 4.50 φίο, με 1.000 τ. φόρτωσιν και 800 τ.  
έκφραστιν, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

#### 'Εκ Μεσογείου και 'Αδριατικής

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) από Ριγιέναν 10.000 μετρικούς τ. λιπασμάτων εις  
σάκκους διά Σευροπάγια 52/3 φίο και στόουεντ, με 1.250 τ. φόρτωσιν και 650  
τ. έκφραστιν, φόρτωσις 18 — 25 Μαΐου.

«ΠΥΡΓΟΣ» (εκ «Oceanstar») από Βαρκελώνην 9.500 τ. ποτάσσης δι'  
άμερι-  
κανικόν λιμένα Νοτίου 'Αλαντικού δολλ. 3.20 φίο, φόρτωσις 20 Μαΐου —  
'Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (παναμ.) από Καρθαγένην 3.500 τ. μεταλ-  
λευμάτων διά Ρότερνταμ 25/— φίο, φόρτωσις τέλη Μαΐου — άρχας 'Ιουνίου.  
«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.» από Κατάνγην 1.100 τ. θείου εις σάκκους δι' 'Αλεξανδρειαν  
27/6, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΟΙΑ» (Λιβανόν) από Φιλιππιδίλλ 3.000 τ. κριθῆς διά Ραθένναν 33/9, φόρτω-  
σις τέλη Μαΐου.

«ΠΟΩΩ» (Λιβανόν) από Φιλιππιδίλλ 2.400 τ. κριθῆς δι'  
Αδριατικήν 33/9, βά-  
σιν Ραθένναν, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΚΟΥ-Ι-ΛΛΑ» (παναμ.) από Θάσον 5.500 τ. μεταλλευμάτων διά Ραθένναν  
20/ — (δύο ή τρία συνεχή ταξιδίων), έναρξης τέλη Μαΐου.

«ΔΩΡΟΘΕΑ» από Δυρράχιον 5.500 τ. μεταλλευμάτων χρωμάτων διά Δούναβιν δολλ.  
3, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ» από Δυρράχιον 4.200 τ. μεταλλευμάτων χρωμάτων διά Δούνα-  
βιν δολλ. 3, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΜΑΡΤΑΡΙΤΑ» από Σέπταν 2.600 τ. λιπασμάτων δι'  
ένα λιμένα 'Ερμήρας Θα-  
λάσσης 47/6 φίο, βάσιν Πόρτο Σουδάν, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΚΑΔΙΩ Σ.» από ένα λιμένα Ανατολικής Μεσογείου 2.800 τ. φωσφάτων δι'  
ένα λιμένα Γιουγκοσλαβίας δολλ. 4 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΜΑ-ΥΠΑ» (ισπανικόν) από Λαύριον 1.200 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Γα-  
λάτος 45/— φίο, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΤΑΣΜΑΝΙΑ» από Ραθένναν και 'Αγκώνα 11.500 τ. λιπασμάτων διά Νότιον  
Κίναν 59/—, βάσιν ένα λιμένα, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΣΗΜΙΝΑ» από Κατάνγην 1.500 τ. έσπειρισιδών δι'  
Οδησσόν, 3.000 λιρέτ-  
τος κατά τόννον, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΔΑΝΑΗ» από Μογκαντόρ 2.000 τ. γεννημάτων διά Σουηδίαν, κατ'  
άποκοπήν λίρας 3.825, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΛΑΣΗΘΙ» από τό Σουεζ 1.500 τ. τσιμέντων εις σάκκους διά Τζιμπουτί 29/—,  
φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΘΑΜΑΣ» (Λιβάνου) από Αδριατικήν 9.000 τ. λιπασμάτων διά Νότιον Κίναν  
59/—, δύοιν διά Βόρειον Κίναν 61/— φίο και στόουεντ, φόρτωσις 6 — 25  
'Ιουνίου.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» από Βαρκελώνην 9.500 τ. ποτάσσης διά Νόρδερη ρείντζ δολλ.  
3.60 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

#### 'Εκ Μαύρης Θαλάσσης και Τουρκίας

«ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ» από Κωνσταντίνην 9.500 τ. σίτου και διοφδών αλλων δημη-  
τριών διά Σινάπτο 63/— φίο, φόρτωσις 25 Μαΐου — 25 'Ιουνίου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.» από Νοβορωσίσκην 2.300 κ.μ. ξυλείας δι'  
ένα λιμένα 'Ελ-  
λάδος δολλ. 3.50, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ» από Νοβορωσίσκην 1.350 κ.μ. ξυλείας δι'  
ένα έλληνικόν λιμέ-  
να δολλ. 3.50, φόρτωσις τέλη Μαΐου.

«ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» από Κωνσταντίνην 1.500 τ. όργης εις σάκκους διά Ραθένναν  
35/—, φόρτωσις τέλη Μαΐου — άρχας 'Ιουνίου.

«ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α.» από την Χερσόνηση 1.550 τ. γεννημάτων διά Ρόδον δολλ. 6,  
φόρτωσις τέλη Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (λιβερ.) από Μαύρην Θάλασσαν 9.500 τ. γαιανθράκων δι'  
Ιαπω-  
νίαν 63/— φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

#### 'Εξ Αυτραλίας, 'Ινδιών και 'Απω Ανατολής

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ» (λιβερ.) από ένα ή δύο λιμένας Δυτικής Αυστραλίας  
11.000 τ. γεννημάτων δι'  
Ιαπωνίαν 51/—, ένα λιμένα βάσιν, με 1.000 τ. έλευ-  
θερον έκφραστικών, φόρτωσις 20 'Ιουνίου — 4 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (έλληνικόν) από Δυτικήν Αυστραλίαν 12.000 τ. γεννημάτων διά  
Καράτοι 45/—, με 1.000 τ. έλευθερον έκφραστικών, φόρτωσις 1 — 20 'Ιουλίου.

«ΟΥΛΑ Ν.» (παναμ.) από Φιλιππίνας Νήσους 493.000 κ. π. κόπτα δι'  
Αμ-  
έρσαν — Αμύδρουν ρείντζ 21 σύντ τόν κυβικών πόδα, φίο και στόουεντ, φόρτω-  
σις 19 — 31 Μαΐου.

«ΚΡΕΣΤΑ» (λιβερ.) από Μαρμαγκόν 9.600 τ. σιδηρομεταλλευμάτων δι'  
Αμ-  
περτνταμ — Ρότερνταμ — Υμουίνεν — Βλαστριγκεν — Εμδεν ή ένα λιμένα  
πετασού Βέζερ 52/6, με 1.500 τ. φόρτωσιν 2/6 και 2.500 τ. έκφρωσιν 2/9,  
φόρτωσις 10 'Ιουνίου — 10 'Ιουλίου.

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (παναμ.) από Μαντράς 10.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Ρι-  
γίκεων 55/6, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΕΛΑΕΚΤΡΙΚΗ» (παναμ.) από Μορμουγκάο 7.500 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά  
Λύμπεκ 57/6, με 1.500 τ. φόρτωσιν 2/6 και 1.000 τ. έκφρωσιν 1/—, φόρτω-  
σις 25 'Ιουνίου — 20 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της έτ. 'Ελληνική) από Βομβάν 5.500 τ. μαγγανίας (τμήμα

## YORKSHIRE IMPERIAL

Είναι:

"Ένα σύμβολο έμπιστοςύνης  
ποιότητος, αποδόσεως και  
διαρκείας



Σωλήνες συμπυκνωτῶν:

**"YORCALBRO,"**

(κράμα - Αλουμινίου - Όρειγχάλκου)

Ενδισκονται άκομη εν λειτουργία επί τοῦ Έλληνικοῦ  
α/π "ΑΡΚΑΔΙΑ," υστερα από 29 ζρόνια!

Τὸ ἀτμόπλοιον τοῦτο, τὸ διόποιον ἀρχικῶς ἔφερε  
τὸ ὄνομα "**MONARCH OF BERMUDA,**" ἀνήκει τῷρα  
εἰς τὴν Ἀτμοπλοϊκὴν Ἐταιρίαν ΟΡΜΟΣ Α.Ε.

**YORKSHIRE IMPERIAL METALS LIMITED KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ: P.O. BOX 166, LEEDS, ENGLAND**  
Αντιπρόσωποι εν Έλλασι: **ΑΔΕΚ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Α.Ε.**  
ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ 29 - ΑΘΗΝΑΙ

φορτίου) δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (βορείως τοῦ Χάπτερας) δολλ. 8 φίο, φόρτωσις τελή Μαΐου — ἄρχας 'Ιουνίου.

«ΠΡΟΥΩΝ» ἀπό Πουσσάρο 19/6 φίο (τριά συνεχεῖς ταξίδια), ἔναρξης τελή 'Ιουνίου.

«ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ.Μ.» (λιβερ.) ἀπό Νουκουάλφα καὶ 'Αποιος 500.000 κ. π. κόπρα διά δύο ἔτη τρεις λιμένας Κολομβίας — Βενεζουέλας 21 σέντης τὸν κυβικὸν πόδα, φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 5 — 20 'Ιουλίου.

«ΡΥΘΜΟΣ» ἀπό Βεζαγκατανός 14.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διά Νόρδερν ρέαντς δολλ. 19.25, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν φόδμ καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν δολλ. 1.30, φόρτωσις 25 'Ιουνίου — 20 'Ιουλίου.

\*Ἐκ παντοίων ἄλλων ὁγορῶν

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικὸν) ἀπό Καζαμπλάγκαν 11.200 τ. φωσφάτων διά Κίναν 60/9, ὄφιον ἀπὸ Σάφφη 61/9, φίο, μὲ 3.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 20 — 31 Μαΐου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικὸν) ἀπό Καζαμπλάγκαν 10.000 τ. φωσφάτων διά Κίναν 60/3, ὄφιον διὰ φόρτωσιν ἀπὸ Σάφφη 61/3, φίο, μὲ 3.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 23 Μαΐου — 2 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικὸν) ἀπό Καζαμπλάγκαν 9.500 τ. φωσφάτων διά Κίναν 60/3, ὄφιον διὰ φόρτωσιν ἀπὸ Σάφφη 61/3, φίο, μὲ 3.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 23 Μαΐου — 15 'Ιουνίου.

«ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Σάντο Ντομέγκο 9.800 τ. ζαχάρεως εἰς σάκους δι' Ἰράν δολλ. 10.75 φίο καὶ στόουεντ, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου — 5 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικὸν) ἀπό Τοπίλλα 2.100 φάδμος ξυλείας διὰ Μπρίστολ Τσάννελ 190/— τὸ φάδμον, φόρτωσις 1 — 23 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (Λιβανὸν) ἀπὸ Τοπίλλα καὶ Κέρα, 1.450 φάδμος ξυλείας διὰ λιμένα ἀνατολικῆς ἀκτῆς Ἀγγλίας 165/— τὸ φάδμον, φόρτωσις 31 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΦΗΝΟΥΛΑ» ἀπὸ 'Αμπον Τζενίμα 7.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων δι' Ἀμέριστον 45/— φίο, μὲ 800 τ. φόρτωσιν καὶ 2.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις Μαΐου.

«ΔΑΝΑΗ» ἀπὸ τρεῖς λιμένας Σουηδίας 570 στάνταρτς ξυλείας διὰ Λαττάκια 340/— τὸ στάνταρ, φόρτωσις 1ούνιον.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΛΑΡΗΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάρμινα 500 φάδμος ξυλείας δι' 'Οσδο 124/— τὸ φάδμον, φόρτωσις τελή Μαΐου.

«ΑΡΙΑΣ» (Λιβανὸν) ἀπὸ Πόρτ Σουδάν 2.350 τ. γενικῶν ἐμπορευμάτων διὰ Κοπυγάχην, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 7.500 φίο, φόρτωσις τελή Μαΐου.

«ΣΤΕΦΑΝΟΣ III» ἀπὸ Λισσαδώνα 1.200 τ. παλαιοτοίθρων διὰ Ριγιέκαν ἦ Τεργύστην 60/—, φόρτωσις τελή Μαΐου.

«ΚΟΣΤΙΚΟΣ» (Λιβανὸν) ἀπὸ Κόντρα 1.160 στάνταρτς ξυλείας δι' Ἀλεξάνδρειαν 290/— τὸ στάνταρ, φόρτωσις 1ούλιον — Αύγουστον.

«ΑΡΗΣ» (Λιβανὸν) ἀπὸ 'Αρχάγγελον 2.100 στάνταρτς ξυλείας δι' Ἀλεξάνδρειαν 265/— τὸ στάνταρ, φόρτωσις Μαΐου — 1ούνιον.

«ΜΙΧΑΗΛ Α.» (λιβερ.) ἐξ 'Αρχαγγέλου 1.200 στάνταρτς ξυλείας διὰ Γκάρστον 25/— τὸ στάνταρ, φόρτωσις Μαΐου — 1ούνιον.

«ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» (Λιβανὸν) ἀπὸ 'Αρχάγγελον 2.200 στάνταρτς ξυλείας διὰ Λοινίνων 227/6 τὸ στάνταρ, φόρτωσις Μαΐου — 1ούνιον.

«ΑΡΓΩ ΔΗΛΩΣ» ἀπὸ Τάμπαν 13.500 τ. φωσφάτων δι' Ιαπωνίαν δολλ. 10 φίο, μὲ 2.500 τ. φόρτωσιν καὶ 1.500 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Τάμπαν 9.500 τ. φωσφάτων δι' ένα λιμένα Ιαπω-

νίας δολλ. 9.10 φίο, ἐὰν διὰ δύο λιμένας δολλ. 9.35 φίο, μὲ 2.500 τ. φόρτωσιν καὶ 100 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικὸν) ἀπὸ Νέπτουσοντ καὶ Ουξπίλλα 1.750 φάδμος ξυλείας διὰ Μπρίστολ Τσάννελ 185/6 τὸ φάδμον, φόρτωσις 10 'Ιουνίου 10 'Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ελληνικὸν) ἀπὸ μίαν ἢ δύο θέσεις Φιλλανδίας 2.050 φάδμος ξυλείας διὰ Μπρίστολ Τσάννελ 190/— τὸ φάδμον, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΓΕΩΡΓΕΛΑ» (λιβερ.) ἀπὸ άμερικανικούς λιμένας Νοτίου 'Ατλαντικού 9.500 τ. παλαιοτοίθρων (475.000 κ. π. διὰ δέματα) δι' Ιαπωνίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 104.500 φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 'Ιουνίου.

«ΝΟΡΟ ΚΑΙΟΝΤΕΣ» ἀπὸ Τάμπαν 14.000 τ. φωσφάτων διὰ δύο λιμένας Ιαπωνίας δολλ. 9 φίο, μὲ 2.500 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 1 — 10 'Ιουνίου.

«ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ» ἀπὸ Φιλλανδίας 10.000 τ. τσιμέντων εἰς σάκους δι' άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως τοῦ Χάπτερας) δολλ. 3.25 φίο, φόρτωσις 27 Μαΐου — 3 'Ιουνίου.

«ΕΒΗΚΥΝΟΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμιλτων ('Οντάριο) 10.300 ἔως 10.800 τ. χαλυδοφύλλων διὰ Μπουνένος 'Αὔρες δολλ. 10.05 φίο, φόρτωσις 1ούλιον — Αύγουστον.

«ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΙ-ΙΩΝΣ» ἀπὸ Βόρειων Κούδων 10.000 ἔως 10.500 τ. ζαχάρεως διὰ Τύνιδα δολλ. 7.75, φώδην διὰ Τύνιδα, Σφάξ καὶ Σούσα δολλ. 8, φίο καὶ στόουεντ, μὲ 750 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 10 — 15 'Ιουνίου.

«ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Καζαμπλάγκαν 12.000 τ. φωσφάτων διὰ Κίναν 58/6, φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 1 — 15 'Ιουνίου.

«ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ-Ι-ΝΤΕΡ» ἀπὸ Λαρεντίου Μαρκές 13.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Τεργύστην 50/— φίο, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.250 τ. ἐκφόρτωσιν, φόρτωσις 27 'Ιουνίου — 15 'Ιουλίου.

«ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Κούδων 9.500 τ. ζαχάρεως διὰ Λαττάκια ἢ Αλεξανδρείαν δολλ. 8.70 φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 5 — 20 'Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ Σ.» (λιβερ.) ἀπὸ Γουασδέλουπν 9.900 μετρικούς τόνων ζαχάρεως διὰ Σαΐγκον 90/— φίο καὶ στόουεντ, φόρτωσις 1 — 10 'Ιουνίου.

### Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ» 12.300 τόνων ℥.ω. (604.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 13 ἔως 13½ μιλιών, μὲ κατανάλωσιν 15 ἔως 16 τ. ντηζελ δίλ), «τάϊμ - τοάρτερ» διὰ 1½ μηνα εἰς ταξίδιον 'Ηνωμένων Πολιτειῶν — Καναδά, δολλ. 2.10, ἡμέρσιας, παράδοσης εἰς Φιλαδέλφειον 11 — 16 Μαΐου καὶ ἐπαναπαράδοσης εἰς 'Αγιον Λαυρέντιον.

«ΕΝΟΥΤΣΙ» (λιβερ.) 10.750 τόνων ℥.ω. (499.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 — 10½ μιλιών, μὲ κατανάλωσιν 25 ἔως 26 τ. φιούελ δίλ), «τάϊμ - τοάρτερ» διὰ κυκλικὸν ταξίδιον 'Ηνωμένων Πολιτειῶν — Χίλια, δολλ. 2.10, παράδοσης εἰς άμερικανικούς λιμένας 'Ατλαντικού (Βορείως τοῦ Χάπτερας) 15 — 30 Μαΐου καὶ ἐπαναπαράδοσης εἰς Γκάλαστων — Βοστώνην ρέεται.

«ΜΕΡΤΣΑΝΤ ΠΡΙΝΣ» (σημ. ὄγγιλκη) 9.420 τόνων ℥.ω. (532.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 11 μιλιών, μὲ κατανάλωσιν 10 τ. ντηζελ δίλ), «τάϊμ - τοάρτερ» διὰ κυκλικὸν ταξίδιον Δυτικῆς 'Αφρικῆς 17/9, μὲ ὄφιον τῶν χρονοναυλωτῶν διὰ παράτασιν, έναρξης 'Ιουνίου.

«ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ» (λιβερ.) 10.920 τόνων ℥.ω. (500.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 11½ μιλιών, μὲ κατανάλωσιν 26 τ. φιούελ δίλ), «τάϊμ - τοάρτερ» διὰ ταξίδιον ἀπὸ 'Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς Ιαπωνίαν δολλ. 2.85, παράδοσης εἰς Νέαν 'Υόρκην 16 — 21 Μαΐου καὶ ἐπαναπαράδοσης εἰς Ιαπωνίαν.

«ΣΟΥΛΑ Γ.» (λιβερ.) 3.160 τόνων ℥.ω. (141.000 κ. π. διὰ δέματα, ταχύτης 10 μιλιών, μὲ κατανάλωσιν 13 τ. φιούελ δίλ), «τάϊμ - τοάρτερ» διὰ ταξίδιον Κα-

# ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ Α.Ε. (ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΕΥΤ. ΕΥΤΕΝΙΔΟΥ & ΣΙΑ)

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1907



ΟΔΟΣ ΦΙΛΩΝΟΣ 51B ΜΕΓΑΡΟΝ ΣΠΥΡΑΚΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΤΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ SNEAL ΤΗΛΕΦΩΝΑ 470.241, 470.242, 470.243

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΔΙΑ ΚΑΙ ΑΠΩ:

ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ, ΜΑΥΡΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑΝ,

ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΗΝ ΕΥΡΩΠΗΝ, ΑΓΓΛΙΑΝ,

ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΤΑΝ - ΒΑΛΤΙΚΗΝ,

ΝΟΤ. & ΒΟΡ. ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ναδά — Κεντρώας Αμερικής δολ. 650 ήμερσίων, παράδοσις εις Μόντρεαλ, Μάϊου και έπαναπαράδοσης εις λιμένα άνατολικής δύτης Κεντρώας Αμερικής.

«ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΤΖ» 12.165 τόννων d.w. (591.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 13 μιλίων, με κατανάλωση 32 έως 33 τ. φιούελ δίλ), «εταίμ - τοσάρτερ διά ταξίδιον». Απών Ανατολής εις Δυτικήν Αφρικήν ή Εύρωπην 17/3, παράδοσις εις Σαγκάη 8 — 18 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης εις Ντακάρη ή Κόντινεντ.

«ΜΑΡΙΜΠΛΑΓΚΑ» (λιβερ.) 10.898 τόννων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσην 25 έως 26 τ. φιούελ δίλ), «εταίμ - τοσάρτερ δολ. 1.200 ήμερσίων, παράδοσις εις Τούρμπα 24 Μαΐου — 8 'Ιουνίου, έπαναπαράδοσης εις Μόντρεαλ.

«ΔΟΥΣΕ ΤΩΝ ΑΘΗΝΩΝ» (σημ. άγγλική) 9.475 τόννων d.w. (534.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 11 μιλίων, με κατανάλωση 11 τ. φιούελ δίλ), «εταίμ - τοσάρτερ διά ένα κυκλικού ταξιδίου Ανατολικής Μεσογείου 18/—, παράδοσις εις Χούλι 23 — 25 Μαΐου και έπαναπαράδοσης εις Αγγλίαν — Χάρριον — Αμδούργον ρίντες».

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» 10.865 τόννων d.w. (499.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσην 26 — 27 τ. φιούελ δίλ), «εταίμ - τοσάρτερ διά ένα έννευρο μ.νας (παγκοσμιού μεταφορού) 15/6, παράδοσις εις ένα λιμένα της Από 'Ανατολής, Μάϊου.

«ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗΣ ΗΝΤΑΛΕΩΝ» 10.847 τόννων d.w. (475.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 9½ έως 10 μιλίων, με κατανάλωσην 25 τ. φιούελ δίλ), «εταίμ - τοσάρτερ διά ταξίδιον από Ήνωσην Πολιτειας, μέσω Χάρμπιον ρόδω, διά Μεσογείου, δολ. 900 ημερσίων, παράδοσης εις Βίλμπροτς 24 — 28 Μαΐου και έπαναπαράδοσης εις Μεσογείου (ουχί ανατολικώτερον της Δυτικής Ιταλίας) ή εις Αδριατικήν.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (της έτ. 'Κάντιες') 10.390 τόννων d.w. (472.000 κ. π. διά δέματα, ταχύτης 10 έως 10½ μιλίων, με κατανάλωσην 22 έως 24 τ. φιούελ δίλ), «εταίμ - τοσάρτερ διά ταξίδιον Ευρώπης — Περσικού Κόλπου 16/—, παράδοσις εις Κόντινεντ 1 — 11 'Ιουνίου και έπαναπαράδοσης εις λιμένα Περσικού Κόλπου.

### Τα δεξαμενόπλοια

«ΟΡΙΚΟ» (λιβερ.) 19.016 τόννων d.w. (ταχύτης 14.9 μιλίων, με κατανάλωσην 46 τ. φιούελ δίλ), «εταίμ - τοσάρτερ διά 6 έως 12 μηνας (παγκοσμιού μεταφορού πετρελαίου) 10/3, παράδοσης 11 'Ιουνίου — 'Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 27.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Τεργέστην 65% έπι έλαττον της βάσεως Σκέιλ, φόρτωσις 1 — 15 'Ιουνίου.

«ΕΚΡΗΝΗΣ» (λιβερ.) από Κολιφόρνιαν 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά ένα ιστιοκρόνο λιμένα, 77½% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 25 Μαΐου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 20.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιον Μεσογείου 67½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 12 'Ιουνίου.

«ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΔΑ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιον Μεσογείου, 67½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 14 'Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ» (λιβερ.) από Ράζ Τανόύρα 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Σούεζ 57½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 25 Μαΐου.

«ΠΟΣΣΕΙΔΩΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 55% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 1 'Ιουνίου.

«ΤΡΙΤΩΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 50% έπι θάστατον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 15 — 20 'Ιουνίου.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» από Κουβαν 17.000 τ. μελάσσης διά άμερικανικό λιμένα 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 55% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 20 Μαΐου.

«ΤΡΟΓΙΑΝ» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 10.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιον διά 'Απω 'Ανατολήν 62½% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 12 'Ιουνίου.

«ΧΛΟΗ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 23.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά 'Ιταλίαν 67½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 7 'Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Μόντρεαλ 57½% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., όφιον διά Τορόντο και Χάρμπιον ρόδω, 1 έξτρα κατά τόνων 1.200, φόρτωσης 24 Μαΐου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Μόντρεαλ 75% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 1 'Ιουνίου.

«ΝΗΜΕΡΤΗΣ» (λιβερ.) από Λίμνη Μαρακάϊπο 16.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Βιλεμπούχερ 60% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 20 — 30 'Ιουνίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑΙΤ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 21.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Βραζιλίαν 57½% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 26 Μαΐου.

«ΚΕΙ-ΙΠ ΑΡΑΣΩΣ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Βραζιλίαν 52½% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 1 'Ιουνίου.

«ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΝΤΗΦΕΝΤΕΡ» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 59.000 τ. καθρόν και ή άκαθάρτου πετρελαίου διά 'Απω 'Ανατολήν 62½% έπι έλαττον του Α.Τ.Ρ.Σ., όφιον Γκουαν 65% και Χαδόν 68%, έξα διά 'Ισπανίαν 67% έπι έλαττον του Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσης 12 'Ιουνίου.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά άμερικανικούς λιμένες 'Ατλαντικού (βορείων του Χάττερας) 60% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ. (δύο συνεχή τοξίδια), έναρξης 5 'Ιουνίου.

«ΣΙΣΤΕΡ ΚΑΤΙΓΚΩ» (σημ. άμερικ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 80% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.

R.S., φόρτωσης 26 Μαΐου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά 'Αγγλίαν — Κόντινεντ ή Μεσογείου 67½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 10 'Ιουνίου.

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 39.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 80% έπι έλαττον της βάσεως του άμερικανικού ναυλολογίου, φόρτωσης 5 'Ιουνίου.

«ΕΡΓΑΚΙΟΥΡΓΓ» (λιβερ.) από λιμένας Περσικού Κόλπου 30.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Καλιφόρνιαν 67½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 27 Μαΐου — 3 'Ιουνίου.

«ΣΕΙΡΙΟΣ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Πουέρτο Ρίκο 55% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ. (όφιον και διά δεύτερον ταξίδιον), έναρξης 31 Μαΐου — 1 'Ιουνίου.

«ΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Μόντρεαλ 50% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., όφιον διά Μεγάλας Λίμνης δολ. 1 έξτρα, κατά τόνων, φόρτωσης άρχις 'Ιουνίου,

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ» (λιβερ.) από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 17.500 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Βραζιλίαν 57½% έπι έλαττον της βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ. φόρτωσης άρχις 'Ιουνίου.

«ΤΡΙΤΩΝ» (λιβερ.) από Ταρπίκο 15.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιον Μεσογείου 52½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 11 'Ιουνίου.

«Α·Ι·ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» από λιμένας Καραϊβικής Θαλάσσης 19.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά Νόρδερ πρέιτης 60% έπι έλαττον της βάσεως του Α.Τ.Ρ.Σ. (δύο συνεχή ταξίδια), έναρξης 28 Μαΐου.

«ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 23.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου πετρελαίου διά 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιον Μεσογείου 67½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 22 'Ιουνίου.

«ΑΝΤΙΠΟΛΙΣ» από λιμένας Περσικού Κόλπου 36.000 τ. άκαθάρτου πετρελαίου διά 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, με όφιον Μεσογείου 67½% έπι έλαττον της βάσεως του Σκέιλ, φόρτωσης 25 'Ιουνίου.

 SOL  
Always at  
your service

SVENSKA ORIENT LINIEN

TELEGRAMS: "ESOLEL," GOTHENBURG

FAST CARGO - LINER TRAFFIC

SCANDINAVIA - NORTH AFRICA - NEAR EAST

SOUTH AMERICA - MEDITERRANEAN

AB ATLANTTRAFIK

TELEGRAMS: "OCEANSHIP," GOTHENBURG

WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES

Transports of fresh grapes to London

H

## ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ

### ΥΠΟ ΣΠΥΡΙΔΩΝΟΣ Φ. ΑΡΓΥΡΟΥ

ΠΩΛΕΙΤΑΙ ΚΑΙ ΠΑΡ' ΉΜΙΝ ΑΝΤΙ 50 ΔΡΑΧΜΩΝ

# ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόλικα»	43	7314	άνεχ. Τζιμπούτι 2 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΔΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυκα Οσεάνικα»	57	11630	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου διά Γκουαντανάμο
ΑΓΓΑΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	44	1920	έφθ. Λονδίνον 22 Μαΐου
ΑΓΓΑΙΑ	έτ. «Ντιστριχτ»	43	7228	άνεχ. Οζάκαν 4 Μαΐου διά Μπαϊς
ΑΓΓΑΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	Παπαγεωργίου κ.λ.π.	20	985	άργει Πέραμα από 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΑΙΑ ΖΩΝΗ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	54	6498	έφθ. Χούλλ 25 Μαΐου
ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Λώψι»	55	8450	άνεχ. Τζιμπούτι 22 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΑΓΓΑΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. Γ. Νικολάου	44	10448	άργει Κυνόδουραν από 5 Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δεξ.)	Υιοι Δ. Παντελέοντος	11	8248	άργει Πέραμα από 23 Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	55	6548	άνεχ. Σιμίζου 18 Μαΐου διά Δ. Αύστραλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρπε-Παπαζόγλου	27	1887	άργει Πειραιά από 8 Μαρτ. 1959
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τσουρινάκη	22	988	έφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάγκο»	57	9921	διπλής Παναμά 9 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Ακουαμαρίνη»	44	7214	εις Τάμπαν από 24 Ιουν. 1959
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	Κοφαύτης - Φουντουλάκης	21	2725	εις Πειραιά από 12 Απρ. (έπισκευαι)
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.»	46	1892	έφθ. Λονδίνον 25 Μαΐου
ΑΓΓΥΡΑ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	έφθ. Οζάκαν 26 Μαΐου
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	έτ. «Πανοσεάνικα»	42	7223	διπλής Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Βενετίαν
ΑΖΙΑΝ	έτ. «Αθενές»	44	7161	άνεχ. Τζιμπούτι από 8 Απρ. διά Σαγκάν
ΑΘΕΝΣ	έτ. «Σέλωμαρη»	59	10606	διπλής Σουεζ 14 Μαΐου διά Καράτοι
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Ελληνική»	56	2744	άνεχ. Βαλτιμόρων 14 Μαΐου διά Κούθαν
ΑΘΗΝΑΙ	Έλλ. Γραμμή Ν. Αμερ.	53	3575	έφθ. Καδίζ 22 Μαΐου
ΑΘΩΣ	έτ. «Αύλις»	29	3958	διπλής Γιβραλτάρ 19 Μαΐου δι' Αμβούργον
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ιμπόρτες»	43	7197	άργει Υόρκην από 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόδρι»	44	7125	διπλής Σουεζ 24 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΙΤΖΙΑΝ Α' ΓΛΑΝΤ	έτ. «Ακούιλα»	57	8184	άνεχ. Σιγκαπούρων ρόδης από 25 Απρ. διά Σαγκάν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πασιφίκη»	56	8835	έφθ. Γένοβαν 21 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Πασ. Τρέντιγκη»	43	7099	έφθ. Ταϊταγκόκη ρόδης 9 Μαΐου
ΑΙΤΟΛΙΑ	έτ. «Σάρονικη»	60	13200	εις Ιαπωνίαν, ύπο των πανηγυριν
ΑΚΤΗ	έτ. «Πορτοφίνο»	43	7093	άνεχ. Πούλη Μπούκων 26 Μαΐου διά Μπουργκάς
ΑΚΤΙΟΝ	έτ. «Ρόντα»	43	7213	Ίδε: «ΟΛΥΜΠΟΣ» ώς μετωνυμάσθιν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντελίτιτη»	56	10482	εις θέσιν 20.40 Β. - 121.13 Α. Μαΐου 11 διά Σαγκάν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ	έτ. «Λάμψαρα»	42	7191	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 20 Μαΐου διά Ιταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Αλεμάτη»	59	9720	έφθ. Καλκούτταν 26 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τσουρινάκη	20	1112	εις μεταφοράς Στρατωνίου - Λαυρίου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατής Ανδρεάδης	44	7207	άργει Ελευσίνα από 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζιανη»	42	7181	διπλής Κωνών πολιν 16 Μαΐου διά Τουάψε
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανών» Α.Ε.	43	7266	άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Μονρόδια»	53	7409	διπλής Σουεζ 24 Μαΐου διά Κίναν
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Αλκιμίας»	43	7176	εις θέσιν 36.54 Β. - 36.48 Δ. Μαΐου 17 διά Κούθαν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάδηνα»	44	7365	διπλής Τρινιτάντ 22 Μαΐου διά Ρίο Ιανέιρον
ΑΛΤΑ-Γ' (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	56	10776	άνεχ. Ρίο Ιανέιρον 25 Μαΐου διά Παρανάγκουα
ΑΛΤΕΜΕΠΑΡΑΝ (δεξ.)	έτ. «Τρανσατ. Φράγτερη»	53	12897	διπλής Χονολουλού 20 Μαΐου διά Μπαλμπό
ΑΛΦΕΙΟΣ	έτ. «Σεν. Γκάρντιαν»	43	8426	άνεχ. Λόδη Αντζελες 19 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΜΦΙΘΕΑ	έτ. «Πανάκη»	44	7207	έφθ. Οράν 23 Μαΐου
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Αμαζώνη»	44	7281	άνεχ. Φίλαδελφειον από 25 Απρ. διά Ματάντζας
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Σάδερλαντη»	43	8444	άνεχ. Μόντρεαλ 18 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)	έτ. «Λεόνια»	38	7949	άνεχ. Τάκομη 24 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Κόσμαρη»	44	7359	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Μαΐου διά Μαρακάιμπο
ΑΝΑΞ	έτ. «Ανάδη»	55	8332	άργει Ελευσίνα από 26 Ιουλ. 1958
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	Λαιμός & Πατέρας	42	7177	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 22 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	έτ. «Τρανχόσεαν»	55	21075	άνεχ. Μανίλαν 15 Μαΐου
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Πανκρίστο»	37	5683	διπλής Σουεζ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Ηρακλής»	19	1320	άνεχ. Ράς Τανόρα 23 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Πατοφίκο»	43	7188	διπλής Πόρτ Σαιδ 27 Μαΐου διά Βιλελμοχάφεν
ΑΝΘΟΠΗΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Ν. Μιχαλος»	33	2362	άνεχ. Πάρτη 23 Μαΐου διά Στρατώνη
ΑΝΝΙΤΣΑ	έτ. «Βαλέκαση»	45	7149	διπλής Σάν Ζουάν 18 Μαΐου δι' Ε.δονμάουθ
ΑΝΝΙΤΣΑ Δ.	έτ. «Αννίτσα»	44	7165	έφθ. Ν. Ορεάντην 24 Μαΐου
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπους»	57	11976	διπλής Σουεζ 24 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Κοριάννα»	57	12443	άνεχ. Ρόττερνταμ 17 Μαΐου διά Κέιν Τάουν
ΑΝΤΙΠΟΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρσελόζο»	59	24716	άνεχ. Παράκαμαν 24 Μαΐου διά Τοιμπά
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βιαμάρη»	36	2175	άνεχ. Πάρτη 23 Μαΐου διά Στρατώνη
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	παναμακή έταιρια	44	7108	διπλής Αγ. Βικέντιον 18 Μαΐου δι' Ε.δονμάουθ
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Νηαρντόρο»	57	10888	έφθ. Ν. Ορεάντην 24 Μαΐου
ΑΞΙΟΣ	άδ. Δημάρδη - Δ. Γκιούλη	43	7253	διπλής Σουεζ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΡΓΩ-ΔΗΔΑΟΣ	έτ. «Σίππη. Ντεβελόπεμπτην»	58	10392	άνεχ. Ράς Τανόρα 23 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππη. Ντεβελόπεμπτην»	58	10392	διπλής Πόρτ Σαιδ 27 Μαΐου διά Βιλελμοχάφεν
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππη. Ντεβελόπεμπτην»	57	10376	άνεχ. Ράς Τανόρα 23 Μαΐου διά Στρατώνη
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Λιθανός» Α.Ε.	41	7460	διπλής Αγ. Βικέντιον 18 Μαΐου δι' Ε.δονμάουθ
ΑΡΙΕΤΑ	έτ. «Κανόπους»	57	11897	έφθ. Πάρα Κρούζ 22 Μαΐου
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	φρίζος Θεοδωρίδης	37	4636	διπλής Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Τάμπαν
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ	«Ειρηνίκος» Α.Ε.	44	7243	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 19 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα»	43	7244	άνεχ. Πάρτη 23 Μαΐου διά Τοιμπά
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστείδης»	43	7227	άνεχ. Ραγκούν 25 Μαΐου διά Ντώρμπαν
ΑΡΚΑΔΙΑ (ύπερωκ.)	«Ερήνη Λάινη»	31	20256	διπλής Κωνών πολιν 23 Μαΐου διά Νοδορωσίσκην
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Άλαμέντα»	43	7091	έφθ. Βέρα Κρούζ 22 Μαΐου
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Εμπρός»	45	7273	διπλής Αγ. Βικέντιον 14 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	Δ. Εύθυμιου κ.λ.π.	31	2795	άργει Σπαλατόρι από 23 Απρ. 1958
ΑΡΜΟΝΙΑ II	έτ. «Τρόπις»	44	7240	άνεχ. Ραγκούν 25 Μαΐου διά Οδούν
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Μαρίτιμα»	60	10050	άνεχ. Λόδη Αντζελες 13 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Πρωτεύς»	45	7260	διπλής Πάναμα 4 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΡΧΩΝ	άδ. Κατόρη	39	1007	άνεχ. Κόμπη 20 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Αλκητής»	41	7013	έφθ. Κατάνην 9 Μαΐου
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Αλκητής»	43	7176	έφθ. Σάντα Φε 26 Μαΐου
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης	43	7176	άνεχ. Λόδη Αντζελες 25 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιθανός	43	7176	έφθ. Βαγκούθερ 22 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου διά Βομβάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕΤΙΓΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10096	άνεχ. Λόδη Αντζελες 13 Μαΐου διά Σάν Μάρκος
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΥΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10093	άνεχ. Κόμπη 20 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10092	διπλής Πάναμα 17 Μαΐου διά Τοιμπά
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕΤ'ΙΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10091	άνεχ. Ειδονμάουθ 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδης
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	10087	έφθ. Μόλις 22 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΛΑ'ΙΤ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10078	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 Μαΐου διά Βομβάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΜΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10087	άνεχ. Βαγκούθερ 11 Μαΐου διά Κόμπη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑ'ΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	58	10077	διπλής Ούζαν 25 Μαΐου διά Πάτρας
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	56	10087	άνεχ. Πάρτη 23 Μαΐου διά Μεσσηγείον
ΑΤΤΑΛΑΣ	έτ. «Ανάδη»	44	9724	διπλής Σουεζ 21 Μαΐου διά Ράς Τανόρα
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ. «Λάιμπ Τρανσατλ.»	60	29741	άνεχ. Πάρτη 20 Μαΐου διά Κίναν
ΑΤΤΙΚΑ	έτ. «Αττικα»	27	5214	άνεχ. Λόδη Αντζελες 24 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΥΓΗ	έτ. «Μπηθέρ»	56	10312	διπλής Ούζαν 25 Μαΐου διά Πάτρας
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Αύλις»	21	3275	άνεχ. Πάρτη 23 Μαΐου διά Βαμπόα
ΑΥΡΑ	έτ. «Ελιξ»	44	7176	άνεχ. Κόμπη 21 Μαΐου διά Ροζάριο
ΑΧΑΙΟΣ	έτ. «Άλμας	36	5795	φθάνει Πειραιά 1 Ιουν.
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Έθν. Γραμμ. Ελλ.-Αμερ.	27	21329	έφθ. Αγ. Φραγκίσκον 26 Μαΐου
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΔΗΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	Στ. Νάρχος	59	43373	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Νεάπολιν
ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.)	έτ. «Κάνοπους»	58	20958	έφθ. Λονδίνον 22 Μαΐου
ΒΕΛΓΙΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	46	2025	έφθ. Συμύρων 21 Μαΐου
ΒΕΡΟΛΙΝΟΝ	«Ελληνική» Α.Ε.	45	1892	έφθ. Μοντεβίδεο 18 Μαΐου
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μερτομάντε»	52	11365	διπλής Ούζαν 26 Μαΐου διά Κάλιαρι
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	άδ. Παπαδάκης	43	7176	έφθ. Θεσσαλονίκην 27 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	άδ. Κοντού	30	739	άνεχ. Τρίπολιν (Λιβύης) 17 Μαΐου διά Κάλιαρι
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Κόμπη 23 Μαΐου διά Μαζαλτάν
ΒΟΡΙ	έτ. «Πόρτο Αλέγκρε»	42	7046	άνεχ. Κόμπη 23 Μαΐου διά Μαζαλτάν

ΒΡΥΣΗ (δεξ.)				
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Σ. (δ.)				
ΓΑΛΗΝΗ				
ΓΕΡΜΑΝΙΑ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Λ.				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΙΟΣ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΑΕΡΑΤΟΣ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ				
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ				
ΓΙΑΓΚΟΣ				
ΓΙΑΝΝΗΣ				
ΓΙΟΣΟΝΑΣ				
ΓΙΟΥΡΟΠΙΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ				
ΓΚΛΟΜΙ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ				
ΓΚΛΩΡΙΑΝΝΑ				
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΛΣ				
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΙΖΕΝΣ (δ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΛΙΕΡ				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ-Γ'Α (δ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙΤΣ (δεξ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑΙΝΤ (δ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΙΞΕΤ (δ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (δ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)				
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)				
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ				
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)				
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΗΙΙ				
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ				
ΔΑΝΑΗ				
ΔΑΦΝΗ				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ				
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.				
ΔΕΣΠΩ				
ΔΗΜΗΤΡΟΣ				
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ				
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ				
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ				
ΔΙΡΟΥΣ				
ΔΥΝΑΜΙΣ				
ΔΩΡΟΣΕΑ				
ΕΒΗΚΟΥΗΝ				
ΕΒΡΟΣ				
ΕΦΟΣ				
ΕΙΡΗΝΗ Δ.				
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ				
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ				
ΕΛΕΝΗ				
ΕΛΕΝΗ				
ΕΛΕΝΗ Β.				
ΕΛΕΝΗ Δ.				
ΕΛΕΝΗ Κ.				
ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ				
ΕΛΕΥΣΙΣ				
ΕΛΙΖΑ				
ΕΛΙΣΑΒΕΤ				
ΕΛΛΑΣ				
ΕΛΛΑΣ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ				
ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΑΕΝΤΑΡ				
ΕΛΗΜΙΝΑ				
ΕΛΛΗΝΗ				
ΕΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ				
ΕΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ				
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ				
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ				
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ				
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ				
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ				
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΟΥΡΑΝΟΣ				
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ				
ΕΛΛΗΝΙΣ				
ΕΠΑΙΣ				
ΕΜΠΙΟΡΙΟΣ				
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ				
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)				
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ				
ΕΡΙΕΤΤΑ (λάινερ)				
ΕΡΜΗΣ				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ				
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ				
ΕΣΠΕΡΟΣ				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II				
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ				
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)				
ΕΥΑΝΘΙΑ				
ΕΥΓΕΝΙΑ (δεξ.)				
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.				
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ				
ΕΥΗ				
ΕΥΗΝΟΣ				
ΕΥΡΥΑΛΟΣ				
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ				
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ				
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ				
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ				
ΕΥΡΥΤΑΝ				
ΕΥΡΩΤΑΣ				
ΕΥΧΑΡΙΣ				
ΖΕΡΜΑΤΤ				
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)				
ΗΛΙΑΣ Κ.				
ΗΡΑ				
ΗΡΩΝ II				
ΘΑΡΡΟΣ				
ΘΑΣΟΣ				
ΘΕΙΑ ΜΑΡΙΑ				
ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ				
Κ. Ι. ΣΤΕΡΓΙΟΠΟΥΛΟΣ	22	3846	Έφθ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου	
ΠΑΝΑΓΙΑΚΗΝ ΕΤΑΙΡΙΑ	43	8568	άργει Μόνηπι άπό 26 Φεβρ. 1959	
«Ασποσία»	44	7247	άνεκ. Κολούμπια ρίθερ 22 Μαΐου δι' Ινδία	
«Ελληνική» Α.Ε.	46	2016	άνεκ. Νάντην 25 Μαΐου (διαταγάς)	
έτ. «Πουερτό Σεγκούρο»	53	9149	άνεκ. Βενετίαν 30 Απρ. διά Βέρα Κρούζ	
έτ. «Μονρόδια»	51	7480	έφθ. Σεμαίνους 26 Μαΐου	
Ν. ΛΑΜΠΙΡΗΣ	31	967	άνεκ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου διά Γαλάται	
άδ. Γράτσου	44	7176	άνεκ. Ν. Όρλεδνην 7 Μαΐου (διαταγάς)	
έτ. Σίδεράτου	39	10061	έφθ. Φλώσιγκ 19 Μαΐου	
έτ. «Γκετόπας»	43	7273	έφθ. Ντουούσθ 21 Μαΐου	
έτ. «Σαλαμίς»	35	5654	άνεκ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου διά Σουέζ	
Στρ. Ανδρεάδη	43	7176	άργει 'Ελευσίνα άπό 4 Ιαν. 1958	
έτ. «Ντέλ Πατοφίκο»	42	7030	διπλήθε Ούζάν 18 Μαΐου διά Σάφφι	
έτ. «Καρολίν»	43	7238	έφθ. Πόρτ Αρδουρ 25 Μαΐου	
έτ. «Κορονάντο»	43	7067	άνεκ. Τοάρλεστων 15 Μαΐου διά Κούνδαν	
έτ. «Πιούροπα»	43	7255	άνεκ. Σαουθάμπτον 27 Μαΐου δι' Αμέρερσαν	
Πολυχρονίδης - Πετρίδης	38	2265	άνεκ. Αμπερντήν 13 Μαΐου δι' Άρχαγγελον	
έτ. «Μίντατλάντικ»	43	7229	έφθ. Μασουλιπατνάμ 19 Μαΐου	
έτ. «Βίλα Νόβα»	57	8881	άνεκ. Αμέρερσαν 18 Μαΐου διά Βαμπόα	
έτ. «Ευσέτερν Τράνσορπτ»	59	9268	έφθ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου	
έτ. «Μπέλμουντ»	57	24883	έφθ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου	
έτ. «Μπράντον»	58	24895	έφθ. Πειραιᾶ 24 Μαΐου	
έτ. «Μπόλγκαρ»	43	12808	εις Μάλμπο ύπο διακούενην	
έτ. «Γουόρλντ Ντέλ»	52	13320	έφθ. Οδόσον 27 Μαΐου	
έτ. «Γουόρλντ Πλίς»	49	10862	άνεκ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον	
έτ. «Κάρος»	44	12808	εις Μάλμπο ύπο διεκούενην	
έτ. «Μέμφις»	43	10449	έφθ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου	
έτ. «Γουόρλντ Τέμπεστ»	44	10470	άργει Σκαραμαγκάν άπό 13 Οκτ. 1957	
έτ. «Αγιάσι»	43	10448	έφθ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου	
έτ. «Οσεάνικ»	43	10195	άνεκ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου δι' Αγ. Νικόλαον	
έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	54	20991	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου	
έτ. «Γιούκον»	44	7176	εις Σακάιτο 22 Απρ. (έπισκευαι)	
έτ. «Εσπάνα»	44	11625	έφθ. Ν. Ύρκην 16 Μαΐου	
Π. Καλλιμανούπούλου	44	7176	άνεκ. Σύρον 15 Μαΐου διά Νεάπολιν	
Γ. Ιατρού	43	593	διπλήθε Κων) πολιν 20 Μαΐου διά Πειραιᾶ	
Άλεξάτος - Δούκας	23	1566	άνεκ. Καζαμπλάγκαν 20 Μαΐου διά Μάλμπο	
έτ. «Δάφνη»	54	5779	έφθ. Σαουθάμπτον 26 Μαΐου	
έτ. «Αίδολια»	59	9350	έφθ. Μπρεμερχάρφεν 24 Μαΐου	
Δ. Π. Μαργαρώνη	40	5006	άνεκ. Ρόζαριν 20 Μαΐου δι' Αμβούργον	
έτ. «Πάλια»	44	7255	άνεκ. Πούλο Μπούκου 11 Μαΐου δι' Εύρωπην	
έτ. «Πανταλέων»	44	7265	έφθ. Γένοβαν 7 Μαΐου	
έτ. «Μαρμαράς»	44	9589	έφθ. Αγκώνα 13 Μαΐου	
έτ. Βεργατή	44	7207	άνεκ. Χολτεάνου 25 Μαΐου διά Λίμχαμν	
Π. & Β. Πανταλέων	43	7260	άνεκ. Χάμπτον ρόδες 26 Μαΐου δι' Ιταλίαν	
έτ. «Φούρκερο»	58	9087	διπλήθε Κων) πολιν 21 Μαΐου διά Κωνταντζάν	
έτ. «Ζωδόχος»	44	7249	διπλήθε Κιβραλτάρ 22 Μαΐου δι' Εμδεν	
Μιχ. Καραγεώργης	25	3297	διπλήθε Κιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Γδύνιαν	
έτ. «Νταρόκα»	56	10692	έφθ. Λονδίνον 21 Μαΐου	
έτ. «Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7244	άνεκ. Τζιμπούτι 15 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν	
έτ. «Ντρέικ»	56	10328	έφθ. Ντιώρμπαν 25 Μαΐου διά Βικτωρίαν	
έτ. «Ελτράνσοπορτ»	47	10289	άργει Κάρδιφ άπό 7 Νοεμ. 1957	
έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	41	4164	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 14 Μαΐου δι' Αγρες	
έτ. «Νούέρο Μόντο»	41	7243	έφθ. Μπάραρν 23 Μαΐου (έπισκευαι)	
έτ. «Αντρια»	48	8376	έφθ. Βίσμαρ 23 Μαΐου	
όδ. Κουλουκούντη	38	5550	άργει Αμπελάκι άπό 18 Ιαν. 1958	
έτ. «Τασμάνια»	43	7213	έφθ. Μάλταν 26 Μαΐου διά Νόρφολκ	
έτ. «Αλκυώνη» Α.Ε.	44	7176	άνεκ. Καλόπατ 27 Μαΐου διά Ν. Ύρκην	
έτ. Σταθάτος & Σια	43	7176	έφθ. Μπασσέν 25 Μαΐου διά Μεσόγειον	
Κουμπαριανού - Πρίντεζην	21	1549	έφθ. Γένοβαν 22 Μαΐου	
έτ. «Λουντεφονίδη»	34	1803	άργει Πέραμα άπό 3 Οκτ. (έπισκευαι)	
όδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Βικτωρίαν 17 Μαΐου	
έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	55	2746	άνεκ. Τρίνιανταν 15 Μαΐου διά Κέιπ Τάουν	
έτ. Χρ. Λαιμος	43	7176	έφθ. Καλόπατ 27 Μαΐου διά Καλκούτταν	
έτ. «Ελληνική Α.Ε.	59	7300	άνεκ. Καράτος 21 Μαΐου διά Ν. Ύρκην	
έτ. «Ελληνική Α.Ε.	59	7300	έφθ. Χαβάναν 25 Μαΐου διά Καλκούτταν	
έτ. «Ελληνική Α.Ε.	59	7293	άνεκ. Βορμάν 24 Μαΐου διά Κόρραμοσαχρ	
έτ. Γκούμας	22	1184	άνεκ. Ν. Ύρκην 14 Μαΐου διά Ακάμπαν	
έτ. «Ελληνική Α.Ε.	56	10312	έφθ. Θεσσαλονίκην 26 Μαΐου	
έτ. «Επίδαυρος» Α.Ε.	43	7058	διπλήθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Μπάραρν	
έτ. «Καζοτάμιλλ»	44	7176	έφθ. Ταϊταργόκυ 24 Μαΐου	
έτ. «Επίδαυρος»	58	30332	άνεκ. Λομπίτο 27 Μαΐου διά Βαλτιμόρων	
Νεγρεπ. - Σταθάτος	44	7198	άνεκ. Πόρτ Εθεργκλαντ 19 Μαΐου διά Κότκα	
'Ιω. Λάτσος	29	14216	έφθ. Μόζι 13 Μαΐου διά Δυτ. Αύστραλιαν	
έτ. «Σάμοσοκ»	58	9585	άνεκ. Σέβεντ 23 Μαΐου διά Λατέντζο Μαρκές	
έτ. «Σάμοσοκ»	59	9650	άνεκ. Πόρτ Εθεργκλαντ 19 Μαΐου διά Κότκα	
Λαυράκης - Κολύμβας	21	2369	έφθ. Εύηνα 24 Μαΐου διά Γαέταν	
έτ. «Ατλαντίς»	57	10317	έφθ. Ν. Ύρκην 26 Μαΐου διά Λαρέντζο Μαρκές	
όδ. Γ. Δομετίνην	34	1716	άνεκ. Κόμπει 1 Μαΐου διά Βαγκούθερ	
«Ωκεανόπόρος» Α.Ε.	43	7194	έφθ. Κόμπει 23 Μαΐου	
Παπάη - Ελευθεριάδην	17	3976	έφθ. Μανιλά 22 Μαΐου	
Υιοί Πέτρο. Γουλανδρῆ	43	7244	έφθ. Μπομάσαν 21 Μαΐου διά Μαυρίκιον	
Οίκος Χανδρῆ	54	11209	έφθ. θέσιν 45.15.B. - 49. Δ. Μαΐου 18 διά Δανίαν	
έτ. «Καλός»	56	10053	άργει Φάλμουθ άπό 6 Μαρτ.	
έτ. «Λόδς Σάντος»	57	6102	άνεκ. Χούλι 22 Μαΐου	
έτ. «Στάκο»	43	7244	άνεκ. Κόμπει 1 Μαΐου διά Βαγκούθερ	
έτ. «Μοντέρεϋ»	43	8397	έφθ. Φλαδέλφειαν 25	



ΑΙΓΑΙΝΤΑ	έτ. «Προ Αζούλη» .....	44	8536	άνεκ. Λιθέρπουλ 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΛΟΥΔΙΑΣ	έτ. «Μάρινερς Τρανσόπ.» .....	43	8395	έθ. Μπάκια Μπλάγκαν 12 Μαΐου
ΛΟΥΡΟΣ	έτ. «Σπλέινς Σίππι» .....	43	8434	άνεκ. Τζιμπουτή 22 Μαΐου διά Δάντοικ
ΛΟΥΣΕΥ	έτ. «Μονρόβια» .....	57	7478	διπλής Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Βιλεμοχάφεν
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο» .....	56	27526	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 8 Μαΐου διά 'Αρουμπαν
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)	έτ. «Μαρσεάνο» .....	58	27466	άνεκ. Σιεμφουρέγκος 19 Μαΐου διά Ρωσίαν
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λιθανός» Α.Ε. ....	45	7281	εις 'Ολλανδίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)	έτ. «Μονρόβια» .....	60	13636	άνεκ. Λάς Πόλαμας 15 Μαΐου διά Πόρτλαντ ( 'Ορ.
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ	έτ. «Δημητρας	37	4839	όργες 'Αμπελάκι από 3 Δεκ. 1957
ΜΑΙΩΤΙΣ	όδ. Συνοδονού	19	3858	έθ. Πόρτ Κέμπλα 25 Μαΐου
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	'Αντ. Παπαδάκης	42	7044	άργεις 'Αμπελάκι
ΜΑΝΔΡΑΚΙ	έτ. «Μανδράκι» .....	45	7048	διπλής Πούλο Μπούκοι από 16 'Απρ. διά Σαγκάνη
ΜΑΝΕΣ	Ν. Εύσταθιου .....	55	8526	εις Πειραιά από 29 'Απρ.
ΜΑΝΤΩ	έλληνική έταιρία	30	772	άνεκ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά 'Αντζελες
ΜΑΝΤΟ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	έτ. «Μιραβάλλες» .....	60	18889	διπλής Ντόρερ 14 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)	έτ. «Γιουρόπα» .....	43	10449	άνεκ. Ποζουσόλι 19 Μαΐου διά Σέτε
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ	'Αδελφοι Ρούσσου	27	1554	άργει Ρέτζιο από 14 Μαρτ. 1958
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ	Εύγ. Ι. Χανδρή .....	20	5401	διπλής Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου (διατάγας)
ΜΑΡΟΑ	έτ. «Μάρθα» .....	34	4162	άνεκ. Βαλτιμόρην 17 Μαΐου διά Καρντένας
ΜΑΡΙΑ	έτ. «Μαννα» .....	44	7272	διπλής Κων/πολιν 8 Μαΐου διά Σαμούντα
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ	Γ. Μ. Κουλουκούντης	43	7187	έθ. Σαντιάγκο 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.	έτ. «Τρανσοπορτέσιον» .....	43	7238	άνεκ. Μόζι 21 Μαΐου διά Τοιτταγκόνκ
ΜΑΡΙΑ Κ.	έτ. «Σάμοσκ» .....	56	6074	άνεκ. Παλέρμο 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΙΑ Λ.	έτ. «Κοντάνιαν» .....	57	10311	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 9 Μαΐου διά Σουέζ
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ	έτ. «Νάσιοναλ» .....	44	7070	έθ. Ροζάριο 24 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ	έτ. «Πάροντα» .....	44	7176	έθ. Σαντιάγκο 1 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ	Γερ. Σταθάτος	43	7134	άνεκ. Παλέρμο 27 Μαΐου
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ	έτ. «Βένας» .....	43	7134	διπλής Σουέζ 24 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Πανδίστα» .....	57	10314	άργει 'Ελευσίνα από 20 Σεπτ. 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (ύπερωκ.)	'Ιω. Λάτος .....	29	14216	συνέχ. Μοντεβίδεο 12 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΛΗΡΗ	έτ. «Νιτζέαν» .....	40	5237	εις Πειραιά από 12 Μαΐου
ΜΑΡΙΓΩ	έτ. «Νεόδαδα» .....	42	7147	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 10 Μαΐου διά Χαινάκην
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)	Μάρκος Νομικός	54	11577	διπλής Παναμάδ 22 Μαΐου διά Ταλκαχούνα
ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Νέπτονι» .....	59	8700	έθ. Σύρου 18 Μαΐου
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ	έτ. «Αρντένα» .....	46	8942	έφθ. Οιλαδέλφειαν 18 Μαΐου
ΜΑΡΚΟΣ	έτ. «Εύκαρριερς	43	7033	άνεκ. Μοντεβίδεο 12 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΑΡΑΙ (δεξ.)	έτ. «Μάρλι» .....	59	20340	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 20 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΜΑΡΟΥΔΙΟ	έτ. «Άλμαντιν» .....	46	7369	έθ. Γενόβαν 25 Μαΐου
ΜΑΡΠΗΣΣΑ	έτ. «Ουνιθέρσαλ» .....	55	8961	διπλής Σουέζ 20 Μαΐου διά Τζέδδαν
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ	έτ. «Μοτόρες» .....	59	9260	άργει 'Ελευσίνα από 20 Σεπτ. 1958
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ	όδελφ. Κουλουκούντη	38	5500	συνέχ. Μοντεβίδεο 12 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ	έτ. «Μόνδια» .....	57	8906	εις Πειραιά από 12 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΖΤΟΡΤΖ	έτ. «Μιρολάγκα» .....	56	8425	άνεκ. Πούλο Μπούκοι 10 Μαΐου διά Χαινάκην
ΜΑΣΤΕΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II	έτ. «Ρέιλμα» .....	43	7199	έθ. Σύρου από 18 'Ιαν.
ΜΑΤΣΕΩΙΔΑ (δ.)	έτ. «Μερινέλλα» .....	27	6144	έφθ. Γενόβαν 25 Μαΐου
ΜΑΤΡΟΖΟΣ	έτ. «Φοπάν» .....	57	9168	διπλής Σουέζ 20 Μαΐου διά 'Υεμένην
ΜΕΓΑΛΟΧΑΡΗ	Νικολέρης - Παπάζογλου	16	2081	άνεκ. Κολόμπο 16 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΕΛΑΤΕΜΗ	έτ. «Ιουνιβέρσαλ Τράμπη» .....	42	7214	έθ. Μπάρροι από 1 Μαρτ. 1959
ΜΕΝΙΤΕΣ	έτ. «Νουέβα Γρανάδα» .....	45	7198	άργει Κυνόσουραν από 7 Μαρτ. 1958
ΜΕΝΤΡΩ	έτ. «Εκτώ Κ. Δρακούλης	41	7157	άνεκ. 'Ηοτκαμ 18 Μαΐου διά Χάλιφας,
ΜΕΣΣΗΝΙΑ	έτ. «Αιτζιαν Φράτι» .....	60	13200	εις Ιαπωνίαν, υπό συμπλήρωσιν
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ	έτ. «Φλάτ Σιπηγκίκη» .....	44	8453	άνεκ. Λόδις 'Αντζελες 13 Μαΐου διά Νιγκάτα
ΜΙΜΙΝΑ	έτ. «Μοτορνάδες» .....	57	9200	έφθ. Καράται 30 'Απρ. διά Κόμπε
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ	έτ. «Πιουθαγόρας» .....	59	9855	έφθ. Καράται 23 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ	Χρ. Σαρλής και Σιά	33	1503	άργει Βόλον 28 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΑ Γ.	έτ. «Ντομίνιον» .....	44	7249	άργει Χάροριτς από 13 Δεκ.
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Μιχ. Καραγεώργης	34	7027	άνεκ. Αιμοδύργον 18 Μαΐου (διατάγας)
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ	Ν. Εύσταθιου .....	44	7176	άνεκ. Λονδίνον 22 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΜΙΧΑΛΗΣ	έτ. «Ιντεγκρίτας» .....	44	7375	άνεκ. Μοντεβίδεο 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΟΝΤΕΓΚΟ ΣΚΑΥ'	παναμακή έταιρια	45	7253	έθ. Καράται 30 'Απρ. διά Κόμπε
ΜΠΕΝΤΙΤΑ	έτ. «Ελκέρριερς» .....	44	7190	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 21 Μαΐου
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ	έτ. «Ντιμάντε» .....	56	10061	άνεκ. Χάμπτον πόδις 24 Μαΐου δι' 'Ολλανδίαν
ΜΥΚΗΝΑΙ	Έλλην. Γραμμ. Ν. Άμερ.	34	2709	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΜΥΚΗΝΑΙ	έτ. «Μαραθώνι» .....	43	8587	έφθ. Ντουλούδη 19 Μαΐου
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)	Θ. Παπαδημητρίου	47	9957	διπλής Κων/πολιν 20 Μαΐου διά Νοβορωσίον
ΜΥΡΤΙΔΙΩΤΙΣΣΑ	έτ. «Φαφαλιόν	57	9345	άνεκ. Βρέμην 22 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)	έτ. «Λιμπρα» .....	58	13152	άνεκ. Καράται 23 Μαΐου
ΝΑΞΟΣ	έτ. «Νουέβα Σεβίλλα» .....	44	7066	άργει Βόλον 28 Μαΐου
ΝΑΞΙΩΝΑ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Μοντεβέρντο» .....	45	7176	άργει Χάροριτς από 14 Νοεμ.
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗ	έτ. «Καρδάμυλα» .....	47	7247	έφθ. Αιμοδύργον 18 Μαΐου (διατάγας)
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	όδ. Γουλανδρή	22	16991	άνεκ. Λονδίνον 22 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΝΕΔΩΝ	έτ. «Εύνενια» .....	43	7264	άνεκ. Κυνόσουραν από 14 Νοεμ.
ΝΕΠΤΟΥΝ	έτ. «Εσπέρια» .....	54	7968	έφθ. Σιγκαπούρη πόδις 4 Μαΐου
ΝΕΣΤΟΣ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	43	7261	άνεκ. Τζιμπουτή 23 Μαΐου
ΝΗΡΕΥΣ	Η.Λ. Ε. Χατζηλιάς κλπ.	37	5205	άνεκ. Νάρουρον 27 Μαΐου δι' 'Αντνε
ΝΗΣΗ	έτ. «Ντέλ Μάρο» .....	44	7158	έφθ. Σιγκαπούρην 21 Μαΐου διά Μπούφιγκτων
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.)	έτ. «Μαριτ. Κέρριερ» .....	60	14204	άνεκ. Κέιπ Τάουν 11 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Κ. Πατέρας & Σιά	43	7176	έφθ. Λα Πλάταν 18 Μαΐου
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ	Θωμᾶς «Επιφανίαδης	43	7176	άργει Κυνόσουραν από 26 'Ιαν. 1958
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ	όδ. Σιτινά .....	43	7244	άνεκ. Βονιμάουθ 26 Μαΐου δι' 'Ην. Πολιτείας
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III	έτ. «Μιχαλινός» Α.Ε.	42	7203	άνεκ. Νάρουρον 27 Μαΐου δι' 'Αδελαΐδα
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Δά Πλάτα» .....	55	7216	έφθ. Λονδίνον 26 Μαΐου (διά Ρίο 'Ιανέριο)
ΝΙΚΥ	έτ. «Εψιλον» .....	58	6279	άνεκ. Καζεμπλάγκαν 14 Μαΐου δι' 'Ην. Πολιτείας
ΝΙΟΒΗ	έτ. «Οσεανίκα» .....	53	9188	άνεκ. Σιγκαπούρην 21 Μαΐου διά Βομβάν
ΝΟΡΑ	έτ. «Οσεαν Τρέιντερς» .....	42	7248	άνεκ. Κυνόσουραν 26 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΝΟΡΟ ΒΑΙΚΑΟΥΝΤΕΣ	'Αντ. Παπαδάκης	44	7257	άνεκ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΕΜΠΡΕΣ	έτ. «Πλαδάμεντς» .....	59	8700	άνεκ. Κέιπ Τάουν 11 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΝΟΡΟ ΚΑΥΟΝΤΕΣ	έτ. «Πλανκούσιατσα» .....	58	10632	άνεκ. Αιμοδύραν 18 Μαΐου διά Χάμπτον πόδις
ΝΟΡΟ ΚΙΚ' (δ.)	έτ. «Πετρολέρα» .....	52	12191	διπλής Ντόρερ 22 Μαΐου διά Τάμπαν
ΝΟΡΟ ΚΟΥΗΝ	'Αντ. Παπαδάκης	59	10300	άνεκ. Χιούστον 16 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΝΟΡΟ ΛΑΙΔΗ	έτ. «Πετούνια» .....	41	6830	άνεκ. Σιγκαπούρην πόδις 11 Μαΐου διά Ν. 'Υρκην
ΝΟΡΟ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)	έτ. «Πρίαμ» .....	58	12139	άνεκ. Νάρουρον 27 Μαΐου διά Βομβάν
ΝΟΡΟ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ	έτ. «Πλάρτο» .....	59	8630	άνεκ. Καράται 25 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΝΟΡΟ ΝΤΑΤΕΣΣ	'Αντ. Παπαδάκης	58	8639	έφθ. Καλλάδη 24 Μαΐου
ΝΟΡΟ ΠΕ' ΙΤΖ	έτ. «Παιωνία» .....	52	3694	άνεκ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου διά Μεγ. Λίμνας
ΝΟΥΕΒΑ ΓΚΛΟΡΙΑ	έτ. «Φάραλλον» .....	45	7148	έφθ. Σαγκάνη από 18 'Απρ.
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)	έτ. «Ουνιγκούσαρντ» .....	58	30235	άνεκ. Σίδενς 'Αιλαντς 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ	έτ. «Παρνασσός» .....	44	7176	διπλής Κων/πολιν από 25 'Απρ. δι' 'Οδσόν
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ	έτ. «Παναυμ. 'Ευρωπίαν» .....	59	9030	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 25 Μαΐου διά Καλκούτταν
ΝΤΟΡΣΕΤ	έτ. «Ιντερκοντίνενταλ» .....	58	10396	έφθ. Ντινρμπαν 25 Μαΐου
ΝΥΜΟΑΙΑ	έτ. «Ιουν. Σπ Τρανσόπορη» .....	43	7276	έφθ. Μπουνέος Αύρες 26 Μαΐου
ΝΥΜΦΗ	έτ. «Τρανσοτσεάνικα» .....	54	8062	άνεκ. Καζεμπλάγκαν 24 Μαΐου διά Λονδίνον
ΟΦΩΝ	έτ. «Αιτζιαν» .....	57	9367	άνεκ. Λόδις 'Αντζελες 16 Μαΐου διά Φουζίκι
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ	έτ. «Δά Πλάτα» .....	56	9217	άνεκ. Μοριουγκάν 21 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΟΓΛΑ	Ρ. Δ. Μελαχροινός	25	996	έφθ. Βοστώνη 6 Μαΐου
ΟΓΛΑ	Έμπορ. - 'Εφοριαλιστική .....	44	7176	άνεκ. Μάρπιτελ 26 Μαΐου διά Βιρτζιτόν
ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Ελληνική» .....	56	2745	έφθ. Θεσσαλονίκην 25 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΟΣ	έτ. «Ρόντα» .....	43	7213	έφθ. Ντιούλούδη 23 Μαΐου
ΟΜΟΝΟΙΑ II	έτ. «Πάντη Τύχη» .....	42	7132	διπλής Παναμάδ 18 Μαΐου διά Λονδίνον
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)	όδ. Γράτους .....	60	5960	έφθ. Ν. Όρλεάνην 24 Μαΐου
ΟΝΤΡΥ	Κ. Γράτους .....	45	7258	έφθ. Βοστώνη 20 Μαΐου
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ	έτ. «Ορ. Μάντ- 'Ηοτ» .....	44	9894	άνεκ. Πειραιά 28 Μαΐου διά Βιρτζιτόν
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Ορ. Μάντ- 'Ηοτ» .....	45	7861	έφθ. Ν. Όρλεάνην 22 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ	Κων. Β. Σκαρδέλλης	43	7176	έφθ. Μοντεβίδεο 25 Μαΐου
ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ	Δημ. Ψυχογιός .....	30	4643	έφθ. Αιμοδύρογκον, υπό παραλαβήν
ΟΡΦΕΥΣ	έτ. «Ορφεύς» .....	56	9942	άνεκ. 'Αμπαντάν 22 Μαΐου (διατάγας)

ΟΣΕΑΝ ΣΕ'ΥΛΟΡ		έτ.	«Μπλού Μπαίν»	43	7194	έφθ. Τακόμαν 4 Μαΐου	
ΟΣΣΑ (δ.)		έτ.	«Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Αγ. Φραγκικούν 12 Μαΐου διά Σουμάτραν	
ΟΥΑΣΣΕΣ II		έτ.	«Ούλινόσεας»	42	8570	έφθ. Καζαμπλάγκαν 15 Μαΐου	
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ		έτ.	«Οθέρσαν Κέρριερα»	43	8394	διπλήθε Παναμάν 20 Μαΐου διά Λονδίνον	
ΠΑΙΑΝ		έτ.	«Ρέγιες»	60	9360	εἰς Ριγιέκαν, ώπο συμπλήρωσιν	
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ.	«Μαροσεάνο»	58	23607	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 17 Μαΐου διά θιλαδέλφιαν	
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Α.	Καραδίας	43	7176	έφθ. Κόμπε 23 Μαΐου	
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ.	«Άκιες»	57	10498	διπλήθε Τρινινταντ 15 Μαΐου διά Ρόττερνταμ	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ.	«Βαλλιέντε»	55	10024	άνεχ. Χαμπτον ρόδς 25 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος	Χ. Πατέρας	43	7176	άνεχ. Λός "Αντζελες 11 Μαΐου δι' Οζάκαν	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος		44	7244	διπλήθε Τρινινταντ 14 Μαΐου διά Μοντεβίδεο	
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ.	«Ελλισιζόν»	57	10747	άνεχ. Μοντεβίδεο 11 Μαΐου διά Φρέν Μπεντός	
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.		έτ.	«Τρανσπότεσιον»	43	7254	άνεχ. Λονδίνου 27 Μαΐου διά Ρόττερνταμ	
ΠΑΝΤΑΖΗΣΑ		έτ.	«Εύπλοια»	45	7240	άργει Κυνόσουραν ἀπό 19 'Ιουλ. 1959	
ΠΑΡΑΔΟΣ		έτ.	«Πειραική» Ν.Ε.	43	1640	άνεχ. Πόλιν Νούάρ 19 Μαΐου δι' Αμπιτζάν	
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ.	«Ηοτέρ Μεντίτεραν»	37	9968	έφθ. Ντουλαύθ 13 Μαΐου	
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.)		έτ.	«Πανκόρμπο»	59	23607	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 25 Μαΐου διά Παλέρμον	
ΠΑΡΝΩΝ		έτ.	«Κανέρο»	44	7371	άνεχ. Μόζι 15 Μαΐου διά Λός "Αντζελες	
ΠΑΡΟΣ		έτ.	«Αλόρα»	60	13909	εἰς Ιαπωνιαν, ώπο συμπληρώσιν	
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)		έτ.	«Στενάκας»	56	12630	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου	
ΠΑΤΜΟΣ		έτ.	«Βιαθεντούρα»	57	10048	διπλήθε Παναμάν 25 Μαΐου (ἀπό Ν. "Ορλεάνην)	
ΠΑΤΡΑΙ		έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	47	2754	διπλήθε Κων 20 Μαΐου διά Κωνατάντζαν	
ΠΑΤΡΑΓΙΚΟΣ		έτ.	«Κόμιερς Μαρίν»	44	8479	άνεχ. Τορόντο 20 Μαΐου δι' Οζάκαν	
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)		όδ.	Χανδρή	50	18403	άνεχ. Θρηπάντλ 19 Μαΐου διά Πειραιά	
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ.	«Μαροσεάνο»	56	245'0	άνεχ. Λός "Αντζελες 4 Μαΐου διά Περο. Κόλπον	
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		έτ.	«Ιόνιον» Α.Ε.	43	/1.6	άνεχ. Λός "Αντζελες 21 Μαΐου διά Γιαδάταν	
ΠΕΝΤΕΑΗ (δεξ.)		έτ.	«Πανκόρμπο»	57	23607	άνεχ. Περο. Κόλπον 23 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν	
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ.	«Μαροσεάνο»	58	24502	διπλήθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ	
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ.	«Παλιζάντα»	44	7212	άργει Αμπελάκι ἀπό 28 Δεκ. 1957	
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ.	«Σου. αμερικα»	48	2086	άνεχ. Γιάκομποαν 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν	
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)		έτ.	«Κάνοπους»	56	15852	άνεχ. Πουέρτο λό Κρούζ 17 Μαΐου διά Μόντρεαλ	
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ.	Έμπειρικος	45	3861	άργει Κυνόσουραν ἀπό 11 Σεπτ. 1958	
ΠΕΤΡΟΣ		Yioi Π. Γουλανδρή		44	6422	διπλήθε Παναμάν 24 Μαΐου διά Σάν Ζουάν (Περού)	
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ.	«Κανόπους»	57	10446	διπλήθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Κίναν	
ΠΗΓΑΣΟΣ		έτ.	Γουλανδρή	43	7282	άνεχ. Ντώρμπαν 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν	
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)		έτ.	«Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Μένα "Αμπιτσούλλα 7 Μαΐου διά Λός "Αντζελες	
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ.	«Αθηνά»	44	7207	έφθ. Ραγκούν ρόδς 21 Μαΐου	
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)		έτ.	«Τζενέραλ Φίνανς»	22	7053	άργει Αμπελάκι ἀπό 21 'Απρ. 1957	
ΠΙΝΤΑΡ		έτ.	«Κομμέρσιαλ» κλπ.	4	6154	έφθ. Μόντρεαλ 24 Μαΐου	
ΠΙΛΑΤΑΝΙ		έτ.	«Λέο»	25	4528	έφθ. Βρέμπν 8 Μαΐου	
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ.	«Νορλίντο»	55	9603	άνεχ. Γιοκοχάμαν 17 Μαΐου διά Πόρτλαντ ("Ορ.)	
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΤΕΡ		έτ.	«Πλείτη»	44	7135	έφθ. Βίλλα Κονστιτούσον 23 Μαΐου	
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ.	«Πλέιτη»	44	7256	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούσον 22 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες	
ΠΛΕΙΤ ΣΙΠΠΕΡ		έτ.	«Πλέτ ε Σίππερ»	45	7297	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 16 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες	
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ.	«Μαρλίντο»	58	9603	άνεχ. Πόττερνταν 26 Μαΐου διά Κίναν	
ΠΟΛΙ		έτ.	«Παναμάς»	54	9188	άνεχ. Πούλι Μπούκο 26 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν	
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ.	«Σκιρρώνι	43	7258	έφθ. Ροάριο 20 Μαΐου	
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ.	«Προσπέριτου»	45	6975	άνεχ. Βίλλα Κονστιτούσον 23 Μαΐου διά Βαυπόδα	
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		έτ.	«Γκόμπαλες	45	7159	άνεχ. Τζιμπούτι ἀπό 7 'Απ. διά Βαυπόδα	
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ.	«Ανδρέαδης	43	10193	άνεχ. Σιεμπουέκος 7 Μαΐου διά Πολωνίαν	
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ.	«Λά Πλάτα»	56	7213	έφθ. Σασσάνδρα 6 Μαΐου	
ΠΟΠΗ		έτ.	«Αρπης»	43	7257	άργει Κυνόσουραν ἀπό 25 'Ιαν. 1958	
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ.	«Νουέδα Γρανάδα»	45	7267	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου διά Σαίν Τζάν	
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		έτ.	«Φιλιόρι»	43	7124	άνεχ. Λονδίνον 23 Μαΐου διά Σαίν Τζάν	
ΠΡΑΟΤΗΣ		έτ.	«Ντιάμοντ»	43	7231	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου διά Βαυπόδα	
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ.	«Τρανσοσεάνικα»	58	10414	άνεχ. Μορμούγκαρο 20 Μαΐου δι' Ήράκλειον	
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ.	«Γουέστ Αφρικα»	58	8414	έφθ. Πειραιά 19 Μαΐου (πρός παροπλισμόν)	
ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ.	«Αλλαρίζι»	55	16718	διπλήθε Θέσσαλον 27 Μαΐου διά Κάρδιφ	
ΠΡΩΤΟΠΟΡΟΣ		έτ.	«Σφαφέρερς»	46	945	διπλήθε Σουέζ 20 Μαΐου διά Τόκιο	
ΠΡΩΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ.	«Πρωτοστάτης»	43	7225	άνεχ. Γένοβαν 25 Μαΐου διά Βαρκελώνην	
ΠΥΡΓΟΣ		έτ.	«Πρωτεύη»	44	7252	άνεχ. Ραγκούν 25 Μαΐου διά Μαντράς	
ΡΑΧΙΩΝΤΗΣ		έτ.	«Στροβιλί»	43	7138	έφθ. Σουέζ 7 Μαΐου	
ΡΑΦΟΝΤΥ		έτ.	«Λαιμπήριανη»	43	7152	έφθ. Σουέζ 20 Μαΐου	
ΡΗΝΟΥΛΑ		έτ.	«Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Κολόμπο 12 Μαΐου	
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ.	«Μοντελέοντις»	44	7131	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Μαΐου διά Κολόμπο	
ΡΙΤΑ		έτ.	«Μαριστέλλα»	43	7133	άνεχ. Πέραμα ἀπό 28 Σεπτ. 1958	
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΙΟΝΕ		έτ.	Σιγάλα	25	1412	έφθ. Σουέζ 20 Μαΐου διά Βαυπόδα	
ΡΟΔΟΠΗ		έτ.	«Γαλαδίας»	45	7176	άνεχ. Γένοβαν 7 Μαΐου	
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		έτ.	«Ελληνική» Α.Ε.	44	1923	έφθ. Σουέζ 20 Μαΐου	
ΡΥΘΜΟΣ		έτ.	«Γουέστερν Σῆ»	55	21028	έφθ. Κολόμπο 14 Μαΐου	
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.)		έτ.	«Κυκλάδες»	57	10316	άνεχ. Φιλωσίου 27 Μαΐου διά Δουκέρυκην	
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ.	«Κερομίες»	59	19300	άνεχ. Φιλωσίου 27 Μαΐου διά Καράτοι	
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ.	«Βαπτιστής»	56	21081	άργει Πειραιά ἀπό 16 'Απρ. 1958	
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ.	«Πόρτο Μπέλλο»	43	7267	άνεχ. Γένοβαν 19 Μαΐου διά Σιδώνα	
ΣΑΜΟΣ		έτ.	«Μπιοκάου»	36	5129	έφθ. Τζιμπούτι 20 Μαΐου δι' Αρχάγγελον	
ΣΑΜΟΣ		Yioi Δ. Ιγγλέσον		44	7166	άργει Χάρροντς ἀπό 4 Δεκ.	
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ		έτ.	«Σάν Παντελεήμων»	44	7282	έφθ. Ραγκούν 25 Μαΐου	
ΣΑΝΤΑ ΕΙΡΗΝΗ		έτ.	«Κρόνος»	42	7118	διπλήθε Φάλωσιν 20 Μαΐου διά Κούνθαν	
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ		έτ.	Σιγάλα	43	7176	άνεχ. Κέπ. Τάουν ἀπό 20 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν	
ΣΑΡΙΖΑ		έτ.	«Νουέδα Γρανάδα»	44	7177	εἰς Νιούπορτ ἀπό 21 'Ιουν. 1959	
ΣΑΡΩΝΙΣ		έτ.	«Μαρώνια»	45	7293	άνεχ. Χαδάνιν 4 Μαΐου διά Τουνάν ντε Ζάζα	
ΣΕΒΑΣΤΗ Κ.		A. Πριντεζης		28	1660	άνεχ. Πειραιά 30 Μαΐου διά Στρατώνι	
ΣΕΙΡΙΟΣ		έτ.	«Διδώ»	43	7268	έφθ. Κολόμπο 14 Μαΐου	
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)		έτ.	«Κάνοπους»	55	16056	άνεχ. Φάλωσιν 7 Μαΐου (διαταγάς)	
ΣΕΛΕΣΤΕ		έτ.	«Κάρυκα Μαρίτιμα»	44	2877	άνεχ. Κέπ. Τάουν ἀπό 20 'Απρ. δι' Ιαπωνιαν	
ΣΕΡΙΟΙΣ		έτ.	«Σάν Σεοίλιο»	58	13910	εἰς Ρέθινον 48.3 B. - 9.26 Δ. Μαΐου 23 δι' Αμβούργον	
ΣΙΡΚΑΕ		έτ.	«Σίρκλε»	60	2072	άνεχ. Χαδάνιν 4 Μαΐου διά Τουνάν ντε Ζάζα	
ΣΙΩΝΟΣ		έτ.	«Σάν Σεοίλιο»	58	13921	άνεχ. Πειραιά 30 Μαΐου διά Στρατώνι	
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ.	«Βικαλδάρο»	44	6725	έφθ. Φάλωσιν 27 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν	
ΣΚΥΡΟΣ		έτ.	«Κάζερη»	43	7176	διπλήθε Παναμάν 16 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας	
ΣΚΩΤΙΑ		έτ.	«Βαλενθίσα»	42	6907	άνεχ. Ν. Υόρκην 25 Μαΐου διά Σαντιάγκο	
ΣΟΥΕΣ		έτ.	Λάτονς	24	1564	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Μαΐου διά Βαυπόδα	
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		έτ.	«Κάμαρον»	18	849	διπλήθε Πάροδον 26 Μαΐου διά Λίβερπουλ	
ΣΟΦΙΑ		έτ.	«Φιντελίτας»	44	7150	έφθ. Ραθένα 17 Μαΐου διά Τρινάμπο	
ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ.	«Ελέλασιορ»	57	10398	άνεχ. Κόμπε 27 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν	
ΣΟΦΙΑ Τ.		έτ.	Τσουρινάκης έταρια	21	933	άνεχ. Τάμπαν 23 Μαΐου διά Γκάλβεστον	
ΣΠΕΤΣΑΙ		έτ.	έλληνικη έταρια	44	7276	έφθ. Πειραιά 7 Μαΐου	
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		έτ.	έλληνικη έταρια	26	5648	άνεχ. Ναγκόγια 24 Μαΐου διά Βαγκούδερο	
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ.	έλληνικη έταρια	59	10200	άνεχ. Τζιμπούτι 8 Μαΐου διά Βαυπόδα	
ΣΤΑΜΟΣ		έτ.	«Τρακάνα»	56	8789	διπλήθε Πάροδον 26 Μαΐου διά Λίβερπουλ	
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ.	«Ελλην. Μεσογ. Γραμμαϊ	44	8878	έφθ. Ραθένα 17 Μαΐου διά Τρινάμπο	
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ.	«Μ.χ. Καραγεώργων	31	3991	άνεχ. Κόμπε 27 Μαΐου διά Μασσαλίαν	
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		έτ.	«Μαρφορτούνα»	43	7135	έφθ. Μ.χ. Μαρφορτούνα 27 Μαΐου διά Μασσαλίαν	
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ		έτ.	«Βάγκιγκη»	42	7513	άνεχ. Ριο Γκράτε 23 Μαΐου δι' Αρούμπαν	
ΤΑΝΑΙΣ		έτ.	«Εύγενια Ι. Χανδρή	43	10448	έφθ. Α	

ΦΑΕΘΩΝ (δ.) .....	Δή Κόμετ .....	45	15020	έφθ. Σέβην "Αίλαντς 23 Μαΐου
ΦΑΛΚΟΝ .....	έτ. «Μπάλτικο» .....	43	10195	ε σ Χομόκεν από 16 Σεπτ. (μετασκευαι)
ΦΑΛΚΟΝ .....	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	44	7131	άνεκ. Ντουλούδη 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ .....	νιών Π. Γουλανδρῆ	60	13200	εις Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΛΩΡΑ Α. .....	«Αθανασίδης» .....	36	1288	άνεκ. Πειραιά 27 Μαΐου διά Νοβορωσιοκν
ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ .....	έτ. «Ραντούσσα» .....	44	7282	άργει Όσλο από 18 Μαρτ. 1958
ΦΟΙΒΟΣ .....	έτ. «Άμφιων» .....	57	9950	έφθ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ .....	έτ. «Άλορα» .....	60	13909	εις Ιαπωνιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΟΡΚΥΣ .....	έτ. «Φόρκυς» .....	43	7618	άνεκ. Κοπεγχάγην 24 Μαΐου διά Λονδίνον
ΦΡΑΓΚΙΣ .....	Θ. Σταφυλοπάτης .....	27	755	έφθ. Πειραιά 22 Μαΐου
ΦΡΙΞΟΣ (δ.) .....	Δη Σελείν .....	44	15020	άνεκ. Λός "Αντζελες 14 Μαΐου διά Καβασάκι
ΦΡΥ .....	Κεθρέπτης - Φουντής	07	1117	διπλής Κωνιών πολιν 20 Μαΐου διά Βραίλαν
ΦΡΥΓΙΑ .....	έτ. «ΕΛ-Μές» .....	38	1230	έφθ. Πειραιά 21 Μαΐου
ΦΩΤΕΙΝΗ .....	έτ. «Φιντελίτι» .....	57	10493	διπλής Σουεζ 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΦΩΤΟΥΛΙΑ .....	έτ. «Πορτοφίνο» .....	43	7173	διπλής Πόρτρ Σαϊδ 20 Μαΐου δι' Άμβούργον
ΧΑΔΙΩΤΗΣ .....	(Κάσσος) Α.Ε.	45	7240	άργει Σύρον από 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ .....	Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7239	άνεκ. Μπελίχαμ 11 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΧΑΡΡΙΕΡ .....	έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	43	7030	έφθ. Ντουλούδη 19 Μαΐου
ΧΑΤΖΗΣΤΑΚΟΣ .....	έτ. «Οσεον Κάργκο» .....	56	10583	έφθ. Καράτοι 17 Μαΐου
ΧΕΛΑΤΡΟΣ .....	(Κάσσος) Α.Ε.	44	7176	άργει Σύρον από 13 Νοεμ. 1957
ΧΕΡΑΑΝΤ .....	έτ. «Γκόθαμ» .....	43	7242	άνεκ. Άμβούργον 27 Μαΐου διά Θρή Ρίθερς
ΧΙΟΣ .....	έτ. «Ναυτικοι Πράκτορες» .....	56	10784	άνεκ. Υμουνίτεν 21 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ .....	έτ. «Ναυτινιέρες Σιππιγκ» .....	53	8458	έφθ. Πενάγκ 5 Μαΐου
ΧΛΟΗ (δεξ.) .....	έτ. «Μάγια» .....	54	15749	άνεκ. Γιοκοχάμαν 18 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ .....	έλληνικα συμφέροντα .....	77	428	εις Κοπεγχάγην από 28 'Ιαν.
ΧΡΥΣΑΝΘΗ .....	έτ. «Σέντραλ» .....	43	7139	έφθ. Ηδίοι 18 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.) .....	Α. Μ. Πριντζέζη .....	44	1293	εις μεταφοράς Ελλάδας - Μαύρης Θαλάσσης
ΨΑΡΑ .....	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	διπλής Ντόρερ 22 Μαΐου δι' Ήν. Πολιτείας
ΩΚΕΑΝΙΣ .....	έτ. «Σαμπινάλ» .....	42	7084	άνεκ. Οζάκαν 14 Μαΐου διά Βαγκούθερ

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....	έτ. «Γκρίνιβιλλ» .....	44	7261	άργει Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ (λιθ.) .....	έτ. «Ντιστρίχι» .....	43	7228	Ίδε: «ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ», ομαια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΓΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20153	άνεκ. Ράς Τανούρα 10 Μαΐου διά Σουεζ
ΑΓΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.) .....	έτ. «Άβιλα» .....	43	7238	άνεκ. Σιμότου 23 Μαΐου διά Ηλίδιο
ΑΓΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ .....	έτ. «Βικτορες» .....	43	7176	διπλής Ούζαν 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΓΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20140	διπλής Πόρτρ Σαϊδ 23 Μαΐου δι' Άγγλιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	έτ. «Αιτζιάν Μάρ» .....	10	1471	άργει Πέραμα από 21 Φεδρ. 1958
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (λιθάνου) .....	έτ. «Παρένα» .....	21	1489	άργει Πειραιά από 1 Απρ.
ΑΓΚΝΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Άγκνα» .....	41	5225	άνεκ. Τενερίφε 11 Μαΐου διά Ρίθερ Πλέιτ
ΑΔΑΜΑΣ .....	έτ. «Εσεπράντζα» .....	43	7265	άνεκ. Φερντέλ 10 Μαΐου δι' Ιντσού
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) .....	έτ. «Ομπρος» .....	29	3725	άνεκ. Πούλοι Μπούκομ 11 Μαΐου διά Τανγιόγκ Μανί
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Ριπάμπλικ» .....	53	13675	άνεκ. Μπάχια Μπλάγκαν 14 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΑΕΔΑΛ. (λ.δ.) .....	έτ. «Βότα» .....	57	20797	διπλής Σουεζ 16 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΕΡΟ .....	έτ. «Άζουερο» .....	44	7176	άργει Ντάρτομουθ από 5 'Ιουν. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Άγιος Παύλος» .....	44	7201	άργει Νιούπορτ από 1 Αύγ. 1959
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (λιθαν.) .....	έτ. «Σιγάλα» .....	20	1618	έφθ. Λά Γκουλέττε 18 Μαΐου
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) .....	έτ. «Αθάμας» .....	41	4729	άνεκ. Βρέμιν 18 Μαΐου διά Σπαλάτον
ΑΘΗΝΑ (λιθ.) .....	έτ. «Παμέλε» .....	44	3061	άνεκ. Μπανιόν 23 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΑΘΗΝΑ ΔΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	18784	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 24 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΙΓΙΝΑ (λ.) .....	έτ. «Πατοσίφικα» .....	43	7267	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 21 Μαΐου διά Ριο 'Ιανέριο
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Λαιμπιμπρίαν» .....	58	10020	έφθ. Ν. Ύόρκην 15 Μαΐου
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Λαιμπιμπρίαν» .....	58	10020	διπλής Πούλοι Μπούκομ 18 Μαΐου διά Κούρες
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Λαιμπιμπρίαν» .....	58	10020	άνεκ. Ντώπουλαν 25 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ. .....	έτ. «Σάν Γκρεγκόριο» .....	43	7197	Ίδε: «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.», ομαια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΙΝΟΣ .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	44	2547	άνεκ. Χαδάννα 16 Μαΐου διά Καρντένας
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.) .....	έτ. «Κονκόρντια» .....	42	7002	έφθ. Μαζούλιπαντάν 4 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΩΥΡ (λ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Καρόνα» .....	43	7036	διπλής Παναγιά 17 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.) .....	έτ. «Ινσουλάρ» .....	44	7058	έφθ. Ταιταγκόκ 11 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Πατοφίκι» .....	43	7032	Ίδε: «ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ», ομαια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΚΑΣΤΟΣ (λιθάνου) .....	έτ. «Απόλλων» .....	46	7331	εις Κάρελοτς
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.) .....	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλ» .....	58	22129	διπλής Πόρτρ Σαϊδ 25 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΛ (λ.δ.) .....	έτ. «Γιουνά τεντ Κρός» .....	57	12614	έφθ. Κρόπους Κριότι 22 Μαΐου
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ.δ.) .....	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	58	12623	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 15 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΚΡΟΝ (λ.) .....	έτ. «Ιμπέρια» .....	44	7135	άνεκ. Χάμπτον (Όντ.) 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΛ (N.A.T.) .....	έτ. Αρ. «Ωνάσος» .....	54	28738	άνεκ. Περού 21 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΑΛΑΣΚΑ (λ.) .....	έτ. «Αρκτούρους» .....	43	6989	άνεκ. Λορέντζο Μαρκές 11 Μαΐου διά Κολομπο
ΑΛΕΣ (παν.) .....	έτ. «Ριταλέζη» .....	25	2323	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαΐου διά Σέτε
ΑΛΕΣΑΝΔΡΑ I (λ.δ.) .....	έτ. «Λαίμπιριαν» .....	56	20926	διπλής Σουεζ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΛΕΣΑΝΔΡΟΣ (δ.) .....	έτ. «Μυρινέλλα» .....	18	5555	άργει Πέραμα από 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΣΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.) (N.A.T.) .....	έτ. «Φάιροπ» .....	44	7215	άνεκ. Λός "Αντζελες 22 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΚΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Αλκιβιδάπος» .....	42	7066	άργει Κυνόδουραν από 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.) .....	έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	44	7063	διπλής Κωνιώπων πολιν 23 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΛΛΑΝΤΙΝ .....	έτ. «Τζουλιανικό» .....	23	1323	εις Χάμπτον ρόδς 23 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΑΛΛΑ Λ. .....	έτ. «Κάμπος» .....	41	7401	έφθ. Μορόγκουκα 5 Μαΐου
ΑΛΛΑΜΠΑ (λ.) .....	έτ. «Βιλλάρμπα» .....	43	7231	διπλής Άν. Βικέντιον 24 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΛΛΠΙΝΟ (παν.) .....	έτ. «Πλάμπο» .....	43	7162	έφθ. Βομβάν 19 Μαΐου
ΑΛΤΙΣ (λ.) .....	έτ. «Άλτις» .....	41	7169	άργει Βαλτιμόρων από 27 'Απρ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνις» .....	44	10721	έφθ. Ριγέκαν 22 Μαΐου διά Σεπτ. 1958
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) .....	έτ. «Νίτερο» .....	11	3131	διπλής Μπρόνομποττελ 18 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ .....	έτ. «Αμαρυλλίς» .....	45	7201	διπλής Παναμά 20 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10578	άνεκ. Ρόττερνταμ 12 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.) .....	έτ. «Άλτος Μάρες» .....	44	7164	Ίδε: «ΑΝΔΡΕΑΣ Β.», ομαια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΜΙΝ (λιθαν.) .....	έτ. «Βάχαμπο» .....	25	3132	άνεκ. Άρούπα 23 Μαΐου διά Σαλαβάδορ
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.) .....	έτ. «Κολομπιμέλλα» .....	44	7258	άνεκ. Γκάλεστον 21 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV. .....	έτ. «Ντέρνα» .....	43	7176	άνεκ. Βαλτιμόρων 22 Μαΐου διά Αιμουραί Μπαίν
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.) .....	έτ. «Αστούριας» .....	42	7141	άργει Βόττερνταμ από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	56	13262	άργει Βαλτιμόρων από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (λ.δ.) .....	έτ. «Τρανζδεσαν» .....	55	21075	άνεκ. Σαλαδέρρο 10 Μαΐου διά Κόμπε
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Κανόπονς» .....	57	11978	εις Σατρόπολιν (λιθαν.) 18 'Απρ.
ΑΝΔΡΟΣ Α'ΙΔΑΝΤ (λ.) .....	έτ. «Πίο Βεντούραντο» .....	53	18736	άργει Χάμπτον/ν ρόδς από 15 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.) .....	έτ. «Άνδρος» .....	53	17845	διπλής Πρόνομποττελ 18 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΑΗ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	41	7257	διπλής Παναμά 20 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΟΥΡΕΔ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	άνεκ. Αθρέαν 22 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙ-ΙΟΝ (λ.) .....	έτ. «Ορά ον» .....	43	7206	άνεκ. Αθρέαν 22 Μαΐου διά Σαλαβάδορ
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (δ.) .....	έτ. «Σαντόντερ» .....	53	18713	άνεκ. Βαλτιμόρων 22 Μαΐου διά Αιμουραί Μπαίν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΟΑΡΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράϊον» .....	43	7197	άργει Βαλτιμόρων από 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΤΑΝΤΕΛ (λ.) .....	έτ. «Οοδίον» .....	44	7242	άργει Βαλτιμόρων από 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	έτ. «Ορά ον» .....	43	7224	άργει Βαλτιμόρων από 24 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράϊον» .....	43	7233	άργει Βαλτιμόρων από 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤ (λ.) .....	έτ. «Οράϊον» .....	44	7166	Ίδε: «ΣΑΜΟΣ» ομαια ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (δ.) .....	έτ. «Άνδρος» .....	54	17847	άνεκ. Φάσουλαν 24 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) .....	έτ. «Πίο Βεντούραντο» .....	53	18735	διπλής Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ελντοράντο» .....	57	25441	άνεκ. Ν. Ύόρκην 27 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΝΝΑ Κ. (λ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	54	6112	έφθ. Ν. Ύόρκην 28 Μαΐου
ΑΝΝΑ Ο. (λ.δ.) .....	έτ. «Καρριμπα» .....	45	10708	άνεκ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαΐου διά Τρίνινταντ
ΑΝΝΙΤΣΑ Κ. .....	έτ. «Νολίντο» .....	20	4992	άργει Σαβόναν από 20 'Ιαν. 1959
ΑΝΝΙΤΣΑ Α. .....	έτ. «Σάντα Αννα» .....	44	7258	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 21 Μαΐου διά Βομβάν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. (λ.) .....	έτ. «Σάν Νικόλαος» .....	36	5017	άνεκ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου διά Βραίλαν
ΑΝΝΟΥΛΑ Κ. .....	έτ. «Ντέρνα» .....	08	1763	έφθ. Λός "Αντζελες 24 Μαΐου
ΑΝΤΙΜΠΕΣ (λιθ.) .....	έτ. «Σαβδόυ» .....	44	7259	έφθ. Μπάχια Μπλάγκαν 22 Μαΐου
ΑΝΤΙΟ				

ΑΝΤΡΕ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7176	έφθ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου
ANTONY	(N.A.T.)	έτ. «Αντάρες»	44	7126	έφθ. Βρυττόν 17 Μαΐου
ΑΝΤΡΟΣΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ Τράιντιγκ»	57	15845	άνεχ. Γκάλβεστων 13 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΝΤΩΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαμελγκά»	43	7176	έφθ. Γένοβαν 25 Μαΐου
ΑΝΤΩΝΙΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρινθιλλ»	43	7244	άργει Κατάνην ἀπὸ 16 Νοεμ. 1957
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Β. (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ετζέο»	30	4847	έφθ. Εμδεν 22 Μαΐου
ΑΟΥΡΩΡΑ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηγκλ»	44	7249	άνεχ. Χιούστον 23 Μαΐου διά Κόρπους Κρίστι
ΑΠΑΤΟΥΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απατούρια»	43	7269	άνεχ. Ναγκόγια 24 Μαΐου δι' 'Αγ. Θραγκικόν
ΑΠΕΞ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Απεξ»	42	6806	άνεχ. Μαδέρας 23 Μαΐου διά Αύγουστον
ΑΠΟΛΛΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άθηνιαν»	57	9452	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 22 Μαΐου δι' 'Ινδια
ΑΡΑΓΚΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια»	56	10180	διπλής 'Αγ. Βικέντιον 23 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΑΡΓΚΥΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεθα»	57	10657	έφθ. Παραμάριμο 23 Μαΐου
ΑΡΕΝΑ (παν.)		έτ. «Φινανσιέρα»	19	1754	διπλής Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΑΡΕΤΗ (Λιβάνου)		έτ. «Ολισμαν»	43	7258	ε σ. θέσιν 47 Β. - 7. Δ. ἀπὸ 5 'Απρ. διά Σιεμφουέγκος
ΑΡΕΤΗ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμπιον»	43	7187	διπλής 'Αγ. Βικέντιον 23 Μαΐου διά Ν. Αμερικήν
ΑΡΗΣ (λ.)		έτ. «Ιάκαο»	40	2787	άνεχ. Χαδάννων 26 Μαΐου διά Σαντιέγκο
ΑΡΗΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρες»	30	4557	άνεχ. Ερδεν 22 Μαΐου δι' 'Ερδεν
ΑΡΙΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοράγια»	21	1498	άνεχ. Πειραιά 18 Μαΐου διά Κοπεγχάγην
ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άτλαντικ Οίλα»	58	23626	έφθ. Μοντεβίδεο 14 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριστομένης»	43	7247	διπλής Σουέζ 27 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΡΙΣΤΕΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άγκουαρούτα»	44	6995	άργει Φερρόλ ἀπὸ 2 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΝ (δ.όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραφλόρες»	38	10277	άργει Φερρόλ ἀπὸ 11 Φεβρ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριτάμι»	40	10224	άνεχ. Βαγκούσερ 3 Μαΐου διά Κολόμπο
ΑΡΙΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αριάτε»	44	7216	άνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 24 Μαΐου διά Νοθορωσικήν
ΑΡΙΩΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρίωνι»	28	1707	διπλής Σάουνθεντ 26 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΡΚΤΟΥΡΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φερπλαίπ»	58	18743	έφθ. Λίουλα 24 Μαΐου
ΑΡΝΤΕΝ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Σοραγία»	37	2709	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 21 Μαΐου
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα»	43	7155	διπλής Κωνιώπολιν 13 Μαΐου διά Βάρναν
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ (Λιβάνου)		έλληνικά συμφέροντα	22	1754	έφθ. Βαγκούσερ 17 Μαΐου
ΑΡΧΑΝΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά μπ Σή Τράπον»	43	7137	έφθ. Ν. Υόρκην 10 Μαΐου
ΑΡΧΑΝΔΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ»	44	7283	άνεχ. Βρέστον 15 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικού
ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο»	44	7157	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 2 'Απρ. 1958
ΑΡΧΩΝ ΜΙΧΑΗΛ		έτ. «Σάτη Μιγκουέλη»	28	4809	διπλής Παναμά 15 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΑΡΧΩΝ ΡΑΦΑΗΛ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπριέλ»	44	7176	διπλής Μπρόνομποτελ 16 Μαΐου διά Μπουένος Αύρες
ΑΣΗΜΙΝΑ Π. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασήμιο»	43	7129	έφθ. Πούερτο λά Κρούζ 24 Μαΐου
ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θήρα»	53	13415	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 8 'Οκτ. 1957
ΑΣΤΡΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Φάύργουνιντ»	42	7150	έφθ. Πενάγκ 8 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΗ Μ. ΛΙΒΑΝΟΥ	(N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ»	56	8560	άνεχ. Κόμπε 29 Απρ. διά Μίρι
ΑΤΕΝΑΣ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	25	4853	άνεχ. Ρίο Κράντε 21 Μαΐου διά Καριπίτο
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤ (δ.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11815	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΒΑΓΚΑΟΥΝΤΕΣ (N.A.T.)		έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	54	11307	άνεχ. Χάλιφας 20 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	59	20500	έφθ. Λαττάκια 11 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	58	20608	άνεχ. Λόδης 14 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΙΟΥΝΙΤΗ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	58	20451	άνεχ. Ρότερνταμ 16 Μαΐου διά Χάμπτον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΑΙΗΒ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7176	έφθ. Κόμπε 17 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΓΟΥΟΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Αστρολόους»	44	7250	άνεχ. Λόδης 14 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7257	άνεχ. Ρότερνταμ 16 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΕΡΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	49	17062	εις Νεάπολιν ἀπὸ 1 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΜΠΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	49	9869	άνεχ. Καλκούταν 27 Μαΐου διά Γένοβαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΕΡΑ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	54	10758	εις Αμοτερνταμ ἀπὸ 31 Μαρτ. (επισκευαί)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΗΓΚΑ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	51	10054	άνεχ. Τρινικομάλι 25 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΟΥΝΤΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	54	9833	έφθ. Οζάκαν 25 Μαΐου δι' Ειρηνικόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΑΠΤΑΙΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7176	έφθ. Λαττάκια 28 'Απρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	57	24831	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 6 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΡΟΠ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	58	18183	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ 6 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΝΚΕΣΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	59	18500	διπλής Σουέζ 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΣΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	44	7176	έφθ. Κόμπε 13 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΟΥΗΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς»	57	24812	διπλής Πόρτ Σαιδ 27 Μαΐου διά Σαιν Τζών
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΑΙΗΝΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	55	12985	εις Έλευσίνα 13 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ (δ.)		έτ. «Ατλαντική»	53	11322	άργει Βαλτιμόρων ἀπὸ 2 Φεβρ.
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΚΙΖ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	54	11248	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 11 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	55	11241	διπλής Εσκούμπανίδες 8 Μαΐου (διαταγάς)
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	53	12696	διπλής Γιβραλτάρ 20 Μαΐου διά Βομβάν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	53	12712	άνεχ. Ν. Υόρκην 3 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΜΠΡΙΖ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	52	11767	διπλής Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου διά Μπάριμπον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΑ'ΙΤ (λ.δ.)		έτ. «Ατλαντική»	43	7200	έφθ. Σάντος 26 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΙΟΥΚ (δ.)		έτ. «Ατλαντική»	56	14839	άργει Έλευσίνα ἀπὸ 6 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΝΤΑΤΣΕΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	52	10930	διπλής Σουέζ 23 Μαΐου διά Μπάραρον
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΡΙΟΛ (λ.)		έτ. «Ορίολ»	50	8637	άνεχ. Τρίνινταντ 11 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΣΕΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7248	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαΐου διά Τοιτταγκόν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣ (δ.)		έτ. «Ατλαντική»	43	7176	άνεχ. Μόζι 3 Μαΐου διά Βαγκούσερ
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣ (δ.)		έτ. «Ατλαντική»	48	10928	άνεχ. Πειραιά 25 Μαΐου διά Σφάλη
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΗΜΕΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	49	10908	διπλής Παναμά 15 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΙ'Υ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	9716	έφθ. Ν. Υόρκην 18 Μαΐου
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΑΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	43	7229	άνεχ. Τζιμπούτι 20 Φεβρ. 1958
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΤΡΕΙ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλαντική»	50	8637	άνεχ. Τρίνινταντ 11 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΤΤΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	6872	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαΐου διά Τοιτταγκόν
ΑΥΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Παλμέα»	42	7162	διπλής Βιγκανιόλλα 22 Μαΐου διά Βιζαγκαπατνύμ
ΑΦΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ρίο Βαλιόζο»	44	7198	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 25 Απρ. διά Μπελέμ
ΒΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βαγγελιότρια»	17	1293	άνεχ. Γκουαγιανίλλα 21 Μαΐου διά Μπαχαγκουέρο
ΒΑΛΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπιέλαντ»	43	7229	άνεχ. Τακόμι 18 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	55	10507	διπλής Βιγκανιόλλα 18 Μαΐου δι' 'Ατλαντικόν
ΒΑΣΙΛΙΚΗ (Λιβάνου)		έτ. «Ουλισμάν»	44	7192	άνεχ. Θιουτάντ Τρουθίλλο 25 Μαΐου διά Μπαρραγκουίλα
ΒΑΣΤΡΙΚ (λ.)		έτ. «Φιλία»	42	6751	άνεχ. Μόζι 3 Μαΐου διά Βαγκούσερ
ΒΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	N. I. Γουλανδρός	58	26566	άνεχ. Πειραιά 25 Μαΐου διά Σφάλη
ΒΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαντιάγκο»	58	11623	διπλής Παναμά 15 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΒΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νουέδα Βίστα»	57	11623	έφθ. Ν. Υόρκην 21 Μαΐου
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Βιργίνια»	44	7281	άνεχ. Φάλμουεθ ἀπὸ 20 Φεβρ. 1958
ΒΙΡΓΙΝΙΑ ΤΡΕΙ ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίνα»	56	8638	άνεχ. Τζιμπούτι 19 Μαΐου διά Μπάραρον
Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Οοεαν Τάνκερς»	58	23626	άνεχ. Μένα Σαούδ 7 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΓΑΛΑΤΕΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντες»	56	9462	εις Θεόν 20.27 Β. - 38.45 Δ. Μαΐου 26 διά Περο. Κόλπον
ΓΑΛΛΗΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόγλα»	55	9462	άνεχ. Κολόμπο 19 Μαΐου διά Ποττερνταμ
ΓΑΛΛΙΚΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας»	44	7113	έφθ. Μπάραρο 19 Μαΐου διά Ποττερνταμ
ΓΕΩΒΙΓΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεντράλα»	45	7253	άνεχ. Βαλτιμόρων 21 Μαΐου διά Βοστώνην
ΓΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρακοί»	45	7256	άνεχ. Λόντζελες 16 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΓΕΩΡΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρρινέλλα»	27	5407	άργει Αμπελάκι ἀπὸ 13 Αύγ. 1958
ΓΕΩΡΓΙΑΝΗ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Μάρ ντελ Πιρέο»	16	1449	έφθ. Κολόμπο 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.)		έτ. «Πιόργκε»	45	499	άνεχ. Γκελόγκ 25 Μαΐου διά Ραγκούν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εβερεστ»	35	5028	έφθ. Μορούνεκά 13 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙΙ (Λιβάνου)		έτ. «Επος»	21	1964	άνεχ. Τζιμπούτι 23 Μαΐου διά Τοιτταγκόν
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορδιόν»	22	1871	άνεχ. Γιοκοχάμαν 19 Μαΐου διά Μάσινλοκ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ε. (Κοοτ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πρόσπερο»	43	7166	άνεχ. Μορούνεκά 17 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΙΑΝΝΗΣ		έτ. «Γιολάντα»	40	7168	έφθ. Γιαδάταν 25 Μαΐου διά Τεργέστον
ΓΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	42	7164	έφθ. Γιαδάταν 25 Μαΐου διά Τεργέστον
ΓΚΑΤ ΜΕΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μέντη»	27	276	

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντ»	52	13005	διηλώθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Ντελάγουαρ Σίτυ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντ»	54	27812	έφθ. Πειραιά 14 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑΛΑΝΤΙΓ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Γλέιντ»	57	13750	διηλώθε Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διά 'Ατλαντικόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	53	13321	άνεχ. Μαρακαϊμπο 22 Μαΐου διά Πίν έν Πόιν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΑ-ΝΤΙΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	διηλώθε Σουέζ 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΟΥΙΝΙΑΝΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Διεθνής»	55	20432	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Μαΐου διά Χάδρον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙρ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43	10591	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 Μαΐου διά Λόδσεντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΤΙΟΥΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43	10513	άνεχ. Ρόττερνταμ 20 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43	10513	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 19 Μαΐου διά Κρήτην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43	10513	διηλώθε Σουέζ 18 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠ-ΙΑ ΙΖ (N.A.T.)		έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43	10591	ε ε Ρουέν άπό 5 'Απρ.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΩΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Θώτη»	43	10513	έργει Σκαραμαγκάν άπό 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)		έτ. «Τούστος Μπαίν»	57	25489	διηλώθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχου	57	25490	έφθ. Σιγκαπούρων ρόδς 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Σινού»	56	26031	άνεχ. Περο. Κόλπον 19 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΗΝΤΕΝΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχου	57	26032	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κίγκ Ούλλα Μπαίν»	57	26031	διηλώθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Γ. Τρεντζίον»	44	12853	έφθ. Αυδέσσαν 23 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΝΚΟΡΝΤ ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	52	20667	διηλώθε Ντόβερ 26 Μαΐου διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχου	43	12800	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΗΤΣΙΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λητζίον»	43	7244	άνεχ. Εικαστικά Σκαραμαγκάν άπό 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΑΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λάκ»	42	7257	έργει Σκαραμαγκάν άπό 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Λόγιαλτυ»	42	7231	διηλώθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	49	18226	άνεχ. Ν. Υόρκην 18 Μαΐου διά Μαρακαϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Μηντ»	53	13459	διηλώθε Βιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Αυδέσσαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος	58	20546	άνεχ. Βαλτιμόρων 21 Μαΐου διά Μεζικού
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος	57	28413	άνεχ. Εικαστικά Σκαραμαγκάν άπό 18 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νιάρχος	57	20533	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 Μαΐου διά Μαρακαϊμπο
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12843	άνεχ. Ν. Υόρκην 23 Μαΐου διά Νούντα Καρντόν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ητόνο»	58	14000	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 14 Μαΐου διά Σέθεν 'Α.λαντ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ		έτ. «Νιάρχος	43	12793	άνεχ. Ρίο Ιανέριο 14 Μαΐου διά Μακάπα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΝΕΖΕΡΙΤΥ (N.A.T.)		έτ. «Μέρκιουρυ Τάνκερς»	55	20781	έφθ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	53	12862	διηλώθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΚΙΑΛ		έτ. «Νιάρχος	58	11200	άνεχ. Βαλτιμόρων 21 Μαΐου διά Ριγιέκαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μερκαντίλε Τάνκερς»	58	25888	διηλώθε Σουέζ 17 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τήμη»	43	10577	έργει Σκαραμαγκάν άπό 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (N.A.T.)		έτ. Στ. Νιάρχου	57	10499	έφθ. Λός 'Αντζελες 21 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ ..	(N.A.T.)	έτ. Στ. Νιάρχου	58	10499	άνεχ. Μόντρεαλ 26 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λ.)		έτ. «Ιντερμάριν»	54	20235	εις θέσιν 44.27 Β. - 8.36 Δ. Μαΐου 25 διά Χάδρην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΑΝΚΙΛΑ (N.A.T.)		έτ. «Ντόρεστ»	58	10499	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 16 Μαΐου διά 'Αμβούργον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερμάριν»	55	20548	διηλώθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΙΓΑ (λ.)		έτ. «Γουόρλντ Τοίλη»	44	10448	έφθ. Ρουέν 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΑΓΙΟΜΟ (λ.δ.)		έτ. «Μέμφις»	45	10172	έργει Σκαραμαγκάν άπό 9 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (λ.δ.)		έτ. «Γουόρλντ Τρήτυ»	43	10448	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΥΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουόρλντ Τρούθ»	43	10595	εις Αμβούργον άπό 22 'Απρ. (έπισκευαι)
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.)		έτ. Γ. Τόλερανς	43	10565	έργει Σκαραμαγκάν άπό 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)		έτ. Στ. Νιάρχου	43	12800	διηλώθε Στάρτ Πόιντ 24 Μαΐου διά Χάρτην
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.)		έτ. Στ. Νιάρχου	59	8000	άνεχ. Κολούμπια ρίβερ 21 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΗΑ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	52	12705	άνεχ. Ημέριον 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΙΛ (λ.δ.)		έτ. «Ορίενταλ»	53	12705	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Μίρι
ΓΟΥΡΙ ..		έτ. «Ατλας»	41	6911	άνεχ. Φουζίκι 15 Μαΐου διά Χίροσιμα
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σαγκόδια»	56	10180	άνεχ. Ν. Κριεάνην 17 Μαΐου διά Πούερτο 'Ορντάζ
ΔΕΛΦΙΝ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Χιάν»	45	7255	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΔΕΛΦΟΙ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ριο 'Αντον»	45	7252	διηλώθε Βιβραλτάρ, 23 Μαΐου διά Χάρτην
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Αφρικα»	56	6117	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 26 Μαΐου διά Μπέλλ Μπαίν
ΔΕΣΠΟΙ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Εσπεράντζα»	44	7207	άνεχ. Τζιμπούτι 10 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΔΗΑΝΟΣ (Λιβάνου) ..		έτ. Ελληνικά συμφέροντα	29	2935	εις Πειραιά άπό 4 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (πων.) ..		έτ. «Θρη Ντιάμοντς»	21	4012	διηλώθε Κωνίαν πολίν 20 Μαΐου διά Γαλάτοι
ΔΗΜΟΣΕΘΝΗΣ Δ. (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Καρντενόζα»	56	10760	άνεχ. Καράτοι 25 Μαΐου (διαταγάς)
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δεξ.) ..		έτ. Ελληνικά συμφέροντα	60	13268	εις Γιούνκολαδιάν υπό ουμπλήρωσιν
ΔΟΞΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Ξπάρτον»	43	7176	έφθ. Ταμπικο 14 Μαΐου
ΔΩΡΙΕΥΣ (λιθ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Δωριεύς»	58	6759	έφθ. Ροζάριο 16 Μαΐου
ΔΩΡΙΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Λιθρίς»	54	6172	άνεχ. Ταϊν 5 Μαΐου διά 'Αμδέρσαν
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) ..		έτ. «Μπάκια Σαλίνας»	43	7260	άνεχ. Καλκούτταν 27 Μαΐου διά Κολόμπο
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Γουορλντουάιν»	43	7031	διηλώθε Στάρτ Σαιδ 21 Μαΐου διά Κωνοτάντζαν
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τ.»	57	13637	άνεχ. Σουάνον 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΒΗΚΟΥΗΝ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νταρόκο»	56	10692	Ίδε: «ΕΒΗΚΟΥΗΝ» οπμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Έμ'λιο»	44	8247	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Λέανδρος»	13	1486	έργει Πειραιά άπό 17 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιβάνου) ..		έτ. «Πούερτο Άρενας»	29	6941	άνεχ. Βικτωρίαν 25 Μαΐου διά Γδύνιαν
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΑΙΕΣΣΙΚ (Λιβάνου) ..		έτ. «Σάντο Μαρίνα»	37	5452	έφθ. Σαδόνναν 27 Μαΐου
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Κυκλαδές»	37	5452	άνεχ. Καλκούτταν 27 Μαΐου διά Σαφάργκα
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ (πων.) ..	(N.A.T.)	έτ. 'Αντ. Π. Στεφάνου	43	7161	άνεχ. Χάρτην
ΕΙΚΑΛΗ (λιθ.) ..		έτ. «Νουέρο Μούντο»	41	7289	Ίδε: «ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ» οπμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΕΙΛΕΚΤΡΙΚ ..		έτ. «Βαλτεμόρο»	42	7132	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 16 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΕΙΛΛΕΝ ..		έτ. «Πουέρτο Ρίκο»	24	4963	διηλώθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Κουβέτι
ΕΙΛΛΕΝ Χ. (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ολιστιμ»	29	4931	έφθ. Πόρτ Σουάν 13 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΙΛΛΕΝ Β. ..	(N.A.T.)	έτ. «Ούνιδωρο»	44	13149	έφθ. Αγ. Φραγκιακον 21 Μαΐου
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Χ. (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Βιστα Ρίος»	36	7820	έφθ. Σουέζ 18 Μαΐου
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Πουέρτο Λιπερτάντη»	44	7213	άνεχ. Γκριλόγκ 8 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. Παπαχροπότιδη	58	13066	άνεχ. Μόντρεαλ 23 Μαΐου διά Λιθερπουλ
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Γουόρλντ Τάνκερς»	43	7218	διηλώθε Σερέους 17 Μαΐου διά Χάρτην
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. Ελληνικά συμφέροντα	21	4012	άνεχ. Μορμουσκ 20 Μαΐου διά 'Ολλανδίαν
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Μαρποζά»	44	7051	έφθ. Αμδέρσαν 19 Μαΐου
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Ελληποντούς»	44	7189	διηλώθε Παναμά 13 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Μορέλος»	43	7190	άνεχ. Σουέζ 26 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Αίτζιαν»	20	6157	έργει Καλάνας άπό 18 'Απρ. 1958
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Τρανσοποσιφίκα»	43	7255	άνεχ. Ντάρτουού άπό 13 Σεπτ.
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Λόγγος»	41	7122	έφθ. Ντρύπαν 20 Μαΐου
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Ντέ Μόρφιλ»	44	7245	άνεχ. Ιμιτέχαμ 25 Μαΐου διά 'Οντάν
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Εντυ»	25	3320	άνεχ. Φάλιουσθ 9 Μαΐου διά Χάρτην
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Αλθάρες»	44	7153	διηλώθε Πόρτ Σαιδ 25 Μαΐου διά Κολόμπο
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Μάστερ»	42	7140	άνεχ. Ριγιέκαν 18 Μαΐου διά Σέριφον
ΕΙΛΛΕΝ ΖΕΦΑΒΕΤ Ζ. (λ.δ.) ..		έτ. «Ξτάρη»	26	3703	έργει Χάρρουτι
ΕΙΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ ..		έτ. «Μαριοτρέλλα»	42	2842	διηλώθε Κιράκονθιλλ 27 Μαΐου διά Τάν
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν»	42	6975	εις Νεάπολιν 25 Μαΐου διά Πόρτ Αρθουρ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ Όλ»	54	18730	άνεχ. Πόρτ Αρθουρ (έπισκευαι)
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) ..	(N.A.T.)	έτ. Νέποντου Τάνκερς	56	30150	άνεχ. Περο. Κόλπον 21 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΕΥΓΕΝΙΑ ΖΕΥΛΑΣΣΟΣ ..	(N.A.T.)	έτ. «Γκόλφρο Τεζεάντο»	~	7264	εις Γαργακούν 28 'Απρ.
ΕΥΠΛΟΙΑ ..	(N.A.T.)	έτ. «Εύκρισιο»	59	9200	άνεχ. Πόρτ Εβρεγκλαντ 19 Μαΐου διά Ρόττερνταμ

ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ		έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	άργει 'Αμπελάκι από 5 Αύγ. 1958
ΘΕΟΚΥΝΤΩΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Σαντιάγκο 16 Μαΐου
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλαντα»	38	5825	ε.ε. Πειραιά από 13 Μαΐου
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιαντόρα»	45	7255	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 19 Μαΐου διά Κορέαν
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7188	Ίδε: «ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΘΕΟΠΑΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσπορσιφικ. Τ.Κ.»	43	7240	έφθ. Λός 'Αντζελες 24 Μαΐου
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λας Πέρλας»	43	7138	Ίδε: «ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κομμέρσιαλ»	43	7185	άργει Καλάμας από 31 Ιαν. 1958
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	Ίδε: «ΘΕΟΤΟΚΟΣ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
INTAΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άργει Καλάμας από 12 Αύγ.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΛΑΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφάρι»	56	10410	Ίδε: «ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΛΑΝΤΕΡ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νάπος Κριστομπαλ»	44	7176	Ίδε: «ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλευσμ Κ.Κ.»	53	13555	Ίδε: «ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μαιφάρι»	56	10422	Ίδε: «ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	15826	Ίδε: «ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Νάπος Κριστομπαλ»	44	7198	άργει Πέραμα από 1 Ιουν. 1959
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν»	53	13485	άργει Κιλελον
ΙΩΑΝΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιλανούεβα»	53	13485	άργει Σαντος 2 Μαΐου
ΚΑΔΑΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτη»	58	13429	άργει Σάντος 2 Μαΐου
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταφικα»	42	7227	άνεχ. Σαντ Τζών 17 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνονπορτ»	57	8774	έφθ. Μπλέφαστ 24 Μαΐου
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «ΕΛ Τρέντερς»	44	7255	άνεχ. Σανδόνα 24 Μαΐου δι' Άλικαντες
ΚΑΛΦΑ		έτ. «Κάφα»	26	1945	άργει 'Αμβέροαν από 18 Ιουν. 1958
ΚΑΜΠΙΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουπίτα»	43	7257	διπλής 'Αγ. Βικέντιον 10 Μαΐου διά Μπουένος 'Αυρες
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεάνικ»	53	12897	έφθ. Σάντος 2 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	40	7121	άργει Κολόμπιο 9 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	άνεχ. Σίδην 11 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	N. I. Νικόλιδος	07	1075	διπλής Κων 20 Μαΐου πολιν 24 Μαΐου διά Νοβορωσίοκν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ. «Άγιοι 'Ανάδυνοροι»	41	2866	εις Πειραιά από 30 Μαρτ.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	Σιγάλας	28	2407	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δι' Ειβονμάσουθ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	άνεχ. Πειραιά 25 Μαΐου δι' Άμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανο»	43	7281	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 22 Μαΐου διά Βαμπόα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΑΛΑΗΡΗΣ (Λιβάνου)	...	έτ. «Μπιτροφάντης»	24	2060	έφθ. Ελανίκι 24 Μαΐου
ΚΑΠΠΑΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιρις»	42	6782	ίδε: «ΚΑΠΠΑΓΙΑΝΝΗΣ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΑΠΠΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αντόρ»	43	7993	διπλής Παναμά 17 Μαΐου διά Μαζαλάν
ΚΑΠΠΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	άνεχ. Ν. Όρλεάνην 13 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΑΠΠΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΙΤΙΝΑΣ (λ.δ.)		έτ. «Μάρ Τρέντ»	45	10523	έφθ. Σασέμπο 26 Μαΐου
ΚΑΠΠΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζι»	43	6988	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 22 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΣΥΑΙΗΒ (λ.δ.)		έτ. «Καριμπιμπι»	44	10750	έφθ. Ντουλούζ 17 Μαΐου
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)		έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	εις Ρόττερνταμ από 19 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Πλύμουθ»	43	2861	άνεχ. Μακρίς 16 Μαΐου διά Χαδάννων
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Βαλτιμόρων από 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Φελίτοια»	43	7033	έφθ. Καράτοι 14 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτοια»	51	10092	έφθ. Σάντος 14 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.)		έτ. «Πανμάρ»	43	7245	εις θέσιν 49.6 B - 4.1 Δ Μαΐου 26 δι' Εμδεν
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	εις Ρόττερνταμ από 24 Οκτ.
ΚΑΣΤΩΡ		έλληνικα συμφέροντα	60	11000	εις Ρόττερνταμ υπό συμπλήρωσιν (σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ)
ΚΕ'ΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. «Μερίντα»	43	7093	άργει Ζεεμπρούγκε από 16 Δεκ. 1957
ΚΕ'ΙΠ ΠΑΛΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χάρτλαντ»	42	7244	έφθ. Αμέροαν 10 Μαΐου
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πριμέντα»	59	24700	ίδε: «ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκαν»	56	20639	διπλής Γιβραλτάρ 22 Μαΐου δι' Αγ. Νικόλαον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμπόδων»	58	20487	διπλής Πόρτ Σαιδ 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.)		έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	έφθ. Αλεξάνδρειαν 24 Μαΐου
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκούντ Σουίντ»	59	10200	έφθ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρόμπη»	43	7248	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΚΝΟΖΑΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	άνεχ. Λός 'Αντζελες 13 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καλούμπελλα»	43	7239	άργει Μπρούζες από 2 Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	άνεχ. Οζάκαν 21 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΚΟΝΔΩΡ		έτ. «Αγκούιλα»	19	2949	άνεχ. Αμέροαν 18 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑ (λ.)		έτ. «Σαν Αγκουστίν»	42	7056	διπλής Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Καζαμπλάγκαν
ΚΟΡΗ (κοστ.)		έτ. «Οδιλίαρ»	41	5173	έφθ. Λάς Πόλμας 26 Μαΐου
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)		έτ. «Σαν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Τρινιτάντ 24 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Ολάκαν 25 Μαΐου διά Φρημάντλ
ΚΟΥΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	43	7075	έφθ. Καλκούταν 26 Μαΐου
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)		έτ. «Κομποπόλιταν»	43	7261	άργει Κυνόσουραν από 1 Δεκ. 1957
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ 'Εστε»	44	7198	άνεχ. Τζιμπούτη 24 Μαΐου διά Μπάθναγκαρ
ΚΡΙΕ ΙΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	άνεχ. Μένα Σαούδ από 27 Απρ. δι' Άγ. Φραγκίσκον
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρα»	57	24304	ίδε: «ΚΡΙΕ ΙΤΟΡ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλαδόσα»	44	7187	άνεχ. Ν. Ορλέανην 24 Μαΐου διά Μπελίζε
ΚΡΟΝΟΣ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Πέντρο»	45	7176	άργει Κυνόσουραν από 31 Μαρτ. 1958
ΚΥΜΟ (κοστ.)		έτ. «Λαμπτρίαν»	56	4031	άνεχ. Τσάρδεστον 23 Μαΐου διά Λά Γκουαΐρα
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαν Θερνάντο»	41	6756	άργει Κυνόσουραν από 31 Μαρτ. 1958
ΚΥΜΟ		έτ. «Εσκόριαλ»	44	7292	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 Μαΐου διά Τεργέστην
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκλάρα»	56	24305	άργει Χαλκίδα από 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιβάνου)		έτ. «Άντρια»	43	6992	άνεχ. Τζιμπούτη 9 Μαΐου διά Καράτοι
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έλληνικα συμφέροντα	43	6978	διπλής Λάδεντ 25 Μαΐου διά Μπάρρου
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	21	2294	ίδε: «ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΩΣΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Κάρυκα»	44	7214	έφθ. Νέαν Εκωτιαν 25 Μαΐου
ΚΩΣΤΗΚΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Κωστής»	44	7263	έφθ. Κουβέιτ 24 Μαΐου
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουν.)		έτ. «Κοοτίκο»	40	2993	εις ταξίδιο Πλέιτ
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΘΥ	(N.A.T.)	έτ. «Εργκάνα»	21	1833	άνεχ. Περο. Κόλπον 20 Μαΐου διά Καθασάκι
ΛΑΡΓΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάργκα»	53	11262	διπλής Σουέζ 17 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΛΕΩΤΡΙΚ (Λιβάνου)		έτ. «Δευτέρι»	56	23880	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	43	7176	έφθ. Χαμιλτων (Οντ.) 24 Μαΐου
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	53	13406	άνεχ. Λάς 'Αντζελες 20 Μαΐου ύιά Λορέντζο Μαρκές
ΛΙΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορούνα»	43	7156	ίδε: «ΘΑΞΟΣ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)		έτ. «Ατλάντικα»	43	7176	άνεχ. Ν. Ορλέανην 22 Μαΐου διά Τόκιο
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γουέστ Ίντιες»	30	1569	άργει Φιλαδέλφειαν 16 Μαΐου διά Τανάμο
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)		έτ. «Φιάτρα»	43	10428	έφθ. Λονδίνον 18 Μαΐου διά Μπούν
ΛΥΡΗΣ (Λιβάνου)		έτ. «Λώρπς»	43	2847	άργει Ελευσα ν από 16 Δεκ. 1957
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ	(N.A.T.)	έτ. «Μπρόστηντ»	44	7160	άνεχ. Λός 'Αντζελες 20 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	διπλής Πόρτ Σαιδ 20 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοσεάνικ Π.Κ.»	58	24065	άνεχ. Χιουστον 26 Μαΐου διά Μπωμόν
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αουρόρα»	57	8738	ε ι Πειραιά από 17 Απρ. (επισκευαι)
ΜΑΙΜΑΙ (παν.)		έτ. «Μαρτόδιο»	18	920	έφθ. Κούβειτ 3 Μαΐου
ΜΑΝΟΔΑΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	διπλής Πόρτ Σαιδ 22 Μαΐου διά Πόρτ ντε Μπούν
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιβάνου)		έτ. «Ζαννής»	45	3549	έφθ. Σάντος 17 Μαΐου
ΜΑΝΤΙΣΙΩΝ ΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	έφθ. Βορμπάν 18 Μαΐου
ΜΑΝΤΡΙΚΡΙΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εστρέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Τοιτταγκόγκ 22 Μαΐου διά Μορμουγκάο
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)		έτ. «Ηρκουλά»	44	7072	έφθ. Λισσαδών 25 Μαΐου
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτοια»	43	7050	εις Σουέζ από 16 Θερ.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΩΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	διπλής Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Μπούν
ΜΑΡΑΦΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάρυκο»	57	20564	έφθ. Πουέρτο Καμπέλλο 16 Μαΐου
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσουθερον Κρόσ»	44	7289	άνεχ. Τρινιτάντ 1 Μαΐου διά Λορέντζο Μαρκές
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8965	άργει Αγύδουσαν από 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλά»	38	5548	διπλής Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Σικάγον
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	έφθ. Σαντιάγκο 16 Μαΐου
ΜΑΡΙΒΕΡΝΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαριμπλάγκα»	43	8046	εις Σουέζ από 16 Θερ.
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιβ.)	(N.A.T.)</				

ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλ»	43	7263	άνεχ. Ντώρμπαν 24 Μαΐου διά Μόζι
ΜΑΡΣΑΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρσαλ»	44	7212	άργει. Πόρτ ντε Μπούκ από 24 Φεβρ. 1959
ΜΑΡΣΕΛ Μ. Χ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τράνονπορτ»	44	7251	άργει. Μπρούζες από 18 'Απρ. 1958
ΜΑΣΚΥΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ορενταλ»	17	2042	έφθ. Σουραμπάγια 13 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόσμικη»	55	23871	διπλήθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΜΑΣΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνως»	27	2457	έφθ. Βιζαγκαπατάνη 27 Μαΐου
ΜΑΣΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Ν. Υόρκην 26 Μαΐου διά Γένοβαν
ΜΑΣΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπά»	54	18763	διπλήθε Ντόρερ 24 Μαΐου δι' Αμεριγγον
ΜΑΣΤΕΡ ΘΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμι»	20	1512	εις Πειραιᾶ από 14 'Απρ. (έπισκευαι)
ΜΑΤΘΑΙΟΣ (δύοδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρο Πασιφίκη»	43	7176	άνεχ. Βιλμιγκτών 21 Μαΐου διά Τόκιο
ΜΑΧΙΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	άνεχ. Γιοκοχάμαν 22 Μαΐου διά Νιούκαστλ (Ν.Σ.)
ΜΕΛΙΝΤΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ινάκαια»	45	7254	άργει. Κυνόδουραν από 25 Μαΐου 1959
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλπέργκας»	57	11691	διπλήθε Σουέζ 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες»	44	7154	άνεχ. Χάμπτον ρόδς 19 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πανελίτιο»	43	10509	άργει. Κυνόδουραν από 24 Μαΐου
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αστονίριας»	59	21000	εις θέσιν 22.15 B. - 38'18 Μαΐου 14 διά Ράς Τανούρα
ΜΕΡΛΙΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7190	διπλήθε Σάρνια 21 Μαΐου διά Ντουλούθ
ΜΕΡΣΙΝΙΔΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα»	41	6728	διπλήθε Σουέζ 26 Μαΐου διά Μπαντάρ Σαπούρ
ΜΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα»	56	21090	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Τάμεσιν
ΜΙΝΟΤΑΥΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπα»	43	7228	έφθ. Γιαδάνταν 20 Μαΐου
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαίν Μικέλ»	29	2666	άνεχ. Βρέμυν 24 Μαΐου διά Πασάνιες
ΜΙΧΑΗΛ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Άρθιγκτων»	44	7240	Ίδε: «ΜΙΧΑΗΛ Γ.» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ»	56	8390	άνεχ. Καλλάς 30 'Απρ. διά Γιοκοχάμαν
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαδέρα Κομπάνια»	56	7906	άνεχ. Μπουένος 'Αύρες 18 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεόνικ Πετρόλεουμ»	58	22129	άνεχ. Οζάκαν 27 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΜΙΧΑΗΛ Λ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντρες»	53	11289	έφθ. Λός Αντζελες 24 Μαΐου
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	57	12683	άνεχ. Ράς Τανούρα 16 Μαΐου διά Καρθαγένην
ΜΠΑΖΙΑ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάνεγκο»	45	7176	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' Όλλανδιαν
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας»	55	9922	άνεχ. Γιοκοχάμαν 12 Μαΐου διά Καράτοι
ΜΠΑΤΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα»	56	10661	άνεχ. Γιοκοχάμαν 24 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακορούζ»	44	7340	άργει. Ντωτέ άπο 12 Σεπτ. 1958
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπετακορούζ»	44	7159	άργει. Ντωτέ άπο 18 'Ιουν. 1958
ΜΠΡΟΔΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκαραγουάιπ»	42	7803	άργει. Μασσαλίαν από 17 Σεπτ. 1957
ΜΥΚΟΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	16	3528	άργει. Μοντεβίδεο 4 Μαΐου
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Αριότα»	43	7176	άργει. Κυνόδουραν από 3 Νοεμ. 1957
ΜΥΡΤΩ	(N.A.T.)	έτ. «Τόζα»	18	2297	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ινταλγκό»	57	9990	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Μαΐου
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Ρόκκο»	25	4949	άνεχ. Σίδινα 18 Μαΐου διά Χιμπότε
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρη»	57	23690	έφθ. Βικτωρίαν 22 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια»	43	8500	διπλήθε Παναμά 18 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΥΟΥΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9970	έφθ. Βικτωρίαν 22 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα»	57	10044	διπλήθε Παναμάν 22 Μαΐου διά Μαντράς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	56	9972	άνεχ. Μίδδλεσερπρ 25 Μαΐου διά Βικτωρίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8513	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 18 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΑ ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ»	43	8490	άνεχ. Τρίνινταντ 25 Μαΐου διά Βαλτιμόρων
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8479	διπλήθε Ντόρερ 22 Μαΐου διά Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ	(N.A.T.)	έτ. «Άλμαγκρο»	43	8393	έφθ. Βικτωρίαν 24 Μαΐου
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντριβάπορ»	43	8428	άνεχ. Τρίνινταντ 21 Μαΐου διά Πιομπίνο
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άχιλλεύς»	58	12624	άνεχ. Ο. Υόρκην 16 Μαΐου δι' Άρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάργκραντ»	58	24068	έφθ. Κουβέιτ 19 Μαΐου
ΝΕΔΙ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις»	42	7227	έφθ. Βενετίαν 22 Μαΐου
ΝΕΛΛΑ	(N.A.T.)	έτ. «Νέλλα»	38	4996	Ίδε: «ΝΕΠΤΟΥΝ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΕΠΤΟΥΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εσπέρια»	54	7968	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 27 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις»	58	24256	άνεχ. Ήστκημ 28 'Απρ. διά Περο. Κόλπον
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκα»	52	11267	άνεχ. Κουινέτρο Μπαιν 22 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	12395	έφθ. Μπουζί 25 Μαΐου
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα»	18	2447	έφθ. Μπράκε 21 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Ασσιμίου»	44	7255	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 23 Μαΐου διά Μπουένος 'Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια»	43	7121	άργει. Σύρον από 28 'Ιουν. 1959
ΝΙΚΟΛΑΣ Μ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίρη»	37	7991	άνεχ. Λαύριον 21 Μαΐου διά Βραζιλίαν
ΝΙΚΟΛΑΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε»	43	7255	άργει Ντάρτουμον από 1 'Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Άζρες»	45	7003	άνεχ. Αμοτερνταν 11 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ»	44	7180	άνεχ. Μπορέντον 23 Μαΐου διά Άμερερσαν
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Εστέρλα Μπλάγκα»	44	7294	έφθ. Ερυθράς Ερυθράς - Αιγύπτου
ΝΟΕΜΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Νικόλας»	36	5061	άργει. Μορμόνικον 12 Μαΐου διά Γένοβαν
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμι. Γιουρόπα»	28	6857	εις μεταφοράς Ερυθράς - Αιγύπτου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σίπτιγκ»	44	10650	άργει. Αμεριγγον (έπισκευαι)
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανόδεσαν Φράιτερ»	44	10662	άνεχ. Πειραιά από 18 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεια»	52	12191	Ίδε: «ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεια»	41	6830	Ίδε: «ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΥ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεια»	55	18210	άνεχ. Ν. Υόρκην 21 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεια»	52	12029	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 25 Μαΐου διά Λάδοσεντ
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σίλετη»	42	7251	άργει. Ελευσίνα από 17 'Απρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φάραον»	43	7176	άνεχ. Κιουρασάδα 14 Μαΐου διά Μάντζεστερ
ΝΟΥΤΣΙ Ι.	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ Φράιτερ»	44	7061	διπλήθε Παναμάν 25 Μαΐου διά Χίλιν
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντεν Κρός»	53	12577	άνεχ. Καμπίνα 17 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΝΤΕΒΩΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανουέντα»	56	10545	άνεχ. Τρινινταντ 25 Μαΐου διά Πόρτ Αλφρεντ
ΝΤΕΛΔΙΚΗ ΓΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σε Έντερπραΐζ»	58	13545	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου δι' Ιταλίαν
ΝΤΕΛΦΙΚ ΟΡΑΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σε Έντερπραΐζ»	59	12800	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 13 Μαΐου διά Κάσσα Αίλαντς
ΝΤΕΡΜΠΤΙ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουαΐνη»	58	10396	άργει. Ντάρτουμον από 17 'Ιουλ. 1958
ΝΤΟΝ ΜΑΝΟΥΕΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πουέρτο Μαντρίν»	31	5847	άνεχ. Βαγκούθερ 13 Μαΐου διά Ν. Υόρκην
ΝΤΟΝΑ ΕΝΤΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. Εουρόπα»	57	9745	άνεχ. Ν. Ορλέανην 14 Μαΐου (διαταγάς)
ΝΤΟΝΑ ΚΑΤΕΡΙΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. Εουρόπα»	57	9746	έφθ. Γκάλεστων 19 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εθμυράνια»	58	10483	έφθ. Αμεριγγον 19 Μαΐου
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. Εουρόπα»	55	11209	διπλήθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΝΤΟΝΑ ΜΑΡΥ Ζ. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παναμεν. Εουρόπα»	56	8716	άνεχ. Τακόμα 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΝΤΟΝΑΝΤΟ (N.A.T.)	έτ. «Ασσιμόιο»	44	7244	ίδε: «ΓΛΥΦΑΔΑ» ώς μετωνομάσθη	
ΝΤΟΡΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρεζουλουάτη»	56	10486	έφθ. Ναγκρία 21 Μαΐου
ΝΤΟΡΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχιο Σαλίνας»	44	7128	άργει. Κυνόδουραν από 30 'Ιουλ. 1958
ΞΕΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ροοίνο»	13	1951	έφθ. Τεργέστην 24 Μαΐου
ΟΙΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οία»	11	1881	διπλήθε Ελεινούρ 11 Μαΐου διά Μούρμανοκ
ΟΙΓΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Οιλαμάν»	43	7199	έφθ. Σιγκαπούρην ρόδς 8 Μαΐου
ΟΙΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Αντόνιο»	43	7051	έφθ. Σεπέτιαν 31 Μαΐου
ΟΙΚΑΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρμέλο»	43	2875	άργει. Φερρόδ. από 3 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσαστάλνικα»	53	17362	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 Μαΐου διά Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ Α' ΙΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	13665	έφθ. Ελευσίνα 27 Μαΐου (πρός παροπλισμόν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	13652	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας»	54	20453	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕΙΓΜΣ (τάνκερ)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	48	11379	άνεχ. Σπέτζιαν από 15 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΙΝΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	54	14047	έθ. Ελευσίνα 27 Μαΐου (πρός παροπλισμόν)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ράνσος	58	27602	διπλήθε Πόρτ Σαϊδ 24 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	50	17791	άργει. Τρινινταντ 22 Μαΐου δι' ΕΛ Παλίτο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλα»	53	14221	άργει. Ελευσίνα από 2 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτς»	53	14009	άργει. Φερρό

ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	59	25000	άνεχ. Σάντος 14 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάσσοθ "Ατλαντικό» .....	54	13665	άργει Ρόττερνταμ από 17 Φεβρ. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	55	18790	άνεχ. Μπαντάρ Μασάρη 26 Μαΐου διά Γαέταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑΥ' (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	55	13934	άνεχ. Πρόβιτνενς 20 Μαΐου διά Ταμπικό
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΟΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	20595	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 27 Μαΐου διά Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΕΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	13665	άργει Φερρόλ από 14 'Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	49	17792	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 8 Μαΐου διά 'Αργεντινήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	14047	έφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	49	17792	διπλήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διά Τάμεσιν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόβια Τρανσόπορτ» .....	59	37958	άνεχ. Κιέλων 25 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ		έτ. «Ολύμπικο» .....	59	38000	διπλήθε Γιβραλτάρ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	58	27602	άνεχ. Γιοκοχάμαν 9 Μαΐου διά Ντουμπάι
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕΓ'ΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	50	17791	έφθ. Εβατίμπρων 21 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΔ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ "Οίλα» .....	54	13580	διπλήθε Σουέζ 17 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΟΛΥΜΠΙΟΣ (λ.)		έτ. «Μουνσασάντο» .....	54	20611	άργει Ρίβεζ Μπλακουντέρ από 22 Δεκ. 1957
ΟΜΗΡΟΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονοβάρη» .....	43	7028	άργει Αμβούργον από 13 Αύγ. 1957
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.)		έτ. «Μιραφλόρες» .....	27	8627	άνεχ. Τρίνινταντ 16 Μαΐου διά Σάντος
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΑΙ·ΟΝΗΡ (λ.δ.)		έτ. «Ομνιούμ Κέρριερς» .....	43	8195	άνεχ. Σάν Νικολάου 22 Μαΐου διά Βικτώριαν
ΟΜΝΙΟΥΜ ΘΡΑ·ΤΕΡ		έτ. «Ομνιούμ φράτερ» .....	44	8484	έφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λά 'Εμπρέσσα» .....	56	21090	διπλήθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΟΡΕΜΑΡ (παν.)		έτ. «Πάναμαρη» .....	34	7825	άνεχ. Καλλάδη 11 Μαΐου διά Καλντέρα
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορίζολ» .....	58	12667	άνεχ. Γιοκάσιδη 12 Μαΐου διά Μίρι
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρλο» .....	43	7211	άργει 'Αγ. Φραγκίσκον από 2 'Απρ. 1958
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόσεαν Τάνκερς» .....	53	12065	άνεχ. Σαδάννα 15 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τρ.» .....	44	7254	άργει Βατιμόρην από 5 'Ιουν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Σπρίνχιβιλλ» .....	43	7210	διπλήθε Παναμάν 12 Μαΐου διά 'Ην. Πολιτείας
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρήφερ» .....	36	3891	εις Τάμπαν από 24 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτ. «Πασίφικ "Οσεανή» .....	44	7246	έφθ. Τοιταγκόδηκ 12 Μαΐου
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ουλατραμπάριν» .....	56	10015	διπλήθε Παναμάν 2 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΟΣΕΑΝ ΣΗΦ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονθερη» .....	45	7211	άνεχ. Λός 'Αντελεσ 15 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Χάνονθερ» .....	43	7256	άνεχ. Σαδάννα 15 Μαΐου διά Κόμπε
ΟΣΕΑΝ ΤΖΕΝΝΥ (δ.)		έτ. «Οσεανή» .....	52	11349	άνεχ. Καρπάνα 12 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΥΑ·ΙΤ ΗΓΚΑ (παν.)		έτ. «Τρανσόσεαν» .....	42	7192	διπλήθε Μπρόνπομποτέλ 4 Μαΐου διά Ρίγιαν
ΟΥΑ·ΙΤ ΚΡΟΣ (λ.)		έτ. «Ούδιτ Κρόδης» .....	43	7170	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 17 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΟΥΑ·ΙΤ ΣΗ (λ.)		έτ. «Ούδιτ Σπη» .....	43	7167	άνεχ. 'Αγ. Φραγκίσκον 25 Μαΐου διά Τόκιο
ΟΥΑ·ΙΤ ΣΤΑΡ (λ.)		έτ. «Ούδιτ Στάρη» .....	44	7248	άνεχ. Πούλο Μπούκον 23 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΟΥΡΑΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ντιάμοντ» .....	09	2890	διπλήθε Σουέζ 26 Μαΐου (διαταγάς)
ΟΥΡΑΝΙΑ	(N.A.T.)	έτ. «Λά Πλάτα» .....	43	7265	άργει Χαλκίδη από 4 Δεκ. 1957
Π. ΠΡΕΚΛΑ	(λ.)	έτ. «Πανώρα» .....	43	7228	έφθ. Μπαντάρ Σασόρη 20 Μαΐου
ΠΑΛΑΜΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπλάξια Σαλίνας» .....	43	7081	άργει Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιβάνου)		έτ. «Πλάντρε» .....	42	2873	άνεχ. Σασέουπο 4 Μαΐου διά Ουγκλεσκορκ
ΠΑΝ	(N.A.T.)	έτ. «Αρίας» .....	56	10486	έφθ. Χακοδάπτην 24 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πόρτο 'Αλεγκρέ» .....	56	16009	άνεχ. Ήστακην 24 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτ. «Κασάγια» .....	58	10659	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 17 Μαΐου
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. (λιβ.)		έτ. «Πασίφικ Ράλερ» .....	42	9240	άνεχ. Χάμπτον ρόδης 30 'Απρ. δι' 'Αργεντινήν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αντάριος» .....	44	7253	έφθ. Βατιμόρην 25 Μαΐου
ΠΑΝΘΗΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λέμαρτη» .....	54	15841	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 3 Μαΐου
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιβάνου)		έλληπνικά συμφέροντα .....	30	996	έφθ. Πειραιά 30 Μαΐου
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ριό Χόντο» .....	43	8474	διπλήθε 'Αγ. Βικέντιον 15 Μαΐου διά Πουέρτο 'Ορντάζ
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορφιάτα» .....	09	7115	άνεχ. Σουραμπάγια 15 Μαΐου διά Τεμπιλάχαν
ΠΑΝΤΡΕ (παν.)		έτ. «Εστρέλλα» .....	20	2734	άργει Πέραμα από 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιβάνου)		έτ. «Στύλμα» .....	36	1974	έφθ. Σουραμπάγια 20 Μαΐου
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.)		έτ. «Παρδαλίνα» .....	43	7257	άργει Χάμπτον ρόδης από 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΚΟΡΑΛΙ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κοράλλη» .....	30	3727	έφθ. Κόμπε 25 Μαΐου
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.)		έτ. «Μαρίνα» .....	43	6721	άνεχ. Λιμπρεθίλλη 18 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΠΑΣΙΦΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.)		έτ. «Πασιφικ Γιουνίον» .....	44	10297	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδης από 27 Μαρτ. διά Κικούμα
ΠΑΣΙΦΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ		έτ. «Πιούνιτεντ Ο.Μ.Κ.» .....	25	6605	έφθ. Μπράραν 18 Μαΐου
ΠΑΥΛΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Χάλκοφιλλ» .....	43	2881	άνεχ. Άμοτερηνταν 21 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Πλεοπίδας» .....	43	5221	διπλήθε Σουέζ 8 Μαΐου δι' 'Ακάμπα
ΠΕΡΑ ΑΓΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο» .....	43	7139	άνεχ. Γιαδάτην 11 Μαΐου διά Κολούμπια
ΠΕΡΑ ΚΛΙΠΠΕΡ (λ.)		έτ. «Μονρόδια» .....	60	8860	ούα Κολπον Μεξικού
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	8466	έφθ. Ν. 'Ορλέανην 13 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μ. Γ. Λιβανός» .....	58	8465	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Γκάλθεστων
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	58	13581	άνεχ. Φάδο 22 Μαΐου διά Ραβένναν
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	56	8001	έφθ. Τενερίφε 21 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια» .....	57	7977	άνεχ. Οζάκαν 23 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΠΕΡΑ ΧΑΦΕΝ (λιβ.)		έτ. «Μονρόδια» .....	59	8700	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 19 Μαΐου
ΠΙΝΕΛΟΠΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλήληποντος» .....	45	6712	έφθ. Ταμπίκο 20 Μαΐου
ΠΙΟΝΕΡ		έτ. «Ντέλ Έστε» .....	44	7190	άνεχ. Λιβερπούλ 19 Μαΐου διά Κέυ Γουέστ
ΠΙΑΝΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ορένς» .....	43	7228	άνεχ. Πέιραιά 30 Μαΐου δι' 'Αλεξάνδρειαν
ΠΛΟΒΕΡ (λ.)		έτ. «Μπάχια Σαλίνας» .....	45	7067	άργει Μπρούζες από 28 'Απρ. 1958
ΠΟΦΟΥΛΑ II (παν.)		έτ. «Σιέτε Μάρς» .....	43	2016	έφθ. Λειέδης 21 Μαΐου
ΠΟΛΥΕΣΗΝ Γ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πλόθος» .....	16	1999	άνεχ. Μπανιόλι 21 Μαΐου διά Φίλιππιλλ
ΠΟΛΥΕΣΗΝ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βάλ ντι Κομπάρε» .....	57	8549	έφθ. Σαγικόν 22 Μαΐου
ΠΟΠΗ	(N.A.T.)	έτ. «Ατλάντα Μαρίτιμα» .....	57	9167	διπλήθε Παναμά 17 Μαΐου διά Κόμπε
ΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνια» .....	38	2561	άνεχ. Στοκχόλμην 24 Μαΐου διά Μεσόγειον
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάδη Μπλάγκα» .....	43	7273	άνεχ. Ντόμποπαν 26 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΠΟΥΚΟΥΛΕΤ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάννυον» .....	43	10576	έφθ. Φορταλέζα 23 Μαΐου (διά Μπελέμη)
ΠΡΑΝΤΟ		έτ. «Πουκούδη» .....	36	7104	άργει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (λ.)		π. Γ. Κοτταράδουλος .....	19	2256	άνεχ. 'Αν. Φραγκίσκον 10 Μαΐου διά 'Ιαπωνίαν
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα .....	43	7237	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρενκάντο» .....	59	13000	έφθ. Μορμούγκαο 18 Μαΐου
ΡΑΓΚΕΡ		έτ. «Ελληποντος» .....	43	7128	άργει Ζευμπούκης από 4 Μαρτ. 1958
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Έστε» .....	44	7192	άνεχ. Ν. Υόρκην 24 Μαΐου διά Σιδώνα
ΡΑΖΟΛΙΟΥΤ (λιβ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιγκουές» .....	57	23693	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 19 Μαΐου
ΡΙΟ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Ιντεραμερικάνα» .....	59	14000	έφθ. Βανκούβερ 22 Μαΐου
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέρνα» .....	44	7194	άνεχ. Τζιμπούτη 24 Μαΐου διά Μαντράς
ΡΙΤΖΕΦΙΕΛΑΝΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέοτωρα» .....	43	6993	άνεχ. Λός 'Αντζελες 15 Μαΐου διά Τοιμπά
ΡΟΔΟΣ (Λιβάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Αλτά» .....	45	12813	άνεχ. Ρόττερνταμ 21 Μαΐου
ΡΟΚΟΣ Β. (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ριτζέφιελντ» .....	45	7217	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 13 Μαΐου διά Ντάρεν
ΡΟΚΟΣ Β. (παν.)		έτ. «Ορίεντα» .....	43	7244	Ίδε: «ΡΟΚΟΣ Β.» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ	(N.A.T.)	έτ. «Πουεστερον Σή» .....	55	21028	έφθ. Ταμπίκο 29 'Απρ. (διά Βενετίαν)
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιβάνου)		έτ. «Σαιντ» .....	44	7176	άνεχ. Σάντα Φέ 23 Μαΐου διά Ροζάριο
ΣΑΙΛΑΜΜΑΝΝΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σαιντ Αντυνύ» .....	40	5468	έφθ. Χαδάνναν 15 Μαΐου
ΣΑΙΛΑΜΑΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκιλλα» .....	45	2895	άνεχ. Κιουράδο 5 Μαΐου δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΙΛΑΜΣΤΑΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάνκοχαλ» .....	30	4105	έφθ. Μπλάραν 16 Μαΐου
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.)		έτ. «Οσεαν» .....	44	2844	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ		έτ. «Γιασίδζα» .....	23	5372	άργει Κυνόσουραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.)		έτ. «Ατλαντικό» .....	44	10546	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΡΟΚ		έτ. «Φοίνιδη» .....	43	7259	όνειρη Μπρούζες από 17 'Απρ. 1958
ΣΑΝΣΕΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αλμπέρτα» .....	44	7238	εις θεού 49.20 B. - 6. Δ. Μαΐου 12 διά Κούθαν
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Μαριτίμα» .....	44	7210	έφθ. Αινέρεαν 22 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΒΑΡΒΑΡΑ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Πολύφιους» .....	19	1260	άργει Σουραμπάγια 13 'Απρ. διά Μακάσσαρ (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάιν Τζών» .....	44	7207	έφθ. Μακόρις 16 Μαΐου
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρία» .....	56	9966	διπλήθε Παναμά 8 Μ

ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	22	3084	έφθ. "Ακρα 24 Μαΐου
ΣΗ ΑΓΓ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβερσαλ»	42	6117	άνεκ. Βαγκούθερ 22 Μαΐου δι' Αγγλιαν.
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμος»	44	7063	άργει Άμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν»	43	7275	διπλήθε Νίτον 26 Μαΐου διά Χώλλα
ΣΙΓΑΜ	(N.A.T.)	έτ. «Σίραμ»	42	7146	άργει Πεταλιούς από 5 Μαΐου 1958
ΣΚΥΛΛΑΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φον. ζ.»	43	7264	έφθ. Μορμουγκάδο 12 Μαΐου
ΣΟΥΕΡΙΕ (πον.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	44	7238	έφθ. Γκρέιντζμάουθ 25 Μαΐου (δι' Ινδονησίαν)
ΣΟΥ ΙΤΓΟΥΩΤΕΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σουιτγουώτερ»	41	10443	άργει Νιπτρότ από 3 Οκτ.
ΣΟΥΛΑ Γ.	(N.A.T.)	έτ. «Καριμπιάν Σή»	21	1946	άνεκ. Κεμπέκ 22 Μαΐου διά Πουέρτο Μπάρριος
ΣΟΦΟΚΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	Κ. «Ατυχίδης	25	6810	άνεκ. Μορμουγκάδο 7 Μαΐου διά Τοιμπά
ΣΠΑΛΑΜΑΤΟΡΙ	(N.A.T.)	έτ. «Αιολιξ»	43	7199	ίδε: «ΜΑΣΤΡΟ-ΣΤΕΛΙΟΣ ΙΙ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΣΠΑΡΙΟ	(N.A.T.)	έτ. «Σπάρτο»	43	7232	άργει Σπαλαμάτρι από 29 Απρ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΑΙΓΑΛΙΟΝ (κωστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	4966	άργει Πόρτο Χέλι από 6 Μαΐου 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΥΡ (κωστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5185	άργει Άμπελάκι από 11 Μαρτ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κωστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	28	4778	άργει Κυνόσουραν από 31 Αύγ.
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΗΙΟΤ (λ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	30	4698	έφθ. Τεργέστον 24 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κωστ.)		έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι»	27	5011	εις Τεργέστον από 25 Φεβ. 1958
ΣΠΗΝΤΤΟΥΟΥΑΙΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γκρόβικ»	57	20683	διπλήθε Σουέζ 10 Μαΐου διά Μένα Αμπντουλλά
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς»	56	30159	διπλήθε Σουέζ 24 Μαΐου διά Πεσσού. Κόλπον
ΣΤΑΜΑΤΗΣ	(N.A.T.)	παναμακή εταιρία	43	7290	έφθ. Βούλανδη 8 Μαΐου
ΣΤΑΣΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	44	7162	άργεις Έλευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΑΡΑΛΑΙΤ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ιννοσυνάρ»	55	8799	έφθ. Ν. Όρλεάνην 15 Μαΐου
ΣΤΟΡΚ	(N.A.T.)	έτ. «Πινογκάνα»	41	7111	άργει Κάρελοτς από 30 Ιαν. 1959
ΣΥΜΦΟΝΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαργκό»	44	7144	άνεκ. Φάλμουθ 16 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρόπικα»	54	11914	άργει Καλάμας από 26 Φεβρ.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κάννα»	52	12064	διπλήθε Γιβραλτάρ 21 Μαΐου διά Καλάμας
ΤΑΞΙΔΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	44	5244	έφθ. Μπελέμη 23 Μαΐου
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Λυμπανέζα»	30	5316	εις Μπιλμπού από 1 Απρ.
ΤΑΥΡΟΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσοκοντινεντάλ»	56	20332	άνεκ. Τζάκοσονδιλλ 23 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Τρίκοι»	44	7045	άνεκ. Σουέζ 24 Μαΐου (διαταγάς)
ΤΖΕΓ ΙΜΣ ΜΟΝΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σπεκρέριερς»	43	7231	άνεκ. Λόδη Αντέλεσ 9 Μαΐου διά Γιαδάτον
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7040	έφθ. Ραγκούν 10 Μαΐου
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεανικ»	43	7026	έφθ. Χιουστον 25 Μαΐου
ΤΖΕΝΝΥ ΙII (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδη Γιουρόρπα»	44	7176	διπλήθε Κωνιόλι πολίν 13 Μαΐου δι' Οδοπόδων
ΤΖΕΡΟΤΖΙΑΝ ΔΛΕΙΤΙΜ	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα»	44	7055	έφθ. Γιαδάτον 11 Μαΐου
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόσα»	54	18717	άνεκ. Ράζ Τανούρα 22 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΖΩΝΝ Κ. (Λιθάνου)		έτ. «Ντέμι»	30	2047	διπλήθε Κωνιόλι πολίν 19 Μαΐου διά Βραίλαν
ΤΙΝΑ ΘΝΑΣΗ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς»	53	27853	διπλήθε Σουέζ 19 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΤΙΝΙ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνι-τεντ Κρός»	52	12523	έφθ. Αμδεράσαν 21 Μαΐου
ΤΙΡΥΝΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρα»	44	7254	άνεκ. Ταράκαν 3 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΟΥΛΑ (λιθ.)		Τούλα Ναδιγκαζίδην Λτδ.	37	6265	άνεκ. Αντεν 20 Μαΐου διά Μορμουγκάδο
ΤΟΥΛΑ Ν. (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα»	43	7160	άνεκ. Κόμπε 20 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ (κωστ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Βαρδάρα»	27	2758	άργει Κυνόσουραν από 10 Μαρτ. 1958
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (δ.)		έτ. «Τρανσόπλλουξ»	43	10459	έφθ. Κεμπέ 21 Μαΐου
ΤΡΑΝΣΚΟΥΛΦ (λ.δ.)		έτ. «Τρανσόβλλη»	57	24027	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 24 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΤΡΑΝΣΓΟΥΩΡΕΝ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	45	7136	διπλήθε Παναμέν 12 Μαΐου (από Περού)
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (λ.δ.)		έτ. «Τρανσιάσων»	31	8933	άργει Συρακούσας από 28 Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΚΙΠΠΕΡ (λ.)		Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άργει Κασσώντο από 30 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΙΝΕΡ (λ.)		έλληνικά συμφέροντα	44	7251	άνεκ. Ν. Όρλεάνην 11 Μαΐου διά Λάς Πάλμας
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον»	44	7251	άνεκ. Ναγκόγια 17 Μαΐου διά Μάσινλος
ΤΡΕ-ΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Μπάξια Σαλίνας»	44	7091	άνεκ. Σαν Νικολάς 22 Μαΐου διά Μπουένος Αϊρες
ΤΡΙΝΙΤΥ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.)		έτ. «Τρίνιτυ»	44	10584	άνεκ. Τρίνινταν 19 Μαΐου διά Φρότάουν
ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.)		έτ. «Μάρε Νόστρουμ»	44	7165	έφθ. Λάκεκεντ Χάρμπουρ 17 Μαΐου
ΤΡΙΤΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάνουν»	45	10603	άνεκ. Τζιμπουτί 22 Μαΐου διά Καράτοι
ΤΣΕΣΤΟΣ (λιθ.)		έτ. «Ζεν.θ»	44	7207	έφθ. Τεργέστον 15 Μαΐου
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (λιθάν.)	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού	18	5285	διπλήθε Σουέζ 22 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΤΥΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσα»	55	21088	Ίδε: «ΥΠΕΡΙΩΝ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	59	23678	άργει Φάλμουδης
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.)		έτ. «Βίγκ»	44	7251	διπλήθε Γιβραλτάρ 24 Μαΐου διά Μπάνιας
ΦΑΛΚΟΝ	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα	43	7132	έφθ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7132	άργει Χιρόκατα 21 Μαΐου
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαΐν»	57	21910	άργει Αργοστόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΑΡΑΔΑΙΣ	(N.A.T.)	έτ. «Κάστρο»	36	5427	άνεκ. Μόζ 17 Μαΐου διά Πουσάν
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (λιθ.)		έλληνικά συμφέροντα	45	7263	διπλήθε Ζεεμπούνγκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΙΛΟΙΣΒΟΣ II (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Προγκόσσο»	44	7208	εις Ριγιέκαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΙΛΩΡΑ	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαίνς»	36	2642	άνεκ. Φαμαγκούσταν 21 Μαΐου διά Λίθερπουλ
ΦΟΥΛΑΜΑΡ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	44	7022	έφθ. Τρίπολιν (Λιθάνου) 14 Μαΐου
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (λ.δ.)		έλληνικά συμφέροντα	60	16300	Ίδε: «ΧΑΡΠΙΕΡ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΧΑΛΤΟΥΝ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντ»	40	1548	έφθ. Ζεεμπούνγκε 26 Μαΐου
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μεντιτ. Σγουναιν»	36	1965	άργει Καλάμας από 23 Φεβρ. 1959
ΧΑΡΡΙΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπάχια Σαλίνας»	43	7030	έφθ. Μορμουγκάδο 18 Μαΐου
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ»	57	23664	έφθ. Βενετίαν 7 Μαΐου
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπτη»	38	9403	διπλήθε Θέσσαλον 12 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς
ΧΟΚ		έτ. «Ντέλ Εστε»	43	7127	άνεκ. Καμπάνα 6 Μαΐου διά Λάς Πιέντρας
ΧΟΥΔΣΟΝ ΡΙΒΕΡ (λ.)		έτ. «Ιντερνάσιοναλ»	42	7092	άργει Οζάκαν 22 Μαΐου
ΧΡΗΤΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λιούν»	44	7150	άνεκ. Αλγερίου 15 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός»	53	12513	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
ΧΡΙΣΤΙΝΑ (Λιθάνου)		έτ. «Μπλάτα»	43	1790	διπλήθε Πάναμα 24 Μαΐου (από Αρούμπαν)
ΧΡΥΣ (λ.)		έτ. «Γκράουντη»	43	7258	άνεκ. Μπάκια Μπλάγκαν 21 Μαΐου διά Καλλάο
ΧΡΥΣ Χ. (λ.)		έτ. «Ούινδορρ»	43	7243	έφθ. Οζάκαν 23 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σιππερς»	55	23930	άνεκ. Πλάτη Λαγκάν 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣΗ (δ.)		έτ. «Σαντάντερ»	53	18732	άνεκ. Σερεπάνη 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκαΐου»	44	7256	άνεκ. Τρίπολιν 15 Μαΐου διά Βαλτιμόρην
ΟΚΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ωκεανοπόρος»	44	7293	άνεκ. Πέρο. Κόλπον 23 Μαΐου

# ΡΑΔΙΟΝΑΥΤΙΚΑΙ ΣΧΟΛΑΙ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝΤΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

## Μόνιμα

- 1) ΣΧΟΛΗ ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΩΣ
  - 2) ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΩΝ
  - 3) ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΩΝ Ε.Ν.
  - 4) ΡΑΔΙΟΤΕΧΝΙΤΩΝ
- 
- 1) ΣΧΟΛΗ ΡΑΝΤΑΡ
  - 2) ΓΥΡΟΣΚΟΠΙΚΩΝ ΠΥΞΙΔΩΝ
  - 3) ΥΠΕΡΒΟΛΙΚΗΣ ΗΛ. ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
  - 4) ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΦΩΝΗΤΩΝ

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